

## 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 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 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 Tarifsystern 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 uns für die Verbindungskurve  
199 Lalendorf nach Rostock einsetzen. Zum Einen um eine direkte Anbindung an die  
200 Metropolregion Stettin zu ermöglichen und den Güterverkehr grenzübergreifend zu  
201 stärken. Zum Anderen um Teterow als das einzige Mittelzentrum ohne  
202 Direktverbindung nach Rostock im Landkreis endlich stärker anzubinden. Dies ist  
203 dringend nötig, da Teterow neben Bad Doberan als einzige Stadt im Landkreis eine  
204 überdurchschnittlich hohe Beschäftigtendichte verzeichnen kann. Ebenso sollten  
205 Lösungen zur Nutzung der Strecken Greifswald – Lubmin und Neubrandenburg –  
206 Friedland für den Personenverkehr geprüft und umgesetzt werden. Zusätzlich  
207 fordern wir den Neubau der Strecke Ludwigslust – Uelzen über Dömitz, um das  
208 Wendland und die Region Hannover mit dem südlichen Mecklenburg zu verbinden und  
209 weitere Orte an den ÖPNV anzuschließen.

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

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

#### 219 1.3. Radwege ertüchtigen und ausbauen

220 In MV wird im Bundesvergleich überdurchschnittlich viel Rad gefahren, auch in  
221 den ländlichen Gebieten. Insbesondere im Tourismus ist der Radverkehr ein  
222 wichtiger Wirtschaftsfaktor. Allerdings stagniert der Radverkehrsanteil seit 20

223 Jahren. Rund 66% aller Wege zwischen drei und fünf km werden mit dem PKW  
224 zurückgelegt. Einer der Gründe dafür sind vielerorts fehlende Radwege. Lediglich  
225 knapp die Hälfte aller Bundesstraßen, nur rund 1/3 aller Landstraßen und nur  
226 etwa jede zehnte Kreisstraße verfügen über einen straßenbegleitenden Radweg.

227 Radwege brauchen eigene Fahrbahnen

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

235 Radwege mit klarer Zuständigkeit planen

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

242 Radwege planen mit guter Beratung

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

249 Radwege in der Stadt sicher machen

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

255 1.4. Den Einstieg in die E-Mobilität meistern

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

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

266 Parkplätze zu Sonnenkraftwerken ausbauen

267 Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur bedeutet für uns auch, Parkplätze auf  
268 staatlichen Flächen mit Solarflächen zu überdachen. So kann auf versiegelten  
269 Flächen nicht nur sauberer Strom produziert, sondern auch Abstellflächen  
270 überdacht werden, damit sich Autos bei heißen Temperaturen nicht mehr so stark  
271 aufheizen.

272 Lademöglichkeiten massiv ausbauen

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

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

292 Zudem müssen Städte unterstützt werden, wenn sie Ladesäuleninfrastruktur in  
293 Großwohngebieten errichten.

294 Unternehmen als Partner\*innen gewinnen

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

302 Eine nachhaltige Mobilitätsgarantie für die Menschen im Land

303 Ein anderer Grund für die noch niedrigen Anmeldungen an E-Autos sind die hohen  
304 Anschaffungskosten. Unser Bundesland ist noch immer das Land mit den  
305 durchschnittlich geringsten Einkommen. Die Umstellung auf den CO<sub>2</sub>-neutralen  
306 Verkehr wird uns nicht gelingen, wenn nur Wohlhabende sich die Anschaffung eines  
307 E-Autos leisten können. Wir sind der festen Überzeugung, dass es möglich ist,  
308 bis 2030 das gesamte Land an einen kostengünstigen öffentlichen Verkehr  
309 anzubinden und schadstoffarme Mobilität für jeden Menschen, egal wo er wohnt, zu  
310 ermöglichen. Deswegen wollen wir, dass das Land eine nachhaltige  
311 Mobilitätsgarantie gibt und endlich eine Erreichbarkeit für alle Menschen im  
312 Land sicherstellt. Alle Einwohner\*innen, deren Ortslagen zum 1.9.2030 immer noch  
313 nicht über eine mindestens stündliche Anbindung im öffentlichen

314 Personennahverkehr oder Schienenpersonennahverkehr verfügen, sollen pro Haushalt  
315 eine einmalige Landesförderung in Höhe von 8.000 Euro für ein gebrauchtes E-Auto  
316 oder aber 10.000€ für ein E-Auto mit Neupreis jeweils unter 32.000€ gewährt  
317 werden soll. Um Mitnahmeeffekte zu vermeiden, darf ein so geförderter PKW zwei  
318 Jahre nicht weiterverkauft werden. Eine Einkommensobergrenze für diese Förderung  
319 ist zu überlegen. Die nachhaltige Umgestaltung unseres öffentlichen und privaten  
320 Verkehrs darf nicht zulasten finanzschwacher Menschen gehen!

