

Beschluss der Vollversammlung vom 14. März 2016

Positionierung der IHK zu Rostock zum Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)

Die Aufstellung eines Landesverkehrsplanes, der alle Belange der unterschiedlichen Verkehrsträger aufgreift und miteinander verknüpft, entspricht den Forderungen der IHKs in MV. Der Integrierte Landesverkehrsplan (ILVP M-V) wird daher ausdrücklich begrüßt.

Der vorgelegte Entwurf beinhaltet eine sehr gute und tiefgreifende Analyse der Ist-Situation, unter Nutzung bereits vorhandener Daten und (Teil-)Konzepte. Darüber hinaus werden Rahmenbedingungen, Entwicklungsperspektiven und daraus abgeleitete Handlungsfelder und Maßnahmen aufgezeigt. Der ILVP soll als „lernender Plan“ verstanden werden. In einigen ganz zentralen Bereichen werden unterschiedliche Lösungswege zur Diskussion gestellt. Dabei bleibt an vielen Stellen allerdings offen, wie daraus „politische“ Festlegungen und letztendlich die Umsetzung erfolgen soll.

Die **Unterdeckung der Finanzierung von Ausbau und Erhalt der Straßeninfrastruktur** ist ein ganz zentrales Problem, auf das auch die IHKs in MV in ihren Verkehrspolitischen Positionen immer wieder hingewiesen haben. Intakte Straßeninfrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor. Der ILVP benennt hier eine Größenordnung für die Unterdeckung von 40 bis 60%. Die drei benannten Lösungsansätze: ausreichende Haushaltsmittel, effizientere Verwaltung und Priorisierung mit Überprüfung notwendiger Standards sind aus Sicht der IHK grundsätzlich zu befürworten (Seite 5).

Angesichts von Rekordsteuereinnahmen und dem Volumen öffentlicher Haushalte von Bund, Land und Kommunen in noch nie dagewesener Größenordnung muss dem Erhalt und notwendigem Ausbau der **Verkehrsinfrastruktur eine deutlich höhere Priorität** beigemessen werden, um den Werteverzehr durch mangelnde Instandhaltung aufzuhalten und den in Größenordnungen bestehenden Investitionsstau abzubauen. (Seite 5-6)

Der Öffentlichkeits- bzw. Bürgerbeteiligung wird im Plan ein hoher Stellenwert zugesprochen. Nicht nachvollziehbar ist deshalb, dass nach mehrjähriger Erarbeitungszeit für den ILVP selbst **nur eine Frist von ca. sechs Wochen für das Beteiligungsverfahren** eingeräumt wird. Eine mit Blick auf Inhalt und Umfang angemessene tiefergehende Befassung der Gremien der IHK und Einbeziehung der Unternehmen ist innerhalb dieser Frist nicht möglich.

Grundsätzliche Anregungen:

- Anforderungen der Wirtschaftsverkehre priorisieren
Die Anforderungen der Wirtschaft und der Wirtschaftsverkehre sind angemessen zu berücksichtigen. Für eine nachhaltige Entwicklung müssen Maßnahmen und Ziele sozial, ökonomisch und ökologisch ausgewogen sein.
- Bedeutung der Verkehrsträger realistisch betrachten
In Teilbereichen fokussiert der ILVP sehr intensiv auf intermodale Verkehrsangebote, Mobilitätsketten und alternative Verkehrsformen. Die Entwicklung und Verknüpfung ist zu unterstützen. Allerdings muss für Mecklenburg-Vorpommern auch klar herausgestellt werden, dass die Nutzung des PKW und LKW in MV auch in Zukunft eher der „Normalfall“ sein wird. Die Infrastruktur und Angebote der einzelnen Verkehrsträger sind nach wie vor von grundlegender Bedeutung. Erst wenn diese als Voraussetzungen gegeben sind, können ergänzende Mobilitätsangebote und -ketten entwickelt werden.
Deshalb ist folgende Aussage des ILVP zentral und bei jeder Einzelmaßnahme im Blick zu behalten: „Der ILVP M-V kann für den Bereich des Landes diese Zusammenhänge und die Möglichkeiten einer umweltschonenderen Mobilität

aufzeigen, seine Aufgabe ist nicht erzieherisch zu wirken oder gar bestimmte Mobilitätsformen vorzuschreiben. Eine realistische Betrachtungsweise wird zudem zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Einflussmöglichkeiten des Landes für eine ressourcenschonendere Mobilität begrenzt sind“ (Seite 25).

