



Bürgermeister
Herr Michael Müller
 Gemeindeverwaltung Bobenheim-Roxheim
 Rathausplatz 1
 67240 Bobenheim-Roxheim

Fraktionssprecher
Matthias Vettermann
 Tel: 06239 / 4999
matthias.vettermann@grueneboro.de

Bürgermeister	1. Beigeordneter	2. Beigeordneter
3. Beigeordneter	Kasse	Gemeindevorsteher
1	Gemeindeverwaltung 67240 Bobenheim - Roxheim	
2	31. MRZ. 2021	
Gesehen	Rücksprache erbeten	Rücksprache erledigt
		Wiedervorlage

Georg Zwilling

Manfred Schärf

I F&B: Wahrung
II H. I. Beig. Dr. Peter
 gem. Dez. verb. plan
 2.1.1.12
 2.2.2.5
 3.1.3.2
 zur Verant. 01.04.
 PS: Lt. RT Sommer am 31.03.
 gilt die Angelegenheit wg.
 Listen f. Förderungen.

Datum: 30.03.2021

Antrag der Koalition aus CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FWG zur Einführung eines innerörtlichen Radstraßennetzes in Bobenheim-Roxheim

hier: Beschlussantrag zur Vorlage im Hauptausschuss und Gemeinderat

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Müller

Der Gemeinderat möge beschließen

Die Koalition von CDU – Bündnis90/Die Grünen – FWG beantragt ein innerörtliches Netz aus Fahrradstraßen in Bobenheim-Roxheim einzuführen. Die Mittel dafür sollen durch eine Teilnahme am Förderprogramm „Klimaschutz- durch Radverkehr“ der Nationalen Klimaschutzinitiative eingeworben werden. Förderfähig sind hierbei Kosten in Höhe von 80%. Die Gemeinde beauftragt ein Planungsbüro mit der Erstellung einer entsprechenden Projektskizze.

Das Antragsverfahren ist zeitkritisch, da Projektskizzen nur jeweils vom 1. März bis 30. April und vom 1. September bis 31. Oktober eingereicht werden können. Die besten Projekte werden ausgewählt. **Stichtag für die höhere Förderung ist der 31.12.2021**; das Förderbudget ist begrenzt, siehe auch Antragsverfahren.

Die Skizze sollte folgende Punkte als Gesamtkonzept beinhalten

- Umsetzung des Fahrradstraßen-Systems (sog. "unechte" Fahrradstraßen, die für den motorisierten Individualverkehr freigegeben sind) für Bobenheim-Roxheim inklusive Radwegenetz-Beschilderung (Anlage 1)
- Einbeziehung des Fahrradmietsystems von VRNextbike Smartbike 2.0 inklusive Systemnutzung Rent by APP

- Einbeziehung von 3 Lastenrädern, um eine Möglichkeit zu schaffen, ohne eigenes Auto innerorts Einkäufe zu tätigen
- Anbringen einer Fahrradbox am Bahnhof für Berufspendler zur sicheren Verwahrung von E-Bikes
- Ggf. ist die Einbeziehung des Antrags 2020/083 – Teilaspekt Radwegenetz – zu prüfen

Sofern eine Gesamtkonzept-Förderung nicht zum Zuge kommt, so ist eine gezielte Förderung von Einzelmaßnahmen (z.B. mit Mitteln aus der Kommunalrichtlinie) durch die Gemeindeverwaltung zu prüfen.

Begründung und Ziele für ein ganzheitliches Mobilitätskonzept

Das Gesamtkonzept soll dazu führen, den innerörtlichen motorisierten Individualverkehr bestmöglich und umfassend zu reduzieren und auf diese Art einen hohen Sicherheitsstandard und Komfort für Radfahrer*innen im Ort zu erreichen, sowie den CO₂-Ausstoß im Sinne des Klimaschutzabkommens jetzt und für die Zukunft auf kommunaler Ebene zu reduzieren.

Durch die Beauftragung eines Planungsbüros zur Erstellung einer Projektskizze gemäß dem Förderprogramm wird angestrebt, eine Förderung über den "Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr" zu erhalten, da hier die Möglichkeit besteht, sämtliche Teilbereiche gleichzeitig durch ein innovatives Konzept mit Leuchtturm-Charakter fördern zu lassen.

