

Stadt Idar-Oberstein

Mobilitätskonzept zur bestmöglichen Integration des Alltagsradverkehrs

Erläuterungsbericht



Stadt Idar-Oberstein

Mobilitätskonzept zur bestmöglichen Integration des Alltagsradverkehrs

Erläuterungsbericht

Auftraggeber: Stadtverwaltung Idar-Oberstein, Tiefbauamt

Auftragnehmer: Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Bearbeitung: Heike Prahlw
Celina Feder
Jakob Groß

Hannover, im März 2023

Inhalt

1	Ausgangslage und Zielsetzung	2
2	Gründe zur Förderung des Radverkehrs	4
3	Derzeitige Situation zum Radfahren in Idar-Oberstein	9
4	Online Umfrage zur Bürgerbeteiligung	15
5	Netzkonzeption	21
5.1	Grundsätze	21
5.2	Vorgehen und Struktur des Radverkehrsnetzes	22
6	Maßnahmenkonzeption	26
6.1	Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs	26
6.1.1	Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen	29
6.1.2	Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten	43
6.1.3	Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen	50
6.2	Generelle Handlungsschwerpunkte für Idar-Oberstein	57
6.3	Gesamtüberblick Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur	76
7	Fahrradparken (inkl. Bike+Ride)	84
7.1	Anforderungen an Abstellanlagen	84
7.2	Fahrradparken in Idar-Oberstein	88
8	Umsetzungsstrategie und Fazit	93
A	Anhänge	98
A1	Dokumentation Workshop	98
A2	Ergebnisse Online-Beteiligung	108

1 Ausgangslage und Vorgehen

Die Stadt Idar-Oberstein mit rund 31.000 Einwohnerinnen und Einwohnern in insgesamt 13 Stadtteilen, ist eine kreisangehörige Stadt im Landkreis Birkenfeld in Rheinlandpfalz. Idar-Oberstein ist ein Mittelzentrum mit zwei historisch gewachsenen Kernstadtteilen Oberstein an der Nahe und Idar am Idarbach.

Diese beiden großen Flusstäler von Nahe und Idarbach bilden auch zugleich die Hauptachsen des städtischen Verkehrsnetzes zur Anbindung der Kernstädte und der angrenzenden Stadtteile, die in kleinen Seitentälern oder auf Anhöhen gelegen sind. Außerhalb der Flusstäler besteht in Idar-Oberstein eine eher bewegte und für den Radverkehr anspruchsvolle Topografie.

Der Radverkehr gewinnt zur Sicherung der Alltagsmobilität und im Freizeitverkehr deutschlandweit zunehmend an Bedeutung – nicht zuletzt aufgrund kontinuierlich steigender Pedelec-Nutzung. Somit gewinnen das Fahrrad bzw. Pedelec zunehmend auch in topographisch bewegten Räumen immer häufiger an Bedeutung.

Das vorliegende Mobilitätskonzept dient als Gesamtkonzeption dem Ziel, den Radverkehr zielstrebig und nachhaltig zu fördern und die Sicherheit beim Radfahren zu erhöhen. Dies soll in erster Linie durch die Ertüchtigung eines attraktiven und sicheren Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr im Stadtgebiet gelingen, das die einzelnen Ortsteile verbindet und auch die Nachbarkommunen anbindet. Neben den zu definierenden Anforderungen an das Radfahren in Idar-Oberstein muss dabei auch die topographische Lage mit den engen Tälern und anspruchsvollen Steigungen berücksichtigt werden, aus denen sich verkehrsräumliche und somit auch verkehrliche Zwangspunkte ergeben.

Ein Schwerpunkt des Konzeptes liegt auf dem Ausbau einer anforderungsgerechten Infrastruktur zum Radfahren für den Alltags- und Freizeitradverkehr. Daneben finden auch die Verkehrsströme des ÖPNV, Kfz-Verkehr, Fußgänger sowie der ruhende Verkehr und auch deren zwingende Raumbedarfe Berücksichtigung.

Zielsetzung und Aufgabenstellung des zu erarbeitenden Mobilitätskonzeptes sind dabei,

- die bestehende Situation zum Radfahren unter dem Aspekt der angestrebten Förderung und Sicherung des Radverkehrs aufzunehmen und zu bewerten,
- auf Grundlage einer Definition von Quellen und Zielen des Radverkehrs ein den zukünftigen Anforderungen und Entwicklungen entsprechendes gesamtstädtisches Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr zu entwickeln, dies mit dem großräumigen Radwegenetz Rheinland-Pfalz abzustimmen und dabei auch die Nachbarkommunen anzubinden,
- den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs unter Berücksichtigung des aktuellen Erkenntnisstandes zum Radfahren (aktuelle Regelwerke, StVO) und der

zunehmenden Nutzung von Pedelecs aufzuzeigen und dessen Kosten abzuschätzen,

- die Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsformen, wie z.B. dem ÖPNV (u.a. über Bike+Ride) sowie dem Fußverkehr zu berücksichtigen sowie
- die Politik, Fachverbände, Bürgerinnen und Bürger an der Konzepterstellung zu beteiligen und für die zukünftige Radnutzung zu motivieren.

Insgesamt sind im Rahmen der Bearbeitung die „Leistungsbilder Radverkehrskonzept“ des Landesbetriebs Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz einzubeziehen. Mit der Handlungsstrategie zur Förderung des Radverkehrs soll

- eine Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung der Stadt Idar-Oberstein in Hinblick auf die Erstellung von Investitionsprogrammen und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln gegeben werden und
- die Einordnung der Maßnahmen in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen, städtebaulichen und klimafördernden Aktivitäten der Stadt ermöglicht werden.

Das Konzept ist in enger Abstimmung mit der Stadt Idar-Oberstein entwickelt und im politischen Raum vorgestellt. Die Wünsche sowie Anregungen aus der Bevölkerung wurden über eine Online-Befragung und einem Bürger-Workshop einbezogen.

2 Potenziale und Zielsetzung

Als oberste Zielsetzung des Radverkehrskonzeptes wird die Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit für den Radverkehr sowie die verstärkte Nutzung des Fahrrades im Alltags- und Freizeitradverkehr gesehen. Zur Erreichung dieser Ziele wird neben der Wegeinfrastruktur auch die Verknüpfung der Verkehrsarten sowie die Auswirkungen der Maßnahmen für den Radverkehr auf andere Verkehrsarten berücksichtigt.

2.1 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die verstärkte Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel bietet neben den klimatischen Aspekten eines umweltschonenden kommunalen Verkehrs auch soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile. Mit einer konsequenten systematischen Radverkehrsförderung können diese positiven Effekte insbesondere dann greifen, wenn es gelingt, im Binnenverkehr vermeidbare Pkw-Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen.

Die Vorteile einer Fahrradförderung werden auch im Nationalen Radverkehrsplan 2030 (NRVP 3.0) der Bundesregierung eingehend dargelegt.

Die nachfolgende Themen- und Literaturlauswahl zeigt einige der zahlreichen Vorteile des Radfahrens beispielhaft auf:

Fahrradnutzung im gesellschaftlichen Wandel

- Die Menschen legten 2017 jeden Tag 28 Mio. Wege und 112 Mio. Kilometer mit dem Fahrrad zurück. Ein Weg mit einem konventionellen Fahrrad war im Durchschnitt 3,7 Kilometer lang, mit dem Pedelec 6,1 Kilometer. Insgesamt nutzten die Menschen das Fahrrad für 11 % ihrer Wege.

Die Radnutzung nimmt besonders in großen Städten und Gemeinden zu, wohingegen sie auf dem Land stagniert: Die Menschen nutzten in den Metropolen, Regiopolen und Großstädten für 15 % ihrer Wege das Fahrrad. In kleinstädtischen und dörflichen Räumen kam es nur bei 7 % der Wege zum Einsatz.¹

- Derzeit zeichnet sich in der Gesellschaft ein Wandel bezüglich der bevorzugten Mobilitätsformen ab. Die gestiegene Wertschätzung des Fahrrades in der Gesellschaft zeigt sich auch an den steigenden Verkaufspreisen für dieses Verkehrsmittel:²

Insgesamt liegt der Fahrradbestand in Deutschland in 2021 bei 81 Millionen

¹ Nobis, Claudia (2019)
https://elib.dlr.de/133559/1/MiD2017_Analyse_zum_Rad_und_Fussverkehr.pdf

² https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/ZIV_Marktdatenpraesentation_2022_fuer_Geschaeftsjahr_2021.pdf

Stück. Zumindest statistisch verfügen nun fast jede*r Bundesbürger*in über ein Fahrrad. Es ist und bleibt damit das Verkehrsmittel mit den meisten Fahrzeugen im Bestand. Die nun 8,5 Millionen vorhandenen Pedelecs machen das Elektrofahrrad zu einer bedeutenden Option im Pendelverkehr und in der Freizeit. Der Bestand an elektrounterstützten Fahrrädern liegt beim 25-fachen des Bestandes elektrounterstützter Pkw.³

Das Fahrrad eröffnet allen Bevölkerungsgruppen fast jeden Alters eine eigenständige Mobilität

- Fast jeder kann das Fahrrad als preisgünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel nutzen. In einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt können sich auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen auf dem Fahrrad leichter und sicherer bewegen. Sie sind in geringerem Maß darauf angewiesen, sich von anderen mit dem Auto fahren zu lassen.
- Vor allem auch in Bezug auf den anstehenden demografischen Wandel ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein bei der Sicherung der Mobilität und damit der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Es werden zunehmend mehr rüstige Senior*innen – auch aus Gründen der Gesundheitsförderung – mehr Wege mit dem Rad zurücklegen, und dabei verstärkt auch Pedelecs nutzen. Die starke Zunahme der Nutzung von elektrounterstützten Zweirädern im gesamten Bundesgebiet zeigt, dass diese Entwicklung schon in hohem Maße greift.
- Aus der Etablierung von Pedelecs und der zusätzlichen Nutzung von Radwegen durch Lastenräder und Räder mit Anhänger ergibt sich jedoch ein höherer Komfortanspruch auf zügiges Fahren und damit hohe Anforderungen an sichere Radwege, Radverkehrsführungen bzw. attraktive Routen mit ausreichenden Platzverfügbarkeiten abseits von Hauptverkehrsstraßen (z. B. Fahrradstraßen) sowie an Abstellanlagen.

Das Fahrrad bietet eine sehr kosteneffiziente Form der Mobilität in den Städten und sichert die Funktionsfähigkeit des notwendigen Wirtschaftsverkehrs

- Nach Untersuchungen in deutschen Großstädten führen 40-50 % der Autofahrten über eine Strecke von weniger als fünf Kilometer Länge.⁴ Sie liegen damit in einem Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad von Haus zu Haus oft sogar Reisezeitvorteile hat. Durch die zunehmende Bedeutung von Pedelecs haben die zurückgelegten Wegelängen in den letzten Jahren

³ Zweirad Industrieverband (ZIV) 2021 https://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_ZIV_Fahrrad-_und_E-Bike_Markt_2021.pdf

⁴ Umweltbundesamt (2021) <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens>

überdurchschnittlich zugenommen.⁵ Mit zusätzlichen Reisezeitgewinnen durch den Ausbau der Radinfrastruktur und Radschnellverbindungen kann dieses Potenzial deutlich erweitert werden. Weitere Entfernungsbereiche können insbesondere auch durch eine gute Verknüpfung von Rad und ÖPNV erschlossen werden.

- Die Investitionskosten für Radverkehrsanlagen bzw. zur Herrichtung durchgängiger Radrouten und deren Pflege sind im Vergleich zu den Wegekosten anderer Verkehrsarten - wie z. B. Kfz - in Bezug auf die Fahrleistung ausgesprochen günstig. Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrradnutzung sind häufig relativ schnell realisierbar.
- Eine Verlagerung des Anteils von Pkw-Kurzstreckenfahrten auf den Radverkehr entlastet nicht nur die Straßen, sondern auch den Parkraum in der Ortsmitte. Außerdem können Kosten für den Ausbau und die Unterhaltung der Kfz-Infrastruktur in erheblichem Ausmaß eingespart werden. Insbesondere eine Reduktion des Kfz-Verkehrs in der Spitzenzeit kann Ausbaunotwendigkeiten an Knotenpunkten oder die Signalisierung eines Knotens vermeidbar machen. Auch durch die Vermeidung sonst erforderlicher Kapazitätserhöhungen für Pkw-Stellplatzanlagen können die Städte Einsparungen erzielen.

Das Fahrrad ist das ideale städtische Verkehrsmittel

- Der Radverkehr benötigt zum Fahren und Parken im Vergleich zum Autoverkehr nur wenig Platz. So können auf der Fläche eines einzelnen Pkw-Stellplatzes 8 bis 10 Räder abgestellt werden.
- Radfahrende tragen zur Belebung des Straßenbildes und zur Steigerung der sozialen Kontrolle bei, denn sie sind für andere „sichtbare“ Verkehrsteilnehmende. Fahrräder spielen immer mehr auch als Statussymbole und als Ausdruck urbaner Lebensstile eine Rolle.
- Radfahren spart dem Nutzenden Zeit und Geld. Es ist individuell und zeitlich flexibel. Im innerstädtischen Verkehr bis etwa 5 km ist das Fahrrad dem Auto von Haus zu Haus zeitmäßig oft überlegen.
- Das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel für alle Jahreszeiten und auch für unterschiedliche Witterungsbedingungen. Selbst im Winter nimmt der Alltagsradverkehr - entgegen verbreiteten Einschätzungen - nur geringfügig gegenüber durchschnittlichen Sommermonaten ab.
- Durch die seit einigen Jahren zu verzeichnenden positiven Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität bei Zweirädern sind Pedelecs immer mehr, nicht nur

⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2019: Mobilität in Deutschland – MiD 2017. Ergebnisbericht.

in topografisch bewegten Regionen oder für längere Fahrten (z. B. zum Arbeitsplatz), anzutreffen.

- Bike+Ride-Plätze erweitern den Einzugsbereich von Bussen und Bahnen im Vergleich zu einem fußläufigen Einzugsbereich. Im Vergleich zum Park+Ride für Pkw-Nutzende liegen die Investitionskosten für die Fahrradabstellbereiche deutlich niedriger.

Das Fahrrad ist ein Wirtschaftsfaktor

- Das Fahrrad ist ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der zur Stabilisierung und Förderung lokaler und regionaler Wirtschaftsstrukturen beiträgt. Dieses Potenzial ist bei weitem noch nicht ausgeschöpft.
- Deutschlands Fahrradwirtschaft profitiert von der Radverkehrsförderung und gibt mit ihren Innovationen, Produkten und Dienstleistungen Impulse für eine höhere Fahrradnutzung.
- Radfahrende stärken den innerstädtischen Einzelhandel. Mehrere Studien zeigen auf, dass die Rad fahrende Kundschaft eher vor Ort einkauft und damit die gewachsenen Einzelhandels-Standorte stärkt.⁶ Durch die zunehmende Verbreitung von Lastenrädern und Anhängern auch im Zusammenhang mit Elektromobilität und entsprechenden Ausleihmöglichkeiten sowie der damit einhergehenden Vereinfachung des Lastentransportes ist eine Steigerung des Einkaufsverkehrs mit dem Fahrrad zu erwarten. Dieses Potenzial wird durch den Einzelhandel und Stadtmarketinggesellschaften bislang allerdings häufig noch beispielsweise hinsichtlich Liefermöglichkeiten oder anforderungsgerechten Abstellplätzen nicht ausreichend genutzt.
- Der Fahrradtourismus gewinnt weiter an Bedeutung und hat sich in vielen Regionen als wichtiger Wirtschaftsfaktor erwiesen. Seit bekannt ist, dass Fahrradtouristen im Schnitt mehr Geld vor Ort ausgeben als Autoreisende und in manchen Regionen ein erheblicher Teil der Übernachtungen auf Fahrradtouristen entfällt, werden diese zunehmend umworben.⁷

Regelmäßiges Radfahren ist gesund

- Regelmäßiges Radfahren beugt Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems vor und trägt zur Vermeidung von Übergewicht sowie zur Stärkung des Immunsystems bei. Nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation (WHO) kann schon eine halbe Stunde täglichen Radfahrens, sei es auf dem Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder in der Freizeit, den Blutdruck senken, psychischen

⁶ <https://www.adfc-sachsen.de/788-radfahrer-sind-die-besseren-kunden>

⁷ adfc (2021) <https://www.adfc.de/artikel/adfc-radreiseanalyse-2021>

Stress abbauen und das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen verringern. Radfahren verbessert die funktionelle Leistungsfähigkeit des Organismus und schont die Gelenke.

- Kinder, die das Fahrrad regelmäßig zum Spiel und zur Fortbewegung nutzen, entwickeln besser als häufig mit dem Pkw gefahrene Kinder Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn.
- Eine verbesserte Gesundheit und ein höheres subjektives Wohlbefinden kommen auch den Unternehmen zugute. In Betrieben, die die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg unterstützen, sank die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeitenden, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kamen, deutlich. Dementsprechend reduzierten sich auch die Krankheitskosten für Betriebe und Krankenkassen. Durch regelmäßiges Radfahren werden durch die positiven Gesundheitseffekte zusätzlich die gesellschaftlichen Kosten minimiert. Dies wurde in Studien in Norwegen und Finnland belegt.⁸

Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umweltschutz

- Radfahren ist leise, verbraucht keine fossile Energie und belastet die Umwelt nicht mit Schadstoffen. Es ist neben dem zu Fuß gehen die stadtvträglichste Fortbewegung. Damit trägt es zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Erreichung der Reduktionsziele bei Schadstoffen bei.
- Deutschland hat sich in seinem Klimaschutzplan verpflichtet, seine Treibhausgas-Emissionen um rund 40 % zu mindern. Der Straßenverkehr war mit Stand 2019 für über 18 % der bundesweiten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich.⁹ Um die Treibhausgas-Emissionen zu senken ist es daher sinnvoll, Fahrten des Pkw-Verkehrs auf den Umweltverbund zu verlagern. Der Verkehrsträgervergleich des Umweltbundesamtes zeigt, dass durch Rad- und Fußverkehr rund 140 g Treibhausgas-Emissionen pro Personenkilometer gegenüber dem Pkw eingespart werden können.¹⁰

⁸ https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Betriebliche_Radverkehrsfo__776_rderung_BW-1.pdf

⁹ Umweltbundesamt.de: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltigemobilitaet/radverkehr#gtgt-umweltfreundlich-und-klimaschonend>

¹⁰ https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr_grafik

2.2 Derzeitige Situation zum Radfahren in Idar-Oberstein

Im Stadtgebiet Idar-Oberstein wird die Fahrradnutzung stark von der jeweiligen Topographie innerhalb und zwischen den einzelnen Ortsteilen (Algenrodt, Enzweiler, Georg-Weierbach, Götschied, Hammerstein, Idar, Kirchenbollenbach, Mittelbollenbach, Nahbollenbach, Oberstein, Regulshausen, Tiefenstein, Weierbach) bestimmt. Mit Steigungen von bis zu 12 % können die Verbindungen zum Teil nur mit großem Kraftaufwand radfahrend zurückgelegt werden. Demgegenüber nimmt die Nutzung von elektrounterstützten Fahrrädern (Pedelecs) generell in Deutschland, aber vor allem auch in topografisch eher stärker bewegten Gegenden rasant zu. Damit gewinnt der Radverkehr zur Sicherung der Alltagsmobilität und im Freizeitverkehr auch hier zunehmend an Bedeutung.

In Idar-Oberstein dominiert derzeit aber grundsätzlich noch das Auto. Innerorts gibt es nur wenige Radverkehrsanlagen, die meist auch nicht durchgängig bestehen und häufig durch fehlende Bordabsenkungen oder geringen Breiten nur mäßig gut nutzbar sind. Meist wird der Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 50 geführt. In den Wohngebieten gilt gelegentlich Tempo 30, wodurch die Führung im Mischverkehr verträglich möglich ist. Allerdings ist die Oberflächenbeschaffenheit in den Wohngebieten häufig mäßig bis stärker eingeschränkt.

Eigenen Beobachtungen zu folge nutzen in der Realität die wenigen derzeit schon Radfahrenden vielfach die Gehwege, da sie sich hier als sicherer als auf der Fahrbahn führen. Die Gehwege sind vereinzelt auch für den Radverkehr freigegeben, sind in den meisten Fällen jedoch zu schmal und durch Hindernisse (parkende Kfz, Mülltonnen, etc.) oder Verschmutzung (z.B. durch Glasscherben) zusätzlich nur eingeschränkt nutzbar. Dies gilt vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen mit viel Kfz-Verkehr.



Abb. 2-1: links: Gehweg, Radverkehr frei im Zuge Hauptstraße, , Radverkehrsanlage in unzureichende Breite, Weierbacher Straße

Zur Anbindung der einzelnen Ortsteile untereinander bestehen überwiegend klassifizierte Straßen, die meist über keinen straßenbegleitenden Radweg verfügen.

Auch innerorts sind an Hauptverkehrsstraßen trotz Erfordernis zum Teil keine Radverkehrsanlagen vorhanden.



Abb. 2-2: Fehlende Radverkehrsanlage außerorts, L175 (links) und innerorts, John- F.-Kennedy Straße (rechts)

In Idar-Oberstein sind eine Vielzahl von Einbahnstraßen vorhanden, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Damit ist die Durchlässigkeit des Straßennetzes für den Radverkehr erheblich eingeschränkt, was zu großen Umwegen führt.



Abb. 2-3: Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung Austraße (links) und Wasenstraße (rechts)

Auch Belagsschäden sowie unzureichende Belagsqualitäten schränken die Nutzung von Verbindungen für den Radverkehr, vor allem in Wohngebieten, ein. Auch entlang von Schulwegen wurden Asphalt Schäden festgestellt.



Abb. 2-4: Belagsschäden Heinzenwies (Zufahrt Gymnasium) (links) und Andreastraße (rechts)

Im Zuge von Wegeverbindungen schränken Poller mit einer zu geringen Durchlassbreite, ungünstig positionierte Verkehrsschilder und Schranken die nutzbare Breite zusätzlich ein, wodurch auch ein hohes Risiko für Alleinunfälle von Radfahrenden besteht.

Idar-Oberstein ist von vielen Kreisverkehren, vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen geprägt (überwiegend Mischverkehrsführung). Eigene Beobachtungen lassen den Schluss zu, dass seitens des Kfz-Verkehrs durchaus Rücksicht genommen wird, sei es hinsichtlich des Überholtempos oder -abstandes. Bei der Befahrung selbst fällt der hohe Anteil an Pedelecs auf, der von den eher mäßig vertretenen Radfahrenden genutzt wird.

Der Umfang an Fahrradabstellanlagen ist gering und konzentriert sich auf die Fußgängerzone und den Bahnhofsbereich. Die Qualität der Anlagen entspricht häufig nicht den gewünschten Anforderungen.



Abb. 2-5: Nicht-anforderungsgerechte Radabstellanlagen Fußgängerzone Hauptstraße (links), Bahnhof Fischbach-Weierbach (rechts)

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde auch der Wunsch nach abschließbaren Fahrradboxen oder einem Fahrradparkhaus am Bahnhof geäußert.

Die vorhandene Wegweisung für den Radverkehr ist eher lückenhaft und zum Teil irreführend. So befinden sich beispielsweise Wegweiser im linken Seitenraum, der jedoch als Fußweg vom Radverkehr nicht befahren werden darf.



Abb. 2-6: Radwegweisung auf Gehweg Jahnstraße (links), Radwegweisung entgegen Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr in der Fußgängerzone Hauptstraße (rechts)

An Bushaltestellen fehlen überwiegend Sitzmöglichkeiten, Überdachung und Fahrradabstellanlagen, was einer komfortablen Nutzung des ÖPNV bzw. eine Verknüpfung von Rad und ÖPNV entgegensteht.



Abb. 2-7: Haltestellenschild Tiefensteiner Straße (links), Haltestellenschild mit Sitzmöglichkeit Mittelbollenbacher Straße (rechts)

2.3

Zieldefinition

Um die modulare Entwicklung der Mobilität größtmöglich ausschöpfen zu können, ist es erforderlich, eine breite Akzeptanz einer neu geplanten und klimafreundlichen Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer*innen in der Bevölkerung zu erreichen und zu etablieren. Dabei kommt es darauf an, dass die Beseitigung der bestehenden Defizite konsequent angegangen und in den nächsten Jahren möglichst forciert wird. Dabei steht insbesondere die Stärkung des Radverkehrs im Fokus. Vor dem Hintergrund der eher kritischen Einschätzung der derzeitigen

Radverkehrsbedingungen durch die Radfahrenden müssen diese notwendigen Verbesserungen mit einer zielgruppenorientierten Öffentlichkeitsarbeit einhergehen.

Die grundlegenden Ziele des Mobilitätskonzeptes bzw. der Aktivitäten der Stadt Idar-Oberstein zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs in den nächsten Jahren, lassen sich in drei Oberpunkten zusammenfassen:

- **Steigerung der Fahrradnutzung, v.a. im Alltag und in der Freizeit**
- **Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Zukunft**
- **Gewährleistung von Spaß und Sicherheit beim Radfahren**

Steigerung der Fahrradnutzung, v.a. im Alltag und in der Freizeit

Der Radverkehrsanteil in Rheinlandpfalz generell liegt gemäß Radverkehrsentwicklungsplan Rheinlandpfalz 2030 (2021) eher niedrig (8 %), ist aber in den einzelnen Landkreisen und kreisfreien Städten sehr unterschiedlich. Eine Erhebung zur Fahrradnutzung bzw. zum Modal Split Radverkehr gibt es für die Stadt Idar-Oberstein nicht.

Die Grundstimmung zum Radfahren in Idar-Oberstein hat sich in den letzten Jahren verbessert. Immer mehr Menschen nutzen aus unterschiedlichen Gründen (u.a. Klimaschutz oder Gesundheit) das Rad. Auch die vermehrte Nutzung elektrounterstützter Räder ist ausschlaggebend für die positive Entwicklung. Die derzeit ständig steigenden Kraftstoffpreise und das generelle Bewusstsein zum Umdenken im Bereich Mobilität trägt sicherlich ebenfalls zu dieser positiven Entwicklung bei.

Durch die Einbeziehung wesentlicher Zielgruppen, z.B. Schüler*innen oder Berufspendelnde in die weitere Radverkehrsförderung können hier weitere vorhandene Potenziale genutzt werden. Als landesweites Ziel im Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz wird ein Radverkehrsanteil von 15 % bis 2030 genannt. Dazu sollte in Idar-Oberstein das Radfahren als „normale und gut nutzbare“ Fortbewegungsmöglichkeit gefördert und im Straßenbild generell etabliert werden. Ebenfalls die Verknüpfung bzw. Stärkung des ÖPNVs in dem Mobilitätskonzept ist essentiell.

Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes für die Zukunft

Das entwickelte und intensiv abgestimmte Radverkehrsnetz inkl. des aufgezeigten Handlungsbedarfes zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur stellt eine gute Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dar. Die Maßnahmen sollten sukzessive in den nächsten Jahren umgesetzt und vor allem der Radverkehr generell auch bei weiteren verkehrsplanerischen Aktivitäten einbezogen werden. Dazu sind entsprechende finanzielle und personelle Mittel auch im Haushalt vorzusehen und mögliche Förderprogramme zu nutzen.

Bei den Maßnahmen bzw. Netzbestandteilen ist auch die Anbindung der Bahnhalte bzw. wichtiger Busverbindungen berücksichtigt. Hier können durch geeignete Abstellanlagen auch die Potenziale für längere Alltagswege durch Verknüpfung von Rad und ÖV genutzt werden.

Kurzfristige Verbesserungen, z.B. in Form von Markierungslösungen, dem Einrichten von Fahrradstraßen, dem Öffnen von Einbahnstraßen oder punktuelle Belagsausbesserungen, sollten zügig angegangen werden. Auch das Thema anforderungsgerechte Abstellanlagen an wichtigen Zielen des Radverkehrs unterstützt die Nutzung des Fahrrades.

Bei allen Maßnahmen ist die zukünftig angestrebte Situation von u.a. mehr Radverkehr im Alltag und in der Freizeit, der verstärkten Nutzung elektrounterstützter Räder oder auch von Lastenrädern sowie Rädern mit Anhänger, in der Dimensionierung und Gestaltung der Infrastruktur zu berücksichtigen.

Somit könnte die Stadt ihre Absicht verdeutlichen, die Mobilität in Idar-Oberstein nachhaltig und zukunftsgerecht zu gestalten und die Wegeinfrastruktur auch für die nicht motorisierten Verkehre zu ertüchtigen.

Gewährleistung von Spaß und Sicherheit beim Radfahren

Sicherheit beim Radfahren wird durch eine anforderungsgerechte Wegeinfrastruktur auf der Strecke und v.a. auch in den Kreuzungsbereichen erreicht. Dabei sind nachvollziehbare und durchgängige Regelungen wesentliche Aspekte der Akzeptanz bei den Radfahrenden. Radfahren muss intuitiv sicher möglich sein, dabei unterstützen eindeutige Hinweise vor Ort (Beschilderung/Wegweisung, Markierung, etc.) und regelmäßige sowie wiederkehrende Informationen in unterschiedlichen Medien (Internet, Print, etc.).

Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit ausreichendem Vandalismus- und Diebstahlschutz tragen darüber hinaus ebenfalls zur Nutzung verkehrssicherer Räder bei und unterstützen somit auch die Verkehrssicherheit generell.

Spaß am Radfahren kann durch eine kontinuierliche offensive und für den Radverkehr werbende Öffentlichkeitsarbeit sowie Angebote für Service- und Dienstleistungen rund ums Rad unterstützt werden. Generell sollte das Radfahren innerhalb der Stadt auf kurzen Wegen einfacher und schneller sein, als die Nutzung des Kfz. Insbesondere die Schüler*innen stellen hier auch eine wichtige Zielgruppe dar. Sie sollten durch Angebote, Informationen, Mitmach-Aktionen, Selbsthilfe-Aktivitäten, etc. dazu motiviert werden, das Fahrrad verstärkt im Alltag und in der Freizeit zu nutzen und später auch – trotz Möglichkeiten zum Kfz-Selbstfahren – weiterhin gerne Rad fahren.

Eine weitere Zielgruppe stellen Berufstätige dar. Hier sind u.a. auch die Firmen gefragt, die Anreize (z.B. JobRad, Wettbewerbe) und Dienstleistungen (z.B. Reparatursets, Duschen und Umkleiden, Abstellanlagen, Ladestationen für E-Bikes) anbieten können, um unter ihren Beschäftigten die Nutzung des Rades zu fördern.

3 Bürgerbeteiligung

Zur Einbindung der Bevölkerung in die Konzepterstellung fanden ein Bürgerworkshop sowie eine Online-Umfrage statt.

Die Politik sollte ursprünglich über eine gemeinsame Radtour vor Ort über die Situation zum Radfahren informiert werden. Die Radtour konnte allerdings wegen Termenschwierigkeiten und ungünstigen Witterungsbedingungen nicht stattfinden.

Bürgerworkshop am 5. September 2022

Das Interesse der Bevölkerung am Workshop war sehr groß. Neben einem Input-Vortrag mit generellen Informationen zum Radfahren bzw. der Erarbeitung des Konzeptes konnten die Teilnehmenden ihre Wünsche und Anregungen in intensiven Diskussionen sowie an ausliegenden Plakaten einbringen. Die Diskussionen waren konstruktiv und durch viele gute Ideen und Wünsche geprägt (vgl. Dokumentationen im Anhang).



Abb. 3-1: Eindrücke vom Workshop am 5.9.2022 in Idar-Oberstein

Das Protokoll zum Bürgerworkshop, der in der Messehalle Idar-Oberstein stattfand, befindet sich im Anhang.

Online-Befragung

Die Online-Befragung wurde sowohl im Vorfeld des Befragungszeitraumes (12.03. bis 12.04.2022) als auch nochmals während des Zeitraumes durch die Stadtverwaltung über Presse und Internetseite beworben.

Im Rahmen der Befragung wurden neben soziodemografischen Angaben zu Geschlecht und Alter sowie die im Alltag vorrangig genutzten Verkehrsmittel (Häufigkeit, Wegezweck) auch die eigene Einschätzung der Teilnehmenden zum eigenen Fahrradfahrverhalten, die Empfindung der Verkehrssicherheit und Verbesserungswünsche in einem Freitextfeld thematisiert.

Der Fragebogen sowie die Auswertung der einzelnen Fragen sind dem Anhang zu entnehmen.

An der Befragung nahmen insgesamt 369 Personen teil, annähernd gleich viele Männer wie Frauen. Der Großteil der Teilnehmenden war zwischen 30 und 59 Jahre alt (n=225), einige Teilnehmende über 60 (n=62) bzw. unter 30 (n=36) (vgl. Abb. 3-2) und weitere 46 Personen gaben kein Alter an.

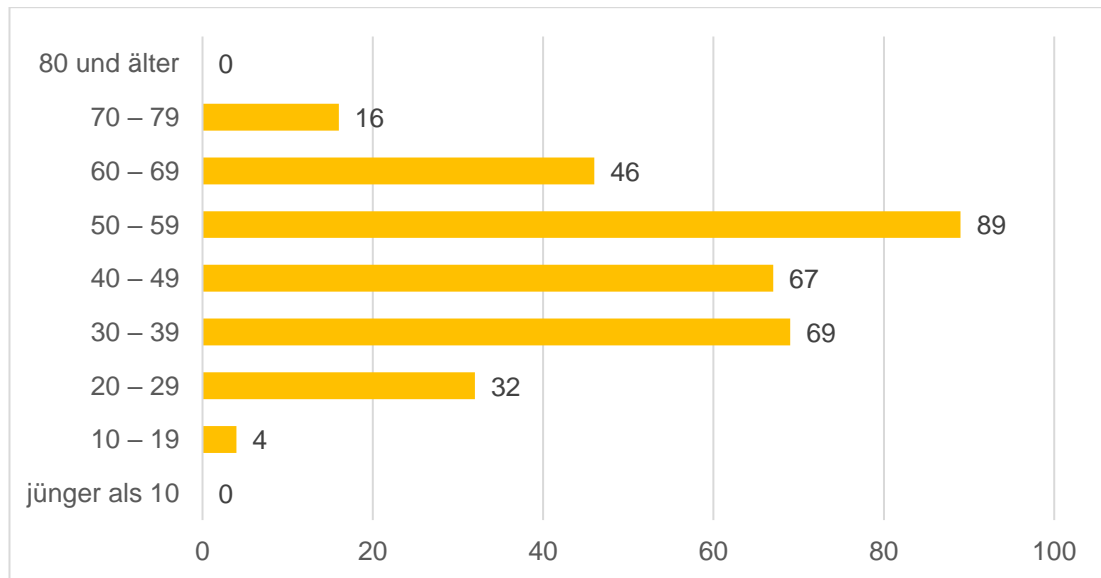


Abb. 3-2: Anzahl Teilnehmender nach Altersgruppen (n=369 (inkl. nicht beantwortet))

Als erste bzw. häufigstes Verkehrsmittelwahl nutzen die Teilnehmenden für ihre Fahren mit 77 % überwiegend den Pkw (inkl. Pkw-Mitfahrende). Lediglich 14 % gaben das Fahrrad oder das Pedelec als am häufigsten genutztes Verkehrsmittel an. Mit jeweils 3 % werden die Wege zu Fuß, mit dem ÖPNV oder sonstigen Verkehrsmitteln zurückgelegt.

Darüber hinaus wurde ebenfalls nach dem am zweit häufigsten genutzten Verkehrsmittel gefragt. Hier nannten 35 % der Teilnehmenden das Fahrrad bzw. das Pedelec, gefolgt von 28 % der Teilnehmenden, die die Wege zu Fuß zurücklegen. Allerdings nimmt auch der Anteil des Pkws mit 25 % erneut einen beachtlichen Stellenwert ein. Nur geringfügig wird der ÖPNV mit 8 % genutzt und weitere 2 % der Teilnehmenden legen die Wege mit sonstigen Verkehrsmitteln zurück (vgl. Abb. 3-3).

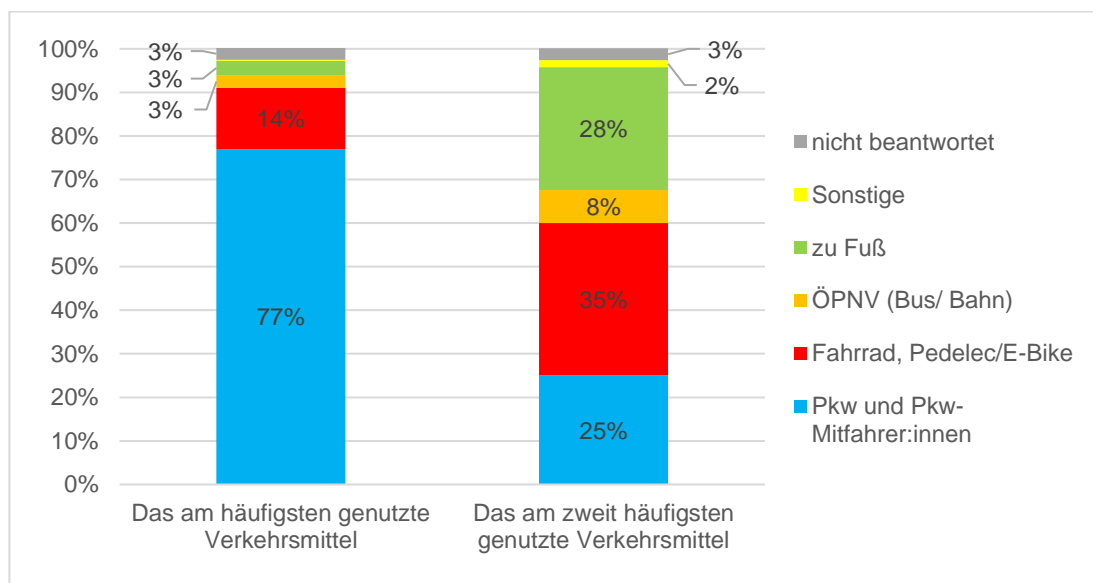


Abb. 3-3: Die im Alltag genutzten Verkehrsmittel nach Nutzungshäufigkeit (jeweils n=369 (inkl. nicht beantwortet))

Bezüglich der Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung wird bei dem am häufigsten genutzten Verkehrsmittel vielfach täglich (n=284) oder mehrmals wöchentlich (n=71) der Pkw genutzt. Lediglich zehn Personen gaben an, nur mehrmals im Monat bzw. seltener mit dem Pkw zu fahren. Das Fahrrad bzw. Pedelec dahingegen wird einzig von 30 Teilnehmenden täglich und von weiteren 20 mehrmals wöchentlich genutzt. Nur eine teilnehmende Person nutzt das Fahrrad bzw. Pedelec mehrmals im Monat. Bei der Nutzungshäufigkeit des am zweithäufigsten gewählten Verkehrsmittels wird an erster Stelle von lediglich vier Personen das Fahrrad bzw. Pedelec täglich genutzt. Von deutlich mehr Teilnehmenden wird es dahingegen mehrmals wöchentlich (n=56) oder mehrmals im Monat (n=44) genutzt. Insgesamt 23 Teilnehmende nutzen das Fahrrad bzw. Pedelec seltener. Im Gegensatz dazu gehen 27 Personen täglich und weitere 47 mindestens mehrmals in der Woche zu Fuß. Weitere 30 Teilnehmenden gehen Ihre Wege nur mehrmals im Monat oder auch seltener zu Fuß. Die Angaben der den Pkw als zweithäufigstes Verkehrsmittel-Nutzenden zeigen, dass auch hier das Verkehrsmittel vor allem täglich (n=28) oder mehrmalig wöchentlich (n=45) erfolgt. Lediglich 12 Personen nutzen den Pkw noch mehrmals im Monat und weitere 8 noch seltener.

Die Angaben lassen darauf schließen, dass die aus den Antworten abgeleiteten Schlussfolgerungen einerseits dazu dienen können, den Komfort und die Sicherheit für bereits häufiger Radfahrende zu erhöhen. Andererseits können aber auch Aussagen darüber getroffen werden, welche Angaben von Personen gemacht wurden, die bislang selten oder gar nicht Rad fahren.

Für das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, gaben die meisten der Teilnehmenden an, dieses für Einkaufszwecke zu nutzen. Danach folgen Arbeit, Freizeit und weitere Erledigungen. Dabei wurden von vielen der Teilnehmenden zwei

oder mehr Fahrtzwecke angegeben (vgl. Abb. 3-4). Während der Pkw in allen Wegezzwecken einen relativ hohen Anteil aufweist, ist bei Radfahrenden besonders der Freizeitanteil hervorzuheben.

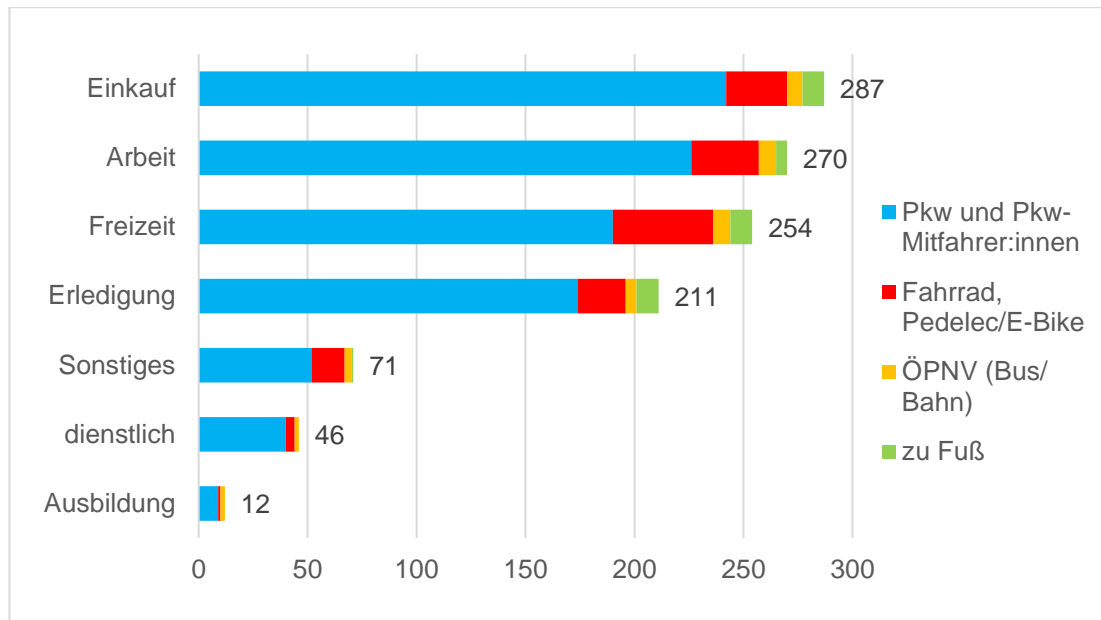


Abb. 3-4: Wegezzwecke der am häufigsten genutzten Verkehrsmittel (Mehrfachantworten möglich, n=1149)

Die Wegezzwecke, für das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel, liegen zum Großteil in der Kategorie Freizeit, gefolgt von Einkauf, Erledigungen und Arbeit. Auch hier wurden von vielen der Teilnehmenden zwei oder mehr Fahrtzwecke angegeben (vgl. Abb. 3-5).

