

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

8. Wahlperiode

Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme

der VDV-Landesgruppe Nord

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?

Die Verkehrs- und Infrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern wurde vor allem in den 1990er Jahren in wesentlichen Teilen grundsaniert und bedarfsgerecht erweitert. Nach ca. 30 Jahren stehen wir aktuell an vielen Stellen wieder vor einer Erneuerung der Infrastruktur, da das Ende der Lebensdauer erreicht wird. Darüber hinaus wurde in den letzten 15-20 Jahren keine wesentliche Erweiterung von Verkehrsinfrastruktur speziell im ÖPNV vorgenommen. Damit ist die Verkehrs- und Infrastruktur heute oftmals auf dem Stand von vor 30 Jahren und braucht dringend eine grundlegende Sanierung und Modernisierung sowie Kapazitätserweiterung, um den zukünftigen Ansprüchen gewachsen zu sein.

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

Die Verkehrsinfrastruktur ist maßgeblich für alle ÖPNV-Unternehmen im Land. Speziell für den Nahverkehr Schwerin und die Rostocker Straßenbahn AG kommt der schienengebundene ÖPNV noch dazu, der einen Großteil der Verkehrslast trägt. In Rostock sind es 70 % der Verkehrsleistung, die über die Straßenbahn erbracht werden. Das bedeutet, dass der Zustand dieser Infrastruktur ganz entscheidend dafür ist, dass das wachsende Verkehrsaufkommen bewältigt werden kann. Die Wirtschaftsunternehmen in MV brauchen den ÖPNV für die Mobilität ihrer Mitarbeitenden, da ein noch stärkerer Autozuwachs zu weiterem Flächenverbrauch führt und so die Klimaziele des Landes nicht annähernd erreicht werden können.

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

Das Land MV muss deutlich mehr Geld für den Ausbau der Infrastruktur, insbesondere für Zwecke des ÖPNV, einsetzen. Es braucht spezielle Förderprogramme für die Infrastruktur der Straßenbahn und für die Beschaffung von Bussen und Straßenbahnen. Darüber hinaus braucht es weiterhin Haushaltsmittel für den barrierefreien Neu- und Ausbau von Haltestellen und deren Zuwegungen sowie für leistungsfähige Park-and-Ride-Anlagen. Hier benötigen die Kommunen dringend Unterstützung. Grundsätzlich brauchen wir eine vollkommen neue, gesicherte Finanzierungslandschaft für den ÖPNV, an der sich Bund, Land und Kommunen beteiligen müssen.

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

Die Erreichbarkeit von MV mit öffentlichen Verkehrsmitteln hat sich bisher noch nicht grundlegend verbessert, zumindest nicht im Gleichklang mit den gestiegenen Verkehrsbedürfnissen und Übernachtungszahlen von Touristen. Zum Beispiel gibt es auf den wichtigen Fernverkehrsverbindungen von Berlin und Hamburg nach Rostock nur einen Zweistundentakt. Das ist nicht akzeptabel, gerade für Touristen oder Dienstreisende, die aus entfernteren Regionen Deutschlands oder aus dem Ausland kommend Berlin oder Hamburg als Umsteigepunkt nutzen. Dies gilt ebenso für Flugreisende, die nach Einstellung regelmäßiger Linienflüge nach Rostock-Laage auf die Flughäfen BER und Hamburg angewiesen sind. Die schlechte Erreichbarkeit für Touristen wird weiter verschärft, wenn diese zur Weiterreise in die Ostseebäder, z.B. auf Rügen, Usedom und Darß, oder an die Seenplatte auf ungenügend ausgebaute ÖPNV-Angebote angewiesen sind.

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

Mit Autobahnen ist Mecklenburg-Vorpommern gut erschlossen. Allerdings zeigen sich nach wie vor Lücken in den Schienenwegen bzw. den Angeboten auf der Schiene. Mecklenburg-Vorpommern wird von einer Schnellfahrstrecke der Bahn lediglich im Südwesten tangiert (Berlin – Hamburg). Demzufolge sind die Fahrzeiten im Fern- und Regionalverkehr angesichts großer Entfernungen zu den Knotenpunkten Berlin und Hamburg nur bedingt konkurrenzfähig zur Straße. Teilweise gibt es

gravierende Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit des Netzes, herausragend ist hier die noch immer eingleisige Hauptstrecke Rostock – Stralsund als wichtigste Verbindung der beiden Landesteile Mecklenburg und Vorpommern sowie Anschluss Vorpommerns an die westlichen Bundesländer. Auch im Regionalnetz gibt es große Defizite, so auf den wichtigen Strecken Bützow – Neubrandenburg – Stettin, Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz oder Rostock – Wismar. Der Schienengüterverkehr in MV beschränkt sich im Wesentlichen auf den Hafenhinterlandverkehr, da große Gewerbegebiete gar nicht oder ungenügend an das Schienennetz angebunden sind. Hier liegt ein großes Potenzial, auch für künftige Ansiedlungen von Industrie- und Logistikunternehmen, die bei ihrer Standortwahl zunehmend auf einen Schienenanschluss orientiert sind.

