

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

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

77 Seit BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Teil der Bundesregierung sind, konnten viele wichtige
78 Weichenstellungen zum Erreichen dieser Ziele vorgenommen werden. Zusätzliche
79 Einnahmen aus der LKW-Maut sollen für den Ausbau des Schienennetzes verwendet
80 werden. Der Ausbau der wichtigen Vorpommern Magistrale (Bahntrasse Berlin
81 –Pasewalk –Sassnitz) wird endlich umgesetzt. Auch das Bahnverkehrsprojekt
82 Deutsche Einheit Nr. 1, die Bahnverbindung Rostock – Stralsund wird endlich
83 ernsthaft angegangen. Doch gerade in unserem Flächenland, mit seinen
84 zahlreichen, individuellen ländlichen Räumen sind Bahn- und Busverbindungen
85 konsequent zurückgebaut worden. Knapp 300 km Bahnstrecken sind zwischen 1994 und

86 2004 stillgelegt oder zu Nebengleisen abgestuft worden. Wir stehen somit vor der
87 Herausforderung, weite Teile unseres Landes erstmal wieder an den öffentlichen
88 Verkehr anzuschließen.

89 Eine kluge Vernetzung braucht neue Expressbuslinien

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

96 Eine kluge Vernetzung stimmt Bus und Bahn aufeinander ab

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

104 Eine kluge Vernetzung lässt niemanden am Bahnhof stehen

105 „Intermodale Mobilität“ bedeutet, dass jede*r selbst über das Verkehrsmittel
106 entscheidet, dass er*/sie* benutzen möchte und aus der Vielfalt auswählen kann.
107 Für uns steht fest: Die Menschen wissen selbst am besten, mit welchem
108 Verkehrsmittel sie reisen. Deshalb soll jede Haltestelle – egal ob Zugbahnhof
109 oder (Express-)Bushaltestelle sichere Radstellplätze haben und jeder Bus- und
110 Zugbahnhof im Land nicht nur einen Park-and-Ride-Parkplatz haben, sondern auch
111 an das Radverkehrsnetz angebunden sein. Wo es sinnvoll ist, sollen Car- und
112 Bike-Sharing-Parkplätze so wie auch Rufbusse zur Verfügung stehen. Ein
113 umfassender Ausbau von Alternativen zum Auto ermöglicht erst die
114 Entscheidungsfreiheit, die Übervorteilung von Autos muss aufhören. Der massive
115 Autoverkehr hat negative Auswirkungen auf die Gesellschaft, etwa durch die hohen
116 Treibhausgasemissionen und den Flächenverbrauch. Wenn die Alternativen zum Auto
117 ausreichend ausgebaut und günstig sind, steigen die Menschen von selbst auf
118 andere Verkehrsmittel um.

119 Eine kluge Vernetzung braucht Beschäftigte

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

129 Eine kluge Vernetzung bringt alle an einen Tisch

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

143 Fahrplankonferenzen mit Leben erfüllen - Bürger*innenbeteiligung absichern

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

158 1.2. Acht Schienenprojekte für ein zukunftsfähiges Schienennetz

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

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

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

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

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

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

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

187 3. Zweigleisiger Ausbau der Strecke Rostock-Stralsund

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

197 4. Usedom südlich ans Bahnnetz wieder anbinden

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

203 5. Die Strecke Neubrandenburg-Berlin beschleunigen

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

209 6. Strecken nicht für Orte, sondern Regionen planen

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

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

225 7. Bahnsteige verlängern, damit alle mitkommen

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

234

235 8. Sofortmaßnahme: 1. Klasse im Regio für alle freigeben

236

237 Die Landesregierung soll sich für das Land Mecklenburg-Vorpommern gegenüber der
238 Deutschen Bahn AG für Maßnahmen einsetzen, die den ÖPNV, insbesondere den
239 Bahnverkehr, noch in diesem Jahr entlasten könnten. Die Deutsche Bahn soll dazu
240 angeregt werden, die 1. Klasse im Regionalverkehr vorübergehend abzuschaffen und
241 für alle Fahrgäste zu öffnen. Die Menschen des Landes Mecklenburg-Vorpommern
242 sollen nicht in der überfüllten zweiten Klasse stehen müssen, während die erste
243 Klasse oft völlig leer bleibt. Das ist volkswirtschaftlich unsinnig und das Land
244 braucht die Kapazitäten. Bündnis90/Die Grünen M-V wird sich hierfür einsetzen.
245 Der ÖPNV muss alltagstauglich werden.

