

VERKEHRSPOLITIK FÜR MECKLENBURG-VORPOMMERN



Eine Grundlage für nachhaltiges und zukunftsfähiges
Wirtschaftswachstum im Nordosten Deutschlands



Die IHKs
in Mecklenburg-Vorpommern



Verkehrsinfrastruktur für Mobilität, Fortschritt und Wirtschaftswachstum

Die Verkehrsinfrastruktur besitzt zur Anbindung und Erschließung der Wirtschaftsstandorte eine herausragende Bedeutung. Das Gesamtverkehrsnetz trägt entscheidend zum wirtschaftlichen Erfolg und damit zur Wettbewerbsfähigkeit von Wirtschaftsakteuren, Standorten und Regionen bei.

Die Infrastruktur Mecklenburg-Vorpommerns wurde in den vergangenen Jahren erheblich modernisiert und ausgebaut. Mit Mitteln der EU, des Bundes und des Landes sind so bedeutende Projekte wie die Ostseeautobahn A 20 oder der Ausbau der Seehäfen in Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund und Wismar verwirklicht worden. Ein großer Teil der Investitionen ist ferner in den Bau von Ortsumgehungen, in die Modernisierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen sowie in den Bau moderner Logistikzentren und Flughäfen geflossen.

Die entstandene leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur hat bewirkt, dass immer mehr Transporte über Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt werden können. Es wurden durch Unternehmensansiedlungen wichtige Impulse für neue Wertschöpfungsprozesse auf den Wirtschaftsstandorten entlang der großen Verkehrsstrassen gegeben.

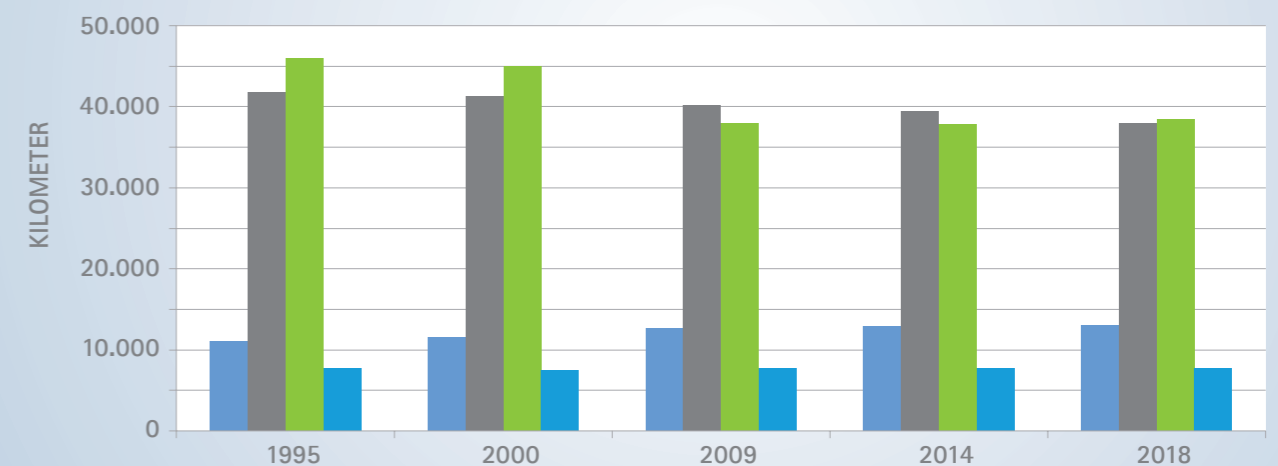
Gut ausgebaute, leistungsstarke Verkehrswege sind nicht nur Grundlage für eine hohe Lebensqualität, Fortschritt und Wohlstand, sondern maßgebliche Voraussetzung für prosperierende Wirtschaftszentren. Infrastruktur in all ihren Facetten bestimmt die Standortqualität und die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft. Sie ebnet die Wege für morgen und schafft Entwicklungspotenziale.

Trotz der genannten Fortschritte ist ein Teil der Straßen- und Eisenbahnbrücken sanierungsbedürftig. Dem Verkehr steht vielerorts eine reparaturbedürftige und an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangte Infrastruktur zur Verfügung. Das betrifft insbesondere die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen.

Das Schienennetz muss weiter bedarfs- und qualitätsgerecht erhalten und ausgebaut sowie an die transnationalen Verkehrsanforderungen angepasst werden. Das sind nach wie vor Herausforderungen, die konsequente und zielorientierte Lösungen verlangen. Ein weiterer Substanzverzehr darf nicht zugelassen werden.

LÄNGE VON VERKEHRSWEGEN IN DEUTSCHLAND

	1995	2000	2009	2014	2018
■ Bundesautobahnen	11.143 km	11.515 km	12.645 km	12.917 km	13.009 km
■ Bundesstraßen	41.770 km	41.321 km	40.203 km	39.389 km	38.000 km
■ Schienenstrecken	45.942 km	44.996 km	37.934 km	37.860 km	38.500 km
■ Wasserstraßen	7.681 km	7.467 km	7.707 km	7.700 km	7.700 km



Quelle: Statistisches Bundesamt, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Kernpunkte der Herausforderungen und Handlungsfelder

→ Ausbau, Erhalt und Finanzierung der Infrastruktur absichern und konsequent umsetzen

- 1 Die Sicherung der Finanzierung und die zeitnahe Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Neu- und Ausbauvorhaben sowie die erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen sind Herausforderungen, denen sich die Verantwortlichen stellen müssen.
 - 2 Mit der Realisierung der Infrastrukturgesellschaft des Bundes muss sichergestellt werden, dass Planungskapazitäten aufgestockt werden, so dass der Investitionshochlauf auch umgesetzt werden kann und ein reibungsloser Übergang für die Länder gewährleistet wird.
 - 3 Ergänzend dazu muss das Land dafür Sorge tragen, dass für die übrigen Bundesstraßen sowie die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ausreichend Planungskapazitäten und kontinuierlich Finanzmittel zur Verfügung stehen.
 - 4 Die strikte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Straßenverkehrsinfrastruktur muss umgesetzt werden.
 - 5 Das Verkehrs- und Baustellenmanagement muss generell verbessert werden.
- ### → Wichtige Infrastrukturprojekte zügig realisieren
- 6 Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte müssen zeitnah umgesetzt und die TEN-Achsen in MV gestärkt werden.
- ### → Transparente Verfahren für die Projektrealisierung durchführen
- 7 Zur baurechtlichen Sicherung der zahlreichen noch zu realisierenden Verkehrsprojekte in Mecklenburg-Vorpommern sind transparente Verfahren unter frühzeitiger Information und Beteiligung der Wirtschaft und der Bürger durchzuführen.
- ### → Verkehrssysteme bedarfsgerecht weiterentwickeln
- 8 Die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege muss erhalten und in verschiedenen Netzabschnitten durch Ausbaumaßnahmen verbessert werden.
 - 9 Es sind bedarfsgerechte Verkehrsangebote zu entwickeln, wie zum Beispiel die Verbesserung des Bahn- und ÖPNV-Angebotes für den Geschäftsreiseverkehr, Pendler und Touristen, insbesondere auch im ländlichen Raum.
 - 10 Alle Verkehrsträger sind unter Berücksichtigung der Anforderungen der Wirtschaft weiter zu entwickeln.