Das im Oktober 2019 von der Bundesregierung beschlossene Klimaschutzprogramm 2030 setzt den Klimaschutzplan mit konkreten Maßnahmen um. Eine Maßnahme daraus ist die Stärkung des Radverkehrs als klimafreundliche Mobilitätsform durch die finanzielle Unterstützung integrierter Modellvorhaben. Förderprogramme wurden dafür auf den Weg gebracht, damit die Kommunen und Städte nun handeln und umsetzen können.

Gerade im Bereich der Mobilitätswende besteht großer Handlungsdruck. Die Treibhausgasemissionen im Verkehr stagnierten in den letzten 30 Jahren auf hohem Niveau. Der Steigerung der Effektivität von Verbrennungsmotoren stand das Wachstum der Absätze, die Motorenleistung und das Gewicht der Fahrzeugflotte entgegen.

Für durchschlagende Erfolge in Richtung Klimaneutralität ist es unumgänglich, den motorisierten Individualverkehr deutlich zu reduzieren, die verbleibenden Mobilitätsbedarfe soweit wie möglich auf den Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie öffentlichen Verkehr zu verlagern und die Effizienz der Verkehrsmittel deutlich zu verbessern.

Durch massiven Ausbau von öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußwegeninfrastrukturen und Sharing-Angeboten ist es möglich, die Verkehrsleistung des Umweltverbunds bis 2035 zu verdoppeln und mit tangierenden Maßnahmen: Push-Faktoren wie Tempolimits, höhere Preise für das Parken und eine Umverteilung von Straßenraum zugunsten von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu unterstützen.

Die Mobilitätswende als notwendiges konsequentes Zusammenspiel von

Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verbesserung der Verkehrsabläufe erfordert massive Eingriffe in bestehende Strukturen. Vor allem ist eine vollständige Abkehr des seit Jahrzehnten aufrechterhaltenen Paradigmas autogerechter Städte und Gemeinden notwendig. Zu beachten ist dabei, dass durch die dargestellten Veränderungen parallel eine deutliche Verbesserung der Luftqualität in den Orten und eine Erhöhung der Lebens- und Wohnqualität in urbanen Räumen erzielt werden kann.

Das gelingt dann, wenn das Radfahren Freude macht, die empfundene Sicherheit und der Komfort durch konkrete Maßnahmen wie der Einrichtung von Fahrradstraßen erhöht wird.

Gerade "unechte" Fahrradstraßen können mit vergleichsweise geringem Aufwand und Einschränkungen für den motorisierten Verkehr dazu beitragen, dass eine Mobilitätswende vor Ort gelingt und zügig umgesetzt werden kann. Straßensanierungsmaßnahmen sind extra hierfür nicht erforderlich.

Zielgruppen

- Schüler*innen
- ortsansässige Student*innen, die die Zugverbindung für die Uni nutzen
- Berufstätige, Lehrer*innen, sonstige Pendler*innen, die die Zugverbindung nutzen
- Einkäufer*innen Richtung Worms, Mainz und LU und Mannheim
- Rentner*innen, die das Rad nutzen
- Freizeitradler*innen
- Rad-Pendler*innen
- Sportler*innen (Wege zu Sportstätten)
- und vor allem potentielle Radfahrer*innen, die aufgrund erhöhter Sicherheit und Komfort durch das Fahrradstraßennetz auf das Rad umsteigen werden

Antragsverfahren

Das Antragsverfahren in dem Förderaufruf "Klimaschutz durch Radverkehr" ist zweistufig: Projektskizzen können jeweils vom 1. März bis 30. April und vom 1. September bis 31. Oktober eingereicht werden. Aus allen Einreichungen werden die besten Projekte ausgewählt und zur Antragstellung aufgefordert. Dafür ist die Beauftragung eines Projektbüros für die Anfertigung der Projektskizze erforderlich. **Stichtag für die höhere Förderung ist der 31.12.2021.**

Rechtsgrundlage

Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums

für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) (Klimaschutz durch Radverkehr)
vom 22. Juli 2020

Maßnahmenträger:

alle juristischen Personen des öffentlichen und des privaten Rechts (nicht: Bundesländer und deren Einrichtungen, jedoch Hochschulen)

