

Die Linke



1. Lückenloses Radnetz MV gemeinsam entwickeln und realisieren!

Die Linke hat durch ihre regierungstragende Fraktion die konkreten Bestrebungen für ein Landesradnetz unterstützt. Wir betrachten den Radverkehr als gleichwertiges Verkehrsmittel im Alltag sowie als wichtigen Bestandteil des Tourismus. Im vergangenen Jahr wurde die Konzeption des Landesradnetzes ausgeschrieben. Der zentrale Auftrag lautete, ein baulastträgerübergreifendes Zielnetz zu definieren, bestehende Netzlücken zu identifizieren und daraus konkrete Maßnahmen abzuleiten.

Inzwischen liegt ein Netzentwurf vor. Ausgangspunkt sind insbesondere die zentralen Orte Mecklenburg-Vorpommerns sowie weitere landesweit wichtige Ziele. 2026 wurden Kommunen und weitere Akteure beteiligt, um die vorgeschlagenen Strecken zu überprüfen. Bis Mitte Juni 2026 gingen dabei mehr als 500 Hinweise ein.

Wichtig ist, dass landesseitig geplant ist, ein hierarchisches, zusammenhängendes Hauptnetz zu schaffen, welches die wichtigen Orte und Ziele miteinander verbindet. Die Kommunen bleiben jedoch dafür verantwortlich, ihre örtlichen Radwegenetze weiter auszubauen und an das Landesnetz anzuschließen. Darüber hinaus muss es um eine sinnvolle Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern gehen. Die Linke wird sich dafür einsetzen, dass an Knotenpunkten ausreichend Fahrradstellplätze zur Verfügung gestellt werden. So soll sichergestellt werden, dass Wege eigenständig zurückgelegt werden können, ohne auf ein Auto angewiesen zu sein.

Das Land unterstützt die Kommunen bereits über verschiedene Förderprogramme. Das Förderprogramm „Stadt und Land“ verfolgt ausdrücklich das Ziel eines „sicheren, in lückenlosen Netzen geplanten“ Radverkehrssystems. Gefördert werden nicht nur klassische Radwege, sondern beispielsweise auch Fahrradstraßen, eigenständige Radwege, sichere Knotenpunkte, Brücken und Unterführungen. 2024 und 2025 stellte das Land zusammen mehr als 52,5 Mio. Euro für den Neu- und Ausbau kommunaler Radwege bereit. Zusätzlich wurden zwischen 2015 und 2025 mehr als 105 Mio. Euro in Radwege an Bundesstraßen und mehr als 86 Mio. Euro in Radwege an Landesstraßen investiert.

Konkrete Summen zur Finanzierung des Radverkehrs in der neuen Legislaturperiode können zu diesem Zeitpunkt nicht genannt werden. Die Linke wird sich jedoch weiterhin dafür einsetzen, den Radverkehr finanziell aufgabengerecht auszustatten.

2. Radfernwege durchgängig modernisieren!

Die Linke steht zum in der Landestourismuskonzeption formulierten Anspruch, dass das Land bei der Koordination der Unterhaltung überregional bedeutsamer touristischer Wege „eine gewisse Steuerungsfunktion“ übernehmen will. Für die Radwege liegt die Federführung beim Verkehrsministerium. Vorgesehen sind insbesondere eine landesweite Koordination, einheitliche Qualitätsstandards, systematische Mängelerfassung und Qualitätskontrolle. Jedoch kann das Land die Unterhaltung der Wegeinfrastruktur nur begrenzt übernehmen und ist weiterhin auf die Zusammenarbeit mit den kommunalen Akteuren angewiesen. Das Land M-V sollte die Unterhaltung kommunaler Abschnitte der neuen Radfernwege auch in Zukunft finanziell unterstützen – und hat das auch bereits getan. Entscheidend ist aber die Abgrenzung zwischen finanzieller Förderung und Übernahme der Unterhaltungspflicht.

GRÜNE



In unserem Wahlprogramm fordern wir explizit die schnellstmögliche Fertigstellung eines flächendeckenden Radnetzes in MV. Dafür werden wir das Landesradnetz endlich zügig umsetzen.

Nach der Landtagswahl bedarf es eines transparenten Kassensturzes der Landesfinanzen, insbesondere auch im Verkehrsbereich. Erst danach kann man seriös und verbindlich sagen, bis wann das flächendeckende Radnetz in MV ausfinanziert und vollendet sein kann. Alle Radfahrerinnen und Radfahrer in MV können aber sicher sein, dass wir GRÜNE da – anders als die bisherige Landesverkehrspolitik – einen absoluten Schwerpunkt setzen werden.

Wir unterstützen den vom ADFC vorgeschlagenen Weg der Übernahme der Radfernwege in die Verantwortung des Landes, um klare Zuständigkeiten und weniger bürokratische Hürden zu haben. Bei den Radfernwegen zeigt sich besonders deutlich der doppelte Nutzen guter Radinfrastruktur gleichermaßen für Tourismus und Anlieger. Mit unserem Antrag „Die Radreiseregion Mecklenburg-Vorpommern zurück an die Spitze führen“ (Drucksache 8/4875) haben wir diese Forderung bereits aktiv in den Landtag eingebracht und eine bedarfsgerechte Berücksichtigung im nächsten Doppelhaushalt gefordert.

Tierschutzpartei



Wir wollen das landesweite Radnetz für Alltags-, Schul-, Pendel- und touristischen Verkehr bis spätestens 2035 verwirklichen. Bis Ende 2027 soll die bereits begonnene Netzplanung abgeschlossen und als verbindlicher Landesradnetzplan beschlossen werden. Dabei sind Kommunen, Landkreise, Verbände und Bürger:innen umfassend einzubeziehen. Bis zum Ende der kommenden Wahlperiode sollen insbesondere gefährliche Abschnitte, Schulwege und die wichtigsten interkommunalen Netzlücken beseitigt sein.

Für jede Strecke müssen ein Zeitplan, die verantwortliche Stelle, der Finanzbedarf und ein einheitlicher Qualitätsstandard veröffentlicht werden. Die Umsetzung soll durch jährliche Bauprogramme und eine öffentlich einsehbare Fortschrittskontrolle erfolgen.

Neue Radwege sollen möglichst entlang vorhandener Verkehrswege oder auf bereits versiegelten Flächen entstehen. Eingriffe in wertvolle Lebensräume sind zu vermeiden; Beleuchtung soll bedarfsgerecht, energiesparend und insektenfreundlich gestaltet werden.

Wir wollen jährlich mindestens 20 Millionen Euro eigene Landesmittel für Radverkehrsinfrastruktur bereitstellen. Zusammen mit Bundes-, EU- und kommunalen Mitteln soll ein Gesamtvolumen von mindestens 50 Millionen Euro jährlich erreicht werden.

Ja. Wir unterstützen die Übernahme der einheitlichen Bewirtschaftung und Koordination aller neuen Radfernwege durch das Land, ohne dafür zwingend die jeweilige Straßenbaustraßenträgerschaft zu verändern. Unterschiedliche Zuständigkeiten dürfen nicht länger zu Lücken, wechselnden Standards oder ungeklärter Unterhaltung führen.

Das Land soll bis Ende 2027 eine vollständige Zustandserfassung vorlegen und daraus ein verbindliches Sanierungsprogramm entwickeln. Eine zentrale Koordinierungsstelle soll regelmäßige Kontrollen, einheitliche Wegweisung, digitale Mängelmeldungen und verbindliche Bearbeitungsfristen organisieren. Vorrang haben Gefahrenstellen, beschädigte Oberflächen, fehlende Verbindungen und Abschnitte, die zugleich für den Alltagsverkehr wichtig sind.

