

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

8. Wahlperiode

Wirtschaftsausschuss

Stellungnahme

des ADFC Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V.

zur

öffentlichen Anhörung des Wirtschaftsausschusses am 19. Oktober 2023,

Themenblock „Verkehr“

im Rahmen der Beratungen zum Doppelhaushalt 2024/2025

des Landes Mecklenburg-Vorpommern

ADFC LV M-V. e.V. • Münzstraße 1 • 19055 Schwerin

Landtag Mecklenburg-Vorpommern

Lennéstraße 1
19053 Schwerin

Landesverband
Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Landesgeschäftsstelle

Münzstraße 1
19055 Schwerin

Telefon 0385 / 555 977 12
Fax 0385 / 592 346 95
kontakt@adfc-mv.de

www.mv.adfc.de

10. Oktober 2023

— Sehr geehrte Abgeordnete des Landtages Mecklenburg-Vorpommern,

als Landesvorsitzender des Allgemeinen Deutschen Fahrradclub Mecklenburg-Vorpommern e.V. danke ich Ihnen herzlich für die Einladung zur öffentlichen Anhörung am 19.10.2023. Der ADFC MV ist mit derzeit rund 1700 Mitgliedern in sechs Regionalgruppen landesweit aktiv. Ich erlaube mir den Hinweis darauf, dass wir ein fachpolitischer Verband sind, der keine staatlichen Mittel des Landes MV erhält.

Sie haben mir mit der Einladung einen Fragenkatalog von 69 Fragen übermittelt.

Für den ADFC MV habe ich mir erlaubt eine Auswahl der Fragen zu beantworten in denen wir als ehrenamtlicher, gemeinnütziger, politisch unabhängiger, fachpolitischer Verband eine eigene Position vertreten und in denen der Verkehr aus Sicht der Radfahrenden gefördert werden muss.

Die angegebenen Nummern vor den Fragen entsprechen dem mir übermittelten Fragenkatalog.

2. Welche Auswirkungen hat die Qualität der Verkehrsinfrastruktur auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Region?

Aus der Sicht der Radfahrenden hat die Radverkehrsinfrastruktur direkte Auswirkungen auf die Unternehmen, die davon profitieren, dass derzeit jeder zweite Urlauber in das Land Mecklenburg-Vorpommern kommt und hier das Fahrrad als Fortbewegungsmittel nutzt. Die Radfahrenden lassen, nach einer Untersuchung des TMV, mehr als 1 Milliarde Euro im Land MV. Die seit Jahren schlechtere Bewertung der Fahrradinfrastruktur wird somit, in absehbarer Zeit eine direkte Auswirkung haben auf die Urlauberszahlen und die damit verbundenen Unternehmen werden dies dann auch wirtschaftlich spüren.

3. Welche – vor allem haushaltspolitischen Maßnahmen – sind aus ihrer Sicht erforderlich, um die Verkehrsinfrastruktur im Land grundsätzlich zu stärken?

Derzeit läuft die Förderung der Radverkehrsinfrastruktur überwiegend aus Programmen des Bundes. Eigene Landesmittel fließen kaum in die Radverkehrsinfrastruktur. Aus Sicht des ADFC MV bedarf es einer Fortsetzung/ Verstärkung der Förderung des Radfernwegesetzes, dieses Herzstück des Radtourismus wird ansonsten in den nächsten Jahren deutlich an Attraktivität abnehmen. Für die Umsetzung der Fördermittel des Bundes fehlen aus Sicht des ADFC-Verkehrsplaner, sowohl auf Landesebene als auch und gerade auf kommunaler Ebene, das Risiko, dass diese bereitgestellten Fördermittel in andere Bundesländer abfließen, ist erheblich. Hier bedarf es aus unserer Sicht eines eigenen Referates für den Radverkehr auf Landesebene und eine

echte Koordinierung des Ausbaus der Radinfrastruktur des Landes, ansonsten wird ein Landesradnetz für Alltag und Tourismus weiterhin auf sich warten lassen.

