



## Mobilitätsausschuss

### Niederschrift über die 18. Sitzung des Mobilitätsausschusses am 25. Januar 2022

---

Sitzungsraum: Raum 126/127 der Kreisverwaltung, Carl-Heydemann-Ring 67  
in 18437 Stralsund

Sitzungsdauer: 17:30 - 20:30 Uhr

#### Anwesenheit:

##### **Kreistagsmitglied**

Herr Alexander Benkert  
Frau Andrea Kühl  
Herr Mathias Löttge  
Frau Julia Präkel  
Herr Norbert Schöler  
Herr Thomas Schulz  
Frau Anita Zimmermann

##### **Sachkundige Einwohner/-in**

Herr Steffen Bartsch-Brüdgam  
Herr Mario Bauch  
Herr Marco Jahns  
Herr Rolf Martens  
Herr Andre Meißner  
Frau Friederike von Buddenbrock

##### **Stellvertreter/-in**

Herr Kai Danter

Vertretung für Herrn Prof. Dr. Wetenkamp

##### **Von der Verwaltung**

Herr Dr. Stefan Kerth  
Herr Thomas Baase  
Herr Marcus Hanusch  
Herr Ralph Langkammer  
Frau Gerlind Ockert  
Frau Anja Pfefferkorn  
Herr Dietmar Schubotz  
Herr Ulrich Sehl

Landrat  
SB Verkehrsplanung/ÖPNV  
SB Kreistagsangelegenheiten  
FDL 02  
FDL 37  
Protokollführung  
FGL 12.10  
Geschäftsführer VVR

##### **Gäste**

Frau Annkathrin Nickels  
Frau Jennifer Hardt

IGES Institut  
IGES Institut

#### Es fehlen:

##### **Kreistagsmitglied**

Herr Roland Herrmann  
Herr Prof. Dr. Ludwig Wetenkamp

unentschuldigt  
entschuldigt

## Tagesordnung

### - Öffentlicher Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Einwohnerfragestunde
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Bestätigung der Niederschriften vom 9. November 2021 und 7. Dezember 2021
5. Wahl der oder des Vorsitzenden des Mobilitätsausschusses
6. Wahl der 2. Stellvertreterin oder des 2. Stellvertreters der oder des Ausschussvorsitzenden
7. Haushaltssatzung und Haushaltsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Doppelhaushalt 2022/2023 BV/3/0300
8. Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen BV/3/0322
9. Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes im Landkreis Vorpommern-Rügen BV/3/0315
10. Anfragen
11. Mitteilungen

## Sitzungsergebnis

### - Im öffentlichen Teil -

#### 1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

**Herr Martens** eröffnet die 18. Sitzung des Mobilitätsausschusses und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen wurde und der Mobilitätsausschuss mit 13 von 15 Ausschussmitgliedern beschlussfähig ist.

#### 2. Einwohnerfragestunde

**Frau Dr. Hemmann-Rahn** trägt Ihre eingereichten Fragen zur Einwohnerfragestunde vor.

*Die Einwohneranfrage ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.*

**Herr Langkammer** teilt mit, dass die Verwaltung die Fragen mitnehme und eine schriftliche Beantwortung erfolge

**Herr Martens** erläutert, dass weder der Landkreis noch die Gemeinde für die Übernahme der Beförderungskosten zum Hort zuständig seien. Die Kostenübernahme sei lediglich als eine freiwillige Leistung im Rahmen der eigenen Haushaltsplanung möglich.

**Frau Zimmermann** weist auf die ungünstigen Rangier- und Wendemöglichkeiten für den Busverkehr in Falkenhagen hin.

*Herr Meißner betritt die Sitzung um 17:39 Uhr (14/15)*

**Herr Sehl** informiert, dass die Aufrechterhaltung der Beförderung zum Hort vom Schulzentrum Sundhagen bis zum Ende des Schuljahres durch die VVR abgedeckt werde. Wie die künftige Finanzierung aussehe müsse noch final geklärt werden.

**Frau Ockert** teilt mit, dass außerdem die Möglichkeit der Halbtagschule bestünde, wodurch eine Hortbetreuung wegfallen würde. Damit sei die Schülerbeförderung zurück zum Wohnort regulär abgesichert. Es gebe viele Möglichkeiten, was jedoch die Gemeinde Sundhagen zusammen mit der Schule entscheiden müsse.

**Herr Benkert** erfragt, ob die Hortbeförderung in Ribnitz von der Stadt finanziert werde.

**Herr Sehl** teilt mit, dass er darüber keine Kenntnisse habe und die Frage mitnehme.

Weiterhin teil **Herr Sehl** in Bezug auf die Frage zur Bushaltestelle in Falkenhagen mit, dass schon im Jahr 2015 die ersten Begehungen vor Ort stattgefunden hätten. Man benötige eine Haltestelle sowie eine Buswendeschleife, um Falkenhagen mit dem Bus anfahren zu können. Fahrplantechnisch könne die VVR den Ort anfahren, jedoch nur wenn die Gegebenheiten dafür auch geschaffen werden.

Weitere Einwohneranfragen werden nicht gestellt.

### **3. Bestätigung der Tagesordnung**

---

**Herr Martens** beantragt, den TOP 9 - Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen - auf den TOP 8 vorzuziehen, da die geladenen Gäste vom IGES Institut auf die Zuganbindungen angewiesen seien.

Der Mobilitätsausschuss stimmt der Tagesordnung mit der Änderung einstimmig zu.

### **4. Bestätigung der Niederschriften vom 9. November 2021 und 7. Dezember 2021**

---

Anmerkungen oder Ergänzungen zu den Niederschriften werden nicht vorgetragen.

Der Mobilitätsausschuss bestätigt einstimmig bei einer Enthaltung die Niederschrift vom 9. November 2021.

Der Mobilitätsausschuss bestätigt einstimmig bei zwei Enthaltungen die Niederschrift vom 7. Dezember 2021.

### **5. Wahl der oder des Vorsitzenden des Mobilitätsausschusses**

---

**Herr Martens** spricht zunächst seinen Dank gegenüber dem bisherigen Vorsitzenden, Herrn Reichenbach, für seine hervorragende Leistung und Leitung als Vorsitzender des Mobilitätsausschusses aus.

Weiterhin bittet **Herr Martens** um Abgabe von Wahlvorschlägen für die Wahl der oder des Vorsitzenden des Mobilitätsausschusses.

**Herr Benkert** schlägt Herrn Marco Jahns als Vorsitzenden des Mobilitätsausschusses,

im Namen der CDU Fraktion, vor.

**Herr Jahns** stellt sich als vorgeschlagener Kandidat dem Ausschuss vor.

Weitere Wahlvorschläge werden nicht vorgetragen.

Der Mobilitätsausschuss bestätigt mehrheitlich bei einer Gegenstimme Herrn Jahns als neuen Vorsitzenden des Ausschusses.

Die Sitzungsleitung wird von Herrn Martens an Herrn Jahns übergeben.

## **6. Wahl der 2. Stellvertreterin oder des 2. Stellvertreters der oder des Ausschussvorsitzenden**

---

**Herr Jahns** bittet um Abgabe von Wahlvorschlägen für die Wahl der 2. Stellvertreterin oder des 2. Stellvertreters des Ausschussvorsitzenden.

**Herr Benkert** schlägt Herrn Löttge als 2. Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden vor.

**Herr Löttge** stellt sich dem Ausschuss vor.

Weitere Wahlvorschläge werden nicht vorgetragen.

Der Mobilitätsausschuss bestätigt einstimmig bei einer Enthaltung Herrn Löttge als 2. Stellvertreter des Ausschussvorsitzenden für den Mobilitätsausschuss.

## **7. Haushaltssatzung und Haushaltsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Doppelhaushalt 2022/2023 Vorlage: BV/3/0300**

---

**Herr Schubotz** stellt anhand einer Präsentation die eingebrachte Beschlussvorlage zur Haushaltssatzung und zum Haushaltsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Doppelhaushalt 2022/2023 vor.

*Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.*

**Herr Langkammer** informiert über den Teilhaushalt für den Fachdienst 02.

**Frau Ockert** stellt den Teilhaushalt des Fachdienstes 37 im Rahmen der Schülerbeförderung vor.

**Herr Stallbaum** stellt den Teilhaushalt des FD 43 vor.

*Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.*

**Frau von Buddenbrock** erfragt, ob der Kreistagsbeschluss zur Erneuerung des Radweges in Dranske-Kuhle im Haushalt berücksichtigt worden sei.

**Herr Stallbaum** teilt mit, dass die Gelder in Höhe von 35.000 Euro im Haushalt eingestellt worden seien. Für die Absprachen bezüglich der Umsetzung werde man am 8. und 9. Februar 2022 zusammen mit der Gemeinde Dranke Gespräche führen. Zu klären seien hier vor allem die Rahmenbedingungen bezüglich des Umfangs, des Grunderwerbs und einem entgegenstehenden Bebauungsplan zur Umsetzung des

Vorhabens.

**Herr Martens** merkt an, dass der Mobilitätsausschuss auf seiner Sitzung vom 7. Dezember 2021 die Empfehlung ausgesprochen habe, dem Antrag des Radweges in Dranske-Kuhle, nicht zuzustimmen. Herr Benkert begründete diese Entscheidung, stellvertretend für den Ausschuss, auf der darauffolgenden Kreistagsitzung. Die Entscheidung des Ausschusses habe sich nicht mit der Entscheidung des Kreistages gespiegelt.

Auf Nachfrage von **Herrn Martens**, ob der Wegfall der Mindestentfernung teurer als die eingestellten 4 Mio. Euro im Haushalt seien, führt **Frau Ockert** aus, dass eine Steigerung der Kosten nicht auszuschließen sei. Sollte man die Mindestentfernung komplett streichen, könne es zu ganz neuen Ansprüchen kommen.

**Herr Landrat Dr. Kerth** merkt an, dass man eine Berechnung vorgenommen habe, jedoch die genauen Auswirkungen einer Satzungsänderung nicht vorhersehen könne.

**Herr Löttge** erfragt, wie man die Summe ermittelt habe.

**Frau Ockert** teilt mit, dass hierzu die Anzahl der Schüler\*innen, welche im Landkreis Vorpommern-Rügen beschult werden, sowie die daraus resultierende Anzahl der Schüler\*innen, welche sich bereits in der Schülerbeförderung befinden, herangezogen habe. Die Differenz der Gesamtschüleranzahl und der Schüler\*innen, welche sich bereits in der Schülerbeförderung befinden, habe man ermittelt. Danach habe man für diese Anzahl das günstigste Ticket berechnet, sodass auch durch die Tarifsteigerung der VVR ein Kostenvoranschlag von 4 Mio. Euro entstanden sei. Sollte es zum Wegfall der Mindestentfernung kommen, seien die 4 Mio. Euro nicht ausreichend, da es zu ganz neuen Konstellationen nach dem Gesetz in der Schülerbeförderung komme.

**Herr Landrat Dr. Kerth** merkt an, dass bei einem Wegfall der Mindestentfernung auch neue Buslinien zur Schülerbeförderung zu schaffen seien.

Weiterhin führt **Frau Ockert** aus, dass in diesem Fall auf gesetzliche Regelungen zurückzugreifen sei. In den Ortschaften in denen keine Schülerbeförderung möglich sei, finde eine Kostenerstattung statt. Somit fallen aufgrund der Ansprüche auf Kostenerstattung weitere Kosten an, welche zum jetzigen Zeitpunkt mit keiner Summe zu betiteln seien.

**Herr Landrat Dr. Kerth** fasst zusammen, dass im Haushalt 4 Mio. Euro für die Schülerbeförderung eingestellt seien und man bei derartigen Grundsatzentscheidungen im Voraus nie wisse, welche Kosten im Endeffekt tatsächlich anfallen würden. Man müsse sich aber auch Gedanken machen was für Folgen es habe, wenn der Haushalt auf der nächsten Kreistagsitzung nicht beschlossen werde.

**Frau von Buddenbrock** erfragt, ob es durch das Aussetzen von der Satzung zu neuen Rahmenbedingungen komme und demzufolge neue Ortschaften wie bspw. Falkenhagen in die Schülerbeförderung mit aufgenommen werden.

**Frau Ockert** teilt mit, dass die Orte in der Schülerbeförderung aufgenommen seien. Wenn aber bspw. in Falkenhagen kein Bus fahre, dann können Schüler\*innen eine Kostenerstattung für den Weg von der Wohnung zur Haltestelle beantragen, wenn die Mindestentfernung überschritten werde.

**Herr Meißner** hält fest, dass die Mindestentfernung aus der Satzung gestrichen wer-

den solle, allerdings eine Aufhebung der gesamten Satzung nicht angestrebt werde. Die Veranschlagung von 4 Mio. Euro sei eine realistische Summe. **Herr Meißner** erfragt weiterhin, ob bekannt sei, dass in einem anderen Landkreis, in dem die Mindestentfernung bereits gestrichen wurde, Budgetzahlen nach dem Anstieg der Erstattungskostenansprüche überschritten worden seien.

**Frau Ockert** informiert, dass im Landkreis Mecklenburgische-Seenplatte mehr Fälle an Ansprüchen nach dem Wegfall der Mindestentfernung aufgetreten seien, als ursprünglich ermittelt. Im Landkreis Ludwigslust-Parchim habe man die Mindestentfernung in der Schülerbeförderung beibehalten, jedoch einen Zusatz von freiwilligen Leistungen zu Ansprüchen der Kostenerstattung bei Unterschreitung der Mindestentfernung eingerichtet. Jeder Landkreis sei jedoch verschieden und nicht miteinander vergleichbar.

**Herr Schöler** erfragt, ob bei Beschluss des Haushaltes im Rahmen einer Nachtragskorrektur noch Reserven im Falle einer Überschreitung der 4 Mio. Euro zur Verfügung stehen würden.

**Herr Landrat Dr. Kerth** merkt an, dass die Spielräume im Finanzhaushalt enger geworden seien, jedoch mit der Summe von 4 Mio. Euro ein großes Feld für die Gestaltungsfreiheit der Schülerbeförderung eingeräumt wurde.

**Herr Schubotz** führt aus, dass der Landkreis Vorpommern-Rügen sich zum ersten Mal nach einigen Jahren in der Situation befinde, dass wenig Spielraum für die Bildung von Haushaltsresten zur Verfügung stehe. Dies bedeute, dass die Liquidität im Ergebnishaushalt weiterhin gut aussehe, jedoch seien die Spielräume im Finanzhaushalt sehr eng geworden.

**Herr Löttge** erfragt, wie hoch die Kosten zur Einführung einer Schülernetzkarte seien.

**Herr Landrat Dr. Kerth** teilt mit, dass die Schülernetzkarte bislang eine Idee sei und der Kreistag die Gestaltung leite. Man könne mit den 4 Mio. Euro ebenfalls auch die Ausgestaltung einer Schülernetzkarte finanzieren. Was finanziell nicht gehe, sei die Umsetzung beider Möglichkeiten.

**Herr Danter** merkt an, dass es bislang eine sehr abstrakte Rechnung sei, wobei vielleicht nur ein Teil des Geldes gebraucht werde. Dann könne man im nächsten Schritt über weitere Möglichkeiten, wie bspw. der Einführung einer Schülernetzkarte, arbeiten.

**Herr Sehl** erklärt, dass zum einen die Möglichkeit bestehe, dass der Landkreis ermäßigte Monatskarten für die Schüler\*innen, gültig für den Weg zwischen Wohnort und Bildungsstätte, bei der VVR erwerbe. Dadurch werde das Budget von 4 Mio. Euro definitiv erreicht, da das Tarifsysteem dies hergebe.

Es stelle sich nunmehr die Frage, wie hoch die Mehrkosten für die VVR tatsächlich seien. Aus diesem Grund habe man im November 2021 das Pilotprojekt zum Wegfall der Mindestentfernung durchgeführt. In den Städten komme es durch das Abschaffen der Mindestentfernung zu einem Überlaufen der Busse, sodass dort ein größeres Angebot gewährleistet werden müsse. Im ländlichen Raum habe das Pilotprojekt ergeben, dass das entsprechende Busangebot fehle. Hier könne man bspw. mit einer Schülernetzkarte gegensteuern. Die beiden Möglichkeiten bestehen und der Kreistag habe die freie Gestaltungsmöglichkeit des eingeplanten Geldes.

**Herr Danter** erfragt, ob die geplanten Mittel in Höhe von 250.000 € bezüglich des

Ragwegekonzeptes schon in den Doppelhaushalt 2022/2023 eingestellt worden seien.

**Herr Stallbaum** teilt mit, dass die Mittel in der Haushaltsperiode 2022/2023 nicht eingeplant seien. Geplant seien 2,5 Mio. Euro für die Radweegeerneuerung sowie 700.000 Euro für den Radweg Bergen-Tilzow. Weiterführende Planungskapazitäten im Fachdienst seien diesbezüglich erschöpft, auch aus personeller Sicht sei ein Mehraufwand nicht umsetzbar.

Weiterhin teilt **Herr Stallbaum** auf Nachfrage von Herrn Danter mit, dass bei einem Beschluss dieses Konzeptes mit der Planung erst im Haushaltsjahr 2024 begonnen werden könne.

**Herr Jahns** erfragt, ob die eingeplanten 4 Mio. Euro im Haushalt gestaltungsfrei zur Verfügung stehen würden.

**Der Landrat** teilt mit, dass die genannten 4 Mio. Euro momentan im Bereich der Schülerbeförderung eingeordnet seien, unter dem Aspekt des Kreistagsbeschlusses zum Wegfall der Mindestentfernung. Eine Umgestaltung durch Nachträge sei möglich, man müsse nur den insgesamt geplanten Finanzrahmen einhalten.

**Herr Löttge** erfragt, ob in den Bereich der unteren Verkehrsbehörde eine personelle Verstärkung geplant sei.

**Herr Landrat Dr. Kerth** informiert, dass eine Verstärkung in Form eines bereits stattgefundenen Stellenausbaus erreicht sei.

Kein weiterer Wortbeitrag, Abstimmung:

**Beschlussvorschlag:**

**Der Mobilitätsausschuss empfiehlt dem Kreistag Vorpommern-Rügen wie folgt zu beschließen:**

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die Haushaltssatzung des Landkreises Vorpommern-Rügen für den Doppelhaushalt 2022/2023 mit ihren Bestandteilen und Anlagen.

**Abstimmungsergebnis: einstimmig bei 13 Enthaltungen zugestimmt**

**8. Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen  
Vorlage: BV/3/0322**

---

**Herr Langkammer** und **Herr Baase** stellen die Beschlussvorlage zum neuen Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen anhand einer Präsentation vor.

*Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.*

**Frau Nickels** vom IGES Institut merkt an, dass man sich nochmal Gedanken zu der Thematik der touristischen Verkehre bezüglich des Kreistagsbeschlusses zur Beachtung der Wegebahnen im Nahverkehrsplan gemacht habe. Daher mache man den Vorschlag, dass man die Maßnahme ergänze und das Ergebnis des Antrages aus dem Kreistag etabliere. Es erfolge durch eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes,

wenn im Kreistag über diesen Antrag abschließend abgestimmt worden sei.

**Herr Langkammer** führt aus, dass der Vorschlag der Planerin darauf abziele, dass der Punkt Prüfaufträge im Nahverkehrsplan durch den vorgestellten Zusatz ergänzt werde. Sodass nach Bekanntgabe des Ergebnisses zum Antrag, der Kreistagsbeschluss in Form einer Fortschreibung des Nahverkehrsplan berücksichtigt werde.

**Herr Jahns** erfragt, wie die zeitliche Umsetzung geplant sei. In den ländlichen Regionen des Landkreises, wie bspw. der Stadt Grimmen, fahren sehr wenig Busse und eine Verbesserung des ÖPNV sei hier sehr wünschenswert.

**Herr Baase** teilt mit, dass bereits im Doppelhaushalt 2022/2023 finanzielle Mittel für die Umsetzung von ersten Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan eingeplant seien und man im nächsten Jahr mit der Planung für den Doppelhaushalt 2024/2025 beginnen werde, wo weitere Maßnahmen in Abhängigkeit der Haushaltslage geplant werden können.

**Herr Grabe** stellt den Standpunkt der ADFC zum Nahverkehrsplan des Landkreises Vorpommern-Rügen vor.

*Das Schreiben ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.*

**Herr Baase** führt aus, dass der ADFC seine Stellungnahme zum TÖB-Verfahren bereits abgegeben habe und dieses mittlerweile abgeschlossen sei. Für die Beteiligung am Verfahren habe man 3 Monate als Frist eingeräumt.

**Herr Benkert** stellt diesbezüglich den Antrag auf Vertagung der Abstimmung, da noch Beratungsbedarf bestehe.

**Herr Löttge** stimmt Herrn Benkert zu und merkt an, dass in den einzelnen Fraktionen noch Abstimmungsbedarf bestehe, dies jedoch nicht heiße, dass darüber in der nächsten Kreistagssitzung nicht beschlossen werde.

**Herr Landrat Dr. Kerth** gibt zu bedenken, dass bei einer Vertagung, eine zusätzliche Ausschusssitzung vor dem Kreistag organisatorisch und personell nicht möglich sei.

**Frau von Buddenbrock** bittet ebenfalls um Vertagung und merkt an, dass sie vor allem für den ländlichen Raum keine großen Verbesserungen im neuen Nahverkehrsplan sehe.

**Herr Bauch** teilt mit, dass er im Gegenteil zu Frau von Buddenbrock eine erhebliche Verbesserung auch für den ländlichen Bereich sehe.

**Herr Martens** führt aus, dass der Entwurf des Nahverkehrsplans gewissenhaft zu prüfen sei und man dafür noch etwas Zeit brauche. Das Ziel sei es, auf der nächsten Kreistagssitzung am 28. Februar 2022 einen Beschluss dazu zu fassen, jedoch werde die Zeit bis dahin in den Fraktionen dringend benötigt. Weiterhin teilt **Herr Martens** mit, dass eine weitere Sitzung des Mobilitätsausschusses vor dem Kreistag nicht nötig sei.

**Herr Danter** stimmt Herrn Martens zu und teilt mit, dass er ebenfalls auf eine weitere Mobilitätsausschusssitzung verzichten könne.

**Herr Langkammer** erklärt, dass er auch ohne weitere Sitzung für Rückfragen jederzeit zur Verfügung stehe.

**Herr Sehl** teilt mit, dass gerade der Bereich Nordvorpommern ein 30 Jahre altes Verkehrsnetz habe und eine Erneuerung mit dem Beschluss des neuen Nahverkehrsplans geplant werde. Man dürfe dabei nicht vergessen, dass die Aufstellung eines komplett neuen Fahrplans im Bereich Nordvorpommern einige Zeit in Anspruch nehme und man dafür ca. 1 ½ Jahre einplanen müsse. Eine schnelle Umsetzung sei jedoch für die Verstärkung an einigen wichtigen Achsen in Planung. Dies habe dann somit eine unmittelbare Auswirkung auf den Nahverkehr sowie auch auf die Schülerbeförderung. Die zu unterstützenden Achsen seien bspw. die Achse Grimmen-Tribsees-Bad Sülze sowie die Achsen in den Bereichen Niepars und Sundhagen.

**Frau von Buddenbrock** erfragt, ob eine Verbesserung auch für den Bereich Nord-Rügen geplant sei.

**Herr Sehl** bejaht die Frage von Frau von Buddenbrock und merkt an, dass der Bereich Rügen schon ein modernes Busnetz habe und man somit schneller auf Mehrbedarf, bspw. in Form von dem Einsatz weiterer Busse, reagieren könne.

Kein weiterer Redebedarf.

**Herr Jahns** bittet die Ausschussmitglieder um Abstimmung des Antrages zur Vertagung der Abstimmung zum Nahverkehrsplan.

Der Mobilitätsausschuss stimmt dem Antrag mehrheitlich bei einer Enthaltung zu.

**Beschlussvorschlag:**

**Der Mobilitätsausschuss vertagt die Abgabe einer Empfehlung auf die nächste Sitzung des Ausschusses.**

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt den als Anlage 1 beigefügten Nahverkehrsplan, dieser ist bei Bedarf fortzuschreiben.

**Abstimmungsergebnis: vertagt**

**9. Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes im Landkreis Vorpommern-Rügen  
Vorlage: BV/3/0315**

---

*Herr Schulz und Herr Schöler verlassen die Sitzung um 19:46 Uhr (12/15)*

**Herr Stallbaum** stellt das Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes im Landkreis Vorpommern-Rügen anhand einer Präsentation vor.

*Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.*

*Herr Meißner verlässt die Sitzung um 20:00 Uhr (11/15)*

**Herr Löttge** teilt mit, dass eine politische Diskussion zum Konzept im Mobilitätsausschuss zwingend notwendig und wichtig sei. Weiterhin sei auch eine Rückkopplung mit den Ämtern und Gemeinden wichtig.

**Frau Präkel** erklärt, dass das vorliegende Konzept von der Herangehensweise sehr gut sei und stimmt Herrn Löttge zu, die Thematik in der nächsten Ausschusssitzung

erneut aufzugreifen. Außerdem erfragt **Frau Präkel**, warum ebenfalls eine Priorisierung der Bundes- und Landesstraßen stattgefunden habe, für die der Landkreis nicht zuständig sei.

**Herr Stallbaum** informiert, dass es eine Prioritätenliste gebe, die der Straßenbauverwaltung des Landes übergeben werde und welche wiederum erörtere, welche Vorhaben realisierbar und umsetzbar seien.

**Frau von Buddenbrock** teilt mit, dass zunächst die Methodik zu beleuchten sei, so dass man die Herangehensweise objektiv nachvollziehen könne. Weiterhin erfragt **Frau von Buddenbrock**, wie man die Informationen aus den Gemeinden beschafft habe.

**Herr Hack** informiert Frau von Buddenbrock darüber, dass die Informationen über eine Internetrecherche eingeholt worden seien.

**Frau von Buddenbrock** merkt an, dass dies kein zuverlässiges Verfahren sei und die Methodik dahinter noch zu verfeinern wäre. Hierbei handele es sich jedoch lediglich um sachliche Fehler, die mit der Vorgehensweise nichts zu tun haben. Des Weiteren müsse bei Schulen als Ansatzpunkt der Radwegeerneuerung, vor allem im ländlichen Bereich, eine Priorität aufgrund der ungünstigen Beförderungsmöglichkeiten, gesetzt werden.

**Herr Grabe** vom ADFC stimmt dem guten Ansatz und der Methodik des Radwegekonzeptes zu, stellt den Standpunkt der ADFC-RG vor und merkt an, dass Radfahrer nicht gerne an Hauptstraßen fahren würden, sondern inmitten schöner Landschaften. Letztlich gehe es allerdings um die finanzielle Situation und die zur Verfügung stehenden Mittel. Im Ergebnis sei daraus abzuleiten, dass eine Umsetzung erst in 24 Jahren möglich sei. Man müsse die finanziellen und materiellen Voraussetzungen verbessern.

*Das Schreiben ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.*

**Herr Stallbaum** teilt mit, dass die Realität so aussehe, dass die Jugend in wenigen Fällen das Fahrrad für den Schulweg nutze, sondern im Zweifelsfall eher Wartezeiten für den Bus in Kauf nehmen würden.

*Frau Kühl verlässt die Sitzung um 20:11 Uhr (10/15)*

**Herr Danter** erklärt, dass er bei den vorliegenden Informationen über die Länge der Kreisstraßen, aufgeführt in der Präsentation auf Seite 41, auf eine Differenz von 88 Kilometern komme. Daran werde durch die Übersicht der Radwege an den Kreisstraßen auf Seite 44 der Präsentation angeknüpft. So komme entlang dieser Straßen eine Streckenlänge von ca. 39,5 Kilometer zustande. Dabei gehe es vor allem um die finanziellen Gegebenheiten. Es stelle sich die Frage, ob es sinnvoll sei, eine Summe von 250.000 Euro im Doppelhaushalt anzusetzen, bei einer 10 prozentigen Förderung durch das Land.

**Herr Hack** merkt an, dass dies vom Förderprogramm abhängig sei. Meistens gebe es eine Förderquote von 90 Prozent, jedoch sei eine Förderquote von 75 Prozent ebenso möglich.

**Herr Benkert** teilt mit, dass er diese Thematik gerne noch einmal im Ausschuss besprechen möchte, man aber bereits auf einer sehr guten Grundlage diskutiere. Die seit Jahren präsente Thematik, der Schaffung von Radfahrerschutzstreifen außerorts,

müsse ebenfalls in dem Prozess begutachtet werden.

**Herr Hack** gibt zu bedenken, dass bei einer Berücksichtigung von Radfahrerschutzstreifen außerorts eine bestimmte Breite der Fahrbahn gegeben sein müsse. Viele, der in Rede stehenden Straßen, würden sich jedoch entlang von Alleen befinden.

Kein weiterer Redebedarf.

**Herr Jahns** stellt den Antrag auf Vertagung der Abstimmung zum Radwegekonzept und bittet um Abstimmung.

**Der Mobilitätsausschuss stimmt einer Vertagung einstimmig zu.**

**Beschlussvorschlag:**

**Der Mobilitätsausschuss vertagt die Abgabe einer Empfehlung auf die nächste Sitzung des Ausschusses.**

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt,

1. die Anwendung des „Konzeptes zur Verdichtung des Radwegenetzes an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Vorpommern-Rügen“ zur Ermittlung von Prioritäten für den Ausbau von Radwegen an übergeordneten Straßen (Anlage)  
und
2. der Bau von straßenbegleitenden Radwegen entlang von Kreisstraßen soll in der Regel mit Hilfe von Fördermitteln erfolgen.

**Abstimmungsergebnis: vertagt**

---

## 10. Anfragen

Anfragen werden nicht gestellt.

---

## 11. Mitteilungen

Mitteilungen werden nicht vorgetragen.

**Herr Jahns** bedankt sich bei den Anwesenden und schließt die Sitzung um 20:30 Uhr.

17.02.2022, gez. M. Jahns

---

Datum, Unterschrift  
Marco Jahns  
Ausschussvorsitzender

17.02.2022, gez. A. Pfefferkorn

---

Datum, Unterschrift  
Anja Pfefferkorn  
Protokollführerin

## **Einwohneranfrage für den Mobilitätsausschuss am 25. Januar 2022**

### Thema 1: Hort-Bustransfer

-----

Der Transport der Schulkinder vom Schulzentrum Sundhagen zu den jeweiligen Hort-Einrichtungen sollte schon ab 01.01.2022 kostenpflichtig werden, hier hat der Elternrat einen Aufschub vorerst bis Ende des Schuljahres 2021/2022 erwirkt.

Die Kosten sind für viele Eltern kaum oder gar nicht tragbar.

Ebenso ist das Argument daß Eltern die Fahrtkosten tragen müssen da ihre Kinder nicht am Wohnort in den Hort gehen unzumutbar - an vielen Wohnorten gibt es keinen Hort.

Am neuen Schulzentrum Sundhagen wurde keine Möglichkeit für eine Kinderbetreuung geschaffen.

Es wurde auch keine Möglichkeit geschaffen ohne Bustransfer eine Horteinrichtung nutzen zu können.

Es gibt derzeit kein Azubi- oder Schülerticket, auf Rügen und in Ribnitz wird der Bustransfer den Eltern nicht in Rechnung gestellt.

### Thema 2: Bushaltestelle Falkenhagen

-----

Mit Beginn des Schuljahres und der Neueröffnung des Schulzentrums Sundhagen ist es laut aktuellem Fahrplan der VVR nicht gelungen, Falkenhagen in die Fahrplangestaltung einzubeziehen.

Bereits in der Planungsphase der VVR wurde seitens der Gemeinde und einzelner Vertreter und Bürger Sundhagens mehrfach darauf hingewiesen daß es laut Satzung des Landkreises über die Schülerbeförderung sowie des Schulgesetzes auch den Falkenhäger Kindern gesetzlich zusteht zur Schule hin- und zurückbefördert zu werden.

Wir fordern als Eltern schulpflichtiger Kinder aus Falkenhagen die Umsetzung der Satzung des Landkreises Vorpommern-Rügen über die Schülerbeförderung (erlassen am 11.Juni 2012) sowie Par. 113 des Schulgesetzes für das Land Mecklenburg-Vorpommern und verlangen daß Sie den Verstoß gegen Satzung und Schulgesetz umgehend abstellen und unverzüglich die uns rechtlich zustehende Schülerbeförderung einrichten.

Wir verweisen ausdrücklich auch auf den bisher fruchtlosen Schriftwechsel mit dem Bürgermeister der Gemeinde Sundhagen vom August und September 2021.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Jessica Hemmann-Rahn und

Gunnar Hemmann

## Haushaltsplanentwurf

**Ausschuss für Mobilität**

# Rahmenbedingungen

- Corona-Pandemie
- Auswirkungen von gesetzlichen Änderungen, insbesondere KiföG und BTHG
- FAG 2020
- Kommunalgipfel vom 13.12.2021

# Ergebnisse Kommunalgipfel

- Streckung des KFA-Abrechnungsbetrages 2020 von -172 Mio. EUR über 3 Jahre mit Teilbeträgen von 70,30 und 72 Mio. EUR.
- Der Abrechnungsbetrag 2021 i. H. v. 85 Mio. EUR wird vollständig 2022 der kommunalen Ebene zur Verfügung gestellt.
- Absenkung der Beteiligungsquote von 34,163 auf 33,393%.
- Erhöhung Mehrbelastungsausgleich BTHG auf jährlich 9 Mio. EUR. Einmalzahlung von 8,5 Mio. EUR.

