

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Eva-Maria Kröger, Fraktion DIE LINKE

Digitalisierung in der Mobilität

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Die Forschung und Entwicklung im Bereich der digitalisierten Mobilität als auch deren anwenderbasierte Nutzung haben in den vergangenen Jahren eine hohe Dynamik entwickelt, die neue Wege für eine bedarfsorientierte Mobilitätsversorgung eröffnet. Die Landesregierung ist dabei bestrebt, neu eröffnete Optionen im Bereich der digitalisierten Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern zu unterstützen, soweit diese den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen entgegenkommen und eine entsprechende nachfragebasierte Akzeptanz besteht.

1. Wie wird sich die Digitalisierung auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt auswirken?

Die Digitalisierung wird sich zunehmend auch auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Mecklenburg-Vorpommern auswirken. So wird die gesamte Betriebssteuerung des ÖPNV perspektivisch digital durch rechnergestützte Leitsysteme sichergestellt werden. Fahrgäste können jetzt bereits für den vom Land bestellten Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mecklenburg-Vorpommern mit Ausnahme der Schmalspurbahnen (RB31, RB32) digitale Echtzeitinformationen abrufen, für die RB26 Bergen - Lauterbach(Mole) wird die Bereitstellung von Echtzeitinformationen aktuell vorbereitet.

Die Landesregierung ist darüber hinaus bestrebt, Echtzeitinformationen über die Fahrplanauskunft „MV fährt gut“ zukünftig in noch stärkerem Maße bereitzustellen. Neben den Auskunftssystemen spielt auch das digitale Ticketing wie etwa beim Verkehrsverbund Warnow eine immer größere Rolle.

Die absehbar zunehmende Digitalisierung des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern sollte aus Sicht der Landesregierung unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit vorrangig vom Gedanken der Nachfrage und Akzeptanz seitens der Fahrgäste mitbestimmt und barrierefrei ausgestaltet werden.

2. Bei wie vielen Neuausschreibungen in den letzten zehn Jahren von Fahrzeugen im schienengebundenen Personennahverkehr hat die Landesregierung die Ausstattung mit WLAN zur Pflicht gemacht? Aus welchen Gründen wurde in den jeweiligen Fällen von einer Verpflichtung zur Ausstattung mit WLAN abgesehen (bitte jeweilige Ausschreibung und Grund des Verzichts angeben)?

Die Ausstattung von Fahrzeugen im schienengebundenen Personennahverkehr mit WLAN wurde in folgenden Vergabeverfahren verpflichtend vorgegeben:

- Vergabeverfahren Rügenlinie (RB26),
- Vergabeverfahren Westmecklenburg,
- Vergabeverfahren Netz Elbe-Spree.

In allen anderen Vergabeverfahren - insbesondere den vor 2017 liegenden - wurde aufgrund der mit der Ausstattung mit WLAN verbundenen Investitions- und Betriebskosten, die vom Land als Auftraggeber über den jeweiligen Verkehrsvertrag zu übernehmen wären, von einer verpflichtenden Vorgabe Abstand genommen.

3. Welche Mehrkosten würden in den kommenden zehn Jahren entstehen, wenn ab sofort die Ausstattung mit WLAN bei allen Neuausschreibungen zur Pflicht erhoben würde (bitte alle Streckenausschreibungen einzeln auflühren und betrachten)?

Die potentiellen Mehrkosten können nur schätzungsweise angegeben werden. Sie differiert nach Typ und Alter sowie technischen Voraussetzungen der angebotenen beziehungsweise vorhandenen Fahrzeuge (Neu- und/oder Gebrauchtfahrzeuge) sowie nach Menge und Struktur der Verkehrsnachfrage auf den jeweiligen Strecken.

