



Bericht

der Landesregierung

Gestaltung "Deutsch-Deutscher Grenzweg"

Drucksache 15/ 2903

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	3
Aktuelle Situation	4
Umsetzungsmöglichkeiten	5
Wirtschaftlichkeit	7
Schlussbemerkung	9

Vorbemerkung

Als umweltbewusste, naturnahe und gesundheitsfördernde Fortbewegung ist der Fahrradtourismus die beste Werbung für das Urlaubsland Schleswig-Holstein. Einen entsprechenden Stellenwert räumt die Landesregierung dem Fahrradtourismus in der „Tourismuskonzeption für Schleswig-Holstein“ vom 4. Juni 2002 (vgl. auch Große Anfrage Fahrradverkehr und –tourismus in Schleswig-Holstein, Drs. 15/2400) ein. Die Förderung des Fahrradtourismus dient auch dazu, die Belastung der Urlaubsregionen durch den motorisierten Individualverkehr zu vermindern.

Am 11. Juli 2003 wurde der Öffentlichkeit das Landesweite Radverkehrsnetz vorgestellt. Es beruht auf einer sehr detaillierten Studie, in der in Abstimmung mit den Kreisen unter anderem erhoben wurde, wo noch touristischer Nachholbedarf im Radwegenetz besteht. Aufgrund dieser Studie wurde ein 4.890 Kilometer langes Wunschliniennetz, mit den Strecken, die entweder noch gebaut, besser beschildert oder besser vermarktet werden müssen, festgelegt.

Die Straßenbauverwaltung des Landes wird die Umsetzung des Landesweiten Radverkehrsnetzes in den Kreisen koordinieren und fachlich begleiten.

Das Land Schleswig-Holstein verfügt derzeit mit

- dem Nordsee- und dem Ostseeküstenradweg,
- dem Ochsenweg,
- der Alten Salzstraße,
- der Holstein-Fünen Route,
- dem Eider-Treene-Sorge-Weg
- und dem Elberadweg

über ein Radfernwegenetz von 2.073 Kilometern.

Mit dem Nord-Ostsee-Kanal-Fernradweg (Kiel - Brunsbüttel), der Wikingeroute (Maasholm – St. Peter-Ording), dem Deutsch-Dänischen-Grenzweg und dem westlichen Ochsenweg sind weitere Angebote in Planung, mit denen das Radfernwegenetz ab 2004/2005 um wichtige Ost-West-Verbindungen ergänzt wird.

Die Tourismuskonzeption und das Programm „Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein“ legen neben der weiteren Verdichtung und Vernetzung der Radwanderweginfrastruktur und der Verbesserung der Verknüpfung mit dem öffentlichen Personennah- und -fernverkehr vor allem auf eine optimierte Koordinierung, die kundenfreundliche Angebotsgestaltung sowie auf eine professionelle Vermarktung der verschiedenen Angebote Wert.

Aktuelle Situation des ehemaligen deutsch-deutschen Grenzweges

Der Deutsch-Deutsche Grenzweg entlang der ehemaligen innerdeutschen Grenze (heute im nördlichen Bereich gebildet durch Landesgrenze Schleswig-Holstein zu Mecklenburg-Vorpommern) hat aus zeit- und landesgeschichtlicher Sicht eine große Bedeutung.

Über vierzig Jahre lang war Deutschland getrennt, seit den 60er Jahren durch einen unmenschlichen, fast unüberwindlichen eisernen Vorhang mit Zäunen, Mauern, Selbstschussanlagen, Kfz-Sperrgräben, Kolonnenwegen, Wachtürmen und Minen. In dieser Zeit konnte sich der ehemalige innerdeutsche Grenzstreifen aufgrund seiner absoluten Unzugänglichkeit zum längsten Biotopverbundsystem Mitteleuropas entwickeln, das es zu erhalten und zu entwickeln gilt. Heute ist dieser ehemalige Grenzstreifen bekannt unter dem Namen „Grünes Band“.

