

Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen

**Auswertung der Online-Beteiligung zum Radverkehr
in der Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen**

Stand: Mai 2022

Bearbeitet im Auftrag der Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen



Stadt-Land-plus GmbH

Büro für Städtebau
und Umweltplanung

Geschäftsführer:
Friedrich Hachenberg
Dipl.-Ing. Stadtplaner

Sebastian von Bredow
Dipl.-Bauingenieur

HRB Nr. 26876
Registergericht: Koblenz

Am Heidepark 1a
56154 Boppard-Buchholz

T 0 67 42 - 87 80 - 0
F 0 67 42 - 87 80 - 88

zentrale@stadt-land-plus.de
www.stadt-land-plus.de



Inhaltsverzeichnis

Online-Beteiligung	4
Hintergrund der Befragten	4
Alter, Wohnort und Radtyp	4
Modal Split.....	6
Bestandsnetz	7
Unfall- und Gefahrenstellen	7
Fazit Bestandsnetz.....	14
Fehlende Abstellanlagen	15
Fazit Fehlende Abstellanlagen.....	16
Fehlende Verbindungen	17
Fazit Fehlende Verbindungen.....	20
Geo-Budgetierung	21
Radwegeausbau	21
Abstellanlagen	22
Fazit Geo-Budgeting	24



Abbildung 1: Altersstruktur der Beteiligten der Umfrage.....	4
Abbildung 2: Verteilung der "Radfahrtypen unter den Teilnehmenden (Antwort auf die Frage "Wie würdest du dich am ehesten beschreiben?").....	4
Abbildung 3: Gewichtete Gründe für die Nutzung des Rades	6
Abbildung 4: Modal Split Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen und Deutschland im Vergleich	6
Abbildung 5: Unfall- und Gefahren-Hotspots in der Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen.....	7
Abbildung 6: Gründe für markierte Unfallstellen.....	8
Abbildung 7: Einschätzung der Ursache der Gefahrenstelle.....	8
Abbildung 8: Gefahrenstellen auf der L108 und Gemündener Straße	9
Abbildung 9: Gefahrenstellen und Unfälle auf der Koblenzer Straße.....	10
Abbildung 10: Gefahrenstellen und Unfälle entlang des Simmerbachs	10
Abbildung 11: Unfälle und Gefahrenstellen in Rheinböllen.....	11
Abbildung 12: Zu schmale Wege	11
Abbildung 13: Ungeeigneter Belag.....	12
Abbildung 14: Hindernisse auf dem Weg.....	12
Abbildung 15: Gefährliche Kreuzungen	13
Abbildung 16: Sonstige Gefahrenstellen.....	13
Abbildung 17: Hotspots fehlender Abstellanlagen in der Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen.....	15
Abbildung 18: Art und Verteilung der geforderten Abstellanlagen	15
Abbildung 19: gewünschte Abstellanlagen in der Verbandsgemeinde, ohne Lademöglichkeit (grün) und mit Lademöglichkeit (orange)	16
Abbildung 20: vorgeschlagene Alternativen (schwarz) zu Bestandsnetz (grün) und geplantem Netz (pink).....	18
Abbildung 21: Bessere Alternativen 1 – 7 und Geo-Budgetierung Wegebaumaßnahmen	18
Abbildung 22: Bessere Alternativen 8 - 16 und Geo-Budgetierung Wegebaumaßnahmen	19
Abbildung 23: Bessere Alternativen 17 - 22 und Geo-Budgetierung Wegebaumaßnahmen	20
Abbildung 24: Anteil der Maßnahmen am ausgegebenen Gesamtbudget pro Antwort.....	21
Abbildung 25: Hotspots im Planspiel vorgeschlagener Wegeinfrastruktur (Neubau, Ausbau und Markierung)	21
Abbildung 26: Länge der im Planspiel verbesserten Radstrecke durch Aus-/Neubau und Markierung in Kilometern.....	22
Abbildung 27: Hotspots für fehlende Abstellanlagen	22
Abbildung 28: gewünschte Standorte für Anlehnbügel	23
Abbildung 29: gewünschte Standorte Sammelgaragen.....	23
Abbildung 30: gewünschte Standorte Mobilitätsstationen	24
Abbildung 31: Anzahl der Nennungen (dunkelblau) und der Stellplätze (hellblau)	24



Online-Beteiligung

Um Erfahrungen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger der Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen zum Thema Radverkehr zu sammeln, fand von April 2022 bis Mai 2022 eine Online-Befragung statt. Die Ergebnisse dieser Umfrage, für die es insgesamt 428 Rückmeldungen gab, werden im Folgenden ausgewertet und aus ihnen Handlungsbedarfe sowie Potenziale für den Radverkehr abgeleitet. Die Beteiligungsergebnisse sollen im Anschluss in den Planungsprozess einfließen, um dieses möglichst praxisorientiert und alltagsgerecht zu gestalten.

Hintergrund der Befragten

Alter, Wohnort und Radtyp

In der Umfrage wurden die Teilnehmenden zunächst dazu aufgefordert einige Angaben zu ihrem Hintergrund, darunter Alter, Wohnort und Fahrstil zu machen, um bei der Auswertung der Daten zwischen verschiedenen „Profilen“ differenzieren zu können. Angaben zu Alter und Wohnort ermöglichen zudem eine Einschätzung der Repräsentativität der Teilnehmenden, bezogen auf die Gesamtbevölkerung der Verbandsgemeinde.

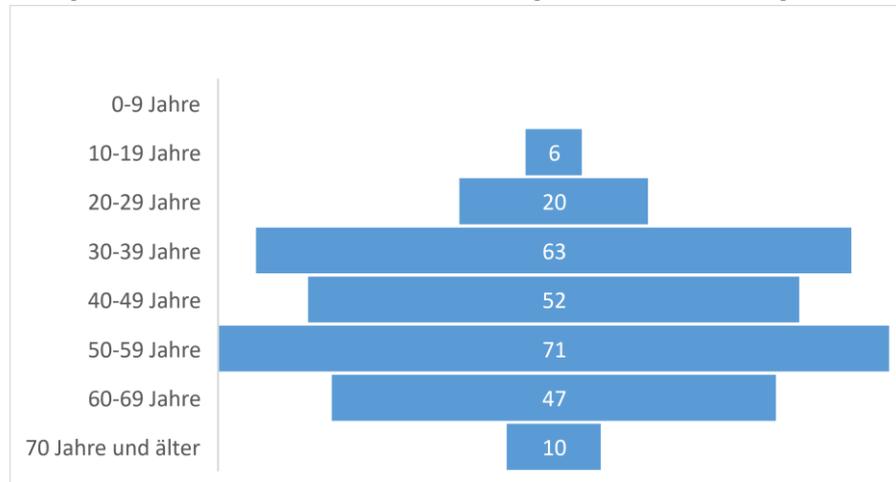


Abbildung 1: Altersstruktur der Beteiligten der Umfrage

Um abzuschätzen, zu welchen Zwecken die Befragten das Rad verwenden, wurden die Befragten dazu aufgefordert, sich einem bestimmten Radfahr-Typen zuzuordnen (siehe Abbildung 2).

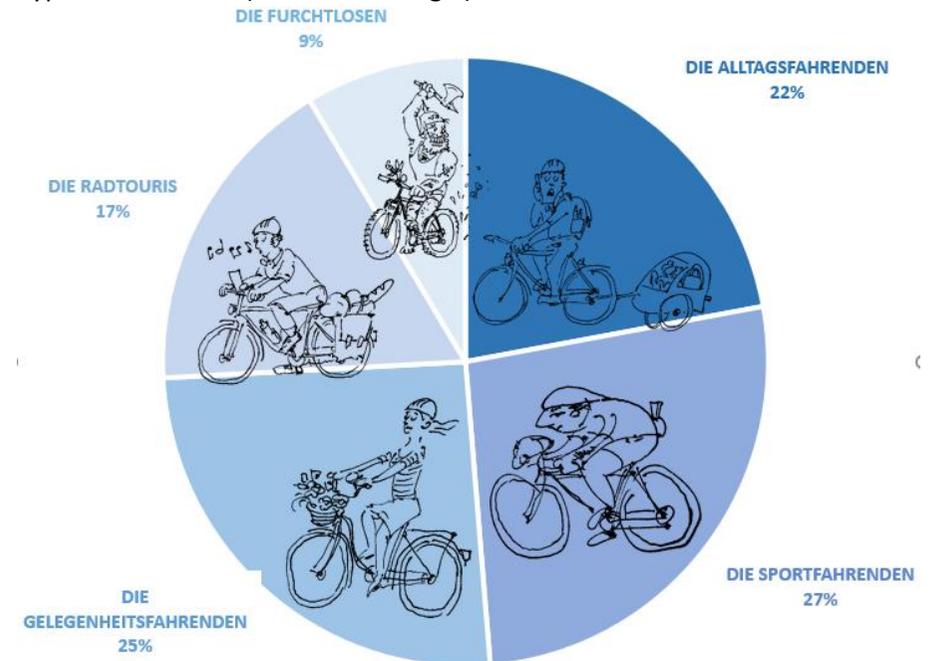


Abbildung 2: Verteilung der "Radfahrtypen unter den Teilnehmenden (Antwort auf die Frage "Wie würdest du dich am ehesten beschreiben?")

Es überwiegen die Sportbegeisterten und die Radfahrenden, die das Rad nur gelegentlich nutzen. Aber immerhin ein Fünftel bezeichnet sich als Alltagsradfahrer. Die Befragten sollten zudem verschiedene Gründe für die Nutzung des Fahrrads von 1 – 5 zu bewerten. Die Umfrage zeigte hierbei, dass die Teilnehmenden das Rad vor allem aufgrund des damit verbundenen Naturerlebnisses, zum Spaß und zur Gesundheitsvorsorge nutzen. Ebenfalls wichtig waren für die Befragten die Erholung und der Sport. Vor



allem die Kosten, Flexibilität sowie das Image des Rads („Lifestyle“) scheinen bei der Nutzung eine kleinere Rolle zu spielen (siehe Abbildung 3)

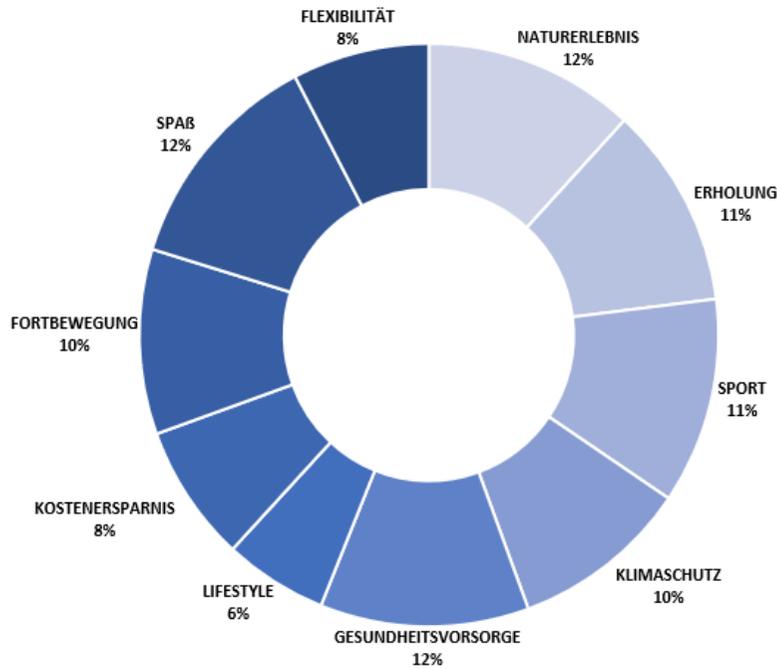


Abbildung 3: Gewichtete Gründe für die Nutzung des Rades).

