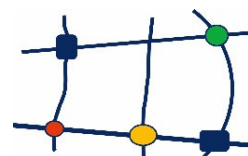




VERBANDSGEMEINDE
LANGENLONSHEIM-STROMBERG

Radverkehrskonzeption VG Langenlonsheim-Stromberg (Erstellung und Fortschreibung)

Textteil



... gemeinsam gute Wege finden.

**Andrea Rau
AR Mobilitätsplanung**

Radverkehrskonzeption VG Langenlonsheim-Stromberg



**Erstellung und bzw. Fortschreibung Langenlonsheim
Bearbeitungszeit 1. Okt. 2021 – 03. Nov 2023**

**Textteil
(und weiteren zugehörigen Kartenteilen)**

**für:
Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg
Nahweinstraße 80, 55450 Langenlonsheim
und
Binger Straße 3a, 55442 Stromberg**

Quellennachweise:
siehe unter ‚9 Quellennachweise‘

Bearbeitung.



Dipl.-Ing. Andrea Rau | AR Mobilitätsplanung
Schorlenberger Str. 27, 67677 Enkenbach-Alsenborn
Fon: 06303 /9995196 mobil 01573 /788 3001
ar-mobilitaetsplanung@posteo.de
www.ar-mobilitaetsplanung.de

Stand: 03. November 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung und Vorgehensweise	4
1.1	EINFÜHRUNG	4
1.2	DIE VERBANDSGEMEINDE LANGENLONSHEIM-STROMBERG	4
1.3	AUFGABENSTELLUNG UND VORGEHENSWEISE.....	5
2	Termine und Präsentationen, Beschlüsse.....	6
2.1	TERMINÜBERSICHT UND BESCHLÜSSE.....	6
2.2	BEITRITT ZUR AGFFK RLP.....	6
3	Analyse von Unfällen mit Radbeteiligung	7
4	vorläufiges Wunschliniennetz / Netzlücken	8
5	Bestandserfassung und Mängelanalyse	8
6	Beteiligung Ortsgemeinden sowie Öffentlichkeit	10
6.1	BETEILIGUNG ORTSGEMEINDEN	10
6.2	BETEILIGUNG ÖFFENTLICHKEIT / BÜRGERSCHAFT	10
7	Konzept mit Priorisierung und Maßnahmenplanung.....	13
7.1	WUNSCHLINIENNNetz UND NETZLÜCKEN	13
7.2	BAUPROGRAMM DES LANDES UND NETZLÜCKEN.....	13
7.3	VERBESSERUNGEN UND LÜCKENSCHLÜSSE WÄHREND DER BEARBEITUNG	15
7.4	AUSWERTUNG BETEILIGUNG UND ARBEITSABLAUF	15
7.5	KRITERIENKATALOG, PRIORISIERUNG UND MAßNAHMENPLANUNG	17
7.6	STVO UND GEFAHRENSTELLEN, WEGERECHT, ORTSSATZUNGEN	18
8	Karten und Pläne als Bestandteil der Konzeption.....	19
9	Quellennachweise	20
10	Anhang: Abkürzungen	20



1 Einführung und Vorgehensweise

1.1 Einführung

Die Verbandsgemeinde (VG) Langenlonsheim-Stromberg bzw. deren vorige beiden Verbandsgemeinden VG Stromberg und VG Langenlonsheim war(en) bereits in den vergangenen Jahren sowohl bei der Schaffung touristischer Radverbindungen wie auch im Alltags-Radverkehr engagiert. Mehrere Themenrouten und Alltags-Radwege sowie weitere Maßnahmen konnten schon erfolgreich umgesetzt werden (u.a. Guldenbach-Radweg) bzw. befinden sich derzeit in der Umsetzung.

Die damalige Verbandsgemeinde Langenlonsheim hatte bereits 2016 ein Radkonzept erstellen lassen, dessen Inhalte in das nun beauftragte Radverkehrskonzept der Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg eingeflossen sind bzw. fortgeschrieben und an aktuelle Entwicklungen (Regelwerk – ERA, E-Fahrräder, Anforderungen an Sicherheit, HBR etc.) angepasst wurden.

1.2 Die Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg

Die Verbandsgemeinde Langenlonsheim-Stromberg (VGLS) im Landkreis Bad Kreuznach besteht seit dem 1. Januar 2020 durch den Zusammenschluss der beiden damaligen Verbandsgemeinden Langenlonsheim und Stromberg, ihr gehören insgesamt 17 Ortsgemeinden an. Die VGLS hatte zum 31. Dez. 2022 rund 23.500 Einwohner, am einwohnerstärksten sind Langenlonsheim, die Stadt Stromberg, Bretzenheim und Guldental. Grundzentren sind Stromberg und Langenlonsheim; nächstgelegene Mittelzentren sind Bad Kreuznach und Bingen.

Ortsgemeinde, Stadt	Einwohner		Ortsgemeinde, Stadt	Einwohner
Langenlonsheim	4.126		Waldlaubersheim	819
Stromberg, Stadt	3.477		Daxweiler	733
Bretzenheim	2.600		Dorsheim	732
Guldental	2.451		Dörrebach	706
Windesheim	1.812		Schöneberg	595
Rümmelsheim	1.366		Warmstroth	541
Seibersbach	1.235		Roth	272
Schweppenhausen	910		Eckenroth	219
Laubenheim	820			

Tabelle 1: Bevölkerungsdaten VGLS zum 31.12.2022 (Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz)

Die Topografie ist innerhalb der VG und den Ortsgemeinden sehr unterschiedlich, teils sind deutliche Steigungen innerhalb der Ortsgemeinden bzw. in der Stadt Stromberg zu überwinden; enge Tallagen und Fels (Guldenbach Im Bereich Stromberg/Schweppenhausen, Trollbachtal u.a.) erschweren die Umsetzung von Radwegen.

1.3 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Die neue Radverkehrskonzeption berücksichtigt sowohl touristische Radverbindungen wie auch den Alltags-Radverkehr, eine gemeinsame Nutzung für beide „Zielgruppen“ ist dabei oft möglich. Besonders wurden die Möglichkeiten für Netzlückenschlüsse oder Netzverdichtungen mit eingearbeitet sowie Verbindungen auf Gesamt-VG-Ebene wie auch zu wichtigen Zielen über die VG-Grenzen hinaus untersucht und vorgeschlagen.

Dazu wurde das bestehende Konzept (der ehem. VG Langenlonsheim mit den OG Langenlonsheim, Bretzenheim, Dorsheim, Guldental, Laubenheim, Rummelsheim, Windesheim) aktualisiert und weiterentwickelt und für den Teil der ehem. VG Stromberg (Stadt Stromberg, OG'en Daxweiler, Dörrebach, Eckenroth, Roth, Schöneberg, Schweppenhausen, Seibersbach, Waldlaubersheim, Warmsroth) neu erstellt und zu einer gemeinsamen Konzeption der neuen VG Langenlonsheim-Stromberg zusammengeführt.

Berücksichtigt wurden auch die Möglichkeiten von Pedelecs, welche den Radius erweitern, die Bewältigung von Steigungen / Topografie ermöglichen und somit eine Erschließung der bewegten Topografie des Hunsrücks und des Soonwaldes auch für einige Radverkehr-Zielgruppen möglich machen.

Die Erarbeitung erfolgt dabei in Anlehnung an die Vorgehensweise der ERA der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), angepasst an die Größe und den Bedarf der Kommune.

Für die touristischen Routen dienen das GRW / GRW+ des Landes RLP als Grundlage, welches durch lokale Vorschläge durch die TouristikerInnen der VG / OG ergänzt wurde.

