

# Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern

**Verkehrspolitische Forderungen**  
des ACE Auto Club Europa



## Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern – Verkehrspolitische Forderungen des ACE Auto Club Europa

In Mecklenburg-Vorpommern wird am 4. September 2016 ein neuer Landtag gewählt. In einem dünn besiedelten Flächenland – hier leben 1,6 Millionen Menschen auf einer Fläche von 23.000 Quadratkilometern – ist die Straße ein wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung und die Mobilität der Bevölkerung. Jedoch ist die Verteilung des Verkehrs im Gesamtnetz des Landes höchst unterschiedlich. Während die Straßen im Binnenland kaum befahren sind, ist in den Küstenregionen das Gegenteil der Fall.

Im Jahresdurchschnitt 2012 mussten 48 Prozent der in Mecklenburg-Vorpommern wohnenden Erwerbstätigen mehr als 10 Kilometer zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen. 66 Prozent der Pendler nahmen dafür den Pkw<sup>1</sup>. Innerhalb des Landes gibt es ein deutliches West-Ost-Gefälle. Während in Vorpommern nicht weiter gependelt wird als im Rest der Bundesrepublik, legen die Berufstätigen in Westmecklenburg überdurchschnittlich lange Wege zum Arbeitsplatz zurück. Ziel sind häufig Arbeitsplätze in Hamburg und im westlichen Bereich der Metropolregion Hamburg.

Das Straßengüterverkehrsaufkommen im Land wird bis 2030 um 2 Prozent ansteigen<sup>2</sup>. Pendler und Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern sind auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Die Wirtschaft braucht verlässliche Rahmenbedingungen für den Transport von Waren und Gütern. Gut ausgebaute Verkehrswege und eine Öffnung gegenüber multimodalen Mobilitätskonzepten sind die Voraussetzung für die Mobilität der Menschen und eine funktionierende Wirtschaft.

Die Parteien werden wir deshalb daran messen, ■ wie sie die Infrastrukturfinanzierung mit dem Ziel „Erhalt vor Neubau“ weiter sichern wollen, um das Vermögen des Landes nachhaltig zu erhalten;

- welche Konzepte sie für einen umwelt- und sozialverträglichen Personen- und Gütertransport entwickeln;
- welche Maßnahmen sie zur Förderung von multimodaler Mobilität und Elektromobilität umsetzen wollen;
- wie sie Mobilität zu erschwinglichen Preisen fördern wollen;
- welche Maßnahmen sie politisch anpacken wollen, um die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten weiter zu senken und
- für welche verkehrspolitischen Vorhaben sie sich vor Ort in ihrem Wahlkreis starkmachen wollen.

Mit unserem Diskussions- und Analysepapier – die Kurzfassung unserer Forderungen findet sich zu Beginn des Papiers – wollen der ACE-Regionalvorstand Ost und die ACE-Kreise Mecklenburg-Vorpommern den Landtagswahlkampf begleiten und die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode diskutieren. Für eine bessere, sicherere und umweltschonendere Verkehrswelt.



H.-U. Franke

**Dr. Hans-Ulrich Franke**  
ACE Auto Club Europa  
Vorsitzender  
Regionalvorstand Ost

<sup>1</sup> Vgl. [www.statistik-mv.de/cms2/STAM\\_prod/STAM/de/er/Veroeffentlichungen/index.jsp?para=e-BibolnterTh04&linkid=040102&head=0401](http://www.statistik-mv.de/cms2/STAM_prod/STAM/de/er/Veroeffentlichungen/index.jsp?para=e-BibolnterTh04&linkid=040102&head=0401)

<sup>2</sup> Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung: Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern, Februar 2016

# Unsere Forderungen in Kürze

## 1. Erhalt vor Neubau

### Straßen

Grundsätzlich gilt für den ACE im Straßenbau das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Allerdings hat Mecklenburg-Vorpommern seine Position als eines der führenden Tourismus Bundesländer auch dank der zukunftsfähigen Bundesfernstraßeninfrastruktur erreicht, in deren Neubau seit 1990 besonders in den Küstenregionen investiert worden ist. Dennoch gibt es einige Infrastrukturmaßnahmen, bei denen der ACE besonderen Handlungsbedarf sieht:

- Neubau der B 111 Ortsumgehung Wolgast/Brückenbau über den Peenestrom
- Ausbau der B 96 zwischen Bergen auf Rügen und Ralswiek
- Ortsumgehung Rövershagen/Mönchhagen
- Erschließung der Wohngebiete im Süden Rostocks

### Radwege

Das Fahrrad wird in Mecklenburg-Vorpommern viel und gern genutzt. Auch der Fahrradtourismus im Land wächst. Zwar gibt es bereits viele gute Radwege, um jedoch auch weiterhin auf Platz 1 des Fahrrad-Monitors zu stehen, gibt es noch einiges zu tun. Ziel sollte ein lückenloses Gesamtnetz sein. Hier sieht der ACE besonderen Handlungsbedarf:

- Radweg an der B 111 zwischen Gützkow und Wolgast
- Radweg an der B 110 von Anklam nach Jarmen
- Sanierung des Fahrradweges zwischen Bergen und Putbus
- Fortsetzung des Radweges B 321 vom „Waldschlösschen“ bis Crivitz
- Lückenschluss des Radweges an der L 03 zwischen Mühlen Eichsen und Grevesmühlen
- Ausbau des Radweges an der L 04 zwischen Jessenitz und Heidhof

### Schienerverkehr

Hier fordert der ACE:

- Ausbau der Strecke zwischen Rostock und Stralsund für 160 km/h
- Anschluss Darß/Zingst an das Schienennetz

## 2. Mobilität modern gestalten

- Intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen sollen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen und



somit attraktive, barrierefreie Komplettangebote schaffen.

