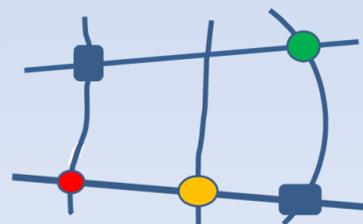


# Radverkehrskonzept VG Langenlonsheim-Stromberg

## Konzept (incl. Ergebnisse OG- / Bürgerbeteiligung)

5. Termin 15. Nov. 2023

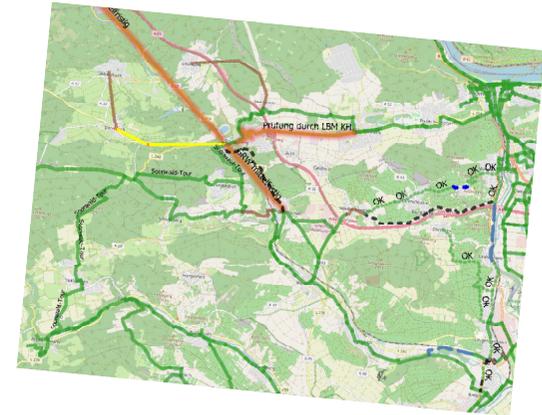


*... gemeinsam gute Wege finden.*

Andrea Rau  
AR Mobilitätsplanung

# Arbeitsschritte zur Konzepterstellung (Rückschau)

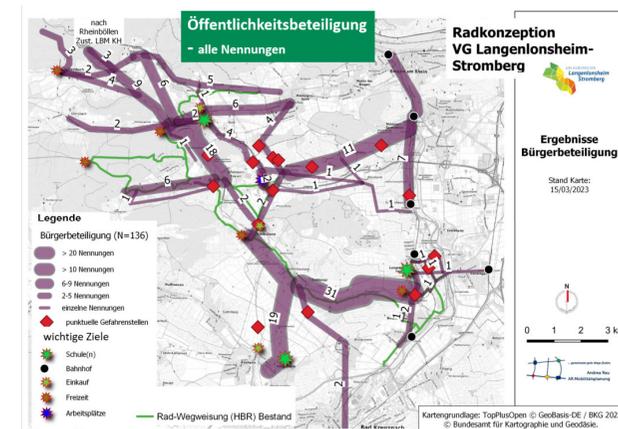
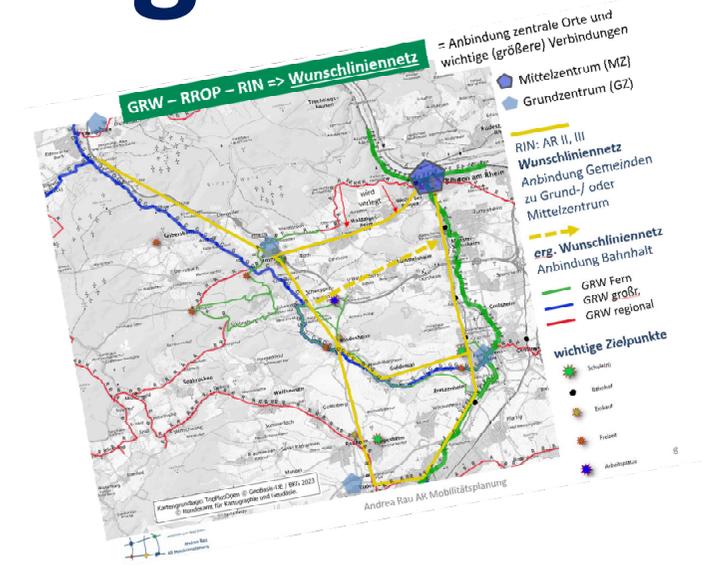
- **Umfang und Konzeptidee, Qualitätsziele, Förderung**
  - gesamte VG mit allen OG
  - Analyse Radverbindungen, die aktuellen Qualitätsanforderungen genügen
  - Hauptachsen, Lückenschlüsse, neue Anbindungen
- **Bestandsanalyse** (Frühjahr 2022 sowie 2023)
  - vorhandene Radrouten (HBR / nicht HBR)
  - Radwege / nutzbare Wirtschaftswege / Straßen
  - Auswertung Programme / Pläne GRW+ , IP Land, RVEP, RROP, ...
- **Befahrungen mögl. Trassen und Wege (außer- wie innerorts)**
- **Bedarfsanalyse OG- / Bürgerbeteiligung**
  - notwendige Radwege / -verbindungen aus Sicht VG / OG / Bürger\*innen?
  - Priorisierung und Zeithorizonte kurz- / mittel- / langfristige Umsetzung
- **Auswertung und Konzeptentwicklung**
  - parallel: Umsetzung schon bewilligter Fördermaßnahmen durch VG/OG
  - parallel: Umsetzung Baumaßnahmen durch LBM KH – Abfrage Sachstand



