

Drucksache Nr.: 130/2023

Dezernat IV

Federführend: Verkehrsplanung

Anlagen: Anhänge 1-3

Az.: 260-cl mk

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Ausschuss für Landwirtschaft und Weinbau	28.11.2023	Ö	zur Vorberatung
Ausschuss für Bau, Planung und Verkehr	14.12.2023	Ö	zur Vorberatung
Hauptausschuss	14.12.2023	Ö	zur Vorberatung
Stadtrat	19.12.2023	Ö	zur Beschlussfassung

Pendler Radroute Neustadt - Landau Machbarkeitsstudie, weiteres Vorgehen, Kooperationsvereinbarung

Antrag:

Der Stadtrat der Stadt Neustadt an der Weinstraße entscheidet nach Beratung über die Unterzeichnung der KV II für die Pendler-Radroute in Zuständigkeit der Stadt Neustadt an der Weinstraße als Fortsetzung der KV I:

- Der Stadtrat beauftragt die Verwaltung, die Planung der Pendler-Radroute PRR weiter zu betreiben und beschließt hierzu die Unterzeichnung der KV II.
Ziel der KV II ist es, die PRR gemeinsam mit dem LBM und den Gebietskörperschaften Landau, Landau-Land, Maikammer und Edenkoben weiter zu projektieren.
- Vereinbart wird in der KV II eine gesamtwirtschaftliche Ausschreibung eines Stufenvertrages mit 3 Leistungsstufen durch den LBM, hiervon wird jedoch zunächst lediglich die Leistungsstufe 1 (angelehnt an die Lph 1 bis 4 der HOAI) tatsächlich beauftragt, was rund 50% der geschätzten Planungskosten entspricht.
Aufgrund der aktuellen Preissteigerungen empfiehlt der LBM um sicher zu gehen (statt mit in der MbS ursprünglich geschätzten 159.000 Euro) mit 238.000 € für die anstehende Planungsstufe (Leistungsstufe 1) zu rechnen.
- Die weiteren ausgeschriebenen Leistungsstufen 2 und 3 können von der Verwaltung in der Zukunft optional gewählt werden und würden zu einem späteren Zeitpunkt zur Beschlussfassung vorgelegt.
- Für die Pendler-Radroute steht über das Programm „Stadt und Land“ eine Förderung über 90% der Planungs- und Baukosten in Aussicht.

Begründung:

Hintergrund von Pendler-Radrouten:

Mit Pendler Radrouten soll die Radnetzplanung mit den verschiedenen qualifizierten Radinfrastrukturen (Haupt-, Neben- und untergeordneten Achsen) durch eine weitere, attraktive und städteverbindende Radinfrastruktur ergänzt werden, um das Potenzial für eine Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr hin zu nachhaltigeren Alternativen wie dem Fahrrad besser auszuschöpfen und der gesellschaftlichen Entwicklung hin zu mehr Radverkehr zu entsprechen.

Vor diesem Hintergrund ließ das Land Rheinland-Pfalz bereits 2014 eine erste Studie zu den Potenzialen für Radschnellverbindungen im Bundesland durchführen, um mögliche Räume zu prüfen und sinnvolle Strecken zu definieren. Wichtige Parameter dabei waren z. B. das Nutzungspotential, bestehenden Pendelbeziehungen, die Topographie oder potentiell auftretende Nutzungskonkurrenzen.

In Zuge der Potenzialstudie des Landes wurde auch der Korridor im Bereich Landau und Neustadt an der Weinstraße identifiziert. Im Betrachtungsraum ist ein hohes Nutzerpotenzial vorzufinden (ca. 140.000 Personen, davon sind ca.60 % im erwerbstätigen Alter). Die Umsetzung im für Pendler-Radrouten erforderlichen baulichen Standard ist auf über 90 % der ermittelten Vorzugstrasse möglich.

Im weiteren Umfeld gibt es bereits einige Projekte in Planung oder Umsetzung (PRR Ludwigshafen-Schifferstadt, PRR Schifferstadt–Wörth/Kandel, PRR Konz–Trier–Schweich, PRR Mainz-Bingen, Mannheim-Heidelberg, usw.)

In RLP wurde weitgehend Abstand genommen von sogenannten Radschnellwegen mit einem „radautobahn“-ähnlichen Neubau von Wegen in der freien Feldflur in 4m Breite nur für den Radverkehr plus Fußweg und innerorts vom Autoverkehr freien Radachsen durch die Stadt – es sollen vielmehr Flächen gespart werden, Natur geschont werden und unter Reduzierung der Konflikte mit AnliegerInnen eine zügige herstellbare Verbesserung des Radnetzes ermöglicht werden.

