

## 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 Tarifsystem 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 Fahrplankonferenzen mit Leben erfüllen - Bürger\*innenbeteiligung absichern

128

129 Um schon jetzt und bei der Gründung des Verbundes das Wissen der Bürger\*innen in  
130 Mecklenburg-Vorpommern, ihren Fachverstand, ihre Alltagserfahrung sowie ihre  
131 Mobilitätsbedürfnisse in die konkrete Fahrplangestaltung einzubinden, fordern

132 wir, zweijährlich stattfindende Fahrplankonferenzen einzurichten, die den  
133 anstehenden Haushaltsberatungen vorgeschaltet sind. Die Landkreise verbessern  
134 dazu die Partizipationsmöglichkeiten vor Ort. Es werden im Zweijahresrhythmus in  
135 der Presse und über die Webseiten der Gemeinden die Zeitpunkte der  
136 Fahrplanüberarbeitungen angegeben und alle Gemeindemitglieder zu Hinweisen und  
137 Anregungen aufgerufen. Ergänzend dazu sollen in der Folge Online - Beteiligungen  
138 und Foren oder analoge Konferenzen stattfinden, in denen die Vorschläge mit den  
139 Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Fahrgastverbänden beraten und bewertet  
140 werden. Zu den Fahrplankonferenzen sollen alle Personen und Institutionen, die  
141 Vorschläge einreichen, eingeladen sein.

#### 142 1.2. Sieben Schienenprojekte für ein zukunftsfähiges Schienennetz

143 Bus und Bahn können nur dort klug vernetzt werden, wo Bus und Bahn auch fahren.  
144 Insbesondere das mangelnde Bahn-Angebot ist in unserem Flächenland eine zentrale  
145 Herausforderung. Denn in MV wurden in den vergangenen 18 Jahren über 20% des  
146 eigenen Schienennetzes stillgelegt. Mit einer Gesamtfläche von 2750,5km<sup>2</sup> ohne  
147 regelmäßigen Personenschienenverkehr nimmt Mecklenburg-Vorpommern damit  
148 bundesweit den letzten Platz im Netz der Eisenbahnstreckendichte ein. Ganze  
149 Landstriche, wie große Teile der Mecklenburgischen Seenplatte und Ludwigslust-  
150 Parchim zwischen Röbel und Schwerin sind z.B. komplett vom regelmäßigen  
151 Bahnverkehr abgekoppelt.

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

#### 154 1. Die Südbahn an Berlin und Hamburg anbinden

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

#### 166 2. Fischland-Darß-Zingst endlich ans Schienennetz anbinden

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

#### 172 3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rostock-Stralsund

173 Der mangelnde Ausbau der Schieneninfrastruktur führt bis heute besonders in Ost-  
174 West-Richtung zu unattraktiv langen Reisezeiten. Verantwortlich dafür sind lange  
175 eingleisige Streckenabschnitte, auf denen Züge aufeinander warten müssen.  
176 Besonders das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 1, die zweigleisige  
177 Verbindung zwischen Rostock und Stralsund, muss endlich abgeschlossen werden,

178 auch um die in den Sommermonaten völlig überlastete B105 befahrbar zu halten.  
179 Diese Schienenstrecke braucht zeitnah eine aktuelle Nutzen-Kosten-Analyse nach  
180 neuem standardisiertem Bundes-Verfahren, um einen einstündigen Nah-, Fern- und  
181 Güterverkehr störungsfrei leisten zu können.

#### 182 4. Usedom südlich ans Bahnnetz wieder anbinden

183 Die Südanbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke ist für eine  
184 Entlastung der stetig staugeplagten Einwohner\*innen und Tourist\*innen auf der  
185 Insel Usedom unverzichtbar. Vor allem angesichts des neuen Swinetunnels müssen  
186 zum damit weiter ansteigenden Verkehrsaufkommen endlich Alternativen geschaffen  
187 werden.

#### 188 5. Die Strecke Neubrandenburg-Berlin beschleunigen

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

#### 194 6. Strecken nicht für Orte, sondern Regionen planen

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

#### 205 7. Bahnsteige verlängern, damit alle mitkommen

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

#### 214 1.3. Radwege ertüchtigen und ausbauen

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

222 Radwege brauchen eigene Fahrbahnen

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

230 Radwege mit klarer Zuständigkeit planen

231 Radwege, die irgendwo im Nirgendwo enden, müssen der Vergangenheit angehören.  
232 Wir wollen deshalb, wie beim Straßenbau, ein funktionales Radwegenetz. Das  
233 bedeutet, dass Planung, Bau und Unterhaltung eines Radweges vom Start bis zum  
234 Ende bei einem Aufgabenträger liegen, landesweite Radwege also in der  
235 Verantwortung des Landes, kreisweite Radwege bei den Landkreisen und  
236 gemeindliche Radwege in der Verantwortung der Gemeinden.