- In den Unternehmen im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden. Es gilt, die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, ÖV und Fahrrädern zu verbessern. Dabei können Schnellbuslinien, Park & Ride- und Mitfahrer-parkplätze wertvolle Beiträge leisten.
- Eine bezahlbare Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen ist notwendig. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Menschen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein.
- Die Entwicklung einer Landesstrategie Elektromobilität muss vorangetrieben werden, um deren Potenziale für Mecklenburg-Vorpommern auszunutzen und sie zu etablieren.

## 3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen

- Der ACE erwartet die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen, indem die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs genutzt werden.
- Der ACE verlangt, dass Unfallschwerpunkte zügig entschärft werden; ein wirksamer Beitrag für mehr Sicherheit ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren.



© B. Wylezich – Fotolia.com

- Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Verkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein entsprechendes Limit entscheiden.
- Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben.
- Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Mecklenburg-Vorpommern dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen. Auch die beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme spielt eine wichtige Rolle. Daneben muss ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahr-

zeuge sowie der Lenk- und Ruhezeiten bereitgestellt werden.

- Der ACE in Mecklenburg-Vorpommern fordert die Änderung der Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen.

#### 4. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Rheinland-Pfalz der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren zu einem anerkannten Politikziel und im Rahmen zahlreicher Projekte umgesetzt worden. Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens.

#### 5. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE setzt sich für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft ein. Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind vorhanden und die Bodewig-Kommission hat ein hervorragendes Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung erarbeitet. Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen.

## Unsere Forderungen – ausführlich und informativ

### 1. Erhalt vor Neubau

#### Straßen

Grundsätzlich gilt für den ACE im Straßenbau das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Das Straßennetz in Mecklenburg-Vorpommern umfasst insgesamt fast 30.000 km. Davon sind 550 km Bundesautobahnen, fast 2.000 km Bundesstraßen, 3.300 km Landesstraßen und 23.400 km Kommunalstraßen.<sup>3</sup> Es ist unbestritten, dass sich die Straßeninfrastruktur des Landes seit 1990 sehr verbessert hat. Das moderne Autobahnnetz bildet heute das Rückgrat des Straßenverkehrssystems in Mecklenburg-Vorpommern. Im Bereich der Bundesstraßen wurde besonders in den Küstenregionen neu gebaut. Sicherlich hat das Land seine Position als eines der führenden Tourismusbundesländer auch dank der zukunftsfähigen Bundesfernstraßeninfrastruktur

erreicht. Im Bereich der Landesstraßen lag der Schwerpunkt seit 1990 eher im Substanzerhalt. Und so ist der Hinweis auf den fortschreitenden Substanzverzehr der Straßeninfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern mehr als angebracht, denn die dauerhafte Funktionsfähigkeit einer Reihe von Straßen muss in Frage gestellt werden.

Aufgrund der ungleichen Verteilung des Verkehrs im Gesamtnetz des Landes beschäftigt sich das Landesverkehrsministerium Mecklenburg-Vorpommern mit der Frage, ob weniger genutzte oder parallel verlaufende Straßen aufgegeben werden sollten, um öffentliche Mittel auf das verbleibende Netz zu konzentrieren und dessen Zustand zu verbessern.<sup>4</sup> Der ACE begrüßt diese Idee und die Tatsache, dass die amtierende Landesregierung bereit ist, ungewöhnliche Wege zu gehen.

<sup>3</sup> Vgl. [www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Verkehrstr%C3%A4ger/Stra%C3%9Fe/](http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Verkehrstr%C3%A4ger/Stra%C3%9Fe/)

<sup>4</sup> Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung: Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern, Februar 2016

Generell stellt der ACE in Mecklenburg-Vorpommern fest, dass es mit Blick auf die besondere Bedeutung des Tourismus für das Land noch Handlungsbedarf gibt. Auch einige Neubauprojekte müssen noch in Angriff genommen werden:

### **Neubau der B 111 Ortsumgehung Wolgast/ Brückenbau über den Peenestrom**

Die bereits seit langer Zeit geplante Ortsumgehung Wolgast hat es in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 geschafft und wird folglich vom Bund finanziert. Für die Region ist die B 111 als Zubringer für den überregionalen Reise- und Güterverkehr zur Insel Usedom und nach Polen von großer Bedeutung. In der Wolgaster Innenstadt führt das bisher zu einem Verkehrschaos. Während der Hochsaison queren täglich bis zu 30.000 Fahrzeuge die Stadt und quälen sich durch einen Engpass am Rande der Altstadt, der nach heutigen Maßstäben für eine zweispurige Straße zu eng ist. Stundenlange Staus sind die Folge.

Über die geplante Ortsumgehung wird die Stadt im Süden umfahren. Die Überführung der B 111 über den Peenestrom erfolgt derzeit über eine in den 1990ern errichtete Klappbrücke, die bei Bedarf für den Schiffsverkehr geöffnet wird. Ihr Betrieb ist besonders während der Hochsaison Ursache für Staus. Die Ortsumgehung Wolgast wird den Peenestrom zwischen Peenewerft und der Halbinsel „Alte Schanze“ mit einem Brückenbauwerk queren, das eine Spannweite von 1.478 m und eine lichte Höhe von 42 m aufweisen wird.<sup>5</sup>

Der ACE begrüßt die Pläne für einen Neubau der B 111 Ortsumgehung Wolgast und auch die Tatsache, dass der Bund eine Vorrangigkeit bescheinigt hat. Wir fordern ausdrücklich, diesen Bau nicht, wie bisher geschehen, weiter zu verzögern.

