

Wahlprüfsteine des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs MV (ADFC MV), des Tourismusverbandes Mecklenburg-Vorpommern (TMV) und der Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern (AGFK)

1. Lückenloses RadNETZ MV gemeinsam entwickeln und realisieren!
2. Radfernwege durchgängig modernisieren!
4. Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel stärken
5. Mehr Personal und effizientere Strukturen schaffen
6. Umfangreiche Finanzierung und leicht zugängliche Förderprogramme aufsetzen!
7. Mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit mehr Lust aufs Radfahren machen!
8. Entwicklung Innovativer Ideen befördern!
9. Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung zu Beginn der Legislaturperiode für MV untersetzen!

				
<p>1. Lückenloses RadNETZ MV gemeinsam entwickeln und realisieren!</p>	<p>Ein flächendeckendes Radwegenetz für Mecklenburg-Vorpommern wird von Land und kommunaler Ebene gleichermaßen seit Jahren kontinuierlich vorangetrieben. Ein solches Netz muss vor allem die konkreten Mobilitätsbedarfe vor Ort im Blick haben, bspw. Schul- und Arbeitswege oder die Erreichbarkeit zentraler Orte. Das bisherige Vorgehen, die Priorisierung einzelner Neubautrassen in die Hand der kommunalen Ebene zu legen, hat sich bewährt. Hauptproblem beim Radwegebau ist aktuell, dass es keine rechtliche Handhabe gibt, bestmögliche Trassenführungen notfalls durch Enteignung verkaufsunwilliger Grundstückseigner herbeizuführen. Dies behindert oder verzögert immer wieder sinnvolle Lückenschlüsse im Land. Mit Blick auf die finanziellen Mittel wird eine Sicherung der Ausgaben auf dem Status Quo angestrebt.</p>	<p>Derzeit gibt es an 37,67 % der Bundesstraßen, 37,63 % der Landesstraßen und 24,7 % der Kreisstraßen Radwege in unserem Land. Weitere touristische Radwege auf Deichen, in Wäldern und auf landwirtschaftlichen Wegen kommen dazu. Wir sehen künftig den Schwerpunkt des Radwegebbaus zunächst an besonders stark frequentierten Straßen, umso ein erhöhtes Verkehrsgefährdungspotenzial für Radfahrer zu minimieren. Wir wollen ein Landesradverkehrskonzept erarbeiten, welches neben einer Bestandsanalyse, Handlungsfelder und Maßnahmen der Radverkehrsförderung beinhaltet. Gleichzeitig wollen wir uns dafür einsetzen, dass die Erhaltung von touristischen Radwegen künftig auch aus EU-Strukturfondsmitteln kofinanziert werden kann. Wir wollen die touristischen Radwege im Land vernetzen und Radwege auch in Wäldern des Landes errichten können.</p>	<p>Die AfD unterstützt die Forderungen nach einem flächendeckenden Radwegenetz. Ein funktionierendes und geschlossenes Radwegenetz bis zum Jahr 2030 sollte hierbei die Zielsetzung sein. Die AfD wird Projekte zum Radwegebau mit parlamentarischen Initiativen auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene unterstützen. Im Landeshaushalt sind aktuell 1.400.000 € p.a. für den Ausbau von Radwegen angesetzt. Diese Summe ist für einen schnellen Radwegeausbau zu gering. Auf eine genaue Summe möchten wir uns jedoch vor den Haushaltsverhandlungen nicht festlegen. Diese muss im Zusammenspiel mit vielen anderen Faktoren festgelegt werden, sollte 2.000.000€ aber keinesfalls unterschreiten.</p>	<p>Wir müssen in den kommenden fünf Jahren enorm vorankommen und das Groh des Radnetzausbaus geschafft haben. Zwangspunkte werden neben der Finanzierbarkeit auch Grunderwerb, Planung, Genehmigung und Realisierung sein. Personelle Stärkung, Koordinierung und Zusammenarbeit aller Ebenen ist Grundvoraussetzung, um die Mammutaufgabe bewältigen zu können. Abgestufte Radwegekonzepte auf Landes-, Regional- bis hin zur kommunalen Ebene sind nötig und müssen zusammen ein Zielnetz ergeben, was sowohl für Alltag als auch für Freizeit und Erholung geeignet ist. Die Umsetzung erfordert weit mehr Mittel als bislang für Radverkehr ausgegeben werden. Die Linke wird sich dafür einsetzen.</p>

		<p>Für uns als CDU steht fest, dass wir auch in Zukunft die finanziellen Mittel für den Substanzerhalt und zum Ausbau der Rad-Verkehrsinfrastruktur bereitstellen werden. Ein flächendeckendes Radwegenetz können wir aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten, der mangelnden Verfügbarkeit von Grund und Boden aber auch der unterschiedlichen Frequentierung der verschiedenen Strecken nicht realisieren. Um den Ausbau des Radwegenetzes in Mecklenburg-Vorpommern zu beschleunigen werden wir ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stellen und uns dafür einsetzen, dass Landesflächen zur Beschleunigung des Grundstückserwerbs (Flächentausch) zur Verfügung gestellt werden. Wir werden ein Landesverkehrskonzept erarbeiten, welches neben einer Bestandsanalyse, Handlungsfelder und Maßnahmen der Radverkehrsförderung beinhaltet. Gleichzeitig werden wir uns dafür einsetzen, dass die Erhaltung von touristischen Radwegen künftig auch aus EU-Strukturfondsmitteln kofinanziert werden kann. Wir</p>		
--	--	--	--	--