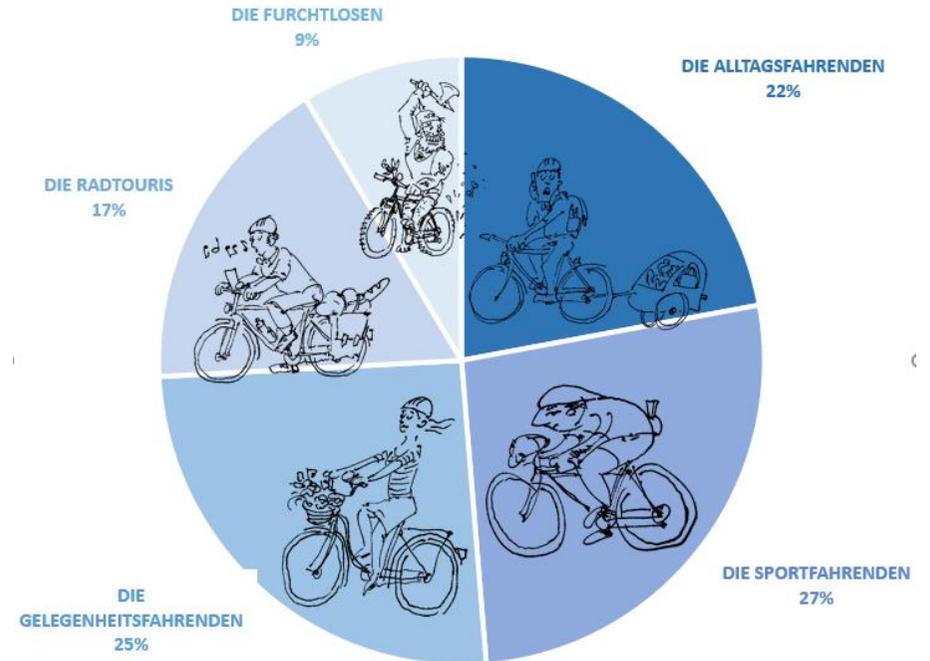


Abbildung 2: Verteilung der "Radfahrtypen unter den Teilnehmenden (Antwort auf die Frage "Wie würdest du am ehesten beschreiben?")

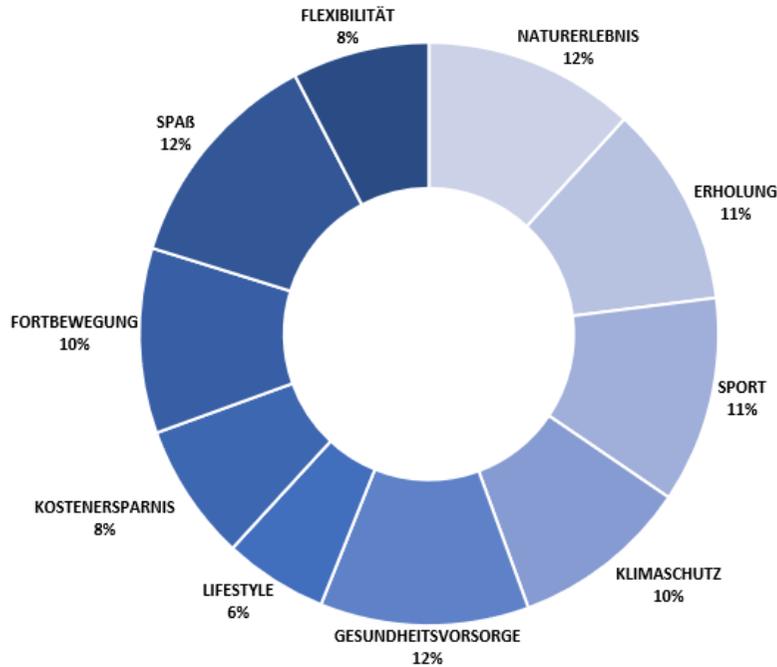


Abbildung 3: Gewichtete Gründe für die Nutzung des Rades

Modal Split

Der Modal Split ist eine verkehrsstatistische Methode zur Bestimmung der Verkehrsmittelwahl. Hierbei wird betrachtet, welche Fortbewegungsmittel für wie viele Wege genutzt werden. Auf Grundlage der Antworten auf die Frage des Schemas „Wie häufig benutzt du...?“ konnte für die Verbandsge-

meinde ein Modal Split erstellt werden (siehe Abbildung 4). Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Teilnehmenden einer Befragung zum Thema Radverkehr vermutlich empfänglicher für die Thematik sind und daher tendenziell häufiger zum Rad greifen als die durchschnittliche Bevölkerung. Dennoch ist es beachtlich, dass unter den Teilnehmenden der Anteil des Radverkehrs an der gesamten Verkehrsmittelnutzung, besonders durch die Nutzung von E-Bikes, über zwei Mal so hoch ist, wie im Schnitt in der deutschen Gesamtbevölkerung.

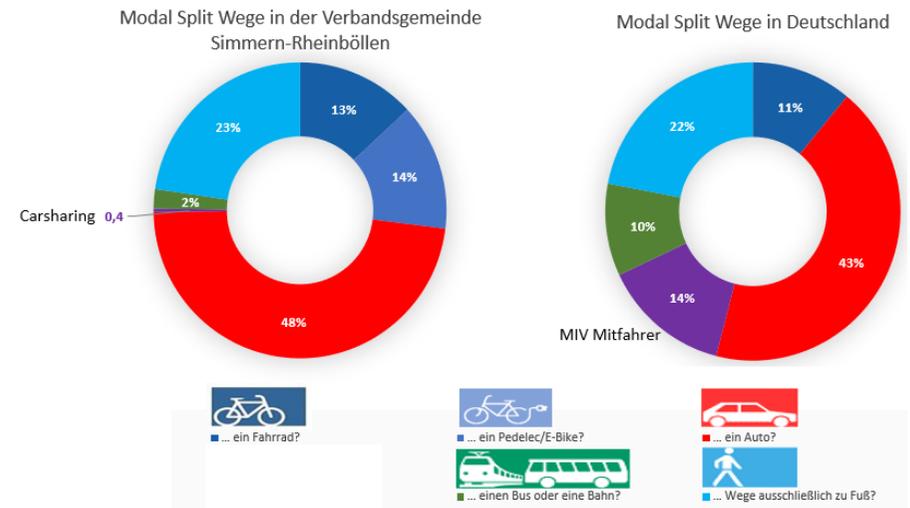


Abbildung 4: Modal Split Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen und Deutschland¹ im Vergleich

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017): Mobilität in Deutschland 2017. Verfügbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?blob=publicationFile> (Zugriff am 12.05.2022)



Bestandsnetz

Unfall- und Gefahrenstellen

Um das bestehende sowie das geplante Radwegenetz für alle Verkehrsteilnehmenden sicher zu gestalten ist auch die Verortung von Unfall- und Gefahrenstellen von großer Bedeutung. Zwar sind Unfallanalysen bereits ein fundamentaler Bestandteil jedes Radverkehrskonzepts, jedoch beruhen diese ausschließlich auf offiziellen Unfallmeldungen. Dabei tauchen lange nicht alle Unfälle in der Statistik auf. Um auch in Zukunft die Sicherheit - tatsächlich wie gefühlt - aller Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten, ist es wichtig, so viele Unfall- und Gefahrenstellen wie möglich zu erfassen und im Planungsprozess zu berücksichtigen.

Durch die Befragung konnten 38 Unfallorte und 533 Gefahrenstellen identifiziert werden. 17 Unfälle hatten zum Glück keine Verletzungen zur Folge, 14 leichte Verletzungen und ein Unfall hatte schwere Verletzungen zur Folge.

Durch diese hohe Zahl an Markierungen (siehe Abbildung 5) lassen sich neben einzelnen Gefahrenstellen auch großräumige Muster erkennen. Beson-

ders auffällig ist hier eine Häufung der Unfall- und Gefahrenstellen in Simmern und Rheinböllen, und entlang der Schnellstraßen.

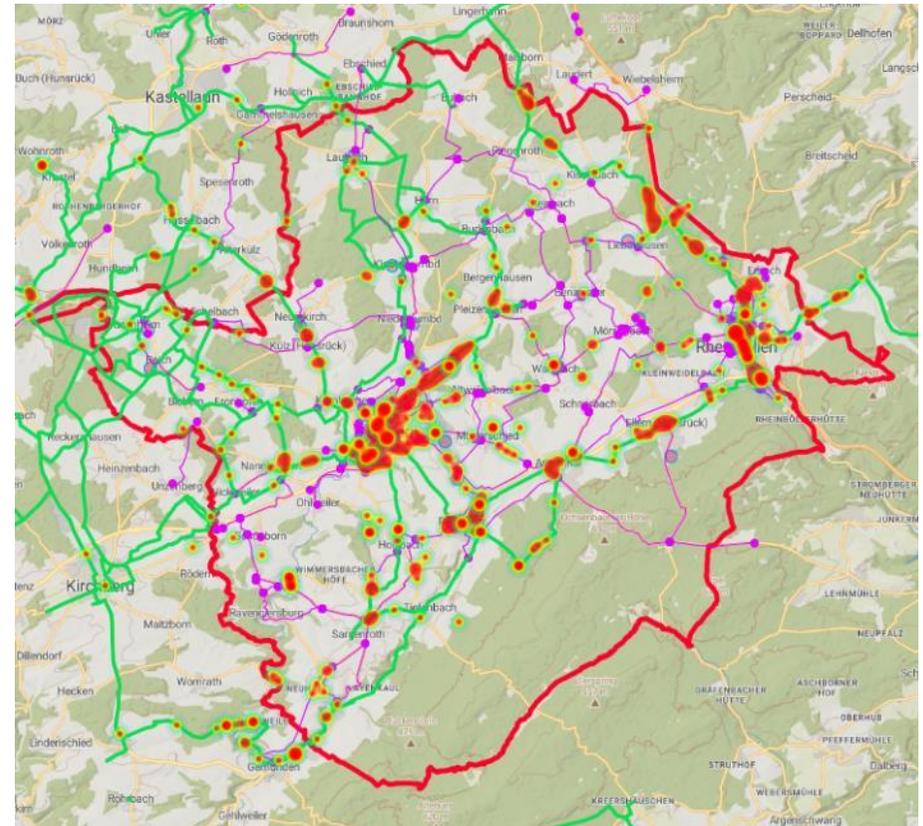


Abbildung 5: Unfall- und Gefahren-Hotspots in der Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen

Neben der geographischen Verortung der Gefahrenstellen, sollten Teilnehmende der Umfrage auch den Grund für einen potenziellen oder tatsächlichen Unfall einschätzen.

So konnte festgestellt werden, dass die meisten markierten Stellen vor allem aufgrund des schlechten Belags oder einer Straßenkreuzung als gefährlich eingeschätzt werden (siehe Abbildung 7). Diese Einschätzung passt zu



dem Ergebnis, dass ca. 55 % aller markierten Unfälle im Zusammenhang mit fahrenden Fahrzeugen (PKW,

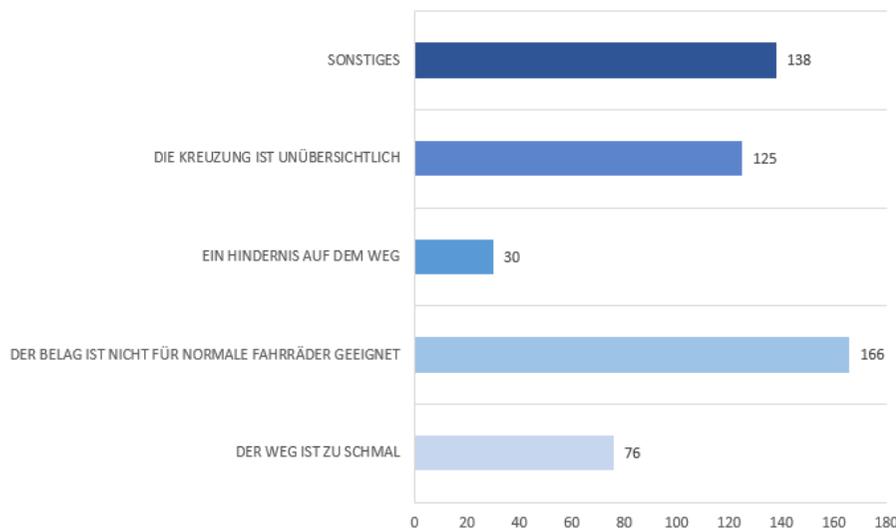


Abbildung 7: Einschätzung der Ursache der Gefahrenstelle

LKW oder Bus) standen und ca. 30% durch schlechte Wege verursacht waren (siehe Abbildung 6).

Sehr häufig wurde auch „Sonstiges“ ausgewählt, wobei meistens ein fehlender Radweg oder fehlende Beschilderung bzw. Lücken im Radwegenetz angemerkt wurden.

Bemerkenswert ist, dass es keine Unfälle mit anderen Radfahrenden oder Fußgängern gab. Fahrurfälle ohne Fremdeinwirken gab es bei den Befragten am häufigsten in den Altersgruppen zwischen 50 und 69. Die jüngeren Radfahrenden geben als Unfallursache ausschließlich der fahrende oder ruhende Kraftfahrzeugverkehr an.

