

UNTERRICHTUNG

durch die Landesregierung

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)

**INTEGRIERTER
LANDESVERKEHRSPLAN
Mecklenburg-Vorpommern**

(ILVP M-V)

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Mobilität bestimmt unser tägliches Leben. Sie ist Voraussetzung für individuelle Beweglichkeit, berufliche Entfaltung und persönliche Freiheit und zudem wichtiger Wirtschaftsfaktor. Sie basiert vornehmlich auf einem funktionierenden, an die Bedürfnisse der Gesellschaft angepassten Verkehrssystem.

Eben diese gesellschaftlichen Bedürfnisse verschieben sich im dünn besiedelten Flächenland Mecklenburg-Vorpommern durch den demografischen Wandel. Insbesondere in den zentren- und küstenfernen Regionen sind bereits heute deutliche Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen. Prognosen unterstreichen diese Entwicklung auch für die kommenden Jahre. Daraus resultiert die Herausforderung, eine angemessene und erreichbare Daseinsvorsorge in der Fläche aufrechtzuerhalten.

Neben den demografischen Entwicklungen in einem dünn besiedelten Flächenland, dessen Bevölkerung altert und abnimmt, stehen die zurückgehenden Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur und schließlich die Anforderungen an ein ressourcenschonendes Verkehrssystem.

Die drei genannten Herausforderungen kennzeichnen das Spannungsfeld, dem der Integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern Rechnung tragen muss. Integriert soll dabei nicht nur „drauf stehen“, sondern auch „drin sein“. Das bedeutet, dass ein Neben- oder gar Gegeneinander der verschiedenen Verkehrsträger durch Kooperation und Vernetzung abgelöst werden soll. Außerdem soll er mit Blick auf die differenzierten Lebensrealitäten in unserem Bundesland keine allgemeingültigen Patentrezepte vorgeben, sondern Vorschläge für regional angepasste und individuelle Lösungen anbieten.

Der Integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern nimmt dabei nicht für sich in Anspruch, auf alle Fragen und Probleme eine fixe Antwort anzubieten. In verschiedenen Bereichen stellt er bewusst unterschiedliche Lösungswege zur Diskussion. Damit nimmt er Rücksicht auf die vielfältigen Herausforderungen in unserem Bundesland, die regionaler oder teils sogar lokaler Konzepte bedürfen. Anstoß für die bestmöglichen Lösungen können dabei erfolgreiche Praxisbeispiele geben.

Der Integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern ist in einem intensiven Beteiligungsverfahren mit Werkstattgesprächen und einer Verbandsanhörung erarbeitet worden; die Bürgerinnen und Bürger konnten sich mit Anregungen und Kritik einbringen. Allen, die an diesem Prozess mitgewirkt haben, möchte ich für ihr Engagement danken. Nun gilt es, die Handlungsempfehlungen für die Entwicklung der Mobilität in den kommenden Jahren gemeinsam mit den gesellschaftlichen Akteuren umzusetzen – für unser Land und die hier lebenden Menschen.

Herzlichst,



Ihr Christian Pegel



Christian Pegel

*Minister für Energie,
Infrastruktur und
Digitalisierung
Mecklenburg-Vorpommern*

Inhalt

Grußwort	3
Zusammenfassung	7
A. Einleitung	10
B. Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern: Herausforderungen der Zukunft	12
I. Demografischer Wandel in Mecklenburg-Vorpommern	12
II. Finanzpolitische Rahmenbedingungen	14
III. Ressourcenschonender Verkehr	16
C. Verkehr und Raumordnung	18
I. Auswirkungen der Raum- und Siedlungsstruktur auf den Verkehr	18
II. Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern	19
III. Erreichbarkeit Zentraler Orte	20
1. Erreichbarkeit mit dem PKW	21
2. Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Personenverkehr	24
IV. Einbindung von Mecklenburg-Vorpommern in das europäische Verkehrsnetz	28
1. Transeuropäisches Verkehrsnetz	28
2. Skandinavien-Adria-Entwicklungskorridor (Scandria)	28
V. Ausbau der überregionalen Verkehrsinfrastruktur im Grenzraum zu Polen	30
VI. Pendler in Mecklenburg-Vorpommern – das Beispiel Metropolregion Hamburg	32
1. Pendler in Mecklenburg-Vorpommern	32
2. Das Beispiel Metropolregion Hamburg	32
3. Eckpunkte Pendlermobilität	33
D. Mobilität in Zahlen: Modal Split und zukünftige Entwicklung	35
I. Status quo: Modal Split	35
II. Zukünftige Entwicklung: Verkehrsprognose 2030	37
1. Personenverkehr	37
a) Personenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt	37
b) Detailergebnisse zum Personenverkehr	39
2. Güterverkehr	42
a) Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt	42
b) Detailergebnisse im Güterverkehr	44
E. Verkehrspolitische Leitlinien	46

F. Mobilität mitplanen – Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und anderen Politikbereichen	49
G. Einzelne Verkehrsträger	50
I. Straßennetz	50
1. Bedeutung des Straßennetzes	50
2. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	50
3. Ziele – Handlungsfelder	52
a) 1. Lösungsansatz: Bereitstellung zusätzlicher Haushaltsmittel	55
b) 2. Lösungsansatz: Optimierung der Verwaltungsstrukturen	55
c) 3. Lösungsansatz: Integriertes Straßennetz und Priorisierung	56
II. Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)	58
1. Bedeutung des ÖPV in Mecklenburg-Vorpommern	58
2. Integrierter Landesverkehrsplan als ÖPNV-Landesplan	58
3. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	59
a) Öffentlicher Personenfernverkehr	59
b) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	65
4. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen	73
a) Ziele	73
b) Handlungsfelder	73
c) Maßnahmen	87
III. Insbesondere: Mobilität in den ländlichen Räumen	87
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	87
2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen	88
a) Ziele	88
b) Handlungsfelder	88
c) Maßnahmen	93
IV. Radverkehr	95
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	95
a) Bedeutung des Fahrrades in Mecklenburg-Vorpommern	95
b) Infrastruktur	96
c) Verkehrssicherheit	98
2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen	99
a) Ziele	99
b) Handlungsfelder	99
c) Maßnahmen	104
V. Fußverkehr	104
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	104
2. Ziele – Handlungsfelder	104
VI. Schiffsverkehr	105
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	105
2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen	107
a) Ziele	107
b) Handlungsfelder	107
c) Maßnahmen	109
VII. Luftverkehr	110
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	110
2. Ziele – Handlungsfelder	111

H. Verkehrsträgerübergreifende Mobilität	113
I. Initiative „Kombiniert mobil – Verkehrsmittel vernetzen“	113
II. Mobilität und Tourismus	115
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	115
2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen	118
a) Ziele	118
b) Handlungsfelder	118
c) Maßnahmen	119
III. Wirtschaft und Verkehr/Logistikwirtschaft	120
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	120
2. Ziele – Handlungsfelder	121
IV. Mobilität mit alternativen Kraftstoffen/Antrieben – insbesondere Elektromobilität	123
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	123
a) Elektromobilität	123
b) Biokraftstoffe	125
2. Ziele – Handlungsfelder	125
a) Ziele	125
b) Handlungsfelder	125
V. Mobilität und Lärm	127
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	127
2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen	128
a) Ziele	128
b) Handlungsfelder	128
c) Maßnahmen	131
VI. Barrierefreiheit – Design für alle	131
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	131
a) Gesetzliche Festlegungen	131
b) Umsetzung	132
2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen	133
a) Ziele	133
b) Handlungsfelder	133
c) Maßnahmen	134
VII. Verkehrssicherheit	134
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse	134
2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen	134
a) Ziele	134
b) Handlungsfelder	135
c) Maßnahmen	138
VIII. Automatisiertes Fahren	138
IX. Betriebliches Mobilitätsmanagement	138
I. Glossar/Abkürzungsverzeichnis/Verzeichnis der Rechtsvorschriften/Fundstellen	140

Zusammenfassung

I. Ziele des Integrierten Landesverkehrsplans (ILVP M-V)

Der ILVP M-V steht vor drei großen Herausforderungen: dem demografischen Wandel in einem dünn besiedelten Flächenland, den tendenziell zurückgehenden Finanzmitteln für die Verkehrsinfrastruktur und schließlich den Anforderungen an ein ressourcenschonendes Verkehrssystem. Angesichts dieser Herausforderungen wurde der Plan in einem breiten Beteiligungs- und Diskussionsprozess aufgestellt.

Der ILVP M-V stellt integrierte Mobilitätsansätze in den Vordergrund. Um die Kombination von Bahn, Bus, PKW, Taxi, Fahrrad und Fußverkehr beim Zurücklegen von Wegen attraktiver zu machen, soll der flexible Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel erleichtert werden. Besondere Aufmerksamkeit gilt den Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern. Der integrierte Ansatz des ILVP M-V beruht auf drei Säulen: Infrastruktur (z. B. Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen), Service (z. B. Abstimmung der Fahrpläne von Bus und Bahn, Modul Haltestellen im Radnetzplaner M-V) und Kommunikation (z. B. verkehrsträgerübergreifende Fahrplanauskünfte). Dabei werden – und dies ist gegenüber vergleichbaren Konzepten und Plänen neu – wichtige mobilitätsrelevante Lebensbereiche wie z. B. die Mobilität in ländlichen Räumen oder das Thema Mobilität und Tourismus losgelöst von der traditionellen Aufteilung nach Verkehrsträgern beleuchtet.

Der ILVP M-V nimmt nicht für sich in Anspruch, auf alle Fragen und Probleme eine fertige Antwort zu bieten. In verschiedenen Bereichen stellt er bewusst unterschiedliche Lösungswege zur Diskussion. Die aktuellen Anforderungen an die Verkehrspolitik bedingen vielfach ein Ausprobieren und Nachsteuern an sich fortlaufend verändernde Rahmenbedingungen sowie regional angepasste Lösungen. Der ILVP M-V ist also mit Absicht als ein „lernender Plan“ angelegt.

II. Einzelne Verkehrsträger

1. Straßennetz

Im Bereich der Straßeninfrastruktur geht in Bund, Land und Kommunen (also den verschiedenen sogenannten „Baulastträgern“) die Schere zwischen den für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und dem tatsächlichen Bedarf immer weiter auseinander. In Mecklenburg-Vorpommern ist

baulastträgerübergreifend von einer 40- bis 60-prozentigen Unterdeckung auszugehen. Der Straßeninfrastruktur droht deshalb ohne ein entschiedenes Gegensteuern ein fortschreitender Substanzverlust, der die dauerhafte Funktionsfähigkeit vieler Straßen infrage stellt. Für die erforderliche breite gesellschaftliche Debatte stellt der ILVP M-V drei verschiedene Lösungswege zur Diskussion, die ggf. zu kombinieren sind: Lösungsansatz (1) besteht in der Bereitstellung von ausreichend Haushaltsmitteln, um das derzeitige Straßennetz in Mecklenburg-Vorpommern zu erhalten. Dafür müssten alle Straßenbaulastträger ihre bisherigen Aufwendungen für die Bestandserhaltung mindestens verdoppeln. Lösungsansatz (2) sieht die deutliche Verschlankung der Verwaltungsstrukturen vor. Durch eine Reduzierung der drei Straßenbaulastträger unterhalb der Bundesstraßen auf zwei Verwaltungsebenen könnten erhebliche verwaltungsinterne und straßenspezifische Effizienzeffekte generiert werden. Lösungsansatz (3) strebt an, die vorhandenen Haushaltsmittel ohne gravierende Einschnitte für die Mobilität, aber mit Veränderungen im Straßennetz, noch zielgerichteter einzusetzen als bisher. Ziel ist eine im Umfang reduzierte und im Ausbau- und Unterhaltungsstandard angepasste Straßeninfrastruktur, die im Kern eine gute und gegenüber dem heutigen Zustand teilweise sogar verbesserte Qualität aufweist. Auf der Basis einer Bestandsaufnahme und -analyse der Bundesfern-, Landes- und Kommunalstraßen (1. Schritt) könnte ein Zielnetz entwickelt werden; es wäre gegenüber dem gegenwärtigen Gesamtnetz um solche Straßen reduziert, die angesichts vorhandener Mobilitätsmöglichkeiten keine wesentliche Funktion mehr haben (2. Schritt). In einem letzten Schritt (3. Schritt) würde eine durchgehende Priorisierung vorgenommen (Klassifizierung in Haupt- und Nebennetz; Erhalt vor Neu-, Um- und Ausbau; Anpassung der Förderinstrumente; Nutzen-Kosten-Analysen; abgestufte Regelstandards).

2. Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)

Mit den vorhandenen Finanzmitteln soll ein effizienterer und insgesamt attraktiverer ÖPV entwickelt werden. Übergeordnetes Ziel ist dabei ein angemessenes, ökonomisch und ökologisch vernünftiges Mobilitätsangebot für alle Regionen im Land. Um dies zu erreichen, identifiziert der ILVP M-V als ÖPNV-Landesplan folgende Schwerpunkte:

- Integrierte Mobilitätsangebote statt einzelner Beförderungsleistungen: Bessere Vernetzung von Bahn, Bus, flexiblen Bedienungsformen usw.; Fahrradmitnahme; Carsharing
- Hauptnetze stärken: Verbesserung des Angebots im Schienenpersonenfernverkehr (SPNV); Ausbaumaßnahmen im Schienenhauptnetz; Modernisierung von

Bahnhöfen; Studentakt und Spätverbindungen im SPNV; Netz von landesbedeutsamen ÖPNV-Verbindungen mit Bahn und Bus; konsequente Barrierefreiheit; Priorisierung aller Maßnahmen

- Schnittstellen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln verbessern: insbesondere Abstellanlagen für Fahrrad und PKW an ÖPNV-Haltestellen
- Verkehrsmittel aufeinander abstimmen: integraler Taktfahrplan als Basis für ein abgestimmtes Gesamtkonzept zwischen Bahn und Bus; frühere Fahrplankonferenzen; Berücksichtigung des bestehenden Fernbuslinienverkehrs; Vermeidung von konkurrierenden Parallelverkehr zwischen Bus und Bahn
- ÖPNV attraktiver machen – Service und Kommunikation verbessern: Service-Initiative (u.a. „verständlicher“ ÖPNV; verkehrsmittelübergreifende Informationen); einheitlichere Tarifstrukturen
- Öffentlichen Personen(nah)verkehr effizienter machen: zielgerichteter Einsatz von Bahn und Bus; Prüfung und Entwicklung einer stärker Leistungsanreize bewirkenden ÖPNV-Finanzierung/Bereich Straße.

3. Radverkehr

Mecklenburg-Vorpommern soll bis 2020 seine Radverkehrspotenziale wesentlich weitergehend ausschöpfen, als dies bisher möglich war. Hierfür ist nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur erforderlich. Ebenso wichtig sind eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Bereiche Service und Dienstleistungen („Radverkehr als System“). Folgende Handlungsfelder sieht der ILVP M-V vor:

- Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel stärken
- Gesamtnetz Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern nach zu setzenden Prioritäten auf den Weg bringen – Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ zwischen den Zentralen Orten des Landes umsetzen und Lücken in diesem Netz schließen
- Qualität bestehender Radwege sichern
- Positive Einstellung zum Fahrrad fördern
- Qualität der vorhandenen touristischen Radwege sichern – Serviceangebote für Radtouristen ausbauen
- Kombination von Fahrrad und Bus/Bahn erleichtern.

4. Fußverkehr

Ziel ist es, die Belange der Fußgänger zu stärken. Fußgänger sollen stärker als bisher bei allen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen und deren Umsetzung von Beginn an „mitgedacht“ werden. Dazu gehören insbesondere eine fußgängerfreundliche städtebauliche Gestaltung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, möglichst weitgehende Barrierefreiheit und die

Berücksichtigung des Zufußgehens als wichtiger Baustein eines intermodalen Verkehrssystems.

5. Schiffsverkehr

Vor dem Hintergrund der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung der Häfen des Landes setzt sich die Landesregierung für eine Stärkung und Weiterentwicklung der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft ein. Aus diesem Ziel ergeben sich folgende Handlungsfelder:

- Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten der Häfen sichern und ausbauen (bedarfsgerechter Hafenausbau einschl. Priorisierung; planerische Sicherung geeigneter Entwicklungsflächen; gemeinsame Vermarktung)
- Steigende Umschlagsmengen bewältigen und generieren (seewärtige Erreichbarkeit; Ausbau wichtiger Verkehrswege im Hinterland der Seehäfen)
- Umwelt- und Klimaschutz im Schiffsverkehr berücksichtigen.

6. Luftverkehr

Anliegen der Landesregierung ist es, die in Mecklenburg-Vorpommern vorhandenen Luftverkehrsmobilitätsbedürfnisse stärker als bisher im Land selbst zu decken. Daraus ergeben sich folgende auch im Norddeutschen Luftverkehrskonzept formulierte Handlungsfelder:

- Entwicklung des Flughafens Rostock-Laage als Schwerpunkt der Luftverkehrspolitik
- Unterstützung von Offshore-Windparkbetreibern in luftverkehrlichen Angelegenheiten
- Stärkere Berücksichtigung der norddeutschen Flughäfen bei den bilateralen Luftverkehrsrechten mit Drittstaaten
- Kooperation der norddeutschen Luftfahrtbehörden
- Konzentration der Fördermaßnahmen auf die Sicherung wichtiger verkehrs- oder regionalpolitischer Belange.

III. Verkehrsträgerübergreifende Mobilität

1. Mobilität in ländlichen Räumen

Für die Mobilität in den besonders dünn besiedelten ländlichen Räumen sind integrierte und regional angepasste Gesamtkonzepte erforderlich. Sie fördern unkonventionelle Lösungen und binden die gemeindliche Ebene ein. Sie werden zunehmend Fahrzeuge einbeziehen,

die ohnehin unterwegs sind und Menschen mitnehmen können. Neben geschäftlichen Fahrten (z. B. soziale Dienste, Krankenfahrten, Paketdienste, Lieferdienste) ist auch die Öffnung des privaten PKW für andere Menschen anzustreben („solidarische Mobilität“). Mobilitätszentralen bündeln und koordinieren Mobilitätsangebote und -wünsche. Die wichtige Rolle des Fahrrads in ländlichen Räumen ist zu stärken.

2. Mobilität und Tourismus

Angesichts der saisonalen Überlastung der Straßeninfrastruktur durch touristische Verkehre einerseits und deren vorteilhafter Bündelung mit ÖPNV-Alltagsverkehren andererseits sollten möglichst viele Touristen bereits ohne PKW anreisen oder ihr Auto zumindest vor Ort stehen lassen. Folgende Handlungsfelder sind vorgesehen:

- Entzerrung der touristischen Verkehre (Verkehrslenkung und -beeinflussung; Verteilung der Sommerferien; Lockerung des Bettenwechsels am Samstag)
- Passfähige ÖPNV-Angebote für Touristen (z. B. Gästekarte)
- Kundenorientierte Information über die bestehenden Angebote
- Tourismusregionen mit dem Profil „Nachhaltige Mobilität“.

3. Wirtschaft und Verkehr / Logistikwirtschaft

Ziel ist es, mit einer ausgewogenen Verkehrspolitik und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs zu schaffen. Dafür sind Aktivitäten vor allem auf folgenden vier Handlungsfeldern erforderlich:

- Arbeitsplätze und Wertschöpfung in der Logistikwirtschaft sichern und ausbauen (Maßnahmen gegen den Fachkräftemangel; Aus- und Weiterbildungsinitiativen)
- Kooperation in der Logistikwirtschaft des Landes stärken (Logistikinitiative)
- Standortmarketing und Messenförderung voranbringen
- Wirtschaftsverkehr ressourcenschonend gestalten (Reduzierung der Auswirkungen des Wirtschaftsverkehrs auf Umwelt und Lebensqualität; Förderung der Verlagerung von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger; Förderung des Kombinierten Verkehrs; einheitliche technische Standards auf den transeuropäischen Schienenwegen; Grüne Korridore).

4. Mobilität mit alternativen Kraftstoffen/Antrieben – insbesondere Elektromobilität

Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass die erforderlichen Rahmenbedingungen für die Nutzung alternativer Antriebe und Kraftstoffe im Verkehr geschaffen und umgesetzt werden. Bei der Elektromobilität ergeben sich daraus folgende Handlungsfelder:

- Einrichtung einer „Kompetenzstelle Elektromobilität“
- Landesweites Konzept für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur
- Förderung investiver Maßnahmen zum Einsatz alternativer nichtfossiler Kraftstoffe und Antriebe im Rahmen des Kampagnentitels aus dem EFRE einschließlich „Tankmöglichkeiten“
- Prüfung des Einsatzes von alternativen Kraftstoffen/Antrieben bei Fahrzeugen der Landesverwaltung.

5. Mobilität und Lärm

Der ILVP M-V verfolgt das Ziel, dem Schutz vor Verkehrslärm einen besonderen Stellenwert einzuräumen, ohne die Mobilitätsanforderungen einer modernen Gesellschaft zu vernachlässigen. Dieses Ziel ist insbesondere in folgenden Handlungsfeldern umzusetzen:

- Vorsorgende Raum-, Bauleit- und Verkehrsplanung
- Erstellung und Umsetzung der Lärmaktionspläne
- Harmonisierung der Grenzwerte und Berechnungsverfahren
- Verbesserung der rechtlichen Spielräume für die Anordnung von Tempo 30 auf stark belasteten Ortsdurchfahrten
- Prüfung der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen
- Verstärkte Verwendung lärmindernder Straßenbeläge und Maßnahmen zur Lenkung des Verkehrsflusses.

6. Barrierefreiheit – Design für alle

Ziel ist, die Belange von Menschen mit eingeschränkter Mobilität stärker zu berücksichtigen. Daraus ergeben sich folgende Handlungsfelder:

- Barrierefreiheit umfassend weiterentwickeln
- Bei der Vorgabe vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 realistische Lösungen anstreben.

7. Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung ist darauf gerichtet, das Risiko für Leib und Leben aller Verkehrsteilnehmer vor allem durch gruppenspezifische Aufklärungsarbeit und in Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern zu verringern und Verkehrsunfälle – insbesondere solche mit schweren Folgen – soweit wie möglich zu verhindern. Aus diesen Zielen entwickelt das Verkehrssicherheitskonzept 2017-2021 folgende Handlungsfelder:

- Handlungsfeld „Mensch“
- Handlungsfeld „Infrastruktur“
- Handlungsfeld „Fahrzeugtechnik“

8. Automatisiertes Fahren

Bei dem automatisierten Fahren, das sich mit großer Dynamik entwickelt und erhebliche Mobilitätsvorteile bieten kann, sind für Mecklenburg-Vorpommern vor allem die Perspektiven in den ländlichen Räumen von Bedeutung. Dabei ist insbesondere eine enge Abstimmung mit den Trägern des öffentlichen Verkehrs erforderlich.

9. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements fördern Unternehmen und Verwaltungen die Nutzung umweltfreundlicher und kostengünstiger Verkehrsmittel durch ihre Arbeitnehmer und Besucher. Die Landesregierung wird dies weiter in ihrem Bereich ausbauen.

A. Einleitung

Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern steht vor neuen **Herausforderungen**. Besonders deutlich wird dies, wenn man das Landesverkehrskonzept von 2002¹ als Vergleich heranzieht. Dieses Konzept war noch weitgehend von der zentralen Aufgabe der Nachwendezeit geprägt, eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur an die Bedürfnisse eines modernen Landes anzupassen. Dabei ging es insbesondere im Bereich des motorisierten Individualverkehrs und des Güterverkehrs von einem – teilweise erheblichen – Verkehrswachstum aus. Nur am Rande spielten die drei zentralen Themen eine Rolle, die diesen neuen Integrierten Landesverkehrsplan (ILVP M-V) maßgeblich bestimmen: die **demografischen Entwicklungen** in einem dünn besiedelten Flächenland, die tendenziell **zurückgehenden Finanzmittel** für die Verkehrsinfrastruktur und schließlich die Anforderungen an ein **ressourcenschonendes Verkehrssystem**.

Auch wenn niemand diese Herausforderungen ernsthaft in Zweifel zieht, wird die öffentliche Diskussion über Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern noch häufig von Forderungen nach einem weiteren umfangreichen Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur geprägt. Solche Forderungen sind auch im Rahmen der Öffentlichkeits- und Verbandsbeteiligung zum Entwurf des ILVP M-V erhoben worden. Doch die Bedingungen haben sich grundlegend verändert. Für Mecklenburg-Vorpommern werden bis 2030 ganz überwiegend zurückgehende Verkehre prognostiziert (Kap. D II). Der erforderliche **Strategiewechsel** umfasst alle Verkehrsträger ebenso wie die

Herangehensweise an Verkehrsinfrastruktur und Mobilität. Dies bedarf intensiver Kommunikation im Land. Auch deshalb ist der ILVP M-V in einem breiten **Beteiligungs- und Diskussionsprozess** aufgestellt worden, der laufend auf der Internetseite des Infrastrukturministeriums dokumentiert wurde. In dessen Zentrum standen acht themenbezogene **Werkstattgespräche** (Mobilität im ländlichen Raum, ÖPNV, SPNV, Straße, Logistik, Tourismus, Radverkehr, Lärm), bei denen das Infrastrukturministerium auch heikle Punkte in aller Offenheit angesprochen hat. Die etwa 400 Teilnehmenden aus Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verwaltung und unterschiedlichsten Nutzerverbänden (z. B. Seniorenbeirat, Behindertenverband, ADAC, ADFC, ACE und VCD) haben sich der Diskussion auch über unangenehme Wahrheiten mit Realismus gestellt und signalisiert, dass sie bei allen Auffassungsunterschieden im Detail die genannten Herausforderungen gemeinsam mit dem Land angehen wollen.

Der ILVP M-V verbindet bewährte Mobilitätsmuster mit neuen Ansätzen. Dies gilt in besonderem Maße für die Mobilität in den ländlichen Räumen. Von wesentlicher Bedeutung ist dabei ein **integrierter Ansatz**. Integriert bedeutet, dass die verschiedenen Verkehrsträger und Verkehrsmittel nicht isoliert betrachtet werden dürfen. Verkehr soll vielmehr von einem Mobilitätsbedürfnis und -angebot her gedacht werden; im Vordergrund stehen bestimmte **Mobilitätsketten** von Tür zu Tür. „Integriert“ hat viele Facetten. So soll z. B. der flexible Übergang von einem zum anderen Verkehrsmittel erleichtert werden, um das Zurücklegen von Wegen durch die **Kombination** von Bahn, Bus, PKW, Taxi, Fahrrad und Fußverkehr attraktiver zu machen (vgl. auch

¹ Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern – Grundlagen und Fakten – Konzept für die Zukunft, Landtags-Drucksache 3/2979.

Programmsatz 5.1 LEP M-V 2016²). Besondere Aufmerksamkeit gilt den Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern. Hierzu gehören bauliche und organisatorische Maßnahmen wie zum Beispiel Fahrradabstellanlagen und Pendlerparkplätze an Bahnhöfen. Diese „**intermodale Mobilität**“³ ist zentraler Bestandteil aktueller verkehrspolitischer Konzepte⁴ und wird die zukünftige Mobilität voraussichtlich maßgeblich prägen. Integriert bedeutet u.a. eine konsequent barrierefreie Mobilitätskette, die mögliche Verknüpfung verschiedener Verkehre unter dem Dach des ÖPNV, die Verbesserung überregionaler Erreichbarkeiten durch ein aufeinander abgestimmtes Bahn- und Busnetz, die Schaffung übergreifender Infrastruktur beispielsweise für Fahrrad- oder Elektromobilität und für Datenaustausch und Information. Dazu gehört auch, dass die Grenzen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr durchlässiger werden (z. B. Carsharing, Mitnahmeverkehre).

Der integrierte Ansatz des ILVP M-V beruht also auf **drei Säulen**: Infrastruktur (z. B. Fahrradabstellanlagen), Service (z. B. Abstimmung der Fahrpläne von Bus und Bahn) und Kommunikation (z. B. verkehrsträgerübergreifende Fahrplanauskünfte, Modul Haltestellen im Radnetzplaner M-V). Dabei soll auf dem ILVP M-V nicht nur *integriert* „drauf stehen“, sondern auch „drin sein“. In den Abschnitten zu den einzelnen Verkehrsträgern (Kapitel G.) gilt deshalb besondere Aufmerksamkeit immer auch der Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln. Darüber hinaus – und dies ist gegenüber vergleichbaren Konzepten und Plänen neu – werden wichtige mobilitätsrelevante Lebensbereiche wie z. B. die Mobilität in ländlichen Räumen oder das Thema Mobilität und Tourismus losgelöst von der traditionellen Aufteilung nach Verkehrsträgern beleuchtet, so dass hier integrierte Mobilitätsansätze beispielhaft deutlich werden (Kapitel H.).

Der ILVP M-V nimmt nicht für sich in Anspruch, auf alle Fragen und Probleme eine fertige Antwort zu bieten. Dass es solche Antworten nicht gibt, war auch ein Ergebnis der Werkstattgespräche, die den Aufstellungsprozess begleitet haben. Der ILVP M-V ist ein (informelles) Planungsinstrument mit einem **Planungshorizont von etwa fünf bis zehn Jahren**. Er zeichnet vielfach Planungs- und Konkretisierungsprozesse vor, die erst am Ende dieses Zeitkorridors zu praktisch umsetzbaren Ergebnissen führen können und zudem teilweise in der (Mit-)Verantwortung anderer Träger liegen. Es widerspricht grundlegenden Planungsprinzipien, wenn der ILVP M-V die Ergebnisse dieser Planungsprozesse vorwegnehmen würde.

2 Siehe Glossar.

3 Siehe Glossar.

4 Vgl. etwa Weißbuch der Kommission: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (Weißbuch Verkehr 2011), Bundesrats-Drucksache 179/11.

Die aktuellen Anforderungen an die Verkehrspolitik bedingen vielfach ein Ausprobieren, Beobachten, Nachsteuern und Anpassen an sich fortlaufend verändernde Rahmenbedingungen. Für die Mobilität in sich entleerenden ländlichen Räumen etwa gibt es keine allgemeingültigen Patentrezepte, sondern nur **regional angepasste Lösungen**. Der ILVP M-V soll hier einige klare Grundlinien aufzeigen und, was die konkrete Umsetzung betrifft, Lösungsansätze sichtbar machen. Stets kommt es darauf an, real umsetzbare Lösungen für die Praxis zu finden und nicht lediglich Behauptungen aufzustellen, dass doch etwas so oder so gehen müsste. Der ILVP M-V ist also bewusst als ein „**lernender Plan**“ angelegt. Gleichzeitig soll er in den nächsten Jahren die Akteure im Verkehrsbereich gleichsam als ein „Fahrplan“ begleiten.

Der rechtliche und planerische Rahmen für die Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern wird nur in bestimmten Bereichen durch das Land gesteuert. Maßgebliche Entscheidungen treffen europäische, Bundes- und kommunale Instanzen. Als verkehrspolitisches Konzept des Landes konzentriert sich der ILVP M-V auf solche Aspekte, die in der politischen **Verantwortung des Landes** liegen. Integrierte Mobilität erfordert aber gerade das Zusammenwirken der verschiedenen Akteure. Deshalb werden auch andere Verantwortungsträger innerhalb des Landes, insbesondere die Kommunen, in den Blick genommen. Allerdings dürfen dabei keine Erwartungen an den ILVP M-V gerichtet werden, die dieser seiner Funktion nach nicht erfüllen kann. Auf Grund des eher programmatischen Charakters sind ihm **detaillierte Vorgaben** insbesondere **für kommunale Aufgabenträger fremd** und grundsätzlich auch rechtlich nicht möglich. Da die Durchführung des Wirtschaftsverkehrs grundsätzlich privaten Akteuren obliegt, beschränkt sich der ILVP M-V insofern weitgehend auf den Aspekt der Bereitstellung der Infrastruktur für diese Verkehre.

Um die beiden genannten Anliegen des ILVP M-V – verkehrspolitisches Konzept des Landes und konkreter „Fahrplan“ für die Akteure im Verkehrsbereich – zu einem **umsetzungsorientierten Strategiepapier** zu verbinden, enthält der Plan einerseits grundlegende strategische Leitlinien (insbesondere Kapitel E.), andererseits konkrete Maßnahmen (insbesondere Kapitel G. und H.). Die langfristige Ausrichtung des ILVP M-V bedingt, dass er keine tagesaktuellen Diskussionen aufgreift.

Die verkehrlichen Fachkapitel G. und H. sind stets in derselben **Struktur** aufgebaut: Zunächst wird die aktuelle Situation in einer Stärken-Schwächen-Analyse dargestellt; anschließend folgen Ziele sowie deren Umsetzung in allgemeiner gehaltenen Handlungsfeldern und (soweit angezeigt) daraus abgeleiteten ganz konkreten Maßnahmen, die neu auf den Weg gebracht werden sollen.

Mit dem ILVP M-V ist nicht mehr Geld verfügbar als in den jeweiligen Haushaltsplänen des Bundes und des Landes vorgesehen. Die finanziellen Möglichkeiten des Landes begrenzen die Umsetzung von wünschenswerten und

verkehrlich durchaus sinnvollen Vorhaben. Dabei ist insbesondere zu bedenken, dass es sich um ein Verkehrskonzept der **Landesregierung** handelt. Forderungen nach erheblichen zusätzlichen Mitteln für den einen oder anderen Verkehrsbereich, die viele Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeits- und Verbandsbeteiligung erhoben haben, kann der ILVP M-V nicht aufgreifen, weil dies mit dem Budgetrecht des Landtages oder kommunaler Gremien unvereinbar wäre.

Nicht jede individuelle Lebenslage kann oder muss durch öffentlich finanzierte Maßnahmen im Bereich der Mobilität adäquat abgebildet werden. Aus den Zielen und Leitlinien des ILVP M-V können keine finanzwirksamen Ansprüche abgeleitet werden; es muss immer wieder neu nach Wegen und Möglichkeiten gesucht werden, ob und wie die Ziele unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel ganz oder teilweise und kurz- oder mittelfristig erreicht werden können. Dabei sind fortlaufend die Ideen und Anregungen aller Akteure gefragt. Maßstab ist stets, die verfügbaren Mittel möglichst effektiv einzusetzen und mit ihnen möglichst viel zu erreichen. Der ILVP M-V ist also **finanziell realitätsnah** aufgestellt und ggf. an eine sich verändernde Entwicklung anzupassen.

Der ILVP M-V hat zwar – mit Ausnahme der Abschnitte, die die Funktion eines ÖPNV-Landesplans übernehmen (siehe Kapitel G II.) – keine rechtliche Bindungswirkung für Dritte. Er entfaltet aber erhebliche **faktische Außenwirkungen**, weil er das Handeln des Landes im Verkehrsbereich bestimmen soll und auch für die Ausreichung von Fördermitteln an Dritte maßgeblich ist. Die großen Zukunftsaufgaben im Bereich des Verkehrs erfordern ein gemeinsames, abgestimmtes Handeln aller Ebenen. Dies ist ein weiterer Grund dafür, dass der Planentwurf in einem intensiven Diskussionsprozess mit Kommunen, Verbänden und interessierten Bürgerinnen und Bürgern entwickelt worden ist.

Der **Beteiligungs- und Diskussionsprozess** umfasste drei Schritte, die auf der Internetseite des Infrastrukturministeriums dokumentiert werden: Am Anfang erhielten alle Kommunen, Verbände und Bürger Gelegenheit, sich mit Stellungnahmen und Anregungen in das Aufstellungsverfahren einzubringen. Es folgten dann die acht themenbezogenen Werkstattgespräche. Zu dem Entwurf des ILVP M-V fand anschließend eine Öffentlichkeits- und Verbandsbeteiligung statt.

B. Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern: Herausforderungen der Zukunft

I. Demografischer Wandel in Mecklenburg-Vorpommern⁵

Der **demografische Wandel**, der viele – insbesondere europäische – Länder ergriffen hat, vollzieht sich in Mecklenburg-Vorpommern genauso wie in den anderen ostdeutschen Bundesländern im **Zeitraffer**. Wie stark die Bevölkerung hier schrumpft und altert, zeigt die folgende Grafik (Abb. 1):

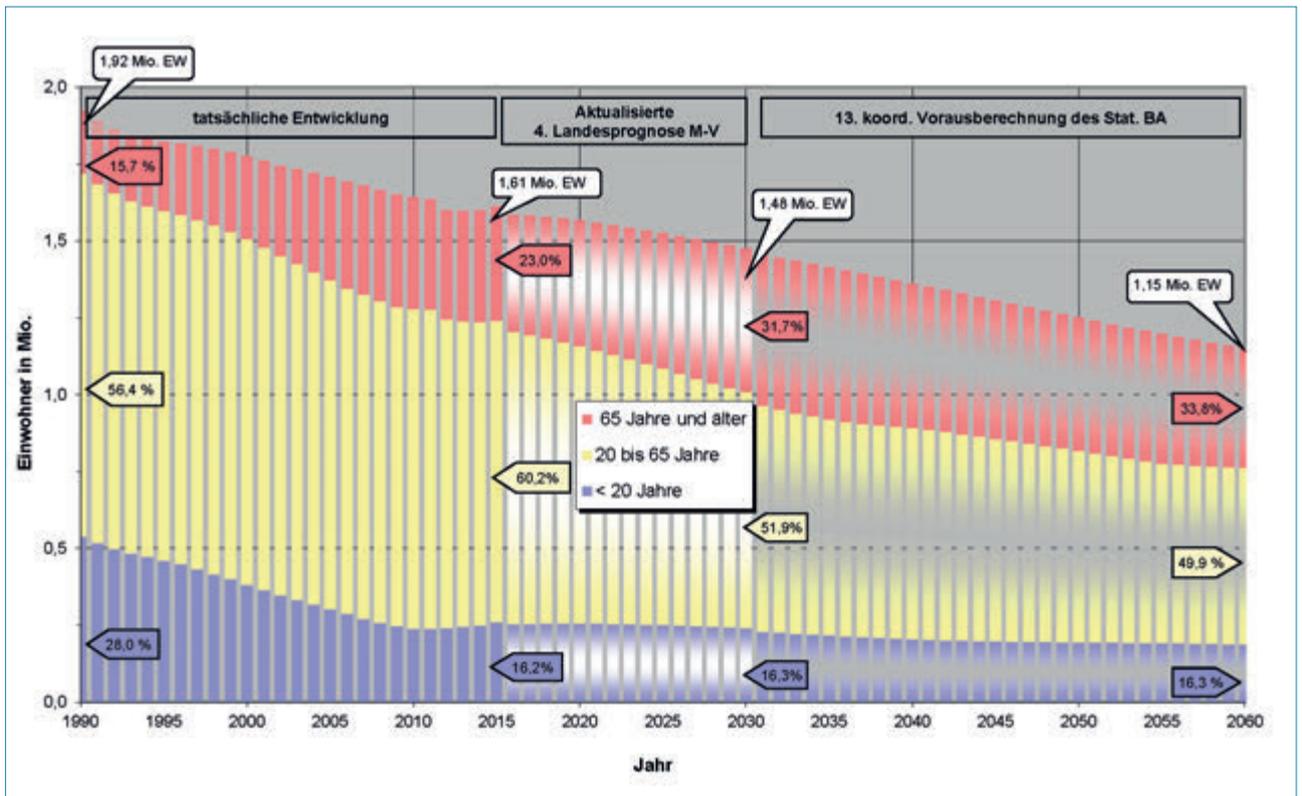
Für diese demografischen Veränderungen gibt es zwei Gründe. Zum einen sind seit der Wende vor allem junge und gut ausgebildete Menschen aus dem Land **abgewandert**. Die Zahl derer, die umgekehrt nach Mecklenburg-Vorpommern zuzogen, war niedriger. Zum anderen – und dies ist die Hauptursache für den demografischen Wandel – besteht ein erhebliches **Geburtendefizit**; die Zahl der Geburten ist erheblich geringer als die der Todesfälle. Dabei wird die nach 1990 drastisch eingebrochene Geburtenrate den demografischen Wandel weiter

verschärfen; die nicht geborenen Kinder sind die fehlenden Eltern der Zukunft. Für die Verkehrsplanung bedeutsam ist der Umstand, dass die Bevölkerungsentwicklung **innerhalb des Landes sehr unterschiedlich verlaufen** wird (Abb. 2). Während insbesondere die Universitätsstädte Rostock und Greifswald sowie andere Wachstumskerne im Bereich der Ostseeküste stabile oder sogar zunehmende Einwohnerzahlen aufweisen, sind vor allem Regionen im mittleren und östlichen Landesteil von Bevölkerungsrückgang betroffen. Der Zustrom von Flüchtlingen nach Deutschland beeinflusst auch die Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern. Dieser Einfluss ist aber insgesamt so gering, dass sich daraus kaum Effekte auf die grundsätzlichen demografischen Trends im Land ableiten lassen. Kleinräumig kann der Zuzug von Flüchtlingen demografische Trends durchbrechen.

Einige wenige Zahlen sollen die Gesamtentwicklung verdeutlichen. In Mecklenburg-Vorpommern ist die Bevölkerungszahl seit 1990 um rund 16 % gesunken. Lebten 1990 rund 1,92 Millionen Menschen im Land, so waren es im Jahr 2015 nur noch knapp 1,6 Millionen. Für das Jahr 2030 sind nur noch rund 1,48 Millionen Einwohnerinnen und

5 Näher dazu: Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, Landtags-Drucksache 5/4126, S. 8 ff.

Abb. 1: Bevölkerungsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern bis 2060



Quelle: Oberste Landesplanungsbehörde Mecklenburg-Vorpommern 1/2017

Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung der Landkreise 2010 bis 2030



Quelle: Oberste Landesplanungsbehörde Mecklenburg-Vorpommern, 11/2015

Einwohner prognostiziert.⁶ Das sind rund 10 % weniger als heute. Die Anzahl der erwerbsfähigen Personen wird bis 2030 sogar um ca. 20,5 % sinken.

Doch die Bevölkerung **schumpft** nicht nur, sie wird auch älter. 1990 war Mecklenburg-Vorpommern das Bundesland mit der jüngsten Bevölkerung. Bis 2015 war das Durchschnittsalter von 36 Jahren auf 46 Jahre angestiegen. Der Anteil der Bevölkerung in der Altersgruppe der 20- bis 65-Jährigen wird sich bis 2030 von heute 61 % auf rund 52 % reduzieren; der Anteil der über 65-Jährigen steigt dagegen von 23 % auf über 32 %.

Die **Gesamtschülerzahl** an den allgemeinbildenden Schulen in Mecklenburg-Vorpommern wird gegenüber dem heutigen Stand bis 2030 landesweit in etwa konstant bleiben. Jahrgangsbezogen werden die Schülerzahlen beginnend mit den Grundschulen in einem Zeitraum von circa 2021 bis 2030 jedoch erneut um 16 % abnehmen. Zeitversetzt erreicht dieser Schülerzahlenrückgang dann die weiterführenden Schulen. Auf Grund unterschiedlich verlaufender kleinräumiger Entwicklungen ist in Teilen der ländlichen Räume gegebenenfalls auch mit stärker zurückgehenden Schülerzahlen zu rechnen.

Zur Bewältigung dieses demografischen Wandels hat die Landesregierung eine Strategie entwickelt.⁷ In dieser Strategie sind vier Punkte für den ILVP M-V von besonderer Bedeutung:

- Aufgabe der Politik ist es, im Wandel Sicherheit und Orientierung zu geben. Dazu gehört auch den Mut zu haben, den Bürgerinnen und Bürgern klar zu sagen, welche gewohnten Ansprüche zukünftig noch eingelöst werden können und welche nicht. Mit dem demografischen Wandel ist auch eine geringere Finanzausstattung des Landes verbunden (dazu siehe unten II.). Eine solche klare und **illusionslose Orientierung** soll der ILVP M-V an entscheidenden Stellen geben.
- Die vielfältigen Ursachen für den Wandel fordern die Einbindung aller Handlungs- und Entscheidungsebenen. Die Folgen machen nicht an Ressortgrenzen halt. Der demografische Wandel erfordert deshalb auch und gerade im Verkehrsbereich einen **ressortübergreifenden Blick**.
- Der demografische Wandel ist keine Aufgabe, deren Bewältigung man sozusagen bei der Politik „abgeben“ kann. Er ist nur **zusammen mit Bürgerinnen und Bürgern** zu gestalten, die sich **aktiv einbringen**. Potenziale und Kompetenzen vor Ort müssen genutzt, vorhandene Kräfte gebündelt werden. Im Verkehrssektor wird dies besonders deutlich. Denn kaum ein anderer Lebensbereich kann von jedem Einzelnen so stark beeinflusst

werden. Dies reicht von der Wahl des Wohnorts bis hin zur täglichen Entscheidung, welchen Weg man mit welchem Verkehrsmittel zurücklegt. Das in anderen dünn besiedelten Regionen Deutschlands und auch in Mecklenburg-Vorpommern praktizierte Modell des ehrenamtlich organisierten Bürgerbusses (Näheres in Kap. G III) zeigt, wie sehr es vom Engagement des Einzelnen abhängt, in welchem Maße öffentliche Mobilität in ländlichen Räumen zukünftig aufrechtzuerhalten ist, wie sehr aber auch solche Modelle häufig von einzelnen, besonders engagierten Personen abhängen.

- Der demografische Wandel stellt das Land vor neuartige Herausforderungen, die nicht mit den Rezepten von gestern zu bewältigen sind. Es wird notwendig sein, Routinen in Frage zu stellen und **kreative Lösungsansätze** zu verfolgen. Es wird auch erforderlich sein, deutlich zu machen, dass bestimmte Leistungen nicht mehr wie bisher erbracht oder Ansprüche nicht mehr in der gewohnten Weise erfüllt werden können. Da sich die in Wachstumszeiten entwickelten hohen Standards in vielen Fällen nicht mehr aufrecht erhalten lassen, hieß die Entscheidung gerade im Bereich der öffentlichen Mobilität bislang oftmals: ersatzlose Streichung des Angebots. Damit ist den Menschen in den ländlichen Räumen nicht gedient. An Stelle dieses „Alles oder nichts“-Prinzips sollten deshalb Mobilitätslösungen entwickelt werden, die zwar Abstriche an dem einen oder anderen Standard vornehmen, aber ihren Zweck erfüllen.

II. Finanzpolitische Rahmenbedingungen

Seit 2006 gelingt es dem Land ohne neue Schulden auszukommen. Eine solche Bilanz können nur wenige Länder vorweisen. Diese Entwicklung in Mecklenburg-Vorpommern war nur möglich durch umfangreiche **Konsolidierungsanstrengungen** (Abb. 3). Die Landesregierung wird die Haushaltskonsolidierung auch zukünftig fortsetzen, um ein bereits in der mittelfristigen Finanzplanung ausgewiesenen Handlungsbedarf bewältigen zu können.

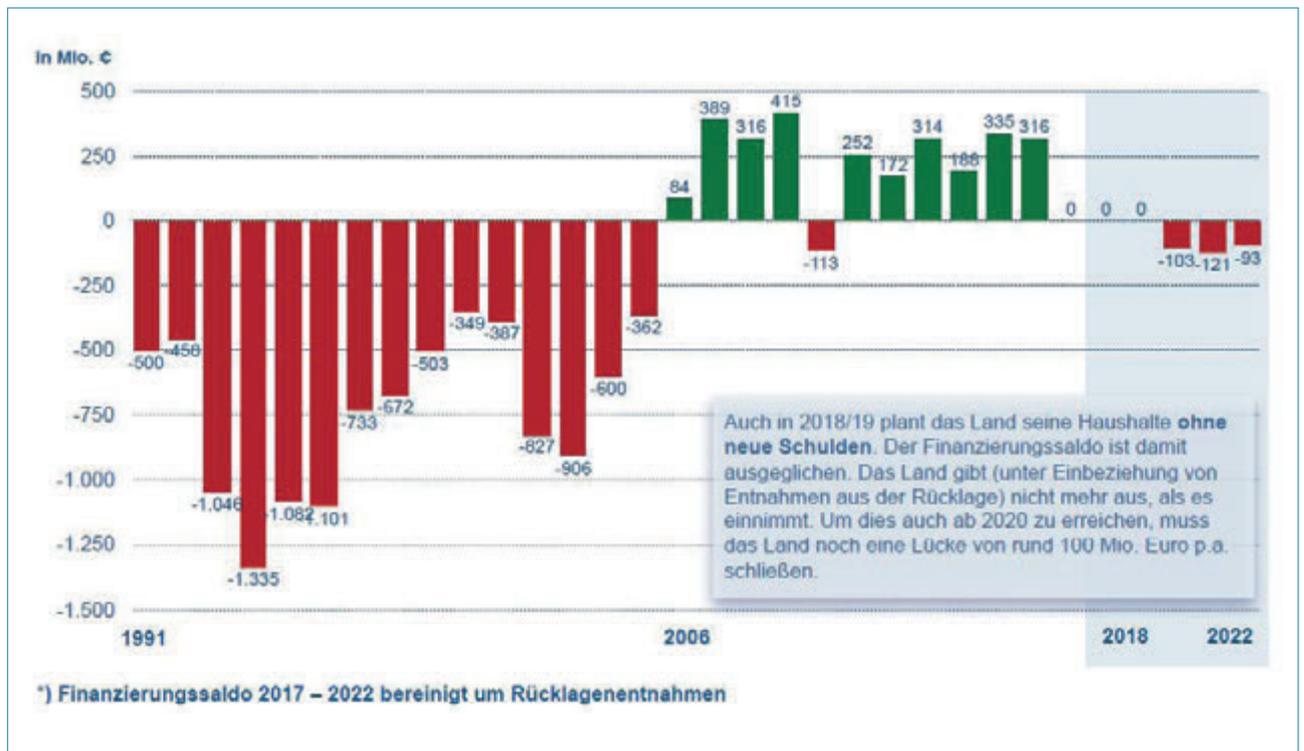
Mit der „**Finanzstrategie 2016-2021**“ hat die Landesregierung eine Finanzpolitik beschlossen, die ein weiterhin hohes Investitionsniveau ermöglicht, finanzielle Vorsorge für Netto-Tilgungen und Haushaltsrisiken schafft, einen Strategiefonds u. a. zur Finanzierung von Zukunftsinvestitionen eingerichtet und die Haushaltskonsolidierung fortsetzt (Abb. 4).

Mecklenburg-Vorpommern steht in den kommenden Jahren vor großen Herausforderungen. Ab dem Jahr 2020 werden die Regelungen zur **Schuldenbremse** in Kraft treten. Zudem werden die Zuweisungen von der Europäischen Union ab 2021 zurückgehen. Die langfristig weiter sinkende Bevölkerungszahl und der steigende

6 http://www.statistik-mv.de/cms2/STAM_prod/STAM/de/bhf/Analysen_Aufsaetze_Themenheft_Bevolkerungsprognose/AktualisiertePrognose.pdf.

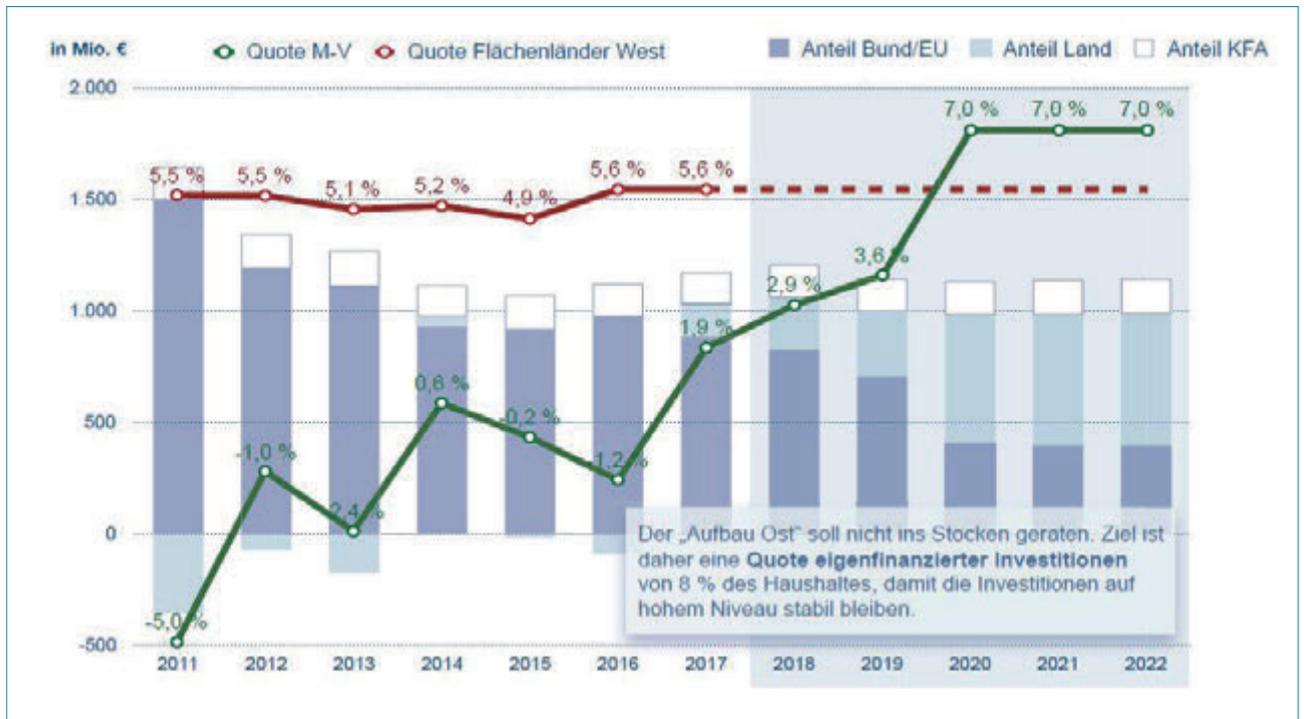
7 Strategiebericht der IMAG Demografischer Wandel der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern, Landtags-Drucksache 5/4126.

Abb. 3: Finanzierungssaldo des Landeshaushalts 1991 bis 2022



Quelle: Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern (Mittelfristige Finanzplanung 2017 bis 2022)

Abb. 4: Investitionsausgaben und eigenfinanzierte Investitionsquote



Quelle: Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern (Mittelfristige Finanzplanung 2017 bis 2022)

Altersdurchschnitt der Bevölkerung (vgl. soeben I.) führen zu tiefgreifenden demografischen Veränderungen, auf die sich das Land im Rahmen einer vorausschauenden Finanzpolitik einstellen muss. Auf Grund des sinkenden Anteils Mecklenburg-Vorpommerns an der Gesamtbevölkerung Deutschlands sind für den Landeshaushalt von Jahr zu Jahr **Mindereinnahmen** zu verzeichnen.

Auch der **Verkehrssektor** muss einen angemessenen Beitrag zur **Anpassung und Konsolidierung des Landeshaushalts** leisten. Für die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur bedeutet dies, dass noch mehr als bisher **Prioritäten** gesetzt werden müssen. Es muss ein möglichst hoher Nutzen erzielt werden, der nach sachgerechten Kriterien (z. B. Verkehrsbelastung, Wirtschaftlichkeit, städtebauliche Gesichtspunkte) zu ermitteln ist. Förderungen und Investitionen beispielsweise nach rein regionalem Proporz oder gar nach dem „Gießkannenprinzip“ werden einem solchen Anspruch im Regelfall nicht gerecht werden.

III. Ressourcenschonender Verkehr

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und eine wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben sowie für die wirtschaftliche Entwicklung. Sie ist aber auch mit einem beträchtlichen **Verbrauch** an (zumeist endlichen) **Ressourcen** und mit **Beeinträchtigungen** von Mensch und Umwelt verbunden. Genannt seien hier nur folgende Punkte:

- In Europa wird ohne Gegensteuern die Ölabhängigkeit des Verkehrssektors im Jahre 2050 weiterhin bei ungefähr 90 % liegen. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrs würde sogar – bezogen auf das Jahr 1990 – um ein Drittel steigen.⁸
- In Deutschland sehen sich 55 % der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm belästigt, jeder Zehnte sogar stark.⁹ Verkehrsbedingte Lärmbeeinträchtigungen und Erschütterungen insbesondere durch LKW spielen bei den Eingaben an das Infrastrukturministerium des Landes eine große Rolle. Die Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm sind neben der Luftverschmutzung der zweitgrößte Verursacher von Gesundheitsrisiken mit zum Teil schwerwiegenden Folgen. Die daraus resultierenden volkswirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrslärm wurden für das Jahr 2005 auf 8,7 Milliarden Euro beziffert (ohne wirtschaftliche Verluste für Unternehmen und Handel).

8 Weißbuch der Kommission: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (Weißbuch Verkehr 2011), Bundesrats-Drucksache 179/11, Tz. 13.

9 Dazu und zum Folgenden Friedrich-Ebert-Stiftung, Ziele und Wege zu einer leiseren Mobilität, 2012, S. 5 ff.

Der Bundesrat hat – auch unter Zustimmung von Mecklenburg-Vorpommern – festgestellt, dass das **bestehende Verkehrssystem nicht nachhaltig** ist und deshalb die Reduzierung von Energieverbrauch, CO₂-Ausstoß und negativen Auswirkungen des Verkehrs zwingend erforderlich ist.¹⁰ Diese Notwendigkeit wird noch durch das Ziel verstärkt, die Abhängigkeit vom Import fossiler Brennstoffe zu verringern. Alle politischen Ebenen von der Europäischen Union bis hin zu den Kommunen haben sich deshalb ambitionierte Ziele zur Reduzierung von Ressourcenverbrauch und Umweltbeeinträchtigungen gesetzt. Die **Europäische Union** strebt eine Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgase bis 2050 um 60 % gegenüber 1990 bzw. um 70 % gegenüber 2008 an.¹¹ Die **Bundesregierung** hat in ihrem Klimaschutzplan 2015 erstmals ein sektorspezifisches Treibhausgasminderungsziel festgelegt: Bis 2030 muss der Verkehr seine Emissionen gegenüber 1990 um 42 bis 40 % reduzieren.¹² Die **Landesregierung** strebt in ihrem „Aktionsplan Klimaschutz Mecklenburg-Vorpommern 2010“ abhängig von den Rahmenbedingungen bis 2020 eine Gesamt-CO₂-Reduktion gegenüber 1990 von bis zu „40PLUS“ an.¹³ Auch auf **kommunaler Ebene** gibt es Ziele zur Reduzierung der gesamten Treibhausgasemissionen. So sieht zum Beispiel das Klimaschutzkonzept der Hansestadt Stralsund eine Senkung der Treibhausgasemissionen um mindestens 10 % alle fünf Jahre beginnend mit dem Jahr 2010 vor. Die Hansestadt Rostock beabsichtigt eine Senkung des jährlichen CO₂-Ausstoßes pro Einwohner um 95 % bis zum Jahr 2050 im Vergleich zu 1990. Die Hansestadt Greifswald will den eigenen CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2005 um mindestens 14 % senken.

Solange es um die **abstrakte Notwendigkeit** geht, das Verkehrssystem umfassend umweltgerechter zu gestalten, besteht **weitgehender Konsens**. Alle Zukunftsszenarien – ob von ADAC¹⁴ oder vom Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung¹⁵ entwickelt – verabschieden lange gepflegte Mobilitätsmuster. An die Stelle des heutigen Normalfalls – mit dem eigenen PKW oder dem LKW von Haustür zu Haustür – tritt in vielen Fällen die intermodale, an den jeweiligen Weg angepasste Fortbewegung. Zunehmend setzt sich die Erkenntnis durch, dass allein **verkehrstechnische Veränderungen** wie alternative Antriebsstoffe und Effizienzsteigerungen bei

10 Bundesrats-Drucksache 179/11 (Beschluss), Nr. 4 und 5.

11 Weißbuch der Kommission: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (Weißbuch Verkehr 2011), Bundesrats-Drucksache 179/11, Tz. 6.

12 Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, S. 48 (http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf).

13 Spezifische Aktionen und Maßnahmen u.a. auch für den Verkehrsbereich können über die Internetseite www.klimaschutzaktionen-mv.de verfolgt werden.

14 ADAC, Verkehr von Morgen. Szenarien & Visionen, 2011.

15 Wolfgang Schade, Anja Peters, Claus Doll, Stefan Klug, Jonathan Köhler, Michael Krail, VIVER - Vision für nachhaltigen Verkehr in Deutschland, 2011.

Abb. 5: Vergleich des durchschnittlichen Energieverbrauchs und der Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr (Bezugsjahr 2014)

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr - Bezugsjahr: 2014								
		Pkw	Reisebus ¹	Eisenbahn, Fernverkehr	Flugzeug	Linienbus	Eisenbahn, Nahverkehr	Straßen-, Stadt- und U-Bahn
Treibhausgase ²	g/Pkm	142	32	41 ³	211 ⁴	76	67 ³	71
Kohlenmonoxid	g/Pkm	0,66	0,05	0,03	0,15	0,07	0,05	0,05
Flüchtige Kohlenwasserstoffe	g/Pkm	0,14	0,02	0,00	0,04	0,03	0,01	0,00
Stickoxide	g/Pkm	0,31	0,21	0,06	0,55	0,41	0,21	0,07
Feinstaub	g/Pkm	0,005	0,004	0,000	0,005	0,003	0,002	0,000
Verbrauch Benzinäquivalent	l/100 Pkm	6,1	1,4	1,9	4,9	3,3	3,0	3,3
zugrunde gelegte Auslastung		1,5 Pers./Pkw	60%	50%	77%	21%	28%	19%

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer; l/100Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer
Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt.

Quelle: TREMOD 5.43
Umweltbundesamt 28.04.2016

¹Die Kategorie „Reisebus“ umfasst Busse im Gelegenheitsverkehr (z.B. für Klassen- oder Kaffeefahrten) und Fernlinienbusse. Differenzierte Daten für diese beiden Unterkategorien stehen für das Jahr 2014 nicht zur Verfügung.
²CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten
³Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z.B. den „Umweltmobilitätscheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.
⁴unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (EF = Emission Weighting Factor = 2)

Quelle: Umweltbundesamt (<http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-2>)

allen Verkehrsträgern nicht genügen.¹⁶ Hinzukommen muss auch eine **Veränderung des Mobilitätsverhaltens**.

Geht es allerdings an die praktische Umsetzung der genannten Ziele, sind im Verkehrsbereich bisher **keine nennenswerten Erfolge** zu verzeichnen; abstrakte Einsicht und konkrete Konsequenzen fallen stark auseinander: Obwohl 88 % der Deutschen der Auffassung sind, dass die Bürgerinnen und Bürger durch ein umweltbewusstes Alltagsverhalten wesentlich zum Klimaschutz beitragen können¹⁷, hat dies bislang auf die individuelle Mobilität kaum Auswirkungen. Während Deutschland seine Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2014 insgesamt um 28 % reduzieren konnte, sind sie im Teilbereich Verkehr bis 2016 sogar leicht gestiegen.¹⁸ In Mecklenburg-Vorpommern hat der Verkehr einen Anteil am Endenergieverbrauch, der mit 32 % nur minimal rückläufig ist, während die Quote bei den Privathaushalten von 35 % in den Jahren vor 1995 auf etwa 24 % in den Jahren bis 2010 zurückgegangen ist.¹⁹ Die durchschnittliche Leistung neu zugelassener PKW hat in Deutschland von 95 PS im Jahr 1995 auf aktuell 138 PS

zugenommen.²⁰ Gleichzeitig sehen es 82 % der Bundesbürger für sich persönlich als positiv an, wenn Städte und Gemeinden gezielt so umgestaltet werden, dass der Einzelne kaum noch auf das Auto angewiesen ist.²¹ Bei der Bewertung dieser Entwicklungen kommt es auf die jeweilige Perspektive an: Als Anlieger sieht man sich häufig durch den Verkehr gestört, als Verkehrsteilnehmer wird Wert auf gute Straßen und schnelles Vorankommen gelegt; als Konsument möchte man die Ware gerne bis an die Haustür gebracht bekommen.

Wo sich die **effektivsten Ansätze** für einen ressourcenschonenderen Verkehr ergeben könnten, ist aus der Gegenüberstellung von Energieverbrauch und Emissionen der verschiedenen Verkehrsmittel zu ersehen (Abb. 5).

Auch wenn der PKW im Energieverbrauch und somit bei der Umweltbelastung ganz vorn liegt, so ist dies doch Folge eines gesamtgesellschaftlichen Wollens und einer gewissen Akzeptanz der damit einhergehenden Belastungen für Umwelt und Individuum. Der ILVP M-V kann für den Bereich des Landes diese Zusammenhänge und Möglichkeiten einer umweltschonenderen Mobilität aufzeigen; seine Aufgabe ist **nicht**, erzieherisch zu wirken oder gar **bestimmte Mobilitätsformen vorzuschreiben**. Es sollten jedoch im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Angebote für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens gemacht werden. Eine realistische Betrachtungsweise wird zudem zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Einflussmöglichkeiten des Landes für eine ressourcenschonendere Mobilität begrenzt sind. Auch

16 Weißbuch der Kommission: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (Weißbuch Verkehr 2011), Bundesrats-Drucksache 179/11, Tz 22; Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung, S. 49 ff.

17 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Umweltbewusstsein in Deutschland 2010. Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, S. 38.

18 Klimaschutzbericht 2016 der Bundesregierung, S.12, 22 f. (http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutzbericht_2016_bf.pdf; <http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimabilanz-2016-verkehr-kuehle-witterung-lassen-f>).

19 Energie-Umwelt-Beratung e.V./Institut (EUB), Energie- und CO₂-Bericht 2012 mit Energiebilanz und Bilanz energiebedingter CO₂-Emissionen 2010, S. 23 ff. und 44.

20 Handelsblatt vom 21.8.2012, S. 20 f.

21 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Umweltbewusstsein in Deutschland 2014, S. 34 f. (http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umweltbewusstsein_in_deutschland.pdf).

ambitionierte Klimaschutzkonzepte²² schlagen ganz überwiegend Maßnahmen vor, die in die Kompetenz des Bundes fallen oder ihren Schwerpunkt ausdrücklich in

urbanen Zentren haben; Vorschläge für die Mobilität in dünn besiedelten Räumen wie in Mecklenburg-Vorpommern bleiben eher allgemein.

22 Vgl. z. B. WWF / BUND / Germanwatch / NABU / VCD, Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland – Weichenstellungen bis 2050, 2014 (http://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publikationen-PDF/Verbaendekonzept_Klimafreundlicher_Verkehr.pdf).

C. Verkehr und Raumordnung

I. Auswirkungen der Raum- und Siedlungsstruktur auf den Verkehr

Mecklenburg-Vorpommern ist mit insgesamt knapp 1,6 Millionen Einwohnern und einer Einwohnerdichte von 69 EW/km² (Deutschland insgesamt: 230 EW/km²) **dünn besiedelt**.²³ In den besonders ländlich geprägten Regionen weisen einige Zentrale Orte mit ihren Nahbereichen Einwohnerdichten von nur noch 21 EW/km² auf.²⁴ Wie charakteristisch diese dünne Besiedlung für das Land ist, wird in einem bundesweiten Vergleich besonders deutlich (Abb. 6).

Die geringe Siedlungsdichte ist vor allem für die Dichte und den Ausbaugrad des **Infrastrukturnetzes** sowie für die Organisation des **öffentlichen Verkehrs** relevant. Sie ist auch immer zu berücksichtigen, wenn es um die Frage geht, ob bestimmte Konzepte und Lösungen aus anderen Bundesländern auf Mecklenburg-Vorpommern **übertragbar** sind.

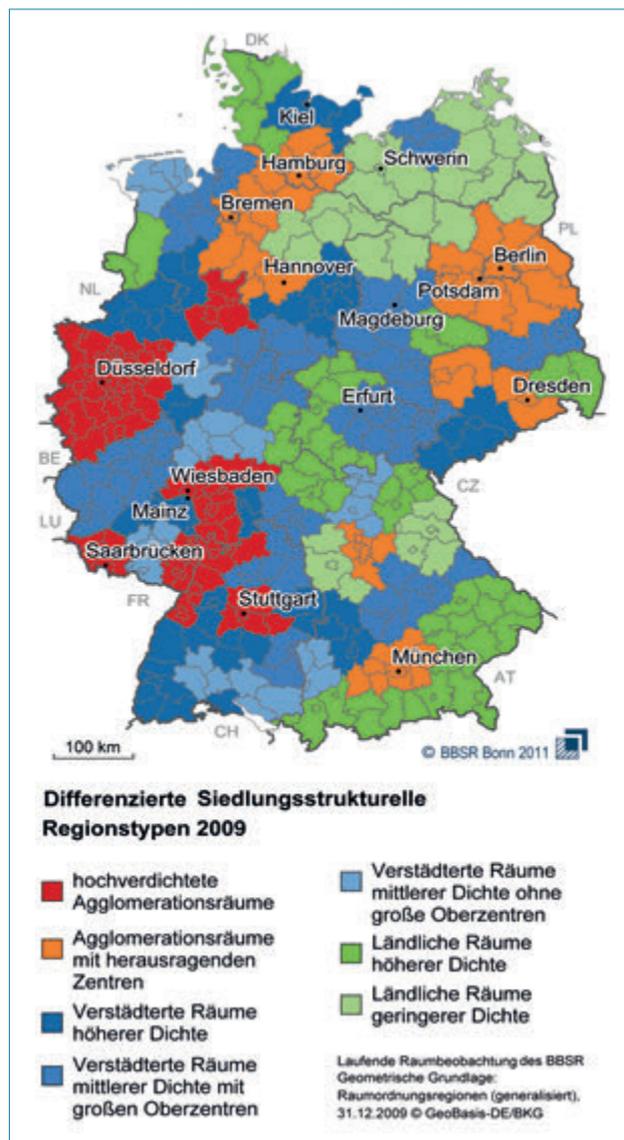
In den 1990er Jahren vollzog sich in Mecklenburg-Vorpommern eine grundlegende **Änderung der Siedlungsstruktur**. Zahlreiche neue Wohngebiete wurden in den ländlichen Räumen und in den Randlagen von größeren Städten ausgewiesen. Verbunden damit waren eine Entkoppelung von Wohn- und Arbeitsorten und die periphere Ansiedlung von Versorgungseinrichtungen und Freizeitanlagen. Dadurch sind die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung erheblich gewachsen.

Diese Entwicklung hat eine Reihe von **nachteiligen Folgen**. Die öffentliche Hand ist gezwungen, eine aufwändige Infrastruktur für vergleichsweise wenige Nutzer vorzuhalten. Der zusätzliche Verkehr ist mit Umweltbelastungen verbunden und viele Bewohner entlegener Wohngebiete nehmen den Aufwand an Zeit und (steigenden) Mobilitätskosten mit zunehmendem Alter stärker wahr. Deshalb ist seit einiger Zeit im gesamten Land ein gegenläufiger Trend in die Zentralen Orte und insbesondere in die Innenstädte zu beobachten.

23 Stand: 31.12.2015; Statistische Ämter des Bundes und der Länder (http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb01_jahrtab1.asp).

24 Eigene Berechnungen der Obersten Landesplanungsbehörde M-V.

Abb. 6: Siedlungsstrukturelle Regionstypen



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2011

Zusätzlich richtet Kap. 4.1 LEP M-V 2016²⁵ die Siedlungsplanung konsequent auf die Innenbereichsentwicklung aus, um so auch zur Verkehrsvermeidung beizutragen. Zudem wird der Wohnungsneubau schwerpunktmäßig auf die

25 Siehe Glossar.

Zentralen Orte konzentriert (Programmsatz 4.2 (1) LEP M-V 2016). Dies geht einher mit einem besonderen Augenmerk auf die Anbindung an den ÖPNV und das Radverkehrsnetz bei der Standortsteuerung u. a. auch des großflächigen Einzelhandels (vgl. z. B. Programmsatz 4.3.2 (4) LEP M-V 2016).

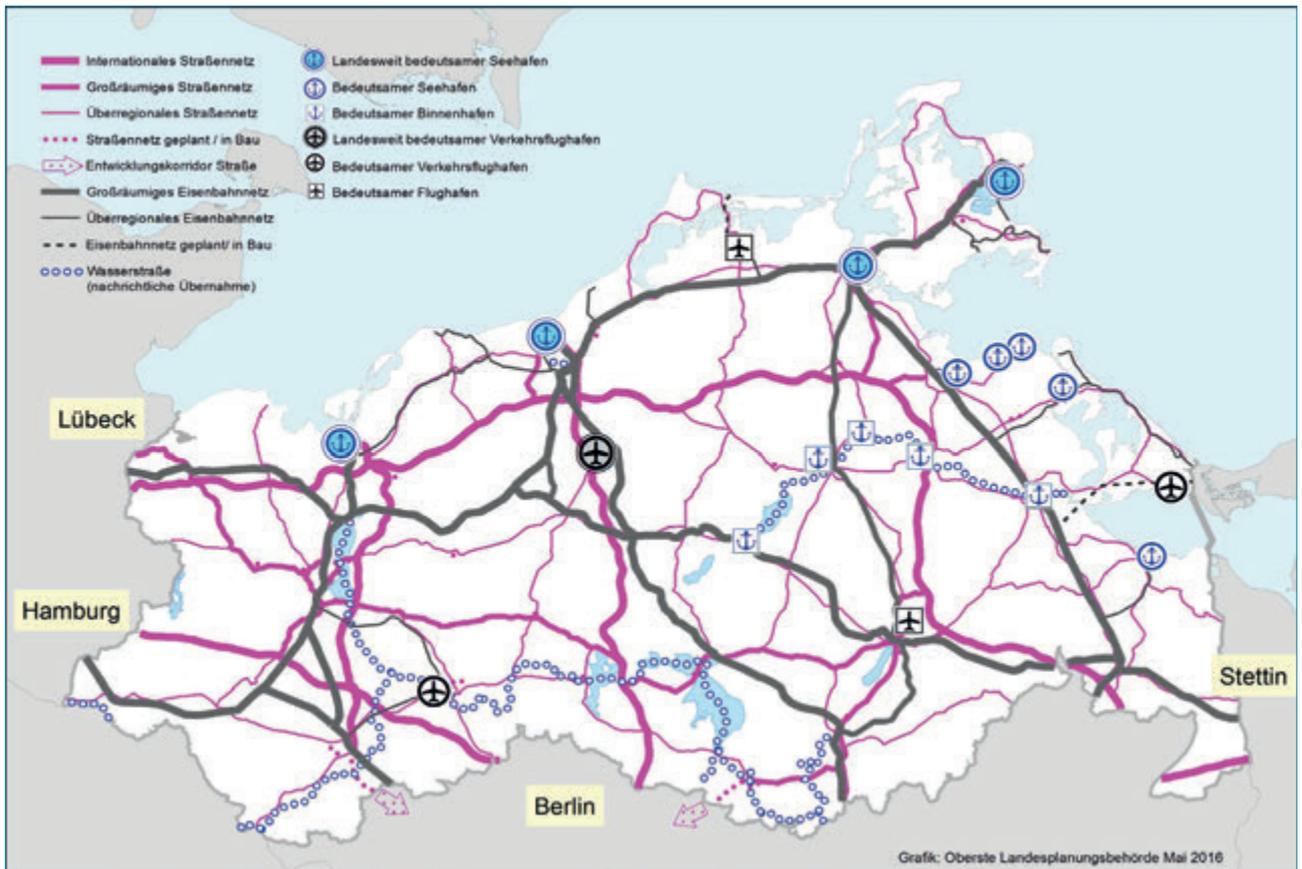
II. Landesraum- entwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern

Der ILVP M-V ist mit dem Landesraumentwicklungsprogramm – LEP M-V 2016 abgestimmt. Beide Pläne haben **unterschiedliche Aufgaben** und widmen sich deshalb dem Thema Verkehr aus verschiedenen Blickwinkeln.

Der ILVP M-V ist ein Fachplan, bei dem der Blick auf die operativen Belange des Verkehrs im Vordergrund steht. Er befasst sich sowohl mit örtlichen Verkehrsfragen als auch mit großräumigen Infrastrukturen. Das Landesraumentwicklungsprogramm hingegen ist auf überörtliche Planungen ausgerichtet und dabei „überfachlich“; es umfasst und koordiniert die unterschiedlichen Fachplanungen. Im Zweifel hat das Landesraumentwicklungsprogramm mit seinen Zielen und Grundsätzen zum Verkehr Vorrang: Die Fachplanungen sind gem. § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz an die Ziele der Raumordnung gebunden.

Zur Verkehrsinfrastruktur enthält das Landesraumentwicklungsprogramm in seiner Gesamtkarte folgende **raumordnerische Festlegungen**, die hier nachrichtlich übernommen werden (Abb. 7):

Abb. 7: Raumordnerische Festlegungen zur Verkehrsinfrastruktur im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern



III. Erreichbarkeit Zentraler Orte

Nach der 2. verkehrspolitischen Leitlinie (vgl. Kapitel E) sollen alle Landesteile innerhalb einer zumutbaren Zeit erreichbar sein. Wesentliches Qualitätsmerkmal ist dabei die Erreichbarkeit der Zentralen Orte (vgl. Programmsatz 5.1.1 (1) LEP M-V 2016). Zentrale Orte bilden die Knotenpunkte des Versorgungsnetzes, in denen Einrichtungen der Daseinsvorsorge für eine flächendeckende Versorgung der Bevölkerung gebündelt werden (vgl. Kap. 3.2 und 5.1.1 LEP M-V 2016). **Mobilitätsangebote** werden deshalb stark auf die **Zentralen Orte ausgerichtet**.

Für die Erreichbarkeit der Zentralen Orte nennen die **Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008**²⁶ Zielgrößen. Differenziert nach PKW und Öffentlichem Personenverkehr geben die RIN Zielgrößen für Zeiten an, innerhalb derer die Bürger den nächsten Zentralen Ort erreichen sollten. Die Zielgrößen sind eine Planungshilfe für die Gestaltung des Verkehrsnetzes, geben also dem einzelnen Bürger keinen Anspruch darauf, dass diese Zielgrößen auch eingehalten werden.

26 Siehe Glossar.

Die Zielgrößen sind in den RIN 2008 wie folgt festgelegt (Tab. 1 und 2):

Tab. 1: Zielgrößen für die Erreichbarkeit Zentraler Orte von den Wohnstandorten

Zentraler Ort	Reisezeit in Minuten	
	mit dem PKW	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 20	≤ 30
Mittelzentren	≤ 30	≤ 45
Oberzentren	≤ 60	≤ 90

Tab. 2: Zielgrößen für die Erreichbarkeit Zentraler Orte von benachbarten Zentralen Orten gleicher Zentralitätsstufe

Zentraler Ort	Reisezeit in Minuten zum nächsten Nachbarn	
	mit dem PKW	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 25	≤ 40
Mittelzentren	≤ 45	≤ 65
Oberzentren	≤ 120	≤ 150
Metropolregionen	≤ 180	≤ 180

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, RIN 2008

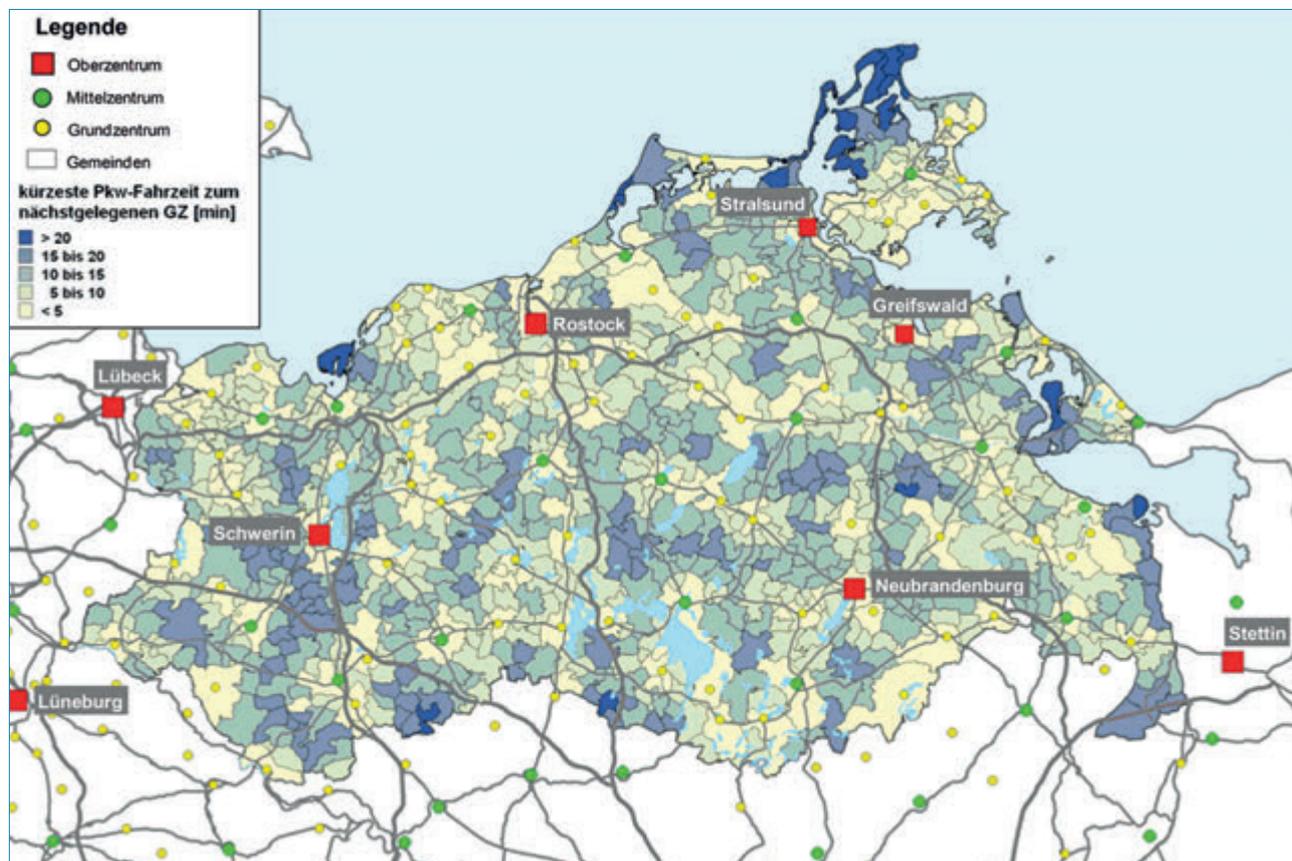
Sowohl für den PKW als auch für den ÖPNV hat die Landesregierung untersuchen lassen, inwiefern die Zielgrößen in **Mecklenburg-Vorpommern eingehalten** werden.

1. Erreichbarkeit mit dem PKW

Mit dem PKW können die Einwohner des Landes von ihrem Wohnstandort das nächste **Grundzentrum** fast

ausnahmslos gut erreichen (Abb. 8). Sieht man von einigen wenigen Randlagen ab, werden die Zielgrößen der RIN eingehalten, in ganzen Regionen sogar erheblich unterschritten.

Abb. 8: Erreichbarkeit der Grundzentren mit dem PKW



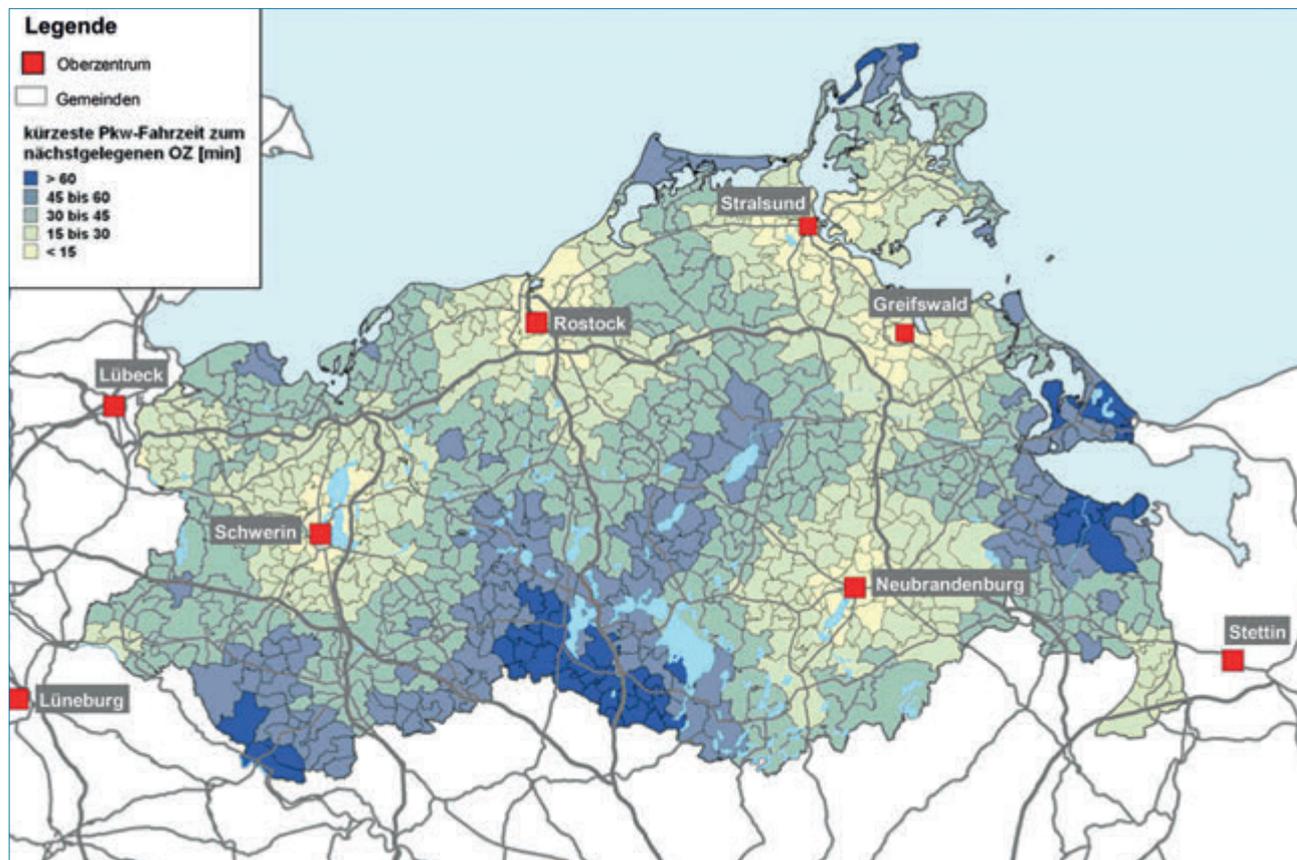
Fahrzeit zu Mittelzentren	Einwohner	Anteil
über 30 min	51.360	3 %
25 bis 30 min	123.066	7 %
20 bis 25 min	204.582	12 %
15 bis 20 min	230.333	14 %
bis 15 min	1.070.341	64 %

Quelle: Ingenieurgruppe IVV, Funktionale Analyse für das Straßennetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern, 2009 (im Auftrag des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr M-V)

Ähnlich positiv ist die Situation bei der Erreichbarkeit der **Oberzentren** und der **Mittelzentren** (Abb. 9 und 10). Bei letzteren werden allerdings auch in den Binnenlagen des

Landes in einzelnen kleineren Bereichen die Zielgrößen nicht ganz eingehalten.