		werden uns dafür einsetzen, dass ausreichend Finanzmittel des Landes zum Bau und zur Erhaltung von Radwegen zur Verfügung stehen.		
2. Radfernwege durchgängig modernisieren!	<p>Bei der Radnutzung durch Touristen ist in vielen Fällen nicht das Fernradnetz von Relevanz, sondern das lokal vorhandene Radwegenetz um den Urlaubsort. Die Radfernwege erfreuen sich aber einer steigenden Beliebtheit.</p> <p>Das Land hat bereits damit begonnen, exemplarisch die Sanierung von Fernradwegen anzugehen. Auch eine einheitliche Beschilderung soll in diesem Zuge umgesetzt werden. Hierbei steht auch die Frage im Mittelpunkt, welche Mittel für das gesamte Radfernnetz im Land tatsächlich benötigt werden, um mit einer validen Zahlenbasis entsprechend planen zu können.</p> <p>Mit Blick auf die unterschiedlichen Zuständigkeiten für einzelne Abschnitte von Radfernwegen ist das derzeitige Angebot des Landes, die Unterhaltungsaufgaben von der Kommune zu übernehmen, wenn diese sich an den entstehenden Kosten</p>	<p>Eine Übernahme der Radfernwegen in die Verantwortung des Landes ist nur in Abstimmung mit dem derzeitigen Aufgabenträgern (Kommunen) möglich. Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass eine Übernahme durch das Land die Probleme nicht löst. Vielmehr müssen die zuständigen Aufgabenträger finanziell so ausgestattet werden, dass sie die Radfernwegen in ihrem Arbeitsbereich in angemessener Weise ausbauen und instand halten können. Hierzu wollen wir durch finanzielle Unterstützung und entsprechende Fördermöglichkeiten beitragen.</p> <p>Der Bau von Radwegen wird in MV mit EFRE-Mitteln unterstützt. Bei bedeutsamen touristischen Radwegen (insb. den Radfernwegen) beträgt der Fördersatz bis zu 90%. Eine Erhaltung und Unterhaltung aus EFRE-Mitteln kann jedoch derzeit nicht erfolgen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass auch hierfür EU - Mittel eingesetzt werden können</p>	<p>Die AfD unterstützt die Übernahme der Radfernwege in die Verantwortung des Landes.</p>	<p>Fernradwege und landesbedeutsame Radwege sollten in Landesverantwortung übernommen werden, um die Koordination zu verbessern und Kommunen zu entlasten. Dabei gilt es rechtliche Möglichkeiten auszuloten, die Grundstücke bei den Kommunen zu belassen, aber Unterhaltung, Sanierung und Beschilderung in Landesverantwortung zu übernehmen. Es darf nicht wieder passieren, dass sich Land und Kommunen zwar einigten, dass die Landkreise die Landesförderung zum Erhalt der Fernradwege zentral für die zu unterstützenden Radfernwegeabschnitte in ihrem Kreisgebiet umsetzen, dann aber die Förderung nicht abgerufen bzw. nicht gebaut wurde. Das Problem dürfte sein, dass neben reinen Radwegen abseits oder straßenbegleitend auch Straßen und Wege zum Radinfrastrukturnetz der Fernradwege gehören und genutzt werden, die nicht nur</p>

	auch beteiligt, durchaus zielführend			dem Radverkehr vorbehalten sind. Dort ist – bis tatsächlich ein flächendeckendes Radnetz geschaffen worden ist - weiterhin der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig. Insofern kann nur eine enge Zusammenarbeit aller Verantwortlichen erfolgreich sein. Auf jeden Fall muss das Erhaltungsprogramm für Fernradwege verstetigt werden.
3. Radinfrastruktur zeitgemäß erneuern und ausbauen!	Investitionen in die Radwegeinfrastruktur müssen immer auch mit Blick auf den tatsächlichen Bedarf getätigt werden. Mecklenburg-Vorpommern ist hinsichtlich der Einwohnerdicht nicht Baden-Württemberg, wo mit Radwegen deutlich höhere Verkehrsaufkommen verlagert werden können. Gerade in dünn besiedelten ländlichen Regionen in M-V steht ein Neubau nicht immer in einem positiven Verhältnis zum tatsächlichen Nutzen. In Ballungsräumen und dort, wo Neubaumaßnahmen stattfinden, wird aber selbstverständlich den aktuellen Anforderungen entsprechend gebaut, so dass bspw. auf entsprechenden Trassen problemlos auch zwei Lastenräder einander passieren	Die CDU wird sich dafür einsetzen, dass für die Modernisierung, den Erhalt und den Ausbau der Radinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen. Hierfür werden wir sowohl Fördermöglichkeiten des Bundes, EU Strukturfondsmittel der Europäischen Union als auch Landesmittel einsetzen, um die Baulastträger beim Ausbau der Radinfrastruktur zu unterstützen. Für das Instandhaltungsmanagement der Radwege sind in Mecklenburg-Vorpommern verschiedene Baulastträger zuständig. Wir werden Maßnahmen ergreifen, um die Zusammenarbeit der Baulastträger zu unterstützen und klare Vorgaben im	Neben verstärkten Kontrollen der Radwege setzen wir uns für die Schaffung eines Meldeportals ein, in dem Mängel an Radwegen schnell und unkompliziert durch den Nutzer gemeldet werden können.	Die Linke will die kommunale Selbstverwaltung stärken und die kommunale Finanzkraft stabilisieren, möglichst weiter erhöhen. Wir wollen eine Abkehr von der Politik der goldenen Zügel und Abhängigkeit von Fördertöpfen. Kommunen benötigen mehr pauschale Zuweisungen, etwa eine deutlich höhere Infrastrukturpauschale und Regionalbudgets. Damit gäbe es mehr Spielraum für Investitionen auch in den Radverkehr. Diskutiert werden sollte eine Quote für Maßnahmen in die Radinfrastruktur im Verhältnis zu Straßenbaumaßnahmen. Es gilt für die neue EU-Förderperiode einen Aufwuchs an Mitteln aus den

