

A n t w o r t

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Lea Heidebreder und Jutta Blatzheim-Roegler (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
– Drucksache 18/486 –

Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz

Die Kleine Anfrage – Drucksache 18/486 – vom 5. Juli 2021 hat folgenden Wortlaut:

Pendler-Radrouten als attraktive Radschnellverbindungen spielen eine wichtige Rolle bei der Bündelung und Beschleunigung des Alltagsradverkehrs und sorgen somit für die Stärkung des Verkehrsträgers Fahrrad. Die Landesregierung hat sich daher vorgenommen, die bereits laufenden sieben Projekte der rheinland-pfälzischen Pendler-Radrouten möglichst zügig mit den Kommunen umzusetzen.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. Wie ist der aktuelle Status der sieben geplanten Projekte?
2. Welchen zeitlichen Horizont plant die Landesregierung für den Baubeginn nach erlangtem Baurecht bei den jeweiligen Projekten?
3. Welche geplante Länge (in km) haben die sieben laufenden Projekte, und welche Gesamtlänge an Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz wird sich dadurch bis zur Fertigstellung aller Projekte ergeben?
4. Inwieweit wird der höchste Standard an die Qualität (Breite, Kreuzungsfreiheit, Beschaffenheit des Bodenbelags etc.) bei allen Pendler-Radrouten durchgängig eingehalten?
5. Welche Nutzungsprognosen und Kosten-Nutzen-Relationen sieht die Landesregierung für die jeweiligen Pendler-Radrouten?
6. Inwieweit wird angestrebt, den seit 1. Januar 2019 für Pendler-Radrouten geltenden „Turbo“-Zuschlag über die ursprünglich zunächst geplanten drei Jahre über das Jahr 2021 hinaus zu verlängern?
7. Welche Fördermöglichkeiten bestehen seitens des Bundes (u. a. mit Blick auf das Förderprogramm „Stadt und Land“ und die Verwaltungsvereinbarung „Radschnellwege 2017 – 2030“ über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes), bzw. welche Hürden bestehen im Zusammenhang mit den Fördermodalitäten des Bundes für Rheinland-Pfalz?

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 22. Juli 2021 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Sach- und Planungsstände der einzelnen Pendler-Radrouten (PRR) stellen sich wie folgt dar:

Für die PRR zwischen Bingen, Ingelheim und Mainz wurden bereits im Jahr 2020 erste Teilabschnitte baulich realisiert. Ende Februar 2020 konnte ein erstes Teilstück im Zuge der Landesstraße L 422 zwischen Ingelheim und Heidesheim mit einer Länge von ca. 1,8 km baulich fertiggestellt werden. Darüber hinaus wurden im angrenzenden Streckenabschnitt auf einer weiteren Länge von rund 1,2 km die für die PRR vorgesehene Markierung mit Piktogrammen aufgebracht sowie einzelne Informationstafeln errichtet.

Es ist vorgesehen, dass dieses Jahr weitere Maßnahmen, wie zum Beispiel notwendige Querungshilfen und erforderliche Markierungsarbeiten, ausgeschrieben und umgesetzt werden können. Die Maßnahmen in der Zuständigkeit der Stadt Ingelheim sind bereits baulich umgesetzt.

Bis voraussichtlich Frühjahr 2022 wird auf einer Gesamtlänge von ca. 20 km die PRR zwischen Bingen Hauptbahnhof und Bahnhof Heidesheim fertiggestellt. Im kommenden Jahr 2022 wird der Landesbetrieb Mobilität (LBM) Worms die Planungen innerhalb der Gemarkungen von Budenheim aufnehmen. Der Baustart hängt vom vollziehbaren Baurecht ab; nach derzeitigem Sachstand könnte ein Baustart voraussichtlich im Jahr 2023 erfolgen.

Der Verband Region Rhein-Neckar ist beauftragt, im Namen des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) die Federführung zur Erstellung der einzelnen Machbarkeitsstudien für den Korridor „PRR Oberrhein zwischen Karlsruhe/Wörth und Worms“ zu übernehmen. Der LBM Speyer ist vor Ort mit eingebunden. Der gesamte Abschnitt ist in drei Unterabschnitte eingeteilt:

Für den ersten Unterabschnitt zwischen Worms, Frankenthal und Ludwigshafen wurde die Kooperationsvereinbarung am 3. Dezember 2018 unterzeichnet. Am 5. Dezember 2018 hat der Verband Region Rhein-Neckar das Büro R+T mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie beauftragt.

Am 6. Dezember 2019 wurde vom planenden Büro die Vorzugstrasse vorgestellt. Die Abstimmung der Vorzugstrasse mit den beteiligten Kommunen ist durchgeführt. Die Machbarkeitsstudie wurde am 20. Mai 2021 fertiggestellt und an die beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften versandt. In einem nächsten Schritt sollen die Kommunen über die beabsichtigte weitere Vorgehensweise in einem gemeinsamen Termin informiert werden.