8. Welche Herausforderungen bestehen im ÖPNV und SPNV in Mecklenburg-Vorpommern? (Die Antwort dient auch zur Beantwortung der Fragen 9 / 10 /11)

Aus Sicht des ADFC hat der ÖPNV/SPNV in MV eine Schlüsselrolle bei der Verkehrswende, dazu gehört jedoch auch eine Vernetzung der Verkehre. Unserer Auffassung nach fehlt es an möglichst kostenloser Fahrradmitnahme in den genannten Verkehren. Es sind kaum öffentliche Ladestationen für E Bikes vorhanden. Sichere und akzeptable Abstellanlagen fehlen oftmals im Zusammenhang mit dem ÖPNV, während es an Bahnhöfen Anstrengungen gab, um Fahrradabstellanlagen zu errichten, so ist dies im ländlichen Raum an ÖPNV-Haltestellen oder Knotenpunkten aktuell kaum zu finden. Gerade im Land MV werden aber, auf Grund der Entfernung zu den Haltestellen des ÖPNV/SPNV diese Abstellanlagen und Ladestationen gebraucht, um einen Kombinationsverkehr zu ermöglichen.

Einheitliche, landesweit gültige Tickets und landesweit abgestimmte Fahrpläne wären sowohl für Alltags- als auch touristische Nutzer wünschenswert.

31. Wie bewerten Sie die aktuelle Situation der Straßeninfrastruktur und Radwege in Bezug auf Bau und Unterhaltungskosten? (Die Antwort ist auch zur Beantwortung der Frage 32)

Als ADFC MV sehen wir in Bezug auf Radwege seit Jahren eine Entwicklung, dass dort, wo der Radverkehr von politischer Seite eine kommunale Priorität hat, insbesondere in manchen städtischen Räumen, eine akzeptable Entwicklung hinsichtlich des Unterhalts der Radinfrastruktur. Was den Neubau von Radwegen angeht, so sehen wir mit Sorge, dass teilweise Zeiträume von 10 Jahren gebraucht werden, um eine solches Projekt zu realisieren. Da Radwege eine freiwillige Leistung der Kommunen sind, stellen wir fest, dass der Zustand der Radwege nicht systematisch erfasst und kontrolliert wird. Wenn gerade kein besonderes Förderprogramm da ist (Stadt und Land) findet an vielen Stellen, gerade im ländlichen Raum weder eine Planung noch ein Bau in Verantwortung der Kommunen statt. Auch hinsichtlich des Unterhalts, von Grünschnitt bis hin zu Wurzelaufrüchen ist es oftmals eine Frage der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommunen. **Solange der Radverkehr keine Pflichtaufgabe der Kommune ist, wird sich an dieser Situation wenig ändern.** Die fehlende „Pflicht“ hat vielfältige Auswirkungen, bis hin zu fehlendem Personal. Eine Kürzung im Bereich der Radinfrastruktur wird weder den „Umstieg“ aufs Fahrrad fördern noch zu einer Attraktivitätssteigerung für den Radtourismus führen. Wer sich auf dem Fahrrad, auf Grund der Infrastruktur nicht sicher fühlt, der wird im ländlichen Raum beim Auto bleiben.

34. Welche spezifischen Maßnahmen sollten ihrer Meinung nach ergriffen werden, um den Investitionsstau im Bereich der Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern aufzulösen?

- Planungskapazitäten aufstocken in Kommunen und vor allem Amtsbereichen.
- Den Bau der Radwege von der Frage der Zahl der Autos auf der Straße entkoppeln und aus der Sicht einer sicheren Infrastruktur betrachten. Wenn Sie ihr Kind sicher, ohne Angst mit dem Rad zur Schule fahren lassen können, dann ist die Infrastruktur sicher.
- Die Koordination des Radwegebaus übergeordnet koordinieren, unabhängig vom Straßenbaulastträger.
- Den Radverkehr zur Pflichtaufgabe machen und nicht die Abwägung zulassen - Jugendclub oder Radweg.
- Den Radverkehr als Bestandteil der Verkehrswende betrachten und somit auch auf Landesebene mit einem eigenen Referat ausstatten.

