

**Handreichung
Konzeption für die Umsetzung
der Investitionen in den Bau von Radwegen an Landesstraßen
im Rahmen des Lückenschlussprogramms
mitfinanziert durch Mittel des
Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)
im Land Mecklenburg-Vorpommern 2014 – 2020/23**

Ministeriums für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung

1. Zielsetzung des Radwegelückenschlussprogramms

Vorrangiges Ziel soll die Schließung von Netzlücken im landesweiten Radverkehrsnetz sein, das nicht nur straßenbegleitende Radwege, sondern auch ländliche Wege, touristische Wege sowie wenig befahrene Gemeinde- und Kreisstraßen umfasst. Das Lückenschlussprogramm trägt insbesondere auch der Tatsache Rechnung, dass aus den Gemeinden und Regionen des Landes vermehrt Wünsche an das EM herangetragen wurden, vorhandene Lücken bei den Radwegen soweit als möglich zu schließen. Radwege an Landesstraßen sind dabei nicht isoliert zu betrachten, sondern im Zusammenhang mit dem landesweiten Radwegenetz bzw. weiteren, für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wegen (dazu s.u. Ziff. 4). Das Lückenschlussprogramm betrifft unmittelbar nur Radwege an Landesstraßen und nicht Radwege an Bundesstraßen oder kommunalen Straßen.

Zentraler Ansatz des Lückenschlußprogramms ist eine weitgehende Dezentralisierung der Entscheidungsvorbereitung über die Priorisierung des Baus von Radwegen an Landesstraßen (im Rahmen der begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel) an die Landkreise. Mit der Dezentralisierung der Entscheidungsvorbereitung über die Priorisierung des Baus von Radwegen an Landesstraßen wird dem Wunsch entsprochen, orientiert an bestehenden Notwendigkeiten einerseits und den verfügbaren Mitteln andererseits regionsbezogene Vorschläge zum Bau von Radwegen einbringen zu können.

2. Voraussetzungen und Rahmenbedingungen

Straßenbegleitende Radwege werden grundsätzlich aus Gründen der Verkehrssicherheit gebaut, dabei sollen Unfallschwerpunkte einen Vorzug vor Projekten mit geringerer Verkehrsbelastung genießen. Grundsätzlich sind die Kreise in ihrem Priorisierungsvorschlag frei, doch müssen sachgerechte Gründe für den Entscheidungsvorschlag vorgelegt werden. Im Rahmen der zu treffenden Abwägung sollen die Kreise vor Ort die Fachverbände wie ADFC und Tourismusverband aber auch das zuständige Straßenbauamt und Amt für Raumordnung einbeziehen.

Den Straßenbauämtern kommt insbesondere eine fachliche Beratungsfunktion zu, die u.a. sowohl Aspekte der Verkehrssicherheit und Baukosten als auch den etwaigen Zusammenhang von Radwegesbau und eigenen Bauvorhaben (incl. straßenbegleitende Radwege). Durch die Prioritätensetzungen der Landkreise dürfen keine

erheblichen Verzögerungen für Bauvorhaben der Straßenbauverwaltung wie Ersatzneubauten von Brücken oder Ausbau von Ortsdurchfahrten entstehen.

Im Rahmen des Lückenschlusses bei Radwegen an Landesstraßen können die Kreise auch Vorschläge zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen äußern. Auch wenn sich diese Vorhaben nach den Regelwerken und Vorgaben des Bundes richten, so können doch mit Blick auf das Radwegenetz und den Bau eines Radweges an einer Landesstraße z.B. ein Netzzusammenhang oder ein räumlicher Zusammenhang gegeben sein, der bei Bedarf in die Priorisierung einfließen kann. Entsprechendes gilt für Radwege an kommunalen Straßen. Hier liegt die Entscheidungshoheit bei den jeweiligen Baulastträgern, im Hinblick auf die Förderung aus der Kommunalen Straßenbaurichtlinie aber beim Energieministerium.

Die Kreise leiten ihre priorisierten Vorschläge zum Bau von Radwegen an Landesstraßen, ggf. mit Begründung, über die Straßenbauämter dem Energieministerium zu. Dort wird die Entscheidung über die Aufnahme des jeweiligen Projektes in das Bauprogramm getroffen. Hierbei findet der Vorschlag des Kreises eine maßgebliche Berücksichtigung.