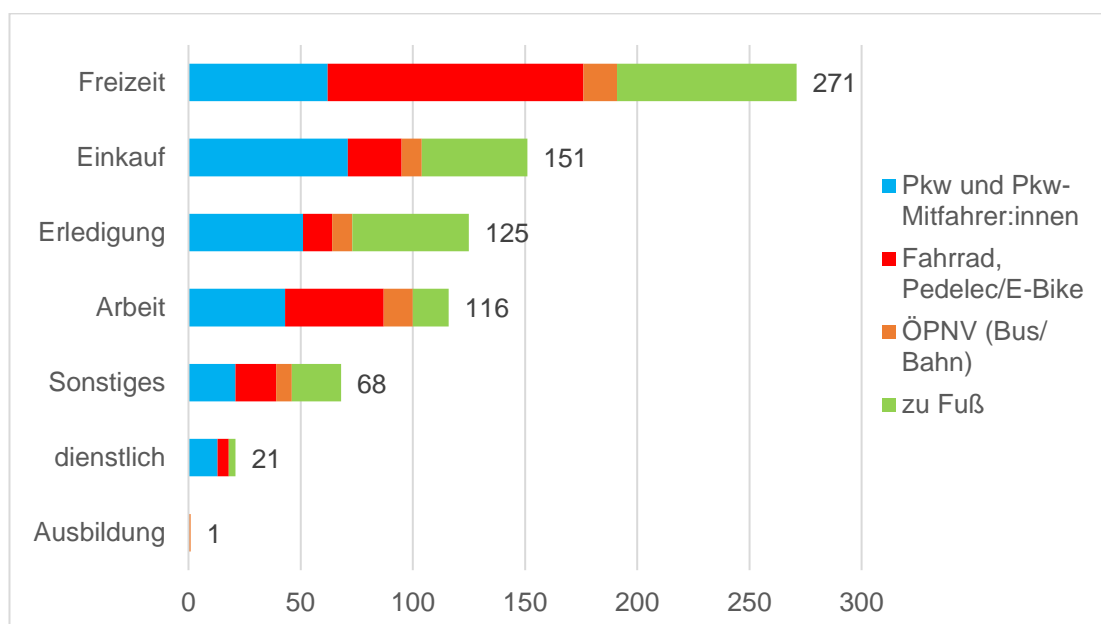


Abb. 3-5: Wegezzwecke der am zweithäufigsten genutzten Verkehrsmittel (Mehrfachantworten möglich, n=790)

Resultierend aus diesen Aussagen kann festgestellt werden, dass das Fahrrad überwiegend für freizeitleiche Zwecke genutzt wird, allerdings im Alltag noch wenig vertreten ist. Demgegenüber stellt der Pkw in allen Bereichen nahezu die vorherrschende Verkehrsmittelwahl dar.

Die Einschätzung des eigenen Fahrradfahrverhaltens wurde von den meisten als sicher (n=130) bzw. sehr sicher (n=79) bewertet. Gefolgt von der Aussage „teils-teils“ (n=69). Die wenigsten würden ihr eigenes Verhalten auf dem Fahrrad als eher unsicher (n=35) bzw. sehr unsicher (n=28) bezeichnen. Weitere 28 Befragte haben die Frage nicht beantwortet.

Im Gegensatz dazu gaben allerdings zahlreiche Teilnehmende an, sich beim Radfahren in Idar-Oberstein sehr unsicher (n=93) bzw. eher unsicher (n=127) zu fühlen, welches dem Großteil der Antworten entspricht. Nur wenige fühlen sich hierbei sicher (n=12) bzw. sehr sicher (n=16). Am zweithäufigsten fiel bei dieser Frage die Aussage „teils – teils“ (n=103), 28 Befragte machten keine Angabe.

Die meisten Konflikte für Radfahrende entstehen nach Meinung der Teilnehmenden mit fahrenden Kfz (n=289). Konflikte, die durch Radfahrende entstehen, bestehen dagegen ebenfalls für fahrende Kfz (n=214) bzw. mit zu Fuß Gehenden (n=109). Konflikte im Zusammenhang mit parkenden Kfz (27 und 14) bzw. mit anderen Radfahrenden (5 und 1) wurden dahingegen vergleichsweise selten genannt. Insgesamt machten 60 Personen bei dieser Frage keine Angabe.

Veränderungen, die eintreten müssten, damit mehr Menschen in Idar-Oberstein Fahrrad fahren, beantwortete die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden damit, mehr Radwege im Seitenraum (n=266) zur Verfügung haben zu wollen. Vor allem mehr Wege abseits vom Kfz-Verkehr (n=177) aber auch mehr bzw. sichere Quermöglichkeiten an Straßen mit viel Kfz-Verkehr (n=145) wurden gewünscht. Auch leicht erkennbare Wegführungen (n=135), eine klare Trennung vom Fußverkehr (n=123), breitere Radwege (n=113) und bessere bzw. sicherere Fahrradparkmöglichkeiten in der Stadt (n=111) waren darüber hinaus häufig genannte Themen der abgefragten Wünsche zur Verbesserung der Situation zum Radfahren in Idar-Oberstein (vgl. Abb. 4-5).

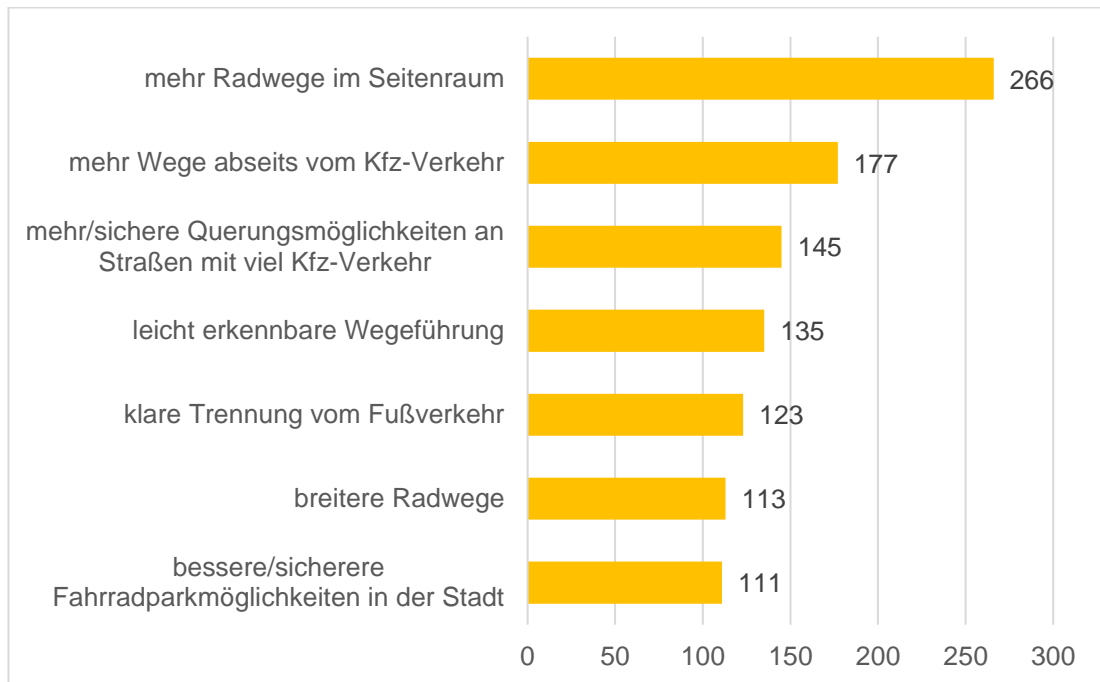


Abb. 3-6: Veränderungen bzw. Wünsche, damit mehr Menschen in Idar-Oberstein Fahrrad fahren (Mehrfachantworten möglich, n=1419)

Weitere Grafiken sowie die Freitextantworten sind dem Anhang zu entnehmen. Alle Rückmeldungen wurden geprüft und werden bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt.

4 Netzkonzeption

Das im Rahmen des Mobilitätskonzeptes entwickelte Radverkehrsnetz für Idar-Oberstein hat zum Ziel, innerhalb des Stadtgebietes sinnvolle, verständliche, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Diese sollen so realisiert werden, dass sie den Ansprüchen verschiedener Nutzer*innengruppen gerecht werden. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverbindungen zur Erreichung radverkehrsrelevanter Ziele, die Radfahrenden nach Umsetzung des festgestellten Handlungsbedarfes möglichst optimalen Fahrkomfort und Sicherheit bieten.

Mit der Erstellung und sukzessiven Realisierung bzw. Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes kann

- der Radverkehr gezielt geführt werden,
- der Mitteleinsatz zielgerichtet erfolgen,
- die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöht sowie
- der Radverkehr durch eine gezielte Vermarktung stärker gefördert werden.

Damit trägt die Etablierung sowie Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes ganz wesentlich zur Steigerung der Attraktivität und Sicherung des Radverkehrs in Idar-Oberstein bei und stellt eine zentrale Grundlage der Radverkehrsförderung dar.

4.1 Grundsätze

Das kommunale Radverkehrsnetz für die Stadt Idar-Oberstein soll im Grundsatz möglichst die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung erfüllen:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele im Verlauf der Route zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Bevorzugung von Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen, soweit andere wichtige Anforderungen damit vereinbar sind und Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z.B. auch Überquerung von Barrieren).
- Die Streckenführung orientiert sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits bewährte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.
- Radverkehr ist generell Fahrverkehr und findet daher im Fahrbahnquerschnitt statt. Bei einer Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, sind demgegenüber im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich.

- Insbesondere straßenbegleitende oder selbständige Radverkehrsanlagen sollen über ausreichende Breiten für ein Nebeneinanderfahren oder Überholen von Radfahrenden ohne Benachteiligung oder Gefährdung der zu Fuß Gehenden verfügen.
- Keine "Ausparung" von Radverkehrsführungen in Problembereichen - im Sinne der Führungskontinuität.
- Gut befahrbarer Belag aller Verkehrsflächen für Radfahrende und stoßfreie Übergänge (z.B. stoßfreie Bordsteinabsenkungen, kein Aufeinandertreffen verschiedener Neigungen).
- Ständige behinderungs- und gefährdungsfreie Benutzbarkeit durch entsprechende Unterhaltungs- (insbesondere Reinigung, Winterdienst und Grünschnitt) und Erneuerungsarbeiten (Ausbesserung schadhafter Beläge etc.).

4.2 Vorgehen und Struktur des Radverkehrsnetzes

Die Netzkonzeption für Idar-Oberstein erfolgte auf Basis einer umfassenden Quell- und Zielanalyse. Berücksichtigung fanden dabei die Wohngebiete als Quellen des Radverkehrs und definierte Ziele wie u. a. Ortsteile, Arbeitsplatzkonzentrationen, Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Gebäude und Sport- sowie Freizeiteinrichtungen. Über das Radverkehrsnetz sollen möglichst alle definierten Quellen und Ziele, sowie die einzelnen Ortsteile und Nachbarorte mit dem Rad erreicht werden können.

In die Netzkonzeption einbezogen wurde auch der überregionale Nahe-Radweg, der das Stadtgebiet Idar-Oberstein durchquert. Der Nahe-Radweg umfasst insgesamt 129 km und beginnt an der Nahequelle im Saarland. Von dort verläuft er bis zur Mündung der Nahe in den Rhein bei Bingen.

Auf Grundlage dieser beschriebenen Kriterien wurde in Abstimmungen mit der Stadt das Befahrungsnetz für die Problemanalyse („Prüfnetz“) festgelegt (Abb. 4-1).

Das „Prüfnetz“ wurde durch geschultes Personal vollständig mit dem Rad befahren, um Mängel zu identifizieren und Handlungsbedarf abzuleiten. Im Zuge der Befahrung und nach Prüfung des Handlungsbedarfs erfolgte eine finale Plausibilitätsprüfung bezüglich der Zielanbindung und Netzdichte.

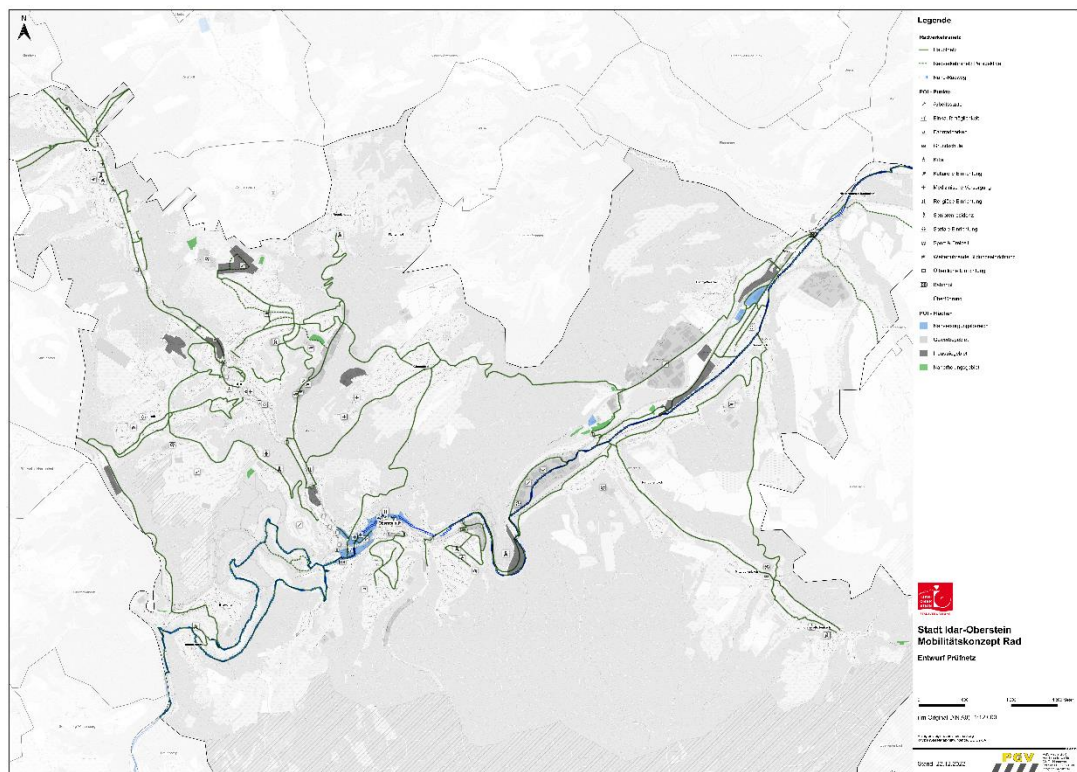


Abb. 4-1: Prüfnetz zum Radverkehrsnetz Idar-Oberstein

Die Herausforderung in Idar-Oberstein liegt dabei vor allem in den erheblichen Reliefunterschieden begründet. Die Finalisierung des Radverkehrsnetzes erfolgte daher unter drei grundsätzlichen Anforderungen:

Hauptachsen & Verknüpfungen

Aufgrund der beiden prägenden Tallagen (Idarbach und Nahe) ergeben sich nur sehr enge Korridore für eine konzentrierte Führung und Bündelung der einzelnen Verbindungen, die den Radverkehr v.a. aus den umliegenden Ortsteilen in die Zentren führen.

Grundsätzlich wurden bei der Netzkonzeption zunächst entlang der beiden Hauptachsen (Tallagen) verschiedene Varianten gesucht. Dabei stand auch die Verknüpfung potentieller Verbindungen über die Barrieren (Gewässerläufe, Hauptverkehrsachsen) im Fokus. Dazu wurden alle potentiell nutzbaren Querungen, Über- und Unterführungen erfasst.

Anbindung Ortsteile

An die beiden Hauptachsen (Idarbach, Nahe) sollten nun die einzelnen Ortsteile (zahlreiche in Höhenlage) an die Hauptachsen angebunden werden. Deren derzeitige Anbindung erfolgt über ein bis zwei HAUPTSCHLIEßUNGSSTRASSEN (z.B. Göttschied, Regulshausen, Hammerstein, Mittelbollenbach). Grundsätzlich wurden diese zur Prüfung in die Netzkonzeption aufgenommen. Nach Möglichkeit wurden weiterführend alternative Trassen durch z.B. forstwirtschaftliche Gebiete oder Wohngebiete untersucht.

Vernetzung Ortsteile und Umland

Ein weiterer zu berücksichtigender Aspekt galt der potentiellen Vernetzung der Ortsteile untereinander. So konnten beispielsweise zwischen dem nordöstlichen Idar, Göttschied und Nahbollenbach/Weierbach potentielle Wegeverbindungen identifiziert werden.

Neben der innerstädtischen Vernetzung aller Ortsteile wurde abschließend das gesamte Netz an allen Stadtgrenzen auf die Anbindung an die umliegenden Gemeinden hin geprüft bzw. angepasst.

Anschließend erfolgte in Abstimmung mit der Stadtverwaltung eine Hierarchisierung der Verbindungen in ein Haupt- und Nebennetz für den Radverkehr.

Das **Hauptnetz** wurden danach ausgewählt, möglichst direkte und umwegarme Anbindungen der Ortsteile und der Nachbarkommunen darzustellen. In der Innenstadt wurden zentrale Verbindungen ausgewählt. Wenn möglich, wurde das Hauptnetz abseits von Hauptverkehrsstraßen des Kfz-Verkehrs definiert.

Das **Nebennetz** ergänzt das Hauptnetz zur Anbindung der Ziele oder stellen weitere Verdichtungen bzw. Alternativen zu dem Hauptnetz dar.

Das entwickelte Radverkehrsnetz stellt ein stadtweites und baulastträger-übergreifendes Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitradverkehr in Idar-Oberstein dar. Es umfasst insgesamt eine Länge von knapp 95 km (52 km Hauptnetz, 36 km Nebennetz, 7 km Perspektivische Verbindung).

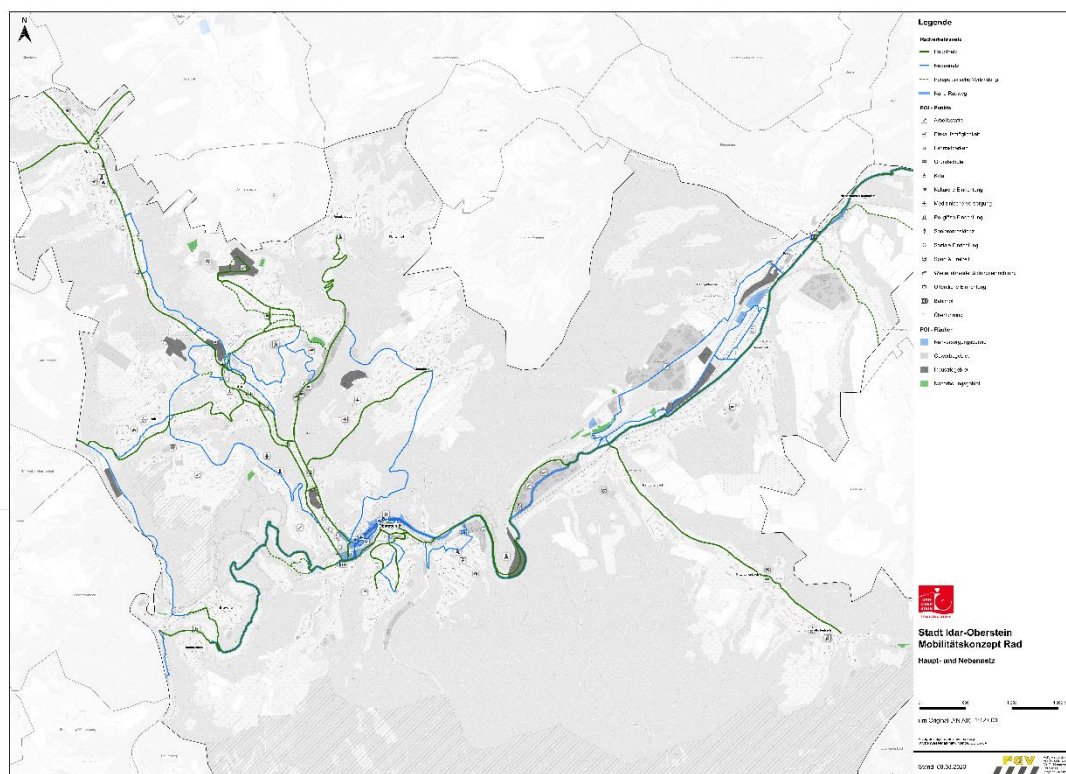


Abb. 4-2: Radverkehrsnetz Idar-Oberstein inkl. Hierarchisierung

Es übernimmt somit

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Ortsteile untereinander bzw. mit den Ortszentren Idar und Oberstein,
- die Anbindung wichtiger Einzelziele sowie
- die kleinräumige Erschließung der Ortskerne und bedeutender Wohn- und Gewerbegebiete.

Darüber hinaus dient es als Grundlage für die Feststellung des Handlungsbedarfs (vgl. Kap.5).

Grundsätzlich gilt, dass ein Radverkehrsnetz kein statisches Gebilde darstellt, sondern stetig den aktuellen Anforderungen bzw. neuen Planungen und Umbauten im Wegenetz angepasst werden sollte.

5 Maßnahmenkonzeption

Der Radverkehr soll in Idar-Oberstein insgesamt auf eine zukunftsfähige Grundlage gestellt werden. Dazu sind die aktuellen Erkenntnisse zur verkehrssicheren Radverkehrsführung, die Anforderungen gemäß geltender StVO und bestehender Regelwerke (z.B. ERA 2010¹¹) sowie deren Fortschreibungen und auch die landesweiten Vorgaben und Regelungen zu berücksichtigen.

Die Aussagen der derzeit geltenden Richtlinien sind nachfolgend zusammenfassend aufgeführt. Diese bilden die Grundlage für den festgestellten Handlungsbedarf. Der Konkretisierungsgrad der empfohlenen Maßnahmen entspricht dabei dem eines Rahmenkonzeptes zum Radverkehr. Im Einzelnen bedürfen die Maßnahmen vor der Umsetzung der kleinräumigen Überprüfung sowie der entwurfs- und verkehrstechnischen Präzisierung.

5.1 Aussagen der aktuellen Richtlinien zur Führung des Radverkehrs

Der aktuelle Kenntnisstand zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Entwurfsregelwerken - vor allem in den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) oder den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) - sowie in den verkehrsrechtlichen Vorschriften (Straßenverkehrs-Ordnung - StVO und Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung - VwV-StVO) dokumentiert. Aktuelle Forschungsergebnisse erweitern darüber hinaus den Kenntnisstand und sichern Einsatzmöglichkeiten und -grenzen einer breiten Palette von Führungsformen für den Radverkehr ab.

Die wichtigsten Grundsätze der aktuellen ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- Besser keine als eine nicht den Anforderungen genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestelementen, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.

¹¹ Die derzeit geltenden ERA 2010 befinden sich in der Überarbeitung. Mit einer neuen Fassung ist nach derzeitigem Stand in 2024 zu rechnen. Die neuen "ERA 2024" werden u.a. die Erkenntnisse zu den Anforderungen eines zukünftig stärker und schneller werdenden Radverkehrs sowie der E-Mobilität (Pedelecs) thematisieren.

- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur zu erreichen, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch gut akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

Auch der aktuelle Nationale Radverkehrsplan 3.0 der Bundesregierung legt die Vorteile einer Förderung des Radverkehrs dar und leitet daraus Visionen und Ziele für das „Fahrradland Deutschland 2030“ ab.

Sowohl die **ERA** als auch die **RASt** befinden sich derzeit in Überarbeitung. Bei der Aktualisierung werden die Aspekte einer kapazitätsorientierten Radverkehrsplanung bezüglich der Zunahme der Nutzung von Rädern mit Elektrounterstützung, die zunehmende Länge an zurückgelegten Strecken sowie die insgesamt zunehmende Nutzung des Rades im Alltagsradverkehr berücksichtigt. Auch der höhere Platzbedarf in Bezug auf die Verbreitung von Lasten- und Transporträdern findet dabei Berücksichtigung.

Im Vorfeld der finalen Fassungen der Regelwerke ist hier anzumerken, dass die Anforderungen an die Infrastruktur zum Radfahren zunehmen, der Radverkehr muss insgesamt größer und mutiger gedacht werden.

Die unterschiedlichen **Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen** für den Alltagsradverkehr werden in den aktuellen bzw. in Überarbeitung befindlichen Regelwerken aufgezeigt werden. Dabei werden nach aktuellem Kenntnisstand insgesamt drei Stufen an Qualitätsstandards definiert:

- Basisstandard: Regelstandard für kommunale und regionale Radverkehrsnetze (Schwerpunkt der ERA)
- Radvorrangrouten: Verbindungen über weitere Entfernungen mit mittlerem und hohem Radverkehr (näheres in H RSV 2021¹²)
- Radschnellverbindungen: Verbindungen über weitere Entfernungen mit mittlerem und hohem Radverkehr (näheres in H RSV 2021)

Entwicklungen in der StVO

Seit der Herausgabe der ERA 95 und der StVO 1997 liegen umfängliche praktische Erfahrungen mit den neuen Regelungen sowie neue Erkenntnisse z. B. zum Einsatz von Schutzstreifen, zur Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren und zur Öffnung von Einbahnstraßen vor. Darauf aufbauend trat im April 2013 eine Neufassung der

¹² Die „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) wurden im Sommer 2021 veröffentlicht. Sie ersetzen die bisherigen Hinweise für Radschnellverbindungen und zeigen u.a. aktuelle deutschlandweite Standards bezüglich der Wegeinfrastruktur im Radverkehr auf.

StVO in Kraft, die auch wesentliche Anpassungen der Regelungen zum Radverkehr enthält. Ziel dieser Bestimmungen war es u. a., eine Überregelung abzubauen und den örtlichen Dienststellen wieder mehr Flexibilität und Verantwortung zum Einsatz angepasster Lösungen zu geben.

Die weiteren Anpassungen der StVO in den Folgejahren beziehen sich auf die weitere Berücksichtigung von E-Bikes sowie auf die Verkehrsflächennutzung von Kindern bzw. deren Begleitperson. Darüber hinaus wurde für die Einrichtung von Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Radverkehrsanlagen außerorts sowie Radfahrstreifen der nötige Nachweis der Gefahrenlage aufgehoben und weitere Vorgaben zur streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeführt.

Die aktuell geltende Fassung der StVO wurde im April **2020 eingeführt**. Auch sie enthält weitere Neuerungen den Radverkehr betreffend. Diese umfassen neben der Klarstellung, dass Nebeneinander fahren generell möglich und gestattet ist, die Einführung einer Fahrradzone sowie eines Grünpfeils für den Radverkehr. Darüber hinaus wird der Überholabstand u.a. für Radfahrende mit mind. 1,5 m innerorts und 2,0 m außerorts klar benannt. An Engstellen kann zukünftig ein Überholverbot einspuriger Fahrzeuge angeordnet werden. Auf Schutzstreifen ist mit der Neufassung der StVO auch das Halten von Kfz verboten. Als neue Verkehrszeichen werden darüber hinaus Sinnbilder für Lastenfahrräder und Radschnellwege eingeführt.

Weitere Neuerungen sind auch durch die 2021 veröffentlichte **VwV-StVO** eingetreten. Fahrradstraßen können demnach auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden. Der Hinweis auf die vorhandene oder alsbald zu erwartende vorherrschende Verkehrsart des Radverkehrs ist nicht mehr enthalten.

Bei einer gemeinsamen und nicht benutzungspflichtigen Führung von Rad- und Fußverkehr im Seitenraum besteht gemäß aktueller VwV-StVO auch die Möglichkeit statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild „Radverkehr frei“ auch eine Regelung als „nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg“ anzuordnen. Diese Möglichkeit besteht in einzelnen Bundesländern (u.a. Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen) bereits seit vielen Jahren und hat sich dort etabliert. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

Dazu ist in regelmäßigen Abständen eine Piktogramm-Kombination aus den Sinnbildern Fußgänger und Radfahrer mit einem getrennten Querstrich dazwischen (analog Zeichen 240 StVO) aufzubringen. Die Regelung ist auch für linke Radwege möglich. Einer Beschilderung bedarf es nicht.



Abb. 5-1: Piktogramm für gemeinsamen Geh- und Radweg in Freiburg im Breisgau (Baden-Württemberg)

Die Aussagen der geltenden StVO und VwV-StVO sowie der aktuellen Regelwerke (insbesondere RAST 06 und ERA 2010) bilden eine inhaltliche Grundlage für die Herleitung von Maßnahmenvorschlägen im vorliegenden Radverkehrskonzept.

5.1.1 Führung des Radverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen

Vielfältige Nutzungsüberlagerungen und oft eingeschränkte Flächenverfügbarkeit zwingen auf Hauptverkehrsstraßen oft zu Kompromissen in der Gestaltung des Straßenraumes und damit auch in der Führung des Radverkehrs. Generell ist die Anlage von separaten Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen anzustreben. Eine schematische Anwendung des Trennungsprinzips ist aber häufig auf Grund zu beachtender Randbedingungen nicht realisierbar oder nicht angemessen.

Grundsätzliche Vorgaben

Vorrangig gilt es, im gesamten Stadtgebiet eine sichere Radverkehrsführung zu gewährleisten. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen **Erkennbarkeit**, **Begreifbarkeit** und **Befahrbarkeit** zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des **Sichtkontaktes** von hoher Bedeutung. Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben wiederum am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern. Gleichzeitig sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen.

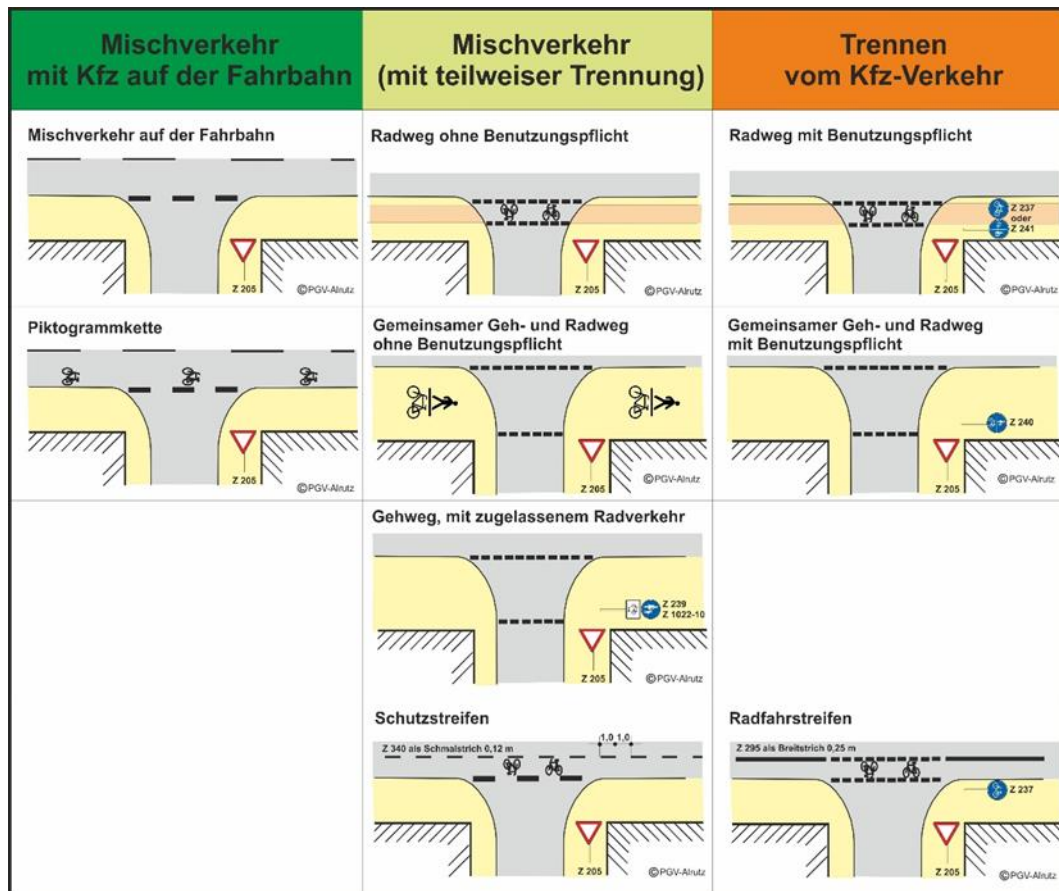


Abb. 5-2: Übersicht Führungsformen Radverkehr

Die **Wahl der Radverkehrsführung** hängt von der Verkehrsbelastung sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab. Zur Führung des Radverkehrs steht dabei eine Vielzahl möglicher Radverkehrsanlagen mit bzw. ohne Benutzungspflicht zur Verfügung:

Die Vorauswahl der vorzusehenden Radverkehrsführung erfolgt nach den Vorgaben der ERA 2010.

Die nachfolgend aufgezeigten Belastungsbereiche ermöglichen eine Orientierung, welche Radverkehrsführungen angemessen sein können. Die Übergänge sind jedoch nicht als harte Grenzen zu verstehen.

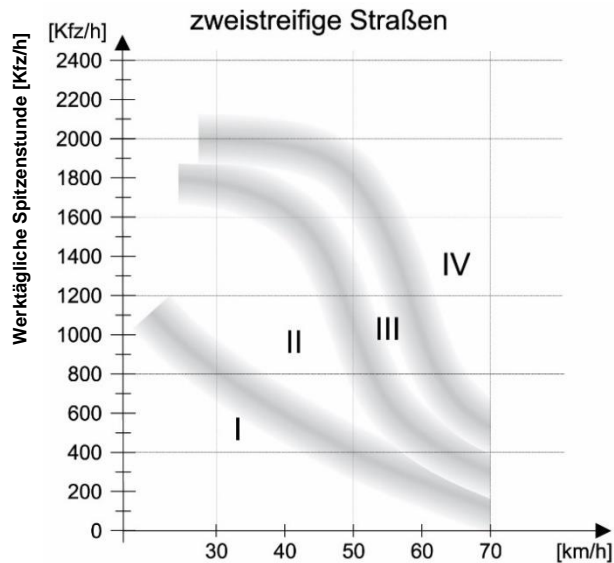


Abb. 5-3: Belastungsbereiche zur Vorausswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (Quelle: ERA 2010, S. 19, Bild 7)

Belastungsbereich I

Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)

Belastungsbereich II

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radverkehr frei“
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- Kombination Schutzstreifen und Gehweg, Radverkehr frei
- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht

Belastungsbereich III

eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage kann angemessen sein

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

Belastungsbereich IV

eine Radwegebenutzungspflicht ist in der Regel erforderlich

- Radfahrstreifen
- Radweg
- gemeinsamer Geh- und Radweg

Die **Wahl der geeigneten Radverkehrsanlage** ist darüber hinaus von folgenden Kriterien abhängig:

- Flächenverfügbarkeit
- Schwerverkehrsstärke
Je mehr Schwerverkehr, desto eher ist die Seitenraumführung zu favorisieren
- Kfz-Parken
Je höher die Parknachfrage und je häufiger Parkwechsellvorgänge stattfinden, desto eher empfiehlt sich die Seitenraumführung
- Anschlussknotenpunkte
Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher ist die Fahrbahnführung zu wählen.

Weitere generelle Aspekte:

- Gemeinsame Geh- und Radwege sind innerorts die Ausnahme und nur bei geringem Fußverkehrsaufkommen vorzusehen. Außerorts sind sie die Regel.
- Im Regelfall kommt **innerorts** aus Sicherheitsgründen an Hauptverkehrsstraßen mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen **die richtungstreue Führung** zum Einsatz.
- Der **Ausbau von Radverkehrsanlagen** richtet sich nach den Vorgaben der RAST 06 und der ERA 2010 sowie deren Fortschreibungen.
Im Verlauf wichtiger Haupttrouten, bei größerem Radverkehrsaufkommen, besonderen Belastungsspitzen oder intensiver Seitenraumnutzung können auch größere Breiten erforderlich werden. Die Mindestwerte lassen sich aus der VwV-StVO bzw. den Regelwerken ableiten. Folgende **Breiten** sind danach vorzusehen:

	Regelbreite	Mindestbreite
Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 (1,60*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m (VwV-StVO)
Zweirichtungsradweg	2,50 (2,00*) m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 2,00 m (VwV-StVO)
Radfahrstreifen	1,85 m (inkl. Breitstrich)	Lichte Breite inkl. Breitstrich: 1,50 m (VwV-StVO)
Schutzstreifen	1,50 m	1,25 m (ERA) 1,50 m neben 2,00 m Parkständen (RASt 06)
Gemeinsamer Geh- u. Radweg	≥ 2,50 m	Lichte Breite: 2,50 m (VwV-StVO)
* bei geringer Radverkehrsbelastung		

Tab. 5-1: Regelbreiten für innerörtliche straßenbegleitende Radverkehrsanlagen nach RAST 06 bzw. ERA 2010

Folgende Breiten für **Sicherheitstrennstreifen** sind bei der Planung zusätzlich zu berücksichtigen:

- 0,5 - 0,75 m zum Längsparken
- 0,75 m zum Schräg-/Senkrechtparken (1,10 m inkl. Überhangstreifen bei baulichen Anlagen)
- 0,50 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Einrichtungsverkehr)
- 0,75 m zum fließenden Kfz-Verkehr (Zweirichtungsverkehr)
 - 1,75 m bei Landstraßen
- Für an Radwege angrenzende Gehwege (beidseitig) sind Mindestbreiten von 2,30 m vorzusehen, darin enthalten ist ein Begrenzungstreifen zum Radweg (0,30 m) sowie ein Hausabstand von 0,20 m.
- Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen haben eine eindeutige, an den jeweiligen Einmündungen sich wiederholende **Beschilderung**, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden.
- An stark frequentierten Grundstückszufahrten soll der **Radwegelag durchgeführt** werden, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Alternativ können Piktogramme oder Furten markiert werden.

Das Radwegniveau sollte durchgängig sein, also **keine Absenkungen** im Zuge der Grundstückszufahrten. Möglich ist dies z.B. durch den Einsatz von Rampensteinen an den Grundstückszufahrten.



Abb. 5-4: Grundstückszufahrten mit Rampenstein (Soltau)

An Gefahrenstellen, wie z.B. häufig genutzten Zufahrten von Tankstellen, soll die Sicherheit durch eine Roteinfärbung erhöht werden.

Die Einhaltung von Regelmaßen bei der Neuanlage oder Umgestaltung von Radverkehrsanlagen ist insbesondere unter dem Vorzeichen einer **Zunahme von Pedelecs** von Bedeutung. Das Geschwindigkeitsniveau auf Radwegen wird dadurch

generell höher und es kommt häufiger zu Überholungen mit u. U. deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Abgeleitet aus den bisher aufgeführten Vorgaben lassen sich folgende Empfehlungen und Regelungen zur Führung auf Hauptverkehrsstraßen zusammenfassen:

Bauliche Radwege

Sofern bauliche Radwege in anforderungsgerechter Qualität in den Straßenquerschnitt eingebunden werden können und eine sichere und akzeptable Führung an den Knotenpunkten erzielbar ist, haben sie sich sowohl unter dem Aspekt der objektiven als auch der subjektiven Sicherheit bewährt. Es sind dafür aber bestimmte Voraussetzungen nötig. Dazu gehören insbesondere

- gute Sichtbeziehungen und eine deutliche Kennzeichnung des Radweges an allen Konfliktstellen mit dem Kfz-Verkehr (Grundstückszufahrten, Knotenpunkte),
- ein Sicherheitstrennstreifen als Abtrennung zum ruhenden bzw. zum fließenden Kfz-Verkehr und
- eine Breite von Radweg und Gehweg, die für beide Verkehrsteilnehmer ein gefahrloses und behinderungsfreies Vorwärtskommen ermöglicht.¹³

Zwischen Rad- und Gehweg soll gemäß RASt und ERA ein taktil erfassbarer Streifen von mindestens 0,30 m Breite angelegt werden, der der Gehwegbreite zuzurechnen ist (Abb. 5-5). Besondere Sorgfalt im Streckenverlauf ist bei baulichen Radwegen insbesondere an Haltestellen des ÖPNV, Engstellen und Radwegenden erforderlich. Hierzu gibt die ERA besondere Hinweise.



Abb. 5-5: Vom Gehweg getrennter Radweg (Leipzig)

¹³ Regelbreite von Radwegen vgl. Tab. 5-1

Exkurs: Radwegebenutzungspflicht

Generell ist – höchstrichterlicher Rechtsprechung zu Folge – die Anordnung einer Radwegebenutzungspflicht an einem zwingenden Erfordernis aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszurichten. Eine Radwegebenutzungspflicht darf nach § 45 Absatz 9 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutverletzung (hier insbesondere von Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden) erheblich übersteigt.¹⁴

Innerorts ist dies in der Regel nur bei Vorfahrtstraßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen gegeben.

Für die Bewertung einer Anordnung der Benutzungspflicht sind neben dem Kriterium der Gefahrenlage auch die entwurfstechnischen Mindestanforderungen gemäß VwV-StVO § 2 zu Absatz 4 Satz 2 zu prüfen.

Eine Anordnung der Radwegebenutzungspflicht ist demnach an hohe Anforderungen gebunden und verkehrsrechtlich als Ausnahmefall zu bewerten. Sie ist in jedem örtlichen Einzelfall zu prüfen und zu begründen.

Der nicht benutzungspflichtige Radweg wird hierdurch an Bedeutung gewinnen und kann unter bestimmten Randbedingungen auch dauerhaft als Planungsinstrument zur Radverkehrsführung eingesetzt werden. Für Radwege ohne Benutzungspflicht gilt deshalb, dass sie bei eventuell notwendigen Ausbauten und Sanierungen bzgl. der Dringlichkeit nicht als „Radwege 2. Klasse“ angesehen werden dürfen. Dementsprechend wird in den ERA 2010 bzgl. des anzustrebenden Standards nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen unterschieden.

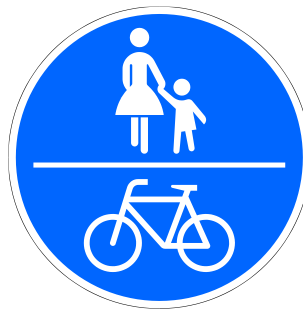
Bauliche Radwege mit Benutzungspflicht werden mit den Zeichen 237 („Radweg“), 240 („Gemeinsamer Geh- und Radweg“) oder 241 („Getrennter Geh- und Radweg“) VwV-StVO gekennzeichnet. Ihr Einsatz setzt neben dem ausreichenden Standard gemäß VwV-StVO voraus, dass eine Benutzungspflicht des Radweges aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes zwingend geboten ist. Seit der VwV-StVO 2009 wird für benutzungspflichtige Radwege darüber hinaus explizit gefordert, dass auch ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen müssen.

