



**RECHNUNGSHOF
RHEINLAND-PFALZ**

Auszug aus dem Jahresbericht 2024

**Nr. 10 Radweg an der Landesstraße 50
zwischen Bruch und Dreis
- zweitteuerstes Radwegeprojekt des
Landes ohne Bedarfsnachweis, Sicher-
heitsdefizite im bautechnischen Entwurf -**

Impressum:

Rechnungshof Rheinland-Pfalz
Gerhart-Hauptmann-Straße 4
67346 Speyer

Telefon: 06232 617-0
Telefax: 06232 617-100
E-Mail: poststelle@rechnungshof.rlp.de
Internet: <https://rechnungshof.rlp.de>

**Nr. 10 Radweg an der Landesstraße 50 zwischen Bruch und Dreis
- zweit teuerstes Radwegeprojekt des Landes ohne Bedarfsnachweis, Sicherheitsdefizite im bautechnischen Entwurf -**

Die Planung für den 3,9 km langen Radweg zwischen Bruch und Dreis wurde mit 49 anderen Radwegeprojekten in den aktuellen Investitionsplan aufgenommen, obwohl sie in der Bewertung des Landesbetriebs Mobilität nur Rang 107 von 134 belegte.

Trotz einer späteren Vervielfachung der Kosten auf 3,4 Mio. € wurde das Projekt keiner grundlegenden Überprüfung unterzogen. Die Planung wies damit die zweithöchsten Baukosten aller 50 Radwegeprojekte des aktuellen Investitionsplans 2019-2023 des Landes auf.

Für den Radverkehr konnte auf der Landesstraße 50 hinsichtlich der Verkehrssicherheit keine Gefahrenlage und somit auch kein Maßnahmenbedarf nachgewiesen werden.

Die Planungen wiesen Sicherheitsdefizite und Gefährdungen vor allem für die weit abseits der Landesstraße 50 im Wald geführten Wegeabschnitte auf, die sich auf 40 % der Gesamtweglänge erstreckten. Dies stellt die Akzeptanz durch den Radverkehr infrage.

Die mit dem Radwegebau bezweckte Entflechtung vom Straßenverkehr erwies sich ebenso wie die vom Landesbetrieb Mobilität angenommene überregionale Netzbedeutung insgesamt als fragwürdig. Bereits angrenzende Wegebauabschnitte werden den Anforderungen für Hauptverbindungen mit überregionaler Netzbedeutung im Alltagsradverkehr nicht gerecht.

Die Voraussetzungen für eine Finanzierung und Baulastträgerschaft durch das Land waren überwiegend nicht erfüllt.

1 Allgemeines

Der Landesbetrieb Mobilität (LBM) erstellte 2021 eine Entwurfsplanung für einen 3,86 km langen Radweg zwischen den Ortsgemeinden Bruch und Dreis im Zuge der Landesstraße 50 (L 50). Die hierfür ermittelten Baukosten beliefen sich ursprünglich auf 700.000 € (181.000 €/km).

Die Radwegeplanung sieht u. a. den Bau von vier Brückenbauwerken mit Spannweiten von bis zu 30 m und eine über 500 m lange Stützwandkonstruktion vor. Auf 40 % der Strecke verläuft der Radweg selbstständig geführt im Wald weit abseits der Landesstraße. Der LBM sieht eine Vollfinanzierung durch das Land vor.

Der Rechnungshof hat die Planung für den Radweg Bruch-Dreis geprüft. Da der LBM seine Planung auch mit dem Argument eines Lückenschlusses rechtfertigte, hat der Rechnungshof die dem Lückenschluss vorausgegangenen Radwegebaumaßnahmen an der L 50 zwischen Arenrath und Bruch in die Prüfung miteinbezogen.

2 Wesentliche Prüfungsergebnisse

2.1 Projektauswahl zweifelhaft

Um im Landesstraßenbau eine Übersicht über die mittelfristig vorrangig umzusetzenden Vorhaben¹ zu bekommen, erstellt der LBM im Fünfjahresrhythmus einen Investitionsplan (IP). Grundlage für die Projektauswahl des IP sind Dringlichkeitsbewertungen (Bewertungslisten), die nach einem vom LBM festgelegten nutzwertanalytischen Verfahren unterschiedliche technische und kaufmännische Kriterien berücksichtigen. Für Fahrbahnen, Ingenieurbauwerke, Knotenpunkte² und Radwege führt der LBM separate Bewertungslisten.

Die Radwegeplanung Bruch-Dreis wurde vom LBM in der Bewertungsliste für die Aufstellung des aktuellen IP 2019-2023 zusammen mit 133 anderen Radwegeprojekten erfasst und nutzwertanalytisch mit Rang 107 bewertet. Dennoch wurde das Projekt zusammen mit nur 49 weiteren Radwegeprojekten in den aktuellen IP aufgenommen. Eine spätere Kostenschätzung wies eine Vervierfachung der Projektkosten auf 3,4 Mio. €³ aus.

Die Radwegeplanung Bruch-Dreis wies dadurch die zweithöchsten Kosten aller 50 Radwegeprojekte des aktuellen IP auf. Mit 865.000 € pro km lagen die ermittelten Baukosten weit über dem Schwellenwert von 150.000 € pro km, unter dem der LBM von der bestmöglichen Effektivität des Mitteleinsatzes für den Radwegbau⁴ ausgeht. Eine Vervierfachung von Projektkosten steht regelmäßig für gravierende Fehler, Fehleinschätzungen oder Versäumnisse in der Planungsphase. Trotz der deutlichen Kostensteigerung wurde das Projekt keiner grundlegenden Überprüfung hinsichtlich seiner Aufnahme in den IP unterzogen.