237 Radwege planen mit guter Beratung

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

244 Radwege in der Stadt sicher machen

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

250 1.4. Den Einstieg in die E-Mobilität meistern

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

254 Auf diesen Wandel müssen wir uns vorbereiten. Dabei ist es für einen effektiven  
255 Ressourcenverbrauch auf der Erde am sinnvollsten, Verbrenner noch bis zum Ende  
256 ihrer Lebensdauer zu fahren, aber keine neuen mehr zu produzieren. Denn: Die  
257 Preise für fossile Brennstoffe werden sich weiter erhöhen, ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz ist  
258 verheerend, so dass ein Festhalten an ihnen nicht zukunftsträchtig ist. Grüner  
259 Wasserstoff und andere alternative CO<sub>2</sub>-sparende Treibstoffe sollten dem Schiffs-  
260 ,Schwerlast- und Flugverkehr vorbehalten sein.

261 Parkplätze zu Sonnenkraftwerken ausbauen

262 Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur bedeutet für uns auch, Parkplätze auf  
263 staatlichen Flächen mit Solarflächen zu überdachen. So kann auf versiegelten  
264 Flächen nicht nur sauberer Strom produziert, sondern auch Abstellflächen  
265 überdacht werden, damit sich Autos bei heißen Temperaturen nicht mehr so stark  
266 aufheizen.

267 Lademöglichkeiten massiv ausbauen

268 Wenn wir die Klimakatastrophe aufhalten wollen, müssen wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen im  
269 Verkehrssektor drastisch senken. Bisher sind aber nicht einmal 0,7% der  
270 zugelassenen Autos im Land mit einem Elektro-Antrieb ausgestattet.

271 Zu oft fehlt es in MV an Ladesäulen im öffentlichen Raum, was besonders deutlich  
272 in der Tourismussaison zum Tragen kommt. Gerade einmal 4,8% aller  
273 Urlaubsunterkünfte bieten eine E-Lademöglichkeit an. Und auch bei den  
274 öffentlichen Ladesäulen liegen wir weit zurück. Bisher 766 Ladesäulen und 222  
275 Schnellladesäulen sind in unserem Bundesland öffentlich zugänglich. Zum  
276 Vergleich: In Bayern als größtem Konkurrenten, was den Inlandsurlaub angeht,  
277 stehen bereits 14.000 Ladesäulen und zusätzlich 2500 Schnellladesäulen  
278 öffentlich zur Verfügung. Wir setzen uns dafür ein, dass bis 2035 jedes  
279 öffentliche Amt, Rat- oder Gemeindehaus mindestens über eine öffentlich  
280 zugängliche Ladesäule verfügt. Unser Ziel ist es, dass bis 2030 in Mecklenburg-  
281 Vorpommern, angelehnt an die EU-Verordnung "Fit for 55", alle 60 km mindestens  
282 eine Schnellladesäule an Autobahnen und wichtigen Bundesstraßen verfügbar ist.  
283 Wichtig sind dabei Nutzungsfreundlichkeit und transparente, einfache  
284 Zahlungsmöglichkeiten. Dort, wo die Errichtung einer Ladesäule wirtschaftlich  
285 weniger attraktiv ist, müssen die Anbieter verpflichtet werden, für ein  
286 flächendeckendes Netz zu sorgen.

287 Zudem müssen Städte unterstützt werden, wenn sie Ladesäuleninfrastruktur in  
288 Großwohngebieten errichten.

289 Unternehmen als Partner\*innen gewinnen

290 Die Zurverfügungstellung einer ausreichenden Infrastruktur ist nicht allein eine  
291 öffentliche Aufgabe. Hier muss die Wirtschaft als Partner\*in investieren und  
292 auch die Beherbergungsbetriebe sind gefordert, ausreichend Lademöglichkeiten zu  
293 schaffen. Aufgabe der öffentlichen Hand ist es, die Rahmenbedingungen zu setzen,  
294 damit die Sicherheit für Investitionen gegeben ist. Wir fordern vom Land ein  
295 Förderprogramm, das Arbeitgeber\*innen unterstützt, die auf Firmenparkplätzen für  
296 ihre Mitarbeitenden E-Ladesäulen einrichten wollen.

