

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, werden unsere zahlreichen Gäste auch weiterhin
24 mit dem PKW anreisen. 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, die dringend nötige Sanierung
37 und den Ausbau des Schienennetzes, für eine flächendeckende Verknüpfung des Nah-
38 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 braucht Beschäftigte

121 Ob Bus- und Bahnfahrer*innen, Zugbegleiter*innen oder Fahrdienstleiter*innen:
122 ohne ausreichend gut ausgebildetes und motiviertes Personal kommen die
123 öffentlichen Verkehrsmittel tagtäglich an ihre Grenzen. Verspätungen, verpasste
124 Anschlüsse und Ausfälle sind an der Tagesordnung und verhindern eine
125 Verkehrswende. Neben Ausbau und Verbesserung von Strecken und Fahrzeugen muss
126 endlich der Fachkräftemangel in den öffentlichen Verkehrsmitteln behoben werden.
127 Gute Arbeitsbedingungen und Gehälter sind der Schlüssel, um Fachkräfte zu
128 gewinnen und auch langfristig zu halten. Eine Ausbildungsinitiative bringt neue
129 Arbeitsplätze für MV und neue Angestellte in die Betriebe.

130 Eine kluge Vernetzung bringt alle an einen Tisch

131 Für die landesweite Integration der öffentliche Personennahverkehre ist eine
132 landesweit agierende Organisation unumgänglich. Dafür braucht es in Mecklenburg-
133 Vorpommern die Gründung eines Landesverkehrsverbunds. Er hat die Aufgabe, ein
134 über Kreisgrenzen hinweg, einheitliches, leicht verständliches und
135 kostengünstiges Tarifsysteem in ganz Mecklenburg-Vorpommern zu etablieren und ein
136 landesweites, abgestimmtes Buslinien- und Schienennetz zu betreiben, das
137 Umsteigzeiten minimiert und die letzte Meile per Rufbus im ländlichen Raum
138 verlässlich anbietet. Die Gründung des Verbundes erfolgt unter Einbezug der
139 kommunalen Aufgabenträger*innen und ihrer Verkehrsunternehmen auf Augenhöhe in
140 den kommenden Jahren. Das Fahr- und Tarifangebot im Schienenverkehr, im
141 Buslinienverkehr und beim Rufbus wird durch ihn kontinuierlich optimiert, ebenso
142 die adäquate Digitalisierung der Prozesse und letztendlich ein einheitliches
143 Marketing- und Öffentlichkeitskonzept für die angebotenen Leistungen.

144 Fahrplankonferenzen mit Leben erfüllen - Bürger*innenbeteiligung absichern

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

159 1.2. Sieben Schienenprojekte für ein zukunftsfähiges Schienennetz

160 Bus und Bahn können nur dort klug vernetzt werden, wo Bus und Bahn auch fahren.
161 Insbesondere das mangelnde Bahn-Angebot ist in unserem Flächenland eine zentrale
162 Herausforderung. Denn in MV wurden in den vergangenen 18 Jahren über 20% des
163 eigenen Schienennetzes stillgelegt. Mit einer Gesamtfläche von 2750,5km² ohne
164 regelmäßigen Personenschienenverkehr nimmt Mecklenburg-Vorpommern damit
165 bundesweit den letzten Platz im Netz der Eisenbahnstreckendichte ein. Ganze
166 Landstriche, wie große Teile der Landkreise Mecklenburgischen Seenplatte und
167 Ludwigslust-Parchim sind z.B. komplett vom regelmäßigen Bahnverkehr abgekoppelt.

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

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

171 Das südliche Mecklenburg braucht eine schnelle und direkte Anbindung an die
172 Metropolregionen Berlin, Hamburg und Stettin. Deshalb wollen wir, dass die
173 Südbahn durchgehend von Hamburg über Hagenow, Ludwigslust, Parchim, Waren und
174 Neustrelitz bis nach Neubrandenburg und Szczecin fährt. Kombiniert mit der Nord-
175 Südbahn von Güstrow bis Meyenburg am Karower Kreuz, welches ein wichtiger
176 Knoten- und Umsteigepunkt sein wird, entsteht so auch eine attraktive weitere
177 Verbindung nach Berlin und Rostock. Wir unterstützen deshalb die Initiative
178 Karower Kreuz 365 der Bürgerinitiative vor Ort und der Landrät*innen und

179 Bürgermeister*innen. Die derzeit geplante feste Bestellung der Südbahn als
180 Saisonverkehr darf in den künftigen Jahren keinesfalls zum Verhinderungsgrund
181 einer ganzjährigen Inbetriebnahme werden.

