

# Positionspapier Pendler-Radrouten

Stand: 18.12.24

## Pendler-Radrouten und Pendelnde

Pendler-Radrouten als überörtliche Verbindungen sind Teil der Mobilitätswende in Rheinland-Pfalz und für die AGFFK-RLP e.V. ein wesentliches Element zur Verbesserung der Ausbildungs- und Arbeitswege mit dem Rad. Schnelle, gut befahrbare Verbindungen, die die ländlichen Räume mit den Mittel- und Oberzentren verbinden, müssen wesentlicher Bestandteil und Aushängeschild der radmobilen Nahmobilität in unserem Bundesland sein. Dabei ist die Pendler-Radroute ein neuer Wegetyp, der, eingebunden in das landesweite Radnetz, Direktheit und Schnelligkeit bietet und dabei tauglich für eine breite Masse an Radfahrenden ist, gleichzeitig bestehende Beeinträchtigungen des Fußverkehrs vermindert und neue vermeidet. Im Fokus der Netzplanung und des Netzausbaus stehen dabei insbesondere die mittleren Weglängen, mit dem Ziel einen eigenen, sicheren Raum für Radfahrende zu schaffen, Verkehrsarten zu entflechten, dabei mittelfristig vor allen Dingen klassifizierte Straßen zu entlasten und so die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In Anbetracht der angestrebten hohen Radverkehrsgeschwindigkeiten bilden die fachtechnischen Regelwerkvorgaben die Grundlage des Netzausbaus. Somit können dauerhaft neue Zielgruppen für die Radnutzung erschlossen werden, der Hauptfokus liegt jedoch immer auf den Pendelnden.

Interkommunal Pendelnde sind für die AGFFK-RLP e.V. dabei eine eigene, bisher wenig berücksichtigte Gruppe Radfahrender. Sie nutzen die Routen aus einer anderen Motivation heraus als die bisher oft im Hauptfokus der Radverkehrsplanung stehenden Nutzenden, etwa touristische Radfahrende oder die Einkaufenden auf dem Weg zum Einzelhandel in den Ortschaften. Für die Pendelnden ist eine schnelle, direkte Verbindung zwischen Wohnort und Arbeits-/Bildungsstätte das primäre Ziel bei der Nutzung einer Pendler-Radroute. Hinzu kommen jederzeitige Verfügbarkeit und größtmögliche Sicherheit, insbesondere durch Beleuchtung, gute Wegoberflächen, Winterdienst sowie eine dem Radfahren angepasste Wegführung mit wenig Störungen, zum Erreichen einer höheren Reisegeschwindigkeit. Typische Nutzungskonflikte zwischen den Ortschaften mit anderen Wegenutzenden sind aufgrund der Uhrzeiten, zu denen hauptsächlich gefahren wird, geringer als derzeit vermutet. Der Mix verschiedener Geschwindigkeiten ist in den Hauptnutzungszeiten ebenfalls weniger herausfordernd, da sich die Pendelnden überwiegend in einem recht homogenen Geschwindigkeitsband von ca. 18-25 km/h bewegen. Selbst der Schülerverkehr wird sich auf einer Pendler-Radroute durch die entsprechenden Ausbaustandards mit abbilden lassen.

## Forderungen der AGFFK-RLP e.V.

Vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus der aktuell fast vollständig umgesetzten Pendler-Radroute Mainz-Bingen sind für die nun weiter umzusetzenden Strecken erneut nicht standardisierte, in Teilen mit Sicherheit komplizierte Planungsprozesse und Baumaßnahmen zu erwarten. Die AGFFK-RLP sieht mit Blick auf diese anstehenden Herausforderungen aus Sicht der Mitgliedskommunen daher die Notwendigkeit, die nachfolgenden Punkte als Grundlagen für eine erfolgreiche Umsetzung sowohl der bereits begonnenen als auch der weiteren Pendler-Radrouten zu fordern. Dabei gehen wir davon aus, dass neben der konsequenten Umsetzung der Routen aus der vorliegenden Potenzialstudie (2014) auch eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Netzes der Pendler-Radrouten erfolgt.