297 Eine nachhaltige Mobilitätsgarantie für die Menschen im Land

298 Ein anderer Grund für die noch niedrigen Anmeldungen an E-Autos sind die hohen  
299 Anschaffungskosten. Unser Bundesland ist noch immer das Land mit den  
300 durchschnittlich geringsten Einkommen. Die Umstellung auf den CO<sub>2</sub>-neutralen  
301 Verkehr wird uns nicht gelingen, wenn nur Wohlhabende sich die Anschaffung eines  
302 E-Autos leisten können. Wir sind der festen Überzeugung, dass es möglich ist,  
303 bis 2030 das gesamte Land an einen kostengünstigen öffentlichen Verkehr  
304 anzubinden und schadstoffarme Mobilität für jeden Menschen, egal wo er wohnt, zu  
305 ermöglichen. Deswegen wollen wir, dass das Land eine nachhaltige  
306 Mobilitätsgarantie gibt und endlich eine Erreichbarkeit für alle Menschen im  
307 Land sicherstellt. Alle Einwohner\*innen, deren Ortslagen zum 1.9.2030 immer noch  
308 nicht über eine mindestens stündliche Anbindung im öffentlichen  
309 Personennahverkehr oder Schienenpersonennahverkehr verfügen, sollen pro Haushalt  
310 eine einmalige Landesförderung in Höhe von 8.000 Euro für ein gebrauchtes E-Auto  
311 oder aber 10.000€ für ein E-Auto mit Neupreis jeweils unter 32.000€ gewährt  
312 werden soll. Um Mitnahmeeffekte zu vermeiden, darf ein so geförderter PKW zwei  
313 Jahre nicht weiterverkauft werden. Eine Einkommensobergrenze für diese Förderung

314 ist zu überlegen. Die nachhaltige Umgestaltung unseres öffentlichen und privaten  
315 Verkehrs darf nicht zulasten finanzschwacher Menschen gehen!

316 1.5. Regionalflughäfen sind Auslaufmodell, wenn sie sich nicht selbst tragen

317 Fliegen ist die klimaschädlichste Art sich fortzubewegen. So werden im deutschen  
318 Inlands-Luftverkehr im Durchschnitt rund 214 Gramm Treibhausgase pro  
319 Personenkilometer verursacht und damit rund sieben Mal so viel wie im Reisebus-  
320 oder Bahnverkehr. Der innereuropäische Flugverkehr, vor allem aber die  
321 Inlandsflüge müssen deshalb so weit wie möglich auf die Bahn verlagert werden.  
322 Wir setzen uns deshalb für eine Anbindung unserer Bahnlinien an das  
323 internationale Nachtzugnetz, möglichst mit Schlafwagen, ein. Einer  
324 Subventionierung des laufenden Betriebs und der staatlichen Subventionierung von  
325 Privatflügen treten wir entschieden entgegen, regionale Flughäfen müssen sich  
326 selber tragen. Bei 11.500 Fluggästen würde das z. B. für den Flughafen  
327 Heringsdorf eine Erhöhung der Ticketpreises um weniger als 50 Euro bedeuten und  
328 der kommunale Zuschuss von mehr als 400.000 Euro jährlich könnte entfallen.  
329 Kommunale Gelder sind knapp und müssen dringend für den Ausbau des  
330 klimaneutralen ÖPNV und des Radwegenetzes genutzt werden.

331 1.6. Verkehrswege unwetterfest planen

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

338 Verkehrsinfrastruktur auf den Klimawandel vorbereiten

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

345 Verkehrswege für den Katastrophenfall vorbereiten

346 Wir fordern die Landesregierung auf, im Rahmen der Erarbeitung des  
347 Landesklimaschutzgesetzes ein Handlungs- und Anpassungskonzept für den  
348 Verkehrsbereich zu erarbeiten. Als Grundlage soll eine Prognose zu  
349 klimawandelbedingten Extremwetterereignissen dienen, welche Aufschluss darüber  
350 gibt, welche Verkehrswege und -strecken im Land besonders überflutungs-,  
351 schneefall- und tornadogefährdet sind. Basierend auf deren Erkenntnissen, sind  
352 diese Verkehrswege als „kritische Infrastruktur“ bestmöglich für den  
353 Katastrophenfall zu sichern.

