

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen

Maßnahmen Nr.: 1-1

Gemeinden: Simmern, Altweidelbach, Wahlbach

Straße: K 52; Abs.: 6011042 6011026

Verbindung: Simmern - Wahlbach

Verkehrszahlen: 542 (4) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung

Länge: 3.783 m

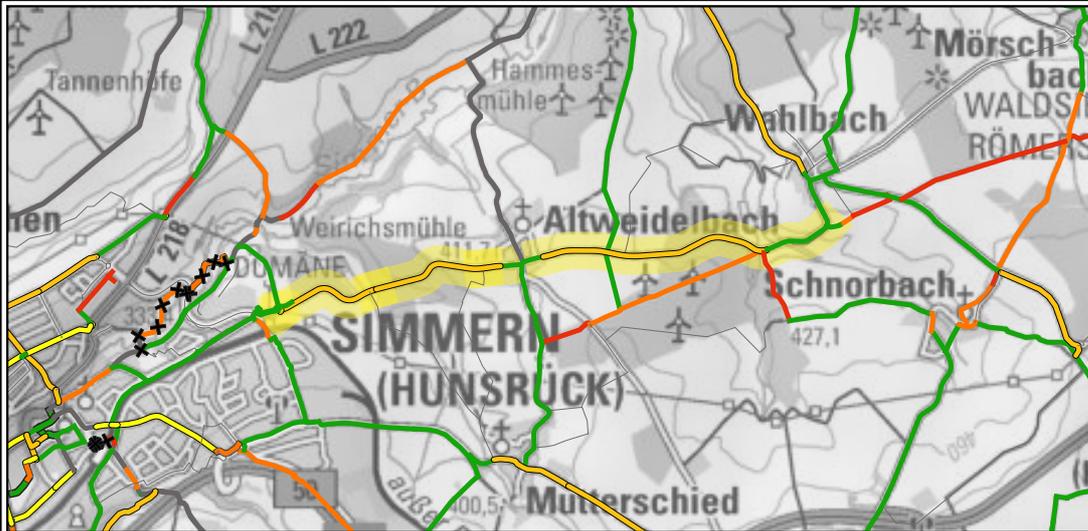
Handlungsbedarf: Neubau

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM

Kosten: ca. 1.229.000 €



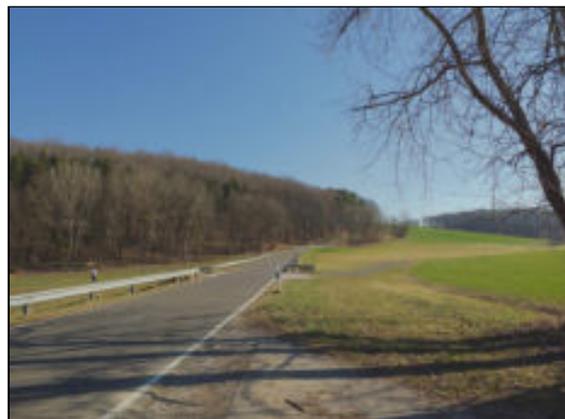
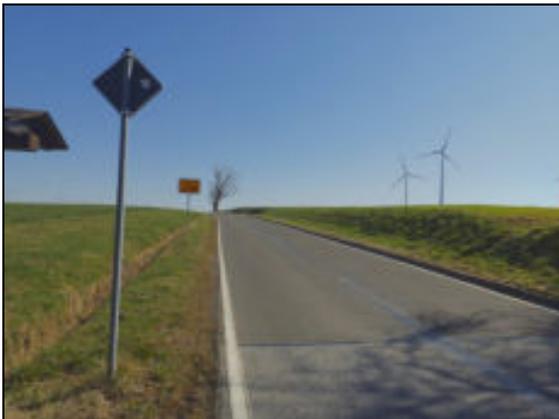
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Radweges an der K 52.

Gegebenheit: Gegenwärtig müssen Radfahrer zwischen Wahlbach und Simmern auf der K 52 mitfahren. Da die Strecke jedoch mit Steigungen und einigen schlecht einsehbaren Kurven verbunden ist, stellt die Mitführung auf der K 52 einen großen Gefahrenpunkt dar.

Begründung: Dieser Streckenabschnitt ist Teil der großräumigen Verbindung Simmern - Rheinböllen.



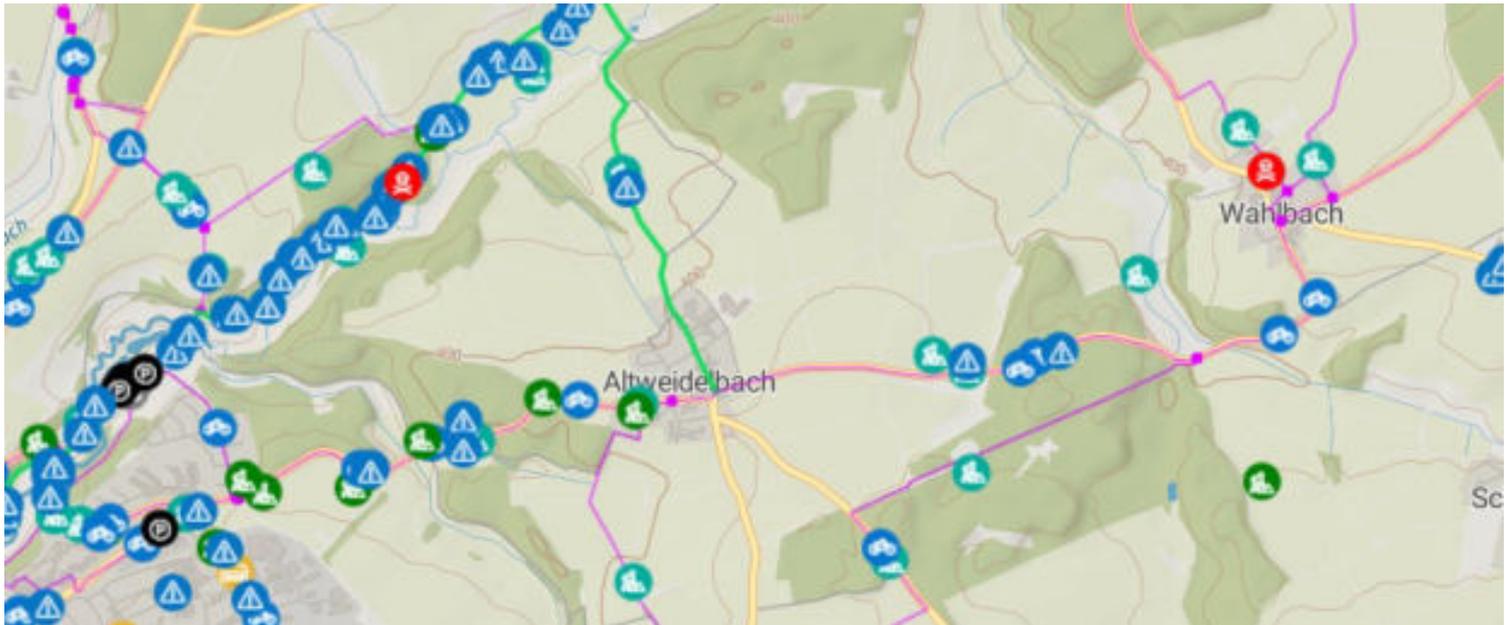
Potenzialanalyse:

Verbindung zwischen den beiden VG-Zentren (Mittelzentrum lt. ROP) Simmern und Rheinböllen (Verwaltung, Schulen, Gewerbe- und Industriegebiete, Einzelhandel)

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Wahlbach, Mörschbach, Rheinböllen

Straße: -

Verbindung: Wahlbach - Rheinböllen

Verkehrszahlen: -

Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung

Länge: 3.384 m

Handlungsbedarf: Ausbau

Naturschutz: gesch. Biotop RLP (BT-5911-0181-2008)

Anmerkung:

Baulast: Gemeinde

Kosten: ca. 829.000 €



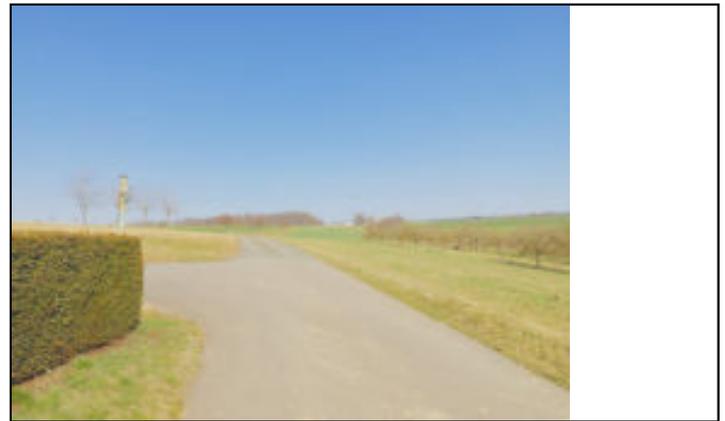
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Ausbau eines unbefestigten Wiesenweges zwischen Wahlbach und Rheinböllen

Gegebenheit: Der Streckenabschnitt ist auf mehreren Abschnitten unbefestigt. Stellenweise handelt es sich um einen Wiesenweg.

Begründung: Dieser Streckenabschnitt ist Teil der großräumigen Verbindung Simmern - Rheinböllen.



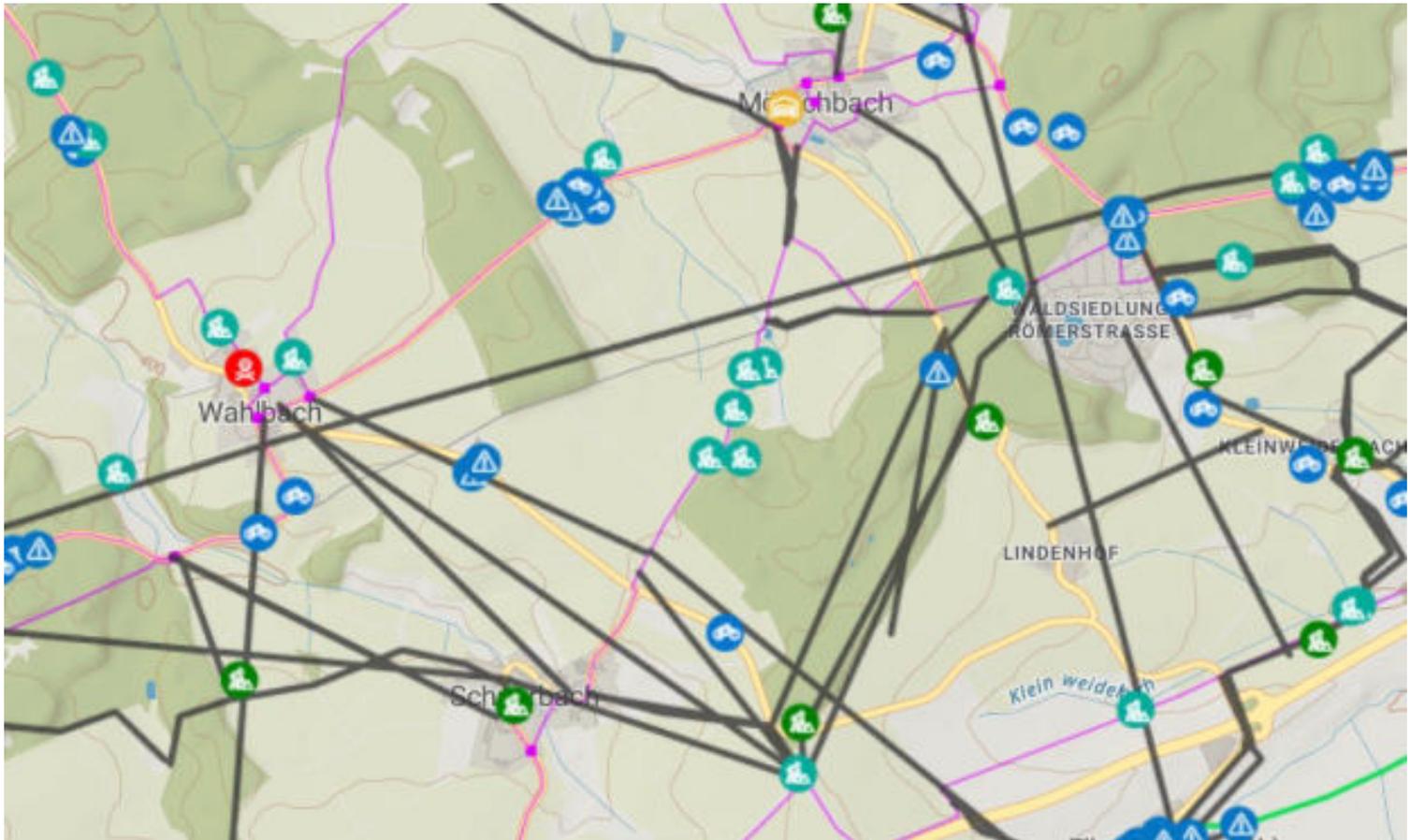
Potenzialanalyse:

Verbindung zwischen den beiden VG-Zentren (Mittelzentrum lt. ROP) Simmern und Rheinböllen (Verwaltung, Schulen, Gewerbe- und Industriegebiete, Einzelhandel)

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Simmern (Hunsrück)

Straße: L 218; Abs.: 6011010 6011053

Verbindung: Simmern - Zentrum - Simmern - Ortsausgang

Verkehrszahlen: 5.070 (2) Kfz / Tag

Länge: 311 m

Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung

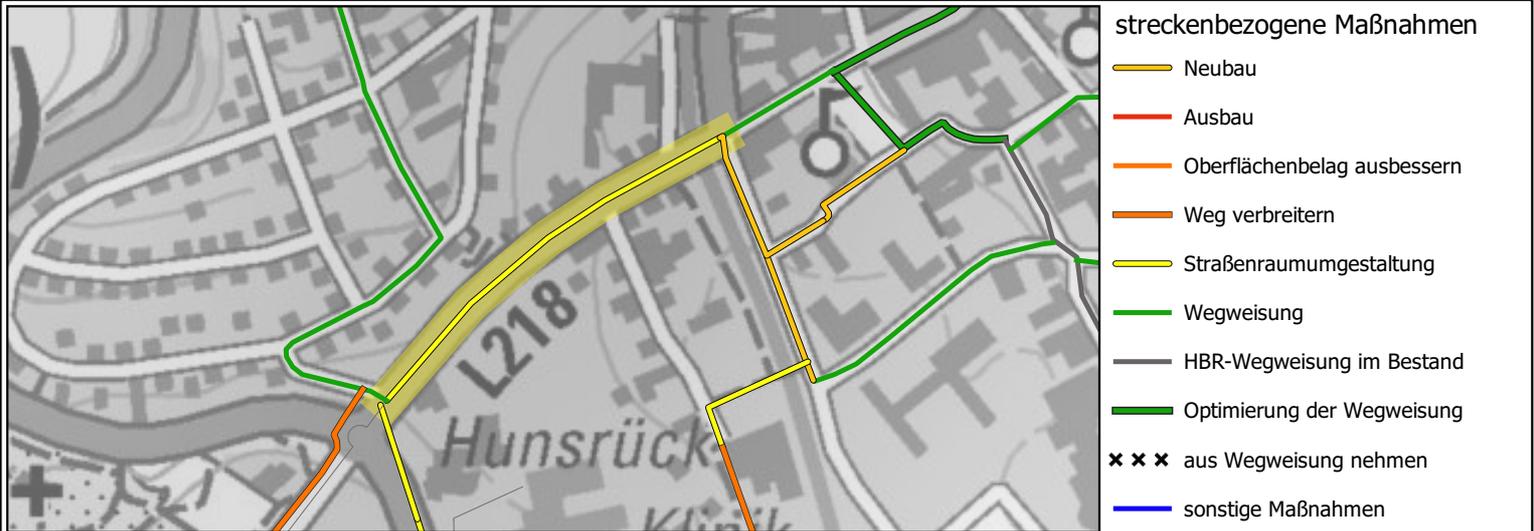
Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Handlungsbedarf: Straßenraumumgestaltung

Baulast: LBM

Anmerkung:

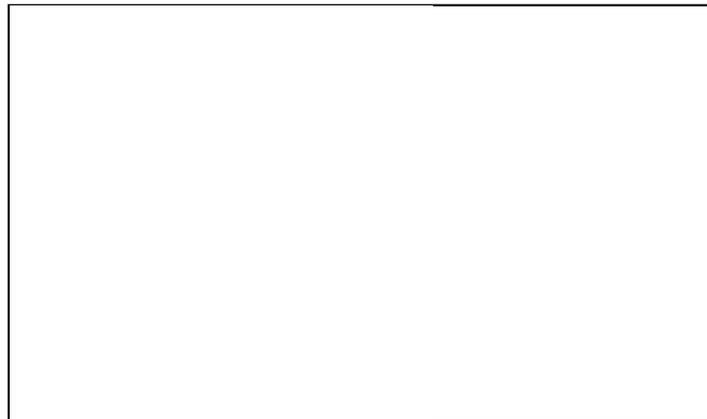
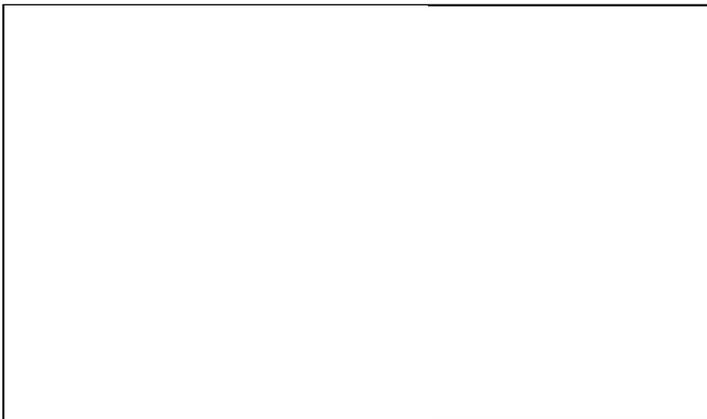
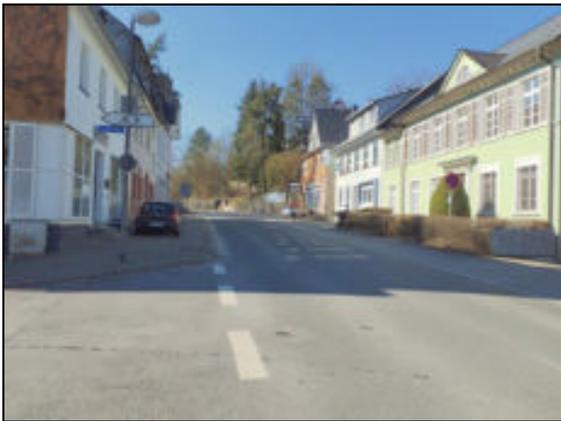
Kosten: ca. 16.000 €



Maßnahme: Umbau des Straßenabschnittes und beidseitige Verbreiterung der Gehwege. Wegfall der Parkplätze entlang des Abschnittes und Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Gegebenheit: Der Radverkehr wird momentan auf diesem Abschnitt auf der L 218 (Kirchberger Straße) mitgeführt. Der Straßenquerschnitt lässt keine Markierung von Schutzstreifen zu.

Begründung: Die örtlichen Gegebenheiten lassen keine alternative Routenführung zu.



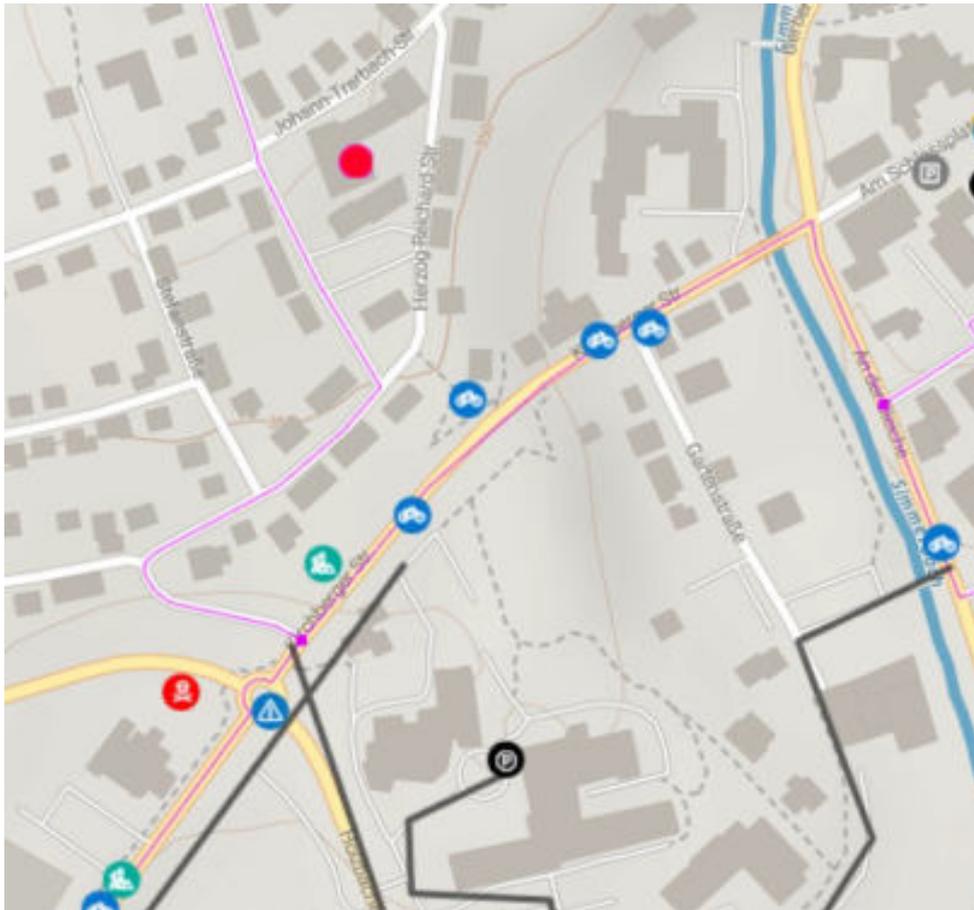
Potenzialanalyse:

Der Streckenabschnitt ist Teil der überregionalen Verbindung Simmern - Kirchberg. Zudem dient er der innerörtlichen Anbindung des Schulzentrums, der Hunsrück-Klinik und der westlichen Wohngebiete an die Innenstadt.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Simmern (Hunsrück)

Straße: L 218; Abs.: 6010048 6011010

Verbindung: Simmern - Kirchberg

Verkehrszahlen: 5.070 (2) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung

Länge: 354 m

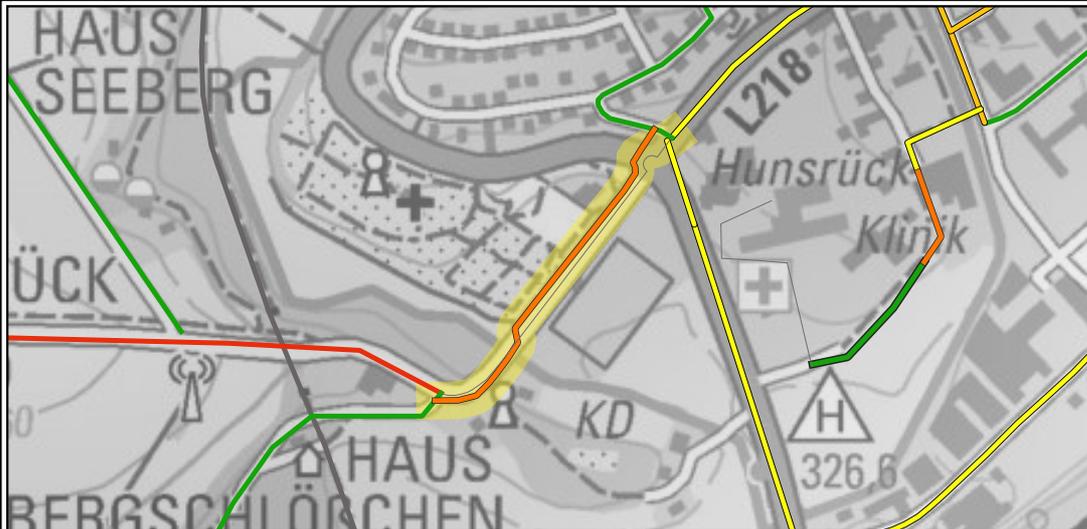
Handlungsbedarf: Weg verbreitern

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM

Kosten: ca. 46.000 €



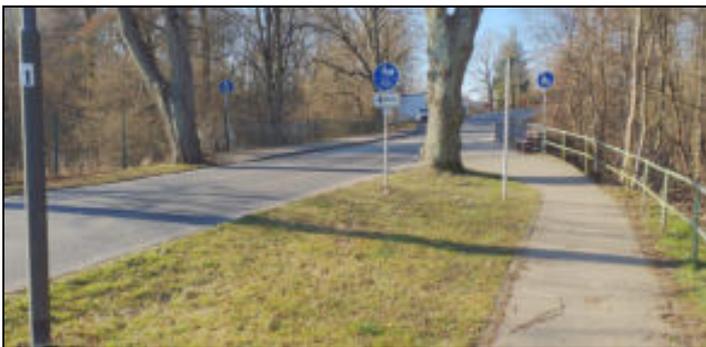
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Verbreiterung des Gehweges auf mindestens 2,5 m und Beschilderung als Gehweg mit Freigabe für Radfahrer. Zusätzliche Markierung der Furten am Kreisverkehr.

Gegebenheit: Der Gehweg hat aktuell stellenweise nur eine Breite von 1,5 m. Bis zur Brücke über den Külzbach ist er als Fußweg, ab der Brücke als gemeinsamer Geh- und Radweg (Benutzungspflicht für Radverkehr).

Begründung: Unter den aktuellen baulichen Gegebenheiten ist eine Benutzungspflicht kritisch zu sehen. Eine ausschließliche Mitführung auf der L 218 außerorts sollte aufgrund der hohen Verkehrsstärke von über 5.000 Kfz am Tag vermieden werden. Ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben und breit genug, wird auch für unsicherer



Potenzialanalyse:

Der Streckenabschnitt ist Teil der überregionalen Verbindung Simmern - Kirchberg. Darüber hinaus ist die Verbindung ein Teil der Verbindung Nannhausen - Simmern. Folgende Ziele entlang der Strecke werden somit an die Innenstadt Simmerns (Schulen, Verwaltung, Einzelhandel, Gewerbe- und Industrie) angebunden: Friedhof, Hunsrück-Stadion, Flugplatz Nannhausen, Pfadfinderheim, Hotel Bergschlösschen, das Seniorenzentrum Land-Haus-Hunsrück und die evangelische Kindertagesstätte Am Schmiedpark.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Ohlweiler

Straße: K 18; Abs.: 6010067 6011023

Verbindung: Simmern - Kirchberg

Verkehrszahlen: 861 (3) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung

Länge: 243 m

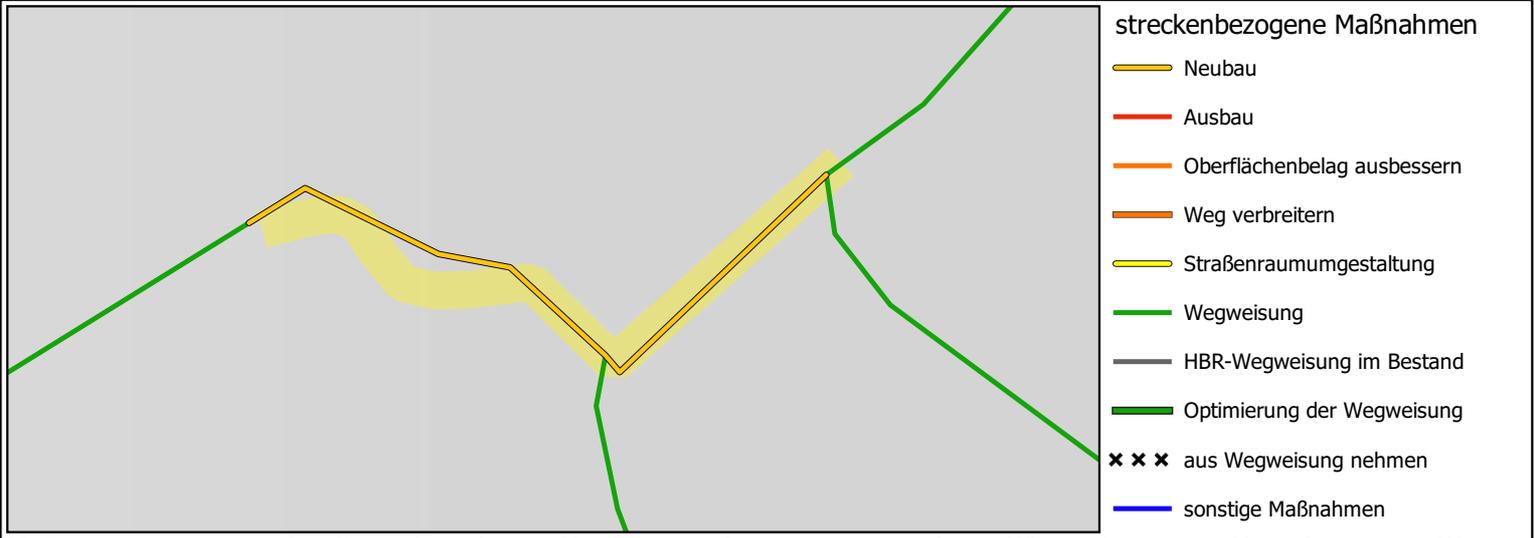
Handlungsbedarf: Querungshilfe und Wegeverbreiterung

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM

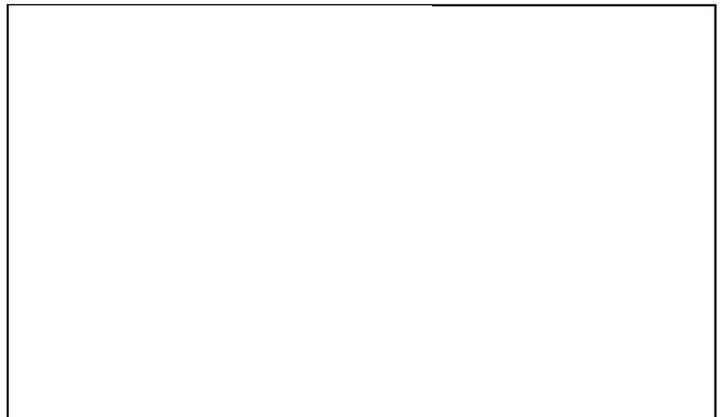
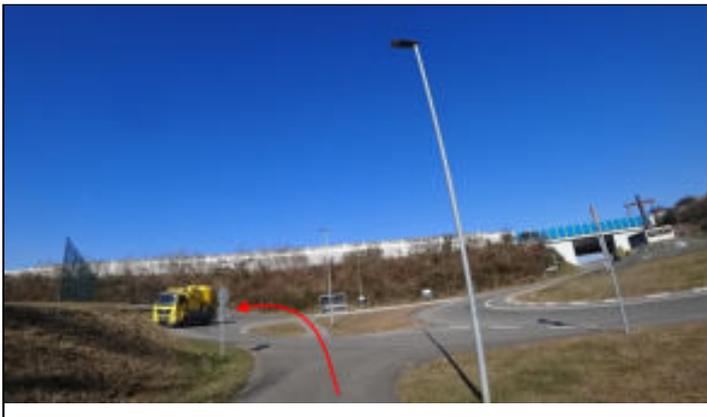
Kosten: ca. 100.000 €



Maßnahme: Schaffung einer direkten Verbindung zwischen dem asphaltierten Wirtschaftsweg und Verbreiterung des Weges südlich des Kreisverkehrs.

