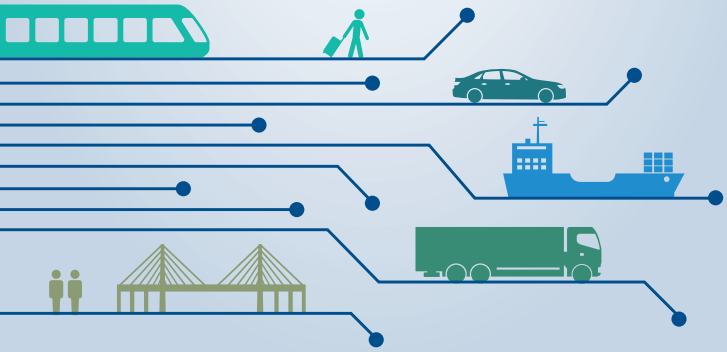
VERKEHRSPOLITISCHE POSITIONEN DER
IHKs IN MECKLENBURG-VORPOMMERN 2025

Die IHKs
in Mecklenburg-Vorpommern

INFRASTRUKTUR VERKEHR MOBILITÄT

Verlässlich und planbar gestalten



Für eine starke Wirtschaft und einen attraktiven Wirtschaftsstandort Deutschland braucht es verlässliche und umsetzbare Rahmenbedingungen, längerfristige Planungssicherheit und faire Wettbewerbsbedingungen. Zudem muss der Kostenanstieg gebremst und die Abgaben- und Steuerlast deutlich abgesenkt werden. Unternehmen müssen von überbordender Bürokratie, wie umfangreichen Berichts-, Fremdhaftungs- und Nachweispflichten, entlastet werden. Vorgaben der Politik müssen volks- und betriebswirtschaftliche Kriterien berücksichtigen und bedürfen eines Praxischecks.

Eine intakte Infrastruktur und verlässliche Verkehrsangebote sowie die Planungssicherheit hinsichtlich wichtiger verkehrsgewerblicher Rahmenbedingungen sind für die Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern von grundlegender Bedeutung, zunehmend aber nicht mehr in ausreichendem Maße gegeben und selbstverständlich. Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern sind folgende aktuelle Schwerpunkte anzugehen:

Substanzverzehr im Straßennetz stoppen

Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen verzeichnen seit Jahren einen zunehmenden Substanzverzehr. Auch ältere Brückenbauwerke kommen zunehmend an ihre Belastungsgrenzen. Da die Wirtschaft auf sichere und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist, muss diesem Substanzverzehr auf allen Ebenen entschieden entgegengewirkt werden. Das schließt eine ausreichende Finanzierung für den Erhalt bzw. Neubau sowie auskömmliche Personalausstattung der Straßenbauverwaltung mit ein.

Geschlossenen Finanzierungskreislauf Straße herstellen

Einnahmen, die im Zusammenhang mit der Straßeninfrastrukturnutzung stehen, wie zum Beispiel die LKW-Maut, müssen vollständig für Instandhaltung, Aus- und Neubau der Straßeninfrastruktur zur Verfügung stehen. Daneben müssen langfristig und bedarfsgerecht Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden, die auch Baupreissteigerungen berücksichtigen. Zu prüfen wären überjährige Budgets oder Fondslösungen, um die Finanzierung langfristig zu ermöglichen.

Finanzierung des Verkehrsträgers Schiene stärken

Die Trassenentgelte müssen so gestaltet sein, dass sie wettbewerbsfähige Schienenverkehre sowie eine Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ermöglichen. Sich über Trassenerlöse hinaus ergebende Finanzlücken müssen über den Bundeshaushalt ausgeglichen werden.

Brückensanierungsprogramme für Bund und Land umsetzen

Das Brückensanierungsprogramm des Bundes muss aufgrund des kritischen Zustandes zahlreicher Brücken, insbesondere bei älteren Spannbetonbrücken, mit höchster Intensität fortgesetzt werden. Auch für die Brücken in Landeszuständigkeit besteht dringender Handlungsbedarf, dem mit der Auflage eines Brückensanierungsprogrammes des Landes begegnet werden sollte. Ziel muss es sein, Verkehrswege – auch unter Beachtung der Anforderungen des Güter- und Schwerlastverkehrs (z. B. Tragfähigkeit) – wieder durchgängig nutzbar zu machen.

Bundesverkehrswegeplanung umsetzen und fortschreiben

Um Anbindungsdefizite und Netzlücken in Mecklenburg-Vorpommern zu beheben, müssen die Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 (vgl. Verkehrspolitische Positionen der IHKs in MV von 2023) zielgerichtet umgesetzt werden. Auf Grundlage der ermittelten Bedarfe für die einzelnen Verkehrsträger in der aktuellen Verkehrsprognose des Bundes ist der Bundesverkehrswegeplan zudem fortzuschreiben.

Verlässlichkeit des Verkehrsträgers Bahn wieder herstellen

Kurzfristige und spät kommunizierte Streckensperrungen, ersatzlose Streichung von Fernverkehrsverbindungen, Verzögerungen bei Baumaßnahmen, technische Störungen usw. sorgen dafür, dass in Mecklenburg-Vorpommern die Grundfunktionalität im Bahnverkehr oft nicht mehr gewährleistet ist. Aus Sicht der Wirtschaft ist es dringend erforderlich, dass die Verantwortlichen bei der DB AG, dem Bund und im Land gemeinsam dafür Sorge tragen, dass die Verlässlichkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Bahn schnellstmöglich wieder hergestellt werden.