Im November 1989 wurde dieses Projekt vom Bund für Umwelt und Naturschutz e.V. (BUND) gemeinsam mit Naturschützern aus der ehemaligen DDR als das erste gesamtdeutsche Naturschutz-Vorhaben ins Leben gerufen. Das „Grüne Band“ umfasst auf einer Länge von 1.393 Kilometern ein Gebiet von etwa 177 Quadratkilometern. Weite Teile dieses Gebietes wurden bereits unter Naturschutz gestellt. Die äußere Abgrenzung umfasst die Grundstücke zwischen ehemaliger Grenzlinie und dem durch Spurplatten befestigten parallel verlaufenden Kolonnenweg. Der Anteil des „Grünen Bandes“ zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern am ehemaligen Grenzverlauf zwischen Lübeck und Lüneburg hat eine Länge von 132 Kilometern.

Auf schleswig-holsteinischer Seite besteht derzeit kein Angebot in Bezug auf den ehemaligen Grenzweg. Dies ist vor allem darin begründet, dass eine durchgängige Streckenführung aufgrund des vorwiegend durch oder in Gewässern (Lübecker Bucht, Wakenitz, Ratzeburger See, Schaalsee, Stecknitz) geführten ehemaligen Grenzverlaufs und dem damit verbundenen geringen Anteil an „Landwegen“ nicht möglich ist.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern hat bereits 1997 den ehemaligen Kolonnenweg, der landseitig eine Länge von 206 Kilometern aufweist, in sein Radfernwegkonzept vor dem Hintergrund aufgenommen, dass hier ein für Radfahrer und Wande-

rer physisch vorhandener Weg in Form von Spurplatten ohne zusätzlichen Aufwand nutzbar war.

Aufgrund seines geringen qualitativen Niveaus und fehlender Beschilderung wird dieser Radfernweg von Seiten des Landes Mecklenburg-Vorpommern jedoch nicht offensiv vermarktet. In der Vergangenheit wurden einige Male Führungen zum Thema Grenzgeschichte angeboten, die aufgrund der geringen Nachfrage jedoch wieder eingestellt.

Berücksichtigt wird die ehemalige Grenzregion im Projekt „Lebensstreifen“, der privaten Initiative eines Lübecker Ehepaares. Die Schwerpunkte dieses Projektes sind die Förderung des Naturschutzes und die Mahnung an die Geschichte. Auf eigenes finanzielles Risiko hat das Ehepaar die Radwanderführer „Am Grünen Band I und II“ entwickelt und herausgegeben.

In diesen Radwanderführern werden sowohl Wegführung, die einzigartige Flora und Fauna, die zahlreichen Mahnmahle und Grenzlandmuseen sowie Unterkünfte ausführlich beschrieben.

Der Gewinn aus dem Verkauf der Radwanderführer wird zum Ankauf von Flächen im „Grünen Band“ an den BUND weitergeleitet.

Umsetzungsmöglichkeiten

In Schleswig-Holstein beginnt der Kreis Herzogtum-Lauenburg derzeit damit, sein bestehendes Radwegenetz zu überarbeiten und an die gestiegenen Anforderungen im Fahrradtourismus anzupassen. Der Schwerpunkt liegt hierbei zunächst im Ausbau eines Radwanderweges am Elbe-Lübeck-Kanal und des Radfernweges „Alte Salzstraße“.

Die 1997 erstellte Konzeption zur Umsetzung des Radfernwegenetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern wird derzeit durch den Tourismusverband Mecklenburg-Vorpommern überarbeitet. Der im Oktober 2003 durch das Land Mecklenburg-Vorpommern erteilte Auftrag beinhaltet die Bestandsaufnahme und Bewertung der Fernwege und neu entwickelten 21 Rundtouren. Der ehemalige deutsch-deutsche Grenzweg wird Bestandteil einer dieser Rundtouren sein, um ihm eine bessere Vermarktungschance zu bieten. Nach bisherigen Erkenntnissen über die derzeitige

Nachfrage dieses Radfernweges wurde dieser in den letzten Jahren kaum angenommen.

Die Planungsregion Westmecklenburg hat 2002 erstmals ein regionales Radwegekonzept erarbeitet. Hauptziel des regionalen Radwegekonzeptes ist es, eine mit der kommunalen Ebene abgestimmte und akzeptierte Planungsgrundlage zum koordinierten Ausbau der Radwanderwege einschließlich ihrer Beschilderung, zum konzentrierten Einsatz finanzieller Mittel und zur einheitlichen Vermarktung des Produktes „Radtourismus“ zu schaffen.

