

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Sabine Enseleit, Fraktion der CDU

Auswirkungen des Deutschland-Tickets und der Mobilitätsoffensive auf den öffentlichen Nahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Seit Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 sowie im Zuge der sogenannten Mobilitätsoffensive des Landes vermeldet die Landesregierung steigende Fahrgastzahlen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Laut Statistischem Bundesamt nutzten im Jahr 2024 rund 168 Millionen Fahrgäste Busse und Bahnen in Mecklenburg-Vorpommern – ein Anstieg von etwa 16 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Für die Planung des weiteren Ausbaus und der Verbesserung der Infrastruktur ist es notwendig, die Verkehrsauslastung genau zu identifizieren.

1. Wie verteilt sich der Fahrgastzuwachs zeitlich und räumlich?
 - a) In welchen Monaten der letzten beiden Jahre (2023 und 2024) wurden die höchsten Zuwächse registriert?
 - b) Welche Landkreise und kreisfreien Städte verzeichnen welche prozentualen Veränderungen der Fahrgastzahlen?
 - c) Liegen Erkenntnisse darüber vor, wie hoch der Anteil touristisch bedingter Fahrten an den Gesamtzuwächsen ist?

Die Fragen 1, a), b) und c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Erfassung der Nachfragedaten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erfolgt überwiegend halbjährlich oder quartalsweise. Eine monatsstarke Auswertung liegt nur für einzelne Linien vor.

Die Daten werden zudem teilweise durch Baumaßnahmen verzerrt. Anhand der vorliegenden Daten kann davon ausgegangen werden, dass die größten Zuwächse gegenüber dem Vorjahresmonat jeweils in den Monaten Januar bis April liegen.

Eine dezidierte Auswertung der Nachfragedaten des SPNV nach Kommunen und Reisezwecken liegt der Landesregierung nicht vor.

Im Bereich des sonstigen ÖPNV sind mit der Einführung des Deutschland-Tickets am 1. Mai 2023 insbesondere in den Städten die Fahrgastzahlen gestiegen. So nutzten 2023 in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt 80,5 Millionen Fahrgäste den Busverkehr und 41,5 Millionen Fahrgäste die Straßenbahnen. In 2024 stiegen die entsprechenden Zahlen auf 86,6 Millionen bzw. 42,5 Millionen Fahrgäste. Eine monatsstarke Auswertung der Fahrgastzahlen sowie die entsprechenden prozentualen Veränderungen in den Landkreisen bzw. kreisfreien Städten liegen der Landesregierung nicht vor.

Daten zu dem Anteil touristisch bedingter Fahrten an den Gesamtzuwächsen sind der Landesregierung nicht bekannt.

2. Welche Entwicklung zeigt der ländliche Raum in Bezug auf die Nutzung von Bus und Bahn seit Mai 2023?
 - a) In welchen Regionen außerhalb der Oberzentren gab es messbare Fahrgaststeigerungen?
 - b) Welche Regionen haben kaum oder gar keine Zuwächse verzeichnet (bitte einzeln auflisten)?
 - c) Inwiefern wurde in dünn besiedelten Regionen das Angebot konkret ausgeweitet (bitte einzeln auflisten)?

Zu 2, a) und b)

Eine dedizierte Auswertung der Nachfragedaten des SPNV nach Raumkategorien liegt der Landesregierung nicht vor. Nachfragedaten für den straßengebundenen ÖPNV liegen der Landesregierung nur für einzelne Linien vor, die über Förderrichtlinien teilfinanziert werden. Aufgrund der erst kürzlich erfolgten Einführung und des schrittweisen Ausbaus der Regiobus-Linien sowie des landesweiten Rufbussystems ist eine belastbare Aussage zu Fahrgaststeigerungen zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht möglich. Eine Evaluation des Rufbussystems und der Regiobus-Linien ist vorgesehen.

Zu 2 c)

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4, a) und b) zu den Angebotsverbesserungen im ländlichen Raum verwiesen.

3. Wie viele Deutschland-Tickets wurden in Mecklenburg-Vorpommern verkauft?
- a) Wie verteilt sich die Zahl der Abonnements auf Normalpreis- und rabattierte Varianten (Azubi-, Senioren-, Sozialticket)?
 - b) Wie hoch ist die Stornoquote bzw. wie viele Abos wurden wieder gekündigt?
 - c) Welche regionalen Unterschiede gibt es bei der Nutzung des Tickets?