Für den Alltagsradverkehr dienen bei den Plänen und Programmen der RVEP 2030, IP bzw. Bauprogramm 2021 / 2023/2024 des Landes Rheinland-Pfalz sowie die RROP (Zentrale Orte und Pendlerverflechtungen) als Grundlage. Aus der RIN bzw. ERA (FGSV-Regelwerk) wurden die entsprechenden Verbindungsfunktionsstufen abgeleitet.

Die erarbeiteten „Wunschverbindungen“ wurden auf ihre Realisierbarkeit bzw. Ihre konkreten Umsetzungsmöglichkeiten / Vorhandensein und Eignung einer Trasse (vor)geprüft und bewertet in Anlehnung an eine sog. Qualifizierte Routenfindung (QuaRf) bzw. Erstbefahrung nach HBR RLP. Mögliche Trassen waren z. B. Wirtschaftswege oder Flächen für straßenbegleitende Radwege.

Die Befahrungen erfolgten hauptsächlich von 2021 – 2022, teils auch 2023 durch die AN großteils mit dem Fahrrad; einige Strecken wurden für eine Vorprüfung aufgrund der großen Entfernungen zwischen den einzelnen Abschnitten mit dem Pkw gemeinsam mit dem AG (Frau Mang) befahren.

Nach erfolgter Bestandsaufnahme und erster Analyse wurden die Ortsgemeinden eingebunden und nach Ihren Vorschlägen gefragt.

Diese Informationen dienten als Grundlage für die Darstellung in einer Übersichtskarte, die den Bestand wie auch in konkret Planung befindliche Abschnitte zeigt und für die anschließende Öffentlichkeits-Beteiligung aufbereitet und bereitgestellt wurde.

Bei dieser Öffentlichkeits-Beteiligung, die aktiv in allen Medien beworben wurde (Homepage, Amtsblatt, Informationen an die Ortsgemeinden, Facebook, Twitter (nun X) usw.), konnten sowohl aus der Bürgerschaft wie auch von Verbänden (ADFC, VCD, ...) oder lokalen Betrieben Anregungen und Wünsche eingereicht werden.

Abschließend erfolgte die Auswertung dieser Öffentlichkeits-Beteiligung und eine Einarbeitung ins Konzept.

Der im darauffolgenden Arbeitsschritt entwickelte Kriterienkatalog diente der Priorisierung der gewünschten Maßnahmen.

Einschätzungen zur Realisierbarkeit (Zeithorizont, Aufwand, Baulast-Trägerschaft, ...) wie auch zu möglichen Förderprogrammen ergänzen die einzelnen Maßnahmenkarten.

Zur besseren Übersicht sind wesentliche Teile der Konzeption daher als animierte Präsentation bzw. Kartendarstellung erarbeitet worden und als .pdf (Karten in DIN A3) verfügbar. Dieser Bericht enthält kleine Grafiken dieser Pläne.

2 Termine und Präsentationen, Beschlüsse

2.1 Terminübersicht und Beschlüsse

Die Erarbeitung der Konzeption erfolgte in enger Abstimmung mit den Akteuren der Verbandsgemeinde, die Vorgehensweise und die Zwischenergebnisse wurden jeweils bei Vor-Ort-Terminen wie auch bei Video-Konferenzen vorgestellt und diskutiert.

Termin Datum	Inhalt	Teilnehmende
01.12.2021 (virtuell)	Auftakt-Besprechung mit den Ortsgemeinden Erläuterung Konzeptidee & Qualitätsziele	VG und Ortsgemeinden
20.09 bis 15.11.22	Öffentlichkeits- / Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeit	Öffentlichkeit
08.11.2022 (virtuell)	Zwischenstand Bestandsaufnahme und Öffentlichkeits-Beteiligung	VG und Ortsgemeinden
05.04.2023 in Langenlonsheim	Sachstand incl. Auswertung erfolgter OG- / Bürgerbeteiligung	Ausschuss für Tourismus, Kultur und Wirtschaftsförderung VG
05.04.2023 / 03.05.2023 13.5.2023	Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Kommunen in Rheinland-Pfalz (AGFFK-RLP) und Teilnahme an Gründungsversammlung	Ausschuss für Tourismus, Kultur und Wirtschaftsförderung VG und VG-Rat
09.10.2023 in Stromberg	Vorstellung Entwurf der Radkonzeption mit Priorisierung	Ausschuss für Tourismus, Kultur und Wirtschaftsförderung VG
15.11.2023	Vorstellung Radkonzeption mit Priorisierung durch Bgm. M. Cyfka und Leiterin Stabsstelle K. Mang	VG-Rat
Mehrere Befahrungstage in den Jahren 2021, 2022 und 2023	Befahrungen der Radwege und möglichen Verbindungen	Andrea Rau AR Mobilitätsplanung sowie einige Strecken auch Kirstin Mang, Leiterin Stabsstelle Tourismus – Kultur – Wirtschaftsförderung

Tabelle 2: Übersicht der Termine

2.2 Beitritt zur AGFFK RLP

Sowohl der Ausschuss für Tourismus, Kultur und Wirtschaftsförderung VG sowie der Verbandsgemeinderat Langenlonsheim-Stromberg haben noch vor Gründung der Arbeitsgemeinschaft Fuß-

und fahrradfreundlicher Kommunen in Rheinland-Pfalz (AGFFK-RLP) den Beitritt beschlossen; somit ist die VG Langenlonsheim-Stromberg eines der Gründungsmitglieder der am 5. Mai 2023 gegründeten AGFFK-RLP.

3 Analyse von Unfällen mit Radbeteiligung

Unfälle mit Radbeteiligung wurden aus der Datenbank des Landes (Mobilitätsatlas Rheinland-Pfalz) / der Unfallstatistik entnommen und sind kartografisch dargestellt. Ausgewertet wurden die Daten der vergangenen 3 Jahre (2020 – 2022) soweit verfügbar.

Erlaubt sei der Hinweis, dass zum eine viele „kleine“ oder Beinahe-Unfälle nicht gemeldet werden und daher nicht in der Statistik auftauchen und insbesondere das „nicht-Vorhandensein“ von Unfällen kein Indikator für Sicherheit darstellt, da (subjektiv) gefährliche Straßen vom Radverkehr nicht oder kaum genutzt werden. Dies wird auch die zahlreichen Aussagen in der Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Punkt 6.2) gestützt.

Im Gebiet der VGLS sind mit 17 Unfällen (im Durchschnitt ca. 6 Unfälle/Jahr) nur sehr wenige Unfälle zu verzeichnen, jedoch ist jeder Unfall ein Hinweis auf Prüfung bzgl. Handlungsbedarf einer sicheren Radwegverbindung.

Die Karte zeigt alle Unfallorte, an denen es in den Jahren 2020 – 2023 einen Unfall mit Radbeteiligung gab (2020: 5; 2021: 7; 2023: 5); davon 4 mit Schwerverletzten und 12 mit Leichtverletzten. Bei 14 Unfällen waren Pkw, an einem ein Lkw beteiligt, meist Abbiege-/Einbiege-Unfälle. 15 Unfälle passierten bei Tageslicht, nur 2 bei Dunkelheit.