Es werden Pendler Radrouten weiterverfolgt, die überwiegend auf vorhandenen Straßen und landwirtschaftlichen Wegen sowie durch weniger umfangreichen Investitionen in Weg und Infrastruktur in einer unkomplizierten und kostengünstigen Umsetzung ermöglicht werden. Durch die Planung am Bestand wird der innerorts vorhandene (begrenzte) Verkehrsraum neu aufgeteilt.

Pendler Radrouten sollen vor allem direkt, umwegfrei und möglichst störungsarm geführt werden und dabei Bereiche mit hohem Nutzerpotenzial verbinden.

Von einer durch PRR verbesserten Radnetz profitieren neben der eigenen Bevölkerung auch Gäste und TouristInnen von sowie die Stadtgesellschaft, der Handel, Gewerbe und Dienstleistung, wenn mehr KundInnen im örtlichen Nahbereich konsumieren und MitarbeiterInnen das Auto häufiger stehen lassen.

Im Außenbereich auf landwirtschaftlichen Wegen wurde der reduzierte Querschnitt gemeinsam mit den VertreterInnen der Landwirtschaft besprochen: Landwirtschaftliche Flächen werden geschont. Mit einer Erneuerung und einer ggf. geringfügigen Verbreiterung der Wege soll die Begegnung von verschiedenen NutzerInnen erleichtert und Konflikte minimiert werden. An Querungsstellen von Außerortsstraßen wird die Verkehrssicherheit verbessert.

Machbarkeitsstudie PRR Neustadt-Landau

Arbeitsschritte zur Machbarkeitsstudie

Die Stadtverwaltung hat bereits am 10.07.2019 eine Kooperationsvereinbarung (KV), Stufe I zwischen dem damaligen Auftraggeber dem Verband Region Rhein-Neckar (VRRN), dem Landkreis Südliche Weinstraße, der kreisfreien Stadt Neustadt a. d. W., der kreisfreien Stadt Landau und dem MWVLW abgeschlossen, um den Auftrag für eine Machbarkeitsstudie „PRR zwischen Neustadt an der Weinstraße – Landau“ zu vergeben.

Diese wurde vom Büro SWECO von 2019-2022 erarbeitet. Die finale Fertigstellung und Übergabe an die kommunalen Vertragspartner erfolgte im Mai 2022.

Die Machbarkeitsstudie umfasst folgende Schritte:

- Herausgearbeitet wurden drei Trassenvarianten für die Verbindung zwischen der Stadt

Neustadt a. W., der Stadt Edenkoben, Maikammer und der Stadt Landau. In dieser Vorauswahl waren die wichtigsten Kriterien die Direktheit der Verbindung bei einer gleichzeitig augenscheinlich hohen Eignung für den Radverkehr.

- Auf Grundlage der durchgeführten Bewertung (Direktheit, Erschließungswirkung, Schutzgebiete, baulicher Handlungsbedarf) kristallisierte sich die Trasse 2 als Variante mit den größten Potenzialen und geringsten Hemmnissen heraus. Die Linienführung wurde im Rahmen einer detaillierteren Betrachtung im Bereich Edesheim angepasst.
- Die Machbarkeitsstudie beinhaltet zudem einen Maßnahmenkatalog mit Maßnahmenblättern für die einzelnen Streckenabschnitte und Knotenpunkte des geplanten Routenverlaufs. Es sind darin der derzeitige Bestand sowie die Handlungsempfehlungen zur Erreichung des PRR-Standards dargestellt. Die konkrete Umsetzungsform ist auf Ebene der MbS noch nicht abschließend definiert und kann sich im weiteren Entwurfsprozess ggf. noch verändern.
- Das Maßnahmenkonzept dient u.a. für die Kostenschätzung (siehe unten). In dieser sind Planung und Bau enthalten, nicht enthalten sind:
 - Kosten für den Grunderwerb (voraussichtlich nicht erforderlich in NW),
 - Ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen (voraussichtlich nicht oder nur geringfügig erforderlich in NW)
 - oder weitere eventuell erforderliche Untersuchungen.
 - Auch der Unterhalt der PRR ist nicht enthalten.

Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie

- Eine PRR zwischen Landau und Neustadt an der Weinstraße ist machbar. Die Vorzugsvariante erstreckt sich über eine Länge von 21 km.
- Das Projekt stellt eine effektive Möglichkeit für eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zu nachhaltigeren Transportmöglichkeiten dar.
- Um das Ziel der Verlagerung zu erreichen, spielt daher insbesondere die Konkurrenzfähigkeit im Hinblick auf die benötigte Zeit beziehungsweise die Störungsfreiheit (Lichtsignalanlagen, Vorfahrt oder Vorfahrt achten, usw.) für eine gegebene Strecke eine große Rolle.

