

## **BESCHLUSSEMPFEHLUNG UND BERICHT**

**des Ausschusses für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung (8. Ausschuss)**

**zu der Unterrichtung durch die Landesregierung**  
**- Drucksache 7/2846 -**

**Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)**

### **A Problem**

Mobilität bestimmt unseren Alltag und ist u. a. Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben. Mobilität ist untrennbar mit Flexibilität verbunden; im lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Maßstab. Mobilität basiert auf einem an die Bedürfnisse der Gesellschaft angepassten Verkehrssystem.

Mecklenburg-Vorpommern hat als dünnbesiedeltes Flächenland andere Bedürfnisse und Voraussetzungen als dicht besiedelte Regionen in Deutschland. Zudem ändern Landflucht, demographischer Wandel und Klimaschutzanforderungen die Anforderungen dieser Gesellschaft an das bestehende Verkehrssystem.

Zurückgehende Finanzmittel für die Verkehrsinfrastruktur, der demographische Wandel sowie die Veränderung von Lebens- und Arbeitsgewohnheiten der im Land lebenden Menschen erzwingen die Entwicklung eines intelligenten und ressourcenschonenden Verkehrssystems, das sämtliche Verkehrsträger einbezieht.

## **B Lösung**

Mit dem Integrierten Landesverkehrsplan (ILVP) will die Landesregierung den Herausforderungen einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik in Mecklenburg-Vorpommern entsprechen. Er fungiert im Wesentlichen als Planungshilfe für die kommenden 10 Jahre.

Sein integrativer Ansatz basiert auf den Säulen Infrastruktur, Service und Kommunikation. Durch neue Angebote sollen Veränderungsprozesse bei den Nutzern von Verkehrsdienstleistungen eingeleitet werden. Mit übergeordneten Handlungsempfehlungen sollen differenzierte Lösungen lokal und regional ermöglicht und Schwerpunkte gesetzt werden, wobei die unterschiedlichen Verkehrsträger im Rahmen von Mobilitätsketten besser als bisher kooperieren und vernetzt werden sollen. Um die Kombination von Bahn, Bus, Pkw, Taxi, Fahrrad und Fußverkehr attraktiver zu machen, soll der flexible Übergang/Umstieg von einem zum anderen Verkehrsmittel erleichtert werden. Eine stärkere Annahme neuer kombinierter Verkehrsangebote des ÖPNV/SPNV unter Einbeziehung des Radverkehrs würde ebenfalls zum Klimaschutz beitragen. Durch seine offene Formulierung stellt der ILVP unterschiedliche Lösungswege zur Diskussion und vermeidet verbindliche Vorgaben; es soll im Wesentlichen vor Ort entschieden und gehandelt werden.

Vor diesem Hintergrund hat sich der Energieausschuss darauf verständigt, im Rahmen einer EntschlieÙung Maßnahmen zu empfehlen, in der insbesondere die Bedeutung des Radverkehrs als nachhaltiger und für den Tourismus bedeutender Verkehrsträger hervorgehoben wird.

Darüber hinaus wird die Landesregierung aufgefordert, die im ILVP enthaltene Radverkehrsstrategie mit den relevanten Akteuren im Land weiter zu konkretisieren und fortzuentwickeln.

Auch soll die Landesregierung unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Möglichkeiten anstreben, mehr Mittel für die Erhaltung von Radfernwegen im nächsten Doppelhaushalt einzusetzen, um die kommunalen Baulastträger dabei zu unterstützen, das Netz der Radfernwege baulich auf den aktuellen Standard für guten Radverkehr zu bringen. Dabei soll die Landesförderung ohne Änderungen der Straßenbaulastträgerschaft über die Landkreise und kreisfreien Städte abgewickelt werden.

Weiter wird die Landesregierung aufgefordert, basierend auf der Radnetzplanung „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ mit der Planung für ein Ziel-Radnetz für Mecklenburg-Vorpommern zu beginnen und dessen Umsetzung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel sowie unter Mitwirkung der verschiedenen Straßenbaulastträger voranzubringen.