Pflege und Sanierung müssen naturverträglich erfolgen. Dazu gehören eine tierfreundliche Mahd, der Schutz von Amphibien und Kleintieren, die Vermeidung unnötiger Versiegelung und der Verzicht auf dauerhafte Beleuchtung in sensiblen Naturräumen.

3. Radinfrastruktur zeitgemäß erneuern und ausbauen!	Für Die Linke sind der Radverkehr und die Radinfrastruktur ein zentraler Bestandteil für eine bezahlbare und klimafreundliche Verkehrswende. Da die Mittel für den Landeshaushalt an den tatsächlichen Investitionsbedarf angepasst und mit möglichen Koalitionspartnern abgestimmt werden müssen, kann an dieser Stelle keine seriöse Zahl genannt werden. Das Ziel bleibt es jedoch, eine aufgabengerechte Finanzausstattung sicherzustellen. Die Straßenbau- und Verkehrsverwaltung des Landes koordiniert zu aktuellem Zeitpunkt das Instandhaltungsmanagement für den Radverkehr. Diese umfasst zum Beispiel die systematische Erfassung, Bewertung und Beseitigung von Mängeln der Radinfrastruktur. Einige Kommunen nutzen bereits ein digitales Kataster oder den Mängelmelder, um den Zustand der Radwege innerhalb der Kommunen festzuhalten. Die Einführung eines einheitlichen und flächendeckenden Katasters stellt für uns einen geeigneten Weg dar, um den Zustand des Radnetzes abzubilden und zielgerichtet die Reparatur- und Ausbaubedarfe anzugehen.	Fehlende Radwege, gefährliche Kreuzungen, Radwege, die im Nichts enden und Radwege in schlechtem Zustand sind eine Gefahr und ein Ärgernis für alle, die mit dem Rad unterwegs sind. Sie sind ein großes Problem im Alltag und für die Entwicklung des Radtourismus, der von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung für MV ist. Hier ist die Landespolitik gefordert. Zur Budgethöhe können wir aus den oben genannten Gründen ohne Kassensturz noch keine konkreten Zahlen nennen. Sie können aber sicher sein, dass für uns GRÜNE ein besserer und sicherer Radverkehr eine hohe Priorität hat. Beim Instandhaltungsmanagement setzen wir auf ein systematisches Vorgehen statt einzelner, unkoordinierter Maßnahmen: Mit unserem Antrag „Ganzheitliches Radverkehrskonzept für Mecklenburg-Vorpommern“ (Drucksache 8/4089) haben wir im Landtag bereits eine vollständige Bestandsaufnahme des Radwegenetzes gefordert sowie ein daraus abgeleitetes Ziel-Radnetz, einen konkreten Maßnahmenplan für Sanierung und Ausbau sowie eine verlässliche Finanzplanung. Genau dieses Konzept wollen wir in der kommenden Legislaturperiode umsetzen.	Wir wollen dauerhaft mindestens 20 Millionen Euro eigene Landesmittel pro Jahr für Planung, Bau, Sanierung und Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur bereitstellen. Bundes- und EU-Mittel sollen zusätzlich genutzt werden und die Landesmittel nicht ersetzen. Ziel ist ein Gesamtvolumen aller staatlichen Ebenen von mindestens 50 Millionen Euro jährlich. Die Mittel müssen in einem eigenständigen Radverkehrshaushalt transparent ausgewiesen werden. Das Instandhaltungsmanagement soll auf einer landesweiten digitalen Bestands- und Zustandsdatenbank beruhen. Alle Strecken werden regelmäßig nach einheitlichen Kriterien kontrolliert. Schäden, Gefahrenstellen und Qualitätsmängel sollen mit Priorität, Zuständigkeit und vorgesehenem Erledigungsdatum veröffentlicht werden. Für Radwege an Landesstraßen übernimmt das Land unmittelbar die Verantwortung. Kommunen sollen für ihre Infrastruktur mehrjährige Pauschalen und vereinfachte Fördermöglichkeiten erhalten. Winterdienst, Baustellenführungen, sichere Kreuzungen und Abstellanlagen sind als reguläre Bestandteile der Infrastruktur einzuplanen – nicht als freiwillige Zusatzleistungen.
4. Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel stärken!	Die schon angesprochene Entwicklung des Landesradnetzes ist eine gute Gelegenheit, das Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel zu stärken. Das Land lässt seit 2025 eine neue, baulasträgerübergreifende Netzkonzeption erarbeiten, die Netzlücken identifizieren und konkrete Maßnahmen ableiten soll. Dabei ist wichtig, nicht nur zu fragen, wo aktuell ein Radweg fehlt, sondern zu erörtern welche Radverbindung eine attraktive intermodale Wegekette ermöglicht. Mobilitätshubs können dabei einen wichtigen Beitrag leisten. Sie dürfen jedoch nicht nur ein Bahnhof mit Fahrradständern sein, sondern sollen die Schnittstelle verschiedener Verkehrsmittel bilden.	Wir teilen die Auffassung, dass eine gute Abstimmung zwischen Bahn, ÖPNV und Radverkehr entscheidend ist für die Mobilität der Zukunft. Wir GRÜNE haben im Bundestag bereits eine Menge Initiativen ergriffen für bessere Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Zügen, barrierefreie Gestaltung aller Bahnhöfe, mehr und bessere Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Autos und mehr Unterstützung für Fahrradverleihsysteme. All das ist nötig. Auch das Land kann hier viel mehr tun, z.B. bei der Bestellung von Regionalverkehren oder durch gezielte Fördermaßnahmen und Setzen der richtigen Rahmenbedingungen. Dafür werden wir uns einsetzen. Konkret auf Landesebene wollen wir laut Wahlprogramm einen Landesverkehrsplan mit einheitlicher Mobilitäts-App und einem landesweiten Verkehrsverbund schaffen, den ÖPNV bis 2035 flächendeckend barrierefrei ausbauen und Kommunen gezielt beim Aufbau von Mobilitätsstationen unterstützen.	Als erste Maßnahmen wollen wir: •Bahnhöfe und wichtige Haltestellen schrittweise zu barrierefreien Mobilitätsstationen mit überdachten, diebstahlsicheren Abstellanlagen, Fahrradboxen und Lademöglichkeiten ausbauen; •landesweit einheitliche, möglichst kostenfreie Fahrradmitnahme in Bus und Bahn ermöglichen und zusätzliche Mehrzweckabteile schaffen, ohne Plätze für Rollstühle und Kinderwagen einzuschränken; •die Zugänglichkeit von Bahnsteigen für Fahrräder, Rollstühle und Kinderwagen verbessern; •Fahrradverleih- und Lastenradangebote auch in ländlichen Regionen fördern; •Bahn, Bus, Rufbus, Fahrradverleih und weitere Angebote in einer barrierefreien landesweiten Mobilitäts-App zusammenführen. Bei der Bestellung neuer Busse und Züge müssen ausreichende Fahrradkapazitäten von Anfang an berücksichtigt werden.
5. Mehr Personal und effizientere Strukturen schaffen!	Die Linke befürwortet eine bzw. einen Landesradverkehrsbeauftragte/n im Verkehrsministerium. Der Radverkehr muss als Pflichtaufgabe verankert werden, sodass Planungsprozesse auch interministeriell als verbindliche Aufgabe angesehen werden. Bezüglich der koordinierenden und steuernden Funktion des Landes verweisen wir auf die Antwort zu Frage 2.	Zu den oben bereits thematisierten Umschichtungen im Verkehrsetat gehört eine bessere Personalausstattung für den Bereich Radverkehr. Das vom ADFC vorgeschlagene eigene Referat im Verkehrsministerium und eine landesweite Koordination des Radwegebaus finden wir sehr sinnvoll. Das haben wir mit unserem Antrag „Radverkehr ins Rollen bringen: Eigenes Referat für Radverkehr im Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit einrichten“ (Drucksache 8/2327) aktiv im Landtag eingefordert. Der vorgeschlagene Landesverkehrsbeauftragter sollte unseres Erachtens für die Sicherheit des Verkehrs insgesamt zuständig sein und die Vision Zero, einen Verkehr ohne Unfalltote, als Ziel haben. Das hilft insbesondere den Schwächsten im Straßenverkehr, Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen.	Wir unterstützen die Vorschläge des ADFC. Im Verkehrsministerium soll ein eigenständiges Referat für Rad- und Fußverkehr entstehen. Zusätzlich befürworten wir eine:n Landesradverkehrsbeauftragte:n mit ressortübergreifendem Arbeitsauftrag, eigenem Budget und einem jährlichen öffentlichen Bericht. Das Referat soll Planung, Finanzierung, Qualitätsstandards und Förderprogramme koordinieren. Die oder der Beauftragte soll die Umsetzung kontrollieren, zwischen Land, Kommunen und Verbänden vermitteln und auf strukturelle Defizite hinweisen können. Auch Straßenbauämter und Kommunen benötigen mehr Planungsfachkräfte. Für kleinere Kommunen wollen wir einen landesweiten Planungspool schaffen, der bei Ausschreibungen, Förderanträgen und der Umsetzung unterstützt. Polizei und kommunale Ordnungsbehörden müssen Verkehrsverstöße, die den Radverkehr gefährden oder behindern, konsequenter kontrollieren.