Für den zweiten Unterabschnitt zwischen Ludwigshafen und Schifferstadt wurde die Machbarkeitsstudie im Mai 2019 fertiggestellt. Des Weiteren wurde der Abschluss einer zusätzlichen Kooperationsvereinbarung zwischen den beteiligten Kommunen Schifferstadt, Limburgerhof und Ludwigshafen vereinbart, welche die gemeinsame Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Erstellung der weiteren Planungen regeln soll.

Im 3. Quartal 2021 sollen weitere Abstimmungen zu den Planungskosten, der Leistungsbeschreibung und zum Vergabeverfahren der anstehenden Planungsleistungen erfolgen.

Für den dritten Unterabschnitt zwischen Schifferstadt und Wörth wurde die Machbarkeitsstudie im Mai 2020 fertiggestellt. Das planende Ingenieurbüro hat die Vorzugsvariante planerisch ausgearbeitet. In der Studie wurden die Mängel und der Handlungsbedarf der vorhandenen Radwegebeziehungen analysiert und die Potenziale für die PRR ermittelt. Als Ergebnis wurde ein Vorschlag zu einer endgültigen Streckenführung festgelegt.

Die Vorstellung und Diskussion der möglichen Streckenvarianten wurde in kommunalen Gesprächen durchgeführt. Im Juni 2021 fand eine Befahrung von verschiedenen Teilstrecken unter Beteiligung aller betroffenen Kommunen statt.

Die Übergabe der Machbarkeitsstudie erfolgte am 1. Juli 2020 an die Kooperationspartner.

Der LBM übernimmt auch nach Übergabe der Machbarkeitsstudie weiterhin eine beratende Funktion als Fachbehörde; jedoch wird diese Aufgabe in Vertretung durch den neu beauftragten Projektkoordinator übernommen. Derzeit wird die 2. Kooperationsvereinbarung zwischen dem LBM und den betroffenen Kommunen abgestimmt; diese Vereinbarung enthält Regelungen zu den weiteren Planungen und zum Bau der Pendler-Radroute.

Die Machbarkeitsstudie für die PRR Konz – Trier – Schweich ist bereits fertiggestellt und an die beteiligten Kommunen übergeben worden. Hier wurde die Kooperationsvereinbarung für die Machbarkeitsstudie mit den Kommunen im September 2018 im MWVLW mit den Spitzenvertretern der Kommunen und Herrn Staatssekretär Becht abgeschlossen. Im Mai 2021 wurde die Machbarkeitsstudie fertiggestellt und an die beteiligten Kommunen übergeben.

In Kürze ist beabsichtigt, mit den beteiligten Kommunen die konkreten Maßnahmen für die Realisierung der PRR und deren Umsetzung bzw. Priorisierung im Detail abzustimmen. Parallel hierzu wird die zweite Kooperationsvereinbarung mit Regelung der weiteren Planungen vorbereitet.

Für die PRR Neustadt – Landau/Pfalz laufen die Planungen. Die Durchführung der Machbarkeitsstudie wurde am 11. Juli 2019 vom Verband Region Rhein-Neckar beauftragt. Im Januar 2020 hatte das planende Büro drei mögliche Trassen vorgestellt. Derzeit erfolgen die Variantenbewertung und die Festlegung der Vorzugstrasse. Nach Eingang der o. a. Rückmeldungen der Kommunen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen können die nächsten Arbeitsschritte (u. a. Kostenschätzung) durch das beauftragte Fachbüro erfolgen. Ziel ist die Fertigstellung der Machbarkeitsstudie für Ende 2021.

Für die links- und rechtsrheinische PRR von Koblenz bzw. Neuwied bis zur Landesgrenze nach Nordrhein-Westfalen fand am 17. September 2019 eine Informationsveranstaltung mit allen beteiligten Kommunen statt. Der aus der Potenzialbetrachtung von 2014 identifizierte Korridor wurde auf Grundlage des Betrachtungsraums Städtetz „Mitten am Rhein“ angepasst. Angestrebt wird auf beiden Rheinseiten jeweils eine direkte, möglichst umwegfreie und störungsarme Verbindung als PRR zwischen den einzelnen Ortschaften.

Für die Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde kürzlich ein geeignetes Fachbüro beauftragt. Für die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Kommunen und dem LBM wurde eine Kooperationsvereinbarung erstellt; diese Vereinbarung ist inzwischen von allen Beteiligten unterzeichnet worden. Erste Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen voraussichtlich gegen Ende des Jahres 2021 vorgestellt werden.

Der Korridor für eine PRR zwischen Kaiserslautern und Landstuhl wurde von der Technischen Universität Kaiserslautern im Rahmen einer Studie untersucht. Die Ergebnisse der Studie wurden den betroffenen Kommunen vorgestellt. Die Erstellung der Machbarkeitsstudie soll in Kürze an ein Fachbüro beauftragt werden. Erste Ergebnisse der Streckenprüfung und Festlegung der zu prüfenden Vorzugsstrecken sollen gegen Ende des Jahres 2021 vorgestellt werden.