3. Finanzierung

Für die Jahre 2014 – 2016 stehen dem Land für die Umsetzung des Lückenschlussprogramms jährlich 5.000 T€ zur Verfügung. Von diesen insgesamt 15.000 T€ sollen 13.500 T€ der Priorisierung durch die Landkreise unterliegen. Es handelt sich um EFRE-Mittel. Dabei wird jedem Landkreis ein (virtuelles) Budget (Verfügungsrahmen) zugeordnet, innerhalb dessen Radwegprojekte an Landesstraßen durch die Straßenbauverwaltung realisiert werden sollen. Es ist somit ein Ausgleich zwischen priorisiertem Bedarf und verfügbaren Mitteln zu finden.

Die Berechnung der virtuellen Budgets erfolgt auf Basis der Länge der Landesstraßen im jeweiligen Landkreis. Diese Mittel verteilen sich auf die 6 Landkreise wie folgt:

Landkreis	Km-Landesstraße	Mittelanteil p.a. €	Mittelanteil bis 2016. €
VR	651	887.313,00	2.661.939,00
VG	461	628.343,00	1.885.029,00
MSE	619	843.697,00	2.531.091,00
LUP	596	812.348,00	2.437.044,00
NWM	354	482.502,00	1.447.506,00
LRO	581	791.903,00	2.375.709,00

Das Risiko von Kostensteigerungen (z.B. als Ergebnis von Ausschreibungen) geht zu Lasten des Budgets. Nicht verausgabte Mittel können auf das kommende Jahr übertragen und damit auch angespart werden. Eine Neuberechnung der Verfügungsrahmen für die Landkreise soll erstmals für 2017 vorgenommen werden und die Veränderungen im Landesstraßennetz durch Um-, Auf- und Abstufungen berücksichtigen. Für langfristige Planungen sollen von 2017 - 2019 40 % des derzeitigen Betrages als Mindestbetrag angesetzt werden.

Die Mittel für Radwege an Bundesstraßen sind hiervon nicht betroffen. Sie müssen strikt nach den Vorgaben des Bundes eingesetzt werden. Sie werden jährlich zuge-

wiesen. Die Mittel für Radwege an Kreisstraßen (und Gemeindestraßen) sind ebenfalls nicht betroffen. Hier wird eine eigene Förderung aus EFRE-Mitteln im Rahmen einer anderen Richtlinie möglich sein.

Pro Km Radweg ist derzeit in der Regel mit mindestens 150.000 € Baukosten zu rechnen.

4. Grundlagen für die Priorisierung von Maßnahmen

Die Entwicklung eines „Radverkehrsnetzes MV“ ist Bestandteil des Koalitionsvertrages. Es soll dem Alltags- und Freizeitradverkehr als gemeinsame Infrastruktur zur Verfügung stehen und alle für den Radverkehr nutzbaren Straßen und Wege beinhalten. Die Ämter für Raumordnung und Landesplanung (ÄfRL) koordinieren die Vorstufe zur Entwicklung des „Radverkehrsnetzes MV“. Sie erfassen derzeit in Zusammenarbeit mit den Landkreisen, orientiert an den Zentralen Orten, den Bedarf an gesicherten Radverkehrsverbindungen im zukünftigen „**Radverkehrsnetz MV**“. Dabei werden unter anderem Netzlücken an Bundes- und Landesstraßen ermittelt. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen, nach hiesigen Kenntnissen ist voraussichtlich in der 2. Hälfte 2014/Anfang 2015 mit verwendbaren Ergebnissen zu rechnen. Ebenfalls wird ein digitales Radwegenetz erstellt. Mit der Erfassung der radverkehrsgeeigneten Infrastruktur wird es möglich, das vorhandene Netz besser nutzen zu können. Auch kann überprüft werden, ob es neben den Straßen parallel verlaufende, alternative Wegeverbindungen gibt. Wenn Alternativen bestehen, dann kann auf den Bau eines Radweges verzichtet werden. Auf diese Weise können die Finanzmittel unter Vermeidung von Parallelangeboten bedarfsorientiert investiert werden.