Als erste Umsetzungsmaßnahme des regionalen Radwegekonzeptes ist, unabhängig vom Zustand und Ausbaugrad, eine vollständige Beschilderung der Radfernwege, der regionalen Radwanderwege sowie der regional bedeutsamen Touren gemäß den Gestaltungsempfehlungen des Wirtschaftsministeriums Mecklenburg-Vorpommern vorgesehen.

Für den Ausbau des Wegenetzes wurde ein Programm mit einer Laufzeit von etwa zehn Jahren erarbeitet, das entsprechend der Dringlichkeit in vier Stufen realisiert werden soll. Erste Priorität hat in diesem Konzept der Ausbau der Radfernwege in Verbindung mit Tourenstrecken.

Sowohl die Planungsregion Westmecklenburg als auch der Kreis Herzogtum-Lauenburg beabsichtigen, den ehemaligen Grenzweg im Rahmen regionaler Rundtouren in die Radwegenetze einzubinden und auf die vorhandenen Sehenswürdigkeiten (Mahnmale, Grenz Museen, Natur) hinzuweisen. Die Einrichtung und Vermarktung eines Radfernweges mit durchgängiger Streckenführung auf dem ehemaligen Grenzweg wird aufgrund der geringen Wegequalität und der Grundstücksproblematik, auf die im Folgenden noch näher eingegangen wird, derzeit nicht angestrebt. Von Seiten der „Herzogtum Lauenburg Marketing- und Servicegesellschaft“ (HLMS) besteht allerdings die Absicht, die Grenzgeschichte künftig wieder stärker im Angebot der Region, z.B. durch spezielle Führungen zu verankern.

Der Radfernweg „Alte Salzstraße“ verläuft im Bereich zwischen Lauenburg und Büchen nah an der ehemaligen Grenze. Ausgehend von diesem Radweg könnten ggf. Touren zur ehemaligen Grenze initiiert werden. Dies ist im Rahmen der Planungen des kreisweiten Radwegenetzes zu prüfen.

Die Konzeption des Naturparks Lauenburgische Seen für die Ausweisung von Radrouten liegt in einer Abstimmung zwischen Alltags- und Freizeitbeziehungen, die sinnvoll konzeptionell verbunden werden sollen. Mit der im kommenden Jahr neu ausgebauten Hauptachse am Elbe-Lübeck-Kanal soll der Ausgangspunkt für mehrere Routen durch den Naturpark gelegt werden. Dabei wird auch die ehemalige Grenze Anreize zu verschiedenen Thementouren bieten.

Gerade im Schaalseebereich sind bereits heute viele kleine erlebnisreiche Touren ein Teil des gesamten Radwegenetzes, die in Zusammenarbeit mit der HLMS zu marktfähigen Produkten konzipiert werden.

Wirtschaftlichkeit

Auf schleswig-holsteinischer Seite befindet sich der überwiegende Teil der Gebiete am „Grünen Band“ noch immer in Privatbesitz. Im Bereich des Naturschutzgebietes Stecknitz-Delvenau-Niederung und daran angrenzender Flächen konnte die Stiftung Naturschutz mittlerweile rund 113 Hektar erwerben, bzw. langfristig pachten. Darüber hinaus standen dem Zweckverband Schaalsee-Landschaft in den Jahren 1993-2003 etwa 18 Millionen Euro für den Erwerb von Flächen im Nahbereich des Schaalsees zur Verfügung. Eine Finanzierung erfolgte durch Eigenmittel des Zweckverbandes, Bundes- und Landesmitteln. Inzwischen verfügt der Zweckverband über eine Fläche von 2.600 Hektar, davon liegen 1.300 Hektar in Schleswig-Holstein. Der Zweckverband ist seit 1991 Träger des grenzübergreifenden Naturschutzgroßprojektes „Schaalsee-Landschaft“ in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Das Projekt „Schaalsee-Landschaft“ wird vom Bundesumweltministerium und den beiden beteiligten Bundesländern als „Projekt zur Errichtung und Sicherung schutzwürdiger Teile von Natur und Landschaft mit gesamtstaatliche repräsentativer Bedeutung“ unterstützt.

Am 15. Juli 2003 verkündete Bundesumweltminister Trittin, dass die Bundesregierung ihre Flächen am „Grünen Band“ den fünf betroffenen Bundesländern unentgeltlich zur Übertragung anbietet. Da die Grenzstreifen alle in der ehemaligen DDR liegen, betrifft dies nur die östlichen Bundesländer sowie aufgrund eines Gebietstausches das Land Niedersachsen.