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

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

188 3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rostock-Stralsund

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

198 4. Usedom südlich ans Bahnnetz wieder anbinden

199 Die Südanbindung der Insel Usedom über die Karniner Brücke ist für eine
200 Entlastung der stetig staugeplagten Einwohner*innen und Tourist*innen auf der
201 Insel Usedom unverzichtbar. Vor allem angesichts des neuen Swinetunnels müssen
202 zum damit weiter ansteigenden Verkehrsaufkommen endlich Alternativen geschaffen
203 werden.

204 5. Die Strecke Neubrandenburg-Berlin beschleunigen

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

210 6. Strecken nicht für Orte, sondern Regionen planen

211 Strecken, wie die Kleinseenbahn zwischen Mirow und Neustrelitz, müssen wieder
212 großräumig gedacht werden. Die Verlängerung der Strecke nach Feldberg bzw. im
213 Süden bis Wittstock durch Reaktivierung macht die Strecke attraktiv und
214 erschließt den ländlichen Raum. Wir wollen uns für die Verbindungskurve
215 Lalendorf nach Rostock einsetzen. Zum Einen um eine direkte Anbindung an die
216 Metropolregion Stettin zu ermöglichen und den Güterverkehr grenzübergreifend zu
217 stärken. Zum Anderen um Teterow als das einzige Mittelzentrum ohne
218 Direktverbindung nach Rostock im Landkreis endlich stärker anzubinden. Dies ist
219 dringend nötig, da Teterow neben Bad Doberan als einzige Stadt im Landkreis eine
220 überdurchschnittlich hohe Beschäftigtendichte verzeichnen kann. Ebenso sollten
221 Lösungen zur Nutzung der Strecken Greifswald – Lubmin und Neubrandenburg –
222 Friedland für den Personenverkehr geprüft und umgesetzt werden. Zusätzlich
223 fordern wir den Neubau der Strecke Ludwigslust – Uelzen über Dömitz, um das

224 Wendland und die Region Hannover mit dem südlichen Mecklenburg zu verbinden und
225 weitere Orte an den ÖPNV anzuschließen.

226 7. Bahnsteige verlängern, damit alle mitkommen

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

235 1.3. Radwege ertüchtigen und ausbauen

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

243 Radwege brauchen eigene Fahrbahnen

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

251 Radwege mit klarer Zuständigkeit planen

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

258 Radwege planen mit guter Beratung

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

265 Radwege in der Stadt sicher machen

266 Auch in den Städten müssen Radwege sicher sein. Werden sie als Radfahrstreifen
267 ausgewiesen, müssen diese breit genug und durch Gestaltungselemente vom

268 fließenden sonstigen Verkehr abgegrenzt werden. So wird auch Kindern ein besser
269 geschütztes Teilnehmen am Radverkehr ermöglicht und damit für eine erhöhte
270 Selbstständigkeit erworben.

271 1.4. Den Einstieg in die E-Mobilität meistern

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

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

281 Parkplätze zu Sonnenkraftwerken ausbauen

282 Nachhaltige Verkehrsinfrastruktur bedeutet für uns auch, Parkplätze auf
283 staatlichen Flächen mit Solarflächen zu überdachen. So kann auf versiegelten
284 Flächen nicht nur sauberer Strom produziert, sondern auch Abstellflächen
285 überdacht werden, damit sich Autos bei heißen Temperaturen nicht mehr so stark
286 aufheizen. Zusätzlich sollen vor Ort E-ladesäulen aufgebaut werden, damit der so
287 erzeugte Strom auch direkt zum Laden genutzt werden kann.