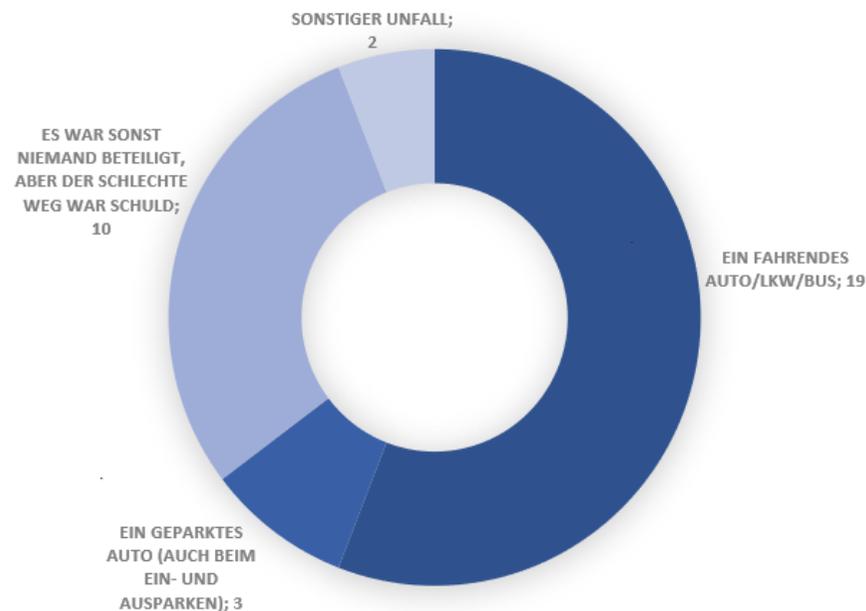


Abbildung 6: Gründe für markierte Unfallstellen

Anmerkung: Im Folgenden werden die Gefahren- und Unfallstellen im Detail beschrieben. Blaue Warndreiecke stehen für Gefahrenstellen, Rote Totenköpfe für Unfallstellen. Bei klassifizierten Straßen werden Angaben zur DTV-Zahl gemacht. DTV steht für durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke. Die Zahl in der Klammer steht für den prozentualen Anteil des Schwerverkehrs.

Nach den „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz – HBR“ ist eine Mitführung des Radverkehrs bis zu einer Verkehrsstärke von 2.500 Fahrzeugen am Tag und höchstens fünf Prozent Schwerverkehrsanteil möglich. Die subjektive Sicherheit ist allerdings bei vielen Menschen schon bei niedrigerer Verkehrsbelastung gefährdet. Kommentare wie „öffentliche Straße: PKW-Verkehr“ verdeutlichen die allgemeine Angst vor dem Autoverkehr. Die Umfrage zeigte, dass insbesondere



die Befragten ab 50 die Führung im Mischverkehr als Gefahr sehen. Aber auch jüngere Befragte haben, teilweise mit Verweis auf die Kinder, Probleme mit dem Autoverkehr angemerkt.

Direkte Zitate aus den Anregungen der Online-Beteiligung wurden mit Anführungsstrichen gekennzeichnet.

Simmern

In Simmern gab es an vier Kreisverkehrsplätzen Unfälle. Radfahrende werden hier von Autofahrenden übersehen: „Zur Frage, wie man Radfahren sicherer und attraktiver machen kann, fallen mir sämtliche Kreisel in Simmern ein, die über Radwege anfahrbar sind (z.B. Kreisel Laurretta). Radfahrer müssen an diesen Kreiseln in der Regel absteigen und warten, bis Autofahrer die fußläufige Querung, über die für Fußgänger (ohne Zebrastreifen) vorgesehene Fläche, zulassen. Dabei achten die den Kreisel verlassenden Autofahrer noch seltener auf Radfahrer als die in den Kreisel hineinfahrenden Autofahrer. Diese Kreisel für den Radverkehr befahrbar zu machen, wäre der Sicherheit und Attraktivität unserer Radwege ausgesprochen dienlich.“

Eine besonders auffällige Gefahrenstelle ohne Unfälle ist die L108 (DTV 2015: 2.595 (3)) von der B50 nach Simmern und dann die Gemündener Straße. An der L108 gibt es einen gemeinsamen Geh- und Radweg, der zu schmal sei, dessen Belag nicht geeignet sei und der nicht für den Radverkehr freigegeben sei: „Dieses Schüttelstück muss dringend erneuert werden. Außerdem ist der Weg viel zu schmal für Rad und Fußgänger zusammen.“ „Der Weg ist sehr schmal und zu uneben wegen den Baumwurzeln- doch die Bäume sollen stehen bleiben.“ Der Schinderhannesradweg wird dann über die Gemündener Straße mitgeführt: „Es gibt keine markierten Radwege vom Schinderhannesradweg in die Innenstadt von Simmern nur auf viel befahrenen Straßen!“ „Die Gemündener Straße als Fahrradweg ist zu gefährlich. Allgemein finde ich die Radwege auf den offiziellen Straßen innerhalb

der Stadt als gefährlich.“ Die Mitführung des Radverkehrs auf der Straße finden die 50 bis 69-Jährigen am gefährlichsten. Die Kreisverkehre wurden auch von jüngeren als Gefahrenstellen markiert.

Der Bahnübergang am Simmerner Busbahnhof wurde mehrfach als Gefahrenstelle markiert. Sowohl der Kreisverkehr als auch der Bahnübergang mit schlechtem Belag und der zu schmale Pfad werden kritisiert. Am Kreisverkehr gab es zwei Unfälle.

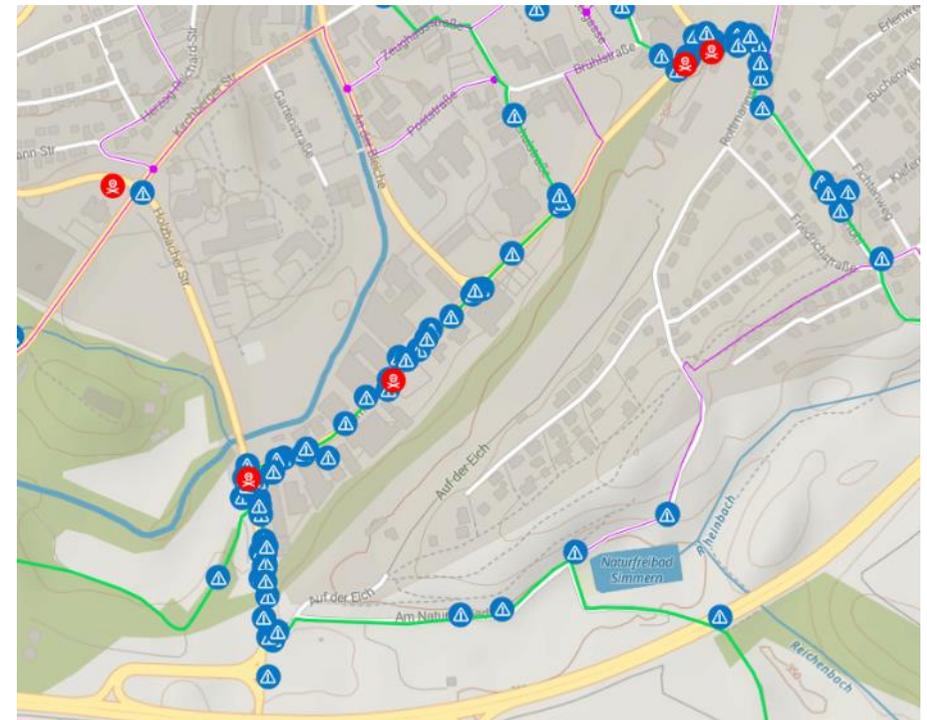


Abbildung 8: Gefahrenstellen auf der L108 und Gemündener Straße



Nördlich der Innenstadt führt eine beschilderte Radroute ein kurzes Stück über die Koblenzer Straße (L218, DTV 2015 5.070 (2)). Die Mitführung auf der vielbefahrenen Straße ohne Radverkehrsanlage wird 14-mal kritisiert.

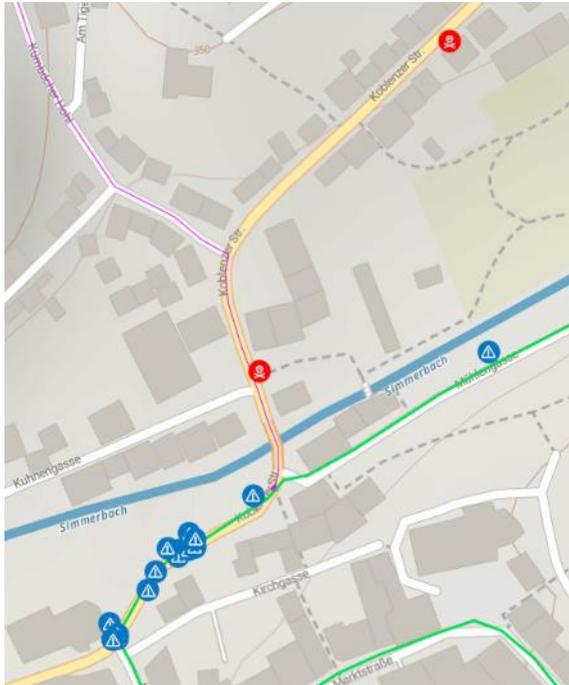


Abbildung 9: Gefahrenstellen und Unfälle auf der Koblenzer Straße

Die Kritik kommt aus allen Altersgruppen. Im weiteren Verlauf der Koblenzer Straße nach Norden gab es zwei Unfälle und am Kreisverkehr weitere zwei.

Der Weg zwischen Pleizenhausen und Simmern am Simmerbach wird besonders häufig aufgrund der schlechten Wegequalität kritisiert. Die Unterführung unter der Ziefer Spange (K52) sei zu niedrig, die Brücke über den Bach am Simmersee sei zu schmal: „Der Abschnitt der Radverbindung Pleizenhausen nach Simmern ist

abschnittsweise im Bereich der Katzenlochmühle (Waldgebiet/Verbuchung) seit Jahren in einem schlechten Zustand. Der Mangel wurde schon öfter vorgetragen (z. B. bei einer Online-Umfrage durch die RHK (Stadt-Land-Plus)“. Auf der Strecke gab es einen Unfall mit Leichtverletzten aufgrund des schlechten Belags.

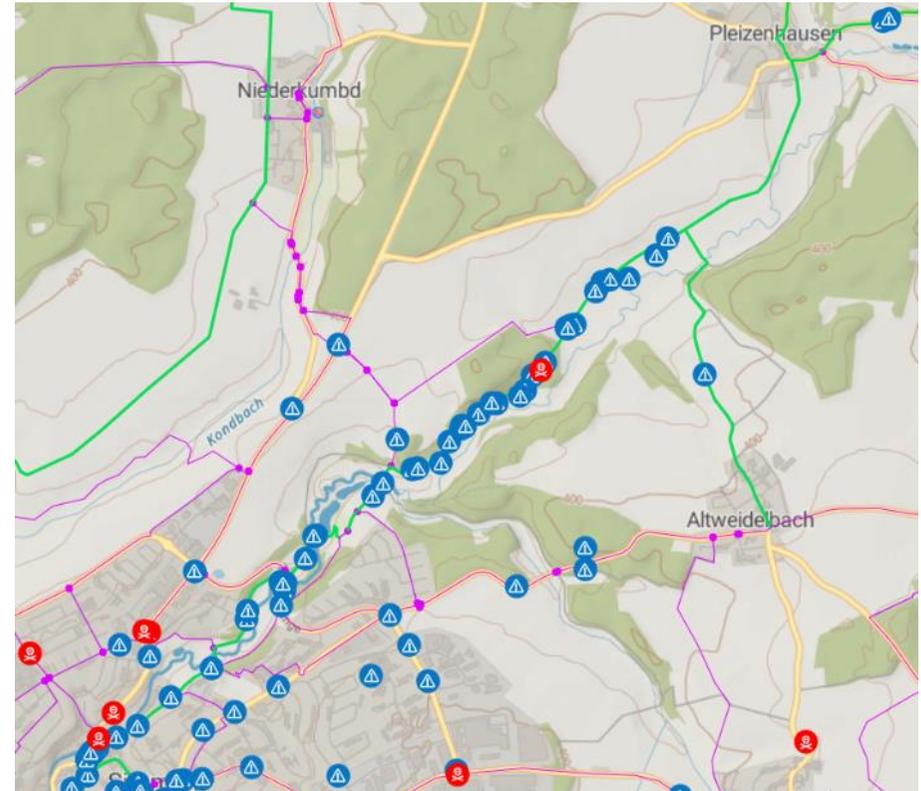


Abbildung 10: Gefahrenstellen und Unfälle entlang des Simmerbachs



Rheinböllen



Abbildung 11: Unfälle und Gefahrenstellen in Rheinböllen

In Rheinböllen reihen sich die Unfälle in der Bahnhofstraße (L214). In den Bemerkungen wurden mehrmals hohe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs und zu geringer Überholabstand angemerkt. An der Kreuzung Marktstraße/Steinstraße (L214/L223/K44) gab es drei Unfälle. Einmal wird angemerkt, dass es mit dem Spiegel früher besser gewesen sei.

