

**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 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 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. Ein  
114 umfassender Ausbau von Alternativen zum Auto ermöglicht erst die  
115 Entscheidungsfreiheit, die Übervorteilung von Autos muss aufhören. Der massive  
116 Autoverkehr hat negative Auswirkungen auf die Gesellschaft, etwa durch die hohen  
117 Treibhausgasemissionen und den Flächenverbrauch. Wenn die Alternativen zum Auto  
118 ausreichend ausgebaut und günstig sind, steigen die Menschen von selbst auf  
119 andere Verkehrsmittel um.

120 Eine kluge Vernetzung bringt alle an einen Tisch

121 Für die landesweite Integration der öffentlichen Personennahverkehre ist eine  
122 landesweit agierende Organisation unumgänglich. Dafür braucht es in Mecklenburg-  
123 Vorpommern die Gründung eines Landesverkehrsverbunds. Er hat die Aufgabe, ein  
124 über Kreisgrenzen hinweg, einheitliches, leicht verständliches und  
125 kostengünstiges Tarifsystem in ganz Mecklenburg-Vorpommern zu etablieren und ein  
126 landesweites, abgestimmtes Buslinien- und Schienennetz zu betreiben, das  
127 Umsteigzeiten minimiert und die letzte Meile per Rufbus im ländlichen Raum  
128 verlässlich anbietet. Die Gründung des Verbundes erfolgt unter Einbezug der  
129 kommunalen Aufgabenträger\*innen und ihrer Verkehrsunternehmen auf Augenhöhe in  
130 den kommenden Jahren. Das Fahr- und Tarifangebot im Schienenverkehr, im  
131 Buslinienverkehr und beim Rufbus wird durch ihn kontinuierlich optimiert, ebenso

132 die adäquate Digitalisierung der Prozesse und letztendlich ein einheitliches  
133 Marketing- und Öffentlichkeitskonzept für die angebotenen Leistungen.

134 Fahrplankonferenzen mit Leben erfüllen - Bürger\*innenbeteiligung absichern

135

136 Um schon jetzt und bei der Gründung des Verbundes das Wissen der Bürger\*innen in  
137 Mecklenburg-Vorpommern, ihren Fachverstand, ihre Alltagserfahrung sowie ihre  
138 Mobilitätsbedürfnisse in die konkrete Fahrplangestaltung einzubinden, fordern  
139 wir, zweijährlich stattfindende Fahrplankonferenzen einzurichten, die den  
140 anstehenden Haushaltsberatungen vorgeschaltet sind. Die Landkreise verbessern  
141 dazu die Partizipationsmöglichkeiten vor Ort. Es werden im Zweijahresrhythmus in  
142 der Presse und über die Webseiten der Gemeinden die Zeitpunkte der  
143 Fahrplanüberarbeitungen angegeben und alle Gemeindemitglieder zu Hinweisen und  
144 Anregungen aufgerufen. Ergänzend dazu sollen in der Folge Online - Beteiligungen  
145 und Foren oder analoge Konferenzen stattfinden, in denen die Vorschläge mit den  
146 Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Fahrgastverbänden beraten und bewertet  
147 werden. Zu den Fahrplankonferenzen sollen alle Personen und Institutionen, die  
148 Vorschläge einreichen, eingeladen sein.

149 1.2. Sieben Schienenprojekte für ein zukunftsfähiges Schienennetz

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

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

161 1. Die Südbahn an Berlin und Hamburg anbinden

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

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

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

179 3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rostock-Stralsund

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

189 4. Usedom südlich ans Bahnnetz wieder anbinden

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

195 5. Die Strecke Neubrandenburg-Berlin beschleunigen

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

201 6. Strecken nicht für Orte, sondern Regionen planen

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

217 7. Bahnsteige verlängern, damit alle mitkommen

218 Immer wieder sehen sich Bahnreisende mit überfüllten Zügen konfrontiert, in  
219 denen sie um Abstellplätze für ihre Fahrräder oder die letzten Sitzplätze  
220 kämpfen müssen. Dies erleben wir besonders in der Tourismus-Saison oder wenn  
221 Festivals mit überregionaler Wirkung stattfinden. Oft kann die Waggon-Anzahl der  
222 Züge nicht weiter aufgestockt werden, weil die Bahnsteiglängen an den Bahnhöfen  
223 dafür nicht ausreichend sind. Um hier zeitnah Abhilfe zu schaffen, fordern wir

224 eine Landesinitiative zur Bahnsteigverlängerung, damit nie wieder jemand am  
225 Gleis zurückgelassen werden muss.

### 226 1.3. Radwege ertüchtigen und ausbauen

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

### 234 Radwege brauchen eigene Fahrbahnen

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

### 242 Radwege mit klarer Zuständigkeit planen

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

### 249 Radwege planen mit guter Beratung

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

### 256 Radwege in der Stadt sicher machen

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

### 262 1.4. Den Einstieg in die E-Mobilität meistern

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

266 Auf diesen Wandel müssen wir uns vorbereiten. Dabei ist es für einen effektiven  
267 Ressourcenverbrauch auf der Erde am sinnvollsten, Verbrenner noch bis zum Ende

268 ihrer Lebensdauer zu fahren, aber keine neuen mehr zu produzieren. Denn: Die  
269 Preise für fossile Brennstoffe werden sich weiter erhöhen, ihre CO2-Bilanz ist  
270 verheerend, so dass ein Festhalten an ihnen nicht zukunftsträchtig ist. Grüner  
271 Wasserstoff und andere alternative CO2-sparende Treibstoffe sollten dem Schiffs-  
272 , Schwerlast- und Flugverkehr vorbehalten sein.

273 Parkplätze zu Sonnenkraftwerken ausbauen

274 Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur bedeutet für uns auch, Parkplätze auf  
275 staatlichen Flächen mit Solarflächen zu überdachen. So kann auf versiegelten  
276 Flächen nicht nur sauberer Strom produziert, sondern auch Abstellflächen  
277 überdacht werden, damit sich Autos bei heißen Temperaturen nicht mehr so stark  
278 aufheizen.

279 Lademöglichkeiten massiv ausbauen

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

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

299 Zudem müssen Städte unterstützt werden, wenn sie Ladesäuleninfrastruktur in  
300 Großwohngebieten errichten.

301 Unternehmen als Partner\*innen gewinnen

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

309 Eine nachhaltige Mobilitätsgarantie für die Menschen im Land

310 Ein anderer Grund für die noch niedrigen Anmeldungen an E-Autos sind die hohen  
311 Anschaffungskosten. Unser Bundesland ist noch immer das Land mit den  
312 durchschnittlich geringsten Einkommen. Die Umstellung auf den CO2-neutralen

313 Verkehr wird uns nicht gelingen, wenn nur Wohlhabende sich die Anschaffung eines  
314 E-Autos leisten können. Wir sind der festen Überzeugung, dass es möglich ist,  
315 bis 2030 das gesamte Land an einen kostengünstigen öffentlichen Verkehr  
316 anzubinden und schadstoffarme Mobilität für jeden Menschen, egal wo er wohnt, zu  
317 ermöglichen. Deswegen wollen wir, dass das Land eine nachhaltige  
318 Mobilitätsgarantie gibt und endlich eine Erreichbarkeit für alle Menschen im  
319 Land sicherstellt. Alle Einwohner\*innen, deren Ortslagen zum 1.9.2030 immer noch  
320 nicht über eine mindestens stündliche Anbindung im öffentlichen  
321 Personennahverkehr oder Schienenpersonennahverkehr verfügen, sollen pro Haushalt  
322 eine einmalige Landesförderung in Höhe von 8.000 Euro für ein gebrauchtes E-Auto  
323 oder aber 10.000€ für ein E-Auto mit Neupreis jeweils unter 32.000€ gewährt  
324 werden soll. Um Mitnahmeeffekte zu vermeiden, darf ein so geförderter PKW zwei  
325 Jahre nicht weiterverkauft werden. Eine Einkommensobergrenze für diese Förderung  
326 ist zu überlegen. Die nachhaltige Umgestaltung unseres öffentlichen und privaten  
327 Verkehrs darf nicht zulasten finanzschwacher Menschen gehen!

328 1.5. Regionalflughäfen sind Auslaufmodell, wenn sie sich nicht selbst tragen

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

343 1.6. Verkehrswege unwitterfest planen

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

350 Verkehrsinfrastruktur auf den Klimawandel vorbereiten

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

357 Verkehrswege für den Katastrophenfall vorbereiten

358 Wir fordern die Landesregierung auf, im Rahmen der Erarbeitung des  
359 Landesklimaschutzgesetzes ein Handlungs- und Anpassungskonzept für den

360 Verkehrsbereich zu erarbeiten. Als Grundlage soll eine Prognose zu  
361 klimawandelbedingten Extremwetterereignissen dienen, welche Aufschluss darüber  
362 gibt, welche Verkehrswege und -strecken im Land besonders überflutungs-,  
363 schneefall- und tornadogefährdet sind. Basierend auf deren Erkenntnissen, sind  
364 diese Verkehrswege als „kritische Infrastruktur“ bestmöglich für den  
365 Katastrophenfall zu sichern.

#### 366 1.7. Bahn und Bus elektrifizieren

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

#### 370 Züge zu 100% sauber antreiben

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

#### 375 Busse auf kostengünstigen Strom umrüsten

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

#### 381 Förderprogramme für kommunale Verkehrsbetriebe fortführen

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

#### 387 2. „Mobilität und Soziales“

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

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

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

417 Barrierefreie Haltestellen und Verkehrsmittel endlich angehen

418 Mit Blick auf unsere immer älter werdende Bevölkerung, aber auch mit Blick auf  
419 die Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, setzen wir uns für den  
420 barrierefreien ÖPNV ein. Laut UN-Behindertenrechtskonvention sollte bereits im  
421 letzten Jahr der gesamte ÖPNV barrierefrei sein. Von diesem Ziel ist MV noch  
422 meilenweit entfernt. Wir setzen uns dafür ein, dass in allen Landkreisen und den  
423 beiden kreisfreien Städten des Landes Haltestellenkonzepte erarbeitet werden,  
424 die den Ist-Stand beschreiben und Ausbauziele sowie konkrete  
425 Finanzierungsbedarfe auf jede einzelne Haltestelle bezogen ausweisen. Der ÖPNV  
426 muss so gestaltet werden, dass er von allen Menschen flexibel und selbstständig  
427 genutzt werden kann, ohne auf besondere Hilfe von dem Fahrpersonal oder von  
428 Mitreisenden angewiesen zu sein.

429 2.1. Nahverkehr muss sich jede\*r leisten können

430 Mit dem Deutschlandticket ist der Nahverkehr in diesem Jahr revolutioniert  
431 worden. Es ermöglicht mit ein und demselben Fahrschein das Nahverkehrsangebot  
432 verschiedener Unternehmen mit Bus und Bahn zu nutzen. Für viele Menschen in  
433 unserem Bundesland ist es trotzdem noch zu teuer, schon Kinder müssen 49€ dafür  
434 zahlen. Mobilität als Grundrecht zu begreifen, bedeutet, dass sich jede\*r im  
435 Land den Nahverkehr leisten können muss. Dafür ist es nötig, das 49€-Ticket in  
436 MV auf ein 29€-Ticket zu vergünstigen, weil die Einkommenssituation im Land  
437 vielfach den regelmäßigen Kauf eines Tickets für 49€ nicht zulässt. Dies gilt  
438 besonders für Familien mit Kindern, für die aber nicht nur ein gutes Angebot im  
439 Nahverkehr wichtig ist, sondern auch ein bezahlbarer Preis. Gegenwärtig beziehen  
440 zwar 23% der Anspruchsberechtigten in der Bundesrepublik das 49€-Ticket, aber  
441 77% der 73 Mio. Anspruchsberechtigten nicht. Von den 23% sind nur die Hälfte  
442 Neuzugänge im ÖPNV. Demgegenüber zeigt sich in MV, dass das 29€-Senioren-Ticket  
443 in einem vielfach höherem Umfang erworben wird.  
444 Es gilt diesen Effekt auszuweiten und den Preis des Deutschlandtickets für die  
445 Bevölkerung unseres Bundeslandes im Laufe des Jahres 2024 auf 29€ zu reduzieren.  
446 Das Land hat dazu die finanziellen Voraussetzungen im Haushalt zu schaffen.

447 2.2. Wege für alle Menschen planen

448 Wir legen unsere Wege zu Fuß, manchmal mit dem Auto oder Fahrrad, mit dem Zug  
449 oder dem Bus zurück. Damit alle Menschen die Wahlfreiheit bei ihrem  
450 Fortbewegungsmittel haben, muss die Verkehrsplanung von Bund, Ländern und  
451 Kommunen alle Verkehrsmittel mitdenken. Eine moderne Verkehrsplanung kümmert  
452 sich aber nicht nur um schnelle und unkomplizierte Wege, sondern beachtet die

453 verschiedenen Bedürfnisse aller Menschen. Egal ob mit Kinderwagen oder  
454 Rollstuhl, nachts oder am Tag: Der öffentliche Raum muss für alle gleichermaßen  
455 zugänglich sein.

456 Wegeplanung ist keine Männersache

457 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und  
458 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch  
459 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-  
460 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger  
461 Männer ausrichten.

462 Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner\*innen

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

467 Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel

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

471 Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern

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

475 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

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

479 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

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

484 3. „Mobilität und Wirtschaft“

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

494 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

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

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

505 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

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

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

529 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

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

538 Verschwundene Wege wieder herstellen

539 In allen ländlichen Gegenden unseres Bundeslandes gab es früher zahlreiche Wege  
540 zwischen Ortschaften oder zu Feldern, Ackern und Wäldern. Viele sind einfach  
541 verschwunden und verschwinden noch. Meist wurden sie vor sowie kurz nach der

542 Wende überflügt. Wir setzen uns für die Wiederherstellung dieser Wege ein. Es  
543 ist ein lang existierender Wunsch der Einwohner\*innen und auch Gäste, sich zu  
544 Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Kinderwagen von Ort zu Ort bewegen zu  
545 können. In der gesamten Region fehlen Wege zum Wandern, Spazieren, Laufen oder  
546 Radfahren. Die meist baum- oder heckenbestandenen Wege waren Landmarken und  
547 erfüllten wichtige Funktionen für den sozialen Zusammenhalt und die Verbindung  
548 der Menschen zu ihrer Landschaft. Durch den zunehmenden Autoverkehr auf den  
549 Landstraßen fehlen gerade älteren Menschen und Kindern sichere Möglichkeiten, um  
550 in die Nachbarorte zu kommen. Wir wollen, dass alle seit 1990 „verschwundenen  
551 Wege“ zentral in den Landkreisen erfasst werden und unter Einbeziehung der  
552 Menschen vor Ort geprüft wird, ob eine Wiederherstellung für das Gemeinwohl  
553 möglich und sinnvoll ist. Das historisch-gewachsene Wegenetz ist Teil unserer  
554 Kulturlandschaft und eine wichtige Ergänzung zu unserem Schienen-, Straßen-, und  
555 Radwegenetz.

### 556 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

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

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

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

### 581 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

582 Der Parkraum nimmt ca. ein Fünftel des Verkehrsraumes in Städten ein.  
583 Gleichzeitig braucht ein Auto zum Parken inzwischen meist mehr als die  
584 ursprünglich angesetzten 12m<sup>2</sup> und die Norm für die Parkplatzmindestgrößen soll  
585 nach oben geschraubt werden. Dabei ist besonders der Parkraum in Städten ein  
586 knappes Gut und entzieht öffentliche Flächen einer gemeinwohlorientierten  
587 Nutzung. Wir wollen das Anwohnerparken transparent gestalten und eine  
588 kostendeckende Berechnung dafür vorantreiben. Wer wenig Parkraum in Anspruch  
589 nimmt, zahlt weniger, mindestens aber die kommunal jährlichen entstehenden

590 Kosten für den Parkplatz. Dafür sollen die investiven Herstellungskosten, die  
591 Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten für einen Parkplatz sowie die  
592 anfallenden Verwaltungskosten für die Gebührenerhebung zugrunde gelegt werden.  
593 Der Kostendeckungsanteil der Gebühr ist anteilig durch den wirtschaftlichen  
594 Vorteil zu ergänzen, der durch die Parkplatznutzung entsteht. Er wird durch eine  
595 Auswertung von Vergleichsparkplatzmieten privater Anbieter im Gebiet der  
596 Gemeinde ermittelt. Eine Umsetzung der neuen Größenklassifizierung von  
597 Fahrzeugen (Uni Kassel und Partner) zur Gebührenfestsetzung soll außerdem in  
598 ihrer Machbarkeit geprüft werden. Für ortsansässige Handwerksbetriebe sollen  
599 dabei Ausnahmeregelungen möglich sein. Die Einnahmen aus den  
600 Anwohnerparkgebühren sollen gezielt für den Ausbau der Verkehrssicherheit, für  
601 den Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV verwendet werden.

#### 602 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

603 Je nach Größe und Lage der Kommunen sollen außerdem unterstützend  
604 Mustersatzungen durch das Landesbauamt zur Verfügung gestellt werden.  
605 Mecklenburg-Vorpommern soll außerdem die Errichtung eines bundesweiten  
606 Kompetenzzentrums „Wohnen und Mobilität“ unterstützen, welches als Netzwerk und  
607 Informationsplattform für die Wohnungswirtschaft und die Kommunen sowie  
608 Mobilitätsdienstleistern und Planenden dienen soll.

#### 609 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

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

#### 619 Modellprojekte auf die Straße bringen

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

#### 628 Innovative Ladetechnik erproben

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

#### 634 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

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

## **Begründung**

Erfolgt mündlich.

## **Unterstützer\*innen**

Ingrid Mattern (KV Schwerin)