¹⁴ Nach einer Änderung der VwV-StVO vom Dezember 2016 sind innerörtliche Radfahrstreifen und außerörtliche Radwege von dieser Bestimmung ausgenommen. Die Empfehlungen dieses Gutachtens berücksichtigen diese Neuerung.



Zeichen 237 VwV-StVO

„Radweg“



Zeichen 240 VwV-StVO

„Gemeinsamer Geh- und Radweg“



Zeichen 241 VwV-StVO

„Getrennter Geh- und Radweg“

Abb. 5-6: Verkehrszeichen zur Anordnung der Benutzungspflicht gemäß VwV-StVO



Abb. 5-7: Benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Idar-Oberstein)

Bauliche Radwege ohne Benutzungspflicht können als nicht mit Verkehrszeichen gekennzeichnete Radwege Bestand haben. Radfahrende dürfen sie benutzen, sie dürfen dort aber auch auf der Fahrbahn fahren. Ihr Einsatz kommt in Frage

- auf Straßen mit vorhandenen baulichen Radwegen, auf denen eine Benutzungspflicht nicht erforderlich ist und
- in Einzelfällen auch bei Neu- oder Umbauten, auf denen zwar keine Benutzungspflicht erforderlich ist, den Radfahrenden aber, z.B. wegen einer wichtigen Schulwegbeziehung, ein Angebot geschaffen werden soll, außerhalb der Flächen für den Kraftfahrzeugverkehr fahren zu können.

Nicht benutzungspflichtige Radwege sind baulich angelegt und nach außen für die Verkehrsteilnehmenden durch ihren Belag oder eine Markierung erkennbar. Sie sind verkehrsrechtlich ebenso Radwege, die der Verkehrssicherungspflicht unterliegen.

Sie dürfen von anderen Verkehrsteilnehmenden oder für Sondernutzungen nicht benutzt werden. Auch auf diesen Radwegen ist Parken verboten. Der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- oder abbiegenden Fahrzeugen ist durch Furtmarkierungen zu verdeutlichen.

Sind die Breiten im Seitenraum zu gering für Fuß- und Radverkehr und ein Ausbau nicht möglich, sollte der Radverkehr auf die Fahrbahn verlegt und der vorhandene bauliche Radweg aufgegeben werden. Damit eine vollständige Aufhebung eines bestehenden baulichen Radweges nachvollziehbar wird, wird empfohlen, den Belag des Radweges zumindest im Bereich vor und nach jeder Einmündung zu entfernen und Gehwegbelag einzubauen. Im Zuge von Sanierungen des Gehweges sollte dann auch der übrige Radweg entsprechend umgebaut werden. Sofern der Radweg im Seitenraum nur markiert ist, sollte die Markierung kurzfristig durchgängig entfernt werden. Eventuell können die Flächen auch für das Kfz-Parken umgenutzt werden.



Abb. 5-8: Nicht benutzungspflichtiger baulicher Radweg (Hannover)

Bei Aufhebung der Benutzungspflicht und Beibehaltung des baulichen Radweges als nicht benutzungspflichtige Anlage ist vor allem auch die „duale“ Führung an signalisierten Knoten zu berücksichtigen. Hier kann es durch die unterschiedlichen Grünzeiten für Radfahrende auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen zu Unsicherheiten bzw. Konflikten kommen. Dieser Problematik ist insbesondere durch eine intensive Information der Bevölkerung über die Änderungen im Verkehrsablauf entgegenzutreten.



Abb. 5-9: Überleitung auf Fahrbahn (duale Führung) oder den nicht benutzungspflichtigen baulichen Radweg (Hannover)

Zweirichtungsrادwege sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Radwege dürfen in „linker“ Richtung nur benutzt werden, wenn dies mit einem entsprechenden Verkehrszeichen gekennzeichnet ist. Gemäß StVO kann diese Kennzeichnung durch ein Zeichen 237, 240 oder 241 oder durch ein Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (Vz 1022-10) erfolgen (dann also nur „Benutzungsrecht“, keine „Benutzungspflicht“). Für Zweirichtungsrادwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite.

Eine besondere Kennzeichnung an Knotenpunkten, die den Kfz-Verkehr auf Radverkehr aus beiden Richtungen hinweist, ist aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Dazu bieten sich neben der verkehrsrechtlich erforderlichen Beschilderung auch entsprechende Markierungen auf den Radverkehrsfurten an. Am Anfang und Ende eines Zweirichtungsrادweges ist eine sichere Überquerungsmöglichkeit zu schaffen.



Abb. 5-10: Zweirichtungsrادweg (Hemer)

Markierte Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn

Radfahrstreifen (Regelbreite 1,85 m inkl. Markierung) sind auf der Fahrbahn durch Breitstrich (0,25 m) abmarkierte Sonderwege des Radverkehrs mit Benutzungspflicht für Radfahrende. Für Radfahrstreifen gelten seit der VwV-StVO 2009 keine zahlenmäßig fixierten Belastungsgrenzen mehr. Bei hohen Kfz-Verkehrsstärken sollen die Radfahrstreifen allerdings breiter ausgebildet werden, oder es ist ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Kfz-Verkehr erforderlich.

Radfahrstreifen bieten auch auf stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufgrund der guten Sichtbeziehungen zwischen Kraftfahrenden und Radfahrenden sowie der klaren Trennung vom Fußverkehr bei einer entsprechenden Ausgestaltung Gewähr für eine sichere und mit den übrigen Nutzungen gut verträgliche Radverkehrsabwicklung. Wesentlich ist ein ausreichender Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr von 0,75 m, mindestens jedoch 0,50 m. Im Vergleich zu Radwegen sind Radfahrstreifen im vorhandenen Straßenraum kostengünstiger und schneller zu realisieren. Vorteile gegenüber Radwegen haben sie wegen des besseren Sichtkontaktes zu Kraftfahrzeugen vor allem an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten.



Abb. 5-11: Radfahrstreifen (Radebeul, Meißner Straße)

Schutzstreifen (Regelbreite 1,50 m) sind eine Führungsform des Mischverkehrs auf der Fahrbahn, bei der dem Radverkehr durch eine unterbrochene Schmalstrichmarkierung (Breite 12,5 cm, Verhältnis Strich/Lücke 1:1) Bereiche der Fahrbahn als „optische Schonräume“ zur bevorzugten Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Eine Benutzungspflicht für den Radverkehr ergibt sich indirekt aus dem Rechtsfahrgebot.



Abb. 5-12: Links: Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz (Hildesheim); rechts: Einseitiger Schutzstreifen (Idar-Oberstein, Hauptstraße)

Schutzstreifen können unter bestimmten Voraussetzungen auf der Fahrbahn markiert werden, wenn die Anlage benutzungspflichtiger Radwege oder Radfahrstreifen nicht möglich oder nicht erforderlich ist. Ein Befahren der Schutzstreifen durch den Kfz-Längsverkehr (z.B. breite Fahrzeuge wie Lkw oder Busse) ist - anders als bei Radfahrstreifen - bei Bedarf erlaubt. Der Großteil des Kfz-Verkehrs (insbesondere Pkw) sollte nach Möglichkeit jedoch in der mittleren Fahrgasse abgewickelt werden, die deshalb so breit sein muss, dass sich hier zwei Pkw begegnen können. Schutzstreifen eignen sich vor allem für Straßen mit relativ engen Querschnitten.

Weitere Empfehlungen zu Schutzstreifen sind:

- Schutzstreifen können auch bei hohen Kfz-Stärken angelegt werden, wenn die Anlage von ausreichend breiten, den Anforderungen der StVO genügenden Radwegen oder Radfahrstreifen nicht in Frage kommt. Bei geringeren Verkehrsstärken können sie sinnvoll sein, um Radfahrenden anstelle des reinen Mischverkehrs einen verbesserten Schutz zu schaffen.
- Schutzstreifen sollen in der Regel eine nutzbare Breite von 1,50 m haben. Ein Mindestmaß von 1,25 m darf nicht unterschritten werden. Hinweis: Aus Gutachtersicht ist eine Breite von 1,25 m nicht mehr zu empfehlen.
- Bei hohen Verkehrsstärken sollten möglichst Breiten, die über den Mindestwerten liegen, gewählt werden.
- Die mittlere Fahrgasse sollte bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m (Begegnung zweier Pkw) breit sein. Ab einer Fahrgassenbreite von 5,50 m darf eine mittlere Leitlinie angelegt werden. Oft empfiehlt sich aber innerorts, dann darauf zu verzichten.
- Der Einsatz von Schutzstreifen kommt auch auf mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen sowie in mehrstreifigen Knotenpunktzufahrten in Frage.

- Bei angrenzenden Parkständen sollten nach Möglichkeit Sicherheitstrennstreifen in mind. 0,5 m Breite zu den Parkständen markiert werden. Nach den ERA 2010 kann dies mit einem Schutzstreifen von 1,50 m Breite neben 2,00 m breiten Parkständen gewährleistet sein.
Hinweis: Aus Gutachtersicht ist dies nicht mehr zu empfehlen, zumal auch die Kfz-Breiten immer größer werden. In den aktuellen Überarbeitungen der ERA und der RASt werden hier deutlichere Abstände diskutiert.
- Neben Mittelinseln kann der Schutzstreifen bei einer Fahrstreifenbreite von mindestens 3,75 m durchlaufen. Andernfalls sollte er zur Verdeutlichung der Situation eher unterbrochen werden.
- An Knotenpunkten ist die Schutzstreifenmarkierung fortzuführen.
- Schutzstreifen sind in regelmäßigen Abständen mit dem Radverkehrspiktogramm und ggf. Richtungspfeil zu kennzeichnen. Eine Roteinfärbung sollte jedoch nicht bzw. nur an punktuellen Konfliktstellen vorgenommen werden.

Nach StVO 2020 gilt ein grundsätzliches Haltverbot auf Schutzstreifen. Bei Bedarf ist durch eine geeignete Ausschilderung der Haltverbote in Verbindung mit entsprechender Überwachung dafür Sorge zu tragen, dass der Schutzstreifen durchgängig den Radfahrenden zur Verfügung steht.

Rechtlich möglich ist die Kombination eines Schutzstreifens mit einem Gehweg mit zugelassenem Radverkehr. So können den Radfahrenden je nach individuellem subjektivem Sicherheitsgefühl auf der gleichen Straße verschiedene Führungsformen angeboten werden. Nach den ERA 2010 wird diese Kombination empfohlen, wenn damit

- den Anforderungen verschiedener Nutzer*innengruppen des Radverkehrs (z.B. Schüler*innen, Berufstätige) oder
- zeitlich differierenden Verkehrszuständen (Stauvorbeifahrt auf dem Gehweg bzw. zügige Führung auf der Fahrbahn) oder
- örtlichen Besonderheiten

besser entsprochen werden kann. Diese Lösung bietet sich vor allem auch bei hoher Kfz-Belastung von über 10.000 Kfz/Tag an.



Abb. 5-13: Kombination von Schutzstreifen mit Gehweg, Radverkehr frei (Hameln)

Gemeinsame Führungen mit dem Fußverkehr

Die Anlage eines **gemeinsamen Geh- und Radweges** (Z 240) kommt innerorts in Betracht, wenn ein Radweg oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen ist. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen gemäß VwV-StVO aber nur in Frage, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der zu Fuß Gehenden vertretbar und mit der Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs vereinbar ist. Die Beschaffenheit der Verkehrsfläche muss den Anforderungen des Radverkehrs genügen.



Abb. 5-14: Gemeinsamer Geh- und Radweg (Idar-Oberstein, entlang B41)

Ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn vertretbar, kommt auch **die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg** mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ in Betracht. Damit wird dem Radverkehr ein Benutzungsrecht ohne Benutzungspflicht auf dem

Gehweg eröffnet. Hierbei ist die Verträglichkeit des Radverkehrs mit dem Fußverkehr als oberstes Gebot zu verstehen. Daher dürfen Radfahrende auch nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Zudem müssen die Gehwege den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs entsprechen (z.B. Bordsteinabsenkungen). Im Zuge von Vorfahrtstraßen sind Radverkehrsfurten zu markieren.

Gemäß aktueller VwV-StVO (2021) besteht mittlerweile auch die Möglichkeit statt einer Ausweisung als Gehweg mit durch Zusatzschild zugelassenem Radverkehr auch eine Regelung als „**nicht benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg**“ anzuordnen. Vorteil dieser Lösung ist, dass die formale Schrittgeschwindigkeit für den Radverkehr, wie bei einer Beschilderung als Gehweg/Radverkehr frei, entfällt.

Diese Lösungen eröffnen insbesondere Radfahrenden, die sich auf der Fahrbahn unsicher fühlen, die Möglichkeit der Gehwegnutzung, wenn andere Formen der Radverkehrsführung nicht in Frage kommen.

Auch wenn für diese Lösung in der VwV-StVO keine Breitenanforderungen für die Gehwege oder nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwege genannt werden, ist doch die Berücksichtigung des Fußverkehrs in gleicher Weise wie bei gemeinsamen benutzungspflichtigen Geh- und Radwegen erforderlich. Das bedeutet, dass die Breiten eines gemeinsamen Geh- und Radweges gemäß VwV-StVO als Mindestvoraussetzung erfüllt sein müssen.

5.1.2 Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

Die Hauptprobleme zur Realisierung anspruchsgerechter Radverkehrsführungen stellen sich an den Knotenpunkten im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen dar. Insbesondere bei der Führung des Radverkehrs auf den Nebenanlagen können entwurfsabhängig erhebliche Probleme auftreten, die in der Regel mit der Linienführung und eingeschränkten Sichtbeziehungen zu den Kraftfahrern zusammenhängen.

Zum Abbau dieser Sicherheitsdefizite ist die Verdeutlichung des Vorranges der Radfahrenden gegenüber wartepflichtigen Fahrzeugen durch eine Verbesserung der Erkennbarkeit der Radverkehrsfurt und der Sichtbeziehungen zwischen Radfahrenden und Kraftfahrenden von großer Bedeutung. Der Verlauf und die Ausbildung der Radverkehrsanlage müssen die jeweiligen Vorfahrtverhältnisse verdeutlichen.

Diesen Grundsätzen trägt bereits die StVO-Novelle von 1997 Rechnung und bestimmt eine sichere Knotenpunktführung zu einem wichtigen Kriterium für die Frage, ob ein Radweg als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden kann. Für die Führung des - abbiegenden - Radverkehrs werden in der VwV-StVO (zu § 9 StVO) verschiedene Möglichkeiten genannt. So ergeben sich im Kontext von RAST 06,

ERA 2010 und StVO u.a. folgende Anforderungen und Führungsmöglichkeiten des Radverkehrs an Knotenpunkten:

Im Zuge von Vorfahrtstraßen sowie an **Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen (LSA)** sind bei allen Radverkehrsführungen außer Schutzstreifen grundsätzlich Radverkehrsfurten zu markieren. Schutzstreifen sind an Knotenpunkten durchzuführen. Sind die Radverkehrsanlagen mehr als 5 m von der Fahrbahn abgesetzt, genießt der Radverkehr nicht mehr „automatisch“ den Vorrang der Vorfahrtstraße. Dann muss durch Beschilderung die jeweilige Vorfahrtregelung angezeigt werden.

Radwege sollen rechtzeitig (d.h. etwa 10 - 20 m vor dem Knotenpunkt) an den Fahrbahnrand herangeführt werden. Das Parken von Kfz soll in diesem Bereich unterbunden werden.



Abb. 5-15: Radverkehr wird im Vorfeld des Knotens an den Fahrbahnrand und damit ins Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt

Bei **Teilaufpflasterungen** der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen verlaufen Radweg und Gehweg im Niveau der angrenzenden Streckenabschnitte über die Knotenpunktzufahrt hinüber. Die Aufpflasterungen verdeutlichen die Vorfahrt des Radverkehrs und wirken geschwindigkeitsdämpfend, wenn die Anrampungen steil genug ausgebildet sind (z.B. 1:5 - 1:10). Untersuchungen zeigen, dass die Sicherheit der Radfahrenden durch solche Radwegüberfahrten deutlich erhöht wird.



Abb. 5-16: Teilpflasterung im Einmündungsbereich einer Nebenstraße (Hannover)

Radfahrstreifen können aufgrund der guten Sichtbeziehungen an Knotenpunkten eine sichere Radverkehrsführung gewährleisten. Insbesondere kann dadurch der kritische Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radfahrenden gemindert werden. Es ist deshalb vor allem an signalisierten Knotenpunkten zweckmäßig, Radwege in der Knotenpunktzufahrt in Radfahrstreifen übergehen zu lassen, z.B. wenn Rechtsabbiegefahrstreifen vorhanden sind oder wenn den Radfahrenden ein direktes Linksabbiegen ermöglicht werden soll.



Abb. 5-17: Übergang Radweg in Radfahrstreifen an signalisiertem Knotenpunkt (Hannover)

Der Einsatz **überbreiter Fahrstreifen** kann in Knotenpunktzufahrten sinnvoll sein (ggf. auch nur begrenzt auf diese Zufahrten), wenn dadurch Flächen für Radverkehrsanlagen geschaffen werden können. Derartige Aufstellbereiche (z.B.

geradeaus/linksabbiegend) ermöglichen, dass sich Pkw nebeneinander ohne Einbuße an Leistungsfähigkeit aufstellen können.

An **signalisierten Knotenpunkten** sind die Ansprüche der Radfahrenden nach einer sicheren und attraktiven signaltechnischen Einbindung stets angemessen zu berücksichtigen. Dabei sind Entwurf und Lichtsignalsteuerung im Hinblick auf die Begreifbarkeit der Regelung als Einheit zu betrachten.

Durch **gesonderte Radverkehrssignale** können auch an großräumigen Knotenpunkten die spezifischen Anforderungen der Radfahrenden (z.B. Räumgeschwindigkeiten) gut erfasst und Konflikte mit abbiegenden Kfz-Strömen gemindert oder vermieden werden. Bei kompakten Knoten ist dagegen die gemeinsame Signalisierung mit dem Kfz-Verkehr zur Reduzierung des Signalisierungsaufwandes die Regel. Zu Fuß Gehende und Radfahrende sollten dann zur besseren Begreifbarkeit voneinander getrennt sein. Eine gemeinsame Signalisierung von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden erfolgt grundsätzlich nur noch mit der „Kombischeibe“ mit Symbol für beide Verkehrsarten. Ist für den Radverkehr keine Signalisierung vorhanden (eigene oder gemeinsam mit Fußverkehr), gelten für ihn die Kfz-Signale.

Bei Führung im Mischverkehr hat sich die Anlage kurzer **Vorbeifahrstreifen** in der Knotenpunktzufahrt bewährt, die verkehrsrechtlich als Schutzstreifen ausgebildet sind. Diese Streifen sollten so lang ausgeführt werden, dass ein Vorbeifahren an mehreren wartenden Kfz möglich ist.



Abb. 5-18: Vorbeifahrstreifen in einer signalisierten Knotenpunktzufahrt (Bielefeld)

Bei **freien Rechtsabbiegefahrbahnen** ist durch die zügige Abbiegemöglichkeit des Kfz-Verkehrs eine ausreichende Sicherheit und Leichtigkeit für Radfahrende (und zu Fuß Gehende) nur schwer verwirklichtbar. Sie sollen deshalb innerhalb bebauter Gebiete möglichst vermieden werden. Kommt der Verzicht auf eine freie

Rechtsabbiegefahrbahn nicht in Frage, sollte durch bauliche Maßnahmen eine weniger zügige Trassierung angestrebt werden. Durch die Anlage von Radfahrstreifen, die zwischen dem Rechtsabbiege- und dem Geradeausfahrstreifen verlaufen, kann das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr gemindert werden. Solche Radfahrstreifen sollen deutlich markiert und ggf. rot eingefärbt werden.



Abb. 5-19: Rückbau und Signalisierung eines konfliktträchtigen freien Rechtsabbiegefahrstreifens in Hannover (links vorher, rechts nachher)

Eine direkte Führung des geradeaus fahrenden Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen ist auch dann sinnvoll, wenn ein Rechtsabbiegefahrstreifen in die Signalisierung einbezogen ist.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) erleichtern die Sortierung der Verkehrsteilnehmenden, v. a. bei Knotenpunktzufahrten mit im Verhältnis zur Umlaufzeit langer Rotphase. Günstig sind ARAS vor allen Dingen, wenn sich die Hauptfahrrichtungen des Kfz- bzw. des Radverkehrs überschneiden, z.B. Kfz vorrangig rechtsab und Radfahrende geradeaus. Der Konflikt zwischen geradeaus fahrenden Radfahrenden und rechts abbiegenden Kfz wird dadurch deutlich gemindert. Auch für links abbiegende Radfahrende können ARAS eine sichere Lösung sein.

Befürchtungen, dass die Leistungsfähigkeit gemindert werden könnte, haben sich als nicht zutreffend erwiesen. ARAS können bei starken Rechtsabbiegeströmen im Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Knotenpunktleistungsfähigkeit dienen, da Radfahrerpulks schneller abfließen können.



Abb. 5-20: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) (Hannover)

Für **linksabbiegenden Radverkehr** sind besonders an den verkehrsreichen Knotenpunkten besondere Abbiegehilfen erforderlich. Dazu gibt es mehrere Lösungsmöglichkeiten, die bei geeigneter Ausbildung ein hohes Maß an Sicherheit und Akzeptanz durch die Radfahrenden erreichen können. Neben dem direkten bzw. indirekten Linksabbiegen sind an signalisierten Knotenpunkten auch Radfahrschleusen und aufgeweitete Radaufstellstreifen sinnvolle Möglichkeiten. Einsatzbereiche werden in RAS 06 und ERA 2010 genannt. Die Wahlmöglichkeit für Radfahrende zwischen direktem oder indirektem Linksabbiegen kommt auch in der StVO deutlich zum Ausdruck.

Die Erfahrungen zeigen, dass Radfahrende an Kreuzungen mit indirektem Links-Abbiegen häufig die Markierungen zunächst nicht wahrnehmen oder verstehen. Daher bedarf es zum erfolgreichen Einsatz des indirekten Links Abbiegens der intensiven Information der Bevölkerung (z.B. über Pressemeldungen, Erläuterungen auf Webseite der Stadt, Flyer für Anlieger und als Auslage in öffentlichen Einrichtungen, Infoveranstaltungen, Kommunikation über Multiplikatoren wie den ADFC oder andere radaffine Verbände bzw. Schulen und Fahrschulen).



Abb. 5-21: Beispiele für direktes (links, Bocholt) und indirektes (rechts, Leipzig) Linksabbiegen

Kleine **Kreisverkehre** (Außendurchmesser ca. 30 m) können wegen ihrer geschwindigkeitsreduzierenden Wirkung die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr oft wirkungsvoll erhöhen. Für Radfahrende hat sich die Führung im Mischverkehr oder auf umlaufenden kreisrunden Radwegen als günstige Lösung erwiesen. Auch der Übergang eines Radweges zum Mischverkehr im Kreis kommt in Betracht. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden.

Zur **Führung des Radverkehrs an größeren innerörtlichen Kreisverkehren** gab es in den letzten Jahren unterschiedliche Expertenmeinungen und diverse Untersuchungen. Die Diskussion zur Radverkehrsführung in Kreisverkehren ist im FGSV-Arbeitskreis "Kreisverkehre" und den höheren Gremien noch nicht abgeschlossen. Aktuell soll auch das "Merkblatt für Kreisverkehre" der FGSV aktualisiert werden, aber auch hier liegen derzeit noch keine abgestimmten Aussagen vor.

Der aktuelle Entwurf des Merkblattes für die Anlage von Kreisverkehren (Entwurf Stand Mai 2022) empfiehlt die Anlage von Fußgängerüberwegen an innerörtlichen Kreisverkehren mit dem Ziel, Blinden und Sehbehinderten ein sicheres Überqueren zu ermöglichen.

Bis diesbezüglich neue Erkenntnisse vorliegen, gelten die gängigen Regelwerke (RASt 06, ERA 2010), die besagen, dass der Radverkehr im Kreis ebenfalls bevorrechtigt geführt werden soll.

Innerorts wird generell empfohlen, den Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen.

Sollte es aus örtlichen Gründen sinnvoll sein, Radwege anzulegen, sollten Fuß- und Radverkehr gegenüber ab- bzw. einbiegenden Fahrzeugen über die gleichen Vorrangregelungen verfügen.

5.1.3 Führung des Radverkehrs in Erschließungsstraßen

Zur Anlage attraktiver Verbindungen für den Radverkehr auf Straßen abseits der Hauptverkehrsstraßen stehen vor allem Maßnahmen im Vordergrund, die die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Fahrmöglichkeiten des Kfz-Verkehrs erhöhen. Die Separation vom Kfz-Verkehr sollte dagegen vor allem in Tempo 30-Zonen die seltene Ausnahme bleiben. In jedem Fall ist hier die Aufhebung der Benutzungspflicht vorhandener Radwege erforderlich (vgl. StVO, § 45(1c)), bei erheblichen Mängeln sollten die Radwege ganz aufgehoben werden.

Durch **Piktogramme** auf der Fahrbahn wird die Möglichkeit der Fahrbahnnutzung für den Radverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht. Diese ist vor allem sinnvoll, wenn gleichzeitig noch eine nicht benutzungspflichtige Führung im Seitenraum besteht oder bis vor kurzer Zeit noch bestand. Auch im Übergangsbereich von der Seitenraumführung auf die Fahrbahnführung können Piktogramme die geänderte Führungsform verdeutlichen.

Werden bauliche **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur Lenkung des Kfz-Verkehrs vorgesehen, ist darauf zu achten, dass die Radfahrenden durch diese Maßnahmen nicht unerwünscht beeinträchtigt werden. Dies erfordert, dass

- bei Netzrestriktionen (z.B. Sackgassen, Diagonalsperren an Kreuzungen) bauliche Durchlässe für Radfahrende geschaffen werden oder der Radverkehr von Abbiegeverboten ausgenommen werden,
- bauliche Maßnahmen der Geschwindigkeitsdämpfung (z.B. Aufpflasterungen, Versätze) so angelegt werden, dass Radfahrende durch sie nicht oder allenfalls geringfügig in ihrem Fahrkomfort beeinträchtigt werden,
- auch bei der Materialwahl ein radfahrerfreundlicher Belag gewählt wird.

Fahrradstraßen

Insbesondere im Verlauf von Hauptverbindungen für den Radverkehr durch verkehrsarme Straßen stellt die Ausweisung von Fahrradstraßen eine wichtige Form der Angebotsverbesserung dar. Bei günstiger Lage im Netz bewirken sie Bündelungseffekte für den Radverkehr. Besonders geeignet ist der Einsatz von Fahrradstraßen auch bei starken Radverkehrsströmen zu bestimmten Spitzenzeiten, z. B. zu Schulbeginn- oder -schlusszeiten.

Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und oft mit nur vergleichsweise geringem baulichem Aufwand hergerichtet werden können. Gleichzeitig sind sie öffentlichkeitswirksam und attraktiv und tragen somit zu einer aktiven Radverkehrsförderung bei.



Abb. 5-22: Fahrradstraße (Hannover)

Fahrradstraßen dienen in erster Linie der Führung des Radverkehrs auf Erschließungsstraßen. Wird ausnahmsweise Kfz-Verkehr (z.B. Anlieger) zugelassen, stellen sie eine Sonderform des Mischverkehrs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge von 30 km/h dar. Der Radverkehr darf dabei nicht gefährdet oder behindert werden, wenn nötig muss der Kfz-Verkehr seine Fahrgeschwindigkeit verringern. Der Kfz-Verkehr kann auch in nur einer Fahrtrichtung zugelassen werden.

Nach der neuen VwV-StVO vom 8. November 2021 können Fahrradstraßen auf eingerichtet werden, wenn zumindest einer der folgenden Punkte für die entsprechende Straße zutrifft:

- Es gibt eine hohe oder zu erwartende hohe Radverkehrsdichte in der Straße
- Die Straße hat eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr
- Die Straße hat eine lediglich untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr

Gemäß VwV-StVO gilt: „Eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung der Fahrradstraße bewirkt wird.“ Ferner soll mit dem Zusatz einer „hohen Netzbedeutung“ gemäß Begründung des Bundesrates eine zu erwartende hohe Radverkehrsdichte durch die Netzplanung und die damit verbundenen Verbesserungsmaßnahmen für den Radverkehr berücksichtigt werden. Die bisher geltende Voraussetzung, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwartend ist, ist entfallen. Eine weitere wichtige Änderung betrifft das Parken im Straßenraum. Auf Schräg- oder Senkrechtparken sollte in Fahrradstraßen grundsätzlich verzichtet werden.

Darüber hinaus muss bei der Einrichtung von Fahrradstraßen im Zusammenhang mit vorhandenen Tempo-30-Zonen das Ende der Tempo-30-Zonen im Übergang zur Fahrradstraße (und umgekehrt) nicht mehr beschildert werden.

Konkrete Breitenvorgaben für Fahrradstraßen sind in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) nicht gegeben. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass für die Bemessung der Breite einer Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr der Begegnungsfall Rad + Kfz anzusetzen ist. Demnach wäre gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 2006) eine nutzbare Regelbreite von 4,00 m nötig. Darüber hinaus werden Sicherheitstrennstreifen (baulich oder markiert) zum ruhenden Verkehr ausdrücklich empfohlen¹⁵.

Um den hohen Standards einer Fahrradstraße gerecht zu werden und für den Radverkehr einen echten „Mehrwert“ gegenüber einem Fahren in Tempo-30-Zonen zu erzielen, sollten sie an Knotenpunkten bevorrechtigt geführt werden. Allerdings profitiert von dieser Vorrangregelung auch ein evtl. zugelassener Kfz-Verkehr. Um diesem zu begegnen, können zur Verkehrsberuhigung und zur Reduzierung des Durchgangs-Kfz-Verkehr modale Filter (z.B. gegenläufige Einbahnstraßenlösungen, Diagonalsperren) eingesetzt werden (vgl. Abb. 5-24, Beispiel Hannover (1), rechtes Foto).

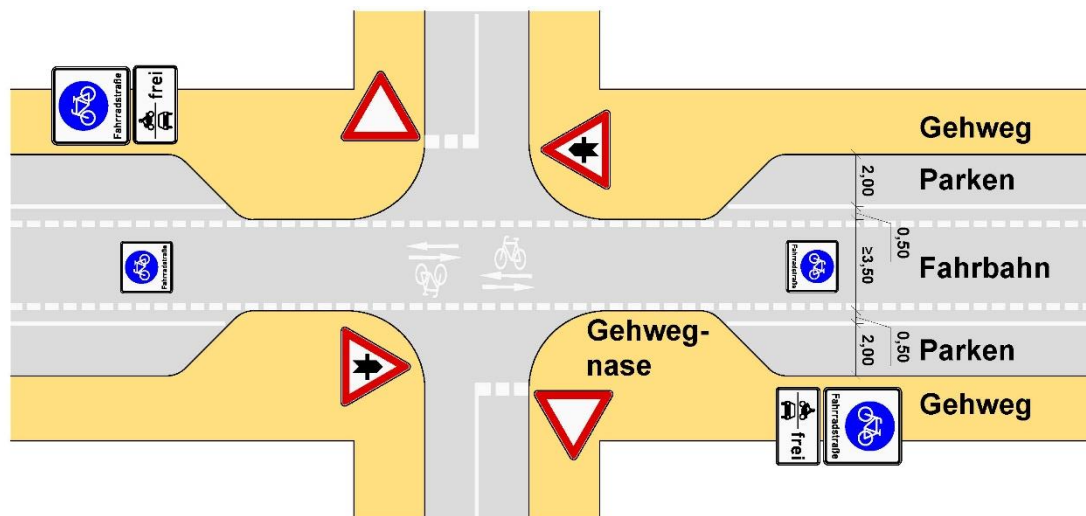


Abb. 5-23: Prinzipskizze: Markierung und Beschilderung von Fahrradstraßen

Generell wird empfohlen, Fahrradstraßen in einer Stadt deutlich zu kennzeichnen und im gleichen Gestaltungsdesign (corporate design) einzurichten. Dadurch ist der Wiedererkennungswert erhöht, und die Besonderheit der Verkehrsführung wird betont. Eine nach Regelwerken empfohlene Standardausbildung für Fahrradstraßen gibt es nicht, mögliche Beispiele werden nachfolgend aufgeführt.

¹⁵ Ausführliche Informationen und Ausführungen zur Anlage von Fahrradstraßen sind der Difu Veröffentlichung „Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis“ (Gerlach et al. 2021) zu entnehmen.



Beispiel Hannover (1)

Bevorrechtigung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO. Unterbindung von Durchgangsverkehren durch Modale Filter.



Beispiel Hannover (2)

Runde Piktogramme in Blau und Richtungspfeile im Straßenverlauf. Die Rinnen zwischen der asphaltierten Fahrbahn und den Parkständen sind farblich abgesetzt gepflastert und dienen als Sicherheitstrennstreifen.



Beispiel Lemgo

Fahrgasse (3,5-4 m breit) mit Breitstrichmarkierung (1 m Strich, 1 m Lücke); punktuelle Gehwegnasen zur Unterbrechung des linearen Parkens am Fahrbandrand



Beispiel Singen (Hohentwiel)

Farblich markierte Linien dienen als Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen. Bevorrechtung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung mit Piktogrammen und Vz 301 StVO



Beispiel Burgdorf (links) und Mannheim (rechts)

Bevorrechtung an Einmündungen im Zuge einer Fahrradstraße durch flächige Markierung und Vz 301 StVO



Beispiel Lausitz (Brandenburg)

Fahrradstraße außerorts, z.T. mit Freigabe nur für landwirtschaftlichen Verkehr

Abb. 5-24: Beispiele für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr. Dies wird umso mehr verstärkt, wenn die Eröffnung einer Fahrradstraße auch öffentlichkeitswirksam erfolgt.



Abb. 5-25: Beispiel für eine öffentlichkeitswirksame Eröffnung einer Fahrradstraße (Stadt Leer)

Mit der in 2020 in Kraft getretenen StVO-Novelle besteht darüber hinaus die Möglichkeit, größere zusammenhängende Bereiche als „**Fahrradzone**“ mit entsprechenden Verkehrszeichen auszuweisen.

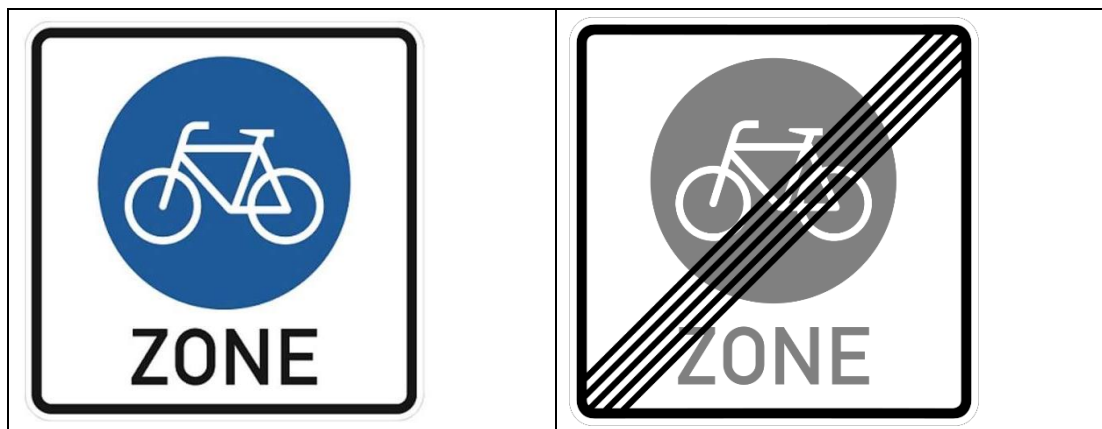


Abb. 5-26: Verkehrszeichen „Beginn einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.3 StVO) und „Ende einer Fahrradzone“ (Zeichen 244.4 StVO)

Bei der Einrichtung von Fahrradzonen gelten gemäß Beschlusslage zur VwV-StVO weitgehend die gleichen Voraussetzungen und Anforderungen wie für Tempo-30-Zonen. Es gilt rechts-vor-links, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen und Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage sind nicht zulässig. Die Fahrradzone sollte eine überwiegend flächenhafte Bedeutung für den Radverkehr besitzen.

Einbahnstraßen

Häufig verhindern Einbahnstraßen die Verwirklichung durchgehender Verbindungen für den Radverkehr im Erschließungsstraßennetz. Radfahrende werden dann entweder auf zum Teil gefährliche Hauptverkehrsstraßen verdrängt oder befahren die Einbahnstraßen unerlaubt in der Gegenrichtung.

Eine Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen¹⁶, die die Sicherheitsauswirkungen einer Öffnung von Einbahnstraßen für gegengerichteten Radverkehr bewertet hat, zeigt, dass sich diese Regelung weder in Bezug auf die Zahl noch die Schwere der Unfälle gegenüber einer Nicht-Öffnung negativ auswirkt. Sicherheitsprobleme mit dem gegenläufigen Radverkehr treten - auf niedrigem Niveau - noch am häufigsten an Einmündungen und Kreuzungen (auch bei Rechts-Vor-Links-Regelung) mit in die Einbahnstraße einbiegendem oder diese kreuzendem Kfz-Verkehr auf und stehen oft in Verbindung mit eingeschränkten Sichtverhältnissen (insbesondere durch parkende Kfz). Auf den Streckenabschnitten zwischen Knotenpunkten sind Unfälle mit legal gegenläufigem Radverkehr auch bei schmalen Fahrgassen dagegen sehr selten.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung der Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr wurden mit der VwV-StVO 2009 einschränkende Bestimmungen weiter reduziert. An den Knotenpunkten ist der gegenläufige Radverkehr in die jeweilige Verkehrsregelung einzubeziehen.



Abb. 5-27: Für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße (Idar-Oberstein, Hauptstraße)

Für Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h ist die Zulassung von gegengerichtetem Radverkehr in der VwV-StVO geregelt und an folgende Voraussetzungen gebunden:

- Es ist – ausgenommen an kurzen Engstellen – eine ausreichende Begegnungsbreite (mind. 3,00 m) vorhanden. Bei Linienbus- oder stärkerem Lkw-Verkehr beträgt diese mindestens 3,50 m.

¹⁶ Alrutz, D.; Angenendt, W. et al: Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. Berichte der BAST, Heft V83, Bremerhaven 2001

- Die Verkehrsführung ist im Streckenverlauf sowie an Knotenpunkten übersichtlich.
- Wo erforderlich, wird ein Schutzraum für den Radverkehr angelegt (z.B. unübersichtliche Kurven, untergeordnete oder signalisierte Knotenpunktzufahrten).

Gegenüber der VwV-StVO-Fassung von 1997 sind diese Anforderungen aufgrund der sehr guten Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit deutlich reduziert.

Die ERA 2010 greifen diese Erfahrungen auf und betonen die Anforderung, dass der Radverkehr die Einbahnstraßen grundsätzlich in beiden Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Dafür wird ein gestuftes Maßnahmenrepertoire aufgezeigt, das eine Zulassung des gegengerichteten Radverkehrs auch in Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ermöglicht.

Eine besondere Betonung wird auch auf die Sicherung des gegenläufigen Radverkehrs an Knotenpunktbereichen gelegt.

5.2 Generelle Handlungsschwerpunkte für Idar-Oberstein

Neben den konkreten Handlungsempfehlungen für alle Abschnitte des Radverkehrsnetzes (vgl. Maßnahmenkataster im Anlagenband), werden nachfolgend einzelne Themen, die in Idar-Oberstein für eine geeignete Radverkehrsführung relevant sind, näher erläutert.

Markierungslösungen für schmale Fahrbahnquerschnitte

Viele Straßenräume im Stadtgebiet sind zu schmal, um beidseitig richtungstreue und anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen einzurichten. Häufig sind aber auch die Kfz-Stärken relativ hoch und Radfahrende fühlen sich im Mischverkehr generell unsicher.

Hier werden einseitige Schutzstreifen (in Regelbreite 1,50 m) in Kombination mit Piktogrammen auf der Gegenseite als Standardlösung empfohlen. Dieser Lösungsansatz eignet sich vor allem für Fahrbahnbreiten unter 7,50 m. Das Markieren von Schutzstreifen in Mindestbreite (1,25 m) sollte generell nicht mehr zum Einsatz kommen. Die jeweils in Gegenrichtung zu markierenden Radpiktogramme (Piktogrammreihe) besitzen zwar keine verkehrsrechtliche Relevanz, sie können die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aber verdeutlichen und somit ein größeres Bewusstsein für den auf der Straße stattfindenden Radverkehr schaffen.

Bei vorhandener bewegter Topographie wird empfohlen, stets das Angebot des Schutzstreifens für den langsamer, bergauf fahrenden Radverkehr zu schaffen und die Piktogrammreihe für den schneller, bergabfahrenden Radverkehr.



Abb. 5-28: Links: Beispiel für gemeinsamen Einsatz eines Schutzstreifens und einer gegenüber liegenden Piktogrammreihe auf der Fahrbahn (Harenberg, Region Hannover)

Sollten im Bestand zusätzlich Parkstände existieren, die nicht aufgegeben werden können, ist stets zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,5 m zu den Parkständen beim Einsatz des Schutzstreifens einzuplanen. Alternativ kann bei flacher Topographie und lediglich einseitigem Parken der Schutzstreifen auch auf der gegenüber der Parkstände befindlichen Seite markiert werden.

Bei sehr schmalen Straßen (ca. 6 m breit und schmaler) können auch beidseitig Piktogramme markiert werden, sollte der Einsatz von Radverkehrsanlagen in Regelbreite zuzüglich der Sicherheitsabstände zu parkenden Kfz nicht möglich sein. Durch die Piktogramme wird die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn für alle Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht.

In Idar-Oberstein wird dieser Lösungsansatz beispielhaft für die Vollmersbachstraße (L177) empfohlen, die mit der Anbindung zu BioNTech und der Realschule eine wichtige Radverkehrsanbindung darstellt. Im Bestand wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, eine Sicherung des Radverkehrs wäre aufgrund der Verkehrssituation wünschenswert.

Die Landesstraße bietet mit einer Breite von ca. 8,00 m ausreichend Platz für einen einseitigen Schutzstreifen bergauf zzgl. Sicherheitstrennstreifen in Kombination mit Piktogrammen auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite. Durch diese Kombination bleibt das Kfz-Parken am Fahrbahnrand ohne Schutzstreifen weiterhin möglich.

Weitere mögliche Lösungsansätze sind den skizzierten Querschnitten zu entnehmen.



