

Landkreis Mecklenburgische Seenplatte Der Landrat



Landkreis Mecklenburgische Seenplatte
Postanschrift: PF 11 02 64, 17042 Neubrandenburg

Kreistagsfraktion BSW
Herrn
Detlef Schulz

allen Fraktionen im Kreistag zur Kenntnis

Regionalstandort
Platanenstraße 43, Neubrandenburg
Amt:
Zentrale Dienste und Schulverwaltung
Auskunft erteilt:
Amtsleiter, Dirk Rautmann
E-Mail: dirk.rautmann@lk-seenplatte.de
Zimmer: 4.083
Telefon: 0395 57087 3360
Fax: 0395 5708765977
Internet: www.lk-mecklenburgische-seenplatte.de

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht vom:

Mein Zeichen:
LR IV/15/2026

Datum: **25. MRZ. 2026**

LR IV/15/2026 Nahverkehrsplan, Rufbus und Investitionen

Sehr geehrter Herr Schulz,

bezüglich Ihrer o.g. Anfrage teile ich Ihnen Folgendes mit:

Rufbus:

1. Welche Ortsteile der Gemeinden sind momentan nicht an den Rufbus angebunden?

Beantwortung:

Es werden alle Haltestellen des Regionallinienvorkehrs angefahren und damit alle Gemeinden, jedoch nicht alle Ortsteile. Dafür müssten durch die Gemeinden entsprechende Haltestellen mit barrierefreiem Zugang und ggf. Wendemöglichkeiten bereitgestellt werden. Die Anzahl der nicht zu bedienenden Ortsteile ist nicht bekannt. Eine Übersicht über alle Haltestellen im Landkreis finden Sie im Geoportal unter dem Link: <https://geoport-lk-mse.de/geoportal/mp.php?id=28&kat=12>

2. Welche Auslastung hat der Rufbus ILSE in unserem Landkreis zum Nachbarkreis Vorpommern – Greifswald, in dem er ebenfalls zum Einsatz kommt?

Beantwortung:

Vergleiche über die Nutzung des ILSE Busses in den Landkreisen Vorpommern-Greifswald und Mecklenburgische Seenplatte wurden bisher nicht angestellt, da der ILSE – Bus im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte flächendeckend verfügbar ist, im Landkreis Vorpommern – Greifswald jedoch noch nicht. (Flächendeckung 01.11.2025 LK MSE 100%, LK VG 54%) Ein Vergleich macht daher keinen Sinn. Belastbare Vergleichsdaten sind daher für die Landkreise nicht vorhanden.

3. Wie viele Fahrer sind momentan beim Rufbus ILSE angestellt?

Beantwortung:

Es sind ca. 26 (2 pro Bereich), bei den Subunternehmen kann der Personaleinsatz nur geschätzt werden.

Besucheradressen Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Platanenstraße 43 17033 Neubrandenburg Telefon: 0395 57087-0 Fax: 0395 57087-65999 IBAN: DE74 1505 0200 0310 0073 05 BIC: NOLADE21NBS Umsatz-Steuer-nr.: 079/133/80155 Umsatzsteuer-Identifikationsnr.: DE280126814	Ordnungsamt Große Krauthöferstraße 5 17033 Neubrandenburg	Regionalstandort Demmin Adolf-Pompe-Straße 23 17109 Demmin	Regionalstandort Neustrelitz Woldegker Chaussee 35 17235 Neustrelitz	Regionalstandort Waren (Müritz) Zum Amtsbrink 2 17192 Waren (Müritz)
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------

4. *Wie haben sich die Personalkosten beim Rufbus ILSE in den letzten 5 Jahren (absolut und relativ pro Angestellten) entwickelt?*

Beantwortung:

Ein Mitarbeiter kostet lt. Aussage der MVVG derzeit ca. 42 T€, jährlich muss mit ca. 3 Prozent Personalkostensteigerung zusätzlich gerechnet werden.

5. *Werden Statistiken zur Zufriedenheit der Fahrgäste (Feedback-Option) geführt?*

Beantwortung:

Die MVVG hat ein Reklamationssystem, das auch den Rufbus einschließt. Statistische Auswertungen explizit für den Rufbus existierten nicht.

6. *Wie viele der Fahrten (prozentual und absolut) werden telefonisch und wie viele digital gebucht?*

Beantwortung:

Im Jahr 2025 gab es 14.430 digitale Anmeldungen und 14.086 telefonische Anmeldungen für den Rufbus. Das bedeutet, dass rund 50,60 % der Anmeldungen digital erfolgten und 49,40 % telefonisch.