Das nutzwertanalytische Bewertungsverfahren verliert seine Funktion als objektive Entscheidungsgrundlage für die Aufnahme von Projekten in den IP, wenn es nicht auch zur Überprüfung von Investitionsplanmaßnahmen, z. B. bei einer wesentlichen Kostenänderung, angewendet wird.

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau hat erklärt, dass nicht nur die Gesamtbewertung maßgeblich, sondern ein Regionalproporz zu berücksichtigen sei. Vor dem Hintergrund der Neuausrichtung in der Radwegeplanung vom touristischen Radverkehr auf den Alltagsradverkehr sei noch festzulegen, wie mit den Radwegprojekten des IP 2019-2023 umgegangen werde, die nicht umgesetzt werden konnten. Zudem seien bei der Zurückstellung eines bereits geplanten Projektes die erbrachten planerischen Leistungen verloren.

Der Rechnungshof bemerkt hierzu, dass mit der Berücksichtigung eines Regionalproporzes Überlegungen mit ausschlaggebend werden sollen, die nicht Bestandteil des nutzwertanalytischen Verfahrens sind. Dieses sollte für die Zukunft um die weiteren für die Projektauswahl des IP wesentlichen und sachgerechten Aspekte erweitert werden. Dadurch würden der nachträgliche Ausschluss und der Ersatz von Projekten auf transparenter Grundlage möglich. Die noch nicht umgesetzten Radwegeprojekte des IP 2019-2023 sollten mit dem modifizierten nutzwertanalytischen Verfahren neu bewertet werden.

¹ Erhaltung (Fahrbahnen, Brücken, Stützwände) sowie Um- und Ausbau (Kreuzungsanlagen, Radwegbau) von Landesstraßen. Neubauvorhaben werden im Investitionsplan nicht dargestellt.

² Ein Knotenpunkt im Verkehr ist ein Ort, bei dem sich mehrere Verkehrswege gleicher Art kreuzen oder ein Verkehrsweg in einen Verkehrsweg gleicher Art einmündet.
<https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/512243/>.

³ Gesamtkosten (brutto) einschließlich Grunderwerb.

⁴ Bewertungsmatrix des LBM (GB F), Stand 24. April 2019.

2.2 Planrechtfertigungen und Planentwurf mangelhaft

Zur Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit gehört insbesondere auch die Prüfung, ob eine Maßnahme überhaupt notwendig ist.⁵ Ist das mit einer Maßnahme angestrebte Ziel nicht in vollem Umfang zu verwirklichen, so ist zudem zu prüfen, ob das erreichbare Teilziel den Einsatz von Mitteln rechtfertigt.⁶

Zur Planrechtfertigung hatte der LBM angeführt, der geplante Radweg Bruch-Dreis diene der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Entflechtung des Radverkehrs vom Individualverkehr. Durch den Bau des Radwegs werde die Situation auf der L 50 erheblich verbessert, da der Radverkehr abseits der Fahrbahn geführt werde. Ohne den Bau müssten die Radfahrer die stark frequentierte und unübersichtliche L 50 nutzen, was zu gefährlichen Begegnungen führe. Der Radweg schließe außerdem die letzte Lücke im überregionalen Radwegenetz.

2.2.1 Bewertung der Verkehrssicherheit für Radfahrer auf der L 50 (Ausgangszustand)

Der Nachweis, dass auf einer Straße eine Gefahrenlage mit Handlungsbedarf für den Baulastträger der Straße besteht, ist nach dem Regelwerk⁷ im Straßenbau anhand von amtlich ermittelten Verkehrs- und Unfalldaten zu führen.

Danach kann die Mitführung von Radverkehr (bis zu 200 Radfahrer/24 h) auf einer Landstraße als geeignet eingestuft werden, wenn eine Verkehrsbelastung von insgesamt 2.500 Kfz/24 h (Anhaltswert) bei einem Schwerverkehrsanteil von etwa 250 Fahrzeugen/24 h nicht überschritten wird. Der LBM bestätigte die Gültigkeit dieses Anhaltswerts für seinen Zuständigkeitsbereich.

Die L 50 wies mit knapp 2.100 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsaufkommen von knapp 90 Fahrzeugen/24 h eine unter dem Anhaltswert liegende Verkehrsbelastung auf. Gemessen an der durchschnittlichen Belastung der Landesstraßen in Rheinland-Pfalz mit 2.800 Kfz/24 h und 120 Schwerlastfahrzeugen/24 h lag für die L 50 eine vergleichsweise geringe Verkehrsbelastung vor. Hinsichtlich des Radverkehrsaufkommens auf der L 50 lagen keine Erhebungen vor. Das Radverkehrspotenzial für den künftigen Radweg hatte der LBM nicht untersucht. Schülerzahlen oder Ermittlungen zu dem aus dem Schülerverkehr resultierenden Radfahrerpotenzial konnte der LBM nicht vorlegen.

