

## **ANTRAG**

**der Fraktion der FDP**

### **Verkehrsfluss – Wachstum braucht Bewegung**

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Eine moderne und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor im regionalen, nationalen und internationalen Wettbewerb. Sie ist Schlüssel für Wachstum und Wohlstand.
2. Es ist zwingend erforderlich, dass die Verkehrsinfrastruktur in einem guten, leistungsfähigen sowie sicheren Zustand gehalten wird.
3. Die Verkehrsinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern erfüllt die Erwartungen und Ansprüche von Bürgern und Wirtschaft derzeit nicht.

II. Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. sich auf Bundesebene für die Genehmigungsbeschleunigung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes durch Ausweitung des Verzichts auf Planfeststellung auch für bestimmte Aus- und Neubauten bei Straßenprojekten einzusetzen.
2. die Ausschreibungsmodalitäten bei Bauprojekten an Verkehrsinfrastruktur so anzupassen, dass Anreize für möglichst schnelles Bauen und eine möglichst geringe Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs bestehen.
3. sich dafür einzusetzen, dass beim Bau von Verkehrsinfrastruktur verstärkt auf funktionale Ausschreibungen und modulare Bauweise gesetzt wird.
4. die Planungs- und Genehmigungskapazitäten für sämtliche Bau- und Planungsprojekte im Land nachhaltig zu erhöhen. Dafür müssen die notwendigen finanziellen und personellen Kapazitäten bereitgestellt und entsprechend angepasst werden.
5. den „Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung“ zwischen Bund und Ländern auch im Verkehrsbereich überall dort zügig umzusetzen, wo das Land für die Umsetzung allein verantwortlich ist.

6. ein Hochleistungsinternetzugang an allen Verkehrstrassen flächendeckend verfügbar zu machen. Dazu braucht es einen vollständigen Lückenschluss des 4G-Netzes und den priorisierten Ausbau des 5G-Netzes.
7. Testregionen für autonomes Fahren auszuschreiben und verstärkt zu fördern, um die vielfältigen Potenziale vollständig nutzbar zu machen.
8. eine zentrale landesweite Meldeplattform für Straßendefekte einzuführen, auf welcher Bürger schnell und unkompliziert Schlaglöcher oder Ähnliches melden können. Dabei ist zu prüfen, inwiefern bereits bestehende Daten und Dienste von Kartensoftwareanbietern mit eingebunden werden können.
9. eine Prognose des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung in Mecklenburg-Vorpommern jeweils für die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße mit Blick auf das Jahr 2050 zu erstellen.
10. sich im Bundesrat für die Einrichtung eines Infrastrukturfonds für eine dauerhafte und zuverlässige Finanzierung einer bedarfsgerechten Straßen-, Schienen- und Wasserinfrastruktur einzusetzen, dem sämtliche Mauteinnahmen zufließen und zweckgebunden und prioritär für den Erhalt und den Ausbau von Straßen und Brücken genutzt werden und der für private Investitionen offensteht.

### **René Domke und Fraktion**

#### **Begründung:**

Es braucht in Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern eine Wende hin zu höherer Produktivität, mehr Wachstum, verlässlichen Standortbedingungen und mehr privaten Investitionen. Für den Erfolg einer solchen Wirtschaftswende in Mecklenburg-Vorpommern ist eine stabile und auch in der Zukunft belastbare Verkehrsinfrastruktur entscheidend.

Die Verkehrsinfrastruktur in unserem Land erfüllt allerdings nicht die Erwartungen, die Bürger, Wirtschaft und Industrie zurecht an sie stellen. Der schlechte Erhaltungszustand der unterschiedlichen Verkehrsträger stellt die Verkehrspolitik vor zusätzliche Herausforderungen.