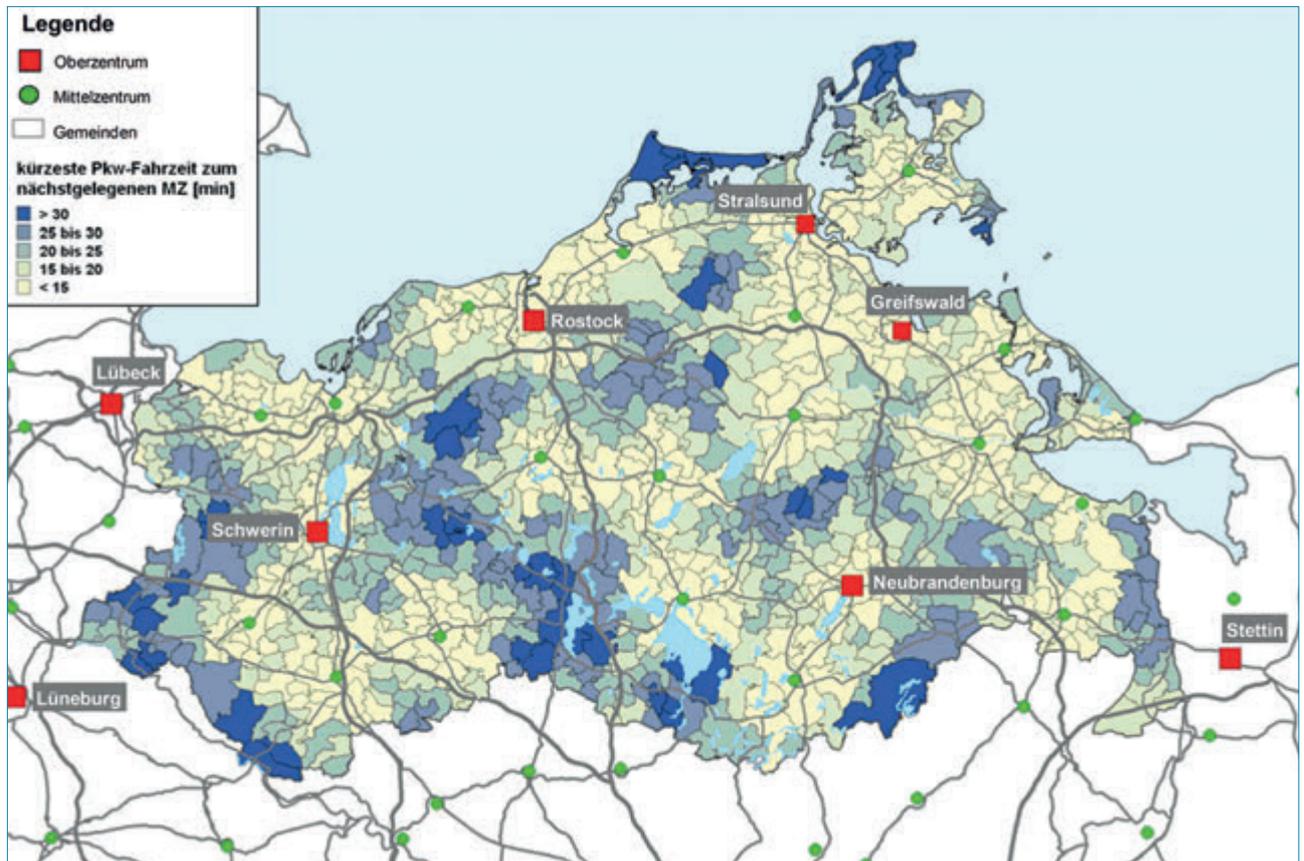
Abb. 9: Erreichbarkeit der Oberzentren mit dem PKW



Fahrzeit zu Oberzentren	Einwohner	Anteil
über 60 min	55.622	3 %
45 bis 60 min	136.170	8 %
30 bis 45 min	539.144	32 %
15 bis 30 min	381.911	23 %
bis 15 min	566.835	34 %

Quelle: Ingenieurgruppe IVV, aaO

Abb. 10: Erreichbarkeit der Mittelzentren mit dem PKW



Fahrzeit zu Mittelzentren	Einwohner	Anteil
über 30 min	51.360	3 %
25 bis 30 min	123.066	7 %
20 bis 25 min	204.582	12 %
15 bis 20 min	230.333	14 %
bis 15 min	1.070.341	64 %

Quelle: Ingenieurgruppe IVV, aaO

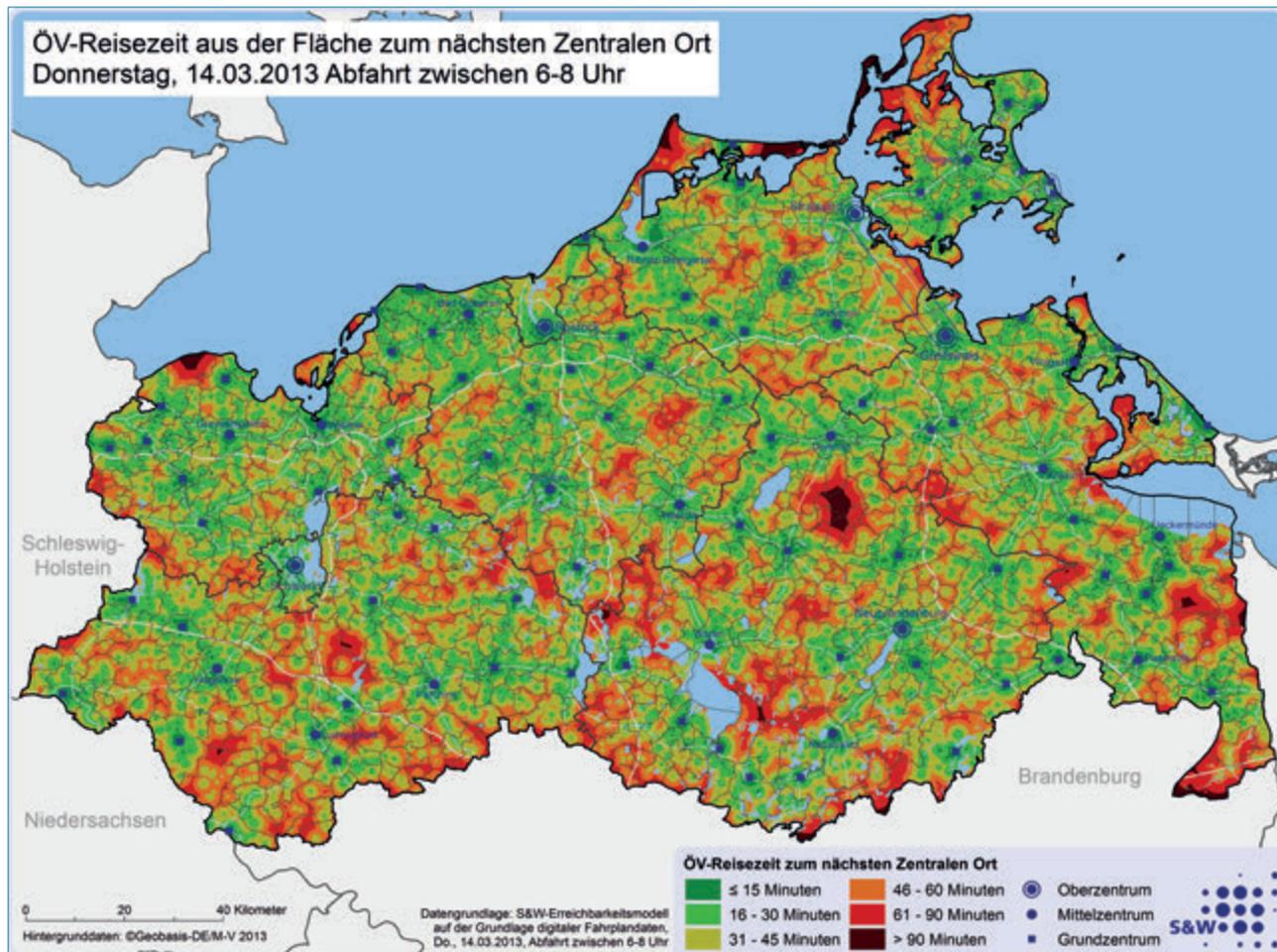
2. Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Personenverkehr

Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist in Mecklenburg-Vorpommern weniger gut als die mit dem PKW. Dies ist angesichts der besonders dünn besiedelten ländlichen Räume des Landes nicht ungewöhnlich. Aufschlussreich ist der Blick auf die Ergebnisse der Untersuchung im Einzelnen. An einem **Werktag**

erreichen in dem Abfahrtszeitraum zwischen 6 und 8 Uhr 85 % Bevölkerung mit einem öffentlichen Verkehrsmittel den nächsten Zentralen Ort innerhalb von 30 Minuten (Abb. 11). Für ein dünn besiedeltes Flächenland ist dies nach der Bewertung des Gutachters weitgehend in Ordnung:

Zu dieser morgendlichen Spitzenzeit ist das Angebot des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf Grund des Schülerverkehrs am größten. Zu anderen Tageszeiten, z. B. in denen

Abb. 11: Erreichbarkeit des nächsten Zentralen Ortes mit dem Öffentlichen Verkehr an Werktagen zwischen 6 und 8 Uhr



Quelle: Spiekermann & Wegener, Analyse der Erreichbarkeit der Zentralen Orte in Mecklenburg-Vorpommern, 2013 (im Auftrag des Energieministeriums M-V) <http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Service/Publikationen/?id=14503&processor=veroeff>

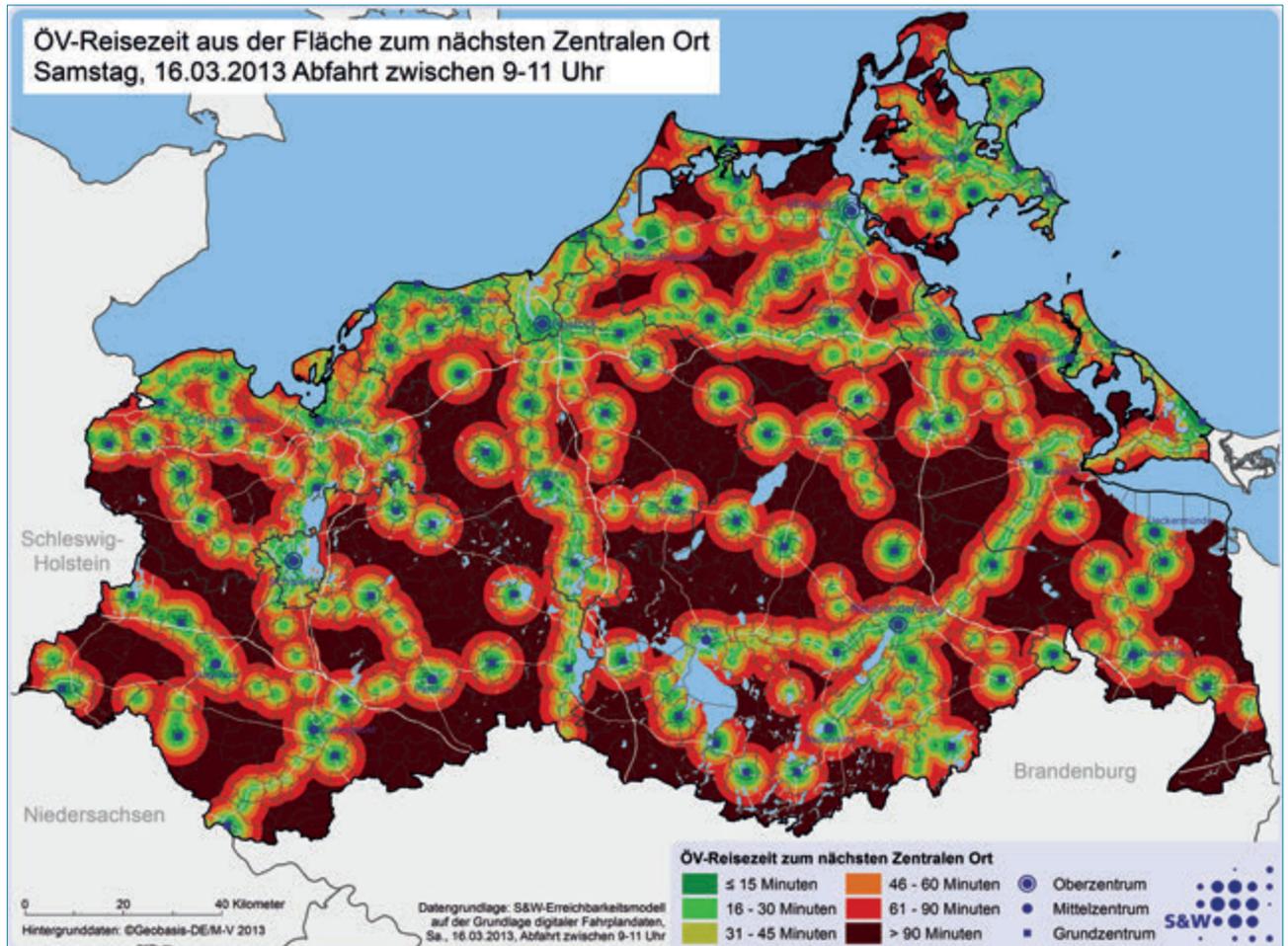
in der Regel öffentliche und private Dienstleistungen nachgefragt werden, an den Wochenenden und in den Schulferien sieht das anders aus. Das Angebot an einem **Samstag** bei einer Abfahrt zwischen 9 und 11 Uhr stellt sich wie in Abb. 12 dar.

Für die in dem ILVP M-V schwerpunktmäßig in den Blick genommene **Kombination mehrerer Verkehrsmittel** besonders interessant sind die Ergebnisse, wenn auf

dem Weg zum nächsten Zentralen Ort Fahrrad oder besser noch Pedelec²⁷ und Bus/Bahn miteinander verbunden werden. Hier werden an einem Samstag die Zielwerte der RIN erheblich öfter eingehalten als bei der ausschließlichen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel; die Karte wird im direkten Vergleich signifikant „grüner“

27 Siehe Glossar.

Abb. 12: Erreichbarkeit des nächsten Zentralen Ortes mit dem Öffentlichen Verkehr an Samstagen zwischen 9 und 11 Uhr

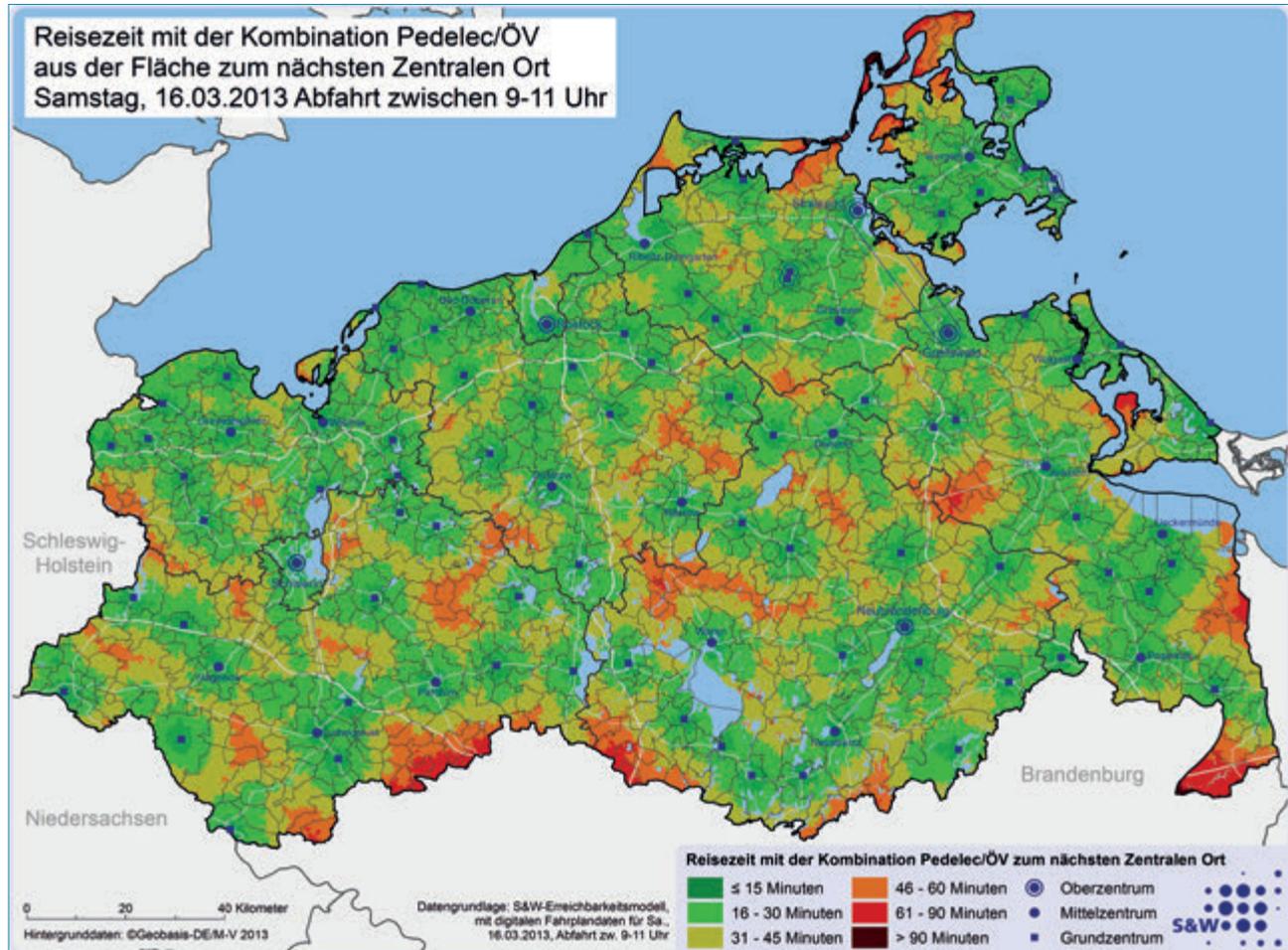


Quelle: Spiekermann & Wegner (aaO)

(Abb. 13). Dabei ist das Pedelec selbstverständlich keine „Patentlösung“, weil es aus verschiedenen Gründen (Wetter, Kosten, gesundheitliche oder altersmäßige Beschränkungen) nicht allen ÖV-Nutzern während des

ganzen Jahres zur Verfügung steht. Es ist in der Erreichbarkeitsanalyse nur beispielhaft untersucht worden, um Potenziale einer Kombination mehrerer Verkehrsmittel ganz allgemein stärker ins Bewusstsein zu rücken.

Abb. 13: Erreichbarkeit des nächsten Zentralen Ortes mit der Kombination Pedelec/Öffentlicher Verkehr an Samstagen zwischen 9 und 11 Uhr

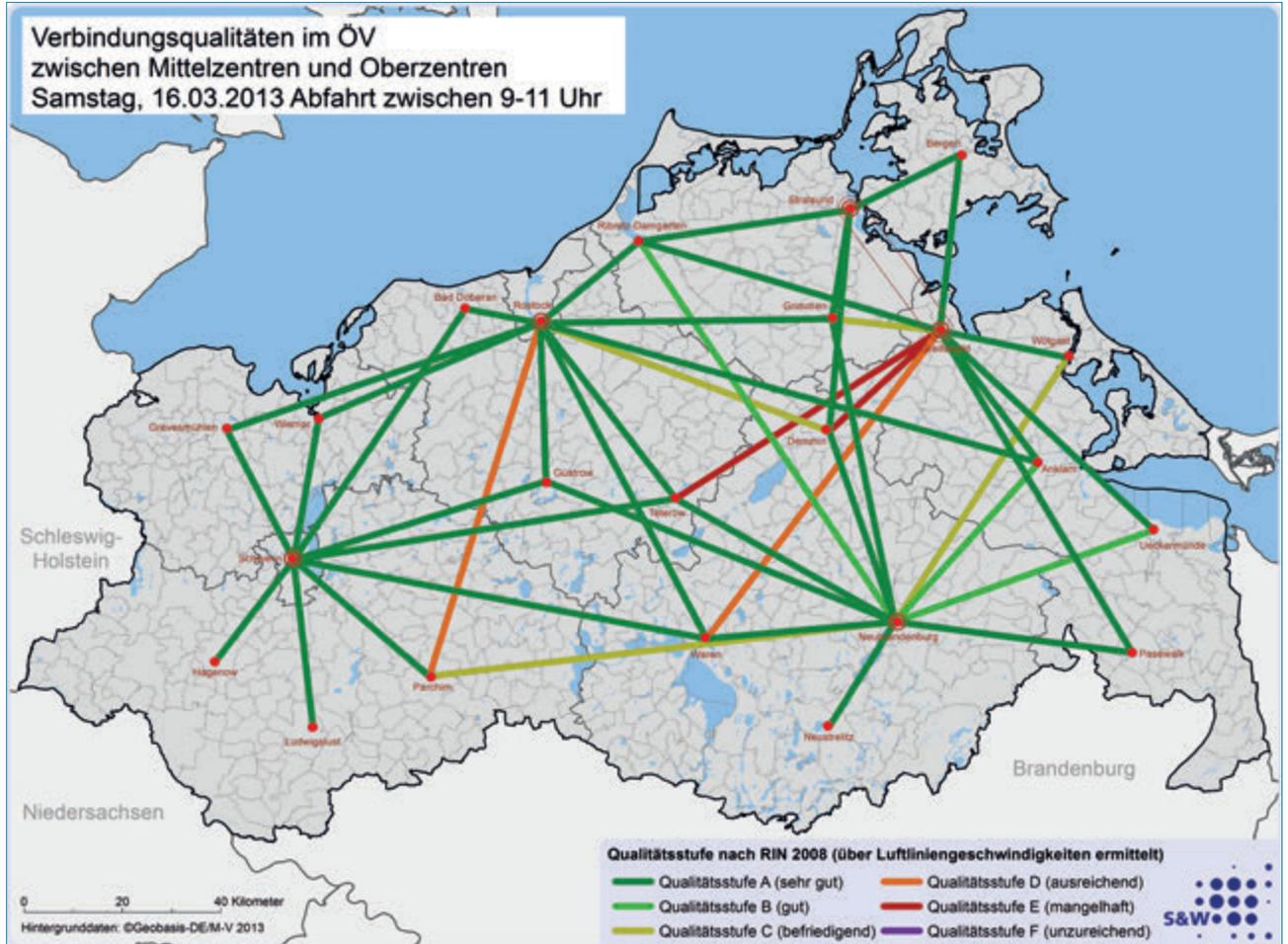


Quelle: Spiekermann & Wegner (aaO)

Die Erreichbarkeit der **Zentralen Orte untereinander** mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist insgesamt als gut zu bewerten. Beispielhaft zeigt dies die Verbindungsqualität

zwischen Mittel- und Oberzentren an einem Samstagmorgen (Abb. 14):

Abb. 14: Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren mit dem Öffentlichen Verkehr an Samstagen gegen 9 bis 11 Uhr



Quelle: Spiekermann & Wegner (aaO)

IV. Einbindung von Mecklenburg-Vorpommern in das europäische Verkehrsnetz

Der Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern ist durch die Einbindung des Landes in den **europäischen Verkehrsraum** geprägt. Die Häfen als Drehscheibe für internationale Personen- und Güterverkehre (siehe auch Kap. H) und die unmittelbare Nachbarschaft zu Polen machen deutlich, wie wichtig der offene Blick über nationale Grenzen hinweg für die Verkehrspolitik des Landes ist.

1. Transeuropäisches Verkehrsnetz

Mecklenburg-Vorpommern setzt sich für die Entwicklung des Ostsee-Adria-Korridors ein. Auch auf europäischer Ebene wurde die Bedeutung dieses Güterverkehrskorridors von der Ostsee über Berlin bis an die Adria erkannt. Mit der Unterstützung vieler Partner ist es gelungen, dass die **Verbindung von Rostock nach Berlin** als einer von neun Hauptkorridoren sowie der Hafen Rostock als Knotenpunkt in das **intermodale Kernnetz des Transeuropäischen Verkehrsnetzes** (TEN-V) aufgenommen wurde (Abb. 15). Die Verbindung zwischen Rostock und Berlin ist also mit dem **Korridor Skandinavien – Mittelmeer** und dem **Korridor Orient – östliches Mittelmeer** Bestandteil von zwei transeuropäischen Korridoren.

Die Aufnahme der Verbindung von Rostock nach Berlin in das Kernnetz hat die **Wahrnehmbarkeit des Landes** auf europäischer Ebene deutlich verbessert. Zudem wurde damit eine wichtige Voraussetzung für die **Förderung** durch die EU aus der **Fazilität „Connecting Europe“** (CEF) geschaffen.

Die transeuropäischen Korridore sieht die EU-Kommission als Instrument, mit dem die Errichtung des transeuropäischen Verkehrsnetzes erreicht werden soll.²⁸ Das **Kernnetz** bildet das Rückgrat für den Verkehr im EU-Binnenmarkt. Ein besonderes Augenmerk wird beim Ausbau des Kernnetzes auf die intermodale Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger sowie auf die Interoperabilität zwischen den verschiedenen nationalen Verkehrsnetzen gelegt. Damit wird die Bedeutung des **Hafens Rostock** als intermodaler Knotenpunkt zwischen Seeweg, Eisenbahn und Straße gestärkt.

Das Kernnetz wird ergänzt durch ein umfassendes Netz von Zubringerverbindungen auf regionaler Ebene, das sogenannte **Gesamtnetz**. Das Gesamtnetz – zu dem die **Häfen in Wismar und Sassnitz** sowie die **Flughäfen**

Rostock-Laage und **Heringsdorf** gehören – ist im Gegensatz zum Kernnetz erst langfristig zu realisieren.

Im Kontext zu den transeuropäischen Verkehrsnetzen stehen auch die sogenannten Europastraßen, die ein Netz von etwa 50.000 Kilometern Länge bilden und dem internationalen Verkehr dienen (weißes E mit Straßenummer auf grünem Grund). Durch Mecklenburg-Vorpommern verlaufen mehrere solcher Europastraßen; hierzu zählen die Autobahntrassen der A 11, A 20 und A 24 und Streckenzüge von Bundesstraßen, wie z. B. der B 105 (Lübeck – Stralsund) oder der B 96 (Berlin – Saßnitz).

2. Skandinavien-Adria-Entwicklungskorridor (Scandria)

Der Skandinavien-Adria-Korridor von Skandinavien über Ostdeutschland und weiter nach Süden ist die kürzeste Verbindung zwischen der Adriatischen See, Mitteleuropa und Skandinavien. Hochproduktive und innovative Regionen sowie effiziente Nord-Süd-Achsen verbinden mehr als 100 Millionen Menschen in elf europäischen Staaten und neun Hauptstädten. Der Skandinavien-Adria-Korridor ist eine **schnelle, kostengünstige und „grüne“ Alternative** zu traditionellen Transportwegen beispielsweise über Hamburg. So konnte in einer Untersuchung aus dem Jahr 2010 gezeigt werden, dass nach den Kriterien Transportkosten, Transportdauer und Umweltbelastung die günstigsten Relationen zwischen Skandinavien und dem Adria-Raum entlang des Skandinavien-Adria-Korridors und somit über Mecklenburg-Vorpommern laufen.²⁹

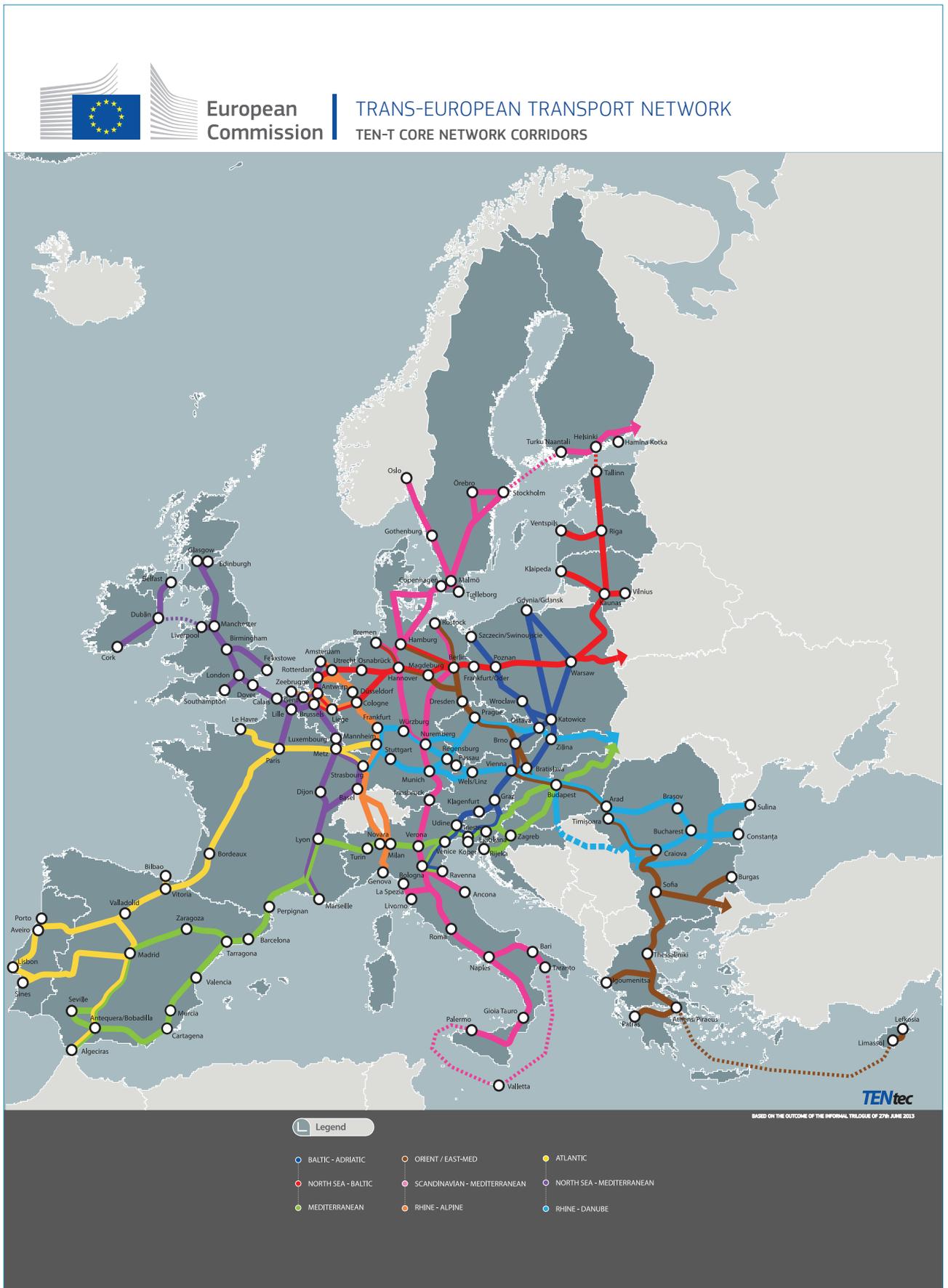
Die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen haben sich in der „**Berliner Erklärung**“ vom 30. November 2007 zu einem Bündnis verabredet, um eine attraktive Verkehrsinfrastruktur sowie ein Verkehrsangebot im Skandinavien-Adria-Korridor und seinen Zulaufstrecken auf einem international konkurrenzfähigen Niveau zu erreichen. Ein wesentlicher Erfolg dieses Bündnisses war die Aufnahme der Verbindung Rostock – Berlin in das TEN-V-Kernnetz. Gestützt auf entsprechende Festlegungen in den Koalitionsvereinbarungen auf Bundes- und Landesebene soll der Scandria-Korridor weiterentwickelt werden. Dabei geht es zukünftig insbesondere darum, die durch diesen intermodalen und nachhaltigen Güterverkehrskorridor erschlossenen Regionen in den Blick zu nehmen und die dortige Wertschöpfung zu stärken. Als länderübergreifende Kommunikations- und Kooperationsplattform zur Umsetzung der aufgeführten Ziele dient die Scandria®Allianz.³⁰

28 VERORDNUNG (EU) Nr. 1315/2013 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (siehe Glossar).

29 Uniconsult, Evaluierung der Güterverkehrskorridore durch Mecklenburg-Vorpommern, 2010.

30 <http://www.scandria-corridor.eu/index.php/de/alliance>

Abb. 15: Transeuropäisches Verkehrsnetz (TEN-V)



Quelle: European Commission, TEN-T core network corridors, based on the outcome of the informal trilogue of 27th June 2013 (<http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf>)³¹

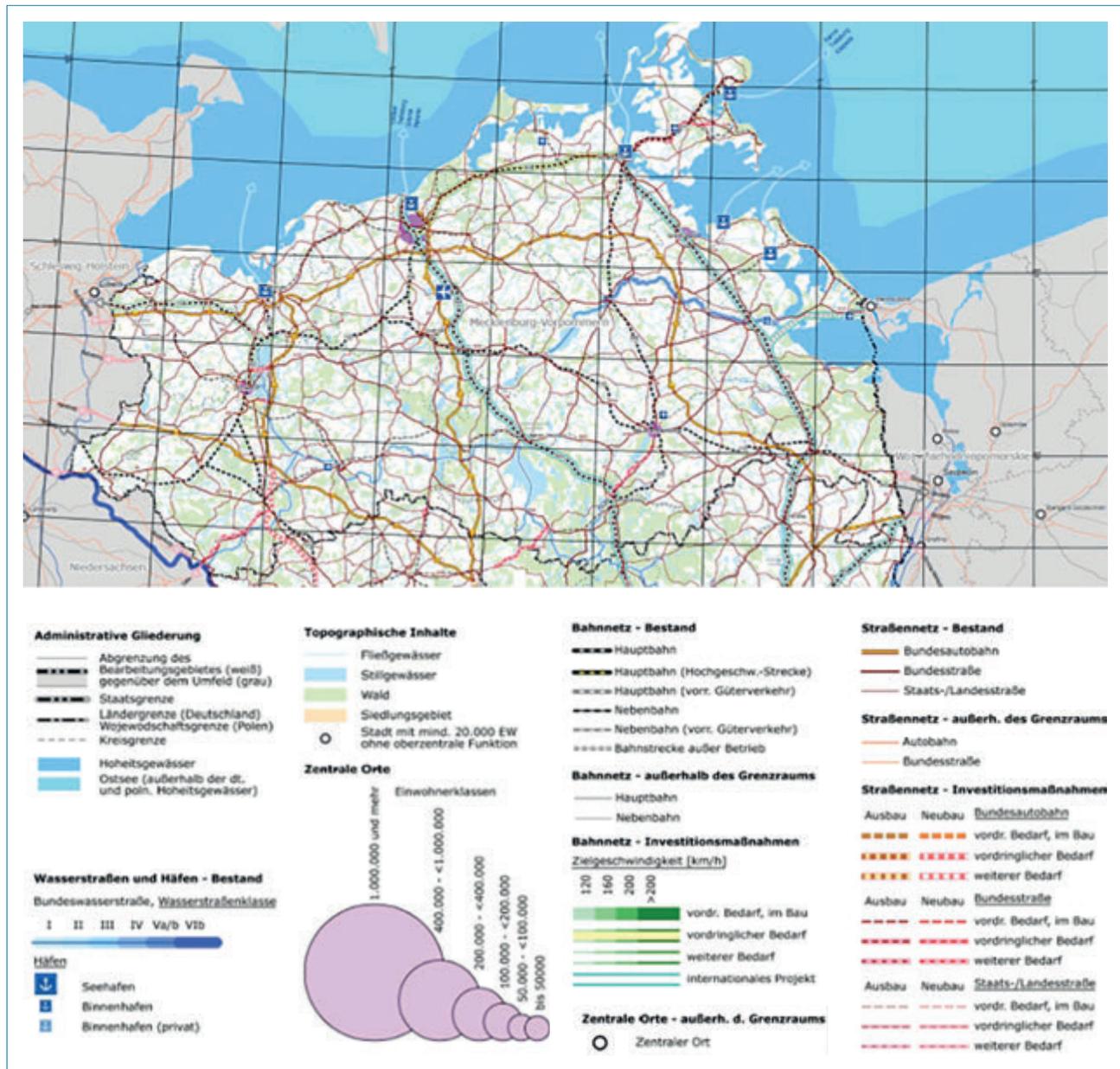
31 <http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/doc/ten-t-country-fiches/ten-t-corridor-map-2013.pdf>.

V. Ausbau der überregionalen Verkehrsinfrastruktur im Grenzraum zu Polen

Mecklenburg-Vorpommern hat eine Bindegliedfunktion im Ostseeraum. Dabei spielen der Austausch und die Zusammenarbeit mit dem benachbarten Polen eine zentrale Rolle, in deren Mittelpunkt die grenzüberschreitende Metropolregion Stettin und der Entwicklungsraum Swinemünde stehen. **Gute Verkehrsverbindungen** sind eine entscheidende Voraussetzung für die Nutzung der Wachstumspotenziale dieser Region. Dies ist ein

wichtiges Thema im Rahmen der **Oder-Partnerschaft**. Sie ist ein informelles interregionales Netzwerk, in dem die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen und die westpolnischen Wojewodschaften Großpolen, Westpommern, Niederschlesien und Lubuskie unter dem Motto „Grenzen trennen – die Oder verbindet“ projektorientiert zusammenarbeiten. Ziel dieser grenzüberschreitenden Initiative ist der Aufbau eines leistungsfähigen Regionalverbundes, mit dem die Region diesseits und jenseits der Oder infrastrukturell und politisch enger vernetzt und zu einem auf möglichst vielen Gebieten kooperierenden dynamischen Wirtschaftsraum entwickelt wird. In einem solchen Kontext steht auch der von der polnischen Regierung und der

Abb. 16: Karte der Investitionsvorhaben im mecklenburg-vorpommerschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums



Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BSR), Ausschnitt aus der Karte der Investitionsvorhaben im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums, 2012

Tab. 3: Ausgewählte Grenzübergänge zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Polen (Stand Januar 2016)

Grenzübergang	Verkehrsweg (deutsche Seite)	Zugelassene Verkehrsarten
Straße		
Ahlbeck – Świnoujście (Swinemünde)	B 111, L 226, Gemeindestraße	Fußgänger, Radfahrer, Busse im Linienverkehr, Pkw
Garz – Świnoujście (Swinemünde)	B 110	Fußgänger, Radfahrer, Busse im Linienverkehr, Pkw, Warenverkehr bis 7,5 t
Linken – Lubieszyn	B 104	uneingeschränkter Personen- und Warenverkehr
Pomellen – Kołbaskowo	A 11	uneingeschränkter Personen- und Warenverkehr
Schwennenz – Ladenthin – Warnik – Będargowo (Warningshof – Mandelkow)	B 113, Kreisstraße 83	Fußgänger, Radfahrer, PKW und LKW
Hintersee – Dobieszczyn (Entepöl)	L 28	Busse, Fußgänger, Radfahrer, PKW und Warenverkehr bis 3,5 t
Eisenbahn		
Grambow – Szczecin Gumience	DB 6327	
Ahlbeck Grenze – Świnoujście (Swinemünde)	UBB	

Quelle: Eigene Recherche

Wojewodschaft Westpommern beschlossene Bau eines Straßentunnels unter der Swine als feste Direktverbindung zwischen den auf den Inseln Usedom und Wollin gelegenen Stadtteilen Swinemündes. Unter Beachtung des Ausbaustandes der B 110 bis zum Grenzübergang Garz, der aus Sicht des Landes Mecklenburg-Vorpommern auch langfristig so bestehen bleiben wird, ergibt sich eine Tonnagebegrenzung von 7,5 t für den Grenzübergang Garz. Somit ist der verkehrliche Schwerpunkt beim Berufs- und Pendlerverkehr sowie der touristischen Nutzung im Einzugsgebiet des Grenzgebietes zu sehen. Der Tunnel trägt somit zu einer weiteren regionalen Vernetzung der Verkehrsräume innerhalb der EU bei.

Auf Initiative der Oderpartnerschaft ist 2012 eine **Karte** erstellt worden, die die bereits durchgeführten und die geplanten **überregionalen Verkehrsprojekte** im deutschen Teil des deutsch-polnischen Grenzraums darstellt (Abb. 16).

Unter den in der Karte dargestellten Verkehrsverbindungen seien hier zwei hervorgehoben. Mit der Fertigstellung der **A 20** wurde die großräumige Erreichbarkeit des Grenzraums nach Westen deutlich verbessert. Die Verlängerung der **Eisenbahnstrecke** von **Ahlbeck Grenze** nach **Swinemünde** wurde im September 2008 in Betrieb genommen. Sie dient insbesondere dem touristischen Verkehr auf der Insel Usedom, aber auch dem grenzüberschreitenden Pendlerverkehr. Auf diesem Streckenabschnitt wurde nach der landesweiten Verkehrserhebung im Jahr 2015 bereits eine durchschnittliche Verkehrsnachfrage von täglich ca. 1.300 Fahrgästen erzielt.

Daneben hatte das Land als weiteres Projekt den **Wiederaufbau** der grenzüberschreitenden Eisenbahnanbindung **Ducherow – Karnin – Swinemünde – Ostseebad Heringsdorf** für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet, um die südliche Anbindung dieser deutsch-polnischen Insel in Richtung Deutschland zu verbessern. Eine Aufnahme des Projektes in den BVWP 2030 konnte beim Bund nicht erreicht werden. Das Projekt soll vorrangig der Realisierung einer Reisezeit von 2 bis 2,5 Stunden zwischen den Kaiserbädern sowie Swinemünde und Berlin Hbf, aber auch für einen künftigen Güterverkehr ab/nach Swinemünde (Hafenseite Usedom) dienen.

Die Verbesserung der **Straßeninfrastruktur** besitzt in der deutsch-polnischen Grenzregion eine besondere Priorität. Deshalb werden die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam mit der Wojewodschaft Westpommern die Verbesserung des Straßennetzes in das Operationelle Programm für INTERREG V aufnehmen. Die wichtigsten Maßnahmen in Mecklenburg-Vorpommern sind der Ausbau der K 44 von Stolpe bis zur B 110 und der Ausbau der L 283 im Bereich Penkun zur besseren Anbindung an die A 11.

Die verkehrliche Bedeutung der **Eisenbahnverbindung Pasewalk – Stettin** wird in dem Maße zunehmen, in dem die Stadt Stettin auch für die grenznahen deutschen Gebiete Vorpommerns ihre historische Funktion als Oberzentrum wieder wahrnehmen wird. Sie dient darüber hinaus dem großräumigen Regionalverkehr in Richtung Neubrandenburg/Westmecklenburg.

Tab. 4: Pendler und Pendlerquoten in den kreisfreien Städten und Landkreisen (Stand: Juni 2016)

	Einpender	Auspender	Einpender-Quote	Auspender-Quote
	In Prozent			
Hansestadt Rostock	32.908	22.078	37,8	2,09
Landeshauptstadt Schwerin	25.696	10.456	51,6	30,3
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	12.951	17.071	14,0	17,7
Landkreis Rostock	20.039	35.497	30,4	43,6
Landkreis Vorpommern-Rügen	8.079	17.727	11,1	21,5
Landkreis Nordwestmecklenburg	9.471	25.217	20,7	41,0
Landkreis Vorpommern-Greifswald	12.524	15.612	15,4	18,5
Landkreis Ludwigslust-Parchim	12.845	35.510	19,9	40,7

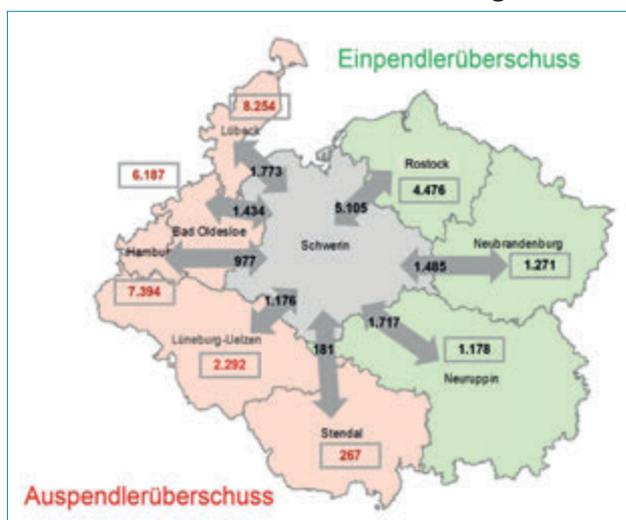
Quelle: Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit (<https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>)

Abb. 18: Karte der Metropolregion Hamburg



Quelle: Metropolregion Hamburg

Abb. 19: Pendlerachsen Westmecklenburg



Quelle: Agentur für Arbeit Schwerin auf der Basis der Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Stichtag 20. März 2017

3. Eckpunkte Pendlermobilität

Pendler in Mecklenburg-Vorpommern benutzen für ihren Weg zur Arbeit zu zwei Dritteln überwiegend das Auto (siehe oben 1.). Dies bedeutet zwar gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fußverkehr, Carsharing) oftmals eine Verkürzung der reinen Fahrtzeit, belastet aber in aller Regel die öffentliche Infrastruktur, die Umwelt und den privaten Geldbeutel stärker. Verkehrspolitisches Ziel ist es deshalb, Angebote zu schaffen (und bekannt zu machen), die es den Pendlern ermöglichen, ihre **Verkehrsmittelwahl zu flexibilisieren** oder sich leichter mit anderen zu einer Fahrgemeinschaft zusammenzuschließen. Dazu können insbesondere Inter- und Multimodalität³⁴ beitragen. Daraus ergeben sich folgende **Eckpunkte** für die Pendlermobilität:

- Die Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl spielt in den Kapiteln zu den einzelnen Verkehrsträgern (Kap. G) und zur verkehrsträgerübergreifenden Mobilität (Kap. H) eine wichtige Rolle. Die meisten der dort genannten **Handlungsfelder** und **Maßnahmen** kommen auch unmittelbar den **Pendlern zugute**. Dies gilt auch für die Berücksichtigung einer guten ÖPNV-Anbindung bei der Ansiedlung von Betrieben mit größeren Mitarbeiterzahlen (Kap. F).
- Daneben bringt das Land auch Maßnahmen und Angebote auf den Weg bzw. baut sie aus, die in erster Linie auf die Bedürfnisse der Pendler ausgerichtet sind. So wurden an der A 24 an den Anschlussstellen Hagenow und Wittenburg spezielle **Mitfahrer-Parkplätze** geschaffen, auf denen Pendler parken können, um mit einer Fahrgemeinschaft die Fahrt zum Arbeitsplatz fortzusetzen. Eben solche Mitfahrer-Parkplätze sollen an den Anschlussstellen Grevesmühlen (L 03), Rostock-Südstadt (L 132a), Gützkow (B 111) und Wismar-Mitte (B 208) aus Mitteln des Bundes realisiert werden.

34 Siehe Glossar.

Tab. 5: Verkehrsmittlempfehlungen für drei Nahpendlertypen mit verschiedenen Parametergewichtungen

Profil Platz	Ungewichtetes Ergebnis	Umwelt & Gesundheit	Zeit & Komfort	Kosten	Stadtplanung
1	Fahrrad	Fahrrad	Pedelec	Fahrrad	Fahrrad
2	Pedelec	Pedelec	Fahrrad	Pedelec	Pedelec
3	Roller elektrisch	ÖPNV + Faltrad	Roller elektrisch	ÖPNV + Faltrad	Roller elektrisch
4	ÖPNV + Faltrad	ÖPNV + Laufen	Pkw fossil	Roller elektrisch	ÖPNV + Faltrad
5	ÖPNV + Laufen	Roller elektrisch	ÖPNV + Faltrad	ÖPNV + Laufen	ÖPNV + Laufen
6	Pkw fossil	Pkw fossil	Roller fossil	Pkw fossil	Pkw fossil
7	Pkw elektrisch	Pkw elektrisch	Pkw elektrisch	Roller fossil	Roller fossil
8	Roller fossil	Roller fossil	ÖPNV + Laufen	Pkw elektrisch	Pkw elektrisch

Quelle: Udo Onnen-Weber, Schweriner Versuch. Verkehrsmittelvergleich von Fahrrad, Pedelec, PKW und Motorrad in der Stadt-Umland-Beziehung von Pendlerströmen, 2012

PRAXISBEISPIEL

Mitfahrer-Parkplätze an der A 24

Um den Pendlern adäquate Stellplätze an Umsteigepunkten anbieten zu können, hat das Land Mecklenburg-Vorpommern zunächst den Bedarf und mögliche Standorte ermittelt. Im Jahr 2014 wurde erstmalig ein Mitfahrer-Parkplatz an der Anschlussstelle Hagenow mit 128 Stellplätzen (davon 5 Rollstuhl- und behindertengerecht, 6 Motorradstellplätze und 6 Fahrradstellplätze) fertiggestellt. Nicht nur die Bildung von Fahrgemeinschaften mit dem PKW wird dadurch gestärkt. Durch Verlegung von Bushaltestellen ist auch der direkte Umstieg auf andere Verkehrsträger möglich. Im Jahre 2015 wurde der zweite Mitfahrer-Parkplatz Zarrentin mit 115 Stellplätzen (davon 4 Rollstuhl- und behindertengerecht, 3 Motorradstellplätze und 6 Fahrradstellplätze) eröffnet.

- Der Vergleich verschiedener Verkehrsmittel im Rahmen des **Schweriner Versuchs**³⁵ kam zu dem Ergebnis, dass das Fahrrad und das Pedelec für alle Nahpendlertypen zu empfehlen sind. Testpersonen benutzten auf einer Strecke von einem Vorort ins Stadtzentrum zu Hauptverkehrszeiten die Verkehrsmittel Fahrrad, Pedelec, Pkw und Motorrad (beide jeweils als Elektro- und Benzinvariante) sowie den ÖPNV in Kombination mit Fußweg oder Faltrad. Erhoben wurden die acht Parameter Fahrzeit, Geschwindigkeit, Kosten, Bewegung, Stressbelastung, Streckenlänge, Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß. Bewertet wurde aus der Perspektive der drei „Pendlertypen“ Umwelt- und Gesundheitsbewusste, Zeit- und Komfortbewusste sowie Kostenorientierte. Aus Sicht aller dieser Pendlertypen schnitten **Fahrrad und Pedelec am besten** ab (Tab. 5). Als Orientierungshilfe sind diese Ergebnisse unter Berücksichtigung der konkreten Streckenverhältnisse auch auf andere Pendlerstrecken insbesondere in **Stadt-Umland-Beziehungen** mit Entfernungen von bis zu 10 km übertragbar.

³⁵ <http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Verkehr/Radverkehr/Ergebnisse-des-%22Schweriner-Versuchs%22>.

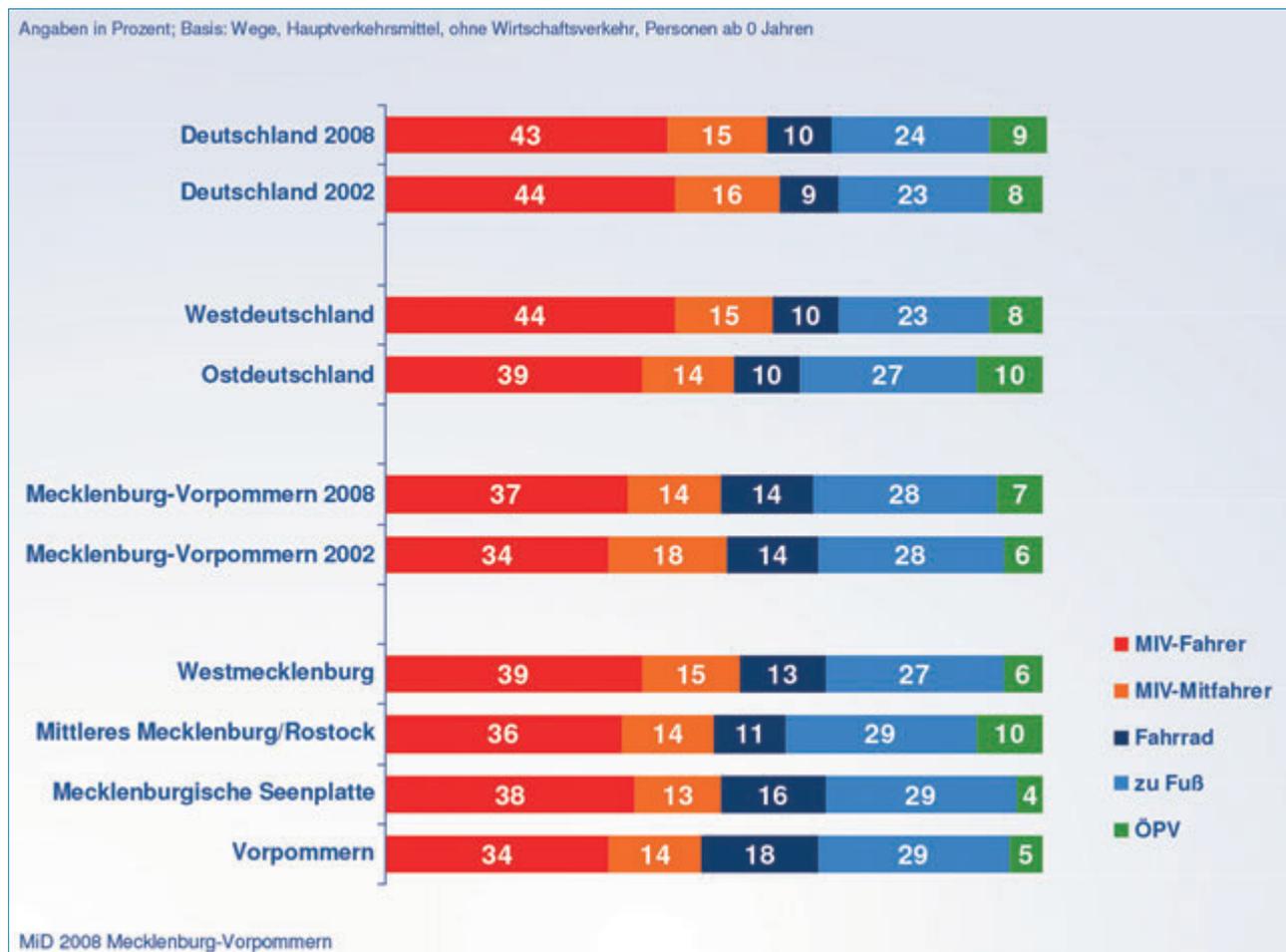
D. Mobilität in Zahlen: Modal Split und zukünftige Entwicklung

I. Status quo: Modal Split

Eine wichtige Grundlage für die Verkehrsplanung im Land ist der sog. Modal Split. Er gibt wieder, wie sich die Mobilität (gemessen an der Anzahl der zurückgelegten

Wege) auf die **verschiedenen Verkehrsmittel** aufteilt. Im Bereich des Personenverkehrs stellt sich nach der letzten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) im Jahr 2008 diese Verkehrsmittelwahl in Mecklenburg-Vorpommern so dar (Abb. 20):

Abb. 20: Hauptverkehrsmittel in Mecklenburg-Vorpommern



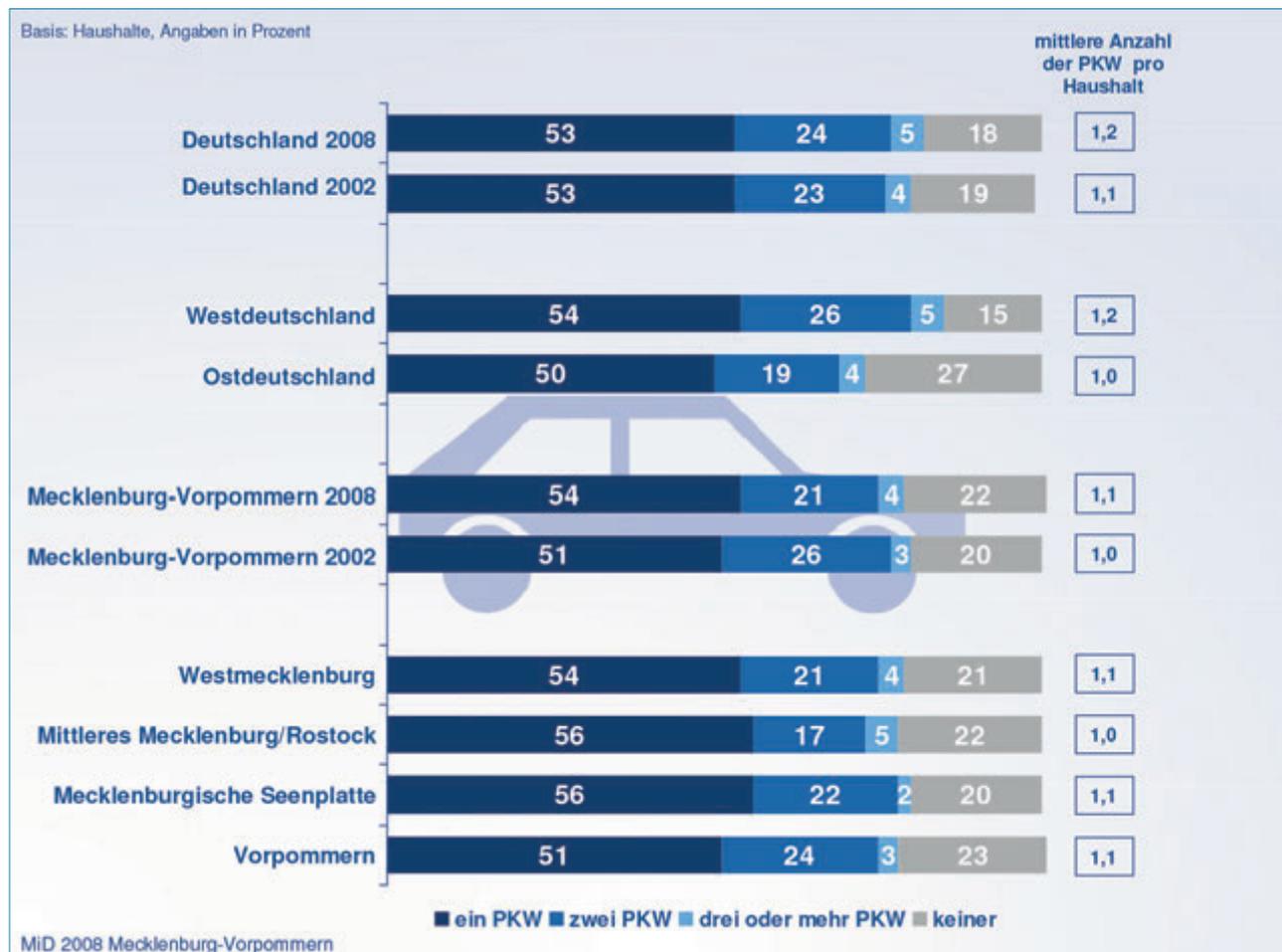
Quelle: Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern, Bonn 2010, S. 44 f.

Da die Ergebnisse der nächsten **MiD-Erhebung** erst im Herbst 2018 vorliegen, werden die Zahlen aus dem Jahr 2008 dem ILVP M-V zugrunde gelegt. Dies ist für diesen Zweck unproblematisch, weil die Erhebungen der letzten Jahrzehnte zeigen, dass das Mobilitätsverhalten sich nur allmählich und nicht etwa sprunghaft verändert. Die Schlussfolgerungen aus diesem Modal Split finden sich in den nachfolgenden Fachkapiteln zu den einzelnen Verkehrsträgern. Von Interesse für alle Verkehrsträger ist auch die **PKW-Ausstattung** in Mecklenburg-Vorpommern (Abb. 21).

Diese Zahlen werden durch aktuelle Erhebungen des Statistischen Landesamtes bestätigt. Danach verfügten 2013 insgesamt **74,7 % der Haushalte** über einen **PKW**.³⁶ Der Anteil der Haushalte ohne ein Auto ist demnach gegenüber 2008 leicht auf 25,3 % gestiegen.

36 Statistisches Jahrbuch 2016, S. 106, Statistisches Amt MV, <https://www.laiv-mv.de/Statistik/Zahlen-und-Fakten/Gesellschaft-%26-Staat/Einnahmen%2c-Konsum%2c-Lebensbedingungen%2c-Wohnen>

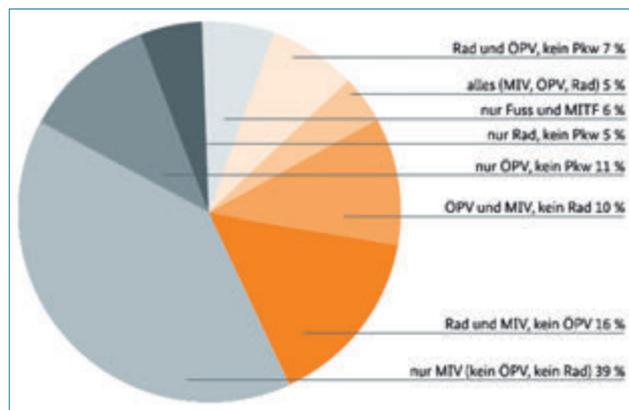
Abb. 21: PKW-Ausstattung der Haushalte



Quelle: Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, *Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern*, Bonn 2010, S. 20

Wichtig für die zukünftige Mobilitätsentwicklung ist auch der Umstand, dass immer mehr Menschen „**multimodal**“ unterwegs sind. Sie benutzen für ihre verschiedenen Wege unterschiedliche Verkehrsmittel. Damit zeigen sie, dass sie nicht auf ein Verkehrsmittel festgelegt sind, sondern ihre Wahl von der jeweiligen Situation abhängig machen. Der Anteil dieser flexiblen „Multimodalen“ hat inzwischen deutschlandweit fast die Hälfte der Bevölkerung erreicht (Abb. 22):

Abb. 22: Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (in % der Bevölkerung)



Quelle: BMVBS, Nationaler Radverkehrsplan 2020, S. 51

II. Zukünftige Entwicklung: Verkehrsprognose 2030

Für den Bundesverkehrswegeplan 2030 hat das Bundesverkehrsministerium eine neue Langfristprognose zur Verkehrsentwicklung in Deutschland bis 2030 erstellt.³⁷ Die Prognoseannahmen wurden einem intensiven Diskussionsprozess mit Wissenschaftlern, Verbänden und den Bundesländern unterzogen. Im Auftrag des Infrastrukturministeriums haben die Gutachter die Ergebnisse der Bundesprognose für Mecklenburg-Vorpommern aufbereitet. Die wesentlichen Aussagen dieser Landesprognose werden nachfolgend dargestellt.³⁸ Maßgebliche Einflussgrößen für die Prognose sind die Wirtschaftsentwicklung, die demografische Entwicklung, die Entwicklung der Verkehrsmittel-Nutzerkosten und Transportpreise sowie die Infrastruktur und das Verkehrsangebot. Auf Grund dessen weicht die Landesprognose von

³⁷ http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?__blob=publicationFile.

³⁸ Die ausführliche Fassung der Landesprognose (Intraplan Consult GmbH, Verkehrsprognose für Mecklenburg-Vorpommern bis 2030, Abschlussbericht Dezember 2014) kann auf der Internetseite des Ministeriums abgerufen werden (<http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Blickpunkte/Verkehrsprognose-2030>). Alle Abbildungen und Tabellen in diesem Kapitel stammen aus dieser Prognose.

den im Bundesdurchschnitt vorausgesagten mehr oder weniger starken Verkehrszunahmen signifikant ab. Je nach Region werden für Mecklenburg-Vorpommern neben vereinzelt leichten Zuwächsen **teilweise erheblich zurückgehende Verkehre** prognostiziert.

1. Personenverkehr

a) Personenverkehr in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt

Das **Verkehrsaufkommen** (Anzahl der Personenfahrten) in Mecklenburg-Vorpommern nimmt bis 2030 **um 13,3 % ab** (siehe Tab. 6). Dagegen nimmt in Deutschland insgesamt der Verkehr mit 1,2 % noch leicht zu.

Die Rückgänge fallen bei den **einzelnen Verkehrsmitteln** unterschiedlich stark aus. Sie sind im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) sowie bei den Fußwegen überproportional, beim Radverkehr und beim motorisierten Individualverkehr (MIV) etwas unterproportional. Nur der Luftverkehr nimmt – allerdings ausgehend von einem geringen Niveau – stark zu.

Bei den **Fahrtzwecken** nehmen insbesondere Berufs- und Ausbildungsverkehr ab. Der einzige Fahrtzweck, der zunimmt, ist der Urlaubsverkehr. Diesem werden die An- und Abreise der Urlauber zugeordnet. Die Fahrten der zahlreichen Urlauber an ihrem Urlaubsort werden demgegenüber dem „Privatverkehr“ zugerechnet und führen dazu, dass bei diesem Fahrtzweck das Verkehrsaufkommen nur unterproportional zurückgeht.

Bei der **Verkehrsleistung** – Personenkilometer pro Jahr – (siehe Tab. 7) ist bundesweit von einem Anstieg von über 12 % auszugehen. In Mecklenburg-Vorpommern **stagniert der Verkehr**, geht aber, anders als das Verkehrsaufkommen, nicht zurück. Dies liegt insbesondere an den Fahrtzwecken Urlaub und Privat. Letztere schließen auch Kurzurlaubsfahrten (2 bis 4 Tage) mit ein. Ferner ist zu berücksichtigen, dass es in erheblichem Maße **Durchgangsverkehr** durch Mecklenburg-Vorpommern gibt, insbesondere auf der A 24 Hamburg – Berlin und, in etwas geringerem Maße, auf der A 20 sowie bei der Eisenbahn auf der ICE-Strecke Hamburg – Berlin. Ansonsten ist von einer **steigenden mittleren Fahrtweite** auszugehen, was zum Teil siedlungsstrukturelle Gründe hat (geringeres Arbeitsplatz- oder Einkaufsangebot im Nahbereich).

Tab. 6: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens in Mecklenburg-Vorpommern – Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr

Mecklenburg-Vorpommern gesamt – Verkehrsaufkommen in Tsd. Personenfahrten/Jahr				z. Vergl. Deutschland gesamt	
	Analyse 2010	Prognose 2030	Veränderung in %	Veränderung in %	
Verkehrsmittel					
Bahn	21.193	18.461	-12,9	6,9	
MIV	1.146.939	1.027.261	-10,4	4,6	
Luft	517	1.173	126,9	58,3	
ÖSPV	125.297	104.099	-16,9	-2,3	
Rad	225.795	205.539	-9,0	4,6	
Fuß	502.509	397.270	-20,9	-7,8	
Fahrtzwecke					
Beruf	284.968	214.274	-24,8	-2,5	
Ausbildung	114.660	90.522	-21,1	-12,8	
Einkauf	674.379	586.386	-13,0	0,3	
Geschäft	115.128	96.929	-15,8	5,7	
Urlaub	2.619	3.229	23,3	14,4	
Privat	830.495	762.464	-8,2	4,9	
Summe	Gesamt	2.022.249	1.753.804	-13,3	1,2

Tab. 7: Entwicklung der Personenverkehrsleistung in Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg-Vorpommern gesamt – Verkehrsleistung in Mio. Personenkilometer/Jahr				z. Vergl. Deutschland gesamt	
	Analyse 2010	Prognose 2030	Veränderung in %	Veränderung in %	
Verkehrsmittel					
Bahn	1.218,3	1.251,5	2,7	19,2	
MIV	17.021,9	16.838,5	-1,1	9,9	
Luft	288,8	654,8	126,7	64,8	
ÖSPV	1.172,0	1.228,5	4,8	6,0	
Rad	754,8	710,5	-5,9	8,0	
Fuß	744,1	593,7	-20,2	-7,5	
Fahrtzwecke					
Beruf	4.053,5	3.413,7	-15,8	4,0	
Ausbildung	543,6	424,9	-21,8	-8,7	
Einkauf	3.386,0	3.098,3	-8,5	7,2	
Geschäft	2.310,4	2.302,6	-0,3	19,4	
Urlaub	1.353,7	1.662,1	22,8	12,0	
Privat	9.552,6	10.376,0	8,6	17,1	
Summe	Gesamt	21.199,9	21.277,5	0,4	12,2

Nimmt man die genannten „Transitstrecken“ A 24 und A 20 sowie die Bahnstrecke Hamburg – Berlin heraus, ist die Verkehrsleistung im Bundesland rückläufig. Ohne den in Mecklenburg-Vorpommern bedeutsamen, aber nicht von der Bevölkerung dieses Bundeslandes durchgeführten Urlaubsverkehr in dieses Bundesland sowie den Kurzreiseverkehr (2 bis 4 Tage, hier dem Privatverkehr zugeordnet) sowie den Verkehr von Urlaubern am Urlaubsort ist die **Verkehrsleistung rückläufig**, und zwar um **ca. 8 %**.

Dies betrifft vor allem auch den **Bahnverkehr** und den **ÖSPV** innerhalb des Bundeslandes. Bei ersterem beruht der Anstieg der Verkehrsleistung auf dem Durchgangsverkehr sowie den Quell- und Zielverkehren, während der Binnenverkehr abnimmt. Beim ÖSPV ist nur deshalb ein Wachstum der Verkehrsleistung ausgewiesen, weil der Fernbuslinienverkehr (mit langen Fahrtweiten) für das Bundesland Mecklenburg-Vorpommern von zunehmender Bedeutung ist. Der ÖSPV in Stadt und Land dagegen wird deutlich an Aufkommen und Verkehrsleistung verlieren.

b) Detailergebnisse zum Personenverkehr

Die Aufschlüsselung des Personenverkehrs nach **Hauptverkehrsbeziehungen** in der Abb. 23 zeigt, dass der Binnenverkehr als zahlenmäßig größter Verkehrsanteil zurückgeht, und zwar um 13,9 %. Der ÖV (Bahn, Bus, Straßenbahn) geht mit 17,6 % noch stärker zurück, während der MIV mit 11,2 % etwas schwächer abnimmt. Dagegen nehmen Quell- und Zielverkehr mit 11,7 % und der Durchgangsverkehr mit 19,2 % zu. Ersteres liegt vor allem am Urlaubs- und Kurzurlaubsverkehr.

Die Verkehrsentwicklung nach den **Landkreisen** und **kreisfreien Städten** ist in den Abbildungen 24 bis 27 gezeigt. Es wird deutlich, dass in allen Landesteilen mit Verkehrsrückgängen beim Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, etwas stärker in den östlichen Landesteilen und vor allem im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte (gut 21 %). Im westlichen Teil ist dies nicht so ausgeprägt. Beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) fallen die Rückgänge in den küstenferneren ländlichen Gebieten besonders ins Gewicht.

Abb. 23: Veränderung des Personenverkehrsaufkommens Mecklenburg-Vorpommern zwischen 2010 bis 2030 nach Hauptverkehrsbeziehungen

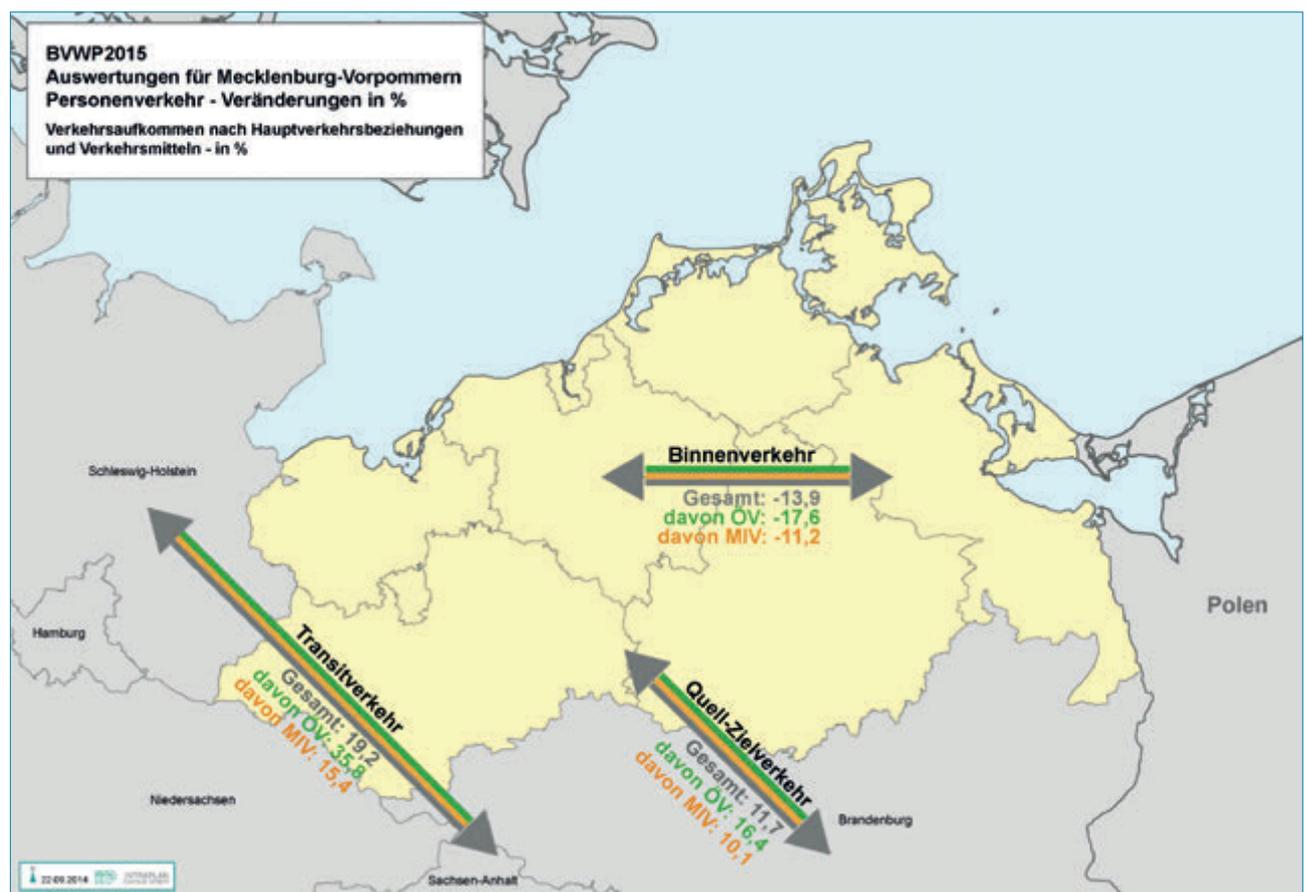


Abb. 24: Personenverkehrsaufkommen zwischen 2010 und 2030 in den Landkreisen und kreisfreien Städten insgesamt (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr)

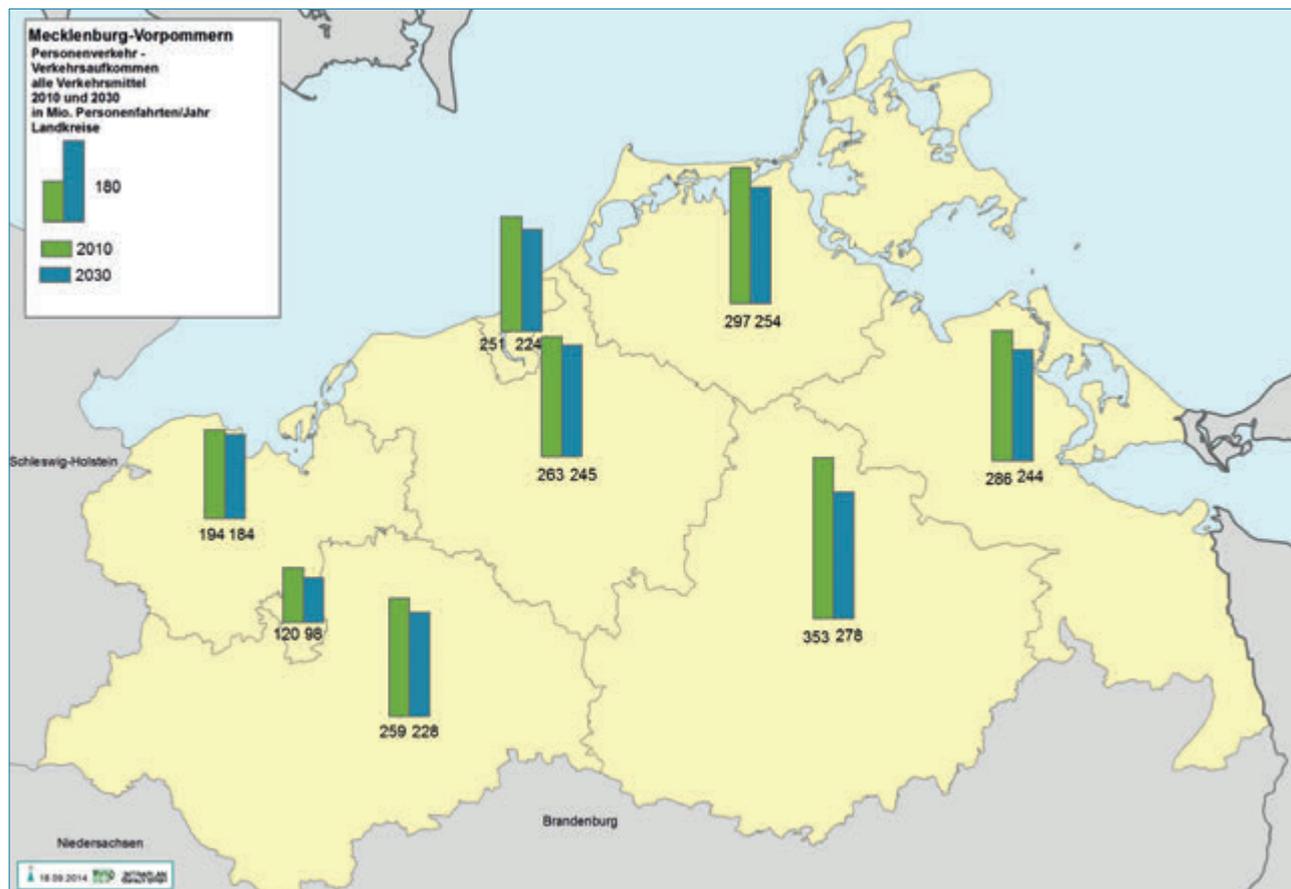


Abb. 25: Veränderung des Personenverkehrsaufkommens zwischen 2010 und 2030: Personenverkehr insgesamt

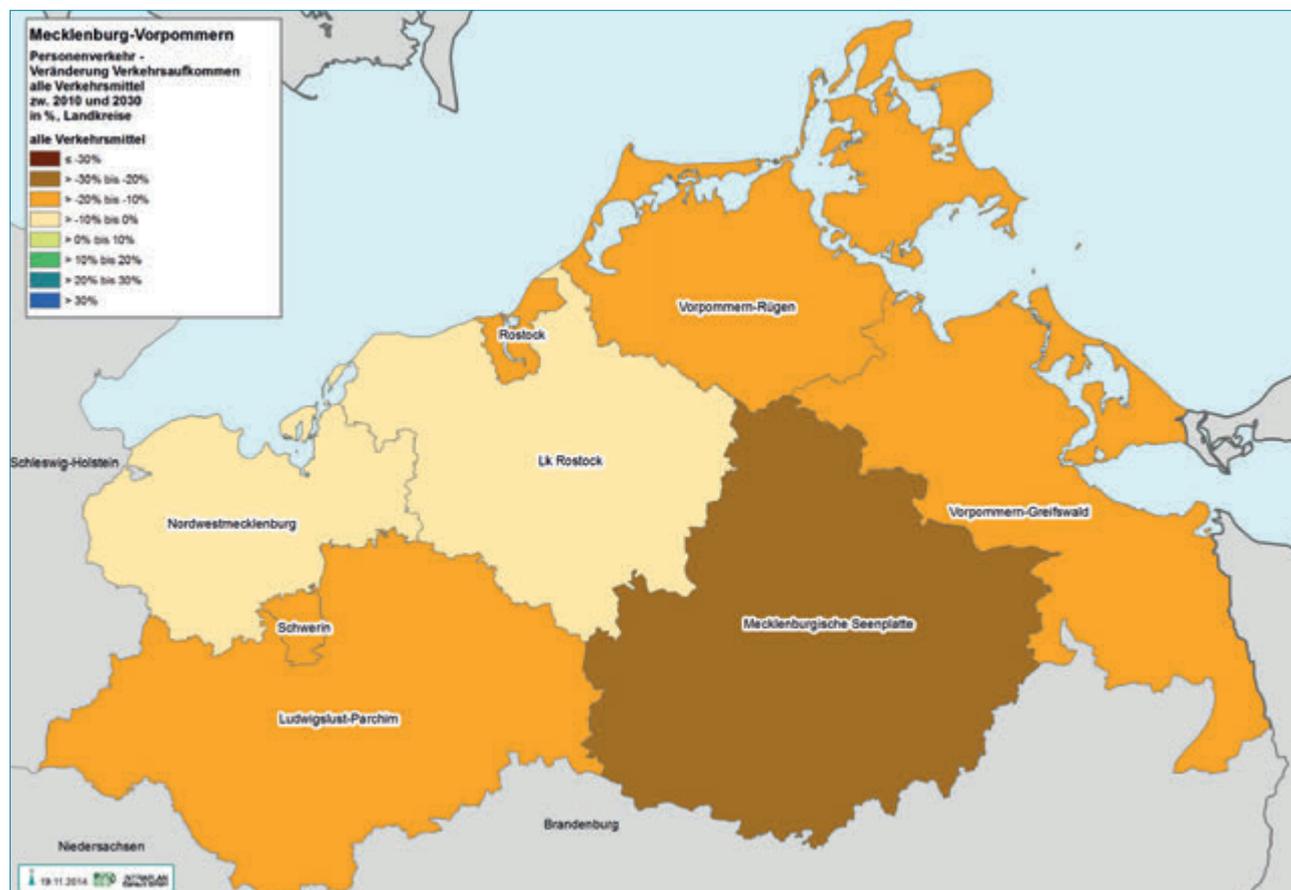
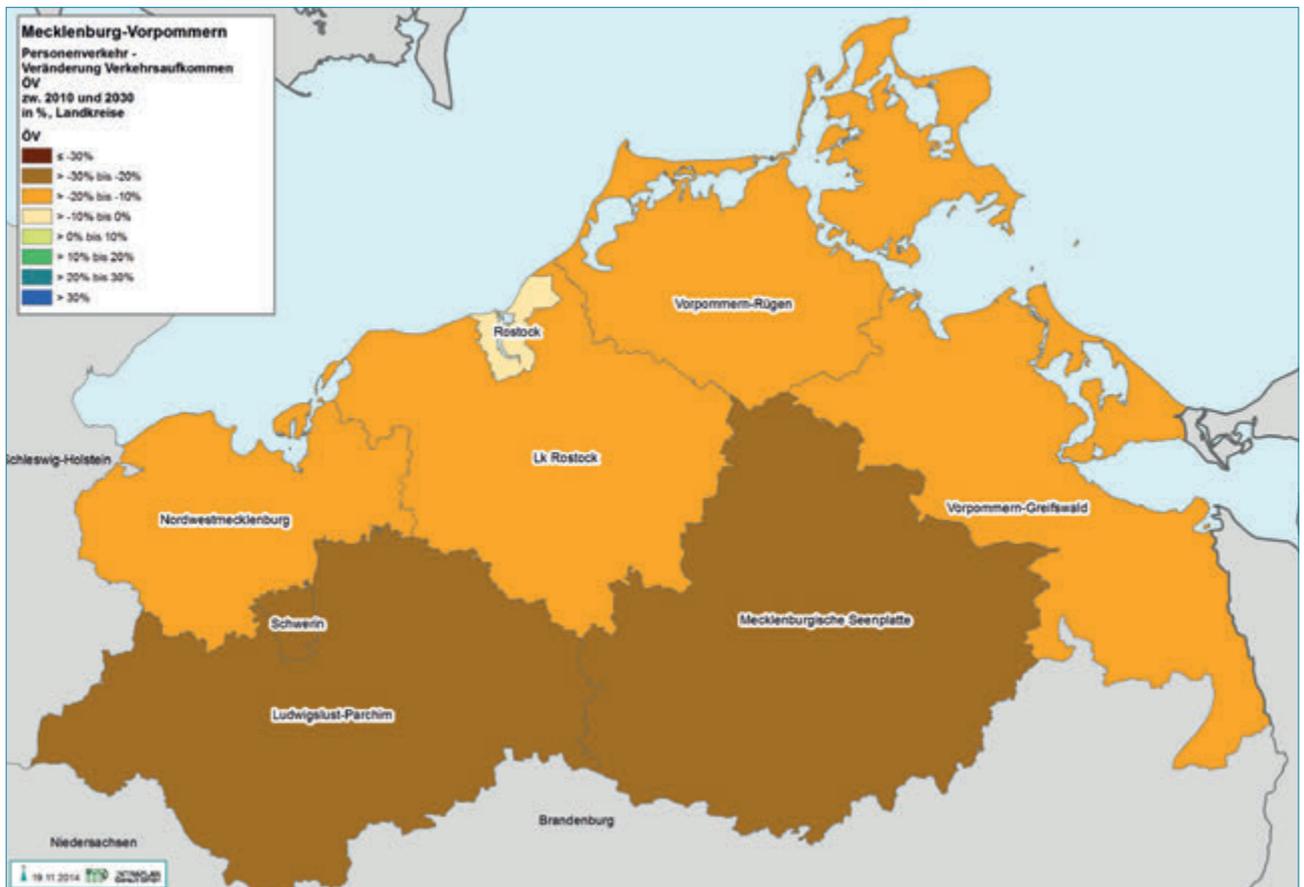


Abb. 26: Veränderung des Personenverkehrsaufkommens zwischen 2010 und 2030: Motorisierter Individualverkehr



Abb. 27: Veränderung des Personenverkehrsaufkommens zwischen 2010 und 2030: Öffentlicher Verkehr (Bahnen und Busse)



Bei den **Verkehrsströmen** (siehe Abb. 28) gibt es fast überall Abnahmen. Eine Ausnahme bilden einige Ost-West-Verkehrsströme, was eine „Spätfolge“ der Autobahn A 20 ist, die die küstennahen Verkehrsverbindungen gestärkt hat.

