

KURZPROTOKOLL

der 49. Sitzung des Ausschusses für
Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Tourismus und Arbeit
(Wirtschaftsausschuss)
am Donnerstag, 19. Oktober 2023, um 12:30 Uhr
als Präsenz- und Videokonferenz in Schwerin, Schloss, Hofdornitz

Vorsitz: Abg. Martin Schmidt

TAGESORDNUNG

1. ab 12:30 Uhr:

Öffentliche Anhörung zu den Vorlagen zum Entwurf des Haushalts 2024/2025
auf den Drucksachen 8/2398, 8/2399 und 8/2400

hier: **Themenblock „Wirtschaft, Tourismus, Arbeit“**

2. ab 15:00 Uhr:

Öffentliche Anhörung zu den Vorlagen zum Entwurf des Haushalts 2024/2025
auf den Drucksachen 8/2398, 8/2399 und 8/2400

hier: **Themenblock „Verkehr“**

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
8. Wahlperiode

- 5. Ausschuss: Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur,
Energie, Tourismus und Arbeit -

Anwesenheitsliste

49. Sitzung am Donnerstag, dem 19. Oktober 2023, um 12:30 Uhr
als Präsenz- und Videokonferenz in Schwerin, Schloss, Hofdornitz

Vorsitzender: Abg. Martin Schmidt (AfD)
Stellv. Vors.: Abg. Rainer Albrecht (SPD)

Ordentliche Mitglieder Name	Teilnahme	Stellvertretende Mitglieder Name	Teilnahme
SPD			
Albrecht, Rainer		da Cunha, Philipp	.....
Beitz, Falko		Dr. Wölk, Monique	.....
Dr. Rahm-Präger, Sylva		Gundlack, Tilo	.....
Falk, Marcel		Kaselitz, Dagmar	.....
Winter, Christian		Miraß, Heiko	.....
Würdisch, Thomas		Schiefler, Michel-Friedrich	.....
	
	
AfD			
Schmidt, Martin		Federau, Petra	.....
Meister, Michael		Reuken, Stephan	digital
		Schulze-Wiehenbrauk, Jens	.....
		Timm, Paul-Joachim	.....
	

CDU

Peters, Daniel



Berg, Christiane

.....

Waldmüller, Wolfgang



Ehlers, Sebastian

.....

Glawe, Harry

.....

Hoffmeister, Katy

.....

Renz, Torsten

.....

DIE LINKE

Foerster, Henning



Seiffert, Daniel



Rösler, Jeannine

.....

Koplin, Torsten

.....

Noetzel, Michael

.....

Schmidt, Elke-Annette

.....

Albrecht, Christian

.....

Pulz-Debler, Steffi

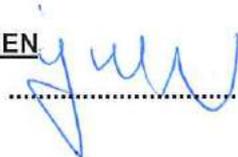
.....

Bruhn, Dirk

.....

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wegner, Jutta



Damm, Hannes

.....

Dr. Terpe, Harald

.....

Oehlich, Constanze

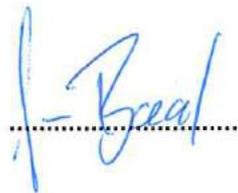
.....

Shepley, Anne

.....

FDP

van Baal, Sandy



Becker-Hornickel, Barbara

.....

Domke, René

.....

Enseleit, Sabine

.....

Wulff, David

.....

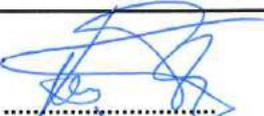
Ministerien / Behörden

Ministerium bzw. Dienststelle (bitte Druckschrift)	Name/Vorname (bitte Druckschrift)	Dienststellung/ Funktion (in Druckschrift, nicht abgekürzt)	Teilnahme
WM	Meyer, Reinhard	Minister	.....
WM	Schneider, Anja	L KSt	digital
WM	Schult, Matthias	BfH / RL 120	H. S. S. B.
WM	Saur, Hanns-Christoph	AL 2	S. a. l.
WM	Dr. Jaehne, Christoph	RL 230	CP
WM	Flick, Eva-Maria	AL 3	C-mo
WM	Mücke, Stephan	stellv. AL 4	Am R
WM	Jahncke, Silke	stellv. L StabT	Jahncke
WM	Dr. Mecklenburg, Sabine	stellv. AL 6	S. Mecklenburg
FM	Bank, B. L. L. L.	IR 2705	Bank
FM	Andreas Brödw	ID 230-1	Brödw
WM	Gladson, Oliver	V 200-7	Gladson
WM	Beck, Nis-Peter	stellv. AL 2	digital
Bio. Ca. Valley G. A. T.	Löffler, Niko	.....	Löffler
FM	Warzany, Anett	KL 230	Warzany
.....

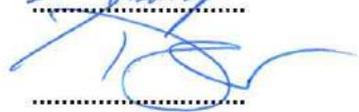
Mitarbeiter / Gäste

Einrichtung	Name	Dienststellung/ Funktion (in Druckschrift, nicht abgekürzt)	Teilnahme
(bitte Druckschrift)	(bitte Druckschrift)		
SPD	Grafe, Tim	Referent	
SPD	Zenker, Martin	Referent	
SPD	Götz, Lukas	Praktikant	
AfD	Fessl, Wendelin	Referent	
AfD	Kammler, Martin	Referent	
CDU	Hennings, Gunnar	Referent	
CDU	Meister, Christoph	Referent	
DIE LINKE	Müller, Tobias	Referent	
DIE LINKE	Spriewald, Ute	Referentin	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Dr. Belz, Benjamin	Referent	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Dusch, Niklas	Referent	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Merk, Peter	Referent	
FDP	Blossey, Michael	Referent	
FDP	Müller, Maxim	Praktikant	
.....
.....
.....

Anzuhörende Themenblock „Wirtschaft, Tourismus, Arbeit“

Institution (bitte Druckschrift)	Name, Vorname (bitte Druckschrift)	Teilnahme
BioCon Valley	Bauer, Lars	
BioCon Valley	Hildebrand, Heike Anna	
IHK zu Rostock	Volkman, Peter	digital
Invest in MV	Goldacker, Ursula	digital
Handwerkskammer Schwerin	Dr. Pohl, Gunnar	
Landesförderinstitut MV	Fankhauser, Robert	
Tourismusverband MV	Weitendorf, Tobias	digital
Tourismusverband Rügen	Schäfer, Knut	
VU MV	Schwarz, Lars	digital
Welcome Center VR	Dr. Bülow, Christian	
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Anzuhörende Themenblock „Verkehr“

Institution (bitte Druckschrift)	Name, Vorname (bitte Druckschrift)	Teilnahme
ADFC Landesverband MV	Krumpen, Horst	
AGFK MV	Birkholz, Tim	
AGFK MV	van Leeuwen, Jan	
Ingenieurrat MV	Seidel, Ronny	
Nahverkehr Schwerin	Matzkeit, Lothar	
Usedomer Bäderbahn	Boße, Jörgen	
VDV-Landesgruppe Nord	Bleis, Jan	digital 
Verkehrsgesellschaft LUP	Lösel, Stefan	
Verkehrsgesellschaft MV	Bischof, Daniel	
LFI	Fische, Eike	
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

TAGESORDNUNGSPUNKT 1

Öffentliche Anhörung zu den Vorlagen zum Entwurf des Haushalts 2024/2025
auf den Drucksachen 8/2398, 8/2399 und 8/2400
hier: **Themenblock „Wirtschaft, Tourismus, Arbeit“**

Vors. **Martin Schmidt** begrüßt die Sachverständigen und informiert, dass der Wirtschaftsausschuss am 7. September 2023 beschlossen habe, im Rahmen der Haushaltsberatung zum Doppelhaushalt 2024/2025 eine öffentliche Anhörung zum Themenblock „Wirtschaft, Tourismus und Arbeit“ durchzuführen. Er schlägt vor, dass die Sachverständigen ihre Eingangstatements in der Reihenfolge der Sachverständigenliste abgeben.

Peter Volkmann (Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern) führt aus, dass es der Wirtschaft aktuell nicht gut gehe. Viele Unternehmen müssten ziemlich kämpfen. Es gebe tiefgreifende Strukturprobleme. Eine klare Agenda für die Wirtschaft und eine Verbesserung der Standortbedingungen für die Unternehmen seien notwendig. Die Förderung des Landes solle darauf abzielen, die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft im Land zu stärken und auch dazu beizutragen, insgesamt die Wertschöpfung im Land zu erhöhen. Die Schaffung der Resilienz der Wirtschaft werde nur gelingen, wenn darauf hingewirkt werde, die wirtschaftliche Basis im Land zu sichern und zu verbreitern. Auf die Themen Nachhaltigkeit, Klimaneutralität und digitale Transformation müsse gesetzt werden. Es könnte im Zweifel hilfreich sein, die ehemals bestehende „digitrans-Richtlinie“ neu aufzulegen. Es sei auch zielführend, die Förderung in die regionale Innovationsstrategie oder auch in die Industriestrategie des Landes einzahlen zu lassen. Die Außenwirtschaftsförderung und das Standortmarketing ließen sich mit Sicherheit noch stärker verzahnen, als es in der Vergangenheit der Fall gewesen sei. Wichtig seien auch die Themen „Energie, Häfen, Wasserstoffwirtschaft, Ausbau erneuerbarer Energien“. Damit seien nicht nur Photovoltaik und Wind gemeint, sondern es gehe auch um Biogas, Ethanol, Methanol etc. Außerdem seien Strompartnerschaften wichtige Modelle. Dabei gehe es darum, dass Erzeuger und Kunden stärker miteinander verzahnt würden. Dies ließe sich zum Beispiel durch Investitionszuschüsse oder auch Zuschüsse zu Netzentgelten realisieren. Beim Thema „Kosteninflation“ seien einzelne betriebliche Unterstützungen

zu erwägen. Im Vergaberecht müsste dafür Sorge getragen werden, dass die regionale Wirtschaft besser beteiligt werden könne. Es müssten Bürokratie, Regelungsdichte, Planungs- und Genehmigungsverfahren sehr kritisch geprüft werden, inwieweit diese notwendig seien und ob mehr Geschwindigkeit erzielt werden könne. Es werde daher angeregt, ein Projekt- und Beschleunigungsmanagement einzusetzen. Beim Thema „Regionaler Handel“/„Lebendige Innenstädte“ werde angeregt, die Unterstützung für „City-Management weiter zu verstetigen. Denn es werde befürchtet, dass es in den Städten kein „City-Management“ mehr geben werde, wenn die Förderung auslaufen werde. Der Tourismus sei eine Schlüsselbranche für Mecklenburg-Vorpommern, aber die aktuelle wirtschaftliche Situation sei im Tourismus nicht unbedingt die beste. Schleswig-Holstein sei deutlich besser durch die Saison gekommen als Mecklenburg-Vorpommern. Es gebe Fach- und Arbeitskräftemangel im Tourismus. Die touristische Infrastruktur sei im Land etwas veraltet. Für das Thema „Fachkräfte“ seien Welcome Center gut und wichtig.

Dr. Gunnar Pohl (Arbeitsgemeinschaft der Handwerkskammern in Mecklenburg-Vorpommern) erklärt, dass hinsichtlich des Verbesserungspotentials von Ausgaben eine Effizienz der Allokation gesehen werde, wenn sie auf die Förderungen und Darlehen, auf die Förderung von Innovationen im Handwerk und nicht zuletzt auf Ausbildung und Investitionsanreize abziele. Die Branche, die sich derzeit am meisten zu schaffen mache, sei die Baubranche mit einem erheblichen Rückgang des Auftragsvolumens. Dies zeige sich besonders in der privaten Bauwirtschaft. Deshalb seien Anreize dort unabdingbar. Auch müssten öffentliche Ausschreibungen sowie Auslösungen von Aufträgen und die kleine Bauvorlageberechtigung angegangen werden. Bezüglich der Strategien des Landes mit Blick auf die Energiekosten, Personalkosten, Inflation und Leitzinsen wünsche sich das Handwerk vornehmlich steuerliche Anreize, Fördermittel und zinsgünstige Darlehen für Handwerksbetriebe. Zudem seien Energieeinkaufsgemeinschaften sowie lokale Energieerzeugungsgemeinschaften sinnvoll. Die Diversifizierung der Wirtschaftszweige in Mecklenburg-Vorpommern und die Berücksichtigung der im Handwerk aufstrebenden Zukunftsbranchen seien langfristig ein sinnvoller Weg. Hierbei liege ein Fokus auf den Klimaberufen. Nicht zuletzt sei Forschung und Entwicklung im Handwerk auch ein wichtiges Thema. Hierzu sei zu berücksichtigen, dass das Handwerk nicht unbedingt mit großen Forschungszentren, sondern eher mit kleinen und lokalen Innovationen im

Zusammenhang stehe. Auch beim Bürokratieabbau wünsche sich das Handwerk vom Land eine richtige Fokussierung. Beim Thema „Digitale Transformation“ sei die „digitrans-Richtlinie“ sinnvoll gewesen, sodass eine Verlängerung derselben positiv zu bewerten sei. Hierbei solle eine niedrige Schwelle angesetzt werden, um auch kleinen Handwerksbetrieben den Einstieg anzubieten. Die GRW-Förderung sei insbesondere für Tischlerbetriebe und Metallbauerunternehmen eine sinnvolle Maßnahme, allerdings an vielen Stellen noch zu bürokratisch. Es werde zudem angeregt, die GRW-Förderung aufgrund der aktuellen Schwierigkeiten innerhalb der Baubranche auf diese zu erweitern. Generell bestünden aber schon sehr gute Anreize für Handwerksbetriebe.

Lars Schwarz (Vereinigung der Unternehmensverbände für Mecklenburg-Vorpommern e. V.) erklärt, dass nach seiner Auffassung der Entwurf eines Doppelhaushaltes die politischen Ziele der Landesregierung wiedergebe. Klar sei, dass gerade die Coronapandemie, die aktuellen Kriegauswirkungen in der Ukraine und im Nahen Osten, die Klimakrise, die Energiekrise, die Energiewende sowie die Inflation sich einzeln oder in Kombination oftmals negativ auf vorhandene Strukturen und auch Abläufe der Wirtschaft auswirkten. Unternehmen seien gezwungen, umzudenken und neu zu planen. Planungszeiträume würden kürzer und fragiler. Unternehmen würden sich fragen, ob sie jetzt investieren sollten. Es stelle sich die Frage, ob gerade im Hinblick auf die kleine und mittelständische Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern die im Jahr 2021 formulierten Ziele der Koalition aus SPD und DIE LINKE an die gegebenen Umstände angepasst werden müssten. Es sei ein Umdenken bzw. eine aktive Anpassung und eine veränderte Priorisierung der Ziele notwendig. Es werde von der Landesregierung die Einsetzung eines Belastungsmoratoriums gefordert. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssten einem „TÜV“ unterzogen werden. Die mit den Sozialpartnern abgestimmte Fachkräftestrategie müsse zum Jahresende 2023 final vorliegen und eine konkrete Beschreibung der Meilensteine für die Umsetzung in den Jahren 2024 und 2025 beinhalten. Die Digitalisierung der Landesverwaltung müsse endlich zur „Chefsache“ gemacht werden. Die vom Landesrechnungshof vorgetragene Kritik spreche hierbei für sich. Das „Industriekonzept MV 2030“ müsse konsequent umgesetzt werden. Maßnahmen, die Industrieansiedlungen beförderten und somit Investitionen nach sich zögen (Beispiel: Grüne Gewerbegebiete) seien vorzuziehen. Der zusätzliche

Regulierungsaufwand in den Betrieben solle abgebaut werden. Bei Investitionen in die öffentliche Infrastruktur seien dem Ausbau des Radwegenetzes, Mobilfunknetzes, der Breitbandversorgung, der Städtebauförderung, der Entwicklung der ländlichen Räume und der zentralen Orte gleichrangig Prioritäten einzuräumen. Zu oft müsse seitens der Wirtschaft mehr Intensität und Verlässlichkeit bei verabredeten Prozessen eingefordert werden.

Ursula Goldacker (Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH) erläutert, dass sie alle für die Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH relevanten Themen des Fragenkatalogs mit dem Wirtschaftsministerium als Fachaufsicht abgestimmt habe. Sie bittet die Vertreter des Wirtschaftsministeriums darum, dazu Stellung zu nehmen.

Vors. **Martin Schmidt** fragt die Vertreter des Wirtschaftsministeriums, ob sie sich hierzu äußern möchten. Er stellt fest, dass sich die Vertreter des Wirtschaftsministeriums hierzu nicht äußern möchten.

Lars Bauer (BioCon Valley GmbH) führt einfühend aus, dass in Mecklenburg-Vorpommern ein klares Bekenntnis des Landes zur Gesundheitswirtschaft als ein Schwerpunkt der Landesentwicklungspolitik existiere. Die Branche sei ein beachtlicher Wirtschaftsfaktor für den Nordosten. Zentraler Ansprechpartner und Motor der Branche sei das Netzwerk, nämlich die BioCon Valley GmbH. Die Gesellschaft sei 2001 gegründet worden. Mehrheitsgesellschafter sei das Land Mecklenburg-Vorpommern. Mit Blick auf die Erwerbstätigenzahlen und auch die Bruttowertschöpfung sei die Entwicklung der Gesundheitswirtschaft im Land seit Jahren krisenfest und stabil. Es sei daher eine gute und folgerichtige Entscheidung des Landes, auf eine hochleistungsfähige Branche der Gesundheitswirtschaft als Zukunftsbranche zu setzen. Im Doppelhaushalt 2024/2025 seien wichtige Weichenstellungen vorgenommen worden. Durch dieses klare Landesbekenntnis und die damit verbundenen Maßnahmen werde eine langfristig angelegte, stabile finanzielle Grundlage für die Landesgesellschaft ermöglicht. Zudem werde den Mitarbeitenden eine langfristige Perspektive geboten und damit auch im Ergebnis Fachkräfte gebunden. Die BioCon Valley GmbH habe sich mit ihren Aktivitäten in den vergangenen Jahren auch als Dreh- und Angelpunkt für die Entwicklung der Gesundheitswirtschaft mit ihrer kleinen mittelständischen Struktur bewährt. Es gebe

zahlreiche Unterstützungsangebote für Unternehmen und Einrichtungen in Mecklenburg-Vorpommern, etwa wenn es um die Entwicklung und Vermarktung von Produkten und Dienstleistungen national und international gehe. Angesichts der jährlich erscheinenden Zahlen des Bundeswirtschaftsministeriums zur Gesundheitswirtschaft falle auf, dass im bundesweiten Vergleich Nachholbedarf bei der Bruttowertschöpfung und bei der industriellen Gesundheitswirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern bestehe. Dem Thema wolle sich BioCon Valley GmbH zukünftig widmen. Themenschwerpunkte seien der Ausbau der Internationalisierung, die Stärkung der industriellen Gesundheitswirtschaft, die Anwendung neuer Technologien, die Stärkung und den Ausbau der Bioökonomie, vor allem unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und der Kreislaufwirtschaft. Außerdem gehöre auch die Pflege der Bestandsunternehmen, nämlich die Stärkung der einheimischen Branche und der Start-ups zu den Schwerpunktthemen. Ziel sei die Intensivierung und Erweiterung oder die Etablierung von regionalen Wertschöpfungsketten in Mecklenburg-Vorpommern. Strategische Grundlagen für die Arbeit der BioCon Valley GmbH seien der „Masterplan Gesundheitswirtschaft Mecklenburg-Vorpommern 2030“ und die regionale Innovationsstrategie. BioCon Valley GmbH führe im Jahr über 85 Fach- und Themenveranstaltungen durch. Die Nationale Branchenkonferenz gehöre dazu. Die Gesundheitswirtschaft zeichne sich durch ein überdurchschnittlich hohes Wachstumspotenzial aus. Dazu leiste die BioCon Valley GmbH einen entscheidenden Beitrag zur Wertschöpfung und auch zur Entwicklung des Arbeitsmarktes in Mecklenburg-Vorpommern.

Robert Fankhauser (Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern) erläutert, dass das Landesförderinstitut für die gesamte Landesregierung circa 100 Förderprogramme umsetze. Mit Bezug zum Fragenkatalog habe sich das Landesförderinstitut im Wesentlichen auf die Beantwortung der Fragen zum Thema der „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) konzentriert. Das Thema Entbürokratisierung sei hierbei relevant.

Tobias Weitendorf (Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.) führt aus, dass auch die Tourismusbranche stark unter Druck stehe. Neben den aktuellen Herausforderungen wie Arbeitskräftemangel, Energiekosten und Bürokratie bahne sich eine Nachfrageproblematik an, die in dieser strukturellen Form noch nie

vorgelegen habe. Denn es habe immer Nachfrage gegeben. Doch in Anbetracht des Konsumdrucks für die Menschen und der Verengung der Märkte werde das Potenzial für den Tourismus, aus dem Mecklenburg-Vorpommern schöpfe, aktuell kleiner. Die fehlende Internationalität werde hier zur Achillesverse. Auch infrastrukturell bestehe Nachholbedarf. Dabei habe der Tourismus im Grunde eine sehr gute Zukunft. Anhand der globalen Wachstumserwartungen sei zu erkennen, dass im Bereich der Quote des globalen Tourismus mit einem Wachstum von 5,8 Prozent bis 2032 gerechnet werde. Die gesamte Weltwirtschaft wachse dagegen nur um 2,8 Prozent. Es mache Sinn, auf Tourismus zu setzen und ihm in Mecklenburg-Vorpommern auch eine noch stärkere Rollenfunktion und Zuordnung als Taktgeber zu geben. Der Tourismus sei ein Spiegel der Transformation, der Digitalisierung, des Arbeitsmarktes etc. Der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern habe diesen Prozess der Anpassung an diese Herausforderungen vor einigen Jahren bereits begonnen. In Anbetracht des absehbaren Endes der EU-Förderperiode stelle sich die Frage der Institutionalisierung. Andere Länder wie Brandenburg, Thüringen, Sachsen oder Berlin würden bessere Arbeit machen. Die Themen Internationalisierung, Destinationsbildung, Klimaanpassung, Mobilität, die Digitalisierung, KI als Co-Worker und Akzeptanz hätten eine riesige Bedeutung und müssten stärker angegangen werden. Es seien eindeutig mehr zweckgebundene Mittel im System nötig, um den Herausforderungen bei der Infrastruktur und bei der Organisation gerecht werden zu können. Die Förderungen müssten auf die strategischen Tourismusziele angepasst werden. Das Land sei ein wesentlicher Faktor der Lebensqualität. Dies sei wissenschaftlich nachgewiesen und solle bei allen Zielen und Fragestellungen für das Land nicht vergessen werden. Der Tourismus habe schließlich eine Arbeitskräftebindung von 150.000 Menschen im Land.

Knut Schäfer (Tourismusverband Rügen e. V.) teilt mit, dass der Tourismusverband Rügen e. V. der größte Regionalverband in Mecklenburg-Vorpommern sei. Neben einer Nachfrageproblematik gebe es im Tourismus auch eine Kostenproblematik, die es in den letzten 30 Jahren nicht gegeben habe. Für die junge Tourismusbranche nach der Wende sei dies eine Herausforderung. Der Wettbewerber Schleswig-Holstein sei im Vergleich zu Mecklenburg-Vorpommern gut aus der Coronapandemie herausgekommen und verzeichne Zuwächse gegenüber dem Tourismusjahr 2019. In Polen hingegen würden Infrastrukturmaßnahmen und Qualitätsmaßnahmen in der

Beherbergung in einem Eiltempo umgesetzt, auch mit Vernachlässigung von Nachhaltigkeitsperspektiven. Die Lösung sei aus seiner Sicht das Thema „Resilienz im Tourismus“. Dies sei ein dynamischer Prozess, denn die Ansprüche der Gäste würden sich stetig verändern. Das aktuell diskutierte Tourismusgesetz sei alternativlos. Der ländliche Raum könne nur touristisch partizipieren, in dem die Destination Management Organisations (DMO) in Mecklenburg-Vorpommern ausreichend finanziell ausgestattet würden. Denn dies seien sie derzeit nicht, um ihre Region überregional zu entwickeln. Mit Einbeziehung von Stralsund habe Rügen 40 Gemeinden, 40 Leuchttürme und 40 Kirchtürme. Davon seien 20 Gemeinden prädikatisiert und könnten gemäß kommunalem Abgabengesetz eine Finanzierung durchsetzen. Die restlichen 20 könnten es weder finanziell, noch personell, noch infrastrukturell. Eine DMO müsse diese Entwicklungsarbeit machen, damit der Gast, der in eine Region reise, nicht nur den Ort, in dem er beherbergt werde, sondern die gesamte Region erleben könne und sich diese Region nachhaltig entwickeln könne. Derzeit sei noch ein Kirchturmdenken der großen touristischen Player vorherrschend. Ein Solidarprinzip oder ein Schulterschluss innerhalb einer Region sei schwer möglich. Angesichts der Personalproblematik sei es gerade im Tourismus nicht zu akzeptieren, dass Bildungsinfrastruktur mit sehr modernen Berufsschulen nicht ausreichend genutzt werde. Die Zuwanderung in den Arbeitsmarkt müsse durch schnellstmögliche Projekte, Ausbildungsqualifizierungsmaßnahmen etc. ermöglicht werden. Zudem gebe es zu viele Ruhetage. Das Dienstleistungs- und Qualitätsgen gehe verloren. Derzeit Sorge die Arbeitskräfteproblematik und das verlangsamte Einbringen von zusätzlichen Arbeitskräften durch Qualifizierungsmaßnahmen in den Tourismus dafür, dass dieses Thema in Gefahr sei und es nicht nur ein reines Quantitätsproblem auf der Nachfrageseite gebe.