# Entwicklung Schlüsselzuweisungen

2021	05/2022	12/2022	2023	2024	2025
54.984.500	35.592.360	53.050.800	53.222.500	53.272.300	59.677.200

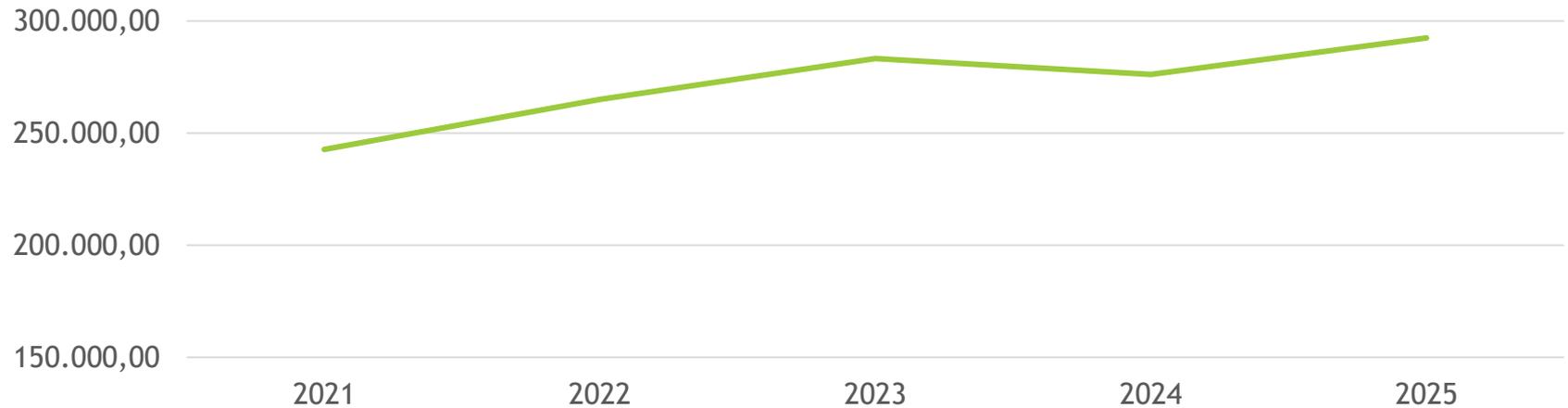
# Darstellung 2022 und Folgejahre

## Ergebnishaushalt - Jahresergebnis

Jahr	Jahresergebnis nach Rücklagenentnahme	Ergebnis mit Vorträgen
		44.350.914
2020	16.404.189	60.755.103
2021	-85.000	60.670.103
<b>2022</b>	<b>-1.551.700</b>	<b>59.118.403</b>
<b>2023</b>	<b>-8.480.700</b>	<b>50.637.703</b>
2024	-15.829.200	34.808.503
2025	-12.588.900	22.219.603

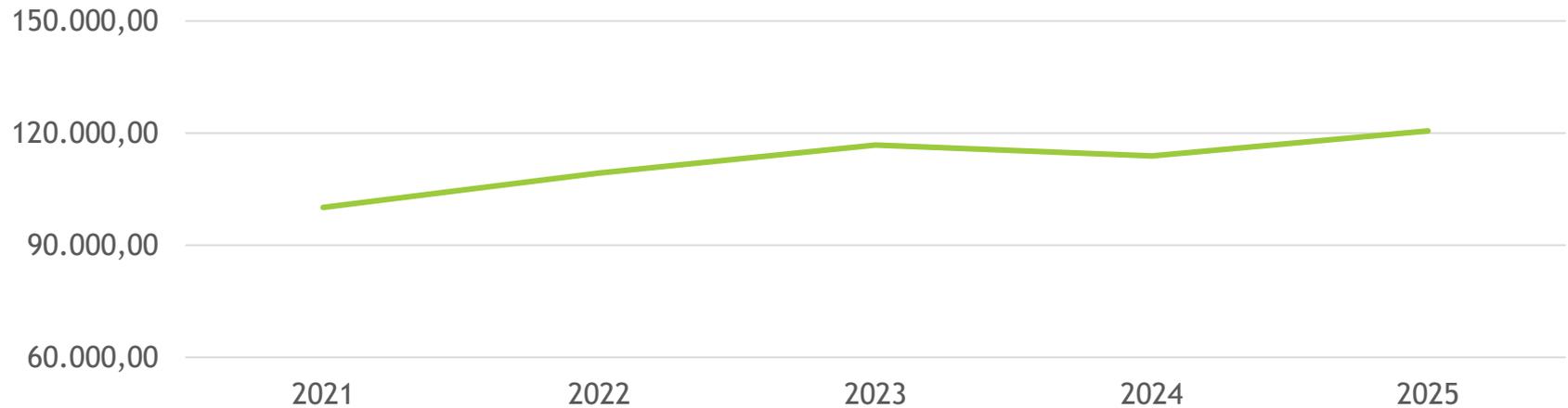
# Entwicklung Kreisumlagegrundlagen in TEUR

	2021	2022	2023	2024	2025
2021	242.676,0	265.017,0	283.233,7	276.178,2	292.460,7



# Entwicklung Kreisumlage in TEUR bei 41,24%

2021	2022	2023	2024	2025
100.079,6	109.293,0	116.805,6	113.895,9	120.610,8



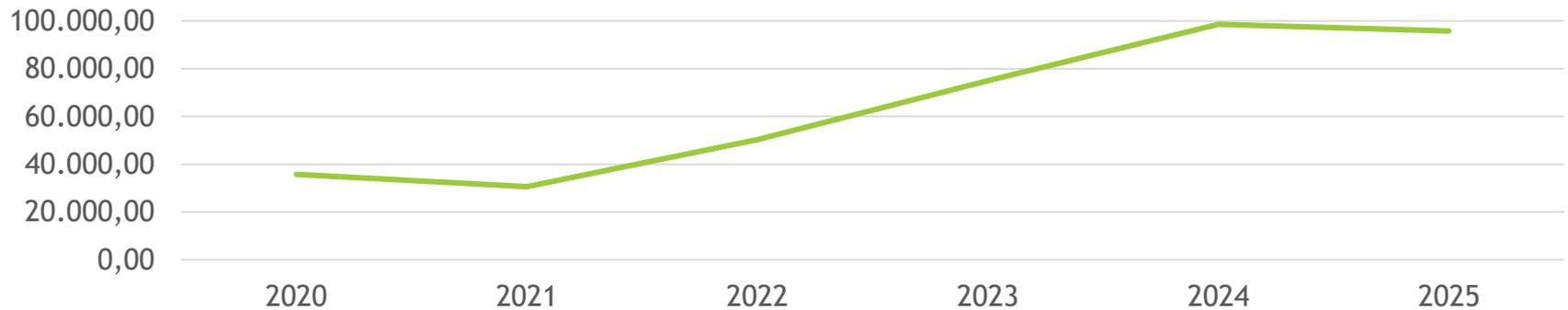
# Darstellung 2022 und Folgejahre

## Finanzhaushalt - Jahresergebnis in EUR

Jahr	Ergebnis/ Ansatz	Tilgung	Jahressaldo	Jahressaldo mit Vorträgen
Vortrag				14.629.650
2020	7.128.981	5.093.253	2.035.728	16.665.378
2021	2.561.100	5.009.400	-2.448.300	14.217.078
<b>2022</b>	<b>4.667.000</b>	<b>4.533.200</b>	<b>133.800</b>	<b>14.350.878</b>
2023	-1.845.900	3.536.700	-5.382.600	8.968.278
2024	-4.639.700	3.366.900	-8.006.600	961.678
2025	2.080.200	2.916.500	-836.300	125.378

# Kreditaufnahmen/Verschuldung in TEUR

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kredite	0	0	24.225,9	28.267,6	26.961,8	0
Tilgung	5.093,3	5.009,4	4.533,2	3.536,7	3.366,9	2.916,5
Schulden-stand	35.715,1	30.621,8	50.314,5	75.045,4	98.640,3	95.723,8



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Haushaltssatzung des Landkreises  
Vorpommern-Rügen für das  
Haushaltsjahr  
2022/23 - FD 43**

# Gesamtübersicht I

## Übersicht über die produktgruppenbezogenen Finanzdaten des Haushaltsjahres

Nr.	Hauptproduktbereich Produktbereich Produktgruppe	5							
		51		511		52		521	
		Summe	Gestaltung Umwelt	Räumliche Planung und Entwicklung	Räumliche Planungs- und Entwicklungsmaß- nahmen	Kreisentwicklung, Verkehrsplanung, Umsetzung und Steuerung von Planung	Bauen und Wohnen	Bau- und Grundstücksordnun- g	Bau- und Grundstücksordnun- g
1	2	3	4	5	6	7	8		
Ertrags- und Aufwandsarten (gemäß § 4 Absatz 10 GemHVO-Doppik)		in €							
1	+ Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0	0	0
2	+ Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfererträge	100	100	100	100	100	0	0	0
3	+ Erträge der sozialen Sicherung	0	0	0	0	0	0	0	0
4	+ Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	2.346.100	2.346.100	0	0	0	2.346.100	2.301.100	2.301.100
5	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	0	0	0	0	0	0	0	0
6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	155.500	155.500	0	0	0	0	0	0
7	+ Andere aktivierte Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0	0	0
8	+ Zinserträge und sonstige Finanzerträge	0	0	0	0	0	0	0	0
9	+ Sonstige Erträge	134.600	134.600	100	100	100	111.000	91.000	91.000
10	Summe der Erträge (Summe der Nummern 1 bis 9)	2.636.300	2.636.300	200	200	200	2.457.100	2.392.100	2.392.100
11	- Personalaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0
12	- Versorgungsaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0
13	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	2.594.800	2.594.800	100	100	100	95.200	75.100	75.100
14	- Abschreibungen	0	0	0	0	0	0	0	0
15	- Zuwendungen, Umlagen und sonstige Transferaufwendungen	200	200	200	200	200	0	0	0
16	- Aufwendungen der sozialen Sicherung	0	0	0	0	0	0	0	0
17	- Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0
18	- Sonstige Aufwendungen	804.300	804.300	11.600	11.600	11.600	772.100	770.100	770.100
19	Summe der Aufwendungen (Summe der Nummern 11 bis 18)	3.399.300	3.399.300	11.900	11.900	11.900	867.300	845.200	845.200
20	Jahresergebnis des Teilhaushaltes vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen und vor Veränderung der Rücklagen (Saldo der Nummern 10 und 19)	-763.000	-763.000	-11.700	-11.700	-11.700	1.589.800	1.546.900	1.546.900
21	+ Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0	0	0
22	- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	19.400	19.400	2.900	2.900	2.900	14.100	10.700	10.700
23	Jahresergebnis des Teilhaushaltes nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen und vor Veränderung der Rücklagen (Nummer 20 zuzüglich Nummer 21 abzüglich Nummer 22)	-782.400	-782.400	-14.600	-14.600	-14.600	1.575.700	1.536.200	1.536.200

# Gesamtübersicht II

Übersicht über die produktgruppenbezogenen Finanzdaten des Haushaltsjahres

Nr.	Hauptproduktbereich Produktbereich Produktgruppe  Ertrags- und Aufwandsarten (gemäß § 4 Absatz 10 GemHVO-Doppik)	523		54		542		549		5490000		
		Denkmalschutz und -pflege	5230000 Denkmalschutz und -pflege	Verkehrsflächen und -anlagen, ÖPNV	Kreisstraßen	5420000 Kreisstraßen	549 Straßenrechtsangelegenheiten, Straßenaufsichtsbehörde	5490000 Straßenrechtsangelegenheiten, Straßenaufsichtsbehörde				
		1	2	3	4	5	6	7	8			
		in €										
1	+ Steuern und ähnliche Abgaben	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	+ Zuwendungen, allgemeine Umlagen und sonstige Transfererträge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	+ Erträge der sozialen Sicherung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
4	+ Öffentlich-rechtliche Leistungsentgelte	45.000	45.000	0	0	0	0	0	0	0	0	
5	+ Privatrechtliche Leistungsentgelte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
6	+ Kostenerstattungen und Kostenumlagen	0	0	155.500	155.500	155.500	0	0	0	0	0	
7	+ Andere aktivierte Eigenleistungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8	+ Zinserträge und sonstige Finanzerträge	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
9	+ Sonstige Erträge	20.000	20.000	23.500	23.500	23.500	0	0	0	0	0	
10	Summe der Erträge (Summe der Nummern 1 bis 9)	65.000	65.000	179.000	179.000	179.000	0	0	0	0	0	
11	- Personalaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
12	- Versorgungsaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13	- Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen	20.100	20.100	2.499.500	2.499.500	2.499.500	0	0	0	0	0	
14	- Abschreibungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15	- Zuwendungen, Umlagen und sonstige Transferaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
16	- Aufwendungen der sozialen Sicherung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17	- Zinsaufwendungen und sonstige Finanzaufwendungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18	- Sonstige Aufwendungen	2.000	2.000	20.600	20.400	20.400	200	200	200	200	200	
19	Summe der Aufwendungen (Summe der Nummern 11 bis 18)	22.100	22.100	2.520.100	2.519.900	2.519.900	200	200	200	200	200	
20	Jahresergebnis des Teilhaushaltes vor Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen und vor Veränderung der Rücklagen (Saldo der Nummern 10 und 19)	42.900	42.900	-2.341.100	-2.340.900	-2.340.900	-200	-200	-200	-200	-200	
21	+ Erträge aus internen Leistungsbeziehungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22	- Aufwendungen aus internen Leistungsbeziehungen	3.400	3.400	2.400	2.400	2.400	0	0	0	0	0	
23	Jahresergebnis des Teilhaushaltes nach Verrechnung der internen Leistungsbeziehungen und vor Veränderung der Rücklagen (Nummer 20 zuzüglich Nummer 21 abzüglich Nummer 22)	39.500	39.500	-2.343.500	-2.343.300	-2.343.300	-200	-200	-200	-200	-200	

## Gesamtüberblick

- 323,5 km Kreisstraßen insgesamt
- Umsetzung in 2022/23:
  - 18,19 km mit Mittelumfang: rund 12 Mio Euro  
davon für straßenbegleitende Radwege: 6,4 km  
( 2,75 Mio Euro) - grundhafte Erneuerung

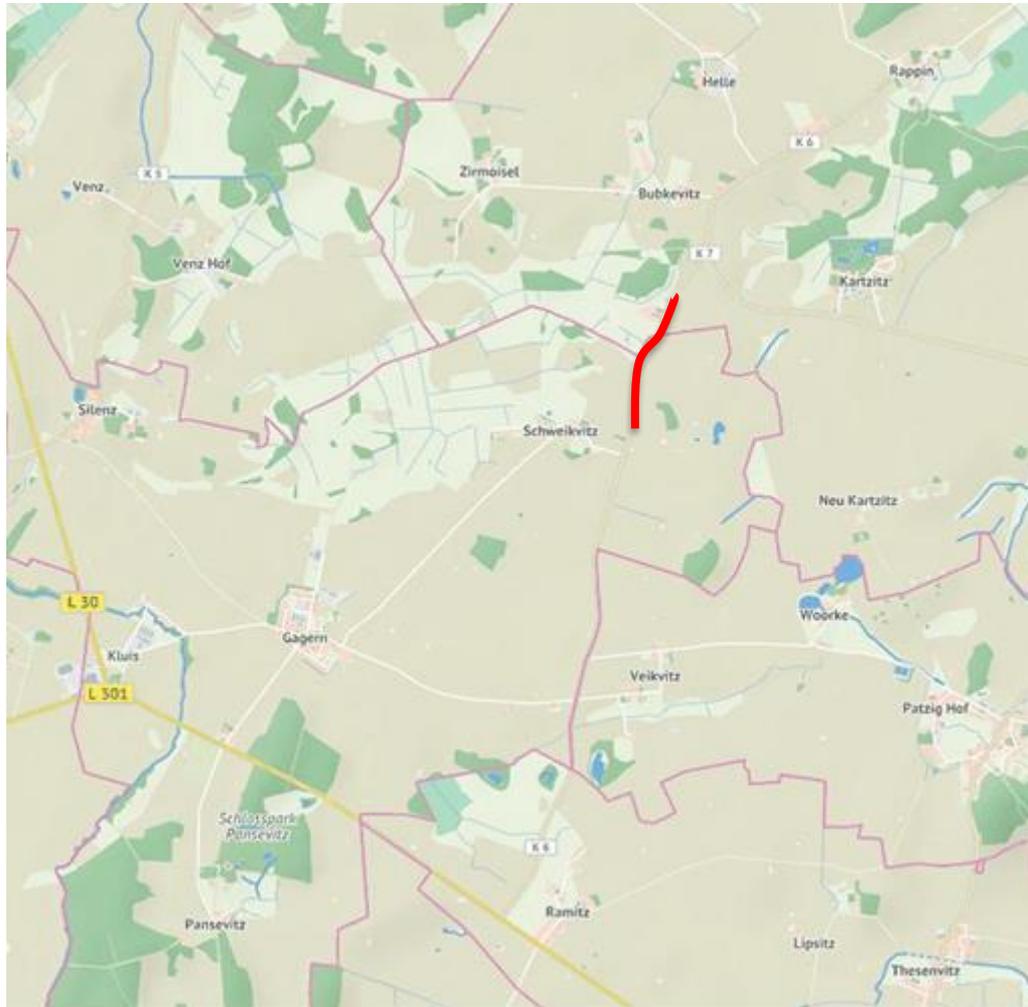
# Geplante Investitionen

## Investitionsplan 2022/2023 (Auszahlungskonten 78 und Einzahlungskonten 68)

Maßnahme	Auszahlungen			
	2022	2023	2024	2025
RÜG 6, L 301-Rappin	445.000,00	1.460.000,00	1.250.000,00	670.000,00
RÜG 9, Brücke über Focker Strom	70.000,00	70.000,00	(nur Planungsleistungen)	
RÜG 15, Ketelshagen-Güstelitz	20.000,00	965.000,00	705.000,00	630.000,00
RÜG 15, Radweg Bergen-Tilzow	288.600,00	320.000,00		
RÜG 16 - OD Zirkow	485.000,00	(in 2021 begonnen)		
RÜG 2, Radweg in der Ortslage Kuhle		35.000,00	110.000,00	(Beschluss KT)
Erneuerung NVP 1 Dierhagen Strand	45.000,00	955.000,00		
NVP 3, Lüdershagen-Bartelshagen II	680.000,00	435.000,00		
NVP 4, Wiepkenhagen-Trinwillershagen, 2. BA	455.200,00	1.040.000,00		
NVP 6, Radweg Ahrenshagen-Gruel	0	475.000,00	1.025.000,00	
NVP 7, Dammerstorf-19	0	18.000,00	997.000,00	
NVP 11, L213.OL Schmedshagen	545.000,00			
NVP 14, Camper-Langenfelde	670.000,00	560.000,00	995.000,00	470.000,00
Erneuerung NVP 15, Papenhagen- Schönwalde	981.000,00	621.000,00	540.000,00	735.000,00
	4.684.800,00	6.954.000,00	5.622.000,00	2.505.000,00

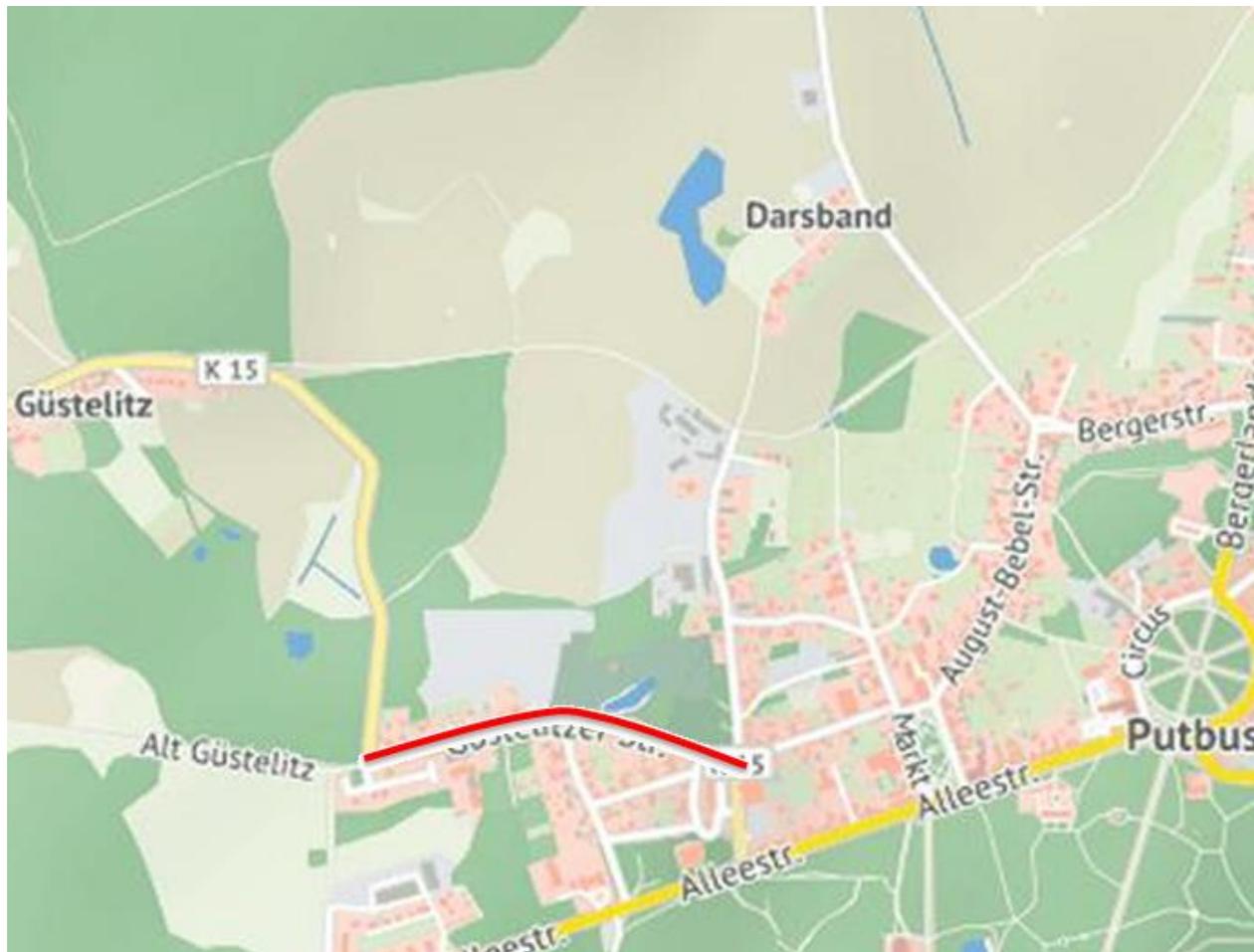
# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

## RÜG 6: Schweikvitz - Bubkevitz (L 301-Rappin)



Baulänge	1100 m
Fahrbahnbreite	6,00 m
Baukosten	Rund 1.100.000 €

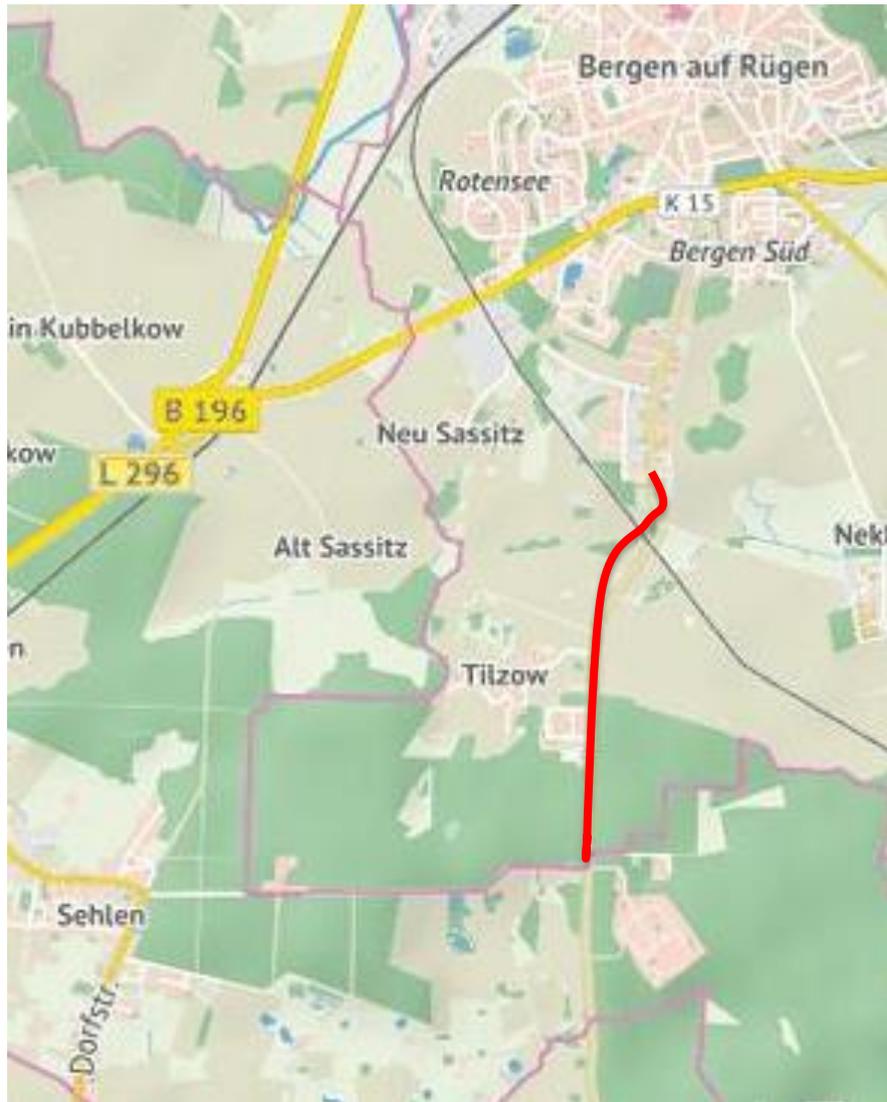
# Baumaßnahmen an Kreisstraßen RÜG 15: Güstelitz



Baulänge	530 m
Fahrbahn- breite	5,50 m
Bau- kosten	rund 1.000.000 €

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

## RÜG 15: Radweg Bergen - Tilzow



Baulänge	1930 m
Radwegbreite	2,50 m
Baukosten	rund 700.000 €

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

## NVP 1: Dierhagen Strand



Baulänge	1900 m
Fahrbahn-breite	5,50 m
Bau-kosten	rund 1.000.000 €

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

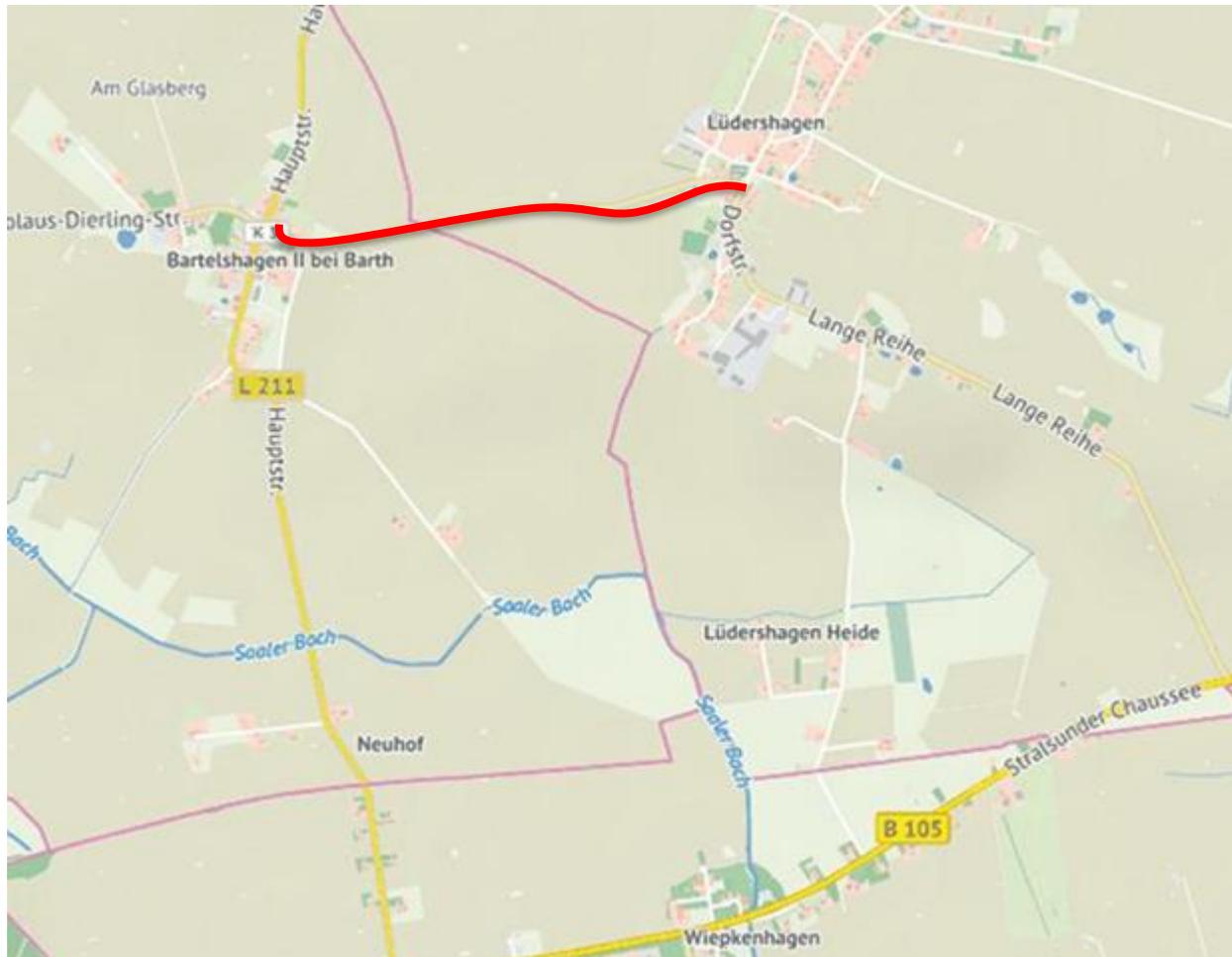
## NVP 3: Lüdershagen



Baulänge	680 m
Fahrbahn-breite	5,50 m
Bau-kosten	rund 1.400.000 €

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

## NVP 3: Lüdershagen - Bartelshagen II



Baulänge	1540 m
Fahrbahnbreite	5,50 m
Baukosten	rund 1.150.000 €

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

## NVP 4: Wiepkenhagen - Trinwillershagen



Baulänge	1600 m
Fahrbahn-breite	5,50 m
Bau-kosten	rund 1.500.000 €

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

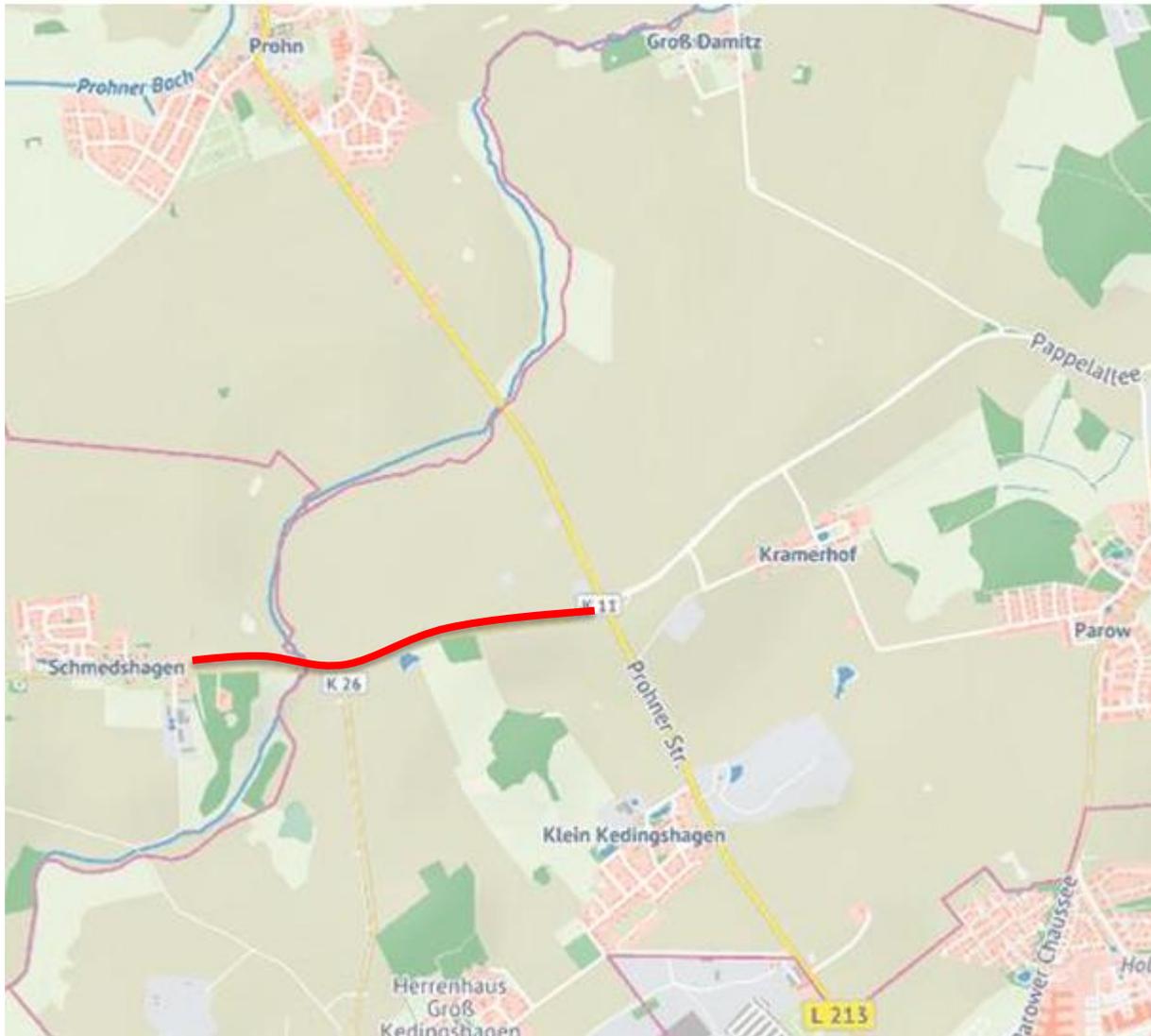
## NVP 6: Radweg Ahrenshagen - Gruel



Baulänge	3300 m
Radwegbreite	2,50 m
Baukosten	rund 1.500.000 € - grundhafte Erneuerung

