

CDU-Kreistagsfraktion Alzey-Worms | Hauptstraße 44 | 55288 Armsheim

Herrn Landrat  
Heiko Sippel  
Kreisverwaltung Alzey-Worms  
Postfach 1360  
55221 Alzey

**Vorsitzender:**

Markus Conrad  
Hauptstraße 44  
55288 Armsheim

Tel.: 06734 / 914542 (p)

06732 / 601 1500 (d)

Fax: 06732 / 601 81510 (d)

E-Mail: mail@markus-conrad.de

03.12.2020

**Antrag der CDU-Kreistagsfraktion zur Erstellung eines Radwegekonzeptes für den Landkreis Alzey-Worms und Koordination des Ausbaus gemeinsam mit den Kommunen im Landkreis Alzey-Worms**

Sehr geehrter Herr Sippel,

für die nächste Sitzung des Kreistages Alzey-Worms am 14.12.2020 bitte ich Sie, folgenden Antrag der CDU-Kreistagsfraktion als Tagesordnungspunkt auf den öffentlichen Teil der Tagesordnung aufzunehmen:

**Erstellung eines Radwegekonzeptes für den Landkreis sowie dessen koordinierte Umsetzung gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen für den Landkreis Alzey-Worms**

**Antrag:**

Die CDU-Kreistagsfraktion beantragt, dass die Kreisverwaltung mit der Erstellung eines Radwegekonzeptes in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen beauftragt wird. Falls hierzu Auftragsvergaben an externe Planungsbüros erforderlich sind, sollen der Ausschuss für Nachhaltigkeit, Umwelt und Klimaschutz und der Kreistag eingebunden werden und diese beschließen.

Ziel des Konzeptes soll es sein, das Rad in unserem ländlich geprägten Raum als Alternative zum Auto attraktiver zu machen. Dazu müssen folgende Leistungskriterien flächendeckend geprüft und erfüllt werden:

- **Alltagsradwege** von jedem **Ort in die Grund- und Mittelzentren sowie** zu Einkaufszentren und Bahnhöfen zur Abdeckung der alltäglichen Wege zur Arbeit oder zum Einkaufen. Diese sollen laut dem Elektromobilitätskonzept des Landkreises nicht länger als 5-10 km sein,
- **Alltagsradwege zwischen** den einzelnen **Orten,**

- Unterstützung und ggf. Ergänzung eines **touristischen und freizeithlich genutzten Radwegenetzes** (auch als Rundwege) in enger Abstimmung und auf der Grundlage der bereits erstellten Radwegekonzepte der Rheinhessen-Touristik GmbH für die gesamte Region Rheinhessen,
- Auf- und Ausbau von **Infrastruktur zum** Laden, Sichern und Reparieren von Fahrrädern und Pedelecs – sog. „Rad-Service-Stationen“ an End- und Aufenthaltspunkten u.a. in Abstimmung mit der Rheinhessen-Touristik GmbH,
- Schaffung einer entsprechenden **Infrastruktur an Endpunkten**, die die Überbrückung der „letzten Meile“ ermöglicht, z.B. Fahrradabstell- und Mietmöglichkeiten an Bahnhöfen, zentralen Bushaltestellen in den Kommunen, usw.
- Konzeption zum **Erhalt bzw. zur Unterhaltung des bestehenden Netzes** in Absprache mit allen Beteiligten,
- Verbesserung der Auffindbarkeit von Radwegen, zum einen über eine entsprechende **Beschilderung und Kartierung**, zum anderen **online** abrufbar.
- Prüfung des Baus von **schnellen Radwegen** als Hauptachsen aus dem Mittelzentrum Alzey in das Oberzentrum Mainz, das Mittelzentrum Bad Kreuznach und das Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen Worms.
- Prüfung des **Umbaus von stillgelegten Bahntrassen** zu Radwegen.

Um diese Ziele zu erreichen, soll der Landkreis als koordinierende Stelle tätig werden und gemeinsam mit allen Beteiligten auf Ortsgemeinde-, Verbandsgemeinde- und Stadtebene ein Radwegekonzept erstellen, die Realisierung mit allen erforderlichen Akteuren abstimmen und federführend umsetzen.

Der Ausbau soll, wo möglich und topografisch sinnvoll, entlang der Kreis-; Landes- und Bundesstraßen erfolgen. Hier sind beim für Verkehr zuständigen Ministerium Fördermöglichkeiten im Rahmen des *Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes – Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom)* zu prüfen, womit Maßnahmen mit bis zu 90 % der Projekthöhe gefördert werden können.

Weitere Fördermöglichkeiten (z.B. aus dem Klimaschutzpaket) oder eine mögliche Umsetzung durch die entsprechenden Straßenbaulastträger wie Land oder Bund sollen ebenfalls in die Planung mit aufgenommen werden. Entsprechende Gespräche zur möglichen Umsetzbarkeit sollen zeitnah geführt werden.