Die vom Land mit der Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren beauftragte Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH - VMV schätzt die zu erwartenden Mehrkosten wie folgt ein:

- Vergabeverfahren Barthlinie: ca. 15.000 Euro pro Jahr
- Vergabeverfahren Teilnetz Ostseeküste - Ost: ca. 360.000 Euro pro Jahr
- Vergabeverfahren Teilnetz Ostseeküste - West: ca. 390.000 Euro pro Jahr
- Vergabeverfahren Teilnetz Warnow: ca. 650.000 Euro pro Jahr

4. Wie bewertet die Landesregierung den Stand der Digitalisierung im Öffentlichen Verkehrswesen in Mecklenburg-Vorpommern, insbesondere anhand der Möglichkeiten des elektronischen Ticketings, der Navigation und Begleitung durch das ÖV-Verkehrssystem während der Fahrt sowie das Informieren von Fahrgästen im Falle von Störungen und Verspätungen in Echtzeit (bitte nach Landkreisen, kreisfreien Städten und Verkehrsanbieter unterscheiden und bewerten)?

Auf die Beantwortung zu Frage 1 wird Bezug genommen. Die Verkehrsunternehmen haben die Chancen der Digitalisierung längst erkannt und stellen ihre Angebote und Abläufe zunehmend darauf ein. Die Landesregierung begrüßt und unterstützt dies.

5. Bis wann rechnet die Landesregierung mit einem flächendeckenden und durchgängigen System der elektronischen Fahrgastinformation (Informieren-Buchen-Bezahlen) in Mecklenburg-Vorpommern?
- a) Was hat die Landesregierung bisher zur Unterstützung der Einführung eines durchgängigen Systems getan?
 - b) Was wird sie in Zukunft für Maßnahmen anschieben (bitte finanzielle Dimension mitberücksichtigen)?
 - c) Was würde die flächendeckende Einführung eines solchen Systems insgesamt für Mecklenburg-Vorpommern kosten?

Die Fragen 5, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Mit der Einführung eines flächendeckenden und durchgängigen Systems der elektronischen Fahrgastinformation (Informieren-Buchen-Bezahlen) ist aufgrund der damit verbundenen anspruchsvollen technischen Vernetzungserfordernisse weder kurz- noch mittelfristig zu rechnen.

Bisher wird im Auftrag des Landes durch die VMV die Fahrplanauskunft „MV fährt gut“ betrieben, mit der die Soll- und Echtzeitfahrplandaten - soweit von den Verkehrsunternehmen bereitgestellt - für die Fahrgäste verfügbar sind. Zudem sollen im Rahmen verfügbarer Haushaltsmittel zukünftig Echtzeitinformationen über die Fahrplanauskunft „MV fährt gut“ in noch stärkerem Maße bereitgestellt werden.

Der Aufwand für die Implementierung eines flächendeckenden und durchgängigen Systems der elektronischen Fahrgastinformation (Informieren-Buchen-Bezahlen) wird von der Landesregierung - je nach Grad der gewünschten Integrationstiefe - auf einen einstelligen Millionen-Euro-Betrag geschätzt.

6. Wie bewertet die Landesregierung neue Formen der Sharing economy im Verkehrswesen?
Wie fördert die Landesregierung solche Modelle (bitte einzeln Fördermaßnahme bzw. Modellprojekt o. Ä. auflisten, verausgabte bzw. veranschlagte Mittel und Status des Projektes angeben)?

Bezüglich der ersten Teilfrage verweist die Landesregierung auf die Ausführungen zum Carsharing und zu Mitnahmeverkehren im Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (Seite 75 f., 90 ff.).

Die Landesregierung hat neue Formen der Sharing economy im Bereich der Mobilität bislang nicht gefördert, weil ihr keine entsprechenden Förderanträge vorlagen. Eine Prüfung der Förderfähigkeit und -würdigkeit kann nur anhand konkreter Förderanträge erfolgen.

7. Wie unterstützt die Landesregierung die Entwicklung von autonomem Fahren?
a) Welche Forschungsprojekte gibt es in Mecklenburg-Vorpommern?
b) Wie werden diese durch das Land gefördert?

