

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

8. Wahlperiode

Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme

der AGFK 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

1. Wie bewerten Sie die aktuelle Verkehrs- und Infrastruktursituation in Mecklenburg-Vorpommern aus wirtschaftlicher Sicht?
2. Welche Auswirkungen hat die Qualität der Verkehrsinfrastruktur auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Region?

Im ländlichen Bereich haben vor allem gut ausgebaute schnelle Verbindungen für den Auto- und Radverkehr eine wirtschaftliche Bedeutung. Wichtig sind außerdem schnelle Busverbindungen zu Hauptorten und Haltepunkte, die mit Abstell- und Ladepunkten als Umsteigepunkte, auch im ländlichen Raum genutzt werden können. Der Weg zu den Umsteigepunkten muss mindestens fürs Fahrrad gut ausgebaut sein, um zum Nutzen des Rades zu animieren

3. Welche – vor allem auch haushaltspolitischen Maßnahmen – sind aus Ihrer Sicht erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur im Land grundsätzlich zu stärken?
4. Wie hat sich die Erreichbarkeit von Mecklenburg-Vorpommern für Unternehmen und Touristen in den letzten Jahren entwickelt?
5. Welche Rolle spielen die Verkehrsverbindungen, insbesondere Autobahnen und Schienenwege, für die Wirtschaftsentwicklung des Landes?
6. Welche Projekte und Investitionen sind erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur in der Region zu verbessern?
7. Wie wirkt sich die Verfügbarkeit von Fachkräften auf die Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern aus, insbesondere im Hinblick auf den öffentlichen Nahverkehr?
8. Welche aktuellen Herausforderungen bestehen im ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern?
9. Welche Maßnahmen könnten ergriffen werden, um die Qualität und Attraktivität des ÖPNV und SPNV für die Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen?
10. Welche Herausforderungen bestehen hinsichtlich der Anbindung von ländlichen Gebieten an den öffentlichen Verkehr?
11. Welche Möglichkeiten gibt es, den ländlichen Raum besser in das ÖPNV-Netz einzubeziehen und die Mobilität für Menschen in abgelegenen Regionen zu verbessern?
12. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und effizienter zu gestalten?
13. Wie kann die Landesregierung den Einsatz von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im öffentlichen Nahverkehr, wie Elektrobussen oder Wasserstoffzügen, vorantreiben?
14. Welche Rolle spielen die Tarifstrukturen im ÖPNV und SPNV und gibt es Empfehlungen zur Vereinfachung oder Verbesserung dieser Tarifsysteme?
15. Wie könnte die Landesregierung die Kooperation und Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen und -trägern verbessern, um ein nahtloses Verkehrssystem zu schaffen?
16. Werden die im Haushalt verfügbaren Regionalisierungsmittel Ihrer Ansicht nach zielführend eingesetzt, um den ÖPNV/SPNV im Land leistungsfähiger aufzustellen?
17. Gibt es konkrete Vorschläge, wie die Landesregierung den Ausbau des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern fördern könnte?
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?

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?
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?
21. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang die im Doppelhaushalt eingeplanten Mittel zur Bereitstellung des Senientickets?
22. Welche Auswirkungen erwarten Sie durch das Senienticket für die Verkehrsunternehmen?
23. Wie bewerten Sie die Einführung von Taktbuslinien?
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?
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?
26. Wie bewerten Sie die im Doppelhaushalt vorgesehenen Mittel zur Einführung eines landesweiten Rufbussystems?
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?
28. Wie können innovative Technologien und digitale Lösungen genutzt werden, um den ÖPNV und SPNV benutzerfreundlicher und effizienter zu gestalten?
29. Welche finanziellen Ressourcen und Fördermöglichkeiten könnten genutzt werden, um den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern zu unterstützen?
30. Welche Möglichkeiten gibt es, um den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umweltfreundlicher zu gestalten, insbesondere in ländlichen Gebieten?
31. Wie bewerten Sie die aktuelle Situation der Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern in Bezug auf Bau- und Unterhaltungskosten?
32. Welche Auswirkungen hat die Mittelkürzung im Haushalt auf die Bau- und Sanierungsprojekte im Bereich der Straßeninfrastruktur und Radwege?
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?
34. Welche spezifischen Maßnahmen sollten Ihrer Meinung nach ergriffen werden, um den Investitionsstau im Bereich der Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern aufzulösen?
35. Wie könnte die Landesregierung die Zusammenarbeit mit den Akteuren der Baubranche und anderen relevanten Interessengruppen zur Lösung dieser Herausforderungen verbessern?
36. Welche Rolle spielen Digitalisierung und innovative Technologien bei der Bewältigung der Herausforderungen im Straßen- und Radwegenetz?
37. Welche Ansätze und Programme könnten dazu beitragen, den Fachkräftemangel im Bauwesen anzugehen, um die Bau- und Sanierungsprojekte effizienter durchzuführen?

