

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm

**Präsentation für die Bürgerbeteiligung in der
Verbandsgemeinde Wörrstadt
am 15. August 2023**

Celina Hoffmann und Frank Reuter
Planungsbüro VIA eG, Köln

Unternehmens- und Mitarbeiterprofil

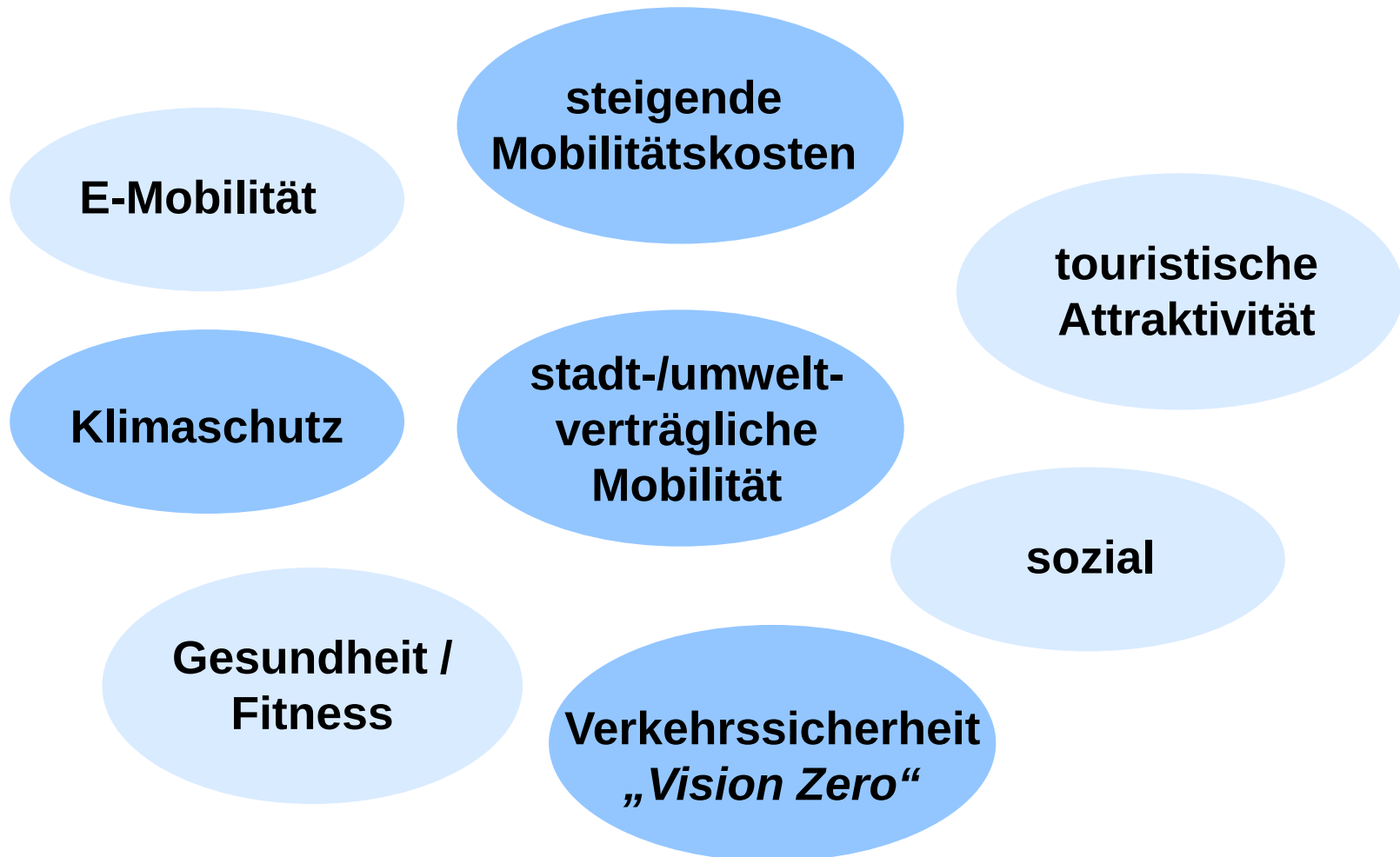
- Das Planungsbüro VIA ist eine eingetragene Genossenschaft. Es werden zurzeit 31 fest angestellte Mitarbeitende beschäftigt.
- Das Planungsbüro VIA besteht seit 1994.
- Das Planungsbüro VIA weist langjährige Erfahrungen in folgenden Bereichen auf:
 - Konzeption und Umsetzung von Radverkehrskonzepten
 - Konzeption und Umsetzung von Leitsystemen
 - Verkehrsentwicklungsplanung
 - Mobilitätsforschung
 - Moderation von Umsetzungsprozessen
 - Öffentlichkeitsarbeit.
- Bearbeitung von Radverkehrskonzepten Kreise und Städte/Gemeinden, z.B. Kreis Mayen-Koblenz, Bodenseekreis, Stadt Köln, Stadt Bitburg, Kreis Ahrweiler, VG Eisenberg, Stadt Kirchheimbolanden
- Bearbeitung von Projekten des Landesbetriebs Mobilität RLP seit 2003
- Näheres entnehmen Sie bitte unserer Referenzliste und unserer Seite im Internet www.viakoeln.de.

Arbeitsschritte

- | | | |
|----------------------------|----------|-------------------|
| 1. Netzplanung | → | Abstimmung |
| 2. Bestandsanalyse | | |
| 3. Maßnahmenplanung | → | Abstimmung |
| 4. Fahrradparken | → | Abstimmung |

Handlungsziele und Erwartungen

Radverkehr als Hoffnungsträger!



Netzplanung und Bestandsanalyse

Was wollen „die Radfahrer“ ?

Zwei Exponenten mit gegensätzlichen Anforderungen

- Die Defensiven mit Sicherheitsbedürfnis
 - möchten attraktive Führungen abseits der Hauptverkehrsstraßen
 - nehmen Umwege in Kauf um sich sicher zu fühlen
- Die Alltagsradfahrerinnen und Radfahrer
 - Möchten auch an Hauptverkehrsstraßen zügig und sicher vorankommen.
 - Möchten und sollen das gesamte Netz nutzen



Netzkonzeption

Arbeitsschritte:

- Lokalisierung der wichtigen Quellen und Ziele: u. a. Arbeitsplatzschwerpunkte, Schulen, Einzelhandel, öffentliche und kulturelle Einrichtungen
- Radwegenetz der Nachbarkommunen, Übergabepunkte zum interkommunalen und touristischen Radverkehrsnetz definieren
- Netzbetrachtung, Festlegung der Hauptlinien des Radverkehrs (Wunschliniennetz), Hierarchisierung und Abschätzung der Potentiale



Bahnhof

Zentrale Orte (nach LEP)

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Orte und Ortsteile

Verbindungshierarchie

- Verbindung 1. Ordnung
- Verbindung 2. Ordnung
- Verbindung 3. Ordnung
- Gewerbegebiete
- Autobahn
- Buffer 10 km
- Buffer 15 km
- VG Nieder-Olm
- VG Wörrstadt
- Umliegende Gemeinden