- Attraktive Verkehrsangebote schaffen
Überregionale und durchgängige Verbindungen auf der Straße im Bahn-, Luft- und Seeverkehr sind elementare Voraussetzungen für den Wirtschaftsstandort MV. Insofern ist das Leitziel zum Wirtschaftsverkehr richtig. Wichtig sind in diesem Zusammenhang nicht nur die Verkehrsinfrastruktur sondern auch attraktive Verkehrsangebote z.B. ÖPNV, Bahn- und Luftverkehr (Seite 76).
- Reisezeiten im Schienenverkehr verkürzen
Der Ansatz, das SPNV-Hauptnetz zu stärken, ist zu unterstützen (Seite 78). Grundlage für die verstärkte Nutzung des SPV/ÖPNV sind attraktive (auch in Bezug auf die Reisezeit) überregionale Anbindungen im Bahnverkehr. Diese sind Voraussetzung, damit der ÖPNV in Städten und Regionen verstärkt genutzt wird und z.B. Touristen mit alternativen Verkehrsmitteln anreisen und diese auch vor Ort nutzen. Wünschenswert wäre, wie auch im Planentwurf beschrieben, eine Ausweitung des Fernverkehrsangebotes auf den Hauptstrecken. Die Bemühungen des Landes, hier zu Lösungen mit der Deutschen Bahn AG zu gelangen, sollten intensiv fortgesetzt werden. Solange ein solches Angebot im Fernverkehr nicht erreicht werden kann, sehen wir das Land in der Pflicht, für ein fernverkehrsadäquates Angebot zu sorgen. Die IHKs begrüßen ausdrücklich das vorgesehene Gutachten zur Verbesserung der Bahnanbindungen in M-V.
- Teilbereich ÖPNV-Landesplan konkretisieren
Der Landesverkehrsplan soll für den Teilbereich ÖPNV die Funktion des ÖPNV-Landesplanes übernehmen. Das ÖPNV-Gesetz legt fest, dass u.a. Aussagen zur Nachfrage und zur Entwicklung des ÖPNV-Angebotes zu treffen sind. Konkrete Angaben welche Strecken mit welcher Häufigkeit bedient werden sollen, fehlen jedoch im Entwurf des ILVP (Seite 104).
- Erweiterte öffentliche Abgaben zur Tourismusfinanzierung sind abzulehnen
Eine intensive Einbindung der Tourismusbranche in die Erstellung der Nahverkehrspläne ist zu begrüßen. Touristische Regionen gehen häufig jedoch über die administrativen Grenzen einzelner Landkreise hinaus. Diesem Aspekt sollte Rechnung getragen werden.
Vor der Frage, wie ÖPNV-Angebote, von denen Touristen besonders profitieren, finanziert werden können, sollte die Information über bestehende bzw. die Schaffung attraktiver Angebote/Tarife stehen. Erweiterte öffentliche Abgaben zur Tourismusfinanzierung sind, auch wenn diese zweckgebunden sind, ordnungspolitisch verfehlt und daher generell abzulehnen.
- Bürgerbeteiligung nicht missbrauchen
Öffentlichkeits- bzw. Bürgerbeteiligung soll Verfahren transparenter gestalten, umfangreich und verständlich über Projekte informieren, Verständnis für die gesellschaftliche Notwendigkeit von Infrastrukturinvestitionen schaffen, die Dringlichkeit von Vorhaben erklären und Lösungsvarianten diskutieren. Diese Anliegen unterstützen die IHKs in M-V, um Akzeptanz zu schaffen und Projekte erfolgreich umsetzen zu können. Ziel für unser Bundesland ist ein leistungsfähiges und sicheres Verkehrsnetz in dem die Verkehrsachsen bedarfsorientiert und im Sinne der Regional- und Wirtschaftsentwicklung ausgebaut sind. Dabei haben die Hauptachsen als Verbindung von Oberzentren, Wirtschafts- und Tourismusstandorten eine besondere Bedeutung. Die Entscheidung, Verkehrsprobleme von überörtlicher Bedeutung durch Neu- bzw. Ausbau zu beseitigen, ist auf der Basis von objektiven verkehrswirtschaftlichen raumplanerischen und städtebaulichen Kriterien sowie dem sich daraus

