



I. Präambel zum Radverkehrskonzept für den Lahn-Dill-Kreis

Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung der insgesamt 23 Städte und Gemeinden des Lahn-Dill-Kreises beeinflussen maßgeblich die Realisierung des Radverkehrskonzeptes für den Lahn-Dill-Kreis. Folgender Text stellt kurz die Inhalte des Radverkehrskonzeptes vor und erläutert den Umgang mit dem Konzept für die weitere Arbeit. Es wird dabei auf die jeweils relevanten Kapitel und Anlagen verwiesen.

II. Radverkehrsförderung als Beitrag zum Klimaschutz, zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität

Der Lahn-Dill-Kreis möchte mit Hilfe des Radverkehrskonzeptes die Verkehrsteilnahmebedingungen für Alle verbessern und das Gesamtverkehrssystem optimieren. Mehr Radverkehr hilft die Klimaziele zu erreichen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Lebensqualität zu steigern. Das Kreisgebiet des Lahn-Dill-Kreises bietet mit einer vielfältigen Landschaft sowohl Möglichkeiten als auch Herausforderungen für den Radverkehr. Als Kernstück des Konzeptes wurde ein engmaschiges Radverkehrsnetz für unterschiedliche Nutzungsgruppen entwickelt. Das Netz besteht aus Radverkehrsverbindungen, die entsprechend den Wunschlinien auf Straßen und Wege umgelegt wurden. Damit der erforderliche Zielzustand erreicht werden kann, wurden Lücken identifiziert und dargestellt. Elemente im Netz, die einen unzureichenden Standard aufweisen oder noch nicht existieren, wurden in den Karten gestrichelt als notwendiger Lückenschluss markiert.

Entsprechend der Regelwerke besteht das Netz aus drei Kategorien (Radschnellverbindung, Pendler- und Basisrouten), die zusätzlich um eine weitere Ebene (Verdichtungsnetz) ergänzt wurden. Die Karten des Klassifizierten Radverkehrsnetzes Lahn-Dill-Kreis (RVN) stehen als erste Grundlage und zur Orientierung für die Arbeit in den Kommunen zur Verfügung.

→ **Anlage Teil 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (Karten)**

Dort sind die identifizierten Radverkehrsverbindungen entsprechend der festgestellten Klassifizierung farblich dargestellt. Entsprechend der Kriterien des Landes Hessen sollen auf diesen Verbindungen die Qualitäten des Radverkehrs optimiert werden.

Darauf aufbauend wurden **1.797 Maßnahmenvorschläge** entwickelt, um den Radverkehr zu stärken und zu sichern. Zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes wurde für jede Einzelmaßnahme ein Maßnahmendatenblatt erstellt. Die fortlaufend nummerierten Maßnahmendatenblätter liegen getrennt für jede Kommune und gebündelt als Maßnahmenkataster vor. Die Maßnahmenvorschläge wurden entlang der Radschnellverbindungen, Pendlerlinien und Basisrouten (nur Lückenschlüsse) für das Klassifizierte Radverkehrsnetzes Lahn-Dill-Kreis (RVN) entwickelt.

→ **Anlage Teil 3 – Maßnahmenkataster und Steckbriefe der Kommunen**

Für die Lokalisierung und Zuordnung einzelner Maßnahmen zur Arbeit mit den Maßnahmendatenblättern liegen ebenso die Karten des Klassifiziertes Radverkehrsnetzes Lahn-Dill-Kreis mit den Maßnahmennummern vor.

→ **Anlage Teil 4 – Maßnahmen-Übersichtskarten**

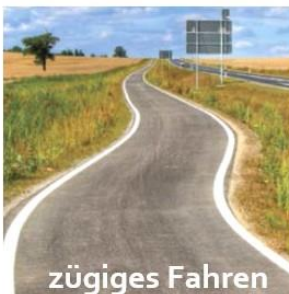
Es wird vorgeschlagen, dass die Stadt- und Gemeindevertretungen mit Unterstützung des Kreises als Koordinator das kreisweite Radverkehrskonzept beraten und, soweit noch nicht geschehen, mit dem lokalen Radverkehrsnetz verknüpfen. Die Entscheidungen zur Umsetzung und weiteren Ausarbeitung der Maßnahmen sollten geprüft, mit den zuständigen Baulastträgern abgestimmt und Fördermittel beantragt werden.