	<p>können. Beim Instandhaltungsmanagement müssen die unterschiedlichen Zuständigkeiten betrachtet werden. Eine Verlagerung der Zuständigkeit von der kommunalen Ebene auf das Land ohne Verlagerung von Finanzmitteln lehnen wir ab. Siehe auch Frage 2.</p>	<p>integrierten Landesverkehrsplan des Landes hinsichtlich der Fahrradmobilität erarbeiten und rechtsverbindlich festlegen</p>		<p>europäischen Strukturfonds für Radwege zu erreichen, die dann mit Landesmitteln zu kofinanzieren sind. Wir sehen auch den Bund in der Pflicht, weit mehr als bislang (straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen, Stadt-Land-Programm) die Radinfrastruktur zu fördern. Auf jeden Fall müssen mehr Landesmittel als bislang eingesetzt werden. Auf Organisationsstrukturen in den Kommunen hat Landespolitik wenig Einfluss. Gute Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene und ein Netzwerk, wovon alle profitieren und partizipieren können, ist wichtig. Ämter und ehrenamtliche Gemeindegremien müssen mehr unterstützt werden. Der Radentscheid in Rostock und auch das Bekenntnis der Stadtvertretung Schwerin zu den Forderungen des Radentscheids werden sich im Handeln der Städte widerspiegeln. Synergieeffekte erwarten wir auch durch die Mitgliedschaft im AGFK, für die wir werben.</p>
<p>4. Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel stärken</p>	<p>Radverkehr besitzt vor allem im Nahbereich das Potential, eine deutliche Verschiebung des Modal-Split weg vom motorisierten Individualverkehr</p>	<p>Rad- und Fußverkehr nehmen sowohl im Alltagsverkehr als auch im Tourismus eine immer größere Bedeutung ein. Deshalb sind die Entwicklung</p>	<p>Unser erstes Ziel ist die Umsetzung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für E-Fahrräder.</p>	<p>Wir werden das ÖPNV-Gesetz zum Mobilitätsgesetz weiterentwickeln. Rad- und Fußverkehr gehören mit zum Umweltverbund. Vernetzung</p>

	<p>zu realisieren. Städte wie Greifswald zeigen weit über die Altersgruppe der Student:innen hinaus, dass gerade in den Städten das Potential für mehr Radverkehr vorhanden ist. Dies bedeutet aber vor allem in der kommunalen Verkehrsplanung, deutlich umzudenken und die Verteilung öffentlichen Raums zu Gunsten von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen neu zu überarbeiten. Da solche Eingriffe in den Status Quo nicht ohne Widerstände bleiben werden, ist ein solches lokales Vorgehen unter aktiver Bürger:innen-Beteiligung der ideale Weg, um Veränderungen anzustoßen. Die von Ihnen genannten Maßnahmen sind letztlich ergänzender Natur. Der Hauptkonflikt wird zwangsweise in der Frage der Aufteilung öffentlichen Raums in unseren Städten zwischen motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen und anderen Verkehrsteilnehmer:innen liegen.</p>	<p>und der Erhalt der Rad- und Fußwegeinfrastruktur von zwingender Voraussetzung für den Erhalt der Mobilität und der touristischen Entwicklung in unserem Land. Wir werden ein Landesverkehrskonzept erarbeiten, welches neben einer Bestandsanalyse, Handlungsfelder und Maßnahmen der Radverkehrsförderung beinhaltet. Gleichzeitig werden wir den integrierten Landesverkehrsplan fortschreiben und hierbei die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern ausbauen und gegebenenfalls rechtsverbindlich regeln. Wir werden uns dafür einsetzen, dass Fahrradmitnahmemöglichkeiten, barrierefreien Gestaltung von Bahnhöfen und sichere Abstellanlagen bei der Vergabe von ÖPNV- und SPNV Leistungen berücksichtigt werden.</p>		<p>und Verknüpfung ist das A und O, um ohne Auto gut mobil zu sein. Zudem muss es gelingen, Maßnahmen in kürzerer Zeit umzusetzen. Es hat Jahre und damit viel zu lange gedauert, bis z.B. endlich die Radstation am Bahnhof in Greifswald in Betrieb genommen werden konnte. Hinderlich sind unterschiedliche Zuständigkeiten und Eigentumsverhältnisse. Besonders mit der DB ist es sehr schwierig, Maßnahmen zu verhandeln und umzusetzen. Das wird auch weiterhin Grenzen setzen. Die kostenfreie Mitnahme von Rädern im Regionalbahnverkehr und Ausschreibungskriterien für Verkehrsverträge, um für die Radmitnahme geeignetes Zugmaterial zu erreichen, sind Ansätze für unsere Bahnpolitik. Das Angebot der Bahn muss deutlich attraktiver werden, mit einem besseren Angebot und auch der Reaktivierung von Strecken.</p>
<p>5. Mehr Personal und effizientere Strukturen schaffen!</p>	<p>Das Land hat die Anschubfinanzierung für die AGFK bereits sichergestellt. Entsprechend ihrer Organisation muss es hier aber nicht primär um die Frage</p>	<p>Eine ressortübergreifende Koordinierung der Radverkehrsbelange haben wir bereits in der laufenden Legislaturperiode im zuständigen Energieministerium</p>	<p>Die AfD unterstützt eine Verschlankung des Verwaltungsapparates. Die Schaffung weiterer Referate sowie neuer Stellen lehnen wir daher ab. Eine landesweite</p>	<p>Wir fordern ein eigenes Referat für Radverkehr im Fachministerium und eine personelle Stärkung. Inwieweit ein Landesradbeauftragter</p>

	<p>gehen, dass das Land eine solche Organisation für die kommunale Ebene finanziert, sondern die kommunale Ebene ist durch aktive Mitgliedschaft dazu aufgerufen, der AGFK finanzielle Absicherung der Arbeit als auch Nachdruck hinsichtlich der aufgestellten Forderungen zu verleihen. Ein eigenes Referat für Radverkehr würde nicht zwangsweise mehr Effizienz bedeuten. Eine Stärkung der Interessen des Radverkehrs gegenüber konkurrierenden Mobilitätsalternativen ist aber sinnvoll. Einen Landesradverkehrsbeauftragten halten wir für nicht zwingend erforderlich, insbesondere wenn man bedenkt, dass es für zahlreiche andere Themen, die ebenso wichtig sind, dann analog ebenfalls entsprechender Landesbeauftragter bedürfte, bspw. ein:e Landespflegebeauftragte:r. Mehr Effizienz würde eine solche Stelle nicht per se schaffen. Für die Effizienzsteigerung sind die Werkstattgespräche zum Radverkehr, die Corona-bedingt leider etwas ins Stocken geraten sind, genau die richtige Ebene, um Verbesserungen für die</p>	<p>etabliert. Offensichtlich kam es hier nicht zu dem gewünschten Erfolg. Vor diesem Hintergrund werden wir uns in der kommenden Legislaturperiode dafür einsetzen, dass die Koordinierung stärker als bisher realisiert wird. Hierfür kommt auch die Schaffung eines eigenen Referats im für Verkehr zuständigen Ministerium oder die Schaffung der Stelle eines Landesbeauftragten für Radverkehr infrage. In die Belange der Kommunen hinsichtlich der Planungshoheit können und wollen wir aufgrund des verfassungsrechtlich verbrieften Rechts der örtlichen Planung nicht eingreifen.</p>	<p>Koordinierung des Radverkehrs analog zum Straßenbau wird von uns jedoch unterstützt. Diese muss aus dem bestehenden Verwaltungsapparat heraus gewährleistet werden.</p>	<p>eingeführt wird oder in den vier Planungsverbänden für Radverkehr und Radwegekonzepte zusätzliche Planstellen geschaffen werden, sollte beraten werden. Den AGFK MV e. V. wollen wir auch künftig unterstützen. Noch mehr Kommunen und Landkreise sind als Mitglieder zu gewinnen, um gegenseitig sowie auch länderübergreifend von den Erfahrungen profitieren zu können und Synergieeffekte zu erzielen.</p>
--	--	---	--	---