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

## NVP 11: Radweg Schmedshagen



Baulänge	1200 m
Radwegbreite	2,50 m
Baukosten	rund 550.000 € grundhafte Erneuerung

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

## NVP 14: Camper/Rodde - Waldlage



Baulänge	1900 m
Fahrbahn- breite	5,50 m
Bau- kosten	rund 1.400.000 €

# Baumaßnahmen an Kreisstraßen

## NVP 15: Papenhagen - Hoikenhagen



Baulänge	660 m
Fahrbahn-breite	6,00 m
Bau-kosten	rund 1.000.000 €

**Danke für Ihre Aufmerksamkeit!**

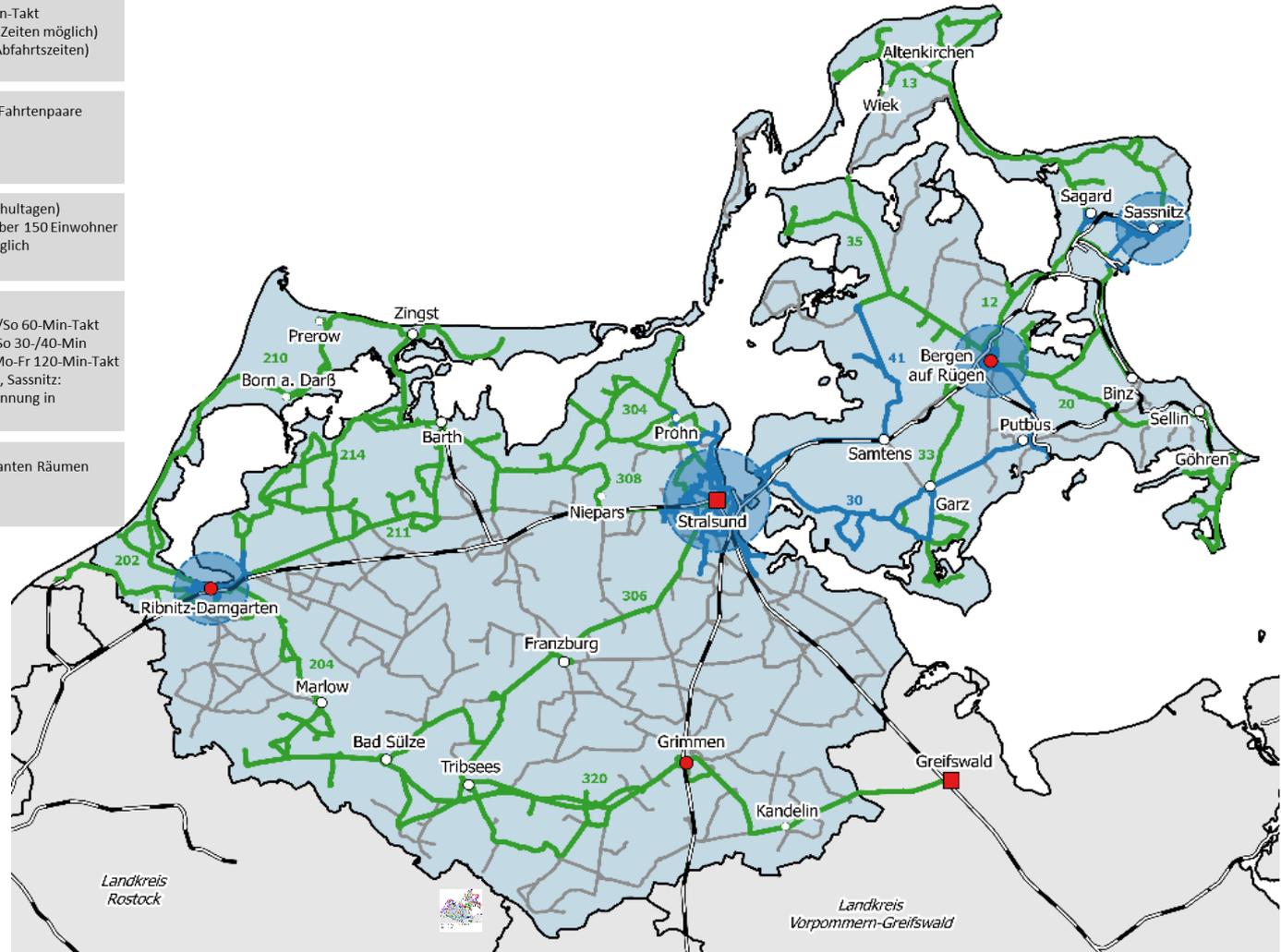


## Nahverkehrsplan Landkreis Vorpommern-Rügen - BV/3/0322

Mobilitätsausschuss - 25.01.2022

# Ausgangslage: Übersicht Netzhierarchie Landkreis Vorpommern-Rügen

<b>Hauptachsen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung Mo-Fr 06-20 Uhr im 60-Min-Takt (Ausdünnung in nachfrageschwachen Zeiten möglich)</li> <li>• Sa/So mind. 4 Fahrtenpaare (gleiche Abfahrtszeiten)</li> </ul>
<b>Nebenachsen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung Mo-Fr 07-16 Uhr, mind. 4 Fahrtenpaare (gleiche Abfahrtszeiten)</li> <li>• Sa/So nachfrageorientiert</li> </ul>
<b>Ergänzungsnetz / Ländlicher Raum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung Mo-Fr (insbesondere an Schultagen)</li> <li>• Bedienung in Siedlungsgebieten mit über 150 Einwohner</li> <li>• Einsatz alternativer Bedienformen möglich</li> </ul>
<b>Stadtverkehre und Stadt-Umland-Raum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hansestadt Stralsund: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung Mo-Fr 30-Min-Takt, Sa/So 60-Min-Takt</li> <li>• Linien 3+4 Mo-Fr 15-/20-Min, Sa/So 30-/40-Min</li> <li>• Stadt-Umland-Raum: Bedienung Mo-Fr 120-Min-Takt</li> </ul> </li> <li>• Bergen auf Rügen, Ribnitz-Damgarten, Sassnitz: Bedienung Mo-Fr 60-Min-Takt (Ausdünnung in nachfrageschwachen Zeiten möglich)</li> </ul>
<b>Touristische Räume</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbindungen in den touristisch relevanten Räumen Rügen sowie Fischland-Darß-Zingst</li> <li>• Insel Hiddensee</li> </ul>

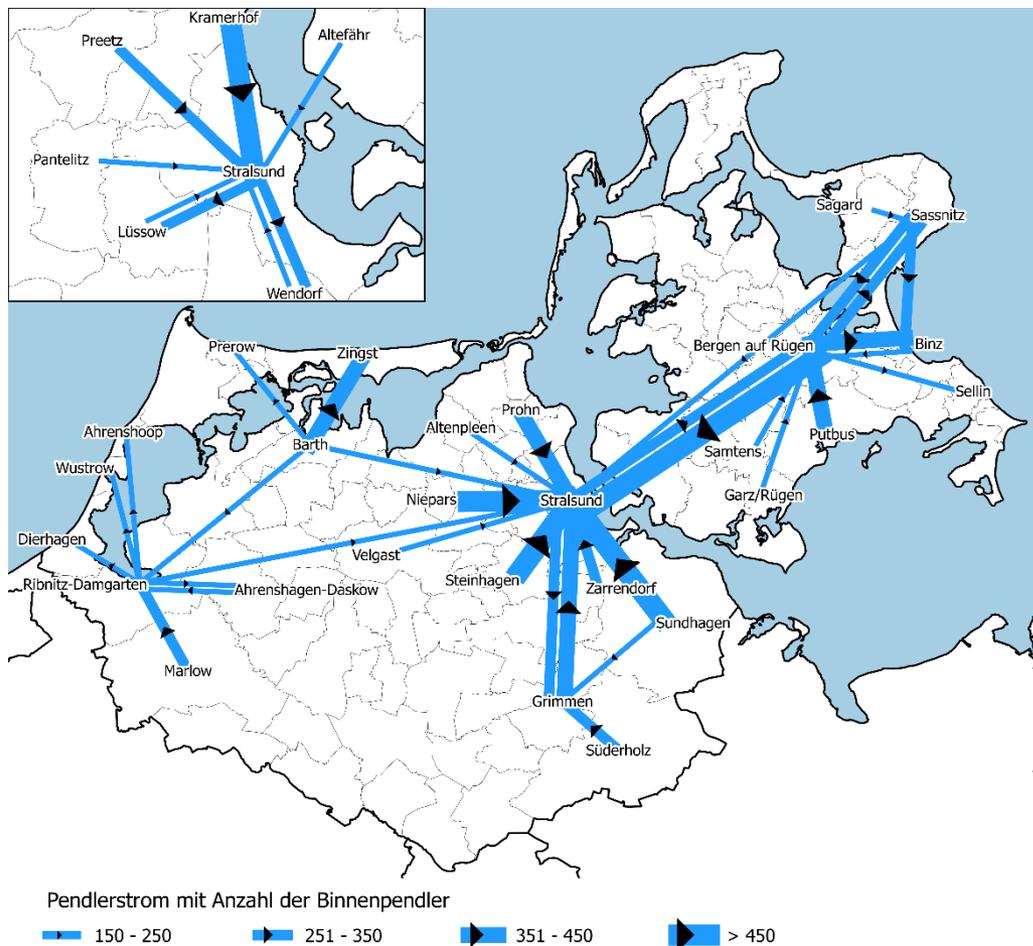


Karte: IGES 2021. Daten: © Geobasis-DE / BKG 2019.

# Wichtige Pendlerbeziehungen

## Stärkste Ströme Binnenpendler

Binnenpendler		
Wohnort	Arbeitsort	Anzahl
Bergen auf Rügen	Stralsund	517
Sundhagen	Stralsund	507
Steinhagen	Stralsund	478
Kramerhof	Stralsund	471
Niepars	Stralsund	463
Bergen auf Rügen	Binz	443
Barth	Zingst	434
Grimmen	Stralsund	433
Prohn	Stralsund	397
Putbus	Bergen auf Rügen	363



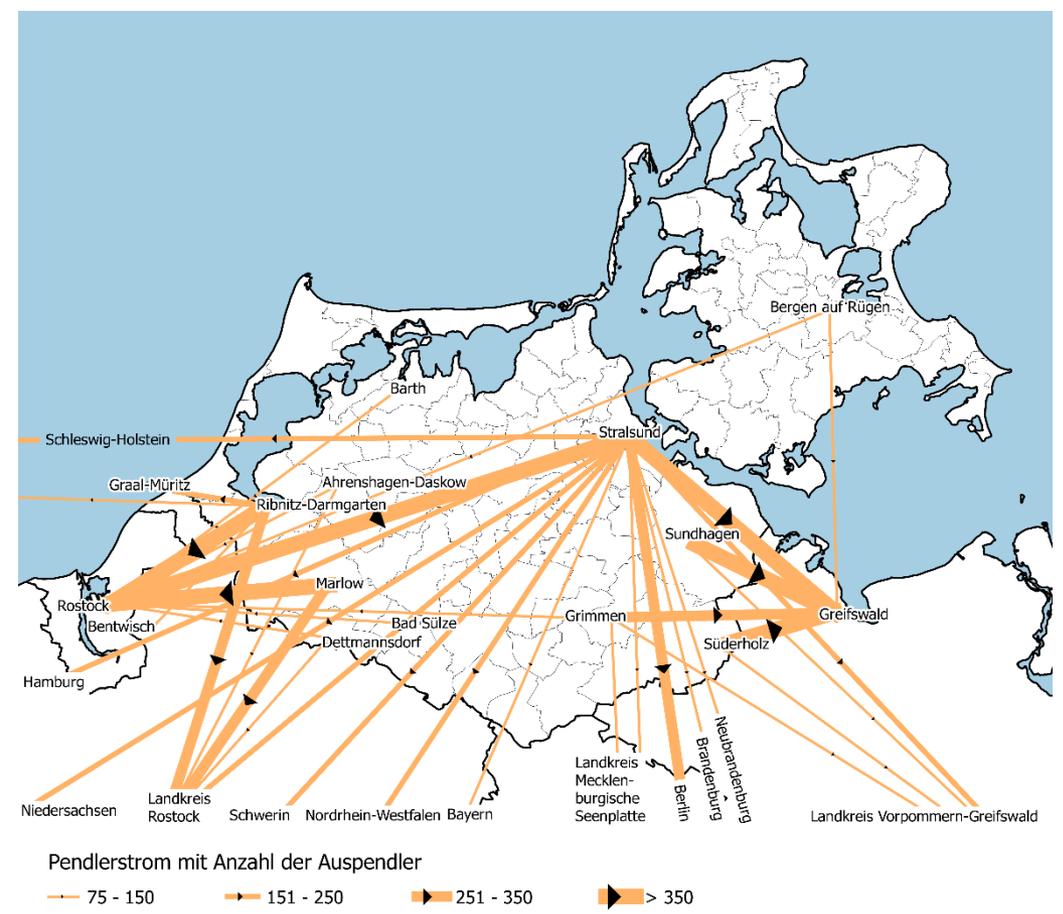
Karte: IGES 2020. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort, Datenstand 30.06.2019.

Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 75 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

# Wichtige Pendlerbeziehungen TOP 10-Zielorte und stärkste Ströme Auspendler

Auspender aus Vorpommern-Rügen	
Arbeitsort	Anzahl
Rostock	3.283
Greifswald	2.865
Berlin	627
Hamburg	562
Schwerin	317
Graal-Müritz	272
Demmin	164
Bentwisch	151
Neubrandenburg	146
Neuenkirchen	93

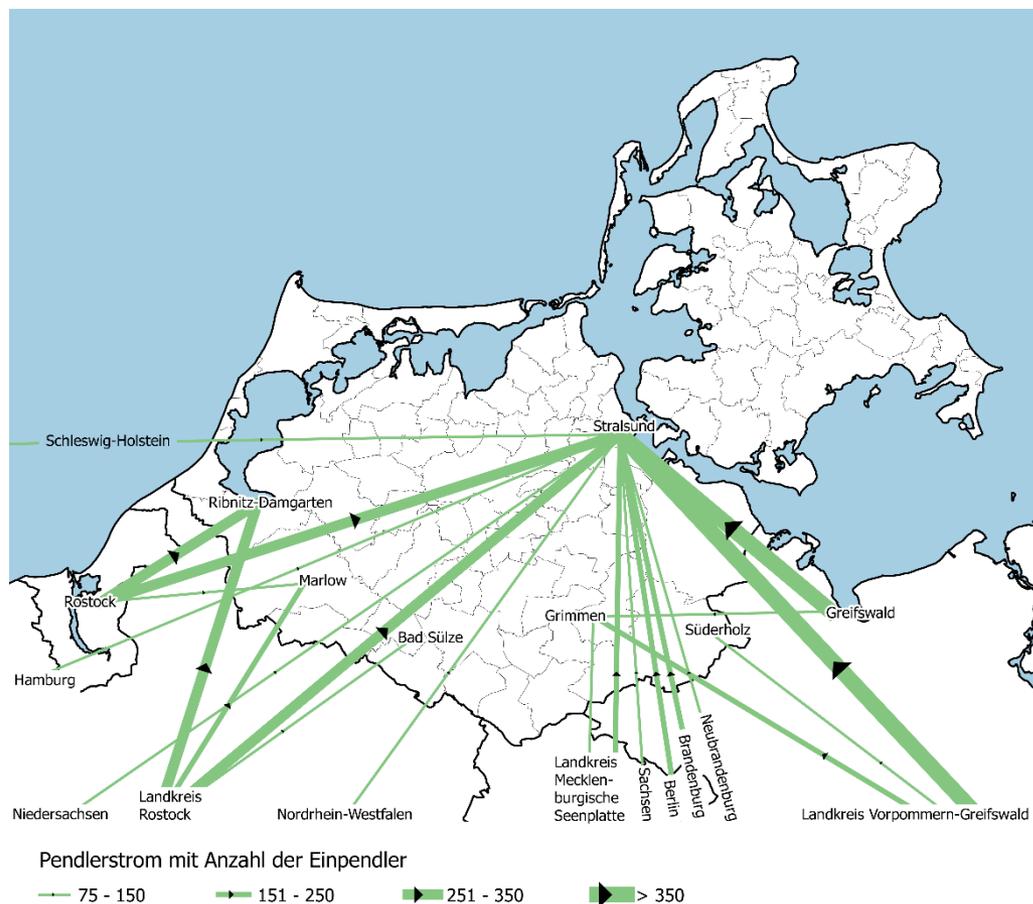


Karte: IGES 2020. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.  
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort, Datenstand 30.06.2019.  
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 75 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

# Wichtige Pendlerbeziehungen TOP 10-Wohnorte und stärkste Ströme Einpendler

## Einpendler nach Vorpommern-Rügen

Wohnort	Anzahl
Greifswald	1.053
Rostock	1.005
Berlin	285
Polen	168
Hamburg	140
Sanitz	119
Loitz	116
Demmin	95
Neubrandenburg	90
Graal-Müritz	75

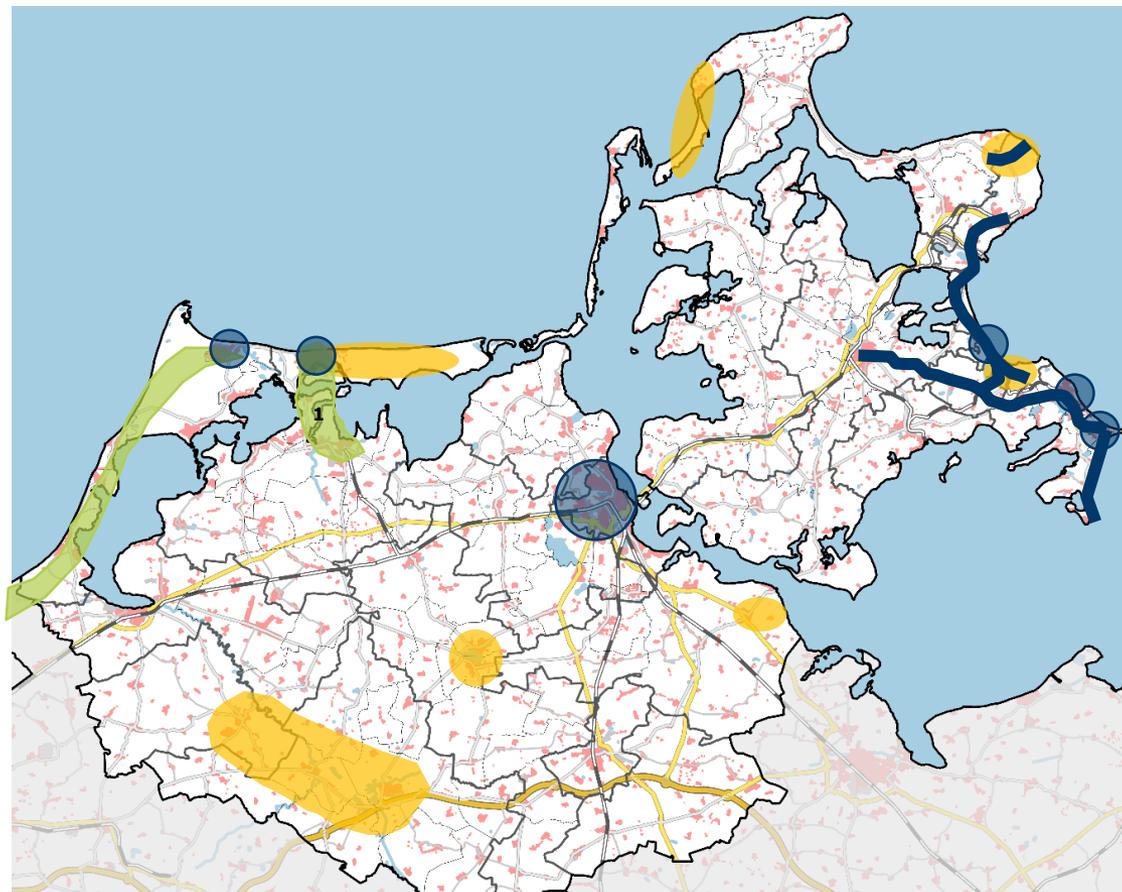


Karte: IGES 2020. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.  
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2020. Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Wohn- und Arbeitsort, Datenstand 30.06.2019.  
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 75 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.



## Zukunftskonzept: Berücksichtigung von Nachhaltigkeits- und Umweltstandards sowie Ansätze innovativer Angebotsformen

- Einsatz alternativer Antriebstechnologien
  - Technologieoffener Ansatz
  - unter Berücksichtigung Ergebnisse Programm HyStarter
- Optionen und Möglichkeiten der Automatisierung und Autonomisierung des ÖPNV, z.B. als/für
  - Zubringerverkehre zu Hauptnetzebenen I + II
  - Neuerschließung
  - Verbindungsrelationen mit hoher Attraktivität für touristische Zielgruppen
- Spurgeführte oder ähnliche straßengebundene, innovative Angebotsformen, z.B. als BRT (Bus Rapid Transit) oder Spurbuslösung



Mögliche Start-/Testbereiche für



Alternative Antriebstechnologien



Automatisierung und Autonomisierung



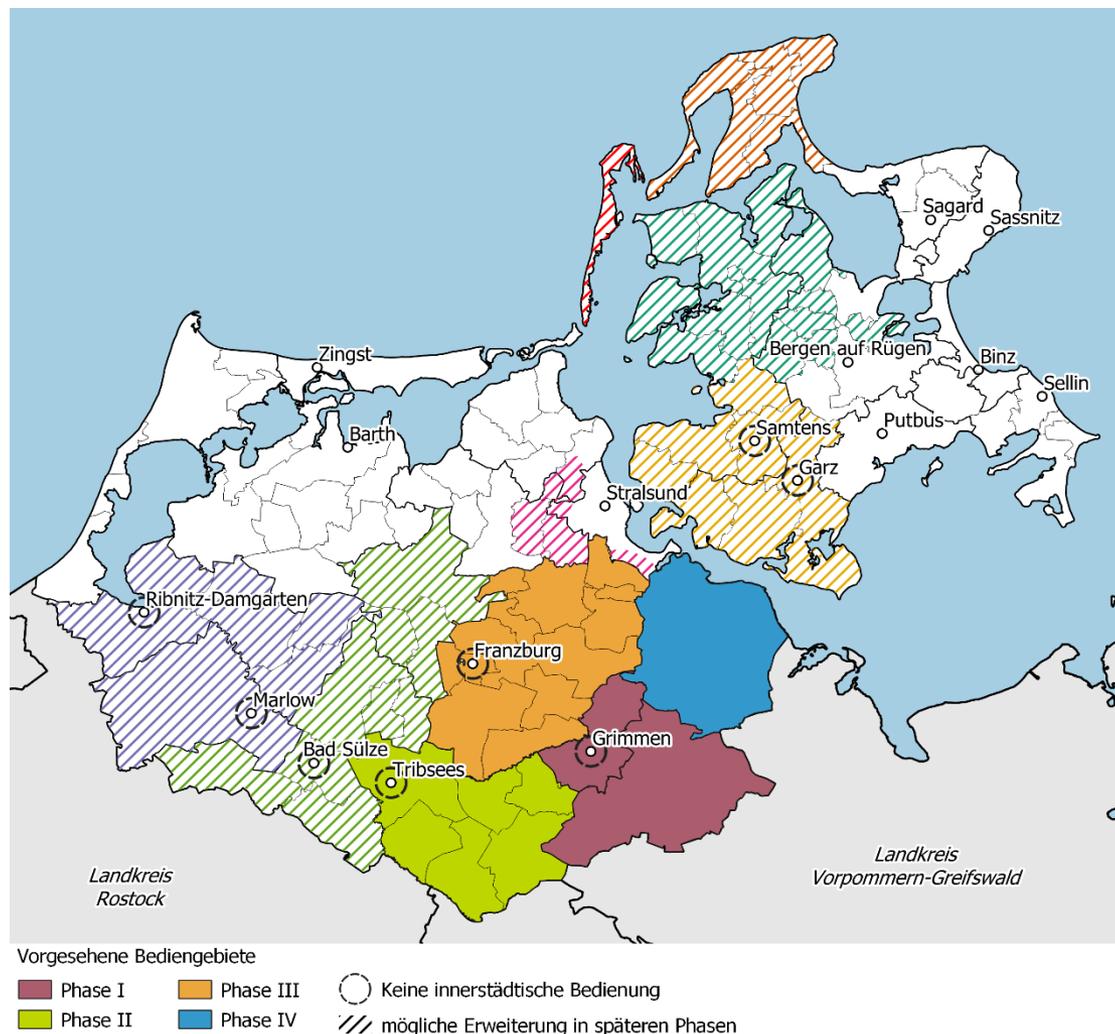
(spurgeführte) innovative Angebotsform

<sup>1</sup> Vorläuferbetrieb vor Reaktivierung Darßbahn.

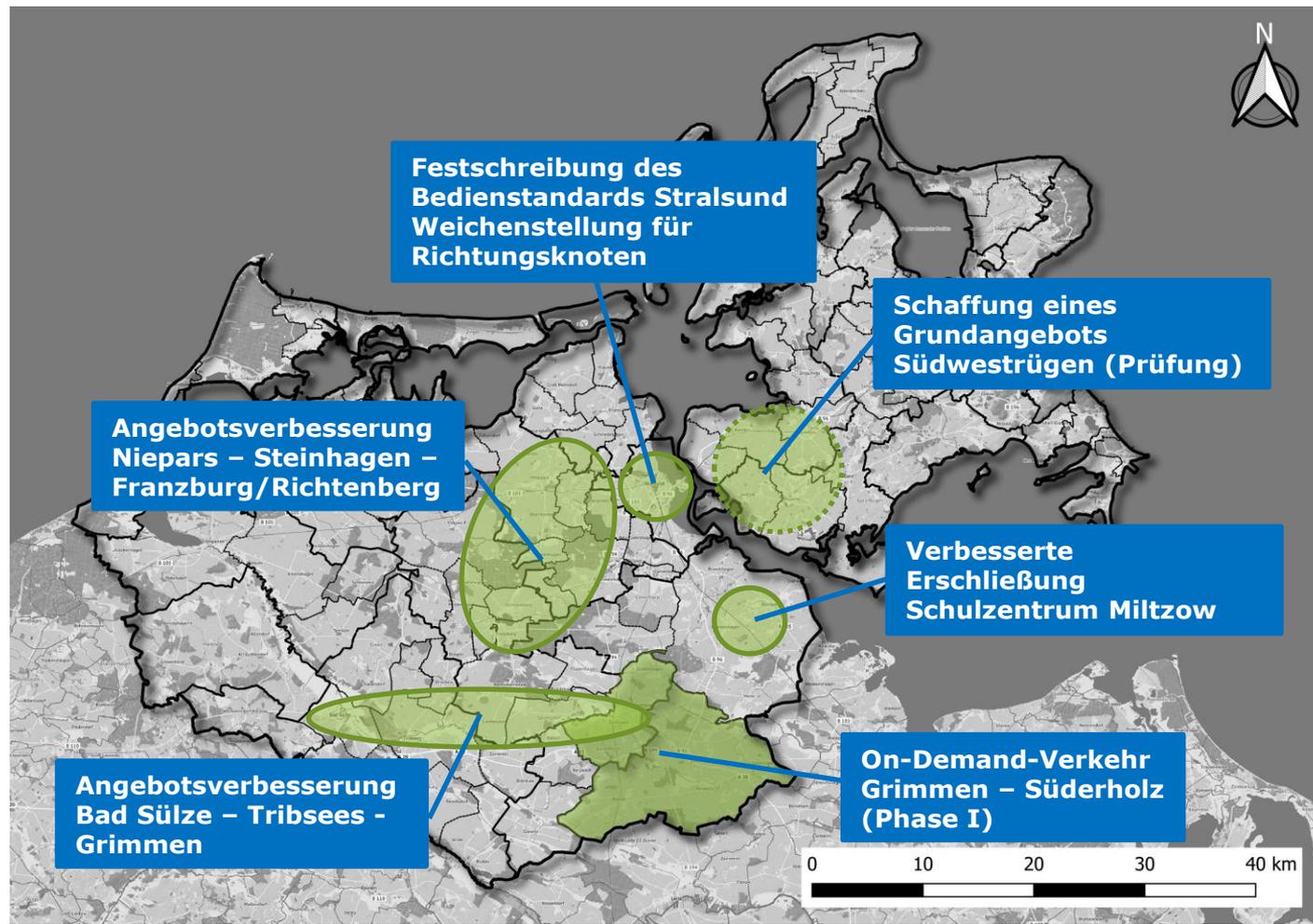
# Verbesserung Flächen-/Feinerschließung

## Umsetzung **erste Teilregionen On Demand-Verkehre**

- Orientierung an Modell ILSE-Bus
  - Flächenbetrieb
  - Keine Parallelverkehre
- Zubringerfunktion zu Hauptnetzen I, II, Stadt- bzw. Ortsverkehr und SPNV
- Gewährleistung Erreichbarkeit
  - Übergeordneter Zielorte (Stralsund, Greifswald etc.)
  - Wichtiger Daseinsvorsorgeeinrichtungen (z.B. Krankenhaus Bartmannshagen)
- Erweiterungen in späteren Phasen möglich, z.B.
  - Weitere Bereiche Nordvorpommern
  - Bereiche Insel Rügen und Hiddensee



# Maßnahmenkatalog 2022/2023: geplante Umsetzung bis Ende 2023 nach Beschluss Nahverkehrsplan



**On-Demand Verkehr  
Grimmen-Süderholz**

→ Idee nach ILSE

**Brauch ich Bus – Ruf  
ich ~~A~~bel**

**A(nrufen)  
B(uchen)  
E(insteigen)  
L(os-fahren)**

- **Ansprechpartner**

- Annkatrin Nickels
- Tel. 030-230 809 590
- Email: nks@iges.com

- IGES Institut GmbH
- Friedrichstraße 180
- 10117 Berlin

[www.iges.com](http://www.iges.com)

---

**Fotonachweis:**

Wenn nicht anders angegeben: IGES.

## Standpunkt der ADFC-RG zum Nahverkehrsplan des Landkreises

In Ergänzung zu unserem Beitrag am Verfahren zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nehmen wir zu der nunmehr vorliegenden Fassung des Nahverkehrsplanes wie folgt Stellung.

### 1. Zum betriebliches Mobilitätsmanagement (S. 112/113)

Der ADFC bietet im Rahmen seiner Aktion „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ seine Unterstützung beim Aufbau betrieblicher Mobilitätsmanagements an. Wir schlagen vor, dass hierbei eine enge Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen und dem ADFC gestaltet wird und könnten uns Pilotprojekte mit dem Landkreis und dem WR gut vorstellen.

### 2. Zum Einsatz von Fahrradbussen (RADsfatz) (S. 120ff)

Zur Stärkung des Angebotes unter dem Slogan „RADsfatz“ bestünde die Möglichkeit, das jährlich erstellte Tourenprogramm des ADFC in das Vermarktungskonzept einzubeziehen.