Im Hinblick auf die EntschlieÙung empfiehlt der Ausschuss weiter, die Unterrichtung durch die Landesregierung auf Drucksache 7/2846 verfahrensmäßig für erledigt zu erklären.

## **Einvernehmen im Ausschuss**

**C Alternativen**

Keine.

**D Kosten**

Keine.

## **Beschlussempfehlung**

Der Landtag möge beschließen,

### **I. folgender Entschließung zuzustimmen:**

- „1. Der Landtag stellt fest, dass der Radverkehr vor dem Hintergrund der notwendigen CO<sub>2</sub>-Wende als ein wesentlicher Bestandteil zukünftiger Mobilität zu definieren ist und mit der notwendigen Wichtung in verkehrspolitische Entscheidungen des Landes, der Landkreise und der Kommunen einbezogen werden sollte. Sowohl Alltagsverkehre als auch touristische Radverkehre im Umfeld von Urlaubsdestinationen sowie auf Radfernwegen sind nicht einfach nur ein Ersatz von ansonsten anderweitig organisierter Mobilität, sondern immer auch ein Wirtschaftsfaktor, der die Lebensqualität in Mecklenburg-Vorpommern unterstützen kann. Der Ansatz, den Radverkehr auf der Ebene der Infrastruktur, der Öffentlichkeitsarbeit sowie durch entsprechende Dienstleistungsangebote zu fördern und zu unterstützen, sollte daher unbedingt weiterverfolgt werden.
2. Der Landtag fordert die Landesregierung in Bezug auf den Radverkehr auf,
  - a) die im Integrierten Landesverkehrsplan enthaltene Radverkehrsstrategie gemeinsam mit den relevanten Akteuren im Land weiter zu konkretisieren und fortzuentwickeln sowie umzusetzen.
  - b) unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten des Landes im nächsten Doppelhaushalt Landesmittel für die Erhaltung von Radfernwegen einschließlich der Wegweisung anzustreben, um die kommunalen Baulastträger dabei zu unterstützen, in den kommenden Jahren das Netz der Radfernwege in Mecklenburg-Vorpommern baulich auf den aktuellen Standard für gute Radverkehre zu bringen. Die Landesförderung wird ohne Änderungen der Straßenbaulastträgerschaft über die Landkreise und kreisfreien Städte abgewickelt.
  - c) basierend auf der Radnetzplanung ‚Erreichbarkeit Zentrale Orte‘ unter Einbeziehung der relevanten Akteure im Land die Planung für ein Ziel-Radnetz für Mecklenburg-Vorpommern anzugehen und dessen Umsetzung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter Mitwirkung der verschiedenen Straßenbaulastträger nachdrücklich voranzubringen.“

II. die Unterrichtung durch die Landesregierung auf Drucksache 7/2846 verfahrensmäßig für erledigt zu erklären.

Schwerin, den 11. Juni 2019

**Der Ausschuss für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung**

**Rainer Albrecht**  
Vorsitzender und Berichterstatter

## **Bericht des Abgeordneten Rainer Albrecht**

### **I. Allgemeines**

Der Landtag Mecklenburg-Vorpommern hat die Unterrichtung der Landesregierung „Integrierter Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)“ auf Drucksache 7/2846 während seiner 53. Sitzung am 13. Dezember 2018 beraten und federführend an den Energieausschuss sowie mitberatend an den Wirtschaftsausschuss überwiesen.

Der Energieausschuss hat die Unterrichtung während seiner 47. Sitzung am 27. Februar 2019 erstmalig erörtert und sich auf das Beratungsverfahren verständigt.

Nachdem während der Beratungen des Energieausschusses festgestellt worden ist, dass der von den Fraktionen der SPD und CDU vorgelegte Beschlussvorschlag Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen haben könnte, ist der Finanzausschuss nach § 55 Abs. 3 GO LT um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten worden.

Während seiner 55. Sitzung am 5. Juni 2019 hat der Energieausschuss die Unterrichtung abschließend beraten und die vorliegende Beschlussempfehlung einvernehmlich, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der SPD und CDU sowie bei Enthaltung der Fraktionen der AfD, DIE LINKE sowie Freie Wähler/BMV, angenommen.

