

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

8. Wahlperiode

Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme

des Ingenieurrates Mecklenburg-Vorpommern

zur

öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses am 19. Oktober 2023,

Themenblock „Verkehr“

im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2024/2025

des Landes Mecklenburg-Vorpommern

[IR M-V c/o IK M-V • Alexandrinenstr. 32 • 19055 Schwerin](#)

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
- Wirtschaftsausschuss -
Lennéstraße 1 (Schloss)

19053 Schwerin

Schwerin, 10.10.2023

Öffentlichen Anhörung im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2024/2025 des Landes Mecklenburg- Vorpommern

Sehr geehrte Damen und Herren des Ausschusses für Wirtschaft, Infrastruktur, Energie,
Tourismus und Arbeit des Landtages Mecklenburg-Vorpommern,

als benannte Sachverständige zum Thema:

- Verkehr

möchten wir Ihnen unsere Erkenntnisse und Empfehlungen im Zusammenhang mit dem
Doppelhaushalt 2024/2025 des Landes Mecklenburg-Vorpommern und dem Themenkomplex
Verkehr darlegen.

Für uns als Ingenieurrat ist die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur von entscheidender Rolle für
die wirtschaftliche Entwicklung, den Tourismus und die Lebensqualität in unserem Bundesland.
Die Mitglieder des Ingenieurrates Mecklenburg-Vorpommern haben den Fragenkatalog
durchgearbeitet.

Wichtig ist, dass sich die Beantwortung der Fragen auf den Landeshaushalt beziehen und
demzufolge unsere Antworten auf das Landesstraßennetz bezogen sind. Die Straßennetze des
Bundes wie Bundesautobahn und Bundesstraße und die der Gemeinden, werden bei der
Beantwortung informativ und aus Sicht der notwendigen Straßenbauverwaltung erwähnt.

Wir hoffen, dass unsere Antworten auf Ihre Fragen dazu beitragen können, die
Verkehrsinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern zu optimieren, um die Bedürfnisse unserer
Bürgerinnen und Bürger und der Wirtschaft bestmöglich zu erfüllen.

Wir freuen uns, dass wir im Rahmen der Befragung durch die Ausschussmitglieder unsere
Erkenntnisse präsentieren können.



Bund Deutscher Baumeister,
Architekten und Ingenieure e. V.
Landesverband M-V



Vereinigung der Straßenbau-
und Verkehrsingenieure in
Mecklenburg-Vorpommern e. V.



Verband Beratender Ingenieure
Landesverband Mecklenburg-
Vorpommern



Verein Deutscher Ingenieure e. V.
VDI-Landesverband
Mecklenburg-Vorpommern



Verband Deutscher
Vermessungsingenieure e. V.
Landesverband M-V



Bund der Öffentlich bestellten
Vermessungsingenieure
Landesgruppe M-V



Ingenieurkammer
Mecklenburg-Vorpommern



Verband Deutscher
Eisenbahn-Ingenieure e. V.
Bezirk M-V / (Nord-) Brandenburg



Landesvereinigung der
Prüflingenieur für Bautechnik
Mecklenburg-Vorpommern

Dazu wird Dipl.-Ing. (FH) Ronny Seidel als Vertreter des Ingenieurrates in Präsenz an der Sitzung teilnehmen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihr Engagement für die Belange des Verkehrs in unserem Bundesland.

Dipl.-Ing. (FH) Ronny Seidel

INGENIEURRAT 
MECKLENBURG-VORPOMMERN
c/o Ingenieurkammer M-V
Alexandrinestraße 32
19055 Schwerin
Büro 03981 2862-18
Mobiltelefon 0160 90 20 15 40
E-Mail vsvi@ingenieurrat-mv.de
Internet www.ingenieurrat-mv.de

1. Wie bewerten Sie die aktuelle Verkehrs- und Infrastruktursituation in Mecklenburg-Vorpommern aus wirtschaftlicher Sicht?

