

IHK Neubrandenburg · PF 11 02 53 · 17042 Neubrandenburg

Ministerium für Energie, Infrastruktur und
Landesentwicklung Mecklenburg-
Vorpommern
Referat 200 - Verkehrspolitik
Herrn Dr. Reinhard Wulfhorst
19048 Schwerin

E-Mail
torsten.haasch@neubrandenburg.ihk.de

Tel.
0395 5597-100

Fax
0395 5597-500

31. März 2016

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)

Sehr geehrter Herr Dr. Wulfhorst,

gern nimmt die IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit wahr, im Zuge des Beteiligungsverfahrens zum Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V) Stellung zu nehmen. Aus Sicht der IHK Neubrandenburg gibt es die nachfolgenden Anregungen, Hinweise und Kritikpunkte, um deren Berücksichtigung wir bitten, um die Rahmenbedingungen für die Organisation des Verkehrs in allen Teilräumen Mecklenburg-Vorpommerns weiterzuentwickeln bzw. zu verbessern.

Allgemeine Anmerkungen der IHKs in MV

Die Aufstellung eines Landesverkehrsplanes, der alle Belange der unterschiedlichen Verkehrsträger aufgreift und miteinander verknüpft, entspricht den Forderungen der IHKs in MV. Der Integrierte Landesverkehrsplan wird daher begrüßt.

Der vorgelegte Entwurf ist mit seinem integrierten Ansatz erstmals ein Verkehrskonzept, das unter Berücksichtigung der besonderen Herausforderungen in M-V alle Aspekte der Mobilität erfasst. Dabei wird auf der Grundlage einer Analyse, die die bis dato vorhandenen Daten und (Teil-)Konzepte nutzt, die Ausgangslage in Mecklenburg-Vorpommern dargestellt. Darüber hinaus werden Rahmenbedingungen, Entwicklungsperspektiven und daraus abgeleitete Handlungsfelder und Maßnahmen aufgezeigt. Der ILVP soll als „lernender Plan“ verstanden werden. In einigen ganz zentralen Bereichen werden unterschiedliche Lösungswege zur Diskussion gestellt. Dabei bleibt an vielen Stellen allerdings offen, wie daraus „politische“ Festlegungen und letztendlich die Umsetzung erfolgen soll.

Die **Unterdeckung der Finanzierung von Ausbau und Erhalt der Straßeninfrastruktur** ist ein ganz zentrales Problem, auf das auch die IHKs in Mecklenburg-Vorpommern in ihren Verkehrspolitischen Positionen immer wieder hingewiesen haben. Intakte Straßeninfrastruktur ist ein wesentlicher Standortfaktor. Der ILVP M-V benennt hier eine Größenordnung für die Unterdeckung von 40 bis 60%. Die drei benannten Lösungsansätze: ausreichende

Haushaltsmittel, effizientere Verwaltung und Priorisierung mit Überprüfung notwendiger Standards sind aus Sicht der IHKs grundsätzlich zu befürworten (Seite 5).

Angesichts von Rekordsteuereinnahmen und dem Volumen öffentlicher Haushalte von Bund, Land und Kommunen in noch nie dagewesener Größenordnung muss dem Erhalt und notwendigen 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 (Seite 5-6).

Der Öffentlichkeits- bzw. Bürgerbeteiligung wird im Plan ein hoher Stellenwert zugesprochen. Nicht nachvollziehbar ist deshalb, dass nach mehrjähriger Erarbeitungszeit für den ILVP M-V selbst **nur eine Frist von ca. sechs Wochen für das Beteiligungsverfahren** eingeräumt wird. Eine mit Blick auf Inhalt und Umfang angemessene tiefergehende Befassung der Gremien der IHKs und Einbeziehung der Unternehmen ist innerhalb dieser Frist nur schwer möglich und muss, insbesondere auf Grund des Fehlens einer frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, die laut GGO II der Landesregierung vorzusehen ist, kritisiert werden.

Grundsätzliche Anregungen:

- Anforderungen der Wirtschaftsverkehre priorisieren
Die Anforderungen der Wirtschaft und der Wirtschaftsverkehre sind angemessen zu berücksichtigen. Für eine positive und nachhaltige Entwicklung aller Landesteile müssen Maßnahmen und Ziele sozial, ökonomisch und ökologisch ausgewogen sein.
- Bedeutung der Verkehrsträger realistisch betrachten
In Teilbereichen fokussiert der ILVP M-V sehr intensiv auf intermodale Verkehrsangebote, Mobilitätsketten und alternative Verkehrsformen. Die Entwicklung und Verknüpfung ist zu unterstützen. Allerdings muss für Mecklenburg-Vorpommern 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. Deshalb ist folgende Aussage des ILVP zentral und bei jeder Einzelmaßnahme im Blick zu behalten: „Der ILVP M-V kann für den Bereich des Landes diese Zusammenhänge und die Möglichkeiten einer umweltschonenderen Mobilität aufzeigen, seine Aufgabe ist nicht erzieherisch zu wirken oder gar bestimmte Mobilitätsformen vorzuschreiben. Eine realistische Betrachtungsweise wird zudem zur Kenntnis nehmen müssen, dass die Einflussmöglichkeiten des Landes für eine ressourcenschonendere Mobilität begrenzt sind“ (Seite 25).
- Attraktive Verkehrsangebote schaffen
Überregionale und durchgängige Verbindungen auf der Straße, im Bahn-, Luft- und Seeverkehr sind elementare Voraussetzungen für den Wirtschaftsstandort MV. Insofern ist das Leitziel zum Wirtschaftsverkehr richtig. Wichtig sind in diesem Zusammenhang nicht nur die Verkehrsinfrastruktur sondern auch attraktive Verkehrsangebote z.B. ÖPNV, Bahn- und Luftverkehr (Seite 76).
- Reisezeiten im Schienenverkehr verkürzen
Der Ansatz, das noch zwingend zu definierende ÖPV-Hauptnetz zu stärken, ist zu unterstützen (Seite 78 / 142). 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 ÖPV in Städten und Regionen verstärkt genutzt wird und z.B.