Die Fragen 7, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur unterstützt die Entwicklung des autonomen Fahrens im Rahmen der allgemeinen Förderung der Wissenschaft in Mecklenburg-Vorpommern.

Bei den Hochschulen des Landes gibt es aktuell die nachfolgend aufgeführten Forschungsprojekte, die sich mit den Themen „Digitalisierung in der Mobilität“ befassen.

Universität Rostock		
Thema	Laufzeit	Landesförderung ja/nein
„Schaffung der Entwicklungsumgebung für die Aktivlenksysteme“	01.01.2018 - 31.08.2020	Ja (Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Gesundheit/EFRE-Projektförderung)
„Autonome elektrische Schifffahrt auf Wasserstraßen in Metropolregionen; Teilvorhaben: „SWARM-Control, Echtzeit-Trajektorienoptimierung und Folgeregelung auf befahrenen Binnengewässern für autonome Wasserfahrzeuge“	01.07.2019 - 30.06.2021	nein

Hochschule Neubrandenburg		
Thema	Laufzeit	Landesförderung ja/nein
„Hochschule in der Region. Gemeinsam den Wandel gestalten mit Kooperationen, Netzwerken und Digitalisierung (HiRegion)“/ Teilprojekt „Reallabor Mobilität Forschungs GmbH Wismar“ (https://www.hs-nb.de/hiregion/handlungsfeld-daseinsvorsorge/reallabor-mobilitaet/)	01.01.2018 - 31.12.2022	Ja (Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur/ anteilige Projektförderung im Rahmen der Bund-Länder-Förderinitiative „Innovative Hochschule“)

Hochschule Stralsund		
Thema	Laufzeit	Landesförderung ja/nein
„Flugrobotik - Schwarmintelligenz-autonome Drohen“	01.07.2017 - 31.12.2020	nein
„Production 4.0: Automatisierte flexible und wandlungsfähige mobile Robotersysteme“	01.06.2017 - 31.05.2020	Nein (aber EU-Förderung - Horizon 2020)

8. Wie unterstützt die Landesregierung die Verkehrsbetriebe bei der Umstellung auf alternative Antriebssysteme?
- a) Mittel in welcher Höhe wurden an welche Verkehrsbetriebe für welche Maßnahmen zur Umstellung auf alternative Antriebssysteme in den letzten zehn Jahren ausgereicht (bitte tabellarisch darstellen)?
 - b) Wie viele Busse mit alternativen Antrieben kommen in Mecklenburg-Vorpommern zum Einsatz (bitte auch prozentual darstellen)?

Zu 8 und a)

In den letzten zehn Jahren wurden Verkehrsbetriebe durch drei verschiedene Förderprogramme bei Maßnahmen zur Umstellung auf alternative Antriebstechnik finanziell unterstützt. Im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung und die Modernisierung von Fahrzeugen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNV-Fahrzeug-Neubeschaffungs- und Modernisierungsrichtlinie - NeubeschModRL) vom 25. Februar 1998, die ab 2013 durch die neue Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Neubeschaffung von Bussen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNV-Bus-Neubeschaffungsrichtlinie - ÖPNV-BusRL) ersetzt wurde, konnten Busse mit alternativen Antrieben durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern gefördert werden. Zusätzlich wurden in 2012 durch das Sonderprogramm Intermodaler öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum auf Basis von Elektromobilitätskomponenten (INMOD) weitere Busse mit alternativer Antriebstechnik gefördert. In der Gesamtsumme wurden Mittel in Höhe von 4.577.068,00 Euro zur Verfügung gestellt. Grundvoraussetzung für die Förderung war der Einsatz der Busse im ÖPNV.