Das Unfallgeschehen war unauffällig. Unfallhäufungsstellen oder Unfälle mit Radfahrern waren nicht dokumentiert. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h bestand ausschließlich für den Einmündungsbereich der Kreisstraße 37 (punktuell). Überholverbote fehlten im Planungsbereich. Auch für kleine bauliche Maßnahmen zur Entschärfung von örtlich begrenzten Gefahrenlagen⁸ bestand bislang keine Veranlassung. Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten wären die Möglichkeiten verkehrsrechtlicher und baulicher Maßnahmen vorrangig auszuschöpfen.

⁵ Nr. 1.1 zu § 7 VV-LHO.

⁶ Nr. 2.2.3 zu § 7 VV-LHO.

⁷ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010; Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012.

⁸ Z. B. Kurvenaufweitungen oder -verlegungen.

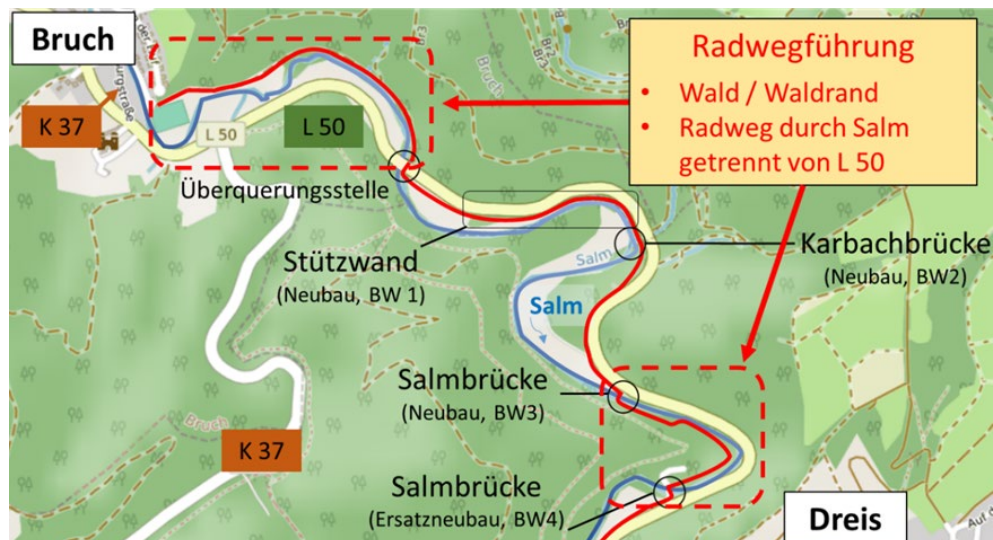
2.2.2 Bewertung der Verkehrssicherheit für Radfahrer auf dem geplanten Radweg (Planzustand)

Für die Bewertung der Sicherheit im Alltagsradverkehr⁹ sind nach dem Regelwerk¹⁰ für Radwegeplanungen die soziale Sicherheit der Wegeführung und die Verkehrssicherheit zu beachten. Gemessen an diesen Sicherheitsanforderungen wies die Radwegeplanung des LBM eine Vielzahl von Defiziten auf:

- Soziale Sicherheit

Wesentlicher Faktor für das subjektive Sicherheitsempfinden und damit für die Akzeptanz eines Radwegs ist - besonders außerorts - die soziale Sicherheit. Wichtige Kriterien sind hierbei die Einsehbarkeit und die soziale Kontrolle durch andere Menschen. Daher soll der Sichtkontakt zwischen Fahrbahn und Radweg nicht verloren gehen. Sollen Radwege fahrbahnfern (selbstständig) geführt werden, stellt sich die Anforderung nach sozialer Sicherheit in besonderem Maße. Dann ist zu prüfen, ob dort eine ortsfeste Beleuchtung erforderlich ist, weil z. B. der Berufsverkehr und der morgendliche Schulweg im Winterhalbjahr oft noch bei Dunkelheit stattfinden.

Der vom LBM geplante Radweg verlief auf 40 % der Strecke selbstständig geführt im Wald und außerdem durch den Fluss Salm räumlich getrennt weit abseits der Landesstraße.



Quelle: Geobasisdaten der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz - OpenStreetMap-Mitwirkende; Nachbearbeitung Rechnungshof Rheinland-Pfalz.

Die vom LBM vorgesehene Wegeführung war dadurch besonders für Kinder und Jugendliche (etwaigen Schülerverkehr) problematisch. In den Waldbereichen erfüllte sie zudem die Anforderungen, die das Regelwerk an die soziale Sicherheit aller anderen Nutzergruppen im Alltagsradverkehr (Erwachsene, vor allem Frauen und ältere Menschen) stellt, nicht.

⁹ Alltagsradverkehr ist Radverkehr, der nicht nur wiederkehrend, sondern tagtäglich auftritt. Beispiele hierfür sind u. a. die täglichen Fahrten zu Schulen, Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen (z. B. Sportstätten) und Einkaufsmöglichkeiten. Quellen: <https://www.radwanderland.de/alltagsradverkehr> sowie Radverkehrsnetzplanung im Überblick, LBM, 13. Juni 2016.

¹⁰ Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) verweist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die geltenden Anforderungen im Alltagsradverkehr von Kindern, Jugendlichen, Erwachsenen und älteren Menschen definieren die ERA (Ausgabe 2010) i. V. m. den Hinweisen zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS) (Ausgabe 2002).



