



Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung

Niederschrift über die 28. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung am 5. Juni 2023

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

Sitzungsdauer: 17:00 - 18:56 Uhr

Anwesenheit:

Vorsitzender

Herr Maximilian Schwarz

Ausschussmitglieder

Herr Uwe Ahlers

Herr Jörg Burwitz

Herr Uwe Dalski

Herr Marco Jahns

Herr Albrecht Kiefer

Frau Maria Quintana Schmidt

Herr Marco Schröder

Frau Anita Zimmermann

Stellvertreter/-in

Herr Lutz Herzberg

Herr André Meißner

Vertretung für Herrn Branse

Vertretung für Herrn Kliewe

Von der Verwaltung

Herr Oliver Hack

Frau Anja Pfefferkorn

Herr Wolfram Roehl

Herr Georg Rüting

Herr Dietmar Schubotz

Herr Frank Stallbaum

Frau Valerie Knaack

SB Radwege/Verkehrsplanung

SB Kreistagsangelegenheiten

FGL 02.20

FDL 13

FGL 12.40

FDL 43

Auszubildende

Es fehlen:

Kreistagsmitglied

Herr Jens Kühnel

entschuldigt

Ausschussmitglieder

Herr Ernst Branse

Frau Dr. Carmen Kannengießer

Herr Holger Kliewe

Frau Dr. Doris Schmutzer

entschuldigt

entschuldigt

entschuldigt

entschuldigt

Tagesordnung

- Öffentlicher Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit
2. Einwohnerfragestunde
3. Bestätigung der Tagesordnung
4. Bestätigung der Niederschrift vom 26. April 2023
5. 5. Satzung zur Änderung der Betriebssatzung des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen BV/3/0458
6. Wirtschaftspläne der Beteiligungen des Landkreises V-R für das Haushaltsjahr 2023 I/3/0020
7. Wirtschaftsplan der Bodden-Kliniken Ribnitz-Damgarten GmbH für das Haushaltsjahr 2023 I/3/0024
8. Änderung des Gesellschaftsvertrages der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR mbH) BV/3/0478
9. Weiterentwicklung der RBB Standorte BV/3/0475
- 9.1. Antrag der Kreistagsfraktion CDU: "Erhalt des Regionalen Beruflichen Bildungszentrum in Velgast" A/3/0208
10. Informationsstand - Digitalisierung
11. Ergebnisse des Prüfauftrags zum Kreistagsbeschluss KT 502-22/2023 "Ausbauziel von 120 Kilometern für die Radwegeinfrastruktur an Kreisstraßen"
12. Anfragen
13. Mitteilungen

Sitzungsergebnis

- Im öffentlichen Teil -

1. Eröffnung, Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung und der Beschlussfähigkeit

Herr Schwarz eröffnet die 28. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung und begrüßt die Anwesenden. Er stellt fest, dass zur Sitzung ordnungsgemäß geladen wurde und der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung mit 10 von 15 Ausschussmitgliedern beschlussfähig ist.

2. Einwohnerfragestunde

Einwohneranfragen werden nicht gestellt.

3. Bestätigung der Tagesordnung

Herr Schwarz teilt mit, dass es zu der Verwaltungsvorlage zur Weiterentwicklung der RBB Standorte auch einen Antrag der Kreistagsfraktion CDU zum Erhalt des Standortes Velgast gebe und bittet diesen unter dem Punkt 9.2 auf die Tagesordnung zu nehmen.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung bestätigt einstimmig die geänderte Tagesordnung.

4. Bestätigung der Niederschrift vom 26. April 2023

Anmerkungen zur Niederschrift werden nicht vorgetragen.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung bestätigt die Niederschrift vom 26. April 2023 einstimmig mit einer Enthaltung.

5. 5. Satzung zur Änderung der Betriebssatzung des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen
Vorlage: BV/3/0458

Frau Tokar begründet die eingebrachte Beschlussvorlage.

Redebedarf besteht nicht.

Herr Schwarz bittet um Abstimmung.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt:

Der Kreistag Vorpommern-Rügen beschließt die 5. Satzung zur Änderung der Betriebssatzung des Eigenbetriebes Jobcenter Vorpommern-Rügen.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

6. Wirtschaftspläne der Beteiligungen des Landkreises V-R für das Haushaltsjahr 2023
Vorlage: I/3/0020

Herr Schwarz stellt fest, dass es im letzten Jahr einen Jahresfehlbetrag von 800.000€ gegeben habe und dieses Jahr mit einem Jahresfehlbetrag von 250.000€ gerechnet werde. Er erfragt, wie die mittelfristige Prognose, sowie die Gespräche mit der Geschäftsführung hierzu aussehen.

Herr Schubotz führt aus, dass das größte Problem die Krankenhaus-Reform sei. Gespräche werden derzeit geführt, er könne aber noch nichts Konkretes sagen. Danach sei geplant, dass ein regionales Krankenhaus wie in Ribnitz-Damgarten wieder in die Grundversorgung zurückgestuft werde. Dies werde Konsequenzen auf

das Angebot sowie auf die Wirtschaftlichkeit haben. Die Krankenhausplanung an sich sei Aufgabe der Länder.

Bei der VVR seien viele größere Projekte, vor allem in Bezug auf die Wasserstoffumsetzung HyPerformer sowie das autonome Fahren, geplant. Die Fördermittelanträge seien beim Bund gestellt worden und man müsse abwarten, wie viele Mittel dann bereitgestellt werden.

Die MVZ, Tochterfirma der Boddenklinik, beinhaltet drei Praxen. Das Ziel der MVZ sei gewesen, den Patientenstrom zu kanalisieren, damit die Patienten nicht weiter nach Rostock oder Stralsund gehen. In den Praxen seien niedergelassene Ärzte im Angestelltenverhältnis tätig.

Zum Flughafen Barth informiert Herr Schubotz, dass ein Minus im Wirtschaftsplan ausgewiesen wurde. Dazu müsse gesagt werden, dass dies eine Worst-Case-Berechnung sei. In der Planung wurden die Sondererträge aus der Verpachtung der Grundstücke für die Solaranlagen noch nicht berücksichtigt, sodass am Ende nachher ein positives Ergebnis erreicht werde.

Herr Herzberg betritt die Sitzung um 17:07 Uhr (11/15)

Herr Ahlers erfragt, ob es für die beiden Flugplätze nur einen Wirtschaftsplan gebe.

Herr Schubotz antwortet, dass es für den Flughafen Güttin keinen gesonderten Wirtschaftsplan gebe, sondern der Flughafen Teil des Wirtschaftsplans des Eigenbetriebes sei.

Herr Ahlers empfiehlt, dass die Sitzung nach der Sommerpause in Güttin stattfindet. Er bittet die Verwaltung bis dahin festzustellen, ob die Planfeststellungsunterlagen noch verwertbar seien, oder ob ein ganz neues Verfahren in Gang gesetzt werden müsse, wenn Güttin erweitert werden soll.

Herr Schwarz erfragt, wie sich die Abrechnung mit dem 49€-Ticket bei der VVR gestalte.

Herr Schubotz führt aus, dass nach einer Regelung bis Ende September der Bund die Kosten übernehme. Danach müsse eine Satzung oder Allgemeinverfügung des Aufgabenträgers erlassen werden, die die Abrechnung mit dem Land regele. Bislang gebe es dazu nur Entwürfe.

Herr Schwarz fragt, wie es sich mit dem Vertrag zwischen dem Landkreis und dem VVR bezüglich des Schülerverkehrs verhalte.

Herr Schubotz führt aus, dass die Schülerbeförderung ein Sonderfall sei, für welches das 49€-Ticket momentan nicht angewandt werde. Die VVR bekomme als Unternehmen jährlich ca. 2,5 Mio € Ausgleichszahlungen für rabattierte Tickets des Ausbildungsverkehrs. Das Deutschlandticket gelte aber momentan noch nicht als rabattiertes Ticket, weshalb die VVR es nur anbieten könne, wenn sie auf die Ausgleichszahlungen verzichte. Dies sei der Verkehrsgesellschaft aufgrund ihrer wirtschaftlichen Lage jedoch nicht möglich. Die Situation sei derzeit nicht zufriedenstellend.

Herr Jahns führt aus, dass künftig viele Urlauber in die Region kommen würden, von denen viele das 49€-Ticket in ihrem Bundesland gekauft hätten und damit hier den Nahverkehr kostenlos nutzen würden. Er möchte wissen, ob es dafür eine Ausgleichszahlung gebe.

Herr Schubotz erläutert, dass in diesen Fällen noch die Regelungen des Corona-

Rettungsschirms greifen und dieser Umsatzausfall komplett vom Bund ausgeglichen werde. Im nächsten Jahr jedoch werden alle eingenommenen Erlöse des Deutschland-Tickets vom Bund nach Einwohnern und Fläche verteilt.

Herr Schwarz bittet darum, dieses Thema nochmal zum Ende des Jahres ggf. gemeinsam mit den Geschäftsführern aufzugreifen, wenn die Wirtschaftspläne besprochen werden.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung nimmt die Informationsvorlage zur Kenntnis.

**7. Wirtschaftsplan der Bodden-Kliniken Ribnitz-Damgarten GmbH für das Haushaltsjahr 2023
Vorlage: I/3/0024**

Redebedarf besteht nicht.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung nimmt die Informationsvorlage zur Kenntnis.

**8. Änderung des Gesellschaftsvertrages der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR mbH)
Vorlage: BV/3/0478**

Herr Schubotz begründet die eingebrachte Beschlussvorlage.

Redebedarf besteht nicht.

Herr Schwarz bittet um Abstimmung.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung empfiehlt dem Kreistag wie folgt zu beschließen:

Der Kreistag des Landkreises V-R beschließt die Änderung des Gesellschaftsvertrages der VVR mbH wie in der Sachdarstellung vorgeschlagen mit dem Ziel, künftig virtuelle Sitzungen der Gremien der Gesellschaft rechtssicher zu ermöglichen. Der Landrat als gesetzlicher Vertreter des Landkreises V-R in der Gesellschafterversammlung der VVR mbH wird ermächtigt und beauftragt, dem entsprechenden Beschluss in der Gesellschafterversammlung zuzustimmen und den Beschluss notariell beglaubigen zu lassen.

