

Stellungnahme der Vereinigung der Unternehmensverbände für Mecklenburg-Vorpommern (VU) zum Fragenkatalog Verkehr des Agrarausschusses des Landtages für den Entwurf eines Klimaverträglichkeitsgesetzes

Vorbemerkung

Die VU legt in Ihrer Stellungnahme den Schwerpunkt auf Standort- und Wettbewerbsfähigkeit, Investitionssicherheit sowie Bürokratiefolgen für Unternehmen und knüpft dabei an die Argumentation ihrer bisherigen kritischen Stellungnahme zum Gesetzentwurf vom 04. September 2025 an, die dieses Gesetzvorhaben grundsätzlich in Frage stellt. Das Gesetz halten wir für entbehrlich.

Aus dem Gesetzentwurf lesen sich neue zusätzliche Bürokratie und Kosten heraus, die am Ende der Steuerzahler zu tragen hat. Das Gesetz könnte vielmehr dazu führen, die öffentliche Verwaltung von ihren eigentlichen Aufgaben abzuhalten und das vor dem Hintergrund eines akuten Personalmangels durch das Ausscheiden der geburtenstarken Jahrgänge. Aus Sicht unserer Mitgliedsverbände brauche es weniger „strategische Steuerung“, sondern mehr marktwirtschaftliche Elemente. Allein das Beispiel Sanierung der Bahnstrecke Berlin-Hamburg zeige, dass einfachste Dinge einer staatlichen Steuerung in der Praxis nicht funktionieren.

1. Maßnahmen, Infrastruktur, Antriebe, Ladeinfrastruktur (Fragenblock „Maßnahmen, Infrastruktur...“)

1.1. Prioritäre Maßnahmen im Flächenland (Frage: „Welche Maßnahmen sind prioritär...?“)

Aus Sicht der VU haben für Unternehmen verlässliche Erreichbarkeit, funktionsfähige Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie stabile Energie- und Netzinfrastrukturen Priorität, da sie Grundvoraussetzung für Investitionen, Logistik und Fachkräftesicherung im Flächenland M-V sind. Klimapolitische Ziele dürfen diese Basisfunktionen nicht gefährden, sondern müssen sich daran ausrichten.

Hervorzuheben ist die zügige Umsetzung der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land, VMV und DB und der zwischen den Seiten vereinbarten beschleunigten Infrastrukturprojekte in Mecklenburg-Vorpommern. In diesem Zusammenhang ist die zuverlässige Integration der wichtigsten Bahnhaltstellen (Bahnhöfe) in Mecklenburg-Vorpommern in das aktiv angefahrene Haltepunktnetz der DB AG, insbesondere im Bereich der ICE-Strecken besonders wichtig.

Im Bereich der Regionalbahnen müssen für tageszeitliche und saisonale Stoßzeiten die Wagonzahl zwingend erhöht werden, um eine zuverlässige Verfügbarkeit für potenzielle Fahrgäste zu sichern.

1.2. ÖPNV- und Schienenausbau unter knappen Mitteln (Frage: „Wie kann der Ausbau des ÖPNV und der Schieneninfrastruktur...gelingen?“)

Die VU plädiert für wirtschaftlich tragfähige Bedienkonzepte (z. B. Taktverdichtungen auf nachweislich nachfragestarken Relationen, flexible On-Demand-Angebote im ländlichen Raum) anstelle flächendeckender Ausweitungen ohne Auslastung. Eine enge Verknüpfung mit Individualverkehr und regionaler

Wirtschaftsstruktur ist aus Sicht der Arbeitgeber zentral, um nicht zusätzliche Kosten ohne nachweislichen Nutzen zu erzeugen.

1.3. Rolle alternativer Antriebe im ländlichen Raum (Frage: „Welche Rolle sollten alternative Antriebe...spielen?“)

Alternative Antriebe wie E-Mobilität, Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe sollten technologieoffen gefördert werden, um regionenspezifische und zugleich wirtschaftlich tragfähige sowie alltagstaugliche Lösungen zu ermöglichen. Starre Festlegungen auf einzelne Technologien lehnt die VU – in Parallele zur Energie- und Gebäudepolitik – ausdrücklich ab, weil sie Innovationen bremsen, Fehlinvestitionen begünstigen und im Alltag untaugliche, nicht nachhaltige Scheinlösungen bewirken können.

1.4. Elektrifizierung, Netze und Ladeinfrastruktur (Fragen: „Sind die Annahmen zur Elektrifizierung des Verkehrs realistisch...?“, „Welche Maßnahmen sind sinnvoll, um Ladeinfrastruktur...bereitzustellen?“, „Halten Sie die Regelungen zur Ladeinfrastruktur...für ausreichend?“)

Die VU hält die Annahmen zur Elektrifizierung nur dann für realistisch, wenn Netzausbau, Netzstabilität und Ladeinfrastruktur im Gleichschritt mit den Zielvorgaben wachsen. Einseitige Verschärfungen der Ziele ohne entsprechende Infrastrukturvoraussetzungen würden Unternehmen wie auch Bürger überfordern und Investitionen in Fuhrparks, in betriebliche Prozesse und elektrische Privatfahrzeuge riskant machen. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur fordert die VU eine Priorisierung von betrieblichen Standorten, Gewerbegebieten, Logistikknoten sowie Mittel- und Oberzentren, damit Fuhrparks, Servicefahrzeuge und Güterverkehr praktikable Umstiegspfade haben und der Berufsverkehr von Beschäftigten sichergestellt wird. Konkrete gesetzliche Vorgaben sollten sich auf Rahmenanforderungen beschränken; Detailplanung gehört in Fach- und Förderprogramme, nicht in starre Gesetzesnormen.

1.5. Kommunale Fuhrparks, Parkflächen, Solarpflichten (Frage: „Inwiefern sollte das Land Vorgaben zur klimafreundlichen Gestaltung kommunaler Fuhrparks...?“)

Die VU hält technologieoffene Zielvorgaben für kommunale Flotten für möglich, lehnt aber starre Umstellungspflichten ab, sofern diese Wirtschaftlichkeit, Einsatzanforderungen und Infrastrukturengpässe nicht ausreichend berücksichtigen. Vorgaben zur Ausstattung von Parkflächen (z. B. mit PV oder Ladepunkten) dürfen nicht in Konkurrenz zu anderen städtebaulich und klimatisch sinnvollen Lösungen (Verschattung, Begrünung) treten und müssen lokal abgewogen werden, wie in der VU-Stellungnahme zu PV-Pflichten bereits betont.

1.6. Carsharing/Ridepooling, Digitalisierung, Verknüpfung der Verkehrsträger (Fragen: „Welche Potenziale...Carsharing/Ridepooling...?“, „Welche Rolle spielt die Digitalisierung...?“, „Wie können die verschiedenen Verkehrsträger...besser verknüpft werden?“)

Carsharing- und Ridepooling-Angebote können in Mittelzentren und touristisch geprägten Räumen sinnvolle Ergänzungen sein, ersetzen aber im ländlichen Raum keine betriebliche oder individuelle Pkw-Nutzung von Beschäftigten und Handwerksbetrieben. Digitalisierung (Echtzeitdaten, Plattformen, multimodale Buchung) sollte vor allem über Förder- und Kooperationsinstrumente

unterstützt werden; zusätzliche IT-Berichtspflichten und Bürokratie für Unternehmen sind zu vermeiden. Die bessere Verknüpfung von ÖPNV, Radverkehr und Carsharing ist grundsätzlich zu begrüßen, muss aber an realen Pendel- und Güterströmen ausgerichtet sein, darf Betriebs- und Arbeitswege nicht verkomplizieren und muss auch in Ferienzeiten gewährleistet sein.

2. Strategische Steuerung, § 13, Ziele und Planungsinstrumente (Fragenblock „Strategische Steuerung...“)

2.1. Doppelstrukturen und Zielkonflikte (Frage: „Sehen Sie inhaltliche Widersprüche, Zielkonflikte oder Doppelstrukturen...?“)

Aus Sicht der VU droht eine Überlagerung und Verkomplizierung bestehender Planungsinstrumente (Landesverkehrsplan, Regionalplanung, Klimaschutzpläne) durch zusätzliche Ziele, Pflichten und Berichtsstrukturen des Klimaverträglichkeitsgesetzes. Dies birgt die Gefahr widersprüchlicher Vorgaben und erschwert verlässliche Rahmenbedingungen für Unternehmensentscheidungen.

2.2. Wirksamkeit und Messbarkeit des Mobilitätsabschnitts, § 13 (Fragen: „Welche Änderungen sind...am wirksamsten...?“, „Wie bewerten Sie...die Festlegungen des § 13...?“, „...Zwischenziele 2030/35/40...?“)

§ 13 formuliert aus Sicht der VU weitreichende, teilweise unbestimmte Ziele, deren Kosten-, Infrastruktur- und Umsetzungsfolgen nicht ausreichend hinterlegt sind. Die VU empfiehlt, wenige, transparente Kernindikatoren (z. B. Emissionspfad Verkehr, Erreichbarkeit zentraler Arbeits- und Versorgungsstandorte, Zustand der Infrastruktur) mit realistischen Zwischenzielen zu definieren und die Detailausgestaltung in Fachplänen zu belassen.

2.3. Rechtsverbindliche Inhalte vs. Maßnahmenpläne (Frage: „Welche wenigen, zentralen Inhalte sollten...unmittelbar im Gesetz geregelt werden...?“)

Aus Gründen der Rechtssicherheit sollten nur grundlegende Zielpfade und wenige zentrale Indikatoren im Gesetz selbst festgelegt werden, während konkrete Maßnahmen, Modal-Split-Ziele und regionale Differenzierungen in regionalen Klimaschutz- bzw. Maßnahmenplänen flexibel fortgeschrieben werden. So lassen sich Klimaziele mit wirtschaftlicher Entwicklung und infrastrukturellen Realitäten besser in Einklang bringen.

2.4. Integrierte Mobilitätspläne und Verkehrsvermeidung (Fragen: „Pflicht zur Erstellung integrierter Mobilitätspläne...?“, „Sehen Sie...ausreichende Anknüpfungspunkte, um Prinzipien der Verkehrsvermeidung...zu verankern?“)

Eine Pflicht zur Erstellung integrierter Mobilitätspläne für Kreise und größere Städte sollte auf das unbedingt Erforderliche beschränkt und eng an bestehende Planungen gekoppelt werden, um zusätzliche Bürokratie ohne Mehrwert zu vermeiden. Prinzipien der Verkehrsvermeidung wie die „Stadt der kurzen Wege“ sind sinnvoll, dürfen aber die Entwicklung von Gewerbe-, Industrie- und Logistikstandorten sowie Tourismusinfrastruktur nicht unverhältnismäßig einschränken; hier fehlen im Entwurf klare Abwägungsregeln zugunsten von Versorgungssicherheit und wirtschaftlicher Entwicklung.

3. Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen für Unternehmen und Beschäftigte (Fragenblock „Soziale Auswirkungen“)

- 3.1. **Bezahlbare Mobilität, ländlicher Raum und Autoabhängigkeit (Fragen: „Inwieweit ist eine flächendeckende und bezahlbare Mobilität...vereinbar?“, „Welche Maßnahmen sind notwendig, um die Verkehrswende nicht zulasten der ländlichen Bevölkerung umzusetzen?“, „Welche realistischen Alternativen...für Bürger im ländlichen Raum, die auf das Auto angewiesen sind?“)**

Für Pendler, Handwerksbetriebe und regionalen Güterverkehr sieht die VU ein erhebliches Risiko steigender Mobilitätskosten, insbesondere durch zusätzliche Investitionen in Fahrzeuge, Energie und Infrastruktur sowie potenzielle Restriktionen bei der Pkw-Nutzung. Im ländlich geprägten M-V bleiben viele Beschäftigte und Betriebe auf mittlere Sicht strukturell auf den Pkw und straßengebundenen Verkehr angewiesen; der Gesetzentwurf bietet hierfür bislang zu wenig belastbare Alternativen, etwa verlässliche Mindeststandards für einen flächendeckenden verlässlichen Berufsverkehr per ÖPNV oder tragfähige On-Demand-Lösungen im Sinne einer tatsächlichen auch kurzfristigen Verfügbarkeit.

- 3.2. **Risiken aus § 13, soziale Spaltung Stadt-Land (Fragen: „Sehen Sie Risiken, dass die Anforderungen des § 13 zu Einschränkungen der Mobilität führen könnten...?“, „Wie wird verhindert, dass Klimaschutz im Verkehr zu einer sozialen Spaltung zwischen Stadt und Land führt?“)**

Die VU sieht das Risiko, dass ambitionierte Zielvorgaben nach § 13 zu Angebotsreduzierungen, steigenden Nutzerkosten und geringerer Erreichbarkeit von Arbeits-, Bildungs- und Versorgungsstandorten führen, insbesondere in dünn besiedelten Räumen. Ohne gleichwertige Ersatzangebote droht eine soziale und regionale Spaltung, die Fachkräftesicherung, Standortattraktivität und gesellschaftlichen Zusammenhalt schwächen kann.

- 3.3. **Pendler, Handwerk, Güterverkehr, Tourismus (Fragen: „Welche wirtschaftlichen Auswirkungen...auf Pendler, Handwerksbetriebe und den regionalen Güterverkehr?“, „Wie können touristische Mobilitätsströme klimafreundlicher gestaltet werden...?“)**

Zusätzliche Auflagen im Verkehrssektor können die Kosten für Pendelwege, Einsatzfahrten von Handwerksbetrieben und die Belieferung von Kunden erhöhen und damit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen beeinträchtigen. Touristische Mobilitätsströme sollen zwar klimafreundlicher gestaltet werden, jedoch ohne Anreise, Erreichbarkeit von Betrieben und touristischen Zentren – auch in saisonalen Spitzen - zu gefährden; pauschale Restriktionen bei Straßen- oder Parkinfrastruktur würden den Tourismusstandort M-V schwächen.

- 3.4. **Mindeststandards, Tarife, On-Demand-Angebote (Frage: „Wie kann der Gesetzgeber sicherstellen, dass die Mobilitätswende auch im ländlichen Raum gelingt...?“)**

Mindeststandards im ÖPNV sowie zielgenaue Unterstützung einkommensschwacher Haushalte sind sinnvoll, müssen aber haushalts- und wirtschaftsverträglich ausgestaltet werden. Förderungen von On-Demand-Angeboten sollten so konzipiert sein, dass sie ergänzen, nicht ersetzen, und keine verdeckten Zusatzkosten über Umlagen und Abgaben einseitig auf Unternehmen und Pendler verlagern.

4. **Wirtschaftlichkeit, Zielkonflikte und Realisierbarkeit (Fragenblock „Wirtschaftlichkeit, Zielkonflikte...“)**

4.1. **Emissionshöchstmengen und Investitionsrisiken (Fragen: „Wie bewerten Sie die geplanten Emissionshöchstmengen...?“, „Welche Mehraufwendungen...?“, „Sehen Sie ausreichende Finanzierungszusagen...?“)**

Die VU sieht das Risiko, dass zusätzliche landesrechtliche Emissionshöchstmengen im Verkehrssektor zu höheren Investitions- und Betriebskosten führen, ohne dass Finanzierung und Infrastrukturvoraussetzungen ausreichend gesichert sind. Mehraufwendungen für klimaschonende Planung und Errichtung von Verkehrswegen dürfen nicht dazu führen, dass andere dringend notwendige Investitionen (Erhalt, Sanierung, Engpassbeseitigung) zurückgestellt werden.

4.2. **Zielkonflikte zwischen Klimaschutz, Mobilitätssicherung, Wirtschaft (Frage: „Wo sehen Sie die größten Zielkonflikte...?“)**

Die größten Zielkonflikte erkennt die VU zwischen ambitionierten Klimaschutzzielen einerseits und Mobilitätssicherung, Versorgungssicherheit und wirtschaftlicher Entwicklung andererseits, insbesondere im ländlichen Raum und für transportintensive Branchen. Der Gesetzentwurf adressiert diese Spannungen bislang nicht hinreichend, etwa durch konkrete Abwägungsregeln oder Härtefallmechanismen für Unternehmen.

4.3. **Notwendige Anpassungen (Fragen: „Welche Anpassungen oder Klarstellungen...?“, „Wie bewerten Sie die einseitige Fokussierung auf Emissionsminderung...?“)**

Aus Sicht der VU sollten Anpassungen darauf abzielen, Klimaschutzziele mit Technologieoffenheit, Bürokratieabbau, finanzieller Tragfähigkeit und Planungssicherheit für Unternehmen zu verbinden, statt zusätzliche starre Pflichten und Berichtsebenen einzuführen. Die derzeitige Schwerpunktsetzung auf Emissionsminderung ohne gleichrangige Berücksichtigung von Infrastruktur- und Versorgungsrealitäten bewertet die VU kritisch, da sie den Wirtschaftsstandort M-V schwächen kann.

gez. J. Matschenz, VU

Schwerin, 26.02.2026