

L1 Wir machen MV mobil und fit für die Herausforderungen der Zukunft!

Gremium: Landesvorstand
Beschlussdatum: 08.06.2023
Tagesordnungspunkt: 6 Leitantrag "Wir machen MV mobil"

Antragstext

1 In atemberaubender Geschwindigkeit ändert sich die Welt. Arten sterben aus,
2 Hitzewellen, Starkregen, Überschwemmungen, Waldbrände und Dürren nehmen zu. Auch
3 bei uns im Land zwingt uns der Klimawandel zu großen Anpassungen, die nicht nur,
4 aber vor allem im Verkehrssektor erfolgen müssen. Ein nachhaltig organisierter
5 Verkehr, der gut ausgebaut und aufeinander abgestimmt ist, stärkt zudem den
6 gesellschaftlichen Zusammenhalt und den Wirtschaftsstandort MV. Klimaschutz,
7 soziale Gerechtigkeit und Wirtschaftswachstum müssen zusammengedacht werden. Wer
8 sie gegeneinander ausspielt, wird den Herausforderungen der Zukunft nicht
9 gewachsen sein.

10 Mobilität ist kein Privatvergnügen, sondern ein Grundrecht und beginnt mit dem
11 Schritt vor die Haustür. Sie neu zu denken, heißt nicht nur über Fahrpläne und
12 Zug-Taktungen zu sprechen, sondern Mobilität als Gemeinschaftsaufgabe zu
13 verstehen. Die Bedürfnisse aller hier lebenden Menschen und auch der
14 Tourist*innen müssen in MV zusammen berücksichtigt werden.

15 Als BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Mecklenburg-Vorpommern kämpfen wir für den Einsatz
16 klimaschonender Antriebe, den Anschluss aller Dörfer und Städte an das Bus- und
17 Bahn-Netz sowie für einen kostengünstigen Zugang zur Mobilität.

18 Der jahrzehntelange Rückbau des öffentlichen Personenverkehrs in MV ist ein
19 organisiertes politisches Versagen, das nun droht, den Kampf gegen die
20 Klimakatastrophe, die Wiederbelebung unserer Dörfer und Kleinstädte und die
21 Entwicklung des nachhaltigen Tourismus in unserem Land im Keim zu ersticken.

22 Tausende Menschen hier leben vom Tourismus. Gibt es keine gut aufgestellten
23 Verbindungen mit Bus und Bahn, sehen sich unsere zahlreichen Gäste gezwungen,
24 mit dem PKW anzureisen. Wenn „Bettenwechsel“ ist, geht auf vielen Küstenstraßen
25 gar nichts mehr. Der Stillstand im Stau wird zur landesübergreifenden,
26 kollektiven Erfahrung.

27 Gleichzeitig sind unsere Städte so voll, dass Mietraum kaum noch vorhanden ist
28 und immer mehr Menschen ins Umland ziehen. Wenn aber auf dem Dorf kein Bus und
29 keine Bahn mehr fährt, fühlen sich die Menschen dort nicht nur abgehängt. Sie
30 sind es. Fast zwei Drittel der Bevölkerung wohnt in Mecklenburg-Vorpommern auf
31 dem Land. Für sie gilt es genauso, ein alternatives Mobilitätsangebot zu
32 schaffen.

33 Wir wollen, dass die Menschen im Land eine echte Wahlfreiheit haben, wie sie
34 ihre Wege zurücklegen.

35 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Mecklenburg-Vorpommern fordern:

36 1. die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und den Ausbau des
37 Schienennetzes, für eine flächendeckende Verknüpfung des Nah- und Fernverkehrs
38 im gesamten Bundesland.

39 2. Modellregionen für den autonomen Nahverkehr zu schaffen, um den Einsatz
40 zukunftsweisender Technologien voranzutreiben.

41 3. ein landesweit gültiges und vom Land finanziertes 29€-Ticket, damit
42 nachhaltige Mobilität für alle Menschen finanzierbar wird.

43 1. „Mobilität und Klimaschutz“

44 Der Klimawandel ist längst in Mecklenburg-Vorpommern angekommen. Durch die
45 globale Erwärmung reduziert sich der Fischbestand, unsere Landwirt*innen kämpfen
46 gegen Dürren und unsere Wälder müssen umgebaut werden. Um die schlimmsten Folgen
47 noch aufzuhalten und die absolute Klimakatastrophe zu verhindern, müssen die
48 CO₂-Emissionen auch in Deutschland bis 2030 um 50% gesenkt werden. Für den
49 Verkehrssektor allein bedeutet das eine Reduktion von fast 50% im Vergleich zu
50 2019. Dies ist in einem ländlich geprägten Flächenland wie Mecklenburg-
51 Vorpommern, welches zudem in vielen Landesteilen wirtschaftlich vom Tourismus
52 abhängig ist, eine besonders große Herausforderung, welcher wir uns stellen
53 müssen. Rund sieben Millionen Gäste hat unser Land jedes Jahr. Das sind
54 Millionen Menschen, die mit Auto, Bus, Bahn oder Fahrrad an- und abgereist sind.
55 Der CO₂-Fußabdruck im Tourismussektor betrug im noch coronaschwächeren Jahr 2021
56 schon 1,94 Mio. Tonnen. Klarer Haupterzeuger hiervon ist der Verkehrsbereich mit
57 sagenhaften 46%. Allein auf die An- und Abreise der Gäste entfielen im
58 touristischen Verkehr MVs 89% der gesamten CO₂-Emissionen.

59 Mehr Menschen brauchen einen klimaverträglichen und gut ausgebauten ÖPNV, damit
60 sie nicht mehr auf das eigene Auto angewiesen sind.

61 1.1. Zug und Bus klug vernetzen

62 In unserer täglichen Mobilität nutzen wir oft das Auto, nicht nur, weil es so
63 bequem ist, sondern auch weil in den ländlichen Räumen der ÖPNV oft
64 ausschließlich aus dem Schüler*innenverkehr besteht sowie umständlich und
65 unpraktisch organisiert ist. Das von der Ampel-Regierung auf Bundesebene
66 ermöglichte Deutschlandticket ist ein erster wichtiger Schritt zur
67 Vereinfachung. Wo aber kein öffentlicher Personenverkehr fährt, da kann er auch
68 mit einem kostengünstigen Ticket nicht genutzt werden.

69 Wenn wir die Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens auch nur annähernd halten
70 wollen, muss es uns gelingen, den Autoverkehr bis 2040 um sieben Prozent zu
71 verringern. Das kann nur funktionieren, wenn der öffentliche Personenverkehr
72 konsequent ausgebaut wird. Wir setzen uns für einen Paradigmenwechsel ein.
73 Anstatt die Mobilitätskosten auf die Menschen abzuwälzen und sie auch bei
74 kleineren Einkommen mit dem Kauf und Unterhalt eines Autos zu belasten, wollen
75 wir in eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur investieren, die ein Leben ohne
76 eigenes Auto möglich macht.