-Die steigenden Unfallzahlen bei Radfahrenden ernst nehmen und die Infrastruktur sicherer machen.

36. Welche Rolle spielen Digitalisierung und innovative Technologien bei der Bewältigung der Herausforderungen im Straßen- und Radwegenetz? (Dient auch als Antwort zu Frage 38)

Aus Sicht des ADFC MV, derzeit leider eine viel zu kleine Rolle. Der Radverkehr wird nicht systematisch erfasst, Verkehrsbeziehungen und Ströme der Radfahrenden kaum zur Kenntnis genommen. Dies wäre digital lösbar. Derzeit scheinen sogenannte „Bettelampeln“ zu den technischen Innovationen in der Steuerung des Verkehrsflusses zu gehören. Ein Blick in die Niederlande zeigt, dass intelligente Ampelsteuerungen unter Berücksichtigung der Radfahrenden möglich und sinnvoll sind. Ampeln, die elektronisch erfassen, wenn sich Radfahrende nähern und in welcher Geschwindigkeit, ermöglichen Verkehrsflüsse anders zu steuern. Die derzeitige Verkehrsplanung geht leider immer noch davon aus, dass Radfahrende den motorisierten Individualverkehr „stören“, solange Verkehrsplanung auf technische Lösungen aus den 80er Jahren setzt, wird es nicht attraktiv das Fahrrad für Alltagswege zu nutzen.

40. Welche langfristigen Strategien und Maßnahmen würden Sie empfehlen, um die Straßeninfrastruktur und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern nachhaltig zu verbessern?

Aus Sicht der Radfahrenden sollten integrierte Verkehrskonzepte in allen Landkreisen auf den Weg gebracht werden, um alle Verkehrsentwicklungen langfristig zu sehen. Perspektivisch muss ein anderer Verkehrsmix her als die seit der Wende nahezu unveränderte Verteilung auf PKW / ÖPNV/SPNV und Fahrrad. Wenn eine Verkehrswende politisch gewollt ist, so geht das nicht mit den bisherigen Rezepten. Es muss eine Verkehrsmittelübergreifende Planung her, die berücksichtigt, dass Menschen im Zuge der Verkehrswende mit unterschiedlichen Fahrzeugen in Kombination ans Ziel gelangen werden. Eine Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel muss das Ziel sein.

Für den Radverkehr wäre ein landesweites Radverkehrsnetz, welches jedes Dorf anbindet, eine Zielmarke, die wünschenswert ist. Der Straßenraum muss anders aufgeteilt werden, um eine Abkehr vom motorisierten Individualverkehr zu ermöglichen.

Es bedarf einer langfristigen Planung und einer besseren Koordination der Verkehre auch auf Landesebene.

41. Was sind ihrer Ansicht nach die wichtigsten Maßnahmen im Land, um die Radverkehrsinfrastruktur kurzfristig bzw. langfristig zu verbessern?

- Schaffung eines landesweiten Radverkehrsnetzes als Zielvorgabe.
- Aufstockung der Planungskapazitäten auf allen Ebenen für den Radverkehr. (sonst gehen Millionen an Fördermitteln des Bundes verloren)
- Schaffung eines Referates auf Landesebene um das Radverkehrsnetz koordiniert umzusetzen.
- Verstärkung der Mittel des Landes für die Radfernwege.
- Schaffung einer Organisationsform (GmbH / Zweckverband), die das Radfernwegenetz des Landes MV unterhält und instand setzt. Diese Organisation sollte auf Landesebene angesiedelt werden und aus Landesmitteln und den Mitteln der Landkreise und kreisfreien Städte finanziert werden.
- Fördermittelberatung für den Bereich Radverkehr ernst nehmen und auskömmlich finanzieren. Amtsbereiche, in denen eine Mitarbeiterin den gesamten „Baubereich“ alleine organisieren muss, sind ansonsten hoffnungslos überfordert.

42. Werden die im Haushalt bereitgestellten Mittel zum Ausbau der touristischen und Alltags- Radwege Ihrer Ansicht nach zweckmäßig eingesetzt?

