

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Johann-Georg Jaeger, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Berufs- und Schülerverkehr Fahrrad

und

ANTWORT

der Landesregierung

Derzeit wird ein Integrierter Landesverkehrsplan für Mecklenburg-Vorpommern erarbeitet, der Leitlinien für eine ökonomisch, sozial und ökologisch nachhaltige Verkehrspolitik enthält. Hier kommt es darauf an, dass unter anderem auch dem Alltags-Radverkehr die notwendige Bedeutung zugemessen wird.

1. Wie ist der aktuelle Modal-Split des Radverkehrs im Berufsverkehr in Mecklenburg-Vorpommern?
 - a) Welche Zielgrößen strebt die Landesregierung an?
 - b) Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, um Verbesserungen für den Radverkehr im Alltag umzusetzen?

Die von der Landesregierung mitfinanzierte Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008 - Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern“ hat einen Anteil des Radverkehrs bei den Wegen zur Arbeit von 16 % ergeben. Da diese Studie bislang im 6-Jahres-Rhythmus erstellt wurde, liegen der Landesregierung keine aktuelleren Zahlen vor.

Zu 1 a)

Die Landesregierung strebt einen möglichst hohen Anteil des Radverkehrs im Berufsverkehr an.

Zu 1 b)

Die Landesregierung unternimmt verschiedene Aktivitäten, um im Alltagsverkehr die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern:

- Unter Federführung des Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung wird in einem aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans finanzierten Projekt vom September 2012 bis Dezember 2014 in fünf Bundesländern die Führung des Radverkehr über Schutzstreifen außerorts erprobt (die Projektstrecken in Mecklenburg-Vorpommern sind Teilstrecken der Kreisstraßen 41 und 42 im Amt Dömitz-Malliß im Landkreis Ludwigslust-Parchim).
- Im Amt Dömitz-Malliß wird zeitgleich zum Projekt „Schutzstreifen außerorts“ eine auf den Alltagsradverkehr abgestimmte Wegweisung entwickelt und installiert (unter Verwendung der vorhandenen Beschilderung nach Standard der Forschungsgesellschaft für Straßenbau und Verkehr - FGSV), um Erkenntnisse für einen landesweiten Standard zu gewinnen.
- Es ist geplant, in einem eGovernment-Projekt das gesamte für den Radverkehr nutzbare Straßen- und Wegenetz in Mecklenburg-Vorpommern in einer Datenbank zu integrieren und unter anderem dem Radverkehr für ein Routing zur Verfügung zu stellen.
- Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung fördert gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Projekt der Hochschule Wismar „INMOD - Intermodaler öffentlicher Nahverkehr im ländlichen Raum auf Basis von Elektromobilitätskomponenten“. INMOD untersucht in 4 Teilräumen von Mecklenburg-Vorpommern unterschiedliche Szenarien, die alle auf einer Optimierung des öffentlichen Liniennetzes von Bus- und Bahnverkehr (Magistralen) basieren und durch Pedelegs beziehungsweise Fahrräder als Zubringer ergänzt werden.
- Zu den Maßnahmen der Landesregierung, die zur Verbesserung des Alltagsradverkehrs beitragen, zählt der Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen. Im Jahr 2013 ist geplant, 6,030 Millionen Euro für Radwege an Bundesstraßen und 4,633 Millionen Euro für Radwege an Landesstraßen einzusetzen. Die für den zukünftigen Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen verfügbaren Haushaltsmittel sind abhängig von den jeweiligen Haushalten bei Bund und Land. Aus diesem Grund können derzeit keine belastbaren Aussagen zu dem zukünftig für Baumaßnahmen bereitgestellten Finanzmittelbudget getroffen werden.

2. Welche Modellprojekte im Land Mecklenburg-Vorpommern gab es bisher, die auch die Förderung des Alltagsradverkehrs umfassten? Welche Projekte wurden umgesetzt und mit welchem Erfolg?