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

Beispielhaft seien hier genannt:

- Ausbau aller Eisenbahn-Hauptstrecken auf mindestens 160, wo möglich 200 km/h,
- zweigleisiger Ausbau Rostock – Stralsund und Bad Kleinen – Lübeck,
- Ausbau des Regionalnetzes auf mindestens 120 km/h,
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Eisenbahnknoten Rostock,
- Reaktivierung von Eisenbahnstrecken wie Darßbahn, Usedom Südanbindung und Karower Kreuz (zweite Nord-Süd-Strecke Rostock – Berlin, Südbahn),
- Reaktivierung bzw. Neubau von Haltepunkten zur verbesserten Erschließung des ländlichen und städtischen Raumes (z.B. Warnow, Strelitz Alt, Bergen-Rotensee, Rostock-Wiethagen),
- Neu- und Ausbautvorhaben der Straßenbahn in Rostock und Schwerin inkl. Umland,
- barrierefreier Aus- und Neubau von Haltestellen,
- Park-and-Ride-Anlagen an Haltepunkten der Eisenbahn und Straßenbahn
- intelligente Verkehrssteuerung mit Beschleunigung des ÖPNV
- Erprobung innovativer Verkehrssysteme, wie z.B. autonome Shuttles in Stadt und Land.

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

Auch wenn die Situation aktuell noch nicht ganz so brisant ist wie in anderen Bundesländern, kommt der Fachkräftemangel zunehmend und regional differenziert in der ÖPNV-Branche an. Gerade in Randbereichen zu anderen Bundesländern tritt eine gezielte Abwanderung von Fachkräften ein. In Mecklenburg-Vorpommern beobachten wir aktuell, dass Fachkräfte z.B. zur Deutschen Bahn wechseln, weil dort höhere Vergütungen gezahlt werden. Auch weitere, teilweise global agierende Unternehmen ziehen ÖPNV-Fachpersonal, z. B. im Werkstattbereich, durch bessere Vergütung ab. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Nahverkehr eine Beschäftigung im Schichtdienst ist, die den Beruf per se für viele unattraktiv macht. Auf jeden Fall wird die Verfügbarkeit von Fachkräften nach der Finanzierung zu einem weiteren begrenzenden Faktor beim Ausbau des ÖPNV.

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

Die Fahrgastzahlen in 2023 zeigen ein deutliches Wachstum. Mittlerweile liegen die Verkehrsunternehmen in MV über dem Vor-Corona-Niveau. Dieser Aufwuchs stößt an Kapazitätsgrenzen – sowohl bei der Infrastruktur, den Fahrzeugen als auch beim Fahrpersonal. Die Ausgleichsbedarfe im ÖPNV steigen rasant und können von den Kommunen nicht mehr allein getragen werden. Angebotseinschränkungen sind angesichts der steigenden Fahrgastzahlen nicht vertretbar. Kontinuierliche Effizienzverbesserungen und drastische Sparmaßnahmen in den vergangenen 30 Jahren haben einerseits zu eingeschränkter Leistungsfähigkeit und einem Know-how-Verlust in den Verkehrsunternehmen geführt. Andererseits besteht nun, auch angesichts der wachsenden Nachfrage, kein Rationalisierungspotenzial mehr. Verstärkt wird die wirtschaftliche Not der Unternehmen durch die hohe Inflation und die fehlende Möglichkeit, aufgrund der Dominanz des Deutschlandtickets die Erlöse zu steigern.

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

Im Vordergrund stehen die Schaffung bzw. der Ausbau eines attraktiven Angebots. Aus Sicht der ÖPNV-Branche hätte es zuerst eine Angebotsoffensive geben müssen und danach, soweit noch weiteres Geld vorhanden gewesen wäre, eine Absenkung der Beförderungstarife. Vom Grundsatz zielt die Mobilitätsoffensive des Landes in die richtige Richtung, allerdings kommt sie sehr spät und ist nicht ausreichend finanziert. In der jetzigen Situation ist bereits die Aufrechterhaltung des bestehenden Angebots eine große Herausforderung, die Verkehrsunternehmen und kommunale Aufgabenträger allein nicht werden bewältigen können.

Ziel muss es sein, jeden Ort im Land täglich mindestens im Stundentakt mit dem nächsten Zentrum sowie dem SPNV bzw. Taktbus zu vernetzen. In der weiten Fläche wird das vielfach nur mit bedarfsgesteuerten Angeboten (Rufbus) möglich sein.

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

In der Fläche ist die Anbindung des ÖPNV besonders teuer. Mit viel Geld werden nur wenig Menschen erreicht. Gleichzeitig ist die Mobilität aber wichtig, damit die ländlichen Räume nicht noch weiter abgehängt werden und der soziale Frieden gewahrt bleibt. Hierzu braucht es eine gesamthafte Lösung ohne allein auf den ÖPNV-Aufwand zu schauen. Rein betriebswirtschaftlich ist ein angemessener ÖPNV im ländlichen Raum nicht zu leisten. Gleichzeitig dürfte es in ländlichen Regionen zukünftig noch schwieriger werden, Fachkräfte zu gewinnen. Hier können mittelfristig autonom fahrende Systeme Abhilfe schaffen, wenn jetzt in deren Entwicklung investiert wird.