77 Seit BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Teil der Bundesregierung sind, konnten viele wichtige
78 Weichenstellungen zum Erreichen dieser Ziele vorgenommen werden. Zusätzliche
79 Einnahmen aus der LKW-Maut sollen für den Ausbau des Schienennetzes verwendet
80 werden. Der Ausbau der wichtigen Vorpommern Magistrale (Bahntrasse Berlin
81 –Pasewalk –Sassnitz) wird endlich umgesetzt. Auch das Bahnverkehrsprojekt
82 Deutsche Einheit Nr. 1, die Bahnverbindung Rostock – Stralsund wird endlich
83 ernsthaft angegangen. Doch gerade in unserem Flächenland, mit seinen
84 zahlreichen, individuellen ländlichen Räumen sind Bahn- und Busverbindungen
85 konsequent zurückgebaut worden. Knapp 300 km Bahnstrecken sind zwischen 1994 und

86 2004 stillgelegt oder zu Nebengleisen abgestuft worden. Wir stehen somit vor der
87 Herausforderung, weite Teile unseres Landes erstmal wieder an den öffentlichen
88 Verkehr anzuschließen.

89 Eine kluge Vernetzung braucht neue Expressbuslinien

90 Wir setzen uns deswegen dafür ein, dass Expressbuslinien das bestehende Bahnnetz
91 ergänzen, um die landesweite Mobilität auch über Kreisgrenzen hinaus zu
92 verbessern und die ländlichen Räume stärker an die zentralen Orte anzubinden.
93 Die Verantwortung für solche Expressbuslinien muss beim Land liegen. Bahn und
94 Bus müssen gemeinsam ein flächendeckendes Landesnetz im öffentlichen
95 Personennahverkehr bilden.

96 Eine kluge Vernetzung stimmt Bus und Bahn aufeinander ab

97 Es ist auch notwendig, dass die Abfahrt- und Ankunftszeiten aller Züge und Busse
98 aufeinander abgestimmt werden, damit niemand mehr lange auf den Anschluss warten
99 muss oder ihn knapp verpasst. Dafür wollen wir den Deutschlandtakt in die Fläche
100 bringen sowie umfassende, digitale und barrierearme Informationen an allen
101 Umsteigehaltestellen vorhalten. Das bedeutet, das gesamte Land bis 2030 an allen
102 Wochentagen im Stundentakt auch in den Randzeiten mit öffentlichen
103 Verkehrsmitteln erreichbar zu machen.

104 Eine kluge Vernetzung lässt niemanden am Bahnhof stehen

105 „Intermodale Mobilität“ bedeutet, dass jede*r selbst über das Verkehrsmittel
106 entscheidet, dass er*/sie* benutzen möchte und aus der Vielfalt auswählen kann.
107 Für uns steht fest: Die Menschen wissen selbst am besten, mit welchem
108 Verkehrsmittel sie reisen. Deshalb soll jede Haltestelle – egal ob Zugbahnhof
109 oder (Express-)Bushaltestelle sichere Radstellplätze haben und jeder Bus- und
110 Zugbahnhof im Land nicht nur einen Park-and-Ride-Parkplatz haben, sondern auch
111 an das Radverkehrsnetz angebunden sein. Wo es sinnvoll ist, sollen Car- und
112 Bike-Sharing-Parkplätze so wie auch Rufbusse zur Verfügung stehen.

113 Eine kluge Vernetzung bringt alle an einen Tisch

114 Für die landesweite Integration der öffentlichen Personennahverkehre ist eine
115 landesweit agierende Organisation unumgänglich. Dafür braucht es in Mecklenburg-
116 Vorpommern die Gründung eines Landesverkehrsverbunds. Er hat die Aufgabe, ein
117 über Kreisgrenzen hinweg, einheitliches, leicht verständliches und
118 kostengünstiges Tarifsystm in ganz Mecklenburg-Vorpommern zu etablieren und ein
119 landesweites, abgestimmtes Buslinien- und Schienennetz zu betreiben, das
120 Umsteigzeiten minimiert und die letzte Meile per Rufbus im ländlichen Raum
121 verlässlich anbietet. Die Gründung des Verbundes erfolgt unter Einbezug der
122 kommunalen Aufgabenträger*innen und ihrer Verkehrsunternehmen auf Augenhöhe in
123 den kommenden Jahren. Das Fahr- und Tarifangebot im Schienenverkehr, im
124 Buslinienverkehr und beim Rufbus wird durch ihn kontinuierlich optimiert, ebenso
125 die adäquate Digitalisierung der Prozesse und letztendlich ein einheitliches
126 Marketing- und Öffentlichkeitskonzept für die angebotenen Leistungen.

127 Um schon jetzt und bei der Gründung des Verbundes das Wissen der Bürger*innen in
128 Mecklenburg-Vorpommern, ihren Fachverstand, ihre Alltagserfahrung sowie ihre
129 Mobilitätsbedürfnisse in die konkrete Fahrplangestaltung einzubinden, fordern
130 wir, zweijährlich stattfindende Fahrplankonferenzen einzurichten, die den
131 anstehenden Haushaltsberatungen vorgeschaltet sind. Neben Vertreter*innen der

132 zuständigen Fachverwaltung und des Verkehrsunternehmens sollen hier weitere
133 Teilnehmer*innen gemeindlicher Institutionen und der Fahrgastverbände mitwirken.

134 1.2. Sieben Schienenprojekte für ein zukunftsfähiges Schienennetz

135 Bus und Bahn können nur dort klug vernetzt werden, wo Bus und Bahn auch fahren.
136 Insbesondere das mangelnde Bahn-Angebot ist in unserem Flächenland eine zentrale
137 Herausforderung. Denn in MV wurden in den vergangenen 18 Jahren über 20% des
138 eigenen Schienennetzes stillgelegt. Mit einer Gesamtfläche von 2750,5km² ohne
139 regelmäßigen Personenschienenverkehr nimmt Mecklenburg-Vorpommern damit
140 bundesweit den letzten Platz im Netz der Eisenbahnstreckendichte ein. Ganze
141 Landstriche, wie große Teile der Mecklenburgischen Seenplatte und Ludwigslust-
142 Parchim zwischen Röbel und Schwerin sind z.B. komplett vom regelmäßigen
143 Bahnverkehr abgekoppelt.

