

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Jutta Gerkan, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fahrradtourismus

und

ANTWORT

der Landesregierung

Mecklenburg-Vorpommern ist ein beliebtes Bundesland für den Fahrradtourismus. In vielen Regionen bildet dieser Zweig ein wichtiges wirtschaftliches Standbein. Der Fahrradtourismus ist auf ein gutes Radwegenetz sowie eine gute Qualität der Fahrradwege angewiesen.

1. Welche quantitativ messbaren Ziele setzt sich die Landesregierung bei der Förderung des Radverkehrs in Mecklenburg-Vorpommern bis 2020?

Sowohl der Alltagsradverkehr als auch der touristische und Freizeitradverkehr erfolgt im Wesentlichen auf öffentlichen Straßen und Wegen. Der Anteil des öffentlichen Straßennetzes (Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen) mit begleitenden Radwegen liegt bei knapp 8Prozent.

Das überregionale touristische Radwegenetz in Mecklenburg-Vorpommern besteht aus 8 Radfernwegen mit rund 2.300 km Länge sowie 21 Rundrouten zwischen 100 und 400 km Länge. Insgesamt stehen im Land den Radfahrern rund 5.100 km touristisch ausgeschilderte Radrouten (darunter Doppelbelegung von Teilstücken der Routen) und 1.900 km Radwege des überörtlichen Verkehrs, das heißt über 7.000 km ausgeschilderte Radwege zur Verfügung.

In den nächsten Jahren hat die qualitative Verbesserung (insbesondere Lückenschlüsse, Wegweisung, Rastplätze) absoluten Vorrang vor einer Erweiterung des Netzes.

2. Wie viele Arbeitsplätze in Mecklenburg-Vorpommern werden durch den Radverkehr (Produktion, Vertrieb, Reparatur und Bauleistungen für den Radverkehr) und den Radtourismus (Anreise, Übernachtung, Gastronomie, Museumsbesuche usw.) gesichert?

Es liegen der Landesregierung keine aktuellen Erkenntnisse vor, wie viele Arbeitsplätze in Mecklenburg-Vorpommern durch den Radverkehr gesichert werden.

3. Welchen Stellenwert, gemessen am Anteil des touristischen Umsatzes, hat der Radtourismus für das Land Mecklenburg-Vorpommern? Welche Studien, Befragungsergebnisse oder sonstige Auswertungen liegen der Landesregierung zum Stellenwert des Radtourismus für die wirtschaftliche Wertschöpfung in Mecklenburg-Vorpommern vor (bitte gegebenenfalls nach Tagestourismus und Urlaubstourismus unterscheiden)?

Im Gutachten „Volkswirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung des Radtourismus in Mecklenburg-Vorpommern sowie Marketinganalyse“ von 2004 wird ein Bruttoumsatz im Radtourismus Mecklenburg-Vorpommerns von 37 bis 55 Millionen Euro geschätzt. Aktuelle und belastbare Daten liegen nicht vor.

Laut Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus (ERV & DZT, 2010) gaben im Befragungsjahr 2009/2010 44 Prozent der Gäste in Mecklenburg-Vorpommern an, häufig bis gelegentlich das Fahrrad während ihres Urlaubs zu nutzen. Als Radurlauber im engeren Sinne können rund 15 Prozent der Gäste eingeschätzt werden. Dies sind die Gäste, die ihren Aufenthalt in Mecklenburg-Vorpommern als Radurlaub bezeichnen und tatsächlich auch häufig das Fahrrad im Urlaub nutzen.

4. Wie hoch ist derzeit der Radverkehrsanteil in Mecklenburg-Vorpommern (aufgelistet nach Landkreisen und kreisfreien Städten, soweit aktuell vorhanden) bzw. wie hat sich der Radverkehrsanteil seit der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland 2008“ jährlich entwickelt?