288 Lademöglichkeiten massiv ausbauen

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

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

308 Zudem müssen Städte unterstützt werden, wenn sie Ladesäuleninfrastruktur in
309 Großwohngebieten errichten.

310 Unternehmen als Partner*innen gewinnen

311 Die Zurverfügungstellung einer ausreichenden Infrastruktur ist nicht zuvorderst
312 eine öffentliche Aufgabe. Hier muss die Wirtschaft als Partner*in investieren

313 und auch die Beherbergungsbetriebe sind gefordert, ausreichend
314 Landemöglichkeiten zu schaffen. Aufgabe der öffentlichen Hand ist es, die
315 Rahmenbedingungen zu setzen, damit die Sicherheit für Investitionen gegeben ist.
316 Wir fordern vom Land ein Förderprogramm, das Arbeitgeber*innen unterstützt, die
317 auf Firmenparkplätzen für ihre Mitarbeitenden E-Ladesäulen einrichten wollen.

318 Eine nachhaltige Mobilitätsgarantie für die Menschen im Land

319 Ein anderer Grund für die noch niedrigen Anmeldungen an E-Autos sind die hohen
320 Anschaffungskosten. Unser Bundesland ist noch immer das Land mit den
321 durchschnittlich geringsten Einkommen. Die Umstellung auf den CO2-neutralen
322 Verkehr wird uns nicht gelingen, wenn nur Wohlhabende sich die Anschaffung eines
323 E-Autos leisten können. Wir sind der festen Überzeugung, dass es möglich ist,
324 bis 2030 das gesamte Land an einen kostengünstigen öffentlichen Verkehr
325 anzubinden und schadstoffarme Mobilität für jeden Menschen, egal wo er wohnt, zu
326 ermöglichen. Deswegen wollen wir, dass das Land eine nachhaltige
327 Mobilitätsgarantie gibt und endlich eine Erreichbarkeit für alle Menschen im
328 Land sicherstellt. Alle Einwohner*innen, deren Ortslagen zum 1.9.2030 immer noch
329 nicht über eine mindestens stündliche Anbindung im öffentlichen
330 Personennahverkehr oder Schienenpersonennahverkehr verfügen, sollen pro Haushalt
331 eine einmalige Landesförderung in Höhe von 8.000 Euro für ein gebrauchtes E-Auto
332 oder aber 10.000€ für ein E-Auto mit Neupreis jeweils unter 32.000€ gewährt
333 werden soll. Um Mitnahmeeffekte zu vermeiden, darf ein so geförderter PKW zwei
334 Jahre nicht weiterverkauft werden. Eine Einkommensobergrenze für diese Förderung
335 ist zu überlegen. Die nachhaltige Umgestaltung unseres öffentlichen und privaten
336 Verkehrs darf nicht zulasten finanzschwacher Menschen gehen!

337 1.5. Regionalflughäfen sind Auslaufmodell, wenn sie sich nicht selbst tragen

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

352 1.6 Häfen und Gewerbegebiete konsequent mit Schieneninfrastruktur anbinden

353

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

359

360 Sie müssen zudem Ladepunkte für E-LKW vorhalten, um soweit unbedingt nötig die

361 Voraussetzungen für klimaschonende Transporte abseits der Schiene zu schaffen.

362

363 Auch in MV stellen bereits Unternehmen auf Transport über die Schiene um,

364 Gleisanschlüsse können somit auch Standortvorteil sein.

365 1.7. Verkehrswege unwetterfest planen

366 Zunehmende Extremwetterereignisse, wie Starkregen oder Dürren, zeigen

367 Schwachstellen in unserer bestehenden Infrastruktur auf. Vorüberziehende

368 Unwetter können in kürzester Zeit zu hohen Verkehrsbeeinträchtigungen führen,

369 wie erst unlängst 2022 im Landkreis Rostock geschehen. Gleise werden unterspült,

370 Straßen stehen unter Wasser. Auch stärkere Hitzeperioden stellen neue

371 Anforderungen an die Eigenschaften des im Straßenbau verwendeten Asphalts.

372 Verkehrsinfrastruktur auf den Klimawandel vorbereiten

373 Hinzu kommt ein steigender Meeresspiegel, dem ausgerechnet in MV bisher

374 wenig Bedeutung beigemessen wird. Für uns gehören Trassen und Straßen zu den

375 sogenannten "kritischen Infrastrukturen" (KRITIS). Wir fordern, dass die

376 bestehende und geplante Verkehrsinfrastruktur MVs unter Klimaaspekten und -

377 risiken evaluiert wird, einem regelmäßigen Monitoring unterliegt und sich an dem

378 zu erwartenden steigenden Meeresspiegel ausrichtet.