2. Güterverkehr

a) Güterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern insgesamt

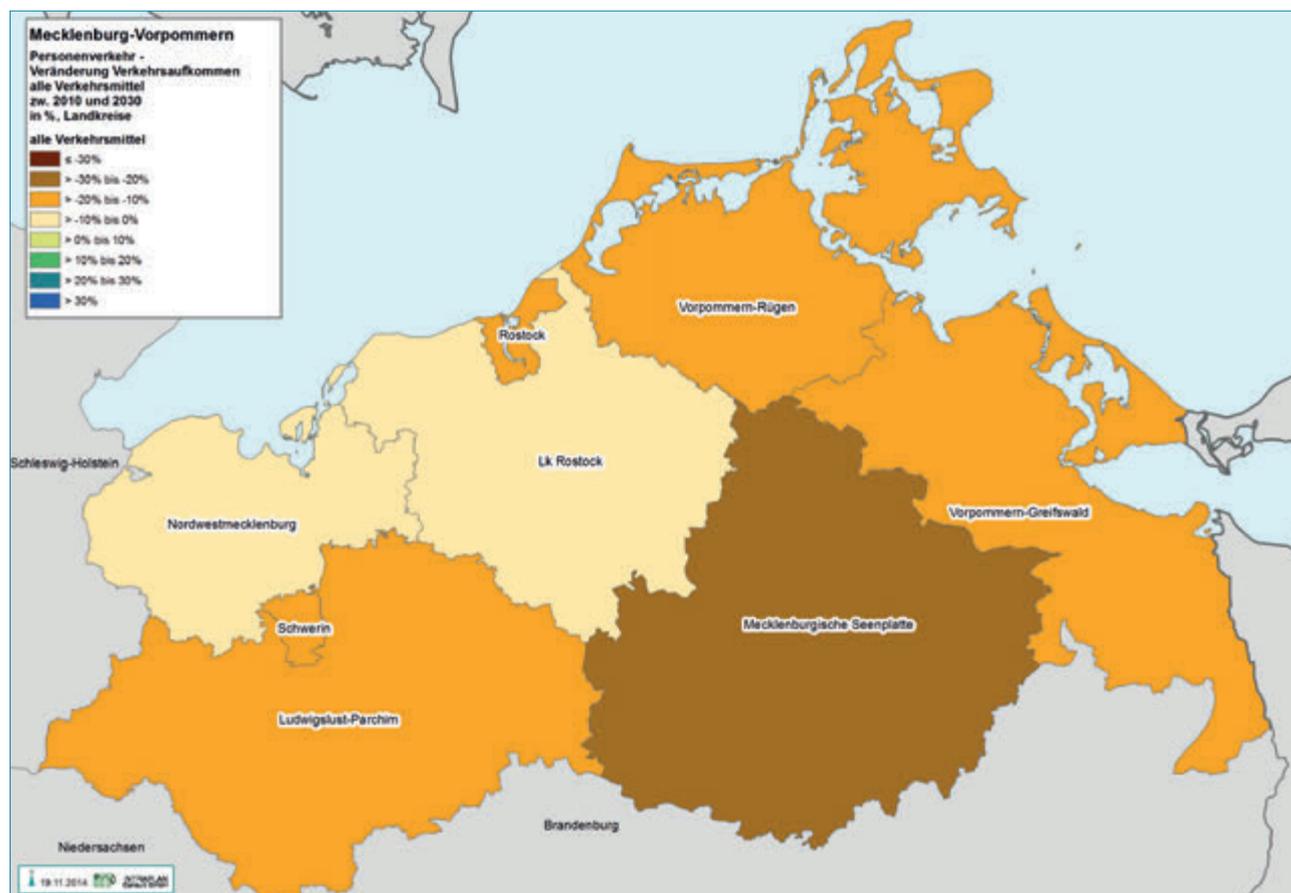
Anders als im Personenverkehr steigt das **Güterverkehrsaufkommen** in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2030 leicht an, und zwar um **3,9 %** (siehe Tab. 8). Der Bahnverkehr und die zahlenmäßig wenig bedeutende Binnenschifffahrt haben dabei mit über 30 % wesentlich höhere

Zuwachsraten aufzuweisen als der Straßengüterverkehr, der nur um 1,7 % zunimmt, aber nach wie vor das weitaus bedeutendste Verkehrsmittel im Güterverkehr darstellt (Anteil 2010: 92,5 %, 2030: 90,5 %).

Bezogen auf die **Verkehrsleistung** ist die Bedeutung des Schienenverkehrs größer (rund 25 % Verkehrsanteil), nicht zuletzt wegen des Seehafen-Hinterlandverkehrs von/nach Rostock (Tab. 9).

Der auf Mecklenburg-Vorpommern bezogene Schienengüterverkehr wächst mit 42,8 % ähnlich wie bundesweit. Beim Straßengüterverkehr ist das Wachstum dagegen mit 18 % deutlich niedriger als für Deutschland insgesamt (+ 38,9 %). Wie im Personenverkehr sind auch hier die Durchgangsverkehre (Autobahnen A 20 und A 24) die Wachstumstreiber. Im Quell-, Ziel- und vor allem im Binnenverkehr ist das Wachstum gering bis leicht rückläufig.

Abb. 28: Veränderung der Verkehrsströme im Personenverkehr



Tab. 8: Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens in Mecklenburg-Vorpommern – Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr

Mecklenburg-Vorpommern gesamt – Verkehrsaufkommen in Versand und Empfang nach Verkehrsmitteln in Tsd. Tonnen/Jahr				z. Vergl. Deutschland gesamt	
	Analyse 2010	Prognose 2030	Veränderung in %	Veränderung in %	
Verkehrsmittel					
Bahn	10.729	14.062	31,1	23,6	
Lkw	133.567	135.822	1,7	16,8	
Binnenschiff	23	30	30,4	20,0	
Summe	Gesamt	144.319	149.914	3,9	17,6

Tab. 9: Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg-Vorpommern gesamt – Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln in Mio. Tonnenkilometer/Jahr				z. Vergl. Deutschland gesamt	
	Analyse 2010	Prognose 2030	Veränderung in %	Veränderung in %	
Verkehrsmittel					
Bahn	4.065	5.803	42,8	42,9	
Lkw	14.816	17.483	18,0	38,9	
Binnenschiff	7	9	28,6	22,8	
Summe	Gesamt	18.888	23.295	23,3	38,0

b) Detailergebnisse im Güterverkehr

Beim Güterverkehr sind die Anteile des Quell- und Zielverkehrs und des Durchgangsverkehrs gegenüber dem Binnenverkehr deutlich größer als im Personenverkehr. Während der Binnenverkehr rückläufig ist, steigen Quell- und Zielverkehre und vor allem der Durchgangsverkehr stark an (siehe Abb. 29). Dort spielt auch die Bahn eine größere Rolle als im Binnenverkehr.

Die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens, d. h. der Versand und der Empfang von Gütern in den Landkreisen und kreisfreien Städten in Mecklenburg-Vorpommern, ist in den Abbildungen 30 und 31 gezeigt. Demnach gibt es ein **Ost-West-Gefälle**: Ein leichter Zuwachs des Güterverkehrs ist im Westen des Bundeslandes zu verzeichnen, während in den östlichen Landkreisen wie im Personenverkehr auch das Güterverkehrsaufkommen zurückgeht; hier ist das Wirtschaftswachstum geringer als in den westlichen Landesteilen.

Abb. 29: Veränderung des Güterverkehrsaufkommens Mecklenburg-Vorpommern zwischen 2010 und 2030 nach Hauptverkehrsbeziehungen

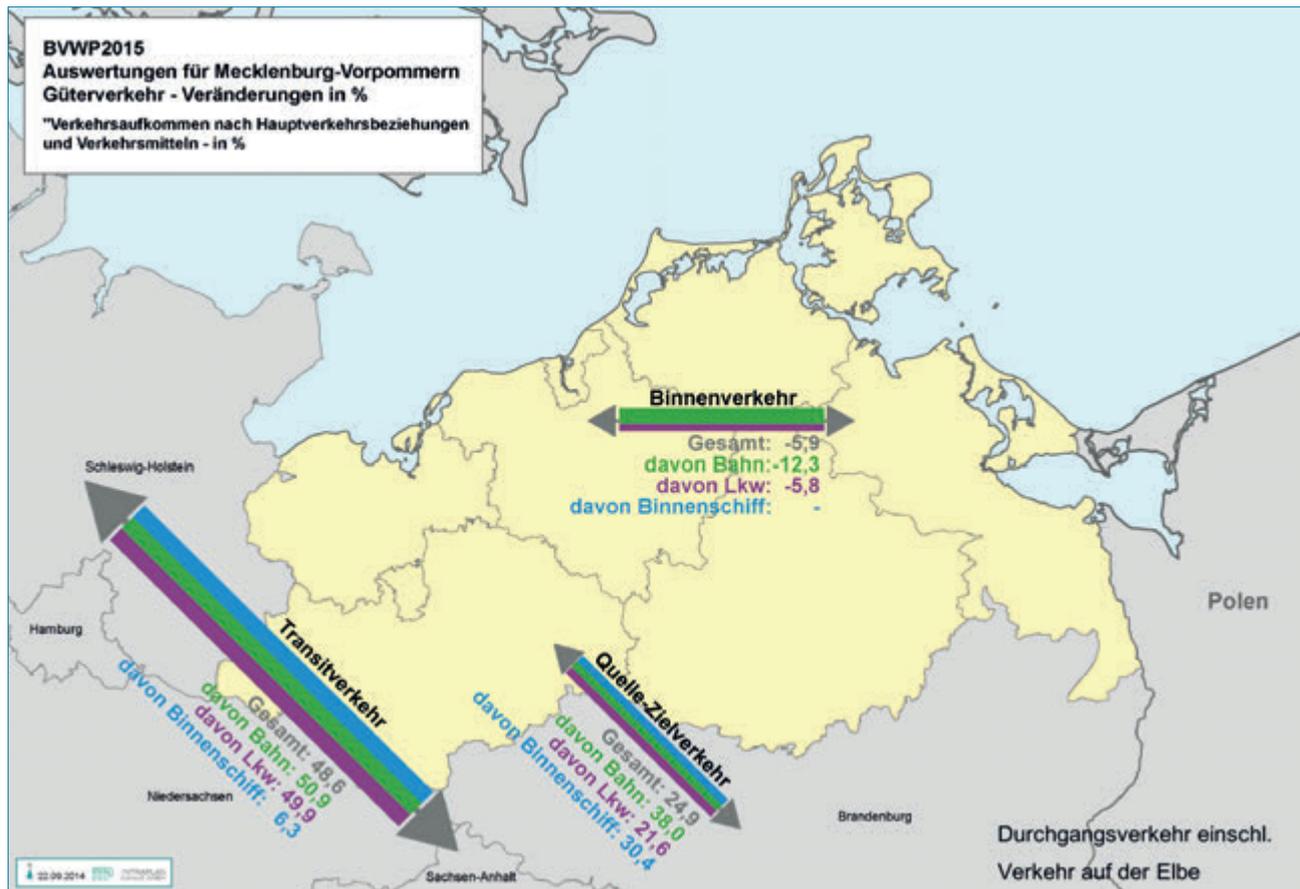


Abb. 30: Güterverkehrsaufkommen (Quell-, Ziel- und Binnenverkehr) in den Landkreisen und kreisfreien Städten

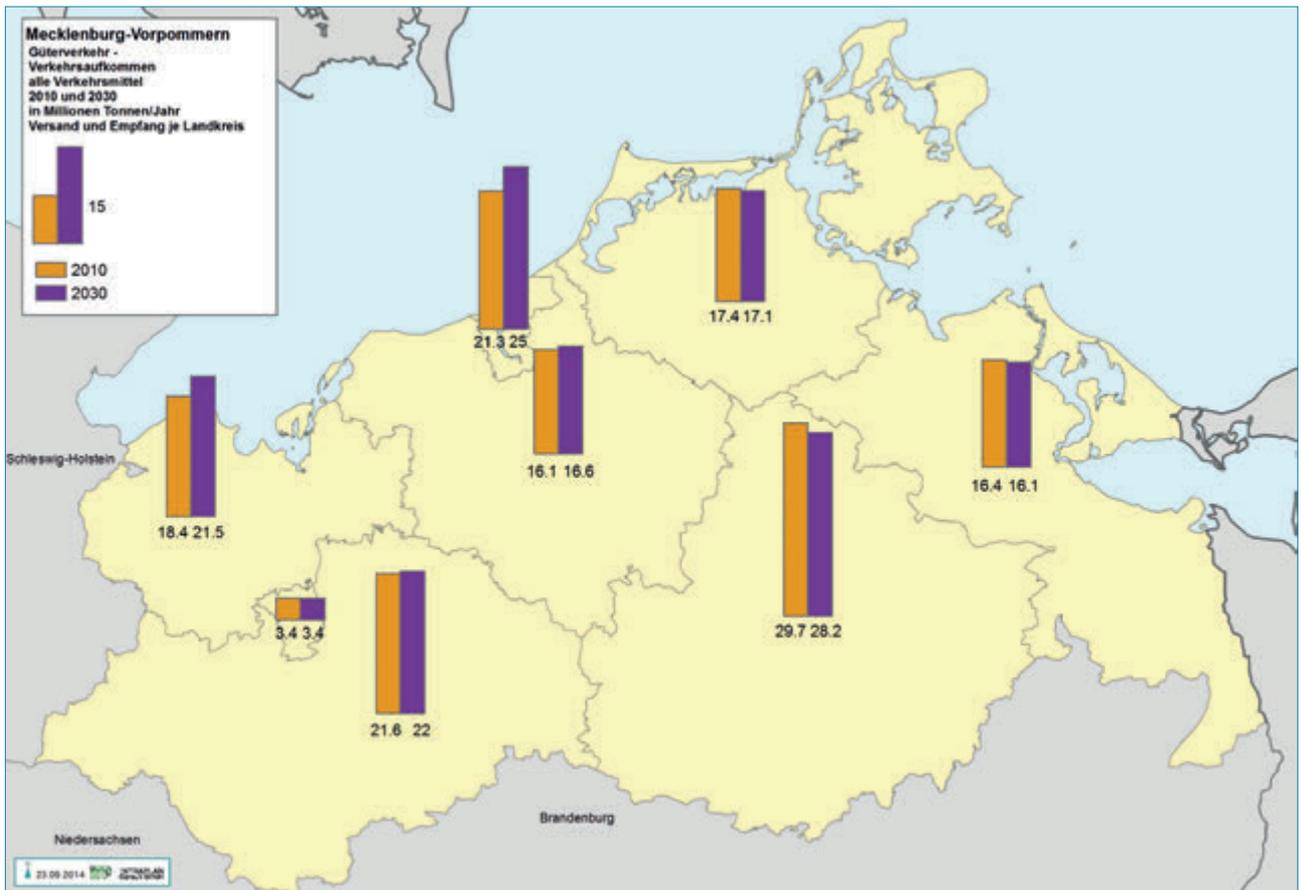
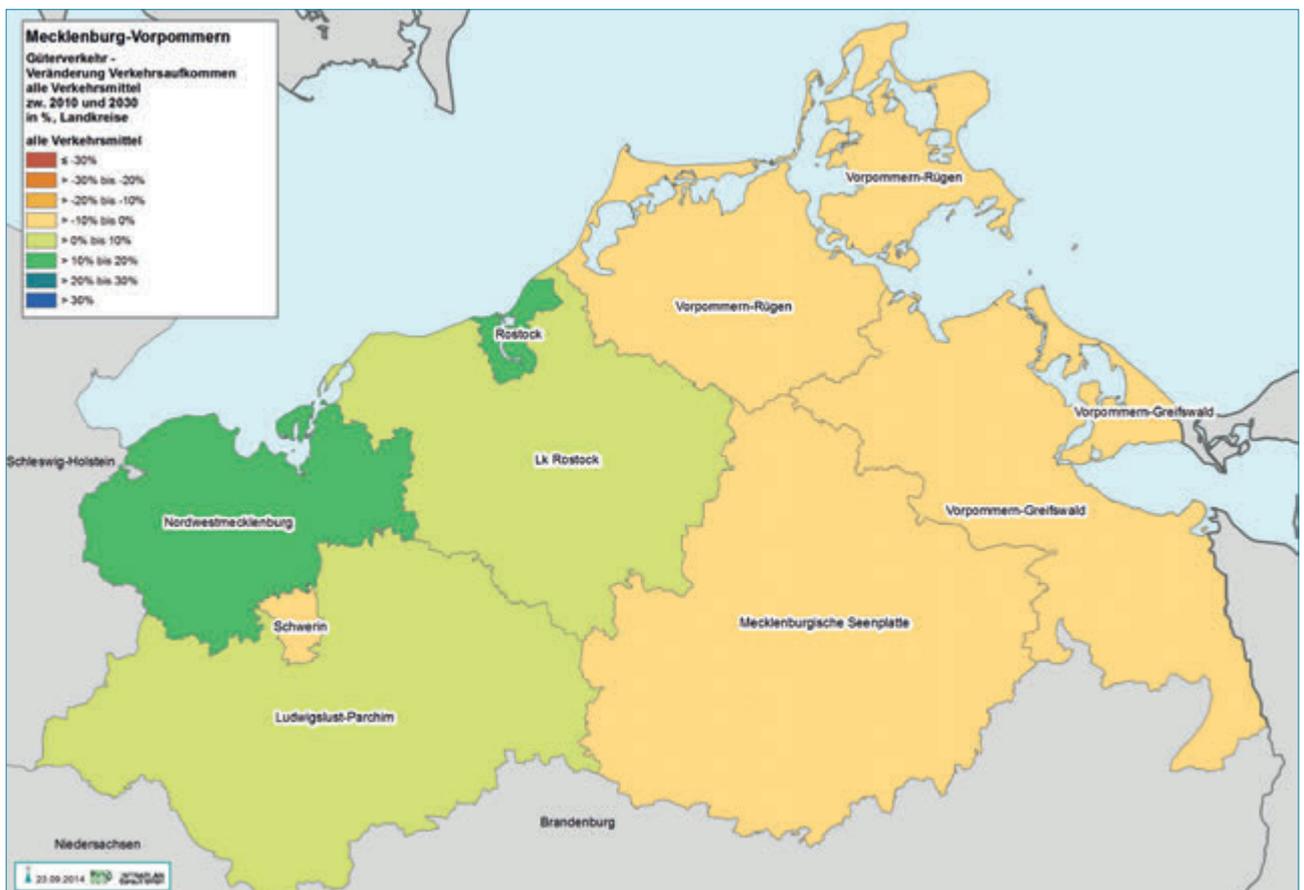


Abb. 31: Veränderung des Güterverkehrsaufkommens (Versand und Empfang der Regionen) in den Landkreisen und kreisfreien Städten



E. Verkehrspolitische Leitlinien

Leitziel

Leitziel der Verkehrspolitik in Mecklenburg-Vorpommern ist eine nachhaltige Mobilität, die ökonomische, soziale und ökologische Anforderungen soweit wie möglich in Einklang bringt.

Daraus ergeben sich folgende

verkehrspolitische Leitlinien³⁹

I. Mobilität gewährleisten

1. Für alle Bürgerinnen und Bürger soll ein angemessenes Mobilitätsangebot bereitstehen, das den Individualverkehr, den Öffentlichen Personenverkehr oder eine Kombination beider umfassen kann (Kap. G; H I, II, IV, VI bis VIII).

Eine moderne Gesellschaft ist ohne einen hohen Grad an Mobilität nicht denkbar. Dies gilt gerade für ein dünn besiedeltes Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern. Welches Mobilitätsangebot angemessen ist, ist in jedem Einzelfall nach ökonomischen, ökologischen und sozialen Aspekten zu prüfen. Hierbei sind die besonderen Bedürfnisse älterer Menschen und von Menschen mit Behinderungen sowie Familien mit Kindern zu berücksichtigen.

2. Alle Landesteile sollen innerhalb einer angemessenen Zeit und zu vertretbaren Kosten erreicht werden können (Kap. G; H I, II bis IV, VI bis VIII).

Grundsätzlich sollen alle Teilräume des Landes für alle Bevölkerungsgruppen und für den Wirtschaftsverkehr in angemessener Weise erreichbar sein. Die Erreichbarkeit soll innerhalb zumutbarer Zeiten und zu vertretbaren Kosten möglich sein. Eine bestimmte Erreichbarkeit oder Infrastruktur ist nicht festgelegt.

3. Wirtschaftsverkehr soll gewährleistet und die dafür erforderliche Infrastruktur ausgebaut werden (Kap. G I, VI, VII; H III).

Für die weitere Entwicklung der Wirtschaft ist eine gute Verkehrsinfrastruktur wesentliche Voraussetzung. Dies betrifft sowohl die transnationalen Warentransporte als auch die kleinräumige Verteilung von Gütern. Insbesondere die Häfen sind mit ihrer Ausstrahlung auf die hafenauffine Wirtschaft, Werften, Logistikunternehmen,

Handel und den maritimen Tourismus Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes. Die weitere Modernisierung der Hafeninfrastuktur, Verbesserung der seewärtigen Erreichbarkeit und eine leistungsstarke Hinterlandanbindung der Häfen sind daher besonders wichtig. Sie genießen hohe Priorität.

II. Verkehr vernetzt denken

4. Verkehrspolitik und andere Politikbereiche sollen beständig aufeinander abgestimmt werden (Kap. F).

Verkehr ist mit allen anderen Lebensbereichen eng verzahnt. Deren positive Entwicklung setzt Mobilität voraus. Umgekehrt haben Entscheidungen in anderen Politikbereichen zumeist auch unmittelbare Folgen für den Verkehr. Die Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele erfordert deshalb eine intensive Abstimmung zwischen Verkehrspolitik und anderen Politikbereichen, insbesondere der Wirtschafts-, Tourismus-, Raum- und Stadtentwicklungs-, Umwelt- sowie Gesundheitspolitik. Ebenso wichtig ist ein Zusammenwirken aller Akteure, die Voraussetzungen für Mobilität schaffen, insbesondere von Land und Kommunen.

5. Die verschiedenen Verkehrsträger sollen durch Kooperation und Integration miteinander vernetzt werden.

Überkommene Denkmuster von einem Neben- oder gar Gegeneinander der Verkehrsträger müssen durch Kooperation, Integration und Vernetzung abgelöst werden. Das Ziel eines inter- und multimodalen Verkehrs ist auf allen Ebenen - vom hochstufigen Verkehrsplan bis hin zur einzelnen Baumaßnahme - umzusetzen. Verkehr und Mobilität müssen integriert gedacht und organisiert werden. Das betrifft insbesondere die Ausgestaltung der Schnittstellen und Mobilitätsketten. Das Zurücklegen von Wegen durch die Kombination von Fußverkehr, Fahrrad, ÖPNV, Bahn und Leihfahrzeugen soll vor allem in den Städten zur selbstverständlichen Option werden und durch eine serviceorientierte Verknüpfung aller Verkehrsträger, die deren jeweiligen Stärken zur Geltung bringt, attraktiver gemacht werden. Dazu ist neben baulichen und organisatorischen Maßnahmen auch eine gute Kommunikation der jeweils Beteiligten unter- und miteinander unerlässlich.

III. Bei der öffentlichen Finanzierung der Mobilität klare und realistische Prioritäten setzen

6. Um die öffentliche Finanzierung der Straßeninfrastruktur an zurückgehende Haushaltsmittel anzupassen, sind alle gegenwärtigen und geplanten

³⁹ Der Klammerzusatz nach der Leitlinie verweist auf die Abschnitte des ILVP M-V, in denen schwerpunktmäßig die konkrete Umsetzung dargestellt wird.

Ausgabepositionen auf den Prüfstand zu stellen und zu priorisieren (Kap. G I 2 und 3).

Die demografischen und finanziellen Rahmenbedingungen erfordern eine Überprüfung aller gegenwärtigen und geplanten Ausgaben und Standards. Dafür sind objektive und transparente Kriterien zu entwickeln. Auf dieser Grundlage müssen bei Straßen Netzkategorien gebildet werden, die von einer unerlässlichen Basisinfrastruktur und Verbindungsfunktion bis zu wünschenswerten Investitionen reichen. Unterhaltung sowie Neu- und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen innerhalb der jeweiligen Kategorie erfordern eine Prioritätensetzung auf Grund von objektiv nachvollziehbaren Kriterien.

7. Im Bereich der investiven Maßnahmen liegt der Schwerpunkt bei der Erhaltung der in den letzten Jahren geschaffenen Straßeninfrastruktur, ergänzt um einige besonders wichtige Neubaumaßnahmen (Kap. G I 2 und 3).

Mit den begrenzten investiven Mitteln soll die vorhandene Verkehrsinfrastruktur erhalten und zukunftsorientiert ausgebaut werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass jede neu gebaute Straße auch langfristig unterhalten werden muss. Für die Landesstraßen sind differenzierte Ausbau- und Unterhaltungsstandards zu entwickeln, die der unterschiedlichen Verkehrsbedeutung und Netzkategorie Rechnung tragen; dabei bedürfen Brücken einer gesonderten Betrachtung.

8. Die Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV ist auf eine transparente und nachhaltige Basis zu stellen (Kap. G II 3 b) bb) Finanzierung des ÖPNV und 4 b) Öffentlichen Personen(nah)verkehr effizienter machen).

Die Finanzierung des ÖPNV soll transparent, berechenbar und zukunftsfest gestaltet werden; dabei kommt den Aufgabenträgern eine besonders verantwortungsvolle Rolle zu. Das bedeutet nicht zwangsläufig eine Fortschreibung von Mitteln in der bisherigen Höhe. Durch bessere Organisation der Mittelverteilung und -verwaltung, durch weitgehende Zuweisung an die Aufgabenträger sowie durch das Erzielen von Synergieeffekten kann mit den verfügbaren Mitteln mehr erreicht werden.

9. Der SPNV bleibt auch in Zukunft ein zentraler Bestandteil des ÖPNV und soll auf den Hauptstrecken im Rahmen der Möglichkeiten attraktiv gestaltet werden (Kap. G II 4 b) Hauptnetz stärken).

Mit dem Inkrafttreten der 4. Änderung des Regionalisierungsgesetzes steht eine verlässliche Planungsbasis für die SPNV-Finanzierung bis 2031 zur Verfügung, die aber für Mecklenburg-Vorpommern im Gesamtzeitraum bis 2031 weniger Mittel als bisher bedeutet. Im Rahmen der

finanziellen Möglichkeiten soll der SPNV vor allem dort gestärkt werden, wo seine Systemvorteile am besten zum Tragen kommen. Das betrifft in erster Linie Hauptstrecken mit einem großen Fahrgastaufkommen und die touristisch wichtigen Verbindungen.

IV. Im Personenverkehr größere Ausgewogenheit der einzelnen Verkehrsträger erreichen

10. Ein größerer Anteil der umweltfreundlicheren Verkehrsträger soll nicht durch staatliche Vorgaben, sondern insbesondere durch eine höhere Attraktivität des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Fußverkehr, Carsharing) und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel erreicht werden. Bei der Verkehrsplanung und deren praktischer Umsetzung sind die verschiedenen Verkehrsmittel gleichberechtigt zu behandeln (Kap. G II bis V, H I, II, VI und VIII).

In einem freiheitlichen Gemeinwesen beruht die Wahl des Verkehrsmittels auf der Entscheidung des Einzelnen. Die auf allen politischen Ebenen zu einem zentralen verkehrspolitischen Ziel erklärte stärkere Ausgeglichenheit bei den Anteilen der einzelnen Verkehrsträger soll deshalb (neben einer europa- und bundespolitisch zu beeinflussenden größeren Kostenwahrheit der verschiedenen Verkehrsmittel) vor allem durch bessere und bedarfsgerechtere Angebote und eine kundenorientiertere Ausgestaltung des Öffentlichen Personenverkehrs sowie attraktive Bedingungen für Rad- und Fußverkehr erreicht werden.

11. Insbesondere in den ländlichen Räumen ist der Öffentliche Personennahverkehr durch ein enges und abgestimmtes Zusammenspiel aller öffentlichen und privaten Verkehrssysteme angemessen zu gestalten (Kap. G III).

Öffentlicher Personennahverkehr ist angesichts des demografischen Wandels nur durch eine enge und unkonventionelle Wege beschreitende Kooperation aller Akteure möglich. Hierzu bedarf es koordinierender Strukturen. Dabei sind insbesondere flexible Bedienformen wie Anrufbusse und -taxis und Gemeinschaftsverkehre einzubeziehen.

12. Die Bedingungen für das Radfahren sollen in Mecklenburg-Vorpommern für den Alltagsverkehr und den Tourismus verbessert werden (Kap. G IV).

Auf Grund der günstigen Topographie und der kompakten Stadtstrukturen in Mecklenburg-Vorpommern kann die Bedeutung des umweltfreundlichen, kostengünstigen und gesundheitsfördernden Radverkehrs weiter gesteigert werden. Dies setzt eine Gesamtstrategie zur Förderung des Radverkehrs voraus, die den Landschaftserlebnisse suchenden Fahrradtouristen genauso in den Blick nimmt wie den Alltagsverkehr.

13. Der Fußverkehr soll bei den (insbesondere kommunalen) Verkehrsplanungen und deren Umsetzung ein besonderes Gewicht erhalten, das seiner Bedeutung im Alltagsverkehr angemessen ist (Kap. GV, HVI).

Der Fußverkehr spielt in der öffentlichen Wahrnehmung kaum eine Rolle. Bei allen verkehrlichen Planungen und Maßnahmen soll die Situation für die Fußgänger, insbesondere auch solche mit Mobilitätseinschränkungen, stets „mitgedacht“ werden.

V. Verkehr ressourcenschonend gestalten

14. Verkehrsvermeidung und -verlagerung sollen zu einer ressourcenschonenderen Mobilität beitragen (Kap. C I, F, H II bis V, H I, II, VIII).

Der effektivste Beitrag zum Ressourcenschutz ist die Vermeidung von Verkehr. Dabei geht es nicht darum, Mobilitätsaktivitäten einzuschränken, sondern Wege (wieder) zu verkürzen. Denn das Verkehrswachstum beruht ganz wesentlich darauf, dass die zurückgelegten Entfernungen immer länger werden. Dem kann insbesondere in einem Land mit zurückgehender Bevölkerung durch vorausschauende Entwicklung von kompakten Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen entgegengewirkt werden. Der in Mecklenburg-Vorpommern augenfällige Trend zurück in die Städte mit ihren kurzen Wegen trägt auch zur Verkehrsvermeidung bei. Eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger ist vor allem durch einen gut verknüpften Personennahverkehr und attraktive Bedingungen für das Radfahren zu erreichen.

15. Der Verkehr soll einen substanziellen Beitrag zu den von Bundes- und Landesregierung beschlossenen Zielen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes leisten (Kap. C I, F, G II bis V, H II, IV und VIII).

Der erforderliche Beitrag des Verkehrs zur Senkung der CO₂-Emissionen ist nur durch ein Bündel verschiedener Maßnahmen zu leisten. Dazu gehören technische Veränderungen wie alternative Antriebe und Effizienzsteigerungen bei allen Verkehrsträgern. Wie die bisher zögerliche Entwicklung der Kfz-Elektromobilität zeigt, genügen solche technischen Maßnahmen allein jedoch nicht. Auch ein verändertes Mobilitätsverhalten, insbesondere die Nutzung CO₂-freier oder -armer Verkehrsmittel (Fahrrad, ÖPNV), soll unterstützt werden.

VI. Soziale Komponente des Verkehrs stärken

16. Zu einer sozialverträglichen Mobilität gehört eine stärkere Berücksichtigung der „verletzlichsten“ Verkehrsteilnehmer. Die Verkehrssicherheitsarbeit soll in einem Schwerpunkt auf diese Gruppe ausgerichtet werden (Kap. H VII).

Das Miteinander aller Verkehrsteilnehmer und ein von besonderer Rücksichtnahme auf die jeweils „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer geprägtes Verhalten ist bereits jetzt Teil des allgemeinen Rücksichtnahmegebotes im Straßenverkehr, findet in der Realität aber oft zu wenig Beachtung. Kinder, Senioren, Fußgänger und Radfahrer sind daher eine besondere Zielgruppe in der Verkehrssicherheitsarbeit. Rücksichtnahme auf „schwächere“ Verkehrsteilnehmer ist auch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe; dafür soll mit geeigneten Mitteln geworben werden.

17. Öffentliche Mobilität soll bezahlbar bleiben. Mobilität soll grundsätzlich barrierefrei möglich sein (Kap. H VI).

Bei der Nutzung des ÖPNV gelten grundsätzlich für alle Fahrgäste die gleichen Bedingungen sowie das Recht auf einen diskriminierungsfreien Zugang. Das bedeutet, dass Fahrpreiserleichterungen oder -übernahmen nur für solche Gruppen in Betracht kommen, die auf gesetzlicher Grundlage bestimmt sind. Ein wichtiger Aspekt für einen diskriminierungsfreien Zugang ist auch die Barrierefreiheit. Für den ÖPNV ist gesetzlich ein Ziel für eine vollständige Barrierefreiheit bis 2022 vorgesehen.

18. Mobilität für alle heißt, auch Menschen Mobilität zu ermöglichen, die über kein (eigenes) Auto verfügen (Kap. G II bis V, H II).

In Mecklenburg-Vorpommern hat ein Viertel der Haushalte kein eigenes Auto. Nimmt man noch Personen hinzu, die mobilitätseingeschränkt sind, aus Altersgründen kein Auto fahren oder keinen Zugriff auf das „Familienauto“ haben, so wird deutlich, dass es sich um eine beträchtliche Personengruppe handelt, der ein ausreichendes Maß an Mobilität auch ohne eigenes Auto gewährleistet werden muss. Diese Aufgabe bedarf gerade im ländlichen Raum einer besonderen Aufmerksamkeit, um allen Bürgerinnen und Bürgern des Landes eine Teilhabe am sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben zu ermöglichen. Hierzu kommen der ÖPNV, Fahrräder und Fußgängermobilität in Betracht, aber auch Fahrdienste der sozialen und medizinischen Einrichtungen.

19. Bürgerinnen und Bürger sollen bei verkehrsrelevanten Planungen und Maßnahmen frühzeitiger und besser mitwirken können (Kap. F).

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger als wichtiger Bestandteil der Planungs- und Zulassungsverfahren kann die Qualität der Mobilitätsplanung verbessern. Das muss sich nicht nur auf Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur beziehen, sondern kann im Rahmen der Möglichkeiten auch in Teilen den ÖPNV betreffen.

F. Mobilität mitplanen – Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und anderen Politikbereichen

Zu einem integrierten Verständnis von Mobilität gehört nicht nur die bessere interne Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel. Ebenso wichtig ist die externe Abstimmung zwischen verkehrlichen Aspekten und anderen Politik- und Fachbereichen (siehe 4. verkehrspolitische Leitlinie). Insbesondere **Standortentscheidungen** der öffentlichen Hand und der Wirtschaft haben unmittelbare Auswirkungen auf den Verkehr. Mobilitätsfragen sollten deshalb bei Planungen von Beginn an „mitgedacht“ werden. Verkehrswirksame Entscheidungen können sich in einem dünn besiedelten Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern besonders stark auswirken und erhebliche betriebs- und volkswirtschaftliche Kosten auslösen; nachträgliche Korrekturen sind – wenn überhaupt – nur mit einem erheblichen Aufwand möglich.

Wie wichtig dieser fachübergreifende Blick ist, soll an zwei **praktisch besonders relevanten Bereichen** aufgezeigt werden:

Siedlungsentwicklung

Die weiträumige Trennung des Wohnortes von Arbeitsstätte, Einkaufsmöglichkeiten, Kultureinrichtungen usw. führt zu langen Verkehrswegen. Auch deshalb richtet Kap. 4.1 LEP M-V 2016⁴⁰ die Siedlungs- und Wohnungsbauentwicklung konsequent auf die **Innenbereiche** und **Zentralen Orte** aus (siehe bereits Kap. C. I).

Ähnliche Ziele verfolgen im Rahmen des **Stadtumbaus** die größeren Städte des Landes mit ihren Integrierten Stadtentwicklungskonzepten. Die Stärkung der Innenstadt und das Schrumpfen von außen nach innen sind weiterhin wichtige Leitlinien.

Standortplanung und ÖPNV-Anbindung

Eine gute ÖPNV-Erschließung ist ein immer wichtiger werdender Standortfaktor. Umgekehrt erschweren dezentrale Wohnstandorte und Betriebe einen leistungsfähigen ÖPNV, der auf Nachfragebündelung angewiesen ist. Deshalb sollte bei der **Standortplanung** von **öffentlichen Einrichtungen** und von **größeren Betrieben** ein besonderes Augenmerk auf die **Anbindung an den ÖPNV** gerichtet werden. Für bestimmte großflächige Einzelhandelseinrichtungen macht Programmsatz 4.3.2 (4) LEP M-V 2016 die Anbindung an das ÖPNV-Netz (und das Radwegenetz) zur zwingenden Voraussetzung.

Die auf den jeweiligen Fachbereich gerichtete Sicht durch eine integrierte Abstimmung der unterschiedlichen Pla-

nungen abzulösen, ist eine **Daueraufgabe** für Verwaltung und Politik. Beispielhaft wird hier folgernde **Maßnahme** aufgeführt:

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit/ Federführung
Anbindung von öffentlichen Einrichtungen und von Betrieben an den ÖPNV	Haushalts-/Fördermittel für Einrichtungen mit mehr als 50 Besuchern/Tag bzw. Betriebe mit mehr als 30 Arbeitnehmern grundsätzlich nur bei fußläufiger ÖPNV-Anbindung	Landesregierung

PRAXISBEISPIEL

Bürgerbeteiligungsverfahren zur Ortsumgehung Waren (Müritz)

Das Bürgerbeteiligungsverfahren zur Ortsumgehung Waren (Müritz) trat mit dem Ziel an, Bürgerinnen und Bürger früher als bisher üblich – und das heißt vor allem: vor wichtigen Vorentscheidungen – in das Planungsverfahren einzubeziehen. Auf Initiative des Landesverkehrsministeriums und mit Begleitung der Bertelsmann Stiftung wurden dabei neue Wege beschritten: Die Bürgerinnen und Bürger wurden an der Auswahl des Moderators beteiligt; sie sollten das Verfahren mitgestalten; bislang „schweigende“ Teile der Bevölkerung sollten aktiviert werden; die Frage, ob die Ortsumgehung gebaut wird, wurde ergebnisoffen diskutiert; am Ende stand ein Bürgervotum zum „Ob“. Bei dieser Abstimmung, an der 57 % der Warener Bürgerinnen und Bürger teilnahmen, sprachen sich 59,7 % gegen die Ortsumgehung aus. Daraufhin hat das Land das Vorhaben – wie angekündigt – nicht für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Die von der Bertelsmann Stiftung beauftragte begleitende Evaluierung hat dem Verfahren bescheinigt, dass es alle von den Initiatoren formulierten innovativen Elemente erfolgreich umgesetzt hat. Sie stellte zusammenfassend fest, dass auf der Grundlage eines qualitativ hochwertigen Prozesses eine hohe Zahl gut informierter Bürger sich beteiligt und ein klares Votum abgegeben hat. Zugleich wurde deutlich, dass das Informations- und Dialogkonzept dieser Bürgerbeteiligung allein schon wegen des erheblichen finanziellen und personellen Aufwandes nicht 1 : 1 auf andere Fälle übertragbar ist. Jede Bürgerbeteiligung ist auf die besonderen Umstände des Einzelfalles zuzuschneiden.

Nähere Informationen unter www.dialog-waren.de

Das Deutsche Institut für Urbanistik (DIFU) hat in der Studie „Beteiligungsverfahren bei umweltrelevanten Vorhaben“ die Ortsumgehung Waren als eines von fünf bundesweit beispielhaften Beteiligungsverfahren ausgewählt und näher untersucht (http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Forschungsdatenbank/fkz_3714_16_104_umweltrelevante_beteiligung_bf.pdf).

40 Siehe Glossar.

G. Einzelne Verkehrsträger

I. Straßennetz

1. Bedeutung des Straßennetzes

Im dünn besiedelten Flächenland Mecklenburg-Vorpommern ist die Straße als Verkehrsträger ein wesentlicher Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und für die Mobilität der Bürger. Im **Personenverkehr** wird knapp über die Hälfte aller Wege mit dem PKW zurückgelegt (Abb. 20). Dieser Anteil liegt allerdings sieben Prozent unter dem Bundesdurchschnitt und drei unter dem Durchschnitt Ostdeutschlands und ist entgegen dem Bundestrend leicht sinkend. Hinzuzurechnen sind noch der straßengebundene Anteil des ÖPNV sowie der motorisierte Zweiradverkehr sowie größere Teile des Radverkehrs.

Beim **Güterverkehr** ist die Bedeutung der Straße noch ausgeprägter. Innerhalb von Mecklenburg-Vorpommern werden 88,1 % des Güterverkehrs über die Straße abgewickelt.⁴¹

2. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

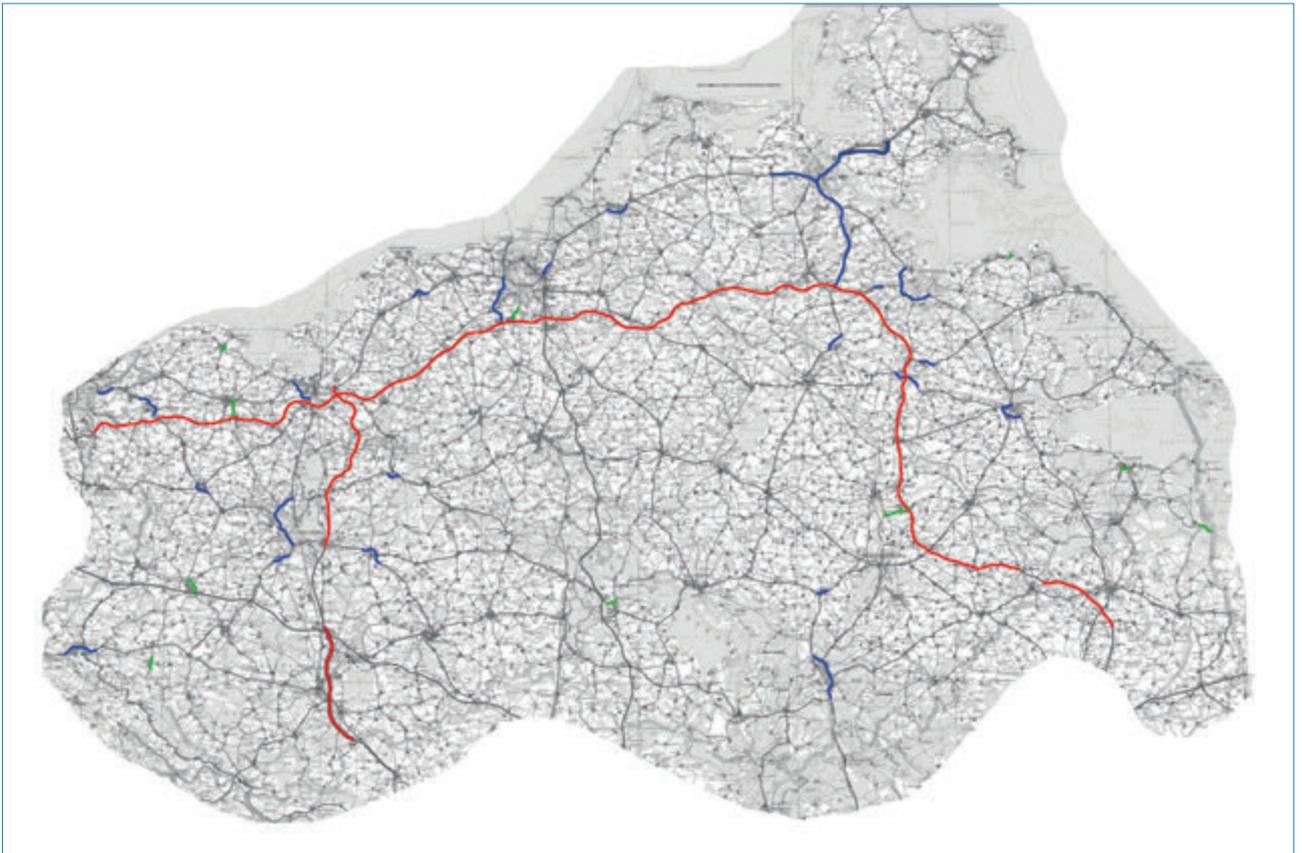
Das **Straßennetz** in Mecklenburg-Vorpommern umfasst heute (Stand 1. Januar 2015) insgesamt **29.241 km**. Davon sind 554 km Bundesautobahnen, 1.997 km Bundesstraßen, 3.296 km Landesstraßen und 23.394 km Kommunalstraßen, darunter 4.150 km Kreisstraßen und 19.244 km Gemeindestraßen. Unter Berücksichtigung der Straßenflächen stehen 55 % im Eigentum der Kommunen.

Seit 1990 haben Politik, Verwaltung und Bauwirtschaft die Straßeninfrastruktur des Landes mit einem beispiellosen Einsatz von finanziellen Mitteln auf einen **modernen Stand** gebracht (Abb. 32). Im Bereich der **Bundesautobahnen** wurden Investitionsmittel in Höhe von fast 1,7 Milliarden Euro für den Neubau der A 20 von Lübeck bis zur Landesgrenze zu Brandenburg und den Neubau der A 14 zwischen Wismar und Schwerin eingesetzt. Das Autobahnnetz mit der A 11, der A 14, der A 19, der A 20 und der A 24 bildet heute das Rückgrat des Straßenverkehrssystems in Mecklenburg-Vorpommern. Im Bereich der **Bundesstraßen** wurde besonders in den Küstenregionen neu gebaut. Über 800 Millionen Euro flossen z. B. in den Neubau des Rügenzubringers (B 96), der Ortsumgehung (OU) Schwerin (B 104/B 106) oder der OU Neustrelitz (B 96). Seine Position als eines der führenden Tourismusbundesländer hat Mecklenburg-Vorpommern nicht zuletzt auch dank der zukunftsfähigen Bundesfernstraßeninfrastruktur erreicht. Im Bereich der **Landesstraßen** lag der Schwerpunkt seit 1990 eher in der Erhaltung der Substanz.

Die **Verkehrsverteilung** im Gesamtnetz in Mecklenburg-Vorpommern ist **sehr heterogen**. Die Landesstraßen (in Abb. 33 grün dargestellt) und die Bundesstraßen (blau) weisen im Binnenland eher geringere Verkehrsmengen auf, während sie in Küstenregionen sowie im Umfeld der Oberzentren eine wesentliche Anbindungsfunktion erfüllen und insofern auch größere Verkehrsmengen aufnehmen. Die Bundesstraßen haben eine große Bedeutung für die An- und Verbindung von Mittel- und Oberzentren, so dass auch in diesen Kernbereichen erhöhte Verkehrsmengen auftreten. Die vergleichsweise größten Verkehrsmengen zeichnen sich im Autobahnnetz ab (rot dargestellt). Diese Konzentration auf wenige leistungsfähige Hauptachsen entspricht auch den Funktionen, die den einzelnen Straßenklassen (Bundesautobahn, Bundes- und Landesstraßen) zugewiesen sind.

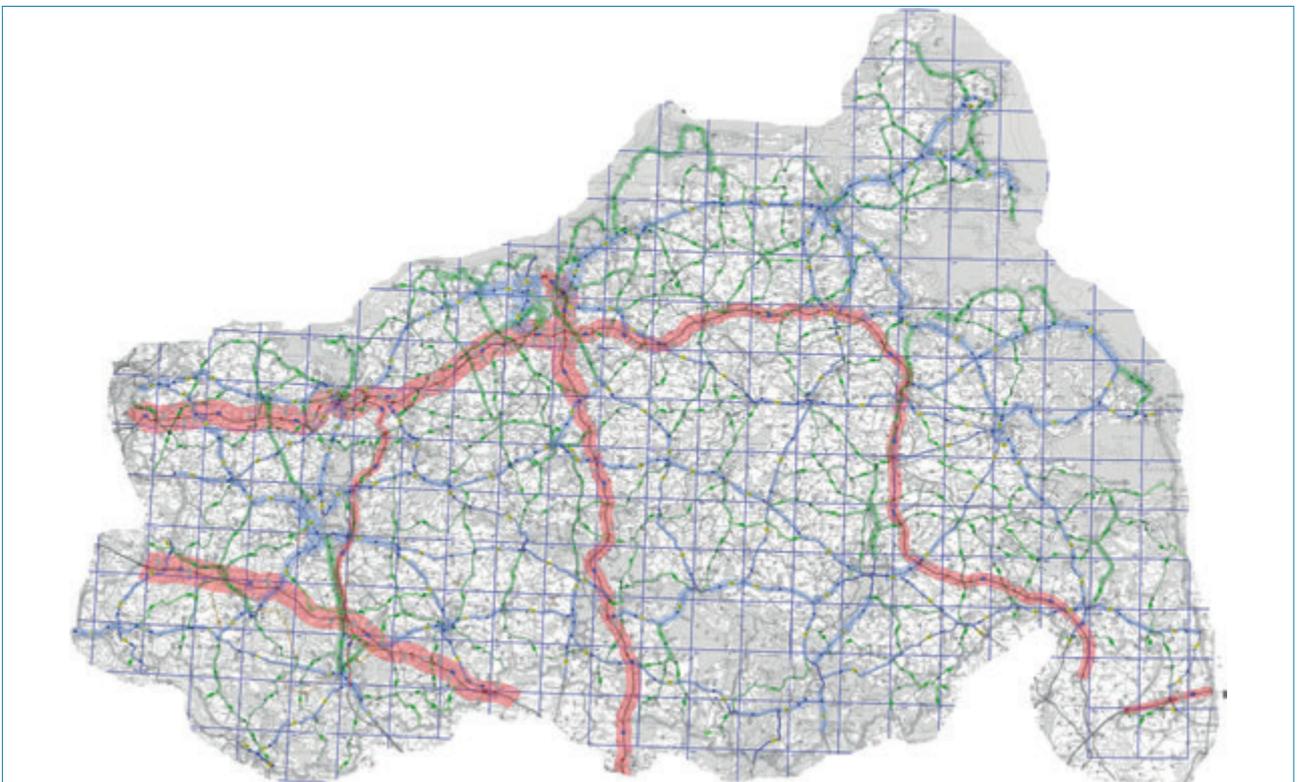
⁴¹ Bezogen auf beförderte Güter in Tonnen; Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern (http://www.statistik-mv.de/cms2/STAM_prod/STAM/de/uve/index.jsp).

Abb. 32: Neubauprojekte zwischen 1990 und 2015 (rot: Bundesautobahn; blau: Bundesstraße; grün: Landesstraße)



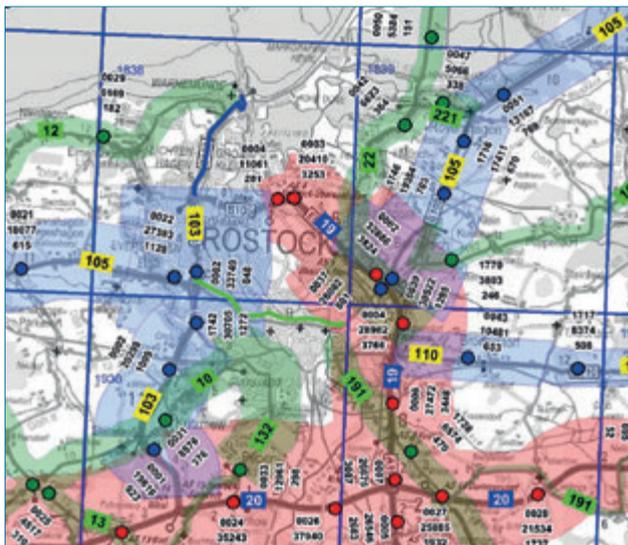
Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Abb. 33: Verkehrsmengen 2015 (größere Verkehrsmengen sind breiter dargestellt)



Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Abb. 34: Verkehrsmengen 2015 (Beispielhafter Ausschnitt)



Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Besonders deutlich wird diese Entwicklung bei der für 2030 prognostizierten **unterschiedlichen Auslastung der Straßen**: Während sie z. B. in Rostock bei ungefähr 40 % der nach bundesweiten Vergleichsmaßstäben maximal möglichen Belegung liegen wird, sinkt sie in ländlichen Gebieten auf **5 bis 10 %**.⁴²

Für die Anmeldungen des Landes für den Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde – abgeleitet aus den tatsächlichen Verkehrsmengen und den Verbindungsfunktionen nach RIN⁴³ – das Netz der Bundesfernstraßen in Mecklenburg-Vorpommern in **verkehrswichtigen Korridoren** gebündelt (Abb. 35). Durch Überlagerung von tatsächlichen aktuellen Verkehrsmengen und raumordnerischen Verbindungs- und Erreichbarkeitsfunktionen werden die verkehrswichtigen Korridore sichtbar, wobei die rosa dargestellten Straßen eine herausgehobene Funktion, die violetten eine wichtige Funktion erfüllen. Alle im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen⁴⁴ im Vordringlichen und Weiteren Bedarf enthaltenen Maßnahmen wurden den jeweiligen Korridoren zugeordnet. Zudem wurden wenige neue Maßnahmen in den verkehrswichtigen Korridoren anhand der bestehenden unzureichenden Verkehrssituation identifiziert. In diesen Korridoren wurden dann alle potenziellen Vorhaben anhand eines vereinfachten Nutzen-Kosten-Vergleichs einer Wirtschaftlichkeitsabschätzung unterzogen. Ergänzt wurden diese Kriterien um die raumordnerische und städtebauliche Bedeutung einerseits und das Ergebnis

einer Öffentlichkeitsbeteiligung, den Planungsfortschritt, das Investitionsvolumen und die regionale Ausgewogenheit andererseits. Dies führte zu den in Abbildung 36 dargestellten und in der Tabelle 10 im Einzelnen erläuterten **Projekten**, die in **den Bundesverkehrswegeplan 2030** aufgenommen wurden.⁴⁵

Spätestens seit den Analysen der sog. Daehre-Kommission besteht bundesweiter Konsens darin, dass „der Wirtschaftsstandort Deutschland wie auch die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger durch einen **fortschreitenden Substanzverzehr** der Verkehrsinfrastruktur ernsthaft gefährdet sind“⁴⁶. Der Grund: Die Schere zwischen den für den Erhalt und Ausbau der Infrastruktur zur Verfügung stehenden Finanzmitteln und dem tatsächlichen Bedarf geht immer weiter auseinander.

3. Ziele – Handlungsfelder

Ohne ein Gegensteuern droht der Straßeninfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern ein **fortschreitender Substanzverlust**, der die dauerhafte Funktionsfähigkeit vieler Straßen infrage stellt. Diese Problematik stellt sich in ganz Deutschland in ähnlicher Weise. Die Debatte über konkrete Konsequenzen steht selbst in den vom demografischen Wandel besonders betroffenen Regionen erst am Anfang.

Erhebliche Finanzmittel lassen sich einsparen, wenn die Bereitschaft zu Standardanpassungen bei Bau und Unterhaltung weniger genutzter Straßen besteht. Dabei geht es keineswegs um radikale Einschnitte, sondern darum, den in Deutschland praktizierten Hang zu Perfektionismus und optimalen Lösungen einzugrenzen und im Rahmen des rechtlich Zulässigen am Bedarf orientierte Standards zu ermöglichen. Um eine Diskussion über die dabei möglichen Wege anzustoßen, werden im Folgenden **mehrere Lösungsansätze** vorgestellt. Den Lösungsvorschlägen ist gemeinsam, dass sie politische Grundsatzfragen berühren. Sie sind erste Denkanstöße zur Optimierung der Verwaltungsabläufe auch über Zuständigkeitsgrenzen hinweg und bedürfen einer **intensiven Diskussion**. Im Rahmen der Verbands- und der Öffentlichkeitsbeteiligung ist das Pro und Contra mit vielen weiterführenden Hinweisen diskutiert worden, ohne dass sich einer der skizzierten Lösungswege als „Favorit“ herausgestellt hat. Die Landesregierung wird deshalb die Lösungsansätze in der Diskussion mit den Betroffenen weiterentwickeln und auf ihre Umsetzbarkeit prüfen. Im Bereich des Betriebsdienstes zur Unterhaltung des Straßennetzes, aber auch bei der Bestimmung der Verbindungsfunktionsstufen (RIN-Analyse)

42 Mehlin/Klein-Hitpaß/Cyganski, Demographic Effects on Passenger Transport Demand, in: Kronenberg/Kuckshinrich (Hrsg.), Demography and Infrastructure. National and Regional Aspects of Demographic Change, Heidelberg u.a. 2010, S. 107.

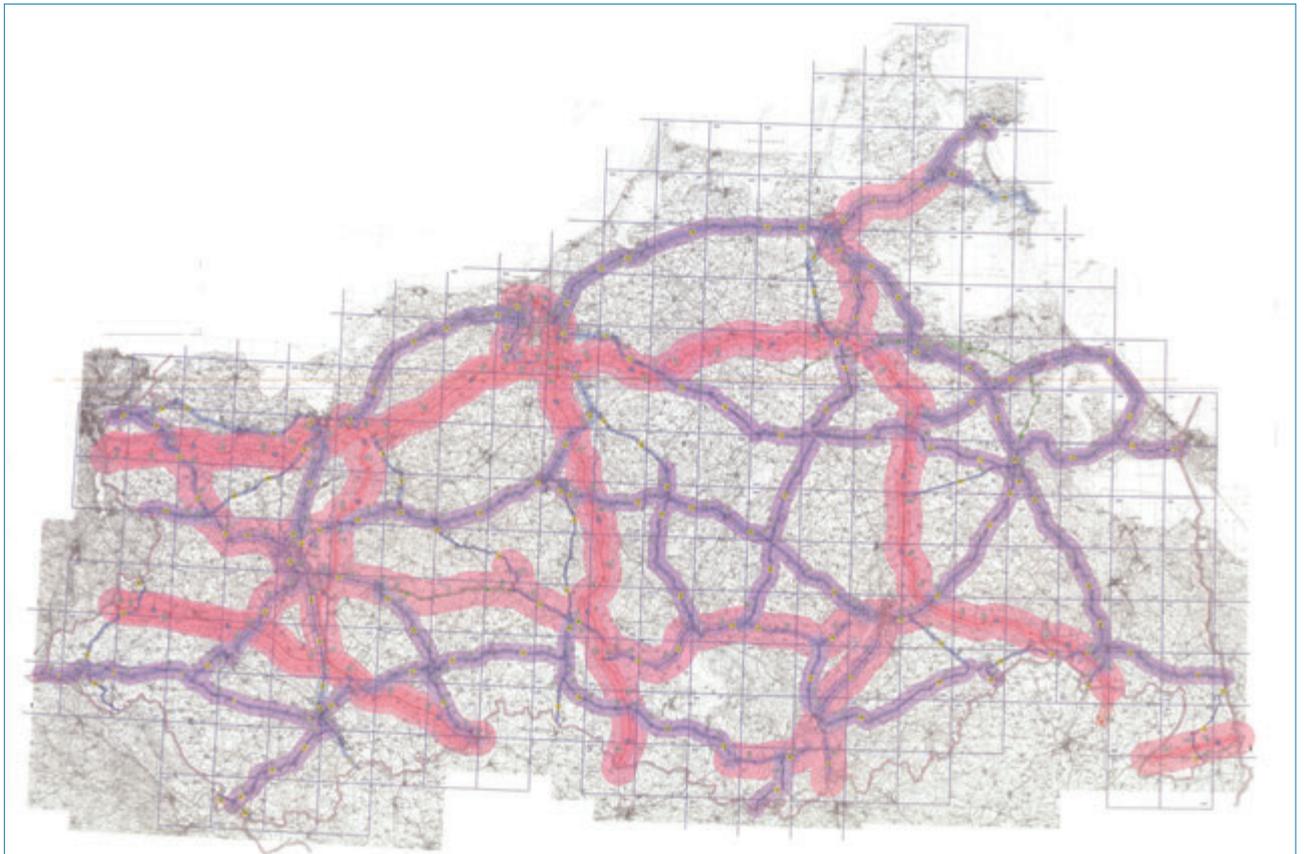
43 Siehe Glossar.

44 Siehe Glossar.

45 Unter dem Link <http://www.bvwp-projekte.de/> können zu den Maßnahmen weitere Details eingesehen / abgerufen werden.

46 Bericht der Daehre-Kommission, Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, 2012, S. IV (http://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/12-12-19-uebergabe-bericht-kommission-zukunft-vif/Bericht-Komm-Zukunft-VIF.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

Abb. 35: Verkehrswichtige Korridore in Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Abb. 36: Maßnahmen des Landes im Bundesverkehrswegeplan 2030 / Bedarfsplan



Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Tab. 10: Erläuterungen der Maßnahmen in Abb. 36

Laufende Nr. in Abb. 36	Lfd. Nr. gemäß 6. FStrAbÄndG	Straße	Straße	Projektbezeichnung		Bauziel	Dringlichkeit
1	650	A 014		A 24	Grabow	N 4	Laufend und fest disponiert
2	651	A 014		Grabow	LGr. MV/BB	N 4	Laufend und fest disponiert
3	652	B 005		OU Ludwigslust		N 2	Weiterer Bedarf
4	653	B 096		Weisdin	Warlin	N 2	Vordringlicher Bedarf
		B 096		OU Weisdin		N 2	
		B 096		OU Usadel		N 2	
		B 096		OU Warlin		N 2	
5	654	B 096		OU Neubrandenburg		N 2	Laufend und fest disponiert
6	655	B 096n		AS Samtens-O	Bergen	N 3	Laufend und fest disponiert
7	656	B 104		OU Lützwitz		N 2	Weiterer Bedarf mit Planungsrecht
8	657	B 104		OU Schwerin		N 2	Vordringlicher Bedarf
9	658	B 104		OU Sternberg		N 2	Vordringlicher Bedarf
10	659	B 104		OU Pasewalk		N 2	Weiterer Bedarf
11	660	B 105		OU Mönchhagen		N 3	Vordringlicher Bedarf
12	661	B 109		Belling	Jatznick	N 2	Weiterer Bedarf
13	662	B 110		OU Dargun		N 2	Vordringlicher Bedarf
14	663	B 111		Lühmannsdorf	Wolgast	N 2	Vordringlicher Bedarf
		B 111		OU Lühmannsdorf		N 2	
		B 111		OU Wolgast		N 2	
15	664	B 189n		Mirow	AS Wittstock/Dosse (A 19)	N 2	Vordringlicher Bedarf
16	665	B 191	B 321	OU Parchim		N 2	Vordringlicher Bedarf
		B 191	B 321	N-OU Parchim		N 2	
		B 191	B 321	SW-OU Parchim		N 2	
17	666	B 191		OU Plau		N 2	Vordringlicher Bedarf
18	667	B 192		OU Goldberg		N 2	Weiterer Bedarf
19	668	B 192		OU Klink		N 2	Vordringlicher Bedarf
20	669	B 194		OU Stavenhagen		N 2	Weiterer Bedarf
21	670	B 196		OU Bergen		N 2	Vordringlicher Bedarf
22	671	B 198		OU Mirow		N 2	Laufend und fest disponiert
23	672	B 321		Bandenitz	Warsow	N 2	Vordringlicher Bedarf
		B 321		OU Bandenitz		N 2	
		B 321		OU Warsow		N 2	
24	673	B 321		BAB-Zubringer Schwerin		E 4	Laufend und fest disponiert
25	674	B 394		OU Zurow		N 2	Weiterer Bedarf

Erläuterungen: Bauziel N 4 = vierstreifiger Neubau (Bundesautobahn); N 3 = dreistreifiger Neubau; N 2 = zweistreifiger Neubau (Ortsumgehung einer Bundesstraße); E 4 = Erweiterung auf vier Fahrstreifen (Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier Fahrstreifen)

des Straßennetzes in Mecklenburg-Vorpommern lassen sich bereits erste Ansätze für „best practice“ erkennen, die positive Synergien für das Land versprechen. Für die gesellschaftliche Debatte ist zu betonen, dass die im Folgenden skizzierten Lösungsansätze sich keineswegs gegenseitig ausschließen, sondern durchaus auch kombinierbar sein können.

a) 1. Lösungsansatz: Bereitstellung zusätzlicher Haushaltsmittel

In den letzten Jahren hat sich – untersetzt durch die Analysen insbesondere der Daehre-Kommission⁴⁷ – ein breiter politischer Konsens herausgebildet, dass die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur in der Vergangenheit vernachlässigt worden ist und deshalb mehr öffentliche Mittel für diesen volkswirtschaftlich und gesellschaftlich unerlässlichen Infrastrukturbestand zur Verfügung gestellt werden müssen. Dementsprechend ist Ziel dieses Lösungsvorschlages, ausreichend Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen, um das derzeitige Straßennetz in Mecklenburg-Vorpommern fachgerecht zu erhalten. Aus den Arbeitsergebnissen verschiedener Expertenkommissionen sowie unterschiedlichen sachverständigen Feststellungen ergibt sich, dass dafür alle Straßenbaulastträger im Optimalfall ihre bisherigen **Aufwendungen** für die Bestandserhaltung **mindestens verdoppeln** müssten, wobei der tatsächliche Bedarf der verschiedenen Baulastträger sich signifikant unterscheiden kann. Angesichts der auf längere Sicht sinkenden Einnahmen der öffentlichen Haushalte und des eindeutigen – auch verfassungsrechtlichen - Bekenntnisses zur Schuldenbegrenzung (siehe Kap. B II) müsste dies allerdings durch Kürzungen an anderer Stelle ausgeglichen werden. Es ist deshalb eine Erhöhung der Haushaltsmittel anzustreben, eine Verdoppelung jedoch ungewiss, so dass dieser Lösungsansatz allein aller Voraussicht nach nicht ausreichen wird, um das Ziel zu erreichen.

Zudem werden für eine Feststellung der tatsächlichen Bedarfe und deren Priorisierung bei der Abarbeitung verlässliche und vergleichbare Datengrundlagen benötigt. Notwendig ist dafür eine baulastträgerübergreifende Bestandsanalyse, die den Straßenzustand jeder Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraße nach einheitlichen Kriterien erfasst. Das Resultat ist dann ein nach einheitlichen Kriterien bewertetes Gesamtstraßennetz aller Baulastträger. Den **Ressourcenbedarf** sollten alle Baulastträger ebenfalls nach einer **abgestimmten Methodik** genauer bestimmen. Dazu müssen die durchschnittlichen Lebenszykluskosten je Kilometer Straße in Abhängigkeit von der Straßenfunktion (Verbindungsfunktion/Erschließungsfunktion) ermittelt und ein Investitions-Regelwert abgeleitet werden. Dieser Regelwert wird mit den Praxiserfahrungen aller Baulastträger verglichen. Daraus ergibt sich der finanzielle Bedarf je Baulastträger in Abhängigkeit von der Fläche des zu

betreuenden Straßennetzes. In gleicher Weise erfolgt eine Ermittlung der personellen Anforderungen für die erforderlichen Bau- und Erhaltungsmaßnahmen sowie den Betrieb und für die damit in Zusammenhang stehenden Verwaltungsprozesse. Als Ergebnis wird baulastträgerübergreifend festgelegt, welche **Leitwerte** (Euro Haushaltsmittel und Personal) **je km Straße** für Bau- und Erhaltungsmaßnahmen sowie für den Betrieb empfohlen werden.

b) 2. Lösungsansatz: Optimierung der Verwaltungsstrukturen

Für die Unterhaltung und Erhaltung des Straßennetzes müssen Land, Landkreise und Gemeinden nicht nur erhebliche Investitionsmittel bereitstellen, sondern auch **Personal vorhalten**. Die nachfolgende Tabelle 11 vermittelt eine Vorstellung, wie viel Personal für diese Aufgabe erforderlich ist. Sie beruht auf Richtwerten der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen⁴⁸ und Erfahrungen in der Straßenbauverwaltung des Landes.

Tab. 11: Erforderliches Personal für die Erhaltung und Unterhaltung des Straßennetzes

Straßenklasse	Gesamtnetzlänge (gerundet in km)	Bedarf Mitarbeiter Administration je 100 km	Gesamtmitarbeiterbedarf
Bundesstraßen	2.000	5	100
Landesstraßen	3.300	5	165
Kreisstraßen	4.100	4	164
Gemeindestraßen	19.100	3	573
Summe			1.002

Insgesamt wären also für die Administration von Investitionen in die Erhaltung und Unterhaltung (Ausschreibung, Vergabe, Vertragsbegleitung, Bauüberwachung, Abnahme) baulastträgerübergreifend **rund 1.000 Mitarbeiter** notwendig.

Hier wäre Optimierungspotenzial denkbar. Anstelle von drei Straßenbaulastträgern mit jeweiligem Personalbestand unterhalb der Straßenklasse Bundesfernstraßen wäre eine **Reduzierung auf zwei Straßenbaulastträger** denkbar. Dabei scheint das Vorbild der gemeinsamen Verwaltung der Bundes- und Landesstraßen durch die Landesstraßenbauverwaltung auch für die kommunalen Straßen möglich. Folge wäre die Zusammenfassung von Kreis- und Gemeindestraßen zu einer Straßenklasse (z. B. Kommunalstraßen). Die Straßenbauverwaltung des Landes würde dann das Netz mit der für überregionale Verkehre wesentlichen Verkehrsbedeutung und die Kreisstraßenbauverwaltungen das Netz mit

47 Bericht der Daehre-Kommission, Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, 2012, aa0, S. 1 ff.

48 FGSV, Kommission Kommunaler Straßenbau: Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden, Ausgabe 2004, S. 10.

für überregionale Verkehre nachrangiger Bedeutung betreuen. Die Gemeinden würden von der Straßenbaulast entlastet. Bei den kreisfreien Städten müsste eine gesonderte Lösung mit dem Ziel angestrebt werden, die Verwaltung für alle Straßen weitgehend zu bündeln. Über die Kostenverteilung bzw. Finanzmittelzuweisung wäre ebenfalls zu entscheiden.

Durch die Konzentration der Personalressourcen auf zwei Verwaltungskörper könnten Effizienzeffekte generiert werden. Dabei bestehen **verwaltungsinterne und straßenspezifische Vorteile**:

- Optimierung der Verwaltungsabläufe. Das fachliche Know-how (z. B. notwendiges Spezialwissen in den Bereichen Bautechnik, Erhaltungsmanagement, Auftragsvergabe) wird an zwei Stellen konzentriert vorgehalten und aufgrund der breiteren und häufigeren Anwendung effektiver eingesetzt.
- Senkung der Projektvorbereitungskosten, da Prozessroutinen aufgrund der breiteren und häufigeren situationsähnlichen Tätigkeiten noch besser entstehen können
- Möglichkeit der Spezialisierung durch Zentralisierung und Konzentration
- Vermeidung von Reibungsverlusten an Schnittstellen (Verwaltungsabstimmungen) durch das Management der Bestandserhaltung im Netzzusammenhang
- Einheitliche Qualitätsmaßgaben bei den im Netzzusammenhang betreuten Straßen
- Prioritätensetzung für ganze Streckenzüge anhand der Netzbedeutung
- Wirtschaftlichere Projektzuschnitte hinsichtlich Baulänge und Bauart.

Denkbar sind auch Kooperationen der Verwaltungen auf vertraglicher Basis, z. B. im Betriebsdienst.

c) 3. Lösungsansatz: Integriertes Straßennetz und Priorisierung

Dieser Lösungsansatz verfolgt das Ziel, das **vorhandene Finanzvolumen möglichst optimal** in die Straßeninfrastruktur zu investieren. Nach den Feststellungen des Mobilitäts-Gutachtens im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ werden die Haushaltsmittel in der Praxis „oftmals ... nach akuter Betroffenheit oder im ‚Gießkannenprinzip‘“ eingesetzt, was zu einer „schleichenden Stilllegung“ führe⁴⁹. Der nachfolgende Lösungsvorschlag würde demgegenüber

einen integrierten Ansatz wählen und greift dabei in wesentlichen Punkten Überlegungen auf, die das für die Enquête-Kommission entstandene Gutachten skizziert hat.⁵⁰

Das gegenwärtige Straßennetz in Mecklenburg-Vorpommern und die Funktionseinstufung der einzelnen Straßen sind historisch gewachsen. Für manche Straßen und Wege mag deshalb angesichts heutiger Mobilitätsmöglichkeiten die wesentliche Funktion zur Disposition stehen; diese werden aber fortwährend unterhalten und genutzt, ohne eine solche kritische Betrachtung anzustellen. Nach heutigen Maßstäben würde man die hier von betroffenen Straßen und Wege zumindest nicht mehr in dieser Form planen und bauen. Hier könnten also bei einer integrierten Netzbetrachtung erhebliche Einsparpotenziale ohne gravierende Einschnitte für die Mobilität liegen. Jeder Baulastträger vom Bund über Land und Landkreise bis hin zu jeder einzelnen Gemeinde sollte die Möglichkeit wahrnehmen, die knappen Mittel auf diejenigen Straßen zu konzentrieren, die auf seiner jeweiligen Ebene wesentliche verkehrliche Funktionen haben. Durch eine kritische Betrachtung im vorstehenden Sinne könnten Finanzmittel zur Verbesserung der Hauptverbindungen frei werden. Ziel sollte eine **im Umfang dem tatsächlichen Bedarf im Ausbau- und Unterhaltungsstandard angepasste Straßeninfrastruktur** sein, die **im Kern eine gute** und gegenüber dem heutigen Zustand teilweise sogar verbesserte **Qualität aufweist**.

Gemeinsame Aufgabe der Baulastträger ist es dabei, aus dem Gesamtstraßennetz den Teil herauszufiltern, der für alle Nutzer von Bedeutung ist, und von dem Teil des Gesamtstraßennetzes zu separieren, der künftig geringere Verkehrsbedeutung haben wird. Dazu wird das Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßennetz in seiner Gesamtheit untersucht. Methodisch kann dies über eine Netzuntersuchung und -einstufung nach den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN) erfolgen. Ziel dabei ist es, die Funktion jeder Straße zu definieren. Es soll so das **Zielnetz Mecklenburg-Vorpommern** festgelegt werden. Unabhängig von dem derzeitigen Straßenbaulastträger wird die **Funktion** der jeweiligen Straße anhand der Straßenklassen nach § 3 StrWG M-V⁵¹ kreisgrenzenübergreifend ermittelt. Die Kriterien, die nach § 3 StrWG M-V zu erfüllen sind (insbesondere Netzfunktion), können um zusätzliche Kriterien (etwa Relevanz für touristische Verkehre oder ÖPNV- bzw. Schulbusverkehre) ergänzt werden.

Bei Straßen und Wegen, deren untergeordnete Funktion durch **parallele Verbindungen** erfüllt werden könnten, sollten auch weitergehende Überlegungen nicht von vornherein als Tabu gelten. Nachfolgender Kartenausschnitt (Abb. 37) stellt ein Beispiel innerhalb des klassifizierten Netzes dar. Hier scheinen vier unterschiedlich

49 DIFU/plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, KommissionsDrucksache 6/36, S. 174 f. (<http://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-36.pdf>).

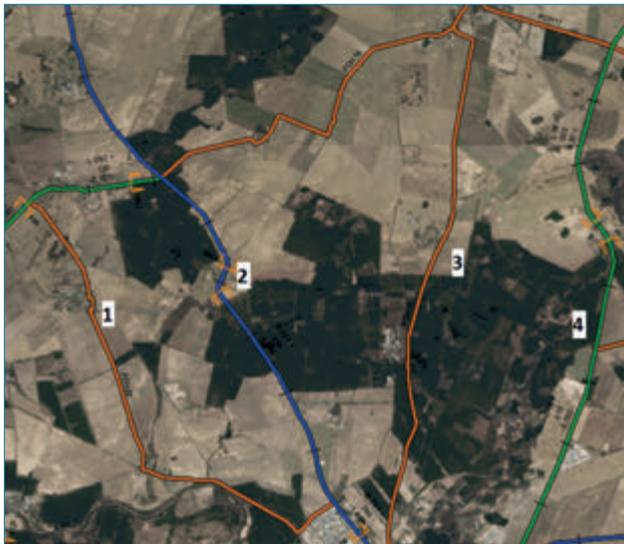
50 aaO, S. 175 f.

51 Siehe Glossar.

klassifizierte Straßen aufgrund ihrer nähräumigen Parallelität nahezu identische Funktionen zu erfüllen. So übernimmt die Bundesstraße (2), die in ihrem Gesamtverlauf dem weiträumigen Verkehr dient, nähräumig auch eine Erschließungsfunktion, so dass die Kreisstraße (1) zumindest für den überregionalen Verkehr nahezu funktionslos sein dürfte. Ähnliches wäre für die parallelen Verbindungen (3) und (4) zu prüfen.

Derartige Fälle dürften auch häufiger im nicht klassifizierten Netz auftreten. Ein häufiges Beispiel im gemeindlichen Straßennetz können parallel geführte Gemeindeverbindungswege und sonstige Straßen und Wege sein, die zuweilen im Netz feinräumig nahezu identische Funktionen erfüllen (siehe Abb. 38).

Abb. 37: Kartenausschnitt mit nahezu parallelen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen



Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Abb. 38: Nahezu parallele Gemeindestraßen



Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern

Erhaltung geht vor Neu-, Um- und Ausbau

Unabhängig von den vorstehenden Prüfüberlegungen, die noch eine weitergehende Diskussion voraussetzen, bevor hieraus abschließende Entscheidungen und verbindliche Handlungsanweisungen resultieren können, wird ein Konsens der Straßenbulasträger im Land angestrebt, dass **mindestens 2/3** der jeweiligen **Personalkapazitäten** und **Finanzmittel** zukünftig für die **Erhaltung** und den **Betrieb** des Anteils am Netz aufgewendet werden. Damit bekommt die Erhaltung den erforderlichen Vorrang vor Neu-, Um- und Ausbau des Straßennetzes. Eine ähnliche Priorisierung verfolgt auch die Bundesregierung für den Bundesverkehrswegeplan 2030.⁵²

Jeder Bulasträger sichert ab, dass die **empfohlenen Leitwerte** (Euro pro Kilometer) für die Erhaltung der Substanz und den Betrieb der Strecken **zur Verfügung stehen**.

Neu-, Um- und Ausbau sollen nach diesem Ansatz entsprechend der bei den einzelnen Bulasträgern verbleibenden freien Ressourcen erfolgen. Hier sind insbesondere Um- und Ausbauten aufgrund von Verkehrssicherheitsdefiziten und Knotenpunktanpassungen zur Behebung von Leistungsfähigkeitsmängeln vorrangig durchzuführen. **Neubaumaßnahmen** sollen die **Ausnahme** werden.

Bevor jedoch die konkrete Art der Investition (Neubau, Umbau, Ausbau, Erhaltung etc.) festgelegt wird, ist bei jeder Einzelmaßnahme zu prüfen, ob der gewünschte Erfolg nicht auch durch **intelligente Verkehrslenkung (Telematik)** teilweise, überwiegend oder gar im Einzelfall in Gänze erreicht werden kann. Verkehre, die z. B. im A-Netz nicht restriktionsfrei abgewickelt werden können, erfordern nicht zwangsläufig ausschließlich Bauinvestitionen. Durch Verkehrssteuerung (z. B. „Grüne Welle“ auf der B 105 östlich von Rostock) oder weiträumige Verkehrsführung (z. B. Inselzufahrten B 110 und B 111 Usedom) werden Verkehrsabläufe so optimiert, dass größere Bauinvestitionen minimiert oder optimiert werden können. Dies spart Kosten und schont die Umwelt.

Standards anpassen

Das geltende Regelwerk bildet den Stand der Technik ab. Abgeleitet aus der **Differenzierung des Zielnetzes** in Haupt- und Nebennetz sollen jeweils **abgestufte Regelstandards** für Beschaffung, Erhaltung und Betrieb unter Berücksichtigung der Verkehrssicherungspflicht entwickelt werden. Wie groß diese Abweichungen sein sollen, wird gemeinsam mit allen Bulasträgern zu entwickeln, abzustimmen und letztendlich in Empfehlungen des Infrastrukturministeriums aufzunehmen sein. In diesem Abstimmungsprozess wird insbesondere zu prüfen sein, welche Mindeststandards unter Berücksichtigung der

52 Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, S. 67ff. (http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VekehrUndMobilitaet/bvwp-2015-grundkonzeption-langfassung.pdf?__blob=publicationFile).

Verkehrssicherungspflichten eingehalten werden müssen. In gleicher Weise sollen die Standards für den Betrieb der Straßen ermittelt und definiert werden.

Förderinstrumente überprüfen

Die Förderinstrumente des Landes für den Wegebau sind an die hier dargestellte Lösungsstrategie anzupassen. Die einschlägigen **Richtlinien** (vor allem für die Förderung des kommunalen Straßenbaus durch das Infrastrukturministerium, die Förderung des ländlichen Wegebaus durch das Landwirtschaftsministerium und die Förderung wirtschaftsnaher Infrastruktur durch das Wirtschaftsministerium) wurden und werden auf das **Ziel des Substanzerhalts** ausgerichtet und synchronisiert. Dies ist auch das Ergebnis einer Evaluierung der ELER-Förderung für den ländlichen Wegebau.⁵³ Die Richtlinien sollen so modifiziert werden, dass die kommunalen Straßenbaulastträger im Rahmen der dann verfügbaren Mittel nachhaltig darin unterstützt werden, ihrer Verantwortung für den Substanzerhalt nachzukommen. Die Herstellung neuer bzw. der Ausbau vorhandener Wege und Straßen soll nur noch im Ausnahmefall gefördert werden.

II. Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)

1. Bedeutung des ÖPV in Mecklenburg-Vorpommern

In Mecklenburg-Vorpommern werden **7 % aller Wege** mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Abb. 20). Dies liegt unter den Werten für Deutschland insgesamt (9 %) und vor allem für Ostdeutschland (10 %). Von 2002 bis 2008 war ein leichter Anstieg der ÖPV-Nutzung um einen Prozentpunkt zu verzeichnen. Bemerkenswert sind die **Unterschiede im Land**: Während der Anteil des ÖPV an diesem sog. Modal Split in der Region Mittleres Mecklenburg/Rostock bei 10 % liegt, beläuft er sich in den übrigen Regionen auf 4 bis 6 %. Entgegen landläufiger Einschätzung liegt der im Bundesvergleich geringere Anteil des ÖPV nicht an einer ausgeprägten Nutzung des Autos in den ländlichen Räumen; dessen Anteil am Modal Split ist im Bundesvergleich unterdurchschnittlich. In Mecklenburg-Vorpommern übernimmt vielmehr das **Fahrrad** oftmals die Funktionen des ÖPV.

Um die Bedeutung des ÖPV für viele Menschen einzuschätzen, genügt nicht allein ein quantitativer Blick auf diese Nutzerzahlen. In Mecklenburg-Vorpommern verfügen **25,3 % der Haushalte über keinen PKW** (Kap. D I). Dieser Anteil liegt nicht nur über dem Bundesdurchschnitt. Er hat auch entgegen dem Bundestrend im Laufe der Zeit zugenommen (Abb. 21). Die in diesen Haushalten lebenden Menschen und diejenigen Personen, die nicht auf das „Familienauto“ zugreifen können – immerhin haben nur 25 % der Haushalte mehr als ein Auto –, sind also zumindest für ihre längeren Wege auf den ÖPV angewiesen.

Der **Öffentliche Personenverkehr** (ÖPV) wird in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Personenfernverkehr (PFV) eingeteilt. Er kann schienengebunden oder auf der Straße erfolgen.