Abkürzung	Bezeichnung	Erläuterung
DTV(x)	Durchschn. täglicher (Kfz)Verkehr (seit Juli sind Werte 2021 verfügbar, die Werte 2015 werden daher im Konzept nicht mehr weiter genutzt)	Kfz-Belastung einer Straße (Klammerwert = SV Schwerverkehrsanteil Kfz > 3,5t). Ab bestimmten Werten sind RVA erforderlich, z. B. außerorts eigene Radwege; diese Werte werden durch die neue ERA wohl deutlich nach unten abgesenkt, d.h. bei weniger Kfz
ERA 2010 (2023)	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV)	Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen (RVA) wie Radwege, Radstreifen, Schutzstreifen u.a. (Qualität und zulässige Einsatzbereiche, Breiten, Ausstattung,)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	„Richtlinien-Herausgeber“ im Verkehrsbereich, ähnlich DIN für viele Bereiche. Für Barrierefreiheit gibt sowohl vom DIN wie auch der FGSV Regelwerke
GRW	Großräumiges Radwegenetz RLP	eher touristisch geprägt, kaum Alltagsbedeutung
GZ/UZ	Unterzentrum / Grundzentrum	in RLP: Grundzentrum bietet Grundversorgung (Apotheke, Arzt, Einzelhandel, ÖPNV/Bahnhof, Sportanlagen) und sollte daher aus allen Ortsteilen erreichbar sein
HBR RLP	Hinweise Radwegweisung	Hinweise für die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz („weiß-grüne Radwegweisung“)
H RaS (2002)	Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete	definiert u.a. Einsatzgrenzen bzgl. DTV / Mitführung Fahrbahn und Baustandards; die Werte sind jedoch nicht mehr zeitgemäß; aktueller wird hierzu die neue ERA 23
MZ	Mittelzentrum	
OZ	Oberzentrum	
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" (FGSV)	Legt die Bedeutung einer Verbindung in Kategorien fest, z. B. ist eine Verbindung von Gemeinde zum Grundzentrum bzgl. Radverkehr Kategorie ‚AR III‘ (wichtig bzgl. Alltag)
RLP	Rheinland-Pfalz	
RROP	Regionaler Raumordnungsplan	legt u.a. zentrale Orte und Verbindungen fest
RVA	Radverkehrsanlagen	z. B. (bauliche) Radwege, Radstreifen, Schutzstreifen oder gemeinsame Rad-/Gehwege o.a. (Begriff „Radweg“ wird teils auch für touristische Radroute oder –tour genutzt) ob z. B. ein Schutzstreifen möglich ist, unterliegt Regelungen der StVO und ERA
RVEP RLP	Radverkehrs-Entwicklungsplan 2030 RLP	zehn Handlungsfelder: u.a. Radverkehrsnetz, Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit

# Konzeptentwicklung Übersichten

- **Bürgerbeteiligung**
- **Bestandsanalysen**
- **Konzeptvorschlag**
  - **Übersichten Gesamt-VG**
  - **Einzelmaßnahmen**
  - **Gefahrenstellen**
- **weitere Arbeitsschritte**



# Ergebnisse Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsbeteiligung (20.09 bis 15.11.22)

über Portal „Mängelmelder“ online, aber auch mail oder analog

- insgesamt mit 136 sehr viele und qualitativ hochwertige Rückmeldungen
  - sehr gute Anregungen für die Konzeption
  - allgemeine Hinweise („Schotterwege für Alltag ungeeignet“) bis hin zu detaillierten Wegbeschreibungen
  - häufige Aussage: **„auf der Bundes-/ Landes-Straße (B 48, L 214, L 242, ...) fahren wir kein Rad, viel zu gefährlich“**
- => hohes Umstiegspotential, wenn Radverbindung existiert**

Schadensort: **Radwegneubau Windesheim nach Hargesheim und Instandsetzung Wirtschaftsweg Guldental**  
bestätigt am 26.09.2022 13:55:37  
Diese Schadensmeldung ist öffentlich sichtbar (auf unveröffentlicht setzen)



Anfrage des Bürgers

49.932167737905715  
49.932167737905715  
7.78544233414317  
7.78544233414317

Beschreiben Sie uns bitte Ihre gewünschte Route. Gerne können Sie uns auch Mängel melden und Gefahrenstellen aufzeigen.:  
Windesheim Kreuznacher Strasse ab Frienhof Windesheim in Richtung Hargesheim, es fehlen hier ca. 1,5 km asphaltierter Radweg entlang der bestehenden Kreis- und Landesstrasse. Enden kann dieses neuzubauende Stück an der Einmündung zur Umgehungsstrasse Windesheim. Dort ist es dann möglich auf dem bestehenden Wirtschaftsweg Richtung Hargesheim weiterzufahren. Dieser asphaltierte Wirtschaftsweg endet nach ca. 600 m. Von dort fehlt eine Radverbindung nach Hargesheim parallel zur Landesstrasse. Instandsetzung Wirtschaftsweg Guldental in Richtung Breitenfelder Hof und Feldbahnmuseum in Richtung Guldental und oberhalb von Guldental. Die dort vorhandenen Wirtschaftsweg bestehen aus Betonplatten, die in einem sehr schlechten und gefährlichem Zustand sind. Sie haben sehr viele Rissen mit 5-10 cm und Höhenunterschiede von bis zu 10 cm an den Bruchstellen. Sehr hohe Sturzgefahr ist gegeben.

# Ergebnisse Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsbeteiligung

die Meldungen wurden analysiert und zu „Wunschstrecken“ geclustert (zu ‚Achsen/Verbindungen‘ sowie ‚Häufigkeit Nennungen‘ zusammengefasst):

- eindeutige „Favoriten“ bzw. dringender Handlungsbedarf (Gefahrenstellen)
- Anbindung Märkte/Einkauf, Schulen, Arbeitsplätze (Alltags-Radverkehr)
- an einigen Stellen können mit kurzen Lückenschlüssen häufig gewünschte und zudem auf langer Strecke durchgehende Radverbindungen hergestellt werden
- sowohl Kreis als auch LBM für Bundes/Landesstraßen und auch angrenzende OG/VG (wie Hargesheim (ADS), Mü-Sa u.a.) müssen „mit ins Boot“, *Hier sind bereits erste Gespräche erfolgt*

## Hinweise zu den Meldungen und zur Auswertung

- nicht alle Wege können (HBR)beschildert werden  
*(könnten aber in einer Karte oder im GIS / in Apps gezeigt werden)*
- Unfallzahlen bzgl. Sicherheit kaum aussagekräftig – wo niemand fährt, weil es zu gefährlich ist, passieren auch keine Unfälle ... ABER: Radweg-BEDARF
- Herstellung langer Wegabschnitte auf Wirtschaftswegen ist schwierig, zum einen wg. Konflikten LaWi/Weinbau, aber auch weil hierzu derzeit noch Fördermöglichkeiten fehlen und die Unterhaltung aufwändig ist
- ‚markierte Fahrradstreifen‘ nicht einfach möglich; Vorgaben in StVO und Richtlinien (z. B. außerorts Schutzstreifen u.a. in RLP nicht erlaubt
- (zu) geringe Kfz-Stärke (DTV), aber Straße dennoch als gefährlich empfunden: über weitere Werte wie Kurvigkeit und Steigung, Unfälle kann ggf. Bedarf RVA bzgl. Beteiligung weiterer Kostenträger zu ermitteln.
- Nutzung Bahntrasse (Hunsrückquerbahn) aktuell nicht möglich: aktiver Bahnverkehr (Fa. WRS mit Güterverkehr, Reaktivierung Personenverkehr lt. MWVLW in Genehmigungsplanung)

# GRW – RROP – RIN => Wunschliniennetz

Wunschliniennetz = abstrakte Darstellung der Anbindung zentraler Orte und wichtiger (größerer) Verbindungen



Kartgrundlage: TopPlusOpen © GeoBasis-DE / BKG 2023  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie.

