

KLEINE ANFRAGE

des Abgeordneten David Wulff, Fraktion der FDP

Radschnellverbindungen in Mecklenburg-Vorpommern

und

ANTWORT

der Landesregierung

Im Koalitionsvertrag zwischen SPD und DIE LINKE aus 2021 ist in Zeile 816 die Planung eines landesweiten Radwegenetzes festgeschrieben. In diesem Kontext könnten landesweit Planung und Bau von Radschnellwegen vorangetrieben werden. Der Ausbau von Radschnellwegen setzt Anreize zur Nutzung des Rads und stärkt die Fahrradnutzung im Modal Split.

1. Welche Kriterien werden für die Entscheidung zugrunde gelegt, wo ein Radschnellweg geplant oder gebaut werden soll?

Gemäß Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen, wozu auch Radschnellwege zählen, in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand anzulegen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Welche Kriterien für die Entscheidung zu Planung und Bau eines Radschnellweges angelegt werden, liegt im Ermessen der jeweiligen Baulastträger. In den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) wird für die Errichtung von Radschnellwegen in der Regel ein Radverkehrspotenzial von mindestens 2 000 Radfahrten pro Tag für erforderlich gehalten.

2. Welche Radschnellwege bestehen in Mecklenburg-Vorpommern?
Welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Mecklenburg-Vorpommern sind in den letzten fünf Jahren fertiggestellt worden (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe der Länge des Bauabschnitts, der Gesamtkosten, unter Benennung aller in dem Bauabschnitt enthaltenen Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke entstandenen Kosten)?

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock sind bislang zwei längere Radschnellwegabschnitte des geplanten Radschnellwegnetzes realisiert. Der Radschnellwegabschnitt Erich-Schlesinger-Straße bis Campus Südstadt hat eine Länge von 1 000 Metern und wurde im Mai 2020 fertig gestellt. Die Gesamtkosten betragen rund 1,1 Millionen Euro. Der Radschnellwegabschnitt Dr.-Lorenz-Weg hat eine Länge von 360 Metern und wurde im September 2021 fertiggestellt. Die Baukosten betragen rund 0,9 Millionen Euro. Beide Radschnellwegabschnitte enthalten keine Spezialbauwerke.

3. Welche noch nicht bestehenden Radschnellwege beabsichtigt die Landesregierung in den nächsten fünf Jahren zu bauen?
 - a) Welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Mecklenburg-Vorpommern sind derzeit in Planung (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe der Länge des Bauabschnitts, des Stands des Planungsverfahrens, der geplanten Gesamtkosten, Benennung aller in dem Bauabschnitt nach heutigem Planungsstand enthaltenen Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke veranschlagten Kosten)?
 - b) Welche Bauabschnitte von Radschnellwegen in Mecklenburg-Vorpommern sind derzeit in Bau (bitte für jeden planerischen Bauabschnitt jeweils unter Angabe der Länge des Bauabschnitts, des Stands der Bauarbeiten, der geplanten Gesamtkosten, unter Benennung aller in dem Bauabschnitt enthaltenen Spezialbauwerke wie Brücken oder Tunnel sowie der für jedes dieser Spezialbauwerke veranschlagten Kosten)?

Die Landesregierung selbst beabsichtigt nicht, in den nächsten fünf Jahren Radschnellwege zu bauen. Auf den Straßen und Wegen im Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Landes wird das erforderliche Radverkehrspotenzial von mindestens 2 000 Radfahrten pro Tag nicht erreicht.

Zu a)

In Rostock werden durch die Hanse- und Universitätsstadt Rostock die Radschnellwegabschnitte Abschnitt Nummer 35 Dierkower Damm (Länge 1,3 Kilometer, Gesamtkosten rund 1,5 Millionen Euro), Abschnitt Nummer 26 Lichtenhagen – Warnemünde (Länge 2,5 Kilometer, Gesamtkosten rund 2,5 Millionen Euro) sowie der Abschnitt Nummer 4 „Überquerung der Erich-Schlesinger-Straße“ (Radschnellwegbrücke, Länge 24 Meter, Gesamtkosten rund

1,9 Millionen Euro) geplant. Diese Abschnitte sind Bestandteil des in der Hanse- und Universitätsstadt Rostock geplanten Radschnellwegnetzes.

