

Verkehrspolitik für Mecklenburg-Vorpommern

Eine Grundlage für nachhaltiges und zukunftsfähiges Wirtschaftswachstum im Nordosten Deutschlands

Impressum:

IHK Neubrandenburg
für das östliche Mecklenburg-Vorpommern
Katharinenstraße 48, 17033 Neubrandenburg
Telefon 0395 5597-0, Telefax 0395 5597-510
www.neubrandenburg.ihk.de, info@neubrandenburg.ihk.de

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

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

5. überarbeitete Auflage
April 2017

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 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 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 nicht nur bewirkt, dass immer mehr Transporte über Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt werden. Es wurden durch Unternehmensansiedlungen neue Wertschöpfungsprozesse an den wichtigen Verkehrsknoten und entlang der großen Verkehrsstrassen initiiert.

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 Fortschritte ist ein Großteil der Straßen- und Eisenbahnbrücken marode. Dem Verkehr steht vielerorts eine verschlissene und an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangte Infrastruktur zur Verfügung. Das betrifft insbesondere auch 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.

Herausforderungen und Handlungsfelder

Kernforderung:

Bundesverkehrswegeplan 2030 finanziell absichern und konsequent umsetzen

1. Die Sicherung der Finanzierung und die zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Neu-, Ausbau- und Unterhaltungsvorhaben sind Herausforderungen, denen sich die Verantwortlichen mit aller Entschlossenheit stellen müssen.
2. Mit der Realisierung der Infrastrukturgesellschaft des Bundes muss sichergestellt werden, dass Planungskapazitäten aufgestockt werden, dass der Investitionshochlauf auch zeitnah 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, die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ausreichend und kontinuierlich Finanzmittel zur Verfügung stehen.

4. Die strikte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Straßenverkehrsinfrastruktur muss umgesetzt werden.

Transparente Verfahren für Projektrealisierung durchführen

5. 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.

Integrierter Landesverkehrsplan (ILVP) muss konkrete bedarfsgerechte Szenarien für ÖPNV-Angebote aufzeigen

6. Die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege erhalten und in verschiedenen Netzabschnitten durch Ausbaumaßnahmen steigern.
7. Bedarfsgerechte Verkehrsangebote entwickelt, wie z. B. die Verbesserung des Bahn- und ÖPNV-Angebotes insbesondere für Pendler, Auszubildende und Touristen.
8. Konkrete Szenarien erarbeiten, die die Bedarfe der Wirtschaft auf den einzelnen Verkehrsträgern erfassen.

Umwelt durch Innovation entlasten, statt Verkehr zu verteuern

9. EU, Bund und Länder sollten für den Umweltschutz viel stärker auf den Einsatz neuer Technologien, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte sowie auf Telematik setzen.
10. In diesem Zusammenhang wird eine weitere Belastung des Verkehrsgewerbes und der gesamte Wirtschaft durch die in der Diskussion befindliche Einführung der so genannten „Blauen Plakette“ (Verringerung von Stickoxidemissionen) entschieden abgelehnt.

Für den Lang-Lkw das gesamten Autobahnnetz freigeben

11. Das Positivnetz für den Einsatz des Lang-Lkw sollte generell auf das gesamte Autobahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern und darüber hinaus auf alle Bundesautobahnen erweitert werden. Das Verfahren für die Zulassung der Zubringerstrecken muss unbürokratisch, zeitnah und bedarfsgerecht durchgeführt werden.

Zukunftsfähige Mobilität sichern

12. Die Entwicklungen und Lösung für den autonomen Betrieb des gesamten Straßenverkehrs sind zukunftsweisende technologische Ansätze, die durch die Wirtschaft ausdrücklich begrüßt werden. Vor diesem Hintergrund müssen heute die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Stärkung des Verkehrsgewerbes forcieren

13. Die Freizügigkeit auf dem europäischen Binnenmarkt ist für die Transport- und Logistikwirtschaft wettbewerbsimmanent. Transferhindernisse wie z. B. neu eingeführte Visapflichten werden strikt abgelehnt. Die Kabotagefreiheit innerhalb der EU muss unter strengere Kontrolle gestellt werden, um weiterhin einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.
14. Initiativen zur Förderung des Images und der Attraktivität der Transport- und Logistikberufe werden ausdrücklich begrüßt und müssen ausgeweitet werden.
15. Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen wird kritisch bewertet! Im Kontext der angestrebten Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur muss eine gerechte Anlastung der Kosten auf alle Nutzergruppen erfolgen.

