

Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern

7. Werkstattgespräch am 20. Januar 2014 in Schwerin:

Radverkehr

Zusammenfassung der Ergebnisse¹

Anhand der neun Handlungsfelder des Nationalen Radverkehrsplans kamen die Teilnehmenden zu folgenden Schlussfolgerungen und Empfehlungen für den Integrierten Landesverkehrsplan:

1. Radverkehrsplanung und –konzeption

- Planung und Bau von regionalen Radwegen insbesondere mit touristischer Funktion werden dadurch erheblich erschwert, dass eine Vielzahl verschiedener kommunaler Baulastträger koordiniert werden müssen. Dies könnte erheblich erleichtert werden durch
 - eine Vereinheitlichung der Baulastträgerschaft (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes M-V)
 - Vereinbarungen über die einheitliche Betreuung bestimmter größerer Abschnitte oder
 - die Übernahme von Pflege und Unterhaltung des Haupttroutennetzes sowie die Übernahme eines 50 %igen Anteils an den Baumaßnahmen durch den Landkreis (Beispiel: Landkreis Mecklenburgische Seenplatte).
- Radverkehrskonzepte sind auf Grund der Ortsnähe in erster Linie eine gemeindliche Aufgabe. Einzelne Teilnehmende sehen den Bedarf für ein Konzept des Landes bei übergreifenden Themen (z.B. einheitliche Wegweisung bzw. für eine übergreifende Prioritätensetzung oberhalb der gemeindlichen Ebene).
- Für die Förderung (auch) anderer Ressorts der Landesregierung (z.B. Wirtschaftsförderung) sollte die ausreichende Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund (insbesondere Bus/Bahn, Fahrrad) zur Fördervoraussetzung gemacht werden. Eine solche Anbindung wird zunehmend auch von Betrieben erwartet (oder nachträglich gefordert).
- Bei der Standortplanung insbesondere im Schul- und Hochschulbereich spielt die Anbindung an das Radwegenetz bislang eine viel zu geringe Rolle.
- Das Wirtschaftsministerium wird im Rahmen der Städtebauförderung die 44 Städte mit Integrierten Stadtentwicklungskonzepten anhalten, in diesen ISEKs

¹ Es war nicht Ziel des Werkstattgesprächs, in einem formalisierten Abstimmungsprozess ein Thesenpapier zu entwickeln. Es ist deshalb möglich, dass nicht jedes einzelne der hier nachträglich formulierten Diskussionsergebnisse die uneingeschränkte Zustimmung aller Teilnehmenden findet. Mit Blick auf eine bessere Lesbarkeit wurde durchgehend auf die Verwendung der indirekten Rede verzichtet.

das Radwegenetz stärker zu beleuchten. Durch eine zeitnahe Änderung des § 86 Landesbauordnung sollte ermöglicht werden, dass die Gemeinden durch Satzung die Errichtung von Fahrradabstellanlagen regeln können.

- Die Radverkehrsplanung darf nicht isoliert gesehen werden, sondern muss integrierter Teil des Umweltverbundes sein.
- Es wird keine Notwendigkeit für eine Landesförderung von kommunalen Radverkehrskonzepten gesehen.
- Radverkehr hat eine wichtige soziale Komponente. Das Fahrrad ist für Menschen, die sich kein (zusätzliches) Auto leisten können, und in den ländlichen Räumen ohne funktionierenden ÖPNV ein „Mobilitätsgarant“.
- Angesichts begrenzter Mittel sollten die Mittel des Landes auf das von den Ämtern für Raumordnung und Landesplanung festgelegte Hauptnetz konzentriert werden. Abweichungen von diesem Grundsatz sollten in Einzelfällen im Bereich der touristischen Radwege möglich sein.
- Es wird betont, dass der Radverkehr als sehr kostengünstiger Verkehrsträger die Kommunen finanziell entlastet und die Wohn- und Umweltqualität steigert.
- Eine Reihe von Kommunalvertretern äußert die Sorge, dass manche im Werkstattgespräch formulierte Anforderung an die Radverkehrsförderung (insbesondere Radwegesbau) die Kommunen überfordern könnte. Umfang der Aufgaben und Finanzausstattung fallen auseinander (FAG). Angesichts der zunehmend problematischen kommunalen Haushaltslage findet beispielsweise in bestimmten Landkreisen bei einer Förderquote unter 90 % kein Radwegesbau mehr statt.