Zu 3 und a)

Die Landesregierung geht davon aus, dass sich die Fragestellung zu rabattierten Varianten des Deutschland-Tickets auf Azubi-, Senioren- und Sozialtickets bezieht. Dies vorausgeschickt, beantwortet die Landesregierung die Frage wie folgt:

Mit Start des Deutschland-Tickets am 1. Mai 2023 bis März 2025 wurden insgesamt 4 636 817 Tickets in Mecklenburg-Vorpommern ausgegeben. Im Monat März 2025 wurden mit Stand 8. Mai 2025 insgesamt 231 308 Deutschland-Tickets für Fahrgäste mit Wohnsitz in Mecklenburg-Vorpommern ausgegeben. Die Zahl der Abonnenten nach Varianten verteilt sich in diesem Monat wie folgt:

Deutschland-Ticket Variante	Anzahl
D-Ticket (inkl. Schüler und Studierende)	179 891
D-Ticket Azubi	11 761
D-Ticket Senioren	39 656

Die Hanse- und Universitätsstadt Rostock gibt für Inhaber des Warnow-Passes ein rabattiertes Deutschland-Ticket als Sozialticket heraus. Die Anzahl der ausgegebenen Sozialtickets ist der Landesregierung nicht bekannt.

Zu b)

Die Stornoquote beim D-Ticket Azubi beträgt 7,45 Prozent (Zeitraum ab 1. Dezember 2024) und zeigt sich für die ersten Monate stabil mit etwa 200 Stornierungen pro Monat. Die Stornoquote beim D-Ticket Senioren beträgt 29,21 Prozent (seit Vertriebsstart am 1. August 2023). Erkennbar ist zu den Wintermonaten hin eine höhere Zahl an Stornierungen (insbesondere zum 1. November und zum 1. Januar).

Zu c)

Hinsichtlich des Nutzungsverhaltens liegen erste Ergebnisse einer bundesweiten Marktforschung vor (Quelle: Evaluation Deutschland-Ticket, Interpretationsbericht des VDV vom 10. Oktober 2024).

Danach ist im 1. Halbjahr 2024 fast jede zweite Fahrt mit dem Deutschland-Ticket eine Pendelfahrt gewesen, d. h. zum Arbeits-, Ausbildungs- oder Schulort. Die andere Hälfte an Fahrten mit dem Deutschland-Ticket wurde aus anderen Gründen, beispielsweise freizeit- oder urlaubsbedingt, durchgeführt.

Konkrete Informationen über das Nutzungsverhalten von Inhabern des Deutschland-Tickets in Mecklenburg-Vorpommern liegen nicht vor, da die bundesweit durchgeführte Marktforschung kein länderspezifisches Nutzerverhalten abbildet (Quelle: Evaluation Deutschland-Ticket, Interpretationsbericht des VDV vom 10. Oktober 2024).

4. Welche konkreten Angebotsverbesserungen wurden seit Einführung des Deutschland-Tickets vorgenommen?
 - a) In welchen Regionen wurde das Bahn- und Busangebot seit 2023 ausgeweitet (bitte konkret nach Linien und Taktverdichtungen aufschlüsseln)?
 - b) Welche Angebotsverbesserungen entfallen auf Ballungsräume, welche auf den ländlichen Raum?
 - c) Welche Reaktivierungen von Bahnstrecken oder neuen Buslinien wurden konkret geplant oder bereits umgesetzt?

Zu 4, a) und b)

Angebotsausweitungen im SPNV fallen in die Aufgabenträgerschaft des Landes. Angebotsausweitungen im Busbereich liegen in der Planungshoheit der Kommunen. Für die Unterscheidung in Ballungsräume und ländliche Räume werden die Oberzentren Rostock, Schwerin, Neubrandenburg und Stralsund/Greifswald als Ballungsräume unterstellt. Darüber hinaus werden Gebiete mit einer Einwohnerdichte ab 1 000 Einwohner je Quadrat-kilometer (EW/km²) als Ballungsraum gewertet. Dies betrifft die Hansestadt Wismar.