Infrastrukturausbau, -erhalt und -finanzierung

Die Bundesregierung prognostiziert von 2010 bis 2030 eine Steigerung der Verkehrsleistung im Personenverkehr um 13 % und der Transportleistung im Güterverkehr um 38 %.



Der Bundesverkehrswegeplan 2030 muss dazu führen, dass notwendige Projekte hinsichtlich Planung, Bau und Finanzierung realisiert werden. Die Unternehmen brauchen Planungs- und Investitionssicherheit. Kriterien wie Netzwirkung, volkswirtschaftlicher Nutzen sowie raumordnerische und regionalpolitische Aspekte haben bei der Bewertung von Verkehrsprojekten für Mecklenburg-Vorpommern ein besonderes Gewicht.

Die alleinige Konzentration auf eine ausschließliche Engpassbeseitigung auf den stark überlasteten Verkehrsachsen ist nicht zielführend. Vielmehr benötigen wir ein gut ausgebautes leistungsfähiges Verkehrsnetz, das alternative Verkehrsführungen zur Entlastung ermöglicht. Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass die Konzentration auf wenige Hauptverkehrsachsen immer neue Engpässe nach sich zieht. Gerade ein leistungsfähiges Netz von Autobahnen, Bundesstraßen und Schienenwegen in Deutschland bietet die Möglichkeit, Alternativen nutzen zu können. Darüber hinaus kommen im Netzzusammenhang Ortsumgehungen eine hohe Bedeutung bei der Verkehrsmengenbewältigung und der Vereinbarkeit von Verkehr und anderen Raumnutzungsansprüchen zu.

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 nicht oder nur sehr zögerlich umgesetzt.

Die Sicherung der Finanzierung und die zeitnahe Umsetzung der erforderlichen Neu-, Ausbau- und Unterhaltungsvorhaben sind Herausforderungen, denen sich die Verantwortlichen mit aller Entschlossenheit stellen müssen.

Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft des Bundes

Die Gründung einer solchen Gesellschaft beinhaltet eine fundamentale Neuorientierung bei der Organisation und beim Betrieb 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 Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern sehen in einer Infrastrukturgesellschaft eine Chance, diese Probleme zu lösen. Ob die geplanten Gesetzesänderungen aber am Ende zu den erwarteten Verbesserungen führen, wird von der Ausgestaltung der Gesetze und dem politischen Willen abhängig sein. Mit der Realisierung der Infrastrukturgesellschaft des Bundes muss sichergestellt werden, dass Planungskapazitäten aufgestockt werden, dass der Investitionshochlauf auch zeitnah umgesetzt werden kann und ein reibungsloser Übergang für die Länder gewährleistet wird.

Ergänzend dazu muss das Land dafür Sorge tragen, dass für die übrigen Bundesstraßen, die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen ausreichend und kontinuierlich Finanzmittel zur Verfügung stehen.

Die Landesregierung ist aufgefordert, beim Bund ausreichende Mittel abzurufen, damit die Verkehrsinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern im erforderlichen Umfang gebaut und unterhalten werden kann.

Transparente Verfahren für Projektrealisierung

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 immer häufiger 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.

Integrierter Landesverkehrsplan (ILVP)

Mit der Erarbeitung des Entwurfs des integrierten Landesverkehrsplanes für Mecklenburg-Vorpommern sind Leitlinien für eine ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik vorgestellt worden. Für Mecklenburg-Vorpommern 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 beispielsweise die Verbesserung des Bahn- und ÖPNV-Angebotes, insbesondere auf den Hauptlinien und die überregionale Bahnanbindung.

Angesichts von Rekordsteuereinnahmen und dem Volumen öffentlicher Haushalte von Bund, Land und Kommunen muss dem Erhalt und notwendigem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur eine deutlich höhere Priorität beigemessen werden, einschließlich eines insgesamt höheren Mitteleinsatzes, um den Werteverzehr durch mangelnde Instandhaltung aufzuhalten und den in Größenordnungen bestehenden Investitionsstau abzubauen.

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 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 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 attraktive Verkehrsangebote z.B. ÖPNV, Bahn- und Luftverkehr. Dazu sollten konkrete Szenarien erarbeitet werden, die die Bedarfe der Wirtschaft auf den einzelnen Verkehrsträgern erfassen.

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 Metropolräume. Diese sind Voraussetzung, damit der ÖPNV in Städten und Regionen verstärkt genutzt wird und z. B. Touristen mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und diese auch vor Ort nutzen. Ebenso notwendig ist 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, ist das Land in der Pflicht, für ein adäquates Angebot im Fernverkehr zu sorgen.