144 Um ein flächendeckendes Zugangebot zu schaffen, setzen wir uns für diese sieben
145 zentralen Schienenprojekte ein:

146 1. Die Südbahn an Berlin und Hamburg anbinden

147 Das südliche Mecklenburg braucht eine schnelle und direkte Anbindung an die
148 Metropolregionen Berlin und Hamburg. Deshalb wollen wir, dass die Südbahn
149 durchgehend von Hamburg über Hagenow, Ludwigslust, Parchim, Waren und
150 Neustrelitz bis nach Neubrandenburg und Stettin fährt. Kombiniert mit der Nord-
151 Südbahn von Güstrow bis Meyenburg am Karower Kreuz, welches ein wichtiger
152 Knoten- und Umsteigepunkt sein wird, entsteht so auch eine attraktive weitere
153 Verbindung nach Berlin und Rostock. Wir unterstützen deshalb die Initiative
154 Karower Kreuz 365 der Bürgerinitiative vor Ort und der Landrät*innen und
155 Bürgermeister*innen. Die derzeit geplante feste Bestellung der Südbahn als
156 Saisonverkehr darf in den künftigen Jahren keinesfalls zum Verhinderungsgrund
157 einer ganzjährigen Inbetriebnahme werden.

158 2. Fischland-Darß-Zingst endlich ans Schienennetz anbinden

159 Der Baubeginn der Darßbahn Barth – Zingst – Prerow verschleppt sich und die
160 Gesamtfinanzierung erscheint im Zuge der Kostensteigerungen zunehmend unsicher.
161 Diese wichtige Reaktivierung der Schiene darf nicht weiter verzögert werden. Die
162 Halbinsel Fischland-Darß-Zingst braucht zeitnah eine Alternative zum jährlichen,
163 touristischen Verkehrschaos.

164 3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rostock-Stralsund

165 Der mangelnde Ausbau der Schieneninfrastruktur führt bis heute besonders in Ost-
166 West-Richtung zu unattraktiv langen Reisezeiten. Verantwortlich dafür sind lange
167 eingleisige Streckenabschnitte, auf denen Züge aufeinander warten müssen.
168 Besonders das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1, die zweigleisige
169 Verbindung zwischen Rostock und Stralsund, muss endlich abgeschlossen werden,
170 auch um die in den Sommermonaten völlig überlastete B105 befahrbar zu halten.
171 Diese Schienenstrecke braucht zeitnah eine aktuelle Nutzen-Kosten-Analyse nach
172 neuem standardisiertem Bundes-Verfahren, um einen einstündigen Nah-, Fern- und
173 Güterverkehr störungsfrei leisten zu können.

174 4. Usedom südlich ans Bahnnetz wieder anbinden

175 Die Südanbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke ist für eine
176 Entlastung der stetig staugeplagten Einwohner*innen und Tourist*innen auf der

177 Insel Usedom unverzichtbar. Vor allem angesichts des neuen Swinetunnels müssen
178 zum damit weiter ansteigenden Verkehrsaufkommen endlich Alternativen geschaffen
179 werden.

180 5. Die Strecke Neubrandenburg-Berlin beschleunigen

181 Die schnellste Verbindung zwischen Berlin und Rügen führt über Neubrandenburg.
182 Das gilt nicht nur für den Verkehr über die Straße, sondern auch die Bahn.
183 Deshalb wollen wir die im Bundesverkehrswegeplan zurückgestellte Verbindung
184 Neubrandenburg – Stralsund für den Deutschlandtakt mit Angeboten im Regional-
185 und Fernverkehr für den Halbstundentakt und das Tempo 120 km/h ausbauen.

186 6. Strecken nicht für Orte, sondern Regionen planen

187 Strecken, wie die Kleinseebahn zwischen Mirow und Neustrelitz, müssen wieder
188 großräumig gedacht werden. Die Verlängerung der Strecke nach Feldberg bzw. im
189 Süden bis Wittstock durch Reaktivierung macht die Strecke attraktiv und
190 erschließt den ländlichen Raum. Wir wollen auch die Verbindungskurve Lalendorf
191 nach Rostock prüfen, um eine direkte Anbindung an die Metropolregion Stettin zu
192 ermöglichen. Ebenso sollten Lösungen zur Nutzung der Strecken Greifswald –
193 Lubmin und Neubrandenburg – Friedland für den Personenverkehr geprüft und
194 umgesetzt werden. Zusätzlich fordern wir den Neubau der Strecke Ludwigslust –
195 Uelzen über Dömitz, um das Wendland und die Region Hannover mit dem südlichen
196 Mecklenburg zu verbinden und weitere Orte an den ÖPNV anzuschließen.

197 7. Bahnsteige verlängern, damit alle mitkommen

198 Immer wieder sehen sich Bahnreisende mit überfüllten Zügen konfrontiert, in
199 denen sie um Abstellplätze für ihre Fahrräder oder die letzten Sitzplätze
200 kämpfen müssen. Dies erleben wir besonders in der Tourismus-Saison oder wenn
201 Festivals mit überregionaler Wirkung stattfinden. Oft kann die Waggon-Anzahl der
202 Züge nicht weiter aufgestockt werden, weil die Bahnsteiglängen an den Bahnhöfen
203 dafür nicht ausreichend sind. Um hier zeitnah Abhilfe zu schaffen, fordern wir
204 eine Landesinitiative zur Bahnsteigverlängerung, damit nie wieder jemand am
205 Gleis zurückgelassen werden muss.

206 1.3. Radwege ertüchtigen und ausbauen

207 In MV wird im Bundesvergleich überdurchschnittlich viel Rad gefahren, auch in
208 den ländlichen Gebieten. Insbesondere im Tourismus ist der Radverkehr ein
209 wichtiger Wirtschaftsfaktor. Allerdings stagniert der Radverkehrsanteil seit 20
210 Jahren. Rund 66% aller Wege zwischen drei und fünf km werden mit dem PKW
211 zurückgelegt. Einer der Gründe dafür sind vielerorts fehlende Radwege. Lediglich
212 knapp die Hälfte aller Bundesstraßen, nur rund 1/3 aller Landstraßen und nur
213 etwa jede zehnte Kreisstraße verfügen über einen straßenbegleitenden Radweg.

214 Radwege brauchen eigene Fahrbahnen

215 Allein 2021 hat es über 1500 Verkehrsunfälle mit Radfahrer*innen gegeben, bei
216 denen sechs Menschen getötet wurden. Sichere Radwege sind Grundvoraussetzung,
217 damit mehr Menschen das Rad und die E-Roller als Alternative in Betracht ziehen.
218 Wir wollen, dass bis 2035 rund 70% aller Autostraßen über einen sichereren,
219 straßenbegleitenden Radweg verfügen. Leitplanken dürfen nur dort gebaut werden,
220 wo eine sichere Radverkehrsführung vorhanden ist. Besonders Bushaltestellen im
221 ländlichen Raum müssen an das Radwegenetz angeschlossen werden.