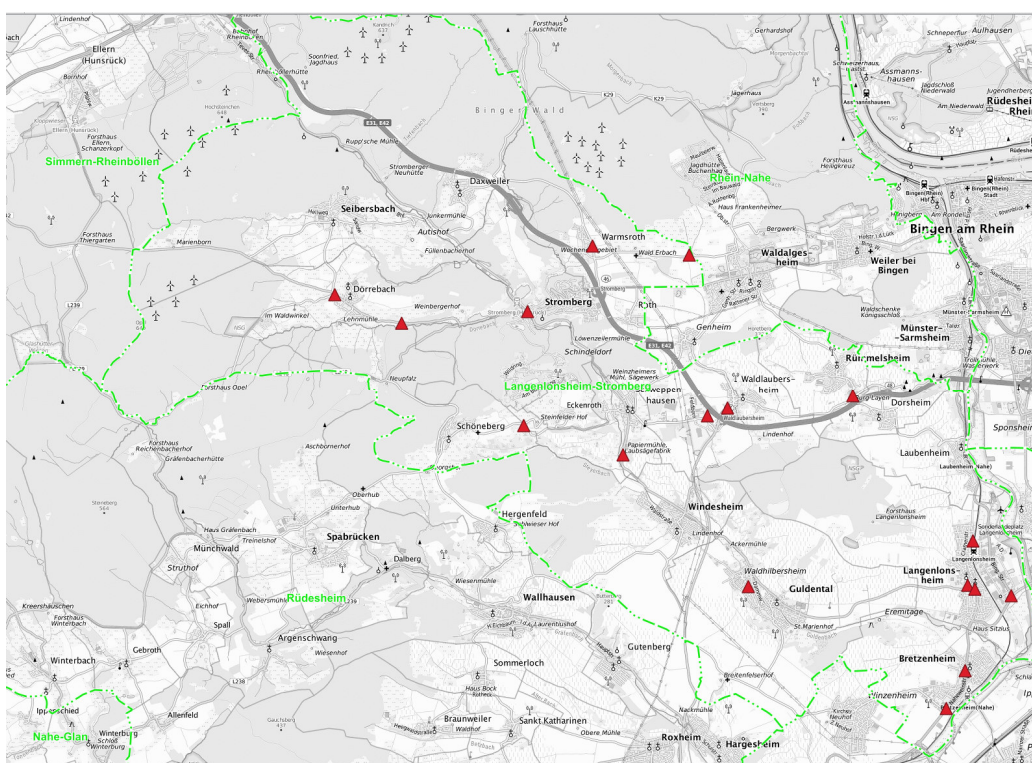


Abbildung 1: Unfallorte mit Radbeteiligung 2020 – 2023 (Datenquelle: Unfallatlas Destatis / RLP)

4 vorläufiges Wunschliniennetz / Netzlücken

Bei der Netzplanung und der Festlegung des „abstrakten“ Wunschliniennetzes wurden die verfügbaren Plangrundlagen gemäß ERA, RIN und H RaS (der FGSV) und anderer relevanter Regelwerke ausgewertet und Ziele / Quellen ermittelt.

An Planungsgrundlagen sind insbesondere eingeflossen:

- GRW – Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz (eher touristisch geprägt)
- RROP - Regionaler Raumordnungsplan
- RVEP RLP 2030 - Radverkehrs-Entwicklungsplan 2030 RLP
- IP bzw. Bauprogramm (2021-2023) des Landes / LBM mit Aussagen zum Radwegebau an klassifizierten Straßen
- einen „Schulwegplan“ gibt es in der VGLS nicht
- Verkehrsstärken (DTV) 2015 bzw. 2021 (ab Verfügbarkeit Mitte 2023)
- Grundlagendaten des LBM zu HBR-beschilderten Radverbindungen sowie Wartungsberichte u. ä.
- Geplante oder bereits im Bau befindliche Maßnahmen bzgl. Radverkehr seitens LBM und der Verbands- / Ortsgemeinden

Danach erfolgte eine detaillierte Verortung von Quellen und Zielen des Radverkehrs innerhalb und außerhalb der VGLS einschließlich der Hauptorte und wichtiger Ziele der Nachbarkommunen wie:

- Kernorte mit Angeboten von Grund- und Mittelzentren
- Schulstandorte
- große Arbeitgeber, Gewerbegebiete, Einkaufszentren (Pendler-Strecken)
- Bahnhöfe
- ÖPNV-Verknüpfungspunkte
- Sportstätten, Schwimmbäder (Freibäder)
- (Krankenhäuser, Altenheime)
- regionale wichtige, auch touristische Ziele wie z. B. Jugendherbergen, Sehenswürdigkeiten, Campingplätze etc.
- *nicht vorhanden sind bislang: Rad-Leihsysteme, Mobilitätsstationen, Servicestationen*

Daraus erfolgte die Erstellung eines zunächst vorläufigen Wunschliniennetzes, das die ermittelten Quellen und Ziele miteinander verbindet. Bestehende Radverkehrskonzepte (innerhalb bzw. angrenzend an den Landkreis) bzw. VG-übergreifende Verbindungen wurden ebenfalls berücksichtigt.

Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden diese Wünsche einbezogen und ein finales Wunschliniennetz erzeugt – siehe unter Punkt 7.1.

5 Bestandserfassung und Mängelanalyse

Das so entstandene vorläufige Bestands-/ Wunschliniennetz („Analysenetz“) wurde anschließend befahren und die Wege und Trassen auf ihre Eignung sowohl für den Alltags- als auch den touristischen Radverkehr hin überprüft. Ebenso wurden Realisierungsmöglichkeiten für Radverbindungen sowie Hemmnisse (Privateigentum, Totografie, ...) erfasst.

Die Bestandsaufnahme wurde mit Fotos dokumentiert und ist in den Maßnahmenplan eingeflossen. Bei der Bestandserfassung wurden in Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem AG u.a. folgenden Kriterien geprüft und erfasst:

- Führungsform (Mitführung Fahrbahn, Wirtschaftsweg, (un)selbständiger Radweg usw.)
- Lage "außerorts" bzw. "innerorts"
- bestehende (bei HBR-Wegen) oder vermutete Baulast (möglicher Verbindungen)
- StVO-Bestand (wie VZ 250 mit/ohne Zz, VZ 240/241 u.ä., VZ 357 mit / ohne Zz)
- Oberflächen: Art und Zustand
- Wegeart (Wirtschafts-, Forst-, Betriebsweg, etc.)
- Straßenverkehrszählung mit Verkehrsstärken (DTV) Jahr 2015 (zu Beginn der Konzepterstellung) bzw. 2021 (ab Verfügbarkeit Mitte 2023)
- Umlaufsperrern, Sperrpfosten, Poller, Geländer sowie andere Formen von Hindernissen
- Verkehrssicherheit / Unfallanalyse
- HBR- oder HBR -ähnlich beschilderte Strecken bzw. Wegweisungssücken („Einrichtungswegweisung“ ohne Folgewegweisung)

