

INHALT:

Stellungnahme

Stefan Lösel

Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH

zu den

Orientierungsfragen an die Sachverständigen zur Anhörung der
39. Enquete-Kommissionssitzung am 09.05.2025

zum Themencluster 4

„Kinder- und Jugendgerechte Infrastruktur/ Lebensräume“

zum Thema

**„Mobilität und Erreichbarkeit:
Verkehrsinfrastruktur für junge Menschen“**

VLP Bahnhofstr. 125 19230 Hagenow

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
Referat PE1 – Enquete-Kommission „Jung
sein in Mecklenburg-Vorpommern“
Lennéstraße 1
19053 Schwerin

E-Mail: enquete@landtag-mv.de

Verkehrsgesellschaft
Ludwigslust-Parchim mbH

Betriebsstelle Hagenow
Bahnhofstraße 125
19230 Hagenow

Ihr(e) Ansprechpartner(in):
Stefan Lösel

Telefon: 03883-6161-14

Fax: 03883-6161-50

E-Mail:
s.loesel@vl-p.de

Hagenow, 07. April 2025

Stellungnahme der Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH zur Enquete-Kommission „Jung sein in MV“ – Themenkomplex 4: Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP) bedankt sich für die Möglichkeit, im Rahmen der Arbeit der Enquete-Kommission „Jung sein in MV“ zur Verbesserung der Mobilität junger Menschen Stellung zu nehmen. Als kommunales Verkehrsunternehmen mit dem Auftrag zur Daseinsvorsorge im Landkreis Ludwigslust-Parchim betreibt die VLP ein flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot unter Einbeziehung innovativer und flexibler Bedienformen.

Die folgenden Ausführungen beantworten diejenigen Fragen des Fragenkatalogs aus Sicht der VLP als Verkehrsunternehmen, die unmittelbar mit dem praktischen Verkehrsangebot – seiner Organisation, Digitalisierung und Finanzierung – zusammenhängen.

Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH, Sitz des Unternehmens: Bahnhofstraße 125, 19230 Hagenow
Telefon: +49 (0) 3883 6161-0 Fax: +49 (0) 3883 6161-50 Email: info@vl-p.de Internet: www.vlp-lup.de

Geschäftsführer:

Stefan Lösel

Vorsitzender des Aufsichtsrates:

Christian Rosenkranz

Bankverbindung:

Sparkasse Mecklenburg-Schwerin

IBAN DE02 1405 2000 1713 8229 00

BIC NOLADE 21 LWL

Amtsgericht: Schwerin HRB 548

USt-IdNr.: DE 137668743

Steuer-Nr.: 079/133/31650

Inhaltsverzeichnis

Frage	Thema	Seite
3/4	Systemübergreifende, jugendgerechte Mobilität – Zusammenspiel von Bus, Bahn, Rad und Pkw	2
5/14	Alternative Mobilitätsangebote für junge Menschen ohne Auto oder regelmäßigen Linienverkehr	3
6/12	Innovative Ansätze und strukturelle Weiterentwicklungen für ein modernes Nahverkehrssystem	4
7/8	Zukunftsorientierte Mobilität: Aufgeschlossenheit, Digitalisierung und Vermeidung unnötiger Wege	5
9	Autonome Rufbusse als Perspektive für eine zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum	6
13/15	ÖPNV im ländlichen Raum – Herausforderungen, Investitionen und Wirkung auf junge Menschen	7
19	Digitale Einstiegssignale zur Erhöhung der Sicherheit an Haltestellen – ein Praxisprojekt	8

Frage 3: *Wie kann system- und regionenübergreifende, jugendgerechte, sichere und selbstbestimmte Mobilität bedarfsgerecht für junge Menschen umgesetzt werden, und wie können sich Bahn, Bus, Rad und PKW dabei ergänzen bzw. entlasten?*

Frage 4: *Welche Rolle spielen unterschiedliche Verkehrsmittel (Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen, motorisierter Individualverkehr) sowie ihre intermodale Verknüpfung für junge Menschen in Mecklenburg-Vorpommern und wo sind dieser Mix und auch die Umstiegsorte ausbaufähig, um die Mobilität junger Menschen nachhaltig zu verbessern?*

Systemübergreifende, jugendgerechte Mobilität – Zusammenspiel von Bus, Bahn, Rad und Pkw

Die VLP verfolgt ein integriertes Verkehrsmodell, das auf eine umfassende Erreichbarkeit und flexible Nutzbarkeit im ländlichen Raum abzielt. Der verkehrsträgerübergreifende

Ansatz zeigt sich insbesondere in der engen Verzahnung des Busangebotes – einschließlich flexibler Bedienformen – mit dem Schienenpersonennahverkehr.