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

Taktbuslinien auf vorhandenen oder entwicklungsfähigen Achsen, ergänzende Rufbusangebote in der weiten Fläche sowie attraktive Park-and-Ride-Möglichkeiten, insbesondere an Bahnhöfen im Zulauf auf die größeren Städte, sind die richtigen Antworten. Hierzu benötigen die Verkehrsunternehmen und ihre kommunalen Aufgabenträger eine wesentlich bessere Finanzausstattung durch das Land MV mit Unterstützung des Bundes.

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

In den Städten ist es etwas einfacher, durch gezielten Angebotsausbau relevante Größen zusätzlicher Fahrgäste und vermiedener Pkw-Fahrten zu erreichen. Insofern sind hier sowie auf den starken SPNV-Achsen auch die größten Klimawirkungen zu erzielen. Taktverdichtungen, eine verbesserte Erschließung durch neue Linien und Haltestellen sowie ergänzende On-Demand-Angebote sind die Mittel der Wahl. Dasselbe gilt prinzipiell für den SPNV. In beiden Fällen bedarf dies jedoch erheblicher zusätzlicher Mittel, insbesondere da durch das Deutschlandticket und sein Ausgleichssystem zusätzliche Fahrgäste nicht zu zusätzlichen Einnahmen führen. Die Kommunen in MV sind nicht in der Lage, diese Mittel allein aufzubringen.

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

Fahrzeuge mit klima- und umweltfreundlichen Antrieben sind heute und voraussichtlich auch auf längere Sicht teuer in der Anschaffung und im Betrieb. Da die Förderprogramme des Bundes in ihrer Höhe absehbar nicht ausreichen, die Gewährung von Fördermitteln unsicher und kaum planbar ist, muss das Land mit in die Förderung einsteigen, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen. Wichtig ist dabei, dass nicht nur Investitionsmittel bereitgestellt werden, sondern auch Mittel für den aufwändigeren Betrieb, wenn z.B. aufgrund der begrenzten Reichweite von E-Bussen zusätzliche Fahrzeuge zum Einsatz gelangen müssen. Gleichzeitig gibt es derzeit kein Förderprogramm des

Landes für die Errichtung der notwendigen Infrastruktur. Zu einem Elektrobus gehört immer auch Ladeinfrastruktur (zentral/dezentral) mit leistungsstarkem Anschluss an die Energieversorgung.

Straßenbahnen mit ihrer direkten, hoch effizienten Stromabnahme aus der Oberleitung gehören zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln überhaupt. Ihre Infrastruktur ist robust, leistungsfähig und langlebig, braucht aber nach ca. 30 Jahren auch eine Erneuerung. Gleichzeitig bietet sich ein Ausbau der bestehenden Netze in Rostock und Schwerin, auch bis in das Umland der Städte, an. Im Vergleich zu regionalen Eisenbahnstrecken kann eine Straßenbahn ausgesprochen kostengünstig gebaut und betrieben werden, bei vergleichbarem Nutzen für die Fahrgäste. Äußerst problematisch ist die in MV nicht geregelte, systematische Förderung von neuen Straßenbahnfahrzeugen, für die im Gegensatz zum Ausbau der Infrastruktur der Bund keine Mittel bereitstellt, sondern die Länder in der alleinigen Verantwortung sieht.

Wasserstoff ist nach ganz überwiegender Fachmeinung aufgrund seiner hohen Herstellungskosten und künftig großer Nachfrage aus Bereichen, die nicht elektrifizierbar sind (bestimmte Industrien, Luft- und Seeverkehr), im Regelfall kein geeigneter Energieträger für den Landverkehr.

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 spielen regionale Verbundtarife künftig eher eine untergeordnete Rolle. Die Belange von Pendlern und anderen regelmäßigen Fahrgästen werden mit dem D-Ticket gut abgedeckt. Zusätzliche Ermäßigungen, wie mit dem Azubi- und dem Senienticket in MV bereits umgesetzt, sind möglich, wenn politisch gewünscht und finanzierbar. Viel wichtiger als weitere Preisabsenkungen ist jedoch eine nachhaltige Verbesserung des Angebots im ÖPNV und SPNV. Ergänzend zum Deutschlandticket wäre ein landesweiter Tarif für Gelegenheitsfahrgäste sinnvoll. Dieser könnte relativ einfach digital, z.B. auf Basis von zurückgelegten Entfernungen, ohne komplizierte Tarifzonensysteme eingeführt werden.

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

Das Problem ist nicht mangelnder Austausch und Kooperationsbereitschaft zwischen den Verkehrsunternehmen, sondern vielmehr ist ein kreisübergreifendes Verkehrsangebot immer abhängig vom Geld, das die Landkreise nicht haben. Daher kann die Landesregierung am wirksamsten mit einer deutlich verbesserten Förderung der Verkehrsunternehmen bzw. zweckgebundener Finanzausstattung der Aufgabenträger helfen. Ergänzend braucht es eine schlanke Organisation, die landesweite Verkehre, insbesondere auch in der Verknüpfung von Bus und Bahn, sowie landesweite Tarife ergänzend zum Deutschlandticket organisiert und koordiniert.

