

8 Kurzfassung

Der Landkreis Bad Dürkheim hat ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben, dass vor allen den Alltagsradverkehr in den Fokus nehmen soll, aber auch die Belange des Freizeitradverkehrs berücksichtigt. Das Ziel des Konzeptes ist die Planung von Maßnahmen zum Neu- und Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Bad Dürkheim wurde in enger Zusammenarbeit mit der Kreisverwaltung, mit den fünf Städten und Verbandsgemeinden des Landkreises, die noch nicht über ein eigenes Radverkehrskonzept verfügen, dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz sowie interessierten Bürgern erstellt.

Ausgangslage

Der Landkreis Bad Dürkheim weist bereits sehr gute Bedingungen für den Freizeitradverkehr auf. Im Alltagsradverkehr hat der Landkreis jedoch noch an einigen Stellen Aufholbedarf.

Mit den kommunalen Radverkehrskonzepten der Städte Bad Dürkheim und Grünstadt sowie dem der Verbandsgemeinde Leininger Land, liegen in Teilen des Kreises bereits eigene Konzeptionen vor. Diese werden mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept des Kreises und der übrigen fünf Städte und Verbandsgemeinden gekoppelt.

Zielsetzung

Mittel- bis langfristig soll im Landkreis Bad Dürkheim ein Radverkehrsanteil von 10 bis 15% erreicht werden. Dieses ehrgeizige Ziel ist kein Selbstzweck, vielmehr sollen damit auch weitere Ziele wie Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Entlastung des Straßennetzes und eine bessere Gesundheitsvorsorge unterstützt werden. Ein qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz über die Gemeindegrenzen hinaus soll die Voraussetzungen dafür schaffen.

Netzplanung

Die Netzplanung legt den Schwerpunkt auf die Verbindung der Städte und Gemeinden untereinander sowie die Anbindung des Kreises Bad Dürkheim an seine Nachbarn. Über ein Wunschliniennetz wurde festgelegt, welche Verbindungen Teil des kreisweiten Radverkehrsnetzes sind. Das Netz wurde in drei Hierarchiestufen eingeteilt.

- Auf den Achsen 1. Ordnung werden die Mittelzentren untereinander oder mit einem Oberzentrum verknüpft.
- Achsen der 2. Ordnung stellen die Verbindungen zwischen einem Grund- und Mittelzentrum dar.
- Achsen der 3. Ordnung entsprechen den Verbindungen zwischen zwei Grundzentren.
- Über die Achsen der 4. Ordnung werden die Stadtzentren bzw. die Hauptorte der Verbandsgemeinden mit den Stadt- bzw. Ortsteilen (> 200 Einwohner) verbunden.

Akteurs- und Bürgerbeteiligung

Das Untersuchungsnetz wurde mit den Kommunen sowie dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und den weiteren Akteuren:innen abgestimmt. Änderungs- und Ergänzungswünsche wurden geprüft und ggf. im Netz berücksichtigt. Die Bürger:innen des Landkreises Bad Dürkheim wurden bei den Planungen zum Radverkehrskonzept ebenfalls eingebunden. Über eine Online-Beteiligung konnten die Bürger:innen von Ende Mai bis Mitte Juli 2022 Defizite im Netz und Verbesserungsvorschläge benennen. Die Bürger und Bürgerinnen des Kreises haben die Beteiligungsmöglichkeit intensiv genutzt. Über 359 Nennungen wurden gemeldet.

Netzanalyse und Qualitätsstandards

Nach der Abstimmung des Netzes mit den Städten und Verbandsgemeinden und der Einbindung des touristischen Netzes erreicht das Gesamtnetz eine Länge von 231 Kilometern. Die Erfassung des gesamten Netzes wurde vom Fahrrad aus durchgeführt. Im Anschluss erfolgte eine Defizitanalyse, die insbesondere Defizite bezüglich der Breite von Radverkehrsanlagen offenlegte. Bei der darauf aufbauenden Maßnahmenplanung wurden die Standards der gültigen Regelwerke zu Grunde gelegt.

Problemlagen und Musterlösungen

Wann ist der Bau eines gemeinsamen Rad- / Gehweges erforderlich? Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) soll eine Trennung vom Radverkehr an Straßen mit mehr als 2.500 Fahrzeugen am Tage und 100 km/h vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeit erfolgen. D.h. bei Straßen bis zu diesem Wert kann prinzipiell eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn erfolgen. Um weitere Nutzergruppen für das Verkehrsmittel Fahrrad zu gewinnen, sind weitere Radverkehrsanlagen, die vom motorisierten Verkehr getrennt verlaufen, empfehlenswert, auch wenn die Regelwerke diese nicht explizit fordern. Daher wird auch bei klassifizierten Straßen mit einer geringeren Verkehrsbelastung (1.500 bis 2.500 Fahrzeugen am Tag) eine Maßnahme (Neu- oder Ausbau einer Radverkehrsanlage) als „weiterer Bedarf“ formuliert.

Maßnahmentypen

Die klassischen Maßnahmentypen zur Förderung des Radverkehrs werden erläutert und ihre Einsatzbereiche im Kreis Bad Dürkheim beschrieben. Dazu gehören insbesondere die Sanierung von Wirtschaftswegen und der Neu- und Ausbau straßenbegleitender Radwege, aber auch die Markierung von Schutzstreifen, die Anlage von Überquerungshilfen, die Einrichtung von Fahrradstraßen sowie die Öffnung von Einbahnstraßen.

Das Maßnahmenprogramm

Auf der Grundlage der Analyse und der konsequenten Anwendung der Musterlösungen wurde für den Kreis Bad Dürkheim ein Maßnahmenprogramm erstellt.

