

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm

**Präsentation für die Bürgerbeteiligung in der
Verbandsgemeinde Nieder-Olm
am 18. Januar 2024**

Celina Hoffmann und Frank Reuter
Planungsbüro VIA eG, Köln

Unternehmens- und Mitarbeiterprofil

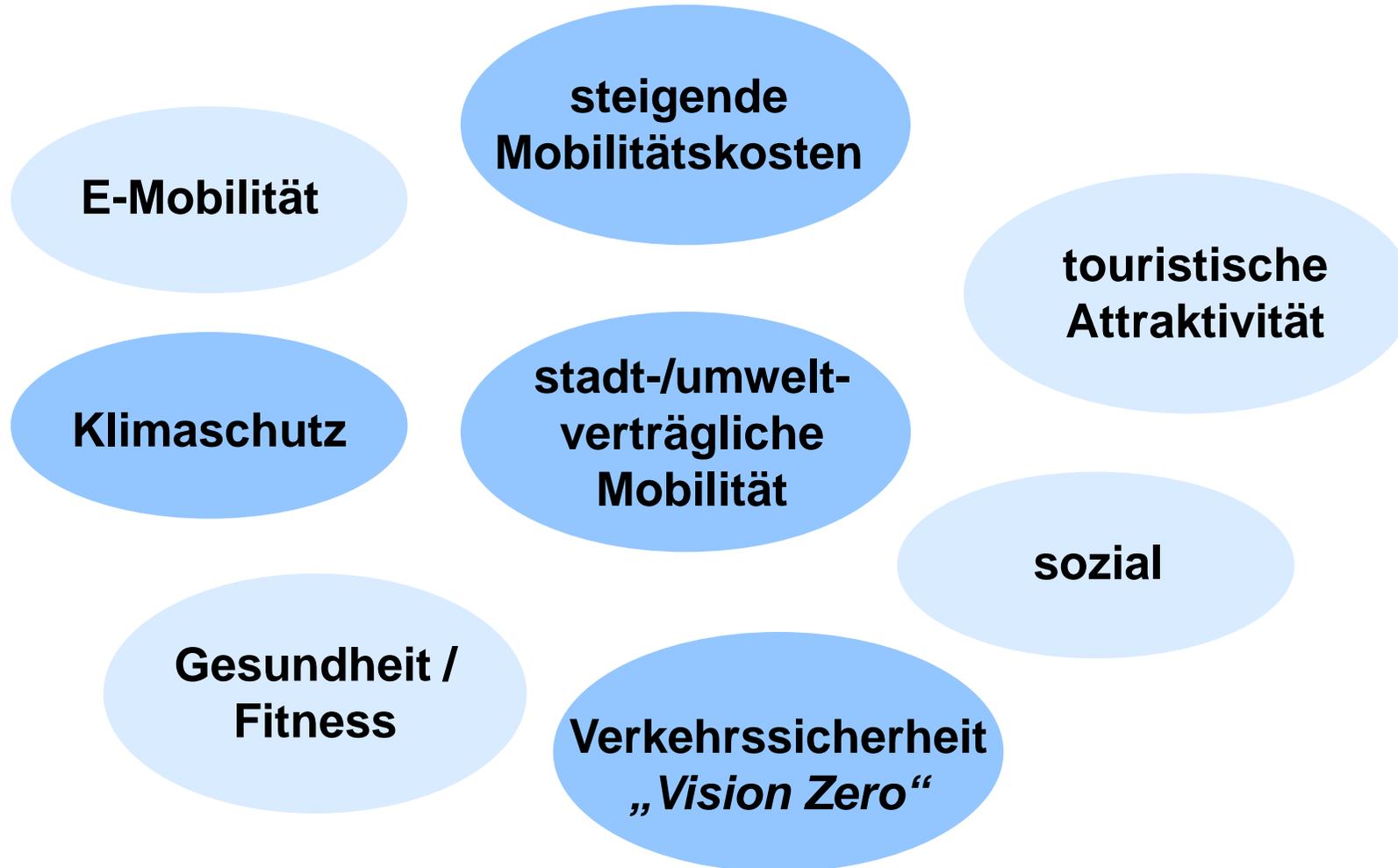
- Das Planungsbüro VIA ist eine eingetragene Genossenschaft. Es werden zurzeit 31 fest angestellte Mitarbeitende beschäftigt.
- Das Planungsbüro VIA besteht seit 1994.
- Das Planungsbüro VIA weist langjährige Erfahrungen in folgenden Bereichen auf:
 - Konzeption und Umsetzung von Radverkehrskonzepten
 - Konzeption und Umsetzung von Leitsystemen
 - Verkehrsentwicklungsplanung
 - Mobilitätsforschung
 - Moderation von Umsetzungsprozessen
 - Öffentlichkeitsarbeit.
- Bearbeitung von Radverkehrskonzepten Kreise und Städte/Gemeinden, z.B. Kreis Mayen-Koblenz, Bodenseekreis, Stadt Köln, Stadt Bitburg, Kreis Ahrweiler, VG Eisenberg, Stadt Kirchheimbolanden
- Bearbeitung von Projekten des Landesbetriebs Mobilität RLP seit 2003
- Näheres entnehmen Sie bitte unserer Referenzliste und unserer Seite im Internet www.viakoeln.de.

Arbeitsschritte

- | | | |
|---------------------|---|------------|
| 1. Netzplanung | → | Abstimmung |
| 2. Bestandsanalyse | | |
| 3. Maßnahmenplanung | → | Abstimmung |
| 4. Fahrradparken | → | Abstimmung |

Handlungsziele und Erwartungen

Radverkehr als Hoffnungsträger!



Ziele der Radverkehrsförderung in der VG Nieder-Olm und in Rheinland-Pfalz

- Mehr Radverkehr und Sicherheit des Radverkehrs erhöhen!
- Radverkehrsanteil in Rheinland-Pfalz soll **bis 2030** von **8 auf 15 %** gesteigert werden!*
- Radverkehrsanteil in der VG Nieder-Olm soll **bis 2030** von **8,6 auf 16 %** gesteigert werden!



*Radverkehrs-Entwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030

Netzplanung und Bestandsanalyse



Was wollen „die Radfahrer“ ?

Zwei Exponenten mit gegensätzlichen Anforderungen

- Die Defensiven mit Sicherheitsbedürfnis
 - möchten attraktive Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen
 - nehmen Umwege in Kauf um sich sicher zu fühlen
- Die Alltagsradfahrerinnen und Radfahrer
 - Möchten auch an Hauptverkehrsstraßen zügig und sicher vorankommen.
 - Möchten und sollen das gesamte Netz nutzen



Netzkonzeption

Arbeitsschritte:

- Lokalisierung der wichtigen Quellen und Ziele: u. a. Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, Einzelhandel, öffentliche und kulturelle Einrichtungen
- Radwegenetz der Nachbarkommunen, Übergabepunkte zum interkommunalen und touristischen Radverkehrsnetz definieren
- Netzbetrachtung, Festlegung der Hauptlinien des Radverkehrs (Wunschliniennetz), Hierarchisierung und Abschätzung der Potentiale

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm

Wunschliniennetz nach RIN



Bahnhof

Zentrale Orte (nach LEP)

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Orte und Ortsteile

Verbindungshierarchie

- Verbindung 1. Ordnung
- Verbindung 2. Ordnung
- Verbindung 3. Ordnung
- Gewerbegebiete
- Autobahn
- Buffer 10 km
- Buffer 15 km
- VG Nieder-Olm
- VG Wörrstadt
- Umliegende Gemeinden

Wunsch- oder Luftliniennetz

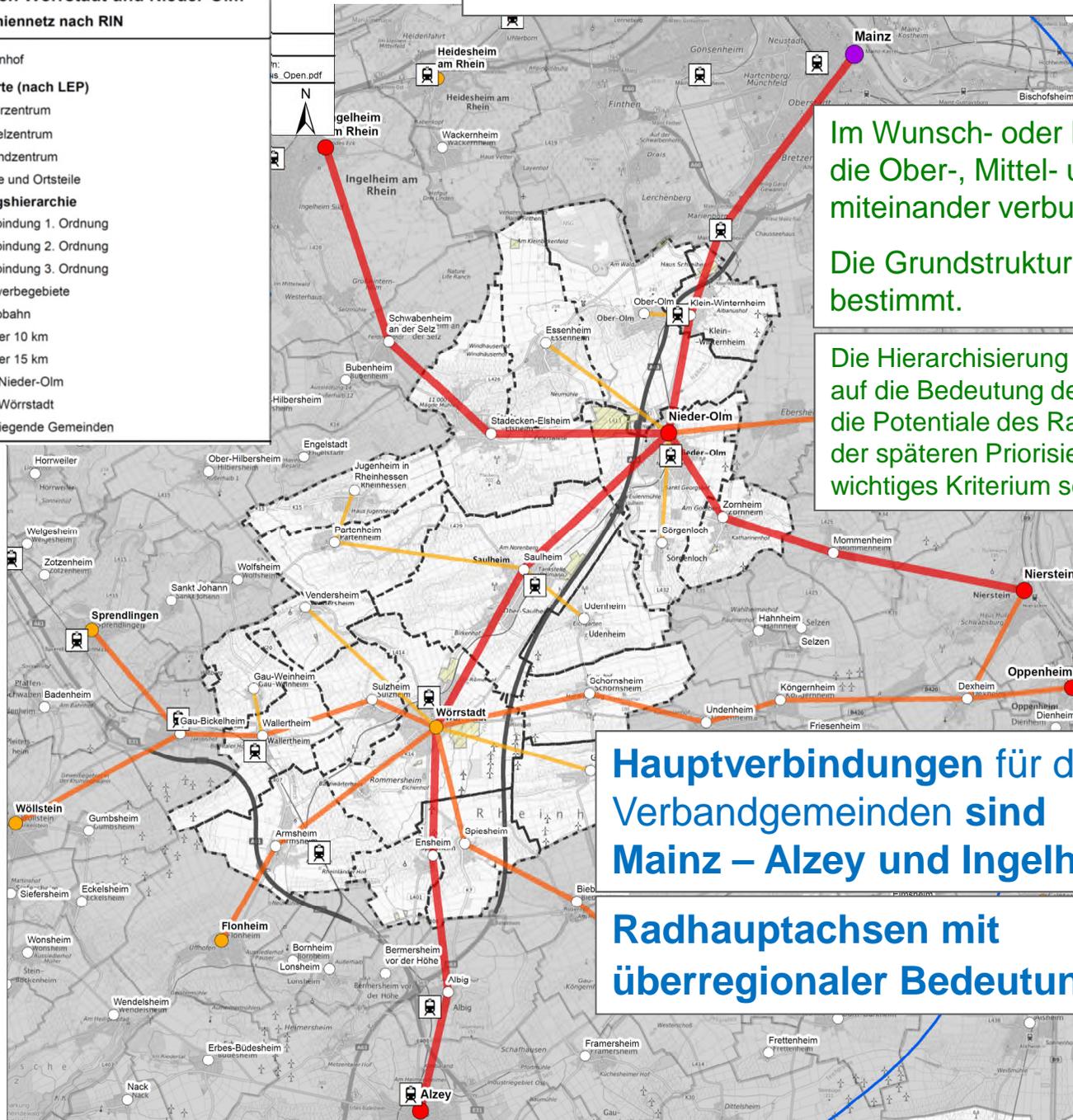
-Olm



Im Wunsch- oder Luftliniennetz werden die Ober-, Mittel- und Grundzentren miteinander verbunden.

Die Grundstruktur des Radnetzes wird bestimmt.

Die Hierarchisierung der Achsen gibt Hinweise auf die Bedeutung der Verbindung sowie auf die Potentiale des Radverkehrs und kann bei der späteren Priorisierung der Maßnahmen ein wichtiges Kriterium sein.