### **II. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse**

#### **1. Wirtschaftsausschuss**

Der Wirtschaftsausschuss hat die Unterrichtung in seiner 56. Sitzung am 4. April 2019 und abschließend in seiner 57. Sitzung am 9. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und CDU, bei Enthaltung seitens der Fraktionen der AfD, DIE LINKE und Freie Wähler/BMV einvernehmlich, die Unterrichtung, soweit seine Zuständigkeit betroffen ist, verfahrensmäßig für erledigt zu erklären.

#### **2. Finanzausschuss**

Der Finanzausschuss hat die Unterrichtung sowie den Beschlussvorschlag der Fraktionen der SPD und der CDU in seiner 58. Sitzung am 6. Juni 2019 abschließend beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der SPD und der CDU, bei Enthaltung seitens der Fraktionen der AfD, DIE LINKE und Freie Wähler/BMV einvernehmlich beschlossen, dem federführend zuständigen Energieausschuss gemäß § 55 Absatz 3 GO LT mitzuteilen, dass der Finanzausschuss den vorgenannten Entschließungsantrag aus finanzpolitischer Sicht mitträgt.

### III. Wesentliche Ergebnisse der Beratungen des Energieausschusses

#### a) Allgemeines

Während seiner 47. Sitzung am 27. Februar 2019 hat der Energieausschuss die Unterrichtung durch die Landesregierung erstmalig beraten und sich darauf verständigt, den ILVP kapitelweise zu erörtern, um die einzelnen Bereiche fachpolitisch zu vertiefen. Ziel war, die Beratungen im ersten Halbjahr 2019 abzuschließen.

Während der 50. Sitzung am 27. März 2019 hat sich der Ausschuss den einzelnen Verkehrsträgern (Straßennetz, ÖPV und Mobilität im ländlichen Raum) gewidmet. In diesem Zusammenhang wurde der Ausschuss darüber informiert, dass der ILVP inzwischen überarbeitet worden sei, nämlich hinsichtlich des Ressourcenbedarfs der Baulastträger zur Beurteilung der Straßenzustände (Methodik für eine Erhaltungssystematik). Diesbezüglich wurde dargelegt, dass das Fachressort Vertreter der Landkreise sowie der kreisfreien Städte zu einem Workshop im Juni 2019 in das Landesamt für Straßenbau und Verkehr nach Rostock eingeladen habe. Ziel sei es, einen Überblick über die Methodik zu erhalten und das zukünftige Vorgehen der Zustandserfassung und -bewertung für die Landes- und Bundesstraßen zu vermitteln. Anhand der Ergebnisse werde man zukünftig versuchen, diese auch auf die kommunale Ebene zu übertragen, um Erhaltungs- und Bedarfsprognosen ableiten zu können. Dieser Punkt sei im ILVP zwar angesprochen, aber für die Nutzer noch nicht ausreichend konkret ausformuliert worden. Zudem sei die Abbildung auf den Seiten 53/54 des ILVP hinsichtlich der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) verändert worden, weil der Bau der BAB 14 in Mecklenburg-Vorpommern inzwischen abgeschlossen worden sei. Zudem sei beim Straßenbauamt Schwerin die Autobahn-Projektgruppe für Großprojekte, insbesondere derjenigen des BVWP, eingerichtet worden.

Zum ÖPNV und SPV wurde ausgeführt, dass der Fernverkehr zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 eine neue IC-Verbindung mit einem Zweistundentakt auf der Strecke Schwerin-Berlin-Dresden erhalten solle. Die Strecke Schwerin-Rostock-Ribnitz-Damgarten sei seit Dezember 2018 bereits in das ICE-Netz der DB AG eingebunden worden. Darüber hinaus solle es im Fernverkehr die neue Verbindung Leipzig-Magdeburg-Schwerin-Lübeck ab Ende 2022 geben. Auch sei die Fahrgastbeteiligung für die Fahrplanerstellung bzw. für die Fahrplankonferenzen inzwischen ausgebaut worden. Zurzeit befasse man sich mit der Fahrplanumstellung im Dezember 2019. Auf der Grundlage der Online-Fahrgastbeteiligung gebe es dazu mittlerweile 82 Vorschläge für Fahrplanänderungen.