→ Die Umwelt durch Innovation entlasten

- 11 EU, Bund und Land sollten für den Umweltschutz den Einsatz neuer Technologien, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte sowie auch Telematiksysteme stärker unterstützen.
- 12 In diesem Zusammenhang wird eine weitere Belastung des Verkehrsgewerbes und der Wirtschaft durch die Einführung von „Umweltplaketten“ und Fahrverboten strikt abgelehnt.

→ Das gesamte Autobahnnetz für den Lang-LKW freigeben

- 13 Das Positivnetz für den Einsatz des Lang-LKW sollte generell auf das gesamte deutsche Autobahnnetz erweitert werden. Darüber hinaus sollte geprüft werden, sämtliche im Feldversuch getesteten modularen Fahrzeugkombinationen für den Praxiseinsatz freizugeben. Dazu sind entsprechende Regularien zu bestimmen.

→ Zukunftsfähige Mobilität sichern

- 14 Für Entwicklungen hin zum autonomen Betrieb im Straßenverkehr sind zukunftsweisende technologische Ansätze gefragt. Dafür müssen schon heute die notwendigen Rahmenbedingungen, beispielsweise hinsichtlich rechtlicher Regelungen und flächendeckender digitaler Datenversorgung, geschaffen werden.

→ Stärkung des Verkehrsgewerbes forcieren

- 15 Die Freizügigkeit auf dem europäischen Binnenmarkt ist für die Transport- und Logistikwirtschaft wettbewerbsimmanent. Um den fairen Wettbewerb in der Europäischen Union für das Verkehrsgewerbe zu gewährleisten, müssen einheitliche Rahmenbedingungen und Sozialstandards eingeführt und deren Einhaltung überwacht werden. Die Kabotageeregeln innerhalb der EU müssen unter strengere Kontrolle gestellt werden.
- 16 Initiativen zur Förderung des Images und der Attraktivität der Transport- und Logistikberufe werden ausdrücklich begrüßt und müssen ausgeweitet werden.
- 17 Die Ausweitung und die erneute Erhöhung der LKW-Maut werden kritisiert. Für eine angestrebte Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur muss eine gerechte Anlastung der Kosten auf alle Nutzergruppen erfolgen.

Ausbau, Erhalt und Finanzierung der Infrastruktur absichern und konsequent umsetzen

Die Bundesregierung prognostiziert von 2010 bis 2030 eine bundesweite Steigerung der Verkehrsleistung im Personenverkehr um 13 Prozent und der Transportleistung im Güterverkehr um 38 Prozent. Die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Projekte müssen daher hinsichtlich Planung, Bau und Finanzierung zeitnah umgesetzt werden.

Die alleinige Konzentration auf eine ausschließliche Engpassbeseitigung auf den stark überlasteten Verkehrsachsen ist nicht zielführend. Vielmehr wird ein gut ausgebautes, leistungsfähiges Gesamtverkehrsnetz benötigt, das alternative Verkehrsführungen zur Entlastung ermöglicht. Die Erfahrungen zeigen, dass die Konzentration auf Hauptverkehrsachsen immer neue Engpässe nach sich ziehen. Gerade ein leistungsfähiges Netz von Autobahnen, Bundesstraßen und Schienenwegen in Deutschland bietet die Möglichkeit, Alternativen nutzen zu können.

Darüber hinaus haben im Netzzusammenhang Ortsumgehungen eine hohe Bedeutung bei der Verkehrsmengenbewältigung und der Vereinbarkeit von Verkehr und anderen Raumnutzungsansprüchen. Bei der Bemessung von Verkehrsanlagen und -angeboten sind neben der Durchschnittsbelegung auch die Spitzenbelastung

und saisonale Schwankungen zu berücksichtigen, was insbesondere für unser Bundesland mit Blick auf den Tourismus zutrifft.

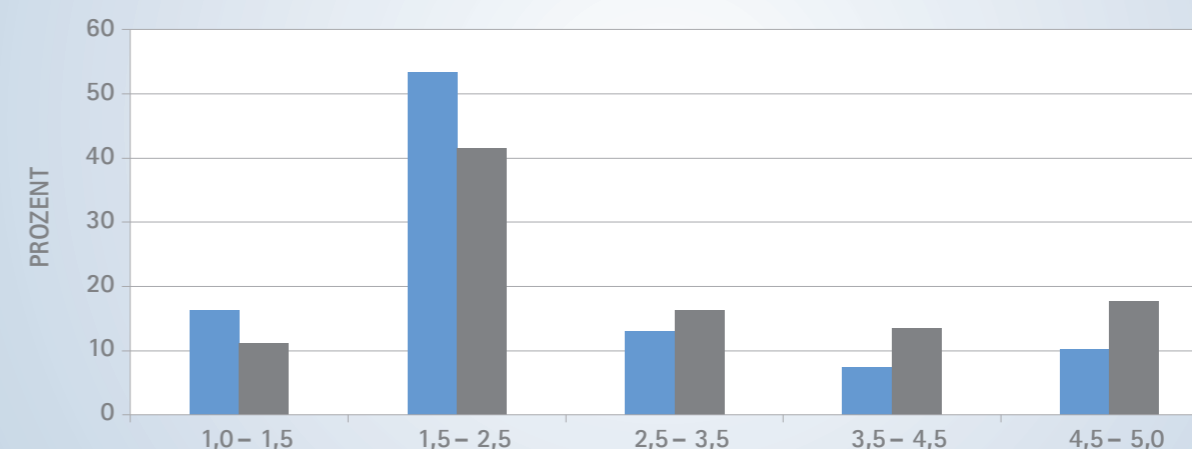
Trotz umfangreicher Investitionen in das Straßen- und Schienennetz Mecklenburg-Vorpommerns bestehen weiterhin Ausbau- und erhebliche Instandhaltungsdefizite. Viele erforderliche Projekte werden trotz der hohen Einnahmen aus Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer sowie der LKW-Maut, die auf allen Bundesstraßen erhoben wird und zum 1. Januar 2019 erneut erhöht wurde, nicht oder nur sehr zögerlich umgesetzt. Die Realisierung der erforderlichen Neu-, Ausbau- und Unterhaltungsvorhaben sind Herausforderungen, denen sich die Verantwortlichen in den Verwaltungen des Landes und beim Bund mit aller Entschlossenheit stellen müssen.

Verkehrs- und Baustellenkoordination im Land verbessern

Neu-, Ausbau und Instandsetzungen von Verkehrsvorhaben, insbesondere im Straßen- und Eisenbahnnetz, verursachen naturgemäß erhebliche Beeinträchtigungen für den Verkehr. Vor diesem Hintergrund wird die baulastträgerübergreifende Koordination aller Bauvorhaben im

ZUSTANDSERFASSUNG UND -BEWERTUNG (ZEB) DER FAHRBAHNOBERFLÄCHEN

	NOTE 1,0 – 1,5	NOTE 1,5 – 2,5	NOTE 2,5 – 3,5	NOTE 3,5 – 4,5	NOTE 4,5 – 5,0
■ Bundesautobahnen (Anteil in Prozent)	16,2 %	53,4 %	12,9 %	7,4 %	10,1 %
■ Bundesstraßen (Anteil in Prozent)	11,1 %	41,5 %	16,2 %	13,4 %	17,7 %



Quelle: gemäß dem Verkehrsinvestitionsbericht 2016 des BMVI



Land unter Einbeziehung der Ver- und Entsorgungsträger für zwingend erforderlich erachtet.