- zu wenig Investitionen in das Schienennetz MV (Brücken stehen vor dem Kollaps). Warum kein Projekt aus dem Generalsanierungsprogramm Netz (siehe Anlage) aus/in MV
- In der Straßenbauverwaltung liegt ein großer Schwerpunkt auf der Erhaltung. Insbesondere in Ortsdurchfahrten haben wir einen erheblichen Nachholbedarf. Im Bereich der Radwege zeichnet sich ein neuer Schwerpunkt ab. Wirtschaftlich entwickelt sich hier eine Bedeutung für anliegende Gewerbebetriebe aber auch für die touristische Attraktivität unserer Region

2. Welche Auswirkungen hat die Qualität der Verkehrsinfrastruktur auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Region?

- Der Fachkräftemangel wird durch unzureichende Mobilität weiter ausgebremst. Unpünktlichkeit durch mangelnde Qualität der der Infrastruktur.
- Eine gute Infrastruktur kann für mögliche Standortentscheidungen ausschlaggebend sein.
- Gut angebundene Regionen haben geringe Kosten im Güterverkehr

3. Welche – vor allem auch haushaltspolitischen Maßnahmen – sind aus Ihrer Sicht erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur im Land grundsätzlich zu stärken?

- Verstärkung der vorhandenen Baupreismittel unter Berücksichtigung der vorhandenen Baupreientwicklung
- Berücksichtigung der aktuellen Erhaltungsbedarfsprognose
- Bedarfsgerechte Ausfinanzierung der politischen Schwerpunkte (Straßenerhaltung, Radwege und Ersatzneubaumaßnahmen von Brücken)
- Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen in den Straßenbaubehörden von Land, Landkreisen und Kommunen
- Bereitstellung ausreichender Planungsmittel
- Neben den investiven Mitteln (Planungs- und Baupreismittel) benötigen die Straßenbauverwaltung vor allem Personal, welches Verträge für die Bauwirtschaft vorbereitet, ausschreibt und bauaufsichtlich überwacht (analog dazu auch Planungsverträge). Anschließend sind die Straßen zu betreiben und zu verwalten (hier bspw. Genehmigungsverfahren zu Anbindungen von Wirtschaftsbetrieben an vorhanden Straßen). Die SBV ist nicht nur mit investiven Mitteln auszustatten, sondern auch mit einer entsprechenden Untersetzung mit Mitarbeitern, also mit Personalkosten.

4. Wie hat sich die Erreichbarkeit von Mecklenburg-Vorpommern für Unternehmen und Touristen in den letzten Jahren entwickelt?

- Der Straßennetzausbau ist im Wesentlichen abgeschlossen (Ausnahme: einige wichtige Ortsumgehungen)
- Der Schwerpunkt sollte hier auf dem Erhalt und der Verkehrssicherheit liegen
- Zugverbindungen im Fernverkehr nach Rügen und Usedom wurden verbessert.

5. Welche Rolle spielen die Verkehrsverbindungen, insbesondere Autobahnen und Schienenwege, für die Wirtschaftsentwicklung des Landes?

- Gleisgebundener Güterverkehr ist wichtig für die Entwicklung und Neuansiedlung von Industrie und Gewerbe.
- Selbstverständlich eine große Rolle (Stichwort: Standortattraktivität). Allerdings ist auch das nachgeordnete Netz in unserem Land besonders relevant. Denken wir an

Umleitungsverkehre im Zusammenhang mit Erhaltungsmaßnahmen. Schienenwege sind in den letzten Jahren in ihrer Bedeutung unterschätzt worden, hier Neubauten oder Aktivierungen alter Strecken. Es sollten die Bestrebungen der Bahn unterstützt werden, die ins Auge gefassten Projekte tatsächlich umzusetzen und sich nicht weiter aus der Fläche zurück zu ziehen. Konzepte wie bspw. in Sachsen, bei denen man aus der Region bis in Zentren wie Chemnitz direkt fahren kann, unter Nutzung der Bahn- und Straßenbahntrassen, könnten für unseren größeren Zentren (Rostock, Schwerin, Neubrandenburg) untersucht werden.

