



Die IHKs
in Mecklenburg-Vorpommern

INFRASTRUKTUR VERKEHR MOBILITÄT

In Bewegung bleiben – für nachhaltiges
Wirtschaftswachstum im Nordosten Deutschlands



FORDERUNGSÜBERSICHT

Einleitung: In Bewegung bleiben – für nachhaltiges
Wirtschaftswachstum im Nordosten Deutschlands
Seite 4



1

Ausbau, Erhalt und Finanzierung der Infrastruktur

- Der Verkehr muss fließen!
- Wirtschaft benötigt Verkehrsinfrastruktur!
- Standortfaktor verkehrliche Erreichbarkeit sichern!
- Erhalt der Verkehrsinfrastruktur absichern und konsequent umsetzen!
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur schnell und bedarfsgerecht sicherstellen!
- Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 konsequent planen und zügig realisieren!
- Bei Aufstellung des Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040 die Wirtschaft einbinden!
- Infrastrukturfinanzierung verstärken und verstetigen!

Seite 5

2

Planungsbeschleunigung für alle Verkehrsträger

- Planungs- und Genehmigungszeiträume verkürzen!
- Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsverfahren umsetzen!
- Notwendige Planungs- und Genehmigungskapazitäten schaffen und sichern!

Seite 6

3

Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr

- Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs aktiv vorantreiben!
- Ausbau der digitalen Infrastruktur erheblich beschleunigen!
- Logistikprozesse durch Digitalisierung optimieren – Verkehrsträger besser vernetzen!
- Personenverkehr digital vernetzen und optimieren – Mobilitätsplattform schaffen!
- Testfelder für automatisierte und autonome Anwendungen schaffen!

Seite 6

4

Baustellenkoordination und -management

- Straßenzustandserfassung ausweiten und verbessern!
- Baustellen aufeinander abstimmen – Baustellenmanagement verbessern!
- Digitale Verkehrs- und Baustellenkoordination in MV etablieren!

Seite 7

5

Alternative Antriebe

- Tempo bei der Einführung Alternativer Antriebe statt restriktive Klimapolitik!
- Unternehmen brauchen Planungssicherheit und Förderung!
- Technologieoffenheit bewahren!
- Versorgungsinfrastruktur zügig auf- und ausbauen!
- Ländlichen Raum beachten – Erneuerbare Energien als Standortvorteil nutzen!

Seite 8

6

Güterverkehr

- Stärkung des Verkehrsgewerbes forcieren!
- Faire Wettbewerbsbedingungen – Bürokratie abbauen!
- Reform der LKW-Maut mit Bedacht angehen!
- Image des Verkehrsgewerbes aufwerten – Fachkräftemangel entgegenwirken!
- Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte beschleunigen!
- Wettbewerbshindernisse für Lang-LKW abbauen!

Seite 9

7

Personenverkehr – ÖPNV

- Finanzierung stärken!
- Erreichbarkeit und Anbindung verbessern!
- Pünktlichkeit und Verlässlichkeit im Schienenpersonenverkehr und im ÖPNV steigern!
- Taktfahrplan ausweiten, Angebote verdichten und besser verknüpfen!
- Tarifstrukturen praxistauglicher und attraktiver gestalten!
- Neue Antriebstechnologien fördern!
- Multimodale Angebote für die Fläche ausbauen!
- Digitalisierung vorantreiben!

Seite 10

8

Verkehrsträger und -infrastruktur

- Straßennetz komplettieren!
- Radverkehr stärken!
- Schienennetz ausbauen!
- Reaktivierungsmöglichkeiten stillgelegter Streckenabschnitte prüfen!
- Häfen als leistungsfähige Logistikkreisläufe anbinden und ausbauen!
- Dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur sichern und weiterentwickeln!

Seite 12

Übersichtskarte Seite 14

Ausgewählte Verkehrsprojekte für Mecklenburg-Vorpommern Seite 16

Impressum Seite 18

In Bewegung bleiben – für nachhaltiges Wirtschaftswachstum im Nordosten Deutschlands

Die Verkehrsinfrastruktur hat für die Anbindung und Erschließung von Wirtschaftsstandorten eine herausragende Bedeutung. Das Gesamtverkehrsnetz trägt entscheidend zum wirtschaftlichen Erfolg und damit zur Wettbewerbsfähigkeit von Wirtschaftsakteuren, Standorten und Regionen bei. Diese Aussagen behalten auch in Zeiten unvorhergesehener globaler Krisen und wirtschaftlicher Verwerfungen ihre Gültigkeit. Straßen, Schienen, Wasserstraßen und Flughäfen sind deshalb eine wesentliche Grundlage für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes.

Die Infrastruktur Mecklenburg-Vorpommerns wurde in den vergangenen Jahren bereits erheblich modernisiert und ausgebaut. Mit Mitteln der EU, des Bundes und des Landes sind bedeutende Projekte wie die Ostseeautobahn A20 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. Diese leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur hat dazu beigetragen, dass die Unternehmen besser erreichbar sind und der Standort Mecklenburg-Vorpommern für Unternehmensansiedlungen attraktiver geworden ist.

Trotz der erzielten Fortschritte ist ein Teil der Straßen- und Eisenbahninfrastruktur sanierungs- und ausbaubedürftig. Dem Verkehr steht vielerorts eine reparaturbedürftige und an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangte Infrastruktur zur Verfügung. Das betrifft insbesondere die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, aber auch viele Brückenbauwerke im Zuge der Bundesfernstraßen. Das Schienennetz muss weiter bedarfs- und qualitätsgerecht erhalten und ausgebaut

sowie an die nationalen wie auch transnationalen Verkehrsanforderungen angepasst werden. Das sind nach wie vor Herausforderungen, die konsequente und zielorientierte Lösungen verlangen. Ein weiterer Substanzverzehr darf nicht zugelassen werden.

