Stellungnahme zum Entwurf des Integrierten Landesverkehrsplans Mecklenburg-Vorpommern

Vorbemerkung und Grundannahmen zum Ausbau von Verkehrsinfrastruktur

Der Entwurf des ILVP M-V geht von der Grundannahme aus, dass die Phase des Verkehrsinfrastruktureneubaus und -ausbaus nach der Wende zu Ende geht, welche das Ziel verfolgte, den Investitionsstau aus DDR-Zeiten abzubauen und die Straßeninfrastruktur an die veränderte Verkehrsmittelwahl (stark gestiegener Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen) anzupassen. In einer neuen Phase würde es im Wesentlichen um die Anpassung an demographischen Entwicklungen unter fiskalischen Zwängen (zurückgehende Finanzmittel) gehen. Deshalb sei ein Strategiewechsel erforderlich. Statt Neubau, der nur noch als Ausnahme gesehen wird, soll es in einer neuen Phase im Wesentlichen um die Erhaltung des Vorhandenen gehen. Dies sei auch durch die prognostizierten zurückgehenden Verkehre gerechtfertigt. Diese Grundannahme kann von mir nicht vorbehaltlos geteilt werden. Unbestritten wird die Finanzierung von Verkehrsprojekten für die Straßenbaulastträger immer schwieriger. Das kann aber nicht dazu führen, dass der Status Quo als Endpunkt des Verkehrsinfrastrukturausbaus definiert wird und Forderungen nach Neubau und Ausbau von Vorhaben, die der „ersten Phase“ zuzurechnen sind, als unbegründet zurückgewiesen werden. Zum einen sind wichtige Projekte noch nicht realisiert, wie die Darßbahn. Zum anderen gibt es insbesondere beim Ausbau des Radwegenetzes für den Freizeit- und den Alltagsverkehr oder im Bereich ländlicher Wegebau noch erheblichen Nachholbedarf. Auf Grund von Sicherheitsüberlegungen geht der ILVP M-V auch davon aus, dass an stark befahrenen Landesstraßen der Bau von straßenbegleitenden Radwegen intensiviert werden soll (S. 257). Wie hoch der Bedarf an solchen Wegen ist, kann aus den Raumordnerischen Radverkehrsplänen für die einzelnen Planungsregionen abgelesen werden. Darüber hinaus sind einzelne Straßen nicht ausreichend leistungsfähig für das auftretende Kfz-Verkehrsaufkommen, Knotenpunkte müssen aus Gründen von Sicherheit und Leistungsfähigkeit umgebaut werden und es fehlen noch eine Reihe von Ortsumgehungen (z. B. Bergen auf Rügen). Vor diesem Hintergrund die Förderinstrumente auf den Substanzerhalt zu fokussieren und den Neubau, Ausbau und Umbau zum Ausnahmefall zu definieren wird als nicht sachgerecht bewertet.

Grundsätzlich halte ich den vorgelegten Entwurf für ein geeignetes Mittel, den Verkehr zu organisieren und die Voraussetzungen für die Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs zu schaffen.

Angesichts einer jahrelangen Arbeit am Thema ist eine Fristsetzung von sechs Wochen im Beteiligungsverfahren nicht angemessen und ein Austausch mit Unternehmen, Behörden im Landkreis oder über die Grenzen hinaus ist tiefgründig nicht leistbar. Die Formulierung, die vorhandenen Finanzierungsmittel allgemein als angemessene ökonomische und ökologische Mobilitätsangebote zu gestalten, wird mitgetragen. Aber die Untersetzung, was aus Sicht des Landes angemessen sein könnte, bleibt unklar. Hier besteht Klärungsbedarf. Auch der Ansatz, dass von vorhandenen Finanzmitteln ausgegangen wird, ist irreführend, da ja noch auf eine sich verändernde Situation eingegangen wird (Seite 6).

Erreichbarkeit von Grundzentren

Auf den Seiten 31 ff. wird die Erreichbarkeit von Grundzentren mit PKW und ÖPNV thematisiert. Aus der Darstellung von S. 32 ist klar erkennbar, dass insbesondere der Nordosten von Rügen (Region Gingst und Wittow) die angestrebten Erreichbarkeitszeiten nicht einhalten kann. Das gleiche Bild bietet die Darstellung auf Seite 36 für die ÖPNV-Erreichbarkeit und S. 39 in der Kombination Pedelec und ÖPNV. Dies liegt auch daran, dass sich auf Rügen die Grundzentren und das Mittelzentrum an der B 96 bzw. südöstlich davon befinden. Der gesamte Nordosten weist dagegen keinen einzigen Zentralen Ort auf. Seit langem setzt sich

der Landkreis Vorpommern-Rügen für die Bildung eines gemeinsamen Grundzentrums Altenkirchen/Wiek für die Region „Halbinsel Wittow“ ein. Der Rahmen für die Bildung der Zentralen Orte wird durch das Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) gesetzt. Im bisherigen Fortschreibungsverfahren zum LEP ist nicht erkennbar, dass die Landesregierung offen für eine Regulierung erkennbarer Defizite des bisher praktizierten Verfahrens zur Bestimmung von Grundzentren und zur Anpassung der Kriterien ist. Ich fordere daher eine Überprüfung des Netzes der Zentralen Orte dahingehend, dass die Zielgrößen der RIN 2008 mit dem gegebenen Netz der Zentralen Orte auch erfüllt werden können. Wo das nicht der Fall ist, weil größere Lücken im Netz der Zentralen Orte vorhanden sind, sollte geprüft werden, ob weitere Gemeinden als Grundzentrum bestimmt werden können. Die Kriterien des LEP sind entsprechend um Kriterien zu erweitern, in denen definiert wird, dass die Fahrtfernungen zum Erreichen Zentraler Orte, orientiert an den RIN-Werten, nicht überschritten werden sollen. Bei kaum besiedelten Regionen, wie dem Darßer Wald, sind längere Zeiten sicherlich verkraftbar. Nicht jedoch in Regionen mit mehreren tausend Einwohnern und einer besonderen Bedeutung für den Tourismus, wie der Halbinsel Wittow.