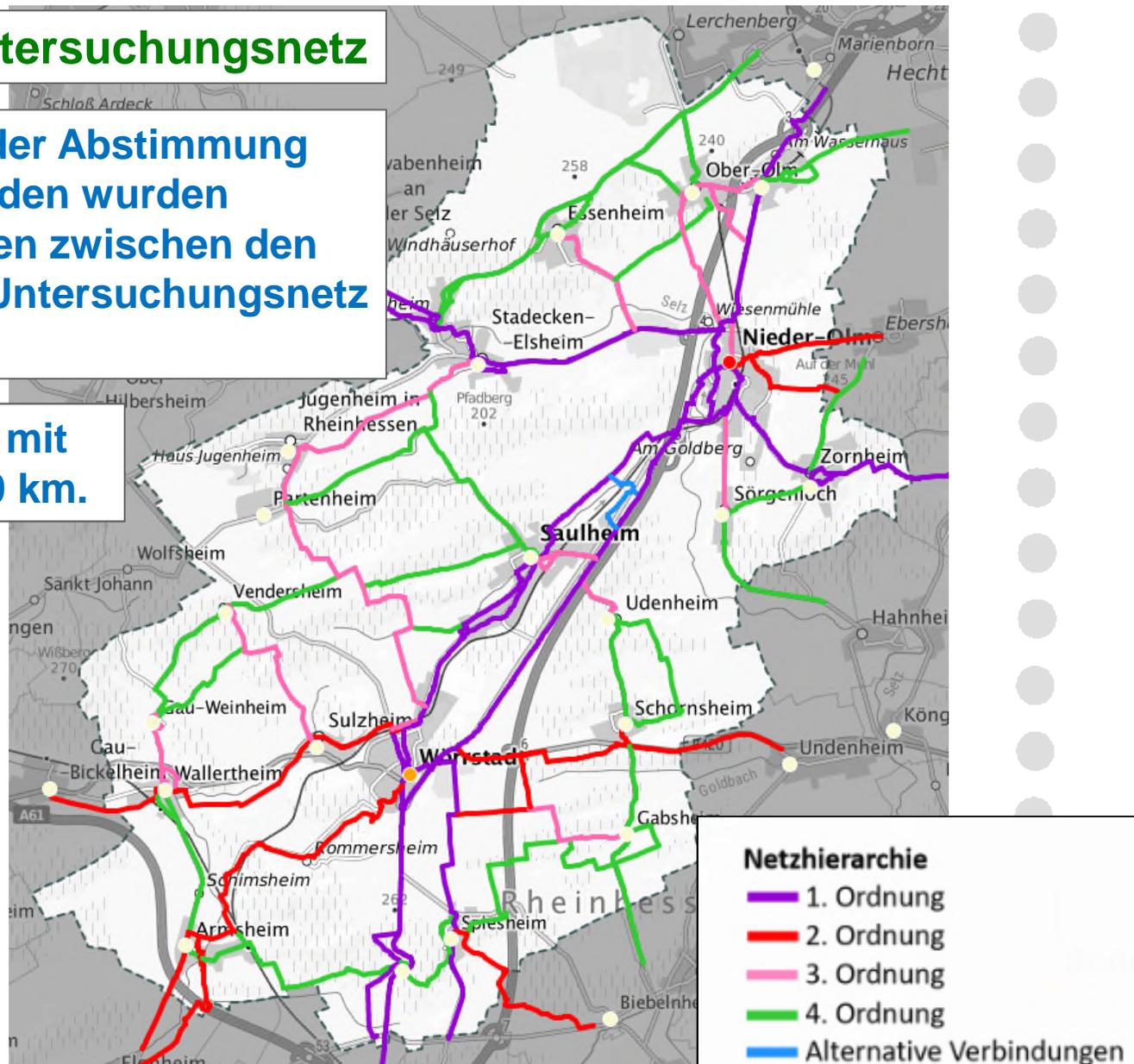
Hauptverbindungen für die beiden Verbandsgemeinden sind Mainz – Alzey und Ingelheim – Nierstein

Radhauptachsen mit überregionaler Bedeutung!

Abgestimmtes Untersuchungsnetz

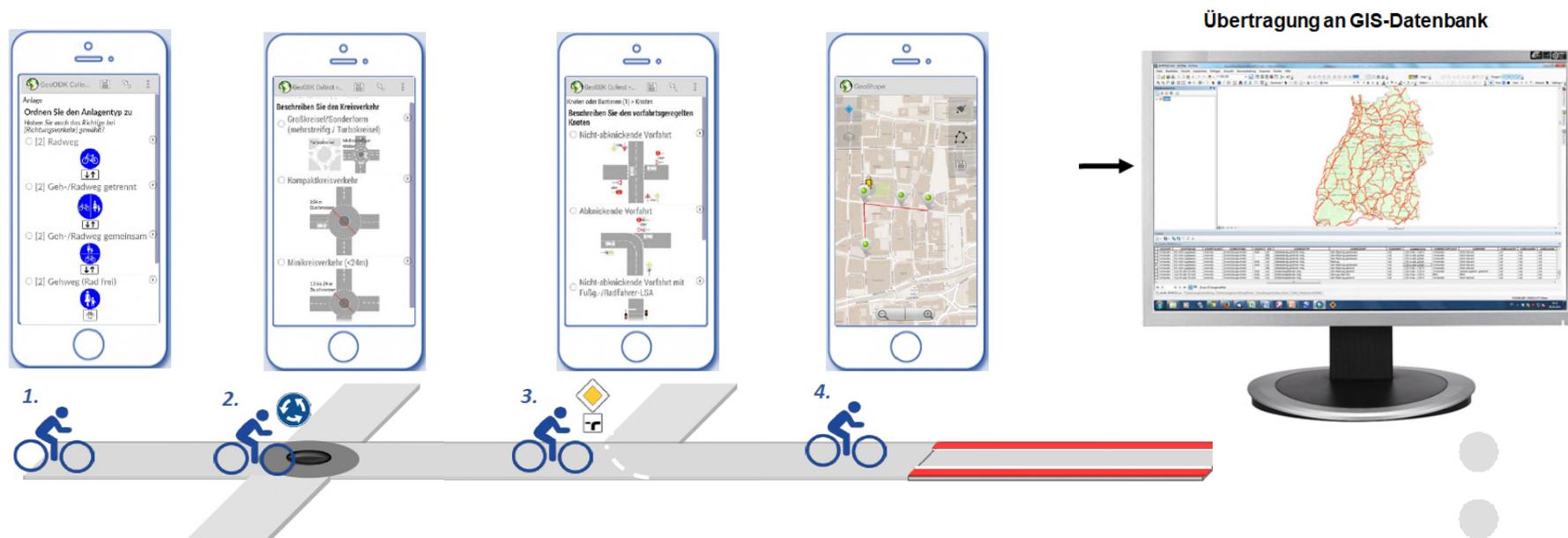
Auf der Grundlage der Abstimmung mit den Ortsgemeinden wurden weitere Verbindungen zwischen den Ortsgemeinden im Untersuchungsnetz ergänzt!

Untersuchungsnetz mit einer Länge von 200 km.





Digitale Bestandserfassung



Folgende Analysen werden durchgeführt:

- Netzlücken auf Basis von Verkehrszahlen (DTV)
- Ermittlung von unzureichende Infrastruktur auf Basis von Verkehrszahlen (DTV)
- Ermittlung von Breitenmängeln
- Ermittlung von Oberflächenmängeln

Grundsätze der Maßnahmenplanung



Regeln der Planung



Radverkehrsplanung muss Vorgaben erfüllen



Richtlinien
für integrierte Netzgestaltung

R 1

RIN



Richtlinien
für die Anlage von Landstraßen

R 1

RAL

Ausgabe 2012



Richtlinien für die Anlage
von Stadtstraßen

R 1

RASt 06



Empfehlungen für
Radverkehrsanlagen

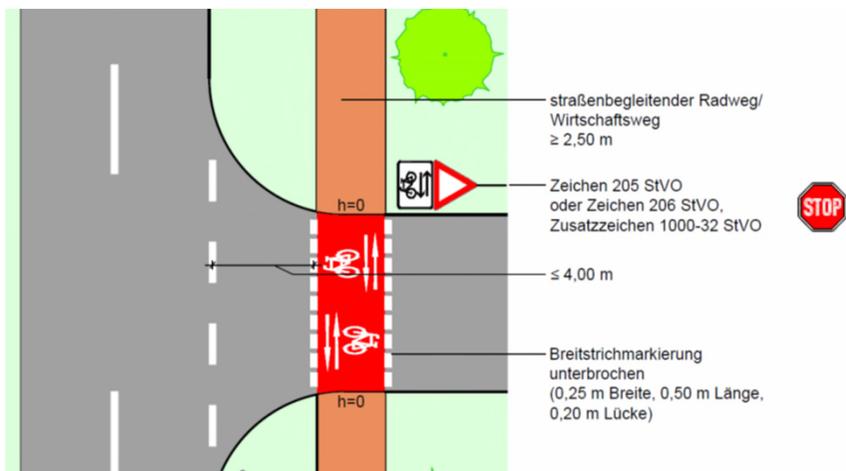
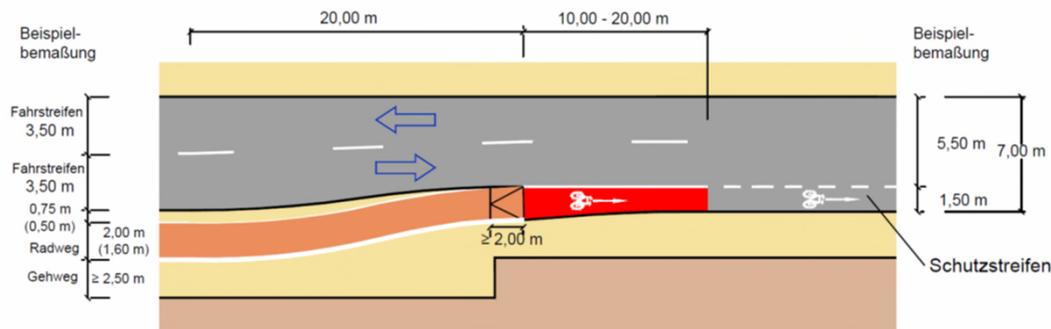
ERA

R 2

Ausgabe 2010

Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

Bei einheitlicher Gestaltung wird das Radverkehrsnetz sichtbar: gesichertes Radwegende und Furtmarkierungen



Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

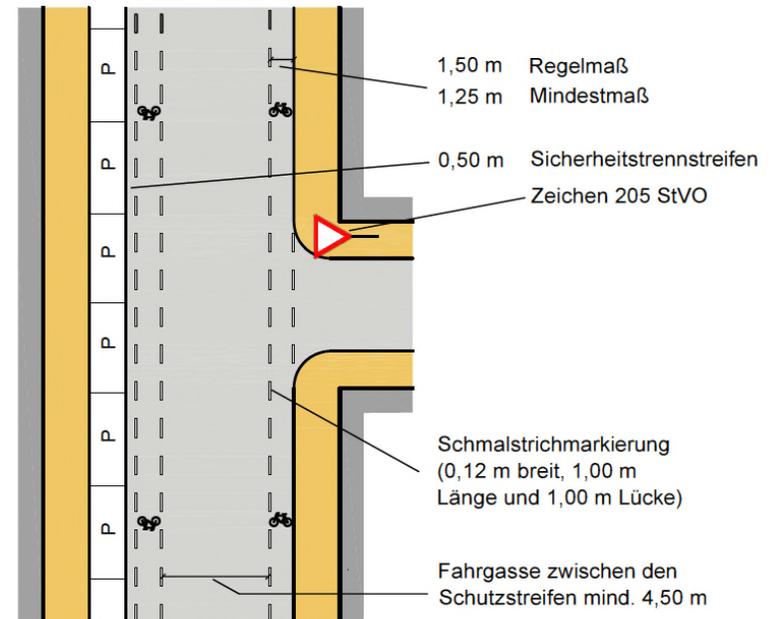
Beispiel: Schutzstreifen

Markierung, Piktogramme, Parken und Breite angrenzender Fahrstreifen



Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Schutzstreifen



Regelbreite: 1,50
(Mindestbreite: 1,25 m)

Fahrradstraßen



Fahrradstraßen – Rechtliche Vorgaben und Empfehlungen

Verwaltungsvorschrift zur StVO

- Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- **Die Straße hat eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr**
- Zulassung von anderem Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise!

Straßenverkehrsordnung (StVO)

- Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h (oder weniger...)
- **Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.**
- Anderer Fahrzeugverkehr kann durch Zusatzzeichen zugelassen werden (**Anlieger frei oder Kfz frei**).

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

- **Bündelung des Radverkehrs, Fahrradstraßen als Hauptachsen**
- **Hohe Reisegeschwindigkeiten** und angenehmes Fahren **abseits der Hauptverkehrsstraßen** ermöglichen



Musterlösungen

Gestaltung von Fahrradstraßen



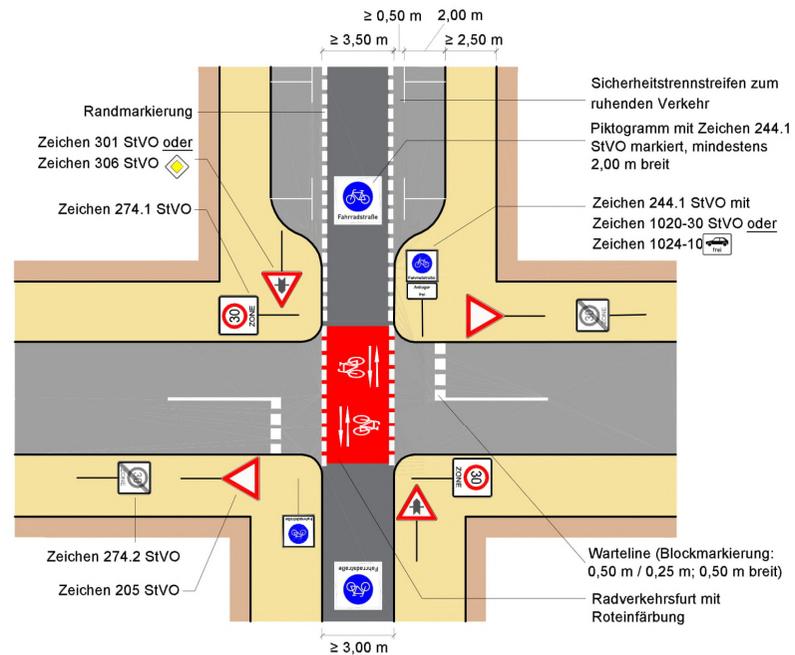
Kampagne zur Fahrradstraße

Musterlösung

Raddirektverbindungen auf Nebenstraßen

Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen

Bevorrechtigung durch Beschilderung - innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

Hinweise:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen: $\geq 3,00\text{ m}$
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen: $\geq 3,50\text{ m}$
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

