

Anlage I

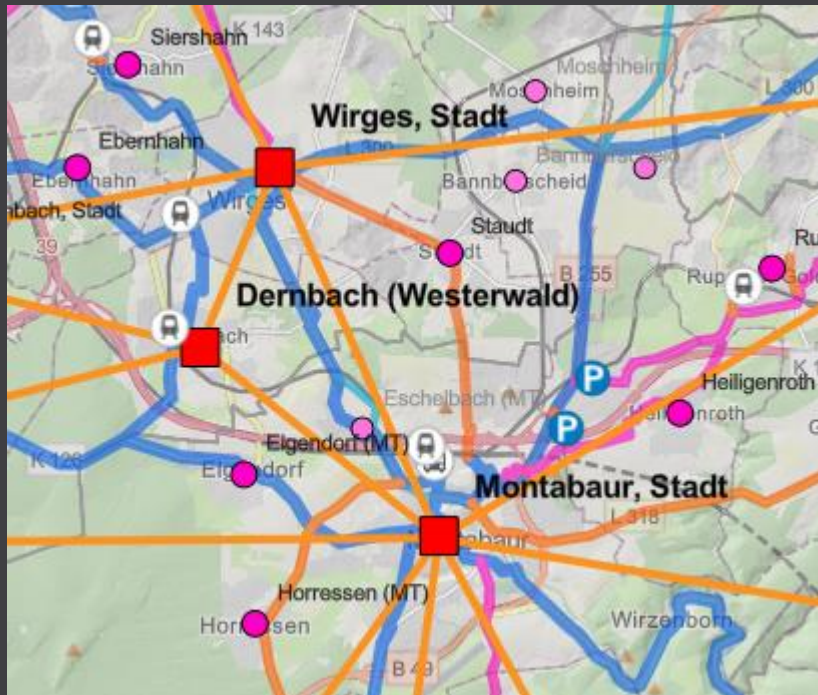
zur Niederschrift
über die Sitzung des

Kreisausschusses mit dem Ausschuss für Ver- kehr und Wirtschaft

am 22.11.2021

Radwegekonzept Westerwaldkreis

Sitzung des Verkehrs- und des Kreisausschusses am 22.11.2021



Inhalt

1. Einführung
 - unser Auftrag
 - Begrifflichkeiten
2. Was wurde bisher gemacht?
3. Was ist das bisherige Ergebnis?
4. Wie geht es weiter?

Dieses Dokument ist Teil einer Präsentation und ohne die mündlichen Erläuterungen unvollständig.

Unser Auftrag

Kreistagsbeschluss vom 21.10.2019:

Beauftragung einer

- Bestandsaufnahme gemeindeverbindender, alltagstauglicher Radwege
- Ermittlung von erforderlichen Lückenschlüssen
- Ermittlung des Handlungsbedarfs an Querungsstellen über klassifizierte Straßen

Ziel:

Schaffung eines sicheren und bedarfsgerechten Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr auf Kreisebene

Ziele des Radwegekonzepts

- Grundlage für ein sicheres und bedarfsgerechtes Radverkehrsnetz
- Berücksichtigung der Bedürfnisse und Motive der Zielgruppen
- Berücksichtigung und Gewährleistung der Kernfunktionen (Erschließung, Verbindung, Versorgung – lokal und regional)
- Festhalten des angestrebten Zustands des Systems Radverkehr im Westerwaldkreis
- nachhaltige und fundierte Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung



Unser Ansatz

(alle Schritte in Abstimmung mit den Planungsbeteiligten VGn, Stadt, LBM und dem Kreis)

1. Schaffung einer fundierten konzeptionellen Grundlage für ein kreisweites Radverkehrsnetz
 - a) Ermittlung der überregionalen und regionalen relevanten Quellen und Ziele
 - b) Festhalten der gewünschten Funktionen des Radverkehrsnetzes
 - c) Identifikation der erforderlichen Verbindungen und Lückenschlüsse