III. Das Klassifizierte Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (RVN)

Das **Klassifizierte Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (RVN)** (Kapitel 4 Netzkonzeption des Radverkehrsnetzes) besteht aus Radschnellverbindungen, Pendler- und Basisrouten sowie weiteren Strecken im Verdichtungsnetz. Das RVN Lahn-Dill-Kreis ist dem Radverkehrskonzept als **Anlage Teil 2 – Klassifiziertes Radverkehrsnetz Lahn-Dill-Kreis (Karten)** beigefügt.

Entlang von Radschnellverbindungen und Pendlerrouen, die den Raddirektverbindungen nach den hessischen Standards entsprechen, soll Radfahrenden eine Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde, entlang von Basisrouten eine Reisegeschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde ermöglicht werden. Weitere Eigenschaften von Pendler- und Basisrouten sind Abbildung 1 zu entnehmen.

Pendlerrouen



zügiges Fahren

zur Arbeit / zum Bahnhof

Basisrouen



zwischen den Stadtteilen

zur Schule / zum Einkaufen

Pendlernetz

$v_{\text{Reise}} = 20 \text{ km/h}$

- Kontinuierliche Führungsformen
 - Leitlinien außerorts
 - Piktogramme innerorts
- Bevorrechtigte Führung auf Nebenstraße
- Zielsetzung „Radschnellverbindung“

$v_R = \text{Reisegeschwindigkeit}$

Basisnetz

$v_{\text{Reise}} = 15 \text{ km/h}$

- Sicherung der Knotenpunkte
- Visualisierung der Radverkehrsführung
- Qualitätsmerkmale ERA 2010
- Radwegweisung / Rastplätze
- Einbeziehung der touristischen Routen

$v_R = \text{Reisegeschwindigkeit}$

Abbildung 1: Eigenschaften von Pendler- und Basisrouen (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

Die **vier Radschnellverbindungen (RSV)** sollen eine besonders zügige Fahrt entlang der Flusstäler der Lahn, Dill und Ahr ermöglichen und die Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte zur Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom Kfz-Verkehr langfristig entlasten.

Die insgesamt **96 Pendlerrouen (P)** tragen Pendlerströme auf möglichst direkten Wegeverbindungen in die Zentren.

Die insgesamt **207 Basisrouen (B)** verbinden Stadt- und Ortsteile miteinander. Sie können den Nutzergruppen Schüler-, Einkaufs- und Freizeitradverkehr eine sichere und bequeme Fahrt ermöglichen und verschaffen kleinräumige Verbindungen z. B. zur eigenständigen Mobilität der Heranwachsenden zum Schwimmbad, Sportverein oder um sich gegenseitig zu besuchen.