246 1.3. Radwege ertüchtigen und ausbauen

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

254 Radwege brauchen eigene Fahrbahnen

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

262 Radwege mit klarer Zuständigkeit planen

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

269 Radwege planen mit guter Beratung

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

276 Radwege in der Stadt sicher machen

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

282 1.4. Den Einstieg in die E-Mobilität meistern

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

285 Auf diesen Wandel müssen wir uns vorbereiten. Dabei ist es für einen effektiven
286 Ressourcenverbrauch auf der Erde am sinnvollsten, Verbrenner noch bis zum Ende
287 ihrer Lebensdauer zu fahren, aber keine neuen mehr zu produzieren. Denn: Die
288 Preise für fossile Brennstoffe werden sich weiter erhöhen, ihre CO₂-Bilanz ist
289 verheerend, so dass ein Festhalten an ihnen nicht zukunftsträchtig ist. Grüner
290 Wasserstoff und andere alternative CO₂-sparende Treibstoffe sollten dem Schiffs-
291 , und Flugverkehr, sowie Sonderfahrzeugen im Schwerlastbereich vorbehalten sein.

292 Parkplätze zu Sonnenkraftwerken ausbauen

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

299 Lademöglichkeiten massiv ausbauen

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

303 Zu oft fehlt es in MV an Ladesäulen im öffentlichen Raum, was besonders deutlich
304 in der Tourismussaison zum Tragen kommt. Gerade einmal 4,8% aller
305 Urlaubsunterkünfte bieten eine E-Lademöglichkeit an. Und auch bei den
306 öffentlichen Ladesäulen liegen wir weit zurück. Bisher 766 Ladesäulen und 222
307 Schnellladesäulen sind in unserem Bundesland öffentlich zugänglich. Zum
308 Vergleich: In Bayern als größtem Konkurrenten, was den Inlandsurlaub angeht,
309 stehen bereits 14.000 Ladesäulen und zusätzlich 2500 Schnellladesäulen
310 öffentlich zur Verfügung. Wir setzen uns dafür ein, dass bis 2030 jedes
311 öffentliche Amt, Rat- oder Gemeindehaus mindestens über eine öffentlich
312 zugängliche Ladesäule verfügt. Unser Ziel ist es, dass bis 2030 in Mecklenburg-
313 Vorpommern, angelehnt an die EU-Verordnung "Fit for 55", alle 60 km mindestens

314 eine Schnellladesäule an Autobahnen und wichtigen Bundesstraßen verfügbar ist.
315 Wichtig sind dabei Nutzungsfreundlichkeit und transparente, einfache
316 Zahlungsmöglichkeiten. Dort, wo die Errichtung einer Ladesäule wirtschaftlich
317 weniger attraktiv ist, müssen die Anbieter verpflichtet werden, für ein
318 flächendeckendes Netz zu sorgen.

319 Zudem müssen Städte unterstützt werden, wenn sie Ladesäuleninfrastruktur in
320 Großwohngebieten errichten.

321 Unternehmen als Partner*innen gewinnen

322 Die Zurverfügungstellung einer ausreichenden Infrastruktur ist nicht zuvorderst
323 eine öffentliche Aufgabe. Hier muss die Wirtschaft als Partner*in investieren
324 und auch die Beherbergungsbetriebe sind gefordert, ausreichend
325 Landemöglichkeiten zu schaffen. Aufgabe der öffentlichen Hand ist es, die
326 Rahmenbedingungen zu setzen, damit die Sicherheit für Investitionen gegeben ist.
327 Wir fordern vom Land ein Förderprogramm, das Arbeitgeber*innen unterstützt, die
328 auf Firmenparkplätzen für ihre Mitarbeitenden E-Ladesäulen einrichten wollen.

329 Eine nachhaltige Mobilitätsgarantie für die Menschen im Land

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

348 1.5. Regionalflughäfen sind Auslaufmodell, wenn sie sich nicht selbst tragen

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

361 Kommunale Gelder sind knapp und müssen dringend für den Ausbau des
362 klimaneutralen ÖPNV und des Radwegenetzes genutzt werden.

363 1.6 Häfen und Gewerbegebiete konsequent mit Schieneninfrastruktur anbinden

364

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

370

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

373

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

376 1.7. Verkehrswege unwetterfest planen

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

383 Verkehrsinfrastruktur auf den Klimawandel vorbereiten

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

390 Verkehrswege für den Katastrophenfall vorbereiten

391 Wir fordern die Landesregierung auf, im Rahmen der Erarbeitung des
392 Landesklimaschutzgesetzes ein Handlungs- und Anpassungskonzept für den
393 Verkehrsbereich zu erarbeiten. Als Grundlage soll eine Prognose zu
394 klimawandelbedingten Extremwetterereignissen dienen, welche Aufschluss darüber
395 gibt, welche Verkehrswege und -strecken im Land besonders überflutungs-,
396 schneefall- und tornadogefährdet sind. Basierend auf deren Erkenntnissen, sind
397 diese Verkehrswege als „kritische Infrastruktur“ bestmöglich für den
398 Katastrophenfall zu sichern.