Dabei sollten folgende Kriterien beachtet werden:

- Langfristiger Vorlauf zur zeitlichen Koordinierung der Vorhaben
- Verkehrsachsenbezogene Bündelung von Baumaßnahmen
- Festlegung von stringenten Kriterien zu Freihaltung von Alternativ- und Paralleltrassen
- Enge kooperative Einbeziehung der Versorgungsträger mit der Verpflichtung zur langfristigen Planung und rechtzeitigen Anmeldung von Baumaßnahmen
- Frühzeitige baulastträgerübergreifende Abstimmung und Koordinierung

Errichtung der Infrastrukturgesellschaft des Bundes

Die Gründung der Infrastrukturgesellschaft des Bundes im September 2018 war die größte infrastrukturpolitische Reform der vergangenen Jahrzehnte. Sie beinhaltet eine fundamentale Neuorientierung bei Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßiger Verwaltung der Bundesfernstraßen.

Die derzeitigen Probleme sind vielschichtig:

- Zahlreiche Brücken und Fahrbahnen befinden sich in einem schlechten Zustand.
- Die personellen Kapazitäten wurden an die zu geringen Investitionsmittel der letzten Jahre angepasst.
- Es gibt mitunter bei Bund und Land unterschiedliche Prioritäten hinsichtlich der Umsetzung eines Infrastrukturprojektes.

Die Infrastrukturgesellschaft bietet die Chance, diese Probleme zu lösen. Mit der Gründung der Infrastrukturgesellschaft des Bundes muss jetzt sichergestellt werden, dass Planungskapazitäten aufgestockt werden, so dass der Investitionshochlauf auch zeitnah umgesetzt werden kann und ein reibungsloser Übergang für die Länder gewährleistet wird.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat im Sinne der Daseinsvorsorge für ein funktionierendes und leistungsfähiges Landesstraßennetz zu sorgen und hierfür ausreichende Finanzmittel zur Verfügung zu stellen. Ergänzend dazu muss das Land dafür Sorge tragen, dass die kommunalen Straßenbaulastträger für die Kreis- und Gemeindestraßen in die Lage versetzt werden, all ihren Aufgaben gerecht werden zu können. Für die öffentliche Mobilität ist eine auskömmliche und dynamisierte Finanzierung zwingend erforderlich.

Wichtige Infrastrukturprojekte zügig realisieren

Im Bereich der Straßeninfrastruktur bleiben in erster Linie die Fertigstellung der Autobahn A 14 zwischen der Anschlussstelle Karstädt und der Anschlussstelle Dahlenwarleben nördlich von Magdeburg einschließlich des Neubaus der Bundesfernstraßenverbindung Mirow - Wittstock sowie der Bundesstraße B 96 von der A 20 bei Neubrandenburg bis Berlin von herausragender Bedeutung.

Beim Schienennetz hat die Gesamtfertigstellung der Strecken Berlin - Rostock (Seehafen) für eine Fahrzeit von unter zwei Stunden und eine Achslast von 25 Tonnen, der Streckenausbau Berlin - Pasewalk - Stralsund für eine Achslast von 22,5 Tonnen sowie das VDE 1 Lübeck - Bad-Kleinen - Rostock - Stralsund mit dem Neubau eines Gleisbogens bei Bad Kleinen und dem zweigleisigen, elektrifizierten Ausbau des Abschnitts Bad-Kleinen - Lübeck oberste Priorität.

Die Hinterlandanbindungen der Seehäfen Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund und Wismar müssen durch die gezielte Beseitigung von Engpässen gestärkt werden. Gleichzeitig sind die seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Rostock und Wismar vor dem Hintergrund

der zunehmenden Schiffsgrößen und zur Sicherstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen den Ostseehäfen zeitnah auf eine Wassertiefe von 16,5 bzw. 11,5 Meter auszubauen.

Nord-Süd-Entwicklungskorridor/ Transeuropäische Verkehrsnetze

Die EU-Projekte zum Nord-Süd-Korridor (u.a. Scandria, Baltic Sea Region [BSR] Transgovernance) und die Aktivitäten der Nord-Süd-Initiative der Wirtschaft sowie der Landespolitik waren erfolgreich. Nach der Revision des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) verlaufen zwei von neun europäischen, intermodalen und grenzüberschreitenden Verkehrskorridoren des neuen Kernnetzes durch Mecklenburg-Vorpommern. Das sind:

- der Orient/East-Med Corridor (Rostock/Hamburg/Bremerhaven - Athen)
- und der Scandinavian-Mediterranean Corridor (Helsinki - Hamburg/Rostock - Valetta)

Ziel ist es, im nördlichen Teil des Entwicklungskorridors die Qualität der Verkehrsinfrastruktur zu verbessern und innovative Logistikkonzepte zu entwickeln, um regionale Wirtschaftspotenziale besser zu nutzen.

Der Nord-Süd-Entwicklungskorridor hat das Potenzial, sich zu einer der wettbewerbsfähigsten Regionen Europas zu entwickeln und bietet den Anrainern in Nord-, Mittel- und Südeuropa eine zeitlich attraktive, infrastrukturell gut ausgebaute und leistungsstarke Nord-Süd-Verbindung, die die Ko-Modalität zwischen den land- und seeseitigen Verkehrsträgern fördert und damit die Voraussetzungen zur Entwicklung eines „Grünen Korridors“ schafft.

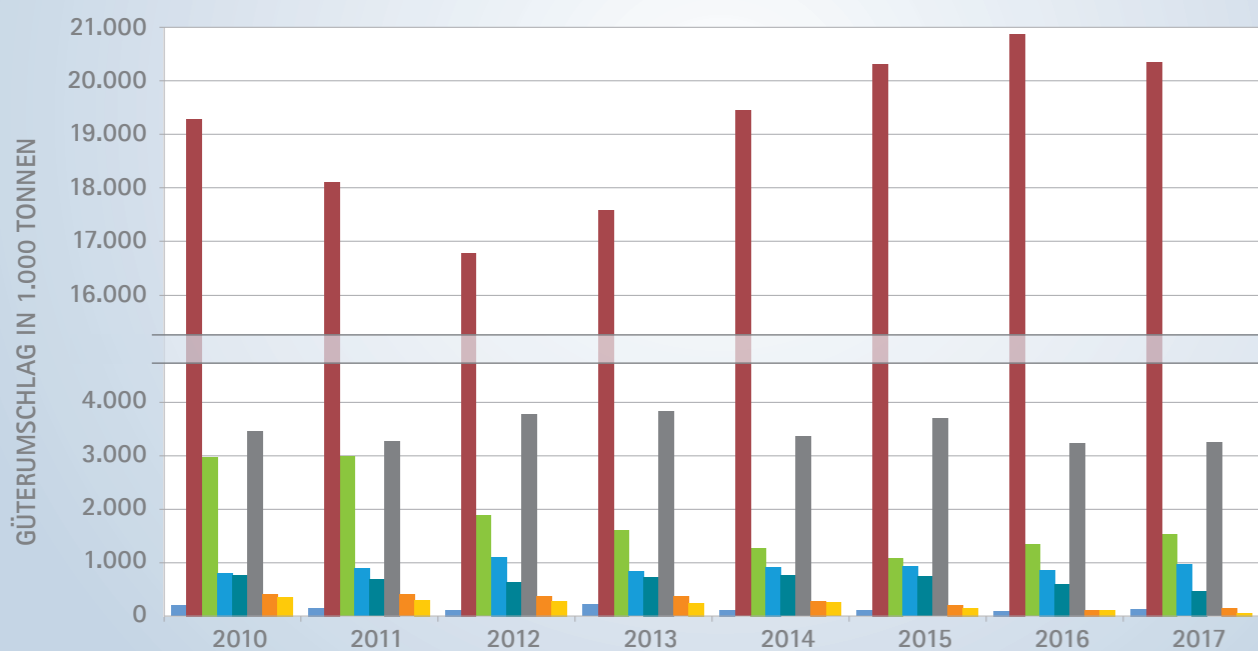
Häfen in Mecklenburg-Vorpommern als leistungsfähige Logistikkreuzpunkte und Standorte hafenauffiner Industrie

Die Seehäfen sind wichtige Schnittstellen in internationalen Transportketten und Brückenköpfe nach Skandinavien, Russland und ins Baltikum. Ihre zukünftige Leistungsfähigkeit ist daher nicht nur für die Hafenwirtschaft unseres Bundeslandes, sondern für die gesamte deutsche Wirtschaft von zentraler Bedeutung. Nach der Seeverkehrsprognose des Bundes bis 2030 wird der Umschlag von ursprünglich 26 Millionen Tonnen (2010) auf über 34 Millionen Tonnen ansteigen (Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund, Wismar).