6. Umfangreiche Finanzierung und leicht zugängliche Förderprogramme aufsetzen!

Dass der Radverkehr in vielen Bereichen keine gesetzliche Pflichtaufgabe ist, führt vor allem in finanzschwachen Kommunen dazu, dass Radwegprojekte oft gestrichen werden und der motorisierte Verkehr bevorzugt wird. Die Linke hält es daher für notwendig, dem Radverkehr eine größere Rolle zuzugestehen. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass der Radverkehr im Straßen- und Wegegesetz M-V stärker verankert wird. Zwar sind Radwege bereits laut Gesetz Teil des Straßenkörpers, jedoch bleiben Neubau, Ausbau und Lückenschlüsse für viele Gemeinden eine reine Ermessensleistung. Deshalb sollte das Straßen- und Wegegesetz so erweitert werden, dass die Schaffung und der Erhalt eines lückenlosen Radnetzes analog zu Gehwegen als verbindlicher Auftrag der Daseinsvorsorge gilt.

Der Zustand unserer Radinfrastruktur zeigt ganz klar: Die bisher eingesetzten Maßnahmen reichen nicht aus. Wir haben uns im GRÜNEN Wahlprogramm klar dazu bekannt, die notwendigen Mittel zur Verfügung zu stellen, eine gute und sichere Radverkehrsinfrastruktur in MV sicherzustellen. Wichtig ist dabei, dass (generell) öffentliche Förderprogramme einfacher zugänglich gemacht werden, für Kommunen, für die Zivilgesellschaft, für Private, denn häufig sind selbst bei gut gemeinten Programmen die bürokratischen Hürden zu hoch.

Trotz aller (grund)gesetzlich aufgeteilten Verantwortungsbereiche zwischen Bund, Ländern und Kommunen, ist gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern der Staat als Ganzer verantwortlich für eine funktionierende Infrastruktur. Eine Pflichtaufgabe Radverkehr für die Kommunen kann hilfreich sein, die Schwerpunkte in den Kommunen zu verändern. Sie verhilft bei chronischer Unterfinanzierung den Kommunen aber noch nicht zu mehr Geld. Wir fordern daher umfangreiche Änderungen in der Finanzverteilung, die Bund und Länder in die Pflicht nehmen, den Kommunen die Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen.
(hier übersichtlich zusammengefasst: <https://karolineotte.de/hintergrund-und-argumentationspapier-echte-entlastungen-fuer-unsere-kommunen-statt-symbolpolitik-wo-wir-stehen-und-was-wir-jetzt-tun-koennen/>)

Die bisherigen Programme haben wichtige Projekte ermöglicht, bleiben aber zu abhängig von zeitlich begrenzten Bundesmitteln, wechselnden Fördertöpfen, kommunalen Eigenanteilen und vorhandenen Planungskapazitäten. Gerade finanzschwache Kommunen können deshalb notwendige Projekte häufig nicht rechtzeitig vorbereiten.

Wir wollen:

- ein dauerhaftes Landesprogramm mit mehrjähriger Finanzierung;
- bis zu 100 Prozent Förderung für finanzschwache Kommunen;
- förderfähige Planungs-, Personal- und Grunderwerbskosten;
- Vorschüsse statt einer ausschließlichen nachträglichen Erstattung;
- gebündelte Anträge für mehrere kleinere Maßnahmen;
- eine zentrale Förderberatung und standardisierte, barrierefreie Anträge;
- eine Bewertung nach tatsächlicher Umsetzung statt nur nach bewilligten Mitteln.

Wir unterstützen die Einstufung des Radverkehrs als kommunale Pflichtaufgabe. Voraussetzung ist eine auskömmliche Finanzierung durch das Land nach dem Konnexitätsprinzip. Den Kommunen dürfen keine neuen Pflichten ohne die erforderlichen Personal- und Sachmittel übertragen werden.

7. Mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit mehr Lust aufs Radfahren machen!

Die Förderung des Radverkehrs hört nicht beim Bau eines Fahrradweges oder dem Bau von Fahrradstellplätzen auf. Im Straßenverkehr benötigt es Akzeptanz und Rücksicht von allen Verkehrsteilnehmenden. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass dem Radverkehr eine höhere Aufmerksamkeit zu Teil wird. Das Fahrrad ist nicht nur ein Sport- und Freizeitgerät, sondern für viele Menschen ein alltägliches Fortbewegungsmittel geworden. Aus diesem Grund befürworten wir die Stärkung von Werbe- und Bildungsmaßnahmen in Sachen Fahrradmobilität. Ein seriöse Aussage zur Mittelausstattung ist mit Blick auf die nach den Wahlen anstehenden Sondierungen und ggf. Koalitionsverhandlungen hier nicht möglich.

Gute Konzepte, gute Ideen, gute Taten können in der Breite nur zünden, wenn sie auch bei den Menschen ankommen. Bildung, Werbung, Öffentlichkeitsarbeit sind hier entscheidend. Radfahren ist gut für den Alltag und gut für die weitere touristische Entwicklung in MV. Wir werden daher in entsprechende Bildungs- und Öffentlichkeitsarbeit investieren. Zur Höhe der nötigen und möglichen Haushaltsansätze siehe Punkt Kassensturz oben.

Ja. Das Land soll verstärkt für das Fahrrad als sicheres, gesundes, kostengünstiges und klimafreundliches Alltagsverkehrsmittel werben. Dabei darf Öffentlichkeitsarbeit den Ausbau sicherer Infrastruktur nicht ersetzen und die Verantwortung für Unfälle nicht einseitig Radfahrer:innen zuschieben.

