

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 Wirtschaft müssen zusammengedacht werden. Wer sie
8 gegeneinander ausspielt, wird den Herausforderungen der Zukunft nicht gewachsen
9 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 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 Damit wir die Verpflichtungen des völkerrechtlich verbindlichen Pariser
70 Klimaschutzabkommens auch nur annähernd einhalten, muss es uns gelingen, den
71 Autoverkehr bis 2040 um sieben Prozent zu verringern. Das kann nur
72 funktionieren, wenn der öffentliche Personenverkehr konsequent ausgebaut wird.
73 Wir setzen uns für einen Paradigmenwechsel ein. Anstatt die Mobilitätskosten auf
74 die Menschen abzuwälzen und sie auch bei kleineren Einkommen mit dem Kauf und
75 Unterhalt eines Autos zu belasten, wollen wir in eine öffentliche
76 Verkehrsinfrastruktur investieren, die ein Leben ohne eigenes Auto möglich
77 macht.

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

86 konsequent zurückgebaut worden. Knapp 300 km Bahnstrecken sind zwischen 1994 und
87 2004 stillgelegt oder zu Nebengleisen abgestuft worden. Wir stehen somit vor der
88 Herausforderung, weite Teile unseres Landes erstmal wieder an den öffentlichen
89 Verkehr anzuschließen.

90 Eine kluge Vernetzung braucht neue Expressbuslinien

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

97 Eine kluge Vernetzung stimmt Bus und Bahn aufeinander ab

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

105 Eine kluge Vernetzung lässt niemanden am Bahnhof stehen

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

114 Eine kluge Vernetzung bringt alle an einen Tisch

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

128 Fahrplankonferenzen mit Leben erfüllen - Bürger*innenbeteiligung absichern

129

130 Um schon jetzt und bei der Gründung des Verbundes das Wissen der Bürger*innen in
131 Mecklenburg-Vorpommern, ihren Fachverstand, ihre Alltagserfahrung sowie ihre

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

143 1.2. Sieben Schienenprojekte für ein zukunftsfähiges Schienennetz

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

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

155 1. Die Südbahn an Berlin und Hamburg anbinden

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

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

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

173 3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rostock-Stralsund

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

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

183 4. Usedom südlich ans Bahnnetz wieder anbinden

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

189 5. Die Strecke Neubrandenburg-Berlin beschleunigen

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

195 6. Strecken nicht für Orte, sondern Regionen planen

196 Strecken, wie die Kleinseebahn zwischen Mirow und Neustrelitz, müssen wieder
197 großräumig gedacht werden. Die Verlängerung der Strecke nach Feldberg bzw. im
198 Süden bis Wittstock durch Reaktivierung macht die Strecke attraktiv und
199 erschließt den ländlichen Raum. Wir wollen uns für die Verbindungskurve
200 Lalendorf nach Rostock einsetzen. Zum Einen um eine direkte Anbindung an die
201 Metropolregion Stettin zu ermöglichen und den Güterverkehr grenzübergreifend zu
202 stärken. Zum Anderen um Teterow als das einzige Mittelzentrum ohne
203 Direktverbindung nach Rostock im Landkreis endlich stärker anzubinden. Dies ist
204 dringend nötig, da Teterow neben Bad Doberan als einzige Stadt im Landkreis eine
205 überdurchschnittlich hohe Beschäftigtendichte verzeichnen kann. Ebenso sollten
206 Lösungen zur Nutzung der Strecken Greifswald – Lubmin und Neubrandenburg –
207 Friedland für den Personenverkehr geprüft und umgesetzt werden. Zusätzlich
208 fordern wir den Neubau der Strecke Ludwigslust – Uelzen über Dömitz, um das
209 Wendland und die Region Hannover mit dem südlichen Mecklenburg zu verbinden und
210 weitere Orte an den ÖPNV anzuschließen.

211 7. Bahnsteige verlängern, damit alle mitkommen

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

220 1.3. Radwege ertüchtigen und ausbauen

221 In MV wird im Bundesvergleich überdurchschnittlich viel Rad gefahren, auch in
222 den ländlichen Gebieten. Insbesondere im Tourismus ist der Radverkehr ein

223 wichtiger Wirtschaftsfaktor. Allerdings stagniert der Radverkehrsanteil seit 20
224 Jahren. Rund 66% aller Wege zwischen drei und fünf km werden mit dem PKW
225 zurückgelegt. Einer der Gründe dafür sind vielerorts fehlende Radwege. Lediglich
226 knapp die Hälfte aller Bundesstraßen, nur rund 1/3 aller Landstraßen und nur
227 etwa jede zehnte Kreisstraße verfügen über einen straßenbegleitenden Radweg.

228 Radwege brauchen eigene Fahrbahnen

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

236 Radwege mit klarer Zuständigkeit planen

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

243 Radwege planen mit guter Beratung

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

250 Radwege in der Stadt sicher machen

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

256 1.4. Den Einstieg in die E-Mobilität meistern

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

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

267 Parkplätze zu Sonnenkraftwerken ausbauen

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

273 Lademöglichkeiten massiv ausbauen

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

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

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

295 Unternehmen als Partner*innen gewinnen

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

303 Eine nachhaltige Mobilitätsgarantie für die Menschen im Land

304 Ein anderer Grund für die noch niedrigen Anmeldungen an E-Autos sind die hohen
305 Anschaffungskosten. Unser Bundesland ist noch immer das Land mit den
306 durchschnittlich geringsten Einkommen. Die Umstellung auf den CO₂-neutralen
307 Verkehr wird uns nicht gelingen, wenn nur Wohlhabende sich die Anschaffung eines
308 E-Autos leisten können. Wir sind der festen Überzeugung, dass es möglich ist,
309 bis 2030 das gesamte Land an einen kostengünstigen öffentlichen Verkehr
310 anzubinden und schadstoffarme Mobilität für jeden Menschen, egal wo er wohnt, zu
311 ermöglichen. Deswegen wollen wir, dass das Land eine nachhaltige
312 Mobilitätsgarantie gibt und endlich eine Erreichbarkeit für alle Menschen im

313 Land sicherstellt. Alle Einwohner*innen, deren Ortslagen zum 1.9.2030 immer noch
314 nicht über eine mindestens stündliche Anbindung im öffentlichen
315 Personennahverkehr oder Schienenpersonennahverkehr verfügen, sollen pro Haushalt
316 eine einmalige Landesförderung in Höhe von 8.000 Euro für ein gebrauchtes E-Auto
317 oder aber 10.000€ für ein E-Auto mit Neupreis jeweils unter 32.000€ gewährt
318 werden soll. Um Mitnahmeeffekte zu vermeiden, darf ein so geförderter PKW zwei
319 Jahre nicht weiterverkauft werden. Eine Einkommensobergrenze für diese Förderung
320 ist zu überlegen. Die nachhaltige Umgestaltung unseres öffentlichen und privaten
321 Verkehrs darf nicht zulasten finanzschwacher Menschen gehen!

322 1.5. Regionalflughäfen sind Auslaufmodell, wenn sie sich nicht selbst tragen

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

337 1.6. Verkehrswege unwetterfest planen

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

344 Verkehrsinfrastruktur auf den Klimawandel vorbereiten

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

351 Verkehrswege für den Katastrophenfall vorbereiten

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

360 1.7. Bahn und Bus elektrifizieren

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

364 Züge zu 100% sauber antreiben

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

369 Busse auf kostengünstigen Strom umrüsten

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

375 Förderprogramme für kommunale Verkehrsbetriebe fortführen

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

381 2. „Mobilität und Soziales“

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

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

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

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

411 Barrierefreie Haltestellen endlich angehen

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

420 2.1. Nahverkehr muss sich jede*r leisten können

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

438 2.2. Wege für alle Menschen planen

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

447 Wegeplanung ist keine Männersache

448 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und
449 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch
450 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-

451 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger
452 Männer ausrichten.

453 Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner*innen

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

458 Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel

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

462 Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern

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

466 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

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

470 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

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

475 3. „Mobilität und Wirtschaft“

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

485 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

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

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

494 die Natur entlastet und auch die Akzeptanz von Tourismus unter den Einheimischen
495 steigt.

496 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

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

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

520 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

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

529 Verschwundene Wege wieder herstellen

530 In allen ländlichen Gegenden unseres Bundeslandes gab es früher zahlreiche Wege
531 zwischen Ortschaften oder zu Feldern, Äckern und Wäldern. Viele sind einfach
532 verschwunden und verschwinden noch. Meist wurden sie vor sowie kurz nach der
533 Wende überpflügt. Wir setzen uns für die Wiederherstellung dieser Wege ein. Es
534 ist ein lang existierender Wunsch der Einwohner*innen und auch Gäste, sich zu
535 Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Kinderwagen von Ort zu Ort bewegen zu
536 können. In der gesamten Region fehlen Wege zum Wandern, Spazieren, Laufen oder
537 Radfahren. Die meist baum- oder heckenbestandenen Wege waren Landmarken und
538 erfüllten wichtige Funktionen für den sozialen Zusammenhalt und die Verbindung
539 der Menschen zu ihrer Landschaft. Durch den zunehmenden Autoverkehr auf den
540 Landstraßen fehlen gerade älteren Menschen und Kindern sichere Möglichkeiten, um

541 in die Nachbarorte zu kommen. Wir wollen, dass alle seit 1990 „verschwundenen
542 Wege“ zentral in den Landkreisen erfasst werden und unter Einbeziehung der
543 Menschen vor Ort geprüft wird, ob eine Wiederherstellung für das Gemeinwohl
544 möglich und sinnvoll ist. Das historisch-gewachsene Wegenetz ist Teil unserer
545 Kulturlandschaft und eine wichtige Ergänzung zu unserem Schienen-, Straßen-, und
546 Radwegenetz.

547 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

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

556 Innenstädte vom Menschen und nicht vom Durchgangsverkehr her denken

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

572 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

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

589 ihrer Machbarkeit geprüft werden. Für ortsansässige Handwerksbetriebe sollen
590 dabei Ausnahmeregelungen möglich sein. Die Einnahmen aus den
591 Anwohnerparkgebühren sollen gezielt für den Ausbau der Verkehrssicherheit, für
592 den Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV verwendet werden.

593 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

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

600 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

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

610 Modellprojekte auf die Straße bringen

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

619 Innovative Ladetechnik erproben

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

625 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

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

Begründung

Erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen

Ingrid Mattern (KV Schwerin)