Geplante Wegeführung im Wald jenseits der Salm. Die vom LBM vorgesehene Planung mit langen Wegeführungen im Wald genügt nicht den Anforderungen hinsichtlich der sozialen Sicherheit. Quelle: Rechnungshof Rheinland-Pfalz.

- Steinschlag- und Rutschungsrisiken

Der im Wald geführte Wegeabschnitt zwischen Bruch und der Überquerung der L 50 sollte dem Verlauf des Hanganschnittes eines schmalen bestehenden Waldwegs folgen. Geplant war eine Verbreiterung des bestehenden Waldwegs durch einen etwa 400 Meter langen bergseitigen Böschungsanschnitt. Laut Planung sollte der Böschungsanschnitt eine steile Neigung (65°) und große Höhe (3 Meter) aufweisen. Die Planung des LBM sah gleichwohl keine Hang- oder Felssicherungsmaßnahmen vor. Vor Ort fand der Rechnungshof eine größere und bisher nicht dokumentierte Rutschung im Bereich des geplanten Böschungsanschnitts vor.



Die Fotos links zeigen das Gefahrzeichen „Steinschlag“ und eine großflächige Felsvernetzung an der L 50 im Planungsbereich. Schon dies dokumentiert, dass durch das Hanggelände im Planungsbereich eine überdurchschnittliche Gefährdungslage für den Verkehr und ein entsprechender Maßnahmenbedarf zu dessen Sicherung besteht. Das Foto rechts zeigt das vom Rechnungshof darüber hinaus aufgefundene Rutschereignis unmittelbar am geplanten Radweg. Quelle: Rechnungshof Rheinland-Pfalz.

Das Landesamt für Geologie und Bergbau Rheinland-Pfalz hat die Rutschung auf Veranlassung des Rechnungshofs untersucht. Danach hat die Rutschmasse eine Gesamtlänge von 60 m und eine Breite von 40 m. Sie kann durch Abgrabungen am Böschungsfuß oder Niederschläge weiter abrutschen. Das Landesamt empfahl, zur Hangsicherung im Bereich der Rutschung eine zwei Meter hohe Schwergewichtsmauer an der Bergseite des geplanten Wegs vorzusehen.

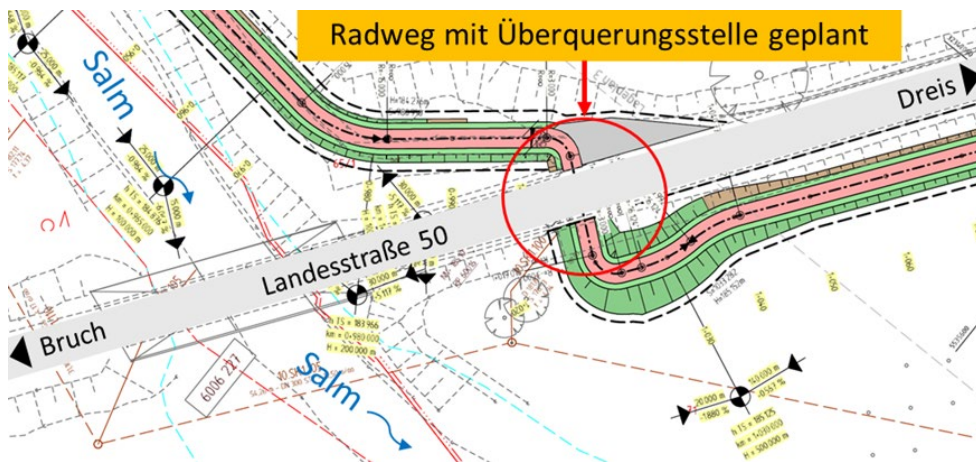
- Glatteis- und Rutschgefahr

In der Nähe von Bruch wird Hangoberflächenwasser, das bei Niederschlägen anfällt, nicht bergseitig des Wegs zurückgehalten (Mulde), sondern auf und über den Radweg geleitet. Dies verschmutzt den Radweg, führt im Winter zu Glatteis und löst Unterhaltungsmehraufwand aus. Dies berücksichtigte die Entwässerungsplanung nicht.

- Unfallgefahr

An Überquerungsstellen sind spezielle Sicherungsvorkehrungen¹¹ notwendig, wenn mit einem verstärkten Auftreten von Schülerinnen bzw. Schülern, älteren Menschen oder Freizeitradverkehr zu rechnen ist.¹²

Die Radwegeplanung des LBM sah eine Überquerung auf freier Strecke der L 50 vor (Überquerungsstelle). Spezielle Vorkehrungen zur Sicherung ergaben sich aus den Planunterlagen indes nicht.



Quelle: LBM. Nachbearbeitung Rechnungshof Rheinland-Pfalz.

Die so geplante Überquerungsstelle ist vor allem für besonders schutzbedürftige Radfahrende, wie Schülerinnen bzw. Schüler und ältere Menschen, gefährlich.