Dr. Christian Bülow (Welcome Center Vorpommern-Rügen) führt aus, dass der aktuelle Fachkräftemangel, der von der IHK und von den Touristikern beschrieben werde, erst der Anfang sei. Eine riesige Renteneintrittswelle stehe noch bevor. 580.000 Personen seien in Mecklenburg-Vorpommern sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Im Jahr 2012 habe es 100.000 Personen gegeben, die beschäftigt und bereits 55 Jahre alt gewesen seien. Mittlerweile sei die Zahl auf 157.000 Menschen angestiegen. Im Landkreis Nordwestmecklenburg sei jeder vierte Beschäftigte älter als 55 Jahre. Diese Menschen würden bis zum Jahre 2035 vom Arbeitsmarkt

verschwunden sein. Es müsse mehr in die Fachkräftesicherung und -anwerbung investiert werden, um auf diesem Feld nicht völlig abgehängt zu werden. Das Welcome Center könne ein kleiner Baustein zur Lösung sein. Es gebe in Mecklenburg-Vorpommern sieben Welcome Center mit unterschiedlichen Trägern und Bedarfen. Die Bedarfe seien in einer Stadt wie Rostock anders als in Stralsund oder Pasewalk. Es werde aber insgesamt gut zusammengearbeitet. Ein Welcome Center sei eine zentrale Anlaufstelle für Zuzügler aus dem In- und Ausland sowie Wirtschaftsförderer für die regionalen Betriebe bei der Unterstützung ihrer Fachkräfte. Es würden individuelle Beratungen angeboten. Die Quote von international betreuten Fachkräften liege bei keinem Welcome Center über einem Drittel. Das Land brauche eine dauerhafte Unterstützung für eine noch optimalere Fachkräfteversorgung. Eine größere Personalunterstützung der Welcome Center und eine Koordinierungsstelle als Ansprechpartner im Wirtschaftsministerium seien wünschenswert. Eine stärkere Einbindung in die Fachkräftestrategie würden die Welcome Center begrüßen.

Abg. **Wolfgang Waldmüller** möchte vom Vertreter der Handwerkskammern in Mecklenburg-Vorpommern wissen, wie die Landesregierung die Ausbildungsbereitschaft in Klein- und Kleinstbetrieben fördern könne. Außerdem bittet er um Stellungnahme zur geplanten Imagekampagne im Handwerk. Zudem möchte er wissen, ob die Bereitstellung von Fördermitteln für Künstliche Intelligenz (KI) bei kleinen und mittleren Unternehmen überhaupt wirksam seien. An die Tourismusverbände stellt er die Frage, welche Maßnahmen zum Ausbau der touristischen Infrastruktur wünschenswert wären.

Dr. Gunnar Pohl stellt zunächst klar, dass das Fachkräftethema in erster Linie ein demographisches Problem sei. Allerdings gebe es zunehmend Betriebe in kleinstbetrieblichen Strukturen, die erhebliche Schwierigkeiten hätten, Auszubildende überhaupt zu finden und ihre Ausbildung aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Hinzu komme, dass der Arbeitsmarkt generell deutlich volatiler geworden sei. Finanzielle Anreize für ausbildungswillige Betriebe durch das Land seien daher wünschenswert. Hinsichtlich der Imagekampagne hätten die Handwerkskammern stets in die Waagschale geworfen, dass bereits eine sehr groß angelegte und auch mit sehr viel Eigenmitteln der Handwerkskammern finanzierte Imagekampagne des Bundesverbandes bestehe, die auch sehr wirksam und professionell sei. Es sei ein

guter Ansatz, im Land eine eigene Imagekampagne aufzusetzen. Hierzu sei ein sechstelliger Betrag zur Finanzierung im Gespräch gewesen. Dies könnten die Handwerkskammern nicht alleine stemmen. Hinsichtlich der KI-Förderung sei die Nachfrage bei den Unternehmen vorhanden und es gebe ganz objektiv durchaus Möglichkeiten, auch die Fachkräfteproblematik mit KI anzugehen. Gerade dort, wo administrative Abläufe auch gut mal durch ein Programm laufen könnten. Aber am Ende seien es die Hände, die etwas schüfen, und dies sei natürlich nicht durch KI in vollem Umfang ersetzbar.

Knut Schäfer erläutert, dass es bei der touristischen Infrastruktur mehrere Problemlagen gebe. Die erste Problemlage sei, dass es in den letzten 30 Jahren in Rügen nicht geschafft worden sei, Lückenschlüsse einfach aufzuheben und das Radwegenetz quantitativ so auszubauen, wie der Gast es sich wünsche. Aktuell müsse zwischen prädikatisierten und nicht prädikatisierten Orten unterschieden werden. Es ergebe sich ein Einnahmedefizit, weil die Kurtaxe weniger werde, während die Kosten zur Werterhaltung stiegen. Teilweise seien vom Land prädikatisierte Orte gefördert worden, die schon in guten Zeiten teilweise die Pflege und Erhaltung der Wege nicht so vorgenommen hätten, wie sie es hätten machen sollen. Auf der anderen Seite gebe es die nicht prädikatisierten Orte, die keine touristische Wegeerhaltung machen könnten und auf den ländlichen Wegebau setzen sowie andere Förderprojekte suchen müssten, um diese Infrastruktur zu erhalten und umzusetzen. Es gebe dabei auch ein riesiges Qualitätsgefälle, von den Prädikatisierten hin zu den nicht Prädikatisierten.

Tobias Weitendorf erläutert ergänzend, dass man sich auf eine EU-Förderung verlassen habe und dabei Pflege, Erhaltung und auch die Vernetzung nicht konsequent mitgedacht habe. Es bestehe ein Investitionsbedarf auf den Radwegen der sich im dreistelligen Millionenbereich bewege. Es seien mit den Kreisen regionale Radverkehrskonzepte entwickelt worden, man sei aber nicht in der Lage, heutzutage im Angesicht der Finanzierungsmöglichkeiten dort wirklich auch den Hebel anzusetzen. Dies sei ein Riesenproblem, weil wir nicht mal erhalten, geschweige denn ausbauen könnten. Denn Verkehrswende, Mobilität, Nachhaltigkeit, die Hinwendung zum Rad, die E-Mobilisierung auch auf diesen Wegen brächten natürlich auch neue Anforderungen mit sich. Die einzige Refinanzierungsmöglichkeit, die es im Tourismus

aktuell gebe, neben dem, was ein Land in seinem Haushalt abbilden könne, sei die Kommunalfinanzierung. Zwar könnten interkommunale Verträge geschlossen werden, das sei allerdings in der Vergangenheit die Seltenheit gewesen. Neben der öffentlichen Infrastruktur seien in den Krisen viele der kleinen Dienstleister verloren gegangen. Über die werde nicht viel geredet, sie machten aber das Salz in der Suppe aus, weil sie das Urlaubserlebnis stärkten. Zu diesem Problem gebe es noch keine Lösung. Wenn EU-Mittel nicht mehr in der gleichen Weise wie in den letzten 30 Jahren zu erwarten seien und wenn auch Landeshaushalte und Bundeshaushalte unter starkem Druck stünden, dann müsse über alternative Finanzierungsmöglichkeiten für den Tourismus geredet werden. Denn im Tourismus sei der Wirtschaftsraum immer auch der Lebensraum. Wenn dieser nicht mehr intakt sei, dann sei die Akzeptanz und die Nachfrage eingeschränkt.

Abg. **Sandy van Baal** fragt die Vereinigung der Unternehmensverbände für Mecklenburg-Vorpommern e. V. hinsichtlich des Tourismusbereichs, wo aus seiner Sicht gespart werden könne und wo aus seiner Sicht investiert werden müsse.

Lars Schwarz führt aus, dass gerade der Tourismusbereich massive Folgen spüren werde, wenn nicht die Bundesratsinitiative und ein Bundestagsbeschluss herbeigeführt werde, dass die 7 Prozent Mehrwertsteuer auf Speisen bleibe. Von Fachkollegen sei bereits von einem Nachfrageschock berichtet worden. Zudem müsse in die fehlende oder mangelhafte Infrastruktur investiert werden. Bei der öffentlichen Infrastruktur müssten aber die oftmals langwierigen Prozesse berücksichtigt werden. Man müsse aber auch die Infrastruktur der Unternehmen im Blick haben. Während der Coronapandemie sei dort mit konkreten Programmen zum Beispiel zur Modernisierung der Beherbergungsbetriebe oder Gastronomiebetriebe investiert worden. Für einen zukünftig erfolgreichen Tourismus im Land müssten daher nicht nur die Tourismusverbandstrukturen auf dem Land und auf regionaler Ebene finanziert werden. Nicht ein Tourismusgesetz, sondern eine vernünftige Tourismuswirtschaftspolitik sei alternativlos. Für die Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern im Land sei auch das Gasthaus im ländlichen Raum erforderlich. Neben öffentlicher Investitionen müsse daher auch in Qualitätsmaßnahmen in den Betrieben investiert werden. Im Land Mecklenburg-Vorpommern bestehe aktuell die Gefahr, dass die Praktiker, die die Maßnahmen umsetzten und täglichen Kontakt mit den Gästen hätten,

zu wenig gehört würden. Wenn das Land Massentourismusprojekte wie in Pütnitz befördern wolle, werde dies auch wieder zum Akzeptanzverlust führen. Mit Blick auf den Fach- und Arbeitskräftemangel seien solche Projekte kontraproduktiv, da in Pütnitz 2.600 bis 3.000 neue Betten und 460 bis 500 neue Arbeitsplätze geschaffen werden sollten, obwohl für die bereits existierenden Betriebe nicht genügend Arbeitskräfte vorhanden seien. Ein konkretes Programm für die Fach- und Arbeitskräftebeschaffung und nicht lediglich eine theoretische Fachkräftestrategie sei dringend erforderlich. Die Fachkräfteakademie hingegen werde finanziell nicht tragbar sein. Es werde nicht funktionieren, wenn diese am Ende die Branche finanzieren müsste. Insgesamt müsse schließlich die Praxis der Wirtschaft mehr einbezogen werden. Das reine Abarbeiten des Koalitionsvertrages aus dem Jahr 2021, der aufgrund der Krisen und Herausforderungen nicht mehr auf der Höhe der Zeit sei, sei insoweit nicht ausreichend.

Abg. **Sandy van Baal** fragt das Landesförderinstitut Mecklenburg-Vorpommern, welche Förderprogramme erfolgreich gewesen seien und welche nicht mehr aufgelegt würden und ob diese evaluiert würden. Zudem fragt sie die Touristiker, ob der Fokus eher auf dem deutschen Markt oder auf dem europäischen oder internationalen Markt als Wachstumsmarkt liege und was dort gemacht werden könne. Daneben fragt sie das Welcome Center Vorpommern-Rügen, ob sich die Menschen besser integrierten, wenn die Welcome Center mehr finanzielle Mittel für die Aufgabe der Ausbildung und Weiterbildung zur Verfügung hätten.

Robert Fankhauser erklärt, dass das Landesförderinstitut weder Förderprogramme auflege, noch abschaffe. Es arbeite jedoch sehr intensiv mit Ministerien zusammen. Alle Programme würden vor und nach der Durchführung intensiv evaluiert, zum Beispiel die europäischen Programme wie EFRE. Auch die GRW werde seit dem Jahr 1969 ständig evaluiert. Letztendlich liege die letzte Entscheidung über die finanzielle Ausstattung der Programme im politischen Raum und beim Gesetzgeber.

Knut Schäfer erläutert, dass bezüglich des nationalen Marktes im Tourismussektor kein Wachstumsmarkt zu erkennen sei. Einen Rückgang oder Mindereinnahmen könnten nur über den internationalen Markt ausgeglichen werden. Gerade in den Tourismusdestinationen in Süddeutschland sei dort ein größerer Schwerpunkt gesetzt

worden. Zum Beispiel der Schwarzwald verfüge über ein hohes Maß an internationalen Gästen. Die Nachfrage und das Interesse seien vorhanden. Allerdings brauche es dafür gewisse Zeit für die Entwicklung. Daher sei es auch wichtig, eine Tourismusakademie aufzubauen. Denn wenn man den internationalen Markt bearbeiten wolle, seien international ausgebildete Fachkräfte erforderlich. Die könnten nicht irgendwo aus dem Süden hierher exportiert werden. Diese müssten ausgebildet werden. Die Jugendlichen müssten daher im Land die Möglichkeit haben, sich im Tourismussektor gut auszubilden.

Lars Schwarz erwidert hierzu, dass es richtig sei, die Mitarbeiter aus- und weiterzubilden. Es sei nur fraglich, ob das Land Mecklenburg-Vorpommern das „Schönste und Beste“ haben solle, dass die Betriebe später bezahlen müssten. Eine Tourismusakademie werde nur funktionieren, wenn die Betriebe ihre Mitarbeiter dann auch in diese Tourismusakademie schickten. Es gebe schon deutschlandweit genügend Angebote für die wenigen Personen, die eine Spezialausbildung machen wollten. Dabei sei es schon recht schwer, die Lehrgänge vollständig auszulasten. Dies habe daher nicht oberste Priorität. Es sei entscheidender, dass Fach- und Arbeitskräfte überhaupt ins Land kämen, um die Grunddienstleistungen, zum Beispiel den Service und das Housekeeping usw., aufrechtzuerhalten.

Tobias Weitendorf erklärt, dass eine Tourismusakademie nicht für das Schaufenster sein solle und nicht von der Wirtschaft finanziert werde. Die Arbeitsgruppe, die sehr divers und interdisziplinär besetzt sei, habe ein Ideenkonzept für eine machbare und auch wirksame Tourismusakademie verabschiedet. Der Name leite vielleicht auch fehl, weil er in die wissenschaftliche Richtung gehe. Es gehe jedoch um Rekrutierung, Internationalisierung und Qualifizierung. Das Land werde in diesem Jahr noch durch das Wirtschaftsministerium eine Machbarkeitsstudie ausschreiben. Am Ende solle diese Machbarkeitsstudie in eine Möglichkeit münden, so eine Tourismusakademie organisatorisch, rechtlich und inhaltlich aufzubauen. Da andere Bundesländer dies in der Form nicht hätten, bestehe die Hoffnung für einen Wettbewerbsvorteil. Es sei eine Bedarfsanalyse dazu auch gemacht worden. Danach sage ungefähr die Hälfte der Befragten, dass sie einen solchen Service einer Vermittlung, einer Rekrutierung und auch eines Imageaufbaus vom Land erwarte. Dies werde die Wirtschaft aber nicht alleine tragen können. Bezüglich der Internationalität sei es in den letzten 33 Jahren

nicht geschafft worden, das Land zu internationalisieren, weder im Tourismus noch anderswo. Es gebe nur einen geringen Anteil an internationalen Gästen. Alle Bemühungen, die natürlich auch immer nur beschränkt im Angesicht der zur Verfügung stehenden Mittel gewesen seien, hätten zwar für einen Ausbau in der Entwicklung gesorgt. Es seien einmal über eine Million Übernachtungen gewesen. Dies sei aber nicht viel im Vergleich zu anderen Regionen und Ländern. Die Zahl der Reisenden werde sich verstärken, weil sich der Mittelstand ausprägen, nicht nur in Südostasien, Indien und China, sondern auch in vielen anderen Regionen. Die Zahl der Reisenden werde sich verdoppeln. Allein in China und Indien würden aktuell über 200 Flughäfen gebaut. Das Land sei aber darauf nicht vorbereitet, weder in der Ansprache noch im Produkt. Vor einigen Wochen habe ein sogenannter „MV Travel Summit“ gemeinsam mit der Deutschen Zentrale für Tourismus stattgefunden. Dies sei an sich eine sehr erfolgreiche Veranstaltung mit 80 Reiseeinkäufern gewesen. Dabei seien auch Amerikaner gewesen. Diese hätten gesagt, dass an vielen Stellen noch ein Produkt fehle.

Dr. Christian Bülow führt aus, dass Arbeit die beste Form der Integration sei. Man müsse für bestimmte Ausbildungsberufe nicht immer Sprachniveau B2 oder B1 haben. Grundsätzlich tätigten die Welcome Center keine Geflüchtetenarbeit. Lobenswert sei, dass das Land im Rahmen des russischen Angriffskrieges für ukrainische Geflüchtete ein Projekt in sechs Regionen im Bundesland gefördert habe, um eben vorrangig die ukrainischen Geflüchteten zu integrieren. Es sei auf zwei Jahre befristet und auch mit Eigenanteilen verbunden. Die meisten Welcome Center müssten im Prinzip ihre eigenen Förderanträge Jahr für Jahr stellen. Zum Beispiel gebe es in Greifswald ein Welcome Center. Dort sei jetzt die fünfte Leitungsposition. Dies hänge von der befristeten Projektförderung ab. Für die Netzwerkarbeit sei dies jedoch schlecht. Man würde sich daher über eine dauerhafte Ausfinanzierung dieses ukrainischen Projektes freuen.

Abg. **Henning Foerster** merkt zur Tourismusakademie an, dass die Tourismusbranche befürwortet habe, eine solche Tourismusakademie könne einen Beitrag dazu leisten, dem Arbeits- und Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Es müsse geklärt werden, wer dort ausgebildet werden solle. Im Rahmen einer Arbeitsgruppe sei dazu bereits eine Ausbildungs- und Studienlandschaftsanalyse

durchgeführt worden. Dies solle jetzt in eine Machbarkeitsstudie münden. Zudem bemerkt er, dass der Ausschuss auch dank der guten Vorbereitung von der BioCon Valley GmbH in diesem Jahr in Oslo zu Gast bei Vertretern der Gesundheitswirtschaft gewesen sei. Einige norwegische Unternehmen könnten sich einen Markteintritt in Mecklenburg-Vorpommern oder in der Bundesrepublik vorstellen. Er fragt nach, was daraus geworden sei.

Lars Bauer führt aus, dass man in Kontakt mit Norway Health Tech, das Partnercluster in der Region in Norwegen, sei, um die Interessenlagen herauszufinden und um einige Unternehmen im nächsten Jahr in das Land zu lotsen. Es gebe hierfür verschiedene Möglichkeiten, zum Beispiel im Rahmen der Branchenkonferenz. Jedenfalls gebe es tatsächlich Bedarfe.

Lars Schwarz erklärt hinsichtlich der Tourismusakademie, dass die Fachkräfte laut Koalitionsvertrag weiter qualifiziert werden müssten. Er habe lediglich auf die Frage geantwortet, wo Geld gespart werden und wo investiert werden müsse. Es müsse demnach dort investiert werden, wo konkret Arbeitskräfte zu bekommen seien, die dann zu Fachkräften qualifiziert werden könnten, und wo Nachwuchs gefördert werden könne. Ein beispielsweise ganz erfolgreiches Projekt, das durch das Land gefördert werde, sei „Gastroburner“, die Ausbildungskampagne, die jungen Leuten die gastgewerblichen Ausbildungsberufe näherbringe. Dies sei sinnvoll und bringe auch Ergebnisse. Er schlage vor, dass die jetzigen Probleme aufgrund der Arbeitskräftesituation angegangen würden. Beispielsweise auf Usedom würden seit Jahren aus Drittstaaten sehr erfolgreich Auszubildende ins Land geholt. Dies sei dort gut investiertes Geld, weil sie im Prinzip die Betriebe und den Fachkräftenachwuchs schnell unterstützten. Zukünftig werde sich der Wirtschaftsausschuss in diesem Bereich mit deutlich größeren Summen auseinandersetzen müssen, wenn dies politisch gewollt sei.

Abg. **Jutta Wegner** fragt das Welcome Center Vorpommern-Rügen, was das Portfolio des Welcome Centers im Hinblick auf Fachkräftegewinnung, Akquise und Unterstützung vor Ort sei und ob es in anderen Bundesländern ein „best practice“-Beispiel gebe. Außerdem möchte sie wissen, was für eine finanzielle Ausstattung die Welcome Center benötigten, um diese Aufgabe zu erfüllen.

Dr. Christian Bülow führt aus, dass Zuwanderungsförderung eine ökonomische Notwendigkeit sei. Es bestünden sieben Welcome Center, doch eigentlich müssten es acht sein. Dort seien jeweils zwei Personen tätig, somit seien zwei Personalstellen vorhanden. In der Hansestadt Rostock seien sie zu dritt besetzt und könnten trotzdem die Arbeit abarbeiten. Es sei wirklich eine langfristige Betreuung eines Zuwanderers nötig, der alle möglichen Fragen habe. Die Welcome Center würden die Bedarfe der Zuwanderer kennen. Die einjährige Projektfinanzierung könne aber nicht die Dauerlösung sein. Denn die sei hinderlich für langfristige Netzwerkarbeit. Es sei auch frustrierend, wenn das Welcome Center Leute für dieses schöne Bundesland anwerben solle, aber selbst sei man eigentlich in einem prekären und befristeten Beschäftigungsverhältnis. Dies sei unbefriedigend und führe dann zu einer hohen Personalfuktuation. Es gebe über 50 Welcome Center im Bundesgebiet, wobei die jeweilige Ausrichtung unterschiedlich sei. Baden-Württemberg sei sehr stark auf internationale Zuwanderer fokussiert. Die Welcome Center in Mecklenburg-Vorpommern fokussierten sich eher auf den deutschen Nachfragemarkt. Im Bundesland Schleswig-Holstein sei Ende des Jahres ein Welcome Center des Landes mit 15 Mitarbeitern geplant. Die Ausländerbehörde solle demnach mit der Wirtschaftsförderung des Landes kooperieren. In Sachsen sei in Chemnitz ein Zentrum für Fachkräfte und Einwanderung mit 10 bis 15 Mitarbeitern eingerichtet worden. Dieses koordiniere die Welcome Center, die Anerkennungsbehörden und die Ausländerbehörden miteinander. Für die Verbesserung der Fachkräftesituation sei dies auch für Mecklenburg-Vorpommern wünschenswert.

Abg. **Jutta Wegner** fragt nach, ob es perspektivisch eine Mitarbeiterzahl gebe, mit der innerhalb des Welcome Centers effektiv gearbeitet werden könne.

Dr. Christian Bülow erläutert, dass sich für die Welcome Center in acht Regionen mit jeweils zwei Stellen Personalkosten in Höhe von ungefähr 800.000 Euro pro Jahr ergäben. Im Landkreis Vorpommern-Rügen sei das Welcome Center glücklicherweise ausfinanziert, weil der Landrat dies zur Chefsache gemacht habe. Dies sei aber nicht überall der Fall. Für ein Produkt müsse auch ein gewisses Marketing gemacht werden. Es sei daher auch zielführend, weitere Mittel für eine Marketingkampagne in Höhe von 50.000 bis 100.000 Euro vorzusehen.

Peter Volkmann ergänzt hierzu, dass die IHK zu Rostock einen Anteil der Finanzierung des Welcome Centers in Rostock mittrage. Aber auch hier sei das Welcome Center personell knapp ausgestattet. Es müsse daher vor dem Hintergrund des Fachkräfteeinwanderungsgesetzes die Ausfinanzierung oder anteilige Finanzierung der Welcome Center im Blick behalten werden. Um von den neuen gesetzlichen Regelungen profitieren zu können, benötige das Land die entsprechenden Strukturen. Es gebe bei der Anwerbung aus Drittstaaten ein Problem bezüglich der Visaerteilung, welches das Land nicht unbedingt lösen könne. Wichtig sei ein sehr gutes Zusammenspiel vor Ort mit den Ausländerbehörden, die für das Ausländerrecht zuständig seien. Die Überlegung des Landes, quasi auch eine zentrale Ausländerbehörde einzurichten, gehe insoweit in die richtige Richtung. Dies könne ein Scharnier zu den Welcome Centern sein.

Abg. **Christian Winter** stellt klar, dass eine Anhebung des Mindestlohns auf 15 Euro pro Stunde nicht im Jahr 2024 oder 2025 vorgenommen werde. Grundsätzlich werde auf die Sozialpartnerschaft gesetzt. Dies habe jedoch in der Mindestlohnkommission nicht so gut funktioniert. Klar sei auch, dass es noch andere wirtschaftspolitische Instrumente brauche. Der Standort Deutschland, nicht nur der Standort Mecklenburg-Vorpommern, werde auch in anderen Bereichen punkten müssen. Ein wesentlicher Bereich sei mit Sicherheit auch ein Abbau der Bürokratie. Viele Regelungen müssten auch auf Bundesebene angegangen. Die Bundesebene wie auch die Landesebene sei hierzu in Gesprächen. Die vom Verband der Unternehmen für Mecklenburg-Vorpommern e. V. angeregten Maßnahmen oder das „Industriekonzept 2030“ seien bereits im Koalitionsvertrag geregelt, insbesondere die Investitionen, die Beschleunigung der erneuerbaren Energien, die in Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zu anderen Bundesländern im industriellen Süden der Bundesrepublik ein Standortvorteil sein könne. Außerdem die bürokratische Vereinfachung für schlankere Genehmigungsverfahren sei im Koalitionsvertrag geregelt. Er möchte daher wissen, in welchem Bereich des Koalitionsvertrages dennoch umgesteuert werden solle.

Lars Schwarz erläutert, dass es viele gute Ansätze im Koalitionsvertrag gebe, aber die Umsetzung fehle. Zum Beispiel habe Minister Reinhard Meyer die Fachkräftestrategie Ende 2021/Anfang 2022 angekündigt. Außer, dass

Arbeitsgruppen getagt hätten und jetzt eine Studie beauftragt worden sei, lägen dazu noch keine messbaren Ergebnisse vor. Bei den Maßnahmen sei mehr Tempo erforderlich. Innerhalb der Mindestlohnkommission habe es im Sinne der Sozialpartnerschaft vernünftig funktioniert. Es habe eine Mehrheit für den jetzigen Vorschlag der Mindestlohnanpassung gegeben, dem auch der Bundesarbeitsminister jetzt folgen werde. Eine politische Einflussnahme im Vorfeld funktioniere hingegen nicht. Die Sozialpartnerschaft in Mecklenburg-Vorpommern müsse gestärkt werden, denn diese sei verfassungsrechtlich verbrieft, um Tarifverträge auszuhandeln.

Abg. **Christian Winter** merkt an, dass zum ersten Mal in der Mindestlohnkommission das Votum nicht einstimmig gewesen sei. Das habe zu großen öffentlichen Verwerfungen geführt. Deswegen bestehe für die Zukunft Reformbedarf. Politik sei gut beraten, an morgen und übermorgen zu denken. Das Thema Fachkräftestrategie sei die wirtschaftspolitische Herausforderung der Zeit, die auf vielen Kanälen gelöst werden müsse. Für einen Prozess, der zu vielschichtigen und belastbaren Ergebnissen kommen solle, müsse sich Zeit genommen werden. Er stellt die Frage, was die Beteiligten daran hindere, bei Handlungsempfehlungen schon in die Umsetzung zu kommen. Es gebe kein Erkenntnisproblem und es müsse umgesetzt werden. Die Tarifentlohnung und Tarifverträge sowie die Sozialpartnerschaft seien ganz entscheidende Elemente für die SPD und die Koalition. Deswegen würden sie auch durch das neue Tariftreue- und Vergabegesetz gestärkt.