Nachfolgende Angebotsverbesserungen im SPNV sowie im Busverkehr sind umgesetzt worden (die Angebotsausweitungen im Busbereich umfassen sowohl Angebote des „Regiobusses MV“ als auch des „Rufbusses MV“):

- Bahnverbindung Schwerin – Hamburg
 - Ausweitung Studentakt RE1 an Wochenenden
 - ländlicher Raum und Ballungsraum Schwerin
- Bahnverbindung Züssow – Pasewalk
 - Studentakt durch Verlängerung RE10 (bisher nur RE3 zweistündlich)
 - ländlicher Raum
- Bahnverbindung Hagenow – Parchim
 - zusätzliche Spätfahrten RB14
 - ländlicher Raum
- Bahnverbindung Waren – Malchow
 - zusätzliche Früh- und Spätfahrten RB15
 - ländlicher Raum
- Bahnverbindung Neustrelitz – Mirow
 - zusätzliche Früh- und Spätfahrten RB16
 - ländlicher Raum

- Bahnverbindung Bergen – Lauterbach
 - Schließung der Taktücke am Mittag RB26
 - ländlicher Raum
- Bahnverbindung Bergen – Sassnitz Fährhafen
 - zusätzliche Verkehrstage RE27
 - ländlicher Raum
- Bahnverbindung Rostock – Neustrelitz
 - Stundentakt durch neue Linie RE50 (bisher nur RE5 zweistündlich)
 - ländlicher Raum und Ballungsraum Rostock
- Busverbindung Neubrandenburg – Waren (Müritz) – Röbel (Müritz)
 - Einführung Regiobus-Linie 012 im 1h-Takt
 - Ballungsraum Neubrandenburg und ländlicher Raum
- Busverbindung Klein Zicker – Binz – Sassnitz
 - Einführung Regiobus-Linie 029 im 2h-Takt
 - ländlicher Raum
- Busverbindung Schwerin – Sternberg – Güstrow
 - Einführung Regiobus-Linien 170 Schwerin – Sternberg im 1h-Takt und 270 Sternberg – Güstrow im 2h-Takt
 - ländlicher Raum und Ballungsraum Schwerin
- Busverbindung Wismar – Boltenhagen – Klütz – Grevesmühlen
 - Einführung Regiobus-Linie 240 im 2h-Takt
 - ländlicher Raum und Ballungsraum Wismar
- Busverbindung Wismar – Neukloster – Warin – Blankenberg
 - Einführung Regiobus-Linie 245 im 1h-Takt
 - ländlicher Raum und Ballungsraum Wismar
- Busverbindung Sanitz – Marlow – Tribsees
 - Einführung Regiobus-Linie 320 im 2h-Takt
 - ländlicher Raum
- Busverbindung Wismar – Gägelow – Grevesmühlen
 - Einführung Regiobus-Linie 330 im 1h-Takt
 - ländlicher Raum und Ballungsraum Wismar
- Landesweites Rufbussystem
 - Einführung eines flächendeckenden Rufbussystems in den Landkreisen Rostock, Ludwigslust-Parchim, Mecklenburgische Seenplatte und Nordwestmecklenburg, in den Konzessionsgebieten der VVG und der VBG im Kreis Vorpommern-Greifswald
 - Einführung eines Rufbussystems im Landkreis Vorpommern-Rügen

Zu c)

Nachfolgende Reaktivierungen von Bahnstrecken befinden sich in Planung:

- Bahnverbindung Hagenow – Wittenburg – Zarrentin
 - vorsorglich berücksichtigt in Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Teilnetz Westmecklenburg II
- Bahnverbindung Barth – Zingst – Prerow
 - in Planung
- Bahnverbindung Ducherow – Heringsdorf
 - in Planung

- Bahnverbindung Neubrandenburg – Friedland
 - weitere Untersuchungen nach erster Potenzialermittlung
- Bahnverbindung Greifswald – Lubmin
 - weitere Untersuchungen nach erster Potenzialermittlung

Darüber hinaus befindet sich die Einrichtung zahlreicher neuer Regiobus-Linien im Planungsstadium.

Die Rufbussysteme in den Landkreisen Vorpommern-Rügen und Vorpommern-Greifswald werden weiter flächendeckend ausgebaut.

5. Wie wird der verkehrspolitische Effekt des Deutschland-Tickets bewertet?
- a) Welche belastbaren Daten zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV liegen der Landesregierung vor?
 - b) Wie hat sich die Zahl der Personenkilometer im ÖPNV seit 2020 verändert?

Die Fragen 5, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Für die bundesweiten verkehrspolitischen Effekte des Deutschland-Tickets wird auf die Evaluation zum Deutschland-Ticket, Interpretationsbericht des VDV vom 10. Oktober 2024 verwiesen (Link: <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>).

Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer im ÖPNV seit 2020 stellt sich in Mecklenburg-Vorpommern wie folgt dar (Quelle: VDV-Statistik der Jahre 2020 bis 2023):

Jahr	Personenkilometer (in Millionen)
2020	959
2021	936
2022	1 494
2023	1 732

6. Wie schätzt die Landesregierung die finanzielle Belastung durch das Deutschland-Ticket ein?
- a) Welche zusätzlichen Mittel hat das Land 2023 und 2024 für Angebotserweiterungen bereitgestellt?
 - b) Wie hoch ist der Anteil der Landesmittel an der Gesamtfinanzierung des Tickets?

Zu 6 und a)

Das Land hat im Haushalt zum Einzelplan 06, Kapitel 0611, Maßnahmengruppe (MG) 04 für den Regiobus für das Jahr 2023 Mittel in Höhe von 1,6 Millionen Euro und für das Jahr 2024 in Höhe von 10,0 Millionen Euro bereitgestellt. Für den Rufbus standen im Haushalt zum Einzelplan 06, Kapitel 0611, Maßnahmengruppe (MG) 02 für das Jahr 2023 Mittel in Höhe von 14,1 Millionen Euro sowie für das Jahr 2024 in Höhe von 14,55 Millionen Euro bereit. Die bereitgestellten Mittel für Leistungsausweitungen im SPNV betrugen im Jahr 2024 rund 17 Millionen Euro.

Zu b)

Im Jahr 2024 betrug der Landesanteil an der Gesamtfinanzierung des Deutschland-Tickets ca. 50 Prozent.

7. Wie bewertet die Landesregierung die sozialen und regionalen Auswirkungen des Deutschland-Tickets?
- a) Inwiefern hat das Ticket die Mobilität einkommensschwächerer Gruppen im ländlichen Raum verbessert?
 - b) Welche Erkenntnisse liegen zur Nutzung durch Schülerinnen und Schüler vor?
 - c) Welche Erkenntnisse liegen zur Nutzung durch Berufspendler vor?

Zu 7 und a)

Mit der Einführung der landesspezifischen Deutschland-Tickets für Senioren und Auszubildende bestehen preisgünstige Ticketangebote für einkommensschwächere Personen dieser beiden Berechtigtengruppen. Mit dem im Rahmen der Mobilitätsoffensive umgesetzten Ausbau des Regio- und Rufbusangebotes wird zusätzlich das Nahverkehrsangebot im ländlichen Raum verbessert und damit die Mobilität erhöht. Damit erhalten auch einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen Teilhabe an einem angemessenen Nahverkehrsangebot.

Zu b) und c)

Der Landesregierung liegen keine spezifischen Daten zur Nutzung des Deutschland-Tickets von Schülerinnen und Schülern oder Berufspendlerinnen und -pendlern vor.

Im Übrigen wird auf die Beantwortung zu Frage 3 c) verwiesen.

8. Welche Maßnahmen flankieren das Ticket für Regionen, die derzeit noch schlecht an den ÖPNV angeschlossen sind?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4, a) und b) verweisen.

9. Welche Rückmeldungen oder Beschwerden gab es von Verkehrsunternehmen oder Fahrgästen zur Umsetzung des Deutschland-Tickets?
- a) In welchen Bereichen kam es zu Kapazitätsengpässen?
 - b) Welche Kritik wurde an Infrastruktur, Taktung oder Ticketkontrolle geäußert?
 - c) Welche Maßnahmen hat das Land zur Verbesserung der Qualität im Nahverkehr ergriffen?

Seit Einführung des Deutschland-Tickets begrüßen die Fahrgäste den einfachen und unkomplizierten Zugang zu bundesweit allen Nahverkehrsangeboten. In Mecklenburg-Vorpommern bewerten darüber hinaus Auszubildende sowie Seniorinnen und Senioren die Einführung der rabattierten Deutschland-Tickets als positive Maßnahme für ihre jeweilige individuelle Mobilität.

Zu a)

Zu Kapazitätsengpässen ist es insbesondere auf den nachfolgenden RegionalExpress (RE)-Linien gekommen:

RE1 Rostock – Schwerin – Hamburg

RE3 Stralsund/Schwedt (Oder) – Angermünde – Berlin

RE4 Lübeck – Bad-Kleinen – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Szczecin
Główny/Ueckermünde Stadthafen

RE5 Rostock/Stralsund – Neustrelitz – Berlin

RE8 Wismar – Schwerin – Wittenberge – Flughafen BER

RE9 Rostock – Stralsund – Sassnitz/Ostseebad Binz

Wiederholte Kapazitätsengpässe gab es darüber hinaus auf der Linie RB23 Świnoujście – Seebad Heringsdorf – Zinnowitz – Wolgast – Züssow.

