

ANTRAG

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Radreiseregion Mecklenburg-Vorpommern zurück an die Spitze führen – Bau und Instandhaltung der Radfernwege endlich in Landesverantwortung

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

1. Das Land Mecklenburg-Vorpommern ist eines der führenden Fahrradtourismuskländer in Deutschland. Die Gewohnheiten und Ansprüche der Reisenden befinden sich in stetigem Wandel. Damit das Land Mecklenburg-Vorpommern nicht den Anschluss an andere Radreiseregionen in Deutschland verliert, sind dauerhafte Investitionen in die Radinfrastruktur nötig.
2. Ausgebaute und intakte Radfernwege machen die Region nicht nur für Radreisende attraktiv. Auch für Anwohnerinnen und Anwohner, Alltagsradfahrerinnen und -fahrer und Pendlerinnen und Pendler gewinnt die Nutzung des Fahrrads als günstiges, umwelt- und klimafreundliches sowie gesundheitsförderndes Verkehrsmittel an Attraktivität. Gleichzeitig sorgen ausgebaute und intakte Radfernwege für eine höhere Tourismusakzeptanz bei Einheimischen.
3. Der Radtourismus ist in Mecklenburg-Vorpommern ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Laut einer Radverkehrsuntersuchung für die Jahre 2020 bis 2022 des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern bringt der Radtourismus einen Gesamtbruttoumsatz von über 1,1 Milliarden Euro – bei jährlich rd. zwei Millionen Gästen im Radtourismus¹.

¹ siehe <https://www.adfc.de/neuigkeit/radtourismus-ist-in-mecklenburg-vorpommern-wichtiger-wirtschaftsfaktor>; https://dl.tmv.de/Ergebnisbericht_RVU_MV_2023.pdf

4. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) zeichnet Radrouten mit dem Gütesiegel „Qualitätsradroute“ aus². In Mecklenburg-Vorpommern besitzt kein Radweg dieses Gütesiegel. Darüber hinaus belegt Mecklenburg-Vorpommern laut den jüngsten Radreisereisenanalysen des ADFC bei den Radreisenden keinen Spitzenplatz mehr bei der Beliebtheit als Radreiseregion³.
5. Der Zustand der Radfernwege ist ausbaufähig. So zeigte ein Gutachten zu Zustand und erforderlichen Erhaltungskosten der touristischen Radfernwege in Mecklenburg-Vorpommern aus dem Jahr 2019 ein sehr durchwachsenes Ergebnis. Demnach waren nur 53,2 Prozent der untersuchten Strecke auf Usedom in gutem Zustand bzw. bedurften nur kleinerer Reparaturen oder Pflegemaßnahmen. Zugleich war bei rd. 28 Prozent der Wege eine neue Asphaltdecke erforderlich und bei 19 Prozent der Wege wurde ein grundlegender Sanierungsbedarf festgestellt⁴.

II. Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. die Verantwortung für den Bau und die Instandhaltung der Radfernwege in enger Abstimmung mit Landkreisen, Kommunen und Fachverbänden zu übernehmen.
2. unverzüglich eine bedarfsgerechte und transparente Priorisierung der notwendigen Instandhaltungs- und Ausbaumaßnahmen entlang der Radfernwege vorzunehmen, um einen effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten.
3. den ermittelten Finanzbedarf für die Radfernwege einschließlich der Wegweisung bedarfsgerecht im nächsten Doppelhaushalt zu berücksichtigen.
4. die Weiterentwicklung der Radfernwege zu Qualitätsrouten anzustreben, um die radtouristische Bedeutung im Bundesländervergleich zu erhöhen und den Radtourismus wieder in die Erfolgsspur zu bringen.

Constanze Oehlrich und Fraktion

Begründung:

Fahrradinfrastruktur wird in Deutschland und Mecklenburg-Vorpommern weniger prioritär als Autoinfrastruktur behandelt. So gibt es immer noch kein lückenloses landesweites Radverkehrsnetz. Dennoch lassen sich Touristinnen und Touristen davon nicht abschrecken und Urlaub mit dem Fahrrad ist in Mecklenburg-Vorpommern eine beliebte touristische Aktivität, die jährlich einen Bruttoumsatz von rd. 1,1 Milliarden Euro an Wertschöpfung bringt. Darum sollte das Land ein großes Interesse daran haben, den Radtouristinnen und -touristen und damit auch den Einheimischen eine sehr gute Fahrradinfrastruktur zur Verfügung zu stellen und somit die Potenziale dieses Tourismuszweigs besser auszuschöpfen.

² siehe <https://www.adfc-radtourismus.de/radtouren/qualitaetsradrouten/>

³ siehe z. B. https://www.adfc.de/fileadmin/BV/RFS/user_upload/ADFC_Radreiseanalyse_2024_Handout_WEB.pdf

⁴ siehe <https://www.regierung-mv.de/Aktuell/?id=154171&processor=processor.sa.pressemitteilung>

Der Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern lebt von der Erreichbarkeit der Natur und der Küsten sowie der landschaftlichen Schönheit, die sich besonders gut mit dem Fahrrad erleben lässt. Damit Mecklenburg-Vorpommern weiterhin ein beliebtes Reiseziel für Fahrradtouristinnen und -touristen bleibt, sollte es sich nicht auf dem Status quo ausruhen, sondern sich den Herausforderungen der Zukunft stellen. Denn nicht nur die Anforderungen der Reisenden sind im Wandel, sondern auch die Mobilität der Menschen in Mecklenburg-Vorpommern. Das Fahrrad spielt hierbei eine zentrale Rolle. Eine gute Fahrradinfrastruktur nützt Radreisenden und den Menschen vor Ort gleichermaßen.

In der letzten Legislaturperiode wurde der „Integrierte Landesverkehrsplan Mecklenburg-Vorpommern“ (Drucksache 7/3735) erarbeitet. Schon dort wurde gefordert, Landesmittel bereitzustellen, um die kommunalen Baulastträger dabei zu unterstützen, die Radfernwege zu erhalten und die Wege baulich auf den aktuellen Standard zu bringen. Um Mecklenburg-Vorpommern als Tourismusland für den Radverkehr wieder zurück an die Spitze zu führen, ist die Zuständigkeit für die Radfernwege darum zukünftig beim Land anzusiedeln. Das entlastet die Kommunen und schafft neben einer klaren Zuständigkeit einen einheitlichen Standard für die Radfernwege. Zudem ist es unabdingbar, Landesmittel bedarfsgerecht und anhand einer sinnvollen und transparenten Priorisierung zur Verfügung zu stellen, um eine zügige und insbesondere bedarfsgerechte Modernisierung der Radfernwege sowie einen effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten. Eine nicht bedarfsgerechte und anhand intransparenter Auswahlkriterien erfolgte Mittelbereitstellung für das Programm zur Erhaltung von Fernradwegen aus den Jahren 2020 und 2021 wurde erst jüngst im Jahresbericht 2024 des Landesrechnungshofes deutlich kritisiert (Drucksache 8/3889, S. 149 ff.) Dabei kann nur bei einer transparenten Vergabe mit klaren Anforderungen eine ziel- und bedarfsgenaue Förderung und damit ein effizienter Mitteleinsatz stattfinden.