- Mittelzentrum (MZ)
- Grundzentrum (GZ)

RIN: AR II, III  
**Wunschliniennetz**  
Anbindung Gemeinden zu Grund-/ oder Mittelzentrum

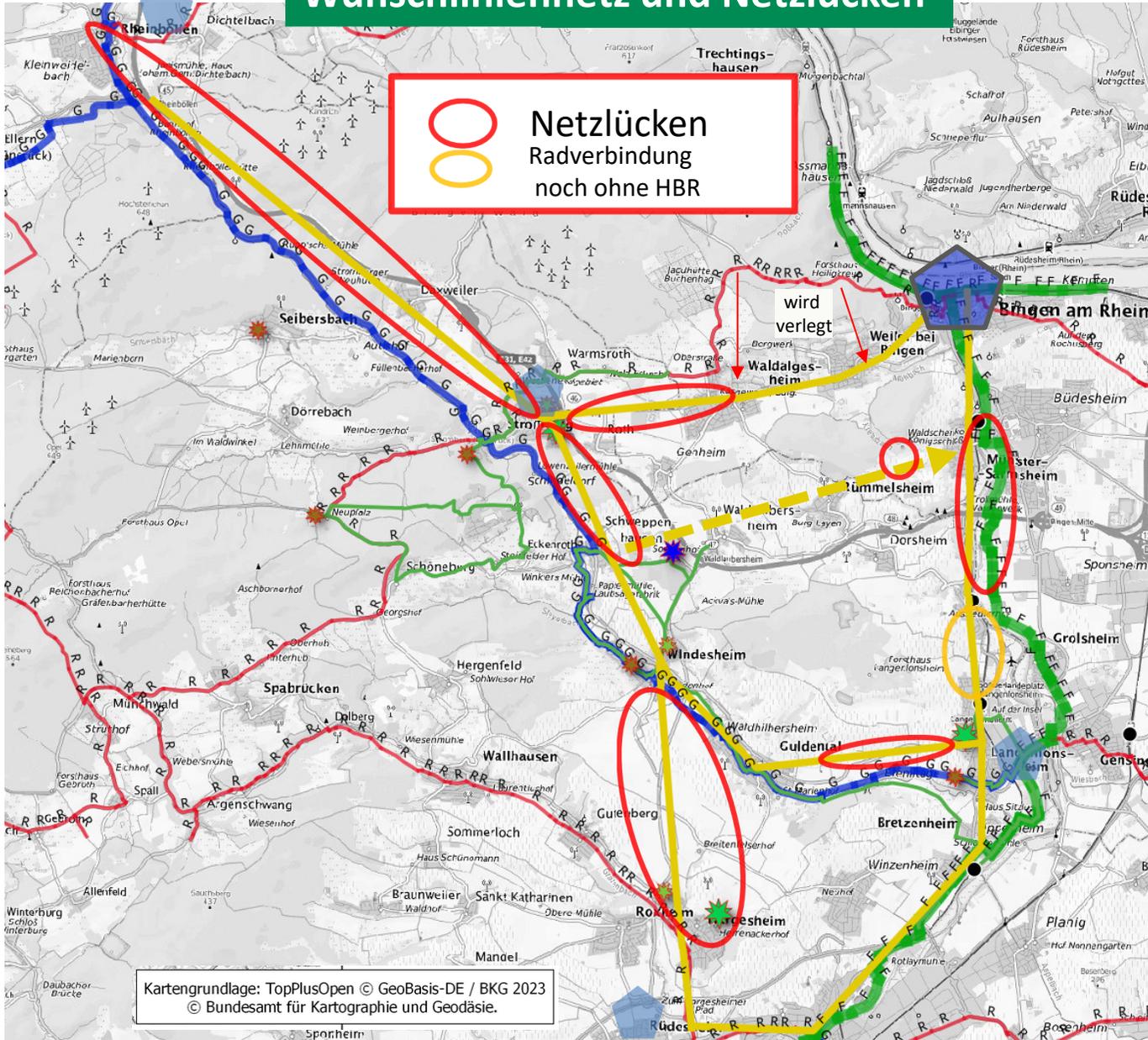
**erg. Wunschliniennetz**  
Anbindung Bahnhof

- GRW Fern
- GRW groß.
- GRW regional

## wichtige Zielpunkte

- Schule(n)
- Bahnhof
- Einkauf
- Freizeit
- Arbeitsplätze

# Wunschliniennetz und Netzlücken



⬡ Mittelzentrum (MZ)

⬡ Grundzentrum (GZ)

RIN: AR II, III

**Wunschliniennetz**

Anbindung Gemeinden zu Grund-/ oder Mittelzentrum



**erg. Wunschliniennetz**

Anbindung Bahnhof

GRW = Großr. Radwegnetz RLP

GRW Fern (F)

GRW großr. (G)

GRW regional (R)

beschilderte Routen

**wichtige Zielpunkte**

☀ Schule(n)

● Bahnhof

☀ Einkauf

☀ Freizeit

☀ Arbeitsplätze

# Bestandserfassung taugliche Strecken

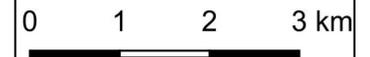
## Radkonzeption VG Langenlonsheim- Stromberg