	Radmobilität im Land zu erreichen, da genau hier die Verknüpfung zwischen kommunaler Ebene und Landesebene am besten gelingen kann.			
6. Umfangreiche Finanzierung und leicht zugängliche Förderprogramme aufsetzen!	Das kommunale Wegenetz ist als eine kommunale Pflichtaufgabe zu sehen, die keineswegs auf PKW-Verkehre beschränkt ist. Die Kommunalverfassung MV schließt in §2 Radwegebau in der Gemeinde nicht aus und definiert die „harmonische Gestaltung der Gemeindeentwicklung“ als Teil des eigenen Wirkungskreises von Kommunen. Das Straßen- und Wegegesetz MV definiert in § 2 Absatz 2 Punkt 1 den Radweg als festen Bestandteil der Straße. Als Straßenbaulastträger ist die Gemeinde ergo auch für den zugehörigen Radweg zuständig, bei geteilter Baulast (bspw. an Bundesstraßen) der jeweils für die Fahrbahn zuständige Baulastträger. Aktive Förderung des Radverkehrs vor Ort scheitert in der Regel an anderen Faktoren, bspw. der Frage der Aufteilung öffentlicher Räume unter den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer:innen (siehe Pkt. 4).	Die bisherigen Maßnahmen des zuständigen Ministeriums erachten wir nicht als ausreichend. So wurden keine verbindlichen Regelungen im integrierten Landesverkehrsplan Plan des Landes hinsichtlich der Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger aber auch der Ausrichtung des Radverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern er arbeitet bzw. festgelegt. Nach unserer Auffassung könnte die Förderung des Radverkehrs durch erleichterte Regelung beim Grunderwerb, zügige Genehmigungsverfahren, umfassende Förderung und bessere Betreuungen der unterschiedlichen Baulastträger effizienter ausgestaltet werden. Mobilität sehen wir grundsätzlich als einen Bestandteil der Daseinsvorsorge. Vor diesem Hintergrund sehen wir auch den Radverkehr als Pflichtaufgabe der Kommunen zur Absicherung der Mobilität verstanden werden.	Die bisherige Förderung der Radwege in Mecklenburg-Vorpommern ist unzureichend. Die AfD unterstützt die Forderung, den Radverkehr zur Pflichtaufgabe für Kommunen zu machen. Dies würde eine effizientere Förderung des Radverkehrs ermöglichen.	Auf Instandhaltung und Sanierung bestehender Infrastruktur muss mehr Augenmerk liegen, auch in Anbetracht der Reduzierung weiterer Flächeninanspruchnahme. Insofern sollten auch Wege (z. B. untergeordnete Ortsverbindungswege) und wenig befahrene Gemeindestraßen (z. B. Anliegerstraßen) Bestandteil eines flächendeckenden Radinfrastrukturnetzes sein. Durchgehend gesonderte Radwege – so wünschenswert sie wären – sind aufgrund der Flächenversiegelung, des notwendigen Flächenankaufs von Ackerböden oder Gehölzflächen sowie aus Kostengründen kaum umsetzbar. Das Instandhaltungsprogramm für Fernradwege ist zu verstetigen und möglichst aufzustocken. Das Lückenschlussprogramm an Landesstraßen muss auch in der neuen EU-Förderperiode fortgeführt werden und auch

				<p>aus dem Blickwinkel des Gesamtzielnetzes betrachtet werden. Die Prioritätenlisten der Landkreise sind nicht immer zielführend. Hier muss strategisch gehandelt werden und gemeinsam mit den Landkreisen eine Priorisierung erfolgen. Das gesonderte Lückenschlussprogramm außerhalb des Sonderprogramms an Landesstraßen sollte fortgeführt werden. Versucht werden sollte auch, eine vertiefende Untersuchung von Schutzstreifen für Radverkehr außerorts, beim Bund und im Verbund mit anderen Bundesländern zu erreichen. Sie sind – bei wenig Verkehr und ausreichender Fahrbahnbreite – durchaus ein probates Mittel, die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen und zudem mit relativ wenig Aufwand zu realisieren. Im Wahlprogramm fordert DIE LINKE die Sicherung von Radinfrastruktur zur Pflichtaufgabe der Kommunen zu machen.</p>
--	--	--	--	---

