A5 Abschnitt 4 - Mobilitätswende [Artikel 1 Klimaschutzgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landesklimaschutzgesetz – LKSG M-V)]

Gremium: Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN MV
Beschlussdatum: 14.08.2024

Antragstext

§ 25 Nachhaltige Mobilität

(1) Das Land wirkt im Sinne der Ziele dieses Gesetzes und zur Erreichung der Klimaneutralität nach § 4 Absatz 1 Satz 1 und Absatz 3 Nummer 3 auf die Herstellung der Klimaneutralität des Verkehrssektors in Mecklenburg-Vorpommern hin. Die Entwicklung des Verkehrssektors soll dem Grundsatz des Vermeidens von Verkehr und der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten folgen. Zur Erreichung des Ziels nach Satz 1 sollen in allen Regionen des Landes insbesondere umgesetzt werden

1. der Ausbau, die Verbesserung und Optimierung der Rad- und Fußweginfrastruktur sowie des Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit dem Ziel einer Steigerung des Wegeanteils des Umweltverbunds nach § 2 Absatz 16 auf 65 Prozent im Landesmittel und 80 Prozent in den Oberzentren. Zum Umweltverbund zählen auch in das ÖPNV- und SPNV-Angebot integrierte Mobilitätsformen wie Bike- und Carsharing sowie On-Demand-Dienste,

2. eine verstärkte Auslastung und höhere Effizienz der Verkehrsmittel,

3. die schrittweise Erhöhung des Anteils lokal emissionsfreier Kraftfahrzeuge,

4. die Reduzierung verkehrsbedingter Beeinträchtigungen von Klima, Umwelt und Gesundheit im Rahmen eines funktionsfähigen und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehrs,

5. geeignete verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen.

(2) Alle mobilitäts- und infrastrukturbezogenen Planungen berücksichtigen in besonderer Weise die Ziele dieses Gesetzes. Beim Bau, Umbau oder der Sanierung von öffentlichen Straßen sind die Ziele dieses Gesetzes zu beachten und zu fördern. Sie sind vorrangig auf Fußgänger*innen, Radfahrer*innen sowie emissionsfreie Fahrzeuge auszurichten und es wird darauf hingewirkt, dass Maßnahmen nach Satz 2 den Erfordernissen eines attraktiven und sicheren Rad- und Fußverkehrs entsprechen.

(3) Das für Verkehr zuständige Landesministerium stellt einen Radverkehrsplan auf. Der Radverkehrsplan enthält konkrete Ausbauvorgaben, insbesondere zur Errichtung des Radverkehrsnetzes, unter Angabe von Jahresausbauzielen (Quantitäten) und Schritten zur Verwirklichung der Ziele (Ausbaupfade) sowie zu den Qualitäten der geplanten Radverkehrsanlagen. Der Radverkehrsplan umfasst alle Landesstraßen in der Baulast des Landes. Diese sind bis zum 31. Dezember 2040 mit baulich getrennten Radwegen nach Stand der Technik durch Neu-, Um- und Ausbau herzurichten. Straßen nach Satz 3 ohne bestehende Radinfrastruktur sind

dabei vorrangig zu behandeln. Für Radwege entlang von Landstraßen in der Baulast des Landes, die Teil des Radvorrangnetzes nach Absatz 4 sind, ist das Zieldatum nach Satz 1 der 31. Dezember 2035.

(4) Das für Verkehr zuständige Landesministerium definiert unter Beteiligung der Öffentlichkeit bis zum 31. Dezember 2025 das landesweite Radvorrangnetz, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst.

(5) Bei der Gestaltung des ÖPNV wirkt die Landesregierung darauf hin, dass sich dieser insbesondere durch ein verkehrsträgerübergreifendes Zusammenwirken, durch den Auf- und Ausbau landkreisübergreifender Verbindungen, den Ausbau von Mobilitätsstationen, abgestimmte Taktfahrpläne und die Vernetzung mit individuellen Mobilitätsangeboten zu einer attraktiven Alternative und Ergänzung zum motorisierten Individualverkehr entwickelt. Ober- und Mittelzentren sollen ab 2030 durch den ÖPNV mindestens im Stundentakt verbunden sein.

(6) Die mobilitätsbezogenen Planungen des Landes wirken auf eine Stärkung des Schienenverkehrs hin, insbesondere durch Angebotsverbesserungen und Taktverdichtungen im Schienenpersonennahverkehr, durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf den Schienenverkehr, den Ausbau, die Ertüchtigung und Modernisierung des Schienennetzes und die Reaktivierung von Bahnstrecken.

(7) Bis 31. Dezember 2035 soll der Schienenverkehr im Zuständigkeitsbereich des Landes ausschließlich mittels treibhausgasneutraler Antriebe betrieben werden. Das Land bestellt bei allen neuen Verkehrsverträgen ausschließlich Züge mit treibhausgasneutralem Antrieb. Wo eine Elektrifizierung des Schienennetzes nicht wirtschaftlich darstellbar ist oder zu lange Zeiträume in Anspruch nimmt, werden schon ab 2025 batterieelektrisch betriebene Triebfahrzeuge zum Einsatz kommen.

§ 26 Mobilitätspläne

(1) Gemeinden sollen bis zum 31. Dezember 2027 einen kommunalen Mobilitätsplan beschließen. Die zuständige Amtsverwaltung erarbeitet für amtsangehörige Gemeinden den Mobilitätsplan nach Satz 1.