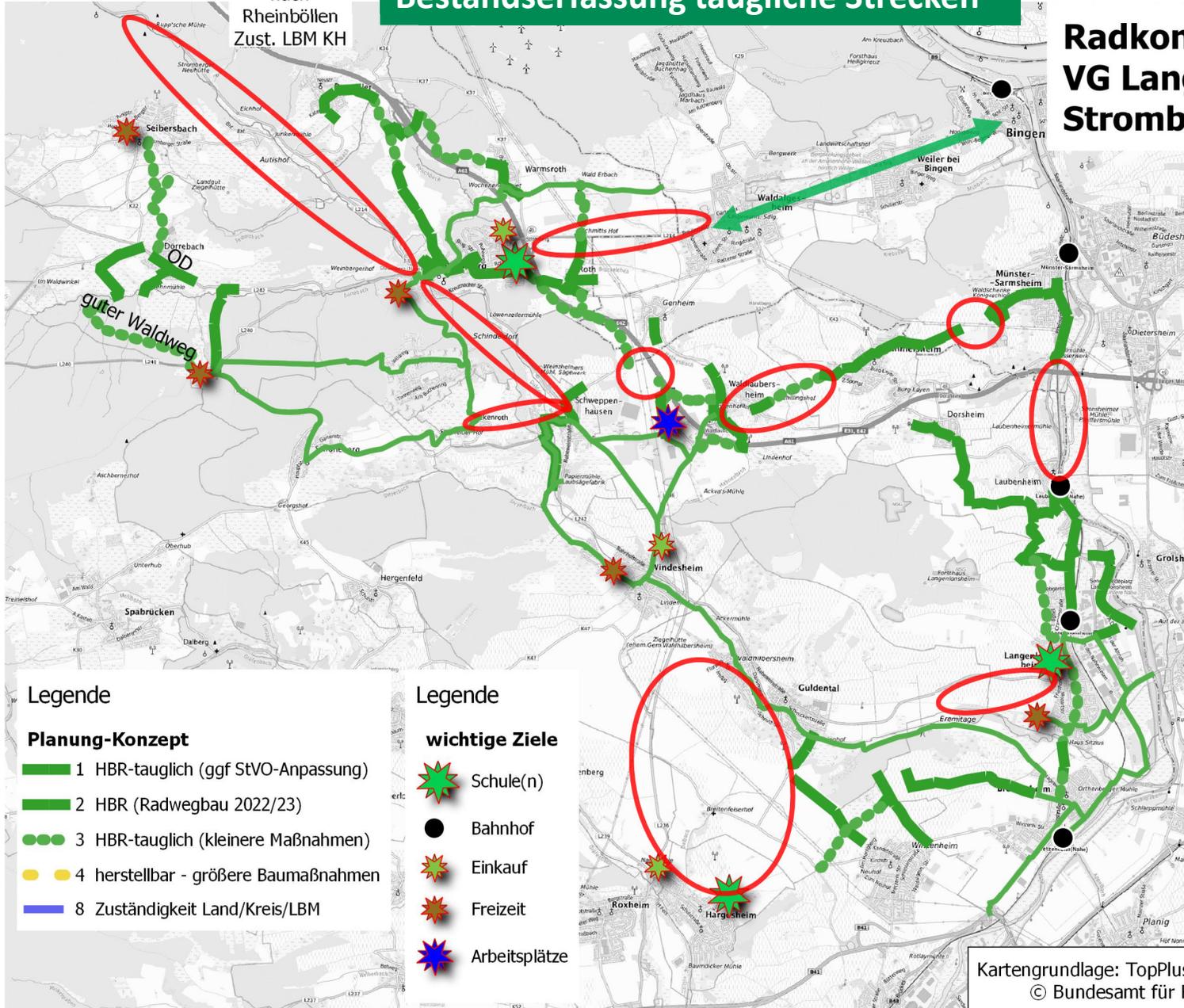
### Bestandsaufnahme & Analyse

### Bestand und taugliche Strecken

Stand 15/03/2023



... gemeinsam gute Wege finden.  
Andrea Rau  
AR Mobilitätsplanung



#### Legende

##### Planung-Konzept

- █ 1 HBR-tauglich (ggf StVO-Anpassung)
- █ 2 HBR (Radwegbau 2022/23)
- 3 HBR-tauglich (kleinere Maßnahmen)
- 4 herstellbar - größere Baumaßnahmen
- █ 8 Zuständigkeit Land/Kreis/LBM

#### Legende

##### wichtige Ziele

- ★ Schule(n)
- Bahnhof
- ★ Einkauf
- ★ Freizeit
- ★ Arbeitsplätze

Kartengrundlage: TopPlusOpen © GeoBasis-DE / BKG 2023  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie.

