

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Mignon Schwenke, Fraktion DIE LINKE

Radwegenetz Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Zum 1. Januar 2013 tritt der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 in Kraft.

Er richtet sich maßgeblich an die Länder und die Kommunen, denn diese sind grundsätzlich für einzelne Maßnahmen der Radverkehrsförderung zuständig. Der Bund fördert den Radverkehr in seiner Zuständigkeit für den Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen und für auch für den Radverkehr nutzbaren Betriebswegen an Bundeswasserstraßen. Ansonsten liegt die Zuständigkeit bei den Ländern bzw. den Kommunen.

1. Was ergibt sich aus dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 für das Land?

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) 2020 ist ein strategisches Papier zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in Deutschland. Indem er deutlich Bezug auf ländliche Räume, auf Elektromobilität und die Verknüpfung von Radverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr nimmt und dem unterschiedlichen Entwicklungsstand von Radverkehrskonzepten in einzelnen Kommunen ebenfalls Rechnung trägt, bietet der NRVP 2020 einen geeigneten Handlungsrahmen für das Ziel der Landesregierung zur Entwicklung des Radverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern.

Für den weiteren Ausbau des Fahrradtourismus ergeben sich folgende Forderungen:

- qualitativer Ausbau und Optimierung des touristischen Radwegenetzes und nutzergerechter Serviceangebote (Gastronomie, Beherbergung mit zum Beispiel „Bett & Bike“, Wegweisung, Verleih- und Reparaturservice, Rastplätze, öffentliche Toiletten, ergänzende Informations- und Übersichtstafeln, sowie auch diebstahlsichere Möglichkeiten zum Abstellen beziehungsweise Einschließen von Fahrrädern und Gepäck, Lademöglichkeiten für Pedelecs),

- bessere Abstimmung von Routenführungen und Beschilderung über Länder- und Kommunalgrenzen hinweg,
- bessere Integration radroutenbegleitender Angebote (zum Beispiel Service, Beherbergung, Gastronomie) in das Marketing.

2. Ist vorgesehen, ein eigenen Landesradverkehrsplan zu erarbeiten oder werden die Belange des Radverkehrs Bestandteil des vorgesehenen integrierten Landesverkehrsplans sein?

Der Radverkehr ist Bestandteil des gesamten Verkehrssystems und daher Bestandteil des vorgesehenen integrierten Landesverkehrsplans.

3. Verfügt das Land über eine Kartierung aller vorhandenen Radwege und wird diese laufend aktualisiert oder werden Informationen der Verbände genutzt (z. B. des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e. V. oder der Tourismusverbände)?

In Mecklenburg-Vorpommern besteht bislang nicht für alle für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wege gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) eine kartografische Erfassung. Diese kartografische Erfassung und die Erstellung eines Internet-Portals „Radverkehrsnetz Mecklenburg-Vorpommern“ zur Nutzung durch die Verwaltung und die Öffentlichkeit sind Teil der Aktivitäten der Landesregierung zur Entwicklung des Radverkehrsnetzes Mecklenburg-Vorpommern in Umsetzung der Koalitionsvereinbarung.

Unter dem Link <http://karte.auf-nach-mv.de/> ist eine interaktive Karte hinterlegt, über welche alle touristischen Radfernwege, überregionale Radrundwege, ausgewählte Tagestouren und Handbike-Touren inklusive touristischer Angebote abgerufen werden können. Desweiteren sind Ladestationen für Pedelecs (Radfernweg Berlin-Kopenhagen) sowie Pedelecangebote und Touren abrufbar.

4. Ist aus den vorhandenen Daten (Frage 3) ersichtlich, wie sich das Radwegenetz zusammensetzt (beispielsweise straßenbegleitende Radwege, Radfernwege, regionale und kommunale Radwege)?

Ein touristisches und Alltagsradverkehrsnetz ist nicht identisch mit einem Radwegenetz, sondern wird über alle nutzbaren Straßen und Wege geführt.

5. Plant das Land aus überregionaler Sicht mögliche Vorzugsstrecken für den Neubau von Radwegen, beispielsweise um Lücken im Radwegnetz zu schließen und wie erfolgt die Zusammenarbeit mit den betroffenen Kommunen, sofern deren Zuständigkeit berührt ist?
6. In welchen Gemeinden bzw. für welche Strecken gibt es Bemühungen zum Neubau von Radwegen, für welche davon liegen konkrete Förderanträge vor und wie weit ist der jeweilige Bearbeitungsstand (bitte dabei auch auf den geplanten Radweg Rossow - Löcknitz eingehen)?

Die Fragen 5 und 6 werden zusammenhängend beantwortet.

Radwege an Bundes- und Landesstraßen unterliegen keiner Förderung, sondern werden durch die Straßenbauverwaltung in eigener Baulastträgerschaft gebaut. Dies betrifft auch den geplanten Radweg an der Bundesstraße 104 im Abschnitt Rossow - Löcknitz. Die planerischen Voraussetzungen für den Radwegbau stehen kurz vor dem Abschluss. Zu klären ist noch der Grunderwerb. Wann dies erreicht werden kann, ist derzeit nicht einschätzbar. Nach vollständiger Klärung des Grunderwerbs und vorbehaltlich der Finanzmittelverfügbarkeit wird die Umsetzung der Maßnahme angestrebt.