Dieser Herausforderung muss durch geeignete Maßnahmen entsprochen werden, damit die Häfen auch

GÜTERUMSCHLÄGE IN DEN HÄFEN IN MECKLENBURG-VORPOMMERN

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Greifswald	196,4	156,2	118,3	221,8	117,0	109,2	95,1	138,1
Rostock	19.487,4	18.084,9	16.870,3	17.785,1	19.474,1	20.327,7	20.959,1	20.426,7
Sassnitz	2.972,1	2.986,0	1.883,1	1.606,9	1.278,9	1.088,1	1.339,2	1.542,7
Stralsund	807,8	894,9	1.109,0	835,5	915,2	933,2	864,6	970,1
Vierow	772,2	683,4	642,2	735,6	761,3	746,0	599,0	468,5
Wismar	3.457,0	3.273,9	3.775,2	3.838,2	3.358,6	3.700,0	3.242,7	3.253,8
Wolgast	418,6	411,1	381,5	373,5	286,5	214,4	122,7	155,0
Übrige Häfen	353,4	300,0	287,3	247,8	256,3	157,6	117,1	91,5



Quelle: Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern 2016

weiterhin ihre gesamtwirtschaftliche Funktion erfüllen können. Insbesondere der Ausbau der Hinterlandanbindungen, die Sicherung einer guten seewärtigen Erreichbarkeit für zunehmend größere Schiffseinheiten und die Modernisierung bzw. bedarfsoptimierte Anpassung der bestehenden oder die Errichtung notwendiger neuer Hafeninfrasturktur tragen dazu bei, die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Funktionen der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns zu erfüllen. Zunehmend entwickeln sich die Häfen zu bedeutenden Industrie- und Gewerbestandorten mit großen Industrieanbindungen weiter. Diesem Bedarf der Wirtschaft nach Ausweisung von geeigneten Erweiterungsflächen mit der Möglichkeit des direkten Seumschlags muss in den Häfen des Landes zur Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsposition Rechnung getragen werden.

Schienerpersonenverkehr (SPV) und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Bereich des SPV bzw. des ÖPNV bringt der fortschreitende demografische Wandel im Land große Herausforderungen mit sich. Die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen müssen gemeinsam dafür sorgen, dass auch in dünn besiedelten Regionen mit weiter zurückgehenden Einwohnerzahlen ein Nahverkehrsangebot an allen Tagen vorgehalten wird, um allen Bürgern die gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Geeignete Angebote im Schienenpersonennah- und -fernverkehr müssen gesichert und dort, wo es möglich und notwendig ist, erweitert werden. Investitionen in das Schienennetz sollen zu einer Verbesserung des Angebotes im SPV, wie zum Beispiel Verkürzung der Reisezeiten, führen.

Transparente Verfahren für die Projektrealisierung durchführen

Hierbei sollten auch die Anforderungen des Pendlerverkehrs (inklusive der Auszubildenden), Geschäftsreiseverkehrs und des Tourismus berücksichtigt werden. Die Nahverkehrspläne der Landkreise und kreisfreien Städte müssen bedarfsgerecht fortgeschrieben werden. Angebote sollen sich am Bedarf der Nutzer orientieren. Zuständigkeitsgrenzen müssen durch innovative Konzepte überwunden werden. Es gilt, eine optimale Verknüpfung der ländlichen Gemeinden mit den zentralen Orten durch adäquate Angebote sicherzustellen.

Nachdem Bund und Länder wichtige Weichenstellungen für die zukunftsfähige Finanzierung des SPNV und ÖPNV getroffen haben, geht es nun um die Umsetzung im Land MV. Zur Kompensation der bisher aus dem Entflechtungsgesetz zweckgebundenen Mittel für den ÖPNV und den kommunalen Straßenbau sind eigene Budgets im Landeshaushalt festzulegen und auskömmlich auszustatten. Der Substanzerhalt der Infrastrukturen und Fahrzeugflotten muss weiterhin gesichert bleiben und zusätzlich ist Innovationen im Bereich von Digitalisierung und alternativen Antrieben Rechnung zu tragen.

Als Instrument zur Mobilisierung kundengerechter und effizienter Verkehrsleistungen ist ein fairer Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr und im ÖPNV notwendig. Für eine langfristige Planungs- und Investitionssicherheit ist es erforderlich, Ausschreibungen, zum Beispiel im SPNV, transparent und mit wettbewerbsfördernden Kriterien auszugestalten. Dazu gehört beispielsweise auch die Berücksichtigung langer Beschaffungszeiten bei Investitionsgütern. Nach Ausschreibungen erteilte Zuschläge und geschlossene Verträge müssen auch nach geänderten Rahmenbedingungen Bestand haben.

Luftverkehrsanbindung

Im Zusammenhang mit der globalen Wirtschaftsentwicklung hat der Luftverkehr im Passagier- und Frachtflug an Bedeutung gewonnen. Einseitige Belastungen des Luftverkehrs mit negativen Auswirkungen auf den deutschen Markt, wie zum Beispiel die Luftverkehrssteuer, sind zu vermeiden. Rahmenbedingungen müssen weltweit bzw. zumindest europaweit einheitlich gestaltet werden. Für Mecklenburg-Vorpommern ist die schnelle Erreichbarkeit im Geschäftsreiseverkehr und im touristischen Incoming-Verkehr bei vertretbaren Kosten ein entscheidender Wettbewerbs- und Standortfaktor. Das Land muss die Ausprägung dieses Standortfaktors und die Entwicklung neuer Geschäftsfelder mit geeigneten Mitteln unterstützen. Vor diesem Hintergrund ist das gemeinsame Norddeutsche Luftverkehrskonzept stetig zu überprüfen und gegebenenfalls für das Land Mecklenburg-Vorpommern zu konkretisieren.

Zur baurechtlichen Sicherung der zahlreichen noch zu realisierenden Verkehrsprojekte in Mecklenburg-Vorpommern sind transparente Verfahren unter frühzeitiger Information der Wirtschaft und der Bürger durchzuführen. Die zeitnahe Realisierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen wird teilweise durch die Dauer der Genehmigungsverfahren in Frage gestellt. Hier kommt es darauf an, mit hoher Transparenz und Dialogbereitschaft Verfahren so zu gestalten, dass ein angemessener Ausgleich zwischen den berechtigten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Interessen hergestellt werden kann.