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

s. Antworten zu 40, 44, 47 und 51.

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

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

Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll, wenn das Land sich selbst eine Landesradstrategie erarbeitet, welches diese wichtigsten Maßnahmen klar benennt, priorisiert und auch finanziell hinterlegt. Die möglichen Inhalte und notwendigen Finanz-Mittel liefert u.a. der Nationale Radverkehrsplan der Bundesregierung, auch die in den letzten Jahren erarbeiteten Landesradstrategien der anderen Bundesländer (wie z.B. Schleswig-Holstein) könnten hier als Vorbild dienen.

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

s. Antworten zu 40, 44, 47 und 51.

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

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

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

Nein, das wird durch einen Bundesländer-Vergleich der Finanz-Ausstattung der jeweiligen AGFKs schnell deutlich. Die AGFK MV ist in diesem Vergleich finanziell am schlechtesten ausgestattet durch die Landesseite. Viele Aufgaben beim Rad- und Fußverkehr, die AGFKs in anderen Bundesländern für Ihr Land und die Kommunen übernehmen, sind der AGFK MV daher nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich. Perspektivisch sollte sich die Finanz-Ausstattung (und der Aufgaben-Umfang) der AGFK MV deshalb an Bundesländern wie Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Sachsen, Sachsen-Anhalt oder Brandenburg orientieren, da es hier viel „Best Practice“ gibt, die einfach nach Mecklenburg-Vorpommern „importiert“ werden kann (siehe das Beispiel der Fördermittelberatung aus Schleswig-Holstein).

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?

Wir gehen bei der Antwort von folgender Summe aus, die für die AGFK MV vorgesehen ist: 40.000 EUR Basis-Finanzierung plus 40.000 EUR **zusätzlich** für die Fördermittel- und Planungsberatung.

Beurteilt werden die **zusätzlichen** 40.000 EUR (pro HH-Jahr) für die Fördermittel- und Planungsberatung: Diese Summe wird nach aktuellem Stand kurzfristig als ausreichend, mittelfristig als nicht ausreichend beurteilt. Kurzfristig kann von diesem Geld durch die AGFK MV externe Expertise beauftragt werden, die diese Beratungsleistungen übernimmt. Mittelfristig wäre es aus Sicht der AGFK MV deutlich sinnvoller, diese Expertise in der Organisation selbst (und somit im Bundesland) aufzubauen und zu halten. Das Vorbild hierfür könnte z. B. die LEKA MV sein, die diese Beratungen im Energiebereich ebenfalls mit eigenen Mitarbeitenden ausführt.

In diesem Themen- und Aufgabenfeld ist Grundlagenarbeit notwendig: Insbesondere kleine Gemeinden und die dazugehörigen Ämter sind mit der Planung und Realisierung von Fördervorhaben überfordert. Häufig ist hier bereits das Verstehen der Anforderungen schwierig, da viele Details auf

städtischen Radverkehr ausgerichtet sind und es im ländlichen Bereich ganz andere Anforderungen und Bedingungen gibt.

Um dies ordentlich und förderfähig darzustellen, brauchen gerade kleine Gemeinden (und deren Ämter), die beginnen sich mit diesem Thema auseinanderzusetzen, Unterstützung. Auf Grund der vielen Gemeinden wird es aus den abgewickelten Prozessen über die Jahre auch einen Wissenszuwachs geben, der dann mittelfristig die Barrieren abbauen wird. In jedem Fall ist in diesem Themenfeld eine langfristige Unterstützungs-Aufgabe zu sehen.

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

Zusammengefasst lässt sich sagen: **Ja**, es ist davon auszugehen, dass sich mit einer verstetigten Fördermittel- und Planungs-Beratung mehr Kommunen an den Radwegeausbau heranwagen werden. Mittelfristig sollte es außerdem das Ziel sein, nicht nur Beratung zum Programm „Stadt und Land“ anzubieten, sondern auch alle weiteren relevanten Förderprogramme für den Radverkehr in den Blick zu nehmen (wie im Bundesland Schleswig-Holstein durch die RAD.SH bereits üblich).