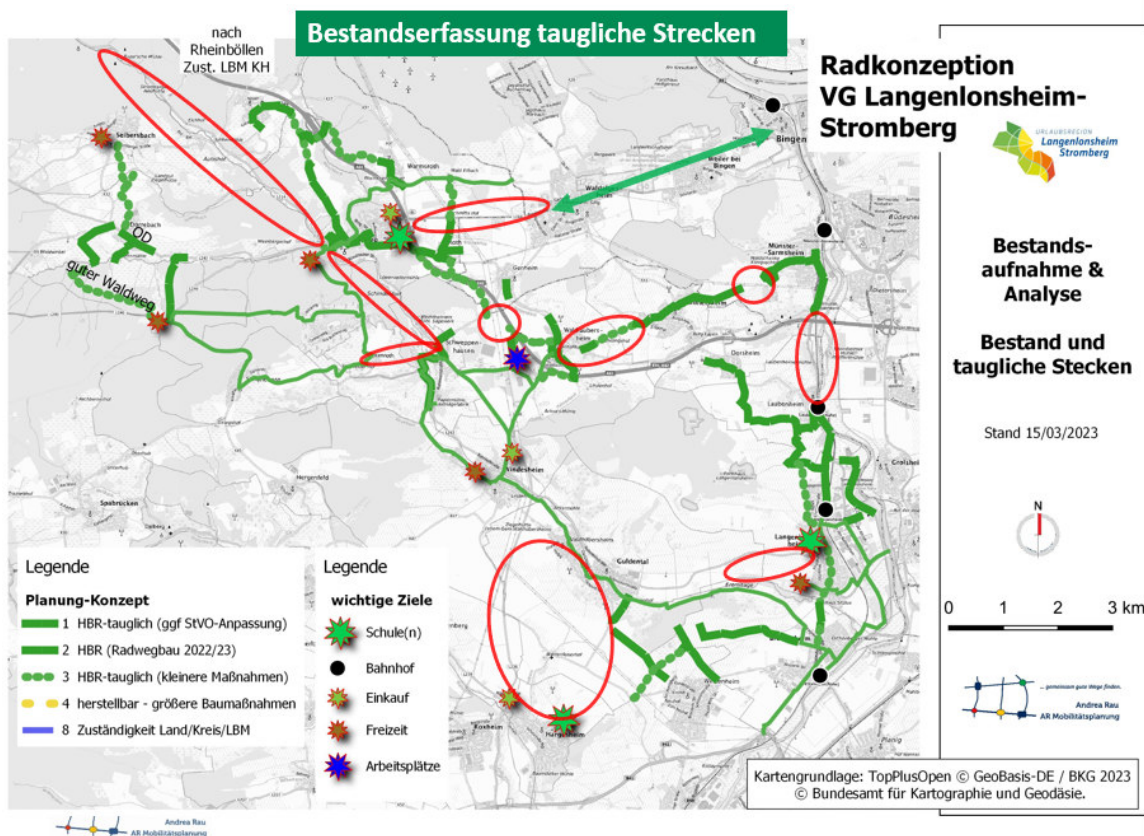


Abbildung 2: Bestandserfassung taugliche Strecken (Bildschirmfoto der Präsentation)

Aus diesen Daten wurden nach Übernahme und Aufbereitung im GIS jeweils Zusammenfassungen in Form von Bestandskarten erstellt, die als „Basis-Karten“ für die Beteiligung der Öffentlichkeit

(Ortsgemeinden und Bürgerschaft, Verbände, LBM) dienten und online über die Homepage der VG auch zum Download verfügbar waren.

6 Beteiligung Ortsgemeinden sowie Öffentlichkeit (Bürgerschaft, Verbände, LBM)

6.1 Beteiligung Ortsgemeinden

Nach Abschluss des ersten Teils der Analyse und Bestandsaufnahme wurden zunächst die VG bzw. die 17 Ortsgemeinden über den Zwischenstand informiert und um Meldungen zum Bedarf und Mängeln aus Sicht der Gemeinden gebeten. Dazu wurden den Ortsgemeinden detaillierte Karten für Ihren betreffenden Gemarkungsbereich erstellt, aus denen u.a. Themenrouten, HBR-Strecken, bauliche Radwege etc. ersichtlich waren.

Nach den Rückmeldungen (in 2 Beteiligungsrunden) erfolgte die Rückkopplung mit der VG und die Festlegung eines Grundnetzes, welches befahren und geprüft werden sollte. Dies erfolgte durch mehrere Befahrungen relevanter, ausgewählter Strecken mit dem Fahrrad sowie teils (aufgrund der großen Entfernungen) auch mit dem Pkw für „Streckenvorprüfungen“, d.h. um eine generelle Eignung abschätzen zu können. Auch diese Daten wurden mit ins GIS-System übernommen und mit den bereits vorhandenen Daten zusammenführt (vgl. Punkt 5).

6.2 Beteiligung Öffentlichkeit / Bürgerschaft

Für die Beteiligung der Öffentlichkeit (Ortsgemeinden sowie Bürgerschaft, Verbände, LBM) wurde eine hinsichtlich guter Lesbarkeit und Verständlichkeit vereinfachte und optimierte Zusammenfassung als „Basis-Karte“ erstellt.

Diese war während der gesamten Dauer der Öffentlichkeits-Beteiligung online über die Homepage der VG zum Download verfügbar.

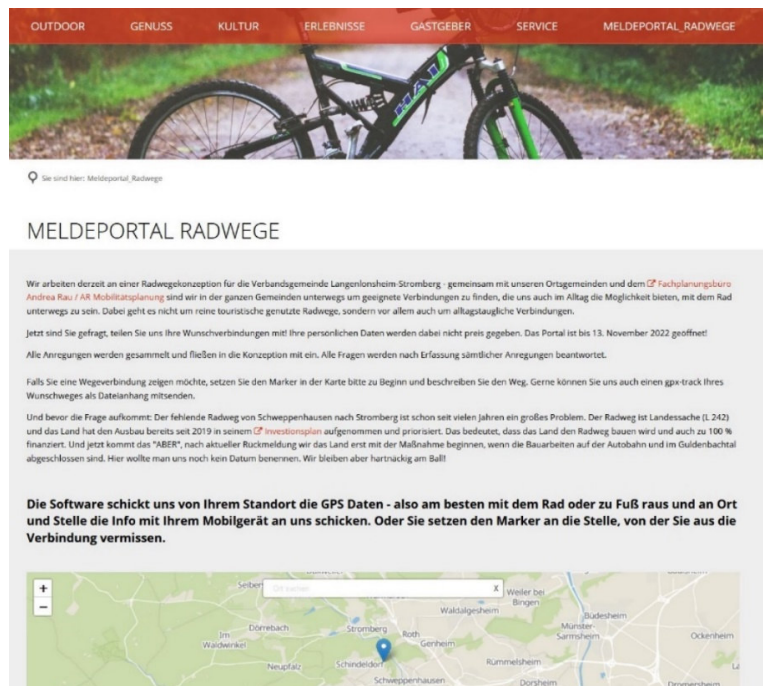


Abbildung 3: Bildschirmfoto der Homepage-Seite zur Beteiligung Öffentlichkeit / Bürgerschaft

Insgesamt 8 Wochen lang, vom 20.09 bis 15.11.22 lief die Öffentlichkeitsbeteiligung / Bürgerbeteiligung über die verschiedenen ‚Kanäle‘ wie Homepage, Instagramm, Facebook etc. sowie analoger Bekanntmachungen z. B. im Amtsblatt. Auch die Teilnahme war sowohl analog (händische Zeichnungen, per Post etc.) als auch über elektronische Medien (E-Mail, Homepage) möglich; am häufigsten genutzt wurde dabei wie erwartet das über die Homepage der VGLS eingebundene und für die Beteiligung eigens durch die VGLS angepasste online-Portal „Meldeportal Radwege“.

In diesem „Meldeportal Radwege“ konnten sowohl „verortete Punkte“ gesetzt als auch ergänzender Text oder nur Text übermittelt werden, darüber hinaus aber auch Fotos oder Pläne mir gewünschten Verbindungen hochgeladen werden. Davon wurde reger Gebrauch gemacht.

