

Vortrag

des
Staatssekretärs im Ministerium für Verkehr, Bau
und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern,
Sebastian Schröder

„Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern“

anlässlich des

Regionalen Radwegeforums Westmecklenburg

Veranstalter
Regionaler Planungsverband Westmecklenburg

Schwerin, 29. April 2010

Sperrfrist: Redebeginn!
Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Damen und Herren,

Mecklenburg-Vorpommern stand vor fast 20 Jahren als junges Bundesland vor vielen Aufgaben. Eine neue Aufgabe, die uns heute hier gemeinsam beschäftigt, war und ist die Förderung des Radverkehrs.

Eine wichtige wirtschaftliche Säule unseres Landes ist der Tourismus. Mecklenburg-Vorpommern ist landschaftlich eine hervorragende Region für den Radtourismus. Radtouristen verlangen ebenso wie Alltagsradler berechtigt nach einer angemessenen Qualität des Fahrweges und der Routenführung.

1993 war das gesamte Netz aus Bundes- und Landesstraßen zu lediglich 2,5 % mit Radwegen ausgestattet. Radverkehrsförderung war also zu aller erst Radwegebau.

Heute ist unser Radwegenetz an den überregionalen Straßen mit 1.557 km das dichteste in den neuen Bundesländern. Bundesweit liegen wir an 4. Stelle.

Dieses dichte Netz - ergänzt durch rund 500 km Radwege an kommunalen Straßen – hat Mecklenburg-Vorpommern messbar zu einem Land der Radfahrer (Alltag) und des Radfahrens (Tourismus) gemacht.

Ich sage messbar, weil uns die aktuelle Studie „Mobilität in Deutschland“ als Fahrradland hervorhebt:

- 29 Prozent nutzen das Rad fast täglich (Bund: 19 %)
- Die durchschnittliche Wegelänge beträgt 4 km; zum Vergleich: 50 Prozent aller Autofahrten liegen unter 5 km
- geradelt wird in allen Altersgruppen
- 19 % der Wege zur Arbeit werden mit dem Fahrrad zurückgelegt (Bund: 14 %)

Obwohl damit der Ruf der Bürgerinnen und Bürger und Kommunen nach weiteren Radwegen nicht verstummt und der tatsächliche Radwegebedarf an Bundes- und Landesstraßen erst gut zur Hälfte gedeckt ist, sehen Sie in mir einen durchaus zufriedenen Staatssekretär.

Doch Radverkehr ist mehr als Radwegebau.

Wenn wir mit einigem Recht unterstellen, dass jede kommunale Straße ohne auffällig hohem Verkehr und jeder Radweg an Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen grundsätzlich fahrradtauglich ist, kann man auch für

Mecklenburg-Vorpommern konstatieren: Radverkehr findet - mal abgesehen von Autobahnen - auf jeder Straße und auf jedem Weg statt.

Wie hoch tatsächlich der Anteil des Radverkehrs am Modal Split ist, wie viele der Alltagswege mit dem Rad zurück gelegt werden, entscheidet sich nicht vorrangig am Vorhandensein von Radwegen.

Um die Potentiale des Radverkehrs wirksam zu erschließen, bedarf es mehr als einer fahrradfreundlichen Infrastruktur.

Eine gezielte und erfolgreiche Förderung des Radverkehrs betrachtet den Radverkehr als System.

Eine dauerhafte, wirksame und wirtschaftlich effiziente Förderung des Radverkehrs kann nur gelingen, wenn nicht nur die Qualität der Angebote stimmt, sondern auch die Kooperation auf allen Ebenen nachhaltig gewährleistet wird.

In Westmecklenburg hat diese Kooperation Früchte getragen. Als einziger Planungsverband liegt ein Regionales Radwegekonzept vor, dass nach 7 produktiven Jahren heute in seiner 2. Auflage vorgestellt wird.

Auch die Straßenbauverwaltung hat an der Umsetzung dieser einbindenden Kooperation von Region, Gemeinde und Stadt ihren Anteil. Zwischen 2002 und 2009 baute das Straßenbauamt Schwerin im Rahmen des 1. Regionalen Radwegekonzeptes in Westmecklenburg 68 km Radwege mit einem finanziellen Volumen von rund 10,2 Mio. €. Dies waren durchschnittlich 37 % des jährlichen Radwegeetats des Straßenbauamtes.

Der Radwegeetat ist gerechtfertigt, weil in Mecklenburg-Vorpommern vom Frühjahr bis spät in den Herbst angesichts der vielen Radtouristen unsere Gäste auf dem Rad zum Alltagsverkehr gezählt werden müssen.

In dem Bundesland mit der geringsten Besiedlungsdichte und großem Urlauberbestand lässt sich hier keine eindeutige Trennlinie mehr ziehen.

So wurden auch auf Initiative aus unserem Land hin, die Grundsätze für den Radwegbau bundesweit überarbeitet.

Netzverantwortung und Lückenschlüsse regionaler touristischer Netze sind nun wichtige Faktoren der Wegeplanung.

Die neue Möglichkeit, Radwege auch abseits der Bundes- und Landesstraßen zu bauen – wenn und soweit diese den Radverkehr an

der Straße aufnehmen -, gibt einer Kooperation von Land und Kommunen im Radverkehr weiteren neuen Spielraum.

