



# Landesentwicklung, ÖPNV und Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern

Gedanken, Anregungen, Fragestellungen





# Landesentwicklung, ÖPNV und Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern

## FAHRPLAN

1. Landesentwicklung und ÖPNV
2. Mobilität von Personen – Treiber und Reaktionen
3. Anforderungen an die Zukunft des ÖPNV in MIV



# LANDESENTWICKLUNG UND ÖPNV

## Was ist Landesentwicklung?

- Die Landesregierung, Kreis- und Kommunalverwaltungen sind für die Ausgestaltung des öffentlichen Rahmens zuständig
- Ihr Auftrag ist es u.a., das Land / Region / Kreis / Gemeinde dahingehend nachhaltig zu entwickeln, dass ökonomische Aktivitäten prosperieren und durch resultierende (Steuer)-einnahmen ein Wachstumspfad erreicht wird
- Um diese Ziele zu Erreichen werden „Landesentwicklungspläne“ aufgestellt um den Akteuren eine Art Leitfaden an die Hand zu geben
- Diese Pläne und Programme sind meist eine Mischung aus konkretisierten Zielsetzungen, raumbezogenen Planfestlegungen und allgemeinen Richtlinien für die weiteren Planungen der Länder, aber auch der Regionen und Gemeinden



Verbesserung der Standortfaktoren!





# LANDESENTWICKLUNG UND ÖPNV

## Auswahl an Standortfaktoren (Reihenfolge zufällig!)

- Grund und Boden  
(Produktionsstandorte, Wohnraum, Erschließung, Bebauungsvorschriften, ...)
- Arbeitskräfte  
(Ausbildungsstand, Menge, ...)
- Allgemeine Infrastruktur  
(Bildungseinrichtungen, Kulturelle Einrichtungen, Medizinische Versorgung, ...)
- Beschaffung/Entsorgung  
(Roh-, Hilfs-, Betriebsstoffe, Energie, Wasser, Abfallbeseitigung, ...)
- Öffentliche Hand  
(Subventionen, Steuervergünstigungen, ...)
- Absatz  
(Bevölkerungspotential, Konsumgewohnheiten, ...)
- Investition und Finanzierung  
(Bauunternehmen, Kreditinstitute, Investitionsgüterhersteller, ...)
- Transport und Verkehr  
(Straßennetz, Schienennetz mit Bahnhöfen, Schifffahrt mit Häfen, Luftverkehr mit Flughäfen, ÖPNV, nachhaltige Mobilität (?))





# LANDESENTWICKLUNG UND ÖPNV

## NUTZEN DES ÖPNV

### **NUTZENARTEN**

- Wirtschaftlicher Nutzen (Standortfaktor, Erreichbarkeit)
- Verkehrlicher Nutzen (ÖPNV- als auch MIV-Nutzer)
- Sozialer Nutzen (Daseinsfürsorge, Inklusion, Verkehrssicherheit)
- Ökologischer Nutzen (eingesparte Umweltkosten)
- Kulturelle Bedeutung

