

Über 613

und 61

an A

und 10

Fahrradverkehr
hier: Anfrage der Stadtratsfraktion Die Grünen/Offene Liste

1. Wie bewertet die Verwaltung die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test 2020?
2. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die Situation für Fahrradfahrer*innen in Frankenthal zu verbessern?
3. Welche konkreten Projekte sind geplant, um die Situation für Fahrradfahrer*innen in Frankenthal zu verbessern?
4. Inwiefern wurden die Handlungsempfehlungen aus der BYPAD-Studie für die Stadt Frankenthal aus dem Jahr 2012 umgesetzt?
5. Wie ist der Sachstand bei folgenden Aufgabestellungen (laut Bericht der Verwaltung vom 12.05.2016; Drucksache XVI/1159)
 - a. Erstellung Radwegkataster
 - b. Darstellung Unfallschwerpunkte
 - c. Radwegebenutzungspflicht
 - d. Fahrradparkkonzept
6. Wann tagt die sogenannte „Arbeitsgruppe Bypad“?

Stellungnahme der Stadtverwaltung

1. Wie bewertet die Verwaltung die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Test 2020?

Die Stadtverwaltung Frankenthal stellt fest, dass im Bereich des Radverkehrs größerer Handlungsbedarf vorhanden ist. Die im ADFC-Fahrradklima-Test 2020 festgestellten Stärken und Schwächen sowie Bewertungen einzelner Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer bieten dafür eine gute erste Orientierung.

Dies erleichtert es die jeweils betroffenen Bereiche in zukünftigen Planungen besser zu berücksichtigen und in diese zu integrieren. Insbesondere im Bereich Oberfläche und Breite der Radwege bedarf es einer nachhaltigen Lösungsstrategie.

Der Schwerpunkt der letzten beiden Jahre lag in erster Linie im Bereich der Erstellung des ÖPNV-Neukonzepts und der Umsetzung für die Einführung des neuen Konzepts im Jahr 2021. Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split liegt bei vergleichsweise niedrigen 5 %, der Anteil des Fahrrads hingegen bei 23 %. Hinzu kommt, dass die für den Bereich ÖPNV und Radverkehr zuständige Stelle krankheitsbedingt längere Zeit Vakanz hat. Das hat dazu geführt, dass sich einiges an Arbeit „angestaut hat“. Vor Kurzem wurde die Stelle des Verkehrsplaners jedoch personell neu besetzt, wodurch zukünftig neue Kapazitäten zur Widmung der planerischen Aufgaben für den Radverkehr zur Verfügung stehen.

2. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die Situation für Fahrradfahrer*innen in Frankenthal zu verbessern?

Ein oft diskutiertes Thema ist die Verkehrssicherheit. Insbesondere bei Unfällen sind oftmals Fahrradfahrerinnen oder Fahrradfahrer beteiligt. Um hier die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern sind ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern, insbesondere zwischen Teilnehmern des Rad- sowie Kraftfahrzeugverkehrs, wichtig. Die Einrichtung von Rad- und Schutzstreifen

kann hier eine geeignete Ergänzung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sein. Auf Streckenabschnitten, in denen der Fahrradverkehr künftig auf der Fahrbahn geführt werden soll, ist es sinnvoll bei signalgeregelten Knotenpunkten die Signalsteuerung zu überprüfen und ggf. an die veränderten Räum- und Zwischenzeiten anzupassen. Auch eine zukünftige Betrachtung längerer Abschnitte am Stück kann dazu beitragen die Sicherheit des Fahrradverkehrs großräumig bzw. flächendeckender zu analysieren. Geschwindigkeitsbegrenzungen In Form von verkehrsberuhigenden Maßnahmen, an besonders unfallgefährdeten Stellen im Straßenraum können ebenfalls einen Beitrag zur Verbesserung des Sicherheitsempfindens für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer leisten.

3. Welche konkreten Projekte sind geplant, um die Situation für Fahrradfahrer*innen in Frankenthal zu verbessern?

Als konkrete Projekte für den Radverkehr sind der Kreuzungsbereich Frankenstr./ Benderstr. und Industriestr./ Wormser Str. als Unfallhäufungsstellen zu nennen. Dort befindet sich derzeit der Bau eines Minikreisels in der Entwurfsplanung. Die Ausführungsplanung ist noch für dieses Jahr vorgesehen. Der Minikreisels Frankenstr./ Benderstr. soll die verkehrliche Situation zugunsten des Rad- und Fußgängerverkehrs verbessern und zur Verringerung von Unfällen beitragen.