Skandinavien-Adria-Entwicklungskorridor

Im Zuge des Ausbaus der Nord-Süd-Verbindung für den Schienengüterverkehr sind, neben Rostock, immer auch die Potenziale des landesweit bedeutsamen Seehafens Sassnitz mit zu betrachten. Dies umso mehr, da hier in exponierter Lage leistungsfähige Umachsanlagen für den Eisenbahnverkehr mit Breitspur aus Ländern wie Finnland, den Baltischen Staaten und Russland besteht und damit Ost-West-Verkehre über die Ostsee in die Nord-Süd-Achse integriert werden können.

Güterverkehr

Das Ziel, mit einer ausgewogenen Verkehrspolitik und bedarfsgerechter Verkehrsinfrastruktur die Voraussetzung für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs zu schaffen, wird, wie auf Seite 9 beschrieben, voll unterstützt.

Die prognostizierten Zuwächse des Güterverkehrsaufkommens im Bahnverkehr bis 2030 mit einer Tonnagesteigerung von über 30 % (siehe Seite 71) und damit weit über Bundesdurchschnitt und einer Steigerung der Verkehrsleistung in Tonnenkilometer pro Jahr mit über 40 % hat offensichtlich keine Auswirkungen auf einen Ausbaubedarf bei der Bahninfrastruktur. Angaben hierzu fehlen im ILVP M-V. Wenn man sich vor Augen führt, wie stark der Rückbau der Güterverkehrsinfrastruktur in den letzten 25 Jahren war und auch in der Gegenwart noch betrieben wird, erstaunt die Prognose.

Verkehrspolitische Leitlinien

Die Verkehrspolitischen Leitlinien (S. 75 ff.) werden grundsätzlich begrüßt. Bei der öffentlichen Finanzierbarkeit von Verkehrsprojekten ist eine Prioritätensetzung selbstverständlich. Die Finanzausstattung des Verkehrsbereiches muss aber so dimensioniert sein, dass auch größere Neu- oder Ausbauprojekte noch möglich sind und hierdurch nicht ein zu eng gesetzter Rahmen gesprengt werden würde. Bedenken bestehen bei den Aussagen zum SPNV (S. 78). Die Schwerpunktsetzung auf die Hauptstrecken mit großem Fahrgastaufkommen für den SPNV ist wenig nachvollziehbar, wenn andere Ziele, wie die schnelle Erreichbarkeit aller Teilräume des Landes und insbesondere der ländlichen Räume die Attraktivitätssteigerung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und das Ermöglichen von Mobilität auch für die, die über keinen Zugriff auf ein Kfz verfügen, ernsthaft verfolgt werden sollen. Bei einer Konzentration auf die Hauptstrecken wird der umweltfreundliche Bahnverkehr eher abgehängt als gestärkt. Die Umsetzung der Ausbauziele im SPNV kostet Geld. Einen Ausbau einzig und allein von den in der Zukunft noch zur Verfügung stehenden, sinkenden Regionalisierungsmitteln des Bundes abhängig zu machen, ist nicht gerechtfertigt. Hier ist das Land mit eigenen finanziellen Mitteln genau so gefragt.

Siedlungsentwicklung (S. 83)

Eine verkehrsvermeidende Siedlungsentwicklung, die eine Autoabhängigkeit verringert, ist sicher wünschenswert. Leider sind die raumordnerischen Steuerungsmöglichkeiten in den Jahren des starken Siedlungswachstums nach der Wende nicht effektiv eingesetzt worden. Im Ergebnis ist die Siedlungsstruktur mit ihren neu entstandenen Vorstadtsiedlungen in den Randbereichen der Stadt-Umland-Räumen um die größeren Zentren alles andere als verkehrsvermeidend. Diese Fehlentwicklungen werden nicht zu revidieren und die Folgen werden noch lange spürbar sein. Umso mehr ist der über dem Eigenbedarf der Gemeinden liegende Zuwachs an Siedlungsfläche (im Sinne des Leitbildes der dezentralen Konzentration) auf die Zentralen Orte zu steuern.

Lösungsansätze gegen Substanzverluste im Bereich der Straßeninfrastruktur (S. 95 ff.)