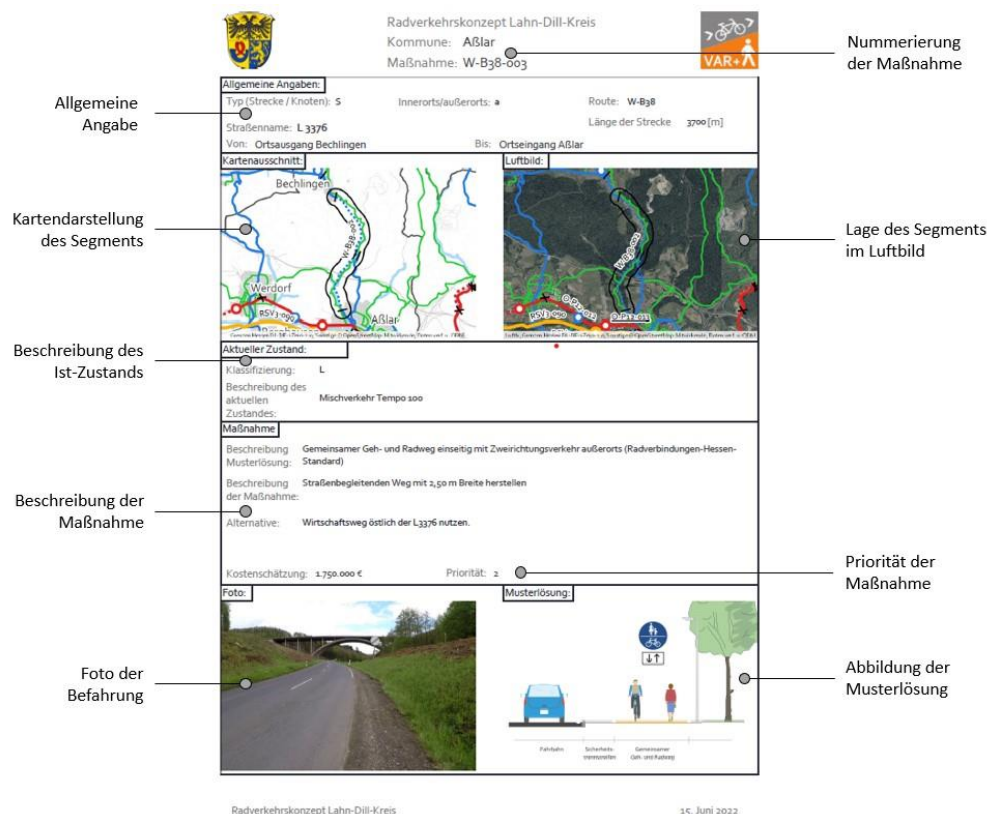
Die Strecken des **Verdichtungsnetzes (V)** dienen dem Freizeitradverkehr sowie der Netzverdichtung für den Alltagsradverkehr durch weitere untergeordnete Verbindungen. Hier werden z. B. Gaststätten und Aussichtspunkte an das Pendler- und Basisrouennetz angeschlossen und vernetzt. Auch Pendler können somit z. B. zur körperlichen Fitness auch auf duale Strecken parallel zur den Pendler- und Basisrouen ausweichen.

IV. Maßnahmendatenblätter bilden das Maßnahmenkataster

Im **Maßnahmenkataster** finden sich alle 1.797 für den Lahn-Dill-Kreis entwickelten Maßnahmenvorschläge (**Anlage Teil 3 – Maßnahmenkataster und Steckbriefe der Kommunen**). Jede Maßnahme wird auf einem Maßnahmendatenblatt erläutert.

Auf den Maßnahmendatenblättern sind alle planungsrelevanten Bestandsdaten aufgeführt, die vorgeschlagenen Maßnahmen basieren auf Musterlösungen, welche mit einer überschlägigen Kostenschätzung hinterlegt wurden. Die Maßnahmendatenblätter beinhalten:

- Maßnahmennummer und Routenklassifizierung
- Angabe zur Lage und Länge
- Karten- sowie Luftbild
- Baulastträger (anhand der Straßenklassifizierung)
- Beschreibung des aktuellen-Zustandes
- Maßnahmenvorschlag (Musterlösung)
- Beschreibung der Maßnahme (optional)
- alternativer Maßnahmenvorschlag (optional)
- überschlägige Kostenannahme
- Priorität
- Foto der Situation vor Ort
- Abbildung der Musterlösung



Das Diagramm zeigt ein Mustermaßnahmendatenblatt mit folgenden Beschriftungen und Inhalten:

- Allgemeine Angabe:** Typ (Strecke / Knoten): S, Straßennamen: L 3376, Route: W-B38, Länge der Strecke: 3700 [m].
- Kartendarstellung des Segments:** Kartenausschnitt (links) und Luftbild (rechts).
- Beschreibung des Ist-Zustands:** Klassifizierung: L, Beschreibung des aktuellen Zustandes: Mischverkehr Tempo 100.
- Beschreibung der Maßnahme:**
 - Musterlösung: Gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig mit Zweirichtungsverkehr außerorts (Radverbindungen-Hessen-Standard).
 - Beschreibung der Maßnahme: Straßenbegleitenden Weg mit 2,50 m Breite herstellen.
 - Alternative: Wirtschaftsweg östlich der L3376 nutzen.
 - Kostenschätzung: 1.750.000 €
 - Priorität: 2
- Foto der Befahrung:** Foto des aktuellen Zustands.
- Abbildung der Musterlösung:** Diagramm zur Darstellung der Musterlösung mit Beschriftungen: Fährbahn, Sicheres Einsteigen, Querstreifen (Geh- und Radweg).