379 Verkehrswege für den Katastrophenfall vorbereiten

380 Wir fordern die Landesregierung auf, im Rahmen der Erarbeitung des

381 Landesklimaschutzgesetzes ein Handlungs- und Anpassungskonzept für den

382 Verkehrsbereich zu erarbeiten. Als Grundlage soll eine Prognose zu

383 klimawandelbedingten Extremwetterereignissen dienen, welche Aufschluss darüber

384 gibt, welche Verkehrswege und -strecken im Land besonders überflutungs-,

385 schneefall- und tornadogefährdet sind. Basierend auf deren Erkenntnissen, sind

386 diese Verkehrswege als „kritische Infrastruktur“ bestmöglich für den

387 Katastrophenfall zu sichern.

388 1.7. Bahn und Bus elektrifizieren

389 Die Zukunft der fossilen Antriebe neigt sich dem Ende zu. So wie der PKW

390 elektrifiziert wird, müssen wir auch den öffentlichen Verkehr elektrifizieren.

391 Das gilt für die Bahn wie für die Busse.

392 Züge zu 100% sauber antreiben

393 Im Land sind bisher nur circa 66% des Schienennetzes elektrifiziert. Wir fordern

394 die Landesregierung auf, ein Konzept zu erarbeiten, wie mit Oberleitungen oder

395 alternativ batterieelektrischen Zügen der Schienenverkehr bis 2035 zu 100%

396 elektrifiziert werden kann.

397 Busse auf kostengünstigen Strom umrüsten

398 Auch für Busse gilt, dass die Zukunft elektrisch ist. Die Batterietechnik wird

399 täglich besser, das Angebot batterieelektrischer Busse mit mehr Reichweite

400 steigt ständig. Mittlerweile können selbst schwere Busse an einer

401 Schnellladesäule innerhalb von 15 min ihre Batterien zu 80% aufladen. Die

402 Busflotte und ihre Betriebshöfe müssen nun umgestellt werden.

403 Förderprogramme für kommunale Verkehrsbetriebe fortführen

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

409 2. „Mobilität und Soziales“

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

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

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

439 Barrierefreie Haltestellen und Verkehrsmittel endlich angehen

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

451 2.1. Nahverkehr muss sich jede*r leisten können

452 Mit dem Deutschlandticket ist der Nahverkehr in diesem Jahr revolutioniert
453 worden. Das Deutschlandticket ist ein voller Erfolg. Wir setzen uns dafür ein,
454 dass es dauerhaft erhalten bleibt. Für viele Menschen in unserem Bundesland ist
455 es trotzdem noch zu teuer, schon Kinder müssen 49€ dafür zahlen. Mobilität als
456 Grundrecht zu begreifen, bedeutet, dass sich jede*r im Land den Nahverkehr
457 leisten können muss. Dafür ist es nötig, das 49€-Ticket in MV auf ein 29€-Ticket
458 zu vergünstigen, weil die Einkommenssituation im Land vielfach den regelmäßigen
459 Kauf eines Tickets für 49€ nicht zulässt. Dies gilt besonders für Familien mit
460 Kindern, für die aber nicht nur ein gutes Angebot im Nahverkehr wichtig ist,
461 sondern auch ein bezahlbarer Preis. Gegenwärtig beziehen zwar 23% der
462 Anspruchsberechtigten in der Bundesrepublik das 49€-Ticket, aber 77% der 73 Mio.
463 Anspruchsberechtigten nicht. Von den 23% sind nur die Hälfte Neuzugänge im ÖPNV.
464 Demgegenüber zeigt sich in MV, dass das 29€-Senioren-Ticket in einem vielfach
465 höherem Umfang erworben wird.
466 Es gilt diesen Effekt auszuweiten und den Preis des Deutschlandtickets für die
467 Bevölkerung unseres Bundeslandes im Laufe des Jahres 2024 auf 29€ zu reduzieren.
468 Das Land hat dazu die finanziellen Voraussetzungen im Haushalt zu schaffen.
469 Darüber hinaus fordern wir ein vergünstigtes Ticket für höchstens 19€ für
470 Schüler*innen, Studierende, Auszubildende und Personen, die existenzsichernde
471 Leistungen erhalten. Für den Lastentransport soll Menschen mit geringem
472 Einkommen kostenlos Zugang zu kommunalen Leihlastenrädern ermöglicht werden.