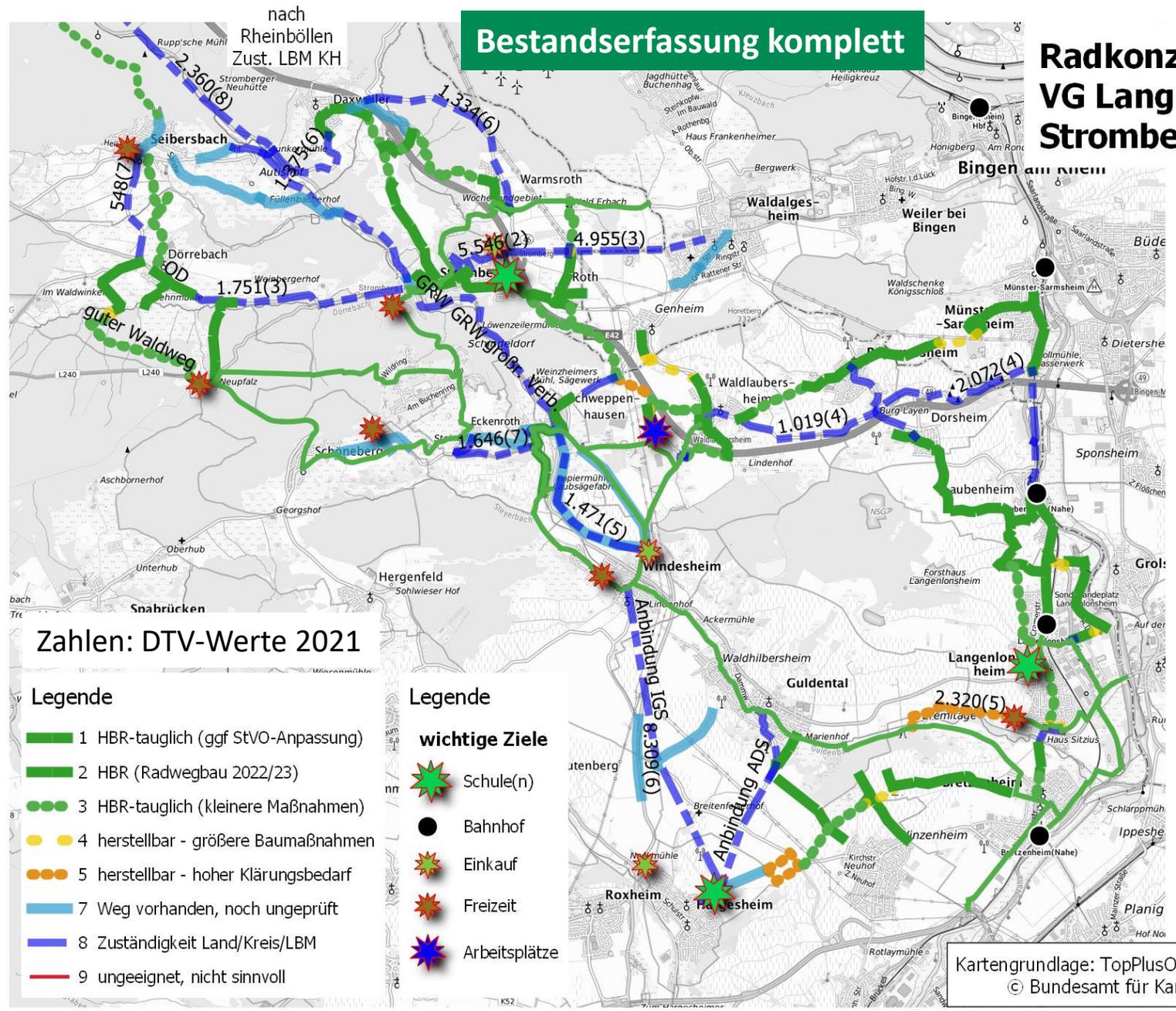
# Bestandserfassung komplett

## Radkonzeption VG Langenlonsheim- Stromberg



### Bestandsaufnahme & Analyse

Stand 04.08/2023



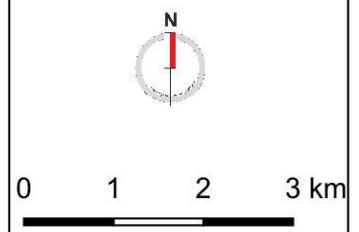
Zahlen: DTV-Werte 2021

#### Legende

- 1 HBR-tauglich (ggf StVO-Anpassung)
- 2 HBR (Radwegbau 2022/23)
- 3 HBR-tauglich (kleinere Maßnahmen)
- 4 herstellbar - größere Baumaßnahmen
- 5 herstellbar - hoher Klärungsbedarf
- 7 Weg vorhanden, noch ungeprüft
- 8 Zuständigkeit Land/Kreis/LBM
- 9 ungeeignet, nicht sinnvoll

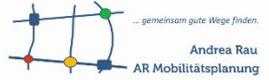
#### Legende

- wichtige Ziele**
- ★ Schule(n)
  - Bahnhof
  - ★ Einkauf
  - ★ Freizeit
  - ★ Arbeitsplätze



... gemeinsam gute Wege finden.  
Andrea Rau  
AR Mobilitätsplanung

Kartengrundlage: TopPlusOpen © GeoBasis-DE / BKG 2023  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie.



