

Vortrag

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

„Kooperationsmodell Radverkehr Mecklenburg-Vorpommern“

anlässlich der

3. Fahrradkommunalkonferenz

Veranstalter
Deutscher Städtetag,
Deutscher Landkreistag,
Deutscher Städte- und Gemeindebund,
Deutsches Institut für Urbanistik (Fahrradakademie)

Potsdam, 18./19. November 2009

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 berechnigt 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 1.514 km das dichteste in den neuen Bundesländern. Bundesweit liegen wir an 5. Stelle.

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 Straßen 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 bis zu 7 km 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.

Der Zweite Fahrradbericht der Bundesregierung betont, dass eine dauerhafte, wirksame und wirtschaftlich effiziente Förderung des Radverkehrs nur gelingen kann, wenn nicht nur die Qualität der Angebote stimmt, sondern auch die Kooperation auf allen Ebenen nachhaltig gewährleistet wird.

Mecklenburg-Vorpommern ist das Bundesland mit der geringsten Besiedlungsdichte. Statistisch leben bei uns 70 Einwohner je km². In jedem 3. Amt - so heißen in Mecklenburg-Vorpommern die Zusammenschlüsse nicht selbstständiger Gemeinden - sind es weniger als 40 Einwohner. Das Amt Neustrelitz-Land hat lediglich 18 Einwohner pro km².

Ohne eine strukturierte Kooperation ist Radverkehrspolitik in solchen Siedlungsräumen nicht machbar.

In Mecklenburg-Vorpommern bestanden bislang keine Kooperationsstrukturen auf kommunaler Ebene bzw. zwischen Landesverwaltung und Kommunen. Mecklenburg-Vorpommern hat sich nun auf den Weg begeben.

Unsere Ausgangslage dürfte Ihnen aus Ihren Bundesländern bekannt vorkommen:

- auf der einen Seite verschiedene Zuständigkeiten in den Ministerien
- auf der anderen Seite die Kommunen mit Bedarfen nach Kassenlage
- Probleme werden bilateral gelöst.

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

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

Ab diesem Punkt betraten wir in Mecklenburg-Vorpommern Neuland.

Um den Raumbezug in konkret zu beplanenden Regionen herzustellen und die Ortskenntnis sowie den örtlichen Sach- und Fachverstand einzubinden, wurde durch mein Haus der Ansatz „IMAGregional“ entwickelt.

Die Federführung einer solchen IMAGregional soll beim zuständigen Amt für Raumordnung und Landesplanung liegen.

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 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 Radwegbau oder touristische Radwegförderungen oder ländlichem Wegebau Lücken

geschlossen werden. Das Angebot dieser „IMAGregional“ betrifft ausschließlich die Infrastruktur und richtet sich an alle Kommunen und Regionen.

Ich habe zum Beginn meines Vortrages gesagt: „Radverkehr ist mehr als Radwegbau“!

Für diesen Ansatz braucht es die Einrichtung von Kooperationsstrukturen oder Netzwerken auf kommunaler Ebene bzw. zwischen Land und Kommunen. Aus separaten kommunalen Radwegforderungen sollen eine aktive Mitgestaltung von Radverkehrslösungen und schließlich eine aktive Radverkehrspolitik vor Ort erwachsen.

Die Förderung des Radverkehrs ist vorrangig Aufgabe der Kommunen. Eine tragfähige Radverkehrspolitik ist ohne ihre Unterstützung nicht möglich. Trotz Knappheit der Mittel sind die Kommunen bei entsprechenden Rahmenbedingungen zu erheblichen Leistungen für den Radverkehr bereit.

Beim Thema „kommunale Kooperation und Radverkehr“ haben wir natürlich - wie eigentlich Alle - nach Nordrhein-Westfalen geschaut. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise - kurz: AGFS - ist ein Vorbild und ein Motor der Radverkehrsentwicklung in Deutschland.

Ein strukturschwaches, dünn besiedeltes Bundesland kann die materielle Potenz der AGFS natürlich nicht einfach übernehmen. Nicht nur für Mecklenburg-Vorpommern gilt es einen eigenen Weg zu finden.

Ich bin daher dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dankbar, dass es dem Land eine Studie finanzierte mit dem schönen Titel „Modellhafte Ideenskizze für die Einrichtung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in strukturschwachen Räumen am Beispiel Mecklenburg-Vorpommerns“. Diese Ideenskizze hat die Tür geöffnet für ein Kooperationsmodell, in das wir große Erwartungen setzen.