321 1.5. Regionalflughäfen sind Auslaufmodell, wenn sie sich nicht selbst tragen

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

336 1.6. Verkehrswege unwetterfest planen

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

343 Verkehrsinfrastruktur auf den Klimawandel vorbereiten

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

350 Verkehrswege für den Katastrophenfall vorbereiten

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

359 1.7. Bahn und Bus elektrifizieren

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

363 Züge zu 100% sauber antreiben

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

368 Busse auf kostengünstigen Strom umrüsten

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

374 Förderprogramme für kommunale Verkehrsbetriebe fortführen

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

380 2. „Mobilität und Soziales“

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

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

398 Aber auch für unsere älteren Mitmenschen ist die Angewiesenheit auf den PKW eine  
399 enorme Herausforderung. Der Alterungsprozess unserer Gesellschaft nimmt zu.  
400 Gleichzeitig werden u. a. die Wege zur Gesundheitsversorgung und kulturellen  
401 Teilhabe immer weiter und altersbedingt immer häufiger notwendig. Das ist nicht  
402 nur, aber besonders für Frauen\*, eine stetig steigende Herausforderung. In  
403 älteren Generationen war Autofahren oftmals noch "Männersache". D. h., viele  
404 ältere Mitbürgerinnen haben keinen Führerschein oder keine Fahrpraxis. Zudem

405 zeigen Studien auf, dass der Frauenanteil an der ländlichen Bevölkerung deutlich  
406 anwachsen wird. Um auch zukünftig eine angemessene, geschlechtergerechte  
407 Daseinsfürsorge und Teilhabe für alle Altersgruppen in MV gewährleisten zu  
408 können, brauchen wir dringend ein ineinandergreifendes Landesnetz aus getaktetem  
409 ÖPNV, Rufbusverkehr und Sammeltaxis bis in die abgelegensten Winkel.

410 Barrierefreie Haltestellen endlich angehen

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

419 2.1. Nahverkehr muss sich jede\*r leisten können

420 Mit dem Deutschlandticket ist der Nahverkehr in diesem Jahr revolutioniert  
421 worden. Es ermöglicht mit ein und demselben Fahrschein das Nahverkehrsangebot  
422 verschiedener Unternehmen mit Bus und Bahn zu nutzen. Für viele Menschen in  
423 unserem Bundesland ist es trotzdem noch zu teuer, schon Kinder müssen 49€ dafür  
424 zahlen. Mobilität als Grundrecht zu begreifen, bedeutet, dass sich jede\*r im  
425 Land den Nahverkehr leisten können muss. Dafür ist es nötig, das 49€-Ticket in  
426 MV auf ein 29€-Ticket zu vergünstigen, weil die Einkommenssituation im Land  
427 vielfach den regelmäßigen Kauf eines Tickets für 49€ nicht zulässt. Dies gilt  
428 besonders für Familien mit Kindern, für die aber nicht nur ein gutes Angebot im  
429 Nahverkehr wichtig ist, sondern auch ein bezahlbarer Preis. Gegenwärtig beziehen  
430 zwar 23% der Anspruchsberechtigten in der Bundesrepublik das 49€-Ticket, aber  
431 77% der 73 Mio. Anspruchsberechtigten nicht. Von den 23% sind nur die Hälfte  
432 Neuzugänge im ÖPNV. Demgegenüber zeigt sich in MV, dass das 29€-Senioren-Ticket  
433 in einem vielfach höherem Umfang erworben wird.  
434 Es gilt diesen Effekt auszuweiten und den Preis des Deutschlandtickets für die  
435 Bevölkerung unseres Bundeslandes im Laufe des Jahres 2024 auf 29€ zu reduzieren.  
436 Das Land hat dazu die finanziellen Voraussetzungen im Haushalt zu schaffen.

437 2.2. Wege für alle Menschen planen

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

446 Wegeplanung ist keine Männersache

447 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und  
448 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch  
449 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-  
450 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger  
451 Männer ausrichten.

452 Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner\*innen

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

457 Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel

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

461 Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern

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

465 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

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

469 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

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

474 3. „Mobilität und Wirtschaft“

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

484 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

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

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

495 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

496 Doch nicht ganz MV ist ausgewiesene Tourismusregion. MV verfügt über malerische  
497 Seen, Wälder und historische Ausflugsziele. Und obwohl der Radtourismus seit  
498 Jahren boomt, profitieren weite Teile unseres Landes nur unzureichend, weil die  
499 Radverkehrsinfrastruktur entweder gar nicht, in einem schlechten Zustand oder  
500 nur unzusammenhängend vorhanden ist. Das schadet unserem heimischen Tourismus.

501 Eine Studie des ADFC hat ergeben, dass für 70% der Radtourist\*innen eine gute  
502 Befahrbarkeit der Radwege entscheidend bei ihrer Routenwahl ist. Wir wollen,  
503 dass das Land den Landestourismusverband als Kooperationspartner bei  
504 Radwegeplanungsprozessen einbezieht. Daten zur Wegeinfrastruktur müssen zentral  
505 gebündelt, kontinuierlich gepflegt und erhoben werden. Besonders  
506 Leuchtturmprojekte, wie die Fernradwege Berlin-Kopenhagen, der Oder-Neiße-  
507 Radweg, der Mecklenburgischer Seen-Radweg oder der Ostseeküstenradweg müssen in  
508 einem bestmöglichen Erhaltungszustand und landeseinheitlich ausgeschildert sein.  
509 Sie sind ein Aushängeschild für den Radtourismus in unserem Bundesland und  
510 binden auch unser Binnenland in den Tourismus ein.

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

519 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

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

528 Verschwundene Wege wieder herstellen

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

543 möglich und sinnvoll ist. Das historisch-gewachsene Wegenetz ist Teil unserer  
544 Kulturlandschaft und eine wichtige Ergänzung zu unserem Schienen-, Straßen-, und  
545 Radwegenetz.

### 546 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

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

### 555 Innenstädte vom Menschen und nicht vom Durchgangsverkehr her denken

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

### 571 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

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

590 Anwohnerparkgebühren sollen gezielt für den Ausbau der Verkehrssicherheit, für  
591 den Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV verwendet werden.

592 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

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

599 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

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

609 Modellprojekte auf die Straße bringen

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

618 Innovative Ladetechnik erproben

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

624 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

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

## **Begründung**

Erfolgt mündlich.

## **Unterstützer\*innen**

Ingrid Mattern (KV Schwerin)