- Sturzgefahr

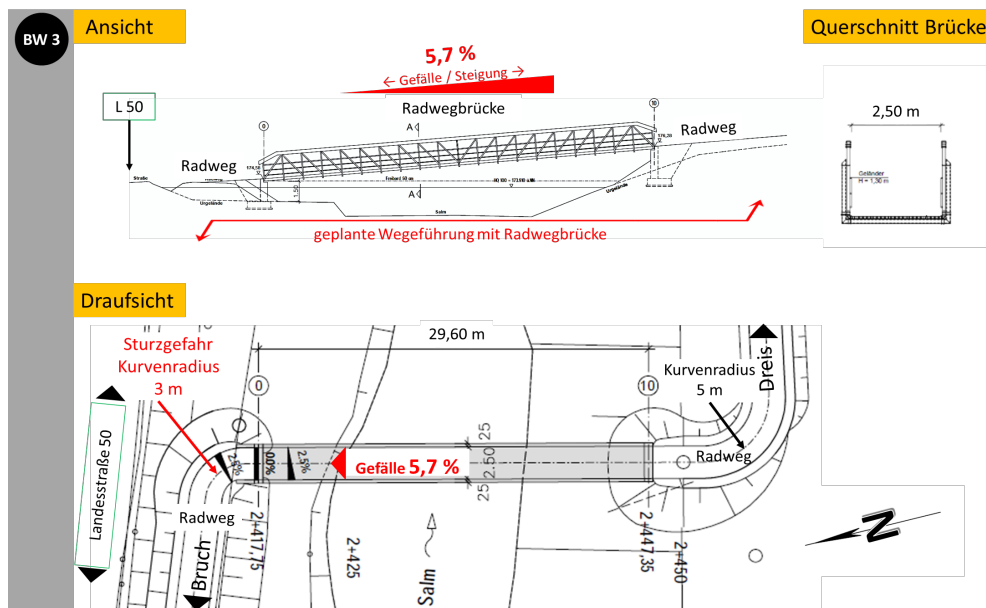
Eine bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko gehört zu den grundlegenden Anforderungen an jede Radwegeplanung. Dazu sollen Radwege im Regelfall für eine Radfahrgeschwindigkeit von 30 km/h und mit einem Mindestradius von 20 Metern in Kurven ausgestaltet werden. Die Längsneigungen auf den Radwegbrücken sollen nach Möglichkeit nicht über 3 % bis 4 % liegen.¹³

¹¹ Als Lösungsmöglichkeiten kommen beispielsweise Lichtsignalanlagen, Mittelinseln als Überquerungshilfen, eine ortsfeste Beleuchtung, Umlaufschranken mit rot-weißer Kennzeichnung bis hin zu Überführungs- oder Unterführungsbauwerken in Betracht.

¹² Ziffer 5.1 ERA, Ausgabe 2010.

¹³ Ziffer 2.2.2 und Tabelle 6 sowie Ziffer 9.2.2 bzw. Ziffer 5.3 ERA, Ausgabe 2010.

Eine vom LBM geplante Radwegbrücke über die Salm wies hingegen ein starkes Gefälle von 5,7 % auf. Unmittelbar anschließend wurde der Radverkehr mit einem engen Kurvenradius von 3,0 Metern in Fahrtrichtung Bruch weitergeführt.



Quelle: LBM. Nachbearbeitung Rechnungshof Rheinland-Pfalz.

Das starke Gefälle und der enge Kurvenradius können zu gefährlichen Situationen und Stürzen führen. Entgegenkommender Rad- und Fußgängerverkehr erhöht die Gefahr zusätzlich. Die geplante Wegeführung ist daher für Schülerradverkehr, ältere Menschen oder weniger geübte Radfahrende ungeeignet.

- Überschwemmungsgefahr

Radwege für Alltagsverkehre sollten ganzjährig nutzbar sein. Sind sie in kurzen Zeitabständen von Überschwemmungen betroffen, scheiden sie als ganzjähriges Angebot für den Alltagsverkehr aus.

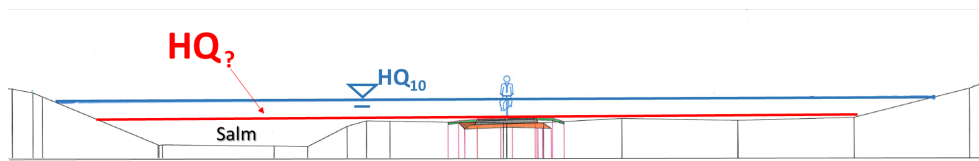
Der geplante Radweg verläuft auf einer Länge von über 500 Metern in einem Überschwemmungsgebiet der Salm. Die Häufigkeit der Überflutungen war ungeklärt: Aufgrund der Planunterlagen des LBM war lediglich von einer Überflutung mit einer Jährlichkeit von 100 Jahren (HQ₁₀₀)¹⁴ auszugehen. Demgegenüber wiesen die amtlichen Gefahrenkarten¹⁵ auf eine deutliche, über hüfthohe Überflutung des geplanten Wegeabschnitts auch bei Hochwassern mit einer Jährlichkeit von 10 Jahren hin. Weder die Planungsunterlagen noch die Gefahrenkarten berücksichtigten bislang, dass die statistischen Hochwasserwerte infolge des Salmhochwassers im Juli 2021 gegenüber den bisherigen Planungsgrundlagen fortgeschrieben werden mussten.¹⁶ Es ist daher nicht auszuschließen, dass der Wegeabschnitt noch häufiger von Überschwemmungen betroffen ist, die eine Befahrbarkeit ausschließen.