### 3. Verknüpfung zwischen ÖPNV bzw. SPNV mit dem Radverkehr (S. 137ff)

Bei der Konzipierung von Fahrradabstellanlagen an den Zugangsstellen und Knotenpunkten bietet der ADFC seine Mitwirkung auf der Grundlage bestehender praktischer Erfahrungen sowie technischer, rechtlicher und im Hinblick auf das Design bestehender Kenntnisse an.

### 4. Zu den verkehrspolitischen Zielsetzungen (Abschnitt 1.3.)

- a) Die Steigerung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes von 43% auf 50% bis zum Jahr 2035, d.h. um etwa 0,5% pro Jahr, halten wir für unzulänglich.
- b) Die Erreichung von 50% CO<sub>2</sub>-Neutralität der Fahrzeugflotte im sonstigen ÖPNV bis zum Jahre 2035, wobei eine sog. bilanzielle Neutralität möglich sein soll, halten wir für unzureichend.

### 5. Zum Zukunftskonzept (Abschnitt 5.4.)

Von den 197 Bussen, welche im Durchschnitt ein Alter von 8 Jahren haben, sollen lt. Tabelle 47 bis 2024 insgesamt 57 Fahrzeuge ersetzt werden. Das entspricht einem Anteil von ca. 30% an der Gesamtflotte. Da bis 2025 der Anteil sauberer Busse an der Neubeschaffung 45% betragen soll und davon wiederum 50% emissionsfrei sein sollen, sind 26 Busse unter dem Label „sauber“ und davon 13 emissionsfreie Busse anzuschaffen. Der Anteil von Bussen mit konventionellen Antrieben an der Neubeschaffung beträgt 53%, ergo 31 Stück.

Die Kosten für saubere Busse:  $13 \times 250 \text{ T€} = 3,3 \text{ Mio€}$

Die Kosten für emissionsfrei Busse:  $13 \times 400 \text{ T€} = 5,2 \text{ Mio€}$

Die Kosten für konventionelle Busse:  $31 \times 250 \text{ T€} = 7,8 \text{ Mio€}$

**SUMME: 16,3 Mio€** im Zeitraum von 2022 bis 2024.

(Förderung von Elektrobussen: bis zu 80% möglich)

Da in den nächsten 3 Jahren lediglich 30% der Busse erneuert werden sollen und das Durchschnittsalter der Fahrzeuge bereits heute 8 Jahre beträgt ist zu erwarten, dass die Zielsetzung ein Durchschnittsalter von 10 Jahren nicht zu überschreiten nicht eingehalten werden kann.

Wir bitten deshalb, die in verschiedenen Abschnitten des Planes enthaltenen Zielsetzungen und miteinander im Zusammenhang stehenden Aufgaben hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und ihrer Plausibilität zu überprüfen.

#### 6. Aufgabenliste (Tabelle 48 ab S. 182)

Von den dort aufgelisteten 145 Einzelmaßnahmen sind lediglich 30 als durchzuführende Maßnahmen benannt und davon betreffen 15 Maßnahmen den SPNV und nur 24 den ÖPNV. Die übrigen 105 Maßnahmen tragen hinsichtlich ihrer Verbindlichkeit die Benennungen „Prüfung“, „Empfehlung“, „Unterstützung“, sind also wenig verbindlich.

Wir halten die Ausarbeitung eines Nahverkehrsplanes besonders unter dem Gesichtspunkt der notwendigen Anstrengungen beim Umwelt- und Klimaschutz für erforderlich, jedoch sind wir der Auffassung, dass vorliegende Plan diesen Anforderungen nicht in dem notwendigen Maße gerecht wird.

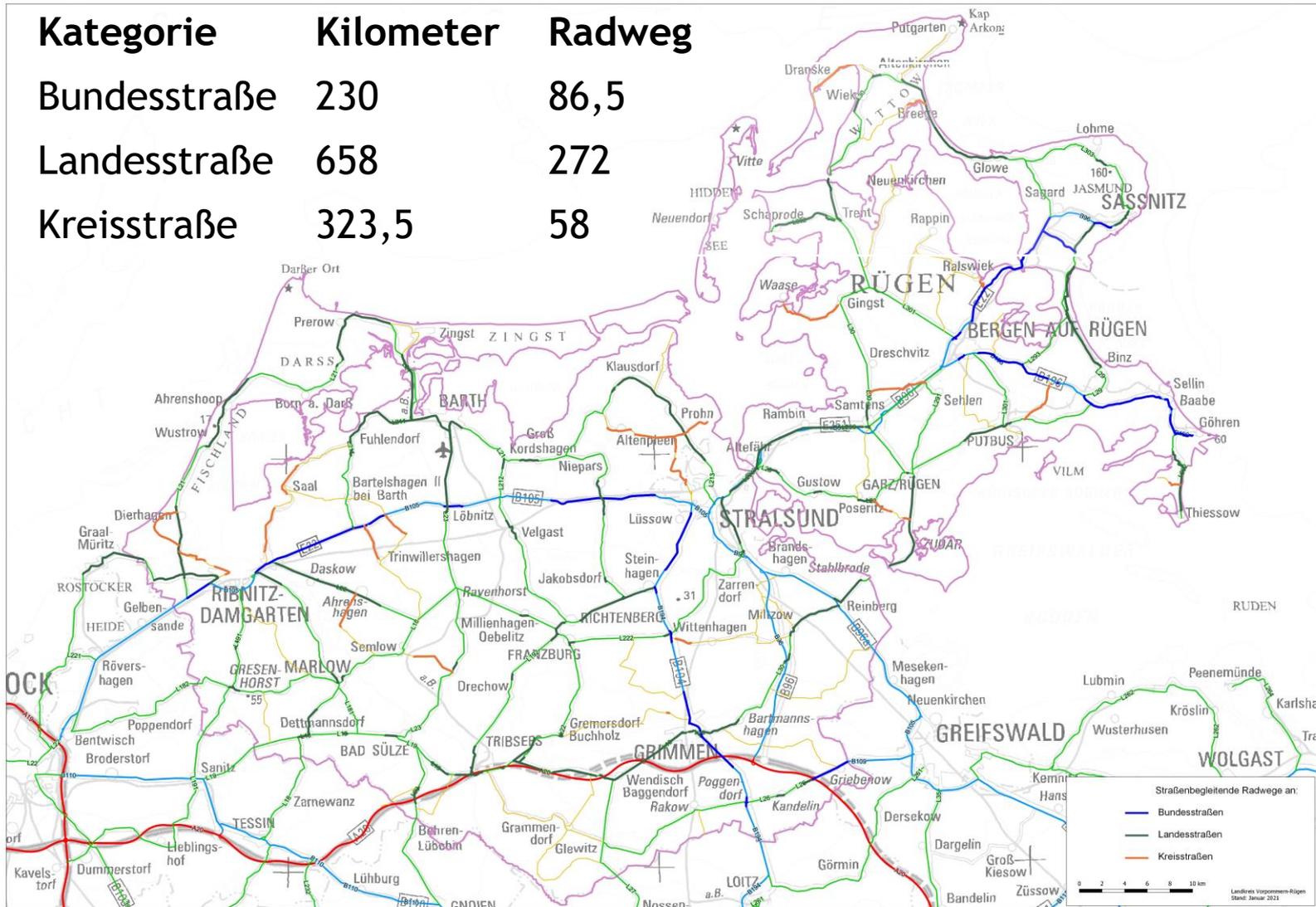
# Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes an Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen im Landkreis Vorpommern-Rügen

## 1 km Radweg

- kostet in der Herstellung z. Z. ca. 400 TSD Euro
- kostet im Unterhalt ca. 1.200 Euro
- hat eine Haltbarkeit von ca. ... Jahren

# Aktuelle Situation straßenbegleitende Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen

Kategorie	Kilometer	Radweg
Bundesstraße	230	86,5
Landesstraße	658	272
Kreisstraße	323,5	58



# Zielstellung

- transparente Methode
- objektive Kriterien
- nachvollziehbare Ergebnisse

## Festlegung

- der Kriterien für Alltagsradverkehr
- zentraler Orte und Siedlungsschwerpunkte als Zentren für Alltagsradverkehr
- der Kriterien zur Priorisierung der einzelnen Strecken

## Alltagsradverkehr

- gute Qualität des Belages
- schnelle und direkte Verbindung
- vermittelt ein gutes Sicherheitsgefühl



## Priorisierung der ermittelten Strecken

- Anzahl DTV
- Nutzen für den Alltagsverkehr
- Gefahrenpotenzial
- Tourismus

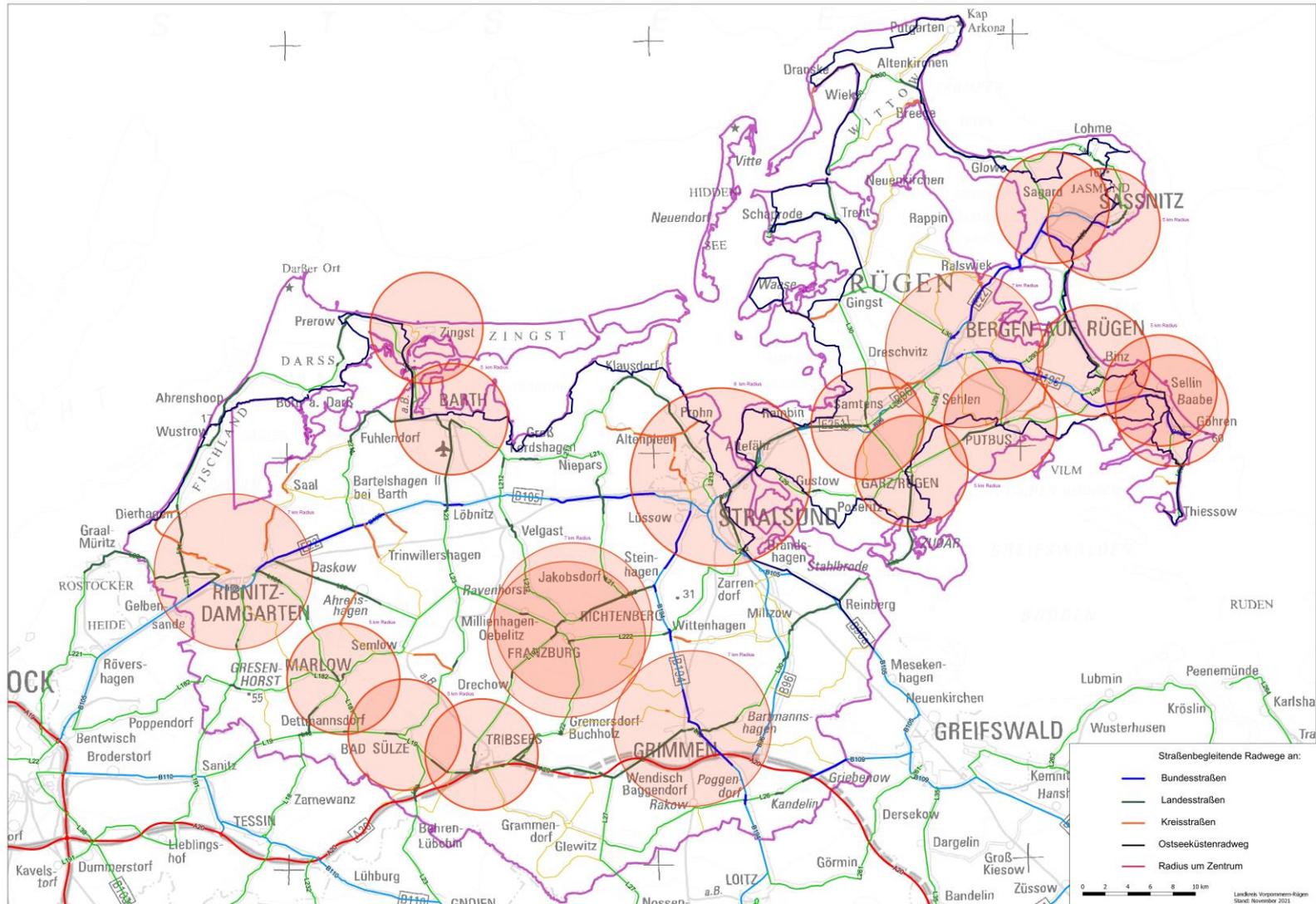
# Sonstige Festlegungen

- Bundes- und Landesstraßen, die aktuell keinen Radweg haben und nicht auf der Prioritätenliste stehen
- innerörtliche Strecken bleiben außer Betracht
- Alternativrouten abseits der Straßen werden erst in der Entscheidungsphase berücksichtigt

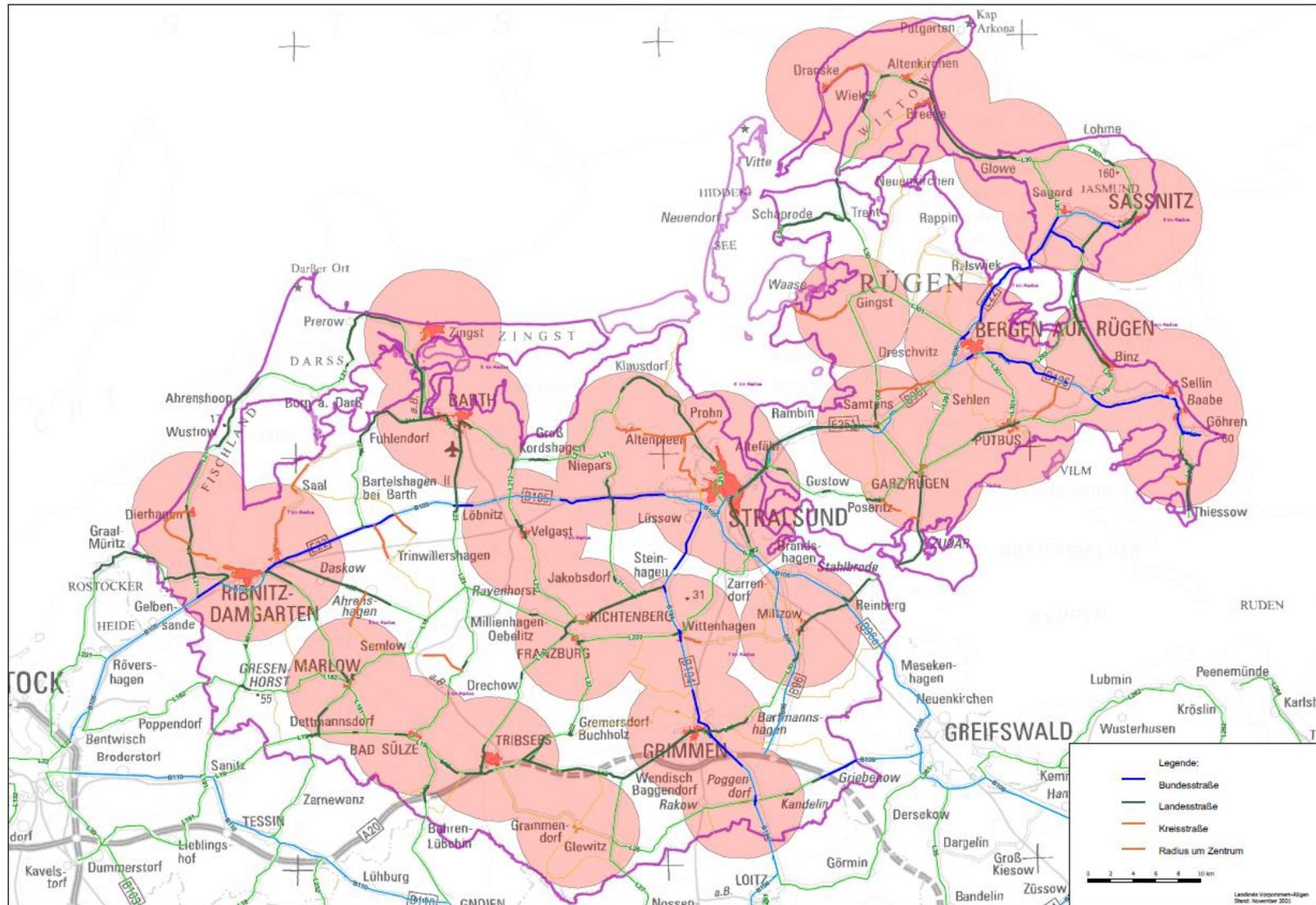
- Betrachtung der Radwegesituation an Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen in einem Umkreis von ca. 5 Km um die zentralen Orte und Siedlungsschwerpunkte in der 1. Phase.

- Berücksichtigung des DTV in voller Höhe
- jede Nutzungsart im Alltagsverkehr = 1 Punkt
- definierte Gefahrenpotenziale = 1 Punkte
- Tourismusgebiete = 2 Punkte/1 Punkt  
(Tourismusschwerpunkt/-entwicklungsraum)

# Zentrale Orte



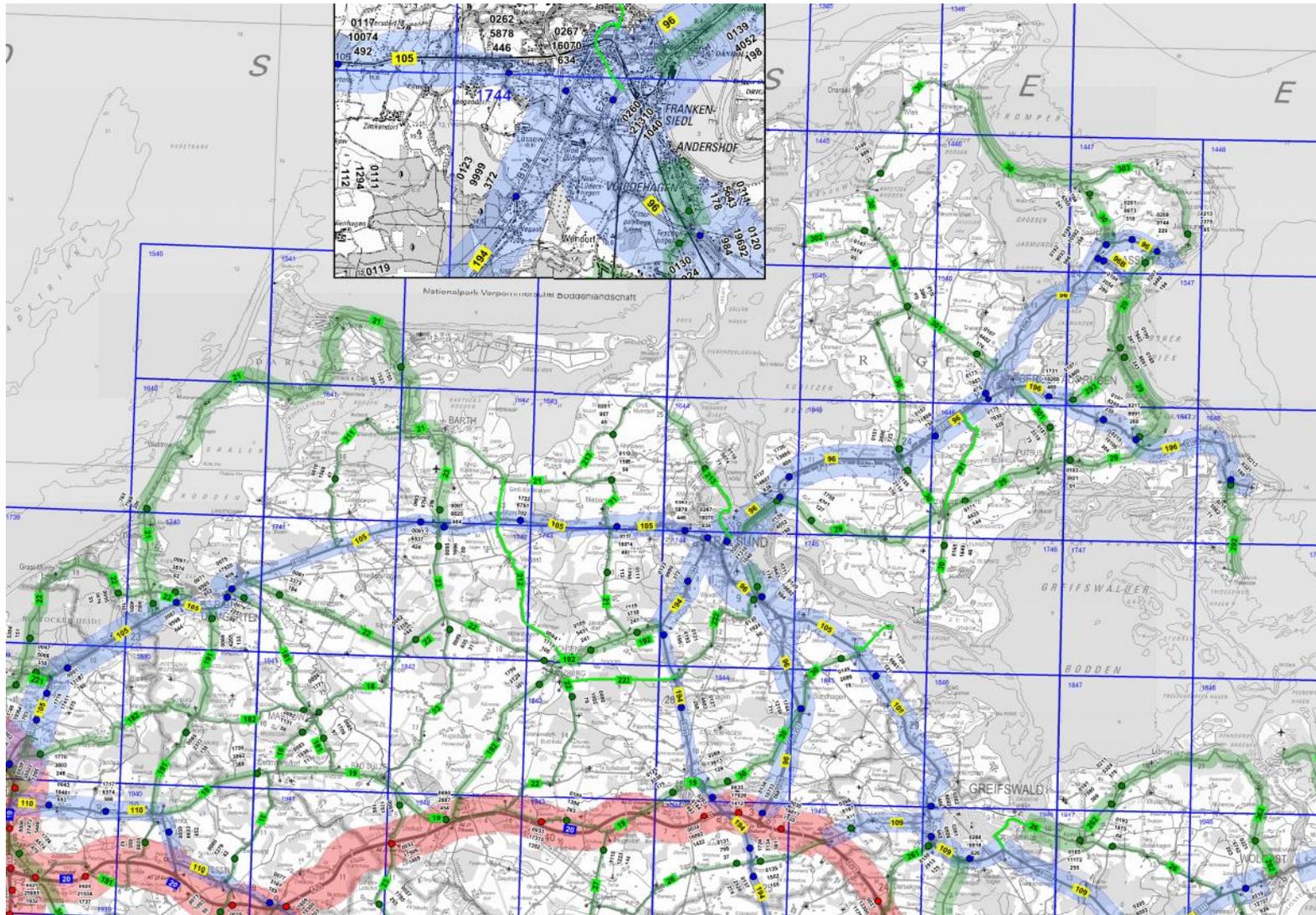
# Zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte



# DTV / Verkehrsmengenkarte 2015

- wichtige Kenngröße für Verkehrssicherheit
- Kraftfahrzeuge, die pro Tag auf einem Abschnitt fahren
- Zählungen vom Straßenbauamt alle 5 Jahre (2020 aufgrund von Corona ausgesetzt)
- je dicker die Linie, desto mehr Autos auf dem Abschnitt
- **Autobahn rot**
- **Bundesstraße blau**
- **Landesstraße grün**

# DTV / Verkehrsmengenkarte 2015



# Nutzungsarten - allgemein

jeweils 1 Punkt:

- Einkaufen
- Amt
- Bahnhof

# Nutzungsarten - Schule

jeweils 1 Punkt:

- Grundschule
- Regionale Schule
- Gymnasium

# Nutzungsarten - Gesundheit

jeweils 1 Punkt:

- Arzt
- Apotheke

jeweils 1 Punkt:

- Breite der Straße (kein Mittelstreifen)
- Sichtbehinderung (z. B. Bäume/Alleen, Kurven, Topografie)

# Breite der Straße



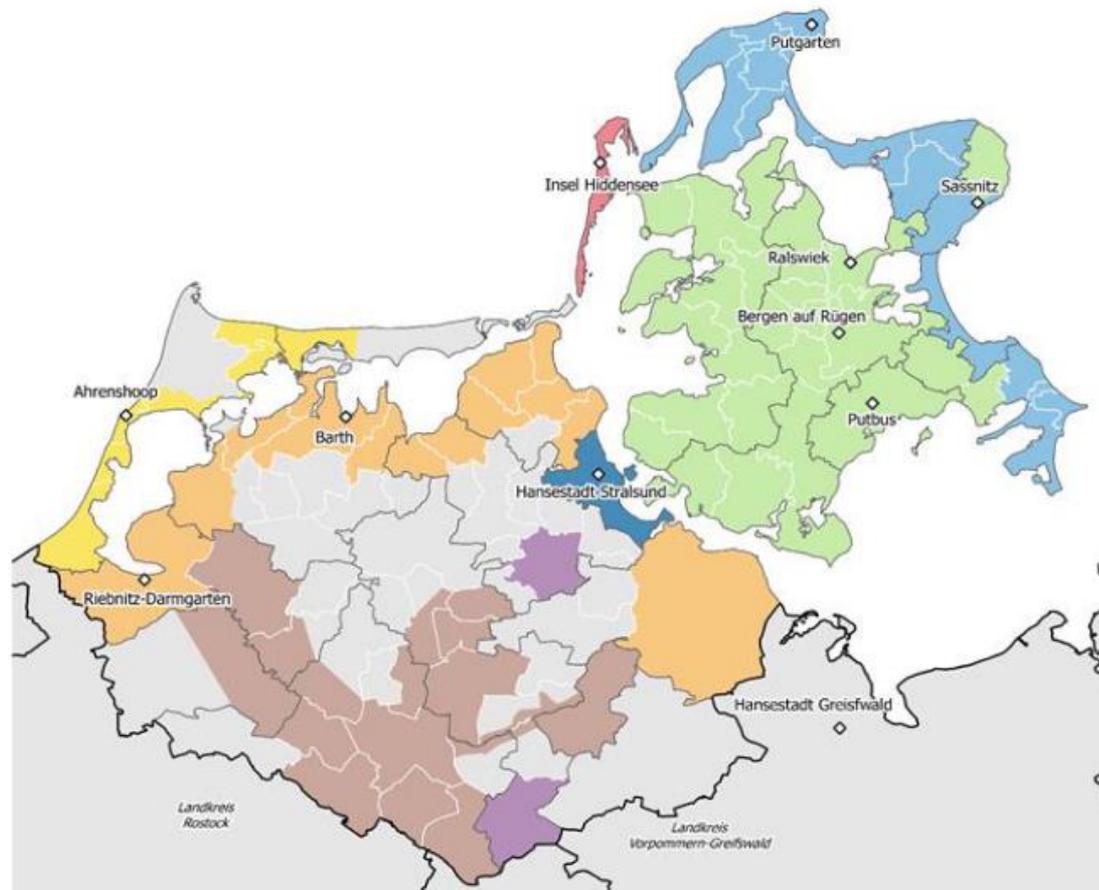
# Bäume



# Breite der Straße/Bäume/Kurven



# Tourismusräume



## Tourismusschwerpunkträume:

- nordöstliche Außenküste der Insel Rügen
- Insel Hiddensee
- Halbinsel Fischland-Darß-Zingst
- ◇ Kultur- und Städtetourismus

## Tourismusentwicklungsräume:

- Hansestadt Stralsund
- Insel Rügen
- Trebel und Recknitz
- Achterwasser, Bodden und Haff
- weitere Tourismusentwicklungsräume

Quelle: Nahverkehrsplan

# Touristische Routen, die vom Tourismusverband MV beworben werden



# Berechnungen - Bundes- und Landesstrassen

Abschnitt	Straße	DTV	Grundschule (max. 1 Pkt.)	Weiterführende Schule (2)	Einkaufen (1)	Arzt (1)	Apotheke (1)	Bahnhof (1)	Amt (1)	Tourismus (2)	Mittelstreifen (1)	Sichtbehinderung (1)	Rest (12)	DTV+ Rest
Serams - Binz	L 301	9,1	1	1	1	1	1	1	0	2	0	0	8	17,1
Teschenhagen - Bergen	B 196 / L 296	7,9	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0	6	13,9
Ramitz - Bergen	L 301	4,4	1	2	1	1	1	1	1	1	0	0	9	13,4
Zipke - Barth	L 21	1,6	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11	12,6
Glowe - Sagard	L 30	6,4	1	0	0	0	1	1	1	2	0	0	6	12,4

Es fallen insgesamt in die betreffenden Abschnitte ca.:

Bundesstraßen: 94 km, mit aktuell 78 km RW

Landesstraßen: 383 km, mit aktuell 170 km RW

Kreisstraßen: 78 km, mit aktuell 48 km RW

# Ramitz - Bergen



# Zipke - Barth



# Glowe - Sagard

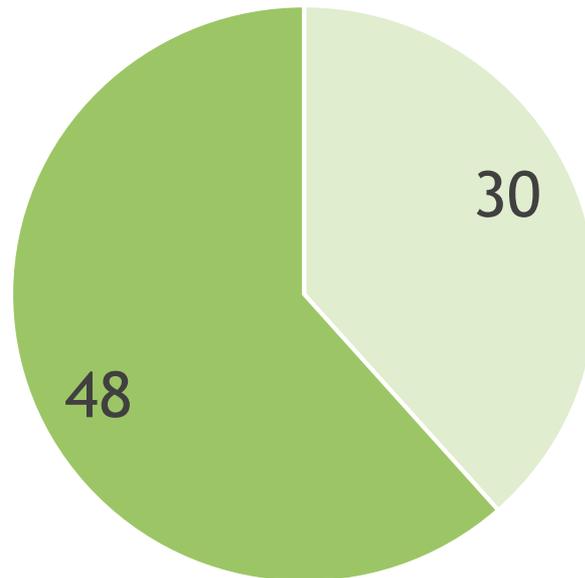


# Berechnungen - Kreisstraßen

Abschnitt	Straße	DTV	Grundschule (max. 1 Pkt.)	Weiterführende Schule (2)	Einkaufen (1)	Arzt (1)	Apotheke (1)	Bahnhof (1)	Amt (1)	Tourismus (2)	Mittelstreifen (1)	Sichtbehinderung (1)	Ergebnis	Länge in Km
Stedar - B196 (Bergen)	RÜG 18		1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11	5
Thesenvitz - L301 (Bergen)	RÜG 7		1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11	2
Kaschow -L30 (Grimmen)	NVP 20		0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	10	1
Ketelshagen - Putbus	RÜG 15		0	2	1	1	1	1	1	1	1	1	10	3,3
Kuhlrade - L191 (RDG)	NVP 5		0	2	1	1	1	1	0	1	1	1	9	2,4
Müggewalde - Grimmen	NVP 12		0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	3,2

# Dauer und Kosten Umsetzung Kreisstraßen Phase 1

Noch fehlende Abschnitte im Umkreis  
von 5 Kilometern um Zentrale Orte und  
Siedlungsschwerpunkte in Kilometern



■ Kreisstraße ohne Radweg    ■ Kreisstraße mit Radweg

# Dauer und Kosten Umsetzung Kreisstraßen Phase 1

- 30 Kilometer aktuell im Nahbereich fehlend
- bei 400.000 € pro Kilometer insgesamt ein Investitionsvolumen von 12 Mio. €

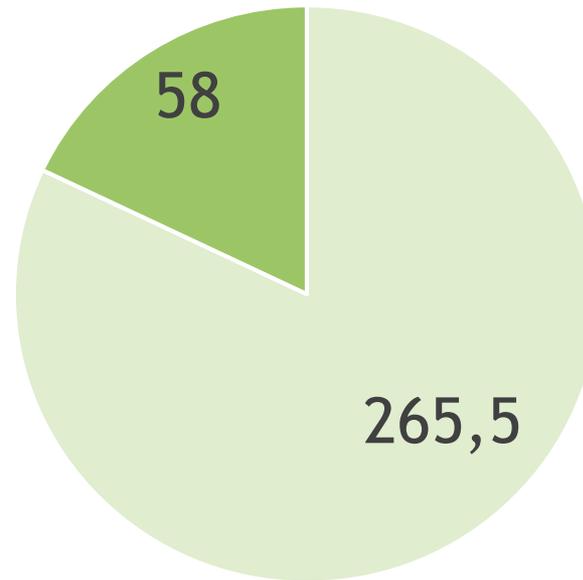
# Dauer und Kosten Umsetzung Kreisstraßen Phase 1

Umsetzung für 30 Kilometer Radwege an  
Kreisstraßen bei Eigenmitteln in Höhe von  
125.000 € pro Jahr

Förderquote	Eigenmittel	Umsetzungsdauer
75 %	3 Mio. €	24 Jahre
90 %	1,2 Mio. €	10 Jahre

# Dauer und Kosten Umsetzung Kreisstraßen

Noch fehlende Abschnitte  
straßenbegleitender Radwege an  
Kreisstraßen insgesamt in Kilometern



■ Kreisstraße ohne Radweg    ■ Kreisstraße mit Radweg

# Dauer und Kosten Umsetzung Kreisstraßen Phase 1

- 265,5 Kilometer insgesamt fehlend
- Bei 400.000 € pro Kilometer insgesamt ein Investitionsvolumen von 106,2 Mio. €

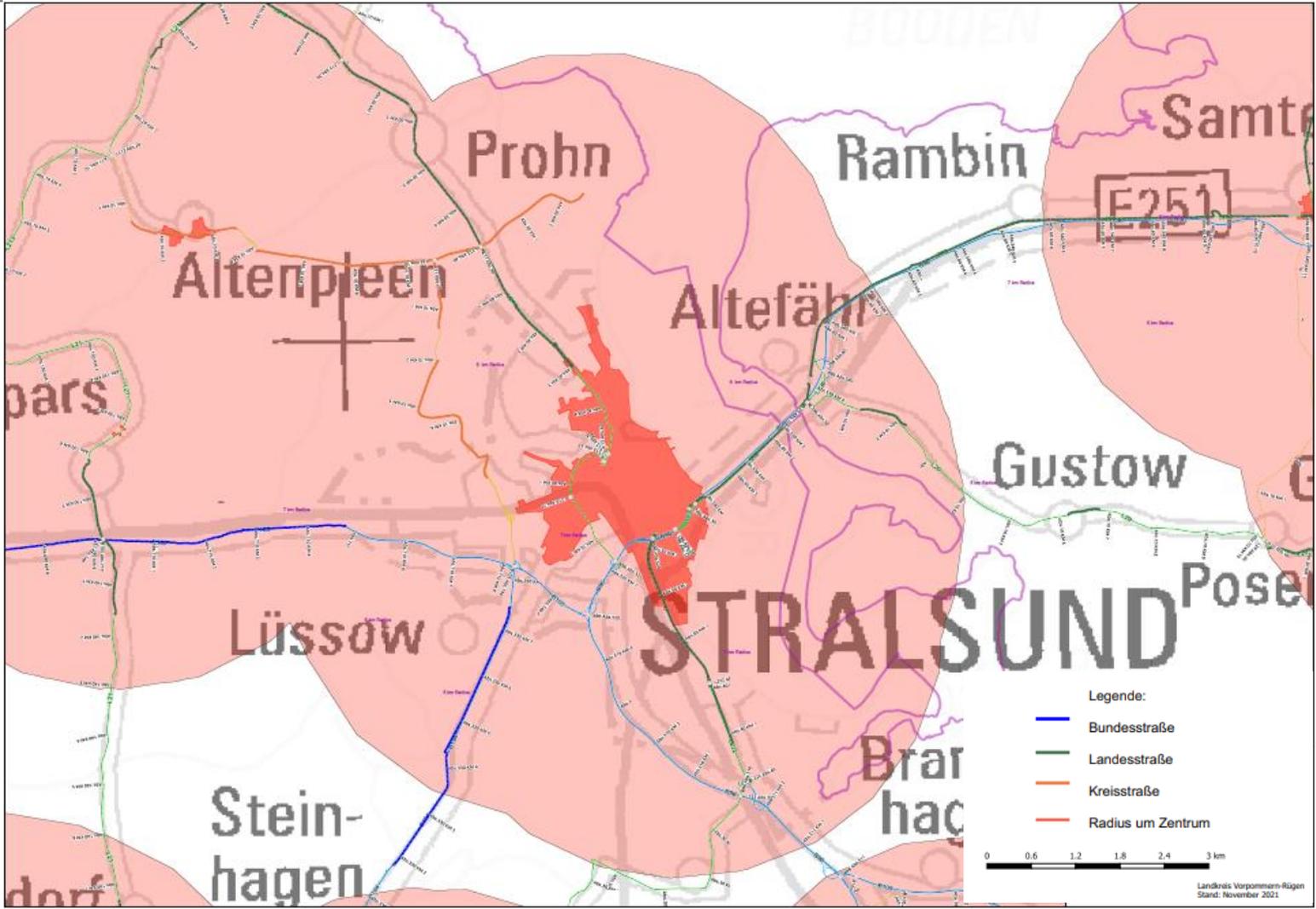
# Dauer und Kosten Umsetzung Kreisstraßen Phase 1

