

# **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

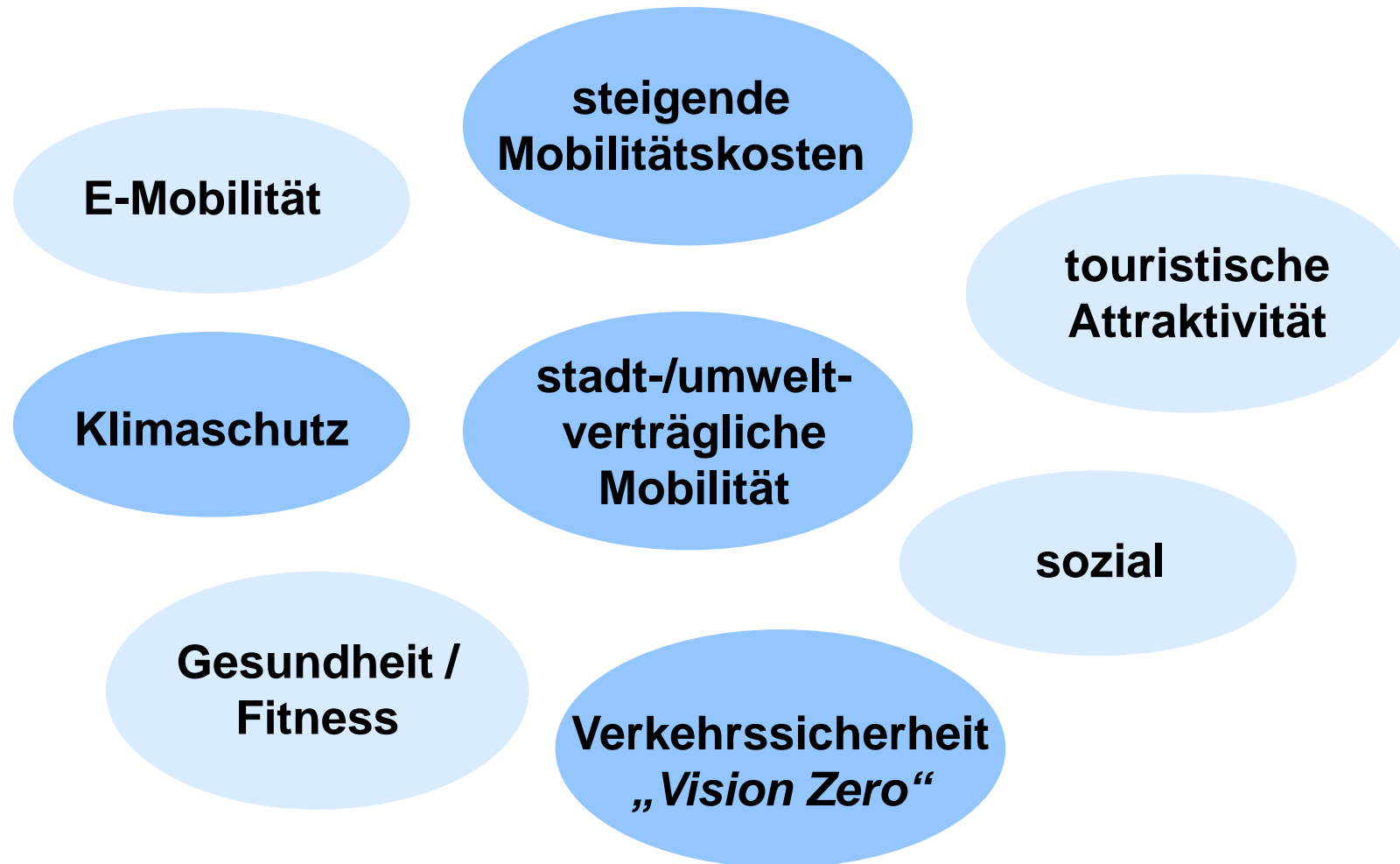
- Das Planungsbüro VIA ist eine eingetragene Genossenschaft. Es werden zurzeit 31 fest angestellte Mitarbeitende beschäftigt.
- Das Planungsbüro VIA besteht seit 1994.
- Das Planungsbüro VIA weist langjährige Erfahrungen in folgenden Bereichen auf:
  - Konzeption und Umsetzung von Radverkehrskonzepten
  - 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](http://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

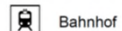
### Arbeitsschritte:

- 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



#### 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

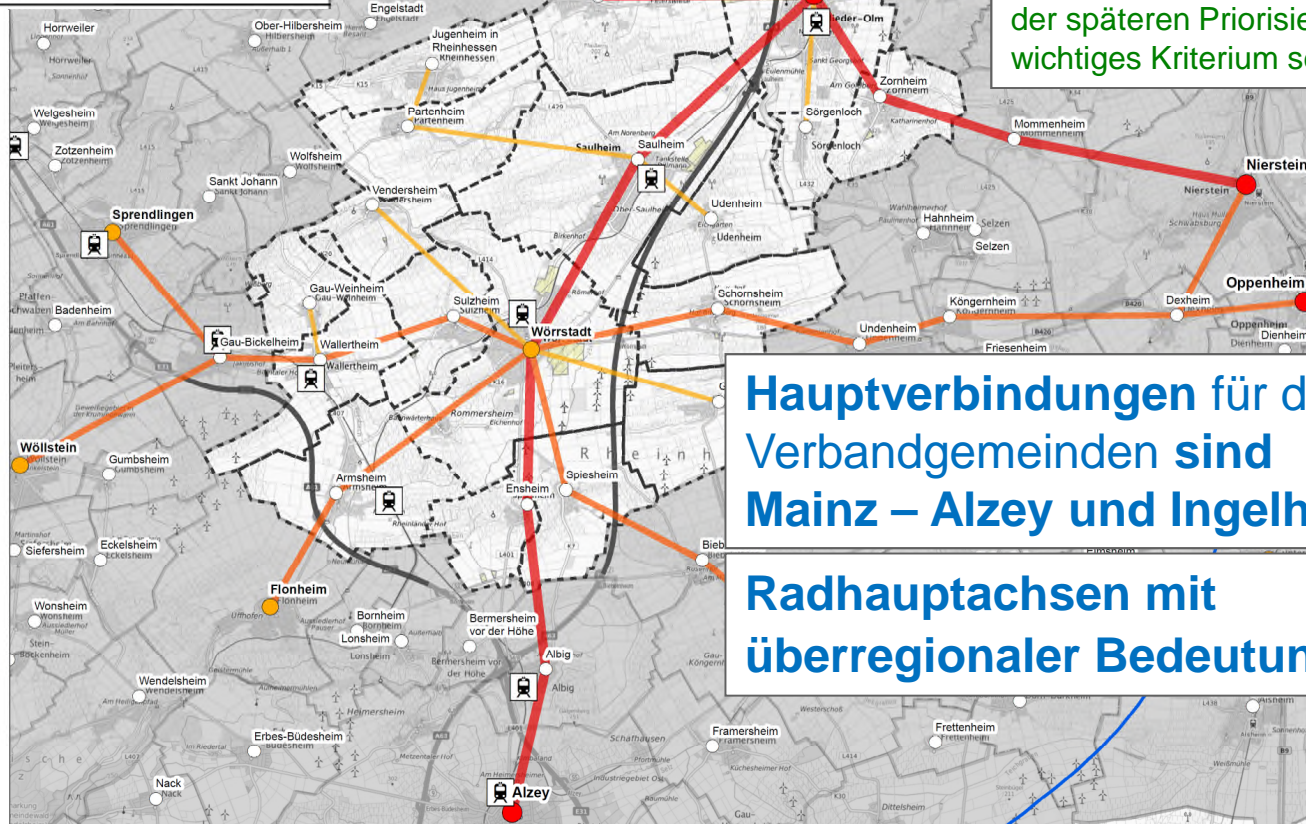
-Olm



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.



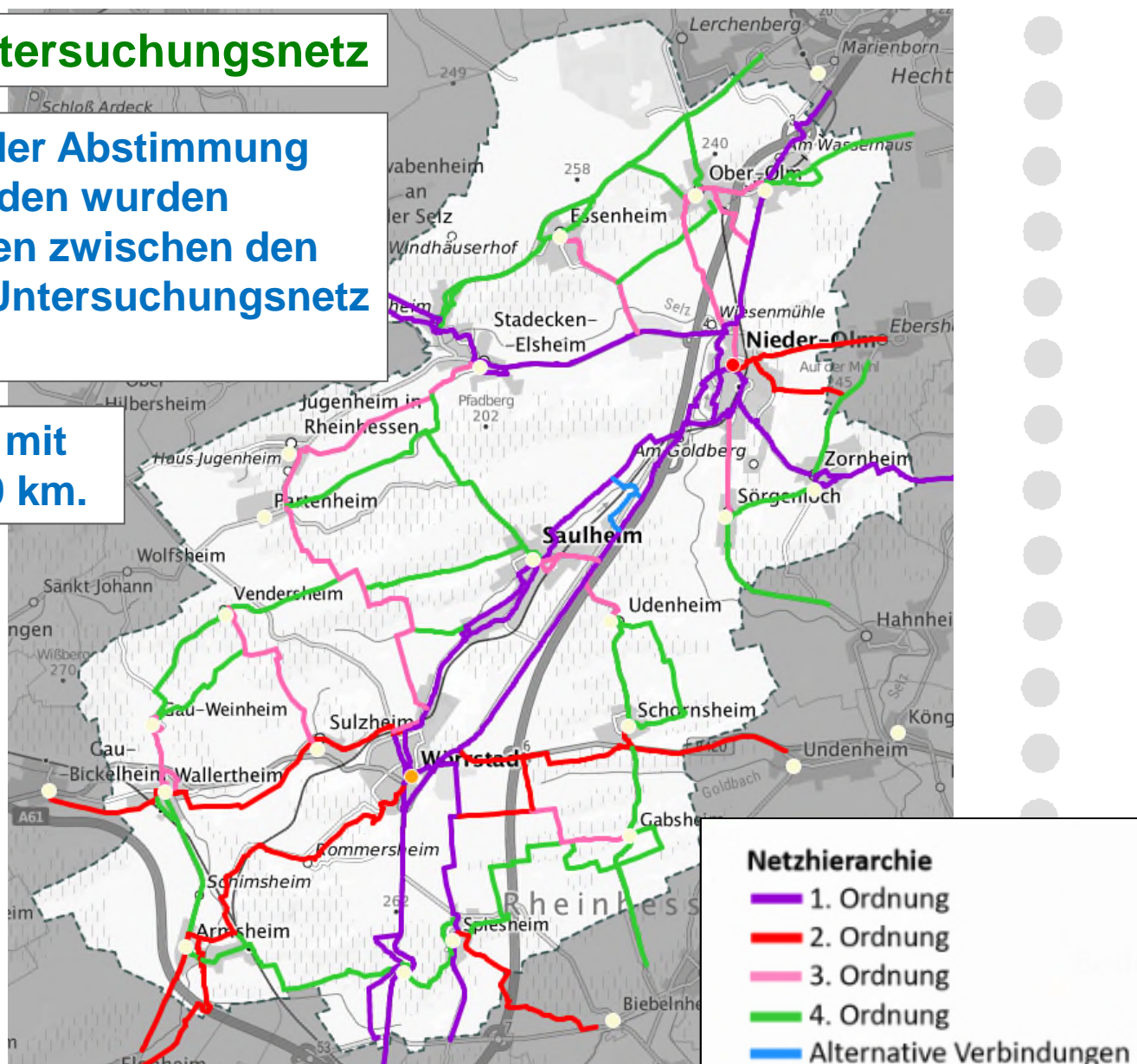
Hauptverbindungen für die beiden Verbandsgemeinden sind  
**Mainz – Alzey und Ingelheim – Nierstein**

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.