Hier können wir als ADFC MV nur mit Radio Eriwan antworten: „Im Prinzip ja“ Die Fördermittel werden jedoch auch teilweise für Maßnahmen eingesetzt, die zwar sinnvoll sind, aber die nur eine geringfügige Verbesserung bereits bestehender Wege darstellen. Für eine echte Verbesserung im Bereich der Radinfrastruktur sind die Zeiträume oft zu kurz, dazu kommen wieder die fehlenden Planungskapazitäten. Die Trennung von Alltags- und touristischem Radverkehr ist aus unserer Sicht zunehmend unscharf. Wenn auf dem Radweg Berlin Kopenhagen an der Übergangsstellen in das Land MV rund 8500 Radfahrende zählen, aber in einem anderen Abschnitt dann im gleichen Zeitraum auf 40.000 ansteigen, zeigt sich, dass offensichtlich auch Alltagsradler diesen Weg nutzen.

43. Gibt es spezifische Pläne, um den Radverkehr in der Region zu fördern und sicherer zu gestalten?

Diese Frage ist mit einem Ja zu beantworten. Fördermittelprogramme sind da, aber es gibt zu viele Akteure, die Radverkehrspläne erstellen, deren Umsetzung aber auf sich warten lässt. Wenn ein Regionaler Planungsverband ein Radverkehrskonzept entwickelt ist das zu begrüßen, wenn dann aber die Landkreise und Kommunen nicht mit eigenen Radverkehrskonzepten ergänzen und sich alle auf eine gemeinsame Umsetzung verständigen, wird es den Konzeptzustand kaum verlassen. Hier bedarf es einer deutlich besseren Abstimmung und Verpflichtung aller Planungseinheiten mit den verantwortlichen Straßenbaulastträgern. Derzeit sind wir bei der Planung besser als in der verpflichtenden Umsetzung.

44. Ist die AGFK Ihrer Meinung nach ausreichend mit Mitteln ausgestattet um die ihr zugedachten Aufgaben adäquat zu erfüllen?

Der ADFC MV ist einer der Mitinitiatoren der AGFK e.V. und ist Mitglied des Beirates der AGFK MV. Aus unserer Sicht sind die Mittel, die die AGFK erhält, nicht ausreichend und vor allem bisher nicht dauerhaft sichergestellt gewesen. Das Land MV hat immer wieder darauf verwiesen, hier nur eine „Anschubfinanzierung“ leisten zu wollen, danach sollten die Kommunen und Landkreise diese Finanzierung allein stemmen. Solange aber die Personalkapazitäten für den Radverkehr in den Kommunen und Landkreisen so knapp sind und der Radverkehr keine Pflichtaufgabe ist, solange muss der Gedanke der Vernetzung und des Austauschs auf der Arbeitsebene in der AGFK stärker unterstützt werden. Die derzeitigen Mittel sind aus Sicht des ADFC zu knapp bemessen um eine dauerhafte Unterstützung der Kommunen und Landkreise, gerade im ländlichen Raum sicherzustellen. Die Mittel zur Fördermittelberatung sind nachzeitigem Stand ebenfalls zu gering, um allen selbstständigen Kommunen eine echte Unterstützung bieten zu können, derzeit werden damit „Feuerwehreinsätze“ in den Kommunen gestützt, die das Thema Radverkehr ernst nehmen und eigene Anträge stellen. Die Kommunen, die derzeit, aus unterschiedlichen Gründen keine Anträge stellen, werden leider nicht erreicht.

47. Die Kommunen in den ländlichen Räumen brauchen besondere Unterstützung beim Ausbau des Radwegenetzes.

a) Wie kann/ soll das Land hier unterstützen?