6. Welche Projekte und Investitionen sind erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur in der Region zu verbessern?

- Umsetzung der Planungen für die Bundesverkehrswegemaßnahmen:
 - A 14 Fertigstellung einschl. Neubau Bundesstraße Mirow-Wittstock
 - Ausbau der B 96 Bereich Neubrandenburg
 - Leistungsfähiger Ausbau der Ost-West-Trasse von A20 bei Neubrandenburg über Waren A19 bis Schwerin
 - Anbindung der Insel Usedom B 110 B110 an die A20
- Ersatzneubauten der Straßen- und Brückeninfrastruktur
- Bau und Erhalt der Radwegeinfrastruktur
- Wichtige Zukunftsprojekte in MV aus gleistechischer Sicht:
 - Hoffentlich endlich die Fertigstellung VDEI 1 Lübeck/Hagenow Land – Rostock – Stralsund
 - Neubau Eisenbahnverbindung Usedom über Karnin
 - Neubau Darßbahn
- Die Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes sollten unbedingt umgesetzt werden, d.h., die personelle Ausstattung der Straßenbauverwaltung (Projektgruppe Großprojekte) ist über 2030 hinaus unbedingt sicher zu stellen. Außerdem sind die großen Vorhaben im Landesstraßenbau (Hochbrücke Wismar und die Meiningbrücke) unbedingt zu realisieren. Die finanzielle Sicherstellung ist hier besonders wichtig und müsste eigentlich verstärkt werden, da diese großen Vorhaben sonst u. U. zu Lasten des übrigen Landesstraßenbau gehen.

7. Wie wirkt sich die Verfügbarkeit von Fachkräften auf die Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern aus, insbesondere im Hinblick auf den öffentlichen Nahverkehr?

- Es sind zu wenige Fachkräfte verfügbar. Eine betont positive Darstellung seitens des Landes für Handwerksberufe wäre wichtig im Zusammenhang mit der Betonung, dass attraktive Ausbildungsstandorte (bspw. abc-Bau) im Land vorhanden sind. Konzepte wie duales Studium und Werkstudenten sind zu forcieren.

8. Welche aktuellen Herausforderungen bestehen im ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern?

- ÖPNV vor allem im ländlichen Raum ist Straßengebunden; deshalb stellt ein funktionierendes Straßennetz hier für die Grundvoraussetzung dar, s. oben

9. Welche Maßnahmen könnten ergriffen werden, um die Qualität und Attraktivität des ÖPNV und SPNV für die Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen?

10. Welche Herausforderungen bestehen hinsichtlich der Anbindung von ländlichen Gebieten an den öffentlichen Verkehr?

11. Welche Möglichkeiten gibt es, den ländlichen Raum besser in das ÖPNV-Netz einzubeziehen und die Mobilität für Menschen in abgelegenen Regionen zu verbessern?

- Konzepte wie Rufbusse könnte hier untersucht werden bzw. gemeindeeigenes Carsharing (also Fahrzeuge welche in einer bestimmten Gruppe, bspw. eines Dorfes zu Verfügung gestellt werden)

12. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiver und effizienter zu gestalten?

13. Wie kann die Landesregierung den Einsatz von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln im öffentlichen Nahverkehr, wie Elektrobussen oder Wasserstoffzügen, vorantreiben?

- Das derzeitig umweltfreundlichstes Verkehrsmittel ist die Bahn, eine vollständige Elektrifizierung des Schienennetzes in MV in die richtige Wahl.

14. Welche Rolle spielen die Tarifstrukturen im ÖPNV und SPNV und gibt es Empfehlungen zur Vereinfachung oder Verbesserung dieser Tarifsysteme?

15. Wie könnte die Landesregierung die Kooperation und Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsunternehmen und -trägern verbessern, um ein nahtloses Verkehrssystem zu schaffen?