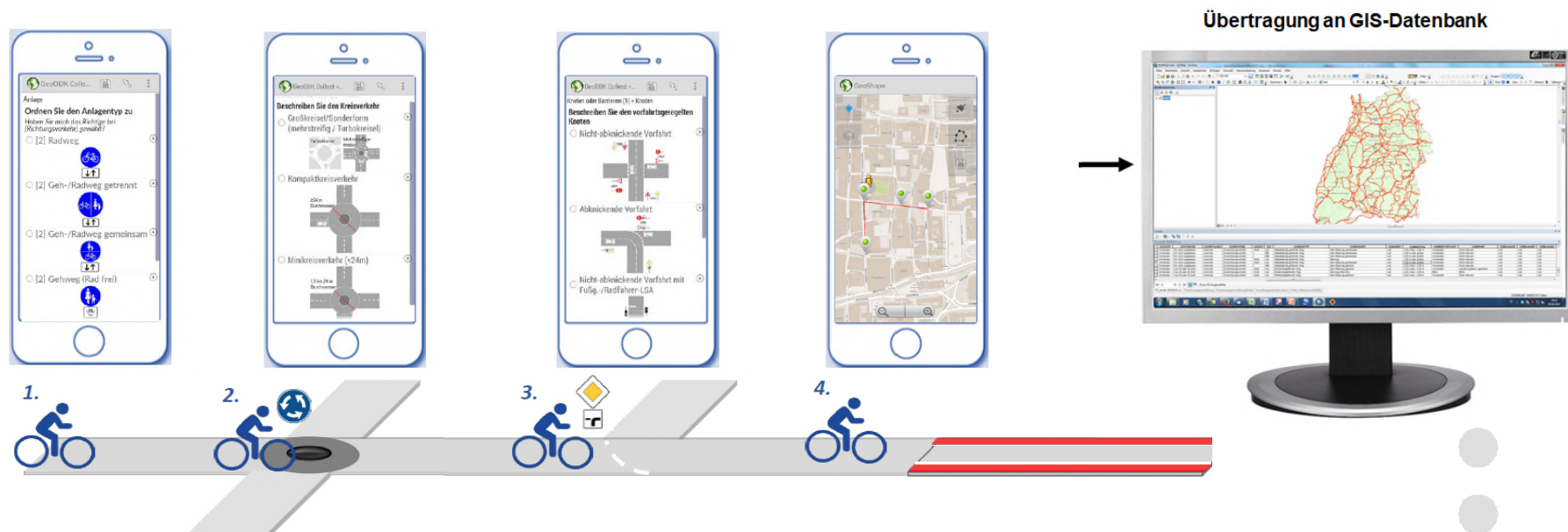
## Abgestimmtes Untersuchungsnetz

Die bereits ausgeschilderten Verbindungen sind Bestandteil des Radnetzes!



Untersuchungsnetz ist mit den Planungen der Kreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen abgestimmt!

## 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

RIN



Richtlinien  
für die Anlage von Landstraßen

RAL

Ausgabe 2012



Richtlinien für die Anlage  
von Stadtstraßen

RASt 06



Empfehlungen für  
Radverkehrsanlagen

ERA

R 2

Ausgabe 2010

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



## Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

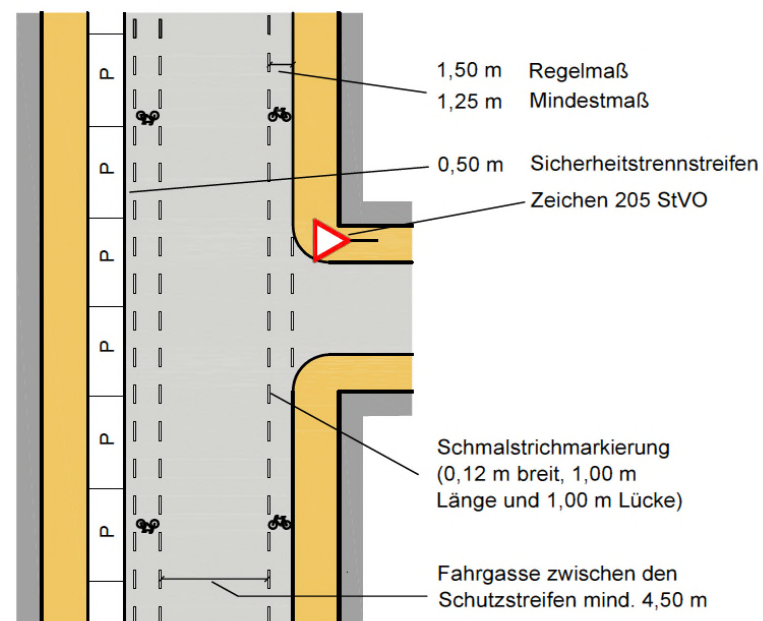
### Beispiel: Schutzstreifen

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



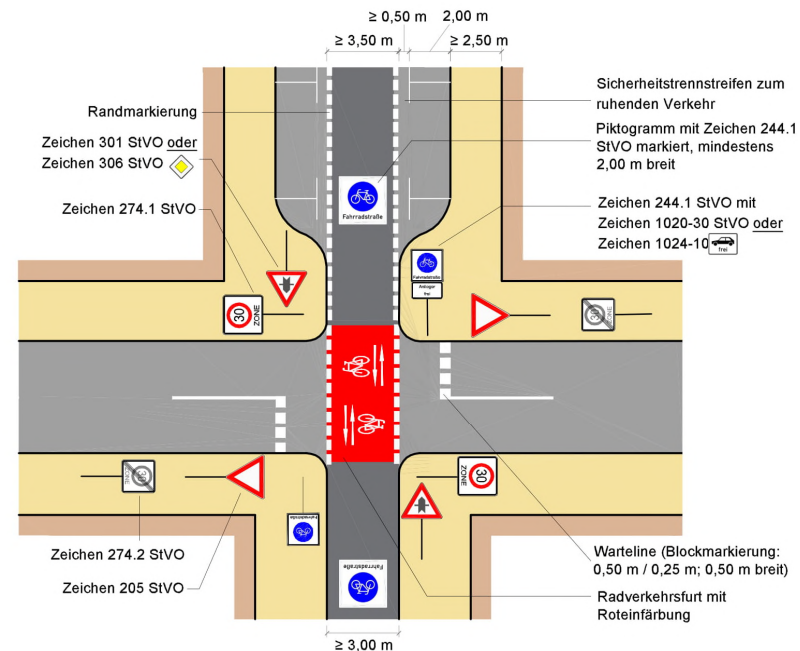
## Kampagne zur Fahrradstraße

### 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 aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen:  $\geq 3,00$  m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen:  $\geq 3,50$  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



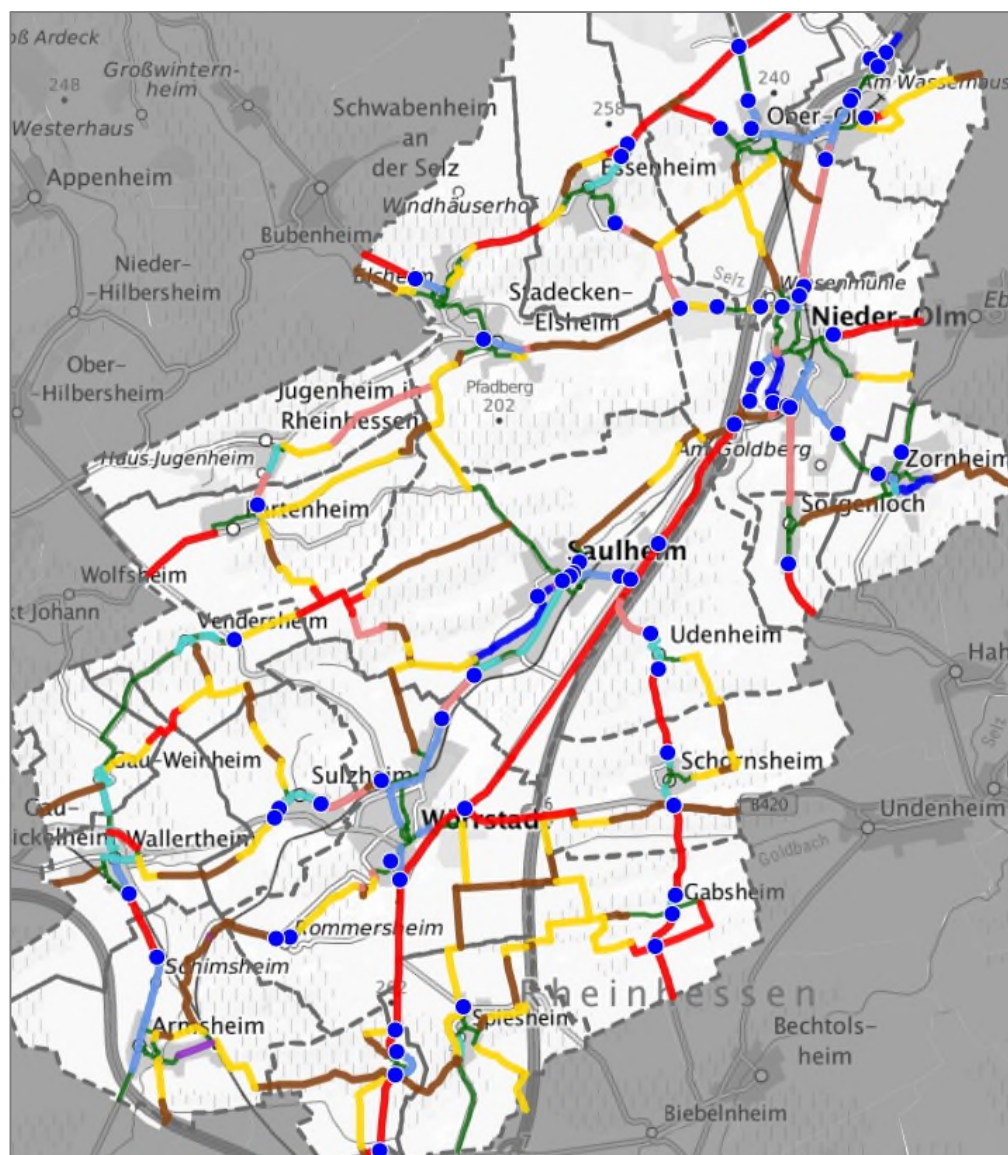
Fahrradstraße in der Rütshofstraße in Kaiserlautern. Wurde im Mai 2022 eingerichtet.