# Öffentlichkeitsbeteiligung - häufigste Nennungen

„Top 6“

## Radkonzeption VG Langenlonsheim- Stromberg



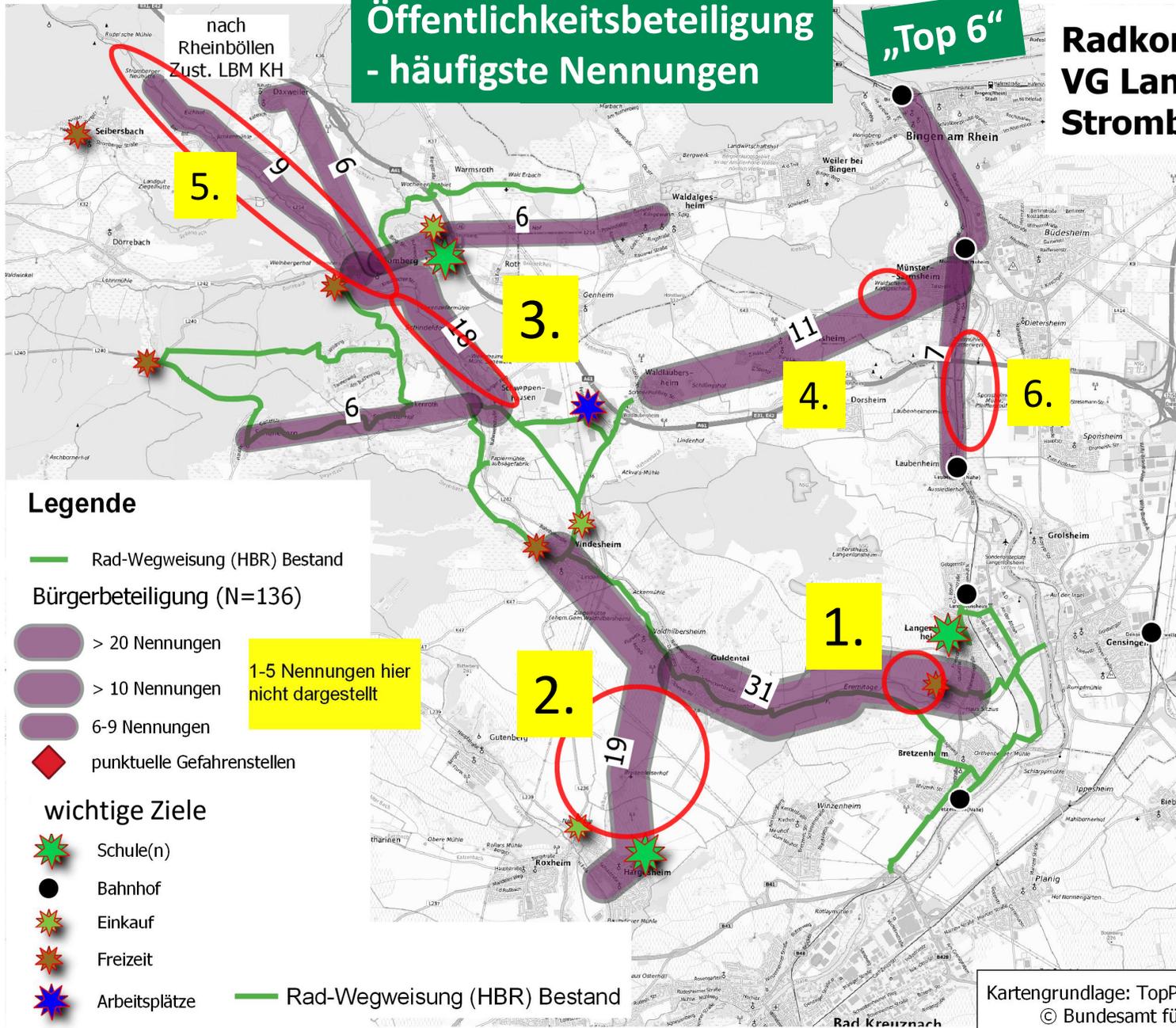
### Ergebnisse Bürgerbeteiligung

### häufigste Nennungen

Stand Karte:  
15/03/2023



0 1 2 3 km



### Legende

— Rad-Wegweisung (HBR) Bestand

Bürgerbeteiligung (N=136)

— > 20 Nennungen

— > 10 Nennungen

— 6-9 Nennungen

◆ punktuelle Gefahrenstellen

### wichtige Ziele

★ Schule(n)

● Bahnhof

★ Einkauf

★ Freizeit

★ Arbeitsplätze

1-5 Nennungen hier  
nicht dargestellt

— Rad-Wegweisung (HBR) Bestand

Kartengrundlage: TopPlusOpen © GeoBasis-DE / BKG 2023  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie.

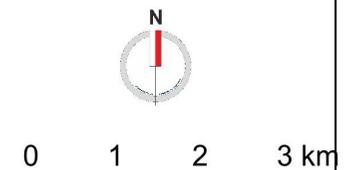
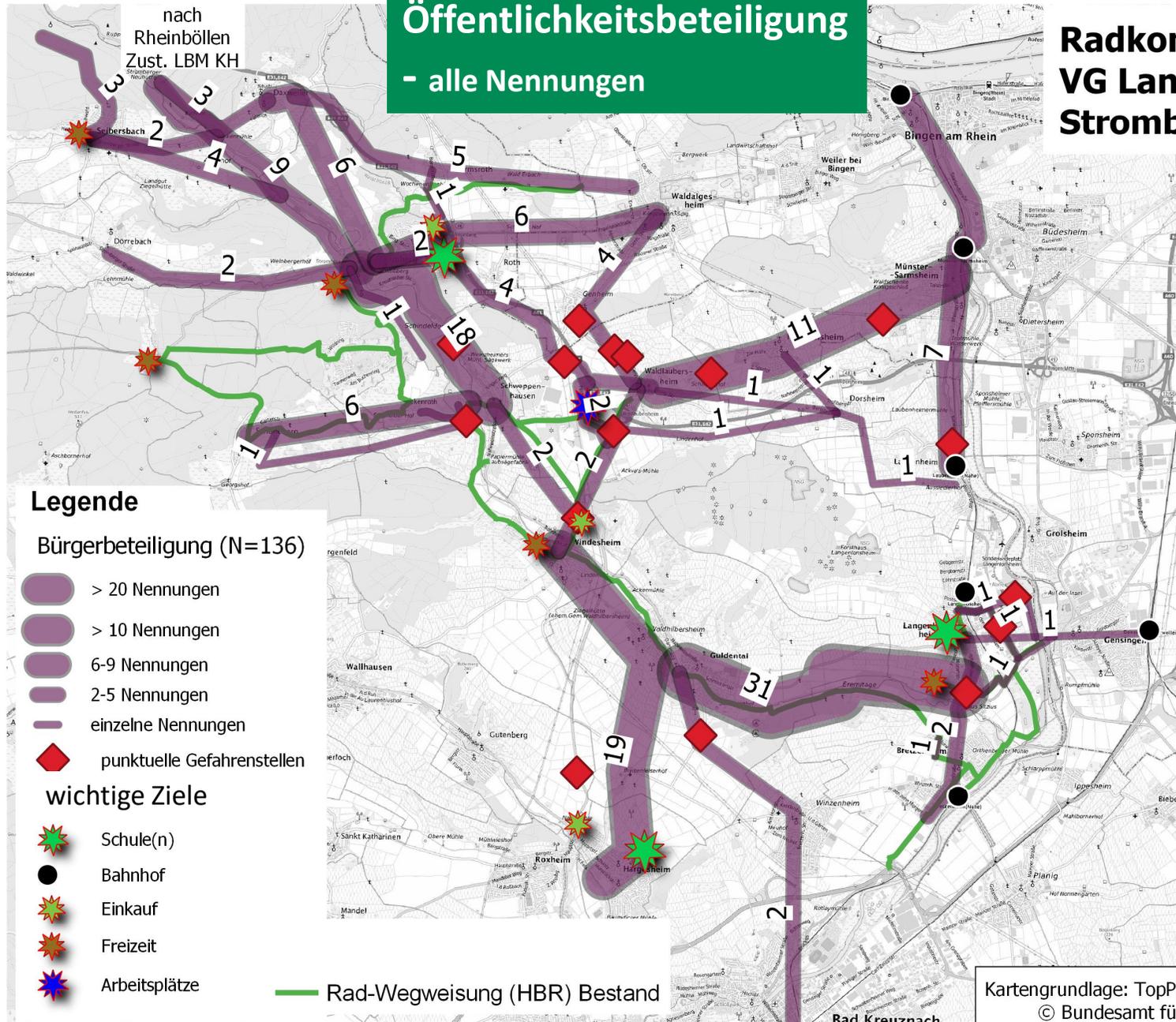
# Öffentlichkeitsbeteiligung - alle Nennungen

## Radkonzeption VG Langenlonsheim- Stromberg



### Ergebnisse Bürgerbeteiligung

Stand Karte:  
15/03/2023



... gemeinsam gute Wege finden.  
Andrea Rau  
AR Mobilitätsplanung

Kartengrundlage: TopPlusOpen © GeoBasis-DE / BKG 2022  
© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie.