Grundlage des Angebots ist ein dreistufiges Bedienkonzept: Schnelle, überregionale Linien sind auf Zuganbindungen an Bahnhaltepunkten ausgerichtet. Ergänzt wird dieses Netz durch ein schulzentriertes Linienangebot sowie durch das landkreisweite Rufbussystem, das insbesondere in schwach besiedelten Räumen bedarfsgerecht verkehrt. Durch dieses System können junge Menschen ihre Alltagsmobilität – etwa für Schulbesuch, Ausbildung, Freizeit oder Ehrenamt – flexibel und selbstbestimmt organisieren.

Die intermodale Verknüpfung wird kontinuierlich verbessert, etwa durch abgestimmte Fahrpläne, die Integration in die landesweite Fahrplanauskunft „MV fährt gut“ und durch digitale Echtzeitinformationen. Umstiegsorte mit Verknüpfung zwischen Bahn- und Busverkehr sind systematisch Bestandteil des VLP-Angebots. Weitere Potenziale bestehen perspektivisch in der infrastrukturellen Aufwertung einzelner Verknüpfungspunkte, insbesondere was Aufenthaltsqualität, Witterungsschutz und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder betrifft.

Das Angebot ist dabei nicht nur auf öffentliche Verkehrsmittel begrenzt. Auch der motorisierte Individualverkehr wird sinnvoll einbezogen – etwa durch die Option, Rufbusse als Zubringer von abgelegenen Wohnorten zu nutzen, ohne dass eigene Pkw dauerhaft erforderlich wären. Die Kombination von Fahrrad und Bus ist ebenfalls möglich, etwa durch Fahrradmitnahme oder sichere Abstellmöglichkeiten an Umstiegshaltestellen. Diese Elemente fördern insgesamt eine nachhaltige, jugendgerechte und multimodale Mobilitätsstruktur im ländlichen Raum.

Frage 5: *Welche Alternativen werden jungen Menschen geboten, die weder die finanziellen Mittel für ein Auto noch einen Zugang zu gutem Nahverkehr haben?*

Frage 14: *Welche Alternativen gibt es, um Mobilität für Jugendliche in Regionen mit schwachem ÖPNV zu gewährleisten?*

Alternative Mobilitätsangebote für junge Menschen ohne Auto oder regelmäßigen Linienverkehr

Die VLP betreibt im Landkreis Ludwigslust-Parchim ein flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot, das gezielt auf die Mobilitätsbedarfe aller Bevölkerungsgruppen – insbesondere auch junger Menschen – ausgerichtet ist. Der besondere Fokus liegt dabei auf der Erschließung ländlicher Räume durch die flexible Bedienform Rufbus, die eine verlässliche Alternative zum privaten Pkw bietet.

Das Rufbusangebot ist vollständig in den öffentlichen Linienverkehr integriert und ergänzt diesen insbesondere in Zeiten und Regionen, in denen ein regelmäßiger Linienbetrieb wirtschaftlich nicht darstellbar wäre. Es besteht eine 24/7-Bedienung mit bis zu 25 Fahrten pro Tag und Ort. Die Bestellung ist digital per App oder telefonisch möglich, die Fahrzeuggröße wird bedarfsgerecht disponiert. Damit wird auch in dünn besiedelten Räumen eine Anbindung an Grund- und Mittelzentren sowie den Schienenverkehr gewährleistet.

Für junge Menschen, die nicht über ein eigenes Auto verfügen oder dessen Nutzung finanziell nicht möglich ist, eröffnet dieses Angebot eine verlässliche Mobilitätsgrundlage. Der Zugang wird zusätzlich durch zwei rabattierte Ticketmodelle erleichtert: Das LUP-Schüler-Deutschlandticket ermöglicht die umfassende Nutzung des öffentlichen Verkehrs – einschließlich des Rufbusses – für 29 Euro pro Monat. Darüber hinaus steht Auszubildenden das AzubiTicket MV landesweit für 38 Euro monatlich zur Verfügung. Beide Angebote fördern gezielt die soziale Teilhabe junger Menschen unabhängig vom Wohnort.