222 Radwege mit klarer Zuständigkeit planen

223 Radwege, die irgendwo im Nirgendwo enden, müssen der Vergangenheit angehören.

224 Wir wollen deshalb, wie beim Straßenbau, ein funktionales Radwegenetz. Das
225 bedeutet, dass Planung, Bau und Unterhaltung eines Radweges vom Start bis zum
226 Ende bei einem Aufgabenträger liegen, landesweite Radwege also in der
227 Verantwortung des Landes, kreisweite Radwege bei den Landkreisen und
228 gemeindliche Radwege in der Verantwortung der Gemeinden.

229 Radwege planen mit guter Beratung

230 Damit das Land seiner Verantwortung für den Radverkehr gerecht werden kann und
231 die Kommunen bei Planung und der Beantragung von Fördermitteln unterstützt
232 werden können, fordern wir im Landeswirtschaftsministerium ein neues Referat
233 „Radverkehr“ aufzubauen und die Landesförderung für beratende Institutionen, wie
234 z. B. die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK)
235 zu verstetigen und auskömmlich zu gestalten.

236 Radwege in der Stadt sicher machen

237 Auch in den Städten müssen Radwege sicher sein. Werden sie als Radfahrstreifen
238 ausgewiesen, müssen diese breit genug und durch Gestaltungselemente vom
239 fließenden sonstigen Verkehr abgegrenzt werden. So wird auch Kindern ein besser
240 geschütztes Teilnehmen am Radverkehr ermöglicht und damit für eine erhöhte
241 Selbstständigkeit erworben.

242 1.4. Den Einstieg in die E-Mobilität meistern

243 Jede*r, der*/die* sich noch jetzt einen Verbrenner kauft, muss wissen, dass die
244 Preise für fossile Brennstoffe massiv steigen werden und der heute noch
245 bestehende Preisvorteil sich bald ins Gegenteil verkehren wird.

246 Auf diesen Wandel müssen wir uns vorbereiten. Dabei ist es für einen effektiven
247 Ressourcenverbrauch auf der Erde am sinnvollsten, Verbrenner noch bis zum Ende
248 ihrer Lebensdauer zu fahren, aber keine neuen mehr zu produzieren. Denn: Die
249 Preise für fossile Brennstoffe werden sich weiter erhöhen, ihre CO₂-Bilanz ist
250 verheerend, so dass ein Festhalten an ihnen nicht zukunftsträchtig ist. Grüner
251 Wasserstoff und andere alternative CO₂-sparende Treibstoffe sollten dem Schiffs-
252 ,Schwerlast- und Flugverkehr vorbehalten sein.

253 Parkplätze zu Sonnenkraftwerken ausbauen

254 Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur bedeutet für uns auch, Parkplätze auf
255 staatlichen Flächen mit Solarflächen zu überdachen. So kann auf versiegelten
256 Flächen nicht nur sauberer Strom produziert, sondern auch Abstellflächen
257 überdacht werden, damit sich Autos bei heißen Temperaturen nicht mehr so stark
258 aufheizen.

259 Lademöglichkeiten massiv ausbauen

260 Wenn wir die Klimakatastrophe aufhalten wollen, müssen wir die CO₂-Emissionen im
261 Verkehrssektor drastisch senken. Bisher sind aber nicht einmal 0,7% der
262 zugelassenen Autos im Land mit einem Elektro-Antrieb ausgestattet.

263 Zu oft fehlt es in MV an Ladesäulen im öffentlichen Raum, was besonders deutlich
264 in der Tourismussaison zum Tragen kommt. Gerade einmal 4,8% aller
265 Urlaubsunterkünfte bieten eine E-Lademöglichkeit an. Und auch bei den

266 öffentlichen Ladesäulen liegen wir weit zurück. Bislang 766 Ladesäulen und 222
267 Schnellladesäulen sind in unserem Bundesland öffentlich zugänglich. Zum
268 Vergleich: In Bayern als größtem Konkurrenten, was den Inlandsurlaub angeht,
269 stehen bereits 14.000 Ladesäulen und zusätzlich 2500 Schnellladesäulen
270 öffentlich zur Verfügung. Wir setzen uns dafür ein, dass bis 2035 jedes
271 öffentliche Amt, Rat- oder Gemeindehaus mindestens über eine öffentlich
272 zugängliche Ladesäule verfügt. Unser Ziel ist es, dass bis 2030 in Mecklenburg-
273 Vorpommern, angelehnt an die EU-Verordnung "Fit for 55", alle 60 km mindestens
274 eine Schnellladesäule an Autobahnen und wichtigen Bundesstraßen verfügbar ist.
275 Wichtig sind dabei Nutzungsfreundlichkeit und transparente, einfache
276 Zahlungsmöglichkeiten. Dort, wo die Errichtung einer Ladesäule wirtschaftlich
277 weniger attraktiv ist, müssen die Anbieter verpflichtet werden, für ein
278 flächendeckendes Netz zu sorgen.

279 Zudem müssen Städte unterstützt werden, wenn sie Ladesäuleninfrastruktur in
280 Großwohngebieten errichten.

281 Unternehmen als Partner*innen gewinnen

282 Die Zurverfügungstellung einer ausreichenden Infrastruktur ist nicht allein eine
283 öffentliche Aufgabe. Hier muss die Wirtschaft als Partner*in investieren und
284 auch die Beherbergungsbetriebe sind gefordert, ausreichend Landemöglichkeiten zu
285 schaffen. Aufgabe der öffentlichen Hand ist es, die Rahmenbedingungen zu setzen,
286 damit die Sicherheit für Investitionen gegeben ist. Wir fordern vom Land ein
287 Förderprogramm, das Arbeitgeber*innen unterstützt, die auf Firmenparkplätzen für
288 ihre Mitarbeitenden E-Ladesäulen einrichten wollen.