Touristen mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen und diese auch vor Ort nutzen. Wünschenswert wäre, wie auch im Planentwurf beschrieben, eine Ausweitung des Fernverkehrsangebotes auf den Hauptstrecken. Die Bemühungen des Landes, hier zu Lösungen mit der Deutschen Bahn AG zu gelangen, sollten intensiv fortgesetzt werden. Solange ein solches Angebot im Fernverkehr nicht erreicht werden kann, sehen wir das Land in der Pflicht, für ein fernverkehrsadäquates Angebot zu sorgen. Die IHKs begrüßen ausdrücklich das vorgesehene Gutachten zur Verbesserung der Bahnanbindungen in M-V.

- Teilbereich ÖPNV-Landesplan konkretisieren

Der Landesverkehrsplan soll für den Teilbereich ÖPNV die Funktion des ÖPNV-Landesplanes übernehmen. Das ÖPNVG M-V legt fest, dass u.a. Aussagen zur Nachfrage und zur Entwicklung des ÖPNV-Angebotes zu treffen sind. Konkrete Angaben welche Strecken mit welcher Häufigkeit bedient werden sollen, fehlen jedoch im Entwurf des ILVP M-V. Damit wird der Entwurf des ILVP M-V seiner gesetzlichen Aufgabe nicht gerecht (Seite 104).

- Tourismus: keine neuen Abgaben zur ÖPNV-Finanzierung

Eine intensive Einbindung der Tourismusbranche in die Erstellung der Nahverkehrspläne ist zu begrüßen. Touristische Regionen gehen häufig jedoch über die administrativen Grenzen einzelner Landkreise hinaus. Diesem Aspekt sollte Rechnung getragen werden.

Vor der Frage, wie ÖPNV-Angebote, von denen Touristen besonders profitieren, finanziert werden können, sollte die Information über bestehende bzw. die Schaffung attraktiver Angebote/Tarife stehen. Erweiterte öffentliche Abgaben (Tourismusabgaben) ohne Nutzerbezug zur Finanzierung von tourismusrelevanten öffentlichen Angeboten (Seite 218) sind, auch wenn diese zweckgebunden sind, ordnungspolitisch verfehlt und daher generell abzulehnen.

- Bürgerbeteiligung nicht missbrauchen

Öffentlichkeits- bzw. Bürgerbeteiligung soll Verfahren transparenter gestalten, umfangreich und verständlich über Projekte informieren, Verständnis für die gesellschaftliche Notwendigkeit von Infrastrukturinvestitionen schaffen, die Dringlichkeit von Vorhaben erklären und Lösungsvarianten diskutieren. Diese Anliegen unterstützen die IHKs in M-V, um Akzeptanz zu schaffen und Projekte erfolgreich umsetzen zu können. Ziel für unser Bundesland ist ein leistungsfähiges und sicheres Verkehrsnetz in dem die Verkehrsachsen bedarfsorientiert und im Sinne der Regional- und Wirtschaftsentwicklung ausgebaut sind. Dabei haben die Hauptachsen als Verbindung von Oberzentren, Wirtschafts- und Tourismusstandorten eine besondere Bedeutung. Die Entscheidung, Verkehrsprobleme von überörtlicher Bedeutung durch Neu- bzw. Ausbau zu beseitigen, ist auf der Basis von objektiven verkehrswirtschaftlichen, raumplanerischen und städtebaulichen Kriterien sowie dem sich daraus begründenden Bedarf zu treffen. Bei Projekten mit nachgewiesenem Bedarf kann es im Rahmen einer Bürgerbeteiligung nicht mehr um das „Ob“ sondern allenfalls um das „Wie“ gehen. Entscheidungen sind im Gesamtinteresse zu treffen. Insofern sind die im ILVP M-V genannten Beispiele zur Öffentlichkeitsbeteiligung wie die Anmeldung von Projekten zum Bundesverkehrswegeplan nach Votum der Gemeinden oder auch das Bürgerbeteiligungsverfahren zur Ortsumgehung Waren, der falsche Weg und werden von den IHKs abgelehnt, da die Interessen der Wirtschaft nicht berücksichtigt wurden. Das Vorgehen des Landes entsprach bei diesen Verfahren auch nicht den Vorgaben des Bundes (Seiten 82, 85 und 93).