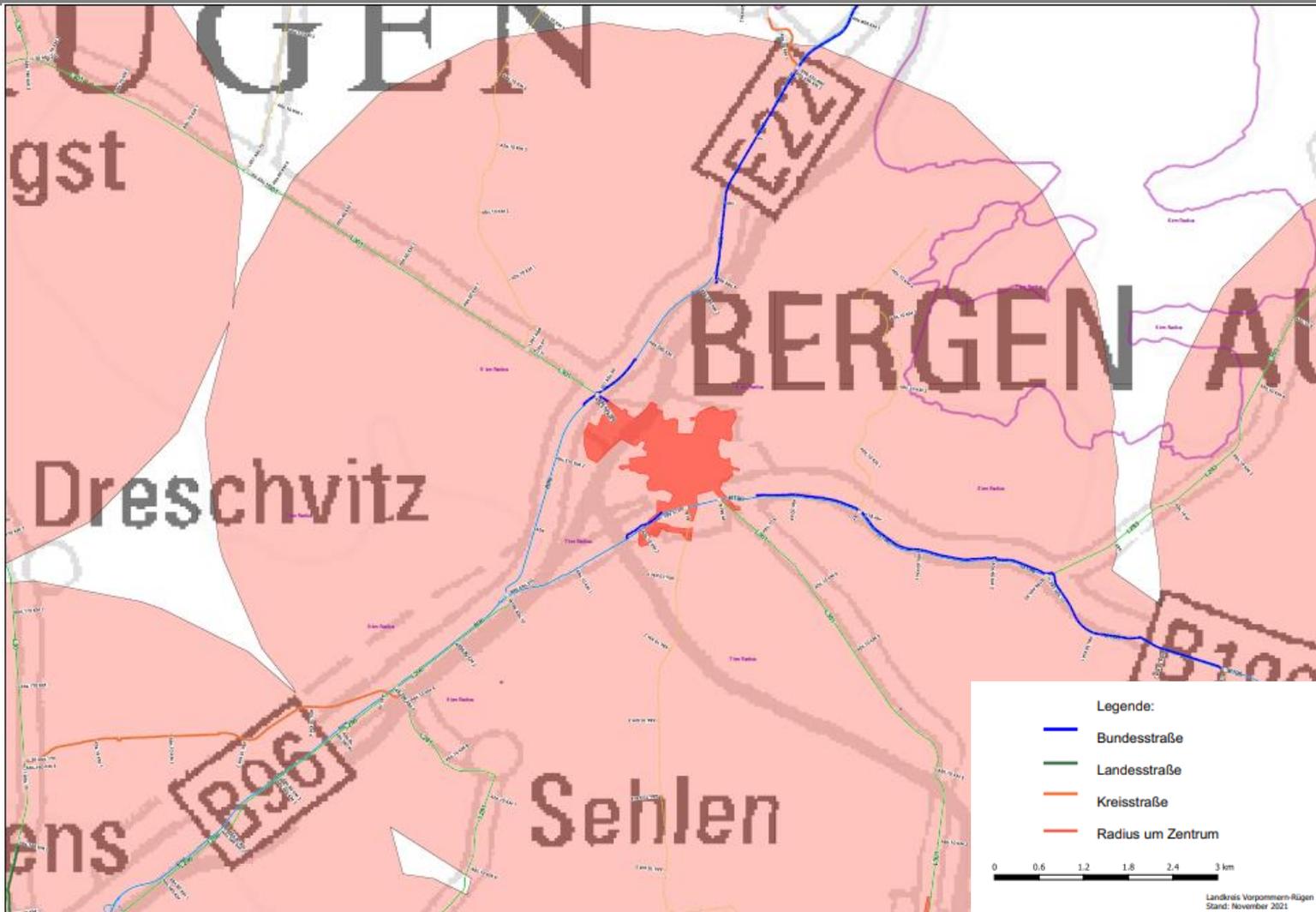
Umsetzung für alle 265,5 Kilometer Radwege an  
Kreisstraßen bei Eigenmitteln in Höhe von  
125.000 € pro Jahr

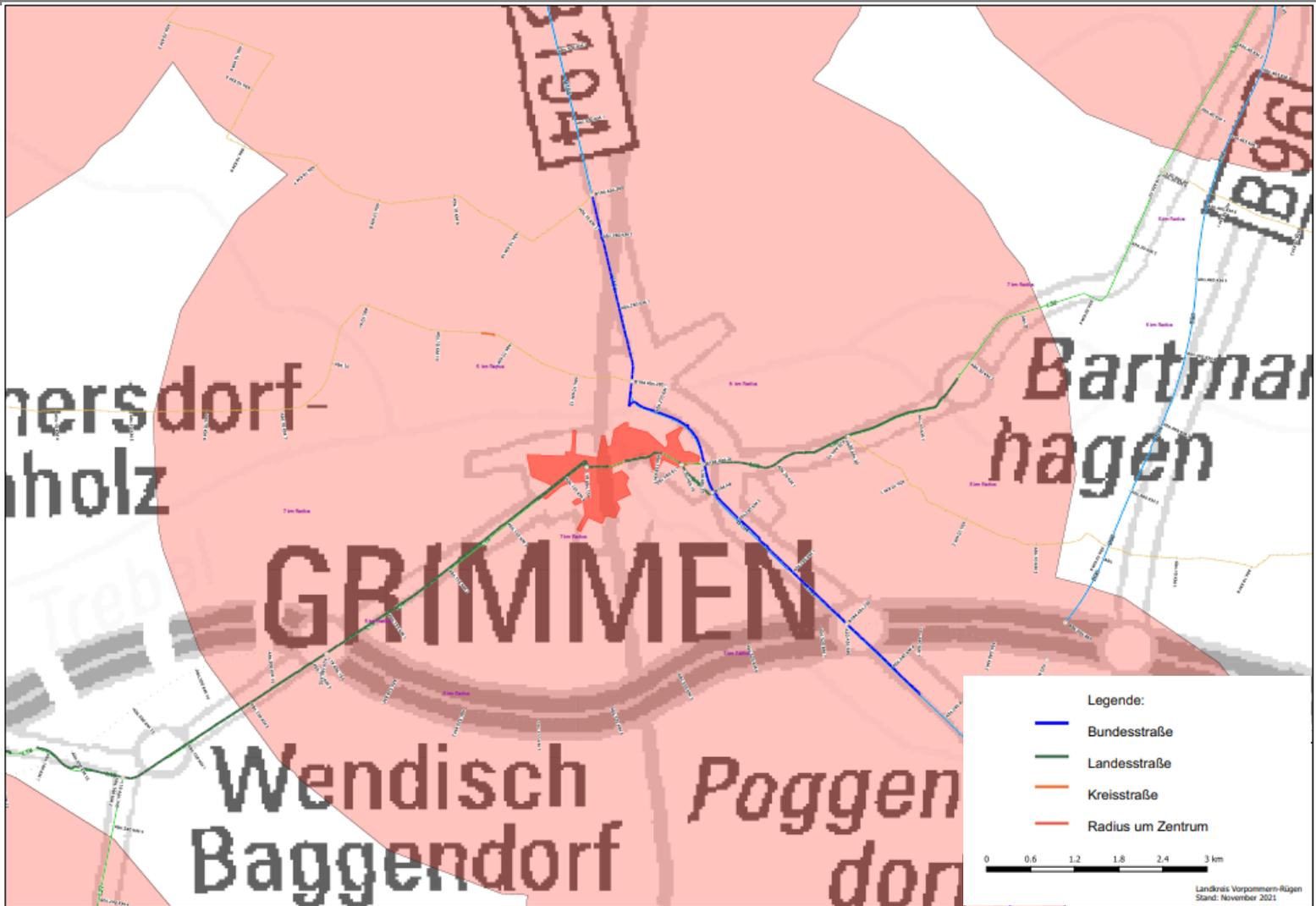
Förderquote	Eigenmittel	Umsetzungsdauer
75 %	26,55 Mio. €	212 Jahre
90 %	10,62 Mio. €	95 Jahre

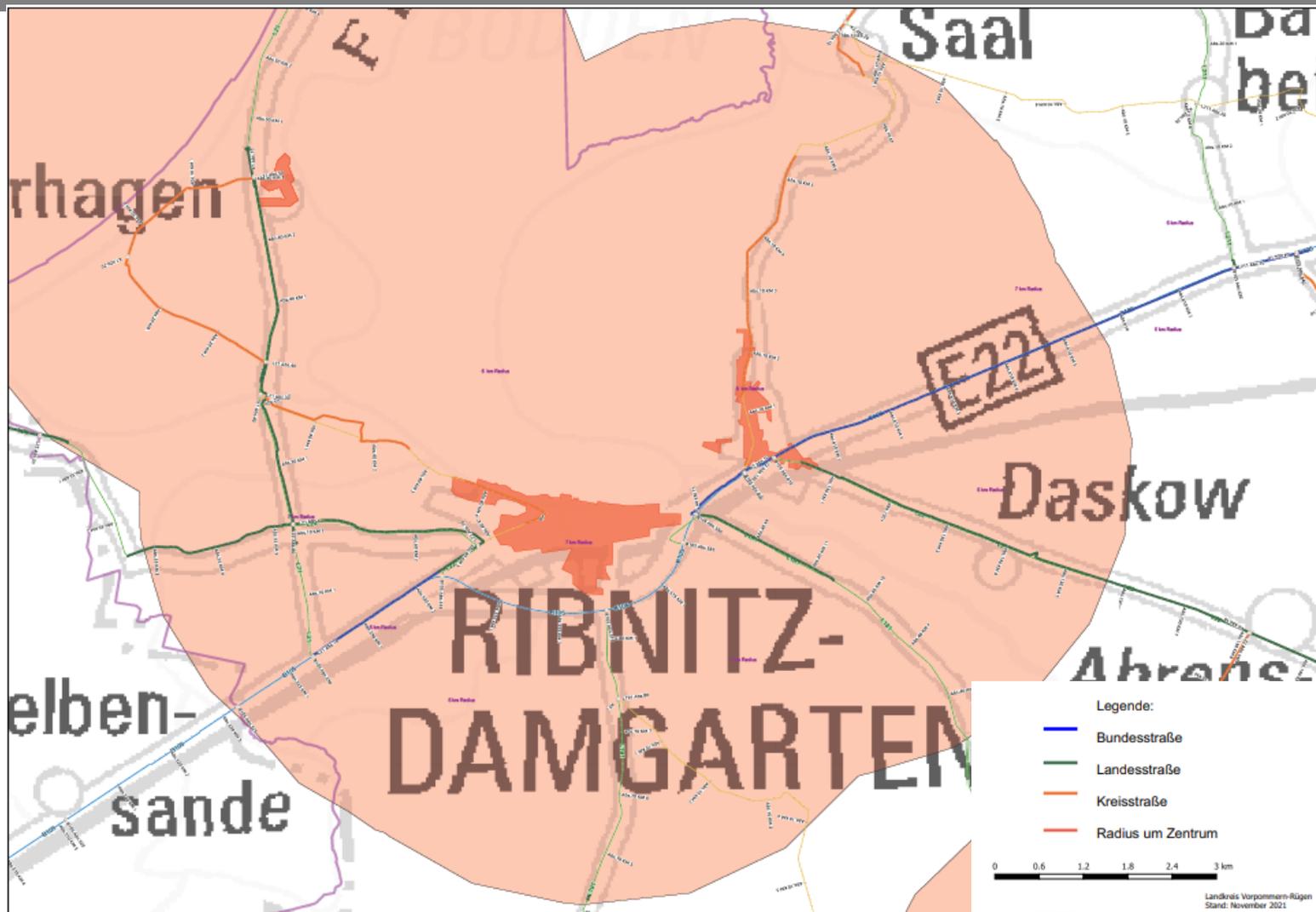
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

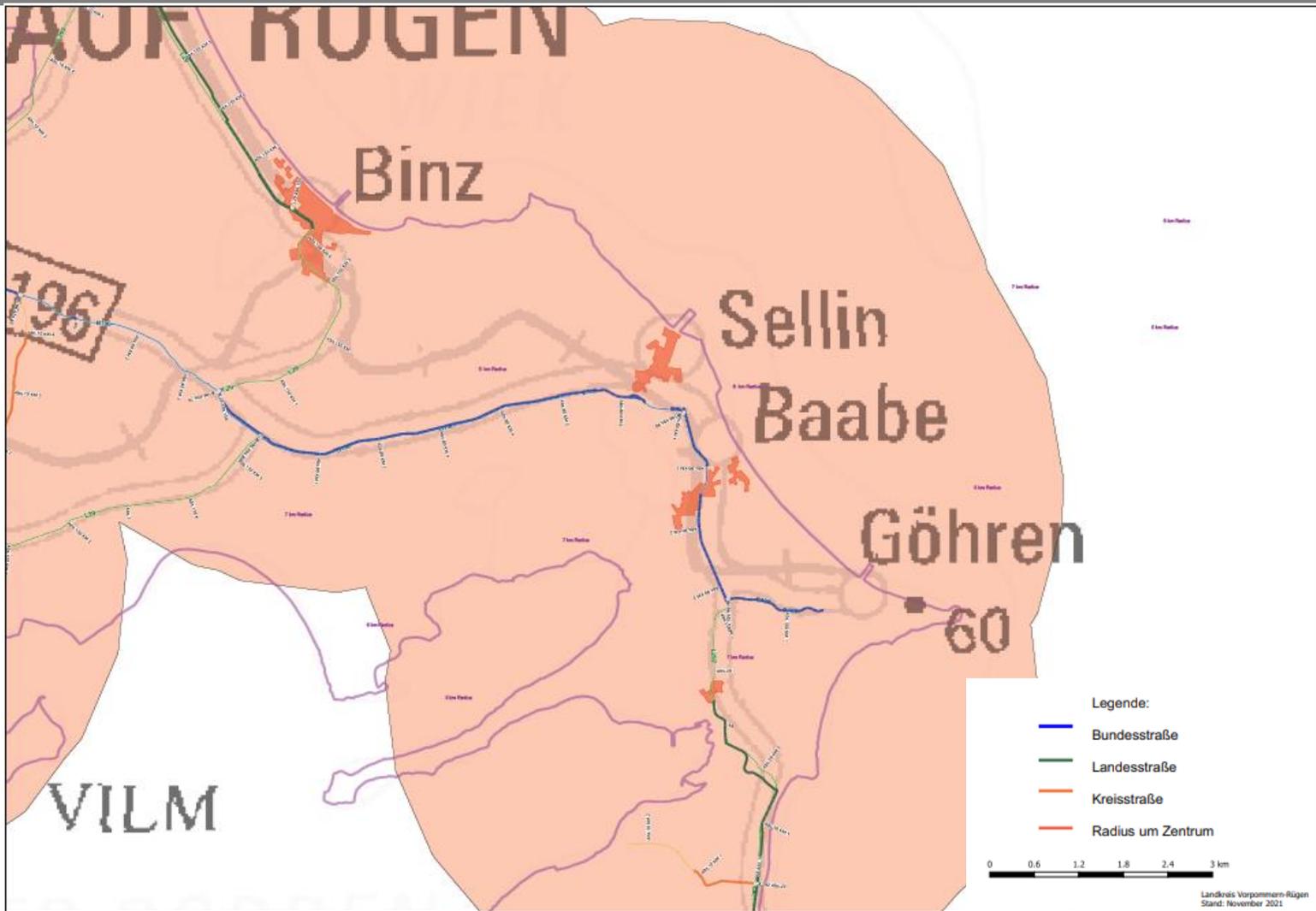
Es folgen die Karten der Zentralen Orte und der  
Siedlungsschwerpunkte