Denn, der Bedarf an Mobilität aller Art, die auf den Infrastrukturen stattfindet, wird trotz dieser Voraussetzungen aller Voraussicht nach auch weiterhin wachsen. Eine arbeitsteilige Wirtschaft, Wachstum und Wohlstand sowie der demografische Wandel führen zu mehr Mobilität. Dies gilt neben dem Warentransport auch für den Personenverkehr. Dabei ändern sich die Bedürfnisse der Nutzer stetig und die politischen Zielstellungen bestimmen den Handlungsrahmen.

Herausforderungen erwachsen für den Verkehrssektor darüber hinaus aus dem Klimaschutzgesetz der Bundesregierung und künftig auch des Landes Mecklenburg-Vorpommern sowie den spezifischen Zielen zur Reduzierung des Treibhausgasausstoßes bis 2030 und bis hin zur Klimaneutralität im Jahr 2045. Um diese Ziele zu erreichen, sind erhebliche Anstrengungen seitens aller Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen erforderlich. Im Fokus der Unternehmen steht dabei eine ökonomisch und ökologisch effiziente Erreichung der Klimaschutzziele. Daher sollte auf marktbasierende und technologieneutrale Instrumente gesetzt werden, um den Umstieg auf eine CO₂-arme Mobilität voranzutreiben. Wichtig ist dabei auch, Klimaschutzmaßnahmen einer ausführlichen Folgenabschätzung zu unterwerfen und sie stärker gemeinsam mit den betroffenen Sektoren zu entwickeln, um unangemessen hohe Belastungen zu vermeiden. Die Politik muss für verlässliche Rahmenbedingungen sorgen.

Ziel der vorliegenden verkehrspolitischen Positionen der Industrie- und Handelskammern in Mecklenburg-Vorpommern ist es daher, in kompakter Form deutlich zu machen, in welchen Bereichen der Verkehrspolitik die Interessen der Wirtschaft eine besondere Berücksichtigung benötigen.



1

Ausbau, Erhalt und Finanzierung der Infrastruktur

Der Verkehr muss fließen!

Die Aufrechterhaltung und Verbesserung des Verkehrsflusses aller Verkehrsmittel muss im Mittelpunkt des verkehrspolitischen Handelns stehen. Stau, ein verminderter Verkehrsfluss oder lange Umwege führen zu zusätzlichen Emissionen, Zeitverlusten und weiteren unerwünschten ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Folgen.

Wirtschaft benötigt Verkehrsinfrastruktur!

Der Wirtschaftsverkehr und die gesamtgesellschaftliche Mobilität benötigen Infrastrukturen. Hierzu sind für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserwege und Luftraum entsprechende Bauwerke und Angebote vorzuhalten, bedarfsgerecht auszubauen und zu erhalten.

Standortfaktor verkehrliche Erreichbarkeit sichern!

Im regionalen, nationalen und internationalen Wettbewerb ist die verkehrliche Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln weiterhin ein wichtiger Standortfaktor. Um die Wettbewerbsfähigkeit nicht zu gefährden und die Chancengleichheit aller Regionen in Mecklenburg-Vorpommern zu ermöglichen ist ein leistungsfähiges Angebot aller Verkehrsmittel in allen Teilräumen zu gewährleisten. Die Standorte müssen gut erreichbar sein, ohne dass ein einzelnes Verkehrsmittel ausgeschlossen oder besonders benachteiligt wird. Verkehrsspitzen, z.B. in touristischer Hochsaison, müssen dabei Berücksichtigung finden.

Erhalt der Verkehrsinfrastruktur absichern und konsequent umsetzen!

Die Verkehrsinfrastruktur muss in einem guten, leistungsfähigen sowie sicheren Zustand gehalten werden, sodass es bauwerksbedingt zu keinen Ausfällen bzw. Einschränkungen kommt. Hierzu ist eine ausreichende finanzielle und personelle Ausstattung bei allen Baulastträgern sicherzustellen, der Sanierungsstau insbesondere im Bereich der Ingenieurbauwerke, wie Brücken, ist aufzulösen. Planungs- sowie baubedingte Verzögerungen sind insbesondere zu vermeiden, wenn hierdurch Tonnagebegrenzungen oder Streckensperren und lange Umleitungen die Folge sind.

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur schnell und bedarfsgerecht sicherstellen!

Die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Verkehrswege muss erhalten und in verschiedenen Netzabschnitten durch Ausbaumaßnahmen verbessert werden. Auch die bestehenden Defizite in der großräumigen und überregionalen Anbindung einzelner Wirtschaftsstandorte und Landesteile müssen schnell und bedarfsgerecht abgebaut werden.

Projekte aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 konsequent planen und zügig realisieren!

Verkehrsprojekte aus Mecklenburg-Vorpommern, die im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 eingestuft wurden, müssen in den kommenden Jahren konsequent geplant und realisiert werden. Einige dieser Projekte sind Teil eines größeren Verkehrskorridors und erzeugen Abhängigkeiten in der Folgeplanung. Die Projekte sollten daher umgehend geplant und umgesetzt werden, damit es zu möglichst geringen Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr kommt.

Bei Aufstellung des Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040 die Wirtschaft einbinden!

Der Prozess der Neuaufstellung des Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplans 2040 nimmt langsam Fahrt auf. Bei der Aufstellung des Planes sowie bei der Anmeldung der Projekte durch das Land Mecklenburg-Vorpommern muss die Wirtschaft eingebunden werden, um den entsprechenden Bedarfen des Wirtschaftsverkehrs und der Wirtschaftsstandorte gerecht zu werden.

Infrastrukturfinanzierung verstärken und verstetigen!