### **Ausbau der B 96 zwischen Bergen auf Rügen und Ralswiek**

Der Ausbau der B 96 auf Rügen, des einzigen Rügenzubringers vom Festland über die Stralsundquerung, Zubringer zur Ostseeautobahn A 20 und zur Europastraße E 22, ist wichtig für die Mobilität im Ostseeraum. Der ACE begrüßt die neue, leistungsstarke Verkehrsanbindung, durch die die Erreichbarkeit der touristisch attraktiven Insel wesentlich verbessert wird. Auch die Lebensqualität der Inselbewohner, insbesondere der Anwohner von Ramin und Samtens an der B 96 alt, sowie der Anwohner aller Ortsdurchfahrten zwischen Altefähr und Granitz an der L 29, die als Ausweichstrecke genutzt wird und deshalb in den Sommermonaten erheblich überlastet ist, wird verbessert.

Der ACE erkennt an, dass mit dem Ausbau der B 96 von Altefähr bis Samtens (bereits im Dezember 2015 eröffnet) und dem Nordabschnitt von Samtens bis Bergen, dessen Bau in diesem Jahr beginnen soll, erhebliche Engpässe und Risiken für den örtlichen Wirtschaftsverkehr beseitigt worden sind. Dies gilt gewiss auch für die Anbindung des Hafens Saßnitz-Mukran. Dennoch regt der ACE an, auch den nördlichen Abschnitt der B 96 zwischen Bergen und Ralswiek auszubauen, um den gesamten Transportweg vom Festland bis zum Hafen Saßnitz-Mukran zu verbessern.

### **Ortsumgehung Rövershagen/ Mönchhagen**

Die Ortsumgehung Rövershagen/Mönchhagen hat nach Einschätzung aller Fachleute vor Ort einen sehr großen volkswirtschaftlichen und verkehrlichen Nutzen und ist damit zu Recht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen worden. Die Verkehrssituation zur Urlaubszeit, wenn tausende Urlauber über Rostock in die Urlaubsregion Fischland/ Darß fahren, ist seit Jahren prekär.

Der ACE fordert allerdings eine Prüfung der bisher geplanten Trassenführung und die Planung von Lärmschutzwänden oder ähnlichen Lärmschutzmaßnahmen.

Der ACE macht sich auch für die Lebensqualität der Menschen in den Städten und Kommunen stark und sieht hier beispielhaft folgenden Handlungsbedarf:

### **Erschließung der Wohngebiete im Süden Rostocks**

Die neuen Wohngebiete Nobelstraße und Kringelhof im Süden Rostocks müssen verkehrlich besser angebunden werden. Dies gilt für den Pkw-, ÖV- und Radverkehr. Insbesondere die Satower Straße ist nicht leistungsfähig genug, um das mit dem Zuzug von Anwohnern steigende Verkehrsaufkommen abzufangen. Der ACE fordert deshalb die dreistreifige Umgestaltung der Satower Straße im Bereich zwischen Rennbahnallee und Südring. An der Kreuzung Nobelstraße/ Südblick fordern wir die Errichtung eines Kreisverkehrs, um das neue Wohngebiet zu erschließen und den Ortseingang zu betonen. Die Erschließung einiger Radwege sollte für die Mobilität der Bewohner der neuen Wohngebiete ebenfalls Priorität haben. Auch die ÖPNV-Erschließung sollte mit dem Ziel vorangetrieben werden, den Bewohnern der neuen Wohnbaustandorte einen leistungsfähigen, nachfragegerechten ÖV zu bieten. Um den Standort zu erschließen, wird ein zusätzliches Angebot nötig sein. Allerdings erscheint uns aufgrund der Größe des Standorts nur eine Buserschließung gerechtfertigt.

<sup>5</sup> Vgl. Landschaftspflegerischer Begleitplan zum Neubau der B 111 Ortsumgehung Wolgast: [www.umweltplan.de/media/download/landschaftsarchitektur/rb\\_3\\_f\\_03\\_lbp\\_b111\\_ou\\_wolgast.pdf](http://www.umweltplan.de/media/download/landschaftsarchitektur/rb_3_f_03_lbp_b111_ou_wolgast.pdf)

## Radwege

Das Fahrrad ist in Mecklenburg-Vorpommern ein viel und gerne genutztes Verkehrsmittel. Der Radverkehrsanteil liegt bei 14 Prozent und ist vier Punkte höher als der Bundesdurchschnitt. Die Basisinfrastruktur ist in den letzten 25 Jahren erheblich ausgebaut worden. So gibt es heute 841 km Radweg entlang von Bundesstraßen, 850 km Radweg an Landesstraßen und 560 km entlang von Kreisstraßen.<sup>6</sup> Im von BMVI und ADFC vorgelegten Fahrrad-Monitor 2015 liegt Mecklenburg-Vorpommern beim Ländervergleich der Fahrrad-freundlichkeit auf Platz 1.<sup>7</sup>

Angesichts der wachsenden Bedeutung des Fahrradtourismus im Land ist die Qualität der Radwege von großer Bedeutung. Es gibt erhebliches Potenzial, um hier noch besser zu werden. Das Land selbst hat einiges davon in seinem Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern benannt. Dazu gehören die Stärkung des Fahrrads als sicheres Verkehrsmittel, die Sicherung der Qualität bestehender Radwege, das Erleichtern der

Kombination von Rad und Bus und ein lückenloses Gesamtradverkehrsnetz.<sup>8</sup> Von der künftigen Landesregierung erwarten wir, dass die bereits definierten Konzepte für einen besseren und sicheren Radverkehr im Land aufgenommen und umgesetzt werden. Grundsätzlich sollten bei der Sanierung von Landes- und Kreisstraßen, wenn noch nicht vorhanden, Radwege am Fahrbahnrand eingeplant werden.

Besonderen Handlungsbedarf sieht der ACE in Mecklenburg-Vorpommern in diesem Zusammenhang bei folgenden Projekten:

### Radweg an der B 111 zwischen Gützkow und Wolgast

Der ACE fordert, dass der bereits begonnene Ausbau der beidseitigen Radwege entlang der B 111 zwischen Gützkow und Wolgast zügig fortgeführt wird. Die B 111 verbindet die Insel Usedom mit der Autobahn A 20, was zu einem hohen Verkehrsaufkommen führt. Kraftfahrzeug- und Fahrradfahrer müssen sich die Fahrbahn teilen, ohne dass Letztere eine Ausweichmöglichkeit jenseits der Markierung haben. Die Verkehrsteilnehmer behindern sich gegenseitig, Radfahrer schweben grundsätzlich in Lebensgefahr.