1. Bereitstellung zusätzlicher Haushaltsmittel

Eine Verdoppelung der Ausgaben für jeden Straßenbaulastträger würde zum Optimum führen. Aber auch eine deutliche Erhöhung würde die Situation spürbar verbessern. Nicht nachvollziehbar ist die auf der Seite 96 vorgeschlagene Vorgehensweise der Baulastträger übergreifenden Bestandserfassung für jede Straßenkategorie nach einheitlichen Kriterien und einheitlichen Regelwerken, die dann Grundlage für die Priorisierung sein soll. Es ist zu befürchten, dass die Prioritäten zu Ungunsten der kommunalen Straßen ausfallen würden. Das einheitlich bewertete Gesamtstraßennetz wird, bei einer Gewichtung der höheren Nutzungsgrade der klassifizierten Straßen, die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf den Bedarf der Autobahnen, Bundes- und Landstraßen konzentrieren. Das auf der Seite 261 aufgeführte Ziel, einen möglichst großen Teil des motorisierten Verkehrs auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen stattfinden zu lassen (wegen der höheren Sicherheit), bestärkt diese Vermutung. Von den auf der Seite 86 aufgeführten insgesamt rund 30.000 km Gesamtstraßennetz in M-V (Stand 1. Januar 2015) würden sich die rund 6.000 km in der Straßenbaulast von Bund und Land stehenden Straßen dann sicher optimal erhalten lassen. Die rund 4.000 km Kreisstraßen und rund 20.000 km Gemeindestraßen müssten sich dann die verbleibenden Mittel teilen. Einheitliche Leitwerte (Euro Haushaltsmittel und Personal) je km Straße für Bau und Betrieb sowie Unterhaltung führen zu der gleichen Benachteiligung. Dies kann nicht im Interesse der Landkreise und der Städte und Gemeinden sein. Der Unterhaltungsstandard der einzelnen Straßenkategorien muss sicher in der Zukunft auf den Prüfstand gestellt werden. Nicht vergessen werden darf bei den Überlegungen zur Finanzierung der Straßenunterhaltung, dass erhebliche Mittel aus dem Bereich des Kfz-Verkehrs, wie die Mineralölsteuer oder die Kfz-Steuer, dem Bund zufließen. Bund und Land haben aber nur rund ein Fünftel des Straßennetzes und nur rund 45 % der Straßenfläche zu unterhalten. Die notwendigen Mittel für die kommunale Ebene sind bereitzustellen und zwar unabhängig von einer Einheitsbewertung aller Straßen. Aus kommunaler Sicht wäre eine erhebliche Erhöhung der Mittel für die Straßenunterhaltung nicht illusorisch, wenn das Land seiner Verantwortung für die auskömmliche Finanzierung der kommunalen Ebene nachkommen würde. Der Lösungsansatz selbst, allerdings nur unter der Beachtung der geforderten Finanzausstattung der kommunalen Ebene, ist durchaus zu begrüßen.

2. Optimierung der Verwaltungsstrukturen

Die Erwartung, dass die Reduzierung von drei Straßenbaulastebenen auf zwei Ebenen zu einer deutlichen Personal- und Finanzmitteleinsparung führen würde, kann nicht nachvollzogen werden. Ein Personalübergang von Amtsverwaltungen oder amtsfreien Gemeinden an eine andere Verwaltungsebene wird schwerlich machbar sein, da Stellen in diesen Verwaltungen, die ein entsprechendes Qualifikationsniveau aufweisen, neben der Zuständigkeit für Neubau, Ausbau und Unterhaltung von Straßen immer auch andere Aufgaben umfassen, die weiter bei den Verwaltungen verbleiben werden. Darüber hinaus bedienen sich die verschiedenen Straßenbaulastträger üblicherweise externer Ingenieurbüros oder anderer Dienstleister zur Erledigung der Aufgaben. Eignes Personal wird in der Regel hierfür nicht vorgehalten. Es ist davon auszugehen, dass das vorhan-

dene Personal, welches diese Dienste als Aufgabenträger koordiniert, Ausschreibungen durchführt und Maßnahmen abrechnet, ausgelastet ist. Es ist nicht erkennbar, wie dann Personal in einer gemeinsamen Verwaltungsebene eingespart werden kann.

Möglichkeiten des Kostenparens, ohne die Vereinigung von Straßenbaulastträgererebenen, werden auch heute schon erfolgreich praktiziert. Bei der Unterhaltung ist es nicht unüblich, dass z. B. der Winterdienst auf Kreisstraßen durch die Straßenmeistereien der Straßenbauämter bei entsprechender Kostenverrechnung mit erledigt oder die Baumpflege an Alleebäumen durch gemeinsame Ausschreibung von Straßenbauverwaltung und Kreisstraßenverwaltung optimiert wird. Der Knackpunkt bei einer Verschmelzung der gemeindlichen und kreislichen Straßenbaulastebene ist die Klärung der Kostenverteilung und Mittelzuweisung. Dieser Punkt wird zwar auf der Seite 97 erwähnt, aber nur mit der Bemerkung, dass dies „ebenfalls zu entscheiden wäre“. Aus meiner Sicht wäre der Streit zwischen den Gemeinden untereinander und mit den Landkreisen um Prioritäten und Finanzierung für Vorhaben vorprogrammiert. Da dem Verlust der Aufgabe auch der Verlust der Mittel folgen muss, bleibt für die Gemeinden noch weniger Spielraum, um in Eigenverantwortung Vorhaben nach eigener Prioritätensetzung durchzuführen. Möglichen Effizienzgewinnen stehen erhebliche Probleme und personeller Mehraufwand bei Koordinierung und Finanzierung der Abschaffung einer Straßenbaulastträgererebene entgegen. Dieser Lösungsansatz ist nicht im Interesse der kommunalen Ebene und wird von mir abgelehnt.

3. Integriertes Straßennetz und Priorisierung

Ziel von Verwaltungshandeln und von Politik sollte es sein, vorhandene Finanzvolumen optimal für die Erledigung der Aufgaben einzusetzen. Auch die Konzentration von knappen Mitteln auf prioritäre Aufgaben und die bedarfsgerechte Bereitstellung von Leistungen entspricht üblichem Verwaltungshandeln. Da, wo eine bessere Qualität bei geringerem Aufwand zu erzielen ist, wäre die Beibehaltung des höheren Aufwandes geradezu unverantwortlich. Insofern muss der hier benannte Ansatz als Grundsatz vernünftigen Verwaltungshandelns auch in den anderen beiden Lösungsansätzen enthalten sein. Die Separierung von Straßen geringerer Verkehrsbedeutung von solchen Straßen, die für alle Nutzer von Bedeutung sind, erscheint jedoch nicht unproblematisch und bedarf der Erklärung. So haben beispielsweise Autobahnen keine Bedeutung für den langsam fahrenden Verkehr und sind damit nicht für alle Nutzer von Bedeutung. Dies kann sicher nicht gemeint sein.