473 2.2. Wege für alle Menschen planen

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

482 Wegeplanung ist keine Männersache

483 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und
484 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch
485 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-
486 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger
487 Männer ausrichten.

488 Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner*innen

489 Außerdem sollen alle Bevölkerungsgruppen durch Teilnehmungsformate, wie bspw.
490 Erkundungsgänge in den Kommunen, die Möglichkeit bekommen, sich bei der
491 Verkehrsplanung vor ihrer Haustür einzubringen. Denn die Einheimischen kennen
492 vor Ort am besten die Herausforderungen des Verkehrs aus ihrer täglichen Praxis.

493 Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel

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

497 Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern

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

501 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

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

505 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

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

510 3. „Mobilität und Wirtschaft“

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

520 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

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

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

531 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

532 Doch nicht ganz MV ist ausgewiesene Tourismusregion. MV verfügt über malerische
533 Seen, Wälder und historische Ausflugsziele. Und obwohl der Radtourismus seit
534 Jahren boomt, profitieren weite Teile unseres Landes nur unzureichend, weil die
535 Radverkehrsinfrastruktur entweder gar nicht, in einem schlechten Zustand oder
536 nur unzusammenhängend vorhanden ist. Das schadet unserem heimischen Tourismus.
537 Eine Studie des ADFC hat ergeben, dass für 70% der Radtourist*innen eine gute
538 Befahrbarkeit der Radwege entscheidend bei ihrer Routenwahl ist. Wir wollen,
539 dass das Land den Landestourismusverband als Kooperationspartner bei
540 Radwegeplanungsprozessen einbezieht. Daten zur Wegeinfrastruktur müssen zentral

541 gebündelt, kontinuierlich gepflegt und erhoben werden. Besonders
542 Leuchtturmprojekte, wie die Fernradwege Berlin-Kopenhagen, der Oder-Neiße-
543 Radweg, der Mecklenburgischer Seen-Radweg oder der Ostseeküstenradweg müssen in
544 einem bestmöglichen Erhaltungszustand und landeseinheitlich ausgeschildert sein.
545 Sie sind ein Aushängeschild für den Radtourismus in unserem Bundesland und
546 binden auch unser Binnenland in den Tourismus ein.

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

555 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

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

564 Verschwundene Wege wieder herstellen

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

582 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

583 Fast jede Straße in unseren Innenstädten verfügt zu beiden Seiten über
584 Parkplätze. Dennoch reichen sie nicht aus. PKW blockieren Rad- oder Gehwege und
585 Autofahrer*innen sind bei der Parkplatzsuche gezwungen, endlos ihre Runden um
586 den Block zu drehen. Gleichzeitig wünscht sich die Gastronomie mehr
587 Sitzmöglichkeiten im Außenbereich, finden diese aber nicht, weil der Platz nicht

588 ausreicht. Immer mehr Ladenflächen stehen leer, wodurch weniger Menschen kommen,
589 die auch während ihrer Besorgungen mal eine Kaffeepause machen. Der Druck auf
590 Einzelhandel und Gastronomie wächst: Das Innenstadtsterben nimmt seinen Lauf.

591 Innenstädte vom Menschen und nicht vom Durchgangsverkehr her denken

592 Wir wollen unsere Innenstädte dadurch wiederbeleben, dass wir sie vom PKW-
593 Verkehr entlasten, Durchgangsverkehr gezielt um diese herumleiten und ergänzend
594 für Auswärtige kommunalen, kostengünstigeren Parkraum am Innenstadtrand
595 schaffen. So bleiben Parkplätze in der Innenstadt für die Anwohner*innen,
596 Pflege- und Notdienste, Handwerker*innen, Zulieferer*innen und Außengastronomie
597 frei. Damit Pendler*innen nicht übermäßig belastet werden, muss der ÖPNV ins
598 Umland der Städte konsequent ausgebaut werden und an Mobility Hubs . Erst wenn
599 der ÖPNV entsprechend ausgebaut ist, können die Gebühren deutlich erhöht werden,
600 um eine lenkende Wirkung zu erreichen. Radverkehrswege wollen wir hingegen
601 gezielt durch die Innenstädte leiten. Dies schafft Raum, damit die Kommunen ihre
602 Innenstädte nicht mehr als Durchgangsstraßen, sondern als Begegnungsräume, die
603 zum Verweilen und Spielen einladen, umgestalten können. Dafür wollen wir
604 Kommunen in der Landesbauordnung die notwendigen Kompetenzen einräumen, damit
605 sie eigene – den Bedürfnissen und Anforderungen vor Ort angepasste –
606 Mobilitätssatzungen erlassen können. D. h., dass sie z. B. auch Stadtteil-
607 Quartiersgaragen den Vorzug vor Tiefgaragen und Stellplätzen in Höfen oder am
608 Straßenrand geben können oder auch Parkflächen für E-Roller definieren dürfen,
609 um Unfallgefahren auf Geh- und Radwegen zu vermeiden.