Grundsätzlich haben die Bundesförderprogramme wirklich attraktive Fördersätze. Die Tatsache, dass hier, bisher, nicht genügend Gebrauch gemacht wird sind in zwei Punkten zu sehen:

1. Die Gemeinden haben nicht ausreichend Projekte in der Schublade, um an kurzfristigen Programmen teilzunehmen. Hier ist die Verlängerung z. B. des Programms „Stadt und Land“ viel zu spät gekommen, so dass viele Gemeinden im ersten Ansatz gar nicht angefangen haben.
2. Die Zahl der offenen Nachforderungen des LFI und die zögerliche Abarbeitung der Punkte durch die Gemeinden zeigt, dass viele Punkte nicht klar verständlich sind und hier Beratung nötig ist.

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

a) Wie kann/soll das Land hier unterstützen?

Viele Bundesländer forcieren Ihre Landes-Ziele beim Ausbau der Radwegenetze, indem Sie Ihre Kommunen bei den Themen des Radverkehrs durch die jeweiligen AGFKs unterstützen, z. B. mit folgenden Maßnahmen, die auch für M-V sehr geeignet sein könnten:

→ **sogeannter Planungs-Check:** Kommunen können Beratungsleistungen für Planung in Höhe eines Tagessatzes pro Jahr in Anspruch nehmen über das Vertrags-Planungsbüro der jeweiligen AGFK des Bundeslandes. Diese Idee könnte gerade für kleinere Städte und Ämter in Mecklenburg-Vorpommern sehr gut geeignet sein, um notwendige Fach-Kompetenz für Radverkehr unkompliziert in Anspruch nehmen zu können.

→ **100 % Landesfinanzierung von Personalstellen in allen Landkreisen für Radverkehr:** diese Maßnahme könnte in Mecklenburg-Vorpommern ein echter Beschleuniger für den Ausbau von Radwegenetzen sein. Gut für den Tourismus und den Alltagsverkehr, denn den Landkreisen kommt beim Radverkehr eine Schlüsselrolle zu.

b) Halten Sie die Unterstützung des Landes für ausreichend?

Nein, wenn man die Radverkehrspolitik der einzelnen Bundesländer miteinander vergleicht, dann ist in Mecklenburg-Vorpommern noch Nachholbedarf. Ein Blick in den Nationalen Radverkehrsplan ist hier empfehlenswert, denn hier werden klare Empfehlungen ausgesprochen in Bezug auf die Rolle der Bundesländer beim Thema Radverkehr.

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?

s. auch Antwort zu Frage 46: eine Verstärkung der 2023 gestarteten Fördermittelberatung durch die AGFK MV ist in jedem Fall sinnvoll und notwendig. Mittel- bis langfristig sollte diese Beratung auch weitere Fördermittelprogramme umfassen.

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?

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

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

Insbesondere auch aufgrund des enormen wirtschaftlichen Potentials des touristischen Radverkehrs sollte dieser Bereich deutlich stärker besetzt sein als aktuell. Eine exakte Bemessung sollte sich aus einer Landesradstrategie ableiten.

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

→ Antwort wird bis zur Sitzung mit dem TMV abgestimmt.

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

→ Antwort wird bis zur Sitzung mit dem TMV abgestimmt.

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

Ja, das Programm hat aus unserer Sicht wichtige Impulse sowohl auf Landes-, als auch auf Kreisebene gebracht und sollte daher fortgesetzt werden.

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

Durch die mittlerweile starke Verbreitung von E-Bikes, Pedelecs und (in kleinerem Maße) auch S-Pedelecs zählen Teile des Radverkehrs mittlerweile auch zur Elektromobilität. Gerade dieser Bereich hat in M-V sehr großes Potential, weil es erwiesenermaßen zu einer deutlichen Reichweiten-Erhöhung des Radverkehrs beiträgt. Dies hat sowohl hohe Bedeutung als Zubringer zum ÖV, als auch für Berufspendler und -pendlerinnen.

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

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

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

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

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

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

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

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

64. Wie werden die wirtschaftlichen Auswirkungen von Verkehrsprojekten, wie beispielsweise Autobahnen oder Bahnstrecken, bewertet?
65. Welche langfristigen Visionen hat die Wirtschaft für die Verkehrsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern und wie kann der Landtag diese unterstützen?
66. Welche Förderinstrumente nutzen Unternehmen und Gemeinden in Mecklenburg, um Investitionen in Verkehrs- und Infrastrukturprojekte zu unterstützen und wie wirksam sind diese?
67. Welche Erfahrungen haben Unternehmen gemacht, die bereits Fördermittel für Verkehrs- und Infrastrukturprojekte beantragt haben? Gibt es spezifische Herausforderungen oder Hindernisse?
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?
69. Welche Förderinstrumente werden besonders gut angenommen und welche Relation von Mittelvolumen zu Verwaltungsaufwand weisen diese auf?