Gegebenheit: Momentan besteht keine Verbindung zwischen den beiden asphaltierten Wirtschaftswegen westlich und östlich der K 18. Dadurch muss aktuell ein Umweg von 350 m gefahren werden.

Begründung: Eine direkte Verbindung schafft eine sichere Quermöglichkeit der Kreisstraße und schafft so eine kurze, sichere Verbindung für diese überregionale Radwegeverbindung.



Potenzialanalyse:

Die Anlage des Radweges parallel der B 50 schafft eine direkte und sichere Alltagsverbindung zwischen den beiden Zentren Simmern und Kirchberg (Schulen, Krankenhaus, Gewerbe- und Industriegebiete). Die Ortsgemeinden südlich der B 50 werden an das Radverkehrsnetz angeschlossen.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



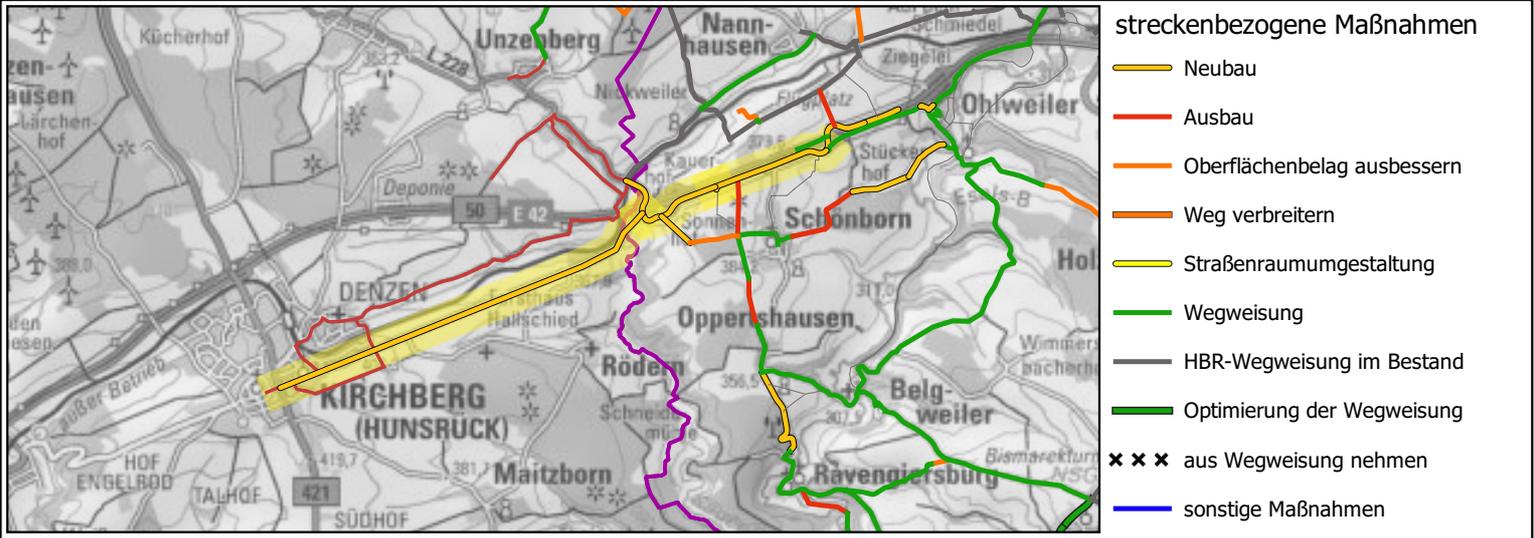
Maßnahmenübersicht



Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen

Maßnahmen Nr.: 2-4

Gemeinden:	Ohlweiler, Schönborn, Rödern (VG	Straße:	B 50; Abs.: 6010058 6010019
Verbindung:	Simmern - Kirchberg	Verkehrszahlen:	19.334 (8) bzw. 3.133 (3) Kfz / Tag
Verbindungsfunktion:	überregionale Verbindung	Länge:	5.867 m
Handlungsbedarf:	Neubau	Naturschutz:	kein Schutzgebiet betroffen
Anmerkung:	Neubau Radweg	Baulast:	LBM
		Kosten:	ca. 1.907.000 €



Maßnahme: Neubau eines Radweges parallel der B 50 und der K 140

Gegebenheit: Die bestehende, touristische Verbindung zwischen Kirchberg und Simmern führt nördlich der B 50 mit zahlreichen Richtungswechseln.

Begründung: Eine zusätzliche, alltagstaugliche Verbindung soll südlich der B 50 geschaffen werden. Sie bindet die südlich der B 50 Ortsgemeinden an das Radverkehrsnetz an und schafft eine direkte Verbindung zwischen Simmern und Kirchberg.



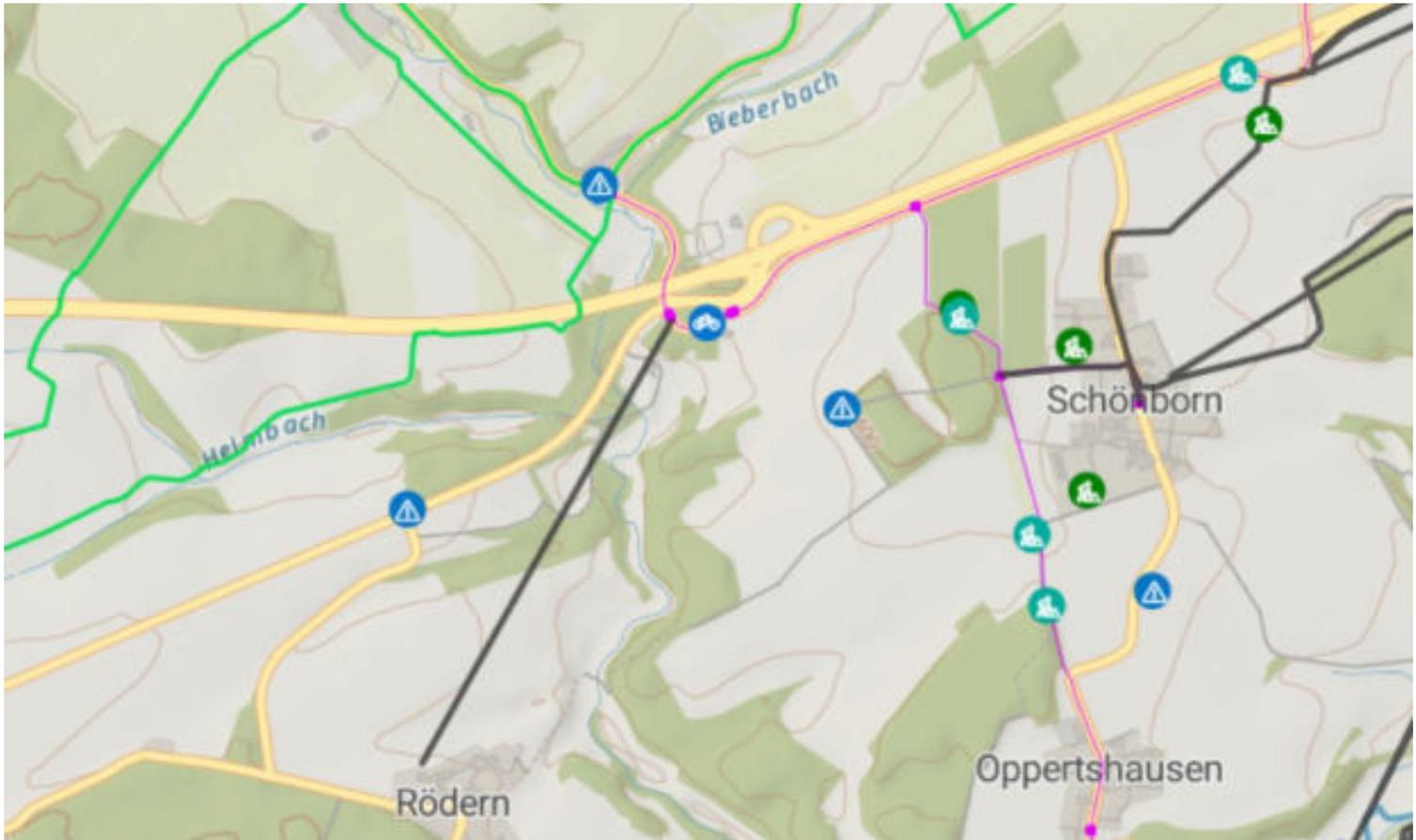
Potenzialanalyse:

Die Anlage des Radweges parallel der B 50 schafft eine direkte und sichere Alltagsverbindung zwischen den beiden Zentren Simmern und Kirchberg (Schulen, Krankenhaus, Gewerbe- und Industriegebiete). Schönborn, Oppertshausen und Rödern werden über die Verbindung ebenfalls an die beiden Zentren angebunden.

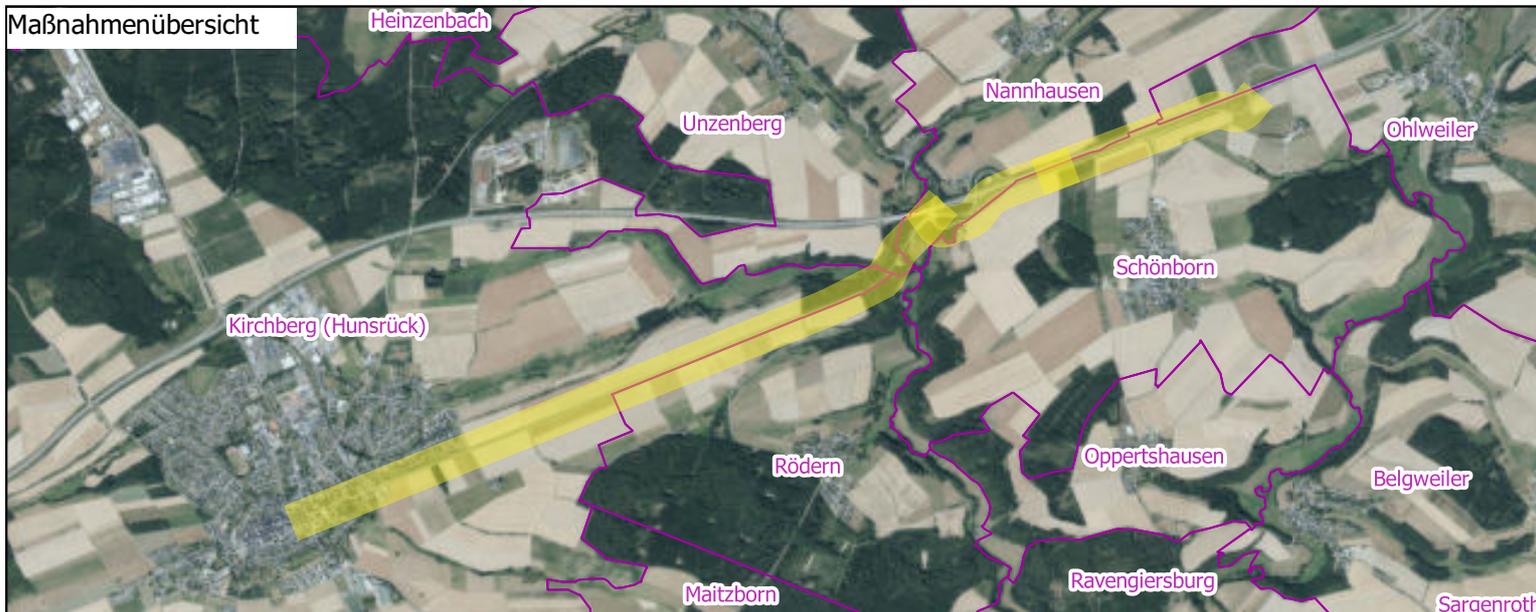
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Simmern (Hunsrück)

Straße: Johann-Philipp-Reis-Str.

Verbindung: Simmern - Argenthal - Stromberg

Verkehrszahlen: -

Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung

Länge: 205 m

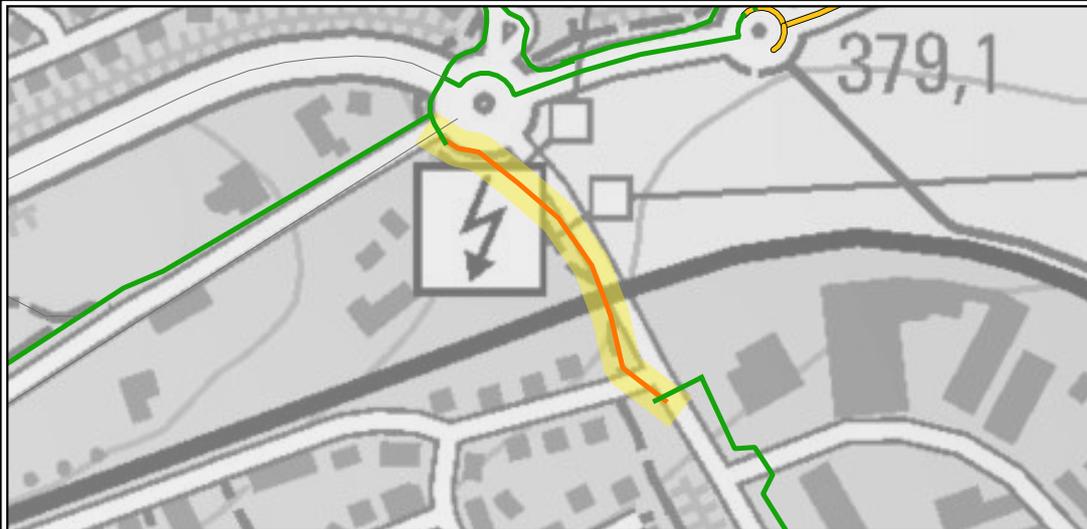
Handlungsbedarf: Ausbau

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: Gemeinde

Kosten: ca. 50.000 €



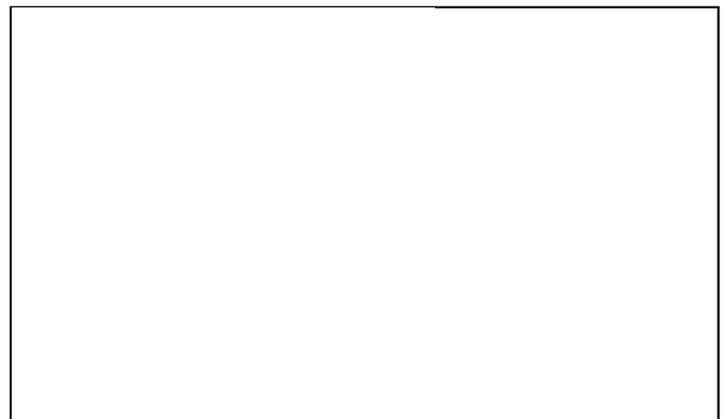
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- × × × aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Asphaltierung des wassergebundenen Weges auf einer Länge von 200 m. Im Bereich des Kreisverkehrs sollten die Radwegefurten markiert werden um dem Radverkehr Vorrang zu gewähren.

Gegebenheit: Der Weg ist aktuell wassergebunden und hat eine Breite von 2,5 m. Aufgrund der fehlenden Abgrenzung, wird die Breite durch einwachsende Vegetation vermindert.

Begründung: Der Weg stellt eine wichtige Verbindung zwischen den Wohngebieten im Osten Simmerns an die Innenstadt dar, die jedoch gegenwärtig nur bei guten Witterungsverhältnissen nutzbar ist.



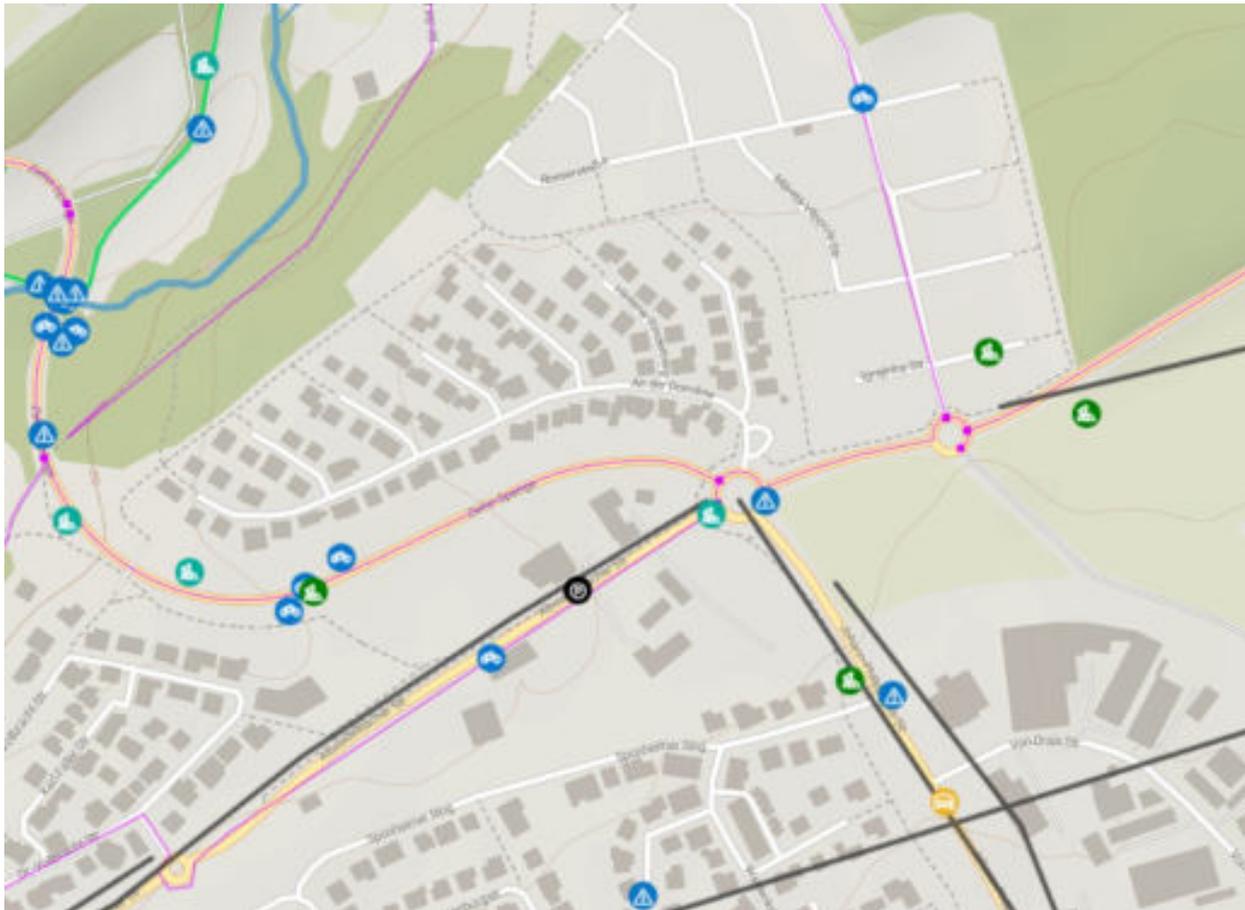
Potenzialanalyse:

Die Verbindung sorgt für eine alltagstaugliche Verbindung der Wohngebiete im Süd-Osten Simmerns an die Innenstadt, sowie der Innenstadt an die Gewerbe- und Industriestandorte am südlichen Ortsrand von Simmern.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen

Maßnahmen Nr.: 3-2

Gemeinden: Mutterschied, Argenthal

Straße: K 55; Abs.: 6011059 6011049

Verbindung: Simmern - Argenthal

Verkehrszahlen: 2.095 (1) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung

Länge: 2.273 m

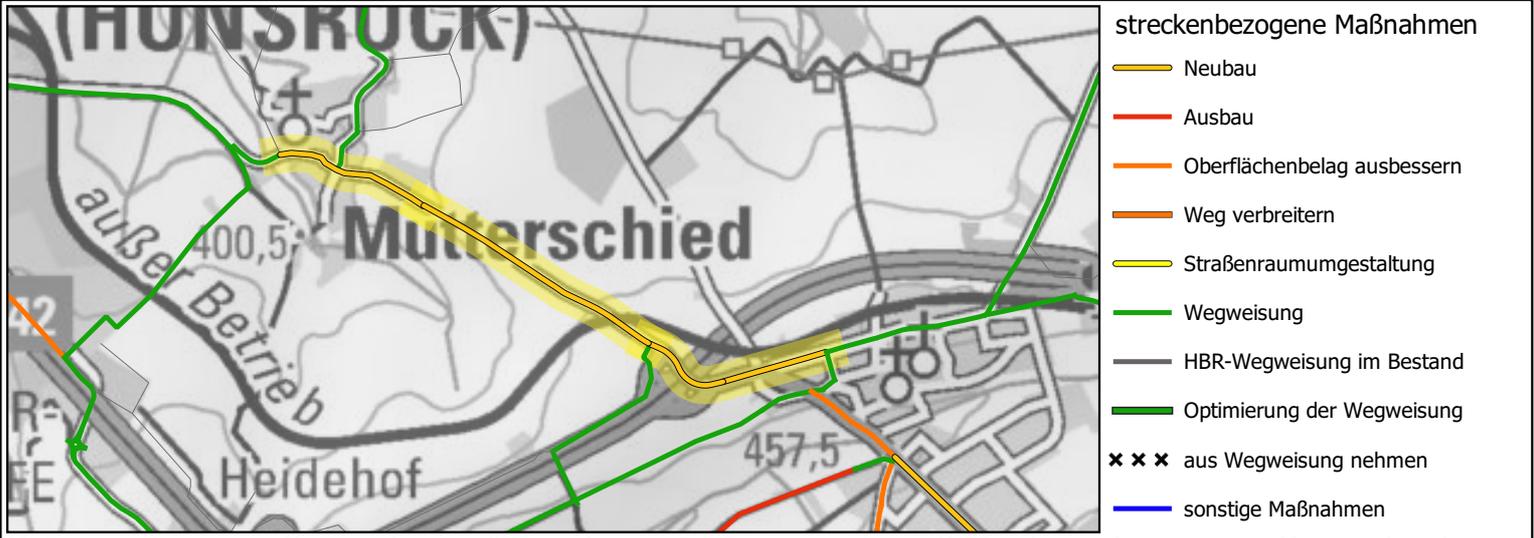
Handlungsbedarf: Neubau

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM

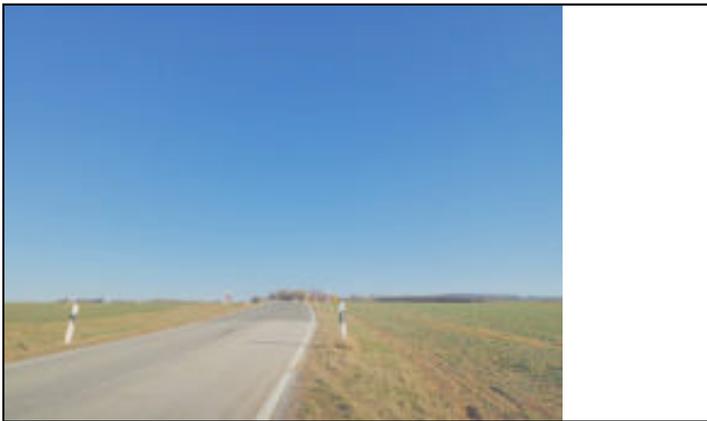
Kosten: ca. 739.000 €



Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Radweges parallel der K 55 zwischen Argenthal und Mutterschied. Anlage eines einseitigen Schutzstreifens auf der K 55 in Mutterschied bergauf.

Gegebenheit: Die stark befahrene Kreisstraße ist aktuell nicht sicher für den Radverkehr zu befahren. Vor allem der Bereich der Überführung der B 50 ist stark befahren und bietet keinen sicheren Raum für Radfahrer.

Begründung: Aufgrund der Topografie und der hohen Verkehrsstärke ist eine Mitführung auf der Kreisstraße auszuschließen.



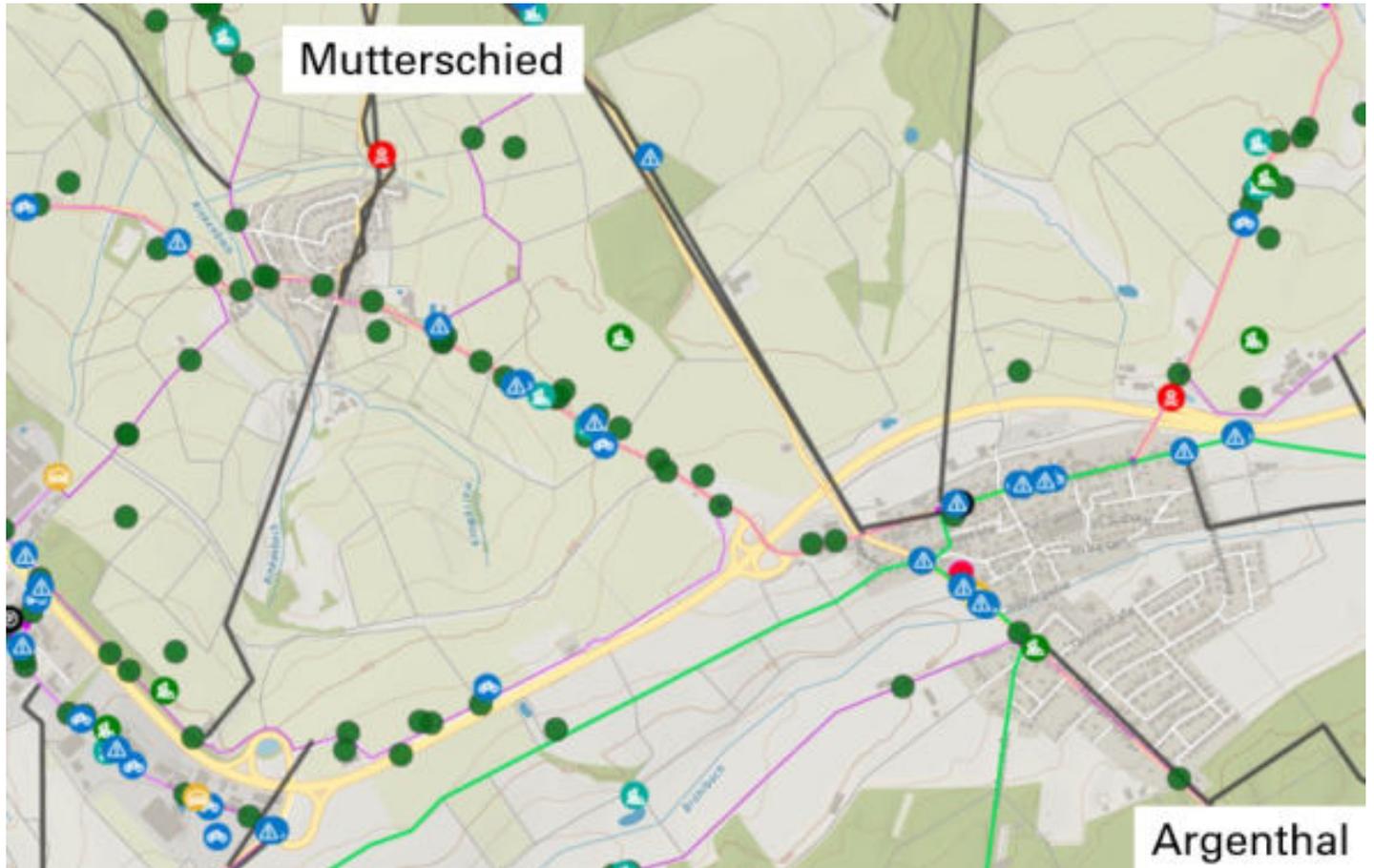
Potenzialanalyse:

Die Verbindung Mutterschied - Argenthal ist Teil der großräumigen Verbindung Simmern - Stromberg. Die Ortsgemeinden südlich der B 50 werden an Simmern (Verwaltungszentrum, Krankenhaus, Schulen, Einzelhandel, Gewerbe- und Industrie) angebunden. Die Verbindung dient zudem als Schulverbindung zwischen Mutterschied und Argenthal.