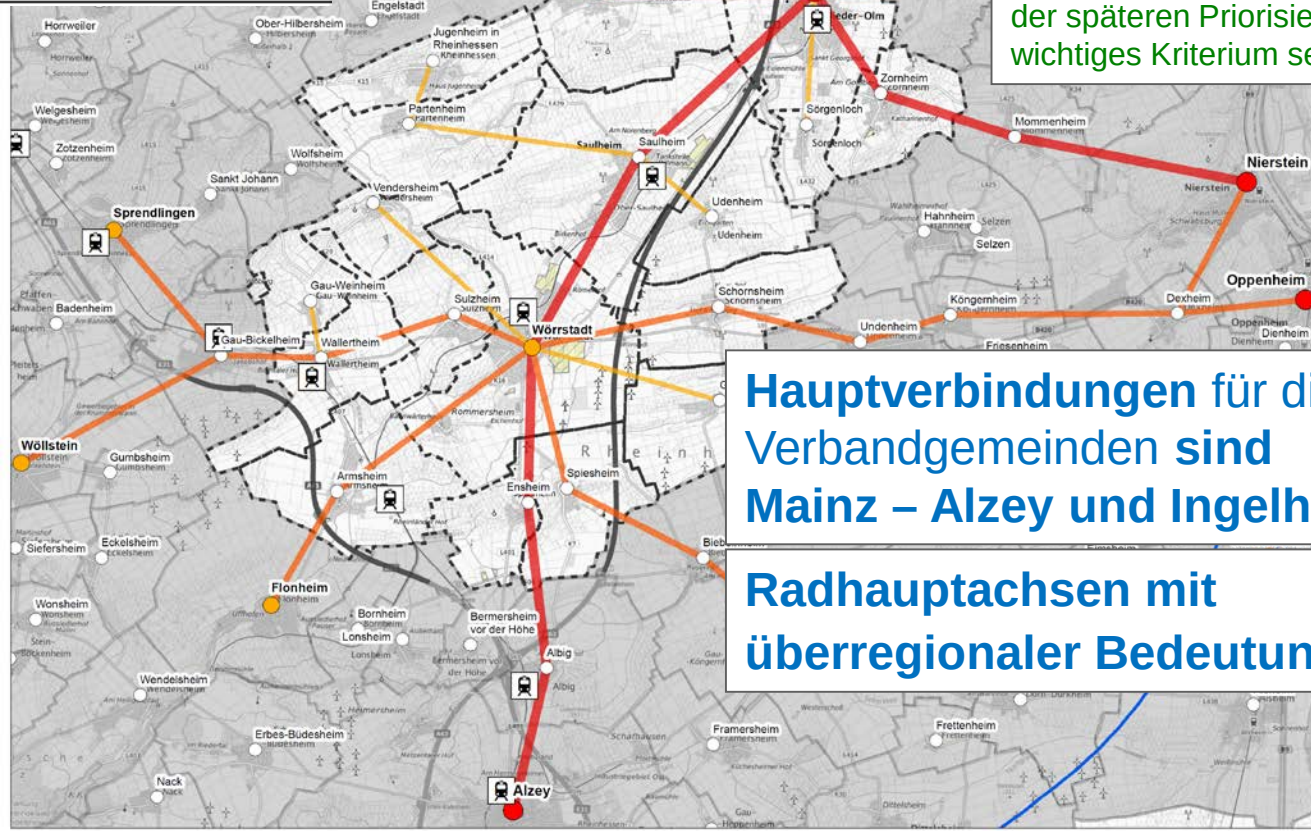
Wunsch- oder Luftliniennetz

-Olm

Im Wunsch- oder Luftliniennetz werden die Ober-, Mittel- und Grundzentren miteinander verbunden.

Die Grundstruktur des Radnetzes wird bestimmt.

Die Hierarchisierung der Achsen gibt Hinweise auf die Bedeutung der Verbindung sowie auf die Potentiale des Radverkehrs und kann bei der späteren Priorisierung der Maßnahmen ein wichtiges Kriterium sein.



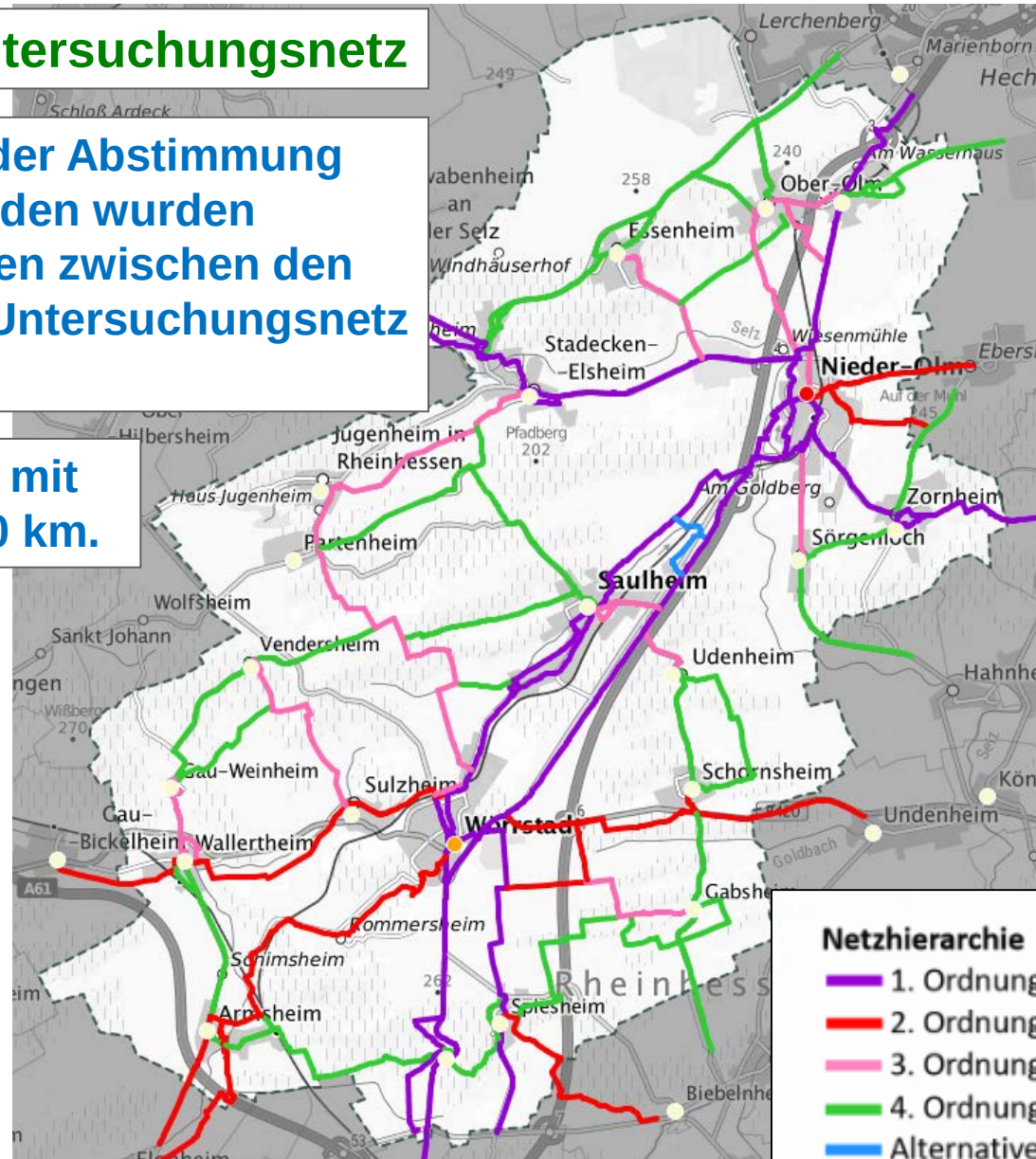
Hauptverbindungen für die beiden Verbandsgemeinden sind
Mainz – Alzey und Ingelheim – Nierstein