Durch diese Struktur entsteht ein öffentliches Verkehrsangebot, das weit über konventionelle Linienverkehre hinausgeht. Es stellt sicher, dass auch in Regionen ohne eng getakteten Nahverkehr jugendgerechte Mobilität aktiv ermöglicht wird.

Frage 6: *Welche innovativen Ansätze und guten Beispiele können Sie zur Verbesserung der Mobilität junger Menschen in den verschiedenen Altersgruppen, diversen individuellen Voraussetzungen und unterschiedlichen Landesteilen empfehlen?*

Frage 12: *Wie beurteilen Sie die Chancen und Herausforderungen von Entwicklungsmaßnahmen wie einem übergreifend abgestimmten Landesnetz, einem einheitlichen, völdigitalisierten MV-Tarif sowie einem kostenlosen Schüler:innenticket?*

Innovative Ansätze und strukturelle Weiterentwicklungen für ein modernes Nahverkehrssystem

Die VLP sieht in der Kombination aus flexiblen Bedienformen, Digitalisierung, gezielter Tarifgestaltung und institutioneller Zusammenarbeit zentrale Stellhebel zur Verbesserung der Mobilität junger Menschen – insbesondere im ländlichen Raum.

Als besonders wirkungsvoll hat sich das landkreisweite Rufbussystem erwiesen, das eine flächendeckende, rund um die Uhr verfügbare Grundmobilität ermöglicht. Es bietet jungen Menschen eine verlässliche Anbindung an Bildungsorte, Freizeitziele und Ehrenämter – unabhängig vom Besitz eines eigenen Fahrzeugs oder vom Wohnort. Durch digitale Buchungsmöglichkeiten, ein 24/7-Callcenter sowie Echtzeitinformationen in der

App wird das Angebot nutzerfreundlich gestaltet und niederschwellig zugänglich gemacht.

Ergänzend dazu setzt VLP auf digitale Vertriebskanäle wie das HandyTicket Deutschland, über das unter anderem das LUP-Schüler-Deutschlandticket für 29 Euro pro Monat erhältlich ist. Dieses Ticket ermöglicht freie Fahrt im gesamten ÖPNV – einschließlich des Rufbusses – und entlastet Familien finanziell. Darüber hinaus steht jungen Auszubildenden das landesweite AzubiTicket MV für 38 Euro zur Verfügung. Beide Angebote zeigen, wie gezielte Tarifmodelle soziale Teilhabe junger Menschen nachhaltig unterstützen können.

Aus Sicht der VLP ist die Entwicklung eines landesweiten Netzes mit abgestimmten Taktverkehren und tariflichen Vereinfachungen ein notwendiger nächster Schritt. Die Chancen eines einheitlichen, volldigitalisierten MV-Tarifs für Einzelfahrten liegen auf der Hand: einfache Nutzung, transparente Preise, einheitliche Informationskanäle. Die größte Herausforderung liegt in der Umsetzung – insbesondere hinsichtlich der Einnahmeverteilung zwischen den Verkehrsunternehmen. Hier kommt es auf tragfähige Kompromisse, faire Ausgleichsmechanismen und eine enge Abstimmung zwischen Land, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen an.

In der praktischen Umsetzung innovativer Angebote sieht sich die VLP gut aufgestellt. Gleichzeitig zeigen die bisherigen Erfahrungen, dass strukturelle Weiterentwicklungen – wie etwa landesweite Tarife oder neue Finanzierungsmodelle – nicht nur technologisch, sondern auch politisch mitgetragen und ausgestaltet werden müssen, um langfristig erfolgreich zu sein.

Frage 7: *Inwiefern sind vielleicht gerade Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sowohl bedürftig als auch aufgeschlossen für erneuerbar angetriebene und flexibel digitalisierte Mobilitätsangebote?*

Frage 8: *Wie kann unnötige oder erzwungene Mobilität junger Menschen vermieden oder verringert werden bzw. wie können ggf. notwendige Fahrtzeiten von diesen Altersgruppen besser genutzt werden?*

Zukunftsorientierte Mobilität: Aufgeschlossenheit, Digitalisierung und Vermeidung unnötiger Wege

Die VLP beobachtet in der täglichen Praxis eine hohe Aufgeschlossenheit junger Menschen gegenüber digitalen und flexiblen Mobilitätslösungen. Die Nutzung der Rufbus-App, die Integration in die landesweite Fahrplanauskunft und digitale Bezahlungsmöglichkeiten werden von dieser Altersgruppe überdurchschnittlich gut angenommen. Bereits heute erfolgen rund 80 % der Rufbusbuchungen digital – ein Indiz für die hohe Affinität junger Nutzer zu intuitiven, app-basierten Angeboten.