2. Bestandserhebung und Mängelanalyse
 - a) Befahrung der identifizierten Verbindungen
 - b) Erhebung aller für den Radverkehr wichtigen Parameter
 - c) Analyse der Abschnitte und Knotenpunkte und Ermittlung des Handlungsbedarfs für eine bedarfsgerechte und sichere Führung

3. Handlungsempfehlungen und Ergebnis
 - a) Formulierung konkreter Lösungsansätze gemäß der aktuellen technischen Regelwerke
 - b) Festhalten des angestrebten Radverkehrsnetzes als Grundlage für zukünftige Diskussionen und Entscheidungen in Politik und Verwaltung

Inhalt

1. Einführung
 - unser Auftrag
 - Begrifflichkeiten
2. Was wurde bisher gemacht?
3. Was ist das bisherige Ergebnis?
4. Wie geht es weiter?

Ausgewählte Begrifflichkeiten für den Alltagsradverkehr

Alltagsradverkehr

Freizeit-Radverkehr

Kriterien

direkte Verbindung
soziale Sicherheit
ganzjährig nutzbar

abseits von Verkehrsströmen
soziale Interaktion
landschaftliche Schönheit

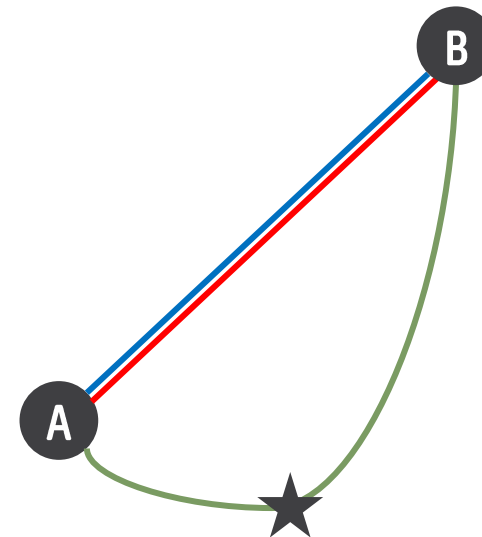
Anforderungen

Sicherung d. Versorgungs- /
Verbindungsfunktion

Anbindung von POIs

Anbindung der OGn an
nächste Grund- /