Leistungsfähige, verlässliche und sichere Verkehrsnetze, wie die Wirtschaft sie benötigt, setzen voraus, dass Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen verstärkt, verstetigt und langfristig gesichert werden. Notwendig ist eine solide Finanzierungsgrundlage, losgelöst von den Haushaltsperioden und den damit verbundenen Haushaltsschwankungen. Für den Ausbau und die Instandhaltung müssen neben den Mitteln aus der Nutzerfinanzierung langfristig und bedarfsgerecht Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden. Dreh- und Angelpunkt ist eine verlässliche Zweckbindung. Dabei ist sicherzustellen, dass möglichst alle Abgaben, die im Zusammenhang mit Mobilität und Infrastrukturnutzung stehen, auch zweckgebunden für Infrastrukturerhalt, -ausbau, -neubau und -unterhalt eingesetzt werden. Auch der kommunale Straßen- und Radwegbau ist durch ausreichend investive Mittel zu sichern.

2

Planungsbeschleunigung für alle Verkehrsträger

Planungs- und Genehmigungszeiträume verkürzen!

Das Tempo, mit dem die Infrastrukturplanung und -genehmigung in der Bundesrepublik sowie in Mecklenburg-Vorpommern vorantreiben, ist eines der größten Hemmnisse für Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur im Land. Um die Infrastruktur zukunftssicher aus und neu zu bauen, müssen die Planungs- und Genehmigungsprozesse verkürzt und das Tempo deutlich angezogen werden. Die Industrie- und Handelskammern unterstützen konkrete Vorschläge zur Verfahrensbeschleunigung, wie z. B. die Neuregelung der materiellen Präklusion, durch Einführung einer Stichtagsregelung für Einwände und Klagen oder die Überprüfung des Verbandsklagerechts. Ein positives Beispiel ist in diesem Kontext das LNG-Beschleunigungsgesetz. Dies sollte als Blaupause für weitere Beschleunigungsgesetze dienen. Ob das aktuell im Gesetzgebungsverfahren befindliche Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich eine substantielle Beschleunigung der Verfahren ermöglicht, muss im Rahmen einer kritischen Wirkungskontrolle analysiert werden, um ggf. weitere Verbesserungen zu erreichen.

Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsverfahren umsetzen!

Digitalisierte Prozesse können dazu beitragen Verfahren zu beschleunigen und Informationen verwaltungsintern als auch extern besser und breiter zugänglich zu machen. Die Digitalisierung der Planungs- und Genehmigungsverfahren sollte daher zügig und auf allen Ebenen umgesetzt werden.

Notwendige Planungs- und Genehmigungskapazitäten schaffen und sichern!

Fehlende Planungs- und Genehmigungskapazitäten sind aktuell ein entscheidendes Hindernis für die Realisierung wichtiger Verkehrsinfrastrukturprojekte. Zur Bewältigung der aktuellen und zukünftigen Herausforderungen müssen ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen vorgehalten und gesichert werden.

Logistikprozesse durch Digitalisierung optimieren – Verkehrsträger besser vernetzen!

Die Digitalisierung kann beeinflussen, welche Verkehrsträger genutzt und kombiniert, welche Routen gefahren und welche Mobilitätsdienstleistungen in Anspruch genommen werden. Automatisierungsprozesse bieten viele Chancen, Mobilitätsketten und Logistikabläufe neu zu entwickeln und umzusetzen. Mit einer Routenplanung unter Berücksichtigung des Verkehrsflusses und mit einem Baustellenmanagement können die Transportwege optimiert werden. Online-Buchungssysteme reduzieren den Verwaltungsaufwand. Abstands- und Spurassistenten erhöhen dabei die Verkehrssicherheit.

Personenverkehr digital vernetzen und optimieren – Mobilitätsplattform schaffen!

Durch die Digitalisierung entstehen Alternativen und Ergänzungen zum motorisierten Individualverkehr. Dabei rückt die Mobilität als Dienstleistung verstärkt in den Fokus der

Nachfrage. Plattformbasierte, verkehrsträgerübergreifende Dienste sollen ein schnelles und komfortables Reisen von A nach B ermöglichen. Auch der weiterhin bestimmende motorisierte Individualverkehr hat durch digitale, künftig KI-unterstützte Routenplanung und Parkplatzsuche ein hohes Entlastungs- und damit Optimierungspotenzial. Gebündelt werden die unterschiedlichen Mobilitätsangebote idealerweise auf einer Mobilitätsplattform.

Testfelder für automatisierte und autonome Anwendungen schaffen!

Für das autonome Fahren sind bereits zukunftsweisende Ansätze in der Entwicklung, die von der Wirtschaft ausdrücklich begrüßt werden. Um moderne Anwendungen, wie z. B. das Platooning auf Autobahnen und in der Hafenlogistik oder autonome Shuttles im ländlichen Raum im Personenverkehr, zu erproben. Dabei sollten vor allem Wissenschaft und Forschung sowie Technologietransfer gefördert werden. Bund und Land sollten sich gemeinsam mit der Wirtschaft für geeignete Testregionen oder Modellprojekte in Mecklenburg-Vorpommern einsetzen.

3

Digitalisierung und Automatisierung im Verkehr

Digitalisierung und Automatisierung des Verkehrs aktiv vorantreiben!