Wir wollen jährlich mindestens 500.000 Euro für landesweite Bildungs-, Beteiligungs- und Verkehrssicherheitsangebote bereitstellen. Dazu gehören Radfahrausbildung für Kinder und Erwachsene, Angebote für Senior:innen und Wiedereinsteiger:innen, Schulwegprojekte, Reparaturkurse sowie Informationen über rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer:innen. Zusammenarbeit mit Schulen, Kommunen, Verkehrsbetrieben und Verbänden soll ausdrücklich gefördert werden

**8. Entwicklung
Innovativer Ideen
befördern!**

Wir unterstützen die Idee des Aufbaus eines kontinuierlichen Radverkehrs-Monitorings ausdrücklich. Bislang basiert die Verkehrsplanung vielerorts noch primär auf Daten des motorisierten Verkehrs. Neben Dauerzählstellen für Autos, sollen diese auch für den Radverkehr ausgebaut werden. Nur so können die realen Bedarfe und Engpässe ermittelt werden.

Konsequent setzen wir uns für mehr Verkehrssicherheit ein. Das Ziel ist die Vision Zero, also keine Getöteten oder Schwerverletzten im Straßenverkehr. Dies soll unterstützt werden durch baulich getrennte Radwege zu der Fahrbahn, der Ausbau von Schutzstreifen auch Außerorts, die Beseitigung von Gefahrenstellen wie unübersichtliche Abbiegesituationen.

Eine innovative Idee stellen für uns die bereits angesprochenen Mobilitäts-Hubs dar, mit denen der ÖPNV mit dem Radverkehr und weiteren Angeboten (Carsharing-Plätze, Landeinfrastruktur) besser verknüpft werden kann.

Sicherheit für den Radverkehr ist für uns GRÜNE eine oberste Priorität. Wörtlich heißt es dazu in unserem Wahlprogramm:

„Für den Weg zur Vision Zero werden wir die Verkehrswege im Land so gestalten, dass schwächere Verkehrsteilnehmende sichere Wegeverbindungen haben, unter anderem durch mehr Beleuchtung, mehr „Zebrastreifen“ oder moderne Ampelanlagen.

Einmündungen und Kreuzungen so gestalten, dass Fußgänger*innen und Radfahrende optimal unterwegs sein können. Dafür machen wir uns Erfahrungen aus anderen Ländern zu Nutze.

Die neuen Möglichkeiten des Straßenverkehrsrechts konsequent nutzen, um innerorts eine verbesserte Verkehrsberuhigung zu erreichen.

Geschwindigkeitszonen an allen Bushaltestellen außerorts einführen, wo noch keine Tempo-70-Zone vorhanden ist und dort, wo keine sichere Führung für den Radverkehr besteht, auf Tempo 80 begrenzen.“

Verlässliche Daten und kontinuierliches Monitoring sind Grundlage der grünen Mobilitätswende und uns schon lange ein Anliegen. Innovative Ideen wollen wir fördern, indem wir im ständigen engen Austausch mit der Radcommunity bleiben – Start-ups, Fahrradwirtschaft, Verbände, Initiativen – und ihre Ideen in Politik umsetzen.

Wir wollen ein kontinuierliches Radverkehrsmonitoring einführen. Dazu gehören automatische Zählstellen, regelmäßige Befragungen, eine landesweite Infrastruktur- und Mängeldatenbank sowie die Auswertung von Nutzung, Netzzustand, Zufriedenheit, touristischer Wertschöpfung und Unfällen. Die Ergebnisse sollen jährlich als Open Data veröffentlicht werden. Die Erhebung muss datensparsam erfolgen und darf nicht zur individuellen Bewegungsüberwachung führen.

Unser Ziel ist „Vision Zero“: kein Mensch soll im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden. Dafür wollen wir insbesondere:

- baulich getrennte und ausreichend breite Radwege;
- sichere Kreuzungen, Einmündungen und Querungen;
- geschützte Schulradwege;
- sichere Führungen an Baustellen;
- verlässlichen Winterdienst;
- niedrigere Geschwindigkeiten an Gefahrenstellen;
- häufigere Kontrollen von Überholabständen, Falschparken und gefährlichem Abbiegeverhalten;
- eine systematische Untersuchung von Beinaheunfällen und bekannten Gefahrenstellen.

Ein mit jährlich zwei Millionen Euro ausgestatteter Radverkehrs-Innovationsfonds soll Modellprojekte unterstützen, etwa digitale Mängelerfassung, intelligente und zugleich datenschutzfreundliche Ampelsteuerung, ländliche Verleihsysteme, Lastenradlogistik und neue Lösungen für sichere Abstellanlagen. Erfolgreiche Modellprojekte sollen anschließend landesweit übernommen werden.

WirLebenDemokratie



1. Lückenloses Radnetz MV gemeinsam entwickeln und realisieren!

Hierbei ist natürlich der Finanzierungsvorbehalt zu sehen, auch die Planungen, die zurzeit laufen, sind weiterhin im Auge zu behalten.
Neubauten und Sanierung von Land- und Bundesstraßen sind immer mit einem dazugehörigen Fahrradweg zu versehen. Dieses kann so zu einem Synergieeffekt führen.
Förderprogramm für Tourismus
Unterstützung für Fahrradparkhäuser an Übergangspunkten zum ÖPNV oder auch zur Einrichtung in Parkhäusern, mehr Bewusstsein schaffen für das Transportmittel Fahrrad.
Die Landesprogramme, die schon heute laufen, weiterhin unterstützen.
Ein Programm für Ladeinfrastruktur auch für E-Bikes erweitern, insbesondere an Landesradwegen.

Die Partei



Wir fordern die schrittweise, aber unerbittliche Demontage des motorisierten Individualverkehrs in ganz MV. Straßen mit mehr als einer Spur werden zur Hälfte in geschützte Fahrrad-Autobahnen und zur Hälfte in Biergärten umgewandelt. Das Autofahren wird künftig nur noch Bürgerinnen und Bürgern gestattet, die nachweisen können, dass sie mindestens drei Kisten PARTEI-Brause im Kofferraum transportieren.

ÖDP



Die ÖDP will ein landesweit durchgängiges, sicheres und qualitativ einheitliches Radverkehrsnetz bis 2035 verwirklichen. Dafür soll in der kommenden Legislaturperiode gemeinsam mit Kommunen, Landkreisen und Verbänden ein verbindliches Landesradverkehrsnetz mit einheitlichen Qualitätsstandards entwickelt werden. Lücken, Gefahrenstellen und wichtige Alltagsverbindungen sollen prioritär geschlossen werden. Finanzschwache Kommunen sollen bei Eigenanteilen unterstützt werden.

2. Radfernwege durchgängig modernisieren!

Landesfernwege gehören natürlich in die Trägerschaft des Landes, auch die Sanierung und Erhaltung dieser Wege ist uns ein Anliegen.
Ein wichtiges Konzept für die Vermarktung und ganzseitige Gestaltung dieser Wege. Dieses geht nur gemeinsam mit den Kommunen und Kreisen, die an diesen Wegen liegen.

Die PARTEI MV setzt sich für ein flächendeckendes, dreidimensionales Radwegenetz ein. Lücken in Radwegen werden bei uns nicht einfach asphaltiert, sondern mit vergoldetem Pflaster überbrückt. Zudem planen wir die Einrichtung von überdachten, beheizbaren Rad-Autobahnen zwischen allen Großstädten des Landes (also Schwerin und Rostock), damit der Pendlerverkehr auch im tiefsten MV-Schiedwetter aerodynamisch und trocken rollt.

Ja. Die ÖDP unterstützt die Übernahme der neuen Radfernwege in eine einheitliche Bewirtschaftungs- und Qualitätsverantwortung des Landes. Die Straßenbaulast muss dabei nicht vollständig auf das Land übergehen. Das Land soll Zustand, Beschilderung, Qualitätsstandards und Sanierungsbedarf regelmäßig erfassen und einen verbindlichen, mehrjährigen Sanierungsplan aufstellen. Kommunen und andere Baulastträger sollen finanziell und organisatorisch unterstützt werden. Hochwertige Radfernwege sind zugleich Infrastruktur für Tourismus, regionale Wertschöpfung und nachhaltige Mobilität.

