



Landkreistag Mecklenburg-Vorpommern

Geschäftsführendes Vorstandsmitglied

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
Ausschuss für Klimaschutz, Landwirtschaft
und Umwelt
Die Vorsitzende
Lennéstraße 1, Schloss
19063 Schwerin

E-Mail: agrarausschuss@landtag-mv.de

Haus der Kommunalen Selbstverwaltung
Bertha-von-Suttner – Straße 5
19061 Schwerin
www.landkreistag-mv.de

Ihr Ansprechpartner:
Christian Schulenburg
Telefon: (03 85) 30 31-311
E-Mail:
christian.schulenburg@landkreistag-mv.de

Unser Zeichen: 790.10-Le/Be
Schwerin, den 25. Februar 2026

Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung einer klimaverträglichen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft in Mecklenburg-Vorpommern und zur Änderung anderer Gesetze - Drucksache 8/5418 – Insbesondere zum Thema: Verkehr

Sehr geehrte Frau Vorsitzende Rahm-Präger,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum o. g. Entwurf Stellung nehmen zu können. Wir haben die Landkreise über die Anhörung informiert. Eine vorherige Beteiligung unserer Gremien war nicht möglich, daher geben wir die Stellungnahme unter Gremienvorbehalt ab.

An der mündlichen Anhörung am 11. März 2026 zu den Themenbereichen des Abschnittes 4 (Mobilitätswende) und der Abschnitte 5 und 6 (Landwirtschaft / Landnutzung, Forstwirtschaft) wird der Landkreistag nicht teilnehmen.

Zudem ergeht für die Abschnitte 5 und 6 (Landwirtschaft / Landnutzung, Forstwirtschaft) eine Fehlmeldung.

In Ergänzung der Stellungnahme des Landkreistages Mecklenburg-Vorpommern vom 12.02.2026 wird im Folgenden nur auf ausgewählte Fragestellungen eingegangen, deren Beantwortung uns aus einem Landkreis erreicht hat.

Vorweg wird an dieser Stelle auch auf den Verweis auf § 5 (Klimaschutzplan) im § 13 (Klimapolitische Ziele zur Mobilität) des Entwurfes aufmerksam gemacht. Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele sollen in den Klimaschutzplan aufgenommen werden. Es steht zu befürchten, dass in dem Plan enthaltene Maßnahmen auch finanzielle Folgen für die Kommunen bewirken werden, ohne dass ein Ausgleich über das Konnexitätsprinzip erfolgt.

Maßnahmen, Infrastruktur und konkrete Instrumente der Verkehrswende

Welche Rolle sollten alternative Antriebe wie E-Mobilität und Wasserstoff im ländlichen Raum spielen?

Die *Elektromobilität* wird aufgrund der technologischen Reife, der breiten Fahrzeugverfügbarkeit und der vergleichsweise gut skalierbaren Ladeinfrastruktur als ein wichtiger Baustein der zukünftigen Mobilität angesehen – sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum. Steigende CO₂-Preise, sinkende Batterie- und Betriebskosten sowie die hohe Effizienz sprechen für eine kurzfristig und wirtschaftlich umsetzbare Breitenlösung, insbesondere für Pendlerverkehr, kommunale Fuhrparks und gewerbliche Flotten. Weitere technologische Fortschritte, insbesondere bei Batteriekapazität, Ladegeschwindigkeit und Lebensdauer, werden die Wirtschaftlichkeit und Alltagstauglichkeit zusätzlich verbessern.

Der Einsatz von *Wasserstoff* im Verkehrsbereich ist derzeit noch wenig verbreitet und infrastrukturell sowie wirtschaftlich mit hohen Anforderungen verbunden. Realistische Potenziale werden vor allem in klar abgegrenzten Anwendungen wie schwerem Nutzverkehr, ÖPNV oder zentral organisierten Flotten gesehen. Eine flächendeckende Nutzung im Pkw-Bereich erscheint kurzfristig nicht absehbar, sodass Wasserstoff eher als ergänzende, perspektivische Option einzuordnen ist. Die mittel- und langfristige Entwicklung ist derzeit jedoch schwer abschätzbar.

Welche Bedeutung sollte der Ausbau der Fahrradinfrastruktur – auch überregional – für die Verkehrswende in Mecklenburg-Vorpommern haben?

