

Stellungnahme der AGFK MV

unter Berücksichtigung des Fragenkatalogs

Zur Frage: Welche Anreizsysteme könnten den Umstieg auf klimafreundliche Mobilität beschleunigen?

Der Gesetzentwurf benennt in § 13 die Erhöhung des Anteils des Rad- und Fußverkehrs sowie die Stärkung des ÖPNV als zentrale Ziele der Mobilitätswende. Konkrete Anreizmechanismen zur tatsächlichen Verhaltensänderung bleiben jedoch unbestimmt und werden weitgehend in den Klimaschutzplan verlagert.

Aus Sicht der AGFK MV sind u.a. Anreizsysteme besonders wirksam und gesetzlich klarer zu verankern:

1. Infrastruktur als struktureller Anreiz

Der wirksamste Anreiz ist eine **sichere, durchgängige und alltagstaugliche Infrastruktur**. Menschen steigen dann um, wenn klimafreundliche Optionen komfortabel, verlässlich und sicher nutzbar sind.

Das Gesetz sollte daher im Mobilitätsabschnitt ausdrücklich priorisieren:

- den **verbindlichen Lückenschluss in Alltagsradnetzen** , insbesondere in den ländlichen Räumen MVs bedarf es zusammenhängender Radnetze („sicher von Dorf zu Dorf, auch ohne Auto“)
- sichere Knotenpunkte und Querungen,
- die systematische Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV,
- sichere Schulwege.

2. Förderlogik mit klarer Klimawirkung

§ 9 sieht eine Klimaprüfung von Förderprogrammen vor. Damit besteht ein geeignetes Instrument, um **Anreize systematisch zu setzen** . Derzeit bleibt die Regelung jedoch unverbindlich.

Wir empfehlen eine Präzisierung dahingehend, dass Förderprogramme im Verkehrsbereich grundsätzlich nur dann zur Anwendung kommen, wenn ihr Netto-Klimabeitrag nicht negativ ist oder verpflichtende Minderungsauflagen vorgesehen werden.

Dabei sollte auf ein standardisiertes, schlankes Prüfverfahren zurückgegriffen werden, um zusätzlichen **bürokratischen Aufwand für Kommunen zu vermeiden** .

Zur Frage: Welche Bedeutung sollte der Ausbau der Fahrradinfrastruktur – auch überregional – für die Verkehrswende in Mecklenburg-Vorpommern haben?

§ 13 des Gesetzentwurfs nennt die „Erhöhung des Anteils des Rad- und Fußgängerverkehrs“ sowie den „Bau von Radwegen“ als Bestandteil der klimaneutralen Mobilität. Damit wird der Radverkehr ausdrücklich als Teil der Mobilitätswende anerkannt. **Diese ausdrückliche Aufnahme des Radverkehrs in den Mobilitätsabschnitt begrüßen wir.**

In seiner aktuellen Fassung bleibt der Radverkehr jedoch politisch gewollt, aber rechtlich untersteuert. **Der Radverkehr ist der schnellste, kosteneffizienteste und sozial breit wirksame Hebel zur Emissionsminderung im Verkehrssektor** ist. Gerade in einem **Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern kommt dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur** – insbesondere gemeindeübergreifend und Schaffung von zusammenhängenden Radnetzen – eine **zentrale strategische Bedeutung zu** .

Aktive Mobilität ist der wirksamste, kosteneffizienteste Hebel für kurzfristige CO₂-Minderungen im Verkehr. Wie auch bundesweit stagnieren die CO₂-Emissionen in MV im Verkehrssektor seit Jahren. Studien (u. a. Fraunhofer ISI im Auftrag des ADFC, 05/2024) zeigen: Mit konsequentem Netzausbau, ÖPNV-Verknüpfung und Push/Pull-Maßnahmen lässt sich der Radverkehr in Deutschland verdreifachen; im Modal Split sind +30 Prozentpunkte bis 2035 erreichbar, mind. 19 Mt CO₂/Jahr bundesweit. Mecklenburg-Vorpommern hat aufgrund seiner Topografie und der bereits hohen Alltags- und Freizeitradnutzung ein besonderes Potenzial.

Fahrradinfrastruktur als struktureller Kern der Verkehrswende

Der Radverkehr ist kurzfristig skalierbar, vergleichsweise kosteneffizient, sofort emissionsmindernd, sozial breit zugänglich.

Während technologische Umstellungen im motorisierten Verkehr langfristige Investitionszyklen erfordern, kann der **Ausbau sicherer und durchgängiger Radnetze unmittelbar Wirkung entfalten** .

Steuerungsdefizit im aktuellen § 13

Der Gesetzentwurf benennt Ziele, verweist jedoch für die konkrete Umsetzung auf den Klimaschutzplan.

Ohne prioritären Netzlückenschluss, definierte Qualitätsstandards sowie messbaren Indikatoren, besteht die Gefahr, dass der Ausbau der Fahrradinfrastruktur politisch anerkannt, aber faktisch untersteuert bleibt.

Für die Erreichung der sektoralen Klimaziele nach § 4 ist dies nicht ausreichend.