354 1.7. Bahn und Bus elektrifizieren

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

358 Züge zu 100% sauber antreiben

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

363 Busse auf kostengünstigen Strom umrüsten

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

369 Förderprogramme für kommunale Verkehrsbetriebe fortführen

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

375 2. „Mobilität und Soziales“

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

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

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

405 **Barrierefreie Haltestellen endlich angehen**

406 Mit Blick auf unsere immer älter werdende Bevölkerung, aber auch mit Blick auf  
407 die Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, setzen wir uns für den  
408 barrierefreien ÖPNV ein. Laut UN-Behindertenrechtskonvention sollte bereits im  
409 letzten Jahr der gesamte ÖPNV barrierefrei sein. Von diesem Ziel ist MV noch  
410 meilenweit entfernt. Wir setzen uns dafür ein, dass in allen Landkreisen und den  
411 beiden kreisfreien Städten des Landes Haltestellenkonzepte erarbeitet werden,  
412 die den Ist-Stand beschreiben und Ausbauziele sowie konkrete  
413 Finanzierungsbedarfe auf jede einzelne Haltestelle bezogen ausweisen.

414 **2.1. Nahverkehr muss sich jede\*r leisten können**

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

423 **2.2. Wege für alle Menschen planen**

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

432 **Wegeplanung ist keine Männersache**

433 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und  
434 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch  
435 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-  
436 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger  
437 Männer ausrichten.

438 **Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner\*innen**

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

443 **Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel**

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

447 **Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern**

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

### 451 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

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

### 455 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

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

## 460 3. „Mobilität und Wirtschaft“

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

### 470 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

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

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

### 481 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

482 Doch nicht ganz MV ist ausgewiesene Tourismusregion. MV verfügt über malerische  
483 Seen, Wälder und historische Ausflugsziele. Und obwohl der Radtourismus seit  
484 Jahren boomt, profitieren weite Teile unseres Landes nur unzureichend, weil die  
485 Radverkehrsinfrastruktur entweder gar nicht, in einem schlechten Zustand oder  
486 nur unzusammenhängend vorhanden ist. Das schadet unserem heimischen Tourismus.  
487 Eine Studie des ADFC hat ergeben, dass für 70% der Radtourist\*innen eine gute  
488 Befahrbarkeit der Radwege entscheidend bei ihrer Routenwahl ist. Wir wollen,  
489 dass das Land den Landestourismusverband als Kooperationspartner bei  
490 Radwegeplanungsprozessen einbezieht. Daten zur Wegeinfrastruktur müssen zentral  
491 gebündelt, kontinuierlich gepflegt und erhoben werden. Besonders  
492 Leuchtturmprojekte, wie die Fernradwege Berlin-Kopenhagen, der Oder-Neiße-

493 Radweg, der Mecklenburgischer Seen-Radweg oder der Ostseeküstenradweg müssen in  
494 einem bestmöglichen Erhaltungszustand und landeseinheitlich ausgeschildert sein.  
495 Sie sind ein Aushängeschild für den Radtourismus in unserem Bundesland und  
496 binden auch unser Binnenland in den Tourismus ein.

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

505 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

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

514 Verschwundene Wege wieder herstellen

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

532 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

533 Fast jede Straße in unseren Innenstädten verfügt zu beiden Seiten über  
534 Parkplätze. Dennoch reichen sie nicht aus. PKW blockieren Rad- oder Gehwege und  
535 Autofahrer\*innen sind bei der Parkplatzsuche gezwungen, endlos ihre Runden um  
536 den Block zu drehen. Gleichzeitig wünscht sich die Gastronomie mehr  
537 Sitzmöglichkeiten im Außenbereich, finden diese aber nicht, weil der Platz nicht  
538 ausreicht. Immer mehr Ladenflächen stehen leer, wodurch weniger Menschen kommen,

539 die auch während ihrer Besorgungen mal eine Kaffeepause machen. Der Druck auf  
540 Einzelhandel und Gastronomie wächst: Das Innenstadtsterben nimmt seinen Lauf.