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, sind notwendig. Hier sollte bereits die Konzentration auf ein Hauptstreckennetz und ein so genanntes Zubringernetz dargestellt werden und entsprechende Szenarien für den künftigen ÖPNV erläutert werden. In diesen Prozess sollten die Fachverbände und die IHKs in Mecklenburg-Vorpommern einbezogen werden.

Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit der A 14, A 19, A 20 und A 24 im Vergleich zu anderen Bundesländern nur über ein äußerst 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 ist.

Umwelt durch Innovation entlasten, statt Verkehr zu verteuern

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 Verteuerungen, wie Umweltzonen oder Lärmschutz gelenkt und verringert werden, was zu gravierenden Einschnitten für die Wirtschaft führt.

EU, Bund und Länder sollten für den Umweltschutz viel stärker auf den Einsatz neuer Technologien, innovative Logistik- und Mobilitätskonzepte sowie auf Telematik setzen. Bei allen Maßnahmen ist der Nutzen für die Umwelt im Verhältnis zum Aufwand der Betroffenen abzuwägen und sollten Maßnahmen mit geringstmöglicher Belastung gewählt werden. Dabei sollte Rücksicht auf die Investitionszyklen der Unternehmen genommen werden, um nicht frühere Investitionen zu entwerten und damit ganze Fahrzeugflotten in Frage zu stellen. Dies gilt insbesondere für Maßnahmen wie die Blaue Plakette, die die Erreichbarkeit – etwa von Innenstädten – einschränken und so betroffene Unternehmen vor existenzielle Probleme stellen würde.

In diesem Zusammenhang wird eine weitere Belastung des Verkehrsgewerbes und der gesamte Wirtschaft durch die in der Diskussion befindliche Einführung der so genannten „Blauen Plakette“ (Verringerung von Stickoxidemissionen) entschieden abgelehnt.

Ebenso sollen Tempo-30-Zonen in diesem Zusammenhang auf wichtigen Hauptstraßen die absolute Ausnahme bleiben. Maßnahmen wie Schallschutz, gleichmäßiger Verkehrsfluss, ein guter Straßenzustand und ggf. auch lärmindernder Asphalt müssen im Vordergrund stehen. Letztendlich wird eine „echte“ Reduzierung von Emissionen künftig nur durch alternative Antriebstechnologien wie z. B. Elektroantrieb, Wasserstofftechnologie u. a. erreichbar.

Lang-Lkw

Lastzüge mit größerer Länge können Volumengüter wirtschaftlicher und umweltverträglicher transportieren. Da der Feldversuch keine Sicherheitsprobleme offengelegt hat, 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 Autobahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern und darüber hinaus auf alle Bundesautobahnen erweitert werden. Das Verfahren für die Zulassung der Zubringerstrecken muss unbürokratisch, zeitnah und bedarfsgerecht durchgeführt werden. Zukünftig darf die Entwicklung hierbei nicht stehen bleiben, um die massive Zunahme der Güterverkehrsleistung bewältigen zu können.

Wichtige Infrastrukturprojekte und Wettbewerbsbedingungen

Im Bereich der Straßeninfrastruktur bleibt in erster Linie die Fertigstellung der Autobahn A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg einschließlich des Neubaus der Bundesfernstraßenverbindung Mirow - Wittstock sowie der Bundesstraße B 96 / B 96n von Sassnitz bis Berlin von herausragender Bedeutung.

Beim Schienennetz hat die Gesamtfertigstellung der Strecken Berlin – Rostock für eine Fahrzeit von unter zwei Stunden und eine Achslast von 25 Tonnen, der Ausbau 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 oberste Priorität. Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird insbesondere die Hinterlandanbindung der Seehäfen Rostock, Sassnitz/Mukran, Stralsund und Wismar gestärkt.

Die seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Rostock und Wismar müssen vor dem Hintergrund der zunehmenden Schiffsgrößen zeitnah auf 16,5 Meter bzw. 11,5 Meter vertieft werden.

Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor / Transeuropäische Verkehrsnetze

Die EU-Projekte zum Ostsee-Adria-Korridor (u.a. Scandria, 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 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, innovative Logistikkonzepte zu entwickeln und regionale Wirtschaftspotenziale durch Verknüpfung mit optimierten logistischen Lösungen besser zu nutzen.

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

Häfen in Mecklenburg-Vorpommern als leistungsfähige Logistikkreuzungen 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 Ostseehäfen auch weiterhin ihre gesamtwirtschaftliche Funktion erfüllen können. Insbesondere die Verbesserung der Hinterlandanbindungen, die Sicherung einer guten seewärtigen Erreichbarkeit für zunehmend größer werdende Schiffseinheiten und die Modernisierung der bestehenden Hafeninfrastruktur tragen entscheidend dazu bei, die verkehrswirtschaftlichen Funktionen der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns zu erfüllen. Zunehmend entwickeln sich die Häfen zu bedeutenden Industrie- und Gewerbestandorten mit großen Industrieansiedlungen weiter. Diesem Bedarf der Wirtschaft nach Ausweisung von geeigneten Erweiterungsflächen mit der Möglichkeit des direkten Seeumschlags muss in den Häfen des Landes zur Sicherung und Stärkung der Wettbewerbsposition Rechnung getragen werden.

Schienerpersonenverkehr (SPV) und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Bereich des Schienen- bzw. des Öffentlichen Personennahverkehrs 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 unterhalten wird, das allen Bürgern die gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

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 SPNV, wie z. B. Verkürzung der Reisezeiten, führen. Der ILVP sowie die Nahverkehrspläne der Landkreise und kreisfreien Städte müssen unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung bedarfsgerecht fortgeschrieben werden.

Es gilt, eine optimale Verknüpfung der ländlichen Gemeinden mit den zentralen Orten durch die Verkehrsnetze und Fahrpläne sicherzustellen.

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 z. B. 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.

Luftverkehrsbindung

Im Zusammenhang mit der globalen Wirtschaftsentwicklung hat der Luftverkehr im Passagier- und Frachtflug erheblich an Bedeutung gewonnen. Einseitige Belastungen mit negativen Auswirkungen auf den deutschen Markt sind zu vermeiden. Rahmenbedingungen müssen welt- bzw. zumindest europaweit einheitlich gestaltet werden.

Für Mecklenburg-Vorpommern ist die schnelle Erreichbarkeit im Geschäftsreise- und Tourismusverkehr bei vertretbaren Kosten ein entscheidender Wettbewerbs- und Standortfaktor. Das Land muss die Ausprägung dieses Standortfaktors und die Entwicklung neuer Geschäftsfelder mit geeigneten Mitteln auch weiterhin unterstützen. Das Luftverkehrskonzept des Landes ist unter diesem Gesichtspunkt und auf Grundlage des Gutachtens zum Norddeutschen Luftverkehrskonzept fortzuschreiben.

Zukunftsfähige Mobilität

Für eine nachhaltige Verkehrspolitik und das Erreichen der ehrgeizigen Klimaschutzziele der EU und des Bundes gewinnt mittel- und langfristig der Einsatz von Antriebstechnologien ohne fossile Energieträger in Fahrzeugen immer stärker an Bedeutung. Der Technologiewandel hin zu alternativen Antrieben wie Elektromotoren und Brennstoffzellentechnik 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.

Die Entwicklungen und Lösungsansätze für den autonomen Betrieb des gesamten Straßenverkehrs sind zukunftsweisende technologische Ansätze, die durch die Wirtschaft ausdrücklich begrüßt werden. Vor diesem Hintergrund müssen heute die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Die Infrastruktur für den Radverkehr an überregionalen Straßen ist in den vergangenen Jahren bereits aufgewertet worden. Es besteht dennoch weiterer Ausbaubedarf. Ein funktionierendes Radverkehrsnetz stellt im Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehr einen für die Mobilität in Städten, im ländlichen Raum und die Tourismuswirtschaft wesentlichen Faktor dar. Die Verknüpfung von Kfz- und Radverkehr mit dem ÖPNV und SPNV muss weiter verbessert werden.

Stärkung des Verkehrsgewerbes

Die Rahmenbedingungen für das Verkehrsgewerbe müssen im europäischen Konsens wettbewerbsfähig gestaltet werden. 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“ müssen realistisch und ökonomisch sinnvoll sein und dürfen nicht zu einer Attraktivitätsminderung der Standorte führen. Dagegen sind die realen Möglichkeiten der Verlagerung von Güterverkehren auf alternative Verkehrsträger jedoch begrenzt. Die Verlagerung von nur 10 Prozent der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene würde eine Zunahme des Schienengüterverkehrs um 40 Prozent bedeuten! Diese Güterverkehrsmenge kann die Eisenbahn nicht bewältigen. Alternativen sind u.a. 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 zu nutzen, zu verknüpfen und mit innovativen Lösungen ökonomische und ökologische Ziele gleichermaßen zu verfolgen.