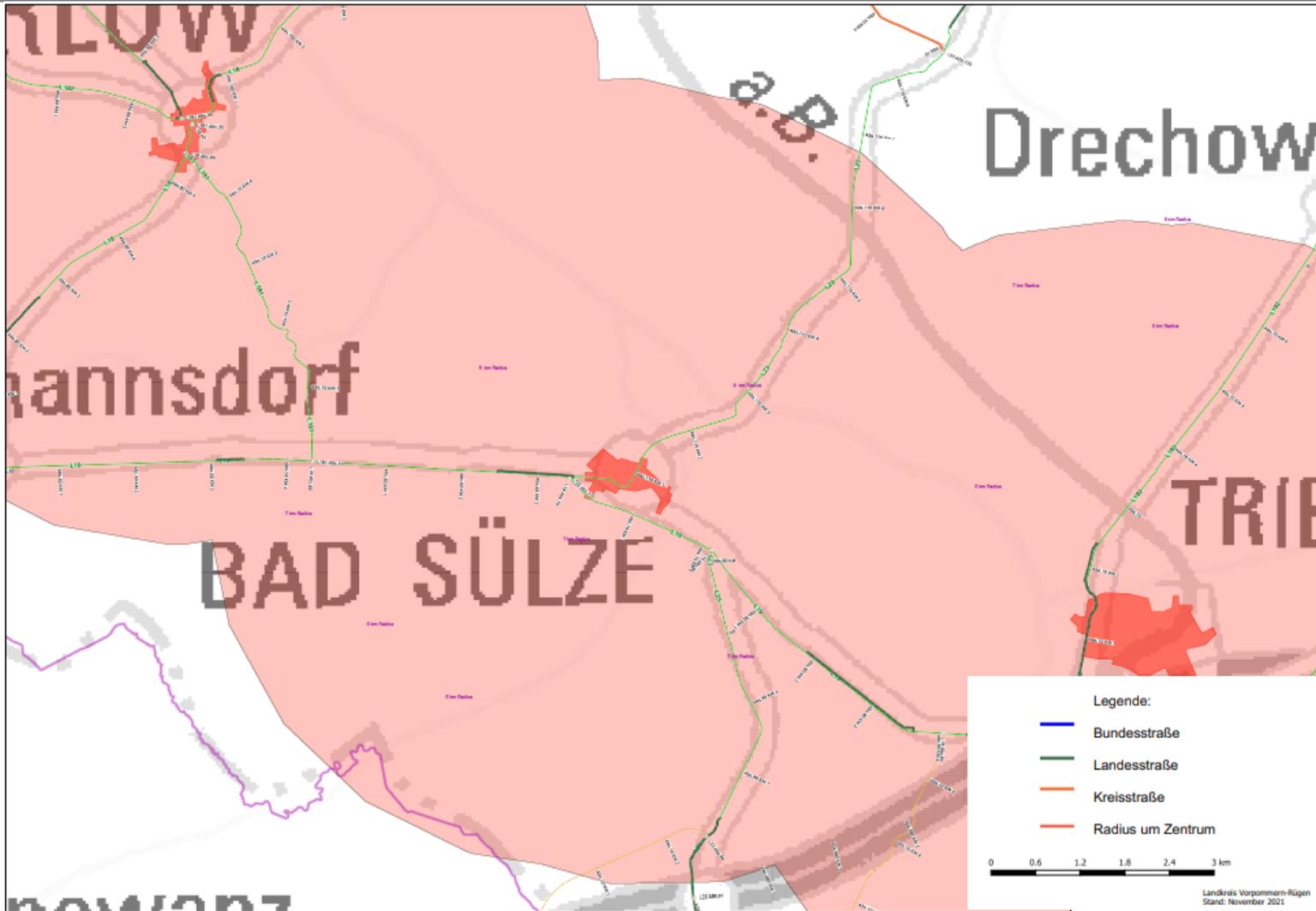


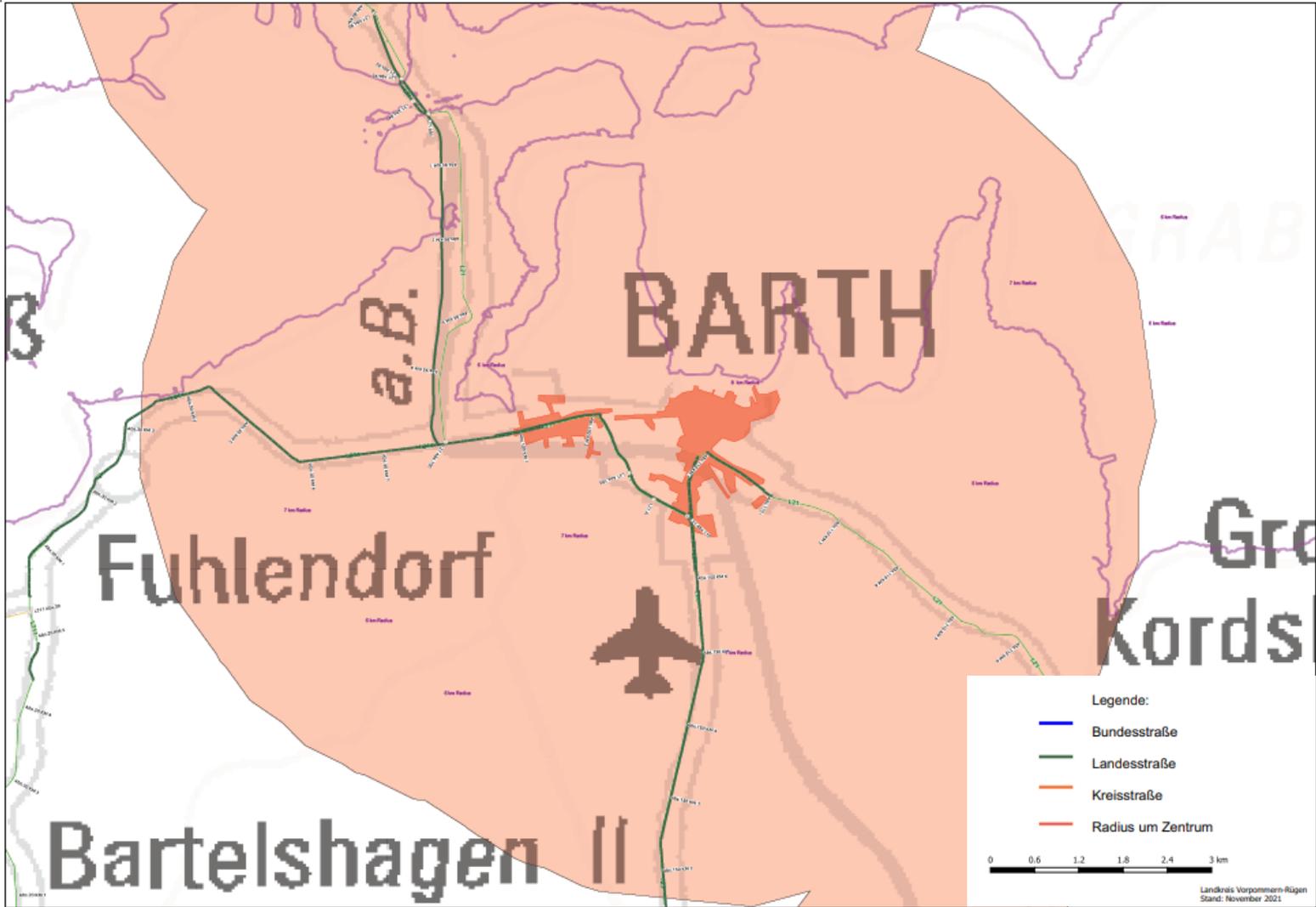


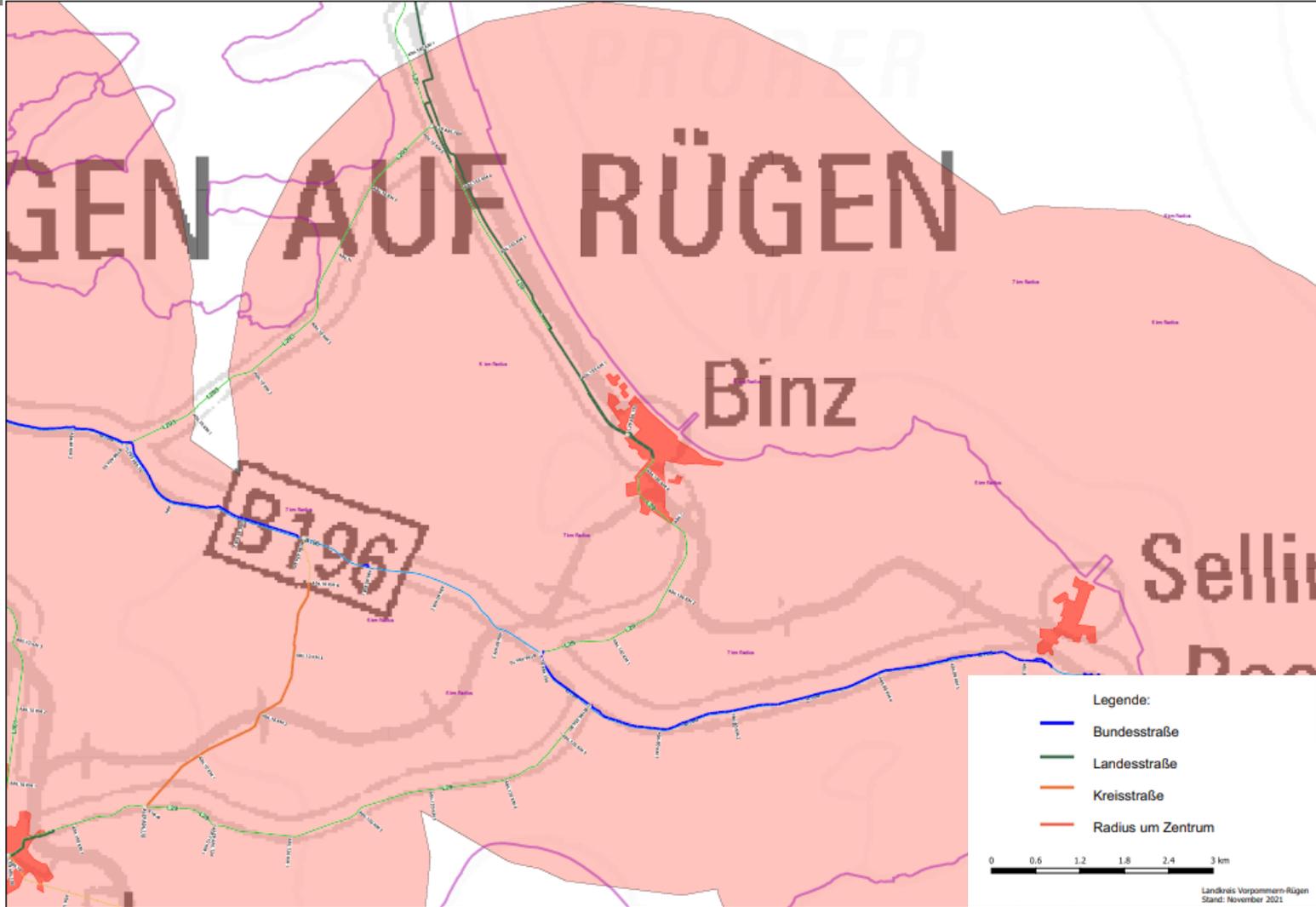


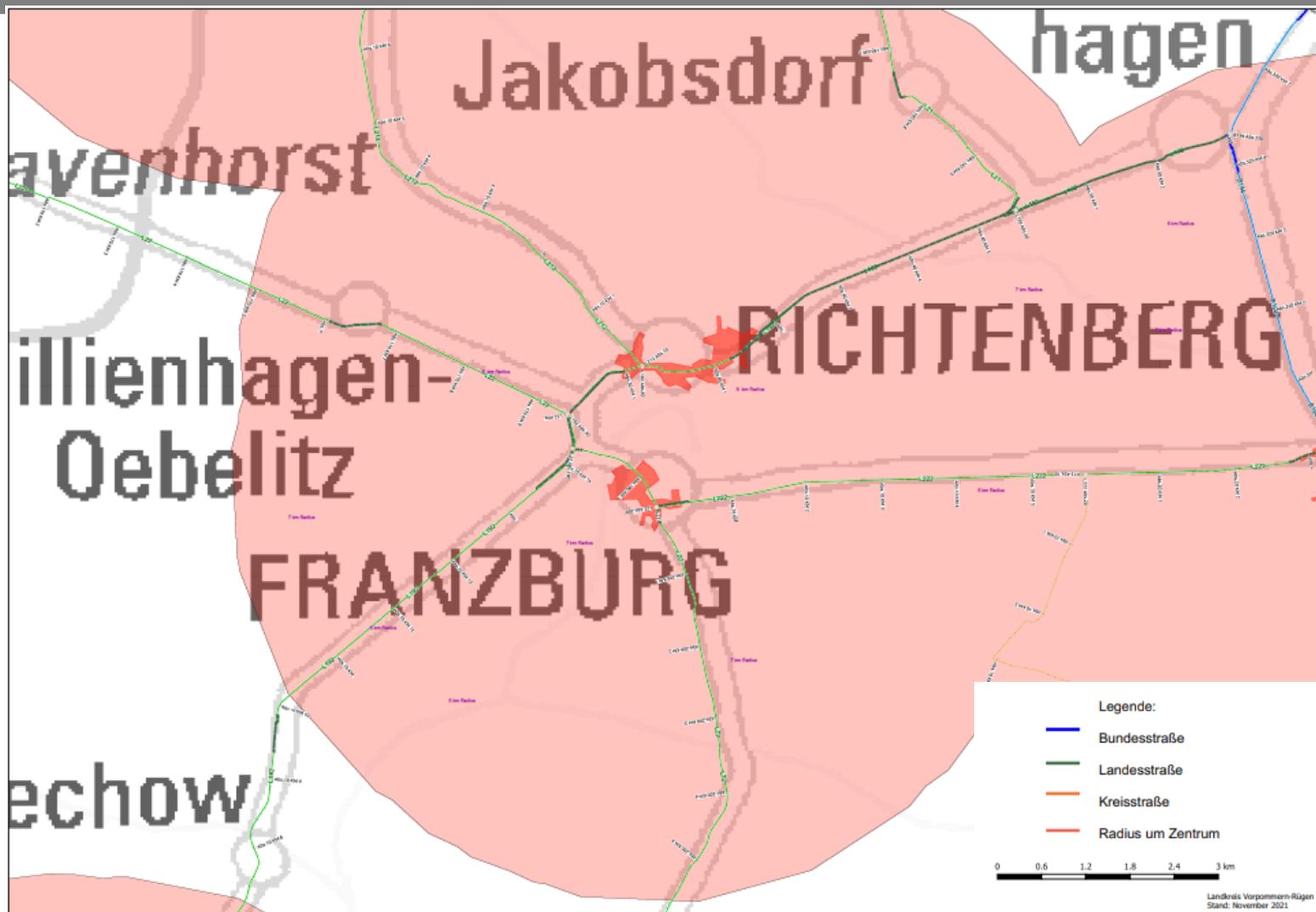


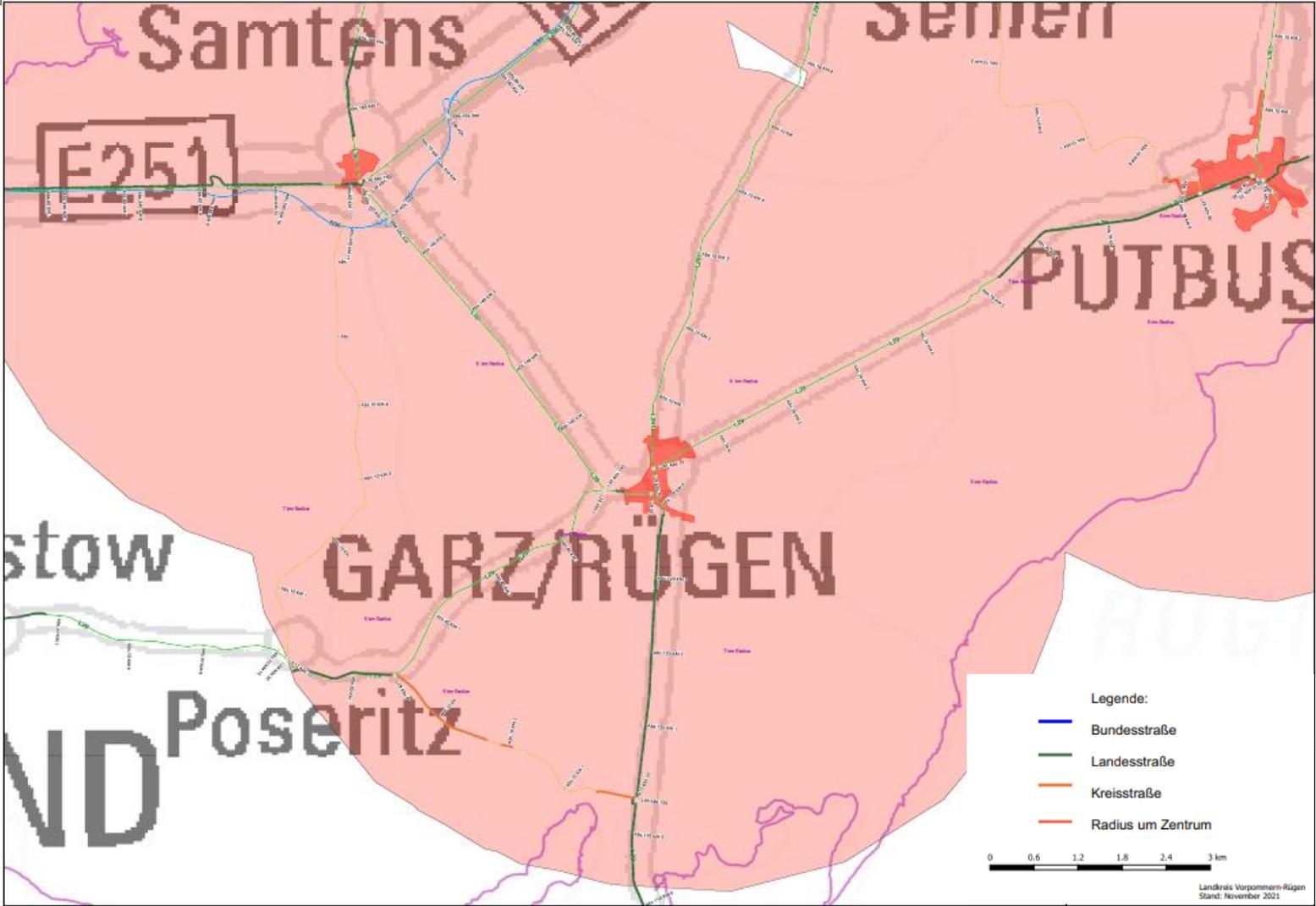


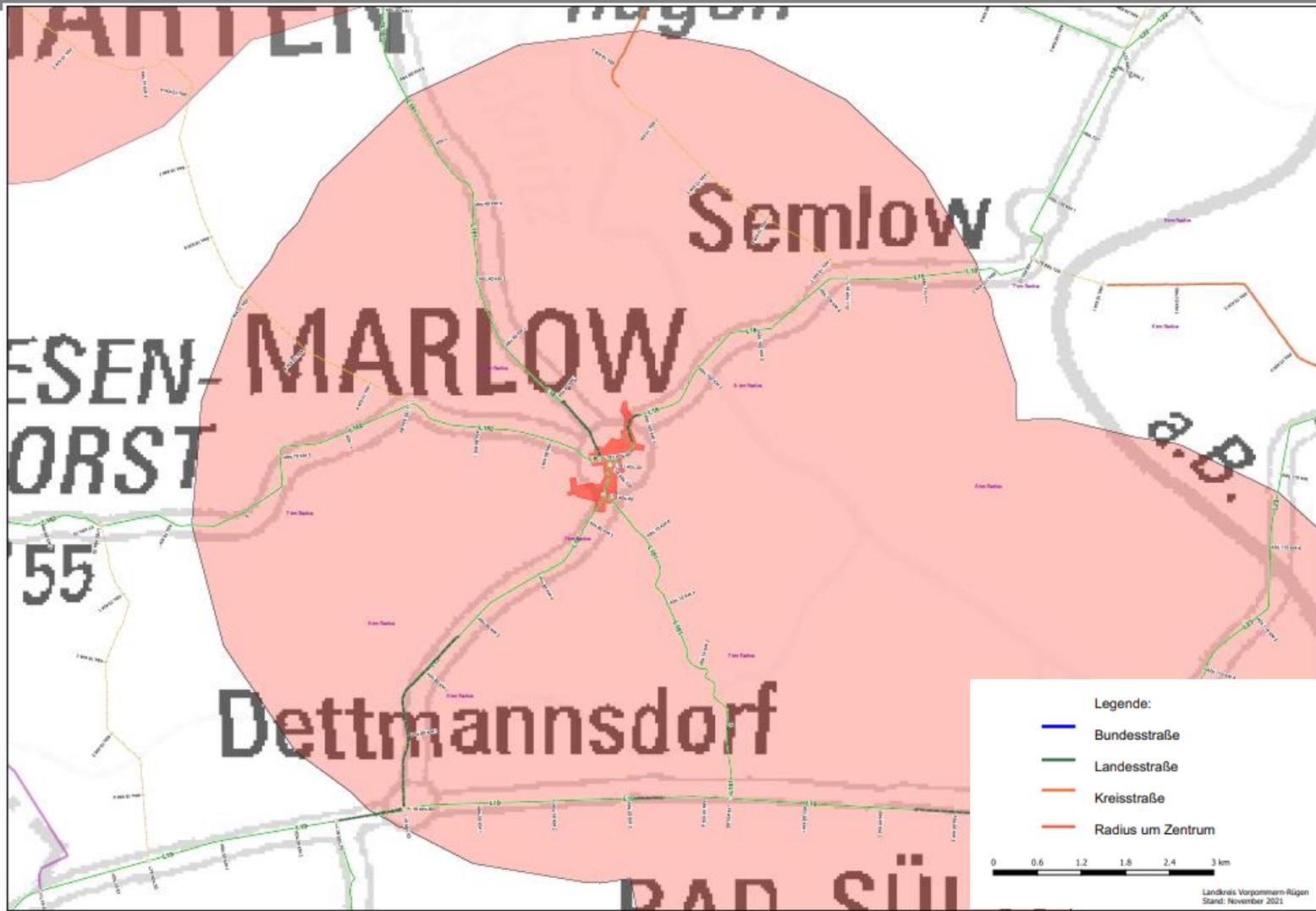


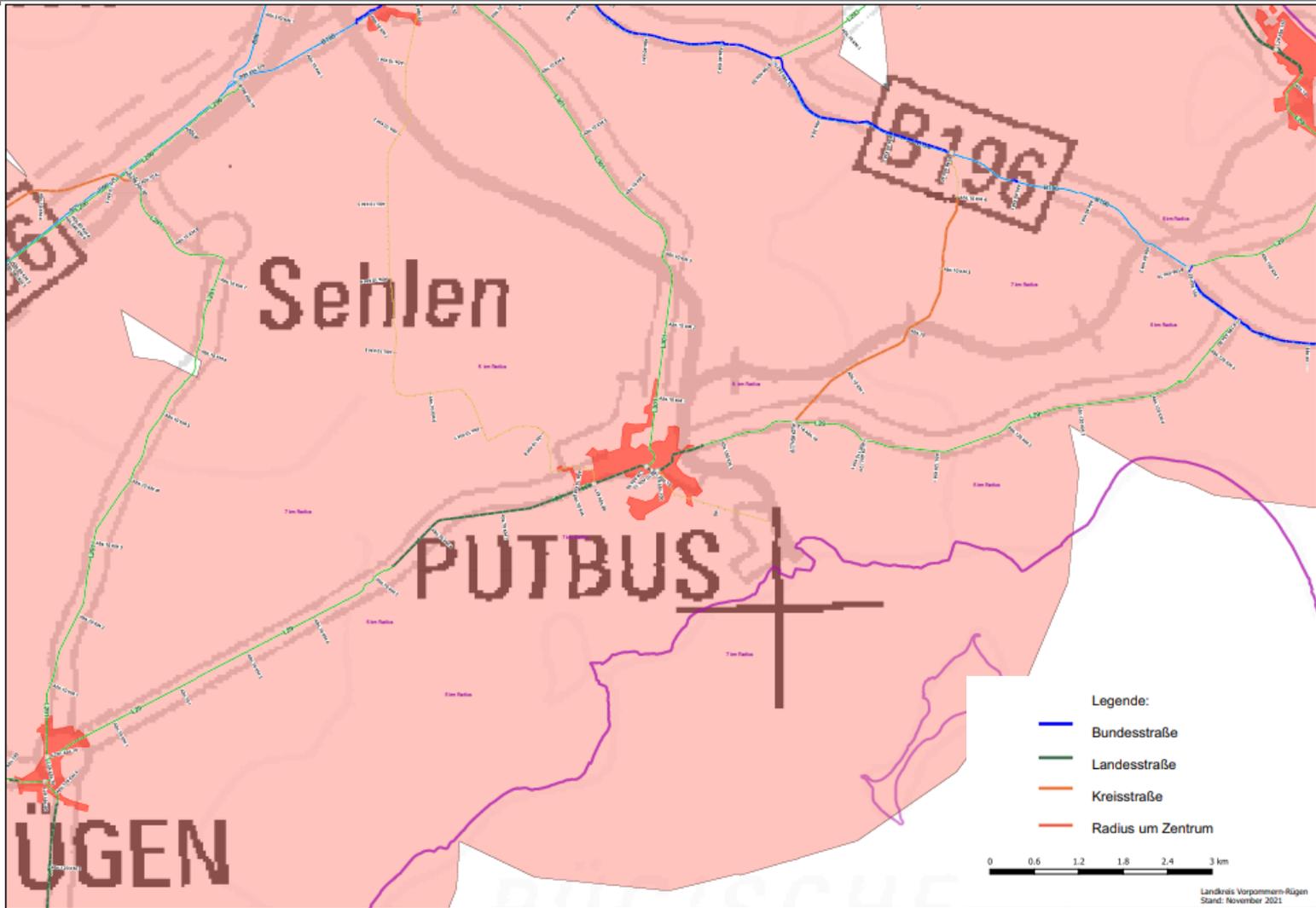


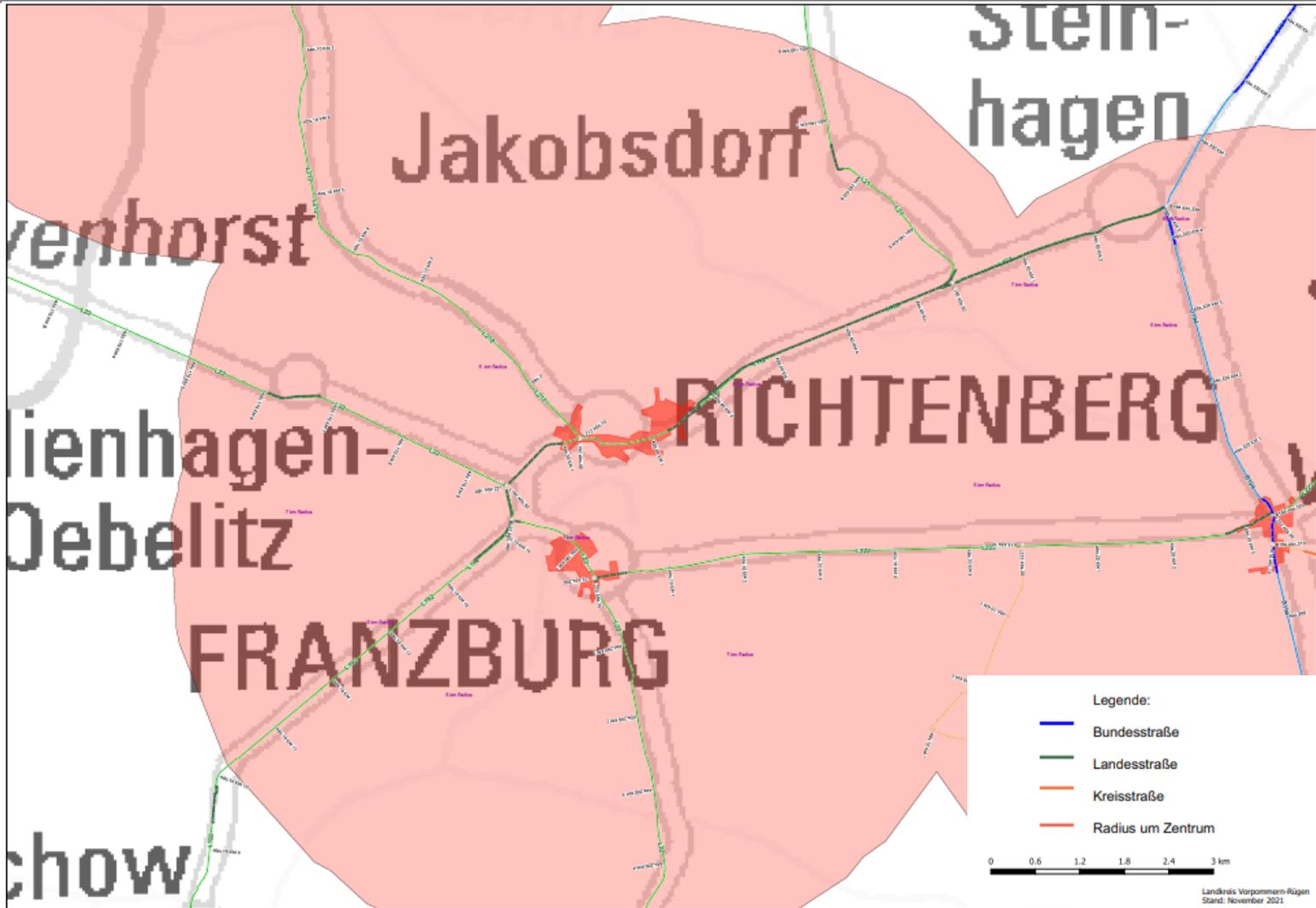


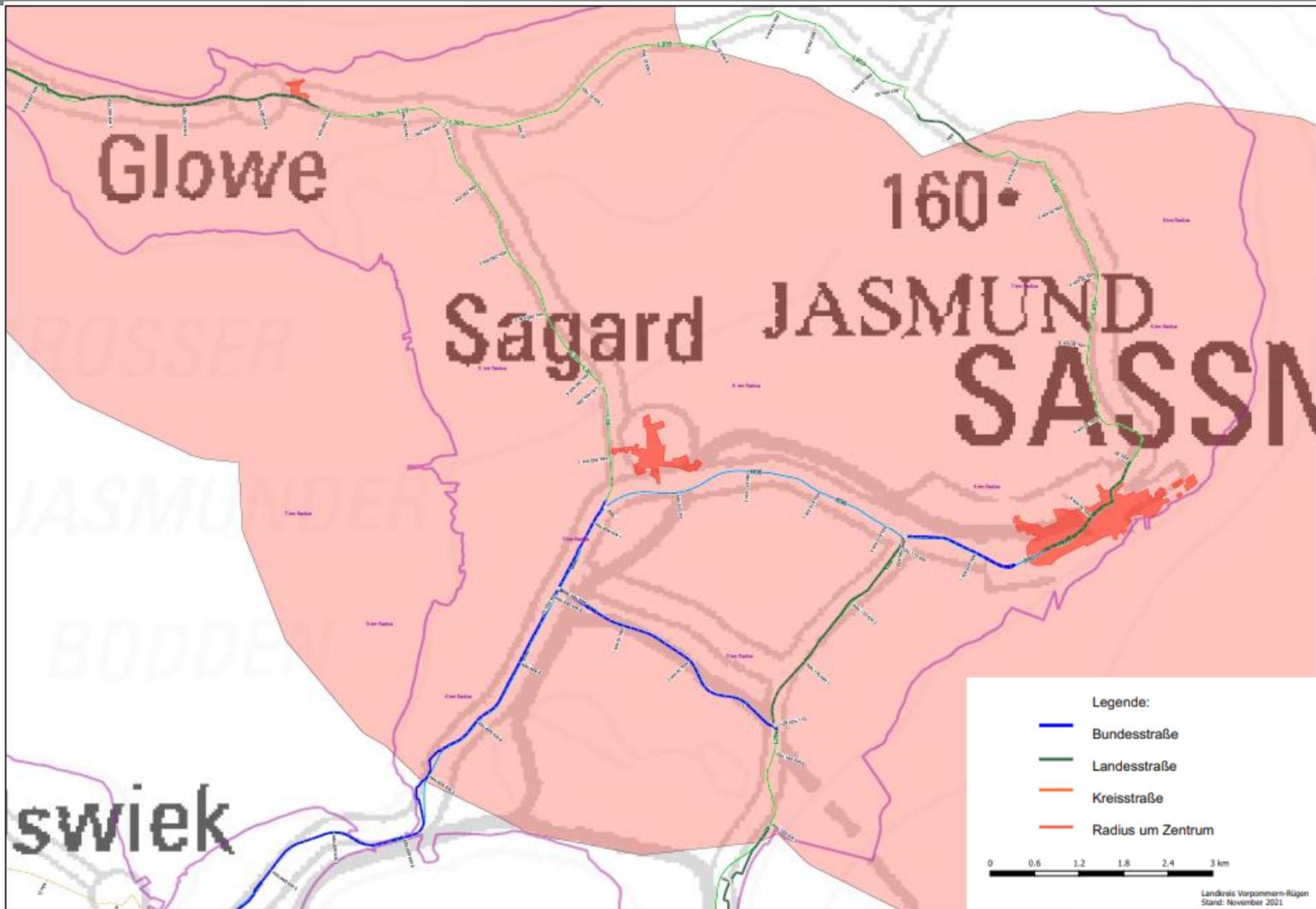


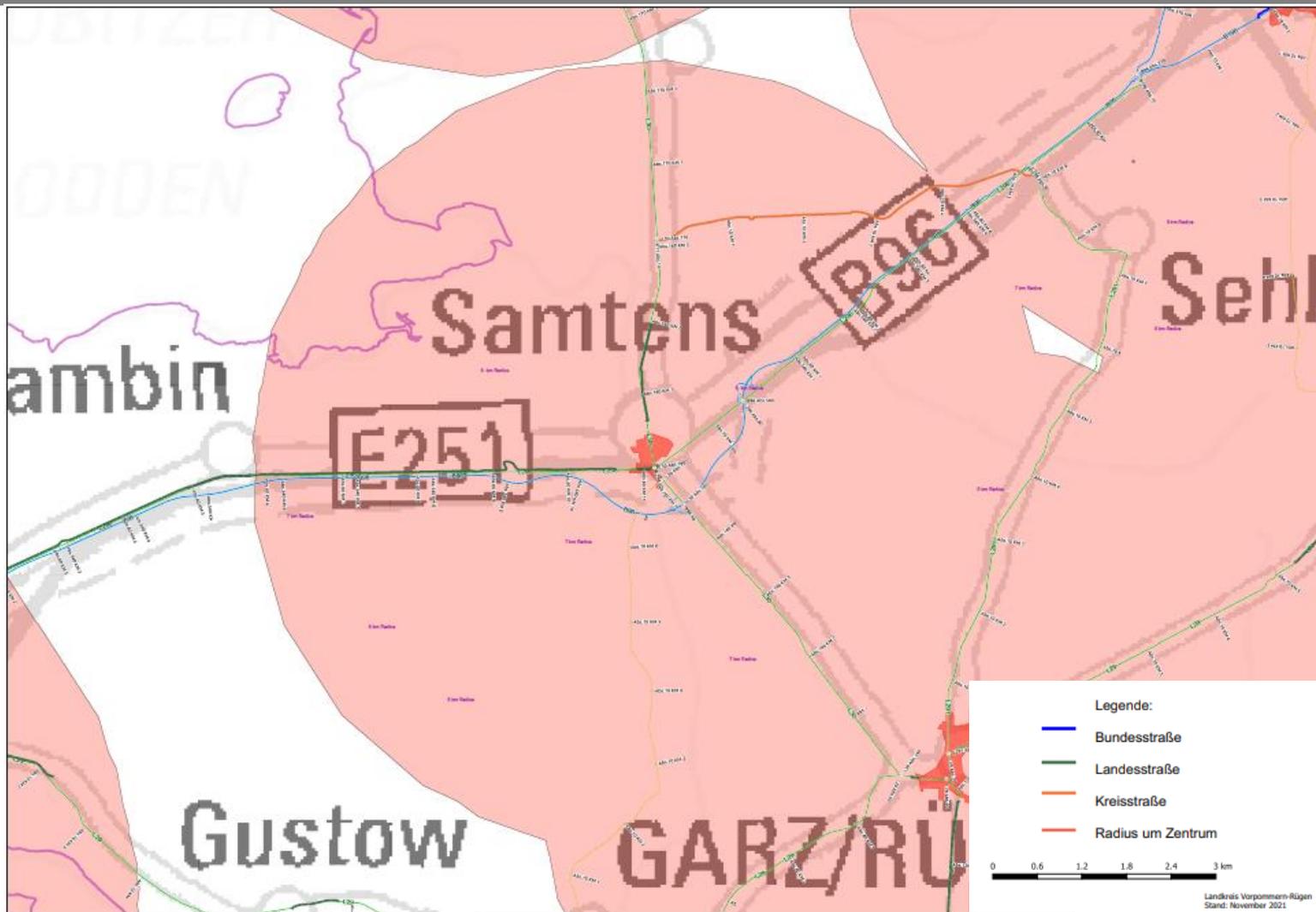


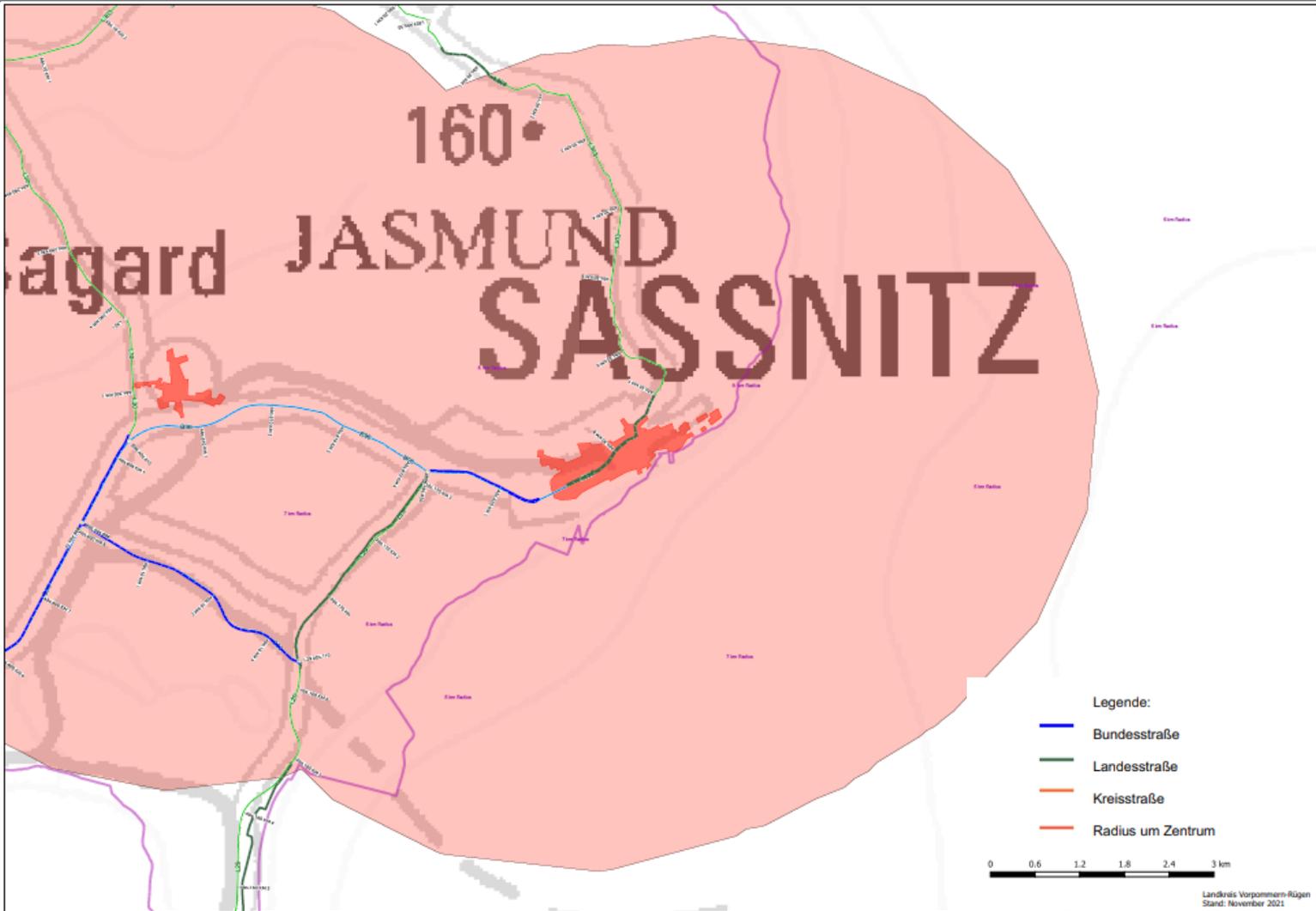


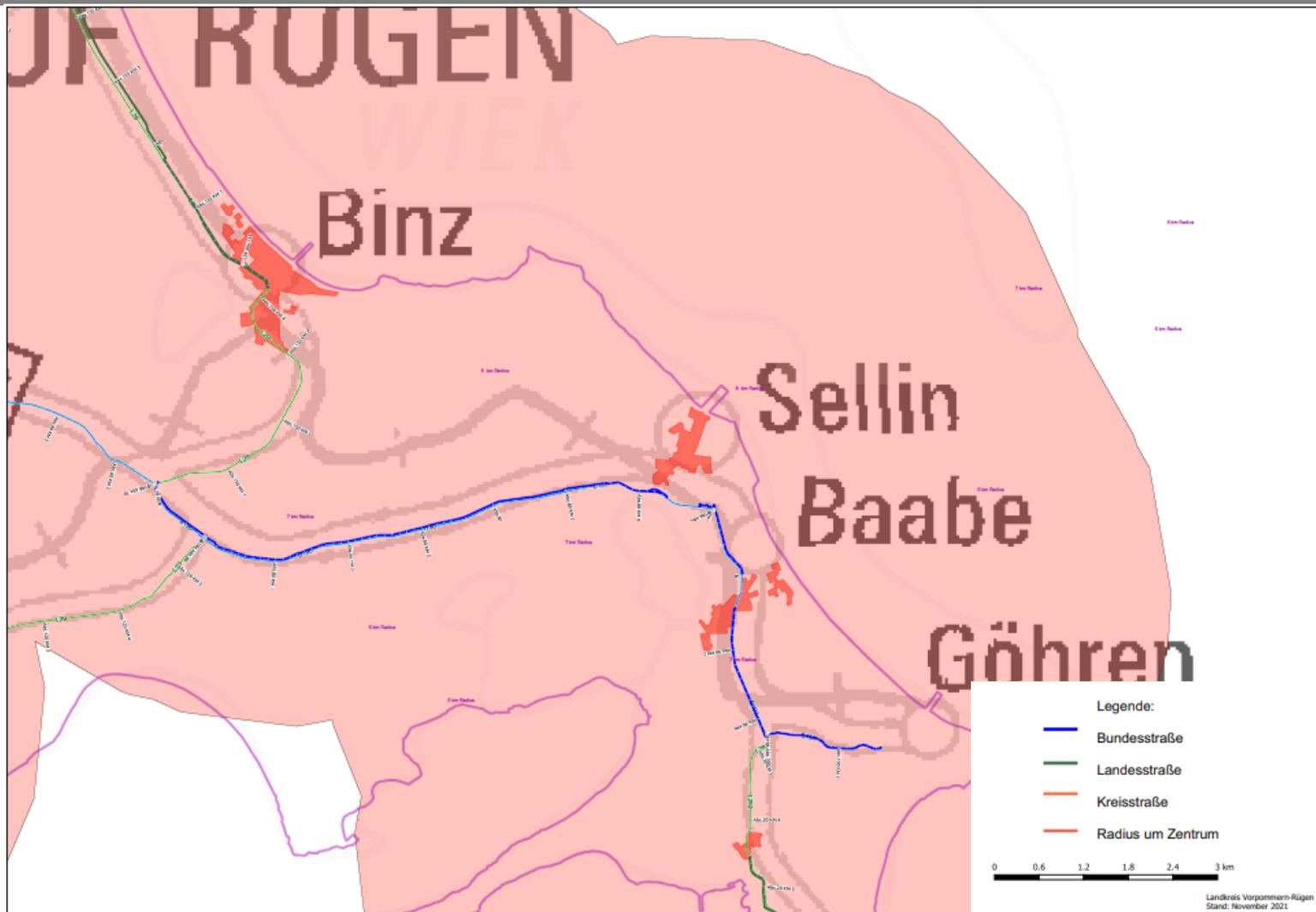


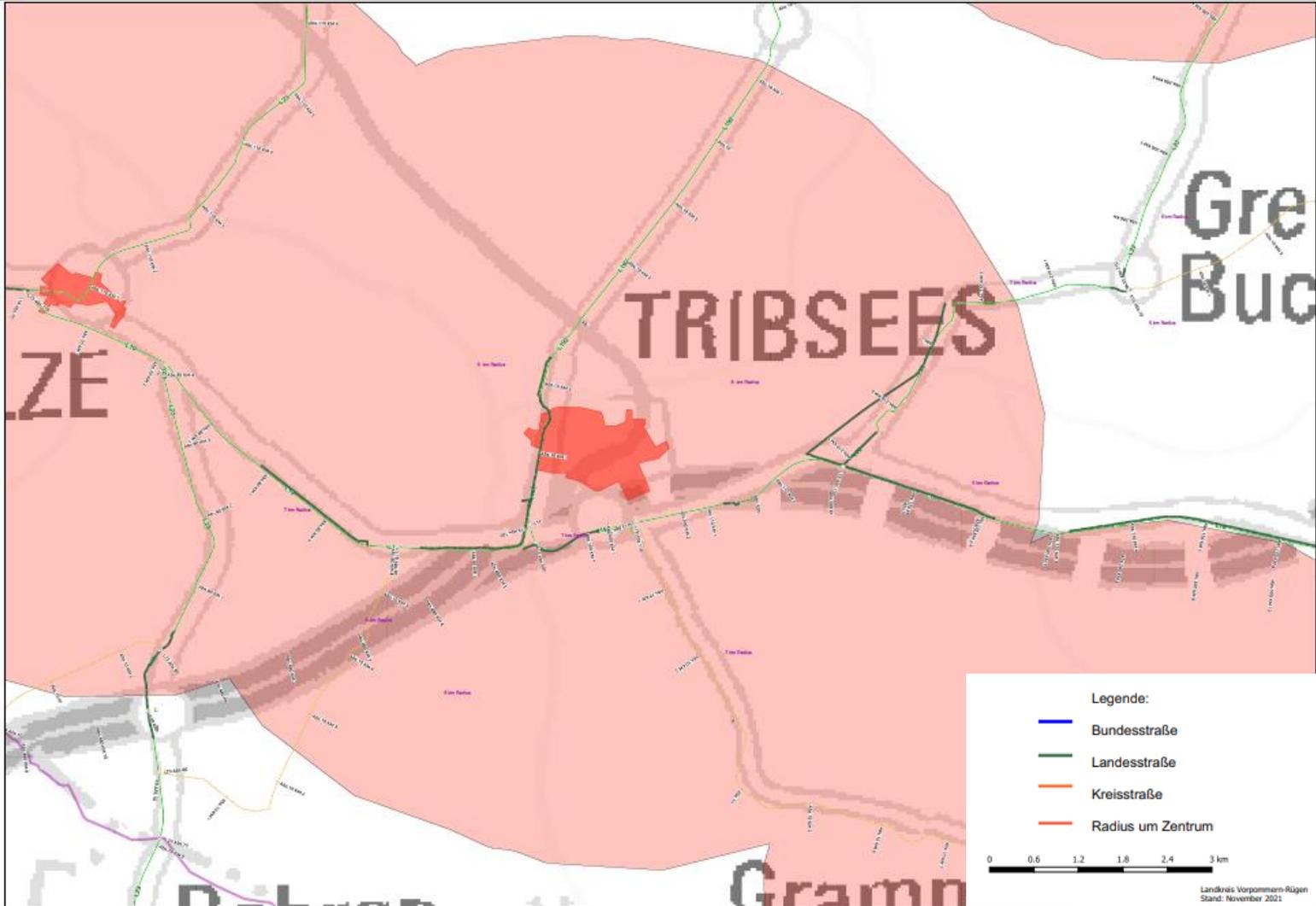