An der B50, auf der K49 zwischen Argenthal und Schnorbach gab es einen Unfall mit ausführlicher Beschreibung: „Ich befuhr die Straße von Argenthal nach Schnorbach. Eine Autofahrerin, die von der B50 kam, fuhr im 2. Gang beschleunigend über das Stoppschild und fuhr mich trotz Ausweichen um. Ich hatte Riesenglück und hatte nur einen Riesenschok und eine Schramme am Schienbein, mit dem ich meinen Getränkehalter "abrsiert" hatte. Meine Satteltasche war auch abgerissen. Der Unfall wurde nicht polizeilich aufgenommen, da mir nicht viel passiert war, habe ich auf eine Anzeige verzichtet. Leider wird dort regelmäßig, ohne anzuhalten über das Stoppschild gefahren, so dass ich

auch schon mit dem Auto mehrere Beinah-Unfälle gehabt habe. Auch andere aus Schnorbach haben mir schon von Beinah-Unfällen berichtet.“

Zu schmale Wege

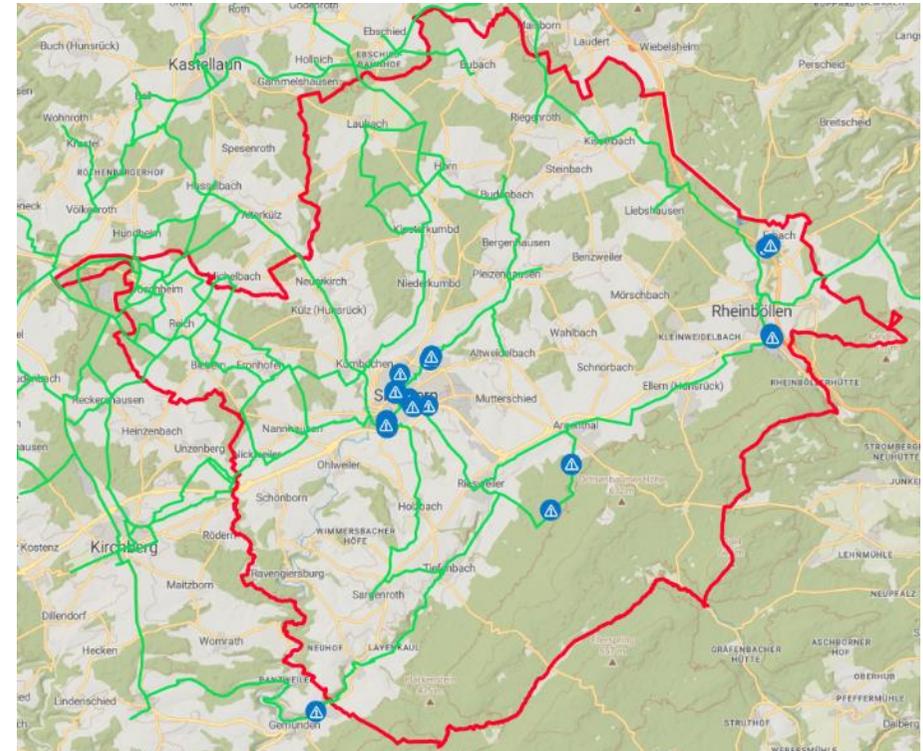


Abbildung 12: Zu schmale Wege

Zu schmale Wege finden sich hauptsächlich in Simmern. Dort sind es bspw. der Pfad am Bahnübergang, der gemeinsame Geh- und Radweg an der L108 oder der Weg am Simmerbach. Aber auch einige Gemeindestraßen und die L218, auf denen der Radverkehr mitgeführt wird. Hier wünschen sich die Befragten Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Radweg).

In Rheinböllen werden die gemeinsamen Geh- und Radwege an der L214 bemängelt: „Wenn man von Rheinböllen aus die Kraftfahrstraße auf der



rechten Seite überquert, darf einem kein Fußgänger entgegenkommen, weil der Weg zu eng ist.“

Zwischen Riesweiler und Argenthal wurde ein Waldweg markiert, als zu schmal für die Begegnung von Pkw und Fahrrad.

Die K44 zwischen Rheinböllen und Erbach wird ebenfalls als zu schmal für das Überholen von Radfahrern kritisiert.

Ungeeigneter Belag

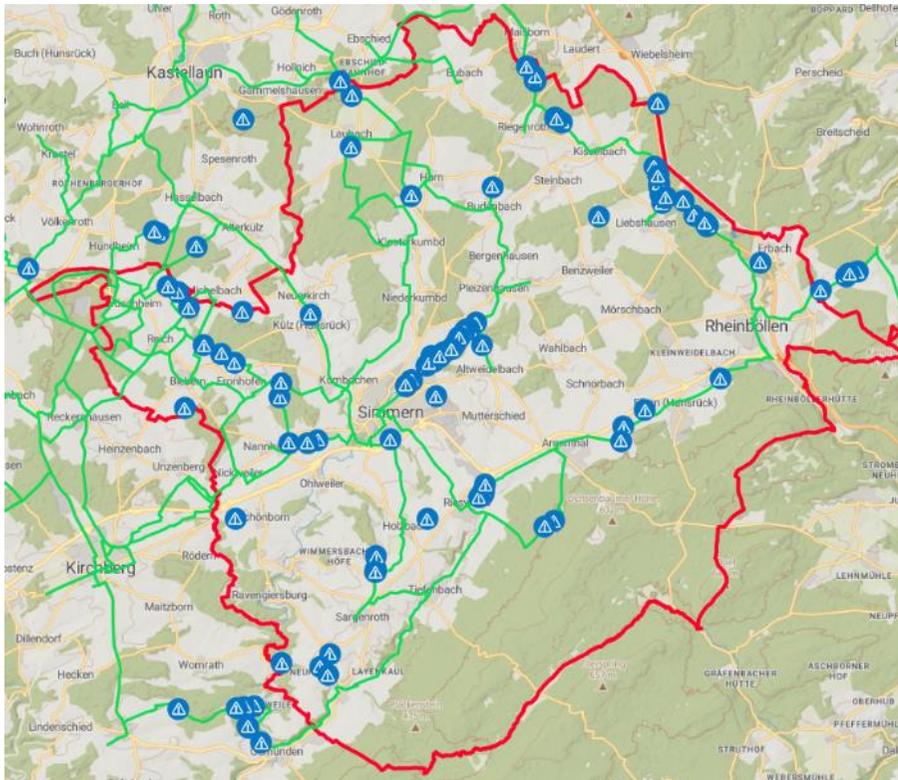


Abbildung 13: Ungeeigneter Belag

Probleme mit dem Wegebelag gibt es auf vielen Bestandswegen. Der Weg am Simmerbach wurde bereits thematisiert. Eine ähnlich große Häufung findet sich bei Liebshausen. Der geschotterte Waldweg ist nicht für den Alltagsradverkehr, aber auch nicht für Rennräder geeignet.

Zwischen Nannhausen und Simmern: „Hier liegt oft Schotter, weil der Feldweg für die breiten Traktoren wohl zu schmal ist.“ „In der Kurvenkombination liegt immer loser Schotter mitten auf der Fahrbahn.“

Hindernisse auf dem Weg

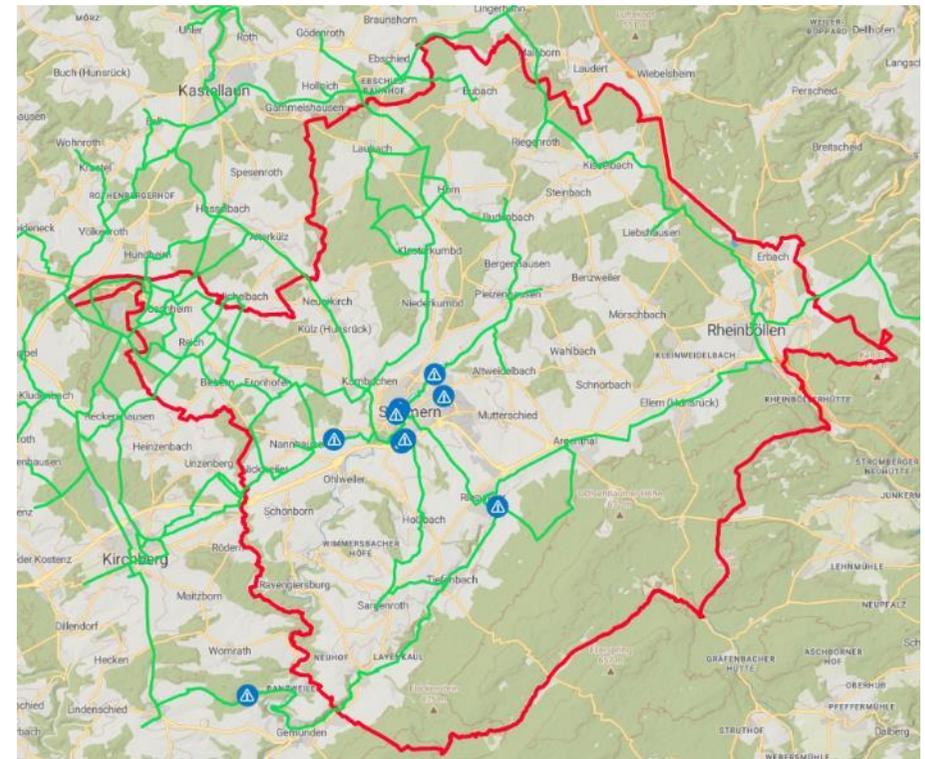


Abbildung 14: Hindernisse auf dem Weg



Hindernisse auf dem Weg wurden hauptsächlich in Simmern markiert. Zwischen Simmern und Nannhausen wurden schwere Bodenwellen als Hindernis markiert.

Gefährliche Kreuzungen

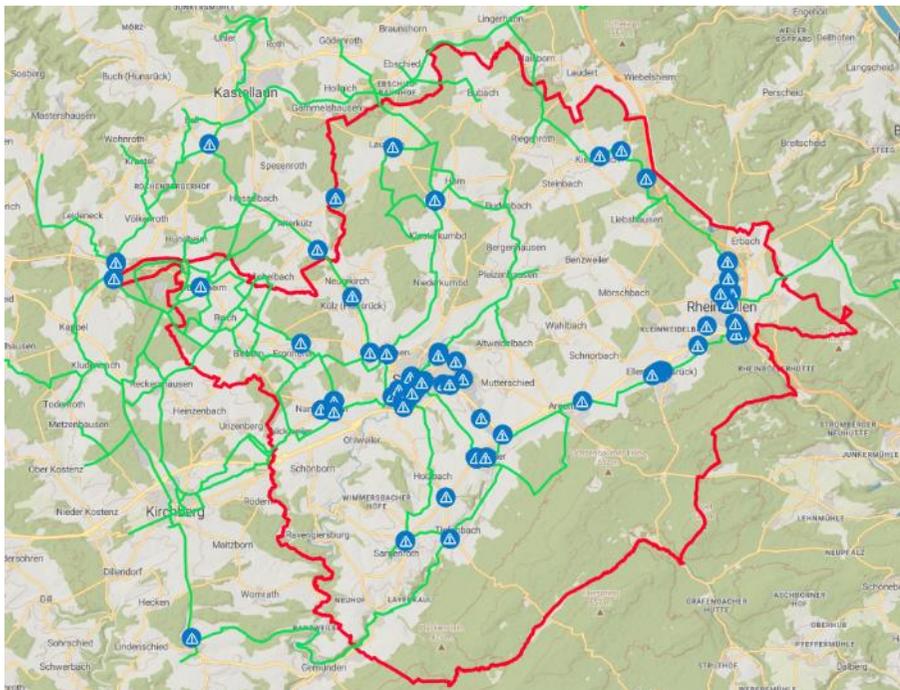


Abbildung 15: Gefährliche Kreuzungen

Als gefährliche Kreuzungen wurden fast ausschließlich Kreuzungen zwischen beschilderten Radrouten und klassifizierten Straßen markiert. Nur in Simmern und Rheinböllen gibt es auch gefährliche Kreuzungen abseits des Radrouten-Netztes. Allerdings auch hier an klassifizierten Straßen.