Fahrradstraßen:
Beispiel aus Kaiserlautern

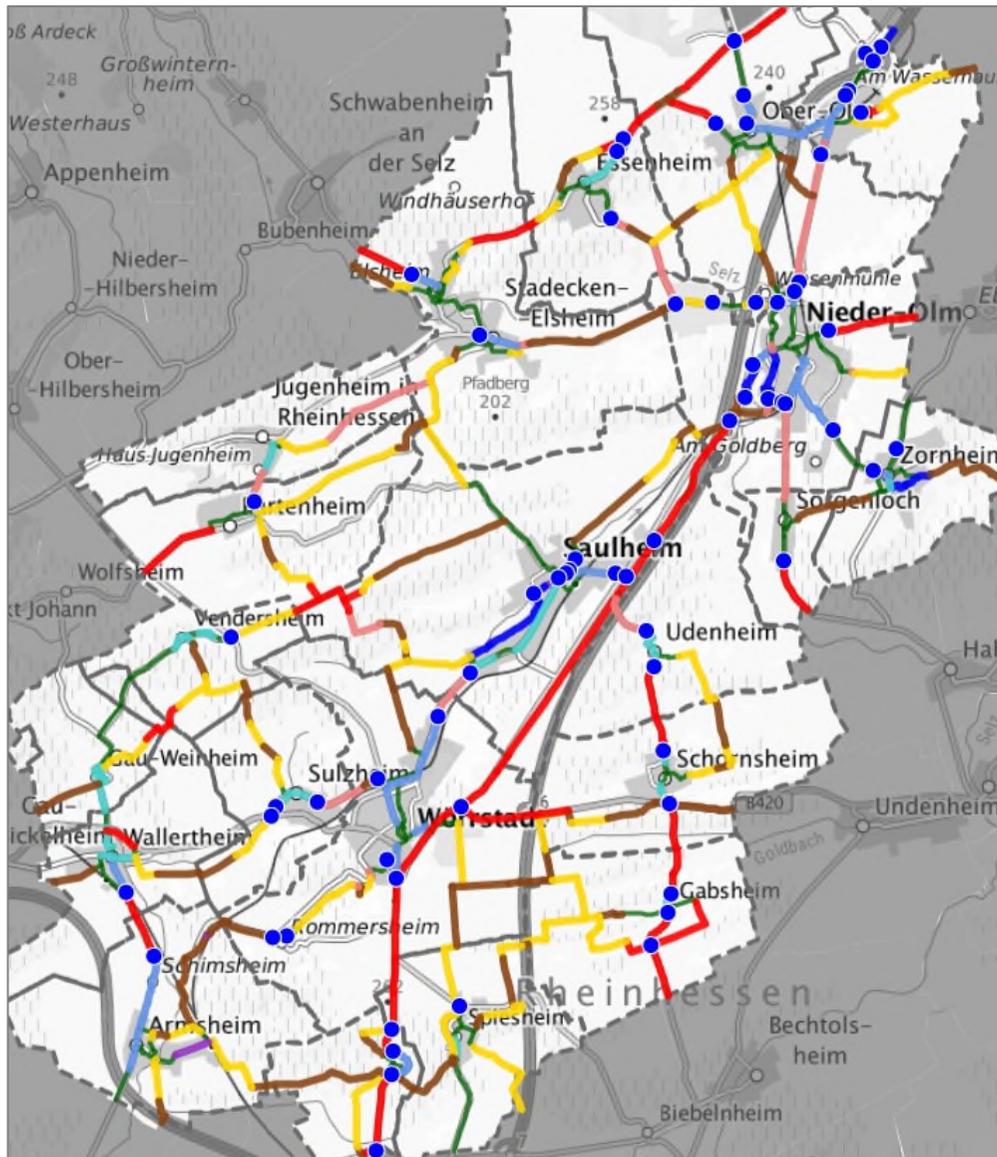


Fahrradstraße in der Rütshofstraße in Kaiserlautern. Wurde im Mai 2022 eingerichtet.

Vorschläge für Fahrradstraßen

- **Nieder-Olm: zum Schulzentrum, Karl-Sieben-Straße**
- Wörrstadt: Friedrich-Ebert-Straße (oder Hermannstraße)
- Wörrstadt: Pariser Straße
- Saulheim: Ritter-Hundt-Straße (ab Heppmühlstraße) und „Am Westring“
- **Zornheim: Verbindung in Richtung Mommenheim (u.a. Obere Pfortenstraße, Untergasse, Weidenweg)**

Maßnahmenprogramm



Online-Karte als Maßnahmenübersicht

Radverkehrskonzept VG Wörrstadt und Nieder-Olm - Maßnahmenkarte

von VIA



Maßnahmen

- Knotenpunktmaßnahme
- Neubau Radverkehrsanlage
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Oberflächenanierung
- Randstreifen markieren
- Fahrradstraße einrichten
- Schutzstreifen / Piktogrammreihe markieren
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Sonstige Maßnahmen
- Keine Maßnahme notwendig

Für eine ausführliche Anleitung zur Benutzung der Onlinekarte klicken Sie bitte auf [Anleitungsvideo](#)

[Link zur Online-Karte](#)

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm

Maßnahmen-Nr.	STR_001	Lage	innerorts	Belastungsbereich		Länge [m]	667
VG/Stadt	Nieder-Olm		Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn			
Straße	Maria-Montessori-Straße - Maler-Metten-Weg		Führung in T30-Zone				

Alle Maßnahmen in einem Maßnahmenkataster

Netz: 1. Ordnung Kommune: Nieder-Olm

Zielzustand:

Fahrradstraße



Einzelmaßnahme(n)

- Einrichtung einer Fahrradstraße, Parken neu ordnen und markieren, Sicherheitstrennstreifen markieren

Musterlösung-/querschnitt

Musterlösung 6.3-1

Straßenklasse	DTV	Bruttokosten
Kommune		16.675 €

Programmstufe: Kurzfristige Maßnahme

Priorität

Netzhierarchie:	4	Schulwegrelevanz:	3
Art der Maßnahme:	0	Gesamt:	7

Ländliche Verbindungswege (DLR):

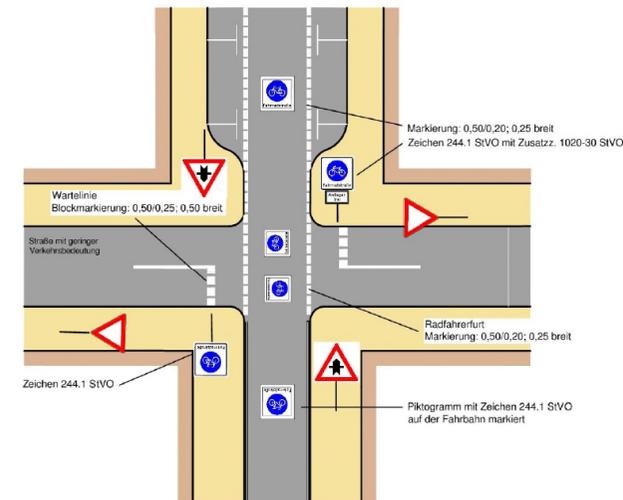
Beschreibung der Maßnahme:

Diese Verbindung ist Teil der innerörtlichen Umfahrung der Hauptstraßen und stellt eine Achse erster Ordnung zwischen Nieder-Olm und Saulheim dar. Es wird empfohlen zu prüfen, ob eine Fahrradstraße innerorts zur Sicherung des Radverkehrs sowie zur Inwertsetzung und zur Sichtbarmachung angeordnet werden kann.

Diese Maßnahme wird von der Stadt im Moment als nicht notwendig angesehen, sollte aber langfristig im Konzept enthalten bleiben.



Musterlösung Radverkehr in Erschließungsstraßen Gestaltung von Fahrradstraßen (1)

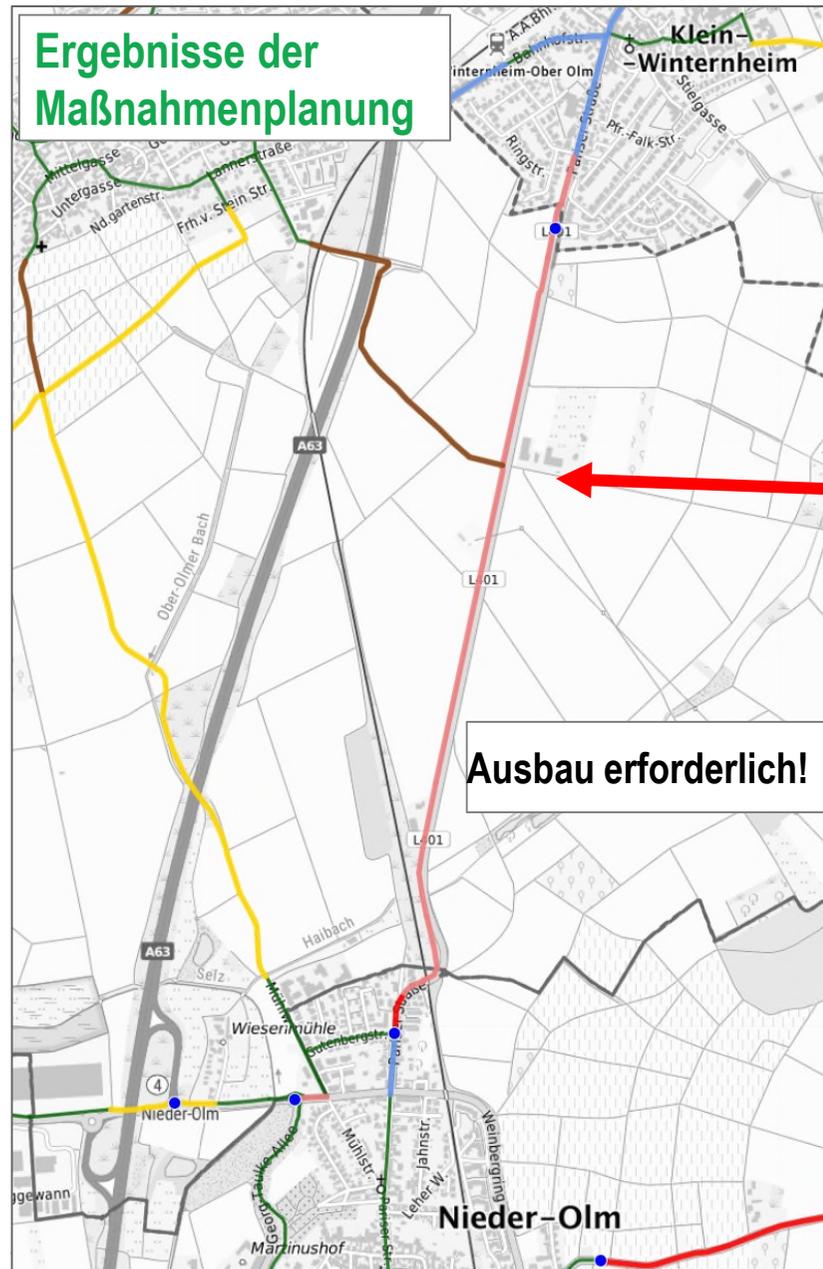


- Regelungen:**
- EPA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3
 - SIVO und VwV zur SIVO
- Anwendungsbereiche:**
- Straßen auf denen der Radverkehr ganz oder zeitweise überwiegt
- Hinweise:**
- anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen, ggf. als Einrichtungsverkehr
 - die Bevorrechtigung von Fahrradstraßen ist deutlich zu markieren
 - Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit bevorrechtigt geführt werden
 - ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs zu ergreifen (z.B. Aufhöhung der Fahrradstraße an Kreuzungen und Einmündungen oder bauliche Einengungen)

	Planungsbüro VIA eG Marsportengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 6.3-1 Stand: Juni 2017

Beispiele für typische Maßnahmen in einem Radverkehrskonzept

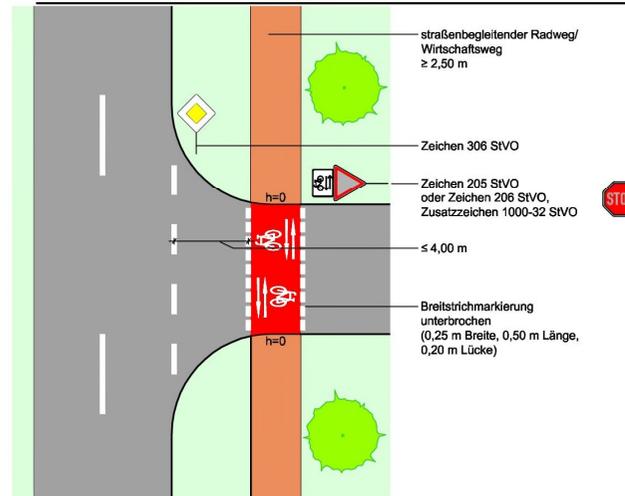




Radweg zwischen Klein-Winternheim und Nieder-Olm



Musterlösung
 Führungsformen außerorts
Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (1)



Oberflächenmängel (nur Radwege und LW- bzw. Forstwege)

Asphaltdecke

Mittlerer

Schadensgrad

z. B.

