

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

Gremium: Landesdelegiertenkonferenz LV MV  
Beschlussdatum: 23.09.2023  
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 CO<sub>2</sub>-Emissionen auch in Deutschland bis 2030 um 50% gesenkt werden. Für den  
49 Verkehrssektor allein bedeutet das eine Reduktion von fast 50% im Vergleich zu  
50 2019. Dies ist in einem ländlich geprägten Flächenland wie Mecklenburg-  
51 Vorpommern, welches zudem in vielen Landesteilen wirtschaftlich vom Tourismus  
52 abhängig ist, eine besonders große Herausforderung, welcher wir uns stellen  
53 müssen. Rund sieben Millionen Gäste hat unser Land jedes Jahr. Das sind  
54 Millionen Menschen, die mit Auto, Bus, Bahn oder Fahrrad an- und abgereist sind.  
55 Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck im Tourismussektor betrug im noch coronaschwächeren Jahr 2021  
56 schon 1,94 Mio. Tonnen. Klarer Haupterzeuger hiervon ist der Verkehrsbereich mit  
57 sagenhaften 46%. Allein auf die An- und Abreise der Gäste entfielen im  
58 touristischen Verkehr MVs 89% der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

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

61 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 Ausbildungs-offensive 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 öffentliche 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 Tarifsysteem 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 2750,5km<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Bilanz ist  
289 verheerend, so dass ein Festhalten an ihnen nicht zukunftsträchtig ist. Grüner  
290 Wasserstoff und andere alternative CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 Oft ist im ländlichen Raum ein Auto noch unverzichtbar, deshalb ist unser  
331 vordringliches Ziel, Radverkehr sowie das Angebot an öffentlicher Mobilität mit  
332 Bus, Bahn möglichst komfortabel zu machen, damit der Verzicht auf die Fahrt mit  
333 dem Auto attraktiv wird. Die Umstellung auf den CO<sub>2</sub>-neutralen Verkehr wird uns  
334 nicht gelingen, wenn nur Wohlhabende sich klimafreundliche Mobilität leisten  
335 können. Wir sind der festen Überzeugung, dass es möglich ist, bis 2030 das  
336 gesamte Land an einen kostengünstigen öffentlichen Verkehr anzubinden und  
337 schadstoffarme Mobilität für alle Menschen, egal wo sie wohnen, zu ermöglichen.  
338 Deswegen wollen wir, dass das Land eine nachhaltige Mobilitätsgarantie gibt und  
339 endlich eine Erreichbarkeit für alle Menschen im Land sicherstellt. Bis zum  
340 1.9.2030 müssen alle Ortslagen an den öffentlichen Verkehr angebunden und  
341 mindestens über eine stündliche Anbindung im öffentlichen Personennahverkehr  
342 oder Schienenpersonennahverkehr verfügen. Außerdem müssen alle Ortslagen mit  
343 baulich getrennten Radwegen angebunden werden. Diese Mobilitätsgarantie soll  
344 rechtsverbindlich werden. Für die Wege, für die auch in Zukunft noch ein PKW  
345 benötigt wird, wollen wir in den Dörfern elektrische "Dorfauto" etablieren,  
346 diese können im Rahmen eines solidarischen Carsharing-Modells von den  
347 Bewohner\*innen genutzt werden kann.

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, Ackern 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 12m<sup>2</sup> 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 Gebührenfestsetzung 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.



## 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen auch in Deutschland bis 2030 um 50% gesenkt werden. Für den  
49 Verkehrssektor allein bedeutet das eine Reduktion von fast 50% im Vergleich zu  
50 2019. Dies ist in einem ländlich geprägten Flächenland wie Mecklenburg-  
51 Vorpommern, welches zudem in vielen Landesteilen wirtschaftlich vom Tourismus  
52 abhängig ist, eine besonders große Herausforderung, welcher wir uns stellen  
53 müssen. Rund sieben Millionen Gäste hat unser Land jedes Jahr. Das sind  
54 Millionen Menschen, die mit Auto, Bus, Bahn oder Fahrrad an- und abgereist sind.  
55 Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck im Tourismussektor betrug im noch coronaschwächeren Jahr 2021  
56 schon 1,94 Mio. Tonnen. Klarer Haupterzeuger hiervon ist der Verkehrsbereich mit  
57 sagenhaften 46%. Allein auf die An- und Abreise der Gäste entfielen im  
58 touristischen Verkehr MVs 89% der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

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

61 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 2750,5km<sup>2</sup> 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 CO<sub>2</sub>-Bilanz ist  
289 verheerend, so dass ein Festhalten an ihnen nicht zukunftsträchtig ist. Grüner  
290 Wasserstoff und andere alternative CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 12m<sup>2</sup> 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 Gebührenfestsetzung 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)