289 Eine nachhaltige Mobilitätsgarantie für die Menschen im Land

290 Ein anderer Grund für die noch niedrigen Anmeldungen an E-Autos sind die hohen
291 Anschaffungskosten. Unser Bundesland ist noch immer das Land mit den
292 durchschnittlich geringsten Einkommen. Die Umstellung auf den CO₂-neutralen
293 Verkehr wird uns nicht gelingen, wenn nur Wohlhabende sich die Anschaffung eines
294 E-Autos leisten können. Wir sind der festen Überzeugung, dass es möglich ist,
295 bis 2030 das gesamte Land an einen kostengünstigen öffentlichen Verkehr
296 anzubinden und schadstoffarme Mobilität für jeden Menschen, egal wo er wohnt, zu
297 ermöglichen. Deswegen wollen wir, dass das Land eine nachhaltige
298 Mobilitätsgarantie gibt und endlich eine Erreichbarkeit für alle Menschen im
299 Land sicherstellt. Alle Einwohner*innen, deren Ortslagen zum 1.9.2030 immer noch
300 nicht über eine mindestens stündliche Anbindung im öffentlichen
301 Personennahverkehr oder Schienenpersonennahverkehr verfügen, sollen pro Haushalt
302 eine einmalige Landesförderung in Höhe von 8.000 Euro für ein gebrauchtes E-Auto
303 oder aber 10.000€ für ein E-Auto mit Neupreis jeweils unter 32.000€ gewährt
304 werden soll. Um Mitnahmeeffekte zu vermeiden, darf ein so geförderter PKW zwei
305 Jahre nicht weiterverkauft werden. Eine Einkommensobergrenze für diese Förderung
306 ist zu überlegen. Die nachhaltige Umgestaltung unseres öffentlichen und privaten
307 Verkehrs darf nicht zulasten finanzschwacher Menschen gehen!

308 1.5. Regionalflughäfen sind Auslaufmodell, wenn sie sich nicht selbst tragen

309 Fliegen ist die klimaschädlichste Art sich fortzubewegen. So werden im deutschen
310 Inlands-Luftverkehr im Durchschnitt rund 214 Gramm Treibhausgase pro
311 Personenkilometer verursacht und damit rund sieben Mal so viel wie im Reisebus-
312 oder Bahnverkehr. Der innereuropäische Flugverkehr, vor allem aber die

313 Inlandsflüge müssen deshalb so weit wie möglich auf die Bahn verlagert werden.
314 Wir setzen uns deshalb für eine Anbindung unserer Bahnlinien an das
315 internationale Nachtzugnetz, möglichst mit Schlafwagen, ein. Einer
316 Subventionierung des laufenden Betriebs und der staatlichen Subventionierung von
317 Privatflügen treten wir entschieden entgegen, regionale Flughäfen müssen sich
318 selber tragen. Bei 11.500 Fluggästen würde das z. B. für den Flughafen
319 Heringsdorf eine Erhöhung der Ticketpreises um weniger als 50 Euro bedeuten und
320 der kommunale Zuschuss von mehr als 400.000 Euro jährlich könnte entfallen.
321 Kommunale Gelder sind knapp und müssen dringend für den Ausbau des
322 klimaneutralen ÖPNV und des Radwegenetzes genutzt werden.

323 1.6. Verkehrswege unwetterfest planen

324 Zunehmende Extremwetterereignisse, wie Starkregen oder Dürren, zeigen
325 Schwachstellen in unserer bestehenden Infrastruktur auf. Vorüberziehende
326 Unwetter können in kürzester Zeit zu hohen Verkehrsbeeinträchtigungen führen,
327 wie erst unlängst 2022 im Landkreis Rostock geschehen. Gleise werden unterspült,
328 Straßen stehen unter Wasser. Auch stärkere Hitzeperioden stellen neue
329 Anforderungen an die Eigenschaften des im Straßenbau verwendeten Asphalts.

330 Verkehrsinfrastruktur auf den Klimawandel vorbereiten

331 Hinzu kommt ein steigender Meeresspiegel, dem ausgerechnet in MV bisher
332 wenig Bedeutung beigemessen wird. Für uns gehören Trassen und Straßen zu den
333 sogenannten "kritischen Infrastrukturen" (KRITIS). Wir fordern, dass die
334 bestehende und geplante Verkehrsinfrastruktur MVs unter Klimaaspekten und -
335 risiken evaluiert wird, einem regelmäßigen Monitoring unterliegt und sich an dem
336 zu erwartenden steigenden Meeresspiegel ausrichtet.

337 Verkehrswege für den Katastrophenfall vorbereiten

338 Wir fordern die Landesregierung auf, im Rahmen der Erarbeitung des
339 Landesklimaschutzgesetzes ein Handlungs- und Anpassungskonzept für den
340 Verkehrsbereich zu erarbeiten. Als Grundlage soll eine Prognose zu
341 klimawandelbedingten Extremwetterereignissen dienen, welche Aufschluss darüber
342 gibt, welche Verkehrswege und -strecken im Land besonders überflutungs-,
343 schneefall- und tornadogefährdet sind. Basierend auf deren Erkenntnissen, sind
344 diese Verkehrswege als „kritische Infrastruktur“ bestmöglich für den
345 Katastrophenfall zu sichern.

346 1.7. Bahn und Bus elektrifizieren

347 Die Zukunft der fossilen Antriebe neigt sich dem Ende zu. So wie der PKW
348 elektrifiziert wird, müssen wir auch den öffentlichen Verkehr elektrifizieren.
349 Das gilt für die Bahn wie für die Busse.

350 Züge zu 100% sauber antreiben

351 Im Land sind bisher nur circa 66% des Schienennetzes elektrifiziert. Wir fordern
352 die Landesregierung auf, ein Konzept zu erarbeiten, wie mit Oberleitungen oder
353 alternativ batterieelektrischen Zügen der Schienenverkehr bis 2035 zu 100%
354 elektrifiziert werden kann.

355 Busse auf kostengünstigen Strom umrüsten

356 Auch für Busse gilt, dass die Zukunft elektrisch ist. Die Batterietechnik wird
357 täglich besser, das Angebot batterieelektrischer Busse mit mehr Reichweite
358 steigt ständig. Mittlerweile können selbst schwere Busse an einer
359 Schnellladesäule innerhalb von 15 min ihre Batterien zu 80% aufladen. Die
360 Busflotte und ihre Betriebshöfe müssen nun umgestellt werden.

361 Förderprogramme für kommunale Verkehrsbetriebe fortführen

362 Unsere Kommunen können die notwendigen Investitionen dafür aber nicht alleine
363 tragen, zumal auch der Ausbau des ÖPNV im Wesentlichen die kommunalen Haushalte
364 belastet. Deshalb braucht es einen Ausbau des dafür vorgesehenen Förderprogramms
365 von Bund und Land. Dann werden die Verkehrsunternehmen, die Kreistage,
366 Stadtvertretungen und Bürgerschaften auch die dringende Umstellung anpacken.

367 2. „Mobilität und Soziales“

368 Daseinsfürsorge heißt für uns, dass jeder Weg und jede Besorgung auch ohne
369 eigenen PKW möglich sein müssen. Rund 2/3 der Menschen im Land leben in
370 Kleinstädten oder Dörfern. Das heißt, die Wege der Menschen zur Schule, zur
371 Arbeit, zum Einkaufen oder auch zu Freund*innen und Verwandten sind für sie
372 weiter als für die Menschen in den Städten und oftmals entweder gar nicht oder
373 nur bei bestem Wetter mit dem Fahrrad zu erreichen. Die verfehlte
374 Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte hat das ÖPNV-Angebot gerade in den
375 ländlichen Räumen stark eingeschränkt. Wer kein Auto fährt, hat das Nachsehen
376 und ist häufig auf den Fahrdienst von Familienangehörigen, Nachbar*innen oder
377 Freund*innen angewiesen.