Netzrisse



Handlungsbedarf
(langfristig)

Perspektivische
Maßnahme

Wassergebundene Wegedecke

Mittlerer

Schadensgrad

z. B.

kleine Schlaglöcher,
mittlerer Schotter



Handlungsbedarf
(mittelfristig)

Mittelfristmaßnahme

Massiver

Schadensgrad

z. B.

große Schlaglöcher,
grober Schotter



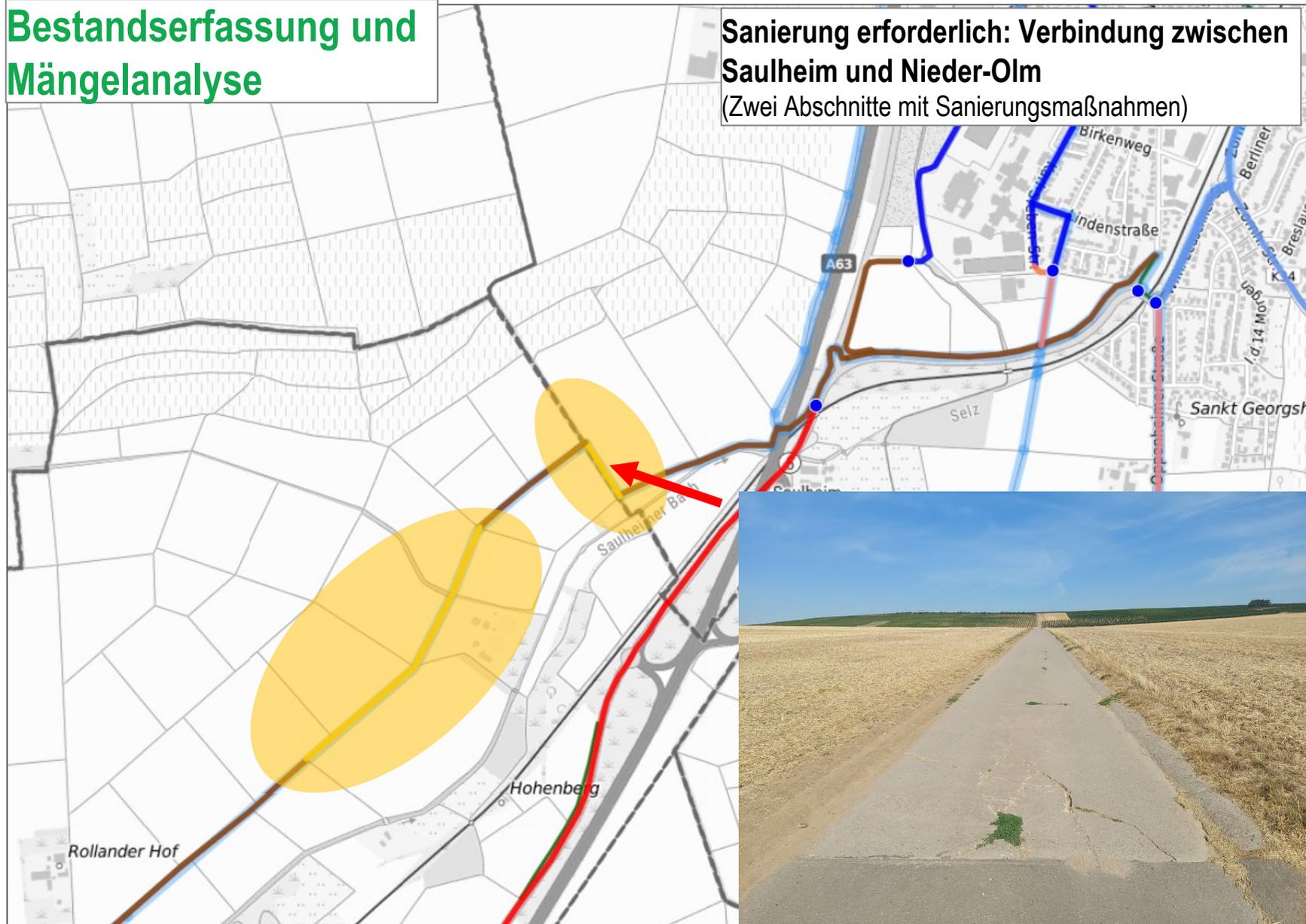
Dringender

Handlungsbedarf

Sofortmaßnahme

Bestandserfassung und Mängelanalyse

Sanierung erforderlich: Verbindung zwischen Saulheim und Nieder-Olm
(Zwei Abschnitte mit Sanierungsmaßnahmen)



Radverkehr auf Landwirtschaftlichen Wegen



Landwirtschaftliche Wege

LW-Verkehr und Radverkehr

- Wie kann man ein Miteinander regeln?
- Wer reinigt die Wege?



Foto: Achim Hübner

Beispiel aus Niedersachsen

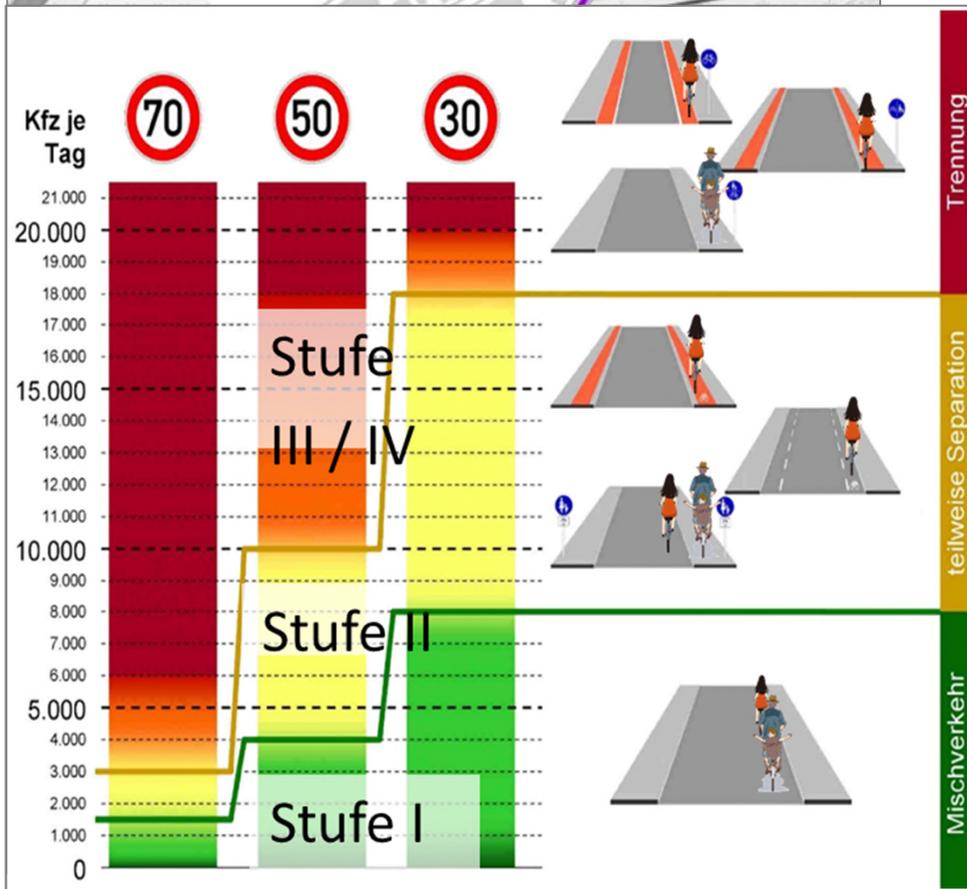
Beispiel einer Planung auf einer gesamten Achse oder Ortsdurchfahrt

Klein-Winternheim



Ortsdurchfahrt Klein-Winternheim

1. Abschnitt zwischen Ortseingang und Bahnhofstraße



Eckdaten:

5.141 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

= Mischverkehr oder teilweise Separation

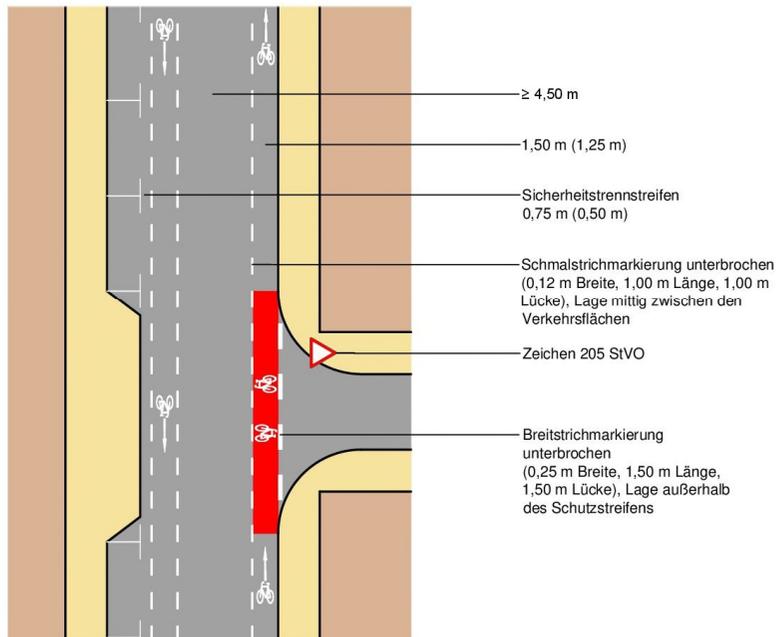
Prüfung möglicher Maßnahmen:
Schutzstreifen

Ortsdurchfahrt Klein-Winternheim

1. Abschnitt zwischen Ortseingang und Bahnhofstraße



Musterlösung
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen



Eckdaten:

5.141 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts,
Breite der Fahrbahn zwischen 8,50 und 9 m.

= Mischverkehr oder teilweise Separation

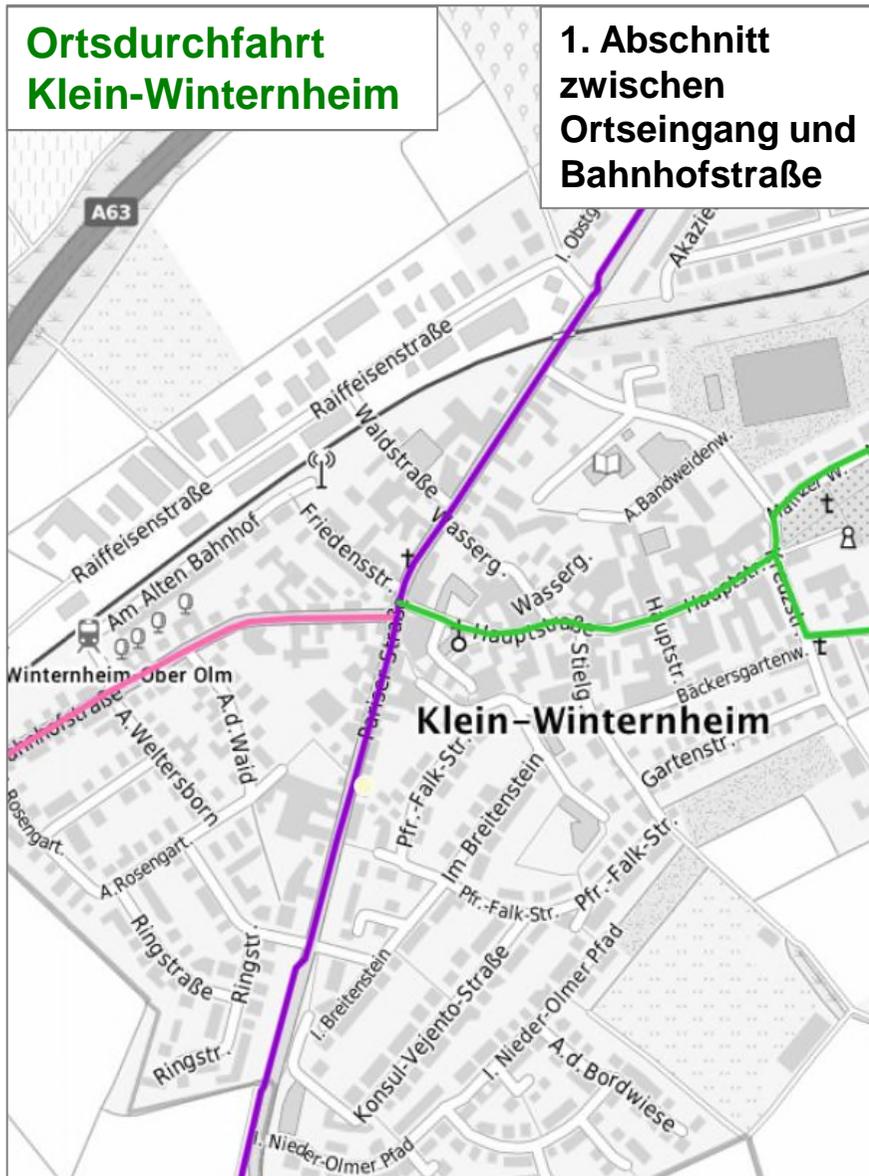
Prüfung möglicher Maßnahmen: **Schutzstreifen**

Parken auf einer Seite?

Fahrbahnbreite dann noch 6,80 m.

Erforderliche Breiten:

**Schutzstreifen 2 x 1,50 m (+ 0,75 m zu
Parkstreifen) + 5,50 m Fahrbahn = 9,25 m**



Eckdaten:

5.141 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts, Breite der Fahrbahn zwischen 8,50 und 9 m.