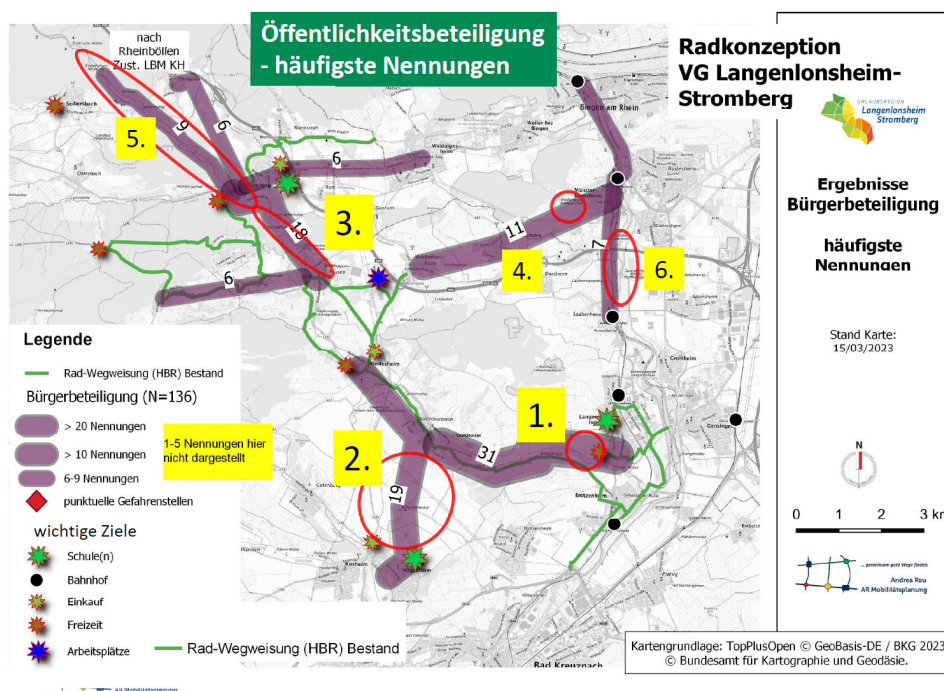


Abbildung 4: Auswertung der Beteiligung Öffentlichkeit / Bürgerschaft (Bildschirmfoto der Präsentation)

Das positive Ergebnis: mit 136 Rückmeldungen wurden sehr viele und erfreulicherweise fast nahezu auch qualitativ hochwertige Rückmeldungen angegeben, bei der sich bereits während der Laufzeit „Favoriten“ für dringenden Handlungsbedarf herauskristallisierten. Dies waren vor allem punktuelle Gefahrenstellen bzw. Abschnitte (klassifizierter) Straßen ohne Radwege zu wichtigen Alltagszielen. Häufige inhaltliche Aussagen waren: ‚auf der Bundes-/ Landes-Straße (B 48, L 214, L 242, ...) fahren wir kein Rad, viel zu gefährlich‘.

Clusterbildung: Alle Meldungen wurden nach Abschluss der Beteiligung in einen Datensatz überführt, zunächst einzeln geprüft und ausgewertet und in einem 2. Schritt zu bestimmten „Strecken“ bzw. ‚punktuellen Handlungsbedarf‘ geclustert, d.h. ähnliche Meldungen wurden in einer Cluster-Nr. zusammengeführt, um die Anzahl der Nennungen für diese Streckenabschnitte auszählen und besser bewerten zu können.

Beispiel: Meldungen wie ‚es fehlt ein Weg von Guldental über Eremitage-Brücke‘ ‚Radweg notwendig über Eremitage zum Freibad‘ oder ‚die Eremitage-Brücke nach Lalo müsste für Fahrräder wieder befahrbar sein‘ erhielten eine einheitliche Cluster-Nr.

Die Darstellung der Nennungen in der Öffentlichkeits- / Bürgerbeteiligung wurde zusätzlich mit denen der Netzlücken überlagert – hier zeigen sich wie erwartet Übereinstimmungen mit Netzlücken, aber auch weiterer Bedarf an gewünschten Verbindungen.

Des Weiteren wurden akute Gefahrenstellen oder StVO-Mängel gefiltert und in einer gesonderten Zusammenstellung an die Verkehrsbehörde weitergegeben.

An dieser Stelle sei allen Bürgerinnen und Bürgern für Ihre Teilnahme und die wertvollen Hinweise gedankt, die oft sehr detailliert und ortskundig den Bedarf / Gefahrenstellen aufzeigten.

7 Konzept mit Priorisierung und Maßnahmenplanung

7.1 Wunschliniennetz und Netzlücken

Aus allen vorgenannten Datenquellen, Befragungsergebnissen und der Auswertung der Beteiligung Öffentlichkeit / Bürgerschaft wurde aus dem vorläufigen Netz das finale (VG-übergreifende) Wunschliniennetz entwickelt.

Durch die Überlagerung mit den Bestandsdaten konnten Netzlücken identifiziert sowie Handlungsbedarf ermittelt werden.

Bereits während der Konzepterstellung konnten aufgrund des Engagements der Akteure in der VG einige Verbesserungen und Lückenschlüsse umgesetzt werden bzw. Förderanträge eingereicht werden.

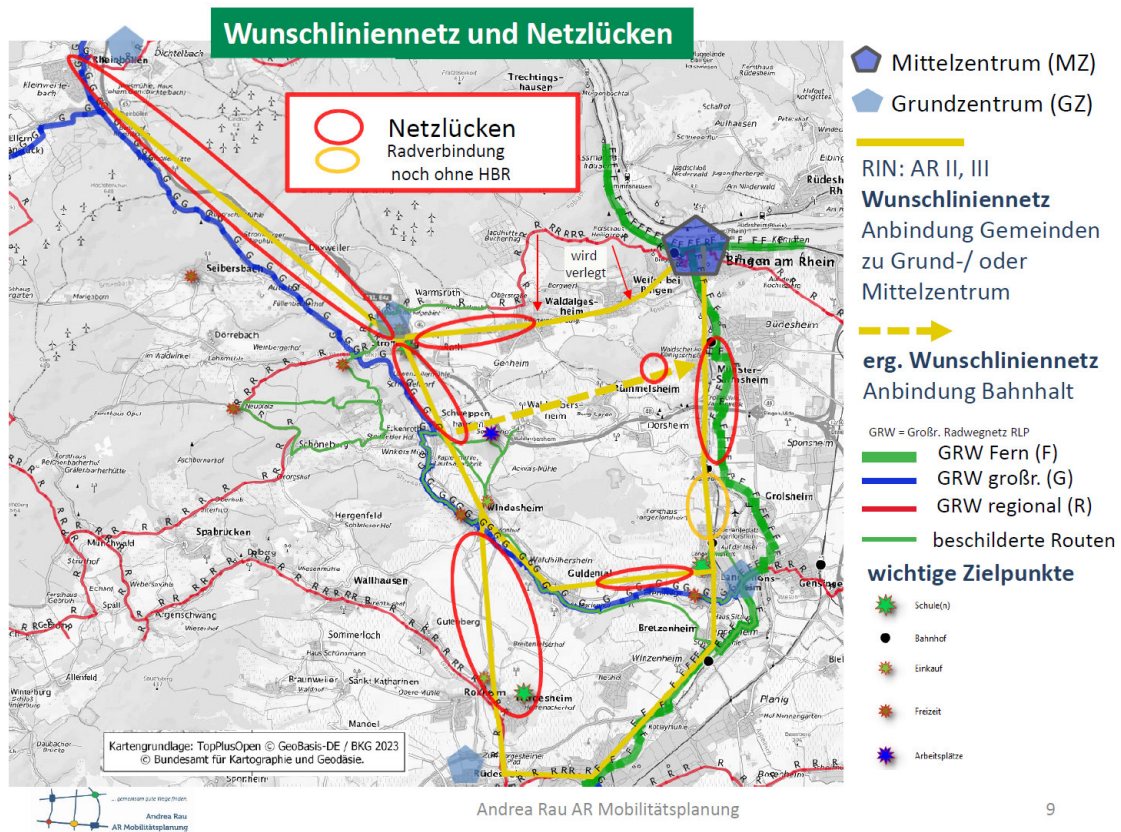


Abbildung 5: Wunschliniennetz und Netzlücken (Bildschirmfoto der Präsentation)

7.2 Bauprogramm des Landes und Netzlücken

Auf einigen Hauptachsen gibt es deutliche Netzlücken an klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes und Kreisstraßen), welche auch durch die Bürgerschaft mit am häufigsten als Mangel und dringender Bedarf genannt wurden. Die Mittel für den dortigen Radwegbau waren teilweise bereits in

den Investitionsplänen (IP) Landesstraßen 2014 – 2018 bzw. 2019 – 2023 sowie im Bauprogramm 2021 des Landes enthalten; dennoch sind bislang keine / kaum (weiteren) Planungen oder Umsetzung erfolgt. Im Bauprogramm 2023-24 ist der Finanzbedarf für diese Netzlücken weit in die Zukunft verschoben („Vorbehalt ab 2025“). Hier besteht Klärungs- und Handlungsbedarf.