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

Nein, die Regionalisierungsmittel werden fast ausschließlich für den SPNV eingesetzt und dabei auch nicht vollständig verausgabt. Der ÖPNV bekommt seit Jahren nur einen sehr geringen Anteil, der die steigenden Kosten aus dem bestehenden Angebot in keiner Weise abdeckt, wodurch das Defizit in den Kommunen immer weiter steigt und ein Angebotsausbau nahezu unmöglich wird. Ebenso ist es nicht zielführend, wenn das Land seinen hälftigen Anteil an der Finanzierung des Deutschlandtickets aus Regionalisierungsmitteln speist, die eigentlich für die dringend notwendige Verbesserung der Angebote im SPNV und ÖPNV benötigt werden.

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

Das Land kann ergänzend zu den Regionalisierungsmitteln jederzeit auch Eigenmittel für den Ausbau des Schienennetzes einsetzen sowie gemeinsam mit dem jeweiligen Unternehmen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) beim Bund einwerben. Dabei kommt es darauf an, den Bund nicht aus seiner Pflicht für die grundsätzliche Finanzierung der Schienenwege des Bundes (DB Netz) zu entlassen. Es kann daher zielführender sein, auch in puncto schneller und kostengünstiger Umsetzung, wenn sich das Land auf die Finanzierung von nichtbundeseigenen Eisenbahnen und Straßenbahnen konzentriert bzw. im Netz der DB nur solche Maßnahmen fördert, die ausdrücklich nicht im unternehmerischen Interesse der Deutschen Bahn bzw. in der politischen Verantwortung des Bundes liegen.

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?

Grundsätzlich zielt die Mobilitätsoffensive in die richtige Richtung. Taktverdichtungen im SPNV, der Aufbau eines ergänzenden Netzes von Taktbuslinien sowie die Einführung eines flächendeckenden Rufbussystems sind geeignet, um die Mobilität im Land und insbesondere in der Fläche deutlich zu verbessern. Zu kritisieren sind die unzureichende Finanzausstattung zur Erreichung der gesetzten Ziele sowie die fehlende Berücksichtigung der (kreisfreien) Städte. Gerade dort ließen sich aber im größeren Maßstab Fahrten vom Pkw auf den ÖPNV verlagern und damit neben verbesserter Mobilität auch nennenswerte Beiträge zum Klimaschutz erreichen. Das gilt in ganz besonderem Maße für die Straßenbahnen, die hier überhaupt keine Erwähnung finden.

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?

Die Unternehmen bilden sowohl Auszubildende (nach dem Schulabschluss) als auch Quereinsteiger aus, um dem Fachkräftemangel zu begegnen. Es wird daran gearbeitet, die Arbeitsbedingungen im Fahrdienst und in anderen Schichtbereichen durch innovative Arbeitszeitmodelle und betriebliche Sozialleistungen zu verbessern. Entgelterhöhungen in notwendiger und angemessener Höhe scheitern teilweise an der nicht ausreichenden finanziellen Ausstattung der Verkehrsunternehmen.

Die Agentur für Arbeit bzw. die Jobcenter müssten die Berufskraftfahrerqualifizierung sowie die Straßenbahnausbildung fördern. Hier können auch Menschen mit Migrationshintergrund gut eingesetzt und in die Gesellschaft integriert werden, dazu müssen sie insbesondere sprachlich befähigt werden. Gerade bei Migranten ist der Weg bis zum Einsatz zu lang, durch sehr späte Sprachkurse und hohe bürokratische Hürden. Da die Straßenbahnausbildung in den Verkehrsunternehmen stattfindet, ist derzeit keine Förderung durch bestehende Wege wie Bildungsgutscheine möglich. Auch hier müssen bürokratische Hürden abgeschafft werden. Dies gilt auch für die Busfahrschulen, die teilweise in den Unternehmen angesiedelt sind.

Ein wertschätzender Umgang der Politik mit dem ÖPNV und seinen Beschäftigten kann zudem helfen, dass durch einen Imagegewinn weiterhin Fachkräfte gewonnen werden können.

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?

Für unsere Fahrgäste bedeutet das Deutschlandticket mehr Mobilität zu einem günstigen Preis. Es hat sowohl sozialpolitisch als auch verkehrs- und umweltpolitisch positive Wirkungen und Potenziale. Letztere werden sich allerdings, gerade in unserem Bundesland, in wesentlichen Größenordnungen nur heben lassen, wenn der Preisoffensive auch eine Angebotsoffensive folgt.

Aus Sicht der Verkehrsunternehmen ist die ungeklärte Finanzierung des Tickets über 2023 hinaus aktuell ein sehr ernstes Problem. Wenn dieses zwischen Bund und Ländern nicht in den nächsten Wochen gelöst wird, werden die Verkehrsunternehmen rein rechtlich, aber auch betriebswirtschaftlich

nicht in der Lage sein, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket ab 01.01.2024 zu stellen. Darüber hinaus muss man zur Kenntnis nehmen, dass nach dem Ausgleichsmechanismus des D-Tickets zusätzliche Fahrten von Fahrgästen nicht mehr zu zusätzlichen Einnahmen für die Unternehmen führen. Weder die hohen inflationsbedingten Mehrkosten noch erforderliche oder gewünschte Zusatzangebote können aus diesem Mechanismus finanziert werden, sondern erfordern zusätzliche Finanzmittel, deren Herkunft ungeklärt ist.