Abb. 5-29: Vollmersbachstraße (L177) in Idar-Oberstein ohne Hinweise auf Radverkehr

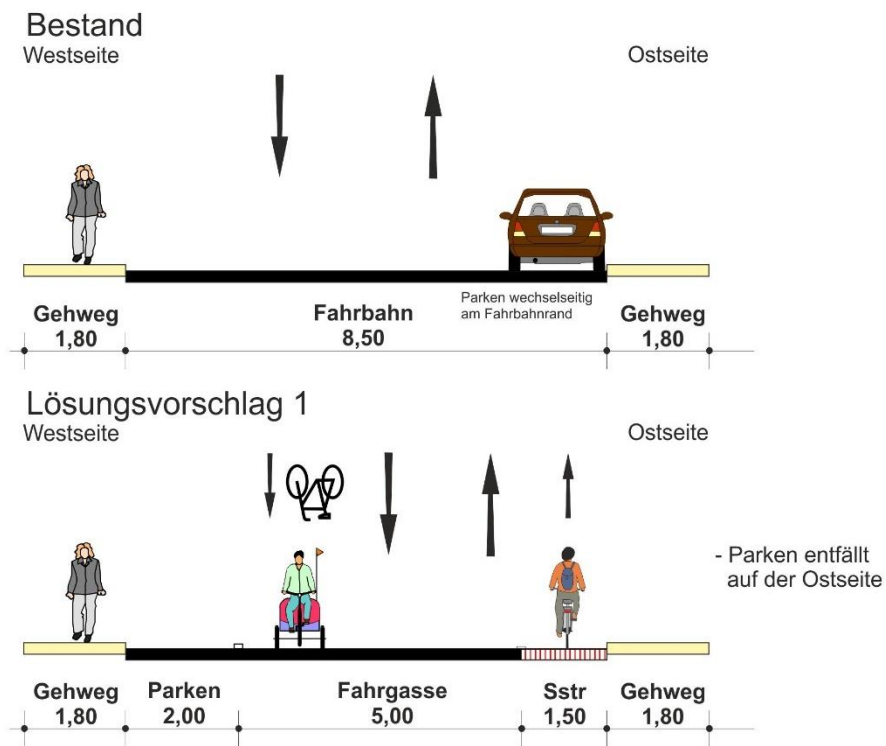


Abb. 5-30: Vollmersbachstraße (L177) – Bestand und empfohlener Lösungsansatz

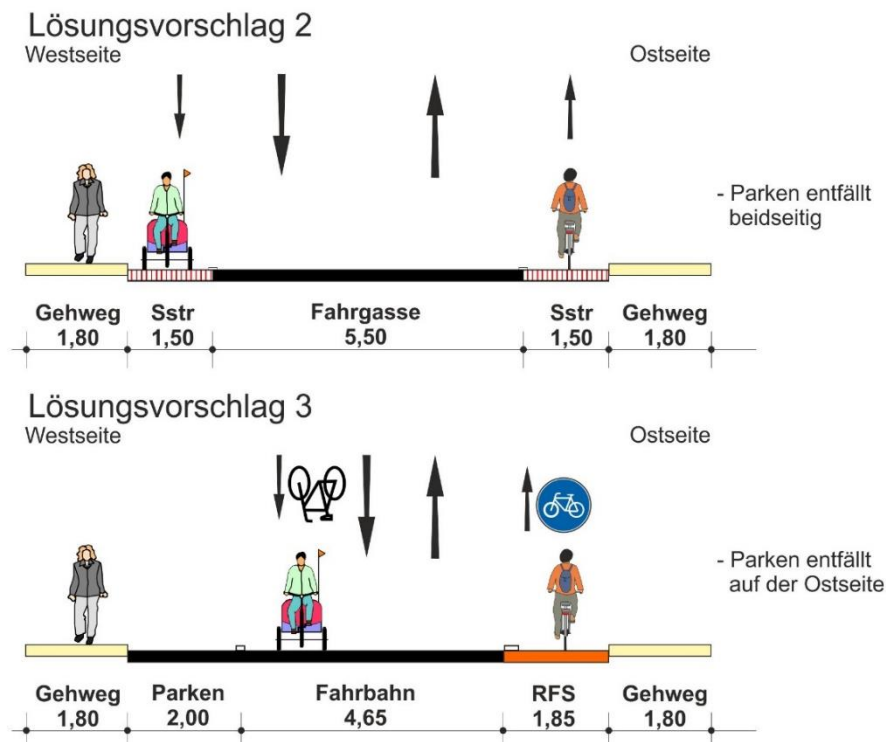


Abb. 5-31: Vollmersbachstraße (L177) – Weitere mögliche Lösungsansätze

Ein weiteres Beispiel stellt die Hauptstraße in Oberstein (Hausnummer 480 bis 584) dar. Auch für diesen Abschnitt werden Markierungslösungen zur Kennzeichnung der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn empfohlen.



Abb. 5-32: Hauptstraße im Ortsteil Oberstein – Radverkehr im Mischverkehr

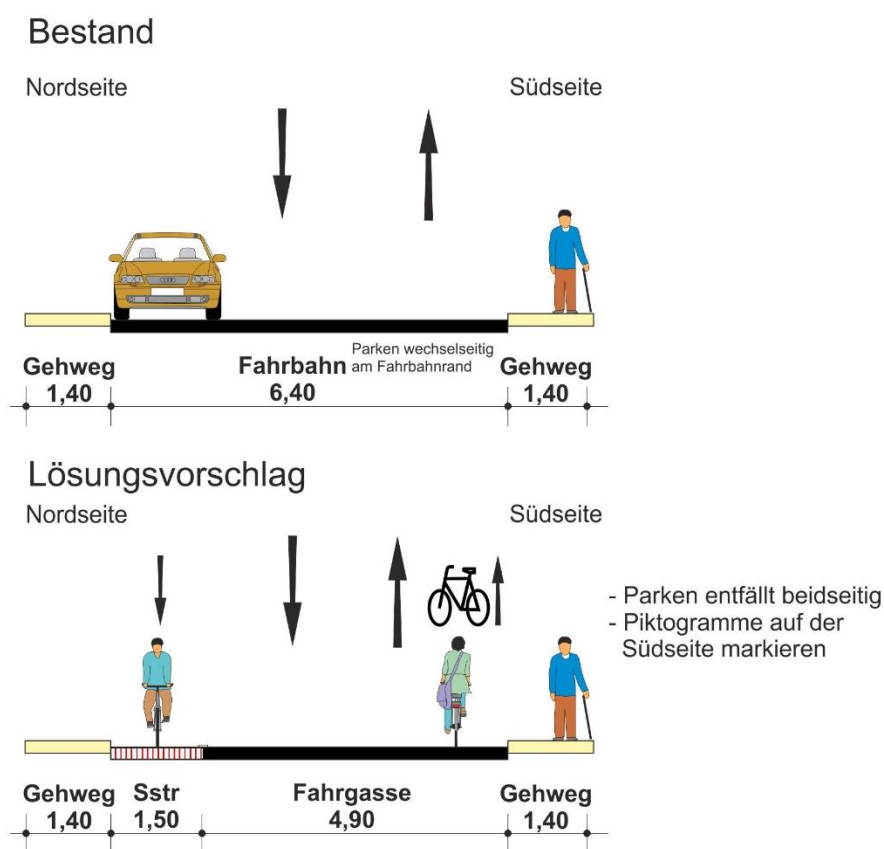


Abb. 5-33: Hauptstraße im Ortsteil Oberstein – Bestand und Lösungsansatz

Belagsqualität und Wegebreiten bei Wirtschaftswegen und selbständigen Wegeverbindungen

Im kommunalem Radverkehrsnetz der Stadt Idar-Oberstein sind u.a. auch Wirtschaftswegen und selbstständige Wegeverbindungen, als mögliche Parallelverbindungen zu Hauptverkehrsstraßen, berücksichtigt. Land- und forstwirtschaftliche Wege haben ebenfalls eine wichtige Funktion innerhalb von Radverkehrsnetzen inne – eine stets gute Belagsqualität der Wirtschaftswegen für eine sichere und komfortable Nutzung durch den Radverkehr ist somit von großer Bedeutung.

Neben Asphalt und ungefastem Pflaster als grundsätzlich für den Radverkehr optimalen Belagsarten, können hier jedoch aufgrund naturschutzrechtlicher oder unterhaltungstechnischer Belange auch wassergebundene Decken zum Einsatz kommen. Wichtig ist bei diesen jedoch noch einmal besonders die Gewährleistung einer regelmäßigen Instandhaltung, um die Nutzung der Wege auch ganzjährig für den Alltagsradverkehr attraktiv zu gestalten.

Als Beispiel in Idar-Oberstein sind die Wege parallel zur Tiefensteiner Straße (nordseitige Führung) in Richtung Tiefenstein zu nennen. Sie bieten von der Lage auf einem Teilabschnitt eine gute Alternative zur Tiefensteiner Straße, welches u.a. auch

im Bürgerworkshop vereinzelt bestätigt wurde. Allerdings müssten sowohl die Belagsqualitäten, als auch an vielen Stellen die Wegbreiten verbessert, bzw. verbreitert werden.



Abb. 5-34: Beispiele für selbstständige Wegeverbindungen in Idar-Oberstein zur Anbindung Tiefenstein als Alternativverbindung

Eine Ertüchtigung der parallelen Verbindung sollte jedoch nicht ersatzweise für eine Sicherung der Radverkehrsführung im Zuge der Tiefensteiner Straße gesehen werden, sondern vielmehr als Ergänzung dazu, z.B. für weniger selbstsicher fahrende Personen (u.a. Familien mit Kindern).

Einrichten von Fahrradstraßen

Grundsätzlich lässt sich mit der Ausweisung von Fahrradstraßen und deren Ausgestaltung in einem stadt-eigenen corporate design eine relativ kostengünstige und komfortable Lösung für den Radverkehr schaffen. Neben der öffentlichkeitswirksamen Funktion wird dabei gleichzeitig die Radverkehrsförderung der Stadt deutlich und sichtbar gemacht.

Die Eröffnung der ersten Fahrradstraße (beispielsweise Amtsstraße, Ritterstraße oder Wasenstraße), sollte von intensiver Öffentlichkeitsarbeit im Sinne von Aufklärung über die geltenden Regelungen begleitet werden.

Das Design der Fahrradstraßen sollte im Vorfeld abgestimmt und für alle Fahrradstraßen in Idar-Oberstein angewendet werden.

Als mögliche Fahrradstraßen bieten sich im Stadtgebiet Strecken im Schulumfeld an, bspw. Erfurter Straße und Römer Straße. Weiterhin wurde die Wasenstraße aus dem Bürgerworkshop als mögliche Fahrradstraße vorgeschlagen.



Abb. 5-35: Beispiele in Idar-Oberstein zur Einrichtung potenzieller erster Fahrradstraßen innerorts (links, Erfurter Straße) und (rechts, Wasenstraße)

Öffnung von Einbahnstraßen

Bislang war für den Radverkehr in Idar-Oberstein das Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung nur in Einzelfällen möglich.

Es wird empfohlen, alle Einbahnstraßen insbesondere im Innenstadtbereich (auch abseits des Radverkehrsnetzes) systematisch hinsichtlich der Möglichkeit zur gegengerichteten Freigabe zu prüfen und konzeptionell abzuhandeln. Diese Thematik wurde auch in der öffentlichen Beteiligung häufig genannt.

Je nach Frequentierung oder auch dem abgeschätztem Gefahrenpotenzial im Einmündungsbereich der Einbahnstraße für den Radverkehr können im Bereich der Ein-/oder Ausfahrt auch bauliche oder markierte Pforten für den Radverkehr als zusätzliche Sicherung eingerichtet werden.

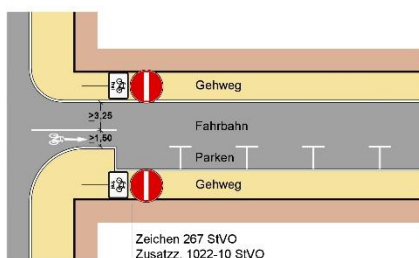


Abb. 5-36: Prinzipskizze und Beispiel (Meerbusch) zur Markierung einer Einfahrtpforte

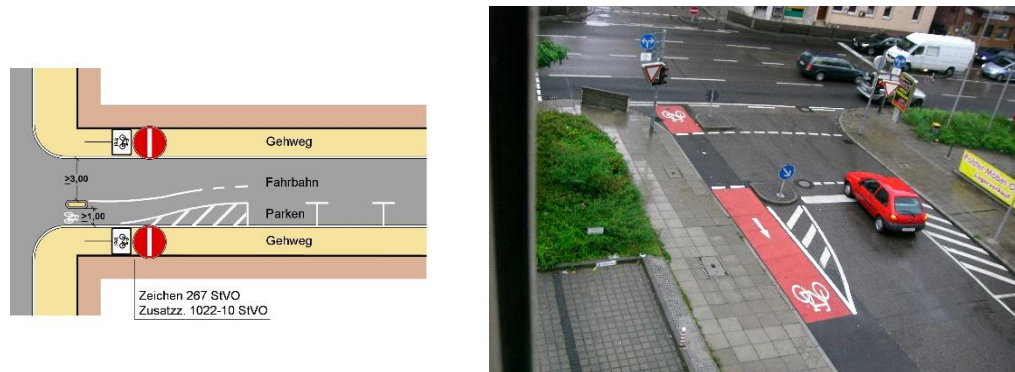


Abb. 5-37: Prinzipskizze und Beispiel (Stuttgart) zur baulichen Ausgestaltung einer Einfahrpforte

Beispielhaft für die Öffnung einer Einbahnstraße für den gegengerichteten Verkehr in Idar-Oberstein wird die Amtsstraße, Ritterstraße genannt. Neben der Freigabe in Gegenrichtung sollte im Rahmen des Quartiersmanagement auch eine Ausweisung als Fahrradstraße geprüft werden.



Abb. 5-38: Amtsstraße, Ritterstraße, Einbahnstraße ohne Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung

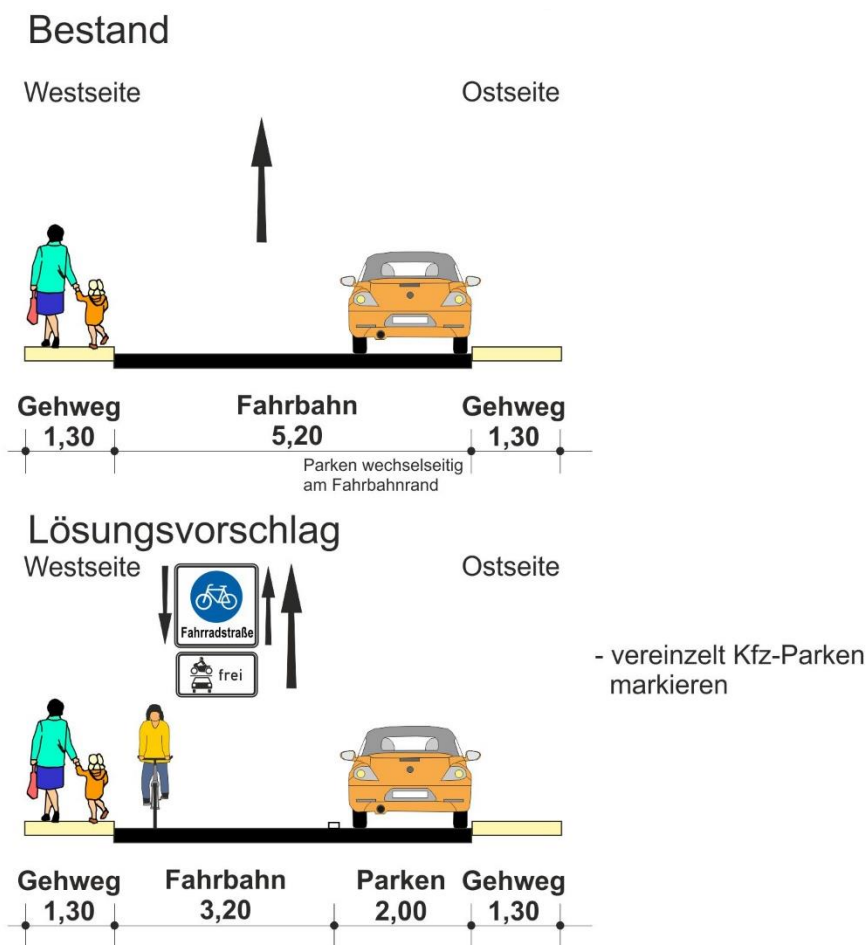


Abb. 5-39: Amtsstraße, Ritterstraße – Bestand und empfohlener Lösungsansatz

Orientierung für den Radverkehr

Um nicht nur Ortsunkundigen die Orientierung zu erleichtern, ist eine Fahrradwegweisung besonders wichtig. Auch für Radfahrende, die bislang Ihre Wege mit dem Kfz zurückgelegt haben, bietet ein lückenloses Wegweisungskonzept die Möglichkeit, geeignete Verbindungen (auch) abseits der mit Kfz stark belasteten Hauptverkehrsstraßen aufzuzeigen. Dafür sollte die Sichtbarkeit, Vollständigkeit und Nutzbarkeit kontinuierlich gewährleistet werden.

In Idar-Oberstein sind vereinzelte Verbindungen mit einer Radwegweisung versehen. Das System ist jedoch lückenhaft und wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Teil als verwirrend bezeichnet. Dabei wird u.a. angemerkt, dass die Wegweisung auf Verbindungen führe, die rechtlich vom Radverkehr gar nicht genutzt werden dürften (zum Beispiel durch die Fußgängerzone).



Abb. 5-40: Wegweisung Nahe-Radweg (links), nicht regelkonforme Wegweisung durch die Fußgängerzone (rechts)

Generell sind eine gute Orientierung und intuitiv befahrbare Verbindungen zur Akzeptanz und regelkonformen Befahrbarkeit der Radverbindungen wichtig. Hier ist neben einem durchgängigen Wegweisungskonzept, das u.a. wichtige Ziele im Stadtgebiet (z.B. Rathaus, Ortsteile, Bahnhof) ausweist auch die Nutzbarkeit der Verbindungen zu berücksichtigen. Eine Wegweisung ersetzt generell nicht die Freigabe von Verkehrsflächen für den Radverkehr.

Führungskontinuität

Die Hauptstraße und Mainzer Straße stellen als zentrale Verbindungen entlang der Tallagen des Idarbachs auch für den Radverkehr wichtige Verbindungen dar. Die Straßen verlaufen parallel jeweils überwiegend als Einbahnstraßen. Für den Radverkehr sind zum Teil der Gehweg für die Fahrt in Kfz-Fahrtrichtung freigegeben, alternativ fährt der Radverkehr im Mischverkehr. Eine Freigabe für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung besteht nicht.

Es wird empfohlen im Zuge beider Straßen für den Radverkehr durchgängige Markierungslösungen anzubieten. Ein möglicher Lösungsansatz besteht dabei in der Markierung von Radfahrstreifen in den Einbahnstraßenbereichen, die in den Bereichen mit Zweirichtungsverkehr als Schutzstreifen auf beiden Fahrbahnseiten geführt werden.

Durch die Markierung von Radfahrstreifen könnte auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite das Kfz-Parken am Fahrbahnrand ggf. weiter bestehen bleiben. Allerdings weiterhin zu Lasten des Fußverkehrs, da die Gehwege bereits im Bestand recht schmal sind und durch das Kfz-Parken weiter eingeengt werden. Hier wären detaillierte Planungen nötig, um ggf. Bereiche zu identifizieren, an denen das Kfz-Parken auch nicht aufgesetzt erfolgen kann.

Weitere Lösungsansätze beziehen sich auf die Beibehaltung der Gehwegfreigabe in Kombination mit einem Radfahrstreifen in Gegenrichtung zur Kfz-Fahrtrichtung sowie auf die Markierung von Schutzstreifen.



Abb. 5-41: Hauptstraße (Hausnummer 314 bis Paulinenstraße) als Einbahnstraße mit Gehweg, Radverkehr frei (oben links), Abschnitt zwischen Paulinenstraße und Göttshieder Straße ohne Einbahnstraßenführung (oben rechts) und Abschnitt zwischen Pappelstraße und Kobachstraße als Einbahnstraße mit Radverkehr im Mischverkehr (unten links)

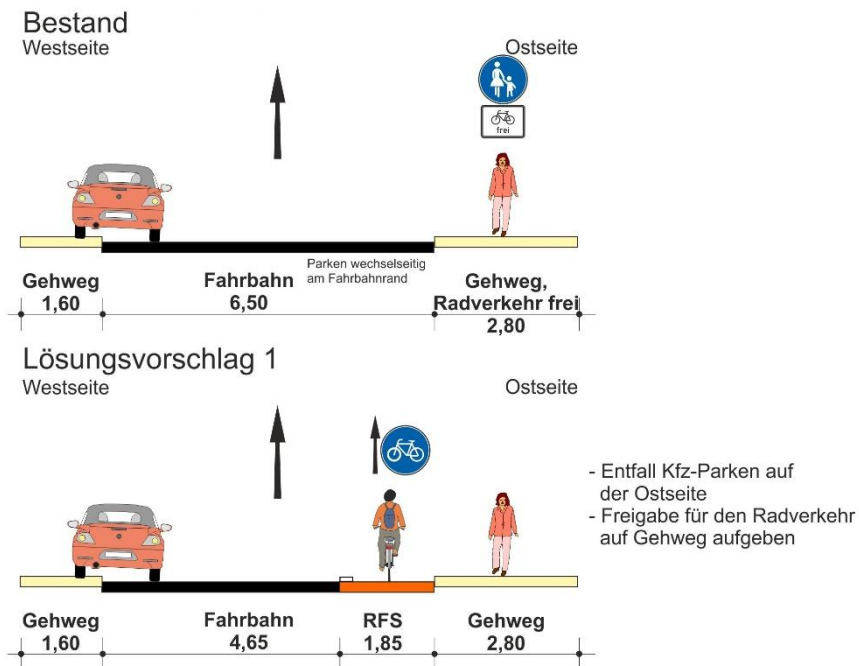
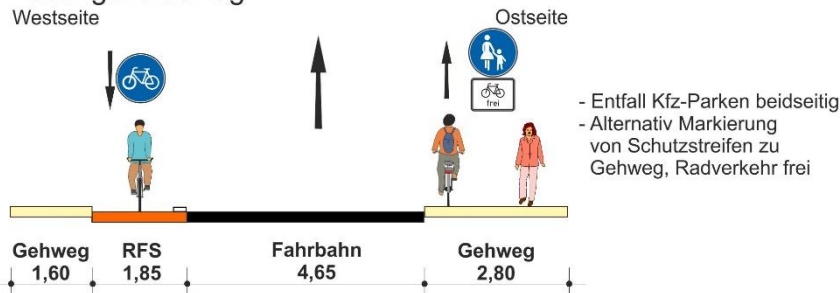


Abb. 5-42: Hauptstraße im Abschnitt zwischen Hausnummer 314 und Paulinenstraße – Bestand und empfohlener Lösungsansatz (Unterbinden Kfz-Parken auf Gehweg wünschenswert)

Lösungsvorschlag 2



Lösungsvorschlag 3

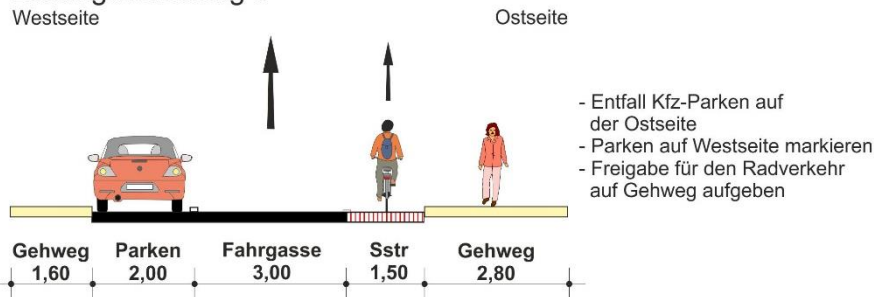
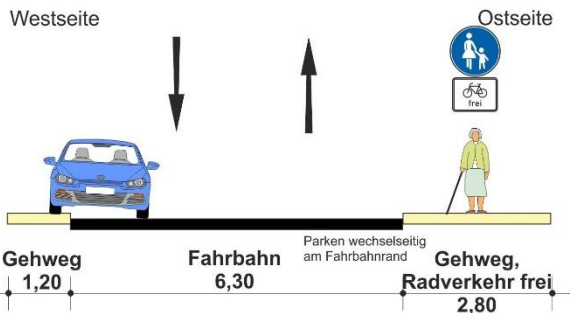


Abb. 5-43: Hauptstraße im Abschnitt zwischen Hausnummer 314 und Paulinenstraße – Weitere Lösungsansätze

Bestand



Lösungsvorschlag 1

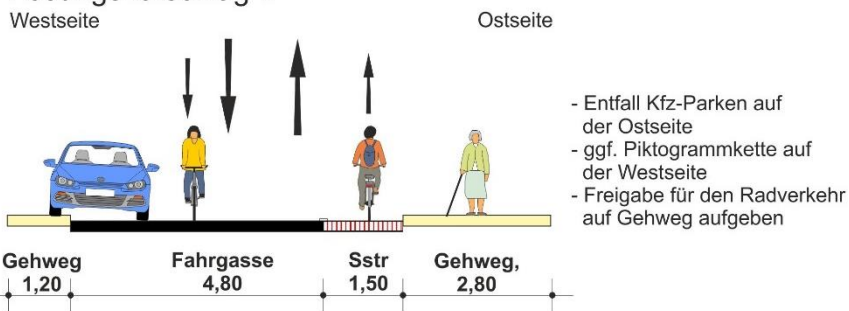


Abb. 5-44: Hauptstraße im Abschnitt zwischen Paulinenstraße und Götttschieder Straße – Bestand und empfohlener Lösungsansatz (Unterbinden Kfz-Parken auf Gehweg wünschenswert)

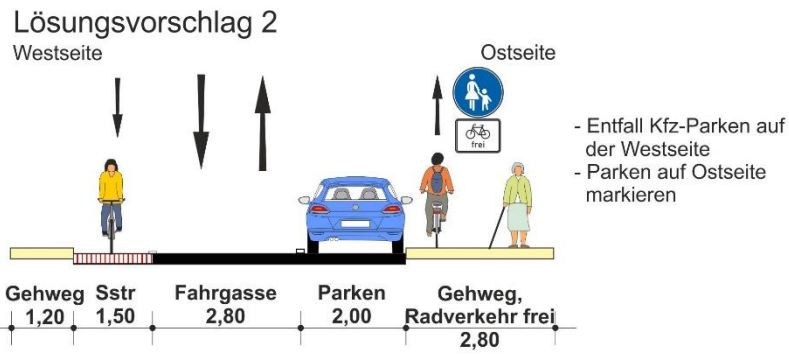


Abb. 5-45: Hauptstraße im Abschnitt zwischen Paulinenstraße und Göttschieder Straße – Weiterer Lösungsansatz

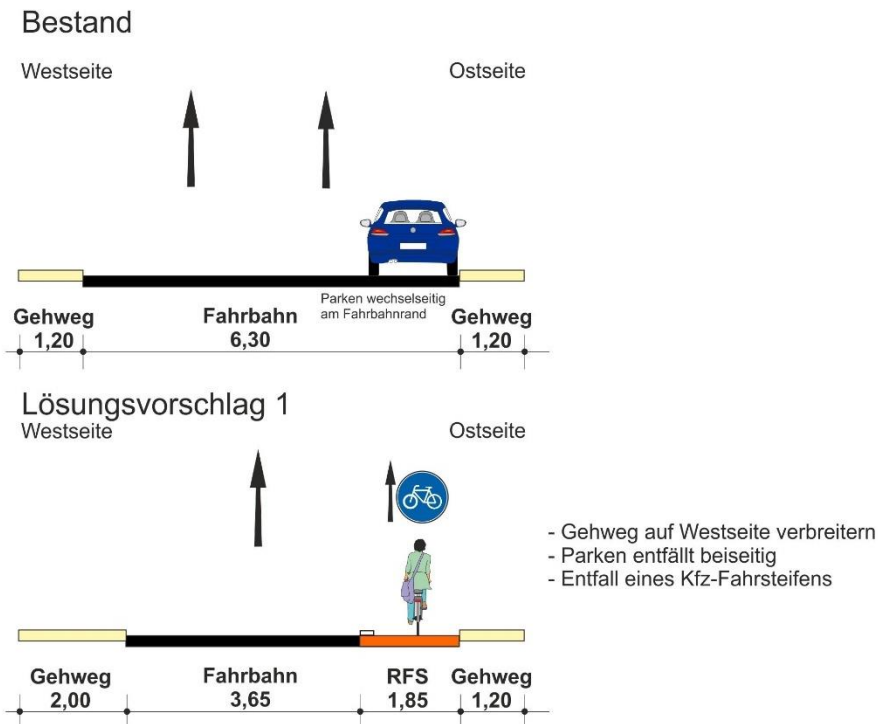


Abb. 5-46: Hauptstraße im Abschnitt zwischen Pappelstraße und Kobachstraße – Bestand und empfohlener Lösungsansatz

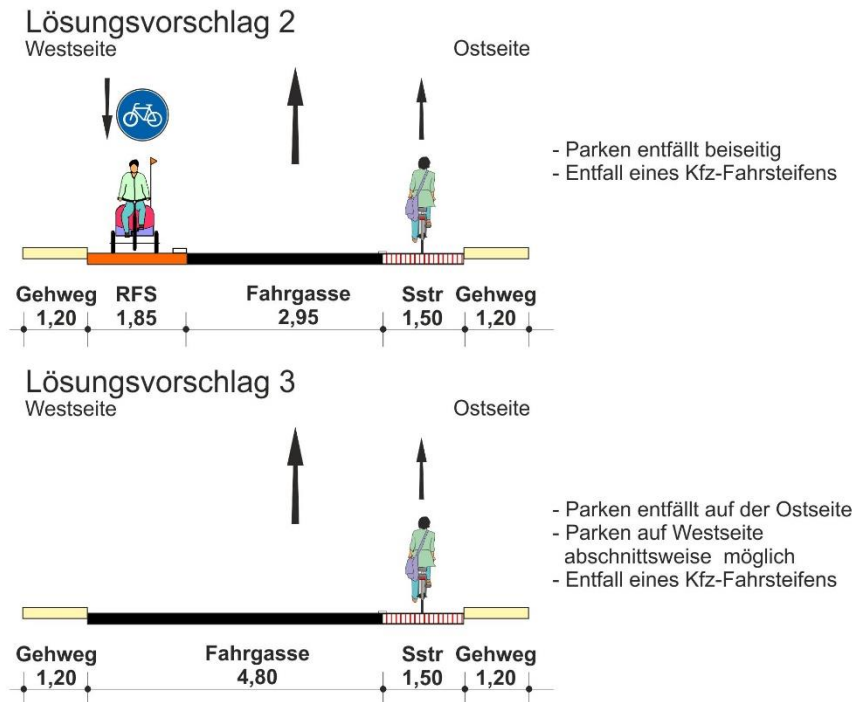


Abb. 5-47: Hauptstraße im Abschnitt zwischen Pappelstraße und Kobachstraße – Weitere Lösungsansätze

Die Abschnitte der Mainzer Straße wurden ähnlich betrachtet und mögliche Lösungsansätze aufgezeigt.



Abb. 5-48: Mainzer Straße Kreis Kobachstraße bis Pappelstraße) als Einbahnstraße mit Radverkehr im Mischverkehr (links), und Abschnitt zwischen Pappelstraße und Emil-Kirschmann-Brücke Straße ohne Einbahnführung mit Radverkehr im Mischverkehr (rechts)

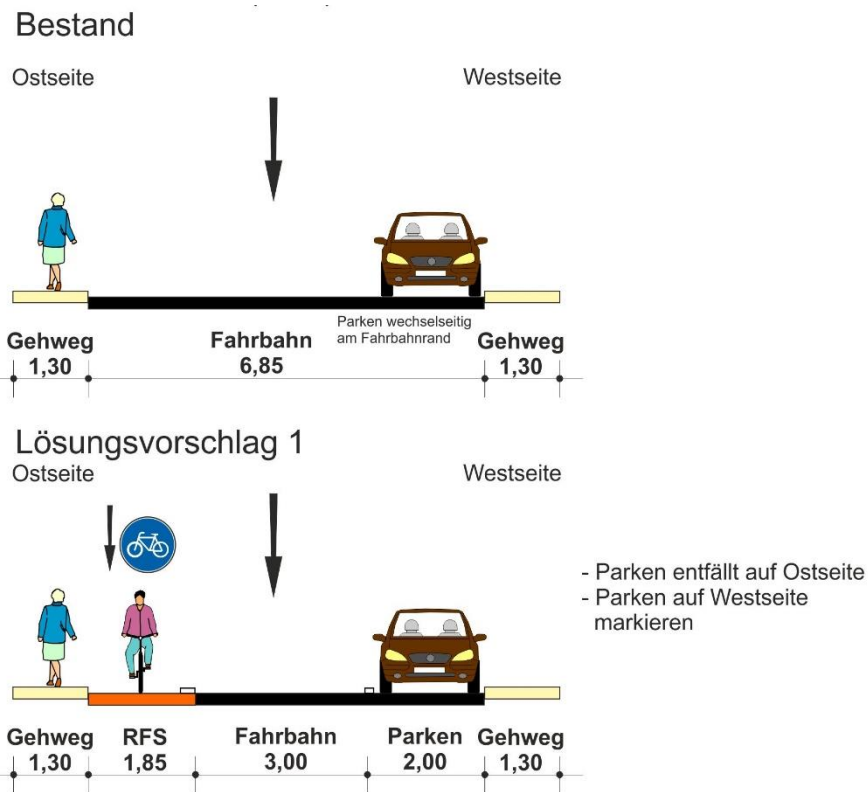


Abb. 5-49: Mainzer Straße im Abschnitt zwischen Kreisel Kobachstraße und Pappelstraße – Bestand und empfohlener Lösungsansatz

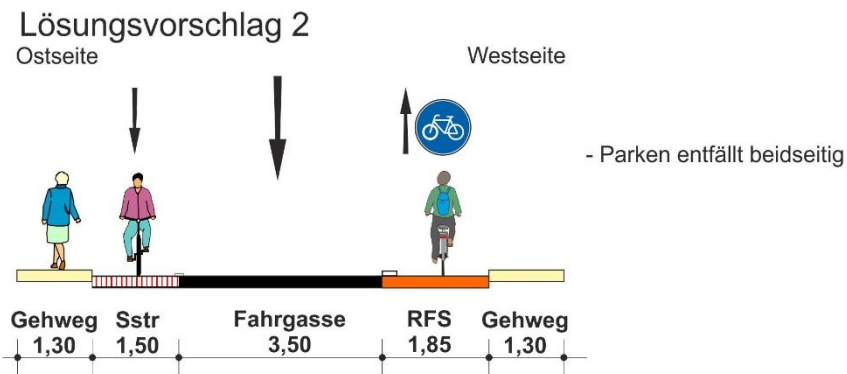


Abb. 5-50: Mainzer Straße im Abschnitt zwischen Kreisel Kobachstraße und Pappelstraße – Weiterer Lösungsansatz

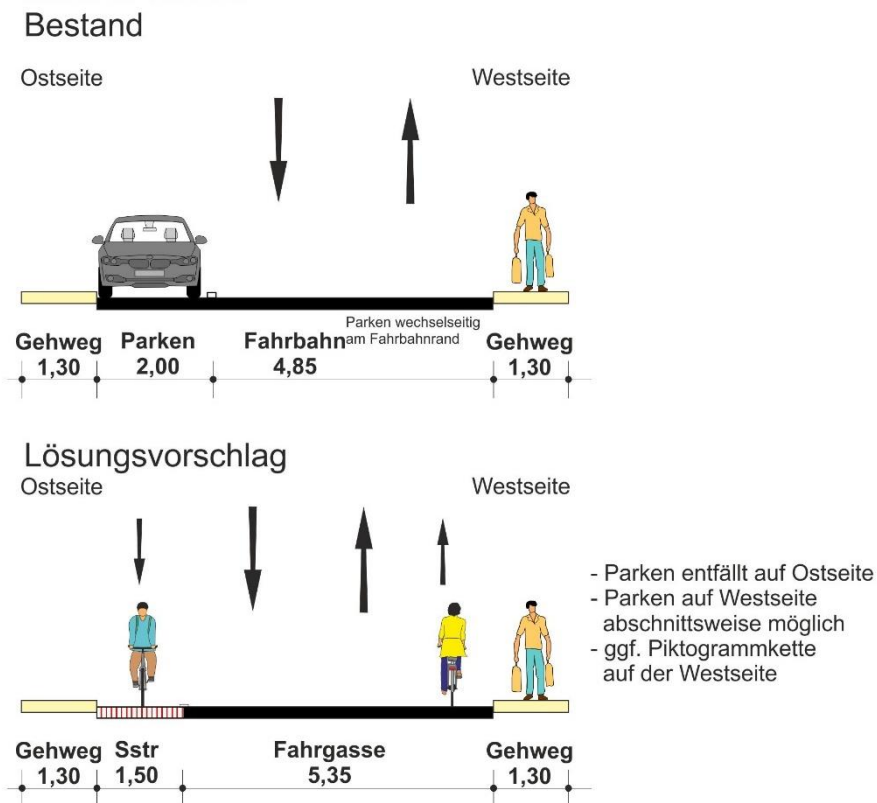


Abb. 5-51: Mainzer Straße im Abschnitt zwischen Pappelstraße und Emil-Kirschmann-Brücke – Bestand und empfohlener Lösungsansatz

Darüber hinaus verbindet ein innerörtlicher Kreisverkehr die Hauptstraße und Mainzer Straße sowie auch die Kobachstraße. Innerorts wird generell empfohlen, den Radverkehr im Mischverkehr durch den Kreisverkehr zu führen. Bei dem empfohlenen Lösungsansatz (Markieren von Radfahrstreifen) im Zuge der Hauptstraße ist vor allem ein gesicherter Übergang des Radverkehrs in den Mischverkehr zu berücksichtigen. Ebenfalls ist das Einfahren in den Kreisverkehr lediglich über einen Kfz-Fahrstreifen zu empfehlen, sodass eine Reduzierung, der bisher zwei Fahrstreifen, vorzunehmen ist.

An den Ein- und Ausfahrten über die Westseite der Mainzer Straße und Kobachstraße wird empfohlen, auf die Weiterfahrt im Mischverkehr über Piktogramme hinzuweisen. Des Weiteren sollte der Fahrbahnleiter der Mainzer Straße erweitert werden, sodass der Kfz- und Radverkehr nicht nebeneinander in den Kreisverkehr fahren bzw. ausfahren können. Die Weiterfahrt in die Mainzer Straße erfolgt über Radfahrstreifen, die nach dem Kreisverkehr starten.

Alternativ wäre eine Verschmälerung des Kreisringes durch eine Pflasterfläche möglich.



Abb. 5-52: Kreisverkehr Hauptstraße/Kobachstraße – Lösungsansatz

Neubau von Radverkehrsanlagen

Im Zuge der Industriestraße ist geplant, einen Gehweg auf der Nordseite neu zu bauen. Um auch den Radverkehr auf dieser Verbindung zu berücksichtigen, sollte geprüft werden, inwieweit ein breiterer Neubau möglich ist. Zur gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr ist eine Ausbaubreite von 2,50 m nötig, zzgl. einem Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m zur Fahrbahn.

Start und Ende der Radverkehrsanlage sollten gesichert sein, d.h. das Auf- und Abfahren in den Seitenraum muss über gut und fahrdynamisch ausgebildete Bordabsenkungen möglich und deutlich erkennbar sein. Im Vorfeld und Nachgang zur Führung im Seitenraum könnten Piktogramme auf der Fahrbahn markiert werden. Um den Radverkehr richtungstreu zu führen, sollte für die Gegenrichtung ein Schutzstreifen markiert werden. Auch hier können Piktogramme im Vorfeld und Nachgang die Weiterfahrt auf der Fahrbahn verdeutlichen.

Alternativ, bzw. wenn der Wegeneubau auf der Nordseite nicht in ausreichender Breite möglich ist, ist die Radverkehrsführung auf der Fahrbahn durch Piktogramme zu verdeutlichen.



Abb. 5-53: Industriestraße (zwischen Industriestraße (Kesselgraben) und Michelswiese 11) Radverkehr im Mischverkehr bei Tempo 50

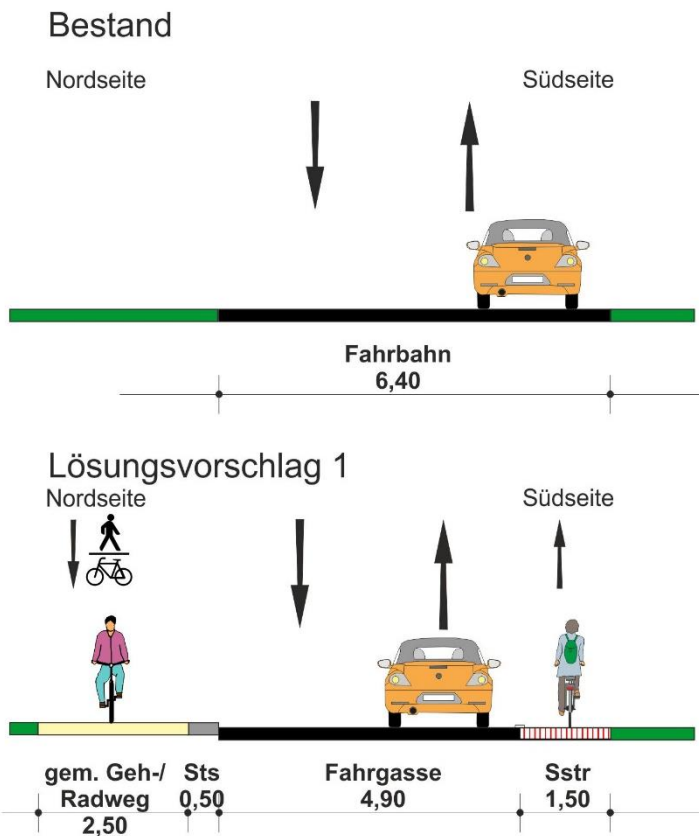


Abb. 5-54: Industriestraße im Abschnitt zwischen Industriestraße (Kesselgraben) und Michelswiese 11– Bestand und empfohlener Lösungsansatz

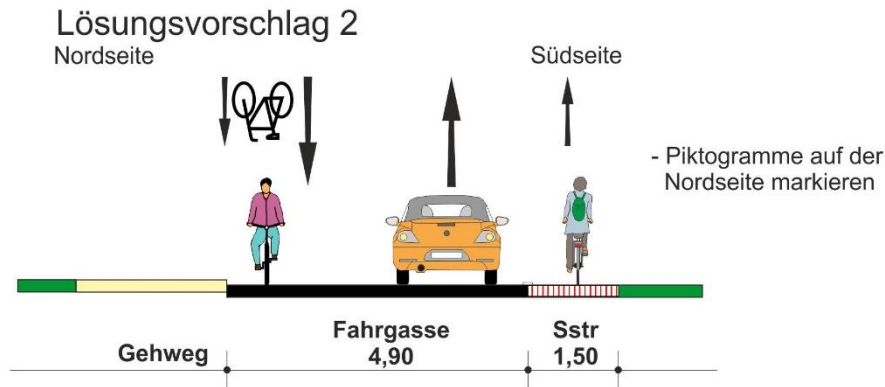


Abb. 5-55: Industriestraße im Abschnitt zwischen Industriestraße (Kesselgraben) und Michelswiese 11 – Weiterer Lösungsansatz

Punktuelle Verbesserungen

Ein wiederkehrender Handlungsbedarf ist in einer ausreichenden Sicherung und Durchlassbreite von Pollern, Schranken oder Verkehrsschildern zu sehen. Der Bedarf für die Sperren sollte grundsätzlich geprüft werden.

