

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Stephan J. Reuken, Fraktion der AfD

Priorisierungskonzept für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

1. Inwiefern hält die Landesregierung die jährliche Zuweisung von 7 Millionen Euro für den Radwegneubau an Landesstraßen für ausreichend, um ein lückenloses Radverkehrsnetz zeitnah zu realisieren?

Die Landesregierung hält die geplanten Ausgaben in der genannten Höhe für geeignet, um in den nächsten Jahren substanzielle Fortschritte beim Ausbau der straßenbegleitenden Radwege an Landesstraßen zu erzielen. Die Schaffung eines lückenlosen Radverkehrsnetzes wird dabei als Ziel und als gemeinsame Aufgabe der verschiedenen Baulastträger gesehen. Die Landesregierung weist darauf hin, dass mit Landesmitteln in Höhe von 7 Millionen Euro pro Jahr mit höheren Ausgaben für den Radwegneubau an Landesstraßen geplant wird, als im Durchschnitt der vergangenen Jahre für diese Aufgabe haushalterisch geplant war. Im Zeitraum der abgelaufenen Förderperiode 2014 bis 2020/2023 des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) waren im Durchschnitt für den Neubau von Radwegen pro Jahr 4,5 Millionen Euro aus dem EFRE und 0,5 Millionen Euro an Landesmitteln haushalterisch geplant.

2. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um die fachliche Kompetenz und Ortskenntnisse der regionalen Akteure effektiver in die Planung und Umsetzung des Radwegebbaus einzubeziehen?

Um die fachliche Kompetenz und die Ortskenntnisse der regionalen Akteure einzubeziehen, stimmt die Landesregierung das Priorisierungskonzept für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern mit den Landkreisen ab. Am 14. März 2024 wurden den Landkreisen die Methodik und die Ergebnisse des Priorisierungskonzeptes vorgestellt. Die Landkreise können Stellung zu den Ergebnissen des Konzeptes nehmen. Darüber hinaus steht die Landesregierung zu Fragen des Radwegebbaus im Austausch mit zahlreichen regionalen Akteuren, etwa im Rahmen der Koordinierungsgruppe Radfernwege.

3. Wie hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle auf Abschnitten von Landesstraßen mit und ohne Radwege in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
Inwiefern spiegelt sich dies in der Priorisierung wider?

Dazu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Die Verkehrsunfallstatistik der Polizei Mecklenburg-Vorpommern unterscheidet nicht nach Verkehrsunfällen auf Abschnitten von Landesstraßen mit und ohne Radweg. Eine Auswertung, wie in der Fragestellung erbeten, ist daher nicht möglich.

In dem Priorisierungskonzept für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen in Mecklenburg-Vorpommern wurde die Anzahl an Verkehrsunfällen nicht als Kriterium berücksichtigt. Es wurden allerdings Straßenparameter wie beispielsweise Fahrbahnbreite, Verkehrsstärken, Schwerlastverkehrsstärken, kurvenreiche Streckenführung und Ausstattung der Straße mit Schutzplanken berücksichtigt, welche Aspekte der Verkehrssicherheit für Radfahrer abbilden.

4. Ist die Landesregierung der Ansicht, dass die aktuelle Verteilung der Mittel für den Radwegebau den tatsächlichen Bedarf an Verkehrssicherheit und Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung widerspiegelt?

Mit Landesmitteln in Höhe von 7 Millionen Euro pro Jahr wird mit höheren Ausgaben für den Radwegeneubau an Landesstraßen geplant, als im Durchschnitt der vergangenen Jahre für diese Aufgabe haushalterisch geplant war. Zur Umsetzung dieser höheren Investitionen sind in der Straßenbauverwaltung zusätzliche Stellen u. a. für die Planung und den Bau von Radwegen geschaffen worden.

5. Wie viele Fälle von schweren Verkehrsunfällen mit und ohne Radfahrerbeteiligung auf Landesstraßen ohne begleitende Radwege sind der Landesregierung bekannt?
Wie beeinflusst dies die Prioritätensetzung im Radwegebau?