Im April 2012 wurde durch die Hochschule Wismar der „Schweriner Versuch - Verkehrsmittelvergleich von Fahrrad, Pedelec, PKW und Motorrad in der Stadt-Umland-Beziehung von Pendlerströmen“ durchgeführt. In dem Projekt wurde herausgearbeitet, dass das Pedelec und das Fahrrad für jeden Pendlertyp das geeignetste Verkehrsmittel im Nahbereich ist.

3. Wie beurteilt die Landesregierung die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV?
 - a) Wie werden die Bedingungen der Fahrradmitnahme für Pendler und Touristen beurteilt?
 - b) Bestehen ausreichend flexible Kapazitäten zur Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln (auch bei hoher Nachfrage während der Ferienzeit in Ferienregionen)?
 - c) Werden die anfallenden Kosten (z. B. Tageskarten bei der Bahn für 5 € täglich) für eine Mitnahme von Fahrrädern, insbesondere für Pendler, als akzeptabel bewertet?

Angaben sind nur zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) möglich, für den das Land verantwortlich ist. Für den sonstigen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Straßenbahnen sind die Landkreise beziehungsweise die kreisfreien Städte verantwortliche Aufgabenträger.

Zu 3 a)

Die Bedingungen sind insgesamt ausreichend. Allerdings können teilweise Engpässe im Schüler- und im Berufsverkehr sowie bei saisonalen Nachfragespitzen in Tourismusregionen auftreten.

Zu 3 b)

Vor allem bei einer hohen Nachfrage während der Ferienzeit reichen die verfügbaren Kapazitäten in den Urlaubsregionen nicht immer aus. Daher werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 die Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in den Linien Regionalexpress (RE) 3 Stralsund - Pasewalk - Berlin sowie RE 5 Rostock/Stralsund - Neustrelitz - Berlin ausgeweitet.

Zu 3 c)

Die Kosten für die im gesamten Nahverkehr nutzbaren Tageskarten sind akzeptabel.

4. Wie fördert das Land Mecklenburg-Vorpommern die Fahrradmitnahme im ÖPNV?

Das Land fördert die Beschaffung von Bussen und Straßenbahnen, die in der Regel Mehrzweckbereiche haben, in denen begrenzt Fahrräder mitgenommen werden können. Bei der Vergabe von SPNV-Leistungen enthalten die Ausschreibungsunterlagen Vorgaben zu den Schienenfahrzeugen zur Gewährleistung der Mitnahme von Fahrrädern in Mehrzweckräumen.

5. Wie viel Geld wird jährlich für den Radverkehr ausgegeben, wie viel für Verkehrsanlagen insgesamt (in den letzten 5 Jahren - ab 2008)?

Aus der nachfolgenden Tabelle können die Ausgaben für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen und deren Verhältnis zu den Verkehrsanlagen insgesamt entnommen werden. Zahlen aus dem kommunalen Bereich sind der Landesregierung nicht bekannt.

	Baumittel des Landes (keine Werkvertragsmittel) in Euro						
	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
Gesamt- ausgaben	46.900.000,00	49.950.430,62	52.502.274,63	51.289.129,02	51.203.495,69	50.439.730,97	45.610.448,75
Radwege	4.633.000,00	5.829.000,00	4.455.000,00	4.376.000,00	4.828.000,00	3.779.000,00	4.281.000,00
Anteil in Prozent	9,88	11,67	8,49	8,53	9,43	7,49	9,39
	Baumittel des Bundes in Euro						
Gesamt- ausgaben	128.013.200,00	116.000.000,00	120.519.000,00	140.018.300,00	146.134.400,00	139.980.000,00	120.343.000,00
Radwege	6.030.000,00	4.020.000,00	6.316.000,00	9.015.000,00	5.624.000,00	5.140.000,00	4.798.000,00
Anteil in Prozent	4,71	3,47	5,24	6,44	3,85	3,67	3,99

6. Wie hoch ist der Anteil der Schulwege, die in Mecklenburg-Vorpommern mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (soweit verfügbar, aufgelistet nach Landkreisen/kreisfreien Städten, sowie nach den verschiedenen Schultypen und Altersklassen)?

