

Sehr geehrter Herr Dr. Smerdka, sehr geehrter Herr Böcker,

zu Ihren Fragen zur Förderfähigkeit einer Fahrradstraße in der Mecklenburgstraße aus dem Programm „Stadt und Land“ möchte ich vorausschicken, dass in Anbetracht der wenigen vorliegenden Unterlagen und der von Ihnen erbetenen kurzfristigen Antwort nur eine sehr kursorische Prüfung erfolgen konnte. Eine detaillierte und verbindliche Prüfung insbesondere Ihrer Fragen zur Förderung der Parkplätze und des Gehweges kann erst nach Vorlage aller erforderlichen Antragsunterlagen vorgenommen werden. Außerdem muss das Vorhaben vor einer Bewilligung dem Bund als Fördermittelgeber vorgelegt werden.

1. Grundsätzliche Förderfähigkeit

Nach den vom Bund gesetzten Rahmenbedingungen für das Programm Stadt und Land und der aktuellen Fördermittelsituation im Land ist bereits jetzt absehbar, dass nur die von der Verwaltung favorisierte Variante „optimierte Fahrradstraße“ förderfähig und -würdig ist. Dabei werden die Angaben in der Verwaltungsvorlage zugrunde gelegt.

a) Das Förderprogramm „Stadt und Land“ ist Teil des Klimaschutz-Sofortprogramms des Bundes. Der Bund hat deshalb die Einsparung von CO₂ zu einem zentralen Anliegen des Förderprogramms gemacht. Die Bedeutung dieses Förderzieles hat der Bund in der gerade den Ländern zur Unterzeichnung vorgelegten Änderung der Verwaltungsvereinbarung noch einmal unterstrichen. So hat er ein konkretes CO₂-Einsparziel vorgegeben, das mit den Bundesfinanzhilfen erreicht werden soll. Die Länder müssen nach Art. 3 Abs. 5 der Verwaltungsvereinbarung zu „Stadt und Land“ die Erreichung dieses und der anderen in der dortigen Präambel genannten Ziele bei der Auswahl der zu fördernden Maßnahmen und der Verwendung der Bundesmittel beachten.

Vor diesem Hintergrund sehe ich die Variante „maximales Parken“ nicht als förderfähig und –würdig an. Zum einen erfordert diese Variante das Fällen von neun Bäumen, die teilweise noch eine Reststandzeit von über 30 Jahren haben. Der Beitrag eines solchen Baumbestandes zum Klimaschutz, aber auch zum innerstädtischen Kleinklima muss ich nicht betonen. Es erscheint ausgeschlossen, mit Mitteln des Klimaschutz-Sofortprogramms ein Vorhaben zu fördern, das mit der Fällung dieses Baumbestandes verbunden ist. Diese Fällung würde nicht der Verbesserung der Radverkehrsbedingungen, sondern ausschließlich dem Erhalt von PKW-Stellplätzen dienen. Diese Einwände gelten jedenfalls dann, wenn – wie hier mit der Variante „optimierte Fahrradstraße“ – eine Alternative besteht, die die Fällung von gesunden Bäumen weitgehend vermeidet. Vorsorglich weise ich darauf hin, dass sich an dieser Einschätzung nichts ändern dürfte, wenn die Stadt die Fällung aus den förderfähigen Kosten herausnehmen würde. Hinzu kommt noch, dass die Variante „maximales Parken“ zugunsten der Erhaltung von PKW-Stellplätzen keine Fahrrad- und Lastenradabstellplätze sowie Fahrradhäuser vorsieht, also gegenüber der Variante „optimierte Fahrradstraße“ die Bedingungen für den Radverkehr sogar verschlechtert. Angesichts der Programmziele erscheint auch der Verzicht auf mögliche Baumneupflanzungen problematisch.

Zum anderen gerät die Variante „maximales Parken“ auch deswegen in Konflikt mit den Zielen des Klimaschutzes, weil ausschließliches Anliegen der dort vorgesehenen Baumfällungen ist, die Anzahl der vorhandenen Parkplätze weitgehend zu erhalten. In der Verwaltungsvorlage und der ergänzenden Stellungnahme zu dem Änderungsantrag der SPD-Fraktion wird demgegenüber ausgeführt, dass die in der Variante „optimierte Fahrradstraße“ vorgesehene reduzierte Anzahl von 72 Stellplätzen für Anwohnerinnen und Anwohner ausreichend ist. Mit der Variante 2 würde die Stadt also auf eine mögliche Reduzierung von Parkplätzen verzichten, die mit anderen Instrumenten des Parkraummanagements nach allgemeiner fachlicher Einschätzung ein besonders geeignetes Mittel der Gemeinden für die Reduzierung von CO₂ im Verkehr darstellt.