Sofern eine Straße als öffentliche Straße genutzt werden soll, auch wenn die Nutzung sehr gering ist, besteht ein Unterhaltungsaufwand, der zumindest einen verkehrssicheren Zustand aufrechterhalten muss. Dieser Unterhaltungsstandard darf nicht unterschritten werden, andernfalls würde eine Verwaltung grob fahrlässig handeln. Die auf Seite 101 kritisierte parallele Führung von zwei Gemeindestraßen kann nicht zu der Schlussfolgerung führen, sich von einer der Gemeindestraßen zu verabschieden. Insbesondere dann nicht, wenn die Straßen Erschließungsfunktionen für die anliegenden Grundstücke haben (was bei dem hier gezeigten Beispiel offensichtlich der Fall ist). Die mit dem Lösungsvorschlag angedeutete Überprüfung des gesamten Straßennetzes wird zu einer Neubewertung der Einstufung im qualifizierten und nicht qualifizierten Straßennetz führen. Umstufungen von Straßen berühren die Finanzen der Straßenbaulastträger unmittelbar. Bei Herunterstufungen ist das Konnexitätsprinzip zu wahren und der Nachweis der Unterhaltung ohne Investitionsstau zu erbringen.

Auf der Seite 101 wird ein gemeinsamer Konsens aller Straßenbaulastträger angemahnt, dass mindestens 2/3 der Personalkapazitäten und Finanzmittel für die Erhaltung und den Betrieb des Anteils am Netz aufgewendet wird. Neubau/Umbau/Ausbau auf freie Ressourcen zu begrenzen, die nach der Bereitstellung der Mittel für die Unterhaltung noch übrig sind, halte ich für eine ungerechtfertigte Einschränkung der kommunalen

Selbstverwaltung. Es kann für eine Kommune gute Gründe geben, ein kostenintensives Vorhaben des Neubaus, Umbaus oder Ausbaus durchzuführen, welches diesen Wert deutlich überschreitet. In einem solchen Fall wäre es gerechtfertigt, dass die Unterhaltung nicht den Vorrang vor Neubau/Umbau/Ausbau hat.

Eine Absicherung der Leitwerte zur Erhaltung von Straßen (S. 101) kann dann von einer Kommune verlangt werden, wenn eine auskömmliche Finanzausstattung durch das Land gegeben ist. Sofern das nicht der Fall ist, muss die Erhaltung eines verkehrssicheren Zustands als Mindeststandard genügen. Gerade im Bereich des Neubaus von Radwegen für den Freizeit- und den Alltagsverkehr oder des ländlichen Wegebaus gibt es noch erheblichen Nachholbedarf auf kommunaler Ebene, bei den straßenbegleitenden Radwegen auch auf der Ebene von Bund und Land. Anders als auf Seite 101 gefordert kann hier der Neubau keine Ausnahme darstellen. Eine Förderung darf dann auch nicht nur dem Substanzerhalt dienen (S. 102).

Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV)

Der vorliegende Entwurf beinhaltet eine umfangreiche Analyse der Situation im Land M-V. Die Frage ergibt sich, welche Verbindlichkeiten zukünftig dargestellte Entwicklungsperspektiven haben sollen. Dazu wurden auf Veranstaltungen zum Thema durch das zuständige Ministerium unterschiedliche Aussagen getroffen.

Auf Seite 6 unter 2. Öffentlicher Personenverkehr (ÖPV) wird unter Punkt 2 festgehalten, dass man die Hauptnetze stärken will. Dazu sollen Ausbaumaßnahmen im Schienenhauptnetz erfolgen. Aus meiner Sicht liegen Potenziale eher in touristisch geprägten Nebennetzen, das muss im Landesverkehrsplan dringend benannt werden und kann ganz wesentlich für diese Verkehre zum und auf dem Darß/Fischland und auf der Insel Rügen sein. Der Bezug ist auch auf Seite 78 im Punkt 9 darzustellen und auf Seite 170, in der Tabelle (Hauptnetze stärken).

Ein Neubau der Darßbahn ist offensichtlich nicht mehr im Blick. Außer bei der Erwähnung der Projekte, die das Land zum Bundesverkehrswegeplan 2016 angemeldet hat (Tabelle 16 auf Seite 144), spielt die Verlängerung der Bahn von Barth auf den Darß im ILVP M-V keine Rolle. Gerade der Trend zur Steigerung des Urlaubsverkehrs in Verbindung mit einer älter werdenden Bevölkerung und einer abnehmenden Kfz-Verfügbarkeit bzw. Kfz-Nutzung durch Senioren (siehe S. 174) dürfte hinreichend Grund für den Bau der Darßbahn, aber auch für die Aufrechterhaltung aller Strecken zu den Urlaubsorten an der Küste und im Binnenland sein. Es ist zu erwarten, dass Urlaubsregionen, die über einen attraktiven Zugang zum Schienenpersonennah- und Fernverkehr verfügen, sich im Wettbewerb mit anderen Urlaubsregionen wesentlich besser behaupten können. Aus der Sicht des Landkreises wäre sehr wichtig, dass der Neubau der Darßbahn bis Prerow erweitert wird und nicht in Zingst endet. Das ist notwendig für den laufenden Planungsprozess. Eine Umsetzung kann später in Etappen und in Abhängigkeit der wirtschaftlichen Situation erfolgen.

