

**Landtag Mecklenburg-Vorpommern**

8. Wahlperiode

Wirtschaftsausschuss

## **Stellungnahme**

der Usedomer Bäderbahn GmbH

zur

öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses am 19. Oktober 2023,

**Themenblock „Verkehr“**

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

## Fragenkatalog

1. Wie bewerten Sie die aktuelle Verkehrs- und Infrastruktursituation in Mecklenburg-Vorpommern aus wirtschaftlicher Sicht?

Eine einheitliche Bewertung für das Land ist nicht zielführend. Das Straßennetz ist im ländlichen Raum dem Bedarf entsprechend vorhanden. Mit den Autobahnen A11, A19, A20 und nach dem Lückenschluss der A14 in Brandenburg ist das Land auch gut an das überregionale Netz angeschlossen. Darüber hinaus besteht punktuell (z.B. in den Tourismusregionen des Landes) zum Teil noch erheblicher Handlungsbedarf bei der Beseitigung von Engpässen. Der Bau von Ortsumgehungen (z.B. Fertigstellung OU Greifswald zur Anbindung vom Energiestandort Lubmin an das überregionale Straßennetz), der dreispurige Ausbau von Bundes- und Landesstraßen (z.B. B110 Usedom bis zur A20), Bau von Kreisverkehren anstelle LSA an stark belasteten Streckenabschnitten und die konsequente Trennung des Radverkehrs vom Straßenverkehr (z.B. Ausbau des straßenbegleitenden Radwegenetzes entlang der Bundes- und Landesstraßen) müssen zügig umgesetzt werden.

Im Schienennetz besteht dagegen ein zum Teil erheblicher Investitionsbedarf. Die nicht erfolgte Umsetzung des Verkehrsprojektes Nr.1 führt bereits aktuell zu einer zeitweisen Überlastung des Schienennetzes zwischen Rostock und Stralsund. Das Bestandsnetz Usedom ist im Sommer mit dem 30min-Takt zu 100% ausgelastet. Planungen für zusätzliche Infrastrukturen w. z.B. Darßbahn, Eisenbahnsüdanbindung Usedom, der Ausbau des Hauptnetzes auf 160 km/h Höchstgeschwindigkeit, die Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik sind die Grundvoraussetzung für die gewollte Verkehrswende.

Inwieweit ein Ausbau der bestehenden Flugplätze, Hafenanlagen und Wasserstraßen notwendig ist, kann durch uns nicht eingeschätzt werden.

2. Welche Auswirkungen hat die Qualität der Verkehrsinfrastruktur auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Region?

Die Tourismuswirtschaft auf Usedom und dem Darß leidet unter der Verkehrssituation. Das gilt für alle Bereiche von der An- und Abreise, Wirtschafts-, Berufs- und Freizeitverkehre. Die Verkehrswege Straße, Schiene und Radwege entsprechen nicht dem Bedarf.

3. Welche – vor allem auch haushaltspolitischen Maßnahmen – sind aus Ihrer Sicht erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur im Land grundsätzlich zu stärken?

Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur ist absoluter Vorrang einzuräumen. Mit einer gut ausgebauten Infrastruktur wird der Grundstein für die künftige Wettbewerbsfähigkeit gelegt. Als sehr gut gelungenes Beispiel kann die Entwicklung im Allgäu seit den 80er Jahren genommen werden. Auch der bereits in Ansätzen erfolgte Ausbau der Infrastruktur von, nach und auf Rügen ist positiv zu erwähnen.

4. Wie hat sich die Erreichbarkeit von Mecklenburg-Vorpommern für Unternehmen und Touristen in den letzten Jahren entwickelt?

Siehe oben

5. Welche Rolle spielen die Verkehrsverbindungen, insbesondere Autobahnen und Schienenwege, für die Wirtschaftsentwicklung des Landes?

Siehe oben

6. Welche Projekte und Investitionen sind erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur in der Region zu verbessern?

Fertigstellung der A14

Ausbau der B96

Ausbau B110 zwischen Usedom und der A20

Lückenschluss Ortsumgehung Greifswald (Anbindung Lubmin)

Umsetzung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1

Darßbahn

Eisenbahnsüdanbindung Usedom

Ausbau der Strecke Berlin – Binz auf 160 km/h

Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik im gesamten Netz der Bahnen

Ausbau des straßenbegleitenden Radwegenetzes

7. Wie wirkt sich die Verfügbarkeit von Fachkräften auf die Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern aus, insbesondere im Hinblick auf den öffentlichen Nahverkehr?