## 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
- Oberflächensanierung
- 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				

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

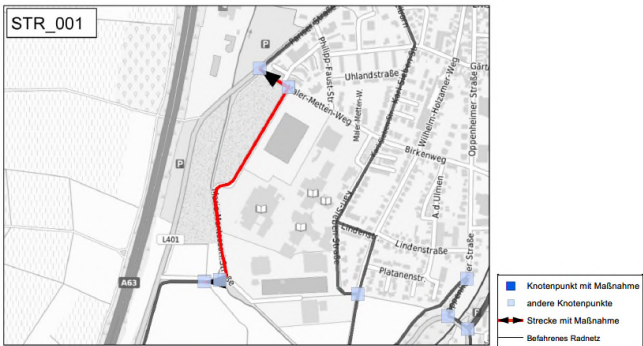
Priorität

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

Ländliche Verbindungswege (DLR):

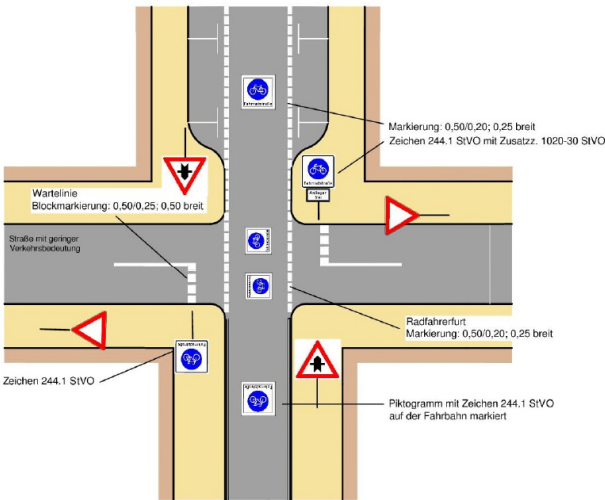
Beschreibung der Maßnahme:

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.



Maßn	Alle Maßnahmen in einem Maßnahmenkataster	667
------	---	-----

## Musterlösung Radverkehr in Erschließungsstraßen Gestaltung von Fahrradstraßen (1)

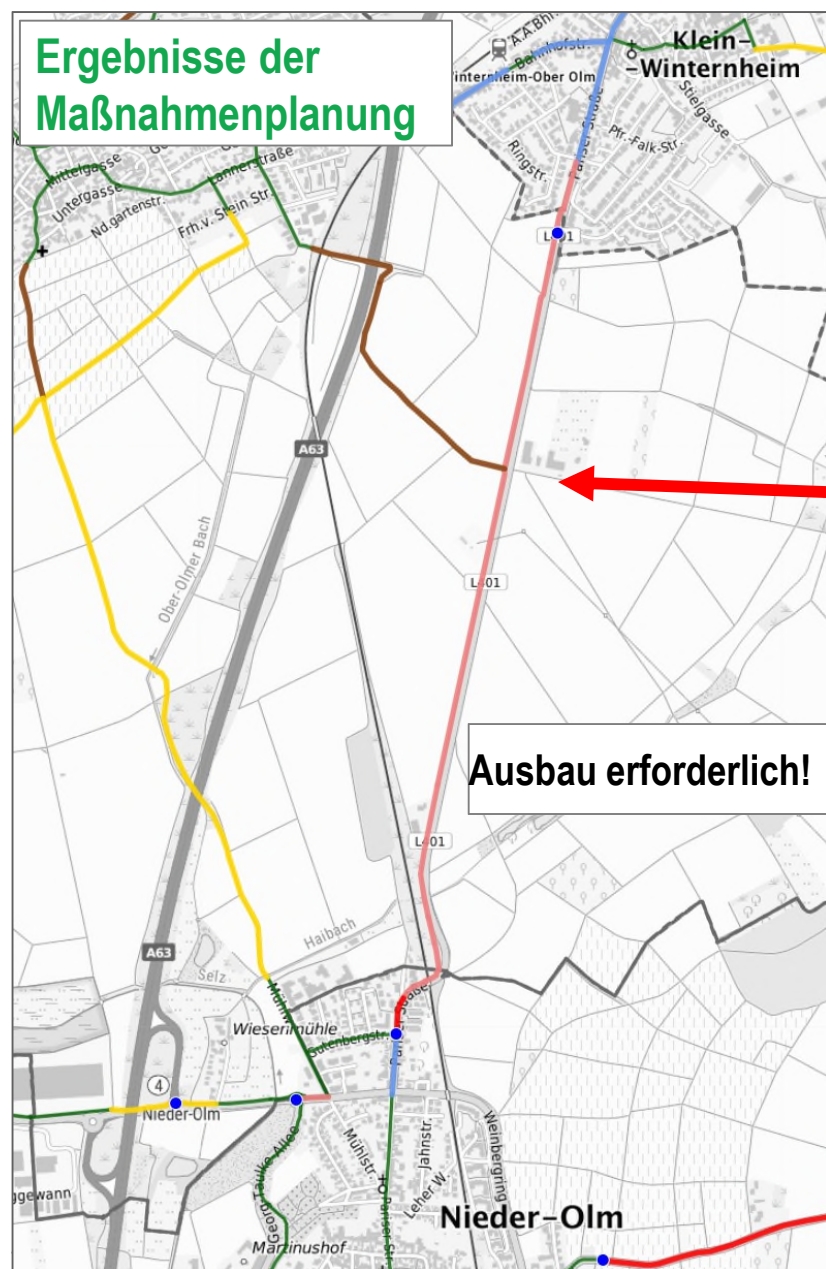


- Regelungen:**
- EPA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3
  - SIVO und VwV zur SIVO
- Anwendungsbereiche:**
- Straßen auf denen der Radverkehr ganz oder zeitweise überwiegt
- Hinweise:**
- anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen, ggf. als Einrichtungsverkehr
  - die Bevorrechtigung 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)