- Datengrundlagen aktualisieren

Wichtig für den ILVP M-V, insbesondere vor dem Hintergrund seiner Funktion als ÖPNV-Landesplan gemäß § 6 ÖPNVG M-V, sind aktuelle und umfassende

Datengrundlagen, wie z.B. zur Bevölkerungsentwicklung und Pendlerentwicklung. Die benannten Quellen sind zum Teil sehr alt (z.B. Reisendenerhebung im SPV), beziehen sich zumeist auf unterschiedliche Erhebungszeitpunkte und müssen daher aktualisiert und vereinheitlicht werden. Die Prognosen zum BVWP sind zudem kritisch zu prüfen (u.a. Seiten 62, 111), da insbesondere die Bevölkerungsprognose 2030 des BBSR (Basisjahr 2010) bspw. für das ganze Land MV erheblich sinkende Bevölkerungszahlen prognostiziert und bereits für das Jahr 2015 in erheblichem Maße von den realen Verhältnissen im Land abweicht.

- Gewerbliche Verkehrsangebote sichern
Bei der Entwicklung alternativer Bedien- und Mobilitätsformen ist die Konkurrenzsituation zu gewerblichen Verkehren zu beachten. Gewerbliche Verkehre dürfen nicht durch ungleiche Wettbewerbsbedingungen in ihrer Existenz gefährdet werden. Öffentlich zugängliche Verkehrsangebote müssen den Kriterien des PBefG und der BOKraft genügen sowie die Anforderungen an gewerbliche Personenbeförderung erfüllen (z.B. Genehmigungspflicht). Auch dem Taxi sollte als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel mit „Versorgungsauftrag“ in der Fläche, wie in § 1 Abs. 2 ÖPNVG M-V aufgeführt, eine entsprechende Bedeutung beigemessen werden.
- Verkehrsfluss auf Hauptachsen sichern
Mecklenburg-Vorpommern verfügt mit der A14, A19, A20 und A24 im Vergleich zu anderen Bundesländern nur über ein äußerst weitmaschiges Autobahnnetz. Die großräumige und überregionale Verbindungsfunktion im Straßennetz wird in großen Teilen von Bundes- oder Landesstraßen übernommen. Wichtig, auch für den Wirtschaftsverkehr ist, dass auf diesen Verbindungen eine entsprechende Leistungsfähigkeit und die Sicherheit sowie Leichtigkeit gewährleistet ist. Aus Sicht der IHKs wird der Lärminderung oft zu einseitig mit Geschwindigkeitsreduzierung begegnet. Tempo 30 sollte auf wichtigen Hauptstraßen die Ausnahme bleiben. Maßnahmen wie Schallschutz, gleichmäßiger Verkehrsfluss, ein guter Straßenzustand und ggf. auch lärmindernder Asphalt müssen im Vordergrund stehen (Seite 240 ff.).
- Verkehrspolitische Ziele evaluieren
Ein ILVP M-V sollte auch eine Evaluierung der Zielsetzungen enthalten. Ein entsprechender Abschnitt wird im Plan vermisst.

Inhaltliche Anmerkungen aus Sicht der IHK Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern:

Sehr geehrter Herr Dr. Wulfhorst,

nach den vorangestellten allgemeinen und zwischen den IHKs in Mecklenburg-Vorpommern abgestimmten programmatischen Kernaussagen zum Entwurf des ILVP M-V gibt es aus Sicht der Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern weitere inhaltliche Anmerkungen und Anregungen sowie Bedenken und Kritikpunkte, um deren Berücksichtigung wir bitten.

Zu C.) Verkehr und Raumordnung

In diesem Kapitel wird zunächst auf die Besonderheit der Siedlungs- und Raumstruktur Mecklenburg-Vorpommerns eingegangen. Richtig ist, dass Mecklenburg-Vorpommern im bundesdeutschen Vergleich ein dünn besiedeltes Land ist. Verglichen mit den anderen Ostseeanrainerländern ist die Situation jedoch nicht ungewöhnlich oder unterdurchschnittlich

(mit Ausnahme Dänemarks und der Hauptstadtregionen). Statt nur auf Lösungen aus anderen Bundesländern zu achten, sollten ggf. alternative Lösungen und Konzepte auch in ähnlich strukturierten Nachbarländern eruiert werden.

Ebenso wenig zielführend für einen Landesverkehrsplan ist die undifferenzierte Zuspitzung der Raumstruktur (und zahlreicher weiterer Inhalte und Aussagen; z. B. S. 120) auf die zwei kreisfreien Städte einerseits und den dünnbesiedelten ländlichen Raum andererseits. So gibt es mit Neubrandenburg, Stralsund, Greifswald mit ihren jeweiligen Stadt-Umland-Räumen weitere starke Oberzentren und Wirtschaftsstandorte im Land. Auch die Mittelzentren wie Wismar, Güstrow, Waren (Müritz), Neustrelitz usw. mit ihren Verdichtungsansätzen und die touristischen Kernräume (z. B. auf Usedom) des Landes müssen in diesem Zusammenhang genannt werden. All diese Räume sind wichtige Verkehrsquellen und -senken im Land, die entsprechend berücksichtigt werden müssen und die nicht zum „dünnbesiedelten ländlichen Raum“ zählen.