In der Folge geben wir Ihnen Auszugsweise unsere Untersuchungsergebnisse für die Region Usedom zur Kenntnis, die wir im Rahmen unseres akuten Personalnotstandes bei Fahrdienstleitern erstellt haben. Diese lassen sich aus unserer Sicht auf das Land MV übertragen. Sie können daran die Dramatik erkennen, in der sich die Verkehrsbranche befindet.

Laut IHK fehlten im Jahr 2022 im Land Mecklenburg-Vorpommern 37.000 Fachkräfte. Bis zum Jahr 2030 wird die Fachkräftelücke auf 46.000 steigen. Für die Region Vorpommern wird die Lücke bis 2030 auf insgesamt 9% des Bedarfs anwachsen.

In den für die Verkehrsbranche maßgeblichen Berufsgruppen Fahrzeugführer und sonstige Berufe in Verkehr und Logistik konnten 2022 6% aller offenen Stellen nicht besetzt werden. Diese Zahl wird bei den Fahrzeugführern dramatisch auf 20% im Jahr 2030 steigen, während sie bei den sonstigen Berufen im Verkehrswesen relativ konstant bleiben wird.

Ein weiteres Problem ist, dass die Zahl der jungen Menschen ohne Berufsabschluss steigt und junge Menschen zunehmend als „weniger Arbeitsmarktnah“ eingestuft werden. Beide Feststellungen verschärfen unser Problem, da gerade bei Fahrdienstleitern ein hohes Qualifikationsniveau und eine hohe Arbeitsbereitschaft benötigt wird. Aktuell können zudem im Land MV 4.200 Ausbildungsstellen trotz unterschiedlichster Aktivitäten der Unternehmen nicht besetzt werden.

Ein Vergleich mit Strategien zur Mitarbeiterwerbung im mitteldeutschen Raum ist nicht zielführend. Die Insel Usedom liegt weit außerhalb von größeren Städten und Ballungsräumen, wie das bei dem mitteldeutschen Raum der Fall ist. Die Bevölkerungsdichte ist auf der Insel Usedom zudem wesentlich geringer.

Die Insel Usedom liegt geografisch am äußersten nordöstlichen Ende des Landes. Potentiale zur Gewinnung von Fahrdienstleitern sind weder nördlich (Ostsee) noch östlich (Polen) vorhanden. Ebenso liegt die Insel weit außerhalb von den Einzugsgebieten größerer Städte, wie das im mitteldeutschen Raum der Fall ist. Daher müssen für die Region Lösungen und Strategien entwickelt werden, was auch geschieht.

Eine weitere Besonderheit der Insel besteht darin, dass die Arbeitskräfte, die aus den 30 Tausend Einwohnern der Insel und des benachbarten Festlands rekrutiert werden können, im Sommerhalbjahr den Bedarf an den Daseinsversorgungsangeboten in allen Lebensbereichen einer Großstadt mit ca. 150 – 200 Tausend Einwohnern bedienen und im Winterhalbjahr die dafür benötigte Infrastruktur vorhalten müssen.

Dabei dehnt sich die Sommersaison von Jahr zu Jahr weiter aus, so dass der klassische Winter (Nebensaison) ohne bedeutendes touristisches Aufkommen nur noch von November bis März mit Ausnahme der Weihnachts- und Neujahrszeit andauert.

Der Personalbedarf in jeder Branche auf Usedom ist durch diese Entwicklung im Vergleich zu der Einwohnerzahl überproportional hoch. Mit den Jahren haben sich auch die Erwartungen der Arbeitnehmer geändert. Work-Life-Balance spielt eine immer größere Rolle. Das Arbeiten im Schichtsystem, wie z.B. im Verkehrswesen - im Fahrdienst angebotsproportional sogar noch erschwerend als Wechselschicht - notwendig, verliert zunehmend an Attraktivität unter den Arbeitnehmern. Das alles führt dazu, dass der örtliche Arbeitsmarkt den gesamten Personalbedarf der Insel nicht mehr abdecken kann.