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

# Beispiele für typische Maßnahmen in einem Radverkehrskonzept

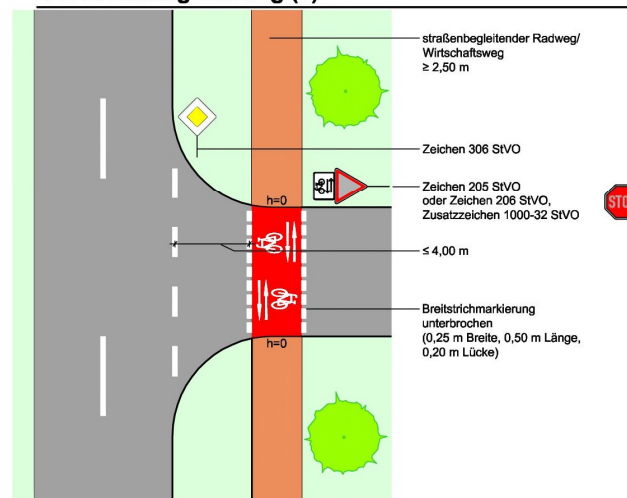




## Radweg zwischen Klein-Winternheim und Nieder-Olm



### 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



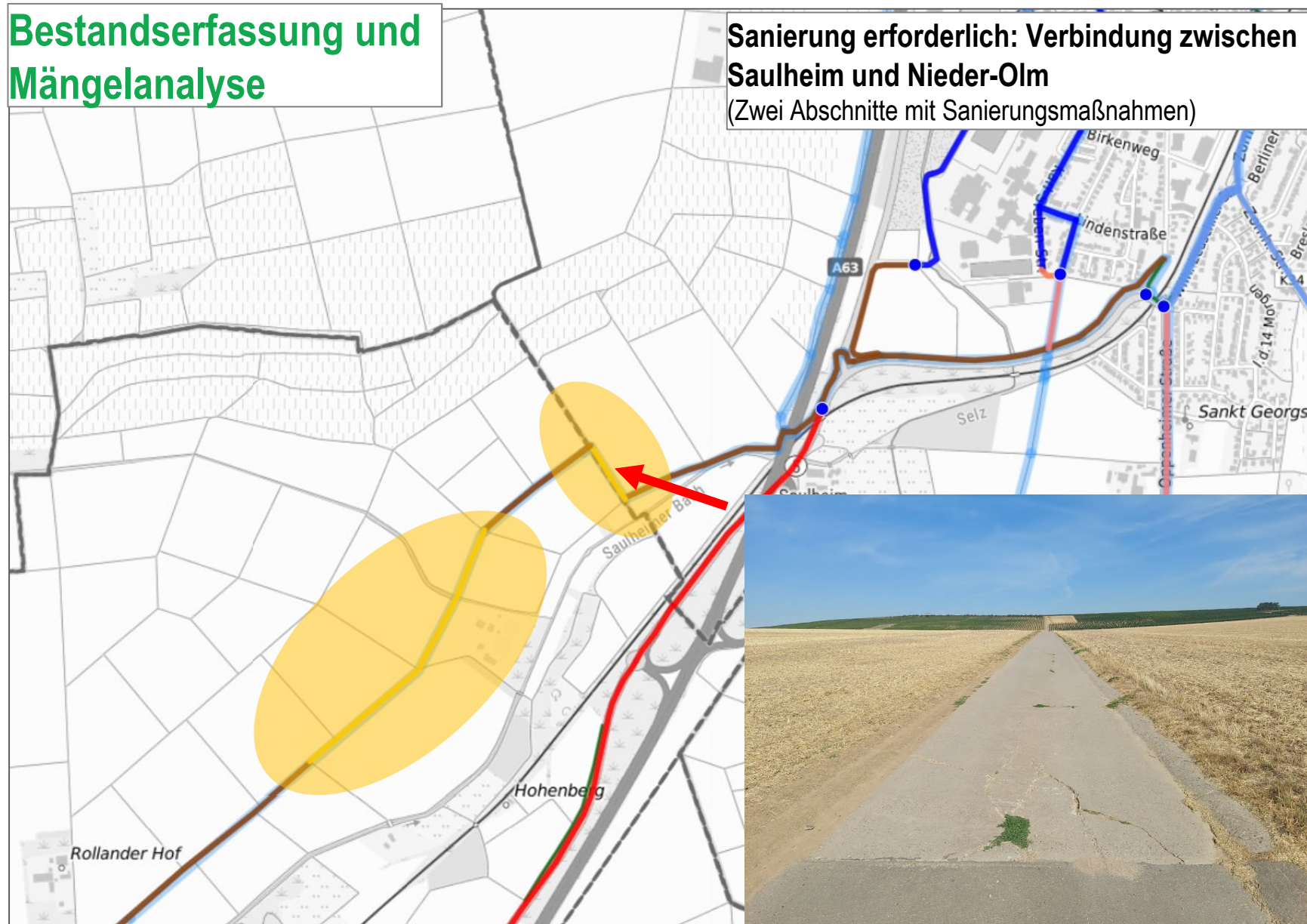
Dringender  
Handlungsbedarf

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

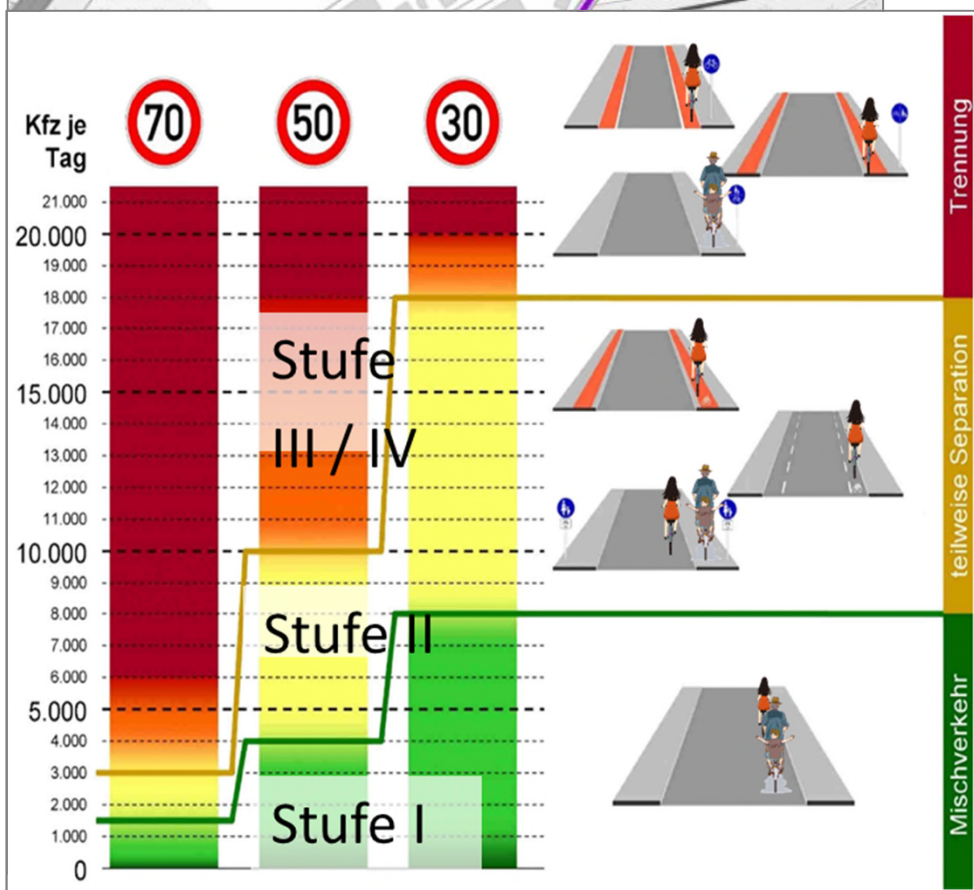
# **Beispiel einer Planung auf einer gesamten Achse oder Ortsdurchfahrt**

## **Klein-Winternheim**



## Ortsdurchfahrt Klein-Winternheim

### 1. Abschnitt zwischen Ortseingang und Bahnhofstraße



### Eckdaten:

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

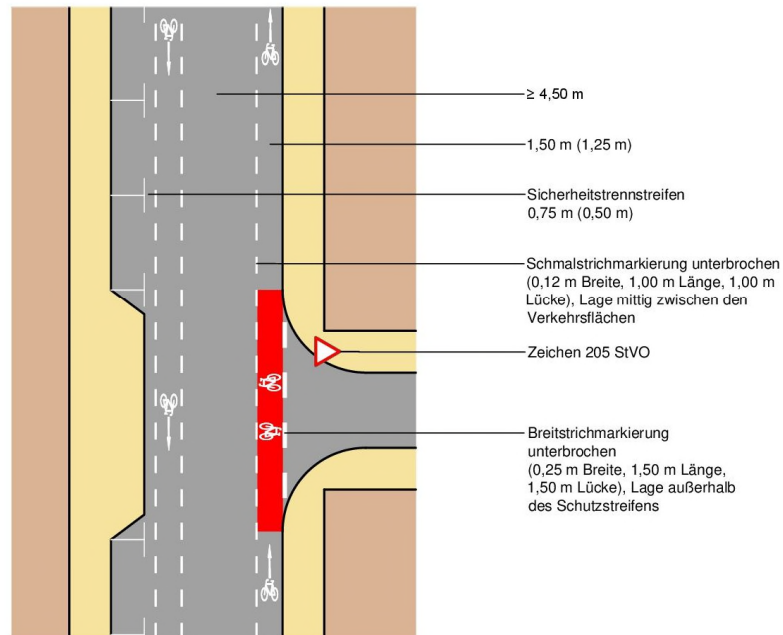
= Mischverkehr oder teilweise Separation

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 (≥ 30 km/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?**

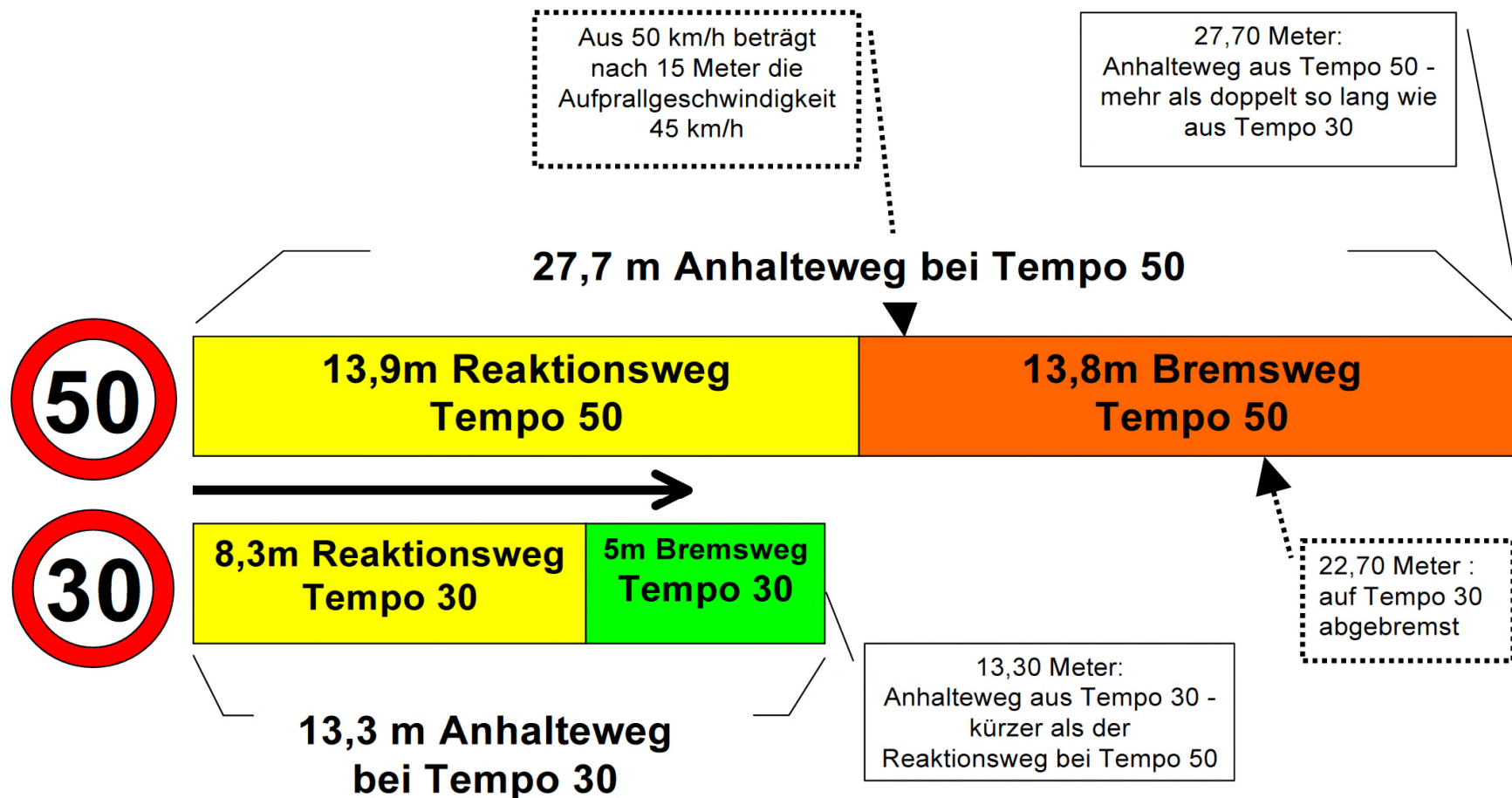
Erforderliche Breiten:

**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

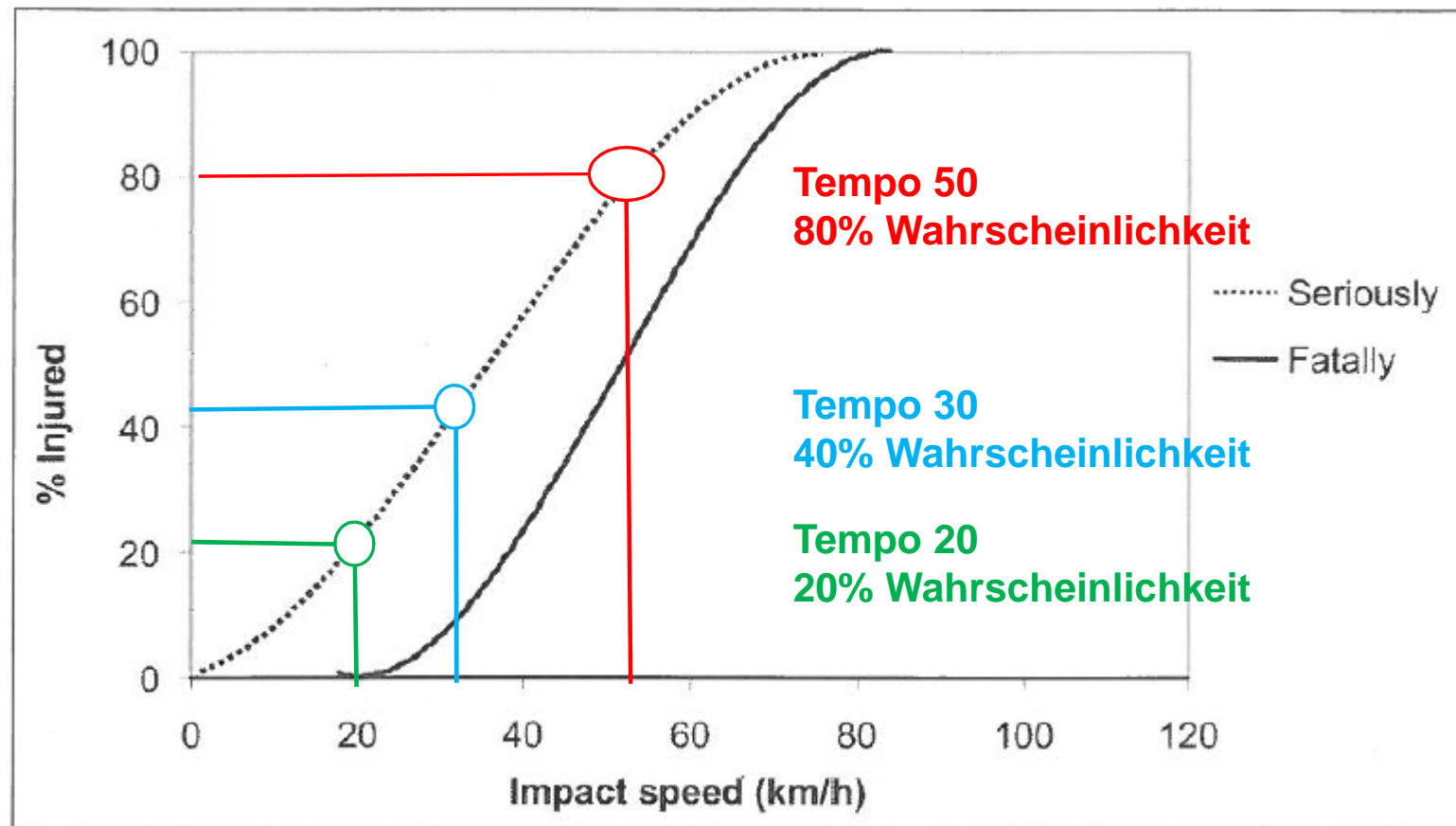


Bild 2: Zusammenhang zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit (Pkw) und der Wahrscheinlichkeit, mit der Fußgänger tödlich oder schwer verletzt werden (kumulative %; Erke & Elvik, 2006)



## Geschwindigkeitsreduzierung rettet Leben

 Bundesministerium für Digitales und Verkehr

BMDV AKTUELL PRESSE / DIGITALE KOMMUNIKATION PRESSEFOTOS KONTAKT

Themen ▾ Ministerium ▾ Service ▾  Suchbegriff

[/](#) Kabinett beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

**PRESSEMITTEILUNG**

### Kabinett beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Wissing: Gesetzentwurf gibt Kommunen mehr Spielräume

**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)

## Ortsdurchfahrt Klein-Winternheim

### 2. Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Ortsausgang



### Eckdaten:

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

Prüfung möglicher Maßnahmen: **Schutzstreifen**

**Tempo 30 bis kurz vor „Am Bandweidenweg“**

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

Erforderliche Breiten:

**Schutzstreifen 2 x 1,50 m + 5,50 m Fahrbahn =  
8,50 m**





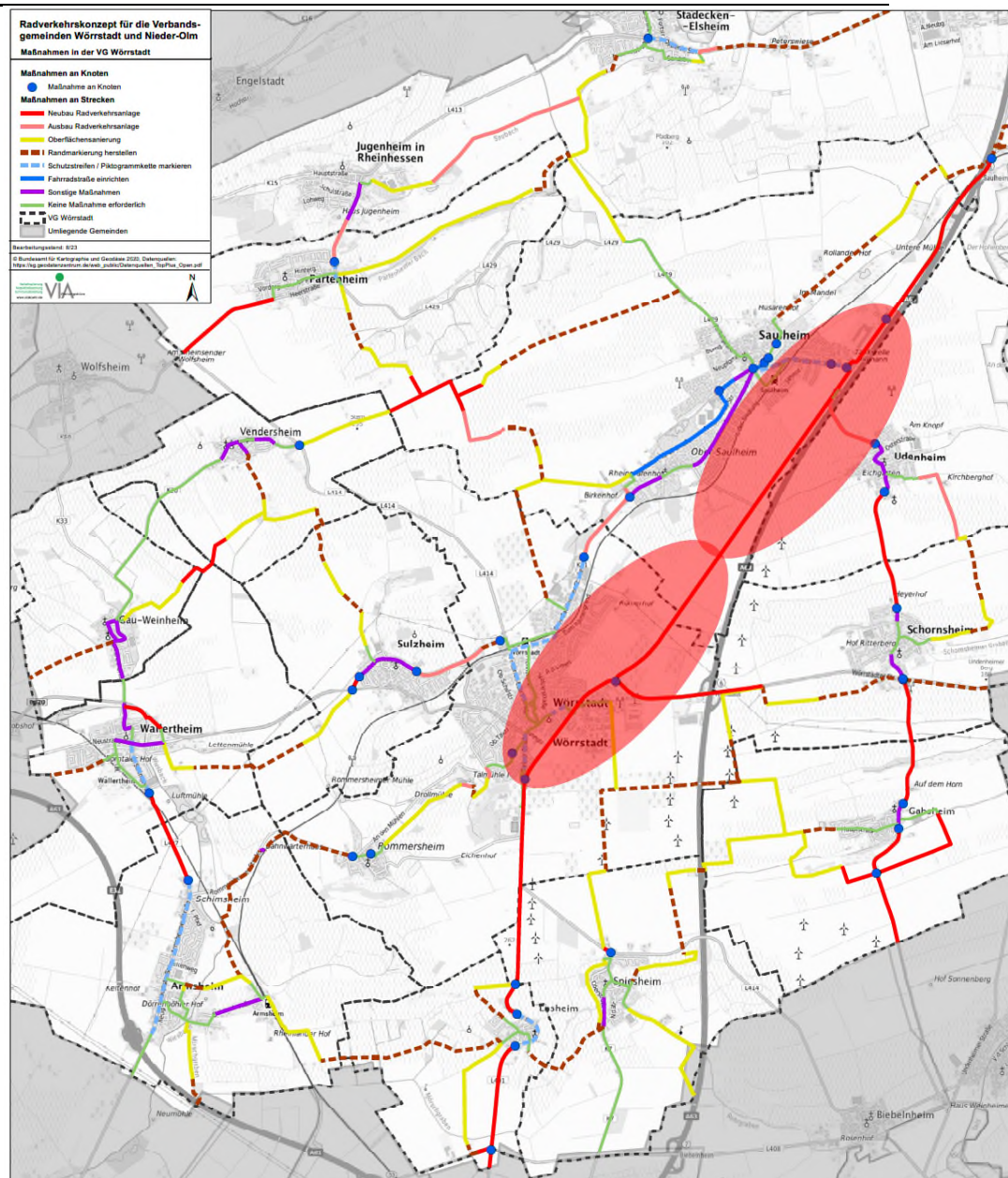
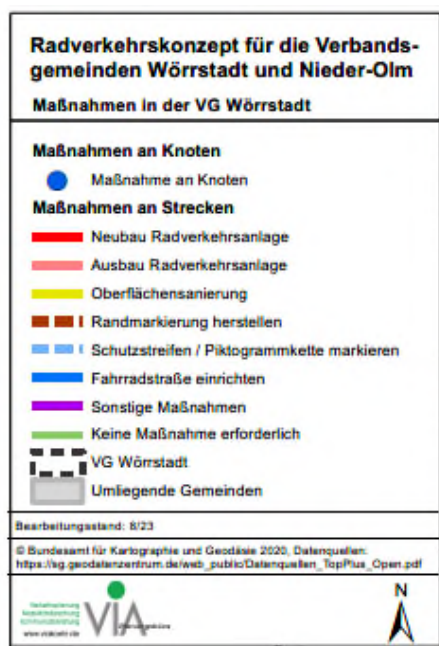


**Klein-Winternheim  
– Mainz-Marienborn**





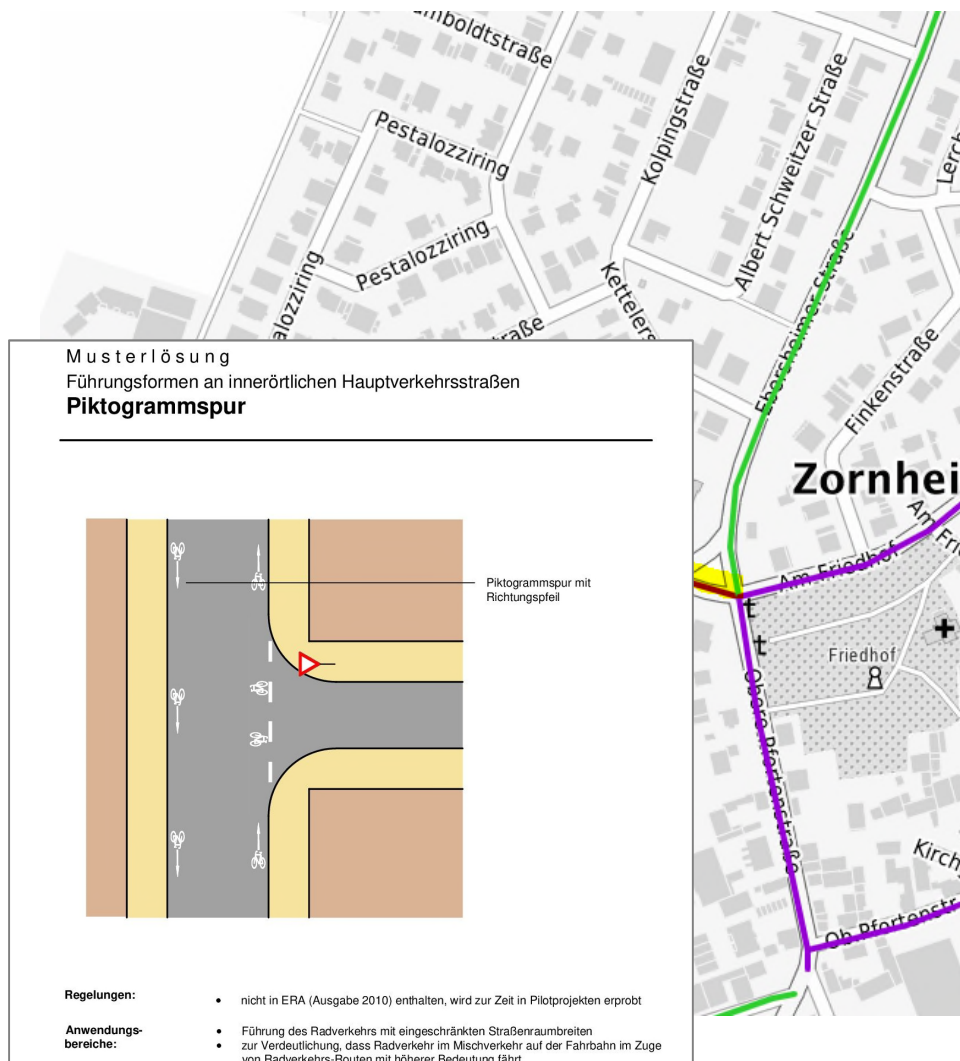
## Kriterien: Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung



# **Beispiel einer Planung auf einer gesamten Achse**

## **Nieder-Olm - Zornheim**

## Verbindung Nieder-Olm – Zornheim 1. Innerorts in Zornheim (STR\_029)



### Eckdaten:

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

Bestand: Führung auf der Fahrbahn

= **Mischverkehr oder teilweise Separation**

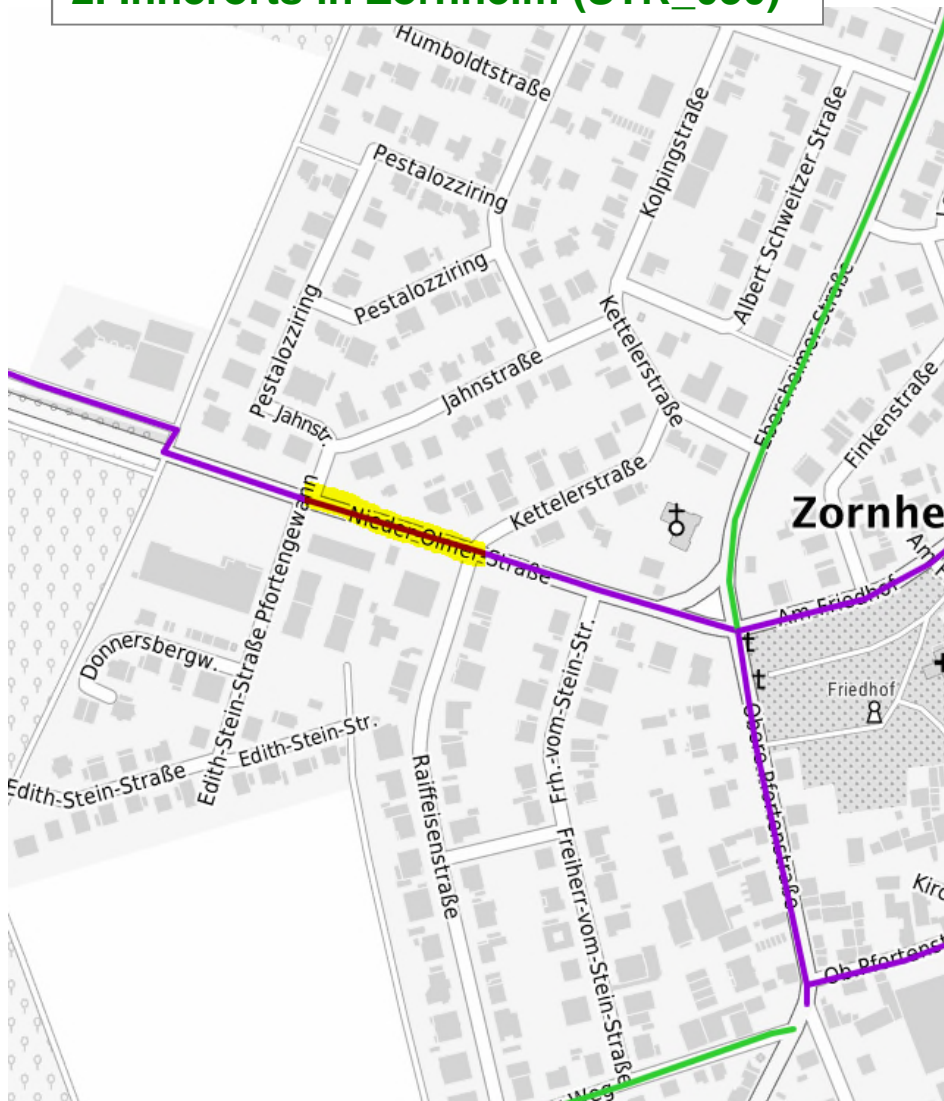
Prüfung möglicher Maßnahmen:

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**

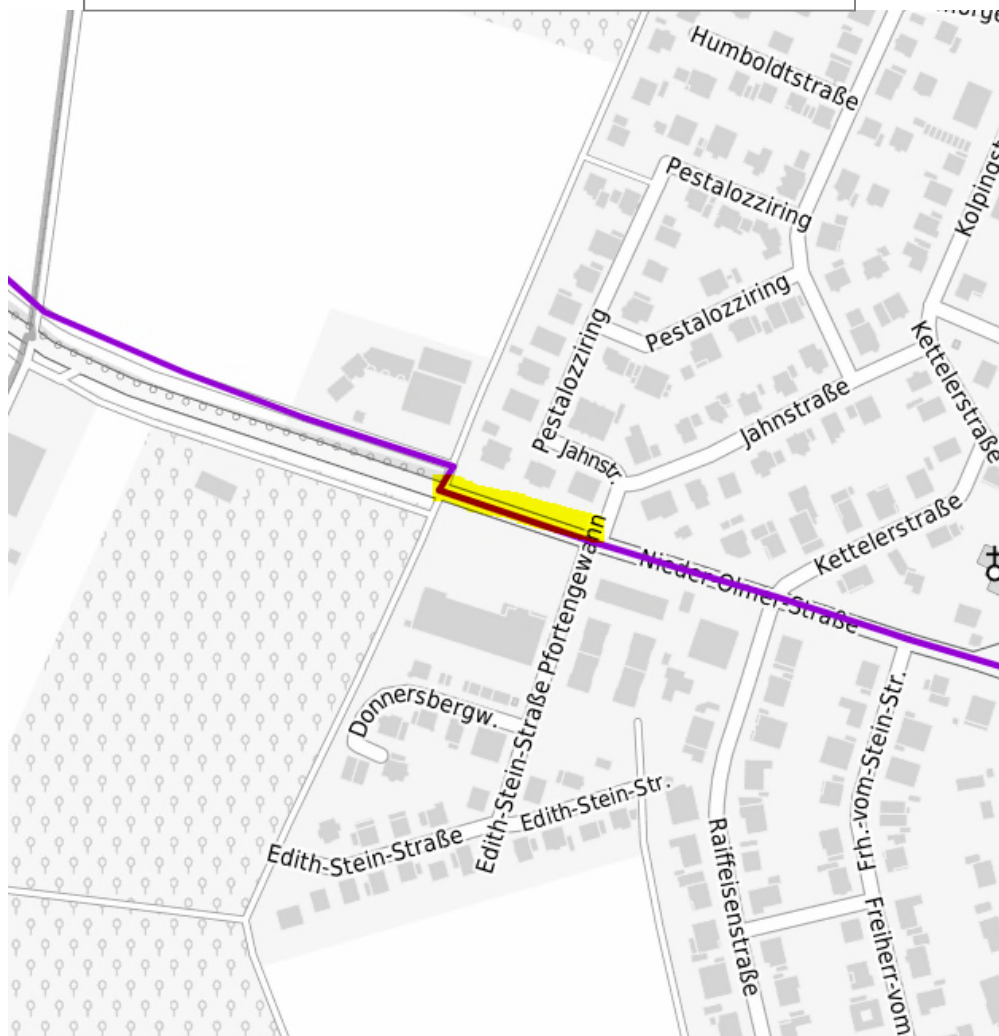
Prüfung möglicher Maßnahmen:

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:**

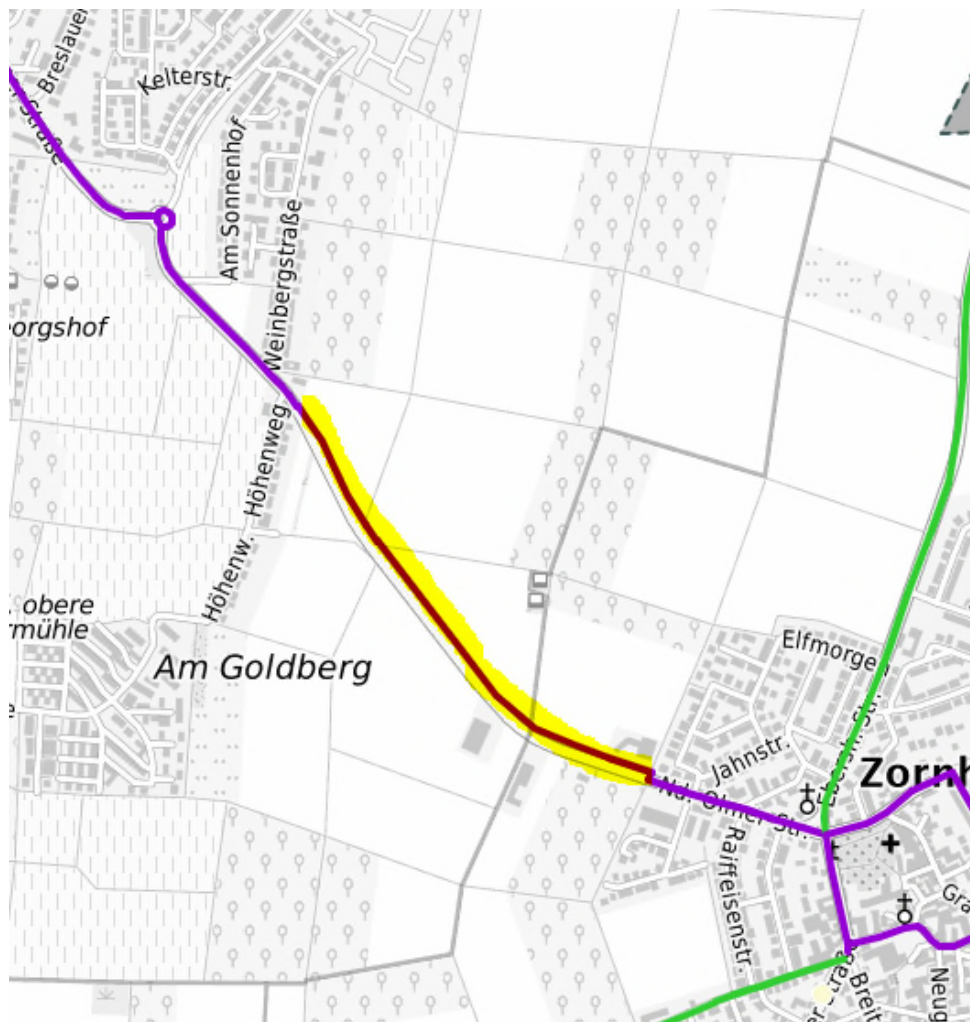
4.275 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