Die Bahnverbindung Barth-Velgast-Stralsund stellt eine attraktive Verbindung zwischen dem Grundzentrum Barth und dem Oberzentrum Stralsund dar und verknüpft in Velgast den Fernverkehr mit dem regionalen Verkehr auch zur Urlaubsdestination Darß-Zingst. Die bekannt gewordene Absicht, diese Strecke nicht wieder ausschreiben zu lassen, ist daher völlig unverständlich. Dies umso mehr, da die Maßnahme „Neubau der Darßbahn Barth-Zingst“ eine von acht Schieneninfrastrukturvorhaben ist, die das Land M-V für den Bundesverkehrswegeplan 2016 angemeldet hat (Tabelle 16 S. 144). Ein Augenmerk auf touristisch wichtige Verbindungen (siehe S.146) scheint hier besonders wichtig zu sein. Weiterhin darf die SPNV-Verbindung „Bergen auf Rügen - Putbus - Lauterbach Mole“ nicht in Frage gestellt werden. Diese Verbindung ist für die Region als Standortfaktor sowie als Übergang zur Rügenschens Bäderbahn „Rasender Roland“ (RüBB) wichtig und nicht nur von touristischer Bedeutung.

Die ausschließliche Finanzierung des SPNV durch die sinkenden Regionalisierungsmittel des Bundes ist nicht zwingend (siehe S. 127). Warum stehen Landesmittel hierfür nicht zur Verfügung (siehe hierzu auch meine Ausführungen zu den Verkehrspolitischen Leitlinien)? Das Ziel, mit den vorhandenen Finanzmitteln einen effizienten und insgesamt attraktiveren ÖPV zu entwickeln (S. 137), hört sich zunächst sehr gut an. Wenn vorhandene Finanzmittel einen gedeckelten Betrag meinen, wie bei der seit langem praktizierten Theaterfinanzierung, dann wirkt sich jede Kostensteigerung beim Personal und bei den Sachkosten auf den Finanzierungsbedarf von dritter Stelle aus oder muss durch Angebotsreduzierungen, Preiserhöhungen oder Effizienzsteigerungen kompensiert werden. Diese Kompensationen zeichnen sich aber in den seltensten Fällen als „attraktivitätssteigernd“ aus. Auch der Begriff „bedarfsgerechter ÖPV“ (S. 137) muss klar definiert werden. Was heißt angemessenes ökonomisch und ökologisch vernünftiges Angebot für alle Regionen des Landes bei stark rückläufigen Schülerzahlen? Was bedeutet „Basisangebot“ (S. 138)?

Die Finanzierung des ÖPNV ist z. B. durch abgeschlossene öffentliche Dienstleistungsaufträge nach den öffentlichen Vergaben ausgerichtet. Diese Verträge wurden für zehn Jahre abgeschlossen, also ist die Finanzierung auch geplant. Der Entwurf nimmt keinen Bezug auf die neu entstandene Situation der Landkreise in Umsetzung der EG VO 1370/2007 und lässt keine Rückschlüsse auf notwendige finanzielle Auswirkungen für die Landkreise zu. Aber wie auf Seite 78 betont müssen die Mittel vom Land nicht einer Fortschreibung unterliegen. Liegt es in der Verantwortung der Aufgabenträger effizienter zu werden? Dies ist bereits mit der Umsetzung der EG VO 1370/2007 erfolgt, was zu mehr Transparenz und Berechenbarkeit geführt hat.

Der ILVP M-V setzt auf Leistungsanreize zur Verbesserung der Mobilität. Die Idee, diese Anreize auf die beförderten Fahrgäste abzustellen, kann nicht nachvollzogen werden. In den bevölkerungsarmen Regionen und erheblichen Beförderungsweiten, wie dem Landkreis Vorpommern-Rügen, führt das zu erheblichen finanziellen Benachteiligungen und kann so nicht mitgetragen werden. Im Übrigen bleibt die Ermittlung dieser Fahrgastzahlen, wie bereits in der AG ÖPNV des LKT mehrfach diskutiert, strittig (S.157). Es gibt bisher keine verwertbaren Schlüssel zur gleichwertigen Ermittlung der Fahrgastzahlen. Unternehmen, die in dünn besiedelten ländlichen Räumen ÖPNV betreiben, dürfen nicht durch objektive Auswirkungen des demographischen Wandels „bestraft“ werden.

Zu dem Grundgedanken eines integrierten ÖPNV-Angebotes auf der Seite 139 hier noch einige Anmerkungen: In den dünn besiedelten Regionen der Flächenkreise ist eine Taktung der bestehenden Verkehre sehr kostenintensiv und bringt keine Verbesserung der Fahrgastzahlen hervor, weil diese Fahrten in der Hauptsache von Zwangskunden genutzt werden. Deshalb sollte auch die Überlegung zu nicht getakteten Regionalverkehren in der Fläche dringend aufgenommen werden.

Die Landesregierung strebt ein Netz von landesbedeutsamen ÖPNV Verbindungen an. Wie wird landesbedeutsam definiert? Fraglich ist, was damit gemeint ist. Sind das neue Fernlinienverbindungen, die die ausgedünnten Angebote des SPNV aufnehmen werden oder sind die Einrichtung von Schnellbuslinien innerhalb der Landkreise mit überregionaler Verknüpfung gemeint. Busverbindungen bis 50 Kilometer definieren sich nach dem ÖPNV-Gesetz als ÖPNV. Diese Aufgabe fällt in die Verantwortung der Aufgabenträger Landkreise und kreisfreie Städte und liegt nicht in der Verantwortung des Landes. Oder werden Busverbindungen von über 50 Kilometer angestrebt? Dies wäre dann Fernverkehr. Hier würde man den bereits angeschlagenen SPNV weiter schwächen und gleichzeitig in den Fernbusmarkt eingreifen. Beide Aktivitäten sind kritisch zu sehen. (S.146) Beispiel: Die Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR) hat gemeinsam mit der DB eine attraktive getaktete Verbindung über den ganzen Tag vom Mönchgut auf Rügen über Bergen nach Stralsund mit einem gemeinsamen Ticket (Bernsteinticket) geschaffen. Der Preis für die Hin- und Rückfahrt beträgt 16 €. Die Firma Flixbus bietet für die Verbindung lediglich 2 Fahrtenpaare zu