Weiter wurde ausgeführt, dass der ILVP so ausgelegt sei, dass dieser keine konkreten Maßnahmen feststelle oder priorisiere. Er fungiere in erster Linie als Diskussionsgrundlage zur Herbeiführung von Konsensen, da sich der ÖPNV und SPNV in einem breiten Spannungsfeld von Zuständigkeiten/Betroffenheiten befänden. Das ÖPNV-Gesetz des Landes mache diesbezüglich keine Vorgaben. Allerdings wiesen die Seiten 93/94 des ILVP in Betracht kommende Maßnahmen für den ÖPNV aus. Man stoße regelmäßig auf Gesetze, Zuständigkeiten und Eigenverantwortlichkeiten. Ebenfalls seien die Finanzmittel begrenzt. Man wolle aber die alte Förderrichtlinie über alternative Bedienformen des ÖPNV zur Richtlinie für eine innovative Mobilität überarbeiten. In diesem Zusammenhang solle der Anwendungsbereich und Förderumfang deutlich erweitert werden. Die Beratungen dazu würden im Rahmen der Erörterung des kommenden Landshaushaltes geführt. Dazu bedürfe es jedoch noch einer Ressortabstimmung.

Seitens der Fraktion DIE LINKE wurde im Verlauf der Sitzung dargelegt, dass an vielen Stellen nicht ersichtlich sei, welche Maßnahmen konkret ergriffen werden sollten und wer dafür verantwortlich sein solle. Insofern gebe es derzeit nur einen „Flickenteppich“ von bedarfsgerechten Maßnahmen zur Sicherung der Mobilität im Land. So gebe es beispielsweise kaum einen kreisübergreifenden ÖPNV. Vor allem in Bezug auf die angekündigten landesweiten ÖPNV-Linien gebe es keine Verbindlichkeit. Zudem reiche die Finanzausstattung für den ÖPNV nicht aus. Vor diesem Hintergrund hat die Fraktion DIE LINKE für eine übergeordnete Betrachtung des ILVP geworben.

Im Rahmen der 51. Sitzung am 3. April 2019 hat der Energieausschuss die Bereiche Rad-, Fuß-, Schiffs- und Luftverkehr erörtert. Vertreter des Fachressorts erklärten, dass der ILVP eine Gratwanderung zwischen einem strategischen Papier und einer starken Umsetzungsorientierung vollziehen müsse. Und mit dem Kapitel „Radverkehr“ habe man erstmals eine Radverkehrsstrategie für das Land vorgelegt. In diesem Zusammenhang verweise der ILVP u. a. auch auf zentrale Aussagen des nationalen Radverkehrsplans. Der Radverkehr sei nämlich als eigenständiges System zu verstehen. Dass aber noch weitere Grundsatzfragen zukünftig zu klären seien, bestätige das 7-Ziele-Papier der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen (AGFK).

Zum Umsetzungskapitel für den Radverkehr wurde ausgeführt, dass das Radnetz „Erreichbarkeit Zentrale Orte“ im Land wesentlich sei. Inwieweit aber auch ein Zielnetz landesweit notwendig sei, solle ein weiteres Werkstattgespräch zum Radverkehr zeigen, dass in naher Zukunft stattfinden solle. Zum sogenannten Lückenschlussprogramm wurde ausgeführt, dass die Priorisierung für das Programm 2019 bis 2021 den Landkreisen inzwischen zugleitet worden sei. Der Neubau von Radwegen könne aber nur gefördert werden, wenn entsprechende Unterhaltungskonzepte vorgelegt würden, um festgestellte Defizite abzustellen. Weiter wurde darauf verwiesen, dass bezüglich der Radfernwege die seit zwei Jahren stattfindenden Befahrungen des ADFC sowie des Tourismusverbandes M-V die Grundlage für Sanierungsmaßnahmen bildeten. Im Ergebnis derer befänden sich ca. 20 % der Radfernwege des Landes in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand. Vor diesem Hintergrund habe man kurzfristig die Koordinierungsgruppe „Radfernwege Berlin-Kopenhagen“ gegründet und die Situation erörtert. Dieses Verfahren solle jetzt auf alle Radfernwege ausgeweitet werden. Das grundsätzliche Problem sei aber die Zuständigkeit für die Erhaltung/Unterhaltung von Radwegen, denn es seien viele Gemeinden mit unterschiedlicher Finanzausstattung im Land betroffen. Insofern werde im Zuge der vorbereitenden Haushaltsberatungen auch über zusätzliche und neue Fördermittel diskutiert werden müssen, da EFRE-Mittel nur bei Neubaumaßnahmen genutzt werden könnten. Und um sicher weiterplanen zu können, sei diesbezüglich ein Gutachten in Auftrag gegeben worden, den notwendigen Förderbedarf zu ermitteln. In diesem Zusammenhang würden beispielhaft die Radfernwege auf der Insel Usedom untersucht. In Bezug auf den Bereich Luftverkehr wurde angemerkt, dass der vom Flughafen Rostock-Laage erbetene Kredit in Höhe von 1,4 Mio. Euro vom Land ausgereicht worden sei.