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)**

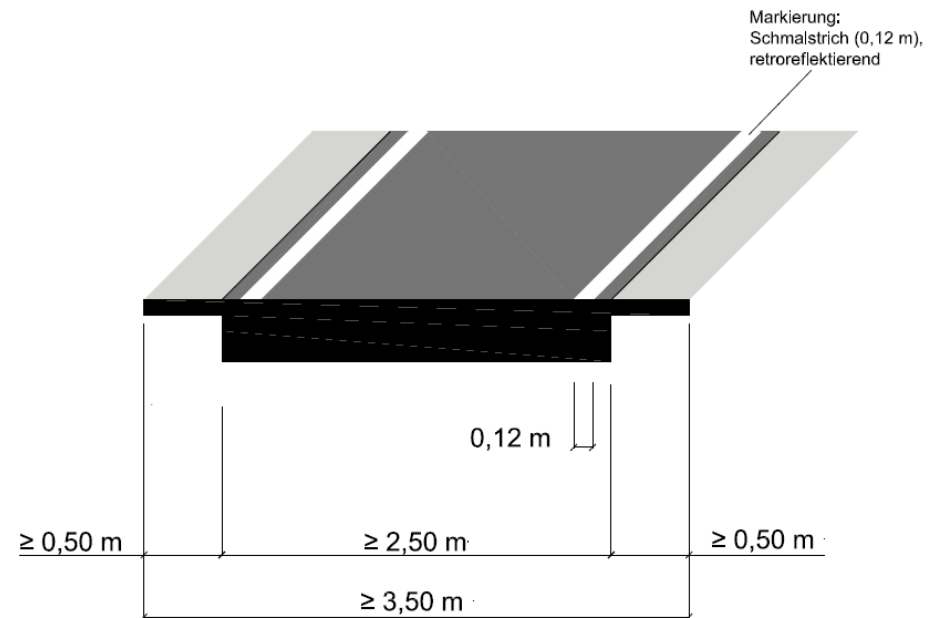
Ausbau der Nebenanlage? (3 m)

## 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 Blendgefahr
- 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**





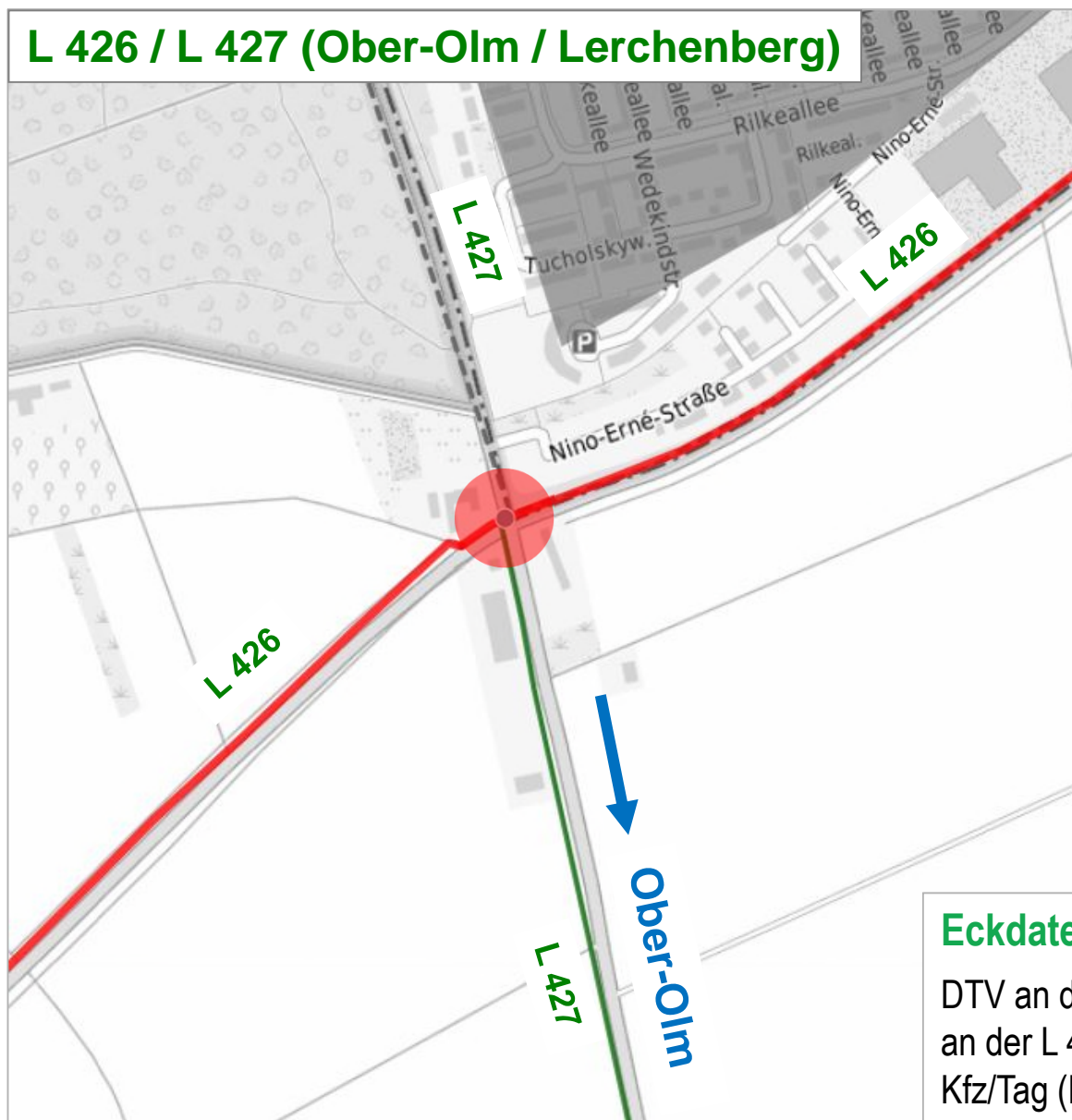
Maßnahmenvorschlag: Die LSA für Radfahrer und Fußgänger sollte so umgestaltet werden, so dass eine Querung parallel zum Kfz-Verkehr erfolgen kann und eine Anforderung nur noch am Rechtsabbieger erforderlich ist. Die beiden folgenden Ampeln für Radfahrer und Fußgänger sollten parallel zum Kfz-Verkehr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

# **Beispiel einer Planung an einem signalisierten Knoten**

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



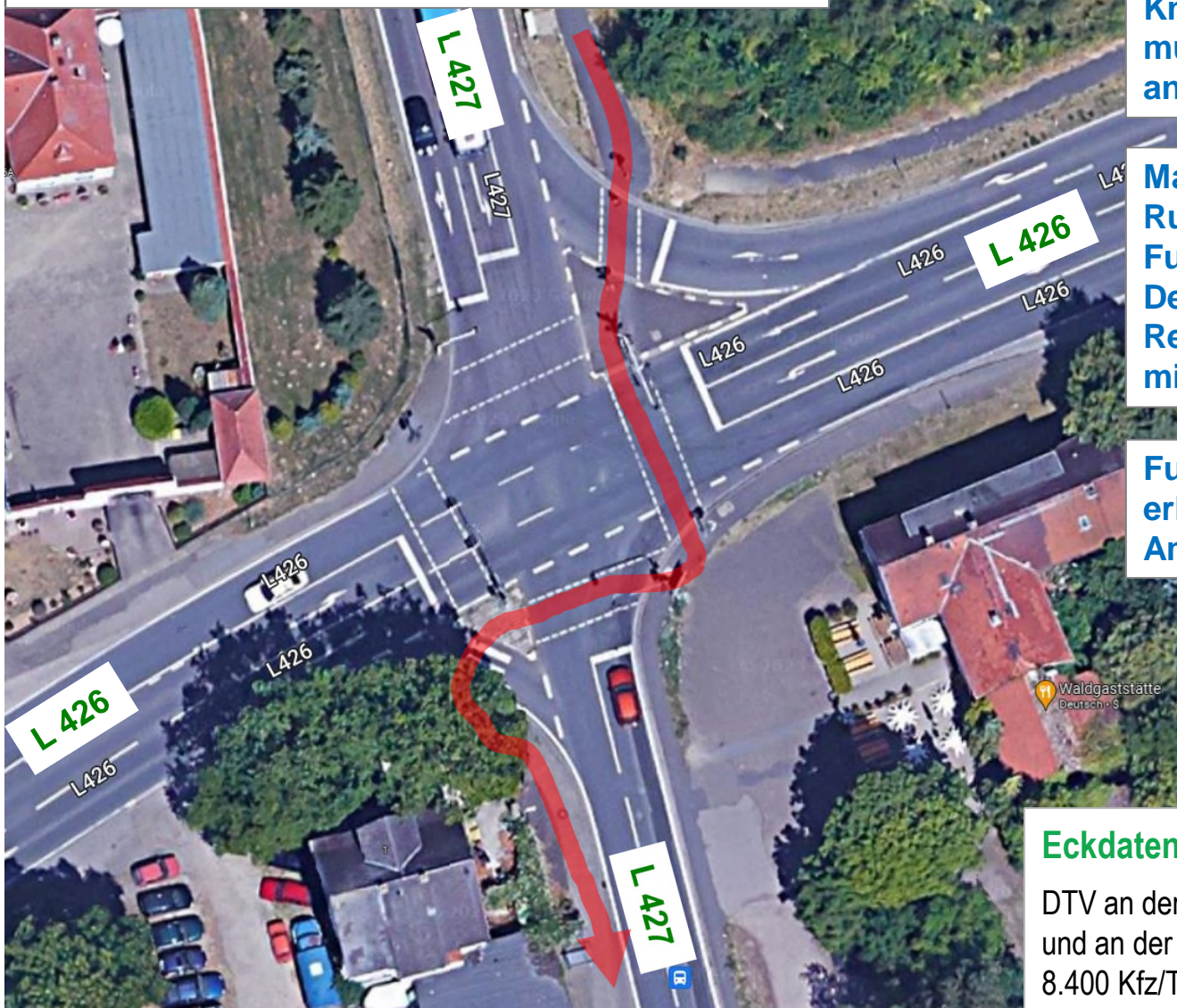
## L 426 / L 427 (Ober-Olm / Lerchenberg)