Das Dokument trägt die Überschrift 'Radverkehrskonzept Lahn-Dill-Kreis' und das Datum '15. Juni 2022'.

Abbildung 2: Muster Maßnahmendatenblatt (eigene Darstellung (VAR+, 2022))

Die jeweiligen Lagen der Maßnahmen sind entsprechend der Nummern den Kommunen mit einem Kürzel aus drei Buchstaben und im Anschluss mit Kennung der P- bzw. B-Routen oder als Lückenschluss entsprechend dem Verlauf der Route durchnummeriert.

→ **Anlage Teil 4 – Maßnahmen-Übersichtskarten**



V. Verstetigungsstrategie (Kapitel 6.1)

Die Radverkehrsförderung ist als Daueraufgabe zu verstehen. Für die Umsetzung der Maßnahmen sind finanzielle Mittel erforderlich, die sich entsprechend den Vorgaben des Bundes an einem Wert von 30 Euro pro Einwohnerin bzw. Einwohner und Jahr orientieren sollten. Zur Verstetigung des Prozesses der Radverkehrsförderung sollten sich die Kommunen eigene Ziele setzen und die Bürgerschaft regelmäßig in den Prozess einbeziehen.

Es wird vorgeschlagen, einen begleitenden Arbeitskreis Radverkehrsnetz LDK einzurichten, um die Umsetzung der Maßnahmen zu begleiten und die Fortschritte zu dokumentieren.

Eine Befahrungskommission sollte eingerichtet werden, damit die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft werden kann.

Aus dem Konzept heraus können ad-hoc Sofortmaßnahmen umgesetzt werden. Darüber hinaus ist es wichtig, die kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen entsprechend der lokalen Beurteilung der Priorität in eine Reihenfolge zu bringen und in einen entsprechenden Haushaltsplan zu überführen.

VI. Controlling-Konzept (Kapitel 6.2)

Die insgesamt 1.797 Einzelmaßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern sollten im vorgeschlagenen Umsetzungszeitraum von 15 Jahren (2023 – 2038) zu Umsetzung kommen.

Es wird vorgeschlagen parallel zur sukzessiven Umsetzung der Maßnahmen die Wirkung zu überprüfen. Dazu bieten sich folgende Methoden an:

- Radverkehrszählungen

Bereits für die Erstellung des Radverkehrskonzepts wurden Radverkehrszählungen durchgeführt. Weitere Radverkehrszählungen wurden vom Lahn-Dill-Kreis beantragt und sind vom Land Hessen eingerichtet worden. Diese Daten sollen genutzt und fortgeschrieben werden.

- Modal Split Erhebung

In Form einer Haushaltsbefragung sollte die Verkehrsmittelverteilung bestimmt und als Basisgröße für politische Zielsetzungen zur Verlagerung der Verkehrsmengen genutzt werden.

- Befragungen der Nutzer und Nutzerinnen

Die subjektive Einschätzung des Verkehrs spielt eine große Rolle bei der Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl. Die Bürgerschaft sollte daher im allgemeinen und ggf. zielgruppenbezogen zur Veränderung der Verkehrsverhältnisse befragt werden. Zum Beispiel über regelmäßige Bürgerbefragung

- in Schulen,
- in Betrieben und
- innerhalb der lokalen Verwaltung.

- Nutzung weiterer WEB-Daten

Die Datenlage zum Radverkehr verbessert sich ständig. Mittlerweile können eine Vielzahl von Daten genutzt und ausgewertet werden, um die Entwicklung des Radverkehrs auch auf lokaler Ebene abzubilden. Zum Beispiel über

- Stadtradeln
- Heat-Maps
- Fahrradklimatetest