Zudem sollten die geringe Einwohnerdichte und der Demografische Wandel mit seinen facettenreichen Auswirkungen (z. B. durchschnittlich ältere Bevölkerung und tendenziell sinkende Einwohnerzahlen) als Begründung von Angebots- und Infrastrukturausdünnung im Land nicht überstrapaziert werden. Vor allem im Kontext der zahlreichen „Strukturenreformen“ der vergangenen Jahre (Landkreisstrukturreform, Gerichtsstrukturreform etc.) und der damit verbundenen Ausdünnung bzw. Konzentration zahlreicher Infrastrukturen der Daseinsvorsorge auf die Zentren ist der ländliche Raum auf ein verlässliches Mobilitäts- und Infrastrukturangebot zum Erreichen dieser Zentren und der dort verorteten Dienstleistungen angewiesen.

Zu C.III) Einbindung von Mecklenburg-Vorpommern in das europäische Verkehrsnetz

Im Zusammenhang mit diesem Kapitel bleibt unklar, warum keine Aussagen zur Einbindung Mecklenburg-Vorpommerns in das bestehende **Europastraßennetz** getroffen werden.

Zu C.VI.) Pendlermobilität

Als eine Grundlage für den ILVP M-V und die damit einhergehende verkehrspolitische Ausrichtung des Landes muss die Analyse der Berufspendlermobilität für alle Teilräume und Oberzentren des Landes umfassend erfolgen. Der Fokus auf die Metropolregion Hamburg sowie das exemplarische Aufgreifen einzelner Stadt-Umland-Räume greift zu kurz. So gibt es zwar in Teilräumen der westlichen Landesteile längere durchschnittliche Pendlerdistanzen, hieraus ist jedoch nicht der Schluss zu ziehen, dass das Pendlergeschehen in anderen Landesteilen dadurch weniger intensiv ist.

Darüber hinaus wird das Pendlergeschehen innerhalb der Großkreise (z. B. Mecklenburgische Seenplatte, Vorpommern-Greifswald) völlig außer Acht gelassen. Vor dem Hintergrund der hohen Pendlerzahlen, die bspw. die Städte Neubrandenburg (08/2014: 15.798 Einpendler, 6.121 Auspendler) und Greifswald (08/2014: 12.273 Einpendler, 6.094 Auspendler) aufweisen, muss jedoch auch dieser Punkt berücksichtigt werden. Ein weiterer Punkt, der für eine umfassendere Aufbereitung dieses Themenfeldes spricht, ist die Tatsache, dass die Kreisgebietsreform 2011 signifikante Auswirkungen auf die regionalen Pendlerverflechtungen hatte. Dies wurde uns bspw. von den Verkehrsunternehmen in unserer IHK-Region übereinstimmend berichtet. Auch die länderübergreifenden Pendlerverflechtungen mit Berlin/Brandenburg werden nicht berücksichtigt.

Im Kapitel zur Pendlermobilität werden im Übrigen auch die sog. „Mitfahrer-Parkplätze“ thematisiert. Dieser sinnvolle Ansatz sollte vom Infrastrukturministerium weiter verfolgt werden, um die Voraussetzungen für Fahrgemeinschaften von Berufspendlern zu verbessern. Aus regionaler Sicht wäre hier insbesondere die Situation am Knoten B 111 / L 35 (unweit der A 20, AS Gützkow) zu verbessern.

Zu D.) Mobilität in Zahlen

Ein weiteres Problem, dass sich – wie bereits in den Grundsatzaussagen angerissen – aus der sehr langen Bearbeitungszeit des ILVP-MV ergibt, ist die Verwendung von teilweise sehr alten Daten (tw. von 2008 – 2010), anhand derer die aktuelle Ausgangssituation im Land dargestellt und abgeleitet wird. Dieses Vorgehen sehen wir insbesondere in den Fällen kritisch, in denen auf Grundlage dieser Daten Aussagen zur Bedarfsermittlung abgeleitet werden.

Darüber hinaus können die Daten oftmals nur schwer in Einklang gebracht werden, da sie sich zumeist auf unterschiedliche Erhebungsstände beziehen. Eine Aktualisierung und Vereinheitlichung sollte daher angestrebt werden.

Zu E.) Verkehrspolitische Leitlinien:

Um die öffentliche Finanzierung der Straßeninfrastruktur an zurückgehende Haushaltsmittel anzupassen, sind laut **Leitlinie Nr. 6** (vgl. S. 77) alle gegenwärtigen und geplanten Ausgabepositionen auf den Prüfstand zu stellen und zu priorisieren. Auch die Unterhaltung sowie der Neu- und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen erfordern laut dem Entwurf des ILVP M-V innerhalb der jeweiligen Kategorie eine Prioritätensetzung auf Grund von objektiv nachvollziehbaren Kriterien. Ohne, dass zunächst genau geklärt wird, auf welchen Kriterien eine derartige Prioritätensetzung erfolgt, ist dieser Ansatz kritisch zu werten und abzulehnen.

