

Bereich Planen und Bauen  
61/-Dz  
☎ - 306

31. Januar 2021

### **Stellungnahme der Stadtverwaltung**

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 2) 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 Hauptradrouthenetz in der Gesamtstadt und den Stadtteilen herbeigeführt. Das Hauptradrouthenetz verbindet über Hauptrouten die Kernstadt mit den Stadtteilen und größeren Wohngebieten. Auch die Anschlüsse nach außen, zu Nachbarkommunen wurden festgelegt. Für den Rad-schnellweg Worms-Frankenthal-Ludwigshafen wird eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet und findet Berücksichtigung im Hauptrouthenetz.

Das Hauptradrouthenetz 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 Nebenrouthenetz 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

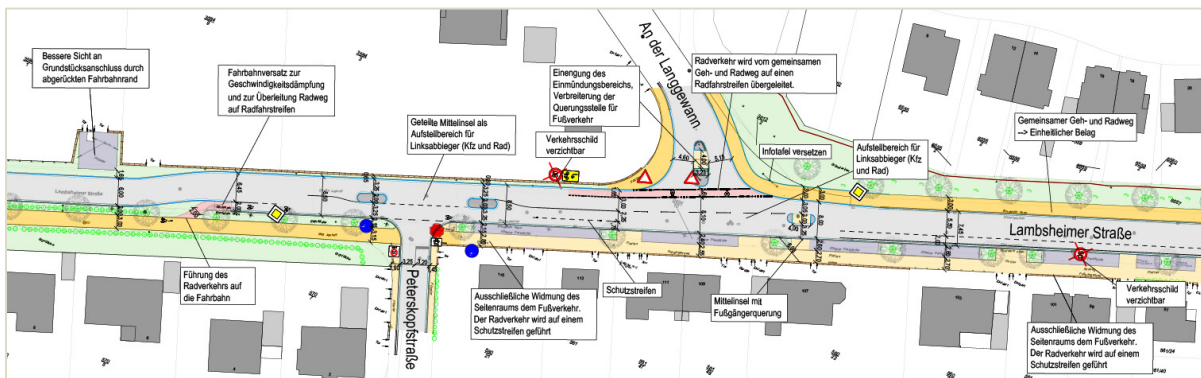


## Verkehrsberuhigung im Studernheimer Weg einschließlich der Radfahrereinfädelung (Umsetzung erfolgt)

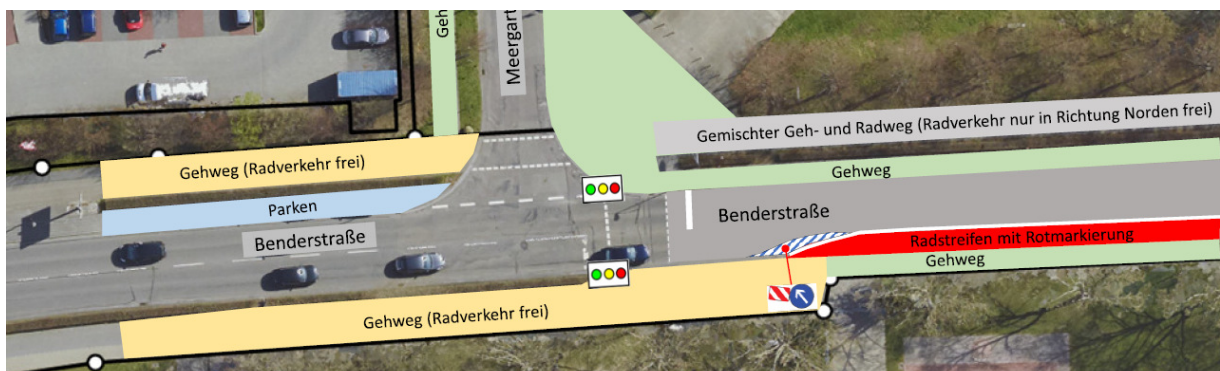


Beispiele von Maßnahmen, die in der Planung sind:

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 BY-PAD AG werden die Vorschläge für die Radverkehrsförderung dann diskutiert und abgewogen, bevor das Konzept in die Gremien zur Beschlussfassung geht.

Marika Denzer