# Konzept-Details und Maßnahmen-Priorisierung:

## 1. StVO: (nur) Verkehrsbehörde

(ohnehin vorgeschriebene) **Prüfung gemäß VwV StVO** (*Benutzungspflicht, Führung, Sicherheit Radverkehrsanlagen*)

„rechtliche Gemengelage“ Freigaben nach StVO / LWaldG / NatSchG / Ortsrecht / Widmung (Verkehrsbehörde mit OG/VG)

(nach LWaldG / NatSchG gesetzl. Befahrungsrecht bestimmter Wege bzw. Abgleich Landesrecht/Widmung/Ortsrecht bzw. nach StVO triftige Gründe zur Beschränkung fließender Verkehr, zu dem auch Radverkehr zählt)

*(ob aktive Lenkung durch Radwegweisung zu den erreichbaren Gemeinden, ist Entscheidungsfreiheit der VG / OG mit Landw./Weinbau)*

## 2. „Sofortmaßnahmen“ zu punktuellen Gefahrenstellen: gesonderte Betrachtung (ggf. Verkehrsschau) (eigener Foliensatz)

## Konzept-Details und Maßnahmen-Priorisierung:

### 3. Priorisierung in den Stufen 1, 2, 3 (nächste Folie)

Wichtig: die Bedeutung einer Maßnahme (Priorisierung) ist zunächst unabhängig von Finanzierbarkeit und zeitlicher / techn. Umsetzbarkeit!

### 4. Einstufung in Zeithorizonte (unabhängig von 3.)

kurz- / mittel- / langfristige Umsetzung

(z. B. Weg im Eigentum öffentl. Hand OG/LBM/Kreis oder Grundstücksankäufe notwendig, kurzer Lückenschluss, schwieriges Gelände und weitere relevante Faktoren)

### 5. Finanzierungsbedarf einzelner Maßnahmen / Förderfähigkeit (durch Bauabtlg. VG) –

*viele Maßnahmen passen zu Förderung Stadt & Land (Laufzeit bis 2028)*

## ➤ Priorisierung in Stufen 1, 2, 3 Entwurf / Vorschlag zur Diskussion

<b>Prio 1</b> bei 4 oder 5 Kriterien: 1a bei 2-3 Kriterien: 1b, sonst 1c/2	<b>Prio 2</b> wenn 2-3 Kriterien erfüllt: Prio bei 1 wird ggf. hochstuft	<b>Prio 3</b>
GRW (Fern/gr.r.), IP (Hauptachse) bzw. RIN (AR III, IR II)	GRW reg. / RIN: AR IV, IR IV (Gemeinde(teile) zu GZ; Stadtteile zu Zentr.)	innergemeindliche Verbindung (IR V)
DTV sehr hoch = 1a (außerorts > 2.500 Kfz*) bzw. Kriterien wie viel Schwerverkehr, Schulweg, Kurvigkeit / Steigung / u.a. DTV hoch (außerorts > 1.500 / 3.000 Kfz*)	DTV gering(er), aber Kriterien wie hohe Kurvigkeit und starke Steigungen (> 6 %)	DTV & Radverkehrsbedarf gering; gerade Strecke etc.
Häufige Nennung in Bürgerbeteiligung (> als 15) bzw. dringlicher Wunsch OG / Orts-Bgm.	Häufigkeit Nennung Bürgerbeteiligung (6 - 14) bzw. Wunsch OG / Orts-Bgm.	Häufigkeit Nennung Bürgerbeteiligung (1 - 5)
Schulweg und/ oder wichtiger Alltags- / Berufsweg	wichtiger Freizeitweg zu Zentren/Bhf./Sportanlage u.ä.	Freizeitweg zw. Gemeinden
kurzer, aber wichtiger Lückenschluss für Netzwirkung Hauptachse	kurzer, aber wichtiger Lückenschluss für Netzwirkung Nebenachse	

\* lt. Entwurf ERA 2023  
vgl. [Vortrag P. Gwiasda](#)



DTV < 1.500 bei 70 km/h Vzul  
DTV < 3.000 bei 50 km/h Vzul  
Schulwege gemäß Schulwegplanung und das Auftreten anderer besonders zu schützende Verkehrsteilnehmer sind mit abzuwägen

für Außerorts-Nahbereichsstraßen (alle anderen: Radwege notw.)