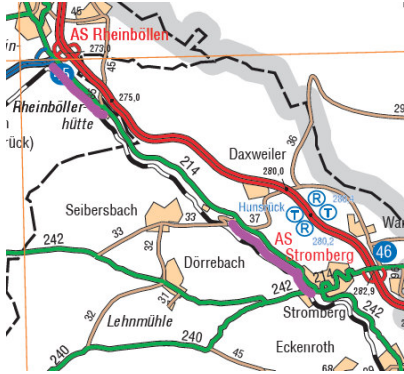


Abbildung 6:
Auszug aus dem IP 2014 – 2018 des Landes für zwei Abschnitte an der L 214 zwischen Stromberg und Rheinböllen

Investitionsplan Landesstraßen 2019 - 2023			
Zuordnung [-]	Straße [-]	Bezeichnung [-]	Baukosten Land [Festlegung rLBM] [T. €]
		Kennziffern Spalte 1: F Fahrbahn K Knotenpunkt R Radweg B Bauwerk	
R	L242	Radweg Stromberg (Kläranlage) bis Schweppenhausen (Abschnitt Land)	1.700
R	L214	Radweg K033 Stromberger Hütte bis Stromberg (Stadtstraße)	885

Abbildung 7: Auszug aus dem IP 2019 – 2023 des Landes mit Baukosten-Festlegungen für L 242 und 214

Bauprogramm Landesstraßen 2023/2024 -Landkreis Bad Kreuznach-							
Zuordnung	Straße	Bezeichnung	Baukosten Land	Ausgaben bis Ende 2022	Bedarf 2023	Bedarf 2024	Vorbehalt ab 2025
R	L214	Radw. K033 Stromberger Hütte bis Stromberg (Stadtstraße)	950	0	0	250	700
R	L242	Radw. Stromberg (Kläranlage) bis Schweppenhausen (Abschnitt Land)	1.740	0	0	0	1.740
B	L412	BW 6113506 A u. B in Bad Kreuznach, UFG Bahn ("Ochsenbrücke"), Erneuerung	700	0	700	0	0

Abbildung 8: Auszüge der Bauprogramme 2021 bzw. 2023 – Radwege an L 214 und L 242 sind nur noch mit Kostenvorhalt ab 2025 für L 242 / 214 enthalten

Bauprogramm Landesstraßen 2021 -Landkreis Bad Kreuznach-							
Zuordnung	Stelle	Bezeichnung	Baukosten Land	Ausgaben bis Ende 2020	Bedarf 2021	Vorbehalt ab 2022	
1	2	3	4	5	6	7	
B	L192	L192 BW 6110527 0 bei Hahnenbach, Stützwall	500	0	0	500	
R	L214	Radw. K033 Stromberger Hütte bis Stromberg (Stadtstraße)	885	0	0	885	

7.3 Verbesserungen und Lückenschlüsse während der Bearbeitung

Zu den wesentlichsten Verbesserungen zählt die Fortsetzung des 2019 begonnenen Guldenbach-Radweges mit dem Bau eines weiteren Abschnittes zwischen Windesheim und Schweppenhausen, der als asphaltierter Radweg westlich der L 242 verläuft und einen unselbständigen Radweg an der L 242 ersetzt bzw. ersetzen kann. Im Juli 2023 offiziell eröffnet, zeigen die intensive Nutzung bzw. die Bürgerwünsche zur dringlichen weiteren Fortführung bis Stromberg, dass gute Radweg-Angebote zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad führen.



Abbildung 9: Eröffnung dritter Bauabschnitt des Guldenbachradwegs Windesheim - Schweppenhausen.
(Foto: VG Langenlonsheim-Stromberg)

Eine weitere Verbesserung wird der vierte Bauabschnitt darstellen, welcher in der Bürger-Beteiligung am häufigsten als Lücke bzw. Bedarf genannt wurde: die direkte Verbindung Guldental – neue Eremitage-Brücke – Freibad - Langenlonsheim, die einen noch nicht vorhandenen Radweg an der L 242 ersetzen wird/kann. Hierzu liegen die Planungen und der bewilligte Förderantrag bereits vor.

7.4 Auswertung Beteiligung und Arbeitsablauf

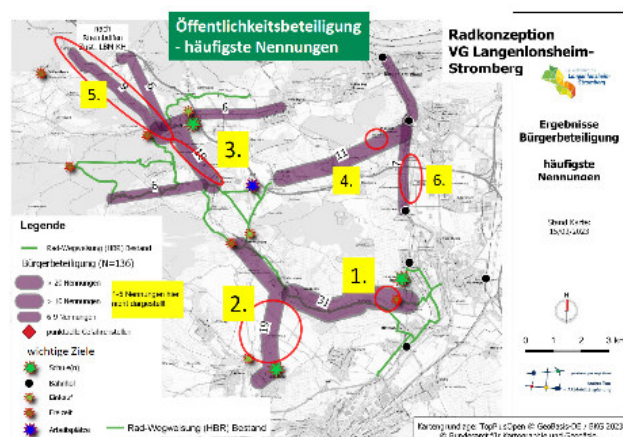
Ausgehend von der Anzahl der Nennungen in der Bürgerbeteiligung wurde der Handlungsbedarf als Handlungsempfehlungen bzw. Maßnahme näher spezifiziert.

Um die Priorität der einzelnen Maßnahmen zu ermitteln, wurden relevante fachliche Kriterien (Sicherheit, Kfz-Stärke, Netzbedeutung, ...) zusammengestellt und mit einer Bepunktung versehen; zusätzlich bildeten auch die Rückmeldungen aus der Bürgerbeteiligung ein Kriterium.

Bei der Auswertung der Bürgerbeteiligung wurde wie erwähnt eine Clusterung durchgeführt, jeder Streckenabschnitt / Bürgerwunsch wurde dazu zur Auswertung mit einer eindeutigen (internen) Cluster-Nr. versehen (vgl. 6.2).

Nach der Ermittlung der Anzahl der Nennungen wurden - entsprechend der Bedeutung aus Bürgersicht - Maßnahmen-Nummer zugeordnet („Platzierung“). Höchste Anzahl = Nr. 1 usw. Nebenstehend ist dies beispielhaft gezeigt:

Abbildung 10: Häufigkeit in der Bürgerbeteiligung = zugleich die Maßnahmen-Nr.



Es gab darüber hinaus weitere, in der Öffentlichkeits- / Bürgerbeteiligung zwar nicht genannte Maßnahmen, die aus Sicht der Planung / VG jedoch ebenfalls berücksichtigt und eingearbeitet wurden.