**Radhauptachsen mit
überregionaler Bedeutung!**

Abgestimmtes Untersuchungsnetz

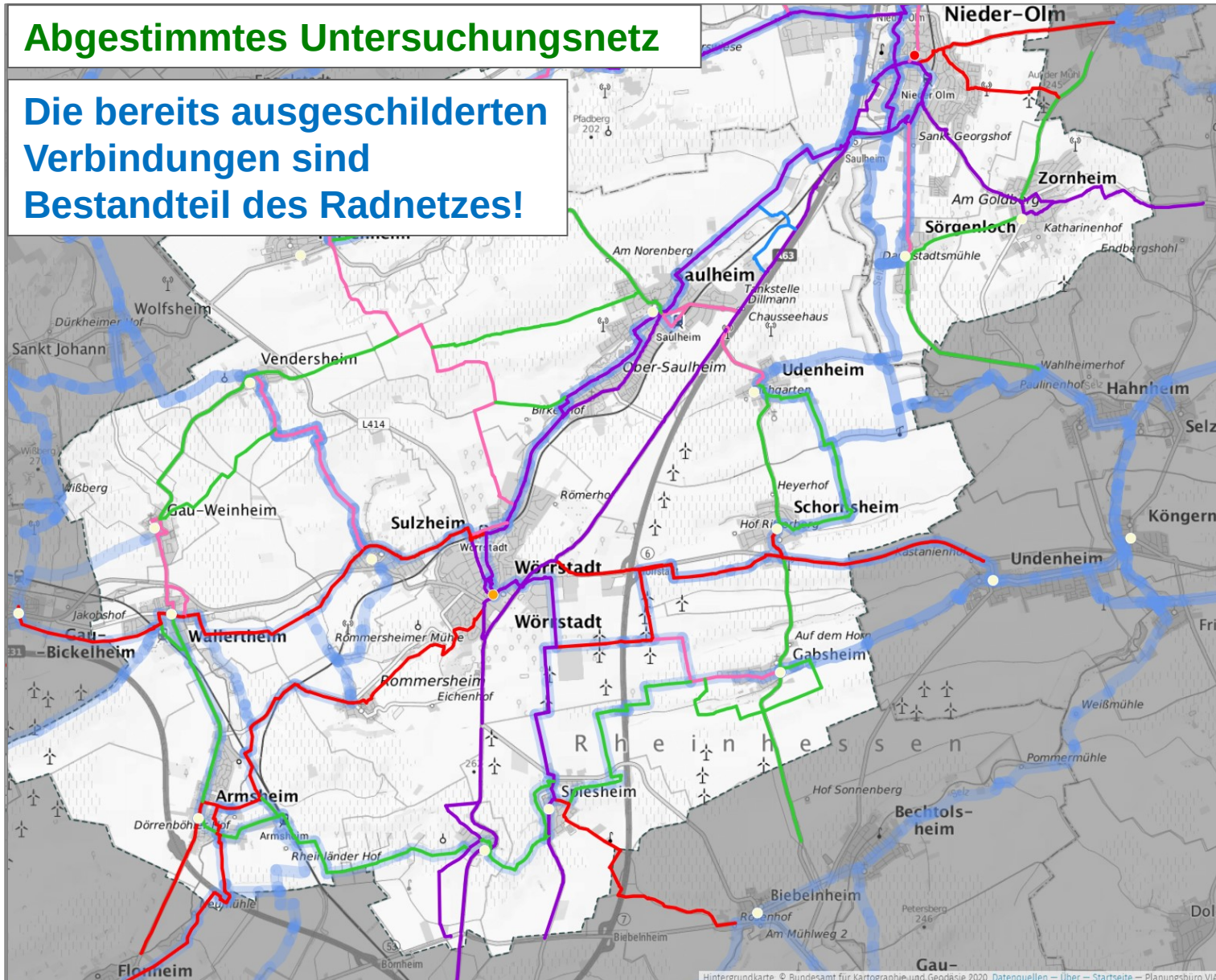
Auf der Grundlage der Abstimmung mit den Ortsgemeinden wurden weitere Verbindungen zwischen den Ortsgemeinden im Untersuchungsnetz ergänzt!

Untersuchungsnetz mit einer Länge von 200 km.