### Radweg an der B 110 von Anklam nach Jarmen

Seit 15 Jahren wird vor Ort nun schon für die Errichtung eines straßenbegleitenden Radweges an der B 110 gekämpft. Über die Bundesstraße sind die Gemeinden südlich, über die Landesstraße die Gemeinden nördlich der Peene erreichbar. Beide Strecken haben auch für den Naturpark Flusslandschaft Peenetal große Bedeutung. Um diesen mit dem Fahrrad zu erkunden, fehlt es bisher an sicheren Radwegen.

Der ACE fordert die künftige Landesregierung auf, den erforderlichen Radweg zu errichten und so für mehr Verkehrssicherheit und für eine größere touristische Attraktivität des Naturparks Flusslandschaft Peenetal zu sorgen.

### Sanierung des Fahrradweges zwischen Bergen und Putbus

Die Strecke von Bergen nach Putbus ist – ein Erbe aus DDR-Zeiten – größtenteils mit Betonplatten gepflastert. Hinzu kommen durch Forstfahrzeuge zerfahrene Waldwege. Für Einwohner und Touristen wäre der Radweg von Bergen nach Putbus eine große Bereicherung. Er würde Bergen an den Radweg nach Garz – Stralsund und zum Mönchgut/Granitz anbinden. Von Bergen aus wurde der erste Kilometer dieses Radweges bereits vor Jahren saniert. Der ACE fordert, das Projekt zu Ende zu bringen.



6 Vgl. [www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Verkehr/Radverkehr/Radwege/](http://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Verkehr/Radverkehr/Radwege/)

7 Vgl. [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publicationFile), Seite 50

8 Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung: Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern, Februar 2016

### **Fortsetzung des Radweges B 321 vom „Waldschlösschen“ bis Crivitz**

Dass der Bau des Radweges an der B 321 zwischen Pinnow/Sukow und dem Ausflugsziel „Waldschlösschen“ bereits in Angriff genommen wurde, begrüßt der ACE besonders unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit. Allerdings muss auch das noch fehlende Stück bis Crivitz gebaut werden. Dass der Radweg vorerst im Nichts endet und die Radfahrer beim „Waldschlösschen“ wieder auf die B 321 müssen, ist nicht zufriedenstellend.

### **Lückenschluss des Radweges an der L 03 zwischen Mühlen Eichsen und Grevesmühlen**

Die L 03 verbindet Schwerin mit der Kreisstadt Grevesmühlen und ist mit ihrer Fortführung bis an die Boltenhagener Bucht ein wichtiger Bestandteil des Straßennetzes im Landkreis Nordwestmecklenburg. Sie ist ein traditioneller Ostseezubringer und dient gleichzeitig als Verknüpfung der Bundesstraßen 105 und 208. Der Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs an der Landesstraße 03 zwischen Mühlen Eichsen und Rütting ist längst erfolgt. Der ACE fordert den zügigen Lückenschluss bis nach Grevesmühlen. Langfristiges Ziel ist die Verbindung der Landeshauptstadt Schwerin mit Boltenhagen.

### **Ausbau des Radweges an der L 04 zwischen Jessenitz und Heidhof**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der L 04 zwischen Jessenitz und Heidhof ist ein straßenbegleitender Radweg zu realisieren. Damit wird auch ein Beitrag zur touristischen Entwicklung der strukturschwachen Griesen Gegend geleistet.

### **Schienenverkehr**

Das gesamte öffentliche Eisenbahnnetz in Mecklenburg-Vorpommern umfasst eine Länge von 1.700 km. Von diesen Strecken sind 1.630 km im Eigentum von Gesellschaften des DB-Konzerns und 80 km im Eigentum nichtbundeseigener Eisenbahnen.<sup>9</sup>

### **Ausbau der Strecke zwischen Rostock und Stralsund für 160 km/h**

Es ist das Ziel der amtierenden Landesregierung, für die Strecke zwischen Rostock und Stralsund eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zu erreichen sowie den teilweisen Bau eines zweiten Streckengleises und die Elektrifizierung umzusetzen. Der ACE fordert die künftige Landesregierung auf, der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf diesem Abschnitt ebenfalls eine hohe Priorität einzuräumen.

### **Anschluss Darß/Zingst an das Schienennetz**

Die Gemeinde Zingst auf dem Darß ist nicht an das überregionale Schienennetz angeschlossen.

Die nächstgelegenen Bahnhöfe befinden sich in Barth und Ribnitz-Damgarten, von wo aus regelmäßig Busse der Verkehrsgemeinschaft Nordvorpommern nach Zingst verkehren. Die Anreise mit Öffentlichen Verkehrsmitteln ist mit mehrmaligem Umsteigen und verhältnismäßig langen Reisezeiten verbunden. Damit hat Zingst einen deutlichen Wettbewerbsnachteil gegenüber vielen anderen Urlaubsorten an der Ostseeküste, die größtenteils direkt (entweder ganzjährig oder saisonal) mit der Bahn erreichbar sind.

Der ACE weiß, dass seit langem ein Mobilitätskonzept für die Region diskutiert wird. Auslöser dafür ist vor allem die hohe Verkehrsbelastung in der Hauptsaison. Eine bessere Anbindung an das Schienennetz der Bahn steht hier im Fokus. Pläne für eine Wiederherstellung der Darßbahn-Strecke zwischen Barth und Zingst bzw. Prerow gibt es bereits seit längerem. Die zukünftige Landesregierung bitten wir, sich dieses Themas intensiver anzunehmen.

