

A2 Menschen sollen mobil sein

Gremium: Schreibgruppe

Beschlussdatum: 28.05.2020

Text

Wir stehen zu unserer Verantwortung für künftige Generationen. Deshalb wollen wir die Mobilitätswende einleiten und den Umweltverbund stärken. In einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern müssen Bus, Bahn, Fahrrad und zu Fuß immer gemeinsam und gleichberechtigt gedacht werden.

Die Mobilität der Zukunft ist nachhaltig, klimaschonend und intelligent vernetzt. Digitalisierung bietet neue Chancen für ein attraktives Verkehrsangebot auf dem Land, dass klassischen Nahverkehr, Mitfahrgelegenheiten, Carsharing und Leihfahrräder miteinander verknüpft zu einem guten und bequemen Angebot. Das Land muss hier endlich seine Gestaltungskompetenz bei der Mobilitätsplanung nutzen, um Standards der Bedienung zu definieren. Land und Landkreise sowie Städte und die Gemeinden tragen gemeinsam Verantwortung für ein gutes Nahverkehrsangebot im Land, das Schubladendenken muss aufhören.

Ziel muss es sein, dass öffentliche Mobilität auch zeitlich eine Konkurrenz zum PKW ist.

Das MV-Ticket muss ausgebaut werden auf alle öffentlichen Verkehrsmittel und das Land muss Anschluss haben an die Verkehrsverbünde HVV, VBB und geplante S-Bahn Szczecin.

Kern der modernen Mobilität ist eine attraktive und sichere Fahrradinfrastruktur. Gehwege müssen komfortabel zu nutzen und barrierefrei sein. Bus und Bahn sind für uns das zentrale Bindeglied zwischen den vielen Formen der Mobilität. Deshalb bauen wir das Angebot konsequent weiter aus und verbessern die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs. Modernisierte Busse, funktionierende Aufzüge und eine zuverlässige, barrierefreie, saubere und sichere Bahn gehören dazu. Statt ständigen Autostaus brauchen wir endlich eine ambitionierte Verkehrspolitik.

Wir Grüne fördern das Carsharing. Die Erfahrung zeigt, dass ein Carsharing-Auto bis zu zehn private PKW ersetzen kann. Weniger Parkplätze schaffen neue Chancen für den öffentlichen Raum, für urbanes Leben, für mehr Lebensqualität und mehr Grün vor der Haustür. Wir wollen deshalb an größeren Bahnhöfen und zentralen Busbahnhöfen Mobilitätsstationen einrichten.

Ein besserer ÖPNV kostet. Bund, Land und Kommunen müssen sich an der Finanzierung eines in jeder Ecke des Landes verlässlichen und regelmäßigen ÖPNV beteiligen. Den Kommunen wollen wir dazu im Rahmen einer Experimentierklausel im Kommunalabgabengesetz die Möglichkeit einräumen eine Nahverkehrsumlage zu erheben.

Jede*r Verkehrstote ist eine*r zu viel! Wir wollen die Zahl der Verletzten und Toten minimieren (Vision Zero). Wichtigstes Instrument sind flächendeckende Tempolimits.

Zudem gilt es, alle Fahrzeuge vollständig auf erneuerbare Energien umzustellen. Dafür müssen anwendungsorientierte Forschung, steuerliche Anreize und technische

41 Zielvorgaben zusammenwirken. Wir wollen die Markteinführung emissionsneutraler
42 Antriebe und den Bau der dafür notwendigen Infrastruktur beschleunigen

43 Intelligente Vernetzung von Mobilität

44 Weite Teile unseres Bundeslandes gehören zum sogenannten "ländlichen Raum".
45 Ungefähr 30 % der Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns leben in Städten mit über
46 25.000 Einwohnern. Aber auch außerhalb dieser größeren Städte müssen die
47 Menschen das gleiche Recht auf Mobilität auch ohne ein eigenes Auto haben.

