

<b>Stellungnahme</b>	Datum: 18.10.2019	
Entscheidendes Gremium:	fed. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus	
	bet. Senator/-in:	
Federführendes Amt: Amt für Verkehrsanlagen	bet. Senator/-in:	
Beteiligte Ämter:		
<b>Anfrage von Frau Eva-Maria Kröger für die Fraktion DIE LINKE.PARTEI Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
06.11.2019	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

### Sachverhalt:

Die Verbesserung der Fußgänger- und Radinfrastruktur ist ein fester Bestandteil der Rostocker Planungskultur und der Haushaltsplanungen. So werden selbstverständlich bei jeder Infrastrukturplanung die Belange der Fußgänger und Radfahrenden entsprechend der örtlichen Rahmenbedingungen und der Regelwerke berücksichtigt.

Der Radscheid zielt auf den Umbau unserer Stadt zu einer wirklichen Fahrradfreundlichkeit wie in niederländischen und dänischen Städten ab. Damit muss sich sowohl die Planungskultur als auch die täglich gelebte Mobilitätskultur ändern.

Bei der Beantwortung einiger Fragen wird auch auf die kürzlich im ALRIS veröffentlichte Stellungnahme der Verwaltung zur Bürgerschaftsanfrage 2019/AM/0221 (Frau Pittasch, FDP), Verbesserung der Radinfrastruktur verwiesen.

1. Welche planungsreifen Projekte zur Förderung des Radverkehrs liegen zzt. vor und können in den nächsten fünf Jahren (bitte jährliche Auflistung) umgesetzt werden?

Planungsreife Projekte zur Förderung des Radverkehrs liegen derzeit im nachfolgend aufgeführten Umfang vor. Wenn seitens der Bürgerschaftsfraktion eine planungsreife Planung mit einer in der Ausschreibung oder sehr kurz vor der Ausschreibung befindlichen Planunterlage assoziiert wird, wären der Geh- und Radweg in Warnemünde (ca. 1 km) und der Geh- und Radweg St.-Petersburger-Straße 1.BA (ca. 0,75 km) zu benennen. Beide Maßnahmen kommen demnächst zur Ausschreibung und werden voraussichtlich ab Frühjahr 2020 ausgeführt.

Der Radschnellweg Unicampus (ca. 1 km) befindet sich aktuell in der Bauausführung.

Die nachfolgenden Baumaßnahmen werden zusätzlich überwiegend 2020 und 2021 begonnen:

- Radfahrstreifen U.-v.-Hutten-Straße ca. 0,6 km (Baustart 2020 im Zuge der Deckenerneuerung)
  - Radfahrstreifen Nordexstraße ca. 0,3 km (Baustart 2020)
  - Gemeinsamer Geh- und Radweg Rövershäger Chaussee 0,54 km (Baustart 2020)
  - Gemeinsamer Geh- und Radweg Mecklenburger Allee ca. 1,3 km (Baustart 2021)
  - Fahrradstraße Dr.-Lorenz-Weg ca. 0,35 km (Baustart 2021)
2. Welche Projekte sollen in den nächsten fünf Jahren (bitte jährliche Auflistung) beplant werden?

Weitere Radverkehrsplanungen im Teilhaushalt Amt für Verkehrsanlagen (laufender Haushalt 2019 und Doppelhaushalt 2020/21), die bereits bearbeitet oder kurzfristig begonnen werden, sind u.a.:

- Geh- und Radweg Carl-Hopp-Straße (Planungsbeginn Januar 2020)
- RSW Lichtenhagen-Warnemünde -Abschnitt 26 (Planungsbeginn Januar 2020).
- Geh- und Radweg GVZ Nienhagen (Stand: Entwurfs- und Genehmigungsplanung läuft)
- Radschnellweg (RSW) Abschnitt 1 bis 4, E.-Schlesinger-Straße bis Hauptbahnhof (Stand: Entwurfs- und Genehmigungsplanung läuft)
- RSW Abschnitt 8, Satower Straße (Stand: Vorplanung läuft im Zuge der Bearbeitung der Straßenbaumaßnahme Satower Straße)
- RSW Abschnitt 11 bis 12, Rennbahnallee bis Westfriedhof (Stand: Vorplanung läuft)
- RSW Abschnitt 30, teilweise im Zuge der WIRO-Planungen Werftdreieck (Stand: Vorplanung läuft)

Wie diese Übersicht zeigt, wurden bereits einige größere Radprojekte angeschoben, die im Doppelhaushalt 2020/21 hinterlegt sind und in nicht unerheblichem Umfang personelle Ressourcen binden. Bis 2030 soll der Ausbau des Radschnellwegnetzes auf einer Gesamtlänge von ca. 22 km umgesetzt werden, daher muss in den kommenden Jahren der Ausbau des Radschnellwegnetzes prioritär bei der Planung von Radverkehrsanlagen behandelt werden, um die gesetzten Ziele erreichen zu können. Dies bedeutet, dass bereits im nachfolgenden Doppelhaushalt 2022/23 weitere Radschnellwegeabschnitte mit Planungsmitteln ausgestattet werden müssten, um den Planungsvorlauf zu erhalten, da überwiegend sehr komplexe und langwierige Planungen (Grunderwerb, Artenschutz, Baumschutz etc.) zu erwarten sind. Zu nennen sind hier u.a.