## **2. Mobilität modern gestalten**

Die ländlichen Räume in Mecklenburg-Vorpommern umfassen mehr als 90 Prozent der Landesfläche, in denen 60 Prozent der Landesbevölkerung leben. Die Einwohnerzahl im Land schrumpft stark. Seit 1990 ist die Bevölkerungszahl um 17 Prozent gesunken. Für das Jahr 2030 sind nur noch rund 1,48 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner prognostiziert, was 10 Prozent weniger sind als heute. Die Anzahl der erwerbsfähigen Personen wird bis 2030 sogar um 23,5 Prozent sinken.<sup>10</sup> Allerdings verläuft die Bevölkerungsentwicklung innerhalb des Landes sehr unterschiedlich. Insbesondere in den Universitätsstädten Rostock und Greifswald, aber auch in anderen Wachstumskernen im Bereich der Ostseeküste sind die Einwohnerzahlen stabil oder sogar zunehmend. Regionen im mittleren und östlichen Landesteil sind dagegen vom Bevölkerungsrückgang betroffen. Hier verschiebt sich die Bevölkerungsstruktur, das Durchschnittsalter der Einwohner steigt an und die Zahl der jüngeren Menschen sinkt. Der Anteil der über 65-Jährigen wird bis zum Jahr 2030 von aktuell 22 auf über 32 Prozent anwachsen. Die örtliche Infrastruktur nimmt aufgrund der so sinkenden Wirtschaftskraft ab. Der „klassische“ ÖV wird zurückgefahren – in manchen Gebieten ist er schon heute ausschließlich auf den Schülerverkehr reduziert.

Allerdings wächst die Zahl älterer Menschen, die länger mobil bleiben. Ältere und mobilitätseingeschränkte Verkehrsteilnehmer fordern verstärkt

<sup>9</sup> Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung: Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern, Februar 2016

<sup>10</sup> Vgl. Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung: Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern, Februar 2016

eine andere Gestaltung der Mobilität (Barrierefreiheit, Fahrzeiten). Gerade für diese wachsende Gruppe, die zudem zunehmend der modernen Technik aufgeschlossen gegenübersteht, müssen neue Angebote geschaffen werden, um ihre gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten.

■ **Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen als Ergänzung zum ÖPNV**

Diese Angebote müssen die Möglichkeiten der neuen vernetzten Mobilität ausschöpfen: Wie in sozialen Netzwerken sollen Angebot und Nachfrage von Mobilität zueinanderfinden. Intelligente, bedarfsgerecht gesteuerte Mobilitätsdienstleistungen wie Mitfahrdienste, Rufbussysteme und Anrufsammeltaxen sollen den klassischen ÖPNV in der Fläche ergänzen und somit attraktive, barrierefreie Komplettangebote schaffen. Das ist insbesondere für klassische Nahverkehrsbetriebe eine neue Herausforderung, der sie sich nach Ansicht des ACE unbedingt stellen sollten.

■ **Schnellbuslinien, Park&Ride- und Mitfahrer-Parkplätze**

In Gegenden, die nicht vom Bahnverkehr abgedeckt werden, sollten Schnellbuslinien eingerichtet werden. Für Pendler kann dies eine gute Alternative oder Ergänzung zum Pkw sein. Die Kosten für ihren Arbeitsweg könnten reduziert und die Notwendigkeit eines Umzugs in die Nähe des Arbeitsplatzes hinfällig werden.

Park&Ride-Parkplätze wie der unlängst in Ludwigslust eröffnete sind eine echte Verbesserung für die vielen Pendler, die ihre Fahrzeuge nun sicher abstellen und in die Bahn umsteigen können. Davon sollte es mehr geben.

Im Rahmen des Pendlerportals des Regionalen Planungsverbandes Westmecklenburg wurde bereits im Jahr 2014 an der A 24 an der Anschlussstelle Hagenow ein Mitfahrerparkplatz mit 128 Stellplätzen fertiggestellt. Hier können Pendler parken, um mit ihrer Fahrgemeinschaft die Fahrt zum Arbeitsplatz fortzusetzen. Durch Verlegung von Bushaltestellen ist auch der direkte Umstieg auf andere Verkehrsträger möglich. Im Jahr 2015 wurde der zweite Mitfahrer-Parkplatz bei Zarrentin mit 115 Stellplätzen eröffnet. Die zukünftige Landesregierung fordern wir auf, weitere Angebote zu schaffen und bekannt zu machen.

■ **Bezahlbarkeit multimodaler Mobilität**

Unser Anspruch, dass möglichst alle Mobilitätsangebote bezahlbar und damit für alle Teile der Bevölkerung nutzbar sein sollen, gilt. Die Chance der gesellschaftlichen Teilhabe muss für jeden Men-

schen gewährleistet sein. Auch die Möglichkeiten der multimodalen Mobilität dürfen nicht den besser verdienenden Mitgliedern unserer Gesellschaft vorbehalten sein.

Ein umfassender, gut kommunizierender Mobilitätsverbund von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen, Mitfahrgelegenheiten und anderen Dienstleistungen könnte die Mobilität der Bürger nicht nur vereinfachen und verbessern. Er könnte die vielen unabhängig voneinander bestehenden Angebote gebündelt allen Verkehrsteilnehmern zugänglich machen. In einem solchen System wären die einzelnen Angebote keine Nischenprodukte mehr, bekämen ein höheres Nutzerpotenzial und könnten so zu einem Preis vorgehalten werden, der für alle Verkehrsteilnehmer bezahlbar ist. Damit wird der Verkehrsverbund in Mecklenburg-Vorpommern vor neue existenzielle Aufgaben gestellt: ein Netz, ein Fahrplan, ein Tarif.