Abg. **Dr. Sylva Rahm-Präger** bemerkt, dass es nicht der Fall sei, dass sich die Wirtschaft hinsichtlich der Arbeitskräfte nicht selber organisiere. Sie gebe private Agenturen für polnische Arbeitskräfte, für ukrainische Arbeitskräfte und für kirgisische Arbeitskräfte. Sie stellt die Frage, ob es eine Zusammenarbeit mit dem Welcome Center gebe. Schließlich bestehe manchmal Unsicherheit, wenn man sich mit einer solchen privaten Arbeitsagentur in Verbindung setze. Man bezahle standardmäßig pro vermittelten Arbeitnehmer 800 Euro. Fraglich sei, wie seriös und verlässlich die Agenturen seien. Sie fragt zudem, ob die Welcome Center theoretisch in diesem Bereich einen Beitrag leisteten, wenn sie finanziell besser ausgestattet würden.

Dr. Christian Bülow stellt klar, dass es auch die Koordinierungsstelle Fachkräfteeinwanderung im Land gebe. Dort habe es auch wieder ein

Personalwechsel aufgrund der Projektstruktur gegeben. Die Seriösität der Anbieter sei schwierig zu überprüfen. Es sei in diesem Bereich Vorsicht geboten, da dort auch viele unseriöse Vermittler aufträten. Als Welcome Center sei man auch Behördenbeschleuniger. Es könne die Behörden unterstützen und die laufenden Verfahren beschleunigen.

Abg. **Daniel Peters** führt aus, dass angesichts der Diskussionen über das Tariftreue- und Vergabegesetz als Lösungsansatz für die Baubranche die Vereinfachung von Bauplanungs- und vergaberechtlichen Bestimmungen angeregt worden sei. Er möchte von den Vertretern der Industrie- und Handelskammern und den Handwerkskammern wissen, wie sie sich eine vergaberechtliche Modifizierung für die Baubranche vorstellen.

Dr. Gunnar Pohl informiert, dass das Tariftreue- und Vergabegesetz Gegenstand einer sehr umfassenden Anhörung gewesen sei, in der auch umfassend Stellung genommen worden sei. Die Handwerkskammern hätten darauf hingewiesen, dass mit Blick auf eigentlich gewünschte Entbürokratisierung das Tariftreue- und Vergabegesetz in der jetzt vorliegenden Form eigentlich zum Gegenteil führen werde. Es sei festzustellen, dass viele Betriebe, die an öffentlichen Bauverfahren teilnehmen wollten, am Ende davor zurückschreckten, weil bei jeder Ausschreibung sehr viele Unterlagen beizubringen seien. Dies sei grundsätzlich in Ordnung. Aber wenn die Unternehmen dann wieder an der nächsten Ausschreibung teilnähmen, müssten Sie es wieder in der gleichen Form beibringen. Es gebe durchaus Wege, um dieses Verfahren zu verschlanken und damit eine höhere Beteiligung von Betrieben hier in Mecklenburg-Vorpommern herbeizuführen, um an Vergabeverfahren teilzunehmen. Im Moment bestehe die Situation, dass kleinere Betriebe eher dann teilnähmen, wenn sie sich speziell auf öffentliche Ausschreibungen spezialisiert hätten. Es sei wünschenswert, dass das Spektrum der teilnehmenden Betriebe deutlich größer werde.

Peter Volkmann führt aus, dass bei Planungs- und Genehmigungsverfahren generell Beschleunigungspotenzial bestehe, zum Beispiel durch digitale Bauakte. Auch die IHKs in Mecklenburg-Vorpommern hätten sich im Rahmen der Anhörung zum Tariftreue- und Vergabegesetz geäußert. Insgesamt gingen die vorgesehenen

Regelungen des Gesetzentwurfes zumindest in die richtige Richtung. Die Frage, wie die hiesige Wirtschaft an öffentlichen Ausschreibungen teilhaben könne, solle beantwortet werden, indem das Gesetz eine Verordnungsermächtigung enthalte. In dieser könnten dann Kriterien wie zum Beispiel Nachhaltigkeitskriterien gesetzt werden. Dadurch könnten Mittel und Wege gefunden werden, um auch die regionale Wirtschaft stärker zu begünstigen, soweit dies mit Europa- und Bundesrecht vereinbar sei. Wenn das Vergabegesetz novelliert worden sei, sei es entscheidend, die Vergabestellen im Land entsprechend mitzunehmen und zu sensibilisieren, wie sie Aufträge vergäben. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit dürfe nicht mit dem preisgünstigsten Angebot gleichgesetzt werden.

Vors. **Martin Schmidt** fragt den Vertreter der Handwerkskammern, welche Ideen umgesetzt werden könnten, wenn die Mittel für die Kampagne „Besser ein Meister“ aufgestockt würden. Daneben bemerkt er mit Bezug auf den Mittelansatz für die Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH, dass Mecklenburg-Vorpommern in den letzten Jahren nicht bekannt für erfolgreiche Unternehmensansiedlungen gewesen sei. Es seien jedoch Leistungsprämien in Höhe von 25.000 Euro pro Jahr veranschlagt worden. Er fragt daher bei der Invest in Mecklenburg-Vorpommern GmbH nach, was diese Leistungsprämien beinhalten würden, wofür diese ausgegeben würden und wie viele davon verbraucht worden seien. Außerdem fragt er, was der konkrete Hintergrund sei, künftig mehr Messen zu veranstalten.

Dr. Gunnar Pohl erklärt, dass die Kampagne „Besser ein Meister“ eine von vielen Kampagnen und auch Fördermaßnahmen im Land sei, die dem Handwerk zugutekämen. Eine Ausweitung der Kampagne sei zu begrüßen. Denn zum einen sei der Trend und die Entwicklung hin zu der Forderung im Bundesgebiet erkennbar, die Meisterausbildung weitgehend kostenlos zu stellen. Es würde der realen Inflationsentwicklung und schließlich auch dem Bemühen der Handwerkskammern, die duale Ausbildung und das Gründer- und Unternehmertum im Handwerk zu stärken, Rechnung tragen. Weiterhin wäre es zu begrüßen, wenn solche Kampagnen und Kooperationen auch im Bundesgebiet aufgelegt und ausgeweitet würden.

Ursula Goldacker erläutert, dass die Leistungsprämie jedes Jahr kalkuliert werde und insgesamt für 18 Mitarbeiter zur Verfügung stehe. Es würden verschiedene Kriterien

zugrunde gelegt, die mit den Gesellschaftern, den IHKs und Handwerkskammern, dem Unternehmerverband sowie dem Land abgestimmt worden seien. Die wichtigste Komponente hierbei sei die Anzahl der Kontakte zu expandierenden Unternehmen. Die Messen, die das Land besuche, würden in der Staatskanzlei im Bereich Außenwirtschaft bestimmt und in Absprache mit dem Wirtschaftsministerium und den IHKs in Mecklenburg-Vorpommern besucht.

Sitzungsunterbrechung von 14:27 Uhr bis 15:00 Uhr

TAGESORDNUNGSPUNKT 2

Öffentliche Anhörung zu den Vorlagen zum Entwurf des Haushalts 2024/2025
auf den Drucksachen 8/2398, 8/2399 und 8/2400
hier: **Themenblock „Verkehr“**

Vors. **Martin Schmidt** begrüßt die Sachverständigen und informiert, dass der Wirtschaftsausschuss am 7. September 2023 beschlossen habe, im Rahmen der Haushaltsberatung zum Doppelhaushalt 2024/2025 eine öffentliche Anhörung zum Themenblock „Verkehr“ durchzuführen. Er schlägt vor, dass die Sachverständigen ihre Eingangstatements in der Reihenfolge der Sachverständigenliste abgäben.

Abg. **Marcel Falk** merkt an, dass Abg. Stephan Reuken digital per Videokonferenz zugeschaltet sei. Er fragt, ob ein Mitglied des Landtages bei einer Ausschusssitzung digital teilnehmen dürfe. Aus seiner Sicht sei dies nicht möglich. Er fragt, ob Abg. Stephan Reuken als Abgeordneter oder als Sachverständiger teilnehme.

Vors. **Martin Schmidt** erklärt, dass dies eine öffentliche Anhörung sei. Bei nichtöffentlichen Sitzungen müsse der Ausschuss über die Möglichkeit der digitalen Teilnahme beschließen. Bei öffentlichen Anhörungen hingegen sei die digitale Zuschaltung durchaus möglich. Er habe in diesem Fall die digitale Zuschaltung von Abg. Stephan Reuken ausnahmsweise gewährt.

Abg. **Stephan Reuken** erklärt, dass er sich online zugeschaltet habe, weil auf der Einladung zu der Ausschusssitzung die Möglichkeit der Zuschaltung per Videokonferenz mitgeteilt worden sei.

Abg. **Rainer Albrecht** bemerkt dazu, dass die Möglichkeit der Zuschaltung per Videokonferenz nur für die Anzuhörenden bestehen solle.

Abg. **Christian Winter** erläutert, dass er die Problematik aus der Enquete-Kommission kenne. Man müsse aufpassen, dass die Ausnahme nicht zur Regel werde. Er bittet daher den Ausschussvorsitzenden, das Thema in der nächsten Obleuterunde

anzusprechen, um eine allgemeinverbindliche Absprache im Wirtschaftsausschuss zu treffen.

Vors. **Martin Schmidt** bestätigt, dass dieses Thema in der nächsten Obleuterunde angesprochen werde. Er erteilt nun den einzelnen Sachverständigen das Wort.

Jan Bleis (VDV-Landesgruppe Nord) führt aus, dass die Straßeninfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern von der VDV-Landesgruppe Nord überwiegend positiv eingeschätzt werde. Hier gebe es einen recht guten Erhaltungs- und Ausbauzustand. Einschränkungen gebe es bei den Kreisstraßen. Bei denen gebe es einen großen Teil an Straßen, die wenig tauglich für Busse seien. Im Bahnnetz bestehe noch in Teilen ein unbefriedigender Ausbaustandard. Strecken wie Stralsund-Pasewalk-Berlin oder Stralsund-Neubrandenburg präsentierten sich teilweise noch im Zustand oder im Ausbaustandard der Deutschen Reichsbahn mit 120 oder 100 Kilometern pro Stunde Höchstgeschwindigkeit. Dies entspreche nicht dem modernen Bahnverkehr. Das Verkehrsprojekt Hamburg-Rostock-Stralsund sei auch 33 Jahre nach der Deutschen Einheit nicht abgeschlossen worden. Insbesondere die Einseitigkeit der Strecke zwischen Rostock und Stralsund seien sowohl für den Schienenpersonennahverkehr, den Fernverkehr als auch für den Schienengüterverkehr sehr hinderlich, weil dort die Leistungsfähigkeit der Strecke nicht ausreiche. Auch im regionalen Netz bestünden teilweise nicht mehr zeitgemäße Standards. So habe zum Beispiel die Strecke zwischen Rostock und Wismar nur eine Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde, sei damit in keiner Weise wettbewerbstauglich zur Autobahn und habe auch keine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Güterverkehr. Ähnlich sei es mit der Strecke Bützow-Neubrandenburg-Stettin, die im Prinzip sogar das Potenzial für eine europäische internationale Bahnverbindung habe, aber im Augenblick überhaupt nicht ausgenutzt werde. Auch Mecklenburg-Vorpommern sollte an dem Trend zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken nicht vorbeigehen. Neben den bekannten Leuchttürmen Darß-Bahn und Usedom-Süd-Anbindung seien auch solche Netze oder Strecken wie das „Karower Kreuz“ mit einer möglichen zweiten Nord-Süd-Verbindung von Rostock nach Berlin, die Strecke Hagenow-Zarrentin oder eine Verbindung zwischen Greifswald und Lubmin im Blick zu behalten. Die Straßenbahn-Infrastruktur in Rostock sei nach 30 Jahren auch in Teilen wieder erneuerungsbedürftig. Dort seien gleich nach der Wende die Netze instandgesetzt worden. Die Lebensdauer dieser

Anlagen komme nun zum Ende. Mit Blick auf den Fernverkehr sei die touristische Anbindung unseres Bundeslandes nicht zufriedenstellend. Es gebe auf den wesentlichen Relationen nach Berlin und Hamburg nur einen Zwei-Stunden-Takt. In der weiten Fläche des Landes Mecklenburg-Vorpommern, insbesondere die Busverkehre betreffend, gebe es große Lücken in der Bedienung, wo teilweise nur Schülerverkehr stattfinde. Die sogenannte Mobilitätsoffensive sei dort grundsätzlich ein geeignetes Instrument, Abhilfe zu schaffen, in dem auch die Fläche durch Taktbus- und Rufbusverkehre erschlossen werde. Das Ziel aus Sicht des VDV-Landesgruppe Nord müsse sein, dass alle wesentlichen Ortschaften im Land mit einem Stundentakt im ÖPNV versorgt würden, sei es durch die bestehenden Schienen, Personennahverkehrsstrecken, durch einzurichtende Taktbusse oder in der weiten Fläche auch der Rufbus. Dieser sei wahrscheinlich als einziger in der Lage, eine Bedienung einigermaßen wirtschaftlich abzudecken. Hierfür sei aber die Finanzierung, die bisher zur Verfügung gestellt bzw. avisiert werde, nicht ausreichend. Die Branche in Mecklenburg-Vorpommern habe das Deutschland-Ticket mit sehr viel Engagement pünktlich und auch digital eingeführt. Grob geschätzt seien jetzt 120.000 Deutschland-Tickets im Land verkauft worden. Die Kundenzufriedenheit sei sehr hoch. Die Fahrgastzahlen lägen mithilfe dieses Tickets jetzt schon über den Fahrgastzahlen von 2019, sodass die „Corona-Delle“ mehr als nur ausgeglichen worden sei. Aber die Finanzierung zum 1. Januar 2024 sei nicht gesichert und somit gebe es ein hohes Risiko, ob dieses Ticket über dieses Jahr hinaus fortgesetzt werden könne.

Daniel Bischof (Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern [VMV]) führt aus, dass zwei Ausarbeitungen der „Allianz pro Schiene“ darlegten, dass Mecklenburg-Vorpommern insgesamt die schlechteste Abdeckung an Bus- und Bahnhaltstellen habe. Selbst im ostdeutschen Vergleich sei feststellen, dass Mecklenburg-Vorpommern dabei Nachholbedarf habe. Der Handlungsbedarf bestehe auf der Angebotsseite. Zum Beispiel sei zu erkennen, dass das Deutschland-Ticket für Senioren hauptsächlich im Raum Rostock, Schwerin, Nordwestmecklenburg und in Teilen der Mecklenburgischen Seenplatte im südlichen Raum angenommen werde. Im weiten ländlichen Raum bestehe noch Potenzial bei der Marktdurchdringung. Deswegen sei eine Mobilitätsoffensive erforderlich. Dies sei der innere Handlungsbedarf. Der äußere Handlungsbedarf resultiere aus Presseberichterstattungen im Sommer wegen überfüllter Züge an die Ostsee und

kleine Anfragen im Landtag. Grundsätzlich sei die Nachfrage im Sommer ungefähr 20 bis 30 Prozent höher als im April gewesen. In diesem Sommer war die Nachfrage durch die Einführung des Deutschland-Tickets jedoch dreimal so hoch. Es müssten also mehr Angebote geschaffen werden. Es sei sinnvoll, im Land eine dreistufige Mobilität als Grundmobilität einzuführen. Dazu gehöre ein landesweites Rufbuskonzept mit dem Ziel, dass jeder Bürger über die ganze Woche im Land und an jedem Ort ein Mindestangebot an öffentlichem Personennahverkehr habe. Darauf aufbauend sollten kreisübergreifende schnelle Taktbusverbindungen, die mit dem Rufbus verknüpft seien und auch an den Schienenpersonennahverkehr anschließen, eingerichtet werden. Außerdem müsse der Schienenpersonennahverkehr deutlich ausgebaut werden. Die VMV habe dazu umfangreiche Bestellungen ausgelöst, die bereits im nächsten Fahrplanjahr wirksam würden. Die Ziele der Mobilitätsoffensive seien mehr ÖPNV für ganz Mecklenburg-Vorpommern, die Stärkung des ländlichen Raums, die Ermöglichung von Teilhabe, mehr Züge, mehr Strecken, Taktverdichtung und Vernetzung der Angebote, attraktive Ticketangebote sowie digitale Fahrplanauskunft mit Ticketing. Zur Umsetzung der Ausbaumaßnahmen für die Schiene würden Gespräche mit „DB Netz“ geführt. Es müsse viel Geld investiert werden.

Stefan Lösel (Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim [VLP]) erklärt, dass die VLP eine ganz klare strategische Ausrichtung habe: Daseinsvorsorge, Digitalisierung, Dekarbonisierung. Im Landkreis Ludwigslust-Parchim gebe es bereits Deutschlands größtes zusammenhängendes Rufbussystem. Jedes Dorf sei angebunden und man könne jede Haltestelle 20 bis 25 Mal anfahren. Das System sei flächendeckend barrierefrei. Das Angebot habe sich von 10 Millionen Fahrplankilometern im Jahr 2017 auf 50 Millionen Fahrplankilometer im Jahr 2022 verfünffacht. Das System werden zum 1. November 2023 mit eigenem Personal und eigenen Fahrzeugen neu aufgesetzt. Es sei eine Social-Media-Kampagne zur Personalgewinnung gestartet worden. Danach seien 300 Bewerbungen innerhalb der letzten drei Wochen für 50 Stellen eingegangen. Die Zahl beförderter Personen habe sich von 5,8 Millionen auf 7,6 Millionen deutlich vergrößert. In dem 9-Euro-Ticket-Dreimonatszeitraum habe es eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Bus und über 50 Prozent mehr Fahrgäste in den Taktlinien gegeben. Dies zeige, was die Kunden wirklich wollten. Das Budget vom Land für den Rufbus in Höhe von 13 Millionen Euro im Jahr sei ganz gut gesetzt. Die 9 Millionen

Euro für landesweite taktlose Verkehre seien hingegen nur ein Drittel von dem, was tatsächlich gebraucht werde, um diesen umfassenden Vorschlag umzusetzen. 55 Prozent der Fahrgäste der VLP bestellten online. Für den Rest sei für 24 Stunden am Tag ein Call Center eingerichtet. Ticketing und WLAN sei in allen Fahrzeugen umgesetzt worden. Es gebe gute Nutzerinformationen und Fahrgastsysteme in allen Fahrzeugen. Es brauche einen Verkehrsverbund Mecklenburg-Vorpommern und einen Einzelfahrschein für das ganze Land. Zeitausweise für das ganze Land gebe es auch schon. Die VLP habe 45 E-Busse im Einsatz. Im Betrieb hätten im vergangenen Jahr zwar negative Strompreise durch geschickte Ausnutzung der Möglichkeiten im Netz und durch den Treibhausgasquotenhandel erreicht werden können, aber es seien sehr große Investitionen nötig. Es bedürfe dringend eines Landesförderprogramms, um auch grüne Fahrzeuge zu finanzieren. Ein wirklich flächendeckendes Rufbussystem könne mit normalen Fahrzeugen und Fahrern nicht mehr bewältigt werden. Dafür brauche es schließlich autonome Fahrzeuge.

Lothar Matzkeit (Nahverkehr Schwerin GmbH) erläutert, dass die hohen Kosten neben dem Allgemeinbetrieb problematisch seien, insbesondere was Infrastruktur und Fahrzeuge angehe. Man gehe davon aus, dass für die nächste Busbeschaffung im Jahre 2026 keine Fördermittel des Bundes zur Verfügung stehen würden. In Schwerin seien derzeit acht Elektrobusse im Einsatz. Es gebe die entsprechende Ladeinfrastruktur. Diese sei sehr gut durch das Land Mecklenburg-Vorpommern gefördert worden. Wenn es jedoch zukünftig keine Fördermittel mehr gebe, müssten wieder Diesel-Busse gekauft werden. Schwerin habe glücklicherweise Anfang der 90er Jahre das Infrastruktursystem der Straßenbahn auf Vordermann bringen können. Inzwischen hätten schon sogenannte Notreparaturen durchgeführt werden müssen, weil gerade im Schienenbereich Verschleißerscheinungen einträten, die zu kurzfristigen Schäden führten. Hinzu komme das Problem, dass durch Ausschreibungen nicht genügend Anbieter für entsprechende Instandsetzungsmaßnahmen gefunden würden. Angesichts des Personals gebe es in Schwerin noch regelmäßig Bewerbungen für unsere Fahrbediensteten, insbesondere im Straßenbahnbereich. Schlechter sehe es bei Busfahrern aus, die den entsprechenden Führerschein D haben müssten. Ganz schlecht sehe die Lage bei Spezialisten wie Mechatronikern aus. Gar nicht vorhanden seien Fachkollegen aus dem Bereich Schweißen. Das Deutschland-Ticket selbst habe in Schwerin nicht die

Wirkung gebracht in dem Sinne, dass Kapazitätsprobleme entstanden seien. Das Seniorenticket sei gut angelaufen. Weit über 4.000 Seniorentickets seien innerhalb kürzester Zeit verkauft worden. Dies sei fast das Zehnfache der Abokarten. Die Sorge bestehe jedoch, dass der städtische Nahverkehr zu den Verkehrsspitzen wie in den Frühstunden von 7 bis 8 Uhr zu stark überlastet werde.

Ronny Seidel (Ingenieurrat Mecklenburg-Vorpommern) stellt heraus, dass alle Straßen das gemeinsam genutzte Straßennetz bildeten, unabhängig davon, ob es Bundesstraßen, Bundesautobahnen, Landstraßen, Kreisstraßen oder Gemeindestraßen seien. Das Landesstraßennetz sei weitestgehend voll ausgebaut. Sie hätten jedoch nur einen mittelmäßigen Zustand. Demnach sei an die Erhaltung zu denken. Bei den Bundesstraßen gebe es noch einige wichtige Projekte, die sich im Bundesverkehrsplan befänden. Dazu gehöre die Verlängerung der B 96 von Berlin nach Neubrandenburg und die Querverbindung vom Anschluss Neubrandenburg an der A 20 über Waren und Goldberg nach Schwerin sowie der Ausbau und die Anbindung der Insel Usedom von der A 20 über die B 110/111. Auch der gesamte Gleisusbau – zum Beispiel der Karniner Brücke im Südbereich der Insel Usedom und der Darßbahn sowie in Hagenow – sei wichtig. Hierfür müssten unbedingt die entsprechenden Mittel im Haushalt bereitgestellt werden. Der Ingenieurrat setze zudem auf die Digitalisierung im Sinne des Prinzips „Buildung, Information, Modelling“ (BIM). Sowie auf den Bestand und die Unterhaltung der bestehenden Straßennetze unter Nutzung des sogenannten „digitalen Zwilling“. Auch hierfür seien entsprechende Mittel bereitzustellen. Dazu sei auch Personal und Hardware sowie Software notwendig. In den Ingenieurbüros bestehe eine Altersstruktur, die Nachwuchs erforderlich mache. Daher müsse der Ingenieurnachwuchs im Land ausgebildet und dafür attraktive Ausbildungsstandorte geschaffen werden. In Wismar und in Rostock sei es schon so weit. Es sei auch wichtig, dass der Ausbildungsstandort Neubrandenburg mit dem „BLU-Konzept“ weiter gefördert und ausgebaut werde. Außerdem habe die schulische Förderung und Ausbildung in den MINT-Fächern enorme Bedeutung für die Ausbildung der Ingenieure. Der Ingenieurrat veranstalte jedes Jahr den „Tag der Technik“ an den Hochschulstandorten, wo die Schüler frühzeitig an die technischen Berufe herangeführt würden. Auch die Mädchen sollten hierbei angesprochen werden, um ein angemessenes Verhältnis zwischen Frauen und Männern in den Ingenieurbüros sicherzustellen.

Tim Birkholz (AGFK Mecklenburg-Vorpommern e. V.) teilt mit, dass aus dem Haushaltsentwurf nicht direkt hervorgehe, ob zu der bereits seit vielen Jahren bestehenden Basisförderung der AGFK in Höhe von 40.000 Euro weitere 40.000 Euro an Mitteln für die Fördermittelberatung für Kommunen mit dem Fokus „Stadt und Land“ angesetzt seien. Dieses Projekt sei im August gestartet, nachdem es vorher Absprachen und Rücksprachen mit dem Ministerium gegeben habe. Wenn diese Fördermittelberatung fortgesetzt und verstetigt werden sollte, dann sei kurzfristig davon auszugehen, dass 40.000 Euro für die nächsten beiden Haushaltsjahre ausreichen dürften. Langfristig sei von einem Mehrbedarf auszugehen. Eine zusätzliche Fördermittelberatung sei lediglich mit der seit 2017 bestehenden Basisförderung in Höhe von 40.000 Euro nicht möglich. Andere mit Mecklenburg-Vorpommern vergleichbare Bundesländer wiesen eine Finanzausstattung dieses Bereichs in Höhe von etwa 150.000 Euro bis 200.000 Euro auf. Diese Summe müsse auch in Mecklenburg-Vorpommern aufgrund des hohen wirtschaftlichen Faktors des Tourismus angesetzt werden. Mittel- bis langfristig werde die Entwicklung einer Landesradverkehrsstrategie empfohlen.

Jan van Leeuwen (AGFK Mecklenburg-Vorpommern e. V.) ergänzt, dass in Mecklenburg-Vorpommern verfügbare Fördergelder nicht verarbeitet würden. Es brauche daher eine Initiative für die Gemeinden zur Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln. Mit Beginn der Fördermittelberatung erhielten die Gemeinden einen besseren Zugang zum Landesförderinstitut und zum Ministerium. In kurzer Zeit hätten in seiner Gemeinde viele Fragen beantwortet werden können. Es wäre einfach fatal, wenn die Gemeinden oder die Kommunen nicht in die Situation versetzt würden, die Fördermittelanträge stellen zu können. Denn dann würde dem Bund signalisiert, dass das Land eigentlich keinen Bedarf hätte.