Zu Frage 2:

Aufgrund der Planungshoheit der beteiligten Kommunen als Kooperationspartner liegt das aktive Handeln zur baulichen Umsetzung der PRR in deren Händen. Das Land Rheinland-Pfalz unterstützt die Kommunen bei Planung und Umsetzung der PRR und steht hierfür den beteiligten Kommunen beratend zur Seite. Vor diesem Hintergrund können belastbare Aussagen zum zeitlichen Horizont für den Baubeginn der einzelnen PRR nicht seriös getroffen werden. Ziel der Landesregierung ist es, dass in der laufenden Legislaturperiode der Landesregierung von Rheinland-Pfalz alle PRR zumindest baulich begonnen werden.

Zu Frage 3:

Im Rahmen der Machbarkeitsstudien zu den einzelnen PRR werden die nachfolgend aufgeführten Längen betrachtet und untersucht:

- PRR Bingen – Ingelheim – Mainz: Länge ca. 30 km
- PRR Worms – Frankenthal – Ludwigshafen: Länge ca. 23 km
- PRR Ludwigshafen – Schifferstadt: Länge ca. 13,5 km
- PRR Schifferstadt – Speyer – Wörth: Länge ca. 59 km
- PRR Konz – Trier – Schweich: Länge ca. 30 km
- PRR Kaiserslautern – Landstuhl: Länge ca. 13,6 km
- PRR Neustadt – Landau: Länge ca. 20 km
- PRR Koblenz – Nordrhein-Westfalen: Länge ca. 80 km (da Betrachtung beidseits des Rheins erfolgt)

Die Gesamtlänge der PRR in Rheinland-Pfalz ist derzeit noch unbestimmt und kann erst nach Realisierung aller PRR festgelegt werden.

Zu Frage 4:

Zur planerischen Umsetzung wurden Arbeitshilfen vom LBM entwickelt, die Standards für PRR enthalten. Diese wurden im Rahmen der Detailplanung in ausreichendem Maß berücksichtigt. (Link zu den Standards für PRR: https://www.radwanderland-fachportal.de/dokumente/upload/190604_Standards_PRR_und_RSV_003.pdf)

Zu Frage 5:

Die Planung für eine verkehrsgerechte Radwege-Infrastruktur erfolgt im Land Rheinland-Pfalz grundsätzlich als Angebotsplanung und nicht in der Form einer Bedarfsplanung.

Im Jahr 2014 wurden im Rahmen einer qualitativen Potenzialstudie störungsarme Verbindungen im Bestand ermittelt, die für Rad-schnellwege als Korridor im Fokus stehen. Ziel dieser Studie war es, mögliche Räume für PRR und Radschnellverbindungen zu definieren. Maßgeblich hierfür waren die Zahlen der potenziellen Nutzer, die bestehenden Pendlerverflechtungen im Berufs- wie Ausbildungsverkehr, die Topografie, die bereits vorhandene Radinfrastruktur sowie mögliche Nutzungsverflechtungen insbesondere mit der Landwirtschaft. In dieser Potenzialanalyse sind sieben potenzielle Korridore identifiziert worden. (Link: https://www.radwanderland-fachportal.de/dokumente/upload/619c2_140624-potenziale_rsv_rlp.pdf)

Zu Frage 6:

Derzeit wird die Verlängerung der Förderzuschläge zur Grundförderung zum Bau und Ausbau von Radwegen durch das MWVLW geprüft.

Zu Frage 7:

Mit dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgestellten Sonderprogramm „Stadt und Land“ stellt der Bund dem Land Rheinland-Pfalz im Zeitraum von 2021 bis 2023 Finanzhilfen in Höhe von insgesamt 33 Mio. Euro für Investitionen in den Radverkehr zur Verfügung. Detaillierte Regelungen zur Förderung sowie zu den Fördervoraussetzungen enthalten die folgenden Förderrichtlinien:

Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“ über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes und aufgrund des Haushaltsgesetzes 2020 für Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ (VV SP „S&L“) vom 5. November/22. Dezember 2020.

(Link: https://www.bag.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SonderprogrammStadtLand/Rechtsvorschriften/rechtsvorschriften_node.html).

Förderung von Investitionen in den Radverkehr durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ in Rheinland-Pfalz, Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau vom 26. Januar 2021 (8704) (Link: https://lbm.rlp.de/fileadmin/LBM/Bilder/Startseite/Slider/Radwanderland/VV_FoeRiLi_Sonderprogramm_Stadt-Land-MinBlatt.Nr._02_vom_18.02.2021.pdf)

Beim Sonderprogramm „Stadt und Land“ ist insbesondere problematisch, dass die Förderung auf Ende 2023 begrenzt ist. Aufgrund der zeitlichen Vorläufe bei der Umsetzung von Radwegen kommen somit in der Regel nur Projekte in Frage, die schon eine gewisse Reife erlangt haben.

Daniela Schmitt
Staatsministerin