■ **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

In den Betrieben im Land sollte betriebliches Mobilitätsmanagement angeregt und unterstützt werden, um die Arbeits- und Dienstwege der Beschäftigten effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Rahmenbedingungen zur Nutzung von Fahrgemeinschaften, ÖV und Fahrrädern sollten verbessert werden, wodurch Beschäftigte Geld und Zeit sparen und Betriebe ihre Attraktivität erhöhen.

Im Rahmen seines Projektes „Gute Wege zur guten Arbeit“ (<http://www.gute-wege.de>), das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) gefördert wird, bietet der ACE Unterstützung in diesem Themenfeld an.

■ **Elektromobilität fördern**

Im Bundesvergleich schwächelt Mecklenburg-Vorpommern in Sachen Elektromobilität. In 2015 waren dort nur 126 Pkw mit Elektroantrieb zugelassen. Gründe hierfür sind die lückenhafte Ladeinfrastruktur, die hohen Anschaffungskosten und die Tatsache, dass die batteriebedingt begrenzten Reichweiten in einem dünn besiedelten Flächenland zumindest aus subjektiver Nutzersicht ein Hindernis darstellen.

Der ACE begrüßt deshalb, dass die amtierende Landesregierung das Thema aufgegriffen, das darin enthaltene Potenzial identifiziert und in ihrem Integrierten Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern erste konzeptionelle Ideen formuliert hat. So sollen Elektroautos in ein Gesamtkon-



zept für eine ressourcenschonendere Mobilität eingebunden werden und mit Strom aus erneuerbarer Energie betrieben werden. Elektromobilität soll dazu genutzt werden, Lastmanagement und Speicherung der erneuerbaren Energien zu verbessern und kleinere und mittlere Unternehmen als Partner oder Zulieferer einer zukünftigen Elektromobilitätsindustrie zu etablieren. Die Verkehrsprobleme in den touristischen Zentren können mit Hilfe von Elektromobilität verbessert, der elektrobetriebene Radverkehr gefördert und E-Fahrzeuge im Öffentlichen Verkehr in den ländlichen Räumen eingesetzt werden. Die Einrichtung einer Kompetenzstelle Elektromobilität und die Entwicklung einer Landesstrategie Elektromobilität gelten als erste Schritte in diese Richtung. Die zukünftige Landesregierung fordert der ACE auf, diese guten Ideen weiterzuentwickeln und deren Umsetzung voranzutreiben.

Bereits 2009 hat die Bundesregierung eine Zielmarke vorgegeben: Um Deutschland zum Leitmarkt der Elektromobilität zu machen, sollen bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren – sowohl vollelektrisch betriebene Autos als auch Hybride, also Verbrenner mit unterstützendem Elektroantrieb. Nach dem zugehörigen Zeitplan müsste sich Deutschland momentan also in einer dynamischen Markthochlaufphase befinden – doch die Realität sieht anders aus. Nach den aktuellen Zulassungszahlen (Stand 04/2016) sind momentan lediglich etwas mehr als 37.000 Elektrofahrzeuge (ohne Hybride) in Deutschland unterwegs<sup>11</sup>.

Der ACE hat in den vergangenen Jahren immer wieder Forderungen im Zusammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gestellt. Deshalb begrüßen wir die Beschlüsse der Bundesregierung, hier eine Milliarde Euro in eine Kaufprämie, den Ausbau der Ladeinfrastruktur, den zu elektrifizierenden Fuhrpark des Bundes und in eine Steuerbefreiung für das von Arbeitgebern gewährte kostenfreie Aufladen privater Elektroautos zu investieren.

Um Leitanbieter für Elektromobilität zu sein und den Heimatmarkt auszubauen, sind weitere Investitionen in die Forschung und Entwicklung der dazugehörigen Technologien erforderlich. Hier ist auch die Automobilindustrie gefordert. Sie muss verstehen, dass das Thema Elektromobilität zusammen mit der Digitalisierung über die Zukunft ihrer Stellung auf dem Weltmarkt entscheiden wird.

Auch die steigenden Anforderungen an den Klimaschutz und die Luftreinhaltung müssen im Zu-

sammenhang mit der Förderung der Elektromobilität gesehen werden. Deutsche Städte haben mit einer zunehmenden Feinstaubbelastung zu kämpfen. Die Europäische Kommission hat gegen 31 deutsche Städte ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, weil sie die Europäische Luftqualitäts-Richtlinie nicht einhalten. Um diesem Problem zu begegnen, könnten Fahrverbote zukünftig zur Regel werden und der Öffentliche Nahverkehr wird dem dann stark anwachsenden Fahrgastaufkommen kaum gerecht werden. Langfristig bedarf es also sauberer Autos auf deutschen Straßen. Da Elektrofahrzeuge nur so sauber sind wie der Strom, mit dem sie fahren, fordern wir die Bundesregierung zudem auf, ihre Bemühungen um einen grünen Strommix in Deutschland zu verstärken.

Wir finden es wichtig, mehr Angebote in den niedrigeren Preissegmenten zu schaffen, damit der Kauf eines Elektrofahrzeugs nicht nur denjenigen vorbehalten ist, die ein relativ hohes Einkommen haben und sich lediglich beim Kauf des Zweitwagens für ein Elektrofahrzeug entscheiden<sup>12</sup>.

### **3. Verkehrssicherheit konkret und erfolgreich umsetzen**

Das Ziel der EU zur Verkehrssicherheit sieht eine Halbierung der Verkehrstoten bis 2020 im Vergleich zu 2010 vor. „Keiner kommt um. Alle kommen an.“ Diese Beschreibung der Vision Zero fordert die Politik heraus, die Verkehrssicherheit ganzheitlich zu betrachten. Verkehrssicherheit ist ein Thema, das im Mobilitätsland Deutschland in der Mitte der Gesellschaft stehen muss.