Übersicht über den Arbeitslauf und inhaltliche Bausteine der Konzepterstellung

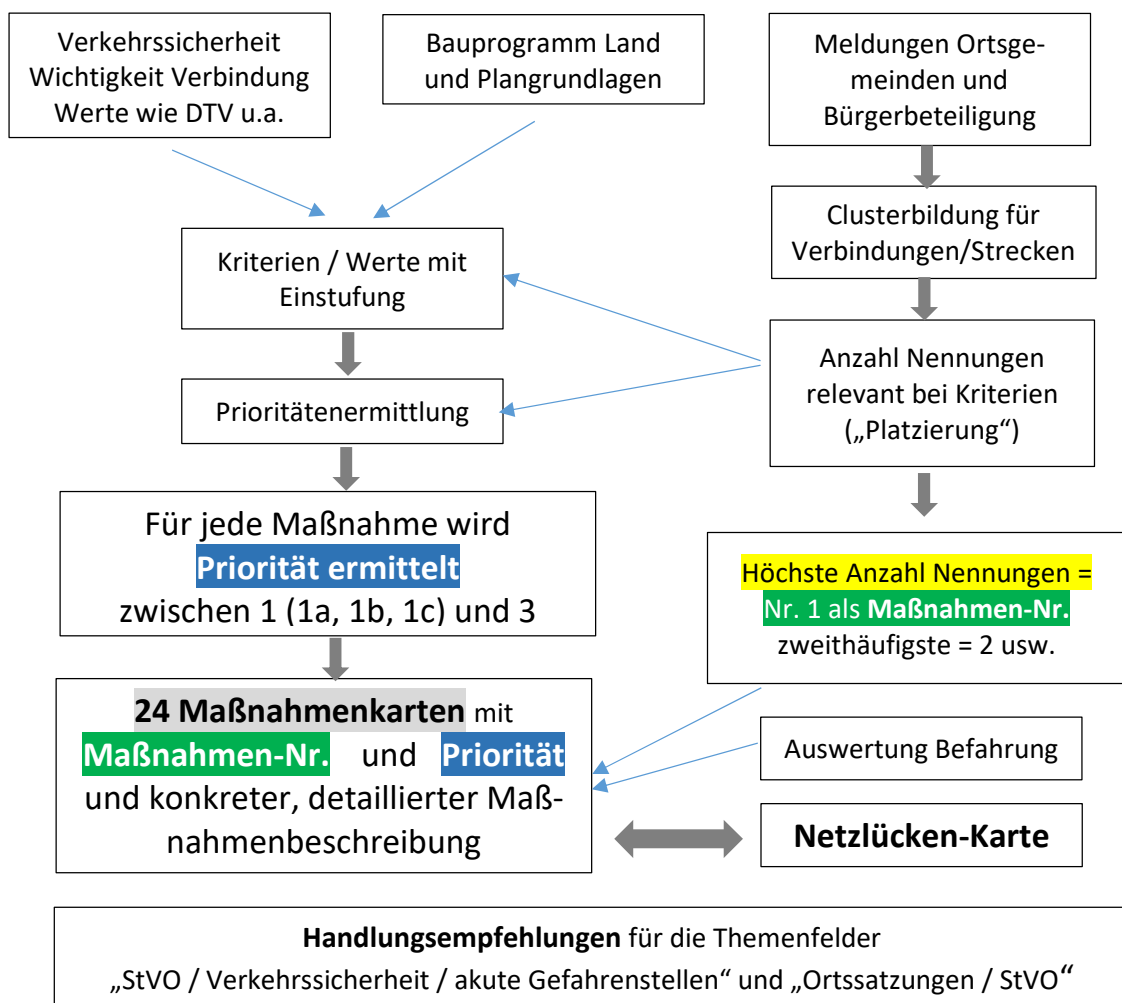


Abbildung 11: Grundlagen, Analysen und Arbeitsschritte sowie Zusammenhänge der Konzeptentwicklung zur Erstellung der Maßnahmenkarten mit Maßnahmen-Nr. und Priorität

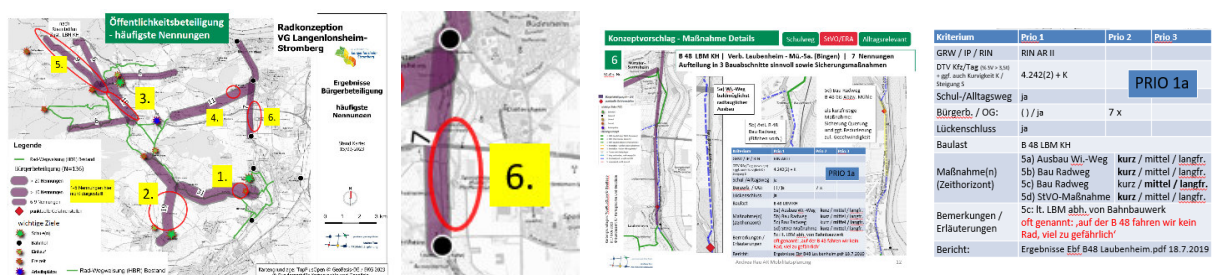
7.5 Kriterienkatalog, Priorisierung und Maßnahmenplanung

Zur besseren Einschätzung der Dringlichkeit und Notwendigkeit sowie einer Priorisierung wurde ein Kriterienkatalog entwickelt. Nachfolgend sind die Kriterien und die daraus abgeleitete Prioritätenermittlung zu ersehen:

Prio 1	bei 4 oder 5 Kriterien: 1a bei 2-3 Kriterien: 1b, sonst 1c/2	Prio 2	wenn 2-3 Kriterien erfüllt: Prio bei 1 wird ggf. hochstuf	Prio 3
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 & 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 Netzwerdung Hauptachse		kurzer, aber wichtiger Lückenschluss für Netzwerdung Nebenachse		

Abbildung 12: Kriterien und die daraus abgeleitete Prioritätenermittlung

Bei den tolerierbaren DTV-Werten bzgl. Fahrbahnführung wurden die Werte niedriger als in der jetzigen ERA von 2010 angesetzt, da deren Werte veraltet sind und dem Sicherheitsbedürfnis eines Großteils der Bevölkerung nicht entsprechen.



in der Bürgerbeteiligung auf Platz 6
= zugleich Maßnahmen-Nr. 6

Nach Einbeziehung aller Kriterien wird diese
Maßnahme in Priorität 1a eingestuft

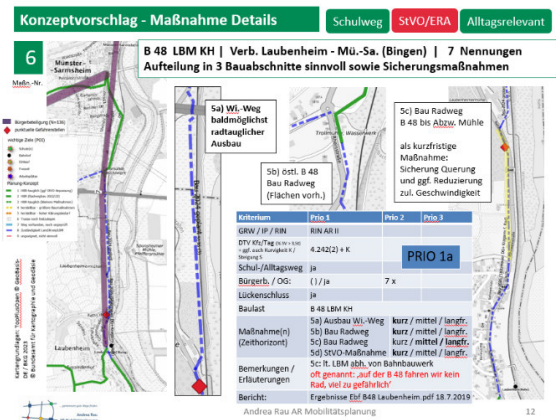
Abbildung 13: der „Weg“ vom Ranking / Häufigkeit der Bürgerbeteiligung zur Priorisierung

Zu jeder Maßnahme erfolgte eine detaillierte Analyse mit Zusammenstellung aller relevanten Werte des Kriterienkatalogs.

Insgesamt wurden so 24 Maßnahmen für das Gebiet der Verbandsgemeinde bzw. – VG-übergreifende Verbindungen ermittelt und bewertet und in einer jeweils einzelnen Maßnahmenkarte dargestellt.

Auf dieser Basis erfolgte die Entwicklung eines Priorisierungsvorschlags und die Zuordnung der entsprechenden Priorität für jede einzelne Maßnahme. Eine Strecke/Maßnahme, die aufgrund weniger Nennungen in der Bürgerbeteiligung eher hinten im Ranking steht, kann daher dennoch eine hohe Priorität erlangen.