Mittelzentren

Mgl. für Rast und Einkehr



„Radwege“



Mischverkehr



Teilseparation



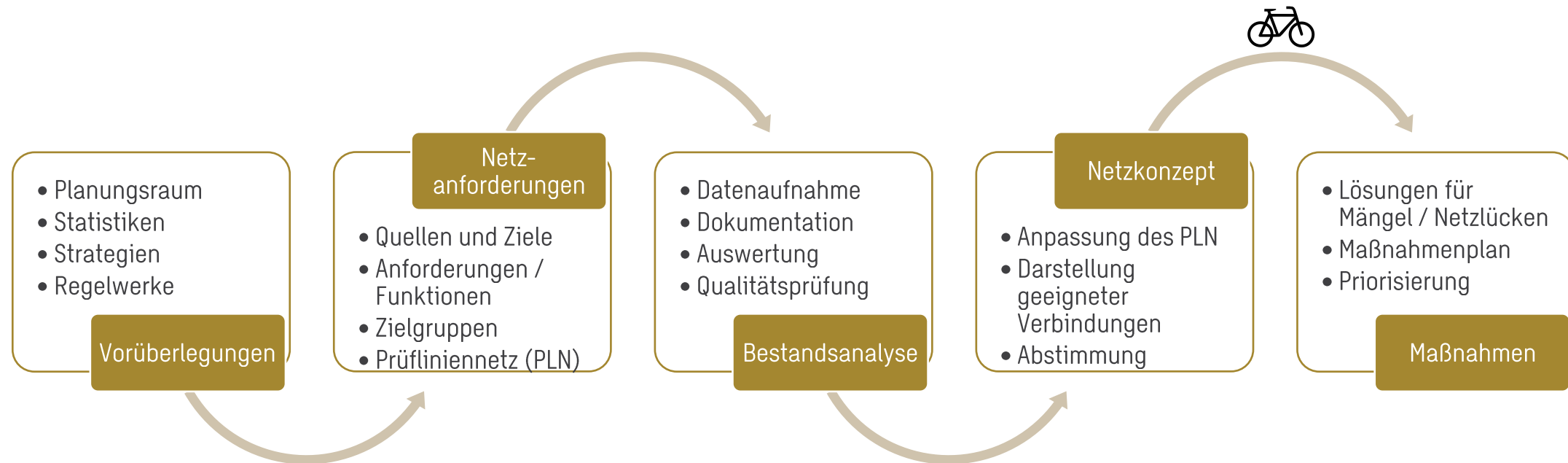
Separation



Separation

- Radverkehr benötigt nicht immer einen baulichen Radweg, besser **Radverkehrsverbindung**
- je nach Gegebenheiten (DTV, V_{zul} etc.) Separation, Teilseparation oder Mischverkehr
- Führungsform in Abhängigkeit von Belastungsbereichen gemäß ERA für Stadt- und Landstraßen

Was wurde bisher gemacht?



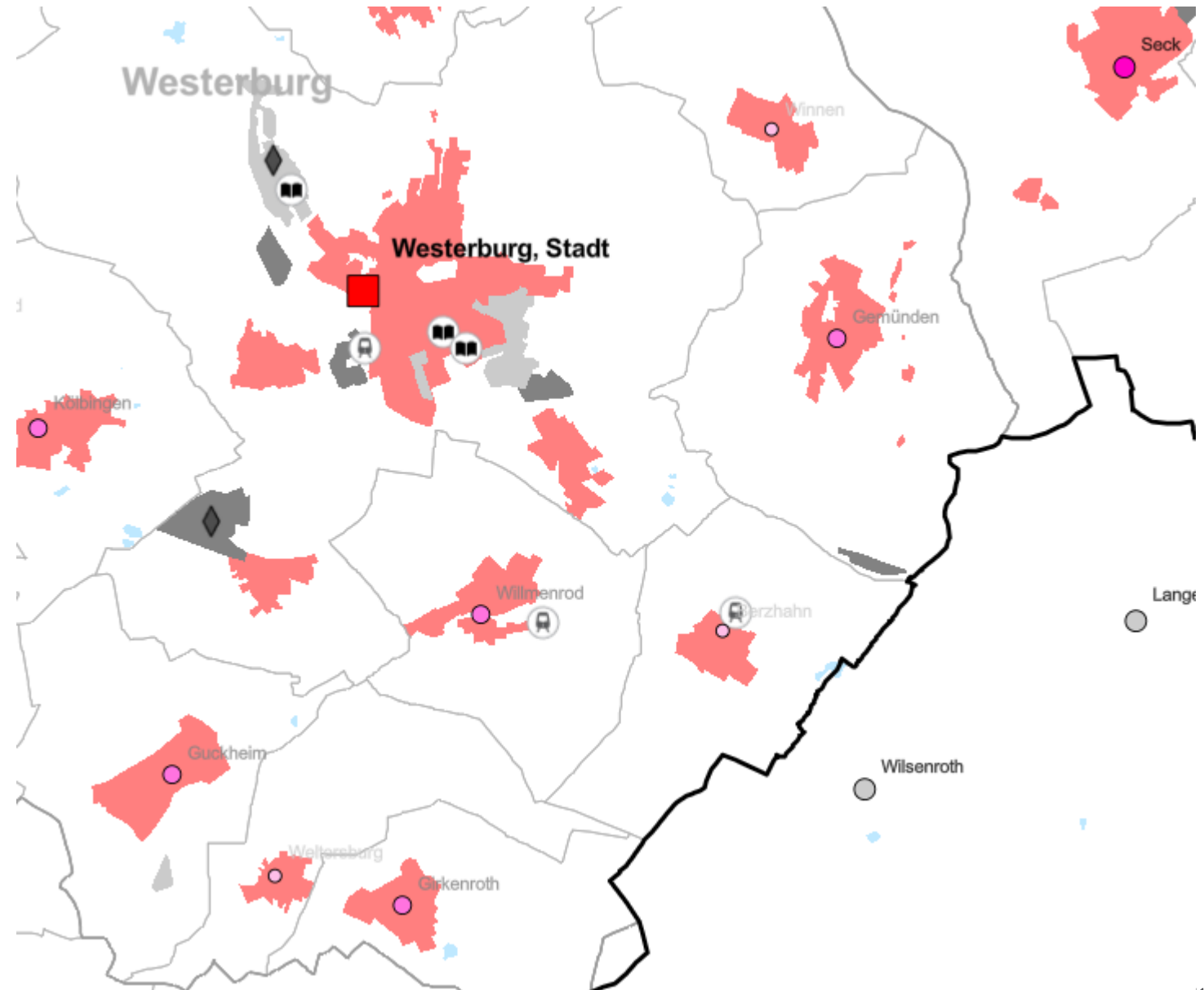
[mit Partizipation der Planungsbeteiligten]