2. Integrierter Landesverkehrsplan als ÖPNV-Landesplan

Nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG M-V⁵⁴ hat das Landesverkehrsministerium einen ÖPNV-Landesplan aufzustellen und bei Bedarf zu überarbeiten oder fortzuschreiben. Der gegenwärtige Landesplan stammt aus dem Jahr 2002.⁵⁵ Die erforderliche **Fortschreibung** erfolgt durch diesen **ILVP M-V**. Die Ausführungen zum ÖPNV in diesem Plan (insbesondere Kap. E [Verkehrspolitische Leitlinien], G II. [ÖPV], G III. [Mobilität in ländlichen Räumen], H II. [Mobilität und Tourismus] und H VI. [Barrierefreiheit]) übernehmen also zugleich die Funktion eines fortgeschriebenen ÖPNV-Landesplans. Diese Einbindung hat den Vorzug, dass die gerade im ÖPNV gebotene Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Fahrrad, Carsharing) innerhalb eines integrierten Gesamtplanes erfolgen kann.

Die Abschnitte des ILVP M-V, die die Funktion des ÖPNV-Landesplanes übernehmen, haben nach dem ÖPNVG M-V⁵⁶ eine **begrenzte Bindungswirkung**. Nach diesem Gesetz kann der ÖPNV-Landesplan zwar keine Vorgaben machen, die etwa von Landkreisen und kreisfreien Städten als den Aufgabenträgern des ÖPNV strikt zu beachten wären. Gem. § 7 Satz 3 ÖPNVG M-V ist der ÖPNV-Landesplan aber bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne „zu berücksichtigen“. Die Aufgabenträger haben also die Pflicht, den ÖPNV-Landesplan in ihre planerischen Abwägungen einzustellen. Sie können jedoch die Aussagen des ILVP zum ÖPNV mit einer entsprechenden Begründung überwinden (vergleichbar den Grundsätzen der Raumordnung; dazu § 4 Abs. 1 Satz 1 Raumordnungsgesetz sowie § 3 und § 5 Abs. 1 Satz 2 Landesplanungsgesetz M-V).

53 Thünen-Institut für Ländliche Räume, Evaluation des ELER-Programm Ländlicher Raum 2007 – 2013 Mecklenburg-Vorpommern. Ländlicher Wegebau, 2013, S. 16 ff.

54 Siehe Glossar.

55 ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2002 – 2007, Amtsblatt Mecklenburg-Vorpommern 2002, Nr. 40.

56 Siehe Glossar.

3. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

a) Öffentlicher Personenfernverkehr

aa) Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Fernverkehrsangebot

Das **ganzjährige Angebot** der DB Fernverkehr im Schienenpersonenfernverkehr stellt sich zum Jahresfahrplan 2017 wie in Abbildung 39 dargestellt dar.

Der Schienenfernverkehr wird **eigenwirtschaftlich** betrieben; er bekommt keine öffentlichen Zuschüsse. Das Land kann also das Angebot – anders als im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) – nicht Kraft seiner eigenen Bestellungen beeinflussen. Die Angebotspolitik der DB Fernverkehr in Mecklenburg-Vorpommern war in den vergangenen zehn Jahren durch folgende Maßnahmen gekennzeichnet:

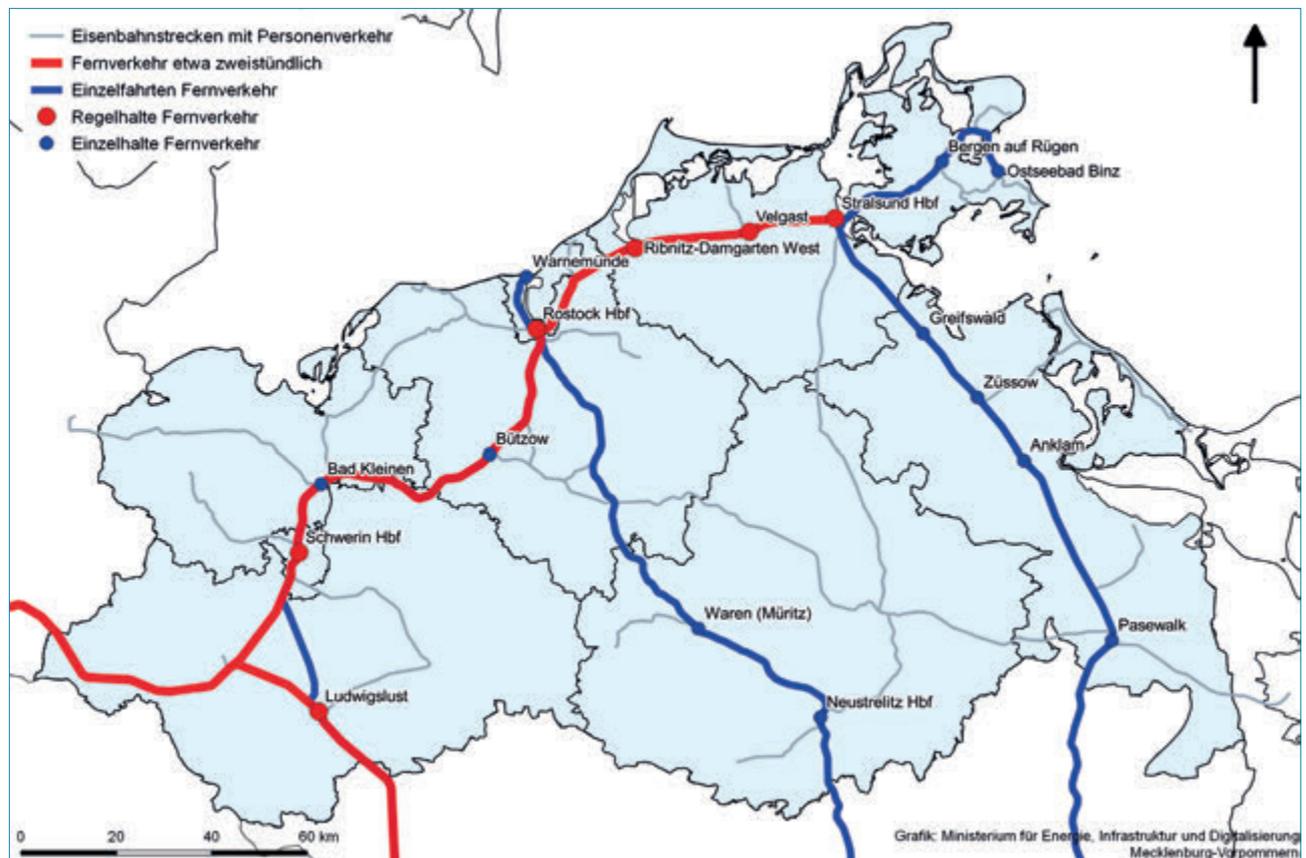
- **Schwach genutzte** Fahrten sind gestrichen worden. Dies hat dazu geführt, dass es mit Hamburg – Stralsund und seit 2016 (Prag) – Berlin – Ludwigslust – Hamburg

nur noch zwei mit dem SPNV vertaktete Fernverkehrslinien in Mecklenburg-Vorpommern gibt. Das Land hat im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten Ersatzzüge im SPNV bestellt. Insgesamt hat die Deutsche Bahn ihr Fernverkehrsangebot in Mecklenburg-Vorpommern zwischen 2005 und 2013 um **15 % reduziert**. Zwischen 2013 und 2016 stieg das Angebot vor allem infolge der seit 2016 systematisierten Linie (Prag) – Berlin – Ludwigslust – Hamburg wieder um 5%.⁵⁷

- Das vorhandene Angebot ist stärker **saisonal** auf den **Tourismus** ausgerichtet. Die von/bis Binz über Hamburg bzw. Berlin hinaus verkehrenden Fahrten sind nicht in die Zeitlagen der übrigen Fernzüge auf diesen Strecken taktmäßig eingepasst.
- Die in früheren Jahren bestehende Integration in den **Integralen Taktfahrplan** Mecklenburg-Vorpommern (ausführlicher unten) wurde mit Ausnahme der seit 2016 systematisierten Linie (Prag) – Berlin – Ludwigslust – Hamburg zugunsten schnellerer Gesamtreisezeiten aufgegeben.

57 Gemessen in Zugkilometern der in Mecklenburg-Vorpommern haltenden Fernverkehrszüge; Auskunft der DB Fernverkehr AG vom Oktober 2017.

Abb. 39: Verkehrsangebot Schienenpersonenfernverkehr im Fahrplan 2017



Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern

Im Wettbewerbsbereich außerhalb der DB AG wurde der Fernzug „Interconnex“ zwischen Rostock und Leipzig Ende 2014 eingestellt. Die Nachtzugverbindung Berlin – Malmö über Mukran der GVG Verkehrsorganisation GmbH wird saisonal im Sommer angeboten.

Eisenbahnstreckennetz (SPFV und SPNV)

Das gesamte öffentliche Eisenbahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern umfasst eine **Länge** von **2.050 km** (Tab. 12). Von diesen Strecken sind 1.779 km im Eigentum von Gesellschaften des DB-Konzerns und 251 km im Eigentum nichtbundeseigener Eisenbahnen.

Tab. 12: Öffentliches Eisenbahnstreckennetz in Mecklenburg-Vorpommern (Stand: 31. August 2017)

Kategorie	Gesamtlänge		Nutzung durch den Schienenpersonenverkehr	
	km	Anteil	km	Anteil
Hauptbahnen	1.333	65%	1.252	73%
Nebenbahnen	675	33%	431	25%
Nebenbahnen Schmalspur	42	2%	42	2%
zweigleisig	516	25%	516	30%
eingleisig	1.534	75%	1.209	70%
elektrifiziert	1.068	52%	998	58%
nicht elektrifiziert	982	48%	727	42%
Strecken insgesamt	2.050	100%	1.725	100%

Quelle: DB Netz AG und eigene Recherchen

Realisierungsstand des Infrastrukturausbaus (SPFV und SPNV)

Das Ausbauprojekt **Rostock – Berlin** ist soweit abgeschlossen worden, dass die Strecke seit Juni 2014 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h befahren werden kann. Damit kann der Fernverkehr eine gegenüber dem Pkw konkurrenzfähige Gesamtfahrzeit von maximal zwei Stunden zwischen beiden Städten erreichen. Diesen möglichen Zeitgewinn kann hingegen der SPNV auf Grund seiner Rahmenbedingungen (z. B. Erschließung der Unterwegshalte und Einbindung in den Taktfahrplan) nicht realisieren. Durch den Ausbau für 25 t Achslast können auch schwere Güterzüge die Strecke nutzen. Erst nach Fertigstellung der noch fehlenden Streckenerweiterung Kavelstorf – Rostock Seehafen für den schweren Güterverkehr wird das Ausbauprojekt

zur verbesserten Hinterlandanbindung des Seehafen Rostock beitragen, der dann ein Alleinstellungsmerkmal an der nordostdeutschen Ostseeküste haben wird.

Folgende Strecken wurden seit 2002 durchgehend für den SPNV **modernisiert**:

- Hagenow Stadt – Hagenow Land für 80 km/h,
- Graal-Müritz – Rövershagen für 80 km/h,
- Barth – Velgast für 100 km/h,
- Lietzow – Ostseebad Binz für 80 km/h,
- Jatznick – Ueckermünde für 80 km/h.

Als Neubaumaßnahme kommt die im September 2008 in Betrieb genommene grenzüberschreitende Streckenverlängerung der UBB zwischen **Ahlbeck Grenze und Swinemünde Centrum** hinzu. Eine weitere Neubaumaßnahme war die Streckenverlängerung in Ueckermünde zum Stadthafen für den SPNV zur besseren Erschließung der Innenstadt im August 2009.

Darüber hinaus wurden die Modernisierungsmaßnahmen bei den **Schmalspurbahnstrecken** der Mecklenburgischen Bäderbahn Molli GmbH und der Rügenschens Bäderbahn abgeschlossen, so dass hier nunmehr in einen regulären Investitionszyklus übergegangen werden kann.

Das Land hat für **Ausbaumaßnahmen** an Nahverkehrsstrecken im Zeitraum 2002 bis 2016 insgesamt Zuschüsse in Höhe von fast 24,5 Millionen Euro geleistet. Die DB Netz AG plant, in den nächsten Jahren abschnittsweise **Beschleunigungsmaßnahmen** an folgenden Strecken durchzuführen, die überwiegend dem SPNV dienen:

- Gadebusch – Schwerin – Parchim für 100 km/h,
- Neubrandenburg – Pasewalk für 120 km/h.

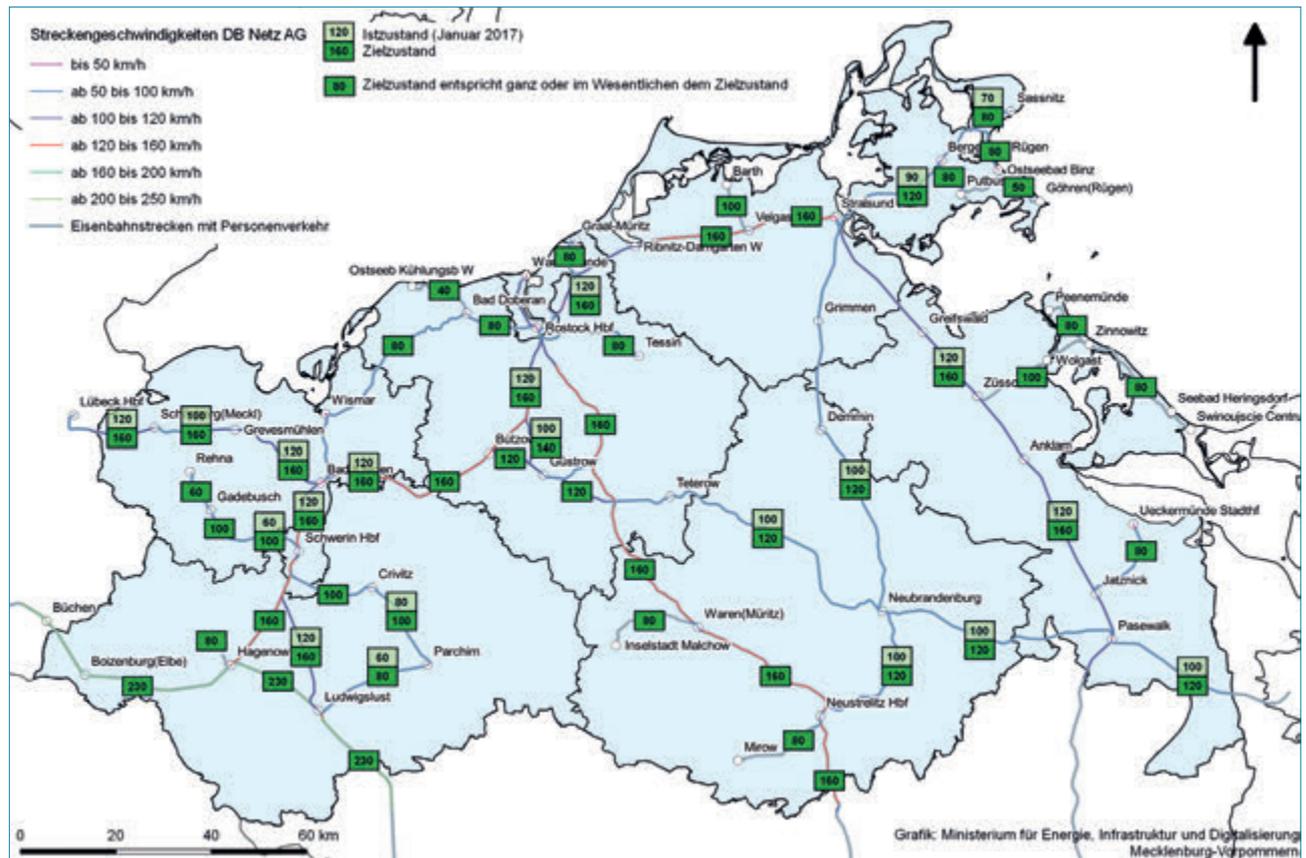
Der derzeitige Stand des Streckenausbau ist (zusammen mit den noch erforderlichen Ausbaumaßnahmen) in Abbildung 40 dargestellt.

Personenbahnhöfe (SPFV und SPNV)

In Mecklenburg-Vorpommern sind **239 Verkehrsstationen** in Betrieb, die der vom Land bestellte SPNV bedient (Stand 31. Dezember 2016). Diese teilen sich wie folgt auf:

- 219 Stationen an normalspurigen Strecken,
- 20 Stationen an den dampfbetriebenen Schmalspurbahnstrecken.

Abb. 40: Derzeitiger und geplanter Streckenausbau (in km/h) – Stand: 31. Dezember 2016



Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern

Hinzu kommen fünf Stationen an der Normalspurstrecke Mirow – Neustrelitz, auf der die SPNV-Leistungen vom Landkreis Mecklenburgische Seenplatte bestellt werden.

Im Zeitraum von 2002 bis Ende 2016 sind insgesamt **44 Stationen** grundlegend modernisiert bzw. neu gebaut worden. Größte Einzelprojekte waren die Erneuerungen der Hauptbahnhöfe von Rostock, Schwerin und Greifswald sowie der meisten Stationen an den Strecken Rostock – Laage – Waren – Neustrelitz und Rehna – Schwerin – Parchim. Das Land hat in dem genannten Zeitraum den Neubau von Stationen und Modernisierungsmaßnahmen mit etwa 29,64 Millionen Euro gefördert.

Von den o. a. 219 Verkehrsstationen an normalspurigen Strecken sind **155 (= 70,7 %) komplett modernisiert bzw. neu gebaut** worden (Stand 31. Dezember 2016). An 58 Stationen sind noch keine umfassenden Investitionen getätigt worden. Hier besteht Handlungsbedarf, da deren Zustand für die Fahrgäste nicht akzeptabel ist. Das betrifft insbesondere den Bahnhof Ludwigslust. Die Modernisierung der Bahnhöfe Bad Kleinen und Neubrandenburg wurde 2016 begonnen und wird voraussichtlich 2018 abgeschlossen.

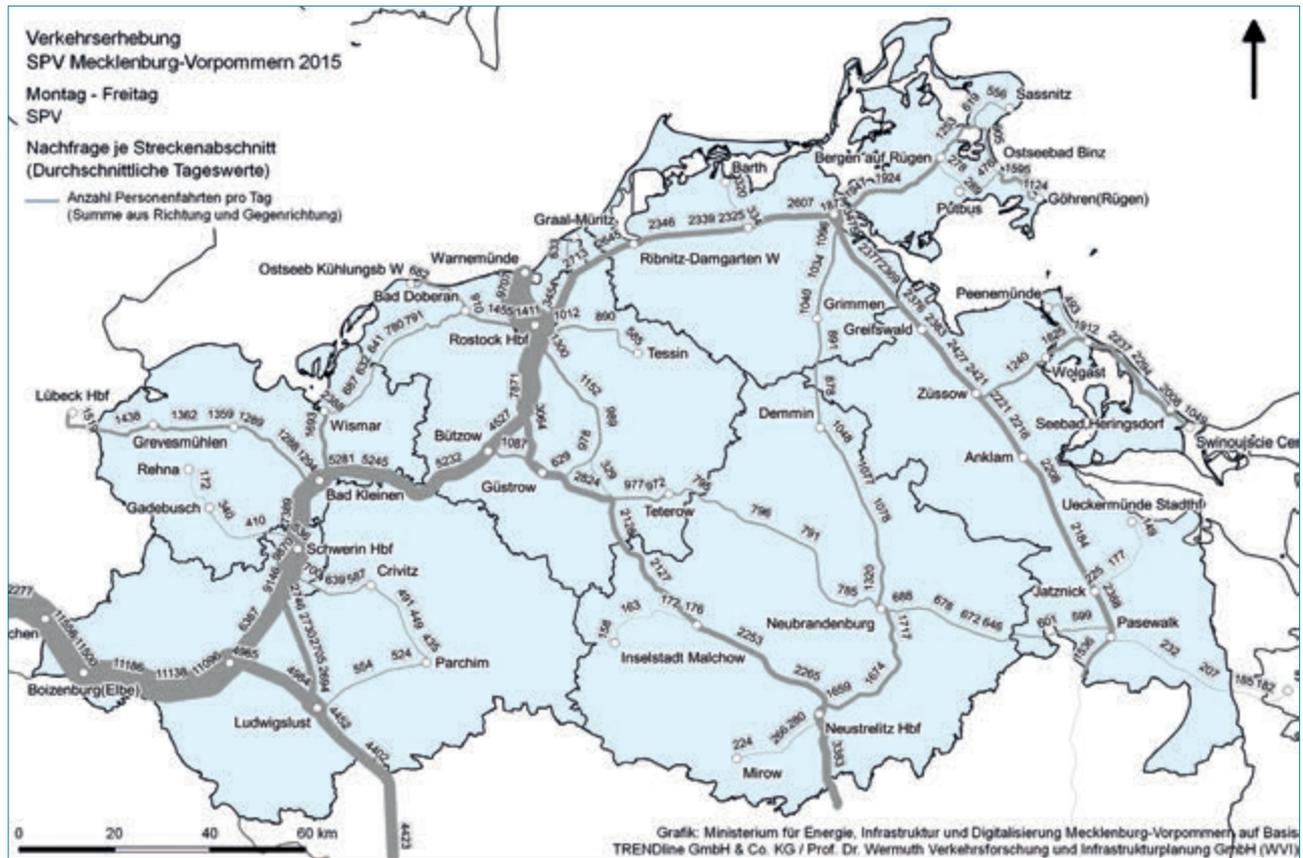
Nachfrageentwicklung Schienenpersonenverkehr (SPFV und SPNV)

Die Abbildungen 41 und 42 zeigen die Verkehrsnachfrage im gesamten Schienenpersonenverkehr (SPV) jeweils für einen durchschnittlichen Verkehrstag im Zeitraum Montag bis Freitag im Jahr 2015. Die Auswertungen unterscheiden dabei zwischen **normalen Werktagen** (Abb. 41) und **Ferienzeiten** (Abb. 42); letztere bilden somit die touristische Spitzenzeit ab.

Ganzjährig weisen die Strecke (Hamburg – Büchen –) Schwerin – Rostock (über 5.000 Personenfahrten pro Tag) sowie die innerstädtische Strecke Rostock Hbf. – Warnemünde (über 11.000 Personenfahrten pro Tag) die **höchste Nachfrage** auf. Verkehrlich besonders bedeutsam sind ferner vor allem die Strecken Schwerin – Ludwigslust (– Berlin), Rostock – Stralsund, Rostock – Güstrow – Neustrelitz (– Berlin) sowie Stralsund – Pasewalk (– Berlin). Die beiden letztgenannten Strecken sind auch von besonderer touristischer Bedeutung.

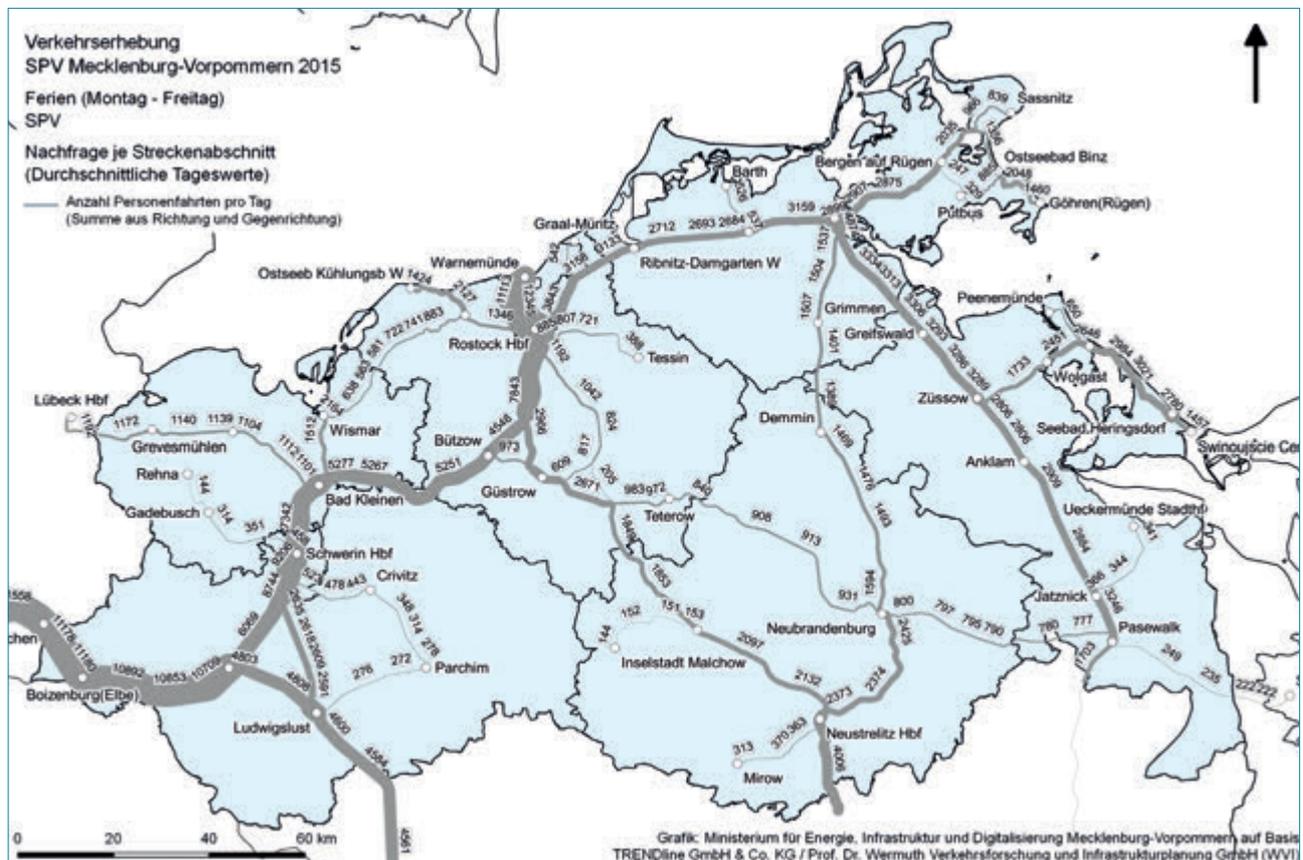
Die **touristische Bedeutung** des SPV zeigt sich besonders an der Ostseeküste und auf den Urlaubsinseln Rügen und Usedom, wo sich insbesondere im Sommer die Nachfrage etwa verdreifacht. Die größte Steigerung weist dabei die Schmalspurbahn „Molli“ zwischen Kühlungsborn West und Bad Doberan auf.

Abb. 41: Durchschnittliche Verkehrsnachfrage Schienenverkehr 2015 Montag – Freitag



Quelle: Landesweite Verkehrserhebung 2015

Abb. 42: Durchschnittliche Verkehrsnachfrage Schienenverkehr 2015 Ferien (Montag – Freitag)



Quelle: Landesweite Verkehrserhebung 2015

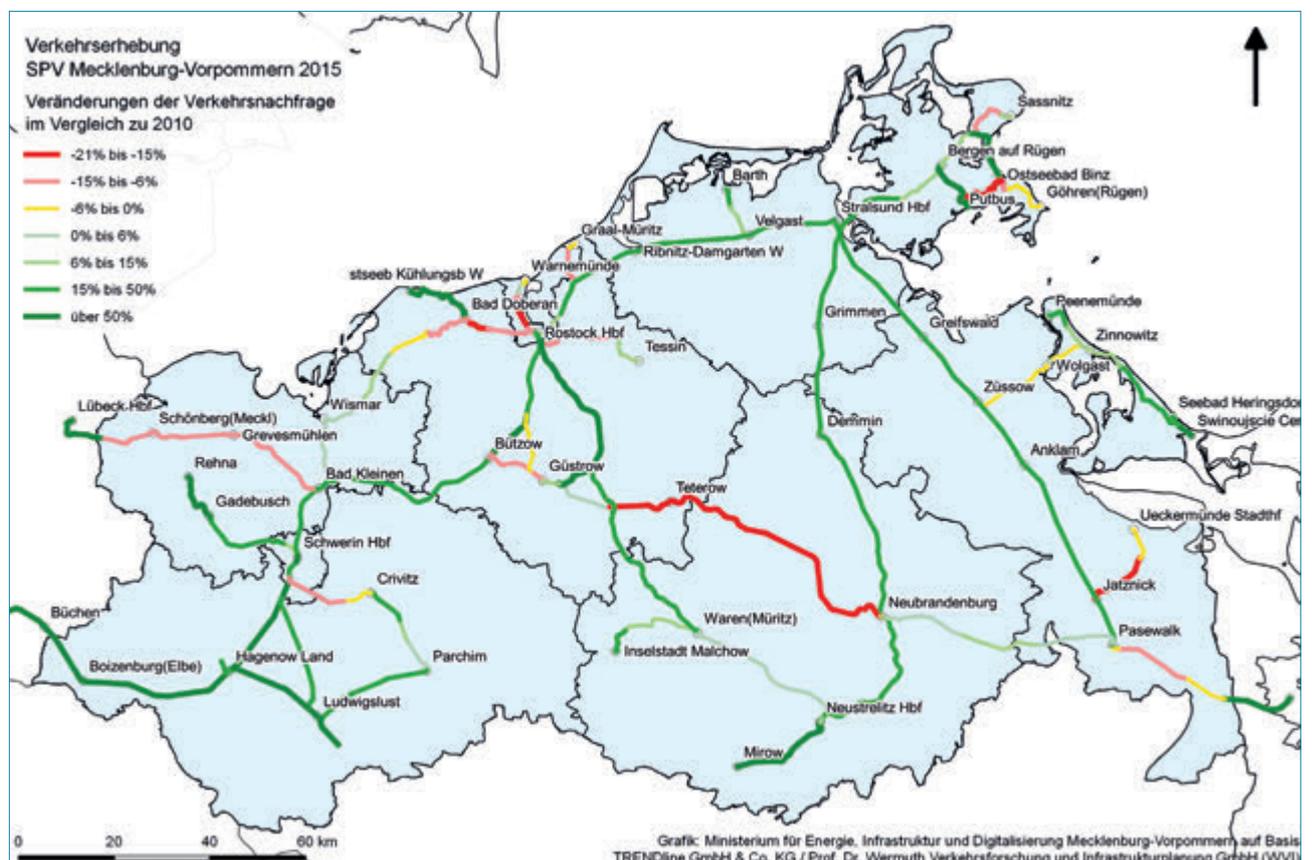
Aufgrund einer veränderten Erhebungsmethodik lassen sich die Ergebnisse der Verkehrserhebung 2015 nur eingeschränkt mit denen der landesweiten Verkehrserhebungen 2004 und 2010 für den Sommer und den Herbst vergleichen. Werden die Ergebnisse der vorangegangenen Befragungen mit der 2015 angewandten Methodik auf Jahreswerte hochgerechnet, so weisen die **Veränderungen der Verkehrsnachfrage** keinen landeseinheitlichen Trend auf (Abb. 43 und 44). Im Einzelnen sind auffällig:

- Zum Teil **deutliche Steigerungen** sind vor allem auf den elektrifizierten und im Wesentlichen zweigleisig ausgebauten **Hauptstrecken** zu verzeichnen. Besonders hohe Steigerungen gibt es auf der Relation Rostock – Schwerin – Hamburg sowie auf den auf Berlin zulaufenden Strecken Güstrow/Stralsund – Neustrelitz (– Berlin) und Stralsund – Pasewalk (– Berlin). Besonders hohe Steigerungen sind außerdem auf der Hauptstrecke Hamburg – Ludwigslust – Berlin (bzgl. der in Ludwigslust haltenden Fernverkehrszüge) zu beobachten.
- Auf den Inseln **Rügen** und **Usedom** ist die Nachfrage sowohl im Vergleich zu 2004 als auch zu 2010 zum Teil **deutlich gestiegen**. Im Bereich der dampfbetriebenen Traditionsbahnen weist die Mecklenburgische Bäderbahn Molln weiterhin deutliche Steigerungsraten auf, während beim Rasenden Roland seit 2010 in Teilen eine stagnierende bis rückläufige Nachfrage verzeichnet wird.

- Demgegenüber ist vor allem die Entwicklung auf der Strecke **Lübeck – Bad Kleinen** ganzjährig deutlich **negativ**. Die Strecke ist bislang nur teilweise ausgebaut worden und von den Reisezeiten her unattraktiv; auch wirkt sich die Konkurrenz durch die parallel verlaufende Bundesautobahn A 20 nachfragemindernd aus. Dies zeigt sich insbesondere im Vergleich mit den Zahlen 2004. Im Vergleich zum Jahr 2010 konnten zumindest im Vorortverkehr mit der Hansestadt Lübeck wieder deutliche Zugewinne erzielt werden. Im weiteren Verlauf der Linie in den eher dünnbesiedelten Flächen zwischen Güstrow und Neubrandenburg ist eine deutliche Abnahme der Nachfrage sowohl zu 2004 als auch zu 2010 zu verzeichnen. Dieser Abschnitt ist durch anhaltende und wiederkehrende Bauarbeiten zur Ertüchtigung der Strecke besonders betroffen.

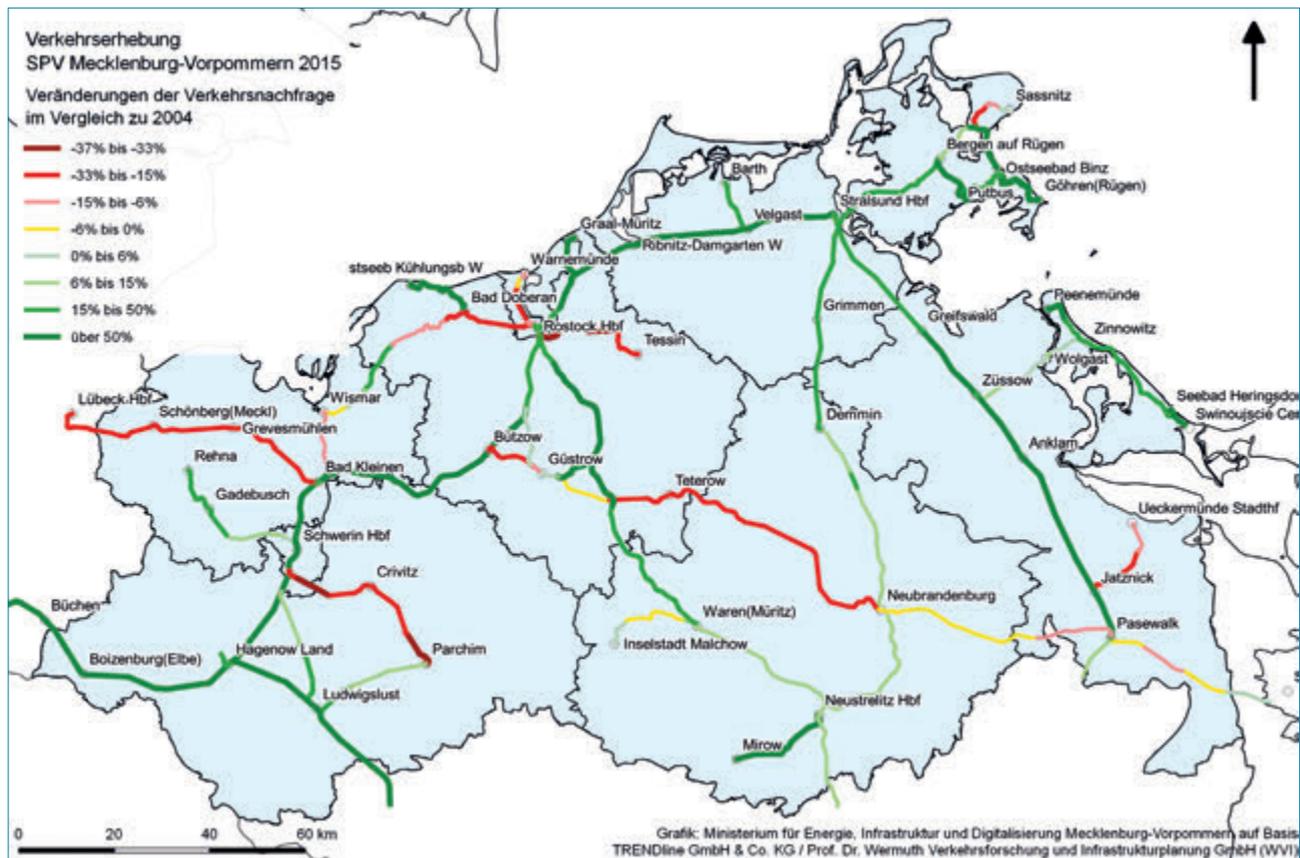
Bei den gering nachgefragten Zuleistungen auf den **Nebenstrecken** ist besonders der **starke Rückgang** auf den Strecken Schwerin – Crivitz – Parchim und Jatznick – Ueckermünde im Vergleich zur Erhebung 2004 auffällig. Zumindest auf der erstgenannten Strecke konnte seit 2010 eine Stabilisierung erreicht werden. Im nördlichen Ost Schwerin – Gadebusch – Rehna konnten Zuwächse erreicht werden. Deutlich positiv entwickelten sich seit 2010 die Fahrgastzahlen auf der Strecke des Modellprojektes Integrierte Verkehrsdienstleistung im Raum Neustrelitz-Mirow und Umgebung.

Abb. 43: Veränderungen der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr 2015 zu 2010



Quelle: Landesweite Verkehrserhebungen 2010 und 2015

Abb. 44: Veränderungen der Nachfrage im Schienenpersonenverkehr 2015 zu 2004



Quelle: Landesweite Verkehrserhebungen 2004 und 2015

bb) Fernbuslinienverkehr

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist 2013 der Buslinienfernverkehr liberalisiert worden. Damit sind **Fernbusverkehre nahezu uneingeschränkt möglich** (§ 42a PBefG). Zum Schutz des Nahverkehrs dürfen Fernbusse auch zukünftig grundsätzlich nicht Verbindungen mit einer durchschnittlichen Reiseweite von 50 km bzw. einer maximalen Fahrzeit von einer Stunde bedienen. Damit soll erreicht werden, dass die verschiedenen Systeme im Nahbereich sich nicht zu sehr überschneiden und miteinander konkurrieren.

Mit dieser Liberalisierung ist die Zahl der Fernbusverbindungen auch in Mecklenburg-Vorpommern auf **29 Linien stark gestiegen** (Abb. 45). Neue Buslinien wurden vor allem für touristisch geprägte Verkehre aus Bayern, Sachsen, Berlin und Hamburg in die Urlaubsgebiete an der Ostseeküste sowie zwischen den kreisfreien Städten Rostock und Schwerin und den angrenzenden Metropolen Hamburg und Berlin genehmigt. Auch die Fahrtenhäufigkeit nahm zu. In den Jahren 2015 und 2016 hat eine Konsolidierung des Marktes stattgefunden, nach der im Wesentlichen ein großer Anbieter verblieben ist. Es konnte seitdem eine stagnierende bis leicht

rückläufige Entwicklung bei Linienanzahl und Fahrtenhäufigkeit beobachtet werden.

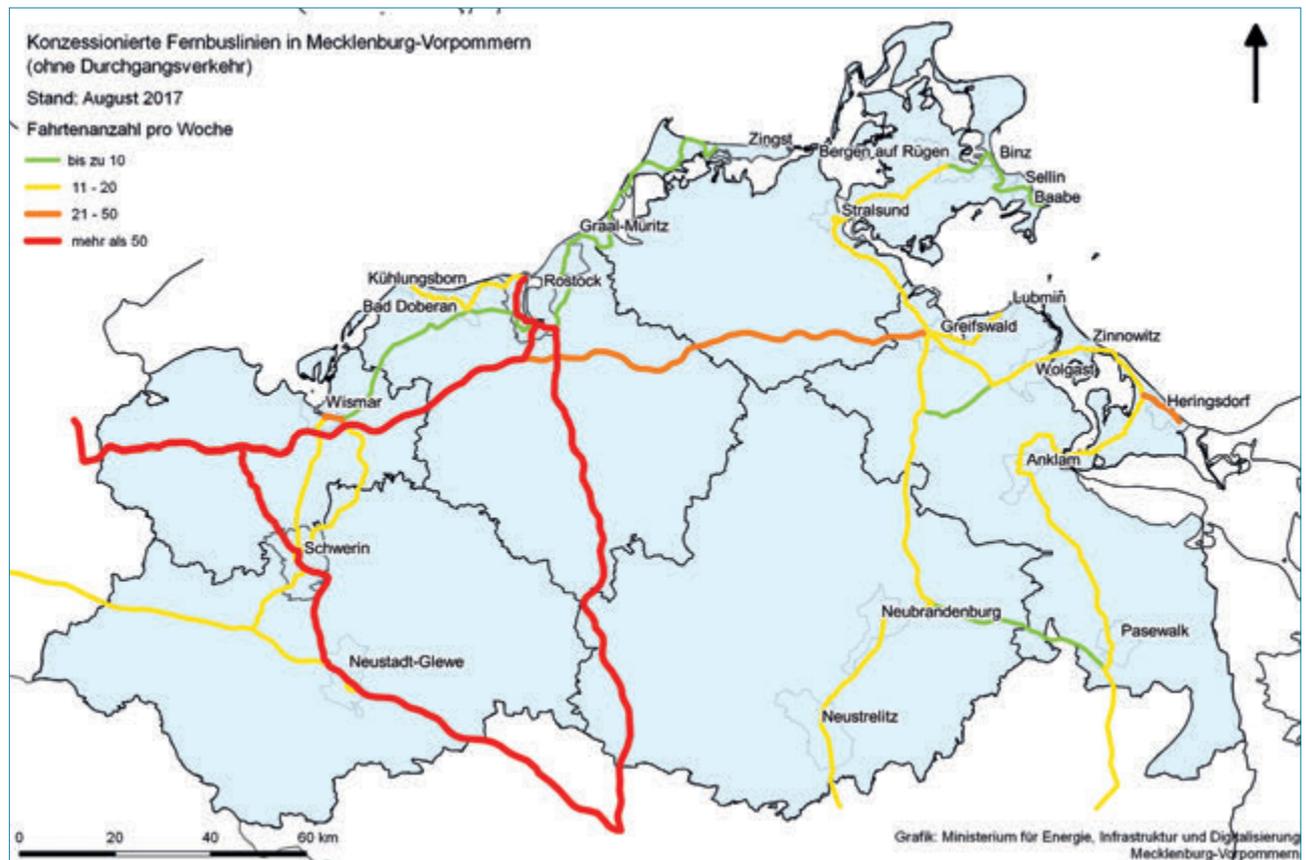
Fernbuslinien bieten **Chancen** für eine bessere Erreichbarkeit des Landes:

- Zielgruppe sind in erster Linie Personen, die **besonders preisgünstig** fahren möchten und bereit sind, dafür unter Umständen deutlich längere Fahrzeiten als mit der Bahn in Kauf zu nehmen.
- Zwischen 30 und 41 % der Fernbusreisenden sind bislang mit dem **PKW** oder **Mitfahrgelegenheiten** gefahren,⁵⁸ verbessern also tendenziell die Umweltbilanz.

Fernbusse können somit das Land für preisbewusste oder finanziell weniger leistungsfähige Personengruppen **leichter erreichbar** machen und eine **preisgünstige** und **umweltverträglichere Alternative zum PKW** bieten.

⁵⁸ Bundesamt für Güterverkehr, Marktbeobachtung Güterverkehr. Marktanalyse des Fernbuslinienverkehrs 2014, S. 34 f. (http://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus.pdf?__blob=publicationFile).

Abb. 45: Fernbuslinien in Mecklenburg-Vorpommern (Stand: August 2017)



Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern

Fernbuslinien können allerdings auch mit gewissen **Risiken** und Problemen verbunden sein:

- Ein relativ dichtes Fernbusangebot kann die Einführung zusätzlicher **SPFV-Leistungen** oder die Auslastung vorhandener Angebote auf identischen Relationen **behindern**. Dies kann vor allem für die Verbindung Rostock – Berlin zutreffen.
- Dem Fernbusverkehr mit dem „Kommen und Gehen“ eines boomenden Marktes **fehlte** insbesondere in den ersten Jahren nach der Liberalisierung die **ausreichende Berechenbarkeit** und **Stetigkeit**, die für eine langfristige Planung des ÖPNV unerlässlich ist. Erwiesen sich bestimmte Linien nicht als zumindest kostendeckend, wurden sie rasch wieder gestrichen.
- Bislang findet **keine** ausreichende **Vernetzung** und Abstimmung mit anderen öffentlichen Verkehren statt. Im Zuge der eingetretenen Marktkonsolidierung sind hier jedoch zunehmende Anstrengungen zu beobachten.

b) Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Aus der Kundensicht weist die Situation im ÖPNV des Landes eine **große Bandbreite** auf. Die eine Seite dieses breiten Spektrums bilden die Oberzentren wie Rostock oder Schwerin. Dort steht ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung, das sich in entsprechend hohen Anteilen am Modal Split widerspiegelt (Rostock: 16,9 %; Schwerin: 15,1 %) ⁵⁹ und dem Ziel des ÖPNV-Gesetzes ⁶⁰ gerecht wird, eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Auf der anderen Seite finden sich ländliche Räume, in denen der ÖPNV oftmals nur noch während der Zeiten des Schülerverkehrs stattfindet (näher unten III). Dazwischen bewegen sich mit Neubrandenburg und Stralsund/Greifswald mit ihren jeweiligen Stadt-Umland-Räumen weitere Oberzentren, die Mittelzentren mit ihren Verdichtungsansätzen sowie die touristischen Kernräume des Landes.

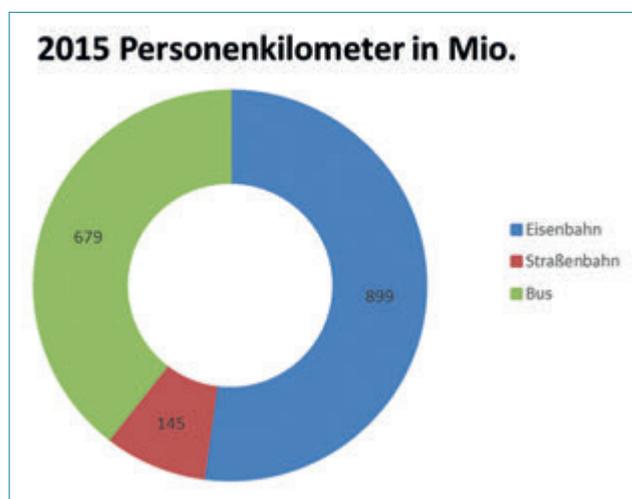
⁵⁹ TU Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Sonderauswertung zur Verkehrserhebung Mobilität in Städten – SrV 2013, Tabelle 11.

⁶⁰ Siehe Glossar.

Statistisch betrachtet nutzt **jeder Einwohner** von Mecklenburg-Vorpommern etwa **80-mal pro Jahr den ÖPNV**. Im Linienverkehr mit Bussen fuhren im Jahr 2008 insgesamt 66,4 Mio. Fahrgäste. Diese Anzahl blieb mit 66,8 Mio. Fahrgästen im Jahr 2012 zunächst fast konstant, erhöhte sich bis 2015 aber auf 71,6 Mio. Fahrgäste. Die Anzahl der Fahrgäste bei Straßenbahnen stieg leicht von 37,6 Mio. Fahrgästen im Jahr 2008 auf 38,3 Mio. Fahrgäste im Jahr 2012 an, die auch 2015 erreicht werden konnten. Im SPNV (einschließlich S-Bahn Rostock) wurden im Jahr 2015 etwa 29,3 Mio. Fahrgäste befördert.

Der Vergleich der Personenkilometer (Produkt von beförderten Personen und dabei zurückgelegter Entfernung) zeigt deutlich die Stärke der **Bahn als Beförderungsmittel über weite Strecken** (Abb. 46).

Abb. 46: ÖPNV-Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln in Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 3.1, Verkehr Personenverkehr mit Bussen und Bahnen 2015, S. 17

Der ÖPNV ist auch ein wichtiger **Wirtschaftsfaktor** und **Arbeitgeber** in Mecklenburg-Vorpommern. Die Gesamtanzahl der Beschäftigten betrug im Sommer 2013 insgesamt 3.823 Mitarbeiter. Davon waren im SPNV 823 Personen und im straßengebundenen Personennahverkehr 2.991 Personen beschäftigt.⁶¹

Integraler Taktfahrplan (ITF)

Der ITF ist durch zwei Elemente gekennzeichnet: Zum einen verkehren die Linien des Öffentlichen Verkehrs in regelmäßigen Abständen (z. B. **Stundentakt**), zum anderen sind die Taktfahrpläne der einzelnen Linien an den Haltepunkten (**Knoten**) so miteinander verknüpft, dass

61 Eigene Recherchen des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern.

ein zeitgerechter Anschluss an die weiterführende Verbindung von Bus oder Bahn besteht. Die Züge und Busse treffen sich also nach dem Rendezvous-Prinzip zu einer bestimmten Zeit an den Knotenpunkten des Netzes. Der ITF hat drei große Vorteile: Die Wartezeiten werden minimiert, die Fahrzeiten sind leicht einprägsam und es bestehen attraktive Übergänge in alle Richtungen.

Ein vollständiger ITF umfasst sowohl den schienen- als auch den straßengebundenen ÖPNV. Im **Schiienenpersonenverkehr** des Landes ist der ITF seit langem ein wichtiges Ziel. Deshalb wird im Folgenden zunächst die aktuelle Situation im SPNV und SPFV dargestellt.

Ein durchgehender ITF ist ein **hoch komplexes System**. Er weist sehr viele Abhängigkeiten auf und muss zahlreiche Bedingungen erfüllen. In Mecklenburg-Vorpommern wurde der ITF im SPNV in einer ersten Stufe im September 1996 eingeführt. Die im ÖPNV-Landesplan 2002 – 2007 angestrebte weitere Optimierung des ITF wurde nicht vollständig umgesetzt. Deutlich wird dies am Beispiel der im ÖPNV-Landesplan 2002 – 2007 definierten Taktknoten des ITF Mecklenburg-Vorpommern (Tab. 13).

Tab. 13: Aktueller Stand Integraler Taktverkehr

Bahnhof	Taktknoten gemäß Zielhorizont 2007 zur Minute	aktuelles Angebotskonzept	
		Realisierung erfolgt	Aktuelles Angebotskonzept ab/zur Minute
Schwerin	00	nein	---
Rostock	00	ja	00
Neustrelitz	30	nein	00
Neubrandenburg	00	nein	30
Stralsund	00	ja	00
Bergen auf Rügen	30	ja	30
Zinnowitz	00	nein	---

Quelle: Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern

Für die bisher nicht erreichte Optimierung des ITF gibt es mehrere Ursachen:

- Das Erreichen verschiedener Knoten zu einem festgesetzten Zeitpunkt setzt voraus, dass die zwischen dem jeweiligen Knoten liegende Strecke in der durch den ITF vorgegebenen Zeit zurückgelegt werden kann. Somit muss vor allem eine **geeignete Infrastruktur** gegeben sein, auf die das Land nur begrenzt Einfluss hat.
- Auf den aufkommensstarken Verbindungen wurde der ITF in der Vergangenheit durch eine **Kombination aus SPFV und SPNV** erreicht. Das Land hat aber auf

Entscheidungen der Deutschen Bahn im SPNV kaum Einfluss. So konnte der angestrebte einstündige Takt im Vergabeverfahren für das Teilnetz Ostseeküste nicht umgesetzt werden, weil die Deutsche Bahn AG den Fernverkehr auf der Achse Hamburg – Schwerin – Rostock – Rügen einseitig und kurzfristig aus dem ITF Mecklenburg-Vorpommern herausgelöst hatte.

- Der **Knoten Zinnowitz** kann nicht zugleich mit der wichtigeren Maßgabe, die Insel Usedom mit kurzen Übergangszeiten in/aus Richtung Stralsund und Berlin anzuschließen, realisiert werden.
- Die im SPNV üblichen **Verkehrsverträge mit langer Laufzeit** engen die Spielräume für eine flexible Fortentwicklung der Fahrpläne ein.

Bei der Abstimmung mit dem **straßengebundenen ÖPNV** kommen noch weitere Schwierigkeiten hinzu:

- Im **dünn besiedelten** Mecklenburg-Vorpommern steht der ITF vor besonderen Problemen. In vielen ländlichen Regionen gibt es Busanschlüsse in verschiedenen Richtungen passend zur Ankunft bzw. Abfahrt des Zuges nur noch in den Zeiten des Schülerverkehrs.
- Die Abstimmung der Takte zwischen Bahn und Bus erweist sich besonders schwierig in Städten, bei denen

ein wichtiger **Umsteigeknoten** weiter **entfernt vom Bahnhof** liegt (z. B. Parchim). Hier muss durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge getragen werden, dass am Bahnhof ein weiterer Umsteigeknoten innerhalb des ÖPNV-Netzes eingerichtet wird.

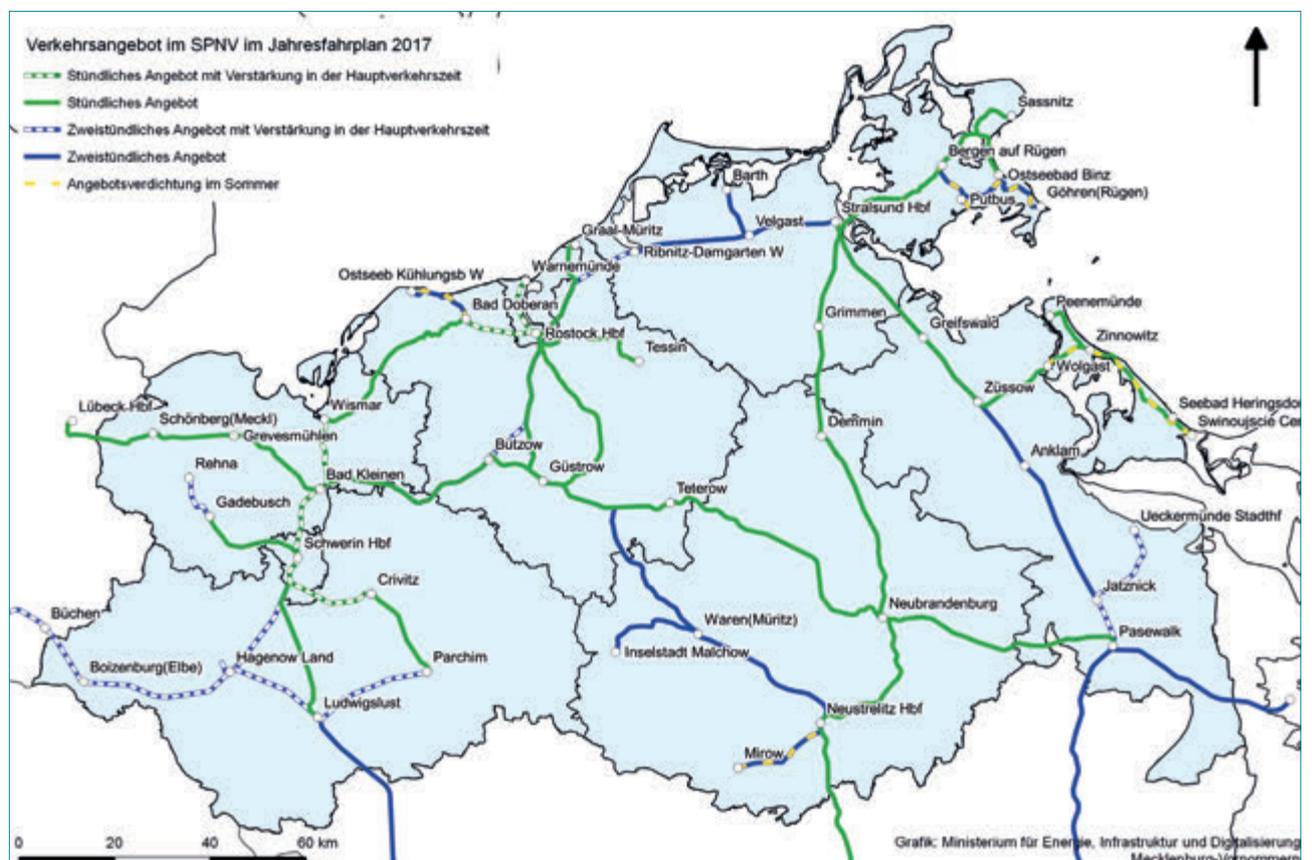
aa) Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Themenbereiche Eisenbahnstreckennetz, Realisierungsstand des Infrastrukturausbaus, Personenbahnhöfe und Nachfrageentwicklung sind oben (II 3 a) aa) gemeinsam für den SPNV und SPNV dargestellt. Für den SPNV ist Folgendes zu ergänzen:

Angebot im SPNV

Das Angebot im SPNV zum Jahresfahrplan 2017 (siehe Abb. 47) besteht im Wesentlichen aus einem **Einstundentakt** auf den **Hauptstrecken**, der auf einzelnen Abschnitten montags bis freitags zur Hauptverkehrszeit auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird. Ein Sonderfall ist der Abschnitt Warnemünde – Rostock Hbf., wo aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens je nach Tageszeit werktags ein 7,5/15/30-Minutentakt angeboten wird.

Abb. 47: Verkehrsangebot im Schienenpersonennahverkehr im Fahrplan 2017



Quelle: Eigene Recherche

Einzelne **Abschnitte** der **Hauptstrecken** werden im SPNV nur **zweistündlich** bedient, haben aber wegen zusätzlicher Fahrten des SPNV ein insgesamt höheres Verkehrsangebot. Dabei sind die Zeitabstände der Abfahrtszeiten des SPNV und des SPNV nicht immer günstig (insbesondere Relation Rostock – Stralsund).

Die **Nebenstrecken** werden im **Ein-** oder im **Zweistundtakt** bedient, der in Abhängigkeit von der Nachfrage teilweise zur Hauptverkehrszeit montags bis freitags verdichtet wird. Aufgrund der touristischen Bedeutung wird der Taktverkehr im Sommer auf der Strecke Wolgast – Swinemünde der Usedomer Bäderbahn GmbH, bei den beiden Schmalspurbahnen, der Strecke Bergen – Lauterbach Mole und am Wochenende auf der Linie Rostock – Graal-Müritz verdichtet.

Finanzierung des SPNV

Der SPNV wird aus den sogenannten **Regionalisierungsmitteln** des Bundes finanziert; Landeshaushaltsmittel stehen für diese Aufgabe nicht zur Verfügung. Die Mittel können in geringem Umfang auch für Aufgaben im straßengebundenen ÖPNV verwendet werden. Nach einem gesetzlich festgelegten Schlüssel entfiel auf Mecklenburg-Vorpommern bis 2015 ein Anteil von 3,32 %. Dies waren 2015 insgesamt **245,95 Millionen Euro**. Gemäß der ab 2017 geltenden Regelung sinkt der Schlüssel für Mecklenburg-Vorpommern bis 2030 auf 2,2625 % ab.

Die insgesamt vom Bund bereitgestellten Mittel stiegen bislang mit einer festgelegten Quote von jährlich 1,5 %, ab 2017 mit 1,8 %. Diese **Dynamisierung** konnte die **Kostensteigerungen bisher nicht auffangen**, die insbesondere bei den Betriebskostenanteilen für Infrastruktur (Trassenpreise und Stationsgebühren für die Infrastrukturunternehmen) deutlich darüber liegen;⁶² gemeinsam mit den Personalkosten machen diese über 50 % der Gesamtkosten aus.

Die 2016 erfolgte gesetzliche Neuregelung der Regionalisierungsmittel legt die Bundeszuweisungen bis Ende 2031 fest. Das Land Mecklenburg-Vorpommern erhält auf

62 Siehe Bundesnetzagentur, Marktuntersuchung Eisenbahnen 2014, S. 42 ff. (http://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/MarktuntersuchungEisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2014.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

dieser Grundlage festgeschriebene Jahresbeträge in unterschiedlicher Höhe. Die **Zuweisungen** für die Jahre 2016 bis 2031 betragen insgesamt **4.425,2 Millionen Euro**. Um angesichts der bis 2031 jährlich divergierenden Beträge aus Regionalisierungsmitteln bei steigenden Ausgaben für den Schienenpersonennahverkehr, insbesondere aus Verkehrsverträgen, die langfristige Finanzierbarkeit des SPNV sicherzustellen, hat der Landtag den Aufbau eines **Sondervermögens SPNV M-V** beschlossen. Diesem werden diejenigen Mittel zugeführt, die in den Anfangsjahren der neuen Mittelverteilung den Bedarf des konkreten Jahres übersteigen. Es sollen außerdem alle bis Ende 2017 aufgelaufenen Haushaltsreste einfließen. Zur Vorsorge für eine langfristige Sicherstellung der Finanzierbarkeit des Schienenpersonennahverkehrs bis 2031 **erhöht das Land** beginnend ab 2019 den bis zum Ende des jeweiligen Vorjahres aufgelaufenen Bestand des Sondervermögens SPNV M-V um **zwei Prozent**.

Heute nicht abschätzbare Einflussfaktoren wie allgemeine Kostensteigerungen, veränderte verkehrspolitische Prioritäten, technische Anforderungen oder neue Bedarfe können zu Mehrkosten führen, die gegebenenfalls durch **Spar- und Konsolidierungsmaßnahmen** im System (z. B. Abbestellungen, Taktausdünnungen, Auslaufen oder Reduzieren von Förderungen) aufgefangen werden müssen.

Etwa 80 % der Regionalisierungsmittel wendet das Land für die Finanzierung der Verkehrsleistung im SPNV auf. Der Anteil der **Finanzierung aus Fahrgeldeinnahmen** differiert je nach Verkehrsvertrag zwar erheblich, liegt durchschnittlich aber nur bei ca. 20 %, so dass ca. 80 % der Gesamtkosten durch das Land zu tragen sind.

Managementaufgaben des Landes als SPNV-Aufgabenträger führt die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH durch. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen finanzieren ihre **Infrastruktur** durch Nutzungsentgelte der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge vom Land übernommen werden. Die Deutsche Bahn AG erhält für den Neu- und den Ausbau von Strecken sowie von Verkehrsstationen finanzielle Mittel vom Bund. Das Land beteiligt sich bei der bundeseigenen Infrastruktur grundsätzlich nur an der Modernisierung bzw. dem Neubau von Verkehrsstationen.

Für die **nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen** ohne Schienengüterverkehr gibt es im Bereich des SPNV keine Bundesfinanzierung. Eine Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen aus eigenen Mitteln ist den Unternehmen allerdings in der Regel nicht möglich, so dass diese Infrastruktur nur durch Landesförderung aufrechterhalten werden kann; sie lag mitunter sogar bei 100 %.

SPNV-Tarife

In Mecklenburg-Vorpommern werden 90 % der Fahrten mit dem SPNV nach dem Tarif der Deutschen Bahn abgewickelt. Für die übrigen Verbindungen gelten Haustarife der betreffenden Eisenbahnunternehmen, die sich an den Tarifen der Deutschen Bahn orientieren, sowie im Verbundraum Rostock der VVW-Tarif. Ausgenommen hiervon sind nur die stark touristisch ausgerichteten Strecken der Schmalspurbahnen und der Usedomer Bäderbahn. Die **Tarifstruktur** der **Deutschen Bahn** ist einerseits gekennzeichnet durch hohe Normalfahrpreise, die insbesondere für Gelegenheitsnutzer unattraktiv sind. Andererseits gibt es am unteren Ende des Preisspektrums eine breite Palette an pauschalen Sonderangeboten (z. B. Mecklenburg-Vorpommern-Ticket), die im touristisch geprägten Mecklenburg-Vorpommern insbesondere an den Sommerwochenenden erhebliche Nachfragespitzen befördern und dem aus Steuermitteln finanzierten SPNV nicht angemessen erscheinen. Problematisch ist auch die **intransparente Einnahmeaufteilung** der Deutschen Bahn, bei der dem SPNV in Mecklenburg-Vorpommern deutlich geringere Erlöse verbleiben als bei den vergleichbaren Haustarifen anderer Eisenbahngesellschaften.

Kundenzufriedenheit

Die Kundenzufriedenheit mit dem SPNV in Mecklenburg-Vorpommern erreicht gute Werte. Auf einer Skala von 1 (sehr zufrieden) bis 5 erhält der gesamte Zugverkehr die Durchschnittsnote 1,82.⁶³ Die **besten Noten** bekommen die Zugbegleiter und die Pünktlichkeit, während **unterdurchschnittliche Noten** für die Sicherung der Anschlusszüge bei Verspätung sowie für Komfort/Ausstattung der Einstiegsstationen vergeben wurden. Gefragt nach der **Wichtigkeit** der verschiedenen Kriterien, geben die Reisenden die Pünktlichkeit als Hauptmerkmal an, gefolgt vom Sicherheitsempfinden und einem unkomplizierten Fahrscheinerwerb. Am anderen Ende der „Wichtigkeitsskala“ platzieren die Reisenden die Sauberkeit der Züge von außen und deren Ausstattung/Komfort. Im **Vergleich** der verschiedenen **Verkehrsunternehmen** liegen PRESS (Strecke Bergen – Lauterbach/Mole), Mecklenburgische Bäderbahn Mollie und ODEG (Strecken Rehna – Parchim und Hagenow-Stadt – Parchim) erheblich über dem Landesdurchschnitt.

63 VMV (Hrsg.), Kundenzufriedenheitsanalyse 2016 im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht.

bb) Straßengebundener ÖPNV

Zusammenlegung von Verkehrsunternehmen zur Erhöhung der Effizienz und Senkung der Kosten

Nach der Kreisgebietsreform von 2011 sind einige Verkehrsbetriebe verschmolzen worden. Damit hat sich die Zahl der privaten und öffentlichen Unternehmen von 31 auf zunächst 24 reduziert. Grund dafür war neben der Kreisgebietsreform vor allem die **EU-Verordnung 1370/07**⁶⁴. Danach müssen Verkehrsleistungen grundsätzlich öffentlich zur wettbewerblichen Vergabe ausgeschrieben werden, sofern sie nicht direkt an ein kommunales Verkehrsunternehmen vergeben werden; dieses darf dann aber nur auf dem Kreisgebiet tätig sein. Mit Blick auf die begrenzte wirtschaftliche Attraktivität des ÖPNV-Marktes und den geringeren Verwaltungsaufwand haben alle Landkreise in Mecklenburg-Vorpommern diesen letztgenannten Weg beschritten, mit einer Sondersituation im ehemaligen Landkreis Ostvorpommern. In allen Landkreisen ist inzwischen **eine Fusion** oder **ein Zusammenschluss** von kommunalen Verkehrsunternehmen zu einem kommunalen Unternehmen pro Landkreis erfolgt. Aktuell gibt es 14 öffentliche und private Verkehrsunternehmen, die eine Genehmigung für den Linienverkehr haben. Hinzu kommen die Unternehmen, die auf Grundlage eines Subunternehmervertrages tätig sind. Alle Entscheidungen in diesem Bereich fallen in die Zuständigkeit der Landkreise als Aufgabenträger.

Verbundtarife im ÖPNV

Überschreitet eine Fahrt die Tarifgrenze des jeweiligen Verkehrsunternehmens, muss der Kunde eine zusätzliche Fahrkarte lösen und sich dabei mit der möglicherweise abweichenden Tarifstruktur befassen. So entstehen beim Kunden Kosten, die um Einiges über dem liegen, was für eine vergleichbare Strecke innerhalb des Tarifbereichs zu bezahlen ist. Das ist wenig kundenfreundlich und schreckt erfahrungsgemäß gerade Gelegenheitsnutzer ab, mit dem ÖPNV zu fahren. Deshalb arbeiten viele Verkehrsunternehmen im Land an **großräumigeren Tarifstrukturen**. Die aktuelle Tariflandschaft ergibt sich aus Tabelle 14.

Die Tabelle zeigt, dass es bislang nur im Verkehrsverbund Warnow einen umfassenden **Verbundtarif** gibt. Für diese Zurückhaltung gibt es vor allem Kostengründe: Tritt an die Stelle zweier vollwertiger Einzeltickets ein kostengünstigeres Verbundticket, so entstehen bei den Verkehrsunternehmen

64 Siehe Glossar.

Tab. 14: Tariflandschaft in Mecklenburg-Vorpommern (Stand: Dezember 2016)

Landkreis / Region	Gegenstand / Bezeichnung des Verbundtarifs	Geltungsbereich	Teilnehmende Unternehmen
Region Westmecklenburg	Übergangstarife zum Stadtverkehr Schwerin	Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim sowie Landeshauptstadt Schwerin	NAHBUS Nordwestmecklenburg GmbH, Verkehrsgesellschaft Ludwigslust-Parchim mbH, Nahverkehr Schwerin GmbH
Landkreis Rostock und Hansestadt Rostock	Verbundtarif des Verkehrsverbundes Warnow	Landkreis Rostock und Hansestadt Rostock	rebus – Regionalbus Rostock GmbH, Rostocker Straßenbahn AG, DB Regio AG, Weiße Flotte GmbH, Mecklenburgische Bäderbahn Molli GmbH
Landkreis Vorpommern-Rügen	Einheitlicher Tarif der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR)	Landkreis Vorpommern-Rügen	Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	Gemeinsamer Tarif „Mecklenburgische Seenplatte“; gegenseitige Anerkennung des Tarifes Kooperationsgemeinschaft Vorpommern	Gebiet des Landkreises mit Ausnahme Stadtverkehr Neubrandenburg	Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH (MVVG) und Subunternehmen, Hanseatische Eisenbahngesellschaft mbH (HANS)
Landkreis Vorpommern-Greifswald	Gemeinsamer Tarif der Kooperationsgemeinschaft „Vorpommern“; gegenseitige Anerkennung des Tarifes Mecklenburgische Seenplatte	Landkreis ohne Greifswald	alle Verkehrsunternehmen außer Stadtverkehr Greifswald

Quelle: Eigene Recherche

Einnahmeausfälle. Von diesen sog. **Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten** übernimmt das Land im Fall des Verkehrsverbundes Warnow derzeit 2,02 Millionen Euro pro Jahr.

Finanzierung des ÖPNV

Das Land unterstützt den straßengebundenen ÖPNV gegenwärtig mit rund **89 Millionen Euro** im Jahr. Diese Förderung speist sich aus **13 verschiedenen Quellen**, die von vier Landesministerien verwaltet werden (Tab. 15). Empfänger der Finanzmittel sind in Teilen Landkreise und kreisfreie Städte, in Teilen Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen und -verbände.

Angebotsstruktur

Die im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ erstellte Grundlagenexpertise „Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“⁶⁵

hat in zwei „Lupenregionen“ die Angebotsstruktur und insbesondere die vorhandenen Liniennetze im ÖPNV untersucht und kommt zu folgenden Ergebnissen:

„Das ÖPNV-Netz wurde in der Vergangenheit nicht konsequent auf die veränderten Anforderungen hin, die sich aus demografischem Wandel und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ergeben, konzeptionell neu ausgerichtet. Vielmehr wurden das bestehende Netz und die Angebote gemäß den Nachfragerückgängen sukzessive reduziert. Zurückgeblieben sind relativ „autarke Bedienungsräume“ (vgl. Planungsbüro für Verkehr Bornkessel, Brohm & Markgraf 2011, S. 25), welche sich an den in der Region agierenden Verkehrsunternehmen, früheren kommunalen Grenzziehungen sowie historisch gewachsenen Nachfragebeziehungen orientieren. Die vielerorts relativ große Anzahl von Linien mit teilweise geringer Angebotsdichte führt zu einem **wenig überschaubaren Gesamtangebot**. Viele Linien weisen keine klare Linienstruktur auf, sondern besitzen aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen in Kombination mit den Belangen des Schülerverkehrs oft mehrere Teillinien und zahlreiche Linienverzweigungen, woraus sich **Taktstrukturen kaum ablesen lassen.**“

65 DIFU/plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, aaO, S. 110.

Tab. 15: Übersicht Finanzierung straÙengebundener ÖPNV (Planansatz 2017 mit Stand 31. Dezember 2016)

Bezeichnung	Mio. €	Zuständigkeit	Quelle	Empfänger
§ 17 Finanzausgleichsgesetz Schülerverkehr	11,00	Innenministerium	Landesmittel	Landkreise
§ 18 Finanzausgleichsgesetz ÖPNV	18,00	Innenministerium	Landesmittel	Landkreise/ kreisfreie Städte
§ 113 Schulgesetz	1,93	Bildungsministerium	Landesmittel	Landkreise/ kreisfreie Städte
Ausbildungsverkehre	22,15	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	Regionalisierungsmittel	Verkehrsunternehmen
Schwerbehinderten- ausgleich	6,50	Sozial- sowie Infrastruktur- ministerium/ Landesamt für Straßenbau und Verkehr	Landesmittel	Verkehrsunternehmen
Investitionsrichtlinie	3,50	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	Entflechtungsmittel, seit 2014 Landesmittel	Verkehrsunternehmen/ Kommunen
Busförderung	4,50	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	Entflechtungsmittel, seit 2014 Landesmittel	Verkehrsunternehmen
Straßenbahn	4,25	Infrastrukturministerium	Entflechtungsmittel, seit 2014 Landesmittel	Verkehrsunternehmen
Straßenbahn Infrastrukturbeihilfe	4,25	Infrastrukturministerium	Regionalisierungsmittel	Verkehrsunternehmen
Förderung Verkehrskooperationen	2,02	Verkehrsgesellschaft M-V	Regionalisierungsmittel	Verkehrsverbände und Verkehrsgemeinschaften (Verkehrsunternehmen)
SPNV-Ersatzleistung	3,86	Verkehrsgesellschaft M-V	Regionalisierungsmittel	Landkreise/ kreisfreie Städte
Alternative Bedienungsform	0,15	Verkehrsgesellschaft M-V	Regionalisierungsmittel	Landkreise/ kreisfreie Städte
EFRE-Mittel, Betrag ÖPNV (überjährig)	7,17	Infrastruktur- ministerium/LFI	EFRE	Kommunen/ Verkehrsunternehmen/ Verbände

Eigene Recherche

Zu ähnlichen Einschätzungen kommt der Abschlussbericht zur Initiative Kombiniert mobil (vgl. Kap. H I) in der Mecklenburgischen Kleinseenplatte.⁶⁶

„Es ist **keine Hierarchisierung** des ÖV-Netzes **erkennbar**. Und es ist auch noch kein vertaktetes Regionalbusnetz konzipiert und eingeführt worden. Somit verkehren die Busse auf einem **historisch gewachsenen Liniennetz** mit einem Angebot, das vorrangig auf die Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet ist“.

Was die abgestimmte **Verknüpfung von Bahn und Bus** betrifft, stellt der Evaluationsbericht zum Modellprojekt Eisenbahnverbindung Mirow – Neustrelitz trotz der Zusammenführung der Trägerschaft und Finanzverantwortung für beide Verkehrsmittel beim Landkreis resümierend fest, „dass eine planmäßige bzw. systematische Koordination zwischen den Verkehrsangeboten der Kleinseenbahn und den im Projektgebiet verkehrenden Buslinien nicht erkennbar ist.“⁶⁷

Fahrzeuge

Der ÖPNV wird in Mecklenburg-Vorpommern mit rund **1.200 Omnibussen** und **83 Straßenbahnen** (Rostock und Schwerin) bewältigt. Zu der erforderlichen Erneuerung des Busbestandes (etwa 100⁶⁸ Busse im Jahr) hat das Land von 2010 bis 2016 mit einer Förderung in Höhe von 44,3 Mio. € beigetragen. Darunter waren auch Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, wie zum Beispiel ein Elektrobus im Rahmen des Forschungsprojektes INMOD (siehe Kap. G III 2 b). Die Anschaffung neuer Niederflurstraßenbahnen in Rostock förderte das Land mit 18,8 Mio. €.

Service und Kommunikation

Infrastruktur und Fahrzeuge des ÖPV haben in den letzten 25 Jahren einen enormen Qualitätssprung vollzogen. Auch für Kommunikation und Service halten die **Anforderungen eines modernen, kundenorientierten ÖPV** Herausforderungen bereit. Hier seien nur wenige Beispiele genannt. Bei den bedarfsabhängigen Bedienungsformen wie Anrufbussen oder -sammeltaxen differieren die Vorlaufzeiten im Land zwischen einer und 24 Stunden. Die Internetseiten vieler Verkehrsunternehmen im Land bieten als Fahrplanauskunft lediglich eine PDF-Version des Fahrplanheftes. Um den Bus nutzen zu können, muss man also Start- und Zielhaltestelle kennen oder selbst ermitteln. In vielen Regionen

des Landes beschränken sich die Informationen der ausgehängten Haltestellenpläne auf die Abfahrtszeit. Fahrtdauer und -verlauf sowie Anschlussmöglichkeiten müssen aus anderen Quellen selbst ermittelt werden. ÖPV in Mecklenburg-Vorpommern – aber keineswegs allein hier (vgl. die Tourismus-Studie Schleswig-Holstein Kap. H II 1) – ist vielfach nur etwas für „Profis“. Gelegenheitsnutzer stoßen bald an ihre Grenzen und müssen in jeder Region des Landes den ÖPNV „neu erlernen“. Hier macht sich bemerkbar, dass sich viele Verkehrsunternehmen auf die Schülerverkehre fokussieren, die bei Service und Kommunikation weniger hohe Anforderungen stellen. Während der Abschlussbericht zur Initiative Kombiniert mobil (vgl. Kap. H I) in der Mecklenburgischen Kleinseenplatte⁶⁹ dem Busbestand modernen Standard und Fahrkomfort attestiert, macht er **erhebliche Schwachstellen** bei Servicequalität, Informationsausstattung und Erscheinungsbild aus. Zu den **Bushaltestellen** konstatiert der Bericht:

„Hier beinhaltet die Fahrgastinformation ... nur die tabellarische Darstellung der Abfahrtszeiten. Angaben zum Linienvorlauf, Liniennetzpläne, Tarifinformationen und weiterführende Informationen fehlen gänzlich. Bei der Vor-Ort-Recherche wurden leider zahlreiche Beispiele festgestellt, wo sich noch nicht einmal diese ‚minimalistische‘ Ausstattung verkehrswerbend präsentierte. So zum Beispiel in Form von Haltestellen mit schief stehenden Haltestellenmasten und zum Teil alten, verrosteten und verschmutzten Haltestellenschildern, mit Aushängen, die im Fahrplankasten schief platziert wurden und teilweise fast bis zur Unleserlichkeit verblichen waren, mit einem Gültigkeitsdatum, das Jahre zurückliegt.“

Die **landesweite Fahrplanauskunft** wird seit 2005 von der landeseigenen Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV) betrieben. Der Datenpool der landesweiten Fahrplanauskunft umfasst das gesamte ÖPNV-Angebot in Mecklenburg-Vorpommern und den SPNV der Deutschen Bahn AG. Die monatlichen Abfragezahlen sind seit der Inbetriebnahme kontinuierlich angestiegen. Im Januar 2006 wurden knapp 5.000 Auskünfte der landesweiten Fahrplanauskunft gerechnet, im Januar 2011 war die Zahl der Auskünfte bereits auf über 100.000 gestiegen. Derzeit werden monatlich über 220.000 Auskünfte gerechnet. Die **Nutzerzahlen** zeigen den erheblichen Bedarf nach schnell und möglichst überall verfügbaren Informationen zum ÖPNV. Seit Sommer 2015 steht die Anwendung auch als App für die gängigsten Mobilfunkgeräte zur Verfügung. Dennoch bestehen erhebliche Potenziale für eine **Weiterentwicklung**. Die Auskunft ist bei potenziellen Nutzern noch zu unbekannt, wie das Werkstattgespräch zum ÖPNV bestätigt hat. Außerdem ermöglicht sie in Teilen des Landes noch keine Von-Haus-zu-Haus-Auskünfte, sondern setzt die Kenntnis der richtigen Haltestellen voraus. Auch wichtige Informationen z. B. zu den Tarifen, zur

66 team red, Abschlussbericht Kombiniert mobil Mecklenburgische Kleinseenplatte, 2015, S. 91.

67 urbanus, Evaluation des Modellprojektes „Integrierte Verkehrsdienstleistung im Raum Neustrelitz - Mirow und Umgebung“ – Ergebnisbericht, 2015, S. 30 (<http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Verkehr/Landesverkehrsplan/Modellprojekt>).

68 Zahlen vom Landesfachausschuss Öffentlicher Personenverkehr (LFA ÖPNV M-V)

69 team red, Abschlussbericht Kombiniert mobil Mecklenburgische Kleinseenplatte, 2015, S. 54, 88 ff., 143 ff.

Barrierefreiheit einzelner Angebote und zu Verkehrsmitteln außerhalb des traditionellen ÖPNV (Schiff, Taxi, Carsharing, Fahrradleihstationen) fehlen ebenso wie großflächig aktuelle Echtzeitdarstellungen bei Verspätungen etc. Die neu eingerichtete **Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes Warnow** setzt bereits einige dieser Punkte beispielhaft um.

Bei den Verkehrsunternehmen beginnt sich erst langsam die Erkenntnis durchzusetzen, dass ein gutes Angebot auch entsprechend **vermarktet** werden muss.⁷⁰ Immer noch ist der ÖPV besser als sein Ruf. Bundesweit verfügen 90 % der Verkehrsunternehmen über ein Marketing-Budget von weniger als zwei Prozent des Umsatzes. Dabei zeigen die in einzelnen Verkehrsunternehmen und -verbänden vorgenommenen Analysen, dass in Marketing-Maßnahmen investiertes Geld gut angelegt ist.⁷¹

Carsharing

Carsharing – die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen – stellt eine ideale Ergänzung zum ÖPNV dar und wird deshalb an dieser Stelle behandelt. Es eröffnet dem Bus- und Bahnfahrer die Möglichkeit, für bestimmte Zwecke kostengünstig über ein Auto zu verfügen. Carsharing spielt aber **derzeit** in Mecklenburg-Vorpommern nur eine **geringe Rolle**. Aktuell (Stand Oktober 2017) stehen an Standorten in Greifswald, Neubrandenburg, Rostock, Schwerin und Stralsund Carsharing-Fahrzeuge von Anbietern wie bw Carsharing, Drive CarSharing, Flinkster, Greenwheels und YourCar zur Verfügung. Vergleicht man das Angebot von 18 Autos in Rostock mit der Anzahl von 90 Fahrzeugen in der nicht unähnlich strukturierten Hansestadt Lübeck, so wird die derzeit geringe Bedeutung des Carsharing in Mecklenburg-Vorpommern deutlich. Steigende Zahlen bei den angebotenen Fahrzeugen insbesondere in Greifswald zeigen aber, dass es im Land durchaus Potenziale gibt.

4. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen

a) Ziele

Die demografische Entwicklung des Landes bedeutet für den ÖPV, dass sich steigende Kosten für Personal und Infrastruktur auf ein tendenziell immer kleiner werdendes Fahrgastpotenzial verteilen werden. Höhere Zuschüsse der öffentlichen Hand sind angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen (siehe Kap. B II.) nicht zu erwarten, eine überproportionale Anhebung der Fahrpreise würde gerade sozial schwachen Personenkreisen die Mobilität erschweren und eine weitere Ausdünnung des Angebotes würde einen neuen Fahrgastenschwund auslösen. Die

70 Zusammenfassend raumkom et al., Abschlussbericht Kombiniert mobil Stralsund, 2015, S. 82.

71 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Marktchancen nutzen. Aktionen zur Steigerung der Erträge, 2009, S. 17.

Landesregierung strebt deshalb mit dem ILVP M-V einen – sehr anspruchsvollen – anderen Weg an: Mit den **vorhandenen Finanzmitteln** einen **effizienteren** und insgesamt **attraktiveren ÖPV** zu entwickeln. Um auch in Zukunft einen bedarfsgerechten ÖPV sicherzustellen, ist vonnöten, diesen in der Fläche neu zu denken. Übergeordnetes Ziel ist dabei ein **angemessenes, ökonomisch und ökologisch vernünftiges Mobilitätsangebot für alle Regionen** im Land (vgl. Programmsatz 5.1.1 (1) LEP M-V 2016⁷²).

Angesichts der demografischen Entwicklung, insbesondere der mittelfristig zurückgehenden Zahl von Schülern – einem wesentlichen Rückgrat des ÖPNV im Land –, werden sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auch **aktiv** um die **Gewinnung neuer Kunden** bemühen müssen. Dafür ist ein attraktiverer und serviceorientierterer ÖPV der beste Werbeträger, aber auch Grundvoraussetzung. Dem Zuwachs an neuen Kunden sind in einem dünn besiedelten Flächenland bestimmte Grenzen gesetzt. Das Potenzial darf aber auch nicht unterschätzt werden. Es wird in Mecklenburg-Vorpommern auf 22 % der Bevölkerung beziffert (Abb. 48). Dies sind die Menschen, die über einen PKW verfügen und zu den selteneren Kunden des ÖPV gehören, gleichzeitig aber die Erreichbarkeit ihrer Ziele mit dem ÖPV als gut bzw. sehr gut einschätzen. Dass auch in ländlichen Regionen ein vitaler ÖPNV möglich ist, belegen sehr erfolgreiche Bussysteme mit erheblichen Fahrgaststeigerungen in anderen Regionen Deutschlands.