541 Innenstädte vom Menschen und nicht vom Durchgangsverkehr her denken

542 Wir wollen unsere Innenstädte dadurch wiederbeleben, dass wir sie vom PKW-  
543 Verkehr entlasten, Durchgangsverkehr gezielt um diese herumleiten und ergänzend  
544 für Auswärtige kommunalen, kostengünstigeren Parkraum am Innenstadtrand  
545 schaffen. So bleiben Parkplätze in der Innenstadt für die Anwohner\*innen,  
546 Pflege- und Notdienste, Handwerker\*innen, Zulieferer\*innen und Außengastronomie  
547 frei. Radverkehrswege wollen wir hingegen gezielt durch die Innenstädte leiten.  
548 Dies schafft Raum, damit die Kommunen ihre Innenstädte nicht mehr als  
549 Durchgangsstraßen, sondern als Begegnungsräume, die zum Verweilen und Spielen  
550 einladen, umgestalten können. Dafür wollen wir Kommunen in der Landesbauordnung  
551 die notwendigen Kompetenzen einräumen, damit sie eigene – den Bedürfnissen und  
552 Anforderungen vor Ort angepasste – Mobilitätssatzungen erlassen können. D. h.,  
553 dass sie z. B. auch Stadtteil-Quartiersgaragen den Vorzug vor Tiefgaragen und  
554 Stellplätzen in Höfen oder am Straßenrand geben können oder auch Parkflächen für  
555 E-Roller definieren dürfen, um Unfallgefahren auf Geh- und Radwegen zu  
556 vermeiden.

557 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

558 Der Parkraum nimmt ca. ein Fünftel des Verkehrsraumes in Städten ein.  
559 Gleichzeitig braucht ein Auto zum Parken inzwischen meist mehr als die  
560 ursprünglich angesetzten 12m<sup>2</sup> und die Norm für die Parkplatzmindestgrößen soll  
561 nach oben geschraubt werden. Dabei ist besonders der Parkraum in Städten ein  
562 knappes Gut und entzieht öffentliche Flächen einer gemeinwohlorientierten  
563 Nutzung. Wir wollen das Anwohnerparken transparent gestalten und eine  
564 kostendeckende Berechnung dafür vorantreiben. Wer wenig Parkraum in Anspruch  
565 nimmt, zahlt weniger, mindestens aber die kommunal jährlichen entstehenden  
566 Kosten für den Parkplatz. Dafür sollen die investiven Herstellungskosten, die  
567 Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten für einen Parkplatz sowie die  
568 anfallenden Verwaltungskosten für die Gebührenerhebung zugrunde gelegt werden.  
569 Der Kostendeckungsanteil der Gebühr ist anteilig durch den wirtschaftlichen  
570 Vorteil zu ergänzen, der durch die Parkplatznutzung entsteht. Er wird durch eine  
571 Auswertung von Vergleichsparkplatzmieten privater Anbieter im Gebiet der  
572 Gemeinde ermittelt. Eine Umsetzung der neuen Größenklassifizierung von  
573 Fahrzeugen (Uni Kassel und Partner) zur Gebührenfestsetzung soll außerdem in  
574 ihrer Machbarkeit geprüft werden. Für ortsansässige Handwerksbetriebe sollen  
575 dabei Ausnahmeregelungen möglich sein. Die Einnahmen aus den  
576 Anwohnerparkgebühren sollen gezielt für den Ausbau der Verkehrssicherheit, für  
577 den Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV verwendet werden.

578 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

579 Je nach Größe und Lage der Kommunen sollen außerdem unterstützend  
580 Mustersatzungen durch das Landesbauamt zur Verfügung gestellt werden.  
581 Mecklenburg-Vorpommern soll außerdem die Errichtung eines bundesweiten  
582 Kompetenzzentrums „Wohnen und Mobilität“ unterstützen, welches als Netzwerk und  
583 Informationsplattform für die Wohnungswirtschaft und die Kommunen sowie  
584 Mobilitätsdienstleistern und Planenden dienen soll.

585 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

586 Autonomer Nahverkehr bietet vor allem für den ländlichen Raum in der  
587 langfristigen Planung echte Chancen. In einem Flächenland wie MV werden auch  
588 zukünftig innovative Sonderlösungen gefragt sein. Autonome Busshuttles werden in  
589 anderen Bundesländern wie u. a. Schleswig-Holstein und Sachsen längst ausgiebig  
590 getestet, häufig eher in städtischen Gebieten. Expert\*innen schätzen, ihren  
591 zuverlässigen, flächendeckenden Einsatz spätestens zwischen 2028-2035  
592 garantieren zu können. Diese Chance darf sich MV nicht entgehen lassen! Der  
593 zunehmende Personalangel in den Verkehrsbetrieben stellt uns vor große Aufgaben  
594 in der Mobilitätspolitik.

595 Modellprojekte auf die Straße bringen

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

604 Innovative Ladetechnik erproben

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

610 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

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

## Begründung

Erfolgt mündlich.

## Unterstützer\*innen

Ingrid Mattern (KV Schwerin)