Sonstiges

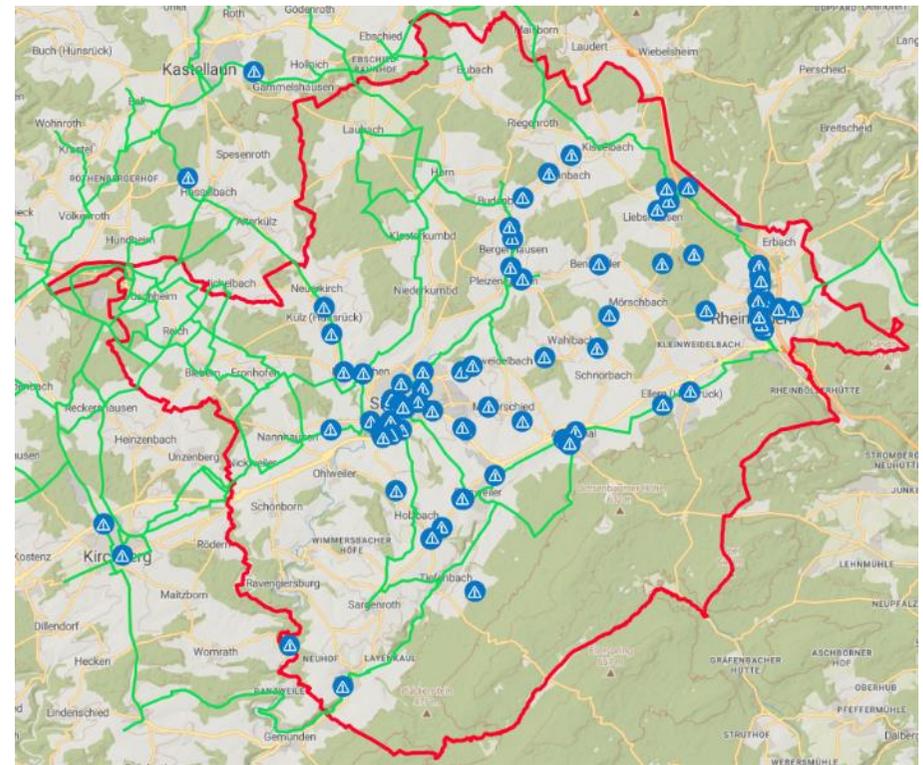


Abbildung 16: Sonstige Gefahrenstellen

Schinderhannes-Radweg bei Külz: „Holzbrücke bei Nässe Rutschgefahr.“

Bei Mengerschied wurden zwei marode Brücken über den Lametbach markiert.

Naturfreibad Simmern: „Straßenbelag stark beschädigt, Fahrrad fährt gegen die Einbahnstraße (nicht jeder Autofahrer rechnet damit) und die Straße ist schmal. Fußgänger haben keinen durchgehenden Bürgersteig.“ „Keine Beleuchtung von ehemals Dschungeldorf bis Lauer“.



Argenthal L242 (DTV 2015: 1.154 (4)): „Stark befahrene Straße, kein Radweg vorhanden.“

Argenthal K49 (DTV 2015: 552 (3)): „Öffentliche Straße: PKW-Verkehr“.

Ellern: „Der Radweg ist nicht markiert, fehlende Vorfahrtsregelung.“

Fazit Bestandsnetz

- Die höchste Dichte an Gefahrenstellen besteht in Rheinböllen und Simmern.
- Die Wege entlang bzw. auf den Landstraßen werden als besonders gefährlich eingeschätzt.
- Die meisten Unfälle passieren in Verbindung mit dem motorisierten Verkehr.
- Schlechter Belag ist die am häufigsten angegebene Ursache für Gefahrenstellen und ist die zweithäufigste Unfallursache.
- Fehlende Radwege bzw. Lücken im Radwegenetz stellen Gefahrenstellen für Radfahrende dar.
- In Simmern sind die Kreisverkehrsplätze besondere Gefahrenstellen



Fehlende Abstellanlagen

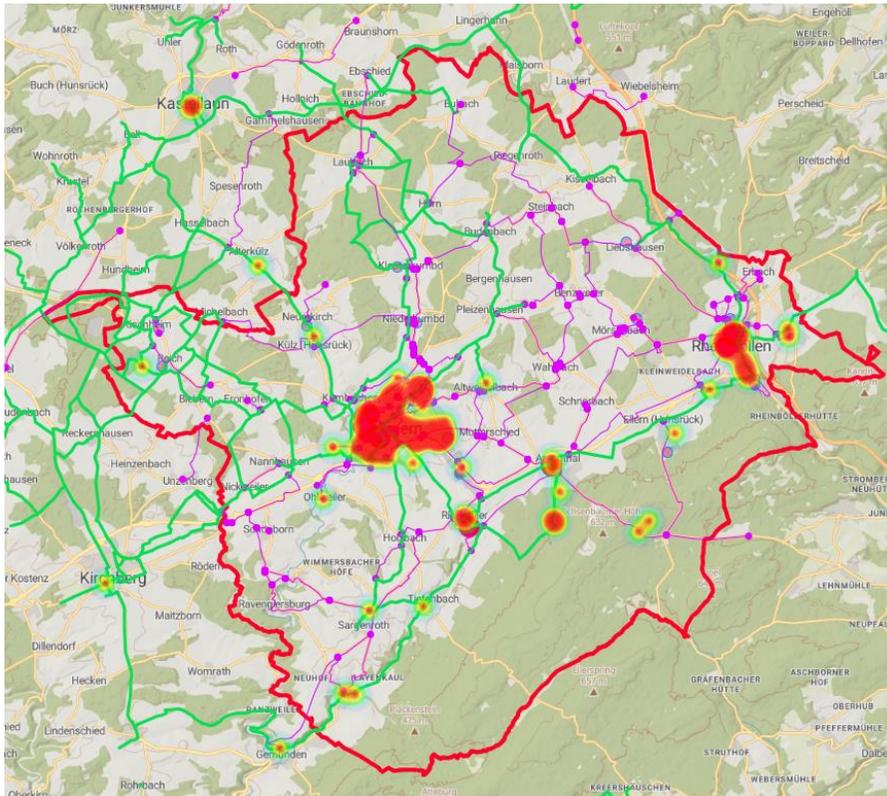


Abbildung 17: Hotspots fehlender Abstellanlagen in der Verbandsgemeinde Simmern-Rheinböllen

Durch die Umfrage konnten in der Verbandsgemeinde 208 Standorte mit fehlenden Abstellanlagen identifiziert werden. Diese häufen sich vor allem in Simmern, Rheinböllen, Riesweiler und am Waldsee südlich von Argenthal.

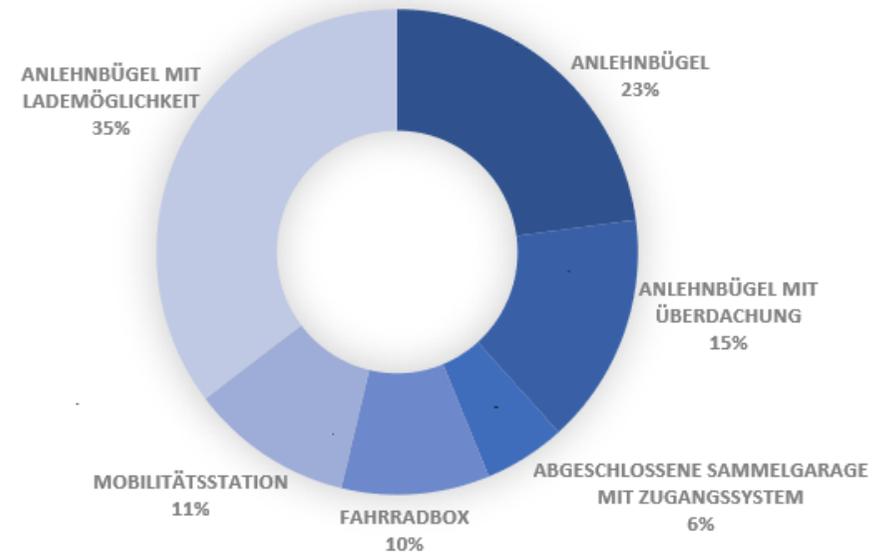


Abbildung 18: Art und Verteilung der geforderten Abstellanlagen

Am häufigsten wurden einfache Abstellanlagen ausgewählt, wobei die Variante mit Lademöglichkeit den größten Anteil hat. Dieses Ergebnis passt zu dem Modal Split, an dem zu erkennen war, dass Pedelecs in der VG bereits genauso verbreitet sind, wie Fahrräder.

In Simmern und Rheinböllen konzentrieren sich die gewünschten Abstellanlagen hauptsächlich an Geschäften, Schulen und Freizeitanlagen.

Auffällig ist, dass in den ländlichen Gebieten der Verbandsgemeinde überwiegend Abstellanlagen mit Lademöglichkeit gefordert sind, während in den innerstädtischen Gebieten auch oft Abstellmöglichkeiten ohne Ladestation gewählt wurden.

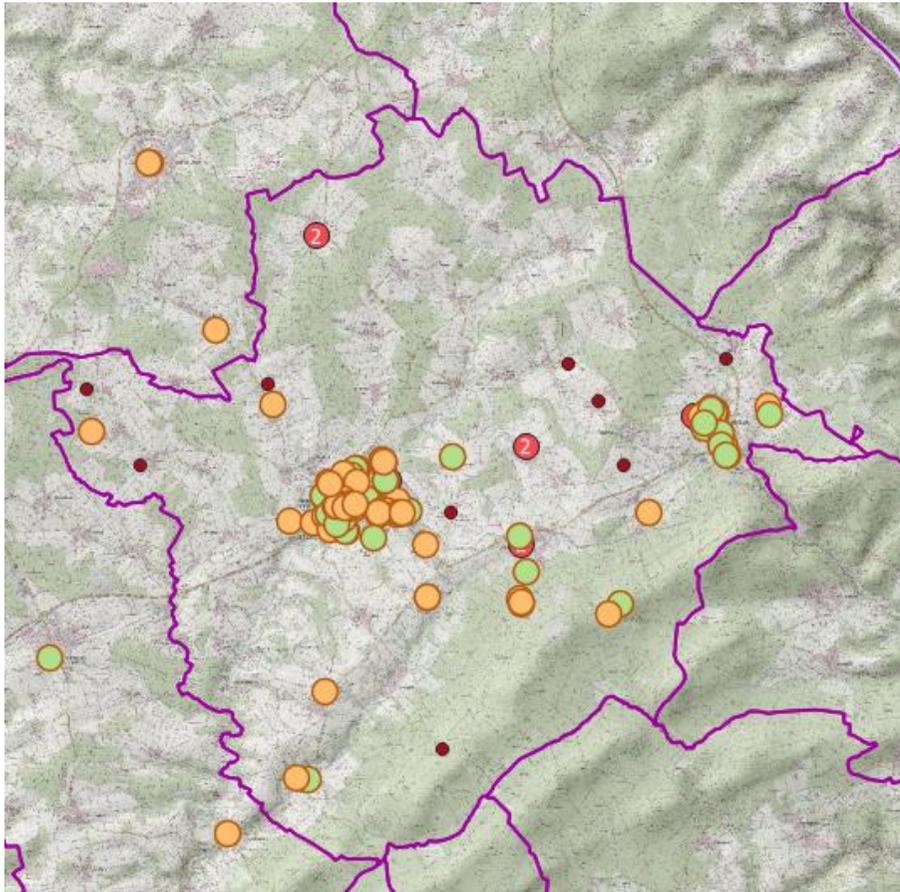


Abbildung 19: gewünschte Abstellanlagen in der Verbandsgemeinde, ohne Lademöglichkeit (grün) und mit Lademöglichkeit (orange)

Fazit Fehlende Abstellanlagen

- Abstellanlagen mit Lademöglichkeit werden überwiegend in ländlichen Gebieten gewünscht.
- Im innerstädtischen Bereich werden oft auch Abstellanlagen ohne Lademöglichkeit gewählt.
- Insgesamt ist die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs vergleichsweise hoch, was die Nachfrage an Lademöglichkeiten erklärt.
- An Freizeitanlagen (Seen, Freibäder, etc.) ist die Nachfrage besonders hoch.