Wichtig ist dabei eine grundlegende Orientierung auf die „Vision Zero“ als gesellschaftspolitischen Ansatz zur Vermeidung von Verkehrsunfällen. Die gesellschaftliche und politische Diskussion darüber sollte beispielsweise auch die Forderungen nach einem Alkoholkonsumverbot vor und während der Fahrt mit einem Kfz einbeziehen. Auch das Thema Medikamente und ihre Auswirkungen auf die Fahrtauglichkeit muss in Anbetracht der Folgen des demografischen Wandels verstärkt behandelt werden. Zudem sind bei der Umsetzung des Programms neben der Verkehrspolitik auch andere Ressorts einzubeziehen, etwa Arbeit, Soziales und Gesundheit. Um die insgesamt erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland weiter auszubauen, muss eine am wachsenden Bedarf orientierte Finanzierung von etablierten Trägern der Verkehrssicherheit gewährleistet werden. Nur so können etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ihre Arbeit auf hohem Niveau fort-

11 Vgl. <https://www.e-stations.de/elektroautos/zulassungszahlen>

12 Vgl. Frenzel, I. / Jarass, J. / Trommer, S. / Lenz, B. (2015): Erstnutzer von Elektrofahrzeugen in Deutschland. Nutzerprofile, Anschaffung, Fahrzeugnutzung. Berlin: Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR)



führen, in der sich auch viele Ehrenamtliche engagieren. Mittelzuweisungen, die lediglich die Inflationsrate ausgleichen, reichen dafür nicht aus.

An der Verkehrssicherheitsarbeit in Mecklenburg-Vorpommern sind viele Akteure beteiligt, die von der Verkehrssicherheitskommission koordiniert werden. In enger Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht und den örtlichen Verkehrswachten richtet sich die Verkehrssicherheitsarbeit an die am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer – Kinder im Vor- und Grundschulalter, Radfahrer und junge Erwachsene mit Führerschein. Das Ziel der zukünftigen Landesregierung muss es sein, sicherzustellen, dass diese Arbeit durch ausreichende finanzielle Mittel gewährleistet und erfolgreich weitergeführt werden kann.

Für eine aktive Verkehrssicherheitspolitik fordert der ACE:

■ Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundes- und Landesstraßen

Der ACE fordert, die Möglichkeiten, die das intelligente Management von Verkehrsflüssen und die Vernetzung zwischen Verkehrssystemen, -trägern und -teilnehmern bieten, verstärkt zur Unfallvermeidung und zur energieeffizienten Steuerung des Verkehrs zu nutzen. Besonders in Ballungsräumen können sie zudem für eine Entlastung des Verkehrs sorgen. Hierzu gehört, dass die Ergebnisse behördlicher Unfallstreckenanalysen grundsätzlich öffentlich zugänglich gemacht und im Zuge der Vernetzung von Autos („Car-to-Car“-Kommunikation und „Car-to-Infrastructure“-Kommunikation) zwecks wirksamer Unfallverhütung auch einer praktischen Nutzung zugeführt werden.

Unfallsschwerpunkte sind zügig zu entschärfen; entsprechende Maßnahmen sind – gemessen an deren Wirksamkeit – zu priorisieren. Als wirksamer Beitrag für mehr Sicherheit und im Sinne

eines günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ist unter anderem der dreistreifige Ausbau von Landesstraßen mit wechselnden Überholspuren vorzusehen.

Der ACE steht Gigalinen skeptisch gegenüber, da eine Vielzahl an Problemen ungelöst ist. Die Ergebnisse der Testversuche müssen berücksichtigt werden.

■ Tempo 30

Der ACE ist gegen ein generelles innerstädtisches Tempolimit von 30 Stundenkilometern. Dort, wo es Argumente für einen langsameren Verkehr gibt, sollten die Kommunen gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort über ein entsprechendes Limit entscheiden. Wir unterstützen den kürzlich vom Bundesverkehrsministerium vorgelegten Verordnungsentwurf für die StVO, der unter anderem die Anordnung von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptstraßen vor Schulen, Kindergärten, Kitas und Senioreneinrichtungen erleichtert.

■ Kreisverkehre statt Ampelanlagen

Der ACE fordert, wo es sich anbietet, Kreisverkehren vor Ampelanlagen den Vorzug zu geben. Kreisverkehre sind sicherer: sie sind übersichtlicher, die Fahrzeuge fahren mit einer niedrigeren Geschwindigkeit und Unfälle werden vermieden oder laufen zumindest glimpflicher ab. Die Anzahl der Konfliktpunkte in einem Kreisverkehr ist weit aus geringer als an einer gewöhnlichen Kreuzung. Der Verkehrsfluss wird erhöht, weil die Durchlassgeschwindigkeit oft größer ist als bei einer vorfahrts- oder signalgesteuerten Kreuzung. Gut geplante, großflächig angelegte Kreisverkehre können sehr hohe Verkehrsaufkommen mit einem Minimum an Stau sehr effizient bewältigen. Sie sind wirtschaftlicher als Ampelanlagen, da keine Strom- und Wartungskosten anfallen. Zudem verursachen sie weniger Abgase und Lärm.

■ Lkw-Stellplätze an Rastanlagen

Mecklenburg-Vorpommern wird, mit seiner Transitstrecke von Ost nach West sowie den Anbindungen der Häfen Rostock, Saßnitz-Mukran und Wismar, bis 2030 einen Zuwachs des Straßengüterverkehrs erfahren, der besondere Anstrengungen auf dem Gebiet der Unfallverhütung erforderlich macht. Dabei spielt eine durch gesetzliche Vorgaben beschleunigte Einführung moderner, unfallverhütender Fahrerassistenzsysteme eine wichtige Rolle. Parkplatzmanagement, ausreichendes Personal zur Kontrolle der Fahrzeuge sowie der Lenk- und Ruhezeiten sind ebenso Maßnahmen, die ihre Wirksamkeit dann voll entfalten, wenn sie intensiviert und verstetigt werden.