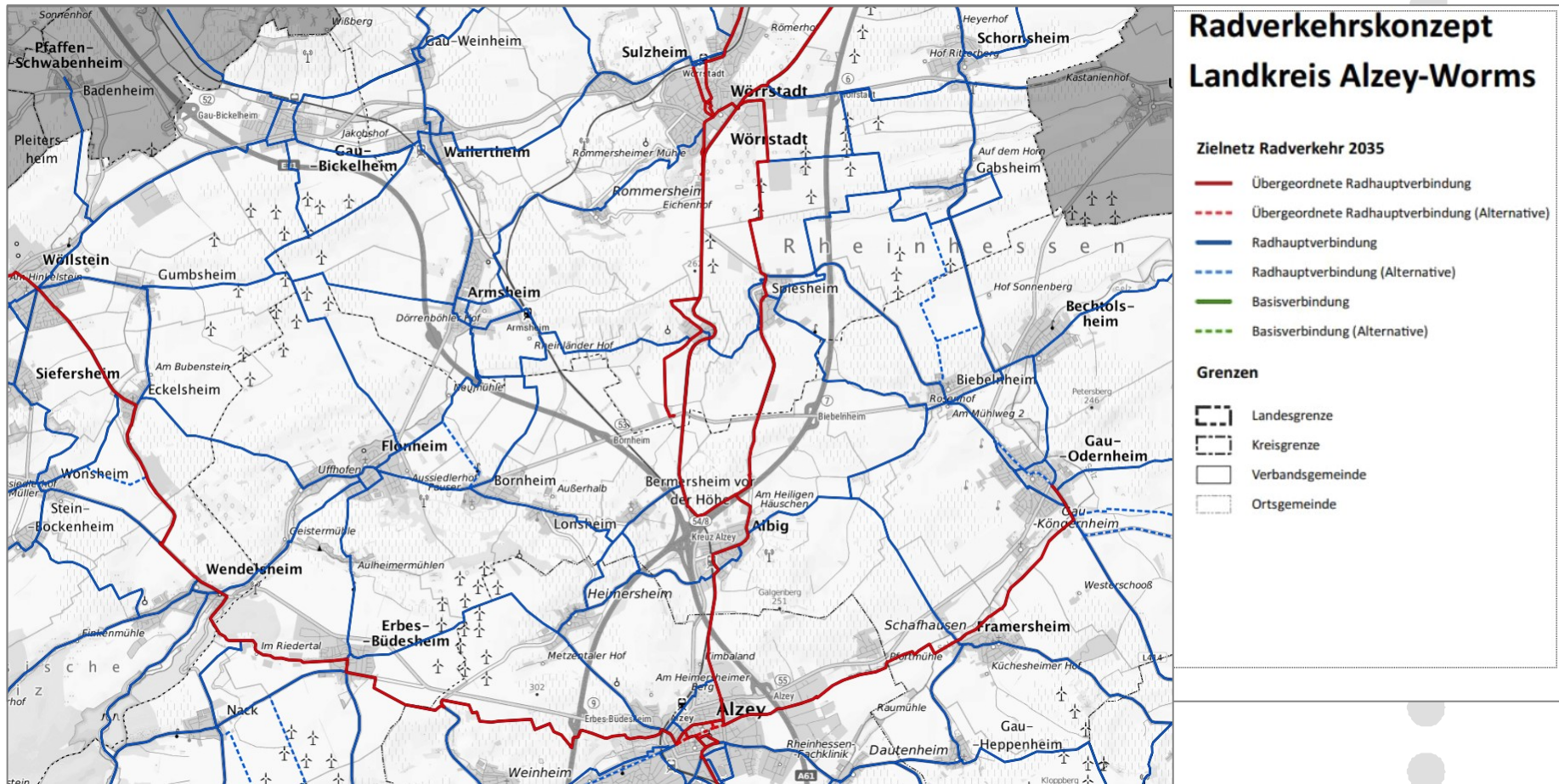


Abgestimmtes Untersuchungsnetz

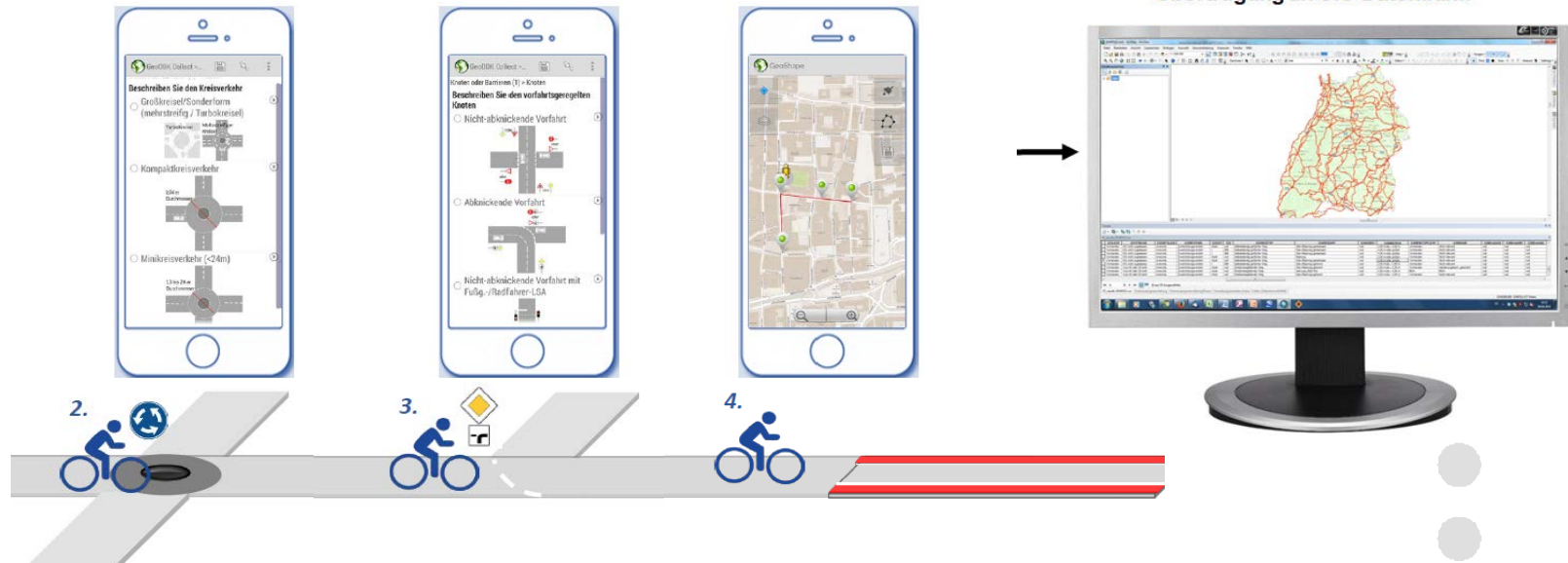
Die bereits ausgeschilderten
Verbindungen sind
Bestandteil des Radnetzes!



Untersuchungsnetz ist mit den Planungen der Kreise Alzey-Worms und Mainz-Bingen abgestimmt!



Digitale Bestandserfassung



Folgende Analysen werden durchgeführt:

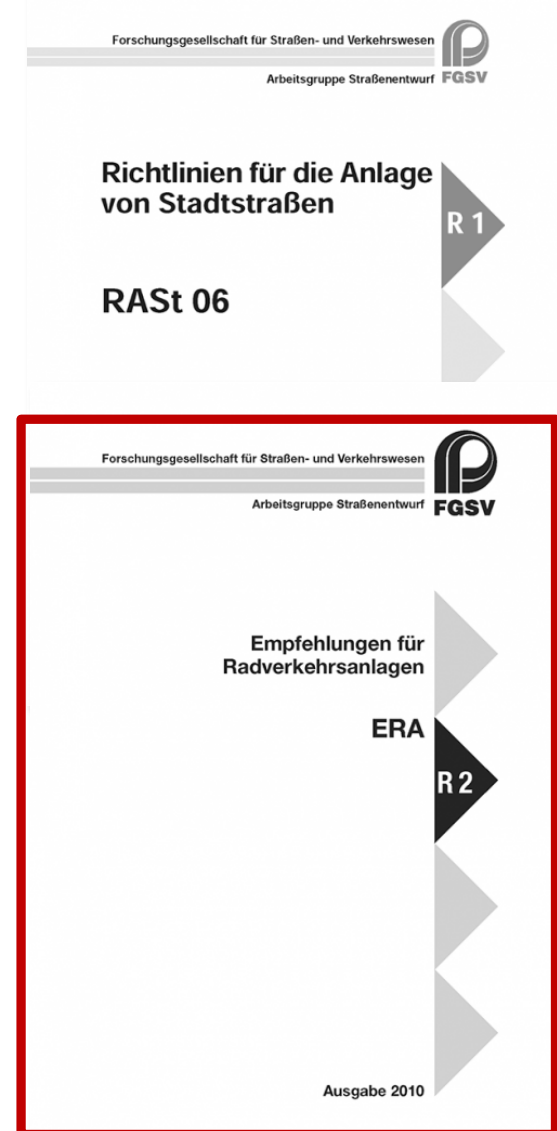
- Netzlücken auf Basis von Verkehrszahlen (DTV)
- Ermittlung von unzureichende Infrastruktur auf Basis von Verkehrszahlen (DTV)
- Ermittlung von Breitenmängeln
- Ermittlung von Oberflächenmängeln