<p>7. Mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit mehr Lust aufs Radfahren machen!</p>	<p>Maßnahmen zur Stärkung der Radverkehrssicherheit sind eng in die Bildungsangebote der Schulen eingebunden und finden damit genau dort statt, wo Erstnutzer:innen des Fahrrades anzutreffen sind. Für den praktischen Unterricht hat die SPD-Fraktion in dieser Legislaturperiode zudem Mittel für die Stärkung und Sanierung von Verkehrsgärten aus dem Strategiefonds des Landes angeregt, die vom Landtag auch so bewilligt wurden. Da die Wahl eines Verkehrsmittels in der Regel von anderen Faktoren als Werbemaßnahmen geleitet wird, haben entsprechende Öffentlichkeitsarbeitsprojekte nur dann eine Wirkung, wenn eine Veränderung des Status Quo zu einer Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs beiträgt, die jedoch nicht zwingend von sich aus ersichtlich ist. Entsprechend wäre zielgerichtete lokale Öffentlichkeitsarbeit bei der Schaffung neuer Radwege oder der Herstellung der Barrierefreiheit in Kreuzungsbereichen notwendig</p>	<p>Die Werbung für einen bestimmten Verkehrsträger gehört nicht zu originären Aufgaben einer Partei. Vorhin vor diesem Hintergrund halten wir es auch nicht für notwendig entsprechende Bildungsangebote aufzulegen. Hierfür sind vielmehr die entsprechenden Verbände und Institutionen zuständig. Zur Verbesserung der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr werden wir die Infrastruktur in diesem Bereich ausbauen, Barrieren abbauen und eine Abgrenzung zu anderen Verkehrssystemen gewährleisten. Wir werden eine Kampagne für sichere Fuß- und Radwege in Mecklenburg-Vorpommern initiieren und andere Verkehrsteilnehmer für die Belange der Fußgänger und Radfahrer sensibilisieren. Welche Finanzmittel hierfür notwendig sind lässt sich derzeit nicht verifizieren.</p>	<p>Die AfD fordert insbesondere die verstärkte Verkehrserziehung für Kinder und Schüler. Dies führt zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr und einem sicheren Umgang mit dem Verkehrsmittel Fahrrad. Des Weiteren hoffen wir durch diese Maßnahme, die lebenslange Freude am Radfahren wecken zu können. 300.000 Euro finanzielle Mittel plant unsere Partei für Werbemaßnahmen zur Förderung des sicheren Radverkehrs jährlich bereit zu stellen.</p>	<p>Eine Strategie für die Entwicklung zum Radland M-V sollte auch eine entsprechende Kampagne des Landesmarketing umfassen. Landesmarketing ist in der Staatskanzlei angesiedelt. Es gilt die politischen Mehrheiten für eine solche Kampagne zu finden. Das Konzept des Landes zur Verkehrssicherheit aus dem Jahre 2018 ist bis 2021 konzipiert. Es muss fortgeschrieben werden. Dabei muss – da der Anteil der Radfahrenden und auch Unfallbeteiligten Radfahrenden zunimmt - noch stärker diese Risikogruppe und auch die Radfahrausbildung von Kindern (3. und 4. Klasse) im Fokus haben und auch öffentlichkeitswirksamer werden. Die Arbeit von Jugendverkehrsschulen ist wichtiger Bestandteil der Verkehrserziehung. Ein Tag im Jahr, an dem wie beim bekannten Frühjahresspitz Radwege und Beschilderung gesäubert, Kleinstreparaturen vorgenommen sowie Piktogramme ergänzt oder erneuert werden, sollte</p>
---	---	--	--	---

				eingeführt werden. Im Rahmen öffentlich geförderter Beschäftigung sollten, wie in Brandenburg z.B. im Landkreis Potsdam Mittelmark, Menschen für Instandhaltung von Rad- und Wanderwegen eingesetzt sowie ehrenamtliche Radenthusiasten bestimmt werden, die Schäden oder Unzulänglichkeiten an den Wegen an die gemeinnützige Beschäftigungsgesellschaft melden.
8. Entwicklung Innovativer Ideen befördern!	Mit dem Radnetzplaner MV bietet das Land bereits seit 2015 eine eigene digitale Plattform für die Routenplanung an. Jedoch werden in der Praxis eher App-basierte Lösungen proprietärer Natur unterschiedlichster Hersteller genutzt. Daten zur Radverkehrsnutzung werden regelmäßig anlassbezogen erhoben. Radverkehrsplanung braucht letztlich übrigens nicht nur Daten über Radfahrer, sondern, will sie tatsächlich einen Wechsel hin zum Rad bewirken, Daten über Mobilität allgemein. Hierbei reicht es nicht, einfach nur ein Verkehrsaufkommen an einem Punkt X festzustellen, sondern eigentlich muss für eine vernünftige Planung der gesamte Mobilitätsbedarf	Wir werden uns für eine gezielte Datenerhebung im Bereich des Radverkehrs unter Berücksichtigung der Vorgaben des Datenschutzes einsetzen, umso eine bessere Planung und Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs sichern zu können. Unsere Partei wird ein kontinuierliches Monitoring für den Radverkehr etablieren. Wir werden in Zusammenarbeit mit den Hochschulen und Universitäten des Landes Forschungsvorhaben zur besseren Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, Modell- und Demonstrationsprojekte stärkeren Nutzung des Rades im Individualverkehr initiieren. In Zusammenarbeit mit den verschiedenen Verbänden werden wir	Die AfD begrüßt die Datenerhebung, um eine bedarfsgerechte Nutzung des Verkehrsraumes sicherzustellen. Ein kontinuierliches Monitoring zur Verbesserung der Radinfrastruktur begrüßen wir. Hier sieht die AfD die Förderung der Interessenverbände als vordergründige Maßnahme. Die Landesregierung muss als Vermittler zwischen den verschiedenen Akteuren fungieren.	Wir wollen reale Informationen über das Radinfrastrukturnetz und dessen Zustand erfassen und auch online darstellen. Eine interaktive Karte, an deren Fortschreibung sich jede und jeder beteiligen und Einträge vorschlagen kann, wäre eine gute Grundlage. Verkehrszählungen auf von Radfahrenden wären eine gute Grundlage, um das Radnetz betreffende Entscheidungen treffen zu können. Digitalisierung sollte es ermöglichen, diese Daten elektronisch statt händisch erfassen zu können unter Einhaltung des Datenschutzes. Eine Landesförderung der digitalen Transformation gibt es über das