## 1. Baulast zentralisieren

Pendler-Radrouten sind überörtliche Verbindungen mit hoher Netzbedeutung, sie werden überwiegend im Zuge von bzw. entlang von klassifizierten Straßen geplant und gebaut. Aufgrund der überregionalen Bedeutung der PRR sollte in Anlehnung an die Netzkategorien für den Radverkehr laut ERA (Tabelle 1) die PRR als Landesstraße klassifiziert und die Baulast für die Routen zentral von den im Landesstraßengesetz hierfür definierten Baulastträgern übernommen werden. Dies gilt sowohl für die Finanzierung des Baus als auch für die spätere Verkehrssicherung, den Betrieb und den Unterhalt, eine entsprechende Berücksichtigung der finanziellen Belange der Kommunen mit hierfür eigener Baulastträgerschaft nach LStrG muss hierbei sichergestellt werden. Grundsätzlich muss die finanzielle Förderung der Pendler-Radrouten durch das Land verbessert, auf die Unterhaltung erweitert und verstetigt werden. Dabei sind Pendler-Radrouten ebenfalls nach ihrer Verkehrs- und Netzfunktion zu beurteilen und nicht nach ihrer geografischen Lage. Diese zentrale Übernahme der Baulast würde die Diskussionen um die Mitbenutzung von Wirtschaftswegen und die zugehörige Gestattungs- und Kostenproblematik aus Sicht der AGFFK-RLP e.V. vor allem in den ländlichen Räumen deutlich entspannen. Zugleich könnte damit eine Belastung anderer Nutzender, etwa der Landwirtschaft, mit den Kosten für die Zwecke des Radverkehrs beitragsrechtlich vermieden werden. Innerhalb der (engen) Ortslagen ermöglicht eine klare zentrale Zuständigkeit beim Land eine deutlich objektivere Diskussion von Alternativen, da die Ortsgemeinden Strecken nicht allein wegen der zu erwartenden kommunalen Kosten für Ausbau und Unterhaltung ausschließen. Zudem ist bei einer klaren Regelung von einer größeren Bereitschaft der Ortsgemeinden auszugehen, alternative und bestens geeignete Flächen, wie parallel verlaufende Ortsstraßen, für eine Pendler-Radroute zur Verfügung zu stellen.

## 2. Routen stringent entwickeln und umsetzen

Von großer Bedeutung ist es, dass die Streckenführung und Qualität der Pendler-Radrouten nicht verwässert werden darf, sondern in allen Planungsprozessen eine klare Ausrichtung an den Bedürfnissen der Radpendelnden erfolgen muss, um ein attraktives Angebot und dessen breite Akzeptanz zu schaffen. Touristische Infrastruktur ist zweifelsohne wichtig, der Fokus sollte aber wie im hochwertigen Straßennetz auf direkten Verbindungen liegen. Der Einbindung in die Zielnetze der jeweiligen Mittel- und Oberzentren muss besondere Bedeutung beigemessen werden.

Die Planung eines hochwertigen Fahrradnetzes, das natürlich nicht nur aus Pendler-Radrouten besteht, muss analog der Netzplanung von klassifizierten Straßen erfolgen – sie orientiert sich an den Verbindungsbedarfen und nicht wie im Radverkehr bislang oft üblich an vorhandenen Wegen. So wird es wie im Straßenbau erforderlich sein, Lückenschlüsse zu realisieren (Beseitigung von Engstellen oder Überwindung von Gewässern, Schnellstraßen oder Eisenbahnen). Schleifen oder Umfahrungen, etwa aufgrund von Querungen natürlicher Hindernisse, mehrspuriger Straßen oder deren Verbindungsrampen müssen schon in der Planungsphase erkannt und mittels entsprechender Ingenieurbauwerke vermieden werden. Das Hinweispapier Regelwerk der FGSV „H RSV Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ muss darüber hinaus grundsätzlich als Planungsgrundlage dienen. Mit Blick auf die Beschleunigung des Prozesses sollte an zentraler Stelle eine zentrale Koordinierungsstelle für Pendler-Radrouten geschaffen werden, die aktiv bei der Klärung offener Punkte unterstützen kann.

## 3. Abschnitte sukzessive umsetzen

Insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung kommt es immer wieder zu Konflikten in den Kommunen. Hier sind als Beispiel Ortsdurchfahrten zu nennen, da hier unweigerlich Begegnungen mit anderen Nutzenden des Straßenraums entstehen, die zu Problemen führen können. Daher ist die AGFFK-RLP e. V. der Auffassung, Teilstücke, die in Länge und Ausbauqualität einen zusammenhängenden Abschnitt bilden

können, sollten vorrangig realisiert werden, auch dann, wenn die Gesamtplanung einer Route durch Störfaktoren verzögert wird. Insbesondere die vorhandenen Überlandverbindungen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen und Bahntrassen scheinen hierfür prädestiniert und sollten vorrangig geplant und umgesetzt werden.

#### **4. Verbesserte Kommunikation ist ein Schlüssel zum Erfolg**

Wesentliche Aufmerksamkeit muss im Gesamtprozess in Zukunft die Kommunikation erfahren. Die AGFFK-RLP e.V. plädiert dafür, neue Formate des Dialogs zu initiieren, die eine nachhaltige Umsetzung der Pendler-Radrouten ermöglichen. Insbesondere in den ländlichen Räumen sorgen Nutzungskonflikte wie etwa landwirtschaftliche Belange oder die multimodalen Erfordernisse an Ortsdurchfahrten für berechtigten Diskussionsbedarf. Wir regen an, die Planungsprozesse noch offener zu gestalten und regionale Beteiligungsformate wie Bürgerforen, Runde Tische oder auch öffentliche Streckenbefahrungen zu etablieren, die dazu dienen können, Konflikte zu minimieren und schon im Vorfeld Vorurteile und Hemmnisse auf allen Seiten abzubauen. Zugleich bietet der Dialog auch die Möglichkeit, die Erwartungen der Radfahrenden mit den anzuwendenden Grundlagen und Regeln zu Planung, Bau und Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Einklang zu bringen. Diese Grundlagen sind sowohl gesetzlicher Natur als auch der „Stand der Technik“ der insbesondere in den Regelwerken der FGSV vorgegeben ist.