Das Land könnte den Radverkehr zur Pflichtaufgabe machen und somit auch FAG-Mittel für den Radverkehr bereitstellen. Radverkehrskonzepte sind in vielen ländlichen Kommunen nicht vorhanden, hier bedarf es im Rahmen einer Pflicht zu solchen Plänen natürlich auch einer entsprechenden Mittelbereitstellung. Ein Landesradnetz als Zielvorgabe würde auch hier ein gemeinsames Vorgehen erleichtern. Die Personalkapazitäten für die Radverkehrsinfrastruktur sind im ländlichen Raum kaum vorhanden. Auch auf Ebene der Landkreise gibt es bis auf das Modell „MSE“ keine echte Zusammenarbeit und kaum ein zielgerichtetes gemeinsames Vorgehen der Straßenbaulastträger. Das Modell MSE mit einem

definierten Radnetz und einer festen Größe im Haushalt des Landkreises könnte ein Modell für andere Landkreise sein.

b) Halten Sie die Unterstützung des Landes für ausreichend?

Klare Antwort: NEIN

48. Was würde ihrer Ansicht nach helfen, damit MV in Zukunft Fördermittel des Bundes – etwa die 71,4 Millionen Euro aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ die MV von 2020 bis 2028 vom Bund erhält – auch abrufen und verbauen kann?

Aus Sicht des ADFC MV bleibt es bei dem, was wir beim Start des Programms angemerkt haben, wir werden die Mittel zwar brauchen, aber wir werden dies mit den bestehenden Strukturen nicht realisieren. Derzeit zeichnet sich genau diese Entwicklung für das Jahr 2023 ab. Es liegen Anträge für Rund 40 Millionen vor, davon sind derzeit 17 Millionen „Bescheidet“. Im schlimmsten Fall geht der „Rest“ in andere Bundesländer, die bei der Planung die Nase vorn haben. Die eingereichten Anträge sind nicht vollständig, es fehlen Unterlagen oder die Anträge sind nicht richtig ausgefüllt, es fehlt an Kapazitäten im Personalbereich.

Aus unserer Sicht muss die Fördermittelberatung stärker in den Fokus genommen werden. Die dafür vorgesehenen Mittel werden nicht ausreichen. Das fehlende Personal auf den Ebenen wird sich so schnell nicht realisieren lassen, zumal nicht für eine „freiwillige Aufgabe“. Die Koordination auf Landesebene ist ebenfalls personell „dünn“ besetzt.

49. Im Entwurf des Doppelhaushaltes 2024/2025 werden 86 Millionen Euro jährlich an Landesmitteln zum Straßen und Radwegebau eingeplant. Halten Sie den Mittelansatz für angemessen mit Blick auf den Gesamthaushalt? (Dient auch als Antwort auf Frage 50)

Als ADFC MV kann ich auch hier mit einem Rückgriff aus Radio Eriwan antworten: Im Prinzip ja. Das heißt, wir wissen nicht, wie viele Mittel werden für den Radverkehr verwendet. Der reine Bau eines Radweges bewegt sich derzeit zwischen 200.000 Euro und einer Million pro Kilometer. Dies schließt aber weder Planung noch Grunderwerb mit ein. Da die Personalkapazitäten für die Planung des Radverkehrs aber sehr dünn sind, gehen wir davon aus, dass die Landesregierung dies vermutlich bei der Planung der Mittel berücksichtigt hat. Ein wirklicher Fortschritt im Ausbau zu einem Landesradnetz ist damit wohl nicht zu erwarten.

51. Mit wie vielen Stellen sollte der Bereich Radverkehr im zuständigen Ministerium ihrer Meinung nach untersetzt sein?

Wir gehen davon aus, dass die vergangenen Jahre deutlich gezeigt haben eine Teilzeitstelle ist nicht ausreichend. Wir erwarten ein vollständiges Referat mit klarer Aufgabenstruktur, vernetzt mit den Ebenen der Landkreise und kreisfreien Städte. Eine Personalgröße als ADFC genau festzulegen, ist kaum möglich, aber ein Referat mit mindestens 3 bis 4 Mitarbeiterinnen sollte es sicher sein. (Referat Tourismus derzeit 4 Personen)

52. Was muss Ihrer Meinung nach passieren, damit MV wieder einen Spitzenplatz bei den Radtouristen einnimmt? (Dient auch der Beantwortung der Frage 53)

Das Land MV lag einmal ganz vorne, danach wurden die Radwege nicht mehr wirklich so betrachtet als trügen Sie etwas zum Tourismus bei. Trotzdem bringen Radtouristen rund 110 Millionen Euro Steuern in die Kasse des Landes.