Zu b)

Rückmeldungen von Fahrgästen und Verkehrsunternehmen bezogen sich insbesondere auf Kapazitätsengpässe und die im Kontext hoher Besetzung der Züge verminderte Betriebsqualität (Verspätungen, Anschlussverluste). Ein weiterer Fokus des Beschwerdegesehens lag auf der Sauberkeit in den Zügen und der Verfügbarkeit der WC-Anlagen in den Zügen. Für ein höheres Sicherheitsempfinden sowohl der Fahrgäste als auch der Zugbegleitpersonale werden als Pilotprojekt auf den Linien RE1 Rostock – Schwerin – Hamburg und RE5 Rostock – Neustrelitz – Berlin zusätzliche Kundenbetreuer eingesetzt. Ausgewählte Fahrten der genannten Linien sind dadurch mit zwei statt nur einem Zugbegleiter besetzt. Unbeschadet dessen werden die bereits bestehenden und mit dem Fokus Sicherheit getroffenen Regelungen (Freifahrt für Uniformierte im Dienst der Polizei im gesamten Netz, Bestreifung durch Sicherheitspersonal auf verschiedenen Linien) fortgeführt.

Zu c)

Auf Kapazitätsengpässe hat das Land flächendeckend mit Angebots- und Kapazitätsausweitungen reagiert. Hinsichtlich etwaiger Angebotsausweitungen (zusätzliche Verkehrsangebote) im SPNV wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen. Um die Qualität im Nahverkehr zu verbessern, hat das Land Kapazitätsausweitungen (vorhandene Verkehrsangebote werden mit erweiterten Kapazitäten ausgestattet) auf folgenden Linien vorgenommen:

RE1 Rostock – Schwerin – Hamburg: Ausweitung Verstärkerfahrten Schwerin – Hamburg an den Wochenenden

RE3 zusammen mit RE10 stündlich zwischen Pasewalk – Anklam – Stralsund – Greifswald

RE4 Lübeck – Szczecin/Ueckermünde: zusätzliche Doppeltraktionen im Westabschnitt der Strecke

RE5/50 Rostock – Neustrelitz: stündlich

RE10 Stralsund – Pasewalk: Verlängerung der zweistündlichen Linie über Züssow hinaus bis Pasewalk

RB12 Bad Doberan – Rostock – Graal Müritz: Taktverdichtung Wochenenden außerhalb der Saison

RB 13: stündlich

RB 14 Parchim – Hagenow Stadt: zusätzliche Spätfahrten

RB 15 Waren (Müritz) – Inselstadt Malchow: zusätzliche Spätfahrten

RB 16 Neustrelitz – Mirow: zusätzliche Früh- und Spätfahrten, Einsatz von Fahrzeugen mit größerer Kapazität

RB23 Züssow – Świnoujście: Ausweitung des Fahrzeugparks um drei Fahrzeuge zur Erhöhung des Anteils der Fahrten in Mehrfachtraktion

RB 26 Bergen auf Rügen – Lauterbach: Schließung Taktlücke am Mittag

RB 74 Meyenburg – Plau am See: neuer Saisonverkehr

S1 Rostock – Warnemünde: sechs zusätzliche Fahrtenpaare am Wochenende

S2X Güstrow – Rostock: drei zusätzliche Fahrten unter der Woche

Zur Verbesserung der Qualität im SPNV steht das Land in einem engen Austausch mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Ziel des Austausches ist es, die bei den EVU vorhandenen Prozesse der Qualitätssicherung an die mit Einführung des Deutschland-Tickets veränderten Gegebenheiten anzupassen.

Die von der ODEG im Rahmen der Prozessanpassung in Wismar voraussichtlich im Juni 2025 in Betrieb zu nehmende Anlage zur Fäkalienentsorgung wird zu einer deutlichen Verbesserung der Verfügbarkeit der WC-Anlagen in der Linie RE8 führen. Weiterhin werden als Pilotprojekt für einen verbesserten Service und ein höheres Sicherheitsempfinden auf nachfragestarken Linien teilweise zwei Kundenbetreuer eingesetzt.