Mit wenigen Ausnahmen ist die Lkw-Parksituation entlang der Autobahnen in Mecklenburg-Vorpommern besonders an Wochenenden schwierig. Die Lkw-Fahrer suchen Parkraum, um die im Interesse der Verkehrssicherheit gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen einzuhalten. Sie finden in Abhängigkeit von Uhrzeit und Strecke aber nicht überall ausreichend Parkraum vor. In der Konsequenz kommt es zu gefährlichen Situationen, wenn Fahrer ihre Lenkzeiten nicht einhalten können, die Fahrzeuge sich gegenseitig blockieren oder auf den Standspuren an der Ein- oder Ausfahrt der Rastanlage abgestellt werden.

Der ACE fordert, die Kapazitäten der Rastanlagen entlang der Autobahnen in Mecklenburg-Vorpommern dem aktuellen und dem künftigen Verkehrsaufkommen durch Lkws anzupassen. Es müssen ausreichend Rastplätze und sanitäre Anlagen für die Fahrer zur Verfügung gestellt werden. Mittelfristiges Ziel muss es sein, besonders stark betroffene Autobahnabschnitte mit telematischen Systemen auszurüsten. Die so gewonnenen Daten sollen für die Nutzung im Internet und in Navigationsgeräten zur Verfügung stehen. Die Information über die Belegung der Lkw-Parkflächen auf seiner Strecke – nicht nur die auf dem nächstgelegenen Rastplatz – sollte dem Fahrer direkt ins Fahrerhaus geschickt werden.

#### ■ Breitere Parkplätze

Der ACE in Mecklenburg-Vorpommern fordert die Änderung der Garagenverordnung. Die Mindestbreite der Parkplätze soll, zumindest bei neu gebauten Stellflächen, 2,50 Meter betragen. Angesichts immer größer und breiter werdender Fahrzeuge müssen auch die Stellplatzbreiten angepasst werden. Andernfalls ist ein bequemes Ein- und Aussteigen kaum möglich, ohne nebenstehende Autos zu beschädigen.

#### 4. Bürgerbeteiligung

Der ACE begrüßt, dass die amtierende Landesregierung in Mecklenburg-Vorpommern der Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrlichen Infrastrukturprojekten einen hohen Stellenwert beimisst. Sie stärker in die Entscheidungsfindung und die Planung mit einzubinden, ist in den letzten Jahren ein anerkanntes Politikziel und im Rahmen zahlreicher Projekte umgesetzt worden.

Von der zukünftigen Landesregierung erwartet der ACE, dass sie diesen Weg weitergeht. Für eine moderne Infrastruktur brauchen wir einen gesellschaftlichen Konsens. Dieser wird nur erreicht, wenn Bürgerinnen und Bürger in die Planung von Vorhaben von Anfang an einbezogen werden. Wenn für sie erkennbar ist, dass die Projekte, mit denen sie vor Ort konfrontiert sind, Teil einer gut begründeten, strategisch ausgerichteten Infrastrukturpolitik sind, steigert das deren Akzeptanz. Folglich müssen die Bürgerinnen und Bürger nicht erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, sondern bereits an den Vorplanungen beteiligt werden, die dem Planfeststellungsverfahren zum Neubau von Verkehrswegen vorausgehen. Dies betrifft insbesondere die Prüfung und Auswahl alternativer Ausführungsvarianten.

#### 5. Finanzierung der Straßeninfrastruktur

Der ACE setzt sich für die Gründung einer nutzerfinanzierten Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft ein. Der Bau, die Erhaltung und der Betrieb von Bundesfernstraßen wären dann unabhängig von öffentlichen Haushalten und politischen Prozessen und im Wesentlichen aus Nutzergebühren finanziert.

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) als Finanzierungsinstrument lehnen wir ab. Über 33 Mrd. Euro hat der Staat 2013 an Mineralölsteuern eingenommen, darüber hinaus gab es Einnahmen aus der Umsatzsteuer auf Kraftstoffe, Kfz-Steuer-einnahmen und Mittel aus der Lkw-Maut. Die Finanzmittel für den Straßenbau sind also aufkommensseitig vorhanden und die Bodewig-Kommission hat ein hervorragendes Konzept für eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung erarbeitet. Die Politik sollte dieses Konzept konsequent umsetzen. Der Straßenerhalt als Staatsaufgabe und die Renditeerwartungen von Unternehmen bilden keine zukunfts-trächtige Basis für eine Partnerschaft. Bisherige Projekte haben gezeigt, dass in solchen Partnerschaften für anfallende Probleme der Staat zuständig ist, während die Unternehmen gewinnorientiert sind. Das kann kein Zukunftsmodell für Deutschland sein. Sollten ÖPP-Projekte doch auf den Weg gebracht werden, dann sollten die Vorbehalte hinsichtlich ihrer Kosten-Nutzen-Bilanz durch unabhängige Untersuchungen überzeugend ausgeräumt worden sein. Der ACE fordert Transparenz über alle Annahmen und Rahmenbedingungen der Wirtschaftlichkeit.

#### Impressum

Herausgeber: ACE-Vorstand, Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch, Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart  
Redaktion: Julia Collingro, Matthias Knobloch, Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro  
Bildnachweis: © Holger Mette – istockphoto.com (1) bzw. Quellenangabe am Bild. Stand: Juli 2016

**ACE Auto Club Europa e.V.**

Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro

Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Tel.: 030 278725-0, Fax: 030 278725-5

E-Mail: [verkehrspolitik@ace-online.de](mailto:verkehrspolitik@ace-online.de)

[www.ace-online.de](http://www.ace-online.de)

Hans-Joachim Hacker

Verkehrspolitischer Sprecher Regionalvorstand Ost

E-Mail: [hansjoachim.hacker@yahoo.de](mailto:hansjoachim.hacker@yahoo.de)

Telefon: 0173 7015318