378 Der ländliche Raum ist somit für junge Familien unattraktiver geworden, denn
379 zwei berufstätige Eltern brauchen nicht nur ein Auto, sondern sehen sich oft
380 gezwungen gleich zwei Autos zu unterhalten. Nicht nur für den Arbeitsweg und die
381 Einkäufe, sondern später auch als "Eltern-Taxi", wenn die Kinder zu Freund*innen
382 oder ihren Hobbys gefahren werden müssen. Die Folgen sind hoher Spritverbrauch
383 und Wartungskosten. Und das in einem Bundesland, das durchschnittlich die
384 geringsten Haushaltseinkommen und Rücklagen auf dem Konto hat.

385 Aber auch für unsere älteren Mitmenschen ist die Angewiesenheit auf den PKW eine
386 enorme Herausforderung. Der Alterungsprozess unserer Gesellschaft nimmt zu.
387 Gleichzeitig werden u. a. die Wege zur Gesundheitsversorgung und kulturellen
388 Teilhabe immer weiter und altersbedingt immer häufiger notwendig. Das ist nicht
389 nur, aber besonders für Frauen*, eine stetig steigende Herausforderung. In
390 älteren Generationen war Autofahren oftmals noch "Männersache". D. h., viele
391 ältere Mitbürgerinnen haben keinen Führerschein oder keine Fahrpraxis. Zudem
392 zeigen Studien auf, dass der Frauenanteil an der ländlichen Bevölkerung deutlich
393 anwachsen wird. Um auch zukünftig eine angemessene, geschlechtergerechte
394 Daseinsfürsorge und Teilhabe für alle Altersgruppen in MV gewährleisten zu
395 können, brauchen wir dringend ein ineinandergreifendes Landesnetz aus getaktetem
396 ÖPNV, Rufbusverkehr und Sammeltaxis bis in die abgelegensten Winkel.

397 Barrierefreie Haltestellen endlich angehen

398 Mit Blick auf unsere immer älter werdende Bevölkerung, aber auch mit Blick auf
399 die Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, setzen wir uns für den
400 barrierefreien ÖPNV ein. Laut UN-Behindertenrechtskonvention sollte bereits im
401 letzten Jahr der gesamte ÖPNV barrierefrei sein. Von diesem Ziel ist MV noch
402 meilenweit entfernt. Wir setzen uns dafür ein, dass in allen Landkreisen und den

403 beiden kreisfreien Städten des Landes Haltestellenkonzepte erarbeitet werden,
404 die den Ist-Stand beschreiben und Ausbauziele sowie konkrete
405 Finanzierungsbedarfe auf jede einzelne Haltestelle bezogen ausweisen.

406 2.1. Nahverkehr muss sich jede*r leisten können

407 Mit dem Deutschlandticket ist der Nahverkehr in diesem Jahr revolutioniert
408 worden. Es ermöglicht mit ein und demselben Fahrschein das Nahverkehrsangebot
409 verschiedener Unternehmen mit Bus und Bahn zu nutzen. Für viele Menschen in
410 unserem Bundesland ist es trotzdem noch zu teuer, schon Kinder müssen 49€ dafür
411 zahlen. Mobilität als Grundrecht zu begreifen, bedeutet, dass sich jede*r im
412 Land den Nahverkehr leisten können muss. Deswegen wollen wir, so schnell wie
413 möglich ein landesweit gültiges und vom Land finanziertes 29€-Ticket für alle
414 einführen.

415 2.2. Wege für alle Menschen planen

416 Wir legen unsere Wege zu Fuß, manchmal mit dem Auto oder Fahrrad, mit dem Zug
417 oder dem Bus zurück. Damit alle Menschen die Wahlfreiheit bei ihrem
418 Fortbewegungsmittel haben, muss die Verkehrsplanung von Bund, Ländern und
419 Kommunen alle Verkehrsmittel gleichberechtigt denken. Eine moderne
420 Verkehrsplanung kümmert sich aber nicht nur um schnelle und unkomplizierte Wege,
421 sondern beachtet die verschiedenen Bedürfnisse aller Menschen. Egal ob mit
422 Kinderwagen oder Rollstuhl, nachts oder am Tag: Der öffentliche Raum muss für
423 alle gleichermaßen zugänglich sein.

424 Wegeplanung ist keine Männersache

425 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und
426 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch
427 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-
428 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger
429 Männer ausrichten.

430 Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner*innen

431 Außerdem sollen alle Bevölkerungsgruppen durch Beteiligungsformate, wie bspw.
432 Erkundungsgänge in den Kommunen, die Möglichkeit bekommen, sich bei der
433 Verkehrsplanung vor ihrer Haustür einzubringen. Denn die Einheimischen kennen
434 vor Ort am besten die Herausforderungen des Verkehrs aus ihrer täglichen Praxis.

435 Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel

436 Wir unterstützen die Initiative „Lebenswerte Städte“, weil Kommunen selbst
437 entscheiden sollten, wo eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Sinn ergibt und
438 begrüßen die geplanten Veränderungen im Straßenverkehrsrecht des Bundes.

439 Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern

440 Künftige Stadtplanung muss der Leitgedanke prägen, dass Einwohner*innen alles,
441 was sie für den Alltag brauchen, in ca. 15 Minuten mit dem ÖPNV, dem Fahrrad
442 oder zu Fuß erreichen können.

443 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

444 Lastenräder und PKWs nehmen viel Platz im öffentlichen Raum ein. Aber in den
445 seltensten Fällen werden sie rund um die Uhr gebraucht. Was wir „Fahrzeug“
446 nennen, ist in der Praxis oftmals eher ein „Stehzeug“.

447 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

448 Wir setzen uns daher dafür ein, dass Kommunen Lastenräder-Pools und Car-Sharing-
449 Angebote schaffen - damit jeder Mensch genau das Verkehrsmittel nutzen kann, was
450 gerade gebraucht wird. So wird ein Auto oder ein Lastenrad zu einem
451 Gemeinschaftsgut und wieder zu einem echten „Fahrzeug“.