- Eine bessere Kombination/Kommunikation von Güterverkehr auf Gleis und Straße, ist anzustreben. Güter im Fernverkehr auf die Gleise und in der Region über den LKW ausliefern!

16. Werden die im Haushalt verfügbaren Regionalisierungsmittel Ihrer Ansicht nach zielführend eingesetzt, um den ÖPNV/SPNV im Land leistungsfähiger aufzustellen?

17. Gibt es konkrete Vorschläge, wie die Landesregierung den Ausbau des Schienennetzes in Mecklenburg-Vorpommern fördern könnte?

- Mehr Investitionen in das Schienennetz. Instandhaltung vor Instandsetzung

18. Wie bewerten Sie grundsätzlich die gestartete Mobilitätsoffensive Mecklenburg-Vorpommerns in Hinblick auf die Sicherung von Mobilität, Taktverdichtung im SPNV und Busverkehr sowie die notwendige Mobilitätswende durch die Landesregierung?

19. Welche Strategien verfolgen die Verkehrsunternehmen in Sachen Personalgewinnung und Personalsicherung, um die politisch gewünschte Mobilitätswende organisatorisch abzusichern? Inwieweit kann die Landespolitik diesbezüglich unterstützend tätig werden?

20. Wie bewerten Sie die Auswirkungen der Einführung des Deutschlandtickets aus Sicht der Fahrgäste sowie aus Sicht der Verkehrsunternehmen? Wo sehen Sie daraus ableitend besonderen Handlungsbedarf?

21. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang die im Doppelhaushalt eingeplanten Mittel zur Bereitstellung des Seniorentickets?

22. Welche Auswirkungen erwarten Sie durch das Seniorenticket für die Verkehrsunternehmen?

23. Wie bewerten Sie die Einführung von Taktbuslinien?

24. Wie bewerten Sie die vorgesehene Einführung eines landesweiten Rufbussystems? Inwieweit ist es gelungen, die gewünschte Vereinheitlichung bestimmter Standards angesichts bislang unterschiedlicher Herangehensweisen in den Landkreisen tatsächlich zu erreichen?

25. Wann schätzen Sie, dass die geplante Einführung eines landesweiten, einheitlichen Rufbussystems in Mecklenburg-Vorpommern tatsächlich flächendeckend umgesetzt sein könnte? Welche Faktoren könnten die Realisierung dieses Vorhabens beeinflussen, und welche Maßnahmen oder Schritte könnten unternommen werden, um den Prozess zu beschleunigen?

26. Wie bewerten Sie die im Doppelhaushalt vorgesehenen Mittel zur Einführung eines landesweiten Rufbussystems?

27. Welche Erfahrungen gibt es aus anderen Bundesländern oder Ländern im Ausland, die als Best Practices für die Entwicklung des ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern dienen könnten?

28. Wie können innovative Technologien und digitale Lösungen genutzt werden, um den ÖPNV und SPNV benutzerfreundlicher und effizienter zu gestalten?

29. Welche finanziellen Ressourcen und Fördermöglichkeiten könnten genutzt werden, um den Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern zu unterstützen?

30. Welche Möglichkeiten gibt es, um den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) umweltfreundlicher zu gestalten, insbesondere in ländlichen Gebieten?

31. Wie bewerten Sie die aktuelle Situation der Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern in Bezug auf Bau- und Unterhaltungskosten?

- Eine Netzweite Verbesserung Straßeninfrastruktur benötigt eine Erhöhung der bereitgestellten Mittel
- Selbst konstante Mittelbereitstellung (auf dem derzeitigen Niveau) führt im besten Fall zu einem halten des aktuell mittelmäßigen Straßenzustandes; unter Berücksichtigung des Baupreisindexes führen konstante Mittel zu einer Verschlechterung des Straßenzustandes
- Über einen vergleichsweise geringen Mitteleinsatz kann durch den Bau von Radwegen können hohe Sicherheitseffekte erzielt und attraktive Mobilitätsangebot zur Förderung des Radverkehrs erreicht werden

- Das im Entwurf des Landeshaushaltes vorgesehene Budget für Landesstraßenradwege erscheint zweckmäßig
- Die landesseitige Unterstützung für kommunale Radwege sollte verstärkt werden (Förderung der Erhaltung bestehender Radwege)

32. Welche Auswirkungen hat die Mittelkürzung im Haushalt auf die Bau- und Sanierungsprojekte im Bereich der Straßeninfrastruktur und Radwege?