Ziel muss es sein, Verbindlichkeit zu schaffen, ohne unrealistische Detailvorgaben oder neue Bürokratiestrukturen einzuführen.

Zur Frage: Welche Potenziale sehen Sie für Carsharing- und Ridepooling-Angebote in kleineren Städten und Gemeinden, und wie könnte das Gesetz deren Ausbau fördern?

Obwohl unser fachlicher Fokus auf Fuß- und Radverkehr liegt, erlauben wir uns, zu dieser Frage zu antworten, da es aus unserer Sicht direkte fachliche Anknüpfungspunkte und Überschneidungen gibt. Die Gemeinsamkeit der Themen liegt bei der individuellen Mobilität unabhängig vom eigenen Auto (oder dem Zweitwagen). Ganz konkret nutzen wir z. B. in der Ausübung unserer Tätigkeit bei Dienstreisen immer wieder die – aktuell leider sehr wenigen – Carsharing-Angebote im Land MV. Wir kennen daher die erheblichen Angebotslücken im Land beim Carsharing aus eigener Erfahrung – aus unserer Sicht sollten sich solche Angebote nicht nur auf einige wenige Standorte in den großen Städten verteilen, sondern z. B. an deutlich mehr Bahnhöfen im Bundesland verfügbar sein.

Der Mobilitätsabschnitt (§ 13) benennt als Ziele u. a. die Stärkung von Schiene und ÖPNV, die Erhöhung des Rad- und Fußverkehrsanteils sowie deren Verknüpfung. Konkrete Instrumente für geteilte Mobilität (Carsharing, Ridepooling, On-Demand) werden im Gesetzestext bislang nicht ausdrücklich adressiert. In einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern ist das eine Lücke, weil gerade in kleineren Städten und Gemeinden **geteilte und bedarfsorientierte Angebote** eine realistische Ergänzung zum Linien-ÖPNV darstellen können.

Potenziale in kleineren Städten und Gemeinden

Carsharing und **Ridepooling** haben im ländlich geprägten Raum besonders dann Potenzial, wenn sie **nicht als Ersatz**, sondern **als Ergänzung zum Umweltverbund** gestaltet werden (Zweitwagen ersetzen; Erreichbarkeit sichern; Wegeketten ermöglichen; Soziale Wirksamkeit aufgrund Mobilität sichern ohne eigenes Auto)

Damit diese Potenziale klimapolitisch wirken, müssen Angebote allerdings **gebündelt, ausgelastet** und **in den Umweltverbund integriert** sein (sonst droht zusätzlicher Pkw-Verkehr).

Ergänzungsvorschlag zu § 13 und § 9

5. den Ausbau von geteilten und bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten (insbesondere Carsharing und Ridepooling) als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere zur Anbindung ländlicher Räume und zur Verbesserung klimafreundlicher Wegeketten.

Zur Frage: Wie können die verschiedenen Verkehrsträger (ÖPNV, Radverkehr, Carsharing) besser verknüpft werden, um klimafreundliche Wegeketten zu verbessern?

Die Verbesserung klimafreundlicher Wegeketten ist ein Schlüssel für die Mobilitätswende im ländlichen Raum.

§ 13 des Gesetzentwurfs nennt ausdrücklich die „Verknüpfung“ der Verkehrsträger als Ziel der Mobilitätswende. Damit wird die Bedeutung integrierter Wegeketten anerkannt. In der aktuellen Fassung bleibt jedoch offen, wie diese Verknüpfung konkret ausgestaltet und messbar gemacht werden soll.

Gerade in Mecklenburg-Vorpommern mit seinen ländlichen Räumen sind funktionierende Wegeketten entscheidend, um Alternativen zum motorisierten Individualverkehr realistisch nutzbar zu machen. Ohne sichere Zuwege, Abstellanlagen und abgestimmte Angebote bleiben ÖPNV, Radverkehr und geteilte Mobilität nebeneinanderstehende Systeme.

Eine wirksame Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger erfordert insbesondere:

- sichere und komfortable Rad- und Fußwege zu Bahn- und Busknoten,
- ausreichend dimensionierte, witterungsgeschützte Abstellanlagen,
- Integration von Carsharing- und Ridepooling-Standorten an ÖPNV-Haltepunkten,
- abgestimmte Fahrpläne und möglichst einfache Tarifstrukturen,
- digitale Informationsangebote mit Echtzeitdaten.
- Diese Maßnahmen sind vergleichsweise kosteneffizient und entfalten hohe Lenkungswirkung.

Verbindliche gesetzliche Nachschärfung

Zur Verbesserung klimafreundlicher Wegeketten fördert das Land die systematische Verknüpfung von öffentlichem Personennahverkehr, Radverkehr und geteilten Mobilitätsangeboten an zentralen Verknüpfungspunkten.

Ergänzend sollte im Monitoring nach § 6 transparent ausgewiesen werden:

- Anzahl neu geschaffener oder ausgebauter Verknüpfungspunkte,
- Entwicklung von Bike-and-Ride- und Carsharing-Standorten an ÖPNV-Knoten.