Grundsätze der Maßnahmenplanung

Regeln der Planung

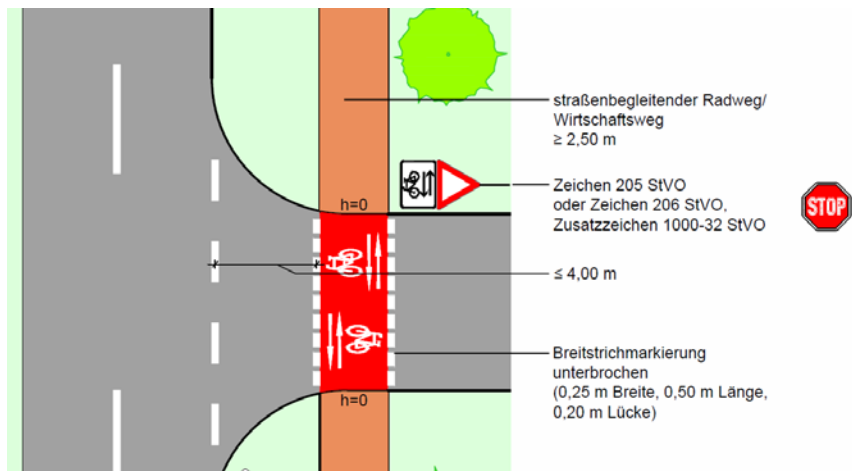
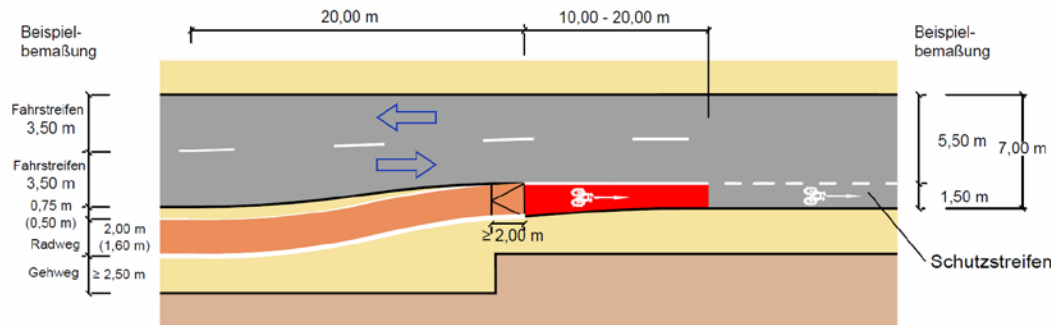


Radverkehrsplanung muss Vorgaben erfüllen



Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

Bei einheitlicher Gestaltung wird das Radverkehrsnetz sichtbar: gesichertes Radwegende und Furtmarkierungen



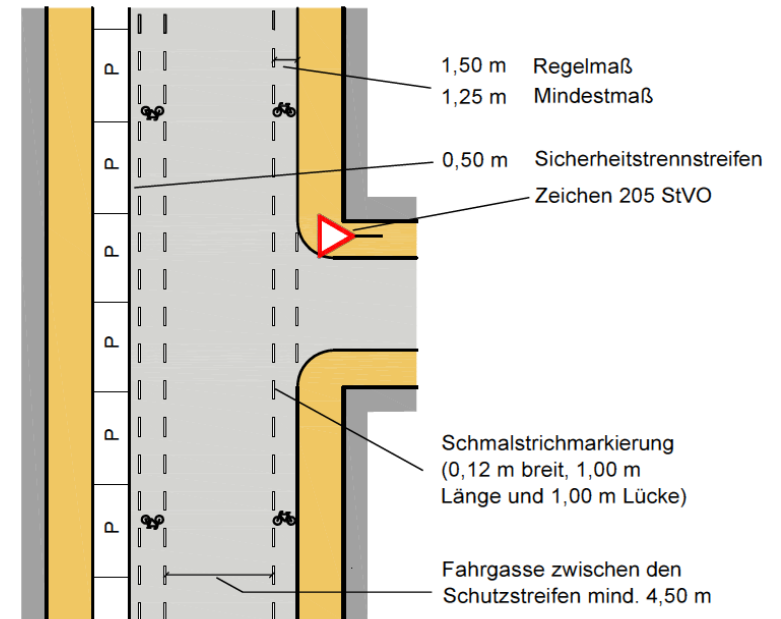
Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

Beispiel: Schutzstreifen
Markierung, Piktogramme,
Parken und Breite
angrenzender Fahrstreifen



Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Schutzstreifen



Regelbreite: 1,50
(Mindestbreite: 1,25 m)

Fahrradstraßen

Fahrradstraßen – Rechtliche Vorgaben und Empfehlungen

Verwaltungsvorschrift zur StVO

- Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- **Die Straße hat eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr**
- Zulassung von anderem Fahrzeugverkehr nur ausnahmsweise!

Straßenverkehrsordnung (StVO)

- Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h (oder weniger...)
- **Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.**
- Anderer Fahrzeugverkehr kann durch Zusatzzeichen zugelassen werden (**Anlieger frei oder Kfz frei**).

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

- **Bündelung des Radverkehrs, Fahrradstraßen als Hauptachsen**
- **Hohe Reisegeschwindigkeiten** und angenehmes Fahren **abseits der Hauptverkehrsstraßen** ermöglichen



Musterlösungen

Gestaltung von Fahrradstraßen



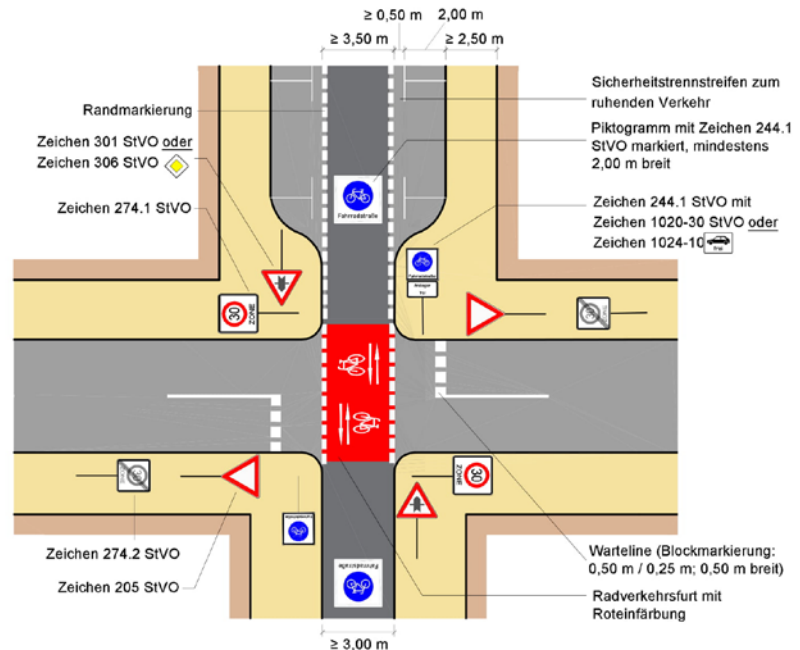
Kampagne zur Fahrradstraße

Musterlösung

Raddirektverbindungen auf Nebenstraßen

Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen

Bevorrechtigung durch Beschilderung - innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

Hinweise:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzuarbeiten oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen: $\geq 3,00$ m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen: $\geq 3,50$ m
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