Aufschlussreich ist auch, dass in Mecklenburg-Vorpommern eine der größten prozentualen Veränderungen im Mobilitätsverhalten zwischen 2002 und 2008 bei den Menschen zu beobachten war, die nie mit dem ÖPNV fahren. Der Anteil dieser „hartnäckigen“ Nichtnutzer ist im verstäderten Raum von 24 auf 17 % und im ländlichen Raum von 36 auf 30 % zurückgegangen.⁷³ Da diese Personengruppe offenbar weniger festgelegt ist als vielfach angenommen, sollte **besondere Aufmerksamkeit** auf diese **Nichtnutzer** gerichtet werden.

b) Handlungsfelder

Der ILVP M-V setzt bei der Fortentwicklung des ÖPV in den nächsten Jahren folgende **Schwerpunkte**:

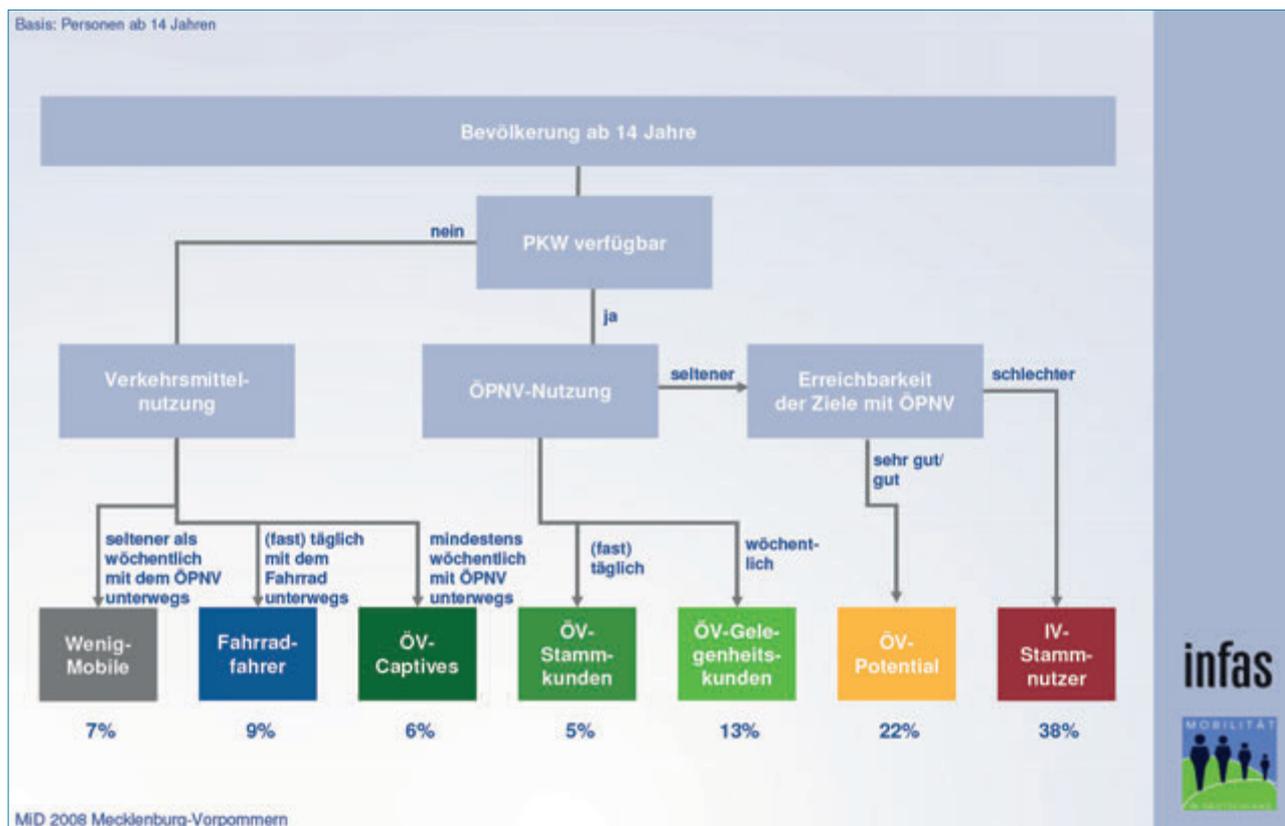
Integrierte Mobilitätsangebote statt einzelner Beförderungsleistungen

Im dünn besiedelten Flächenland Mecklenburg-Vorpommern ist ein gut funktionierendes Zusammenspiel der verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel besonders wichtig. Da die geringe Bevölkerungsdichte vor allem in den ländlichen Räumen nur ein Basisangebot an öffentlicher Mobilität erlaubt, muss dieses Angebot **umso besser**

72 Siehe Glossar.

73 Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern, Bonn 2010, S. 23.

Abb. 48: Tatsächliche und potentielle ÖPNV-Kunden



Quelle: Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, *Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern*, Bonn 2010, S. 35.

miteinander vernetzt sein. Den Verkehrsunternehmen kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Sie sollten sich vom Anbieter einzelner Fahrleistungen zu **umfassenden Mobilitätsdienstleistern** entwickeln, die die unterschiedlichen Formen öffentlicher Mobilität (Bahn, Linienbus, Anrufsammeltaxi, Taxi, Carsharing usw.) zu einem integrierten Angebot aus einer Hand bündeln. Dabei ist zu bedenken, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht an den Gemeinde-, Kreis- oder Landesgrenzen enden. Ziel der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sollte es also sein, Beförderungsketten auch über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus zu gewährleisten, weil nur auf diese Weise verstärkt auch die eigene Dienstleistung vermarktet werden kann.

Grundgedanke eines integrierten ÖPNV-Angebotes ist dabei ein **Fünf-Stufen-Modell**⁷⁴ aus

1. **leistungsfähigen Schnellverbindungen** durch Zug oder Bus (Hauptnetz) insbesondere zwischen den Ober- und Mittelzentren

74 Ähnlich, aber weniger differenziert der Vorschlag für eine Neustrukturierung des ÖPNV-Liniensystems in DIFU/plan:mobil, *Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“*, Kommissions-Drucksache 6/36, S. 110 ff., 180 f., 191 f. (<http://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDrs-6-36.pdf>).

2. **vertakteten Busverbindungen** auf den übrigen Relationen mit einer stärkeren Nachfrage
3. **nachfrageorientierten Linienverkehren** insbesondere im Schülerverkehr (ggf. ergänzt um weitere Linienfahrten)
4. ergänzenden **flexiblen Bedienungsformen** wie Anruflinienbus, Anrufsammeltaxi etc.,⁷⁵ die schwächer nachgefragte Verkehrszeiten und Relationen bedienen und ein angemessenes Mobilitätsangebot auch in dünn besiedelten Räumen ermöglichen
5. **sonstigen Gemeinschaftsverkehren** in besonders dünn besiedelten ländlichen Räumen, in denen nicht einmal mehr flexible Bedienungsformen wirtschaftlich tragfähig sind. Bei Kostendeckungsgraden zwischen 6 und 41 % erfordern flexible Bedienungsformen ein Mindestfahrgastpotenzial von etwa 3.000 bis 5.000 Einwohnern im Bedienungsgebiet.⁷⁶ Unterhalb dieser Schwelle

75 Guter Überblick in: Planungsbüro VIA (im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz und Landesentwicklung), *Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen. Ergebnisbericht*, 2012, S. 105.

76 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) / Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR), *Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV*, Berlin / Bonn, 2009, S. 19 f., 70 f. (http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL_HandbuchPlanungNeu.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

kommen insbesondere bürgerschaftlich organisierte Angebote (z. B. Bürgerbusse), der kombinierte Transport von Fahrgästen und (Klein-)Gütern (Kombibus), die private Mitnahme sowie die Integration von Krankenfahrten in Betracht (dazu ausführlicher unten III.).

Fahrradmitnahme

Die Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln spielt vor allem **in zwei wichtigen Bereichen** eine Rolle: Zum einen nutzen viele Touristen und Einheimische den Zug oder den Bus, um landschaftlich attraktive Ziele für ihre Fahrradtouren zu erreichen. Zum anderen gewinnt die Fahrradmitnahme für die Alltagsverkehre von Pendlern und anderen Nutzern an Bedeutung, die so Strecken bewältigen können, die für das Fahrrad allein zu lang sind. Die kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV verbessert die Erreichbarkeit zentraler Orte erheblich (siehe Abb. 13).

Die umweltverträgliche Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln ist zu begrüßen. Anbieter von öffentlichen Verkehrsleistungen sollten Fahrradfahrer als wichtige Kunden ansehen und die Fahrradmitnahme in angemessenem Rahmen ermöglichen. Dies bedeutet vor allem, dass dafür in Bahnen und Bussen **angemessene Kapazitäten** bereitgestellt werden. Das Land setzt dies bei den von ihm bestellten und finanzierten SPNV-Leistungen bereits um. So verfügen die auf den Linien der Rostocker S-Bahn eingesetzten Triebwagen über insgesamt 30 Stellplätze für Fahrräder. Auf den Linien RE 3 Stralsund – Berlin und RE 5 Rostock – Berlin kommen seit 2015 in der Sommersaison Züge mit insgesamt 72 Fahrradabstellplätzen zum Einsatz. Damit wird die Anzahl der Fahrradstellplätze annähernd verdoppelt.

Auch diese Kapazitäten haben aber (etwa bei Fahrradgruppen und in der Hauptreisesaison) aus wirtschaftlichen und technischen Gründen ihre **Grenzen**. Um den Bedarf im Rahmen zu halten, bestehen vor allem zwei Ansatzpunkte:

- Touristen sollten verstärkt örtliche Angebote zur **Fahrradleihe** nutzen. Anreize für die Nutzung dieser Möglichkeit können durch Rabatte bei Vorlage einer zur Anreise an den Urlaubsort benutzten Fahrkarte oder im Zuge der Buchung einer Unterkunft gesetzt werden.
- Insbesondere für Pendler sind sichere und geschützte **Fahrradabstellmöglichkeiten** an ÖPNV-Haltestellen zu schaffen (siehe sogleich Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen).

Immer wieder diskutiert wird die **Preisgestaltung** für die Fahrradmitnahme. Als unbefriedigend empfinden Kunden Preise für die Fahrradmitnahme, die über denen ihrer Personenfahrkarte liegen. Dies gilt insbesondere für Pendler, für die es mit Ausnahme bestimmter Zeitkartenangebote des Verkehrsverbundes Warnow

(„Monatskarte +“, „Monatskarte + Bike“) kein geeignetes Tarifangebot gibt. Eine kostenlose Mitnahme kommt für das Land allerdings nicht in Betracht. Denn die damit verbundenen Einnahmeausfälle, die das Land zu tragen hätte, müssten durch Leistungskürzungen an anderer Stelle ausgeglichen werden. Ein für die Prüfung eines landesweiten SPNV-Tarifs zu beauftragendes Gutachten soll auch eine angemessene Preisgestaltung für die Fahrradmitnahme in den Blick nehmen, die sowohl das Kostendeckungsinteresse des Landes als auch möglichst günstige Preise für den Fahrgast berücksichtigt. Entsprechendes gilt für die Preisgestaltung im sonstigen ÖPNV.

Carsharing

Carsharing ergänzt den ÖPNV und kann einen **wichtigen Beitrag** zu den verkehrspolitischen Zielen des ILVP M-V leisten: Es

- fördert eine dem jeweiligen Weg angepasste, **multi- und intermodale**⁷⁷ Verkehrsmittelwahl,
- eröffnet durch die Verteilung der Fixkosten auf alle Nutzer auch **Haushalten**, die sich kein eigenes Auto leisten können (oder wollen), den Zugang zu einem Fahrzeug,
- erreicht eine vollständige Kostentransparenz, da die Kosten fast ausschließlich bei der Nutzung anfallen, und fördert so ein **bewussteres Mobilitätsverhalten**,
- kann den **Parkraum** insbesondere in den historischen Innenstädten des Landes um durchschnittlich 180 m² pro Carsharing-Fahrzeug **entlasten**, wenn man davon ausgeht, dass jedes dieser Fahrzeuge im Mittel 15 Privatwagen ersetzt.⁷⁸

In Mecklenburg-Vorpommern stellen die bisherigen Angebote schon auf Grund der geringen Fahrzeugzahlen keine vollwertige Alternative zum eigenen PKW dar. Für ein attraktives Carsharing bieten sich vorrangig die **Oberzentren** an. Zusätzlich zu der Bereitschaft eines Anbieters ist das begleitende Engagement von Politik, Verwaltung und Unternehmen vor Ort erforderlich. Um die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit zu optimieren, sollten neben Privatkunden (vorrangige Nutzungszeit abends und an Wochenenden) in besonderem Maße auch andere Nutzer wie Unternehmen, Verwaltungen und sonstige Organisationen (Nutzung vor allem tagsüber) gewonnen werden. Carsharing kommt auch für die kleineren Städte des Landes, insbesondere die **Mittelzentren**, in Betracht. In anderen ländlich geprägten Regionen Deutschlands ist Carsharing in Städten ab

⁷⁷ Siehe Glossar.

⁷⁸ Bundesverband Carsharing, Mehr Platz zum Leben – wie Carsharing Städte entlastet, Ergebnisse des bcs-Projektes Carsharing im innerstädtischen Raum – eine Wirkungsanalyse. Endbericht, 2016 (https://carsharing.de/sites/default/files/uploads/alles_ueber_carsharing/pdf/endbericht_bcs-eigenprojekt_final.pdf).

einer Größenordnung von ca. 15.000 Einwohnern vertreten. Dort wird es fast ausschließlich auf Vereinsbasis betrieben, so dass ein entsprechender ehrenamtlich arbeitender Personenkreis erforderlich ist. Entscheidender Erfolgsfaktor ist in jedem Fall, dass Carsharing keine Insellösung bleibt, sondern Teil eines gesamtheitlichen städtischen Mobilitätskonzepts sein muss (Vernetzung insbesondere mit dem ÖPNV).

Hauptnetz stärken

Gerade in einem dünn besiedelten Bundesland wie Mecklenburg-Vorpommern ist es wichtig, die Hauptlinien des ÖPV zu stärken.⁷⁹ Die größeren Entfernungen zu den **Ballungszentren außerhalb des Landes**, aber auch die weiteren Wege zwischen den **Zentren des Landes** sollen schnell und mit attraktiven Takten zurückgelegt werden können. Eine solche Verbesserung der überregionalen und regionalen Mobilität kommt auch den ländlichen Räumen zugute.

Schiene personellen Fernverkehr

Im SPFV gibt es **Verbesserungsbedarf** sowohl bei der Infrastruktur als auch beim Angebot.

Die Landesregierung wird gegenüber der DB Fernverkehr weiterhin auf **Verbesserungen des Angebotes** drängen. Sie wird Initiativen (auch des Gesetzgebers) unterstützen, die dem Ziel dienen, den SPFV nach und in Mecklenburg-Vorpommern zu sichern und auszuweiten. Die für Ende 2019 durch die DB Fernverkehr AG angekündigte neue zweistündliche IC-Linie Rostock – Berlin – Dresden ist dabei ein großer Schritt, da damit die Potenziale des abgeschlossenen Streckenausbaus Rostock – Berlin voll genutzt werden können und nunmehr konkurrenzfähige Reisezeiten gegenüber dem Pkw möglich sind. Für die Wiederanbindung des Oberzentrums Neubrandenburg durch Anbieter des Schienenpersonellen Fernverkehrs wird sich die Landesregierung weiterhin einsetzen.

Handlungsbedarf besteht ferner bei Einzelfragen wie einer Verbesserung der Verknüpfung zwischen **Kreuzfahrttourismus** und **Bahn** in **Warnemünde** (dazu Kap. G VI 1). Seit Ende 2015 gibt es zwischen **Ludwigslust** und **Berlin** einen regelmäßigen Zweistundentakt im Fernverkehr und damit eine stärkere Systematisierung des Verkehrsangebotes. Dies bedeutet, dass grundsätzlich alle IC/EC und in den Tagesrandzeiten zusätzlich die ICE in Ludwigslust halten.

79 Ebenso DIFU/plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Kommissions-Drucksache 6/36, S. 110 f., 180 f., 191 f. (<http://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-36.pdf>); Udo Onnen-Weber et al., inmod – Revitalisierung des ÖPNV im ländlichen Raum. Intermodal und elektrisch betrieben, 2015, S. 360 (http://www.inmod.de/documents/imod_Schlussbericht.pdf).

Aktuelle Initiativen zum Ausbau des SPFV auf den Strecken (Rostock –) Schwerin – Magdeburg – Leipzig und Stralsund – Pasewalk – Berlin werden durch die Landesregierung positiv begleitet.

Eisenbahnstrecken

Kurze Reisezeiten sind ein entscheidendes Qualitätsmerkmal für einen attraktiven Schienenpersonenverkehr. Grundforderungen des Landes an den jeweiligen Infrastruktureigentümer hinsichtlich der Streckenhöchstgeschwindigkeiten für den Schienenpersonenverkehr sind daher:

- Mindestens 160 km/h auf Hauptstrecken mit Fernverkehr und großräumigem Regionalverkehr,
- mindestens 120 km/h auf Hauptstrecken mit großräumigem Regionalverkehr,
- 80 bis 100 km/h auf den Nebenstrecken des SPNV (Ausnahme: Schmalspurbahnen).

Der **Integrale Taktfahrplan** (siehe oben Kap. G II 3 b) kann im Einzelfall Abweichungen von diesen Höchstgeschwindigkeiten erfordern. Die daraus abzuleitenden **noch erforderlichen Ausbaumaßnahmen** sind oben in Abbildung 40 dargestellt.

Für den **Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030** hatte das Land Mecklenburg-Vorpommern beim Bundesverkehrsministerium acht Vorhaben angemeldet (Tab. 16):

Tab. 16: Anmeldungen von Schieneninfrastrukturvorhaben für den Bundesverkehrswegeplan 2030

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1 (VDE 1) Lübeck / Hagenow Land – Rostock – Stralsund für bis 160 km/h mit teilweiser Elektrifizierung
Ausbau Strecke Stralsund – Greifswald – Pasewalk – Berlin für 160 km/h
Elektrifizierung Lübeck – Schwerin mit zweigleisigem Ausbau und Bau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen
Streckenertüchtigung Kavelstorf – Rostock Seehafen für den schweren Güterverkehr
Neubau Eisenbahnanbindung Insel Usedom über Karnin („Karniner Brücke“)
Ausbau Strecke Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz für 120 km/h
Ausbau Strecke Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow (Grenze Polen) für 120 km/h
Neubau Darßbahn Barth – Zingst

Der Bund hat nur Teilleistungen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 1 in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen. Der Ausbau der Strecken Lübeck – Schwerin und Stralsund – Pasewalk – Berlin befindet sich im

Potenziellen Bedarf und bedarf einer weiteren gutachterlichen Überprüfung des Bundes. Das Land wird sich dafür einsetzen, dass diese zwei Projekte schnellstmöglich in den **Vordringlichen Bedarf** aufgenommen und umgesetzt werden. Das Projekt Streckenerhöhung Kavelstorf – Rostock Seehafen soll nach Aussagen der DB AG im Zuge des Seehafenhinterlandprogramms II des Bundes und über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) bis Anfang der 2020er Jahre abgeschlossen werden. Für die weiteren angemeldeten Maßnahmen besteht derzeit keine Finanzierungsperspektive des Bundes. Im Fall der Wiedererrichtung der Darßbahn bis Zingst wird das Land Finanzierungsmöglichkeiten mit dem Ziel einer Inbetriebnahme bis Mitte der 2020er Jahre prüfen.

Über die genannten Maßnahmen hinaus sind – vorbehaltlich der künftigen gutachterlichen Bewertungen (siehe unten Integraler Taktfahrplan) – zur Erreichung marktfähiger Reisezeiten für den SPNV mittelfristig noch folgende **Ausbaumaßnahmen** erforderlich:

- Wismar – Bad Kleinen für 120 km/h,
- Holthusen – Ludwigslust für 160 km/h,
- Ludwigslust – Parchim für 80-100 km/h,
- Güstrow – Plaaz für 80 km/h,
- Stralsund – Bergen auf Rügen – Lietzow für 120 km/h,
- Lietzow – Sassnitz für 80 km/h.

Das Land wird sich ebenfalls bei der DB Netz AG für die Umsetzung **kleiner**, aber **kapazitätssteigernder Maßnahmen** (bspw. zusätzlichen Weichenverbindungen, Blockverdichtungen, Verkürzung eingleisiger Abschnitte im Zulauf auf Knoten) einsetzen. Bei nachgewiesenem hohem Fahrgastpotenzial bleibt darüber hinaus langfristig eine **Ergänzung des Nebennetzes** auch im nicht-regelspurigen Bereich im Einzelfall denkbar. Maßnahmen zum Erhalt bzw. zur Modernisierung des Netzes der nicht-bundeseigenen Eisenbahnen mit Personenverkehr sollen – soweit finanzierbar (siehe G II. aa) Finanzierung des SPNV) – landesseitig weiterhin unterstützt werden. Im Bereich der Bundesschienenwege ist mittel- bis langfristig die **weitere Elektrifizierung** von Eisenbahnstrecken (z. B. Laldorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Grambow) zu prüfen.

Personenbahnhöfe

Um zeitnah Verbesserungen zu erreichen, hat das Land am 10. August 2011 eine **Rahmenvereinbarung** mit der **DB Station&Service AG** über die gemeinsame Finanzierung von Investitionen abgeschlossen. Die Vereinbarung hat bei den verbindlichen Maßnahmen eine Laufzeit bis Ende 2018. Über weitere Maßnahmen gibt es eine Absichtserklärung. Bei den vereinbarten Projekten handelt

es sich zum Teil um Komplettmodernisierungen und im Übrigen um qualitative Verbesserungen an weiteren Stationen. Das Land hat sich in der Rahmenvereinbarung verpflichtet, Investitionen im Zeitraum von 2011 bis Ende 2018 mit insgesamt mehr als 20 Millionen Euro zu fördern.

Gemeinsames Ziel des Landes und der DB Station&Service AG ist es, bis 2018 weitere Stationen über die Rahmenvereinbarung und weitere Bundesmittel zu erneuern. Die größten Einzelprojekte sind die **Erneuerung** der Bahnhöfe Neubrandenburg und Bad Kleinen; für Neubrandenburg stellt das Land rd. 5,2 Millionen Euro zur Verfügung, für Bad Kleinen rd. 1,7 Millionen Euro. Ende 2018 sollen dann vom derzeitigen Bestand 78 % aller Stationen erneuert sein. Für die Modernisierung des Bahnhofs Ludwigslust muss noch eine Lösung gefunden werden; hier besteht im Zusammenhang mit einer weiteren Bahnquerung ein komplexes Vorhaben, das sich in der Abstimmung zwischen den Beteiligten befindet.

Im Zuge des **Zukunftsinvestitionsprogramms** des Bundes werden die Bahnhöfe Groß Kiesow, Torgelow und Rostock-Bramow bis 2020 barrierefrei ausgebaut. Das Land stellt hierfür 50 % der Finanzierung, insgesamt 1,21 Millionen Euro bereit.

Vorhandene Stationsstandorte liegen nicht überall dort an Eisenbahnstrecken, wo die Menschen heute leben und arbeiten. Etwaige Wege von mehr als 1,2 km (Stadt) bis 2,4 km (Land) zur nächsten Station werden kaum noch akzeptiert. Ein Lösungsansatz ist der gezielte Neubau von Stationen in der Nähe ausreichend großer Quellen und Ziele. Die Stationsoffensive der DB AG zielt darauf ab, in der Nähe ausreichend großer, bisher unerschlossener Siedlungsflächen neue, vor allem kleinere, Stationen zu bauen. Auf diese Weise können Neukunden und zusätzliche Erlöse insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr gewonnen werden. Im Zuge der Stationsoffensive beabsichtigt das Land bis Mitte der 2020er Jahre den **Neubau** von neuen **Haltepunkten**:

- Purkshof/Erlebnis-Dorf Rövershagen (Strecke Rostock – Stralsund)
- Schwerin – Göhrener Tannen/Industriepark (Strecke Schwerin – Parchim).

Bahnhöfe sind eine wichtige **Schnittstelle** für den Übergang zwischen Bahn, Bus, PKW, Fahrrad und Taxi usw. (siehe unten Schnittstellen verbessern). Auf eine reibungslose Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel ist bei der Sanierung besonders zu achten.

Studentakt und Spätverbindungen im SPNV

Auf den **Hauptstrecken** des SPNV soll das **Angebot gestärkt** werden. Hauptstrecken sind die Verbindungen zwischen den Oberzentren des Landes einschl. der

Anbindungen an Berlin und Hamburg. Hierher gehört auch die Strecke nach Lübeck in Abhängigkeit vom Bau der Kurve Bad Kleinen und der Einrichtung des Bypasses Kopenhagen – Berlin über Schwerin. Auf diesen Strecken, auf denen viele Fahrgäste zu gleichen Zeiten befördert werden, kann der SPNV seine Systemvorteile am besten ausspielen. Vorzusehende Maßnahmen sind bedarfsabhängige Taktverdichtungen und die Einrichtung von Spätverbindungen. Dazu gehören auch der Einsatz moderner Züge mit ausreichender Platzkapazität, angemessenem Personaleinsatz und Bordservice. Strecken mit deutlich geringerer Nachfrage sind eher nur zweistündlich mit evtl. Verstärkerleistungen zur Hauptverkehrszeit zu bedienen.

Alle geplanten **Angebotsverbesserungen** stehen unter dem Vorbehalt, dass dem Land die jeweils erforderlichen Finanzmittel dauerhaft zur Verfügung stehen.

In einer Übergangszeit wird es aus Kostengründen und auf Grund langfristig abgeschlossener Verkehrsverträge möglicherweise zwar noch nicht zu einem durchgehenden **Stundentakt** während der Tageszeit auf allen Hauptstrecken kommen, wohl aber zu einem verdichteten Zweistundentakt. Dabei werden zwischen den einzelnen Takten zusätzliche Fahrten angeboten, so dass in Zeiträumen mit höherer Nachfrage Stundentakte entstehen.

Neben dem Stundentakt sollen zusätzliche **Spätverbindungen** die Funktion der Oberzentren stärken. Spätverbindungen sollen vor allem eine bessere Anbindung an Berlin und Hamburg, aber auch zwischen den Oberzentren innerhalb des Landes ermöglichen. Bereits zum Jahresfahrplan 2015 wurden folgende Spätverbindungen neu eingeführt:

- Die Linie RE 5 Rostock – Berlin hat eine zusätzliche Spätverbindung von Berlin nach Rostock sowie von Rostock nach Neustrelitz an allen Verkehrstagen. Mit dem Jahresfahrplan 2018 wird zusätzlich an Wochenenden der letzte Zug aus Richtung Berlin, der bisher in Neustrelitz endete, in Richtung Neubrandenburg fortgeführt.
- Eine zusätzliche Spätverbindung in beiden Richtungen hat die Linie RE 3 Berlin – Pasewalk – Stralsund. Die zusätzlichen Züge verkehren sonntags bis donnerstags zwischen Stralsund und Pasewalk und werden am Wochenende bis Berlin-Hauptbahnhof verlängert.
- Im Zusammenhang mit diesen neuen Spätverbindungen wurde das Fahrplanangebot der Usedomer Bäderbahn GmbH auf der Insel Usedom neu geordnet. Hierdurch werden die neuen Spätverbindungen der Linie RE 3 mit Umsteigen in Züssow auch nach bzw. von Usedom angeboten. Mit dem Fahrplan 2018 wurde zwischen Wolgast und Heringsdorf eine zusätzliche Frühverbindung für den Berufsverkehr eingeführt.
- Seit dem Jahresfahrplan 2018 wurde der 15-Minutentakt auf der Stammlinie der Rostocker S-Bahn um eine Stunde bis 22 Uhr verlängert. Zusätzliche Spätverbindungen

konnten auch zwischen Schwerin und Hamburg sowie Rostock und Stralsund eingeführt werden.^{80 81 82}

Anhand des bis 2031 gültigen Finanzierungsrahmens des Regionalisierungsgesetzes wurde aufbauend auf den vorstehenden Überlegungen ein **Vergabekonzept 2030** entwickelt. Dieses **Vergabekonzept** sieht grundsätzlich den Beibehalt aller im Fahrplan 2017 mit SPNV befahrenen Strecken vor. Im Zuge anstehender Neuausschreibungen soll das Netz nach den beschriebenen Kriterien fortentwickelt werden. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf die stark genutzten Hauptstrecken und die touristisch wichtigen Verbindungen zu legen sein. Im Einzelnen stehen in den nächsten zehn Jahren folgende Netze zur wettbewerblichen Neuvergabe an (Tabelle 17):

Tab. 17: Anstehende Neuvergaben im SPNV-Netz

Netz	Linien ⁸⁰	Inbetriebnahme	Laufzeit
Rügenlinie	RB 26	12/2018	9 Jahre
Ostseeküste Überbrückung ⁸¹	RE 1, RE 9, (neu RE 10)	12/2019	5 Jahre
Westmecklenburg	RB 13, RB 14	12/2019	6 Jahre
Barthlinie	RB 25	12/2019	noch offen
Elbe-Spree ⁸²	RE 2	12/2022	12 Jahre
Ostseeküste II	RE 1, RE 9, (neu RE 10)	12/2024	15 Jahre
Warnow II	RB 11, RB 12, (RB 17, RB 18), S1, S2, S3	12/2024	12 Jahre
Nord-Süd II	RE 3, RE 5	12/2026	noch offen
Ost-West	RE 4	12/2029	noch offen

Das **Vergabekonzept bis 2030** sieht vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Regionalisierungsmitteln folgende **Veränderungen** bei den Hauptstrecken des SPNV vor (Tabelle 18):

80 Gemäß Bezeichnung Jahresfahrplan 2017

81 Gemeinsame Vergabe der Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, Hamburg, Federführung VMV

82 Gemeinsame Vergabe der Bundesländer Berlin, Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern, Federführung VBB

Tab. 18: Vergabekonzept für den SPNV Hauptstrecken bis 2030

Linie	Von – Nach	Angebot heute	Zielzustand		Anmerkung
			<i>Angebot</i>	<i>zu realisieren ab</i>	
RE1	Hamburg – Schwerin		Mo – Fr: Stundentakt Sa, So: verdichteter Zweistundentakt	Jahresfahrplan 2025 (2. Stufe mit Inbetriebnahme Kurve Bad Kleinen)	Stundentakt Hamburg – Schwerin nach Umbau Bf Hagenow Land, bis dahin zwei Fahrten in zwei Stunden
	Schwerin – Rostock	Mo – Fr: verdichteter Zweistundentakt Sa, So: Zweistundentakt	Zweistundentakt		Schwerin – Rostock zusätzlich zweistündlich mit Umsteigeverbindung RB18/RE4 ab Inbetriebnahme Kurve Bad Kleinen <i>Nachrichtlich: Zweistündlich Fernverkehr Hamburg – Rostock mit Einbindung in den Nullknoten Rostock ab 2025</i>
RE2	Berlin – Wismar	Zweistundentakt	Stundentakt Wismar – Ludwigslust, verdichteter Zweistundentakt Ludwigslust – Berlin	Jahresfahrplan 2025	in Verbindung mit Leistungen RB17; Direktanbindung bis/ab Berlin grundsätzlich nur zweistündlich, sonst Umsteigen in Ludwigslust/Wittenberge <i>Nachrichtlich: Zweistündlich versetzt Fernverkehr Ludwigslust – Berlin</i>
RB17	Wismar – Ludwigslust	Mo – Fr: verdichteter Zweistundentakt Sa, So: Zweistundentakt	Linie RB 17 geht im Stundentakt RE 2 auf	Jahresfahrplan 2025	RB 18 Schwerin – Bad Kleinen Zweistundentakt
RE3	Berlin – Stralsund	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Jahresfahrplan 2027	Züssow – Stralsund zweistündlich zusätzlich mit RE10, Direktanbindung bis/ab Berlin grundsätzlich nur zweistündlich <i>Nachrichtlich: Zweistündlich Fernverkehr Stralsund – Berlin mit Einbindung in den Nullknoten Stralsund ab 2027</i>

Linie	Von – Nach	Angebot heute	Zielzustand		Anmerkung
			Angebot	zu realisieren ab	
RE4	Lübeck – Schwerin	kein Angebot RE 4	Zweistundentakt	Inbetriebnahme der Kurve Bad Kleinen	
	Lübeck – Bad Kleinen	Stundentakt	Zweistundentakt	Inbetriebnahme der Kurve Bad Kleinen	
	Bad Kleinen – Bützow	Zweistundentakt	Zweistundentakt	realisiert	
	Bützow – Rostock	kein Angebot RE 4	Zweistundentakt	Inbetriebnahme der Kurve Bad Kleinen	
	Bützow – Pasewalk	Stundentakt	Stundentakt	realisiert	
	Pasewalk – Ueckermünde	Mo – Fr: verdichteter Zweistundentakt Sa, So: Zweistundentakt	Mo – Fr: verdichteter Zweistundentakt Sa, So: Zweistundentakt	realisiert	Künftige Angebotskonzeption abhängig von der Nachfrageentwicklung
	Pasewalk – Stettin	Zweistundentakt	Zweistundentakt	realisiert	Mögliche Angebotsausweitung abhängig von der Nachfrageentwicklung
RE5	Berlin – Neustrelitz	Stundentakt	Stundentakt	realisiert	
	Neustrelitz – Neubrandenburg	Stundentakt	Stundentakt	realisiert	
	Neubrandenburg – Stralsund	Mo – Fr: Stundentakt Sa, So: verdichteter Zweistundentakt	Mo – Fr: Stundentakt Sa, So: verdichteter Zweistundentakt	realisiert	
	Neustrelitz – Rostock	Zweistundentakt	Zweistundentakt	Jahresfahrplan 2027	Mögliche Verdichtung Neustrelitz – Waren unter Berücksichtigung Entwicklung Fernverkehrslinie IC17 <i>Nachrichtlich: Zweistündlich Fernverkehr Rostock – Berlin ab 2020</i>

Linie	Von – Nach	Angebot heute	Zielzustand		Anmerkung
			Angebot	zu realisieren ab	
RE9	Rostock – Stralsund	Zweistundentakt	Zweistundentakt	realisiert	Rostock – Stralsund verdichtet zusätzlich mit RE10 <i>Nachrichtlich: Zweistündlich Fernverkehr Hamburg – Rostock – Stralsund mit Einbindung in die Nullknoten Rostock und Stralsund ab 2025</i>
	Stralsund – Bergen	Stundentakt	Stundentakt	realisiert	<i>Nachrichtlich: Zusätzlich Fernverkehr Stralsund – Binz mit Einbindung in den Nullknoten Stralsund ab 2025</i>
	Bergen – Sassnitz	Mo – Fr: Stundentakt Sa, So: verdichteter Zweistundentakt (Saison: Stundentakt)	Stundentakt (mit Ausdünnungen am Tagesrand an Wochenenden)	Jahresfahrplan 2020	
	Bergen – Binz	Mo – Fr: Stundentakt Sa, So: verdichteter Zweistundentakt (Saison: Stundentakt)	Stundentakt (mit Ausdünnungen am Tagesrand an Wochenenden)	Jahresfahrplan 2020	<i>Nachrichtlich: Zusätzlich Fernverkehr Stralsund – Binz mit Einbindung in den Nullknoten Stralsund ab 2025</i>
RE10	Rostock – Stralsund	Einzellagen (RE 9)	Einzellagen	Jahresfahrplan 2020	Einzellagen Rostock – Stralsund in Angebotslücken Fernverkehr sowie im Berufs- und Schülerverkehr, ggf. auf Einzelstrecken
	Stralsund – Züssow	Zweistundentakt (RB 23)	Zweistundentakt		

Integriertes Netz der landesbedeutsamen ÖPNV-Verbindungen

Die Stärkung des Hauptnetzes setzt voraus, dass sich die Beteiligten darauf verständigen, welche Verbindungen zu diesem Netz gehören und welche Strecken demgegenüber eine lokale Verteilfunktion haben. Die Schienenstrecken zwischen den Oberzentren einschließlich der Anbindungen an Berlin und Hamburg sowie ggf. Lübeck zählen zum Hauptnetz des Nahverkehrs. Bei den auf das jeweilige Gebiet der Landkreise bzw. kreisfreien Städte ausgerichteten Busangeboten steht eine solche überregionale Sicht naturgemäß nicht im Vordergrund. Für eine an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung orientierte landesweite integrierte Netzbetrachtung im ÖPNV dürfen aber die getrennte Aufgabenträgerschaft und der Verlauf von Kreisgrenzen keine Rolle spielen. Die Landesregierung strebt deshalb an, ein Netz von landesbedeutsamen ÖPNV-Verbindungen zu definieren.⁸³ Dieses soll alle **Linien von überregionaler Bedeutung** unabhängig davon umfassen, ob sie durch die **Schiene** oder die **Straße** bedient werden. Wie die Erfahrungen in Sachsen-Anhalt gezeigt haben, befördert die Festlegung eines solchen Netzes nach landeseinheitlichen Kriterien auch die Verknüpfung und Abstimmung mit regionalen Linien und lokalen ÖPNV-Verkehren und stärkt somit das gesamte System des ÖPV.

Das Netz kann auf der Basis schon bestehender Bahnstrecken und Buslinien entstehen. Die landesbedeutsamen Linien sollen bestimmte **Qualitätsanforderungen** z. B. an Takt, Reisezeiten, direkte Linienführung, Verknüpfung an wichtigen Knotenpunkten, Komfort, Fahrradmitnahme und Barrierefreiheit erfüllen.

Dieses Netz soll in **Abstimmung** mit den **Landkreisen** und **kreisfreien Städten** festgelegt werden. Dazu ist zunächst Einigkeit über die maßgeblichen Kriterien zu erzielen. In Betracht zu ziehen sind vor allem raumordnerische, verkehrliche, touristische und wirtschaftliche Kriterien auf Basis der RIN 2008⁸⁴.

Schülerbeförderung mit der Bahn

Zur Stärkung des SPNV innerhalb eines integrierten Gesamtangebotes gehört auch, dass die **Bahn** in geeigneten Fällen mehr als bisher in die **Schülerbeförderung** einbezogen wird.⁸⁵

83 Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 4 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

84 Siehe Glossar.

85 Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 4 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

Schnittstellen verbessern

Wegekettens, die durch die Kombination verschiedener ÖPNV-Linien untereinander oder auch mit anderen Verkehrsmitteln entstehen, können die Mobilität erheblich verbessern. So hat das Erreichbarkeitsgutachten (siehe Kap. C III 2) belegt, dass mit der Kombination von Bus/Bahn und Pedelec die Reisezeiten wesentlich günstiger sind als bei der getrennten Nutzung beider Verkehrsmittel. Für diese **intermodale Mobilität**⁸⁶ spielen **nutzerfreundliche Übergangspunkte** zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln eine zentrale Rolle. Wichtig bei solchen Schnittstellen sind vor allem eine durchdachte Organisation des Übergangs vom einen zum anderen Verkehrsmittel (kurze Wege, Informationen, Ausschilderung, Ausleuchtung), Abstellmöglichkeiten für das private Fahrzeug (PKW und Fahrrad; dazu sogleich) und eine der Größe des Übergangspunktes angemessene gute Aufenthaltsqualität.

Abstellanlagen an ÖPNV-Haltepunkten

Besonders wichtig bei der Verbesserung von Schnittstellen sind **gute Verknüpfungspunkte** zwischen **ÖPNV** und **Fahrrad** sowie **PKW**.⁸⁷ An allen Stationen, an denen ein entsprechender Bedarf zu erwarten ist, sollen zukünftig grundsätzlich ausreichend geeignete und leicht zugängliche Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen. Bei Um- und Ausbau, Sanierung oder Neuanlage von Stationen des ÖPNV sollte der Bedarf nach Fahrradabstellplätzen ermittelt und bei der Planung und Umsetzung der jeweiligen Investitionsmaßnahme berücksichtigt werden. Sofern das Land eine derartige Maßnahme fördert, ist die bedarfsgerechte Schaffung von Fahrradabstellanlagen künftig obligatorisch zu prüfen und begründet darzulegen, ob und ggf. wie eine Fahrradabstellanlage geschaffen wird. Fahrradfreundlichkeit ist somit bei künftigen Förderungen ebenso nachzuweisen wie Barrierefreiheit.

Das Land setzt bei der künftigen **Förderung** des ÖPNV u.a. einen **Schwerpunkt auf Fahrradabstellanlagen**. Dies gilt nicht nur in den Oberzentren, sondern insbesondere auch in allen anderen zentralen Orten und an Haltepunkten des ÖPNV. Es sind Anlagen vom einfachen Haltebügel zum Anschließen über Fahrradboxen bis zu Radstationen möglich. An zentraleren Haltepunkten ist an die Kombination mit Dienstleistungen wie Fahrradreparatur und -verleih sowie Verkauf von Reisebedarf zu denken, sofern hierfür private Betreiber zur Verfügung stehen. Angesichts der stark steigenden Zahl von Elektrofahrrädern ist es wichtig, dafür Abstellmöglichkeiten mit besonderen Sicherheitsvorrichtungen oder unter sozialer Kontrolle zu schaffen.

86 Siehe Glossar.

87 Ausführlich raumkom et al., Abschlussbericht Kombiniert mobil Stralsund, 2015; siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 13 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

In der EU-Finanzperiode 2014 bis 2020 stehen dem Land insgesamt 65,209 Millionen Euro aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) zur Förderung des ÖPNV zur Verfügung. Diese Mittel sollen u.a. zur Unterstützung von Kommunen bei der Schaffung von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen verwendet werden. Vorhaben zur Verbesserung der Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern an SPNV-Haltestellen sind derzeit u.a. in den Hansestädten Rostock und Greifswald in Planung.

An den ÖPNV-Haltestellen, an denen ein entsprechender Bedarf besteht, sowie an den Bahnstationen sollen weitere **Park&Ride-Plätze** entstehen. Den Bedürfnissen von Pendlern, die vom Auto auf den ÖPNV umsteigen wollen, ist Rechnung zu tragen. In der Förderperiode 2007 - 2013 wurden aus EFRE-Mitteln entsprechende Abstellmöglichkeiten für Autos und Fahrräder sowie teilweise Haltemöglichkeiten für Busse an den Bahnstationen in Sukow, Schwanheide, Pritzier, Binz, Boizenburg und Gadebusch geschaffen.

Verkehrsmittel aufeinander abstimmen

Neben der baulichen Verbesserung der Schnittstellen erfordert intermodale Mobilität vor allem eine **organisatorische Vernetzung** des **ÖPNV**. Insbesondere sind die Fahrpläne so aufeinander abzustimmen, dass der Übergang vom einen zum anderen Verkehrsmittel mit möglichst geringen Zeitverlusten verbunden ist.

Integraler Taktfahrplan (ITF)

Der ITF im SPNV bleibt ein zentrales Element für attraktiv vernetzten ÖPNV. Er bildet die Basis für ein **abgestimmtes Gesamtkonzept** zwischen **Bahn und Bus** (vgl. Programmsatz 5.1.2 (5) LEP M-V 2016⁸⁹).

Die Realisierung des Taktknotens **Neubrandenburg** wurde mit dem Vergabeverfahren für das Teilnetz „Ost-West“ Lübeck – Pasewalk – Stettin/UECKERMÜNDE möglich. Dessen ungeachtet besteht die Forderung an die Infrastrukturbetreiber fort, speziell im Streckenabschnitt **Neubrandenburg – Stettin** den Streckenausbau zeitnah voranzutreiben und die Streckengeschwindigkeit auf durchweg 120 km/h zu erhöhen. Das Land erwartet einerseits eine stabilere Betriebsabwicklung und eine verbesserte Pünktlichkeit des SPNV-Angebotes. Andererseits schafft der Streckenausbau die Voraussetzungen, um gegebenenfalls mit einem ausgeweiteten SPNV-Angebot zwischen **Pasewalk und Stettin** auf die dynamische Entwicklung des Ballungsraums Stettin reagieren zu können (vgl. auch Kap. C V).

Der Taktknoten **Bad Kleinen** kann seit dem Jahresfahrplan 2016 nicht mehr vollständig bedient werden. Mit Teil-Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Berlin – München wurde das SPNV-Angebot in Deutschland neu geordnet. Dabei

kam es in Mecklenburg-Vorpommern zu Veränderungen im SPNV zwischen Berlin und Hamburg und in Folge zu veränderten Fahrlagen der Linien RE 1 Rostock – Hamburg und RE 2 Berlin – Wismar, so dass der Taktknoten Bad Kleinen nicht mehr vollständig beibehalten werden konnte. Das Land profitiert jedoch durch Systemhalte des zwischen Berlin und Hamburg angebotenen SPNV in **Ludwigslust**, die eine vertaktete Anbindung des westlichen Mecklenburgs mit Wismar und Schwerin an das Netz des SPNV gestatten. Damit steigt die Bedeutung des Knotens Ludwigslust.

Parallel zu dieser Entwicklung lässt das Land mit einem Gutachten eine an die aktuellen Verhältnisse angepasste langfristige **strategische Planungsgrundlage** für den SPNV schaffen. Anlass sind u.a. umfangreiche Änderungen im SPNV und an der Infrastruktur, die seit der letzten Fortschreibung des ITF eingetreten sind. Diese Grundlage erleichtert es, mit den Infrastrukturbetreibern zu einem Gesamtkonzept für den Ausbau der Infrastruktur zu kommen, das die Anforderungen des ITF an Reisezeitverkürzungen auf bestimmten Strecken noch stärker als bislang berücksichtigt. Im Rahmen der Weiterentwicklung des ITF soll weiterhin die Möglichkeit der Einrichtung weiterer Taktknoten wie bspw. Ludwigslust geprüft werden. Die Ergebnisse des Gutachtens, die voraussichtlich 2018 vorliegen, werden Auskunft darüber geben, an welcher Stelle bestehende Taktknoten geändert oder aufgegeben und/oder neue Knoten etabliert werden können.

Fahrplankonferenzen

Besonders wichtig ist die reibungslose Abstimmung der Fahrpläne von schienen- und von straßengebundenem ÖPNV, weil hier mehrere unterschiedliche Aufgaben- und Verkehrsträger koordiniert werden müssen. Da die Schiene u.a. wegen der Einbindung der Betriebsabläufe in ein bundesweites System erheblich weniger flexibel agieren kann, müssen sich die Fahrpläne des straßengebundenen ÖPNV grundsätzlich an die Ankunfts-, Abfahrts- und Taktzeiten des Schienenverkehrs anpassen. Hier können oftmals mit überschaubarem Aufwand Verbesserungen erreicht werden.⁸⁹ Für eine Abstimmung sind die jährlichen Fahrplankonferenzen ein wichtiges Instrument, auf denen die Landkreise **geplante Änderungen** des Bahnfahrplans **frühzeitig** erfahren. Als erste Konsequenz aus dem Werkstattgespräch zum SPNV hat die Fahrplankonferenz 2014 früher als in der Vergangenheit stattgefunden. Zusätzlich veröffentlicht die VMV seit 2017 die **Fahrplanentwürfe** im Vorfeld der Fahrplankonferenz im **Internet** und weist öffentlich darauf hin, um den Nutzern Gelegenheit für Anregungen zu geben. Von den Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV wird erwartet, dass sie sich stärker als bisher an den Fahrlagen des SPNV ausrichten und auch

88 Siehe Glossar.

89 urbanus, Evaluation des Modellprojektes „Integrierte Verkehrsdienstleistung im Raum Neustrelitz - Mirow und Umgebung“ – Ergebnisbericht, 2015, S. 25 f. (<http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Verkehr/Landesverkehrsplan/Modellprojekt>).

auf betriebliche Abweichungen möglichst flexibel und kundenorientiert reagieren.

Fernbuslinienverkehr

Besonders dringend erforderlich ist eine gute Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel bei der **Einbindung des Fernbuslinienverkehrs** in die bestehenden Angebote.

Das Land und die kommunalen Aufgabenträger haben allerdings keinen rechtlichen Einfluss auf die Fernbusunternehmen, so dass diese lediglich mit dem Argument der Fahrgastwerbung und -bindung motiviert werden können, sich in einem geeigneten Rahmen in das ÖPNV-System einbinden zu lassen. Dies vorausgesetzt, sollen folgende **Eckpunkte** die weitere Entwicklung des Fernbusverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern leiten:

- Die bestehenden Verkehrsunternehmen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr und die Aufgabenträger sollten den Fernbusverkehr nicht vorrangig als Konkurrenz betrachten, der dem ÖPNV Fahrgäste und somit Einnahmen entzieht. Beide Mobilitätsformen können sich zum wechselseitigen Nutzen ergänzen. Dafür kommt es darauf an, den Fernbusverkehr soweit als möglich mit den vorhandenen Angeboten zu verknüpfen, um so den **ÖPV insgesamt zu stärken** und attraktiver zu machen.
- Erwünscht sind zusätzliche Fernbusangebote auf Relationen innerhalb von Mecklenburg-Vorpommern dort, wo die Erreichbarkeit über das **Eisenbahnnetz** nur auf Umwegen möglich und damit **unattraktiv** ist. Dies trifft vor allem auf Verbindungen zwischen Neubrandenburg und Greifswald zu, wo der Fernbus eine Angebotslücke im ÖPV schließen kann.
- Haltestellenlage und -ausstattung für den Fernbusverkehr sind oftmals noch unbefriedigend. Wo eigenständige Fernbusterminals aus räumlichen oder betrieblichen Gründen nicht möglich sind, sollten **geeignete vorhandene Umsteigeanlagen** und Haltestellen durch den ÖPNV wie auch den Fernbusverkehr **gemeinsam** genutzt werden. In jedem Fall sollte die bruchlose Anbindung an den ÖPNV gewährleistet sein, mit dem etwa Dreiviertel der Fahrgäste zum Fernbus halt an- und abreist.⁹⁰

Vermeidung von Parallelverkehren

Zu einer guten Abstimmung der unterschiedlichen Verkehrsmittel gehört auch, dass **konkurrierende Parallelverkehre** zwischen Bus und Bahn zu vermeiden sind (§ 2 Abs. 4 Satz 2 ÖPNVG M-V⁹¹). Derartige Parallelverkehre liegen vor, wenn Busse in nahezu denselben Zeitlagen wie der SPNV bahnhoftsnahe Haltepunkte bedienen und

kaum weitere Halte haben. Zulässig sind demnach abgestimmte Taktverdichtungen, die vom SPNV alleine nicht geleistet werden können.

ÖPV attraktiver machen – Service und Kommunikation verbessern

Das Land beabsichtigt, gemeinsam mit den anderen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen eine **Serviceinitiative** im ÖPV zu starten, die die verschiedenen Aktivitäten bündelt, abstimmt und fortentwickelt. Dabei sollen folgende **Grundsätze** gelten:

Der ÖPV soll wesentlich **verständlicher** und **transparenter** werden. Zugangshürden insbesondere bei den Fahrplan- und Tarifinformationen sollten so weit wie möglich reduziert werden. **Maßstab** für die Verständlichkeit der Informationen ist immer der **Erstnutzer**. Die Informationsangebote müssen sich an smartphoneaffine Jugendliche ebenso richten wie an die ältere Generation, also mehrere Informationskanäle bedienen. Ein besonderes Augenmerk ist auf **verkehrsmittelübergreifende Informationen** zu richten. Für den Kunden steht nicht das einzelne Unternehmen im Vordergrund, für (oder gegen) das er sich entscheidet; er entscheidet sich vielmehr für (oder gegen) den Öffentlichen (Nah-)Verkehr als System. Dies muss auch die Kommunikation mit ihm berücksichtigen. Der integrierte Mobilitätsansatz muss durch eine verkehrsmittelübergreifende Information und Kommunikation begleitet werden. Bei überschaubaren Verspätungen darf der Anschluss den Fahrgästen nicht „vor der Nase“ wegfahren.

Die Serviceinitiative sollte insbesondere folgende **Handlungsfelder** umfassen:

- Die **landesweite Fahrplanauskunft** soll langfristig zu einer Plattform ausgebaut werden, die **alle erforderlichen Informationen** für die (auch intermodale) Nutzung des ÖPV nutzerfreundlich und aktuell bereithält. Dazu gehören insbesondere:
 - Von-Haus-zu-Haus-Verbindungen mit Wegbeschreibungen von der Haltestelle zum Ziel
 - Tarifinformationen über den gesamten Reiseweg
 - Echtzeitauskünfte mit aktuellen Informationen zu Anschlüssen
 - Einbeziehung auch solcher Haltestellen, die nur mittels Anrufösungen angefahren werden
 - Störungsmeldungen
 - ortsbezogene Hinweise zur Barrierefreiheit
 - Hinweise auf Carsharing-Angebote, Fahrradleihstationen usw. in der Nähe der Bahnhöfe/Haltestellen
- Muster für **landeseinheitliche Mobilitätsinformationen** im ÖPNV (insbesondere Haltestelleninformationen)

90 KCW, Neue Fernbushalte und Genehmigungspraxis. Chancen für die Kommunen, 2014, S. 12 f.

91 Siehe Glossar.

- Fahrgastinformationen über **Pünktlichkeit (Echtzeit)** und **Anschlüsse** in den Verkehrsmitteln und an wichtigen Haltestellen
- **Anschlussicherung und -garantien** insbesondere bei verkehrsmittelübergreifenden Verbindungen, soweit betrieblich möglich.⁹²

Um die genannten Fahrgastinformationen zu gewährleisten, werden entsprechende **Pflichten** in die **SPNV-Verkehrsverträge** aufgenommen. Entsprechende Vorgaben (insbesondere auch zur Übermittlung von aktuellen Fahrplandaten) gehören auch in die **Nahverkehrspläne** und sind gegenüber den Verkehrsunternehmen durchzusetzen.

Ein weiterer Baustein der Service-Initiative sind Informationen und Dienstleistungen, die die Kunden von **unterwegs abrufen** können. Solche mobilen Anwendungen werden immer mehr an Bedeutung gewinnen. Das einzuführende System auf der Basis der Fahrplanauskunft der VMV sollte modular angelegt sein, so dass in nächsten Schritten das Routingsystem mit dem Radnetzplaner M-V als digitalem Bestandteil des **landesweiten Radverkehrsnetzes** (siehe Kap. G IV 2 b) aa) verknüpft werden kann. Auch die Verknüpfung von **Pendlerportalen** mit den Angeboten des ÖPNV sollte vorbereitet werden. Für diese und andere Online-Angebote wird bei künftigen SPNV-Vergaben die Ausrüstung der Züge mit kostenlosem WLAN geprüft.

PRAXISBEISPIEL

Schon einfache Maßnahmen können den Service verbessern: Halten auf Wunsch in Rostock

Seit 1997 ist es in der Hansestadt Rostock möglich, auf allen Buslinien der Rostocker Straßenbahn AG ab 20 Uhr auf Wunsch auch zwischen den Haltestellen auszusteigen. Damit werden die Fußwege erheblich kürzer, was auch das subjektive Sicherheitsempfinden bei Dunkelheit erhöht.

Für diese Abweichungen vom Haltestellenprinzip waren Ausnahmen nach dem Personenbeförderungsrecht erforderlich. Auf Grund der guten Erfahrungen wird das zuständige Landesamt für Straßenbau und Verkehr auch zukünftig Aussteigen auf Wunsch, aber auch weitere räumliche und zeitliche Flexibilisierungen im Stadt- und Regionalverkehr positiv begleiten. Ob auch ein Zustieg auf Wunsch nach Handzeichen vom Straßenrand aus praktisch umsetzbar ist, muss noch erprobt werden.

Das Land strebt an, die integrierten verkehrsmittelübergreifenden Ansätze des ILVP M-V auch in einem gemeinsamen Auftritt des ÖPNV in der Öffentlichkeit zu dokumentieren. Mit den anderen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen soll u.a. eine **gemeinsame Dachmarke des ÖPNV** in Mecklenburg-Vorpommern geprüft werden. Dies erleichtert nicht nur die Kundenbindung an das „Gesamtsystem ÖPNV“, sondern trägt auch dazu

⁹² Siehe auch das Referenzbeispiel in: DIFU/plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Kommissions-Drucksache 6/36, S. 159 f (<http://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-36.pdf>).

bei, die Bedeutung des ÖPNV insgesamt stärker im Bewusstsein der Öffentlichkeit und der Politik zu verankern.

Einheitlichere Tarifstrukturen

Die **Position** der Landesregierung zu einheitlichen Tarifstrukturen lässt sich so **zusammenfassen**: Während sich ein landesweiter Tarif für alle öffentlichen Verkehrsmittel nicht empfiehlt, sollte ein landesweiter SPNV-Tarif geprüft werden. Regionale Tarifvereinheitlichungen sind in jedem Fall wünschenswert.

Die VMV hat zu der Frage eines **landeseinheitlichen ÖPNV-Tarifs** im Jahr 2011 vier Workshops mit Experten, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durchgeführt. Als einhellig getragenes Ergebnis lässt sich resümieren, dass ein solcher Tarif für den gesamten ÖPNV im Land **nicht eingeführt** werden sollte, da der (relativ geringe) Nutzen außer Verhältnis zu den (relativ hohen) Kosten steht. Auf der Grundlage der Workshops und der seitdem erfolgten Änderungen im Zuge der Kreisgebietsreform sind dafür folgende zentrale **Gründe** zu nennen:

- Im **dünn besiedelten** Mecklenburg-Vorpommern gibt es außerhalb des bestehenden Verkehrsverbundes Warnow keine Ballungsräume oder dominanten Oberzentren, auf die sich auch in anderen Bundesländern die Tarifverbände fokussieren.
- Im Zuge der Kreisgebietsreform und der damit verbundenen Zusammenlegung von kommunalen Verkehrsunternehmen sind **großräumige landkreisweite Strukturen** entstanden, für die auch ein einheitliches Tarifsystem in der Region bereits eingeführt ist oder zeitnah angestrebt wird. Hier sind weitere Verbesserungen mit relativ geringem Aufwand möglich und wünschenswert. So sollten insbesondere auch die ehemaligen kreisfreien Städte Greifswald und Neubrandenburg in das landkreiseinheitliche Tarifsystem eingebunden werden.
- Bei einem landeseinheitlichen ÖPNV-Tarif entstehen **Kosten** von bis zu **20 Millionen Euro** im Jahr (Einführung, Durchtarifierung und Harmonisierung, Datenpflege), die auf den Fahrpreis umgelegt oder vom Landeshaushalt getragen werden müssten.
- Der ÖPNV in der Fläche ist vom **Schülerverkehr** geprägt, bei dem tarifgebietsüberschreitende Verkehre kaum eine Rolle spielen.

Befürwortet wurde hingegen in den Workshops ein **landesweiter SPNV-Tarif**. Die Landesregierung wird die Einführung eines solchen Tarifs prüfen. Der Tarif der Deutschen Bahn AG gilt dann nur noch für Zugfahrten, die die Landesgrenze überschreiten. Ein landesweiter SPNV-Tarif, wie ihn auch andere Bundesländer eingeführt haben, hat mehrere **Vorteile**:

- Die Erlöse werden im Land und in einem transparenten Verfahren aufgeteilt. Dies verspricht höhere Fahrgelderlöse, die im Land bleiben (**erhöhte Tarifergiebigkeit**).

- Die Loslösung von den bundesweiten Tarifvorgaben der Deutschen Bahn erlaubt eine flexible und an **verkehrs-politische Ziele des Landes angepasste** Tarifstruktur. So wird insbesondere eine Senkung der Normalfahrpreise, verbunden mit der Reduzierung von Spar- und Pauschalangeboten zu prüfen sein. Weitere Optionen sind Fahrradmonats- und -jahreskarten sowie saisonabhängige Preise in den touristischen Zentren.
- Wo ein Bedarf besteht, sind **punktueller Einbeziehungen** des straßengebundenen ÖPNV in den SPNV-Tarif möglich.

Soweit durch die regionalen Aufgabenträger bei nachgewiesenen, objektiv vorhandenen Verkehrsverflechtungen die **Gründung weiterer Verkehrsverbände** in den Grenzen des Landes vorangetrieben werden soll, steht die Landesregierung solchen Bestrebungen offen gegenüber. Eine alleinige oder überwiegende Finanzierung verbundbedingter Lasten durch das Land kann dabei jedoch nicht übernommen werden.

Öffentlichen Personen(nah)verkehr effizienter machen

Zielgerichteter Einsatz von Bahn und Bus

Zu einem effizienten ÖPNV gehört auch, die jeweiligen Verkehrsmittel ihren Stärken entsprechend einzusetzen.⁹³ Die Bahn kann ihre „**Kernkompetenz**“ erst bei **hohen Nutzerzahlen** bzw. über **längere Strecken** ausspielen. Da sie sehr hohe Grundkosten verursacht (derzeit etwa 10 Euro/km gegenüber gut 2 Euro beim Bus) und relativ viel Energie benötigt, ist es ökonomisch und ökologisch wenig sinnvoll, sie auf Strecken fahren zu lassen, auf denen sie nicht adäquat ausgelastet ist.

Bei einigen Strecken wird in den nächsten Jahren die Frage zu beantworten sein, ob eine **Weiterbestellung** von SPNV wirtschaftlich **vertretbar** ist oder andere Bedienformen ökonomisch und ökologisch sinnvoller erscheinen. Diese Entscheidung hängt in erster Linie von entsprechenden Nutzerzahlen ab. Dabei muss klar sein, dass über Jahre gering nachgefragte Strecken wirtschaftlich eine erhebliche Belastung darstellen und zu überlegen ist, das durch solche Strecken gebundene Geld besser dort einzusetzen, wo die Nachfrage größer ist und die Bahn ihre Systemvorteile besser ausspielen kann.

Die Übersichten zur landesweiten Verkehrserhebung 2015 (oben Abb. 41 und 42) stellen detailliert dar, welche Strecken besonders niedrige Fahrgastzahlen aufweisen. Wenn für die betreffenden Regionen die Erhaltung eines Zug-Angebotes essenziell scheint, dann sind die Regionen aufgerufen, für eine Steigerung der Nutzerzahlen

⁹³ Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 3 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

aktiv zu werden. Denn ob die Bürgerinnen und Bürger ein **vorhandenes Bahnangebot annehmen**, wird im Wesentlichen **vor Ort entschieden**. Möglichkeiten eröffnen etwa eine bessere Abstimmung des Busverkehrs und der Abbau von Parallelverkehren sowie die Einbindung der Bahn in die Schülerbeförderung und in touristische Angebote. Lokale Bündnisse zur Stärkung der „eigenen“ Bahnstrecke haben ebenfalls Einfluss auf die Entscheidung des einzelnen Bürgers zugunsten einer häufigeren Bahnnutzung. Kommunale Multiplikatoren aus Politik und Gesellschaft sollten ihrer Vorbildwirkung gerecht werden und für die Bahn werben. Alternativ ist in Einzelfällen – vornehmlich auf nachfrageschwachen, von der Einstellung bedrohten Stichstrecken – eine zeitlich begrenzte Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf die Landkreise denkbar (wie bspw. bei den Strecken Neustrelitz – Mirow und Malchow – Waren praktiziert). Bei den vor allem touristisch relevanten Schmalspurbahnen kann für eine Weiterbestellung auch relevant werden, inwieweit der Tourismusbereich bereit sein wird, sich an den Kosten zu beteiligen (siehe auch Kap. H II 2 b) Passfähige Angebote für Touristen).

Finanzierung des ÖPNV

Die Finanzierung des ÖPNV durch das Land soll **effizienter** gestaltet werden. Dazu ist insbesondere eine Zusammenfassung, Umgestaltung und Straffung der gegenwärtig 13 bestehenden Finanzierungswege des Landes für den ÖPNV und die Prüfung einer pauschalier-ten Übertragung an die zuständigen Aufgabenträger in den Blick zu nehmen.⁹⁴

Hierbei sollten Finanzierungshilfen des Landes vor allem darauf gerichtet sein, **Leistungsanreize** zu setzen. Sie sollen zu dem eingangs formulierten Ziel beitragen, mit den vorhandenen Finanzmitteln einen effizienteren und insgesamt attraktiveren ÖPNV zu schaffen. Es wird deshalb auch zu prüfen sein, ob sich ein nachhaltiges Interesse an der Beseitigung der oben (Kap. II 3 bb) aufgezeigten Schwachstellen im ÖPNV (Abstimmung Bus – Bahn, Linienstruktur, Orientierung auf Schülerverkehre, Service und Kommunikation, Erscheinungsbild) vor allem dann erreichen lässt, wenn finanzieller Maßstab nicht mehr in erster Linie die gefahrenen Buskilometer sind, sondern die Anzahl der beförderten Fahrgäste. Ebenso gilt es zu prüfen, ob die infrastrukturlastige Ausrichtung der Finanzierung dahingehend verändert werden muss, dass den Aufgabenträgern ermöglicht wird, die Finanzmittel auch für die anderen wichtigen Elemente des ÖPNV einzusetzen, ohne die vorgenannten Ziele und Handlungsanreize

⁹⁴ Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 9 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>); Udo Onnen-Weber et al., inmod - Revitalisierung des ÖPNV im ländlichen Raum. Intermodal und elektrisch betrieben, 2015, S. 299 ff., 363 f. (http://www.inmod.de/documents/imod_Schlussbericht.pdf).

zu gefährden oder Aufgabenträgerschaft und Finanzierungsverantwortung in die vorstehenden Ziele nachteilig beeinflussender Weise zu verändern.

Gestaffelte Schulanfangs- und -endzeiten

Bei der Schülerbeförderung lassen sich mit der Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten erhebliche Kosten sparen, ohne dass Abstriche beim Angebot gemacht werden müssen. Wenn alle Schulen einer Region (fast) zum selben Zeitpunkt beginnen, muss eine entsprechende Zahl von Bussen parallel eingesetzt werden. Gelingt es hingegen, die Anfangszeiten innerhalb eines bestimmten, nach pädagogischen Maßstäben vorgegebenen Zeitfensters den Busrouten entsprechend zu staffeln, können die Schulen nacheinander bedient werden. Auch die Abfahrten nach dem Unterrichtsende werden entsprechend angepasst. Erfahrungen etwa der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald und modellhafte Berechnungen⁹⁵ zeigen, dass sich so der Fahrzeugbestand und die Fahrerstunden um ca. 20 % reduzieren lassen. Die **Einsparungen** kommen dem **ÖPNV zugute**. Wo dies in Mecklenburg-Vorpommern nicht bereits praktiziert wird, sollte eine solche Staffelung in Abstimmung zwischen Verwaltung, Busunternehmen, Schulleitungen und Elternvertretungen angestrebt werden.⁹⁶ Dies entspricht der Verwaltungsvorschrift des Bildungsministeriums zur Schulorganisation für allgemein bildende Schulen, wonach „die täglichen Unterrichtszeiten auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Schülerbeförderung abzustimmen (sind)“⁹⁷. Dabei ist zudem zu bedenken, dass tendenziell spätere Schulanfangszeiten eine Bündelung von Schülerbeförderung und anderen Verkehren (Einkaufen, Arztbesuche usw.) erleichtern.

95 Armin Fügenschuh, Optimal verknüpft – Schulanfangszeiten und öffentlicher Personennahverkehr (http://www.tu-darmstadt.de/media/illustrationen/referat_kommunikation/publikationen_km/themaforschung/2006_01/seite_82_85.pdf).

96 Ebenso Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 6 f. (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>); DIFU / plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Kommissions-Drucksache 6/36, S. 57 f. (<http://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-36.pdf>).

97 Verwaltungsvorschrift des Bildungsministeriums Mecklenburg-Vorpommern vom 21. Juli 2000: „Hinweise zur Schulorganisation für allgemein bildende Schulen“.

c) Maßnahmen

Die Maßnahmen für den ÖPNV werden wegen des engen sachlichen Zusammenhangs gemeinsam mit den Maßnahmen im Bereich der Mobilität in den ländlichen Räumen aufgeführt (siehe sogleich Kap. III 2 c).

III. Insbesondere: Mobilität in den ländlichen Räumen

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

Wie in einem Brennglas bündeln sich die beschriebenen Herausforderungen, Möglichkeiten und auch Grenzen des ÖPNV in den ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns und hier vor allem in den „Ländlichen Gestaltungsräumen“ (Programmsatz 3.3.2 LEP M-V 2016⁹⁸). Ihnen soll deshalb ein eigener Abschnitt gewidmet werden, der **verkehrsträgerübergreifende Ansätze** besonders in den Blick nimmt.

Die ländlichen Räume des Landes umfassen mehr als 90 % der Landesfläche, in denen 60 % der Landesbevölkerung leben.⁹⁹ Die ländliche Struktur Mecklenburg-Vorpommerns und die demografische Entwicklung (vgl. oben Kap. B I und C I) haben erhebliche Auswirkungen auf die Mobilität in den ländlichen Räumen des Landes. In bestimmten ländlich geprägten Regionen beschränkt sich der ÖPNV aus wirtschaftlichen Zwängen weitgehend auf den Schülerverkehr (siehe oben Abb. 12). Auf Grund der Ausrichtung auf die Schulanfangs- und -endzeiten steht außerhalb dieser Tageszeiten und insbesondere an den Wochenenden und in den Schulferien **kaum ein ausreichendes ÖPNV-Angebot** zur Verfügung. Die langfristig zurückgehende Zahl von Auszubildenden, die mit einem Anteil von bis zu 90 % der entscheidende Nachfragefaktor im ÖPNV sind, wird diese Problemlage noch verstärken. Dies führt zu einer schleichenden Erosion des traditionellen ÖPNV.

Die im Auftrag der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ erstellte Grundlagenexpertise „Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“ hat die ÖPNV-Versorgung älterer Menschen insbesondere in den ländlichen Räumen des Landes untersucht. Die Zusammenfassung lässt sich auf alle Personengruppen ohne ein eigenes Auto übertragen:

98 Siehe Glossar.

99 Begründung zu Programmsatz 3.3.1 LEP M-V 2016

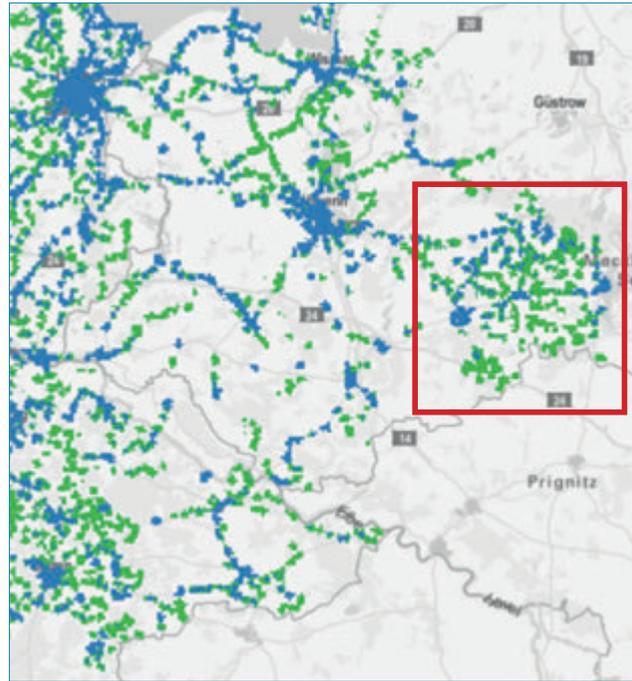
„Die Analyse hat deutlich gemacht, dass in den peripheren und dörflichen Bereichen Mecklenburg-Vorpommerns **keine adäquate ÖPNV-Versorgung** älterer Menschen mehr gegeben ist. Der auf den Schülerverkehr ausgerichtete Linienbetrieb ist vielerorts das einzige verbliebene Angebot, welches aufgrund seiner Rahmensetzungen (Bedienungszeiträume, Linienwege, fehlender Wochenend- und Ferienverkehr) eine selbstbestimmte Mobilität älterer Menschen, die auf den ÖPNV angewiesen sind, nicht zulässt.“¹⁰⁰

Vor allem für ältere Menschen kann eine zu **geringe Haltestellendichte** ein erhebliches Problem darstellen. Die betrieblich günstige und Fahrzeiten reduzierende Ausdünnung des Netzes kann zu Entfernungen führen, die die Zugänglichkeit des ÖPNV erschweren und im Extremfall sogar verhindern.

Andererseits zeigen gute Beispiele, dass mit der konsequenten Anwendung neuer Ansätze eine **erhebliche Verbesserung** der ÖPNV-Versorgung in den ländlichen Räumen erreicht werden kann. Dies illustriert die Erreichbarkeitsvisualisierung für die beiden mecklenburgischen Landkreise in der Metropolregion Hamburg in Abbildung 49, die die Erreichbarkeit des nächsten Supermarktes mit dem ÖPNV innerhalb von 30 (blau) bzw. 60 Minuten (grün) zeigt. Hier fällt ins Auge, dass der ländlich geprägte Raum zwischen Parchim und Plau am See erstaunlich gut angebunden ist. Das ist auf die Einführung eines flächendeckenden und wirtschaftlich tragfähigen Rufbussystems in dem Bereich zurückzuführen.

In den ländlichen Räumen ist das Auto das vorrangige Verkehrsmittel. Hier liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) deutschlandweit bei etwa 62 % der Wege.¹⁰¹ Für die ländlichen Räume Mecklenburg-Vorpommerns gibt es derzeit noch keine gesonderten Zahlen; diese werden erst 2018 mit der nächsten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ vorliegen. Man kann aber davon ausgehen, dass der Anteil kaum über, sondern eher unter dem Bundesdurchschnitt liegt. Denn trotz der ländlichen Struktur weist das Land einen geringeren MIV-Anteil auf als Gesamtdeutschland (Abb. 20). Zudem unterscheidet sich der MIV-Anteil in der besonders dünn besiedelten Region Mecklenburgische Seenplatte kaum von dem in der von dem urbanen Oberzentrum Rostock geprägten Region Mittleres Mecklenburg/Rostock (Abb. 20). Auch in den ländlichen Räumen muss also ein nicht unerheblicher Anteil der Bevölkerung seine **Mobilität ohne eigenen PKW** organisieren. Dies betrifft die Teilhabe am sozialen, gesellschaftlichen und kulturellen Leben und die Versorgung mit Gütern des alltäglichen

Abb. 49: Erreichbarkeit des nächsten Supermarktes mit dem ÖPNV



Quelle: Geoportal der Metropolregion Hamburg (Stand: 29.9.2017)

Bedarfs. Auch für ihre Berufstätigkeit sind viele Menschen auf den ÖPNV angewiesen, weil ihnen kein Auto zur Verfügung steht; fehlende Mobilität ist eines der größten Hemmnisse für den Wiedereinstieg in das Erwerbsleben.¹⁰²

2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen

a) Ziele

In den ländlichen Räumen kann nicht jeder individuelle Mobilitätswunsch durch öffentlich finanzierten Verkehr befriedigt werden. Der ÖPNV ist kein Taxi. Aber auch in diesen besonders dünn besiedelten Räumen des Landes soll es ein **angemessenes, ökonomisch und ökologisch vernünftiges Mobilitätsangebot** geben. Dazu sind Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die den besonderen Bedingungen der ländlichen Räume Rechnung tragen.

b) Handlungsfelder

Im Folgenden werden die Grundlinien eines Entwicklungskonzeptes für die Mobilität in den ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns skizziert. Dass der ILVP M-V solche **konzeptionellen Überlegungen** in den Vordergrund stellt, aus denen konkrete Umsetzungsmaßnahmen noch abzuleiten sind, hat mehrere **Gründe** (siehe auch oben Kap. A):

¹⁰⁰ DIFU/plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, aaO, S. 110

¹⁰¹ Eigene Berechnung auf der Basis von Infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht, Bonn 2010, S. 46: Verkehrsaufkommen nach Kreistypen und Hauptverkehrsmittel in Mio. Wegen pro Tag.

¹⁰² IMPULS MV, Mobilität in ländlichen Räumen, 07/2011, S. 7 ff.

- Für die Mobilität in ländlichen Räumen gibt es **keine** einfachen Lösungen oder **Patentrezepte**. Auch andere ländliche Regionen Deutschlands suchen hier nach erfolgversprechenden Wegen.¹⁰³ Richtiger Ansatz wird vielfach das Ausprobieren von Modellen sein („trial and error“). Da hilft kein starrer und detaillierter Maßnahmenkatalog „von oben“.
- Es gibt nicht *den* ländlichen Raum, sondern nur ganz unterschiedliche ländliche Räume. Jedes **regionale Mobilitätskonzept** muss ein „**Maßanzug**“ sein, der auf die konkreten Umstände und Besonderheiten vor Ort zugeschnitten wird. Dabei kommt den Landkreisen als Träger des ÖPNV eine entscheidende Funktion zu. Zentrales Steuerungsinstrument sind deren Nahverkehrspläne.
- Mobilität in den sich entleerenden ländlichen Räumen erfordert **neue Instrumente** und vielfach ein Umdenken. Nach Einschätzung der im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“ erstellten Grundlagenexpertise „Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern“ werden „die Angebote des öffentlichen Verkehrs als Daseinsvorsorge im ländlichen Raum ... zukünftig im gewohnten Umfang und in gewohnter Struktur kaum noch aufrechterhalten werden können.“¹⁰⁴

Umso wichtiger ist es, dass die regionalen Akteure des öffentlichen Verkehrs (Land, Landkreise und kreisfreie Städte sowie Verkehrsunternehmen) und weitere Akteure, die Verkehr generieren oder organisieren, sowie vorhandenes ehrenamtliches Engagement sich miteinander vernetzen, um die jeweiligen Möglichkeiten zu bündeln und abzustimmen.

Die Grundlagenexpertise der Enquête-Kommission hält in Übereinstimmung mit dem bundesweiten Diskussionsstand das Beschreiten neuer Wege für unerlässlich, um die öffentliche Mobilität in den ländlichen Räumen aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig konstatiert sie eine subjektiv nachvollziehbare, aber objektiv unberechtigte **Skepsis** bei den ÖPNV-Verantwortlichen vor Ort **gegenüber neuen Ansätzen**:

103 Vgl. die Überblicke z. B. in: Carsten Sommer et. al., Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen, 2016, S. 18 ff. (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile)

104 DIFU/plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, aaO, S. 105; ebenso Udo Onnen-Weber et al., in: mod - Revitalisierung des ÖPNV im ländlichen Raum. Intermodal und elektrisch betrieben, 2015, S. 85 ff. (http://www.inmod.de/documents/imod_Schlussbericht.pdf).

„Die im Rahmen dieses Gutachtens durchgeführten Workshops in den Lupenregionen brachten zu verschiedenen, dort beispielhaft aufgezeigten Lösungsstrategien oftmals auch zweifelnde Reaktionen hervor. Daraus wurde ablesbar, dass Vieles als vor Ort sowie unter gegebenen Umständen als generell nicht umsetzbar erachtet wird. Der verfügbare Finanzrahmen, Aspekte zu versicherungsrechtlichen Fragestellungen, die mangelnde Akzeptanz bei Bürgern und Politik gegenüber Mobilitätsangeboten, welche stark von bereits etablierten Produkten abweichen, und auch die erwartbare Überforderung lokaler und regionaler Akteure durch die teilweise sehr innovativen Vorhaben wirken als deutliche Hemmnisse bei der Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems. Denkbare Gestaltungsmöglichkeiten können sich nur schwer gegen die Bedenken und die (scheinbaren) systemimmanenten Zwänge durchsetzen. Unter dem geschilderten Szenario bleiben die Gestaltungsmöglichkeiten für zukunfts-fähige Mobilitätsprojekte folglich sehr begrenzt. In der Folge wird die Gestaltung des ÖPNV-Angebots vielerorts konzeptionell mit einem „weiter so wie bisher“ bestritten, welches dann angesichts der negativen Rahmenbedingungen zu einer Verschlechterung der Verhältnisse führt.“¹⁰⁵

PRAXISBEISPIEL

Neustrukturierung des ÖPNV im Landkreis Nordwestmecklenburg

Angelehnt an das Beispiel des Altmarkkreises Salzwedel (http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Claus%20Riehn%20Altmarkkreis%20Salzwedel.pdf) hat der Landkreis Nordwestmecklenburg sein Busliniennetz zum 1. Januar 2016 neu strukturiert. Es besteht aus zwei Netzebenen: dem angebotsorientierten Taktnetz und dem nachfrageorientierten Ergänzungsnetz. Das Taktnetz bedient in einem verlässlichen und regelmäßigen Umlauf die Hauptstrecken. Das Ergänzungsnetz hingegen wird bedarfsorientiert angeboten; hier kommen flächendeckend alternative Bedienformen zum Einsatz. Ziele sind: Sicherung der Mobilität in der Fläche durch erweiterte Angebote; verbessertes Marketing; Gewinnung neuer Fahrgastpotenziale.

Nähere Informationen:

<http://www.nordwestmecklenburg.de/wirtschaft/themen/Regionalentwicklung/nahverkehr/>

Die oben zum Öffentlichen Verkehr formulierten Ziele und Handlungsfelder gelten auch für die ländlichen Räume. Darüber hinaus umfasst das **Entwicklungskonzept** für die **Mobilität** in den **ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns** folgende Handlungsgrundsätze:

105 DIFU/plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquête-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, aaO, S. 182.

1. Für die öffentliche Mobilität im ländlichen Raum ist **„integriert“** der Schlüsselbegriff. Die verschiedenen Verkehrsträger müssen stärker miteinander vernetzt werden. An die Stelle eines Neben- oder gar Gegeneinanders der unterschiedlichen Angebote (Bahn, Bus, flexible Bedienungsformen, Taxi usw.) muss ein integriertes und regional angepasstes Gesamtkonzept treten. Integrierte Ansätze sind aber beispielsweise auch bei der Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge erforderlich.¹⁰⁶ Grundsätzlich sind hier zwei Wege denkbar. Auf der einen Seite können Möglichkeiten genutzt werden, um die ÖPNV-Anbindung zu verbessern. So kann die regionale Abstimmung eines Einkaufs- und Service-Wochentages mit mehreren Hin- und Rückfahrten für alle Beteiligten attraktiver sein als das gleichmäßige Angebot einer einzigen Hin- und Rückfahrt an jedem Wochentag.¹⁰⁷ Auf der anderen Seite können die Einrichtungen wieder näher an die Menschen herandrücken: Indem sie selbst „mobil“ werden („Mobile Bürgerdienste“ der Gemeinde Feldberger Seenlandschaft und der Ämter Lützow-Lübstorf und Neubukow-Salzhaft¹⁰⁸) oder indem die wohnortnahe Versorgung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs wieder gestärkt wird. Dies war das Ziel der vom Energieministerium initiierten Wettbewerbe zur „Neuen Dorfmitte“¹⁰⁹. Auch die organisatorische Ausrichtung auf den ÖPNV z. B. durch gestaffelte Schulanfangs- und -endzeiten (siehe oben II 4 b „gestaffelte Schulanfangszeiten“) oder behördliche Sprechzeiten und Vergabe ärztlicher Termine nach den Fahrplangegebenheiten sind stärker in den Blick zu nehmen.

2. Ein angemessenes Mobilitätsangebot in den ländlichen Räumen wird zunehmend auf vorhandene, aber bislang nicht genutzte Ressourcen zurückgreifen, vor allem auf Fahrzeuge, die zu anderen Zwecken ohnehin unterwegs sind und **Menschen mitnehmen** können (siehe oben Kap. II 4 b: 5. Stufe des Fünf-Stufen-Modells). Das sind zunächst geschäftliche Fahrten (z. B. soziale Dienste, Krankenfahrten, Paketdienste, Lieferdienste). Aber auch an die Öffnung des privaten PKW für andere Menschen ist zu denken. Private Mitnahme nach dem Selbsthilfeprozess, die in funktionierenden Familien- und Dorfgemeinschaften immer noch selbstverständlich ist und die sich die smartphoneaffine junge Generation in ihren sozialen Netzwerken weitgehend selbst organisiert, könnte auf eine breitere Basis gestellt werden. Das setzt voraus, dass Mobilitätswünsche und -angebote innerhalb einer Region miteinander vernetzt werden. So kann sich in den ländlichen Räumen eine **„solidarische Mobilität“**

entwickeln. Sie ist einerseits stark abhängig von individuellem Einsatz und Engagement, zum anderen von der Bereitschaft der Akteure, Fahrten zu verschiedenen Zwecken miteinander zu kombinieren.

Mitfahrten bei fremden Personen stoßen ebenso wie flexible Rufbusse gerade bei älteren Nutzern derzeit noch auf Vorbehalte. Deshalb muss die Einführung solcher Systeme durch **intensive Kommunikation** begleitet werden. Angesichts der geringen Verbreitung, die das Internet bei der Mobilitätsplanung von älteren Menschen in den ländlichen Räumen immer noch hat (65 bis 74-Jährige: 28 %; über 75-Jährige: 13 %)¹¹⁰, muss es zumindest mittelfristig komfortable telefonische Buchungs- und Beratungsmöglichkeiten geben.

Mobilitätsangebote auf **gemeinschaftlicher Basis** sollen den herkömmlichen ÖPNV (einschließlich flexibler Bedienungsformen) **ergänzen**, sie sollen ihn nicht ersetzen. Sie beginnen dort, wo der ÖPNV seine wirtschaftlich vertretbaren Grenzen erreicht. Eine Übernahme von originären ÖPNV-Aufgaben ist schon deswegen nicht möglich, weil bürgerschaftliches Engagement, Ehrenamt und Eigeninitiative nicht „planbar“ sind und sich schon gar nicht „verordnen“ lassen. Das Land und vor allem die Landkreise als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV können und sollten allerdings Rahmenbedingungen schaffen, die für dieses Engagement förderlich sind. Wie das FORUM MV in seinen „Torgelower Ergebnissen“ hervorhebt, bedarf es einer stärkeren Unterstützung der ehrenamtlichen Organisation von Mobilität in den ländlichen Räumen wie z. B. Dorfbusse, Bürgerbusse, Dorftaxi und Ridesharing.¹¹¹ Dazu gehört auch die Klärung von beförderungs- und versicherungsrechtlichen Fragen, wobei diese als Hemmnis allgemein überschätzt werden. Ob in den besonders dünn besiedelten Räumen über das Basis-Angebot des ÖPNV hinaus Mobilität ohne eigenes Auto organisiert wird, hängt also entscheidend vom **lokalen Engagement** ab. Die „Torgelower Ergebnisse“ fassen dies so zusammen: „Die weit verbreitete Anspruchshaltung, dass allein der Staat für Mobilität verantwortlich ist, muss überwunden werden.“

Dieses lokale Engagement ist bei den Fördermaßnahmen im Rahmen von **LEADER 2014 bis 2020** in besonderer Weise gefragt. Dabei stehen in Mecklenburg-Vorpommern bis 2020 Fördermittel in Höhe von ca. 79 Mio. Euro zur Verfügung. Die örtliche Bevölkerung ist aufgerufen, für ihre Region eine eigene Strategie zur lokalen Entwicklung zu erarbeiten. Die Handlungsfelder, die Leitprojekte und andere wesentliche Punkte werden von den lokalen Aktionsgruppen entschieden.¹¹² Sie

106 Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 13 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

107 DIFU/plan:mobil, Mobilität im Alter in Mecklenburg-Vorpommern. Abschlussbericht Grundlagenexpertise im Auftrag der Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, aaO, S. 184.