Zudem könnte ein aufgeweiteter Rad-Aufstellstreifen in Kombination mit einem Schutzstreifen im Kreuzungsbereich westlicher Frankenstr./ Mahlastr. eingerichtet werden.

Für die Kreuzung Industriestr./ Wormser Str. befindet sich der Umbau in der Entwurfsplanung. Die Umgestaltung der Kreuzung soll die verkehrliche Situation zugunsten des Radverkehrs wesentlich verbessern, so dass diese Unfallhäufungsstelle beseitigt werden kann.

4. Inwiefern wurden die Handlungsempfehlungen aus der BYPAD-Studie für die Stadt Frankenthal aus dem Jahr 2012 umgesetzt?

Informationen zum Sachstand können der Anlage entnommen werden.

5. Wie ist der Sachstand bei folgenden Aufgabestellungen (laut Bericht der Verwaltung vom 12.05.2016; Drucksache XVI/1159)

a. Erstellung Radwegkataster

Zur Ermittlung eines Mängelkatasters für den Radverkehr sind Daten aus Haushaltsbefragungen und Schülerbefragungen aufbereitet worden. Diese wurden anschließend zum Aufbau einer Datenbank verwendet.

b. Darstellung Unfallschwerpunkte

Zur Überprüfung der Unfallschwerpunkte wurden relevante Verkehrspunkte ermittelt und jeweilige Handlungsempfehlungen aufgezeigt. Bspw. Im Bereich Nordring/ Mörscher Str./ Ostring sind aus Sicht des Radverkehrs bauliche Maßnahmen erforderlich. In der Mörscher Str. wurde bereits ein Schutzstreifen eingerichtet.

c. Radwegebenutzungspflicht

In Bezug auf die Radwegenutzungspflicht wurde ein Erläuterungsbericht erstellt. In diesem heißt es, dass in einigen Bereichen im Stadtgebiet Handlungsbedarf aufgrund von unzureichenden Radwegbreiten besteht. Die Breiten bei getrennten Geh- und Radwegen werden im Bericht als zu gering eingestuft. In einigen Streckenabschnitten, wie bspw. in der Wormser Str., wird zudem ein hohes Gefährdungspotential für den Radverkehr durch hohe Verkehrsbelastungen festgestellt. Eine evtl. Aufhebung der Benutzungspflicht wird u.a. in den Bereichen Lambsheimer Str., Wormser Str. sowie Mörscher Str. angemerkt, unter der Bedingung Schutzstreifen einzusetzen. Auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung würde eine Aufhebung der Benutzungspflicht ermöglichen.

Weiter werden einzelne Maßnahmen vorgeschlagen wie die Verbesserung der Sichtbeziehungen oder eine strengere Überprüfung der Signalsteuerung bei Knotenpunkten mit eventueller Anpassung an Räum- und Zwischenzeiten. Beispielsweise am Knoten Wormser Str./ Industriestr. wäre aufgrund des Schwerverkehrs in Verbindung mit hohem Verkehrsaufkommen, eine Radwegenutzungspflicht denkbar.

Am 12.03.2020 hat die Stadt Frankenthal ein Haupttroutennetz Radverkehr beschlossen (DRS: XVII/0317). Aufbauend auf dieser Datengrundlage werden weitere Maßnahmen in Bezug auf eine Radwegenutzungspflicht geprüft.

d. Fahrradparkkonzept

In einem weiteren Erläuterungsbericht wurden die wesentlichen Ergebnisse vom Fahrradparkkonzept zusammengefasst. Dort heißt es, dass zwar viele Vorderradhalter vorhanden sind, jedoch die Möglichkeit fehlt auch den Fahrradrahmen sicher anzuschließen. Zur Behebung dieses Mangels wird vorgeschlagen die vorhandenen Modelle durch neuere mit Rahmenanschlussmöglichkeit zu ersetzen.