In entsprechend zu definierenden Einzelfällen (bei Verbindungen mit hohem durch Pkw nicht zugelassenen Nutzungsverhalten) kann das Aufstellen von Pollern die entsprechende Durchfahrt nicht erwünschter Verkehre verhindern und das Durchfahren des Radverkehrs weiterhin ermöglichen. Durch die Möglichkeit des Umklappens der Poller mittels einer Vergabe an Schlüsseln an berechnigte Personen, kann die Wegenutzung durch erforderliche landwirtschaftliche Verkehre weiterhin gewährleistet werden.



Abb. 5-56: Umklappbare Poller in hoch- und runtergeklapptem Zustand (Weserradweg, bei Hameln)

Bei dem Einsatz von Pollern ist neben der beschriebenen Funktion des Verhinderns des Durchlasses nicht erwünschter Verkehre v.a. auf ausreichende Durchlassbreiten für den Radverkehr sowie Sicherung der Poller zu achten. Hier werden eine systematische Prüfung und Anpassung bei allen im Bestand befindlichen Poller empfohlen.



Abb. 5-57: Beispiele für punktuelle Hindernisse auf selbstständigen Wegeverbindungen in Idar-Oberstein Nahe-Radweg Richtung Brücke „Blaues Wunder“ (links) und Heimbachstraße (rechts)

Neben Durchfahrtbeschränkungen durch Poller sind auch Bordabsenkungen generell zu prüfen und hinsichtlich eines verbesserten Komforts für den Radverkehr anzupassen.

5.3 Gesamtüberblick Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur

Ausgehend von den im Rahmen der Mängelanalyse ermittelten Defiziten im Radverkehrsnetz der Stadt Idar-Oberstein erfolgte die Ableitung der Maßnahmenkonzeption zur Ertüchtigung der Wegeinfrastruktur. Dabei wurde das nach heutigem Kenntnisstand bewährte Entwurfsrepertoire für den Radverkehr (vgl. Kap. 5.1) gezielt in Hinblick auf vergleichsweise schnell umsetzbare und kostengünstige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eingesetzt.

Für die Ertüchtigung des Radverkehrsnetzes in Idar-Oberstein (Gesamtlänge ca. 95 km) wurden 176 Abschnitte zur Ableitung der Lösungsansätze gebildet. Davon sind auf ca. 29 Streckenabschnitte kein und auf ca. 139 Streckenabschnitten und punktuellen Bereichen ein Handlungsbedarf festgestellt worden. Weitere 4 Abschnitte wurden aufgrund der Steigung aus dem Netz ausgeschlossen. Zudem sind 2 Abschnitte bereits umgesetzt und ebenfalls 2 in Planung.

Alle Streckenabschnitte und Knoten mit Handlungsbedarf sind im Einzelnen in dem Maßnahmenkataster aufgeführt. Dieses enthält eine kurze Beschreibung des Bestandes bzw. der örtlichen Problemsituation (inkl. Foto) sowie den empfohlenen Lösungsansatz entsprechend dem Konkretisierungsgrad eines übergeordneten Planungskonzeptes und einen Hinweis zur Priorisierung der Maßnahmen.

Prioritäten

Insgesamt ist die Maßnahmenkonzeption auf einen mittel- bis längerfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Dies ergibt sich außer aus Kostenaspekten auch daraus, dass einige Maßnahmen längere Planungsvorläufe benötigen oder nur im zeitlichen Kontext mit anderen Planungsvorhaben zu realisieren sind.

Zur Realisierung eines gut nutzbaren Radverkehrsnetzes bedarf es deshalb einer Umsetzungsstrategie (vgl. Kap. 7), die dazu beiträgt, durch Fertigstellung einzelner, sinnvoll gewählter Netzabschnitte zügig vorzeigbare Erfolge einer gezielten Radverkehrsförderung zu erreichen und mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit eine zunehmend stärkere Radnutzung zu fördern.

Zur Einschätzung der **Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen bezüglich Verkehrssicherheit und Fahrkomfort** wurden den einzelnen Lösungsansätzen jeweils Prioritäten zugeordnet. Diese Einschätzung ist unabhängig von weiteren Randbedingungen zu sehen (z. B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf).

- Eine **hohe Priorität (Prioritätsstufe 1)** wurde vergeben, wenn die Umsetzung der Maßnahme für die Beseitigung von Verkehrssicherheitsdefiziten erforderlich ist oder zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit (z. B. Radwegbreiten unterhalb der Mindestabmessungen oder fehlende Radverkehrsanlage trotz Erfordernis) notwendig ist.
- Eine **mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2)** wird vorgesehen, wenn Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards aber für erforderlich gehalten werden, z. B. Optimierung des Fahrbahnbelages für den Radverkehr oder die Anlage von Mittelinseln als Querungshilfen.
- Unabhängig davon werden schnell durchführbare Maßnahmen, die spürbare Verbesserungen der Nutzungsqualität oder Verkehrssicherheit bewirken (z.B. Beseitigung punktueller Hindernisse) als „**Kleinmaßnahme**“ (**Prioritätsstufe K**) eingestuft.

Prioritätsstufe 1 Zur Funktionsfähigkeit / Verkehrssicherheit einer Route notwendig	Prioritätsstufe 2 Anzustrebende Verbesserungen zur Erreichung des gewünschten Standards	Prioritätsstufe K Spürbare Angebotsverbesserungen durch schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen
		
Radverkehrsanlage fehlt bzw. in unzureichender Breite (Bsp. Straßenbegleitender Radweg entlang der B41, Höhe John-F.- Kennedy-Straße)	Belagsqualität (Bsp. Selbstständige Wegeverbindung zwischen Heimbachstraße und Kaufacker)	Einbahnstraßen ohne Freigabe für Radverkehr (Bsp. Jahnstraße)

Abb. 5-58: Prioritäten zur Umsetzung im Netz

Darüber hinaus wurden zusätzlich folgende Prioritäten definiert und zugeordnet:

- Maßnahmen, für die zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits Planungen oder konkretere Überlegungen vorlagen, erhielten die Priorität „**In Planung**“.
- Maßnahmen, die sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits in der Umsetzung befanden, erhielten den Vermerk „**In Bau**“
- Problembehaftete Bereiche, deren Fertigstellung bereits während der Konzepterstellung erfolgte, wurden mit dem Hinweis „**Bereits umgesetzt**“ gekennzeichnet.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die einzelnen Prioritätsstufen in Hinblick auf die verkehrssicherheitstechnischen Belange:

Priorität	Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen
1	<p>Hohe Priorität: Maßnahme, die zur Funktionsfähigkeit und/oder Verkehrssicherheit eines Netzabschnittes notwendig ist</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme zur Beseitigung akuter Verkehrssicherheitsdefizite - Maßnahme, die unabdingbar oder sehr wichtige Voraussetzung zum Funktionieren einer Route ist <p>Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neubau einer Radverkehrsanlage bei im Bestand fehlender Radverkehrsanlage bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen - Ausbau einer Radverkehrsanlage in Regelbreite bei deutlich zu schmaler Radverkehrsanlage
2	<p>Mittlere Priorität: Anzustrebende Verbesserungen, die der Erreichung des angestrebten Standards dienen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme, die eine deutliche Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes bewirkt <p>Beispiel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Belagserneuerung bei unzureichender Belagsqualität (jedoch ohne unmittelbare Sturzgefahr)

Priorität	Bedeutung bzw. Priorität der Maßnahmen
K	<p>Kleinmaßnahme, die ohne großen Aufwand realisierbar ist und zur deutlichen Verbesserung der Nutzbarkeit einer Route beiträgt</p> <p>- Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahme</p> <p>Beispiel:</p> <p>- Gewährleistung einer ausreichenden Sicherung und Durchlassbreite bei Pollern</p>
In Planung	Maßnahme befindet sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits in Planung
In Bau	Maßnahme befindet sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits im Bau
Bereits umgesetzt	Maßnahme wurde während der Zeit Konzepterstellung bereits umgesetzt

Unabhängig von der vorliegenden Einstufung der Prioritäten nach der Bedeutung für den Radverkehr sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. So spielen im Planungsprozess oft andere Rahmenbedingungen eine Rolle, wie z. B.

- Verlauf des Abstimmungsprozesses,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung.

Im nachfolgenden Übersichtsplan sind die Bereiche mit Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz mit Angabe der Priorität in Hinblick auf verkehrssicherheits-technische Belange der jeweiligen Maßnahme und der laufenden Nummer, unter der der Abschnitt im Maßnahmenkataster aufgeführt ist, aufgezeigt.

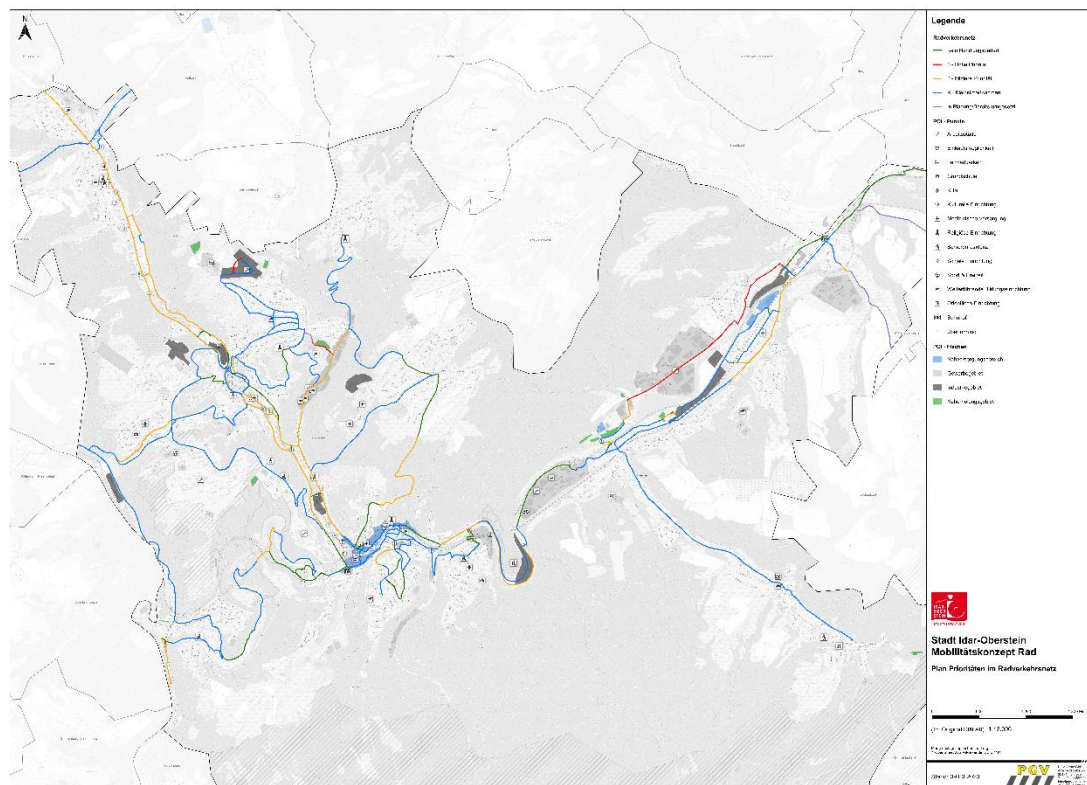


Abb. 5-59: Radverkehrsnetz – Übersicht nach Prioritäten (Verkehrssicherheit)

Überschlägige Kostenschätzung

Auf Grundlage pauschaler Kostenansätze wurde eine überschlägige Kostenschätzung für die anforderungsgerechte Herrichtung der Radinfrastruktur im Radverkehrsnetz vorgenommen. Die in der Kostenschätzung angenommenen Kosten sind dabei nicht immer als reine Maßnahmen für den Radverkehr zu sehen (z.B. bei Belagserneuerungen der Fahrbahn). Darüber hinaus lassen sich beim derzeitigen Konkretisierungsgrad viele Kosten beeinflussende Faktoren für die einzelnen Maßnahmen auch noch nicht näher bestimmen.

Auch können sich im Rahmen der z. T. noch erforderlichen Detailplanungen im Einzelnen noch erhebliche Abweichungen ergeben.

Die zugrunde gelegten Kostenansätze beruhen auf Erfahrungswerten des Gutachterbüros. Dabei werden die einzelnen vorgeschlagenen Lösungsansätze jeweils danach bewertet, ob voraussichtlich sehr geringer, geringer, mittlerer, hoher oder sehr hoher Realisierungsaufwand notwendig sein wird. Unterschieden werden der Handlungsbedarf an Streckenabschnitten, der unter Berücksichtigung des Längenbezugs errechnet wurde, und der Handlungsbedarf an Knotenpunkten bzw. bei punktuellen Maßnahmen.

Der Kostenansatz für punktuellen Maßnahmen mit sehr geringem Aufwand wird auf volle 500 € aufgerundet. Die verwendeten Anhaltspunkte zur Schätzung sind nachfolgend angegeben.

Pauschale Kostenansätze (brutto) für strecken- und knotenbezogene Maßnahmen im Bereich Wegeinfrastruktur

• Streckenabschnitte

Geringer Aufwand

z. B. mehrere punktuelle Kleinmaßnahmen **30-35 €/lfm**
Poller entfernen 100 €/ versetzen 300 €/ neu setzen 500 €

Mittlerer Aufwand

z. B. Markierungsarbeiten (auch Markierung von Schutzstreifen, Fahrradstraße), ohne Beleuchtung **45-65 €/lfm**
(einseitig)

Hoher Aufwand

z. B. Wegeumbau ohne Bordversatz, Belagserneuerung, Deckensanierung **110-160 €/lfm**

Sehr hoher Aufwand

z. B. Wegeumbau mit Bordversatz, anteilige Radwegkosten bei Umbau an einer Straße, Wegeneubau **270 €/lfm** Je nach Ausbaustandard

Neubau Geh-/ Radweg außerorts **450-550 €/lfm**

Neubau Radweg (Asphalt) **160 €/ m²**

• Knotenpunkte oder sonstige punktuelle Maßnahmen

Sehr geringer Aufwand

z. B. einzelne Schilder/Verkehrszeichen, Wegweiser, Markierung einzelner Piktogramme **mind. 250 €/Schild**
(mind. **500 € - 700 €** pro Maßnahme)

Geringer Aufwand

z. B. Bordabsenkungen, Drängelgitter, Furtmarkierungen **5.000 – 10.000 €/**
Maßnahme

Mittlerer Aufwand

z. B. Mittelinsel, Fußgängerschutzanlage **mind. 70.000 €** pro
Maßnahme ohne
Bordversatz; **mind.**
100.000 € mit
Bordversatz

Hoher Aufwand

z. B. Teilumbau Knotenpunkt, erheblicher Eingriff in Signalisierung, Mittelinsel mit Versatz, Rückbau freier Rechtsabbieger **mind. 150.000 €** pro
Maßnahme bzw.
200.000 € bei
größerer
Umgestaltung

Folgende Maßnahmen werden bei der überschlägigen Kostenschätzung nicht berücksichtigt:

- Maßnahmen, für die bereits eine (Vor-)Planung seitens der Stadt Idar-Oberstein vorliegt. Hier ist davon auszugehen, dass im Rahmen der Planung genauere Kostenangaben vorliegen oder in Kürze erstellt werden.
- Maßnahmen, die bereits während der Projektlaufzeit durchgeführt wurden oder sich im Bau befanden.
- Alternativvorschläge, optionale Maßnahmenvorschläge (z.B. für Nach Prüfung DTV), langfristige Empfehlungen.
- Hinweise auf Maßnahmen, die den Fußverkehr betreffen. Bis auf Maßnahmen, bei denen der Lösungsansatz explizit daraufhin weist.
- Maßnahmen, die als Daueraufgabe eingeschätzt werden (Straßenreinigung, Winterdienst, Grünschnitt etc.).
- Maßnahmen, die vor einem langfristigen Umsetzungshorizont eingeschätzt werden (z.B. Beleuchtung).

Für die Umsetzung aller Maßnahmen wurden Gesamtkosten von rund 6,1 Mio. € ermittelt, inkl. Berücksichtigung „Unvorhergesehenes“ (10 %) sowie einem „Konjunkturzuschlag“ (25 %).

Die geschätzten Gesamtkosten teilen sich wie folgt auf die Dringlichkeitsstufen auf:

Priorität der Maßnahmen	Verteilung Anzahl Maßnahmen	Kosten in €	% der Kosten
Kurzfristig/Kleinmaßnahmen	104	1.264.000 €	21 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 1	4	1.786.000 €	29 %
Maßnahmen der Prioritätsstufe 2	31	3.106.000 €	50 %
Gesamt	139	6.156.000 €	100 %

Abb. 5-60: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Prioritäten (Verkehrssicherheit)

Nicht alle Maßnahmen liegen in der Baulast der Stadt Idar-Oberstein. Nachfolgend sind die geschätzten Kosten entsprechend den zuständigen Baulastträgern zugeordnet.

Baulastträgerschaft	Verteilung Anzahl Maßnahmen	Kosten in €	% der Kosten
Stadt Idar-Oberstein	102	4.601.000 €	75 %
Kreis	16	199.000 €	3,2 %
Land	8	175.000 €	2,8 %
Bund	12	1.178.000 €	19 %

Baulastträgerschaft	Verteilung Anzahl Maßnahmen	Kosten in €	% der Kosten
Privat	1	2.000 €	< 1 %
Gesamt	139	6.156.000 €	100 %

Abb. 5-61: Kosten zur Herrichtung des Radverkehrsnetzes nach Baulastträgerschaft

Knapp die Hälfte der Gesamtkosten beziehen sich auf Maßnahmen mit der Prioritätsstufe 2. Hierbei handelt es sich überwiegend um Markierungsarbeiten (Markierung von Schutzstreifen und die Einrichtung von Fahrradstraßen) sowie um Maßnahmen zur Ertüchtigung von Belägen, welche für eine komfortable Nutzung der Wegeverbindungen (u.a. Wirtschaftswege), insbesondere mit Blick auf den Alltagsradverkehr, mittelfristig notwendig ist. Diese Maßnahmen liegen überwiegend im Verantwortungsbereich der Stadt Idar-Oberstein.

Zur Umsetzung der Maßnahmen können in Einzelfällen und abhängig vom Gesamtumfang der Maßnahme auch Bundes- bzw. Landesfördermittel beantragt werden (u. a. Klimaschutzförderung).

Insgesamt sollte bei größeren Vorhaben für den Radverkehr angestrebt werden, diese im Kontext mit anderen Maßnahmen (z. B. Kanalisation) durchzuführen. Im umgekehrten Sinne gilt natürlich entsprechend, dass bei jeder Maßnahme im Straßenraum vorab geprüft werden sollte, ob in dem Zusammenhang Verbesserungen für den Radverkehr ergriffen werden können.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist die Bereitstellung ausreichender personeller Ressourcen unerlässliche Voraussetzung.

6 Fahrradparken und Verknüpfung

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Abstellanlagen an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Mit Blick auf immer mehr hochwertige Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen hohen Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb maßgeblich über die Benutzung dieses Verkehrsmittels. Auch in Bezug auf Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung. Bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten wird von vielen Radfahrenden ein nur weniger hochwertiges „Zweitrad“ genutzt, welchen es aber oft an ausreichend sicherheitstechnischer Ausstattung mangelt.

6.1 Anforderungen an Abstellanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Nutzersicht:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht an der Abstellanlage angeschlossen werden können.
- **Bedienungskomfort**
Abstellanlagen sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und barrierefrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen. Dies bedingt einen ausreichenden Seitenabstand zwischen den abgestellten Rädern.
- **Standsicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellanlage gewährleistet eine optimale Standsicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u. ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll, wie sie bei Betrieben oder an Bahnhöfen oft gegeben sind.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellanlage sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen (Kinderrad, Lastenrad, Handbike, Mountainbike, usw.) genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Die Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Nutzung hochwertiger und somit komfortabler und sicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Sicherheit. Dies erfordert eine

gut einsehbare Lage der Abstellanlagen in der Öffentlichkeit (soziale Kontrolle) oder Abstellanlagen in geschlossenen Räumen mit Zugang durch einen begrenzten Personenkreis.

- **Standortwahl**

Abstellanlagen sollten auf direkter Wegebeziehung zu Gebäudeeingängen angelegt sein. Radfahrer sind in der Regel nicht bereit, größere Gehwegdistanzen zurückzulegen. Ein „freies“ Parken ist bei Nichtberücksichtigung dieses Kriteriums nur schwer zu vermeiden und kann ggf. zu unerwünschten Behinderungen von Fußgängern führen.

- **Leichte Erreichbarkeit**

Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.

- **Soziale Sicherheit**

Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage an wenig belebten Stellen schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen und Kindern, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen variiert nach Örtlichkeit, Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Ist die Parkdauer gering, z. B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte des Bedienkomforts und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz parkt das Fahrrad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht. Dabei überwiegen die Anforderungen Diebstahl-, Vandalismus- sowie Witterungsschutz.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt:

- **Kosten-Nutzen-Verhältnis**

Ein negatives Beispiel sind Vorderradhalter, die zwar preisgünstig sind, jedoch keiner der oben genannten Anforderungen entsprechen. Sie werden daher auch von Radfahrenden vielfach abgelehnt. Investitionen in anforderungsgerechte Abstellanlagen lohnen sich, weil sie genutzt werden und die Attraktivität des Radfahrens steigern.

- **Geringe Unterhaltskosten**

Abstellanlagen müssen witterungsfest und vandalismussicher sein. Eine Bodenverankerung reduziert den Ersatzbedarf. Der Reinigungsaufwand sollte gering gehalten werden.

- **Städtebauliche Verträglichkeit**

Abstellanlagen sollten wie anderes Stadtmobiliar so gestaltet sein, dass es auch im ungenutzten Zustand ästhetisch ansprechend ist. Gleichzeitig sollte der Flächenbedarf möglichst gering sein.

- **Bündelung des Fahrradparkens und Vermeidung von freiem Parken**
Attraktive Anlagen, die den Nutzerkriterien entsprechend gestaltet sind, werden durch die Radfahrer gern angenommen. Sie verhindern damit ‚wildes‘ Parken und halten sensible Räume (z. B. Eingangsbereiche und Gehwegflächen) von Rädern frei.
- **Flexibilität**
Abstellamente sollten leicht aufgebaut und erweitert werden können. Dadurch besteht für den Betreiber die Möglichkeit, auf die Nachfrage kurzfristig zu reagieren.
- **Geringer Flächenbedarf**
Die meisten Räume, die zum Fahrradparken in Frage kommen, unterliegen vielfältigen Nutzungskonkurrenzen. Abstellanlagen sollten daher eine optimale Flächenausnutzung bei gleichzeitiger Beachtung der Nutzerkriterien zulassen.

Den o. a. Anforderungen entspricht der Anlagentyp Rahmenhalter am besten. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d. h. zwei Räder pro Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,50 m (mind. 1,20 m) aufgestellt werden. An Standorten, an denen mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen. Zudem eignen sich verkürzte Rahmenhalter für Sonderräder, wie Lastenräder, Räder mit Anhänger oder Handbikes.

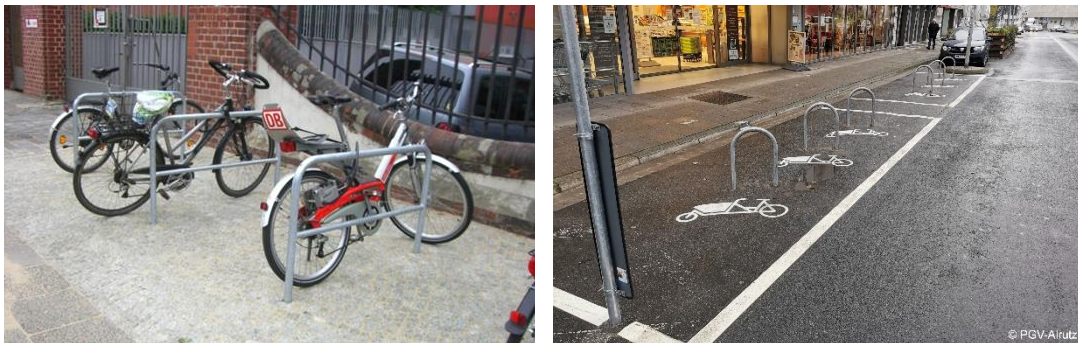


Abb. 6-1: Rahmenhalter mit Doppelholm (links) und verkürzte Rahmenhalter (rechts)

Oft werden Abstellanlagen vom Einzelhandel aufgestellt. Häufig übernehmen diese Abstellanlagen die Funktion als Werbeträger, entsprechen jedoch selten den Anforderungen. Dass dies nicht zwingend so sein muss, zeigen die nachfolgenden Beispiele, die anspruchsgerechtes Fahrradparken mit Werbefunktion kombinieren.



Abb. 6-2: Beispiele für anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen mit Werbefunktion

Nicht selten werden Fahrradabstellanlagen an Standorten benötigt, die zu bestimmten Zeiten auch andere Nutzungen übernehmen müssen. Hier empfiehlt es sich, die Rahmenhalter nicht dauerhaft zu montieren, sondern durch Verschraubung mit einer Bodenhülse eine einfache Demontage zu ermöglichen.



Abb. 6-3: Beispiele für verschraubte Rahmenhalter (Lüneburg)

Weitergehende Aspekte

Fahrradboxen sind kleine Garagen, in die ein oder mehrere Räder eingeschoben und verschlossen werden können. Ein Flächenbedarf von mindestens 200 x 100 cm bei einer Höhe von ca. 125 cm wird benötigt. In individuellen Fahrradboxen können neben dem Rad auch Gepäck, Helm oder weitere Utensilien eingeschlossen werden. Die Boxen an Bahnhöfen werden typischerweise längerfristig vermietet und sind mit fest installierten Schlössern ausgestattet. Generell ist deren Einsatz auch an anderen

Zielen des Radverkehrs mit hoher Parkdauer möglich und sie sind bei Bedarf auch als Doppelstockboxen ausführbar.



Abb. 6-4: Beispiele für Fahrradboxen an Bahnhöfen in Ottersberg bei Bremen (links) und Bremen-Burg (rechts)

Sammelschließanlagen stellen umfriedete ebenerdige Bereiche mit Überdachung dar, die mit Zugangskontrolle durch Schlüssel oder Chipkarten für einen begrenzten Personenkreis nutzbar sind. Hier können die Räder diebstahlsicher abgestellt werden. Häufig werden Schlüssel bzw. Chipkarten in Kombination mit Dauerkarten des ÖPNV vergeben.



Abb. 6-5: Beispiele für Sammelschließanlagen in Hannover (links) und Denzlingen (rechts)

Weitere wichtige Aspekte zum Fahrradparken wie beispielsweise Hinweise zur Planung von Anlagen, zur Bedarfsermittlung bis hin zum Entwurf von Abstellanlagen, enthalten die „Hinweise zum Fahrradparken 2012“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

6.2 Fahrradparken und Verknüpfung in Idar-Oberstein

In Idar-Oberstein sind im Bereich des Bahnhofs und an dem BioNTech-Gebäude besonders die überdachten Fahrradabstellanlagen positiv hervorzuheben. Auch sind bspw. in den Fußgängerzonen in Idar am Idarbach und in Oberstein an der Nahe bereits vereinzelt anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen installiert.



Abb. 6-6: Oben rechts und links: Anforderungsgerechte überdachte Fahrradabstellanlagen am Bahnhof und dem Gebäude von BioNTech
Unten links: Anforderungsgerechte Rahmenhalter in der Fußgängerzone in Idar-Oberstein
Unten rechts: Anforderungsgerechte Rahmenhalter an der Polizeistation in Idar-Oberstein

Darüber hinaus gibt es allerdings derzeit noch relativ wenige anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen. An den relevanten Zielen des Radverkehrs wie Versorgungseinrichtungen und öffentlichen Einrichtungen wurden zum Teil nur vereinzelt Abstellanlagen, überwiegend in einem eher schlechten Zustand vorgefunden. An Freizeitzielen oder an privaten Wohnhäusern wurden größtenteils keine Anlagen vorgefunden. Die Schulen liegen in der Verantwortung der Stadt. Auch hier fehlen anforderungsgerechte Abstellanlagen.

Derzeit (Stand März 2023) ist eine neue Abstellanlage in Idar am Marktplatz in Planung. Hier sollen in Nähe der Bushaltestelle eine abgeschlossene Doppelstockanlage installiert werden.

Es wird empfohlen, für wichtige öffentliche Ziele des Radverkehrs sukzessive anspruchsgerechte Rahmenhalter an gut erreichbaren Standorten (z.B. in Eingangsnähe relevanter Ziele) zu installieren. Hierbei sollten nach Möglichkeit, v.a. zum besseren Wiedererkennungswert, nur wenige unterschiedliche Modelle zum Einsatz kommen.

Nachfolgend wird der Handlungsbedarf für Fahrradabstellanlagen in Idar-Oberstein und Ortsteilen exemplarisch für ausgewählte Standortkategorien aufgezeigt.

An den **Bahnhalten** (z.B. wichtige Umstiegspunkte oder an Tarifgrenzen) sollte mind. ein Grundangebot für gesichertes Abstellen (Anlehnbügel, Fahrradboxen, Sammelschließanlagen, etc.) sowie überdachte Stellplätze eingerichtet werden. Diese Erkenntnis zeigten auch Angaben aus der Online-Beteiligung der Bevölkerung. Hier wurde vor allem der Wunsch nach abschließbaren Fahrradboxen oder einem Fahrradparkhaus am Bahnhof geäußert, was für Pendelnde eine wesentliche Voraussetzung zur Nutzung des Fahrrads auf den täglichen Wegen darstellt.

Auch an **Bushaltestellen** im Stadtgebiet fehlt bislang jegliches Angebot an Fahrradstellplätzen. Hier wird eine Ausstattung mit Anlehnbügeln an einzelnen Bushaltestellen mit Umsteigebedeutung (vom Fahrrad auf den ÖPNV) empfohlen. Die Anlehnbügel sollten auf befestigtem Grund errichtet werden und nach Möglichkeit überdacht sein.

An wichtigen **Freizeiteinrichtungen** sowie an Standorten des **Einzelhandels** sollten grundsätzlich dezentrale Anlagen in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. An Standorten in Zuständigkeit der Stadt (z.B. öffentliche Freizeiteinrichtungen wie Sportstätten oder in den Ortszentren) sollten entsprechende Angebote vorgehalten werden. Darüber hinaus sollte die Stadt auch den Einzelhandel dazu anregen, Rad fahrenden Kund*innen anforderungsgerechte Fahrradparkangebote zu schaffen.



Abb. 7-7: Beispiel Bestand vor Einzelhandel (links) und Apotheke (rechts) in Idar-Oberstein

Auch die Fahrradparksituation an **Wohngebäuden** als Quellen des Radverkehrs spielen eine wichtige Rolle bei der Entscheidung, das Rad als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen. Das Antrittshemmnis hierfür ist geringer, wenn anforderungsgerechte Abstellanlagen vorhanden sind, die ausreichend Diebstahlschutz bieten, sodass das Fahrrad auch über Nacht ohne Sorge abgestellt werden kann.

Auch hier sollte die Stadt durch Information und ggf. Kooperation (z.B. Anlagen im öffentlichen Straßenraum in Abstimmung mit den Anwohnenden ermöglichen) auf entsprechende Angebote hinwirken.

An wichtigen, alltäglichen Zielen, wie **Kindertagesstätten** und **Schulen** sind häufig nicht anforderungsgerechte Vorderradhalter vorzufinden. Als Beispiel ist hier die Grundschule Idar in der Pestalozzistraße zu nennen, deren nicht Vorderradhalter sich zudem in einem schlechten Zustand befinden. Die Berufsbildenden Schulen in der Vollmersbachstraße sowie weiterführend die Fachhochschule Trier – Campus Idar-Oberstein verfügen augenscheinlich über keine gesicherten Möglichkeiten zum Abstellen des Fahrrades, gleiches gilt für das Gymnasium an der Heinzenwies.

Bei neuen Anlagen sollte vor allem der Diebstahl- und Witterungsschutz berücksichtigt werden. Bei der konkreten Ermittlung potentieller Bedarfe sollten jedoch stets die Beteiligten (Lernende, Lehrende und Eltern) eingebunden werden. Der Bedarf ist natürlich auch von der Topografie abhängig. Allerdings verfügen mittlerweile auch Schülerinnen und Schüler über Pedelecs und könnten damit die Schulen grundsätzlich auch bei größeren Höhenunterschieden erreichen.

Darüber hinaus sind Tretroller bei Grundschulkindern ein beliebtes Fortbewegungsmittel. Es wird empfohlen den Bedarf an den Grundschulen zu erfragen und ggf. entsprechende Abstellmöglichkeiten für Tretroller anzubieten.

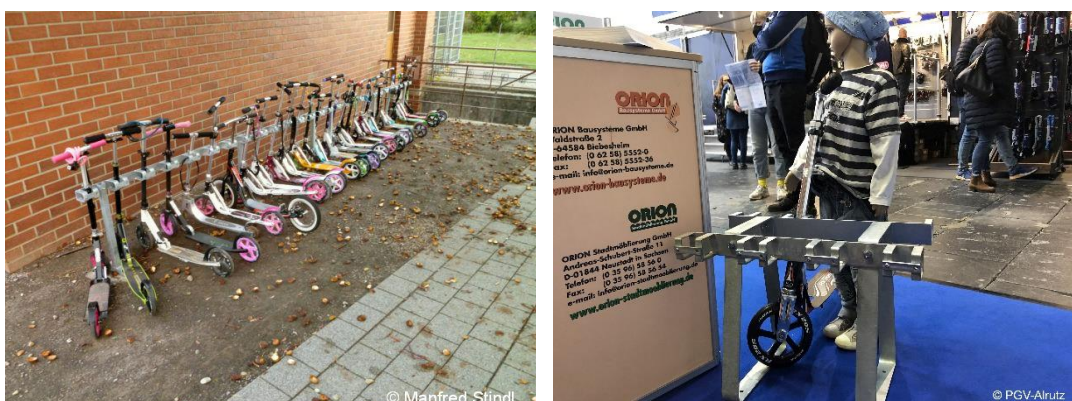


Abb. 6-8: Beispiel Tretrollerparken an Grundschulen¹⁷

An **Kindertagesstätten** haben standsichere und vielseitige Abstellanlagentypen einen besonderen Stellenwert. Grund hierfür ist die Nutzung durch Kleinkinder und der Transport von Kindern auf Kindersitzen, in Lastenrädern oder Anhängern. Auch hier sollten Angebote für anforderungsgerechte Abstellanlagen geschaffen werden, die neben Rahmenhaltern mit Doppelholm zusätzlich eine überdachte Möglichkeit des Parkens von Anhängern oder Kinderwägen bieten.

Zusammenfassend betrachtet sollten in Idar-Oberstein insbesondere in den Ortszentren und an öffentlichen Einrichtungen und Bushaltestellen ausreichend anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen errichtet werden, ein besonderer Handlungsbedarf stellt sich dabei auch im Bereich der Schulen dar.

¹⁷ Stindl, VCD Rhein-Neckar <https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/rollerstaender-fuer-schulen/> [April, 2022]

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde neben einer grundsätzlichen Verbesserung von Angeboten auch der Wunsch nach einem Fahrradparkhaus und Fahrradboxen für höherwertige Räder am Bahnhof geäußert. Diese könnten auch mit einer Lademöglichkeit versehen werden.

Darüber hinaus wurden für eine bessere Verknüpfung von Rad und ÖPNV auch bessere Mitnahmemöglichkeiten in Bussen gewünscht. Vor allem auf Busstrecken zu höher gelegenen Ortsteilen, bei denen die Radmitnahme bergauf sinnvoll wäre. In einigen Kommunen fahren auf den sog. Bergstrecken zum Teil Busse mit Radanhänger oder Vorrichtungen zur verlässlichen und sicheren Mitnahme des Rades außerhalb oder innerhalb des Busses.



Abb. 6-7: Beispiele zur Fahrradmitnahme in Bussen in Hann. Münden (links) und in Vareel (rechts)

7 Umsetzungsstrategie und Fazit

Das Stadtgebiet Idar-Oberstein erstreckt sich insgesamt über Distanzen, die gut mit dem Fahrrad bewältigt werden können. Allerdings stehen durch die Tallagen des Idarbaches und der Nahe nur schmale Bereiche zur Verfügung, in denen sich alle Verkehrsarten bewegen. Auch die sehr bewegte Topografie außerhalb der Tallagen birgt Herausforderungen beim Radfahren.

Die Förderung des Radverkehrs dient neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Komfortsteigerung der Infrastruktur auch den Zielen des Klimaschutzes. Darüber hinaus ist die Radverkehrsförderung auch als ein wichtiges Element zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in den Ortszentren zu sehen, was die Aufenthalts- und Lebensqualität sowie die Situation für den Fußverkehr innerorts verbessert. Gleichzeitig kann auch eine Stärkung der einheimischen Wirtschaft erfolgen. Radfahrende im Einkaufsverkehr sind beispielsweise eine nachweislich bedeutende Umsatzgröße für den Einzelhandel vor Ort. Diese grundsätzlichen Aspekte gilt es insgesamt auch zu kommunizieren und örtliche Unterstützer zu rekrutieren.

Das Mobilitätskonzept Idar-Oberstein betrachtet in erster Linie die Mobilität im Alltag. In der Ertüchtigung, Sicherung und Attraktivierung der Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes zum Radfahren, weiterer Angebote zum Fahrradparken und der Verknüpfungen mit dem ÖPNV sowie einer intensiven Werbung und Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr werden insgesamt deutliche Potenziale bezüglich einer Steigerung der Radnutzung im Stadtgebiet gesehen.

Die Topographie sowie die Distanzen zwischen den einzelnen Ortsteilen nehmen als Antrittshemmnis der Fahrradnutzung mit zunehmender Nutzung elektrisch unterstützter Fahrräder (Pedelecs) ab, sodass generell eine Zunahme des Radverkehrs durch gezielte Förderung erwartet werden kann.

Mit der vorliegenden Konzeption sind die wichtigsten Verbindungen für den Radverkehr in einem Radverkehrsnetz aufgezeigt. Dieses stellt die Grundlage für die weitergehende systematische Radverkehrsförderung dar. Der erforderliche Handlungsbedarf zur vollständigen Realisierung des Radverkehrsnetzes ist durch die aufgezeigten Maßnahmen für die nächsten Jahre klar benannt. Damit ist sowohl ein gezielter Einsatz der Haushaltsmittel als auch der personellen Ressourcen möglich. Da die Verkehrssituation in einer Kommune nicht statisch ist, müssen Radverkehrsnetz und Konzeption regelmäßig fortgeschrieben werden. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sowie der Konzeptfortschreibung sind weitere Konzeptionen, Belange und aktuelle Vorhaben immer einzubeziehen.

Bereits heute sind einige Teile des Radverkehrsnetzes ohne größeren Handlungsbedarf gut nutzbar. Dies betrifft vor allem die Erschließungsstraßen in Wohngebieten mit Tempo 30, im Zuge derer der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr mitfahren kann. Darüber hinaus wurden Maßnahmen aufgezeigt, bei

denen bereits mit wenigem Aufwand vorhandene Wegeverbindungen für den Radverkehr attraktiver gestaltet bzw. überhaupt auch erst ermöglicht werden können (bspw. Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigeben).

Für den Ausbau der Wegeinfrastruktur wurden Lösungsansätze abgeleitet und zum Teil weiter konkretisiert. Es wird empfohlen, die Umsetzung der Maßnahmevorschläge zur Wegeinfrastruktur entsprechend den verfügbaren Haushaltsmitteln im Zuge einzelner Verbindungen zu bündeln. Trotz auch enthaltener Kleinstmaßnahmen, die in der Regel schneller verwirklicht werden können, ist der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung aller Maßnahmen in Neuenhaus ergibt, mittel- bis langfristig zu sehen, da diese im Gesamtzusammenhang mit größeren gesamtverkehrsplanerischen Aufgaben zu kombinieren sind und weder Zeit- noch Kostenrahmen der Stadt eine Realisierung des gesamten Handlungsbedarfs innerhalb kürzerer Zeit erlauben.

Zur zeitlichen Strukturierung der Umsetzung werden vorrangig öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zur zügigen und kostengünstigen Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen gesehen.

- Auf vielen Verbindungen im Stadtgebiet sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden, zum Teil auch aufgrund begrenzter Querschnitte nicht umsetzbar. Während eine Vielzahl dieser Verbindungen in Wohngebieten und Tempo 30-Zonen liegt, auf denen eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr verträglich ist, ist auf anderen Verbindungen die Einrichtung einer Radverkehrsanlage erforderlich bzw. sollte die Erforderlichkeit zeitnah anhand aktueller DTV-Werte geprüft werden.

Als relativ kostengünstige Maßnahmen bieten sich Markierungslösungen an, die auch in engen Straßenräumen die Sichtbarkeit des Radverkehrs verbessern. Für die Vollmersbachstraße und die Industriestraße wurden beispielsweise Schutzstreifen in Kombination mit Piktogrammen empfohlen. Bei der Anwendung solcher eher neuer Lösungsansätze sollten diese entsprechend umfänglich beworben und ihre Bedeutung kommuniziert sowie im Straßenraum eindeutig sichtbar gemacht werden. Hierbei sollte der Ansatz der Angebotsplanung verfolgt werden, bei dem das Angebot die Nachfrage und somit mehr Radverkehr nach sich ziehen kann.