Zeiten an, die besonders für Touristen interessant sind. Der Preis für die Hin- und Rückfahrt beträgt 10 €. Hier gehen den Nahverkehrsunternehmen wichtige Einnahmen verloren, indem die Fernbusunternehmen nur die für sie lukrativen Fahrten übernehmen.

Auf Seite 155 werden Kosten von 20 Mio. € für einen landeseinheitlichen ÖPNV-Tarif genannt. Aus dem vorliegenden Entwurf des ILVP M-V sind die Kosten in der Höhe nicht nachzuvollziehen. Wenn sich die vorliegende Planung von dem Ansatz zur Schaffung eines landesweiten ÖPNV-Tarifs verabschiedet (S. 154) und der Focus auf eine regionale Tarifvereinheitlichung gelegt wird, fordere ich auch dafür eine entsprechende Finanzierungssicherung.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf einen gegenüber der Enquete-Kommission gemachten Vorschlag zurückkommen, bei dem zwei weitere Verkehrsverbünde in M-V vorgeschlagen wurden. Dieser Vorschlag sollte im Interesse der Entwicklung des ÖPNV/SPNV und der Fahrgäste tiefer geprüft werden, leider findet er keine Erwähnung im Entwurf des ILVP M-V. Die Umsetzung wäre für die Entwicklung des ÖPNV/SPNV in M-V ein Meilenstein und eine erhebliche Steigerung der Qualität. Auch das Problem der Ermittlung von statistisch sauberen Fahrgastzahlen wäre mit Gründung dieser Verbünde gelöst. Insofern wird hier ein Regionaltarif Vorpommern befürwortet.

Zur gesetzlich angestrebten Barrierefreiheit ab Seite 249:

Der Entwurf des ILVP M-V führt unter diesem Punkt einige rechtliche Grundlagen für die angestrebte bzw. geforderte Barrierefreiheit an. In diesen rechtlichen Grundlagen schwanken die getroffenen Festlegungen zwischen einer „möglichst weitreichenden Barrierefreiheit“ nach § 11 Abs. 2 StrWG M-V und der „vollständigen Barrierefreiheit“ nach § 8 Abs. 3 PBefG. Aber wichtiger ist wohl die Frage, wie die Gemeinden das finanzieren sollen, die Aufgabenträger sehen sich doch hier eher als Berater, wenn sie nicht Straßenbaulastträger sind.

Die Einführung eines „landeseinheitlichen“ Haltestellenkatasters bei den Aufgabenträgern wäre eine Möglichkeit, sollte aber im Vorfeld diskutiert bzw. andere Regelungen des Nachweises vereinbart werden.

Auch wenn zukünftig alle Aufgabenträger die Forderung der vollständigen Barrierefreiheit in ihre Nahverkehrspläne aufgenommen haben, kann dies nur als verkehrspolitisches Ziel betrachtet werden und stellt nicht sicher, dass alle Gemeinden dieser Forderung folgen können. Aus zuvor genannten Gründen ist daher eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 schwer vorstellbar.

Zu möglichen Verlängerungen der Reisezeiten in Zusammenhang mit Straßeninfrastruktur (Standards anpassen, Seite 102) gebe ich zu bedenken, dass Fahrzeuge des Nahverkehrs keine „Wahlmöglichkeit“ bezüglich der zu nutzenden Straßen haben. Abgesenkte Standards, die den Ausbau, die Unterhaltung und die Verkehrssicherungspflicht bis hin zum Winterdienst betreffen, bergen die Gefahr, dass sich die Reisezeiten für Kunden im ÖPNV verschlechtern.

Zur Schallschutz-Problematik in Verbindung mit Tempo 30 (Seite 247) ist darauf hinzuweisen, dass die Verringerung der zugelassenen Geschwindigkeit auch zu längeren Reisezeiten für die Fahrgäste des ÖPNV und damit zu sinkender Attraktivität führt. Das trifft auch für Tempolimits zu, die zur Erhöhung der Sicherheit erlassen werden.

Zur Umsetzung der innovativen Idee der Gestaltung der solidarischen Mobilität im ländlichen Raum fehlt der Hinweis, auf welcher gesetzlichen Basis die Einbeziehung der vorhandenen Krankenfahrten und Lieferservice oder Paketdienste erfolgen kann (S.9).

Bürgerbusse sollen den ÖPV in den unwirtschaftlichen ländlichen Regionen sichern, doch auch hier muss investiert werden und es müssen die langfristig gesicherte Bereitschaft und die Fähigkeit zum Fahren der Busse bei Personen der örtlichen Bevölkerung vorhanden sein. Wenn eines dieser Komponenten fehlt, kann kein Angebot durch Bürgerbusse erfolgen.

Abschließend ist es dem Landkreis Vorpommern-Rügen wichtig, dass in der Planung auch berücksichtigt wird, dass es im Schiffsverkehr auch ÖPNV-Linien gibt (z. B. Rügen-Hiddensee).

Radverkehr (S. 173 ff.)