Sanierung im Hochleistungsnetz nicht zu Lasten des übrigen Netzes durchführen

Die Deutsche Bahn AG hat ein umfangreiches Sanierungsprogramm im Hochleistungsnetz aufgelegt. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass die Sanierung und der Ausbau des übrigen Bestandsnetzes ins Hintertreffen geraten. Die Verlässlichkeit der Baudurchführung und Abnahme sind auch bei regionalen Maßnahmen abseits der Hauptkorridore und Metropolen unerlässlich und müssen ebenso gewährleistet werden. Dazu sind genügend Kapazitäten vorzuhalten, um wiederholte und langwierige Verzögerungen, welche die Wirtschaft und die Reisenden gleichermaßen erheblich belasten, zu vermeiden.

ÖPNV-Finanzierung gewährleisten und Deutschland-Ticket verlässlich sichern

Für das Deutschland-Ticket müssen Bund und Länder eine langfristige und auskömmliche Finanzierung sicherstellen, auch um Investitionssicherheit und Planbarkeit zu gewährleisten. Die Verkehrsunternehmen brauchen eine langfristige Planungssicherheit. Dabei ist zunächst die finanzielle Sicherung der Bestandsverkehre zu gewährleisten, um bestehende Angebote stabil zu halten und eine verlässliche Grundlage für perspektivische Angebotsverbesserungen zu schaffen.

Antriebswende technologieoffen gestalten

Für die Antriebswende im ÖPNV und im Straßengüterverkehr sind technologieoffene und praxistaugliche Ansätze erforderlich. Regulatorische Vorgaben von EU, Bund und Ländern müssen hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit in der Praxis geprüft und ggf. modifiziert werden. Um die (derzeit) avisierten klimapolitischen Ziele erreichen zu können, ist die Wiedereinführung und Verstetigung von Förderprogrammen zur Flottenmodernisierung mit emissionsfreien Fahrzeugen sowie für die erforderliche Anpassung der Infrastruktur (z. B. E-Ladenetz oder H_2-Tankstelle) zwingend notwendig.

Transport und Logistik MEHR WERTSCHÄTZUNG für eine Branche, die die Wirtschaft am Laufen hält

Der Wohlstand in Deutschland hängt direkt von einem funktionierenden Güterverkehr ab. Die Logistikwirtschaft ist der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland und in weiten Teilen geprägt von kleinen und mittelständischen Unternehmen, gerade in Mecklenburg-Vorpommern. In etwa 75 Prozent der Güter werden dabei auf unseren Straßen transportiert und dies wird den Prognosen nach auch in den kommenden Jahrzehnten so bleiben. Dennoch manifestiert sich in der Branche in den zurückliegenden Jahren der Eindruck, dass sie von Politik und Gesellschaft zu wenig Wertschätzung erhält.

Rahmenbedingungen und Branchenanforderungen in Einklang bringen

Die Ausweitung der LKW-Maut im vergangenen Jahr und der politische Weg dahin, stehen exemplarisch dafür, dass Branchenanforderungen und Rahmenbedingungen nicht mehr im Einklang stehen. Nicht nur die kurze Beteiligungsfrist im Gesetzgebungsverfahren, sondern insbesondere das völlige Übergehen der geäußerten Sorgen und Nöte des Gewerbes durch die Politik, führten zu großer Frustration. Für die Unternehmen kam die Erhöhung der Maut einer versteckten Steuererhöhung gleich. Die massiven Kostensteigerungen konnten nicht immer auf die Kunden umgelegt werden und das bei ohnehin schon geringen Margen. Auch anderen Herausforderungen der Branche begegnete die Politik nur unzureichend.

Die Kostenentlastung des Mittelstandes durch Aufhebung der doppelten CO_2-Bepreisung, die Aufstockung der Mautharmonisierungsmittel sowie die Schaffung unbürokratischer Förderinstrumente für alternative Antriebstechnologien (Fahrzeug- und Komponentenförderung) und entsprechender betrieblicher Ladeinfrastruktur könnten zur Entlastung des Gütertransportgewerbes beitragen. Auch die Ausweitung steuerlicher Begünstigungen auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die ausschließlich mit alternativen Kraftstoffen betrieben werden, sollte im Interesse optimalerer Rahmenbedingungen für das Transportgewerbe auf den Weg gebracht werden.

Die Branche kritisiert außerdem die immer stärkere Bindung ihrer Ressourcen durch Bürokratielasten. Trotz gegensätzlicher Ankündigungen der Politik wächst die Regulierungsdichte auf allen Ebenen weiter an. Reformbedarf besteht u. a. hinsichtlich einer praxistauglichen Regelung zur Befreiung von handwerksähnlichen Unternehmen von der 3,5-Tonnen-Maut, der Abschaffung der Fahrverbote an nicht bundeseinheitlichen Feiertagen und der Reduzierung bzw. praxisnahen Gestaltung von Dokumentations- und Berichtspflichten, beispielsweise bei den Verpflichtungen aus dem Energieeffizienzgesetz und dem Lieferkettengesetz.

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

Diese Positionen ergänzen die bestehenden verkehrspolitischen Positionen „Infrastruktur – Verkehr – Mobilität: In Bewegung bleiben – für nachhaltiges Wirtschaftswachstum im Nordosten Deutschlands" der IHKs in MV von 2023.

© IHKs in Mecklenburg-Vorpommern, Stand: Mai 2025