Auch der Zugang zu bezahlbarer Mobilität wird durch digitale Vertriebswege erleichtert. So sind sowohl das LUP-Schüler-Deutschlandticket (29 €/Monat) als auch das AzubiTicket MV (38 €/Monat) digital erhältlich. Damit können junge Menschen unkompliziert, unabhängig vom Wohnort, auf klimafreundliche und öffentlich finanzierte Verkehrsangebote zugreifen.

Erneuerbare Antriebe spielen eine zunehmende Rolle: VLP setzt verstärkt auf batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge – sowohl im Linien- als auch im Rufbusbetrieb. Der Einsatz erfolgt bedarfsgerecht und zunehmend flächendeckend. Die hohe Akzeptanz bei den Nutzerinnen und Nutzern zeigt, dass junge Menschen nicht nur von klimaschonenden Technologien profitieren, sondern diese auch bewusst nachfragen.

Unnötige Mobilität wird durch das flexible Verkehrsangebot aktiv reduziert: Die Rufbusse verkehren ausschließlich bei tatsächlichem Bedarf, eine Vorbestellung genügt. Dadurch entfallen Leerfahrten, und die Mobilität wird effizienter und ressourcenschonender organisiert. Gleichzeitig ermöglicht das 24/7-Angebot, notwendige Wege – z. B. zur Ausbildung oder zu Freizeitaktivitäten – individuell planbar zu gestalten.

Zur besseren Nutzung von Fahrtzeiten tragen digitale Echtzeitinformationen, die Integration in Mobilitäts-Apps sowie planbare, verlässliche Taktungen bei. Damit wird der ÖPNV nicht nur funktional, sondern auch zeitlich anschlussfähig an den Alltag junger Menschen.

Frage 9: *Welche Entwicklungen erwarten Sie im Mobilitätsangebot, die für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene in Mecklenburg-Vorpommern bis 2040 relevant werden? Wie sollte Politik im Interesse der jungen Menschen darauf reagieren?*

Autonome Rufbusse als Perspektive für eine zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

Die VLP erwartet, dass insbesondere digitale und automatisierte Mobilitätsformen das Angebot für junge Menschen im ländlichen Raum nachhaltig verändern werden. In Vorbereitung befindet sich ein Pilotprojekt zum Einsatz autonomer Rufbusse in definierten Verkehrsgebieten. Hierfür wurde der rechtliche Rahmen durch den Bund bereits geschaffen.

Ziel ist es, die Effizienz und Verfügbarkeit flexibler Bedienformen weiter zu erhöhen, insbesondere in Tagesrandlagen und an Wochenenden, ohne dass zusätzliche Personalressourcen erforderlich sind. Diese Entwicklungen könnten in Zukunft nicht nur bestehende Angebote wirtschaftlich stabilisieren, sondern neue Kapazitäten und Betriebszeiten ermöglichen.

Damit junge Menschen langfristig von solchen Innovationen profitieren können, ist politische Unterstützung auf mehreren Ebenen erforderlich: rechtlich (z. B. für den Regelbetrieb autonomer Fahrzeuge), finanziell (für Infrastruktur, Fahrzeuge und Digitalisierung) sowie koordinierend (etwa über landesweite Standards und Pilotförderungen).

Frage 13: *Wie kann eine bessere und finanzierbare Anbindung des ländlichen Raumes an den ÖPNV gelingen? Inwiefern wird die Mobilität junger Menschen durch den Fokus auf den ÖPNV in ländlichen Regionen eingeschränkt?*

Frage 15: *Ist es sinnvoll, Millionen in den Ausbau des ÖPNV zu investieren, obwohl viele junge Menschen eher auf Individualverkehr setzen?*

ÖPNV im ländlichen Raum – Herausforderungen, Investitionen und Wirkung auf junge Menschen

Die VLP vertritt die Auffassung, dass ein bedarfsgerechter ÖPNV im ländlichen Raum nicht nur möglich, sondern auch wirtschaftlich und gesellschaftlich sinnvoll ist – vorausgesetzt, er wird intelligent organisiert und ausreichend finanziert.