Fehlende Verbindungen

Auf die Frage nach fehlenden Verbindungen markierten die Befragten bloß drei Streckenabschnitte:

- Biebern–Külz
- Holzbach–Simmern
- Oppertshausen–Simmerbach (sieht nicht nach erstem Vorschlag aus)

Darüber hinaus wurden aber bei Gefahrenstellen unter Sonstiges fehlende Verbindungen markiert:

- K55 zwischen Simmern, Mutterschied und Argenthal (2.095 (1)): „Hier endet der Radweg mitten zwischen Simmern und Mutterschied und man wird auf die Straße gezwungen oder man fährt verbotenerweise auf dem Gehweg weiter.“ „Kein Radweg zwischen Mutterschied und Argenthal vorhanden. Zwar fahren viele Autofahrer vernünftig, aber wer jemals von Mutterschied aus, den Berg hochgefahren ist, weiß dass das sehr anstrengend ist und ohne Elektrounterstützung kommt man ganz schön ins Pendeln.“
- L108 zwischen Simmern und Holzbach (DTV 2015: 2.595 (3)): „In diesem Bereich fehlt eine adäquate Radwegeverbindung.“
- Westlich von Mengerschied: „Kein Weg entlang des Simmerbachs.“
- Östlich von Tiefenbach: „Fehlende Soonwaldquerung. Man muss oft hin und her fahren.“
- L216 zwischen Riesweiler und Sargenroth (DTV 2015: 3.127 (5)): „Es gibt keinen Fahrradweg neben der Landstraße! Nach dem Holzbacher Sportplatz ist nördlich der Landstraße ein unasphaltierter Feldweg, der bei Regenwetter teilweise schlammig ist. Der grün angegebene Fahrradweg über Tiefenbach ist ein enormer Umweg mit abschreckender Höhendifferenz, wenn man z.B. Richtung Globus/Industriegebiet fahren will/muss.“

- L220 bei Budenbach (DTV 2015: 1.954 (4)): „Kein Radweg vorhanden, obwohl die Straße sehr stark von Lkw und Autos genutzt wird und keine andere Möglichkeit besteht, mit dem Fahrrad nach Budenbach bzw. Richtung Simmern zu kommen.“
- L223 zwischen Rheinböllen und Waldsiedlung (DTV 2015: 1.813(5)): „Hohes Verkehrsaufkommen und kein Radweg vorhanden.“
- L214 zwischen Rheinböllen und Liebshausen (DTV 2015: 1.184 (3)): „Hohes Verkehrsaufkommen und unübersichtliche Straße, weil kurvige Streckenführung.“

Bei der Aufforderung bessere Alternativen für das vorhandene und das geplante Radwegenetz vorzuschlagen, gab es 228 Vorschläge. Nachfolgend ist aufgelistet, welche Streckenabschnitte mehrfach vorgeschlagen wurden.

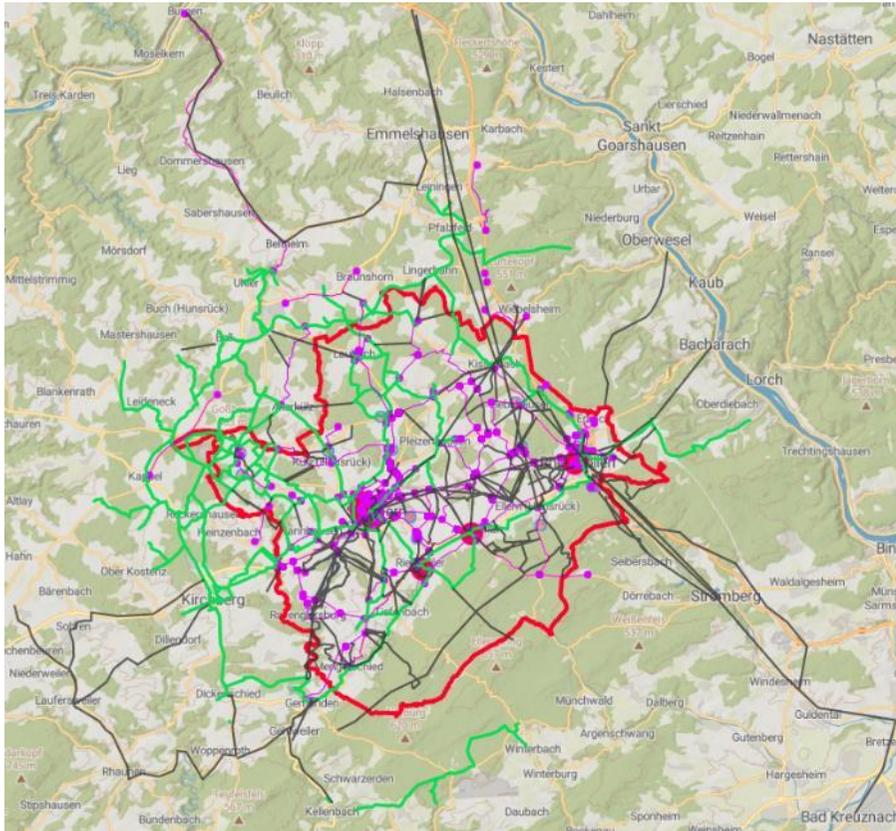


Abbildung 20: vorgeschlagene Alternativen (schwarz) zu Bestandsnetz (grün) und geplantem Netz (pink)

1. Wirtschaftsweg von Ohlweiler über Belgweiler bis nach Ravengiersburg am Simmerbach: „Schnellverbindung“ aus den Dörfern Ravengiersburg, Belgweiler und Ohlweiler nach Simmern. Fast ohne Steigung. Feldweg bzw. Wanderweg (Kirchwege) bestehen bereits“.
2. Wirtschaftsweg zwischen Ohlweiler und Belgweiler: „Der Wirtschaftsweg von Belgweiler nach Ohlweiler ist bereits vollständig geteert und ein idealer Radweg, der nur noch beschildert werden muss.“

3. Verbindung zwischen Holzbach und Ohlweiler
4. Umgehung südlich von Riesweiler: „Der eingezeichnete Alternativweg, der an Riesweiler vorbeiführt, ist bereits nahezu vollständig geteert.“
5. Verbindung zwischen Holzbach und Riesweiler entlang der L162: „Umwege möglichst meiden, kurze Wege planen (keep it simple and effective) - hier ist der Umweg ca. 1 km mit Höhenunterschieden.“
6. Bei der Geo-Budgetierung wurde interessanterweise nur der Wirtschaftsweg zwischen Holzbach und Riesweiler „ausgebaut“.
7. Östlich von Sargenroth auf Bestandsradweg zur Radroute am Brühlbach und in Richtung Mengerschied: „Diese Verbindung von Mengerschied nach Sargenroth ist viel sicherer und landschaftlich reizvoller als die von Ihnen geplante Verbindung über die L162, den Au-berg hoch, durch die vielen Kurven bei regelmäßig starkem Verkehrsaufkommen.“

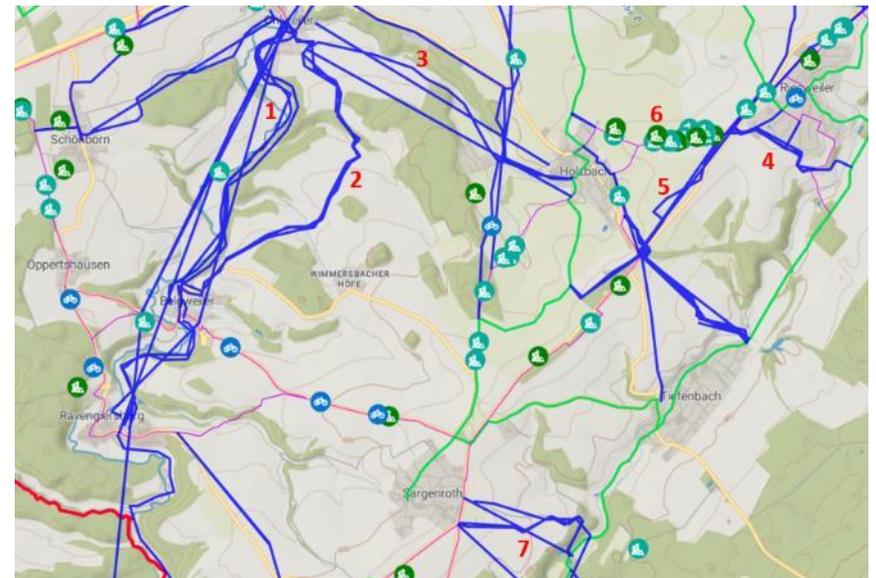


Abbildung 21: Bessere Alternativen 1 – 7 und Geo-Budgetierung Wegebaumaßnahmen



8. Verbindung zwischen Wahlbach und Schnorbach
9. Verbindung zwischen Rheinböllen und Waldsiedlung Römerstraße über bestehenden Waldweg: „Durchgehend guter Bodenbelag und bereits von vielen Fahrrädern genutzt.“
10. Verbindung zwischen Schnorbach und Waldsiedlung: „Direkte Verbindung auf der Höhe von Simmern über Argenthal nach Rheinböllen.“
11. Verbindung zwischen Altweidelbach und Mutterschied: „Straße seit Abstufung von Kreisstraße wenig von Kraftfahrzeugen befahren, daher könnte dort gut Radspur angelegt werden“.
12. Weiter Richtung Süden zum Industriepark: „bestehender guter Feldweg.“
13. Verbindung zwischen Altweidelbach und Argenthal: „Ein Foto habe ich nicht, aber die beste und daher stark frequentierte Strecke für einen Radweg ist entlang der K53 von Altweidelbach nach Argenthal.“
14. Verbindung zwischen Altweidelbach nach Simmern „Gleiches gilt für einen Radweg entlang der K52 von Altweidelbach nach Simmern.“ (K52 wurde bei Geo-Budgetierung mehrfach ausgewählt.)
15. Radwegeausbau an der B50 zwischen Simmern und Industriepark (hohe Priorität laut Geo-Budgetierung)
16. Verbindung zwischen Rheinböllen und Ellern: "Allee Rheinböllen", „Kaum Autoverkehr, aber alle Straßen geteert.“
17. Verbindung von Kisselbach zum Industriepark Wiebelsheim
18. Ausbau von Waldweg zwischen Rheinböllen und Liebshausen anstatt auf der L 214: „Hier gibt es bereits einen (wenn auch teils sehr grob) geschotterten Weg durch den Wald, auf dem auch immer wieder andere Fahrräder zu sehen sind. Diesen Weg finde ich sowohl besser als die geplante Route auf der Liebshausener Straße

(viel schneller Autoverkehr) als auch die bestehende Route direkt neben der Autobahn (weil direkt neben der Autobahn...).“

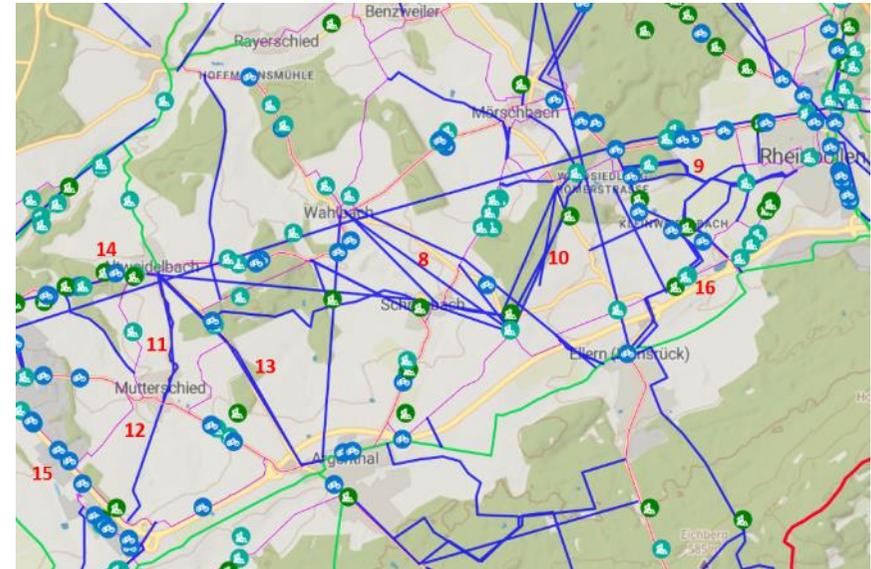


Abbildung 22: Bessere Alternativen 8 - 16 und Geo-Budgetierung Wegebaumaßnahmen

19. Verbindung zwischen Rheinböllen und Erbach: „Herrichtung eines Radweges neben der K 44 bis zum Beginn des Wäldchens, Weiterführung in Richtung Teich, dann links halten, um unter der Autobahnbrücke nach Erbach (über "Im Brühl") zu gelangen.