Diese Zielsetzung kann auch durch den Einsatz großvolumiger modularer Fahrzeugkombinationen, wie z. B. dem Lang-Lkw, erreicht werden.

Die Bundesregierung muss sich darüber hinaus auch auf europäischer Ebene für geeignete Einsatzbedingungen modularer Fahrzeugkombinationen engagieren. Die Freizügigkeit auf dem europäischen Binnenmarkt ist für die Transport- und Logistikwirtschaft wettbewerbsimmanent. Transferhindernisse, wie z. B. neu eingeführte Visapflichten, werden strikt abgelehnt. Die Kabotagefreiheit innerhalb der EU muss unter strengere Kontrolle gestellt werden, um weiterhin einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

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

Weitere 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 Wirtschaft Mecklenburg-Vorpommerns spürt zunehmend den wachsenden Fachkräftebedarf. Initiativen zur Förderung des Images und der Attraktivität der Transport- und Logistikberufe werden ausdrücklich begrüßt und müssen ausgeweitet werden. 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.

Lkw-Maut auf allen Bundesstraßen wird kritisch bewertet!

Bisher erhebt der Bund die Lkw-Maut auf rund 12.800 Kilometer Bundesautobahnen sowie auf rund 2.300 Kilometer autobahnähnlichen Bundesstraßen. Der Großteil der rund 40.000 Kilometer Bundesstraßen ist jedoch nicht mautpflichtig. Um die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten, will die Regierung die Nutzerfinanzierung konsequent vorantreiben. Daher soll die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet werden. Die Bundesregierung will zudem spätestens bis Ende 2017 eine Ausweitung der Maut auf kleinere Lkw (3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) und auf Fernbusse prüfen.

Die Industrie- und Handelskammern in MV bewerten die Ausweitung der Maut mit Blick auf die zunehmenden finanziellen Belastungen der straßengebundenen Logistikwirtschaft kritisch. Im Kontext der angestrebten Nutzerfinanzierung der Straßeninfrastruktur muss eine gerechte Anlastung der Kosten auf alle Nutzergruppen erfolgen.

Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen haushalterischen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur durch den Bund und der damit einhergehende Unsicherheit zum Schließen der weiterhin bestehenden Finanzlücke, muss die strikte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Straßenverkehrsinfrastruktur umgesetzt werden.

Ausgewählte Verkehrsprojekte für Mecklenburg-Vorpommern

Bundes- und Landespolitik müssen sich dafür einsetzen, dass folgende Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 realisiert werden:

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 Sassnitz bis Berlin

Der Weiterbau der B 96n von Altefähr bis Bergen auf Rügen muss zur Verbesserung der Hinterlandanbindung des Fährhafens Sassnitz und für die Tourismusregion Rügen kurzfristig realisiert werden.

Zudem verbindet die B 96 den Raum Neubrandenburg-Neustrelitz als kürzeste Strecke mit der Bundeshauptstadt Berlin und ist eine wichtige Hinterlandanbindung für die Häfen in MV.

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

Die Verbindung der Oberzentren des Landes mit der Landeshauptstadt muss dringend verbessert werden. Die A 20 als Küstenautobahn ist für die überregionale Anbindung von hoher Bedeutung. Für die innere Erschließung des südlichen Landesteiles 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 A20 ein Vorteil bedingt jedoch einen Umweg von 100 km. Aus ökonomischen und ökologischen Gründen ist daher der Ausbau einer Bundesstraßenvariante über die B 192 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 zu ertüchtigen.

Ortsumgehungen

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

Schiene:

5. Eisenbahnstrecke Lübeck/Hagenow-Land - Rostock – Stralsund

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 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 mit dem 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 Transeuropäischen 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 t / 22,5 t.

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 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:

9. Seehafen Rostock

Die Umschlagentwicklung ist durch die heutigen Zufahrtsbedingungen für die erheblich zunehmenden Schiffsgößen massiv eingeschränkt. Zur Stärkung der Wettbewerbsposition

auch als wichtiger Wertstandort ist der Ausbau der Fahrrinne auf 16,50 Meter notwendig.

10. Seehafen Wismar

Der Seehafen Wismar gewinnt zunehmend an Bedeutung. Zudem drängen immer größer werdende Schiffseinheiten in den leistungsstarken 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 Meter zwingend erforderlich.

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.