begründenden Bedarf zu treffen. Bei Projekten mit nachgewiesenem Bedarf kann es im Rahmen einer Bürgerbeteiligung nicht mehr um das „Ob“ sondern allenfalls um das „Wie“ gehen. Entscheidungen sind im Gesamtinteresse zu treffen. Insofern sind die im ILVP genannten Beispiele zur Öffentlichkeitsbeteiligung: Anmeldung von Projekten zum Bundesverkehrswegeplan nach Votum der Gemeinden als auch das Bürgerbeteiligungsverfahren zur Ortsumgehung Waren der falsche Weg und werden von den IHKs abgelehnt, da die Interessen der Wirtschaft nicht berücksichtigt wurden. Das Vorgehen des Landes entsprach bei diesen Verfahren auch nicht den Vorgaben des Bundes (Seiten 82, 85 und 93).

- Datengrundlagen aktualisieren
Wichtig sind aktuelle Datengrundlagen, wie z.B. zu Bevölkerungsentwicklung und Pendlerentwicklung. Die benannten Quellen sind zum Teil sehr alt (z.B. Reisendenerhebung im SPV) und müssen aktualisiert werden. Die Prognosen zum BVWP sind kritisch zu prüfen (u.a. Seiten 62, 111).
- Gewerbliche Verkehrsangebote sichern
Bei der Entwicklung alternativer Bedien- und Mobilitätsformen ist die Konkurrenzsituation zu gewerblichen Verkehren zu beachten. Gewerbliche Verkehre dürfen nicht durch ungleiche Wettbewerbsbedingungen in ihrer Existenz gefährdet werden. Öffentlich zugängliche Verkehrsangebote müssen den Kriterien des PBefG der BOKraft genügen und die Anforderungen an gewerbliche Personenbeförderung erfüllen (z.B. Genehmigungspflicht). Auch dem Taxi sollte als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel mit „Versorgungsauftrag“ in der Fläche durch Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht und als alternative Bedienform im ÖPNV eine entsprechende Bedeutung beigemessen werden.
- Verkehrsfluss auf Hauptachsen sichern
Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit der A14, A19, A20 und A24 im Vergleich zu anderen Bundesländern nur über ein äußerst weitmaschiges Autobahnnetz. Die überregionale Verbindungsfunktion im Straßennetz wird in großen Teilen von Bundes- oder Landesstraßen übernommen. Wichtig, auch für den Wirtschaftsverkehr ist, dass auf diesen Verbindungen eine entsprechende Leistungsfähigkeit und die Sicherheit und Leichtigkeit gewährleistet ist. Aus Sicht der IHKs wird der Lärminderung oft zu einseitig mit Geschwindigkeitsreduzierung begegnet. Tempo 30 sollte auf wichtigen Hauptstraßen die Ausnahme bleiben. Maßnahmen wie Schallschutz, gleichmäßiger Verkehrsfluss, ein guter Straßenzustand und ggf. auch lärmindernder Asphalt müssen im Vordergrund stehen (Seite 240 ff.).
- Verkehrspolitische Ziele evaluieren
Ein ILVP M-V sollte auch eine Evaluierung der Zielsetzungen enthalten. Ein entsprechender Abschnitt wird im Plan vermisst.

Legende:

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr