

L1 Wir machen MV mobil und fit für die Herausforderungen der Zukunft!

Gremium: Landesvorstand

Beschlussdatum: 08.06.2023

Tagesordnungspunkt: 6 Leitantrag "Wir machen MV mobil"

Antragstext

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

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

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

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

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

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

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

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Mecklenburg-Vorpommern fordern:

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

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

41 3. ein vom Land finanziertes 29€-Ticket, damit nachhaltige Mobilität für alle
42 Menschen finanzierbar wird.

43 1. „Mobilität und Klimaschutz“

44 Der Klimawandel ist längst in Mecklenburg-Vorpommern angekommen. Durch die
45 globale Erwärmung reduziert sich der Fischbestand, unsere Landwirt*innen kämpfen
46 gegen Dürren und unsere Wälder müssen umgebaut werden. Um die schlimmsten Folgen
47 noch aufzuhalten und die absolute Klimakatastrophe zu verhindern, müssen die
48 CO₂-Emissionen auch in Deutschland bis 2030 um 50% gesenkt werden. Für den
49 Verkehrssektor allein bedeutet das eine Reduktion von fast 50% im Vergleich zu
50 2019. Dies ist in einem ländlich geprägten Flächenland wie Mecklenburg-
51 Vorpommern, welches zudem in vielen Landesteilen wirtschaftlich vom Tourismus
52 abhängig ist, eine besonders große Herausforderung, welcher wir uns stellen
53 müssen. Rund sieben Millionen Gäste hat unser Land jedes Jahr. Das sind
54 Millionen Menschen, die mit Auto, Bus, Bahn oder Fahrrad an- und abgereist sind.
55 Der CO₂-Fußabdruck im Tourismussektor betrug im noch coronaschwächeren Jahr 2021
56 schon 1,94 Mio. Tonnen. Klarer Haupterzeuger hiervon ist der Verkehrsbereich mit
57 sagenhaften 46%. Allein auf die An- und Abreise der Gäste entfielen im
58 touristischen Verkehr MVs 89% der gesamten CO₂-Emissionen.

59 Mehr Menschen brauchen einen klimaverträglichen und gut ausgebauten ÖPNV, damit
60 sie nicht mehr auf das eigene Auto angewiesen sind.

61 1.1. Zug und Bus klug vernetzen

62 In unserer täglichen Mobilität nutzen wir oft das Auto, nicht nur, weil es so
63 bequem ist, sondern auch weil in den ländlichen Räumen der ÖPNV oft
64 ausschließlich aus dem Schüler*innenverkehr besteht sowie umständlich und
65 unpraktisch organisiert ist. Das von der Ampel-Regierung auf Bundesebene
66 ermöglichte Deutschlandticket ist ein erster wichtiger Schritt zur
67 Vereinfachung. Wo aber kein öffentlicher Personenverkehr fährt, da kann er auch
68 mit einem kostengünstigen Ticket nicht genutzt werden.

69 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 Tarifsysteem 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 2750,5km² 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 Landkreise Mecklenburgischen Seenplatte und
157 Ludwigslust-Parchim sind z.B. komplett vom regelmäßigen Bahnverkehr abgekoppelt.

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

160 1. Die Südbahn an Berlin, Hamburg und Szczecin anbinden

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

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

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

178 3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rostock-Stralsund

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

188 4. Usedom südlich ans Bahnnetz wieder anbinden

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

194 5. Die Strecke Neubrandenburg-Berlin beschleunigen

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

200 6. Strecken nicht für Orte, sondern Regionen planen

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

216 7. Bahnsteige verlängern, damit alle mitkommen

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

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

225 1.3. Radwege ertüchtigen und ausbauen

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

233 Radwege brauchen eigene Fahrbahnen

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

241 Radwege mit klarer Zuständigkeit planen

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

248 Radwege planen mit guter Beratung

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

255 Radwege in der Stadt sicher machen

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

261 1.4. Den Einstieg in die E-Mobilität meistern

262 Jede*r, der*/die* sich noch jetzt einen Verbrenner kauft, muss wissen, dass die
263 Preise für fossile Brennstoffe massiv steigen werden.

264 Auf diesen Wandel müssen wir uns vorbereiten. Dabei ist es für einen effektiven
265 Ressourcenverbrauch auf der Erde am sinnvollsten, Verbrenner noch bis zum Ende
266 ihrer Lebensdauer zu fahren, aber keine neuen mehr zu produzieren. Denn: Die

267 Preise für fossile Brennstoffe werden sich weiter erhöhen, ihre CO₂-Bilanz ist
268 verheerend, so dass ein Festhalten an ihnen nicht zukunftssträchtig ist. Grüner
269 Wasserstoff und andere alternative CO₂-sparende Treibstoffe sollten dem Schiffs-
270 , Schwerlast- und Flugverkehr vorbehalten sein.

271 Parkplätze zu Sonnenkraftwerken ausbauen

272 Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur bedeutet für uns auch, Parkplätze auf
273 staatlichen Flächen mit Solarflächen zu überdachen. So kann auf versiegelten
274 Flächen nicht nur sauberer Strom produziert, sondern auch Abstellflächen
275 überdacht werden, damit sich Autos bei heißen Temperaturen nicht mehr so stark
276 aufheizen. Zusätzlich sollen vor Ort E-Ladesäulen aufgebaut werden, damit der so
277 erzeugte Strom auch direkt zum Laden genutzt werden kann.

278 Lademöglichkeiten massiv ausbauen

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

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

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

300 Unternehmen als Partner*innen gewinnen

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

308 Eine nachhaltige Mobilitätsgarantie für die Menschen im Land

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

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

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

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

1.6 Häfen und Gewerbegebiete konsequent mit Schieneninfrastruktur anbinden

Die Häfen im Land sind unsere Tore zur Welt, unsere Gewerbegebiete die Wiege der Wertschöpfung im Land. Sie müssen konsequent fortentwickelt werden. Das bedeutet auch sie konsequent für klimaneutrale Verkehre auszustatten. Vor allem brauchen sie eine Anbindung an das Bahnnetz, um das 25 % Ziel Schienenanteil im Güterverkehr erreichen.

Sie müssen zudem Ladepunkte für E-LKW vorhalten, um soweit unbedingt nötig die Voraussetzungen für klimaschonende Transporte abseits der Schiene zu schaffen.

Auch in MV stellen bereits Unternehmen auf Transport über die Schiene um, Gleisanschlüsse können somit auch Standortvorteil sein.

1.7. Verkehrswege unwitterfest planen

Zunehmende Extremwetterereignisse, wie Starkregen oder Dürren, zeigen Schwachstellen in unserer bestehenden Infrastruktur auf. Vorüberziehende Unwetter können in kürzester Zeit zu hohen Verkehrsbeeinträchtigungen führen, wie erst unlängst 2022 im Landkreis Rostock geschehen. Gleise werden unterspült,

360 Straßen stehen unter Wasser. Auch stärkere Hitzeperioden stellen neue
361 Anforderungen an die Eigenschaften des im Straßenbau verwendeten Asphalts.

362 Verkehrsinfrastruktur auf den Klimawandel vorbereiten

363 Hinzu kommt ein steigender Meereswasserspiegel, dem ausgerechnet in MV bisher
364 wenig Bedeutung beigemessen wird. Für uns gehören Trassen und Straßen zu den
365 sogenannten "kritischen Infrastrukturen" (KRITIS). Wir fordern, dass die
366 bestehende und geplante Verkehrsinfrastruktur MVs unter Klimaaspekten und -
367 risiken evaluiert wird, einem regelmäßigen Monitoring unterliegt und sich an dem
368 zu erwartenden steigenden Meereswasserspiegel ausrichtet.

369 Verkehrswege für den Katastrophenfall vorbereiten

370 Wir fordern die Landesregierung auf, im Rahmen der Erarbeitung des
371 Landesklimaschutzgesetzes ein Handlungs- und Anpassungskonzept für den
372 Verkehrsbereich zu erarbeiten. Als Grundlage soll eine Prognose zu
373 klimawandelbedingten Extremwetterereignissen dienen, welche Aufschluss darüber
374 gibt, welche Verkehrswege und -strecken im Land besonders überflutungs-,
375 schneefall- und tornadogefährdet sind. Basierend auf deren Erkenntnissen, sind
376 diese Verkehrswege als „kritische Infrastruktur“ bestmöglich für den
377 Katastrophenfall zu sichern.

378 1.7. Bahn und Bus elektrifizieren

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

382 Züge zu 100% sauber antreiben

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

387 Busse auf kostengünstigen Strom umrüsten

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

393 Förderprogramme für kommunale Verkehrsbetriebe fortführen

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

399 2. „Mobilität und Soziales“

400 Daseinsfürsorge heißt für uns, dass jeder Weg und jede Besorgung auch ohne
401 eigenen PKW möglich sein müssen. Rund 2/3 der Menschen im Land leben in
402 Kleinstädten oder Dörfern. Das heißt, die Wege der Menschen zur Schule, zur

403 Arbeit, zum Einkaufen oder auch zu Freund*innen und Verwandten sind für sie
404 weiter als für die Menschen in den Städten und oftmals entweder gar nicht oder
405 nur bei bestem Wetter mit dem Fahrrad zu erreichen. Die verfehlte
406 Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte hat das ÖPNV-Angebot gerade in den
407 ländlichen Räumen stark eingeschränkt. Wer kein Auto fährt, hat das Nachsehen
408 und ist häufig auf den Fahrdienst von Familienangehörigen, Nachbar*innen oder
409 Freund*innen angewiesen.

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

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

429 Barrierefreie Haltestellen und Verkehrsmittel endlich angehen

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

441 2.1. Nahverkehr muss sich jede*r leisten können

442 Mit dem Deutschlandticket ist der Nahverkehr in diesem Jahr revolutioniert
443 worden. Es ermöglicht mit ein und demselben Fahrschein das Nahverkehrsangebot
444 verschiedener Unternehmen mit Bus und Bahn zu nutzen. Für viele Menschen in
445 unserem Bundesland ist es trotzdem noch zu teuer, schon Kinder müssen 49€ dafür
446 zahlen. Mobilität als Grundrecht zu begreifen, bedeutet, dass sich jede*r im
447 Land den Nahverkehr leisten können muss. Dafür ist es nötig, das 49€-Ticket in
448 MV auf ein 29€-Ticket zu vergünstigen, weil die Einkommenssituation im Land
449 vielfach den regelmäßigen Kauf eines Tickets für 49€ nicht zulässt. Dies gilt
450 besonders für Familien mit Kindern, für die aber nicht nur ein gutes Angebot im

451 Nahverkehr wichtig ist, sondern auch ein bezahlbarer Preis. Gegenwärtig beziehen
452 zwar 23% der Anspruchsberechtigten in der Bundesrepublik das 49€-Ticket, aber
453 77% der 73 Mio. Anspruchsberechtigten nicht. Von den 23% sind nur die Hälfte
454 Neuzugänge im ÖPNV. Demgegenüber zeigt sich in MV, dass das 29€-Senioren-Ticket
455 in einem vielfach höherem Umfang erworben wird.
456 Es gilt diesen Effekt auszuweiten und den Preis des Deutschlandtickets für die
457 Bevölkerung unseres Bundeslandes im Laufe des Jahres 2024 auf 29€ zu reduzieren.
458 Das Land hat dazu die finanziellen Voraussetzungen im Haushalt zu schaffen.

459 2.2. Wege für alle Menschen planen

460 Wir legen unsere Wege zu Fuß, manchmal mit dem Auto oder Fahrrad, mit dem Zug
461 oder dem Bus zurück. Damit alle Menschen die Wahlfreiheit bei ihrem
462 Fortbewegungsmittel haben, muss die Verkehrsplanung von Bund, Ländern und
463 Kommunen alle Verkehrsmittel mitdenken. Eine moderne Verkehrsplanung kümmert
464 sich aber nicht nur um schnelle und unkomplizierte Wege, sondern beachtet die
465 verschiedenen Bedürfnisse aller Menschen. Egal ob mit Kinderwagen oder
466 Rollstuhl, nachts oder am Tag: Der öffentliche Raum muss für alle gleichermaßen
467 zugänglich sein.

468 Wegeplanung ist keine Männersache

469 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und
470 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch
471 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-
472 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger
473 Männer ausrichten.

474 Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner*innen

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

479 Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel

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

483 Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern

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

487 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

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

491 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

492 Wir setzen uns daher dafür ein, dass Kommunen Lastenräder-Pools und Car-Sharing-
493 Angebote schaffen - damit jeder Mensch genau das Verkehrsmittel nutzen kann, was

494 gerade gebraucht wird. So wird ein Auto oder ein Lastenrad zu einem
495 Gemeinschaftsgut und wieder zu einem echten „Fahrzeug“.

496 3. „Mobilität und Wirtschaft“

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

506 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

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

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

517 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

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

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

541 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

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

550 Verschwundene Wege wieder herstellen

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

568 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

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

577 Innenstädte vom Menschen und nicht vom Durchgangsverkehr her denken

578 Wir wollen unsere Innenstädte dadurch wiederbeleben, dass wir sie vom PKW-
579 Verkehr entlasten, Durchgangsverkehr gezielt um diese herumleiten und ergänzend
580 für Auswärtige kommunalen, kostengünstigeren Parkraum am Innenstadtrand
581 schaffen. So bleiben Parkplätze in der Innenstadt für die Anwohner*innen,
582 Pflege- und Notdienste, Handwerker*innen, Zulieferer*innen und Außengastronomie
583 frei. Radverkehrswege wollen wir hingegen gezielt durch die Innenstädte leiten.
584 Dies schafft Raum, damit die Kommunen ihre Innenstädte nicht mehr als
585 Durchgangsstraßen, sondern als Begegnungsräume, die zum Verweilen und Spielen
586 einladen, umgestalten können. Dafür wollen wir Kommunen in der Landesbauordnung
587 die notwendigen Kompetenzen einräumen, damit sie eigene – den Bedürfnissen und

588 Anforderungen vor Ort angepasste – Mobilitätssatzungen erlassen können. D. h.,
589 dass sie z. B. auch Stadtteil-Quartiersgaragen den Vorzug vor Tiefgaragen und
590 Stellplätzen in Höfen oder am Straßenrand geben können oder auch Parkflächen für
591 E-Roller definieren dürfen, um Unfallgefahren auf Geh- und Radwegen zu
592 vermeiden.

593 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

594 Der Parkraum nimmt ca. ein Fünftel des Verkehrsraumes in Städten ein.
595 Gleichzeitig braucht ein Auto zum Parken inzwischen meist mehr als die
596 ursprünglich angesetzten 12m² und die Norm für die Parkplatzmindestgrößen soll
597 nach oben geschraubt werden. Dabei ist besonders der Parkraum in Städten ein
598 knappes Gut und entzieht öffentliche Flächen einer gemeinwohlorientierten
599 Nutzung. Wir wollen das Anwohnerparken transparent gestalten und eine
600 kostendeckende Berechnung dafür vorantreiben. Wer wenig Parkraum in Anspruch
601 nimmt, zahlt weniger, mindestens aber die kommunal jährlichen entstehenden
602 Kosten für den Parkplatz. Dafür sollen die investiven Herstellungskosten, die
603 Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten für einen Parkplatz sowie die
604 anfallenden Verwaltungskosten für die Gebührenerhebung zugrunde gelegt werden.
605 Der Kostendeckungsanteil der Gebühr ist anteilig durch den wirtschaftlichen
606 Vorteil zu ergänzen, der durch die Parkplatznutzung entsteht. Er wird durch eine
607 Auswertung von Vergleichsparkplatzmieten privater Anbieter im Gebiet der
608 Gemeinde ermittelt. Eine Umsetzung der neuen Größenklassifizierung von
609 Fahrzeugen (Uni Kassel und Partner) zur Gebührenfestsetzung soll außerdem in
610 ihrer Machbarkeit geprüft werden. Für ortsansässige Handwerksbetriebe sollen
611 dabei Ausnahmeregelungen möglich sein. Die Einnahmen aus den
612 Anwohnerparkgebühren sollen gezielt für den Ausbau der Verkehrssicherheit, für
613 den Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV verwendet werden.

614 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

615 Je nach Größe und Lage der Kommunen sollen außerdem unterstützend
616 Mustersatzungen durch das Landesbauamt zur Verfügung gestellt werden.
617 Mecklenburg-Vorpommern soll außerdem die Errichtung eines bundesweiten
618 Kompetenzzentrums „Wohnen und Mobilität“ unterstützen, welches als Netzwerk und
619 Informationsplattform für die Wohnungswirtschaft und die Kommunen sowie
620 Mobilitätsdienstleistern und Planenden dienen soll.

621 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

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

631 Modellprojekte auf die Straße bringen

632 Ein entscheidender Ausweg können hier fahrerlose Busshuttles sein. Wir fordern
633 das Land und die Landkreise auf, zeitnah mehrere Modellregionen für den
634 autonomen Nahverkehr zu schaffen und langfristig den Einsatz desselben zu

635 planen. Dabei soll evaluiert werden, wo autonome Busse sinnvoll einsetzbar sind
636 und möglicherweise sogar (zeitweise) autofreie Regionen geschaffen werden
637 können. Besonders in touristisch interessanten, ländlichen Gebieten ist hierbei
638 in den nächsten Jahren auch deren Wirkung als anziehendes Leuchtturmprojekt
639 nicht zu unterschätzen.

640 Innovative Ladetechnik erproben

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

646 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

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

Begründung

Erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen

Ingrid Mattern (KV Schwerin)