48 Aufgrund der teilweise großen Entfernungen zu den Grund- und Mittelzentren sowie
49 mit Blick auf die demografische Struktur der Bevölkerung kann das Fahrrad hier
50 nur eingeschränkt eine Mobilitätsalternative sein. Gleichzeitig stellt die dünn
51 besiedelte Fläche eine große Herausforderung für die Erschließung durch den ÖPNV
52 dar. Nur durch eine integrierte Planung und Nutzung vorhandener Angebote auf der
53 Schiene, vorhandener oder (wieder) aufzubauender Achsen des Buslinienverkehrs,
54 bedarfsgesteuerter ÖPNV-Angebote sowie Zu- und Abbringerverkehre mit dem Pkw
55 (park and ride), dem Rad (bike and ride) oder zu Fuß kann eine deutliche
56 Verbesserung der Mobilität erreicht werden. Hierzu bedarf es einer wesentlich
57 besseren Abstimmung und Zusammenarbeit zwischen dem Land MV, den Landkreisen und
58 Gemeinden sowie einer stark verbesserten Finanzierung im Investitions-, vor
59 allem aber im Betriebskostenbereich. Wir wollen im KAG den Kommunen durch eine
60 Experimentierklausel die Möglichkeit geben, eine Umlagefinanzierung des ÖPNV's
61 auszuprobieren.

62 Schlüsselprojekt: Um die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel zu
63 erleichtern und den Wechsel von einem zu einem anderen Verkehrsmittel zu
64 ermöglichen wollen wir an zentralen Umsteigepunkten Mobilitätsstationen
65 einrichten, wo Fahrräder sicher untergestellt werden können oder
66 Radverleihsysteme zu finden sind, Carsharing-Autos bereit stehen und Umstieg auf
67 die Bahn oder den ÖPNV möglich ist.

68 Ein Radgesetz für MV

69 Mecklenburg-Vorpommern ist RadfahrerInnen-Land. Besonders im Tourismus hat
70 Mecklenburg-Vorpommern in den vergangenen Jahren RadtouristInnen ins Land
71 gezogen, durch unzureichende Radwege aber auch den Spitzenplatz bei der
72 Beliebtheit wieder verloren. Aber auch die Menschen in Mecklenburg-Vorpommern
73 erkennen zunehmend die Vorteile des Radverkehrs. Besonders in den Städten steigt
74 die Zahl der Radfahrenden, das Fahrrad ist gern genutztes Freizeitmobil, aber
75 auch auf dem Weg zur Arbeit ist es nicht mehr wegzudenken.

76 Mit dem Radgesetz MV geben wir GRÜNE dem Radverkehr die höchste Priorität. Das
77 Radgesetz soll sicheres und entspanntes Fahrradfahren für alle und überall in
78 Mecklenburg-Vorpommern ermöglichen. Ohne rechtliche Vorgaben bleibt es jedem
79 Landkreis und jeder Kommune selbst überlassen, ob und wie sie den Radverkehr
80 stärkt. Das Ergebnis ist leider viel zu oft, dass es keine hochwertigen Radwege
81 gibt und viele Menschen, die eigentlich gerne Fahrrad fahren würden, das Auto
82 nehmen. Wir setzen uns dafür ein, dass das Land seine Kommunen und Landkreise
83 bei Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur mit einem bedarfsgerechten
84 Budget unterstützt. Darüber hinaus wollen wir die Zuständigkeiten bei der
85 Finanzierung im Sinne eines funktionalen Radwegenetzes erreichen, das bedeutet,
86 die Zuständigkeiten für Bau und Finanzierung verteilen sich zwischen dem Land
87 und den Kommunen. Überregionale Radwege plant und finanziert das Land und die

88 Kommunen nur solche, die regional von Bedeutung sind. So soll ein
89 flächendeckendes Radwegenetz entstehen.

90 In den Städten spielt das Fahrrad eine Schlüsselrolle für die Mobilität der
91 Zukunft. Im ländlichen Raum besteht insbesondere in Kombination mit Bus und Bahn
92 großes Potential für den Radverkehr. Umso wichtiger ist es, dass wir Fahrrad,
93 Bus und Bahn zusammendenken und die Angebote besser aufeinander abstimmen.

94 Wir wollen unter Berücksichtigung des Sieben-Punkte-Papiers der
95 Arbeitsgemeinschaft für fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen in MV (AGFK
96 MV) und unter Beteiligung der Zivilgesellschaft ein Radgesetz für MV erarbeiten.

