

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

8. Wahlperiode

Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme

des Landkreistages Mecklenburg-Vorpommern e. V.

zur

öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses am 19. Oktober 2023,

Themenblock „Verkehr“

im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2024/2025

des Landes Mecklenburg-Vorpommern



Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern, Bertha-von-Suttner-Str. 5, 19061 Schwerin

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
Ausschuss für Wirtschaft, Infrastruktur, Energie,
Tourismus und Arbeit
Herrn Vorsitzenden Martin Schmidt
Lennéstr. 1 (Schloss)
19053 Schwerin

wirtschaftsausschuss@landtag-mv.de

Haus der Kommunalen Selbstverwaltung
Bertha-von-Suttner – Straße 5
19061 Schwerin

Ihr Ansprechpartner:
Matthias Köpp
Telefon: (03 85) 30 31-300
E-Mail:
matthias.koepp@landkreistag-mv.de

Unser Zeichen: 791.08; 951.80-Le/Kö/Kr
Schwerin, den 12. Oktober 2023

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

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Schmidt,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Tourismus und Arbeit zum Doppelhaushalt 2024/2025 zum Themenkomplex Verkehr Stellung nehmen zu können. Wir haben die Landkreise mit sehr knapper Rückmeldefrist über die Anhörung informiert und möchten für künftige Beteiligungsverfahren nachdrücklich um eine angemessene Bearbeitungszeit bitten. In dem kurzen Zeitrahmen konnte nicht auf einzelne Fragestellungen eingegangen werden. **An der mündlichen Anhörung am 19. Oktober 2023 nimmt für den Landkreistag Frau Kerstin Lenzian als Sachverständige teil.**

Zum Themenbereich Verkehrsinfrastruktur möchten wir zunächst auf die Difu-Studie „Investitionsbedarfe für ein nachhaltiges Verkehrssystem“ verweisen, die unter folgendem Link zu finden ist: <https://difu.de/presse/pressemitteilungen/2023-08-30/verkehrswende-mit-investitionen-in-die-infrastruktur-der-kommunen-vorantreiben>. Das Deutsche Institut für Urbanistik schätzt den Investitionsbedarf für den Erhalt und die Erweiterung von Schienennetzen, Straßen und Wegen in deutschen Städten, Landkreisen und Gemeinden bis 2030 auf rund 372 Mrd. €.

Im Bereich der kommunalen Verkehrsinfrastruktur sind weiter große Anstrengungen zur Verbesserung notwendig. Ein hoher Investitionsstau ist im Bereich der Kreisstraßen zu verzeichnen, der mit eigenen finanziellen Mitteln nicht zu stemmen ist. Die u.a. für Kreisstraßen zur Verfügung stehende Infrastrukturpauschale reicht bereits aktuell bei Weitem nicht aus und soll ab 2024 nach den Plänen des Finanzministeriums noch um 30 Mio. € Landesmittel gekürzt werden. Hier wäre eine Förderung wie bei Radwegen erforderlich, da Kreisstraßen eine nicht unerhebliche Rolle in der Verkehrsinfrastruktur einnehmen. Sie dienen unter anderem als Umleitungsstrecken, wenn Bundes- oder Landesstraßen saniert werden. Hierdurch sind Kreisstraßen zusätzlich in der Bausubstanz belastet.

In Bezug auf die Radwege wird eine unkomplizierte Förderung gewünscht. Eine aktive Unterstützung der Gemeinden und Landkreise bei der Antragstellung und Bearbeitung der Anträge inklusive einer konsequenten durchgehenden Digitalisierung der Antragsbearbeitung und Abrechnung sollte angestrebt werden. Die Landkreise müssen derzeit mit der vollen Investitionssumme in Vorleistung gehen. Das bedeutet, dass in einzelnen Haushaltsjahren nur ausgewählte Radwegebaumaßnahmen durchgeführt werden können, da auch Investitionen in anderen Bereichen (z.B. sozialbedingte Mehrausgaben) erforderlich sind. Mit Abschlagszahlungen der Fördersumme könnten mehr Radwegebaumaßnahmen berücksichtigt werden. Zudem ist die Unterhaltung der Radwege (Winterdienst, Instandsetzung) mit hohen Kosten verbunden. Für touristische Radwege insbesondere Radfernwege und Rad-Rundwege sollte das Land die Verantwortung übernehmen. Das betrifft nicht nur die finanzielle Unterstützung, sondern auch die Übernahme bzw. Beteiligung an der Unterhaltung und Pflege.