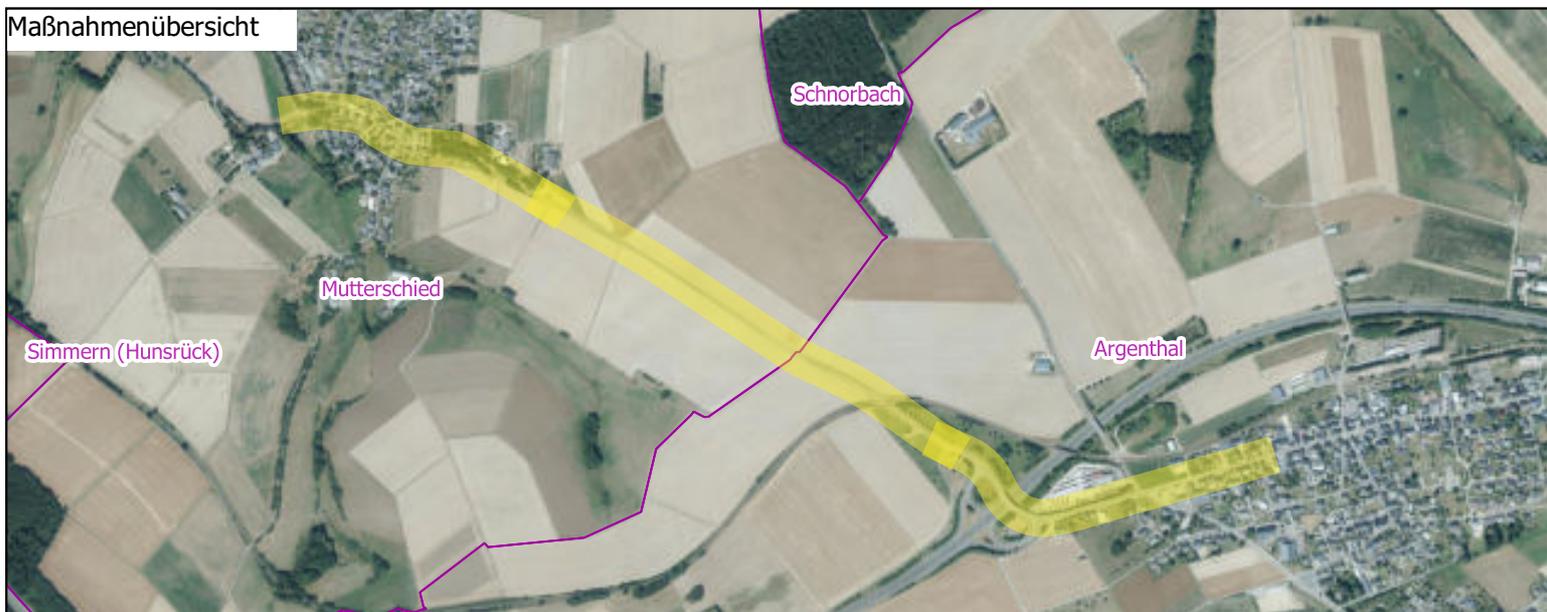
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Argenthal, Kreis Bad Kreuznach

Straße: L 242

Verbindung: Argenthal - VG Langenlohnshem-Stromberg

Verkehrszahlen: 1.275 (3) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung

Länge: 14.457 m

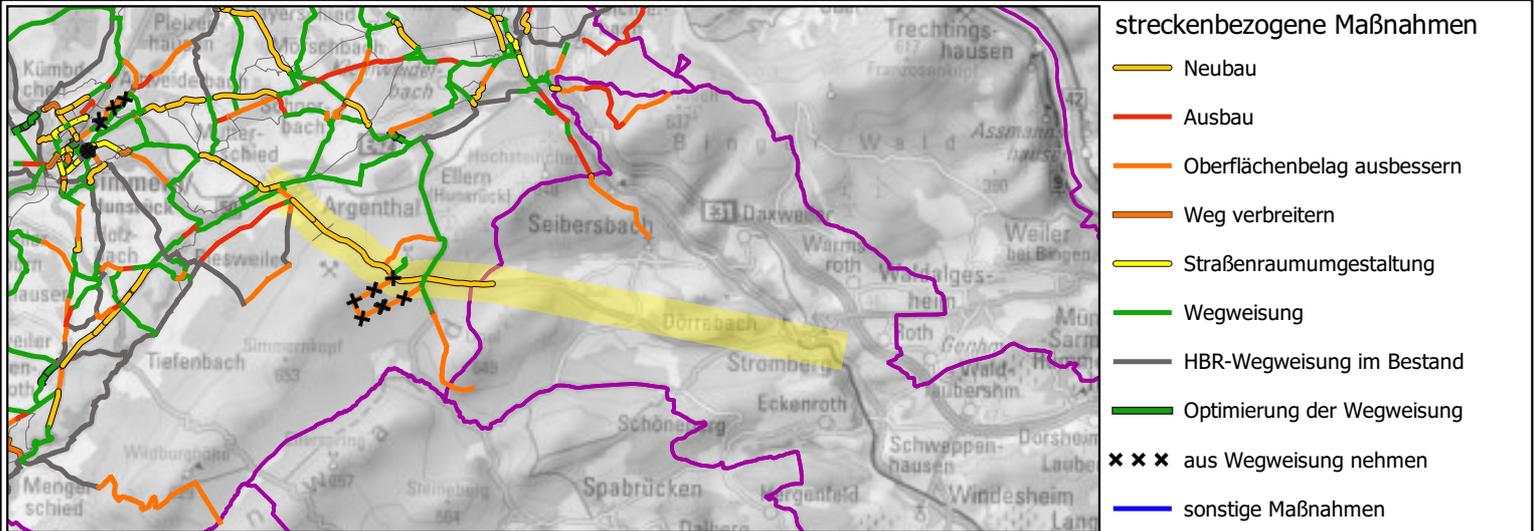
Handlungsbedarf: Machbarkeitsstudie

Naturschutz: FFH-Gebiet (Soonwald)

Anmerkung:

Baulast: VG Simmern-Rheinböllen

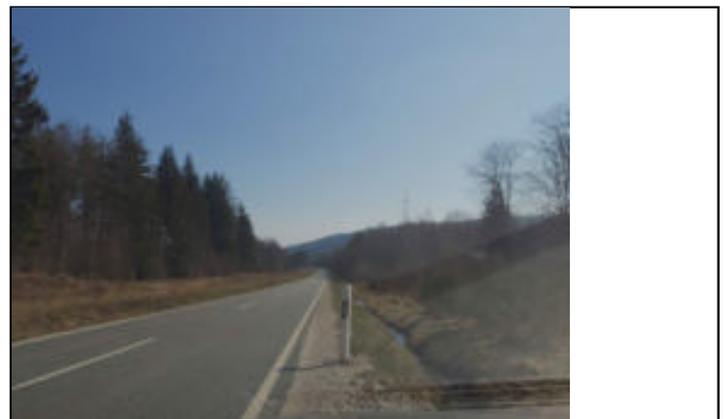
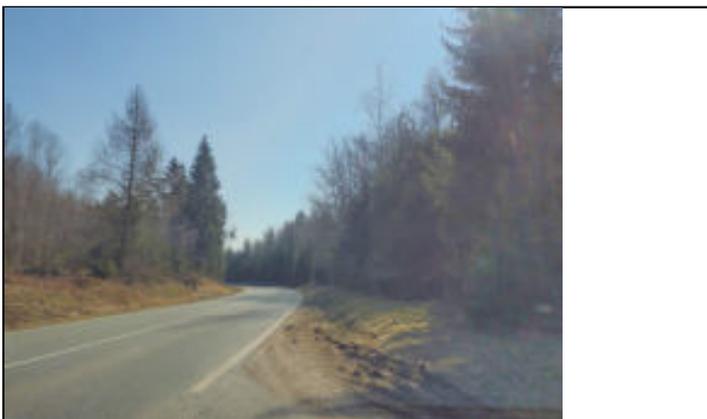
Kosten: ca. 5.000 €



Maßnahme: In einer Machbarkeitsstudie soll geprüft werden, ob eine direkte, landschaftlich attraktive Verbindung zwischen Simmern und Stromberg über den Soonwald möglich ist.

Gegebenheit: Momentan gibt es im Bereich Argenthal / Simmern keine sinnvolle Verbindung über den Soonwald.

Begründung: Der Soonwald ist ein schützenswertes Naherholungsgebiet, dass in großen Teilen nach § 30 BNatSchG pauschal geschützte Biotope aufweist. Im Bereich des Steinbruchs Argenthal oder des Windparks sollte jedoch geprüft werden, ob eine alltagstaugliche Überquerung möglich ist, ohne die stark befahrene L 242 zu tangieren.



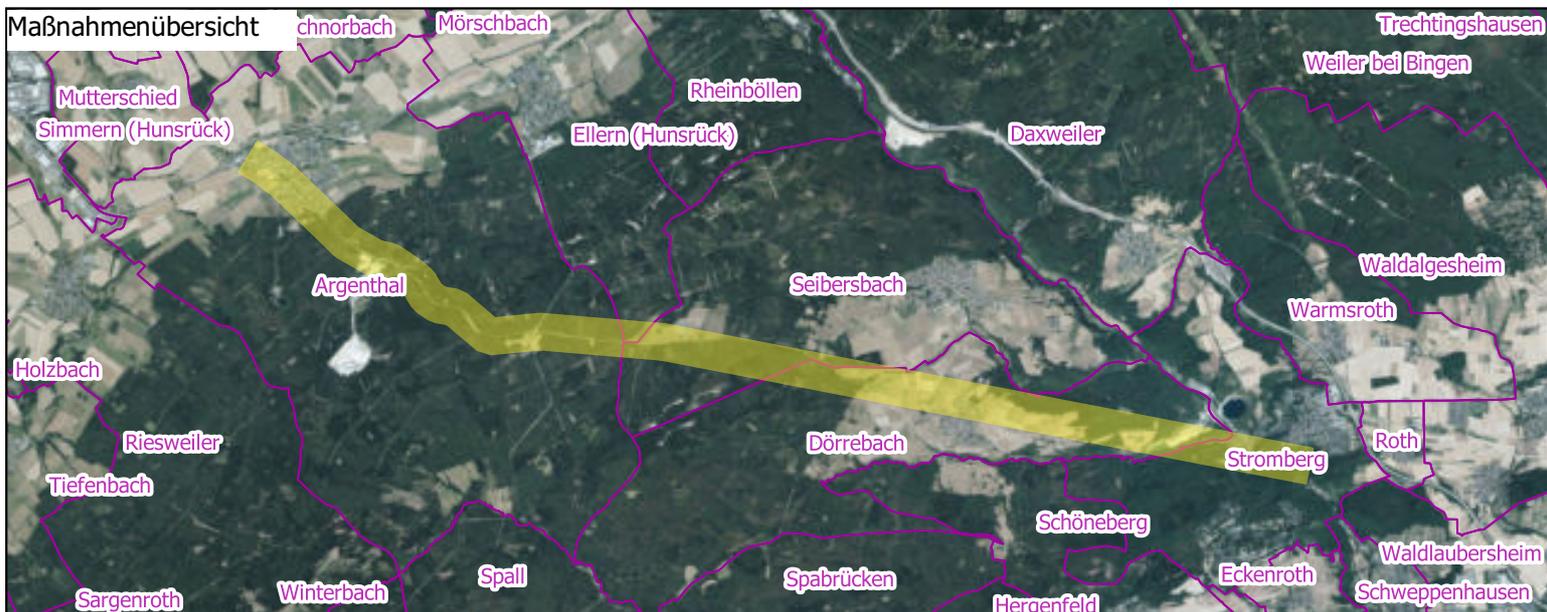
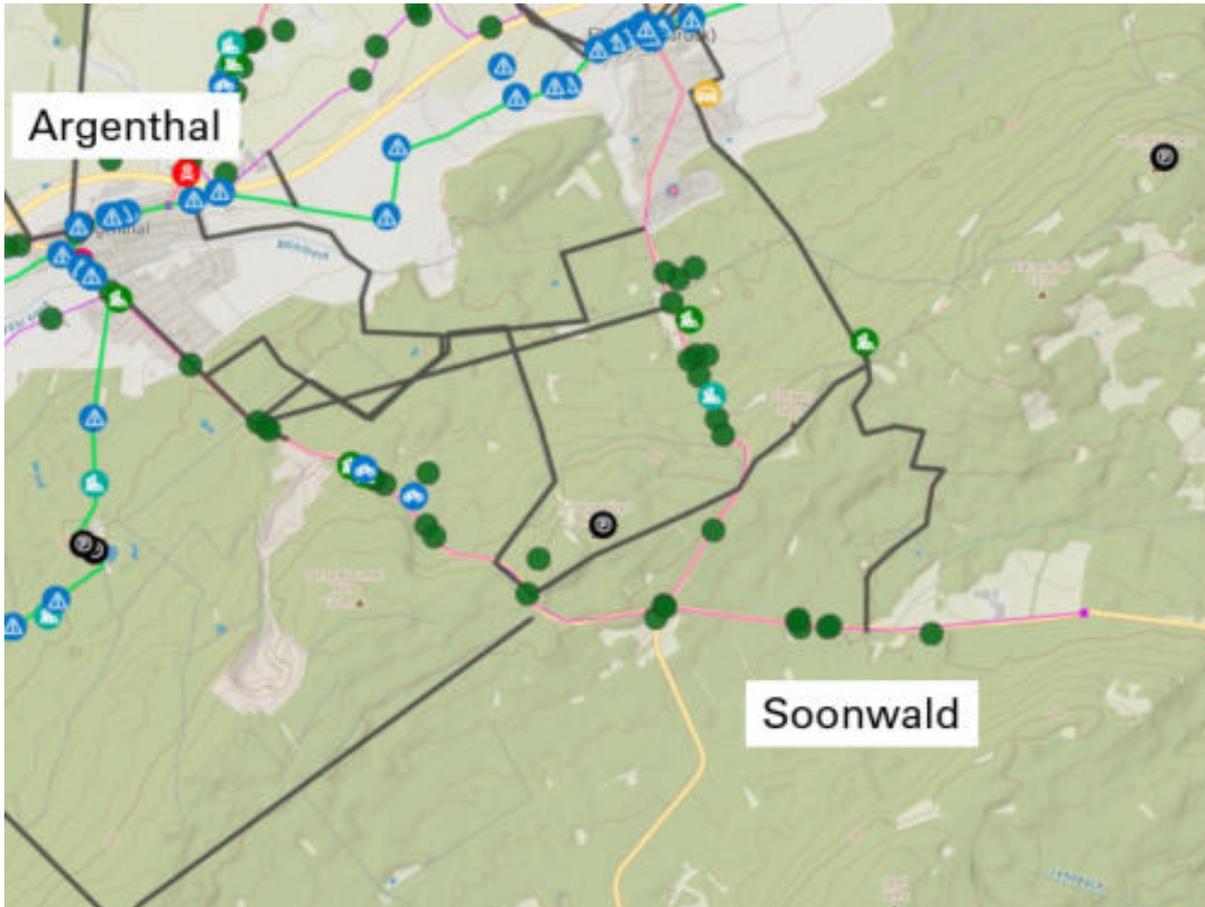
Potenzialanalyse:

Eine Verbindung über den Soonwald hat zum einen ein enormes touristisches Potenzial, sorgt aber vor allem auch für eine direkte Verbindung der Zentren Simmern und Stromberg (Schulen, Gewerbe- und Industriestandorte). Der Soonwald als topographisches Hindernis kann somit überwunden werden, Ortsgemeinden nördlich und südlich des Soonwaldes werden miteinander verbunden.

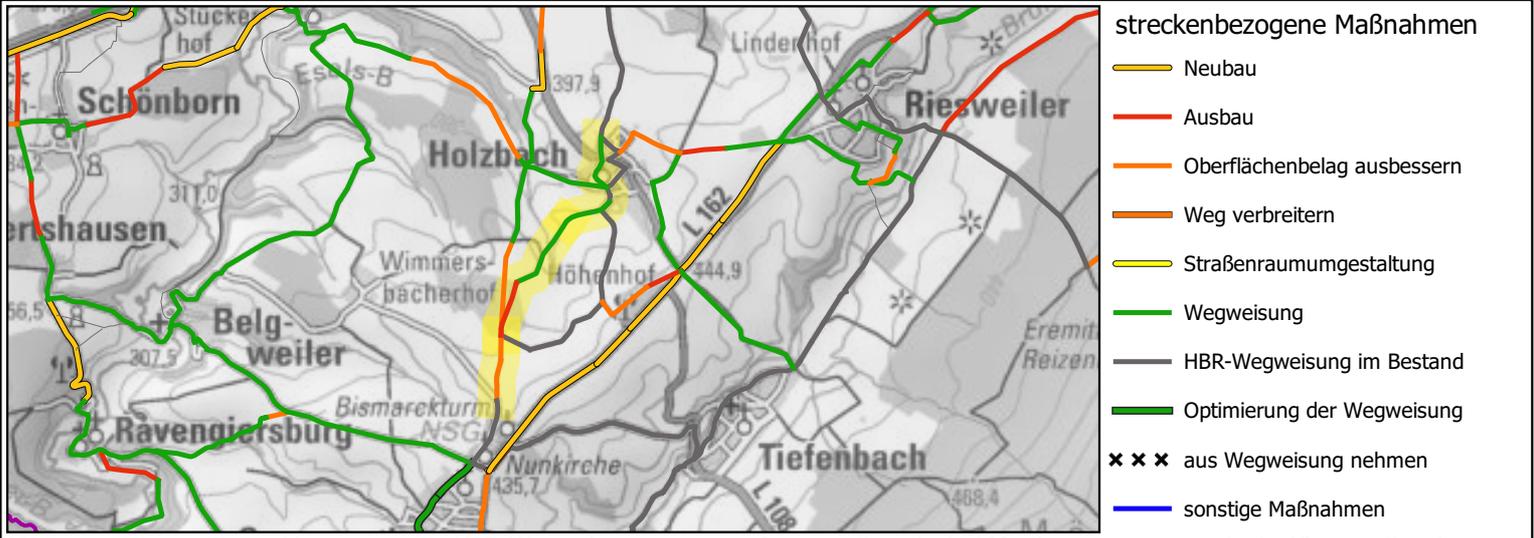
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Gemeinden:	Holzbach	Straße:	L 108; Abs.: 6011023 6011007
Verbindung:	Holzbach - Sargenroth	Verkehrszahlen:	2.595 (3) Kfz / Tag
Verbindungsfunktion:	lokale Verbindung	Länge:	2.425 m
Handlungsbedarf:	Optimierung der Wegweisung	Naturschutz:	kein Schutzgebiet betroffen
Anmerkung:		Baulast:	Gemeinde
		Kosten:	ca. 2.000 €



Maßnahme: Verlegung der HBR-Wegweisung von der Schulstraße, die L 108 direkt querend auf die Kirchstraße bis zum Brunnenweg. Dann dem westlichen Weg in Richtung Rehlsbach folgend. Ab hier sollte der Weg auf etwa 2 km asphaltiert werden.

Gegebenheit: Die HBR-Beschilderung führt momentan mit mehreren Richtungswechseln und einer kurzen Mitführung auf der L 108 durch Holzbach.

Begründung: Gegenwärtig ist die Wegweisung in Holzbach mit 5 Abbiegungen und einer kurzen Mitführung auf der L 108 sehr unattraktiv.



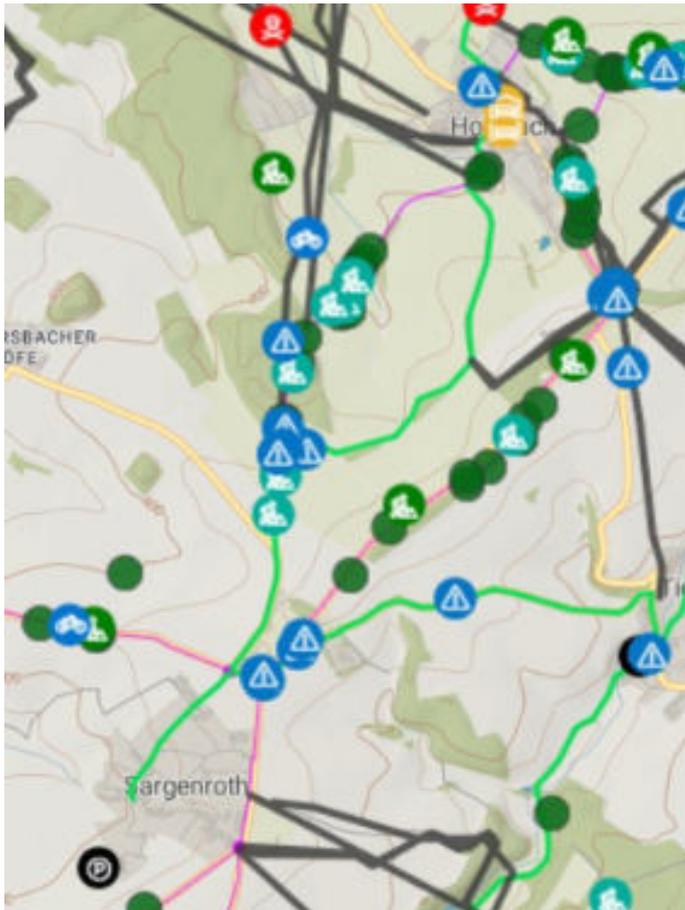
Potenzialanalyse:

Verbindung zwischen Simmern und der Nachbar-Verbandsgemeinde. Alltagstaugliche Anbindung der Orte Mengerschied, Sargenroth und Holzbach an den süden Simmern und somit an die Industrie- und Gewerbestandorte Rheinbacher Höfe.

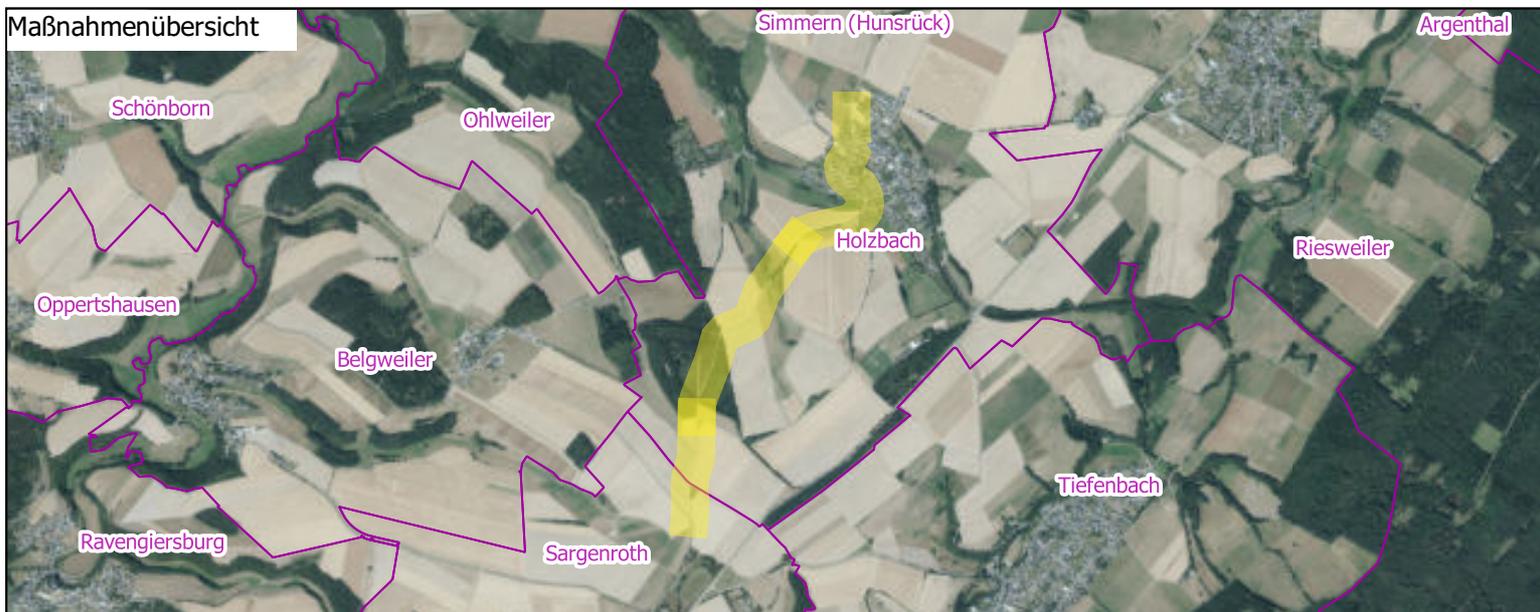
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Mengerschied

Straße: K 59; Abs.: 6010055 6011003

Verbindung: Simmern - Gemünden

Verkehrszahlen: 373 (2) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: lokale Verbindung

Länge: 1.338 m

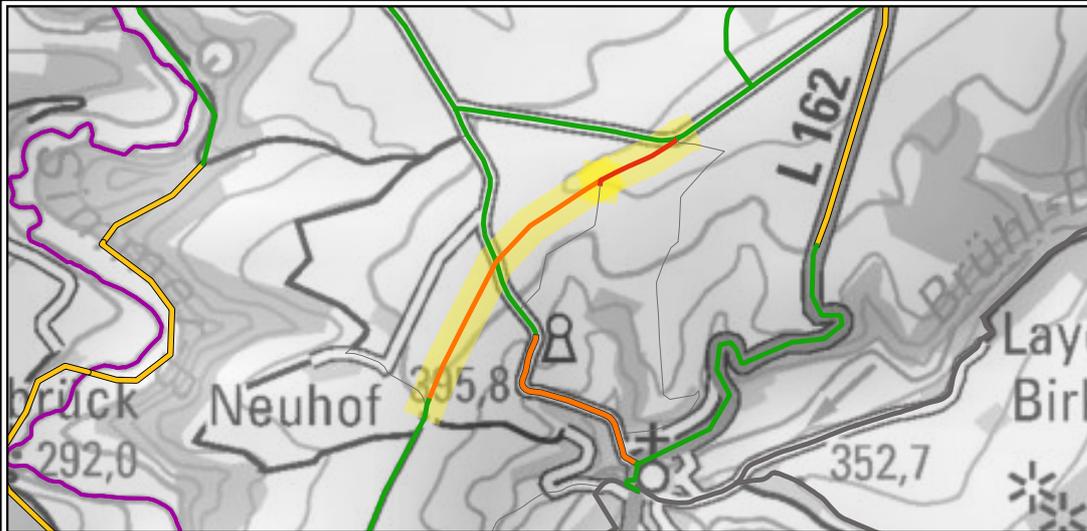
Handlungsbedarf: Ausbau und Beschilderung

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: Gemeinde

Kosten: ca. 609.000 €



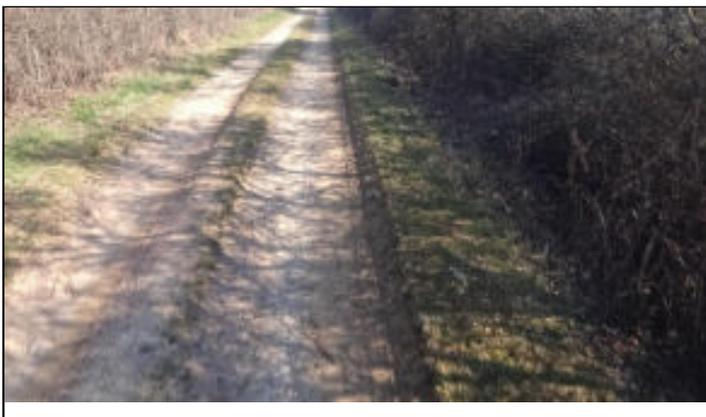
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Ausbau und Beschilderung der alten Römerstraße zwischen Sargenroth und Gemünden. Beschilderung des Abzweiges Mengerschied.

Gegebenheit: Momentan endet die Wegweisung in Sargenroth. Mengerschied und Gemünden können durch Ausbau der alten Römerstraße angebunden werden.

Begründung: Eigenständige Anbindung der Ortschaften an die Gewerbe- und Industriestandorte in Simmern abseits der L 162.



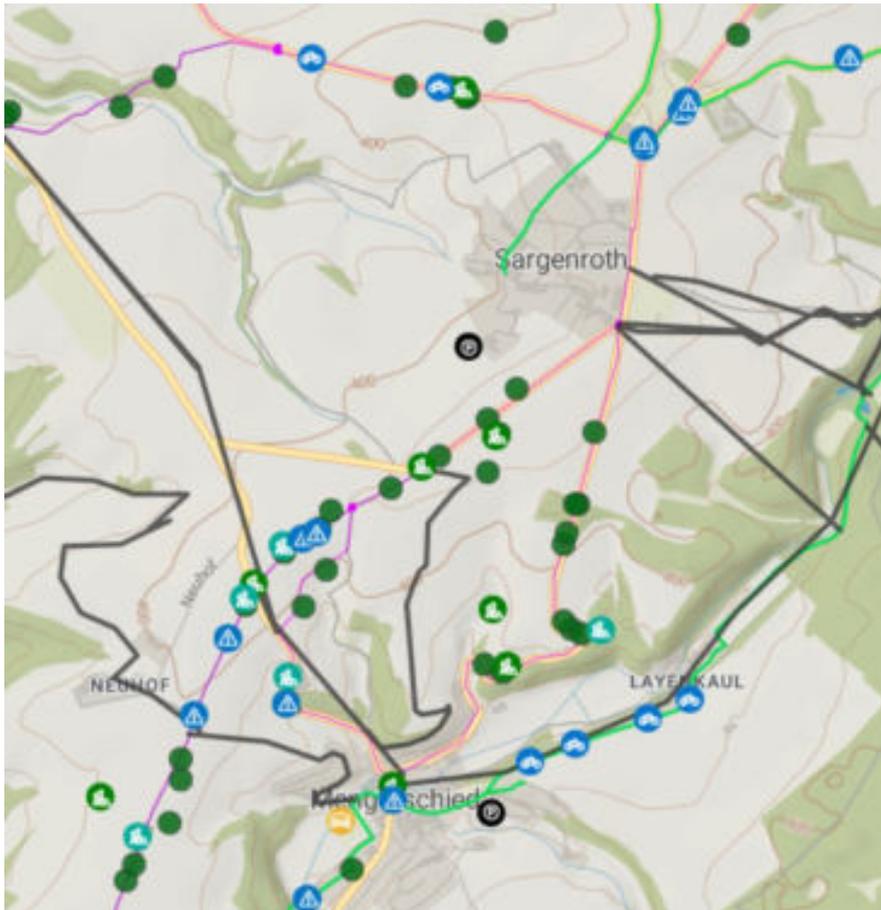
Potenzialanalyse:

Verbindung zwischen Simmern und der Nachbar-Verbandsgemeinde. Alltagstaugliche Anbindung der Orte Mengerschied, Sargenroth und Holzbach an den süden Simmerns und somit an die Industrie- und Gewerbestandorte Rheinbacher Höfe

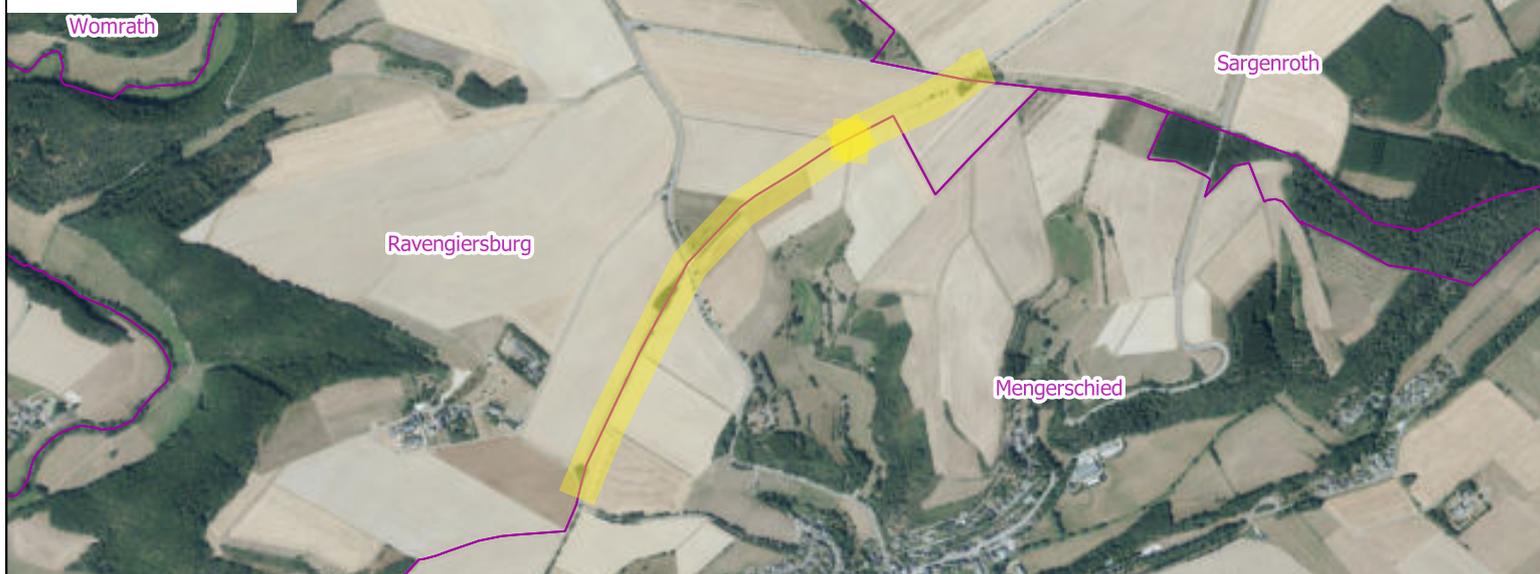
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:

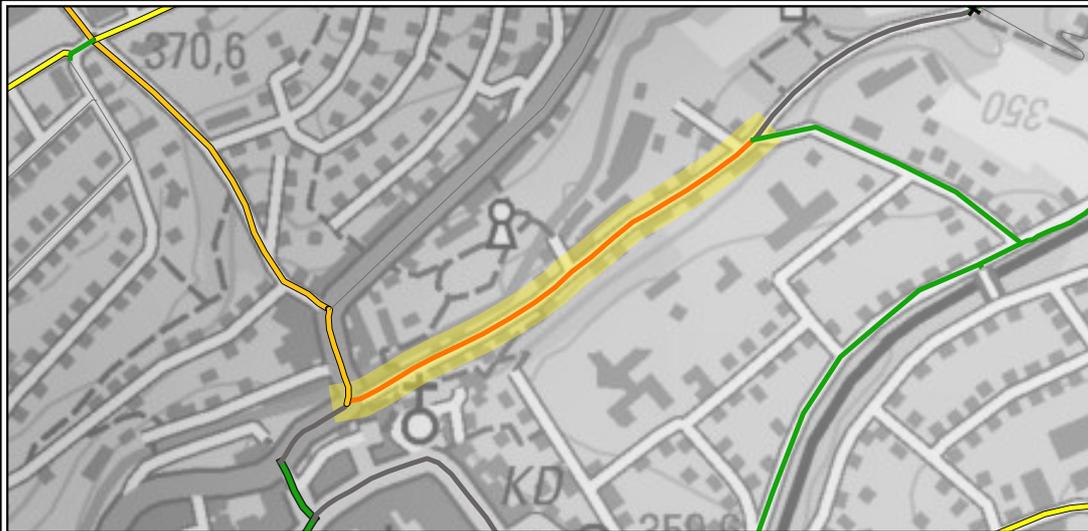


Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Simmern (Hunsrück)
Verbindung: Simmern - Emmelshausen
Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung
Handlungsbedarf: Oberflächenbelag ausbessern
Anmerkung:

Straße: -
Verkehrszahlen: -
Länge: 455 m
Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen
Baulast: Gemeinde
Kosten: ca. 148.000 €



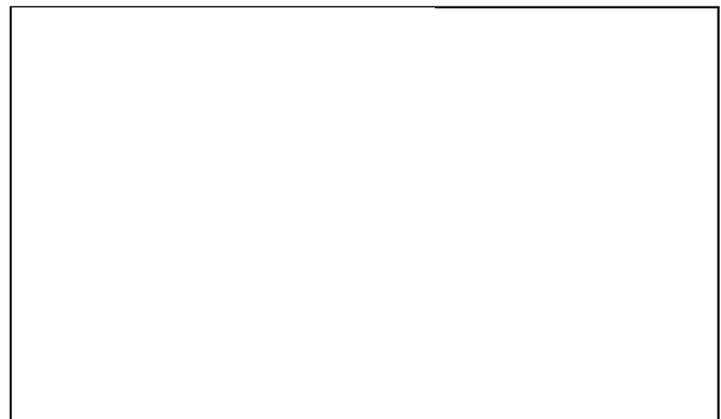
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- × × × aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Instandsetzung des Oberflächenbelages.