Zur Finanzierung eines solchen Radwegekonzeptes sind in den **Haushalt 2021 des Landkreises 75.000 Euro neu einzustellen.**

## **Begründung:**

Ein funktionierendes, schlüssiges und gut umgesetztes Radwegekonzept ist ein wesentlicher Meilenstein, um der Verkehrswende in unserem ländlich geprägten Landkreis näher zu kommen. Ziel muss es sein, Wohnorte mit Grund- und Mittelzentren zu verbinden und dort den nahtlosen Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen. Dazu sind neben einem gut ausgebauten ÖPNV neue Radwege unerlässlich. Zum einen für den Landkreis als Tourismusregion, noch wesentlich stärker aber für seine Einwohner, um das Rad als ernsthafte Alternative zum Auto attraktiv zu machen.

Mittlerweile stellt der Radverkehr in vielen Gegenden Deutschlands einen wachsenden Anteil am Modal Split dar. Die Gründe dafür können im gestiegenen Umweltbewusstsein oder auch im generellen Gesundheitstrend liegen. Um eine weitere Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split zu erreichen, sind infrastrukturelle Angebote für den Radfahrer elementar. Der Alltagsverkehr findet zumeist auf direktem Wege statt. Landschaftlich reizvolle Strecken spielen hier eher eine untergeordnete Rolle.

Zur Weglänge im Alltagsverkehr liefert das Elektromobilitätskonzept des Landkreises konkrete Zahlen: Menschen sind bereit mit einem herkömmlichen Rad ca. fünf Kilometer zu ihrem Ziel zurück zu legen. Dies entspricht bei einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km/h ca. 30 Minuten Fahrtzeit.

Durch die zunehmende Verbreitung von Pedelecs kann diese Reichweite, je nach Güte der Radwege auf 7,5 – 10 Kilometer gesteigert werden. Aufgrund dieser Entwicklung sollte die Radwegeplanung konzeptioniert und koordiniert werden – auch um zu gewährleisten, dass tatsächlich Radwege priorisiert gebaut werden, die auch angenommen werden.

Dem Elektromobilitätskonzept zufolge befinden sich ca. 40% der Wege im Landkreis in einer Entfernung zwischen 1,5 und 10 km, jedoch werden nur ca. 5% der Wege im Landkreis mit dem Fahrrad zurückgelegt.

Bereits in diesem Elektromobilitätskonzept von 2018 wurde eine Radwegenetzanalyse vorgeschlagen.

Eine Quell-Ziel-Analyse kann zur Erfassung und Priorisierung wichtiger Strecken sinnvoll sein. Auch sollten die Bürger\*innen im Rahmen von Veranstaltungen, Aufrufen oder Umfragen in die Planungen mit einbezogen werden. Beispielsweise führte der Landkreis Mainz-Bingen bereits zu Beginn der Erstellung seines Radwegekonzeptes eine Online-Umfrage durch oder die Verbandsgemeinde Alzey-Land veranstaltete Anfang des Jahres eine Präsenzveranstaltung zur Fortschreibung ihres Radwegekonzeptes. Die Ergebnisse dieser Beteiligungsformen fließen in die Konzepte ein.

Für den Aus- und Aufbau des Radwegenetzes soll, wie oben dargestellt, möglichst immer die kürzeste und direkteste Strecke genutzt werden. Diese führt häufig entlang der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen.

Ein zeitnaher Beginn der Maßnahmen ist dringend geboten, damit auch der Landkreis Alzey-Worms seinen Teil zur Erreichung der vom Bund gesetzten Ziele des Klimaschutzpakets 2030 leisten kann.

Zudem gilt es, sich zeitnah, um Fördermittel zu bewerben. Beispielsweise stellt der Bund bis 2023 im Sonderprogramm „Stadt und Land“ 657 Mio. € u.a. zum Neu-, Um-, und Ausbau von Radwegenetzen im ländlichen Raum zur Verfügung.

Das Land stellt im *Landesverkehrsfinanzierungsgesetz – Kommunale Einrichtungen ab 2020* jährlich „[...] 64,154 Mio. EUR zur Förderung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der kommunalen Gebietskörperschaften in Form von Zuwendungen bereit.“ Darunter fällt auch die mögliche Förderung von Radwegen. Hier gilt es, Fördermöglichkeiten frühzeitig zu prüfen, um Maßnahmen möglichst erfolgreich umzusetzen.

### **Radwege begleitende Infrastruktur:**

Zum Radfahren gehört – genau wie bei Autofahren – dass das Fortbewegungsmittel nach der Ankunft am Ziel irgendwo geparkt werden muss. Dazu benötigt es sichere Plätze, an denen Fahrräder bedenkenlos abgestellt werden können. Neben regulären Fahrradständern müssen auch sichere Aufbewahrungsmöglichkeiten geschaffen werden z.B. in Form von abschließbaren Fahrradboxen.