In zahlreichen Gemeinden bestehen Überlegungen zum Bau von Radwegen. Diese gemeindlichen Überlegungen haben unterschiedliche Konkretheit beziehungsweise Entwicklungsstände. Bei fortgeschrittener Konkretisierung der Planungsvorstellungen können bei Gemeinden und Kommunen Kreisstraßen gefördert werden. Förderanträge liegen unter anderem von Altenkirchen, Bartenshagen, Bentwisch, Greifswald, Grimmen, Rostock, Klein Kussewitz, Mönchhagen, Neubrandenburg, Neverin, Putgarten, Stralsund und Wolgast vor.

Das Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung fördert den Bau von kommunalen Radwegen nach der Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus in Mecklenburg-Vorpommern aus den Kompensationsmitteln des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz (KommStrabauRL M-V). Bisher werden nach dem Entflechtungsgesetz unter anderem in den Gemeinden Bartenshagen-Parkentin, Binz, Bützow, Cammin, Elmenhorst, Feldberger Seenlandschaft, Gadebusch, Gallin, Gingst, Greifswald, Gottesgabe, Groß Laasch, Kargow, Klein Welzin, Klein Trebbow, Krugsdorf, Lüttow-Valluhn, Lützow, Neubrandenburg, Pasewalk, Ribnitz-Damgarten, Rostock, Sargard, Schwerin, Stäbelow, Stralsund, Teterow, Ueckermünde, Ummanz, Waren, Wismar und Wittenhagen Radwege gefördert.

Das Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus legt Förderschwerpunkte für den Ausbau der touristischen Radwege fest. Schwerpunkt ist der qualitative Ausbau des bestehenden Radfernwege- und überregionalen Rundwegenetzes insbesondere durch Lückenschlüsse. Die Gemeinden sind als Baulastträger der touristischen Radwege für die Planung, die Errichtung und die Instandhaltung der Wege zuständig.

Die Förderung der touristischen Radwege erfolgte im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ einschließlich der Mittel aus den EU-Strukturfonds EFRE und ELER, im Rahmen der Richtlinie Kleinräumige Infrastruktur, im Rahmen der Richtlinie kleinräumige Infrastruktur - Kommunales Investitionsprogramm (KIP), im Rahmen des LEADERS sowie nach der Richtlinie für kleinräumige Infrastruktur außerhalb der Gemeinschaftsaufgabe.

7. Wo liegen die jeweiligen Hinderungsgründe für die Realisierung der in Frage 6 genannten Planungen, welche Kriterien werden herangezogen, um Prioritäten bei der Fördermittelvergabe und der zeitlichen Umsetzung zu setzen und wer entscheidet letztlich über die Mittelvergabe und die Rang- und Reihenfolge?

Limitierender Faktor für die Realisierung von Radwegen aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht an Bundes- und Landesstraßen sind die begrenzten und zukünftig deutlich geringer zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Daneben stellen die Fragen des Grunderwerbs oftmals ein Hindernis dar. Wie die Erfahrungen der Förderung nach dem Entflechtungsgesetz zeigt, fällt es den Gemeinden und Kommunen oft sehr schwer, den notwendigen Eigenanteil zu finanzieren.

Das Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus fordert auf Veranstaltungen Kommunen und Landkreise immer wieder auf, die Fördermöglichkeiten zum Ausbau der touristischen Radwege zu nutzen und spricht betroffene Kommunen und Landkreise, in deren Bereich Lücken zu schließen sind, direkt an.

Zurzeit liegen 28 Förderanträge im Zusammenhang mit touristischen Radwegemaßnahmen im Landesförderinstitut vor. Diese Anträge sind aufgrund fehlender Nachweise nicht bewilligungsreif. Die wesentlichen Hinderungsgründe sind die Darstellung der Eigenmittel sowie Fragen des Eigentumsrechtes, des Planungsrechtes und des Naturschutzes. Bei gegebener Förderwürdigkeit kam bisher jeder Antrag zur Bewilligung, sofern die Fördervoraussetzungen gegeben waren.

8. Wie viele Kilometer Radwege wurden seit 1990 in M-V gebaut, wie viele Fördermittel aus welchen Fördertöpfen wurden dafür eingesetzt (bitte in Jahresscheiben angeben)?

Im Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung liegen rund 1.720 km Radwege (davon 882 km an Landestraßen und 838 km an Bundesstraßen mit Stand 01.11.2012). Da es vor 1990 keine straßenbegleitenden Radwege gab, ist davon auszugehen, dass die oben genannten Radwege im Zeitraum ab 1990 bis heute errichtet worden sind.

Die Förderung von touristischen Radwegen ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Förderung von touristischen Radwegen insgesamt

Förderinstrument	Investitionen gesamt in Euro	Zuschuss gesamt in Euro
Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ einschließlich EFRE	135.427.348,58	92.064.741,29
Kleinräumige Infrastruktur	1.186.020,66	870.931,10
Kleinräumige Infrastruktur - Kommunales Investitionsprogramm (KIP)	1.083.684,00	843.800,00
Kleinräumige Infrastruktur außerhalb der Gemeinschaftsaufgabe	251.161,00	188.000,00
ELER	17.033.504,82	12.752.023,01
LEADER	1.348.813,73	1.009.064,45
Gesamt	156.330.532,79	107.728.559,85

Darüber hinaus liegt kein weiteres aufbereitetes Datenmaterial vor.

9. Welches Fördermittelbudget wird voraussichtlich in den kommenden Jahren jährlich zur Verfügung stehen und wie wird der eigentliche Bedarf eingeschätzt?

Zum Fördermittelbudget in den kommenden Jahren gibt es keine gesicherten Erkenntnisse, da zum Beispiel die Weiterzahlung der Entflechtungsmittel durch den Bund nach wie vor ungeklärt ist. Zum eigentlichen Bedarf liegen keine belastbaren Erkenntnisse vor.