Nahverkehrsplan

7. *Wie oft wird der Nahverkehrsplan evaluiert und mit aktuellen Bedürfnissen abgeglichen?*

Beantwortung:

Der Nahverkehrsplan wurde für die Jahre 2021 bis 2026 aufgestellt. Wird er nicht fortgeschrieben, gilt er automatisch weiter. Gemäß § 7 Abs. 5 ÖPNVG Mecklenburg-Vorpommern vom 15. November 1995 in der zurzeit gültigen Fassung soll sich der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte als Aufgabenträger des ÖPNV bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans eines ÖPNV-Beirats bedienen. Der ÖPNV-Beirat fungiert in Anlehnung und Unterstützung des Kreistagsbeschlusses B-KT II/61/2016 als beratendes Gremium gegenüber dem Aufgabenträger bei allen ÖPNV-relevanten Themen. Er soll sich insbesondere für die Interessen und Wünsche aller Fahrgäste im Kreisgebiet der Mecklenburgischen Seenplatte einsetzen. Er ist weder Aufsichtsgremium für die im Kreisgebiet agierenden Verkehrsunternehmen, noch ersetzt er die Beschlussfassung durch den Kreistag zur Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte. Der ÖPNV-Beirat hat im Wesentlichen folgende Aufgaben:

1. Beratungen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes
2. Begleitung bei der Umsetzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplanes
3. Empfehlungen für Themen des öffentlichen Personennahverkehrs für den Kreistag geben.
4. gegenseitiger Informationsaustausch der Mitglieder.

Der bestehende ÖPNV – Beirat ist ein dauerhaft installiertes Gremium und hat bisher keine, über die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes hinausgehenden Maßnahmen empfohlen.

Eine Evaluierung der durch den NVP festgelegten Maßnahmen erfolgt fortlaufend auf den ÖPNV – Beiratssitzungen, letztmalig auf der Sitzung am 14.01.2026.

8. *Hat die Einführung des Deutschland-Tickets (Bund), des Seniorentickets und des Azubi-Tickets (jeweils Land) einen belegbaren Einfluss auf die Nutzung des ÖPNV?*

Beantwortung:

Lt. Aussagen der MVVG sind mehr Fahrgäste, jedoch geringere Tarifeinnahmen zu verzeichnen.

9. *Was sind, in der Analyse des Landkreises, momentan die größten Hindernisse für Einwohner des Landkreises, eine Fahrt mit dem ÖPNV/Rufbus anzutreten?*

Beantwortung:

Eine entsprechende Analyse dahingehend gibt es nicht.

10. *Bewertet der Landkreis das Angebot des ÖPNV für ähnlich attraktiv wie den individuellen Autoverkehr (bitte den Stadtverkehr Neubrandenburg aufgrund der Aufgabenübertragung*

ausnehmen)?

Beantwortung:

Der Vergleich zwischen dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem individuellen Autoverkehr (Motorisierter Individualverkehr - MIV) zeigt deutliche Unterschiede in Bezug auf Kosten, Zeit, Umweltverträglichkeit und Flexibilität.

- **Kosten:** Der ÖPNV dürfte kostengünstiger als ein eigenes Auto sein. Ein Autobesitzer zahlt für das Auto oft zwischen 400 € und 1000 € monatlich (Leasing/Finanzierung, Kraftfahrzeugsteuer, Versicherung, Inspektion, Kraftstoff etc.), während Angebote wie das Deutschlandticket (63 €/Monat) oder die Bahncard deutlich darunter liegen. Laut einer Studie ist der Verzicht auf das Auto finanziell attraktiv, da ein eigenes Auto teurer als die Nutzung von ÖPNV, Carsharing und Mietwagen ist.
- **Zeit und Geschwindigkeit:** In vielen Fällen ist das Auto im direkten Vergleich schneller als der ÖPNV. Allerdings können eine hohe Taktung und kurze Wege zum Bahnhof die Attraktivität des ÖPNV erhöhen.
- **Umwelt und Effizienz:** Der ÖPNV ist deutlich umweltfreundlicher, da er weniger Fläche verbraucht und weniger Emissionen pro Fahrgast verursacht.
- **Sicherheit:** Bahnen und Busse sind sicherer als das Auto. Das Risiko schwerer Verletzungen ist pro Personenkilometer bei Autofahrten deutlich höher als in der Bahn oder im Bus.
- **Flexibilität und Komfort:** Der individuelle Autoverkehr wird oft als flexibler und komfortabler empfunden, was ihn trotz höherer Kosten zum beliebtesten Verkehrsmittel macht. Der ÖPNV hingegen erfordert eine höhere Planung, bietet aber Entspannung während der Fahrt.