Auch die im Vergleich zu anderen Teilen von Mecklenburg-Vorpommern überdurchschnittliche Alterung der Inselbevölkerung ist bei der Bewertung zu berücksichtigen (Landesdurchschnitt 46,78 J. - im Vergleich einige Gemeinden auf Usedom: Kamminke 53,85 J., Peenemünde 53,74 J., Koserow 52,72 J., Krummin 51,88 J., Stolpe 50,45 J.; Trassenheide 51,81 J., Heringsdorf 51,14 J., Zinnowitz 51,78 J.).

Um Arbeitskräfte aus anderen Regionen Deutschlands bzw. aus dem Ausland zu rekrutieren sind folgende Herausforderungen zu beachten. Die Insel Usedom ist als Urlaubs- und Erholungsort attraktiv und profitiert von dem benachbarten Arbeitsmarkt in der Republik Polen, zieht aber aus verschiedenen überwiegend infrastrukturellen Gründen (kein bezahlbarer Wohnraum, keine große Auswahl an Freizeitangeboten, medizinische Unterversorgung, dauerhafte Verkehrsstaus, etc.) nicht mehr Menschen aus anderen Regionen Deutschlands oder aus anderen Ländern an, als es im Landesdurchschnitt Mecklenburg-Vorpommern der Fall ist. (Landesdurchschnitt der Ausländerquote 4,78 %; Ausländerquote der ausgewählten Gemeinden auf Usedom: Heringsdorf 4,61 %, Kamminke 4,42 %; Rankwitz 4,55 %, Stolpe 4,63 %, Trassenheide 4,38 %, Zinnowitz 4,47 %).

Zusätzlich muss beachtet werden, dass die Menschen, die trotzdem auf die Insel kommen, um dort dauerhaft zu leben, nicht dem Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen. Dies ist nur sehr selten der Fall. Viele wollen auf Usedom ihr Rentnerleben verbringen, selbständig oder unselbständig im Homeoffice von der Insel aus arbeiten oder sind finanziell so ausgestattet, dass sie keiner Erwerbstätigkeit nachgehen müssen. Diese Entwicklung wirkt sich auf alle Wirtschaftsbereiche der Insel aus und führt auf Usedom zu einer zusätzlichen Verschärfung des allgemeinen deutschlandweiten Personalmangels und in der Konsequenz zu Betriebseinschränkungen z.B. in der Hotellerie und Gastronomie oder der Bahn.

Die Personallücken in den Hotels und Gastronomiebetrieben, die durch diese Entwicklung entstehen, können aktuell nicht mehr mit ausländischen Arbeitskräften, die inzwischen nicht nur in der benachbarten Republik Polen, sondern auch in Ostasien rekrutiert werden, ausgeglichen werden.

Die UBB rekrutiert ebenfalls Arbeitskräfte aus dem Ausland oder aus anderen Regionen Deutschlands und bietet sogar Unterkünfte an. Aus den o.g. Gründen kommen wenige Bewerber aus dem Inland und bei den ausländischen Bewerbern scheitert es oft an den Sprachkenntnissen, da die Anforderungen bzgl. der Deutschkenntnisse an angehende Fahrdienstleiter aus Sicherheitsgründen des Bahnverkehrs von dem Gesetzgeber hoch gesetzt werden und in vielen Fällen trotz Bemühungen des Arbeitgebers und des Bewerbers nicht erfüllt werden können.

Darüber hinaus werden auch DB-konzernintern freie Stellen auf Usedom ausgeschrieben.

Das es sich nicht nur um ein spezifisches Problem der Insel Usedom handelt zeigt die Antwort der Landesregierung auf eine kleine Anfrage im Landtag. Danach konnten im August 2022 307 Lehrerstellen nicht besetzt werden, was in der Folge zu massiven Unterrichtsausfällen geführt hat. Auch für dieses Jahr erwartet die Landesregierung, dass voraussichtlich über 150 Lehrerstellen unbesetzt bleiben werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Planungsvorlauf für die Besetzung von Lehrerstellen 6 Jahre beträgt und es auch der Landesregierung nicht möglich war und ist, trotz des langen Zeithorizonts ausreichend Lehrkräfte einzustellen.

8. Welche aktuellen Herausforderungen bestehen im ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern?

Es fehlt ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Entwicklung des ÖV im MV. Politisch gewollte Einzelmaßnahmen w. z.B. Einführung des Deutschland-Tickets, ein landesweites Rufbussystem oder Taktbuslinien sind nicht ausreichend finanziert und verschärfen die ohnehin angespannte Situation in den Verkehrsunternehmen.