97 Das Radgesetz schreibt nach dem Vorbild des Berliner Mobilitätsgesetzes und des
98 Radgesetzes NRW Maßnahmen verpflichtend fest.

99 Wir GRÜNE denken Mobilität neu: Mit mehr Lebensqualität und ohne Lärm, Abgase
100 und Stau. So machen wir MV zum Fahrradland.

101 Schlüsselprojekte:

102 Mit einem Radgesetz MV wollen wir Standards für moderne Radverkehrsmobilität
103 setzen. Wir brauchen verbindliche Regeln für den Ausbau der Infrastruktur, um
104 dem Radverkehr in MV mehr Raum einzuräumen. Nur auf sicheren, einladenden
105 Radwegen wird es mehr Radverkehr geben.

106 Ein Funktionales Radwegenetz stellt sicher, dass Radwege vom Anfang bis zum Ende
107 aus einer Hand geplant, finanziert und gebaut werden. Wir wollen hier
108 Gleichwertigkeit zur Straßenbauverwaltung.

109 Um Umstiegsmöglichkeiten vom Fahrrad auf den ÖPNV und die Bahn gut und sicher zu
110 gestalten wollen wir sichere Fahrradabstellanlagen an Haltestellen entlang von
111 ÖPNV-Schnellverbindungen. So lässt sich auch im ländlichen Raum das Rad gut in
112 ein Verkehrskonzept einbinden.

113 Vorrang für Fußgängerinnen und Fußgänger - damit es läuft!

114 Über den Nutzen und die Nachteile des aufrechten Gangs, oder wie wir die
115 Grundlage der Mobilität - das Laufen - verlernten.

116 Wir wollen die Lebensqualität innerhalb der Städte und Dörfer verbessern. Wir
117 wollen Antworten auf die spürbaren Veränderungen unseres globalen Klimas geben.

118 Zu Fuß gehen und Radfahren sind noch immer die umweltfreundlichsten
119 Fortbewegungsarten. Sie bedienen sich keiner Ressourcen und fördern zusätzlich
120 die Gesundheit. Trotzdem wird bei den Planungen meist zuletzt an die Fußgänger
121 gedacht. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und viele kommunale Satzungen,
122 setzen nicht die Fortbewegung zu Fuß in den Vordergrund, sondern vor allem den
123 reibungslosen Fluss des Autoverkehrs.

124 In erster Linie müssen Fußwege garantieren, dass Kinder den Weg zur KiTa, zu
125 Grund- und weiterführenden Schulen alleine und ohne Gefahren zurücklegen können,
126 aber auch Erwachsene und Seniorinnen und Senioren sollen sich barrierefrei
127 bewegen können.

128 Wandertourismus liegt immer mehr im Trend. Mecklenburg-Vorpommern sollte sein
129 touristisches Potenzial nutzen. Das Land, die Kultur und die Natur kann man in
130 Verbindung mit einem funktionierenden ÖPNV zu Fuß am besten erleben.

131 Schlüsselprojekte: ländliche Wege, Inklusionswege liefert Waldemar nach

132 Mit Bus und Bahn in die Zukunft

133 Trotz massiven Rückbaus seit 1995 ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) noch
134 immer das Grundgerüst der öffentlichen Mobilität in unserem Bundesland. Leider
135 hat Mecklenburg-Vorpommern die Chancen der Regionalisierung - der Bund zahlt
136 Milliardenbeträge an die Länder, damit diese den regionalen Erfordernissen
137 entsprechende Verkehre bestellen - nur sehr unzureichend genutzt. Auch der
138 kommunale ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen in den Landkreisen und kreisfreien
139 Städten ist chronisch unterfinanziert.

140 Verkehrsverbundstrukturen - ein wesentlicher Erfolgsfaktor für den ÖPNV in fast
141 allen Bundesländern - sind in MV nur unzureichend entwickelt. Wir BÜNDNISGRÜNE
142 fordern eine zielführende Entscheidung über eine Verbundstruktur im Land,
143 verbunden mit einer auskömmlichen Finanzierung.

