

## V9 Funktionales Radwegenetz Mecklenburg-Vorpommern

Gremium: LAG Mobilität und Verkehr  
Beschlussdatum: 12.09.2018  
Tagesordnungspunkt: 5. Verschiedene Anträge

### 1 "Funktionales Radwegenetz"

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

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

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

25 In der Beurteilung, was zu tun ist, um für Verbesserungen zu sorgen, ist sich  
26 die Landesregierung seit Jahren uneins, jüngst haben Verkehrsminister Pegel und  
27 Wirtschaftsminister Harry Glawe die Uneinigkeit über die Zuständigkeiten  
28 öffentlich ausgetragen. (Hintergrund: <https://www.svz.de/regionales/mecklenburg-vorpommern/ueberregionale-radwege-nicht-aufgabe-des-landes-id20782282.html>).

29 Auch der Städte- und Gemeindetag fordert eine Verantwortungsübernahme der  
30 Landesregierung, damit Mecklenburg-Vorpommern nicht noch weiter zurück fällt.  
31  
32 Die Lösung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist nichts anderes als die Einführung  
33 derselben Systematik wie beim Straßenbau, ein funktionales Radwegenetz.  
34 Funktionales Radwegenetz bedeutet, dass jeder Radweg vom Anfang bis zum Ende  
35 gedacht wird und dann entschieden wird, welche Bedeutung er hat.

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

41 Damit soll basierend auf einem einheitlichen raumordnerischen Ansatz die Ebene  
42 der konzeptionellen Verkehrsnetzgestaltung aufgebaut werden. Die RIN ersetzt

43 seit 2008 die bekannten, aus dem Jahr 1988 stammenden Richtlinien für die Anlage  
44 von Straßen – hier Teil: Netzgestaltung (RAS-N).

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

- 47 • 0 – kontinental – Verbindung zwischen Metropolregionen
- 48 • I – großräumig - Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und  
49 zwischen Oberzentren
- 50 • II – überregional - Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und  
51 zwischen Mittelzentren
- 52 • III – regional - Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen  
53 Grundzentren
- 54 • IV – nahräumig – Verbindung von Gemeinden zu Gemeindeteilen
- 55 • (V – kleinräumig – Verbindung von Grundstücken zu  
56 Gemeinden/Gemeindeteilen)

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

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

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

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

74 Mit unserem Vorschlag differenzieren wir den in den RIN enthaltenen, einfachen  
75 Ansatz für Fahrradroutes und führen zudem zur eindeutigen und schnelleren  
76 Realisierbarkeit des Radwegenetzes. Analog zum Straßennetz sollen den  
77 Verbindungsstufen des Radwegenetzes Qualitätsvorgaben zugeordnet werden.

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

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

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

## Begründung

erfolgt mündlich.

Quellen:

[https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Radverkehr/  
L%C3%BCckenschlussprogramm/](https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Radverkehr/L%C3%BCckenschlussprogramm/)

[https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Radverkehr/  
Werkstattgespr%C3%A4ch-Radverkehr/](https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/em/Infrastruktur/Radverkehr/Werkstattgespr%C3%A4ch-Radverkehr/)

<https://www.fgsv.de/gremien/verkehrsplanung/netzgestaltung.html>

[http://www.fgsv-verlag.de/catalog/product\\_info.php?products\\_id=2576](http://www.fgsv-verlag.de/catalog/product_info.php?products_id=2576)

## Unterstützer\*innen

(Landesvorstand)