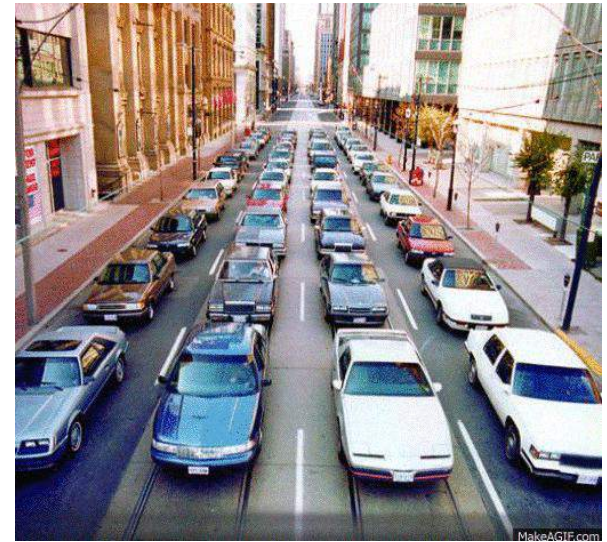


# LANDESENTWICKLUNG UND ÖPNV

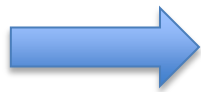
## STANDORTFAKTOR ÖPNV

### ARGUMENTE PRO ÖPNV

- ÖPNV-Bedienung als unabdingbare Vorleistung für die Prosperität einer Region (Ude, ehem. Bürgermeister München, 2002)
- Für Unternehmen ist die verkehrliche Anbindung mit dem ÖPNV der zweitwichtigste Standortfaktor – vor Flughafen- und Schienenfernverkehrsanbindung! (Prognos AG 2005, VDV-Studie)
- Durch eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit sinkt der Corporate Carbon Footprint (Scope 3) und es reduziert sich die Anzahl notwendiger Parkplätze
- ÖPNV hat wesentlich geringeren Flächenanspruch pro beförderter Person (fließender und ruhender Verkehr) (Nuhn/Hesse, 2006)



[http://www.huffingtonpost.de/2015/11/30/17-gute-gruende-warum-innenstaedte-autofrei-werden-muessen\\_n\\_8680924.html](http://www.huffingtonpost.de/2015/11/30/17-gute-gruende-warum-innenstaedte-autofrei-werden-muessen_n_8680924.html)



Kaum Erwähnung des ÖPNV bei der Vermarktung von Wirtschaftsstandorten!



