

## M-1: Ausbau zusammenhängendes Radwegenetz

**Handlungsfeld:** Privater Haushalt, Öffentlicher Raum

**Maßnahmen-Typ:** Konzept, Bauliche Maßnahme

**Beginn:** Kurzfristig (0 – 3 Jahre) , Jahr 2024

**Dauer:** 10 Jahre

**Priorisierung:** 

### Ziel und Strategie:

Das Ziel der Maßnahme ist ein zusammenhängendes Radwegenetz welches sich über Bad Kreuznach erstreckt und Radfahrenden eine sichere, schnelle und intuitive Streckenfindung ermöglicht. Das Netz soll an die Radwege aus dem Umland angeschlossen werden, sodass auch der Radverkehr über die Stadtgrenzen hinaus gefördert wird.

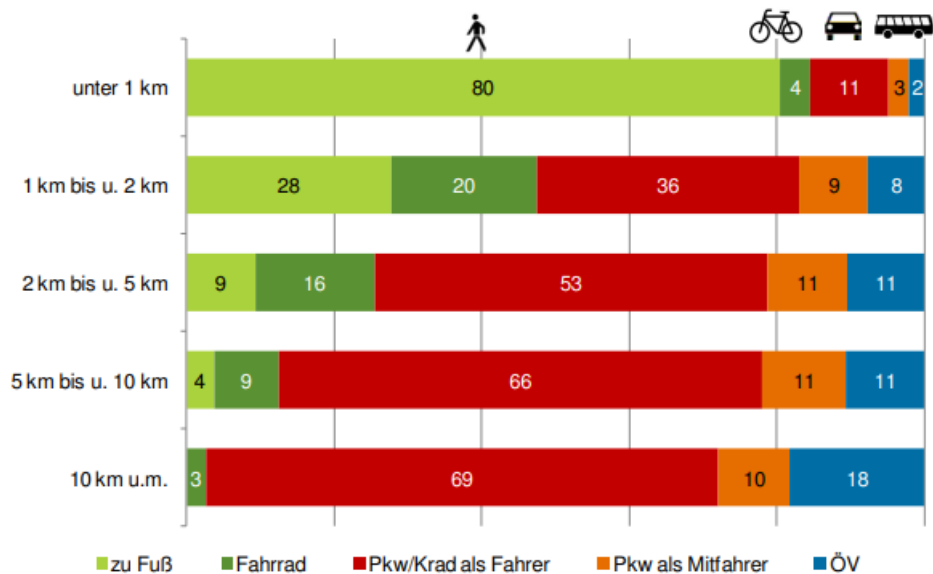
### Ausgangslage:

Es gibt kein durchgängiges Radverkehrsnetz und die Qualität der vorhandenen Strecken ist teilweise verbesserungsnotwendig. Hauptsächlich im innerstädtischen Bereich wurden in den letzten Jahren Radwege realisiert, die allerdings auch viel Gegenwind erzeugten. In der Presse liest man regelmäßige Kritik oder sogar die Forderung Radwege zurückzubauen.

Im Fahrradklima-Test vom VCD erreicht Bad Kreuznach lediglich Platz 71 von 113, dabei ist Bad Kreuznach laut dem IVEK eine Fahrradfreundliche Stadt, in der 31% der Wege zwischen zwei und fünf Kilometern liegen – eine Distanz die optimal mit dem Fahrrad zurückzulegen wäre.

zurückgelegte Entfernung (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Bad Kreuznach (n=3.145)	Stadt Taunusstein (n=3.382)	Stadt Lemgo (n=4.832)	MID gesamt
bis zu 1 km	22	18	11	25
1,01 km bis zu 2 km	17	13	15	14
2,01 km bis zu 5 km	31	21	34	21
5,01 km bis zu 10 km	13	13	16	15
10,01 km bis zu 20 km	6	21	13	12
20,01 km bis zu 50 km	9	10	9	8
50,01 km und mehr	4	4	2	4
	100	100	100	100
Durchschnitt (alle Wege)	10,2 km	12,8 km	8,8 km	11,5 km
Durchschnitt (nur Wege < 100 km)	8,8 km	10,2 km	7,5 km	

Das IVEK zeigt aber weiter, dass selbst diese Distanzkategorie häufiger mit dem Auto oder zu Fuß zurückgelegt wird. Grundsätzlich schlägt die Nutzungsrate des PKW die des Fahrrads in jeder Kategorie. Sogar bei unter einem Kilometer. Einen möglichen Grund liefert ebenfalls der Fahrradklima-Test vom VCD, der zu dem Ergebnis kommt, dass die Sicherheit von Radwegen das wichtigste Kriterium dafür ist, das Fahrrad zu nutzen (über 80% der Teilnehmenden). Unsichere Radwege könnten demnach ein Grund für die schlechte Radnutzungsrate in Bad Kreuznach sein.



