

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten Jürgen Suhr, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Förderfähigkeit und Streckenführungen im Zusammenhang mit der Fortführung des Ostsee-Küsten-Radweges zwischen Stralsund und Greifswald

und

ANTWORT

der Landesregierung

Vorbemerkung

Der Ostseeküstenradweg gehört zu den beliebtesten deutschen Radfernwegen (laut ADFC-Radreiseanalyse 2014). Der Ausbau des sich in einem schlechten Zustand befindenden Abschnittes des Ostseeküstenradweges zwischen Stralsund und Greifswald ist erforderlich. Beim Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern sind in letzter Zeit Beschwerden bezüglich Nutzerfreundlichkeit, Befahrbarkeit, Behinderungen durch das Nebeneinander verschiedener Verkehrsarten und Streckenführung eingegangen.

Die anliegenden Kommunen bemühen sich um eine Lösung. Auf Bitte des Regionalen Planungsverbandes Vorpommern hat das Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus im September 2012 alle beteiligten regionalen Partner zu einer gemeinsamen Beratung eingeladen. In dieser Beratung haben die betroffenen Kommunen für einen in Teilbereichen von der bisherigen Trassenführung (sog. „Alte“ B 96) abweichenden Verlauf votiert. Hierfür sprachen neben Aspekten der touristischen Attraktivität insbesondere Fragen der Verkehrssicherheit und bauliche Probleme.

In Abstimmung mit allen Beteiligten hat daraufhin der Regionale Planungsverband Vorpommern in 2013 mit Förderung im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) eine „Machbarkeitsstudie zu einem veränderten Streckenverlauf für den Neubau des Ostseeküstenradweges zwischen Stralsund und Greifswald als Voraussetzung für den Radwegebau“ erarbeiten lassen.

Die Ergebnisse der Untersuchungen wurden in einer erneuten Beratung im Januar 2014 mit den gleichen Beteiligten vorgestellt und diskutiert. Gegenstand der Diskussion waren hierbei auch Fragen der Finanzierung und Förderung.

Im weiteren Verlauf fanden eine Reihe weiterer Besprechungen mit allen beteiligten Kommunen zur Fortsetzung der Planungen und Förderung derselben sowie der anschließenden Investitionen statt. Das Ministerium für Wirtschaft, Bau und Tourismus hat für die beteiligten Kommunen aufgrund der Komplexität des Gesamtvorhabens einen Ansprechpartner benannt, der im ständigen Austausch mit den Akteuren steht.

Derzeit erfolgen die Ausbauplanungen für den ca. 32 km langen Ostsee-Küsten-Radweg zwischen der Hansestadt Stralsund und Greifswald mit dem Ziel, eine durchgehend verkehrssichere Fahrradführung auf der gesamten Strecke für Radwanderer zu ermöglichen. Für den Ausbau sollen unterschiedliche Bauarten wie echte Radwege, Fahrradstraßen, aber auch Schutzwege in Frage kommen. So soll zum Beispiel die ehemalige B 96 für einen durchgehenden motorisierten Verkehr künftig nicht mehr nutzbar sein und könnte eine Variante von mehreren für eine künftige Radwegführung darstellen. Vielfach besteht jedoch Ungewissheit darüber, welche Förderprogramme den beteiligten Gemeinden für die anstehenden Radverkehrswegebauten zur Verfügung stehen.

1. Welche Varianten möglicher Streckenführungen zum Ostsee-Küsten-Radwanderweg zwischen Stralsund und Greifswald sind der Landesregierung bekannt und wie werden diese hinsichtlich der Durchführung von Baumaßnahmen und etwaigen Fördermöglichkeiten bewertet?

Im Ergebnis der Untersuchungen wurden durch die Gutachter drei Grundvarianten mit mehreren Untervarianten untersucht und eine Vorzugstrasse herausgearbeitet.

Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich ihres Verlaufs bezogen auf die Bundesstraße (B) 105 beziehungsweise die Uferlinie von Strelasund und Bodden. Im Ergebnis der Untersuchungen wurde für den Ausbau eine Trassenvariante favorisiert, die in der Nähe von Stralsund der alten B 96 folgt, sich im Mittelteil in Küstennähe bewegt, an der Gristower Wiek wieder die alte B 96 berührt und zwischen Mesekehagen und Neuenkirchen flächenerschließend durch das Amt Landhagen führt. So wurde in Stadtnähe der besonderen Bedeutung des Alltags-/Pendlerverkehrs Rechnung getragen, während im Mittelstück die touristischen Belange überwiegen (unter anderem Fähre Stahlbrode und Landwerthof Stahlbrode).

Die beteiligten Kommunen, Landkreise und Hansestädte haben der Vorzugstrasse ihre grundsätzliche Zustimmung erteilt, allerdings mit dem Wissen, dass die detaillierten Trassenbetrachtungen im Zuge der nachfolgenden Planungsphasen vorzunehmen sind. Seitens des Landkreises Vorpommern-Rügen, der Hansestadt Stralsund und der Gemeinde Sundhagen wurde auf ihrem Gebiet eine küstennähere Variante präferiert, die gegenwärtig auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden soll.