Dazu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor. Die Verkehrsunfallstatistik der Polizei Mecklenburg-Vorpommern unterscheidet nicht nach Landesstraßen mit und ohne begleitende Radwege. Eine Auswertung, wie in der Fragestellung erbeten, ist daher nicht möglich.

Zur zweiten Teilfrage siehe Antwort zur zweiten Teilfrage zur Frage 3.

6. Welche Zahlen oder Daten liegen der Landesregierung zur Bewertung der Effizienz des Lückenschlussprogramms für Radwege insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Mobilität vor?

Der Landesregierung liegen keine Zahlen und Daten zur Effizienz des Lückenschlussprogrammes für Radwege, insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Mobilität, vor. Grundsätzlich beeinflussen zahlreiche Faktoren die Verkehrssicherheit und die Mobilität.

7. Inwieweit berücksichtigt das Priorisierungskonzept die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs für den Tourismus in Mecklenburg-Vorpommern?

Im Rahmen des Priorisierungskonzeptes wurde als ein Kriterium für die Bewertung des Erfordernisses einer Radverkehrsanlage berücksichtigt, ob ein Straßenabschnitt Bestandteil touristischer Radfernrouuten oder weiterer touristischer Radrouuten ist.

8. Wie bewertet die Landesregierung die Kritik, dass das Priorisierungskonzept möglicherweise nicht flexibel genug ist, um auf kurzfristige Änderungen im Mobilitätsverhalten und bei der Verkehrsinfrastruktur zu reagieren?

Das Priorisierungskonzept bildet einen zeitlichen Rahmen, wann die betreffenden Radwegvorhaben realisiert werden sollen. Dabei ist u. a. nicht auszuschließen, dass es bei einzelnen Projekten Verzögerungen beispielsweise aufgrund von Klagen im Rahmen der Baurechtschaffung oder Problemen beim Grunderwerb geben könnte.

In diesem Fall können andere Radwegvorhaben vorgezogen werden, deren Realisierung ursprünglich erst zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen waren. In Einzelfällen kann somit von dem Priorisierungskonzept abgewichen und flexibel auf kurzfristige Änderungen reagiert werden.

9. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um sicherzustellen, dass die regionalen Akteure innerhalb der vorgegebenen Frist von sechs Wochen nach dem gemeinsamen Termin substanzielle und umsetzbare Vorschläge für die Priorisierung von Radwegprojekten einreichen können?

Die Landesregierung stellt den Landkreisen umfangreiche Informationen zu dem Priorisierungskonzept zur Verfügung. Am 14. März 2024 wurden den Landkreisen die Methodik und die Ergebnisse des Priorisierungskonzeptes vorgestellt. Auf Wunsch der Landkreise wurde die Frist für eine Stellungnahme von sechs auf acht Wochen verlängert.

10. Wie bzw. anhand welcher Kriterien wurde bisher ohne Priorisierungskonzept entschieden, welche Radwege gebaut werden sollen?

Seit dem Jahr 2004 erfolgte die Entscheidung für den Radwegbau nach dem „Radwegeentwicklungsplan für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landstraßen“, welcher u. a. auf den Kriterien Schwerlastverkehr, Alleen, Schutzplanken und sonstige Hindernisse, Unfälle im Längsverkehr, Schulweg, Strukturstandort, Lückenschluss und Fahrbahnbreite basierte. Nachdem der Radwegeentwicklungsplan nicht mehr fortgeschrieben wurde, erfolgte die Ausstattung der Landesstraßen im Land mit straßenbegleitenden Radwegen auf der Grundlage von Vorschlägen der einzelnen Straßenbauämter und anschließenden Planungsaufträgen des für den Straßenbau zuständigen Ministeriums jeweils für einzelne Straßenabschnitte. Im Rahmen des EFRE-finanzierten Lückenschlussprogrammes wurden die Landkreise bei der Auswahl der zu errichtenden Radwege einbezogen.