Im Bereich der investiven Maßnahmen soll der Schwerpunkt laut **Leitlinie Nr. 7** (vgl. S. 77) bei der Erhaltung der in den letzten Jahren geschaffenen Straßeninfrastruktur, ergänzt um einige besonders wichtige Neubaumaßnahmen liegen. Vor dem Hintergrund noch immer bestehender großräumiger Anbindungsdefizite einzelner Zentren und Standorte im Land muss die Leitlinie auch **um besonders wichtige Ausbauprojekte** ergänzt werden.

Zu F.) Mobilität mitplanen

Laut Entwurf des ILVP M-V (vgl. S. 83/84) soll bei der Standortplanung von größeren Betrieben und öffentlichen Einrichtungen ein besonderes Augenmerk auf die Anbindung an den ÖPNV gerichtet werden. Als Maßnahme zur Umsetzung dieses Ziels sollen laut Planverfasser Haushalts- und Fördermittel für öffentliche Einrichtungen mit mehr als 50 Besuchern am Tag bzw. für Betriebe mit mehr als 30 Arbeitnehmern grundsätzlich nur bei fußläufiger ÖPNV-Anbindung gewährt werden. Diese Maßnahme sehen wir u. a. auf Grund des Eingriffs in unternehmerische Standortentscheidungen kritisch und lehnen sie daher ab.

Zu G.I.) Einzelne Verkehrsträger – Straßennetz

Die Aussagen zur Verkehrsverteilung (vgl. S. 89) im höherrangigen klassifizierten Straßennetz (BAB, B-Straßen, L-Straßen) sind z. T. zu pauschal und nicht nachvollziehbar. Das Bundes- und Landesstraßennetz übernimmt vielfach großräumige und überregionale Verbindungsfunktionen im Land, sowohl zur Anbindung der Ober- und Mittelzentren, als auch zur Anbindung der Tourismusregionen. Auf Abschnitten mit derartigen Verbindungsfunktionen sind die Verkehrsbelegungszahlen im Regelfall auch landesweit relativ hoch. Dagegen auf Abschnitten mit regionaler Verbindungsfunktion i. d. R. geringer. Signifikante Unterschiede zwischen Binnenland und Küstenregion sind – mit Blick auf das gesamte Land (Textkarte; Abb. 34) – jedoch nicht pauschal auszumachen.

Im **Kapitel Ziele / Handlungsfelder** wird auf S. 99f der **Lösungsansatz Nr. 3** „Integriertes Straßennetz und Priorisierung“ vorgestellt. Diesen Ansatz sehen wir derzeit kritisch, da die Detail- und Rahmenbedingungen nicht feststehen bzw. nicht im Entwurf des ILVP M-V konkretisiert wurden.

Aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft ist ein bedarfsgerechtes und leistungsfähiges Straßennetz – auch im ländlichen Raum – zwingend erforderlich um den vielfältigen Bedarfen (z. B. Wirtschaftsverkehr, Land-/Forstwirtschaftsverkehr, MIV, Post, Müllabfuhr, Rettungsdienst, Radfahrer) der einzelnen Verkehrsträger auch künftig gerecht werden zu können. Ohnehin sollte beachtet werden, dass Mecklenburg-Vorpommern im Vergleich zu anderen Regionen Deutschlands auf Grund des weitständigeren Siedlungsnetzes, der ökonomischen Ausgangsbedingungen, unter denen sich das Straßennetz historisch entwickelt hat sowie auf Grund geografisch-topografischer Gegebenheiten ohnehin über ein weitmaschiges Straßen- und Wegenetz verfügt.

Auch bezüglich des Handlungsgrundsatzes „**Erhaltung geht vor Neu-, Um- und Ausbau**“ gibt es unsererseits erhebliche Bedenken. So ist bspw. völlig inakzeptabel, dass der seit über zwanzig Jahren vorgesehene Ausbau der Bundesstraße B 96 als einer der wichtigsten Verbindungen zwischen der Metropolregion Berlin/Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern, mit diesem Ansatz erneut unter einen Prüfvorbehalt gestellt werden soll. Die Mängel und Probleme die bezüglich des Ausbauszustandes der B 96 zu verzeichnen sind, sind dem Infrastrukturministerium Mecklenburg-Vorpommern auch seit langem bekannt. Bekenntnisse der Politik zur Verbesserung der Situation hat es in den zurückliegenden Jahren ebenfalls zahlreich gegeben. Allein eine Verbesserung wurde bis auf Einzelvorhaben, wie dem Bau der OU Neustrelitz nicht erreicht. Nach Jahren der Diskussion und Prioritätenverschiebung muss dieses Vorhaben nun auch endlich konsequent angepackt werden.