3. Radinfrastruktur zeitgemäß erneuern und ausbauen! Es wäre unrealistisch über konkrete Zahlen zu reden in Zeiten, wo Sparswänge immer wieder Thema sind.

Schnelle Aufnahme von Schäden, auch durch Mitwirkung und Hinweisen von Bürgern. Jährliche Aufnahmeprüfung für Instandhaltung und Reinigung. Digital vernetzte Infrastruktur gemeinsam mit den Kreisen.

Der Radtourismus bringt dem Land 100 Millionen Euro Steuereinnahmen – Geld, das wir als PARTEI bisher schmerzlich in unserem eigenen Fuhrpark vermisst haben. Wir fordern eine Kaskaden-Abgabe für E-Bikes: Wer mit Rückenwind und 25 km/h an strampelndem PARTEI-Fußvolk vorbeizieht, zahlt an Ort und Stelle eine Überholgebühr von 50 Cent direkt in die Landeskasse. Das fördert die Gesundheit, bremst die Schlechtwetter-Flüchtlinge aus Sachsen und schont die Umwelt.

Die ÖDP steht für aktiven Neubau, Lückenschlüsse, Sanierung und sichere Radverkehrsanlagen. Dazu gehören auch Kreuzungen, Abstellanlagen, Wegweisung und Winterdienst. Wir wollen ein landesweites digitales Radwegkataster mit regelmäßiger Zustandsbewertung einführen. Daraus soll ein mehrjähriges Erhaltungs- und Sanierungsprogramm entstehen. Für Baustellen müssen sichere und barrierearme Radverkehrsführungen verbindlich vorgeschrieben werden. Radwege sollen vorausschauend instandgehalten werden, statt erst bei akuten Schäden zu reagieren.

4. Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel stärken! Gerade im digitalen Zeitalter ist vieles möglich. Zum Beispiel an Ladesäulen für Autos auch eine Ladung für Fahrräder zu ermöglichen. Ein Netz von Fahrrad-Parkhäusern mit Verleih, an noralgischen Punkten. Die Nutzung dieser Infrastruktur auch digital über Apps zu erweitern. Die Umsetzung sollte gemeinsam mit dem Tourismus-Verband und den für dieses Thema wichtigen Interessenverbänden erarbeitet werden.

Unsere Vision: Ein Bikesharing System, das in jeden Ort die Möglichkeit anbietet zwischen PKW, ÖPNV und Fahrrad zu wählen.

Die Sicherheit von Radfahrenden hat für uns oberste Priorität. Wir führen in allen Innenstädten ein flächendeckendes Tempo 7 für Autos ein. Radfahrer erhalten an allen Kreuzungen grundsätzlich Vorfahrt vor Fußgängern, Bussen, Zügen und Rettungshubschraubern. Um den ländlichen Raum anzubinden, fordern wir zudem die Einführung eines bedingungslosen Lastenrad-Leasing-Programms für Senioren zur Sicherung der Nahversorgung mit lokalen Backwaren.

Als erste Maßnahmen wollen wir sichere, überdachte und möglichst abschließbare Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen deutlich ausbauen. Gleichzeitig müssen Fahrradmitnahme und Stellplatzangebote in Bussen und Zügen verbessert und möglichst landesweit einheitlich geregelt werden. Barrierefreie Zugänge sowie E-Bike-Lademöglichkeiten sollen zum Standard werden. Fahrradverleihsysteme wollen wir insbesondere an Bahnhöfen und touristischen Knotenpunkten fördern. Ziel ist eine durchgängige Mobilitätskette: Fahrrad – Bus/Bahn – Fahrrad, statt Pkw-Zwang.

5. Mehr Personal und effizientere Strukturen schaffen! Der Synergieeffekt einer solchen Stabsstelle im Referat V 640 steht außer Zweifel, in Zeiten des Personal- und Facharbeitsmangel sollte man hier auch durch Umstrukturierung Ressourcen freimachen.

Wir stimmen der Veröffentlichung unserer Antworten ausdrücklich zu. Sie können uns in den kommenden fünf Jahren gerne an diesen Zielen messen. Sollten wir nach unserer unvermeidbaren Machtübernahme im Schweriner Landtag nicht mindestens 80 % der Landesstraßen in Fahrradspuren umgewandelt haben, treten wir geschlossen zurück und übergeben das Verkehrsministerium direkt an den Vorstand des ADfC MV.

Die ÖDP unterstützt die Forderungen des ADfC. Radverkehr muss als verbindliche Querschnittsaufgabe in der Landesverwaltung verankert werden. Wir wollen ein eigenes Referat Radverkehr sowie eine Landesradverkehrsbeauftragte bzw. einen Landesradverkehrsbeauftragten mit ressortübergreifenden Kompetenzen und eigenem Budget schaffen. Die Koordination zwischen Land, Landkreisen und Kommunen soll verbindlich organisiert werden. Auch die Kontrolle von zugeparkten Radwegen, gefährlichen Baustellenführungen und anderen Behinderungen muss verstärkt werden. Radverkehr braucht klare Zuständigkeiten und ausreichende Planungskapazitäten.

6. Umfangreiche Finanzierung und leicht zugängliche Förderprogramme aufsetzen!

Der Ausbau einer tragfähigen Radinfrastruktur wird in den nächsten Jahren immer wichtiger werden. Eine finanzielle Zusage zur Ausgestaltung ist derzeit nicht möglich.

Wir würden uns dafür einsetzen, dass diese Radinfrastruktur so schnell wie möglich eingerichtet und vollauskömmlich mit Fördergeldern versorgt wird.

Aber auch hier gilt: nur der, der schon vorher investiert hat, bekommt weitere Hilfen.

Die Mobilität und Teilhabe der Bevölkerung sollte immer Pflichtaufgabe einer Kommune sowie den übergeordneten Instanzen sein.

Die bisherigen Maßnahmen reichen nicht aus. Förderprogramme müssen einfacher, verlässlicher und kommunalfreundlicher werden.

Die ÖDP will ein möglichst unbürokratisches Landesförderprogramm mit standardisierten digitalen Anträgen, höheren Förderquoten für finanzschwache Kommunen und einer stärkeren Förderung von Planungskosten. Mehrjährige Förderzusagen sollen langfristige Projekte ermöglichen. Wir unterstützen außerdem, Radverkehr zur kommunalen Pflichtaufgabe zu machen – allerdings nur mit einer entsprechenden finanziellen Ausstattung. Das Land darf Aufgaben nicht übertragen, ohne die notwendigen Mittel bereitzustellen.

7. Mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit mehr Lust aufs Radfahren machen!

Wie bei allen Finanzierungsfragen hängt das immer von der Entwicklung des Haushaltes ab. Wir favorisieren ein System, in dem Menschen sich selber helfen vor Ort in Eigenverantwortlichkeit, die wir gerne über die Ehrenamtsstiftung unterstützen würden.

Hierzu gibt es die Idee, dass Schulen als Ort des ganzheitlichen Lernens anerkannt und für alle ehrenamtlichen Aktivitäten vor Ort geöffnet werden sollen. Ein System für Referenten und Bildungsangebote kann über die Ehrenamtsstiftung unterstützt werden. Initiativen, die das Radfahren stärken, Infrastruktur kontrollieren und erhalten, werden gestärkt.

Das Bewerben von Fahrradaktivitäten sollte mehr im Mittelpunkt stehen! Auch hier sind die Akteure vor Ort gefragt.

Auch hier müssen wir den Finanzierungsvorbehalt aussprechen in einer finanziell schwierigen Lage, noch weitere Mittel zu versprechen wäre unlauterer Wettbewerb.