Von den 366 Maßnahmen im Kreis Bad Dürkheim sind

- 242 Maßnahmen an Strecken und
- 109 Maßnahmen an Knoten.
- 15 Maßnahmen an Barrieren

Die 366 Maßnahmen verteilen sich wie folgt auf die Baulastträger:

- 149 Maßnahmen in der Baulast der Kommunen,
- 38 Maßnahmen in der Baulast des Kreises,
- 146 Maßnahmen in der Baulast des Landes und
- 29 Maßnahmen in der Baulast des Bundes.

Baulast Kommunen

Bei den 149 Maßnahmen in der Baulast der fünf Städte und Verbands-gemeinden, die in diesem Kreiskonzept inkludiert sind, dominieren die Streckenmaßnahmen. So weisen viele Verbindungen, die über Wald- und Wirtschaftswege führen, teilweise auffällige Schadensbilder aufweisen, sind mehrere Sanierungsmaßnahmen (insgesamt 15,7 km) empfohlen worden. Auch andere wenig kostenintensive Maßnahmen, wie Änderungen in der StVO-Beschilderung, aber auch Maßnahmen, die mit höherem finanziellem und planerischem Aufwand verbunden sind, wie die Einrichtung von Fahrradstraßen im Nahbereich von Schulen, sind Teil der kommunalen Baulast. Ausbau und Neubaumaßnahmen sind eher in geringem Umfang (8,8 km bzw. rund 1 km) vorhanden.

Baulast Land und Bund

Bei den Maßnahmen an den Bundes- und Landesstraßen sind insbesondere der Bau neuer Radverkehrsanlagen sowie der Ausbau an den vorhandenen Radverkehrsanlagen hervorzuheben (rund 21 km bzw. 17 km).

Baulast Kreis

Auch bei den Kreisstraßen wurden viele Netzlücken festgestellt. Daher sind auch an diesem Straßentyp viele Neubaumaßnahmen erforderlich (rund 16 km).

Prioritätensetzung

Jeder Maßnahme wurde eine aus fachlichen Aspekten abgeleitete Priorisierung zugeordnet. Die Baulastträger werden, im Zusammenspiel mit politischen Beschlüssen, darauf aufbauend eigene Prioritäten ableiten können.

Zur Prioritätensetzung wurden folgende Kriterien verwendet:

- Netzhierarchie
- Verkehrssicherheit
- Art der Maßnahme
- Bürgerbeteiligung

Kostenschätzung

Die Gesamtkosten aller Baulastträger belaufen sich nach der vorliegenden Schätzung auf rund 43 Mio. €.

Aufgrund vieler Neu- und Ausbaumaßnahmen sind die Kosten bei den Baulastträgern Land (rund 14,5 Mio. €), Bund (11,2 Mio. €) und Kreis (6 Mio. €) entsprechend hoch

Da an den kommunalen Straßen insbesondere der Sanierungsaufwand an land- und forstwirtschaftlichen Wegen hoch ist, liegt die vorläufige Kostenschätzung bei 4,4 Mio. €.

Förderung

Für die meisten Maßnahmen können Fördermittel beim Bund oder Land Rheinland-Pfalz beantragt werden. Eine Förderung durch den Bund kann über das Förderprogramm „Klimaschutz durch Radverkehr“ oder über das Sonderförderprogramm „Stadt und Land“ beantragt werden. Der Fördersatz für das Sonderförderprogramm „Stadt und Land“ liegt bei 75 % und für finanzschwachen Kommunen sogar bei 90 %.

Das Land Rheinland-Pfalz fördert Maßnahmen im kommunalen Radwegbau über das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) mit einer Förderquote von bis zu 90 %. In den letzten Jahren wurden viele Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum über das Förderprogramm EULLE gefördert. Zurzeit wird zwischen Bund und Ländern ein neuer Förderplan für 2023 bis 2027 zur Vorlage bei der Europäischen Kommission erarbeitet.

Umsetzung der Konzeption

Für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept ist von einem Zeitraum von 10 bis 15 Jahren auszugehen.

Runder Tisch Radverkehr

Der Prozess der Umsetzung sollte im Landkreis durch einen zu gründenden Arbeitskreis „Runder Tisch Radverkehr“ begleitet werden. Neue Ansätze aus diesem Gremium sollten in die Planung mit einfließen.

Beiliegende Dokumente

Die Maßnahmenkataster sind über folgenden Link verfügbar:

- **Bund**
<https://u.pcloud.link/publink/show?code=XZUg-vOVZ2I0LXgS59DJ2sEpAWRu2k50r8fqV>
- **Land**
<https://u.pcloud.link/publink/show?code=XZAg-vOVZiFXvWWBUxnLLAqdHxYbypb0DWOHk>
- **Kreis**
<https://u.pcloud.link/publink/show?code=XZLPvOVZu-TaNKyVS9gym708OSSE2PBSRgdoX>
- **Gemeinden / Städte**
<https://u.pcloud.link/publink/show?code=XZmPvOVZAN-VMFO2r70medtRHGNkhqHWhkNIV>
- **Tabelle mit allen Abschnitten und Knotenpunkten mit oder ohne Maßnahmenvorschlag (baulastträgerübergreifend)**
<https://u.pcloud.link/publink/show?code=XZzwvOVZg4EHx0IPDI0VzjaeR4B03FhGFq7y>
- Eine **Onlinekarte** mit allen Abschnitten und Knotenpunkten mit oder ohne Maßnahmenvorschlag sowie weitergehenden Informationen ist unter folgendem Link erreichbar:
https://maps.viakoeln.de/de/map/manahmenplan-lk-bad-durkheim_213