Prüfung möglicher Maßnahmen: **Schutzstreifen**

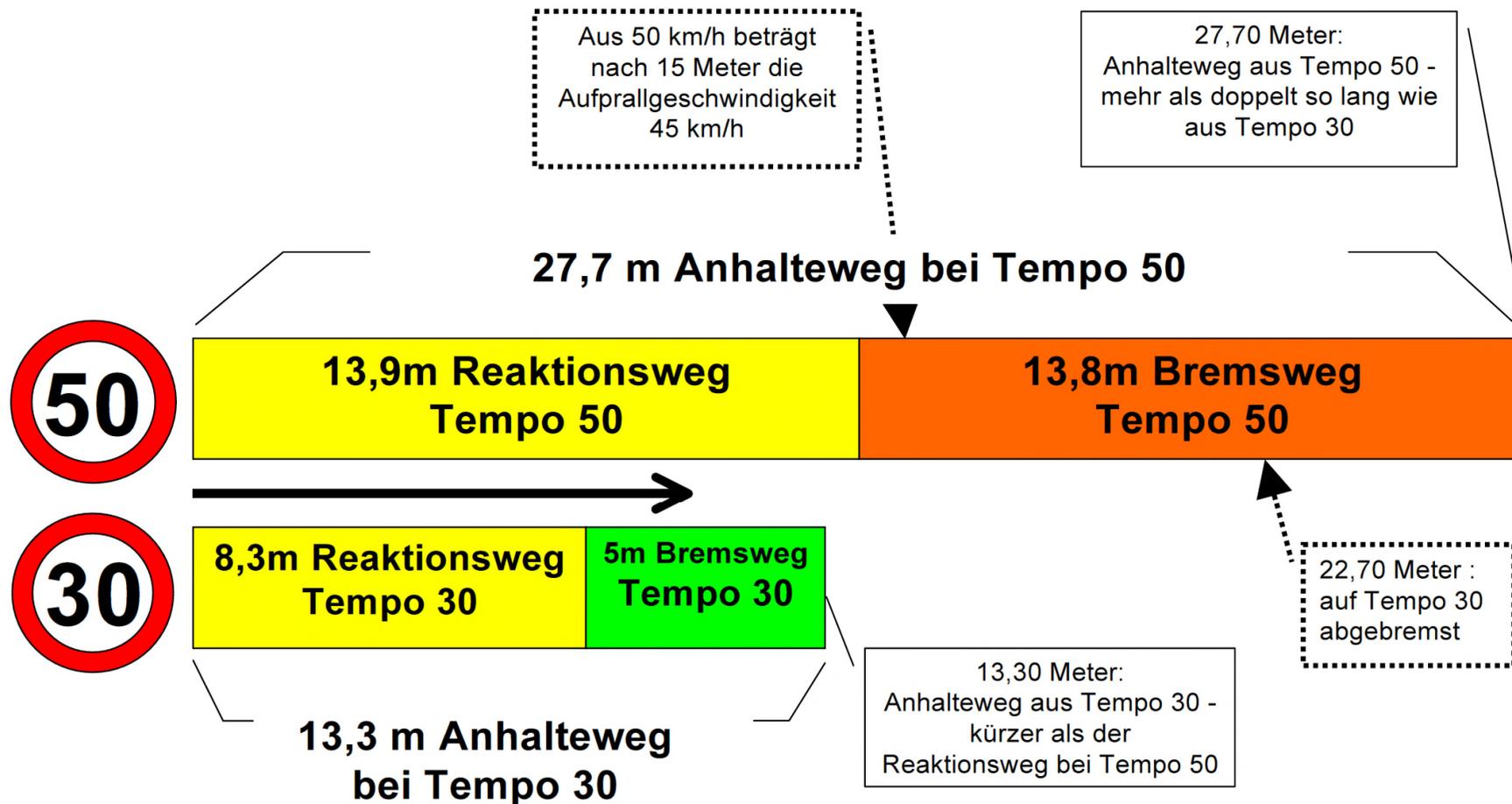
Im ersten Abschnitt (ca. 100 m) ohne Parken auf der Fahrbahn?

Erforderliche Breiten:
Schutzstreifen 2 x 1,50 m + 5,50 m Fahrbahn = 8,50 m

Tempo 30 auf dem nördlichen Abschnitt?

Geschwindigkeitsreduzierung rettet Leben

Vergleich der Anhaltewege aus Tempo 30 und Tempo 50



Quelle: VCD Kreisverband Landshut

Geschwindigkeitsreduzierung rettet Leben

Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen
in Abhängigkeit von der Aufprallgeschwindigkeit

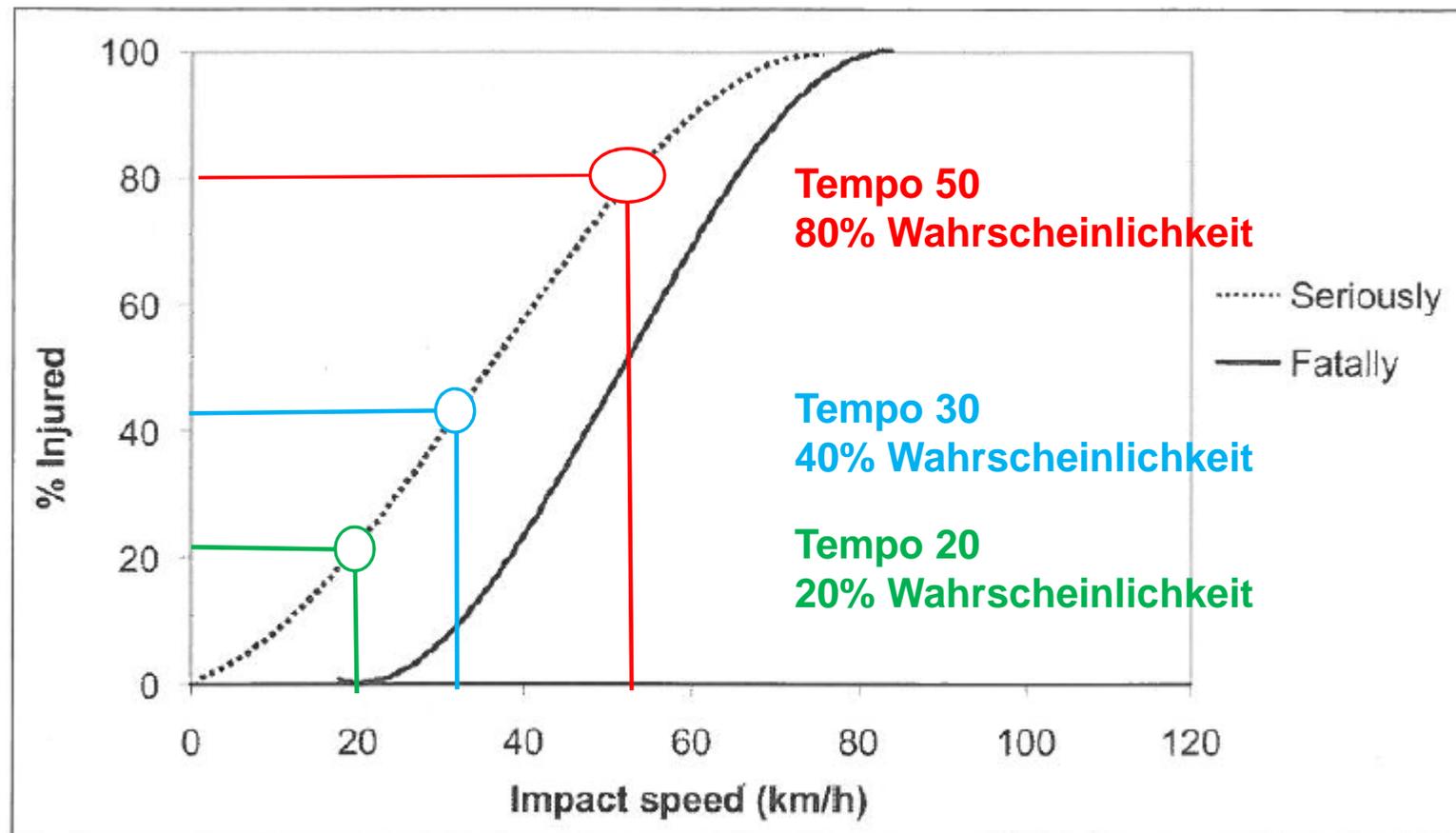


Bild 2: Zusammenhang zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit (Pkw) und der Wahrscheinlichkeit, mit der Fußgänger tödlich oder schwer verletzt werden (kumulative %; Erke & Elvik, 2006)

Geschwindigkeitsreduzierung rettet Leben



The screenshot shows the website of the Federal Ministry for Digital Affairs and Transport (BMDV). The main headline reads: "Kabinett beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes". A sub-headline states: "Wissing: Gesetzentwurf gibt Kommunen mehr Spielräume". The page is categorized as a "PRESSEMITTEILUNG".

**Beschluss des Bundestages
am 20. Oktober 2023**

**Im Bundesrat gab es am 24. November 2023
keine Zustimmung**

**In der Straßenverordnung werden zukünftig
auch die Ziele des Umweltschutzes, der
Gesundheit und der städtebaulichen
Entwicklung berücksichtigt.**

**Die Anordnung von Tempo 30-Regelungen an ganz
bestimmten Stellen soll erleichtert werden: und zwar an
Spielplätzen, **hochfrequentierten Schulwegen**,
Fußgängerüberwegen und Streckenabschnitten bis zu
500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken.**

**Anordnung T 30 außerdem über Lärmaktionspläne möglich.
(Vorgaben aus EU-Umgebungsrichtlinie und Bundes-Immissionsschutzgesetz)**



**Klein-Winternheim
– Mainz-Marienborn**



**Neubau eines Radweges in Richtung
Marienborn und Lerchenberg**

**Ausbau Nebenanlage und Neuaufteilung der
Fahrspuren zur Einrichtung eines Radweges
in Richtung Marienborn und Lerchenberg**

**Mittelinsel zur
Querung der L 401**



Wann ist der Neubau eines Radweges Außerorts erforderlich?

Kriterien: Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm
Maßnahmen in der VG Wörrstadt

Maßnahmen an Knoten

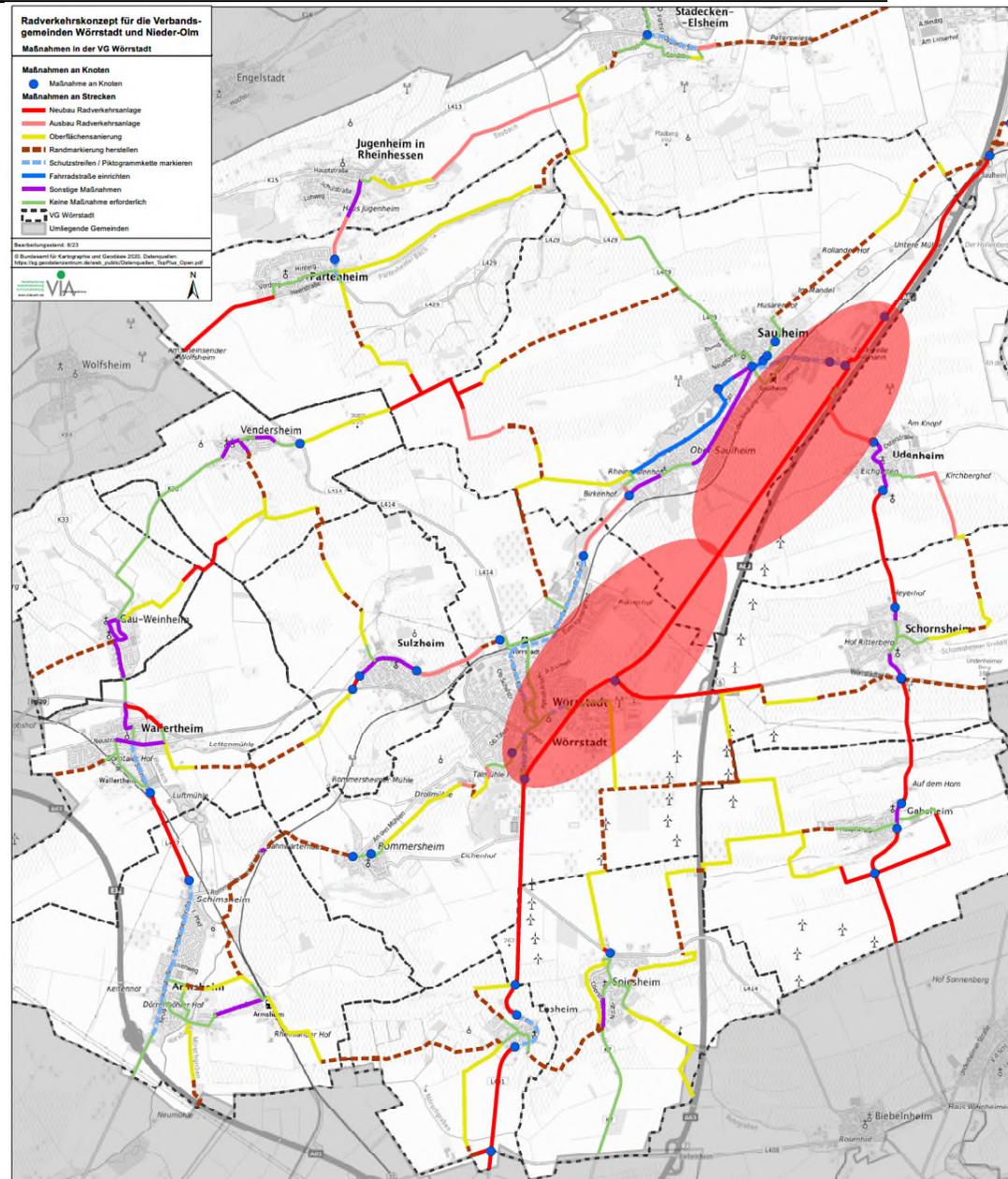
- Maßnahme an Knoten

Maßnahmen an Strecken

- Neubau Radverkehrsanlage
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Oberflächensanierung
- Randmarkierung herstellen
- Schutzstreifen / Piktogrammreihe markieren
- Fahrradstraße einrichten
- Sonstige Maßnahmen
- Keine Maßnahme erforderlich

■ VG Wörrstadt
 ■ Umliegende Gemeinden

Bearbeitungsstand: 8/23
 © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020. Datenquellen: https://vg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf



Beispiel einer Planung auf einer gesamten Achse

Nieder-Olm - Zornheim

Verbindung Nieder-Olm – Zornheim 1. Innerorts in Zornheim (STR_029)

Musterlösung
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Piktogrammspur

Piktogrammspur mit Richtungspfeil

Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungsbereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt



Eckdaten:

4.275 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

Bestand: Führung auf der Fahrbahn

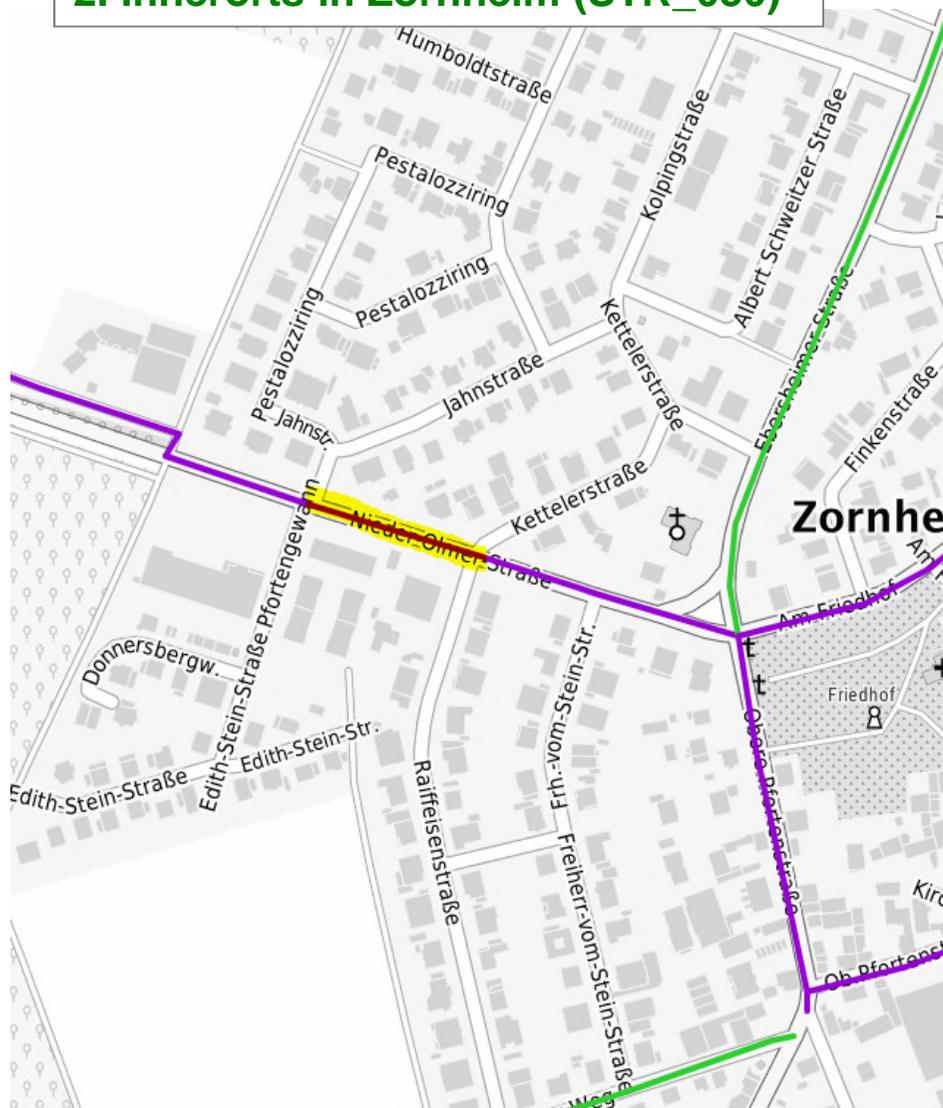
= Mischverkehr oder teilweise Separation

Prüfung möglicher Maßnahmen:

Schutzstreifen oder **Piktogrammspur**

Aufgrund der Fahrbahnbreite kann nur eine Piktogrammspur markiert werden.

**Verbindung Nieder-Olm – Zornheim
2. Innerorts in Zornheim (STR_030)**



Eckdaten:

4.275 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

Bestand: Gem. Rad-/Gehweg (B: 2,20 m)

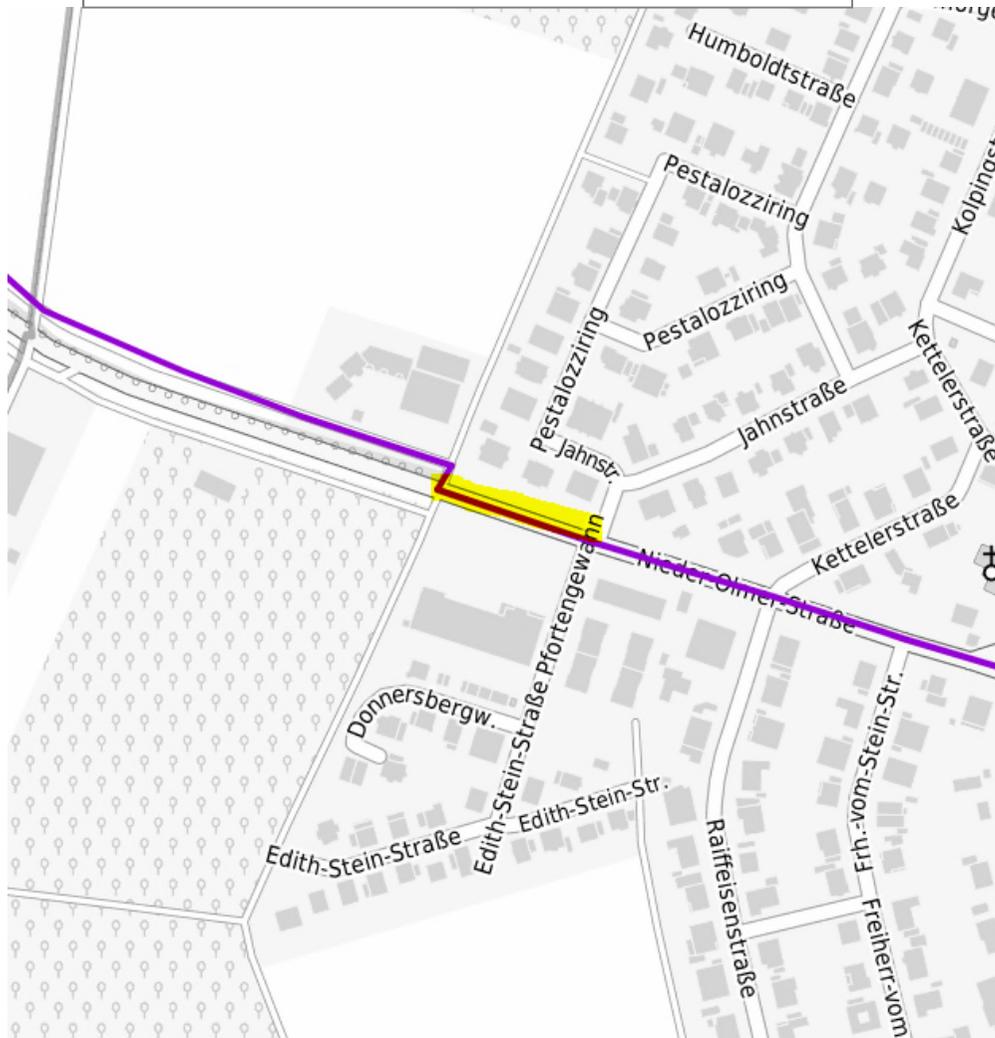
= Mischverkehr oder teilweise Separation

Prüfung möglicher Maßnahmen:

Straßenbegleitender Geh-/Radweg oder
Führung auf der Fahrbahn?

Gehweg (Rad frei) in Richtung Nieder-Olm

Verbindung Nieder-Olm – Zornheim
3. Innerorts in Zornheim (STR_031)



Eckdaten:

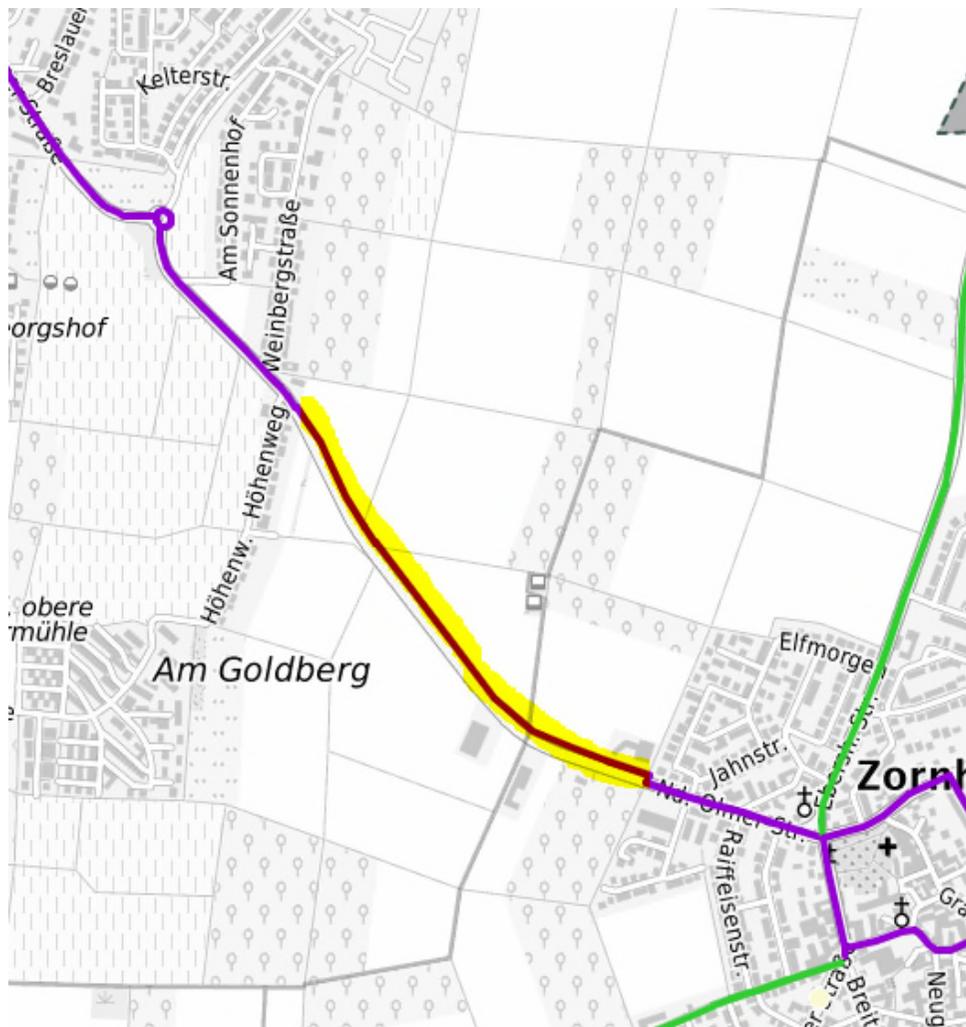
4.275 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

Bestand: Gem. Rad-/Gehweg (B: 2,70 m)

= Mischverkehr oder teilweise Separation

Abschnitt in Ordnung = keine Maßnahme

Verbindung Nieder-Olm – Zornheim
4. Außerorts (STR_032 + STR_033)



Eckdaten:

4.275 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

Bestand: Gem. Rad-/Gehweg (B: 2,70 m)

= Mischverkehr oder teilweise Separation

Abschnitt in Ordnung = keine Maßnahme

Maßnahmen-Nr.	STR_034	Lage	innerorts	Belastungsbereich	Belastungsbereich I	Länge [m]	534
Kommune	Nieder-Olm	Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn				
Straße	Zornheimer Straße (K 34)	Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)					

Netz: 1. Ordnung Kommune: Nieder-Olm

Zielzustand:
Führung auf der Fahrbahn: Markierungsmaßnahme

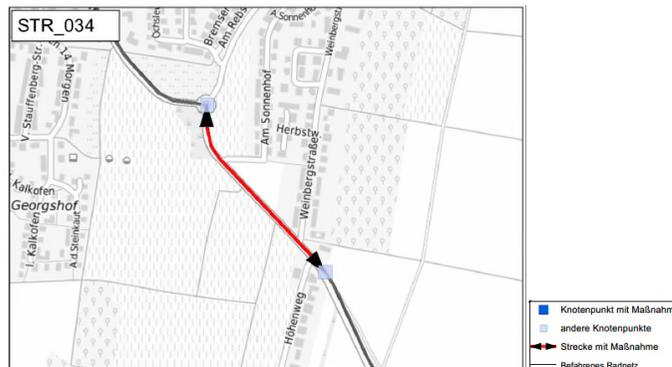
Einzelmaßnahme(n)
- (Neu-)Markierung eines Schutzstreifens (einseitig, inkl. Neuordnung Straßenraum)

Musterlösung-/querschnitt
Musterlösung 3.2-6

Straßenklasse
Kreis



Beschreibung der Maßnahme:
Auf diesem Abschnitt der K 34 wird der Radverkehr aktuell auf der Fahrbahn geführt. Diese Strecke hat Außerortscharakter und eine Steigung von 7,5 %. Zur Sicherung des Radverkehrs wird empfohlen einen einseitigen Schutzstreifen bergauf (auf der Südseite) zu markieren.
Alternativ könnte an dieser Stelle auch der Gehweg regelgerecht ausgebaut werden, sodass der Radverkehr im Seitenraum geführt wird.