Horst Krumpen (ADFC Mecklenburg-Vorpommern e. V.) führt aus, dass das Land im Bereich der Radinfrastruktur im Vergleich zu anderen Bundesländern zurückgefallen sei. Dies liege zum einen daran, dass die Personalkapazitäten für die Planung von Radverkehr in den Kommunen und in den Kreisen derart dürftig seien, dass eine Umsetzung der Mittel, die durch den Bund bereitgestellt würden, überhaupt nicht möglich sei. Aktuell seien für das Programm „Stadt und Land“ Förderanträge in Höhe von 40 Millionen Euro gestellt worden. Von diesen 40 Millionen Euro seien bisher

17 Millionen Euro bewilligt worden. Wenn bis Ende des Jahres keine vorläufigen Bewilligungsbescheide an die jeweiligen Kommunen, Landkreise und Antragsteller herausgegeben würden, sei dieses Geld nicht mehr abrufbar. Es werde darum gebeten, dass diese vorläufigen Bescheide wenigstens erstellt würden. Es sei darüber nachzudenken, ob es nach wie vor richtig sei, dass der Radverkehr keine Pflichtaufgabe der Kommunen sei. Denn solange es keine Pflichtaufgabe der Kommunen sei, bestehe die Situation, dass einzelne Bauamtsleiter oder Amtsbereiche sich für dieses Thema überhaupt nicht interessierten, selbst dann, wenn sie es wollten, weil ihnen die Planungskapazitäten und das Personal fehlten. Mit Blick auf den Fahrradklimatest sei erkennbar, welche Kommunen in den Radverkehr investierten und sich im Radverkehr engagierten und welche nicht. Diejenigen, die das nicht tun würden, die würden es auch in der Zukunft nicht tun, weil es keine ihrer Pflichtaufgaben sei. Daneben habe sich das Land mit Mühen noch unter der Regierung von SPD und CDU 4 Millionen Euro für die Investition in neue Radfernwege abgerungen. Der Investitionsbedarf beim Ostseeküsten-Radweg habe laut Ermittlung des ADFC Mecklenburg-Vorpommern e. V. bei knapp 18 Millionen Euro gelegen. Dies sei eine 100-Prozent-Förderkulisse gewesen. Mehr Personal für die Planung im Radverkehr sei insoweit erforderlich. Im Jahr 2019 habe die Bundesregierung das Programm „Stadt und Land“ in einem Beschluss auf den Weg gebracht. Im Jahr 2021 habe dann eine Förderrichtlinie für das Land Mecklenburg-Vorpommern vorgelegen. Zu Beginn des Jahres 2023 hätten so gut wie keine Anträge vorgelegen, weil überhaupt keine Kommune in der Lage gewesen sei, Anträge einzureichen. Sie bräuchten nämlich dafür ein Radverkehrskonzept. Doch kaum eine Kommune habe ein Radverkehrskonzept. Mittlerweile bestünden ganz viele Radverkehrskonzepte im Land Mecklenburg-Vorpommern, unter anderem auch von Planungsverbänden und von Städten sowie Kreisen, die sich in dem Bereich engagierten. Das Problem sei aber, dass ein Planungsverband zwar 250.000 Euro für ein Konzept ausgeben könne, aber keine Kompetenz in der Umsetzung habe. Die Planungsregion Westmecklenburg habe 1.800 Maßnahmen identifiziert, die mit wenig Mitteln umgesetzt werden könnten. Diese lägen schon zwei Jahre auf dem Tisch. Seit zwei Jahren passiere in diesem Bereich nichts. Letztendlich müsse ein ausreichend gerechtes Verhältnis der Investitionen für den Autoverkehr und für die anderen Verkehre geschaffen werden.

Abg. **Jutta Wegner** fragt den ADFC Mecklenburg-Vorpommern e. V., in welcher Größenordnung und an welchen Stellen zusätzliches Personal gebraucht werde.

Horst Krumpen erklärt, dass sich der ADFC Mecklenburg-Vorpommern e. V. wenigstens zwei Personen in jedem Landkreis wünsche, die für die Planung des Radverkehrs und die Umsetzung zuständig seien. Auch im Ministerium sei ein eigenes Referat mit etwa vier Personen für den Radverkehr wünschenswert. Zudem sollten in den Amtsbereichen der Kommunen Kapazitäten geschaffen werden.

Abg. **Dr. Sylva Rahm-Präger** merkt an, dass in den Tourismusregionen viel über den touristischen Radverkehr gesprochen werde, der oftmals doch etwas anders sei als der Radverkehr, der zur Entlastung der Straßen benötigt werde. Sie möchte hierzu die Einschätzung vom ADFC Mecklenburg-Vorpommern e. V. hören. Zudem bemerkt sie, dass der Radverkehr bundesrechtlich im Straßenverkehr nicht gleichgestellt sei, sodass nicht die Möglichkeit bestehe, die Flächen zwingend für den Radweg zu erwerben. Wenn ein Eigentümer sage, er möchte die Fläche wegen landwirtschaftlicher Nutzung nicht verkaufen, dann müsse er das nicht. Die Beteiligten warteten teilweise 15 bis 18 Jahre bis zum endgültigen Verkauf. Sie fragt nach einer Lösung für das Problem.

Horst Krumpen führt aus, dass der ADFC Mecklenburg-Vorpommern e. V. nicht die Ansicht teile, dass der touristische Radverkehr und der Alltagsradverkehr zu trennen sei. Auf dem Berlin-Kopenhagen-Radweg seien an der Übergangsstelle zwischen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern in der Jahreszählung einige 1.000 Radfahrer zu verzeichnen. Auf demselben Radweg in der Region Waren-Müritz seien in dem gleichen Zeitraum 40.000 Radfahrer zu verzeichnen. Es sei schwierig festzustellen, ob diese 40.000 Radfahrer alle Touristen seien oder ob unter Umständen auch Menschen dabei seien, die ihren Alltagsweg auf dem touristischen Radweg erledigten. Man habe in der Coronakrise erlebt, dass immer mehr Menschen das Rad nutzten. Auch die neuen Reichweiten durch die E-Bikes kämen hinzu. Daneben sei das Gedankengut, die Straße gehöre dem Auto, falsch. Das Fahrrad gehöre auf die Straße und es habe ein Recht auf der Straße. Wenn es 5.000 Autos auf der Straße gebe, bestünden gute Chancen, dass ein Radweg gebaut werde. Gebe es weniger Autos, bestünden hingegen kaum Chancen. Werde aber kein Radweg gebaut, dann

sei die Sicherheit nicht gegeben. Und niemand würde wahrscheinlich seine Kinder auf diesem Weg zur Schule schicken. Nach dem Kriterium der Landesstraßenbaubehörde für den Bau von Radwegen an Landesstraßen werde aufgrund der nicht ausreichenden Straßenbreite ein Radweg eher gebaut. Bei Kreis- und Ortsstraßen sei dies derzeit noch nicht der Fall. Dies wäre eine Aufgabe für den Landtag. Bezüglich der Umsetzung von Grundstückskäufen bestehe in Mecklenburg-Vorpommern eine andere Situation als in vielen anderen westdeutschen Ländern. In vielen Ländern sei der Straßenbereich und die Randstreifen schon immer in öffentlicher Hand gewesen. Über die Bundesvermögensverwaltungsgesellschaft und andere Institutionen sei das Land bis an die Straße den Bauern aufgezwungen worden, teilweise zu anständigen Preisen. Und wenn ihnen ein Grundstück aufgezwungen werde, das sie jahrelang pflegen müssten, und später möchte man sie wieder zu deutlich geringeren Preisen abkaufen, dann werde sich ihre Begeisterung in Grenzen halten. Dieses Problem sei hausgemacht. Es sei darüber nachdenken, wie viel man zu zahlen bereit sei.

Abg. **Dr. Sylva Rahm-Präger** verweist auf die alte Bäderstraße auf Rügen, die sehr stark befahren sei. Wenn die Kinder zur Schule fahren wollten, müssten sie einen Umweg von 12 bis 14 Kilometern fahren, um einen Radweg zu benutzen. Da wäre es sicherlich sinnvoll, wenn straßenbegleitende Radwege vorhanden seien, weil es äußerst gefährlich sei, auf dieser Straße zu fahren. Sie fragt daher nach, ob der Bau von straßenbegleitenden Radwegen an solchen Straßen befördert werden könne.

Horst Krumpen erklärt, dass es dabei wenig Möglichkeiten gebe. Der ADFC Mecklenburg-Vorpommern e. V. könne die Kommunen oder die Kreise nur unterstützen und beraten, wenn sie entsprechend etwas umsetzen wollten. Das Problem des Landerwerbs gebe es leider an vielen Stellen. Und wenn jemand nicht verkaufen wolle, dann seien die juristischen Auseinandersetzungen sehr langwierig und die Planungsphasen gingen teilweise deutlich über zehn Jahre hinaus, bevor sie zur Umsetzung kämen. Dies sei nicht akzeptabel.

Abg. **Daniel Peters** fragt mit Bezug auf die Gefahr, dass Bundesfördermittel aus dem Programm „Stadt und Land“ bis zum Jahresende nicht abgerufen würden, ob es eine sinnvolle Maßnahme wäre, wenn das Land Mecklenburg-Vorpommern Abordnungen auf die Kreise vornehme, um wenigstens die vorläufigen Bescheide zu erstellen.

Horst Krumpen erläutert, dass die Landkreise sehr unterschiedlich aufgestellt seien. Der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte habe als einziger ein definiertes Radnetz und dieses definierte Radnetz in die Hand der Wirtschaftsförderungsgesellschaft gegeben. Im Landkreis Nordwestmecklenburg gebe es hingegen nur einen Mitarbeiter, der ständig wechsele und nie zuständig sei. Die Umsetzung einer Abordnung dorthin sei schwierig. Mit einer Summe in Höhe von 40.000 Euro für die Fördermittelberatung sei man bei rund 500 Kommunen kaum in der Lage bei allen Anträgen zu unterstützen, wenn auch wirklich jede Kommune einen Antrag stellen würde. Man könne nicht pauschal den Landkreisen anordnen, dass diese sich darum kümmern sollten. Hierbei müssten vielmehr die regionalen Unterschiede berücksichtigt werden.

Jan van Leeuwen führt aus, dass hierzu wichtige Abstimmungsgespräche mit dem Landkreis schwer zu führen seien, da die Mitarbeiter dort schon mit anderen Aufgaben schwer beschäftigt seien. Mit Beginn des Programms habe er in Zusammenarbeit mit fünf weiteren Kommunen und einem Ingenieurbüro ein gemeinsames Radwegkonzept erstellt. Er habe zu 21 Projekten Anträge gestellt, wobei sieben davon in Bearbeitung seien. Es fehle jedoch das Wissen und die Kapazitäten in den Ämtern, um dies umzusetzen und in den Gremien einzubringen. Im Sinne der Daseinsvorsorge seien die Radwege, die diese Gemeinden miteinander verbänden, erforderlich. Deshalb sei es gut, wenn Geld und eine Fördermittelberatung für die Unterstützung der Gemeinden vorhanden sei. Wichtig sei dabei, dass für den Radverkehr auch ein guter Übergang zum ÖPNV geschaffen werde. Radfahren sei definitiv günstiger als ein Anrufbus und ein großer volkswirtschaftlicher Vorteil.

Tim Birkholz führt bezüglich der Fördermittelberatung aus, dass es dazu einen Beschluss des Landtages gegeben habe. Es gebe Gespräche darüber, wie ein vorläufiger Bescheid erlassen werden könne. Angesichts der Unterstützung des ländlichen Raumes gebe es in anderen Bundesländern zum Teil eine 100 Prozent Finanzierung von Stellen in den Landkreisen, die dann ausschließlich für die Koordination des Radverkehrs zuständig seien. Diese könnten dann die kleineren Gemeinden unterstützen. Ein „best practice“-Beispiel sei der Planungsscheck. Dieser werde in den meisten Bundesländern über die AGFK ausgeführt. Danach könnten die Mitglieder der AGFK aufgrund eines Rahmenvertrages mit einem Planungsbüro einen

Tag pro Jahr Beratung in Anspruch nehmen und müssten nicht zusätzlich eine externe Fachberatung ausschreiben. Mittelfristig sei dies für viele kleine Amtsverwaltungen eine gute Unterstützung.

Abg. **Rainer Albrecht** merkt an, dass für die AGFK bisher nur die Basisförderung in Höhe von 40.000 Euro im Haushalt angesetzt worden sei. Hintergrund sei gewesen, dass das Land nach der Gründung der AGFK eine Anschubfinanzierung für zwei Jahre gegeben habe. Die Finanzierung sei nochmal um zwei Jahre verlängert worden. Ein Problem sei, dass die Beratung und Sensibilisierung für Radverkehr in den Landkreisen noch gar nicht vorhanden seien. Bei der AGFK seien zwei Landkreise und die Hansestadt Rostock sowie viele kleine Gemeinden vertreten. Vier Landkreise fehlten noch. Dann fehlten auch die finanziellen Mittel. Radverkehr sei eine ganz wichtige Angelegenheit und solle unterstützt werden. Aber die handelnden Personen im Land müssten auch für sich erkennen, dass sie etwas tun müssten und sich nicht zurücklehnten. Er fragt, wie der aktuelle Stand dazu sei und ob die anderen Landkreise mit ins Boot geholt werden könnten.

Tim Birkholz erwidert, dass die Geschichte, eine Organisation wie die AGFK trage sich von alleine, innerhalb der SPD tatsächlich seit dem Jahr 2017 erzählt und geglaubt werde. Dies sei aber falsch und sei auch nicht in anderen Bundesländern der Fall. Es habe in anderen Bundesländern auch eine Anschubfinanzierung gegeben, wobei von vornherein klar war, dass die Organisationen vom Land aufsteigende Mittelzuwächse erhielten. Gegenüber den Landkreisen sei es essentiell, dass das Land eine klare Positionierung dazu finde, was es von den Landkreisen erwarte und wie es direkt unterstützen könne, um die Ziele des Landes zu erreichen. Die AGFK sei keine rein kommunale Angelegenheit. In Hessen würden die Aufgaben der AGFK von einer Abteilung des Landesministeriums übernommen. In den anderen Bundesländern sei die AGFK häufig durch das Land initiiert worden. In Mecklenburg-Vorpommern hingegen sei die Initiative aus der kommunalen Ebene gekommen und das Land habe mühsam überzeugt werden müssen, diese Aufgabe überhaupt wahrzunehmen. Das Land habe sehr lange gebraucht, um zu erkennen, dass es Unterstützungsbedarfe gebe. Angesichts des Beschlusses des Landtages vom März 2023 werde dieser Bedarf für die kommunale Unterstützung nun auch gesehen. Würde man wieder auf

die 40.000 Euro Basisförderung zurückfallen, dann würde es auch die Fördermittelberatung im nächsten Jahr ganz klar nicht geben können.

Abg. **Marcel Falk** erklärt, dass er Radwegemeister in Vorpommern-Greifswald gewesen sei. Wenn ein Landkreis ein Haushaltskonsolidierungskonzept habe, dann seien die Gelder nicht vorhanden, um Mitgliedsbeiträge für die AGFK zu zahlen. Als Radwegemeister sei es sein großer Wille gewesen, dass der Landkreis Vorpommern-Greifswald dort Mitglied werde. Der Landrat und der damalige Amtsvorsteher von Usedom seien aber dagegen gewesen, weil die Mittel für die freiwilligen Leistungen nicht vorhanden gewesen seien.

Vors. **Martin Schmidt** bezieht sich auf die Konzepte des autonomen Fahrens, wozu es in der Bundesrepublik oder international schon viele Pilotprojekte, auch von Landkreisen, gegeben habe. Er fragt die VLP, welche Erfahrungen sie dazu mitgenommen habe und ob solche Projekte in einem großen Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern durchführbar und finanzierbar seien. Zudem bemerkt er, dass der Presse häufig zu entnehmen sei, dass es dem Nahverkehr in Schwerin finanziell nicht gut gehe. Er stellt der Nahverkehr Schwerin GmbH die Frage, ob ihr ein vom Land finanziertes Seniorenticket oder mehr Geld für die Infrastruktur lieber sei.

Stefan Lösel erläutert, dass seit Mitte 2021 eine Änderung im Straßenverkehrsrecht eingetreten sei, sodass autonome Fahrzeuge gemäß „Level 4 - Vollautomatisiertes Fahren“ zulässig seien. Seit Mitte 2022 gebe es auch die entsprechende Verordnung zur Zulassung dieser Fahrzeuge. Er gehe davon aus, dass es eine Reihe von Herstellern gebe, die derzeit die Zulassung solcher Fahrzeuge beim Kraftfahrtbundesamt anstrengten. Hinzu komme die sogenannte Betriebsbereichsgenehmigung. Diese Fahrzeuge dürften nämlich nicht überall fahren, sondern nur in bestimmten abgegrenzten Gebieten zu bestimmten Verkehrszwecken, unter anderem zur Beförderung von Personen und Gütern auf der letzten Meile. Dies sei genau der Anwendungsfall für den Rufbus. Man müsse sich jetzt Gedanken machen, wie die Verkehrsunternehmen diese autonomen Verkehre oder Verkehrsmittel ausschreiben könnten. Dazu sei Unterstützung nötig, um diese kaufen zu können und auch ein vernünftiges Verfahren dazu auf den Weg zu bekommen. Es sei nicht wichtig, ob dies in einem oder in drei Jahren konkretisiert werde. Aber das

Land solle sich ganz besonders darum bemühen, dass autonome Fahrzeuge auch auf die Straße kämen. Denn im Land gebe es keine großen Fahrzeughersteller und es werde nicht in Forschung und Entwicklung für solche Fahrzeuge investiert. Eine große Voraussetzung sei dabei, dass es immer einen Operator gibt, der das Fahrzeug von der Ferne überwache und lenke. Die Fahrzeuge müssten demnach dauerhaft am Netz sein. Sonst führen sie rechts ran und hielten an. VLP habe in dem Förderantrag für eine kleine Flotte von drei Fahrzeugen, die im Pilotbetrieb eingesetzt werden sollten, eine Summe in Höhe von 1,8 Millionen Euro für drei Jahre berechnet.

Lothar Matzkeit führt aus, dass die Frage von Vors. Martin Schmidt problematisch sei, weil damit das eine Problem gegen das andere Problem ausgespielt werde. Das Seniorenticket habe der Nahverkehr Schwerin GmbH Fahrgäste beschert. Um die entsprechende Leistung zu erbringen, müsse auch die entsprechende Infrastruktur vorhanden sein. Man müsse somit in beide Richtungen agieren.

Abg. **Jutta Wegner** merkt an, dass gesagt worden sei, die Mobilitätsinitiative sei nicht ausfinanziert. Sie fragt nach, in welcher Größenordnung dazu die Mittel fehlten. Bezüglich des Umstiegs auf alternative Energieträger sei eine Förderung aus Bundesmitteln nicht auskömmlich. Sie fragt daher, in welcher Größenordnung ein Landesförderprogramm für notwendig erachtet werde.

Stefan Lösel stellt klar, dass eine Taktbuslinie, die im Stundentakt hin und her fahre, nach eigener Kalkulation 640.000 Euro im Jahr koste. Im 2-Stundentakt koste sie doppelt so viel und im 3-Stundentakt dreimal so viel. Von den eingeplanten Mitteln in Höhe von 9 Millionen Euro entfielen 1,8 Millionen auf den Landkreis Ludwigslust-Parchim. Das bedeute, dass eine Linie mit einer Stunde und eine Linie mit zwei Stunden Entfernung ausgewiesen werden könnten. Für mehr reiche das Geld nicht. Es liege daher auf der Hand, dass für ein umfassendes Netz unter Berücksichtigung der Landesgrenzen die bisher veranschlagten Mittel nicht auskömmlich seien. Bei der Frage der Förderung von Elektrobussen sei zu berücksichtigen, dass es einen großen Unterschied mache, ob das Fahrzeug im ländlichen Raum 40.000 Kilometer im Jahr oder im städtischen Raum 80.000 Kilometer fahre, wo die Energiekosten ein höheres Gewicht hätten. Die Fördermittel hätten bislang bei 80 Prozent der Mehrinvestitionen gelegen. Jetzt würden Fördermittel nur noch für Unternehmen ausgereicht, die noch

gar keine Elektrofahrzeuge im Einsatz hätten. Vorreiter wie die VLP oder wie die Nahverkehr Schwerin GmbH, die schon größere Flotten zur Verfügung hätten, gingen nun für die Zukunft komplett leer aus. Nach eigener Schätzung sei eine Förderung von 20 bis 40 Prozent der Mehrinvestitionen nötig, um die Fahrzeuge kostengleich zum Dieselfahrzeug bewegen zu können. Ein Förderprogramm des Landes wie in Niedersachsen sei wünschenswert. Es seien 100.000 Euro bis 200.000 Euro pro Fahrzeug, die als Fördermittel am Ende in Anspruch genommen werden müssten. Dabei gebe es ganz große Unterschiede, ob es um einen 12-Meter-Bus, der im Überlandbereich fahre, oder um einen Gelenkbus gehe, der im Stadtverkehr mit besonders großer Länge fahre.

Jan Bleis erläutert, dass ein Verkehrsplaner normalerweise zunächst ein Netz entwickeln würde, wo aufbauend auf das bestehende, aber längst nicht flächendeckende SPNV-Netz des Landes die Taktbuslinien entwickelt würden. Dann würden die Kosten berechnet. Mit der Mobilitätsoffensive sei jedoch eine Summe vorgegeben. Man schaue nun, welche Linien sich daraus entwickeln ließen. Aber schon jetzt sei bekannt, dass es kein flächendeckendes Angebot sein werde. Für eine flächendeckende Umsetzung müsse die veranschlagte Summe verdreifacht werden. Beim Thema Rufbusse weiß er von Fachkollegen aus Vorpommern, dass sie die zwei- bis dreifache der jetzt zur Verfügung stehenden Summe bräuchten, um einen flächendeckenden Rufbus in der gewünschten Zeit von 05:00 bis 22:00 Uhr anbieten zu wollen. Es gebe dort ganz große Unsicherheiten bezüglich der Nachfrage. Der Rufbus habe die unangenehme Eigenschaft an sich, dass er umso teurer werde, je stärker er nachgefragt werde. Ganz im Gegensatz zum Linienverkehr und gerade in touristischen Gebieten müsse davon ausgegangen werden, dass die Rufbusse auch stark nachgefragt würden. Dafür würden diese Mittel mit Sicherheit nicht ausreichen.

Abg. **Dr. Sylva Rahm-Präger** merkt an, dass sich im Prinzip sowohl der Arbeitskräfteeinsatz, als auch der Technikeinsatz sehr stark auf bestimmte Uhrzeiten konzentrierten, weil das Seniorenticket nun die Möglichkeit des durchgängigen Fahrens biete und die Rentner auch während der Verkehrsspitzen den ÖPNV nutzten. Sie fragt nach, ob hierbei eine Lösung geschaffen werden könne, um die Fahrgastzahlen zu den regelmäßigen Verkehrsspitzen angemessen zu verteilen. Außerdem bemerkt sie, dass Mercedes in den USA die Zulassung für Level-3-

Fahrzeuge erhalten habe. Es sei gut, dass sich die VLP bereits auf Level-4-Fahrzeuge konzentriere. Sie könne es sich aber nicht vorstellen, wie es im Land straßentechnisch umgesetzt werden solle, wenn nicht mal teilweise ein Mittelstreifen vorhanden oder die Streifen an den Straßenrändern nicht vorhanden seien. Genau dort, nämlich zu den kleinen Dörfern, fahre der Bus.

Lothar Matzkeit erklärt, dass die Verkehrsunternehmen keine Tarifhoheit mehr hätten. Über das Deutschland-Ticket hätten sie überhaupt keine Tarifhoheit. Das Seniorenticket sei durch das Land aufgesetzt worden. Das heiße, dass die Verkehrsunternehmen gar nicht darüber bestimmen könnten, wann welche Personengruppen nicht fahren mögen.

Stefan Lösel stellt klar, dass der Rufbus voll digitalisiert sei. Jede Busfahrt erfolge letztendlich auf eine Bestellung hin und schon in dem Bestellprozess könnte geprüft werden, woher und wohin der Fahrgast befördert werden möchte und ob die Netzabdeckung im Mobilfunknetz sowie die Straßenverhältnisse für diese Relation gegeben seien. Man könne den Kunden im Bestellvorgang fragen, ob er bereit wäre, mit so einem Fahrzeug zu fahren oder nicht. Dass die aufgezeigten Schwierigkeiten bestünden sei fraglos, aber man könne damit umgehen.

Abg. **Daniel Peters** fragt, ob es wichtig oder angezeigt sei, deutlich mehr Mittel aus dem Sondervermögen der Regionalisierungsmittel zu entnehmen, um all die Investitionsbedarfe und Kostensteigerungen bei den Nahverkehrsunternehmen in Anspruch zu nehmen und ob die Verkehrsunternehmen der Meinung seien, dass die Mittel aus dem Sondervermögen dem Haushalt stärker zugeführt werden könnten, um die großen Investitionen im ÖPNV und SPNV auch realisieren zu können.