Im Rahmen der Erörterung des Bereichs „Schiffsverkehr und Häfen“ wurde darauf hingewiesen, dass es in den Jahren 2016 bis 2018 jeweils ein relativ einheitliches Umschlagsvolumen von ca. 35 Mio. t jährlich in den Landeshäfen gegeben habe. Insbesondere die Entwicklung der vorpommerschen Häfen sei erfreulich gewesen. Allerdings seien dafür auch temporäre Einmaleffekte, wie beispielsweise der Bau der Nord-Stream-Gaspipeline, verantwortlich. Die Häfen Wismar und Rostock seien von leichten Umsatzrückgängen, insbesondere bei Massengütern (witterungsbedingte Ertragsausfälle bei Getreide), betroffen. Erfreulich sei dagegen die Entwicklung der Passagierverkehre. Mit 3,3 Mio. Passagieren im Jahr 2016 habe man sich bis 2018 auf ca. 3,7 Mio. Passagiere gesteigert. Verantwortlich dafür seien die Fährverkehre von Rostock nach Gedser und Trelleborg. Auch die Ausweitung des Kreuzfahrtgeschäftes habe mit dazu beigetragen. Rostock sei inzwischen der beliebteste Kreuzfahrthafen in Deutschland. 2018 habe man 206 Schiffsanläufe in diesem Segment gehabt. Allerdings lasse sich dieses Niveau kaum noch steigern, sofern der Ausbau des Kreuzfahrthafens nicht abgeschlossen sei.

Zum Saisonbeginn 2020 werde auch das neue Passagierterminal am Liegeplatz 8 in Warnemünde funktionsfähig sein. Zur Förderung der Hafeninfrastruktur wurde ausgeführt, dass in den Jahren 2017 und 2018 insgesamt vier Vorhaben in Rostock (2) und Saßnitz (2) mit ca. 30 Mio. Euro gefördert worden seien. Für die Fahrwasservertiefungen zu den Häfen Wismar und Rostock könne man ggf. noch im laufenden Jahr mit den Planfeststellungsverfahren beginnen. Mit der für die MV-Werften in Wismar notwendigen Unterhaltungsbaggerung sei inzwischen begonnen worden.

Seitens der Fraktion DIE LINKE wurde im Verlaufe der Sitzung kritisiert, dass der ILVP bereits deutlich früher erwartet worden sei. Das sogenannte Radverkehrskonzept werde zudem für zu vage gehalten, weil konkrete Festlegungen und Zeitpläne fehlten. Zudem werde eine landesweite Zustandserfassung des Radwegenetzes für notwendig erachtet. Allerdings sei nicht ersichtlich, wer bis wann und wofür zuständig sei. Positiv sei, dass vor der Ausgabe von Fördermitteln nunmehr auch Unterhaltungsmaßnahmen geprüft würden. Wenig schlüssig sei allerdings die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger. Zwar sollen zentrale Knotenpunkte errichtet werden, jedoch würden diese nicht näher definiert. Auch sei nicht klar, in welchen Schritten man vorgehen wolle. Ebenfalls erschließe sich nicht, warum es keine Zuständigkeit des Landes für die Radfernwege geben solle. Auch das Land müsse bedeutsame Verbindungen definieren.