452 3. „Mobilität und Wirtschaft“

453 Der Erhalt und Ausbau der Schienen-, Rad- und Businfrastruktur ist
454 jahrzehntelang vernachlässigt und somit auch zu einem Hindernis für den
455 wirtschaftlichen Aufholprozess unseres Bundeslandes geworden. Zur
456 Tourismussaison stehen Gäste und Einheimische in den Tourismusregionen kollektiv
457 im Stau und die Züge sind überfüllt. Dabei ist Radtourismus ein wichtiger
458 Wirtschaftsfaktor. Er generiert in Mecklenburg-Vorpommern nach einer
459 Untersuchung des ADFC einen Bruttoumsatz von 705,2 Mio. Euro pro Jahr.
460 Innenstädte entwickeln dort neues Leben, wo Autoverkehr nicht mehr dominiert.
461 Deshalb müssen wir unsere Ortskerne neu denken und so lebenswert gestalten.

462 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

463 In Mecklenburg-Vorpommern leben rund 1,6 Mio. Menschen. Beginnen aber die
464 Ferienzeiten oder gibt es ein verlängertes Wochenende, vervielfacht sich diese
465 Zahl. Allein 2022 haben 7,4 Mio. Gäste ihre freien Tage bei uns verbracht.

466 Um Staus und überfüllte Züge zu vermeiden, braucht es so schnell wie möglich
467 eine Verkehrsplanung, die höhere Zug- und Buskapazitäten zu den Ferienzeiten
468 einkalkuliert und zum Auto alternative An- und Abreisemöglichkeiten schafft. Nur
469 wenn das Bus- und Bahnangebot attraktiver für unsere Gäste wird, bleiben unsere
470 Straßen frei, wächst der Parkplatzdruck auf unsere Kommunen nicht weiter, wird
471 die Natur entlastet und auch die Akzeptanz von Tourismus unter den Einheimischen
472 steigt.

473 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

474 Doch nicht ganz MV ist ausgewiesene Tourismusregion. MV verfügt über malerische
475 Seen, Wälder und historische Ausflugsziele. Und obwohl der Radtourismus seit
476 Jahren boomt, profitieren weite Teile unseres Landes nur unzureichend, weil die
477 Radverkehrsinfrastruktur entweder gar nicht, in einem schlechten Zustand oder
478 nur unzusammenhängend vorhanden ist. Das schadet unserem heimischen Tourismus.
479 Eine Studie des ADFC hat ergeben, dass für 70% der Radtourist*innen eine gute
480 Befahrbarkeit der Radwege entscheidend bei ihrer Routenwahl ist. Wir wollen,
481 dass das Land den Landestourismusverband als Kooperationspartner bei
482 Radwegeplanungsprozessen einbezieht. Daten zur Wegeinfrastruktur müssen zentral
483 gebündelt, kontinuierlich gepflegt und erhoben werden. Besonders
484 Leuchtturmprojekte, wie die Fernradwege Berlin-Kopenhagen, der Oder-Neiße-
485 Radweg, der Mecklenburgischer Seen-Radweg oder der Ostseeküstenradweg müssen in
486 einem bestmöglichen Erhaltungszustand und landeseinheitlich ausgeschildert sein.
487 Sie sind ein Aushängeschild für den Radtourismus in unserem Bundesland und
488 binden auch unser Binnenland in den Tourismus ein.

489 Vor allem an hauptsächlich touristisch genutzten Radwegen muss außerdem ein
490 flächendeckendes, gut ausgewiesenes Ladenetz für E-Bikes vorhanden sein, welches
491 über den Landestourismusverband geplant, erfasst und abgerufen werden können
492 solle. Um schnell Schäden, Unfallstellen oder Qualitätsmängel an Radwegen zu
493 erfassen, soll ein unkompliziertes, landesweites Meldetool geschaffen werden.
494 Wir brauchen auch wieder einen Landesradwegewart. Ziel ist der Aufbau eines
495 lückenlosen und gut gepflegten Radwegenetzes, von dem sowohl Gäste als auch
496 Einheimische profitieren.

497 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

498 Was Radfahrer*innen freut, nämlich befestigte und gut asphaltierte Wege, können
499 wandernde und reitende Gäste nicht oder nur eingeschränkt nutzen. Sie brauchen
500 unbefestigte, unabhängige Wege, auf denen es sich schonender vorankommen lässt
501 und die Sicherheit trotzdem gewährleistet ist. Momentan gibt es
502 zusammengerechnet 6.400 km Reitwege in ganz MV. Leider - ebenso wie das
503 Wanderwegenetz - noch mit zahlreichen Lücken und keiner landesweit einheitlichen
504 Ausschilderung. Wir fordern die Landesregierung auf, schnellstmöglich auf den
505 vollständigen Lückenschluss hinzuwirken.

506 Verschwundene Wege wieder herstellen

507 In allen ländlichen Gegenden unseres Bundeslandes gab es früher zahlreiche Wege
508 zwischen Ortschaften oder zu Feldern, Äckern und Wäldern. Viele sind einfach
509 verschwunden und verschwinden noch. Meist wurden sie vor sowie kurz nach der
510 Wende überpflügt. Wir setzen uns für die Wiederherstellung dieser Wege ein. Es
511 ist ein lang existierender Wunsch der Einwohner*innen und auch Gäste, sich zu
512 Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Kinderwagen von Ort zu Ort bewegen zu
513 können. In der gesamten Region fehlen Wege zum Wandern, Spazieren, Laufen oder
514 Radfahren. Die meist baum- oder heckenbestandenen Wege waren Landmarken und
515 erfüllten wichtige Funktionen für den sozialen Zusammenhalt und die Verbindung
516 der Menschen zu ihrer Landschaft. Durch den zunehmenden Autoverkehr auf den
517 Landstraßen fehlen gerade älteren Menschen und Kindern sichere Möglichkeiten, um
518 in die Nachbarorte zu kommen. Wir wollen, dass alle seit 1990 „verschwundenen
519 Wege“ zentral in den Landkreisen erfasst werden und unter Einbeziehung der
520 Menschen vor Ort geprüft wird, ob eine Wiederherstellung für das Gemeinwohl
521 möglich und sinnvoll ist. Das historisch-gewachsene Wegenetz ist Teil unserer
522 Kulturlandschaft und eine wichtige Ergänzung zu unserem Schienen-, Straßen-, und
523 Radwegenetz.

524 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

525 Fast jede Straße in unseren Innenstädten verfügt zu beiden Seiten über
526 Parkplätze. Dennoch reichen sie nicht aus. PKW blockieren Rad- oder Gehwege und
527 Autofahrer*innen sind bei der Parkplatzsuche gezwungen, endlos ihre Runden um
528 den Block zu drehen. Gleichzeitig wünscht sich die Gastronomie mehr
529 Sitzmöglichkeiten im Außenbereich, finden diese aber nicht, weil der Platz nicht
530 ausreicht. Immer mehr Ladenflächen stehen leer, wodurch weniger Menschen kommen,
531 die auch während ihrer Besorgungen mal eine Kaffeepause machen. Der Druck auf
532 Einzelhandel und Gastronomie wächst: Das Innenstadtsterben nimmt seinen Lauf.