Das Planungsrepertoire: Radverkehr sichtbar machen

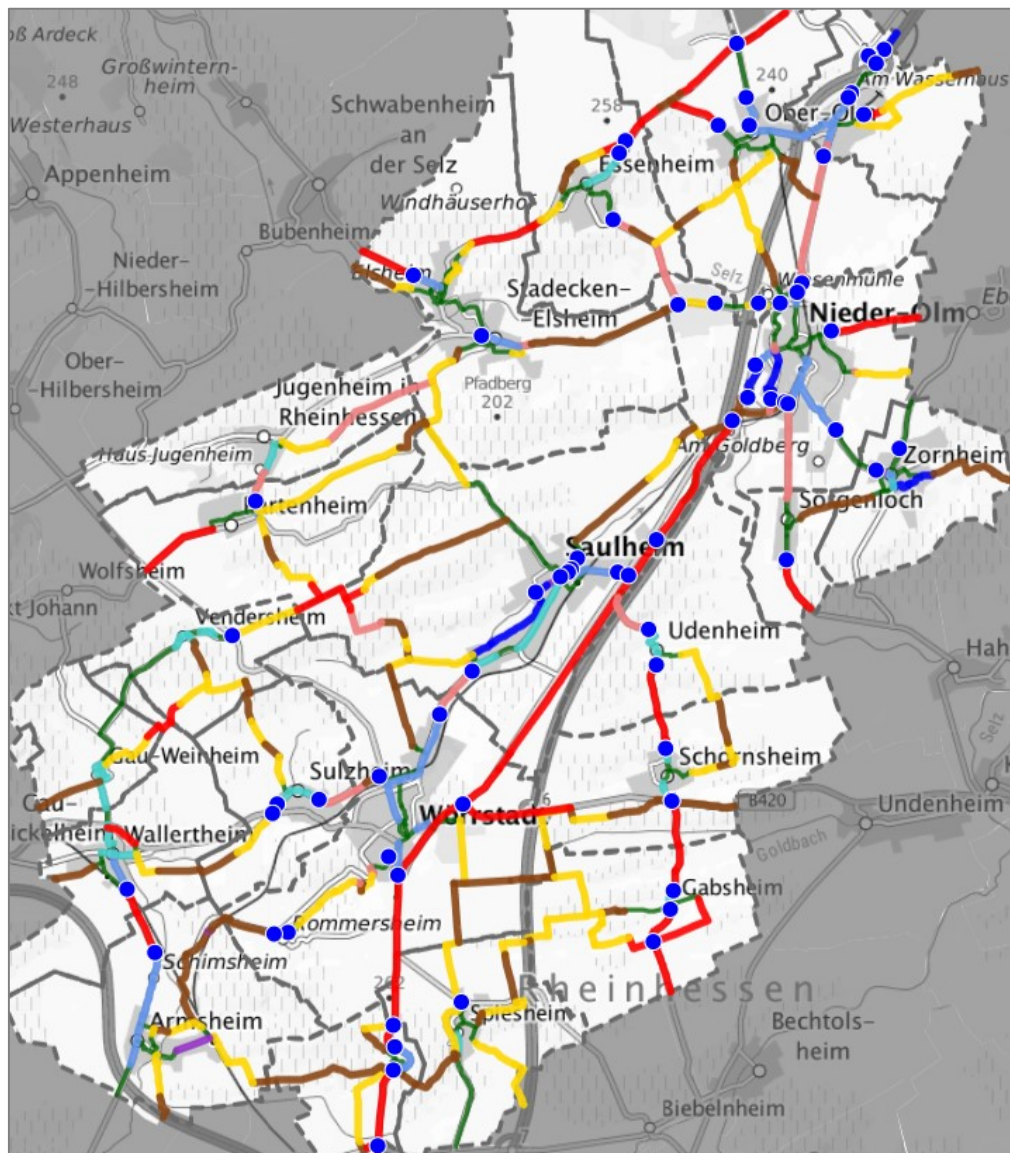
Fahrradstraßen: Beispiel aus Kaiserlautern



Fahrradstraße in der Rütshofstraße in Kaiserlautern. Wurde im Mai 2022 eingerichtet.

Maßnahmenprogramm

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm



Online-Karte als Maßnahmenübersicht

Radverkehrskonzept VG Wörrstadt und Nieder-Olm -
Maßnahmenkarte

von VIA



Maßnahmen

- Knotenpunktmaßnahme
- Neubau Radverkehrsanlage
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Oberflächenanierung
- Randstreifen markieren
- Fahrradstraße einrichten
- Schutzstreifen / Piktogrammreihe markieren
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Sonstige Maßnahmen
- Keine Maßnahme notwendig

Für eine ausführliche Anleitung zur Benutzung der Onlinekarte klicken Sie bitte auf [Anleitungsvideo](#)

[Link zur Online-Karte](#)

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm

Maßnahmen-Nr.	STR_146b	Lage	außerorts	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	Länge [m]	3426
Ortsgemeinde	Saulheim	Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn				
Straße	L 401		Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)				

Netzhierarchie: 1. Ordnung Ortsgemeinde: Saulheim

Zielzustand:

Straßenbegleitende Radverkehrsführung

Einzelmaßnahme(n)

- Neubau einer baulichen Radverkehrsanlage $\geq 2,50\text{m}$



Musterlösung-/querschnitt

Musterlösung 9.3-2

Straßenklasse	DTV	Bruttokosten
Land	4585	1.027.800 €



Ländliche Verbindungswege (DLR):

Beschreibung der Maßnahme:

Die schnellste Verbindung für den Radverkehr könnte an der L 401 eingerichtet werden. Über die L 401 können u.a. die Gewerbegebiete in Wörrstadt und Saulheim optimal angebunden werden. Aktuell wird die L 401 schon von Radfahrern im Mischverkehr genutzt. Aufgrund der Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten ist an der L 401 aber der Neubau eines Radweges erforderlich.

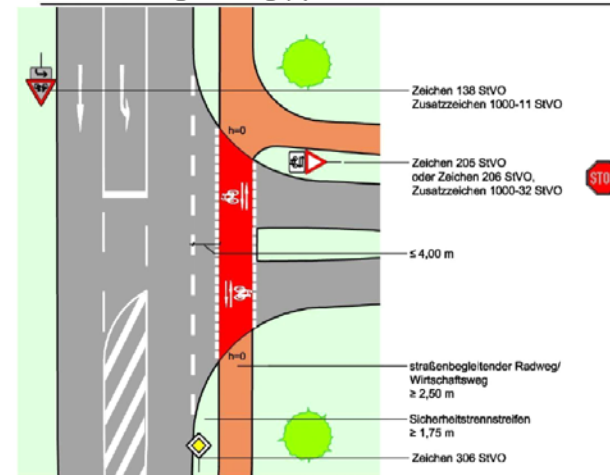
Auf diesem Abschnitt der L 401 wird der Neubau eines Rad- / Gehweges empfohlen (DTV bei 4.585 Kfz/ Tag und zul. Höchstgeschwindigkeit bei 100 km/h). Möglicherweise können hier Wirtschaftswegen auf der Westseite genutzt werden. Ungefähr bis zur Abzweigung in Richtung Udenheim kann evtl. der westlich gelegende Gehweg ausgebaut werden.



