

Ausschussdrucksache zu „Jung sein in M-V“
„Mobilität im ländlichen Raum“

(26.03.2019)

Inhalt:

Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft für
fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in M-V

Hinweis: Es werden nur die Fragen beantwortet, auf die eine fachlich qualifizierte Antwort geleistet werden kann.

Grundsatz, Rahmenbedingungen

1) Was müssen die Verkehrsgesellschaften tun, um einen regelmäßigen öffentlichen Personennahverkehr für Jugendliche zu gewährleisten? Mit welchen Kosten ist dabei zu rechnen?

2) Wie stehen Sie zu einem Landesschulbeförderungsgesetz, indem der Transport kostenfrei ist, bei der Schulwahl der Elternwille zählt und die Kosten der Kommunen dann vom Land übernommen werden?

3) Wenn Sie an ländlichen Raum denken – was brauchen junge Menschen, um eigenständig mobil sein zu können? Kennen Sie innovative Verkehrskonzepte in M-V bzw. auf M-V übertragbare innovative Verkehrskonzepte?

--- Für individuelle und eigenständige Mobilität stehen jungen Menschen, die noch keinen Führerschein haben (dürfen), drei Säulen zur Verfügung: Das Fahrrad, die Füße und der öffentliche Nahverkehr. Sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge (E-Roller, E-Scooter), die aktuell ein gesteigertes Medieninteresse erfahren, sind aufgrund ihrer tatsächlichen Bedeutung derzeit noch zu vernachlässigen und werden daher nicht weiter betrachtet.

Um als junger Mensch auf kürzeren Wegen sicher und entspannt von A nach B zu kommen, sind deshalb sichere Rad- und Fußwege von entscheidender Bedeutung. "Sicher und entspannt" bedeutet dabei, dass Radwege, bzw. Radwege-Netze zusammenhängend und lückenlos geplant sein sollten und darauf stressfrei geradelt werden kann. Da Kinder ab dem 10. Geburtstag nicht mehr auf dem Gehweg fahren dürfen (sondern den Radweg oder die Straße benutzen müssen), sollte die Qualität der Rad-Infrastruktur so gestaltet sein, dass sich auch zehnjährige Kinder auf dem Rad sicher darauf fortbewegen können. In den Niederlanden und Dänemark existiert dafür der Begriff "Fehler verzeihende Infrastruktur". In der deutschen Realität ist dies häufig leider nicht der Fall. Das ist einer der wesentlichen Gründe, warum in Deutschland deutlich weniger Rad gefahren wird, als z. B. in den Niederlanden (dort fahren die Menschen dreimal häufiger Rad).

Die AGFK MV (Arbeitsgemeinschaft für fahrradfreundliche Kommunen MV) hat deshalb Ende 2018 "Sieben Ziele für sicheren und guten Radverkehr in MV" veröffentlicht (als pdf verfügbar auf: www.agfk-mv.de). Zwei der sieben Ziele haben sichere Radwege-Netze zum Inhalt. Ziel 1 sichere Radwege-Netze innerhalb der Städte und Gemeinden, Ziel 3 die Entwicklung eines RadNETZ MV, mit sicheren Radwegen zwischen den Städten und Gemeinden. Das Vorbild für das RadNETZ MV ist das sogenannte "RadNETZ BW" aus dem Bundesland Baden-Württemberg. Dort wurde vor einigen Jahren durch das Land ein Zielnetz für sicheren Radverkehr definiert, das nun Schritt für Schritt umgesetzt wird. Die

Landesregierung unterstützt die Städte, Gemeinden und Landkreise dabei in vielfältiger Hinsicht (mehr Informationen unter: www.fahrradland-bw.de/radverkehr-in-bw/radnetz/).

Eine bemerkenswertes und innovatives Konzept für den Radverkehr auf lokaler Ebene verfolgt die zivilgesellschaftliche Initiative "Radentscheid Rostock" (<https://radentscheid-rostock.de/>). Sie haben insgesamt zehn Ziele für besseren Radverkehr in Rostock entwickelt und planen ab Frühjahr 2019 mit dem Unterschriften sammeln für ein Volksbegehren auf lokaler Ebene zu beginnen. Der Radentscheid Rostock ist inspiriert durch die 2015 in Berlin entstandene Initiative "Volksentscheid Fahrrad" (www.volksentscheid-fahrrad.de). Diese Initiative hatte 2016 ebenfalls ein Volksentscheid-Verfahren gestartet und in der ersten Sammelphase mehr als 105.000 Unterschriften gesammelt (notwendig gewesen wären 20.000). Aus dem Volksentscheid Fahrrad ist 2018 das erste deutsche "Mobilitätsgesetz" verabschiedet worden, ein Gesetz des Bundeslandes Berlin, dass die Förderung des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr festschreibt. Diese Entwicklung hat die Verkehrspolitik in Berlin sehr positiv verändert, und zur Einstellung von stadtweit mehr als 70 Fachkräften im Bereich Rad- und Fußverkehr geführt. Die Initiative Volksentscheid Fahrrad hat mittlerweile Bürger in vielen anderen Städten Deutschlands inspiriert, wo ebenfalls sehr erfolgreiche Ableger entstanden sind (Stand März 2019: rund zehn Städte und Bundesländer in denen Unterschriften-Aktionen bereits laufen oder erfolgreich abgeschlossen wurden, vgl. www.changing-cities.org).