Die Studie „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008 - Ergebnisbericht Mecklenburg-Vorpommern“ MiD 2008 hat für Mecklenburg-Vorpommern einen Anteil des Radverkehrs am Ausbildungsverkehr von 18 % ergeben. Detailliertere Zahlen (regional, Schultypen, Altersklassen) liegen der Landesregierung nicht vor.

§ 113 Absatz 1 des Schulgesetzes Mecklenburg-Vorpommern bestimmt, dass die Landkreise Träger der Schülerbeförderung auf ihrem Gebiet sind. Die Schülerbeförderung zählt zum eigenen Wirkungskreis. In diesem Zusammenhang sind in den Landkreisen Satzungen zur Schülerbeförderung erlassen worden. Diese treffen Regelungen zum Schulweg und zu den Mindestentfernungen. Ab dieser Untergrenze findet eine Schülerbeförderung statt beziehungsweise es erfolgt der Ersatz der notwendigen Aufwendungen. Erhebungen darüber, inwieweit bis beziehungsweise ab dieser Untergrenze die Schulwege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, liegen der Landesregierung nicht vor. Dies gilt auch für die kreisfreien Städte.

7. Wie viele Fahrradfahrerinnen/Fahrradfahrer sind jeweils in den Jahren seit 2008 tödlich verunglückt, schwer und leicht verletzt worden (bitte Angaben differenziert nach Landkreisen und kreisfreien Städten auf-führen)?

Die konkreten Angaben können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

verunglückte Radfahrer	2008			2009			2010			2011			2012*		
	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
Hansestadt Rostock	2	33	246	0	17	252	1	27	217	1	24	234			
Landeshauptstadt Schwerin	0	13	128	2	15	129	0	17	80	0	14	116			
Ludwigslust-Parchim	3	30	107	2	35	109	1	21	96	1	27	129			
Nordwest- mecklenburg	1	17	99	2	21	106	1	12	87	0	22	90			
Vorpommern- Greifswald	2	58	236	2	66	255	2	55	198	1	66	200			
Vorpommern-Rügen	2	47	195	6	40	172	2	27	164	4	36	171			
Rostock	1	30	115	1	25	129	0	22	106	3	28	127			
Mecklenburgische Seenplatte	3	47	203	4	49	176	1	35	125	3	62	174			
Land M-V	14	275	1.329	19	268	1.328	8	216	1.073	13	279	1.241	0	0	0
Anteil an allen Verunglückten in Prozent	10,6	17,1	20,2	12,3	18,2	21,0	7,4	18,5	19,4	9,1	20,4	22,6			

* für 2012 liegen noch keine Angaben vor

8. Welche Fortschritte sind bei der Verkehrssicherheit von Radwegen in den letzten 5 Jahren zu verzeichnen?
 - a) Werden Verkehrssicherheitsaudits, wie in anderen Bundesländern üblich, durchgeführt?
 - b) Wenn ja, in welchem Turnus, wenn nicht, warum nicht?

Die Radwege an Bundes- und Landesstraßen werden im Rahmen des Straßenbetriebsdienstes auf ihren verkehrssicheren Zustand geprüft. Ihre Anlage, Führung und Ausgestaltung folgen in der Regel den bundeseinheitlichen Empfehlungen für die Anlage von Radwegen; dabei spielen Aspekte der Verkehrssicherheit eine zentrale Rolle. Kommt es im Zusammenhang mit Radverkehrsanlagen zu Unfällen, wird im Rahmen der Arbeit der Unfallkommissionen geprüft, ob und welche Veränderungen gegebenenfalls erforderlich sind, um das Unfallrisiko soweit als möglich zu minieren. Vor diesem Hintergrund ist von nicht näher bezeichneten Audits kein Mehrwert zu erwarten, zumal der wichtigste Umstand stets bleibt, dass sich die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an die geltenden Verkehrsregeln und insbesondere an das Rücksichtnahmegebot halten.

9. Wie steht die Landesregierung zu einer generellen Tempo-30-Regelung innerorts, mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen?

Eine generelle Tempo-30-Regelung mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen wäre im Bundesrecht zu treffen. Dem Bundesrat liegen keine entsprechenden Anträge vor; sie sind auch nicht absehbar.