

KAPITEL 02



MODERNE MOBILITÄT.

Damit MV nicht den Anschluss verliert!

2. MODERNE MOBILITÄT

Damit MV nicht den Anschluss verliert!

Mehr als 90 Prozent aller Wegstrecken legen wir in Mecklenburg-Vorpommern mit dem privaten Automobil zurück. Fern der Städte ist das Auto oftmals das einzige Verkehrsmittel, das uns zur Verfügung steht.

Wer verhindern möchte, dass die gesamte Küstenregion im Sommer im Stau steht, wer Verkehrslärm vermindern, den CO₂-Ausstoß gering halten und nicht will, dass Menschen von Mobilität ausgeschlossen werden, der muss sich Gedanken über die Zukunft des Verkehrs in unserem Land machen, wie Bus und Bahn wieder eine echte Konkurrenz zum Auto werden können und wie Fahrradfahren sicherer wird.

In einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern ist öffentliche Mobilität nicht zum Nulltarif zu haben. Die Kommunen tragen viele Aufgaben in diesem Bereich, verfügen aber nicht über die notwendige Finanzausstattung. Hier muss das Land dringend bei der Neuregelung des kommunalen Finanzausgleichs die notwendigen Voraussetzungen schaffen.

Für uns BÜNDNISGRÜNE ist die UN-Behindertenrechtskonvention Programm. Aufgrund der großen Entfernungen in unserem Bundesland müssen wir intelligente Lösungen schaffen, damit Barrierefreiheit gegeben ist.

2.1 Bus und Bahn attraktiver machen

Seit Jahren werden Streckenkürzungen von der Landesregierung mit einem angeblich schwindenden Bedarf gerechtfertigt. Dabei gibt es jeden Tag mehr als 72.000 Berufspendler und Berufspendlerinnen und 7 Millionen Urlaubsgäste pro Jahr. Wir sind uns sicher, dass nur ein attraktives Angebot Menschen motivieren kann auf Bus und Bahn zu setzen und somit die kilometerlangen Staus, die wir in den Urlaubsregionen jedes Jahr haben, zu verhindern. Das heißt, wir müssen einerseits die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln erhöhen, als auch andererseits das Tarifchaos konsequent entwirren.

Die Bevölkerung wird zunehmend älter, Mobilitätsbedürfnisse verändern sich, das eigene Auto ist oft nicht mehr verfügbar. Schülerinnen und Schüler wollen nicht nur zur Schule fahren, sondern Freizeitbedürfnisse außerhalb des eigenen Wohnortes wahrnehmen. Auch die Situation der Flüchtlinge, besonders im ländlichen Raum zeigt, dass die vorhandenen Verkehrsstrukturen bei Weitem nicht ausreichen, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu sichern. Zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse werden Investitionen in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dringend benötigt. Verkehrspolitik nach Kassenlage darf nicht weiter Gebot der Stunde sein. Das Land muss die Kommunen bei der Sicherstellung eines angebotsorientierten öffentlichen Verkehrs unterstützen.

Dafür fordern wir folgende Punkte:

- den Erhalt des jetzigen Bahnangebotes inklusive der Strecken Velgast - Barth und Neustrelitz - Mirow und die Wiederbelebung stillgelegter Strecken, wie die „Südbahn“, den Lückenschluss bei Rehna zwischen Schwerin und Lübeck, den Wiederaufbau der „Karniner Brücke“ bei Usedom und die Wiederbelebung der Darßbahn von Barth nach Prerow.
- die Schaffung eines landesweiten einheitlichen Tarifsystems für den ÖPNV.
- die Optimierung des integralen Taktfahrplans, das heißt Bus- und Bahnfahrzeiten werden aufeinander abgestimmt um lange Wartezeiten zu verhindern und Reisezeiten zu verkürzen.
- die Umgestaltung der Landesverkehrsgesellschaft VMV GmbH nach dem Vorbild des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg (VBB). Dort ist es bereits gelungen verschiedenste Verkehrsmittel miteinander zu vernetzen und alle Reiseinformationen benutzerfreundlich zur Verfügung zu stellen.