610 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

611 Der Parkraum nimmt ca. ein Fünftel des Verkehrsraumes in Städten ein.
612 Gleichzeitig braucht ein Auto zum Parken inzwischen meist mehr als die
613 ursprünglich angesetzten 12m² und die Norm für die Parkplatzmindestgrößen soll
614 nach oben geschraubt werden. Dabei ist besonders der Parkraum in Städten ein
615 knappes Gut und entzieht öffentliche Flächen einer gemeinwohlorientierten
616 Nutzung. Wir wollen das Anwohnerparken transparent und sozial gestalten. Dafür
617 braucht es eine kostendeckende Berechnung . Wer wenig Parkraum in Anspruch
618 nimmt, zahlt weniger, mindestens aber die kommunal jährlichen entstehenden
619 Kosten für den Parkplatz. Dafür sollen die investiven Herstellungskosten, die
620 Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten für einen Parkplatz sowie die
621 anfallenden Verwaltungskosten für die Gebührenerhebung zugrunde gelegt werden.
622 Der Kostendeckungsanteil der Gebühr ist anteilig durch den wirtschaftlichen
623 Vorteil zu ergänzen, der durch die Parkplatznutzung entsteht. Er wird durch eine
624 Auswertung von Vergleichsparkplatzmieten privater Anbieter im Gebiet der
625 Gemeinde ermittelt. Eine Umsetzung der neuen Größenklassifizierung von
626 Fahrzeugen (Uni Kassel und Partner) zur Gebührenfestsetzung soll außerdem in
627 ihrer Machbarkeit geprüft werden. Für Handwerksbetriebe sollen dabei
628 Ausnahmeregelungen möglich sein. Die Einnahmen aus den Anwohnerparkgebühren
629 sollen gezielt für den Ausbau der Verkehrssicherheit, für den Fuß- und
630 Radverkehr sowie ÖPNV verwendet werden.

631 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

632 Je nach Größe und Lage der Kommunen sollen außerdem unterstützend
633 Mustersatzungen durch das Landesbauamt zur Verfügung gestellt werden.
634 Mecklenburg-Vorpommern soll außerdem die Errichtung eines bundesweiten
635 Kompetenzzentrums „Wohnen und Mobilität“ unterstützen, welches als Netzwerk und

636 Informationsplattform für die Wohnungswirtschaft und die Kommunen sowie
637 Mobilitätsdienstleistern und Planenden dienen soll.

638 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

639 Autonomer Nahverkehr bietet vor allem für den ländlichen Raum in der
640 langfristigen Planung echte Chancen. In einem Flächenland wie MV werden auch
641 zukünftig innovative Sonderlösungen gefragt sein. Autonome Busshuttles werden in
642 anderen Bundesländern wie u. a. Schleswig-Holstein und Sachsen längst ausgiebig
643 getestet, häufig eher in städtischen Gebieten. Expert*innen schätzen, ihren
644 zuverlässigen, flächendeckenden Einsatz spätestens zwischen 2028-2035
645 garantieren zu können. Der zunehmende Personalmangel in den Verkehrsbetrieben
646 stellt uns vor große Aufgaben in der Mobilitätspolitik. Die Autonomisierung kann
647 ein Teil einer Strategie für die Bekämpfung des zunehmenden Personalmangels
648 sein, bedeutet aber auch eine einschneidende Veränderung für die Beschäftigten.
649 Der Prozess muss daher mit umfangreicher Beteiligung der Beschäftigten und der
650 Gewerkschaften umgesetzt werden.

651 Modellprojekte auf die Straße bringen

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

660 Innovative Ladetechnik erproben

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

666 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

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

Begründung

Erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen

Ingrid Mattern (KV Schwerin)