Des Weiteren wird empfohlen, bei künftigen Investitionen flexiblere Fahrradständer-Modelle, welche möglichst viele verschiedene Fahrradtypen abdecken, auszuwählen. Dadurch sollen im Hinblick auf Abschließmöglichkeiten bessere Bedingungen geschaffen werden. Die Abstellmöglichkeiten, insbesondere im Bereich der Schulen werden allgemein als unzureichend angesehen und teilweise defekte Einrichtungen sind reparaturbedürftig. Am Haltepunkt Süd hat sich nach Umbaumaßnahmen die Situation verbessert. Es bestehen jedoch Überlegungen noch weitere Maßnahmen umzusetzen. Für den Hauptbahnhof ist darüber hinaus die Errichtung eines Fahrradparkhauses vorgesehen. Derzeit plant die Stadt den Bahnhofsvorplatz sowie den Bereich des ZOBs moderner und freundlicher für Fußgänger und Radfahrer zu gestalten. Eine Überprüfung von Fahrradabstellmöglichkeiten an reinen Bushaltestellen wird zudem in Erwägung gezogen.

6. Wann tagt die sogenannte „Arbeitsgruppe Bypad“?

Um den bevorstehenden Aufgaben und zukünftigen Herausforderungen gerecht zu werden und diese auch mit aller Gründlichkeit lösen zu können, ist die Entwicklung eines neuen Radverkehrskonzeptes vorgesehen. Dazu soll eine neue Arbeitsgruppe „AG Radverkehr“ eingerichtet werden. Sie soll für das nächste halbe Jahr an der Bearbeitung der Grundlagen für ein Fahrradkonzept beteiligt werden und daran mitwirken. Vorgesehen ist zunächst die Erarbeitung wesentlicher Inhalte des Konzepts. In einem ersten Schritt ist die Ausgangslage sowie eine Zielgruppenanalyse zu erstellen. Darauf aufbauend können konkrete Ziele und Handlungsfelder definiert werden. Die erste Sitzung ist für Mitte/ Ende Mai vorgesehen.

Zudem sollen möglichst viele Akteure in die Planungen mit einbezogen werden. Die Polizei und Verkehrsbehörde sowie der ADFC können unterstützend mitwirken. Zu den Zielgruppen gehören insbesondere jüngere Leute wie Schülerinnen und Schüler, Bürgerinnen und Bürger Frankenthals oder größere Arbeitgeber aus der Stadt und Umgebung (z.B. BASF, Amazon, KSB). Hierzu ist die Einrichtung einer Internetseite auf der Homepage der Stadt Frankenthal sinnvoll. Über die Seite können Anregungen und Wünsche direkt eingebracht werden. Als Zeitraum zur Sammlung der Daten werden in etwa 4-6 Wochen anberaumt. Im Anschluss der Datenerhebung kann in Form einer Präsentation das Wesentliche zur weiteren Bearbeitung den Gremien vorgestellt werden.

Weiter ist anzumerken, dass ein solches Fahrradkonzept eine Vielzahl an Fördergeldern generieren kann. Wir befinden uns derzeit im Austausch mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bezüglich des Förderprogramms „Stadt & Land“ das bei solch einem Konzept hohe Förderquoten (bis zu 75%) in Aussicht stellt. Länder und Gemeinden können über dieses Programm bis zum Jahr 2023 Fördergelder beantragen, sofern entsprechende Konzepte und konkrete Planungen vorliegen. U.a. können beispielhaft folgende Bereiche bzw. Maßnahmen davon profitieren: Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze, eigenständige Radwege, Fahrradstraßen, Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung), Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr wie getrennte Ampelphasen (Grünphasen).

Auch die erforderlichen Radverkehrskonzepte durch Dritte unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit anderen Mobilitätsformen, insbesondere dem Fußverkehr, sind förderfähig. Für den Fußgängerverkehr liegen auch bereits erste Ergebnisse einer Bestandsaufnahme und -analyse vor.

Sobald die konkreten Planungen abgeschlossen sind, werden wir im Haushaltsplan die entsprechenden Finanzmittel festlegen, so dass die Maßnahmen rechtzeitig umgesetzt werden können.

Frankenthal (Pfalz)

Im Auftrag

Matthias Schwarz

Anlage zu 4.

Sachstand Umsetzung BYPAD Studie

Im Jahr 2012 hat der Stadtrat das **BYPAD-Audit** der Radverkehrspolitik der Stadt Frankenthal beschlossen.

In dem BYPAD-Verfahren wurde ein 14 Punkte Plan (Anlage) entwickelt, der als Handlungskonzept seither bei der Radverkehrspolitik die Grundlage für das Handeln bildet. Regelmäßig werden die Punkte auf der Verwaltungsebene überprüft.