Während der 52. Sitzung am 8. Mai 2019 hat der Ausschuss seine Beratungen auf die verkehrsübergreifende Mobilität fokussiert. Der Ausschuss wurde darüber informiert, dass es auch in diesem Bereich einige Aktualisierungen gegeben habe. Zu den Mobilitätsangeboten für Touristen wurde ausgeführt, dass die KaiserbäderCard des Modellprojektes auf Usedom erfolgreich gewesen sei und seit März 2019 regulär fortgesetzt werde. Derzeit werde geprüft, ob auch der SPNV integriert werden könne und welche Kosten damit verbunden seien. Darüber hinaus seien auch andere Kurverwaltungen am Modell der Verknüpfung von Kurkarten sowie des ÖPNV/SPNV interessiert. Aus Landessicht seien aber auch die touristischen Anbieter selbst verpflichtet, Lösungen zu unterstützen, wie dies die Tourismuskonzeption des Landes einfordere. Zum Thema „Verkehrssicherheit und Fahrzeugtechnik“ wurde ausgeführt, dass dieses auch auf Abbiegeassistenten und Notbremssysteme für Lastkraftwagen abstelle.

Für den Bereich Barrierefreiheit im Straßenraum wurde ausgeführt, dass ein Leitfaden für den kommunalen Straßenbau erarbeitet werden solle. In diesem Zusammenhang habe man die kommunalen Spitzenverbände auf die vorhandenen Leitfäden in anderen Bundesländern (z. B. Nordrhein-Westfalen) aufmerksam gemacht, da diese auch für Mecklenburg-Vorpommern verwendbar seien. Insofern habe es keinen Mehrwert, wenn das Land einen eigenen Leitfaden entwickle.

Während der 55. Sitzung des Energieausschusses am 5. Juni 2019 hat der Energieausschuss die Unterrichtung abschließend beraten. In diesem Zusammenhang hat die Fraktion der AfD die Erarbeitung des Planes als grundsätzliche Handlungsempfehlung für die nächsten Jahre begrüßt. Dennoch wäre es aus Fraktionssicht wünschenswert gewesen, wenn die Landesregierung bei dem einen oder anderen Thema mutiger gewesen wäre oder die gesteckten Ziele wesentlich konkreter formuliert hätte. Die Erhaltung und Instandhaltung des Straßennetzes in Mecklenburg-Vorpommern sei von großer Bedeutung und durch eine einheitliche Zustandserfassung und ein abgestimmtes Erhaltungsmanagement umgehend in Angriff zu nehmen.

Bloße Empfehlungen und Diskussionen über Lösungsansätze reichten nicht mehr aus; es müsse gehandelt werden. Dass ein einheitlicher Tarif auf den Weg gebracht werden solle, sei in diesem Zusammenhang durchaus zielführend. Dennoch wäre die Absicht, einen landesweiten Verkehrsverbund zumindest in Erwägung zu ziehen und ernsthaft zu prüfen, ein wesentlich mutigerer Ansatz.

Weiter wurde seitens der Fraktion der AfD ausgeführt, dass die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten und dabei den Übergang zum Individualverkehr zu integrieren, ein lobenswerter Ansatz sei. Gut funktionierende und ausgebauten Hauptstrecken erhöhten durchaus die Attraktivität des ÖPNV. In ländlichen Regionen sollten deshalb nicht nur alternative Bedienungsformen im Fokus stehen. Eine Grundversorgung mit SPNV-Angeboten sei auch hier erstrebenswert. Insbesondere im südlichen Mecklenburg-Vorpommern sei die Anbindung an den SPNV wieder anzustreben. Man dürfe die ländlichen Räume nicht aus den Augen verlieren. Das Land solle seine Bemühungen zudem darauf konzentrieren, dass sich wieder mehr Familien und junge Leute in den Dörfern ansiedelten und die ländlichen Räume wieder belebten. Man brauche parallel zum individuellen Engagement der Menschen vor Ort innovative Ideen und alternative Mobilitätsangebote, die tatsächlich einen Mehrwert für die ländlichen Räume darstellten.

