



Beschluss PVRR 196/2021

Regionalbudget 2022-2025 (Regionalbudget 2):

Projekt „Überörtliche Radverkehrsförderung im Stadt-Umland-Raum Rostock“

1. Die Verbandsversammlung des Planungsverbandes Region Rostock beschließt im Rahmen des Fördervorhabens Regionalbudget 2 das Projekt „Überörtliche Radverkehrsförderung im Stadt-Umland-Raum Rostock“ umzusetzen. Aus den Projektmitteln soll auch eine befristete Stelle finanziert werden, die der Geschäftsstelle des Planungsverbandes zugeordnet wird.
2. Der Vorstand wird ermächtigt, über den abschließenden Projektantrag und die Höhe der erforderlichen Projektkosten sowie der durch den Planungsverband aufzubringenden Eigenmittel im Rahmen der Beschlussfassung des Planungsverbandes PVRR 195/2021 (*vgl. Anlage 2.2*) zu entscheiden.
3. Die Geschäftsstelle wird beauftragt, den abschließenden Projektantrag zu erarbeiten und nach Beschluss des Vorstandes zur Votierung dem ESF-Regionalbeirat vorzulegen. Bei einem positiven Votum ist auf die Umsetzung des Projektes ab Beginn der Förderperiode Regionalbudget 2 hinzuwirken.

Vorsitzender

Güstrow, den 17.06.2021

Begründung und Projektbeschreibung

Hintergrund

Im Jahr 2017 hat der Planungsverband ein Radwegekonzept für die Region Rostock beschlossen und Prioritäten für den Radwegebau an überörtlichen Straßen festgelegt. Das Konzept wurde von den zuständigen Behörden aufgegriffen – die Umsetzung geht wegen beschränkter Planungskapazitäten aber bisher nur schleppend voran. Nach Jahren der knappen Ressourcenausstattung stehen derzeit in vergleichsweise großem Umfang Mittel für den Ausbau der Radwegeinfrastruktur zur Verfügung. Um diese Mittel für die Region Rostock bestmöglich zu nutzen, soll eine verstärkte Zusammenarbeit der verschiedenen Baulastträger bei der Sicherung und Förderung des Radverkehrs angestrebt werden. Zu diesem Zweck soll eine regionale Koordination der Radverkehrsplanung etabliert werden.

Ergänzend zum gesamtregionalen Konzept soll im Rahmen der Neuaufstellung des RREP der Stadt-Umland-Raum Rostock nochmals näher untersucht werden. Das Ziel besteht darin, in diesem vergleichsweise dicht besiedelten Teilraum die spezifischen Systemvorteile des Fahrrades im Alltagsverkehr auf mittleren Distanzen besser nutzbar zu machen, indem vorhandene Wege zwischen den Orten durchgängig vernetzt und bezüglich der erzielbaren Reisegeschwindigkeiten optimiert werden.

Hiermit soll das von der Hansestadt verfolgte Konzept innerstädtischer Radschnellwege – mit einem angepassten Standard – auf das nähere Umland erweitert werden. Aus dem vorhandenen Stückwerk von Wegen unterschiedlichster Qualität soll schrittweise ein einheitliches, zusammenhängendes Netz von durchgängig und zügig befahrbaren Ortsverbindungen entwickelt werden. Dafür müssen Planungen benachbarter Gemeinden sowie Baumaßnahmen und verkehrsregelnde Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden. Die so geschaffene Infrastruktur soll zugleich attraktive Verbindungen für Touristen und Erholungsuchende bieten. Dafür sollen zunächst in einem Konzept für den gesamten Stadt-Umland-Raum geeignete Trassen identifiziert werden. Dieses Konzept wird unabhängig vom Regionalbudgetprojekt erstellt und soll zum Projektbeginn im Jahr 2022 zumindest im Entwurf vorliegen.

Inhalt des Projektes und angestrebte Ergebnisse

Im Rahmen des Regionalbudgets soll zunächst eine befristete Personalstelle zur Koordination der Radverkehrsplanung geschaffen werden. Die Stelle soll mit einem begrenzten Budget zur Vergabe von Planungsleistungen sowie zur Öffentlichkeitsarbeit ausgestattet werden. Damit sollen insbesondere Projekte der Radwegevernetzung im Stadt-Umland-Raum Rostock begonnen

und (soweit im Förderzeitraum möglich) bis zur Stufe der Vorplanung vorangetrieben werden. Die Anschlussverbindungen aus dem Stadt-Umland-Raum in das weitere Umland und in die zentralen Orte der Region Rostock sollen berücksichtigt werden.