Jan Bleis führt aus, dass aus verschiedenen Gründen deutlich mehr Geld benötigt werde. Ein Grund sei die Inflation, die die Verkehrsunternehmen mit voller Wucht treffe. Es werde zwar viel über Energie gesprochen, aber in Wahrheit seien der ganz große Kostentreiber die Personalkosten, weil die Mitarbeitenden auch eine inflationsbedingte und arbeitsmarktbedingte Gehaltsentwicklung sehen wollten. Zudem sei das Deutschland-Ticket die Abkehr von der Nutzerfinanzierung hin zur Steuerfinanzierung des ÖPNV. Bei der Rostocker Straßenbahn AG habe der

Kostendeckungsgrad im Jahr 2019 fast bei 80 Prozent gelegen. Dies sei deutschlandweit ein Spitzenwert. Dieser sei durch die Coronapandemie eingebrochen. Alle Verkehrsunternehmen würden durch das Deutschland-Ticket bei einem Kostendeckungsgrad von unter 50 Prozent bleiben. Eine völlig andere Finanzierung sei nötig. Die Mittel aus den Regionalisierungssparnissen könnten helfen. Unterstützung beim Ausbau von Infrastruktur und der Angebote sei erforderlich. Darüber hinaus benötigten die Verkehrsunternehmen mittel- und langfristig eine völlig neue Finanzierungskulisse im ÖPNV. Nur in dem Schulterchluss zwischen Bund, Land und Kommunen sei eine zukunftsfähige und nachhaltige Finanzierung des ÖPNV unter den Bedingungen des Deutschland-Tickets möglich, wenn auch noch der ÖPNV deutlich weiter ausgebaut werden solle.

Daniel Bischof erläutert, dass die Verkehrsunternehmen sehr daran interessiert seien, eine mittel- und langfristige Finanzierungsperspektive zu haben. Eine Mobilitätsoffensive für ein Jahr sei insoweit nutzlos. Denn dann würden Investitionen getätigt und danach würden die Angebote wieder zurückgefahren. Insofern müsse eine gewisse Kontinuität der Ausgaben bei der Mobilitätsoffensive bestehen. Andererseits sei es gar nicht so einfach, das Geld auszugeben. Viele angesparten Mittel seien für den Infrastrukturausbau im Bereich der Schiene vorgesehen. Und die Planungskapazitäten, Baukapazitäten und Planungsverläufe bei der Schieneninfrastrukturfinanzierung seien derart lang, dass die Mittel nicht ohne Weiteres von heute auf morgen verbraucht werden könnten. Trotzdem bestehe Bedarf, diese Lücken im Netz zu schließen. Dennoch sollten die Mittel dafür in der Zweckbindung behalten werden.

Vors. **Martin Schmidt** fragt die Verkehrsunternehmen, wie die Zukunft des Deutschland-Tickets aus ihrer Sicht aussehen könnte.

Jan Bleis führt aus, dass gegenwärtig keine vollständige Finanzierungssicherheit für das Ticket über den 31. Dezember 2023 hinaus bestehe. Es gebe eine Prognose, die darauf hinauslaufe, dass das Ticket im Jahr 2024 einen voraussichtlichen Zuschussbedarf von 4,1 Milliarden Euro haben werde, während aber nach Gesetzeslage nur 3 Milliarden Euro zur Verfügung stünden. In der politischen Diskussion hätten die Länder sich bereiterklärt, die Mehrkosten auch über 3 Milliarden

Euro hinaus zu tragen, wenn der Bund seinerseits bereit sei, auch seine Hälfte an diesem Anteil zu leisten. Dies sei laut Prognose ein Anteil für beide Seiten in Höhe von 500.000 Euro bis 550.000 Euro. Der Bund sehe jedoch keinen Handlungsbedarf, seinen Anteil entsprechend aufzustocken. Es sei daher fraglich, ob es das Ticket über den 1. Januar 2024 hinaus noch geben werde. Politisch sei es schwer vorstellbar, wenn dies nicht der Fall wäre. Nach Stand der Gesetzeslage zum 1. Januar 2024 sei aber auch eine sogenannte Tarifgenehmigung nötig. Wenn die Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände diese Tarifgenehmigung beantragen müssten, dann könnten sie das nur tun, wenn sie sogenannte auskömmliche Tarife hätten, folglich der Fehlbetrag aus dem Deutschland-Ticket auch ausgeglichen werde. Wenn dies nicht der Fall sei, bliebe nur noch der Weg, dass das Land eine Auferlegung dieses Tarifs in das Gesetz oder in eine Verordnung schreibe und damit seinerseits in die Haftung für die fehlenden Beträge gehen würde. Falls eine Zusage des Bundes für eine hälftige Mitfinanzierung ab 2024 nicht erfolge, müssten schnell einige Krisenrunden zwischen dem Land und den Kommunen zur Klärung der Bedingungen für die Weiterführung des Deutschland-Tickets bewältigt werden.

Lothar Matzkeit ergänzt, dass der Wegfall des Deutschland-Tickets organisatorisch zwar kurzfristig zu realisieren sei. Aber damit entfielen dann auch das Seniorenticket und das Azubi-Ticket, die auf dem Deutschland-Ticket basierten.

Stefan Lösel merkt an, dass die Verkehrsunternehmen ihre Wirtschaftspläne aufstellen und in den Gremien verteidigen müssten. Der Wirtschaftsplan gehe davon aus, dass auf der Basis wie bisher ein Ausgleich für das Deutschland-Ticket gezahlt werde. An seinen Landkreis habe er einen Genehmigungsantrag für die Anwendung des Deutschland-Tickets schon für das nächste Jahr gestellt. Doch er habe keine Genehmigung erhalten. Das bedeute, dass das Deutschland-Ticket seitens des eigenen Aufgabenträgers aktuell bis zum 31. Dezember 2023 genehmigt und danach theoretisch nicht mehr existent sei. Bei der Umsetzung müsse immer ein gewisser Vorlauf für den Verkauf des Tickets berücksichtigt werden, weil es ein Abo-Produkt sei. Klarheit am 31. Dezember 2023 nütze nichts. Die Verkehrsunternehmen bräuchten die Entscheidung eigentlich innerhalb der nächsten vier Wochen.

Ende: 16:33 Uhr



Na



Martin Schmidt
Vorsitzender

Anlagen zum
Tagesordnungspunkt 1



BioCon Valley®

Netzwerk der Gesundheitswirtschaft
für Mecklenburg-Vorpommern

Öffentliche Anhörung im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2024/2025 des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Themenkomplex: Wirtschaft, Tourismus und Arbeit // Gesundheitswirtschaft

Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Tourismus und Arbeit, Landtag MV

// Donnerstag, 19.10.2023 // Landtag MV Schwerin



BioCon Valley®





Der ökonomische Fußabdruck der Gesundheitswirtschaft von Mecklenburg-Vorpommern

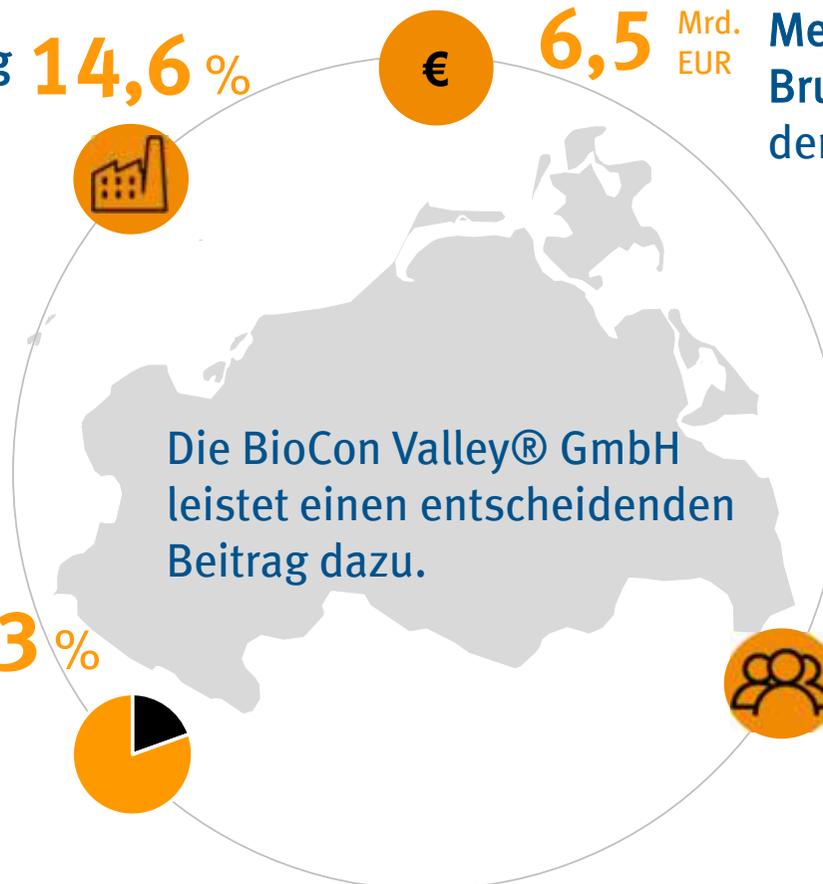
BioCon Valley®

Netzwerk der Gesundheitswirtschaft für Mecklenburg-Vorpommern

Anteil der Bruttowertschöpfung der Gesundheitswirtschaft an der Gesamtwirtschaft. **14,6 %**

€ **6,5** Mrd. EUR

Mehr als jeder 7. Euro an Bruttowertschöpfung entsteht in der Gesundheitswirtschaft in MV.



Anteil der Erwerbstätigen in der Gesundheitswirtschaft an der Gesamtwirtschaft. **21,3 %**

160.600

Erwerbstätige

Dies entspricht rund jedem 5. Arbeitsplatz.



Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz) (Hrsg.) (2023): Gesundheitswirtschaft. Fakten & Zahlen. Länderergebnisse der Gesundheitswirtschaftlichen Gesamtrechnung, Daten 2021, Berlin.



BioCon Valley®

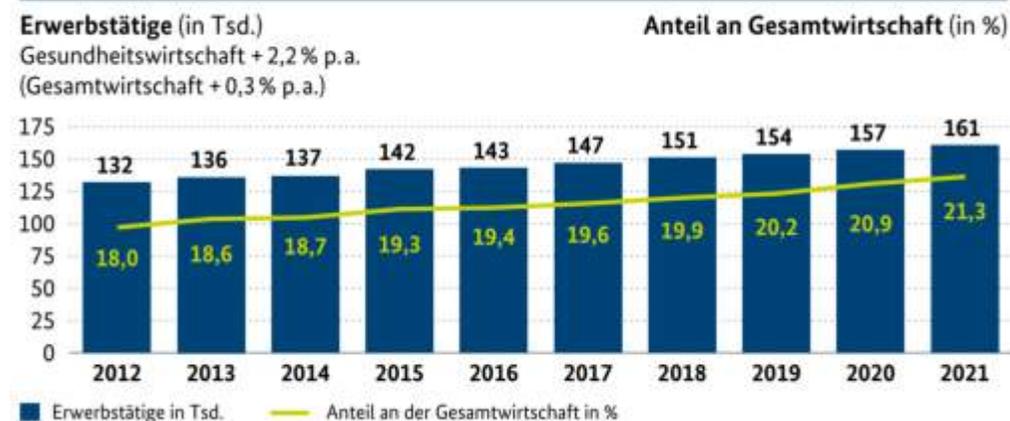
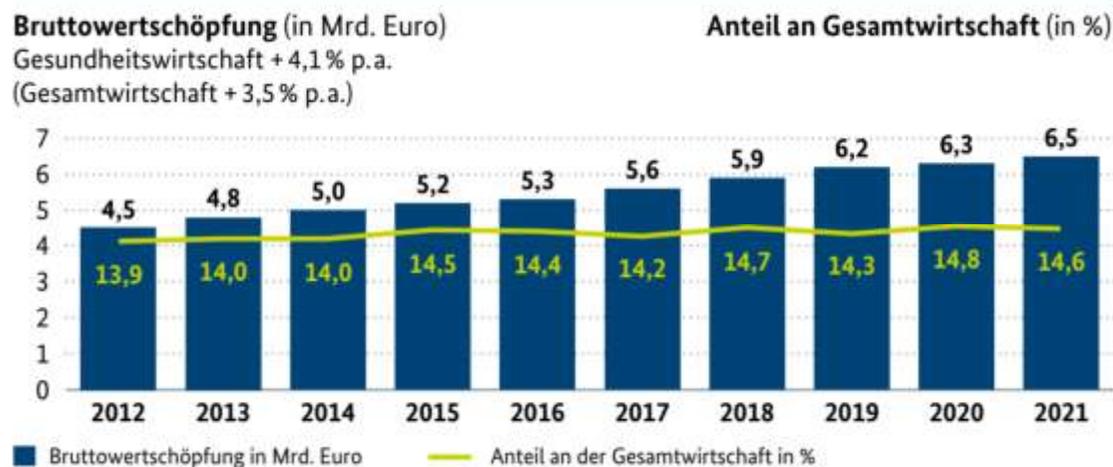




Krisenfest: Die Gesundheitswirtschaft von MV

BioCon Valley®

Netzwerk der Gesundheitswirtschaft
für Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz) (Hrsg.) (2023): Gesundheitswirtschaft. Fakten & Zahlen. Länderergebnisse der Gesundheitswirtschaftlichen Gesamtrechnung, Daten 2021, Berlin.



Die BioCon Valley® GmbH: Hochqualifizierte Mitarbeiter an zwei Standorten

BioCon Valley®

Netzwerk der Gesundheitswirtschaft für Mecklenburg-Vorpommern

// HERZLICHEN DANK FÜR IHRE UNTERSTÜTZUNG



zwei Standorte:

Greifswald und Rostock



Mitarbeiteranzahl:

(inklusive GF): 16

11 Mitarbeiterinnen, 5 Mitarbeiter



Durchschnittsalter: **39 Jahre**

Homepage: www.bioconvalley.org



Effiziente Verwaltung & modernes Personalmanagement



BioCon Valley®





Wir sind ...



... Ihre Vernetzer

Wir knüpfen in unserem BioCon Valley® ein Netzwerk aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik und verschaffen einen Überblick über den Markt.

... Ihre Impulsgeber

Wir vermitteln zwischen Wirtschaft und Wissenschaft und initiieren Kooperationen und Projekte, damit Sie mit Ihren Produkten und Dienstleistungen durchstarten können.

... Ihre Internationalisierer

Wir teilen unser Know-how, um Ihnen den Markteintritt im In- und Ausland zu ermöglichen.

... Ihre Vermarkter

Wir rücken durch unser Marketing Ihre Themen, Produkte und Dienstleistungen in den Vordergrund.

... Ihre Wertschöpfer!





Das jährliche **Leistungsspektrum** der BioCon Valley® GmbH

BioCon Valley®
Netzwerk der Gesundheitswirtschaft
für Mecklenburg-Vorpommern

// IHRE VERNETZER

1-2 Plenarsitzungen Kuratorium
Gesundheitswirtschaft der
MPin des Landes MV

23 Strategiegruppensitzungen (SG),
SG-Leiter-Sitzungen, handlungs-
feldübergreifende SG-Sitzungen

Politische Begleitung
& Unterstützung

// IHRE IMPULSGEBER

12 Workshops und Treffen im
Rahmen des Strategierates
Wirtschaft-Wissenschaft
des Landes MV/RIS

2 Unternehmens- und
Start-up-Touren

// IHRE INTERNATIONALISIERER

2 internationale
Messen

2 Delegationsreisen
mit Begleitung aus
Politik & Wirtschaft

5 internationale
Workshops

// IHRE VERMARKTER

1 Nationale Branchenkonferenz
Gesundheitswirtschaft
jährlich, 600 Teilnehmer, inkl.
internationalem Forum

4 Branchentreffs
20+ Teilnehmer

2 mittelgroße
Veranstaltungen

4 Branchenpräsentationen
Teilnahmen an Veranstaltungen &
Kongressen zur Präsentation des
Gesundheitslandes MV

Jährlich werden über 65
Fach- und Themenveranstal-
tungen, Workshops sowie
Delegationsreisen für die
Gesundheitswirtschaft des
Landes umgesetzt.

Damit werden insgesamt
etwa **3.000 nationale und
internationale Teilnehmer**
erreicht.



Die BioCon Valley® GmbH: **Ausgezeichnet und zertifiziert**



zum dritten Mal **ausgezeichnet mit dem „Silber Label“ der European Cluster Excellence Initiative**



Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO 9001 zertifiziert



Kontakt

BioCon Valley®

Netzwerk der Gesundheitswirtschaft
für Mecklenburg-Vorpommern



BioCon Valley® GmbH

Standort Rostock

Friedrich-Barnewitz-Str. 8
18119 Rostock-Warnemünde

Standort Greifswald

Markt 13
17489 Greifswald

 +49 81 65 07 09 60

 info@bcv.org

 www.bcv.org



BioCon Valley®



Anhörung Doppelhaushalt 2024/25

Welcome Center MV

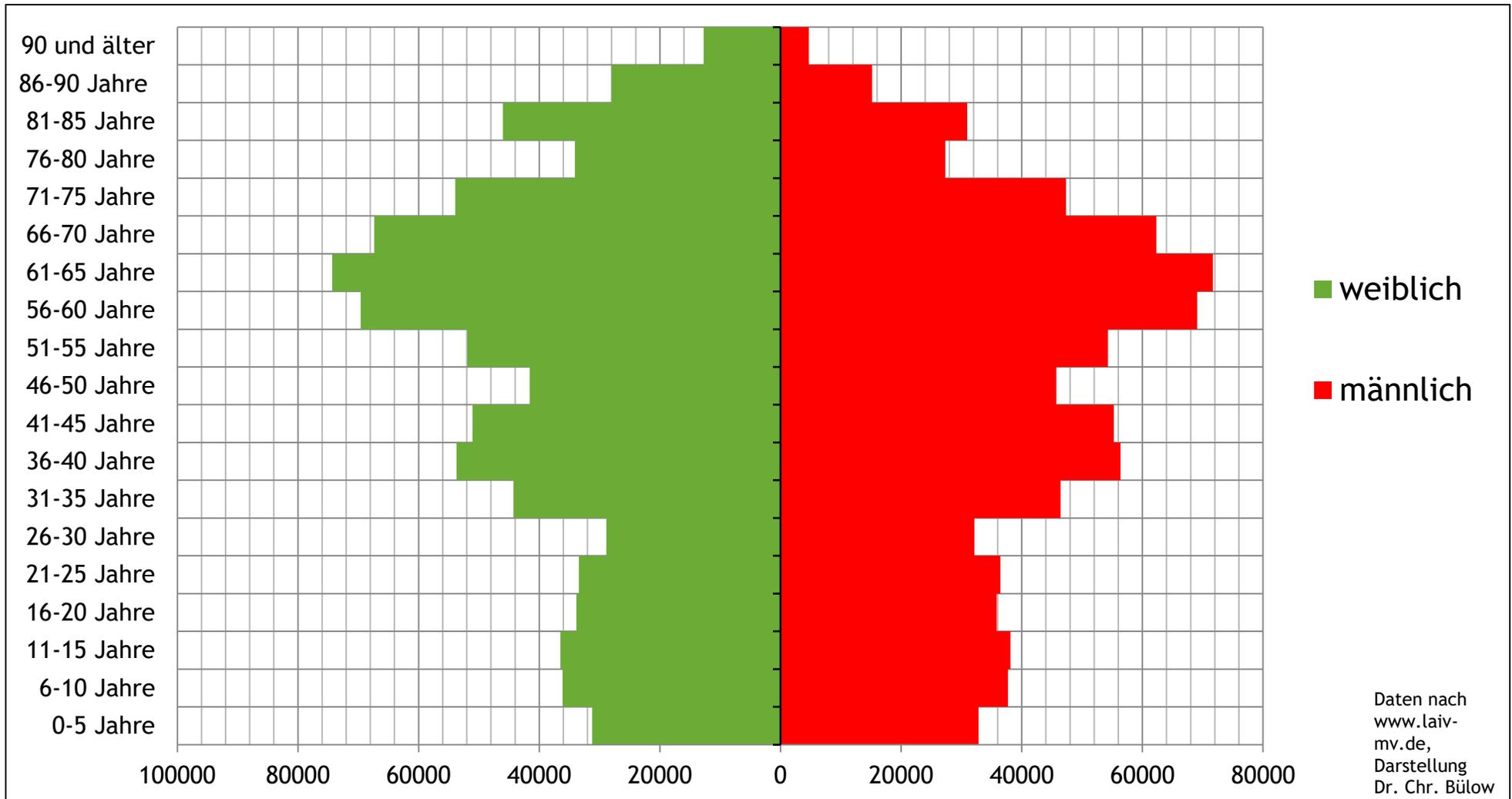
Dr. Christian Bülow (Vertreter Welcome Center MV)

Landkreis Vorpommern-Rügen

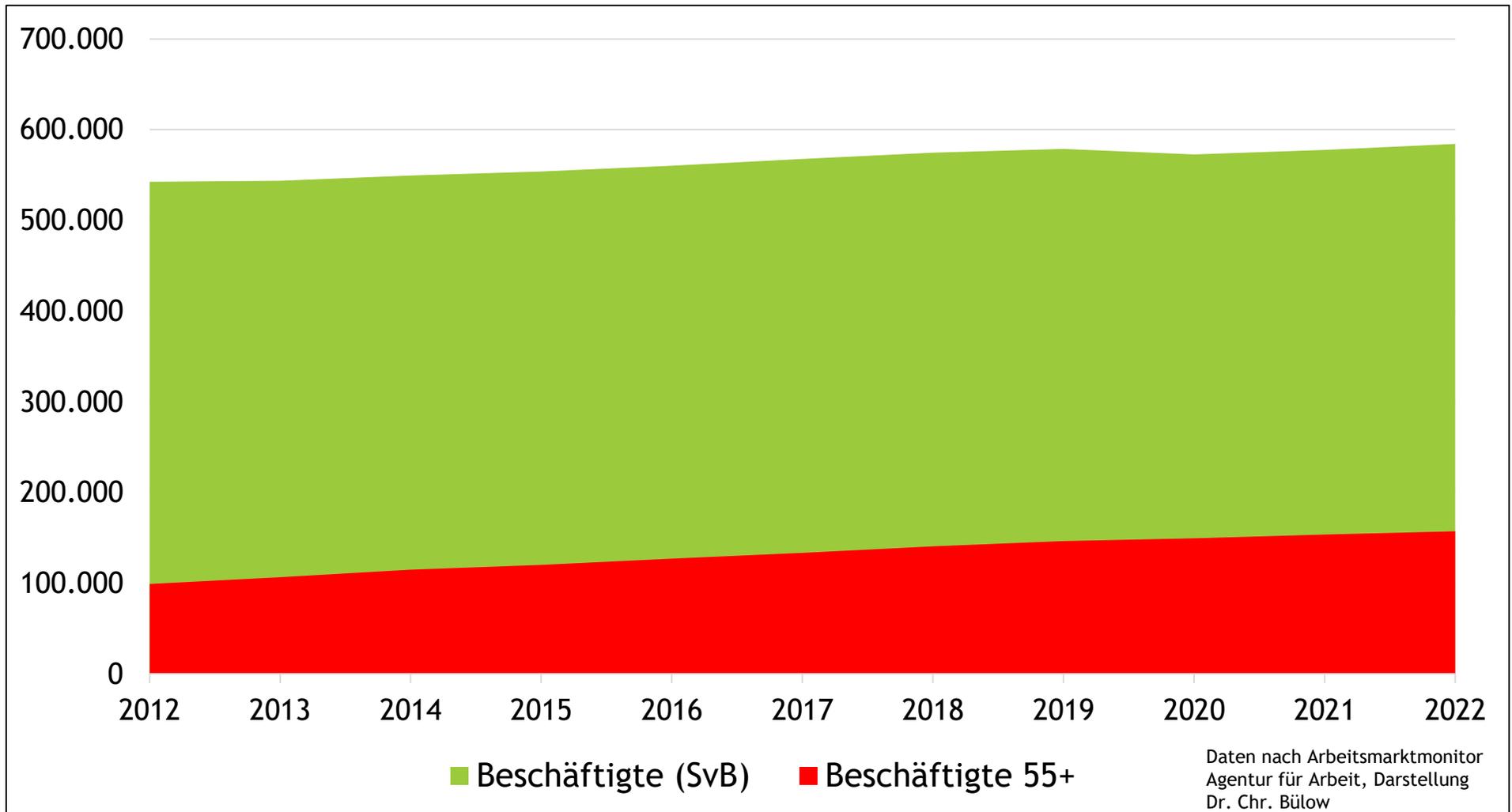
19.10.2023



Altersstruktur Mecklenburg-Vorpommern 2022



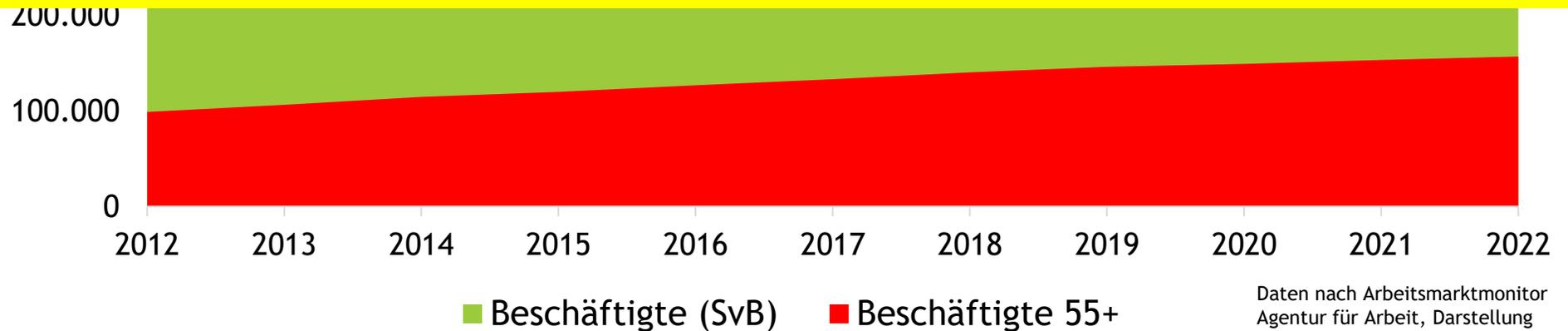
Entwicklung der Beschäftigten Mecklenburg-Vorpommern 2012-2022



Entwicklung der Beschäftigten Mecklenburg-Vorpommern 2012-2022

700.000

**27 % der Beschäftigten sind 55+
= 157.000 Menschen!**



Welcome Center Mecklenburg-Vorpommern



www.mecklenburg-vorpommern.de/ankommen

Welcome Center - Was machen wir?