Redaktionelle, handels- und genehmigungsrechtliche Änderungen sind zulässig.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

**9. Weiterentwicklung der RBB Standorte
Vorlage: BV/3/0475**

Herr Rüting begründet die eingebrachte Beschlussvorlage.

Herr Ahlers erfragt, ob die Schulleitung und die Lehrerschaft sich dafür einsetzen den Standort in Velgast zu erhalten.

Herr Rüting berichtet, dass die Lehrerschaft sich dafür einsetze zwei Fachgymnasien im Landkreis Vorpommern-Rügen zu erhalten. Die Schulleitung in Velgast versuche vergeblich Lehrer/innen zu finden.

Herr Ahlers halte es dennoch für wichtig, den Standort in Velgast weiterhin zu erhalten. Er mache den Vorschlag, den Landrat zu bitten mit dem zuständigen Landesamt in Schwerin in Kontakt zu treten. Dieses solle den Standort Velgast für Lehrer/innen attraktiv bewerben.

Herr Jahns führt aus, dass die Schließung der Schule in Velgast zur Folge habe, dass künftig weitere Arbeitsplätze in der Region verschwinden würden. Deshalb sei er der Ansicht, dass die Zentralisierung in größeren Städten zum Schaden im ländlichen Raum führe und dem entgegengewirkt werden müsse.

Herr Schwarz stellt im Namen der Kreistagsfraktionen CDU, BfS-FDP und BVR/FW folgenden Änderungsantrag:

1. Um der Abwanderung junger Menschen aus unserem Landkreis entgegenzuwirken, wird der Landrat beauftragt, zwei bestandsfähige Standorte **Stralsund und Velgast** für die fachgymnasiale Ausbildung in unserem Landkreis in den Schulentwicklungsplan für berufliche Schulen für den Zeitraum 2024/2025 bis 2029/2030 aufzunehmen.
 - ~~2. Dazu soll geprüft werden, ob das Führen der Nebenstelle Velgast als Ausbildungsstandort weiter vorgehalten werden oder nur eine Verlegung an den Schulstandort Ribnitz-Damgarten diese Anforderung erfüllen kann.~~
 - ~~3. Für den Fall einer Verlegung soll der Landrat gemeinsam mit der Gemeinde Velgast für den Standort Neubaustraße 7 in Velgast Folgenutzungskonzepte entwickeln.~~
- 2. Der Landrat wird gebeten sich bei der Landesregierung dafür einzusetzen, dass das Land bessere Rahmenbedingungen an den Schulen schafft und dem Fachkräftemangel bei Lehrerinnen und Lehrern in Mecklenburg-Vorpommern entschlossen entgegenwirkt.**

und begründet dies.

Herr Schwarz bittet um Abstimmung über den Änderungsantrag der Kreistagsfraktionen CDU, BfS-FDP und BVR/FW.

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung stimmt dem Änderungsantrag einstimmig zu.

Herr Schwarz bittet um Abstimmung über die geänderte Beschlussempfehlung.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung empfiehlt dem

Kreistag wie folgt zu beschließen:

1. Um der Abwanderung junger Menschen aus unserem Landkreis entgegenzuwirken, wird der Landrat beauftragt, zwei bestandsfähige Standorte Stralsund und Velgast für die fachgymnasiale Ausbildung in unserem Landkreis in den Schulentwicklungsplan für berufliche Schulen für den Zeitraum 2024/2025 bis 2029/2030 aufzunehmen.
2. Der Landrat wird gebeten sich bei der Landesregierung dafür einzusetzen, dass das Land bessere Rahmenbedingungen an den Schulen schafft und dem Fachkräftemangel bei Lehrerinnen und Lehrern in Mecklenburg-Vorpommern entschlossen entgegenwirkt.

Abstimmungsergebnis: einstimmig zugestimmt

9.1. Antrag der Kreistagsfraktion CDU: "Erhalt des Regionalen Beruflichen Bildungszentrum in Velgast" Vorlage: A/3/0208

Herr Schwarz zieht den Antrag der Kreistagsfraktion CDU zum Erhalt des Regionalen Beruflichen Bildungszentrums in Velgast zurück, da der weitergehende Antrag von der CDU, der BfS/FDP und der BVR/FW zugestimmt wurde.

10. Informationsstand - Digitalisierung

Herr Rüting und **Herr Winter** geben einen aktuellen Stand zur Digitalisierung an den Schulen.

Herr Kiefer bringt an, dass er gerne einen genaueren Überblick über den technischen Stand der einzelnen Schulen hätte. Des Weiteren erfragt er, ob zugesichert werden könne, dass es keine Probleme bei der Übergabe des Arbeitsauftrags an den neuen Dienstleister gebe.

Herr Rüting sichert den problemlosen Ablauf zu, da Technik verwendet wurde, die mit jedem Betreiber kompatibel sei.

Herr Kiefer schlägt vor, dass nach den Sommerferien nochmal der Fortschritt der einzelnen Schulen von der Verwaltung präsentiert werde. Des Weiteren erfragt er, ob die IT-Abteilung des Landkreises aufgrund der internen Neustrukturierung auch für die Schul-IT zuständig sei.

Herr Rüting informiert, dass aktuelle Dringlichkeit bei der Ausstattung der Schulen bestehe und nicht gewartet werden könne, bis ein Fachdienst neu aufgebaut werde. Außerdem handle es sich nicht nur um eine einfache Dienstvergabe, sondern um ein Europaweites Verfahren.

Auf Nachfrage von **Herrn Schwarz** führt **Herr Rüting** aus, dass die Schule in Barth abgeschlossen sei. Als nächstes solle für die beiden Gymnasien in Grimmen und Bergen Technik beschafft und eingesetzt werden. Die Förderschulen befinden sich noch in der Planung. Bis zum 31. Oktober 2023 gebe es einen Vertrag mit dem EGO M-V, über diesen können Leistungen abgerufen und Technik beschafft werden, ohne weitere Ausschreibung.

Herr Schwarz merkt an, dass dann bis zum Ende der Restlaufzeit Ende Oktober noch Folgekosten entstehen werden, wenn noch Leistungen abgerufen werden über den Vertrag mit dem EGO M-V.

Herr Kiefer erwähnt, dass er vor ca. 4 Wochen im Gespräch mit Frau Herbst vom Gymnasium Grimmen gewesen wäre und die Schule zu dem Zeitpunkt noch über kein WLAN, etc. verfügt habe. Er erfragt, ob dies bis nach den Sommerferien geplant sei.

Herr Winter führt aus, dass dafür gesorgt werde, dass die Gymnasien in Grimmen und Bergen während der Sommerferien mit den nötigen Netzwerkkomponenten ausgestattet werden, sodass der Schulbetrieb nach den Ferien mit komplett neuer Infrastruktur starten könne, die vom Landkreis betreut werde.

Auf Nachfrage von **Herrn Ahlers** bestätigt **Herr Winter**, dass in beiden Gymnasien bereits jedes Klassenzimmer mit Glasfaser ausgestattet worden sei.

Herr Herzberg bittet in der nächsten Sitzung um eine ausführliche Darstellung des aktuellen Standes der Digitalisierung in den jeweiligen Schulen mithilfe einer Präsentation.

Herr Ahlers stimmt dem zu.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

11. Ergebnisse des Prüfauftrags zum Kreistagsbeschluss KT 502-22/2023 "Ausbauziel von 120 Kilometern für die Radweginfrastruktur an Kreisstraßen"

Herr Stallbaum stellt anhand einer Präsentation die Ergebnisse des Prüfungsauftrags zum Kreistagsbeschluss KT 502-22/2023 "Ausbauziel von 120 Kilometern für die Radweginfrastruktur an Kreisstraßen" vor.

Ergänzung FD 43: Bei der weiteren Recherche des von Herrn Schwarz angesprochenen Förderprogrammes „Klimaschutz im Radverkehr“ ist bei Anrufen der NKL ein weiteres Förderprogramm genannt worden, sodass die Folien und auch die Berechnungen zu den Kostenschätzungen angepasst wurden. Sollten in Zukunft weitere Förderprogramme bekannt werden, so wird der FD43 selbstverständlich versuchen, alle Förderungen zu nutzen und zu berücksichtigen.

Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Herr Schwarz informiert, dass die Gemeinde Ummanz sich bereits bei einem Bundesprojekt beworben habe und 20 Mio € als Fördermittel für Radwege erhalten habe. Es werde ein Gesamtkonzept gefördert, worunter auch Radwege fielen. Er erfragt, ob bereits ein Antrag gestellt worden sei.

Herr Stallbaum verneint, dass bereits ein Antrag gestellt worden sei, da auf Grundlage des Projektkonzepts erstmal Partner gesucht werden müssen. Das angesprochene Förderprogramm, von dem die Gemeinde Ummanz profitiere, sei ihm nicht bekannt. Er werde sich darüber informieren.

Herr Schröder erfragt, von welcher Förderung der Landkreis bislang schon profitiert habe.

Herr Hack erwidert, dass für das Förderprogramm "Stadt und Land" ein Antrag

gestellt worden sei. In der Vergangenheit werde es wohl Fördermittel durch das Förderprogramm "EFRE" gegeben haben. So lange arbeite er jedoch noch nicht als Radwegebeauftragter im Landkreis Vorpommern-Rügen.

Herr Stallbaum führt weiter aus, dass ein zweiter Antrag gestellt worden sei, um einen neuen Radweg in Bergen Tilzow zu bauen. Dieser wurde aber zurückgezogen, nachdem einige Grundstückseigentümer nicht zugestimmt haben.

Frau Quintana-Schmidt verlässt die Sitzung um 18:17

Herr Schröder erfragt, ob die gefährlichen Abschnitte an Kreisstraßen anhand der Unfallstatistik beurteilt wurden.