Ja. Das Land sollte Radfahren stärker als sichere, gesunde, klimafreundliche und alltagstaugliche Mobilitätsform fördern. Die ÖDP will landesweite Kampagnen mit Fahrrad- und Verkehrssicherheitsbildung an Schulen, Unterstützung von Schulradprojekten sowie Angeboten für ältere Menschen. Auch gegenseitige Rücksichtnahme und sichere Nutzung von E-Bikes sollen thematisiert werden. Für Kommunikation, Bildung und Verkehrssicherheit wollen wir mindestens 5 Mio. Euro jährlich bereitstellen. Dabei gilt: Wer mehr Menschen aufs Rad bringen will, muss gleichzeitig sichere und attraktive Radwege schaffen.

**8. Entwicklung
Innovativer Ideen
befördern!**

Die WLD setzt auf Digitalisierung und digitale Erfassung in Zusammenarbeit mit allen Akteuren auf diesen Markt, denn hier lassen sich einiges an Synergien erfassen.

Die etablierten und lange verifizierten Methoden wie Fahrradschule vor Ort oder Fahrradaktionstage werden wir unterstützen. Eine landesweite Fahrradwege-App mit Fahrradinfrastruktur, wie zum Beispiel Werkstätten, Haltepunkten und Wanderrouen, die kreisübergreifend fungiert.

Die ÖDP will ein kontinuierliches, landesweites Radverkehrsmonitoring etablieren. Erfasst werden sollen unter anderem Verkehrsmengen, Nutzungsintensität, Pendelverbindungen, Unfallschwerpunkte, Infrastrukturqualität und Zufriedenheit. Die Datenerhebung muss anonymisiert und datenschutzkonform erfolgen. Für die Verkehrssicherheit setzen wir auf das Prinzip Vision Zero und wollen insbesondere gefährliche Kreuzungen, Einmündungen und Schulwege entschärfen. Zusätzlich soll ein Landesfonds für innovative Radverkehrslösungen Modellprojekte von Kommunen, Hochschulen und Initiativen fördern und erfolgreiche Ansätze landesweit übertragbar machen.

Aber nicht jeder Radweg muss einen Asphaltdecke haben oder aus Rechteckpflaster bestehen. Gerade in den Naturschutzgebieten gibt es schon gute und glatte feste Naturrad- und Wanderwege!



1. Lückenloses Radnetz MV gemeinsam entwickeln und realisieren!

Volt setzt sich für die Priorisierung des Fahrrads gegenüber anderen individuellen Verkehrsmitteln in Mecklenburg-Vorpommern ein. Wir müssen Schritt für Schritt für ein durchgängiges, sicheres und qualitativ einheitliches Landesradnetz sorgen durch:

- verbindliche Landesradnetzplanung mit Prioritäten, Qualitätsstandards und jährlichem Ausbauplan;
- Schließung der wichtigsten Lücken auf Alltags-, Schul- und Pendelrouten;- vollständige Umsetzung des priorisierten Landesradnetzes einschließlich der notwendigen kommunalen und kreisübergreifenden Verbindungen.

Entscheidend ist ein funktionierendes Netz: Die wichtigsten Orte, Wohngebiete, Arbeits- und Bildungsstandorte, Bahnhöfe sowie touristischen Ziele müssen sicher mit dem Fahrrad erreichbar sein. Lücken zwischen Kommunen und gefährliche Abschnitte an Landes- und Kreisstraßen müssen systematisch geschlossen werden. Aktuell sind nur rund 32 Prozent der Landesstraßen und 16 Prozent der Kreisstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen ausgestattet. Das müssen wir ändern.

1. Ein verbindliches Landesradnetz.

Das Land erstellt gemeinsam mit Kreisen und Kommunen einen einheitlichen Netzplan für Alltags- und Freizeitradverkehr. Dabei werden bestehende Radwege, Netzlücken, Schul- und Pendelwege sowie touristische Routen zusammengeführt. Das bereits bestehende digitale Radnetz wird dabei zu einem aktuellen, öffentlich einsehbaren Planungs- und Monitoringinstrument weiterentwickelt.

2. Einheitliche Qualitätsstandards.

Radwege müssen sicher, ganzjährig nutzbar, barrierearm und ausreichend breit sein. Wo immer möglich, wollen wir den Radverkehr baulich vom motorisierten Verkehr trennen. Besonders gefährliche Ortsdurchfahrten und Knotenpunkte werden priorisiert.

3. Lückenschluss statt Kilometerpolitik.

Gefördert werden vorrangig Projekte, die bestehende Netze verbinden. Ein neuer Radweg, der an beiden Enden im Nirgendwo endet, darf gegenüber einem kurzen, aber entscheidenden Lückenschluss nicht automatisch Priorität haben.

4. Sichere Wege zu Schule und Arbeit.

Schulwege, Pendelverbindungen zu größeren Arbeitgebern und Verbindungen zu Bahnhöfen und ÖPNV-Haltestellen erhalten eine besonders hohe Priorität. Gerade Kinder, Jugendliche und Menschen ohne Auto müssen sichere Alternativen bekommen.

5. Rad, Bahn und Bus zusammendenken.

Wir wollen deutlich mehr sichere Bike-&-Ride-Anlagen, überdachte Abstellmöglichkeiten und bessere Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme. Digitale Routenplaner sollen Rad- und ÖPNV-Verbindungen gemeinsam abbilden. Diese Verzahnung von Radverkehr und ÖPNV ist bereits Bestandteil unseres Wahlprogramms.

Bei der Umsetzung unterstützen wir die Kommunen bei Planung und Antragstellung. Gerade kleinere Gemeinden dürfen nicht daran scheitern, dass ihnen Personal für komplexe Förderverfahren fehlt. Mecklenburg-Vorpommern sollte deshalb seine EU- und Bundesfördermittel systematischer nutzen und Kommunen bei der Beantragung unterstützen.

Wir wollen die Finanzierung nach dem Grundsatz "Erhalt vor Neubau" strukturieren. Jährliche Sockelbeträge aus Landes-, Bundes- und EU-Fördermitteln sollen verstärkt und effizienter genutzt werden. Gleichzeitig wollen wir verhindern, dass Förderprogramme dazu führen, dass Kommunen nur dann Radinfrastruktur bauen oder sanieren können, wenn gerade ein passendes Förderfenster existiert.

Die Mittel sollen deshalb insbesondere für folgende Bereiche eingesetzt werden:

Sanierung und Erhalt bestehender Radwege und Radfernwege

2. Radfernwege durchgängig modernisieren!

Volt ist bereit, die neun Radfernwege Mecklenburg-Vorpommerns in der nächsten Legislaturperiode in eine einheitliche Bewirtschaftungs- und Koordinierungsverantwortung des Landes zu überführen.

Dabei ist uns die Abgrenzung wichtig: Es geht ausdrücklich nicht darum, dem Land sämtliche Straßenbaulast aufzubürden. Vielmehr soll das Land dort die Verantwortung übernehmen, wo die bisherige Aufteilung auf zahlreiche Baulastträger zu einem Flickenteppich bei Qualität, Instandhaltung und Beschilderung führt.

Freie Demokraten

Mecklenburg-Vorpommern **FDP**

Einen festen Zieltermin für ein flächendeckendes Landesradnetz nennen wir bewusst nicht, da wir eine bedarfsorientierte Prioritätensetzung vor Ort für sinnvoller halten als starre zentrale Vorgaben. Wir unterstützen die Kommunen beim Ausbau, bei der Sanierung und Optimierung der Fahrradwege und -straßen und wollen die dafür nötigen Mittel möglichst unbürokratisch über den kommunalen Finanzausgleich statt über kleinteilige Förderprogramme bereitstellen.