Auf der Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie können die Gemeinden, die Landkreise und die Hansestädte Infrastrukturfördermittelanträge für den Ausbau der einzelnen Teilabschnitte stellen.

Die grundsätzliche Förderfähigkeit (Bestandteil des Ostseeküstenradweges) ist im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) gegeben. Im Zuge der Antragsbearbeitung sind diverse Stellungnahmen (Zustimmung aller Träger öffentlicher Belange) und alle erforderlichen Genehmigungen beizubringen. Erst wenn diese vollständig vorliegen, kann eine Zuwendung erteilt werden.

2. Aus welchen Landesprogrammen und in welcher Höhe sind grundsätzlich touristische bzw. infrastrukturelle Maßnahmen für den Bau von Radwegen förderbar (bitte einzeln auflisten)?
 - a) Welche Kriterien liegen einer Förderfähigkeit aus den jeweiligen Programmen zugrunde?
 - b) Wie viele Mittel stehen jährlich in den einzelnen Programmen zur Verfügung?

Zu 2, a) und b)

Radwege an Bundes- und Landesstraßen unterliegen keiner Förderung, sondern werden durch die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern gebaut.

Der Bau von Radwegen an Bundesstraßen erfolgt im Auftrag des Bundes, wird nach den Kriterien des Bundes geplant und aus Bundeshaushaltsmitteln finanziert. Dabei steht die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf den Bundesstraßen im Vordergrund.

Der Bau von Radwegen an Landesstraßen in Baulast des Landes wird aus Mitteln des Landeshaushaltes finanziert. Für die Planung gelten dabei grundsätzlich dieselben Kriterien wie für Radwege an Bundesstraßen. Limitierender Faktor für die Realisierung von Radwegen aus Gründen der Verkehrssicherheit an Bundes- und Landesstraßen sind die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Bis Ende 2014 wurde die Förderung der kommunalen Radwege durch die 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) vom 2. Juni 2008 (AmtsBl. M-V, Seite 650) abgewickelt. Dabei standen für kommunale Radwege und für kommunale Straßen insgesamt pro Jahr rund 17,0 Millionen Euro zur Verfügung. Im Jahr 2015 wird dieser Förderbereich neu strukturiert. So sollen nach dem Entwurf der Richtlinie für die Mitfinanzierung der Investitionen in den Bau von Radwegen an kommunalen Straßen durch Mittel des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung [EFRE] (KommRadbauRL M-V) bis 2020 jährlich 2,0 Millionen Euro an EFRE-Mitteln für den kommunalen Radwegebau zur Verfügung stehen. Die Förderung zum Bau der kommunalen Radwege wurde somit aus der KommStrabauRL M-V ausgegliedert. Die KommRadbauRL M-V ist noch in der regierungsinternen Abstimmung.

Für die Förderung von touristischen Radwegen steht kein Landesprogramm zur Verfügung, allerdings können Radwege im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur (GRW)“ als sogenannte „touristische Basiseinrichtungen“ gefördert werden.

Primär wird der qualitative Ausbau des bestehenden überregionalen Radfernwege- und Radrundwegenetzes gefördert, welcher durch den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern überregional und international vermarktet wird. Darüber hinaus werden, je nach touristischer Bedeutung und Notwendigkeit, auch Radwegeabschnitte mit Fördermitteln begleitet, die unmittelbare Zubringerfunktion für diese Routen haben oder unmittelbare Nebenstrecken sind.

Der Regelfördersatz beträgt gemäß Koordinierungsrahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ 60 %. Eine höhere Förderung über den Basisfördersatz von 60 % hinaus (bis auf max. 90 %) ist nur dann möglich, wenn mindestens einer von drei definierten Ausnahmetatbestände (interkommunale Zusammenarbeit, Einordnung in regionale Entwicklungsstrategien und Revitalisierung von Altstandorten) erfüllt ist. Sollte einer dieser Ausnahmetatbestände gegeben sein, wird bei der Festlegung der Höhe des Fördersatzes die touristische Bedeutung, der wirtschaftliche Nutzen, die Unterhaltungskosten, die Nutzerfreundlichkeit der individuellen Radstrecken beziehungsweise die überregionale Verknüpfung mit anderen Streckennetzen sowie die Haushaltssituation der jeweiligen Kommune berücksichtigt.

Die Förderung erfolgt im Rahmen des im jeweiligen Haushalt veranschlagten Gesamtansatzes für die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und der für wirtschaftsnahe Infrastrukturmaßnahmen veranschlagten EFRE-Mittel.

3. In welcher Größenordnung wurden in den vergangenen fünf Jahren Förderanträge zum Bau bzw. zur Ausbesserung von Radwegen aus den einzelnen Landesprogrammen gestellt?
4. In welcher Größenordnung wurden in den vergangenen fünf Jahren Förderanträge zum Bau bzw. zur Ausbesserung von Radwegen aus den einzelnen Landesprogrammen bewilligt?