- RSW Abschnitt 35, Dierkower Damm
- RSW Abschnitt 29, Haltepunkt Marienehe bis Holbeinplatz
- RSW Abschnitt 15 bis 17, Groß Schwaßer Weg bis Schutower Kreuz.
- 

Grundlage für diese Planungen ist der Mobilitätsplan Zukunft (MOPZ) und das Radschnellwegekonzept Rostock mit dem aktuellen Prioritäten- und Umsetzungsplan.

3. Der Radentscheid formuliert eine Anzahl von Zielen, die jährlich umgesetzt werden sollen (z.B. jeweils 10 km sichere Radwege an Haupt- und attraktiven Nebenstraßen, jährlich 4 sichere Kreuzungen, mindestens 1000 Radabstellanlagen jährlich usw. siehe Anlage). Welche Planungszeiträume benötigen diese jährlich zu realisierenden Ziele? (bitte einzeln auflisten)

Die Ziele des Radentscheids Rostock sind bekannt und werden im Grundsatz begrüßt. Die Umsetzung dieser Ziele ist mit der in der Verwaltung zur Verfügung stehenden Mitarbeiterzahl sowie dem zur Verfügung stehenden Budget derzeit jedoch nicht möglich.

Hierfür müsste die Bürgerschaft in den kommenden Haushalten entsprechende Mittel bereitstellen.

In den nächsten Jahren werden im Radverkehrsbereich etwa 2 – 3 Millionen € investiert und mit dem gegenwärtigen Personal realisiert. Nach ersten überschlägigen Ermittlungen für die Umsetzungen der Maßnahmen des Radentscheids bei erfahrungsgemäß zu bearbeitenden Investitionsvolumen von 400.000 € pro Mitarbeiter und Jahr müssten mehr als 10 Stellen in der Fachverwaltung geschaffen werden. Darin sind Planer, Projektingenieure, Mitarbeiter der Verkehrsbehörde oder Moderatoren enthalten.

Eine exakte Beantwortung der Frage ist nicht möglich, da sehr viele Rahmenbedingungen berücksichtigt werden müssen inklusive eines immer größer werdenden Mitbestimmungsbedarfs der Stadtgesellschaft.

4. Die Initiatoren des Radentscheids gehen von jährlichen Kosten in Höhe von 7,5 Mio Euro aus und möchten, dass diese Summe durch Umschichtung im Senatsbereich 4 aufgebracht werden soll. Wir bitten um eine Kostenschätzung seitens der Verwaltung für die 10 Ziele. (bitte Planung und Realisierung getrennt)

Die von der Initiative benannte jährliche Kostenhöhe erscheint für die Summe der angestrebten Maßnahmen keinesfalls zu gering. Es ist davon auszugehen, dass die Planungs- und Baukosten sowie Personalkosten hinzukommen. Eine Umschichtung im Amt sollte nicht erfolgen, da große Teile der Infrastruktur weiterhin sanierungsbedürftig sind.

5. Welche bisher in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehenen Projekte müssten zu Gunsten der Förderung des Radverkehrs verschoben und/ oder gestrichen werden und wann könnte realistischer Weise überhaupt mit der Umsetzung der Ziele begonnen werden?

Das Amt für Verkehrsanlagen bearbeitet planmäßig die Maßnahmen des laufenden Haushalts sowie ab 2020 die Maßnahmen des abgestimmten und von der Bürgerschaft noch zu beschließenden Doppelhaushalts 2020/21. Über Rückstellung von investiven Infrastrukturvorhaben zugunsten der prioritären Bearbeitung (Planung, Bauausführung einschl. Finanzierung) entscheidet abschließend die Bürgerschaft im Rahmen der Beschlusslage zum Investitionshaushalt. Zusätzliche Mittel für die Radverkehrsförderung müssen mit der Erhöhung der personellen Kapazitäten korrelieren. Beginnend mit dem Doppelhaushalt 2020/21 könnte frühestens 2022/23 – bei gleichzeitiger Entwicklung anderer Rahmenbedingungen – ein Hochfahren auf das anvisierte Niveau möglich sein.

6. Ist im Zusammenhang mit der Förderung des Radverkehrs auch eine stärkere Förderung des Fußgängerverkehrs geplant?

Siehe auch die o.g. Einleitung. Für den Ausbau und die Sanierung von Gehwegen, sicheren Schulwegen und Querungsstellen sowie verkehrsberuhigenden Maßnahmen gibt es zusätzliche separate Haushaltsstellen, deren Mittel kontinuierlich verplant und umgesetzt werden. Begleitend zu den Radschnellwegen werden zudem Anlagen für den Fußgängerverkehr entstehen, um konfliktarme Verkehrsanlagen für den nicht motorisierten Verkehr zu schaffen.

Holger Matthäus