Der Ausbau der Fahrradinfrastruktur sollte eine wichtige Rolle für die Verkehrswende in Mecklenburg-Vorpommern einnehmen, da er insbesondere auf kurzen und mittleren Distanzen eine alltagstaugliche, klimafreundliche und kosteneffiziente Mobilitätsalternative bietet. Gleichzeitig steigert eine sichere und durchgängige Radwegeinfrastruktur die Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung und wirkt als bedeutender Standort- und Tourismusfaktor durch attraktive Freizeit- und überregionale Radangebote. Der anhaltende E-Bike-Boom – mit teils hohen Verkaufsanteilen am Gesamtmarkt – erweitert zudem den potenziellen Nutzerkreis deutlich und macht auch längere Distanzen für ältere Zielgruppen attraktiv. Hochwertige Radfernwege können daher insbesondere für eine kaufkraftstarke, ältere Klientel zusätzliche touristische Impulse setzen.

Welche Potenziale sehen Sie für Carsharing- und Ridepooling-Angebote in kleineren Städten und Gemeinden, und wie könnte das Gesetz deren Ausbau fördern?

Gerade in Flächenlandkreisen wird der private Pkw aufgrund großer Distanzen und begrenzter Alternativen das dominierende Verkehrsmittel bleiben. Carsharing- und Ridepooling-Angebote können daher vor allem in Städten und zentralen Orten eine sinnvolle Ergänzung darstellen, während ihr Potenzial in dünn besiedelten Räumen begrenzt ist.

Voraussetzung für eine breite Akzeptanz sind einfache, digitale und verlässlich nutzbare Angebote. Das Gesetz kann den Ausbau durch gezielte Förderprogramme, Mobilitätsstationen an Bahnhöfen und öffentlichen Standorten sowie die bessere Integration in bestehende ÖPNV-Strukturen unterstützen.

Ein vollständiger Ersatz des privaten Pkw sowie auch die Reduzierung eines Zweitwagens zugunsten von Sharing-Angeboten stellt für viele Haushalte im ländlichen Raum aufgrund langer

Wege, begrenzter Alternativen und gewohnter Mobilitätsmuster einen erheblichen Schritt dar und ist kurzfristig nur sehr eingeschränkt realistisch.

Welche Rolle spielt die Digitalisierung (Echtzeitdaten, Plattformen der Verkehrsunternehmen, etc.) im Rahmen des Klimaverträglichkeitsgesetzes für eine effizientere Nutzung bestehender Angebote?

Die Digitalisierung ist ein wesentlicher Schlüssel für die effizientere Nutzung bestehender Mobilitätsangebote.

Echtzeitdaten, digitale Buchungs- und Informationsplattformen sowie vernetzte Systeme erhöhen Transparenz, Auslastung und Verlässlichkeit von ÖPNV-, Sharing- und On-Demand-Angeboten und machen diese insbesondere im ländlichen Raum attraktiver.

Besonders wichtig sind einfache verständliche und niedrigschwellige Apps bzw. Webseiten, die auch für weniger technikaffine Nutzer gut bedienbar sind. Einheitliche, landesweite Lösungen innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns sowie möglichst kompatible Systeme über die Landesgrenzen hinaus würden die Akzeptanz und Nutzung zusätzlich deutlich erhöhen.

Strategische Steuerung und gesetzliche Ausgestaltung der Mobilitätswende

Welche Änderungen sind aus Ihrer Sicht am wirksamsten, damit der Mobilitätsabschnitt (Abschnitt 4) sowie die zugehörigen Änderungsartikel tatsächlich steuern und messbar werden (bitte priorisieren)?

Welche Maßnahmen müssten ihres Erachtens umgesetzt werden, um die in § 13 beschriebenen Vorgaben zu realisieren?

Wie bewerten Sie vor dem Hintergrund des aktuellen Landesverkehrsplans, die Festlegungen des § 13 des Gesetzentwurfes?

Wichtig ist der flächendeckende Ausbau einer wirtschaftlich tragfähigen Ladeinfrastruktur für E-Mobilität aufgrund des hohen Bedarfs an Individualverkehr, die Stärkung leistungsfähiger Schienen- und ÖPNV-Hauptachsen mit direkten und konkurrenzfähigen Verbindungen sowie der Ausbau sicherer und durchgängiger Radwege als kosteneffiziente Ergänzung für Alltags-, Freizeit- und Tourismusverkehre.

Gerade im Schienenverkehr sind attraktive Direktverbindungen entscheidend: So ist z.B. die Verbindung Greifswald–Neubrandenburg derzeit nur über den Umweg Stralsund mit Umstieg möglich und damit deutlich langsamer als der Pkw, was einen Umstieg auf den ÖPNV unattraktiv macht.