144 Es muss möglich werden, mit einem einzigen Ticket (MV-Tarif) alle Verbindungen
145 im Land durchgängig zu nutzen, mindestens aber eine deutliche Verbesserung zu
146 erreichen. Die heutigen Fahrpreise, die insbesondere in der Addition von Bahn-,
147 Bus- und Fährverkehrstarifen entstehen, sind in keiner Weise konkurrenzfähig zum
148 motorisierten Individualverkehr und auch nicht sozialverträglich. Eine Fahrt mit
149 dem ÖPNV darf für eine Familie nicht teurer sein als die vergleichbare Fahrt mit
150 dem Auto. Für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre sowie für Schüler*innen und
151 Azubis soll eine kostenlose Beförderung in allen öffentlichen Verkehrsmitteln
152 möglich sein.

153 Alle Ober- und Mittelzentren des Landes sind mindestens im 1-Stunden-Takt
154 miteinander zu verbinden. Fern- und Nahverkehr müssen dabei sinnvoll miteinander
155 vertaktet sein. Grundzentren und alle Gemeinden über 500 Einwohner sind
156 mindestens im 2-Stunden-Takt mit dem nächsten Mittel- oder Oberzentrum sowie
157 ggf. mit einer näher gelegenen Zugangsstelle zum SPNV zu verknüpfen. Dort wo
158 keine Schienenachsen (mehr) existieren, muss sich das Land MV maßgeblich an der
159 Finanzierung der vertakteten Busverkehre beteiligen, wie das durch PlusBus-
160 Konzepte in anderen Bundesländern erfolgt.

161 In den Städten des Landes ab 25.000 Einwohner sollen Stadtverkehrslinien mit
162 hoher Frequenz und ausgedehnten Einsatzzeiten eine wahrnehmbare Alternative zur
163 Nutzung des eigenen Autos bieten. In den kreisfreien Städten sind die
164 Straßenbahnsysteme als Rückgrat der Elektromobilität kontinuierlich zu
165 modernisieren und sinnvoll zu erweitern.

166 Die Rolle des öffentlichen Verkehrs in den touristischen Verkehren ist deutlich
167 zu stärken. Ein wachsender Teil der Menschen pflegt bereits einen autofreien
168 Lebensstil. Diese potentiellen Gäste werden unser Land nur dann besuchen, wenn
169 sie bequem, schnell und günstig ihre Reiseziele in MV erreichen. Hier sind die
170 Anbindung an das deutschlandweite Netz des Schienenpersonenfernverkehrs, vor
171 allem aber auch die Verknüpfung auf der "letzten Meile" vom Zielbahnhof des
172 Fernverkehrs bis zu den Hotels, Ferienwohnungen, Campingplätzen, entscheidend zu
173 verbessern.

174 Die Insel Usedom muss wieder an den Fernverkehr angeschlossen werden,
175 kurzfristig über Wolgast, langfristig durch den Wiederaufbau der Karniner
176 Brücke. Der Wiederaufbau der Darßbahn ist ohne weitere Verzögerungen mit hoher
177 Priorität umzusetzen. In der Mecklenburgischen Seenplatte muss nicht nur die

178 Südbahn sondern auch die wichtige Verbindung von Güstrow über Krakow und Plau
179 bis zum nordbrandenburgischen Knotenpunkt Pritzwalk wieder ganzjährig betrieben
180 werden. Die Wiederherstellung der Verbindung Mirow-Wittstock würde das Überleben
181 der Kleinseenbahn sichern und den weiteren Ausbau von Straßen entbehrlich
182 machen.

183 Der Anschluss unseres Bundeslandes an den öffentlichen Personenfernverkehr ist
184 noch immer nicht zukunftsfähig. Wenn innerdeutsche Flugverbindungen
185 weitestgehend durch Züge und Busse ersetzt und auch der europäische Luftverkehr
186 reduziert werden sollen, brauchen wir mehr und schnellere Verbindungen vor allem
187 auf der Schiene nach Hamburg, Berlin und Stettin. Auch die Verbindung Lübeck -
188 Schwerin - Berlin sollte bereits vor Inbetriebnahme des Fehmarn-Belt-Tunnels an
189 den Start gehen. Im östlichen Binnenland fehlt für das Oberzentrum
190 Neubrandenburg ebenfalls ein Anschluss an den Personenfernverkehr. Zur
191 Schließung der Angebotslücke ist die Strecke nach Stralsund auszubauen und eine
192 Verbindung einzurichten.