¹⁴ „HQ“ beschreibt die Abflussmenge (Q) bei Hochwasser (H). Die jeweils angefügte Zahl benennt die sogenannte Jährlichkeit. Diese Zahl beschreibt die Wahrscheinlichkeit für das Eintreten eines Hochwasserereignisses mit der dazugehörigen Abflussmenge; Hochwasser - Verstehen, Erkennen, Handeln, Umweltbundesamt, 2011. Statistisch ist die Jährlichkeit (auch Wiederkehrintervall oder Wiederholungszeitspanne) als die mittlere Zeitspanne definiert, in der ein Ereignis einen Wert entweder einmal erreicht oder überschreitet; vgl. Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz. Danach wird ein HQ₁₀₀ einmal in 100 Jahren erreicht oder überschritten, ein HQ₁₀ einmal in 10 Jahren erreicht oder überschritten.

¹⁵ Hochwassergefahrenkarten für HQ₁₀, HQ₁₀₀, HQ_{extrem}; <https://hochwassermanagement.rlp-umwelt.de>.

¹⁶ Vorläufig ermittelt erhöhte sich z. B. das Abflussvolumen des HQ₁₀₀-Werts für den im Planungsbereich befindlichen Pegel „Dreis“ um + 38 % gegenüber dem bisherigen Wert.

Frage der Häufigkeit einer Überflutung ungeklärt



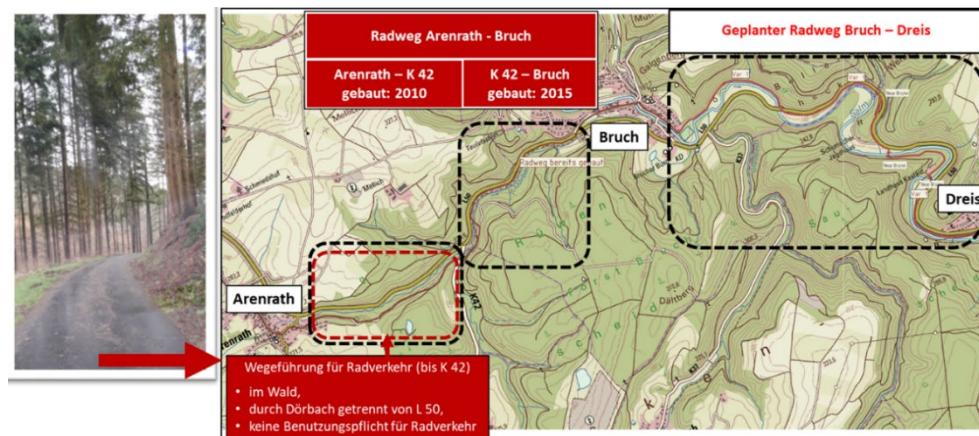
Quelle: LBM. Nachbearbeitung Rechnungshof Rheinland-Pfalz.

Damit steht die Tauglichkeit des geplanten Radwegs als Angebot für den Alltagsverkehr infrage. Hochwassersicherheit (z. B. HQ₁₀₀) im Radwegebau sollte generell stärker mitgedacht und berücksichtigt werden.

2.2.3 Bewertung der Netzbedeutung des Radwegs (Planzustand)

Hinsichtlich ihrer Netzbedeutung werden Verbindungen für Alltagsradverkehr außerhalb bebauter Gebiete nach dem Regelwerk in die drei Netzkategorien „überregional“, „regional“ und „nahräumig“ unterschieden, die zusammengefasst als Hauptverbindungen des Radverkehrs bezeichnet werden. Alle Hauptverbindungen müssen netzeinheitlichen Qualitätsmerkmalen wie die Anforderungen an die soziale Sicherheit der Wegeführung und die Verkehrssicherheit des Radverkehrs genügen.¹⁷

Laut der Planrechtfertigung des LBM sollte der Radweg Bruch-Dreis die letzte Lücke im überregionalen Radwegenetz schließen. Dies setzt voraus, dass die bereits realisierten und im Zusammenhang stehenden Wegeabschnitte an der L 50 zwischen Arenrath und Bruch ihrerseits die netzeinheitlichen Qualitätsmerkmale erfüllen.



Quellen: Rechnungshof Rheinland-Pfalz (Foto), LBM (Karte; Nachbearbeitung Rechnungshof Rheinland-Pfalz).

Diesbezüglich hat der Rechnungshof festgestellt, dass auch weite Teile des bisherigen Wegebbaus deutlich abseits der L 50 durch den Wald führen und Sturz- und Unfallrisiken für den Radverkehr aufweisen. Auch wurde der für überregionale Hauptverbindungen des Alltagsradverkehrs geforderte Winterdienst nach Auskunft des LBM in keinem der realisierten Wegeabschnitte bislang geleistet. Darüber hinaus fehlten Radnutzerzahlen und damit Belege für deren Bauwürdigkeit und Entflechtungswirkung.

Damit genügte weder der bisherige noch der geplante Wegebau zwischen Arenrath, Bruch und Dreis den Anforderungen des Regelwerks an Hauptverbindungen mit überregionaler Netzbedeutung im Alltagsradverkehr. Das Argument des Lückenschlusses ging daher in diesem Zusammenhang fehl.

¹⁷ Tz. 2.2.2 und Fußnote 10.