20.06.2023

Maßnahmen-Nr.	STR_146b	Lage	außerorts	Belastungsbereich	Belastungsbereich IV	Länge [m]	3426
Ortsgemeinde	Saulheim	Bestand	Mischverkehrsführung auf Fahrbahn				
Straße	L 401		Fahrrad auf Fahrbahn (30 bis 100km/h)				

Musterlösung Führungsformen außerorts Bevorrechtigter straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (2)



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012, S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von < 3.000 Kfz/24h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung

Hinweise:

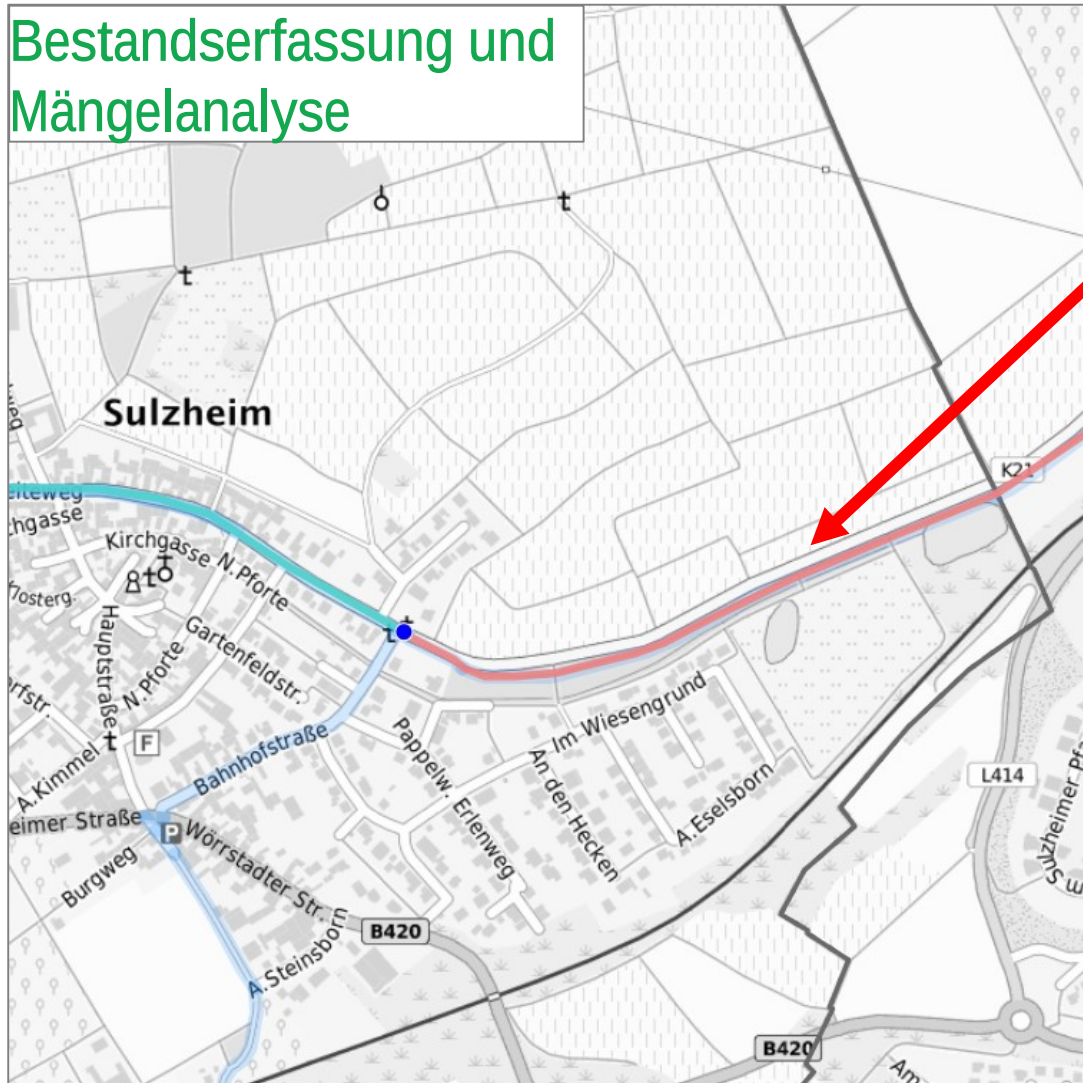
- der Radverkehr wird parallel zur Fahrbahn (in der Regel 2,00 - 4,00 m entfernt) mittels Furt über die Einmündung geführt
- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt rot zu färben und mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen in beide Richtungen zu versehen
- der Radweg soll auf beiden Seiten weit vor dem Knotenpunkt ($> 20,00$ m) an die Fahrbahn herangeschwenkt werden

VIA Planungsbüro	Planungsbüro VIA eG Mansplortengasse 6, 50667 Köln	Musterblatt: 9.3-2 Stand: November 2017
---------------------	---	--

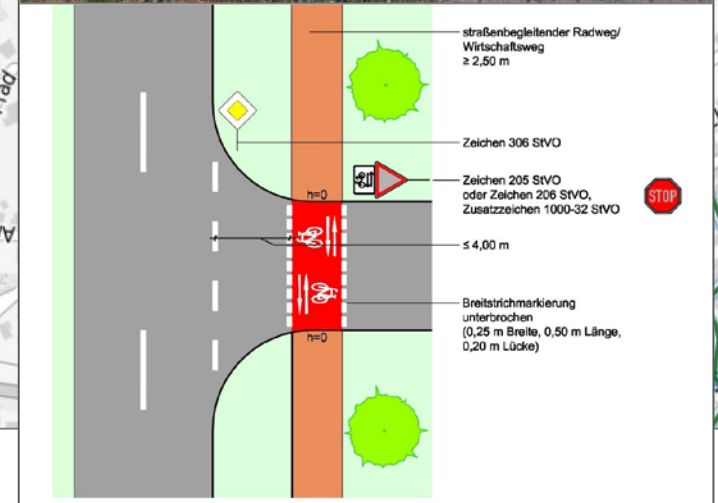
20.06.2023

Beispiele für typische Maßnahmen in einem Radverkehrskonzept

Bestandserfassung und Mängelanalyse



Ausbau erforderlich: Radweg zwischen
Sulzheim und Wörrstadt



Oberflächenmängel (nur Radwege und LW- bzw. Forstwege)

Asphaltdecke

Mittlerer
Schadensgrad

z. B.
Netzrisse



Handlungsbedarf
(langfristig)

Perspektivische
Maßnahme

Wassergebundene Wegedecke

Mittlerer
Schadensgrad

z. B.
kleine Schlaglöcher,
mittlerer Schotter



Handlungsbedarf
(mittelfristig)

Mittelfristmaßnahme

Massiver
Schadensgrad

z. B.
große Schlaglöcher,
grober Schotter



Dringender
Handlungsbedarf

Sofortmaßnahme

Bestandserfassung und Mängelanalyse

Sanierung erforderlich: Verbindung zwischen
Saulheim und Nieder-Olm
(Zwei Abschnitte mit Sanierungsmaßnahmen)