108 <http://www.ego-mv.de/index.php?id=173>.

109 <http://www.neue-dorfmitte-mv.de/>.

110 Gipp / Nienaber / Schiffforst, Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum, 2014, S. 45 ff. (http://www.adac.de/_mmm/pdf/fv_mobilitaet_laendlicher_raum_studie_1014_219852.pdf).

111 Forum Ländliche Entwicklung und Demografie Mecklenburg-Vorpommern (FORUM MV), Jahreskonferenz 2017 - Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse (<http://www.forum-mv.de/content/torgelower-ergebnisse>).

112 Näheres unter <http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/Im/Laendliche-Raeume>.

haben es also in der Hand, die Verbesserung der lokalen öffentlichen Mobilität zu einem wichtigen Thema ihres Aktionsplans zu machen.

3. Eine wichtige Rolle bei der zukünftigen Organisation des ÖPNV in den ländlichen Räumen werden Anlaufstellen für die Bevölkerung spielen, die Angebote und Bedarfe sammeln und miteinander vernetzen. Solche **Mobilitätszentralen** übernehmen ein umfassendes regionales Mobilitätsmanagement. Sie bündeln die einzelnen Mobilitätswünsche der Bevölkerung und koordinieren diese mit den unterschiedlichen Formen öffentlicher Mobilität (Bahn, Linienbus, Anrufbus und -sammeltaxi, Taxi, geschäftliche und private Mitnahmemöglichkeiten usw.).¹¹³ Mit der Verbindung von externer Kommunikation und interner Disposition gehen sie über die AufgabenderimLandbestehendenMobilitätszentralen¹¹⁴ wie Fahrplanauskunft, Ticketverkauf und Vermittlung touristischer Informationen hinaus. Auch bei EDV-gestützter Vermittlung muss auf die Bedürfnisse von (insbesondere älteren) Menschen ohne Smartphone o.ä. besonders Rücksicht genommen werden. Vereine und andere Initiativen mit ihren lokalen Mobilitätsaktivitäten sind einzubinden; sie sind Partner, nicht Konkurrenten.

4. Erforderlich sind die Nutzung der **vorhandenen Gestaltungsspielräume** durch die kommunalen Akteure, Öffnung und Differenzierung von althergebrachten Standards und die Bereitschaft zu unkonventionellen Lösungen (vgl. Kap. B I und Programmsatz 3.3.2 (4) LEP M-V 2016¹¹⁵).

5. Die unter 1. bis 4. skizzierte Flexibilisierung der öffentlichen Mobilität wird maßgeblich von lokalen Akteuren gestaltet. Die erforderliche Ortskenntnis und unmittelbare Kundennähe ist vornehmlich auf der **gemeindlichen Ebene** vorhanden. Unbeschadet der gesetzlichen Zuständigkeit der Landkreise für den ÖPNV sollten organisatorische Strukturen entwickelt werden, die die (ländlichen) Gemeinden stärker in die Ausgestaltung der öffentlichen Mobilität einbinden.¹¹⁶

113 Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 7 f. (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

114 <http://www.mobilitaetszentrale-vorpommern.de/>; <http://www.pvm-waren.de/service/mobilitaetszentrale>; <http://www.nah.sh/nah-sh/neuigkeiten/neue-mobilitaetszentrale-in-flensburg/>.

115 Siehe Glossar.

116 Ebenso Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 8 f. (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>); ebenso . Udo Onnen-Weber et al., inmod - Revitalisierung des ÖPNV im ländlichen Raum. Intermodal und elektrisch betrieben, 2015, S.20 (http://www.inmod.de/documents/imod_Schlussbericht.pdf).

6. Das **Fahrrad** spielt in den ländlichen Räumen bereits jetzt eine wichtige Rolle (siehe Kap. G IV 1a). Die Möglichkeiten sind erheblich ausbaufähig. Dabei bieten Fahrräder mit Elektroantrieb besondere Chancen; sie vergrößern den Aktionsradius beträchtlich und sind auch für körperlich beeinträchtigte Personen geeignet. Das Erreichbarkeitsgutachten (oben Abb. 13) zeigt auf, dass mit einer Kombination von ÖPNV und Fahrrad die Anbindung ländlicher Räume deutlich verbessert werden kann.

PRAXISBEISPIEL

Projekt „INMOD“

Das als Feldversuch im Oktober 2014 abgeschlossene Projekt „INMOD – Intermodaler öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum auf Basis von Elektromobilitätskomponenten“ verfolgte das Ziel, Modelle zu entwickeln, mit denen der ÖPNV im ländlichen Raum revitalisiert werden kann. INMOD war ein Forschungsprojekt des Kompetenzzentrums ländliche Mobilität der Hochschule Wismar, das von November 2011 bis März 2015 umgesetzt wurde. Es wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie des Infrastrukturministeriums Mecklenburg-Vorpommern gefördert. Zusätzlich kam Unterstützung von vielen Partnerunternehmen aus der Region dazu.

In den vier Nahverkehrsräumen Salzhaff, Klützer Winkel, Usedom und Mecklenburgische Seenplatte wurde seit Herbst 2012 das neue Verkehrssystem INMOD angeboten. Es untersuchte beispielhaft verschiedene Verkehrsszenarien, die mit ihren unterschiedlichen Bedingungen diese Modelle prüfen sollten.

Der Grundsatz von INMOD ist die intermodale Trennung zwischen einem schnellen und hochgetakteten Busverkehr auf Hauptverkehrsstraßen zwischen zentralen Orten und den Zubringern von den bewohnten Ortschaften zu den Schnellbushaltestellen. Die Zubringung per Elektrofahrzeug ist Teil der ÖPNV-Kette.

Getestet wurde in drei unterschiedlichen Nutzergruppen:

- *Bewohner des ländlichen Raumes, die unregelmäßig Verkehrsmittel benutzen, um mittlere und untere Zentren zu erreichen,*
- *Pendler, die zum Teil auch weite Strecken zurücklegen und auf das Auto verzichten können bzw. wollen und*
- *Touristen, die sich frei ohne eigenes Automobil zwischen Küste und Binnenland bewegen wollen.*

In einer vierten Nutzergruppe wurde gemessen, wie sich der Modal Split bei Berufspendlern (Beschäftigte in öffentlichen Verwaltungen) allein durch die Verfügung über ein Elektrofahrzeug verändert. Diese Vergleichsgruppe zeigt, dass allein die Nutzung des Elektrofahrzeugs bei Berufspendlern aus dem ländlichen Raum in ein Mittelzentrum den Modal Split zu Gunsten der Zweiradmobilität verbessern kann.

Wesentliche Ergebnisse des Projektes sind:

- Das inmod-Prinzip ist ein vielversprechender Ansatz für den ÖPNV im strukturschwachen ländlichen Raum. Die integrierten Zubringer (Pedelec, Fahrrad, Auto, Dorfbus) zu den schnellen Busverkehren auf den Magistralen sollten in der gemeindlichen Verantwortung stehen.
- Die im Projektverlauf erheblich gestiegenen Nutzerzahlen zeigen, dass neuartige Mobilitätsangebote eine längere Zeit brauchen, um angenommen zu werden.
- Pedelecs sind eine erfolgversprechende Alternative für Pendler und Touristen, hingegen als Buszubringer im ländlichen Raum nur bedingt geeignet (Kosten für Ladeinfrastruktur usw., Witterungsschutz, Barrierefreiheit)
- Elektrobusse sind – anders als Hybridbusse – für ländliche Räume sehr gut geeignet.

Näher dazu der Schlussbericht: http://www.inmod.de/documents/imod_Schlussbericht.pdf

PRAXISBEISPIEL

Der Bürgerbus des Törpiner Forum e.V.

Das Problem:

Viele ältere Dorfbewohner kommen an die Knotenpunkte von Bus und Bahn nicht heran und können weder Auto noch Fahrrad nutzen.

Problemlösung:

Der Bürgerbus ist ein bewährtes Transportmittel in dünn besiedelten Regionen Deutschlands und Europas. Allein in Deutschland gibt es ca. 250 solcher Bürgerbusse. Die an die Wünsche der Bürger angepassten Fahrzeiten vermeiden Leerfahrten und begünstigen wirtschaftlich tragfähige Strukturen.

Umsetzung:

Der Bürgerbus des Törpiner Forums e.V. ist vereinseigenes und wirtschaftlich tragfähiges Projekt durch Fahrgemeinschaften mit Bürgern in einer überschaubaren Region. Er wird nur durch Mitarbeiter des Vereins gefahren. Die Kosten dieses vereinseigenen Projekts werden vom Verein getragen, der keine Gewinne erzielen darf. Als Aufwandsentschädigung sind 34 Cent pro km festgelegt.

Das Besondere des Törpiner Bürgerbusses:

- Er ist kostengünstig durch bürgerschaftliches Engagement
- Regelmäßige und vertraglich geregelte Gruppenfahrten sichern die Finanzierung
- Durch wohnortnahe Haltepunkte können Bürger transportiert werden, die nicht an die Haltestellen des ÖPNV gelangen
- Für Bürger ohne eigenes Auto wird eine Daseinsvorsorge im ländlichen Raum durch Anbindung an den ÖPNV (Bus, Bahn) und Fahrten zur Versorgung mit Gütern des persönlichen Bedarfs erreicht
- Der Bürgerbus dient als Rufbus für den Arztbesuch, wenn die Krankenkassen die Kosten nicht übernehmen und zur Begleitung von Patienten mit Handicaps in die ärztlichen Praxen
- Die Wartezeiten beim Arztbesuch werden genutzt, um Einkäufe in Nachbarschaftshilfe zu erledigen.

PRAXISBEISPIEL

„Wir machen Mitfahrgelegenheiten“ – Die flinc-Initiative des Vereins PferdemarktQuartier e.V. in Bützow

Wo am Pferdemarkt in Bützow vor einigen Jahren die Hälfte der Häuser verlassen und alle Gewerbebetriebe geschlossen waren, hat sich heute ein lebendiges Kulturleben etabliert. Initiator ist der Verein „PferdemarktQuartier – Kultur und Region e.V.“ (www.pferdemarktquartier.de), der für seine Arbeit beim Wettbewerb Menschen und Erfolge 2014 des Bundesbauministeriums ausgezeichnet wurde. Der Verein hat sich im Rahmen des EU-Projekts „mobile together“ auch der Frage gewidmet, wie man die Mobilität im ländlichen Raum verbessern kann. Mithilfe der Mitfahrplattform www.flinc.de wird die einfache Idee des gegenseitigen Mitfahrens umgesetzt. Die Nutzer stellen via Handy oder PC ihre Mitfahrgelegenheiten und ihre Fahrtangebote auf eine virtuelle Plattform im Internet. Die Kontaktaufnahme von Fahrer und Mitfahrer wird vom System in Sekunden hergestellt. flinc schlägt ihnen passende Mitfahrgelegenheiten automatisch, adressgenau und in Echtzeit vor. Mitfahrer werden entlang der ganzen Fahrerstrecke vermittelt – aber auch auf Teilstrecken. Durch aussagekräftige persönliche Profile und die Möglichkeit, sich mit anderen Nutzern zu vernetzen und gegenseitig zu bewerten, bietet flinc die zusätzliche Sicherheit eines Vertrauensnetzwerks. Die Fahrkosten werden geteilt und in bar bezahlt. Die Höhe schlägt im Voraus das System vor.

Die Nutzer in Bützow und Umgebung stammen aus allen Altersgruppen. Sie sehen nur Vorteile: Die gemeinsame Fahrt schont Geldbeutel und Umwelt, man lernt neue Leute kennen, flinc ist einfach zu bedienen, kostenlos und vertrauenserweckend. Und ganz wichtig: Diese moderne Form gegenseitiger Ermöglichter Mobilität ist eine gute Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr, weil sie spontan angeboten werden kann und auch Strecken abdecken kann, die kein Bus befährt. Im Rahmen der Weiterentwicklung des System flinc wird daran gearbeitet, dass auch die Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs dem Suchenden für sein Fahrtgesuch angeboten werden. Die Nutzerinnen und Nutzer wünschen sich nun noch, dass viel mehr Menschen aus der Region diese Möglichkeit nutzen.

PRAXISBEISPIEL

ILSE-Bus

Im Rahmen des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ im Landkreis Vorpommern-Greifswald wird eine Koordinierungsstelle für Notfallversorgung, Medizin und ÖPNV (ILSE) aufgebaut, um die Verknüpfung von Fahrdiensten und mobilen Dienstleistungen herzustellen. Dazu hat die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Greifswald ein flächendeckendes Rufbussystem im Bereich Peenetal/Loitz installiert. Der sogenannte ILSE-Bus ist seit November 2017 unterwegs. Die Ausweitung des bisher erfolgreichen Rufbussystems ist ab 2019 im Bereich Penkun geplant. Der ILSE-Bus verkehrt in einem bestimmten Gebiet ohne Fahrplan und Linien zwischen den Haltestellen des ÖPNV. Er dient als Zu- und Abbringer zum Linienverkehr. Die Buchung der Fahrt per Telefon oder App ist bis zu 60 Mi-

nuten vor der gewünschten Abfahrtszeit möglich. Im ILSE-Bus gelten die Fahrpreise der Tarifgemeinschaft Vorpommern. Ein Dispositionssystem berechnet unter Berücksichtigung von Busanschlüssen, Linienbusfahrten und Fahrten anderer Fahrgäste die optimale Route. Das Angebot wurde bisher gut angenommen.

PRAXISBEISPIEL

Strecken- und Flächenbus im Netzwerk: ELLI

Um die Flächen in den ländlichen Räumen mit ÖPNV zu bedienen, geht ELLI (Elde Linien) einen neuen Weg: Sie verbindet Bürgerbussystem und traditionelle ÖPNV-Strukturen miteinander. Bei ELLI, die seit 2017 mit inzwischen drei Fahrzeugen im Amt Röbel fährt, und MALLI (Malchow Linien), die gegen Ende 2018 das Amt Malchin bedienen wird, bietet das beauftragte Verkehrsunternehmen MVVG einen Linienverkehr mit ausreichender Taktung auf den Hauptstrecken (Magistralen) von Zentrum zu Zentrum an. Für die Versorgung der Fläche rechts und links der Magistralen dient eine Flächengenehmigung. Dabei wird der Personenverkehr je nach lokalem Bedarf als on demand Verkehr oder als Linienverkehr mit Haltestellen angeboten.

Das Besondere bei ELLI und MALLI ist, dass das regionale Verkehrsunternehmen (hier MVVG) einen örtlichen Bürgerverein mit Fahrleistungen beauftragt; diese erfolgen durch Kleinstfahrzeuge. Die Fahrer arbeiten im Ehrenamt und wohnen in den Dörfern, um auf Anruf spontan bedienen zu können. Sie werden entweder über die Ehrenamtszuschale belohnt oder im Minijob angestellt. Der Verein stellt sicher, dass er nicht gewinnorientiert arbeitet, damit kostenträchtige Regeln des Personenbeförderungsrechts nicht greifen.

Diese Konstruktion kombiniert mehrere Vorteile: Durch die Einbindung in das ÖPNV-System wird bei Erfolg (ausreichend Fahrgäste) eine Grundfinanzierung möglich; es müssen nur Beförderungsleistungen angeboten werden, die auch nachgefragt werden (dies wird dadurch gewährleistet, dass eine örtliche Mobilitätsarbeitsgruppe kontinuierlich das Fahrtenangebot weiterentwickelt und anpasst); für die Fahrer entstehen geringe Kosten. So soll langsam in mehreren Jahren ein System entstehen, das nachhaltig und erfolgreich die Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum lösen sollte. Die große Herausforderung liegt darin, die Dorfbewohner/innen zu bewegen, das Angebot auch zu nutzen.

(Näheres siehe www.komob.de)

c) Maßnahmen

Für den ÖPV sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
Langfristige SPNV-Konzeption	Fortschreibung Verkehrsangebot Gutachten zu <ul style="list-style-type: none"> landesweitem SPNV-Tarif Infrastruktur 	Infrastrukturministerium/VMV
Bahnhofsprogramm	<ul style="list-style-type: none"> Fortschreibung Rahmenvereinbarung mit DB Station&Service, soweit finanzierbar und Bahnsteighöhen geklärt Neubau von vier Stationen im Zuge Stationsoffensive 	Infrastrukturministerium/VMV
Hauptnetz stärken	Erarbeitung Hauptnetz (landesbedeutende ÖPNV-Verbindungen) und Nebennetz aus Bahn und Bus	Infrastrukturministerium/VMV/Landkreise
Schnittstellen verbessern	Bedarfsgerechte Ausstattung der Haltepunkte mit Fahrrad- und Autoabstellmöglichkeiten	Aufgabenträger/VMV
Verkehrsmittel aufeinander abstimmen	Weiterentwicklung des Integralen Taktfahrplans	VMV
	Frühere Fahrplankonferenzen und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Fahrplanentwurf	VMV

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
Service und Kommunikation verbessern	Weiterentwicklung der Fahrplanauskunft insbesondere mit Blick auf Von-Haus-zu-Haus-Informationen, Echtzeitauskunft, Preisinformationen	VMV
	Auflage in alle Fördermittelbescheide für Projekte mit einem nennenswerten Besucherverkehr (z. B. öffentliche Einrichtungen, Tourismusbetriebe, größere Unternehmen): Verlinkung der landesweiten Fahrplanauskunft auf der Internetseite des Projektes	Landesregierung
	Service-Initiative ÖPNV (insbesondere Muster für landeseinheitliche Mobilitätsinformationen im ÖPNV; Fahrgastinformationen über Pünktlichkeit (Echtzeit) und Anschlüsse in den Verkehrsmitteln und an wichtigen Haltestellen; Anschlusssicherung und -garantien insbesondere bei verkehrsmittelübergreifenden Verbindungen)	Aufgabenträger
	Einrichtung von Mobilitätszentralen, die insbesondere in den ländlichen Räumen Fahrtwünsche und Mobilitätsangebote verknüpfen	Aufgabenträger
	Klärung einer Organisationsstruktur für ein landesweites Forum zum Erfahrungsaustausch, zur Abstimmung von Einzelfragen und Weiterentwicklung des ÖPNV	Infrastrukturministerium/Kommunale Landesverbände/Landesfachausschuss ÖPNV/ andere Anbieter von Mobilitätsleistungen (z. B. Taxigewerbe)/ÖPNV-Nutzer
Einheitliches Auftreten des ÖPNV im Land	<ul style="list-style-type: none"> • Vereinheitlichung des Erscheinungsbildes, z. B. der Fahrplaninformationen • Werbung • gemeinsame Nutzung der Fahrplanauskunft 	VMV/Aufgabenträger
	Prüfung der Aufnahme von Hinweisen zur Förderung von Carsharing in die Handlungsempfehlungen zu §§ 49 und § 86 Abs. 1 Nr. 4 Landesbauordnung (Verzicht auf die Herstellung von Stellplätzen zugunsten von Carsharing-Stationen; Verwendbarkeit von Stellplatzablösemitteln auch für die Herstellung von Carsharing-Stationen)	Infrastrukturministerium
	Prüfung der Aufnahme von Carsharing in die Nahverkehrspläne	Landkreise und kreisfreie Städte
	Prüfung, ob eigene Dienstfahrzeuge durch eine Beteiligung an Carsharing ersetzt bzw. ergänzt werden können, um Kosten zu sparen und Carsharing-Initiativen zu befördern	Landes- und Kommunalverwaltungen

IV. Radverkehr

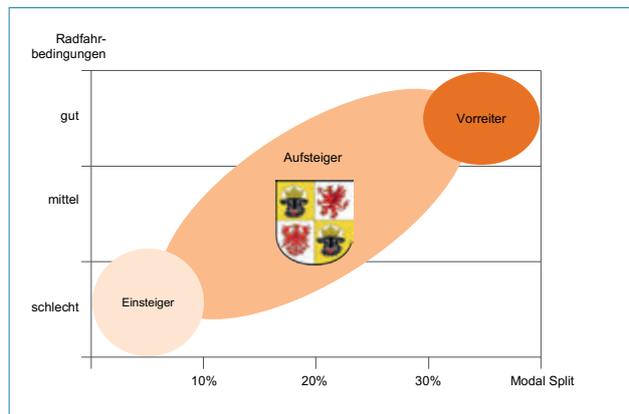
1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

a) Bedeutung des Fahrrades in Mecklenburg-Vorpommern

aa) Landesebene

Das Fahrrad ist in Mecklenburg-Vorpommern bereits ein viel genutztes Verkehrsmittel. Legt man die Einteilung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 (NRVP 2020)¹¹⁷ in die Entwicklungsstufen „Einsteiger“, „Aufsteiger“ und „Vorreiter“ zugrunde, so ist Mecklenburg-Vorpommern als Radfahrerland ein **„Aufsteiger“** (siehe Abb. 50). Der Radverkehrsanteil liegt bei 14 % und somit um 4 Punkte über dem Bundesdurchschnitt (siehe oben Abb. 20); die Basisinfrastruktur ist in den letzten 25 Jahren erheblich ausgebaut worden. Damit kann das Land für sich in Anspruch nehmen, in der Radverkehrsförderung „fortgeschritten“ zu sein. Es gibt aber noch erhebliche Potenziale, um zum „Vorreiter“ zu werden.

Abb. 50: Einsteiger, Aufsteiger und Vorreiter beim Radverkehr

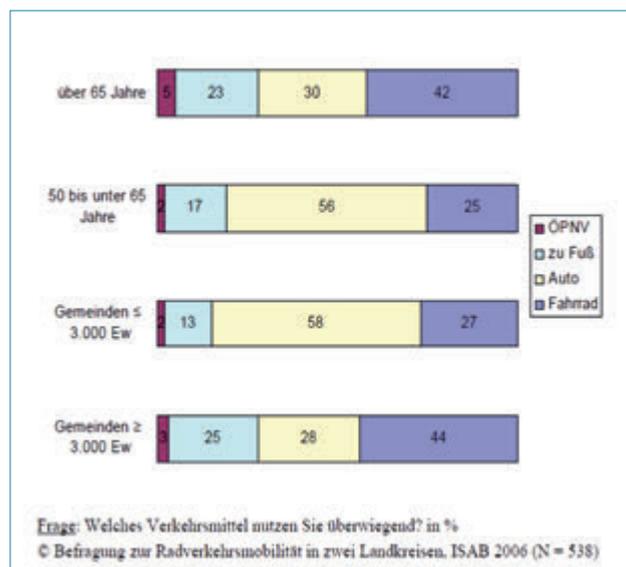


Quelle: NRVP 2020, S. 15 (Landeswappen M-V eingefügt)

Bemerkenswerte Anteile erreicht die Fahrradnutzung bei den über **65-Jährigen** in den ländlichen Räumen. In dieser Altersgruppe ist das Fahrrad in den ländlich geprägten (ehemaligen) Landkreisen Nordwestmecklenburg und Demmin das **am häufigsten benutzte Verkehrsmittel**. Dabei ist der Anteil in Klein- und Kreisstädten um einiges höher als in den Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern (Abb. 51). Die stark ansteigende Verbreitung des Pedelecs (siehe Kap. H VI. 1a) bietet gerade älteren Menschen ganz neue Möglichkeiten der Fahrradnutzung.

117 http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile.

Abb. 51: Verkehrsmittelnutzung der Senioren in ländlichen Räumen



Quelle: Joachim Burmeister, Radverkehrsmobilität von Senioren/innen in ländlichen Räumen, Neubrandenburg, 2007, S. 76

Dem hohen Radverkehrsanteil im Land entspricht eine **sehr hohe Ausstattung** der Haushalte mit Fahrrädern. Der Anteil der Haushalte mit wenigstens einem Fahrrad ist im Jahr 2013 weiter auf 82,9 % gestiegen; unter allen Haushaltstypen weisen die Paare mit Kindern unter 18 Jahren mit 94,5 % den höchsten Ausstattungsgrad auf.¹¹⁸

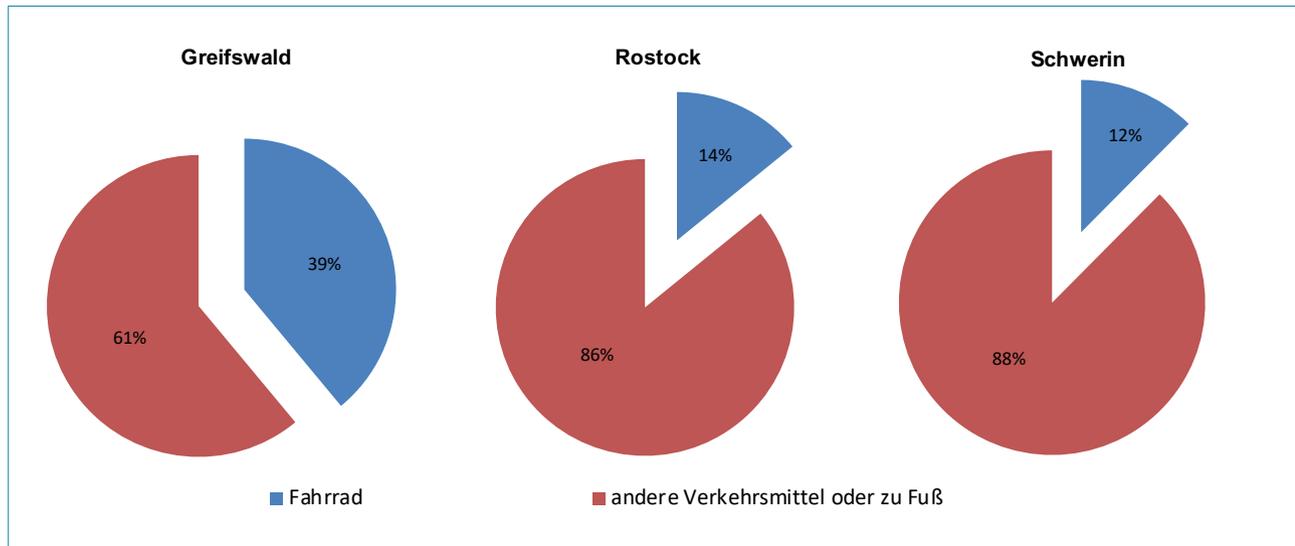
bb) Kommunale Ebene

Ob eine Kommune gute Rahmenbedingungen für das Radfahren bietet, hängt vor allem von äußeren Gegebenheiten wie der Stadtstruktur und vom Agieren der örtlichen Ebene ab. Ein Blick auf die größeren Städte des Landes, für die entsprechende Daten vorliegen, weist **beträchtliche Unterschiede** beim **Radverkehrsanteil** aus (siehe Abb. 52). Während Greifswald mit einem Anteil von 39 % als eine der „Fahrradhauptstädte Deutschlands“ gelten kann, kommen Rostock mit 15,4 % und Schwerin mit 12 % nur auf rund ein Drittel.¹¹⁹

118 http://www.statistik-mv.de/cms2/STAM_prod/STAM/de/bhf/Veroeffentlichungen/index.jsp?para=e-BibolInterTh01&linkid=010501&head=0105.

119 Bördlein, Verkehrsmittelwahl der Greifswalder Bevölkerung, Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Oktober 2014, Greifswald, März 2015 (http://www.adfc-greifswald.de/wp-content/uploads/2012/06/Verkehrsmittelwahl-2014_G.I.pdf); Sonderauswertung zum Forschungsprojekt Mobilität in Städten – SrV 2013 Städtevergleich, Dresden 2015, Tabelle 11b (https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Staedtevergleich.pdf?lang=de).

Abb. 52: Radverkehrsanteil einzelner Städte (in Prozent der Wege)



Eigene Graphik

Der Umstand, dass Greifswald als Hochschulstandort mit einem besonders hohen Bevölkerungsanteil an (als fahrradaffin geltenden) Studierenden verfügt, ist keine hinreichende Erklärung für diese **gravierenden Abweichungen**.¹²⁰ In Greifswald¹²¹ fahren die 15 bis 18-Jährigen noch häufiger Rad als die studentischen Altersgruppen; die über 65-Jährigen als die Altersgruppe mit dem geringsten Radfahranteil liegen immer noch zwei Mal über dem Durchschnitt von Schwerin.

b) Infrastruktur

Die **Infrastruktur** für das **Radfahren** ist seit 1990 im Land **erheblich verbessert** worden. Unter den Flächenländern haben nur Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen anteilig mehr Radwege an Bundes- und Landesstraßen. In Mecklenburg-Vorpommern stellt sich der aktuelle Stand (1. Januar 2017) so dar (Tab. 19):

Der **Bau von Radwegen** ist ein wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung. Er kommt aber schon wegen der begrenzten finanziellen Mittel nur in Fällen in Betracht, in denen es keine andere Lösung gibt. Selbst in dem zurückliegenden Zeitraum seit 1990, in dem relativ viele Investitionsmittel zur Verfügung standen, sind – bezogen auf das gesamte Straßennetz in Mecklenburg-Vorpommern – mit einem Investitionsaufwand von immerhin ca. 200 bis 240 Mio. Euro lediglich an 8 % der öffentlichen Straßen Radwege entstanden. Schon deshalb muss der Radwegebau durch andere und kostengünstigere Maßnahmen der Radverkehrsförderung wie z. B. die Abmarkierung von Schutzstreifen ergänzt werden.¹²² Insbesondere auf der lokalen Ebene sollte seine Bedeutung auch nicht überschätzt werden. In einer Untersuchung aus Österreich wird der Bau neuer Radwege wegen seiner vergleichsweise ungünstigen Kosten-Nutzen-Effekte als nachrangige Maßnahme zur Radverkehrsförderung in den Gemeinden aufgeführt.¹²³

Tab. 19: Ausstattung der Straßen mit begleitenden Radwegen

Straßentyp	km gesamt	davon Radweg	Ausstattungsgrad bezogen auf die Gesamtlänge	Anteil an allen Radwegen
Bundesstraßen	1.935	887	46 %	37,50 %
Landesstraßen	3.357	968	29 %	40,93 %
Kreisstraßen	4.135	510	12 %	21,57 %

Quelle: Längenstatistik des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

120 In einem bundesweiten Vergleich von 38 Städten ließ sich kein Zusammenhang zwischen Bevölkerungsanteil der Studierenden und Radverkehrsanteil am Modal Split nachweisen (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Radpotenziale im Stadtverkehr, 2013, S. 26 f.).

121 Dazu Bördlein, aaO.

122 Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 13 f. (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

123 <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4153>.

Tab. 20: Ausgaben für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und an Landesstraßen

Jahr	Istausgaben in Mio. €		
	Bundesstraßen	Landesstraßen	Gesamt
2009	5,6	4,8	10,4
2010	9,0	4,4	13,4
2011	6,3	4,5	10,8
2012	4,0	5,8	9,8
2013	6,3	4,4	10,7
2014	6,7	9,1	15,8
2015	8,1	5,6	13,7
2016	9,7	4,4	14,1
Summe 2007-2016	55,7	43,0	98,7
2017 ¹²⁴	7,2	5,9	13,1

Eigene Recherche

Aus den vorhandenen Radwegen und aus allen anderen für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wegen wird derzeit das **Gesamtnetz Radverkehr** Mecklenburg-Vorpommern entwickelt (dazu näher unten 2 b) aa).

Radschnellwege sind ein in Deutschland relativ neues Instrument der Radverkehrsförderung. Ihr Einsatzfeld ist in erster Linie der Berufs- und Ausbildungsverkehr in Ballungsräumen im Entfernungsbereich bis 15 km. Hohe Reisegeschwindigkeiten, umweg- und wartezeitarme Routen sowie anspruchsvolle Ausbaustandards für ein hohes Nutzerpotenzial von etwa 2.000 Radfahrenden pro Tag sind Kriterien, die genannt werden. Wie eine Bedarfsabfrage bei den Landkreisen und kreisfreien Städten aus Anlass der vom Bund initiierten Finanzhilfen für den Bau von Radschnellwegen bestätigt hat, ist der Anwendungsbereich im ländlich geprägten Mecklenburg-Vorpommern begrenzt. Aktuell beginnt die Hansestadt Rostock damit, auf der Grundlage eines vom Land geförderten Radschnellwegekonzeptes zwei Radschnellverbindungen mit einer Gesamtlänge von 28 km umzusetzen. Daneben wird ein Radschnellweg zwischen Schwerin und Wismar in einer Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hamburg untersucht.

Bei der **Unterhaltung** von Radwegen bestehen **erhebliche Defizite** und Versäumnisse, wie das Werkstattgespräch Radverkehr noch einmal hat deutlich werden lassen:

- Eine systematische und kontinuierliche Zustandserfassung der Radwege im Land existiert bislang nicht.
- Bei Radwegen, deren Bau das Land gefördert hat, berichten Experten, dass bereits innerhalb der Zweckbindungsfristen erhebliche Mängel die Befahrbarkeit beeinträchtigen.
- Mit zunehmendem Auslaufen von Zweckbindungsfristen wird das Problem der dauerhaften Unterhaltung und zyklischen Erneuerung durch die Baulastträger (vorrangig kleinere Gemeinden) immer drängender.

Erhebliche **Defizite** werden auch immer wieder zu Recht bei den **Wegweisungen** für den Radverkehr konstatiert.

PRAXISBEISPIEL

Forschungsprojekt Schutzstreifen außerorts (2012 – 2016)

90 % der Unfälle mit Personenschaden bei Radfahrern ereignen sich innerorts. Sicheres Radfahren muss aber auch auf Außerortsstraßen möglich sein. Jedoch kommt an vielen Strecken der Bau straßenbegleitender Radwege nicht in Frage, sei es aus finanziellen, technischen oder umweltrechtlichen Gründen.

Um neue Lösungsansätze zu finden, nahm das Land Mecklenburg-Vorpommern an einem bundesweiten Modellprojekt zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts für Radfahrer teil. Die bundesweite Projektleitung lag beim Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern. Kriterien für die Auswahl der Modellstrecken für den Versuch waren unter anderem ein Fahrbahnquerschnitt von bis zu 7,50 Meter Breite und eine relativ geringe Verkehrsbelastung (weniger als 4.000 Kfz/24 Stunden). Als Teststrecken wurden im Land die gering frequentierten Kreisstraßen 41 und 42 im Landkreis Ludwigslust-Parchim ausgewählt. Hier wurde die Fahrbahnmarkierung entfernt und für Radfahrer in beiden Fahrrichtungen ein Schutzstreifen von einem Meter Breite markiert.

Radfahrer nutzten die markierten Streifen. Autofahrer nutzten die komplette mittlere Fahrbahn (Kernfahrbahn). Bei Gegenverkehr, vor Kurven und Kuppen durften sie auf den Radfahrstreifen ausweichen. Die Höchstgeschwindigkeit war auf 70 km/h begrenzt.

Das den Modellversuch begleitende Gutachten kommt zu folgenden wesentlichen Ergebnissen:

- Während des Versuchs ging die Zahl der Unfälle insgesamt um etwa ein Drittel zurück. Die Unfälle mit Personenschaden gingen stärker zurück.
- Die Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge gingen bei acht der Versuchsstrecken um mehr als 3 km/h zurück, auf fünf Strecken nahmen die Geschwindigkeiten um mehr als 3 km/h zu. Die auf 70 km reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit selbst wurde jedoch nur in geringem Umfang eingehalten.
- Nur 15 % der Pkw-Fahrenden nutzten die Kernfahrbahn vollständig, also ohne den Schutzstreifen zu berühren.
- Über 80 % der Radfahrenden und 58 % der Kfz-Fahrenden bewerteten die Maßnahme als positiv.

Zusammenfassend stellen die Gutachter fest, dass sie für den Einsatz von Schutzstreifen außerorts bei einer zulässigen

124 Sollwert bzw. Planzahl

Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h keine negativen Entwicklungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit ableiten konnten. Die Begrenzung von Schutzstreifen auf innerörtliche Straßen lasse sich deshalb nicht mehr begründen, so dass der generelle Ausschluss von Schutzstreifen außerorts aufgehoben werden solle. Die Gutachter sehen allerdings noch vertiefende Untersuchungen als erforderlich an, um die Einsatzbereiche weiter zu konkretisieren und zu festigen. (Näheres unter <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Schwerpunkte/Radverkehr%20in%20St%C3%A4dten%20und%20Gemeinden/Neuigkeiten%20rund%20ums%20Rad/Ergebnisse%20des%20Modellprojekts%20Schutzstreifen%20au%C3%9Ferorts/>)

Bei Befahrungen von **vier Radfernwegen**¹²⁵ haben ADFC und Tourismusverband ein differenziertes Bild ermittelt. Während die ganz überwiegenden Streckenanteile unbeanstandet blieben, befindet sich danach im Schnitt ein Fünftel der Wege in einem schlechten Zustand. Ursache sind sowohl echte Lücken im Netz als auch vernachlässigte Radwege. Entsprechendes wurde bei der Wegweisung festgestellt.

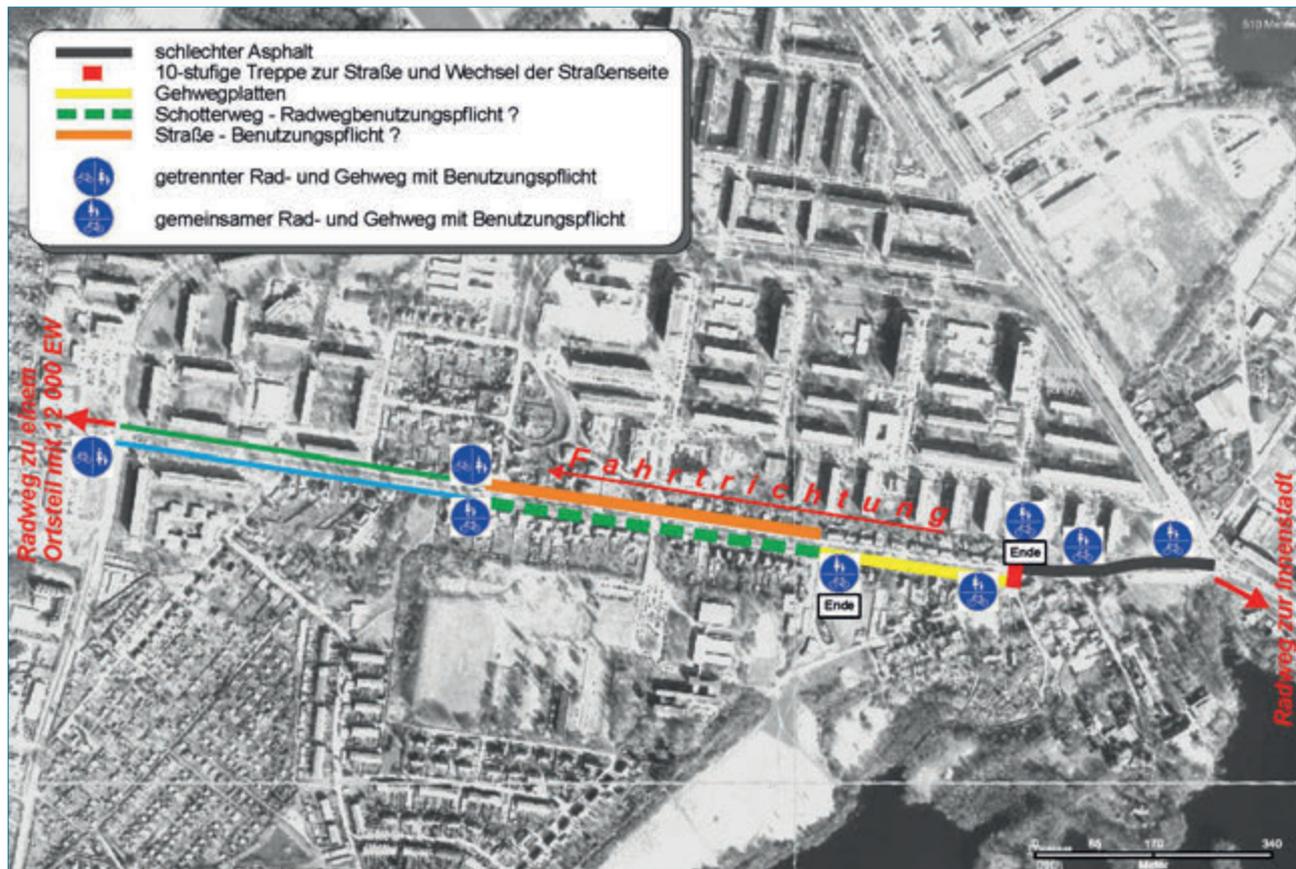
125 <http://www.urlaubsnachrichten.de/2017/01/19/radweg-bitte-absteigen-ein-fuenftel-von-wichtigen-fernwegen-in-mv-in-schlechtem-zustand/>

c) Verkehrssicherheit

Während die Zahl getöteter und verletzter Verkehrsteilnehmer insgesamt stark rückläufig ist, konnte der Radverkehr vom erreichten Sicherheitsgewinn im Straßenverkehr bisher nur unterdurchschnittlich profitieren. Von den **Unfällen**, an denen Radfahrende beteiligt sind, geschehen in Mecklenburg-Vorpommern **90% innerorts**.¹²⁶ Hier ereignen sich 55 % der Unfälle mit tödlichen Folgen. Vor allem Kinder zwischen 10 und 14 Jahren sowie ältere Menschen sind besonders unfallgefährdet. Gemessen an der Zahl aller verunglückten Radfahrer im Straßenverkehr stellen Kinder und Jugendliche die größte Gruppe dar. Bei den älteren Menschen sind die Unfallfolgen meist besonders schwer. Im Jahr 2016 waren rund 73 % aller getöteten Radfahrerinnen und Radfahrer über 65 Jahre alt. In den meisten Fällen sind es dabei nicht die Radfahrenden, die Unfälle verursachen. So waren bei Unfällen zwischen Pkw und Fahrrad bei 93 % der Fälle die Kfz-Fahrer hauptsächlich für den Unfall verantwortlich und bei Unfällen zwischen Lkw und Fahrrad zu fast 77 %. Bei den – in der Gesamtzahl deutlich selteneren – Unfällen von Radfahrenden mit Fußgängern wird dagegen die Mehrzahl der Unfälle von den Radfahrenden verursacht.

126 Straßenverkehrsunfallstatistik Statistisches Amt M-V 2016

Abb. 53: Defizite in der Radverkehrsplanung einer großen Stadt in Mecklenburg-Vorpommern – Schilderwald, schlechte Beläge, Wechsel der Straßenseite, unklare Radwegbenutzungspflichten und eine zehnstufige (!)Treppe



Quelle: Eigene Graphik

Regelübertretungen und Unfälle können ein Indiz für **Defizite in der Infrastruktur** sein. So ergab eine Untersuchung von Unfallauffälligkeiten, dass meist entwurfstechnische Gegebenheiten zu verzeichnen sind, die sich unfallbegünstigend ausgewirkt haben. Ergebnisse bundesweiter Verkehrssicherheitsaudits belegen, dass bei Planungen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mit 40 % ein erheblicher Teil der von unabhängigen Experten festgestellten Sicherheitsmängel die Bereiche des Radverkehrs betrifft.¹²⁷

Zehn Punkte auf dem Weg zu einer fahrradfreundlichen Kommune¹²⁸

1. Die Infrastruktur für Radfahrer ist vergleichsweise kostengünstig. Radfahrförderung schont also langfristig die öffentlichen Verkehrsetats.
2. Kommunen mit einem geringen Fahrradanteil brauchen vor allem eine mutige politische Führung, die das Fahrrad als Verkehrsmittel unterstützt.
3. Mit Maßnahmen an der Infrastruktur beginnen, von denen nicht nur der Radverkehr profitiert (Verkehrsberuhigung und -reduzierung, Umstrukturierung von Knotenpunkten, Geschwindigkeitsregelungen).
4. Wichtig sind Lösungen, mit denen sich schnell Erfolge erzielen lassen, z. B. Schutzstreifen, vorgezogene Haltelinien.
5. Ist der Ball einmal ins Rollen gekommen, werden auch andere zum Mitmachen motiviert. Dies wiederum führt zum „Safety in Numbers“-Effekt („Sicherheit in Zahlen“): Je mehr Radfahrende unterwegs sind, desto stärker werden andere Verkehrsteilnehmer auf sie aufmerksam. Dies erhöht die Sicherheit von Radfahrern.
6. Ein stadtweites Fahrradwegenetz ist wichtig, erfordert aber eine langfristig angelegte Planung und längere Umsetzungszeiträume.
7. Infrastruktur ist nicht alles. Hat in der Kommune Radfahren als Verkehrsmittel eine gewisse Attraktivität erlangt, muss es beworben werden. Das ist eine Daueraufgabe.
8. Das Fahrrad als normales Verkehrsmittel muss in das Gesamtkonzept der Stadt- und Verkehrsplanung eingebunden werden.
9. Lokales Fachwissen von Radfahrerinnen und Radfahrern nutzen.
10. Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen pflegen.

127 BAsT (Hrsg.): Sicherheitsrelevante Aspekte der Straßenplanung, 2010, S.16 ff.

128 Grundlage: PRESTO, Förderung des Radfahrens im Alltag. Erfahrungen aus fünf Städten (http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/presto_lessons_learned_brochure_german.pdf).

2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen

a) Ziele

Mecklenburg-Vorpommern soll ein **Land der Radfahrer** und **für Radfahrer** sein, in dem das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel allgemein akzeptiert ist und von allen genutzt werden kann – auch und gerade in Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln wie Bahn und Bus. Dies soll weiter verstärkt werden. Dazu ist es erforderlich, die Radfahrbedingungen zu verbessern und den Radverkehrsanteil zu erhöhen, wobei beide Aspekte sich wechselseitig beeinflussen. Um diese Möglichkeiten auszuschöpfen, ist mitentscheidend, dass das Fahrrad als **gleichberechtigtes Verkehrsmittel** neben dem Auto behandelt und mit dem **Öffentlichen Verkehr kombiniert** wird. Ersteres ist insbesondere bei der Entscheidung über knappe Haushaltsmittel und bei der Aufteilung enger Straßenräume in den historischen Altstädten zu berücksichtigen.

Wie der NRVP 2020 sieht auch der ILVP M-V davon ab, für die **angestrebte Erhöhung des Radverkehrs** am Modal Split eine verbindliche Zielgröße vorzugeben. Die mit einer solchen Bindung einhergehende politische Verantwortung würde u.a. voraussetzen, dass die Landesregierung den anderen Ebenen, die die Radverkehrsförderung maßgeblich mitgestalten (insbesondere Kommunen), entsprechende Vorgaben machen könnte. Das ist nicht der Fall und auch nicht sinnvoll.

Zu Recht betont der NRVP 2020, dass dem Radverkehr in den **ländlichen Räumen** besondere Aufmerksamkeit gehören sollte. Potenziale hat das Fahrrad auch hier. 75 % aller Wege werden dort innerorts zurückgelegt. 50 % aller Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, sind kürzer als fünf Kilometer.¹²⁹

b) Handlungsfelder

Mit dem NRVP 2020 liegt auf Bundesebene eine Strategie für die Radverkehrsförderung vor, die in einem breiten Beteiligungsverfahren entwickelt worden ist. Der Plan ordnet den Ländern und Kommunen bestimmte Handlungsschwerpunkte zu. Aufgrund dieser beiden Umstände orientiert sich das nachfolgend dargestellte **Landeskonzept zum Radverkehr** an der Systematik und den inhaltlichen Schwerpunkten des NRVP 2020 (vgl. auch Programmsatz 5.1.2 (10) LEP M-V 2016¹³⁰). Dabei macht sich der ILVP M-V folgende **Kernaussage** des NRVP 2020 zu eigen:

„Dem NRVP 2020 liegt ... das Leitbild des ‚**Radverkehrs als System**‘ zu Grunde. Danach ist nicht nur eine fahrradfreundliche Infrastruktur erforderlich. Ebenso wichtig sind eine intensive Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Bereiche Service

129 NRVP 2020, S. 70.

130 Siehe Glossar.

und Dienstleistungen. Nur durch Aktivitäten in allen diesen Bereichen sind die Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen. Es ist daher erforderlich, dass die Verantwortlichen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene alle drei Elemente des Leitbildes gleichwertig bei ihren Planungen und Programmen berücksichtigen und mit Maßnahmen untersetzen.“¹³¹

Als **zentrale Elemente** der **Radverkehrsförderung** durch die Kommunen (auf deren Infrastruktur findet ein Großteil der Fahrradmobilität statt) werden deshalb genannt:¹³²

- Sicheres, attraktives, dichtes und geschlossenes Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr
- Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten (z. B. markierte Radverkehrsführung, Aufstellbereiche auf der Fahrbahn vor dem Kfz-Verkehr)
- Radverkehrsachsen mit Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Eindeutige und sichtbare Beschilderung und Wegweisung
- Attraktive Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV (z. B. überdachte und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen)
- Anpassung der Infrastruktur an die Bedürfnisse von Elektrofahrrädern
- Verbesserung des Fahrradklimas durch Information, Aufklärung, Beratung und Werbung
- Verbesserung der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten (Nutzungsmischung, „Stadt der kurzen Wege“).

aa) Radverkehrsplanung und -konzeption:

Gesamtnetz Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern auf den Weg bringen – Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ umsetzen

Radfahrer nutzen jede sich ihnen anbietende Infrastruktur. Sie unterscheiden nicht nach Baulastträgern oder Förderzwecken (Radwege für Tourismus bzw. Alltagsverkehr), auch wenn die verschiedenen Nutzergruppen mitunter unterschiedliche Erwartungen etwa an die landschaftliche Attraktivität der Strecke haben. Deshalb soll die Radinfrastruktur allen Arten des Radverkehrs gemeinsam zur Verfügung stehen. Sie soll zu einem **flächendeckend durchgängigen, bedarfsgerechten und sicheren Gesamtnetz Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern** entwickelt werden (vgl. Programmsatz 5.1.2 (10) LEP M-V 2016¹³³). Dieses Netz besteht aus allen für

den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wegen (straßenbegleitende und touristische Radwege, Straßen mit geringer Verkehrsbelegung, ländlicher Wegebau etc.). Entscheidender Maßstab für die Aufnahme einer Straße bzw. eines Weges in das Gesamtnetz ist (lediglich), dass die Belange der Verkehrssicherheit beachtet werden. Dafür sind die jeweiligen Baulastträger verantwortlich.

Zum Gesamtnetz Radverkehr gehört auch eine durchgehende und einheitliche **Wegweisung**. Die touristische Ausschilderung wurde ursprünglich auch für den Alltagsverkehr entwickelt. Dieser Zweck muss wieder mehr Gewicht bekommen. Deshalb soll eine einheitliche Fahrradwegweisung nach den Vorgaben der FGSV¹³⁴ in Mecklenburg-Vorpommern zum Standard werden. Das Infrastrukturministerium

- empfiehlt den Gemeinden und Landkreisen die Wegweisung nach der FGSV-Systematik
- wird dies als Auflage in seine Förderbescheide für Radwege aufnehmen
- hat veranlasst, dass die Straßenbauverwaltung des Landes an den Bundes- und Landesstraßen eine Wegweisung nach dem FGSV-Standard vornimmt.

Wichtige Voraussetzung für die Entwicklung des Gesamtnetzes Radverkehr ist der seit 2015 zur Verfügung stehende **Radnetzplaner M-V** www.radnetz-mv.de, der unter Einbeziehung aller in Mecklenburg-Vorpommern für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wege sowie (seit Frühjahr 2016) der Schnittstellen zum Öffentlichen Verkehr (Haltepunkte) arbeitet. Dieses Portal wird nicht nur die Radverkehrsplanung erheblich erleichtern. Die Datenbank bietet auch der Öffentlichkeit ein Routing im Alltag und in der Freizeit und liefert Verlagen und der Hotellerie korrekte und aktuelle Daten für Tourenplanungen.

Die Ämter für Raumordnung und Landesplanung haben das **Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“** (bislang: Hauptnetz Radverkehr) entwickelt. Es ist vor allem auf die Erreichbarkeit der Zentralen Orte aus ihren Nahbereichen und untereinander für den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Die graphisch dargestellten Verbindungen orientieren sich an vorhandenen (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeinde-)Straßen und Wegen und achten darauf, dass in der Fläche die zugeordneten Nahbereiche erschlossen werden. Da aber die Verkehrsstärke (DTV) und andere wichtige Kriterien für den Radwegbau auf dieser Planungsstufe noch nicht abschließend einbezogen worden sind, beschreibt das Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ orientierende Achsen. Es bildet eine Grundlage für die Entscheidung, welche straßenbegleitenden Radwege zu bauen sind, ist aber selbst kein Radwegbauprogramm. An diesem Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ sollen sich die **lokalen Radverkehrsnetze** ausrichten.

131 NRVP 2020, S. 12.

132 Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Radpotenziale im Stadtverkehr, 2013, S. 35 ff., 65 ff.

133 Siehe Glossar.

134 <http://adfc-mv.de/fileadmin/downloads/publications/Fahrradwegweisung-in-MV-ADFC-120116.pdf>

Planungsträger insbesondere im Schul- und Hochschulbereich und Träger von sozialen und kulturellen **Infrastruktureinrichtungen** sind gehalten, bei ihrer Standortplanung die **Anbindung** an das Gesamtnetz Radverkehr zu berücksichtigen. Für bestimmte großflächige Einzelhandelseinrichtungen ist dies ein bindendes Ziel der Raumordnung (vgl. Programmsatz 4.3.2 (4) LEP M-V 2016¹³⁵).

bb) Infrastruktur:

Lücken im Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ schließen – Qualität bestehender Radwege sichern

Die Landesregierung sieht eine wichtige Aufgabe darin, die bestehenden **Lücken** im **Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“** zu **schließen**. Diese bestehen in den meisten Fällen an Bundes- und an Landesstraßen, auf denen die Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr am größten und daher die Notwendigkeit zum Bau straßenbegleitender Radwege zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am höchsten ist. Seit 2014 stellt das Land aus dem Lückenschlussprogramm an Landesstraßen 5 Millionen Euro pro Jahr bereit. Für 2017 sind insgesamt mehr als 13 Millionen Euro für den Radwegebau in Verantwortung des Landes

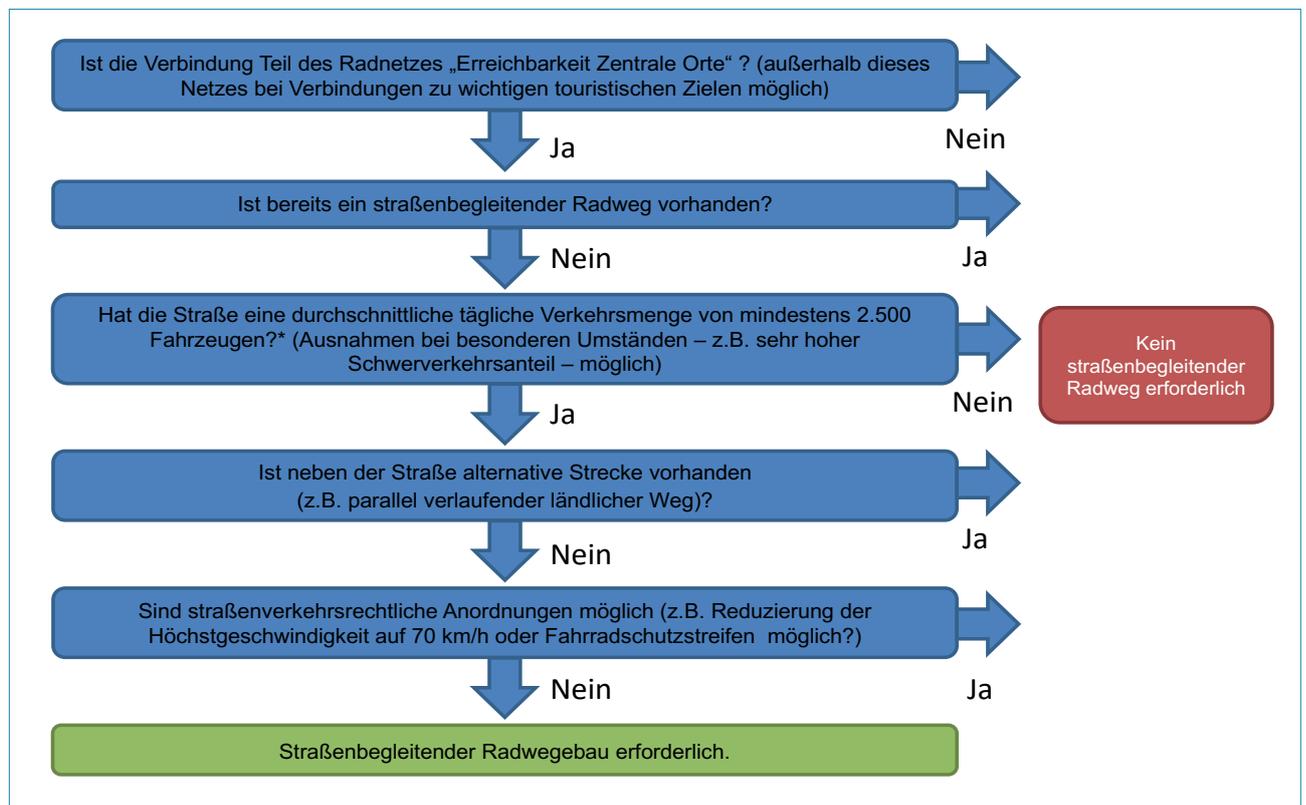
135 Siehe Glossar.

geplant. Neu ist, dass auch der Radwegebau an kommunalen Straßen gefördert wird. Nach der Förderrichtlinie für kommunale Radwege stellt das Land seit 2015 pro Jahr 2 Millionen Euro zur Verfügung. Als Reaktion auf Anregungen aus dem Werkstattgespräch Radverkehr hat das Infrastrukturministerium in die Richtlinie neben straßenbegleitenden Radwegen auch den Neu- oder Ausbau von selbstständigen Radwegen aufgenommen.

Dennoch sind die Finanzmittel für den Bau straßenbegleitender Radwege an Bundes- und Landesstraßen begrenzt. Das erfordert eine **Priorisierung** auf Grund **landeseinheitlicher Kriterien**. Dazu wird zukünftig die Frage, ob eine **Lücke im Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“** besteht und ob sie durch einen straßenbegleitenden Radweg zu schließen ist, nach dem **Schema** wie in Abb. 54 geprüft.

Hat diese Prüfung ergeben, dass – als letzte und teuerste Maßnahme – ein straßenbegleitender Radweg erforderlich ist, so wird dieser in eine **Prioritätenliste** der baureifen Baumaßnahmen eingestellt. Über die Prioritäten an Bundesstraßen entscheidet das Land in Abstimmung mit dem Bund, der die Finanzierung übernimmt. Die Prioritäten an Landesstraßen legen die jeweiligen Landkreise für die einzelnen Programmphasen des Lückenschlussprogramms fest. Die Landkreise sind aufgefordert, in diesen Abstimmungsprozess auch die Nutzer, z. B. den ADFC, einzubinden. Die **Letztentscheidung** über die Priorisierung trifft auf Grund der Finanzverantwortung das Landesministerium.

Abb. 54: Prüfschema Lückenschluss Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“



* Vgl. FGSV, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Abschnitt 9.1.3.

Dieses Verfahren hat mehrere **Vorteile**:

- Die Entscheidung, ob ein straßenbegleitender Radweg gebaut wird, ist für die betroffenen Gemeinden **transparent** und **berechenbar**.
- Der Ausbau erfolgt **bedarfsorientiert**, insbesondere durch Vermeidung eines Parallelangebots.
- Durch die Konzentration auf das Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ werden die **zentralen Orte gestärkt**.

Die dargestellte Prüfabfolge macht auch deutlich, dass mit der Aufnahme einer bestimmten Strecke in das Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ **kein Anspruch** auf den Bau eines Radweges verbunden ist.

In den gemeindlichen Radverkehrsnetzen sollten vor allem kostengünstige **Markierungslösungen** (Schutz- oder Radfahrstreifen) die gemeinsamen Geh- und Radwege ablösen, die den unterschiedlichen Bedürfnissen von Radfahrern und Fußgängern in aller Regel nicht gerecht werden.

Um die **Unterhaltung und Erneuerung** der vorhandenen Radwege zu sichern, ist Folgendes notwendig:

- Der **Zustand** des Gesamtnetzes Radverkehr soll systematisch und kontinuierlich **erfasst** werden. Diese Erfassung kann in die Straßenzustandsanalyse einbezogen werden.
- Bei Radwegen, die mit Fördermitteln des Landes gebaut worden sind, überwachen die Fördermittelgeber die in den Zuwendungsbescheiden beauftragten **Unterhaltungspflichten**.
- Der Neubau oder Ersatzneubau von Radwegen im kommunalen oder touristischen Bereich soll nur gefördert werden, wenn ein **Erhaltungskonzept** vorliegt und belastbar umgesetzt werden kann.
- Die **Richtlinien** zur Förderung des Radwegebaus werden auf das Ziel des **Substanzerhalts** ausgerichtet und synchronisiert.

Ein besonderes Augenmerk wird die Landesregierung auf die festgestellten Mängel bei Bau und Unterhaltung der **touristischen Radfernwege** richten. Sie wird gemeinsam mit der kommunalen Ebene und den Verbänden die bislang praktizierten Strukturen und Förderinstrumentarien auf Verbesserungsmöglichkeiten überprüfen. Abhilfe bedürfen insbesondere größere Lücken im Netz, z. B. beim Ostseeküstenradweg zwischen Stralsund und Greifswald. Die Einrichtung von kreisübergreifenden Koordinierungsgruppen wird am Beispiel des Radfernweges Berlin – Kopenhagen erprobt.

cc) Verkehrssicherheit:

Fahrrad als sicheres Verkehrsmittel stärken

Für die Akzeptanz der Fahrradnutzung spielt eine wesentliche Rolle, dass aktive und potenzielle **Radfahrende** das Fahrrad als **sicheres Verkehrsmittel empfinden**. Gleichzeitig gilt: Je mehr Radfahrer zur Normalität des öffentlichen Verkehrs gehören, desto mehr wird auch gegenseitig Rücksicht genommen. Studien belegen, dass die Anzahl von Unfallopfern unter Radfahrern sinkt, je höher der Fahrradgebrauch ist.¹³⁶

Das neue **Verkehrssicherheitskonzept** der Landesregierung für die Jahre 2017–2021 legt einen **Schwerpunkt** auf die Sicherheit von Radfahrern als besonders verletzte Verkehrsteilnehmer (siehe Kap. H VII). Neben dem Land sind vor allem die Kommunen aufgerufen, Empfehlungen des technischen Regelwerks für die grundlegenden Anforderungen an Dimensionierung und Führung der Radverkehrsinfrastruktur konsequent anzuwenden. Dies gilt nicht nur für Neuplanungen, sondern auch für Aus- und Umbau der bestehenden Infrastruktur. Untersuchungen zeigen, dass sich Unfälle mit Radfahrern innerorts auf Knotenpunkte konzentrieren. Hier sind radfahrerfreundliche Lösungen (z. B. Abbiegeführungen, Aufstellflächen für Radfahrer) erforderlich.

dd) Kommunikation:

Positive Einstellung zum Fahrrad fördern

Ob die Menschen häufiger auf das Fahrrad steigen, hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von ihrer **Einstellung zum Radfahren** allgemein. Deshalb ist es zur Förderung des Radverkehrs wichtig, den Spaß am Radfahren und die positiven Effekte des Radfahrens zu vermitteln sowie für ein fahrradfreundliches Klima zu sorgen. Dafür ist **Kommunikation** ein entscheidender Faktor.

Das Land wird die **Öffentlichkeitsarbeit** zur Förderung des Radverkehrs fortsetzen. Die schulische Radfahrausbildung mit Unterstützung der Polizei und weiterer Träger ist fortzuführen.

Kommunikation und Erfahrungsaustausch fahrradfreundlicher Kommunen untereinander wird allgemein als wichtig eingeschätzt. Wie in vielen anderen Bundesländern bildet sich auch in Mecklenburg-Vorpommern eine **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher**

¹³⁶ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad: Radfahren in den Niederlanden, 2009, S. 12 ff., 19 ff. (<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Radfahren%20in%20den%20Niederlanden2009.pdf>).

Kommunen (AGFK M-V). Das Infrastrukturministerium hat Fördermittel für die Gründungsphase bereitgestellt.

ee) Fahrradtourismus:

Qualität der vorhandenen touristischen Radwege sichern – Serviceangebote für Radtouristen ausbauen

Der Fahrradtourismus hat eine **große wirtschaftliche Bedeutung** für Mecklenburg-Vorpommern. 30 % der Gäste kommen für einen Radfahrrurlaub ins Land.¹³⁷ Auf Landesebene ist besonders wichtig, das Routingsystem für das Gesamtnetz Radverkehr mit der landesweiten Fahrplanauskunft der VMV zu verbinden (siehe Kap. G II 4 b) Service und Kommunikation verbessern). Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Verknüpfung der Verkehrsmittel und zur Förderung der Intermodalität geleistet.

Im Bereich der **Infrastruktur** ist es vordringlich, die **Qualität** der vorhandenen neun Radfernwege und 21 Regionalen Radrundwege mit einer Länge von insgesamt 5.106 km¹³⁸ dauerhaft zu **sichern** (vgl. oben bb). Zwei der sechs Landkreise haben gute Erfahrungen mit einer (finanziellen und koordinierenden) Übernahme von Verantwortung für Bau und Unterhaltung gemacht. Dabei bleibt die gesetzliche Straßenbaulast bei den Gemeinden. So ist eine einheitliche Qualität unabhängig von der finanziellen und personellen Leistungskraft der zahlreichen Anliegergemeinden sowie deren Eigeninteresse an dem touristischen Radfernweg leichter zu gewährleisten. Das Infrastrukturministerium empfiehlt den anderen Landkreisen, dieses Modell zumindest bei den Radfernwegen zu übernehmen.

Tourismuswirtschaft und Fahrradgewerbe sollen in enger Abstimmung mit den Anbietern im Bereich des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) den **Service für Radtouristen** weiter ausbauen sowie attraktive Angebote entwickeln und vermarkten.

ff) Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln:

Kombination von Fahrrad und Bus/Bahn erleichtern

Das Fahrrad eignet sich besonders für die Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Ein idealer **Partner** ist der ÖPV: Busse und Bahnen vergrößern den Aktionsradius des Fahrrades, während das Fahrrad den ÖPV bei der Erschließung der Fläche stärkt. Diese Verknüpfung ist vor allem in zwei Handlungsschwerpunkten zu erleichtern (siehe Kap. G II 4 b): Zum einen sind die **Schnittstellen** zu verbessern (insbesondere Fahrradabstellanlagen an ÖPV-Haltestellen). Zum anderen soll die **Mitnahme** von Fahrrädern in Bahnen und Bussen verstärkt möglich gemacht werden. Hier ist auch die sprunghaft zunehmende Kombination von Schiffsfahrten mit touristischen Fahrradtouren zu nennen, die die Fahrgastschiffahrtsunternehmen veranlassen sollte, die Mitnahme größerer Fahrradmengen auf ihren Schiffen zu ermöglichen.¹³⁹ Neben der Schaffung von entsprechenden Mitnahmekapazitäten können auch **tarifliche Anreize** die Kombination erleichtern, wie dies beim Fahrradverleihsystem UsedomRad seit 2011 erfolgreich praktiziert wird: Mit dem UsedomRad-Tagesticket kann man kostenlos mit dem Bus weiterfahren, und umgekehrt berechtigt ein Tagesticket der Busverkehrsbetriebe zur kostenlosen Nutzung eines UsedomRades.

137 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, Fortschreibung Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010, S. 59.

138 BMWi (Hrsg.): Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus, Forschungsbericht Nr. 583, Berlin 2009, S. 181.

139 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Mecklenburg-Vorpommern (Hrsg.), Entwicklungschancen des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern, 2010, S. 19, 48

c) Maßnahmen

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
Radverkehrsplanung	Stärkere Thematisierung des kommunalen Radverkehrsnetzes in den Integrierten Stadtentwicklungskonzepten (ISEK)	Infrastrukturministerium/44 Städte mit ISEK
Infrastruktur	Fahrradwegweisung nach den Vorgaben der FGSV	Gemeinden und Landkreise Straßenbauämter Infrastrukturministerium
	Zustandserfassung und -bewertung für straßenbegleitende und für touristisch genutzte Radwege	Infrastrukturministerium Kommunen
	Überwachung der in Zuwendungsbescheiden beauftragten Unterhaltungspflichten für Radwege	Infrastrukturministerium Wirtschaftsministerium Landwirtschaftsministerium
	Förderung von Neubau oder Ersatzneubau von Radwegen nur noch nach Vorlage eines Erhaltungskonzeptes	Infrastrukturministerium Wirtschaftsministerium (für nicht vom Infrastrukturministerium übernommene Förderfälle)
	Synchronisierung/Ausrichtung einschlägiger Förderrichtlinien auf Substanzerhalt	Infrastrukturministerium Wirtschaftsministerium (für nicht vom Infrastrukturministerium übernommene Förderfälle)
	Einrichtung von kreisübergreifenden Koordinierungsgruppen für Radfernwege (zunächst Pilotvorhaben Radfernweg Berlin – Kopenhagen)	Landkreise und Gemeinden
	Finanzielle und koordinierende Übernahme von Verantwortung für Bau und Unterhaltung von Radfernwegen (gesetzliche Straßenbaulast bleibt bei den Gemeinden)	Landkreise

V. Fußverkehr

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

In Mecklenburg-Vorpommern werden 28 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt (Kap. D I). Damit liegt das Land über dem bundesdeutschen Durchschnitt (24 %) und über dem der besonders „fußgängeraktiven“ ostdeutschen Länder (27 %). Mecklenburg-Vorpommern ist also auch ein **Land der Fußgänger**. Insbesondere im Vergleich zu den infrastrukturbetonten Verkehrsträgern Straße und Schiene bleiben jedoch die **öffentliche Wahrnehmung** und die mediale Berichterstattung weit hinter dieser Bedeutung des Fußverkehrs **zurück**. Auch im Mobilitätsalltag werden die Fußgänger oftmals stiefmütterlich behandelt. So sind z. B. Beschneidungen der Gehwegflächen durch andere Verkehrsteilnehmer (Parken, Befahren) oder verkehrsfremde Nutzungen an der Tagesordnung, die etwa bei Straßenverkehrsflächen völlig undenkbar wären.

Ein wesentlicher Grund für diese Vernachlässigung der Fußgänger-mobilität als „Sowieso-Verkehr“ wird darin

zu sehen sein, dass das Zufußgehen als natürliche Fortbewegungsart in seiner Selbstverständlichkeit keine besondere Aufmerksamkeit herausfordert.

2. Ziele – Handlungsfelder

Das Zufußgehen ist eine besonders preiswerte, flächensparende, umweltfreundliche und gesundheitsfördernde Fortbewegungsart. Allein die Tatsache, dass jede zehnte mit dem Auto zurückgelegte Strecke kürzer als ein Kilometer ist,¹⁴⁰ zeigt die Potenziale einer fußgängerfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung. Ziel ist es, die **Belange** der Fußgänger zu **stärken**. Dafür sind keine speziellen Förderprogramme oder landesseitigen Maßnahmenkataloge angezeigt. Erforderlich ist vielmehr, dass die Fußgänger bei *allen* städtebaulichen und verkehrlichen Planungen und deren Umsetzung von Beginn an „mitgedacht“ werden.

¹⁴⁰ Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010, S. 95.

Um das Zufußgehen bequemer, sicherer und attraktiver zu machen, kommen insbesondere folgende Handlungsfelder in Betracht:

- Förderung eines **durchgehenden Infrastrukturnetzes** für Fußgänger mit Wegweisung wie beim PKW- und Radverkehr (vgl. Kap. I, insbes. 3 c, und IV 2 b)
- fußgängerfreundliche städtebauliche **Gestaltung** (breite und saubere Fußwege, attraktive Plätze, gute fußläufige Erreichbarkeit durch Nutzungsmischung)
- Erhöhung der **Verkehrssicherheit** für Fußgänger als besonders schutzbedürftige „schwächere“ Verkehrsteilnehmer (siehe Kap. H VII)
- Möglichst weitgehende **Barrierefreiheit** in der Verkehrsinfrastruktur (öffentliche Wege, Plätze und Straßen) und im Personenverkehr (siehe Kap. H VI)
- Berücksichtigung des Zufußgehens als wichtiger Baustein eines **intermodalen Verkehrssystems**, insbesondere fußgängerfreundliche Zugänglichkeit und Gestaltung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (siehe Kap. G II 4 b) Schnittstellen verbessern).

VI. Schiffsverkehr

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

Mecklenburg-Vorpommern verfügt entlang seiner 381 Kilometer langen Außenküste und 1.562 Kilometer langen Bodden- und Haffküste über **gute natürliche Voraussetzungen** für den **Seeverkehr**. Daraus hat sich ein dichtes Netz größerer und kleinerer moderner Häfen entwickelt. Insgesamt 13 Hafenstandorte bieten ihre maritim-logistischen Dienstleistungen für die See- und Binnenschifffahrt sowie für die See- und Flusskreuzschifffahrt an (Abb. 55). Die Häfen zeichnen sich durch eine günstige verkehrsgeografische Lage, gute land- und seeseitige Erreichbarkeit sowie eine leistungsfähige Hafeninfrastruktur aus.

Insgesamt wurden in den **Häfen** in Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2016 seeseitig **35,5 Millionen Tonnen (brutto)** umgeschlagen. Die Schwerpunkte der Häfen liegen hierbei überwiegend auf dem Umschlag von Massen- und Stückgütern; auch die Abfertigung von RoRo¹⁴¹- und Fährverkehren spielt insbesondere in Rostock und Sassnitz eine wichtige Rolle. Zudem nehmen die Häfen in der Wertschöpfungskette der Offshore-Windenergie eine zentrale Stellung ein. Insbesondere im Zeitraum von 1990 bis 2008 konnten deutliche Zuwächse im seeseitigen Hafenumschlag erzielt werden. Die Auswirkungen der sich

Abb. 55: See- und Binnenhäfen in Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Energieministerium

anschließenden internationalen Wirtschafts- und Finanzkrise machten sich auch in den Häfen in Mecklenburg-Vorpommern in Form von Rückgängen der Umschlagszahlen bemerkbar (Abb. 56). Mittelfristig geht der Bund in seiner Seeverkehrsprognose 2030 davon aus, dass die jährlichen Umschlagmengen der vier größten Seehäfen des Landes (Rostock, Sassnitz, Stralsund und Wismar) im Zeitraum 2010 bis 2030 um durchschnittlich rund 1,3 % pro Jahr zunehmen werden.¹⁴² Nach Einschätzung einer Reihe von Experten und Hafenbetreibern ist jedoch aus verschiedenen Gründen von deutlich höheren Zuwachsraten der Umschlagmengen auszugehen.¹⁴³ Die Entwicklung der Umschlagmengen wird dabei in den einzelnen Häfen des Landes unterschiedlich ausfallen.

Traditionell hat der Seeverkehr mit den **Ostseeanrainerstaaten** einschließlich Norwegen für die Häfen des Landes die größte Bedeutung. Im Jahr 2016 entfielen rund **66 %** des seeseitigen Gesamtumschlages der Häfen auf den Seeverkehr mit diesen Ländern. Die mit Abstand wichtigste Destination ist dabei Schweden mit 22,3 %, gefolgt von Finnland (10,7 %), Dänemark (10,1 %), Norwegen (8,1 %), den drei baltischen Staaten (6,7 %), Russland (5,8 %) und Polen (2,0 %).

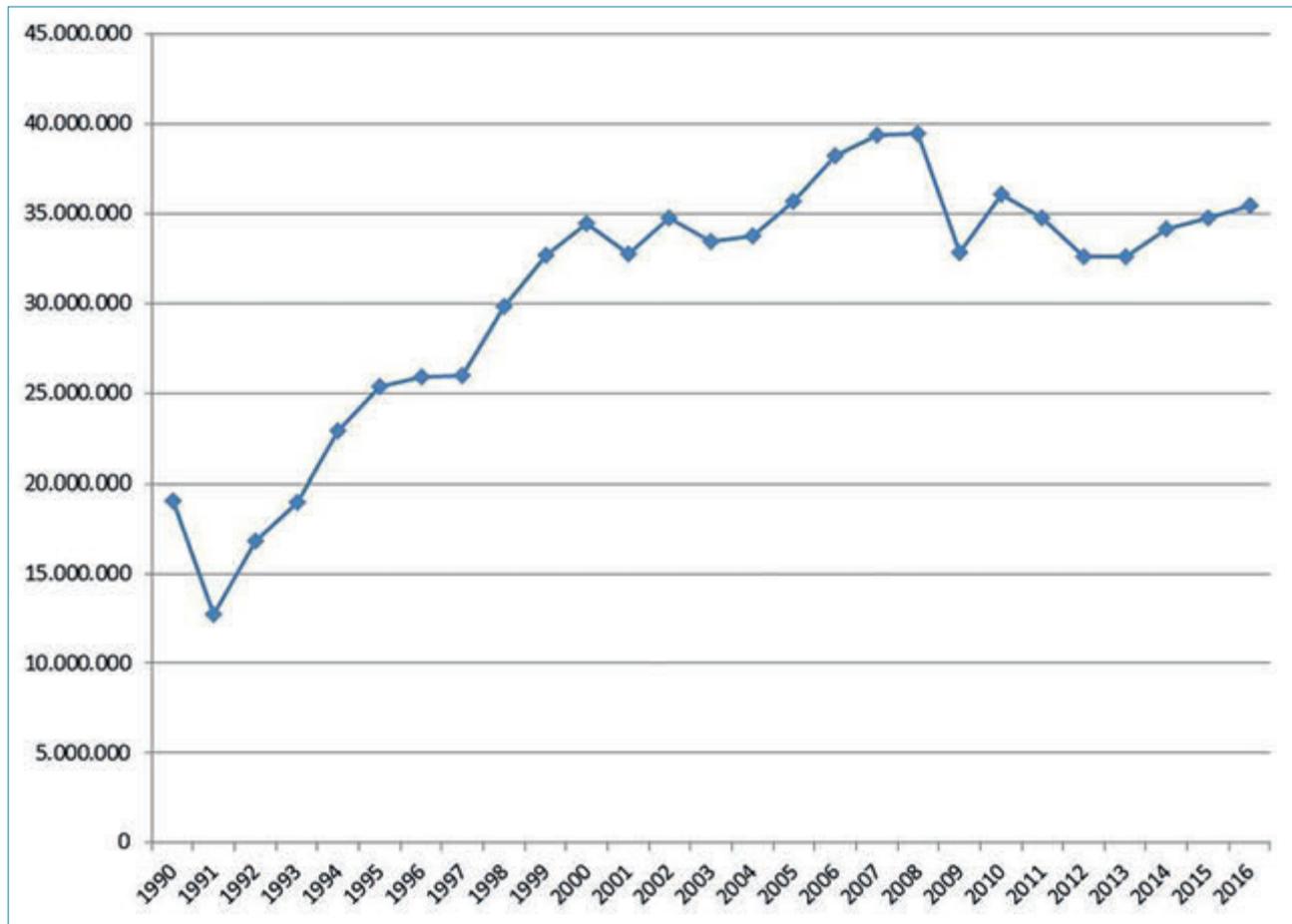
Neben dem Güterumschlag spielt auch der **Passagierverkehr** eine bedeutende Rolle. Im Personenverkehr über See werden jährlich rund drei Millionen Passagiere in den Häfen im Land abgefertigt. Rund 2,83 Millionen Passagiere entfallen auf den Seehafen Rostock, etwa 316.000 auf den Fährhafen Sassnitz (Stand 2016). Eine

142 Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Los 2 - Seeverkehrsprognose - Eckwerte der Hafenumschlagsprognose; http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/verkehrsverflechtungsprognose-2030-seeverkehr-hafen.pdf?__blob=publicationFile, Folie 18.

143 Vgl. z. B. „Neue Prognose für den Güterumschlag der deutschen Ostseehäfen bis 2030“, Veranstaltung der DVWG-Bezirksvereinigung Mecklenburg-Vorpommern in Zusammenarbeit mit dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock und der IHK zu Rostock, Rostock, 27.11.2013.

141 Siehe Glossar

Abb. 56: Seeseitiger Umschlag der Häfen in Mecklenburg-Vorpommern 1990-2016 in Tonnen (Bruttowerte)



Quelle: Angaben Hafenebetreiber und Hafenamts Rostock

besondere Herausforderung stellt dabei die Erreichbarkeit des Fährverkehrs ohne PKW dar. Hier ist der bis in den Hafen geführte ÖPNV so vom zuständigen Aufgabenträger zu gestalten, dass eine möglichst attraktive Verbindung besteht. Dies gilt insbesondere auch für den Inselverkehr von und zur Insel Hiddensee.

Neben dem Fährverkehr kommt der **Hochseekreuzschiffahrt** eine besondere Bedeutung in Mecklenburg-Vorpommern zu. Der Kreuzfahrthafen Warnemünde hat sich als beliebtestes deutsches Reiseziel für internationale Kreuzfahrttouristen und -reedereien etabliert und verzeichnet die meisten Schiffsanläufe aller deutschen Kreuzfahrthäfen. In der Kreuzfahrtsaison 2016 waren es 181 Anläufe von Kreuzfahrtschiffen. Den Passagieren steht mit der seit 2013 taktverdichteten S-Bahn von Warnemünde zum Rostocker Hauptbahnhof und neuen Fahrzeugen ein leistungsfähiges SPNV-Angebot zur Verfügung. Sowohl für den SPNV im Rostocker Raum als auch für den Fernverkehr nach Berlin werden sich die Bedingungen mit der Modernisierung des Bahnhofs deutlich verbessern. Der Bahnhof wird dann die Funktion eines modernen und barrierefreien Verknüpfungspunktes zwischen Schiffs- und Bahnverkehr übernehmen. Die von der Deutschen Bahn zu verantwortende Umbaumaßnahme wird voraussichtlich Ende 2020 fertiggestellt. Für Kreuzfahrtpassagiere, die

von Rostock aus zu einem Tagesausflug nach Berlin aufbrechen, soll mehr als bisher versucht werden, Sonderzüge der Deutschen Bahn oder entsprechende Kontingente in fahrplanmäßig verkehrenden IC-Zügen einzusetzen. Die für ab Ende 2019 angekündigte neue Intercitylinie Warnemünde – Rostock – Berlin – Dresden kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Neben Rostock-Warnemünde werden auch der Hafen in Sassnitz/Mukran und der Seehafen Wismar von Hochseekreuzfahrtschiffen angelaufen.

Die **Flusskreuzschiffahrt** hat sich zu einem wichtigen Standbein des maritimen Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern entwickelt. Der Seehafen Stralsund ist mit durchschnittlich 120 Anläufen mit ca. 15.000 Passagieren im Jahr ein bedeutender Basishafen für Flusskreuzfahrtschiffe. Anlaufhäfen für die Flusskreuzschiffahrt sind auch Greifswald, Wolgast, Ueckermünde und Lauterbach.

Mit ihrer Ausstrahlung auf die hafenauffine Wirtschaft, Werften, Logistikunternehmen, Agrarhändler und den maritimen Tourismus sind die Häfen **Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung** des Landes. Allein in der Rostocker Seehafenwirtschaft waren 2013 über 9.595 Personen direkt beschäftigt; weitere 6.284 Arbeitsplätze

ergeben sich durch indirekte Beschäftigungseffekte der Seehafenwirtschaft in Rostock.¹⁴⁴

Weitere Seehäfen neben Rostock mit besonderer überregionaler Ausstrahlung sind Wismar und Sassnitz/Mukran. Der Bedeutung dieser Häfen für die Verkehrs- und Wirtschaftspolitik Rechnung tragend, ist neben den jeweiligen Kommunen das **Land** gesellschaftsrechtlich an den Betreibergesellschaften dieser Häfen **beteiligt**. Des Weiteren zählt der kommunale Seehafen Stralsund zu den landesweit bedeutenden Seehäfen.

In den Häfen ist der Seetransport mit den Hinterlandtransportsystemen **Straße** und **Schiene** eng **verknüpft**. Die Häfen bieten deshalb günstige Rahmenbedingungen nicht nur für die Transportwirtschaft, sondern auch für die Ansiedlungen **hafenauffiner Industrie**.

Neben den Seehäfen verfügt Mecklenburg-Vorpommern über schiffbare **Binnenwasserstraßen**, die zum Teil als Bundeswasserstraßen klassifiziert sind. Frachtverkehr findet dabei auf der Peene mit den Binnenhäfen in Anklam, Demmin, Jarmen und Malchin statt. Die wasserseitigen Umschlagmengen der Peenehäfen insgesamt liegen seit einigen Jahren unter 50.000 Tonnen pro Jahr. Die Peene ist von ihrer Mündung bis Demmin als Binnenwasserstraße der Klasse IV (Europawasserstraße) ausgewiesen, oberhalb Demmin bis Malchin als Binnenwasserstraße der Klasse III. Der Fluss wird von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes lediglich als Wasserstraße außerhalb des Kernnetzes kategorisiert. Derartige Wasserstraßen werden nicht weiter ausgebaut, aber in ihrem Bestand erhalten. Über das Stettiner Haff und die Oder sind die Peene, aber auch die Nord- und Ostansteuerung Stralsund sowie der Greifswalder Bodden an das europäische Binnenwasserstraßennetz angeschlossen.

Die Bundeswasserstraße Elbe ist Binnenwasserstraße der höchsten Klasse VI und Bestandteil des **Transeuropäischen Verkehrsnetzes** (siehe Kap. C IV 1). Allerdings befindet sich in Mecklenburg-Vorpommern kein Wirtschaftshafen an der Elbe.