An Orten, an denen Räder länger stehen – wie Bahnhöfen, Städten, o.ä. sollte außerdem eine Ladeinfrastruktur eingerichtet werden, damit Pedelecs geladen werden können. Die Einrichtung solcher Ladestationen ergibt nur an Punkten Sinn, an denen das Pedelec mindestens ein bis zwei Stunden steht, dementsprechend scheiden viele Ortslagen als sinnvolle Standorte aus.

Zudem sollten, wenn möglich, an diesen Punkten auch sog. Rad-Service-Stationen mit den gängigsten Werkzeugen zur Fahrradreparatur und einer Luftstation eingerichtet werden. Diese können auch in Orten entlang der jeweiligen Strecken eingerichtet werden.

Radwege sollen ohne abzustiegen befahrbar sein, deshalb ist bei der Einrichtung darauf zu achten, dass z.B. Bordsteine abgesenkt und auch sonstige Hindernisse „Fahrradgerecht“ gestaltet werden.

An Stellen, an denen die Überquerung einer Straße unumgänglich ist, sollen, wenn es das Verkehrsaufkommen erfordert, sinnvolle Querungshilfen installiert werden. Radwege, die nicht sicher genug erscheinen oder schlicht nicht existieren, werden ebenso wenig angenommen, wie Radwege, die zu lang sind oder große Umwege bedeuten.

### **Umstieg auf öffentlichen Nahverkehr – Bike and Ride:**

Ebenso wichtig ist es, dass Radwegenetz und ÖPNV miteinander verknüpft werden. Für die Nutzer von Bus und Bahn ist es wichtig von ihrem Wohnort schnell und sicher den nächstgelegenen Umsteigepunkt auf den ÖPNV zu erreichen. Um diese Möglichkeiten sinnvoll nutzen zu können, müssen am Startbahnhof geeignete Möglichkeiten zur Unterbringung des Fahrrads vorhanden sein, sowie am Zielbahnhof entsprechende Leihräder, um die „letzte Meile“ zurücklegen zu können.

Eine andere Alternative ist die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV. Während dies im ländlichen Raum in den Zügen mittlerweile schon recht gut machbar ist, ist dies in den Linienbussen fast nie möglich. Auch hier gilt es, die Infrastruktur weiter auszubauen, wenn ein Umstieg attraktiv werden soll.

### **Notwendigkeit der zentralen Koordination:**

Die meisten Kommunen und Gebietskörperschaften im Landkreis Alzey-Worms arbeiten seit Jahren daran, Radwegenetze zur Verbindung ihrer Gemeinden untereinander zu planen und zu bauen. Auf diese Weise wurden viele Verbindungen zwischen einzelnen Orten geschaffen. Da die Planung bisher aber ausschließlich maximal innerhalb der Stadt / Verbandsgemeinden stattfand, enden die Wege häufig an den Grenzen der jeweiligen Gebietskörperschaften. Daher sind Sie bisher eher für die Freizeitgestaltung, nicht aber für alltägliche Wege gut nutzbar, da direkte Verbindungen zu den Zentren fehlen.

Um die Planung hier zu vereinfachen und effizienter zu gestalten, ist es notwendig einen Koordinator und Ansprechpartner für alle Beteiligten von der Ortsgemeinde über die Stadt / Verbandsgemeinde bis hin zur Rheinhessen-Touristik GmbH zu haben.

Diese Koordinationsaufgabe soll der Landkreis übernehmen. Als Arbeitsmittel benötigt er hierfür ein Radwegekonzept. Bei der Erstellung müssen die Gegebenheiten in den einzelnen Kommunen beachtet werden:

- Bestandsaufnahme der Infrastruktur. Neben den Radwegen ist hier auch die radwegbegleitende Infrastruktur entlang und am Ende von Wegen zu erfassen (s.o.).
- Erfassung der Handhabung des Ausbaus in den Kommunen. Beispielsweise werden in der Verbandsgemeinde Alzey-Land Radwege mit mindestens 2/3 der Kosten durch die Verbandsgemeinde gefördert, in der Verbandsgemeinde Wörrstadt trägt die Verbandsgemeinde die nach einer möglichen Förderung verbleibenden Kosten komplett. Diese unterschiedlichen Herangehensweisen gilt es zu dokumentieren und in die Planung einzubeziehen.
- Ermittlung des Planungsstandes der Radwegekonzeption in den Kommunen zur Aufnahme in das Konzept. Einige Verbandsgemeinden haben bereits Radwegeausbaukonzepte, welche Berücksichtigung finden müssen.
- Ermittlung notwendiger Lückenschlüsse.