Punkt 1: Strategie

Punkt 4: Radverkehrsnetz

Punkt 5: Innenstadt

Punkt 6: Verdichtung + Entflechtung

Punkt 12: Mobilitätsmanagement

Punkt 13: Ergänzende Maßnahmen (Umsetzung Parkraumbewirtschaftung)

Im Jahr 2012 hat man die Radverkehrspolitik als eigenständiges Handlungsfeld gesehen. Zwischenzeitlich wurde in den politischen Gremien beschlossen ein Integriertes Verkehrskonzept/Mobilitätskonzept zu entwickeln. Dabei bildet der Radverkehr ein Baustein neben dem Motorisierten Individualverkehr (MIV), dem ÖPNV, dem ruhenden Verkehr und dem Fußgängerverkehr. Den Radverkehr kann man nicht losgelöst von den anderen Verkehrsarten betrachten. Die Zielsetzung in der Verkehrspolitik ist es, konzeptionelle Ansätze für alle Verkehrsarten in der Gesamtstadt zu entwickeln, diese zu überlagern, um möglichst für alle Verkehrsarten die beste Lösung zu finden.

So wurde zuerst eine Verkehrserhebung in Kombination mit einer Befragung in der Gesamtstadt durchgeführt. Es wurde eigens eine Schülerbefragung durchgeführt.

Es hat sich herausgestellt, dass der Radverkehrsanteil in Frankenthal am Modal Split sehr hoch ist. 23% der Gesamtwege entfallen auf das Fahrrad. (s. Anlage)

Dies verwundert nicht, denn durch die Topographie wird der Radverkehr gefördert. Zudem ist Frankenthal eine kompakte Stadt der kurzen Wege und mit dem Fahrrad lassen sich viele Wege zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen und in der Freizeit zurücklegen.

Weitere Datengrundlagen wurden in den vergangenen Jahren geschaffen. Es wurde eine Überprüfung der Radwege hinsichtlich der Radwegebenutzungspflicht durchgeführt. Parallel wurde eine Bestandsaufnahme und -analyse des Fußgängerverkehrs durchgeführt.

Die Grundlagen für die strategische Ausrichtung des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes wurden geschaffen. Die Lärmaktionsplanung, die auch Hinweise auf verkehrliche Veränderungen gibt, insbesondere auf die Geschwindigkeiten in Stadtstraßen, wurde weiter vorangetrieben, so dass diese in den nächsten Monaten den Gremien vorgestellt werden kann.

Die Datengrundlagen in allen Verkehrsbausteinen bilden die wichtigste Voraussetzung, um in die konzeptionelle Phase des Integrierten Verkehrskonzeptes einzusteigen.

Des Weiteren wird im Zuge der Aufstellung des Flächennutzungsplanes bei Flächenausweisungen für Wohnen und Gewerbe und bei Bebauungsplänen auf die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern ein starkes Gewicht gelegt.

Der Schwerpunkt der Verkehrsplanung lag in den vergangenen drei Jahren auf der Einführung eines neuen ÖPNV Konzepts, das seit Januar 2021 umgesetzt wird. Strategisches Ziel war es hier, mehr Gebiete in der Stadt mit dem ÖPNV zu erschließen und die Übergänge von Bus zu Bahn attraktiver zu machen. Parallel hierzu wurde mit der Einführung von VRNnextbike ein stadtweites Konzept umgesetzt, das zur Verknüpfung des ÖPNV mit der Innenstadt, aber auch die Verbindung zu zentralen Einrichtungen umsetzt. Hierzu wurde interdisziplinär ein Standortkonzept ausgearbeitet.

Im vergangenen Jahr wurde ein Beschluss über das Hauptradroutennetz in der Gesamtstadt und den Stadtteilen herbeigeführt. Das Hauptradroutennetz verbindet über Haupttrouten die Kernstadt mit den Stadtteilen und größeren Wohngebieten. Auch die Anschlüsse nach außen, zu Nachbarkommunen wurden festgelegt. Für den Radschnellweg Worms-Frankenthal-Ludwigshafen wird eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet und findet Berücksichtigung im Haupttroutennetz.

Das Hauptradroutennetz bildet die Grundlage für den nächsten planerischen Schritt im Verkehrskonzept. So werden alle Grundlagenuntersuchungen wie die Untersuchung der Radwegebenutzungspflicht, die Bestandsanalyse des Fußgängerverkehrs, die konzeptionellen Ansätze zur Parkraumbewirtschaftung, das ÖPNV-Konzept, die Lärmaktionsplanung und Überlegungen zum MIV überlagert und für jede Verkehrsart planerische Zielsetzungen formuliert, die dann in die Erarbeitung eines stadtweiten Konzepts münden. Beim Radverkehr wird im nächsten Schritt ein Nebenroutennetz definiert, Velorouten überprüft, Verbesserungen an Lichtsignalanlagen, Knotenpunkten, Überquerungsstellen geprüft.