# LANDESENTWICKLUNG UND ÖPNV

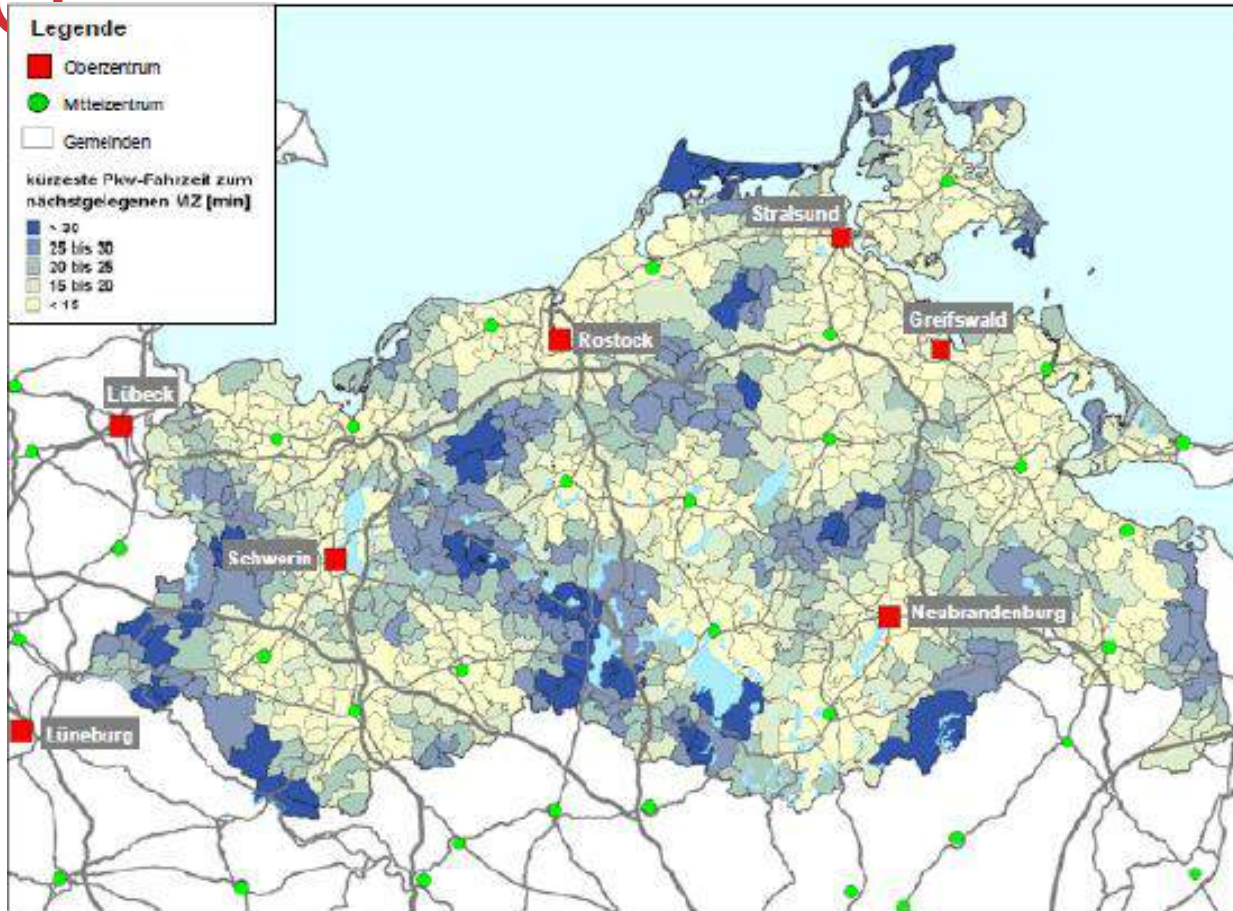
## STANDORTFAKTOR ÖPNV

Städte	Bevölkerungsdichte (Einw./ha)	% zu Fuß + Rad + ÖPNV	Motorisierter Verkehr (km pro Jahr und Einwohner)	ÖPNV-Zugang zu 500.000 Arbeitsplätzen
Houston	9	5 %	25.600	70 min
Melbourne	14	26 %	13.100	57 min
Paris	48	56 %	7.250	31 min
München	56	60 %	8.850	26 min
Tokio	88	68 %	9.900	21 min
Singapur	94	48 %	7.850	27 min
Hong Kong	320	82 %	5.000	21 min

[www.transportlearning.net](http://www.transportlearning.net)

# LANDESENTWICKLUNG UND ÖPNV

## ERREICHBARKEIT PKW / ÖPNV IM VERGLEICH



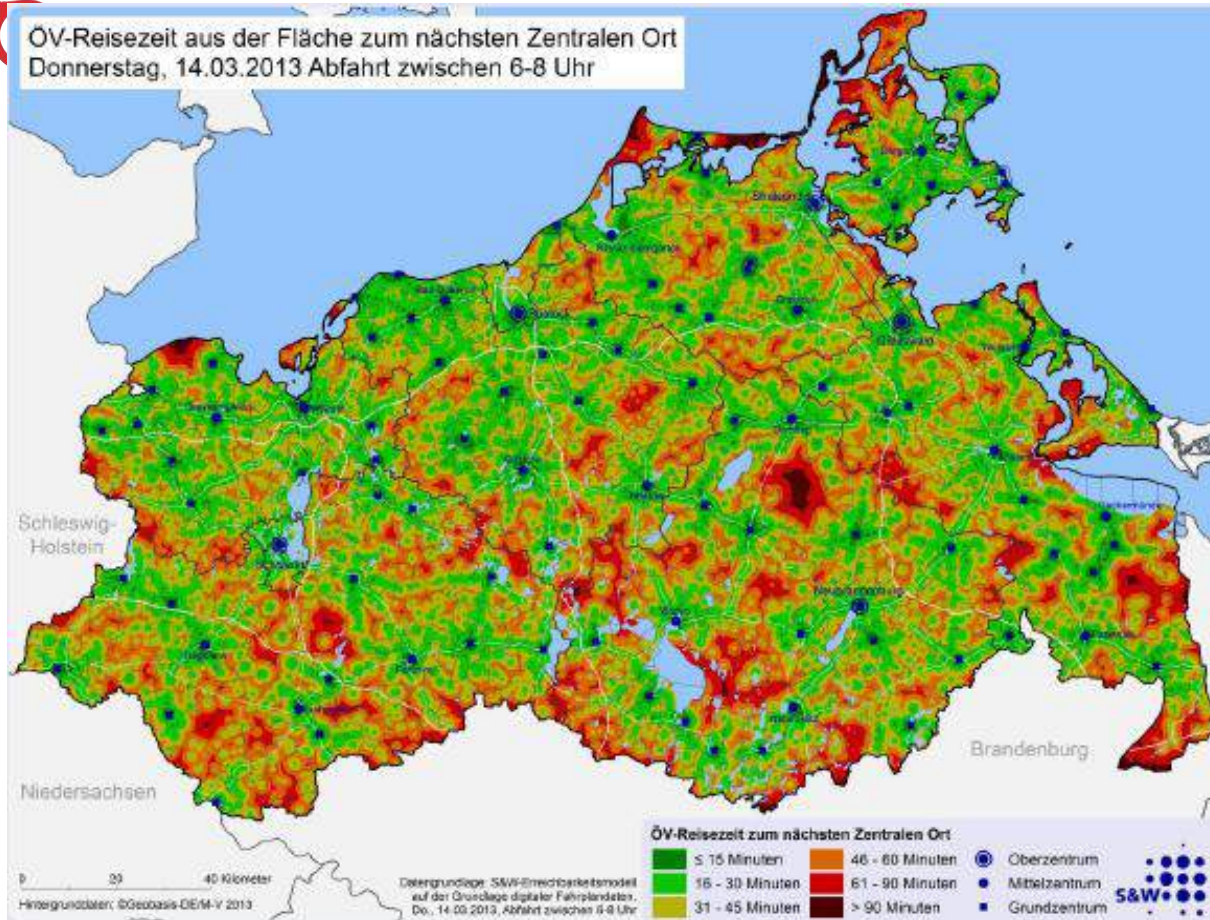
Gelb <= 15min  
Blau < 30min  
Dunkelblau > 30min