Verkehrssysteme bedarfsgerecht weiterentwickeln

Mit der Veröffentlichung des Integrierten Landesverkehrsplanes für Mecklenburg-Vorpommern (ILVP) sind Vorstellungen des Landes für eine ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik erarbeitet worden. Aus Sicht der Wirtschaft bedeutet dies, die infrastrukturellen Voraussetzungen für Wirtschaftswachstum und optimale Wettbewerbsbedingungen für die Wirtschaftsstandorte im Land weiter zu verbessern. Einerseits muss die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege erhalten und in verschiedenen Netzabschnitten durch Ausbaumaßnahmen zwingend gesteigert werden, andererseits müssen bedarfsgerechte Verkehrsangebote entwickelt und bereitgestellt werden. Dazu zählen die Verbesserung des SPV- und ÖPNV-Angebotes. Der ILVP ist als „lebender“ Plan stetig fortzuschreiben, bspw. im Hinblick auf einen landesweiten ÖPNV-Tarif und der Bildung regionaler Verkehrsverbände. Dabei sind Tarifübergänge zu berücksichtigen. Weitere Zukunftsthemen, wie sharing economy, E-Mobilität und autonome Verkehre, sind zu ergänzen.

In Teilbereichen fokussiert der ILVP sehr intensiv auf intermodale Verkehrsangebote, Mobilitätsketten und alternative Verkehrsformen. Die Entwicklung und Verknüpfung wird unterstützt. Allerdings muss für Mecklenburg-Vorpommern auch klar herausgestellt werden, dass die Nutzung des PKW und LKW 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 Mobilitätsangebote und -ketten zur Ergänzung entwickelt werden.

Überregionale und durchgängige Verbindungen auf der Straße, im Bahn-, Luft- und Seeverkehr sind elementare Voraussetzungen für den Wirtschaftsstandort Mecklenburg-Vorpommern. Wichtig sind in diesem

Zusammenhang nicht nur die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch gute Verkehrsangebote zum Beispiel im ÖPNV, Bahn- und Luftverkehr.

Grundlage für die verstärkte Nutzung des SPV/ÖPNV sind attraktive (auch in Bezug auf die Reisezeit) überregionale Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr – sowohl innerhalb des Landes, einschließlich der touristisch relevanten Strecken, als auch zur Anbindung an die benachbarten Metropolregionen. Diese sind Voraussetzung, damit der ÖPNV verstärkt genutzt wird. Ebenso notwendig ist eine Ausweitung des Fernverkehrsangebotes auf den Hauptstrecken der Eisenbahn. Die Bemühungen des Landes, hier zu Lösungen mit dem Bund und der Deutschen Bahn AG zu gelangen, sollten intensiv fortgesetzt werden. Solange ein solches Angebot im Fernverkehr nicht erreicht werden kann, ist das Land in der Pflicht, für ein adäquates Angebot zu sorgen.

Der Integrierte Landesverkehrsplan hat die Funktion eines fortgeschriebenen ÖPNV-Landesplanes. Um seinen konzeptionellen Ansatz insbesondere für die Wirtschaft nutzbar zu machen, bedarf es einer bedarfsgerechten, kundenorientierten und zukunftsfähigen Umsetzung.

Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit den Bundesautobahnen A 11, A 14, A 19, A 20 und A 24 im Vergleich zu anderen Bundesländern nur über ein weitmaschiges Autobahnnetz. Die großräumige und überregionale Verbindungsfunktion im Straßennetz wird in großen Teilen von Bundes- oder Landesstraßen übernommen. Wichtig für den Wirtschaftsverkehr ist es, dass auf diesen Verbindungen eine entsprechende und stetige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewährleistet wird.

Die Umwelt durch Innovation entlasten

Der Druck der Umweltpolitik auf den Verkehr wächst: Trotz Fortschritten bei der Technik rückt der Verkehr zunehmend in den Fokus von Umweltpolitik und Öffentlichkeit. Der Verkehr soll mit Verboten und anderen restriktiven Maßnahmen, die den Verkehr verteuern, wie bsw. Umweltzonen gelenkt und verringert werden, was zu gravierenden Einschnitten für den Wirtschaftsverkehr führt.

EU, Bund und Länder sollten für den Umweltschutz viel stärker auf den Einsatz neuer Technologien, innovativer Logistik- und Mobilitätskonzepte sowie auf Telematik setzen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern sollte aktiv Projekte unterstützen, die neben technischen



Innovationen im Straßenverkehr auch eine Weiterentwicklung von alternativen Antrieben und umweltfreundlichen Kraftstoffen in der Schifffahrt sowie die in den Häfen erforderlichen Infrastrukturen zum Ziel haben.

Bei allen restriktiven Maßnahmen ist der Nutzen für die Umwelt im Verhältnis zum Aufwand für die Betroffenen abzuwägen. Dabei sollte Rücksicht auf die Investitionszyklen der Unternehmen genommen werden, um realisierte Investitionen nicht zu entwerten. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen wie „Umweltpaketten“ und Fahrverbote, die die Erreichbarkeit – etwa von Innenstädten – einschränken und so betroffene Unternehmen vor existenzielle Probleme stellen würde. Weitere Belastungen sowie nachteilige Einschränkungen des Verkehrsgewerbes und der Wirtschaft durch restriktive Maßnahmen werden abgelehnt.

Ebenso sollte die Ausweitung von Tempo-30-Zonen auf Ortsdurchfahrten die Ausnahme bleiben. Maßnahmen wie Schallschutz, gleichmäßiger Verkehrsfluss, ein guter Straßenzustand und ggf. auch der Einbau von Lärm mindermendem Asphalt müssen im Vordergrund stehen. Letztendlich wird eine „echte“ Reduzierung von Emissionen künftig nur durch alternative Antriebstechnologien erreichbar.

Das gesamte Autobahnnetz für den Lang-LKW freigeben

Lastzüge mit größerer Länge können Volumengüter wirtschaftlicher und umweltverträglicher transportieren. Grundlegende Sicherheitsprobleme bestehen nach dem Ende des Feldversuches nicht. Deshalb sollten Lang-LKW bundesweit dauerhaft auf hierfür geeigneten Straßen eingesetzt werden können. Das Positivnetz für den

Einsatz des Lang-LKW sollte generell auf das gesamte bundesdeutsche Autobahnnetz erweitert werden. Sämtliche modulare Fahrzeugkombinationen, die im Feldversuch getestet wurden, sollten in die Praxis überführt werden. Die Bundesregierung muss sich darüber hinaus auch auf europäischer Ebene für geeignete Einsatzbedingungen modularer Fahrzeugkombinationen engagieren.

Zukunftsfähige Mobilität sichern

Für eine nachhaltige Verkehrspolitik und das Erreichen der ehrgeizigen Klimaschutzziele der EU und Deutschlands gewinnt mittel- und langfristig der Einsatz von Antriebs-technologien ohne fossile Energieträger immer stärker an Bedeutung. Der Technologiewandel hin zu alternativen Antrieben wie Elektromotoren, Brennstoffzellentechnik und Wasserstoff wird der Fahrzeugindustrie (einschließlich Zulieferindustrie und Dienstleistern) neue Impulse verleihen und Anpassungen bei der Straßenverkehrs- und Versorgungsinfrastruktur erforderlich machen.