Zu b)

Es befinden sich derzeit keine Bauabschnitte von Radschnellwegen in Mecklenburg-Vorpommern in Bau.

4. Welche Erhebungen gibt es nach Kenntnis der Landesregierung über die Nutzung der bereits fertiggestellten Radschnellwege (bitte jeweils unter Angabe des Orts der Erhebung, des betroffenen Radschnellwegs sowie der Verkehrsfrequenz, die bei der Erhebung ermittelt worden ist)?

In der Hanse- und Universitätsstadt Rostock wird die Nutzung der fertiggestellten Radschnellwegabschnitte mittels Fahrradzählstellen ermittelt. Demnach ergibt sich für den Radschnellwegabschnitt Erich-Schlesinger-Straße bis Campus Südstadt ein täglicher Durchschnitt von 425 Radfahrern sowie auf der Fahrradstraße Dr. Lorenz-Weg ein täglicher Durchschnitt von 672 Radfahrern. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass derzeit diese Radschnellwegabschnitte nur bedingt verkehrswirksam sind, weil diese Abschnitte noch nicht Bestandteil eines längeren zusammenhängenden Radschnellweges sind.

5. Plant die Landesregierung auch länderübergreifende (sowohl innerhalb Deutschlands als auch nach Polen) Radschnellwege beispielsweise nach Lübeck oder Stettin?

Die Landesregierung plant derzeit keine länderübergreifenden Radschnellwege.

6. Welchen Stand hat die Planung eines landesweiten Radwegenetzes, das gemeinsam mit Städten, Gemeinden und Kreisen definiert werden soll?

Das in der letzten Legislatur zu diesem Thema geführte Werkstattgespräch gilt es zu vertiefen. Für die Jahre 2023 bis 2032 hat die Straßenbauverwaltung des Landes ein Priorisierungskonzept zum Radwegebau an Bundesstraßen vorgelegt, welches im Rahmen der dann verfügbaren Haushaltsmittel im Ergebnis das Ausbauprogramm für die straßenbegleitenden Radwege in den kommenden Jahren bilden soll.

7. Welche durchschnittlichen Zustandsnoten haben die Radfernwege in Mecklenburg-Vorpommern (bitte aufschlüsseln nach Weg, Note und finanziellem Bedarf der Instandhaltung)?

Beim Befahren von vier Radfernwegen in 2016 haben der ADFC Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. und der Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern e. V. ein differenziertes Bild ermittelt. Während die ganz überwiegenden Streckenanteile unbeanstandet blieben, wurde danach im Schnitt ein Fünftel der Wege beanstandet. Ursache sind sowohl echte Lücken im Netz als auch vernachlässigte Radwege. Im Jahr 2019 wurde im Auftrag des damaligen Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung zudem ein Gutachten zur Kostenermittlung für Bau, Erhaltung und Unterhaltung von touristischen Radfernwegen am Beispiel der Insel Usedom erstellt (<https://www.regierung-mv.de/Landesregierung/wm/Infrastruktur/Radverkehr/Touristische-Radfernwege/>). Weitergehende Erkenntnisse, insbesondere zum finanziellen Instandhaltungsbedarf, liegen der Landesregierung nicht vor.

Für Erhaltung und Instandsetzung der touristischen Radfernwege sind diejenigen Baulastträger zuständig, durch deren Gebiet der Radweg verläuft. Das sind meist die Gemeinden. Verläuft der Radweg entlang einer Straße (straßenbegleitender Radweg), sind in der Regel die Baulastträger dieser Straße zuständig. Das sind das Land, die Kreise oder die Gemeinden. Zur Finanzierung für die Instandhaltung und den Neubau von Radfernwegen siehe Antwort zu Frage 8.

8. Welche Haushaltstitel des Landes Mecklenburg-Vorpommern wurden in den vergangenen fünf Jahren für die Instandhaltung und den Neubau von Radfern- und Radschnellwegen verwendet?
- Wie stellt sich der Mittelabfluss dieser Haushaltstitel dar?
 - Wie wurde mit nicht verwendeten Mitteln umgegangen?

Vorbemerkung:

In der Antwort wird sich auf den Zeitraum 2017 bis 2021 bezogen.

Der Neu- und Ausbau von kommunalen Radschnell- und Radfernwegabschnitten wurde durch das Land im Rahmen der „Richtlinie über die Mitfinanzierung der Investitionen in den Bau von Radwegen in kommunaler Baulast“ (Kommunale Radbaurichtlinie – KommRadbauRL M-V) aus dem Haushaltstitel 1507 883.04 finanziert. Im Rahmen der Förderung wurden neben solchen kommunalen Radwegen, die kein Bestandteil von Radfernwegen sind, auch Zuwendungen für kommunale Radschnell- und Radfernwegabschnitte gewährt.

Darüber hinaus ergingen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) Zuwendungen für Planungsleistungen sowie den Ausbau beziehungsweise die Modernisierung von Radfernwegeabschnitten. Die Maßnahmen wurden aus dem Haushaltstitel 0603 883.02 „Zuweisungen an Gemeinden und Gemeindeverbände für Infrastrukturmaßnahmen der GRW“ finanziert.

Für die Instandhaltung von Radfernwegen in kommunaler Baulast wurde in den Jahren 2020 und 2021 der Haushaltstitel 1507 633.03 „Erhaltung des kommunalen Fernradnetzes“ verwendet.

Außerdem wurde der Bau und die Erhaltung von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen aus den Titeln 1505 754.01 MG 63, 1506 754.02 MG 63 und 1506 754.63 MG 63 finanziert, mit denen unter Umständen auch Radwegeabschnitte auf Radfernwegen realisiert wurden, sofern über die straßenbegleitenden Radwege an Landesstraßen die Routen von Radfernwegen verlaufen. Die Landesregierung führt jedoch keine Statistik zu entsprechenden Radwegebaumaßnahmen auf Routen von Radfernwegen.

Zu a)

Der Mittelabfluss für Radfernwege stellt sich folgendermaßen dar:

Im Haushaltstitel 0603 883.02 sind im Zeitraum von 2017 bis 2021 insgesamt Mittel in Höhe von 10,001 Millionen Euro abgeflossen.

Der Mittelabfluss im Haushaltstitel 1507 633.03 für den Zeitraum 2020 bis 2021 beträgt 3 728 774,03 Euro.

Für den Zeitraum 2017 bis 2021 sind 5 483 133,99 Euro im Haushaltstitel 1507 883.04 abgeflossen, wovon 912 161,38 Euro auf die Förderung von Radschnell- und Radfernwegabschnitten entfielen.

Der Mittelabfluss für Radfernwege bei 1506 754.01 MG 63, 754.02 MG 63, 754.63 MG 63 kann mangels gesonderter Statistik nicht dargestellt werden.

Zu b)

Mit den im Haushalt zur Verfügung gestellten, aber nicht verausgabten Mitteln wurde folgendermaßen umgegangen: Im Haushaltstitel 1507 633.03 wurden Reste ebenso wie im Haushaltstitel 1507 883.04 vollständig in das Haushaltsjahr 2022 (Kapitel 0611) übertragen. Die Mittel werden entsprechend ihrem Zweck verausgabt. Nicht für Radwege verwendete Mittel aus dem Haushaltstitel 0603 883.02 konnten im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ auch für andere Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

Die Reste bei 1506 754.02 MG 63 wurden jeweils vollständig in das nächste Haushaltsjahr übertragen. Gleiches gilt für die Reste bei 1506 754.01 MG 63 und 1506 754.63 MG 63, soweit diese Mittel zur Kofinanzierung von Radwegvorhaben erforderlich waren, die aus 1506 754.02 MG 63 finanziert wurden.