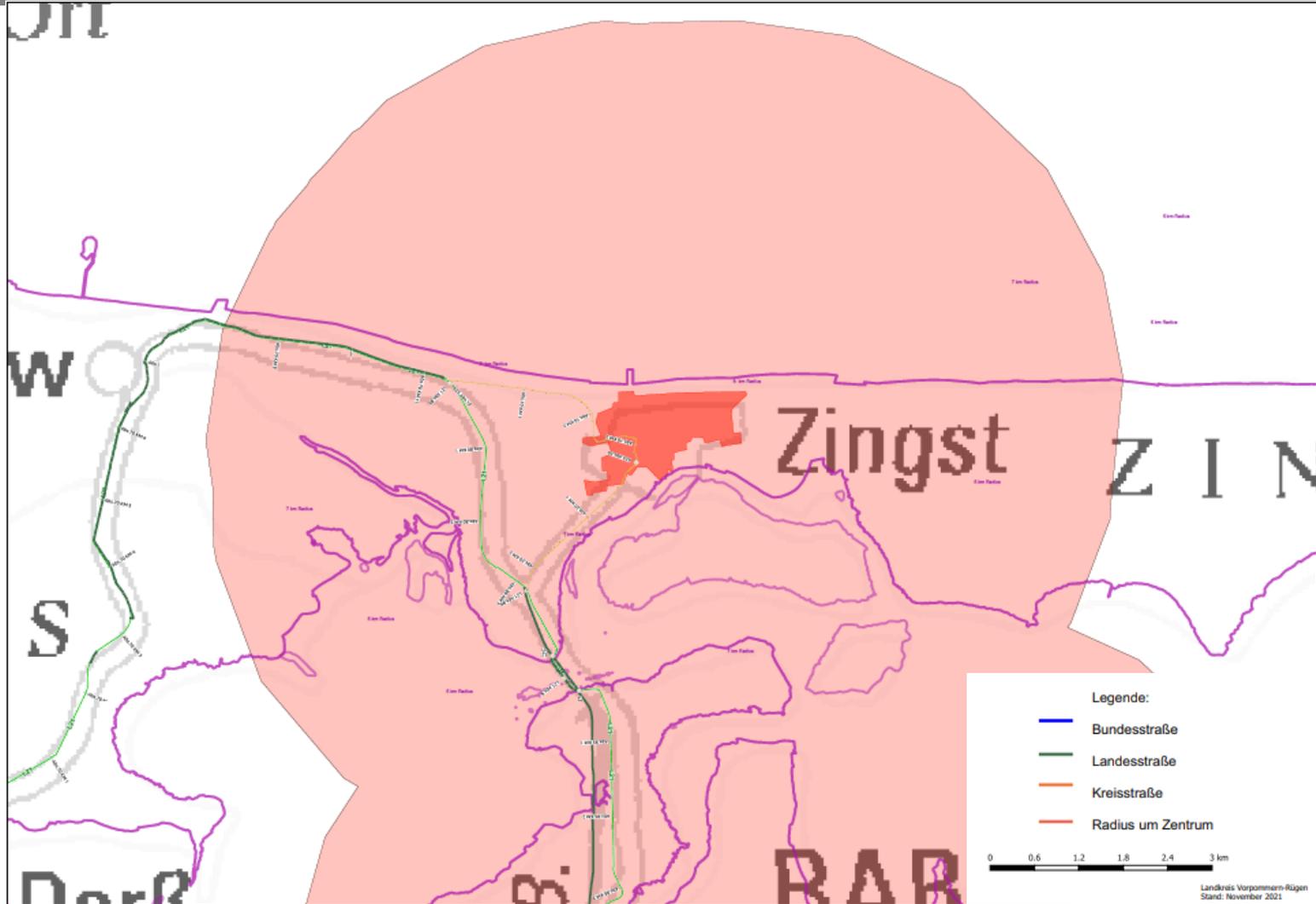


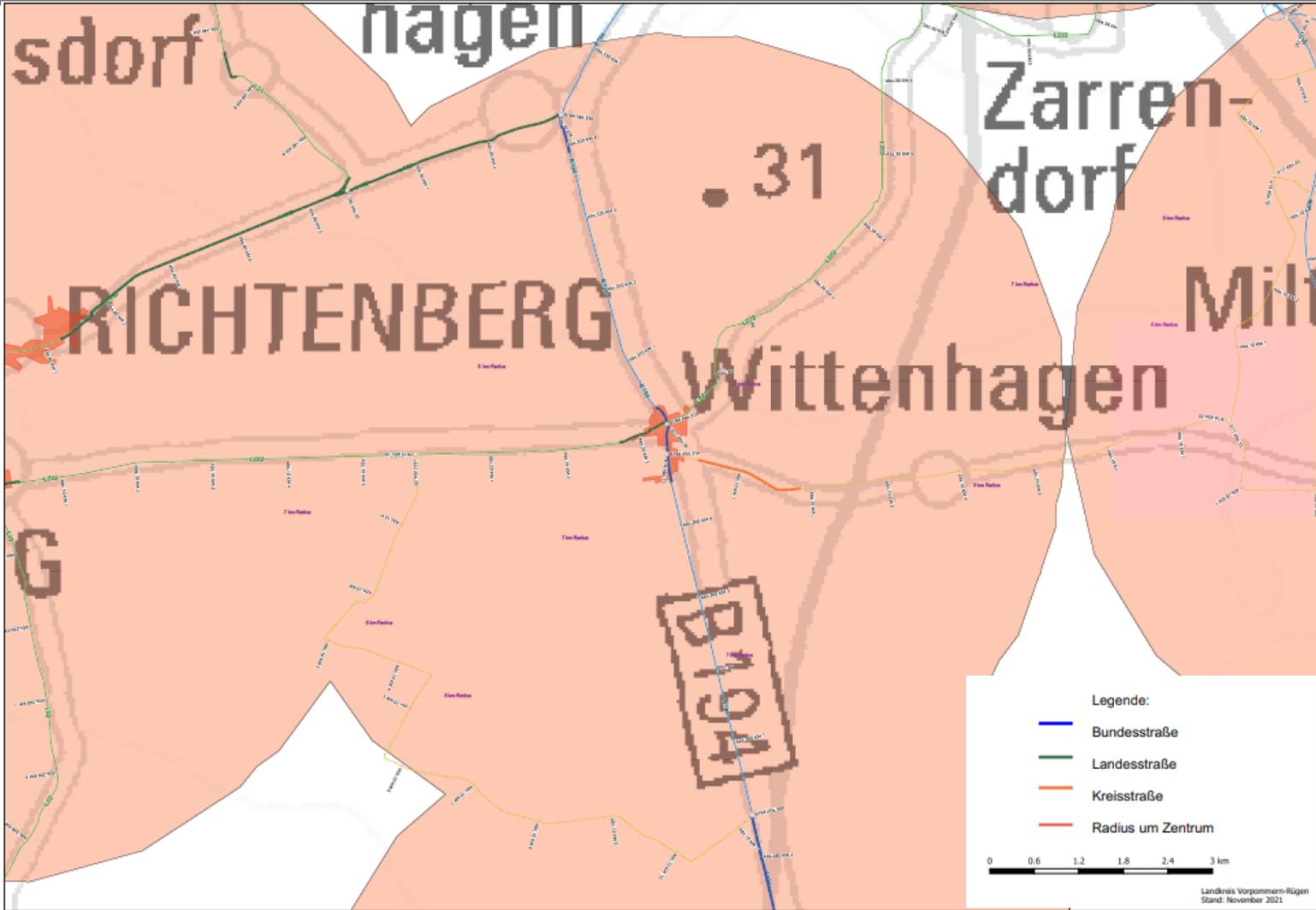


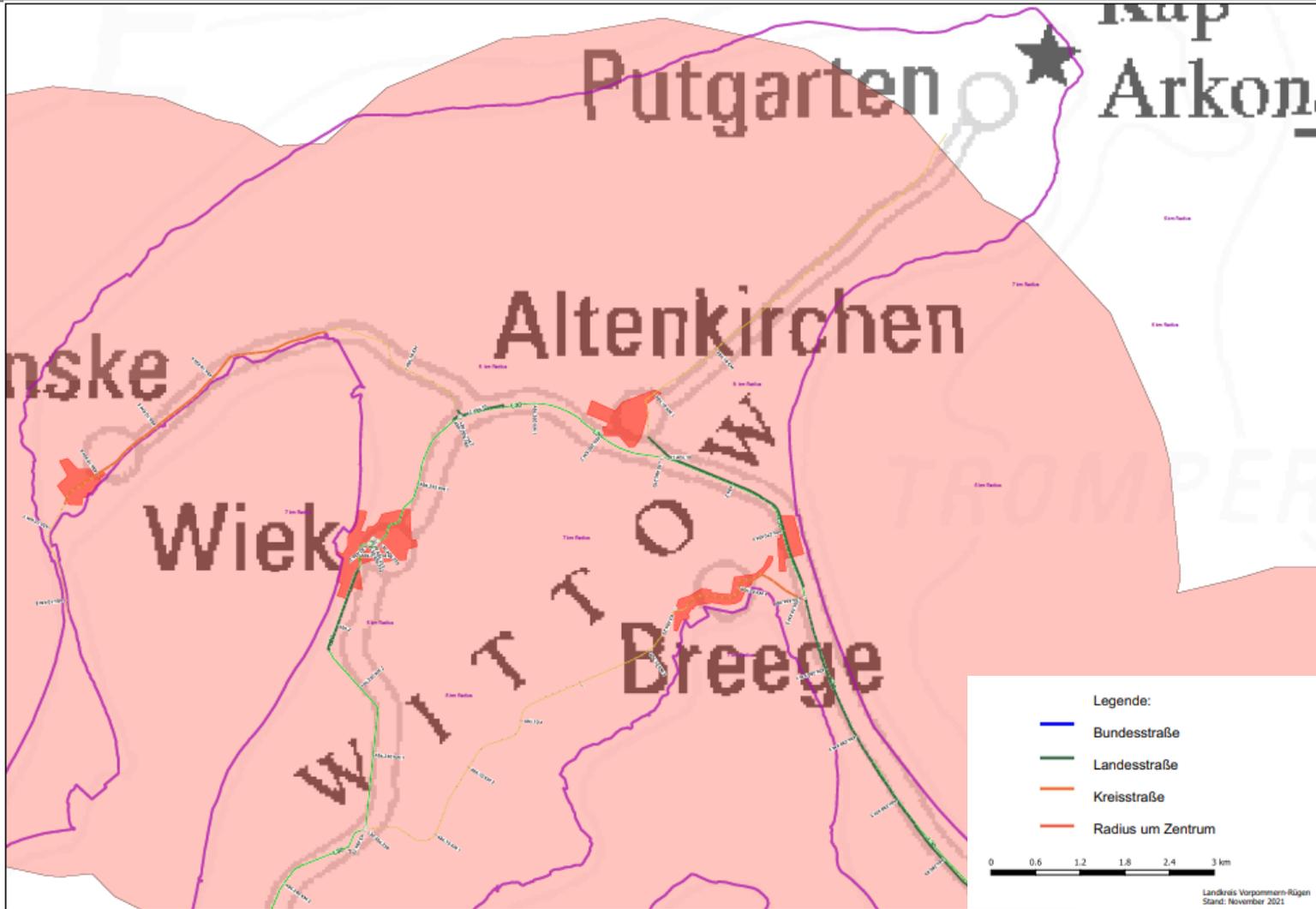


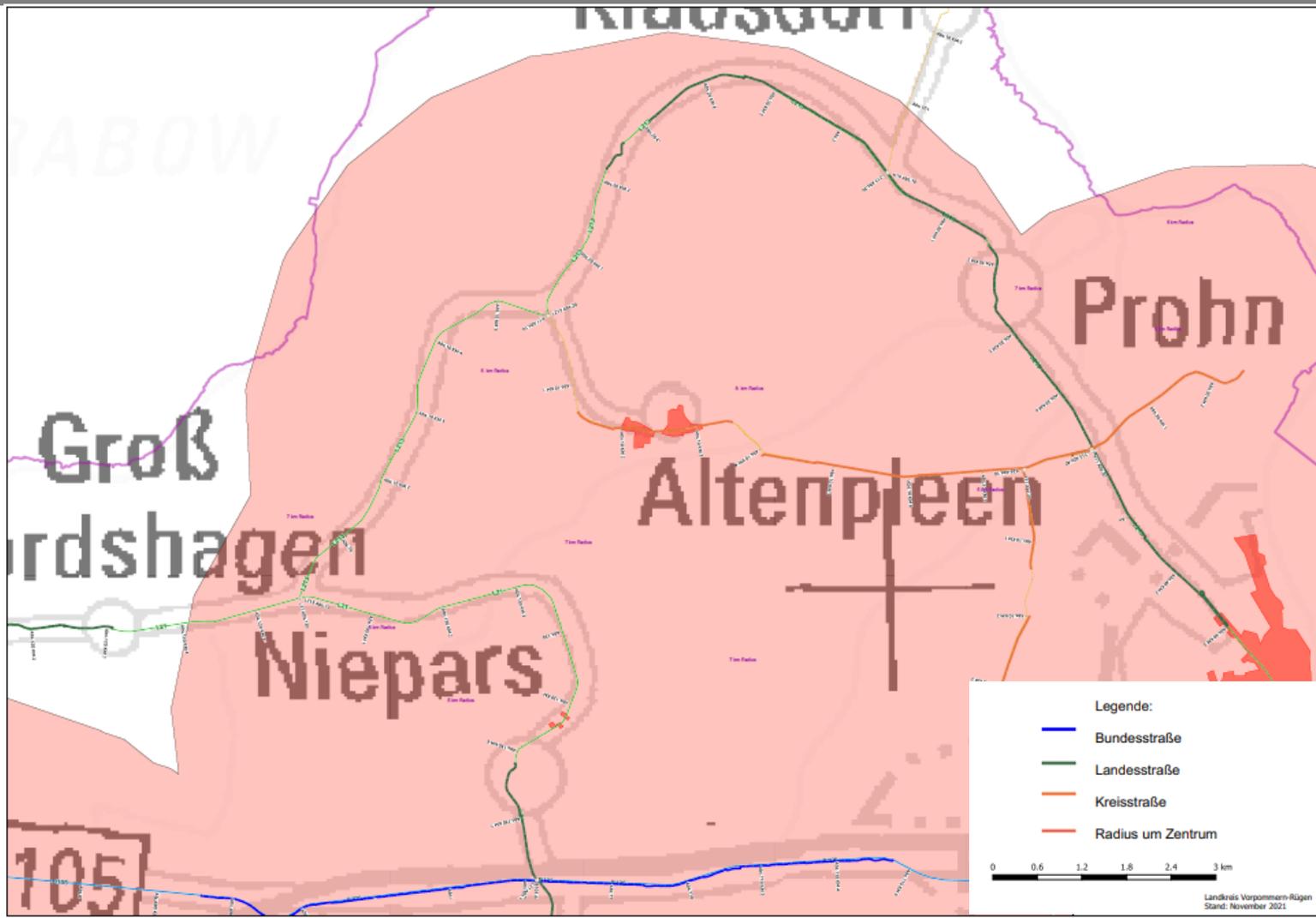










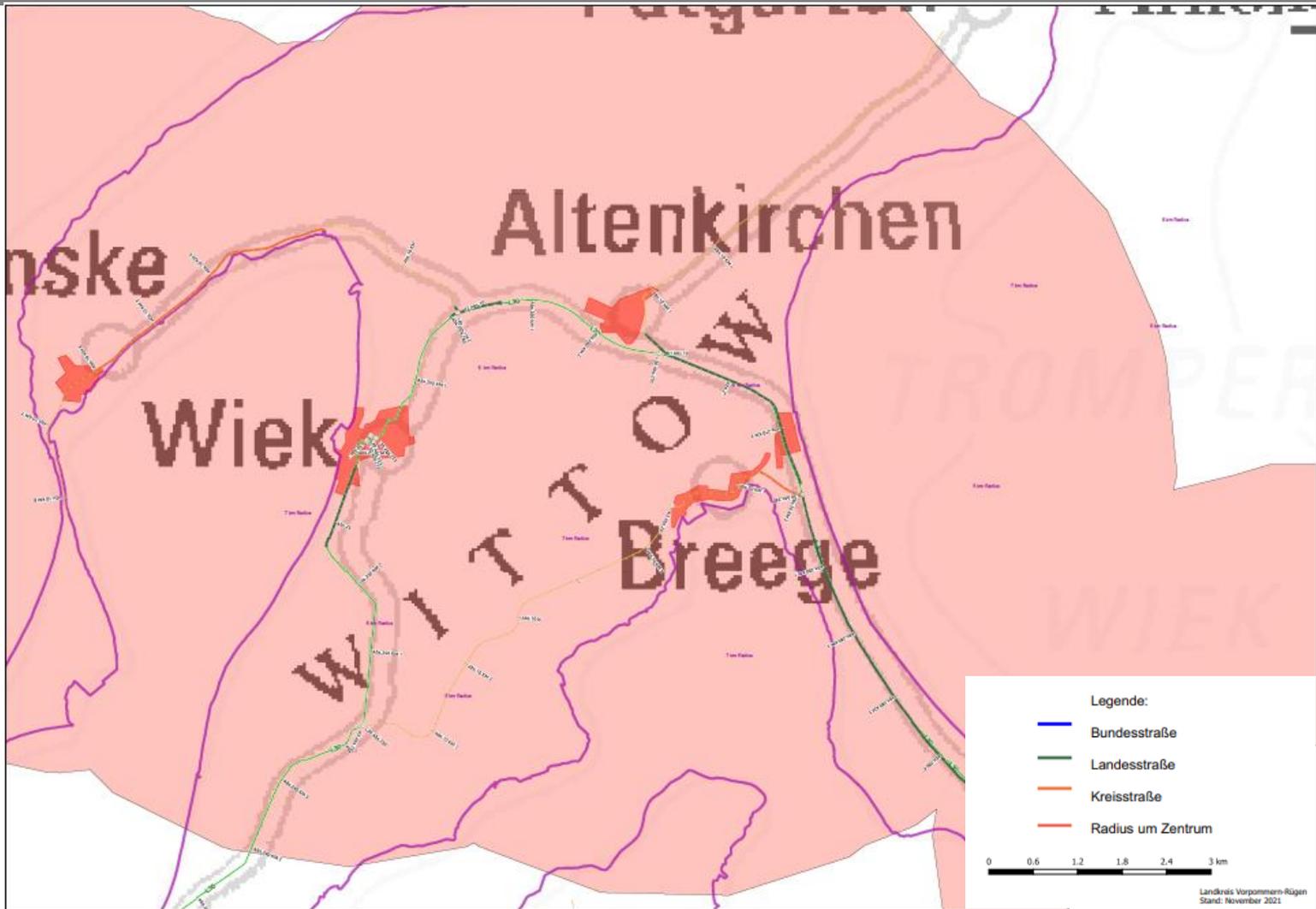


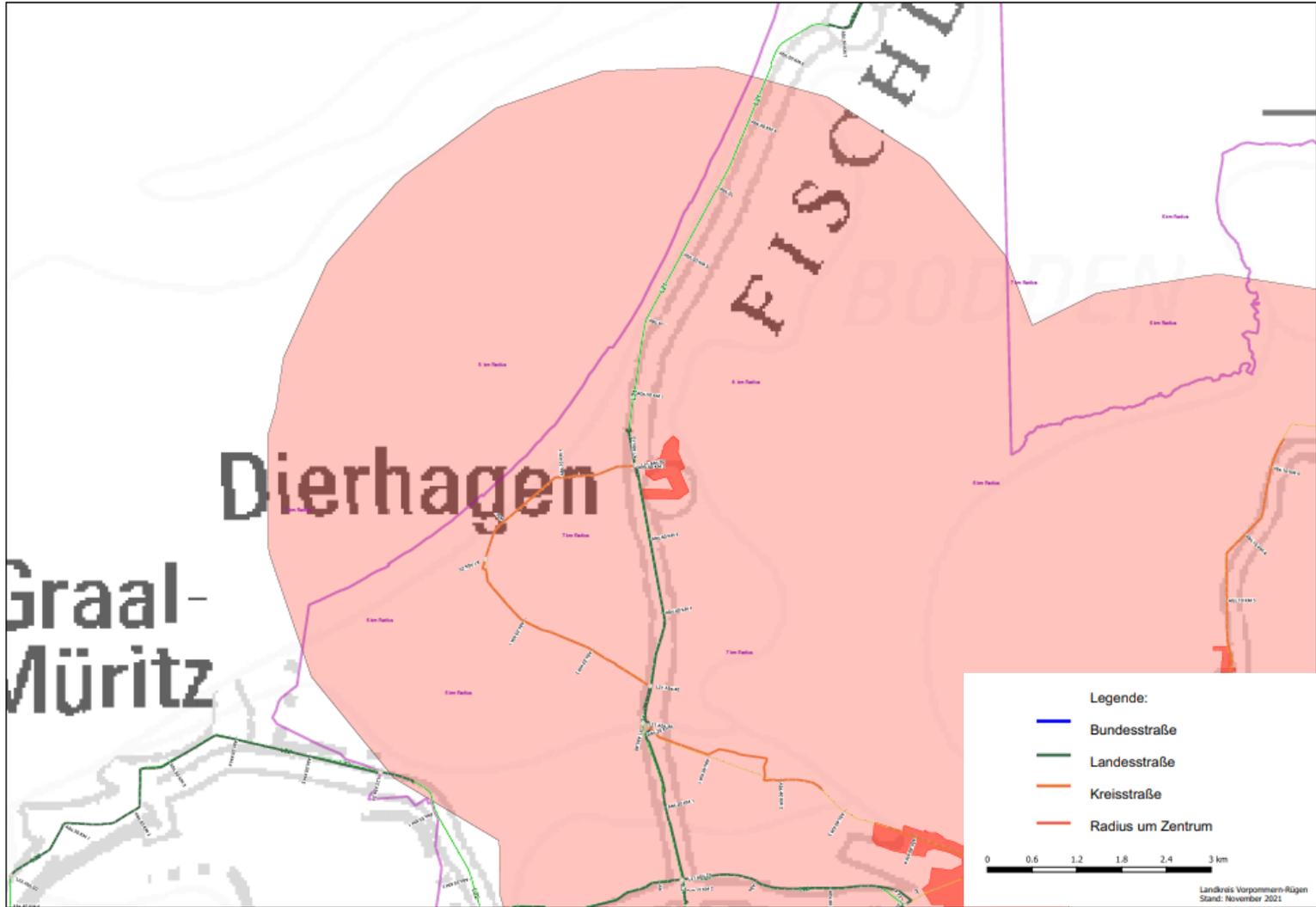
**Legende:**

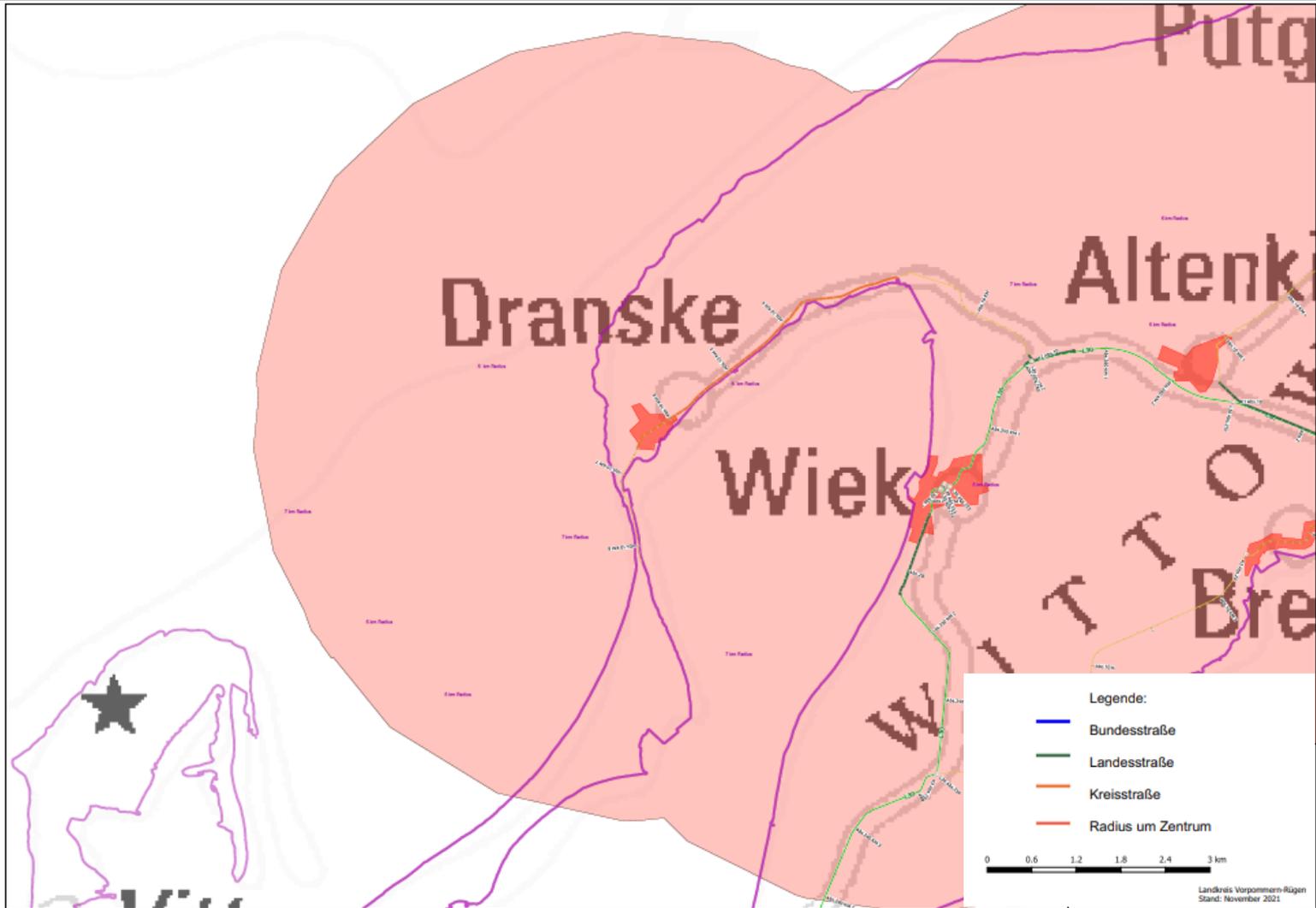
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Radius um Zentrum

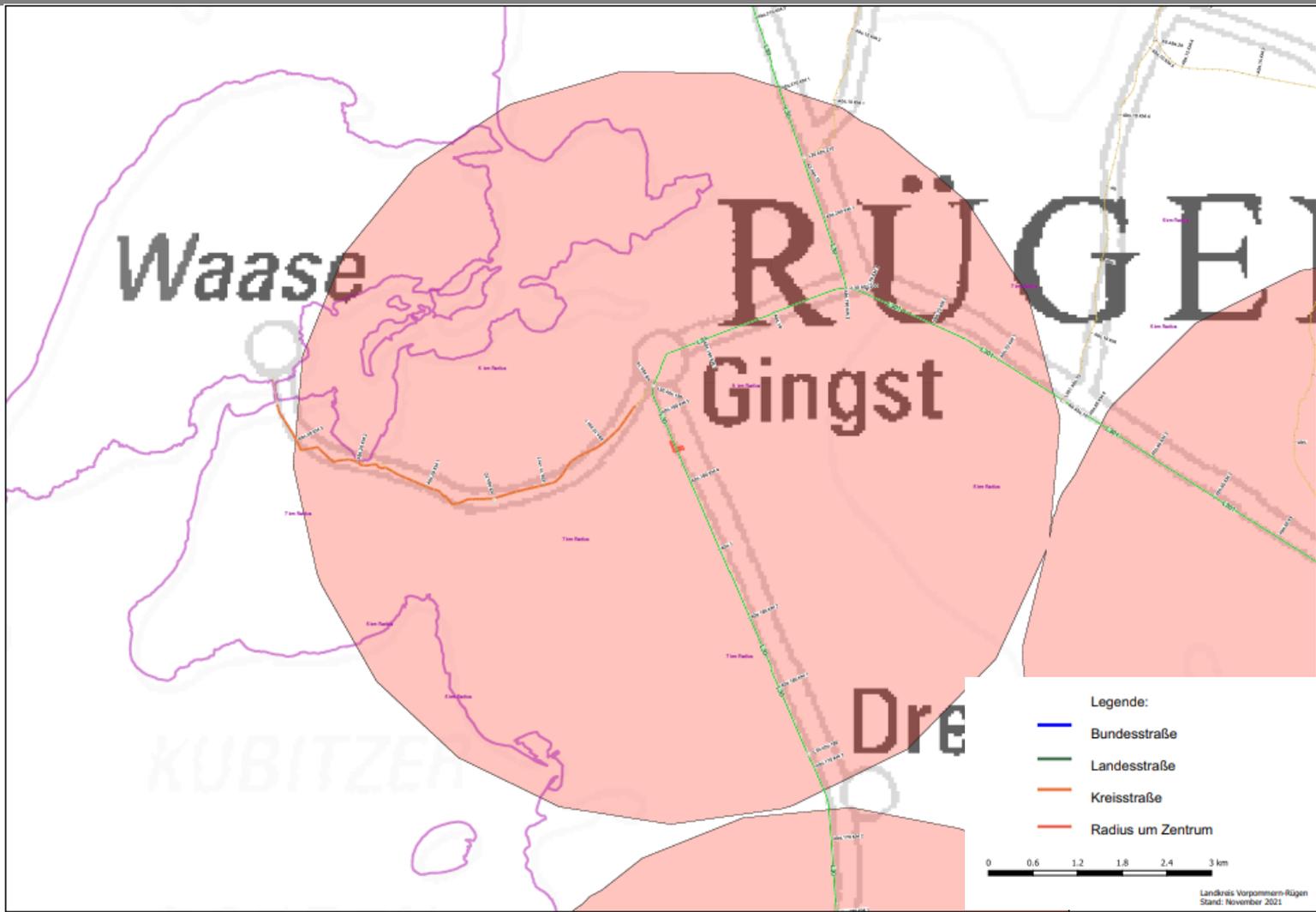
0 0.6 1.2 1.8 2.4 3 km

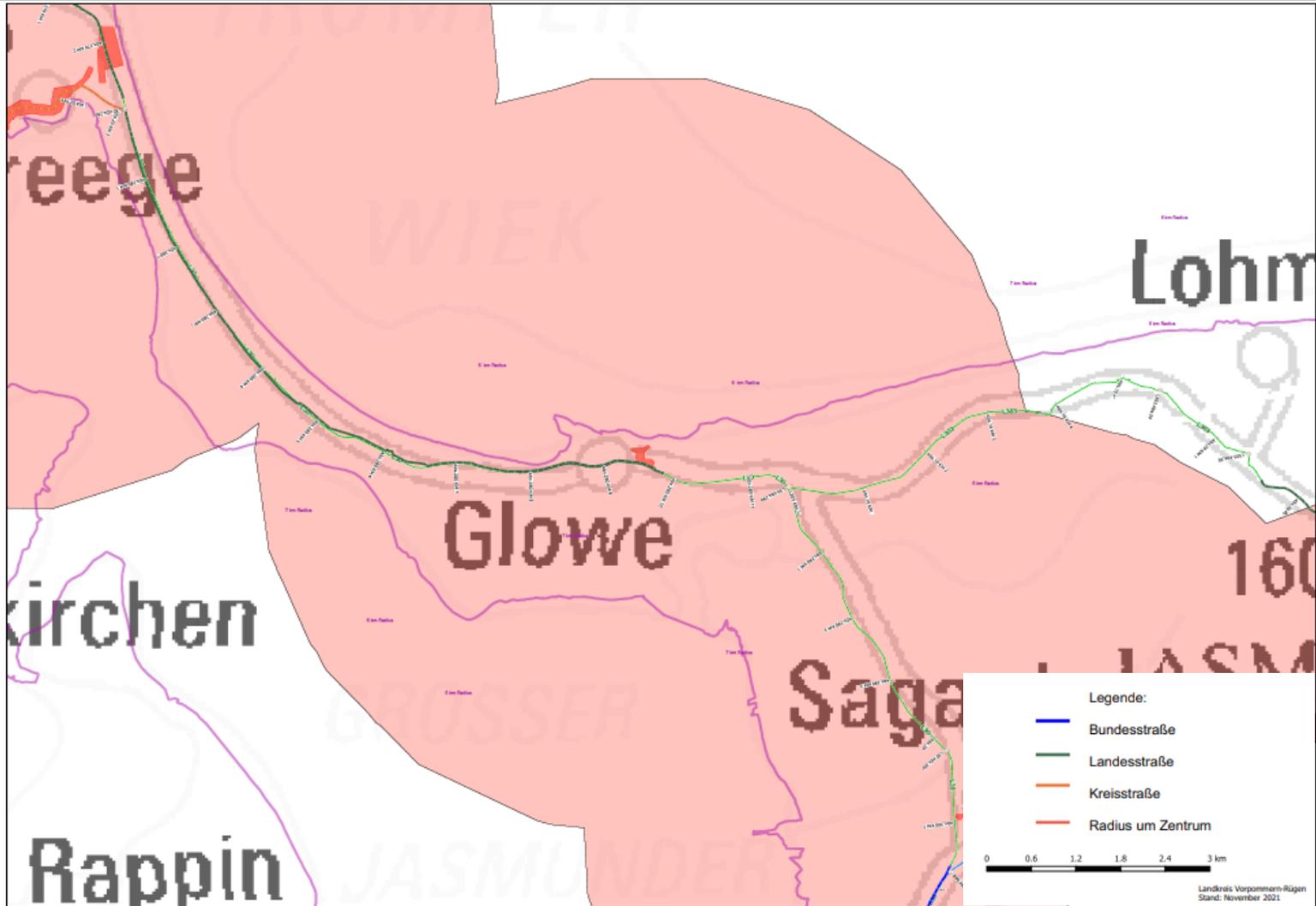
Landkreis Vorpommern-Rügen  
Stand: November 2021