Die Studie „Mobilität in Deutschland (MiD)“ wird im Turnus von 6 Jahren durchgeführt. Die letzte dieser auf Telefoninterviews basierenden Untersuchungen aus dem Jahr 2008 wurde 2010 veröffentlicht. Sie enthält Angaben zum Modal Split (Anteil der Verkehrsmittel an den Wegen) auf Landesebene und auf der Ebene der Planungsregionen. Für Landkreise und kreisfreie Städte werden diese Daten nicht erhoben.

Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split wird in der MiD 2008 auf Landesebene mit 14 Prozent angegeben. Für die Planungsregionen werden erheblich unterschiedliche Anteile genannt.

Die nächste Studie wird 2016 vorgelegt.

5. Welche Kommunen (Gemeinden, Landkreise, kreisfreie Städte) haben Radwege/Radverkehrsplanungen?
 - a) Aus welchen Jahren stammen diese und wie beurteilt die Landesregierung die Qualität?
 - b) Welche Fördermöglichkeiten zur Erstellung von derartigen Planungen bestehen durch das Land Mecklenburg-Vorpommern und wie werden diese kommuniziert?

Die Fragen 5 und 5 a) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Radverkehrs- und touristische Radwegeplanung wird von den Regionalen Planungsverbänden beziehungsweise den Landkreisen und Kommunen wahrgenommen. Es liegen der Landesregierung keine aktuellen Erkenntnisse vor, welche Kommunen solche Planungen beziehungsweise Teilplanungen in anderen Konzepten erstellt haben.

Zu 5 b)

Im Rahmen der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur nach der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) sind die Erarbeitung von integrierten regionalen Entwicklungskonzepten sowie Planungs- und Beratungsleistungen zur Vorbereitung beziehungsweise Durchführung förderfähiger Infrastrukturmaßnahmen grundsätzlich förderfähig. Nicht gefördert wird die Bauleitplanung.

Die Kommunikation erfolgt auf den Internetseiten der Landesregierung und des Landesförderinstituts, mit der Publikation „Förderinstrumente für die gewerbliche Wirtschaft, das Handwerk, die Freien Berufe sowie kommunale und private Investoren in Mecklenburg-Vorpommern“ und im Rahmen von Veranstaltungen.

6. Wie beurteilt die Landesregierung die Qualität/den Erhaltungszustand der bestehenden Fernradwege/des bestehenden Landesradwegenetzes?
 - a) Wie hoch ist der prozentuale Anteil von Radverkehrsanlagen, die den Qualitätsstandards des Regelwerkes ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) 2010 entsprechen?
 - b) Ist die Zertifizierung von Fernradwegen in Mecklenburg-Vorpommern nach ADFC Kriterien geplant?

Eine separate turnusmäßige Zustandserfassung der Radwege an Bundes- und Landesstraßen durch die Straßenbauverwaltung existiert nicht. Im Rahmen der regelmäßig durchzuführenden Streckenkontrollen wird auch der Zustand der straßenbegleitenden Radwege überwacht. Sollten sich daraus oder über Hinweise Dritter (zum Beispiel Gemeinden) Erkenntnisse über schlechte Zustände oder offenkundige Schäden an Radwegen ergeben, werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel entsprechende Unterhaltungsmaßnahmen ergriffen.

Die Qualität und der Erhaltungszustand der touristischen Radfernwege, die nur teilweise auf baulichen Radwegen geführt werden, werden insgesamt als gut eingeschätzt. Ergebnisse aus dem Qualitätsmonitor Deutschland-Tourismus (ERV & DZT, 2010) kommen zu dem Schluss, dass die Qualität der touristischen Radverkehrsführung in Mecklenburg-Vorpommern von allen befragten Gästen durchschnittlich mit der Note 1,82 bewertet wurde. Verbesserungswürdig sind aus Sicht der Radurlauber neben der eigentlichen Qualität der Radwege die Wegweisung vor Ort, die Information für Touristen sowie die Öffnungszeiten der Gaststätten und Lokale.