Inhalt

1. Einführung
 - unser Auftrag
 - Begrifflichkeiten
2. Was wurde bisher gemacht?
3. Was ist das bisherige Ergebnis?
4. Wie geht es weiter?

Netzanforderungen

- relevante Quellen und Ziele
- Anschlusspunkte an übergeordnete/benachbarte Radverkehrsnetze und Mobilitätsknotenpunkte
- Versorgungs- und Verbindungsfunktion
- Motive und Bedürfnisse
 - Alltagsradverkehr/Pendlerverkehr
 - Tourismus/Freizeit



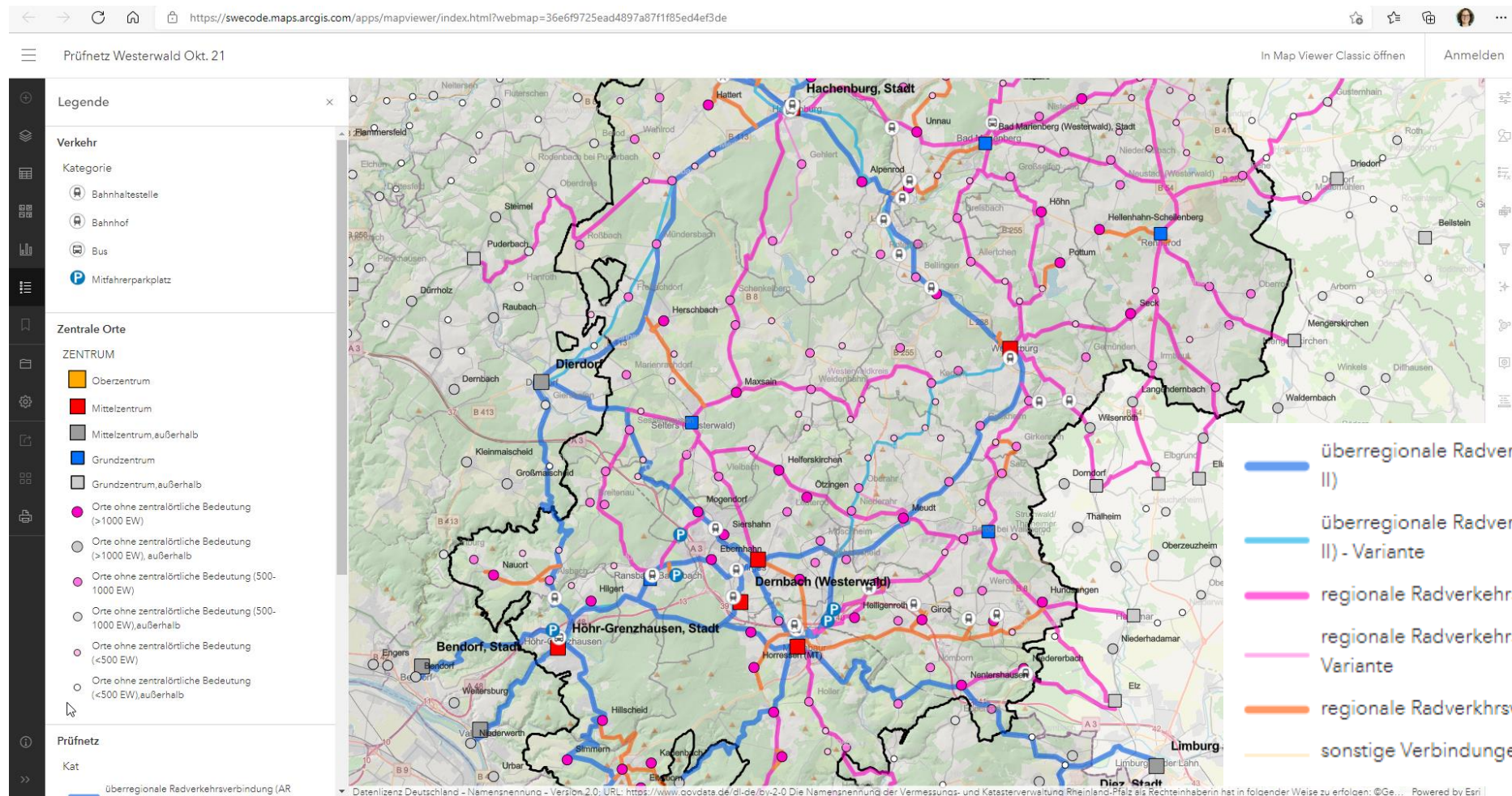
Wunschlinien- und Prüfnetz



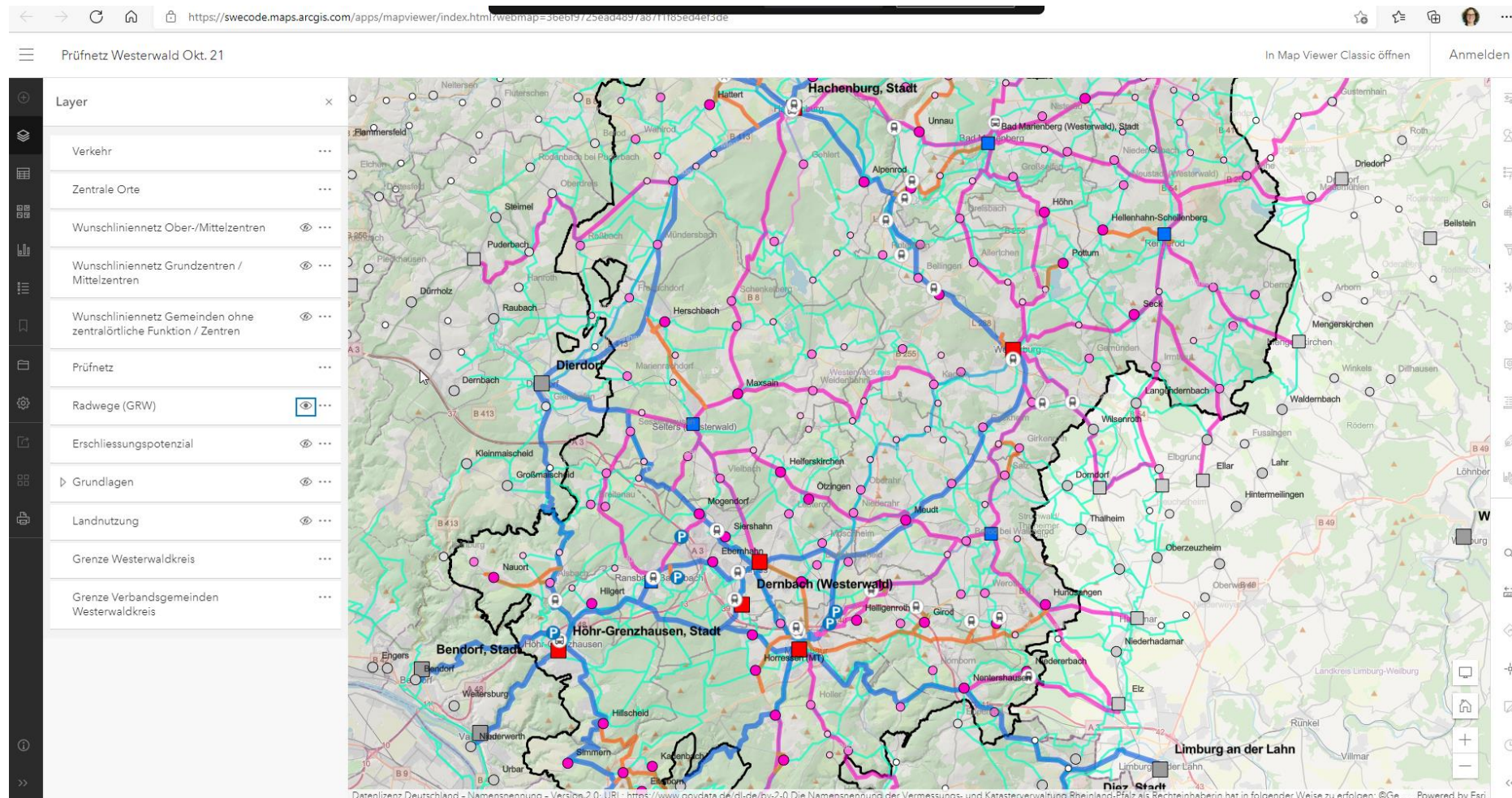
Inhalt

1. Einführung
 - unser Auftrag
 - Begrifflichkeiten
2. Was wurde bisher gemacht?
3. Was ist das bisherige Ergebnis?
4. Wie geht es weiter?