20. Verbindung zwischen Rheinböllen und Dichtelbach (Alte Römerstraße): „Warum verlängert man diesen Weg nicht einfach - es ist eine wunderschöne Panoramastrecke, es wäre so schade, das nicht zu nutzen.“
21. Verbindung zwischen Rheinböllen und Dichtelbach (Janismühle): „Entlang der Janismühle über die Autobahnbrücke in Richtung Dichtelbach“, „Bessere Alternative, um nach Dichtelbach zu kommen als Dichtelbacher Straße von Rheinböllen aus, da autofrei. Kurzes Stück hinter Autobahnbrücke sehr steil, aber kurz. Weg teilweise matschig, nach Regen derzeit sehr dreckige Strecke.“
22. Verbindung von Rheinböllen nach Stromberg: „Ein Radweg auch in Richtung Stromberg wäre sehr wünschenswert. Beispielsweise die alte Poststraße (müsste auf Rheinböller Seite deutlich besser angebunden werden). Ein Weg im Tal halte ich nur für sinnvoll, wenn er nicht auf der viel befahrenen Straße dort verläuft.“ „Der Ausschuss ist der Auffassung, dass diese Strecke nicht nur für das Radwegkonzept interessant ist, sondern dass hier auch ein schöner Radtourweg entstehen könnte. Die Verwaltung wird gebeten, einen Vorschlag hierfür auszuarbeiten.“

Fazit Fehlende Verbindungen

- ➔ Hilfreiche Rückmeldungen mit Angaben zu vorhandenen Wegen
- ➔ Mehrfach genannte Verbindungen sind sehr gefragt
- ➔ Ohlweiler wirkt als Knotenpunkt, von dem aus Dörfer in viele Richtungen angefahren werden können
- ➔ Verbindungen zwischen Rheinböllen und Simmern sind sehr gefragt
- ➔ Große Steigungen wurden oft als Gefahrenquelle angegeben
- ➔ Mitführung auf Landstraßen wird als sehr gefährlich angegeben

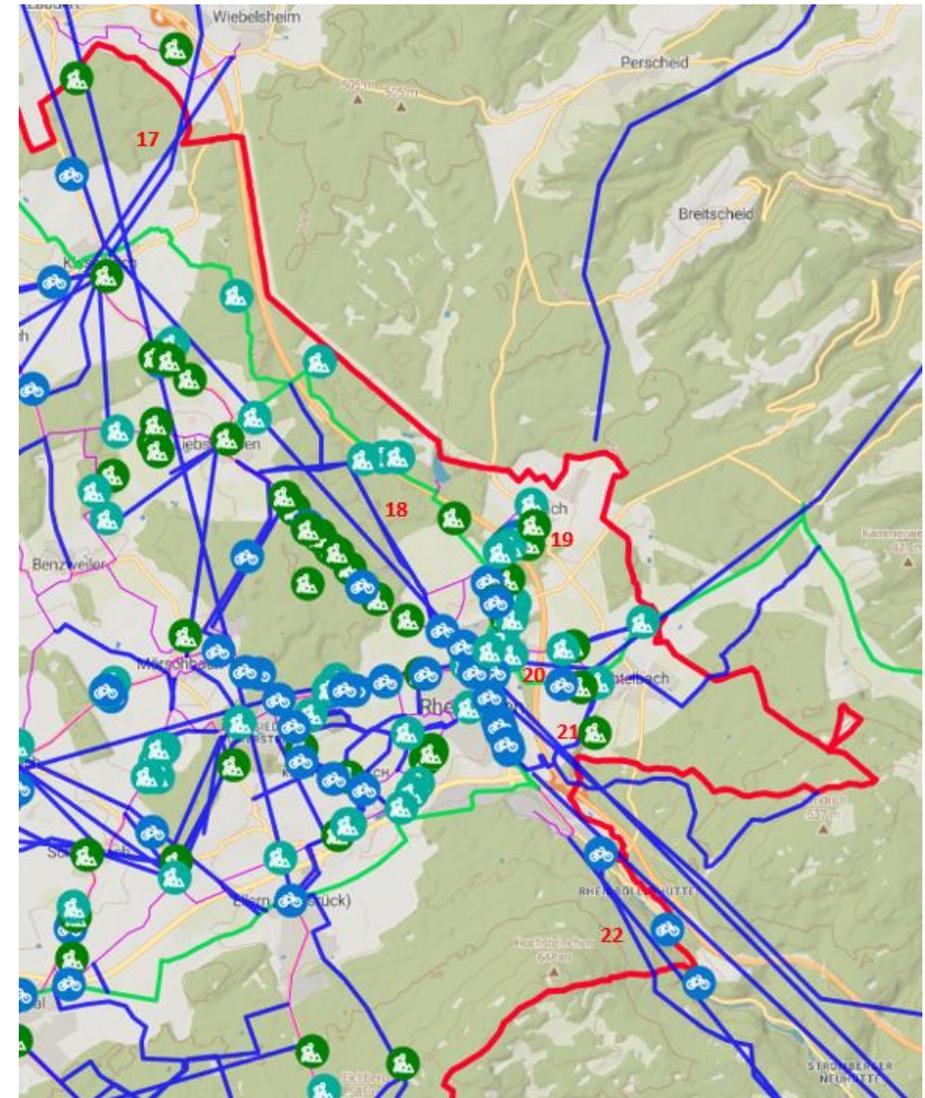


Abbildung 23: Bessere Alternativen 17 - 22 und Geo-Budgetierung Wegebaumaßnahmen



Geo-Budgetierung

Im Zuge einer sogenannten Geo-Budgetierung wurden die Teilnehmenden zu einem Gedankenexperiment eingeladen: „Du bist Bürgermeister*in deiner Gemeinde. Welche Maßnahmen würdest du in den ersten zwei Jahren finanzieren wollen?“. Hierzu konnte virtuell ein Budget von einer Millionen Euro auf verschiedene Projekte, wie den Neu- und Ausbau von Radwegen, die Markierung von Schutzstreifen oder die Errichtung von Sammelgaragen, Mobilitätsstationen und Anlehnbügel, aufgeteilt werden. Die einzelnen Maßnahmen waren mit den jeweilig abgeschätzten Kosten versehen und konnten auf der Karte an gewünschte Orte gesetzt werden. So konnten die Teilnehmenden priorisieren, welche Maßnahmen ihrer Meinung nach in welchen Bereichen am sinnvollsten sind.

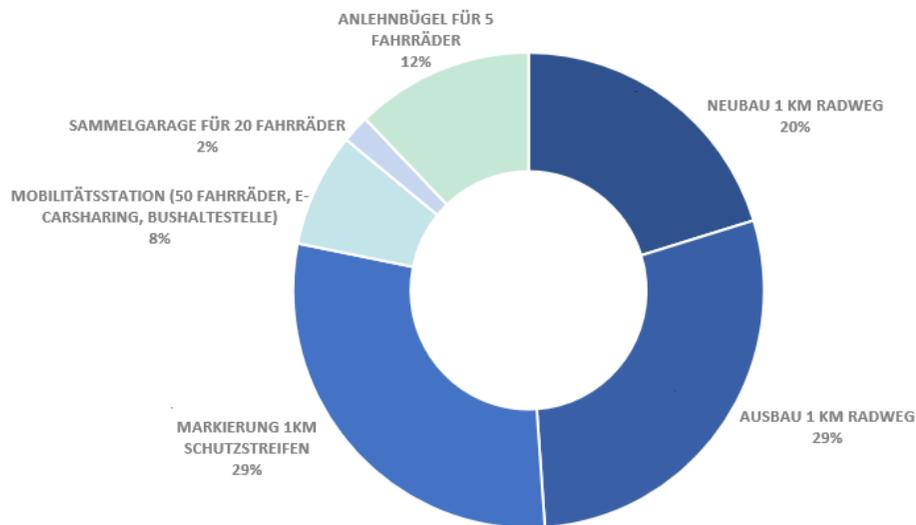


Abbildung 24: Anteil der Maßnahmen am ausgegebenen Gesamtbudget pro Antwort

Insgesamt wurden knapp 80 % des im Planspiel vorgegebenen Budgets für den aktiven Radverkehr eingeplant. Mit jeweils knapp 30 % wurden der Aus-

bau von Radwegen und die Markierung von Schutzstreifen priorisiert. Darauf folgt der Neubau von Radwegen mit 20 %. Der „stehende Radverkehr“ wird im Gesamtbudget nur mit etwa 20 % bedacht.

Radwegeausbau

Der Großteil des zur Verfügung stehenden Budgets wurde bei der Verbesserung des Radwegenetzes eingeplant. Dabei sind der Ausbau bereits bestehender Wege und die Markierung von Schutzstreifen priorisiert worden. Dieses Ergebnis zeigt, dass zwar schon viele Wege bestehen, diese allerdings in der Nutzung zu gefährlich sind. Die Stellen für die Verbesserung des Radwegenetzes (siehe Abbildung 25) deckt sich größtenteils mit den angegebenen Unfall- und Gefahrenstellen (siehe Abbildung 5).

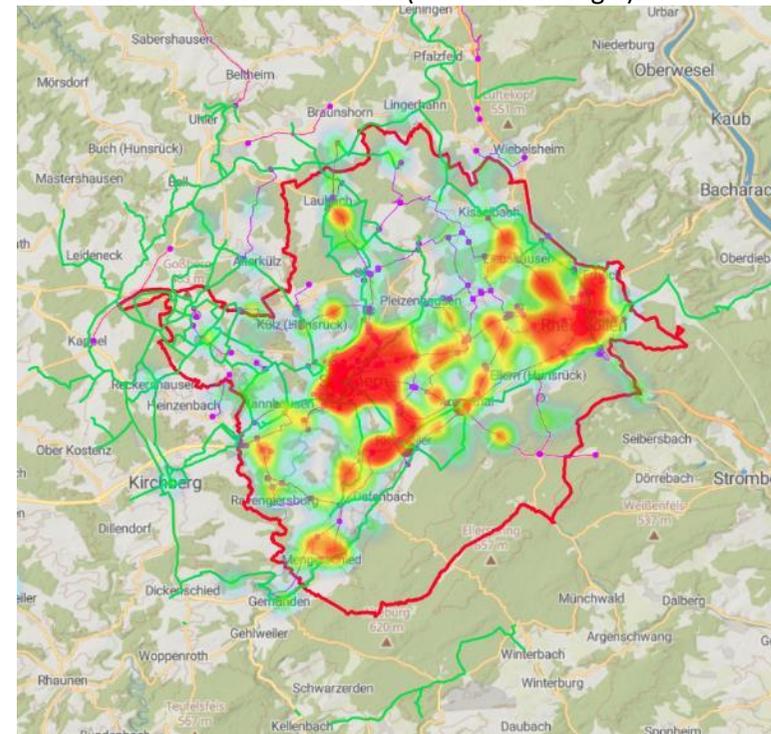


Abbildung 25: Hotspots im Planspiel vorgeschlagener Wegeinfrastruktur (Neubau, Ausbau und Markierung)



Insgesamt wurden im Planspiel knapp 500 km Radweg neu gebaut oder aufgewertet (siehe Abbildung 14).

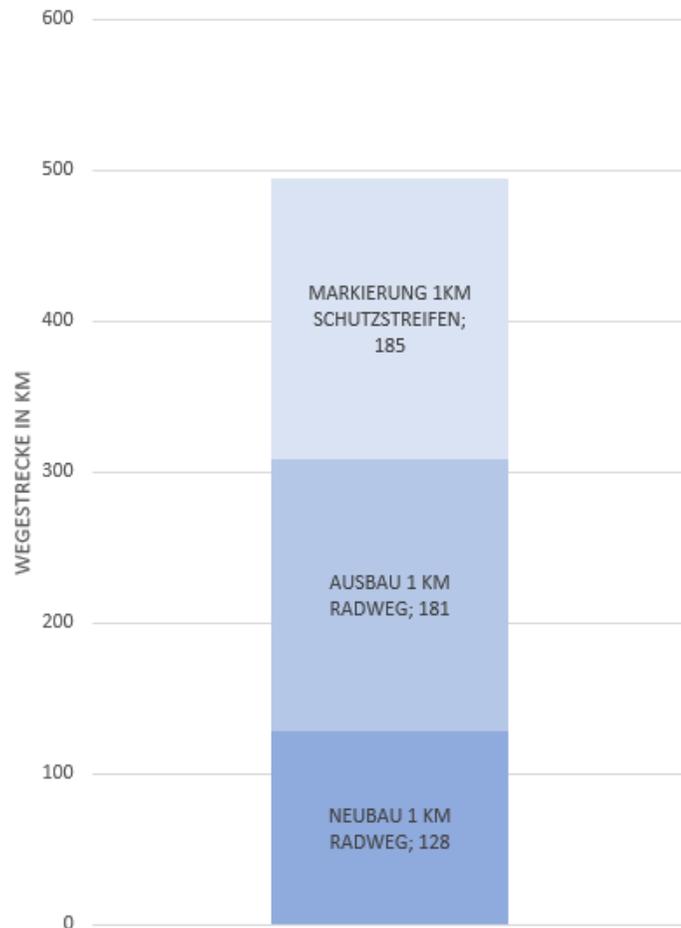


Abbildung 26: Länge der im Planspiel verbesserten Radstrecke durch Aus-/Neubau und Markierung in Kilometern

Abstellanlagen

Der „ruhende“ Radverkehr wurde im Planspiel nur mit etwa 20 % des Budgets berücksichtigt, die Standorte wurden überwiegend dort gewählt wo zuvor schon angegeben wurde, dass Abstellanlagen benötigt werden (Vergleiche Abbildung 27 und Abbildung 17).