- Zentrale Anlaufstelle für Zuzügler aus In- und Ausland und regionale Betriebe
- Individuelle Hilfe und Unterstützung zu allen Fragen des Ankommens
- Zielgruppen: **Arbeits- und Fachkräfte** (Neubürger, Rückkehrer, Internationale Fachkräfte)

Welcome Center - Was brauchen wir/das Land?

- Dauerhafte Landesunterstützung (Personal, Marketing)
- Koordinierungsstelle/Ansprechpartner beim Land
- Einbindung in Fachkräftestrategie des Landes (Fachkräftekampagne)

- 1. Wir haben ein Fachkräfte- und Nachwuchsproblem!**
- 2. Welcome Center als Teil der Lösung**
- 3. Unterstützen Sie uns!**

Team Welcome Center MV

Kontakt

Dr. Christian Bülow

Welcome Center Vorpommern-Rügen
Tribseer Damm 1a, 18437 Stralsund
03831-357 1257
welcome@lk-vr.de
www.welcome-vr.de



Weitere Folien bei Fragen....



Service- & Beratungsangebot



Jobs & Arbeiten



Bildung & Lernen



Leben & Wohnen



Urlaub & Naherholung

Beispiele Vorpommern-Rügen

Beispiele	Woher?	Bedarf
	Hamburg (Rückkehrer)	2 x Jobs Kitaplätze
	Sachsen	Möblierte Wohnung Freizeitangebote für Sohn



Unternehmen



Welcome Center

1. Zuwanderungsberatung
2. Netzwerkarbeit
3. Öffentlichkeitsarbeit



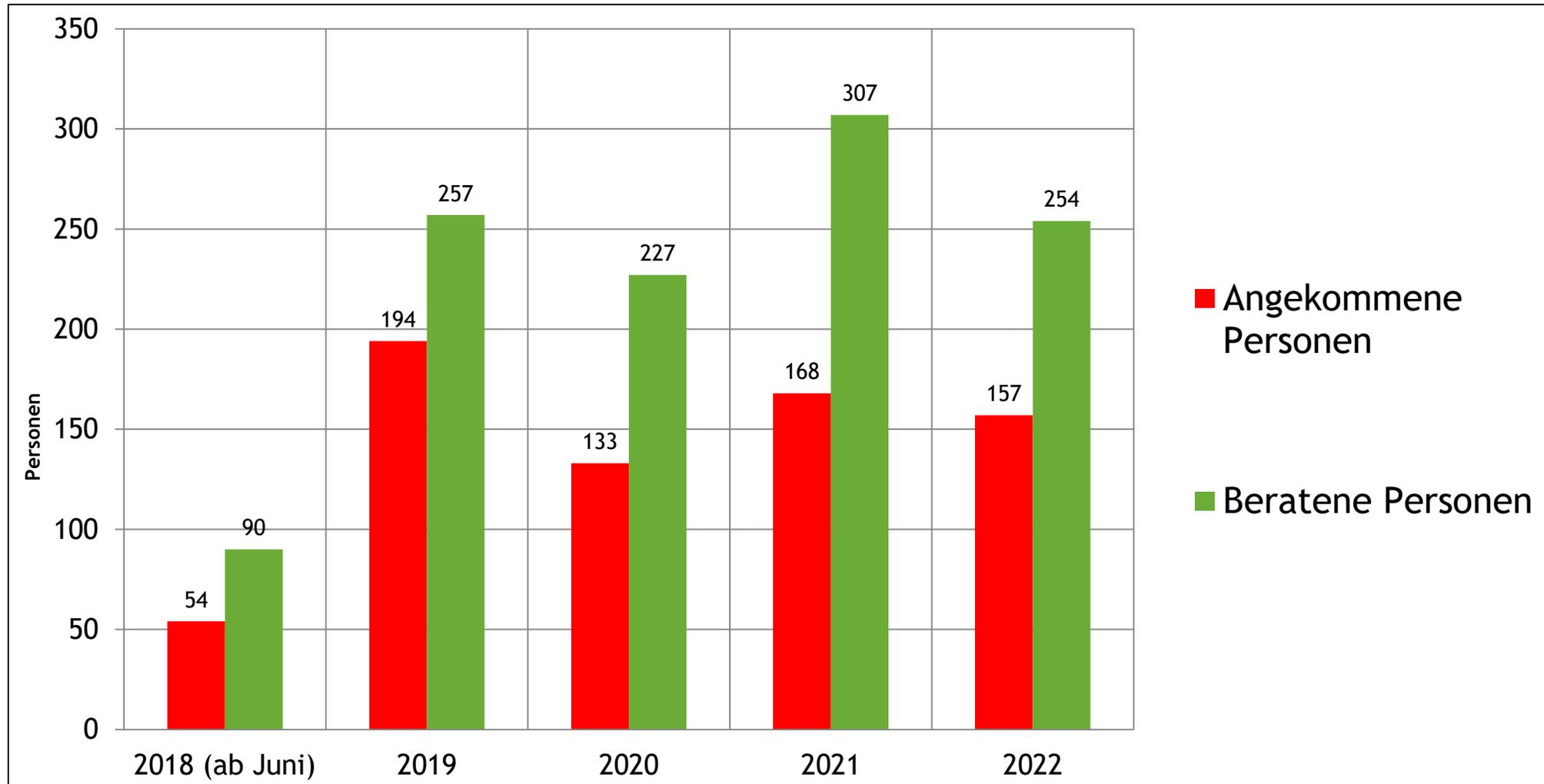
Zuzügler/
Fachkräfte

Sommerkampagne Vorpommern-Rügen

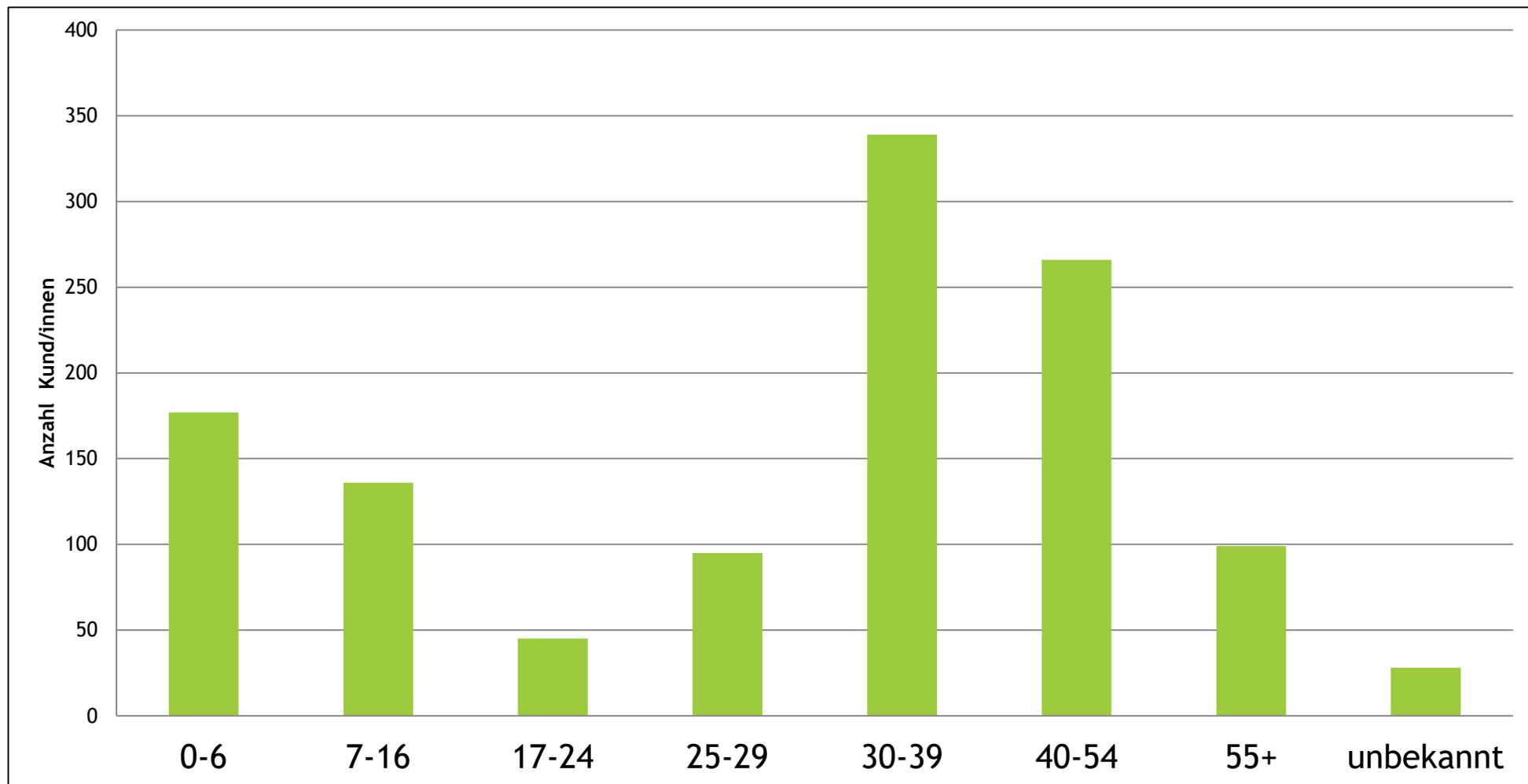
- 4 Standorte (Rügen, Fischland-Darß-Zingst)
- Zielgruppe: Urlauber
- Kooperation mit Lehrer-in-MV, Hochschule Stralsund



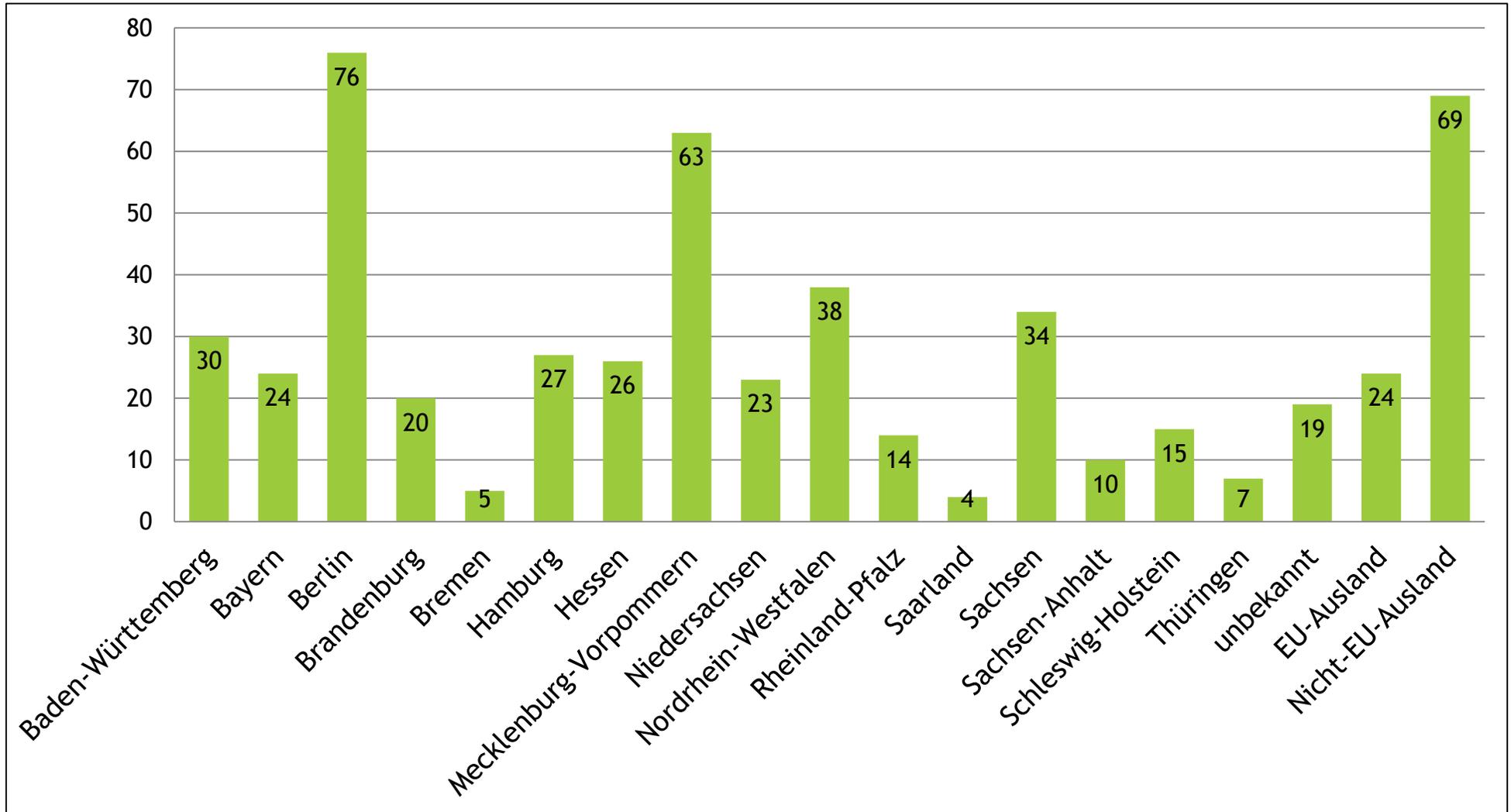
Beratene und nachweislich angekommene Personen Welcome Center Vorpommern-Rügen



Altersstruktur der Anfragen VR (2018- Q1 2023)



Herkunftsregionen nach Haushalten VR



Anlagen zum
Tagesordnungspunkt 2



VERKEHRSGESELLSCHAFT
MECKLENBURG-VORPOMMERN
MBH



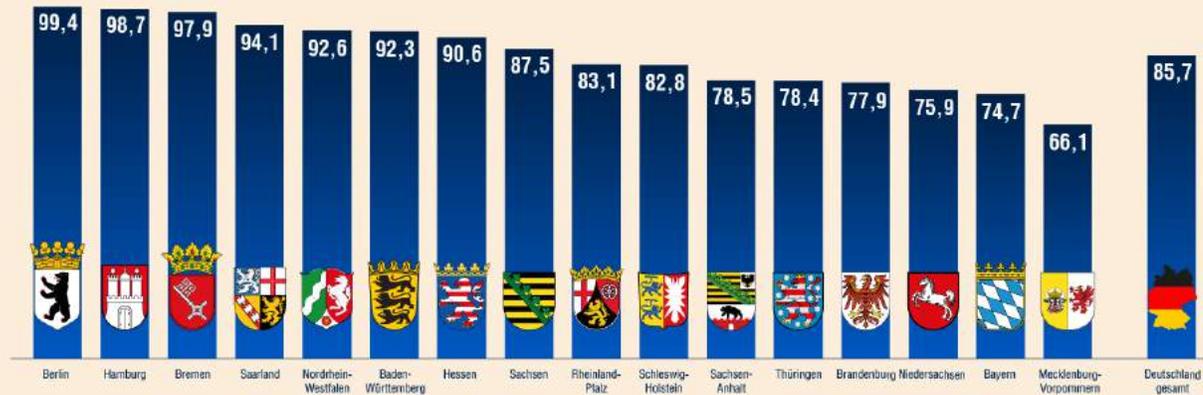
Öffentliche Anhörung zum Doppelhaushalt 2024/2025 – Wirtschaftsausschuss

19.10.2023 – Daniel Bischof, Geschäftsführer VMV

Wir haben Handlungsbedarf

Erreichbarkeit von Bus und Bahn

Anteil der Bevölkerung in Prozent, dessen Wohnort in 2022 maximal 600 Meter (Bus) bzw. 1.200 Meter (Bahn) Luftlinie von einer Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten am Tag entfernt lag



Quelle: Allianz pro Schiene | 06/2023 | auf Basis von Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
Lizenz: Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

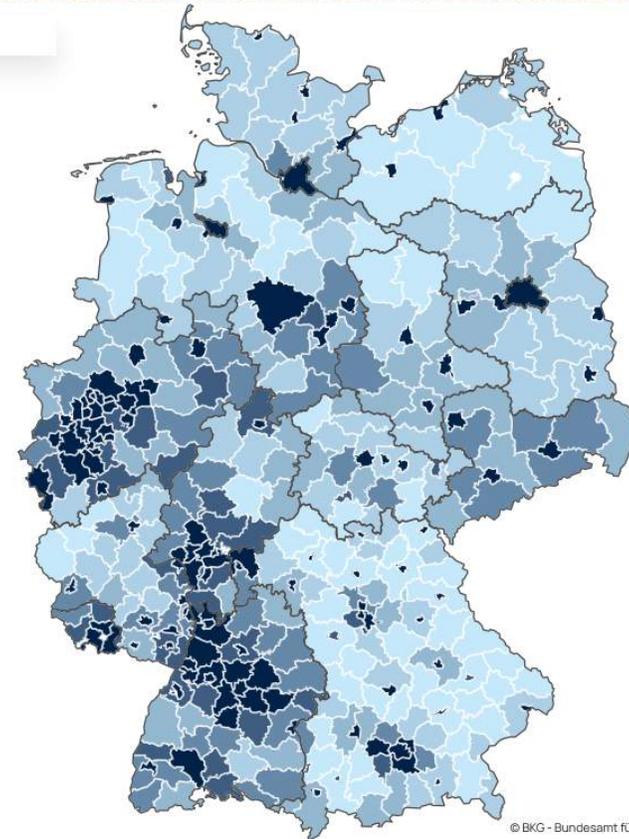
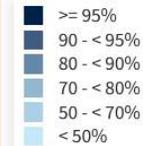
Erreichbarkeit von Bus und Bahn in den deutschen Kreisen und kreisfreien Städten



2022, Anteil der Bevölkerung in %

Wohnort maximal 600 m (Bus) bzw. 1.200 m (Bahn) Luftlinie von einer Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten am Tag entfernt

Suche...

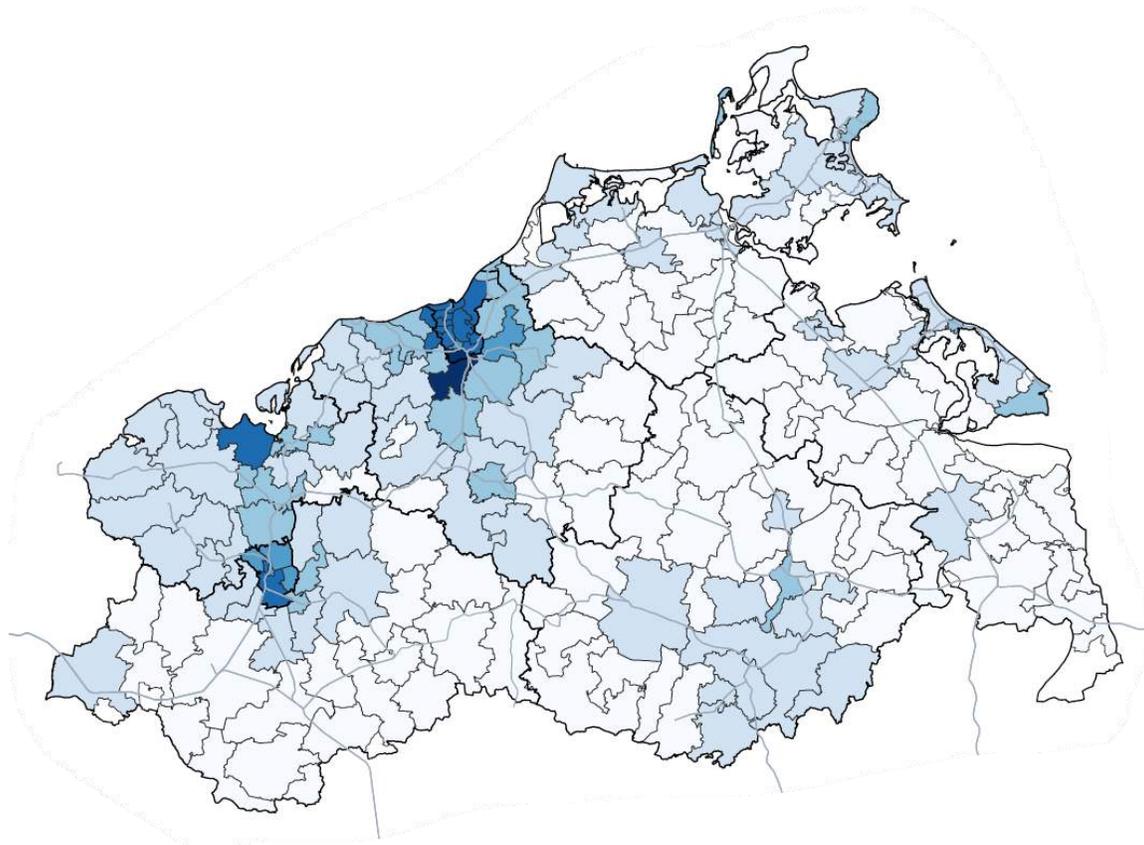


© BKG - Bundesamt für Kartographie und Geodäsie dl-de/by-2-0

made with 23° | reuse

Quelle: Allianz pro Schiene mit Material von BBSR; Juni 2023

Wir haben Handlungsbedarf - inneren und äußeren



NAHVERKEHRS-CHAOS
**Ärger um Deutschlandticket: Überfüllte
Züge an die Ostsee**  Berliner Morgenpost 14.08.2023

Urlaubsreise mit Hindernissen
**+ Überfüllte Züge Richtung Ostsee: Bahn lässt
Fahrgäste am Bahnhof in Berlin stehen**



Die Mobilitätsoffensive MV – flächendeckende Mobilität, das ganze Jahr



Flächenerschließung: aufeinander aufbauend, verknüpft, mit definierter Qualität und mehr Angebot

Rufbus



Taktbus



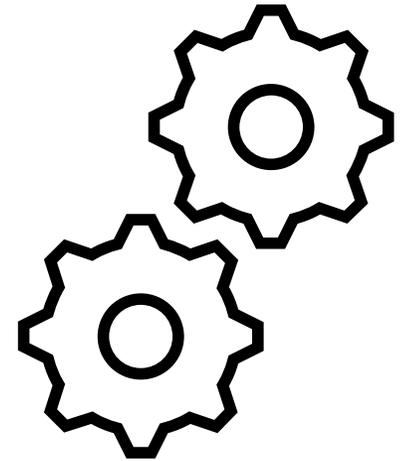
Ausgebauter Schienenpersonennahverkehr



Die Mobilitätsoffensive MV – flächendeckende Mobilität, das ganze Jahr



- 1.** Mehr ÖPNV für ganz MV.
- 2.** Stärkung des ländlichen Raumes, Teilhabe ermöglichen.
- 3.** Mehr Züge, mehr Strecken, Taktverdichtung, Vernetzung.
- 4.** Attraktive Ticketangebote, digitale Fahrplanauskunft mit Ticketing.