Eine einheitliche Bewirtschaftung der neun Radfernwege ist aus unserer Sicht sinnvoll, wenn sie bestehende Doppelstrukturen abbaut statt eine neue Verwaltungsebene zu schaffen. Sollte eine vollständige Landesübernahme nicht kosteneffizient darstellbar sein, setzen wir stattdessen auf verbindliche interkommunale Vereinbarungen und einheitliche technische Standards für die bestehenden Straßenbaulastträger.

3. Radinfrastruktur zeitgemäß erneuern und ausbauen!	Wir wollen die Finanzierung nach dem Grundsatz "Erhalt vor Neubau" strukturieren. Jährliche Sockelbeträge aus Landes-, Bundes- und EU-Fördermittel sollen verstärkt und effizienter genutzt werden. Gleichzeitig wollen wir verhindern, dass Förderprogramme dazu führen, dass Kommunen nur dann Radinfrastruktur bauen oder sanieren können, wenn gerade ein passendes Förderfenster existiert. Die Mittel sollen deshalb insbesondere für folgende Bereiche eingesetzt werden: - Sanierung und Erhalt bestehender Radwege und Radfernwege - Schließung von Netzlücken auf wichtigen Alltags-, Pendel- und Schulwegen - Sichere und möglichst konfliktfreie Kreuzungen und Einmündungen Volt setzt sich für die Priorisierung des Fahrrads gegenüber anderen individuellen Verkehrsmitteln in Mecklenburg-Vorpommern ein. Zunächst soll ein einheitliches digitales Radwegekataster aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Darin werden Zustand, Breite, Oberfläche, Verkehrssicherheit, Beschilderung, Beleuchtung, Kreuzungen, Abstellanlagen und weitere relevante Qualitätsmerkmale der Infrastruktur erfasst. Jeder relevante Streckenabschnitt erhält dabei einen nachvollziehbaren Zustands- und Prioritätswert. Dadurch kann das Land erkennen, wo Sanierungsbedarf besteht, bevor aus kleinen Schäden teure Grundsanierungen werden. 1. Regelmäßige Zustandserfassung Radwege werden in festen Intervallen systematisch kontrolliert. Neben technischen Prüfungen wollen wir auch Meldungen von Kommunen, Radfahrenden und touristischen Akteuren integrieren. 2. Verbindlicher Erhaltungsplan Aus den erhobenen Daten wird jährlich ein mehrjähriger Sanierungs- und Erhaltungsplan abgeleitet. Die verfügbaren Mittel werden nicht nach dem Prinzip "wer zuerst einen Antrag stellt, bekommt Geld" verteilt, sondern anhand transparenter Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzfunktion, Zustand und Verkehrsaufkommen priorisiert. 3. Klare Verantwortlichkeiten Das Land soll für die landesweite Strategie, Qualitätsstandards, Datenerfassung und Finanzierung verantwortlich sein. Kommunen und andere Baustrasträger bleiben dort in ihrer jeweiligen Zuständigkeit, wo dies rechtlich vorgesehen ist, werden aber durch das Land organisatorisch und finanziell unterstützt.	Eine feste jährliche Fördersumme legen wir angesichts der angespannten Haushaltslage nicht pauschal fest; bestehende Mittel sollen zunächst effizienter eingesetzt werden, bevor neue Ausgabenprogramme aufgelegt werden. Beim Instandhaltungsmanagement setzen wir auf digitale Zustandserfassung und klare Zuständigkeiten statt zusätzlicher Verwaltungsebenen.
4. Fahrrad als intermodales Verkehrsmittel stärken!	Für Volt ist klar, dass das Fahrrad muss zum selbstverständlichen Zubringer zum ÖPNV werden. Gerade in einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern können Fahrrad und Bahn bzw. Bus ihre Stärken nur gemeinsam ausspielen. Deshalb wollen wir die wichtigsten Barrieren zwischen beiden Verkehrsmitteln zuerst beseitigen und ein Landesprogramm "Bike + ÖPNV" auf den Weg bringen, das vier Schwerpunkte hat: 1. Fahrradmitnahme vereinfachen und harmonisieren Unser Ziel ist ein Ticket- und Tarifsysteem, bei dem die Fahrradmitnahme im Nahverkehr einfach, digital und möglichst günstig funktioniert. Wo Kapazitätsengpässe bestehen, wollen wir insbesondere zu Stoßzeiten die Fahrradkapazitäten in Zügen und Bussen erhöhen. 2. Bahnhöfe zu sicheren Mobilitätsknoten machen An den wichtigsten Bahnhöfen wollen wir sichere, überdachte und möglichst diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlagen schaffen. Dazu gehören auch abschließbare Fahrradboxen und Lademöglichkeiten für E-Bikes. 3. Sichere Radwege zu Bahnhöfen priorisieren Bahnhöfe und zentrale ÖPNV-Haltestellen sollen bei der Planung des Landesradnetzes als zentrale Zielpunkte priorisiert werden. Besonders wichtige Lücken auf diesen Zubringerstrecken wollen wir im Rahmen unseres Radwegeprogramms zuerst schließen. Damit der Radweg endet nicht am Ortsrand endet, sondern am Bahnhof. 4. Fahrradverleih und Sharing ausbauen In größeren Städten und touristisch stark frequentierten Regionen wollen wir den Ausbau von Fahrradverleih- und Sharing-Angeboten unterstützen und diese besser mit dem ÖPNV verknüpfen. Denkbar sind beispielsweise gemeinsame digitale Auskunftssysteme, Mobilitätsstationen an Bahnhöfen sowie abgestimmte Angebote für Einheimische und Touristen. Dabei wollen wir nicht überall ein identisches Modell vorschreiben. Entscheidend ist, dass vor Ort das passende Angebot entsteht, vom klassischen Fahrradverleih bis zum E-Bike-Sharing.	Als Erstes wollen wir die Fahrradmitnahme im Regionalverkehr über verlässliche, echtzeitfähige Apps besser planbar machen und offene, interoperable Mobilitätsplattformen fördern, die Rad- und ÖPNV-Angebote verknüpfen. Barrierefreie Bahnhöfe und sichere Abstellanlagen mit Lademöglichkeiten sehen wir als Aufgabe der jeweiligen Baustrasträger, die das Land unterstützend begleitet.
5. Mehr Personal und effizientere Strukturen schaffen!	Volt möchte damit eine klare Verantwortungsstruktur schaffen. Dafür setzen wir auf eine Landesstrategie und -standards, während die Kommunen und Baustrasträger diese eigenverantwortlich vor Ort umsetzen. Über ein transparentes Monitoring wird öffentlich nachvollziehbar, was tatsächlich erreicht wurde. Damit wird Radverkehr von einer freiwilligen Einzelaufgabe zu einer verlässlich gesteuerten Infrastrukturaufgabe des Landes.	Die Schaffung eines eigenen Referats oder eines Landesradverkehrsbeauftragten lehnen wir angesichts von Fachkräftemangel und Haushaltslage grundsätzlich ab. Stattdessen wollen wir den Radverkehr als Querschnittsthema in bestehenden Zuständigkeiten des Verkehrsministeriums bündeln und über digitale Prozesse sowie klare Verantwortlichkeiten zwischen Land und Kommunen koordinieren.