Das Thema Schülerbeförderung und Deutschlandticket muss ebenfalls geklärt werden. Zum einen war die Ausgabe von Schülertickets als D-Ticket nie Bestandteil der Kalkulation des Deutschlandtickets, d. h. in den veranschlagten Mitteln des Bundes war dies nicht berücksichtigt. Gleichzeitig ist unklar, wie die Finanzierungslücke bei den Verkehrsunternehmen gefüllt werden soll.

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

Das Seniorenticket war eine sozialpolitische Entscheidung der Regierungskoalition, die zu respektieren ist. Senioren über 65 Jahren mit Hauptwohnsitz in MV erhalten das Deutschlandticket unabhängig vom Einkommen für einen Preis von 29 Euro pro Monat. Die ÖPNV-Branche in MV hat das Seniorenticket mit Engagement in Rekordzeit eingeführt und erwartet nun eine dauerhafte Finanzierung durch das Land. Neben dem direkten Zuschuss von 20 Euro pro Ticket und Monat muss auch die Differenz vom 49-Euro-Preis des D-Tickets zu den bisher von dieser schon immer ÖPNV-affinen Nutzergruppe eingebrachten Erlöse dauerhaft und dynamisiert ausgeglichen werden. Bisher wurden ca. 30.000 Seniorenticket-Abos in MV abgeschlossen.

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

Wir erwarten und sehen bereits eine höhere Nutzung der Verkehrsangebote durch das Seniorenticket. Da das Seniorenticket so stark rabattiert wird, fallen bisherige Einnahmen von Senioren bei Einzel- und Tageskarten oder zuvor gültigen, höherpreisigen Senioren-Abos weitgehend weg. Das bedeutet, die Einnahmeverluste steigen und müssen im Rahmen der Finanzierungsmechanik des D-Tickets vollständig und dauerhaft ausgeglichen werden. Dies ist nach Stand der Diskussion zwischen Bund und Ländern aber nicht gesichert.

23. Wie bewerten Sie die Einführung von Taktbuslinien?

Positiv, allerdings ist der bisher avisierte Zuschuss des Landes MV nicht ausreichend, um ein flächendeckendes Taktbusnetz aufzubauen und zu betreiben. Gerade vor dem Hintergrund des D-Tickets werden die Taktbuslinien auch bei guter Nutzung nur niedrige Erlöse generieren, da zusätzliche Fahrten keine zusätzlichen Einnahmen bedeuten. Außerdem kommt es darauf an, die richtigen Relationen auszuwählen, intelligente Fahrpläne zu entwickeln und einen langen Atem zu beweisen, da auch ein attraktives Angebot dort, wo es vorher praktisch keinen ÖPNV gab, erst allmählich seine Nutzer finden wird.

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?

Ein landesweites Rufbussystem ist geeignet, bestehende Mobilitätsdefizite in Stadt und Land zu beseitigen. In der Fläche kann nur so überhaupt eine angemessene Versorgung mit einer Grundmobilität für alle erreicht werden. Die kreisfreien Städte dürfen aber hier nicht unberücksichtigt bleiben, denn auch dort gibt es ungedeckte Bedarfe in peripheren Lagen bzw. in Schwachverkehrszeiten. Die Vereinheitlichung schon bestehender Rufbussysteme ist eine Herausforderung, da sich die vorhandenen Systeme in den jeweiligen Regionen teilweise etabliert haben und für eine Anpassung erneute Aufwände entstehen. Wichtig ist allerdings, dass hier keine

„Mobilitätsinseln“ entstehen, sondern die Rufbusse mit Taktbuslinien und SPNV konsequent vernetzt werden. Dazu gehört auch ihre Integration in die Auskunftssysteme.

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?

Die Geschwindigkeit der Realisierung hängt von verschiedenen Faktoren ab, die alle gleichzeitig erfüllt sein müssen:

- ausreichende Finanzierung, auch für den Fall einer intensiveren Nutzung,
- Verfügbarkeit einer ausreichenden Zahl an Fahrzeugen, die vorzugsweise elektrisch angetrieben sind, damit nicht etwa ein negativer Klimaeffekt eintritt,
- Verfügbarkeit von ausreichend Personal, das die Mindestanforderungen an die Personenbeförderung erfüllt und bereit ist, zu den (ausgedehnten) Betriebszeiten der Rufbusse, insbesondere abends und am Wochenende, zu arbeiten.

Realistisch ist davon auszugehen, dass bis zur flächendeckenden Umsetzung mit Bedienzeiten fast rund um die Uhr mehrere Jahre vergehen können. Langfristig wird sich ein solches System aus wirtschaftlichen und personellen Gründen vsl. nur mit autonomen Fahrzeugen sicherstellen lassen.