## **b) Anträge der Fraktionen**

Die Fraktion DIE LINKE hat ausgeführt, dass die Vorlage des ILVP begrüßt werde. Der ILVP sei ein lernendes System, das fortlaufenden Konkretisierungen, Erweiterungen und Anpassungen unterzogen werden müsse. In diesem Zusammenhang solle der zuständige Fachausschuss im Landtag Mecklenburg-Vorpommern zukünftig regelmäßig unterrichtet werden. Der Schwerpunkt des ILVP solle jedoch beim ÖPNV liegen. Vor diesem Hintergrund hat die Fraktion DIE LINKE den Antrag gestellt, die Beschlussempfehlung wie folgt zu fassen:

„Der ILVP M-V ist bewusst als „lernender Plan“ angelegt worden. Seine Bearbeitung ist demnach nicht abschließend erfolgt, sondern soll stetig fortgesetzt werden mit dem Ziel der weiteren Qualifizierung und Aktualisierung. Der Energieausschuss erwartet, dass mindestens jährlich über erfolgte Neuerungen am ILVP M-V im Fachausschuss berichtet und zumindest online eine jeweils aktualisierte Version der Öffentlichkeit verfügbar gemacht wird.

Insbesondere der Teil des ILVP M-V, welcher gleichzeitig die Funktion als ÖPNV-Landesplan übernimmt, ist im Maßnahmeteil für den ÖPV (Seiten 93 und 94) verbindlicher zu regeln. Dazu gehören Zeitrahmen zur Umsetzung sowie die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel in dem kommenden Doppelhaushalt 2020/2021 sowie der Mittelfristigen Finanzplanung. Zu diesem Zwecke empfiehlt der Energieausschuss, im Landtag zu beschließen, die Mittel für den Ausbildungsverkehr - rund 20 Mio. Euro jährlich - nicht mehr aus Regionalisierungsmitteln zu entnehmen, sondern bedarfsgerecht aus Landesmitteln zu finanzieren. Die freiwerdenden Regionalisierungsmittel sollen dem SPNV zugutekommen und der Umsetzung der Maßnahmen dienen.“

Dieser Antrag wurde mehrheitlich, bei Zustimmung seitens der Fraktion DIE LINKE, bei Ablehnung der Fraktionen der SPD, CDU und AfD sowie bei Enthaltung seitens der Fraktion Freie Wähler/BMV abgelehnt.

Die Fraktionen der SPD und CDU haben den Antrag gestellt, dass der Energieausschuss beschließen möge, dem Landtag die folgende Empfehlung vorzulegen:

„Der Landtag möge beschließen,

I. folgender Entschließung zuzustimmen:

1. Der Landtag stellt fest, dass der Radverkehr vor dem Hintergrund der notwendigen CO<sub>2</sub>-Wende als ein wesentlicher Bestandteil zukünftiger Mobilität zu definieren ist und mit der notwendigen Wichtung in verkehrspolitische Entscheidungen des Landes, der Landkreise und der Kommunen einbezogen werden sollte. Sowohl Alltagsverkehre als auch touristische Radverkehre im Umfeld von Urlaubsdestinationen sowie auf Radfernwegen sind nicht einfach nur ein Ersatz von ansonsten anderweitig organisierter Mobilität, sondern immer auch ein Wirtschaftsfaktor, der die Lebensqualität in Mecklenburg-Vorpommern unterstützen kann. Der Ansatz, den Radverkehr auf der Ebene der Infrastruktur, der Öffentlichkeitsarbeit sowie durch entsprechende Dienstleistungsangebote zu fördern und zu unterstützen, sollte daher unbedingt weiterverfolgt werden.
2. Der Landtag fordert die Landesregierung in Bezug auf den Radverkehr auf,
  - a) die im Integrierten Landesverkehrsplan enthaltene Radverkehrsstrategie gemeinsam mit den relevanten Akteuren im Land weiter zu konkretisieren und fortzuentwickeln sowie umzusetzen.
  - b) unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten des Landes im nächsten Doppelhaushalt Landesmittel für die Erhaltung von Radfernwegen einschließlich der Wegweisung anzustreben, um die kommunalen Baulasträger dabei zu unterstützen, in den kommenden Jahren das Netz der Radfernwege in Mecklenburg-Vorpommern baulich auf den aktuellen Standard für gute Radverkehre zu bringen. Die Landesförderung wird ohne Änderungen der Straßenbaulasträgerschaft über die Landkreise und kreisfreien Städte abgewickelt.