Umsetzungsvorschläge aus der Machbarkeitsstudie

innerörtlich

- Im innerörtlichen Teilabschnitt sind z.B. enthalten: die sowieso erforderliche Umbauten z.B. am Kreisverkehr am Friedhof, Radfahrstreifen entlang der Bundesstraße sowie mehrere Mittelinseln zum sicheren Queren der Bundesstraße bzw. zum Ein- und Ausmünden.

außerörtlich

- Im außerörtlichen Teilabschnitt werden die vorhandenen Wirtschaftswege (Bestand i.d.R. 2,50-3,00m Breite) auf 3,00 verbreitert und zusätzlich beidseitig 0,75 m breite standfeste Bankette (z. B. Schotterrasen) angelegt. Damit ergibt sich als überfahrbare Breite für einen sicheren Begegnungsverkehr gut 4,00-4,50 m, um mögliche Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden zu minimieren.

Der vorgesehene Querschnitt mit dem Ausbau der bis zu 0,75 m breiten beidseitigen Bankette stellt demnach eine verträgliche Lösung für die Landwirtschaft dar.
- Der ursprüngliche Gedanke einen parallel verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg neben dem Wirtschaftsweg neu zu erstellen wurde gemeinsam von Kommunen, Landwirtschaft und LBM verworfen.
- Die rechtliche Grundlage für den Unterhalt und die Verkehrssicherungspflicht wird aufgrund der Bezeichnung Pendler Radroute nicht verändert, hier gilt weiterhin die Wirtschaftswegesatzung und die StVO. Eine Veränderung der Widmung und straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung ist nicht vorgesehen Eine andere Beschilderung (wie z.B. Fahrradstraße) ist nicht möglich und nicht vorgesehen. Die rechtliche Situation auf den für den Radverkehr freigegebenen landwirtschaftlichen Wegen bleibt die gleiche wie heute.

- Eine Beleuchtung außerorts ist nicht vorgesehen.

Kooperationsvereinbarung KV II – Vorgehen - Kostenschätzung

Inhalte der Kooperationsvereinbarung (KV) II:

Für die weiteren Phasen in Richtung Planung und Bau der PRR ist nun eine weitere Kooperationsvereinbarung (KV), Stufe II erforderlich. Die Planung und der Bau der PRR liegen im Verantwortungsbereich der Städte und Kommunen sowie dem LBM Speyer. Eine enge Zusammenarbeit zwischen allen Vertragspartnern ist Voraussetzung für alle weiteren notwendigen Schritte und somit für die Realisierung der PRR Neustadt - Landau.

Ziel ist die gemeinsame Realisierung einer entsprechenden Streckenverbindung auf Basis der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie. Eine Ausschreibung von Leistungen ist in einem Vergabeverfahren, wie in der KV II beschrieben, vorgesehen. Die genaue Leistungsbeschreibung wird durch die Stadtverwaltung/Fachabteilung definiert. Der LBM kann bei einer gesamtwirtschaftlichen Vergabe die gesamtwirtschaftliche Ausschreibung für die Gesamtstrecke vorbereiten, die Planung und der Bau der Teilabschnitte geht dann in die Federführung der Kommunen über. Somit hat die Stadtverwaltung die Federführung inne für die Förderantragstellungen, die Objektplanung und für die Umsetzung der Maßnahmen innerhalb ihres Hoheitsgebietes bzw. ihre Zuständigkeit betreffen, inklusive der Baurechtschaffungen (falls dies nach der Vermessung als erforderlich erachtet wird bzw. privat Flächen betroffen wären). Die Kommune kann die jeweils weiteren Stufen unabhängig vom Leistungsstand in den anderen Kommunen vergeben. Die jeweilige Kommune hat die Option zur Beauftragung der jeweils nächsten Stufe, aber keine Verpflichtung dazu.