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

Die Mittel sind für ein flächendeckendes Rufbussystem mit weitreichenden Betriebszeiten zu gering, da die Betriebsaufwendungen für ein erfolgreiches Rufbussystem sehr hoch sind. Außerdem können die kreisfreien Städte nicht von diesen Mitteln profitieren, obwohl sie ähnliche Systeme aufbauen wollen, um gerade in den Nachtstunden ein Angebot zu schaffen bzw. peripher gelegene Ortsteile oder großflächige Industriegebiete wie z.B. den Rostocker Überseehafen mit einem guten Angebot zu bedienen.

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?

Best Practice im ÖPNV liefern insbesondere die Schweiz, Österreich oder die Niederlande bzw. das Bundesland Baden-Württemberg. Hier sind flächendeckend eng vertaktete Angebote mit Zügen oder Bussen Standard und weitestgehend umgesetzt. Aber auch die Bundesländer Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen sind Mecklenburg-Vorpommern teilweise weit voraus, insbesondere mit der etablierten Marke „PlusBus“, die 2022 mit dem Deutschen Verkehrswendepreis der Allianz pro Schiene ausgezeichnet wurde.

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

Die vorhandenen oder angestrebten Rufbussysteme basieren auf der sogenannten On-Demand-Technologie – Kleinbusse oder Taxen werden digital bestellt, disponiert, bezahlt und abgerechnet. Nur der Fortschritt in der Digitalisierung macht solche Systeme überhaupt flächendeckend möglich. Der nächste Technologiesprung wären dann autonom fahrende Rufbusse, wobei aktuell schwer einzuschätzen ist, wann solche Fahrzeuge tatsächlich serienmäßig und damit bezahlbar zur Verfügung stehen werden und in Deutschland uneingeschränkt eingesetzt werden dürfen.

Bei Linienbussen und Straßenbahnen wird ein eher langer Weg über z.T. schon heute verfügbare Fahrerassistenzsysteme hin zum autonomen bzw. automatisierten Fahren zu beschreiten sein.

Digitale Auskunftssysteme im ÖPNV stehen seit längerem zur Verfügung, wobei die Echtzeit-Algorithmen insbesondere bei gestörten Verkehren noch immer nicht voll ausgereift sind. Im Bereich des Ticketings hat die Einführung des Deutschlandtickets einen kräftigen Digitalisierungsschub mit sich gebracht.

Festzuhalten bleibt auch hier, dass Investitionen in innovative und digitale Technologien sehr viel Geld kosten, das den Verkehrsunternehmen regelmäßig nicht zur Verfügung steht, und daher nur im Rahmen weitreichender Förderprogramme zu realisieren sind.

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

In den vergangenen Jahren sind die Regionalisierungsmittel des Bundes an die Länder außerplanmäßig erhöht worden, um Ausbau und Modernisierung des ÖPNV zu unterstützen. Auch wenn diese Erhöhungen angesichts der Kostenentwicklung nicht ausreichend sein werden, kommt es zunächst darauf an, diese verfügbaren Mittel, ergänzt um entsprechende Eigenmittel des Landes, zweckentsprechend einzusetzen, ausdrücklich auch im straßengebundenen ÖPNV. Um angesichts der starken, inflationsbedingten Kostensteigerungen überhaupt das Bestandsangebot abzusichern, müssen unbedingt alle geleisteten Zahlungen des Landes an die kommunalen Aufgabenträger und Unternehmen (u.a. FAG, Ausbildungsverkehr, Infrastrukturzuschüsse ...) in einer der Kostenentwicklung entsprechenden Höhe dynamisiert werden. Darüber hinaus notwendige Zuschüsse für den Ausbau der Angebote können ebenfalls über eine Anhebung der zweckgebundenen FAG-Mittel (§ 10, Abs. 5) unbürokratisch an die Aufgabenträger ausgereicht werden.

Mittelfristig wird kein Weg an einer umfassenden Finanzreform des ÖPNV in Deutschland vorbeiführen, die nur durch Bund, Länder und Kommunen gemeinsam zu stemmen sein wird.

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

Grundsätzlich ist der ÖPNV nicht Teil des Problems sondern Teil der Lösung bezüglich Umwelt- und Klimaschutz. Elektroantriebe werden sich auch im ländlichen Bereich zunehmend durchsetzen, wobei angesichts der eher geringen Betriebsleistung deren Bedeutung dort nicht überschätzt werden darf. Alternativ steht mit Biomethan ein Energieträger zur Verfügung, der aus landwirtschaftlichen Abfallprodukten gewonnen faktisch klimaneutral ist und als Busantrieb hervorragend in eine regionale Wertschöpfungskette passt. Leider hat die EU aus politischen Gründen Biomethan nur als sauberen und nicht als klimaneutralen Kraftstoff eingestuft.