- Weitere Verbesserungen in der Infrastruktur können durch Belagsausbesserungen und –erneuerungen erzielt werden, die vor allem die Wirtschaftswegen als gute Alternative abseits des Kfz-Verkehrs für den Radverkehr attraktivieren.
- Zahlreiche Einbahnstraßen im Stadtgebiet sind für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht befahrbar. Hier wird eine konzeptionelle Herangehensweise und generelle Prüfung aller Einbahnstraßen bezüglich der Öffnung für den Radverkehr in Gegenrichtung empfohlen. Durch die Freigabe in Gegenrichtung

kann insgesamt eine höheren Netzdurchlässigkeit für den Radverkehr erreicht werden. Durch diese einfach umzusetzenden Maßnahmen werden schnell weitere Wegeverbindungen für den Radverkehr erschlossen und die Attraktivität und Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes erhöht.

- Ein verhältnismäßig schnell zu beseitigender Handlungsbedarf ist das Thema der Poller bzw. Umlaufsperrern, die mit relativ geringem Zeit- und Finanzaufwand auf Erfordernis geprüft und abgebaut oder durch Markierung gesichert werden sollten.
- Das Element der Fahrradstraße ist bislang in Idar-Oberstein nicht vorhanden, bietet allerdings die Möglichkeit, den Radverkehr sicher und komfortabel zu leiten und gleichzeitig für den Radverkehr zu „werben“ und auf diesen als gleichberechtigtes Verkehrsmittel aufmerksam zu machen. In Idar-Oberstein wurde die Ausweisung für mehrere Straßen empfohlen, u.a. für die Erfurter Straße, Hohlstraße bzw. den Streckenzug Amtsstraße-Ritterstraße. Beim Workshop wurde darüber hinaus auch die Wasenstraße als Fahrradstraße gewünscht.

Fahrradstraßen sind in der Regel zügig, kostengünstig und zumeist ohne größere Umbauarbeiten herzustellen und können öffentlichkeitswirksam einen ersten Schritt zur Förderung und Sicherung des Radverkehrs darstellen. Neben Alternativtrassen zu Hauptverkehrsstraßen kann diese Führungsform auch im Schulumfeld sinnvoll eingesetzt werden, da sie die Nutzung des Fahrrades im Schülerverkehr unterstützt und durch entsprechende Kennzeichnung Aufmerksamkeit erzeugt.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen sollte immer mit einer entsprechenden Ausgestaltung zur Verdeutlichung in einem stadt-eigenen corporate design sowie einer umfänglichen Öffentlichkeitsarbeit (u.a. einem Aktionstag sowie umfänglicher und positiver Information) verbunden werden. In diesem Zusammenhang ist im Vorfeld eine einheitliche Gestaltung für Fahrradstraßen in Idar-Oberstein zu entwickeln und abzustimmen. Es wird empfohlen, sich hierbei an den Landesvorgaben des Landes Rheinland-Pfalz zu orientieren.

In Kapitel 5.2 sind darüber hinaus generelle Handlungsschwerpunkte näher ausgearbeitet, die sich ebenfalls für eine vorrangige Umsetzung bezüglich der Verbesserung der Wegeinfrastruktur im Stadtgebiet eignen.

Da das Radverkehrsnetz baulastträgerübergreifend konzipiert wurde, sind auch Maßnahmen an klassifizierten Straßen im Kataster enthalten. Erfahrungsgemäß bedürfen Maßnahmen an Straßen in anderer Baulastträgerschaft, z.B. beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM), zeitlich umfangreiche Abstimmungsprozesse, die ebenfalls frühzeitig gestartet und Möglichkeiten ausgelotet werden sollten.

Zur Realisierung der vorgeschlagenen Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehrsnetz ist von einem Kostenansatz von rund 6,1 Mio. Euro auszugehen. Dabei handelt es sich um eine überschlägige Kostenschätzung der Gesamtkosten, unabhängig von den Straßenbaulastträgern.

Neben infrastrukturellen Maßnahmen im Radverkehrsnetz sollte auch die Fahrradparksituation im Stadtgebiet weiterhin verbessert werden. Hier ist die Stadt bereits in der Planung für dezentrale Angebote. Grundsätzlich sollten Bestand und Bedarf geprüft, nicht anforderungsgerechte Anlagen ausgetauscht und neue Anlagen sukzessive ergänzt werden.

Vor allem an den Schulen sollte in Kooperation mit Lehrkräften und Schüler*innen ein bedarfsgerechter Ausbau eines anforderungsgerechten Fahrradparkangebotes weiterverfolgt werden. Darüber hinaus wurden beim Workshop weitergehende Anlagen am Bahnhof gewünscht, durch die Räder witterungsgeschützt und diebstahl- bzw. vandalismussicher abgestellt werden können. Hier wäre das Angebot mietbarer Boxen oder einer Sammelschließanlage zu empfehlen. Weiterhin können die Beratung und Information von Wohnungsunternehmen und dem Einzelhandel dazu beitragen, dass auch an diesen Zielen des Radverkehrs anforderungsgerechte Anlagen aufgestellt werden.

Zur Verbesserung des Fahrradklimas sollten mögliche Serviceelemente etabliert und die Einrichtung eines bedarfsorientierten Fahrradverleihsystems (z.B. mit Berücksichtigung von Lastenrädern, Pedelecs) angedacht werden. Darüber hinaus ist auch die Akzeptanz von Maßnahmen sowie die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu erhöhen. Dazu ist es generell wichtig, die Bevölkerung regelmäßig und auf verschiedenen Kanälen über aktuelle Vorhaben zu informieren und über (neue) Verkehrsregelungen aufzuklären. Dies schafft eine größere Akzeptanz für die Aktivitäten der Stadt. Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen (z.B. Aktionstage oder Wettbewerbe) bieten gute Möglichkeiten der Bürger*innenbeteiligung und der Vermittlung von Spaß beim Radfahren. Sie tragen darüber hinaus auch zu einem fahrradfreundlicheren Klima bei.

Zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in Idar-Oberstein wird zusammenfassend folgende Förderstrategie empfohlen:

- Aufstellen eines Handlungsprogramms für die nächsten zwei Jahre (Haushaltsbezogen) sowie einen mittelfristigen Zeitrahmen (z.B. bis 2030). Dabei sollten Maßnahmen – möglichst im Netzzusammenhang - festgelegt werden, die in diesem Zeitraum mit eigenen Mitteln realisiert werden können.
- Frühzeitig Gespräche mit anderen Baulastträgern führen, z.B. zur durchgängigen Radverkehrsführung im Zuge von Hauptstraße und Mainzer Straße.
- Mit öffentlichkeitswirksamen, kurzfristigen Maßnahmen beginnen und damit Signale setzen, z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Öffnung von

Einbahnstraßen (z.B. Amtsstraße, Ritterstraße), das Markieren von Schutzstreifen (z.B. Vollmersbachstraße), durch Angebote zu anforderungsgerechten Abstellanlagen (z.B. an Schulen und am Bahnhof) und durch punktuelle Belagsausbesserungen (z.B. Heinzenwies).

- Im jährlichen Haushalt sollte außerdem ein Budget für Kleinmaßnahmen ohne feste Zuordnung etabliert werden, um bei Bedarf schnell reagieren zu können.
- Auch für eine aktive und intensive Öffentlichkeitsarbeit sollte ein jährliches Budget eingeplant werden. Hierbei sollte insbesondere die Information der Bevölkerung im Fokus stehen.
- Insgesamt ist die Bereitstellung ausreichender personeller und finanzieller Ressourcen für die Umsetzung des Konzeptes unerlässlich.

Neben der Verbesserung für den Radverkehr ist hierbei auch die Sicherheit des Fußverkehrs, vor allem in Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen zu beachten. Maßnahmen für den Radverkehr dürfen nicht zu Lasten des Fußverkehrs erfolgen.

Ziele der Förderung des Radverkehrs in Idar-Oberstein sollte insgesamt ein rücksichtsvolles und angepasstes Miteinander aller Verkehrsarten sein.

Dabei stehen bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine generelle Komfortsteigerung im Fokus. Darüber hinaus stellen die Erreichung der Klimaschutzziele, die Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt sowie die Stärkung der einheimischen Wirtschaft (Radfahrende kaufen eher vor Ort) grundsätzliche Ziele der Radverkehrsförderung dar. Für den Fußverkehr sind die Aspekte Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit als zentrale Themen zu berücksichtigen.

Durch das Mobilitätskonzept und erste Maßnahmen (umgesetzt / in Planung) wurde bereits ein Zeichen für eine aktive Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs gesetzt.

Dieses gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen und zu intensivieren.

A Anhänge

A1 Dokumentation Workshop

Anlass:	Mobilitätskonzept Alltagsradverkehr Stadt Idar-Oberstein Öffentlicher Workshop mit Bürger*innen		
Ort:	Messehalle Idar-Oberstein		
Datum:	05. September 2022	Uhrzeit:	18 – 20 Uhr

Erstellt durch:	PGV-Alrutz
------------------------	------------

Tagesordnung

TOP 1: Begrüßung

TOP 2: Thematische Einführung Gutachterbüro und erste Diskussionsrunde

TOP 3: Radverkehrsnetz und Maßnahmenkonzeption: Einführung und Gruppenarbeit

TOP 4: Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

TOP 1: Begrüßung

Bürgermeister Friedrich Marx eröffnet den Workshop und begrüßt alle Teilnehmenden. Er freut sich über die rege Teilnahme und das Interesse am Radverkehr in Idar-Oberstein. Aufgrund der topografischen Lage mit den engen Tälern und zum Teil großen Steigungen gäbe es verkehrliche Zwangspunkte und Herausforderungen zum Radfahren in der Stadt. Vor allem das Radfahren im Alltag soll mit dem Mobilitätskonzept zukunftsfähig gemacht werden.



Bild 1: Begrüßung durch Bürgermeister Marx und Teilnehmende, Momentaufnahme

TOP 2: Thematische Einführung Gutachterbüro und erste Diskussionsrunde

Frau Prahlow stellt das Büro PGV-Alrutz sowie Vorgehen und Ziele des Mobilitätskonzeptes Alltagsradverkehr für die Stadt Idar-Oberstein vor. Im Rahmen einer thematischen Einführung betont sie die Langwierigkeit der Planung, denn das Konzept ist auf 10 Jahre ausgelegt. Sie erläutert außerdem die Bausteine einer fahrradfreundlichen Kommune.

Anschließend beschreibt Frau Feder die ersten Eindrücke der Gutachter*innen zum Radfahren in Idar-Oberstein.

In einer ersten Diskussionsrunde können die Anwesenden eine Rückmeldung geben, ob die Einschätzung des Gutachterbüros geteilt oder ggf. wichtige Punkte übersehen wurden. Zusätzlich konnten generelle Rückfragen gestellt werden:

- Die Teilnehmenden weisen darauf hin, dass die Führungskontinuität für den Radverkehr in Idar-Oberstein nicht gegeben sei, was als gefährlich eingestuft wird.
- Weiterhin wird angemerkt, dass die Vollmersbachstraße vom Bahnhof Idar-Oberstein aus nur schwierig zu erreichen sei. Der genannte Grund dafür sei das wechselseitige Parken entlang der Hauptstraße, welches für Radfahrende als problematisch angesehen wird.
- Zum Stadtteil Göttschied hoch ist die Straße für Radfahrende, aufgrund des schlechten Zustandes, kaum befahrbar. Ebenfalls wird die Verbindung von Göttschied zum Flugplatz als zu schmal und gefährlich beschrieben. Zudem fahren Autos sehr eng an Radfahrenden vorbei und halten nicht den gegebenen Sicherheitsabstand ein.
- Die Wege und Straßen in Idar-Oberstein werden insgesamt als sehr schmal, sehr eng und als gefährlich eingeschätzt. Es wird bemängelt, dass grundsätzlich Wege (nur) für den Radverkehr fehlen, auf die alternativ ausgewichen werden können.
- Es besteht der Wunsch auf Kontrollen zur Einhaltung der Verkehrsregeln sowie der Wunsch, dass das aufgesetzte Parken entfällt. Außerdem wurde sich für Überholverbote und/oder strengere Kontrollen bei Einhaltung der Sicherheitsabstände ausgesprochen.
- Der getrennte Geh- und Radweg entlang der Nahbollenbacher Straße wird kaum genutzt. Die Querung westlich des Weges sei unvorteilhaft. Des Weiteren seien das Kfz-Aufkommen sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten sehr hoch. Ebenfalls wird auf die mangelnde Rücksicht hingewiesen.
- Es wird außerdem betont, dass die Topographie in Idar-Oberstein und die Geschwindigkeit der Autos ein Problem darstellen. Als vorteilhaft werden unter anderem Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. das Einrichten von Tempo-30-

Zonen, wie z.B. in der Göttshieder Straße oder eine Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs genannt.

Nach dieser ersten Diskussions- bzw. Brainstormingrunde knüpft Frau Feder mit einer Zusammenfassung der Ergebnisse der Online-Beteiligung an.

TOP 3: Radverkehrsnetz und Maßnahmenkonzeption: Einführung und Gruppenarbeit

Frau Prahlow stellt eine kurze Erläuterung zum Radverkehrsnetz für Idar-Oberstein und dessen Herleitung vor. Für die einzelnen Abschnitte des Radverkehrsnetzes wurden erste Lösungsansätze entwickelt. Die den abgeleiteten Maßnahmen zu Grunde liegenden Rahmenbedingungen sowie beispielhafte Lösungsansätze wurden ebenfalls präsentiert. Neben der Wegeinfrastruktur wurden auch Aufgabenstellung und Grundsätze zu den Themen Fahrradparken und Verknüpfung sowie Öffentlichkeitsarbeit und Serviceangebote erläutert.

Der Hauptaspekt des Workshops lag in der anschließenden Gruppenarbeit. Hier hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit an den Plänen gemeinsam zu diskutieren und ihre Anregungen direkt einzubringen.

In zwei moderierten Gruppen (Aufteilung des Stadtgebietes in Südost und Nordwest) wurde dabei intensiv diskutiert. Neben der Wegeinfrastruktur sollten auch die weiteren Handlungsfelder thematisiert werden.

Zusätzlich lagen Plakate auf Tischen aus, in die alle Wünsche und Anregungen sowie die Vision zum Radfahren 2035 oder ein Feedback zur Veranstaltung eingetragen werden konnten.

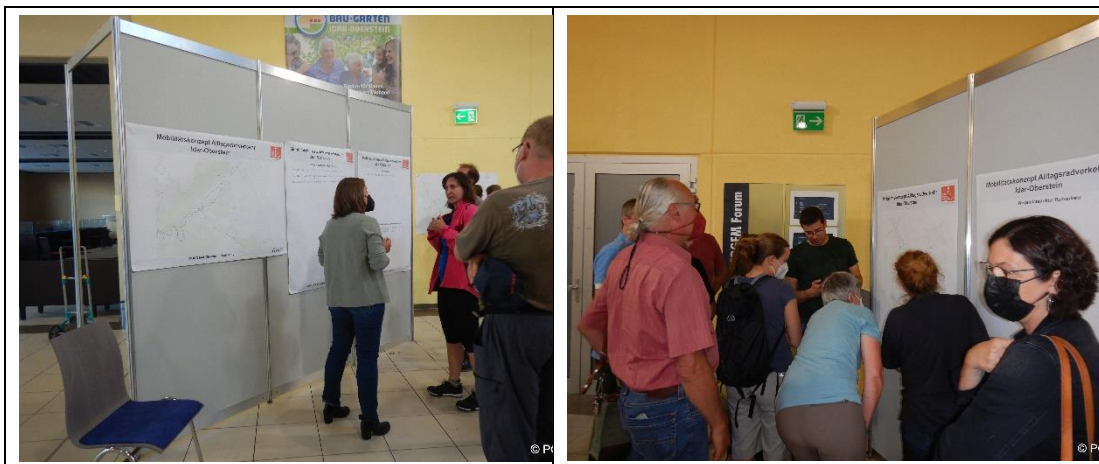


Bild 2: Teilnehmende in der Gruppenarbeitsphase, Momentaufnahme in den moderierten Gruppen



Bild 3: Teilnehmende in der Gruppenarbeitsphase, Momentaufnahme

Zusammenfassung der Ergebnisse der Gruppenarbeit

- Zum **Radverkehrsnetz** wurden einzelne Ergänzungen aufgezeigt bzw. mögliche Alternativen zu vorhandenen Verbindungen. Zu den Abschnitten des Netzes gab es darüber hinaus zahlreiche Hinweise bezüglich Konfliktstellen oder Wünschen zum sicheren Radfahren.
- Bezüglich der Führungsformen wurden **Fahrradstraßen** und Fahrradzonen thematisiert. Hier wurden die Wasenstraße, Hauptstraße, Vollmersbachstraße, Hauptstraße über Preußische Brücke als mögliche Fahrradstraßen benannt. Darüber hinaus wurde die Einrichtung von Fahrradzonen in den ebenen Stadtteilen vorgeschlagen.
- Die Geschwindigkeit der Autos wurde bemängelt. Es wurde sich **Tempo 30** im gesamten Stadtgebiet oder auch Shared space gewünscht. **Das Kfz-Parken** müsse zwar reduziert, aber v.a. lösungsorientiert organisiert werden. Zum Teil wurde vorgeschlagen, Kfz-Parken auf einer Fahrbahnseite zuzulassen und die andere Fahrbahnseite für einen Radweg zu nutzen (z.B. Pappelstraße, Bismarckstraße, Vollmersbachstraße, Mainzer Straße).
- Für die **Tiefensteiner Straße** wurde ein Radweg hinter einem Kfz-Parkstreifen gewünscht.
- Für den Radverkehr sollten **Hauptachsen** definiert und ertüchtigt werden. Hierbei sollten Umwege vermieden und die Erreichbarkeit der Radverbindungen (Bordabsenkung, Führungskontinuität) berücksichtigt werden.
- **Einbahnstraßen** sollten für den gegengerichteten Radverkehr und **Busspuren** für den Radverkehr freigegeben werden.
- Kritisiert wurden abrupt endende Radwege und häufig fehlende **Führungskontinuitäten**.

- Inwieweit Radverkehr in der **Fußgängerzone** weiterhin möglich sein soll, wurde kontrovers diskutiert. Neben Stimmen dafür, waren auch Teilnehmende der Meinung, dass die Sicherheit des Fußverkehrs Vorrang hätte und es keine Freigabe der Fußgängerzone geben sollte.
- Auch die Nutzung von **Gehwegen** wurde kontrovers diskutiert. Neben dem Wunsch, alle Gehwege generell für den Radverkehr freizugeben, wurden auch hier die Sicherheit des Fußverkehrs angemerkt und die Anlage separater **Radwege** gewünscht.
- Generell sollten bei allen **Straßen(neu)bauten** jeweils ein Radweg ergänzt werden.
- Kritisiert wurde die unklare **Beschilderung**. Die wegweisende Beschilderung führe häufig auf Verbindungen, die rechtlich vom Radverkehr gar nicht genutzt werden dürften. Gewünscht werden eine gute Orientierung und intuitiv befahrbare Verbindungen.

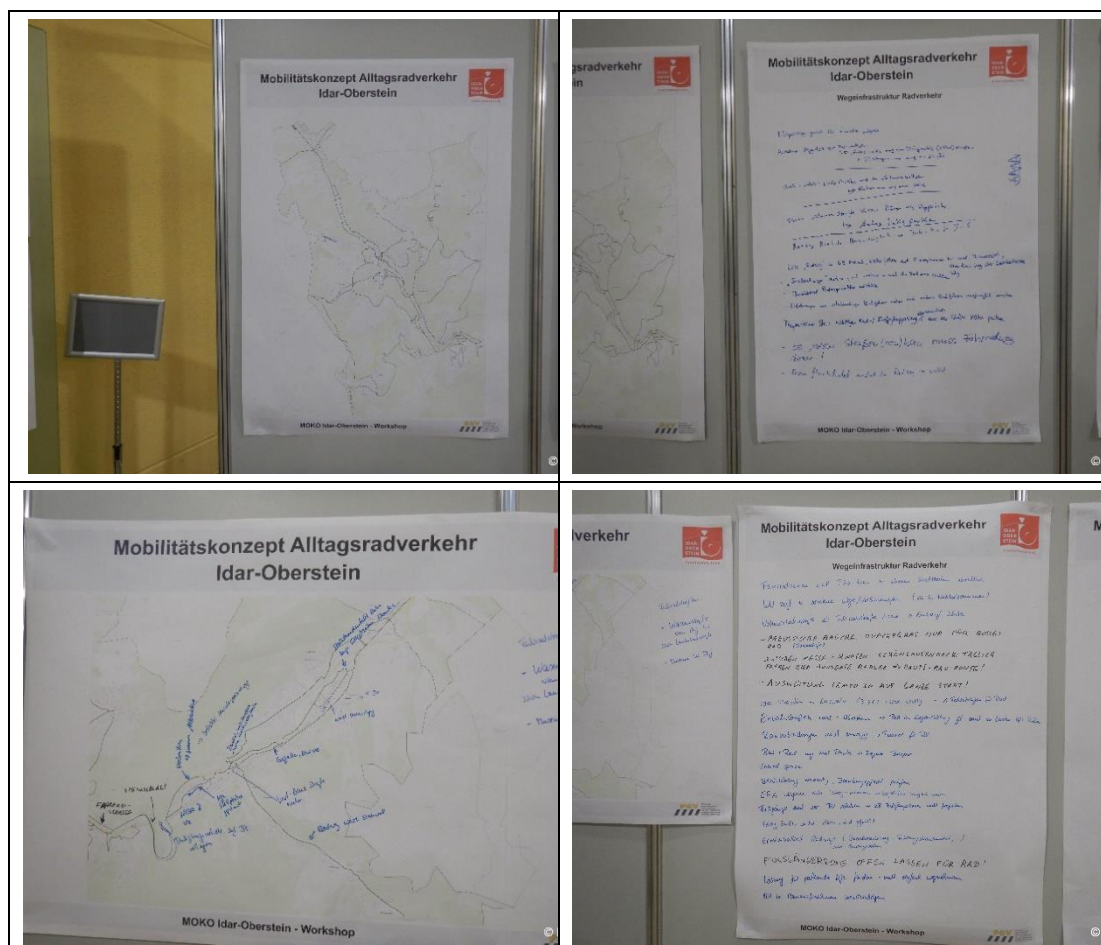


Bild 4: Eintragungen der beiden moderierten Gruppen zum Netz und zur Wegeinfrastruktur

- **Fahrradabstellanlagen** wurden für die Messe gewünscht. Einige Teilnehmende hatten ihre Räder mit in die Messehalle genommen. Für den Bahnhof wurden sich abschließbare Boxen gewünscht.
- Zur **Kommunikation** zum Radfahren in Idar-Oberstein wurde ein dauerhafter begleitender Arbeitskreis mit Stadtverwaltung und Öffentlichkeit gewünscht. In der Verwaltung werden darüber hinaus eine konkrete und kompetente Ansprechperson bzw. klare Zuständigkeiten und ausreichende personelle Kapazitäten gewünscht.
Auch ein ständiger Erfahrungsaustausch von ortskundigen Radfahrenden und weiteren Radfahrenden sollte ermöglicht bzw. gefördert werden.
- **Öffentlichkeitsarbeit** sollte es geben, um Verkehrsregeln zu vermitteln. Insgesamt war der Wunsch nach regelmäßiger „Info“ auf verschiedenen lockeren Wegen als Wunsch genannt. Damit soll auf den Radverkehr in Idar-Oberstein aufmerksam gemacht, dieser ins Bewusstsein gebracht und als Möglichkeit der Alltagsmobilität beworben werden.
- Für den touristischen Radverkehr sollten **Lademöglichkeiten** (z.B. am Mineralienmuseum) vorgehalten werden. Als gutes Beispiel wurde hier die Stadt Birkenfeld genannt, die Ladestationen mit Gepäckfächern kombiniert).
Auch an Gaststätten und Restaurants oder in Kombination mit Fahrradboxen sollten Ladestationen angeboten werden.
- Als weitere **Serviceangebote** wurden Schlauch-o-maten gewünscht.

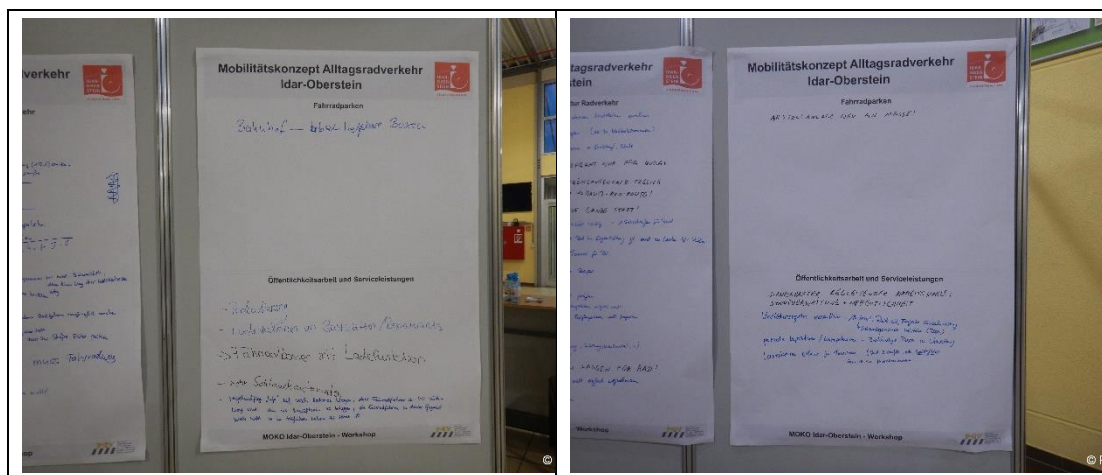


Bild 5: Eintragungen der beiden moderierten Gruppen zu Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen

Auf die Frage „Was muss sich generell verändern, damit in Idar-Oberstein mehr und gerne Rad gefahren wird, kamen folgende Anregungen und Ideen zusammen (wörtliche Wiedergabe):

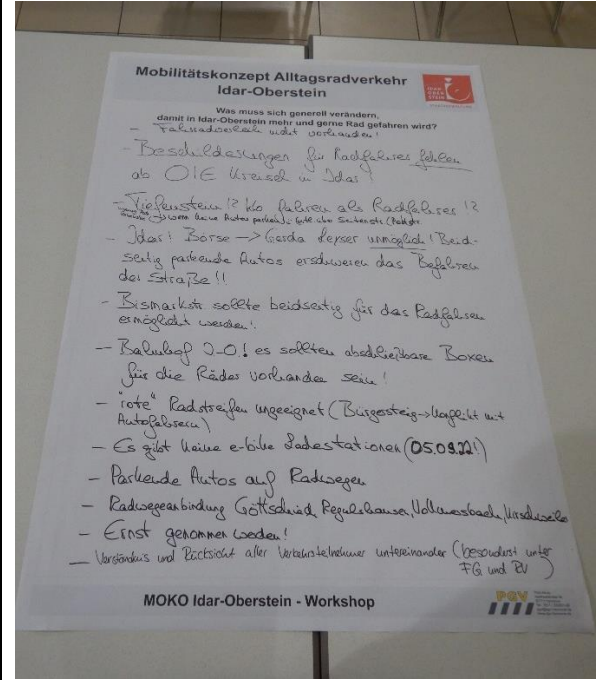
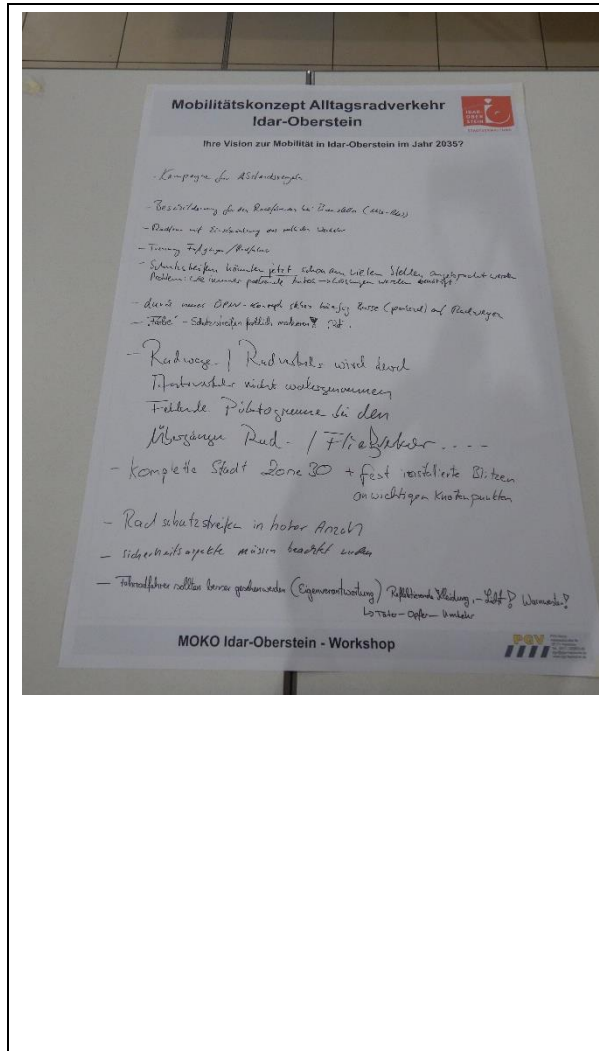
 <p>Mobilitätskonzept Alltagsradverkehr Idar-Oberstein</p> <p>Was muss sich generell verändern, damit in Idar-Oberstein mehr und gerne Rad gefahren wird? Radverkehr nicht vorhanden!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschilderungen für Radfahrer fehlen ab OIE Kreislauf in Idar! - Tiefenstern? Wo fahren als Radfahrer? Wo sind die Autos parken? Wo sind die Seitenstr.? - Idar! Börse -> Gerda Leyser unmöglich! Beidseitig parkende Autos erschweren das Befahren der Straße!! - Bismarkstr. sollte beidseitig für das Radfahren ermöglicht werden! - Bahnhof I.-O.! es sollten abschließbare Boxen für die Räder vorhanden sein! - „rote“ Radstreifen ungeeignet (Bürgersteig-Konflikt mit Autofahrern) - Es gibt keine e-bike Ladestationen (05.09.22!) - Parkende Autos auf Radwegen - Radwegeanbindung Göttschied, Regulshausen, Vollmersbach, Kirschweiler - Ernst genommen werden! - Verständnis und Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer untereinander (besonders unter Fußgänger und Radfahrer) <p>MOKO Idar-Oberstein - Workshop</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradverleih nicht vorhanden • Beschilderungen für Radfahrer fehlen ab OIE Kreislauf in Idar! • Tiefenstern?! WO fahren als Radfahrer?! Genug Platz ist vorhanden, wenn keine Autos parken! (evtl. über Seitenstr./Poststr.) • Idar! Börse -> Gerda Leyser unmöglich! Beidseitig parkende Autos erschweren das Befahren der Straße!! • Bismarkstraße sollte beidseitig für das Radfahren ermöglicht werden! • Bahnhof I.-O.! Es sollten abschließbare Boxen für die Räder vorhanden sein! • „rote“ Radstreifen ungeeignet (Bürgersteig-> Konflikt mit Autofahrern) • Es gibt keine E-Bike Ladestationen (05.09.22!) • Parkende Autos auf Radwegen • Radwegeanbindung Göttschied, Regulshausen, Vollmersbach, Kirschweiler • Ernst genommen werden! • Verständnis und Rücksicht aller Verkehrsteilnehmer untereinander (besonders unter Fußgänger und Radfahrer)
---	--

Bild 6: Veränderungen für mehr Radverkehr – Anregungen und Ideen der Teilnehmenden

Als „Visionen“ zur Mobilität in Idar-Oberstein im Jahr 2035 wurden folgende Punkte genannt:



- Kampagne für Abstandsregeln
- Beschilderung für den Radfahrenden bei Baustellen (xxx)
- Radfahren mit Einschränkung des restlichen Verkehrs
- Trennung Fußgänger/Radfahrer
- Schutzstreifen könnten jetzt schon an vielen Stellen angebracht werden, Problem: wie immer parkende Autos -> Lösungen werden benötigt!
- Durch neues ÖPNV-Konzept stehen häufig Busse (parkend) auf Radwegen
- „Farbe“ – Schutzstreifen farblich markieren! „Rot“
- Radwege/Radverkehr wird durch Autoverkehr nicht wahrgenommen, Fehlende Piktogramme bei den Übergängen Rad- /Fließverkehr....
- Komplette Stadt Zone 30 + fest installierte Blitzer an wichtigen Knotenpunkten
- Radschutzstreifen in hoher Anzahl
- Sicherheitsaspekte müssen beachtet werden
- Fahrradfahrer sollten besser gesehen werden (Eigenverantwortung, Täter-Opfer-Umkehr) Reflektierende Kleidung, - Licht! Warnwesten!

Bild 7: Visionen zur Mobilität in 2035 von Seiten der Teilnehmenden

TOP 4: Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Nach einer kurzen Zusammenfassung der Gruppenarbeit stellt Frau Prahlow zum Abschluss die Grundsätze der abzuleitenden Maßnahmen und die geplanten Aufbereitungen der Ergebnisse vor.

Zum weiteren Vorgehen werden die Prüfung und Einarbeitung aller Anregungen und Wünsche angekündigt. Anschließend sollen für die Bereiche mit Handlungsbedarf Lösungsansätze abgeleitet werden. Das Konzept wird in enger Abstimmung mit der Stadt Idar-Oberstein erstellt.

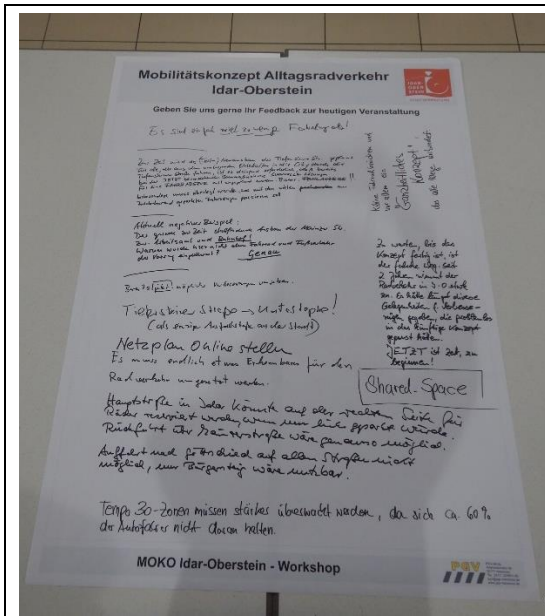
Zum Abschluss bedankt sich Bürgermeister Marx bei den Teilnehmenden, die im Workshop sehr gute Kritik und Anregungen geäußert hätten. Er bedankt sich auch bei den Organisatoren in der Verwaltung und dem Büro PGV-Alrutz für die

kompetente Beratung und Moderation. Durch die Sicht von außen und den Einsatz der Verwaltung könnte die weitere Förderung des Radfahrens in Idar-Oberstein vorangehen.

Zum weiteren transparenten Vorgehen kündigt er u.a. die Veröffentlichung der Ergebnisse zum Workshop an.

Er verabschiedet die Teilnehmenden und wünscht allen noch einen schönen Abend.

Als Feedback zur Veranstaltung wurden weitere Wünsche, Sorgen und Anregungen angeführt, die nachfolgend zusammengestellt sind:



- Es sind einfach viel zu wenige Fahrradwege da!
- Kleine Fahrradbrücken und vor allem ein „Ganzheitliches Konzept“, das alle Wege verbindet.
- Zur Zeit wird der (Teil-) Neuausbau der Tiefensteiner Str. geplant. Für alle, die aus den umliegenden Ortschaften in die City durch die Tiefensteiner Straße fahren, ist es dringend erforderlich, dass bereits bei der JETZT bevorstehenden Baumaßnahme SINNVOLLE Lösungen für eine FAHRRADSPUR mit eingeplant werden. Bisher: FEHLANZEIGE!! Insbesondere muss überlegt werden, was mit den vielen am Fahrbahnrand geparkten Fahrzeugen passieren soll
- Aktuell negatives Beispiel: Der gerade zur Zeit stattfindende Ausbau der Mainzer Str. zum Arbeitsamt und Bahnhof! Warum wurde hier nicht dem Fahrrad und Fußverkehr der Vorrang eingeräumt?
- Zu warten, bis das Konzept fertig ist, ist der falsche Weg. Seit 2 Jahren nimmt der Radverkehr in I.-O. stark zu. Es hätte längst diverse Gelegenheiten für Verbesserungen gegeben, die problemlos in das künftige Konzept gepasst hätten. JETZT ist Zeit, zu beginnen!
- Bereits mögliche Verbesserungen umzusetzen!
- Tiefensteiner Straße -> Katastrophe! (als einzige Ausfahrstraße aus der Stadt)
- Netzplan Online stellen
- Es muss endlich etwas Erkennbares für den Radverkehr umgesetzt werden
- Shared-Space

	<ul style="list-style-type: none">• Hauptstraße in Idar könnte auf der rechten Seite für Räder reserviert werden, wenn nur links geparkt würde. Rückfahrt über Mainzer Straße wäre genauso möglich. Auffahrt nach Göttschied auf allen Straßen nicht möglich, nur Bürgersteig nutzbar• Tempo 30 -Zonen müssen stärker überwacht werden, da sich ca. 60% der Autofahrer nicht daran halten
--	--

Bild 8: Feedback zum Radverkehr von Seiten der Teilnehmenden

A2 Ergebnisse Online-Beteiligung

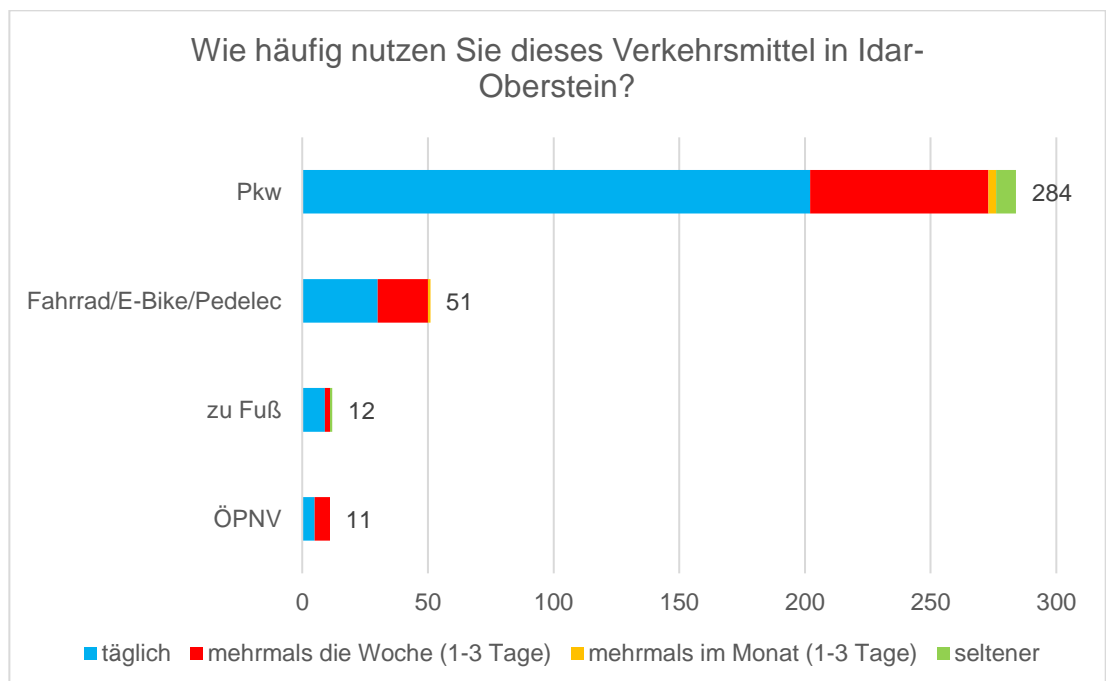
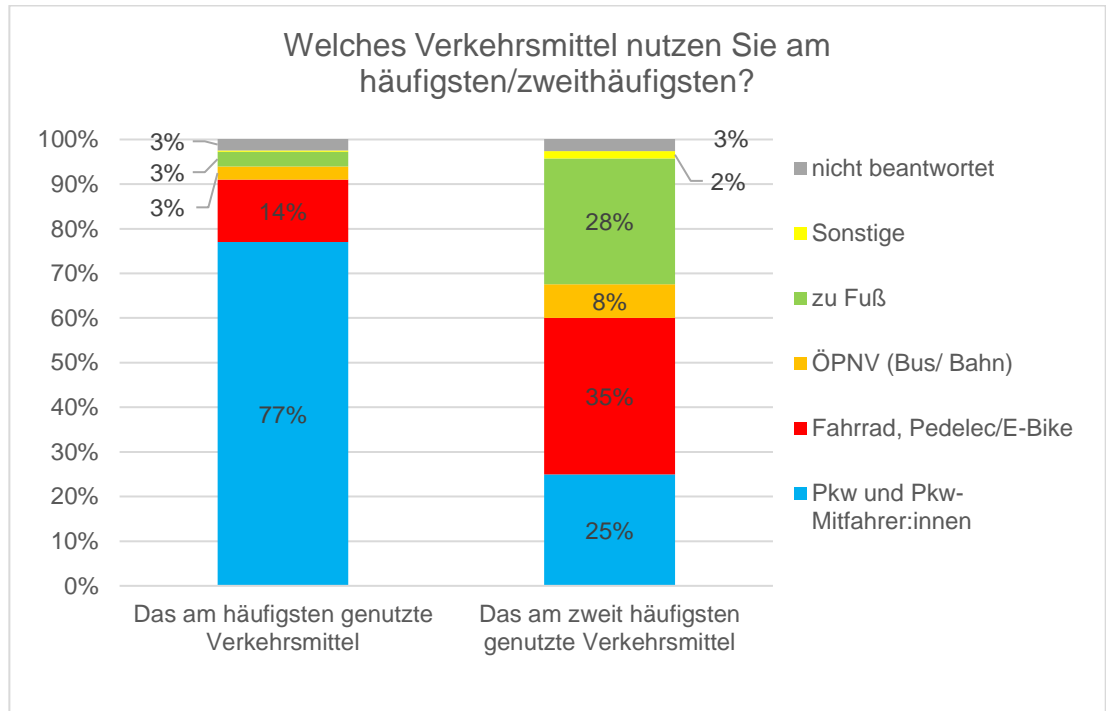
Fragebogen