Quelle: Integrierter Landesverkehrsplan MV (Entwurf), S. 34



# LANDESENTWICKLUNG UND ÖPNV

## ERREICHBARKEIT PKW / ÖPNV IM VERGLEICH



Grün ≤ 30min

Auch Grundzentren  
als Bezugspunkte  
verwendet.

Basis ist Zeitpunkt  
mit „bestem“  
Angebot!

Quelle: Integrierter Landesverkehrsplan MV (Entwurf), S. 36





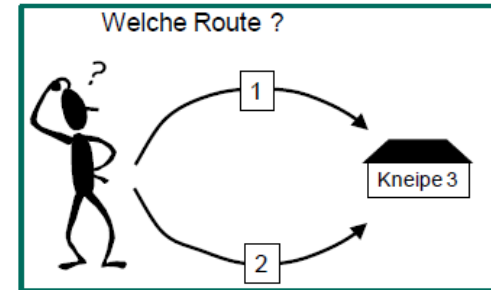
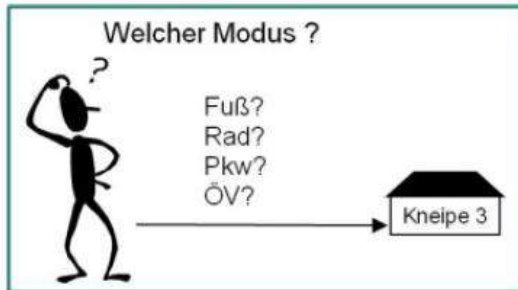
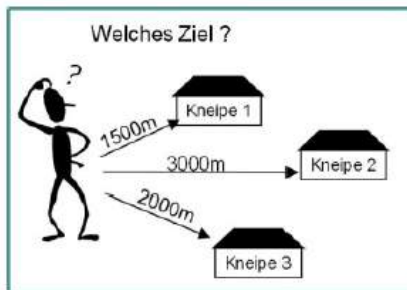
# MOBILITÄT VON PERSONEN – TREIBER UND REAKTIONEN





# MOBILITÄT VON PERSONEN

- Ortsveränderungen von Personen pro Zeiteinheit
- Besteht aus den Entscheidungen
  - Verkehrsentstehung
  - Zielwahl
  - Verkehrsmittelwahl
  - Routenwahl



Quelle: Kagerbauer (2012)