193 Geradezu desolat zeigt sich der Zustand des öffentlichen Personenverkehrs nach
194 Skandinavien - hier besteht erheblicher Handlungsbedarf auch für das Land MV, da
195 die privatwirtschaftlichen Fährgesellschaften den Personenverkehr ohne Pkw
196 völlig aus dem Fokus verloren haben. Die mittlerweile gut ausgebauten
197 Schienenstrecken im beiderseitigen Hinterland sind nicht über die Ostsee
198 verknüpft. Auch die Anbindung des Fährhafens Sassnitz-Mukran an das Schienennetz
199 muss dringend erfolgen.

200 Die wichtige, aber heute unattraktive Linie Lübeck - Güstrow - Neubrandenburg -
201 Stettin muss einen besonderen Fernverkehrsstatus erhalten und deutlich
202 beschleunigt und aufgewertet werden. Zur Steigerung der Attraktivität der
203 Strecke ist auch eine direkte Anbindung von Rostock nach Stettin anzustreben.
204 Die weitgehend nicht elektrifizierte Strecke bietet sich geradezu für einen
205 Betrieb mit Wasserstoffzügen an und könnte ein herausragendes Modellprojekt für
206 die Verknüpfung von Energie- und Verkehrswende in unserem Land sein.

207 Vorschlag Schlüsselpunkte

208 • Eine Region - Ein Ticket: Mit einem einzigen Ticket (MV-Tarif) müssen alle
209 Verbindungen im Land durchgängig nutzbar sein. Dabei darf eine Fahrt mit
210 dem ÖPNV auch für eine Familie nicht teurer sein als die vergleichbare
211 Fahrt mit dem Auto. Die dadurch entstehenden Einnahmeverluste müssen den
212 Verkehrsunternehmen durch das Land MV ersetzt werden.

213 • Ober- und Mittelzentren müssen mindestens im 1-Stunden-Takt miteinander
214 verbunden sein. Grundzentren und alle Gemeinden über 500 Einwohner sind
215 mindestens im 2-Stunden-Takt mit dem nächsten Mittel- oder Oberzentrum
216 und/oder mit einer näher gelegenen Zugangsstelle zum SPNV zu verknüpfen.
217 In Städten ab 20.000 Einwohner sollen Stadtverkehrslinien mit hoher
218 Frequenz und ausgedehnten Einsatzzeiten eine wahrnehmbare Alternative zur
219 Nutzung des eigenen Autos bieten.

220 • Der Öffentliche Verkehr bei den touristischen Verkehren muss deutlich
221 gestärkt werden. Gerade in den Metropolen pflegt ein wachsender Teil der
222 Menschen bereits einen autofreien Lebensstil. Diese Gäste müssen auch

Reiseziele in MV bequem, schnell und günstig erreichen. Die Insel Usedom und der Darß müssen wieder an den Fernverkehr angeschlossen werden,

- Die Linie Lübeck - Güstrow - Neubrandenburg - Stettin muss einen besonderen Fernverkehrsstatus erhalten und deutlich beschleunigt und aufgewertet werden. Die weitgehend nicht elektrifizierte Strecke bietet sich für einen Betrieb mit Wasserstoffzügen an und könnte ein Modellprojekt für die Verknüpfung von Energie- und Verkehrswende in unserem Land sein.

Häfen zukunftsfähig machen

Unsere Häfen verbinden den Wirtschaftsstandort Mecklenburg-Vorpommern mit den Weltmärkten, sichern den Produktionsstandort, sind kostengünstige Dienstleister der Unternehmen und Aushängeschilder für den Standort Mecklenburg-Vorpommern. Ein Viertel des gesamten Außenhandels Deutschlands wird über deutsche Seehäfen abgewickelt. Die Hafenwirtschaft in M-V bietet ein breites Spektrum an logistischen Dienstleistungen und steht nicht zuletzt für neue, innovative Ansiedlungen, wie das Beispiel der OffshoreIndustrie zeigt.