Herr Stallbaum verneint dies. Kreisstraßen seien generell unauffällig, was Radfahrunfälle angehe. Er verweist darauf, dass Herr Hack die Strecken mit seinem Fahrrad abgefahren sei und es sich hierbei um sein subjektives Empfinden handle.

Herr Schröder sehe dies kritisch.

Herr Schwarz erfragt, wie weit die nächsten Schritte bezüglich des Budgets in der Haushaltsplanung gehen.

Herr Stallbaum informiert, dass im Prioritätenkonzept ein jährlicher Eigenanteil von 125.000€ beschlossen worden sei. Die Projekte würden je nach Priorität behandelt und bis zur Leistungsphase 4 vorbereitet werden. Dies sei nötig, um überhaupt einen Fördermittelantrag stellen zu können. Grundsätzlich würden gerade drei Projekte priorisiert werden. Zum einen der Radweg von Grimmen nach Kaschow, außerdem der Radweg Bergen-Tilzow, sowie von Poseritz nach Samtens. Ziel sei es, die Eigenmittel zusammen mit den Fördermitteln sinnhaft für möglichst große Abschnitte auszugeben.

Herr Stallbaum führt auf Nachfrage von Herrn Schwarz aus, dass im letzten Mobilitäts- und Haushalts- und Finanzausschuss die personellen und finanziellen Bedingungen vorgestellt wurden. Es wurde festgestellt, dass ein Ausbauziel von 120 km Radweg ca. 15 Mio. € pro Jahr kosten würden. Durch das Förderprogramm "Stadt und Land" könne 1 Mio € Fördermittel zur Verfügung gestellt werden, was dann einen Eigenanteil von 14 Mio € zur Folge habe.

Herr Schwarz erwähnt, dass im Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ bis zu 20 Mio. € Fördermittel abgerufen werden können. Somit sei die Berechnungsgrundlage eine andere.

Herr Jahns bringt an, dass jetzt geprüft werden müsse, ob es zusätzlich andere Fördermittel gebe. Eine Erhöhung der Kreisumlage sei nicht die Lösung.

Herr Stallbaum erwähnt, dass er prüfen werde, ob sich das Förderprogramm der Gemeinde Ummanz auch auf den Landkreis übertragen ließe.

Herr Jahns bittet darum, dass die Tabelle mit der Kostenberechnung des Mobilitätsausschusses an alle Mitglieder des Ausschusses für Wirtschaft, Tourismus und Digitalisierung übermittelt werde.

Die Präsentation aus dem Mobilitätsausschuss vom 28. März 2023 ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Herr Kiefer erfragt, ob Herr Stallbaum noch freie Kapazitäten habe, sich mit den Landstraßenbegleitenden-Radwegen, sowie den touristischen Wegen zu beschäftigen und ob es ein Gesamtkonzept aller Radwege des Landes geben werde.

Herr Stallbaum erwidert, dass er im engen Austausch mit dem Straßenbauamt stehe und in die dortige Planung Einblick habe, welche Abschnitte der Bundesstraßen wann erneuert werden. Der Bund habe ein Prioritätenkonzept bezüglich der Bundesstraßen entwickelt, ebenso das Land für die Landesstraßen, wobei der Landkreis bei beiden keine Einwirkungsmöglichkeiten habe. Der Kreis könne sich mit den Kreisstraßen, als nachrangige Straßen, aber an der Planung von Bund und Land orientieren, sodass trotzdem ein Gesamtnetz entstehe. Personelle Kapazitäten bringe Herr Hack für die Projekte auf.

Herr Kiefer erfragt, wie Herr Stallbaum den Anteil der Kreisstraßen im Vergleich zu anderen Radwegen einschätze.

Herr Stallbaum antwortet, dass er die Entfernungskilometer der Kreisstraßen im Vergleich zu den anderen Radwegen als ca. einen Drittel einschätze. Aufgrund der geringen Verkehrslage sei die Bedeutung der Kreisstraßen aber deutlich niedriger. Er würde sich wünschen, dass sein Fachdienst künftig ein festes Budget für die Investitionen in Radwege erhalte, unabhängig von den Entfernungskilometern.

Weiterer Redebedarf besteht nicht.

Herr Schwarz bedankt sich bei Herrn Stallbaum für die Präsentation.

12. Anfragen

Anfragen werden nicht gestellt.

13. Mitteilungen

Herr Schwarz teilt mit, dass am 26. Juni 2023 um 18:00 Uhr eine zusätzliche Sitzung stattfindet, in der internationale Partnerschaften und Projekte des Fachdienstes Stabsstelle Wirtschaftsförderung und Regionalentwicklung vorgestellt werden.

Weitere Mitteilungen werden nicht vorgetragen.

Herr Schwarz bedankt sich bei den Anwesenden für Ihr Kommen und schließt die Ausschusssitzung um 18:56 Uhr.

30.10.2023, gez. M. Schwarz

Datum, Unterschrift
Maximilian Schwarz
Ausschussvorsitzender

30.10.2023, gez. A. Pfefferkorn

Datum, Unterschrift
Anja Pfefferkorn
Protokollführerin

Informationen zum
Beschluss des Änderungsantrages
KT 502-22/2023
von B90/Grüne/FR und CDU:
120 km Radwege in 6 Jahren

- Ausbauziel von 120 Kilometer straßenbegleitende Radwege an Kreisstraßen in 6 Jahren soll geprüft werden.
- Bedingungen zur Umsetzung des Ziel sollen geprüft und definiert werden.
- Fördermöglichkeiten und -bedingungen sowie die Höhe der finanziellen Beteiligung des Kreises und die Auswirkungen auf den Kreishaushalt sollen vorgestellt werden.

Was ist bisher bekannt?

- Die finanziellen und personellen Ressourcen, die nötig wären, wurden in den letzten Ausschüssen vorgestellt, die Folien wurden zur Verfügung gestellt.
- Aktuell ist zur Finanzierung hauptsächlich das Förderprogramm „Stadt und Land“ nutzbar, dessen Budget für Mecklenburg-Vorpommern etwa 6 Mio. € pro Jahr beträgt.
- Die politische Ebene will entscheiden, welche Mittel für den Ausbau von Radwegen zur Verfügung gestellt werden, die Verwaltung stellt Informationen für die Entscheidung zur Verfügung.

Fördertöpfe

- Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur (RadFörderRL) (auch „Stadt und Land“)
- Radnetz Deutschland
- EFRE(Kommunale Radbaurichtlinie) (läuft Ende 2023 aus, vermutlich kein nachfolgendes Programm)
- Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr
- Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Kommunalrichtlinie - Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

- Förderung für Um-, Neu- und Ausbau von Radwegen, Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Radwegebrücken, Knotenpunkten, Radvorrangrouten.
- Muss Radinfrastruktur für den Alltagsverkehr attraktiver und sicherer gestalten.
- Darf nicht ausschließlich touristischen Zwecken dienen.

- Rahmenbedingungen:
- Förderquote 75 (90 % bei finanzschwachen Kommunen, RUBIKON rot).
- Maßnahme tritt in Verkehrskonzept/
Radverkehrsnetz auf.
- Ca. 6 Mio. € pro Jahr für Mecklenburg-
Vorpommern → Annahme 1 Mio. € pro Jahr für
den Landkreis.

- Radwege entlang der D-Routen in Deutschland, für den Landkreis bedeutet das Maßnahmen entlang des Ostseeküstenradweges.
- Verbesserung Oberflächenbeschaffenheit und der Ausbaubreite, Beseitigung von Gefahrenstellen, Streckenverlegungen und Bau von Abstellanlagen und Raststätten.

Rahmenbedingungen:

- Förderquote 75 % (90 % bei finanzschwachen Kommunen).
- Volumen kurzfristig umsetzbarer Maßnahmen (bis Ende 2024 abgerechnet) 55 Mio. €.
- Volumen längerfristiger Maßnahmen (bis 2028 abgerechnet) 45 Mio. €.
- Für den Landkreis hauptsächlich entlang der RÜG9 von Groß Kubitz bis Ummanz interessant.

Kommunale Radbaurichtlinie

(EFRE)

- *Neu- und Ausbau von Radwegen an einer Straße in kommunaler Baulast (straßenbegleitender Radweg).*
- *Neu- und Ausbau von selbstständigen Radwegen, zur Verbindung zwischen Orten.*
- *Ausbau von vorhandenen Wegen für den Radverkehr.*
- *Neu- und Ausbau von kommunalen Radwegen innerhalb eines touristischen Konzeptes.*
- *Erhaltung von Radwegen, wenn Zweckbindungsfrist abgelaufen ist.*

Kommunale Radbaurichtlinie (EFRE)

- *Rahmenbedingungen:*
- *Förderquote 75 % (90 % bei finanzschwachen Kommunen).*
- *Antragsverfahren zweistufig, Voranmeldungen formlos bis 31.10. des Jahres für das Folgejahr einzureichen.*

**Förderung läuft zum Ende des Jahres (2023) aus.
Über ein Nachfolgeprogramm ist zum jetzigen
Zeitpunkt noch nichts bekannt.**

Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr

- Investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums.
- Ziel: Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Es sind nur solche Maßnahmen förderfähig, die hinsichtlich ihrer Klimaschutzwirkung zum Zeitpunkt der Antragstellung über die bestehenden oder für den Bewilligungszeitraum zu erwartenden gesetzlichen oder untergesetzlichen Anforderungen hinausgehen.

Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr

- Regionale Modellhaftigkeit der innovativen Leuchtturm-Projekte zeichnet sich aus durch:
- Einen klaren und nachvollziehbaren Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen.
- Die Anwendung und Umsetzung integriert geplanter Maßnahmen.
- Eine hohe Fördermittel- und Kosteneffizienz
- Bundesweite Übertragbarkeit und hohes regionales Ausweitungspotenzial.