	erfasst sein, also Start, Route und Ziel. Dies ist aus datenschutzrechtlichen Gründen aber nicht trivial.	besondere Ausbau- oder Neubaumaßnahmen im Bereich des Radwegenetzes auszeichnen.		Landesförderinstitut. Ein Förderaufruf an Startups und Unternehmen, entsprechende Lösungen zu entwickeln, ist eine Möglichkeit. Die Zuständigkeiten für Digitalisierung als auch Radverkehr sind aktuell in einem Ministerium angesiedelt, das sollte genutzt werden. Danke für die Anregung!
9. Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung zu Beginn der Legislaturperiode für MV untersetzen!	Das Förderprogramm des Bundes zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes 3.0 wird voraussichtlich erst von der nächsten Bundesregierung veröffentlicht werden. Welche Ebene letztlich in diesem Förderprogramm antragsberechtigt sein wird, steht noch nicht fest. Der NRVP wird in der kontinuierlichen Weiterentwicklung der Ziele des Integrierten Landesverkehrskonzeptes MV aber auf jeden Fall berücksichtigt und entsprechende Maßnahmen mit Bezug zum NRVP werden auch in Abstimmung mit der kommunalen Ebene geplant	Wir werden uns dafür einsetzen, dass mit der Fortschreibung des integrierten Landesverkehrsplanes auch die Inhalte des nationalen Radverkehrs Planes der Bundesregierung umgesetzt werden. Um eine qualifizierte Fortschreibung des integrierten Landesverkehrsplanes zu ermöglichen sehen wir hierfür die erste Hälfte der kommenden Legislaturperiode vor.	Die AfD unterstützt die Schaffung eines detaillierten Aktionsplans. Dieser ist spätestens 6 Monate nach Beginn der 8. Wahlperiode vorzulegen.	Der Integrierte Landesverkehrsplan bietet bezüglich des Radverkehrs eine gute Grundlage, auf der aufgebaut werden kann und sollte. Wir wollen den ILVP fortschreiben und mit verbindlichen Maßnahmen und Umsetzungszielen untersetzen. Der Beteiligungsprozess an der Fortschreibung wird einen längeren Prozess in Anspruch nehmen. Die damalige Erarbeitung mit Werkstattgesprächen war ein demokratischer Prozess, der beibehalten werden sollte.

	und umgesetzt werden, ohne diese jedoch „Aktionsplan“ zu nennen.			
--	--	--	--	--

				Partei für Gesundheitsforschung
1. Lückenloses RadNETZ MV gemeinsam entwickeln und realisieren!	<p>Mit einem modernen Mobilitätsgesetz werden wir uns für gute Bedingungen für den Radverkehr einsetzen, vor allem für klare Verantwortlichkeiten bei den Zuständigkeiten. Das Land muss hier die Verantwortung für die landesweiten Radwege übernehmen und die Kommunen auch weiterhin unterstützen. Nur so kann nach und nach ein flächendeckendes Radwegenetz entstehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> Wir sorgen für moderne Radverkehrsmobilität, so dass auch 10-jährige Kinder, die nicht mehr auf dem Bürgersteig fahren dürfen, dort ohne 	<p>Die FDP MV spricht sich für ein zügiges Schließen der noch offenen Stellen im Radwegenetz aus. Zur Beschleunigung des Ausbaus wollen wir Genehmigungsverfahren vereinfachen und durch eine umfassende Digitalisierung der Ämter beschleunigen. Das Land muss seinen Verpflichtungen nachkommen, die Infrastruktur, die sich in der Verantwortung des Landes befinden, in Stand zu halten und die notwendigen Mittel bereit zu stellen. Für den Ausbau des Radwegenetzes abseits der Landes- und Bundesstraßen sehen wir zwar die kommunale Ebene in der Verantwortung,</p>	<p>M-V soll innerhalb der nächsten 10 Jahre ein flächendeckendes Radwegenetz erhalten! Es soll ein Radwege-Gesetz im Landtag verabschiedet werden, welches die Kommunen dazu verpflichtet in ihren Bereichen ein flächendeckendes Radwegenetz zu planen und zu schaffen! Die Kosten zur Ergänzung des vorhandenen Radwegenetzes werden vom Land übernommen!</p>	<p>Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit anderen Parteien erreichen. In alle anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.</p>

	<p>Überforderung alleine fahren können.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mit sicheren Fahrradabstellanlagen an Haltestellen entlang der ÖPNV-Schnellverbindungen. • Wir stellen die Finanzierung der AGFK M-V (Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundlich-e Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern) auf sichere Beine • Das Land unterstützt seine Kommunen bei Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur mit einem bedarfsgerechten Budget. Landesbedeutsame Radwege plant, baut, finanziert und unterhält das Land in eigener Zuständigkeit. So entsteht ein flächendeckendes Radwegenetz. <p>Die vom ADFC Bundesverband empfohlenen</p>	<p>jedoch muss über die Grenzen der Gebietskörperschaften hinweg gedacht und geplant werden. Auch wollen wir eine stärkere Einbindung des Radverkehrs in die Metropolregionen Hamburg und Stettin. Damit ein Ausbau finanziert werden kann, wollen wir die Finanzausstattung der Kommunen verbessern, sodass alle übertragenen Aufgaben ausreichend mit Finanzmitteln hinterlegt sind. Der konkrete Bedarf im Landeshaushalt hängt von einer Evaluation des Stands des Ausbaus ab, die wir zunächst anschieben wollen. Zu den Investitionskosten für weitere Radwege muss auch deutlich bedarfsgerechter als bisher die Unterhaltung der Radwege veranschlagt werden.</p>		
--	---	---	--	--

	<p>Bundesmittel von 10 €/Einwohner*in sind ein Maßstab, den das Land Mecklenburg-Vorpommern nie erreicht hat. Die Herausforderungen sind immens, allerdings sind auch die finanziellen Möglichkeiten des Landes zu berücksichtigen. Wir streben deshalb an, dass mindestens 10 €/EW zur Verfügung gestellt werden und darüber hinaus nach Möglichkeiten gesucht werden soll, um diese Mittel aufzustocken.</p>			
<p>2. Radfernwege durchgängig modernisieren!</p>	<p>Ja, Landesbedeutsame Radwege plant, baut, finanziert und unterhält das Land in eigener Zuständigkeit.</p>	<p>Für die Instandhaltung der Radwege müssen die notwendigen Mittel bereitgestellt werden, ob das Land hierfür direkt die Verantwortung übernimmt oder die Baulastträger entsprechend ausstattet, darf für die Qualität der Radwege keine Rolle spielen. Mit unserer Forderung nach Entbürokratisierung und schnelleren Verfahren in den Behörden sind wir überzeugt, auch die Sanierung baufälliger</p>	<p>Die Radfernwege sind touristischer Natur und sollten in die Hand des Landestourismusverbandes gegeben werden! Der dann zuständige Landestourismusverband kümmert sich als Koordinierungsstelle gemeinsam mit den Regionalverbänden und lokalen Tourismusvereinen um die Verbesserungen und Instandhaltungen wobei das Land die Kosten trägt!</p>	<p>Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit</p>