Zwischenergebnis: hierarchisch gegliedertes Prüfnetz



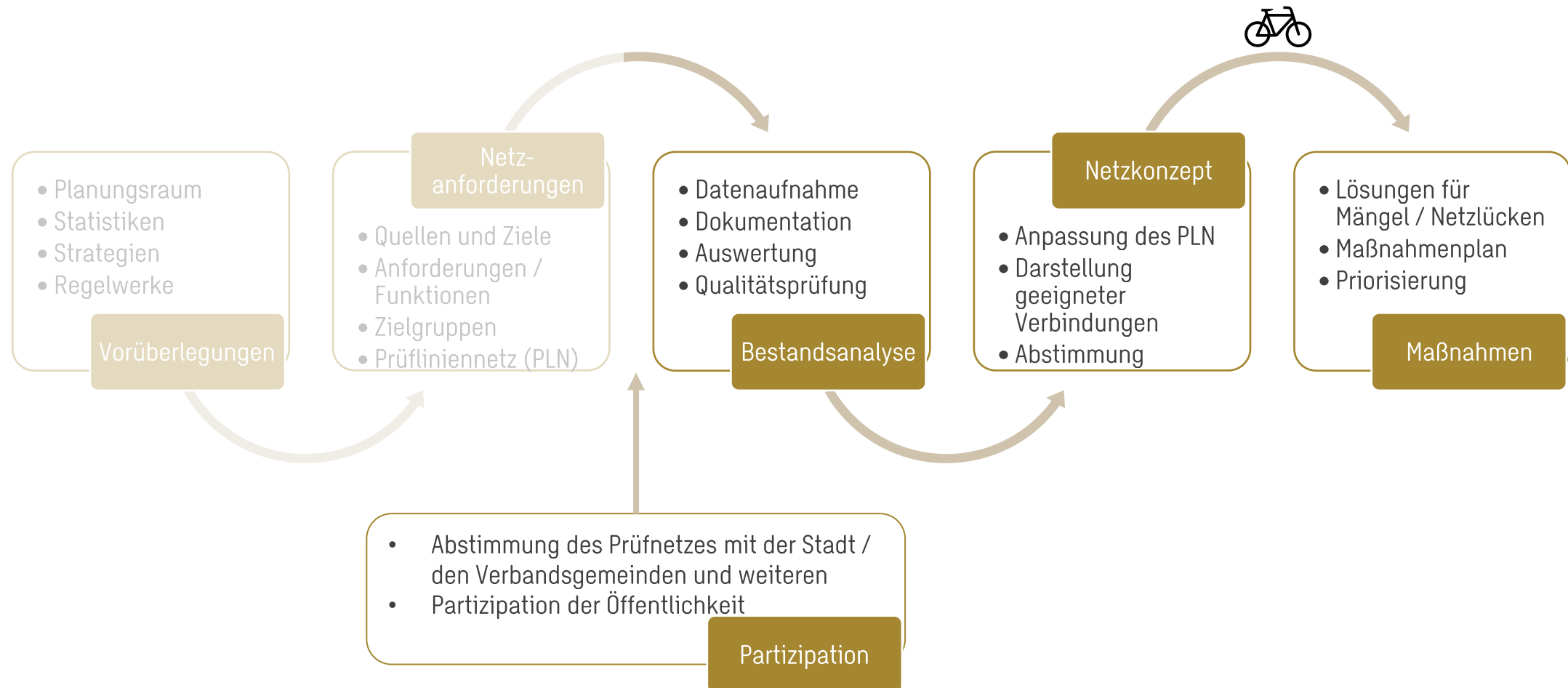
+ Ergänzungen durch bestehende Verbindungen



Inhalt

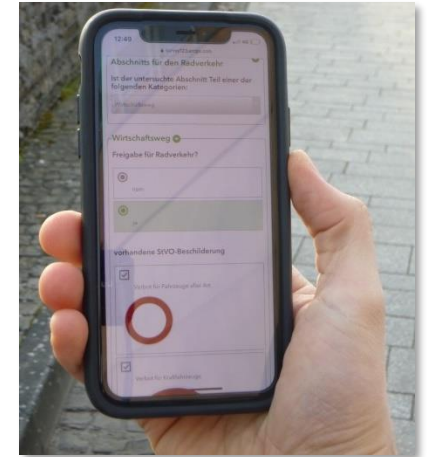
1. Einführung
 - unser Auftrag
 - Begrifflichkeiten
2. Was wurde bisher gemacht?
3. Was ist das bisherige Ergebnis?
4. Wie geht es weiter?

Wie geht es weiter?



Bestandsanalyse

- Befahrung des Prüfnetzes mit dem Fahrrad
- Aufnahme aller wichtigen Parameter auf den Verbindungen des Prüfnetzes
 - Art der Radverkehrsführung im Bestand
 - Oberflächen
 - Breiten
 - relevante StVO-Beschilderung
 - Knotenpunkte
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - Gefahrenstellen / Hindernisse
 - ...