2.2.4 Stellungnahme des Ministeriums

Das Ministerium erklärte Ende Juni 2023, der LBM werde bei der weiteren Projektbearbeitung der Radwegeplanung Bruch-Dreis die Hinweise des Rechnungshofs hinsichtlich der bestehenden Gefährdungspotenziale und Sicherheitsdefizite beachten, erforderliche Untersuchungen und Prüfungen durchführen und sich daraus ggf. ergebende Anpassungen berücksichtigen.¹⁸

Der Rechnungshof bemerkt hierzu, dass es nicht vertretbar ist, die Ausgestaltung einer Planung weiter zu betreiben und damit Kosten zu verursachen, für deren Erfordernis noch grundlegende Belege fehlen. Erhebungen zu Radfahrer- oder Unfallzahlen sind unabdingbar, um die Gefahrenlage auf einer Straße objektiv bewerten und den Bedarf für einen straßenbegleitenden Radweg substantiell begründen zu können. Derartige Nachweise sind ferner für die haushaltsrechtlich gebotene Erfolgskontrolle¹⁹ unerlässlich.

Erst dann stellt sich die Frage nach der weiteren Projektbearbeitung. In diesem Fall ist vorliegend eine grundlegende Überarbeitung der bisherigen Planung unter Beachtung der Erfordernisse der sozialen Sicherheit und der Verkehrssicherheit des Radverkehrs erforderlich.

In diesem Zusammenhang weist der Rechnungshof darauf hin, dass aufgrund der dargestellten Planungsdefizite eine Reihe von Kosten bislang unberücksichtigt geblieben sind:²⁰ Hierzu zählen Maßnahmen wie ortsfeste Beleuchtungen oder andere Vorkehrungen, um der sozialen Sicherheit Rechnung zu tragen, kostenintensive Bauwerke zur Sicherung von Hängen, Sicherheitsvorkehrungen bei einer Überquerungsstelle, Optimierung der Linienführung des Radwegs an einer Brücke oder Erhaltungsmehrkosten in einem Überflutungsbereich.

Die bereits mit 3,4 Mio. € veranschlagten Kosten würden sich im Falle der weiteren Projektumsetzung danach weiter erhöhen. Hinzu kommt die zuletzt erhebliche allgemeine Baukostensteigerung.²¹

2.3 Finanzierung als straßenbegleitender Radweg durch das Land nicht begründet

Die Finanzierung eines straßenbegleitenden Radwegs durch das Land als Straßenbaulastträger wird im Regelfall, und so auch hier, mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit begründet, die durch die Entflechtung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr auf der Straße erreicht werden soll. Es muss insofern eine Gefahrenlage für den Radverkehr bestehen, die einen Radwegbau erfordert.

Regelmäßig kommen dabei nur Wegführungen in Betracht, die aufgrund ihrer strengen Sicherheitsstandards auch als Sonderwege für Radverkehr²² ausgewiesen

¹⁸ Schreiben des Ministeriums vom 28. Juni 2023.

¹⁹ Nr. 2.3.6 zu § 7 VV-LHO. Die Erfolgskontrolle umfasst grundsätzlich eine Zielerreichungs-, Wirkungs- und Wirtschaftlichkeitskontrolle.

²⁰ Hierzu im Einzelnen Tz. 2.2.2.

²¹ Die 3,34 Mio. € geben den Preisstand am 20. Oktober 2020 wieder, RE-Entwurf vom 4. August 2021 (RE = Richtlinien für die Entwurfsgestaltung im Straßenbau). Preisanstieg Straßenbau zwischen November 2020 und November 2022: $[(152,7 / 117,4) - 1] \times 100 \% = 30,07 \%$; Daten Statistisches Bundesamt, Fachserie 17, Reihe 4, 11/2022, November 2022 (4. Vierteljahresausgabe), erschienen am 10. Januar 2023. Danach ergeben sich bereits mit Stand November 2022 Gesamtkosten in Höhe von **4,46 Mio. € (1.160.000 €/km)** - ohne Berücksichtigung der für die Beseitigung der Planungsdefizite hinzuzurechnenden Mehrkosten.

²² Z. B. „gemeinsamer Geh- und Radweg“, Zeichen 240, Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO.

werden dürfen. Denn nur diese lassen die erforderliche hohe Akzeptanz von Radnutzenden und damit einhergehend eine hohe Entflechtungswirkung hinreichend sicher erwarten.

Die Radwegeplanung Bruch-Dreis erfüllte diese Voraussetzungen nicht. Es fehlte bereits an Belegen für eine Gefahrenlage auf der L 50.²³ Außerdem standen die aufgezeigten Sicherheitsdefizite einer Ausweisung als benutzungspflichtigem Radweg, der Akzeptanz bei Radfahrenden und so auch dem Ziel der Entflechtung entgegen.²⁴

Eine frühzeitige Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde über eine den Anforderungen an die Sicherheit - insbesondere der sozialen Sicherheit - genügende Wegeföhrung hatte nicht stattgefunden.

Das Ministerium hat erklärt, die regionalen Dienststellen des LBM stimmten sich im Zuge von Planungsprojekten mit den Trägern öffentlicher Belange ab. Dazu zählten auch Kreis- und Verbandsgemeinden in ihrer Funktion als untere Straßenverkehrsbehörden. Die von dort vorgetragenen Anregungen würden in der Regel berücksichtigt.

Der Rechnungshof bemerkt hierzu, dass eine Einbindung der Verkehrsbehörden bereits in der Phase der Variantenauswahl stattfinden sollte, um deren Stellungnahme zur Ausweisbarkeit einer Radwegenutzungspflicht frühzeitig zu erhalten. Weniger geeignete Varianten können so rechtzeitig und mit nachvollziehbarer Begründung ausgeschieden werden, bevor weitergehende, kosten- und personalintensive Planungsunterlagen erstellt und ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird.