### Beschreibung:

Die einzelnen Radstrecken in Bad Kreuznach sollen zu einem sicheren Radwegenetz verbunden werden. Sicherheit ist das wichtigste Kriterium für die Radfahrenden, daneben geht es auch um schnelle und komfortable Verbindungen, mit möglichst wenigen Punkten an denen angehalten oder abgestiegen werden muss.

Die neuen Radwege in Bad Kreuznach standen oft in der Kritik, was auch in Zukunft erwartet werden kann. Daher sollen größere Projekte zunächst behelfsmäßig aufgebaut und getestet werden. Über unterschiedliche Kanäle können Verkehrsteilnehmer dann ihre Meinung abgeben, die dann ggf. im Rahmen eines unkomplizierten Umbaus berücksichtigt wird. „Behelfsmäßig“ bezieht sich lediglich auf die Baulichen Maßnahmen. Es werden nämlich keine Tiefbauarbeiten durchgeführt und dadurch sind Maßnahmen auf der einen Seite schnell umsetzbar und auf der anderen Seite auch wieder revidierbar, sollten sich unvorhergesehene Probleme zeigen. Auf mittlere bis lange Sicht sollten die gut funktionierende Behelfsmaßnahmen durch bleibende Baumaßnahmen ersetzt werden. Jede Maßnahme soll von guter, vorausgehender Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Genauere Pläne werden mit dem Mobilitätsteam und der Klimaschutzkommission erarbeitet.

### Initiator:

Stadtplanung, Mobilitätsteam, Klimaschutzmanagement

### Akteure:

Stadtplanung, LBM, Stadtrat

Beteiligung von Schulen, Gewerbetreibenden, Industrie, Diakonie, ....

### Zielgruppe:

Verwaltung und Politik

### Handlungsschritte und Zeitplan:

1. Bestandsaufnahme: Aktuelle Radwegkarte von Bad Kreuznach
2. Problemstellen identifizieren und Dringlichkeit bestimmen
3. Abarbeitung der Problemstellen nach der Dringlichkeit, Kosten und Nutzen
  - a. Kosten / Nutzen Betrachtung und Machbarkeitsbewertung
  - b. Finanz- und Zeitplan der Maßnahmen erstellen

c. Einleitung der Maßnahmen

**Erfolgsindikatoren/Meilensteine:**

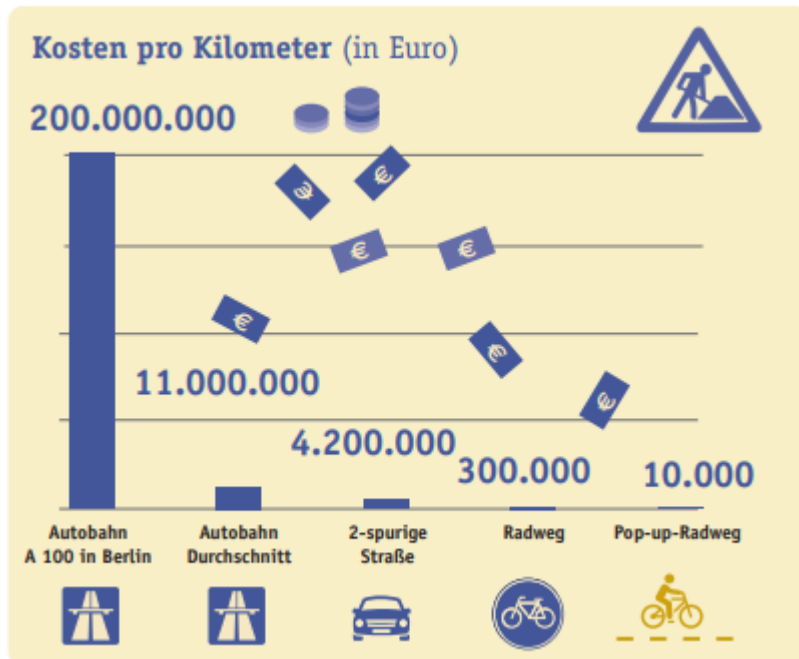
---

- Länge der neu gebauten Radwege
- Zahl der Projekte
- Zahl der geschlossenen Lücken

**Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten:**

---

Kosten pro Kilometer Radweg belaufen sich auf:



**Finanzierungsansatz:**

---

- Bundes- und Landesmittel für Radwege
- Fördermittel
- Querfinanzierung

**Energie- und Treibhausgaseinsparung:**

---

Durch den Bau von Radwegen werden nicht direkt Emissionen gesenkt. Erst der Umstieg vom PKW auf das Fahrrad hat einen Einspareffekt zur Folge, welcher mitunter auf bessere Radwege zurückzuführen ist. Wie bei den vorgelagerten Anlagen kann für diese Maßnahmen allerdings keine direkte Einsparung quantifiziert werden.

#### **Wertschöpfung:**

---

Die Planungs- und Tiefbauarbeiten werden von regionalen Unternehmen bzw. von der Stadt mit Eigenmitteln durchgeführt.

#### **Flankierende Maßnahmen:**

---

O-5: Koordination Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept (IVEK)

M-2: Reduzierung MIV-Kilometer

#### **Hinweise:**

---

- [rad-kreuznach.de – Rund um den Verkehr in Bad Kreuznach](http://rad-kreuznach.de)
- [STADTRADELN - Home](#)
- [DB Rad+ \(bahnhof.de\)](http://DB Rad+ (bahnhof.de))

## M-2: Senkung der MIV-Kilometer

Handlungsfeld: **Mobilität**

Maßnahmen-Typ: **Ordnungsrecht**

Beginn: **Kurzfristig (0 – 3 Jahre)**

Dauer: **10 Jahre**

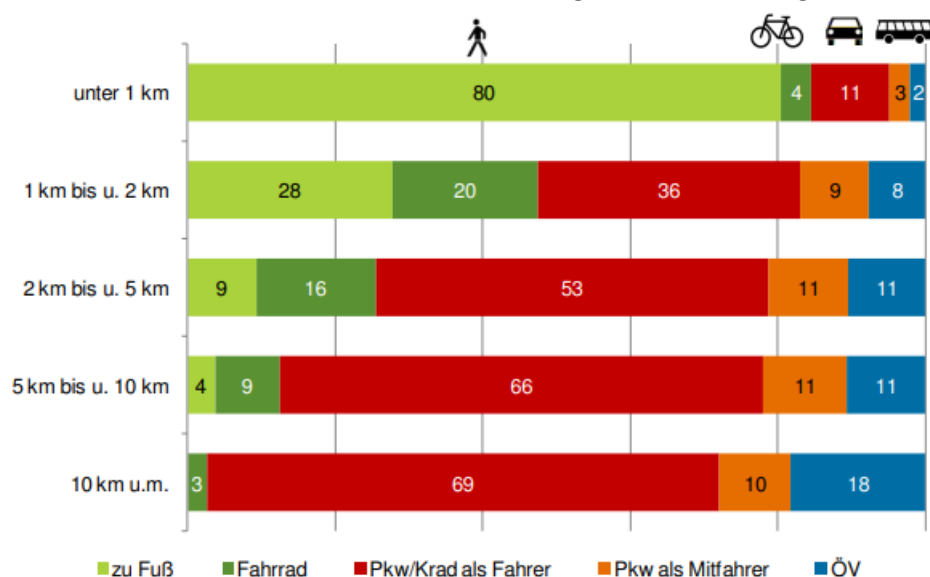
Priorisierung: 

### Ziel und Strategie:

Mit der Maßnahme soll eine Reduktion der motorisierten Individualverkehrskilometer bewirkt werden. Im Mittelpunkt stehen zunächst die sogenannten PULL-Faktoren, die in Verbindung mit der Mobilitätswende häufig erwähnt werden. Damit sind Maßnahmen gemeint, die alternativen zum Auto attraktiver machen. Bessere Radwege oder eine Pendler-App sind Beispiele.