Sie haben mir neben den beiden genannten Varianten auch den Änderungsantrag der SPD-Fraktion vom 11./18.4.2023 zugesandt. Es ist nicht Aufgabe des potentiellen Fördermittelgebers, einzelne Kompromissvarianten zu bewerten. Alle solche Varianten müssen sich jedoch bei einer Förderung aus „Stadt und Land“ nach den oben ausgeführten Maßgaben an der Variante 1 „optimierte Fahrradstraße“ messen lassen. Da sich der Änderungsantrag auf die Variante 2 „maximales Parken“ bezieht, nimmt er offenbar wie diese eine Fällung gesunder Straßenbäume in Kauf. Er ist deshalb in Bezug auf seine Förderfähigkeit und –würdigkeit wie diese zu beurteilen.

b) Neben diesem Widerspruch zu den Förderzielen des Bundes sehe ich auch aus Landessicht keine Möglichkeit, dass die Variante „maximales Parken“ mit Mitteln des Programms „Stadt und Land“ gefördert wird. Die Landeshauptstadt Schwerin hat in diesem Programm bereits Fördermittel bewilligt bekommen bzw. beantragt, die am Volumen der in den Haushaltsjahren 2020 bis 2023 für die Gemeinden in Mecklenburg-Vorpommern zur Verfügung stehenden Bundesfinanzhilfen einen Anteil von 25 % ausmachen. Selbst wenn man das bereits beantragte bzw. bewilligte Volumen auch auf die bis 2028 angekündigten Bundesfinanzhilfen bezieht, liegt die Stadt bereits bei einem Anteil von fast 15 %. Dies ist rund das Vierfache bzw. Zweifache des Fördervolumens, das auf die Landeshauptstadt bezogen auf ihre Einwohnerzahl entfiel. Der Einwohnerschlüssel ist ein geeigneter (grober) Anhaltspunkt für eine angemessene Verteilung der Fördermittel innerhalb des Landes, weil die Zentralität von Schwerin (Oberzentrum) bei „Stadt und Land“ keine besondere Rolle spielt. Denn „Stadt und Land“ hat die Förderung gerade der ländlichen Räume besonders im Blick. Angesichts dessen ist eine Aufnahme weiterer Förderprojekte der Landeshauptstadt nur noch denkbar, wenn diese die Förderziele von „Stadt und Land“ in besonderer Weise erfüllen. Dies ist bei der Variante „maximales Parken“ aus den genannten Gründen nicht der Fall. Bei der Variante „optimierte Fahrradstraße“ stellt sich dies anders da. Hier wäre zu berücksichtigen, dass die Führungsform der Fahrradstraße in Mecklenburg-Vorpommern bislang stark unterentwickelt und im Programm „Stadt und Land“ unterrepräsentiert ist und eine optimierte innerstädtische Fahrradstraße ausgeprägten Modellcharakter hätte.

2. Einzelne Förderfragen

Ihre Fragen bezüglich der Förderfähigkeit von Gehwegen und Parkplätzen im Straßenraum stellen sich nach dem unter 1. Gesagten nur für die Variante „optimierte Fahrradstraße“. Hier gilt in besonderem Maße, dass die abschließende Prüfung erst nach Vorlage detaillierter Unterlagen und Erläuterungen im Förderverfahren erfolgen kann.

Grundsätzlich sind getrennte Gehwege nach den neuen Vorgaben des Bundes zu „Stadt und Land“ unter bestimmten Voraussetzungen förderfähig. Allerdings stehen ab 1.1.2023 pro Land maximal 10% der durch den Bund jährlich bereitgestellten Finanzhilfen für die Finanzierung der getrennten Führung des Fußverkehrs zur Verfügung. Die Förderfähigkeit und vor allem deren Umfang hängt im vorliegenden Fall also davon ab, wann die betreffende Maßnahme reif für eine Anmeldung beim Bund wäre und wie viele einschlägige Maßnahmen in dem betreffenden Jahr Mittel für Gehwege in Anspruch nehmen.

Bei der Förderung der Parkplätze im Straßenraum kommt es sehr auf die konkreten Umstände und deren Darstellung im Förderantrag an. Entscheiden ist, ob die Neuordnung der Parkplätze dem Radverkehr zugute kommt oder eher „bei günstiger Gelegenheit“ miterledigt wird. Eine Förderfähigkeit käme etwa in Betracht, wenn die Umwandlung der bisherigen Schräg- bzw. Senkrechtstellplätze in Längsparkplätze dazu dienen sollte, die vorgesehene Breite für die Fahrradstraße zu erreichen.“

Sollten sich die städtischen Gremien für die Vorzugsvariante der Verwaltung „optimierte Fahrradstraße“ entscheiden, so empfehle ich Ihnen angesichts der begrenzten Bundesfinanzhilfen die zügige Einreichung eines vollständigen Förderantrages beim LFI.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Reinhard Wulfhorst

Dr. Reinhard Wulfhorst

Referatsleiter Verkehrspolitik, Wasserverkehr und Häfen, Logistikkwirtschaft

Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit

des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Schloßstrasse 6-8

19053 Schwerin

Tel.: + 49 (0) 385 588 15600 **Achtung! Neue Nummer!**