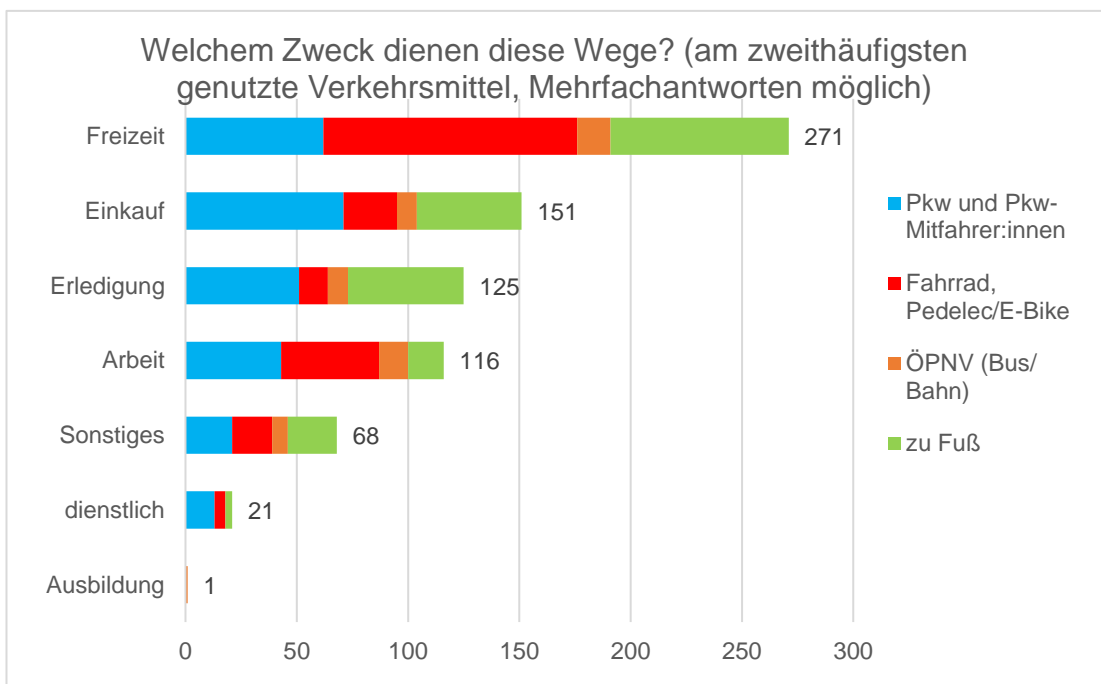
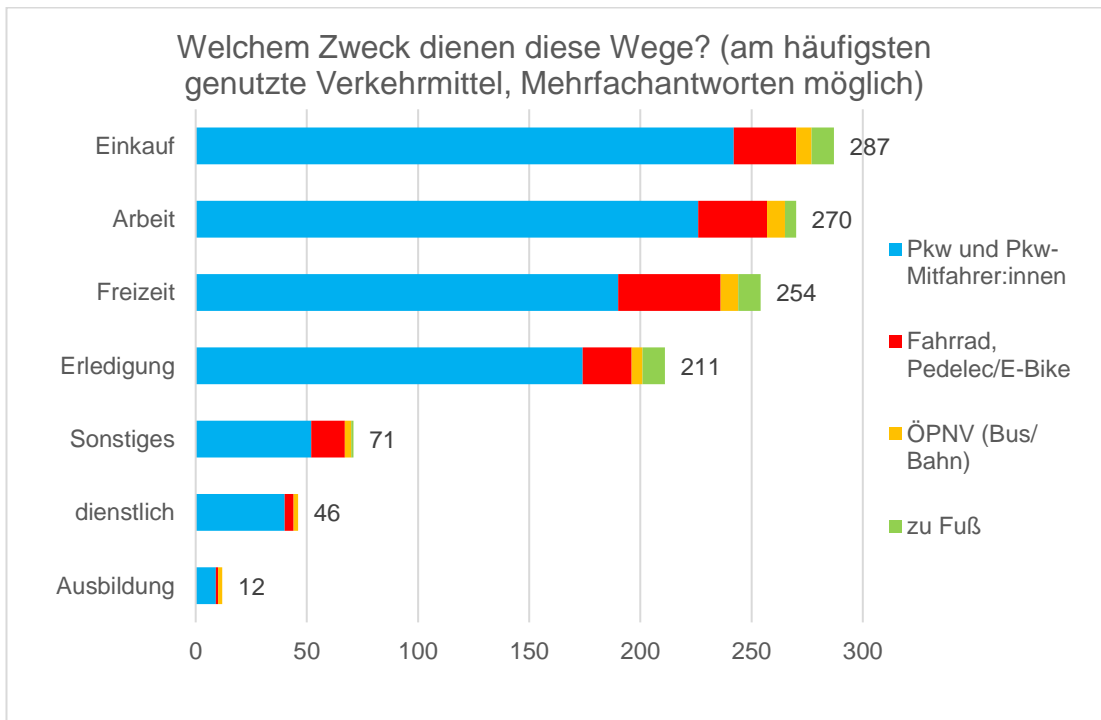
(Online-)Befragung zum Radfahren in der Stadt Idar-Oberstein	
1	Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten/ zweithäufigsten?
	Pkw
	Pkw (Mitfahrer:in)
	Sharing-Pkw
	Sharing-Pkw (Mitfahrer:in)
	ÖPNV (Bus/ Bahn)
	Fahrrad
	Pedelec/ E-Bike
	Zu Fuß
	Sonstige
2	Wie häufig nutzen Sie dieses Verkehrsmittel in Idar-Oberstein?
	täglich
	mehrmals die Woche (1-3 Tage)
	mehrmals im Monat (1-3 Tage)
	seltener
3	Welchem Zweck dienen diese Wege (Mehrfachantworten möglich)
	Arbeit
	dienstlich
	Ausbildung
	Einkauf
	Erledigung
	Freizeit
	Sonstiges
4	Besitzen Sie ein Abo zur Nutzung des ÖPNV (Bus/ Bahn)?
	ja, Bahncard (25, 50, 100)
	ja, Job-/ Semester-Ticket
	ja, Jahres-/ Monatskarte (RNN)
	nein
5	Mit welchen Verkehrsmitteln kombinieren Sie die Fahrt mit dem Rad? (Mehrfachantworten möglich)
	Bus
	Bahn
	Pkw
	Sharing-Pkw

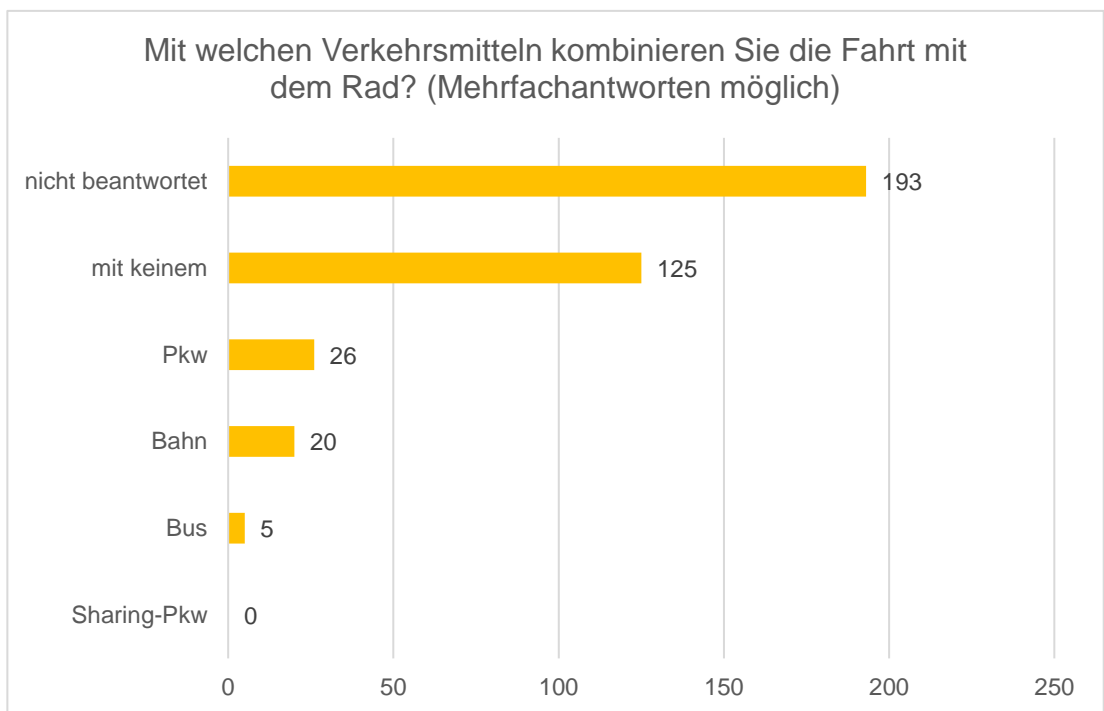
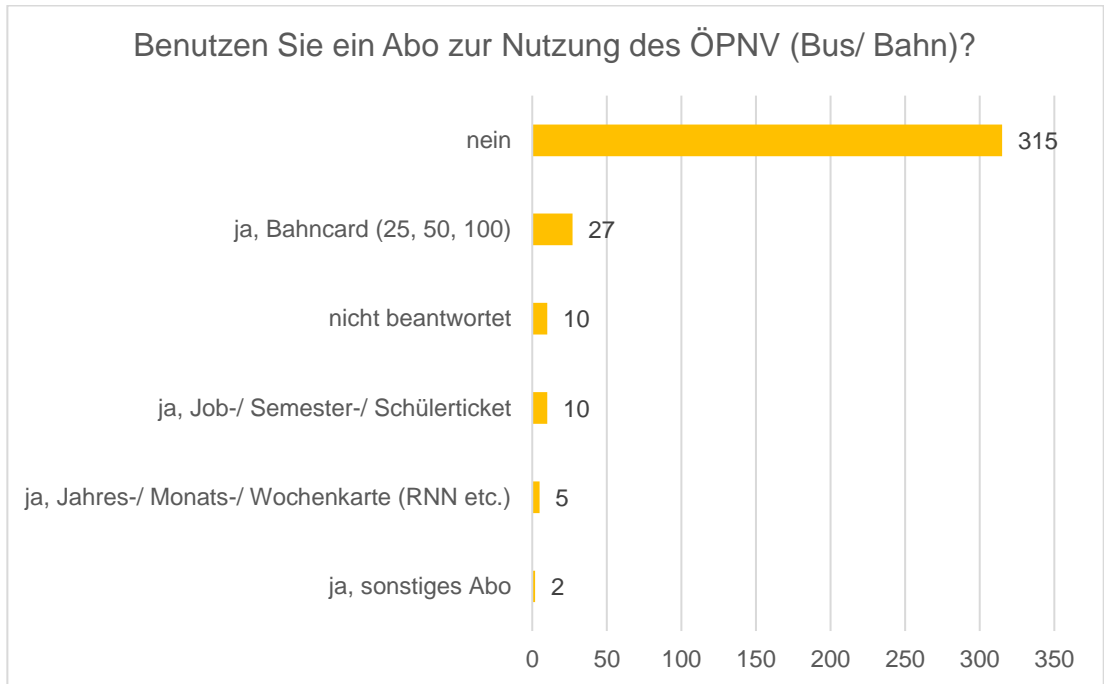
6	Wie schätzen Sie Ihr eigenes Fahrverhalten auf dem Rad ein?	sehr sicher
		eher sicher
		teils – teils
		eher unsicher
		sehr unsicher
7	Wie sicher fühlen Sie sich beim Radfahren in Idar-Oberstein?	sehr sicher
		eher sicher
		teils - teils
		eher unsicher
		sehr unsicher
8	In welcher Situation als Radfahrende:r entstehen am häufigsten Konflikte?	mit anderen Radfahrenden
		mit zu Fuß Gehenden
		mit dem motorisierten Verkehr
		im Zusammenhang mit Kfz-Parken
9	Für wen entstehen am häufigsten Konflikte durch den Radverkehr?	für andere Radfahrende
		für zu Fuß Gehende
		für den motorisierten Verkehr
		für parkende Kfz

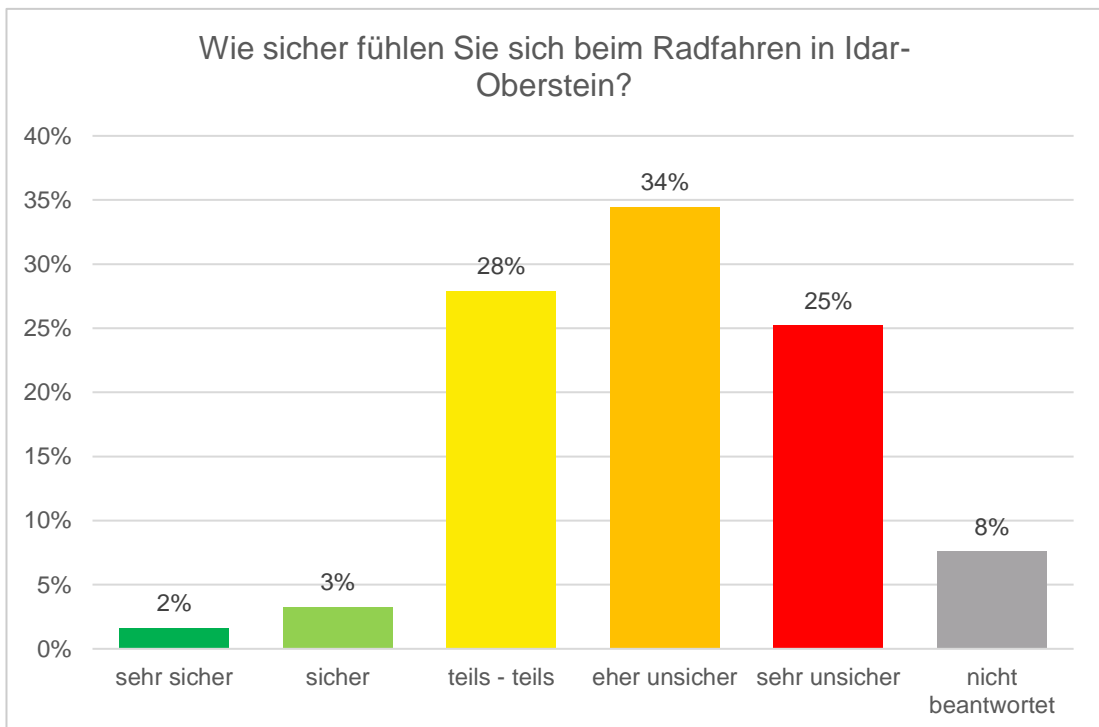
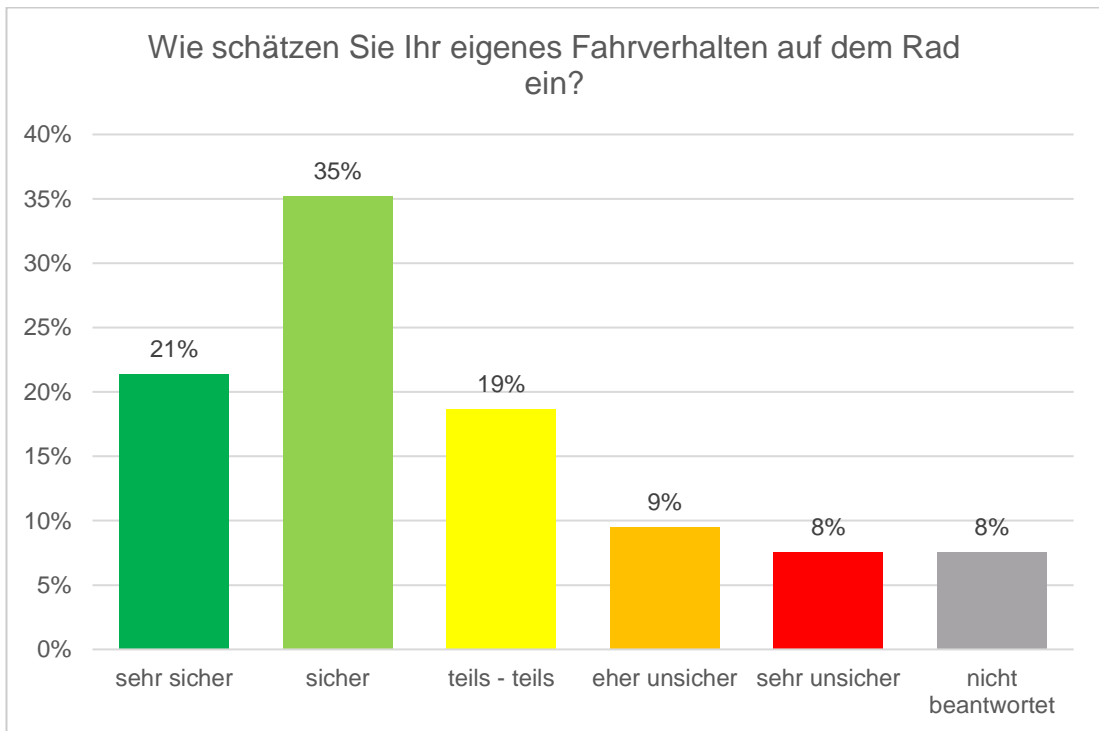
10	Was müsste passieren, damit Sie bzw. insgesamt mehr Menschen in Idar-Oberstein häufiger mit dem Rad fahren? (Mehrfachantworten (bis zu 3) möglich)	mehr Radwege im Seitenraum
		generell sicherere Radverkehrsführung
		mehr Werbung fürs Radfahren
		Radfahren muss Spaß machen
		weniger Steigungen
		ich möchte/kann nicht mehr Rad fahren
		wenn bekannte Personen mit dem Rad fahren würden
		wenn ich ein Pedelec hätte
		Breitere Radwege
		Bessere Beleuchtung
		Weniger Pkws
		Bessere Belagsqualität
		Klare Trennung vom Kfz-Verkehr
		klare Trennung vom Fußverkehr
		Bessere Fahrradparkmöglichkeiten zu Hause
		Bessere Fahrradparkmöglichkeiten in der Stadt oder bei meiner Arbeit
		mehr Diebstahlsicherheit für abgestellte Räder am Bahnhof
		Mitnahme im Bus möglich
11	Kennen Sie gute Beispiele im Zusammenhang mit dem Radfahren aus anderen Orten, die Sie sich auch in Ihrer Stadt vorstellen könnten?	<i>(Freitext)</i>
Angaben zu Ihrer Person:		
Bitte ankreuzen:		Männlich
		Weiblich
		Divers
Bitte nennen Sie uns Ihr Alter		_____ Jahre
Bitte nennen Sie uns Ihren Wohnort (Ortsteil)		_____

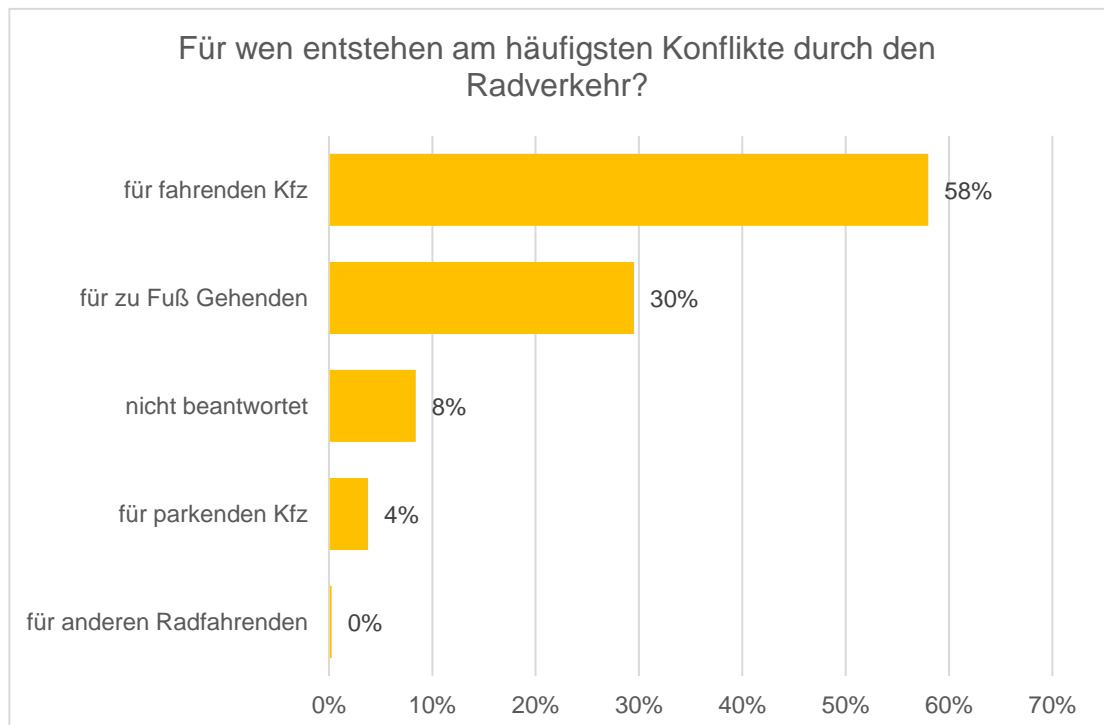
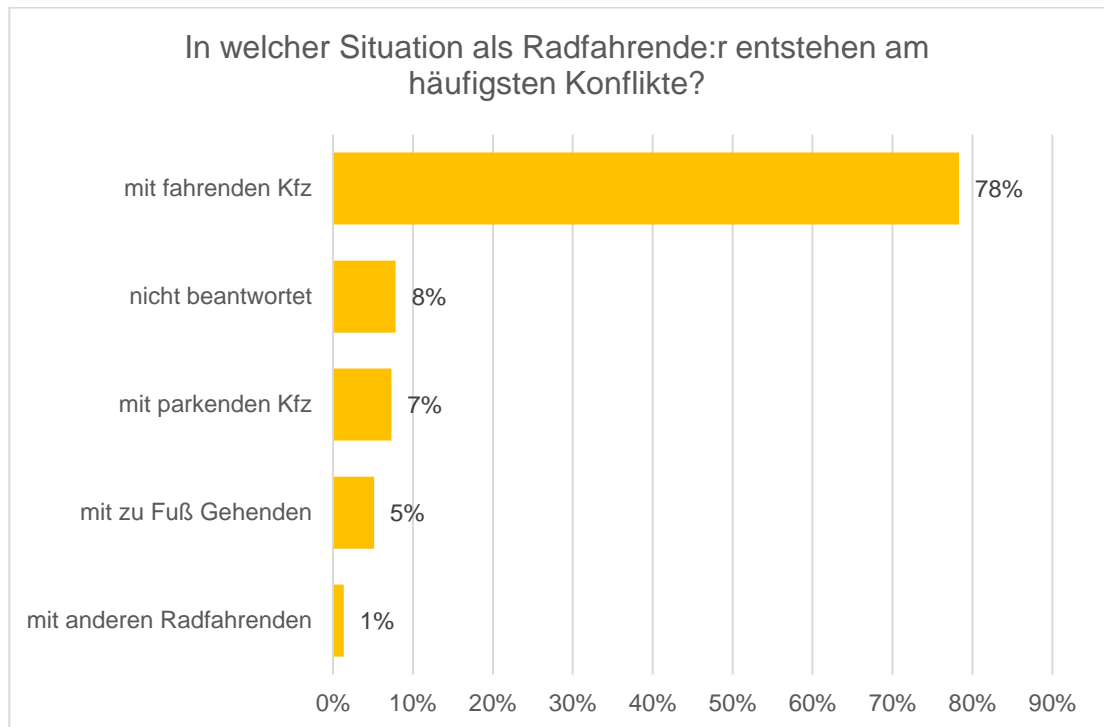
Ergebnisse

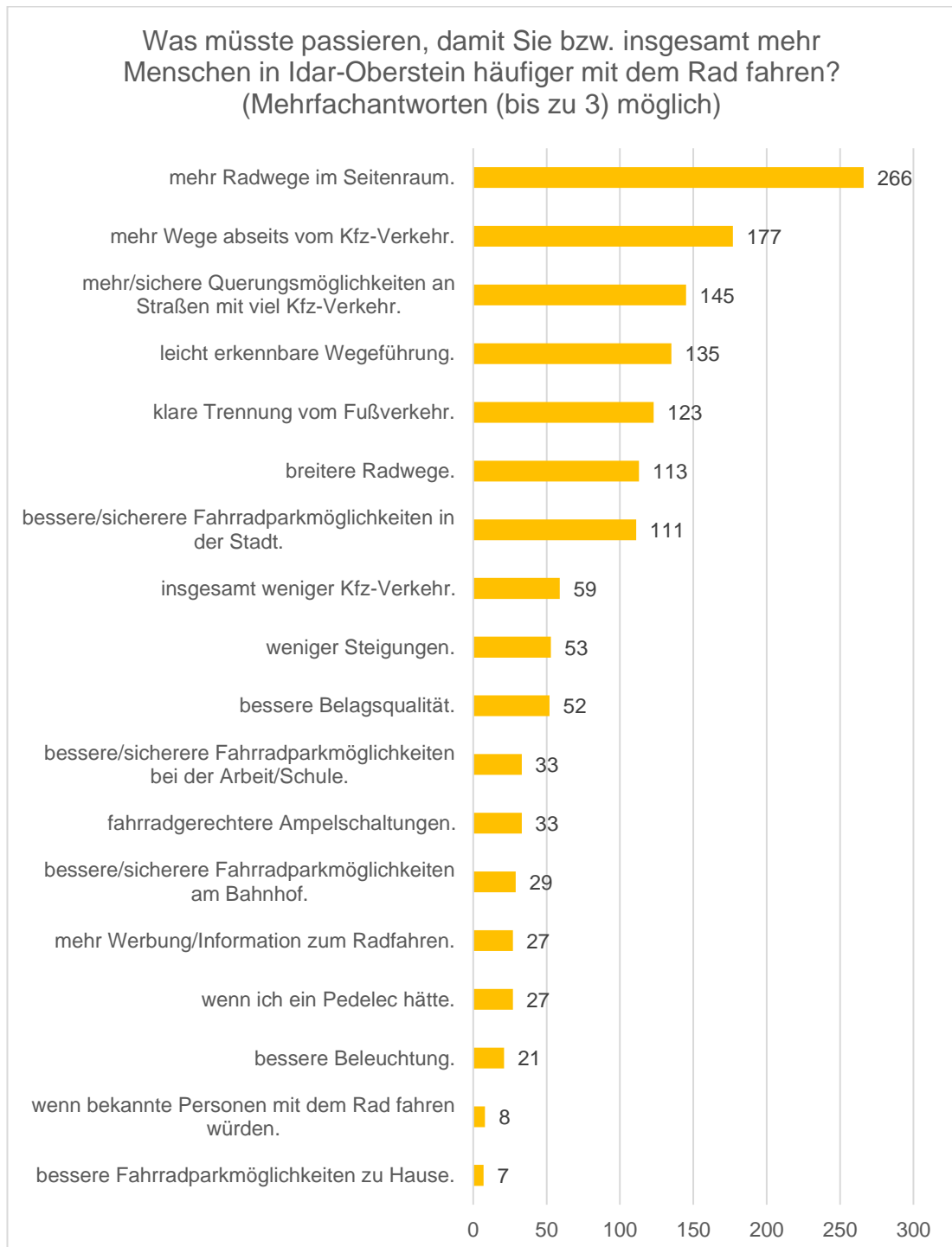


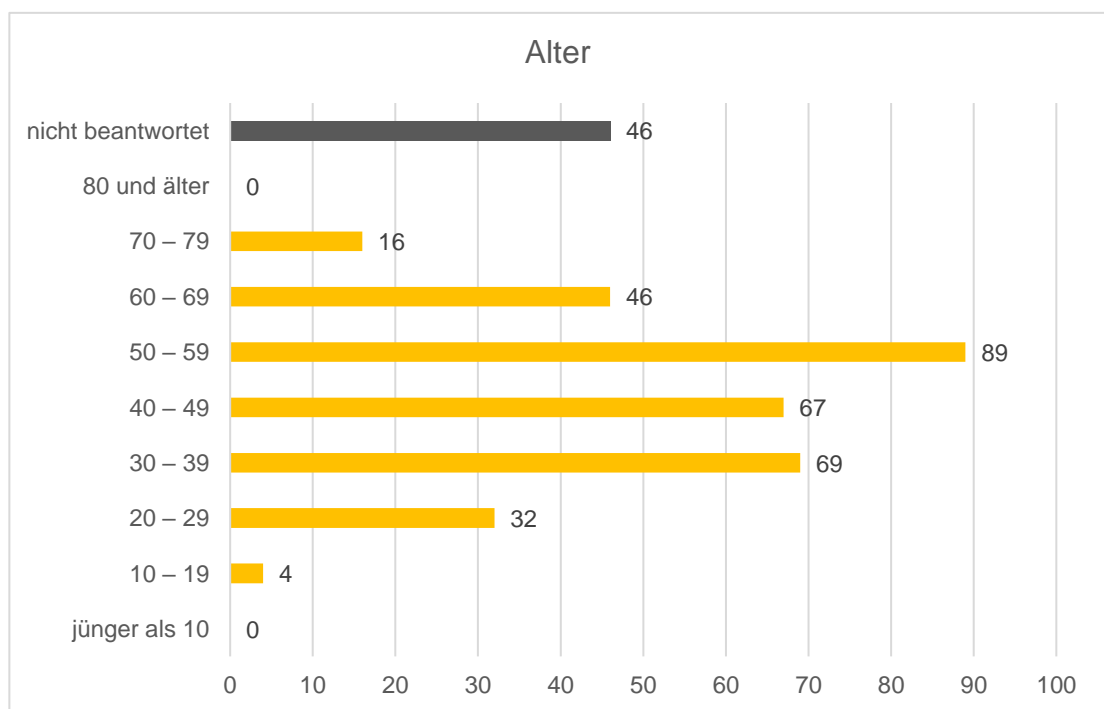
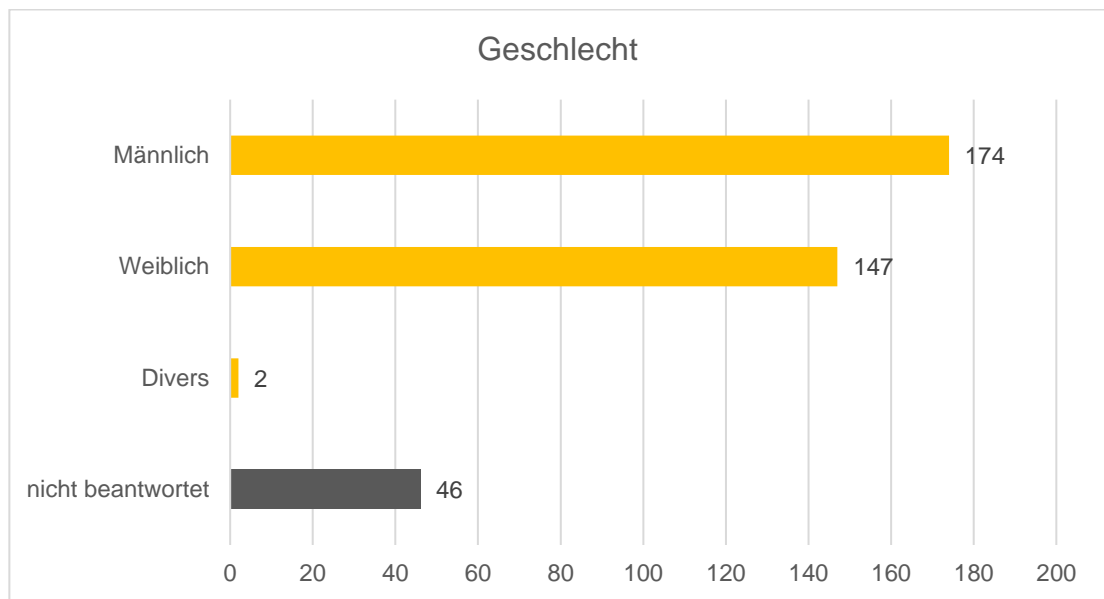


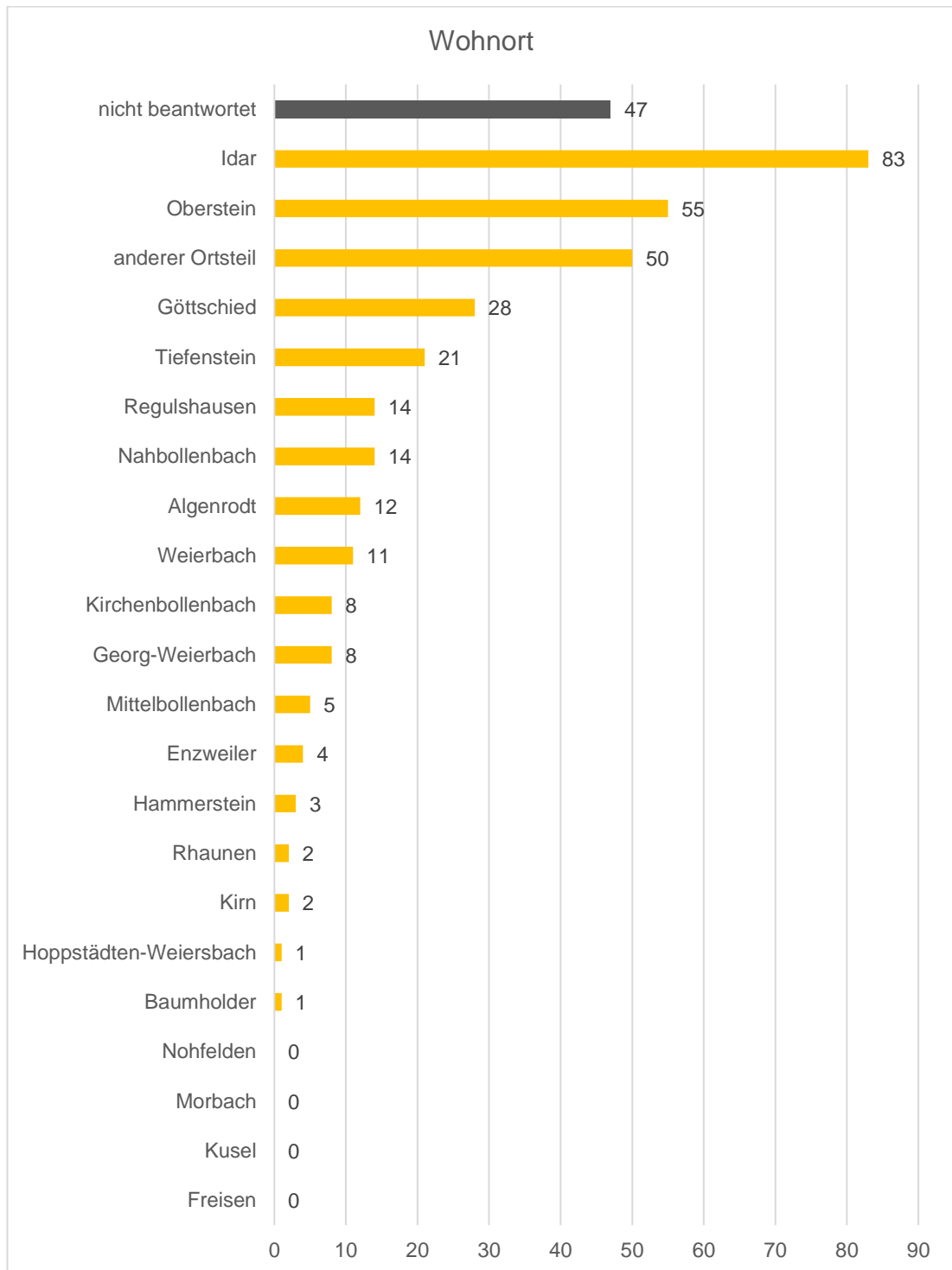












Freitextantworten

Thema

Infrastrukturelle
Wünsche und
Vorstellungen

Inhalte der Antworten (Anzahl)

- Sicherer Radweg durch Weierbach und Nahbollenbach (das ist eigentlich der Nahe-Radweg und als solcher eine Lachnummer an dieser Stelle)
- Weniger Fahrrad auf öffentlichen Straßen
- Das mehr Radweg gebaut wird
- Radfahrwege
- Mehr Fahrradwege
- Mehr Radwege, klar gekennzeichnet.
- Entsprechende lokale Werbung/Information, viele wissen leider nicht, wie ein Radweg zu nutzen ist...
- Auf Straßen und abbiegen Spuren erkennbare Fahrradspuren einzeichnen
- Mehr und sichere Fahrradwege
- Bessere Straßen für das Rad fahren
- Fahrradschnellwege, Fahrradwege die in beide Richtungen befahren werden dürfen, kombinierte Fahrrad-/Fußwege
- Viel mehr Fahrradwege, in sämtlichen Ortsteilen
- Mehr Radwege
- Breite Wege und klare Führungen/Ausschilderung. Sensibilität herstellen, dass ein gutes Radwegnetz auch reinen Pkw-Fahrern hilft
- Wo kein Radweg möglich ist, sind Fahrradschutzstreifen einzurichten. Diese einfach damit zu verhindern, dass der Querschnitt einer Straße nicht ausreicht, bedeutet im Endeffekt, dass nichts passiert. Dabei ist in anderen Städten zu sehen, dass es geht!
- Einen markierten Radweg von Tiefenstein über Idar nach Oberstein und Göttschied wäre wünschenswert.
- Der Weg aus den umliegenden Dörfern mit dem E-Bike/Fahrrad zur Arbeit morgens mitten im Berufsverkehr gestaltet sich sehr schwierig und gefährlich:
- Bessere, deutliche Ausschilderung, wo darf mit dem Rad gefahren werden. Klare Regeln, deutliche Markierungen für Radfahrende auf der Fahrbahn
- Fahrradstraßen
- Überhaupt einmal Fahrradwege schaffen!!!
- Es gibt zu viele "Schein-Fahrradwege" (Bürgersteig mit Fahrrad frei Schild) auf denen nur Schrittgeschwindigkeit herrscht.
- Einrichtung von Radwegeverbindungen zwischen allen Stadtteilen.

- Einrichtung von Radwegeverbindungen zwischen allen Kommunen im Landkreis und Nachbar-Kreisen.
- Einrichtung eines runden Tisches Radverkehr für alle Radverkehrsbelange im Nationalpark-Landkreis Birkenfed.
- Mehr Radwege
- Breite Radwege. Kluge Ampelschaltung
- Bessere Anbindung an die Dörfer.
- Sichere Verbindung zwischen Regulshausen und Göttschied und Idar. Insgesamt mehr Radwege um die Ortschaften zu verbinden.
- bessere Verknüpfung mit Radwegen außerhalb I.-O. (z. B.
- Besser ausgebaute Radwege
- Grundsätzlich wäre es schön, wenn alle Ortschaften über einen Fuß-/Radweg mit dem benachbarten Stadtteil verbunden wären. Hierbei müsste es sich nicht um einen offiziellen Radweg handeln, aber eine sichere Alternative zur starkbefahrenen Landstraße wäre wünschenswert.
- Fahrradwegstreifen
- Ein Schutzstreifen (wie in Höhe Almerich), ein Radweg an der Nahe entlang (Enzweiler nach Oberstein), wo möglich innerstädtisch Kombi Fuß/Radweg (wie Hauptstraße. Stadtverwaltung bis OIE-Kreisel
- Persönliche Bitte, da schöner zu fahren, Teilstück ab Abfahrt Kammerwoog hoch zum Homerich auch als Radweg ausbauen, zzt. Wirtschaftsweg mit grobem Belag.
- Mehr Radwege und eine fahrradgerechte Ampelschaltungen, würde die Situation erheblich verbessern.
- Keine parkenden Autos direkt am Straßenrand dafür eine vom Verkehr abgegrenzte, sichere Fahrradspur!!!
- Ein durchgehender verkehrssicherer Radweg von Weierbach-Oberstein (Nahe-Radweg)-Idar-Tiefenstein (Erschließung Idarbachtal).
- Anbindung der Stadtteile über Radwege.
- Anbindung der Bahnhöfe.
- Anbindung von Schulstandorten.
- Fahrradwege ausweisen anstelle Doppelspuren für LKW und PKW vorzuhalten
- Ausgewiesene Fahrradwege (nicht als Seitenstreifen der Straße). Wanderwege, die als Steige ausgewiesen und eine Verbindung in die Stadt abseits von Hauptstraßen sind, wieder frei geben für Fahrradfahrer.
- Trennlinien auf der Straße.
- Vorrang für Fahrräder auf den Straßen.
- Warnschilder für den Kfz-Verkehr bzgl. Fahrrädern

- Supportstellen für Fahrräder.
- Anderes Straßenpflaster in Spielstraßen, der Kfz zum Langsam fahren anreizt (wie in den Niederlanden)
- Neue Fahrradwege nur für Fahrräder.
- Klare Beschilderung in Einbahnstraße, ob die Radwege in beide Richtungen befahren werden dürfen oder nicht.
- Ich wohne nicht direkt in Idar-Oberstein, sondern in einem Nachbardorf. Deshalb wünsche ich mir, dass die Radwege nicht an der Stadtgrenze enden, sondern zusammen mit den benachbarten Verbandsgemeinden ein Gesamtkonzept entworfen wird. Radfahrer sollten bei der Entwicklung eines Gesamtkonzeptes auch mitwirken können
- Gefährlich finde ich als Radfahrer am Straßenrand parkende Autos. Diese "Parkstreifen" könnte man zu Radwegen umfunktionieren. Es ist nicht einzusehen, warum Autofahrer ein Vielfaches an öffentlichem Raum für sich beanspruchen wie alle anderen Verkehrsteilnehmer zusammen.
- Radwege direkt zur Innenstadt, ohne stark befahrene Straßen benutzen zu müssen, z. die B41 oder durch das Industriegebiet vor der Messe
- mehr reine Radwege neben Hauptverkehrswegen
- Mehr Fahrradwege abseits der Straße
- Mehr und breitere Radwege;
- Parkende PKWs an den Hauptstraßen: drastisch reduzieren;
- mittelfristig: Radweg entlang des Idarbaches von Oberstein bis Tiefenstein
- Radfahrern mehr Raum geben, Radwege deutlicher kennzeichnen
- bessere Kennzeichnung von Radwegen entgegen Einbahnstraßen, z. B. Untere Hauptstraße, da hatte ich schon große Probleme mit Autofahrern
- Radwege
- Mehr Fahrradwege
- Klare Erkennbarkeit der Radwege, z.B. Bad Kreuznach, starke rote Farbe
- Ausbau eines guten Fahrradnetzes
- Eine Verbindung von Herrstein nach Fischbach zum Naheradweg. Es gab auf der Strecke schon tödliche Unfälle! Platz neben der Fahrbahn ist vorhanden
- Dringend müsste eine Lösung ab Kreisel OIE Richtung Idar gefunden werden.
- Entweder Bismarckstr. in beide Richtungen für Radfahrer fahrbar machen (für mich die einfachere Umsetzung) oder Parkstreifen

Richtung Idar müssten durch Radweg bzw. gestrichelte Linien für Radfahrer ersetzt werden.