Die Digitalisierung verändert auch den Verkehrssektor mit hoher Geschwindigkeit. Die rasante Entwicklung der Automatisierung und der Vernetzung, aber auch die steigende Zahl an Mobilitätsangeboten, bringen weitreichende Veränderungsprozesse im Mobilitätsverhalten und in den Verkehrssystemen mit sich. Die digitale Steuerung des Verkehrs, etwa in Form von Routenoptimierungen und intelligenten Verkehrs- und Parkleitsystemen, Ampelschaltungen und Baustellenkoordination, kann einen flüssigen, sicheren und emissionsärmeren Verkehr sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr ermöglichen. Durch Verkehrstelematik kann das gesamte Verkehrsgeschehen effizienter, ökologischer und sicherer gesteuert werden. Der Einsatz geeigneter Technologien kann auch zur Entspannung der Verkehrssituation in Städten und saisonal hoch belasteten Tourismusregionen beitragen.

Ausbau der digitalen Infrastruktur erheblich beschleunigen!

Grundbedingung für ein Schritthalten unserer Region in diesem Bereich ist eine modern ausgebaute digitale Infrastruktur. Um smarte Mobilität zu ermöglichen, muss die Verkehrsinfrastruktur dringend digital ertüchtigt werden. Erst dann werden mobile Echtzeitanwendungen für autonomes und vernetztes Fahren möglich. Dazu zählt ein Hochleistungsinternetzzugang an allen Verkehrsstrassen. Es müssen Telematikinfrastrukturen und Verkehrsinformationssysteme geschaffen bzw. modernisiert werden. Insbesondere alle Gewerbestandorte sind für zügige digitale Prozesse mit gigabitfähigen Internetanschlüssen auszurüsten. Im Mobilfunk muss der Fokus auf einem schnellen Lückenschluss im 4G-Netz gelegt werden und eine strategiegetriebene Umsetzung des flächendeckenden 5G-Ausbaus im Land erfolgen.

4

Baustellenkoordination und -management

Straßenzustandserfassung ausweiten und verbessern!

Die Analyse und Zustandserfassung der Bundes- und Landesstraßen sollte auf das gesamte übrige klassifizierte Straßennetz in MV (Kreisstraßen) unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung und Verbindungsfunktion erweitert werden. Die so identifizierten Mängel sind zeitnah zu beheben.

Baustellen aufeinander abstimmen – Baustellenmanagement verbessern!

Anstehende Baumaßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur sind frühzeitig und baulasträgerübergreifend aufeinander abzustimmen. Ziel muss es sein, dass Baumaßnahmen gebündelt und auch in zeitlicher Hinsicht in bestimmten Korridoren abgearbeitet werden – dies gilt sowohl für die Straße als auch für die Schiene. So können gleichzeitige

Verkehrsbeeinträchtigungen auf unterschiedlichen Strecken verhindert werden. Wo nötig, sollten Abstimmungsprozesse zwischen Vorhabenträgern und Gewerbetreibenden, Baustellen und Veranstaltungen sowie zwischen den unterschiedlichen Gebietskörperschaften verbessert werden.

Digitale Verkehrs- und Baustellenkoordination in MV etablieren!

Um die teils erheblichen Auswirkungen von Baumaßnahmen zu minimieren, ist die Entwicklung einer landesweiten digitalen Verkehrs- und Baustellenkoordination, verknüpft mit einem nutzerfreundlichen Informationssystem, notwendig. Diese sollten künftig auf den Hauptachsen auch mit den angrenzenden Bundesländern verknüpft werden.

Tempo bei der Einführung Alternativer Antriebe statt restriktive Klimapolitik!

Der Verkehrssektor rückt zunehmend in den Fokus der Klimapolitik. Verbote und restriktive Maßnahmen verteuern den Verkehr und sollten daher nicht das Mittel der Wahl sein, um die klimapolitischen Ziele durchzusetzen. Einschnitte für Wirtschaftsverkehr wären die Folgen und würden zu Preissteigerungen bei Transportdienstleistungen führen. Eine echte Reduzierung von Emissionen wird künftig durch den Einsatz von alternativen Kraftstoffen und Antriebstechnologien zu erwarten sein.

Unternehmen brauchen Planungssicherheit und Förderung!

Bei allen restriktiven Maßnahmen ist daher der Nutzen für die Umwelt im Verhältnis zum Aufwand für die Betroffenen abzuwägen. Dabei muss Rücksicht auf die Investitionszyklen der Unternehmen genommen werden, um realisierte Investitionen nicht zu entwerten. Solange die Anschaffungs- und Betriebskosten noch erheblich über denen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren liegen, sollten außerdem Anreize zum Kauf und Betrieb von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben geschaffen werden.

Technologieoffenheit bewahren!

Ob elektrisch oder wasserstoffbasiert, ob Antrieb mit synthetischen Kraftstoffen oder LNG (Liquefied Natural Gas) – je nach Verkehrsträger, Transportgewicht und Reichweite wird die passende Antriebsart benötigt. Das schließt ausdrücklich auch den Einsatz von Verbrennungsmotoren, perspektivisch mit CO₂-neutralen Kraftstoffen, ein. Die verschiedenen Technologien sind unterschiedlich geeignet, die jeweiligen Mobilitätsanforderungen zu erfüllen. Für das Gelingen der Energiewende im Verkehrssektor muss die Entwicklung der Antriebstechnologien und deren Rollout von Industrie und Politik gemeinsam vorangetrieben werden. Die Verkehrswirtschaft ist bereit, auf alternative Antriebe zu setzen, sofern sie wirtschaftlich tragbar und langfristig nutzbar sind. Die Festlegung auf eine Antriebsart ist zu vermeiden und würde dazu führen, dass die Entwicklung anderer Alternativen ausgebremst wird.

Versorgungsinfrastruktur zügig auf- und ausbauen!