Inhaltliche Eingrenzungen:

investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen (innovative Leuchtturm-Projekte)

Fördersatz:

bis zu 75 % (bis 31.12.2021 bis zu 80 %), finanzschwache Kommunen bis zu 100 %

Bagatellgrenzen:

Mindestzuwendung 200.000 EUR

Antragstellung bei:

Projektträger Jülich (PtJ), Forschungszentrum Jülich GmbH
Zimmerstraße 26-27
10969 Berlin
Telefon: 030/20199-3422
E-Mail: ptj-ksi@fz-juelich.de

Anlage:

Anlage_RWN_1_Routenplan.pdf

Anlage_RWN_2_Erläuterung_Fahrradstraßen.pdf

Mit freundlichen Grüßen

Georg Zwilling
(Fraktionssprecher)


Matthias Vettermann
(Fraktionssprecher)

 (IN VERTRETUNG)
Manfred Schärf
(Fraktionssprecher)

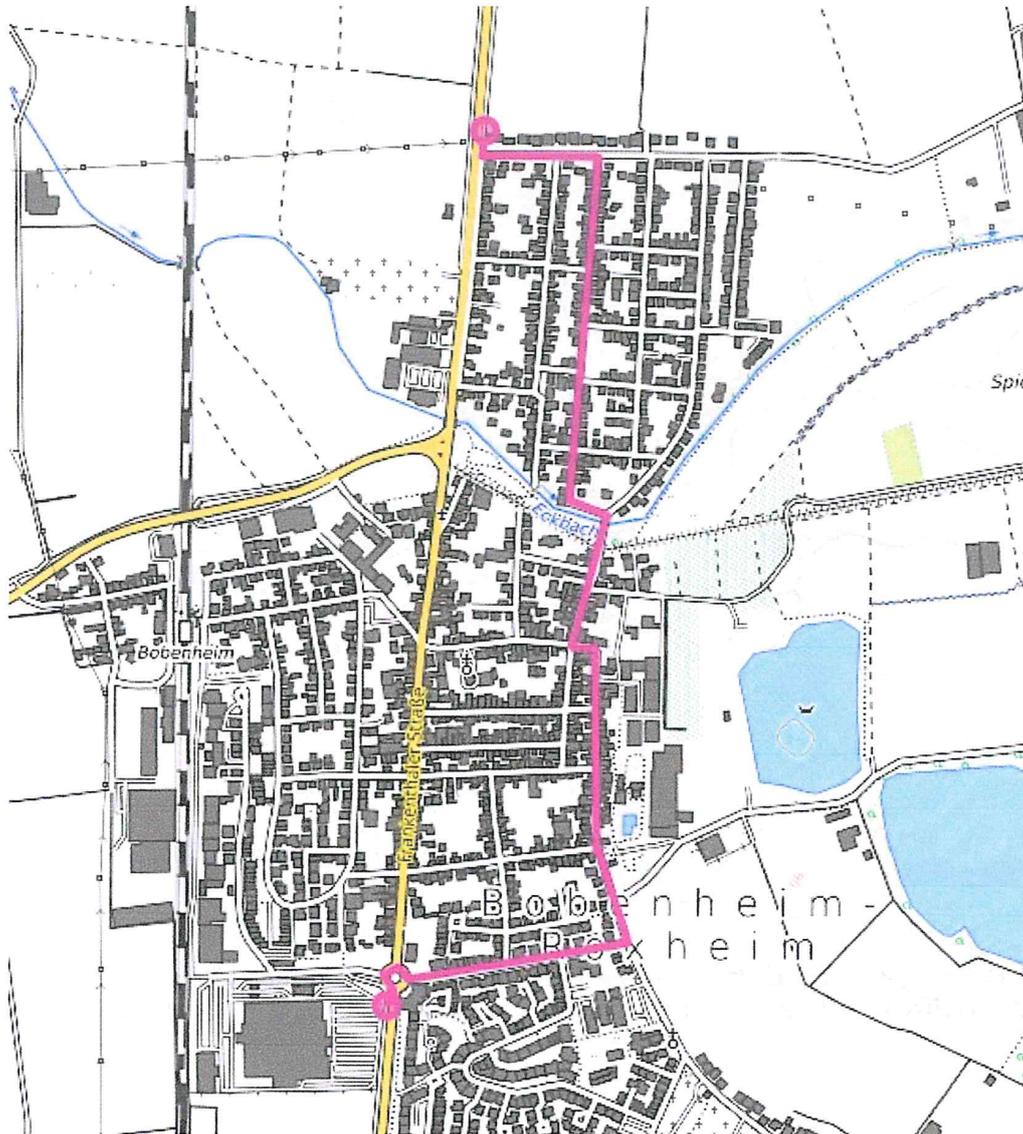
Routenplanung Fahrradstraßen durch die Gemeinde