Eckdaten:

4.275 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts
Bestand: Fahrbahnführung (Gehweg 1,50 m)

= Mischverkehr oder teilweise Separation

Prüfung möglicher Maßnahmen:

Schutzstreifen einseitig (bergauf)

Ausbau der Nebenanlage? (3 m)



Randmarkierung

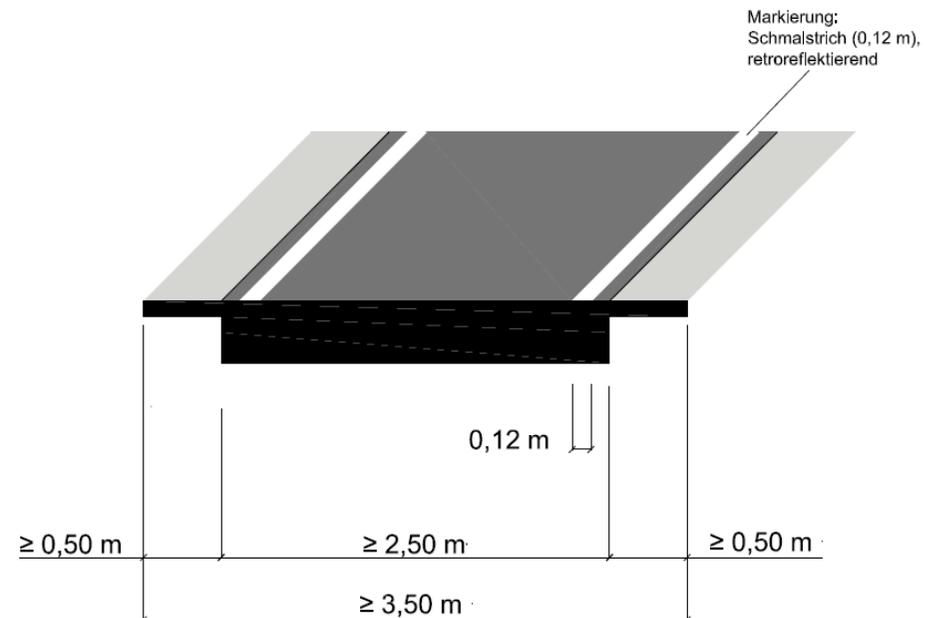
Bessere Orientierung auch bei Dunkelheit
(für den Kfz-Verkehr bereits selbstverständlich...)



Musterlösung

Selbständig geführte Radwege

Randmarkierung Fahrradroute im ERA-Standard



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)

Anwendungsbereiche:

- außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden

Hinweise:

- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendefahr
- kann in Verbindung mit markierten Fahrradpiktogrammen auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete Interkommunale Radschnellverbindungen dienen
- für eine gute Umweltverträglichkeit können lösemittelfreie Markierungsstoffe angewandt werden

Neubau an der L 426

Planungen des LBM



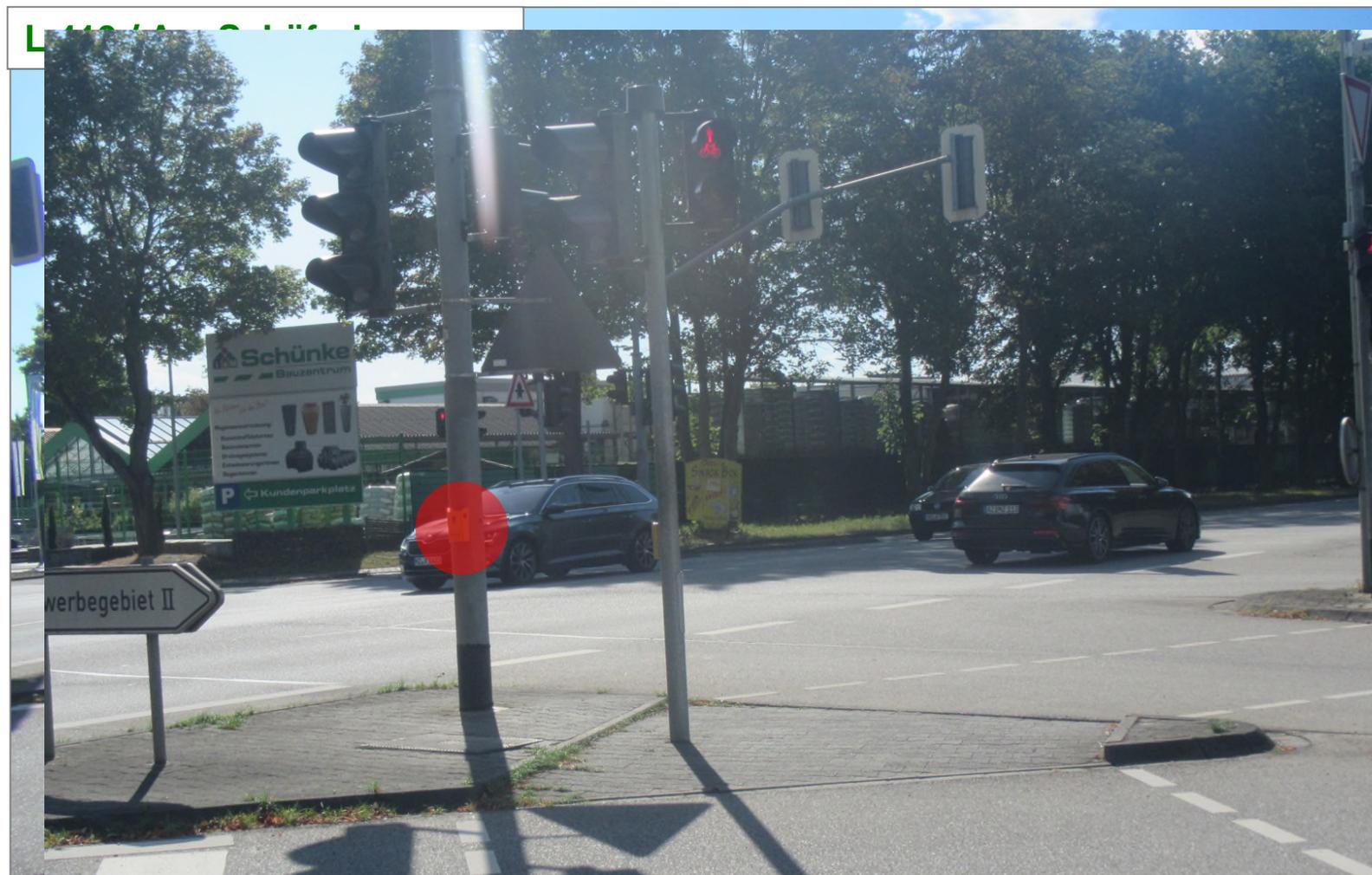
Beispiel einer Planung an einem signalisierten Knoten

L 413 zwischen Nieder-Olm – Stadecken-Elsheim (Am Schäferbrunnen)



L 413 / Am Schäferbrunnen



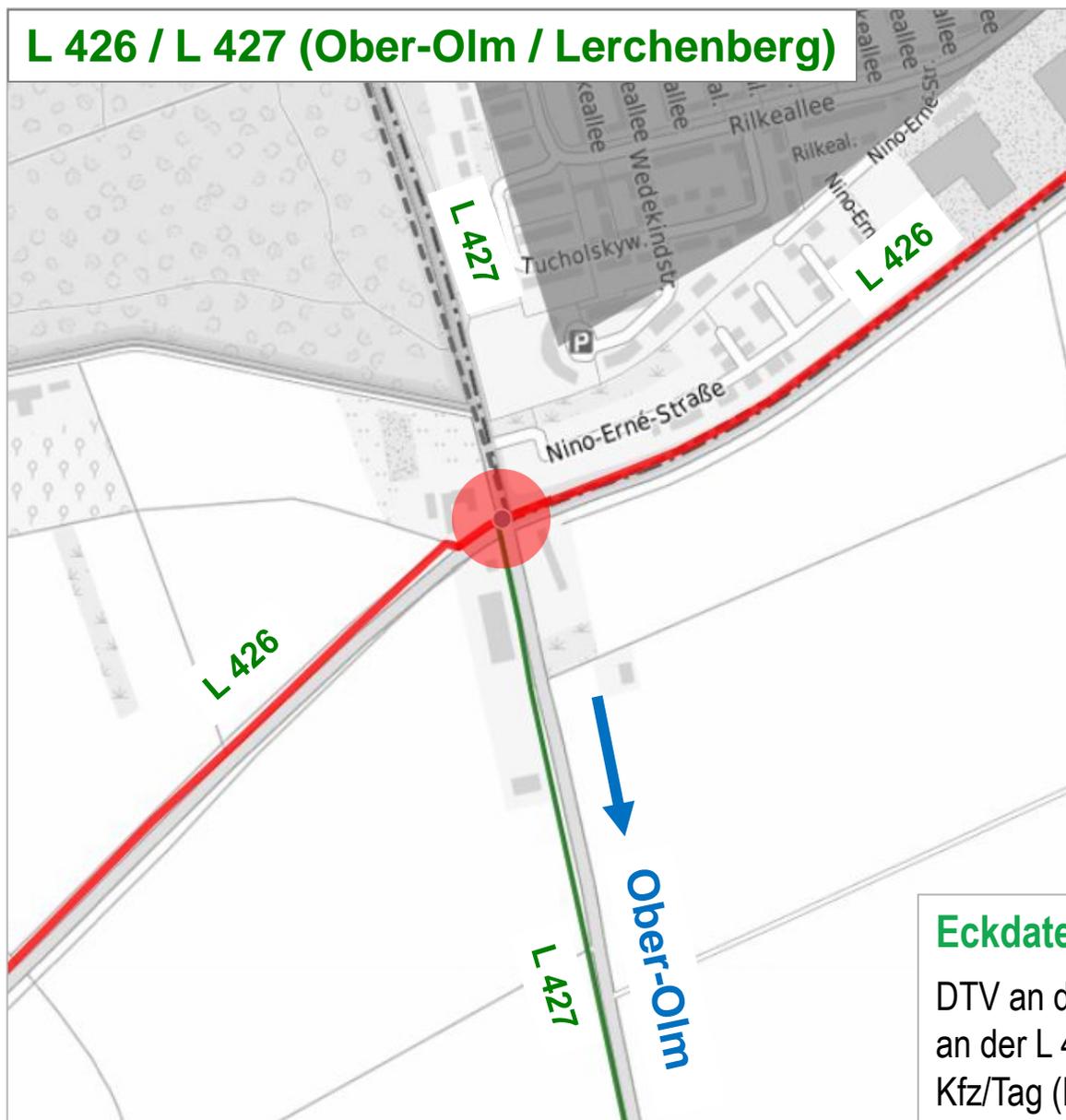


Maßnahmenvorschlag: Die LSA für Radfahrer und Fußgänger sollte so umgestaltet werden, so dass eine Querung parallel zum Kfz-Verkehr erfolgen kann und eine Anforderung nur noch am Rechtsabbieger erforderlich ist. Die beiden folgenden Ampeln für Radfahrer und Fußgänger sollten parallel zum Kfz-Verkehr automatisch grün erhalten.

Beispiel einer Planung an einem signalisierten Knoten

**L 426 / L 427
(Ober-Olm / Lerchenberg)**

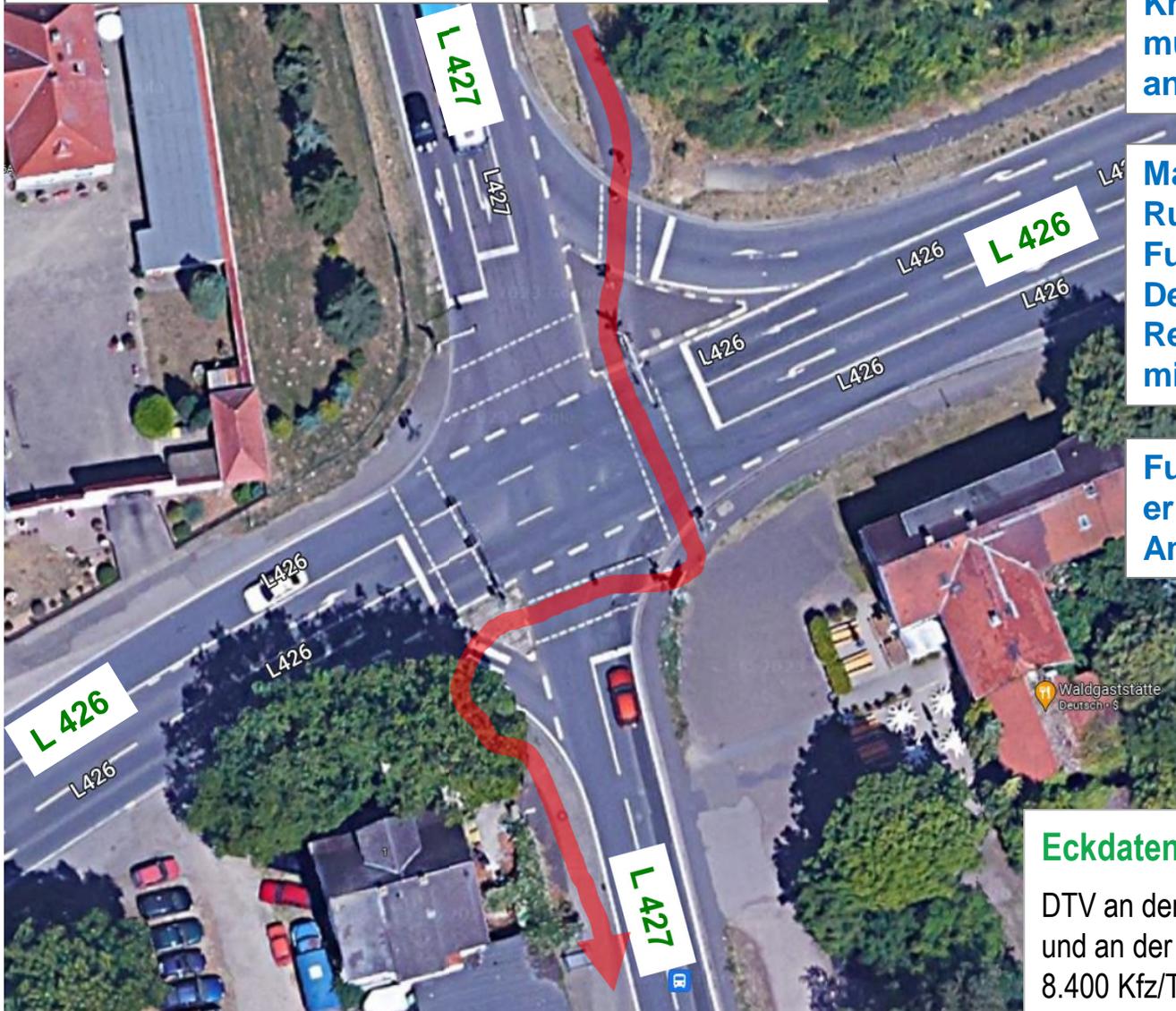
L 426 / L 427 (Ober-Olm / Lerchenberg)



Eckdaten:

DTV an der L 426 9.9800 bis 10.200 Kfz/Tag und an der L 427 4.800 (→ Ober-Olm) und 8.400 Kfz/Tag (Richtung Drais), Abschnitt außerorts

L 426 / L 427 (Ober-Olm / Lerchenberg)



Für eine Querung des Knotens von Nord nach Süd muss ein Radfahrer 3 x grün anfordern.