- Mittelkürzungen führen direkt zu einer Verschlechterung und Substanzverlust der Straßeninfrastruktur
- Durch den Substanzverlust vermindert sich das Landesvermögen

33. Wie nehmen Sie die Umsetzung von Baumaßnahmen seitens der Bauverwaltungen des Bundes und des Landes wahr? Was wäre Ihrer Einschätzung nach erforderlich, um die Umsetzung von Baumaßnahmen zu beschleunigen?

- Die komplexer werdenden Herausforderungen an die Planenden durch z. B. europarechtlichen Vorgaben bedürfen einer Überprüfung, ggf. Reduzierung mit dem Ziel der Planungsbeschleunigung
- Die im Bundesvergleich deutlich zu geringer personeller Ausstattung der Verwaltung ist eine Ursache für die verzögerte Umsetzung von Planungs- und Baumaßnahmen
- Der Fachkräftemangel betrifft jedoch auch die Ingenieurbüros
- Deshalb sollten Land, Planungsbüros und Baufirmen gemeinsam neue Wege der Ausbildung/Studiums von technischen Berufen gehen
- Daneben müssen neue digitale Instrumente stärker zur Anwendung kommen, die den Planenden unterstützen den Planungsprozess beschleunigen und die Zusammenarbeit zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber optimieren
- Die Baumaßnahmen selbst werden zügig abgewickelt. Der wesentliche Zeitanteil liegt in der Planungsphase und bei der Erlangung von Baurecht. Hier sind die großen Zeitfaktoren Umweltschutz und Schutz des Eigentums (Stichwort: Grundgesetz). Beschleunigungspotential wird hier vorrangig bei der entsprechenden personellen Ausstattung bei der Planfeststellungsbehörde und bei den zuständigen Gerichten gesehen.

34. Welche spezifischen Maßnahmen sollten Ihrer Meinung nach ergriffen werden, um den Investitionsstau im Bereich der Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern aufzulösen?

- S. 33

35. Wie könnte die Landesregierung die Zusammenarbeit mit den Akteuren der Baubranche und anderen relevanten Interessengruppen zur Lösung dieser Herausforderungen verbessern?

- Insbesondere das gemeinsame Agieren bei der Gewinnung technischer Nachwuchskräfte muss weiter ausgebaut werden

36. Welche Rolle spielen Digitalisierung und innovative Technologien bei der Bewältigung der Herausforderungen im Straßen- und Radwegenetz?

- Die Digitalisierung und vor allem Automatisierung ist der zentrale Schlüssel zur Beschleunigung von Planungs- und Bauprozessen
- Der von der SBV eingeschlagene Weg, in Zusammenarbeit mit den anderen Bauverwaltungen Deutschlands in unterschiedlichen Teilfeldern Innovationen auszuprobieren und in den Regelprozess zu überführen ist richtig und wird unterstützt

- Begrüßt wird, dass z. B. BIM die regionale Bau- und Planungswirtschaft direkt eingebunden wird. Zudem werden auch Innovationen bei optischen Bauwerksprüfungen (Drohen) mit regional ansässigen Büros erprobt.
- Es wird für erforderlich gehalten, dass die Straßenbauverwaltung personell und finanziell in die Lage versetzt wird, den digitalen Zwilling-Straße (für das Bundes- und Landesstraßennetz) als Grundlage für viele weitere Digitalisierungsprozesse zu entwickeln.

37. Welche Ansätze und Programme könnten dazu beitragen, den Fachkräftemangel im Bauwesen anzugehen, um die Bau- und Sanierungsprojekte effizienter durchzuführen?