Wir schlagen folgende Vorgehensweise für die Entwicklung des ÖPNV und SPNV im MV vor:

1. Bildung einer landesweiten verkehrsträgerübergreifenden Arbeitsgruppe unter Einbindung der Aufgabenträger
2. Ausschreibung eines Generalverkehrsplans für MV
  - Bestandsanalyse
  - Beschreibung Zielzustand
  - Maßnahmenplan
  - Investitionsplan
  - Zeitplan
  - Finanzierungsplan
3. Umsetzung des Generalverkehrsplans durch die landesweite Arbeitsgruppe

9. Welche Maßnahmen könnten ergriffen werden, um die Qualität und Attraktivität des ÖPNV und SPNV für die Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen?

Siehe oben

10. Welche Herausforderungen bestehen hinsichtlich der Anbindung von ländlichen Gebieten an den öffentlichen Verkehr?

Siehe oben

11. Welche Möglichkeiten gibt es, den ländlichen Raum besser in das ÖPNV-Netz einzubeziehen und die Mobilität für Menschen in abgelegenen Regionen zu verbessern?

Siehe oben. An dieser Stelle möchten wir noch einmal auf die Personalsituation hinweisen. Konzepte und Maßnahmen sind vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Fahrpersonale zu prüfen. Alle Verkehrsunternehmen arbeiten bereits an Konzepten zur „Fahrplanstabilisierung“, das heißt nichts anderes, als die Fahrpläne werden so weit ausgedünnt, dass mit dem vorhandenen Personal stabil gefahren werden kann. Für zusätzliche Verkehrsangebote fehlt das Personal.

12. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und effizienter zu gestalten?

Auf Usedom zeigt sich, dass durch die Einführung der Nutzung des ÖV mit der Kurkarte in Verbindung mit deutlichen Kapazitätserhöhungen und punktuellen Leistungsausweitungen auf stark nachgefragten Linien die ÖV-Nutzung teilweise um 400% gestiegen ist.

13. Wie kann die Landesregierung den Einsatz von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im öffentlichen Nahverkehr, wie Elektrobussen oder Wasserstoffzügen, vorantreiben?

Derzeit ist kein klares Konzept der Landesregierung erkennbar. Galt beispielsweise noch vor 2 Jahren, dass Vorpommern zum Schwerpunkt für die Wasserstoffnutzung entwickelt werden soll, so werden heute beim SPNV-Konzepte für andere Antriebsarten favorisiert. Im Busbereich wird die UBB künftig auf die Wasserstofftechnologie umsteigen, allerdings erst, wenn diese Technik serienreif zur Verfügung steht. Für die Schiene muss diese Entscheidung durch die Landesregierung getroffen werden.

14. Welche Rolle spielen die Tarifstrukturen im ÖPNV und SPNV und gibt es Empfehlungen zur Vereinfachung oder Verbesserung dieser Tarifsysteme?

Auf Usedom wird die Kurkarte vsl. alle anderen Tarife ersetzen. Einheimische erhalten Jahreskurkarten. Damit wird das ÖV-System künftig „kostenfrei“ (umlagefinanziert) nutzbar sein.

15. Wie könnte die Landesregierung die Kooperation und Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen und -trägern verbessern, um ein nahtloses Verkehrssystem zu schaffen?

Vgl. hierzu TOP 8

16. Werden die im Haushalt verfügbaren Regionalisierungsmittel Ihrer Ansicht nach zielführend eingesetzt, um den ÖPNV/SPNV im Land leistungsfähiger aufzustellen?

Nein. (vgl. auch TOP 8) Es fehlt ein Zielkonzept und darauf aufbauend ein Investitionsplan und eine Umsetzungsstrategie.

17. Gibt es konkrete Vorschläge, wie die Landesregierung den Ausbau des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern fördern könnte?

Siehe oben

18. Wie bewerten Sie grundsätzlich die gestartete Mobilitätsoffensive Mecklenburg-Vorpommerns in Hinblick auf die Sicherung von Mobilität, Taktverdichtung im SPNV und Busverkehr sowie die notwendige Mobilitätswende durch die Landesregierung?