Gegebenheit: Der Oberflächenbelag auf dieser Strecke wird zwischen Asphalt, Betonsteinpflaster und Natursteinpflaster gewechselt. Die Strecke hat Bodenwellen und weist Mängel auf.

Begründung: Die attraktive Strecke in das Simmerbachtal in Simmern ist bereits HBR-Beschildert, weist jedoch einige Schlaglöcher und schadhafte Stellen auf.



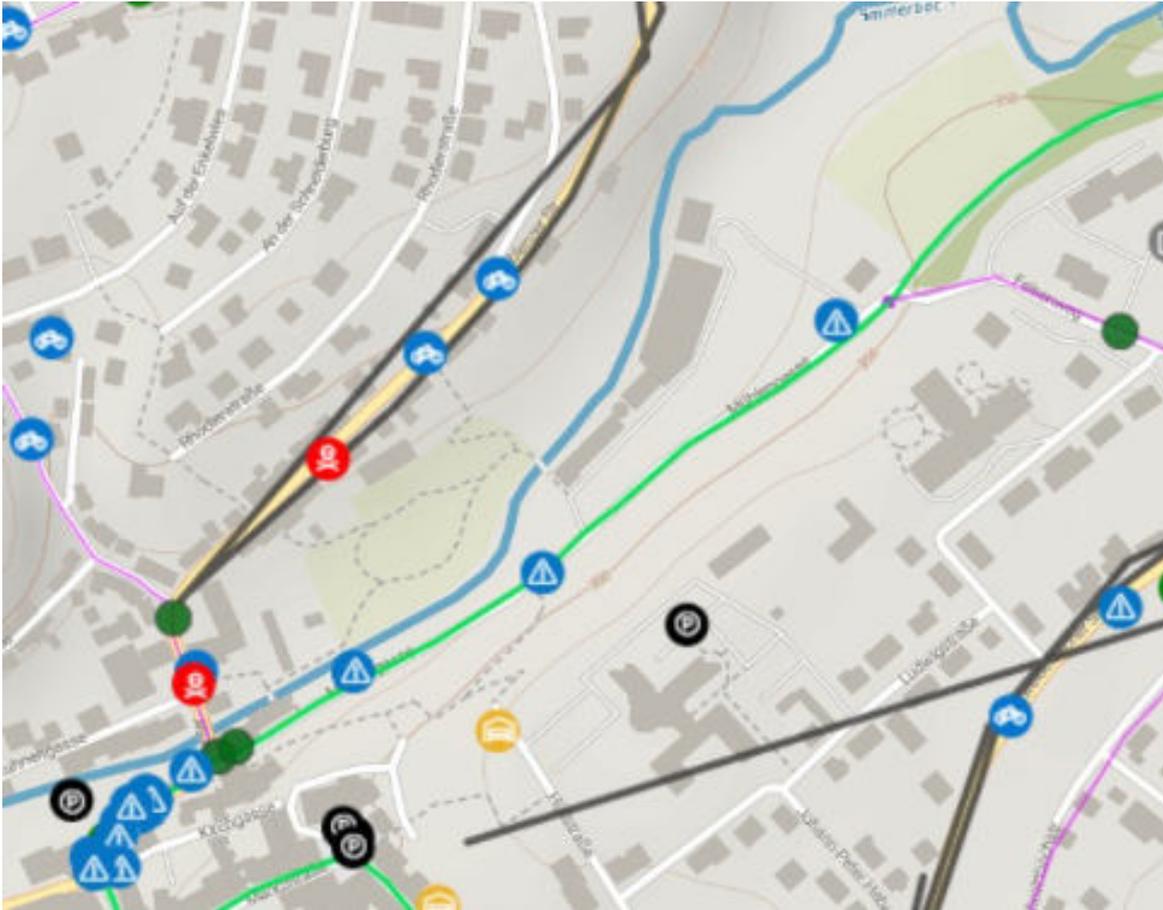
Potenzialanalyse:

Ein homogener Oberflächenbelag ist gerade im Bereich von Schulen und Kindergärten wichtig, um den Weg auch mit Kinderanhängern und Kindersitzen attraktiv zu gestalten.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Simmern (Hunsrück)
Verbindung: Simmern - Emmelshausen
Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung
Handlungsbedarf: Ausbau und StVO-Beschilderung
Anmerkung:

Straße: L 218; Abs.: 5911001 5911002
Verkehrszahlen: 8.529 (3) Kfz / Tag
Länge: 830 m
Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen
Baulast: LBM
Kosten: ca. 378.000 €



streckenbezogene Maßnahmen

-  Neubau
-  Ausbau
-  Oberflächenbelag ausbessern
-  Weg verbreitern
-  Straßenraumgestaltung
-  Wegweisung
-  HBR-Wegweisung im Bestand
-  Optimierung der Wegweisung
-  aus Wegweisung nehmen
-  sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Ausbau des Weges auf etwa 800 m. Absenken der Geschwindigkeitsbegrenzung an der L 218 vor dem Querungsbereich aus 70 km/h.

Gegebenheit: Die Querung der L 218 ist gefährlich. Der Weg ist wassergebunden, der Oberflächenbelag ist teilweise sehr grob. Aufgrund des starken Gefälles besteht hier Gefahrenpotenzial.

Begründung: Der Weg muss alltagstauglich ausgebaut werden, um das Gefahrenpotenzial zu senken. Die Geschwindigkeitsbegrenzung an der Querung sollte verringert werden, um eine sichere Querung für den Radverkehr zu ermöglichen.



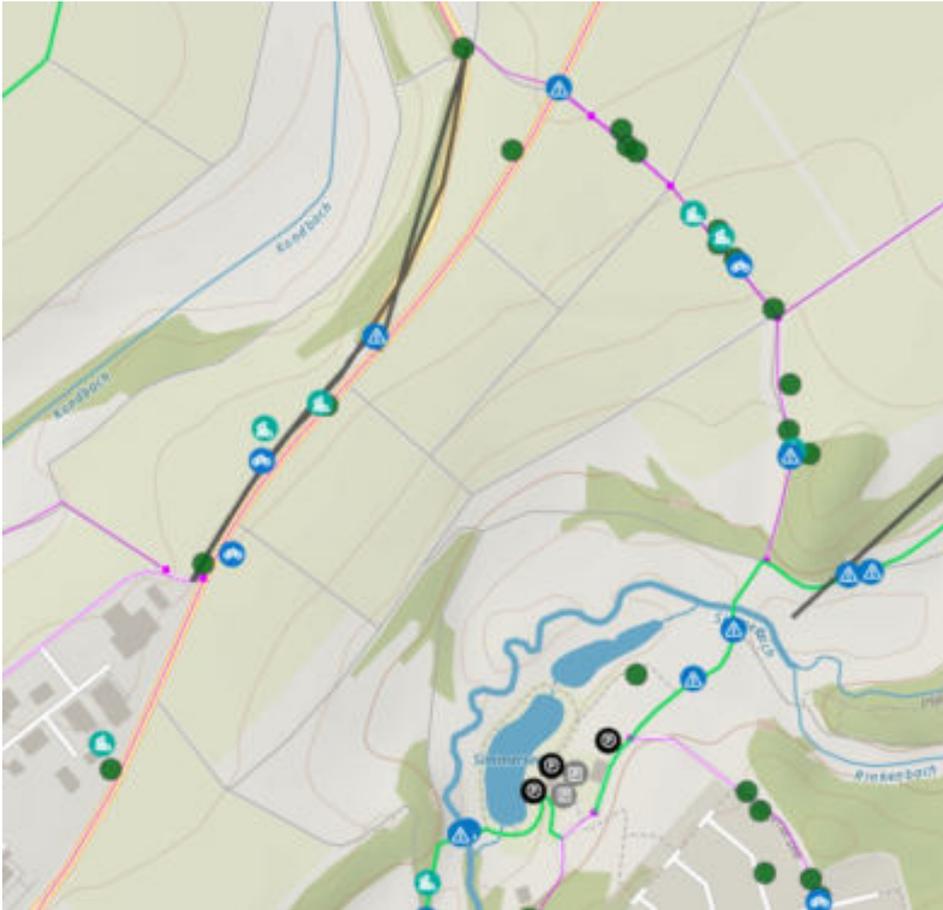
Potenzialanalyse:

Durch die Verbindung zwischen Simmerbachtal und Niederkumbd, werden die Ortschaften nördlich der Stadt Simmern an den süden Simmerns und somit an die Gewerbe- und Industriestandorte und an den Stadtkern angeschlossen.

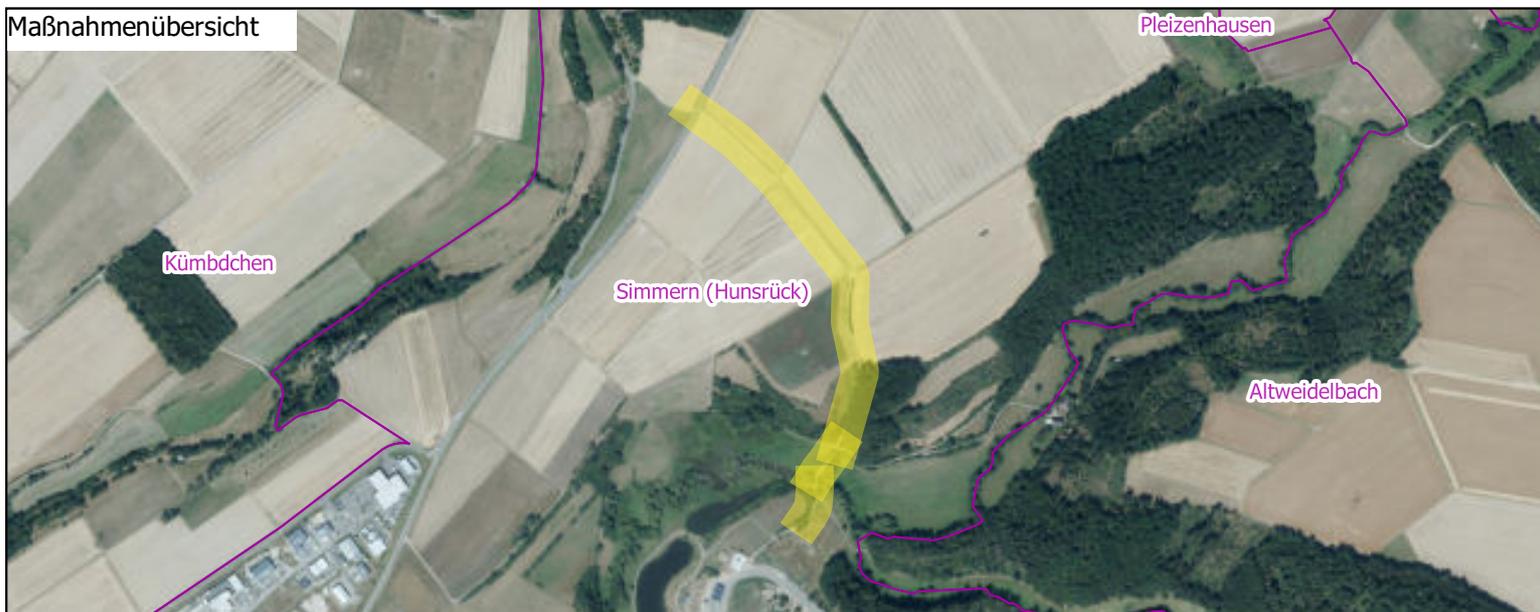
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:

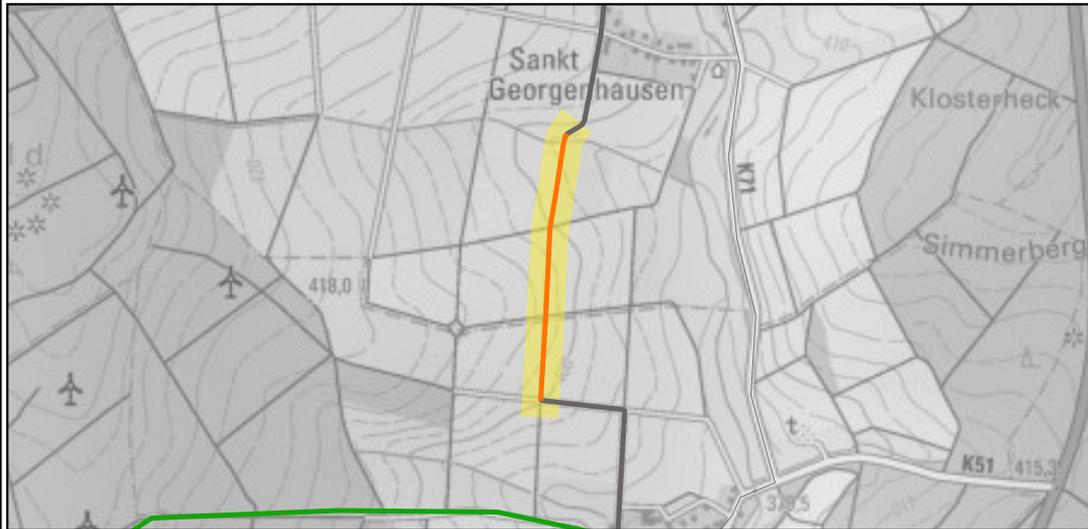


Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Klosterkumbd, Niederkumbd
Verbindung: Simmern - Emmelshausen
Verbindungsfunktion: überregionale Verbindung
Handlungsbedarf: Instandsetzung des Oberflächenbelages
Anmerkung: Bestandsstrecke

Straße: -
Verkehrszahlen: -
Länge: 604 m
Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen
Baulast: Gemeinde
Kosten: ca. 273.000 €



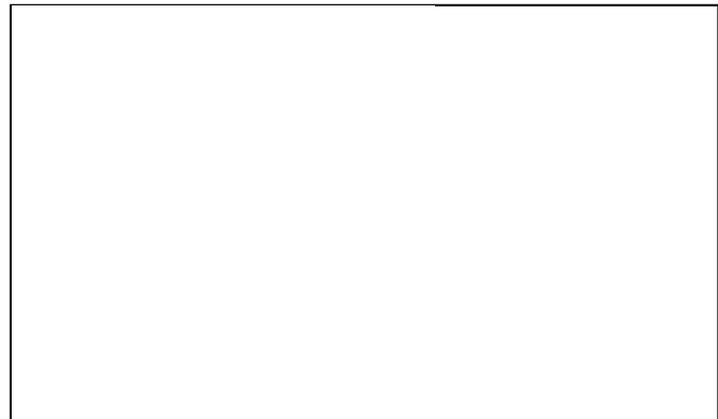
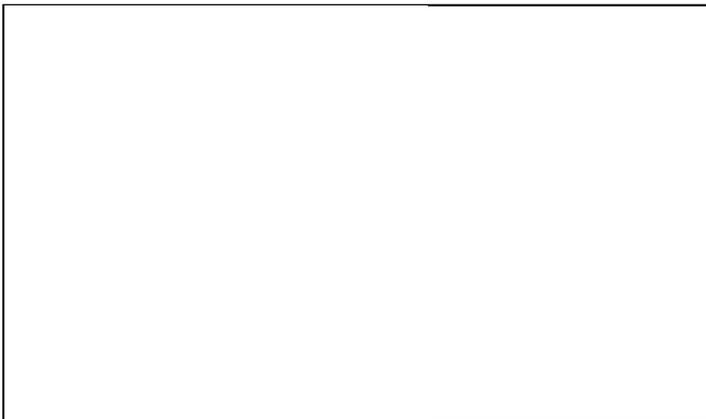
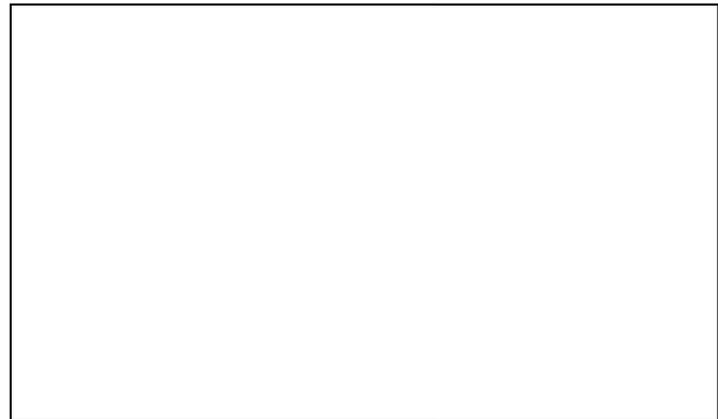
streckenbezogene Maßnahmen

-  Neubau
-  Ausbau
-  Oberflächenbelag ausbessern
-  Weg verbreitern
-  Straßenraumumgestaltung
-  Wegweisung
-  HBR-Wegweisung im Bestand
-  Optimierung der Wegweisung
-  aus Wegweisung nehmen
-  sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Ausbau eines Wirtschaftsweges auf 600 m Länge.

Gegebenheit: Die HBR-Beschilderte Strecke weist einige Schäden am Oberflächenbelag auf.

Begründung: Schäden am Belag können bei schlechter Witterung zu Unfällen führen. Für eine alltagstaugliche Strecke ist eine regelmäßige Wartung und Instandsetzung der Strecken daher wichtig.

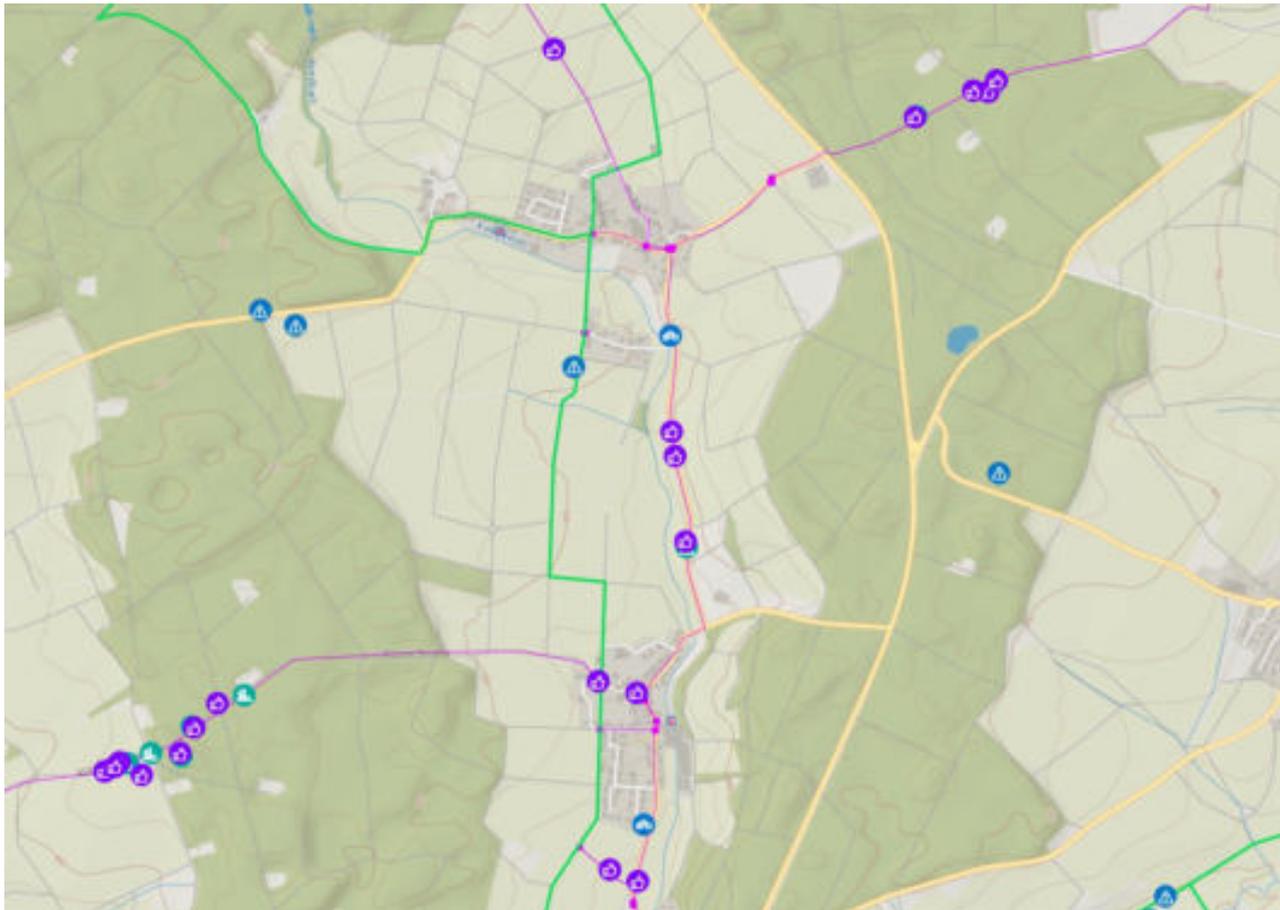


Potenzialanalyse:

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Rheinböllen

Straße: -

Verbindung: Rheinböllen - Emmelshausen

Verkehrszahlen: -

Verbindungsfunktion: regionale Verbindung

Länge: 827 m

Handlungsbedarf: Deckensanierung

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung: teilweise grob

Baulast: Gemeinde

Kosten: ca. 159.000 €



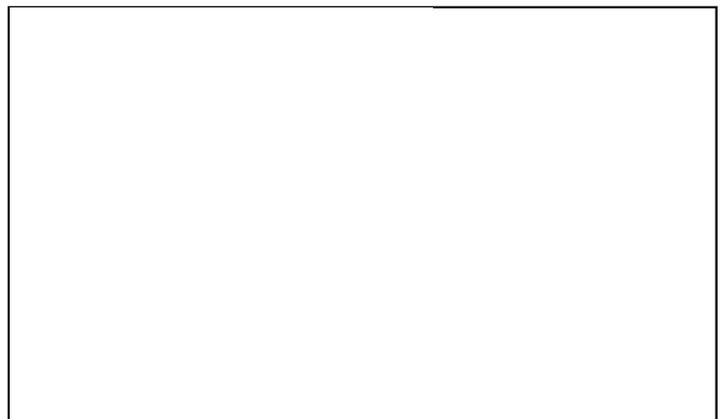
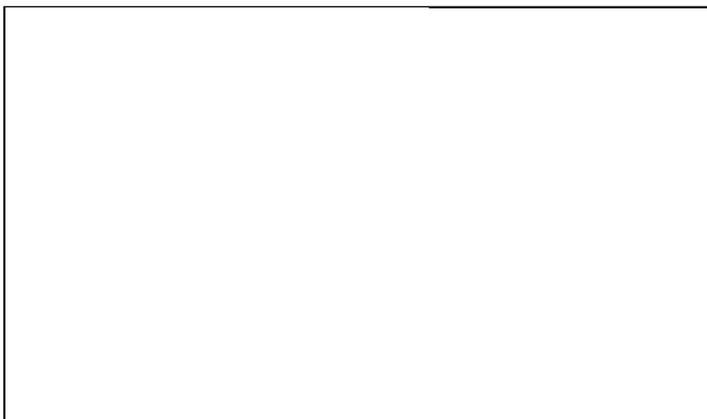
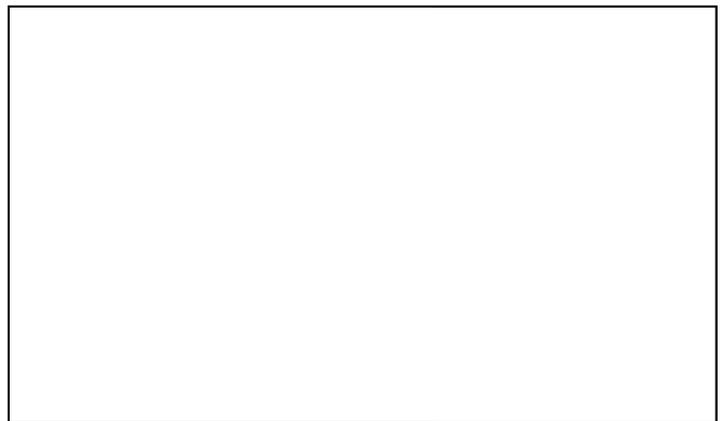
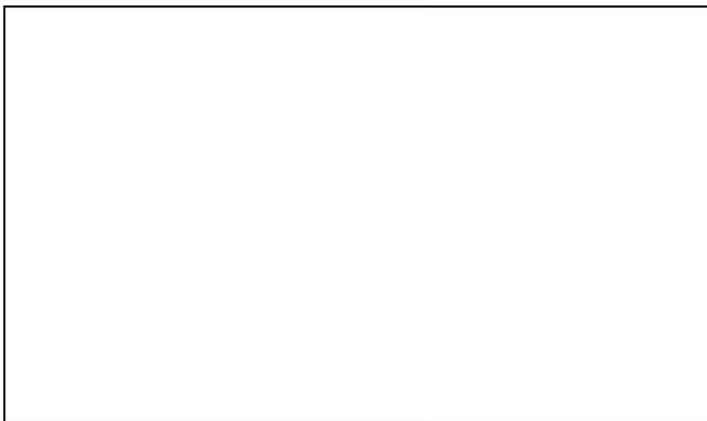
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Instandsetzung des Oberflächenbelages auf 800 m.

Gegebenheit: Die Strecke ist bereits HBR-Beschildert, der Oberflächenbelag ist teilweise sehr grob und schadhaft.