Damit wird Verknüpfung als konkrete Infrastrukturaufgabe sichtbar, ohne neue komplexe Berichtspflichten einzuführen.

Der Gesetzentwurf hebt vor allem den öffentlichen Verkehr hervor. Halten Sie zusätzliche, konkretisierte Vorgaben zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs (zum Beispiel Fußverkehrsstrategien, durchgängige Radverkehrsnetze, Sicherung des Schulwegs) für notwendig? Wenn ja, welche Regelungsinhalte sollten im Mobilitätsabschnitt des Klimaverträglichkeitsgesetzes verankert werden?

Ja.

Der Gesetzentwurf benennt in § 13 zwar die Erhöhung des Anteils des Rad- und Fußverkehrs sowie den Bau von Radwegen, bleibt jedoch ohne Zielwerte, Qualitätsstandards oder verbindliche Umsetzungsinstrumente. Damit ist die Regelung programmatisch, aber nicht steuerungswirksam.

Für die Erreichung der sektoralen Klimaziele im Verkehr sind konkretisierte Vorgaben erforderlich, da der Rad- und Fußverkehr der kurzfristig skalierbare und kosteneffiziente Hebel im Verkehrssektor ist.

Erforderliche Regelungsinhalte im Mobilitätsabschnitt

Aus Sicht der AGFK MV sollten im Gesetz selbst verankert werden:

- **Prioritärer Lückenschluss in Alltagsradnetzen** , einschließlich gemeindeübergreifender Verbindungen.
- **Sicherung sicherer Schul- und Alltagswege** als eigenständiger Schwerpunkt.
- **Mindestqualitätsanforderungen** für Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (insbesondere Knotenpunkte und Querungen).
- **Verpflichtende Fortschrittsdarstellung im Monitoring nach § 6** anhand weniger klarer Indikatoren (z. B. Netzlückenschluss, neue Querungen).

Diese Ergänzungen schaffen Verbindlichkeit, ohne neue komplexe Berichtssysteme einzuführen.

Konkreter Ergänzungsvorschlag zu § 13

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs verfolgt das Land insbesondere den prioritären Lückenschluss in Alltagsradnetzen, die Verbesserung der Verkehrssicherheit durch sichere Knotenpunkte und Querungen sowie die Sicherung sicherer Schul- und Alltagswege. Die Fortschritte sind im Monitoring nach § 6 transparent darzustellen.

Zur Frage: Welche Änderungen sind aus Ihrer Sicht am wirksamsten, damit der Mobilitätsabschnitt (Abschnitt 4) sowie die zugehörigen

Änderungsartikel tatsächlich steuern und messbar werden (bitte priorisieren)?

Aus Sicht der AGFK MV sind drei Änderungen entscheidend – in dieser Reihenfolge:

§ 9 verbindlich machen – Fördermittel als Steuerungshebel

Der wirksamste Hebel ist die Mittelvergabe. Solange Förderprogramme im Verkehrsbereich auch bei negativer Klimawirkung möglich bleiben, entsteht keine echte Lenkung.

Erforderliche Änderung:

Förderprogramme im Verkehrsbereich dürfen nur bewilligt werden, wenn ihr Netto-Klimabeitrag nicht negativ ist oder verpflichtende Minderungsauflagen enthalten. Warum Priorität 1? Weil Investitionsentscheidungen unmittelbar steuern. Geld lenkt stärker als Zielformulierungen.

§ 13 konkretisieren – klare Prioritäten statt allgemeiner Ziele

§ 13 bleibt zu abstrakt. Erforderlich ist die klare Benennung von:

- * prioritärem Lückenschluss in Alltagsradnetzen
- * sicheren Schul- und Alltagswegen
- * verbindlicher Verknüpfung von ÖPNV, Radverkehr und geteilten Angeboten

Ohne Priorisierung bleibt der Mobilitätsabschnitt eine Absichtserklärung.

Messbare Indikatoren im Monitoring (§ 6)

Emissionsziele allein steuern nicht. Es braucht wenige, klare Kenngrößen, z. B.:

- km Netzlückenschluss
- Anzahl sicherer Querungen
- Anzahl multimodaler Verknüpfungspunkte

Sollte das Klimaverträglichkeitsgesetz eine Pflicht zur Erstellung integrierter Mobilitätspläne (ÖPNV, Rad-, Fuß- und ruhender Verkehr) für Landkreise und größere Städte vorsehen? Wie könnten Aufgabenverteilung, Mindestinhalte, Beteiligung der Öffentlichkeit und Fristen in einem solchen Planungsinstrument sinnvoll geregelt werden?

Ja – eine Pflicht zur Erstellung integrierter Mobilitätspläne ist sinnvoll, wenn sie differenziert, praxistauglich und durch Landesunterstützung flankiert ausgestaltet

wird. Idealerweise gehen diese Konzepte einher mit entsprechenden Landeskonzepten, bzw. -strategien (z. B. Landesrad- und fußverkehrsstrategie).

Die Ziele des § 13 bleiben ohne integrierte Planung auf kommunaler Ebene fragmentiert.