Die Landkreise erhalten für ihre Priorisierungsentscheidung mit der Mitteilung des Verfügungsrahmens von den zuständigen Straßenbauämtern eine Liste mit geeigneten Radwegmaßnahmen an Landesstraßen für den Zeitraum 2014-2016 sowie den dazugehörigen Detailinformationen wie:

- Länge des Radweges,
- aktuelle Kostenschätzung,
- Verkehrsbelastung,
- Stand der Planungen,
- Stand des Grunderwerbs.

Die Kreise können weitere Maßnahmen vorschlagen und mit den zuständigen Straßenbauämtern erörtern. Aufträge zur Planung neuer Radwegmaßnahmen können von den Landkreisen nicht erteilt werden, sondern bleiben dem Energieministerium vorbehalten.

4.1 Vorgehensweise der Priorisierung

Die Landkreise können auf den o.g. Grundlagen die Netzlücken im zentralen Radwegenetz (Hauptnetz) identifizieren und geeignete Radwegmaßnahmen aus ihrem Zuständigkeitsbereich priorisieren. Das heißt, sie müssen somit unter Berücksichtigung der verfügbaren Mittel p.a. sowie der vom zuständigen Straßenbauamt vorgegebenen Kostenschätzung entscheiden, welcher Radweg bzw. Radwegeabschnitt von dem verfügbaren Budget im laufenden Jahr und ggf. in den Folgejahr(en) realisiert werden soll.

Zwar sind die Landkreise grundsätzlich frei in ihrer Prioritätsentscheidung. Sie sollten eine hohe Priorität jedoch vornehmlich den Maßnahmen zuordnen, die möglichst viele der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit bei höherer Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeug- und Schwerverkehr (durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung [DTV] über 2.500 Kfz/24h)
- Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz des Landes.
- sonstige Aspekte der Verkehrssicherheit auf Grund von Streckenführung und Landschaftsprofil
- Verbesserung von Umlandanbindungen
- signifikante Nutzung durch Alltagsradverkehr
- signifikante Nutzung durch den Schülerradverkehr
- Nutzung durch touristischen Radverkehr zur Anbindung landschaftlich reizvoller und topographisch günstiger Gebiete
- Verknüpfung mit dem Öffentlichen Nahverkehr.

Bei Radwegen auf Strecken mit einer Verkehrsbelastung unterhalb von 2.500 DTV sollen hohe Prioritätssetzungen durch den Landkreis besonders begründet werden. Insoweit wird auf Punkt 7.1 der Grundsätze zur Mitfinanzierung von Radwegen aus EFRE verwiesen.

Die von den Landkreisen erstellten Listen der priorisierten Radwegmaßnahmen werden mit den zuständigen Straßenbauämtern erörtert. Die zuständigen Straßenbauämter werden den Landkreisen dabei die Maßnahmen aufzeigen, die bereits Baureife haben und insofern zeitnah umgesetzt werden könnten.

Aus diesen zwischen Landkreis und zuständigem Straßenbauamt endabgestimmten Listen wählt dann das Energieministerium die Projekte aus, die im Rahmen der bestehenden Finanzmittel realisiert werden können. Ein wesentliches Auswahlkriterium ist dabei die Prioritätensetzung durch den Landkreis.

4.2 Umsetzung der priorisierten Radwegprojekte an Landesstraßen

Die zuständigen Straßenbauämter beantragen auf Basis der Auswahlentscheidung des Energieministeriums die erforderliche Finanzierung beim Landesförderinstitut.

Die Radwege selbst werden durch die Straßenbauverwaltung nach den geltenden Regelwerken errichtet.

5. Fortführung der Zusammenarbeit mit den Landkreisen auch nach 2016

Für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes auch im Anschluss an das Lückenschlussprogramm nach 2016 werden den Landkreisen durch das zuständige Straßenbauamt jährlich bis spätestens 30.06. des Vorjahres Maßnahmenlisten möglicher Projekte für den Zeitraum ab 2017 zur Verfügung gestellt (erstmalig also am 30.06.2016). Das Verfahren zur Priorisierung dieser Maßnahmen durch die Landkreise und die abschließende Auswahlentscheidung durch das Energieministerium orientieren sich dem Verfahren des Lückenschlussprogramms.