Im Landkreis Ludwigslust-Parchim wurde mit dem Ausbau des Rufbussystems eine Form gefunden, die trotz geringer Siedlungsdichte flächendeckende Anbindung ermöglicht. Das System wird 24/7 betrieben, ist vollständig digital buchbar, und die Fahrzeuge verkehren nur dann, wenn tatsächlicher Bedarf besteht. Damit lassen sich Kosten im Vergleich zu klassischen Linienverkehren deutlich besser steuern – bei gleichzeitig hoher Verfügbarkeit für die Nutzerinnen und Nutzer. In der praktischen Umsetzung hat sich gezeigt, dass gerade junge Menschen dieses Angebot regelmäßig nutzen, etwa zur Anbindung an Ausbildungsplätze oder Freizeitangebote.

Ein Fokus auf den ÖPNV in ländlichen Regionen schränkt die Mobilität junger Menschen aus Sicht der VLP nicht ein – im Gegenteil: Er schafft eine verlässliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr, insbesondere für diejenigen, die keinen Zugang zu einem eigenen Fahrzeug haben. Gerade die Kombination aus Rufbus, attraktiven Tarifangeboten (z. B. Schüler-Deutschlandticket, AzubiTicket MV) und digitaler Buchbarkeit trägt dazu bei, Mobilität unabhängig von Alter, Einkommen oder Wohnort sicherzustellen.

Die Frage nach der Sinnhaftigkeit von Investitionen in den ÖPNV darf daher nicht allein am Status quo der Verkehrsmittelwahl junger Menschen gemessen werden. Ein leistungsfähiger und bezahlbarer ÖPNV ist Voraussetzung dafür, dass sich überhaupt eine echte Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsträgern ergibt – insbesondere auch für junge

Menschen in strukturschwachen Regionen. Ohne entsprechende Angebote bleibt der motorisierte Individualverkehr alternativlos – gerade im ländlichen Raum. Die bisherigen Erfahrungen der VLP zeigen, dass mit dem richtigen Angebot auch junge Menschen bereit sind, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen – vorausgesetzt, sie sind verlässlich, einfach zugänglich und bezahlbar.

Frage 19: *Wie können Schulwege sicherer gemacht werden, insbesondere in ländlichen Gebieten?*

Digitale Einstiegssignale zur Erhöhung der Sicherheit an Haltestellen – ein Praxisprojekt für den ländlichen Raum

Die VLP plant gemeinsam mit Projektpartnern die Umsetzung eines Vorhabens zur Verbesserung der Einstiegssicherheit an Haltestellen – insbesondere in ländlichen Regionen. Hintergrund ist die Problematik, dass Fahrgäste – darunter auch Schüler – in der Dunkelheit oder bei schlechtem Wetter von Busfahrern mitunter übersehen werden, weil sie im Wartehaus Schutz suchen oder außerhalb des Sichtfeldes stehen.

Im Rahmen des Projekts soll eine „Mein-sicherer-Zugang-zum-ÖPNV“-App entwickelt werden, die es ermöglicht, einen virtuellen Einstiegswunsch-Taster zu betätigen. Dieser würde dem Fahrer in Echtzeit anzeigen, dass ein Fahrgast an der nächsten Haltestelle zusteigen möchte – vergleichbar mit einem Haltewunsch im Fahrzeug. Ergänzt wird dies durch einen digitalen Abfahrtsmonitor mit Echtzeitdaten.

Das Projekt soll unter realen Bedingungen im Verkehrsgebiet der VLP erprobt werden und ist darauf ausgerichtet, landesweit ausgerollt zu werden. Ziel ist es, die Zuverlässigkeit, Sicherheit und Planbarkeit der Fahrgastbeförderung insbesondere in ländlich geprägten Regionen spürbar zu verbessern.

Die VLP versteht sich als praxisorientierter Akteur in der Mobilitätsentwicklung des ländlichen Raums. Die in dieser Stellungnahme dargestellten Ansätze beruhen auf konkreten betrieblichen Erfahrungen sowie auf der kontinuierlichen Weiterentwicklung des eigenen Verkehrsangebotes.

Wir stehen der Enquete-Kommission bei Rückfragen oder für weiterführende Erörterungen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Stefan Lösel
Geschäftsführer