Radurlauber im engeren Sinne beurteilen die Qualität mit 1,60 sogar noch besser als die Gesamtheit der Urlauber in Mecklenburg-Vorpommern.

Zu 6 a)

Der Landesregierung liegen dazu keine statistischen Auswertungen vor.

Zu 6 b)

In Mecklenburg-Vorpommern sind der Radfernweg Berlin-Kopenhagen (3 Sterne) und der Oder-Neiße-Radfernweg (4 Sterne) nach ADFC-Kriterien zertifiziert.

7. Welche Streckenabschnitte im Zuge von Bundes- und Landesstraßen weisen keine Radwege oder Alternativrouten auf (getrennt nach Streckenabschnitt unter Angabe der Streckenlänge)?

Es liegen zu den Streckenabschnitten an Bundes- und Landesstraßen, die über keine straßenbegleitenden Radwege verfügen, keine statistischen Einzelauswertungen vor.

Mit Stand 2012 verfügt Mecklenburg-Vorpommern über 1.650 km Bundesstraßen sowie 2.630 km Landesstraßen (nur freie Strecken, ohne Ortsdurchfahrten). Davon sind 613 km (Bund) beziehungsweise 612 km (Land) bereits mit straßenbegleitenden Radwegen ausgestattet.

Allerdings besteht nicht an allen Bundesstraßenabschnitten das Erfordernis, straßenbegleitende Radwege anzulegen (zum Beispiel Ortsumgehungen, autobahnähnliche Schnellstraßen wie die Bundesstraßen B 96 und B 103, nicht vorhandene Radfahrbeziehung). Auch bei den Landesstraßen gilt, dass nicht an allen mäßig bis stark belasteten Landesstraßen-Abschnitten die Notwendigkeit für einen straßenbegleitenden Radweg gegeben ist.

Zu möglichen Alternativrouten liegen der Landesregierung derzeit keine Erkenntnisse vor. Im Rahmen der Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes Mecklenburg-Vorpommern durch die Regionalen Planungsverbände beziehungsweise die Ämter für Raumordnung und Landesplanung wird auch der Frage nach Alternativrouten nachgegangen.

8. Für welche weiteren Maßnahmen an welchen Rad(fern)wegen liegen Förderanträge vor bzw. befinden sich im Bewilligungsverfahren?
- Wie wurden und werden die Planungen dieser Maßnahmen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht?
 - Auf welcher Grundlage und nach welcher Strategie/Priorität werden Anträge bewilligt?

Der Landesregierung liegen aktuell nachfolgende Anträge zur Förderung touristischer Radwege vor:

Antragsteller	Vorhaben
Amt Mönchgut-Granitz	Ersatzneubau der Brücke über die Lanckener Bek in Seedorf
Landkreis Vorpommern-Greifswald	Oder-Neiße-Radweg - Abschnitt Riether Stiege-Warsin (2. BA)
Gemeinde Lützwitz	Radfernweg Hamburg-Rügen, Abschnitt Rosenow-Rosenower Forst
Stadt Plau am See	Eldetal-Rundweg, Radweg um den Plauer See/Gemarkung Plau
Stadt Sassnitz	Radfernweg und regionaler Radwegeabschnitt Sassnitz/Königstuhl