Neben diesem standardisierten Busförderprogramm, aus dem auch Busse mit alternativen Antrieben gefördert werden/wurden, ist es möglich, über die Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Umsetzung von Klimaschutz-Projekten in wirtschaftlichen tätigen Organisationen (Klimaschutzförderrichtlinie Unternehmen - KliFöUntRL M-V), Busse mit alternativen Antrieben zu fördern. Aktuell hat der Nahverkehr Schwerin für 2019 und 2022 insgesamt acht Busse zur Förderung beantragt. Hierzu wurde durch das Ministerium für Energie, Digitalisierung und Landesentwicklung bereits ein vorzeitiger Maßnahmebeginn erteilt.

Nähere Einzelheiten zu bereits geförderten Bussen mit alternativen Antrieben ergeben sich aus der beigefügten Tabelle.

Förderjahr	Unternehmen	Anzahl	Fördersumme in Euro
2009	Eigenbetrieb Nahverkehr NWM	1	81.807,00
2011	RSAG Rostock	5	1.662.375,00 720.922,00
2012	Busbetriebe Wismar	1	351.000,00
	Grevesmühlener Busbetriebe	1	404.550,00
	Anklamer Verkehrsgesellschaft	1	352.800,00
2013	Nahverkehr NWM	3	223.614,00
2013	Nahverkehr NWM	2	260.000,00
2014	Nahverkehr NWM	2	260.000,00
2016	VB Greifswald GmbH	1	130.000,00
2019	VB Greifswald GmbH	1	130.000,00
2019	Insel Information Hiddensee GmbH	1	202.312,50

Zu b)

Die Landesregierung verfügt über keine Gesamtübersicht aller in Mecklenburg-Vorpommern zugelassenen und sich im Einsatz befindlichen Busse mit alternativen Antriebssystemen. Der Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebssystemen wird nur dann bekannt, wenn beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern für diese Fördermittel aus der ÖPNV-BusRL beantragt und gefördert werden. Insofern ist eine Aussage über den prozentualen Anteil von Bussen, die in Mecklenburg-Vorpommern mit alternativen Antrieben zum Einsatz kommen, nicht möglich.

9. Inwieweit hat die Landesregierung die Förderung von sogenannten Remote Tower für die Flughäfen in Mecklenburg-Vorpommern geprüft?
10. Welche Ergebnisse hatte die Prüfung?
Wie steht die Landesregierung zu einer Förderung?

Die Fragen 9 und 10 werden zusammenhängend beantwortet.

Gegenwärtig ist die Einrichtung von Remote Tower nur an Flughäfen möglich, an denen Flugsicherungsdienste und die dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen durch die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH vorgehalten werden; hierbei handelt es sich um jene 16 Flughäfen: Berlin-Schönefeld (SXF), Berlin Tegel (TXL), Bremen (BRE), Dresden (DRS), Düsseldorf (DUS), Erfurt Weimar (ERF), Frankfurt (FRA), Hamburg (HAM), Hannover (HAJ), Köln Bonn (CGN), Leipzig/Halle (LEJ), München (MUC), Münster Osnabrück (FMO), Nürnberg (NUE), Saarbrücken (SCN) und Stuttgart (SGT), bei denen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Bedarf gemäß § 27d Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkennt. Die Flughäfen in Mecklenburg-Vorpommern zählen nicht dazu. Zuletzt im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz am 4./5. April 2019 in Saarbrücken hat das BMVI im Zusammenhang mit Remote Tower Control ausgeführt, dass man derzeit die Erweiterung der Anzahl an Flughäfen gemäß § 27d Absatz 1 LuftVG prüfe. Als Folge einer Erweiterung besteht zudem die Notwendigkeit, dort flugmeteorologische Dienste durch den Deutschen Wetterdienst (DWD) anbieten zu müssen. Dies setzt die Einrichtung weiterer Wettermessstellen und deren Betreuung voraus, was frühestens im Jahr 2023 beginnen könne. Das BMVI wies zudem darauf hin, dass die Prüfung angesichts komplexer rechtlicher und regulativer Fragestellungen weiter andauert. Vor diesem Hintergrund erscheint es gegenwärtig nicht geboten, eine Förderung von Remote Tower weiter zu prüfen.