(2) Der kommunale Mobilitätsplan nach Absatz 1 legt fest, mit welchen Mitteln die vom Verkehr in der Kommune verursachten Treibhausgasemissionen so reduziert werden, dass die Erreichung und Umsetzung der Ziele, Grundsätze und Maßnahmen nach § 4 und § 25 Absatz 1 und 2 in der Kommune gewährleistet wird. Die im Mobilitätsplan nach Absatz 1 festgelegten Maßnahmen sollen zu einer dauerhaften Verminderung von Treibhausgasemissionen unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft beitragen. Der Mobilitätsplan nach Absatz 1 enthält mindestens:

1. Ziele zur Steigerung des Modal Split bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Radverkehrs und des Fußverkehrs, zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs sowie zur Reduzierung der spezifischen Emissionen desselben,

2. ein Radverkehrskonzept einschließlich eines Maßnahmenplans zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur; das Konzept soll sicherstellen, dass für alle zentralen innerörtlichen Verkehrsverbindungen (lokales Radverkehrsnetz) innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren, jedoch spätestens bis zum 31.12.2035, sichere und getrennte Radverkehrsverbindungen zur Verfügung stehen. Es enthält zudem ein Konzept zur Herstellung von Radschnellwegen

zu Ober- und Mittelzentren im Umkreis von 15 km unter Berücksichtigung des Radvorrangnetzes des Landes nach § 25 Absatz 4, sichere Routen zu benachbarten Gemeinden (überörtliches Radverkehrsnetz) und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an radverkehrsrelevanten Orten, insbesondere den Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie in Einkaufsstraßen.

3. ein Konzept zum Ausbau, zur verstärkten Nutzung und zur Dekarbonisierung des öffentlichen Personennahverkehrs; soweit die Stadt oder Gemeinde selbst ÖPNV-Aufgabenträgerin ist, stellt die Stadt oder Gemeinde im Benehmen mit dem für den ÖPNV zuständigen Aufgabenträger das Konzept auf; ist die Gemeinde nicht ÖPNV-Aufgabenträgerin, hat der ÖPNV-Aufgabenträger das Konzept in Form eines Nahverkehrsplans und eines ÖPNV-Investitionsplans für das Gemeindegebiet im Benehmen mit der Gemeinde und dem für den Schienenpersonennahverkehr zuständigen Aufgabenträger aufzustellen,

4. ein Konzept zur Reduzierung der Emissionen des motorisierten Individualverkehrs, einschließlich eines gemeindlichen Parkraumkonzepts sowie eines Konzepts zur Sicherstellung von ausreichend Ladestationen für batterieelektrische Fahrzeuge zur Umsetzung von § 27.

(3) Die Aufstellung der Mobilitätspläne nach Absatz 1 kann unter Beteiligung weiterer öffentlicher Aufgabenträger erfolgen. Die Landkreise sollen bei der Aufstellung der Mobilitätspläne nach Absatz 1 möglichst frühzeitig beteiligt werden und unterstützen die Kommunen bei der Aufstellung der Mobilitätspläne im Rahmen ihrer Zuständigkeit sowie ihrer finanziellen, personellen und organisatorischen Möglichkeiten.

(4) Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig und fortlaufend bei der Aufstellung der Mobilitätspläne zu beteiligen.

(5) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die inhaltlichen und methodischen Anforderungen an die Mobilitätspläne nach Absatz 1 zu konkretisieren.

§ 27 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

(1) Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist im gesamten Land zu unterstützen. Die Ladeinfrastruktur ist mit folgenden Zielen auszubauen:

1. Der Aufbau von Ladeinfrastruktur erfolgt unter der Berücksichtigung der unterschiedlichen Anwendungsfälle und in einer raumübergreifenden Betrachtung bedarfsgerecht im gesamten Land.

2. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur wird so fortgesetzt, dass er den Zuwachs an Elektrofahrzeugen beschleunigt befördern kann. Ziel ist dabei ein Verhältnis von insgesamt mindestens einem Ladepunkt für je zehn zugelassene Fahrzeuge, wie es die Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe empfiehlt.

3. Der Aufbau im öffentlichen Raum erfolgt im Auftrag des Landes nach den Maßgaben einer einheitlichen, diskriminierungsfrei zugänglichen

Ladeinfrastruktur, nicht zu Lasten des Fuß- oder Radverkehrs und berücksichtigt dabei die Entwicklung des Ausbaus von Ladeeinrichtungen im privaten Raum.

4. Öffentlich gefördert werden nur solche Ladeeinrichtungen, an denen sichergestellt ist, dass ausschließlich regenerativ erzeugter Strom angeboten wird.

(2) Das für Verkehr zuständige Landesministerium erarbeitet auf Grundlage der Ziele dieses Gesetzes und zur Umsetzung des Absatzes 1 eine Strategie zum Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Die Landesregierung legt dem Landtag die Strategie nach Satz 1 spätestens bis zum 31. Dezember 2025 vor. Dem Landtag ist über den Ausbau nach Absatz 1 und die Umsetzung der Strategie nach Satz 1 nach ihrer erstmaligen Vorlage nach Satz 2 jährlich zu berichten.