Quelle: MCube Consulting Studie: Wertschöpfung ÖPNV (Mai 25) im Auftrag der DB.

Die Wahl zwischen ÖPNV und Auto ist eine Abwägung, bei der der ÖPNV vor allem durch Umweltvorteile und Kostenersparnis punktet, während das Auto oft bei Flexibilität und Schnelligkeit vorne liegt. Ein attraktiver ÖPNV, mit dichterem Takt und besserer Anbindung, ist entscheidend für dessen Nutzung.

11. Ist die dem Nahverkehrsplan zugrunde liegende Datengrundlage noch aktuell?

Beantwortung:

Der Nahverkehrsplan wurde perspektivisch zum Zeitpunkt der Aufstellung für mehrere Jahre aufgestellt. Bis jetzt haben sich keine Anhaltspunkte oder Hinweise ergeben, dass sich die Datengrundlage derart geändert hat, dass das seinerzeit festgelegte Maßnahmenportfolio heute nicht mehr zutreffend bzw. bedarfsgerecht ist.

12. Kann in den Nahverkehrsplan perspektivisch die Führung einer Statistik zur Bedienhäufigkeit der Bushaltestellen im Landkreis aufgenommen werden?

Beantwortung:

Das Führen einer solchen Statistik wäre lt. Aussage der MVVG möglich, jedoch mit einem erheblichen Mehraufwand verbunden. Daher ist zu hinterfragen, welchen Sinn das Führen dieser Statistik haben soll.

13. Wie werden die Einwohner des Landkreises in die Entwicklung und Fortführung des Nahverkehrsplans eingebunden?

Beantwortung:

Hierzu gibt es verbindliche gesetzliche Regelungen im ÖPNVG des Landes.

Entsprechend § 7 Absatz 5 ÖPNVG M-V sollen sich die Aufgabenträger bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans eines ÖPNV-Beirats bedienen. Der Beirat hat beratende Funktion. Seine Bildung, Mitgliedschaft und Arbeitsweise wird von den Aufgabenträgern geregelt.

Die Interessen der Einwohner des Landkreises werden über die Mitglieder des ÖPNV – Beirates, der lt. Beschluss des Kreistages vom 22.03.2021 (Beschluss KT/20210322/Ö23) dauerhaft tätig ist und der sich wie folgt zusammensetzt, vertreten:

- je 1 Vertreter der im Kreistag vertretenen Fraktionen
- drei Vertreter des Städte- und Gemeindetages Mecklenburgische Seenplatte
- zwei Vertreter der Kreisverwaltung

- ein/e Vertreter/in des Kreiselternrates
- ein/e Vertreter/in des Kreisschülerrates
- ein/e Vertreter/in des Kreissenioresenbeirates
- ein/e Vertreter/in des Kreisbehindertenbeirates
- ein/e Vertreter/in aus den Fahrgastverbänden
- ein/e Vertreter/in der MVVG und des NVB sowie
- ein/e Vertreter/in des Tourismusverbandes Mecklenburgische Seenplatte

Weiterhin wird gemäß § 7 Absatz 6 ÖPNVG der Nahverkehrsplan in den Landkreisen im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden aufgestellt.

Lt. Absatz 7 wird der Nahverkehrsplan von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers beschlossen und ist anschließend beim Aufgabenträger zur kostenlosen Einsicht durch jedermann während der Sprechzeiten auszulegen.

Diesen Verpflichtungen ist der Landkreis bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes nachgekommen. Im Rahmen der Beteiligung der Träger der öffentlichen Belange (TöB – Beteiligung) hat der Landkreis neben den Städten, Ämtern und Gemeinden Fahrgastverbände, benachbarte Aufgabenträger, Interessenverbände und Umweltverbände, andere Bereiche der Kreisverwaltung, die Politik und Verkehrsunternehmen beteiligt.

Der Landkreis führte zudem 2021 erstmals, begleitend zum Prozess der Fortschreibung und Vorbereitung der Umsetzung des Nahverkehrsplanes eine Online – Befragung zum ÖPNV durch. Mit der Teilnahme konnten sich erstmals Bürger im Landkreis unmittelbar mit Vorschlägen für Verbesserungsmaßnahmen einbringen.

Diese „Zufriedenheitsbefragung“ der Bürger des Landkreises MSE ist vorgesehen, in 2026 zu wiederholen.