Mit Verkehrstelematik soll das gesamte Verkehrsgeschehen effizienter, ökologischer und sicherer gesteuert werden. Dem physischen Ausbau von hoch belasteten Verkehrswegen sind oft Grenzen gesetzt. Intelligente Verkehrsmanagementsysteme können Verkehrsflüsse optimieren und somit zu erheblichen Einsparungen von Zeit und schädlichen Emissionen beitragen. Zukünftig kann der Einsatz geeigneter Technologien auch zur Entspannung der Verkehrssituation in Städten und saisonal hoch belasteten Tourismusregionen beitragen. Für das autonome Fahren sind bereits zukunftsweisende Ansätze in der Entwicklung, die von der Wirtschaft ausdrücklich begrüßt werden. Dafür müssen jetzt die notwendigen Rahmenbedingungen, wie zum Beispiel



geeignete gesetzliche Grundlagen, geschaffen werden. Bund und Land sollten sich gemeinsam mit der Wirtschaft für geeignete Testregionen oder Modellprojekte in MV einsetzen.

Digitalisierung im Verkehrsgewerbe

Die Transport- und Logistikwirtschaft ist gleichermaßen wie die Industrie und alle anderen Bereiche der Wirtschaft auf eine gut ausgebaute digitale Infrastruktur angewiesen, um neben zahlreichen internen Prozessabläufen zum Beispiel auch den autonomen Fahrbetrieb realisieren zu können. Deshalb ist neben dem Breitbandausbau auch die praxistaugliche Einführung des neuen 5G-Mobilfunkstandards zwingend notwendig, um Daten in Echtzeit für die Verkehrswirtschaft bereitstellen zu können. Daher besteht die deutliche Forderung, jetzt schnell den Ausbau des 5G-Netzes voranzutreiben.

Die Lücken im bestehenden Mobilfunknetz sind schnellstens zu beseitigen, will man eine erfolgreiche Standortentwicklung weiter fortführen.

Radverkehr

Die Infrastruktur für den Radverkehr an überregionalen Straßen ist in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut worden. Auch der Radverkehr erfordert jedoch als Mobilitätsalternative ein geschlossenes, bedarfsgerechtes Netz. Ein funktionierendes Radverkehrsnetz stellt im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr einen für die Mobilität in den Städten und deren Umland, im ländlichen Raum und für die Tourismuswirtschaft wesentlichen Faktor dar. Die Verknüpfung von Kfz- und Radverkehr mit dem ÖPNV und SPNV muss daher weiter verbessert werden. Die Entwicklung und Bestandspflege von Radwegen,



insbesondere auch von touristischen Radwegen, bedarf klarer Zuständigkeiten und eines praxisbewährten Managementsystems.

Stärkung des Verkehrsgewerbes forcieren

Die Rahmenbedingungen für das Verkehrsgewerbe sind im europäischen Konsens wettbewerbsfähig zu gestalten. Die Unternehmen der Verkehrs- und Logistikbranche leiden unter einer Vielzahl von Wettbewerbshindernissen.

Ziel einer ausgewogenen und nachhaltigen Verkehrspolitik muss ein grundsätzlich verkehrsträger- und technologieoffener Ansatz sein, der lediglich Leitbilder (Leistungsfähigkeit, Umweltverträglichkeit, Sicherheit) definiert. Zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen müssen deshalb dort, wo Regelungsbedarf besteht, langfristig einheitliche Maßstäbe für ganz Europa und insbesondere mit Blick auf die internationale Seeschifffahrt auch global festgelegt werden.

Strategien einer „Verkehrsvermeidung“ auf der Straße müssen realistisch und ökonomisch sinnvoll sein und dürfen nicht zu einer Attraktivitätsminderung der Standorte führen. Die realen Möglichkeiten der Verlagerung von Güterverkehren auf alternative Verkehrsträger sind begrenzt. Alternativen sind unter anderem die Stärkung des kombinierten Verkehrs und die Nutzung

der Kurzstreckenseeschifffahrt, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Es kommt darauf an, die spezifischen Stärken aller Verkehrsträger optimal zu nutzen, zu verknüpfen und mit innovativen Lösungen ökonomische und ökologische Ziele gleichermaßen zu verfolgen.

Die Freizügigkeit auf dem europäischen Binnenmarkt ist für die Transport- und Logistikwirtschaft wettbewerbsimmanent. Transferhindernisse, wie zum Beispiel Visapflichten, werden strikt abgelehnt. Die Kabotageregeln innerhalb der EU müssen unter strengere Kontrolle gestellt werden. Um den fairen Wettbewerb in der Europäischen Union für das Verkehrsgewerbe zu gewährleisten, sind ferner einheitliche Rahmenbedingungen und Sozialstandards einzuführen und deren Einhaltung permanent zu überwachen. Vor diesem Hintergrund sind Vorschläge für das Mobilitätspaket der Europäischen Kommission als ein sinnvoller Beitrag zur Verstärkung der Harmonisierung im europäischen Straßengüterverkehr zu bewerten. Bei einer weiteren Liberalisierung der Kabotage müssen die Auswirkungen auf das Verkehrsgewerbe kritisch geprüft werden.

Kritisch bewertet und als diskriminierend angesehen wird die weiterhin einseitige Anlastung externer Kosten beim Straßengüterverkehr. Darüber hinaus lässt der Kommissionsvorschlag die strikte Mittelbindung, die aus dem Straßengüterverkehr generiert werden und wie sie in Deutschland schon seit Jahren gefordert wird, vermissen. Weitere kritische Aspekte, die nicht auf Zustimmung

treffen, sind die Erhebung von Staukosten, welche keine externen Kosten darstellen und die mit erheblichen wirtschaftlichen Risiken belastete Erhebung der Maut nach CO₂-Differenzierung. Die dadurch geringer werdenden Restwerte der Fuhrparke, die damit verbundenen verringerten Verkaufserlöse auf dem Gebrauchtwagenmarkt und die daraus resultierende verringerte Investitionskraft zur Anschaffung von Neufahrzeugen können nicht hingenommen werden. Hier müssen das Land und der Bund schnell mit konstruktiven Vorschlägen gegensteuern.

Das Verkehrsgewerbe beklagt zunehmende Kosten insbesondere durch steigende Steuer- und Abgabenbelastungen. Damit sinkt die Wettbewerbsfähigkeit der Branche im europäischen Maßstab. Diese Entwicklung muss gestoppt werden. Zudem muss auch die Landesregierung Planungs- und Investitionssicherheit für die Unternehmen gewährleisten. Diese müssen sich auf die Einhaltung von Verträgen und Förderzusagen verlassen können, um langfristige Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur abzusichern.

Wichtige Aspekte der Entwicklung des Verkehrssektors im Land sind die Aus- und Fortbildung sowie die wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für die Beschäftigten der Transport- und Logistikwirtschaft. Die Branche muss dem Fachkräftemangel entschieden entgegenzutreten. Die Förderung des Images und der Attraktivität der Transport- und Logistikberufe sind weiter auszubauen und zu verbessern. Das Niveau der Verkehrsleistungen wird maßgeblich durch hervorragend ausgebildete

Fachkräfte bestimmt. Die gemeinsamen Bestrebungen von Wirtschaft und Politik müssen deshalb auf Imageverbesserung und die Bereitstellung hochwertiger Arbeits- und Ausbildungsplätze in der Branche gerichtet sein.