Der Technologiewandel wird weiterhin massive Anpassungen bei der Straßenverkehrs- und Versorgungsinfrastruktur erforderlich machen. Für die verschiedenen alternativen Antriebssysteme ist die jeweils nötige Infrastruktur eine der Voraussetzungen für eine erfolgreiche Nutzung. Der dringend nötige Ausbau der Versorgungsinfrastruktur muss technologie-neutral erfolgen. Förderprogramme von Bund und Land sollten so gestaltet werden, dass sie einzelne



Antriebe weder bevorzugen noch ausschließen. Das Land Mecklenburg-Vorpommern sollte insbesondere auch Projekte unterstützen, die neben technischen Innovationen im Straßenverkehr auch eine Weiterentwicklung von alternativen Antrieben und umweltfreundlichen Kraftstoffen in der Schifffahrt sowie der in den Häfen erforderlichen Infrastrukturen zum Ziel haben.

Ländlichen Raum beachten – Erneuerbare Energien als Standortvorteil nutzen!

Vor allem im ländlichen Raum ist es notwendig, den flächen-deckenden Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur aktiv voranzutreiben. Es müssen entsprechende Anreize vom Land geschaffen werden, damit auch im ländlichen Raum die notwendige Infrastruktur entstehen kann. Durch den gleichzeitigen konsequenten Ausbau der erneuerbaren Energien im Land und einer Nutzung dieser vor Ort, kann ein echter Standortfaktor entstehen.

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, einheitliche Maßstäbe für ganz Europa und insbesondere mit Blick auf die internationale Seeschifffahrt und den Luftverkehr 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.

Faire Wettbewerbsbedingungen – Bürokratie abbauen!

Die Freizügigkeit auf dem europäischen Binnenmarkt ist für die Transport- und Logistikwirtschaft wettbewerbsimmanent. 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 stärker durchzusetzen. Gleichzeitig muss sich die Politik auf allen Ebenen für Bürokratieabbau im Güterverkehr einsetzen. Die Logistikwirtschaft zählt zu den am stärksten reglementierten Wirtschaftsbereichen in Deutschland. Die Regulierung erfolgt auf allen politischen Ebenen – von der EU bis zur Kommune. Diese Vorschriften müssen auf ihre Praxistauglichkeit überprüft werden.

Reform der LKW-Maut mit Bedacht angehen!

Das Verkehrsgewerbe beklagt zunehmende Kosten insbesondere durch steigende Steuer- und Abgabenbelastungen. Die LKW-Maut wurde jüngst zum 1. Januar 2023 erneut angehoben. Damit sinkt die Wettbewerbsfähigkeit der Branche im europäischen Maßstab. Zudem sind Planungs- und Investitionssicherheit für die Unternehmen zu gewährleisten. Diese müssen sich auf die Einhaltung von Verträgen und Förderzusagen verlassen können, um langfristige

Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur abzusichern. Die geplante Reform der LKW-Maut mit CO₂-Differenzierung ab 1. Januar 2024 wird daher kritisch bewertet und ist mit erheblichen wirtschaftlichen Risiken für die Transportbranche verbunden. 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 stellen große Herausforderungen dar.

Image des Verkehrsgewerbes aufwerten – Fachkräftemangel entgegenwirken!

Die Branche muss dem Fachkräftemangel, insbesondere im Bereich der Berufskraftfahrer, entschieden entgegenwirken. Schon jetzt gehen in Deutschland deutlich mehr Berufskraftfahrer in Rente als neue in den Markt eintreten. Durch den demografischen Wandel, die geringe Anzahl an neu abgeschlossenen Ausbildungsverträgen sowie einer hohen Anzahl von abgebrochenen Ausbildungen, wird sich der Mangel an Berufskraftfahrern in den nächsten Jahren

1/3

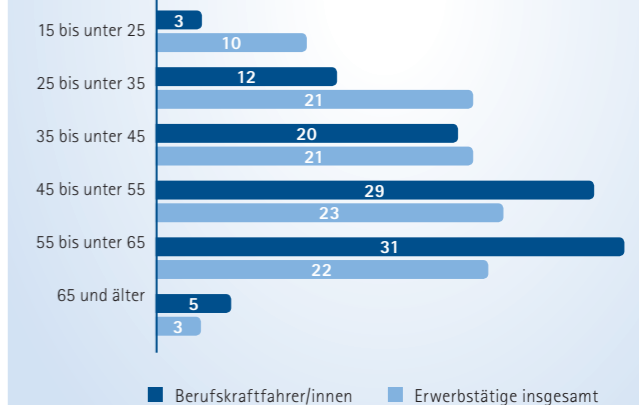
Ein Drittel aller Berufskraftfahrer/innen ist 55 Jahre und älter.



Allein in Deutschland fehlen jährlich zwischen 45.000 und 60.000 Lkw Fahrer/innen. Tendenz steigend.

Erwerbstätige nach Altersgruppen 2021

Anteil in Prozent



Quelle: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2023

erheblich verschärfen. Um dem Fachkräftemangel zu begegnen, wurden bereits viele Themen identifiziert. Die gemeinsamen Bestrebungen von Wirtschaft und Politik müssen vor allem auf Imageverbesserung und die Bereitstellung hochwertiger Arbeits- und Ausbildungsplätze in der Branche gerichtet sein. Das Niveau der Verkehrsleistungen wird maßgeblich durch hervorragend ausgebildete Fachkräfte bestimmt. Durch innovative Arbeitszeitmodelle bzw. Tourenplanung ließe sich die Vereinbarkeit zwischen Familie und Beruf verbessern. Die Politik ist gefordert, die Rahmenbedingungen im Joballtag der Berufskraftfahrer zu verbessern. Trotz verstärkter Anstrengungen, stehen zum Beispiel weiterhin nicht genügend Lkw-Parkplätze, insbesondere an Bundesautobahnen, zur Verfügung.

Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte beschleunigen!