Die übrigen Binnenwasserstraßen in Mecklenburg-Vorpommern sind hinsichtlich ihrer Eignung für bestimmte Schiffsklassen überwiegend in die niedrigste Stufe 1 sowie hinsichtlich ihrer Ausbauperspektive als sonstige Wasserstraßen eingeordnet. Sie sind von erheblicher Bedeutung für **Freizeit** und **Tourismus** im Land. An den Binnengewässern befinden sich zahlreiche wassertouristische Anlagen, u.a. 105 Sportboothäfen, 45 Wasserwanderrastplätze, 47 Anlege- und Liegestellen sowie 13 Kanustationen. Auf den Gewässern sind 16 Reedereien im Bereich der Fahrgastschiffahrt tätig. Die Landesregierung hat 2014 mit dem „Landeswassertourismuskonzept

Seen- und Flusslandschaft Mecklenburg-Vorpommern“¹⁴⁵ ein detailliertes Konzept zur Weiterentwicklung des Wassertourismus erstellt. In der Landeskonzeption werden räumliche Schwerpunkte für die wassertouristische Entwicklung auf den Binnengewässern des Landes benannt und strategische Ansätze für ein verbessertes Marketing formuliert. Die wassertouristischen Angebote an der Seeküste wurden im „Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste“¹⁴⁶ untersucht.

2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen

a) Ziele

Vor dem Hintergrund der verkehrlichen und wirtschaftlichen Bedeutung der Häfen des Landes setzt sich die Landesregierung für eine **Stärkung und Weiterentwicklung der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft** ein.

b) Handlungsfelder

Aus diesem Ziel ergeben sich folgende **Handlungsfelder**:

Wettbewerbsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten der Häfen sichern und ausbauen

Wenngleich mittel- bis langfristig von einem Wachstum der Umschlagmengen in den Häfen des Landes ausgegangen werden kann, ist die Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens auch im starken Maße **konjunkturabhängig** und teils erheblichen, aber ungleichmäßigen Schwankungen unterworfen. Das Land unterstützt die Häfen dabei, sich den ständig verändernden Anforderungen des Marktes zu stellen und ihre Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.

Aus den technischen Entwicklungen in der Schifffahrt und der Hafenwirtschaft sowie Veränderungen bei der Güterartenstruktur ergeben sich **neue Anforderungen** an die **Infra- und Suprastruktur** in Häfen. Während der Ausbau der Suprastrukturen Aufgabe der Hafenwirtschaft ist, sind Kommunen, Land und Hafeninfrastruktureigentümer für den Ausbau der Hafeninfrastrukturen zuständig. Für die Entwicklung und Anpassung der Hafeninfrastruktur hat das Infrastrukturministerium zwischen 2007 und 2016 Zuschüsse (EU-, Bundes- und Landesmittel) in Höhe von insgesamt rd. 100 Millionen Euro bewilligt. Hierdurch wurde ein wesentlicher Beitrag geleistet, dass die Häfen auf diese Anpassungsanforderungen reagieren konnten.

144 Institut für Marketing & Dienstleistungsforschung der Universität Rostock, Wirtschaftliche Ausstrahlung der Seehafenwirtschaft Rostocks, 2015.

145 <http://www.regierung-mv.de/Publikationen?id=7820&processor=veroeff>.

146 http://service.mvnet.de/_php/download.php?datei_id=21860.

Das Land wird auch künftig den bedarfsgerechten **Hafeninfrastrukturausbau** im Rahmen seiner Möglichkeiten **unterstützen** (vgl. auch Programmsätze 5.1.2 (6) und (7) LEP M-V 2016¹⁴⁷). Die Förderung erfolgt durch das Infrastrukturministerium seit 2014 auf Basis der „Richtlinie zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der wirtschaftsnahen Infrastruktur sowie zur Senkung der CO₂-Emission in Häfen“. Die Fördervorhaben werden aus Mitteln des Landes, der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) sowie des Solidarpaktfortführungsgesetzes finanziert. Darüber hinaus stellt das Wirtschaftsministerium GRW-Mittel für Infrastrukturvorhaben in Häfen zur Verfügung.

Die Entwicklung der Häfen setzt die **Verfügbarkeit geeigneter Flächen** im hafennahen Umfeld insbesondere für hafenauffine Industrieansiedlungen, die wiederum Hafenumschlag genieren, sowie für Umschlag, Gewerbeansiedlungen, Dienstleistungs- und Logistikunternehmen voraus. Deshalb hat das Land die „Flächenoffensive Häfen Mecklenburg-Vorpommern 2030“ initiiert. Ziel ist es, mittels einer vorausschauenden Flächenvorsorge geeignete Entwicklungsflächen planerisch zu sichern, um künftige Kapazitätsengpässe in den Häfen zu verhindern. Neben den Interessen der Hafenwirtschaft sind hierbei auch die Belange der Siedlungsentwicklung sowie des Natur- und Umweltschutzes zu berücksichtigen. Landesweit bedeutsame Standorte für die Ansiedlung hafenauffiner Unternehmen finden sich laut LEP M-V 2016 in Bentwisch, Dummerstorf, Sassnitz/Mukran, Lubmin, Wismar, Rostock, Stralsund und Vierow (Programmsatz 4.3.1 (3) i. V. m. Abbildung 20). Regionale Flächenvorsorgekonzepte wurden für die Häfen Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund, Vierow und Wismar erstellt. Die Sicherung der identifizierten Flächen ist im Landesraumentwicklungsprogramm verankert worden (vgl. Programmsatz 4.3.1 (3) LEP M-V 2016). Darüber hinaus sind planerische Maßnahmen auf regionaler (Regionale Raumentwicklungsprogramme) und kommunaler (Bauleitplanungen) Ebene notwendig.

Eine eigenständige Vermarktung der Hafenstandorte des Landes ist – insbesondere im Ausland – wenig effektiv. Das Land unterstützt die **gemeinsame Vermarktung** der Häfen des Landes, etwa im Rahmen gemeinsamer Messeauftritte, Delegationsreisen und Marketingmaterialien.

Steigende Umschlagsmengen bewältigen

Das u.a. nach der Seeverkehrsprognose des Bundes zu erwartende Wachstum der transportierten Gütermengen im Schiffsverkehr stellt das Land vor die Herausforderung, die Voraussetzungen für eine weiterhin schnelle und effiziente Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs zu gewährleisten. Wenngleich die Häfen des Landes bereits sehr gut an das **Hinterland angebunden** sind, besteht ohne eine

aktive verkehrspolitische Gestaltung die Gefahr, dass das Umschlagswachstum sich nachteilig auf die Umwelt und die Lebensqualität der Menschen auswirkt. Zudem geht es darum, die wirtschaftliche Entwicklung der Häfen nicht durch Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur zu gefährden. Dabei muss das Land mehr sein als nur ein Transitland. Ziel ist es, die mit dem Güterumschlag verbundene **Wertschöpfung in den Häfen** zu erhöhen.

Handlungsbedarf besteht insbesondere bezüglich der **seewärtigen Erreichbarkeit** der Häfen. Entsprechend dem Trend in der internationalen Schifffahrt müssen sich die Seehäfen auf zunehmend größere Schiffe einstellen. Dazu sind insbesondere der Ausbau der seewärtigen Zufahrt in Rostock von 14,5 m auf 16,5 m Wassertiefe und die Vertiefung der seewärtigen Zufahrt in Wismar von 9,5 m auf 11,5 m Wassertiefe notwendig. Beide Vorhaben wurden daher vom Land für den Bundesverkehrswegeplan 2030 angemeldet. Sie sind sowohl im Bundesverkehrswegeplan als auch im Ausbaugesetz für die Bundeswasserstraßen jeweils mit der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf“ enthalten. Des Weiteren setzt sich das Land bei den Trägern der Wasserstraßen in einem regelmäßigen und intensiven Abstimmungsprozess dafür ein, dass die Tiefen der seewärtigen Zufahrten der übrigen Häfen des Landes erhalten bleiben. Gleichwohl steht die Unterhaltung von Seewasserstraßen nach dem Bundeswasserstraßengesetz unter dem Vorbehalt der wirtschaftlichen Vertretbarkeit.

Angesichts des prognostizierten Güterumschlags in den Häfen wird auch der **Seehafenhinterlandverkehr** künftig zunehmen. Das Land setzt sich beim Bund für den gezielten Ausbau wichtiger Verkehrswege im Hinterland der Häfen ein, um die aus den steigenden Umschlagsmengen resultierenden Hinterlandverkehre zu bewältigen. Besonders wichtige Ausbauprojekte im Land sind die Fertigstellung der A 14 und der B 96n sowie die Ertüchtigung der Bahnstrecke Berlin – Stralsund und Kavelstorf – Rostock Seehafen. Die Anbindung des Frankenhafens Stralsund an die Schienenstrecke Stralsund – Berlin ist als bindendes Ziel der Raumordnung in Programmsatz 5.1.2 (7) LEP M-V 2016 aufgenommen.

Umwelt- und Klimaschutz im Schiffsverkehr berücksichtigen

Gemessen an der Transportleistung ist die Schifffahrt ein vergleichsweise **klimafreundlicher** und **effizienter** Verkehrsträger. Zunehmender Schiffsverkehr führt jedoch zu **zusätzlichen Belastungen** durch Schadstoffe, Staub, Abgase und Lärm. Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und zum Schutz der Meeresumwelt sowie angesichts des Klimawandels muss die Schifffahrt im besonders sensiblen Küstenraum der Ostsee ihre Emissionen senken.

Das Land unterstützt deshalb grundsätzlich die Aktivitäten zur **Verbesserung des maritimen Umweltschutzes**. Jede Verstärkung umweltrechtlicher Anforderungen sollte

147 Siehe Glossar

auf Nachhaltigkeit angelegt sein; das schließt die Vermeidung unzumutbarer wirtschaftlicher Folgen ein. Aufgrund des internationalen Charakters des Seeverkehrs setzt sich die Landesregierung für die Festsetzung möglichst weltweit einheitlicher Umweltstandards auf hohem Niveau ein. Durch unterschiedliche Umweltstandards könnte der Wettbewerb zwischen konkurrierenden Fahrtgebieten beeinträchtigt werden oder es zu Verlagerungen vom vergleichsweise umweltfreundlichen Seeverkehr auf den Landverkehr kommen. Die beschlossenen oder bereits in Kraft getretenen Sonderregelungen für die Schifffahrt auf der Ostsee hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffstreibstoffen, der Stickstoffemissionen von Schiffsmotoren sowie der Entsorgung von Schiffsabwässern sollten daher auch in anderen Fahrtgebieten Anwendung finden.

Mittelfristig ist davon auszugehen, dass durch strengere Umweltschutzvorschriften die Nutzung **alternativer Schiffsantriebe** forciert wird. Insbesondere in der Verwendung von Liquefied Natural Gas (LNG) wird eine wirtschaftlich und ökologisch zukunftsfähige Lösung für einen emissionsarmen Schiffsverkehr gesehen. Während der Hafenliegezeiten kann eine landseitige Energieversorgung der Schiffe zum Einsatz kommen. Durch umweltabhängige Hafengebührensyste me können zusätzliche Anreize gesetzt werden. Die Landesregierung begrüßt den Einsatz neuer Antriebstechnologien und Kraftstoffe in der Schifffahrt grundsätzlich. Hierfür notwendige Anpassungen der Infrastruktur in Häfen können insbesondere im Rahmen der Hafeninfrast rukturförderung bezuschusst werden.

c) Maßnahmen

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
Unterstützung des bedarfsgerechten Hafeninfrast rukturausbaus	<p>Seehafen Rostock: Erschließung weiterer Ansiedlungs-, Hafenerweiterungs- und Logistikflächen, Flächenerweiterung im Rahmen der östlichen Hafenerweiterung für Massengutumschlag, Ausbau der Hafenstraßenanbindung an die A 19 (Ost), Neubau und Vertiefung von Liegeplätzen, Maßnahmen im Zusammenhang mit der Vertiefung des Seekanals von 14,5 m auf 16,5 m Wassertiefe</p> <p>Kreuzfahrthafen Warnemünde: Ausbau der Liegeplatzkapazitäten für größere Kreuzfahrtschiffe</p> <p>Rostocker Fracht- und Fischereihafen: Herrichtung einer Operativfläche für Schüttgüter und Umbau einer Kaianlage zum Ausrüstungs- und Versorgungskai</p> <p>Fährhafen Sassnitz: Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau zum Offshore-Basishafen und Stärkung der agrarischen Umschlagmöglichkeiten, vor allem für größere Schiffsklassen</p> <p>Seehafen Wismar: Hafenerweiterung sowie Errichtung eines Kreuzfahrtterminals im Alten Hafen</p> <p>Seehafen Stralsund: Gleisanbindung des Frankenhafens und Neubau eines Liegeplatzes im Frankenhafen</p> <p>Hafen Vierow: Schaffung einer Logistikfläche und Hafenerweiterung</p>	Infrastrukturministerium/ Wirtschaftsministerium

VII. Luftverkehr

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

In Mecklenburg-Vorpommern bestehen – insbesondere historisch bedingt – derzeit insgesamt **25 Flugplätze**, die ganz verschieden ausgestattet sind und demzufolge unterschiedliche Bedeutung für den Luftverkehr haben (Abb. 57).

Neben fünf luftverkehrsrechtlich als Flughäfen genehmigten Flugplätzen (Rostock-Laage, Schwerin-Parchim, Neubrandenburg, Heringsdorf und Stralsund-Barth) existieren weitere 16 Verkehrs- und Sonderlandeplätze sowie vier Ultraleicht- und ein Segelfluggelände. Daneben gibt es 25 Hubschrauberlandeplätze, die überwiegend an den Krankenhäusern für den Rettungsdienst und Krankentransport eingerichtet sind. Aufgrund der Dimensionierung und Beschaffenheit der Start- und Landebahnen und der technischen Ausstattung **unterscheidet** sich der luftverkehrsrechtliche Genehmigungsstatus der verschiedenen Flugplätze (Flughäfen, Verkehrs- bzw. Sonderlandeplätze) jedoch wesentlich in der verkehrspolitischen **Bedeutung** und der **Funktion**. Insbesondere die kleineren Verkehrs- und

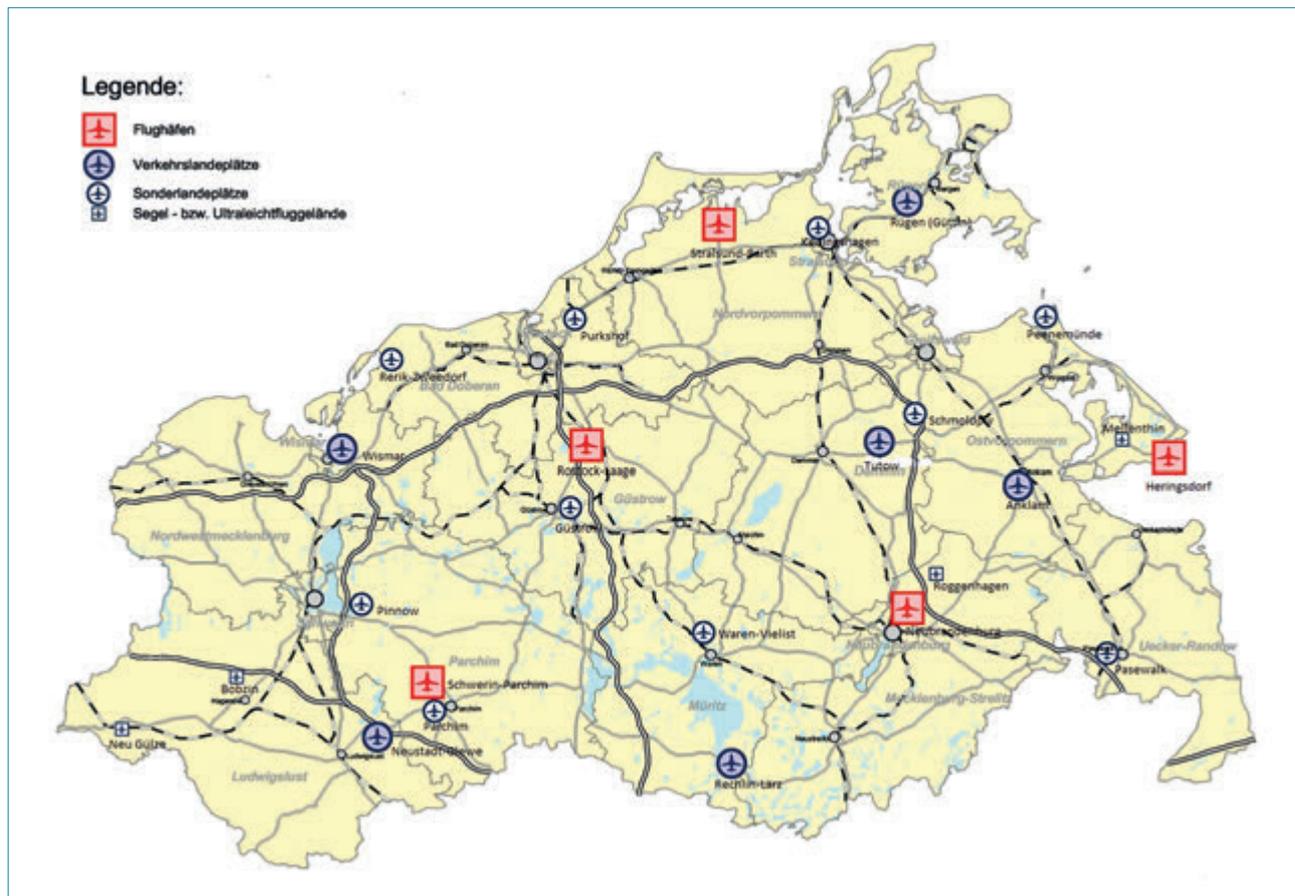
Sonderlandeplätze, aber auch die Flugplätze Neubrandenburg und Stralsund-Barth dienen vornehmlich der allgemeinen Luftfahrt, zu der z. B. geschäftlich und privat veranlasste Flüge, Sportflüge, Werksverkehre, Taxi- und Ambulanzflüge oder auch Ausbildungsflüge zählen.

Die Entwicklung des gesamten **Passagieraufkommens** (gewerblich und nichtgewerblich) an den fünf Flughäfen für den Zeitraum 2006 bis 2016 ist in der Abbildung 58 dargestellt.

Regelmäßiger **gewerblicher Linien- und Charterverkehr** findet derzeit nur an den beiden Flughäfen Rostock-Laage und Heringsdorf (saisonal) statt. Beim Flughafen Rostock-Laage handelt es sich um einen Militärflughafen, der aufgrund eines Mitbenutzungsvertrages mit der Bundeswehr zivil mitgenutzt wird. Heringsdorf ist für den Tourismus ein bedeutsamer Flughafen und bedient den östlichen Landesteil (Usedom). Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist an keinem der Flugplätze gesellschaftsrechtlich beteiligt.

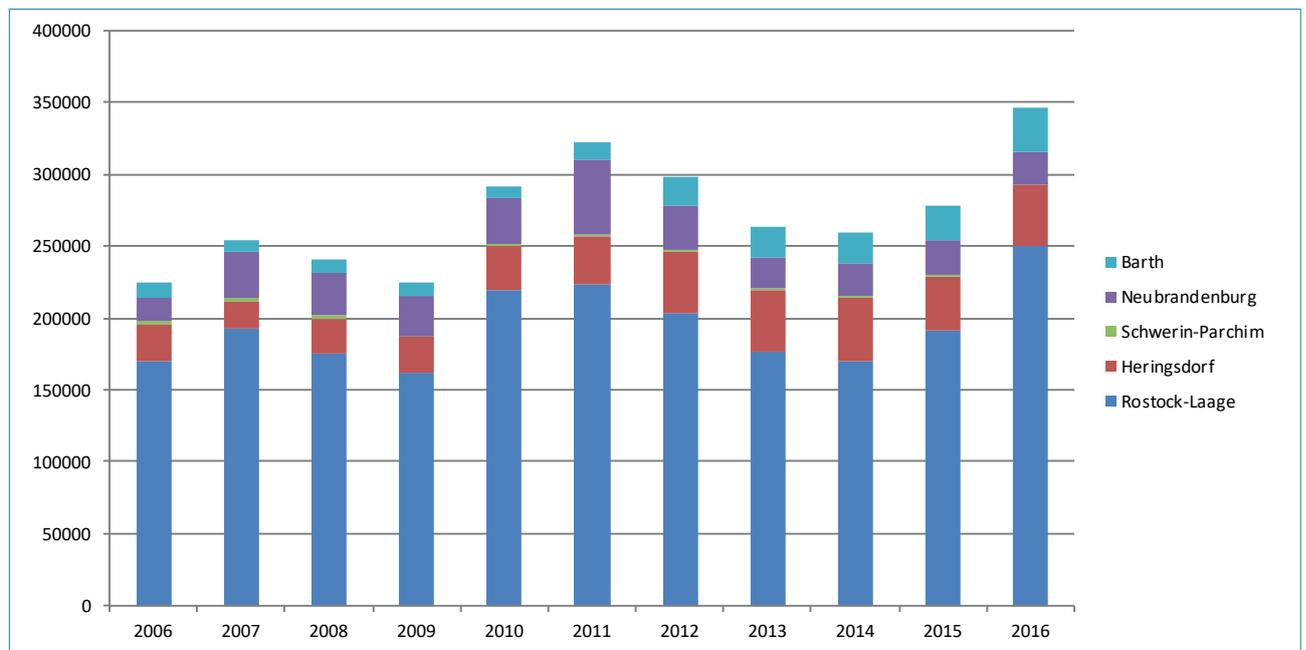
Rostock-Laage hat sich zum **wichtigsten Flughafen** des Landes entwickelt, da er sich auf die stärkste Bevölkerungs- und Wirtschaftsagglomeration des Landes stützen kann, sich in relativer Nähe zur bedeutenden Ferienregion Ostseeküste befindet und durch die

Abb. 57: Flugplätze in Mecklenburg-Vorpommern



Quelle: Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern

Abb. 58: Passagierentwicklung 2006 bis 2016



Quelle: Angaben der Flughäfen

zivile Mitbenutzung des Militärflughafens über ein kostengünstiges Betreibermodell verfügt. Das Passagieraufkommen ist vor allem seit 2009 durch die Etablierung des Incoming-Flugverkehrs und seit 2015 durch Zubringerflüge für Kreuzschiffahrten gestiegen. Dennoch verfügt der Flughafen Rostock-Laage hinsichtlich des Streckennetzes und der Flugfrequenzen nur über ein begrenztes Angebot an Luftverkehrsleistungen. Mit 5,3 %¹⁴⁸ wird derzeit nur ein kleiner Teil der Luftverkehrsnachfrage des Landes über Rostock-Laage abgedeckt; der größte Anteil an Passagieren aus dem Land fliegt insbesondere von den Internationalen Verkehrsflughäfen Hamburg und Berlin ab. Unter den Bundesländern ist Mecklenburg-Vorpommern damit dasjenige, das die Luftverkehrsbedürfnisse am wenigsten im eigenen Land befriedigt. Durch die damit verbundenen langen Anreisezeiten insbesondere für Reisende aus dem nördlichen und östlichen Landesteil besteht somit eine **luftverkehrliche Unterversorgung**.

Der Luftverkehr ist stark von **internationalen Einflüssen** bestimmt. Durch weitreichende Liberalisierungs- und Deregulierungsmaßnahmen haben sich die Rahmenbedingungen für den weltweiten Luftverkehr grundlegend verändert. Flughäfen, Fluggesellschaften und weitere Dienstleister der Luftverkehrsbranche unterliegen daher seit Jahren einem grundlegenden Strukturwandel. Zudem sorgen z. B. steigende Treibstoffkosten, Kostensteigerungen durch wachsende Anforderungen im Bereich der Luftsicherheit, aber auch regulatorische Maßnahmen wie z. B. Betriebszeitenbeschränkungen für einen wachsenden Wettbewerbsdruck im Luftverkehrsmarkt.

148 Gutachterliche Vorarbeit zur Erstellung eines Norddeutschen Luftverkehrskonzepts, UNICONSULT, März 2012.

2. Ziele – Handlungsfelder

Eine **leistungsfähige Luftverkehrswirtschaft** ist für eine global agierende Volkswirtschaft ein **strategisch wichtiger Standortfaktor**. Die Wettbewerbsfähigkeit und Nachhaltigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft soll deshalb insgesamt gestärkt werden. Hierbei sind jedoch die wirtschaftlichen Interessen mehr denn je in Einklang mit den ökologischen und sozialen Belangen zu bringen.

Anliegen der Landesregierung ist es, die in Mecklenburg-Vorpommern vorhandenen **Luftverkehrsmobilitätsbedürfnisse** stärker als bisher **im Land selbst zu decken**. Durch eine Vielzahl von europäischen und nationalen Vorgaben ist der Gestaltungsspielraum des Landes im Hinblick auf den Luftverkehr eingengt. Luftverkehr endet nicht an den Landesgrenzen. Die möglichen Handlungsfelder für die künftige Luftverkehrspolitik des Landes sind daher in enger Abstimmung mit dem Bund und den anderen Bundesländern – hier insbesondere für den norddeutschen Raum – zu sehen. Die Luftverkehrsressorts der fünf norddeutschen Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein haben am 26. August 2013 ein Norddeutsches Luftverkehrskonzept beschlossen, das gemeinsame Leitlinien für die Weiterentwicklung und qualitative Verbesserung des norddeutschen Luftverkehrsstandortes enthält.¹⁴⁹

Die folgenden im **Norddeutschen Luftverkehrskonzept** formulierten Forderungen und **Handlungsfelder**

149 <http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Verkehr/Luftverkehr>

sind von besonderer Bedeutung für die luftverkehrliche Entwicklung und Anbindung Mecklenburg-Vorpommerns und werden deshalb in den ILVP M-V übernommen:

- In den gutachtlichen Vorarbeiten zum Norddeutschen Luftverkehrskonzept werden für die Flughäfen **Rostock-Laage** und **Heringsdorf** Potenziale hinsichtlich des **Inbound-Tourismus** (Reiseverkehr aus dem Ausland) aus aufkommensstarken Quellmärkten in flugaffiner Distanz (z. B. Benelux, Süddeutschland, Alpenländer) und hier speziell des Küsten-, Messe- und Städtetourismus sowie des Kreuzschiffahrttourismus prognostiziert. Diese gilt es durch ein gemeinsames, verbessertes Marketing zu entwickeln. Der **Schwerpunkt** der Luftverkehrspolitik Mecklenburg-Vorpommerns liegt in der Entwicklung des Flughafens **Rostock-Laage** vordringlich durch den Ausbau der Drehkreuz-Anbindung (vgl. auch Programmsatz 5.1.2 (9) LEP M-V 2016).
- **Küstennahe Flugplätze** (z. B. Stralsund-Barth, Heringsdorf und Rügen-Gütin) bieten potenzielle Geschäftsfelder als Service-Standort für **Offshore-Windparks** (Helikopterdienste für Wartung, Ersatzteiltransport, Rettungsdienste). Mecklenburg-Vorpommern bekennt sich zu einer bedarfsgerechten Flugplatzinfrastruktur für die Offshore-Windindustrie und wird die Offshore-Windparkbetreiber in luftverkehrlichen Angelegenheiten unterstützen.
- Zur Verbesserung der **Interkontinentalanbindung** Norddeutschlands engagiert sich Mecklenburg-Vorpommern gemeinsam mit den anderen norddeutschen Ländern beim Bund dafür, dass dieser bei den Verhandlungen zu bilateralen Verkehrsrechten im Luftverkehr mit Drittstaaten die bedarfsgerechte Gewährung solcher Rechte an den norddeutschen Flughäfen mehr berücksichtigt. Hierdurch können sich bessere Entwicklungsoptionen für Frachtverkehre insbesondere am Flughafen **Schwerin-Parchim**, jedoch auch am Flughafen **Rostock-Laage** ergeben, da an diesen Flughäfen keine Nachtflugbeschränkungen bestehen.
- Die **Kooperation der Landesluftfahrtbehörden** insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der Reform des Luftverkehrsrechts durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) wird geprüft. Daneben ist beabsichtigt, die Zuverlässigkeitsüberprüfungen nach dem Luftsicherheitsgesetz in Hamburg zu konzentrieren. Dadurch können notwendige Ressourcen zur Bewältigung der gestiegenen und neuen Anforderungen des Luftverkehrsrechtes, soweit die Länder zuständig sind, geschaffen werden.

Die **Verkehrsflughäfen Hamburg** und **Berlin** werden angesichts ihrer länderübergreifenden Verkehrsfunktion und ihres qualitativen und quantitativen Flugangebots auch künftig den überwiegenden Teil der Luftverkehrsnachfrage aus Mecklenburg-Vorpommern decken müssen. Aufgrund seiner Bevölkerungsentwicklung und Wirtschaftsstruktur wird Mecklenburg-Vorpommern auf die Mitversorgung durch diese Flughäfen angewiesen

sein. Mit Inbetriebnahme des internationalen Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg und gleichzeitiger Schließung des Flughafens Berlin-Tegel gilt es allerdings die Auswirkungen auf den norddeutschen Luftverkehrsstandort und insbesondere auf die luftverkehrliche Anbindung Mecklenburg-Vorpommerns aufmerksam zu beobachten, ggf. zu untersuchen und sich daraus ableitende Maßnahmen zu entwickeln.

Der Flughafen **Rostock-Laage** hat für die Region Rostock und für das ganze Land eine besondere **wirtschaftliche Bedeutung**. Dies bezieht sich sowohl auf die Unternehmensansiedlung in unmittelbarer Flughafennähe im Gewerbegebiet Airpark und in der Region als auch auf die Weiterentwicklung der Incoming-Flugverbindungen zur Entwicklung des Tourismus mit den entsprechenden regionalwirtschaftlichen Effekten für das Land. Es ist daher beabsichtigt, den Flughafen Rostock-Laage nach Maßgabe des geltenden Rechts vorübergehend finanziell zu unterstützen. Von Bedeutung ist hierbei auch, dass die Europäische Kommission neue Leitlinien für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften erlassen hat. Danach sind Beihilfen aus öffentlichen Haushalten unter bestimmten Voraussetzungen noch bis 2024 möglich, da bei den meisten kleineren Regionalflughäfen aufgrund ihres geringeren Passagieraufkommens (jährlich bis 1 Mio.) eine eigenständige wirtschaftliche Tragfähigkeit nicht gegeben ist, sie aber als Wirtschafts- und Standortfaktoren für die betreffende Region wichtig sind. Ziel ist es daher, die **Wirtschaftlichkeit** des Flughafens Rostock-Laage zu stärken, insbesondere im Hinblick auf Entwicklung neuer Geschäftsfelder.

Die Entwicklung des Flughafens Rostock-Laage wird durch das Land begleitet und bei Bedarf – auch unter Einbeziehung der sich verändernden internationalen wie nationalen Marktbedingungen – **neu zu bewerten** sein.

Der Flughafen **Heringsdorf** erfüllt eine wichtige regionalwirtschaftliche Funktion. Mit seiner intensiven Orientierung auf Incoming-Fluggäste eröffnet er Märkte zu Urlaubsgästen für Usedom's Qualitätstourismus, die auf anderem Wege nicht oder nur schwerlich erschließbar wären. Die dabei etablierte Zusammenarbeit mit regionalen Tourismusunternehmen hat Vorbildwirkung für das Zusammenwirken öffentlicher Aufgabenträger mit wirtschaftlichen Interessenträgern beim Betrieb eines Flughafens.

Die Flughäfen **Rostock-Laage** und **Heringsdorf** sind Teil des **Gesamtnetzes** des **transeuropäischen Verkehrsnetzes** (siehe Kap. C IV 1). Dies berücksichtigt die Landesregierung bei ihrer Luftverkehrspolitik.

Der 2007 privatisierte Flughafen **Schwerin-Parchim** soll nach der Konzeption des chinesischen Investors zu einer Verkehrsinfrastruktur für den europäisch-chinesischen Waren- und Personenverkehr entwickelt werden.

Der inzwischen für den militärischen Betrieb aufgebene Flughafen **Neubrandenburg** wird aufgrund der Schließung des Bundeswehrstandortes zivil genutzt. Die Flughafengesellschafter haben entschieden, den rein zivilen Flugbetrieb weiterzuführen und entsprechend den Branchenclustern auszubauen.

Im Übrigen haben die in der **Ersten Fortschreibung des Luftverkehrskonzeptes des Landes Mecklenburg-Vorpommern** (Landtags-Drs. 4/1613) vom 29. März 2005 formulierten Grundsätze der Luftverkehrspolitik auch

weiterhin Gültigkeit. Im Vordergrund steht hierbei, dass in Anbetracht der notwendigen Konsolidierungen der öffentlichen Haushalte und insbesondere unter Beachtung der europarechtlichen Bestimmungen die **Fördermaßnahmen** zu konzentrieren sind und nur dort erwogen werden, wo sie zur Sicherung wichtiger Verkehrs- oder regionalpolitischer Belange erforderlich sind. Grundsätzlich sind die Flugplatzgesellschaften für den wirtschaftlichen Betrieb ihrer Flugplätze selbst verantwortlich. Eine Beteiligung des Landes an Flugplatzgesellschaften kommt auch weiterhin nicht in Betracht.

H. Verkehrsträgerübergreifende Mobilität

Ein zentrales Thema des ILVP M-V ist die bessere Vernetzung und Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger (siehe Kap. A.). Wege werden immer häufiger zurückgelegt, indem **mehrere Verkehrsmittel** (Bus, Bahn, Auto, Taxi, Fahrrad, Fußverkehr) miteinander **kombiniert** werden. Deshalb widmet sich dieses Kapitel der verkehrsträgerübergreifenden („intermodalen“) Mobilität.

I. Initiative „Kombiniert mobil – Verkehrsmittel vernetzen“

Parallel zur Aufstellung des ILVP M-V hat das Infrastrukturministerium die Initiative „Kombiniert mobil – Verkehrsmittel vernetzen“ gestartet. In einem wettbewerbsorientierten Verfahren sollten kommunale und regionale **Konzepte** entwickelt werden, die zur Verbesserung der **intermodalen Mobilität** beitragen. Ein Ziel der Initiative war es, die Möglichkeiten intermodaler Mobilität für Politik und Bürger an konkreten Beispielen aus Mecklenburg-Vorpommern anschaulich zu machen.

Aus den eingereichten Bewerbungen wählte eine Jury **drei Kommunen** aus, die ihre Ideenskizze dann unter Begleitung eines Verkehrsplanungsbüros zu einem intermodalen Mobilitätskonzept weiterentwickelt haben. Diese Konzepte, deren Erkenntnisse auch in den ILVP M-V eingeflossen sind, kommen zu konkreten Vorschlägen, die hier stichwortartig aufgeführt werden¹⁵⁰:

150 Ausführliche Dokumentation unter <http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Verkehr/Landesverkehrsplan/Kombiniert-Mobil>.

1. Hansestadt Stralsund

a) Konzept Park+Ride (P+R)-Anlagen

P+R-Standorte auf bereits bestehenden, direkt an den Haupteinfallstraßen gelegenen großflächigen Einzelhandelsflächen mit großvolumigem Parkraum und guter ÖPNV-Anbindung

b) ÖPNV-Planung (Bus) passend zum P+R-Konzept – Konzept Richtungsknoten

Vor dem Erreichen der Innenstadt treffen sich die Busse verschiedener Richtungen zu einem „Rendezvous“ und ermöglichen den Umstieg. Alle in Richtung Innenstadt fahrenden Busse erhalten eine Verbindung zu allen Teilen der Innenstadt.

c) Mobilitätszentrale Bahnhof

- Treffpunkthaltestelle als Richtungsknoten zwischen Stadtbus und Regionalbus
- Benachbarte Fahrbahn verkehrsberuhigt gestaltet und geregelt
- Kleinere Fahrradstation mit Kapazität von ca. 250 Stellplätzen
- Kommunales Leihfahrradsystem in Kooperation mit dem kommunalen Verkehrsbetrieb
- multifunktionale Mobilitäts-Informationszentrale im Hauptbahnhof

d) Kommunikation und Marketing – Mobilitätsberatung (näher dazu auch Kap. H II)

aa) Gestaltung eines Mobilitäts-Marketingbaukastens für die Tourismusbranche

- Fahrplanauskunft: Integration der elektronischen Fahrplanauskunft mit voreingestellter Zielhaltestelle in die Internetpräsenz der touristischen Betriebe
- Textbausteine „Mobilitätsinformationen“: Information zur Anreise mit dem Umweltverbund auf der Internetseite des touristischen Standortes bzw. Betriebes (Vorschlag Mustertext); „einfache“ Mobilitätsinformationen mit Haltestelle und Linie in Printmaterialien; Integration von Mobilitätsinformationen in bestehende Info-Systeme
- Touristische KombiTickets (Verkauf auch durch Gastgeber)
- Fahrkartenautomat: Wesentliches Verbesserungspotenzial, da Menüführung nur für Insider brauchbar
- Betreuung durch das Verkehrsunternehmen: aktive Kundenpflege gegenüber den Tourismus-Partnern durch Mobilitätsmanager; Anpassung des Angebotes an touristischen Markt
- Crossmarketing: Nutzung der bestehenden Infrastruktur für Werbetreibenden. Haltestellen als „Informationsdrehscheibe“

bb) Konzept zur Vermarktung des zentralen P+R-Angebotes

- Umfangreiche Kommunikation gegenüber den Zielgruppen
- u.a. Flyer für Zielgruppe „Touristen“ (Gestaltungsvorschlag)
- Ähnlich für Zielgruppen Pendler und große Arbeitgeber

2. Hansestadt Greifswald

a) Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement gehört nicht zu den prioritären Themen in den Unternehmen. Die Stadt sollte in einem ersten Schritt vorangehen, da sie innerstädtische Standorte hat und gleichzeitig glaubwürdig und konsistent handeln muss.

b) Rad-/Mobilitätsstation Greifswald Hbf.

Einhausung und Erweiterung bestehender Anlagen

- 3 Fahrradgaragen à 50 Stellplätze
- Information & Service in der Mobilitätszentrale am ZOB am Hbf.
- Fahrradverleih durch UsedomRad am ZOB
- Reparaturservice durch Fahrradhändler (Hol- und Bringdienst, ggf. Ersatzrad-Bereitstellung)

c) Mobilitätsstationen

- Identifikation 18 potenzieller Standorte
- Empfehlung einer Pilotphase mit 2 bis 4 Stationen sowie Vorschläge zur Realisierung aus genehmigungsrechtlicher Sicht (Carsharing-Stellflächen im öffentlichen Raum)

d) Intermodale Stadt-/Umland-Verkehre

- Fahrradbügel als kostengünstige und effektive Abstellanlagenlösung an Regionalbushaltestellen
- Direkte und schnelle Buslinien an Straßen ohne Radwege
- Gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen mit dem Fahrrad aus Richtung der Gemeinden sicherstellen
- 10 Haltestellen besonders geeignet für inter- und multimodale Verknüpfungslösungen

e) Mobilitätskarte

Mögliche Umsetzungen können „kleine“ Kooperationen umfassen nach dem Vorbild Schwäbisch-Hall (ÖPNV und Parkhäuser auf Basis einer Guthabekarte) oder „große“ Kooperationen nach dem Vorbild Osnabrück (ÖPNV, Carsharing, Fahrrad, E-Bikes)

3. Amt Mecklenburgische Kleinseenplatte

Integriertes Verkehrskonzept Mecklenburgische Kleinseenplatte mit Kostenschätzung und Zeitplan; Ziel: arbeitsteiliges Miteinander aller Verkehrsarten des Umweltverbundes

a) Gesamt-Verbindung Neustrelitz – Wesenberg – Mirow – Rechlin (Müritz)

Aufwertung zu einem „Mobilitäts-Rückgrat“ für die ÖPNV-Erschließung der Region mit einer hochwertigen Busverbindung zwischen Mirow und Rechlin („Bahn und Bus aus einem Guss“)

b) SPNV Mirow – Neustrelitz

- Ablösung von Winter-/Sommerfahrplan durch Jahresfahrplan mit 6 Zugpaaren täglich und um 1 Stunde verschobenem Takt
- Zusätzliche touristische Sonderverkehre („Groß-Events“, Sonderfahrten an „Fahrradtagen“, Aktion 48-h-Kleinseenplatte)

c) Vorschlag für ein neues Busnetz in zwei Varianten mit folgenden Elementen

- Zubringer- und Verteilerverkehre für das „Mobilitäts-Rückgrat“ Neustrelitz – Wesenberg – Mirow – Rechlin (Müritz)
- Bessere räumliche Erreichbarkeit von infrastrukturellen und touristischen Zielen
- Bessere Verknüpfung von Bahn- und Busangeboten an den Bahnhöfen Wesenberg und Mirow
- Auf wesentlichen Linien (insbesondere touristischen „Ausflugslinien“) wird Bedienung auch an schulfreien Tagen gewährleistet
- Erstmalige Erreichbarkeit von vielen touristischen Zielen
- Ergänzung durch besser strukturierte und kommunizierte Rufbusfahrten

d) Kombination ÖPNV – Fahrrad

- Grundausstattung aller Zugangspunkte zum SPNV und wichtiger Bushaltestellen mit Fahrradabstellanlagen
- Etablierung von Schwerpunktstationen an den Bahnhöfen Neustrelitz, Wesenberg und Mirow sowie am ZOB Rechlin
- Fahrradmitnahme im SPNV verbessern und auf allen Buslinien ermöglichen
- Aufbau eines touristischen Fahrradverleihsystems nach dem Vorbild von „UsedomRad“

e) Bahnhöfe und Bushaltestellen

- Planungsideen für die Umgestaltung der Verknüpfungspunkte Mirow und Wesenberg sowie ZOB Rechlin
- Konzept Haltestellen „Kleinseenplatte mobil“ (Entwicklung einer Haltestellenhierarchie; einheitliche Gestaltung; hochwertige Ausstattung ausgewählter Haltestellen)

f) Mobilitätsmarketing

- Übersichtsflyer zu allen Mobilitätsmöglichkeiten der Region
- Internetbasierte Projektplattform
- Attraktives Erscheinungsbild des ÖPNV (einheitliches Bild nach außen; Link zur landesweiten Fahrplanauskunft auf allen Internet-Startseiten von Verwaltung, Tourismusbetrieben, Multiplikatoren; Mobilitätsinformationen in allen Kartenmaterialien der Region)
- Aufbau von Vertriebskanälen für die Mobilitätsprodukte der Region in Mecklenburg-Vorpommern und in der Metropolregion Berlin

g) Mobilitätssponsoring

(Mit-)Finanzierung von touristisch ausgerichteten Mobilitätsangeboten über Abgabe, Beiträge von touristischen Leistungsträgern (Bereitschaft durchaus vorhanden!) oder KombiTickets

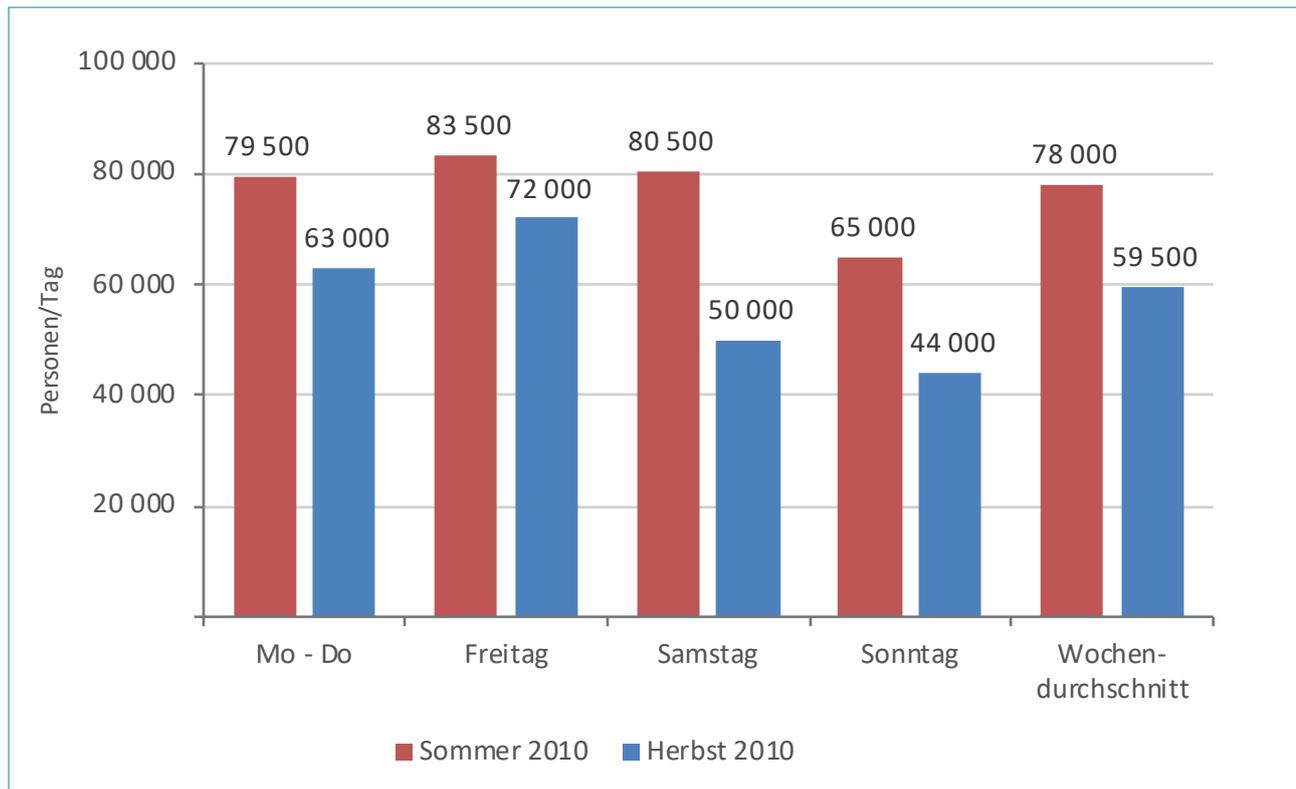
II. Mobilität und Tourismus

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

Während der sommerlichen Hochsaison halten sich an Spitzentagen rund 750.000 bis 800.000 Touristen in Mecklenburg-Vorpommern auf.¹⁵¹ Gegenüber der einheimischen Bevölkerung bedeutet dies eine **Steigerung** der im Land mobilen Menschen um **die Hälfte**. Dies führt auf der einen Seite zu einer **saisonalen Überlastung** der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Bundesstraßen zu und in den Tourismusgebieten. An besonders belasteten Knotenpunkten (Kreuzungen, Zu- und Abfahrten) sind deshalb einzelne Umbau- und Ausbaumaßnahmen in Betracht zu ziehen. Es ist aber nicht möglich, das gesamte Straßennetz dergestalt auszurichten, dass diese Spitzenbelastung wie eine Durchschnittsbelastung in

¹⁵¹ Auskunft des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern vom August 2014.

Abb. 59: Verkehrsaufkommen im Bahnnetz von Mecklenburg-Vorpommern 2010¹⁵¹



Quelle: Verkehrserhebung Mecklenburg-Vorpommern 2010

den Planungen zugrunde gelegt wird. Ein solches Netz wäre für den überwiegenden Teil des Jahres völlig überdimensioniert und würde die öffentlichen Haushalte überfordern. Auch würden die unverwechselbaren Landschaften und die unberührte Natur deutlich leiden, dementwegen sich viele Touristen gerade für einen Urlaub in Mecklenburg-Vorpommern entscheiden.

Auf der anderen Seite liegt in der großen Zahl von Touristen auch eine **Chance** für die Mobilität im Land. Vor allem in den – vielfach touristisch besonders attraktiven – ländlichen Räumen kann eine geschickte **Bündelung von Alltags- und touristischen Verkehren** die wirtschaftliche Tragfähigkeit von Angeboten des ÖPNV fördern; dies ermöglicht Angebote des öffentlichen Verkehrs für die einheimische Bevölkerung, die ohne Touristen nicht finanzierbar wären. Die touristisch bedingte stärkere Auslastung der öffentlichen Verkehrsmittel während der Sommersaison wird am Beispiel der Bahn aus Abbildung 59 deutlich (siehe auch Kap. G II 3 b) aa) Angebot im SPNV).

Die positiven Effekte der touristischen Verkehre auf die Alltagsmobilität haben aber auch ihre Grenzen: In bestimmten dünn besiedelten Regionen fällt das „**Grundvolumen**“ zu gering aus, um allein darauf einen touristisch attraktiven ÖPNV aufzubauen.

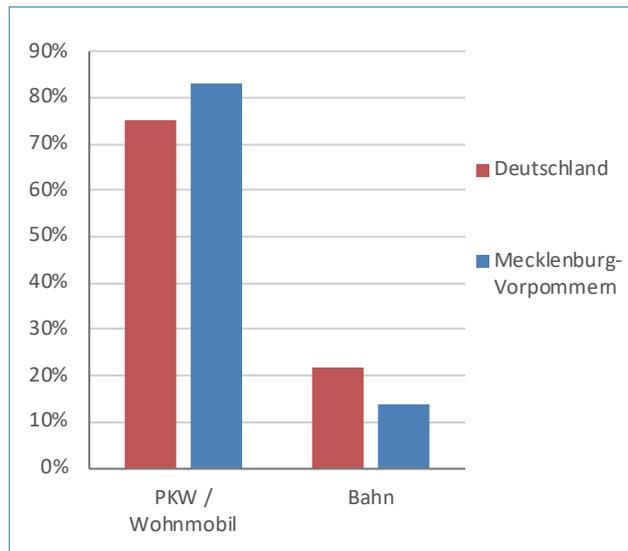
Auch beim Werkstattgespräch „Mobilität und Tourismus“ wurde deutlich, dass die **Balance** zwischen den **Mobilitätsbedürfnissen** des **Alltagsverkehrs** und denen des **Tourismus** noch nicht ausreichend gelingt. Aus Sicht der Tourismusbranche gehen die kommunalen Verkehrskonzepte insbesondere in den Tourismusgebieten vielfach an den – regional durchaus unterschiedlichen – Bedürfnissen des touristischen Marktes vorbei. Die Verkehrsunternehmen betonten hingegen, dass die Belange des Schüler-, Pendler- und sonstigen Alltagsverkehrs der einheimischen Bevölkerung nicht vernachlässigt werden dürften. Übereinstimmung besteht darin, dass die verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmern nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Allerdings zeigt sich auch hier, dass nur über eine bessere Abstimmung und Kommunikation der Akteure unter- und miteinander mehr Effizienz und eine bessere Qualität des Angebotes erreicht werden kann.

Angesichts einer älter werdenden Gesellschaft, die auch die Bedürfnisse der Touristen verändern wird, betont der Leitfaden „Konkreter Anpassungsbedarf der Kur- und Erholungsorte in Mecklenburg-Vorpommern an den demografischen Wandel“ des Bäderverbandes Mecklenburg-Vorpommern¹⁵³ die Bedeutung von **integrierten Mobilitätskonzepten für Touristen** ohne eigenen PKW.

152 Die neuere Verkehrserhebung 2015 (siehe G II 3 a) aa) Nachfrageentwicklung Schienenpersonenverkehr (SPFV und SPNV)) nimmt keine Differenzierung nach Sommer und Winter mehr vor.

153 <http://www.mv-baederverband.de/de/baederverband-und-service/projekte/anpassungsbedarf-der-kur-und-erholungsorte-m-v-an-den-demographischen-wandel>.

Abb. 60: Verkehrsmittelnutzung bei Inlands-Urlaubsanreisen



Quelle: NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa, *Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein*, 2012, Seite 19

Intermodale Mobilität eignet sich zudem besonders gut, um als ein Baustein in Nachhaltigkeits- und Klimaschutzkonzepten aufgenommen zu werden, die für die Tourismusbranche des Landes zunehmende Bedeutung haben werden. Das knappe Résumé eines Experten auf dem Tourismustag 2014 in Rostock lautete: „Mecklenburgisch-vorpommerische Ostseeküste profitiert heute u.a. von moderner Infrastruktur; Verkehrskonzepte sind aber traditionell autofixiert. Westdeutsche Tourismusgebiete mit älterer Infrastruktur wirken teilweise ‚angestaubt‘, holen aber u.a. durch nachhaltige Mobilitätskonzepte (mit Nutznießer-Finanzierung) auf.“¹⁵⁴

Die Zahl der nach Mecklenburg-Vorpommern per **Bahn** anreisenden Urlauber liegt mit 7 % derzeit erheblich **unter dem Bundesdurchschnitt** von 14 % (Abb. 60).

Dass dieser geringe **Anteil** sich bei entsprechenden Rahmenbedingungen **erheblich steigern** lässt, zeigt das Beispiel Binz. Dorthin reisen immerhin 19 % der Gäste mit der Bahn an, also fast dreimal so viel als im Landesdurchschnitt.¹⁵⁵ Dies wird vor allem auf die günstige Direktanbindung an das IC-Netz der Deutschen Bahn zurückgeführt.¹⁵⁶ Mit dem gerade abgeschlossenen Ausbau des Bahnhofsvorplatzes in Binz zu einem modernen

154 Christian Mehlert, Erreichbarkeit und Mobilität vor Ort im Spannungsfeld von Tourismus und Alltagsverkehr, in: Tourismusverband M-V, *Nachhaltige Mobilität im Spannungsfeld von Tourismus und Alltagsverkehr*, 2015, S. 32.
 155 Auskunft des Geschäftsführers des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern beim Werkstattgespräch „Mobilität und Tourismus“.
 156 Zu weiteren Zahlen Deutscher Tourismusverband, Hintergrundinformationen Positionen Mobilität und Tourismus in Deutschland, S. 3, http://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/Positionspapier_Mobilitaet_Langfassung_FINAL.pdf.

ÖPNV-Verknüpfungspunkt werden die Bedingungen für die Gäste und Einheimischen nochmals verbessert (siehe Kap. G II 4 b). Auch andere Beispiele im Land zeigen, dass Fahrgäste gewonnen werden können, wenn das Angebot stimmt (Usedomer Bäderbahn, RostockCard). Wichtig sind gut vernetzte und aufeinander abgestimmte Angebote (z. B. Bahn – Fahrrad). Beispiele in Deutschland und im europäischen Ausland belegen, dass finanziell attraktive Angebote des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) für alle Seiten Gewinn bringen können. So hat die kostenfreie ÖPNV-Nutzung in der Ferienregion Schwarzwald mit der Konus-Gästekarte dazu geführt, dass 41 % der Gäste den ÖPNV nutzen; dies ist eine Steigerung um 50 %.¹⁵⁷

Die Fortschreibung der Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010¹⁵⁸ konstatiert bei der Erreichbarkeit des Landes für Gäste mit dem eigenen Pkw bereits eine gute Ausbaustufe. Demgegenüber sieht die Konzeption die **Angebote** für die **Anreise** mit der **Bahn** als **erheblich verbesserungsbedürftig** an. Sie bestätigt, dass Defizite auch bei alternativen und individuellen Mobilitätsmöglichkeiten innerhalb der Urlaubsregionen für Urlauber ohne eigenen PKW bestehen.

Neben unzureichenden Mobilitätsangeboten für Touristen ohne eigenen PKW gibt es eine zweite „Baustelle“: Die bereits **vorhandenen Angebote** werden nicht genügend genutzt, weil die Touristen über sie **nicht ausreichend informiert** sind. Eine Studie¹⁵⁹ aus Schleswig-Holstein, die wegen vergleichbarer Rahmenbedingungen auch für Mecklenburg-Vorpommern herangezogen werden kann, fasst ihre Ergebnisse in dem Satz zusammen: „Der ÖPNV in der Urlaubsregion – die ‚große Unbekannte‘“. Urlauber, die durchaus bereit wären, sich vor Ort mit Bus und Bahn fortzubewegen, geben als Gründe für die Nichtnutzung des ÖPNV an, dass

- sie mit dem Bus- und Bahnnetz und mit den Tarifen in der Urlaubsregion in der Regel nicht vertraut sind
- Haltestellen, Abfahrzeiten, Linien usw. nicht oder nur teilweise bekannt sind
- es zu viel Mühe macht, an die erforderlichen Informationen heranzukommen.

Diese Hürden führen dazu, dass sich nur jeder zweite dieser Urlauber über das ÖPNV-Angebot informiert hat. Das tatsächliche **ÖPNV-Angebot** hingegen übertraf die Erwartungen der Urlauber, ist also **besser als sein Ruf**.

157 Christopher Krull, „Nachhaltige Mobilität im Freizeitverkehr – KONUS-Gästekarte, in: Tourismusverband M-V, *Nachhaltige Mobilität im Spannungsfeld von Tourismus und Alltagsverkehr*, 2015, S. 70 ff.
 158 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus, Fortschreibung der Landestourismuskonzeption Mecklenburg-Vorpommern 2010, S. 91 f. (<http://www.regierung-mv.de/Publikationen?sa.veroeff.category.id=66&sa.veroeff.category.name=Tourismus>).
 159 NIT – Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa, *Touristische Potenziale des ÖPNV in Schleswig-Holstein*, 2012, Folien 59 ff. (<http://www.nah.sh/assets/LVS/Berichte/Touristische-Potenziale-des-Nahverkehrs-SH.zip>).

Zu ganz ähnlichen Ergebnissen ist die Analyse im Rahmen von „Kombiniert mobil“ (vgl. Kap. H I) in Stralsund gekommen.¹⁶⁰ Obwohl in der Weltkulturerbestadt die Überlastung durch den motorisierten Individualverkehr insbesondere während der Hochsaison ein Dauerthema ist, muss der Abschlussbericht zusammenfassend konstatieren,

„dass das Thema ‚Nahverkehr‘ oder ‚Nahmobilität‘ kaum in den touristisch geprägten Kommunikationsinstrumenten stattfindet. Informationen (textlich, grafisch) zum motorisierten Individualverkehr dominieren die Kommunikation: Parkraum/-häuser, Parktarife und Parkdauer, insbesondere für den Altstadtbereich. Dieser thematische Schwerpunkt fördert beim Gast den Eindruck, dass die Pkw-Mitnahme im Innenstadtbereich ohne Hemmnisse zu bewältigen ist.“

Im Einzelnen werden teilweise **erhebliche Defizite** festgestellt bei

- den Online-Präsentationen und Printmaterialien unterschiedlicher touristischer Leistungsträger: Sie integrieren Mobilitätsinformationen über Bus, Bahn und Fahrrad hinsichtlich Anreise, Tarife und Erreichbarkeiten nur unzureichend. Sogar touristisch besonders attraktive Angebote werden geradezu „versteckt“
- dem Kartenmaterial: Touristische Printmedien geben keine Hinweise auf Stadtbushaltestellen, wohl aber auf die Parkhäuser
- der Vermarktung von elementaren ÖPNV-Informationen sowie inhaltlichen Erläuterungen zu touristischen ÖPNV-Fahrkarten der elektronischen Fahrplanauskunft der Stadtwerke; diese ist für Ortsunkundige kaum nutzbar.

2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen

a) Ziele

Aus den beiden vorgenannten Ausprägungen der touristischen Mobilität – saisonale Überlastung der Straßeninfrastruktur und vorteilhafte Bündelung mit ÖPNV-Alltagsverkehren – lässt sich ein Ziel ableiten, über das auch bei dem Werkstattgespräch „Mobilität und Tourismus“ Einigkeit bestand: Möglichst viele Touristen sollten bereits **ohne PKW anreisen** oder ihr **Auto** zumindest **vor Ort stehen lassen**.

b) Handlungsfelder

Aus diesem Ziel ergeben sich folgende Handlungsfelder:

aa) Entzerrung der touristischen Verkehre

Die **Spitzenbelastungen** der Verkehrsinfrastruktur insbesondere in der sommerlichen Hochsaison sollten so weit wie möglich **entschärft** werden. Dafür kommen drei Handlungsfelder in Betracht:

- Die Belastung vor allem durch den touristischen An- und Abreiseverkehr kann in begrenztem Maße durch **Verkehrslenkung und -beeinflussung** zeitlich und räumlich besser verteilt werden (siehe Kap. G I 3 c).
- Durch die **Verteilung der Sommerferien** auf einen größeren Zeitraum können die Reisewellen zu Beginn und am Ende der jeweiligen Länderferien abgeflacht werden. Allerdings zeigt die politisch umkämpfte leichte Erweiterung des Sommerferienkorridors auf durchschnittlich 84,6 Tage in den Jahren 2018 bis 2024 und deren unterschiedliche Bewertung,¹⁶¹ wie schwer hier substantielle Veränderungen zu erreichen sind.
- Zu besonderen Spitzenbelastungen der Verkehrsinfrastruktur führt der in Mecklenburg-Vorpommern branchenübliche **„Bettenwechsel“** am **Samstag**. Dieser erleichtert eine kontinuierliche Auslastung. Andere Tourismusregionen Deutschlands zeigen jedoch, dass dieser fixierte Bettenwechsel keine unumstößliche Notwendigkeit ist. Anforderungen der Tourismusbranche an die Verkehrsinfrastruktur gewinnen an Überzeugungskraft, wenn die Branche zunächst einmal das ihrige zu einer Entzerrung der Verkehrsströme beigetragen hat.

bb) Passfähige Mobilitätsangebote für Touristen

Für die **An- und Abreise** wichtig sind „Von-Tür-zu-Tür“-Angebote entlang der gesamten Reisekette. Die **Mobilität am Urlaubsort** erfordert Angebote, die auf die besonderen Bedürfnisse der Touristen zugeschnitten sind (vor allem Tageszeiten; attraktive Strecken und Zielorte; Fahrradmitnahme). Das ist eine Daueraufgabe, die in der Region und nur im **engen Zusammenwirken** von Landkreisen als Aufgabenträgern des ÖPNV, Verkehrsunternehmen und regionalen Tourismusverbänden zu bewältigen ist. Ein entscheidendes Instrumentarium dabei sind die Nahverkehrspläne der Landkreise, bei deren Aufstellung die Tourismusbranche intensiv einbezogen werden sollte. Daneben ist den Verkehrsunternehmen eine aktive Kundenpflege gegenüber den Tourismus-Partnern zu empfehlen.¹⁶²

Ein wichtiger Punkt ist die **Finanzierung** vor allem solcher ÖPNV-Angebote, von denen Touristen in besonderem Maße profitieren. Die Finanzierung des ÖPNV liegt zunächst in der Verantwortung der Aufgabenträger. Ein angemessener finanzieller Beitrag etwa aus den

¹⁶⁰ raumkom et al., Abschlussbericht Kombiniert mobil Stralsund, 2015, S. 82 ff.

¹⁶¹ <http://www.shz.de/schleswig-holstein/politik/verbaende-unzufrieden-mit-sommerferienregelung-id6833251.html>

¹⁶² raumkom et al., Abschlussbericht Kombiniert mobil Stralsund, 2015, S. 103 f.

Kurabgaben erscheint aber sachgerecht, ohne dass der Tourismus zum Hauptfinanzier des ÖPNV wird. Anstelle solcher lokaler Einzellösungen sollte eine Tourismusabgabe nach dem Vorbild Österreichs in Betracht gezogen werden. Mit ihr leisten alle vom Tourismus profitierenden Unternehmen einen Beitrag zur Finanzierung tourismusrelevanter öffentlicher Aufgaben, darunter auch der Mobilität.

cc) Kundenorientierte Information über die bestehenden Angebote

Der ÖPV ist insbesondere für seltene oder Nichtnutzer stark „**erklärungsbedürftig**“; dies stellt eine erhebliche Hürde dar. Er muss also besser erklärt und präsentiert werden und gleichzeitig muss er „einfacher“ werden (Tarife, Fahrpläne; siehe auch Kap. G II 4b) Service und Kommunikation verbessern). Da die Anforderungen an kundenorientierte Informationen auf Grund der kurzen Aufenthaltsdauer bei Touristen besonders hoch sind, sollten die Tourismusschwerpunkte des Landes hier mit gutem Beispiel vorangehen. Davon können dann auch die anderen Nutzer des ÖPNV profitieren.

Jede Reise beginnt „auf dem heimischen Sofa“. Dort wird über das Hauptverkehrsmittel für den Urlaub entschieden, und das oftmals innerhalb weniger Augenblicke. Deshalb sollten potenzielle Gäste bereits beim **ersten Kontakt** (Internetseite – Telefonkontakt mit der Gemeinde/Unterkunft) über die entsprechenden Angebote des

ÖPV „**stolpern**“. Anderenfalls erfolgt die Anreise mit dem Privatauto, um vor Ort mobil zu sein, mit der Folge, dass auch am Urlaubsort das eigene Auto genutzt wird. Um Mobilitätsangebote an Touristen heranzubringen, ist zielgerichtetes Marketing nötig.

dd) Tourismusregionen mit dem Profil „Nachhaltige Mobilität“

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es in den vom Tourismus geprägten Gebieten einzelne Ansätze für eine nachhaltige touristische Mobilität. Was bislang fehlt, sind Regionen, die diese Aktivitäten auf der Grundlage eines gesamtheitlichen Mobilitätskonzepts bündeln und zu einem **eigenen Markenzeichen** ausbauen. In Deutschland und im angrenzenden Ausland praktizieren immer mehr Regionen das Thema „nachhaltige Mobilität“ erfolgreich.¹⁶³ Dazu gehören intermodale Verkehrsangebote „aus einer Hand“, die die verschiedenen öffentlichen Verkehrsmittel verknüpfen, eine enge Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Tourismusbetrieben, mit der Buchung verbundene kostenlose (oder zumindest erheblich vergünstigte) Angebote und ein offensives Marketing.

163 Zum Beispiel Nationalparkregion Bayerischer Wald zusammenfassend: Deutscher Tourismusverband, Hintergrundinformationen Positionen Mobilität und Tourismus in Deutschland, S. 12 f. (https://www.deutschertourismusverband.de/fileadmin/Mediendatenbank/PDFs/Positionspapier_Mobilitaet_Langfassung_FINAL.pdf).

c) Maßnahmen

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
Bessere zeitliche Verteilung der touristischen Verkehre	Lockerung des Samstags als allgemeiner An- und Abreisetag	Beherbergungsbetriebe
Passfähige Angebote für Touristen	Häufigere Direktverbindungen des Fernverkehrs aus den touristischen Hauptquellmärkten (Sachsen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg)	DB
	Kostenfreie oder –reduzierte Mobilitätsangebote vor Ort „aus einer Hand“, die bereits über Kurabgabe oder Übernachtungspreis finanziert sind	Tourismusbranche/Verkehrsunternehmen/Kommunen
Bessere Information der Touristen über bestehende Mobilitätsangebote für die An- und Abreise und vor Ort	Einheitlicher Internetauftritt für alle Angebote des Öffentlichen Personenverkehrs (etwa auf der Basis der Landesweiten Fahrplanauskunft), der auch die Belange von Touristen berücksichtigt	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern/Landestourismusverband/Verkehrsunternehmen

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
	Auf allen touristischen Internetseiten Verlinkung mit der Landesweiten Fahrplanauskunft/DB-Auskunft und verbale Beschreibung der Anreise mit dem Umweltverbund (Formulierungsvorschlag in: raumkom et al., Abschlussbericht Kombiniert mobil Stralsund, 2015, S. 99 f.)	Tourist-Informationen Beherbergungsbetriebe
	Integration der elektronischen Fahrplanauskunft in die Internetseiten der touristischen Betriebe mit voreingestellter Zielhaltestelle (wie Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg)	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern/Beherbergungsbetriebe
	Hinweise auf Angebote des Öffentlichen Personenverkehrs (An- und Abreise/ Vor-Ort-Verkehr) bei allen persönlichen Kontakten (Mail, Telefon, Briefe)	Tourist-Informationen Beherbergungsbetriebe
	Sog. „Küchenschrankfahrplan“ (Haltestellenfahrplanaushang der nächstgelegenen Bushaltestelle) als pdf-Download auf der Internetseite und/oder als Ausdruck in der Gästemappe auf dem Zimmer	Beherbergungsbetriebe
	Verkauf von ÖPNV-Tickets (insbesondere touristische Kombitickets) durch touristische Betriebe	Tourist-Informationen/Beherbergungsbetriebe/Verkehrsunternehmen
	Aufnahme sämtlicher Mobilitätsangebote (Bus/Bahn/Schiffsverkehr, Fahrrad- und Kanuvermieter/Shuttleservices) in die sog. Datendrehscheibe des Landestourismusverbandes	Landestourismusverband/Verkehrsunternehmen
Sonstiger Service	Abholservice Bahnhof/Bushaltestelle	Beherbergungsbetriebe
Regionale Mobilitätskonzepte für Touristen ohne PKW	Schaffung von Tourismusregionen mit dem Profil „Nachhaltige Mobilität“	Tourismusbranche/Verkehrsunternehmen/Kommunen

III. Wirtschaft und Verkehr / Logistikwirtschaft

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

Die Organisation der Wirtschaft beruht im hohen Maße auf arbeitsteiliger Produktion und dem Austausch von Waren und Dienstleistungen. Güterverkehr und Logistik bilden daher den **Dreh- und Angelpunkt** dieser **arbeitsteiligen Ökonomie**. Nahezu jeder Arbeitsplatz in Industrie, Handel und Dienstleistungssektor hängt direkt oder indirekt von zuverlässig funktionierenden Logistik- und Verkehrssystemen ab.

Der Wirtschaftsverkehr umfasst außer dem gewerblichen Verkehr von Menschen in Ausübung ihres Berufes (Personenwirtschaftsverkehr) insbesondere die Transportleistung des gewerblichen Güterverkehrs. Neben der lokalen Verteilung von Gütern haben in Mecklenburg-Vorpommern vor allem transnationale Warentransporte eine besondere Bedeutung (siehe Kap. C IV.). Dem Land kommt mit seiner Rolle beim **internationalen Warenaustausch** eine gesamtwirtschaftliche Bedeutung für den Standort Deutschland zu. Neben den traditionellen Logistikdienstleistungen werden dabei im zunehmenden Maße auch zusätzliche wertschöpfende Dienstleistungen (sogenannte Value Added Services) durch die Logistikunternehmen erbracht.

Nach der **Verkehrsprognose 2030** wird der Wirtschaftsverkehr entgegen dem Bundestrend im Westen des Bundeslandes nur leicht wachsen, in den östlichen Landkreisen sogar zurückgehen (siehe Kap. D II 2).

Die zunehmende Bedeutung der Logistik hat in den vergangenen Jahren zu einer **positiven Entwicklung der Beschäftigung im Logistiksektor** Mecklenburg-Vorpommerns geführt. So stieg die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Logistikbeschäftigten (einschließlich Hafenwirtschaft und abzüglich der im Personenverkehr tätigen Beschäftigten) im Land zwischen 2012 und 2014 von 39.806 auf 40.300, was einem Zuwachs von 3,0 % entspricht. Die Logistikbranche beschäftigt 7,4 % aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Mecklenburg-Vorpommern (Stand 2014).¹⁶⁴ Für das Jahr 2010 wurde ein Gesamtumsatz der Branche (bezogen auf die Bereiche Transport, Umschlag und Lagerung) in Mecklenburg-Vorpommern in Höhe von 2,6 Mrd. Euro ermittelt.¹⁶⁵ Zudem werden durch die Logistikwirtschaft **erhebliche indirekte wirtschaftliche** Effekte u.a. bei Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes sowie der Maritimen Wirtschaften induziert.¹⁶⁶

Ein vollkommen neues Kapitel für Logistikströme und -organisation wird mit der verstärkten **Digitalisierung aller Produktionsprozesse** (sog. „Industrie 4.0“) erwartet. Diese Entwicklung wird die Logistik nachhaltig und erheblich beeinflussen. Es wird Aufgabe sein, diese Prozesse möglichst ohne Zeitverzug auf die Anforderungen für die Logistikwirtschaft zu überprüfen und dieser eine Anpassung an die künftigen Herausforderungen zu ermöglichen.

2. Ziele – Handlungsfelder

Ziel des ILVP M-V ist es, mit einer ausgewogenen Verkehrspolitik und bedarfsgerechten Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs zu schaffen. Aufgabe von **Bund und Land** ist es insbesondere, **geeignete Infrastrukturen bereitzustellen** (siehe insbesondere Kap. G I, II 4 b), VI). Die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und die Durchführung des Wirtschaftsverkehrs obliegen grundsätzlich privaten Akteuren, weshalb die Gestaltungsmöglichkeiten des Landes hier begrenzt sind.

Um günstige Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der Logistikwirtschaft im Land zu schaffen, sind Aktivitäten vor allem auf folgenden **Handlungsfeldern** erforderlich:

164 Fraunhofer SCS/Logistikbeschäftigung in Deutschland – Vermessung, Bedeutung und Struktur, Mai 2015

165 Uniconsult, SWOT-Analyse zum Logistikstandort Mecklenburg-Vorpommern. Studie im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, 2011.

166 Ebenda.

Arbeitsplätze und Wertschöpfung in der Logistikwirtschaft sichern und ausbauen

Die Arbeitsbedingungen in der Logistikwirtschaft wurden in den vergangenen Jahren durch den technologischen Fortschritt, neue Produktionsverfahren und komplexere Verfahren nachhaltig beeinflusst, sodass insgesamt eine Verschiebung der beruflichen Anforderungsstruktur zugunsten qualifizierter Fachkräfte zu beobachten ist. Die veränderten Arbeitsbedingungen und Qualifizierungsanforderungen einerseits und die demografische Entwicklung andererseits lassen künftig einen **Fachkräftemangel** in der Branche erwarten. So hat die Zahl der Auszubildenden in den Logistikberufen in Mecklenburg-Vorpommern von 2007 bis 2011 um 30,5 % abgenommen.¹⁶⁷ Zusätzlich steht die Logistikbranche vor der Herausforderung, dass die Beschäftigten derzeit überdurchschnittlich häufig auf die höheren Altersgruppen entfallen.¹⁶⁸

Vor diesem Hintergrund setzt sich das Land dafür ein, dass **Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten** in der Hafen- und Logistikwirtschaft möglichst erhalten bleiben. Im Bereich Seeverkehr unterstützt das Land die Aus- und Weiterbildungsinitiativen im Rahmen des Maritimen Bündnisses. Zusammen mit der Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern e.V. engagiert sich das Land im gemeinsamen Bildungsprojekt „Maritime Wirtschaft & Logistik“ der fünf deutschen Küstenländer, um einen besseren Einblick für Schüler, Studenten und Lehrkräfte in die Branche zu ermöglichen.

Das Land wird die **Belange der Logistikwirtschaft** stets im Auge behalten (Lang-LKW, Überprüfung der Genehmigungserfordernisse und Begleitung von Großraum- und Schwerlasttransporten, Ausnahmegenehmigungen für große landwirtschaftliche Fahrzeuge nach § 70 Abs. 1 StVZO).

Kooperation in der Logistikwirtschaft des Landes stärken

Angesichts der beschriebenen Herausforderungen kommt der Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der Verkehrs-, Hafen- und Logistikwirtschaft eine wichtige Rolle zu. Mit gezielten, wettbewerbsrechtlich zulässigen Kooperationen zwischen den Unternehmen der Branche können neue Transportketten geschaffen und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen des Landes verbessert werden. Im Jahr 2008 wurde daher auf Initiative des Landes die **Logistikinitiative Mecklenburg-Vorpommern e.V.** gegründet. Diese verfolgt das Ziel, die Zusammenarbeit des Verkehrsgewerbes im regionalen,

167 Gesellschaft für Strukturentwicklung und Beschäftigung, Häfen und Logistik in Norddeutschland. Branchenstudie im Rahmen des Projektes „Struktureller Wandel und nachhaltige Modernisierung – Perspektiven der Industriepolitik in Norddeutschland“, 2014.

168 Ebenda.

nationalen und internationalen Kontext zu fördern. Die Arbeit der Logistikinitiative soll auch künftig durch das Infrastrukturministerium begleitet werden.

Standortmarketing und Messeförderung voranbringen

Der Logistikstandort Mecklenburg-Vorpommern soll durch gezieltes Standortmarketing gestärkt werden. Hierzu unterstützt die Landesregierung die Logistikwirtschaft bei der **Standortvermarktung** u.a. durch die Förderung von Messeauftritten. Des Weiteren werden Delegationsreisen zusammen mit Vertretern der heimischen Logistikwirtschaft durchgeführt, um den Aus- und Aufbau von Kontakten und Geschäftsbeziehungen flankierend zu unterstützen. Bei der Auswahl der Ziele von Delegationsreisen wird der räumlichen Orientierung der heimischen Hafen- und Logistikwirtschaft Rechnung getragen: Zum einen ist traditionell der Seeverkehr mit den Ostseeanrainerstaaten einschließlich Norwegen Haupttätigkeitsfeld für die Häfen und angeschlossenen Logistikunternehmen. Zum anderen erstreckt sich das natürliche Hinterland der Häfen weit über die jeweiligen lokalen und regionalen Märkte hinaus und umfasst auch europäische Nachbarländer, insbesondere entlang des Skandinavien-Adria-Korridors (siehe hierzu Kap. C IV 2). Weitere Ziele von Delegationsreisen liegen daher u.a. in Österreich und Italien.

Wirtschaftsverkehr ressourcenschonend gestalten

Mit der Logistikwirtschaft und dem damit einhergehenden Güterverkehr sind auch unerwünschte Nebeneffekte wie Emissionen von Luftschadstoffen und CO₂, Lärm sowie Flächenverbrauch und Belastung der Gewässerökosysteme verbunden. Alle Beteiligten stehen vor der Herausforderung, die **Auswirkungen** des Wirtschaftsverkehrs auf Umwelt und Lebensqualität **zu reduzieren**.

Der Güterverkehr kann u.a. durch eine stärkere **Verlagerung von der Straße auf emissionsärmere Verkehrsträger** umweltgerechter werden. Die Koalitionspartner in Mecklenburg-Vorpommern setzen sich daher für die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ein (Koalitionsvereinbarung Mecklenburg-Vorpommern 2016-2021 Nr. 115). Auch die EU-Kommission hat in ihrem Weißbuch Verkehr als Ziel genannt, dass 30 % des Straßengüterverkehrs mit einer Transportdistanz über 300 Kilometer bis 2030 von der Straße auf die Verkehrsträger Eisenbahn und Schiff verlagert werden sollen. Bis 2050 soll der Anteil mehr als 50 % betragen.¹⁶⁹

In Mecklenburg-Vorpommern besitzt der **Bahngüterverkehr** derzeit insbesondere beim Seehafenhinter-

landverkehr einen **hohen Stellenwert**. Der Anteil der Hinterlandtransporte per Schiene am Gesamtumschlag beträgt im Hafen Wismar 45 %, im Hafen Rostock 15 %, im Rostocker Fracht- und Fischereihafen 66 %, im Hafen Stralsund 81 % und im Hafen Sassnitz 50 % (Stand 2016).¹⁷⁰ Um die Voraussetzungen für Hinterlandtransporte per Schiene zu erhalten und zu verbessern, wird das Land auch künftig die Gleiserschließung von Hafenanlagen im Rahmen der Hafeninfrastrukturförderung finanziell unterstützten. Entsprechende Verkehrsangebote zur Verfügung zu stellen, ist Aufgabe der Güterverkehrswirtschaft.

Außerhalb der **Hinterlandverkehre** der Häfen spielt der Bahngüterverkehr in Mecklenburg-Vorpommern hingegen nur eine **untergeordnete Rolle**. Jeder Verkehrsträger besitzt seine spezifischen Stärken. Insbesondere bei der Versorgung eines Flächenlands wie Mecklenburg-Vorpommern weist der Lkw auf vielen Relationen eine hohe Effizienz auf. Der Schienengüterverkehr hat hingegen insbesondere bei längeren Strecken Effizienzvorteile. Wirtschaftliche Aspekte können bei der Wahl des Verkehrsträgers nicht außer Acht gelassen werden.

Eine besonders ressourcenschonende Variante des Güterverkehrs ist der **Kombinierte Verkehr (KV)**, der durch die Integration der Systemvorteile verschiedener Verkehrsträger gekennzeichnet ist. Dabei wird der Hauptteil des Transportweges per Bahn, See- oder Binnenschiff (Massenleistungsfähigkeit) zurückgelegt und durch einen möglichst kurzen Vor- und Nachlauf auf der Straße (Flexibilität) ergänzt. Voraussetzung sind eine geeignete Infra- und Suprastruktur (u.a. KV-Terminals mit Umschlaggerät) und passende Logistikangebote (u.a. regelmäßig verkehrende Züge). Der wichtigste Einsatzbereich des KV in Mecklenburg-Vorpommern liegt im Seehafenhinterlandverkehr. Derzeit verkehren vom Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr im Hafen Rostock wöchentlich mehr als 30 Kombiverkehrszüge von bzw. nach Italien, Tschechien und Österreich sowie innerhalb Deutschlands. Die Errichtung und der Ausbau von KV-Umschlaganlagen werden in Deutschland durch die Bundesregierung unterstützt. Das Land setzt sich u.a. im Rahmen der Fortschreibung des Nationalen Hafenkonzepts gegenüber dem Bund dafür ein, dass die entsprechenden Fördermöglichkeiten erhalten bleiben.

Eine **gut ausgebaute Straßeninfrastruktur** ist eine wichtige Voraussetzung für den Lkw-Anteil des KV. Im Modal Split des **Hafenhinterlandverkehrs** ist der Verkehrsträger Straße der mit Abstand bedeutsamste Verkehrsträger (2010: 73,0 %) vor der Schiene (26,9 %). Das Binnenschiff ist als Verkehrsmittel in Mecklenburg-Vorpommern unbedeutend (2010: 0,1 %).¹⁷¹ Bis 2030 wird

¹⁶⁹ Vgl. Weißbuch der Kommission: Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum - Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem (Weißbuch Verkehr 2011), Bundesrats-Drucksache 179/11, Nr. 2.5 (3).

¹⁷⁰ Angaben der Hafenbetreiber, 2017

¹⁷¹ Uniconsult, Regionalwirtschaftliche Effekte durch den Ausbau von Infrastruktur – Der Logistikstandort Mecklenburg-Vorpommern innerhalb der ACL-Region. Studie im Auftrag des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, 2014.

eine geringfügige Anteilsverschiebung zugunsten des Verkehrsträgers Straße prognostiziert, der dann auf einen Anteil von 75,6 % am Modal Split kommen wird.¹⁷² Allerdings wird die Fertigstellung der festen **Fehmarnbeltquerung** wesentliche Veränderungen in den Transportströmen in der Ostseeregion verursachen. Für Güterverkehre werden sich insbesondere Verlagerungsoptionen vom Seeweg auf den Landweg nach Schweden/Skandinavien ergeben. Insbesondere RoRo-Verkehre¹⁷³ könnten sich auf den Landweg und hierbei vor allem auf die Schiene verlagern. Andere Güterarten, insbesondere Massengüter, sind hiervon kaum betroffen.¹⁷⁴ Aufgrund der in der Regel langen Distanzen beim KV sind für Mecklenburg-Vorpommern nicht nur die Schieneninfrastrukturen im Land relevant, sondern darüber hinaus auch die **Transeuropäischen Schienenwege** wie z. B. die gesamte Nord-Süd-Achse bis südlich der Alpen (siehe Kap. C IV). Problematisch ist nach wie vor, dass sich durch fehlende einheitliche technische Standards der internationale Bahngüterverkehr recht aufwändig gestaltet. Die weitere Integration des europäischen Zugverkehrs ist daher dringend geboten.

Die EU-Kommission hat den Begriff „green freight transport corridors“ geprägt. **Grüne Korridore** stehen für Nachhaltigkeit (sauber, effizient, wirtschaftlich, sozial verträglich) im Wirtschaftsverkehr. In diesen Korridoren soll es Standards für die Abwicklung von Verkehren geben. Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat sich in den letzten Jahren in Zusammenarbeit mit Partnern insbesondere aus Skandinavien an verschiedenen Projekten beteiligt (u.a. Scandria, Amber Coast Logistics, East West Transport Corridor II, Bothnian Green Logistic Corridor), die auf die Entwicklung derartiger grüner Transportkorridore zielen.

IV. Mobilität mit alternativen Kraftstoffen/Antrieben – insbesondere Elektromobilität

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

Die Verwendung alternativer Kraftstoffe/Antriebe kann einen wichtigen **Beitrag für den Ressourcen- und Klimaschutz leisten** (dazu Kap. B III). Neben der notwendigen Treibhausgasreduzierung können diese Alternativen zu einer notwendigen Reduzierung von Luftschadstoffen (z. B. Feinstaub, NOX) und lokalen Lärmbelastungen (dazu Kap. HV) beitragen.

172 Ebenda.

173 Siehe Glossar.

174 Ebenda.

a) Elektromobilität

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es **mehrere Initiativen**, die sich der Elektromobilität widmen. 2015 haben sich zwölf Energieversorgungsunternehmen des Landes sowie das Landeszentrum für erneuerbare Energien Mecklenburg-Vorpommern (LEEA) GmbH im Trägerkreis E-Mobilität Mecklenburg-Vorpommern zusammengeschlossen, um die Elektromobilität und insbesondere das Thema Ladeinfrastruktur zunehmend in Mecklenburg-Vorpommern zu verankern.

Neben dem inzwischen abgeschlossenen Projekt „INMOD – elektromobil auf dem Land“, das im Rahmen des Bundes-Programms „Modellregionen Elektromobilität“ gefördert wurde (dazu näher Kap. G III 2 b), sollen im Folgenden ein Projekt aus der privaten Wirtschaft und eine kommunale Mobilitätsstrategie beispielhaft vorgestellt werden.

