

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

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

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

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

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

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

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

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

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Mecklenburg-Vorpommern fordern:

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

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

41 3. ein vom Land finanziertes 29€-Ticket, damit nachhaltige Mobilität für alle
42 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 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 2750,5km² 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 CO₂-Bilanz ist
258 verheerend, so dass ein Festhalten an ihnen nicht zukunftsträchtig ist. Grüner
259 Wasserstoff und andere alternative CO₂-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 CO₂-Emissionen im
269 Verkehrssektor drastisch senken. Bislang 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. Bislang 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 CO₂-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. Dafür ist es nötig, das 49€-Ticket in
421 MV auf ein 29€-Ticket zu vergünstigen, weil die Einkommenssituation im Land
422 vielfach den regelmäßigen Kauf eines Tickets für 49€ nicht zulässt. Dies gilt
423 besonders für Familien mit Kindern, für die aber nicht nur ein gutes Angebot im
424 Nahverkehr wichtig ist, sondern auch ein bezahlbarer Preis. Gegenwärtig beziehen
425 zwar 23% der Anspruchsberechtigten in der Bundesrepublik das 49€-Ticket, aber
426 77% der 73 Mio. Anspruchsberechtigten nicht. Von den 23% sind nur die Hälfte
427 Neuzugänge im ÖPNV. Demgegenüber zeigt sich in MV, dass das 29€-Senioren-Ticket
428 in einem vielfach höherem Umfang erworben wird.
429 Es gilt diesen Effekt auszuweiten und den Preis des Deutschlandtickets für die
430 Bevölkerung unseres Bundeslandes im Laufe des Jahres 2024 auf 29€ zu reduzieren.
431 Das Land hat dazu die finanziellen Voraussetzungen im Haushalt zu schaffen.

432 2.2. Wege für alle Menschen planen

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

441 Wegeplanung ist keine Männersache

442 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und
443 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch
444 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-
445 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger
446 Männer ausrichten.

447 Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner*innen

448 Außerdem sollen alle Bevölkerungsgruppen durch Beteiligungsformate, wie bspw.
449 Erkundungsgänge in den Kommunen, die Möglichkeit bekommen, sich bei der

450 Verkehrsplanung vor ihrer Haustür einzubringen. Denn die Einheimischen kennen
451 vor Ort am besten die Herausforderungen des Verkehrs aus ihrer täglichen Praxis.

452 Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel

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

456 Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern

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

460 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

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

464 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

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

469 3. „Mobilität und Wirtschaft“

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

479 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

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

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

490 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

491 Doch nicht ganz MV ist ausgewiesene Tourismusregion. MV verfügt über malerische
492 Seen, Wälder und historische Ausflugsziele. Und obwohl der Radtourismus seit

493 Jahren boomt, profitieren weite Teile unseres Landes nur unzureichend, weil die
494 Radverkehrsinfrastruktur entweder gar nicht, in einem schlechten Zustand oder
495 nur unzusammenhängend vorhanden ist. Das schadet unserem heimischen Tourismus.
496 Eine Studie des ADFC hat ergeben, dass für 70% der Radtourist*innen eine gute
497 Befahrbarkeit der Radwege entscheidend bei ihrer Routenwahl ist. Wir wollen,
498 dass das Land den Landestourismusverband als Kooperationspartner bei
499 Radwegeplanungsprozessen einbezieht. Daten zur Wegeinfrastruktur müssen zentral
500 gebündelt, kontinuierlich gepflegt und erhoben werden. Besonders
501 Leuchtturmprojekte, wie die Fernradwege Berlin-Kopenhagen, der Oder-Neiße-
502 Radweg, der Mecklenburgischer Seen-Radweg oder der Ostseeküstenradweg müssen in
503 einem bestmöglichen Erhaltungszustand und landeseinheitlich ausgeschildert sein.
504 Sie sind ein Aushängeschild für den Radtourismus in unserem Bundesland und
505 binden auch unser Binnenland in den Tourismus ein.

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

514 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

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

523 Verschwundene Wege wieder herstellen

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

541 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

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

550 Innenstädte vom Menschen und nicht vom Durchgangsverkehr her denken

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

566 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

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

587 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

588 Je nach Größe und Lage der Kommunen sollen außerdem unterstützend
589 Mustersatzungen durch das Landesbauamt zur Verfügung gestellt werden.
590 Mecklenburg-Vorpommern soll außerdem die Errichtung eines bundesweiten
591 Kompetenzzentrums „Wohnen und Mobilität“ unterstützen, welches als Netzwerk und
592 Informationsplattform für die Wohnungswirtschaft und die Kommunen sowie
593 Mobilitätsdienstleistern und Planenden dienen soll.

594 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

595 Autonomer Nahverkehr bietet vor allem für den ländlichen Raum in der
596 langfristigen Planung echte Chancen. In einem Flächenland wie MV werden auch
597 zukünftig innovative Sonderlösungen gefragt sein. Autonome Busshuttles werden in
598 anderen Bundesländern wie u. a. Schleswig-Holstein und Sachsen längst ausgiebig
599 getestet, häufig eher in städtischen Gebieten. Expert*innen schätzen, ihren
600 zuverlässigen, flächendeckenden Einsatz spätestens zwischen 2028-2035
601 garantieren zu können. Diese Chance darf sich MV nicht entgehen lassen! Der
602 zunehmende Personalmangel in den Verkehrsbetrieben stellt uns vor große Aufgaben
603 in der Mobilitätspolitik.

604 Modellprojekte auf die Straße bringen

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

613 Innovative Ladetechnik erproben

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

619 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

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

Begründung

Erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen

Ingrid Mattern (KV Schwerin)