Bei der Straße behindern Vollsperrungen und Teilsperren für schwere Fahrzeuge sowie verschiedene Ablastungen den Transport. Der Transport auf der Schiene leidet unter einer überalterten Schieneninfrastruktur, fehlenden Überholgleisen und Gleisanschlüssen in Gewerbegebieten. Der Sanierungsstau bei allen Verkehrsträgern wächst trotz Reparaturen, weil die Sanierungsarbeiten zu langsam durchgeführt werden. In Mecklenburg-Vorpommern lässt die Landesregierung die Infrastruktur schneller verfallen, als dass sie saniert wird. Ablastungen und Sperrungen sowie ihre Folgen für den Verkehr bleiben so Regel statt Ausnahme.

Die Ursachen für diese Zustände sind vielfältig. Ein Grund ist die Dauer der Planungs- und Genehmigungsverfahren für Bauprojekte. Es vergehen oft zehn oder mehr Jahre, bis mit der Durchführung begonnen werden kann. Aber nicht nur die Dauer, auch die steigende Komplexität des gesamten Verfahrens sind ein Standortrisiko. Dabei können Ersatzneubauten auf Straßen, die unter § 1 des Bundesfernstraßengesetzes fallen, unter bestimmten Voraussetzungen genehmigungsfrei und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung gebaut werden (§ 17 des Bundesfernstraßengesetzes).

Eine Beschleunigung wird aber nur dann nachhaltig erzielt werden, wenn Infrastrukturen bedarfsgerecht ersetzt werden. Statt den Schäden an Brücke und Straßen hinterherzulaufen, muss dort saniert und gebaut werden, wo der Verkehr am größten ist. Der Bund hat eine Güterverkehrsprognose 2051 erstellen lassen. Für Mecklenburg-Vorpommern wäre eine entsprechende Prognose wünschenswert. Eine Güterverkehrsprognose Mecklenburg-Vorpommern 2050 kann die Grundlage bilden für die Weiterentwicklung der Infrastruktur und die zielgerichtete Priorisierung von Haushaltsmitteln.

Die zunehmenden Digitalisierungsfortschritte müssen in Mecklenburg-Vorpommern endlich stärker Verwendung finden. Dafür braucht es die richtigen Grundlagen, insbesondere den flächendeckenden Ausbau der Mobilfunknetze unter neuesten Standards. Nur so können Zukunftstechnologien hier aufblühen. Testregionen und Forschungspotenziale für autonomes Fahren können ein wichtiger Schritt zu zukunftsfähiger Mobilität im Land sein.

Letztlich muss nicht nur zügig saniert und gebaut werden, die Vorhaben der Verkehrsinfrastruktur müssen auch zuverlässig und planungssicher finanziert werden. Nur durch immense Neuverschuldung wird eine langfristige finanzielle Nachhaltigkeit nicht erreicht werden können.

Verkehrsträgerbezogene Finanzierungskreisläufe müssen gestärkt und Sanierungsprogramme für Brücken und Bahnkorridore verstetigt werden, damit Planungs- und Baukapazitäten aufgebaut werden können. Mauteinnahmen sollten zweckgebunden und prioritär für den Erhalt und den Ausbau von Straßen und Brücken genutzt werden. Die Autobahn GmbH sollte dafür eigene Einnahmen aus der Lkw-Maut erhalten. Toll Collect muss in der Autobahn GmbH aufgehen. Die Infrastrukturfinanzierung sollte für private Investitionen durch Investmentfonds, Pensionskassen und Private Equity geöffnet werden.

Die Verkehrsministerkonferenz hat im April 2024 einen Vorstoß des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr für einen Infrastrukturfonds zur Erhaltung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur begrüßt. Durch diesen Fonds sollen die Investitionen langfristig gesichert werden. Dieses Konzept muss weiterverfolgt und politisch konkretisiert werden. Sinnvoll erscheint eine Mittelausstattung des Fonds aus verkehrsbezogenen Einnahmen wie der Lkw-Maut und die Öffnung für Investitionen aus privatem Kapital.