2. Infrastruktur

- Bau und Förderung von Radwegen durch das Land sollten sich auch weiterhin auf solche Straßen beschränken, die einen DTV (= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von mindestens 2.500 Kfz haben.
- Das Land sollte prüfen, ob es auch selbständige Radwege in sein Lückenschlussprogramm einbezieht und die Förderpraxis flexibilisiert (nicht nur straßenbegleitende Radwege, sondern auch radfahrfördernde Maßnahmen auf bestehenden Straßen; Förderung des Straßenrückbaus zur Förderung des Radverkehrs).
- Die Förderprogramme des Landes sind bislang auf den Neu- und Ausbau von Radwegen ausgerichtet. Um der zunehmenden Bedeutung von Betrieb und Unterhaltung und den dort festzustellenden Defiziten Rechnung zu tragen, sollten die Förderrichtlinien entsprechend nachgesteuert werden.
- Erhebliche Defizite und Versäumnisse werden bei der Unterhaltung von Radwegen gesehen. Auch die zyklische Erneuerung muss von vornherein eingeplant werden.

- Durch Investitionen in Höhe von ca. 200 bis 240 Mio. Euro seit 1990 sind lediglich an 8 % der öffentlichen Straßen Radwege entstanden. Der Radwegbau wird deshalb das Problem nicht lösen und sollte auch in seiner Bedeutung nicht überschätzt werden. In einer Untersuchung aus Österreich (<http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=4153>) wird der Radwegbau unter den effizientesten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung als nachrangig aufgeführt (Kosten-Nutzen-Effekte).
- Bei der Radwegkonzeption in der Planungsregion Rostock wurde festgestellt, dass die vom Alltagsverkehr favorisierten kürzesten Verbindungen zwischen den Orten meist die Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen sind (anders sind möglicherweise die Bedarfe bei den auf landschaftliche Attraktivität ausgerichteten Touristen). Mit der bisherigen Mittelausstattung würde man rund 50 Jahre benötigen, um den damit verbundenen Bedarf zu decken. Gleiche Erkenntnisse gibt es aus der Planungsregion Westmecklenburg.
- Unterschiedliche Auffassungen bestehen zu der Frage, ob es insbesondere für die Beurteilung und Priorisierung von Fördermaßnahmen eine Koordinierungsstelle auf Landes- bzw. regionaler Ebene (Planungsverbände) oder auf Landkreisebene geben sollte.
- Bei der durchaus verbesserungsbedürftigen Abstimmung der verschiedenen Ressorts der Landesregierung bei Förderung und Bau von Radwegen ist zu fragen, wo genau ein Koordinierungsbedarf des Landes besteht: Bei Netzplanung und Wegweisung ist das Land bereits aktiv; die Prioritätensetzung sollte eher dezentral in den Planungsregionen bzw. Landkreisen erfolgen; die finanziellen Mittel sind nicht vermehrbar, sondern können nur anders aufgeteilt werden.
- Eine landeseinheitliche Wegweisung wird als sehr wichtig angesehen. Das Land wird auf der Basis der in Überarbeitung befindlichen Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein Handbuch für die Wegweisung erarbeiten.
- Es wird auf eine Versiegelungsstudie aus dem Jahr 2009 verwiesen, nach der (auch asphaltierte) Radwege keine versiegelnde Wirkung haben. Dennoch forderten Naturschutzbehörden nach wie vor Ausgleichsleistungen, die den Radwegbau unnötig verteuern. Hier wird eine ressortübergreifende Klärung empfohlen.
- Unterschiedliche Einschätzungen gibt es zu der Frage, ob bei den technischen Regelwerken „Luft für Freiräume und Abstriche“ besteht:
 - In der Praxis kein wirklicher Bedarf für die Abweichung von bewährten Regeln der Technik
 - Bundesrechtliche Standards eröffnen keine Abweichungsmöglichkeit
 - Standardöffnungsgesetz des Landes wird zu selten genutzt

- Erhebliche Einsparpotentiale (z.B. Straßenbreite im ländlichen Raum; einseitiger Ausbau von Radwegen) können nicht genutzt werden, weil die Regelungen das nicht zulassen.

3. Verkehrssicherheit

- Das Verkehrssicherheitskonzept des Landes sollte großes Gewicht auf den Radfahrer als besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmer legen.
- Untersuchungen zeigen, dass sich Unfälle mit Radfahrern innerorts auf Knotenpunkte konzentrieren. Hier sind radfahrerfreundliche Lösungen (z.B. Abbiegeführungen, Aufstellflächen für Radfahrer) erforderlich.
- Radfahrer werden noch nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer behandelt, wenn sie bei knappen Haushaltsmitteln und engen Straßenräumen mit dem Auto konkurrieren. Innovative Lösungen zugunsten von Radfahrern, die sich in größeren Städten bewährt haben, finden vor allem in Kleinstädten des ländlichen Raums noch keine ausreichende Akzeptanz.
- Die Bedeutung der Presse für ein radfahrerfreundliches Klima in den Kommunen wird hervorgehoben.