399 1.7. Bahn und Bus elektrifizieren

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

403 Züge zu 100% sauber antreiben

404 Im Land sind bisher nur circa 66% des Schienennetzes elektrifiziert. Wir fordern
405 die Landesregierung auf, ein Konzept zu erarbeiten, wie mit Oberleitungen oder

406 alternativ batterieelektrischen Zügen der Schienenverkehr bis 2035 zu 100%
407 elektrifiziert werden kann.

408 Busse auf kostengünstigen Strom umrüsten

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

414 Förderprogramme für kommunale Verkehrsbetriebe fortführen

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

420 2. „Mobilität und Soziales“

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

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

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

450 Barrierefreie Haltestellen und Verkehrsmittel endlich angehen

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

462 2.1. Nahverkehr muss sich jede*r leisten können

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

484 2.2. Wege für alle Menschen planen

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

493 Wegeplanung ist keine Männersache

494 Deswegen fordern wir, die Gleichstellungsbeauftragten der Landkreise und
495 kreisfreien Städte von Anfang an in die Planungskonzepte einzubeziehen und auch
496 geschlechtersensible Weiterbildungen für die Planungsämter anzubieten. Stadt-
497 und Verkehrsplanung dürfen sich nicht alleine an den Bedürfnissen berufstätiger
498 Männer ausrichten.

499 Wegeplanung geht nur zusammen mit Anwohner*innen

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

504 Wegeplanung hat lebenswerte Städte zum Ziel

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

508 Ein Weg soll nur 15 Minuten dauern

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

512 2.3. Individuelle Mobilität gemeinsam organisieren

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

516 Autos und Lastenräder gemeinsam nutzen

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

521 3. „Mobilität und Wirtschaft“

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

531 3.1. Mobilität im Einklang mit dem Tourismus denken

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

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

542 Ohne gut ausgebaute Radwege gibt es keinen Radtourismus

543 Doch nicht ganz MV ist ausgewiesene Tourismusregion. MV verfügt über malerische
544 Seen, Wälder und historische Ausflugsziele. Und obwohl der Radtourismus seit
545 Jahren boomt, profitieren weite Teile unseres Landes nur unzureichend, weil die
546 Radverkehrsinfrastruktur entweder gar nicht, in einem schlechten Zustand oder
547 nur unzusammenhängend vorhanden ist. Das schadet unserem heimischen Tourismus.
548 Eine Studie des ADFC hat ergeben, dass für 70% der Radtourist*innen eine gute
549 Befahrbarkeit der Radwege entscheidend bei ihrer Routenwahl ist. Wir wollen,
550 dass das Land den Landestourismusverband als Kooperationspartner bei
551 Radwegeplanungsprozessen einbezieht. Daten zur Wegeinfrastruktur müssen zentral
552 gebündelt, kontinuierlich gepflegt und erhoben werden. Besonders
553 Leuchtturmprojekte, wie die Fernradwege Berlin-Kopenhagen, der Oder-Neiße-
554 Radweg, der Mecklenburgischer Seen-Radweg oder der Ostseeküstenradweg müssen in
555 einem bestmöglichen Erhaltungszustand und landeseinheitlich ausgeschildert sein.
556 Sie sind ein Aushängeschild für den Radtourismus in unserem Bundesland und
557 binden auch unser Binnenland in den Tourismus ein.

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

566 Wander- und Reitwege weiterentwickeln

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

575 Verschwundene Wege wieder herstellen

576 In allen ländlichen Gegenden unseres Bundeslandes gab es früher zahlreiche Wege
577 zwischen Ortschaften oder zu Feldern, Äckern und Wäldern. Viele sind einfach
578 verschwunden und verschwinden noch. Meist wurden sie vor sowie kurz nach der
579 Wende überpflügt. Wir setzen uns für die Wiederherstellung dieser Wege ein. Es
580 ist ein lang existierender Wunsch der Einwohner*innen und auch Gäste, sich zu
581 Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem Kinderwagen von Ort zu Ort bewegen zu
582 können. In der gesamten Region fehlen Wege zum Wandern, Spazieren, Laufen oder
583 Radfahren. Die meist baum- oder heckenbestandenen Wege waren Landmarken und
584 erfüllten wichtige Funktionen für den sozialen Zusammenhalt und die Verbindung
585 der Menschen zu ihrer Landschaft. Durch den zunehmenden Autoverkehr auf den
586 Landstraßen fehlen gerade älteren Menschen und Kindern sichere Möglichkeiten, um
587 in die Nachbarorte zu kommen. Wir wollen, dass alle seit 1990 „verschwundenen
588 Wege“ zentral in den Landkreisen erfasst werden und unter Einbeziehung der
589 Menschen vor Ort geprüft wird, ob eine Wiederherstellung für das Gemeinwohl