Die Kooperationsvereinbarung umfasst die Themen:

- Aufgabenverteilung zwischen den Vertragspartnern bei der Durchführung des Projekts,
- die Beauftragung eines Planungsbüros für die technische Objektplanung,
- die verkehrsrechtliche Planung,
- die Zusammenarbeit zwischen den Vertragspartnern bei der Realisierung / Umsetzung der PRR Neustadt a. d. W. – Landau,
- der Fördergegenstand sowie
- der Förderumfang

Kostenstruktur des Gesamtprojektes

- Die Gesamtkosten des Projektes laut MbS, Stand Mai 2022 werden auf 5.000.000 € (brutto) für die Planung und den Bau der gesamten Strecke über mehrere Gebietskörperschaften geschätzt (ohne Grunderwerb, etwaige Ausgleichsmaßnahmen, weitere Untersuchungen, usw.).
- Davon entfallen auf den Teilabschnitt Neustadt Weinstraße 1.906.000 € brutto. Damit sind für den Streckenabschnitt in Neustadt geschätzte Planungskosten von rund 318.000 € (brutto) für alle Leistungsphasen enthalten. Für diese können rund 50% der Planungskosten angesetzt werden also rund 159.000 Euro. Aufgrund der aktuellen Preissteigerungen rechnen wir auf Hinweis des LBM vorsorglich mit 238.000 € für die anstehende nächste Planungsstufe (Planungskosten 30% der geschätzten Bausumme).
- Planungs- und Baukosten werden gefördert (z.B. Programm „Stadt und Land“ mit bis zu 90% der Gesamtsumme).
Somit kann die Gesamtsumme auf eine überschaubare Summe reduziert werden (geschätzte gut 200.000€ Gesamtkosten für das Projekt im Neustadter Abschnitt).
- Ob und wann welche Planungs- und Bauabschnitte tatsächlich in die Realisierung geführt werden, kann erst nach dem nächsten Planungsschritt der KV II entschieden werden. Bei tatsächlicher Realisierung von Bauabschnitten würden die Mittel dann je nach

Zuständigkeit beim Tiefbauamt (innerorts) sowie beim Umweltamt (Wirtschaftswege) verteilt mehrere Haushaltsjahre in der Zukunft eingestellt werden müssen.

- Der Projektumfang für die Stadt Neustadt verteilt sich
 - a) auf innerörtliche Streckenabschnitte mit Knotenpunkten entlang der Bundesstraße B39/Landauer Straße vom Hauptbahnhof bis südlich der Straßenmeisterei bzw. Dr.-Siebenpfeiffer-Kreuzung sowie
 - b) im Wesentlichen außerörtliche Streckenabschnitte auf Wirtschaftswegen ab Dr.-Siebenpfeiffer-Kreuzung bis zur Gemarkung Maikammer.

Gesamtprojekt (brutto)

	Neustadt	Landau	Landau-Land	Maikammer	Edenoben	Gesamt
Kommune	1.905.000 €	525.000 €	337.000 €	514.000 €	909.000 €	4.190.000 €
Kreis	0 €	0 €	0 €	73.000 €	36.000 €	109.000 €
Land	0 €	204.000 €	3.000 €	212.000 €	282.000 €	701.000 €
Bund	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
Gesamt	1.905.000 €	730.000 €	340.000 €	799.000 €	1.227.000 €	5.000.000 €

für die Gemarkung Neustadt (brutto)

	Kosten Abschnitte	Kosten Knotenpunkte	Gesamt	Planung (20%)	Gesamtkosten (gerundet)
Neustadt	1.395.700 €	191.440 €	1.587.140 €	317.428 €	1.905.000 €

Förderkulissen für die Realisierung und Umsetzung

- Bundesförderung mithilfe des Sonderprogramms „Stadt und Land“ befristet bis 31.12.2028 Förderung von Planung und Bau von Radwegen (auch PRR) i.d.R. mit bis zu 75% der förderfähigen Kosten, bei finanzschwachen Kommunen und bei Kommunen in strukturschwachen Regionen sogar mit bis zu 90% der förderfähigen Kosten.

Weiteres Vorgehen:

- Die Städte, die Verbandsgemeinden / Gemeinden, der Landkreis Südliche Weinstraße und der LBM Speyer werden Vertragspartner der KV II, indem die Stadtverwaltung die finale Fassung des KV II beschließt.
- Der LBM Speyer unterstützt die betroffenen Kommunen bei der fachlichen Betreuung des Projektes PRR Landau bis Neustadt an der Weinstraße und übernimmt die Aufgaben einer übergeordneten Projektkoordination im Rahmen der vorgenannten Gesamtausschreibung einer EU-weiten Ausschreibung für das Gesamtprojekt.
- Die Fachabteilung unterstützt bei der Bildung von sinnvollen Losen.
Die Planungsaufgabe wird unterteilt in 2 Lose:
 - den innerstädtischen Teilabschnitt im öffentlichen Straßenraum liegend
 - den auf Wirtschaftswegen verlaufenden außerörtlichen Teilabschnitt
- Zu innerstädtisch: da für den Abschnitt Bahnhof bis über die Winzinger Knoten hinweg eine Sofortlösung sowie durch die Winzinger Spange eine Vorplanung existiert, wird für diesen Bereich lediglich die erste Stufe (Grundlagen und Vorentwurf) beauftragt.
- Die Vergabe kann in einem Stufenvertrag erfolgen, mit dem die Stadtverwaltung den zeitlichen Horizont für die Durchführung der Leistung steuern kann (Vollendung Leistungsstufe 1: spätestens 16 Monate nach Zuschlagserteilung).
 - Die Vertragspartner übernehmen die Kosten für die Planungs- und Bauleistungen der Vorzugsvariante entsprechend ihrer Zuständigkeit. Die Stadtverwaltung stellt Förderanträge, um die Finanzierung der PRR zu sichern. Nach der Ausschreibung durch den LBM verbleibt die formelle und inhaltliche Zuständigkeit bei den jeweiligen Kommunen.
- Der LBM moderiert den weiteren Prozess und bleibt Spachrohr zum Land.
- Dem Ministerium liegen durch den LBM verschiedene Fragestellungen zum Thema Übernahme von Unterhaltskosten der übergeordneten Infrastrukturen vor, die entlang

von übergeordneten Straßen verlaufen, die noch nicht beantwortet wurden. Unabhängig davon sollten wir den Planungsprozess PRR weiterführen, da eine Zusage des Landes fraglich ist.

- Erst im tatsächlichen Betrieb wird zu sehen sein, ob und in welchen Abständen gelegentliche Reinigungen tatsächlich erforderlich sein werden.
- Ohne die Bezeichnung Pendler Radroute liegt die Unterhaltung und ggf. Reinigungserfordernis sowieso bei den Kommunen.
- Der Verwaltung ist bewusst, dass im Prozess alle Parteien einzubeziehen sind und einzelne Planungsabschnitte rückgekoppelt werden müssen. Hier geht es insbesondere um Einzelfallprüfungen kopfstößiger Rebzeilen.

Empfehlung der Fachabteilung:

Generell:

- Die Verwaltung empfiehlt die Kooperationsvereinbarung II zu unterzeichnen und das Projekt weiterzuführen, da die Infrastruktur sowohl auf dem innerörtlichen als auch dem außerörtlichen Teil verbessert werden kann, was für die Stadt sowieso erforderlich ist.
- Zudem eröffnet sich mit der PRR eine gute Förderkulisse (mit bis zu 90% der Planungs- und Baukosten), um dem sowieso fortschreitenden Trend zu mehr und längeren Radfahrten eine adäquate Infrastruktur anbieten zu können anstatt aus ungenügender Infrastruktur resultierende Probleme weiter zu verschärfen.
- Als PRR projektiert übernimmt der LBM die Moderation des Gesamtprojektes und v.a. die EU-weiten Ausschreibung und entlastet damit die Stadtverwaltung.
- Falls nicht alle Gebietskörperschaften unterzeichnen würden, würde der LBM das Projekt nicht weiter betreiben.

Innerorts / B39:

- Die innerörtliche Strecke der vorgesehenen PRR ist sowieso als Hauptachse im Radverkehr beschrieben, dort ist die Radinfrastruktur sowieso auf alle Fälle deutlich zu verbessern.

Außerorts/landwirtschaftliche Wege

- Auf außerörtlichen Streckenabschnitten verlaufen in Teilen bereits heute HBR-Routen. Mit einem Zuwachs an Radverkehr ist aus gesellschaftlichen Entwicklungen heraus unabhängig vom Bau einer PRR zu rechnen.
- Der Bauzustand im Wirtschaftswegenetz weist streckenweise deutliches Verbesserungspotential auf (Entwässerung, Oberfläche, Sicherung von Querungsstellen an Straßenquerungen nach Stand der Technik usw.) sodass auch hier eine Projektierung der PRR nicht nur wirtschaftlich von Vorteil wäre, sondern betrieblich an einigen Stellen sowieso dringend u.a. aus Verkehrssicherheitsgründen angezeigt ist.
- Die PRR im außerörtlichen Teil wird gegenüber dem Bestand nur geringfügige Veränderungen an der längs laufenden Infrastruktur (Breite der Wege) und im Betrieb bringen, aber die Oberfläche einschließlich Entwässerung und Bankette wird neu hergestellt und die Begegnungsmöglichkeiten und die Verkehrssicherheit verbessert.

Neustadt an der Weinstraße, 10.11.2023

Marc Weigel
Oberbürgermeister