Klimaschutzinitiative - Klimaschutz im Radverkehr

- Rahmenbedingungen:
 - Förderquote 75 % (90 % für finanzschwache Kommunen).
 - Mindestzuwendung 200.000 € (max. 20 Mio. €).
 - Anmeldezeiträume bis 2024 (jeweils 1. März bis 30. April und 1. September bis 31. Oktober).
 - Mit Hilfe von Bewertungskriterien wird die Auswahl der Maßnahmen getroffen.
- Einzelmaßnahmen werden nicht gefördert. Es müssen unterschiedliche Maßnahmen geplant sein, bei denen maximal viel CO2 eingespart wird. Die Einzelmaßnahmen sollen eine Mindestzuwendung von 50.000 € haben.**

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

- Innovative Projekte des Radverkehrs, besonders investive Maßnahmen, die die weitere Entwicklung unterstützen.
- Einen Beitrag zur Verbesserung der Verhältnisse für den Radverkehr (richtungsweisende infrastrukturelle Maßnahmen).
- Nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern (Mobilitätskonzepte und Maßnahmen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln).

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

- Maßnahmen, die als eigenständiges Projekt Grundlage für weitere förderfähige Vorhaben sind.
- Z.B. eigenständige vorbereitende Planung eines infrastrukturellen Vorhabens.
- Planungen werden nur finanziert, wenn sie im Anschluss auch umgesetzt werden.
- Vorhaben sollen Ergebnisse bringen und auch für andere Akteure relevant und übertragbar sein.

Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

- Rahmenbedingungen:
 - Förderquote 75 % (90 % bei finanzschwachen Kommunen).
 - Stichtage werden von Seiten des BMVi veröffentlicht → Antragsteller sollen innerhalb von 3 Monaten über Ergebnis informiert werden.
 - Bis 2026.
- Förderprogramm sinnvoll für die Idee der verkehrsbeeinflussenden Maßnahme.**

- Radfahr- und Radschutzstreifen
- Selbst- und unselbstständige Radwege
- Gemeinsame und getrennte Geh- und Radwege
- Fahrradstraßen
- Fahrradschnellwege und -zonen
- Umgestaltung von Radwegen, wie Wegeverbreiterungen oder weitere bauliche Verbesserungen

Rahmenbedingungen:

- Förderquote 50 % (65 % bei finanzschwachen Kommunen).
- Mindestzuwendung 5.000 €.
- Bis 2024, kann bis 2027 verlängert werden.
- 2 Jahre nach Bewilligung bis zur Umsetzung. Die Bearbeitung der Anträge dauert etwa 6 bis 9 Monate.

Grundlagen zur Kostenschätzung

Kostenschätzungen (Annahmen) für 1 km Radweg:

- Kosten Radwegebau: 750.000 €/km
- Erhaltungs- und Pflegekosten: 1.200 €/Jahr

- Aktuelle Länge Radwege an Kreisstraßen: ca. 60 km
- Abschreibedauer, bis ein Radweg erneuert werden muss: 35 Jahre

- Personalkosten für eine Stelle: 100.000 €/Jahr

- Transaktionskosten (Zinsen): 3,75 %
- Jährliche Inflation: 5 %

Beispielrechnung für 20 Kilometer Radweg in 2024

- Investitionskosten: $20 \text{ km} * 750.000 \text{ €/km} = 15.000.000 \text{ €}$
- Pflegekosten (aktuell): $60 \text{ km} * 1.200 \text{ €/km} = 72.000 \text{ €}$
- Zus. Personalaufwand (3 VZS): 300.000 €
- Transaktionskosten: $15.000.000 \text{ €} * 3,75 \% = 562.500 \text{ €}$
- Förderung „Stadt und Land“: $1.000.000 \text{ €}$
- Eigenanteil „Stadt und Land“: 333.333 €
- Rest nach „Stadt und Land“ (SL):
 $15 \text{ Mio. €} - 1 \text{ Mio. Förderung SL} -$
 $333.333 \text{ € Eigenanteil SL} = 13.666.666 \text{ €}$
- Förderung „NKI“: $13.666.666 \text{ €} * 50 \% = 6.833.333 \text{ €}$
- Eigenanteil „NKI“: $13.666.666 \text{ €} * 50 \% = 6.833.333 \text{ €}$
- Kosten Landkreis = Pflegekosten + zus. Personalaufwand +
Transaktionskosten + Eigenanteil „SL“ + Eigenanteil „NKI“ =
 $8.101.166 \text{ €}$

Anhang neue Berechnung Kosten Kreisstraßen für X Kilometer pro Jahr (Anzahl km nach 6 Jahren)

Jahr	20 km (120 km)	18 km (108 km)	16 km (96 km)	14 km (84 km)	12 km (72 km)	10 km (60 km)	8 km (48 km)	6 km (36 km)	4 km (24 km)	2 km (12 km)
2024	8.101.167	7.294.917	6.488.667	5.682.417	4.776.167	3.969.917	3.063.667	2.257.417	1.351.167	544.917
2025	8.553.132	7.703.923	6.854.715	6.005.506	5.051.298	4.202.089	3.247.881	2.398.672	1.444.464	595.255
2026	9.025.238	8.130.791	7.236.343	6.341.896	5.337.199	4.442.752	3.438.054	2.543.607	1.538.910	644.463
2027	9.522.338	8.580.252	7.638.165	6.696.078	5.638.229	4.696.142	3.638.293	2.696.206	1.638.357	696.270
2028	10.045.753	9.053.499	8.061.244	7.068.990	5.955.185	4.962.931	3.849.126	2.856.872	1.743.067	750.813
2029	10.930.203	9.885.120	8.840.037	7.794.953	6.622.242	5.577.159	4.404.448	3.359.365	2.186.653	1.141.570

Gefährliche Abschnitte entlang von Kreisstraßen



Möglichkeiten für „Radwege“

... oder Wege die sicher mit dem Fahrrad nutzbar sind:

- Straßenbegleitender Radweg.
- Eigenständiger Radweg.
- Fahrradstraße.
- Radschnellweg.
- Radfahrstreifen.
- Radschutzstreifen.

Aber auch:

- Ländlicher Weg.
- Gemeindeverbindungsstraße.

Straßenbegleitender Radweg



Straßenbegleitender Radweg

Pro:

- Sicherheit.
- Getrennt vom KfZ-Verkehr.
- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert.
- Bei Dunkelheit höheres Sicherheitsgefühl, vor allem für Alltagsverkehr interessant.

Contra:

- Für Tourismus wenig interessant.
- Grunderwerb schwierig.
- Begründung für Trennung der Verkehre wichtig, da eigentlich gegenseitige Rücksichtnahme gilt.

Eigenständiger Radweg



Eigenständiger Radweg

Pro:

- Sicherheit.
- Getrennt vom KfZ-Verkehr.
- Touristisch sehr interessant.

Contra:

- Bei Dunkelheit weniger Sicherheitsgefühl.
- Naturschutz in sensiblen Gebieten.
- Grunderwerb.

Fahrradstraße



Fahrradstraße

Pro:

- Sicherheit.
- Schnelle und direkte Wegeverbindung.
- Bei Dunkelheit innerorts höhere Sicherheit.

Contra:

- Meist auf bestehenden Straßen → Nutzungskonflikte mit KfZ-Verkehr.
- Häufig im Mischverkehr (Zusatz „Auto frei“), häufig sind die Gesetze noch nicht bekannt.

Gehweg „Radfahrer frei“



Gehweg „Radfahrer frei“

Pro:

- Bei Dunkelheit höhere Sicherheit.
- Getrennt vom KfZ-Verkehr.

Contra:

- Nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt.
- Nutzungskonflikte mit Fußgängern.
- Häufig als Notlösung praktiziert.
- Keine Benutzungspflicht für Radfahrende → Straße wird ebenfalls verwendet, was zu Verwirrung führen kann.

Radschnellweg



Radschnellweg

Pro:

- Sicherheit.
- Getrennt vom KfZ-Verkehr.
- Schnelle und direkte Wegeverbindung.

Contra:

- Für Tourismus wenig interessant.
- Grunderwerb schwierig.
- Vor allem in Ballungsgebieten mit einem hohen Radverkehrsaufkommen interessant für den Alltagsverkehr.
- Für ländliche Räume eher uninteressant.

Radfahrstreifen



Radfahrstreifen

Pro:

- Sicherheit.
- KfZ-Verkehr darf Spur für Radverkehr nicht kreuzen.
- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert.
- Bei Dunkelheit höheres Sicherheitsgefühl, vor allem für Alltagsverkehr interessant.

Contra:

- Benötigte Breite von 1,85 m nicht bei allen Straßen gegeben.
- Vorsicht vor Dooring innerorts entlang von Parkflächen.
- Für Tourismus uninteressant.

Radschutzstreifen



Radschutzstreifen

Pro:

- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert.
- Bei Dunkelheit höheres Sicherheitsgefühl, vor allem für Alltagsverkehr interessant.

Contra:

- Für Tourismus wenig interessant.
- Mehr gefühlte Sicherheit für Radfahrende.
- Ausreichend Platz muss vorhanden sein.
- Häufig als Notlösung eingesetzt.

Ländlicher Weg



Ländlicher Weg

Pro:

- Wenig KfZ-Verkehr.
- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert. (Wenn Verbindung bereits existiert)
- Landschaftlich attraktiv.

Contra:

- Grunderwerb bei Neubau schwierig.
- Geringe Breite im Begegnungsverkehr mit KfZ und landwirtschaftlichen Fahrzeugen → Gegenseitige Rücksichtnahme nicht immer zutreffend.
- Bei Dunkelheit wenig Sicherheitsgefühl.
- Unterhaltung wird meist vernachlässigt → Mittel- und Randstreifen meist ausgefahren, Seitenabbrüche und eine hoch gewachsene Grasnarbe.

Gemeindeverbindungsstraße



Gemeindeverbindungsstraße

Pro:

- Wenig KfZ-Verkehr.
- Wegeverbindung bereits existent und akzeptiert. (Wenn Verbindung bereits existiert)
- Landschaftlich attraktiv.

Contra:

- Grunderwerb bei Neubau schwierig.
- Geringe Breite im Begegnungsverkehr mit KfZ → Gegenseitige Rücksichtnahme nicht immer zutreffend.
- Bei Dunkelheit wenig Sicherheitsgefühl.
- Wird teils als inoffizielle Umleitung genutzt → Kann temporär auch hohe Verkehrsaufkommen haben.