Investitionen

14. Ist der Landkreis der Ansicht, der ÖPNV müsste kostendeckend sein?

Beantwortung:

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kann in der Regel nicht kostendeckend über Fahrkartenvverkäufe betrieben werden. Er wird in Deutschland und auch im europäischen Kontext fast ausschließlich als Teil der Daseinsvorsorge verstanden, was bedeutet, dass Politik und Gesellschaft durch Steuergelder einen erheblichen Teil der Finanzierung tragen.

Hier sind die wichtigsten Punkte zur Kostendeckung im ÖPNV:

- Zwei-Säulen-Finanzierung: Der ÖPNV finanziert sich in Deutschland zu einem Teil aus Fahrgeldeinnahmen und zum größeren Teil aus öffentlichen Zuschüssen.
- Volkswirtschaftlicher Nutzen: Obwohl der ÖPNV meist nicht betriebswirtschaftlich kostendeckend arbeitet, ist er wirtschaftlich sinnvoll. Eine Studie zeigt, dass der volkswirtschaftliche Nutzen des ÖPNV dreimal so hoch ist wie seine Kosten. (Studie im Auftrag der DB)
- Herausforderungen: Steigende Kosten für Personal, Energie und Instandhaltung machen es schwierig, den Kostendeckungsgrad allein durch Ticketpreise zu erhöhen, ohne Fahrgäste zu verlieren.

15. Wie würden sich die Einnahmen (konstante Nachfrage vorausgesetzt) entwickeln, würde man den Preis für eine Einzelfahrt um

- a. 20% senken,
- b. 50% senken
- c. 20% erhöhen,
- d. 50% erhöhen?

Beantwortung:

- a. Die Einnahmen würden um 20 % sinken.
- b. Die Einnahmen würden um 50 % sinken.
- c. Die Einnahmen würden um 20 % steigen.
- d. Die Einnahmen würden um 50 % steigen.

16. Wie bewertet der Landkreis die Chancen, dass durch Investitionen in autonomes Fahren

Personalkosten im Bereich ÖPNV eingespart werden können?

Beantwortung:

Die technische Produktreife des autonomen Fahrens im ÖPNV ist insbesondere für die Bedarfe im ländlichen Raum aktuell noch nicht ausgereift und alltagstauglich.

Weiter würden derzeit hierdurch nur Mehrkosten entstehen, da die Fahrzeuge nicht ohne Fahrzeugführer eingesetzt werden dürfen – nur mit befristeten Ausnahmegenehmigungen.

17. Ein Ausbau des Rufbussystems bis 24:00 Uhr würde laut Landkreis ca. 7 Mio. € kosten.

a.) Wie würden sich die Einnahmen hierdurch schätzungsweise verändern?

Beantwortung:

Die Einnahmen aus dem Rufbussystem decken heute nicht einmal 2 % der Kosten. Bei einem Ausbau der Bedienzeiten ist davon auszugehen, dass die Einnahmen nur geringfügig steigen, zumal die Fahrgäste Zeitkarten, wie z.B. das Deutschlandticket nutzen. Die Mehrkosten können auf keinen Fall durch Fahrerlöse gedeckt werden.

b.) Welche Fördermittel könnten in welcher Höhe beantragt werden, um diese Kosten zu decken bzw. zu reduzieren?

Beantwortung:

Über die bisher beantragten Fördermittel nach der RufbusÖPNVRL, gibt es keine Förderung für die Bedienung bis 24 Uhr.

c.) Welche Haushaltsposten (bitte mindestens 5 nennen) haben ein höheres Gesamtvolumen?

Beantwortung:

Schülerbeförderung:	14.480.300 €
Bauunterhalt:	9.515.200 €
Betriebskosten:	10.031.100 €
Förderung von Kindern in Kindertageseinrichtungen:	21.982.200 €
Soziale Teilhabe (Eingliederungshilfe f. behinderte Menschen nach Teil 2 SGB IX): (Zuschuss des Landkreises= Eigenmittel)	12.739.700 €

Beantwortung:

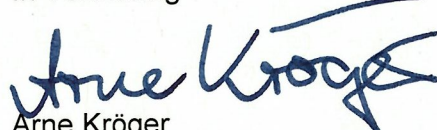
d.) Welche Ticketpreise müssten veranschlagt werden, um diese Kosten mindestens zu halbieren?

Beantwortung:

Die Tarife müssten über den Taxitarif angehoben werden. Dies ergäbe allerdings keinen Sinn.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Arne Kröger
Beigeordneter und 1. Stellv.
des Landrates