Abbildung 14:
Beispiel für eine Priorisierung unter Einbeziehung aller Kriterien (Bildschirmfoto der Präsentation)



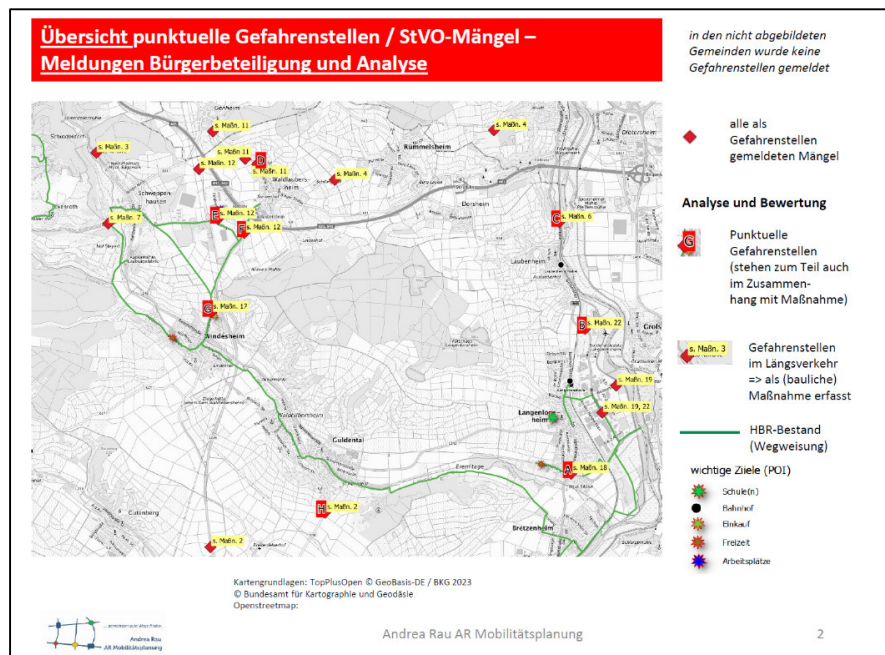
7.6 StVO und Gefahrenstellen, Wegerecht, Ortssatzungen

Bei den Befahrungen festgestellte akute Gefahrenstellen oder StVO-Mängel bzw. in der Bürgerbeteiligung genannte Gefahrenstellen wurden in einer gesonderten Zusammenstellung bereits unabhängig vom Konzeptfortschritt an die VG bzw. die Verkehrsbehörde zur unmittelbaren Bearbeitung weitergegeben.

Zum Thema Wegerecht & Ortssatzungen erfolgten ebenfalls Hinweise zum Handlungsbedarf und den möglichen Vorgehensweisen in der VG und den Ortsgemeinden.

Aus vielen Wirtschaftswegen ist noch eine Freigabe nach StVO erforderlich, eine Prüfung der Widmung ist ggf. erforderlich.

Abbildung 15: Übersicht punktuelle Gefahrenstellen / StVO-Mängel – Meldungen Bürgerbeteiligung und Analyse Befahrung



8 Karten und Pläne als Bestandteil der Konzeption

Das unter Nr. 4-7 beschriebene Konzept bzw. dessen Bestandteile (wie Netz, Analyse, Maßnahmen) sind zur besseren Verständlichkeit in Kartenform dargestellt und aus drucktechnischen Gründen als gesonderte Dateien verfügbar. In diesem Textteil des Berichts wurde zum besseren Überblick nur eine Auswahl der Karten in verkleinerter Darstellung eingefügt.

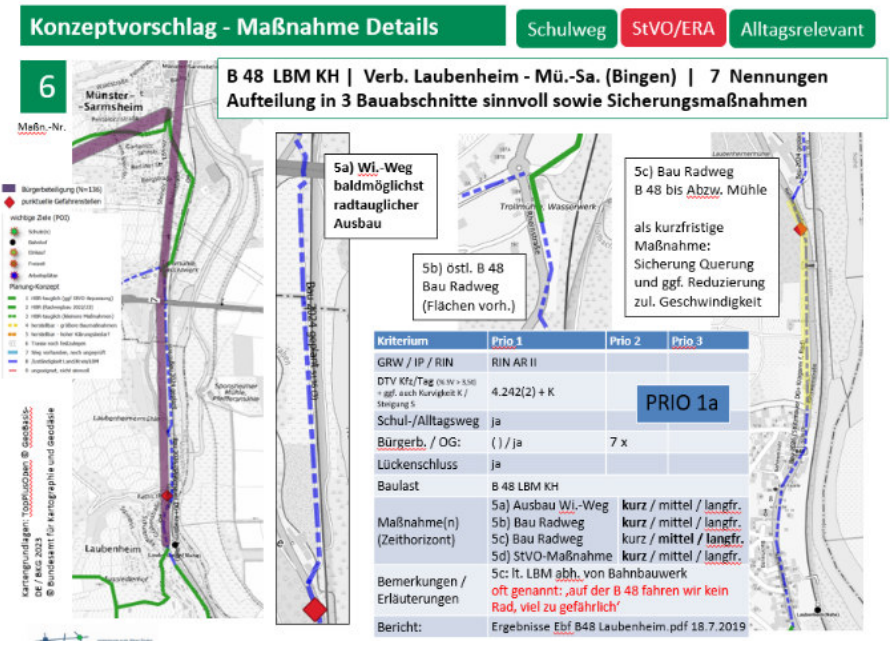


Abbildung 16: Beispiel für eine Maßnahmenkarte, hier Maßnahme Nr. 6



Abbildung 17: Beispiel für eine punktueller Gefahrenstelle, hier „B“; zugleich Maßnahmen Nr. 22 als Streckenabschnitt

9 Quellennachweise

Bild- und andere © - Rechte: sind entsprechend gekennzeichnet; alle anderen: Andrea Rau

Kartenausschnitte und Luftbilder

- www.Radwanderland.de
- Kartenausschnitte bearbeitet auf der Basis von OSM openstreetmap.org „© OpenStreetMap-Mitwirkende“, die Kartografie ist gemäß CC BY-SA lizenziert.
- TopPlusOpen © GeoBasis-DE / BKG 2023, Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
- Luftbild: <https://maps.rlp.de> [Daten bearbeitet]; ©GeoBasis-DE / LVerGeoRP 2021, 2022, 2023, dl-de/by-2-0, www.lvermgeo.rlp.de

Weitere Quellen:

- DTV-Werte: Bundesverkehrszählung 2021 aus dem Mobilitätsatlas Rheinland-Pfalz <https://verkehr.rlp.de/#/impressum>; Daten von 2015 und 2021
- Unfälle: Mobilitätsatlas Rheinland-Pfalz <https://verkehr.rlp.de/>
- Unfallatlas als shapefile oder im CSV-Format: <https://www.destatis.de/DE/Service/Open-Data/karten-geodaten.html>
- Bevölkerungsdaten: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

10 Anhang: Abkürzungen

Abkürzung	Bezeichnung / Erläuterung
DTV	Durchschn. täglicher (Kfz)Verkehr
ERA 2010 (2023)	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GRW	Großräumiges Radwegenetz RLP
GZ/UZ	Unterzentrum / Grundzentrum
HBR	Hinweise Radwegweisung
H RaS (2002)	Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete
IP	Investitionsplan Landesstraßen RLP
MZ	Mittelzentrum
OZ	Oberzentrum
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung" (FGSV)
RLP	Rheinland-Pfalz
RROP	Regionaler Raumordnungsplan
RVA	Radverkehrsanlagen
RVEP RLP	Radverkehrs-Entwicklungsplan 2030 RLP
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VG	Verbandsgemeinde
VZ	Verkehrszeichen nach StVO
Zz	Zusatzzeichen (zu VZ StVO)

(bekannte oder übliche Abkürzungen wie z.B. oder usw. sind hier nicht aufgeführt)