Die Wegweisung wird dann dem neuen Konzept angepasst.

Punkt 7: Verkehrssicherheit:

Die Sicherheit des Radverkehrs ist ein weiteres Ziel. In einem interdisziplinärem Team, das im regelmäßigen Austausch steht (Verwaltung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Seniorenbeirat, Beirat der Menschen mit Behinderung; bei Bedarf politische Vertreter, große Arbeitgeber in der Stadt/Region, LBM) werden Unfälle analysiert und Verbesserungsansätze diskutiert und umgesetzt.

Nachfolgend einige Beispiele für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die nach der interdisziplinären Zusammenarbeit umgesetzt wurden.

Durch Markierungen, insbesondere Rotmarkierungen konnten Unfallhäufungsstellen reduziert werden.

Beispielsweise an der Kreuzung Industriestraße / Wormser Straße (Rotmarkierung bereits errichtet)



an den Zufahrtbereichen in der Industriestraße (Rotmarkierung erfolgt)



Aufgeweitete Radaufstellstreifen an der Kreuzung Foltzring / Nachtweideweg

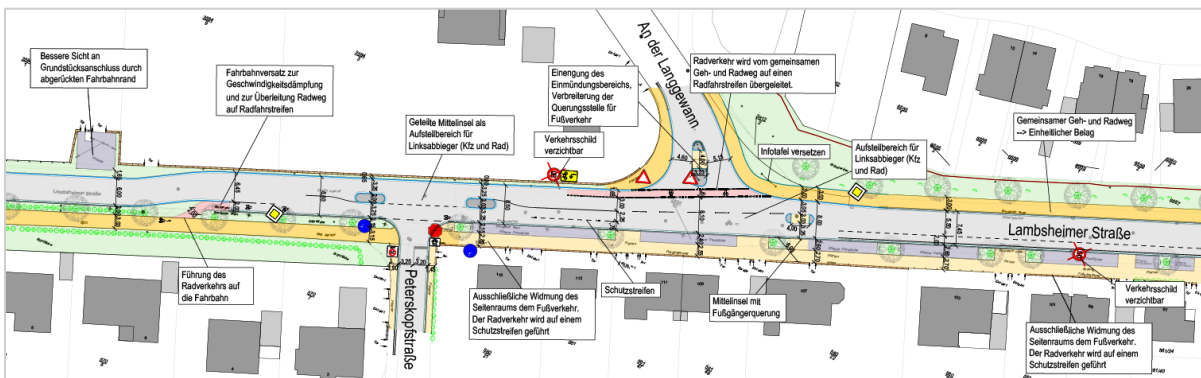


Verkehrsberuhigung im Studernheimer Weg einschließlich der Radfahrereinfädelung (Umsetzung erfolgt)

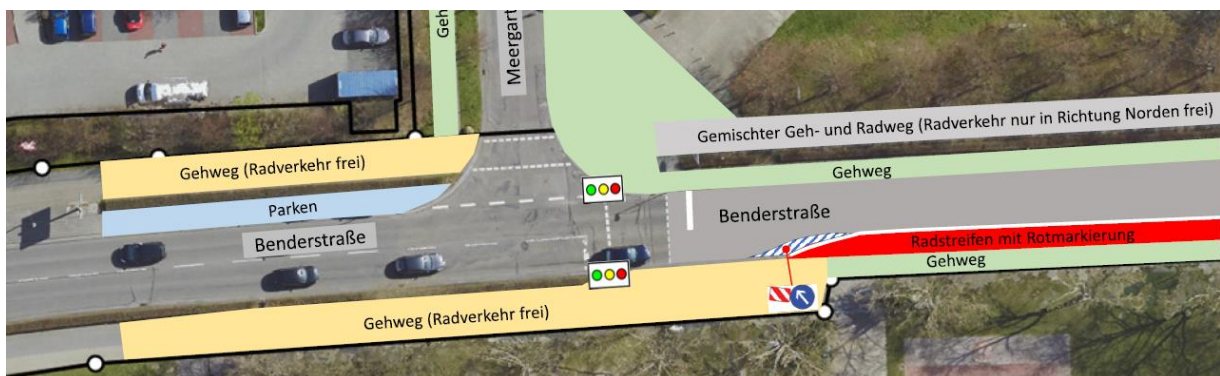


Beispiele von Maßnahmen, die in der Planung sind:

1. Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Schrader Straße (Variante mit 322 und Polizei abgestimmt und wird zeitnah umgesetzt)
2. Verkehrsberuhigung Lamsheimer Straße: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht, Errichtung des Schutzstreifens (Phase: Konzeptionsplanung)



3. Künftige Radverkehrsführung in der Benderstraße (Vorzugsvariante liegt vor, zeitnahe Umsetzung nach dem Beschluss von Gremien vorgesehen)



4. Künftige Radverkehrsführung in der Mörscher Straße zwischen Nordring und Pilgerstraße (Vorzugsvariante liegt vor, zeitnahe Umsetzung nach dem Beschluss von Gremien vorgesehen)
5. Künftige Radverkehrsführung von Mörsch Richtung BASF Kläranlage >> Neubau einer Brücke

Punkt 8: Fahrradparken

Das gesamtstädtische Fahrradparkkonzept hängt ganz stark von den Hauptrouten ab und den Zielen, die hauptsächlich mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel angefahren werden.

In der Gesamtstadt wurden in den letzten Jahren an verschiedenen Standorten die Fahrradabstellanlagen ausgeweitet. Das Standortkonzept wird im nächsten Schritt überprüft und bei Bedarf angepasst und ergänzt.

Für die Umgebung des Hauptbahnhofes wurde ein größerer Bedarf ermittelt und eine Machbarkeitsstudie für ein Fahrradparkhaus durchgeführt. Im nächsten Schritt werden Fördermöglichkeiten geprüft und danach die weitere Planung vorangetrieben.

Am Haltepunkt Süd wurden beispielsweise neue Fahrradabstellanlagen und abschließbare Fahrradboxen neu angelegt.

Fahrradabstellanlagen und Fahrradboxen am Haltepunkt Süd



Punkt 9: Radfahren für Alle

Mit der Polizei fanden und finden Radfahrtrainingskurse für Senioren und Kinder statt. Durch Dienststellenwechsel bei der Polizei und bedingt durch Corona mussten diese im vergangenen Jahr ausfallen. Jedoch ist es das Ziel diese wieder zu intensivieren, sobald dies möglich ist.

Punkt 10: Kommunikation
Punkt 11: Partnerschaften:

Die Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Öffentlichkeitsarbeit wird durch die nächsten geplanten Schritte im Zuge des Integrierten Verkehrskonzeptes deutlich intensiviert. Das betrifft auch die Radverkehrsplanung.

Punkt 14: Messen und Auswerten

Durch die breit vorgenommene Datenbeschaffung und die parallele Erarbeitung der einzelnen Bausteine der Verkehrsarten wurde eine fundierte Grundlage geschaffen, anhand der die bereits durchgeführten Maßnahmen regelmäßig bewertet werden.

Punkt 3 Ressourcen:
Punkt 2 Steuerung + Koordinierung:

Um die vielfältigen Themen zu planen und umzusetzen mussten zuerst die entsprechenden personellen Ressourcen und danach die finanziellen Ressourcen vorhanden sein.

Im Jahr 2012 gab es in der Stadtverwaltung eine 0,75 Stelle, die sich mit der gesamten Verkehrsplanung der Stadt beschäftigt hat. Zwischenzeitlich wurde die Verkehrsplanung auf zwei ganze Stellen aufgestockt. Somit wurden die personellen Ressourcen geschaffen, um die konzeptionellen Arbeiten, die Umsetzungsarbeiten und die Steuerung und Koordinierung der Abstimmung vorzunehmen. Die finanziellen Ressourcen werden über die jährliche Haushaltsplanung abgebildet. Bisher konnten alle Radverkehrsprojekte in der Haushaltsplanung berücksichtigt werden.

Im nächsten Schritt wird die Verwaltung parallel zur fachlichen Erarbeitung des Integrierten Verkehrskonzeptes ein Beteiligungsformat für Bürger ausarbeiten. In der BYPAD AG werden die Vorschläge für die Radverkehrsförderung dann diskutiert und abgewogen, bevor das Konzept in die Gremien zur Beschlussfassung geht.

Marika Denzer