		Radwege zügiger in Angriff nehmen zu können.		anderen Parteien erreichen. In alle anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.
3. Radinfrastruktur zeitgemäß erneuern und ausbauen!	Landesbedeutsame Radwege plant, baut, finanziert und unterhält das Land in eigener Zuständigkeit. Für die weiteren Radwege unterstützen wir die Kommunen mindestens im bisherigen Umfang.	Die Verkehrssicherheit der Radwege ist uns ein wichtiges Anliegen. Bei der Verkehrsplanung müssen die Bedürfnisse des Radverkehrs umfassend berücksichtigt werden. Ziel sind mehr sichere Radwege und Radfahrstreifen, die Konflikte mit dem motorisierten Verkehr vermeiden. Wir setzen uns zudem für eine europaweite Regelung zur beschleunigten Einführung von Abbiege-Assistenten für alle Lastkraftwagen ein. Zudem wollen wir mehr sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen einrichten, um die Verknüpfung der Radwege mit dem ÖPNV zu verbessern und dadurch die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Eine dauerhafte Instandhaltung muss dabei vor Ort durch die Kommunen organisiert	Unsere Partei wird das, was nötig ist, für die Modernisierung, den Erhalt und Ausbau der Radinfrastruktur in Mecklenburg-Vorpommern jährlich zur Verfügung stellen. Hier sehen wir ein digitales Bewertungs- und Meldesystem, an dem sich jeder Bürger beteiligen kann und welches die Aufträge an die zuständige Kommune/Tourismusverband weiterleitet!	Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit anderen Parteien erreichen. In alle anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.

		<p>werden, die wir dafür mit ausreichenden finanziellen Mitteln ausstatten werden. Das Instandhaltungsmanagement sollte einheitlich organisiert werden und anhand von 3 Bestandsaufnahmen sollte regelmäßig nach einheitlichen Kriterien der Zustand erfasst werden und eine Prioritätenliste erstellt werden.</p>		
<p>4. Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel stärken</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sichere Fahrradabstellanlagen an Haltestellen entlang der ÖPNV-Schnellverbindungen. • Ausweitung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten • Mobilitätsstationen an zentralen Umsteigepunkten von Bussen und Bahnen, an denen sichere Radabstellmöglichkeiten, Verleihsysteme sowie Carsharing- 	<p>Zur Stärkung des Fahrrads als intermodales Verkehrsmittel braucht es zuverlässige Mitnahmevoraussetzungen und sichere Abstellmöglichkeiten an den Haltestellen des ÖPNV. Um gerade E-Bikes zu versorgen, muss das Ladestationsnetz deutlich erweitert werden und hierfür sind die Bedarfe festzustellen und Investitionen sind zu fördern. Betriebe, Versorgungszentren, Verkaufseinrichtungen, Gastgewerbe und Veranstaltungszentren von Kunst und Kultur oder Sport</p>	<p>Organisation, dass in jedem öffentlichen Verkehrsmittel das Rad kostenfrei mitgenommen werden kann/darf -als Bestandteil des neuen Radweges-Gesetzes! Auflage eines Förderprogramm für E-bike-Ladestationen an Bahnhöfen/Busbahnhöfen/Hotels/Restaurants/Campingplätzen</p>	<p>Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit anderen Parteien erreichen. In alle</p>

	Stationen vorhanden sind	könnten somit animiert werden, mehr Ladeinfrastruktur zu schaffen.		anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.
5. Mehr Personal und effizientere Strukturen schaffen!	Wir unterstützen diese Vorschläge – sowohl die Schaffung eines eigenen Referates im Verkehrsministerium als auch die Berufung einer/s Landesradverkehrsbeauftragten mit ressortübergreifenden Zuständigkeiten und eigenen finanziellen Mitteln. Bezüglich der AGFK zitieren wir aus unserem Wahlprogramm: „Wir stellen die Finanzierung der AGFK M-V (Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern) auf sichere Beine“ Wir stimmen zu, dass die Koordinierung des Radwegebaus analog zum Straßenbau landesweit organisiert werden muss: Landesbedeutsame Radwege plant, baut, finanziert und unterhält das Land in eigener Zuständigkeit.	Der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs muss auch in der Verwaltung Rechnung getragen werden. Auch wir sehen die Zuständigkeit für Radwege im Verkehrsministerium. Wir begrüßen den Vorschlag, im Landesamt für Straßenbau und Verkehr ein eigenes Dezernat für Radverkehr einzurichten.	Die Kernaufgabe zur Koordinierung bei der Entwicklung des flächendeckenden Radwegenetzes sowie weiterer Belange des Fahrradverkehrs ist im Verkehrsministerium des Landes und in den Verkehrsbehörden der Landkreise und Amtsverwaltungen zu sehen. Entsprechende Kapazitäten sind bereit zu stellen. Wir sehen entsprechende Reserven in den Verwaltungsstrukturen, welche sich zunehmend auch durch den Einsatz von Digitalisierungen ergeben.	Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit anderen Parteien erreichen. In allen anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.

<p>6. Umfangreiche Finanzierung und leicht zugängliche Förderprogramme aufsetzen!</p>		<p>Die Übertragung von Aufgaben an Kommunen muss immer mit ausreichenden finanziellen Mitteln hinterlegt werden. Wenn den Kommunen keine ausreichenden Gelder übertragen werden, dann leidet darunter die Erfüllung der Aufgaben. Wir setzen uns prinzipiell dafür ein, dass nach dem Subsidiaritätsprinzip die Aufgaben möglichst vor Ort erledigt werden und begrüßen deshalb den Vorstoß, den Radverkehr zur kommunalen Pflichtaufgabe zu machen, solange die Kommunen dafür die notwendigen finanziellen Mittel erhalten.</p>	<p>Durch ein entsprechendes Landesgesetz in Verbindung mit Förderprogrammen des Bundes und des Landes. Wir unterstützen die Forderung, den Radverkehr zur Pflichtaufgabe für Kommunen zu machen.</p>	<p>Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit anderen Parteien erreichen. In alle anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.</p>
--	--	---	--	--