Auf der anderen Seite sind die Belastungen wie Abgase, Lärm und Abfall durch Schiffsverkehre erfahrungsgemäß hoch. So sind an den großen Hafenstandorten wie in Rostock Schiffsverkehre, besonders der jährlich wachsende Anteil an Kreuzfahrtschiffen, für einen Großteil der Schwefelemissionen verantwortlich.

Um die Belastungen für die AnwohnerInnen zu vermindern wollen wir in den Häfen eine konsequente Umstellung auf Landstrom.

Unser Ziel ist, die Hafenstandorte zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Projekte wie die Neue Seidenstraße wollen wir positiv begleiten, aber auch dafür sorgen, dass der Weitertransport der Waren im wesentlichen auf der Schiene erfolgt. Insbesondere darf der Hafenstandort Sassnitz-Mukran nicht aufgegeben werden. Von hier besteht die schnellste Verbindung nicht nur nach Skandinavien, sondern auch ins Baltikum.

Antriebswende forcieren

Ziel Grüner Politik ist es, unnötige Wege zu vermeiden. Dies gelingt beispielsweise, wenn ein Großteil der Lebensmittel regional erzeugt und verarbeitet wird und so weniger Energie für Transporte verwendet werden muss. Für den absolut notwendigen Teil des motorisierten Verkehrs gilt: Weg von fossilen Kraftstoffen, hin zu erneuerbaren und klimaverträglichen Antrieben.

Wir begreifen den Mobilitäts-, Wärme- und den Stromsektor als Bestandteile der Energiewende, die gemeinsam betrachtet werden müssen.

Alternative Antriebe sind Voraussetzung für die Erreichung der Klimaziele im Mobilitätssektor. Hierbei bildet Elektromobilität in Form von Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeugen die Basis. Das gilt sowohl für den Autoverkehr als auch für die Schiene. Wo immer es möglich ist, sollte der regenerativ erzeugte Strom direkt genutzt werden. Deshalb setzen wir uns für eine flächendeckende E-Ladeinfrastruktur und Elektrifizierung möglichst vieler Schienenstrecken im Land ein. Alternativen für Bahnstrecken ohne stärkeren Güterverkehr sind batterie- oder wasserstoffbetriebene Triebwagen, sofern der Strom aus erneuerbaren Energien erzeugt werden kann.

268 Wasserstoff sehen wir als Bestandteil im Kraftstoffmix der Zukunft – sofern er
269 als grüner Wasserstoff mit regenerativ erzeugtem Strom produziert wird. Überall
270 dort, wo elektrische Antriebe aufgrund fehlender Reichweite an ihre Grenzen
271 stoßen, aber auch bei größeren Fahrzeugen wie Busse und Schiffe, sind
272 Wasserstoff und strombasierte Flüssigkraftstoffe wegen ihrer guten
273 Speicherbarkeit eine sinnvolle und klimaverträgliche Ergänzung. Im
274 Schienenverkehr können sie auf wenig genutzten, nicht elektrifizierten Strecken
275 zum Einsatz kommen. In MV müssen zügig Wasserstofftankstellen entstehen,
276 insbesondere auch für den Schwerlastverkehr.

277 Um die Antriebswende mit grünen Innovationen voranzubringen, fördern wir die
278 Forschung und Entwicklung von Fahrzeugen mit Elektro- und Wasserstoffantrieben.

279 Eine Wasserstoffwirtschaft im großen Stil - von der Offshore-Erzeugung über die
280 H₂-Produktion und -Speicherung bis zum Einsatz u.a. in Wasser-, Schienen- und
281 Straßenfahrzeugen kann eine große wirtschafts- und umweltpolitische Chance für
282 unser Land sein. Sie erfordert aber ein entschlossenes, wissenschaftsbasiertes,
283 abgestimmtes und finanziell ambitioniertes Vorgehen aller Beteiligten aus vielen
284 Politikbereichen und der Wirtschaft.

285 Schlüsselprojekte: E-Ladeinfrastruktur, Wasserstoff: Forschungsförderung/
286 Bevorzugung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenraum der Zentren, etwa
287 durch Ausweisung preisgünstigerer Stellflächen. (formulieren wir in Abstimmung
288 mit der LA Energie noch aus)