Zu G.II.) Einzelne Verkehrsträger – Öffentlicher Personenverkehr

Bezüglich der Abstimmung der Takte von Bus und Bahn wird auf Seite 124 auf die schwierige Situation in Städten verwiesen, bei denen ein wichtiger Umsteigeknoten weiter entfernt vom Bahnhof liegt. Als Beispiel wird u. a. auf Neubrandenburg verwiesen. Dieses Beispiel kann nicht nachvollzogen werden, da der Bahnhof in direkter Nachbarschaft zum Zentralen Omnibusbahnhof liegt und bspw. über die Bahnhofsbrücke direkt zu erreichen ist.

Der ILVP-Entwurf sieht für die Fortentwicklung des ÖPV in Mecklenburg-Vorpommern künftig die **Schaffung integrierter Mobilitätsangebote statt einzelner Beförderungsleistungen** als schwerpunktmäßiges Handlungsfeld. Grundgedanke für ein derartiges integriertes ÖPNV-Angebot ist aus Sicht des Planverfassers ein Vier-Stufen-Modell (vgl. S. 139). Dieses Modell wird unsererseits insbesondere bezüglich der Stufe vier kritisch gesehen. Insbesondere die bürgerschaftlich organisierten Angebote (z. B. Bürgerbus) unterliegen in der Sache den Regularien des PBefG, d. h. die Fahrzeugführer benötigen entsprechende Genehmigungen und Qualifikationen.

Hinsichtlich des **Handlungsfeldes „Hauptnetz stärken“** (vgl. S. 142ff) möchten wir an dieser Stelle nochmals ausdrücklich betonen, dass dieses sog. Hauptnetz gemeinsam mit allen relevanten Akteuren im Land künftig gemeinsam definiert werden muss. Es muss dabei über das reine Hauptnetz der DB Netz AG hinausgehen, indem es bspw. auch die tourismusrelevanten Bahnstrecken umfasst.

Für den **Schienepersonenfernverkehr** wird in diesem Zusammenhang (vgl. S. 142) ein Verbesserungsbedarf sowohl bei der Infrastruktur als auch beim Angebot gesehen. Dies ist grundsätzlich (s. o.) zu unterstützen. Es stellt sich jedoch die Frage, warum im Oberzentrum Neubrandenburg auch unter Beteiligung des Infrastrukturministeriums die infrastrukturellen Voraussetzungen für Halte des SPNV zurückgebaut werden.

Durch die vorgesehene Verkürzung der Bahnsteige wird das Oberzentrum Neubrandenburg künftig dauerhaft vom Schienenpersonenfernverkehr ausgeschlossen. Der Rückbau der Bahnsteige ist nach unserer Auffassung zudem geeignet, dauerhaft das bestehende Potential für ein attraktives Verkehrsangebot am Standort Neubrandenburg zu schmälern und der Realisierung des Potentials entgegen zu stehen. Nach unserer Auffassung ist die Notwendigkeit

eines fernzugtauglichen Bahnsteiges im Bahnhof Neubrandenburg auch künftig realistisch. Auf der Strecke Stralsund – Neubrandenburg – Berlin gab es in den zurückliegenden Jahren immer wieder Fernzugverkehre durch Umleitungen auf Grund von bau- bzw. havariebedingten Störungen auf der Strecke Berlin – Pasewalk – Stralsund mit Verkehrshalten in Neubrandenburg. Betriebstechnisch war dies bisher im Bahnhof Neubrandenburg mit seinen fernzugtauglichen Bahnsteigen problemlos möglich.

Das Handlungsfeld „Hauptnetz stärken“ wird auf S. 145 ff auch bezüglich des SPNV untersetzt. Demnach soll auf den Hauptstrecken des SPNV das Angebot mit einem **Stundentakt und Spätverbindungen** gestärkt werden. Als Hauptstrecken sieht der ILVP-Entwurf derzeit die Verbindungen zwischen den Oberzentren des Landes einschließlich der Anbindungen an Berlin und Hamburg sowie ggf. Lübeck in Abhängigkeit vom Bau der Verbindungskurve bei Bad Kleinen. Unklar ist hingegen wie die Anbindung der Metropole Szczecin berücksichtigt werden soll. Darüber hinaus lässt die Formulierung offen, wie die Umsteigeverbindungen zwischen den Oberzentren im Land gesehen werden (z. B. Neubrandenburg – Schwerin RE 4 / RE 1).

Die in diesem Zusammenhang ebenfalls in Aussicht gestellte Aufnahme neuer **Spätverbindungen** ist grundsätzlich wünschenswert, muss jedoch für alle vier Oberzentren gleich gelten und umgesetzt werden.

Wenn die zukünftige Ausstattung des Landes mit Regionalisierungsmitteln entschieden ist, wird das Infrastrukturministerium laut ILVP-Entwurf (vgl. S. 146) auf dieser Basis das **Vergabekonzept bis 2030** fortentwickeln. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf die stark genutzten Hauptstrecken und die touristisch wichtigen Verbindungen zu legen sein. Diese Formulierung stellt bereits wieder eine Einschränkung des allgemeinen Ansatzes „Hauptnetz stärken“ dar, zumal der ILVP-Entwurf völlig offen lässt, ab welcher Verkehrsbelegung eine Strecke eine „stark genutzte“ Hauptstrecke ist.