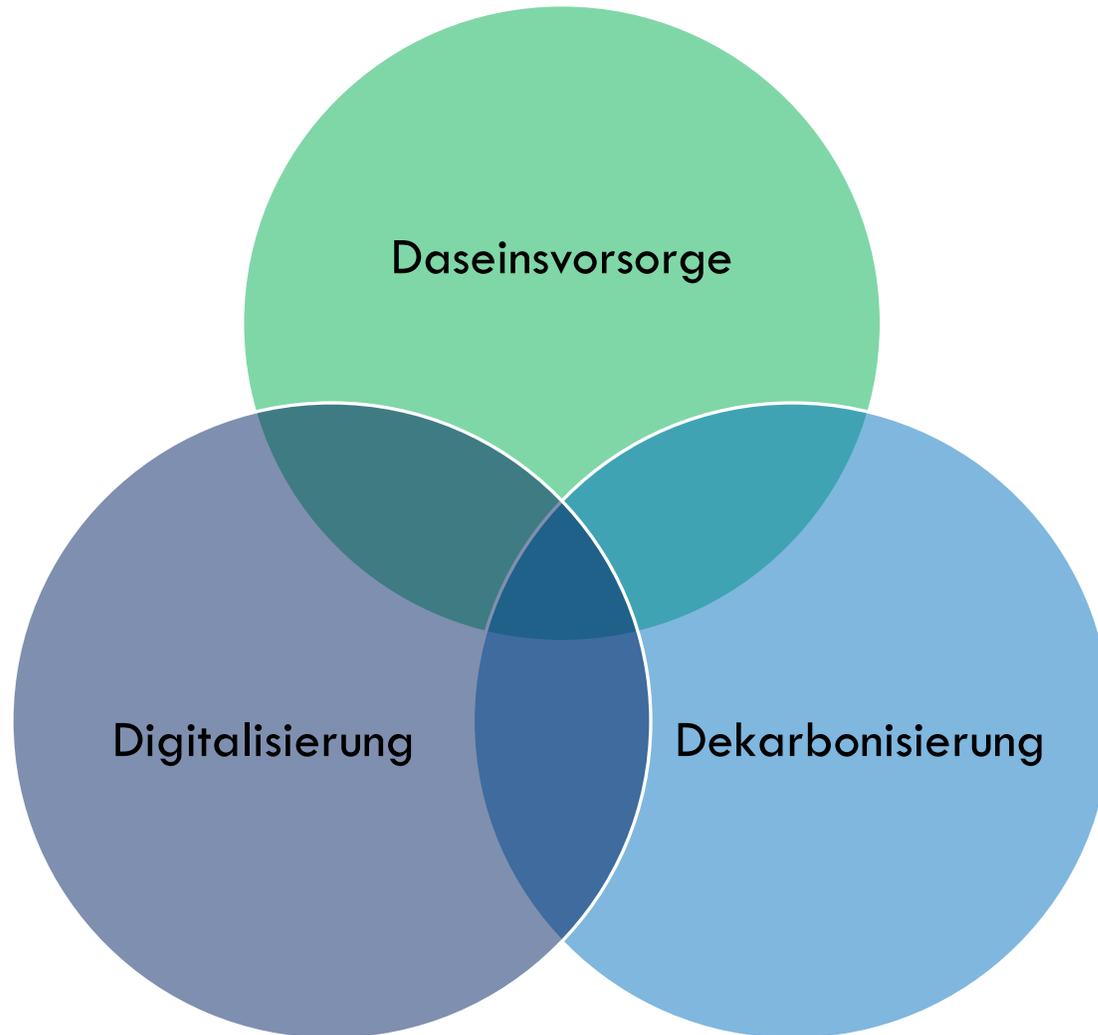


KURZSTATEMENT VLP ZUR ANHÖRUNG

Schwerin, 19. Okt. 2023



VLP - KLARE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG



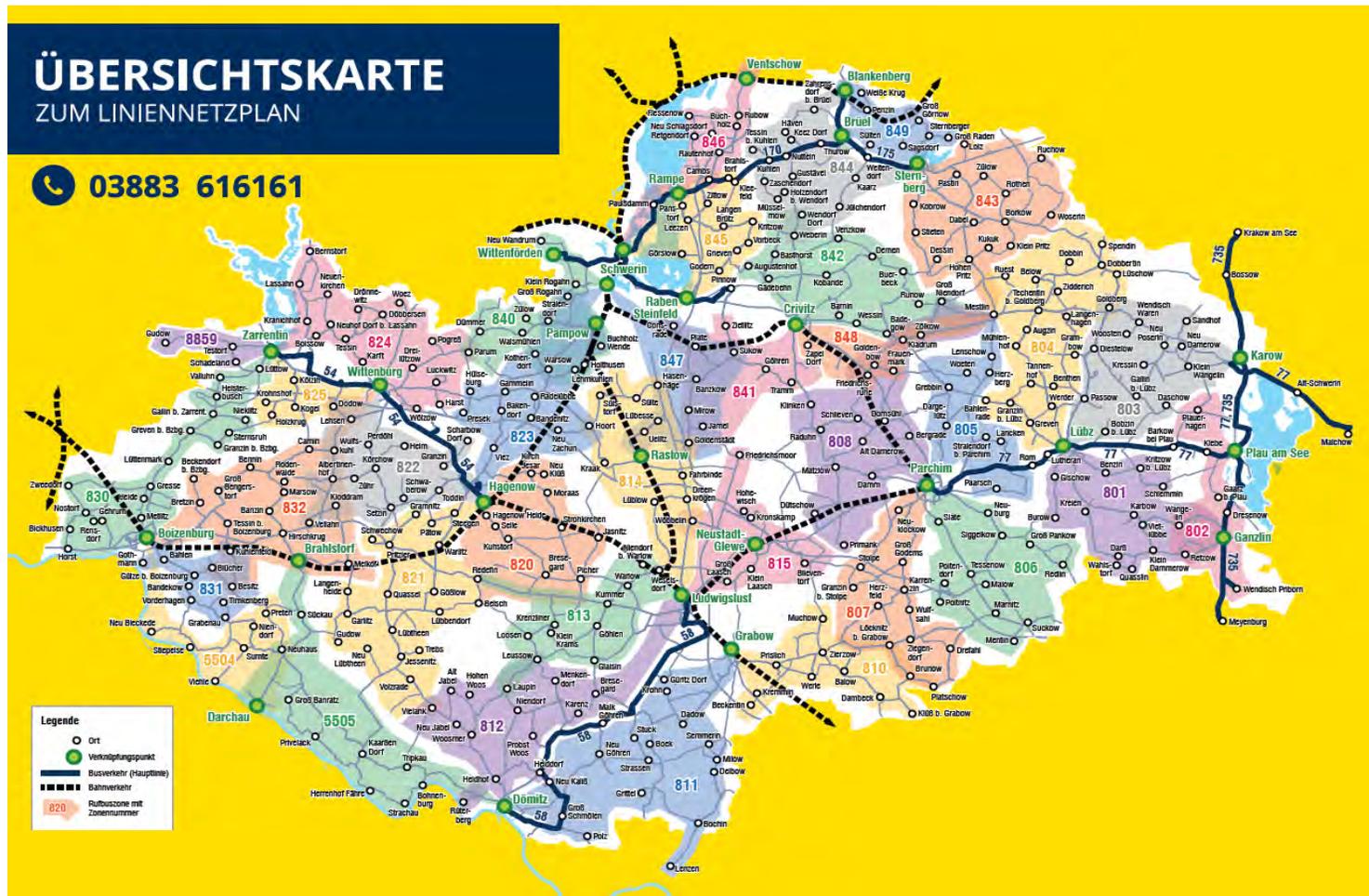
- Daseinsvorsorge
 - Verkehrsangebot, -verbund, Fahrscheinentgelte
- Digitalisierung
 - Betriebsleitsystem, Echtzeitauskunft, eTicketing, autonomes Fahren
- Dekarbonisierung
 - CO₂-Reduzierung, alternative Antriebe, Sektorkopplung, Eigenenergieversorgung

VLP - KLARE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG



Daseinsvorsorge

VLP - GRÖßTES RUFBUS-SYSTEM DER BUNDESREPUBLIK

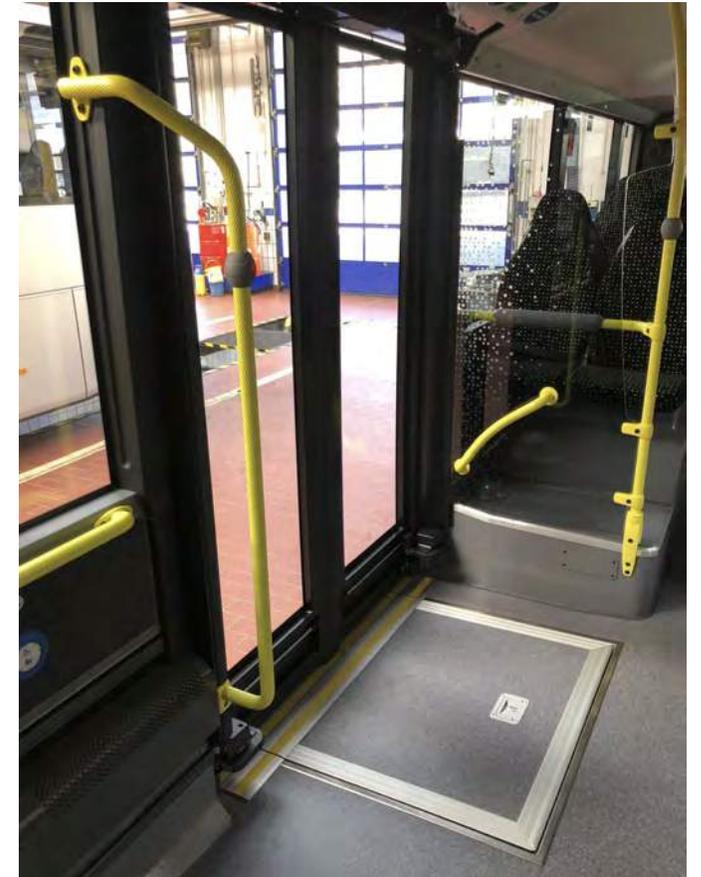




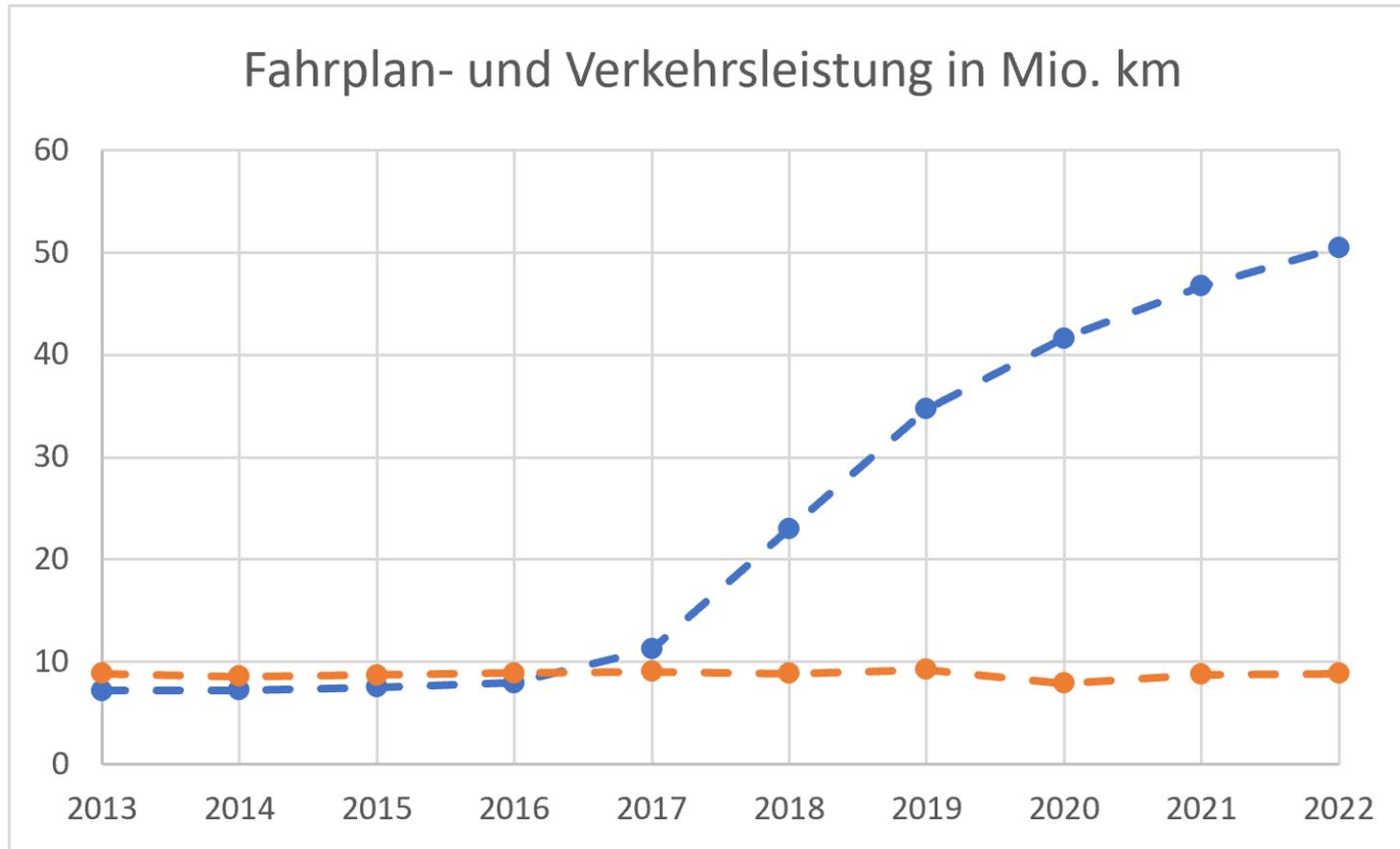
KOMMT GUT AN.



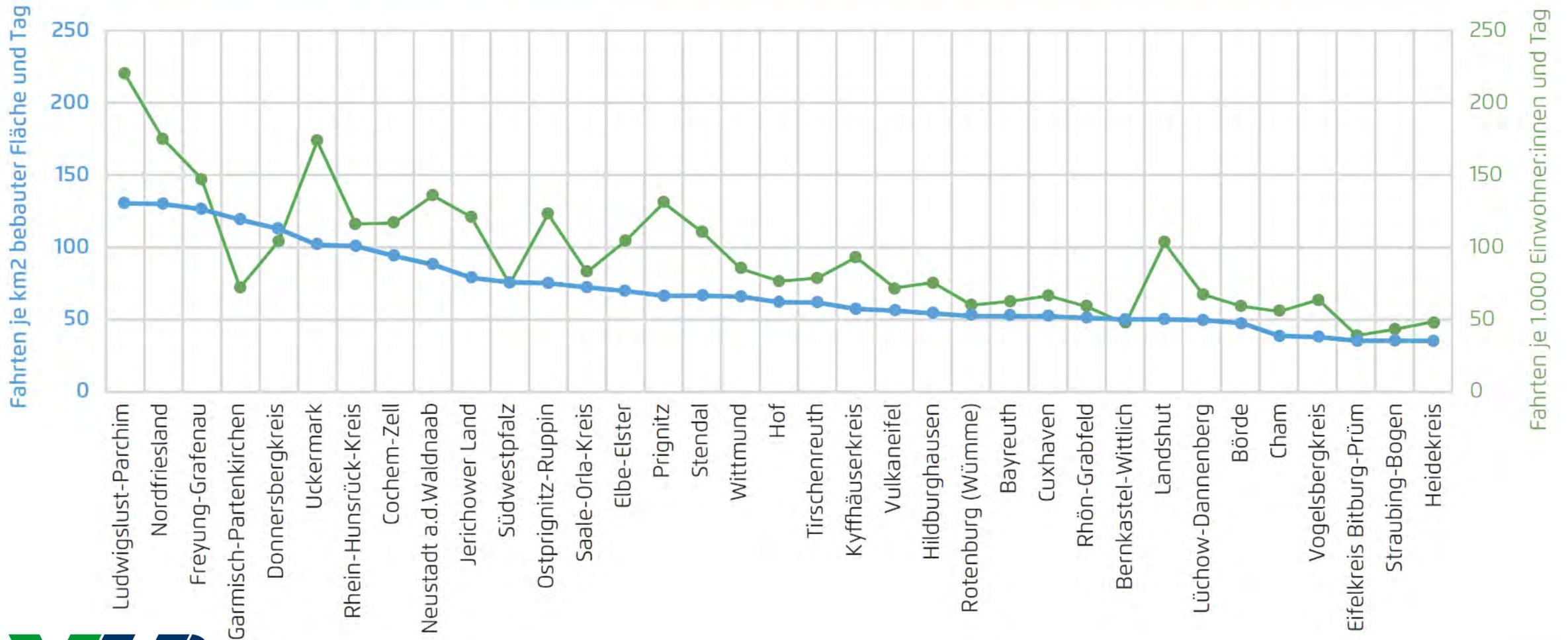
VLP - FLÄCHENDECKENDE BARRIEREFREIHEIT



ZAHLEN



ÖV-Angebot in Deutschlands ländlichsten Kreisen



PERSONALGEWINNUNG

vlp_lup
Anzeige

VERSTÄRKE UNSER TEAM! RUFBUSFAHRER M/W/D

- ✓ Jährliche Sonderzahlung
- ✓ Gehalt nach Tarifvertrag
- ✓ Transparente Dienstplanung

Einfach online bewerben!

Das bieten wir:

- ✓ Sicheres Gehalt nach Tarifvertrag
- ✓ Berücksichtigung von Vorerfahrung und Betriebszugehörigkeit
- ✓ EG 4 Stufe 1: 2.719,00 €/Monat bis EG 4 Stufe 4: 3.103,36 €/Monat
- ✓ Jährliche Sonderzahlung in Höhe von 85% des Bruttolohnes
- ✓ Diverse tarifliche Zuschläge und Zulagen
- ✓ Betriebsseigene Fahrschule für Weiter- und Fortbildungen
- ✓ Wir sind Platz 1 für Fahrtenangebot im ländlichen Raum (nach Agora Verkehrswende)
- ✓ Karrierechancen: Erwerb Fahrerlaubnis D (Bus), Unterstützung bei Meisterausbildung, und Vielem mehr

Das bringst du mit:

- ✓ Transparente Planung von Diensten und Plänen
- ✓ Arbeitszeitkonten, damit jede Minute für dich zählt
- ✓ Sofern Überstunden anfallen: Wähle zwischen Auszahlen, Freizeit oder Lebensarbeitszeitkonto
- ✓ Angestrebtes Schichtmodell mit 6 Tage Arbeit und 3 Tage frei, 3 Tage Arbeit und 1 Tag frei usw.
- ✓ Betriebliches Gesundheitsmanagement sowie Gesundheitsförderung
- ✓ Möglichkeit zum e-bike-Leasing
- ✓ Wir stellen dir hochwertige und bequeme Arbeitskleidung

» Du möchtest unsere Gäste sicher ans Ziel bringen

» PKW-Führerschein und ein P-Schein (Personenbeförderungsschein)

» Bereitschaft zu Früh-, Spät- und Nachtdienst, sowie Wochenend- und Feiertagsarbeit

Klicke dich ganz einfach durch die Bewerbung:

Frage 1/6

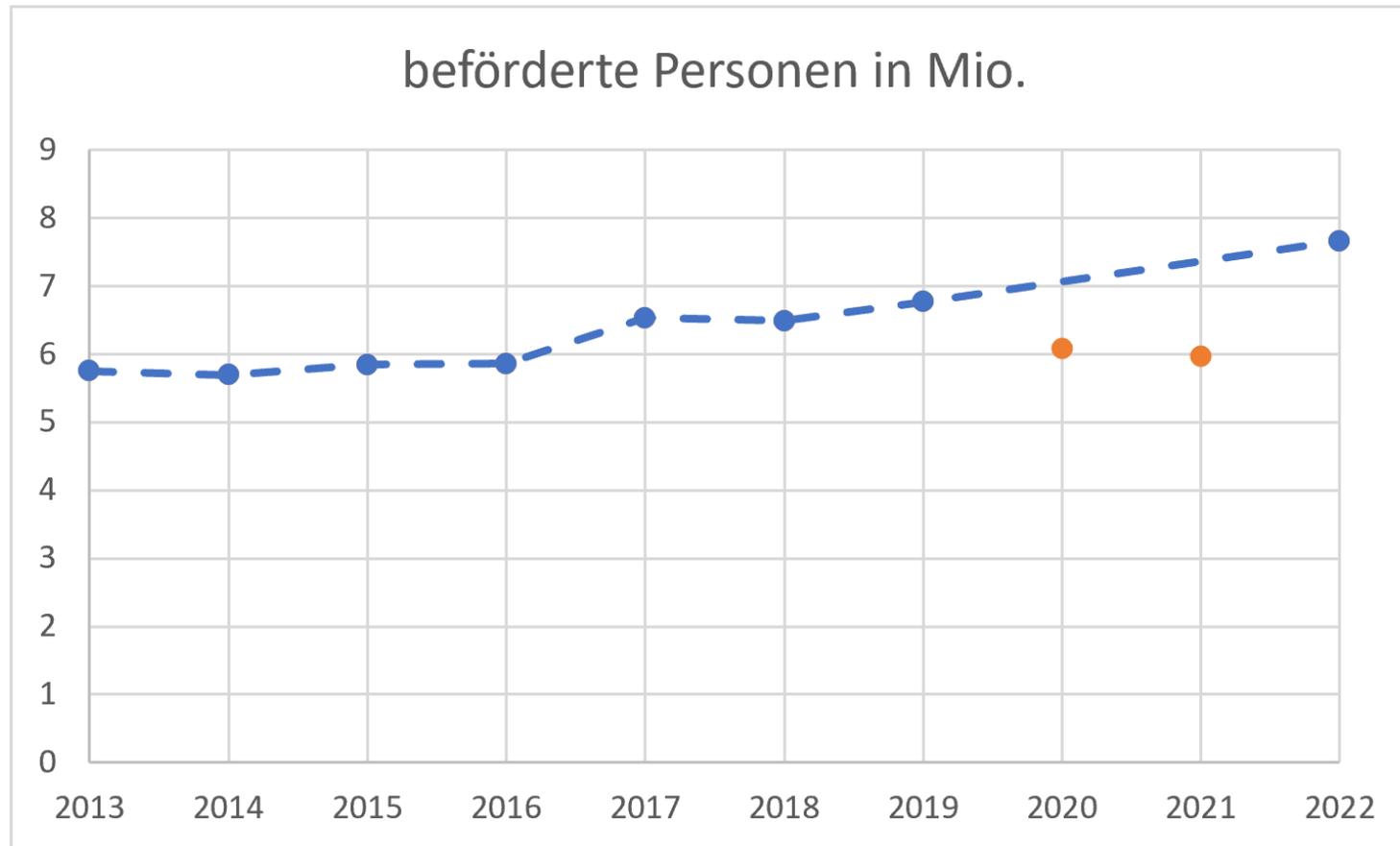
Hast du einen PKW-Führerschein mit vorhandenem Personenbeförderungsschein?

✓ Ja

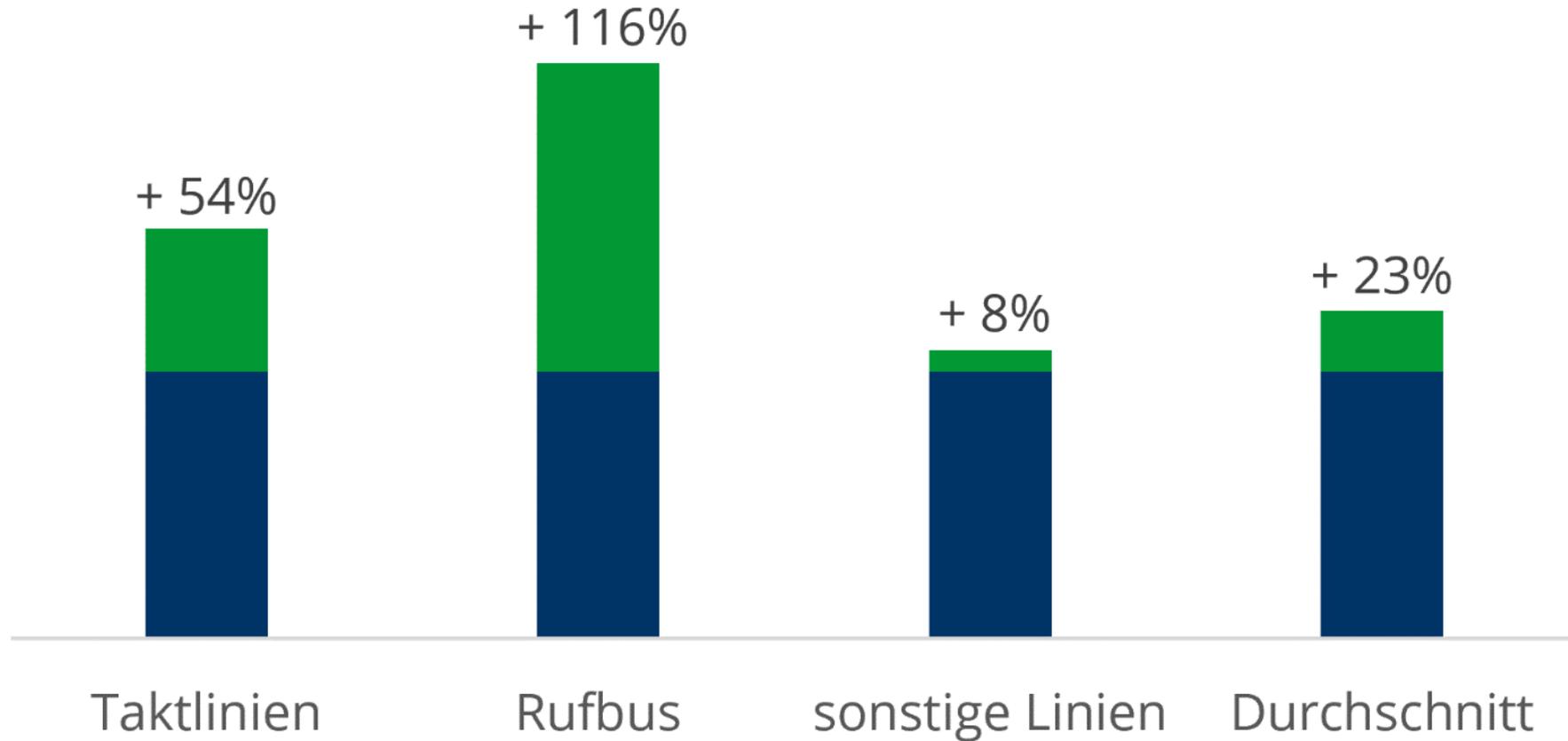
✗ Nein

300 Bewerbungen
und 30 Einstellungen
innerhalb von drei
Wochen

ZAHLEN



Zuwachs Fahrgastzahlen Zeitraum 9-Euro-Ticket ggü. Vergleichszeitraum 2019



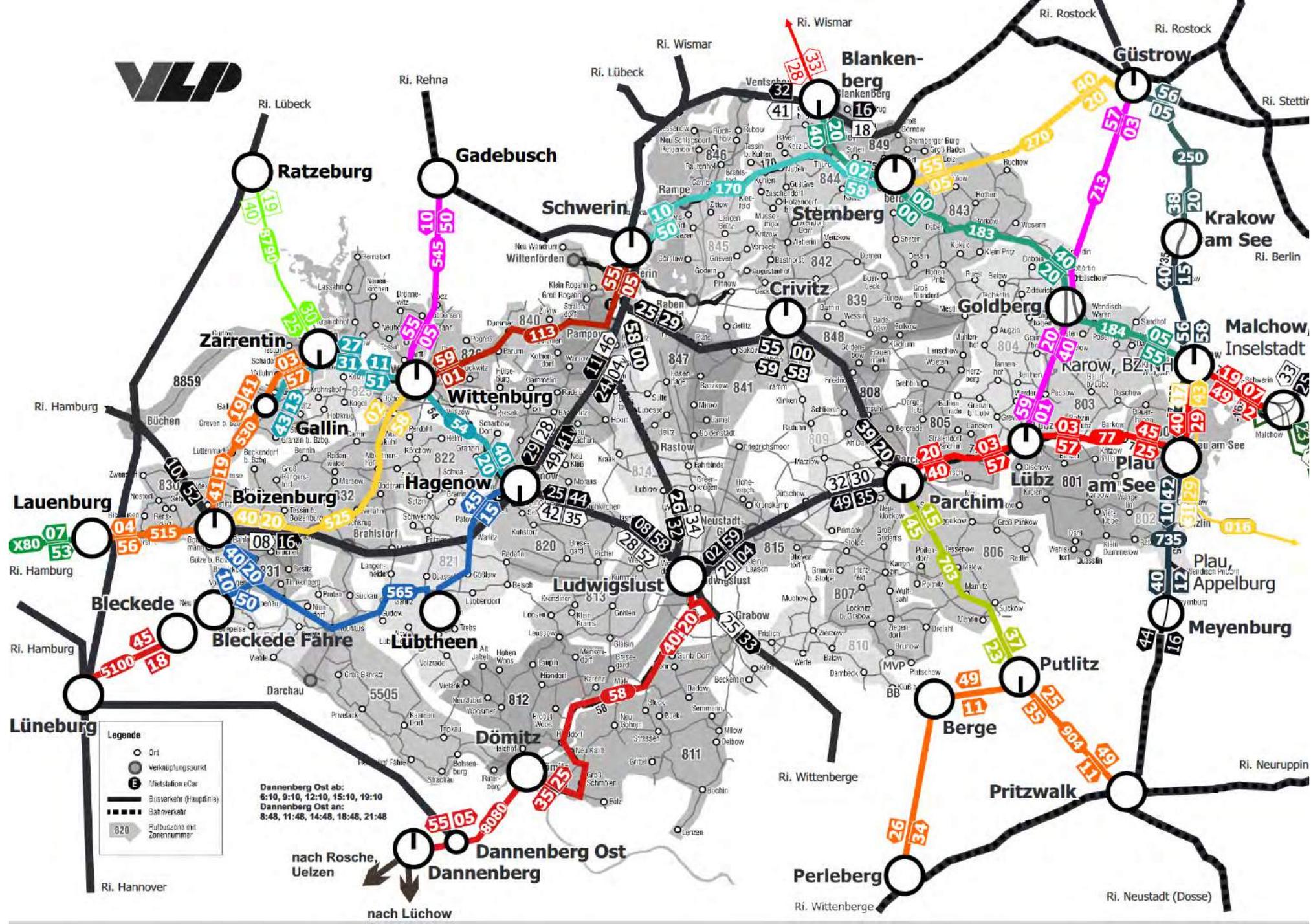
NEUAUSRICHTUNG LANDESAKTIVITÄTEN



(Vor-)letzte Meile mit dem landesweiten Rufbussystem



Busnetz MV: hochwertiger Takt in der Fläche



- Legende**
- Ort
 - Verkehrspunkt
 - ⓔ Mittelstation eCar
 - Busverkehr (Hauptlinie)
 - Bahnverkehr
 - 820 Rufbuszone mit Zonennummer

Dannenberg Ost ab: 6:10, 9:10, 12:10, 15:10, 19:10
Dannenberg Ost an: 8:48, 11:48, 14:48, 18:48, 21:48

nach Rosche, Uelzen
nach Lüchow
Dannenberg Ost
Dannenberg

Perleberg
Ri. Wittenberge
Ri. Neustadt (Dosse)

VLP - KLARE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG



Digitalisierung

Hagenow, ZOB
Lassahn, Lassahn
Abfahrt: Jetzt
BUS 54 > 824

ZURÜCK

15:55 Hagenow, ZOB
Bus 54
Richtung Zarrentin a Schaals, Bahnhofst
BUCHEN
8 Zwischenhalte, 18 Min.