Maßnahmenvorschlag: Rund-um-grün für Fußgänger und Radfahrer. Der unsignalisierte Rechtsabbieger sollte mitsignalisiert werden.

Fußgänger und Radfahrer erhalten eine eigene Ampelphase.

Eckdaten:

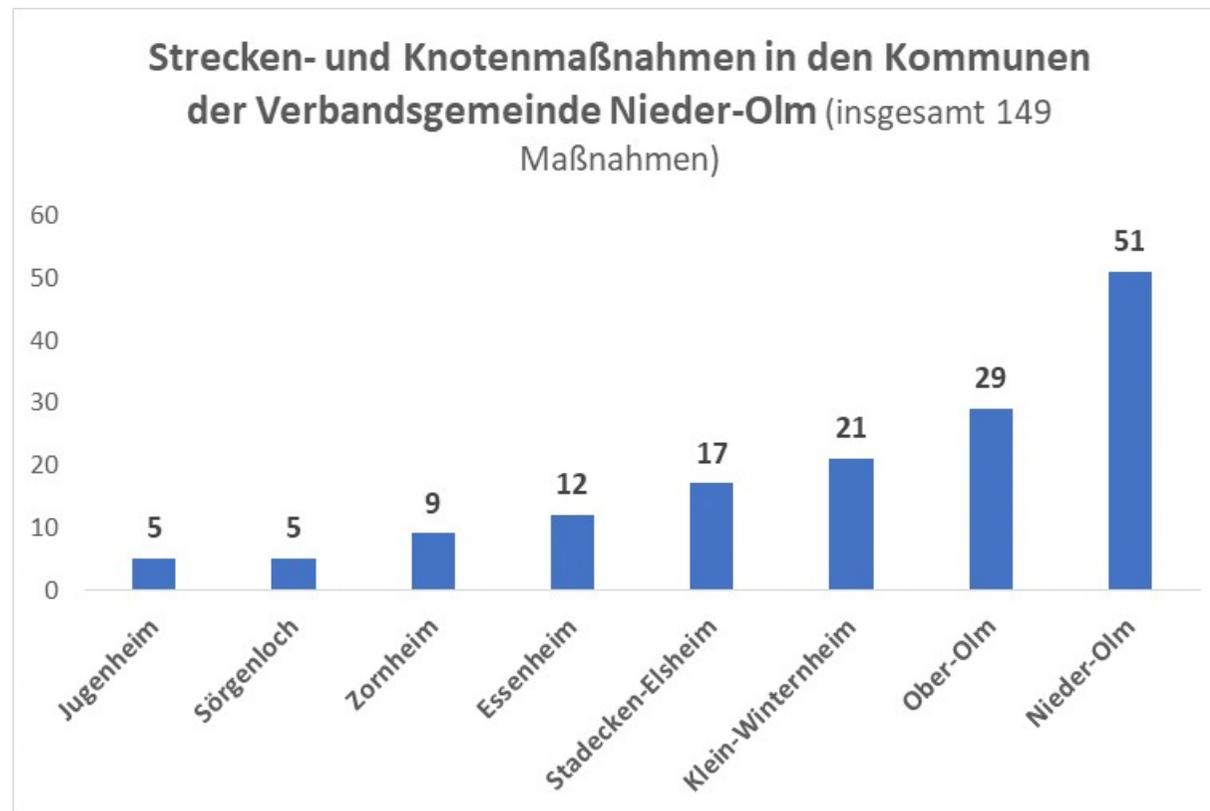
DTV an der L 426 9.800 bzw. 10.200 Kfz/Tag und an der L 427 4.800 (→ Ober-Olm) und 8.400 Kfz/Tag (→ Drais), Abschnitt außerorts

Übersicht über Maßnahmen in der VG Nieder-Olm

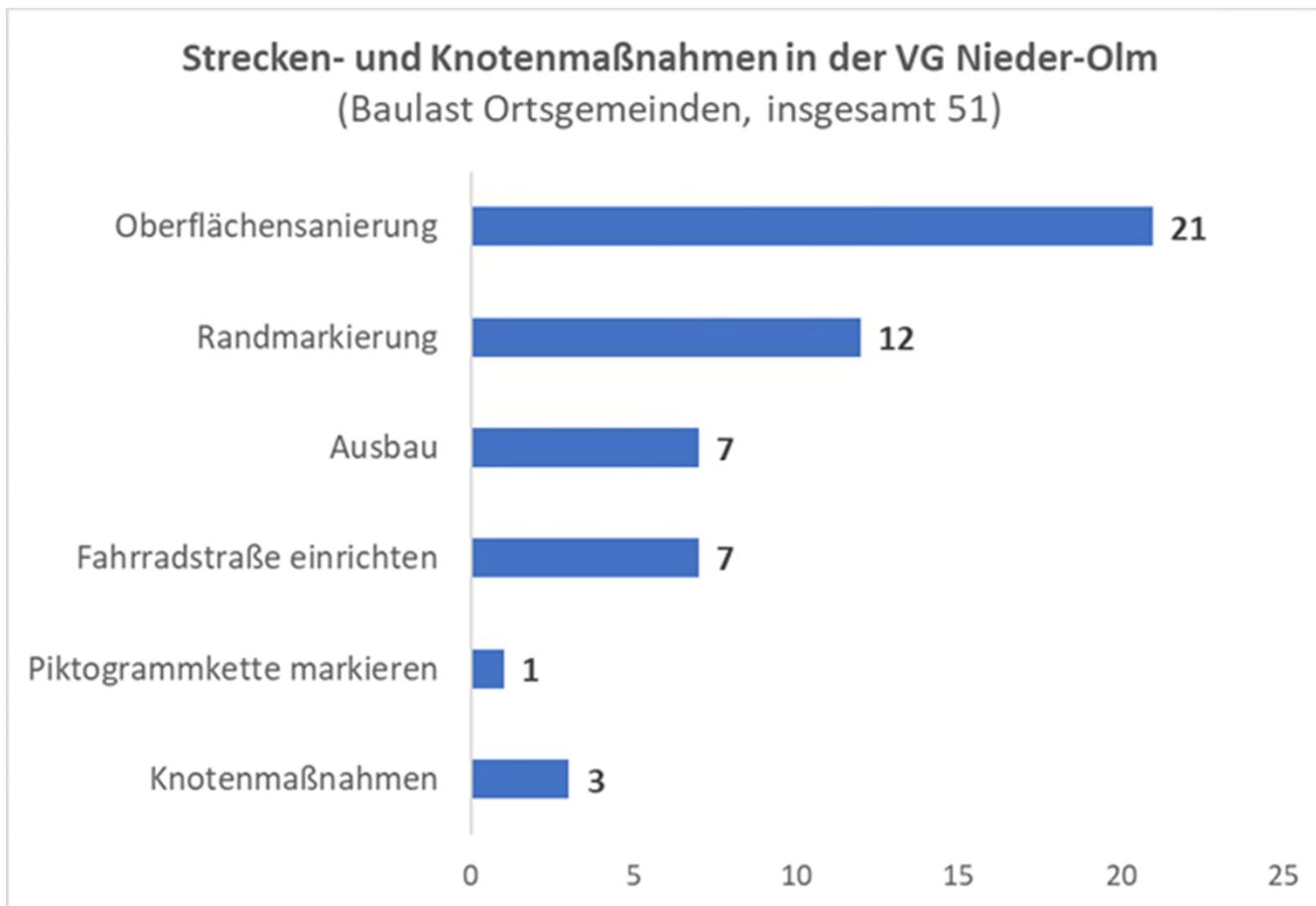


Übersicht über die Maßnahmen in der VG Nieder-Olm

- In Summe **382**, davon
- VG Nieder-Olm: **149** (VG Wörrstadt: 233)



Übersicht Maßnahmenkataster



Förderung von Radverkehrsmaßnahmen



Förderprogramme

Förderung
durch den Bund

Förderung
durch das Land

Zentrale Beratung für Radwege-Förderung



© LBM

Um diesem wachsenden Bedarf Rechnung zu tragen, planen die Kommunen in Rheinland-Pfalz diverse Infrastrukturprojekte, die das Angebot für die Radfahrer optimieren und die Rahmenbedingungen für eine umweltfreundliche Mobilität verbessern sollen.

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat eine zentrale Anlaufstelle eingerichtet, bei welcher sich Kommunen, die konkrete Radinfrastrukturprojekte planen oder umsetzen möchten, über die verschiedenen Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene informieren können.

Die Beratungsstelle ist erreichbar unter:

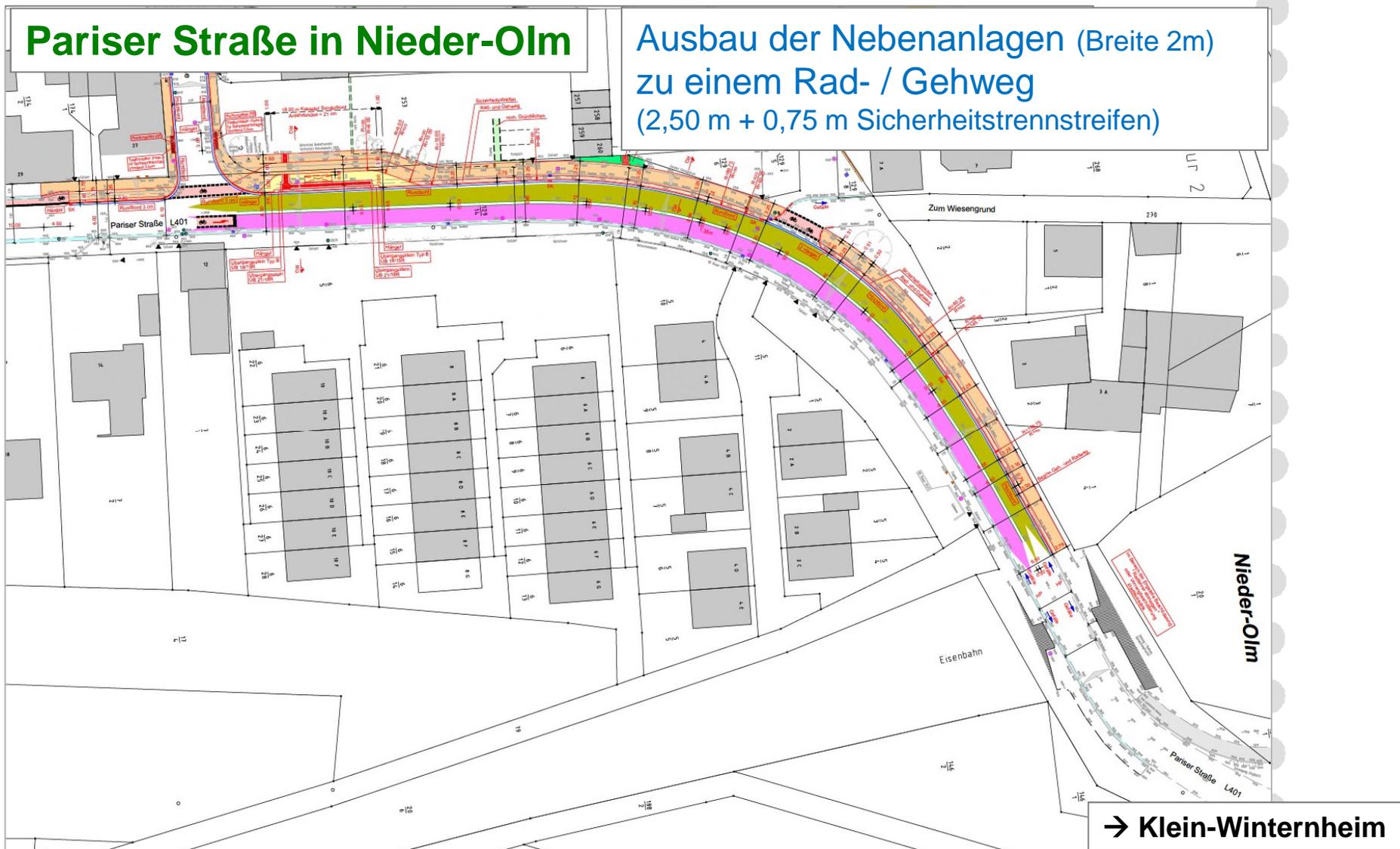
- foerderberatung-radwege@lbm.rlp.de
- Telefon: 0261 / 30 43 96 1 (werktags von 9.00 bis 15.00 Uhr)

Maßnahmen in der Umsetzung

Maßnahme in Nieder-Olm (Pariser Straße)



Maßnahmen in der Umsetzung



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**

www.viakoeln.de

celina.hoffmann@viakoeln.de

frank.reuter@viakoeln.de