6. Umfangreiche Finanzierung und leicht zugängliche Förderprogramme aufsetzen!

Wir wollen die Finanzierung nach dem Grundsatz "Erhalt vor Neubau" strukturieren. Jährliche Sockelbeträge aus Landes-, Bundes- und EU-Fördermittel sollen verstärkt und effizienter genutzt werden. Gleichzeitig wollen wir verhindern, dass Förderprogramme dazu führen, dass Kommunen nur dann Radinfrastruktur bauen oder sanieren können, wenn gerade ein passendes Förderfenster existiert. Die Mittel sollen deshalb insbesondere für folgende Bereiche eingesetzt werden:

- Sanierung und Erhalt bestehender Radwege und Radfernwege
- Schließung von Netzlücken auf wichtigen Alltags-, Pendel- und Schulwegen
- Sichere und möglichst konfliktfreie Kreuzungen und Einmündungen

Volt setzt sich für die Priorisierung des Fahrrads gegenüber anderen individuellen Verkehrsmitteln in Mecklenburg-Vorpommern ein. Wir müssen Schritt für Schritt für ein durchgängiges, sicheres und qualitativ einheitliches Landesradnetz sorgen. Es kann aus unserer Sicht nicht davon abhängen, ob eine Kommune finanziell gut aufgestellt ist oder gerade andere politische Prioritäten hat, ob ihre Bürgerinnen und Bürger einen sicheren Radweg zum Bahnhof, zur Schule oder in die Nachbargemeinde bekommen.

Gleichzeitig muss eine solche Regelung rechtssicher und mit der kommunalen Finanzierungsverantwortung vereinbar ausgestaltet werden. Wenn das Land den Kommunen neue verbindliche Aufgaben überträgt, muss es auch für eine entsprechende Finanzierung sorgen. Eine Pflichtaufgabe ohne ausreichende Finanzierung wäre für Volt der falsche Weg. Wir wollen deshalb prüfen, wie der Radverkehr in Mecklenburg-Vorpommern rechtlich als kommunale Infrastrukturaufgabe verbindlich verankert werden kann.

Für zentrale Bestandteile des Radverkehrsnetzes, insbesondere überörtliche Verbindungen, Schulwege und Verbindungen zu Bahnhöfen, sehen wir darüber hinaus eine besonders starke Verantwortung des Landes.

Eine Ausweitung der kommunalen Pflichtaufgaben sehen wir kritisch, zumal jede neue Pflichtaufgabe nach dem Konnexitätsprinzip vollständig vom Land gegenfinanziert werden müsste. Wir wollen den Kommunen stattdessen über den Finanzausgleich mehr eigenverantwortliche Investitionsspielräume geben statt kleinteiliger, bürokratischer Förderprogramme.

7. Mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit mehr Lust aufs Radfahren machen!

Für Menschen in MV ist das Fahrrad längst nicht mehr nur ein Freizeitgerät. Es ist ein Verkehrsmittel für den Schulweg, den Weg zur Arbeit, zum Bahnhof und zum Einkauf. Gleichzeitig ist es ein wichtiger Bestandteil des Tourismus. Diese unterschiedlichen Funktionen müssen sich auch in der Kommunikation des Landes widerspiegeln.

Verkehrssicherheitsbildung, gerade für Kinder und Jugendliche, unterstützen wir ausdrücklich im Rahmen bestehender schulischer Angebote. Eine eigene, groß bezifferte staatliche Werbekampagne fürs Radfahren lehnen wir ab, solche Öffentlichkeitsarbeit sehen wir vorrangig als Aufgabe von Verbänden wie dem ADFC und der Tourismuswirtschaft, die das Land bei konkreten Projekten unterstützen kann.

**8. Entwicklung
Innovativer Ideen
befördern!**

Volt setzt sich für die Priorisierung des Fahrrads gegenüber anderen individuellen Verkehrsmitteln in Mecklenburg-Vorpommern ein. Zunächst soll ein einheitliches digitales Radwegekataster aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Darin werden Zustand, Breite, Oberfläche, Verkehrssicherheit, Beschilderung, Beleuchtung, Kreuzungen, Abstellanlagen und weitere relevante Qualitätsmerkmale der Infrastruktur erfasst.

Jeder relevante Streckenabschnitt erhält dabei einen nachvollziehbaren Zustands- und Prioritätswert. Dadurch kann das Land erkennen, wo Sanierungsbedarf besteht, bevor aus kleinen Schäden teure Grundsanierungen werden. Zudem werden alle Radwege in festen Intervallen systematisch kontrolliert. Neben technischen Prüfungen wollen wir auch Meldungen von Kommunen, Radfahrenden und touristischen Akteuren integrieren.

Volt setzt sich für die Priorisierung des Fahrrads gegenüber anderen individuellen Verkehrsmitteln in Mecklenburg-Vorpommern ein. Zunächst soll ein einheitliches digitales Radwegekataster aufgebaut bzw. weiterentwickelt werden. Darin werden Zustand, Breite, Oberfläche, Verkehrssicherheit, Beschilderung, Beleuchtung, Kreuzungen, Abstellanlagen und weitere relevante Qualitätsmerkmale der Infrastruktur erfasst.

Jeder relevante Streckenabschnitt erhält dabei einen nachvollziehbaren Zustands- und Prioritätswert. Dadurch kann das Land erkennen, wo Sanierungsbedarf besteht, bevor aus kleinen Schäden teure Grundsanierungen werden. Zudem werden alle Radwege in festen Intervallen systematisch kontrolliert. Neben technischen Prüfungen wollen wir auch Meldungen von Kommunen, Radfahrenden und touristischen Akteuren integrieren.

Für Volt hat Verkehrssicherheit höchste Priorität. Das Ziel muss sein, die Zahl schwerer und tödlicher Verkehrsunfälle kontinuierlich zu reduzieren und langfristig dem Leitbild Vision Zero näherzukommen.

Dafür wollen wir insbesondere:

1. Unfall- und Gefahrenstellen systematisch analysieren

Unfalldaten sollen mit Informationen über Verkehrsaufkommen und Infrastruktur zusammengeführt werden. So können wir erkennen, wo strukturelle Sicherheitsprobleme bestehen.

2. Gefährliche Kreuzungen priorisiert umbauen

Konfliktfreie und übersichtliche Kreuzungen sind entscheidend. Besonders gefährliche Einmündungen, Abbiegesituationen und Querungen sollen deshalb bei Investitionen priorisiert werden.

3. Sichere Schulwege schaffen

Schulwege sollen gemeinsam mit Kindern, Eltern, Schulen und Kommunen überprüft werden.

Gefährliche Stellen sollen anschließend gezielt beseitigt werden.

4. Regelmäßige Sicherheits-Audits**

Bei wichtigen Radverkehrsprojekten wollen wir unabhängige Verkehrssicherheitsprüfungen bereits während der Planung und nach der Umsetzung einsetzen.

Wir wollen bewusst Reallabore ermöglichen und fördern. Neue Lösungen sollen zunächst in ausgewählten Kommunen getestet, wissenschaftlich begleitet und anschließend, wenn sie funktionieren, landesweit ausgerollt werden.

Kommunen, Hochschulen, Unternehmen und gemeinnützige Organisationen sollen sich mit innovativen Projekten auf Förderungen bewerben können. Beispiele wären unter Anderem Bike- & Ride-Lösungen, neue Konzepte für sichere Kreuzungen und grüne Wellen sowie neue Ansätze zur Kombination von Fahrrad und ÖPNV.

Eine bessere Datengrundlage für die

Radverkehrsplanung befürworten wir, sofern sie

automatisiert im Rahmen unserer Open-Data- und

Once-Only-Strategie erhoben wird, etwa über

bestehende digitale Zählsysteme, statt neuen

Verwaltungsaufwand zu erzeugen. Bei der Sicherheit

setzen wir auf technologieoffene Lösungen wie

intelligente Verkehrssteuerung statt neuer

Vorschriften und wollen private wie kommunale

Innovationsprojekte unbürokratisch unterstützen.