Für längere Wege ist die Kombination aus Rad und ÖPNV eine attraktive Lösung (sogenanntes Bike & Ride). Für diese Kombination sind sichere Abstellplätze an den Haltestellen des Öffentlichen Nahverkehrs eine wichtige Bedingung. Ein zuverlässiger und gut ausgebauter Nahverkehr der auch genutzt werden kann, ist die Voraussetzung. Auch die Fahrradmitnahme im ÖPNV ist in begrenztem Umfang eine Lösung für die attraktive Kombination von Fahrrad und ÖPNV. Die Fahrradmitnahme stößt jedoch mitunter an Kapazitätsgrenzen. Ende 2018 wurde von der Deutschen Bahn die sogenannte "Bike & Ride"-Offensive gestartet. Sie hat zum Ziel, deutschlandweit 100.000 Fahrradparkplätze an Bahnhöfen zu schaffen. Dafür wurden durch das Bundesumweltministerium Fördermittel bereitgestellt, die sogar mit Fördermitteln des Landes Mecklenburg-Vorpommern kombiniert werden können. Die AGFK MV plant, im Laufe diesen Jahres, einen Informations-Workshop für Kommunen und Landkreise anzubieten, der zur "Bike & Ride-Offensive" der Deutschen Bahn sowie den Fördermitteln des Landes informiert.

4) Wie bewerten Sie die ÖPNV-Infrastruktur in M-V für die Einwohner, für Besucher sowie insbesondere für junge Menschen? Bitte berücksichtigen Sie dabei bitte sowohl Busse als auch Schienenverkehr.

5) Welche Kriterien muss ein Rufbussystem erfüllen, um in M-V ein bedarfsgerechter Baustein für Mobilität zu sein? Kann der Ausbau des Rufbussystems einen verlässlichen strukturieren Linienplan ersetzen?

6) Wie schätzen Sie die Effekte eines digitalisierten ÖPNV ein (aktueller Onlinefahrplan mit Echtzeitabfahrtszeiten, digitale Fahrkarten, WLAN in Bussen, Steckdosen, USB-Ports...)?

--- Alle genannten Services sind sehr wichtige Angebots-Bestandteile eines zukunftsfähigen ÖPNV und verbessern somit die Wettbewerbsfähigkeit. Besonders für Pendler und junge Menschen sind Steckdosen, USB-Ports und WLAN eine Notwendigkeit im Alltag und selbstverständlicher Bestandteil des Service-Angebotes z.B. bei Fernbus-Anbietern wie Flixbus. Natürlich wird ein solches Angebot auch in öffentlichen Verkehrsmitteln erwartet. Sie ermöglichen Arbeit und Freizeit-Gestaltung, bzw. Kommunikation während der Fahrt. Sind solche Services vorhanden wird das als klarer Mehrwert empfunden. Umgekehrt wird das Fehlen dieser Angebote als nachteilig bewertet und ist dementsprechend ein Wettbewerbsnachteil. Ebenso selbstverständlich gehören aktuelle Online-Fahrpläne, Echtzeitabfahrtspläne und digitale Fahrkarten bereits seit vielen Jahren zum Standard-Angebot vieler öffentlicher Verkehrsunternehmen. Sie erhöhen die Planbarkeit Zuverlässigkeit für die Reisenden und vereinfachen deren Nutzung deutlich. Gerade für Radfahrende ist ein attraktiver ÖPNV ein wesentlicher Grund, auch auf längeren Strecken im Umweltverbund unterwegs zu sein.

7) Wie sieht Ihrer Meinung nach ein ganzheitliches, attraktives, nachhaltiges, sicheres und umweltverträgliches Verkehrskonzept für M-V aus und was braucht es für seine Umsetzung?

-----In Deutschland werden rund 50 % aller Wege unter fünf Kilometer mit dem Auto zurückgelegt (nachzulesen in der Studie "Mobilität in Deutschland), auch im ländlichen Raum. Fünf Kilometer sind aber eine Distanz, die - von Ausnahmen abgesehen - völlig problemlos mit dem Rad zurückgelegt werden können (oder ganz kurze Strecken zu Fuß). Das macht Spaß, ist gesund, kostet fast nichts, ist in der Stadt häufig schneller als mit dem Auto und ein wirksamer Beitrag gegen die Klimakrise. Kurzstrecken, mit dem Rad statt mit dem Auto zurückzulegen ist wirksamer und dringend notwendiger Klimaschutz, denn der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem die CO₂-Emissionen im Vergleich seit 1990 sogar gestiegen sind.