Vgl. hierzu TOP 8

19. Welche Strategien verfolgen die Verkehrsunternehmen in Sachen Personalgewinnung und Personalsicherung, um die politisch gewünschte Mobilitätswende organisatorisch abzusichern? Inwieweit kann die Landespolitik diesbezüglich unterstützend tätig werden?

Vgl. hierzu TOP 7

20. Wie bewerten Sie die Auswirkungen der Einführung des Deutschlandtickets aus Sicht der Fahrgäste sowie aus Sicht der Verkehrsunternehmen? Wo sehen Sie daraus ableitend besonderen Handlungsbedarf?

Das Deutschland-Ticket ist ein aus Sicht des Fahrgasts einfaches und attraktives Tarifangebot. So weit, so gut. Die Einführung und Umsetzung widerspricht allen verkehrsplanerischen Grundregeln und wird letztlich zu einer extremen Verzerrung am ÖV-Markt führen. Mit der Einführung wurde ein funktionierender Markt zerstört, ohne eine funktionierende Alternative vorweisen zu können. Die Bund-Länder-Diskussionen über eine dauerhafte solide Finanzierung stellen nur den Eisberg der Probleme dar. Der ÖV-Markt wird dauerhaft auf eine öffentliche Finanzierung umgestellt. Die mit der Einführung verbundenen Mehrkosten für zusätzliche Verkehrsangebote und notwendige Kapazitätserweiterungen sind aktuell überhaupt nicht finanziert. In der Landesverordnung zum Ausgleich der finanziellen Schäden wird gleich im ersten Artikel ein Rechtsanspruch auf Ausgleichszahlung ausgeschlossen und die Höhe der Zahlungen unter Haushaltsvorbehalt gestellt. Mit anderen Worten, das Risiko wird auf die Aufgabenträger bzw. Unternehmen abgewälzt.

21. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang die im Doppelhaushalt eingeplanten Mittel zur Bereitstellung des Seniorentickets?

Die Aussagen in TOP 20 gelten analog.

22. Welche Auswirkungen erwarten Sie durch das Seniorenticket für die Verkehrsunternehmen?

Wir gehen von einer deutlichen Nachfragesteigerung bei gleichzeitigem Wegbrechen der Erlöse aus. Die Mehrkosten für zusätzliche Kapazitäten und Angebotsverbesserungen sind nicht finanziert.

23. Wie bewerten Sie die Einführung von Taktbuslinien?

Die Idee ist gut. Ansonsten gelten die Aussagen in TOP 7 und 8.

24. Wie bewerten Sie die vorgesehene Einführung eines landesweiten Rufbussystems? Inwieweit ist es gelungen, die gewünschte Vereinheitlichung bestimmter Standards angesichts bislang unterschiedlicher Herangehensweisen in den Landkreisen tatsächlich zu erreichen?

Ergänzend zu den Ausführungen in TOP 7 möchten wir Folgendes anmerken. Rufbussysteme sind von der Produktivität her am schlechtesten. Es wird ein hoher Personal- und Fahrzeugeinsatz für wenig beförderte Personen benötigt. Zudem kommt das System sofort an seine Grenzen, wenn die Nachfrage steigt. Die Verkehrswende will genau die Nachfrage steigern. Am Beispiel des Deutschland-Tickets kann bereits bei bestehenden Rufbussystemen im Land die Nachfragewirkung überprüft werden.

Laut IHK-Studie werden bis zum Jahr 2030 20% der Stellen im Fahrdienst nicht mehr besetzt werden können. Wer also soll die zusätzlichen Verkehre durchführen? Zudem wird bei steigender Nachfrage aus dem Rufbus ein Takt-Bus.

Vor diesem Hintergrund verweisen wir auch auf unseren Vorschlag in TOP 8.

25. Wann schätzen Sie, dass die geplante Einführung eines landesweiten, einheitlichen Rufbussystems in Mecklenburg-Vorpommern tatsächlich flächendeckend umgesetzt sein könnte? Welche Faktoren könnten die Realisierung dieses Vorhabens beeinflussen, und welche Maßnahmen oder Schritte könnten unternommen werden, um den Prozess zu beschleunigen?

Überhaupt nicht. Siehe Ausführungen zu TOP 24.

26. Wie bewerten Sie die im Doppelhaushalt vorgesehenen Mittel zur Einführung eines landesweiten Rufbussystems?

Siehe oben

27. Welche Erfahrungen gibt es aus anderen Bundesländern oder Ländern im Ausland, die als Best Practices für die Entwicklung des ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern dienen könnten?