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

Der Zustand der Straßeninfrastruktur im ländlichen Raum, insbesondere bei den Kreisstraßen, ist vielfach vom Ausbaustandard und/oder vom Erhaltungszustand her nicht für einen regelmäßigen Linienbusverkehr geeignet. Angesichts des schleppenden Ausbaus aufgrund auch hier fehlender Mittel erscheint eine enge Abstimmung der Ausbauplanung mit der Nahverkehrsplanung besonders wichtig, damit Busstrecken bevorzugt realisiert werden. Ebenso ist der Zustand vieler Bushaltestellen erbarmenswert, obwohl laut Personenbeförderungsgesetz bereits Anfang 2022 alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein mussten.

Radwege sowie Bau- und Unterhaltungskosten liegen nicht in der Sphäre der Verkehrsunternehmen.

Die Fragen 32. bis 69. betreffen nur teilweise den öffentlichen Verkehr und werden daher nur punktuell beantwortet.

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?

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?

Konzentration der verfügbaren Finanzmittel auf Erhalt und maßvollen Ausbau des Bestandsnetzes bei grundsätzlichem Verzicht auf weitere Straßenneubauten.

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

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 zugedachten Aufgaben adäquat zu erfüllen (vgl. Einzelplan 06, Seite 198 f.)?

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?

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?

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 untersetzt sein?

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

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

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

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

Zu den nachhaltigen Verkehrsmitteln zählt auch der ÖPNV. Bei der Elektromobilität können elektrisch angetriebene Busse, Straßenbahnen und Züge besonders hohen Klima- und Umwelteffekte erzielen. ÖPNV und Fahrradverkehr können sich gegenseitig optimal ergänzen, im Alltagsverkehr ebenso wie im Tourismus.

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

Bei konsequenter Nutzung heutiger Möglichkeiten der digitalen und intelligenten Verkehrssteuerung ließen sich die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität vieler Straßen ohne teure

Ausbaumaßnahmen steigern. Dabei könnte der ÖPNV durch gezielte Beschleunigungsmaßnahmen besonders profitieren. Notwendig dafür sind neben dem politischen Willen zweckentsprechend eingesetzte Investitionsmittel und gut ausgebildetes Personal in den Straßenbauverwaltungen und spezialisierten Planungsbüros.

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

Der Güterverkehr belastet Teile des Straßennetzes übermäßig stark mit negativen Folgen für die Leistungsfähigkeit, den Straßenzustand sowie Anwohner und Umwelt. Vielfach könnte die Verlagerung großer Gütermengen auf den Schienentransport Entlastung schaffen, wenn die Voraussetzungen im Schienennetz gegeben wären. Leider wurden in den vergangenen 30 Jahren viele Gleisanschlüsse abgebaut und ganze Strecken stillgelegt, neue Gewerbegebiete sind ohne Gleisanschluss konzipiert worden. Hier gilt es, entschieden gegenzusteuern, bahnorientierter zu planen und bestehende Fördermöglichkeiten des Bundes für Gleisanschlüsse zu nutzen.

Das Land selbst könnte als Verloader vorgehen, indem z.B. die Landesforst wie in anderen Bundesländern die Holzabfuhr per Bahn organisiert wo immer möglich.

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

Fahrerassistenzsysteme in Straßenbahnen und Bussen werden die Verkehrssicherheit im ÖPNV weiter deutlich verbessern. Grundsätzlich liefert ein bedarfsgerechter ÖPNV einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheit, indem die Zahl der Pkw-Fahrten insgesamt reduziert wird, vor allem aber in Grenzsituationen (sehr junge und alte Autofahrer, ggf. mit Einschränkungen, Alkoholgenuss) auf die Autonutzung verzichtet werden kann.

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

Hier hat vor allem die Eisenbahnstrecke Lübeck – Güstrow – Neubrandenburg – Stettin großes Potenzial sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr, das bisher überhaupt noch nicht tiefgreifend betrachtet wurde. Das Ziel der Bundesregierung, den Verkehrsanteil der Schiene am Gütertransport auf 25 % anzuheben, wird erhebliche Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen im Schienennetz erfordern und auch solche Entlastungsstrecken wieder in den Fokus rücken. Weitere Chancen liegen in der (heute weitgehend fehlenden) Verknüpfung des Ostseefährverkehrs mit dem Fernverkehr der Eisenbahn, wo Relationen wie Berlin – Rostock – Kopenhagen oder Berlin – Mukran – Stockholm ein großes Wachstumspotenzial aufweisen.

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?

Das Beispiel des Rostocker Warnowtunnels zeigt, dass mautfinanzierte Modelle für das Gesamtverkehrssystem suboptimal sind, da die gewünschten Entlastungseffekte der Innenstadt nur

partiell eintreten und die teure und flächenintensive Infrastruktur bei weitem nicht ausgelastet wird. Auch für den Buslinienverkehr stellen sich die hohen Mautkosten als ein echtes Hindernis beim Ausbau des Fahrplanangebots, z.B. zur besseren Bedienung des Seehafens, dar.

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

Im Aus- und Neubau von Eisenbahn- und Straßenbahnstrecken liegt ein großes Potenzial für die Bauwirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern. Leider hat sich aufgrund der seit fast 20 Jahren stagnierenden Auftragslage die Anzahl entsprechender Fachbetriebe im Land und deren Leistungsfähigkeit inzwischen auf ein bedenklich kleines Maß reduziert. Gleiches gilt für Ingenieurbüros. Mehr kleine und mittlere Aufträge aus dem Bereich der Straßenbahnen und regionaler Eisenbahnen wären ein wichtiger Beitrag dafür, diesen Wirtschaftszweig im Land zu halten und auszubauen.