Die Grundlage dafür ist jedoch - siehe Antwort zu Frage 3 - sichere Rad-Infrastruktur! Wenn Menschen sich nicht sicher fühlen auf dem Rad, dann fahren sie meist Auto. Wenn Eltern finden, dass ihre Kinder auf dem Rad nicht sicher sind, dann wird der Schulweg mit dem Elterntaxi erledigt. Das hat jedoch direkte negative Konsequenzen für das Kind: weniger Bewegung, sinkende motorische Fähigkeiten und Gewichtszunahme sind gravierende und zunehmende gesundheitliche Probleme bei Kindern, wie zahlreiche Studien belegen. Sichere Rad-Infrastruktur, die es erlaubt, Bewegung in den Alltag einzubauen, fördert deshalb direkt die Gesundheit von jungen (und auch älteren Menschen).

In den Niederlanden und Dänemark hat man sich bereits in den 1970er Jahren dazu entschieden, dem Radverkehr systematische Berücksichtigung und die notwendige Priorität in der Verkehrsplanung einzuräumen. Dies bedeutet in der Praxis, dass dem Radverkehr -

gerade in dicht besiedelten Räumen - der notwendige Raum zugestanden wird, auch zu Lasten des Kfz-Verkehrs. Die niederländische Stadt Groningen (in der mehr als 50 % aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden) hat zum Beispiel ihre gesamte Innenstadt so organisiert, dass Radfahrende überall auf direktem Weg von A nach B kommen, Autos jedoch häufig gezwungen sind, Umwege in Kauf zu nehmen. Dadurch ist das Rad das mit Abstand schnellste Verkehrsmittel und wird dementsprechend häufig und gerne genutzt. Erfolgreiche Fahrradstädte wie Kopenhagen oder Amsterdam wenden die gleichen Strategien an.

Das Konzept auch für Mecklenburg-Vorpommern ist also ganz einfach: sichere und qualitativ hochwertige Infrastruktur für Rad und Fuß in innerstädtischen Bereichen, damit so viele kurze Wege wie möglich mit "aktiver Mobilität" bewältigt werden können. Ein sicheres "RadNETZ MV" zwischen den Gemeinden sollte dies ergänzen. Für längere Strecken ist ein attraktiver (digitalisierter!) ÖPNV notwendig, der gerade auch im ländlichen Raum durch neue, deutlich flexiblere Technologien ungenutzte Potentiale hat. Diese neuen Angebote kommen mittlerweile in Großstädten zum Einsatz (z. B. das "Ridesharing"-Angebot "Berlkönig" der Berliner Verkehrsbetriebe, BVG, <https://www.berlkoenig.de/>) und haben gerade im ländlichen Raum eventuell das Potential eine - besonders auch junge - Zielgruppe für den ÖPNV zu erschließen.

8) Wie bewerten Sie die „Zweite Änderung der Richtlinie zur Gewährung von Zuschüssen des Landes Mecklenburg-Vorpommern für Schülerinnen und Schüler beruflicher Schulen zu den Kosten der Unterbringung sowie zu Fahrtkosten bei notwendiger auswärtiger Unterkunft“ (Oktober 2018)? Ist die Landesförderung ausreichend, um Auszubildende bei ihren hohen Mobilitätskosten genügend zu unterstützen?

9) Wie beurteilen Sie die Mobilitätsangebote in Mecklenburg-Vorpommern für junge Menschen?

---Laut der aktuellen Studie "Mobilität in Deutschland" hat der Anteil des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern seit 2008 von einem ohnehin schon niedrigen Niveau weiter abgenommen. Das hängt sicherlich mit einer Reduzierung der Angebotsdichte zusammen und ist kritisch zu bewerten.

Der Radverkehrsanteil liegt in Mecklenburg-Vorpommern mit 14 % (aller Wege) sogar über dem Bundesdurchschnitt von 11 %. Das klingt erst einmal gut, vergleicht man diesen Wert jedoch mit den Niederlanden (rund 27 - 30 % Radverkehrs-Anteil) oder Dänemark (rund 18 - 20 %), dann wird schnell klar, dass sehr deutlich Luft nach oben ist. Die Gründe für diese enormen Unterschiede in der Fahrradnutzung lassen sich relativ klar auf politische und planerische Prioritätensetzung zurückführen. Das Potential des Rad- und Fußverkehrs wird



in Mecklenburg-Vorpommern politisch leider stark unterschätzt. Eine wichtige Aufgabe der AGFK MV ist es, daran etwas zu ändern.

***Fragen beantwortet durch: Tim Birkholz, Projektkoordinator AGFK MV
(Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen Mecklenburg-Vorpommern)***