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zur Anhörung 2020 und empfehlen als Best Practices für die Entwicklung des Verkehrs das Allgäu.

28. Wie können innovative Technologien und digitale Lösungen genutzt werden, um den ÖPNV und SPNV benutzerfreundlicher und effizienter zu gestalten?

Ohne Automatisierung und die Nutzung digitaler Technologien wird ÖPNV und SPNV künftig nur noch eingeschränkt zur Verfügung stehen.

29. Welche finanziellen Ressourcen und Fördermöglichkeiten könnten genutzt werden, um den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern zu unterstützen?

Keine Angaben möglich

30. Welche Möglichkeiten gibt es, um den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umweltfreundlicher zu gestalten, insbesondere in ländlichen Gebieten?

Hier sollten aktuell keine größeren Anstrengungen vorgenommen werden. Durch die Entwicklung in den Ballungsräumen werden zeitnah ökologische und vor allem serienreife Technologien zu dann auch vertretbaren Kosten zur Verfügung stehen.

31. Wie bewerten Sie die aktuelle Situation der Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern in Bezug auf Bau- und Unterhaltungskosten?

Keine Angaben möglich

32. Welche Auswirkungen hat die Mittelkürzung im Haushalt auf die Bau- und



## Sanierungsprojekte im Bereich der Straßeninfrastruktur und Radwege?

Keine Angaben möglich

33. Wie nehmen Sie die Umsetzung von Baumaßnahmen seitens der Bauverwaltungen des Bundes und des Landes wahr? Was wäre Ihrer Einschätzung nach erforderlich, um die Umsetzung von Baumaßnahmen zu beschleunigen?

Wir empfehlen einen Blick nach Polen. Politische Entscheidung für den Tunnel in Swinemünde 2018. Betriebsaufnahme 2023! Die notwendigen Maßnahmen zur Entschlackung der Gesetze und dem Abbau von Bürokratie und Verwaltung sind bekannt und müssen vom Gesetzgeber umgesetzt werden.

34. Welche spezifischen Maßnahmen sollten Ihrer Meinung nach ergriffen werden, um den Investitionsstau im Bereich der Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern aufzulösen?

Keine Angaben möglich

35. Wie könnte die Landesregierung die Zusammenarbeit mit den Akteuren der Baubranche und anderen relevanten Interessengruppen zur Lösung dieser Herausforderungen verbessern?

Keine Angaben möglich

36. Welche Rolle spielen Digitalisierung und innovative Technologien bei der Bewältigung der Herausforderungen im Straßen- und Radwegenetz?

Keine Angaben möglich

37. Welche Ansätze und Programme könnten dazu beitragen, den Fachkräftemangel im Bauwesen anzugehen, um die Bau- und Sanierungsprojekte effizienter durchzuführen?

Keine Angaben möglich

38. Gibt es bewährte Praktiken oder Beispiele aus anderen Regionen oder Ländern, die Mecklenburg-Vorpommern bei der Verbesserung seiner Straßeninfrastruktur und Radwege nutzen könnten?

Keine Angaben möglich

39. Wie könnte die Attraktivität von Mecklenburg-Vorpommern für Bauunternehmen und Fachkräfte im Bauwesen gesteigert werden?

Keine Angaben möglich

40. Welche langfristigen Strategien und Maßnahmen würden Sie empfehlen, um die Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern nachhaltig zu verbessern?

Keine Angaben möglich

41. Was sind Ihrer Ansicht nach die wichtigsten Maßnahmen im Land, um die Radverkehrsinfrastruktur kurzfristig bzw. langfristig zu verbessern?

Konsequenter und schneller Ausbau des straßenbegleitenden Radwegenetzes (Trennung der Verkehrsträger!)

42. Werden die im Haushalt bereitstehenden Mittel zum Ausbau der touristischen und Alltags-Radwege Ihrer Ansicht nach zweckmäßig eingesetzt?

Keine Angaben möglich

43. Gibt es spezifische Pläne, um den Radverkehr in der Region zu fördern und sicherer zu gestalten?

Keine Angaben möglich

44. Ist die AGFK Ihrer Meinung nach ausreichend mit Mitteln ausgestattet, um die ihr zugedachten Aufgaben adäquat zu erfüllen (vgl. Einzelplan 06, Seite 198 f.)?