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

Der Integrierte Landesverkehrsplan MV von 2016 bildet keine langfristigen Visionen und schon gar keine konkreten Handlungsschritte ab, die den heutigen Anforderungen an das Verkehrssystem vor dem Hintergrund der Klimakrise und großer gesellschaftspolitischer Herausforderungen entsprechen. Die Branche des ÖPNV und des Schienengüterverkehrs bietet dem Landtag und der Landesregierung ausdrücklich einen intensiven Dialog zur dringend erforderlichen Fortschreibung der Landesverkehrsplanung an. Vor Ort in den Landkreisen und kreisfreien Städten sowie in den Bahn- und Busunternehmen gibt es sehr viele Planungen und Ideen, die wegen fehlender Finanzmittel nicht vorankommen und einer priorisierten Umsetzung harren. Ganz wichtig hierfür ist, dass es gerade in der Verkehrsentwicklung unseres Landes zu einem viel engeren Miteinander zwischen Land und Kommunen kommen muss, um gemeinsam am Abbau eines großen Umsetzungsstaus zu arbeiten.

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

Förderinstrumente des Landes für Investitionen in Verkehrs- und Infrastrukturprojekte des ÖPNV sind aktuell kaum vorhanden, nachdem auch die EFRE-Mittel unserer Branche entzogen worden sind und Eigenmittel des Landes ohnehin nicht eingesetzt werden. Mögliche Investitionsmittel aus dem FAG kommen beim ÖPNV kaum an, da vor Ort auch in anderen, politisch noch höher priorisierten Bereichen ein sehr großer Nachholbedarf besteht. Soweit möglich weichen die Unternehmen auf Förderprogramme des Bundes aus, die jedoch für die Bedingungen und Anforderungen unseres Bundeslandes oftmals nicht geeignet sind, z.B. weil Mindestfördersummen von 10 oder 30 Mio. Euro gar nicht zu erreichen sind. Insgesamt muss festgestellt werden, dass die aktuelle Förderlandschaft in MV wenig geeignet ist, um dringend erforderliche oder verkehrlich sinnvolle Vorhaben des ÖPNV voranzubringen.

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

Es braucht einen sehr langen zeitlichen Vorlauf, um Projekte zu realisieren, wenn vorher Fördermittel eingeworben werden müssen. Die Bürokratie und der zeitliche Vorlauf sind die größten Hemmnisse. Der Fördermittelbeantragungsprozess ist nicht vollständig digital. Eine große Zahl von Unterlagen muss für jeden Antrag neu analog eingereicht werden. (Warum müssen z. B. Handelsregisterauszüge immer wieder mit jedem Antrag eingereicht werden? Das sind öffentlich zugängliche Daten.) Hinzu kommt, dass es keine Verlässlichkeit für diese Mittel gibt, also keine Planungssicherheit für die Unternehmen und damit keine Akzeptanz bei den kommunalen Eigentümern und Aufgabenträgern. Auch der Fördermittelnachweis ist teilweise praxisfern und erfordert große und spezialisierte personelle Ressourcen, die kleine und mittlere Unternehmen gar nicht aufbringen können.

Kostensteigerungen werden meist nicht mit gefördert. Das bedeutet, dass sich ein Finanzierungsrisiko für die Unternehmen zum Zeitpunkt der Umsetzung ergibt, was wiederum der Akzeptanz von Vorhaben abträglich ist.

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?

Die Finanzierung des ÖPNV muss grundsätzlich überdacht und reformiert werden, auch und gerade auf der Landesebene. Es kann nicht richtig sein, dass der ÖPNV als ein wesentlicher Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zum größten Teil auf eine Finanzierung durch Fördermittel angewiesen ist. Spätestens mit der Einführung des Deutschlandtickets erfolgte durch die Politik eine bewusste und gewollte Abkehr von der Nutzerfinanzierung hin zur Steuerfinanzierung des ÖPNV. Die Konsequenz daraus muss nun aber sein, dass die Steuermittel auch unbürokratisch und in der erforderlichen Höhe die Unternehmen erreichen.

Für Investitionen in den Neu- und Ausbau von Infrastruktur sowie für die Beschaffung von Fahrzeugen für den ÖPNV wird es darüber hinaus umfangreiche Fördermittel geben müssen. Einfache, ausreichend und langfristig dotierte und unbürokratische Förderprogramme sind die notwendige Voraussetzung dafür, dass erfolgreich und schnell in Erhaltung und Ausbau des ÖPNV investiert werden kann.

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

Es stehen aktuell kaum Förderinstrumente auf der Landesebene für die Unternehmen zur Verfügung. Grundsätzlich ist der Verwaltungsaufwand angesichts der überwiegend geringen Mittelvolumen deutlich zu hoch. Insbesondere der Verwendungsnachweis steht hier in keiner vernünftigen Relation zum Förderumfang.