Die Genehmigungspraxis bei Großraum- und Schwertransporten dauert zu lang und ist sehr komplex geworden. Aus Sicht der Wirtschaft ist eine deutliche Beschleunigung und Vereinfachung der Genehmigungsverfahren erforderlich. Die Branche benötigt darüber hinaus bundesweit verlässliche

Schwerlastrouten, um Planungssicherheit zu gewährleisten. Die zuständigen Behörden sind mit ausreichend Personal auszustatten. Die Gebührenhöhe sollte bereits bei der Beantragung feststehen, um den Unternehmen eine verlässliche Kalkulationsgrundlage zu geben.

Wettbewerbshindernisse für Lang-LKW abbauen!

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. Bestehende Einschränkungen zur Beförderung von Gefahrgut sollten aufgehoben 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.

7 Personenverkehr – ÖPNV

Finanzierung stärken!

Die Fahrgastzahlen im ÖPNV sollen bis 2030 verdoppelt werden. Um dieses sehr ambitionierte politisch gesetzte Ziel erreichen zu können, sind deutliche Angebotserweiterungen notwendig. Bund und Land müssen dafür in Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene die notwendigen Finanzmittel bereitstellen. Seit Anfang 2022 sind die Kosten im ÖPNV zudem erheblich gestiegen. Die Verkehrsunternehmen und die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger können diese Mehrkosten ohne zusätzliche Unterstützung durch das Land nicht alleine tragen.

Erreichbarkeit und Anbindung verbessern!

Grundlage für die verstärkte Nutzung des SPV/ÖPNV sind attraktive und auch hinsichtlich der Reisezeit überzeugende überregionale und großräumige Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr. Dies gilt sowohl innerhalb des Landes, wo bestehende Anbindungsdefizite zu beheben sind

bzw. neue nicht entstehen dürfen, als auch bezüglich der großräumigen Anbindung an die benachbarten Metropolregionen und Wirtschaftsregionen. Ebenso nötig ist weiterhin eine Ausweitung des Fernverkehrsangebotes, welches alle Oberzentren des Landes berücksichtigen sollte.

Pünktlichkeit und Verlässlichkeit im Schienenpersonenverkehr und im ÖPNV steigern!

Die Nutzung des Schienenverkehrs und des ÖPNVs soll nach der Zielsetzung der Bundes- und der Landesregierung deutlich gesteigert werden. Eine Grundvoraussetzung für die Akzeptanz der Nutzer ist ein verlässliches Verkehrsangebot. Die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen müssen sicherstellen, dass alle gemäß Fahrplan vorgesehenen Verbindungen auch tatsächlich erbracht werden. Bei Sperren im Schienennetz sind akzeptable Ersatzleistungen zu gewährleisten. Darüber hinaus muss die Pünktlichkeit, insbesondere im Fernverkehr wesentlich verbessert werden.

Taktfahrplan ausweiten, Angebote verdichten und besser verknüpfen!

Das im Auftrag der Landesregierung im Jahr 2021 erstellte Gutachten „ÖPNV-Zukunftsvisionen für Mecklenburg-Vorpommern“ enthält viele zukunftsorientierte Ansätze zur Beseitigung von Schwachstellen und zur Weiterentwicklung. Die öffentlichen Verkehrsangebote müssen angebotsorientiert weiterentwickelt und untereinander optimal verknüpft werden. Die Schaffung einer Koordinierungsinstanz, wie im Landesgutachten vorgeschlagen, erscheint als ein sehr sinnvoller Weg, die Zusammenarbeit der Aufgabenträger zu verbessern. Zielsetzung muss es sein, eine weitest mögliche Integration von Fernverkehr, SPNV und sonstigem ÖPNV in den geplanten Deutschlandtakt und einem landesweiten integralen Taktfahrplan zu realisieren. Das vom Land angekündigte Konzept landesbedeutsamer Buslinien muss definiert und zeitnah umgesetzt werden. Für landesweit bedeutsame Buslinien und die Flächenerschließung sind verbindliche Bedienungsstandards zu setzen und entsprechende Verkehrsleistungen zu initiieren und landesweit zu unterstützen. Unter Einbeziehung des Rufbusses ist eine Erweiterung auf ein flächendeckend getaktetes Angebot (möglichst Stundentakt) im ländlichen Raum anzustreben.

Tarifstrukturen praxistauglicher und attraktiver gestalten!

Neben der Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes ist die Schaffung transparenter und attraktiver Tarifstrukturen, ggf. langfristig eines Landes-ÖPNV-Tarifbeschlusses anzustreben, mindestens jedoch weitere Verkehrs- oder Tarifverbünde im Land mit attraktiven Übergangstarifen in die angrenzenden Verkehrsverbünde auch über die Landesgrenzen hinaus (Beispiele: Verkehrsverbund Warnow (VWV), Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH), Verkehrsverbund

Berlin-Brandenburg (VBB), Hamburger Verkehrsverbund (HVV), Mitteldeutscher Verkehrsverbund in Sachsen-Anhalt). Attraktive zielgruppenspezifische Tarifangebote, wie zum Beispiel für Auszubildende und Studierende, ein landesweit kostenfreies Schülerticket und attraktive Job-Ticket-Angebote, fördern die Nutzung des ÖPNV und machen das Land als Ausbildungs- und Wirtschaftsstandort attraktiv. Diese Angebote gilt es in Kombination mit dem Deutschlandticket zu entwickeln und durch das Land langfristig und finanziell hinreichend zu sichern.

Neue Antriebstechnologien fördern!

Mit dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (Saubere-FahrzeugBeschG) wird die europäische Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicles Directive“ (CVD) in Deutschland umgesetzt. Die gesetzlichen Vorgaben werden in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen in alternative Antriebstechnologien und notwendige Infrastrukturen erfordern, die einer angemessenen, mittelstandsfreundlichen und technologieoffenen Förderung bedürfen. Dabei müssen auch eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen berücksichtigt werden. Die Verkehrsunternehmen benötigen Unterstützung von Bund, Land und auf kommunaler Ebene für diese Kraftanstrengung und zugleich Planungssicherheit für nachhaltige Investitionen – zum Beispiel in neue Fuhrparks und die notwendige Infrastruktur.