- den konsequenten Ausbau des Bahnnetzes, um die Reisezeit auf den Hauptbahnstrecken von Stettin über Pasewalk nach Lübeck/Hamburg um eine Stunde, sowie zwischen Stralsund und Neustrelitz, Greifswald und Rostock, als auch Neubrandenburg und Rostock um eine halbe Stunde zu verkürzen. Diese Verbindungen sollen mindestens stündlich verkehren.
- den Ausbau der Nebenstrecken ins Landesinnere und die sinnvolle Ergänzung durch Busangebote.
- Rufbusse, Anrufsammeltaxis und Bürgerbusse sollen im ländlichen Raum den unmittelbaren Personenverkehr von Haustür zum nächsten Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) abdecken.
- die Schaffung eines Förderprogramms zum barrierefreien Umbau von Bushaltestellen.
- die Änderung des Kommunalabgabengesetzes, um es Kommunen zu ermöglichen Beiträge für die Finanzierung des ÖPNV zu erheben, etwa um Gästetickets einzuführen.

2.2 Das Rad als vollwertiges Verkehrsmittel fördern

Das Rad ist nicht nur für Touristinnen und Touristen, sondern auch für die Einheimischen ein wichtiges und oftmals alltägliches Verkehrsmittel. Jedoch sind lediglich an acht Prozent der öffentlichen Straßen Radwege entstanden. Diese enden oftmals im Nirgendwo oder sind nicht sicher. Wenn das Land sein Engagement nicht wesentlich verstärkt, wird es rund 50 Jahre brauchen bis der Bedarf an sicheren Radwegen im Flächenland MV gedeckt ist. Dennoch ist zum 1. September 2015 die Stelle der Landesradwegemeisterei bei der Tourismusgesellschaft des Landes weggefallen. Sie hatte unter anderem die wichtige Aufgabe bei der Bedarfsermittlung von notwendigen Unterhaltungsmaßnahmen und der landesweit einheitlichen und durchgängigen Fahrradwegweisung mitzuwirken.

Die Menschen in Mecklenburg-Vorpommern nutzen gerne ihr Fahrrad. Wir wollen ihnen dies noch angenehmer und praktischer gestalten. Mit der Kombination von Fahrrad und ÖPNV können 70 Prozent der Bevölkerung den nächsten zentralen Ort innerhalb von 20 Minuten erreichen. Jedoch sind viele der 2.253 Radwegkilometer in schlechtem Zustand oder genügen den Anforderungen neuer Fahrradformen, wie Drei- und Lastenrädern und Pedelecs nicht mehr. Die derzeitige Regelung, ein Lückenschlussprogramm, das den Kommunen die Prioritätenfestsetzung und damit die Mittelzuweisung überlässt, ist weder effektiv noch erfüllt sie die Kriterien einer nachhaltigen Planung. Hierfür ist eine übergeordnete Landes-Zielstellung nötig.

Gut ausgebaute touristische Radwege liegen häufig abseits der Alltagsstrecken. Angesichts fehlender Ressourcen zur Einrichtung neuer und zur Erhaltung bestehender Radwege ist stärker auf kostengünstigere und alternative Ansätze, wie Schutzstreifen, Radfahrschleusen, Radaufstellflächen, sowie auf verkehrsberuhigende Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung, zum Beispiel Gestaltung nach Shared Space oder Klein-Kreisel zu setzen. Mangels sicherer Abstellmöglichkeiten und aufgrund fehlender Fahrradmitnahmeangebote kommt für viele potentielle Nutzerinnen und Nutzer von Bus und Bahn die Kombination mit dem Rad nicht in Frage.

Deswegen fordern wir:

- Radwege konsequent auszubauen und Lücken im Radwegenetz zu schließen.
- bei jeder Straßenplanung und -sanierung die Radverkehrsplanung mit einzubeziehen.
- durchgängige Leitplanken an Straßen nur zuzulassen, wenn eine sichere Verkehrsführung für Radfahrende vorhanden ist.
- die Optimierung grenzüberschreitender Verkehre, um die Anbindung an die Metropolregion Stettin zu verbessern und den Anschluss an den Schiffsverkehr über unsere Seehäfen nach Skandinavien, ins Baltikum und nach Russland zu ermöglichen. Hierzu sind EU-Mittel zu nutzen.

- den Verkehrsversuch, Radstreifen auf wenig befahrenen Landes- und Kreisstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften einzurichten, zu unterstützen. Hierdurch kann unter anderem der Nachbarortsverkehr sicherer gestaltet werden.
- dort, wo eine sichere Radwegführung noch nicht gegeben ist, eine stärkere Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen.
- dass an zentralen Haltestellen und Umsteigepunkten sichere Abstellanlagen, auch für E-Bikes, eingerichtet werden.
- die Stelle der Radwegmeisterei wieder einzurichten.
- dass Fahrräder kostenlos in Bus und Bahn mitgenommen werden dürfen.