Anrede,

ohne eine strukturierte Kooperation ist Radverkehrspolitik in unserem dünnen Siedlungsraum nicht machbar.

In Mecklenburg-Vorpommern bestanden bis letztes Jahr keine Kooperationsstrukturen auf kommunaler Ebene bzw. zwischen Landesverwaltung und Kommunen.

Wir hatten

- 1. verschiedene Zuständigkeiten in den Ministerien
- 2. die Kommunen mit Bedarfen nach Kassenlage
- 3. wurden die Probleme bilateral gelöst.

Solche Strukturen erbringen Einzelergebnisse, produzieren im Ganzen aber nur Stückwerke.

Auf der Basis eines Kabinettsbeschlusses gibt es seit dem 01. Januar 2009 eine interministerielle Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr.

Ihr gehören an

- das für die Bundes- und Landesstraßen zuständige Verkehrsministerium,
- das für den Radtourismus zuständige Wirtschaftsministerium
- das für den ländlichen Wegebau zuständige Landwirtschaftsministerium sowie
- das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.

Wesentliches Ziel ist die bessere Abstimmung der Fördermöglichkeiten bei konkreten Projekten.

Die Landesregierung betrachtet die enge Zusammenarbeit mit dem ADFC als einen wichtigen qualitativen Faktor.

Das Wirtschaftsministerium finanziert seit dem 01. Juli 2009 zur Förderung des Radtourismus eine Vernetzungsstelle beim ADFC Landesverband. Ihre Aufgabe ist neben der Information von Unternehmen zu Themen wie bed & bike auch die Beratung der Kommunen.

Eine bessere Zusammenarbeit der Landesregierung ist noch keine bessere Einbeziehung der Kommunen und weiterer landesweit, regional oder lokal agierender Akteure.

Dafür ist eine IMAG auf Landesebene kein geeignetes Instrument.

Wirklich wirksam wird die Koordination erst, wenn die nachgeordneten Landesbehörden einbezogen und die Einzelprojekte in räumliche Zusammenhänge gestellt werden.

Um den Raumbezug in konkret zu beplanenden Regionen herzustellen und die Ortskenntnis sowie den örtlichen Sach- und Fachverstand einzubinden, wurde die „regionale Arbeitsgruppe Radverkehr“ entwickelt.

Die Federführung einer solchen Arbeitsgruppe liegt beim zuständigen Amt für Raumordnung und Landesplanung.

Weitere Partner sind

- das zuständige Straßenbauamt
- der Landestourismusverband
- das Landwirtschaftsministerium
- die Vernetzungsstelle des ADFC

UND

- die Kommunen der betroffenen Region.

Nach ersten, positiven Erfahrungen mit diesem Instrument im Amt Warin-Neukloster haben wir uns das Ziel gesetzt, es bis Ende des Jahres in der nachgeordneten Landesverwaltung zu verankern.

Damit besteht ein Angebot an Regionen, raumbezogen deren Radverkehrs- und Radinfrastrukturbedarfe zu ermitteln und einer machbaren Lösung zuzuführen.

Vorrangig soll dabei immer die Nutzung und Ausschilderung vorhandener Wege (Radwege an Straßen, kommunale Straßen und Wege, ländliche Wege, Wirtschaftswege) sein.

Aufgrund der Netzverantwortung aller Beteiligten können jedoch mittels Radwegesbau, touristischen Radwegeförderungen oder ländlichem Wegebau Lücken geschlossen werden.

Das Angebot dieser Arbeitsgruppe betrifft ausschließlich die Infrastruktur und richtet sich an alle Kommunen und Regionen.

Für den Raum Nordwestmecklenburg wird die erste regionale Arbeitsgruppe im Juni die Arbeit aufnehmen. Dies wurde im Rahmen einer Sitzung der AG Radverkehr des Landkreises im März vereinbart.

Es geht bei der Zusammenarbeit nicht um neue Konzepte. Wir sollten auf der Basis der vorhandenen guten Konzepte arbeiten.

Eines dieser guten Konzepte ist in Westmecklenburg trotz seiner eigentlich touristischen Orientierung das nun 2. Regionale Radwegekonzept.

Eine Befragung im Radfernwegenetz des Landes Brandenburg im letzten Jahr ergab, dass rund die Hälfte der Befragten Alltagsfahrer sind. Abgestimmte Netze wie das 2. Regionale Radwegekonzept des Planungsverbandes Westmecklenburg reichen also durchaus über die eigentliche Klientel hinaus.

Wichtig ist, dass wir eine mecklenburgische Tugend auch im Radverkehr kultivieren:

Wir müssen pragmatisch bleiben. Nicht immer ist der gebaute Radweg die notwendige Lösung. Jeder gebaute Kilometer Radweg muss auch 20 Jahre und länger erhalten werden.

Notwendig sind gute Beläge auf gering befahrenen Straßen und Wegen mit einer guten, übersichtlichen Ausschilderung.

Ich hoffe, ich konnte Ihnen den aktuellen Status unseres Weges zu einer umfassenden Radverkehrsförderung und zu einer besseren Kooperation aller Handlungsträger verständlich erläutern.

Wir sind am Beginn dieses Weges. Und wir sind voller pragmatischer Erwartung.

Vielen Dank.