<p>7. Mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit mehr Lust aufs Radfahren machen!</p>	<p>Unsere Partei wird sich dafür einsetzen, dass das Land verstärkt für die Nutzung des Fahrrads wirbt und entsprechende Bildungsangebote auflegt. Wir werden uns der Aufgabe stellen und die Bedeutung des Radverkehrs mit einer Imagekampagne unterstreichen.</p>	<p>Die FDP MV spricht sich dafür aus, das Thema Verkehrssicherheit mit entsprechenden Bildungsangeboten zu untersetzen. Wir sprechen uns dafür aus, insbesondere die Verknüpfung des privaten Radverkehrs mit den Angeboten des ÖPNV zu fördern und zu bewerben, um Mobilität nachhaltiger zu gestalten, ohne dafür auf Verbote und Reglementierung zurückzugreifen. Im Zuge der Tourismusförderung können wir uns zudem vorstellen, dass der Radfahrertourismus in Mecklenburg-Vorpommern im Landesmarketing zukünftig eine größere Rolle spielt als bisher. Dadurch können Regionen für den Tourismus erschlossen werden, die bisher kaum touristische Aktivitäten verzeichnen.</p>	<p>Ja! Im Rahmen der Gesundheitsvorsorge werden Budgets gesetzt, aus denen Werbung und Bildungsangebote finanziert werden sollen. Weiterhin gehen wir davon aus, dass ein flächendeckendes sicheres Radwegenetz die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel befördert! Dies wird sich im Rahmen der Haushaltspolitik entsprechend des Bedarfes im Rahmen der Tourismusförderung sowie der Gesundheitsförderung ergeben!</p>	<p>Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit anderen Parteien erreichen. In alle anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.</p>
---	---	---	--	--

<p>8. Entwicklung Innovativer Ideen befördern!</p>	<p>Wir wollen den Modal Split im Rad- und Fußverkehr erhöhen, dafür werden wir Modellvorhaben entwickeln und innovative Projekte unterstützen</p>	<p>Eine gute Datenlage ist eine wichtige Voraussetzung für die konsequente Weiterentwicklung des bestehenden Radwegenetzes und muss daher stärker priorisiert werden. Innovationen wollen wir fördern und sind dabei offen für alle Vorschläge, die aus der Zivilgesellschaft sowie den Vereinen und Unternehmen aus dem Bereich kommen. Der Staat ist selten selbst Treiber von Innovationen, ihm kommt bei uns die Rolle zu, Raum für erfolgreiche Konzepte und ihre Umsetzung zu schaffen.</p>	<p>Siehe 3.! Ein digitales Bewertungs- und Meldesystem, welches durch die RadfahrerInnen selbst mit Daten versorgt wird, soll Auskunft über Nutzung, Zustand und Anpassungsbedarf des Radwegenetzes sowie der dazugehörigen Infrastruktur geben. In den kommenden Jahren dürfte zunächst aber die Verwirklichung des flächendeckenden Radwegenetzes im Vordergrund stehen. Ja zum kontinuierlichen Monitoring für den Radverkehr. Eine regelmäßige Auswertung ist Bestandteil der künftigen Radverkehrspolitik! Für die Entwicklung digitaler Lösungen zur Vernetzung von Radwegekarten mit dem öffentlichen Nahverkehr, touristischen Sehenswürdigkeiten sowie Übernachtungsmöglichkeiten wird ein Förderprogramm aufgelegt!</p>	<p>Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit anderen Parteien erreichen. In alle anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.</p>
---	---	---	---	--

<p>9. Nationalen Radverkehrsplan der Bundesregierung zu Beginn der Legislaturperiode für MV untersetzen!</p>	<p>Wir werden einen Aktionsplan gemeinsam mit den relevanten Stakeholdern, dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club MV (ADFC MV), dem Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern (TMV) und der Arbeitsgemeinschaft für fahrrad- und fußgängerfreundliche Kommunen in Mecklenburg-Vorpommern (AGFK) bis Mitte 2022 erarbeiten.</p>	<p>Die Übertragung von Aufgaben an Länder und Kommunen muss immer mit ausreichenden Finanzmitteln hinterlegt werden. Wir werden uns bundesseitig für die Bereitstellung der Mittel einsetzen, die notwendig sind, um die übertragenen Aufgaben zu erfüllen, landesseitig sehen wir die Verantwortung regulatorische Hürden abzubauen und einen schnellen Abfluss der Mittel zu ermöglichen.</p>	<p>Ja! Bis 2030 soll M-V ein flächendeckendes, sicheres Radwegenetz erhalten. Dementsprechend soll im 1. Jahr der neuen Legislaturperiode ein Radwege-Gesetz verabschiedet werden, in dem die Zwischenschritte und -Ziele festgeschrieben werden.</p>	<p>Die Partei für Gesundheitsforschung ist eine Ein-Themen-Partei, die als einziges Ziel hat, die Entwicklung wirksamer Medizin gegen Alterskrankheiten wie Krebs und Alzheimer zu beschleunigen. Sie setzt sich dafür ein, dass mehr staatliche Forschungsinstitute gebaut und betrieben werden und die entsprechenden Fachbereiche an den Universitäten ausgebaut werden. Ihr Ziel will sie in Zusammenarbeit mit anderen Parteien erreichen. In alle anderen politischen Themen will sie sich nicht einmischen.</p>
---	--	---	---	--

Partei der Humanisten Mecklenburg-Vorpommern: Wir haben uns wirklich bemüht und versucht, aber für eine Kleinpartei sind die Fragen leider zu detailliert. Wir haben noch nicht die Man-Power uns mit jeder Frage im nötigen Umfang auseinander zu setzen. Das bedauern wir sehr, da wir dem Radverkehr eine wichtige Stellung zuschreiben und unbedingt fördern wollen. Doch noch sind unsere Konzepte nicht so detailreich, dass man die Fragen sinnvoll und nach unseren Maßstäben beantworten kann. Deshalb wird die Partei der Humanisten MV leider nicht am Wahlprüfsteinangebot teilnehmen.

DEMOKRATIE IN BEWEGUNG Mecklenburg-Vorpommern: Wir wissen, dass das Fahrrad mit Abstand das klima- und umweltfreundlichste Fortbewegungsmittel ist und setzen uns daher für den Ausbau von Radwegen ein. Wir haben jedoch weder die zeitlichen Ressourcen noch die inhaltliche Tiefe zu diesem Thema wie die großen Parteien, um ihre Fragen adäquat beantworten zu können.