1. Wegstrecke vom Bahnhof Bobenheim zu örtlichen Schulen zur Sicherung des Schulwegs innerorts, Reduktion des innerörtlichen KFZ-Verkehrs z.B. durch Eltern:

- Grünstadter Straße (ab Schule)
- Geeignete Querungshilfe der Frankenthaler Straße nötig
- Roxheimer Straße
- Kapellenweg
- Mittelstraße (Teilstück)
- Im Gehren
- Gaustraße
- Ringstraße (Teilstück)
- Nachtweide
- Kriemhildstraße (Teilstück)
- Brunhildstraße
- Geeignete Querungshilfe der Berliner Straße nötig
- *Berliner- und Industriestraße = Nutzung des vorhandenen Fahrradwegs bis In der Köst*
- Bobenheimer Straße
- Rheinstraße (Grundschule)
- Raiffeisenstraße
- Theodor-Heuss-Straße
- Mörscher Straße

- Grünstadter Straße
- Roxheimer Straße (Rathaus)
- Kapellenweg
- Mittelstraße (Teilstück)
- Im Gehren
- Gaustraße
- Ringstraße (Teilstück)
- Nachtweide
- Kriemhildstraße (Teilstück)
- Brunhildstraße
- *(Berliner- und Industriestraße = Nutzung des vorhandenen Fahrradwegs bis In der Köst)*

- **Roxheimer Straße (bis Haardtstraße)**
- Haardtstraße bis Kreisel



4. Lückenschluss der Wegstrecke Berliner Straße bis Beginn der Unterführung sowie In der Köst mit Ausweisung eines markierten Radweges (In der Köst) und per Straßenmarkierungen auf der Berliner Straße Richtung Unterführung der Frankenthaler Straße.



6. Gesamtroutenplanung

Fahrradstraßen



Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird eine Fahrbahn vorrangig dem Radverkehr zur Verfügung gestellt, das bedeutet, die gesamte Fahrbahn wird Radweg. Dies kann nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO dort erfolgen, wo der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist **oder dies alsbald zu erwarten ist**.

Die VwV-StVO lässt explizit zu, dass planerisch ein steigender Radverkehrsanteil angenommen wird (Angebotsplanung). Eine gut gestaltete attraktive Fahrradstraße zieht erfahrungsgemäß zusätzlichen Radverkehr an. Dabei ist hier besonders darauf zu achten, dass die Gestaltungs- und Qualitätsstandards eingehalten werden.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist grundsätzlich ein geeignetes Instrument zur Radverkehrsförderung. Fahrradstraßen bündeln bei wahrnehmbarem Design und konsequenter Netzplanung die Radverkehrsströme. Sie erhöhen die objektive sowie subjektive Sicherheit und sind eine attraktive Alternative abseits der Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen.

Fahrradstraße ausgewiesen.

Qualitätsstandards:

Zur Umsetzung werden einheitliche Qualitätsstandards zur Gestaltung von Fahrradstraßen angesetzt.

Für bestehende und geplante Fahrradstraßen ist eine Fahrgasse von mindestens vier Metern Breite vorgesehen. Da zu breite Fahrgassen zu erhöhter Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs führen, soll die Fahrgassenbreite maximal fünf Meter zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz betragen. Das Parken sollte nur noch auf einer Straßenseite möglich sein.

Komfort und Sicherheit profitieren entscheidend, wenn die Radfahrenden mehr Platz bekommen. Gleichzeitig ergibt sich ein Mehr an Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Verkehrsteilnehmenden auf der Fahrradstraße sollten gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt haben, was von Vorteil, aber nicht zwingend ist.