# DETERMINANTEN DER MOBILITÄT VON PERSONEN

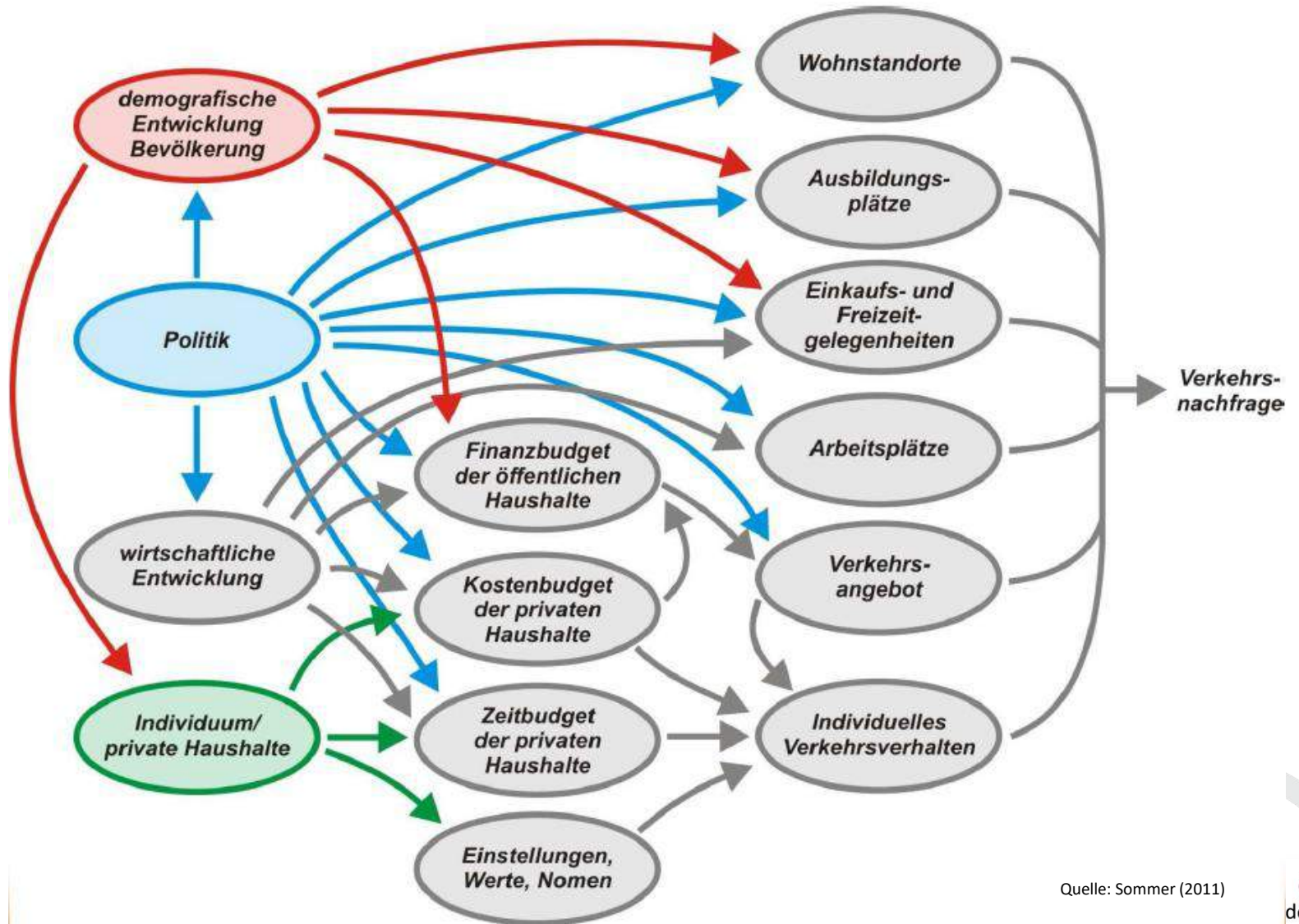
(Auswahl)

- Führerscheinbesitz
- PKW-Verfügbarkeit
- Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln
- Umfang und qualitative Struktur der Verkehrswege
- Kosten der Verkehrsmittelbenutzung (IV und ÖPNV)

