

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 379

des Abgeordneten Clemens Rostock (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 7/879

### **Radwegbau auf der ehemaligen Bahnstrecke zwischen Wittstock und Mirow**

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Energie die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers: Die Stadt Wittstock hat mit der Regioinfra-Gesellschaft in Putlitz einen Pachtvertrag über den Bahndamm zwischen Wittstock und Mirow geschlossen. Die Stadt Wittstock plant ferner einen Radweg auf diesem Bahndamm zu errichten und möchte laut Pressemeldungen dafür Fördermittel des Landes für den Radwegbau beantragen. Die ehemalige Bahnstrecke steht auf einer Liste potentieller, reaktivierungswürdiger Schienenstrecken, die der VDV und die Allianz pro Schiene für den Bund erarbeitet haben. Der Pachtvertrag sieht laut Presseberichten vor, dass bereits mit Planungsbeginn einer Strecken-Reaktivierung der Schienentrasse der Radweg zurückgebaut werden müsste. Auf dem Brandenburger Teilstück der jetzigen Radverbindung zwischen Wittstock und Mirow über Sewekow besteht ein touristischer Hauptradweg als Teil des Radfernwegs „Tour Brandenburg“.

Frage 1: Auf welche Weise soll die Baugenehmigung für den Radweg erteilt werden? Wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt? Wenn nein, warum nicht?

zu Frage 1: Einer Baugenehmigung nach der Brandenburgischen Bauordnung (BbgBO) bedarf es für den Radweg nicht, da die Bauordnung für Anlagen des öffentlichen Verkehrs keine Anwendung findet (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 BbgBO).

Auch ein Planfeststellungsverfahren ist seitens der Stadt Wittstock/Dosse und des Landkreises Ostprignitz-Ruppin nicht vorgesehen. Selbstständige Radwege gehören als „sonstige öffentliche Straßen“ in die Straßenklasse der „beschränkten öffentlichen Wege“. Für den Bau von öffentlichen Straßen, die in der Baulast eines Kreises oder einer Gemeinde stehen, ist ein Planfeststellungsverfahren nur erforderlich, wenn das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erfordert und kein die Planfeststellung ersetzender Bebauungsplan vorliegt (§ 38 Abs. 1 Satz 3 und 4 i.V.m. § 38 Abs. 5 BbgStrG). Für Radwege besteht gemäß Nr. 20 der Anlage 1 des Brandenburgischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (BbgUVP) keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Zwar kann ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, wenn der Träger der Straßenbaulast einen Antrag auf Planfeststellung stellt und die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt (§ 38 Abs. 1 Satz 2 BbgStrG). Ein solcher Antrag wurde von der Stadt Wittstock/Dosse aber nicht gestellt und ist auch nicht zu erwarten. Da das Vorhaben nicht UVP-pflichtig ist, aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit alternativen Trassenverläufe nicht möglich sind und eine Planfeststellung als Grundlage für einen etwaigen Flächenerwerb hier aufgrund des bestehenden Pachtvertrages mit dem Eigentümer der Bahnstrecke nicht erforderlich ist, wird auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens seitens der Stadt verzichtet.

Frage 2: Soll die Bahntrasse vorher entwidmet werden?

zu Frage 2: Nein. Dazu hat die Stadt Wittstock folgendes mitgeteilt:

Der von der Stadt Wittstock abgeschlossene Pachtvertrag sieht vor, dass die Grundstücke als Wegeflächen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr unter Ausschluss der Nutzung durch Kraftfahrzeuge genutzt werden kann, solange auf den Flächen kein Eisenbahnverkehr erfolgt.

Das Pachtverhältnis wurde für die Dauer von 99 Jahren abgeschlossen. Der Pachtvertrag kann gleichwohl vorzeitig gekündigt werden, wenn auf den Flächen wieder Eisenbahnverkehrsleistungen erbracht werden sollen. In einem solchen Fall übernimmt der Verpächter die Kosten für den erforderlichen Rückbau des Radwegs und auch etwaige Fördermittelrückzahlungen für den Bau des Radwegs. Durch den Bau des Radweges wird eine etwaige künftige Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke mithin weder tatsächlich noch rechtlich ausgeschlossen.

Frage 3: Wie nachhaltig in Bezug auf öffentliche Gelder und Ressourcen ist ein Radwegbau auf diesem Bahndamm aus Sicht der Landesregierung?

zu Frage 3: Da gegenwärtig eine erneute Nutzung des Bahndamms für die Zwecke des Schienenverkehrs nicht absehbar ist, ist davon auszugehen, dass die Natur darauf mit Baumbewuchs u.a. die Oberhand gewinnen wird. Insofern ist die Nutzung als Radweg geeignet, um den Bahndamm bei Bedarf wieder seiner eigentlichen Bestimmung zuführen zu können, und der Einsatz von öffentlichen Mitteln nachhaltig.

Frage 4: Ist ein Radweg auf einem Bahndamm aus Landessicht förderfähig, wenn die Gefahr besteht, dass dieser durch die Reaktivierung der Schienenverbindung rückgebaut werden muss?

zu Frage 4: Da auf dem ehemaligen Bahndamm gemäß aktuellem Landesnahverkehrsplan kein SPNV vorgesehen ist, bestehen gegen die Errichtung eines Radweges und die Gewährung von Fördermitteln keine Bedenken.

Frage 5: Welche Rolle spielt der Status als touristischer Hauptradweg für eine Förderung? Welche Konsequenzen hätte ein mit Landesmitteln geförderter Radweg auf diesem Bahndamm für den bestehenden Hauptradweg zwischen Wittstock und Sewekow?

zu Frage 5: Die Radwegeförderung zur Modernisierung ist auf diejenigen Radwege ausgerichtet, an denen das Land aufgrund ihrer infrastrukturellen Bedeutung für den Tourismus ein strategisches Interesse hat. Dazu gehört die TourBrandenburg, die bisher zwischen Wittstock und Sewekow auf einem straßenbegleitenden Radweg entlang einer Kreisstraße geführt wird. Dieser Radweg wird weiterhin seine Funktion als (Alltags-) Radweg für die örtliche Bevölkerung behalten.

Die Stadt Wittstock plant, die TourBrandenburg künftig über den ehemaligen Bahndamm touristisch attraktiv durch Feld und Flur zu führen. Er durchquert dabei das Naherholungsgebiet Wittstocker Land und bindet u.a. den Dranser See an, der bisher über die Routen entlang der Kreisstraße und der stark befahrenen Landesstraße zwischen Wittstock und Schweinrich - dort ohne Radweg - nur schwer bzw. gar nicht erreichbar war.

Frage 6: Welche Konsequenzen hätte eine Umplanung des Radwegs auf eine andere Trasse, z.B. neben den Bahndamm (Zeitverlust, Kosten etc.)?

zu Frage 6: Hierzu gibt es bisher keinerlei Verkehrs-, Ausgaben- und Zeitplanungen.