Multimodale Angebote für die Fläche ausbauen!

Klassische Drehscheiben der Intermodalität (Park+Ride-/Bike+Ride-Anlagen) und neue ergänzende Mobilitätsangebote wie On-Demand-Mobilität oder Bike Sharing müssen im Land und in den Kommunen flächenhaft als Zubringer zum ÖPNV entwickelt und ausgebaut werden. Die Taxi- und Mietwagenbranche sollte bei der Umsetzung solcher integrativen Angebote einbezogen werden. Ein Netz von kleineren und größeren Mobilitätsstationen stellt die physische Verbindung zwischen ÖPNV und neuen Mobilitätsformen her.

Digitalisierung vorantreiben!

Zur Erbringung von Verkehrsleistungen und Echtzeitinformationen im sonstigen ÖPNV sollte der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen erfolgen. Die Schaffung einer Datendrehscheibe für Echtzeitdaten zur Anschlussicherung und zur Fahrgastinformation sollte angestrebt werden und die Datenweitergabe an die etablierte landesweite Fahrplanauskunft der VMV erfolgen. Diese sollte zudem um eine verkehrsträgerübergreifende Preisauskunft und um Funktionalitäten zur Bestellung flexibler Bedienformen erweitert werden. Eine Initiative für ein landesweit verfügbares E-Payment und verkehrsträgerübergreifendes E-Ticketing wäre ebenso wichtig.



Eine leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur, die eine schnelle, flexible und zuverlässige Mobilität von Personen und Gütern gewährleistet, ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft und sichert Wachstum und Beschäftigung. 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 z. B. im ÖPNV, Bahn- und Luftverkehr.

Straßennetz komplettieren!

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. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr entfallen mehr als 70 Prozent der Transportleistung auf die Straße. Dies wird nach den aktuellen Verkehrsprognosen bis 2030 so bleiben. Während es in Ballungsräumen möglich ist, auf andere Mobilitätsangebote auszuweichen, bleibt der Pkw bzw. der Lkw als Transportmittel für die Feinverteilung in der Fläche von großer Bedeutung.

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 (B 189n) sowie der Bundesstraße B 96 von der A 20 bei Neubrandenburg bis Berlin von herausragender Bedeutung für die großräumige Anbindung des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Radverkehr stärken!

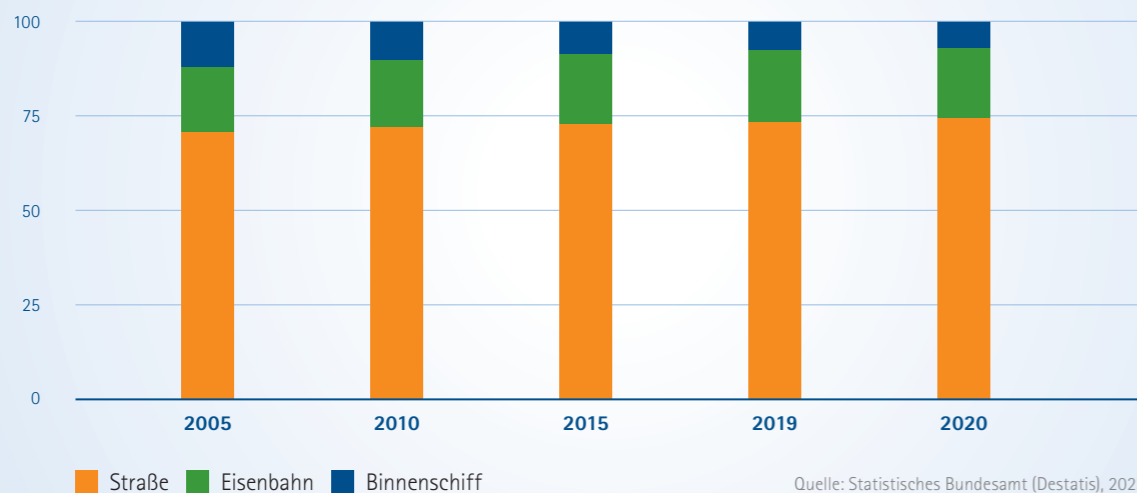
Die Infrastruktur für den Radverkehr an überregionalen Straßen ist in den vergangenen Jahren weiter ausgebaut worden. Auch der Radverkehr erfordert jedoch als Mobilitätsalternative ein geschlossenes, bedarfsgerechtes Netz. Ein sicheres, funktionierendes und möglichst vom Straßenverkehr getrenntes Radverkehrsnetz 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 Radwegeinfrastruktur ist daher weiter auszubauen und die Verknüpfung von Kfz- und Radverkehr mit dem ÖPNV und SPNV muss weiter verbessert werden. Die Entwicklung und Bestandspflege von Radwegen, insbesondere auch von touristischen Radwegen, bedarf klarer Zuständigkeiten.

Schiennetz ausbauen!

Beim Schiennetz hat die Gesamtfertigstellung der Strecken Berlin – Rostock (Seehafen) für eine Fahrzeit von unter zwei Stunden und eine Achslast von 25 Tonnen, der Streckenausbau der Vorpommernmagistrale Berlin – Pasewalk – Stralsund für Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h sowie das VDE 1 Lübeck – Bad-Kleinen – Rostock – Stralsund mit dem Neubau einer Verbindungskurve bei Bad Kleinen und dem zweigleisigen, elektrifizierten Ausbau des Abschnitts Bad-Kleinen – Lübeck oberste Priorität.