Quelle: Kummer (2006)



# MOBILITÄT – EINE KOMPLEXE GESELLSCHAFTLICHE AUFGABE



# MOBILITÄT – TREIBER UND REAKTIONEN

Steigende Mobilität  
Verkehrsengpässe

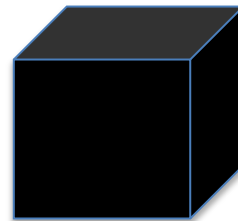
Demografie  
Lebensstile

Umwelt-/Klimaprobleme  
Fossile Brennstoffe

Digitalisierung  
Verkehr 4.0

Globalisierung  
Liberalisierung

Europäische Integration



Black Box

Neue Antriebskonzepte  
und Kraftstoffe

Bürgerbeteiligung

Privatisierung / PPP

Mobilitätsdienstleistung-  
en / Sharing Economy

Intelligente Infrastruktur-  
en / Telematik

Leichtbau und Materialien  
/ Autonomes Fahren





# ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKUNFT DES ÖPNV IN MV





# ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKUNFT DES ÖPNV IN MV

## Gedanken zu einzelnen Systemen

1. **Busverkehr Land:** Ausrichtung am Schülerverkehr wenig attraktiv für andere Nutzergruppen
2. **Busverkehr Stadt:** Zubringerfunktion zur Bahn und Straßenbahn, hohe Bedeutung in der Flächenerschließung
3. **Straßenbahn:** Attraktivstes Verkehrsmittel des städtischen ÖPNV, hohe Geschwindigkeit, aber teure Infrastruktur!
4. **Eisenbahn:** Regionalverkehr, vom Land bestellt, erbringt in MV z.T. Fernverkehrsleistungen. Betrieb teuer und Auslastung nicht überall ausreichend
5. **Fähren:** MV - Land der Küsten und Seen: Fähren sind nicht Teil des ÖPNV im Sinne des ÖPNVG-MV ???
6. **Autonome Fahrzeuge, Drohnen,** etc. könnten in Zukunft die Daseinsvorsorge der Mobilität auf dem Land gewährleisten







# ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKUNFT DES ÖPNV IN MV

## Gedanken zu einzelnen Systemen

### ***Tourismus und ÖPNV***

- WER kommt mit dem ÖV ans Meer? → Städter ohne eigenes Auto

Sie kennen den ÖV mit dichten Takten und guten Anschlüssen aus ihrer Stadt

Anreise mit der Bahn, Feinverteilung mit dem Bus

- WER nutzt den ÖPNV vor Ort → ÖV Angereiste und „Bewusst-das-Auto-stehen-lassende“

Fokus: Erreichbarkeit von Orten, Stränden, Sehenswürdigkeiten, Dichte Taktfolge, Einfacher Zugang, Mitnahme Fahrrad (?)



## ANFORDERUNGEN AN DIE ZUKUNFT DES ÖPNV IN MV

1. Klare Differenzierung zwischen Stadt, Land (und Tourismusregion) → unterschiedliche Nachfragestruktur erfordert unterschiedliche Angebote / Angebotsformen / Förderquoten!
2. Nachhaltige und langfristige Planung: Umfang der Daseinsvorsorge? Erwartete Verschiebung im Modal-Split? Zukunft der Verbrennungsmotoren?
3. Demografische Entwicklungen – höherer Anteil Älterer, Landflucht, Urbanisierung
4. Über administrative Grenzen hinweg Verkehrsverbände bilden, an Verkehrsströmen orientieren!
5. Attraktivität steigern! Leichter Zugang, keine Nutzungsbarrieren (Touristen!)
6. Anschlussorientierte Fahrpläne über Unternehmensgrenzen hinweg
7. Wachsende Städte benötigen ausgebauten ÖPNV, dieser ist nicht mit konstanten Kosten erreichbar
8. Vielfach fehlen attraktive öffentl. Verkehrsangebote in Tourismusgebieten (z.B. Darß) oder sind kapazitativ an der Grenze (z.B. Usedom)



**VIELEN DANK !**