2.4 Voraussetzungen für Förderung als touristischer Radweg nicht nachgewiesen

Ist das Land nicht selbst Wegebauaustträger, fördert es den Radtourismus in Rheinland-Pfalz durch eine finanzielle Beteiligung an den Kosten für den Bau von Radwegen in kommunaler Baulast. Eine Förderung setzt voraus, dass das Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist.²⁵

Das Ministerium hat erklärt, die Planung Bruch-Dreis beruhe, wie andere Radwegeplanungen entlang von Fluss-/Bachtälern in Rheinland-Pfalz, originär auf der Schaffung einer verkehrssicheren und attraktiven Route für den Fahrradtourismus und den Ausflugsverkehr. Insoweit seien die Anmerkungen des Rechnungshofs bezogen auf einen Alltagsradverkehr nachvollziehbar, jedoch bezogen auf das ursprüngliche Planungsziel zu relativieren.

Hierzu merkt der Rechnungshof an, dass es im Hinblick auf fehlende Bedarfsnachweise und mangelnde Verkehrssicherheit der Radwegplanung nicht von Bedeutung ist, ob der Radweg - entgegen der ursprünglichen Argumentation des LBM - dem touristischen Verkehr gewidmet und der Bau vom Land lediglich finanziell unterstützt wird.

Für eine mögliche Fortführung als förderfähiges radtouristisches Projekt bedeutet dies, dass zunächst das Radverkehrspotenzial zu ermitteln wäre. Sollte ein hinreichendes Potenzial anzunehmen sein, wäre außerdem eine Überarbeitung der vorliegenden Planung im Hinblick auf die festgestellten Sicherheitsdefizite notwendig und das Projekt hinsichtlich der Effektivität des Mitteleinsatzes grundlegend zu hinterfragen.

²³ Tz. 2.2.1.

²⁴ Tz. 2.2.2.

²⁵ § 3 Abs. 1 Nr. 1 Landesverkehrsfinanzierungsgesetz - Kommunale Gebietskörperschaften.

Für die künftige Förderung von Radwegeprojekten für den Freizeit- und touristischen Radverkehr sollte der LBM vor diesem Hintergrund ein an der nutzwertanalytischen Bewertung für Radwege an Landesstraßen orientiertes Verfahren einführen, das nach dem Auswahlverfahren in der Zusammenstellung mehrjähriger Investitionsprogramme mündet. Dabei sollten die Effektivität des Mitteleinsatzes und das zu generierende Radverkehrsaufkommen wichtige Bewertungs- und Priorisierungskriterien darstellen.

3 Folgerungen

3.1 Zu der nachstehenden Forderung wurden die gebotenen Folgerungen bereits gezogen oder eingeleitet:

Der Rechnungshof hatte gefordert, die Radwegeplanungen an Landesstraßen stärker an den Anforderungen für den Alltagsradverkehr auszurichten, wenn sich das Erfordernis eines Radwegebaus für den Baulastträger der Straße aus Gründen der Verkehrssicherheit ergeben sollte.

3.2 Folgende Forderungen sind nicht erledigt:

Der Rechnungshof hat für den Radwegbau grundlegend gefordert,

- a) alle Überlegungen, die für die Auswahl der Projekte des Investitionsplans von wesentlicher Bedeutung sind, in das nutzwertanalytische Bewertungsverfahren zu integrieren,
- b) das neue nutzwertanalytische Bewertungsverfahren auch zum Zwecke der Überprüfung von noch nicht umgesetzten Projekten des aktuellen Investitionsplans anzuwenden,
- c) für Radwege des Alltagsverkehrs nur Wegführungen auszuwählen, die den Anforderungen an die soziale Sicherheit genügen, hinreichend hochwassersicher sind und im Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde als benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen werden dürfen,
- d) für die künftige Förderung von kommunalen Radwegprojekten für den touristischen Radverkehr ein nutzwertanalytisches Bewertungsverfahren vergleichbar für Radwege an Landesstraßen einzuführen, das insbesondere die Effektivität des Mitteleinsatzes und das zu generierende Radverkehrsaufkommen als Wertungskriterien mitberücksichtigt.

Der Rechnungshof hat für einen Radwegbau zwischen Bruch und Dreis gefordert,

- e) zunächst unter anderem mit Unfalldaten und Radfahrerzahlen zu belegen, dass eine Gefahrenlage auf der L 50 besteht, die der Straßenbaulastträger der Straße ausschließlich durch den Bau eines straßenbegleitenden Radwegs zwischen Bruch und Dreis beseitigen kann,
- f) im Falle einer nachgewiesenen Gefahrenlage die bisherige Planung unter Beachtung aller sicherheitsrelevanten Aspekte grundlegend zu überarbeiten,
- g) falls sich eine Gefahrenlage auf der L 50 nicht belegen lässt, zu klären, ob sich für den touristischen Radverkehr ein nennenswertes Potenzial ermitteln lässt und sich die Wegeplanung als Förderprojekt für das Land eignet,
- h) die vorliegende Planung Bruch-Dreis im Falle einer Fortführung als radtouristisches Förderprojekt hinsichtlich der festgestellten Sicherheitsdefizite zu überarbeiten.