Begründung: Die bestehende Verbindung ist aufgrund des schadhaften Oberflächenbelages nicht alltagstauglich



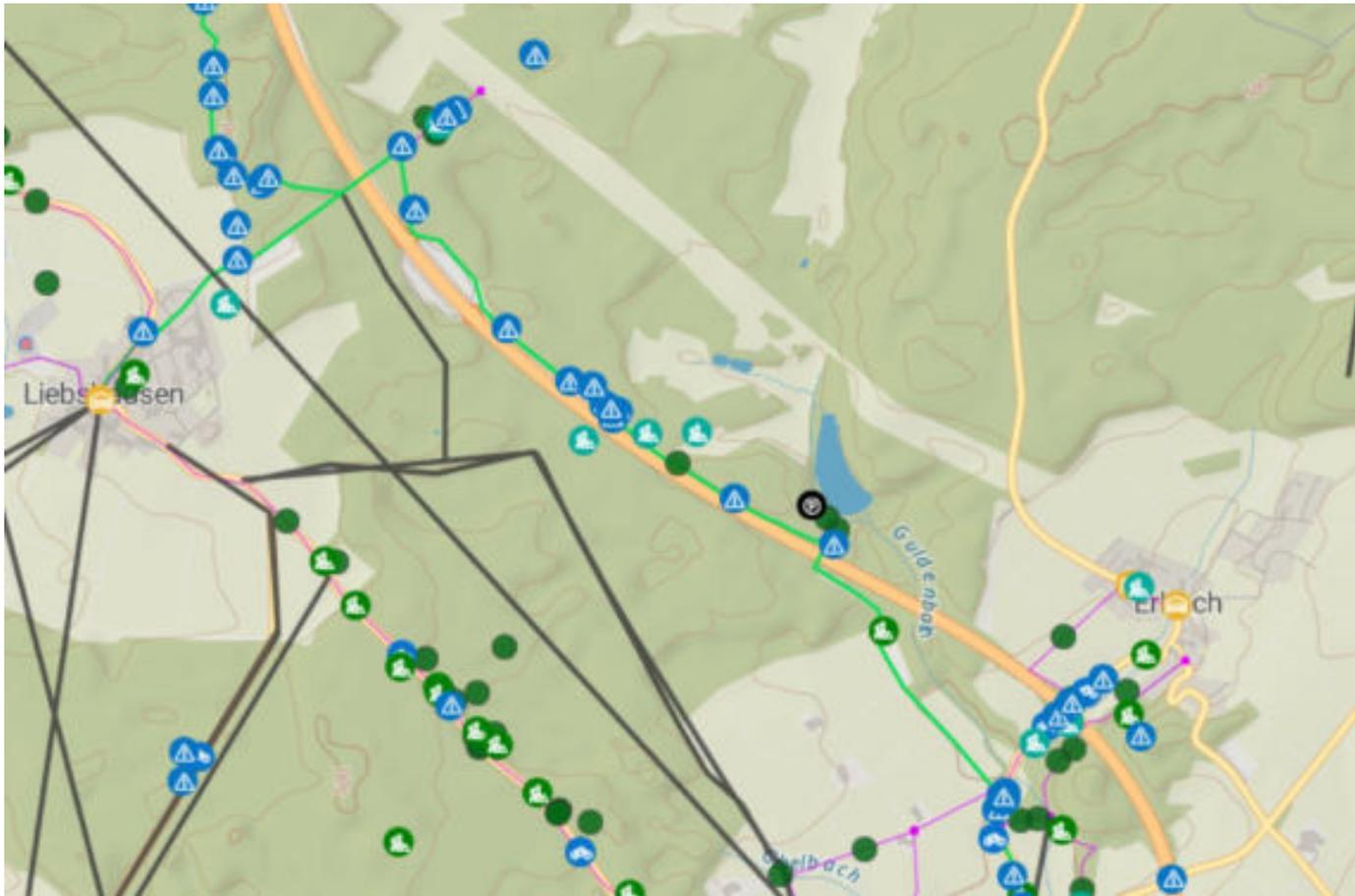
Potenzialanalyse:

Es handelt sich um eine bereits bestehende Verbindung, deren alltagstauglicher Ausbau essenziell ist, um Arbeitnehmer aus umliegenden Ortschaften wie Liebshausen und Steinbach an die Arbeitsplatzschwerpunkte in Rheinböllen anzuschließen. Nur ganzjährig befahrbare Wege bieten sich als Pendler- und Schulverbindung an und können zur Entflechtung der umliegenden klassifizierten Straßen beitragen.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Liebshausen, Kisselbach

Verbindung: Rheinböllen - Emmelshausen

Verbindungsfunktion: regionale Verbindung

Handlungsbedarf: Ausbau / Instandsetzung

Anmerkung: Sehr grob gescheitert, neu

Straße: -

Verkehrszahlen: -

Länge: 1.860 m

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Baulast: Gemeinde

Kosten: ca. 846.000 €



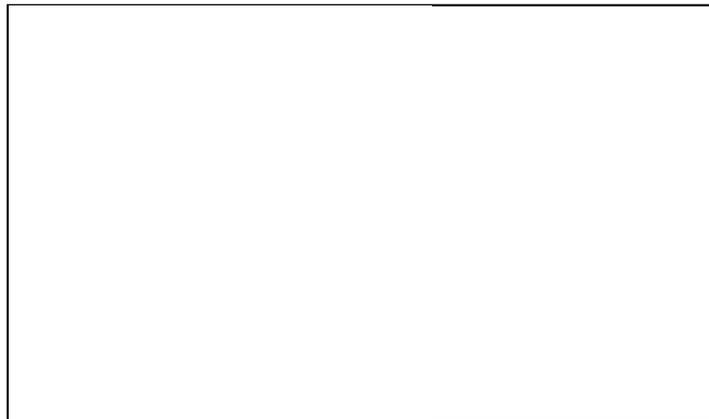
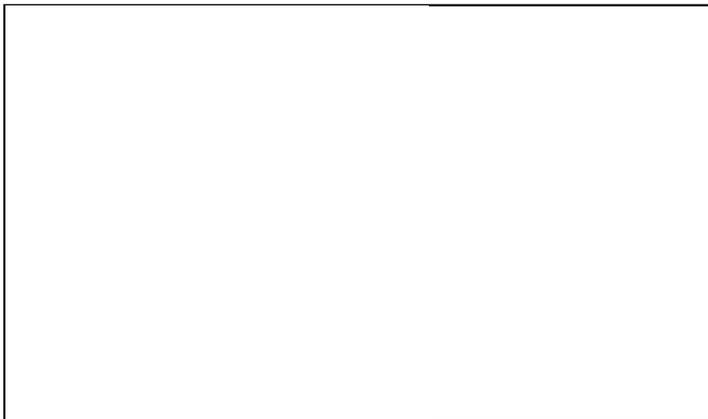
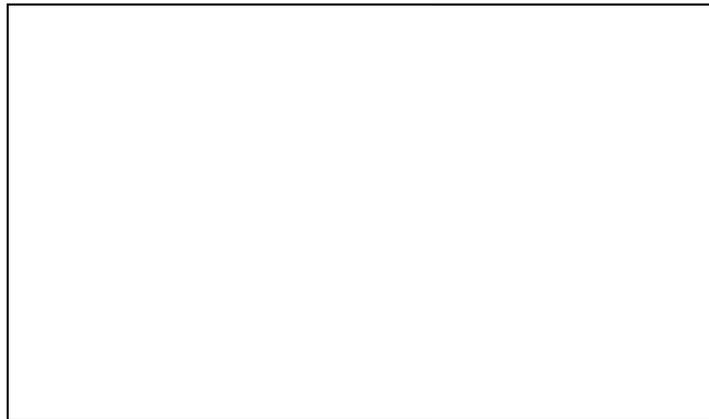
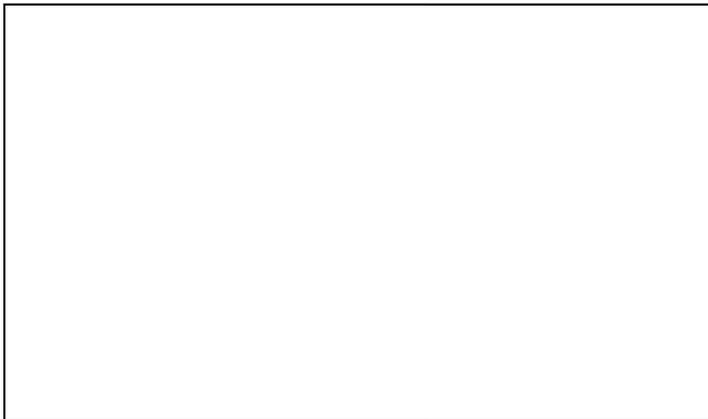
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Bituminöser Ausbau der Strecke auf etwa 2 km Strecke

Gegebenheit: Die Strecke ist bereits HBR-beschildert aber der Oberflächenbelag ist teilweise sehr grob und schadhaft.

Begründung: Die bestehende Verbindung ist aufgrund des schadhaften Oberflächenbelages nicht alltagstauglich



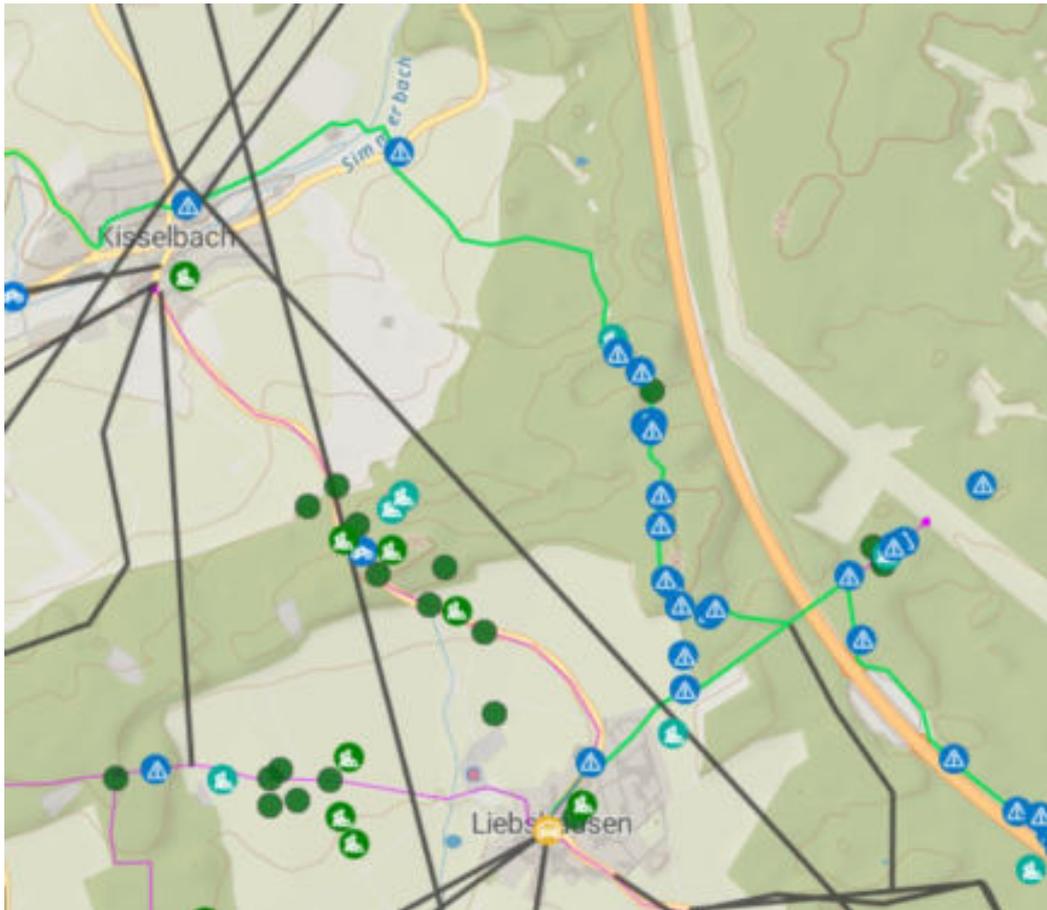
Potenzialanalyse:

Es handelt sich um eine bereits bestehende Verbindung, deren alltagstauglicher Ausbau essenziell ist, um Arbeitnehmer aus umliegenden Ortschaften wie Liebshausen und Steinbach an die Arbeitsplatzschwerpunkte in Rheinböllen anzuschließen. Nur ganzjährig befahrbare Wege bieten sich als Pendler- und Schulverbindung an und können zur Entflechtung der umliegenden klassifizierten Straßen beitragen.

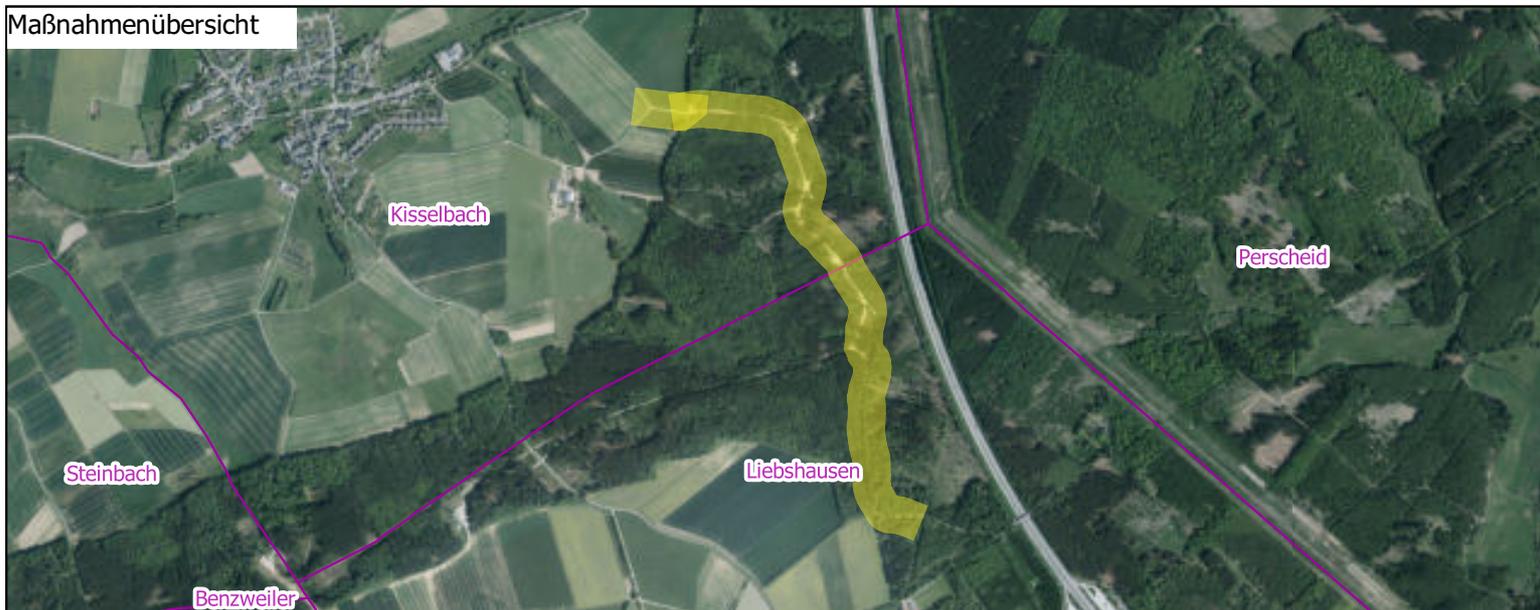
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

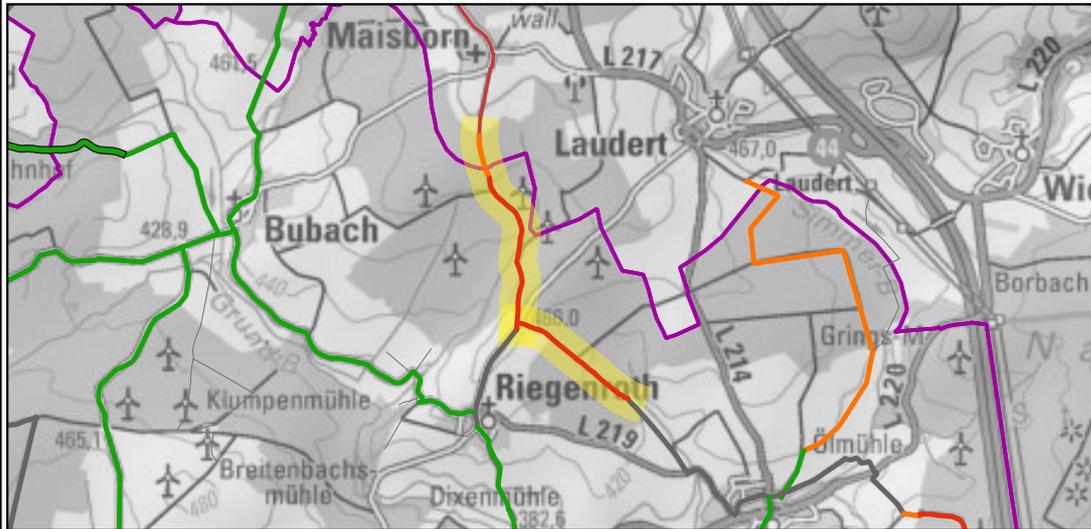
Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden:	Kisselbach, Riegenroth, Bubach, Maisborn (VG Hunsrück-Mittelrhein)	Straße:	-
Verbindung:	Rheinböllen - Emmelshausen	Verkehrszahlen:	-
Verbindungsfunktion:	regionale Verbindung	Länge:	2.569 m
Handlungsbedarf:	Ausbau	Naturschutz:	gesch. Biotop RLP (BT-5911-0401-2008)
Anmerkung:		Baulast:	Gemeinde
		Kosten:	ca. 629.000 €



streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Ausbau des wassergebundenen Weges auf 2,5 km Strecke

Gegebenheit: Die Strecke ist bereits HBR-beschildert aber der Oberflächenbelag ist teilweise sehr grob und schadhaft.

Begründung: Die bestehende Verbindung ist aufgrund des schadhaften Oberflächenbelages nicht alltagstauglich



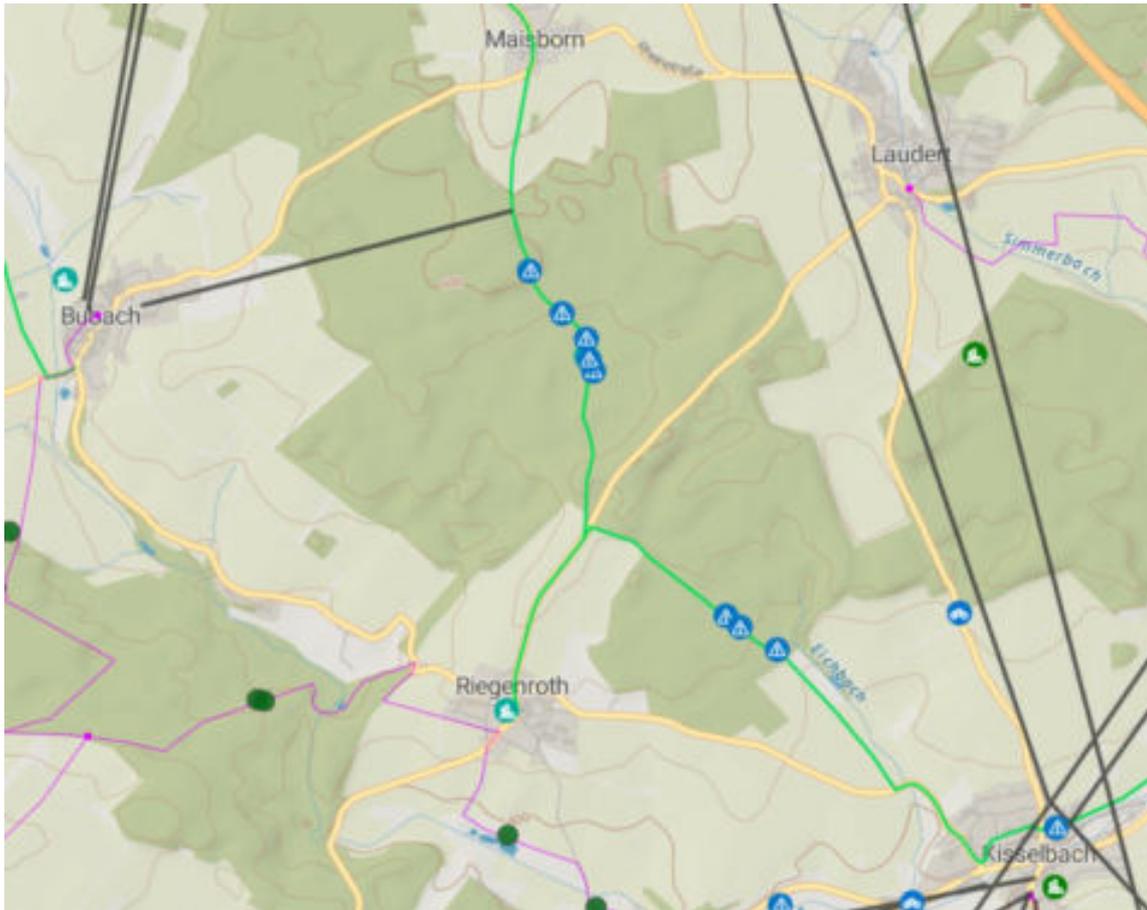
Potenzialanalyse:

Es handelt sich um eine bereits bestehende Verbindung, deren alltäglicher Ausbau dazu beiträgt eine ganzjährig nutzbare Verbindung zu schaffen. Nur ganzjährig befahrbare Wege bieten sich als Pendlerverbindung an und können zur Entflechtung der umliegenden klassifizierten Straßen beitragen.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen

Maßnahmen Nr.: 7-1

Gemeinden: Rheinböllen

Straße: L 214; Abs.: 5912054 5912092

Verbindung: Rheinböllen - Stromberg

Verkehrszahlen: 2.984 (6) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: regionale Verbindung

Länge: 699 m

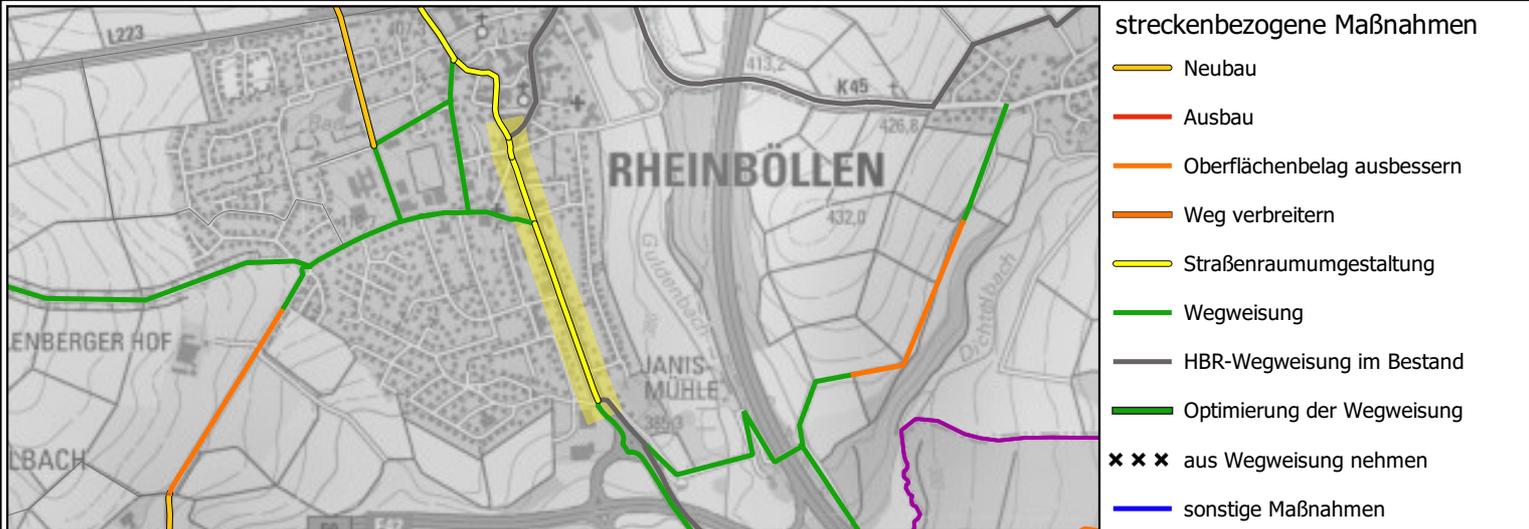
Handlungsbedarf: StVO Beschilderung

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM

Kosten: ca. 35.000 €



Maßnahme: Senkung der maximal zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h im gesamten Bereich der Ortsdurchfahrt.

Gegebenheit: Die Radwegeführung verläuft aktuell auf der stark befahrenen L 214 durch Rheinböllen. Der Straßenquerschnitt eignet sich weder für die Verbreiterung der Gehwege, noch für die Anlage eines Schutzstreifens.

Begründung: Es gibt keine sinnvolle Alternative zur Mitführung auf der L 214, die sich als Ortsdurchfahrt für den Radverkehr eignet.



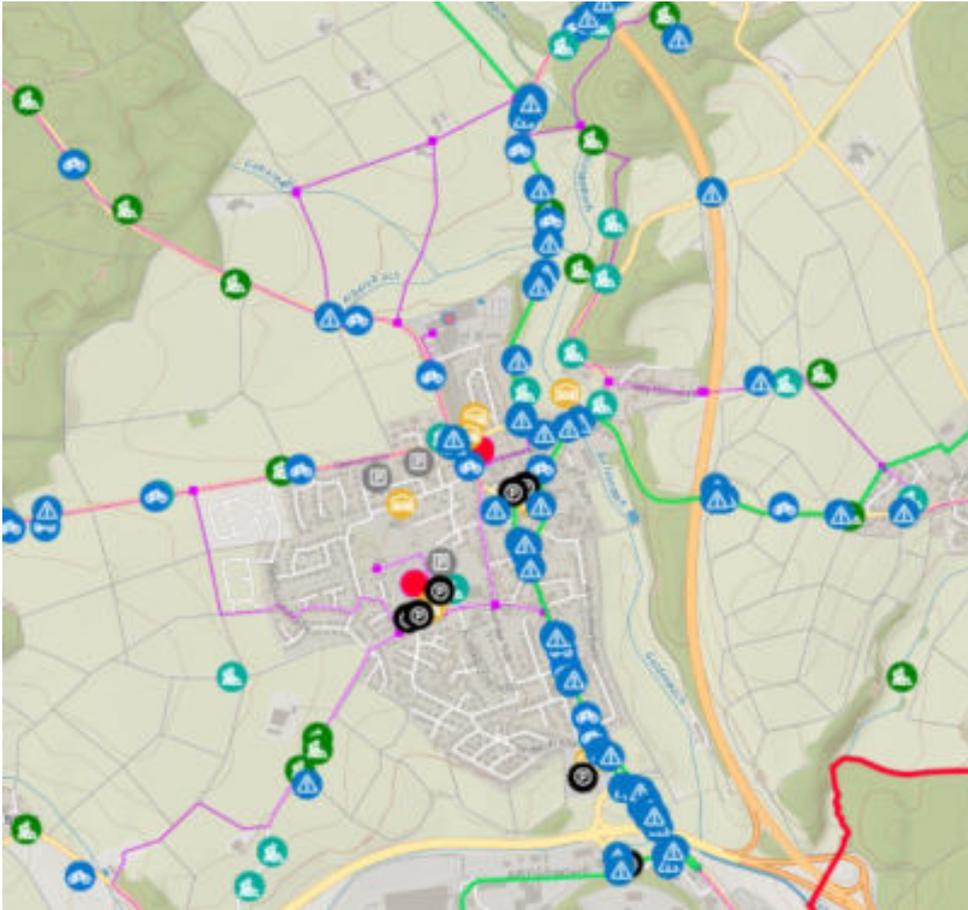
Potenzialanalyse:

Zwischen Rheinböllen und Stromberg existiert bislang keine Radwegeverbindung. Da die Entfernung zwischen den beiden Städten nur 11 km beträgt, bietet eine gut ausbaute Alltagsverbindung Potenzial für den Industriestandort Rheinböllen.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Rheinböllen

Straße: L 214; Abs.: 5912092 6012024

Verbindung: Rheinböllen - Stromberg

Verkehrszahlen: 2984 (6) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: regionale Verbindung

Länge: 1.032 m

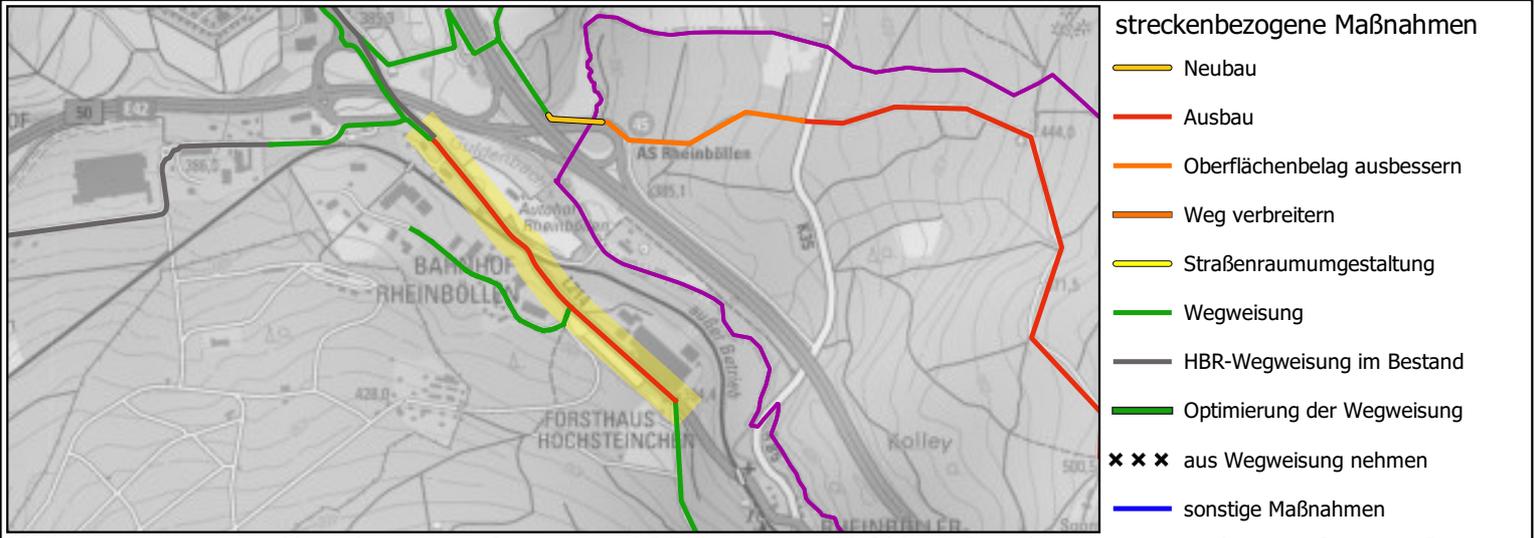
Handlungsbedarf: Weg verbreitern

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM

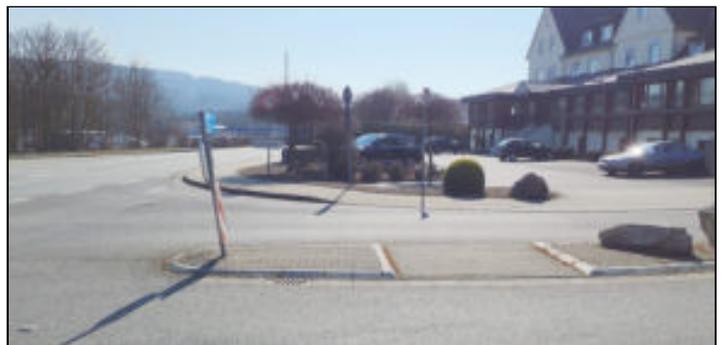
Kosten: ca. 134.000 €



Maßnahme: Verbreiterung des Gehweges auf 2,5 m parallel der L 214 und Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Fahrrichtungen.

Gegebenheit: Aktuell existiert ein schmales Gehweg von 1,5 - 2 m Breite entlang der L 214.

Begründung: Im Bereich der L 214 existiert keine Alternative südlich des Industriegebietes und im Bereich des ehemaligen Bahnhofes.



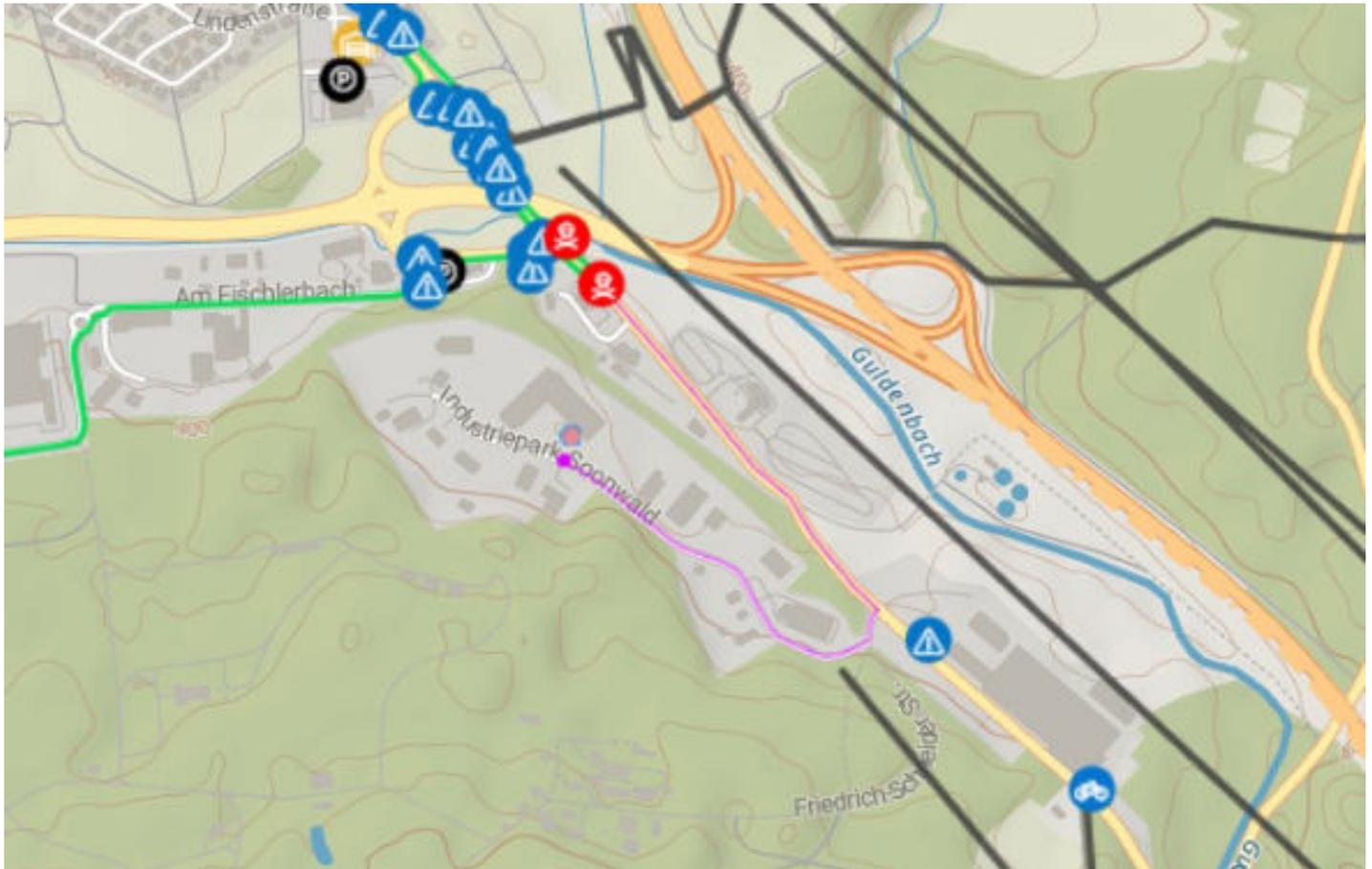
Potenzialanalyse:

Zwischen Rheinböllen und Stromberg existiert bislang keine Radwegeverbindung. Da die Entfernung zwischen den beiden Städten nur 11 km beträgt, bietet eine gut ausgebauta Alltagsverbindung Potenzial für den Industriestandort Rheinböllen.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Rheinböllen, Seibersbach (VG La.-Str.)