Am 21. September führte mein Haus im Schweriner Schloss eine Radverkehrskonferenz durch. Wichtigstes Ergebnis war die Gründung eines kommunalen Netzwerkes Radverkehr. 62 von 130 Kommunen folgten bislang dem Aufruf des Verkehrsministers zur Gründung von „MV bike“. Darauf sind wir stolz.

„MV bike“ ist ein kommunales Netzwerk Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern und unterscheidet sich damit deutlich von seinem Vorbild aus Nordrhein-Westfalen:

- keine festen Vorgaben,
- keine Zugangsvoraussetzungen,
- keine prüfbar Parameter der Radverkehrsentwicklung.

Das mag einmal auch in unserem Land so kommen - doch müssen dies die beteiligten Kommunen irgendwann selbst entscheiden.

Das Besondere an „MV bike“ ist sein Prozesscharakter als wesentliches Element. Probleme werden im direkten Dialog kommuniziert.

Bei der Denkfabrik Fahrradverkehr - getragen von der Hochschule Wismar und dem Hamburgischen Weltwirtschaftsinstitut - ist die Geschäftsstelle angesiedelt. Sie organisiert den Prozess, bereitet die Ideen auf und fast sie in Projekte. Die Denkfabrik Fahrradverkehr hat den Vorteil, dass sie als funktionaler Partner von „MV bike“ verbunden ist mit den Erfahrungen von 8 Landkreisen, allen 6 kreisfreien Städte, 30 Ämtern und 18 amtsfreien Städten und Gemeinden. Diese Kommunen erfassen 61 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner des Landes, 64 Prozent der Schülerinnen und Schüler und 62 Prozent der über 50-Jährigen. Dieses Potential aus Wissen-

schaft und kommunaler Praxis macht „MV bike“ zu einem Innovationsträger Radverkehr ersten Ranges.

Ich will mich daher auch an dieser Stelle beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bedanken. Relativ unkompliziert wurden die vorliegenden Anträge des Landes für zwei Projekte umgestellt und inzwischen die Förderung an die Hochschule Wismar ausgesprochen. Die Denkfabrik Fahrradverkehr wird in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Magdeburg die Studie

- Regelungen zum Radfahren in denkmalgeschützten Parkanlagen und damit eng verzahnt die Studie
- Harmonisierung der Radverkehrsförderung mit Anforderungen des Denkmalschutzes und der Gestaltung des Ortsbildes

durchführen.

Beide Studien werden in konkreten Referenzstädten in Mecklenburg-Vorpommern erarbeitet – Städte aus dem Netzwerk „MV bike“.

Für Sie interessant: beide Studien arbeiten bundesweit mit weiteren Städten zusammen.

Sie sehen, die von uns in diese Kooperation gesetzten Erwartungen sind nicht ohne Grund hoch.

Mit der Gründung von „MV bike“ haben die Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern einen ambitionierten Weg beschritten. Bereits jetzt ist eine - über die Radwegeproblematik deutlich hinausgehende - verstärkte Aufmerksamkeit für den Radverkehr in den Kommunen feststellbar.

Wie bringt sich nun die Landesregierung ein? Was ist ihr Beitrag?

Zu erst: „MV bike“ ist ein kommunales Netzwerk

- Die Landesregierung ist kein Mitglied.
- Es gibt keine institutionelle Förderung.
- Die Geschäftsstelle sitzt nicht in meinem Haus.

Doch wir bringen uns ein: Wir sind bereit, in einem Beirat des Netzwerkes mitzuarbeiten. Und wir werden unter Respekt der Eigenverantwortung der Kommunen darauf hinwirken, dass auch andere in diesem Beirat berücksichtigt werden und der Kontakt zu allen Handlungsträgern Radverkehr im Land gesucht wird.

Und wir geben Geld gegen Leistung. Wir werden die Denkfabrik mit Studien beauftragen, deren Durchführung an die Beteiligung von „MV bike“ gekoppelt ist.

Seine innere Struktur bestimmt das Netzwerk am 26. November in seinem konstituierenden Treffen im Rathaus von Güstrow. Vertreter meines Hauses werden beratend dabei sein.

Mit einer geplanten Evaluation wollen wir den Prozess von Anfang an im positiven Sinne kritisch begleiten. So können die beteiligten Kommunen zeitnah nachsteuern und ändern. Letztlich zählt das Ergebnis.

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.