Oberflächen, auf denen Rad gefahren werden kann:

- Asphalt
- Beton
- Kopfsteinpflaster
- Wassergebundener Weg
- Naturbelassener Weg

Asphalt



Asphalt

Pro:

- Beste Oberflächenqualität (Rolleigenschaften).
- Für alle Radtypen geeignet.
- Für alle Nutzungsarten geeignet.
- Standardoberfläche.

Contra:

- Je nach Nutzungsdauer Wurzelschäden.
- Kostenintensiv.
- Hohe Auflagen Naturschutz (in Schutzgebieten nicht immer umsetzbar).

Beton



Beton

Pro:

- Gute Oberflächenqualität
- Für alle Radtypen geeignet.
- Für alle Nutzungsarten geeignet.
- Robust.

Contra:

- Kostenintensiv.
- Hohe Auflagen Naturschutz (in Schutzgebieten nicht immer umsetzbar).
- Mehr Rollwiderstand als Asphalt.
- Oft Rissbildung, Fugen beeinflussen Komfort.
- Abhängig von Qualität des Verlegens.

Kopfsteinpflaster



Kopfsteinpflaster

Pro:

- Bei guter Verlegung mit guten Steinen geeignet für Tourismus und kurze Strecken im Alltag.
- Weniger Auflagen im Naturschutz als Asphalt und Beton (Versickerung).

Contra:

- Bei schlechtem Zustand sehr schlechter Komfort.
- Wird häufig von Radfahrenden gemieden.
- Erschütterungen im Rad erhöhen Verschleiß.
- Meistens nur für kurze Abschnitte (Innenstadt) geeignet.

Wassergebundener Weg



Wassergebundener Weg

Pro:

- Geringere Auflagen im Naturschutz (Versickerung).
- Kann touristisch genutzt werden.

Contra:

- Je nach Wartung (Schlag-)Löcher zu erwarten.
- Höherer Unterhaltungsaufwand.
- Nicht für alle Radtypen geeignet.
- Nicht für Alltagsverkehr geeignet.
- Gefährlicher für Stürze.

Naturbelassener Weg



Naturbelassener Weg

Pro:

- Geringere Auflagen im Naturschutz (Versickerung).
- Kann touristisch genutzt werden.

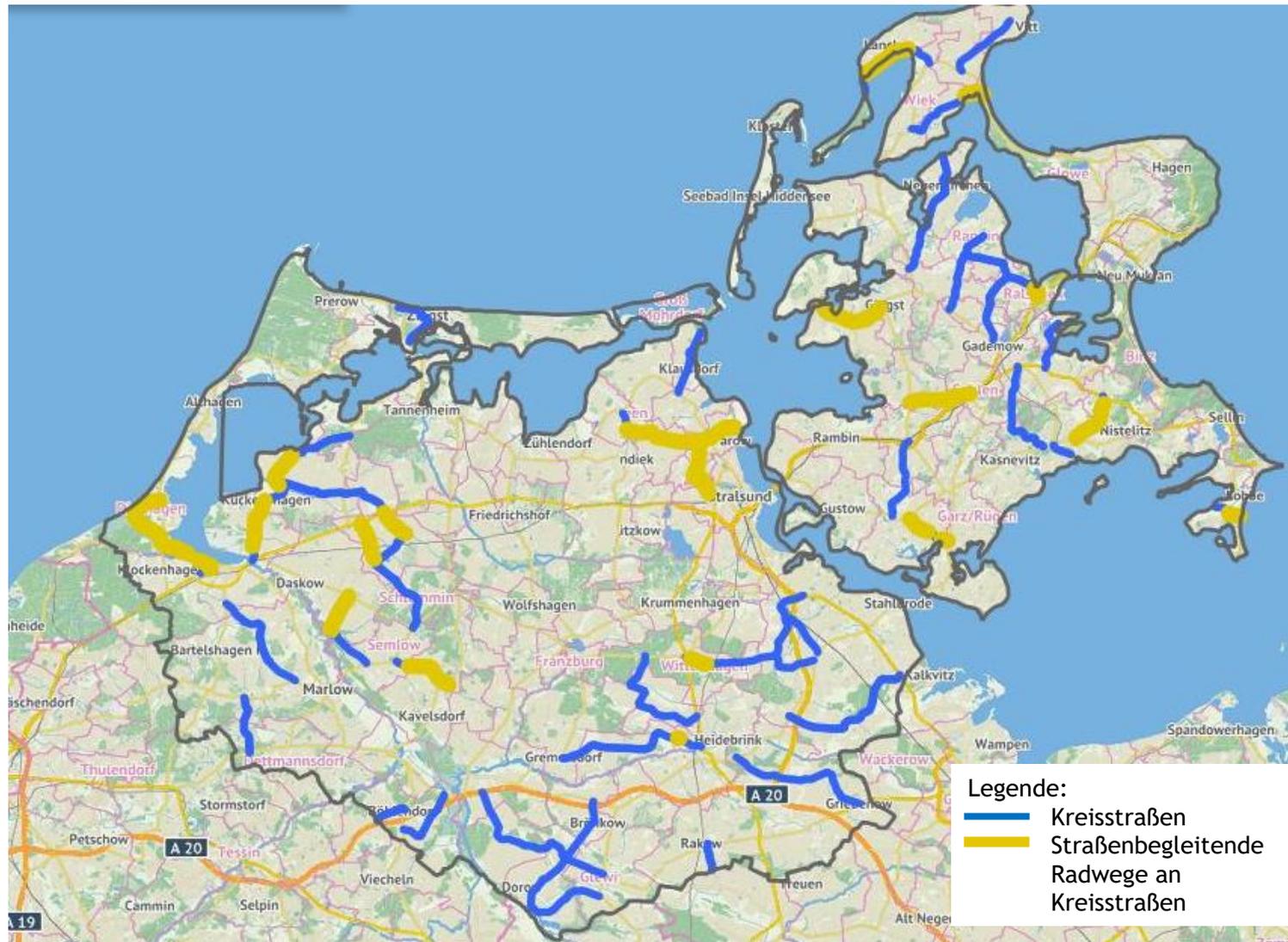
Contra:

- Nicht für alle Radtypen geeignet.
- Nicht für Alltagsverkehr geeignet.
- Viel Rollwiderstand.
- Droht schnell zu verwuchern und zuzuwachsen.

Alle Kreisstraßen im Landkreis



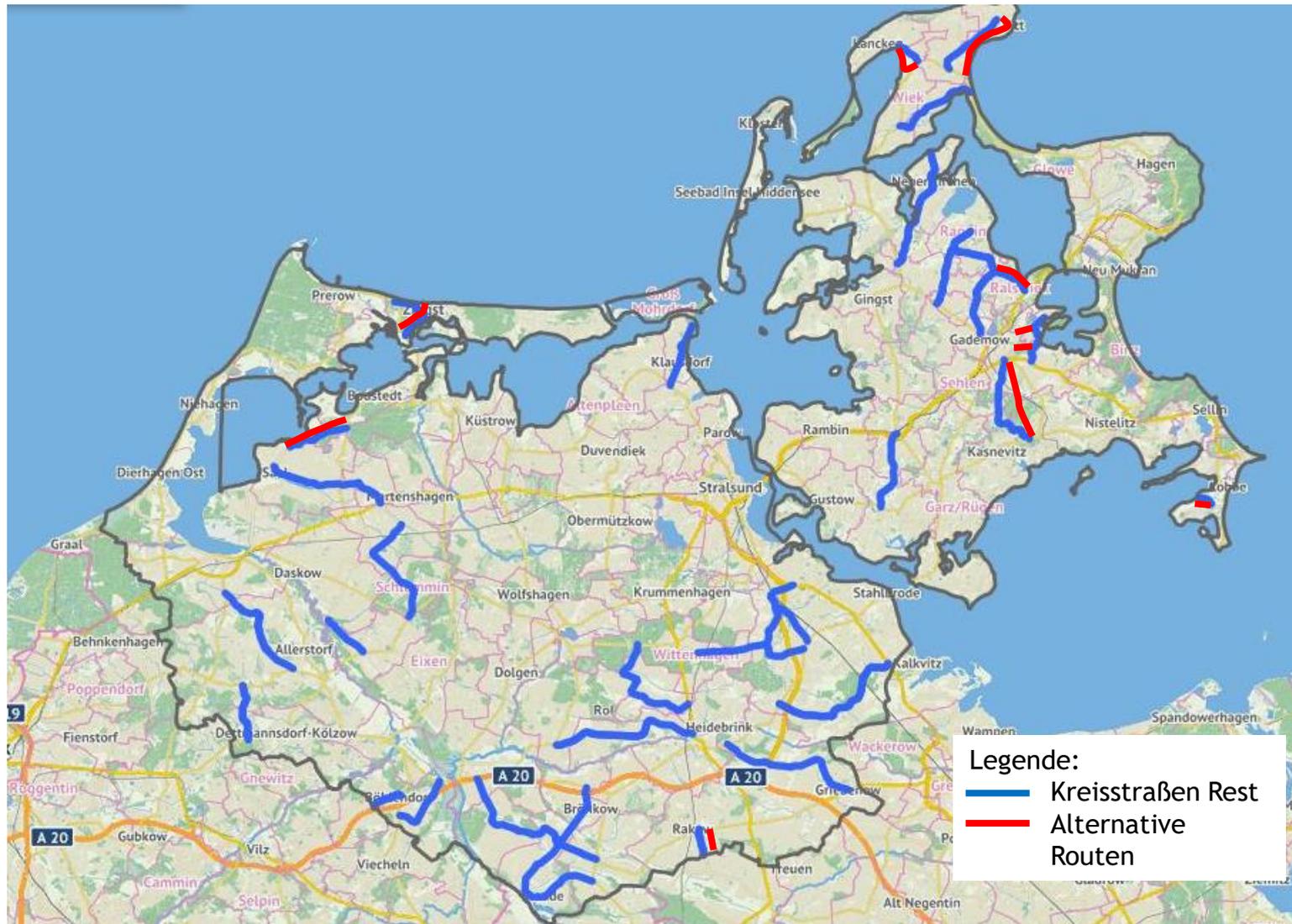
Kreisstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen



Kreisstraßen ohne Abschnitte mit straßenbegleitenden Radwegen



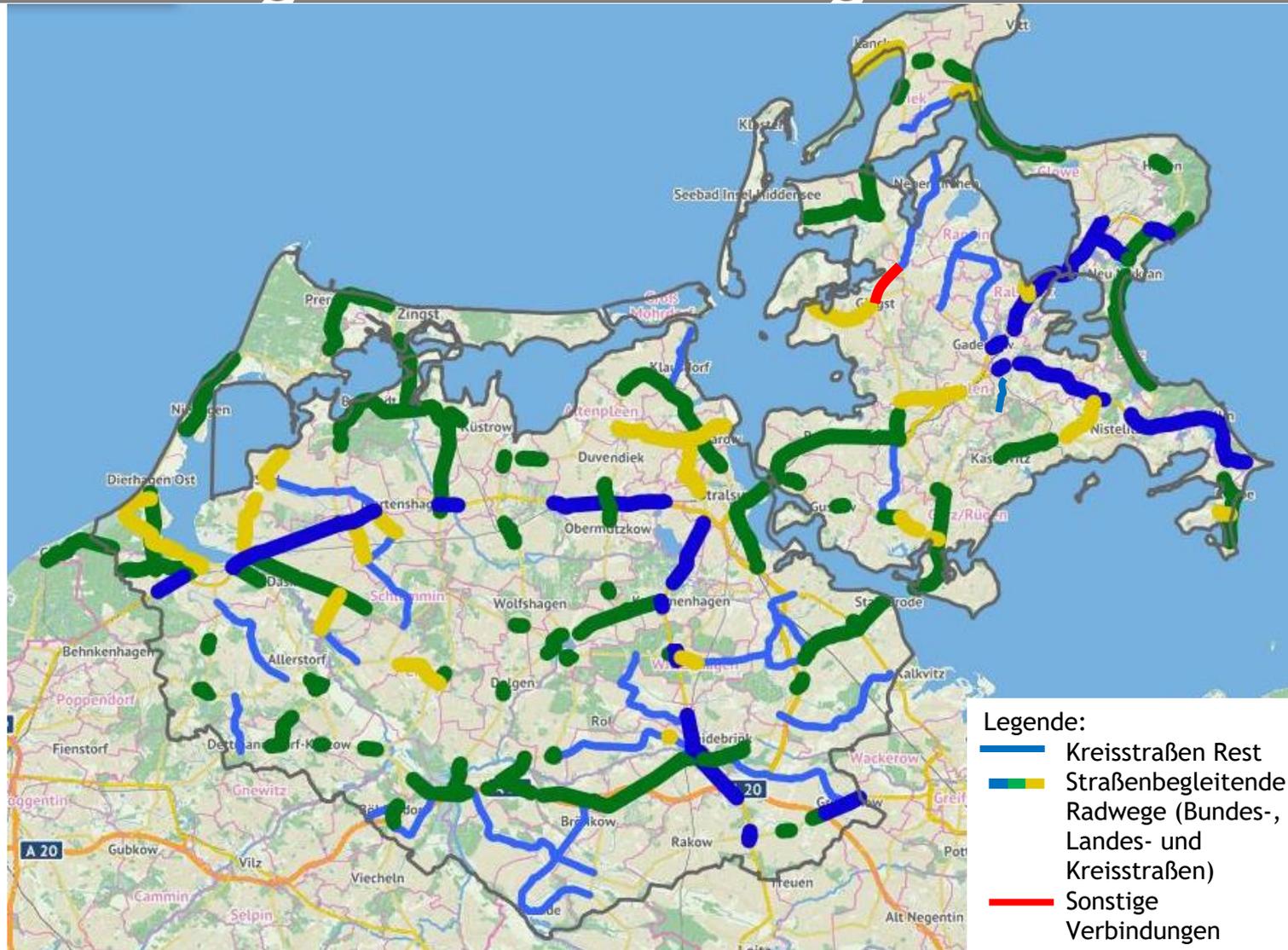
Kreisstraßen mit alternativen Wegen



Kreisstraßen ohne Abschnitte mit alternativen Wegen



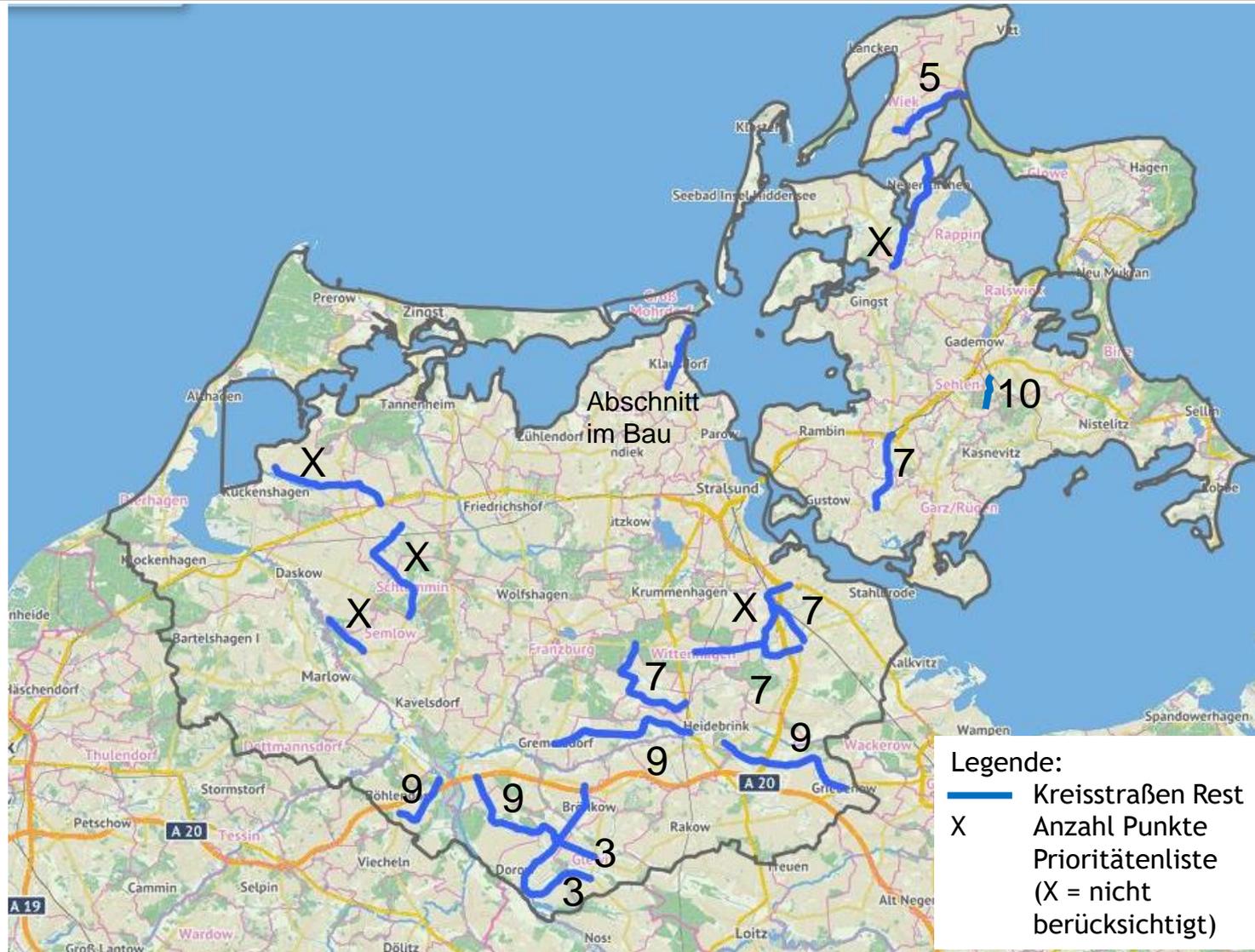
Kreisstraßen mit Anschluss an straßenbegleitende Radwege



Kreisstraßen mit Anschluss an straßenbegleitende Radwege



Restliche Kreisstraßen mit Punkten der Prioritätenliste



Länge übriger Kreisstraßen

Die restliche Klasse der Kreisstraßen
beläuft sich auf
140 Kilometer.

Dies sind Kreisstraßen, die aktuell keinen
straßenbegleitenden Radweg haben, für die
es keine alternative Wegeverbindung gibt
und die einen Anschluss an eine
überörtliche Radwegeverbindung haben.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung!



Antrag A/3/0200
von B90/Grüne/FR und CDU:
120 km Radwege in 6 Jahren

Was ist der Status Quo?

Priorisierungskonzept KT 356-16/2022 und Prioritätenliste KT 446-19/2022

- Im Priorisierungskonzept für Radwege entlang von Kreisstraßen wurde mit Hilfe einer Matrix ein Bewertungssystem entwickelt, anhand dessen der zukünftige Bau von Radwegen entlang von Kreisstraßen fortgeführt werden soll.
- Der Schwerpunkt lag auf einer Bestimmung der Reihenfolge, in welcher die Abschnitte geplant und gebaut werden sollen.
- Die Festsetzung von 125.000 € pro Jahr an Eigenmitteln für den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Kreisstraßen war kein zentraler Bestandteil des Konzeptes, wurde jedoch bei der Prioritätenliste als Grundlage genommen.
- Der KT 356-16/2022 sagt überdies aus, dass Radwege entlang von Kreisstraßen in der Regel mit Hilfe von Fördermitteln gebaut werden sollen.

Wieso 2 Kilometer pro Jahr?