2.3 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 Hafengewirtschaft in M-V bietet ein breites Spektrum an logistischen Dienstleistungen und steht nicht zuletzt für neue, innovative Ansiedlungen, wie das Beispiel der Offshore-Industrie 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.

Wir fordern deshalb:

- die Stärkung einer nachhaltigen maritimen Wirtschaft durch Förderung von Forschungs- und Entwicklungsprojekten für die Weiterentwicklung CO₂-armer Transport- und Wertschöpfungsketten (wie etwa zur Weiterentwicklung alternativer Schiffsantriebssysteme und -kraftstoffe).
- einen Vorbehalt der wertvollen Hafenflächen ausschließlich für Industriezweige, die aufgrund ihrer Technologien eine Hafenkante benötigen (wie etwa die Offshore-Industrie).
- eine Förderung der Bereitstellung notwendiger Hafeninfrastruktur als Voraussetzung für den verstärkten Einsatz von Flüssigerdgas als Treibstoff (LNG).
- eine Förderung von Hafenkonzepten, die durch eine differenzierte Höhe der Hafengebühren umweltfreundliche Schiffe stärker belohnen, eine Rücknahme von Schiffsabfällen enthalten und Möglichkeiten zur fachgerechten Entsorgung der Reststoffe von Abgas-Nachbehandlungs-Anlagen vorsehen.
- günstigere Hafengebühren für Schiffe mit Landstromversorgung.
- die Einhaltung der EU-Grenzwerte von Schiffsmotoren zu sichern und stringent in den Häfen zu überwachen.
- die Einrichtung von Umweltzonen in den Häfen voranzutreiben.

2.4 Elektromobilität fördern

Elektromobilität ist ein sinnvoller und zugleich umweltverträglicher Einstieg in die Mobilitätszukunft der ländlichen Räume. Für die Elektromobilität gibt es in den ländlichen Räumen besonders günstige Bedingungen. Hier bietet sich insbesondere das Elektrofahrrad an, auch als Zubringer zu den Haltestellen des klassischen ÖPNV.

Dafür fordern wir:

- einen Landesförderschwerpunkt zur Elektromobilität (Sharing-Modelle und E-Bikes).
- die Aufhebung restriktiver Mitnahmeregelungen für E-Bikes in Bussen und Bahnen des ÖPNV und die Gleichstellung mit Fahrrädern.
- eine Bevorzugung von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Straßenraum der Zentren, etwa durch Ausweisung preisgünstiger Park- und Stellflächen.
- den Ausbau eines flächendeckenden Zapstellennetzes für Elektromobile.

2.5 Landesflughafenkonzept erarbeiten

Seit Jahren wird die Erarbeitung eines Landesflughafenkonzeptes verschleppt, sodass eine klare Strategie für den Luftverkehr in Mecklenburg-Vorpommern fehlt.

Jedes Jahr förderte die bisherige Landesregierung Flugplätze und Fluglinien im Land mit vielen Millionen. Keine dieser Investitionen hat sich bisher als wirtschaftlich selbsttragend erwiesen. Die Zahl der Beschäftigten in der Flugverkehrsbranche bleibt in Mecklenburg-Vorpommern hinter den Prognosen zurück.

Flugverkehr belastet maßgeblich das Klima. Das Verbrennen von Kerosin erzeugt Abgase, die viele Jahrzehnte in der Höhe verbleiben. Der unumkehrbare Umweltschaden durch Stickoxide und CO₂ ist beim Fliegen dreimal größer als am Boden. Der Fluglärm belästigt die Menschen, beeinträchtigt die Lebensqualität der Betroffenen und macht krank.

Mecklenburg-Vorpommern hat, bezogen auf seine Einwohnerzahl, viel zu viele Flughäfen, Flug- und Landeplätze. Wichtige andere Investitionen wie zum Beispiel in die Straßen- und Brückenerhaltung bleiben liegen.

Für uns ist klar, dass:

- die Landesförderung für Flughäfen und Fluglinien schrittweise und deutlich zu kürzen ist.
- Mecklenburg-Vorpommern ein Landesflughafenkonzept benötigt.