

Funktionales Radwegenetz

Mecklenburg-Vorpommern ist RadfahrerInnen-Land. Besonders im Tourismus hat Mecklenburg-Vorpommern in den vergangenen Jahren Radtouristen ins Land gezogen. Aber auch die Menschen in Mecklenburg-Vorpommern erkennen zunehmend die Vorteile des Radverkehrs. Besonders in den Städten steigt die Zahl der Radfahrenden, das Fahrrad ist gern genutztes Freizeitmobil, aber auch auf dem Weg zur Arbeit ist es nicht mehr wegzudenken.

So weit, so gut mit der IST-Beschreibung bei den Aktivitäten. Radfahren in MV ist nämlich nicht eitel Freude und Sonnenschein. Ein zunehmend großer Anteil an Radwegen ist nicht mehr befahrbar, lückenhaft oder nicht richtig ausgeschildert. Selbst die durch Mecklenburg-Vorpommern verlaufenden touristisch bedeutenden Radwege - Ostseeküsten Radweg, Radweg Berlin-Kopenhagen, Mecklenburger Seen Radweg, Oder-Neiße Radweg und der Radweg Hamburg-Rügen, sind nicht durchgängig befahrbar und zum Teil in unzumutbarem Zustand. Inzwischen führt dies auch zu einem Rückgang der Radtouristen, die ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in unserem Land sind.

Das Problem liegt in der Zuständigkeit für den Radwegebau. Nur bei Bundes- und Landesstraßen sind Bund bzw. Land für Straßenbegleitende Radwege zuständig, ansonsten liegt die Zuständigkeit bei den Kommunen. Immer wieder sehen sich Gemeinden aber außerstande Radwege instanzzusetzen. Selbst ein notdürftiges Flickerwerk, weil beispielsweise die Tourismussaison beginnt, ist aufgrund der ungenügenden Finanzausstattung oft nicht mehr möglich. Das Land stellt zwar ein umfangreiches Lückenschlussprogramm zur Verfügung, allerdings ist dies an Kofinanzierungen der Kommunen gebunden.

In der Beurteilung, was zu tun ist, um für Verbesserungen zu sorgen, ist sich die Landesregierung seit Jahren uneins, jüngst haben Verkehrsminister Pegel und Wirtschaftsminister Harry Glawe die Uneinigkeit über die Zuständigkeiten öffentlich ausgetragen. (Hintergrund: <https://www.svz.de/regionales/mecklenburg-vorpommern/ueberregionale-radwege-nicht-aufgabe-des-landes-id20782282.html>). Auch der Städte- und Gemeindetag fordert eine Verantwortungsübernahme der Landesregierung, damit Mecklenburg-Vorpommern nicht noch weiter zurückfällt.

Die Lösung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist nichts anderes als die Einführung derselben Systematik wie beim Straßenbau, ein funktionales Radwegenetz. Funktionales Radwegenetz bedeutet, dass jeder Radweg vom Anfang bis zum Ende gedacht wird und dann entschieden wird, welche Bedeutung er hat.

Unser Vorschlag greift die Systematik für die Netzgestaltung für Straßen auf. Die RIN: **Richtlinien für integrierte Netzgestaltung**, sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk und spiegeln idealer Weise die Ziele der Raumordnung und Landesplanung hinsichtlich der Erreichbarkeit der zentralen Orte sowie raumordnerisch bedeutsamer Gebietskategorien (insb. Fremdenverkehrsräume).

Damit soll basierend auf einem einheitlichen raumordnerischen Ansatz die Ebene der konzeptionellen Verkehrsnetzgestaltung aufgebaut werden. Die RIN ersetzt seit 2008 die bekannten, aus dem Jahr 1988 stammenden Richtlinien für die Anlage von Straßen – hier Teil: Netzgestaltung (RAS-N).

Analog zur Straßennetzkonzeption schlagen wir für die Landesebene fünf Verbindungsstufen für das Radwegenetz vor:

0 – kontinental – Verbindung zwischen Metropolregionen

I – großräumig - Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren

II – überregional - Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren

III – regional - Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren

IV – nahräumig – Verbindung von Gemeinden zu Gemeindeteilen

V – kleinräumig – Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden/Gemeindeteilen)

Für die Landesebene empfehlen wir realistischer Weise den Verzicht auf die für das Straßennetz vorgesehenen Funktionsstufe V.

Die bedeutenden Fremdenverkehrsräume (Tourismusschwerpunkt- und Tourismusentwicklungsräume bzw. analoge Termini) sollen gleichermaßen mit Radwegen der Verbindungsstufe II erreicht werden. Damit sollen insbesondere die Tourismusentwicklungsräume eine Aufwertung erfahren.

Korrespondierend zu den Verbindungsstufen und dem darauf aufbauenden funktionalem Radwegenetz schlagen wir eine grundlegende Bereinigung und Strukturierung der Baulastträgerschaft vor. Während für die Verbindungsstufen 0, I und II das Land (auch im Auftrag des Bundes) zuständig sein sollte, sollten für die Radwege der Verbindungsstufe III grundsätzlich die Kreise die Baulastträger sein; für die Funktionsstufe IV grundsätzlich die Gemeinden.

Dabei ist uns jedoch bewusst, dass ein Radwegenetz sich aus unterschiedlichen Straßen und Wegen zusammensetzt, welche wiederum aus unterschiedlichen Quellen finanziert werden; gerade bei der Verbindungsstufe IV können ländliche Wege aus Mitteln der Agrarverwaltung (Flurbereinigungsverfahren, ländlicher Wegebau) errichtet worden sein bzw. errichtet werden.

Mit unserem Vorschlag differenzieren wir den in den RIN enthaltenen, einfachen

Ansatz für Fahrradrouten und führen zudem zur eindeutigen und schnelleren Realisierbarkeit des Radwegenetzes. Analog zum Straßennetz sollen den Verbindungsstufen des Radwegenetzes Qualitätsvorgaben zugeordnet werden.

Wir BÜNDNISGRÜNE fordern deshalb eine neue Politik und an den Straßenausbau angelehnte Zuständigkeiten für Neubau und Instandhaltung. Nicht nur der Radwegeneubau auch die Instandhaltung bedeutsamer und insbesondere für den Tourismus bedeutsame Radwege müssen in der Betreuung des Landes Mecklenburg-Vorpommern liegen.

Zu einer ganzheitlichen touristischen Entwicklung gehört neben der Instandhaltung auch der Ausbau der Radwege. Um eine Intermodalität (Mehrgliedrigkeit) des ÖPNVs, so wie es jüngst im neuen Landestourismuskonzept gefordert wird, zu erreichen, müssen Radwege und die entsprechende Infrastruktur entwickelt werden.

Die Landesdelegiertenkonferenz fordert deshalb das Land Mecklenburg-Vorpommern auf, endlich Verantwortung für die Radinfrastruktur zu übernehmen und im Rahmen des ausstehenden Landesverkehrsplanes für das Land Mecklenburg-Vorpommern ein funktionales Radwegenetz einzuführen und finanzielle Verantwortung dafür zu übernehmen.