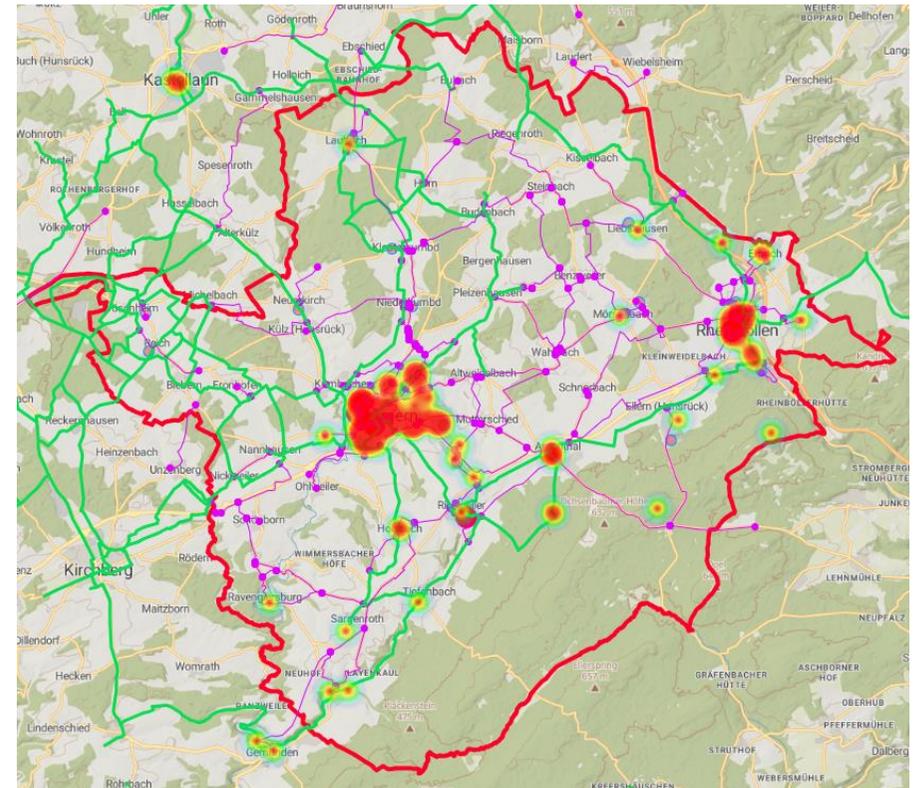


Abbildung 27: Hotspots für gewünschte Abstellanlagen



Zwar wurden die Anlehnbügel am häufigsten ausgewählt, allerdings bieten diese nur sehr wenige Stellplätze pro Standort. Überwiegend wurden diese innerorts geplant, wobei die Standorte in Simmern sehr verstreut liegen. Teilweise werden die Anlehnbügel aber auch an Seen außerorts oder an Knotenpunkten des Radnetzes platziert.

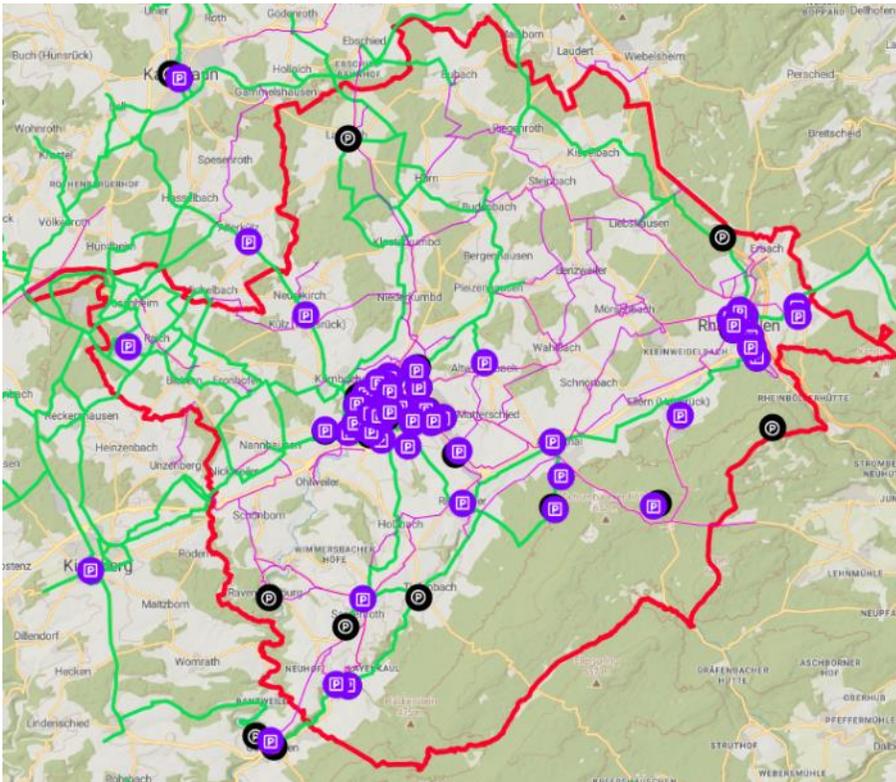


Abbildung 28: gewünschte Standorte für Anlehnbügel

Die Sammelgaragen wurden am wenigsten ausgewählt und nur in Rheinböllen und Simmern geplant. Die Standorte beschränken sich auf Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeitanlagen.

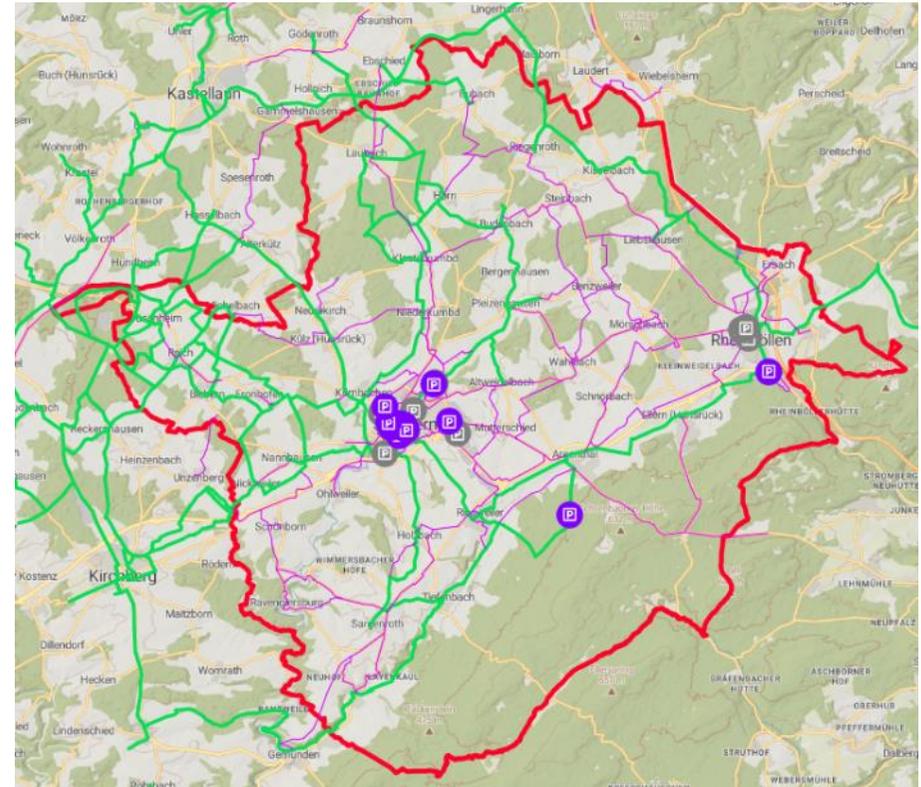


Abbildung 29: gewünschte Standorte Sammelgaragen

Mit fast 50 Standorten, an denen Mobilitätsstationen geplant wurden, entstehen mit 2.450 die meisten neuen Stellplätze für Fahrräder. Die Mobilitätsstationen wurden weiträumiger verteilt, sodass in den Dörfern die allgemeine Infrastruktur verbessert wird.

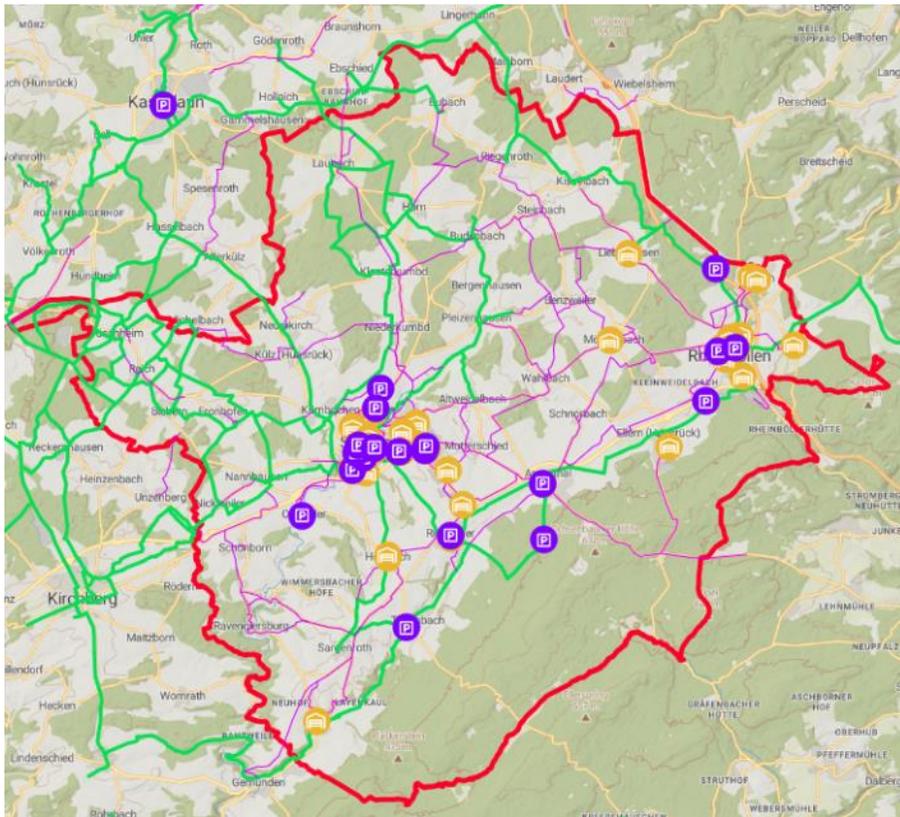


Abbildung 30: gewünschte Standorte Mobilitätsstationen

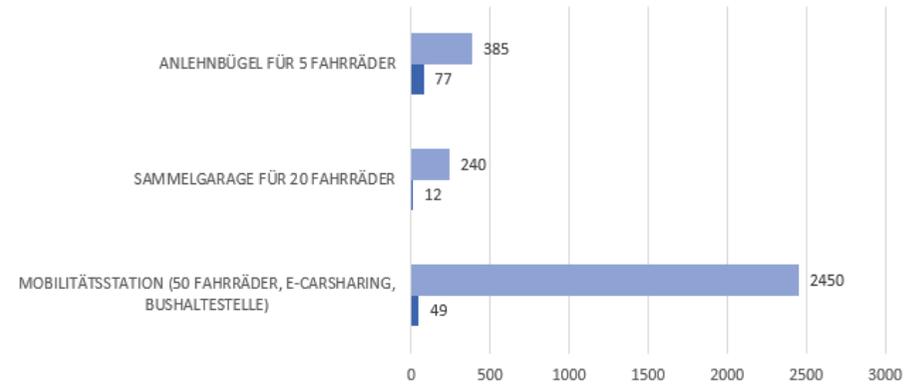


Abbildung 31: Anzahl der Nennungen (dunkelblau) und der Stellplätze (hellblau)

Fazit Geo-Budgeting

- ➔ Die Geplante Verbesserung des Radwegenetzes deckt sich überwiegend mit Unfall- und Gefahrenstellen
- ➔ Größter Anteil des Budgets geht an Ausbau von Radwegen, passend zu häufigstem Gefahregrund (schlechter Zustand der Radwege)
- ➔ Anlehnbügel sollen flächendeckend zur Verfügung stehen, Sammelgaragen an zentralen Orten
- ➔ Mobilitätsstationen sollen für eine allgemein bessere Infrastruktur sorgen