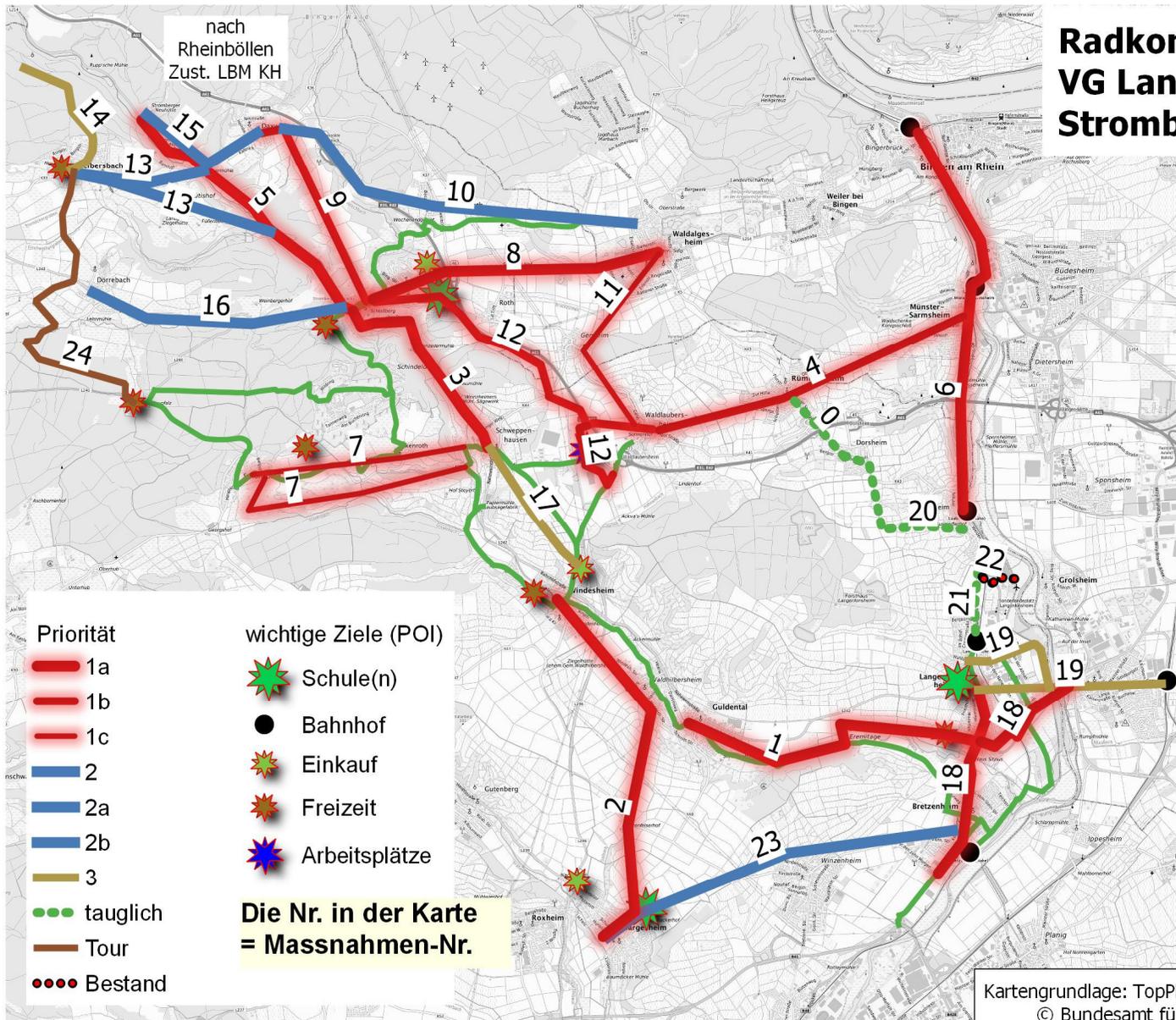
Einzelkriterien, die Radwege erforderlich machen (ein Kriterium muss erfüllt sein)

ERA 2010 nennt (zu) hohe Werte > 2.500 / 4.000 Kfz\* bei  $V_{zul}$  100 km/h / 70 km/h

Andrea Rau AR Mobilitätsplanung

Quelle Vortrag Gwiasda:  
[https://agfk-bayern.de/wp-content/uploads/2023/05/AG-FK-ERA-230427-neuerungen\\_Peter-Gwiasda.pdf](https://agfk-bayern.de/wp-content/uploads/2023/05/AG-FK-ERA-230427-neuerungen_Peter-Gwiasda.pdf)

# Übersichtskarte Einzel-Maßnahmen und Priorisierung



## Radkonzeption VG Langenlonsheim-Stromberg



### Überblick Prioritäten (Rang) und Maßnahmen (Nummern)

Stand Karte: 08/08/2023



0 1 2 3 km

...gemeinsam gute Wege finden.  
 Andrea Rau  
 AR Mobilitätsplanung

Kartengrundlage: TopPlusOpen © GeoBasis-DE / BKG 2023  
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie.

# Konzept – Einzelmaßnahmen

Alle Einzelmaßnahmen (24 Maßnahmen) werden als Maßnahmenkarten mit Priorisierung ausführlich im folgenden (eigenständigen) Foliensatz/pdf „...Einzelmaßnahmen ausführlich.pdf“ dargestellt

➤ Priorisierung in Stufen 1, 2, 3 Entwurf / Vorschlag zur Diskussion

Prio 1	Prio 2	Prio 3
bei 4 oder 5 Kriterien: 1a bei 3 Kriterien: 1b, sonst 1c		
GRW (Fern/gr.r.), IP (Hauptachse) bzw. RIN (AR III, IR II)	GRW reg. / RIN: AR IV, IR IV (Gemeinde(teile) zu GZ, Stadtteile zu Zentr.)	innergemeindliche Verbindung (IR V)
DTV sehr hoch = 1a (außerorts > 2.500 Kfz*) bzw. Kriterien wie viel Schwerv., Schulweg, Kurvigkeit / Steigung / u.a. DTV hoch (außerorts > 1.500 / 3.000 Kfz*)	DTV gering(er), aber Kriterien wie hohe Kurvigkeit und starke Steigungen (> 6%)	DTV & Radverkehrs- bedarf gering; gerade Strecke etc.
Häufige Nennung in Bürgerbeteili- gung (> als 15) bzw. dringlicher	Häufigkeit Nennung Bürger- beteiligung (6 - 10) bzw.	Häufigkeit Nennung Bürgerbeteiligung

## Konzeptvorschlag - Maßnahme Details

Schulweg tourist. Alltagsrelevant

- 1** OG: Guldental + Langenlonsheim | Brücke Eremitage nach Lalo | 31 Nennungen
- Direktanbindung Lalo (Freibad, Bf., RS plus Lalo),
  - Vermeidung / Ersatz B 48 zw. Bretzenh. und Lalo bzw. L 242 Guldental - Lalo



## Konzeptvorschlag - Maßnahme Details

Schulweg Freizeit Alltagsrelevant

- 12a** OG: Waldlaubersheim | Verbindung nach Stromberg | 4 Nennungen  
über Gewerbestpark und Querung K 30 nach Stromberg (IGS und Stadt)