4. Kommunikation

- MV Bike als Forum fahrradfreundlicher Kommunen im Land besteht zwar noch, ist aber nicht mehr aktiv. Als Ursache wird vor allem gesehen, dass der organisatorische Rahmen zu locker und unverbindlich ist (z.B. keine Vereinsstruktur mit Aufnahme, Beitrag usw.)
- Ein aktives Forum für die Zusammenarbeit fahrradfreundlicher Kommunen nach dem Vorbild anderer Bundesländer wird als wichtig angesehen. Die Initialzündung dafür muss allerdings von den Kommunen kommen.
- Landesweite Wettbewerbe und Preise im Bereich des Radverkehrs werden derzeit nicht empfohlen, weil die Basis an guten Beispielen noch als zu gering eingeschätzt wird.
- Für Öffentlichkeitsarbeit und Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs durch das Land wird Bedarf gesehen.

5. Fahrradtourismus

- Touristische Radverkehre kommen als freiwillige kommunale Aufgabe oftmals zu kurz.
- Unterschiedliche Einschätzungen gibt es zu der Frage, ob der Fahrradtourismus bessere Anbindungen mit der Bahn benötigt und Abbestellungen von

Schienenverkehren kontraproduktiv sind. Jedenfalls muss die Fahrradmitnahme in Bussen verbessert werden.

- Unter dem Titel „Radverkehr M-V“ wird bis Ende 2014 die Datenbank für einen umfassenden Radroutenplaner aufgebaut.
- Mit einer engen Einbindung von privaten Unternehmen lassen sich wichtige Projekte des Fahrradtourismus voranbringen.

6. Elektromobilität

- Der öffentlich unterstützte Aufbau von Ladestationen für Elektrofahrrädern etwa an Bahnhöfen ist nicht erforderlich, da das Wiederaufladen an der häuslichen Steckdose in der Praxis ausreicht und allein der Anschluss solcher Ladestationen an das Stromnetz unverhältnismäßig teuer ist.
- Wichtig ist es aber, das Abstellen von Elektrofahrrädern mit besonderen Sicherungsvorrichtungen oder unter sozialer Kontrolle zu ermöglichen.
- Auf Grund der höheren Geschwindigkeiten von Elektrofahrrädern ist es im Radwegebau ratsam, bei Kurven an die oberen Grenzen der in den technischen Regelwerken vorgesehenen Radien zu gehen.

7. Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

- Qualitätsvolle öffentliche Mobilität ist Wirtschaftsförderung (Standortentscheidungen von Unternehmen; Mobilität von Arbeitskräften ohne eigenes Auto).
- Bei den aktuellen ÖPNV-Modellen (Westmecklenburg/INMOD), die einen getakteten Busverkehr auf die Hauptstrecken konzentrieren, übernimmt das Fahrrad (insbesondere das Pedelec) eine wichtige Zubringerfunktion. Es würde die ÖPNV-Budgets schon erheblich entlasten, wenn der Einsatz von Anrufsammeltaxis auf besonders schlechte Witterungen beschränkt werden könnte. Die kurz vor dem Abschluss stehende Erreichbarkeitsanalyse zeigt, dass die Kombination von ÖPNV und Pedelec zu einer erheblichen Verbesserung der Erreichbarkeit von Zentralen Orten führt.
- Bei Strecken über 5 km ist für das Fahrrad eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (insbesondere ÖPNV) besonders wichtig („Wegekette“).
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen des ÖPNV sind ein wichtiger Baustein in der Wegekette. Hier besteht erheblicher Nachholbedarf. Solche Anlagen (von der Radstation in großen Städten bis hin zu kleinen Abstellanlagen an ÖPNV-Verknüpfungspunkten) werden im zukünftigen EFRE-Programm eine wichtige Rolle spielen.
- Bei Radstationen wird die langfristige Sicherung des Betriebs Fördervoraussetzung sein. Allerdings wird ein Betrieb ohne Mitförderung der Betriebskosten als eher unrealistisch angesehen.

- Es wird kritisiert, dass die DB Station & Service bislang keine Bereitschaft zeigt, bei der Errichtung und Unterhaltung/Pflege von Abstellanlagen an Bahnhöfen mitzuwirken. Es wird auf Nordrhein-Westfalen verwiesen, wo eine Einbindung der DB Station & Service gelungen ist. Es ist zu prüfen, ob dies durch eine Initiative auf Landesebene auch in Mecklenburg-Vorpommern gelingen kann.
- Die Kommunen sehen es nicht als eine Aufgabe der ÖPNV-Unternehmen an, Abstellanlagen an den Haltestellen zu errichten und zu betreiben.
- Es sollte geprüft werden, die Fahrradmitnahme in der Bahn in gewissem Rahmen zu rabattieren.
- Größere Betriebe und Verwaltungen sollten im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements auch die Nutzung des Fahrrads durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter fördern. Ob es auch gelingen kann, Einzelhandelsdiscounter zu einem Engagement für eine bessere Anbindung an den Umweltverbund zu bewegen, wird unterschiedlich eingeschätzt. Erfolgversprechender als Vorstöße einzelner Gemeinden wird eine Initiative auf Landesebene angesehen (Hinweis auf Untersuchung, wonach Radfahrer für solche Discounter besonders attraktive Kunden sind).