- Die Fortführung des Traineeprogramms für Bauingenieure in der Straßenbauverwaltung wird unterstützt
- Praxisbegleitetes Studium

38. Gibt es bewährte Praktiken oder Beispiele aus anderen Regionen oder Ländern, die Mecklenburg-Vorpommern bei der Verbesserung seiner Straßeninfrastruktur und Radwege nutzen könnten?

- Über den oben genannten Austausch bei Innovationen (s. 36) sind verschiedenste Ansätze in anderen Bundesländern in der Anwendung, die z. B. die Planung und den Bau von Radwegen auf leistungsfähige Kommunen übertragen.
- Darüber hinaus sind funktionale Ausschreibungen denkbar, bei denen Planungs- und Bauleistung zusammen ausgeschrieben und vergeben werden.

39. Wie könnte die Attraktivität von Mecklenburg-Vorpommern für Bauunternehmen und Fachkräfte im Bauwesen gesteigert werden?

- Eine angemessene Vergütung von Planungs- und Bauleistungen ist die Voraussetzung für eine angemessene Entlohnung der Fachkräfte in Ingenieurbüros und Baufirmen
- Es geht nicht nur um Fachkräfte im Bauwesen, es geht um die Attraktivität für technische Berufe gesamt.
- Schüler in der Grundschule sind noch neugierig und technikinteressiert. Der Lehrpersonal der Schulen ab der Klasse 5 schafft es leider nicht diese Begeisterung fortzuführen.

40. Welche langfristigen Strategien und Maßnahmen würden Sie empfehlen, um die Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern nachhaltig zu verbessern?

- Langfristige Budgetsicherheit erlaubt es den Verwaltungen kontinuierlich bedarfsgerecht auszuschreiben und so langfristige Bau- und Erhaltungsprogramme zu konzipieren

41. Was sind Ihrer Ansicht nach die wichtigsten Maßnahmen im Land, um die Radverkehrsinfrastruktur kurzfristig bzw. langfristig zu verbessern?

- Kontinuierlicher Ausbau der Radwegestruktur nach Priorisierungskonzepten
- Angemessene Mittelausstattung für Bau und Erhaltung für den Radwegebau
- Unterstützung der Kommunen bei ihren Erhaltungsaufgaben bei Radwegen

42. Werden die im Haushalt bereitstehenden Mittel zum Ausbau der touristischen und Alltags-Radwege Ihrer Ansicht nach zweckmäßig eingesetzt?

- Ja

43. Gibt es spezifische Pläne, um den Radverkehr in der Region zu fördern und sicherer zu gestalten?

44. Ist die AGFK Ihrer Meinung nach ausreichend mit Mitteln ausgestattet, um die ihr zugedachten Aufgaben adäquat zu erfüllen (vgl. Einzelplan 06, Seite 198 f.)?
Die Fragen 45 und 46 richten sich an den Geschäftsführer des AGFK Mecklenburg-Vorpommern e. V.

45. Wie bewertet der AGFK die vorgesehene finanzielle Unterstützung von Beratungsleistungen für Gemeinden zum Radwegeausbau im Haushaltsentwurf?

46. Ist mit den hierbei zur Verfügung gestellten Mitteln eine konsequentere Inanspruchnahme von Bundesfördermitteln zum Radwegeausbau durch Gemeinden zu erwarten?

47. Die Kommunen in den ländlichen Räumen brauchen besondere Unterstützung beim Ausbau des Radwegenetzes.

a) Wie kann/soll das Land hier unterstützen?

b) Halten Sie die Unterstützung des Landes für ausreichend?

48. Was würde Ihrer Ansicht nach helfen, damit MV in Zukunft Fördermittel des Bundes – etwa die 71,4 Millionen Euro aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“, die MV von 2020 bis 2028 vom Bund erhält – auch abrufen und verbauen kann?

49. Im Entwurf zum Doppelhaushalt 2024/2025 werden 86 Millionen Euro jährlich an Landesmitteln zum Straßen- und Radwegbau eingeplant. Halten Sie diesen Mittelansatz für angemessen mit Blick auf den Gesamthaushalt?

- Unter der Voraussetzung, dass der aktuelle Straßenzustand annähernd gehalten werden soll und die Ausstattung mit Radwegen moderat verbessert werden soll, erscheint das geplante Budget vertretbar.
- Unter Berücksichtigung der fortgesetzt steigenden Baupreise ist fraglich ob diese Ziele mit dem aktuell geplanten Budget dauerhaft erreichbar bleiben.
- In jedem Fall müssen für finanziell anspruchsvolle Baumaßnahmen (Ersatzneubauten von Großbrücken oder Ortsumgehungen) zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.

50. Halten Sie die im Haushalt eingestellten Mittel für 2024 bzw. 2025 für Radverkehr ausreichend (vgl. insbesondere Einzelplan 06, Kapitel 0604 und 0611)?

- 0604 ja
- 0611: hier ist eine verstärkte Unterstützung der Kommunen erforderlich (insbesondere Erhaltung kommunaler Radwege)

51. Mit wie vielen Stellen sollte der Bereich „Radverkehr“ im zuständigen Ministerium Ihrer Meinung nach untersetzt sein?

52. Was muss Ihrer Meinung nach passieren, damit MV wieder einen Spitzenplatz bei den Radtouristen einnimmt?
53. Wie lässt sich die Zufriedenheit der Radreisenden in MV kurzfristig bzw. langfristig verbessern?
54. Wie beurteilen Sie das jetzt ausgelaufene Landesprogramm für die Radfernwege? Sollte es Ihrer Meinung nach fortgeführt werden?
55. Welche Potenziale sehen Sie in der Förderung von nachhaltigen Verkehrsmitteln wie Elektromobilität und Fahrradverkehr?
56. Wie könnte die Digitalisierung die Verkehrsinfrastruktur und -management in der Region verbessern?
- Autonome Züge, digitale Verkehrslenkung, Digitale Stellwerke (DSTW)
57. Welche Auswirkungen hat der Güterverkehr auf die Verkehrswege in Mecklenburg-Vorpommern und wie wird dieser reguliert?
58. Welche finanzielle Unterstützung seitens des Landes ist Ihrer Ansicht nach erforderlich, um die Logistikinfrastruktur im Land auszubauen?
59. Wie wird die Infrastruktur für den Gütertransport, insbesondere die Häfen, entwickelt und ausgebaut?
60. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Verkehrssicherheit in der Region zu erhöhen?
61. Welche Chancen und Risiken ergeben sich aus internationalen Verkehrsverbindungen, insbesondere im Hinblick auf den Ostseeraum?
62. Wie kann die Zusammenarbeit zwischen öffentlichem und privatem Sektor zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gestärkt werden?
63. Wie können innovative Finanzierungsmodelle dazu beitragen, dringend benötigte Verkehrsprojekte zu realisieren?
64. Wie werden die wirtschaftlichen Auswirkungen von Verkehrsprojekten, wie beispielsweise Autobahnen oder Bahnstrecken, bewertet?
65. Welche langfristigen Visionen hat die Wirtschaft für die Verkehrsentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern und wie kann der Landtag diese unterstützen?

66. Welche Förderinstrumente nutzen Unternehmen und Gemeinden in Mecklenburg, um Investitionen in Verkehrs- und Infrastrukturprojekte zu unterstützen und wie wirksam sind diese?

67. Welche Erfahrungen haben Unternehmen gemacht, die bereits Fördermittel für Verkehrs- und Infrastrukturprojekte beantragt haben? Gibt es spezifische Herausforderungen oder Hindernisse?

68. Wie könnte die bestehende Förderlandschaft verbessert werden, um den Bedürfnissen von Unternehmen und Gemeinden besser gerecht zu werden und die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung zu beschleunigen?

69. Welche Förderinstrumente werden besonders gut angenommen und welche Relation von Mittelvolumen zu Verwaltungsaufwand weisen diese auf?