Ziel des Projektes soll es sein, die im Gutachten zur RREP-Neuaufstellung identifizierten Vorrangtrassen für den überörtlichen, schnellen Radverkehr in erste konkrete Projektplanungen umzusetzen. Es wird angestrebt, innerhalb der Laufzeit des Projektes folgende Ergebnisse zu erzielen:

1. Für eine ausgewählte Verbindung aus einer Umlandgemeinde am äußeren Rand des Stadt-Umland-Raumes in die Kernstadt Rostock soll eine komplette Vorplanung begonnen und abgeschlossen werden, welche die erforderlichen Neubau-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen sowie verkehrsregelnde Maßnahmen im gesamten Trassenverlauf abbilden und die Kosten beziffern würde. Hierfür soll eine Verbindung gewählt werden, die sich vergleichsweise schnell und einfach umsetzen lässt. Diese Planung soll als Vorbild und Vorzeigeprojekt für die weiteren Verbindungen im Stadt-Umland-Raum dienen.
2. Für weitere Trassen im Stadt-Umland-Raum soll die Vorplanung entsprechend eingeleitet werden, soweit es der Projektfortschritt im Förderzeitraum zulässt.

Der Planungsverband strebt eine Verstetigung der Radverkehrsplanung und -koordination auf regionaler Ebene an und wird während der Laufzeit des Projektes prüfen, in welcher geeigneten Form eine Fortführung der Arbeit nach Ende des Förderzeitraums ermöglicht werden kann.

Bezug zu den Förderzielen des Regionalbudgets

Die Hansestadt Rostock und ihr näheres Umland bilden einen zusammenhängenden Verkehrs- und Siedlungsraum und sind zugleich das wirtschaftliche Zentrum des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die vorrangig auf den individuellen Kfz-Verkehr ausgerichteten Verkehrssysteme gelangen hier zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen. Ein weiterer Ausbau dieser Systeme wird im dicht besiedelten Stadt-Umland-Raum schon aus Platzgründen immer schwieriger und steht im Konflikt mit den Anforderungen an ein gesundes und attraktives Wohnumfeld. Wenn die Mobilität der Arbeitskräfte und die bedarfsgerechte Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs in diesem Raum dauerhaft und auf angemessenem Niveau sichergestellt werden sollen, müssen die Infrastrukturen des ÖPNV und des Radverkehrs so weiterentwickelt werden, dass diese Verkehrsmittel als gleichwertige Alternativen zur Nutzung des PKW wahrgenommen werden. Die vorhandene Radwegeinfrastruktur, die in großen Teilen für einen langsamen, nahräumigen und zahlenmäßig unbedeutenden Radverkehr nach den Standards des letzten Jahrhunderts ausgelegt worden ist, entspricht dieser Anforderung nicht.

Eine gesunde städtische Umwelt, moderne Verkehrsinfrastrukturen und ein hoher Freizeitwert sind wichtige Attraktionsfaktoren, wenn es um die Gewinnung von Fachkräften für die regionale Wirtschaft geht. Der Radverkehr bildet zudem ein bedeutendes Segment des touristischen Verkehrs in Mecklenburg-Vorpommern. Die Führung der touristischen Radrouten im Stadt-Umland-Raum Rostock wird heutigen qualitativen Anforderungen überwiegend nicht gerecht. Wenn dieses Tourismussegment in seiner gegenwärtigen Bedeutung erhalten werden soll, muss die Infrastruktur qualitativ weiterentwickelt werden. Mit der Entwicklung einer attraktiven überörtlichen Infrastruktur für den Alltagsradverkehr können Synergieeffekte bei der Tourismusförderung erzielt werden. Das Projekt weist auch in dieser Hinsicht einen unmittelbaren Bezug zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region auf.

Das Projekt bildet darüber hinaus einen wichtigen Ansatzpunkt zur Verbesserung der interkommunalen Zusammenarbeit im Stadt-Umland-Raum Rostock. Das Verhältnis der Hansestadt zu ihren Umlandgemeinden war in den letzten Jahren stark von konfliktbehafteten Themen wie insbesondere die Verteilung von Baulandkontingenten geprägt. Wenn die überkommene Gebietsstruktur nicht mittelfristig zu einem Entwicklungshemmnis für die gesamte Region werden soll, bedarf es dringend einer Verbesserung der Zusammenarbeit. Übergemeindliche Projekte mit positiver Öffentlichkeitswirkung wie die Entwicklung von Radwegeverbindungen bilden dafür einen gut geeigneten Ansatz.

Projektbudget und Arbeitsinhalte der Projektstelle

Für das Projekt wird ein Gesamtbudget von 360 T€ veranschlagt, das sich wie folgt verteilt:

- | Eine volle Personalstelle für den Zeitraum von drei Jahren, ca. 60 T€/Jahr.
- | Etat für die Vergabe von Planungsleistungen in Höhe von ca. 60 T€/Jahr.