Eine sehr hohe Fahrradverfügbarkeit und ein hoher Radverkehrsanteil bis ins hohe Alter (siehe S. 174) bei überwiegend radfahrerfreundlicher Topographie sprechen für Mecklenburg-Vorpommern als Radfahrerland und dies nicht nur beim Freizeit- und Urlaubsverkehr, sondern auch beim Alltagsverkehr. Mit 200 - 240 Mio. € wurden rund 8 % des öffentlichen Straßennetzes seit 1990 neu mit Radwegen versehen (siehe S. 176). Ob hier Kosten-Nutzen-Effekte der richtige Maßstab zur Beurteilung des Radwegebaus sind, sollte hinterfragt werden, denn eines ist unstrittig: entscheidend sind die Rahmenbedingungen, die dem Radverkehr geboten werden, um hohe Radverkehrsanteile am Modal Split zu erreichen. Dann sind sogar bundesweite Spitzenwerte zu erreichen. Wenn im ILVP M-V auf der Seite 176 die Aussage getätigt wird, dass der Bau von Radwegen zwar ein wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung sei, aus finanziellen Gründen aber nur da in Betracht gezogen werden könne, wo es keine anderen Möglichkeiten gäbe, wirkt dies wie „Fahren mit angezogener Handbremse“. Sicher ist das Abmarkieren von Fahrradschutzstreifen in ausgewählten Fällen (überbreite Straßen bei geringem Kfz-Verkehrsaufkommen) ein sinnvolles Instrument und auch andere kostengünstige Maßnahmen sollten nicht ungeprüft bleiben. Sie können aber kein Allheilmittel und schon gar nicht der Grund zur Einstellung des Radwegneubaus sein. Es geht sicher nicht ausschließlich um eine fahrradfreundliche Infrastruktur (siehe S. 183), aber da, wo sie fehlt, kann auch Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sowie Service und Dienstleistungen die Situation für Radfahrer nicht nachhaltig verbessern.

Die auf der Seite 177 geschilderten Auswirkungen der unzureichenden Unterhaltung von Radwegen und die Mängel in der Wegweisung sind offensichtlich. Der ILVP M-V hat richtig erkannt, dass der Großteil des Fahrradverkehrs auf kommunaler Infrastruktur erfolgt (siehe S.183). Die hiermit verbundenen Aufgaben zur kommunalen Radverkehrsförderung, von der Schaffung attraktiver Radverkehrsnetze bis hin zur Verbesserung der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten, kosten Geld. Für die Errichtung gibt es oft noch attraktive Förderungen durch das Land. Aber die dauerhafte Unterhaltung bleibt alleinige Aufgabe der Kommunen. Und genau hier ist wiederum die Frage der auskömmlichen finanziellen Ausstattung der kommunalen Ebene gefragt. Wenn hier die Defizite bei der Finanzausstattung durch das Land nicht beseitigt werden, kann das Land auch keine hohen Erwartungen an eine muster-gültige Unterhaltung der Infrastruktur stellen.

Auf der Seite 185 wird von einer Prioritätenliste gesprochen, die die Landkreise nach vorgegebenen Kriterien zu führen und aufzustellen haben und in der die „baureifen“ Baumaßnahmen aufgeführt werden sollen. Aus meiner Sicht kann es kein Aufnahmekriterium sein, ob eine Maßnahme „baureif“ ist. Vielmehr sollte die Bedeutung des Streckenabschnitts im Radverkehr ausschlaggebend für die Aufnahme in die Prioritätenliste sein. Wenn die Landkreise diese Liste zu verantworten haben, muss auch ein entsprechender Spielraum für eigene Prioritätensetzungen gegeben sein. Ansonsten wäre die Listenführung durch die Landkreise nicht hilfreich und sinnvoll.

Bei der Ausrichtung des Hauptnetzes Radverkehr auf die Zentralen Orte(S. 185) ist zu bedenken, dass das Zentrale-Orte-Netz in M-V in seiner aktuellen Ausprägung erhebliche Lü-

cken aufweist und dem raumordnerischen Leitbild eines flächendeckenden Angebotes Zentraler Orte nicht gerecht wird. Orte wie Gingst auf Rügen, die keine zentralörtliche Funktion aufweisen, aber als Schul- und Versorgungsstandort erhebliche Bedeutung für das Umland haben und zentralörtliche Funktionen übernehmen müssen, da die nächsten zentralen Orte in erheblicher Entfernung liegen, sind in das Hauptnetz entsprechend einzubinden.

Die touristischen Radfernwege und Radrouten verdienen besondere Aufmerksamkeit. Teilbereiche führen aber auch immer noch über stark befahrene Landesstraßen (z. B. Ostseeküstenradweg/Rügenrundweg über L 30, Abzweig Silenz nach Trent) oder über unattraktive Fahrbahnoberflächen (z. B. Ostseeküstenradweg Stralsund-Greifswald über Kopfsteinpflaster). Hier sind Lösungen zu finden, die für den touristischen Verkehr attraktive Routen vorsehen, z. B. über küstennahe straßenunabhängige Routen, deren Bau und möglichst auch deren Unterhaltung nicht den anliegenden Gemeinden aufgebürdet werden sollte. Der Ausbau des touristischen Fahrradhaupttroutennetzes sollte nicht durch die an der Strecke liegenden (mehr oder weniger leistungsfähigen) Gemeinden mit finanzieller Unterstützung durch das Land beim Bau, aber nicht bei der Unterhaltung erfolgen, sondern durch eine leistungsfähige Institution in der Hand des Landes. Hierbei sollten sowohl touristische Haupttrouten als auch Haupttrouten des Alltagsverkehrs in das Zuständigkeitsfeld dieser Institution fallen. Ich verweise auf ein Modell aus Nordrhein-Westfalen, bei dem eine Gesellschaft des Landes NRW und der Bahn die professionelle Vermarktung von Bahnflächen und den Bau von Radwegen auf stillgelegten Bahnstrecken im großen Stil sich zur Aufgabe gemacht hat. Diese BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW mbH hat in Zusammenarbeit mit dem nordrhein-westfälischen Landesbetrieb für Straßenbau mehrere hundert Kilometer Radwege auf stillgelegten Bahntrassen errichtet und das Radverkehrsnetz in NRW damit erheblich erweitert.