Daneben ist anzumerken, dass wir diese Aussage dafür, dass es sich hierbei um den verbindlichen Teil des ILVP M-V handelt, für unzureichend halten. Nach unserer Auffassung sind weiterführende Aussagen zu einem bedarfsgerechten SPNV, so wie er aus der Sicht des Landes notwendig ist (i. S. einer langfristigen SPNV-Konzeption), erforderlich und dementsprechend zu ergänzen. Ohne diese Kernaussagen wird dem Infrastrukturministerium die alleinige Gestaltungshoheit über den künftig in Mecklenburg-Vorpommern zu bestellenden SPNV überlassen, anstatt dies im Beteiligungsverfahren zu diskutieren. Wir erwarten hier eine intensive Beteiligung der Wirtschaft.

Ein weiterer Baustein, der laut Entwurf des ILVP M-V der Umsetzung des Handlungsfeldes „Hauptnetz stärken“ dienen soll, ist die perspektivische Schaffung eines **integrierten Netzes der landesbedeutsamen ÖPNV-Verbindungen**. Diesbezüglich bleibt aber offen, was sich der Planverfasser konkret unter einem derartigen Netz vorstellt, wie die rechtliche Ausgestaltung aussehen soll und auch welchen Zeitansatz man für die Vorbereitung und Umsetzung dieses Vorhabens vorsieht. Erste Eckpunkte im Sinne einer Grobkonzeption hätten für den ILVP-Entwurf im Interesse einer konstruktiven Rückäußerung bereits vorliegen müssen.

Bei der Festlegung eines solchen Netzes sind zudem zwingend die kreisliche bzw. überkreisliche Liniengestaltung / Genehmigungsvergabe nach § 42 PBefG, einschließlich der Aufgabenträgerschaft, zu berücksichtigen. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die regionalen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und die Gesamtfinanzierung des ÖPNV zu legen.

Im Unterkapitel **Einheitlichere Tarifstrukturen** ist die Forderung nach einheitlichen landkreisweiten Tarifsystemen durch Einbeziehung der ehem. kreisfreien Städte formuliert (vgl. S. 155). Der Ansatz ist grundsätzlich sinnvoll. Die Finanzierung der Durchtarifizierung muss dann jedoch vom Land getragen werden.

Das Handlungsfeld „**Öffentlichen Personen(nah)verkehr effizienter machen**“ wird in der vorliegenden Form kritisch gesehen. Zum einen ist die Strategie, die das Land hier verfolgt zum

derzeitigen Zeitpunkt nicht absehbar. Zum anderen liegen die Daten, der landesweiten Verkehrserhebung 2015, auf die in diesem Handlungsfeld im Hinblick auf Aussagen zur zukünftigen Angebotsgestaltung und Angebotsstruktur abgestellt wird, nicht vor. Eine abschließende Bewertung der darauf beruhenden Aussagen und Schlüsse ist uns derzeit somit nicht möglich.

Darüber hinaus werden im Unterkapitel „**Zielgerichteter Einsatz von Bahn und Bus**“ zahlreiche unbestimmte Aussagen getroffen, die diesen Teil wenig ‚greifbar‘ machen. Da die künftige Angebotsgestaltung im ÖPNV und SPNV jedoch zu den zentralen Inhalten eines Landesverkehrsplanes zählt, sollten Begriffe und Aussagen deutlich klarer und verbindlicher werden (Bsp.: Bei welchen Werten spricht der Entwurfsverfasser bspw. von niedrigen Fahrgastzahlen, wann liegt eine „adäquate“ Auslastung vor?).

Laut den Planaussagen zur **ÖPNV-Finanzierung** (vgl. S. 157) soll diese effizienter gestaltet werden. Hierbei sollen gemäß den Planaussagen die Finanzierungshilfen des Landes vor allem darauf gerichtet sein, Leistungsanreize zu setzen. In diesem Kontext soll scheinbar geprüft werden, ob anstatt der gefahrenen Buskilometer, die Anzahl der beförderten Fahrgäste künftig als finanzieller Maßstab herangezogen werden kann. Dies sehen wir sehr kritisch, da dieser Ansatz nach unserer Einschätzung dazu beitragen kann, die Probleme des ÖPNV in den Großkreisen und ländlichen Regionen unseres Landes weiter zu verstärken. Im Gegenzug würden einige wenige Verkehrsunternehmen, die ohnehin von günstigen Ausgangsbedingungen profitieren, einseitig bevorteilt werden.

Hinsichtlich der **Schülerbeförderung** wird richtig herausgestellt, dass sich mit der Staffelung von Schulanfangs- und -endzeiten ohne Abstriche beim Angebot erhebliche Kosten sparen lassen (vgl. S. 158). Eine bessere Einordnung der Schulanfangs- und -endzeiten in die Taktzeiten des ÖPV wäre hier auch aus Sicht der Verkehrsunternehmen dringend geboten. Ggf. sollte geprüft werden, ob dieser Ansatz durch eine Regelung im Schulgesetz MV (zur Anpassung der Schülerbeförderungssatzungen in den Landkreisen) nicht allgemein verbindlicher umgesetzt werden kann.