### Ausgangslage:

Der motorisierte Individualverkehr ist in Bad Kreuznach ab einer Wegelänge von einem Kilometer das dominante Verkehrsmittel. Das zeigt welche Rolle das Kfz in der Stadt spielt. Viele der Wege könnten alternativ mit dem Rad oder dem ÖPNV bewältigt werden - das zeigt das IVEK genauso.



### Beschreibung:

Die Maßnahme ist als weitere übergeordnete Mobilitätsmaßnahme zu verstehen. Hier werden alle Projekte vereint die eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zur Folge haben. Die Diskussion zum Thema Mobilität innerhalb der Klimaschutzkommission hat ergeben, dass Bad Kreuznach ein Mobilitätsproblem hat, es allerdings keine einfache Lösung dafür gibt. Es erfordert eine gut angepasste Kombination aus Maßnahmen, welche die Alternativen zum Kfz attraktiver machen (PULL) und Maßnahmen, welche die Nutzung des Kfz selbst unattraktiver machen (PUSH), wie z.B. Tempo 30 oder die Erhebung einer City-Maut.

Die Maßnahme beginnt zunächst mit einfachen PULL-Maßnahmen wie beispielsweise der Einrichtung einer Pendler-App für Bad Kreuznach oder der einfachen Beseitigung von Gefahrenstellen auf Radwegen. Die zentralen Mobilitätsprobleme und mögliche Lösungen werden nach und nach im Mobilitätsteam und mit der Klimaschutzkommission besprochen, wodurch die Mobilitätsmaßnahmen eine stetige Anpassung durchlaufen. Eine wichtige Grundlage dafür stellt das IVEK dar.

Der Fokus der Maßnahme liegt ganz klar auf Autofahrern, die auf ihr Kfz verzichten könnten. Bzw. auf allen Menschen, die gerne die öffentlichen Verkehrsmittel oder das Rad nutzen würden, das aber auf Grund von zu vielen negativen Faktoren nicht machen. Außerdem stehen kurzfristig kleinere und einfache Verbesserungen der Mobilität im Mittelpunkt, wie z.B. das Absenken von Bordsteinen und das Umsetzen von Hindernissen.

In dieser Maßnahme soll es nicht um generelle Verbote gehen, denn Menschen die auf das Auto angewiesen sind, profitieren genauso von der Umsetzung der Maßnahme – es ist klar, dass der MIV teil der Kreuznacher Mobilität bleibt. Wenn Menschen komfortabel auf ihr Auto oder einen Teil der getätigten Fahrten verzichten können, dann profitieren aber auch die Autofahrer von den freieren Straßen, die tagtäglich darauf angewiesen sind ihr Kfz zu nutzen um beispielsweise auf die Arbeit zu gelangen.

**Initiator:**

---

Klimaschutzmanagement, Abteilung 610, Mobilitätsteam, Klimaschutzkommission

**Akteure:**

---

Klimaschutzmanagement, Abteilung 610, Mobilitätsteam, Klimaschutzkommission, Stadtrat, Presse, LBM, ...

**Zielgruppe:**

---

Autofahrer die nicht zwingend auf ihr Kfz angewiesen sind.

**Handlungsschritte und Zeitplan:**

---

Die ersten Handlungsschritte werden im Mobilitätsteam vorbereitet und dann in der Klimaschutzkommission diskutiert. Es geht zunächst darum eine grundlegenden Vorgehensweise für die nächsten drei Jahre zu finden.

**Erfolgsindikatoren/Meilensteine:**

---

Die Meilensteine werden ebenfalls im Mobilitätsteam bestimmt.  
Ein Erfolgsindikator könnte die Entwicklung der MIV-Kilometer über die Jahre sein.

**Gesamtaufwand/(Anschub-)kosten:**

---

Die Kosten sind abhängig von den getätigten Maßnahmen.

**Finanzierungsansatz:**

---

- Fördergelder
- Landes- und Bundesmittel
- Stadthaushalt

**Energie- und Treibhausgaseinsparung:**

---

Es lässt sich noch keine Einsparung quantifizieren. Jeder gesparte Kilometer eines Benzinautos entspricht ca. 140 g CO<sub>2</sub> die nicht in die Atmosphäre gelangen.

**Wertschöpfung:**

---

-

**Flankierende Maßnahmen:**

---

O-5: Koordination Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept (IVEK)  
M-1: Ausbau zusammenhängendes Radwegenetz