590 möglich und sinnvoll ist. Das historisch-gewachsene Wegenetz ist Teil unserer
591 Kulturlandschaft und eine wichtige Ergänzung zu unserem Schienen-, Straßen-, und
592 Radwegenetz.

593 3.2. Innenstädte wieder zu Begegnungsorten machen

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

602 Innenstädte vom Menschen und nicht vom Durchgangsverkehr her denken

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

621 Parkraum in der Innenstadt fair vergeben

622 Der Parkraum nimmt ca. ein Fünftel des Verkehrsraumes in Städten ein.
623 Gleichzeitig braucht ein Auto zum Parken inzwischen meist mehr als die
624 ursprünglich angesetzten 12m² und die Norm für die Parkplatzmindestgrößen soll
625 nach oben geschraubt werden. Dabei ist besonders der Parkraum in Städten ein
626 knappes Gut und entzieht öffentliche Flächen einer gemeinwohlorientierten
627 Nutzung. Wir wollen das Anwohnerparken transparent und sozial gestalten. Dafür
628 braucht es eine kostendeckende Berechnung . Wer wenig Parkraum in Anspruch
629 nimmt, zahlt weniger, mindestens aber die kommunal jährlichen entstehenden
630 Kosten für den Parkplatz. Dafür sollen die investiven Herstellungskosten, die
631 Instandsetzungs- und Unterhaltungskosten für einen Parkplatz sowie die
632 anfallenden Verwaltungskosten für die Gebührenerhebung zugrunde gelegt werden.
633 Der Kostendeckungsanteil der Gebühr ist anteilig durch den wirtschaftlichen
634 Vorteil zu ergänzen, der durch die Parkplatznutzung entsteht. Er wird durch eine
635 Auswertung von Vergleichsparkplatzmieten privater Anbieter im Gebiet der
636 Gemeinde ermittelt. Eine Umsetzung der neuen Größenklassifizierung von
637 Fahrzeugen (Uni Kassel und Partner) zur Gebührensatzung soll außerdem in

638 ihrer Machbarkeit geprüft werden. Für Handwerksbetriebe sollen dabei
639 Ausnahmeregelungen möglich sein. Die Einnahmen aus den Anwohnerparkgebühren
640 sollen gezielt für den Ausbau der Verkehrssicherheit, für den Fuß- und
641 Radverkehr sowie ÖPNV verwendet werden.

642 Innenstädte im Netzwerk entwickeln

643 Je nach Größe und Lage der Kommunen sollen außerdem unterstützend
644 Mustersatzungen durch das Landesbauamt zur Verfügung gestellt werden.
645 Mecklenburg-Vorpommern soll außerdem die Errichtung eines bundesweiten
646 Kompetenzzentrums „Wohnen und Mobilität“ unterstützen, welches als Netzwerk und
647 Informationsplattform für die Wohnungswirtschaft und die Kommunen sowie
648 Mobilitätsdienstleistern und Planenden dienen soll.

649 3.3. Autonomen Nahverkehr in der Zukunft nutzen

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

662 Modellprojekte auf die Straße bringen

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

671 Innovative Ladetechnik erproben

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

677 3.4. W-Lan auf die Schiene bringen

678 Züge bringen nicht nur Tourist*innen an ihren Urlaubs- oder Ausflugsort, sondern
679 werden auch von Arbeitnehmer*innen regelmäßig genutzt. Sie sind längst für viele
680 der Pendler*innen zu „fahrenden Büros“ geworden. Viele nutzen die Fahrtzeit als
681 Arbeitszeit. Wir fordern, dass nicht nur ICEs über Stromanschlüsse und W-Lan-
682 Internet verfügen, sondern alle Züge im Land. Dies muss zwingender Bestandteil

683 von Verträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen sein. Das stärkt den
684 Wirtschaftsstandort Mecklenburg-Vorpommern und macht das Reisen mit der Bahn
685 attraktiver.

Begründung

Erfolgt mündlich.

Unterstützer*innen

Ingrid Mattern (KV Schwerin)