Keine Angaben möglich

Die Fragen 45 und 46 richten sich an den Geschäftsführer des AGFK Mecklenburg-Vorpommern e. V.

45. Wie bewertet der AGFK die vorgesehene finanzielle Unterstützung von Beratungsleistungen für Gemeinden zum Radwegeausbau im Haushaltsentwurf?

46. Ist mit den hierbei zur Verfügung gestellten Mitteln eine konsequentere Inanspruchnahme von Bundesfördermitteln zum Radwegeausbau durch Gemeinden zu erwarten?

47. Die Kommunen in den ländlichen Räumen brauchen besondere Unterstützung beim Ausbau des Radwegenetzes.

a) Wie kann/soll das Land hier unterstützen?

b) Halten Sie die Unterstützung des Landes für ausreichend?

Keine Angaben möglich

48. Was würde Ihrer Ansicht nach helfen, damit MV in Zukunft Fördermittel des Bundes – etwa die 71,4 Millionen Euro aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“, die MV von 2020 bis 2028 vom Bund erhält – auch abrufen und verbauen kann?

Keine Angaben möglich

49. Im Entwurf zum Doppelhaushalt 2024/2025 werden 86 Millionen Euro jährlich an Landesmitteln zum Straßen- und Radwegebau eingeplant. Halten Sie diesen Mittelansatz für angemessen mit Blick auf den Gesamthaushalt?

Keine Angaben möglich

50. Halten Sie die im Haushalt eingestellten Mittel für 2024 bzw. 2025 für Radverkehr ausreichend (vgl. insbesondere Einzelplan 06, Kapitel 0604 und 0611)?

Keine Angaben möglich

51. Mit wie vielen Stellen sollte der Bereich „Radverkehr“ im zuständigen Ministerium Ihrer Meinung nach untersetzt sein?

Maximal 1 Stelle! Keine zusätzlichen Verwaltungsstellen schaffen!

52. Was muss Ihrer Meinung nach passieren, damit MV wieder einen Spitzenplatz bei den Radtouristen einnimmt?

Warum dieses Ziel? Welche Hauptzielgruppen hat unser Landestourismuskonzept?

53. Wie lässt sich die Zufriedenheit der Radreisenden in MV kurzfristig bzw. langfristig verbessern?

Keine Angaben möglich

54. Wie beurteilen Sie das jetzt ausgelaufene Landesprogramm für die Radfernwege? Sollte es Ihrer Meinung nach fortgeführt werden?

Keine Angaben möglich

55. Welche Potenziale sehen Sie in der Förderung von nachhaltigen Verkehrsmitteln wie Elektromobilität und Fahrradverkehr?

Wir verweisen auf TOP8

56. Wie könnte die Digitalisierung die Verkehrsinfrastruktur und -management in der Region verbessern?

Unsere Aussage zu TOP 28 gilt analog

57. Welche Auswirkungen hat der Güterverkehr auf die Verkehrswege in Mecklenburg-Vorpommern und wie wird dieser reguliert?

Keine Angaben möglich

58. Welche finanzielle Unterstützung seitens des Landes ist Ihrer Ansicht nach erforderlich, um die Logistikinfrastruktur im Land auszubauen?

Keine Angaben möglich

59. Wie wird die Infrastruktur für den Gütertransport, insbesondere die Häfen, entwickelt und ausgebaut?

Keine Angaben möglich

60. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Verkehrssicherheit in der Region zu erhöhen?

Keine Angaben möglich

61. Welche Chancen und Risiken ergeben sich aus internationalen Verkehrsverbindungen, insbesondere im Hinblick auf den Ostseeraum?

Im grenznahen Raum besteht das Risiko, dass durch unkontrollierten Verkehrsfluss eine Überlastung des Straßennetzes droht. Insbesondere in der Tourismusregion Usedom ist ein „Transitverkehr“ mit LKW zu unterbinden. Im Bahnverkehr sind genügend Kapazitäten im Netz zur Aufnahme von zusätzlichen Verkehren zu schaffen. Besondere Engpässe sind in Folge der bisher nicht erfolgten Umsetzung des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr.1 auf der Strecke Stralsund-Rostock oder durch den Rückbau von Weichen und Signalen auf der Strecke Pasewalk – Stralsund vorhanden.