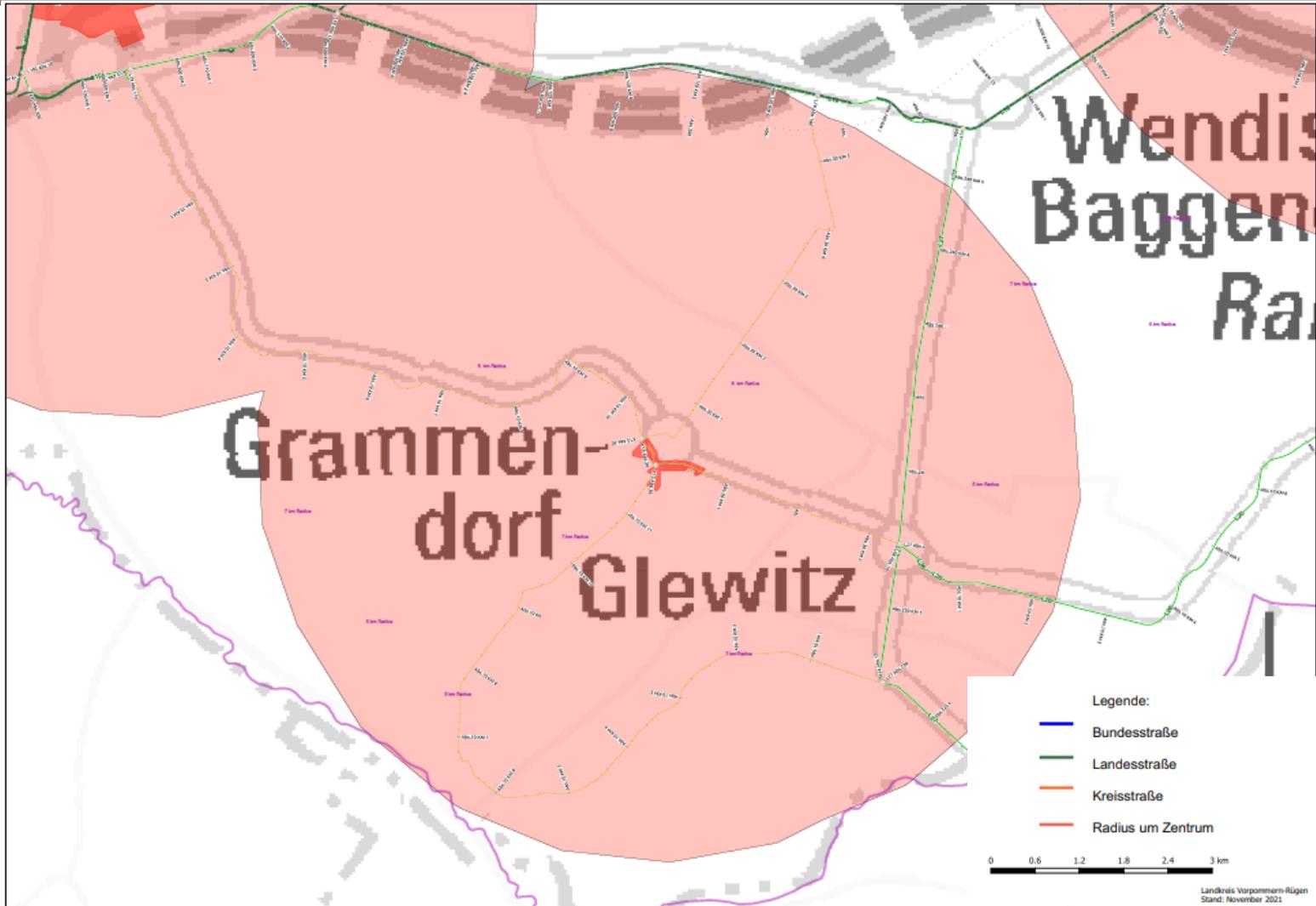


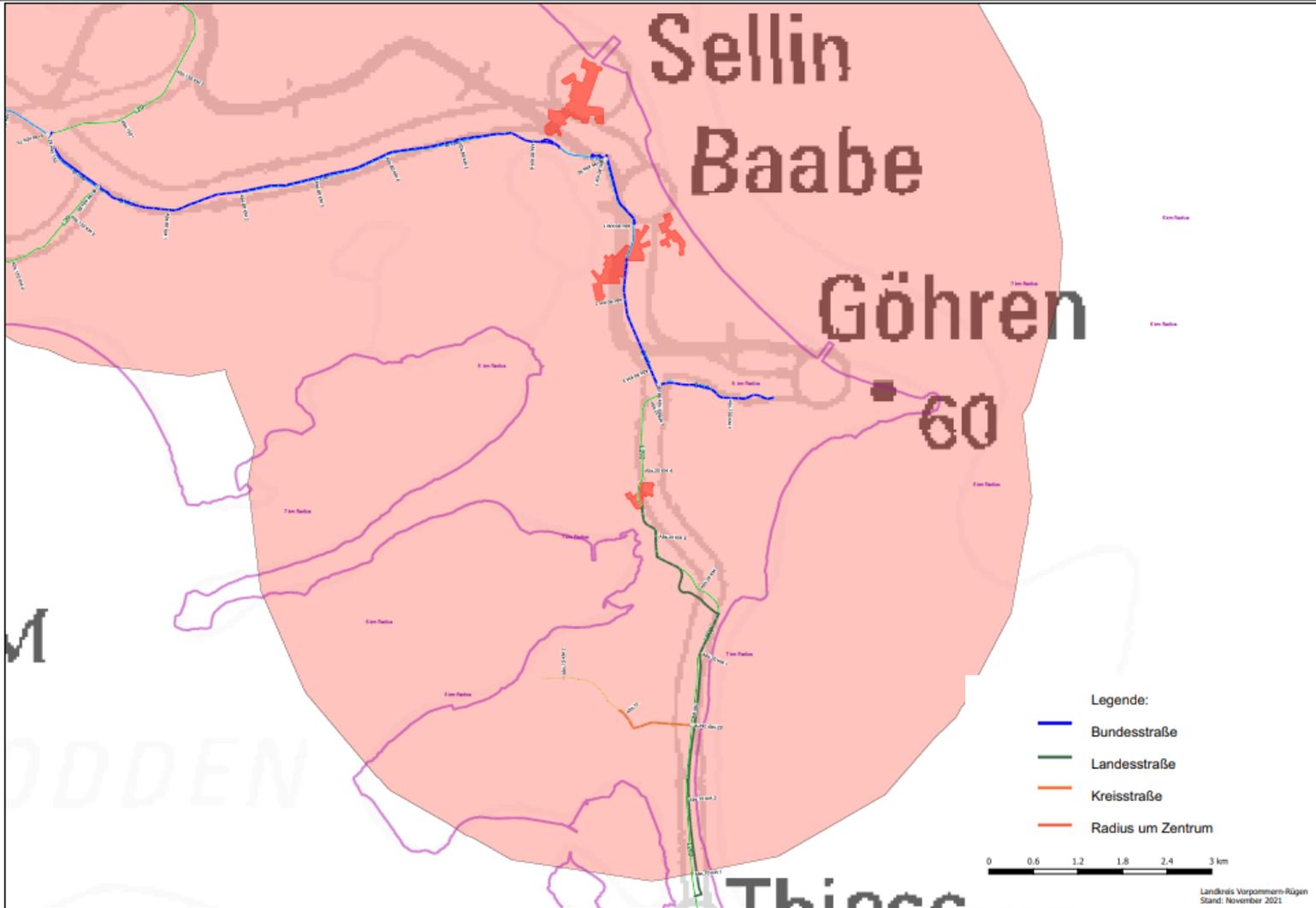


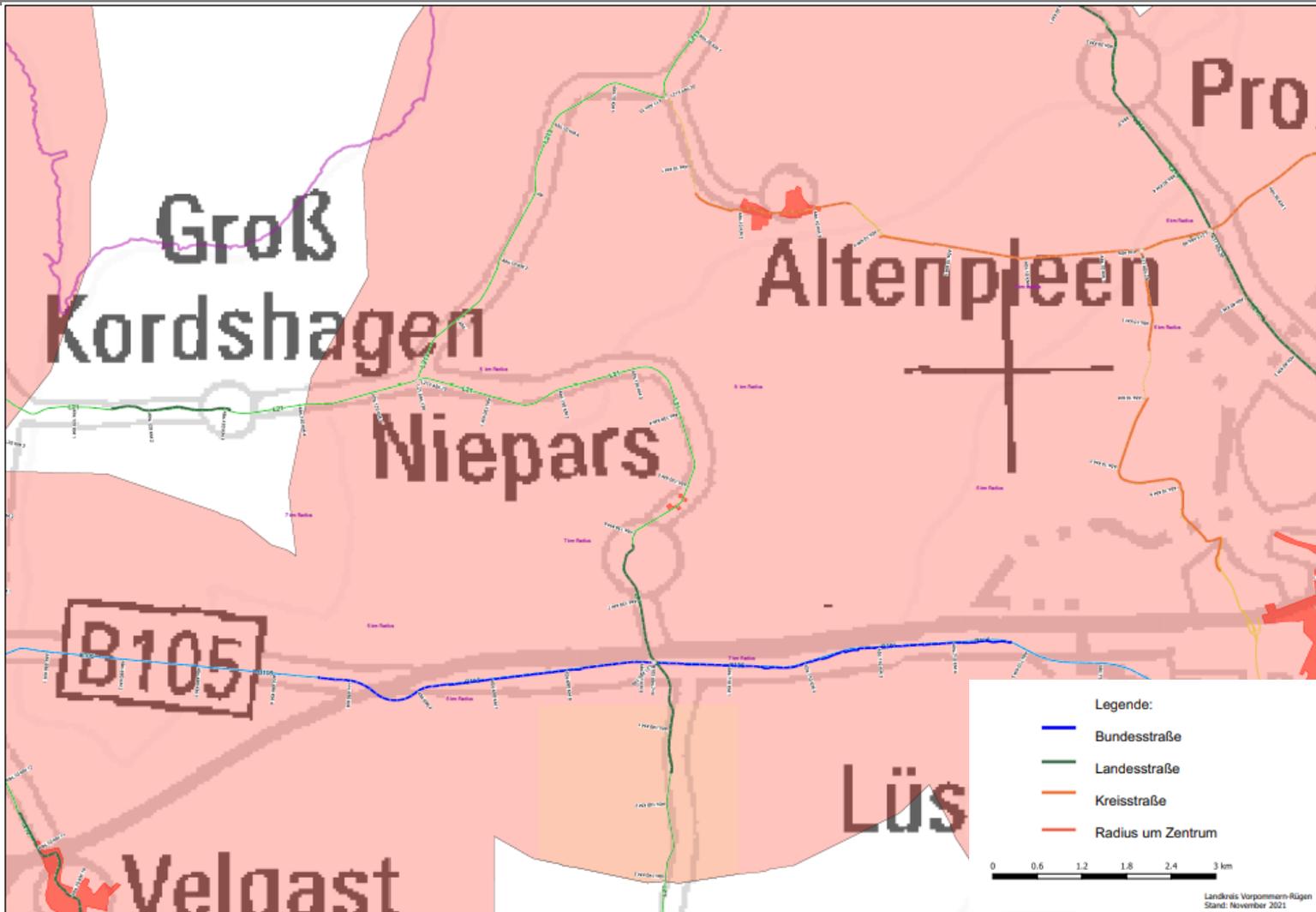


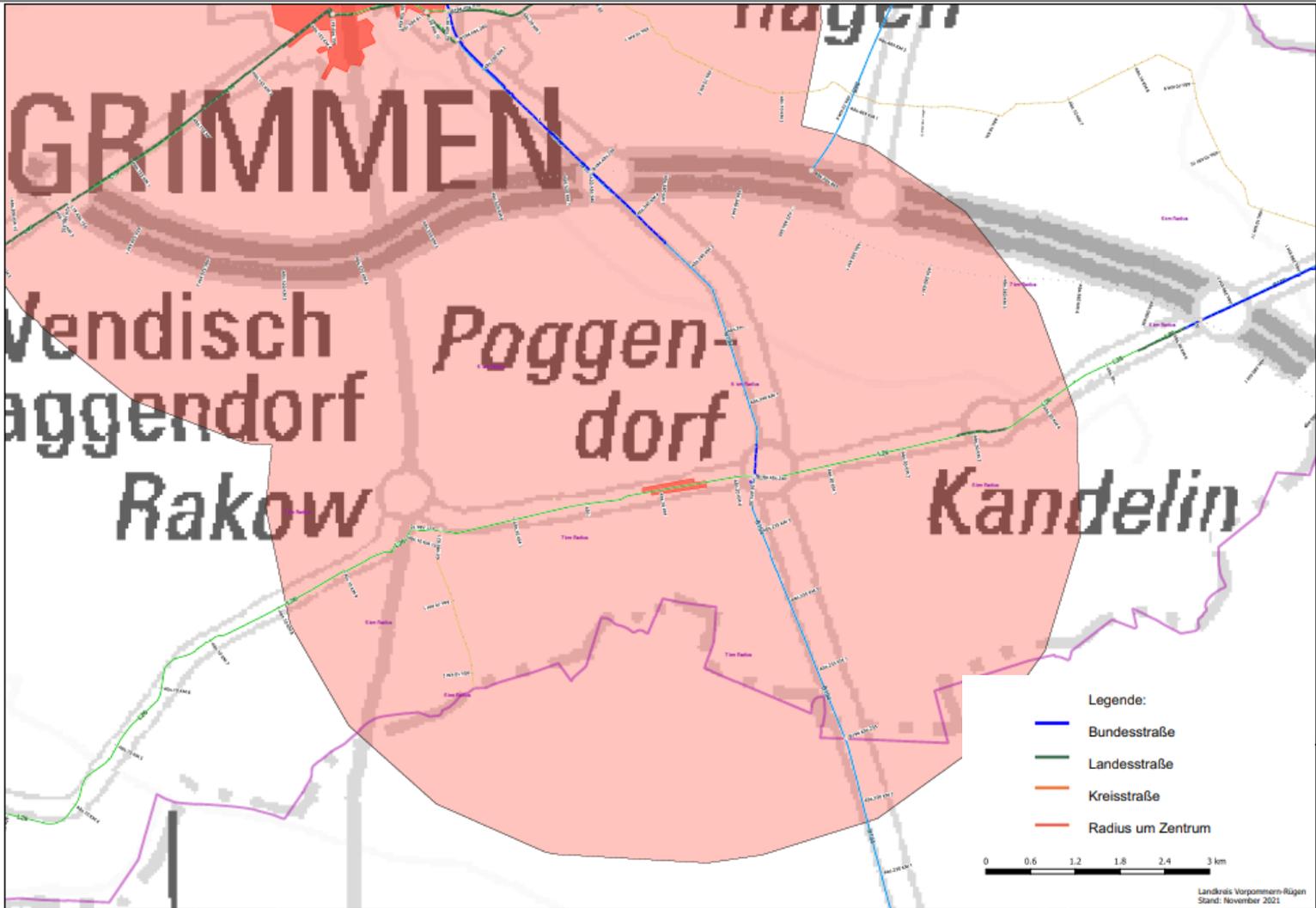


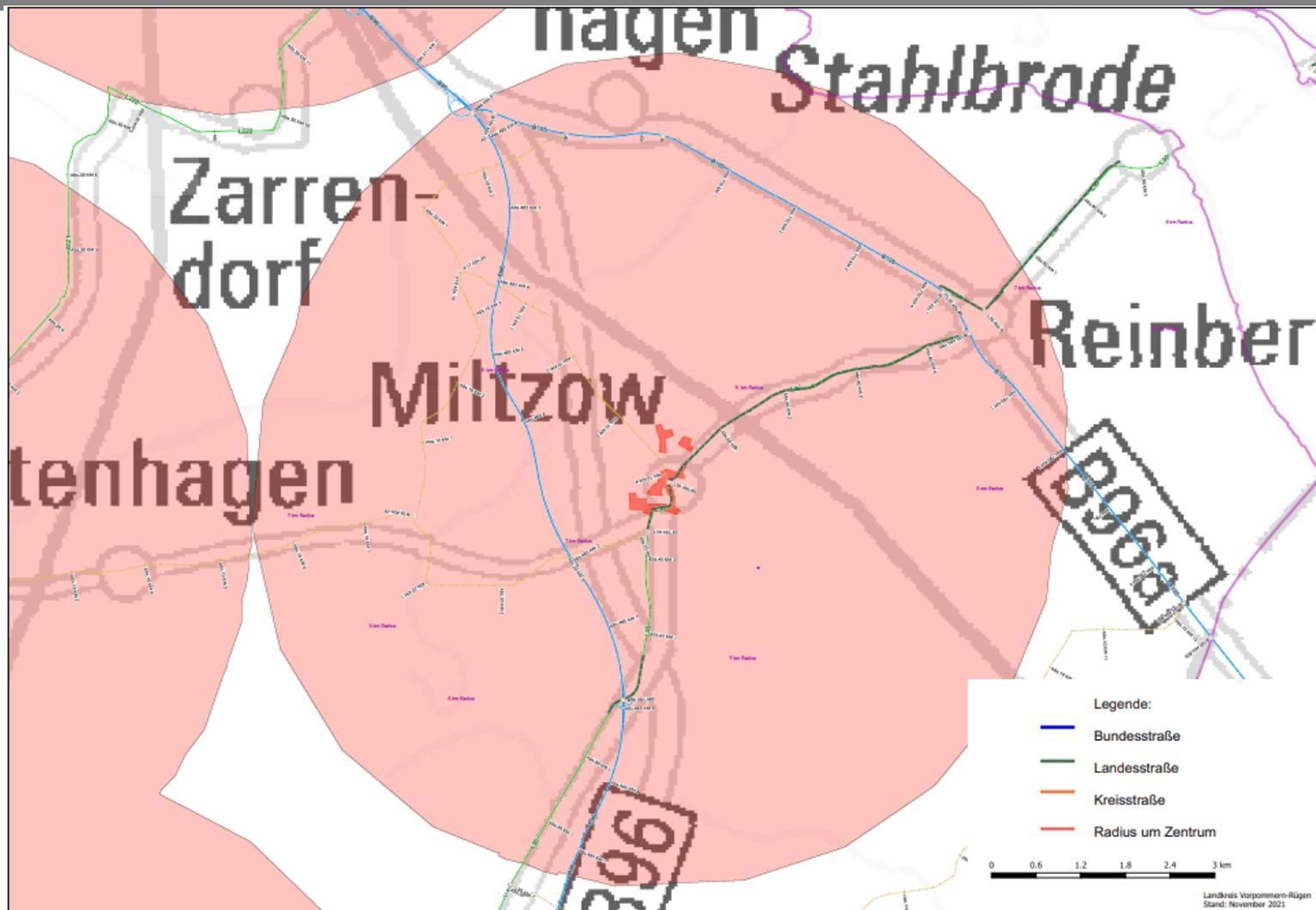


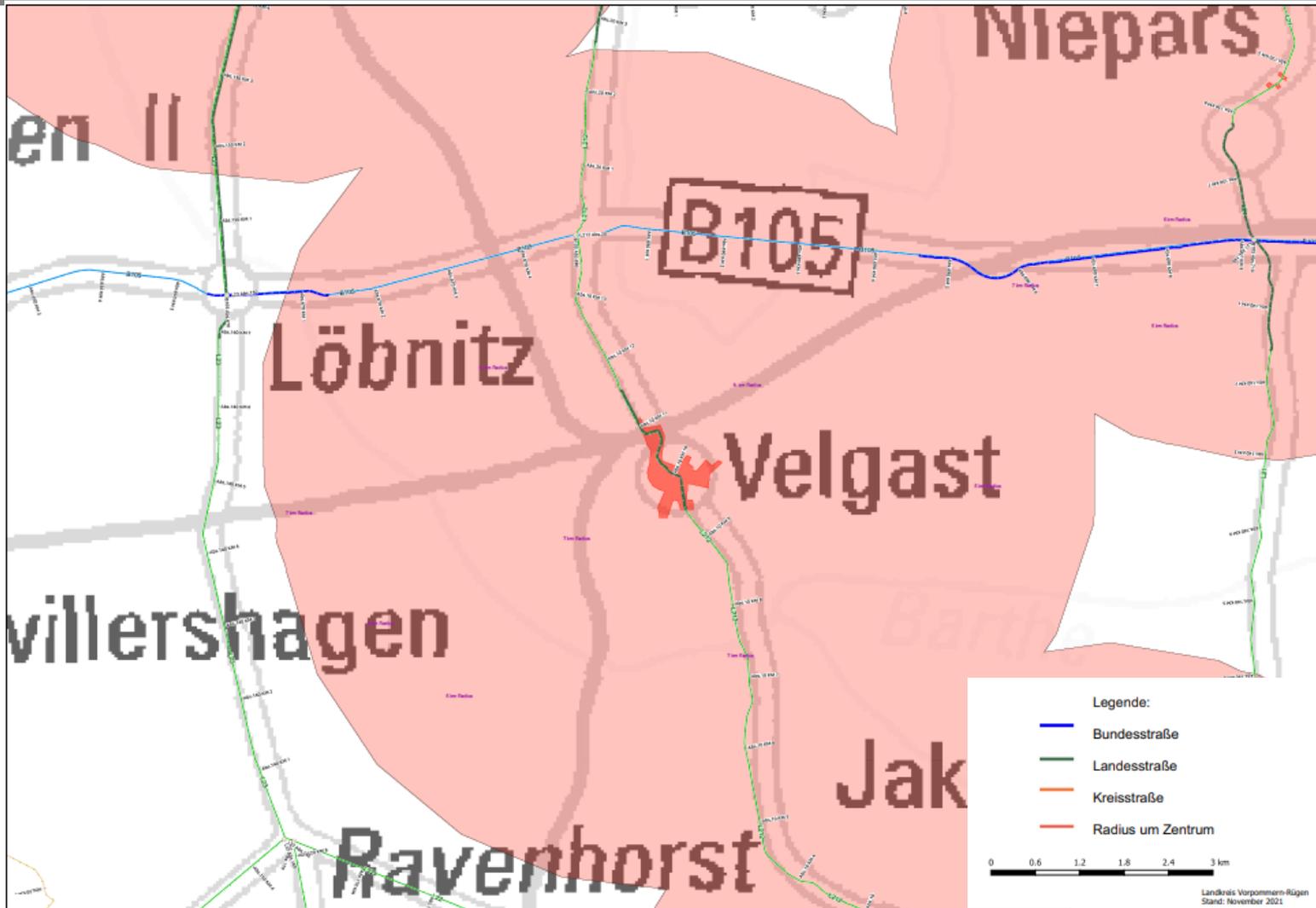


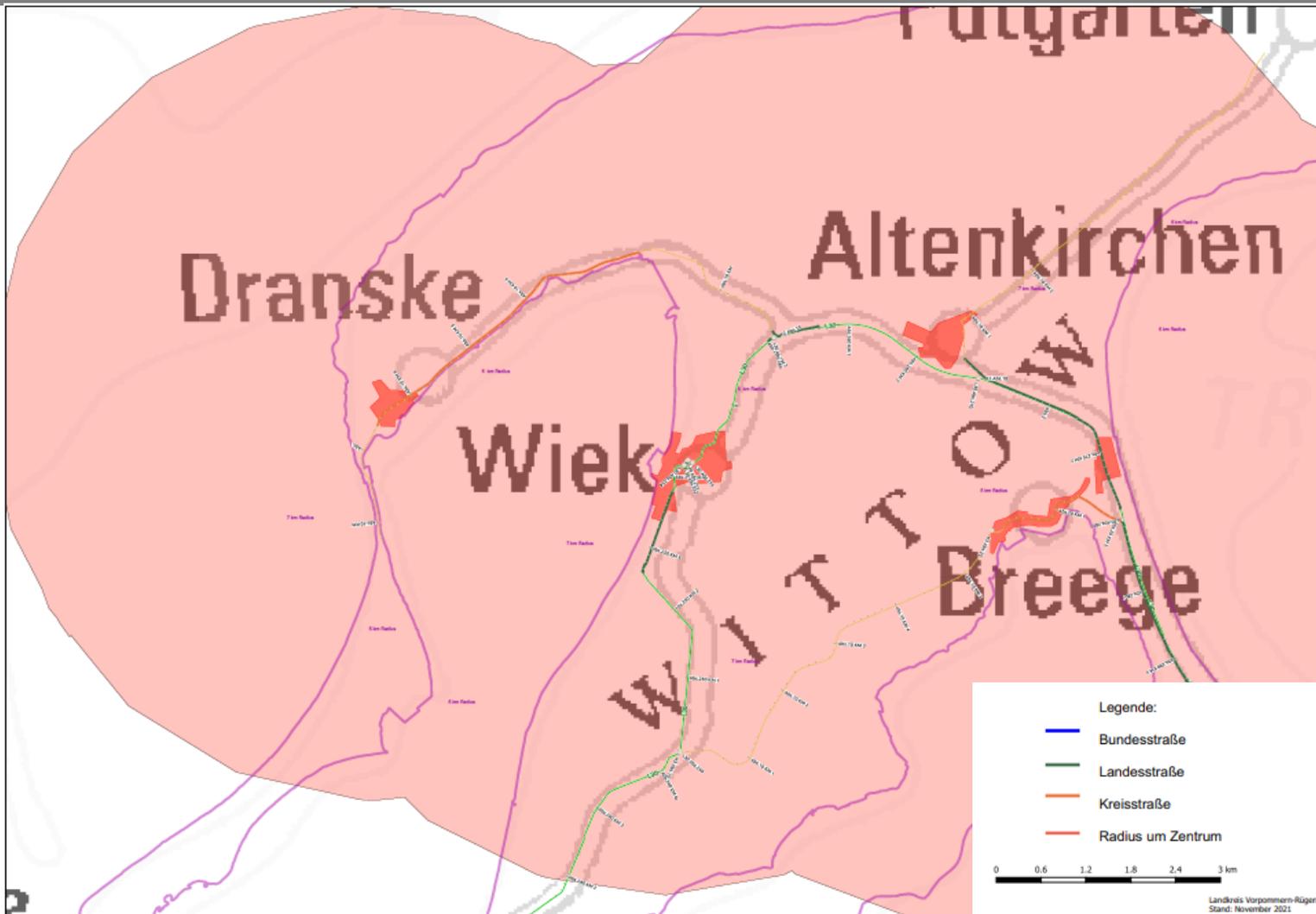












## Zur Sitzung des Mobilitätsausschusses des LK am 25.01.2022

### **Standpunkt des ADFC Stralsund-Rügen zum Konzept zur Verdichtung des Radwegenetzes an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Rügen**

1. Der ADFC Stralsund-Rügen begrüßt die Vorlage des Konzeptes zur Verdichtung des Radwegenetzes im Landkreis und wird den weiteren Weg bis zur Beschlussfassung und insbesondere die tatsächliche Umsetzung aufmerksam begleiten.
2. Wir finden es sehr gut, dass hier ein Konzept zur Beschlussfassung vorgelegt wird, das im Großen und Ganzen hinsichtlich der angewandten Methodik nachvollziehbar und objektiv ist. Das Radfahrende jedoch auch sehr gerne auf Wegen fahren, welche landschaftlich schöner sind als Autostraßen, sei am Rande erwähnt.
3. Die Festlegung der 5 km-Radien berücksichtigt die durchschnittlichen Möglichkeiten der Radfahrenden im Alltagsverkehr. Um das zu verdeutlichen ein Beispiel. Stralsund erstreckt sich in der Nord-Süd-Ausdehnung über etwa 10 km und die Radfahrenden aus Parow oder Andershof haben bis zur Altstadt eine Strecke von ca. 5 km zu fahren, hin- und zurück also 10 km. Die Fahrzeit für 5 km beträgt ca. 20 min.
4. Die jeweils erfassten Nutzungsziele (Einkauf, Schule, Arzt) entsprechen den alltagspraktischen Anforderungen.
5. Die Priorisierung der Vorhaben berücksichtigt auch die aktuelle Verkehrsbelastung, denn es ist allgemein bekannt, dass Radfahrende Strecken meiden, welche mit KFZ-Verkehr stark belastet sind. Es sollte jedoch die Ermittlung des jeweiligen TDV durch eine Differenzierung zwischen der Urlaubersaison mit touristischem Verkehr und den Zeiten außerhalb der Saison ergänzt werden.
6. Bei den Bundes-, und Landesstraßen ist die Finanzierung und Durchführung der Vorhaben grundsätzlich geregelt. Bei den Kreisstraßen steht das Ganze jedoch unter dem Vorbehalt der Förderung. Um es hier dem Landkreis und den Gemeinden leichter zu machen, sind politische Entscheidungen zu treffen, die eine Entbürokratisierung sowie längere Planungszeiträume für die Bereitstellung der Fördermittel zum Ziel haben. Dabei kann und wird der ADFC seinen Einfluss im Bund, auf Landesebene und soweit möglich auch in der EU geltend machen.
7. Die Einordnung von 125.000 € pro Jahr als Eigenmittel in den Haushalt des Landkreises halten wir für nicht ausreichend, um die Aufgaben des Konzeptes in einem angemessenen Zeitraum finanziell und damit auch materiell abzusichern. Soweit wir das aus den Daten des Konzeptes entnehmen konnten, beträgt der Gesamtaufwand für die zu bauenden Radwege an den Kreisstraßen ca. 15-16 Mio€ und es wird mit einem durchschnittlichen Kostenaufwand pro km in Höhe von ca. 380.000 € gerechnet.  
Wir halten diesen durchschnittlichen Kostenaufwand für zu hoch angesetzt. Eine Analyse des ADFC Erfurt kommt hinsichtlich der durchschnittlich kalkulierten Aufwendungen für einen km Radweg zu wesentlich anderen Ergebnissen. Diese Kalkulation möchten wir gerne über den Mobilitätsausschuß an die Verantwortlichen des Landkreises übergeben. Wir bitten darum, die dem Konzept zugrunde liegenden Kostenkalkulationen zu überprüfen und zu präzisieren.
8. Bei der weiteren Umsetzung des Konzeptes stehen wir als ADFC im Rahmen unserer Möglichkeiten auch weiterhin zur Verfügung.

Anlage: Kalkulation der Kosten zum Bau eines Radweges.

**Kalkulation der Kosten für den Bau eines Radweges**

(Quelle: Cyclingeurope.de)

**A) Auf freiem Feld (ohne Landkauf)**

Nur für Radfahrer und Fußgänger ausgelegt (RStO 01)

Asphaltbauweise

Breite: 1,5 m plus jeweils 0,5 m Bankett

Arbeitsgang		Fläche/lfd.m in m <sup>2</sup>	Ko. pro Einh.	Ko. Pro lfd. m	Ko. pro km
1.	Pflanzliche Bodendecke abräumen/entsorgen	2,5	1,00 €	2,50 €	2.500,00 €
2.	Oberboden abtragen/verladen/entsorgen	2,5	4,50 €	11,25 €	11.250,00 €
3.	Bodenausschachtung für Belagfläche (ca. 40 cm tief)	1,5	13,00 €	19,50 €	19.500,00 €
4.	Oberbau ohne Deckschicht (ca. 30 cm tief)	2,5	10,00 €	25,00 €	25.000,00 €
5.	Geotextil	1,5	1,50 €	2,25 €	2.250,00 €
6.	Lastplattendruckversuch alle 100 m (Angaben in Anzahl)	0,01	125,00 €	1,25 €	1.250,00 €
7.	Asphalt 2-lagig	1,5	25,00 €	37,50 €	37.500,00 €
8.	Rohplanum Massenausgleich	1	3,50 €	3,50 €	3.500,00 €
<b>Zwischensumme:</b>				<b>102,75 €</b>	<b>102.750,00 €</b>

9. Planungshonorar (20%)	20,55 €	20.550,00 €
--------------------------	---------	-------------

<b>Nettopreis:</b>	<b>123,30 €</b>	<b>123.300,00 €</b>
200%	246,60 €	246.600,00 €

**B) In der Stadt (ohne Landkauf)**

<b>Nettopreis:</b>	<b>134,05 €</b>	<b>134.050,00 €</b>
200%	268,10 €	268.100,00 €