PRAXISBEISPIEL

Inselwerke eG – Das Usedomer Ladenetz

Die Insel Usedom ist die sonnenreichste Ostseeinsel Deutschlands. Diese Sonnenenergie zu nutzen und auch für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger sowie Touristen verfügbar zu machen, ist der Inselwerke eG mit den Partnerunternehmen und Gemeinden der Region auf und vor Usedom ein wichtiges Anliegen. Gäste sollen sich frei und sicher mit ihrem E-Auto in der Region bewegen können. Dazu bedarf es eines einheitlichen Ladenetzes.

Das Usedomer Ladenetz kann von Einheimischen wie von Touristen mittels mitgebrachter Ladekarte, App oder Kreditkarte genutzt werden und nahezu alle 10 km sind eine oder sogar mehrere Ladestationen verfügbar. Nach über einem Jahr ist das Ladenetz inzwischen auf 18 Ladestationen an 12 Standorten angewachsen. Ein beliebtes Event ist der jährlich stattfindende eCorso von Berlin nach Usedom.

PRAXISBEISPIEL

Nachhaltige klimafreundliche Mobilitätsansätze in Rostock

Das Verkehrsaufkommen in Rostock wird stark von Pendlerverkehren geprägt (siehe Kap. C VI 1). Mit dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ hat sich die Hansestadt Rostock 2014 das ambitionierte Ziel gesetzt, seine CO₂-Emissionen pro Einwohner bis 2050 um 95 % gegenüber dem Bezugsjahr 1990 zu reduzieren. Der Verkehrssektor trägt derzeit zu 20 % der CO₂-pro-Kopf-Emissionen der Rostocker bei. Für 90 % der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen ist der Kfz-Verkehr verantwortlich. Untersuchungen der TU Dresden zum Verkehrsbereich ergaben, dass nicht die vielfach propagierte Verlagerung der kurzen Autofahrten < 5 km auf den Umweltverbund maßgeblich zur CO₂-Reduktion beiträgt. Vielmehr gilt es, insbesondere lange Auto-Fahrten > 5 km und länger zu verringern oder durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu substituieren.

Im derzeit in Aufstellung befindlichen neuen Verkehrskonzept „Mobilitätsplan Zukunft“ werden Umwelt- und Stadtverträglichkeit und finanzielle Nachhaltigkeit des Verkehrssystems,

die Effizienzerhöhung durch das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und neue Mobilitätsformen eine größere Rolle spielen als der extensive Infrastrukturausbau. Beispielhaft ist die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätsplan Zukunft inklusive der Onlinepartizipation unter www.rostockbewegen.de.

Das neue Radverkehrskonzept sieht den Ausbau eines 28 km umfassenden Radschnellwegenetzes in Rostock vor. Diese Wege sollen möglichst störungsarm, breit und beleuchtet sein und so attraktive Verbindungen zwischen den Stadtteilen herstellen. Mit Unterstützung des Infrastrukturministeriums konnte eine Potenzial- und Kosten-Nutzen-Analyse hierzu erstellt werden, mit einem so positiven Ergebnis, dass der Ausbau der Radschnellwege als Schlüsselprojekt in den „Mobilitätsplan Zukunft“ aufgenommen und mit einem Aktionsplan die schrittweise Umsetzung vorbereitet wurde.

Die neue kommunale Stellplatzsatzung wird Mobilitätsmanagementansätze wie auch den Radverkehr mehr berücksichtigen und so auch zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl und zu sinkenden Baukosten beitragen.

Seit März 2015 hat die Stadt eine Elektromobilitätsstrategie inklusive eines Aktionsplans (http://rathaus.rostock.de/sixcms/detail.php?id=46404&_sid1=rostock_01.c.260.de&_sid2=rostock_01.c.291.de&_sid3=rostock_01.c.293.de&_sid4=&_sid5). In 6 Handlungsfeldern sollen 23 Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Die Stadtwerke Rostock AG hat 2017 ein Ladenetzkonzept für die Region Rostock erstellen lassen und betreibt inzwischen 8 öffentliche Ladestationen.

Das örtliche Verkehrsunternehmen RSAG positioniert sich immer stärker als moderner Mobilitätsdienstleister. Der umfangreichen Fuhrparkerneuerung bei den Bussen folgen nun die Straßenbahnen. Die neuen Trams sind dank Bremsenergie-Rückspeisung wesentlich effizienter als ihre Vorgänger. Mit dem elros-Pedelec-Verleihsystem werden in einem Pilotvorhaben intermodale Angebote für Pendler für die „letzte Meile“ zwischen ÖPNV-Haltestelle und dem Zielort aber auch für Touristen unterbreitet (www.elros-leihen.de). Für das Seebad Warnemünde wird der Einsatz von Elektrobussen planerisch vorbereitet.

Auch der Fuhrpark der Stadtverwaltung wird immer klimafreundlicher. Neue Leasingfahrzeuge werden nun in der Regel mit Erdgasantrieb bestellt. Seit einigen Jahren fährt die Stadtverwaltung aber auch elektrisch: Drei Kleinwagen sind emissionsfrei unterwegs.

Die Erwartungen an Elektromobilität wurden und werden vor allem durch den Beschluss der Bundesregierung geprägt, bis zum Jahr 2020 **eine Million Elektroautos** auf deutsche Straßen zu bringen. Wie die Rostocker Mobilitätsstrategie und auch das Projekt INMOD (siehe Kap. G III 2 b) zeigen, sollte die politische und mediale Konzentration auf das Elektroauto jedoch nicht dazu führen, die gegenwärtige Bedeutung und die zeitnahen Potenziale der Elektromobilität bei den **anderen Verkehrsmitteln** aus dem Blick zu verlieren. Im deutschen **Schienerpersonenverkehr** wurden 2012 bereits 88 % der Verkehrsleistung von Elektroloks erbracht.¹⁷⁵ Die **Rostocker Straßenbahnen** fahren seit 2011 mit CO₂-neutralem Wasserkraftstrom. Bei gut 27 Mio. Fahrgästen im Jahr mit einer mittleren Reiseweite von 3,57 km sparen diese Straßenbahnen gegenüber den entsprechenden Fahrten mit dem PKW jährlich etwa 13.330 Tonnen CO₂ ein.¹⁷⁶ Die Verkaufszahlen von **elektrobetriebenen Fahrrädern** sind stark gestiegen. Sie hatten deutschlandweit 2016 mit 605.000 verkauften E-Bikes einen Anteil von 15 % am Gesamtfahrradmarkt.¹⁷⁷

Unstrittig sind die **Umweltentlastungseffekte**, die durch elektrische Antriebe erzielt werden können. Notwendige Maßnahmen zur Verringerung des Ressourcenverbrauchs, der Emissionsminderung (Lärm und Schadstoffe) und nicht zuletzt zum Klimaschutz bedingen einen technologischen Wandel. Darüber hinaus werden elektrische Antriebe auch im Bus-, Schiffs- und Warenverkehr zunehmend als Alternative erkannt. Vor allem in den sensiblen Naturräumen und touristischen Regionen können intelligente Mobilitätskonzepte in Verbindung mit Elektromobilität die Attraktivität steigern.

In Mecklenburg-Vorpommern waren Anfang 2017 lediglich **252 PKW mit Elektroantrieb** zugelassen (Tab. 21). Jedoch ist insgesamt unter Berücksichtigung der Hybridfahrzeuge – wenn auch noch auf niedrigem Gesamtniveau – ein Zuwachs zu beobachten.

175 <http://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/342234/>.

176 Eigene Berechnung auf der Grundlage von Fahrgastzahlen der RSAG.

177 http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2017_07.03._E-Bike-Markt_2016.pdf.

Tab. 21: Bestand an PKW in Mecklenburg-Vorpommern nach ausgewählten Kraftstoffarten am 1. Januar des jeweiligen Jahres

Jahr	Benzin	Diesel	Flüssiggas	Erdgas	Elektro	Hybrid	Insgesamt
2013	601.547	208.033	8.637	1.236	61	1.192	820.717
2014	589.257	220.608	8.505	1.322	76	1.478	821.255
2015	580.410	233.950	8.141	1.412	126	1.751	825.797
2016	573.813	247.609	7.673	1.412	176	2.018	832.708
2017	569.296	260.012	7.140	1.386	252	2.584	840.968

Quelle: Kraftfahrzeugbundesamt

Neben der lückenhaften Ladeinfrastruktur lassen sich zwei **Hauptgründe** für diese **geringe Verbreitung** in Mecklenburg-Vorpommern ausmachen. Zum einen erweisen sich die hohen Anschaffungskosten von Elektroautos in dem Bundesland mit der zweitniedrigsten Kaufkraft¹⁷⁸ als besonders hohe Hürde. Zum anderen sind die batteriebedingt begrenzten Reichweiten in einem dünn besiedelten Flächenland zumindest aus subjektiver Nutzersicht ein Hindernis (auch wenn die heute möglichen Reichweiten von 150 km für den Mobilitätsalltag zumeist völlig ausreichend sind).

Die vom Energieministerium initiierten Kampagnen ePendler im Jahr 2015 und eFlotte 2016¹⁷⁹ stießen bei Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen und Unternehmen auf **großes Interesse**.

b) Biokraftstoffe

Aufgrund der im Biokraftstoff-Quotengesetz verankerten **Beimischungspflicht** von Biokraftstoffen zu Vergaser- und Dieselmotoren in Deutschland leistet jedes in Mecklenburg-Vorpommern mit Vergaser- oder Dieselmotoren angetriebene Kraftfahrzeug automatisch einen Beitrag zur Nutzung von Biokraftstoffen und zur Reduzierung von Kohlendioxid-Emissionen (Tab. 22).

Tab. 22: Verbrauch von fossilem Kraftstoff bzw. Biokraftstoff und daraus resultierende CO₂-Einsparung in Tausend Tonnen pro Jahr in Mecklenburg-Vorpommern

	Verbrauch pro Jahr.	davon Bio-Kraftstoff	CO ₂ -Einsparung
Otto-Kraftstoff	400	11	14
Diesel-Kraftstoff	700	29	12
Summe	1.100	40	26

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern, eigene Berechnung 2017

Biomethan (Synonym: Bioerdgas, Grüngas) kann als Kraftstoff in Erdgasfahrzeugen genutzt werden. Es erfüllt die THG-Einsparvorgaben sehr gut und hat deshalb ein **beachtliches Potenzial**. Etwa ein Viertel der über 900 Erdgastankstellen deutschlandweit, davon 26 in Mecklenburg-Vorpommern, bieten bereits Biomethan-Erdgas-Gemische an; die Tendenz ist steigend. In Deutschland steht diese Nutzungsart allerdings noch in den Anfängen. Trotz einsatzbereiter Technik werden die Potenziale nicht ausgeschöpft, weil der Einsatz von Biomethan im Verkehr noch zu unwirtschaftlich ist.

178 http://www.bundeslaenderranking.de/i_best_gfk-kaufkraft.html.

179 Weitere Informationen unter <http://www.ependler-mecklenburg-vorpommern.de/> sowie <http://eflotte-mv.de/>

Die Bedeutung der Landwirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern spricht für eine Stärkung der Biokraftstoffe. Allerdings entscheiden **nicht** das **Erzeugungspotenzial**, sondern die **rechtlichen Rahmenbedingungen** auf EU- und Bundesebene darüber, in welchem Umfang künftig die Erzeugung von Biokraftstoffen in Mecklenburg-Vorpommern eine wirtschaftliche Alternative darstellen kann.

2. Ziele – Handlungsfelder

a) Ziele

Die **Energiewende** und die **Nutzung alternativer Antriebe** und **Kraftstoffe** im **Verkehr** sind eng miteinander verknüpft. Deren verstärkte Einführung ersetzt fossile Energieträger, reduziert den CO₂-Ausstoß und schafft Synergien für eine umfassende Nutzung erneuerbarer Energien. Die Landesregierung setzt sich für die **Schaffung** und **Umsetzung** der **erforderlichen Rahmenbedingungen** ein, soweit dies in ihrem Verantwortungsbereich möglich ist. Sie ist bereit, die erforderlichen Aktivitäten auf Landesebene gemeinsam mit Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlichen Trägern voranzubringen.

b) Handlungsfelder

Die Unterstützung der **Elektromobilität** durch die Landesregierung geht von folgenden **Eckpunkten** aus:¹⁸⁰

- Damit Elektroautos ihr Nischendasein verlassen können und breite Anwendung im Mobilitätsalltag finden, müssen sie in ein **Gesamtkonzept** für eine **ressourcenschonendere Mobilität** eingebunden werden. Gerade auf Grund ihrer (derzeit noch vermeintlichen) Schwächen – begrenzte Reichweiten und zeitaufwändige Ladevorgänge – sind Elektroautos ein wichtiger Ergänzungsbaustein für eine inter- und multimodale Mobilität (siehe Kap. A), also die Kombination mit anderen Verkehrsmitteln.
- Elektroautos tragen nur dann zur CO₂-Minderung bei, wenn sie mit **zusätzlich erzeugter erneuerbarer Energie** betrieben werden.¹⁸¹ Dafür bietet Mecklenburg-Vorpommern mit einem Anteil der erneuerbaren Energien an der Stromerzeugung von 67 % im Jahr 2016, der noch weiter gesteigert werden soll,¹⁸² hervorragende Voraussetzungen.

180 Siehe auch Potenziale der Elektromobilität in Mecklenburg-Vorpommern, Unterrichtung durch die Landesregierung, Landtags-Drucksache 5/4024 vom 20. Dezember 2010.

181 Öko-Institut e.V./ISOE – Institut für sozial-ökologische Forschung, OPTUM: Optimierung der Umweltentlastungspotenziale von Elektrofahrzeugen - Integrierte Betrachtung von Fahrzeugnutzung und Energiewirtschaft, Schlussbericht Oktober 2011, S. 4 f., 19 ff., 24 ff.

182 Vorläufige Zahlen laut Statistischem Amt MV; <https://www.laiv-mv.de/Statistik/Zahlen-und-Fakten/Gesamtwirtschaft-&-Umwelt/Energie>

- **Elektromobilität** kann langfristig gesehen einen sinnvollen Beitrag leisten, um **Lastmanagement** und **Speicherung** der **erneuerbaren Energien** zu verbessern. Batterien der Elektroautos können als mobile Zwischenspeicher für elektrische Energie fungieren, um Schwankungen bei der Einspeisung von Strom aus volatilen, erneuerbaren Energien (vor allem aus Windkraft) auszugleichen. Dies setzt eine intelligente Vernetzung zwischen Erzeugung, Verbrauch, Speicherkapazitäten und Fahrzeugeinsatz/Nutzerverhalten voraus.
- Mecklenburg-Vorpommern verfügt nicht über Standorte des Fahrzeugbaus und des Maschinenbaus in einer Größenordnung, die eine zukünftige Produktion von Elektromobilen erwarten lässt. Dagegen existiert eine Reihe kleinerer und mittlerer Unternehmen, die berechnete Aussichten haben, sich durch Flexibilität und Innovationskraft als Partner oder Zulieferer einer zukünftigen **Elektromobilitätsindustrie** zu etablieren.
- Für das **Tourismusland Mecklenburg-Vorpommern** bietet die Elektromobilität gleich mehrfach besondere Chancen (siehe auch Kap. H II). Die touristischen Zentren, insbesondere entlang der Ostseeküste, haben in der Hauptsaison mit Verkehrsproblemen zu kämpfen. Der gezielte Einsatz von emissionsarmen Elektrofahrzeugen in Kombination mit intelligenten Verkehrskonzepten kann entscheidende Verbesserungen bewirken. Des Weiteren sind elektromobile Angebote ein wichtiges Element für Nachhaltigkeits- und Klimaschutzkonzepte, die für die Tourismusbranche des Landes zunehmende Bedeutung haben werden. Der Einsatz von Elektrofahrzeugen verschafft gerade älteren Gästen einen größeren Aktionsradius und fördert die Bereitschaft, sich überhaupt auf Formen der alternativen Mobilität einzulassen. Der Aufbau von regionalen Netzen mit Verleih- und Servicestationen kann ein weiteres touristisches Alleinstellungsmerkmal für Mecklenburg-Vorpommern begründen und unterstützt die Marke Gesundheitsland Mecklenburg-Vorpommern.
- Im Radfahrerland Mecklenburg-Vorpommern (vgl. Kap. G IV) bedarf die Förderung des **elektrobetriebenen Radverkehrs** besonderer Aufmerksamkeit. Hier sind erhebliche Verlagerungseffekte vom Auto auf das Elektrofahrzeug möglich. Dafür sind wirksame Instrumente auf lokaler Ebene der Ausbau des Fahrrad-Haupttroutennetzes und die Einrichtung qualifizierter Pedelec-Abstellplätze.¹⁸³
- Für den **Öffentlichen Personennahverkehr in ländlichen Räumen** kann zumindest saisonal der Einsatz von Elektrofahrzeugen, als Ergänzung auf der „letzten Meile“ auch der Einsatz von Elektrorädern bzw. Pedelecs, eine Problemlösung darstellen (näher dazu Kap. G III).
- Die **Möglichkeiten** der **Landesregierung** zur Förderung der Elektromobilität sind **begrenzt**. Wesentliche Rahmenbedingungen für die Einführung und Nutzung von Elektrofahrzeugen werden auf Bundesebene gesetzt. Die Beteiligung an Förderprogrammen und Initiativen

der Bundesregierung war für Mecklenburg-Vorpommern bislang nur im begrenzten Umfang möglich. Sowohl das Angebot als auch der Kauf von Elektroautos beruhen auf Entscheidungen der Privatwirtschaft und der einzelnen Bürger, die die Landesregierung nicht beeinflussen kann. Der wichtige Aufbau einer intelligenten, bedarfsgerechten und finanzierbaren Ladeinfrastruktur ist auf lokaler und regionaler Ebene voranzubringen.

Angesichts dessen sieht die Landesregierung ihre Aufgabe in erster Linie darin, zur Unterstützung der Elektromobilität einen konzeptionellen Rahmen auf Landesebene zu schaffen und durch Förderung von modellhaften Initiativen in Wirtschaft und Wissenschaft Impulse zu setzen. Daraus ergeben sich folgende **Handlungsfelder**:

- **„Kompetenzstelle Elektromobilität“** (Öffentlichkeitsarbeit, Informationstransfer, regionale Veranstaltungen)
- **Landesweites Konzept** für den Aufbau einer bedarfsgerechten **Ladeinfrastruktur** für Elektro- und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge
- Prüfung der Potenziale durch **Sektorenkopplung** – Elektromobilität als Teil der Energiewende
- **regelmäßiger Austausch** des Energieministeriums mit den verschiedenen Akteuren im Bereich Elektromobilität und Wasserstoff
- **Vorbildungswirkung der öffentlichen Hand**: Möglichkeit der öffentlichen Hand, bei Beschaffung und Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen bzw. Antrieben (z. B. Fahrzeuge der Landesverwaltung)¹⁸⁴ einschließlich der erforderlichen Ladeinfrastruktur praktische und erfolgreiche Anwendungsbeispiele zu schaffen
- **Förderung** investiver Maßnahmen zum Einsatz alternativer nichtfossiler Kraftstoffe und Antriebe (Brennstoffzellentechnik, Elektromobilität) im Rahmen der **Klimaschutzrichtlinie**
- **Förderung** von relevanten Projekten im Rahmen des Kampagnentitels aus dem **Europäischen Fonds für Regionalentwicklung** (EFRE).

¹⁸³ Rudolph, RaumPlanung 173/2-2014, S. 31 ff.

¹⁸⁴ Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 15 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

V. Mobilität und Lärm

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

Mobilität ist eine unabdingbare Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft und eine funktionierende Wirtschaft. Mobilität ist aber auch mit Lärm, Erschütterungen und anderen nachteiligen Auswirkungen verbunden, die insbesondere bei den Anwohnern der Verkehrsstrassen zu Beeinträchtigungen führen (siehe Kap. B III.). Diese können Ausmaße erreichen, die **gesundheitliche Probleme** auslösen (Abb. 61).

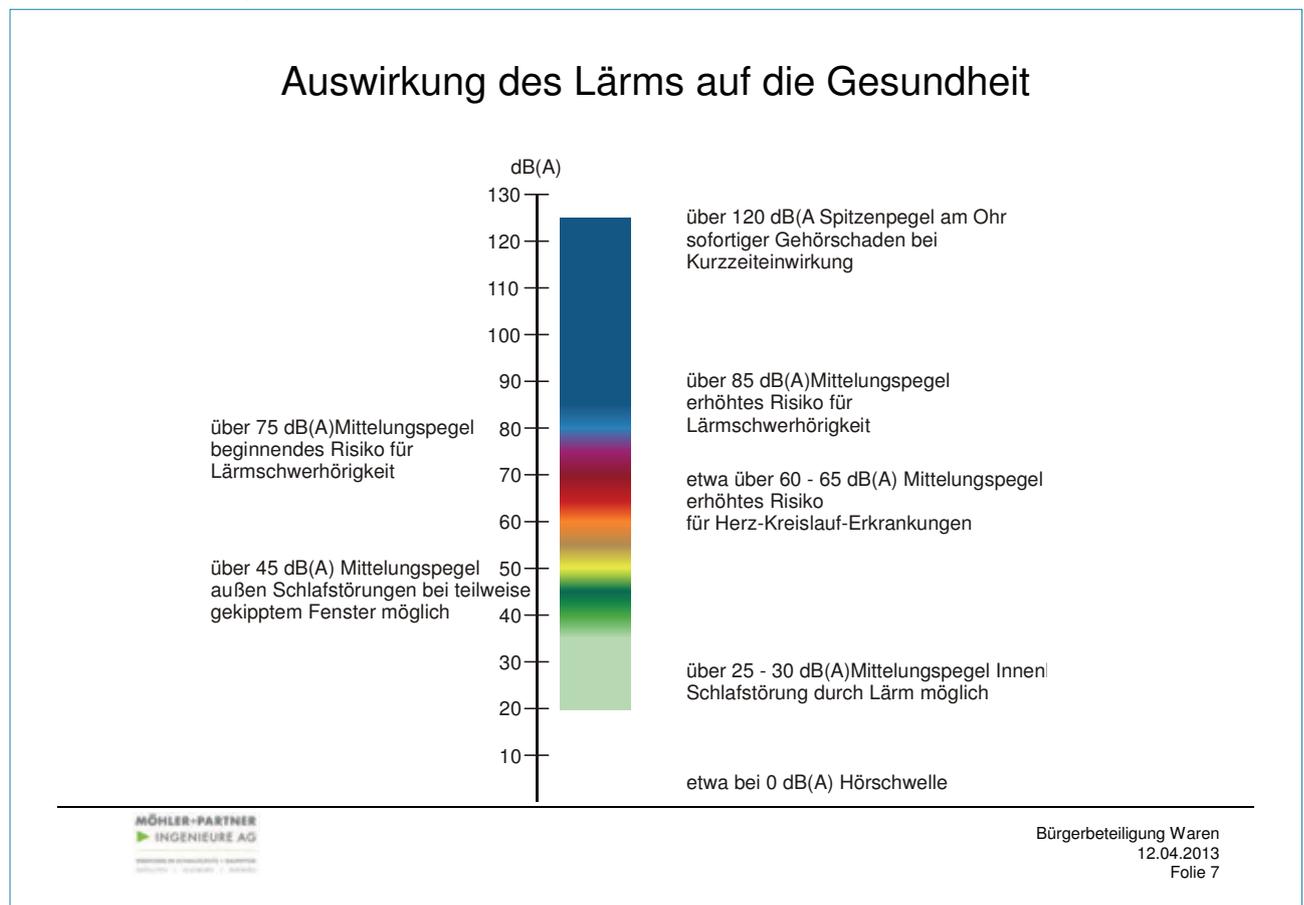
In Mecklenburg-Vorpommern ist die Verkehrslärmsituation vor allem an **bestimmten Hauptverkehrsstraßen** und Eisenbahnstrecken sowie vereinzelt im Umfeld von Flugplätzen problematisch. Insgesamt stellt sich die Belastung durch Verkehrslärm in Mecklenburg-Vorpommern aufgrund des insgesamt niedrigeren Verkehrsaufkommens jedoch geringer dar als in wesentlich dichter besiedelten Räumen Deutschlands.

Erhebliche Bedeutung hat in den letzten Jahren die Diskussion über Lärmbelastungen durch vermeintliche

Mautausweichverkehre erlangt. Viele Bürger führen eine von ihnen wahrgenommene Zunahme der Lkw-Belastung in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen darauf zurück, dass Lkw die Mautgebühren auf den Autobahnen vermeiden und auf das Bundesstraßennetz ausweichen. Diese Vermutung hat sich bei einer Untersuchung der Verkehre im Bereich der B 198 und der B 104 zwischen der deutsch-polnischen Grenze und Röbel nicht bestätigt. Weder die Einführung der Maut (2005) noch die Grenzöffnung (2007/2008) haben zu signifikanten Verlagerungen oder Zunahmen des Lkw-Verkehrs auf den betroffenen Bundesstraßen geführt. Ungeachtet dessen ist eine Zunahme polnischer und osteuropäischer Kennzeichen im Lkw-Verkehr festzustellen. Dies resultiert aber aus der Internationalisierung im Transportgewerbe, wobei es sich bei den osteuropäischen Unternehmen oftmals auch um Niederlassungen deutscher Firmen (vor allem in Polen) handelt.¹⁸⁵

¹⁸⁵ IVV, Möglichkeit einer Bemaatung des schweren Lkw-Verkehrs auf dem Straßenzug B 104/ B 198 - zwischen der BAB A 19/ A 20 und der Bundesgrenze D/PL, Berlin 2012.

Abb. 61: Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit



Quelle: Möhler und Partner, 1. Informationsveranstaltung Bürgerbeteiligung Ortsumgebung Waren, http://www.dialog-waren.de/files/documents/moehler_1204.pdf

2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen

a) Ziele

Der ILVP M-V verfolgt das Ziel, dem Schutz vor Verkehrslärm einen **besonderen Stellenwert** einzuräumen, ohne die Mobilitätsanforderungen einer modernen Gesellschaft zu vernachlässigen. Er geht dabei von folgenden **Eckpunkten** aus:

- Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur, von der im Übrigen auch die Lärmbetroffenen profitieren, ist mit Lärmbelastungen verbunden, die die Gesellschaft bis zu einem **gewissen Maß hinzunehmen** bereit ist und sich sowie ihren Mitgliedern nicht ersparen kann, um das allgemeine Mobilitätsinteresse sicherzustellen.
- Soweit durch Verkehrslärm **gesundheitliche Beeinträchtigungen** entstehen können, ist das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit betroffen, das der Staat zu **schützen verpflichtet** ist. Andere Belange haben dann im Zweifel zurückzutreten.
- Für die Reduzierung von Verkehrslärm gibt es in aller Regel **keine einfachen und schnellen Lösungen**. Bloße Verkehrsverlagerungen zulasten Dritter oder unangemessene Einschränkungen der Mobilität sind jedenfalls keine Lösung. Erforderlich sind vielmehr **integrierte Ansätze**; sie bündeln verschiedene lärmreduzierende Maßnahmen, die jede für sich möglicherweise nur einen kleinen Beitrag leistet, zu einem abgestimmten Konzept. Bausteine können dabei eine intelligente Lärmvorsorge, Lärmsanierungen, städte- und straßenbauliche Maßnahmen, Maßnahmen der Verkehrsführung und -regelung sowie Lärmreduktion durch technische Innovationen im Straßen- und Fahrzeugbau sein.
- Angesichts der **begrenzten finanziellen Mittel** (siehe Kap. B II) sind Lärmschutzmaßnahmen aus den Haushaltstiteln für die Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Aufwendungen für den Lärmschutz gehen deshalb zu Lasten der Erhaltung und des Ausbaus des Straßennetzes. Beides ist in einen angemessenen Ausgleich zu bringen.

b) Handlungsfelder

aa) Vorsorgende Planung

Verkehrslärm, der gar nicht erst entsteht, braucht auch nicht bekämpft zu werden. Deshalb ist der **wichtigste Baustein** effektiver Lärmreduzierung im Straßenverkehr eine **vorsorgende Raum- und Verkehrsplanung**, die auf kurze Wege und hohe Anteile des Umweltverbundes

ausgerichtet ist.¹⁸⁶ Dazu tragen viele Maßnahmen bei, die an anderen Stellen des ILVP M-V aufgegriffen werden: Verbesserung der intermodalen Mobilität durch Optimierung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Förderung des Radverkehrs, Planung von verkehrsintensiven Einrichtungen an bereits mit dem Öffentlichen Verkehr erschlossenen Punkten (siehe Kap. F; G II 4 b) Schnittstellen verbessern; G IV; F).

Kommunale und Landesbehörden werden immer wieder mit Lärmbeschwerden konfrontiert, die auf **vermeidbaren Planungsfehlern** der Vergangenheit beruhen. Die Gemeinden sollten deshalb im Rahmen einer vorausschauenden Bauleitplanung noch stärker als bislang Lärmkonflikte von vornherein vermeiden, indem sie insbesondere das Trennungsgebot zwischen Wohnbebauung und Verkehrswegen (§ 50 BImSchG¹⁸⁷) beachten.

bb) Lärmaktionsplanung

Seit der Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie¹⁸⁸ in deutsches Recht im Jahr 2005 erstellen die Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern Lärmaktionspläne. Das Land sieht in der Lärmaktionsplanung durch die Kommunen aufgrund deren Vor-Ort-Kenntnis und der Nähe zu den lärmbeeinträchtigten Bürgern das **geeignete Instrument** für die Lösung emissionsabhängiger Beeinträchtigungen.

Im Rahmen der **Lärmkartierung** (Abb. 62) werden die Lärmsituation in Form von Lärmkarten veranschaulicht, die die Öffentlichkeit über den Inhalt der Lärmkarten informiert sowie ausgewählte Daten zur Lärmbelastung an die EU gemeldet. In Mecklenburg-Vorpommern ist das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG M-V) zuständig für die Erstellung der entsprechenden Lärmkarten. Die **Umsetzung der Lärmaktionspläne** obliegt den jeweiligen Baulastträgern, d. h. Bund, Land und Kommunen.

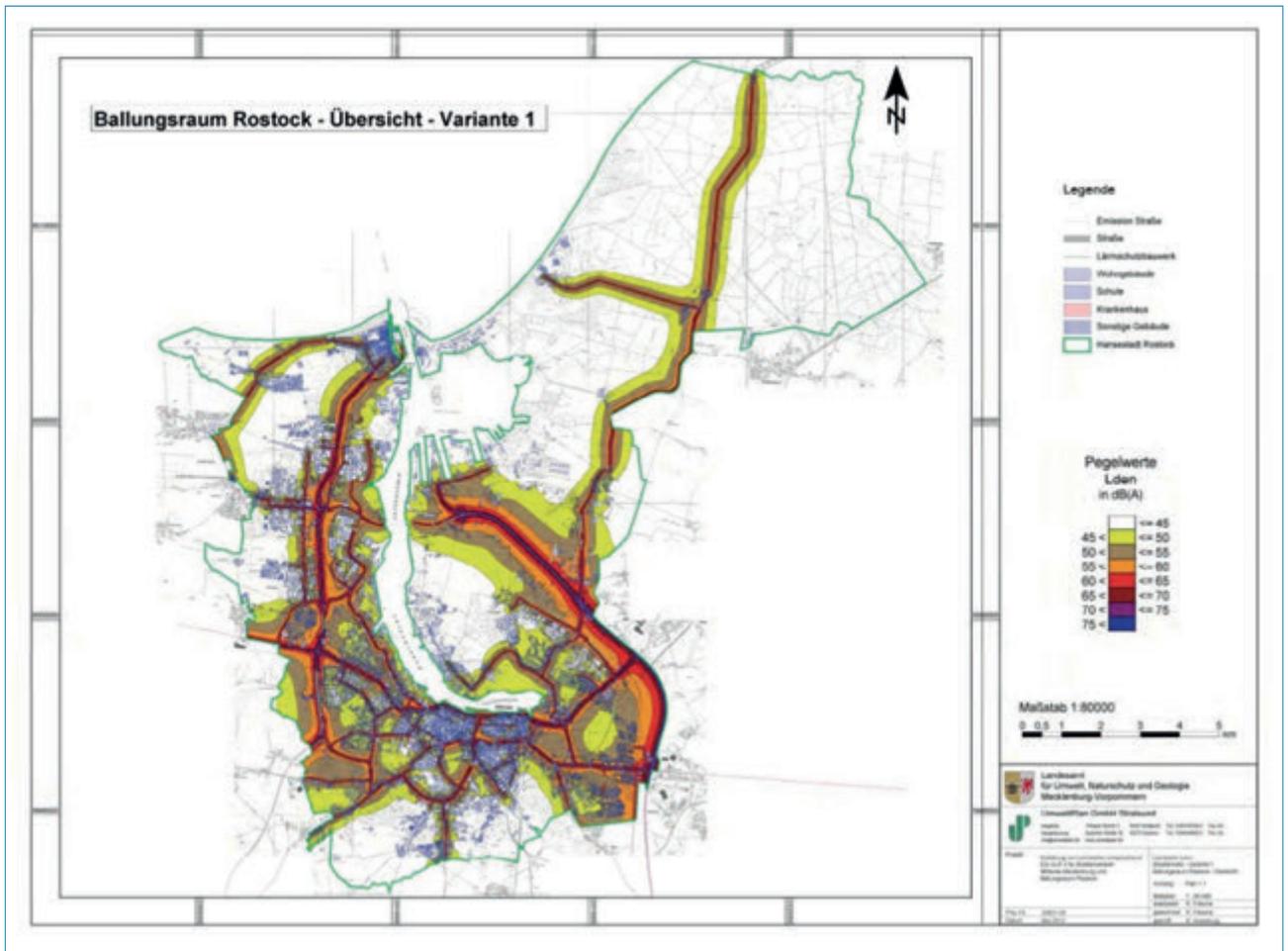
Bei der Lärmaktionsplanung ist ein enges und **partnerschaftliches Zusammenwirken** der Kommunen mit den zuständigen Fachbehörden von entscheidender Bedeutung. Auf beiden Seiten werden hier Defizite beklagt. Gemeinsames Ziel sollte immer die einvernehmliche Abstimmung der in den Lärmaktionsplan aufzunehmenden Maßnahmen sein. Denn die Lärmaktionspläne können nur dann ihre wichtige Funktion erfüllen, wenn die darin vorgesehenen Maßnahmen von den Fachbehörden tatsächlich umgesetzt werden. Deshalb ist es einerseits erforderlich, dass die Straßenbau- und -verkehrsverwaltungen frühzeitig in die Planung einbezogen werden. Andererseits sind diese Fachbehörden aufgerufen, den Kommunen die finanziellen und rechtlichen

¹⁸⁶ Friedrich-Ebert-Stiftung, Ziele und Wege einer leiseren Mobilität, Berlin 2012, S. 18.

¹⁸⁷ Siehe Glossar.

¹⁸⁸ Siehe Glossar.

Abb. 62: Lärmkartierung Straßenverkehr im Ballungsraum Rostock



Quelle: Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V

Handlungsspielräume zu erläutern und nach gemeinsamen Lösungen zu suchen.

Einvernehmliche Lösungen sind umso wichtiger, als **divergierendes Fachrecht** in einigen Fällen zu Unstimmigkeiten führt, deren Lösung durch die höchstrichterliche Rechtsprechung abzuwarten bleibt. Insbesondere das Verhältnis der rechtlichen Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG) zu den gesetzlichen Vorgaben des Straßenverkehrsrechtes ist noch nicht hinreichend durch die Rechtsprechung klar gestellt worden.

c) Lärmberechnung

Für ein deutschlandweit einheitliches Verwaltungsverfahren zur Berechnung eines Geräuschpegels an einer Straße sind die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – **RLS-90**“¹⁸⁹ erarbeitet worden. Sie sind über die in der 16. BImSchV¹⁹⁰ festgelegten Immissionsgrenzwerte in die gesetzlichen Regelungen mit eingeflossen und

werden daher im Verwaltungsverfahren als verbindlich angesehen.

In der Praxis stößt die Lärmberechnung bei betroffenen Anwohnern oftmals auf eine geringe Akzeptanz, da einzelne störende Schallereignisse durch die Mittelungsspiegel nur unzureichend erfasst werden. Die **Lärmberechnung** hat jedoch den **Vorteil**, dass sie unabhängig von einzelnen Schallereignissen eine repräsentative Beurteilung erlaubt, die, wenn sie gut und transparent erläutert wird, auch bei betroffenen Anwohnern Akzeptanz findet. Dies schließt nicht aus, dass in begründeten Einzelfällen eine ergänzende Lärmmessung ebenfalls sinnvoll sein kann. Die damit verbundene Abweichung von der o.g. RLS-90 wird bei der Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen an Bundesstraßen mit dem Bundesverkehrsministerium zu klären sein.

dd) Harmonisierung der Grenzwerte und Berechnungsverfahren

In der Praxis sorgen die unterschiedlichen Grenzwerte und Berechnungsverfahren in den Regelwerken der verschiedenen Fachrechte für erhebliche Probleme, lösen

189 Siehe Glossar.

190 Siehe Glossar.

unnötigen Aufwand aus und schaden der Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern. Das Land wird deshalb jede Initiative unterstützen, die eine **Vereinheitlichung** auf europäischer oder Bundesebene anstrebt.

ee) Straßenverkehrsrecht

Das Instrumentarium **straßenverkehrsrechtlicher Anordnungen gem. § 45 StVO**¹⁹¹ sieht einzelne Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm vor (insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen). Als Orientierungshilfe für eine Entscheidung im Einzelfall hat der Bund die **Lärmschutz-Richtlinien-StV**¹⁹² erlassen. Sie sollen die Straßenverkehrsbehörden bei ihrer Entscheidung über Maßnahmen gem. § 45 StVO unterstützen. In Einzelfällen hat sich jedoch herausgestellt, dass das festgelegte Instrumentarium den Bedürfnissen nach Lärmschutz zu wenig entgegenkommt. So ist schwer vermittelbar, warum die in den Richtlinien festgelegten Richtwerte zur Anordnung von lärmindernden Maßnahmen über den Auslösewerten nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97“ liegen. Das Land wird sich daher auf Bundesebene dafür einsetzen, die Richtlinien im Lichte der neueren Entwicklungen in der Lärmbekämpfung zu **überarbeiten** und auch für Landesstraßen anzuwenden.

Das Land wird eine einheitliche Handlungsempfehlung für die unteren Straßenverkehrsbehörden erarbeiten, um insbesondere die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortslagen nach einheitlichen Parametern zu entscheiden. Ziel ist es, auf stark belasteten Ortsdurchfahrten die **rechtlichen Spielräume** für die Anordnung von **Tempo 30** auszuschöpfen.

Die konsequente **Überwachung** der einzuhaltenden **Geschwindigkeit** ist wesentliche Voraussetzung für eine nachhaltige Lärminderungspolitik. Das vorhandene Personal bei Polizei und Ordnungsämtern der Landkreise und kreisfreien Städte wird vorrangig für die Geschwindigkeitskontrollen an Unfallschwerpunkten eingesetzt. Dabei soll es bleiben. Das Land hat jedoch 2016 neben den Landkreisen auch den größeren kreisangehörigen Gemeinden das Recht eröffnet, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen. Damit haben diese Städte zusätzlich die Möglichkeit, Geschwindigkeitsüberwachungen nach ihren lokalen Bedürfnissen auszugestalten.

ff) Lärmsanierung

Die Lärmsanierung bestehender Straßen erfolgt grundsätzlich nach Dringlichkeit sowie nach der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln.

Für Lärmsanierungen an **Bundesfernstraßen** hat das Bundesverkehrsministerium in den VLärmSchR 97¹⁹³ Auslösewerte festgesetzt, die mit dem Haushalt 2010 um jeweils 3 dB (A) abgesenkt wurden. Es gelten seither folgende Werte (Tab. 23):

Tab. 23: Auslösewerte für Lärmsanierungen an Bundesfernstraßen

Gebiet	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete	67 dB(A)	57 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	69 dB(A)	59 dB(A)
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)

Mit dem Doppelhaushalt 2018/19 hat das Land diese abgesenkten Werte für Lärmschutzmaßnahmen an **Landesstraßen** übernommen.

Im Zuge einer notwendigen Überarbeitung der VLärmSchR 97 wird sich das Land auf Bundesebene für eine Prüfung einsetzen, die festzusetzenden **Auslösewerte** für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen weiter **abzusenken**.

gg) Schallschutzmaßnahmen

Zum Schutz der Bevölkerung vor Lärmimmissionen hat das Land schon bisher aktive und passive Schallschutzmaßnahmen beim Neu- oder Ausbau von Verkehrswegen angeordnet. Als Maßnahmen kommen dabei die Errichtung von Schallschutzwänden/-wällen sowie die Verwendung lärmarmen Straßendecken o. ä. als Maßnahmen des **aktiven Schallschutzes** oder der Einbau von Schallschutzfenstern u. a. als **passive Schallschutzmaßnahme** in Betracht.

Die Straßenbaubehörden sind angehalten, bei der Sanierung von Straßen die Verwendung **lärmindernder Straßenbeläge** zu berücksichtigen.

Für die Straßenverkehrsbehörden stellen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur **Lenkung des Verkehrsflusses** im Rahmen einer intelligenten Steuerungs- und Leittechnik eine weitere wichtige Maßnahme zur Reduzierung schädigender Lärmemissionen dar. Hierdurch wird der Verkehrsfluss harmonisiert und der Verkehrslärm hörbar gesenkt. Derartige Konzepte sind jedoch von der jeweiligen örtlichen Gegebenheit abhängig.

¹⁹¹ Siehe Glossar.

¹⁹² Siehe Glossar.

¹⁹³ Siehe Glossar.

hh) Fluglärm

Nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm¹⁹⁴ muss die jeweilige Landesregierung für militärische und zivile Flugplätze bestimmter Größenordnung **Lärmschutzbereiche** durch Rechtsverordnung festsetzen. Diese werden auf Basis der aktuellen Flugbetriebsdaten und einer hieraus abgeleiteten Prognose der Verkehrsentwicklung der nächsten zehn Jahre berechnet. In Mecklenburg-Vorpommern ist ein Lärmschutzbereich für den

Flughafen Rostock-Laage festgelegt worden. Außerdem erstreckt sich der Lärmschutzbereich für den Flughafen Lübeck-Blankensee zu einem Teil auf mecklenburgisches Gebiet. Eine Fluglärmschutzkommission zur Beratung über Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm ist am Flughafen Rostock-Laage eingerichtet.

Zuständige Behörde für die Ermittlung der Lärmbelastung, die Bestimmung der festzusetzenden Lärmschutzbereiche sowie die Festsetzung der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen ist das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG M-V).

194 Siehe Glossar.

c) Maßnahmen

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
Lärmreduzierung durch bauliche Maßnahmen an Straßen	Verstärkte Verwendung lärmindernder Straßenbeläge bei der Straßensanierung	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
Lärmreduzierung durch straßenverkehrsrechtliche Anordnungen	Einheitliche Handlungsempfehlung für die unteren Straßenverkehrsbehörden bezüglich der Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, insbesondere von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortslagen	Infrastrukturministerium
Einfachere Handhabung der Lärmberechnungsverfahren	Einführung von Korrekturwerten, mit denen die Lärmberechnungen nach der Umgebungslärmrichtlinie ohne erneute Berechnung auf die Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 angewandt werden können	Infrastrukturministerium

VI. Barrierefreiheit – Design für alle

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse¹⁹⁵

a) Gesetzliche Festlegungen

Um Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen, ist nach Art. 9 der Behindertenrechtskonvention für **Menschen mit Behinderungen** der **gleichberechtigte Zugang** u.a. zu Beförderungsmitteln und anderen öffentlichen Einrichtungen und Diensten zu gewährleisten. Zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention hat die Landesregierung einen Maßnahmenplan vorgelegt.¹⁹⁶

Der Maßnahmenplan wurde im Jahr 2017 evaluiert und wird bis 2021 weiterentwickelt. Im Bereich der Mobilität konkretisieren verschiedene Vorschriften des Bundes und des Landes diese völkerrechtliche Pflicht. Ihnen gemeinsam ist das Ziel, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr barrierefrei zu gestalten. Nach § 6 LBGG M-V sind bauliche und sonstige Anlagen und Verkehrsmittel dann barrierefrei, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Im Bereich der **Straßenraumgestaltung** ist für Bundesstraßen in § 3 Abs. 1 FStrG und für die Straßen des Landes, der Landkreise und der Gemeinden in § 11 Abs. 2 StrWG M-V eine „**möglichst weitreichende Barrierefreiheit**“ als Ziel genannt. Diese Anforderung wird in den gängigen Planungsrichtlinien für die Anlage von Straßen verankert (z. B. in der RAS 06 oder der RAL), die Bund und Land für ihre Straßen eingeführt haben.

195 Alle in diesem Abschnitt abgekürzt genannten Vorschriften und Richtlinien werden im Glossar erläutert.

196 Landtags-Drucksache 6/2213.

§ 8 Abs. 3 PBefG schreibt das Ziel fest, für die Nutzung des **öffentlichen Personennahverkehrs** bis zum 1. Januar 2022 eine **vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen. Dabei sind neben den Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen auch die Menschen mit Sinnesbehinderungen (beispielsweise blinde und sehbehinderte Menschen und Menschen mit Hörbehinderungen) in den Blick zu nehmen. Dazu sind in den Nahverkehrsplänen Festlegungen zu treffen, wie dies zu erreichen ist. Diese Frist gilt allerdings nicht, soweit der Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benennt und begründet. Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, kann das Land einen abweichenden Zeitpunkt festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen (§ 62 Abs. 2 PBefG).

b) Umsetzung

In Mecklenburg-Vorpommern haben mit etwa 181.000 Menschen **11 % der Bevölkerung** einen Behinderungsgrad von über 50 %.¹⁹⁷ Insgesamt haben rund 355.000 Menschen Behinderungen.¹⁹⁸

Bei der barrierefreien **Straßenraumgestaltung** ist zu bedenken, dass mobilitätsbeeinträchtigte Fußgänger hauptsächlich die innerörtlichen Gehwege und fußläufigen Wegebeziehungen nutzen, die sich zumeist in **kommunaler Baulast** befinden. Daher liegt auch die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen vorrangig im Verantwortungsbereich der Landkreise und Gemeinden. Der Einfluss des Landes beschränkt sich hier im Wesentlichen auf die Einhaltung der Barrierefreiheit bei der Förderung kommunaler Straßenbaumaßnahmen. Die einschlägige Förderrichtlinie – KommStrabauRL M-V – nennt als eine Zuwendungsvoraussetzung, dass das von der Kommune geplante Vorhaben „die Belange von Menschen mit Behinderungen und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitgehend entspricht“. Um dieses Ziel sicherzustellen, muss die Kommune im Förderantrag bestätigen, dass diese Zuwendungsvoraussetzung erfüllt ist und dass die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte bei der Vorhabenplanung angehört worden sind.

Im **Öffentlichen Personennahverkehr** hat das Land bereits weitreichende Initiativen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergriffen. Im Bereich des **Schienepersonennahverkehrs** (SPNV) hat das Land als verantwortlicher Aufgabenträger folgende Maßnahmen umgesetzt:

- **Infrastrukturmaßnahmen** werden nur gefördert, wenn die Anforderungen zur Barrierefreiheit erfüllt sind. Dies bedeutet vor allem einen höhengleichen Ein- und

Ausstieg zwischen Bahnsteig und Zug, aber auch eine barrierefreie Erreichbarkeit des Bahnsteiges über Rampen bzw. – bei den größeren Bahnhöfen – über Personenaufzüge.

- Das Land strebt gegenüber den Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Modernisierungsmaßnahmen eine **Bahnsteighöhe von 55 cm** an, um einen solchen nahezu höhengleichen Ein- und Ausstieg im gesamten Nahverkehr zu erreichen. 108 der 218 Stationen des Normalspurnetzes, an denen vom Land bestellte Züge halten, weisen mittlerweile diese Bahnsteighöhe auf. Da der Bund seinem Eisenbahninfrastrukturunternehmen seit Januar 2017 in Abweichung von der langjährigen Linie streng eine Bahnsteighöhe von 76 cm über Schienenoberkante vorgibt, besteht die Gefahr, dass erhebliche Investitionen der letzten Jahrzehnte und das bereits erreichte Maß an Barrierefreiheit entwertet werden. Gemeinsam mit der DB Station&Service AG müssen hier praktikable Lösungen im Sinne der Kunden und der Investitionssicherheit gefunden werden.
- Bei den **Ausschreibungen** für SPNV-Leistungen fordert das Land, dass in den Zügen die Fußbodenhöhe zu dieser Infrastruktur passt, kundengerecht gestaltete Plätze für Rollstuhlfahrer eingerichtet werden und die Toiletten behindertengerecht bzw. -freundlich sind. Im Verlauf des Fahrplanjahres 2018 werden mit Ausnahme der Schmalspurbahnen sämtliche im SPNV in Mecklenburg-Vorpommern eingesetzten Fahrzeuge diesen Standard erfüllen.

Beim **straßengebundenen ÖPNV** hat das Land mit Förderregularien die Rahmenbedingungen für eine barrierefreie Gestaltung von Anlagen und Fahrzeugen geschaffen:

- Vom Land geförderte **Busse** müssen barrierefrei sein, also niederflurig oder mit einem Hublift ausgestattet sein. Außerdem müssen die Busse nun ausdrücklich auch das Zwei-Sinne-Prinzip durch visuelle und akustische Informationsquellen (beispielsweise optische Fahrgastanzeigen und akustische Fahrgastdurchsagen) berücksichtigen. Damit sollen insbesondere auch die Bedürfnisse von Menschen mit Sinnesbehinderungen Beachtung finden.
- Das **Straßenbahnangebot** in Rostock und in Schwerin ist bereits niederflurig.
- Neue bzw. modernisierte **Straßenbahn- und Bushaltestellen** müssen so gestaltet werden, dass barrierefreie Ein- und Ausstiege ohne fremde Hilfe möglich sind. Auch die übrigen geförderten Verkehrsanlagen des ÖPNV müssen diese Voraussetzungen erfüllen.

197 Statistische Berichte „Schwerbehinderte Menschen in M-V“ des Statistischen Amtes M-V, herausgegeben am 31.08.2016

198 Monatliche Erledigungsstatistik des Landesamtes für Gesundheit und Soziales M-V (unveröffentlicht), Stand Oktober 2017.

2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen

a) Ziele

Barrierefreiheit ist mehr als das Absenken von Bordsteinen für bestimmte „Sondergruppen“. Nimmt man insbesondere die **Mobilitätsbedürfnisse** der **älteren Menschen** in den Blick, ist ein wesentlich breiterer Ansatz erforderlich. Da die älteren Verkehrsteilnehmer in Mecklenburg-Vorpommern einen immer größeren Anteil der Bevölkerung stellen werden (Kap. B I), wird sich der Verkehr auch stärker auf sie ausrichten müssen. Dies bedeutet insbesondere Rücksichtnahme auf eine höhere menschliche Fehlerwahrscheinlichkeit und ein geringeres Tempo, zu denen ältere Menschen tendieren. Diese Bedürfnisse decken sich im Verkehr mit denen von **Kindern**. Im „Kinderland M-V“¹⁹⁹ soll deswegen der Verkehr kinderfreundlicher werden. Bei diesem umfassenderen Ansatz der Barrierefreiheit sind selbstverständlich die besonderen Belange von Menschen mit Behinderungen stets zu berücksichtigen.

b) Handlungsfelder

Aus diesen Zielen ergeben sich die nachfolgend dargestellten Handlungsfelder. Dabei richtet sich das Verfahren zur Beteiligung der Vereine und Verbände der Menschen mit Behinderungen nach den jeweiligen verfahrensrechtlichen Grundlagen. Auch außerhalb der formalisierten Beteiligung wird Wert auf das Know-how und die Erfahrungen der Verbände für Menschen mit Behinderungen gelegt.

Barrierefreiheit zum „Design für alle“ weiterentwickeln

Eine stärkere Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, älteren Menschen und Kindern heißt vor allem für den Verkehr **innerhalb geschlossener Ortschaften**: geringere Geschwindigkeiten, übersichtliche und fehlertolerante Verkehrsräume, einfache Regeln, selbsterklärende Straßenraumgestaltungen, Standardlösungen, nutzerfreundliche Bedingungen für die Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad.²⁰⁰ Eine solche Weiterentwicklung der traditionellen Barrierefreiheit zum „Design für alle“²⁰¹ nützt allen Verkehrsteilnehmern.²⁰²

199 Koalitionsvereinbarung Mecklenburg-Vorpommern 2011 – 2016, Präambel und Nr. 264.

200 Hartmut Topp, Straßenraumgestaltung für die alternde Gesellschaft, Straßenverkehrstechnik 6.2014, 385 ff.

201 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen H BVA.

202 Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 11 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

Soweit dieses „Design für alle“ umfangreichere Umgestaltungen erfordert, handelt es sich angesichts der begrenzten öffentlichen Finanzmittel um einen **langfristig angelegten Prozess**, zumal ein erheblicher Teil der (städtischen) Straßenräume in den letzten 20 Jahren umfassend saniert worden ist. Entscheidend ist, das „Design für alle“ bereits **frühzeitig im Planungsprozess** bei Neubau und Sanierung von Straßen und Wegen „mitzudenken“. Dann muss es nicht unbedingt mehr Geld kosten. Nachträgliche Änderungen sind demgegenüber immer teuer. Das kann durch eine frühzeitige Einbeziehung der Behinderten- und der Seniorenverbände vermieden werden. Die Kommunen und alle beteiligten Akteure sollen unter Einbeziehung des Städte- und Gemeindetages für dieses Thema sensibilisiert werden.

Im Einzelfall kann es **Konflikte** zwischen der **Leistungsfähigkeit** einer Straße und den Belangen einer umfassend verstandenen **Barrierefreiheit** und Verkehrssicherheit geben. Denn höhere Leistungsfähigkeit muss etwa an signalgesteuerten Knotenpunkten immer wieder mit einer größeren Komplexität des Verkehrsablaufs „erkaufte“ werden (z. B. Rechtsabbieger und Fußgänger). Patentlösungen gibt es hier nicht. Aber eine alternde Gesellschaft wird nicht umhin können, in der Abwägung den Belangen von Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit ein besonderes Gewicht zu verleihen.

Realistische Lösungen anstreben

Das Land wird die barrierefreie Zugänglichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln weiter ausbauen und unterstützen. Dennoch ist das in § 8 Abs. 3 PBefG festgeschriebene Ziel, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis Anfang 2022 eine **vollständige Barrierefreiheit** zu erreichen, **sehr anspruchsvoll**. Es obliegt den Aufgabenträgern, die Umsetzung im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung konkret auszugestalten. In Abstimmung mit den Aufgabenträgern, der Genehmigungsbehörde und den Verkehrsunternehmen wird das Land rechtzeitig entscheiden, ob der Zeitpunkt für die vollständige Barrierefreiheit in Teilbereichen verschoben wird bzw. welche Ausnahmen für eine Einschränkung der Barrierefreiheit festgelegt werden müssen. Dieser Prozess sollte von einer **realistischen Debatte** in Politik und Gesellschaft begleitet werden, die sich an den finanzpolitischen Rahmenbedingungen (siehe Kap. B II) ausrichtet. Mobilitätseingeschränkten Menschen wird es nicht helfen, wenn jede noch so selten genutzte Haltestelle in den ländlichen Räumen barrierefrei erhöht wird, dies aber mit Einschnitten beim ÖPNV-Angebot finanziert werden muss. Auch hier wird es mit Blick auf die begrenzten Mittel **Priorisierungen** bei den Maßnahmen geben müssen.²⁰³ Es spricht viel

203 Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 10 f. (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>).

dafür, zunächst die stärker frequentierten Strecken im ÖPNV in den Blick zu nehmen. Für die übrigen Bereiche sind dann situationsabhängig angepasste Lösungen zu entwickeln, um einen **barrierearmen Zugang** zu gewährleisten.

PRAXISBEISPIEL

Rollator-Training beim Nahverkehr Schwerin

Bei dem kostenlosen Rollator-Training schulen Nahverkehr Schwerin, Landesverkehrswacht und Polizeiinspektion ältere

Menschen insbesondere darin, wie sie mit ihrem Rollator öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Am Veranstaltungstag werden die Teilnehmer mit einem Bus abgeholt und wieder gebracht. An einer ruhigen Haltestelle üben sie ohne Zeitdruck das Ein- und Aussteigen; es gibt Tipps und Hinweise zum sicheren Abstellen der Rollatoren in Bussen und Bahnen. Auch die Rollatoren selbst werden auf ihren Zustand geprüft und auf die Person eingestellt.

c) Maßnahmen

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
Barrierefreiheit als Design für alle	Bildung einer Arbeitsgruppe, die insbesondere auf der Grundlage der Arbeitsblätter der FGSV (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA -, Hinweise zur Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen) für Mecklenburg-Vorpommern Umsetzungsmöglichkeiten des „Design für alle“ in der Straßenraumgestaltung prüft	Infrastrukturministerium/Landesamt für Straßenbau und Verkehr mit Landkreisen und Gemeinden unter Einbeziehung der Behinderten- und der Seniorenverbände
Barrierefreiheit im ÖPNV gem. § 8 Abs. 3 PBefG	Erarbeitung eines Konzeptes zur Schaffung der Barrierefreiheit im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers: Bestandsanalyse Infrastruktur und Verkehrsangebot unter dem Blickwinkel der Barrierefreiheit, Definition der Handlungsbedarfe bei Anpassung der Verkehrsangebote und der Infrastruktur, Priorisierung von Maßnahmen; Aufnahme des Konzeptes einschließlich konkreter Benennung von Ausnahmen in Nahverkehrsplan	Landkreise/kreisfreie Städte unter Einbeziehung der Behinderten- und der Seniorenverbände

VII. Verkehrssicherheit

1. Aktuelle Situation – Stärken-Schwächen-Analyse

Die aktuelle Situation bei der Verkehrssicherheit ist im neuen **Verkehrssicherheitskonzept der Landesregierung für die Jahre 2017-2021** dargestellt, auf das insofern verwiesen wird.

2. Ziele – Handlungsfelder – Maßnahmen

Die im neuen Verkehrssicherheitskonzept 2017-2021 formulierten Ziele und Handlungsfelder lassen sich wie folgt kurz zusammenfassen:

a) Ziele

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung ist darauf gerichtet, das **Risiko für Leib und Leben aller Verkehrsteilnehmer zu verringern** und Verkehrsunfälle – insbesondere solche mit schweren Folgen – soweit wie möglich zu verhindern. Mecklenburg-Vorpommern unterstützt die Ziele des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms 2011 des Bundesverkehrsministeriums. Dies gilt insbesondere für das quantitative Ziel, die **Zahl der Verkehrstoten um 40 % bis 2020** – ausgehend von den Zahlen für 2010 – zu reduzieren.

Maßnahmen zur Unfallprävention können am besten gelingen, wenn sie mit der strikten Einhaltung der Verkehrsvorschriften und dem **notwendigen Maß an Rücksichtnahme** auf Seiten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einhergehen. Trotz alledem bleibt die Teilnahme am Verkehr mit einem Risiko verbunden,

für das in aller Regel der Faktor Mensch verantwortlich ist. Die Minimierung dieses Risikos ist das grundsätzliche Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit in Mecklenburg-Vorpommern.

Dabei gelten folgende **Eckpunkte**:

- Die Aktionen der Verkehrssicherheitsarbeit zielen auf die Entwicklung partnerschaftlichen, rücksichtsvollen und den Bedingungen angepassten Verhaltens auf den Straßen.
- Null Toleranz gegenüber Rasen, Drängeln und anderem verkehrsgefährdendem Verhalten
- Null Toleranz gegenüber Alkohol und Drogen am Steuer
- Verkehrserziehung und -aufklärung beginnen im frühen Kindesalter und werden konsequent nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens fortgesetzt.
- Die Altersgruppe der 16- bis 25-Jährigen bildet aufgrund ihres besonderen Risikopotenzials einen Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit.
- Den Schutz besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer – Kinder, Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen und ältere Menschen – gilt es vorrangig zu verbessern.
- Prävention und Repression werden weiter verzahnt (z. B. verstärkte Kontrollen vor Schulen und Kindergärten).
- Die Verkehrsinfrastruktur ist im Bedarfsfall und im Übrigen in regelmäßigen Abständen darauf zu überprüfen, ob ausreichende Maßnahmen zur Unfallvermeidung getroffen worden sind.

b) Handlungsfelder

Aus diesen Zielen entwickelt das **Verkehrssicherheitskonzept 2017-2021** folgende Handlungsfelder, die mit denen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 der Bundesregierung²⁰⁴ übereinstimmen:

aa) Handlungsfeld „Mensch“

(1) Kinderfreundlicherer Verkehr

Die Verkehrssicherheitsarbeit soll Maßnahmen unterstützen, die die Sicherheit von Kindern im Verkehr im Fokus haben. Einerseits sollen Kinder befähigt werden, den Herausforderungen des Straßenverkehrs gerecht zu werden. Andererseits sind erwachsene Verkehrsteilnehmer für die besondere Gefährdung der Kinder durch geeignete Maßnahmen zu sensibilisieren. Im „Kinderland

M-V“²⁰⁵ ist Ziel nicht das „verkehrsgerechte“ Kind, sondern vielmehr ein **kinderfreundlicherer Verkehr** (vgl. auch Kap. H VI 2 a).

Eltern tragen die Hauptverantwortung für die Verkehrserziehung. Unterstützt wird die elterliche Verkehrserziehung durch zahlreiche Angebote in den **Kindertagesstätten**. Die Verkehrs- und Mobilitätserziehung muss bereits im frühen Kindesalter beginnen und in der **Schule** kontinuierlich fortgeführt werden. Schwerpunkte sind dabei der sichere Schulweg, die Kindersicherheit im Auto, die Radfahrausbildung und die zukunftsorientierte Mobilitätsmittelwahl.

(2) Verhalten von Fahranfängern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Straßenverkehr

Die Altersgruppe der 16- bis 25-Jährigen bildet einen Schwerpunkt der zielgruppenbezogenen Verkehrssicherheitsarbeit des Landes. Besonders Heranwachsende und junge Erwachsene sind **überdurchschnittlich** oft Verursacher oder Opfer **schwerer Verkehrsunfälle** (mangelnde Reife, fehlende Fahroutine, Überschätzung der eigenen Fahrfertigkeiten bei hoher Risikoakzeptanz).

Zentrale Aufgabe für die Verkehrssicherheitsarbeit sind Initiativen zur Weiterentwicklung und Qualitätssicherung der **Fahrausbildung**.

Mit zahlreichen Aktionen versuchen deshalb die Landesregierung und ihre Partner, das **Verhalten junger Leute im Straßenverkehr** durch Information, Demonstration, Training und Beratung positiv zu beeinflussen. Hierzu zählen die Gemeinschaftsinitiative Fifty-Fifty-Taxi zur Reduzierung von „Disco-Unfällen“, der Crashkurs MV und „Junge Fahrer“.

(3) Radverkehr

Der Radverkehr konnte von dem in den letzten Jahren erreichten **Sicherheitsgewinn** im Straßenverkehr bisher nur **unterdurchschnittlich profitieren** (Kap. G IV 1 c). Ziel ist es, neben der regelgerechten und verkehrssicheren Radverkehrsführung den Bau von straßenbegleitenden Radwegen zunächst an viel befahrenen Landstraßen zu intensivieren (siehe Kap. G IV 2 b bb). Im Rahmen landesweiter Verkehrssicherheitsaktionen soll das Thema Radfahren stärker berücksichtigt werden als bisher. Adressaten dieser Aktionen sollen nicht nur Radfahrende sein, sondern auch PKW- und LKW-Fahrer als Hauptverursacher von Unfällen mit Fahrradbeteiligung (Kap. G IV 1 c). Dabei wird vor allem auf Sicherheitsschwerpunkte gesetzt – verkehrssicherer Zustand des Fahrrades, Schutzhelm und auffällige Kleidung sowie rücksichtsvolles Fahrverhalten. Verkehrspräventive Aktivitäten sind

204 http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/verkehrssicherheitsprogramm-2011.pdf?__blob=publicationFile

205 Koalitionsvereinbarung Mecklenburg-Vorpommern 2011 – 2016, Präambel und Nr. 264

auf die innerorts besonders unfallgefährdeten Zielgruppen Kinder und Senioren auszurichten.

(4) Ältere Verkehrsteilnehmer²⁰⁶

Auf Grund der demografischen Entwicklung wird es künftig mehr ältere Menschen geben, die als Kraftfahrer, Radfahrer, Fußgänger und Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs aktiv am Verkehrsalltag teilnehmen. Unbestritten ist der Einfluss zunehmenden Alters auf das Fahrverhalten. Betrachtet man die **Unfallstatistik**, sind ältere Kfz-Führerinnen und -führer **keine auffällige Gruppe**. Bei einer Unfallbeteiligung ist der Schweregrad der Verletzungen allerdings oft größer als bei anderen Unfallgeschädigten. Besonders gefährdet sind ältere Verkehrsteilnehmer, als Fußgänger oder Radfahrer im Straßenverkehr zu verunglücken.

Die Zusammenarbeit mit dem **Landesseniorenbeirat** und den regionalen Seniorenbeiräten/-vertretungen sollte verstärkt werden, um die Kompetenzen und Erfahrungen bei verkehrsrelevanten Entscheidungen wie z. B. der Ausgestaltung von Verkehrswegen und des ruhenden Verkehrs (z. B. Parkraumgestaltung/Radverkehrsanlagen), der Gestaltung von Haltestellen und der Linienführung des ÖPNV zu nutzen. Die Möglichkeit **freiwilliger Mobilitätschecks** sollte stärker als bisher öffentlich propagiert werden. Das Bundesprogramm „Mobil bleiben – aber sicher“ wird mit einem Landesprojekt untersetzt.

(5) Verkehrsteilnehmer mit Behinderungen

Menschen mit Behinderungen sollten je nach Art ihrer Behinderung und den örtlichen Gegebenheiten befähigt werden, eigenständig am Straßenverkehr teilzunehmen. Durch ein **Verkehrstraining** kann ihnen die Möglichkeit gegeben werden, sicherer am Straßenverkehr teilzunehmen. Die Sicherheit von Menschen mit Behinderungen im Straßenverkehr hängt darüber hinaus stark von der **Rücksichtnahme** der anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ab.

(6) Verkehrsüberwachung

Die **hohe Wahrscheinlichkeit**, dass **Regelverstöße entdeckt** werden, soll Verkehrsteilnehmer zu regelkonformem Verhalten veranlassen. Der Einsatz moderner digitaler Verkehrsüberwachungstechnik bei Polizei und Ordnungsbehörden gewährleistet eine effektive und zeitnahe Ahndung festgestellter Ordnungswidrigkeiten.

²⁰⁶ Siehe auch Enquete-Kommission „Älter werden in Mecklenburg-Vorpommern“, Handlungsempfehlungen zu „Mobilität im Alter“, Kommissions-Drucksache 6/47, S. 12 (<https://www.landtag-mv.de/fileadmin/media/Dokumente/Ausschuesse/Enquete-Kommission/KDRs-6-47.pdf>)

Gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll die Verkehrsteilnehmer für die Gefahren durch Verkehrsverstöße sensibilisieren und daran erinnern, dass Maßnahmen der Verkehrsüberwachung in erster Linie der Vermeidung von Verkehrsunfällen und damit dem Schutz der Verkehrsteilnehmer dienen. Die Landespolizei setzt zunehmend auch auf Anhaltekontrollen.

(7) Rettungsdienst

Nach einem Verkehrsunfall ist **jedes Glied der Rettungskette** unentbehrlich. Am Beginn stehen die Absicherung der Unfallstelle, das Absetzen des Notrufs sowie die Erste-Hilfe-Leistung durch Laien. Um die Verkehrsteilnehmer hierzu zu befähigen, ist eine hohe Qualität der Erste-Hilfe-Ausbildung beim Erwerb des Führerscheins zu sichern. Die mehr als 80 Arbeitsgemeinschaften „Junge Sanitäter“ und die Einrichtung des Schulsanitätsdienstes, wie er bereits an einigen Schulen existiert, leisten einen wichtigen Beitrag und sollen ausgebaut werden.

Ein **funktionierendes Rettungswesen** ist für die Milderung von Verkehrsunfallfolgen unabdingbar. Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit 126 Standorten, an denen Rettungsmittel stationiert sind, über ein flächendeckendes Netz zur notfallmedizinischen Versorgung. Die durchgängig gute Ausstattung der Rettungsfahrzeuge und -hubschrauber muss im Rahmen der Möglichkeiten beibehalten und bei Bedarf dem Stand der Technik und der medizinischen Wissenschaft angepasst werden.

bb) Handlungsfeld „Verkehrsweg Straße“

(1) Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs

Öffentliche Verkehrsmittel sind **besonders sicher**. Die Wahrscheinlichkeit, mit dem Auto zu verunglücken, ist vier Mal so hoch wie beim Bus, bei tödlichen Unfällen liegt das Verhältnis sogar bei 16:1.²⁰⁷ Dieser Zusammenhang muss ständig betont werden. Ein wettbewerbsfähiger öffentlicher Personennahverkehr als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist deshalb auch ein Beitrag zur Verkehrssicherheit (vgl. Kap.G II).

(2) Raumplanung und Verkehrsplanung

Strategien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit müssen bereits dort ansetzen, wo Verkehr entsteht. Raum- und Verkehrsplanung sollen deshalb so gestaltet werden, dass in der **Siedlungsentwicklung** die räumliche Nähe von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung und Erholung unterstützt wird (vgl. Kap. F). Auch auf die Erhöhung der

²⁰⁷ Statistisches Bundesamt, Wirtschaft und Statistik 12/2010, S. 1083 ff.

Verkehrssicherheit zielt die **Umgestaltung des öffentlichen Raumes** (Straßen, Wege, Plätze) in den historischen Altstadtkernen (vgl. Kap. H VI).

(3) Verkehrsregelungen

Die periodische Überprüfung der **Beschilderung der Straßen** des Landes wie auch der Verkehrsführung im Übrigen trägt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Akzeptanz von Verkehrsregelungen ist höher, wenn diese der konkreten Funktion und Nutzung sowie dem Gefahrenpotenzial der Straße entsprechen. Lichtzeichenanlagen sind nach Möglichkeit abhängig vom Verkehrsaufkommen zu schalten, um den Verkehr zu allen Tages- und Nachtzeiten flüssig zu gestalten und unnötig lange Wartezeiten zu vermeiden sowie Umweltbelastungen zu minimieren.

(4) Systematisierung des Unfallgeschehens und Verkehrsschauen

Die Landesregierung misst den **Unfallkommissionen** große Bedeutung bei. Sie sind die entscheidenden Gremien zur Unfallbekämpfung an Unfallhäufungen. In den Unfallkommissionen festgelegte Maßnahmen haben bei der abschließenden Entscheidung der zuständigen Behörden ein besonderes Gewicht.

Die Straßenverkehrsbehörden führen unter Beteiligung der Straßenbaubehörden und der Polizei regelmäßige **Verkehrsschauen** zur Überprüfung der Straße und ihrer Ausstattung auf einen verkehrssicheren Zustand sowie zur Beseitigung möglicher Gefahren durch.

(5) Straßenplanung, -bau und -betrieb

Die Bereitstellung einer funktionstüchtigen und effizienten Infrastruktur stellt eine wichtige Grundlage dar, um einen sicheren Straßenverkehr zu ermöglichen. **Verkehrssicherheit fängt bei der Planung an**. Dies trifft auch auf die Bauleitplanung sowie auf Maßnahmen der Städtebauförderung zu. Hierbei sollten u.a. auch die Erfahrungen der Unfallkommissionen beachtet werden.

Das oberste **Ziel des Straßenneu- und -ausbaus** ist die Verbesserung von **Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs**. Sicherheitsüberprüfungen - die sog. Sicherheitsaudits - helfen dabei, zu erwartende Sicherheitsdefizite frühzeitig zu erkennen und kostengünstig abzustellen. Die zu bauende Straße soll nach Lage, Höhe, Querschnitt und Umfeld so gestaltet werden, dass der Straßenverlauf für die Verkehrsteilnehmer überschaubar, rechtzeitig erfassbar und eindeutig begreifbar wird. Sie soll die Benutzer dazu veranlassen, nur so schnell zu fahren, wie die Gegebenheiten es zulassen.

Autobahnen und Kraftfahrstraßen sind trotz der höheren Geschwindigkeiten die **sichersten Straßen**. Die Landesregierung strebt an, einen möglichst großen Teil des motorisierten Verkehrs auf diesen Straßen stattfinden zu lassen.

Die Verkehrssicherheit auf **Landstraßen** ist durch den Ausbau von Knotenpunkten, die Veränderung der Linienführung oder die Verbesserung der Fahrbahn und der Fahrbahnmarkierungen zu erhöhen. In der jüngeren Vergangenheit wurde die Anlage von Kreisverkehren für Knotenpunkte favorisiert, da sie die Verkehrssicherheit an Kreuzungen und Einmündungen wegen der geringen Fahrgeschwindigkeit deutlich erhöhen können. Dies wird, wo möglich, fortgesetzt.

Die Landesregierung unterstützt Bemühungen der Kommunen, **Verkehrsberuhigungen** zu erreichen. Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer sowie Aufpflasterungen und Fahrbahnversätze sind geeignete Maßnahmen, die Sicherheit auf Straßen beispielsweise in Wohngebieten zu erhöhen. Die vermehrte Anordnung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) in Mecklenburg-Vorpommern soll geprüft werden.

(6) Alleen

Mecklenburg-Vorpommern ist bekannt für seine prachtvollen Alleen. Doch Alleen bieten auch ein **besonderes Gefährdungspotenzial**. Deshalb hat das Land Mecklenburg-Vorpommern erhebliche Anstrengungen unternommen und – neben medial wirksamen Aktionen zur Förderung und Entwicklung eines angepassten Verkehrsverhaltens der Verkehrsteilnehmer – Maßnahmen gegen Baumunfälle zielgerichtet ergriffen (Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote, Schutzplanken). Der **Erfolg** der seit dem Jahr 2000 insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den alten Alleen durchgeführten Maßnahmen zeigt sich unmittelbar in der polizeilichen Unfallstatistik. Danach konnte die Zahl der bei Verkehrsunfällen nach Baumanprall Getöteten von 188 im Jahr 2000 (bei insgesamt 365 Getöteten) auf 21 Verkehrstote im Jahr 2016 (von gesamt 98) verringert werden. Der bisher zur Bekämpfung von Baumunfällen in Altalleen beschrittene Weg mit dem vorrangigen Einbau von Schutzplanken und anderweitigen straßenbaulichen oder straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wird deshalb fortgesetzt. Dazu wird ein in 2017 beginnendes „Maßnahmenprogramm Baumunfälle“ aufgestellt. Hierbei werden Maßnahmen zur Bekämpfung der Unfälle bzw. der schweren Unfallfolgen identifiziert, die im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden sollen. In vorhandenen (Alt-)Alleen mit zu geringen Abständen zwischen Fahrbahn und Baum sollen Neupflanzungen in der Regel mit größeren Abständen zur Fahrbahn erfolgen; insoweit wird auf den Alleenbericht der Landesregierung vom 20.7.2015 (Landtagsdrucksache 6/4207) verwiesen.

(7) Wildunfälle

Die Landesregierung wird die wissenschaftliche Bewertung von „**Wildreflektoren**“ aufmerksam beobachten und hieraus nach der abschließenden wissenschaftlichen Auswertung unverzüglich Folgerungen für den Einsatz in Mecklenburg-Vorpommern schließen. Die bisherigen Erkenntnisse auf einzelnen Strecken in Mecklenburg-Vorpommern lassen eine verlässliche Beurteilung der Wirksamkeit der Reflektoren bislang nicht mit hinreichender Sicherheit zu.

cc) Handlungsfeld „Fahrzeugtechnik“

Voraussetzung für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr ist der **ordnungsgemäße Fahrzeugzustand**. Kraftfahrzeuge unterliegen nach der Straßenverkehr-Zulassungs-Ordnung der technischen Überwachung. Ob die Fahrzeughalter der Überprüfungspflicht wie vorgeschrieben nachkommen, wird im Rahmen der Verkehrsüberwachung kontrolliert.

Mangelhafte Autos werden besonders bei **jungen Fahrern** vorgefunden. Aktionen der Überwachungsorganisationen, der Automobilclubs und des Kraftfahrzeuggewerbes, die die kostenfreie oder kostengünstige Überprüfung der Fahrzeuge insbesondere junger Fahrer im Blick haben, sind ausdrücklich zu begrüßen.

Innovationen der Fahrzeugtechnik haben die Sicherheit von Fahrzeugen in den letzten Jahren verbessert. Die Information der Kraftfahrer über Neuerungen muss intensiviert werden. Dabei darf nicht vernachlässigt werden, dass auch diese Systeme ihre **Grenzen** haben. Eine den Bedingungen angepasste Fahrweise bleibt die Voraussetzung für die sichere Verkehrsteilnahme.

c) Maßnahmen

Aus den Handlungsfeldern leitet das neue **Verkehrssicherheitskonzept der Landesregierung für die Jahre 2017-2021** eine Vielzahl von Maßnahmen ab, auf die hier verwiesen wird.

VIII. Automatisiertes Fahren

Mit großer Dynamik entwickelt sich das automatisierte Fahren. Beim motorisierten Individualverkehr, beim öffentlichen Personenverkehr und beim Güterverkehr können sich erhebliche **Vorteile** für Sicherheit, Effizienz, Vernetzung, Komfort und Zugänglichkeit der verschiedenen Verkehrsmittel ergeben. Wann die Stufen eines vollautomatisierten Fahrens oder sogar eines fahrerlosen

Autos erreicht werden können, lässt sich nur schwer voraussagen. Dies ist wesentlich von Entscheidungen und Entwicklungen abhängig, die sich auf (supra-)nationaler Ebene vollziehen. Für Mecklenburg-Vorpommern sind vor allem die Perspektiven des automatisierten Fahrens in den **ländlichen Räumen** von Bedeutung. Die Landesregierung ist bereit, entsprechende modellhafte Vorhaben zu unterstützen. Dabei ist insbesondere eine enge Abstimmung mit den Trägern des öffentlichen Verkehrs erforderlich, damit das automatisierte Fahren sich zu einer Ergänzung, nicht jedoch zu einer Konkurrenz für den ÖPNV entwickelt.

IX. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Immer mehr Unternehmen und Behörden in Deutschland richten für die Wege ihrer Belegschaft zur und während der Arbeit ein betriebliches Mobilitätsmanagement ein.²⁰⁸ Zentrales Ziel ist es, die **Mobilität effizienter und umweltverträglicher** zu gestalten. Durch „weiche“ Maßnahmen der Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und des Service soll die **Verkehrsmittelwahl** der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter hin zu öffentlichen und nicht motorisierten Verkehrsmitteln (Bus, Bahn, Fußverkehr, Fahrrad, Carsharing) verändert werden. Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt auf Pendlerverkehre der Arbeitnehmer, Besucherverkehre, Dienstreisen, aber auch auf Wirtschaftsverkehre (Lieferungen, Entsorgungen, Werksverkehre) ab.

Mit einem effizienten Mobilitätsmanagement können Unternehmen und Verwaltungen **Kosten sparen**. So können flächen- und kostenintensiver Parkraum reduziert und gleichzeitig die Mitarbeitergesundheit gefördert werden. Die verkehrsbedingten Schadstoffe werden reduziert. Außerdem sinken die Unfallkosten erheblich, da öffentliche Verkehrsmittel besonders sicher sind (vgl. Kap. H VII).

Das Landesregierung hat in der Vergangenheit bereits durch die Vereinbarung mit der Deutschen Bahn über das Job-Ticketangebot für die Bediensteten der Landesverwaltung sowie durch Dienstvereinbarungen zur familien- und behindertenfreundlichen Heimarbeit in den einzelnen Ressorts wichtige Eckpfeiler für das betriebliche Mobilitätsmanagement geschaffen. Um auch andere Arbeitgeber dazu anzuregen, wird die **Landesregierung mit gutem Beispiel** vorgehen und das betriebliche Mobilitätsmanagement weiter ausbauen. Das umfasst insbesondere folgende Maßnahmen:

²⁰⁸ Umfangreiches Material unter <http://www.effizient-mobil.de/index.php?id=174>.

Aufgabe	Maßnahme	Zuständigkeit / Federführung
ÖPNV-Nutzung auf dem Weg zur und von der Arbeit	<p>Flächendeckende Job-Ticketangebote mit weiteren Bahnunternehmen und straßengebundenem ÖPNV</p> <p>Bessere Anbindung der Landesbehörden an den öffentlichen Personenverkehr (z. B. Jobticket-Initiative verbunden mit erhöhtem Takt/Fahrtroutenänderung)</p>	Landesregierung
ÖPNV-Nutzung auf Dienstreisen	<p>Veranstaltungen vorrangig an Orten und in Räumlichkeiten mit einer guten ÖPNV-Anbindung; ÖPNV-gerechte Terminierung</p> <p>Vorrangige Nutzung des ÖPNV bei Dienstreisen</p> <p>Einbeziehung von Carsharing-Angeboten in die Wegekette bei Dienstreisen</p>	Landesregierung
Verkehrsvermeidung	<p>Aufrechterhalten der Möglichkeit der Heimarbeit</p> <p>Bevorzugung von Mitarbeiter-Fahrgemeinschaften bei der Vergabe behördeninterner Parkplätze</p> <p>Anpassung des Landesreisekostengesetzes an die Ziele des ILVP (z. B. angemessene Kostenbeteiligung bei der Mitnahme in privatem PKW)</p>	Landesregierung
Radverkehrsförderung	Schaffung sicherer und überdachter Fahrradabstellplätze an Behörden	Betrieb für Bau und Liegenschaften

I. Glossar/Abkürzungsverzeichnis/ Verzeichnis der Rechtsvorschriften/Fundstellen

Abkürzung	Ausführlicher Titel	Fundstelle
	Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen	Anlage 1 des Fernstraßenausbaugesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Januar 2005 [BGBl. I S. 201], das durch Artikel 12 des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 [BGBl. I S. 2833] geändert worden ist.
Behindertenrechtskonvention	Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006	http://www.institut-fuer-menschenrechte.de/menschenrechtsinstrumente/vereinte-nationen/menschenrechtsabkommen/behindertenrechtskonvention-crpd.html#c1911
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz	http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bimschg/gesamt.pdf
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung	http://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_16/
EG-Umgebungs-lärmrichtlinie	Europäische Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm	http://www.bmub.bund.de/fileadmin/bmu-import/files/pdfs/allgemein/application/pdf/rl_umgebungs-laerm.pdf
EU-Verordnung Nr. 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates	http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:315:0001:0013:DE:PDF
FStrG	Bundesfernstraßengesetz	http://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/BJNR009030953.html
	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm	http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/flul_rmg/gesamt.pdf
Intermodalität	Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg (siehe auch Multimodalität)	
ITF	Integraler Taktfahrplan	
KommStrabauRL M-V	Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus in Mecklenburg-Vorpommern	
Lärmschutz-Richtlinien-StV	Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm	

Abkürzung	Ausführlicher Titel	Fundstelle
LBGG M-V	Gesetz zur Gleichstellung, gleichberechtigten Teilhabe und Integration von Menschen mit Behinderungen - Landesbehindertengleichstellungsgesetz	http://www.landesrecht-mv.de/jportal/portal/page/bsmvprod.psml?showdoccase=1&doc.id=jlr-BGGMVrahmen&st=lr
LEP M-V 2016	Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V 2016), Landesverordnung vom 27.05.2016	
Multimodalität	Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel an verschiedenen Wochentagen (siehe auch Intermodalität)	
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr	
ÖPNVG M-V	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern	http://www.vmv-mbh.de/fileadmin/downloads/OEPNVG_M_V.pdf
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr	
PBefG	Personenbeförderungsgesetz	http://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/
Pedelec	Elektrofahrrad, das den Fahrer beim Treten durch einen Elektroantrieb unterstützt.	
PFV	Personenfernverkehr	
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen	
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen	
RIN 2008	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008); für Bundes- und Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern eingeführt durch Runderlass StB M-V Nr. 0412009 vom 12. März 2009 (siehe auch Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 2112008 des BMVBS vom 28. Oktober 2008, AZ: S 10171 13.4111930162	
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen	
RoRo-Verkehr	Roll-on/Roll-off- Verkehr, bei dem Straßenfahrzeuge und/oder Schienenfahrzeuge einen Teil der zurückzulegenden Gesamtstrecke auf einem Binnen- oder Seeschiff befördert werden	
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr	

Abkürzung	Ausführlicher Titel	Fundstelle
SPNV	Schienenpersonennahverkehr	
StrWG M-V	Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern	http://www.landesrecht-mv.de/jportal/portal/page/bsmvprod.psm1?showdoccase=1&doc.id=jlr-StrWGMVrahmen&doc.part=X&doc.origin=bs&st=lr
StVO	Straßenverkehrsordnung	http://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/
	Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU	Amtsblatt der Europäischen Union, L 348/1 (http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2013.348.01.0001.01.DEU)
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes	
VMV	Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH	

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung
Mecklenburg-Vorpommern
Schloßstraße 6-8, 19053 Schwerin

Telefon: 0385 588-0
Telefax: 0385 588-8099
oeffentlichkeitsarbeit@em.mv-regierung.de
www.em.regierung-mv.de

Druck und Layout

Produktionsbüro TINUS, Schwerin
www.tinus-medien.de

Fotos Umschlag

Allee, Bahnübergang, Autobahn, Bushaltestelle – Pressefoto Lindenbeck, Schwerin
Fußgänger, Radfahrer – shutterstock.com

Stand

Schwerin im November 2018

Diese Broschüre wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidaten oder Helfern während des Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsstellen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zur Verwendung bei der Wahlwerbung.

Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Information dem Empfänger zugegangen ist.