Für eine Stärkung des ÖPNV ist eine auskömmliche Finanzierung notwendig. Die Eigenbeiträge der Kommunen zur Finanzierung des ÖPNV sind in den vergangenen Jahren stetig und dynamisch gewachsen. Mehraufwendungen wegen gestiegener Energiekosten und allgemeiner Inflation sind zu verzeichnen. Auch der Fachkräftemangel ist hier spürbar. Dazu kommen Neuerungen wie das Deutschlandticket, die durch die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen umzusetzen sind. Die Finanzierung des Deutschlandticket ist lediglich bis Ende dieses Jahres gesichert. Die Tarifvorgabe für das Deutschlandticket und damit eine gesicherte Finanzierung war seitens des Bundes bis 30.9.2023 befristet. Seit dem 1.10.2023 befristet bis 31.12.2023 erfolgt die Tarifvorgabe allein durch die Aufgabenträger und damit in eigener Verantwortung. Dieses Zugeständnis erfolgte nur, da für diesen Zeitraum eine vollständige Finanzierung der Mindereinnahmen durch eine Nachschusspflicht von Bund und Land gewährleistet ist. Schon ab 1.1.2024 sind Mehrbelastungen nicht abgesichert. Um die flächendeckende Einführung und Fortführung des Deutschlandticket sicherzustellen, ist das Land gefragt, Verantwortung für das Deutschlandticket und seine Umsetzung zu übernehmen und durch einen entsprechenden Anwendungsbefehl im Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern eine dauerhafte Finanzierung gesetzlich zu verankern und zu sichern. Aktuell sind die Ausfinanzierung und der Aufteilungsmechanismus und damit die Weiterführung des Deutschlandticket ab 1.1.2024 unklar. Eine belastbare Wirtschaftsplanung in den Verkehrsunternehmen ist nicht möglich.

Um ein flächendeckendes Angebot im ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern zu erreichen, strebt das Land den Aufbau eines Busnetzes MV an, bestehend aus einem landesweitem Taktbusnetz und einem landkreisinternen Rufbussystem. Die angekündigte finanzielle Unterstützung der Aufgabenträger durch das Land muss auch realisiert werden und dauerhaft zur Verfügung stehen. Die Finanzierung muss den realen Kostenverhältnissen entsprechen und den Kostenaufwuchs beinhalten. Eine Richtlinie für die Förderung eines landesweiten Rufbussystems liegt noch nicht vor. Die Förderung richtet sich derzeit nach vorgegebenen Qualitätskriterien. Auch beim landesweiten Taktbus muss sich das Land bei der Finanzierung stärker einbringen. Eine Dynamisierung von 3 % ist dabei angesichts des Kostenanstiegs im ÖPNV dringend erforderlich. Die Umsetzung der Angebote im sonstigen ÖPNV bedarf einer genauen und längerfristigen Planung. Eine Steigerung der Qualitäten kann nur stufenweise erfolgen. Daher sollte eine Verlängerung der Einführungsphase für das flächendeckende Rufbussystem und die landesbedeutsamen Bustaktlinien sowie eine Anpassung der Qualitätskriterien in Betracht gezogen werden.

Im Sinne der Fahrgäste wäre auch eine einheitliche Tarifstruktur, die mit der Errichtung eines Verkehrsverbundes für Mecklenburg-Vorpommern umgesetzt werden könnte.

Für Rückfragen stehen wir den Ausschussmitgliedern gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Köpp

Matthias Köpp
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied