

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

8. Wahlperiode

Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme

der VMV – Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH

zur

öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses am 19. Oktober 2023,

Themenblock „Verkehr“

im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2024/2025

des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Beantwortung des Fragenkatalogs zur öffentlichen Anhörung 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?

Für den Bereich der VMV lässt sich ausführen, dass im Eisenbahninfrastrukturbereich weiterhin hoher Investitionsbedarf feststellbar ist. Qualitative Einschränkungen durch mangelhaft ausgebaute oder verschlissene Infrastrukturen sind feststellbar.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs hat die Einführung des Deutschlandtickets zu einem deutlichen Nachfragezuwachs geführt. Weder das Verkehrsangebot noch an vielfältigen Stellen die Infrastruktur waren auf eine solche Nachfragelast ausgerichtet. Entsprechend kommt es hier derzeit zu Einschränkungen, auf die mit einer Ausweitung der Verkehre reagiert werden muss. Teilweise wurden bereits Mehrbestellungen umgesetzt bzw. sind mit nachfolgenden Verkehrsverträgen vorgesehen. Neben den vorhandenen infrastrukturellen Hemmnissen sind dabei auch die verfügbaren finanziellen Ressourcen zu beachten. Im Bereich des sog. sonstigen ÖPNV ist neben vielfältigen weiteren Themen die Umsetzung der Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit weiterhin mit Investitionen zu hinterlegen. Von punktuellen Überlastungen des Straßennetzes insb. in touristischen Bereichen ist auch der ÖPNV betroffen.

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

Für den von der VMV verantworteten Ausschreibungsbereich findet keine wettbewerbliche Differenzierung über die Qualität der Verkehrsinfrastruktur statt.

Gleichwohl treffen die derzeitigen Einschränkungen in der Infrastruktur - seien sie baulicher oder personeller Art - weitere Branchen, da nicht immer und überall das Leistungsversprechen des Schienenpersonennahverkehrs vollumfänglich erfüllt werden kann.

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

Im Eisenbahninfrastrukturbereich muss die Hauptfinanzierung vom Bund im Rahmen seiner nach §87 e Abs. 4 Grundgesetz vorhandenen Aufgabe durch eine dauerhafte auskömmliche Dotierung getragen werden.

Ggf. könnten durch Schaffung einer Kofinanzierungsmöglichkeit für nicht-bundeseigene Eisenbahnen vorhandene Bundesprogramme effektiv unterstützt werden.

Im Straßenbereich sollten die Straßenbaulastträger unterhalb der Bundesebene mit ausreichend Mitteln ausgestattet werden, um einen Straßenzustand zu garantieren, der eine sichere Bedienung mit Bussen an barrierefrei ausgebauten Haltestellen zulässt.

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

Durch Leistungsausweitungen sowohl im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), als auch im eigenwirtschaftlich organisierten Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist die Erreichbarkeit in den vergangenen Jahren verbessert worden. Aktuell, vornehmlich durch das Deutschlandticket, ausgelöste Kapazitätseinschränkungen im SPNV wird mit der Mobilitätsoffensive MV entgegengewirkt.

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

Gut bis sehr gut ausgebaute Infrastrukturen jeglicher Art sind notwendige Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung.

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

Die Beantwortung konzentriert sich auf notwendige Ausbaumaßnahmen im Bereich der Schieneninfrastruktur.

Umsetzung der Vorhaben des aktuellen Bundesverkehrswegeplans:

- Ausbaustrecke Hagenow Land – Rostock (VDE 1)
- Ausbaustrecke Lübeck – Schwerin
- Ausbaustrecke Rügen – Stralsund – Pasewalk – Berlin (Vorpommernmagistrale)

Umsetzung der Vorhaben gemäß Infrastrukturliste des Deutschlandtaktes:

- Zweigleisiger Ausbau Hagenow Land
- Umbau Bahnhof Rövershagen
- Zusätzliche Bahnsteigkante Bahnhof Neustrelitz

Ausbauprojekte Schiene (Auswahl)

- Zweigleisiger Ausbau Rostock – Stralsund (ehemals VDE 1)

- Ausbau des Knoten Rostock, Schaffung zweigleisiger Ein- und Ausfahrmöglichkeiten
- Ausbau Neubrandenburger Kreuz mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und Schaffung zweigleisiger Abschnitte
- Ausbau Bestandsinfrastruktur Usedom
- Ausbau Ludwigslust - Parchim mit Erhöhung der Streckengeschwindigkeit
- Diverse weitere kleinteilige Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität von Verkehrsstationen

Reaktivierungen

- Darßbahn
- Südanbindung Usedom
- Prüfung Reaktivierung verschiedener regionaler Strecken gemäß Mobilitätsoffensive MV

Investitionen in die Dekarbonisierung der Verkehre inkl. des Aufbaus der entsprechenden Lade- bzw. Tankinfrastrukturen

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

Bedingt durch einen hohen demografischen Faktor, stark gesunkenen Produktivitätskennziffern durch Tarifabschlüsse und in den vergangenen Jahren angestiegene Krankenquoten, kam es in den vergangenen Jahren zu Personalengpässen, die auch mit Leistungsausfällen verbunden waren und teilweise sind. Im Schienenpersonennahverkehr laufen umfangreiche erfolgreiche Bemühungen zur Ausbildung der notwendigen Anzahl von Fachkräften. Im Bereich der Schieneninfrastruktur können durch den zuständigen Infrastrukturbetreiber aktuell im Bereich Usedom aufgrund von Fachkräftemangel in größerem Umfang Leistungen nicht erbracht werden. Die Anwerbung bzw. Ausbildung von Fachkräften stellt die Unternehmen vor große Herausforderungen, da der verfügbare Bewerberpool in den letzten Jahren erheblich kleiner geworden ist.

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

Neben der Herausforderung einer ausreichenden Personalgewinnung, ist die Dekarbonisierung mit erheblichen Investitionsbedarfen verbunden. Durch das Deutschlandticket besteht die Notwendigkeit, Angebote in Größenordnungen auszubauen, gleichzeitig ist die Einnahmeseite der Verkehrsunternehmen erheblich geschwächt worden. Ein dauerhafter neuer Finanzierungsmechanismus, der eine mittelfristige Planbarkeit zum Ausgleich der Verluste ermöglicht, ist noch nicht etabliert. Möglichkeiten der Nachfragesteuerung über den Preis sind nach Einführung des

Deutschlandtickets kaum mehr vorhanden. Im Bereich der Digitalisierung ist im Zuge des Deutschlandtickets ein zeitkritischer Nachholbedarf entstanden und wird derzeit abgearbeitet.

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

Mit der Mobilitätsoffensive MV wird das Ziel verfolgt jedem Bürger an jeder Stelle im Land, an jedem Tag, ein attraktives Angebot an öffentlicher Verkehrsleistung zu ermöglichen. Neben den Basisangeboten des landesweiten Rufbussystems, welches die Flächenerschließung sicherstellt, sorgen kreisübergreifende Takbuslinien mit hoher Angebotsqualität für eine Verbindung von und zu den Mittelzentren, dort wo keine Schieneninfrastruktur vorhanden ist. Durch ein deutlich ausgeweitetes Angebot im SPNV mit Anschluss durch den Takt- und Rufbus wird auch der schnelle Schienenverkehr mit festen Qualitätsanforderungen an Bedienzeiten und Taktdichte nochmals attraktiviert.

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

Die Herausforderung besteht in einem vergleichsweise sehr geringen Nachfragepotential, bei gleichzeitig hohen notwendigen Reiseweiten. Es ergibt sich ein wirtschaftlich sehr ungünstiges Verhältnis aus Aufwand (Last- und Leerkilometer) und Ertragsmöglichkeiten. Durch die Kleinteiligkeit der Besiedlung ist auch eine Bündelung von Verkehrsbedürfnissen im klassisch liniengebundenen Verkehr nur sehr begrenzt möglich.

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

Mit der Einführung des landesweiten Rufbussystems wird für alle Menschen im Land ein attraktives, regelmäßiges und planbares ÖPNV-Angebot zur Verfügung gestellt. Siehe Antwort Frage 9.

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

Siehe Antwort Frage 9.

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

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs werden seit 2022 für neu auszuschreibende Verkehrsverträge grundsätzlich Fahrzeuge mit Elektroantrieb oder umweltfreundlichen alternativen Antrieben vorgesehen.

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

Mit der Einführung des Deutschlandtickets wurde eine bundesweite Vereinfachung der Tarifstrukturen erreicht. Unter der Annahme, dass das Deutschlandticket fortgeführt wird, besteht noch Handlungsbedarf bei den sog. Bartarifen. Hier wäre aus verkehrlicher Sicht mittelfristig die Schaffung von landesweiten Angeboten vorteilhaft.

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

Im Zuge der Einführung des Deutschlandtickets und der Umsetzung der Mobilitätsoffensive MV arbeiten die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen des Landes eng zusammen. Die VMV übernimmt hierbei eine Koordinierungsfunktion. Eine Vertiefung der Zusammenarbeit ist grundsätzlich vorstellbar.

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

Ja.

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

Im Zuge der Mobilitätsoffensive wurden verschiedene Ausbauprojekte identifiziert. Diese werden in Zusammenarbeit mit den Infrastrukturbetreibern derzeit besprochen und die Planungen eingeleitet. Eine Kofinanzierung des Landes aus Regionalisierungsmitteln ist dabei für verschiedene Maßnahmen vorgesehen. Siehe Antwort auf Frage 6.

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?

Die VMV unterstützt vollumfänglich die Ziele der Mobilitätsoffensive MV.

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?

Im Bereich des SPNV werben die Unternehmen sehr aktiv um neue Mitarbeiter. Die Ausbildung wird von den Verkehrsunternehmen übernommen, jegliche Zielgruppen werden mit hohem Marketingaufwand angesprochen. Darüber hinaus ist eine Beantwortung durch die VMV nicht möglich.

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?

Siehe Antworten auf Fragen 1, 8, 14.

Für den Kunden ergibt sich eine sehr einfache und äußerst kostengünstige Möglichkeit am ÖPNV teilzuhaben. Durch die erhöhte Nachfrage kommt es zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Strecken derzeit zu Überbesetzungen, auf die im Rahmen der infrastrukturellen und personellen Möglichkeiten mit Nachfrageausweitungen reagiert werden muss. Der finanzielle Schadensausgleich für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist dauerhaft zu regeln, sodann kann auch an einer weiteren Vereinfachung der Tarifstrukturen durch Abschaffung vieler spezifischer Tarifangebote gearbeitet werden.

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

Zum 1. Mai 2023 wurde das Deutschlandticket eingeführt. Azubis und Senioren bekommen in M-V eine Vergünstigung in Höhe von 20,00 Euro auf den regulären Preis für das Deutschlandticket. Aufgrund der entsprechenden Mindereinnahmen bei den Verkehrsunternehmen (VU) werden durch das Land Ausgleichsleistungen gezahlt, die im Doppelhaushalt eingeplant sind. Operativ wird diese Aufgabe durch die VMV vorgenommen.

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

Durch die erwartete hohe Marktdurchdringung werden zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer für das System ÖPNV in MV gewonnen, die zusätzliche Einnahmen erzeugen. Im Zuge des bundesweiten Ausgleichs ab 2024 wird ein Teil der zusätzlichen Nachfrage daher voraussichtlich mindernd auf den Ausgleichsbedarf des Landes an die Verkehrsunternehmen in MV wirken.

23. Wie bewerten Sie die Einführung von Taktbuslinien?

Positiv, da sie eine bestehende Lücke im Angebot zwischen den Verkehrsangeboten der Kreise schließen können. Ansonsten siehe Antwort zu den Fragen 9 und 18.

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?

Siehe Antworten zu den Fragen 9, 11, 18.

An der Umsetzung der Vereinheitlichung der Standards wird gearbeitet. Das Land gibt dabei über den Förderrahmen den Mindeststandard vor.

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?

Nach einer Startphase im Jahr 2024 ist eine flächendeckende Umsetzung in den Kreisen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zu 2025 vorgesehen. Bei der Einführung unterliegen die Unternehmen der Herausforderung, dass Fahrzeugbeschaffungen derzeit im Markt mit sehr langen Vorlaufzeiten verbunden sind und die notwendige Personalakquise in einem sehr eingeschränkten Fachkräftemarkt stattfindet.

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

Sehr positiv.

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?

Die VMV hat hierzu in der Vergangenheit eine Untersuchung für eine Zukunftsvision für den ÖPNV unter Einbeziehung der Branche in Auftrag gegeben. Diese enthielt auch den Blick über die Landesgrenzen hinaus. Die Ergebnisse des Zukunftsgutachtens sind in die Erarbeitung der Mobilitätsoffensive MV mit eingeflossen.

Im Bereich der Digitalisierung sind gute Beispiele aktuell im skandinavischen Raum, in den Niederlanden, den Balearen, der Schweiz sowie in Teilen des Vereinigten Königreichs und den Vereinigten Staaten von Amerika zu finden. Hierbei ist aber zu beachten, dass Ergebnisse aufgrund des in Deutschland als offenes System gestalteten ÖPNV (ohne Zugangskontrolle) nicht 1:1 übertragbar sind.

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

Die Frage kann aufgrund ihrer Allgemeinheit nicht zielgerichtet beantwortet werden. Im Bereich der Digitalisierung gibt es vielfältige Ansätze, die die Benutzerfreundlichkeit erhöhen können. Beispielhaft könnten durch die Schaffung verkehrsunternehmensübergreifender digitaler Fahrkartenverkäufe Zugangsschwellen für die Nutzung vernetzter Reiseketten abgebaut werden. Digitale Auslastungsanzeigen können bei der Suche nach freien Sitzplätzen unterstützen und durch optimierte Einsteigevorgänge bei der Einhaltung von Haltezeiten in Hochlastzeiten unterstützen. Digitale Umstiegsvormeldungen, die in die Leitstellen der Verkehrsunternehmen übermittelt werden können Anschlussverbindungen effektiver sichern.

Die vorgenannten Beispiele erfordern für die Umsetzung nennenswerten Entwicklungs- und Umsetzungsaufwand in den Verkehrsunternehmen, so dass eine Umsetzung nicht in jedem Fall kurzfristig möglich ist.

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

Es stehen verschiedene Förderprogramme des Bundes und des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung. Im Zuge der Mobilitätsinitiative MV werden derzeit neue Fördermöglichkeiten für Takt- und Rufbusse erarbeitet.

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

Eine weitgehende Umstellung auf alternative Antriebe, sowie die digital unterstützte Vermeidung von Leerfahrten.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

32. Welche Auswirkungen hat die Mittelkürzung im Haushalt auf die Bau- und Sanierungsprojekte im Bereich der Straßeninfrastruktur und Radwege?

Keine Beantwortung durch die VMV 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?

Die Umsetzung der Baumaßnahmen erfolgt in der Regel sehr zügig. Notwendig ist die Verkürzung der notwendigen Planungsvorläufe. Hierzu gibt es durch verschiedene Expertengremien formulierte Ansatzpunkte, die nun konsequent

in Gesetzgebungsverfahren münden sollten. Die notwendige personelle Ausstattung der Planfeststellungsbehörden, sowie der über mögliche Anfechtungsklagen zu entscheidenden Gerichte gehört hier ebenso dazu.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV 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 Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV 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 Beantwortung durch die VMV 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?

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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 Beantwortung durch die VMV 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 Beantwortung durch die VMV 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 Beantwortung durch die VMV 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 Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Die Frage kann aufgrund ihrer Allgemeinheit nicht zielgerichtet beantwortet werden.

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

Im Bereich der Schiene konkurrieren Personen- und Güterverkehr um die gleiche begrenzte Infrastruktur. Die Trassenvergabe unterliegt der Regulierung der Bundesnetzagentur.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Die VMV beteiligt sich mit Anzeigenschaltungen an Kampagnen der Landesverkehrswacht sowie der Verkehrserziehungsarbeit der Polizei. Eine weitergehende Beantwortung ist durch die VMV nicht möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Im Bereich der Eisenbahnen sind die Verfahren der Bewertung nach der Systematik des Bundesverkehrswegeplan sowie das Verfahren der Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr am weitesten verbreitet.

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

Siehe Antwort auf Frage 9. Um eine ausreichende und langfristige Dotierung der Haushaltstitel wird gebeten.

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

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Für die von der VMV verwalteten Förderrichtlinien besteht ein enger Austausch zwischen Antragsteller und Bewilligungsbehörde. Erfahrungen zur Prozessverbesserung werden in den Fortschreibungen der Richtlinien, soweit nach Landeshaushaltsordnung möglich, berücksichtigt.

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?

Keine Beantwortung durch die VMV möglich.

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

Im Bereich der VMV werden folgende Förderungen gemessen an der Anzahl der Antragsteller besonders in Anspruch genommen:

- Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen in den Aufbau digitaler Vertriebs- und Kontrollstrukturen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern (InvestDigiÖPNVRL M-V)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrsleistungen des sonstigen ÖPNV bei Wegfall von Leistungen des SPNV im Land Mecklenburg-Vorpommern (SonstÖPNVVRL)

Die folgenden Richtlinien zeichnen sich durch verhältnismäßig weniger Antragsteller, aber ein hohes Finanzierungsvolumen aus:

- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Investitionen zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern (InvestSPNVFÖRL M-V)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Verkehrskooperationen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Land Mecklenburg-Vorpommern