Bei der in Aussicht stehenden Förderung von 70% der Projektkosten würde sich der aus Mitteln des Planungsverbandes aufzubringende Eigenanteil auf 36 T€ je Haushaltsjahr belaufen. Da der Planungsverband selbst im Rahmen des Regionalbudgets keine Personalstellen schaffen darf, würde der Landkreis formal als Antragsteller und Träger des Projektes auftreten. Der Planungsverband würde sich das Projekt zu eigen machen. Die Projektstelle würde bei der Geschäftsstelle des Planungsverbandes angesiedelt. Folgende Arbeitsinhalte sind vorgesehen:

1. Aktive Vorbereitung von Projekten der Radwegevernetzung im Stadt-Umland-Raum; Führung der erforderlichen Abstimmungen mit den zuständigen Stellen der Hansestadt Rostock und der betreffenden Umlandgemeinden;
2. Vorbereitung und Durchführung der Auftragsvergabe für die Vorplanung ausgewählter und beispielhafter Projekte der Radwegevernetzung im Stadt-Umland-Raum;

3. Kommunikation und Diskussion von Zwischenergebnissen in geeigneten Formaten und mit verschiedenen Akteuren sowie der Öffentlichkeit (Beratungen, Informationsveranstaltungen, Internet), Durchführung von Beteiligungsverfahren;
4. Laufende Beobachtung und Förderung der Umsetzung des regionalen Radwegekonzeptes, insbesondere Förderung der Kooperation zwischen den Gemeinden und der Straßenbauverwaltung des Landes;
5. Mitwirkung bei der Weiterentwicklung des touristischen Radwegenetzes.

Die Reihenfolge der aufgezählten Arbeitsinhalte gibt auch eine Rangfolge wieder. Einerseits soll eine Fokussierung auf räumlich, zeitlich und inhaltlich klar bestimmte Projektziele erfolgen - andererseits soll aber eine hinreichende Offenheit für allgemeine Mitwirkungs- und Koordinierungsaufgaben bei der Radverkehrsförderung in der gesamten Planungsregion bestehen. Die befristete Stelle im Rahmen des Regionalbudgets soll damit auch ein Versuchs- und Vorlaufprojekt für eine dauerhafte Etablierung der Radverkehrsförderung beim Planungsverband sein, wie sie in der Nachbarregion Westmecklenburg bereits praktiziert wird.

Bezug zu den etablierten Strukturen der kommunalen Radverkehrsförderung

Das Arbeitspensum der Projektstelle soll sich zu mindestens drei Vierteln auf die Planung von Vorrangtrassen für den überörtlichen Radverkehr im Stadt-Umland-Raum und zu höchstens einem Viertel auf weitere, regionsweite Koordinierungsaufgaben verteilen. Eine Konkurrenz oder Redundanz zu den etablierten Verwaltungsstrukturen entsteht damit nicht.

Die Förderung des Radverkehrs ist originäre Aufgabe der Gemeinden. Die einzelnen Umlandgemeinden der Hansestadt gehören in ihrer Mehrheit verschiedenen Verwaltungsämtern an und betreiben keine eigene konzeptionelle Verkehrsplanung. Eine gemeinsame Planungs- oder Verwaltungsebene für den Stadt-Umland-Raum gibt es nicht. Entsprechende Aufgaben müssen durch den Regionalen Planungsverband wahrgenommen werden.

Im Landkreis Rostock ist die Koordination der Radwegeplanung bisher bei der Tourismusförderung angesiedelt. Eine aktive Umsetzung gemeindeübergreifender Projekte, auch solcher für den Alltagsradverkehr, war in der bestehenden Struktur bislang nicht in wünschenswertem Umfang möglich. Der Landkreis strebt daher selbst eine stärkere Verankerung dieser Aufgaben bei der Regionalplanung an und sieht das Projekt im Rahmen des Regionalbudgets dafür als geeignetes Initialvorhaben an.

Die Hansestadt Rostock verfügt über leistungsfähige Strukturen der Verkehrsplanung, die gerade in einem eigenen Fachamt für Mobilität zusammengeführt wurden. Erweiterte Personalkapazitäten für die Radverkehrsplanung in diesem Amt befinden sich noch im Aufbau. Die Hansestadt sieht die umweltfreundliche Abwicklung der Pendlerverkehre aus dem Umland als dringende Planungsaufgabe an, kann aber selbst aus Kompetenzgründen keine Planungen machen, die weit in das Umland ausgreifen. Auch die Hansestadt hält deshalb ein stärkeres Engagement der Regionalplanung in diesem Bereich für notwendig.

Der Regionale Planungsverband verfügt über kein eigenes Personal und bedient sich für seine gesetzlichen Aufgaben der Mitarbeiter der unteren Landesplanungsbehörde. Eine eigene Personalstelle für die Verkehrsplanung im Allgemeinen oder die Radverkehrsförderung im Besonderen gibt es in dieser Behörde nicht. Für die Projektarbeit und die Umsetzung der Regionalplanung müssen deshalb gesonderte Stellen geschaffen werden. Die Einrichtung einer zunächst befristeten Projektstelle im Rahmen des Regionalbudgets soll ein Einstieg in die regionale Radverkehrsförderung sein. Der Planungsverband wird zugleich prüfen, wie diese nach erfolgreichem Verlauf des Projektes in eine dauerhafte Struktur überführt werden kann.