Netzkonzept und Handlungskonzept

Auswertung der erhobenen Daten als Grundlage für das finale Netzkonzept und den Maßnahmenkatalog

- Bewertung von alternativen Verbindungen
- Prüfung der Radverkehrsführung im Bestand (Mindestbreiten, Belastungsbereiche, Sicherheit etc.)
- aktuelle technische Regelwerke und geltende Gesetze als Grundlage für die Evaluation (ERA, RIN, RAS, StVO,..)
- fundierte Mängelanalyse und Entwicklung von konkreten Lösungsansätzen und Maßnahmenvorschlägen
- Erarbeitung von Realisierungshorizonten
- Priorisierung und Kostenschätzung der ermittelten Maßnahmen

SWECO 

Stand: 8.02.2021

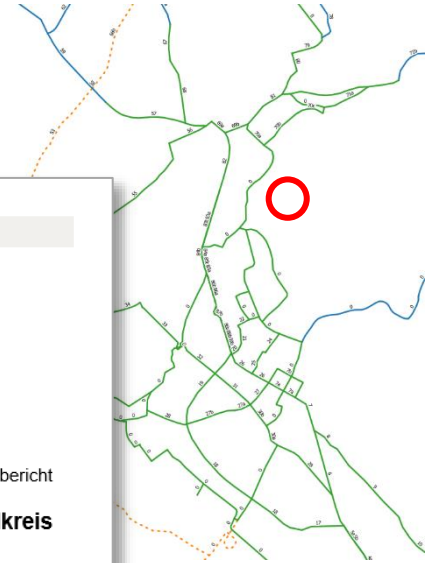
Maßnahmenübersicht | Radverkehrskonzept Bendorf

Abs.-Nr.	Straßenabschnitt / Knoten	Bestand / Problem	Handlungsempfehlung	Maßnahme	mögliche Umsetzung	Foto
2e	Aufgang von Eisenbahnstr. auf Brücke A 48	Treppe/Aufgang zur Rheinbrücke zwischen Bendorf und St. Sebastian; Aufgang als Radweg ausgewiesen und nach HBR beschildert; keine Eignung des Aufgangs für den Radverkehr: keine sichere Schiebemöglichkeit, großer Höhenunterschied; erhöhte Schwierigkeit bei E-Bikes oder körperlicher Einschränkung	Bau einer radtauglichen Verbindung von Eisenbahnstr. und Autobahnbrücke A 48; Prüfung des Baus einer Rampe mit angepasster Steigung oder eines Aufzuges; Potenziale für Synergien im Hinblick auf das Thema Barrierefreiheit; Detailprüfung nötig	baulich	langfristig	
3	Vallendarer Str. (B 413) zw. Eisenbahnstr. (südl. B 42) und Eisenbahnstr. (südl. A 48)	wichtige Anbindung Südost (Vallendar/Koblenz): Verbindung des Radwegs an der B 42 mit Bendorfer Hauptstraße; Mittelführung auf der Fahrbahn, drei Spuren, mittlere Spur als Sperrfläche; Tempo 100; stellenweise parallel verlaufender Wirtschaftsweg (siehe Abschnitt 3b); Engstelle auf Brückenbauwerk über B 42; viel und schneller Verkehr (DTV 2015: 4.005 Kfz / 24 h, 3 % Schwerlastverkehr)	Prüfung der Neuauflage des Verkehrsraumes und Ummarkierung der Fahrbahn; Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 50 zw. K 80 und Eisenbahnstr. (südl. A 48); Prüfung einer alternativen Führungsvariante über Wirtschaftsweg (siehe Abschnitt 3b); Potenziale für die Anlage einer Radverkehrsanlage; Detailprüfung der	baulich, verkehrsrechtlich	langfristig	

Seite 1 von 47 210308_Handlungsbedarf_Radverkehrskonzept_Bendorf.docx www.sweco-gmbh.de

Das fertige Radwegekonzept

1. angestrebtes Radnetz
2. Maßnahmenkatalog
3. Abschlussbericht





Sweco GmbH
Stegemannstraße 5-7
56068 Koblenz

Britta Pott
0261 – 30439 17
britta.pott@sweco-gmbh.de