Antragsteller	Vorhaben
Landkreis Vorpommern-Greifswald	Usedom-Rundweg, Abschnitt Zinnowitz-Lütow, 1. BA
Landkreis Ludwigslust-Parchim	Radweg Rampe - Retgendorf
Gemeinde Ganzlin	Eldetal-Rundweg, Radweg um den Plauer See/Gemarkung Ganzlin
Gemeinde Dettmannsdorf	Östlicher Backsteinrundweg, Abschnitt Dettmannsdorf-Kölzow bis Marlow
Gemeinde Born	Ostseeküsten-Radweg, Lückenschluss über das Campinggelände
Gemeinde Ostseebad Dierhagen	Ostseeküsten-Radweg, Abschnitt Dierhagen Strand - Neuhaus
Gemeinde Ostseebad Dierhagen	Fischland-Darß-Zingst-Rundweg, Abschnitt L 21 - Dändorf
Gemeinde Rankwitz	Usedom-Rundweg Hafen Rankwitz/OA Quilitz-Warthe Ausb. Abschn. Lieper Winkel
Landkreis Mecklenburgische Seenplatte	Regionaler Radweg Alter Bahndamm, Klein Lukow - Wulkenzin
Gemeinde Satow	Radweg Hohen Luckow - Satow,
Gemeinde Satow	Radweg Wokreuter Weg Heiligenhagen,
Amt Mönchgut-Granitz	Ostseeküsten RW, Baabe Bollwerkstraße-Alt Reddevitz Campingplatz
Amt Mönchgut-Granitz	Radwanderweg Göhren - Sellin, 2. BA Baabe - Sellin
Gemeinde Nienhagen	Ostseeküsten-Radweg, Abschnitt Ostseebad Nienhagen
Gemeinde Kramerhof	Ostseeküsten-Radweg, Gemeindegrenze bis Maritimer Ferienpark Parow (6. BA)
Landkreis Nordwestmecklenburg	Elbetal-Schaalsee-Rundweg, Abschn. Thandorf/Utecht - Utecht
Stadt Wolgast	Usedom-Rundweg, Abschnitt Hohendorf-Wolgast
Gemeinde Wusterhusen	Rad- und Wanderweg Ortslage Wusterhusen
Gemeinde Wusterhusen	Rad- und Wanderweg Pritzwald - Rubenow
Gemeinde Wusterhusen	Windmühlenweg als Radweg am OE Wusterhusen entlang der K22 (ca. 195 m lang)
Gemeinde Rubenow	Radweg von Rubenow nach Pritzwald
Gemeinde Langen Brütz	Warnowtalrundweg - Abschnitt Langen Brütz - Kritzow
Gemeinde Godern	Regionaler Radweg entlang der K 5 im Ort Godern
Hansestadt Anklam	Radwegneubau "Uferpromenadenweg"

Zu 8 a)

Die Zuständigkeit für die Planungen liegt bei den Baulastträgern.

Zu 8 b)

Die Grundlage für die Bewilligung ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur nach der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). Schwerpunkt der Förderung ist die qualitative Verbesserung der bestehenden Radfernwege und Rundwege.

Radwege an Bundes- und Landesstraßen unterliegen keiner Förderung, sondern werden durch die Straßenbauverwaltung in eigener Baulastträgerschaft gebaut.

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). Die Förderanträge werden durch die Gemeinden gestellt. Sofern die Fördervoraussetzungen gegeben und entsprechende Haushaltsmittel vorhanden sind, kann eine Bewilligung erfolgen.

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.

9. Wie unterstützt die Landesregierung die Landkreise bei der Bewerbung und Ausschilderung des Europa-Radweges „Eiserner Vorhang“ („Iron Curtain Trail“)?

Die Landesregierung unterstützt die Landkreise bei der Ausschilderung des Europa-Radweges „Eiserner Vorhang“ über die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur nach der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW).

Da kein vermarktbare touristisches Gesamtprodukt vorliegt, erfolgt derzeit keine überregionale Bewerbung des „Iron Curtain Trails“ durch den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern.

10. Welche Aktivitäten entfaltet das Netzwerk „MV bike“ im Interaktionsprozess mit den beteiligten Akteuren und mit welchem Ergebnis?

2009 wurde „MV bike“ von der Landesregierung zur Anregung und besseren Kooperation als kommunales Netzwerk initiiert. Das Land ist nicht Teilnehmer beziehungsweise Mitglied des Netzwerkes.