16:13 Wittenburg (Meckl), Gewerbegebiet
Fußweg: 3 Min.
Warten: 2 Min.

16:18 Wittenburg (Meckl), Gewerbegebiet
Rufbus 824
Richtung Zarrentin a Schaals, Bahnhofst
BUCHEN
16 Zwischenhalte, 26 Min.

16:44 Lassahn, Lassahn

24/7



KOMMT GUT AN.

55%

AnSaT-Terminal - Deta...
14:29 letzter Datenabruf

Auftrag 77670 vom 09.03.2023
Linie: 54

15:55 Hagenow ZOB
+1 5 0,00€ Einzel
Zu: 1,00€ Serviceent

16:15 Wittenburg Helmer Weg
-1 9 0,00€ Einzel
Zu: 0,00€ Serviceent

16:33 Zarrentin Pahlhuus
-1

24/7



45%

24/7



KOMMT GUT AN.

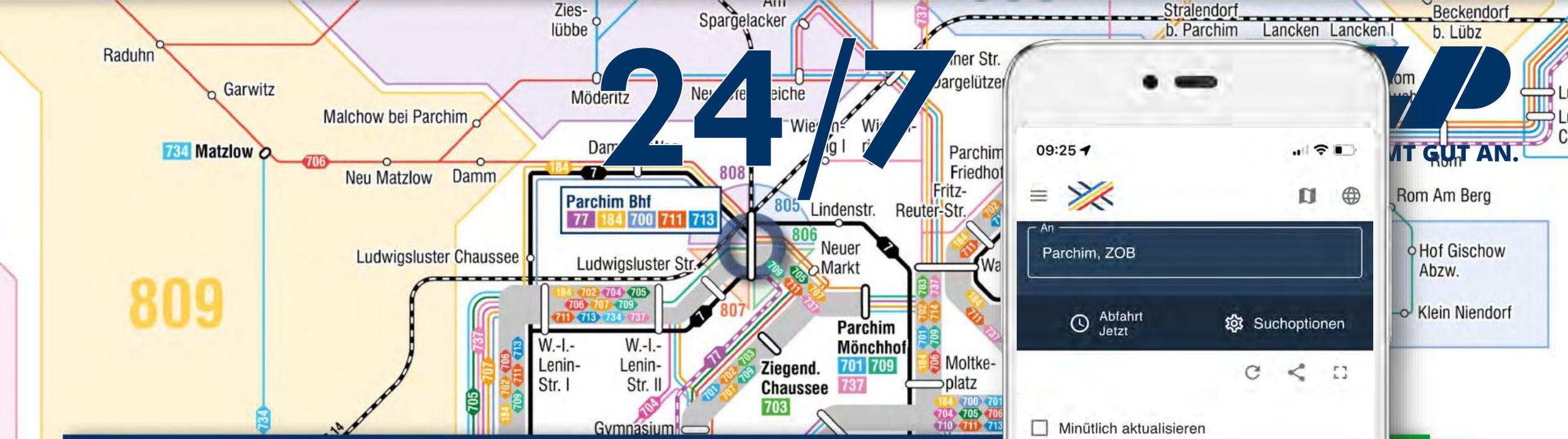




KOMMT GUT AN.



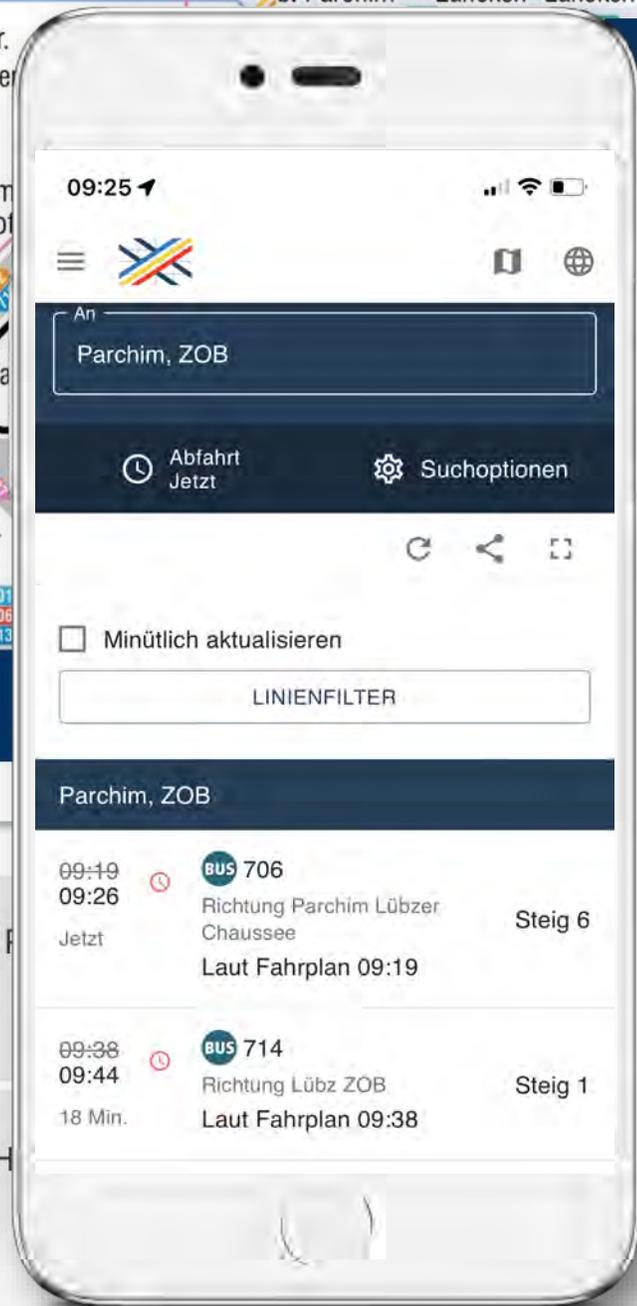
24/7



Fahrplan Information & Hilfe

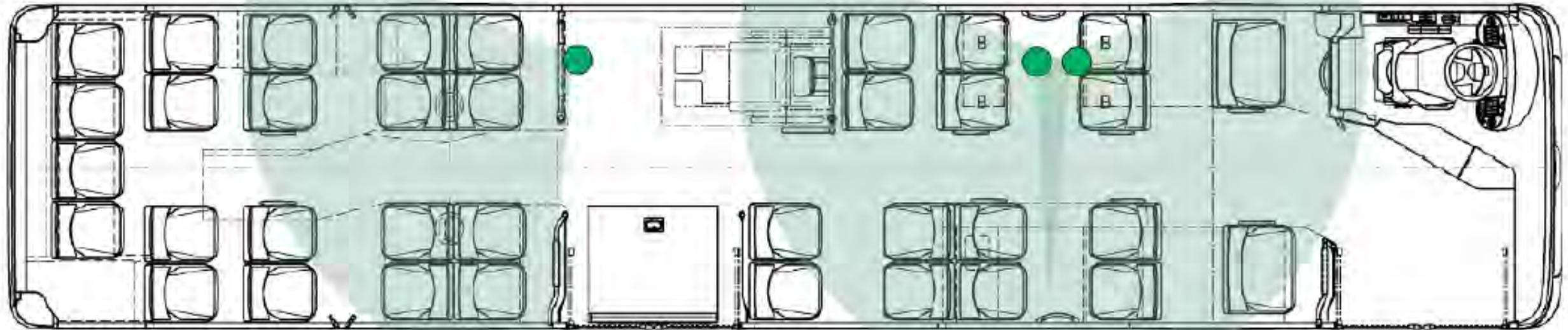
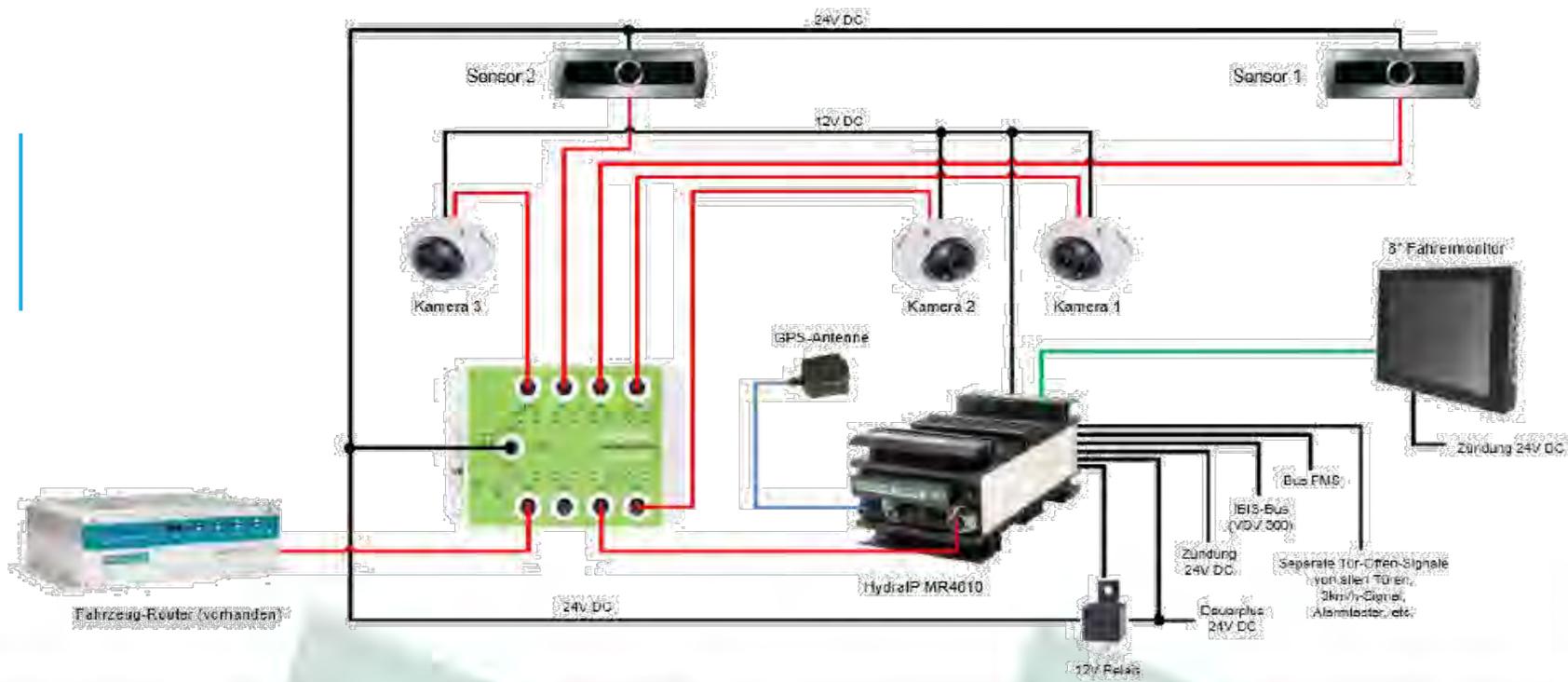
Start » Suche » Parchim Bahnhof

15:29	737	
pünktlich		
<i>i</i> Behindertengerecht		
15:32	RB 68942 Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (Bahnsteig 2)	
pünktlich		
<i>i</i> Fahrradmitnahme begrenzt möglich		
<i>i</i> Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe vorhanden		
<i>i</i> nur 2. Kl.		





KOMMT GUT AN.





KOMMT GUT AN.

49 €



Telekom.de 10:14



**DEUTSCHLAND
TICKETapp**

Der schnellste Weg
zu deinem
Deutschlandticket

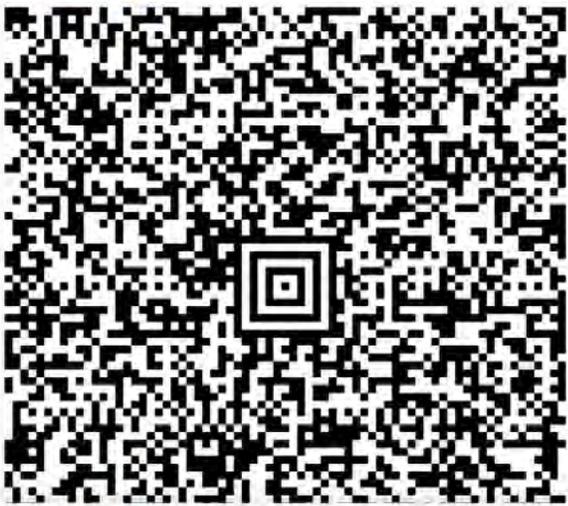


Telekom.de 10:14

**DEUTSCHLAND
TICKET
app** 151601022339263

20.09.23, 18:54 Deutschlandticket
D-TICKET

**DEUTSCHLAND
TICKET
app**



DEUTSCHLAND TICKET APP

Azubis aus MV deutschlandweit unterwegs für 29 Euro



D-TICKET
Senioren

MV tut gut.
Mecklenburg-Vorpommern

Das D-Ticket
für nur 49-€
29€
im mtl. Abo

Die neue
**Bewegungs-
Freiheit 65+**

D-Ticket für Senioren aus MV

Deutschlandweit unterwegs



KOMMT GUT AN.

LUP-Schüler- Deutschlandticket für 19 €

ab 01.05.2023



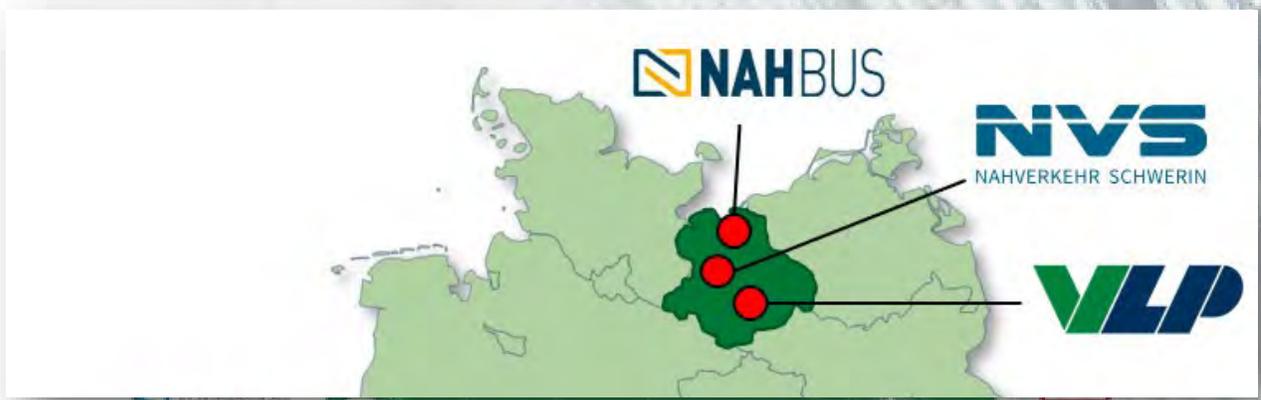
KOMMT GUT AN.

Navigator



KOMMT GUT AN.





Start in die vernetzte Mobilität



Deutschlandweit mobil
Nah- & Fernverkehr, Bahn & Bus sowie
Sharing-Angebote überregional in einer App



Jetzt APPfahren!
M Mobility inside

www.mobility-inside.de



VLP - KLARE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG



Dekarbonisierung

FAHRZEUGE - BESCHAFFUNG

- 45 eCitaro - 22 % der Flotte
- Feststoffbatterien (Lithium-Eisenphosphat) 378 kWh
- elektrische CO₂-Wärmepumpe
- 200 km Mindestreichweite garantiert auch bei winterlichen Extrembedingungen von -15 °C



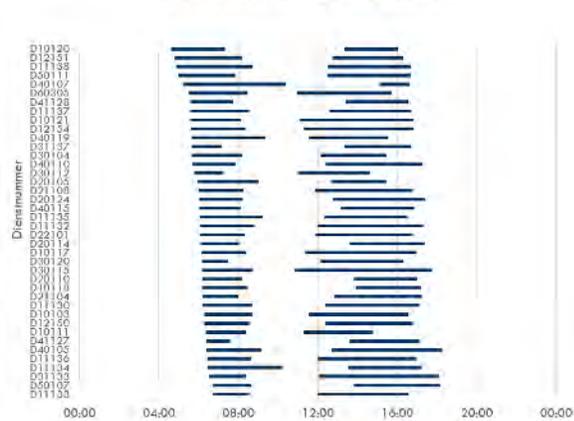
NETZANSCHLUSS

- Netzanschluss ist ausgelegt für alle 203 Fahrzeuge
- alle 12 Standorte in M-V mit jeweils 630 bis 2.000 kVA angeschlossen
- 7 Netzbetreiber!

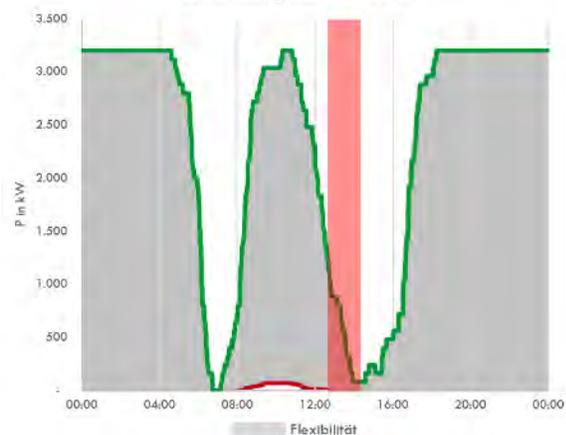


E-BUSSE, E-MANAGEMENT, STROMPREIS

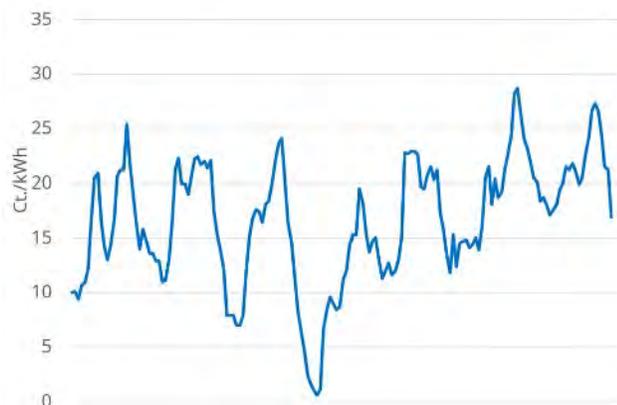
Dienstschichten im geteilten Dienst



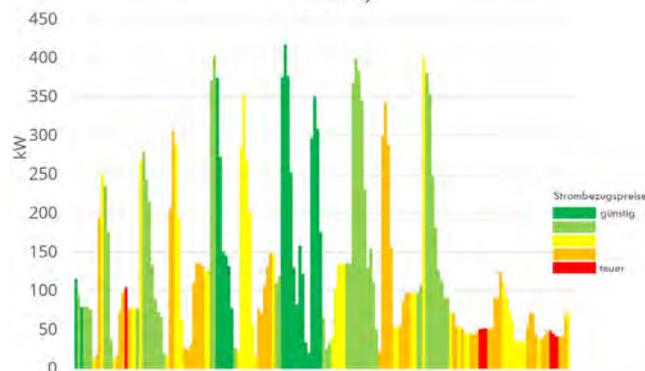
Ladeleistung E-Busse am Netz



Spotmarkt Strompreis 14.11. bis 20.11.2022



Ladeleistung 14.11. bis 20.11.2022 (VLP-Betriebsstelle Parchim)



VLP-Betriebsstelle Parchim 14.11. bis 20.11.2022

Erzeugung und Vertrieb	14,967	Ct/kWh
Herkunftsnachweise	0,220	Ct/kWh
Stromsteuer	1,142	Ct/kWh
Konzessionsabgabe	0,110	Ct/kWh
KWK-Umlage, §-19-Umlage, Netzumlage, AbLa-Umlage	1,237	Ct/kWh
Netzentgelt	3,400	Ct/kWh
THG-Quotenhandel	-23,054	Ct/kWh
Gesamtstrompreis netto	-1,978	Ct/kWh

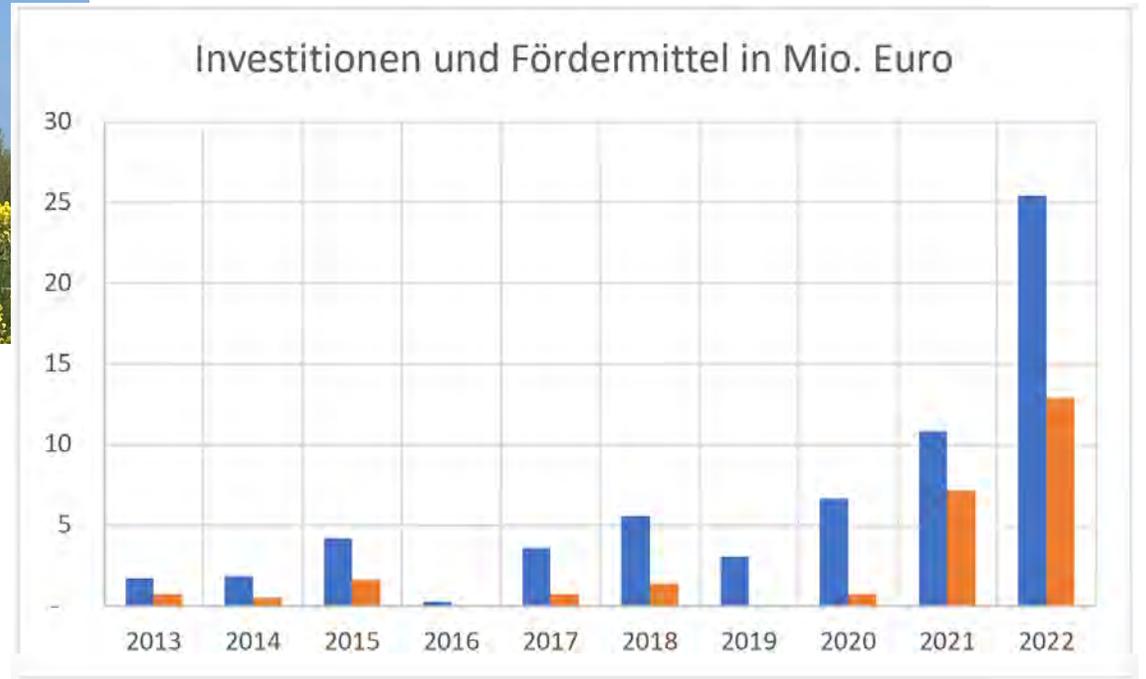


ELEKTROBUSSE IM LÄNDLICHEN RAUM -
GEHT NICHT, GIBT'S NICHT

Berlin, 23. März 2023



VLP - LEISTET RIESIGE INVESTITIONEN IN DIE ZUKUNFT





KOMMT GUT AN.



BMDV-Fördervorhaben, Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH (VLP)



Teilprojekt (TP) / Titel

Digitalisierung Fahrzeugflotte und Betriebshöfe

Maßnahme / Titel / Titel (max. 100 Zeichen)

VLP.8: Einsatz Autonomer Fahrzeuge im Rufbus- und On-Demand-Verkehr

Beschreibung Maßnahme (max. 1.000 Zeichen)

Ziel:

Die in der Maßnahme „Verbessertes Angebot & übergeordnete Verkehrsleistungen (Taktbusnetz)“ vorgesehenen Angebotsverbesserungen werden zu einem erhöhten Bedarf an Beschäftigten im Fahrbetrieb und höherem Aufwand zur Produktion der „ÖPNV-Leistung“ führen. Im Verkehrsgebiet der VLP soll daher der Einsatz autonomer elektrisch angetriebener Fahrzeuge im ÖPNV-Betrieb im ländlichen Raum erstmals mit einer Flotte umgesetzt werden.





VIELEN DANK FÜR IHRE EINLADUNG

Schwerin, 19. Okt. 2023