Die im Rahmen des Regionalen Radwegekonzeptes Westmecklenburg vorgenommene Bestandsaufnahme und Ermittlung des Aufwandes für Neubau- und Instand-

setzungsmaßnahmen hat ergeben, dass allein die Instandsetzungsmaßnahmen einer Strecke von 5,1 Kilometern einen Kostenaufwand von 183.600 € verursachen wird. Hierbei wurde bereits ein reduzierter Ansatz von 50% der Instandsetzungskosten (18 € pro Quadratmeter) zu Grunde gelegt, da es sich überwiegend um einen wassergebundenen Wegabschnitt handelt, bei dem auch künftig aufgrund seiner Lage in sensiblen Gebiet keine Asphaltierung oder Pflasterung vorgesehen ist.

Aufgrund der bisher vorliegenden Erkenntnisse über den Zustand des ehemaligen Grenzweges ist davon auszugehen, dass diese Mindestkosten für die Instandsetzung der gesamten Strecke zugrunde zu legen sind. Legt man diese Kosten auf die Gesamtstrecke von etwa 132 Kilometern um, erhält man einen Investitionsbedarf von 4.752.000 €. Eine zuverlässige Berechnung kann jedoch erst anhand einer detaillierten Bestandsaufnahme erfolgen. Diese würde auch die Grundlage für weitergehende Betrachtungen hinsichtlich des Erwerbs von Grundstücken und der baulichen Unterhaltung bilden.

Darüber hinaus würden bei Einrichtung eines Radfernweges Kosten für die Beschilderung und die Erstellung von Informationstafeln entstehen. Je nach inhaltlicher Ausgestaltung und Anzahl der erforderlichen Standorte ist von Gesamtkosten in Höhe von etwa 100.000 € (reine Materialkosten) auszugehen.

Ferner wäre eine umfassende Aufarbeitung der zeitgeschichtlich relevanten Stationen erforderlich. Ein Hinweis lediglich durch Schilder auf eine ehemalige Grenzstation oder ehemalige Wachttürme, ehemals verminte Grenzstreifen etc. wird nicht genügen, um dem Anliegen so zu entsprechen, dass auch für kommende Generationen eine echte Vermittlungsarbeit gesichert wäre. Hier müsste vielmehr eine fachdidaktisch-wissenschaftliche Aufarbeitung im Rahmen einer Projektgruppe stattfinden, die sicherlich für ein Jahr tätig werden und - sehr vage geschätzt – einen Zeithistoriker/ eine Zeithistorikerin sowie einen Tourismusfachmann/eine Tourismusfachfrau benötigen würde.

Schlussbemerkung

Die Bewahrung der Erinnerung an die deutsch-deutsche Teilung und die damit verbundene Grenzziehung ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Die beteiligten Kreise in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern sind sich ihrer Verantwortung um die Grenzgeschichte bewusst.

Die Landesregierung befürwortet die Bestrebungen der beteiligten Kreise in Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern, Streckenteile des ehemaligen Grenzweges in regionale Rad-, Wander-, Tourismus- und Kulturkonzepte zu integrieren. Die Interessenlage im Hinblick auf die Einbindung der vorhandenen Strecken an der ehemaligen Grenze in regionale Routen stimmt in beiden beteiligten Kreisen überein. Sowohl im Landkreis Nordwestmecklenburg als auch im Kreis Herzogtum Lauenburg besteht eine hohe Bereitschaft, bei der Umsetzung der Radwegekonzeptionen eng zusammen zu arbeiten.

Grundsätzlich befürwortet die Landesregierung Konzepte, die „von unten heraus“ erarbeitet werden. Es ist nicht im Sinne der Landesregierung, den Regionen die Einrichtung bestimmter Routen vorzuschreiben. Diese Vorgehensweise hat sich auch bei der Erstellung des Landesweiten Radverkehrsnetzes bewährt, bei der die Kreise frühzeitig beteiligt wurden.

Die Landesregierung wird jedoch darauf hinwirken, dass die beteiligten Akteure (Kreise, Tourismus- und Marketingorganisationen) bei der Entwicklung ihrer Radwegenetze möglichst weitgehend zusammenarbeiten.