Basierend auf diesen Daten soll eine Prioritätenliste erstellt werden, welche auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis widerspiegelt und mit den jeweiligen Kommunen abgestimmt ist.

Der auf der Grundlage der oben genannten Punkte erstellte Entwurf eines Radwegekonzepts ist in den Kreisgremien zu beraten und zu beschließen.

Der Landkreis als Koordinator kann die Interessen, die dem Ausbau des Radwegenetzes dienlich sind, auch besser gegen Dritte wie dem Landesbetrieb Mobilität usw. vertreten. Ein weiterer Vorteil einer zentralen Koordination liegt darin, dass die Ausbaustandards der Radwege regional einheitlich und mit den gleichen Qualitätsstandards gebaut werden können. Bei der ebenfalls erforderlichen Beschilderung entfällt bei einer zentralen Koordination auf Kreisebene Planungs- und Abstimmungsaufwand.

Wenn alle beteiligten Träger zustimmen, kann sogar über die Bündelung der Planung durch die Vergabe an ein oder zwei Ingenieurbüros nachgedacht werden. Dies würde weitere Synergieeffekte fördern, da die Verwaltung und die zu beteiligten Behörden und Institutionen für die Planung und Umsetzung nur einen oder zwei Ansprechpartner haben, die ihrerseits alle beteiligten Akteure schnell kennen, was im Arbeitsablauf einen großen Vorteil darstellt. Zudem können einheitliche Planungen erstellt und abgestimmt werden, was zu geringeren Planungskosten führt und zu einer schnelleren und effektiveren Umsetzung der Baumaßnahmen sowie des gesamten Projektes.

Parallel muss die Radwegeplanung auch überregional und rheinhessisch gedacht werden, um Lückenschlüsse zu den Nachbarkreisen Mainz-Bingen, Bad Kreuznach und dem Donnersbergkreis, sowie der Stadt Mainz und der Stadt Worms zu erreichen, da Arbeitsplätze und Freizeitgestaltung der Menschen sich nicht nach Gebietsgrenzen richten. Hierzu sollte eine Abstimmung mit der Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe erfolgen, welche momentan mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für Rheinhessen befasst ist.

In anderen Landkreisen, wie z.B. Altenkirchen, Westerwald, Mainz-Bingen oder Bad Dürkheim, wurden solche Konzepte bereits erstellt und befinden sich aktuell in der Umsetzung.

All die erwähnten Punkte stützen die Forderung nach einer zentralen regionalen Koordinationsstelle, die alle Beteiligten in den Kommunen zusammenbringt und vernetzt.

### **Finanzierung:**

Die Anschubfinanzierung der Planung und Koordination ist aus Haushaltsmitteln des Landkreises vorzunehmen und im Haushalt 2021 entsprechend zu vermerken. Wir schlagen hierfür ein Budget von 75.000 Euro vor (das Radwegekonzept des Landkreises Mainz-Bingen kostete 57.400 Euro laut den Gremienunterlagen)

Die Finanzierung der Erstellung eines Radwegekonzeptes kann sowohl über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Nukleare Sicherheit bzw. den Projektträger

Jülich (Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ – BAnz AT 14.08.2020 B7) erfolgen, als auch über die vom Landesministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau verwalteten EU-Mittel im Rahmen des EULLA-Förderaufrufs.

Die Umsetzung von Projekten und tiefergehende Planung soll soweit möglich über Landes-, Bundes- und Europäische Mittel erfolgen. Die genauen Fördermöglichkeiten müssen fallbezogen ermittelt werden.

- Das Land bietet hier über das Landesverkehrsfinanzierungsgesetz Möglichkeiten, Bau und Ausbau von Radwegen zu finanzieren.
- Auf Bundesebene können sowohl beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als auch beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Nukleare Sicherheit (BMU) Förderungen geschöpft werden.
  - o Das BMU fördert gemäß der *Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ – BAnz AT 14.08.2020 B7* die Verbesserung des Alltagsradwegenetzes, u.a. durch Lückenschluss und den Bau neuer Radwege.
  - o Das BMVI finanziert dem Ausbau von Radwegen entlang von Bundesstraßen – vor allem, wenn diese einem Lückenschluss dienen.

Des Weiteren beteiligen sich bereits jetzt die Verbands- und Ortsgemeinden am Aus- und Aufbau des Radwegenetzes, diese sollen auch weiterhin die nicht förderbaren Kosten für den Ausbau in ihren Gebieten entsprechend der jeweiligen Beschlüsse bzw. Vorgehensweisen tragen.

Rad-Service-Stationen sollen, wenn möglich z.B. in Trägerschaft von Vereinen, Kommunen oder der Stadt / Verbandsgemeinden gebaut werden.

Wir bitten um Zustimmung zu diesem Antrag.

Mit freundlichen Grüßen



Markus Conrad  
Fraktionsvorsitzender