533 Innenstädte vom Menschen und nicht vom Durchgangsverkehr her denken

534 Wir wollen unsere Innenstädte dadurch wiederbeleben, dass wir sie vom PKW-
535 Verkehr entlasten, Durchgangsverkehr gezielt um diese herumleiten und ergänzend

536 für Auswärtige kommunalen, kostengünstigeren Parkraum am Innenstadtrand
537 schaffen. So bleiben Parkplätze in der Innenstadt für die Anwohner*innen,
538 Pflege- und Notdienste, Handwerker*innen, Zulieferer*innen und Außengastronomie
539 frei. Radverkehrswege wollen wir hingegen gezielt durch die Innenstädte leiten.
540 Dies schafft Raum, damit die Kommunen ihre Innenstädte nicht mehr als
541 Durchgangsstraßen, sondern als Begegnungsräume, die zum Verweilen und Spielen
542 einladen, umgestalten können. Dafür wollen wir Kommunen in der Landesbauordnung
543 die notwendigen Kompetenzen einräumen, damit sie eigene – den Bedürfnissen und
544 Anforderungen vor Ort angepasste – Mobilitätssatzungen erlassen können. D. h.,
545 dass sie z. B. auch Stadtteil-Quartiersgaragen den Vorzug vor Tiefgaragen und
546 Stellplätzen in Höfen oder am Straßenrand geben können oder auch Parkflächen für
547 E-Roller definieren dürfen, um Unfallgefahren auf Geh- und Radwegen zu
548 vermeiden.

549 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

550 Der Parkraum nimmt ca. ein Fünftel des Verkehrsraumes in Städten ein.
551 Gleichzeitig braucht ein Auto zum Parken inzwischen meist mehr als die
552 ursprünglich angesetzten 12m² und die Norm für die Parkplatzmindestgrößen soll
553 nach oben geschraubt werden. Dabei ist besonders der Parkraum in Städten ein
554 knappes Gut und entzieht öffentliche Flächen einer gemeinwohlorientierten
555 Nutzung. Wir wollen das Anwohnerparken transparent gestalten und eine
556 kostendeckende Berechnung dafür vorantreiben. Wer wenig Parkraum in Anspruch
557 nimmt, zahlt weniger, mindestens aber die kommunal jährlichen entstehenden
558 Kosten für den Parkplatz. Dafür sollen die investiven Herstellungskosten, die
559 Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten für einen Parkplatz sowie die
560 anfallenden Verwaltungskosten für die Gebührenerhebung zugrunde gelegt werden.
561 Der Kostendeckungsanteil der Gebühr ist anteilig durch den wirtschaftlichen
562 Vorteil zu ergänzen, der durch die Parkplatznutzung entsteht. Er wird durch eine
563 Auswertung von Vergleichsparkplatzmieten privater Anbieter im Gebiet der
564 Gemeinde ermittelt. Eine Umsetzung der neuen Größenklassifizierung von
565 Fahrzeugen (Uni Kassel und Partner) zur Gebührenfestsetzung soll außerdem in
566 ihrer Machbarkeit geprüft werden. Für ortsansässige Handwerksbetriebe sollen
567 dabei Ausnahmeregelungen möglich sein. Die Einnahmen aus den
568 Anwohnerparkgebühren sollen gezielt für den Ausbau der Verkehrssicherheit, für
569 den Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV verwendet werden.

570 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

571 Je nach Größe und Lage der Kommunen sollen außerdem unterstützend
572 Mustersatzungen durch das Landesbauamt zur Verfügung gestellt werden.
573 Mecklenburg-Vorpommern soll außerdem die Errichtung eines bundesweiten
574 Kompetenzzentrums „Wohnen und Mobilität“ unterstützen, welches als Netzwerk und
575 Informationsplattform für die Wohnungswirtschaft und die Kommunen sowie
576 Mobilitätsdienstleistern und Planenden dienen soll.

577 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

578 Autonomer Nahverkehr bietet vor allem für den ländlichen Raum in der
579 langfristigen Planung echte Chancen. In einem Flächenland wie MV werden auch
580 zukünftig innovative Sonderlösungen gefragt sein. Autonome Busshuttles werden in
581 anderen Bundesländern wie u. a. Schleswig-Holstein und Sachsen längst ausgiebig
582 getestet, häufig eher in städtischen Gebieten. Expert*innen schätzen, ihren
583 zuverlässigen, flächendeckenden Einsatz spätestens zwischen 2028-2035

584 garantieren zu können. Diese Chance darf sich MV nicht entgehen lassen! Der
585 zunehmende Personalmangel in den Verkehrsbetrieben stellt uns vor große Aufgaben
586 in der Mobilitätspolitik.

587 Modellprojekte auf die Straße bringen

588 Ein entscheidender Ausweg können hier fahrerlose Busshuttles sein. Wir fordern
589 das Land und die Landkreise auf, zeitnah mehrere Modellregionen für den
590 autonomen Nahverkehr zu schaffen und langfristig den Einsatz desselben zu
591 planen. Dabei soll evaluiert werden, wo autonome Busse sinnvoll einsetzbar sind
592 und möglicherweise sogar (zeitweise) autofreie Regionen geschaffen werden
593 können. Besonders in touristisch interessanten, ländlichen Gebieten ist hierbei
594 in den nächsten Jahren auch deren Wirkung als anziehendes Leuchtturmprojekt
595 nicht zu unterschätzen.

596 Innovative Ladetechnik erproben

597 Im gleichen Atemzug muss auch an die Erprobung sog. "multifunktionaler Straßen"
598 gedacht werden, die einen Ladevorgang schon während des Fahrens auf der Straße
599 gewährleisten und mit Sensorik und Kommunikation autonome Busshuttles
600 unterstützen könnten. Perspektivisch ließe sich damit eine intelligente digitale
601 Infrastruktur im Land aufbauen.

602 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

603 Züge bringen nicht nur Tourist*innen an ihren Urlaubs- oder Ausflugsort, sondern
604 werden auch von Arbeitnehmer*innen regelmäßig genutzt. Sie sind längst für viele
605 der Pendler*innen zu „fahrenden Büros“ geworden. Viele nutzen die Fahrtzeit als
606 Arbeitszeit. Wir fordern, dass nicht nur ICEs über Stromanschlüsse und W-Lan-
607 Internet verfügen, sondern alle Züge im Land. Dies muss zwingender Bestandteil
608 von Verträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sein. Das stärkt den
609 Wirtschaftsstandort Mecklenburg-Vorpommern und macht das Reisen mit der Bahn
610 attraktiver.

Begründung

Erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen

Ingrid Mattern (KV Schwerin)