Güterverkehr nach Art und Anteil an der gesamten Beförderungsleistung

Für ausgewählte Jahrgänge, Angabe in Prozent



Reaktivierungsmöglichkeiten stillgelegter Streckenabschnitte prüfen!

Vor dem Hintergrund der neuen klima- und infrastrukturpolitischen Zielsetzungen und dem damit verbundenen Druck, die Leistungsfähigkeit des Schienennetzes zu erhöhen, sollten Reaktivierungsmöglichkeiten stillgelegter Streckenabschnitte geprüft werden. Davon könnten sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr profitieren. Beispielsweise sind die Planungen für die Reaktivierung der Darßbahn bereits vorangeschritten und für den Ausbau des Schienenknotenpunktes Karow sollte eine Prüfung erfolgen. Diese gilt es seitens Wirtschaft und Politik zukunftsgerichtet zu begleiten und entsprechende Handlungsoptionen abzuleiten.

Häfen als leistungsfähige Logistikdrehkreise anbinden und ausbauen!

Die Seehäfen sind wichtige multimodale Schnittstellen in internationalen Transportketten und Brückenköpfe in den Ostseeraum. 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).

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. Um die seewärtige Erreichbarkeit aller Häfen im Land sicherzustellen, muss das Sedimentmanagement und die Erhaltung der Regelwassertiefen stets gewährleistet werden.

Die Modernisierung bzw. bedarfsoptimierte Anpassung der bestehenden oder die Errichtung notwendiger neuer Hafenin- und -suprastruktur tragen dazu bei, die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Funktionen der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns zu erfüllen. In den Häfen des Landes laufen bereits heute viele Transformationsprozesse, die die Digitalisierung ebenso wie die Umstellung auf alternative Energieträger im Rahmen der Energiewende vorantreiben. Erforderlich sind dafür hohe Investitionen in die Ausstattung von Terminals und Verteilinfrastruktur für Energieträger wie Liquefied Natural Gas (LNG), Wasserstoff, CO₂-neutrale Kraftstoffe sowie Biomasse, die einer öffentlichen Unterstützung bedürfen. Auch der Einsatz alternativer Kraftstoffe und Antriebe in den Hafenbetrieben selbst stehen im Fokus.



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.

Dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur sichern und weiterentwickeln!

Die bestehende Luftverkehrsinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern sichert flächendeckend und bedarfsgerecht den Zugang zum Luftverkehr. Sie ist für die regionale Wirtschaft im Passagier- und Frachtverkehr gleichermaßen bedeutsam und bedarf der langfristigen Sicherung und bedarfsgerechten Weiterentwicklung. 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 ggf. für das Land Mecklenburg-Vorpommern zu konkretisieren. Darüber hinaus bedarf es fairer und wettbewerbsfähiger Rahmenbedingungen, welche z. B. auch die Übernahme der Kosten für die Flugsicherung durch den Bund beinhalten.

Ein guter Zugang zum Luftverkehr hat für die Wirtschaft und insbesondere den Tourismus einen besonderen Stellenwert. Für viele Unternehmen stellt dies einen wichtigen Standortfaktor dar. Der Luftverkehr wird auch künftig von Bedeutung sein und durch die Umstellung auf klimaschonende Antriebs- und Kraftstoffvarianten einen Beitrag zur Treibhausgasneutralität des Verkehrssektors leisten. Die Politik sollte dies in ihrem Handeln berücksichtigen. Es gilt daher die Akzeptanz des Luftverkehrs als Standortfaktor zu fördern.

Die Infrastruktur Mecklenburg-Vorpommerns



Die Karte dient lediglich der Übersicht und allgemeinen Lageorientierung. Sie ist nicht maßstabgetreu.

Ausgewählte Verkehrsprojekte für Mecklenburg-Vorpommern

Straße

1 A 14 Magdeburg – Schwerin einschließlich Neubau der Bundesfernstraßenverbindung Mirow – Wittstock (B 189n)

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 Verbindung der Oberzentren des Landes mit der Landeshauptstadt muss dringend verbessert werden. Die A 20 als Küstenautobahn ist für die großräumige 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 über die A 20 zwar ein Vorteil, dieser 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 sollten 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 der Verbindungskurve 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, Vorpommernmagistrale: 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 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.

*) Gemäß Beschluss der Vollversammlung der IHK zu Rostock kann der Bau der Festen Fehmarnbeltquerung (FFBQ) erhebliche negative Auswirkungen auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Häfen im Einzugsbereich der FFBQ haben. Zum Ausgleich der wirtschaftlichen Nachteile infolge der Querung werden geeignete Kompensationsmaßnahmen gefordert.

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

Der direkten Schienenverbindung von Berlin zur Insel Usedom über Ducherow und Karnin 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 Fahrinne 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 u. a. 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.ihk.de/rostock

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.ihk.de/schwerin

GESTALTUNG

PEEPEKORN Grafik | Design | Kommunikation
www.peeperkorn.de

BILDNACHWEIS

Seite 3: © Jag_cz, stock.adobe.com (o.r.)
© Sliver, stock.adobe.com (o.l.)
Seite 4: © Ondra, stock.adobe.com
Seite 8: © TimSiegert-batcam, stock.adobe.com (o.)
© TheSupporter, stock.adobe.com (r.)
Seite 11: © IHK Neubrandenburg, Grit Gehlen
Seite 13: © IHK Neubrandenburg, Grit Gehlen
Seite 18/19: © haiderose, stock.adobe.com

7. überarbeitete Auflage
April 2023





Die IHKs
in Mecklenburg-Vorpommern

www.neubrandenburg.ihk.de
www.ihk.de/rostock
www.ihk.de/schwerin