Straße: -

Verbindung: Rheinböllen - Stromberg

Verkehrszahlen: -

Verbindungsfunktion: regionale Verbindung

Länge: 3.328 m

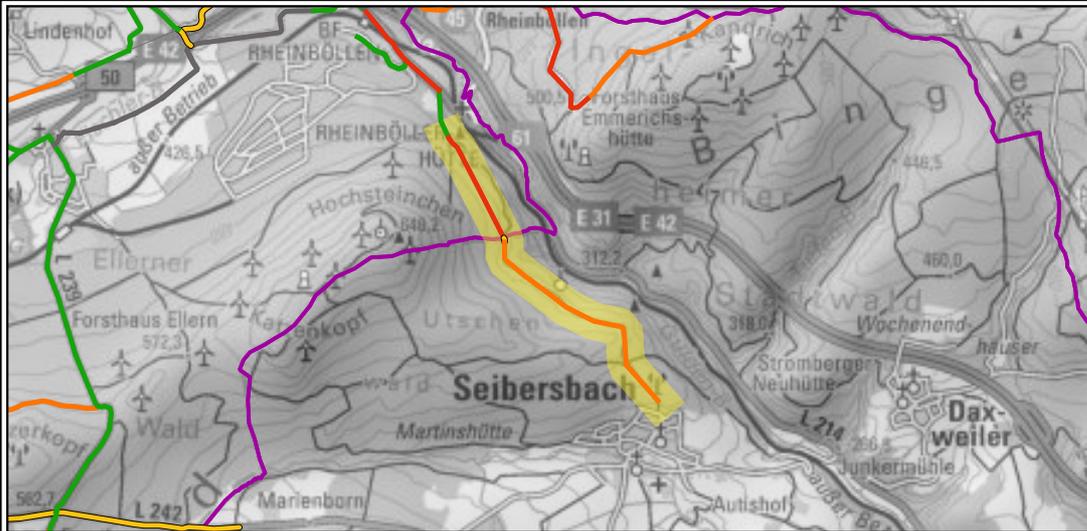
Handlungsbedarf: Ausbau

Naturschutz: gesch. Biotop RLP (BT-6012-0002-2009)

Anmerkung: Extrem grober, loser Schotter

Baulast: Gemeinde

Kosten: ca. 582.000 €



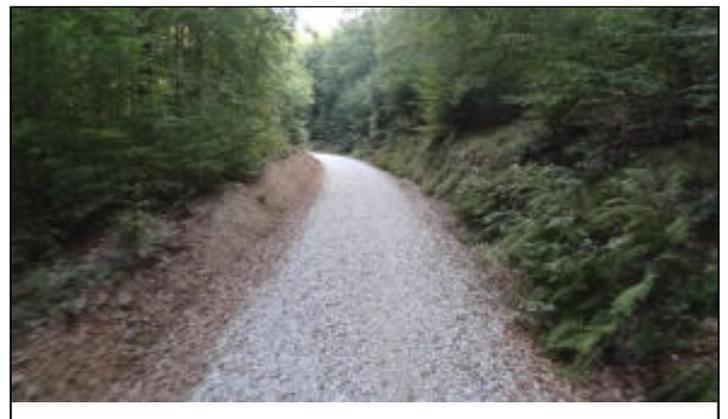
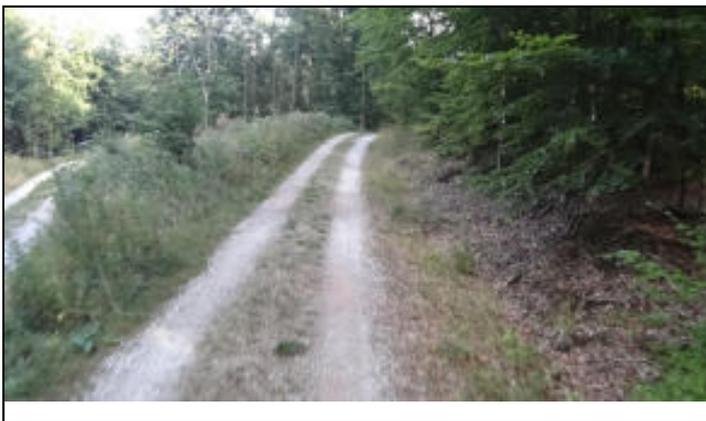
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Ausbau eines Forstweges zwischen Rheinböllen und Seibersbach.

Gegebenheit: Der Forstweg ist teilweise sehr grob geschottert, teilweise stark bewachsen. In einem Teilstück existiert nur ein ca. 20 m langer Pfad als Verbindung zwischen den Forstwegen.

Begründung: Im Bereich der L 214 existiert keine Alternative südlich des Industriegebietes und im Bereich des ehemaligen Bahnhofes.



Potenzialanalyse:

Zwischen Rheinböllen und Stromberg existiert bislang keine Radwegeverbindung. Da die Entfernung zwischen den beiden Städten nur 11 km beträgt, bietet eine gut ausgebaute Alltagsverbindung Potenzial für den Industriestandort Rheinböllen.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Simmern (Hunsrück)

Straße: -

Verbindung: Simmern - Riesweiler

Verkehrszahlen: -

Verbindungsfunktion: lokale Verbindung

Länge: 2.328 m

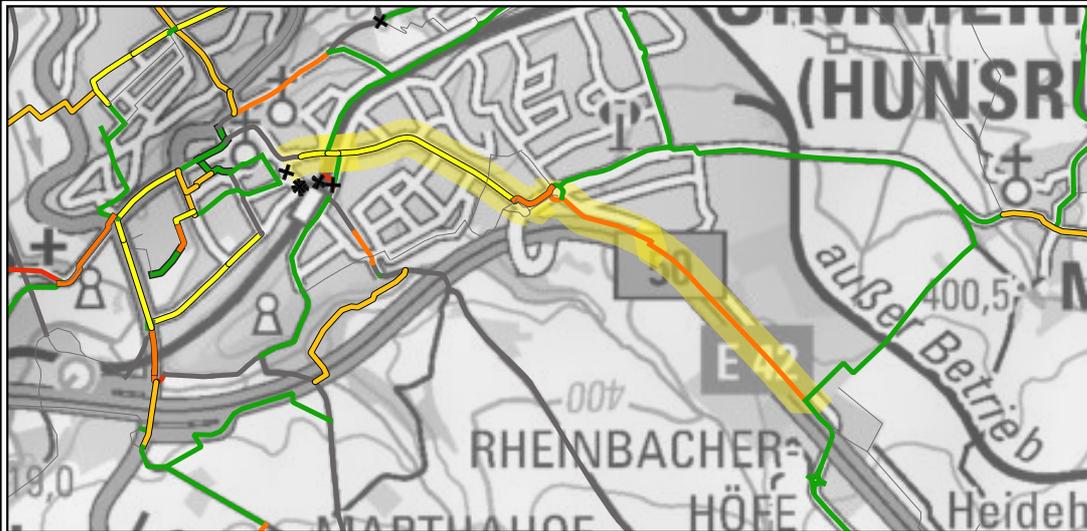
Handlungsbedarf: Neubau / Wegeverbreiterung, Schutzstreifen

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung: Gemeinsamer Geh- und Radweg

Baulast: Stadt

Kosten: ca. 356.000 €



streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- × × × aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Anlage einseitiger Schutzstreifen bergauf auf 900 m auf der Bingener Straße. Ausbau des Gehweges auf 2,5 m zwischen den beiden KVP auf ca. 300 m. Instandsetzung des vorhandenen Geh- und Radweges auf 1,4 km Länge inkl. Markierung der Furten an der Argenthaler Straße.

Gegebenheit: Aktuell existiert in der Argenthaler Straße ein einseitiger Geh- und Radweg, der in sehr schlechtem Zustand ist. Für beide Fahrtrichtungen ist der Weg mit 2 - 2,5 m außerdem nicht breit genug.

Begründung: Die Argenthaler Straße dient als Zufahrt für zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe im Süden Simmerns und an den Rheinbacher Höfen.



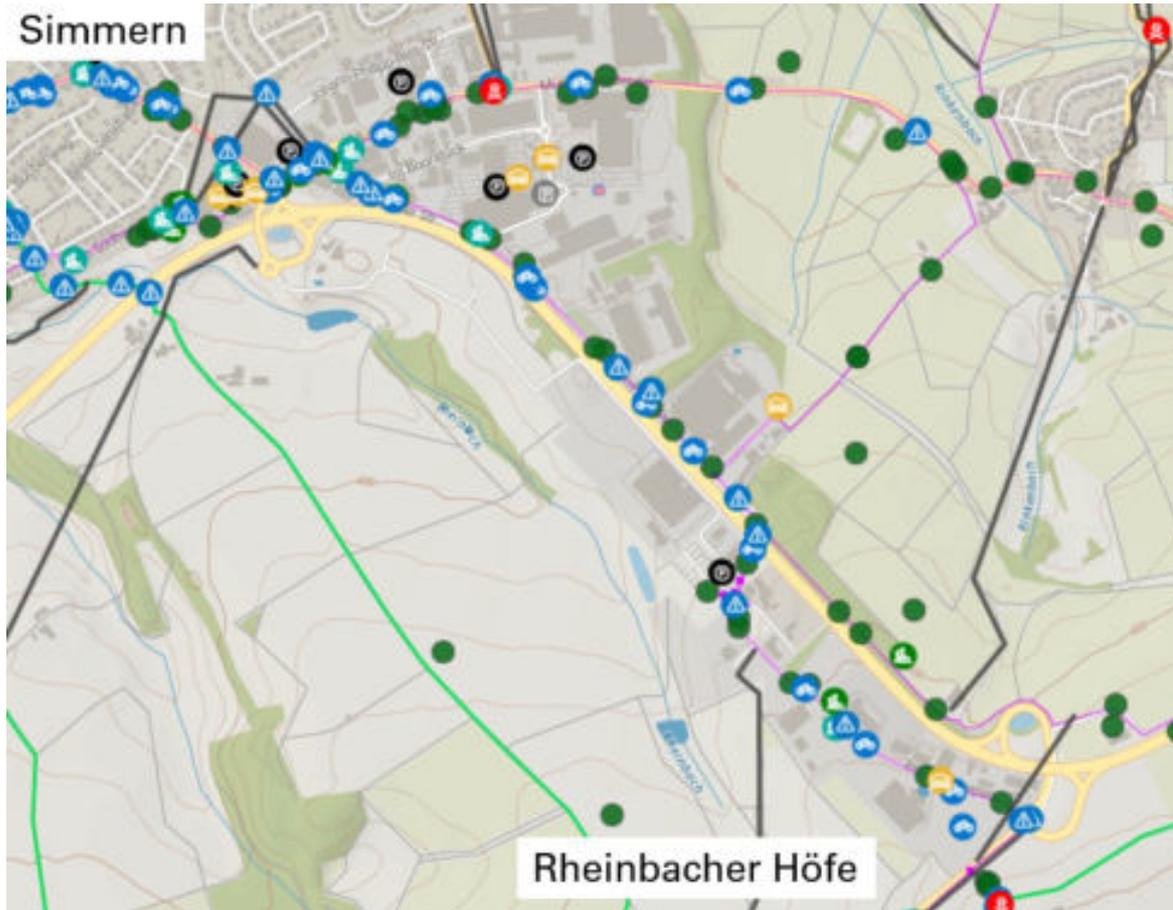
Potenzialanalyse:

Die Verbindung zwischen den Rheinbacher Höfen und dem Gewerbebestand südlich von Simmern zu den Wohngebieten und der Stadtmitte ist eine wichtige Verbindung für Pendler. Die Strecke in der Argenthaler Straße wurde in der Online-Beteiligung am häufigsten genannt.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Riesweiler

Straße: L 162; Abs.: 6011007 6011057

Verbindung: Simmern - Riesweiler

Verkehrszahlen: 2.924 (5) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: lokale Verbindung

Länge: 344 m

Handlungsbedarf: Ausbau

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM

Kosten: ca. 195.000 €



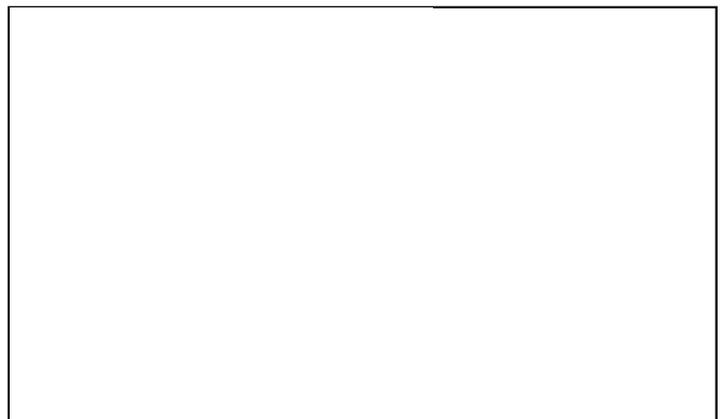
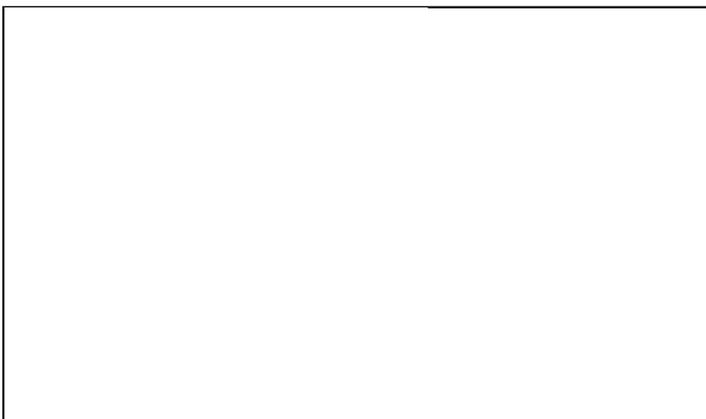
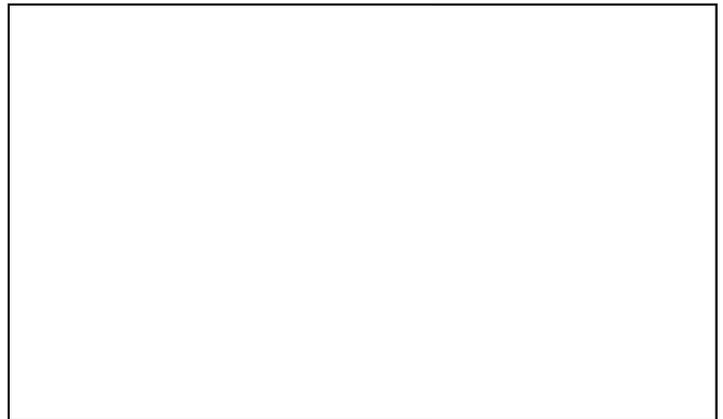
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Ausbau des Wiesenweges auf 500 m.

Gegebenheit: Südlich des KVP an der L 162 existiert ein asphaltierter Wirtschaftsweg, der nach etwa 400 m endet und in Richtung Argenthal abzweigt. Von hier an bis zur Simmerner Straße existiert ein Wiesenweg.

Begründung: Der Lückenschluss bindet Riesweiler an Simmern an.



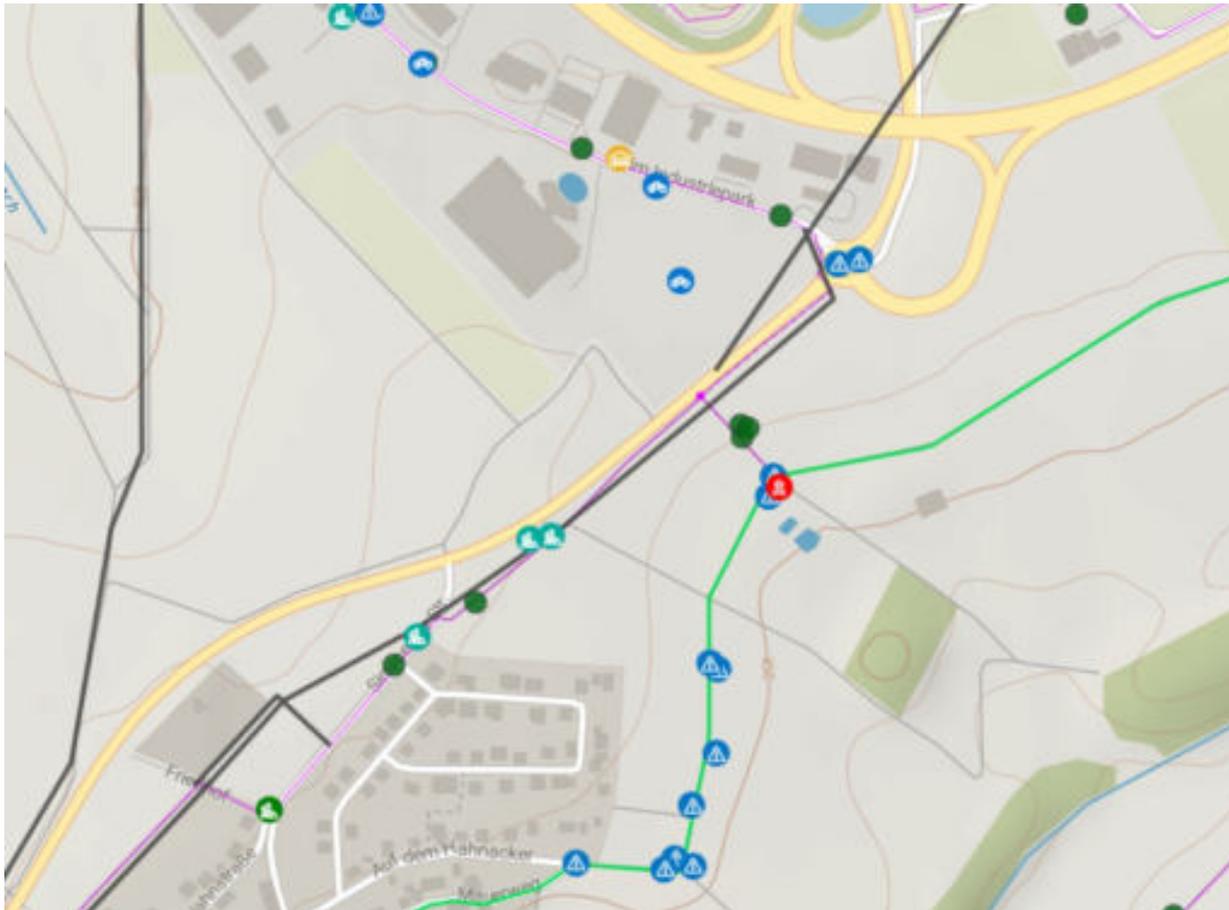
Potenzialanalyse:

Durch den Ausbau eines Wiesenweges auf 500 m wird der Anschluss an den Ort Riesweiler hergestellt. Somit wird die Anbindung der Ortschaften südlich der L 162 / B 50 an die Industrie- und Gewerbegebiete im Süden Simmerns hergestellt.

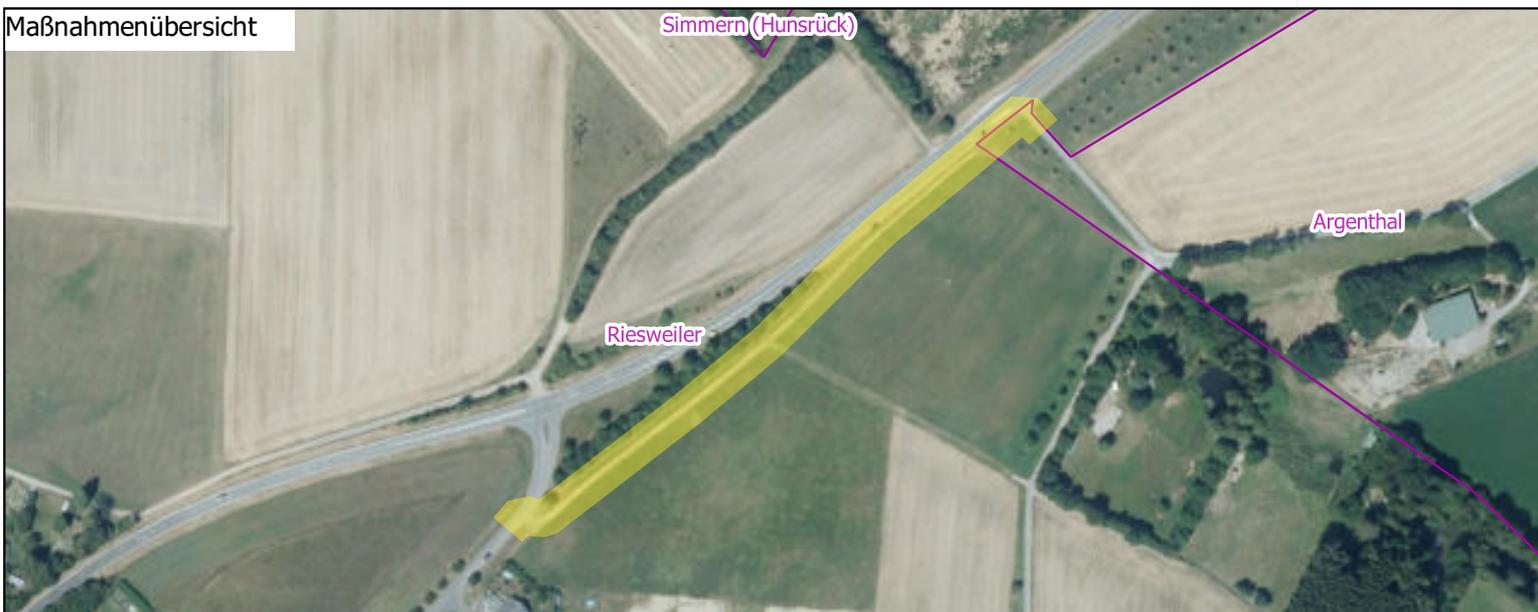
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht



Gemeinden: Simmern

Straße: L 108; Abs.: 6011024 6011010

Verbindung: Schulzentrum - Schinderhannes-Radweg

Verkehrszahlen: 2.878 (3) Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: lokale Verbindung

Länge: 406 m

Handlungsbedarf: Neubau

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM

Kosten: ca. 850.000 €



Maßnahme: Neubau einer Brücke zwischen Schinderhannes-Radweg und Schulzentrum

Gegebenheit: Aktuell existiert keine Radwegeverbindung von den Orten westlich und nördlich von Simmern zum Schulzentrum ohne Mitführung oder Querung der L 108 oder K 140 mit mindestens 2.878 Kfz pro Tag.

Begründung: Eine Mitführung auf den Kreisstraßen aus den umliegenden Ortschaften zum Schulzentrum ist aufgrund der hohen Verkehrsstärken außerorts nicht zulässig.



Potenzialanalyse:

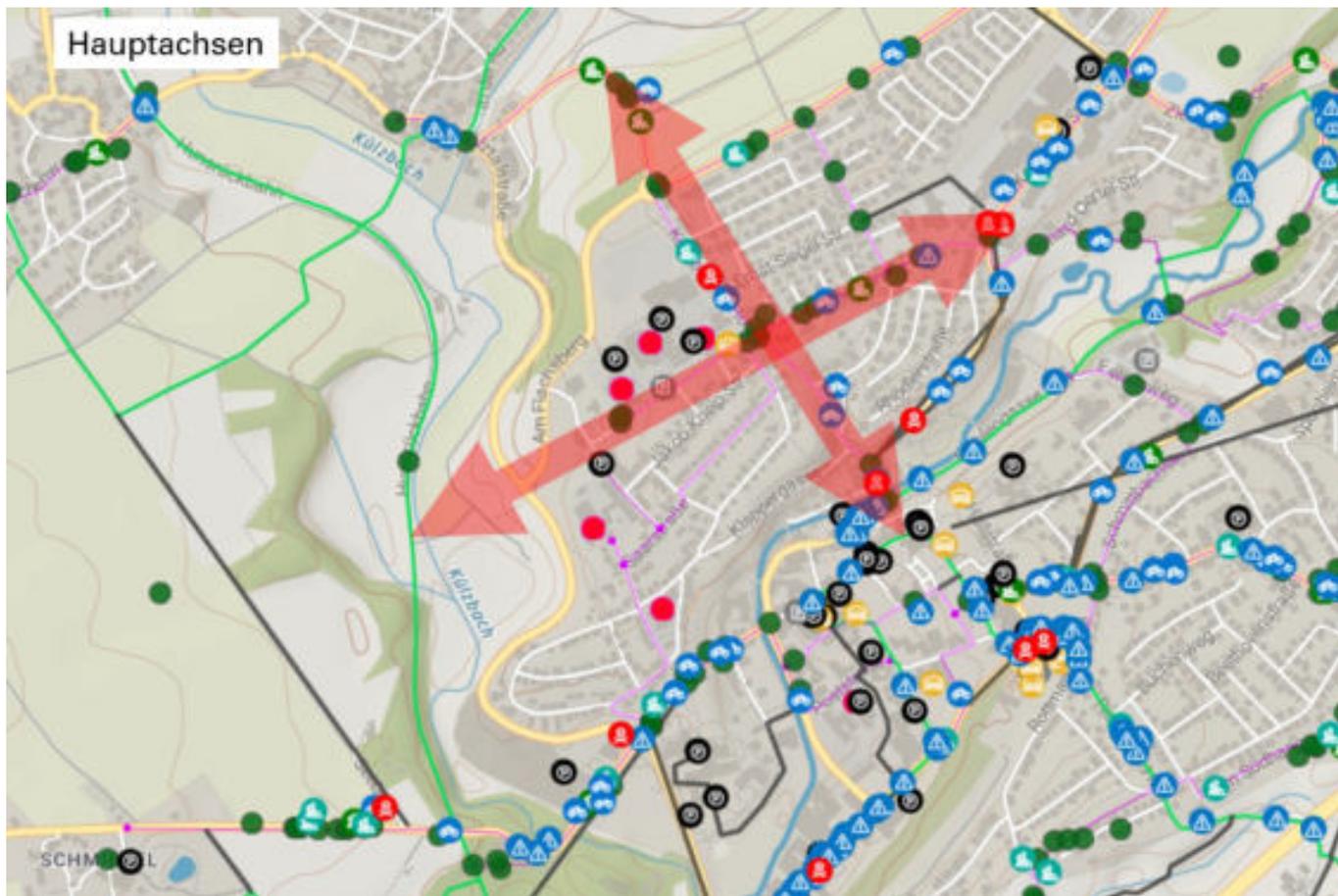
Eine Verbindung zwischen Schinderhannes-Radweg und dem Schulzentrum sorgt für eine sichere Radwegeverbindung für die umliegenden Ortschaften zu den Schulen und zum Kindergarten. Da alle Schulen in Simmern gebündelt auf dem Flachsberg sind, ist es besonders wichtig, die umliegenden Wege, die von den Schülern genutzt werden, sicher zu gestalten. Durch sichere Schulwege bietet sich hier ein enormes Umlagerungspotenzial vom MIV hin zum Radverkehr.

Eine Kanalisation des Radverkehrs auf die sicheren Wege hat somit auch eine Entlastung der umliegenden Straßen für den Kfz-Verkehr zur Folge.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht





1. Übersicht / Bestandssituation



Abbildung 1 Übersicht Schulzentrum Simmern

2. Beschreibung der Maßnahme

Ziel dieser Maßnahme ist es, eine verkehrssichere und fahrradfreundliche Infrastruktur für den alltäglichen Schülerverkehr zu herstellen. Mögliche weitere Anbindungen sind die Umgestaltung der Kümbdcher Hohl, die mögliche Umformung der Migennesstraße und die Anbindung an den Schinderhannes Radweg.

Der DTV auf der L 108 beträgt 2.868 (3) Kfz/d und auf der K 70 3.162 (3) Kfz/d. Eine Mitführung des Radverkehrs insbesondere des Schülerverkehrs, auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage, ist daher ausgeschlossen.



3. Fachliche Empfehlung

Es wird empfohlen den Radverkehr aus der nördlichen Richtung kommend auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 – 3,30 zu führen. Dieser Geh- und Radweg kann bis zum Beginn der Bushaltestelle genutzt werden. Nun sollte der Radverkehr vor den Bushaltestellen auf einem roten Markierten Schutzstreifen (1,50 m breit) bis zum Ende der Bushaltestellen fahren. Nach den Bushaltestellen sollte der Radverkehr wieder eigenständig auf einem Radweg mit einer Breite von 2,00 m geführt werden.

An der Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße) besteht die Möglichkeit in Richtung Süden die Kümbdcher Hohl zu nutzen, in östlicher Richtung in die Migennesstraße einzufahren oder in westlicher Richtung in die Jakob-Kneip-Straße einzubiegen. Für die Kreuzung werden zwei Varianten empfohlen, siehe Variantenvergleich.

Für den Radverkehr ab der Kreuzung nach Norden wird empfohlen den Fahrradfahrenden auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg bis zur Siedlungsgrenze zu führen, dieser hat eine Breite zwischen 2,50 und 3,10 m. Am Kreisverkehrsplatz der K 70 überquert der Radverkehr die Kümbdcher Hohl bevorrechtigt.

Für den Korridor Jakob-Kneip-Straße und der fortführenden Straße „Am Flachsberg“ wird für eine Strecke von ca. 170 m eine echte Fahrradstraße und ein geschützter Radweg mit einer Gesamtbreite von 4,00 m und einer Fahrbahnbreite von 3,50 m empfohlen. Die sogenannten Leitboys (Barken) werden an den Feuerwehruzufahrten und an den Parkplätzen unterbrochen, somit kann der Fußverkehr von den Parkplätzen zu den jeweiligen Schulen die Straße queren und die Feuerwehr kann die ausgewiesenen Aufstellflächen anfahren. Aufgrund der Verengung der Kfz-Fahrbahn auf eine Breite von 3,05 m sollte die Straße Am Flachsberg und Jakob-Kneip-Straße zu einer Einbahnstraße umgewandelt werden. Aus der westlichen Richtung könnten jegliche Parkplätze entlang der Straße angefahren werden. Aus östlicher Richtung kommend könnten nur noch die Parkplätze direkt vor der Realschule Plus angefahren werden. Auf der Höhe Jakob-Kneip-Straße 29 sollte eine Fahrradzone eingerichtet werden, wie in Abbildung 10 dargestellt. Dieses Trennungselement würde die Einrichtung einer echten Fahrradstraße ermöglichen.

Ab der Bushaltestelle am städtischen Kindergarten sollte der Radverkehr und der Fußverkehr gemeinsam auf einem Geh- und Radweg geführt werden, mit einer empfohlenen Breite zwischen 3,50 – 4,00 m. Für einen hohen Fahrkomfort und wenig Interaktion mit dem Kfz-Verkehr wird empfohlen, den Neubau des gemeinsamen Geh- und Radweges möglichst Kurvenarm auszubauen. An den Parkplätzen sollte der Neubau auf gepflastert werden.

Im folgenden Abschnitt ist ein Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges für die Anbindung des Schinderhannes Radweges erforderlich. Für den Abschnitt zwischen der BBS Simmern und der L 108 wird eine Breite zwischen 3,50 – 4,00 m vorgeschlagen. Für die Querung der L 108 wird ein Brückenbauwerk empfohlen. Um die Höhendifferenz zwischen dem Brückenbauwerk und den Wirtschaftswegen zu überwinden, wird eine Rampe mit einer Steigung von max. 4 % empfohlen. Die



Anrampung sollte um das Regenrückhaltebecken geführt werden. Nach den Bauwerken wird der Radverkehr auf einem bestehen Wirtschaftsweg geführt. Die Oberfläche der gesamten Radinfrastruktur sollte in Asphaltbauweise ausgebaut werden.

Variante 1 Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße)

Die Variante 1 sieht das niederländische Kreuzungsdesign vor. Dieses Kreuzungsdesign ermöglicht eine gute Sichtbeziehungen zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr. Für den Radverkehr wird eine vorgezogene und baulich geschützte Fläche bereitgestellt. Für die Breite der Fläche wird 1,50 m empfohlen, hierdurch kann ein Radfahrender mit einem Anhänger problemlos die Kreuzung benutzen. Durch die bauliche Schutzinsel wird ein enger Abbiegeradius für den Kfz-Verkehr vorgegeben. Somit wird die Geschwindigkeit beim Abbiegevorgang verringert und zusätzlich kann die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr gerichtet werden.

Die Vorfahrtsregelungen sind in der Abbildung 11 dargestellt.

Im Allgemeinen werden die geschützten Kreuzungen von Radfahrenden als eine sichere Kreuzungslösung gesehen, somit kann dieser Kreuzungstyp zur Erhöhung der Qualität der Radverbindung führen.

Variante 2 Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße)

Die Variante 2 sieht eine durchgängige rote Markierung zwischen der Fahrradstraße in der Migennesstraße und der Fahrradstraße Jakob-Kneip-Straße vor. Die beiden Fahrradstraßen haben gegenüber dem Verkehr auf der Kümbdcher Hohl Vorfahrt. Abbiegender Radverkehr aus der westlichen Richtung in die nördliche Richtung der Kümbdcher Hohl kann die Plateauaufpflasterung nutzen, um auf den östlichen gemeinsamen Geh- und Radweg zu gelangen. Die Vorfahrtsregelungen sind in Abbildung 12 dargestellt.

Das sich der Radverkehr beim Abbiegevorgang kreuzt, ist eine größtmögliche nutzbare Fläche vorgeschlagen worden. Die Zu- bzw. Abfahrt der Fahrradstraße endet in einem Begegnungsfall Fahrrad/Fahrrad. Um diese Situation übersichtlich zu gestalten, wird ein größtmögliche Fläche empfohlen (Siehe Abbildung 9). Somit hat der Radverkehr die Möglichkeit aneinander gefahrlos vorbeizufahren.

Vorzugsvariante

Als Vorzugsvariante wird die Variante 2 empfohlen, da hier die Übersichtlichkeit für den Radverkehr auf der Fahrradstraße am besten ist und durch die Vorfahrtsregelung der Fahrradstraße kann, ohne größere Wartezeiten, die Kreuzung passiert werden. Abbiegender Radverkehr in Richtung Norden hat durch die Aufpflasterung und den verbreiterten Bereich ebenfalls die Möglichkeit die Straße ohne größere Wartezeiten zu überqueren.

Auswertung der Varianten

Durch die örtlichen Gegebenheiten ist ein eigenständiger Geh- und Radweg beidseitig nicht möglich. Durch den Busverkehr in der Kümbdchner Hohl muss die Fahrbahnbreite mindestens den Vorgaben für den Begegnungsfall Bus / Bus entsprechen. Eine Verringerung der Fahrbahnbreite ist somit nicht möglich. Deswegen wird der gemeinsame Geh- und



Radweg kritisch untersucht und bewertet. Als Ausschlusskriterien sind folgende Kriterien der ERA 2010 (Kap. 3.6, S. 27) zutreffend.

- die hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger,
- auf der östlichen Seite in einem Korridor von ca. 200 m existieren ca. sechs Grundstückszufahrten, sowie zwei untergeordnete Straßen müssen überquert werden.

Der gemeinsame Geh- und Radweg in der Kümdbcher Hohl hat als Einzugsgebiet das direkt anliegende Wohngebiet. Für den städtischen Fußverkehr hat das Wohngebiet keine Bedeutung. Da keine Freizeiteinrichtungen oder Restaurants existieren. Zu den Stoßzeiten der Schule wird das Verkehrsaufkommen auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg am größten sein. In der Abbildung 12 wird das rechnerisch machbare Verkehrsaufkommen für die einzelnen Breiten dargestellt. Daraus lässt sich schließen, dass es zu den Stoßzeiten zu einem Qualitätsverlust des gemeinsamen Geh- und Radweges kommen kann. Dennoch ist die Mitführung vor allem für den Schülerverkehr auf dem Geh- und Radweg sicherer als die Mitführung zu den Stoßzeiten auf der Fahrbahn. Außerhalb der Stoßzeiten ist die Mitführung des Radverkehrs auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg unproblematisch, da die Mindestbreite von 2,50 m nicht unterschritten wird.

Durch das Markieren einer Radfahrerfurt hat der Radverkehr an den untergeordneten Straßen Vorfahrt. Durch die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges besteht die Möglichkeit für den Kfz-Verkehr, sich langsam in den Verkehrsraum heranzutasten. Vorhandener Bewuchs, welcher die Sicht beim Ausfahren aus den Grundstücken versperrt, sollte entfernt werden.

Im Korridor Jakob-Kneip-Straße und Am Flachsberg wird die Verkehrsführung zu Gunsten des Radverkehrs ausgelegt. Die Verkehrsführung ist in der Abbildung 13 dargestellt. Durch die echte Fahrradstraße und den geschützten Radweg wird auf eine Strecke von ca. 300 m der Radverkehr getrennt vom Kfz-Verkehr geführt. Für einen hohen Komfort in diesem Korridor ist der Fuß- bzw. der Radverkehr bevorrechtigt vor dem Kfz-Verkehr zu führen. Durch die Aufpflasterung des Neubaus des gemeinsamen Geh- und Radweges wird die Aufmerksamkeit auf den nicht motorisierten Verkehr gelenkt, da die Geschwindigkeit vor diesen Elementen verringert werden muss.

Ein Brückenbauwerk bietet die Möglichkeit, dass Radfahrende und Fußgänger die L 108 getrennt vom MIV überqueren. Aus städtebaulicher Sicht bietet eine Brücke die Chance ein neues Stadtbild zu erschaffen. Die soziale Sicherheit ist bei Überführungen deutlich höher als bei Unterführungen. Die Unfallgefahr wäre an der Querungsstelle zwischen dem MIV und Fuß- und Radverkehr beseitigt. Für beide Mobilitätsformen entstehen keine Wartezeiten durch querenden Verkehr, somit ist dies nicht nur für den Radverkehr die beste Lösung.

Empfehlung Radabstellanlagen



Für eine sichere Unterbringung der Fahrräder werden Stellplätze benötigt, die den Anforderungen der Nutzenden Entsprechen. Für das Schulzentrum kann in drei Nutzende Gruppen unterschieden werden.

- Eltern die mit jüngeren Kindern oder Kindergartenkinder zur Einrichtung fahren
- Kinder und Jugendliche die eigenständig zur Schule fahren
- und das Lehrpersonal der Schulen.

Für eine hohe Nutzung und einem verhindern des Wildparkens sind die Radabstellanlagen nahe an die Haupteingänge zu platzieren. Um das Wildparken zu verhindern und für eine hohen Nutzung der Radabstellanlagen sollte die Faustformel für Radabstellanlagen von Bahnhaltstellen genutzt werden. Der Abstand darf max. 50 m bei überdachten Anlagen betragen (Leitfaden für Bike+Ride-Anlagen Bw, S. 11).

Für Kindergartenkinder und Grundschüler sind die Anlagen mit kindergerechten Abstellplätzen auszuführen. Da Kindergartenkinder und Grundschüler häufig von den Eltern in die Schule gebracht werden, sollte hier ein Fokus für Kurzzeitparkende zusätzlich gelegt werden. Für Kinder und Jugendliche der weiterführenden Schulen sollten überdachte Anlehnbügel an den Haupteingängen platziert werden. Da die meisten Schüler sehr knapp zu den ersten Unterrichtszeiten erscheinen, sollte eine schnelle und gut zugängliche Abstellanlage gewählt werden. Das Lehrpersonal hat in der Regel höherwertige Fahrräder. Für eine rege Nutzungsintensität der Abstellanlagen wird ein höherer Diebstahlschutz gefordert als bei dem Schülerverkehr.

Für alle Anlagen wird eine standsichere, witterungsgeschützte und diebstahlsichere Abstellmöglichkeit empfohlen. Hierfür eignen sich in einem ersten Schritt überdachte Anlehnbügel. Optimalerweise sollten die Anlagen aber abschließbar sein. Es sollte daher auf eine ausreichende Flächenverfügbarkeit geachtet werden, falls zu einem späteren Zeitpunkt eine Einhausung gewünscht wird.

Für das Lehrpersonal bieten sich Sammelschließanlagen mit einem Zugangssystem gut an. Dennoch sollte dieses Angebot der Sammelschließanlagen auch für die Schüler angeboten werden.

Generell wird die Umsetzung einer Radabstellanlagen an Schulen stufenweise empfohlen, dadurch kann durch eine Beobachtung der genutzten Stellplätze der genaue Bedarf einer Fahrradabstellanlage ermittelt werden (Hinweise für Fahrradparken, FGSV, S.10). Die empfohlene Anzahl der Fahrradstellplätze ist in der Abbildung 15 dargestellt.

4. Planungsvorschlag/Musterlösung



Abbildung 2 Gesamtübersicht Variante 1



Abbildung 3 Gesamtübersicht Variante 2



Abbildung 4 Detail Anbindung Schinderhannes Radweg



Abbildung 5 Detail geschützter Radweg

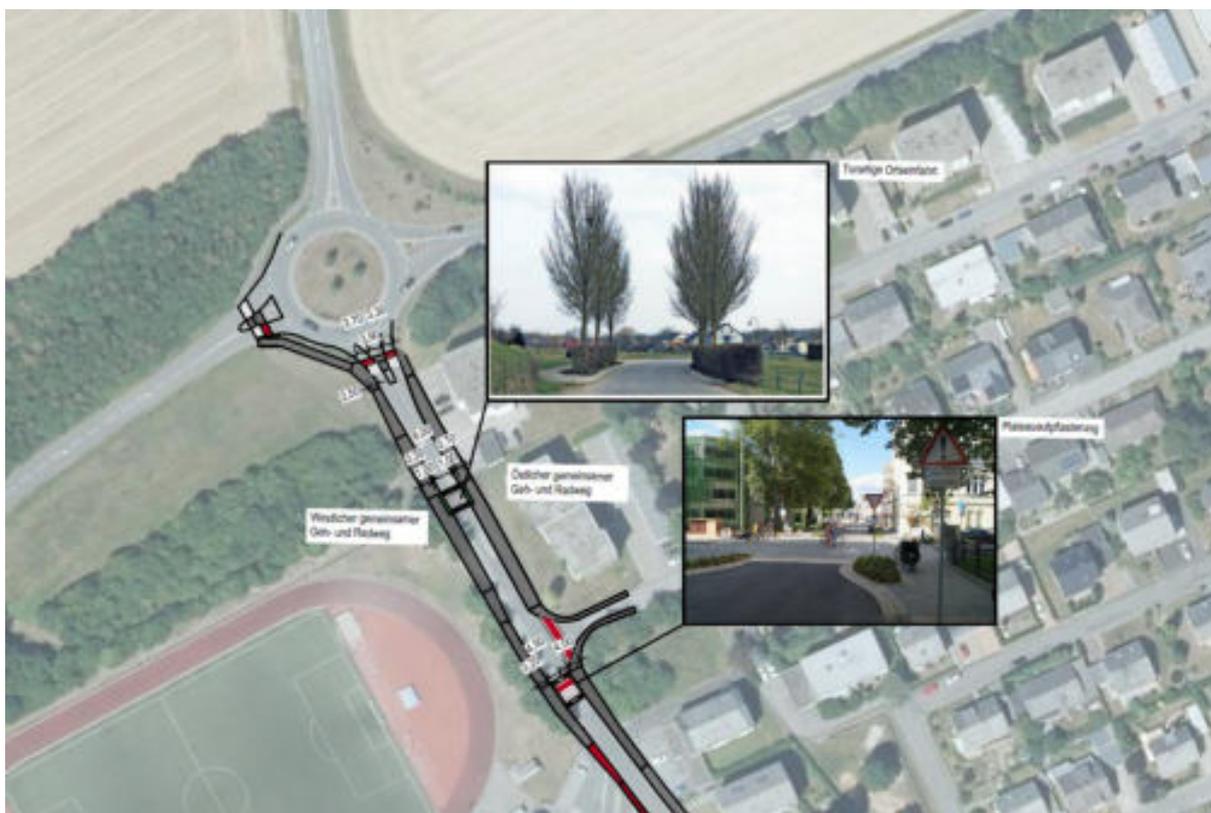


Abbildung 6 Detail KVP K 70 und nördlicher Bereich der Umgestaltung.

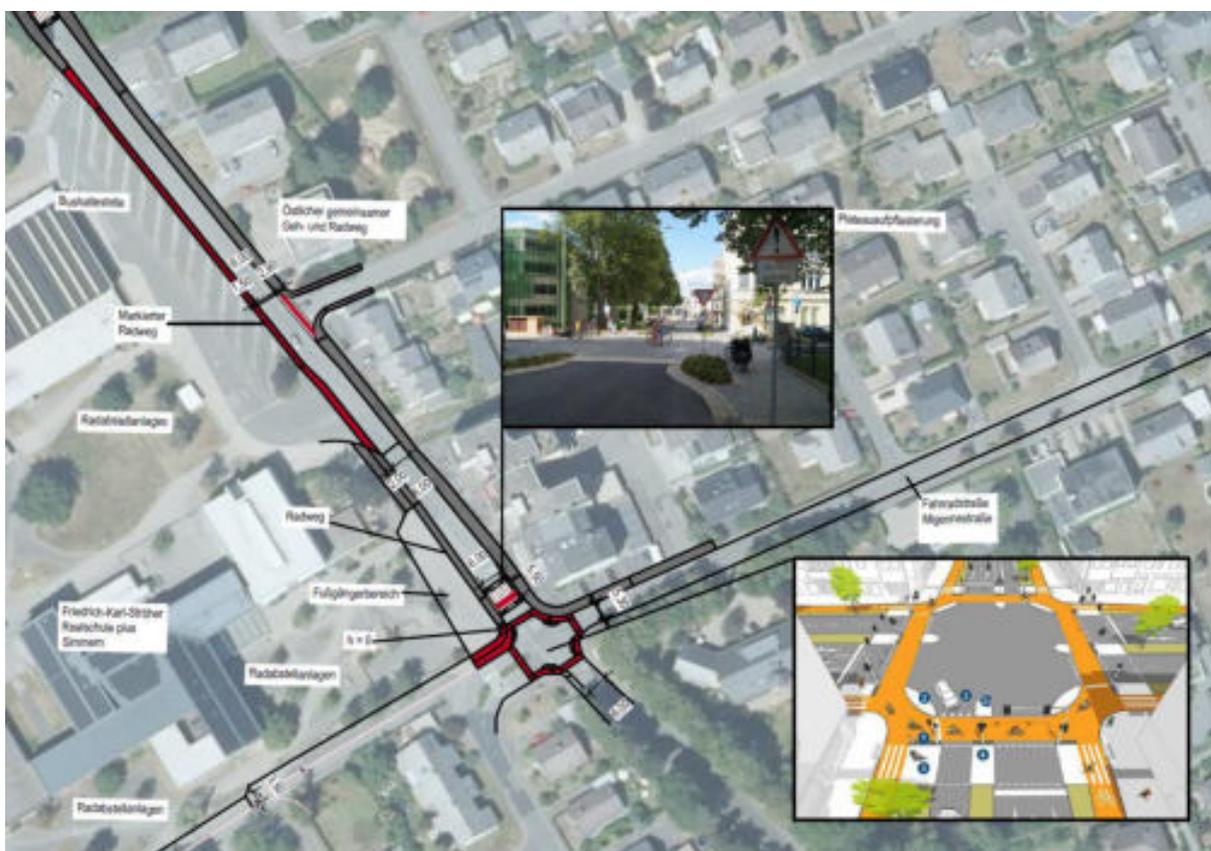


Abbildung 7 Variante 1 Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße)

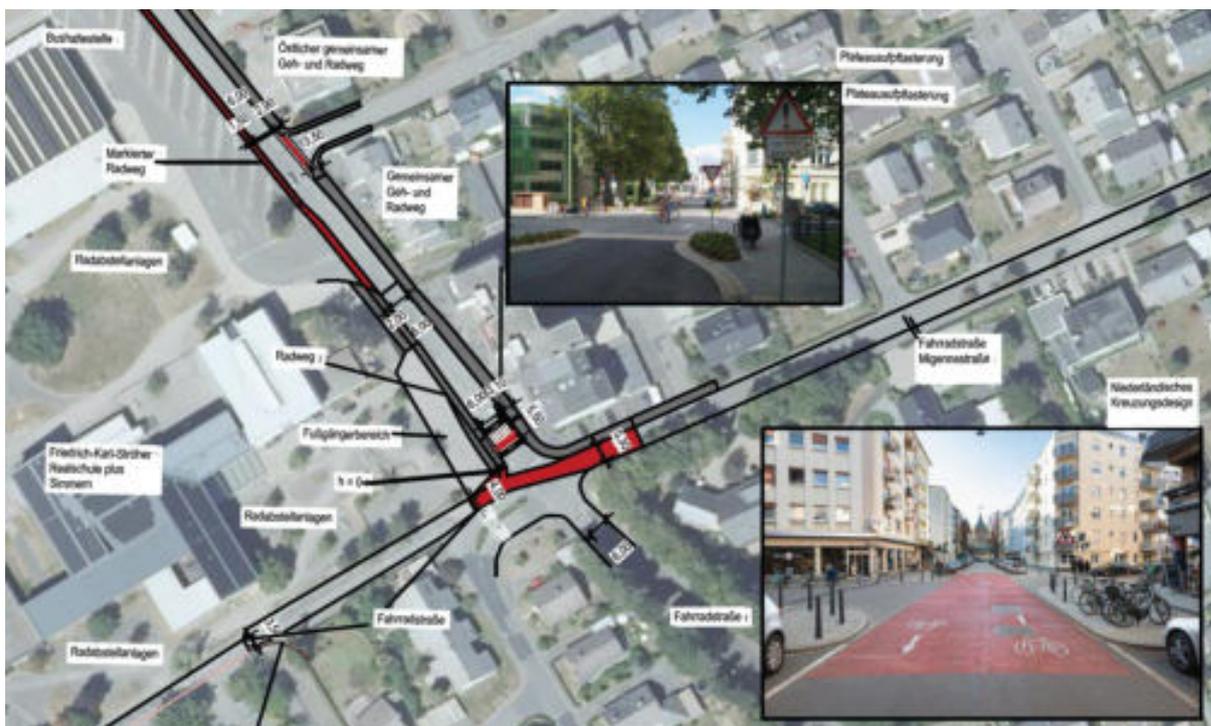


Abbildung 8 Variante 2 Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße)



Abbildung 9 Variante 2 Begegnungsfall Radverkehr



Abbildung 10 Beispiel Modaler Filter (Fahrradzone)



Abbildung 11 Variante 1 Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße)



Abbildung 12 Variante 2 Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße)

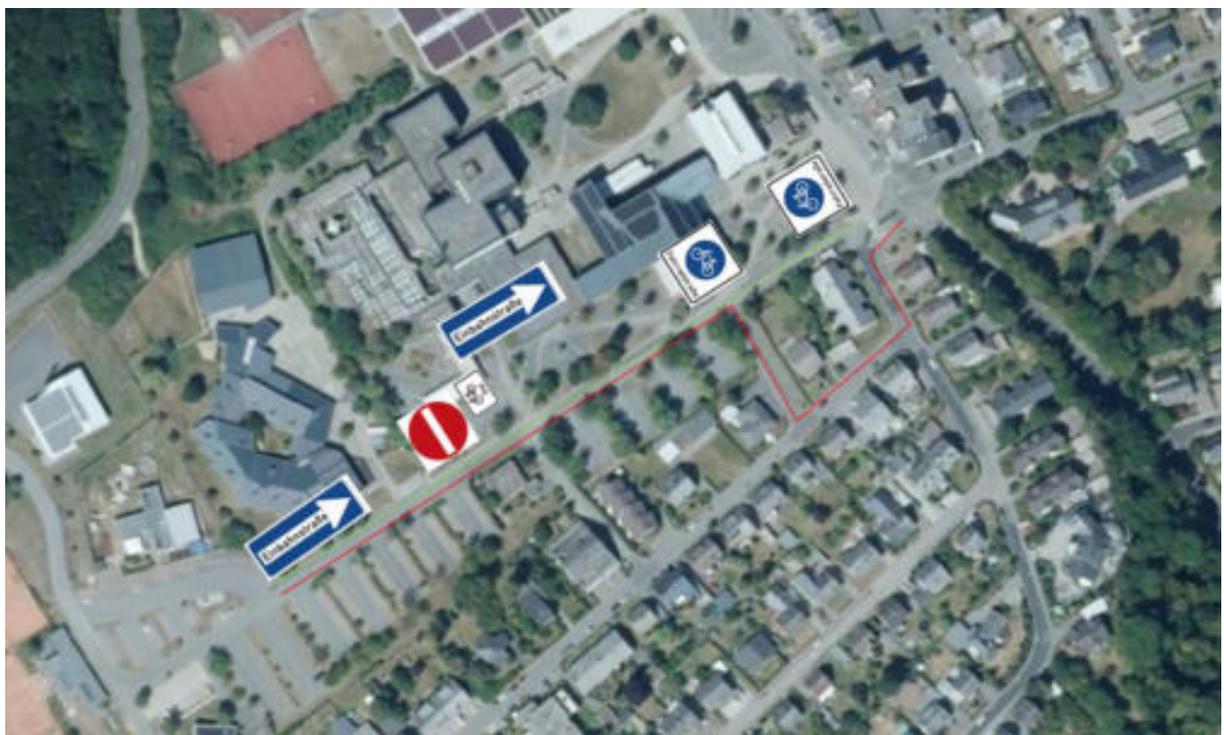


Abbildung 13 Verkehrsregelung Am Flachsberg und Jakob-Kneip-Straße



Fußgänger und
Radfahrer je
Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer nicht überschreiten.

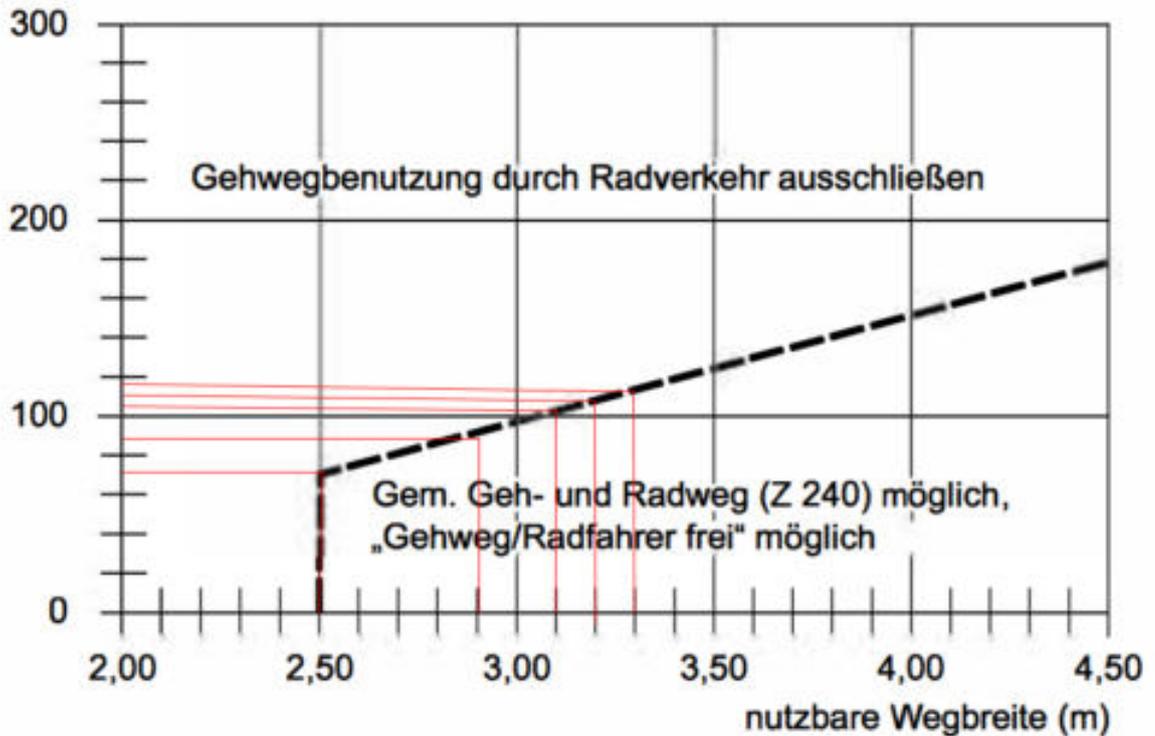


Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Abbildung 14 Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen ERA 2010, Kap. 3.6, S. 27



Nutzung	Pauschaler Gesamtbedarf			Spezifischer Bedarf der einzelnen Nutzergruppen									Hinweise für nutzungs-spezifische Faktoren
				Bewohner			Kunden/Besucher			Mitarbeiter (gleichzeitig anwesend)			
7 Schulen und Jugendrichtungen ohne regelmäßig höheren Radverkehrsanteil													
Radverkehrsanteil des Gebäudes	10%	20%					10%	20%		10%	20%		
	1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.	Kennwert				1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.	Kennwert	1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.	Kennwert	
Berufsschulen							10	5	Schüler				Teilzeitschüler sind als 0,4 Vollzeitschüler anzusetzen
5 Sportstätten													
Radverkehrsanteil des Gebäudes	10%	20%					10%	20%		10%	20%		
	1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.	Kennwert				1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.	Kennwert	1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.	Kennwert	
Sportplätze, Trainingsplätze		250	m ² Sportfläche					250	m ² Sportfläche				
Spiel- und Sporthallen	100	50	m ² Hallenfläche				100	50	m ² Hallenfläche				
8 Schulen, Ausbildungsstätten und Jugendrichtungen mit regelmäßig hohem Radverkehrsanteil													
Radverkehrsanteil des Gebäudes	20%	30%					20%	30%		10%	20%		
	1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.	Kennwert				1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.	Kennwert	1 Abstpl./j.	1 Abstpl./j.		
Kindergärten und Kindertagesstätten	0,2	0,1	Gruppen				0,2	0,1	Gruppen	4	2	Gruppen	90 % der Abstpl. sollen für Kinderfahrräder ausgelegt sein
Grundschulen	5	3,3	Schüler				5,6	3,7	Schüler	100	50	Schüler	90 % der Abstpl. sollen für Kinderfahrräder ausgelegt sein
Weiterführende allgemeinbildende Schulen	5	3,3	Schüler				5,6	3,7	Schüler	100	50	Schüler	

Abbildung 15 Bedarf der Fahrradabstellplätze (Hinweise für Fahrradparken, S.32-35)

Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i. A. Michelle Fritz
M. Sc. BioGeoWissenschaften
Boppard-Buchholz, den 08.11.2022

i. A. Niklas Karl
B. Eng. Bauingenieurwesen
Boppard-Buchholz, den 08.11.2022

Gemeinden: Simmern (Hunsrück)

Straße: K 70; Abs.: 6011054 6011062

Verbindung: Simmern - Schulzentrum

Verkehrszahlen: 3.162 Kfz / Tag

Verbindungsfunktion: lokale Verbindung

Länge: 1.525 m

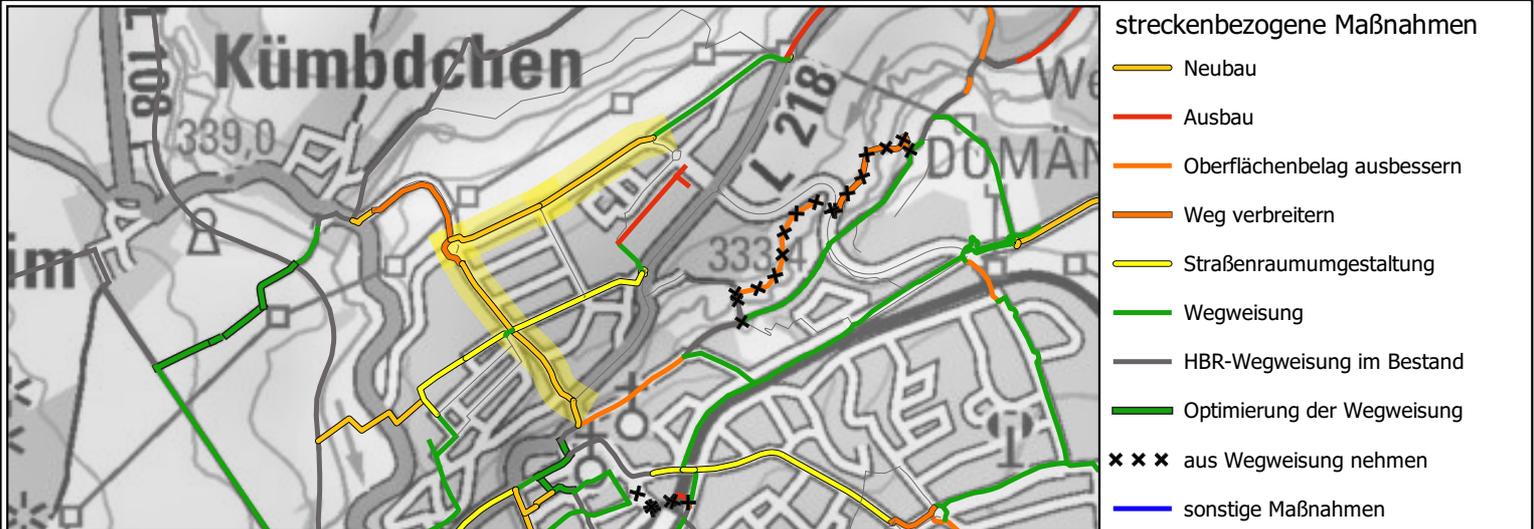
Handlungsbedarf: Neubau

Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen

Anmerkung:

Baulast: LBM / Stadt Simmern

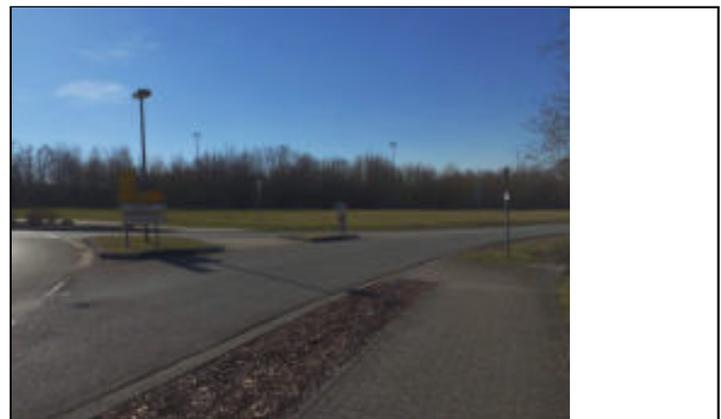
Kosten: ca. 600.000 €



Maßnahme: Neubau eines Radweges parallel der K 70 und Verbreiterung der Gehwege an der Kümbdcher Hohl. Anlage radverkehrsgeeigneter Querungsstellen am Kreisverkehr und im Übergangsbereich der K 70.

Gegebenheit: Die K 70 und die Kümbdcher Hohl sind aktuell stark befahren und nicht als sicherer Schulweg mit dem Fahrrad befahrbar.

Begründung: Der Norden Simmerns ist von K 70 (3.162 (3) Kfz / d), L 218 (5.070 (2) Kfz / d) und L 108 (2.878 (3) Kfz / d) eingerahmt. Das Schulzentrum am Flachsberg besteht aus 5 Schulen und einem Kindergarten. Eine sichere Schulverbindung kann nicht über die klassifizierten Straßen erfolgen.



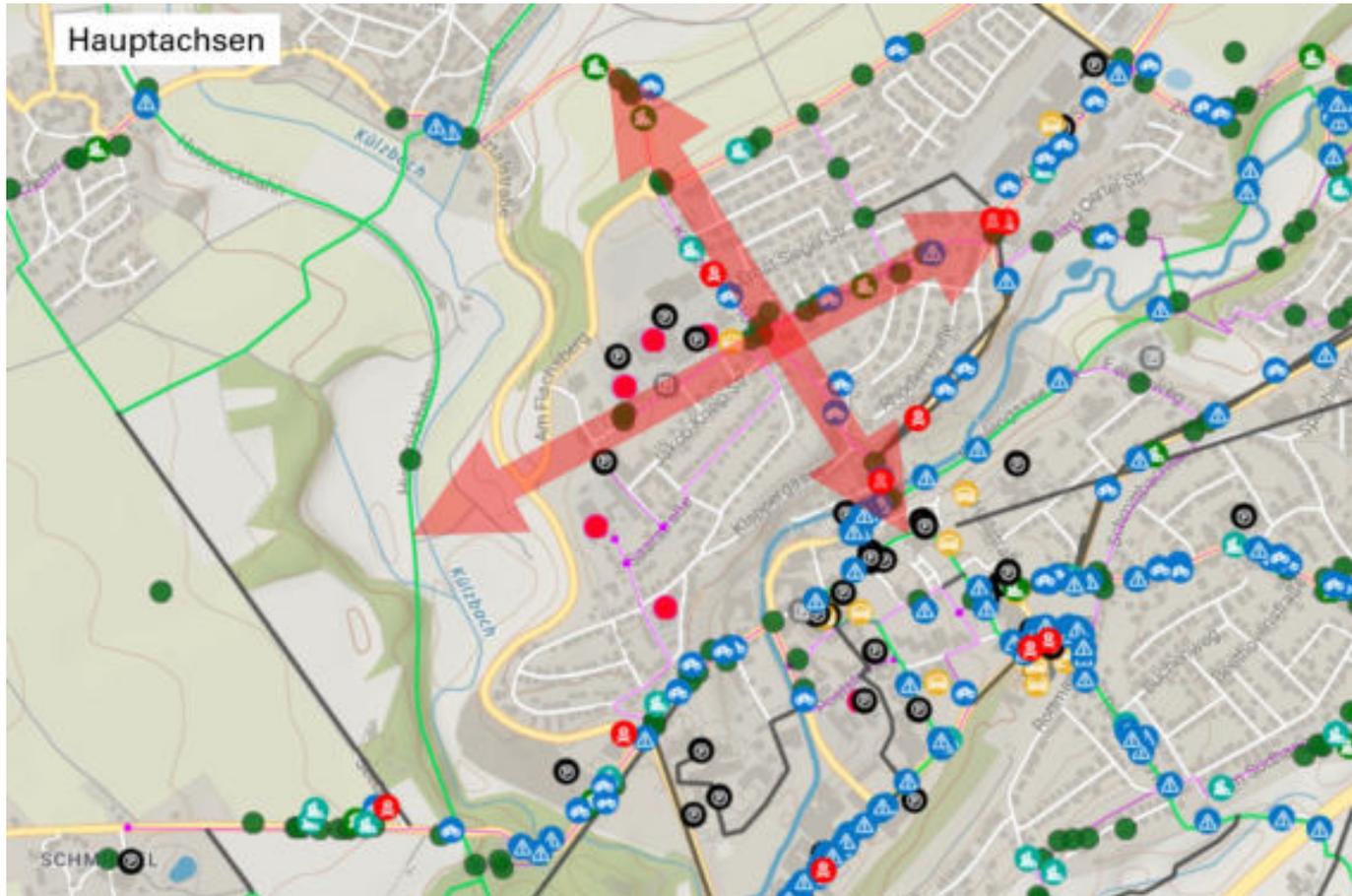
Potenzialanalyse:

Durch Schaffung von sicheren Radwegeführungen im gesamten Bereich um das Schulzentrum werden die umliegenden Ortschaften und Wohngebiete an das Schulzentrum angebunden. Zudem wird die Verbindung der nördlichen Stadtteile zum Stadtkern und zu den Industrie- und Gewerbestandorten im Süden verbessert.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:

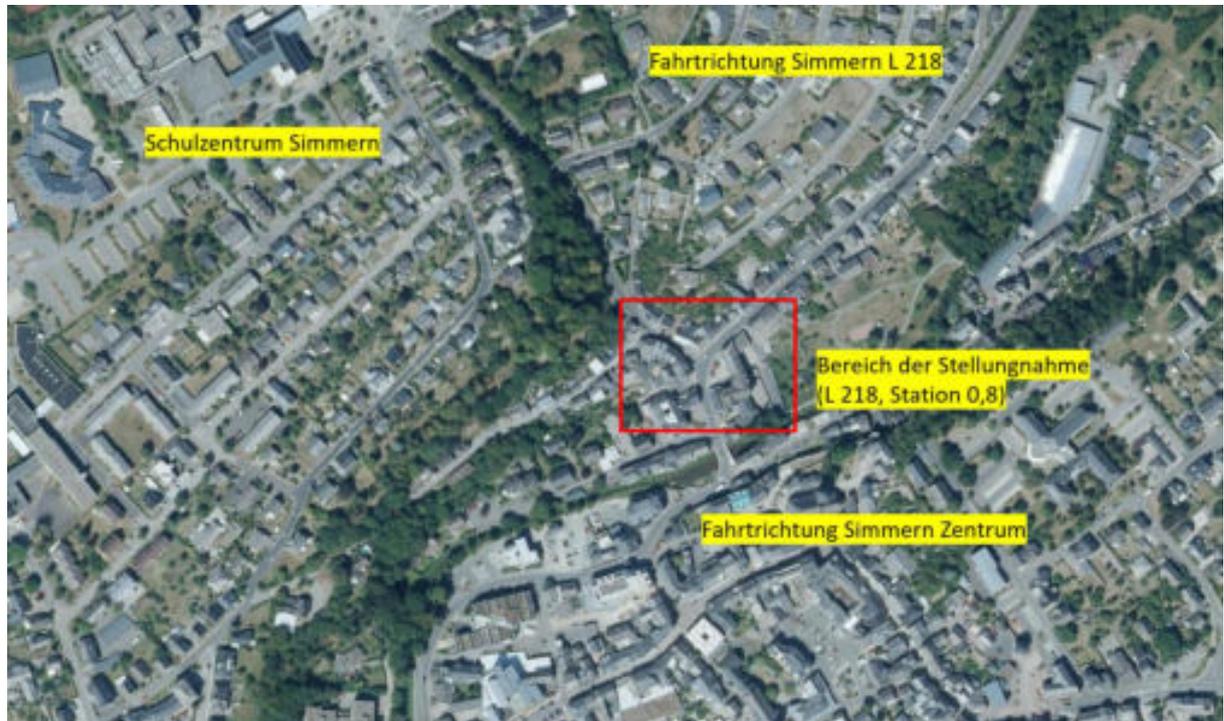


Maßnahmenübersicht





1. Übersicht / Bestandssituation



2. Beschreibung der Maßnahme

Ziel dieser Maßnahme ist es, eine verkehrssichere Querungsmöglichkeit für den Radverkehr zu ermöglichen. Eine weitere Anbindung dieser Maßnahme ist die Umgestaltung der Kümbdcher Hohl.

Der DTV auf der L 218 beträgt 5.070 (2) Kfz/d. Für die Kümbdcher Hohl besteht für Lkws ein Durchfahrtsverbot.



3. Fachliche Empfehlung

Variante 1

Für den linksabbiegenden Kfz-Verkehr sollte ein Linksabbiegestreifen mit einer Breite von 2,75 m markiert werden, zusätzlich sollte für den Radverkehr ein vorgezogene Aufstellfläche mit den Maßen 1,50 m x 3,00 m markiert werden.

Auswertung der Varianten

Im Kapitel 6.3.3 der Rast 06 wird beschrieben, dass der Linksabbiegestreifen bei engen Platzverhältnissen mit einer Breite von 2,75 m markiert werden darf. Da ein Durchfahrtsverbot für den Lkw-Verkehr in der Kümdbcher Hohl besteht, ist die Breite des Abbiegestreifens mit 2,75 m ausreichend. Die Länge der Aufstellfläche für den Kfz-Verkehr ist mit 6,00 m bemessen. Die vorgezogene Aufstellfläche des Radverkehrs bietet eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radfahrenden, da dieser sich beim Warten getrennt vom Kfz-Verkehr aufstellen kann. Die Lage der Aufstellfläche bietet die Möglichkeit den entgegenkommenden Kfz-Verkehr früher zu erkennen.



4. Kostenschätzung (netto)

Variante 1

Markierungsarbeiten: Aufstellfläche (4,5 m²)

150 €/m² = 675 €

Markierungsarbeiten: Schmalstrich (ca. 50 m)

25 €/m = 1.250 €

Verkehrszeichen: VZ 138 (2 x)

150 €/St. = 300 €

Gesamt: ca. 2.225 €



5. Planungsvorschlag/Musterlösung

Variante 1



Abbildung 2 Variante 1

Haltesichtweiten



Abbildung 3 Sichtweiten



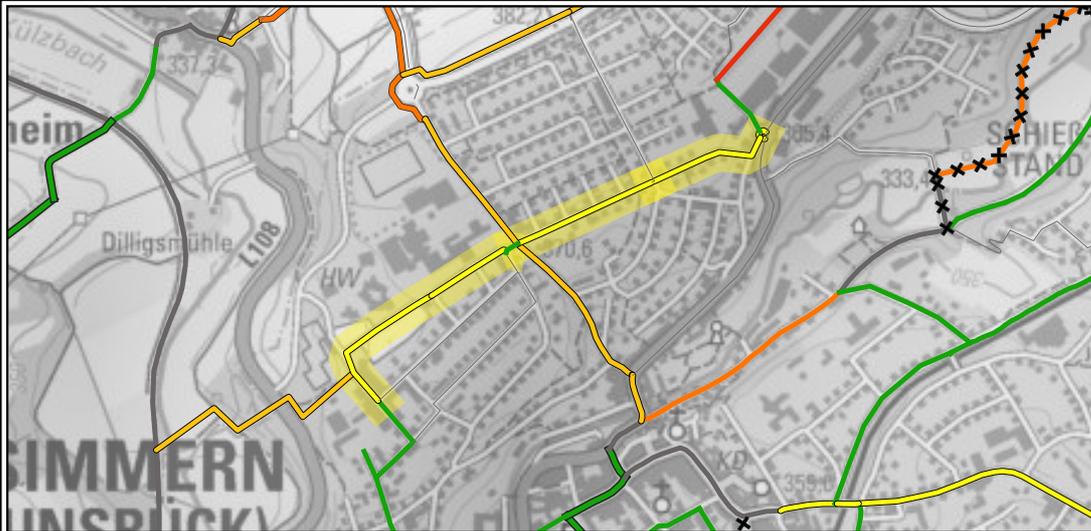
Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i. A. Michelle Fritz
M. Sc. BioGeoWissenschaften
Boppard-Buchholz, den 08.11.2022

i. A. Niklas Karl
B. Eng. Bauingenieurwesen
Boppard-Buchholz, den 08.11.2022

Gemeinden: Simmern (Hunsrück)
Verbindung: Schulzentrum - Wohngebiete
Verbindungsfunktion: lokale Verbindung
Handlungsbedarf: Straßenraumgestaltung
Anmerkung: Fahrradstraße

Straße: -
Verkehrszahlen: -
Länge: 1.000 m
Naturschutz: kein Schutzgebiet betroffen
Baulast: Stadt
Kosten: ca. 116.000 €



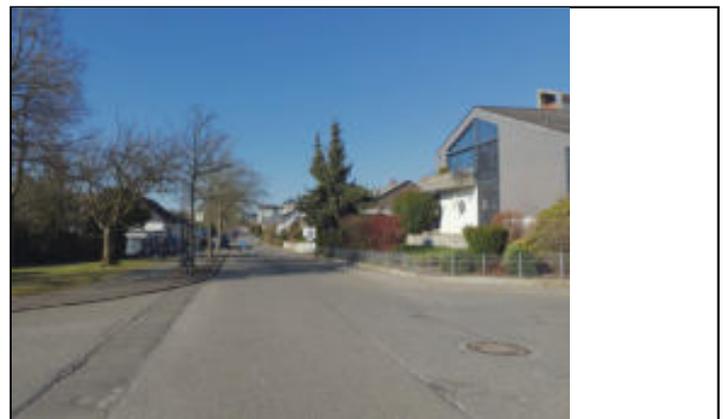
streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- x x x aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Ausweisung einer durchgängigen Fahrradstraße von den Schulen bis zum Gewerbegebiet über Am Flachsberg, Jakob-Kneip-Straße und Migennestraße

Gegebenheit: Es existieren zwei Tempo 30 Zonen, die durch die Kümbdcher Hohl getrennt werden.

Begründung: Mit der Schaffung einer durchgängigen Achse werden die Wohngebiete mit den Schulen und dem Gewerbegebiet verbunden. Durch eine Querungsstelle, wird der motorisierte Verkehr an der gefährlichen Querung verlangsamt und ein sicheres Queren gewährleistet.



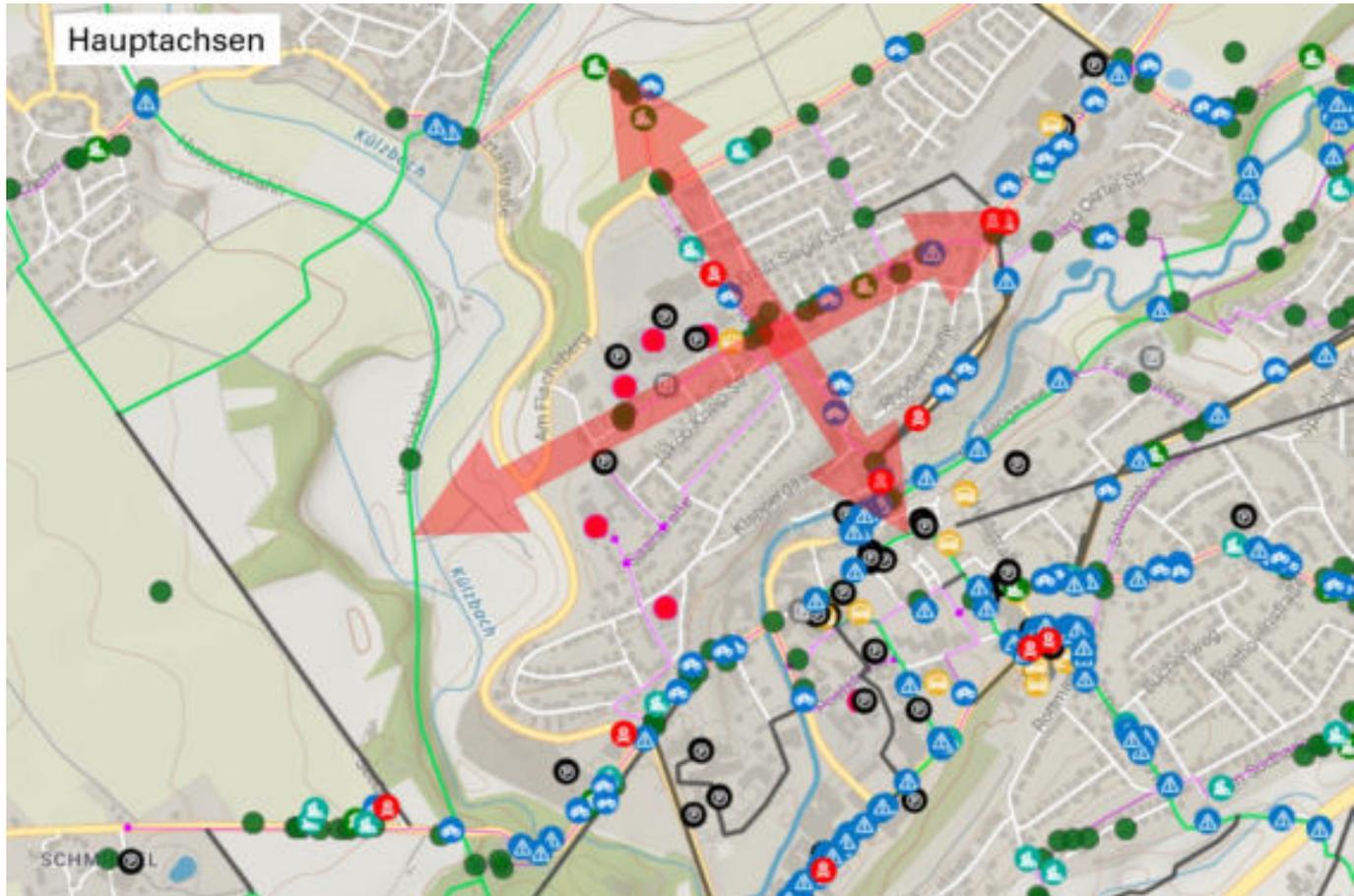
Potenzialanalyse:

Da alle Schulen in Simmern gebündelt auf dem Flachsberg sind, ist es besonders wichtig, die umliegenden Wege, die von den Schülern genutzt werden, sicher zu gestalten. Durch sichere Schulwege bietet sich hier ein enormes Umlagerungspotenzial vom MIV hin zum Radverkehr. Eine Kanalisation des Radverkehrs auf die sicheren Wege hat somit auch eine Entlastung der umliegenden Straßen für den Kfz-Verkehr zur Folge.

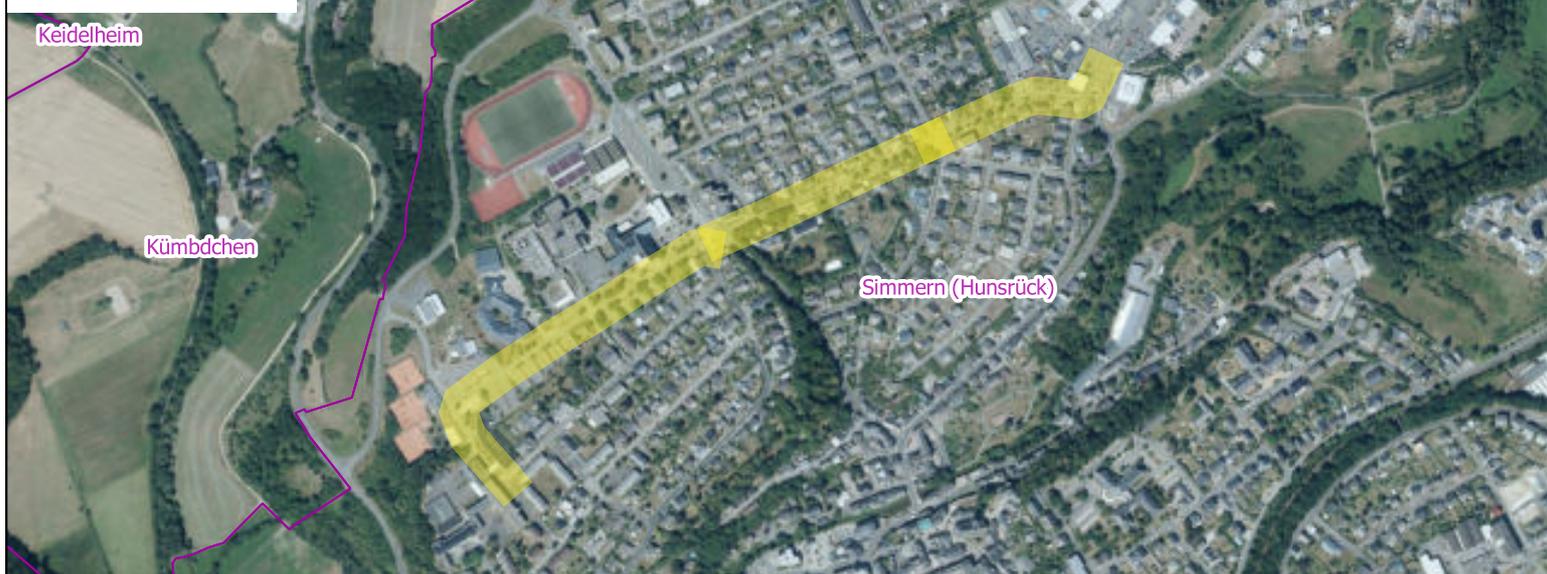
Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:



Maßnahmenübersicht





1. Übersicht / Bestandssituation



Abbildung 1 Übersicht Stellungnahme

Kommentiert [MF1]: Abbildungsunterschriften immer in: Univers, Größe 10, schwarz und fett. Und immer in folgender Form: "Abbildung 1: blablabla"
Bitte im gesamten Dokument ändern (und in den anderen Dokumenten auch

2. Beschreibung der Maßnahme

Ziel dieser Maßnahme ist es, eine verkehrssichere und fahrradfreundliche Radverkehrsachse im Bereich des Schulzentrums Simmern zu herstellen.

Eine weitere Anbindung dieser Maßnahme ist die Umgestaltung der Kümbdcher Hohl und die Umgestaltung der Straßen, sowie Verkehrsführung im Bereich des Schulzentrums.



3. Fachliche Empfehlung

Variante 1 (0,64 km)

Die Fahrradstraße beginnt ab der Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße) und wird in der Variante 1 bis zur Kreuzung mit der Koblenzer Straße fortgeföhrt. Von dort wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geföhrt. Um den Radweg nach Osten zu erreichen, wird der Radverkehr über einen Betriebsplatz und einen ca. 2,50 m breiten Weg geföhrt.

Variante 2 (0,59 km)

Die Trasse der Fahrradstraße beginnt ab der Kreuzung (Kümbdcher Hohl, Migennesstraße und Jakob-Kneip-Straße) und wird dann in der Straße Auf der Enkelwies fortgeföhrt bis zum Kreuzungspunkt mit dem zukünftigen Radweg in Richtung Osten. Der zukünftige Geh- und Radweg sollte mit mindestens $\geq 2,50$ m ausgebaut werden.

Auswertung der Varianten

Die Vorzugsvariante ist die Variante 2. Hier ist die Trasse am kürzesten und die Verkehrsführung ist übersichtlicher und verkehrssicherer gestaltet als bei Variante 1. Dennoch kann die Fahrradstraße bis zur Kreuzung mit der Koblenzer Straße fortgeföhrt werden. Hier kann dann aber auf eine spezielle Überleitung auf die fortföhrenden Straßen verzichtet werden.

Im Allgemeinen bieten Fahrradstraßen die Chance den Radverkehr zu bündeln, zu beschleunigen, komfortabler zu gestalten und die Verkehrssicherheit wird erhöht. Diese Faktoren treten nur ein, wenn der Durchgangsverkehr nicht vorhanden ist.¹ Der Beginn und das Ende der Fahrradstraße ist mit den Verkehrszeichen (VZ) 244.1 und 244.2 auszuschildern. Um die Aufmerksamkeit für den Radverkehr und der Radverkehrsanlage zu erhöhen, sollte ein Piktogramm des VZ 244.1 in den Maßen von 2,50 m x 5,00 m markiert werden. An Knotenpunkten wird empfohlen den Radverkehr bevorrechtigt zu föhren. Im Allgemeinen sollten an Knotenpunkten die VZ 244.1 und VZ 244.2 aufgestellt werden.

Aus den Empfehlungen der Leitfäden sollte eine Fahrradstraße eine Breite von $\geq 4,00$ m haben, geringere Breiten bis 3,50 m werden von den Radfahrenden im städtischen Bereich immer noch akzeptiert.² Der Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr ist für längsparkendender KFZ-Verkehr 0,5 m und Senkrechts bzw. Schrägparkenden Kfz-Verkehr 0,75 m.³ Falls die Breiten des Sicherheitstrennstreifen nicht eingehalten werden, sollte der ruhende Verkehr von der Fahrbahn entfernt werden. Im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit wird eine frühe Beteiligung der Anlieger empfohlen, um mögliche Konflikte frühestmöglich zu klären. Auf der Seite des Kfz-Verkehres und des Radverkehres bestehen Wissenslücken, deswegen wird empfohlen

Kommentiert [MF2]: Die Quellenangaben bitte immer als Fußnote einfügen. Im weiteren Dokument bitte ebenfalls so abändern.

¹ [Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis. | Difu-Datenbanken](#), S. 42

² [Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis. | Difu-Datenbanken](#), S. 29

³ ERA 2010, Kap. 2.2, S. 16



einen Infobanner mit den Verkehrsregeln an die Anfänge der Fahrradstraße zu stellen.

4. Planungsvorschlag/Musterlösung

Variante 1



Abbildung 2 Übergang Fahrradstraße auf den gemeinsamen Geh- und Radweg



Variante 2



Abbildung 3 Variante 2 Lageplan



Abbildung 4 Variante 2 Kreuzung Migennesstraße & Auf der Enkelwies

Kommentiert [MF3]: Hier bitte noch Kreuzung mit Straßennamen entweder im Plan oder in die Bildunterschrift (ist wahrscheinlich schneller erledigt) einfügen damit man sich zurechtfindet.



Erarbeitet: Stadt-Land-plus GmbH
Büro für Städtebau und Umweltplanung

i.A. Michelle Fritz
M. Sc. BioGeoWissenschaften
Boppard-Buchholz, den 08.11.2022

i.A. Niklas Karl
B. Eng. Bauingenieurwesen
Boppard-Buchholz, den 08.11.2022

Gemeinden: VG Simmern

Straße: -

Verbindung:

Verkehrszahlen: -

Verbindungsfunktion: lokale Verbindung

Länge: 32.919 m

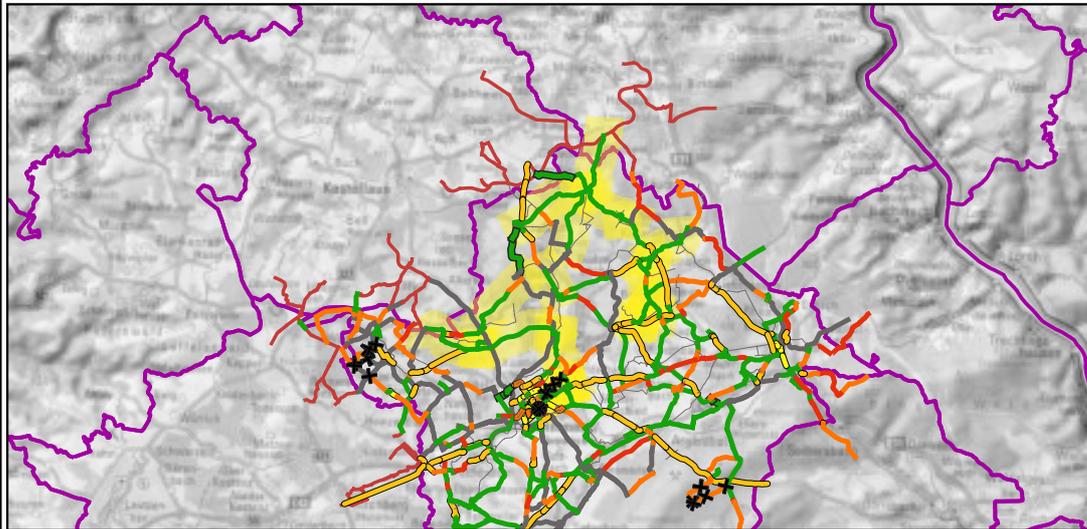
Handlungsbedarf: Wegweisung

Naturschutz: gesch. Biotop RLP (BT-5911-0238-2009)

Anmerkung:

Baulast: Gemeinde

Kosten: ca. 33.000 €



streckenbezogene Maßnahmen

- Neubau
- Ausbau
- Oberflächenbelag ausbessern
- Weg verbreitern
- Straßenraumgestaltung
- Wegweisung
- HBR-Wegweisung im Bestand
- Optimierung der Wegweisung
- × × × aus Wegweisung nehmen
- sonstige Maßnahmen

Maßnahme: Optimierung der Beschilderung im Norden der Verbandsgemeinde. Einige, teils mangelhaft beschilderte, Strecken im Norden werden durch direktere Verbindungen ersetzt. Es werden zusätzliche Verbindungen zwischen Ortschaften ausgeschildert.

Gegebenheit: Im Norden der Verbandsgemeinde gibt es viele Wege, die bereits jetzt mit dem Fahrrad befahrbar sind und daher ausgeschildert werden können.

Begründung: Viele Verbindungen sind teilweise beschildert, stellen jedoch einen Umweg dar. Die Beschilderung sollte, da wo bereits möglich auf direkte Verbindungen verlegt werden.



Potenzialanalyse:

Es handelt sich um eine bereits bestehende Verbindung, deren alltäglicher Ausbau dazu beiträgt eine ganzjährig nutzbare Verbindung zu schaffen. Nur ganzjährig befahrbare Wege bieten sich als Pendlerverbindung an und können zur Entflechtung der umliegenden klassifizierten Straßen beitragen.

Legende

-  Unfallstelle
-  Gefahrenstelle
-  Neubau Radweg
-  Radwegeausbau
-  Abstellanlage
-  Abstellanlage überdacht
-  gemeldete Wunschverbindung
-  vergebene Prioritätspunkte

Rückmeldung aus Bürgerbeteiligung:

