

Es gilt das gesprochene Wort

Landtag Mecklenburg-Vorpommern
Fraktion DIE LINKE

24. März 2023

MdL Henning Foerster

Einbringung

TOP 39

Antrag der Fraktionen DIE LINKE und SPD

Radverkehr stärken – Beratung zu Fördermöglichkeiten und Verbesserungen von Infrastruktur etablieren

- Drucksache 8/1947 -

Frau Präsidentin, meine Damen und Herren,

wir haben vorletzte Woche ein Phänomen erlebt. Samstag lagen die Temperaturen noch unter null Grad, Fußballspiele mussten wegen schneebedeckten Plätzen abgesagt werden und am Montag gab es dann 16 Grad Celsius und Sonne. Das Frühjahr naht also und motiviert mich und andere wieder Rad zu fahren.

Unser gemeinsames Interesse ist folglich, eine gute und sichere Radinfrastruktur vorzufinden, im Alltag genauso, wie in der Freizeit oder im Urlaub. Wenn wir dann auf unser Land schauen, gibt es bei allen Fortschritten noch reichlich Luft nach oben.

Der ADFC hat am 9. März in Berlin seine aktuelle Rad-Reiseanalyse präsentiert. Demnach gehört der Ostseeküstenradweg weiterhin zu den beliebtesten Radfernwegen in 2022 und konnte mit Platz drei einen Platz aufholen. Darüber freuen wir uns.

Zu den meistbefahrenen Radregionen zählt mit Platz sechs die Mecklenburgische Schweiz/Seenplatte sowie mit Platz 10 die Region Rügen/Hiddensee. Auch das ist erfreulich, denn die Seenplatte machte einen Platz gut und Rügen/Hiddensee ist erstmals in den TOP Ten. Weniger erfreulich ist, dass M-V im Ranking der beliebtesten Bundesländer um zwei Plätze auf Platz fünf abgerutscht ist.

2022 fuhren 76 Prozent der Deutschen gelegentlich bis regelmäßig mit dem Rad. 79 Prozent nutzen es im Alltag, 68 Prozent machten Ausflüge oder Reisen und 38 Prozent trieben Sport. 38 Prozent nutzen E-Bikes und fuhren längere Strecken, der Anteil ist stark gestiegen. Soweit einige allgemeine Anmerkungen zum Thema Radfahren in M-V im Allgemeinen, doch nun konkret zum vorliegenden Antrag.

Der Fokus hier liegt auf der Unterstützung kleinerer Kommunen. Dazu zählen insbesondere amtsangehörige Gemeinden, darunter auch ehrenamtlich geführte Kleinstädte. Denn während sich in Schwerin und Rostock auch Dank der Radentscheid Aktivisten einiges tut, sieht es in der Fläche nicht so rosig aus.

Beim alle zwei Jahre erscheinenden ADFC-Fahrradklima-Test, belegte Greifswald im Städteranking der Ortsgrößenklasse 50.000 bis 100.000 Einwohner Platz vier. Rostock erreichte Platz neun bei der Ortsgrößenklasse 200.000 bis 500.000 Einwohner. Besonders wichtig ist den Radfahrenden nach wie vor ein gutes Sicherheitsgefühl, die Akzeptanz durch andere Verkehrsteilnehmer und ein konfliktfreies Miteinander von Rad- und Autoverkehr.

Meine Damen und Herren,

während sich größere Städte und zunehmend auch Mittelzentren dem Radverkehr und entsprechenden Verkehrs- und Stadtentwicklungskonzepten widmen, sieht es in der Fläche in

der Regel noch mau aus. Ausnahmen wie die Mecklenburgische Seenplatte bestätigen die Regel. Dort kümmert man sich seit Jahren intensiv um die Stärkung des Radverkehrs einschließlich Radverkehrsnetz.

Der AGFK M-V gelang es erfreulicherweise, Drittmittel für M-V einzuwerben. Eine Veranstaltung Ende Juni vergangenen Jahres bildete den Auftakt für ein zweijähriges Projekt zur Förderung der Rad- und Nahmobilität in ländlichen Räumen. Ziel war es, erste Impulse zu setzen und den Erfahrungsaustausch im Land zu fördern.

Über 70 Interessierte, Fachleute aus Verbänden, Verwaltungen sowie der Kommunalpolitik folgten der Einladung. Am Ende des Projektes sollen die Pilot-Kommunen ein eigenes Rad- und Nahmobilitätskonzept erarbeitet haben.

Die Vorträge waren einprägsam. Dr. Prenzel, Vertreter von Rad.SH – dem Pendant zu unserer AGFK berichtete, von der Einrichtung einer Förder- und Planungsberatung. Dafür wurde im „echten Norden“ eine vom Land bezahlte Stelle eingerichtet, die Planungsberatung macht bzw. über externe Büros sicherstellt.

So findet man auf der Internetseite www.rad.sh/musterloesungen gute Beispiele anderer Kommunen als Foto, um eigene Planungen und Vorstellungen visuell darstellen zu können. Es handelt sich um eine Fotodatenbank von und für Stadtplaner, Ingenieure, Aktive und Interessierte.

Sie ist kostenfrei und kommerziell nutzbar. Zudem sind Musterlösungen für Radverkehrsanlagen verfügbar, die Planern Unterstützung geben sollen. Schleswig-Holstein hat Mitnutzungsrechte.

Vertreterinnen und Vertreter der Kommunalpolitik betonten in Rostock vergangenes Jahr sehr nachdrücklich, dass sie mit der Erstellung von Konzepten, Planungen sowie Förderanträgen für die Radverkehrsinfrastruktur überfordert sind. Das Beispiel aus Schleswig-Holstein traf folglich auf offene Ohren und wurde als äußerst hilfreich bewertet.

Der Antrag greift diesen Wunsch auf, der zumindest den Fachpolitikern der Fraktionen auch aus Gesprächen mit Horst Krumpen vom ADFC bekannt sein dürfte. Er entstand auch in dem Wissen, das vorhandene Fördermittel nur schleppend abgerufen werden und sogar positive Bescheide zu verfallen drohten.

Ich erinnere hier nur an holprige Umsetzung der mit dem Landeshaushalt 2020/2021 erstmals für den Erhalt des kommunalen Fernradnetzes eingestellten Mittel. Insgesamt standen 4 Mio. Euro für Fernradwege in kommunaler Baulast im Netz der europäischen Radfernwege bereit. Land und Kreise hatten vereinbart, dass die Landkreise dies zentral für die zu unterstützenden Radfernwegeabschnitte in ihrem Kreisgebiet umsetzen.

Zuvor hatte das Land mit Vertretern von Landkreisen, ADFC und Landestourismusverband eine Prioritätenliste erstellt. Man einigte sich, das Erhaltungsprogramm auf Abschnitte des Ostseeküstenradwegs und des Radwegs Berlin-Kopenhagen zu konzentrieren sowie landesweit die Beschilderung nach dem Standard der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. umzusetzen.

Doch dann sorgten nicht abgerufene Fördermittel für den Ostseeküsten-Radweg für Zoff. Es gab Befürchtungen, dass Mittel dauerhaft verlorengegangen seien. Letztlich bewilligte das Land, die nicht abgerufenen Mittel aus 2020 in das Jahr 2021 zu übertragen. Auch beim Sonderprogramm des Bundes „Stadt-Land“ war nicht klar, ob die Mittel innerhalb von drei Jahren bis Ende 2023 umgesetzt und abgerechnet werden können.

Schließlich lagen keine baureifen Planungen in der Schublade, um das Programm bis zum avisierten Programmende auch umsetzen zu können. Zumal das Programm während der Laufzeit aufgestockt wurde. Für M-V standen zunächst knapp 26 Mio. Euro bereit. Dazu kamen noch weitere knapp 12 Mio. Euro, die für die Erhaltung und Sanierung vorhandener Radwege sowie die Ermöglichung des Fahrradparkens zur Verfügung stehen.

Es gibt also reichlich Mittel aber Probleme, diese in die Umsetzung zu bringen. Planung und Antragstellung sind für viele Kommunen offenbar ein Problem. Eine ausgedünnte

Personaldecke in den Ämtern, Corona, ein Mangel an verfügbaren Planungsbüros, die Liste der Hinderungsgründe ist lang.

Dazu kam die zeitliche Befristung des Sonderprogramms, wobei

Verpflichtungsermächtigungen des Bundes jetzt eine Weiterführung erwarten lassen. Grund genug also, die AGFK in die Lage zu versetzen, Beratungsleistungen anzubieten und somit Kommunen zu unterstützen, verfügbare Mittel auch ausgeben zu können.

Inwieweit die AGFK Beratung selbst anbietet oder Externe über Honorarverträge involviert, sollte dem Verein selbst überlassen bleiben. Wichtig ist im Ergebnis, dass den Kommunen jemand zur Seite steht.

Wir rechnen auch mit Synergieeffekten, da wie eingangs erwähnt, über die AGFK gerade ein Projekt zur Förderung der Rad- und Nahmobilität in ländlichen Räumen läuft. Im Ergebnis sollen die Pilot-Kommunen möglichst über ein beschlossenes Rad- und Nahmobilitätskonzept verfügen. Und das sollte nicht in der Schublade landen, sondern umgesetzt werden!

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!