- c) basierend auf der Radnetzplanung ‚Erreichbarkeit Zentrale Orte‘ unter Einbeziehung der relevanten Akteure im Land die Planung für ein Ziel-Radnetz für Mecklenburg-Vorpommern anzugehen und dessen Umsetzung im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel und unter Mitwirkung der verschiedenen Straßenbaulastträger nachdrücklich voranzubringen.‘

- II. die Unterrichtung durch die Landesregierung auf Drucksache 7/2846 verfahrensmäßig für erledigt zu erklären.“

Zur Begründung hat die Fraktion der SPD ausgeführt, die Bedeutung des Radverkehrs für das Land - auch außerhalb des ILVP - herausheben zu wollen. Dabei handele es sich insbesondere um Vorhaben zum Bau von überregionalen Fahrradwegen und Radfernwegen, bei denen es zukünftig eine intensivere Abstimmung zwischen den Baulastträgern geben müsse.

Zudem sei bereits heute klar, dass im Zuge der Energiewende ein 1:1-Ersatz motorisierter Individualverkehre ökologisch nicht sinnvoll sei. Insofern solle die Stärkung sinnvoller Alternativen, wie beispielsweise die Fahrrad-Mobilität, konsequent als Bestandteil der Arbeit der Landesregierung, der Landkreise sowie der Kommunen verstanden werden. Erfolgreiche Regionen mit beispielhafter Fahrrad-Mobilität zeigten, dass die notwendigen Strukturen über Jahre hinweg kontinuierlich entwickelt werden müssen. Dies solle sich auch in der Arbeit der Landesregierung widerspiegeln.

Zur Ziffer 2 des Antrages der Fraktionen der SPD und CDU wurde festgestellt, dass mit dem ILVP und dem NRVP 2020 bereits gute Ausgangsplanungen für die Stärkung der Fahrrad-Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern vorlägen. Das Land solle aufgrund seiner natürlichen Gegebenheiten durchaus den Anspruch haben, auch im touristischen Bereich beim Radfahr-Urlaub die Nummer Eins in Deutschland zu werden. Hierfür seien Investitionen in das bestehende Radfernwegenetz notwendig, die in den nächsten Jahren im Haushalt auch abgebildet werden sollten. Die Definition eines Ziel-Radnetzes erscheine vor dem Hintergrund der Stärkung der Fahrrad-Mobilität sinnvoll. Die relevanten Akteure im Land, insbesondere die Ebene der Landkreise, seien bei der Planung eines solchen Netzes aktiv mit einzubeziehen. Dass die kommunale Ebene innerhalb ihres Wirkungskreises auch eigenständig an den Voraussetzungen für gute Fahrrad-Mobilität arbeite, sei eigentlich selbstverständlich. Mit der Novellierung des FAG sollen dafür die notwendigen finanziellen Spielräume geschaffen werden.

Diesem Antrag wurde einvernehmlich, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der SPD und CDU sowie bei Enthaltung der Fraktionen der AfD, DIE LINKE und Freie Wähler/BMV zugestimmt.

Vor diesem Hintergrund sowie den Darlegungen der Vertreter des Fachressorts hat der Energieausschuss im Rahmen der Gesamtabstimmung einvernehmlich, bei Zustimmung seitens der Fraktionen der SPD und CDU sowie bei Enthaltung seitens der Fraktionen der AfD, DIE LINKE und Freie Wähler/BMV beschlossen, dem Landtag zu empfehlen, der Entschließung zuzustimmen und die Unterrichtung durch die Landesregierung auf Drucksache 7/2846 verfahrensmäßig für erledigt zu erklären.

Schwerin, den 11. Juni 2019

**Rainer Albrecht**  
Berichterstatte