### 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:

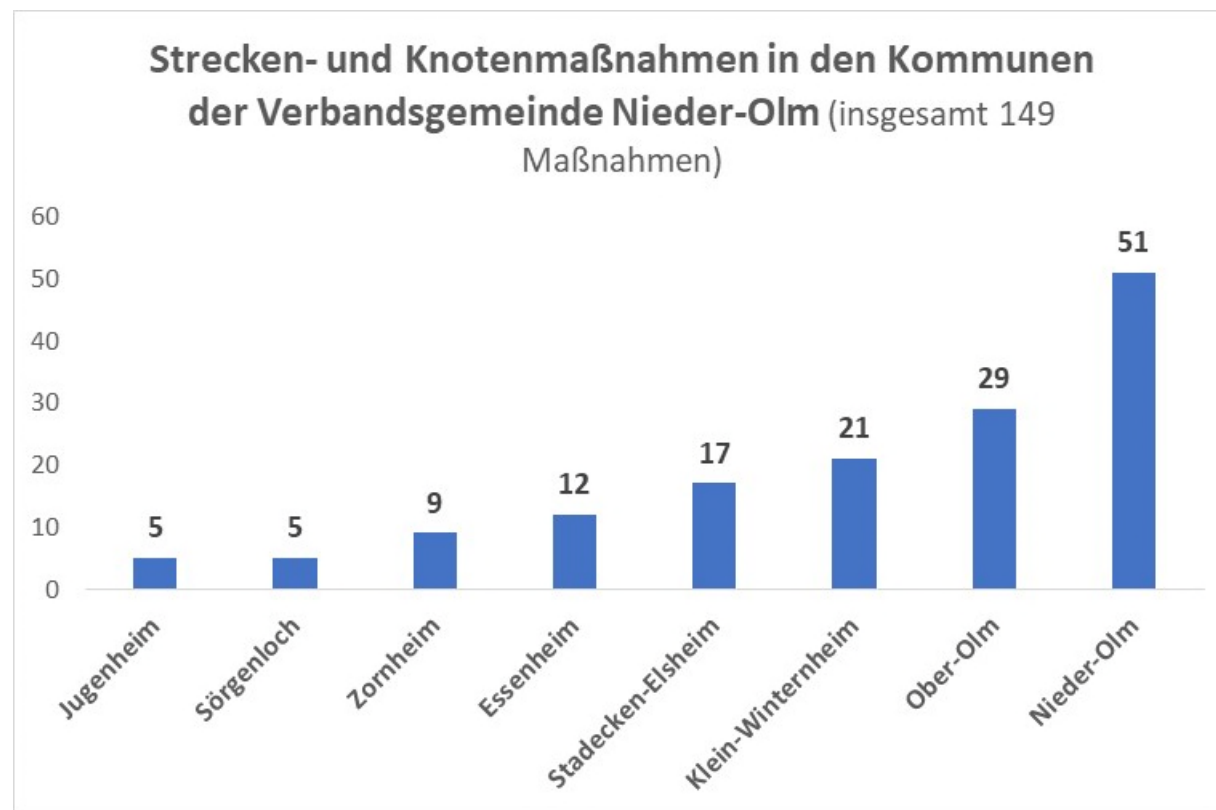
DTV an der L 426 9.800 bzw. 10.200 Kfz/Tag und an der L 427 4.800 (→ Ober-Olm) und 8.400 Kfz/Tag (→ Drais), Abschnitt außerorts

# Übersicht über Maßnahmen in der VG Nieder-Olm

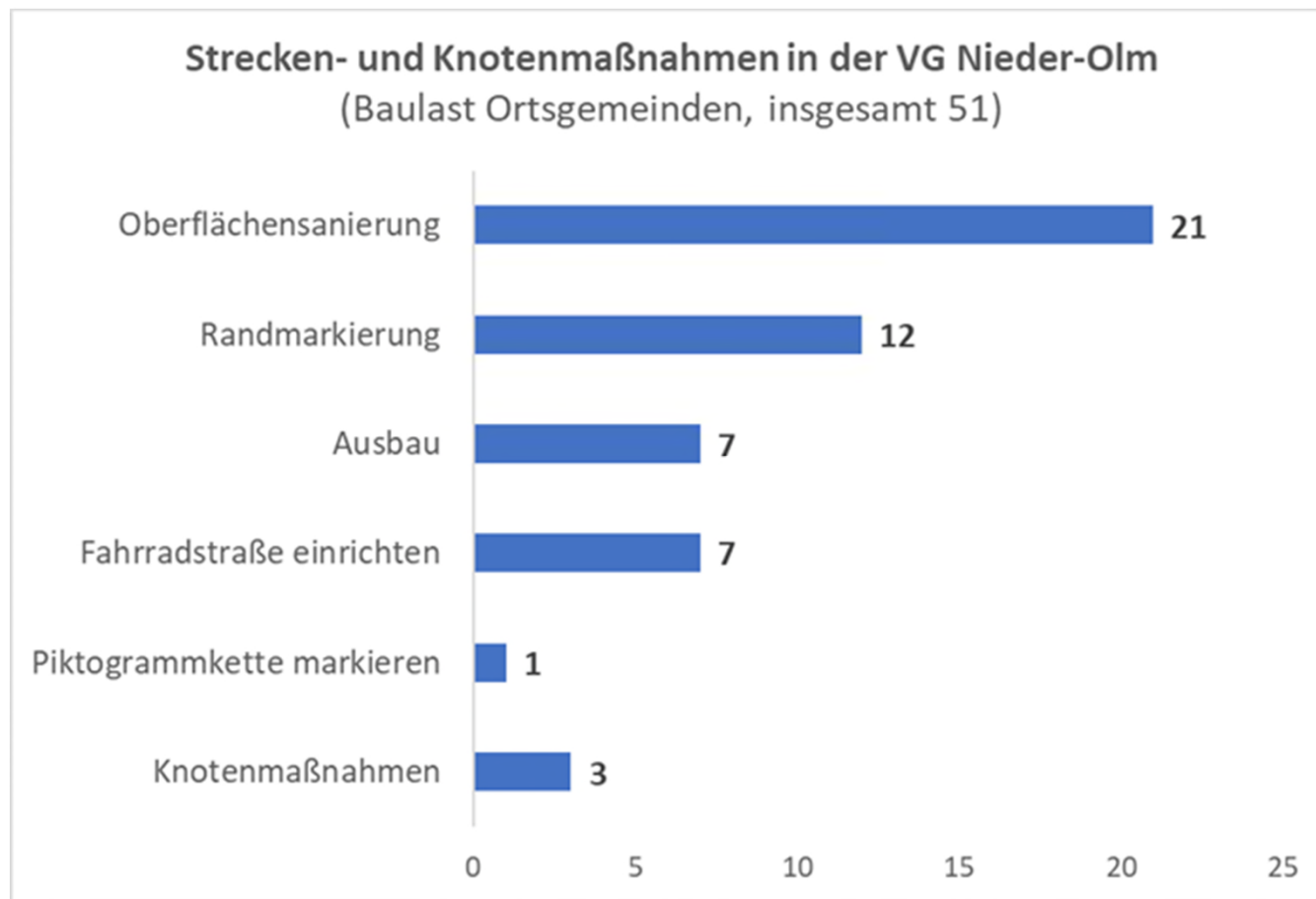


## Übersicht über die Maßnahmen in der VG Nieder-Olm

- 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.

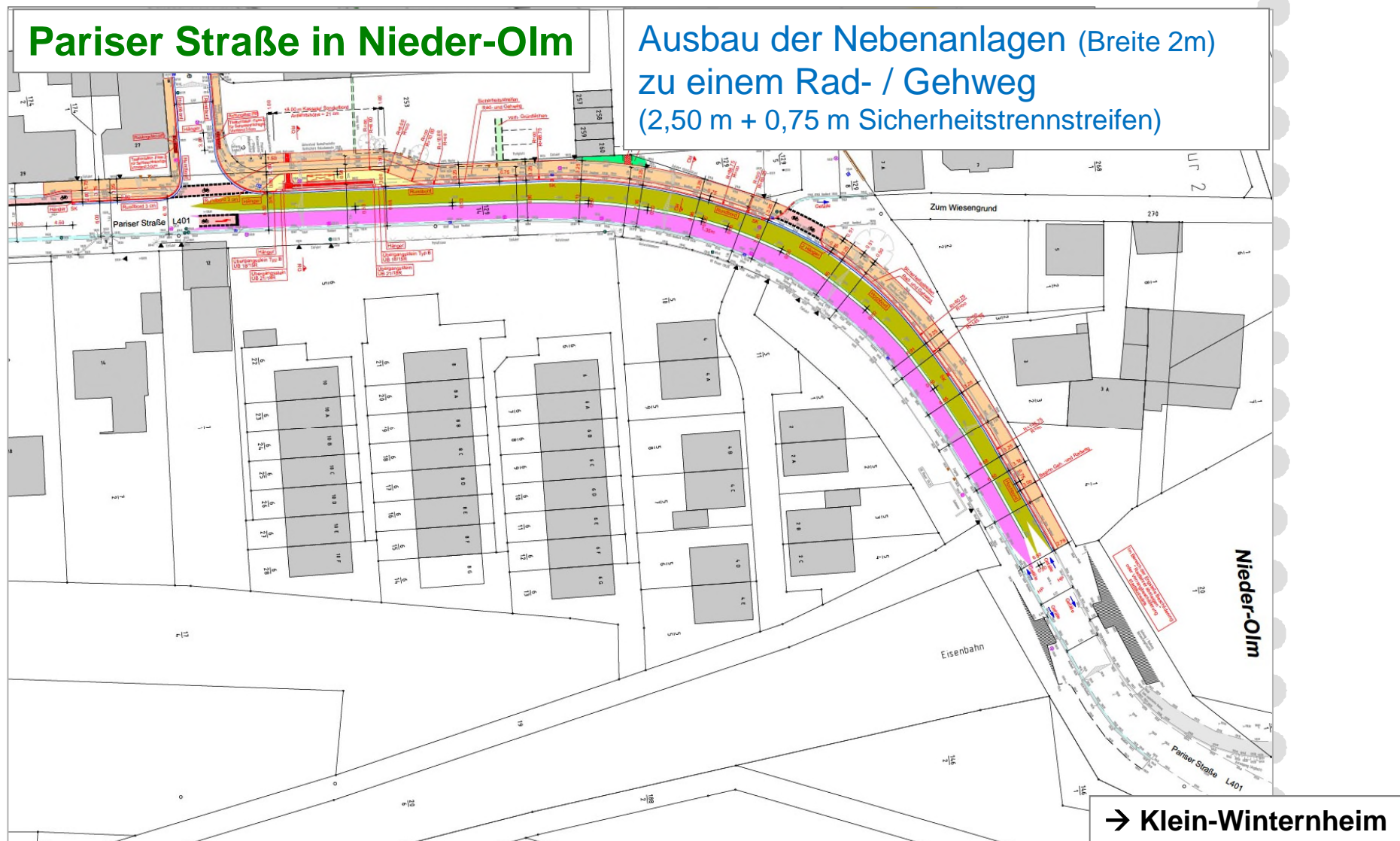
Die Beratungsstelle ist erreichbar unter:

- [foerderberatung-radwege\(at\)lbm.rlp.de](mailto:foerderberatung-radwege(at)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](http://www.viakoeln.de)

[celina.hoffmann@viakoeln.de](mailto:celina.hoffmann@viakoeln.de)

[frank.reuter@viakoeln.de](mailto:frank.reuter@viakoeln.de)