Ergänzend sollte geprüft werden, inwieweit flexible Rufbus- und On-Demand-Systeme stärker Bestandteil der Lösung sein können. Vor dem Hintergrund steigender Personalkosten, des Fachkräftemangels im Bereich der Kraftfahrer und begrenzter öffentlicher Mittel sollte zudem vorausschauend die Integration autonomer Fahrtechnologien vorbereitet werden. Kleinere, flexible Fahrzeuge, die bedarfsgerecht eingesetzt werden und auch Schülerverkehre abdecken können, könnten langfristig eine wirtschaftlichere Alternative zu großen, starren Linienbusstrukturen darstellen.

Die Ziele sollten daher im Klimaschutzplan durch konkrete Ausbauziele, Zeitrahmen und messbare Kennzahlen hinterlegt und regional differenziert umgesetzt werden, da Flächenlandkreise andere Anforderungen haben als urbane Räume.

Sollte das Klimaverträglichkeitsgesetz eine Pflicht zur Erstellung integrierter Mobilitätspläne (ÖPNV, Rad-, Fuß- und ruhender Verkehr) für Landkreise und größere Städte vorsehen? Wie könnten Aufgabenverteilung, Mindestinhalte, Beteiligung der Öffentlichkeit und Fristen in einem solchen Planungsinstrument sinnvoll geregelt werden?

Eine Verpflichtung wird als nicht zielführend angesehen und daher abgelehnt.

Soziale Auswirkungen

Inwieweit ist eine flächendeckende und bezahlbare Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern mit den Vorgaben des Gesetzentwurfes vereinbar?

Wie können Mobilitätsangebote für einkommensschwache Haushalte bezahlbar bleiben?

Welche Maßnahmen sind notwendig, um die Verkehrswende nicht zulasten der ländlichen Bevölkerung umzusetzen?

Welche realistischen Alternativen bietet der Gesetzentwurf für Bürger im ländlichen Raum, die auf das Auto angewiesen sind?

Eine flächendeckende und bezahlbare Mobilität ist in Mecklenburg-Vorpommern grundsätzlich mit den Vorgaben des Gesetzentwurfes vereinbar, setzt jedoch eine klare regionale Differenzierung voraus. In einem Flächenland darf die Verkehrswende nicht zulasten der ländlichen Bevölkerung umgesetzt werden. Bestehende Angebote dürfen nicht reduziert werden, ohne gleichwertigen Ersatz bereitzustellen. Die Erreichbarkeit von Arbeits-, Bildungs- und Versorgungsstandorten muss dauerhaft gesichert bleiben.

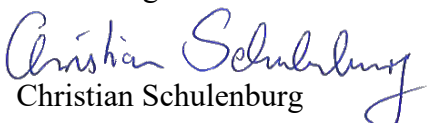
Rufbus- und On-Demand-Systeme sollten als sinnvolle Ergänzung ausgebaut werden, jedoch nicht als Ersatz für tragfähige Grundangebote. Flexible Systeme sind starren Linienstrukturen insbesondere im ländlichen Raum häufig überlegen. Mobilitätsstationen an zentralen Orten können verschiedene Verkehrsträger bündeln. Perspektivisch sollten zudem autonome On-Demand-Systeme vorbereitet werden, da Personalkosten einen wesentlichen Kostenfaktor darstellen und der Fachkräftemangel im Fahrpersonalbereich strukturell zunehmen wird.

Für Bürger, die auf das Auto angewiesen sind, stellt die E-Mobilität die realistischste Option zur Emissionsminderung im Individualverkehr dar.

Für einkommensschwache Haushalte spielt das Deutschlandticket eine Schlüsselrolle. Die derzeitige Finanzierungsstruktur zwischen Bund und Ländern basiert jedoch auf jährlich neu zu verhandelnden Zuschüssen und bietet keine langfristige Planungssicherheit. Zudem sollte die Verteilung der Mittel überprüft werden: z.B. wird in einigen Landkreisen der ÖPNV stark touristisch genutzt, während viele Tickets in Ballungsräumen erworben werden. Da der ÖPNV auf dem Zuschussprinzip basiert, sind die kommunalen Zuschüsse durch das Deutschlandticket erheblich gestiegen. Die entstehende Finanzierungslücke wird unter anderem vom Land und den Landkreisen getragen, wodurch die regionale Bevölkerung indirekt touristische Verkehre mitfinanziert. Hier besteht Anpassungsbedarf im Verteilmechanismus.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


Christian Schulenburg