- Annahme waren zunächst Kosten in Höhe von 500.000 €/km Radweg. Aktuelle Preisentwicklungen ergeben jedoch Preise zwischen 500.000 €/km und 1.000.000 €/km. Daher werden 750.000 €/km als Mittelwert angenommen.
- Das Förderprogramm „Stadt und Land“ schüttet in Mecklenburg-Vorpommern bis 2028 insgesamt ca. 6 Mio. €/Jahr aus. Daraus ergeben sich für den Landkreis bis zu 1 Mio. €/Jahr. Teile dieser Summe können allerdings Städte, Gemeinden und Ämter im Landkreis ebenfalls für sich beanspruchen.
- Bei einem Eigenanteil von 125.000 € und einer Förderquote von 90 % können so ungefähr 2 km Radweg pro Jahr mit Hilfe einer Förderung finanziert werden.
- Die meisten Förderperioden (z. B. EFRE) enden 2023, über weitere Programme ist aktuell nichts bekannt.

Was wird im Antrag gefordert?

Antrag A/3/0200

„Der Kreistag beschließt ein Ausbauziel von 120 Kilometern für die Radwegeinfrastruktur an Kreisstraßen innerhalb eines 6-Jahres-Zeitraums. Dies entspricht einer Verzehnfachung des bisherigen Zieles.

Der Landrat wird beauftragt:

- Die Bedingungen zur Umsetzung dieses Ziels zu prüfen und zu definieren
- Verwaltungsseitig den Haushaltsjahren ab 2024 die erforderlichen Eigenmittel in Ansatz zu bringen
- Die Beantragung der erforderlichen Fördermittel vorzubereiten und
- Einen Vorschlag zur Fortführung der Prioritätenliste zu unterbreiten“

Grundlagen zur Kostenschätzung

Kostenschätzungen (Annahmen) für 1 km Radweg:

- Investitions-Kosten für Radwegebau: 750.000 €/km
- Aufwands-Kosten (Pflege und Erhaltung): 1.200 €/Jahr

Grundlagen zur Kostenschätzung

Personalbedarf:

- Kosten pro Personalstelle: Tiefbauingenieur E11 100.000 €
- Stellenbemessungskennzahl (€ pro Vollzeitstelle): 2 Mio. €

- $20 \text{ km} * 0,75 \text{ Mio. €} : \text{km} : 2 \text{ Mio. €} : \text{VZS} = 7,5 \text{ Vollzeitstellen}$
- Durch Synergieeffekte und Rationalisierungsmaßnahmen, sowie Auslagerungen an Planungsbüros und einer progressiven Personalplanung würden für 20 km neue Radwege im Jahr voraussichtlich **3 neue Vollzeitstellen** benötigt.

Nach Fertigstellung

- Radwege haben eine Abschreibungsdauer von 35 Jahren.
- Dies bedeutet, dass die Radwege spätestens nach 35 Jahren grundhaft erneuert werden müssen.
- Sobald alle 324 km Kreisstraße mit einem Radweg versehen worden sind, sind die ersten grundhaft zu erneuern.
- Bei einer Nutzungsdauer von 35 Jahren bedeutet dies, dass jährlich 9,26 km grundhaft erneuert werden müssten.
- Nach aktuellen Kostenschätzungen würde dies Kosten von jährlich rund 7 Mio. € nach sich ziehen (ohne Inflation und Kostensteigerungen).

Sonstige Kosten

Transaktionskosten

- Da es sich bei dem Bau von Radwegen (Straßen) um Investitionskosten handelt, sind diese vorzufinanzieren. Hierbei sind Kredite aufzunehmen.
- Dadurch fallen Zinszahlungen an. Aktuell liegen die Kosten hierfür bei 3,75 % der gesamten Investitionssumme.

Inflation

- Da die Preise immer weiter ansteigen und um realistische Zahlen vorzuhalten, wurde die Inflation mit berücksichtigt.
- Es wurde mit einer jährlichen Inflation von 5 % gerechnet.

Grundlagen zur Kostenschätzung

Kostenschätzungen (Annahmen) für 1 km Radweg:

- Kosten Radwegebau: 750.000 €/km
- Erhaltungs- und Pflegekosten: 1.200 €/Jahr

- Aktuelle Länge Radwege an Kreisstraßen: ca. 60 km
- Abschreibedauer, bis ein Radweg erneuert werden muss: 35 Jahre

- Personalkosten für eine Stelle: 100.000 €/Jahr

- Transaktionskosten (Zinsen): 3,75 %
- Jährliche Inflation: 5 %

Ist-Zustand Radwege

Kreisstraße	Abschnitt	Länge in km	Breite in m	Baujahr	Erneuerung
RÜG 2	Kuhle-Dranske	3,2	2,5	2004	2039
RÜG 7	Patzig-Gnies-Kartzitz-Ralswiek-B96	0,9	2	2000	2035
RÜG 9	L30-Gingst-Waase-Ummanz	6,2	2,5	2011	2046
RÜG 11	L30-Gütting-B96	4,7	2,5	2015	2050
RÜG 13	L30-Puddemin-L29	3,8	2,5	2023	2058
RÜG 16	L29-Posewald-Zirkow-B196	3,1	2,5	2005	2040
NVP 1	L21-Dierhagen Strand-Neuhaus-Körkwitz-RDG-L22	6,6	2,5 (2)	1998	2033
NVP 2	RDG-Kückenshagen-Saal-Neuendorf-L211	5,1	2,0	2000	2035
NVP 3	Saal-Hessenburg-Bartelshagen II-Lüdershagen-Trinwillershagen	0,7	2,1	2002	2037
NVP 4	B105-Trinwillershagen-Neuenlütke-Neuenrost-Schlimmin-L22	3,0	2,0	2000	2035
NVP 6	L22-Ahrenshagen-Gruel-Camitz-Plennin-L18	3,3	2,1	2004	2039
NVP 8	L18-Semlow-Eixen-L23	4,0	2,0	2006	2041
NVP 11	L213-Altenpleen-Preetz-Schmedshagen-L213-Parow	5,8	2,0	2008	2043
NVP 16	B194-Abtshagen-Kakernehl-Hildebrandshagen-Altenhagen-L30	1,9	2,5	2012	2047
NVP 26	NVP11-Stralsund/Grünhuferbogen	4,0	2,0	2008	2043

Voraussichtliche Kosten zur Sanierung der bestehenden Radwege

Jahr	Länge in km	Investitionskosten in €
2033	6,6	7,67907
2035	9	10,47147
2037	0,7	0,81445
2039	6,5	10,13477
2040	3,1	5,07518
2041	4	6,54862
2042	9,8	16,04413
2046	6,2	14,28259
2047	1,9	4,59577
2050	4,7	13,16043

Voraussichtliche Kosten für 20 km neue Radwege pro Jahr (alle Angaben in €)

Jahr	Investitionskosten	Erhaltungs-/Pflegekosten	Zus. Personalkosten	Gesamtkosten	Wahrscheinliche Einnahmen (Förderung)	Transaktionskosten (Zinsen ca. 3,75 %)	Gesamtbelastung des Haushaltes
2024	15.000.000	72.000	300.000	15.372.000	1.000.000	562.500	14.934.500
2025	15.750.000	105.840	315.000	16.170.840	1.000.000	590.625	15.761.465
2026	16.537.500	138.915	330.750	17.007.165	1.000.000	620.156	16.627.321
2027	17.364.375	175.033	347.288	17.886.695	1.000.000	651.164	17.537.859
2028	18.232.594	214.415	364.652	18.811.661	1.000.000	683.722	18.495.383
2029	19.144.223	257.298	382.884	19.784.406		717.908	20.502.315
2030	20.101.435	303.934	402.029	20.807.397		753.804	21.561.201
2031	21.106.506	354.589	422.130	21.883.226		791.494	22.674.720
2032	22.161.832	409.551	443.237	23.014.619		831.069	23.845.688
2033	23.269.923	469.122	465.398	24.204.443		872.622	25.077.065
2034	24.433.419	533.626	488.668	25.455.714		916.253	26.371.967
2035	25.655.090	603.408	513.102	26.771.600		962.066	27.733.666
2036	26.937.845	678.834	538.757	28.155.435		1.010.169	29.165.605
2037	28.284.737	760.294	565.695	29.610.726		1.060.678	30.671.403

Voraussichtliche Kosten für 20 km neue Radwege pro Jahr plus Kosten für Erhaltung

Jahr	Gesamtbelastung des Haushaltes in €
2024	14.934.500
2025	15.761.465
2026	16.627.321
2027	17.537.859
2028	18.495.383
2029	20.502.315
2030	21.561.201
2031	22.674.720
2032	23.845.688
2033	32.756.135
2034	26.371.967
2035	38.205.136
2036	29.165.605
2037	31.485.853