Zu G.VI.) Einzelne Verkehrsträger – Schiffsverkehr

Bezüglich des Seehafenhinterlandverkehrs werden auf S. 199 besonders wichtige Ausbauprojekte im Land genannt. In diesem Zusammenhang muss auch der Ausbau der B 96 in Richtung Metropolregion Berlin genannt werden. Als wichtige Hafenhinterland-Verbindung für die Häfen Sassnitz und Stralsund ist die Bundesstraße 96 Teil der Ahrensburger Liste. Die Ahrensburger Liste, 2008 von den fünf norddeutschen Bundesländern beschlossen, und 2009 in das von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen aufgenommen, umfasst notwendige, überwiegend hafenrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung.

Darüber hinaus sollte die Maßnahmentabelle auf S. 201 bezüglich des Hafens Vierow um eine Aussage zur erforderlichen Verbesserung der überregionalen Anbindung ergänzt werden. Dies gilt auch für den Hafen Ueckermünde-Berndshof, der auf Grund seiner engen Verflechtung mit dem Industriestandort Torgelow einer verbesserten und bedarfsgerechten Anbindung bedarf.

Zu G.VII.) Einzelne Verkehrsträger – Luftverkehr

Der Entwurf des ILVP M-V bescheinigt sowohl dem Flughafen Heringsdorf, als auch dem Flughafen Laage bei Rostock Potenziale beim Incoming-Tourismus. Warum das Land jedoch trotz der vorhandenen Potentiale (u. a. Lage auf Usedom, Nachbarschaft zu Świnoujście) und der langjährigen, im Wesentlichen positiven Entwicklung der Fluggastzahlen (vgl. Abb. 58) des Flughafen Heringsdorf weiterhin an seiner einseitigen Schwerpunktsetzung und Unterstützung zu Gunsten des Flughafens in Laage festhält, bleibt unklar und wird kritisch gesehen. In diesem

Zusammenhang muss ein fairer und vergleichbarer Umgang des Landes mit den Verkehrsflughäfen angemahnt werden, zumal die besondere wirtschaftliche Bedeutung Laages für das ganze Land zwar im ILVP-Entwurf betont aber nicht belegt wird.

Zu H.II.) Mobilität und Tourismus

Vor dem Hintergrund grenzüberschreitender touristischer Verflechtungen im Bereich des südlichen Mecklenburg-Vorpommern sollten Maßnahmen unterstützt bzw. initiiert werden, die die tarifliche Anbindung des Raumes Berlin an den südlichen Teil des Landes gewährleisten.

In der Tabelle S. 222 ist in der ersten Zeile der Verkauf von ÖPNV-Tickets durch touristische Betriebe als Maßnahme vorgesehen. Wenn dieser Ticketverkauf vom Tourismusgewerbe gewünscht ist (i. S. zusätzlicher Serviceleistungen für Gäste), sollte ein provisionsfreier Verkauf oder eine Erstattung der Einnahmeverluste an die Verkehrsunternehmen erfolgen.

Zu H.VI.) Barrierefreiheit – Design für alle

Die Schaffung einer „vollständigen Barrierefreiheit“ bis Anfang 2022 ist ein hehres Ziel und zu begrüßen. Dabei darf nicht außer Acht gelassen werden, dass vor allem im ländlichen Raum die Zuwegung zu den Haltestellen und die Haltestellen selbst nur mit einem erheblichen finanziellen Aufwand, den die Kommunen bzw. die ÖPNV-Unternehmen nicht leisten können, angepasst werden können. Um den in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen trotzdem einen ungehinderten Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen, könnten die ÖPNV-Unternehmen entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge (z. B. mit Hubliften, die ebenfalls barrierefrei sind) einsetzen. Diese Fahrzeuge sind sehr flexibel einsetzbar, werden derzeit jedoch weder in der Anschaffung noch in der Umrüstung gefördert. Hier wären die Förderinstrumente im Sinne der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen anzupassen.

Wir hoffen, dass unsere Hinweise, Anregungen und Bedenken zur weiteren Qualifizierung des ILVP M-V Entwurfes und damit zur Schaffung besserer Rahmenbedingungen für die Mobilität in allen Teilräumen unseres Landes beitragen.

Für Rückfragen und weitere Gespräche im Rahmen des abschließenden Diskussionsprozesses zum ILVP M-V und insbesondere zur Definition des Landeshauptnetzes des ÖPV stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. Darüber hinaus erwarten wir bei der Konkretisierung der zahlreichen Themen des ILVP-Entwurfes erneut einbezogen bzw. beteiligt zu werden, da eine abschließende Stellungnahme zu vielen unkonkreten Einzelpunkten beim jetzigen Stand des Entwurfes nicht möglich war.

Mit freundlichen Grüßen



Haasch