62. Wie kann die Zusammenarbeit zwischen öffentlichem und privatem Sektor zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gestärkt werden?

Die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur muss ausschließlich durch den öffentlichen Sektor abgesichert werden. Der private Sektor kann die Umsetzung von Maßnahmen sicher effektiv gestalten. Sowohl im öffentlichen als auch im privaten Sektor sind Organisationsstrukturen und das operative Management entscheidend. Für beide Bereiche ist eine solide und stabile Finanzierung wichtig. Das Gleiche gilt für Planung und Genehmigung von Baumaßnahmen. Bei der Finanzierung sollte künftig ein Erfolgshonorar für die schnelle Umsetzung von Projekten eingeplant werden.

63. Wie können innovative Finanzierungsmodelle dazu beitragen, dringend benötigte Verkehrsprojekte zu realisieren?

Hier wäre erstmal zu hinterfragen, was unter innovativen Finanzierungsmodellen zu verstehen ist. Wie bereits dargelegt, ist die Finanzierung öffentlicher Infrastruktur ausschließlich durch den öffentlichen Sektor abzusichern. Mischmodelle oder völlige Privatfinanzierung wird am Ende für die öffentliche Hand und damit den Steuerzahler teurer.

64. Wie werden die wirtschaftlichen Auswirkungen von Verkehrsprojekten, wie beispielsweise Autobahnen oder Bahnstrecken, bewertet?

Bei Investitionen des Bundes erfolgt die sogenannte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU). Diese ermittelt nach einheitlichen Standards den volkswirtschaftlichen Nutzen.

65. Welche langfristigen Visionen hat die Wirtschaft für die Verkehrsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern und wie kann der Landtag diese unterstützen?

Umsetzung der oben beschriebenen Maßnahmen.

66. Welche Förderinstrumente nutzen Unternehmen und Gemeinden in Mecklenburg, um Investitionen in Verkehrs- und Infrastrukturprojekte zu unterstützen und wie wirksam sind diese?

Die Strukturen und Arbeitsweise des LFI für die Ausgabe von Fördermitteln (bspw. EFRE-Mittel) sind für kleine Unternehmen inakzeptabel. Die Vorfinanzierung von teilweise Millionenbeträgen (bspw. über z. T. Viele Monate (mit teuren notwendigen Zwischenfinanzierungen über Banken) bei hohen bürokratischen Hürden der Auszahlungen und der damit verbundene hohe Personalaufwand in den Unternehmen führt perspektivisch bereits kurzfristig zu geringeren Investitionen. Die Förderbehörde LFI sollte überdacht werden, eine Entbürokratisierung ist zwingend erforderlich.

67. Welche Erfahrungen haben Unternehmen gemacht, die bereits Fördermittel für Verkehrs- und Infrastrukturprojekte beantragt haben? Gibt es spezifische Herausforderungen oder Hindernisse?

Die UBB hat in den Jahren 1995 bis 2020 verschiedene Förderprogramme in Anspruch genommen und sehr gut mit dem Land MV zusammengearbeitet. 2020 scheint beim Land eine Änderung der Förderstrategie erfolgt zu sein und die UBB hat seitdem keine Mittel mehr erhalten und dann auch nicht mehr beantragt. Die letzte größere Fördermaßnahme musste zudem vollständig durch die UBB vorfinanziert werden.

68. Wie könnte die bestehende Förderlandschaft verbessert werden, um den Bedürfnissen von Unternehmen und Gemeinden besser gerecht zu werden und die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung zu beschleunigen?

Bundes- und Landesprogramme sollten harmonisiert werden. Die Förderregularien im Bund haben sich bewährt. Gute Ergebnisse bringen gemeinsame Programme, bei denen Bund und Länder gemeinsam finanzieren (z.B. SGFFG, Bundes-GVFG). Die Förderung von Maßnahmen sollte Bestandteil des Generalverkehrsplanes (siehe TOP8 – Finanzierungsplan) sein.

69. Welche Förderinstrumente werden besonders gut angenommen und welche Relation von Mittelvolumen zu Verwaltungsaufwand weisen diese auf?

Alle Förderprogramme, die nach klaren Regeln arbeiten und bei denen die Auszahlung der Fördermittel zeitnah erfolgt. Antragsteller sind zunehmend nicht mehr in der Lage, Maßnahmen vorzufinanzieren, was die Realisierung verhindert oder mindestens verzögert.