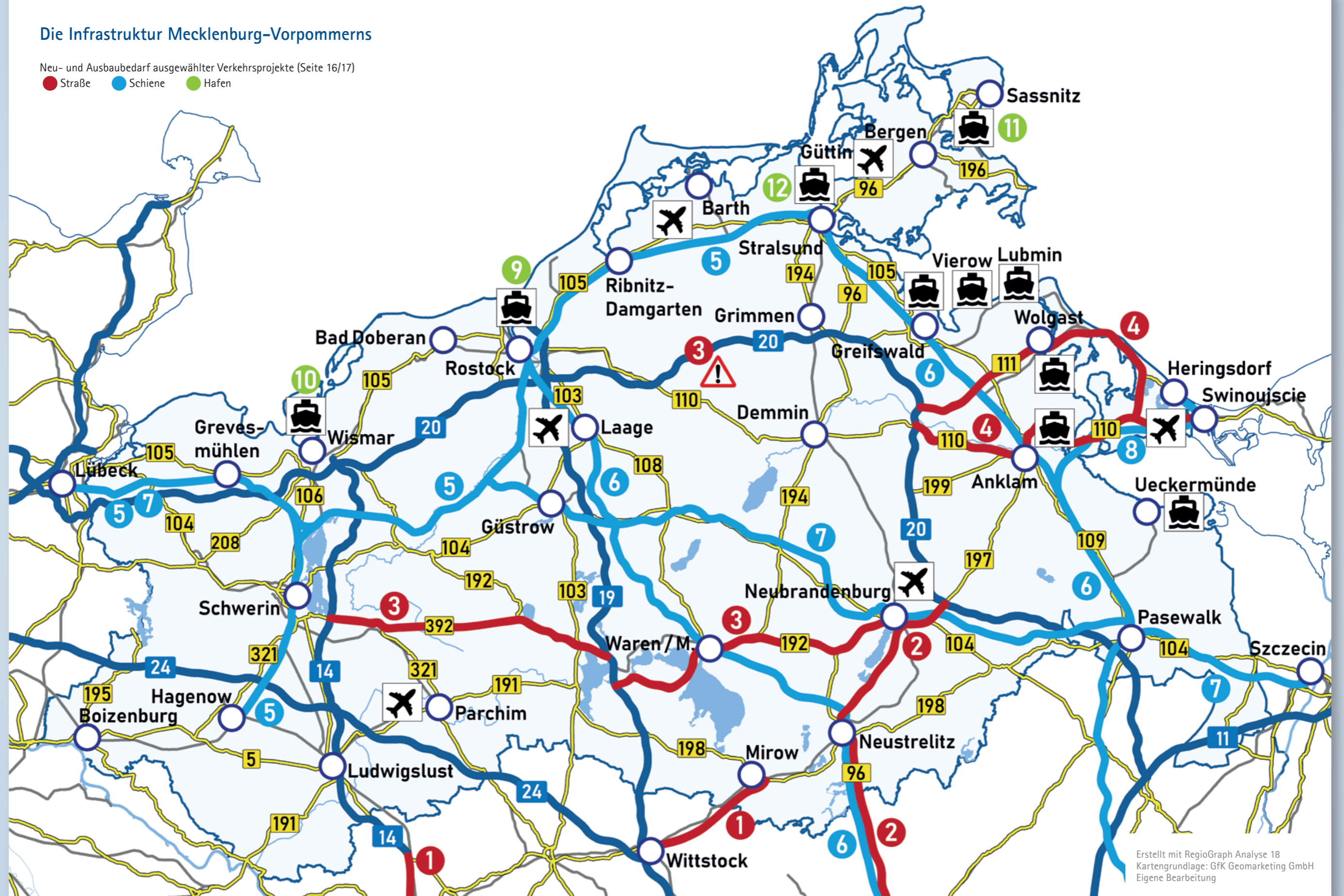
Ausweitung der LKW-Maut wird kritisiert

Um die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten, hat die Bundesregierung die Nutzerfinanzierung konsequent vorangetrieben und die LKW-Maut auf alle Bundesstraßen seit dem 1. Juli 2018 ausgeweitet. Die Industrie- und Handelskammern in MV bewerten die Ausweitung und die ab 1. Januar 2019 erfolgte Anhebung der Maut mit Blick auf die zunehmenden finanziellen Belastungen der straßengebundenen Logistikwirtschaft weiterhin kritisch. Dies bedeutet eine Verteuerung für die Wirtschaft und alle Verbraucher und erheblichen kostensteigernden bürokratischen Mehraufwand für die Unternehmen des Straßengütertransports. Für eine Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur muss zudem eine gerechte Anlastung der Kosten auf alle Nutzergruppen erfolgen. Vor dem Hintergrund der immer noch haushälterischen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch den Bund und der damit einhergehenden Unsicherheit zum Schließen der weiterhin bestehenden Finanzlücke, wird die strikte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Straßenverkehrsinfrastruktur gefordert.

Die Infrastruktur Mecklenburg-Vorpommerns

Neu- und Ausbaubedarf ausgewählter Verkehrsprojekte (Seite 16/17)

● Straße ● Schiene ● Hafen



Erstellt mit RegioGraph Analyse 18
Kartengrundlage: GfK Geomarketing GmbH
Eigene Bearbeitung

Ausgewählte Verkehrsprojekte für Mecklenburg-Vorpommern

Straße

1 A 14 Magdeburg – Schwerin einschließlich Neubau der Bundesfernstraßenverbindung Mirow – Wittstock

Zum Gesamtprojekt A 14 gemäß Verkehrsuntersuchung Nord Ost (VUNO) gehört ebenso der Neubau der Bundesfernstraßenverbindung Mirow – Wittstock. Der Lückenschluss Mirow – Wittstock ist ein wesentliches Teilprojekt in der überregionalen Verkehrsachse „Insel Usedom – A 20 – A 2“, die die großräumigen Straßenverbindungen A 20 im Nordosten und A 19, A 24, A 14 und A 2 im Südwesten verknüpfen wird.

2 Ausbau der B 96 von der A 20 bei Neubrandenburg bis Berlin

Die B 96 verbindet den Raum Neubrandenburg – Neustrelitz als kürzeste Strecke mit der Bundeshauptstadt Berlin und ist eine wichtige Hinterlandanbindung für die Häfen in MV. Der Ausbau dieser großräumigen Verbindung muss zügig entsprechend der zwischen den Ländern abgestimmten Ausbaukonzeption erfolgen.

3 Leistungsfähige Ost-West-Trassen in Mecklenburg-Vorpommern notwendig

Die Verbindungen der Oberzentren des Landes mit der Landeshauptstadt müssen dringend verbessert werden. Die A 20 als Küstenautobahn ist für die überregionale Anbindung von hoher Bedeutung, die so schnell wie möglich in ihrer vollen Leistungsfähigkeit im Bereich des Trebeltals bei Tribsees wiederhergestellt werden muss. Für die innere Erschließung der südlichen Landesteile entfaltet die A 20 nur eingeschränkte Wirkung. Zum Beispiel kann man Schwerin von Neubrandenburg aus über die A 20 oder Bundesstraßen erreichen. Zeitlich ergibt sich zwar über die A 20 ein Vorteil, bedingt jedoch einen Umweg von 100 km. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen ist daher der vollständige Ausbau einer Bundesstraßenvariante über die B 192/B 392 dringend erforderlich.

4 Anbindung Insel Usedom

Die Anbindung der Insel Usedom von und zur A 20 über die B 110 und B 111 ist im Hinblick auf das hohe saisonale Verkehrsaufkommen ebenfalls leistungsfähig zu ertüchtigen. Auch auf der Insel Usedom selbst müssen im Zuge der Bundesfernstraßen bestehende Engpässe beseitigt und auf einen richtlinienkonformen Straßenzustand hingewirkt werden.

Ortsumgehungen

Zur Gewährleistung eines leistungsfähigen Gesamtnetzes sowie zur Entlastung der Städte von verkehrsbedingten Immissionen müssen die im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Ortsumgehungen zielstrebig realisiert werden.