Fußgängerverkehr (S. 191 f)

Im Kapitel Fußgängerverkehr werden Aussagen zum touristischen „Wanderverkehr“ vermisst. Genau wie beim Radverkehr gibt es ein gestuftes Wegenetz aus Fernwegen, zum Beispiel europäische Fernwanderwege und Jakobspilgerwege, thematische Wege sowie regionale und lokale Wanderrouten. Gerade bei der Entwicklung von hierarchischen Netzen und der Überlagerung von Wander-, Reit- und Radverkehrsnetzen sind die unterschiedlichen Anforderungen an die Wegeoberflächen zu beachten und die Netze entsprechend zu differenzieren.

Schiffsverkehr

In Bezug auf Seite 8 ist auch touristischer Schiffsverkehr von wesentlicher Bedeutung und sollte hier bewertet und aufgenommen werden, wie auch der Ausbau dieser Verkehrswege. Zum Beispiel die Wiederbelebung eines boddenseitigen Wasserweges zwischen Rostock/Stralsund/ Usedom und Stettin. Denn wegen des zu großen Etappenabstandes sind die Küstenschiffahrt und die touristische Entwicklung der südlichen Ostseeküste insgesamt gehemmt. Der Landkreis begrüßt die Planungen zur Verlängerung der Seebrücke in Prerow für die Errichtung eines Not- und Etappenhafens. Hierdurch wird der für Segler problematische Abstand von rund 56 Seemeilen zwischen den Häfen Rostock und Barhöft erheblich verkürzt. Auch hierzu findet sich nichts im ILVP M-V. Diese Thematik sollte ergänzt werden.

Belange der Gleichstellung

Die Gewährleistung der Mobilität ist eine wichtige Rahmenbedingung zur Verbesserung der Gleichstellung von Frauen und Männern in ihrer Vielfalt und muss sich an den Bedürfnissen ihrer Lebensphasen orientieren. Fehlende Mobilität schränkt ein und hemmt den Wiedereinstieg in das Erwerbsleben. In der Phase der Familiengründung gewinnen ländliche Räume als Wohnstandorte wieder an Bedeutung. Insbesondere von Frauen werden Zeit- und Kostenintensität der Alltagsmobilität als Defizite ihrer ländlichen Wohngemeinde benannt.

Frauen sind auf Grund von Betreuungspflichten von den Kindern oder Pflege von Angehörigen weniger mobil bzw. an einen lokalen Arbeitsmarkt gebunden. Männer legen dagegen längere Pendlerwege zur Arbeit zurück. Mädchen nehmen ihre Heimatregion kritischer wahr als Jungen und fühlen sich durch mobilitätsbedingte Einschränkungen bei kulturellen und Freizeitangeboten eingeschränkt. Das heißt, für Familien mit Kindern muss der Landkreis attraktiv sein, um dem auf Seite 16 B I beschriebenen demografischen Wandel entgegenzuwirken. Die Lösung kann nicht sein, dass die Frauen zur Familiengründung z. B. alle nach Stralsund (Oberzentrum) ziehen müssen.

Aus meiner Sicht wurde hier nicht auf Familien mit Kindern eingegangen. Erwähnt wurden Seniorinnen und Senioren, Touristinnen und Touristen sowie behinderte Menschen.

Bei den angedachten Kombinationsangeboten (Mobilität im ländlichen Raum Abschnitt III) ist besonders darauf zu achten, dass an den Schnittstellen infolge von Übergangszeiten evtl. auch Verspätungen, Aufenthalte mit gewissen Sicherheitsdefiziten gerade für Frauen entstehen können. Die ausreichende Ausleuchtung der Warte- und Übergangsbereiche ist hier besonders wichtig.

Konkrete Fragestellungen bzw. Änderungswünsche:

S.75, A 1

...und behinderter Menschen **und Familien mit Kindern** zu berücksichtigen

S. 75, Punkt 2.

Was ist unter „angemessene Erreichbarkeit“ zu verstehen? Wer legt die Kriterien fest?

Wer definiert „zumutbare Zeiten“ und „vertretbare Kosten“?

S. 79, D.11. ergänzen um: „Hierzu bedarf es koordinierender Strukturen“.

S. 80, D 14. ergänzen:

„Ebenso werden Verkehre in ländlichen Räumen vermieden, wenn Leistungen der Daseinsvorsorge, wie z. B. ärztliche Versorgung und Nahversorgung, mit Dingen des täglichen Bedarfs mobil vor Ort gebracht werden, z. B. durch mobile Verkaufsangebote oder die Bereitstellung von Räumen in multiplen Häusern“.

S. 145, 2. Abschnitt

Ergänzen: ...und auf eine den Sicherheitsbedürfnissen der Nutzenden entsprechende Beleuchtung und Ausschilderung.

Sonstige Belange

Aussagen zum touristischen Reitverkehr fehlen im integrierten Verkehrskonzept völlig und sind zu ergänzen. Neben dem lokalen Reitverkehr, der nicht unbedingt Thema im Landesverkehrswegeplan sein muss, gibt es durchaus auch Fernreitwege, die von Wanderreitern genutzt werden und die landesweite Bedeutung haben.