Wenn das Land die erste Reihe bei Radtouristen wieder erreichen möchten, so muss das Radfernwegnetz nicht nur beworben, sondern auch aus einer Hand unterhalten werden. Dem Ausbau der Radinfrastruktur für Alltag und Tourismus muss mehr Beachtung geschenkt werden,

Planungskapazitäten müssen erhöht werden, Pflege der Radwege muss verbessert werden. Beschilderung, Ausbau der Lade- und Abstellinfrastruktur verbessert werden. Die Sicherheit für Radfahrende muss erhöht werden und die Verkehrsplanung aus Sicht der Radfahrenden angesehen werden.

Der Gedanke „Auto first“ alles andere ordnet sich diesem unter, muss endlich der Vergangenheit angehören. Vernetzung der Verkehre insbesondere Radverkehr ÖPNV / SPNV muss neu gedacht werden. Es muss nicht nur Geld ins System, sondern die Prioritäten müssen anders gesetzt werden.

54. Wie beurteilen Sie das das jetzt ausgelaufene Landesprogramm für die Radfernwege? Sollte es Ihrer Meinung nach fortgeführt werden?

Das angesprochene Programm der damaligen SPD/CDU Koalition war mit 4 Millionen ein kleines, aber wichtiges Programm zur Sanierung einzelner Abschnitte des Ostseeküstenradweges. Es sollte unbedingt fortgesetzt werden, das Land hat nicht nur einen Radfernweg. Dieses Programm hat aber auch aufgezeigt, dass die unterschiedlichen Straßenbaulastträger, koordiniert über die Landkreise, nicht alle mit Engagement dabei waren. Manche Kommunen haben trotz Bedarf keine Meldungen abgegeben und die Landkreise hatten personelle Herausforderungen zu bewältigen, da diese Aufgabe eigentlich nicht in der Zuständigkeit der Landkreise lag. Die Mitarbeit der Landkreise bei einer Förderquote von 100% war wichtig und richtig. Wäre ein Eigenteil der jeweiligen Kommunen erforderlich gewesen, so wäre die Umsetzung ungleich schwieriger gewesen.

Der ADFC wünscht sich eine Verstetigung dieses Programms und Überlegungen, das Radfernwegenetz und seine Pflege und Unterhaltung ggf. anders zu organisieren und zu koordinieren. **Das Radfernwegenetz des Landes sollte als ein touristischer „Leuchtturm“ eine höhere Priorität erhalten und perspektivisch durch Land und Landkreise gemeinsam bewirtschaftet werden, ohne die Straßenbaulastträgerschaft zu ändern.**

55. Welche Potenziale sehen sie in der Förderung von nachhaltigen Verkehrsmitteln wie Elektromobilität und Fahrradverkehr?

Aus Sicht des ADFC MV ist Radverkehr vom Grunde her ein sehr nachhaltiger Verkehr. Das Potential hat sich durch E Bikes deutlich gesteigert. Die zurückgelegten Kilometer sind gegenüber früheren Jahrzehnten deutlich gestiegen. Das Fahrrad wird zunehmend in der elektrisch unterstützten Variante zum Verkehrsmittel auch für Mittelstrecken zwischen 10 und 20km. Die Verkaufszahlen steigen deutlich an, rund 80% der verkauften Fahrräder sind elektrisch unterstützt. Dies bedarf aber ganz besonders auch einer sichereren Infrastruktur als bisher. Auch die Notwendigkeit von Ladestationen und Abstellanlagen ist deutlich gestiegen. Eine Verknüpfung des Radverkehrs mit ÖPNV und SPNV würde das Potential deutlich erhöhen.

56. siehe Frage 36

Für weitere Fragen zum Radverkehr stehe ich gerne allen Fraktionen des Landtages auch über die Haushaltsberatungen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Horst Krumpen
Landesvorsitzender ADFC MV