Schiene

5 Eisenbahnstrecke Lübeck/Hagenow-Land – Rostock – Stralsund

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 1 muss aus Sicht der Wirtschaft durchgehend auf 160 km/h ausgebaut werden. Mit Blick auf die feste Fehmarnbeltquerung ist zwischen Lübeck und Bad Kleinen der zweigleisige, elektrifizierte Streckenausbau und der Bau des Gleisbogens bei Bad Kleinen zwingend notwendig. Gemeinsam mit dem Bund müssen Optimierungs- und Umsetzungsmöglichkeiten für den zumindest abschnittsweise zweigleisigen Streckenausbau zwischen Rostock und Stralsund gefunden werden.

6 Eisenbahnstrecken Rostock – Berlin/Stralsund – Pasewalk – Berlin

Zur Verbesserung der Hinterlandanbindung der Häfen und im Zusammenhang mit der Verlängerung der Trans-europäischen Verkehrsachsen Orient/East-Med Corridor (Rostock/Hamburg/Bremerhaven – Athen) und Scandinavian – Mediterranean Corridor (Helsinki – Hamburg/Rostock – Valetta) sowie der Umsetzung der Ziele der Nord-Süd-Initiative zur Entwicklung des Wirtschaftsraumes zwischen Skandinavien und der Adria fordert die Wirtschaft die zügige Fertigstellung/den Ausbau beider Strecken auf durchgehend 160 km/h mit einer erhöhten Achslast von 25 Tonnen/22,5 Tonnen.

7 Eisenbahnstrecke Lübeck/Hamburg – Neubrandenburg – Szczecin

Diese Eisenbahnstrecke verbindet die Ober- und Mittelzentren in Mecklenburg-Vorpommern und verknüpft die Metropolregionen Szczecin und Hamburg. Damit besitzt diese Eisenbahnstrecke nicht nur regionale, sondern überregionale Bedeutung. Sowohl für die Entwicklung der Wirtschaftsbeziehungen zwischen Mecklenburg-Vorpommern und den polnischen Nachbarn als auch für die bessere Verbindung der Zentren des Landes untereinander ist die Reisezeitverkürzung durch den Ausbau auf durchgehend 120 km/h und zusätzliche Ausweichstellen erforderlich.

8 Reaktivierung der Schienenverbindung Berlin – Insel Usedom – Swinoujscie

Der direkten Schienenverbindung von Berlin zur Insel Usedom über Ducherow mit Weiterführung nach Swinoujscie wird eine steigende verkehrliche Bedeutung beigemessen. Herzstück ist der Wiederaufbau der am Ende des 2. Weltkrieges gesprengten Karniner Brücke. Nur durch die direkte Eisenbahnverbindung wird sich die Fahrzeit deutlich verkürzen.

Häfen

In den Häfen Mecklenburg-Vorpommerns und deren seewärtigen Zufahrten sind regelmäßige Unterhaltsbaggerungen erforderlich, um Solltiefen für die Schifffahrt durchgängig zu erhalten.

9 Seehafen Rostock

Die Umschlagentwicklung ist durch die heutigen Zufahrtsbedingungen für die erheblich zunehmenden Schiffsgrößen eingeschränkt. Zur Stärkung der Wettbewerbsposition auch als wichtiger Wertstandort ist der Ausbau der Fahrwinne auf eine durchgehende Wassertiefe von 16,50 Metern notwendig. Zur Nutzung der Vorteile des Schienenverkehrs müssen das KV-Terminal gestärkt, Hafenerweiterungsgebiete per Eisenbahn erschlossen, die Radsatzlast auf ausgewählten Gleisen erhöht, Rangierzeiten sowie –wege optimiert und die Elektrifizierung erweitert werden.

10 Seehafen Wismar

Immer größer werdende Schiffseinheiten drängen in den Hafen, der mit der Fertigstellung der A 14 seiner neuen Wettbewerbsposition gerecht werden muss. Dafür und vor dem Hintergrund der steigenden Bedeutung Wismars als Wertstandort ist der Ausbau des Fahrwassers auf eine Wassertiefe von 11,50 Metern notwendig.

11 Fährhafen Sassnitz

Für die Errichtung von Offshore-Windparks wird der Fährhafen zum Basishafen für die Windenergie-Branche ausgebaut. Die notwendigen Flächenbefestigungen und Kaianlagen, die sich an der zunehmenden Entwicklung zu einem wichtigen Industriestandort orientieren, müssen durch Bund und Land unterstützt werden.

12 Seehafen Stralsund

Der Standort ist ein Industrie- und Dienstleistungszentrum für den Schiffbau und die maritime Industrie an der vorpommerschen Ostseeküste und erfordert regelmäßige Unterhaltsbaggerungen der Nord- und Ostansteuerung zur Gewährleistung der ausgewiesenen Fahrwassertiefen für den Hafen selbst, als auch für den Wertstandort Stralsund. Diese Maßnahmen und insbesondere eine angestrebte Neuordnung der bahnseitigen Anbindung der einzelnen Hafenbereiche an die überregionalen Trassen bedürfen der Unterstützung durch die öffentliche Hand.

➔ **Bundes- und Landespolitik müssen sich dafür einsetzen, dass diese Projekte realisiert werden!**



IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg
für das östliche Mecklenburg-Vorpommern
Katharinenstraße 48, 17033 Neubrandenburg
Telefon 0395 5597-0, Telefax 0395 5597-510
E-Mail info@neubrandenburg.ihk.de
Internet www.neubrandenburg.ihk.de

Industrie- und Handelskammer zu Rostock
Ernst-Barlach-Straße 1-3, 18055 Rostock
Telefon 0381 338-0, Telefax 0381 338-617
E-Mail info@rostock.ihk.de
Internet www.rostock.ihk24.de

Industrie- und Handelskammer zu Schwerin
Ludwig-Bölkow-Haus
Graf-Schack-Allee 12, 19053 Schwerin
Telefon 0385 5103-0, Telefax 0385 5103-999
E-Mail info@schwerin.ihk.de
Internet www.ihkzuschwerin.de

GESTALTUNG

PEEPEKORN | Agentur für visuelle Kommunikation
www.peeperkorn.de

BILDNACHWEIS

Titel: © Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH (o.l.)
© Paperheroes, Wismar (o.r.)
© IHK Neubrandenburg, Grit Gehlen (u.l.)
© Lars Sørensen (u.r.)
Seite 2: © haiderose, stock.adobe.com
Seite 6/7: © Hetizia, stock.adobe.com (l.)
© Flughafen Rostock-Laage-Güstrow GmbH (o.m.)
© am, stock.adobe.com (o.r.)
© Dirk Petersen, stock.adobe.com (u.)
Seite 10/11: © am, stock.adobe.com (l.)
© Jacek Chabraszewski, stock.adobe.com (r.)
Seite 12: © Christian Schwier, stock.adobe.com
Seite 13: © mhp, stock.adobe.com
Seite 16: © IHK Neubrandenburg, Thomas Kunsch (l.)
© Riko Best, stock.adobe.com (r.)
Seite 18/19: © Paperheroes, Wismar
Rückseite: © IHK Neubrandenburg, Grit Gehlen (o.l.)
© Thaut Images, stock.adobe.com (o.r.)
© Jörg Hüttenhölischer, stock.adobe.com (u.l.)
© peshkov, stock.adobe.com (u.r.)

6. überarbeitete Auflage
April 2019





Die IHKs
in Mecklenburg-Vorpommern



www.neubrandenburg.ihk.de
www.rostock.ihk24.de
www.ihkzuschwerin.de