- Dann Tiefenstein!
- Vorhandene Wanderwege auch für Radfahrer ausbauen
- Mehr Radwege
- Mehr Radwege oder abgetrennte Radwege auf der Straße z.B. durch Tiefenstein. Bessere Zuwege zur Stadt z.B. von Veitsrodt nach Tiefenstein oder von Vollmersbach nach Idar. Bestehende Waldwege könnten dazu ausgebessert werden
- Abtrennung auf der Straße auf der kein Radweg möglich ist. Ausbau von Radwegen von den umliegenden Orten zur Stadt z.B. Herrstein Fischbach Oberstein.
- Ich würde es begrüßen, wenn an allen Hauptverkehrsstraßen ein Radweg oder Fahrradschutzstreifen deutlich markiert wäre.
- Es wäre toll, wenn die Stadt auch mit den Nachbargemeinden ein Radwegenetz neben den Kreis/Landstraßen installieren würde, bspw. Hettenrodt, Kirschweiler, Herborn liegen teilweise keinen Kilometer von der Stadtgrenze entfernt, eine Fahrt in Richtung Stadt über die Kreis- und Landstraßen ist allerdings für den Radfahrer im Berufsverkehr oder nachts sehr gefährlich.
- Naheradweg ab Weierbach in Richtung Bingen!
- Ein Radweg Netz durch die gesamte Stadt
- Durchgehender Radweg von Oberstein nach Idar und zurück.
- Bessere Radweg entlang der Naheüberbauung.
- Bessere Radwege zu den Höhenlagen: Götschied, Regulshausen, Algenrodt aber auch in Oberstein oder Idar.
- Radwege auch zwischen den Orten, die um IO herum liegen und IO mit der Umgebung verbinden.
- Eine klare Struktur und klar definierte Verkehrsregeln, die allen bekannt sind und auch umgesetzt werden.
- Mehr Radwege, im Stadtgebiet gibt es kaum welche.
- Radweg zum Bahnhof. Fahrradweg vom Bahnhof zum Nationalpark.
- Ich arbeite im Klinikum Idar-Oberstein und wünsche mir Radwege, die gezielt von allen Richtungen dorthin führen, da wir einer der größten Arbeitgeber in der Stadt sind. Man sollte sich mit den umliegenden VG's besprechen um das Radwegenetz in die Stadt mit den Radwegeplänen der Stadt zu kombinieren. Nur so macht es Sinn und der Autoverkehr würde sich reduzieren da die Pendler dann auch aufs Rad umsteigen könnten.
- Mehr Radwege in Richtung Idar
- an den wenigen Straßen die breit genug sind, Fahrradwege statt gratis Parken für Anwohner im öffentlichen Raum

- mehr Tempo 30, wo Straßen zu eng sind für separaten Fahrradweg, ggf. bei Führung über Nebenstraßen als Fahrradstraßen deklarieren
- in Einbahnstraßen Parken nur links erlauben, sonst befindet man sich als Fahrradfahrer ständig zwischen Verkehr und Doorng-Zone eingeklemmt (da es wenige Radler gibt wird beim Ausstieg kaum drauf geachtet)
- Zuparken von Fahrrad- und Gehwegen konsequent ahnden
- Mehr Radwege an Bundes- und Landstraßen.
- Radwege zwischen den Stadtteilen neben den Hauptstraßen fehlen im Vergleich zu anderen Orten und Umgebungen
- Ich denke es würde schon viel bringen die Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen (z.B. Regulshausen, Göttschied) und Radwegen auszubauen. Vielleicht lassen sich dafür auch landwirtschaftliche Wege nutzen.
- gute Verbindungen zwischen Orts- und Stadtteilen
- mehr asphaltierte Radwege außerorts, da ich kein Mountainbike nutzen möchte
- Fahrradwege müssen stärker ausgebaut werden, so dass auch Stadtteile (wie z. B. Göttschied) problemlos mit dem Rad erreicht werden können.
- Bessere Erreichbarkeit der Industriegebiete mit dem Fahrrad sollte vorrangig betrachtet werden
- Besser Straßen für alle Verkehrsteilnehmer und Radwege sind dringend nötig, aber dürfen nicht zu Lasten der Autofahrer gehen
- Generell mehr Fahrradwege, die nicht durch Waldgebiete führen (diese sind wirklich gut!), sondern Wege, die einen auf der Straße sicher zur Arbeit oder Einkaufsmöglichkeiten bringt, z.B. mehr Fahrradwege.
- Fahrradwege, Ampelschaltung, gut gekennzeichnet Wege auf der Straße, Abstand zum Auto Verkehr
- Durchgängige sichere Verbindung ins Gewerbegebiet Georg-Weierbach, ohne die ganze Fußgängerzone schieben zu müssen oder Teilstücke auf schnellbefahrenen Straßen benutzen zu müssen. Alternativroute über Wassergall (jedoch durch mutwillige Blockierungen schwer befahrbar, letzters PKW dicht am Durchgang neben der Schranke durch dortige Anwohner) und Feld/Waldweg Ringelbach (Bodenbeschaffenheit soll bei nassem Wetter kritisch sein) werde ich demnächst mal testen, da die Serpentine nach Regulshausen hoch eine hohe Hürde mit Kraftanstrengung stellt und auch durch PKW-Verkehr nicht ungefährlich ist.

- Das z.B. der Naheradweg zwischen Nahbollenbach und Weierbach angenehmer ausgebaut wird.
- Entschärfung der Übergänge von Radwegen zu allg. Verkehrswegen; farbliche Teilkennzeichnung
- Die Waldwege zwischen den Ortsteilen könnten für Fahrradwege ausgebaut werden. So könnte man mit dem Rad zur Arbeit, Einkaufen und einen Ausflug mit den Kindern machen.
- Es wäre schön, wenn man die Waldwege, z.B. zwischen Göttschied und dem Industriegebiet am Kreuz, besser mit dem Fahrrad nutzen könnte. Dann könnte diese Strecke für den Weg zur Arbeit genutzt werden.
- Auch von Göttschied in die Vollmersbach gibt es keinen sicheren Radweg, den man zum Beispiel für Einkäufe mit dem Fahrrad (mit Anhänger) oder auch den Weg zur Schule nutzen kann.
- Eine gute Verbindung für Radfahrer vom Bhf. Oberstein ins Zentrum Idar
- Eingezeichnete Radstreifen rechts auf breiten Straßen, so dass Autos mehr Abstand halten. Z. B. mit einer gelben Linie abgetrennt
- Da nicht so viele Fußgänger auf Gehwegen unterwegs sind, könnte man ja ggf. Eine Seite der Bürgersteige als Radweg kennzeichnen und die andere Seite für Fußgänger. Z.B. in Tiefenstein, so dass auch Kinder sicher fahren können.
- Das größte Problem ist für mich, dass Autofahrer beim Überholen zu wenig Abstand zum Fahrrad halten. Eventuell würden auf dem Boden eingezeichnete Linien helfen.
- dass überhaupt ausgewiesene Radwege vorhanden wären, nicht nur teilweise kurze Verbindungen zwischen Idar und Oberstein, sondern in alle Stadtteile Radwege führen.
- Vorhandene Wege die mit dem Rad befahrbar wären sind meistens in einem schlechten Zustand (Schotter- oder Buckelpisten)
- Ich fände gut ausgeschilderte Radwege super, wobei dies für meinen Arbeitsweg nicht in Frage käme, wegen den Steigungen. Von Weierbach nach Algenrodt. Ohne E-Bike eher unbequem. Und das E-Bike muss man sich auch erst leisten können.
- Fahrradstraßen und "rote Radspuren" wie in Saarbrücken
- Familien und Radpendler brauchen unterschiedliche Konzepte, die parallel zueinander bestehen müssen.
- Gut gekennzeichnete Radspuren auf der Straße würden den Radverkehr in das Bewusstsein des Autofahrers rufen und signalisieren, dass Radfahrer auch am Verkehr auf der Straße teilnehmen. Neue Radwege, wie sie z.B. in Nahbollenbach

(Ortsausgang Richtung Feuerwehr) entstanden sind, die auf einer Strecke von 50m fünf zusätzliche Gefahrenquellen enthalten, sind eher kontraproduktiv. Ein solcher Radweg ist weder für Pendler, noch für Familien oder Kinder sinnvoll.

- Ausbau der Radwege, z.B. Nach Göttschied, es ist gefährlich dort auf der Straße zu fahren. Radwege enden einfach, z.B. Wenn man von der Hauptstraße zu Auf die Idar fahren möchte, was soll das? Radweg durch die Fußgängerzone verursacht ständig Konflikte mit ansässigen Gastronomen, zurecht! Idar-Oberstein ist in jeder Linie fürs Radeln vollkommen ungeeignet und nur mit Gefahr verbunden!
- Ich wünsche mir, auch innerhalb der Stadt Fahrradwege für beide Richtungen, die auch dementsprechend gekennzeichnet sind.
- Ich würde mit dem Fahrrad gerne auch zur Arbeit fahren, möchte jedoch im Berufsverkehr nicht in der Mainzer Straße oder Hauptstraße mit dem Fahrrad unterwegs sein (zu viele Autos sowie Fußgänger an den Bushaltestellen)
- Sowohl in der Hauptstraße in Richtung Idar als auch in der Mainzer Straße wären Radfahrerstreifen möglich ohne den Kfz-Verkehr zu beeinträchtigen. Der Radverkehr sollte durch die Bismarckstraße bis zum Alexanderplatz geführt werden. In Richtung Tiefenstein könnte ab Alexanderplatz ein Weg bis Barth und Frey ganz schnell realisiert werden.
- Mehr Schutzstreifen für Radfahrer anstatt misslungener Un-Radwege wie in der Hauptstraße im Stadtteil Oberstein! Siehe Saarland, z. B. Türkismühle, Gonesweiler.
- Freigabe für den Radverkehr auch gegen die Fahrtrichtung bei Einbahnstraßen, kenne ich aus Mainz. Insgesamt mehr Fahrradwege und Tempolimits für den Autoverkehr.
- mehr Bürgersteige sollten für Radfahren mit Schild freigegeben werden. Der Bürgersteig der Göttschieder Straße vom Klinikum zur Polizei sollte unbedingt fürs Radfahren freigegeben werden. Hier ist das Radfahren auf der Straße besonders wegen unverständlichen 70 km/h lebensgefährlich. Die Flugplatzstraße sollte einen Radweg erhalten.
- gut markierte und gut ausgewiesene Fahrradwege
- Extra Fahrrad Wege, auf denen man unabhängig vom Pkw-Verkehr fahren kann
- Es sollten Radwege klar vom Straßenverkehr getrennt werden. Die Radfahrer missachten oft die Verkehrsregeln. Es ist sinnbefreit, gefährliche gemeinsame Wege einzurichten. In der Verkehrslehre eine Katastrophe.

Separierung

- Es sollte den potenziellen Radfahrer*innen auf jeden Fall attraktiver gemacht werden statt mit dem Auto einfach mit dem Rad zu fahren. Oft kommt mir ein Weg mit dem Rad als Umweg vor, da unsere Stadt auf das Auto ausgelegt wurde. Hier sollten die Radwege eine andere Streckenführung haben und auch einfach mal bedacht sein. Es gibt ja eigentlich keine Radwege im Stadtgebiet
- Ein Riesenschritt nach vorne kann daher nur ein vom Kfz-Verkehr getrenntes Radwegenetz sein, das durch kurze Wege (keine Extratrassen abseits) und gute Befahrbarkeit gekennzeichnet ist
- Klare Trennung vom Radverkehr und Pkw-Verkehr um Konflikte zu vermeiden, ansonsten werden Mindestabstände nicht eingehalten und man fühlt sich unwohl
- Eigene Radwege, kein Einbinden in den Straßenverkehr
- Vom KFZ-Verkehr abgetrennte Radwegenetze wie in vielen Kernbereichen der Großstädte bereits üblich
- Bessere Trennung von Straße und Radweg,
- Dort, wo kein separater Radweg möglich ist, ein kombinierter Fuß-Radweg
- Ich würde mir mehr Verständnis für Radfahrer wünschen und ihre Priorität höher setzen, damit es selbstverständlicher wird das Rad zu nutzen. Zum Beispiel eigene Fahrspuren nur für Radfahrer wie z.B. in Konstanz am Bodensee
- Mehr Radwege oder abgetrennte Radwege auf der Straße z.B. durch Tiefenstein
- Fahrräder auf separate Radwege
- Klar abgegrenzte Fahrradwege/ klar markierte Fahrradstreifen auf der Straße, sodass man sich nicht mit den Autos die Straße teilen muss. Häufig hat man dabei nämlich Angst als Fahrradfahrer umgefahren zu werden.
- durchgehen Wege, fern von Pkw Verkehr, sodass auch Kinder sicher fahren können
- Mehr vom PKW und Lkw getrennte Radwege
- Klare Trennung vom Kfz-Verkehr
- Spezielle, geschützte Streifen ausschließlich für Radfahrer.
- Breite, vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege bei starken u./o. langen Steigungen, ganz besonders an stark befahrenen Straßen bei denen nicht auf Nebenwege ausgewichen werden kann.
- Klare Trennung von Pkw und Fahrrad.
- mehr Radwege abseits der Straßen
- Separate Verkehrsführung für Räder wie beispielsweise entlang der B 41 zwischen Niederbrombach & Abfahrt Niederhambach

Sicherheit

- Sichere, vom Kfz-Verkehr getrennte Fahrradwege!!! Ich persönlich würde täglich mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, wenn es sichere Fahrradwege gäbe. Ich verzichte derzeit darauf, da die Strecke zur Arbeit nicht sicher ist und bereits mehrere Kollegen von Autos angefahren oder Unfälle mit rücksichtslosen Autofahrern in Idar-Oberstein hatten.
- Generelles Tempolimit auf Tempo 30 für KFZ-Verkehr und
- besonders abgetrennte Fahrradspuren
- Trennung von Straßen und Radwegen, auch durch bauliche Vorkehrungen
- Deutliche Trennung vom schnellfließenden KFZ-Verkehr
- Ich wohne in Hammerstein und arbeite in I.-O. in der Hommelstraße. Ich würde gerne mit dem Rad zur Arbeit fahren, da ich direkt am Nahe-Radweg wohne, aber ab dem Bahnhof ist mir das Radfahren im Berufsverkehr auf der B 422 oder der Nahehochstraße mit ihren Anbindungen einfach zu gefährlich. Da wäre ein von Straßen und Bürgersteigen abgekoppelter Radweg in Richtung Idar und natürlich auch von Idar nach Oberstein eine wirklich nützliche Alternative. Das ist durch die enge Tallage der Stadt nicht so einfach umzusetzen, das ist klar.
- Aber ich bin mir sicher, dass es vielen Kurzstreckenpendler ähnlich geht.
- Man könnte das Rad mehr nutzen, wenn gewisse Gefahrenstellen sicher umgangen werden könnten.
- getrennte Fahrrad- und Fußgängerwege
- Die Radwege sollten getrennt vom Pkw-Verkehr sein, damit die Konflikte Rad- und Pkw-Verkehr möglichst gering sind.
- Jeder Zweiradfahrer sollte eine Warnweste tragen müssen
- In unserer Stadt ist alles auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet, Radfahren ist eigentlich nicht vorgesehen und damit gefährlich. Daran können auch aufgepinselte Schutzstreifen nichts ändern, da sie lediglich den verfügbaren Straßenraum für Kfz verkleinern und damit neue Gefahrsituationen entstehen.
- Ganz einfach: Die totale Dominanz der Verbrennungsmotoren muss stark begrenzt werden, dem menschenfreundlichen Verkehr (Fußgänger, Radfahrer u. ä., Tempobeschränkung auf 30 km innerorts) ist absoluter Vorrang einzuräumen.
- Selbst in der Großstadt München kann man sicherer mit dem Fahrrad fahren. Es fehlen häufig Absenkungen von Fuß/Radwegen zur Straße. Generell gibt es kaum Gelegenheit in der Stadt auf einem Radweg voran zu kommen. Man muss ständig auf die Straße wechseln und dies ist wirklich nicht ungefährlich, für beide Seiten der Verkehrsteilnehmer

- Tempo 30 in den Seitenstraßen bzw. Dörfern.
- Tempo 30 auf allen innerörtlichen Straßen
- Der Alltagsradverkehr muss m.E. in erster Linie sicher sein; d.h. KFZ und Rad müsste man irgendwie in eine harmonische Koexistenz bringen.
- Schon ein Tempolimit von 30km/h in der Innenstadt würde das Fahrradfahren sicherer machen, bevor flächendeckend Radwege etabliert werden können (die m.E. zwingend notwendig sind).
- In IO wird bisher nichts für Fahrradfahrer getan; es fehlen sichere Fahrradwege und das Bewusstsein bei Autofahrern auf Fahrradfahrer Rücksicht nehmen zu müssen (Überholen, Abbiegen, Parken)
- Langsamere Kfz (Tempo 30 und mehr verkehrsberuhigte Stellen wie am Bahnhof)
- Gefährlich finde ich als Radfahrer am Straßenrand parkende Autos. Diese "Parkstreifen" könnte man zu Radwegen umfunktionieren. Es ist nicht einzusehen, warum Autofahrer ein Vielfaches an öffentlichem Raum für sich beanspruchen wie alle anderen Verkehrsteilnehmer zusammen.
- Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30) machen das Radfahren auch sicherer
- Derzeit ist Radfahren in IO lebensgefährlich, zum Beispiel hoch nach Göttschied, egal ob über die Flugplatz- oder Göttschieder Straße. Kinder in I.O. Radfahren zu lassen ist verantwortungslos!
- Autoverkehr abschnittsweise in der Geschwindigkeit drosseln
- Mehr Rücksicht und Abstand zwischen Pkw-Fahrern und Radfahrern
- Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 50km/h innerorts würde das Fahrradfahren sicherer machen, vor allem für Familien
- Bespiegelung in der Ortschaft müsste besser sein, damit man solche Verkehrsteilnehmer auch früher erkennen kann, sofern sie passend angezogen sind
- Es wäre toll, wenn die Stadt auch mit den Nachbargemeinden ein Radwegenetz neben den Kreis/Landstraßen installieren würde, bspw. Hettenrodt, Kirschweiler, Herborn liegen teilweise keinen Kilometer von der Stadtgrenze entfernt, eine Fahrt in Richtung Stadt über die Kreis- und Landstraßen ist allerdings für den Radfahrer im Berufsverkehr oder nachts sehr gefährlich.
- Tempo 30 für allgemeinen Kfz-Verkehr zum Schutz der Fahrradfahrer*innen

Mängel

- Sichere Radwege, besonders an den vielen stark befahrenen Straßen. Die Gefahr ist der Kfz-Verkehr bzw. die vielen Fahrzeuge
- Des Weiteren muss das Nahradwegenetz viel besser ausgebaut werden und bei Straßenerneuerungen oder -Ausbesserungen muss dies zwingend mit geprüft werden.
- In Hannover hat die Polizei kontrolliert ob beim Überholen der Abstand zu Radfahrern eingehalten wird.
- In Idar-Oberstein hat man das Gefühl, dass sehr viele Autofahrer nicht wissen wie viel Abstand man zu Radfahrern einhalten muss.
- Das gilt auch für die Busse die in IO unterwegs sind
- Radfahren an den Land- und Bundesstraßen ist lebensgefährlich.
- Das Fahrrad, auch motorisiert, wird hier nie eine bedeutende Stellung einnehmen. Verkehrserziehung für Radfahrer wäre das A & O für mehr Sicherheit. Ich machte in der Schule noch meinen Fahrradführerschein - fangen Sie damit an!
- Breite Radwege und Radstreifen erhöhen die Sicherheit.
- Verbot von Liegeradfahrern, da sie eine Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer darstellen.
- Generelles Tempolimit für Kfz von 30 km/h. Erhöht Sicherheit für alle!!
- Viel mehr Tempo-30-Zonen in Idar-Oberstein
- Man teilt sich die Fahrbahn mit fahrenden und parkenden Autos, zum Teil ist die Fahrbahn eng und unübersichtlich, der Straßenbelag ist zum Teil marode, die Gullideckel liegen in tiefen Löchern, die Ampelschaltungen mit zu kurzen Intervallen und ohne Umfahrung bzw. ohne Anhaltefläche.
- Nach der Arbeit fährt man deswegen durch den umliegenden Wald sicherer nach Hause
- Die vorhandenen Radwege müssen regelmäßig von Steinen und Glasscherben gesäubert werden. Glas liegt wochenlang auf den Radwegen. Mehr Abstandskontrollen
- Besseren Belag der Radwege und bessere Pflege der vorhandenen (Enzweiler Richtung Oberstein ab Friedhof zuerst uneben, dann nach Steigung hinter blauem Wunder im Wald Hälfte voll Waldboden/Blätter, kein Rückschnitt der Hecken erfolgt (auch wenn ab Frauenberg gesperrt war, konnte von Enzweiler bis Oberstein gefahren werden, es gibt nicht nur Touristen, die größere Touren fahren, sondern auch Bürger, die den Weg nutzen
- Mülltonnen nicht immer mitten auf dem Radweg
- Ich würde mir wünschen das vorhandene Wege die mit dem Rad befahren werden dürfen öfters mal gekehrt werden. Oft ist einfach

über Wochen alles voller Glas so das man oft nur auf der Straße fahren kann.

- Beschränkte Möglichkeiten durch Tal-Lage und Steigungen. Schlaglöcher, Rillen ausbessern! Konsequente Nutzung Radwege anzulegen
- Das Hauptmanko sind die Berge und Täler im Kreis und werden es immer sein. Jemand der in Göttschied wohnt kommt leicht runter, aber gerade dann, wenn es am wichtigsten ist "zum Schluss schwer wieder hoch
- Radwege ohne Glas!!!
- Der Radweg an der Hauptstraße Richtung Aral ist eine Glaspiste und niemand kümmert sich drum.
- Die Pflege der wenigen Radwege. Z.B. Brombeersträucher oder Brennesseln so kürzen oder schneiden, dass man nicht absteigen muss.
- Beispiel: untere Hauptstraße bis Preuss. Brücke. Im Sommer ein Desaster.

ÖPNV-Verknüpfung

- Dass man sein Rad im Bus mitnehmen darf!
- In Bussen muss man leider aussteigen falls Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer einsteigen. Das ist absolut verständlich, jedoch hemmt es auf das Fahrrad umzusteigen. Somit fahre ich mit dem Bus zur Arbeit. (Oft nicht zuverlässig)
- Platz für Fahrräder im Bus
- Unkomplizierte Mitnahme vom Fahrrad im Bus.
- Niedriger Einstieg, extra Fahrradplätze.
- Wegen der vielen Steilhänge.
- Ich würde gerne öfter mit dem Rad fahren, wenn ich nicht den Rückweg schieben müsste.
- Lustig fand ich die Frage, ob das Fahrrad mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert wird. Mit Bussen kann man es meines Wissens in Idar-Oberstein nicht kombinieren, da es keine Fahrradbusse gibt...
- Fahrradboxen, ähnlich wie Gepäckschließfächer sollten an jedem Endhaltepunkt/Drehpunkt von ÖPNV installiert sein (bspw. Roder Mühle, Alexanderplatz, Bahnhof).
- Kombinationsmöglichkeiten mit Rad und ÖPNV, vor allem innerstädtisch.

Abstellanlagen

- Freifahrt im Zug vor 9.00 Uhr
- abschließbare Radboxen am Bhf. Fischbach-Weierbach
- Mehr Ladestationen für E-Bikes
- Bessere Parkmöglichkeiten für Radfahrer
- Mehr Parkmöglichkeiten. Auch an öffentlichen Einrichtungen. Gerne auch mit Überdachung und Beleuchtung. Das Fahrrad

muss interessant werden und sich auch alltagstauglich nutzen lassen.

- Parkboxen am Bahnhof
 - Mehr Platz für Radfahrer und abschließbare Stellplätze
 - Mehr Ladestationen E-Bike
 - Sichere Parkmöglichkeiten (z. B. abschließbare Boxen in denen das Fahrrad geschützt ist).
 - Mehr Radwege und Abstellplätze an Einkaufsmöglichkeiten
 - Integrierte Radwege, ausreichend Fahrradständer. In I-O scheint das Problem aber mehr das Ansehen des Fahrrades zu sein und weniger die Möglichkeiten. Besonders hier in der Gegend ist das Radfahren meist mühsam und das schreckt wohl viele ab.
 - Fahrradparkhaus am Bahnhof wie in Ingelheim (ideal für Pendler, die mit der Bahn kommen und mit dem Rad weiterfahren [BioNTech]) Auf dem alten Güterbahnhof wäre doch bestimmt Platz dafür. (Auch für Park and Ride Parkplätze)
 - Robuste und sichere Fahrradabstellmöglichkeiten, auch für E-Bikes und Mountainbikes
 - Bike Sharing
 - Eine Fahrradausleihe wäre eine Idee
 - E-Bike zum Verleihen wie E-Scooter In Großstädten
 - ...Für Car-Sharing gibt es meines Wissens in Idar-Oberstein ebenso wenig Angebote wie für Leihräder / Lastenräder. Das alles sollte in einem kreisweitem Mobilitätskonzept zusammen gedacht werden, ebenso ÖPNV
 - In Saarbrücken gibt es Pedelecs die man mit einer App mieten kann.
 - Subventionen für e-bikes
 - Förderung bspw. von E-Bikes für Einwohner der Stadt
- Sharing
- Städtebeispiele
- Bad Kreuznach tut da sehr viel...
 - Der Radverkehr wird bei der Verkehrsführung bewusst bevorzugt und Autofahrer werden aus dem Ortskern ausgeschlossen oder müssen große Umwege in Kauf nehmen, sodass man mit dem Fahrrad schneller als mit dem Auto ist. Siehe Städte in den Niederlanden
 - Gesamte Niederlande
 - Kopenhagen
 - Wenn man sich ein Beispiel an den Niederlanden nehmen würde, wo in vielen Orten für fast alle Straßen ein gesonderter Radweg vorhanden ist
 - Mosel oder mal ins Siegerland oder Sauerland gucken. Da klappt es auch mit kleineren Städten mit dem Radverkehr!
 - Amsterdam, Münster

- In Mainz funktioniert eine gute Kombination zwischen Radfahren und Auto fahren, gegenseitige Rücksichtnahme ist dabei die Grundvoraussetzung!
- Wegenetz an der Nordsee, überall, irgendeins, immer besser als hier, sogar Berlin, Bad-Kreuznach, Mainz, Trier, überall wird Radfahren ermöglicht und nicht verhindert
- Freiburg
- Ich fahre gerne im Altmühltal, generell wird in Bayern wesentlich mehr Aufmerksamkeit auf ein gutes Radwegenetz gelegt. Die Absenkungen, sowie eine top Beschilderung. Einfach beispielhaft
- Sevilla (mag unpassend sein, war aber vor kurzem dort).
- Kopenhagen -als großes Ziel
- ..in Holland
- Im Saarland
- Es gibt viele gute Beispiel auf der ganzen Welt wie das möglich ist: Z.B. Freiburg, Straßburg, San Sebastián
- In einigen Städten ist der Fahrradverkehr sehr gut in den Straßenverkehr mit Fahrradschutzstreifen, Fahrradampeln und vielen Radwegen integriert, Beispiel Bocholt
- Niederlande, dort funktioniert es
- Kirn und Umgebung, Naheradwege, Moselradwege
- Kirner Umland, Nahelandradwege, Saarland Radwege, Mosellandradweg
- Niederlande
- Beispiel: Münster, Kopenhagen, Amsterdam, München teilweise
- Die Autostadt Stuttgart hat auf allen Durchfahrtstrassen Tempo 40 und zudem Radwege geschaffen. IO ist absolut rückständig was zeitgemäße Mobilitätsinfrastruktur betrifft.
- Mannheim
- Bessere Kennzeichnung der Querungen, wie in Luxemburg (Fußgänger und Radfahrer sind dort viel besser geschützt.
- Göttingen
- Im Saarland gibt es simple Abtrennungen der Fahrbahn für Radfahrer, effektiv und günstig und sobald man die Grenze zum Saarland überschreitet sieht man auch sofort mehr Radfahrer und mehr Toleranz bei den Autofahrern,
- In Idar-Oberstein ist das katastrophal und eher das Gegenteil, man ist schlicht unerwünscht.
- Da es aber schon seit Jahrzehnten verpasst wurde, wird sich daran auch so schnell nichts ändern
- Solche Umfragen habe ich schon vor 20 Jahren mitgemacht ohne Ergebnis

Sonstige Anmerkungen

- Im Saarland gibt es auf Straßen optimale Radwege. Die sind durch Markierung abgetrennt und eine günstige Möglichkeit
- Fahrradparkhaus in Münster am Bahnhof
- Fahrradstrecke zwischen Weierbach und Kirn ist sehr gut ausgebaut und könnte in diesem Fall als ein Beispiel fungieren.
- Ich habe in Bocholt studiert. Dort habe ich die Rahmenbedingungen zum Fahrradfahren als optimal empfunden.
- Separate Verkehrsführung für Räder wie beispielsweise entlang der B 41 zwischen Niederbrombach & Abfahrt Niederhambach
- Top Fahrradstädte aus meiner Sicht sind Kopenhagen, Münster, Erlangen und zum Teil auch München.
- Musterausbau Radverkehrsführung in Ingelheim/Rhein
- Tübingen, Mainz, Bamberg, Münsterland
- München und Münchner Land machen es vor, viele Radwege. Man kommt leicht von A nach B. Es ist solide beschildert, ich musste nicht überlegen wie ich jetzt zum nächsten Laden komme und konnte Schnellstraßen gut ausweichen ohne große Umwege.
- Fahrradparkanlagen in Mainz
- Bisher kenne ich nur die Beispiele im EU-Ausland, Niederlande / Holland / Belgien... dort haben Radfahrer quasi Vorrang und es wird viel mehr Rücksicht genommen und getan für die Radfahrer
- solange Gründe in der Verwaltung gesucht werden, warum Radwege nicht gebraucht werden, hinkt jedes Beispiel als Vergleich.
- Jeder Radfahrer muss einen Führerschein haben, bei Verkehrsstau hat auch ein Radfahrer die Pflicht zu warten. Manche Radfahrer kennen die Vorfahrtregeln nicht und verhalten sich im Straßenverkehr wie Äffchen im Zirkus.
- In Idar-Oberstein ist Fahrrad fahren unmöglich
- Fahrräder behindern mich als Autofahrer, da es wenig Fahrradwege gibt!
- Fahrradfahren ist aufgrund der Topographie schwer umzusetzen
- Der Anfang ist ja schon Mal gut. Aber die Stadt Idar-Oberstein, ist in Sachen Verkehrswende ziemlich langsam. Sorry aber das ist meine ehrliche Meinung. Selbst sogar Frankfurt konnte schon Straßenspuren durch Pop-Art Wege ersetzen.
- Ich wäre auch Mal froh, wenn sich was ändern wird.
- Aber es fahren hier auch fast keine Leute Fahrrad.
- Ob das sich überhaupt lohnt?!
- Ich bin Mal gespannt
- I-O ist gar nicht auf Fahrrad fahren vorbereitet. Bedingt durch die topografische Lage (steil bergauf/bergab) hat sich in den Jahren

vor E-Bikes kaum jemand in dieser Stadt mit dem Fahrrad fortbewegt.

- Man kann daher gute Ideen, die meist aus flachen Regionen kommen nicht auf I-O übertragen.
- Es müsste in den alten Vorstellungen in den Köpfen der Bewohner viel mehr Modernität ankommen
- Bevor man in einer Stadt wie Idar-Oberstein über mehr Radwege, etc. nachdenkt (ich meine, wer fährt schon die Lay mit dem Rad hoch?), sollte man den ÖPNV in allen Stadtteilen ausbauen. Vor allem die im Osten gelegenen Stadtteile sind hier stark benachteiligt und sollten in den Stadtbusverkehr mehr einbezogen werden. Hier sollte auch ein Teil der üppigen BioNTech Mio. hinfließen
- Es gibt gute Beispiele in anderen Orten, die aber topografiebedingt nicht mit Idar-Oberstein vergleichbar sind.
- Die großen Höhenunterschiede und die teilweise sehr enge Bebauung lassen das Anlegen separater Radwege nicht zu.
- Lösungen mit Schutzstreifen sind nicht mehr als unzufriedenstellende Hilfsmaßnahmen mit teilweise negativen Nebenwirkungen
- Sensibilität herstellen, dass ein gutes Radwegnetz auch reinen Pkw-Fahrern hilft. Großes Problem zudem sind die Steigungen, daher Radwege so planen das sie nicht gerade an den größten Steigungen verlaufen
- Mehr Rücksicht auf Autofahrer und Fußgänger.
- Viele Radfahrer fahren trotzdem auf der Bundesstraße obwohl es andere Fahrwege z.B. an der Nahe entlang gibt. Auch werden rote Ampeln oft ignoriert
- Beispiele aus anderen Regionen lassen sich hier nur schwer verwirklichen. (Topographie)
- Wenn ein Konzept umgesetzt wird, sollte auch die örtliche Presse ausführlich und in gewissen Abständen immer wieder über den Radverkehr berichten.
- Leider kenne ich keine guten Beispiele anderer Kommunen.
- Ich bin der Meinung das ein gemeinsames Miteinander angestrebt werden sollte. Der Radfahrende ist im Verkehr als schwächstes Glied von Natur aus ALL-IN, sodass eine Stärkung der Radfahrenden seitens der Politik helfen würde.
- Die schlechten Bedingungen in Idar-Oberstein sind topografisch bedingt. Einzig auf der Naheüberbauung wäre Platz für einen Radweg/Fahrspur

- Einen wirklich ehrlichen, ernsthaften und erkennbaren Willen des Stadtvorstandes und der Verwaltung den Alltagsradverkehr zu stärken. Zum Beispiel ein "FahrRat" Gremium zu gründen.
- Autofrei Zonen, autofrei Tage
- Wünschenswert wäre eine Mobilitätsbildung für alle Verkehrsteilnehmer mit dem Ziel der gegenseitigen Sensibilisierung
- Siehe z.B. Freiburg. Bestehende Konzepte hier im Hunsrück denken "vom Kfz aus", als fährt jemand mit dem Auto durch die Stadt und denkt, hier, hier und hier muss schon mal Platz für die Autofahrer sein. 249Hm, stimmt, die Radfahrer sollen ja auch noch irgendwo hin..., wo stören sie uns am wenigsten!? da quetschen wir sie hin... Statt vom Rad aus zu denken und Sicherheitsaspekte in den Vordergrund zu stellen...
- Setzen Sie sich aufs Fahrrad und fahren Sie außerhalb der Stadtgrenzen von Idar-Oberstein mit dem Fahrrad, dann sehen Sie überall wie es besser ist. Überall!!
- ich glaube es ist überall besser als in I-O
- Gleichberechtigung für Rad und Auto
- Die oberen Fragen gehen alle von der Trennung von Rad und Autoverkehr einher. Meines Erachtens ist das kein gängiger Weg. Fahrräder sollten mit im Verkehr fließen. ZT. Könnten Radstraßen wie in Münster eingerichtet werden
- Ich würde mir generell wünschen, dass mehrere Arbeitnehmer mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren könnten. Ich wäre die erste die dabei wäre, wenn es bessere Fahrradwege geben würde. Z. B. Die Strecke von Veitsrodt Richtung Krankenhaus. Einzige Katastrophe.
- Leider habe ich in den "Fahrradfreundlichen" Städten (Bonn, Aachen) überwiegend rücksichtslose, teils radikale Radfahrer erlebt, die ihre Rechtsposition oberhalb aller anderen Verkehrsteilnehmer (+Kinder) sehen.
- Gestärkt durch eine fahrradfreundliche Rechtsprechung.
- Diese Einseitige Sicht erwarte ich leider auch in Idar-Oberstein.
- Mehr Akzeptanz, gerade auch von der Verwaltung!
- Mehr Initiative seitens der Stadt
- Das Verständnis, dass Fahrradfahrer kein Verkehrshindernis darstellen, sondern vollwertige Verkehrsteilnehmer sind.
- Radwege, Radwege, Radwege!
- Bei den Steigungen kann ich nicht auch noch neben Autos fahren, die mich mit 90 km/h arschknapp überholen!
- Man kann aus Regulshausen nicht sicher mit dem Fahrrad nach Idar-Oberstein kommen.

- Das ein Umdenken stattfindet auch bezüglich des immer mehr werdenden Verkehrs.
- Kinder in der Stadt Rad fahren lassen ist schon fast unmöglich da hier gefahren wird wie eine "besengte Sau"
- Bei dem Mobilitätskonzept für Fahrradfahrende für die Stadt Idar-Oberstein müsste auch an die Sensibilisierung der Autofahrende gedacht werden. Ich selbst erlebe oft ein Rücksichtsloses Verhalten der Autofahrenden in Bezug auf Fahrradfahrende, obwohl ich kein Fahrrad fahre in Idar-Oberstein und meine Beobachtung daher selbst aus Sicht des Autofahrenden stammen. Autofahrende halten den nötigen Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrenden oft nicht ein, sowohl Innerorts, als auch Außerorts. Ebenfalls werden Fahrradfahrende auch an Stellen überholt, wo sich Speerflächen und Durchgezogene Linien befinden, die dann überfahren werden.
- Zum Schutz der Fahrradfahrenden sollte daher Präsentationsarbeit stattfinden oder auch Kontrollen des fließenden Verkehrs. Die Prävention könnte auch in dem Verkehrsraum direkt integriert werden, mit entsprechenden Beschilderungen oder Hinweistafeln.
- Es wäre schön wenn es mehr Möglichkeiten gäbe für Radfahrer egal ob groß oder klein sicher mit dem Rad in Idar-Oberstein fahren zu können. Wäre auch sicher besser für die Umwelt und die Freizeitgestaltung von Familien mit kleinen Kindern.
- Kann hier nur den Vergleich zu meiner Heimatstadt ziehen.
- Generell lässt sich sagen, dass es natürlich wesentlich einfacher ist in einer flachen Region Fahrrad zu fahren. Aber hier ist doch alles schon sehr auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet. Auch für Fußgänger fehlen m. M. ausreichend Wege z. B. Parallel zu den Verbindungsstraßen.
- Wir wären mehr mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs, wären diese Möglichkeiten gegeben
- Mehr Kontrolle von Autofahrern, die sich nicht an das Tempolimit und die Überholregeln von Radfahrern halten
- Durch die Topografie ist es ja schon schwierig genug mit dem Rad zu fahren, ohne Radwege ist es lebensgefährlich.
- Weniger Radweg auf den Straßen. Nummernschild für jedes Fahrrad auf der Straße! Fahrradfahrer müssen Rücksicht nehmen auf Pkw, Lkw und Bus. Viele Radfahrer sind völlig überfordert auf der Straße diese wechseln vom Bürgersteig auf die Straße ohne überhaupt einen Schulterblick zu nutzen! Fahrräder sollten nicht ohne Prüfung die Straße nutzen dürfen!

- Wir sind eine Autofahrerstadt, was natürlich auch an der Topographie liegt. Aber mit Aktionen wie autofreien Tagen etc. könnte man sicher mehr Leute aufs Rad holen.
- Der Kreis Birkenfeld ist diesbezüglich komplett ausbaufähig. Gute Beschilderung gibt es zumindest in Teilen des Kreises. Die Radwege sind aber in einem schlechten Zustand. Egal ob Stadt oder Land. Es kann nur besser werden. Schlechter geht nicht mehr.
- Alles Städte, die nur bedingt vergleichbar mit I-O sind. Der Vorteil von I-O ist, dass man viele Möglichkeiten hat, den Fahrradverkehr vom Hauptautoverkehr zu trennen, z.B. durch Nutzung von Seitenstraßen und früheren Hauptverkehrswegen
- Alltagstauglich Gestaltung die man auch mit unsicheren Radfahrern ohne Gefahr nutzen kann. Dabei sollte es eine echte Alternative zur Nutzung eines PKWs sein, die ohne Schnörkel von A nach B führt.
- Obwohl ich in Idar-Oberstein wohne (Weierbach) und in Algenrodt arbeite und ich gerne das Fahrrad oder den ÖPNV nutzen würde, ist das fast nicht möglich. Es gibt kaum Radstrecken um durch die Stadt zu kommen und der Weg via Bus gleicht einer halben Weltreise. Das Netz, die Zeiten und die Preise müssen deutlich attraktiver gestaltet werden.
- Ich überlege schon länger, mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.
- Müsste dafür aber durch die Stadt, ich habe Sorge zu erkennen wie und wo ich fahren darf.
- Bessere Beschilderung und Informationen würden mir helfen.
- In Bad Homburg in Hessen gibt es in der Stadt fast nur Einbahnstraßen, dort ist mehr Platz für Radfahrer.
- Endlich mal mehr Investitionen in Fahrradfreundlichere Infrastruktur und Wegenetz. Besonders auf Straßen die vielbefahren sind, wie z.B. Richtung Tiefenstein bzw. Kirschweiler.
- Größere und besser sichtbar angebrachte Radwegweiser
- Bessere Fahrbahnbeschaffenheit.
- Unterführungen an vielbefahrenen Straßen. Auch evtl. nur zum Schieben des Rades. Beispiele in Bayern.
- mehr Akzeptanz unter allen Verkehrsteilnehmern, Fahrradfahrer sind in Idar-Oberstein für viele Autofahrer und Fußgänger ein lästiges Hindernis und als Verkehrsteilnehmer wenig toleriert
- Fahrradwege auf den Hauptstraßen, nicht diese gefährlich kreuzen lassen und in Nebenstraßen umleiten, um Pkw-Fahrer "zu schonen", die Fahrradfahrer im Alltagsverkehr sichtbar machen

- Stadtteile verbinden (teils nur mit dem Auto auf öffentlichen Straßen sicher zu erreichen)
- mehr Beachtung des Bikeparks Idarkopf in Verbindung mit Tourismus und Freizeit (Zukunftsdenken)
- Respektvoller Umgang insgesamt von allen Verkehrsteilnehmern. Autofahrer sind dominant und achten nicht auf Radfahrer, im Gegenteil, sie beschimpfen sie sogar, obwohl der Radfahrer vernünftig fährt.
- Wir brauchen ein Fahrradwegenetz, das über alle nötigen Anschlüsse verfügt.
- Radfahrer sollten unterrichtet werden, dass bei Benutzung des Bürgersteiges der Fußgänger immer Vorfahrt hat.
- Verschiedene Großstädte wie Kassel, räumen dem Fahrradverkehr mehr Raum ein. Der Fzg-Verkehr muss mit zunehmend weniger Raum auskommen! ÖPNV ist ebenfalls mit einzubeziehen.
- Eine der wichtigsten Straßen in Idar-Oberstein ist die Tiefensteiner Straße. Fahrradfahren ist hier ohne gut ausgebaute Fahrradwege gefährlich. Platz wäre mehr als genug.