Zu 3 und 4

Innerhalb des Förderverfahrens nach der Richtlinie für den kommunalen Straßenbau stellt der Zuwendungsempfänger zunächst eine Förderanfrage beim zuständigen Straßenbauamt. Das Straßenbauamt berät den Zuwendungsempfänger bei der Ausgestaltung der Maßnahme, sodass am Ende eine antrags- und förderwürdige Maßnahme entsteht. Diese wird je nach Leistungsfähigkeit des Zuwendungsempfängers in das Förderprogramm in folgenden Jahren eingeordnet. Der offizielle Antrag erfolgt dann nach Aufforderung durch das Straßenbauamt, sodass grundsätzlich jede beantragte Maßnahme auch bewilligt wird.

Im Rahmen der Richtlinie für den kommunalen Straßenbau wurden in den Jahren 2010 bis 2014 Fördermittel in Höhe von zirka 5,017 Mio. Euro für 21 Vorhaben bewilligt.

Für den Bau von touristischen Radwanderwegen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ sind im Zeitraum von 2010 bis 2014 70 Infrastrukturförderanträge gestellt worden, mit einem Gesamtkostenvolumen von zirka 49,674 Mio. Euro. Im selben Zeitraum wurden 46 Anträge mit einem Gesamtzusussvolumen von zirka 19,421 Mio. Euro bewilligt.

5. Aus welchen Förderprogrammen und mit welcher Höhe wäre der Bau des Ostsee-Küsten-Radweges zwischen Stralsund und Greifswald förderbar, wenn dieser eine Streckenführung parallel und in unmittelbarer Nähe zur neuen B 96 beinhalten würde?
Welche Kriterien wären für die Förderfähigkeit zu beachten?

Es wird davon ausgegangen, dass sich die Fragestellung auf eine Wegeführung entlang der B 105 zwischen Stralsund und Greifswald bezieht.

Da sich parallel zur B 105 die ehemalige B 96 - heute kommunale Straße in Baulastträgerschaft der Gemeinden - und damit eine für den Radverkehr grundsätzlich geeignete Relation befindet, ist ein Radweg aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich und kann nicht aus Bundesmitteln finanziert werden. Auch eine Förderung nach dem Entwurf der KommRadbauRL ist nicht möglich.

6. Aus welchen Förderprogrammen und mit welcher Höhe wäre der Bau des Ostsee-Küsten-Radweges zwischen Stralsund und Greifswald förderbar, wenn dieser eine Streckenführung vorsehen würde, die in Teilen die alte B 96, Gemeinde- oder Landstraßen nutzen würde?
Welche Kriterien wären für die Förderfähigkeit zu beachten?

Es wird auf Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Aus welchen Förderprogrammen und mit welcher Höhe wäre der Bau des Ostsee-Küsten-Radweges zwischen Stralsund und Greifswald förderbar, wenn dieser eine Streckenführung vorsehen würde, die neu zu errichten wäre?
Welche Kriterien wären für die Förderfähigkeit zu beachten?

Es wird auf Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

8. Welche Förderung aus welchen Förderprogrammen mit welchen Mitteln (Landes-, Bundes- oder EU-Mittel) stünde für eine Streckenführung bzw. einen Teil der Streckenführung zur Verfügung, die durch eine freie bisher unbebaute Landschaft führt (u. a. Halbinsel Devin)?
Wären in diesem Rahmen auch Brückenbauwerke förderfähig?

Es wird auf Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen. Brückenbauwerke sind unter den dort angegebenen Bedingungen ebenfalls förderfähig.

9. Teilt die Landesregierung die Einschätzung, dass unterschiedliche Fördermöglichkeiten bzw. Förderkriterien oder -höhen für eine Maßnahme wie etwa den Bau des Ostsee-Küsten-Radweges Entscheidungen für oder gegen bestimmte Streckenführungen beeinflussen können?

Maßgeblich für Streckenführungen sind immer konkrete Anforderungen und Gegebenheiten. Touristische Radrouten, wie der Ostseeküstenradweg werden, auch vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub empfohlen, naturnah und deshalb vorrangig abseits klassifizierter Straßen geführt, um den Radwanderern ein Erlebnis von Natur und Landschaft ungestört zu ermöglichen. Bei der Ausweisung touristischer Radwege (Radwegenetze, Fernradwege, thematische Wege, Rundwege etc.) und ihrer Förderung können hierbei durchaus im Interesse effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel und der Schonung natürlicher Ressourcen auch andere Aspekte, wie Alltagsverkehr, inner- und zwischenörtliche Verbindungsfunktionen und Nutzung für land- und forstwirtschaftliche Verkehre angemessen berücksichtigt werden.

10. Wie beurteilt die Landesregierung die Überlegungen vor Ort, die Streckenführung des Ostsee-Küsten-Radweges zwischen Stralsund und Greifswald mit der Variante 1 durch einen Bereich zu führen, in dem bei Realisierung des Weges erhebliche Eingriffe in den Natur- und Umweltschutz zu erwarten sind (Naturschutz, Vogelschutz, FFH, etc.)?
Welchen Einfluss hat dies auf Entscheidungen der Landesregierung zur Förderfähigkeit eines solchen Vorhabens?

Es wird auf Antwort zu Frage 1 verwiesen.