Voraussichtliche Kosten für X km neue Radwege pro Jahr

Zahl in Klammern Kilometer, die 2050 fertiggestellt sind

	20 km	18 km	16 km	14 km	12 km	10 km	8 km (268 km)	6 km (216 km)	4 km (164 km)	2 km (112 km)
2024	14.934.500	13.378.250	11.822.000	10.265.750	8.609.500	7.053.250	5.397.000	3.840.750	2.184.500	628.250
2025	15.761.465	14.124.757	12.488.048	10.851.340	9.109.631	7.472.923	5.731.214	4.094.506	2.352.797	716.089
2026	16.627.321	14.905.999	13.184.677	11.463.355	9.631.782	7.910.460	6.078.888	4.357.566	2.525.993	804.671
2027	17.537.859	15.727.554	13.917.248	12.106.943	10.180.875	8.370.569	6.444.501	4.634.196	2.708.128	897.822
2028	18.495.383	16.591.499	14.687.615	12.783.731	10.758.297	8.854.413	6.828.979	4.925.095	2.899.660	995.776
2029	20.502.315	18.500.020	16.497.726	14.495.432	12.365.509	10.363.215	8.233.292	6.230.998	4.101.076	2.098.781
2030	21.561.201	19.455.415	17.349.629	15.243.843	13.004.047	10.898.261	8.658.465	6.552.679	4.312.883	2.207.097
2031	22.674.720	20.460.098	18.245.477	16.030.856	13.675.525	11.460.903	9.105.572	6.890.951	4.535.619	2.320.998
2032	23.845.688	21.516.612	19.187.537	16.858.461	14.381.640	12.052.564	9.575.743	7.246.668	4.769.847	2.440.771
2033	25.077.065	22.627.627	20.178.188	17.728.749	15.124.178	12.674.739	10.070.168	7.620.729	5.016.158	2.566.719
2034	26.371.967	23.795.951	21.219.936	18.643.921	15.905.016	13.329.000	10.590.096	8.014.080	5.275.175	2.699.160
2035	27.733.666	25.024.540	22.315.413	19.606.287	16.726.127	14.017.001	11.136.841	8.427.714	5.547.554	2.838.428
2036	29.165.605	26.316.497	23.467.388	20.618.280	17.589.587	14.740.479	11.711.785	8.862.677	5.833.983	2.984.875
2037	30.671.403	27.675.088	24.678.773	21.682.457	18.497.577	15.501.262	12.316.381	9.320.066	6.135.186	3.138.870
2038		29.103.747	25.952.627	22.801.506	19.452.392	16.301.272	12.952.158	9.801.038	6.451.924	3.300.803
2039		30.606.085	27.292.169	23.978.254	20.456.445	17.142.530	13.620.722	10.306.806	6.784.998	3.471.082
2040			28.700.784	25.215.672	21.512.273	18.027.161	14.323.761	10.838.649	7.135.249	3.650.137
2041			30.182.031	26.516.887	22.622.542	18.957.398	15.063.053	11.397.909	7.503.564	3.838.420
2042				27.885.184	23.790.057	19.935.591	15.840.464	11.985.999	7.890.871	4.036.406
2043				29.324.019	25.017.767	20.964.211	16.657.959	12.604.402	8.298.151	4.244.594
2044					26.308.773	22.045.853	17.517.602	13.254.681	8.726.431	4.463.510
2045					27.666.336	23.183.248	18.421.565	13.938.477	9.176.794	4.693.706
2046					29.093.883	24.379.269	19.372.130	14.657.516	9.650.377	4.935.763
2047						25.636.934	20.371.697	15.413.613	10.148.376	5.190.292
2048						26.959.417	21.422.791	16.208.675	10.672.049	5.457.933
2049						28.350.056	22.528.065	17.044.710	11.222.719	5.739.364
2050						29.812.360	23.690.309	17.923.826	11.801.775	6.035.292

Investitionsvolumen des Landkreises

- In den vergangenen Jahren wurden oftmals große Investitionen getätigt, so wurde vom Landkreis aus das Breitband genauso ausgebaut, wie Schulen finanziert, Straßen unterhalten und neue Verwaltungsgebäude geplant und gebaut.
- Den Auszahlungen für Investitionen stehen jedes Jahr Einzahlungen durch Förderungen und Mittel aus der Infrastrukturpauschale gegenüber.
- Im Jahr 2022 wurde ein Großteil der Investitionen für den Straßenbau (ca. 10 Mio. €) und den Campus (ca. 9 Mio. €) geplant. Das Standortkonzept für die Blöcke 1 und 2 (ca. 4 Mio. €) sowie die Feuerschutzsteuer (ca. 2 Mio. €) bilden ebenfalls größere Posten.

Investitionsvolumen des Landkreises in den Jahren 2014 bis 2025(ab 2023 Planwerte)

Jahr	Einzahlungen (Förderungen und Mittel aus Infrastrukturpauschale)	Auszahlungen (Investitionen)	Saldo
2014	4.490.000	6.648.900	-2.158.900
2015	6.354.000	11.365.600	-5.011.600
2016	14.469.500	7.359.100	7.110.400
2017	6.038.200	5.480.200	568.000
2018	4.543.100	5.589.100	-1.046.000
2019	42.898.800	42.898.800	0
2020	50.373.800	44.583.100	5.790.700
2021	36.883.900	36.394.800	489.100
2022	22.169.600	24.642.200	-2.472.600
2023	43.926.700	66.715.200	-22.788.500
2024	32.533.200	60.102.200	-27.569.000
2025	31.004.500	39.929.800	-8.925.300

Investitionsvolumen des Landkreises in den Jahren 2014 bis 2025(ab 2023 Planwerte)

- Für das Jahr 2022 bedeutet dies, dass 24.642.200 € Auszahlungen 22.169.600 € Einzahlungen gegenüber stehen. Der Landkreis musste somit 2.472.600 € aus Eigenmitteln finanzieren.
- Hierfür mussten im Jahr 2022 10 Mio. € an Krediten aufgenommen werden. Auch für die Folgejahre müssen Kredite aufgenommen werden.
- Für das Jahr 2024 wären durch den Beschluss für neue Radwege 15.000.000 € an Auszahlungen zu leisten.
- An Einnahmen würden 1.000.000 € dem gegenüber stehen.
- 14.000.000 € an Eigenmitteln wären demnach durch den Landkreis zu leisten.

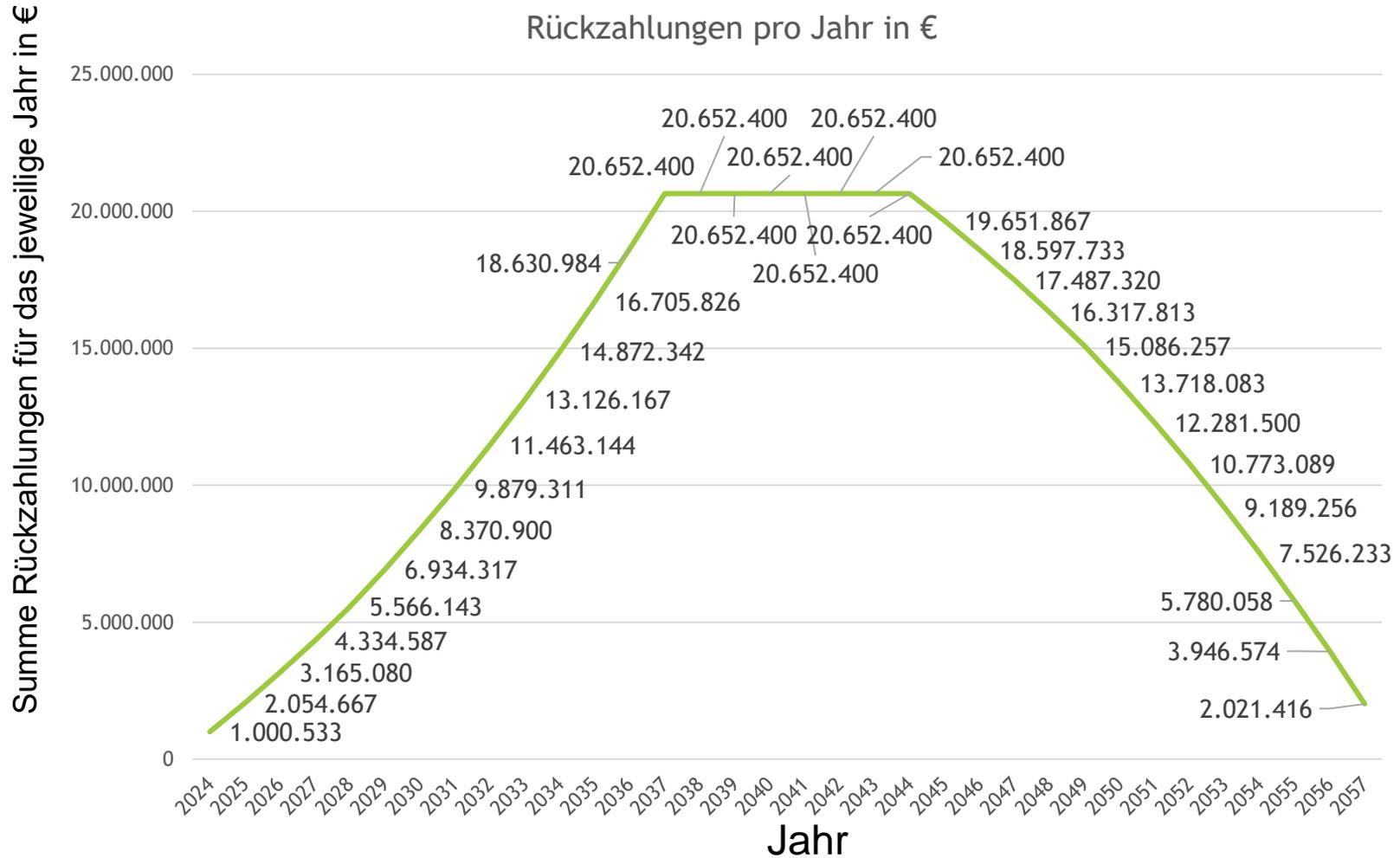
Steigerung Kreisumlage

- Bei jeweils 2,86 Mio. € an Mehrausgaben bei den Investitionen würde die Kreisumlage um 1 Prozentpunkt ansteigen.
(Finanzierung durch Kreisumlage)
- Andernfalls müsste eine Tilgung der Investitionskredite ebenfalls über die Kreisumlage finanziert werden.
- Es ist davon auszugehen, dass ca. 4 Kilometer Radwege (ohne Förderung) die Kreisumlage um 1 Prozentpunkt ansteigen lassen würden.
- 20 Kilometer Radwege im Jahr würden die Kreisumlage um ca. 5 Prozentpunkte ansteigen lassen.

Finanzierung über Kredite

- Es wird angenommen, dass der Zinssatz pro Jahr 3,75 % beträgt und die Laufzeit bei 20 Jahren liegt.
- Bei 14 Mio. € an Kreditsumme, müssten pro Jahr 1.000.533 € zurückgezahlt werden. Insgesamt beläuft sich die Summe des Zahlbetrages auf 20.010.667 €.
- Die Gebühren für die Tilgung des Kredites würde demnach 6.010.667 € an Zinsen betragen.
- Die Maximalsumme an Zahlungen für die Kredite pro Jahr würde 20.652.400 € betragen (von 2037-2044).
- Da bis 2037 jährlich neue Radwege hinzukommen würden, steigt die Summe der Zahlungen für die Kredite bis zu diesem Jahr an. Bis in das Jahr 2044 bleibt die Summe identisch.
- Ab 2045 wäre der Kredit für die ersten 20 Kilometer getilgt, bis 2057 folgen die restlichen Kredite.

Finanzierung über Kredite



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung!