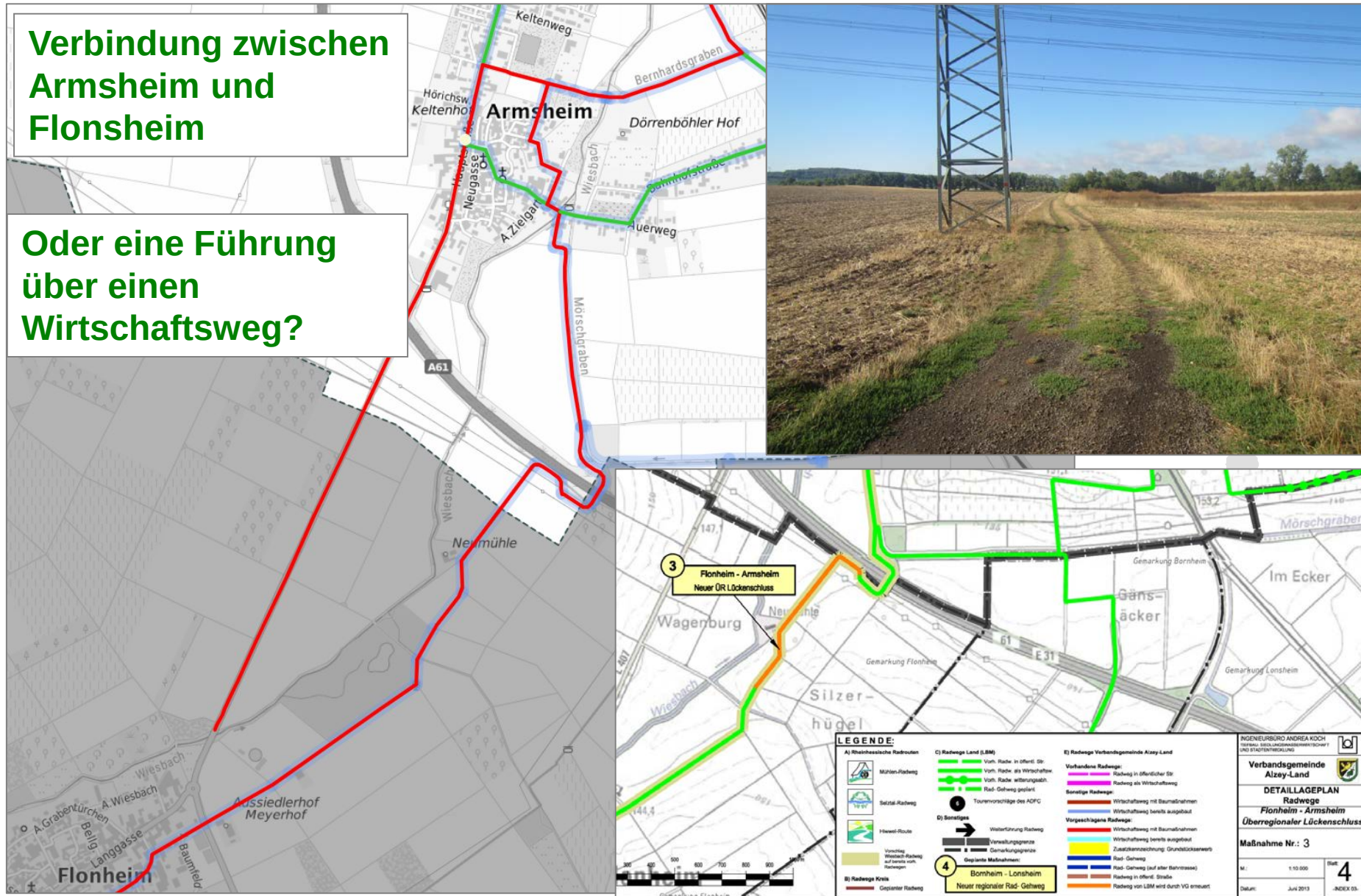


Beispiel einer Planung auf einer gesamten Achse

**Flonheim – Armsheim –
Schimsheim - Wallertheim**

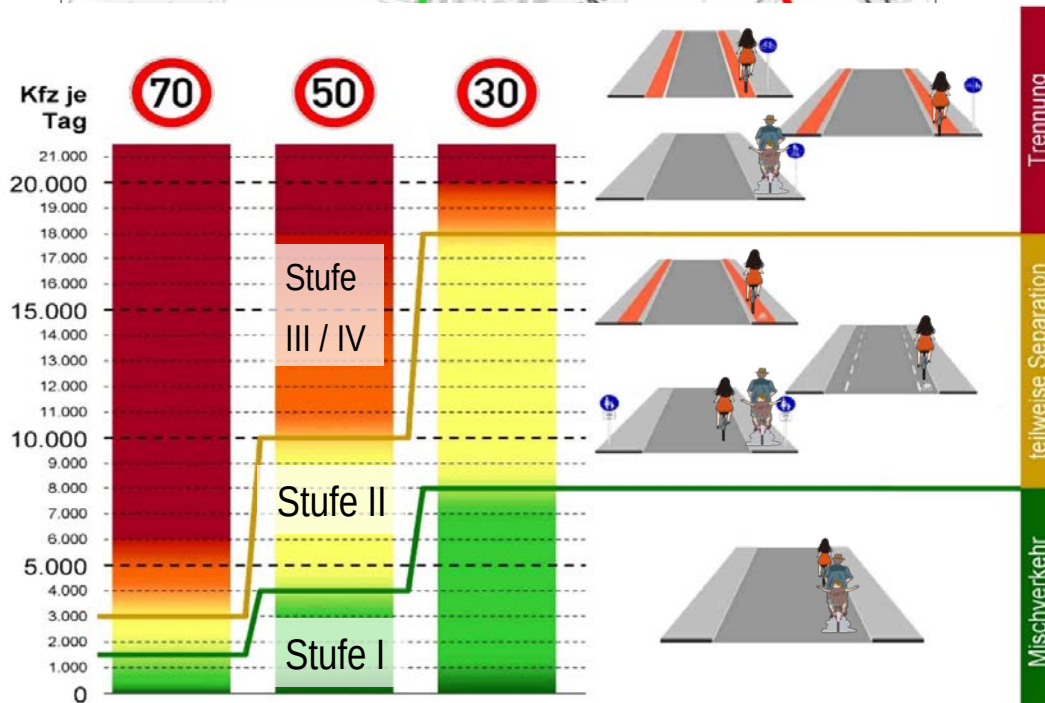
**Verbindung zwischen
Armsheim und
Flonsheim**

**Oder eine Führung
über einen
Wirtschaftsweg?**



Wie kann der Radverkehr in der Ortsdurchfahrt Armsheim/Schimsheim geführt werden?

1. Abschnitt zwischen Ortseingang und Keltenweg



Eckdaten:

4.658 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

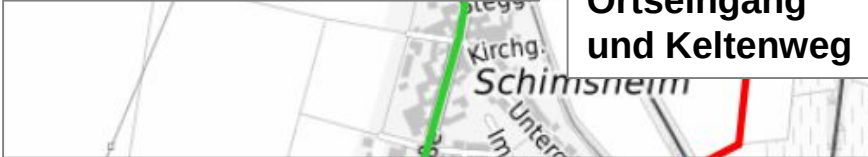
= Mischverkehr oder teilweise Separation

Prüfung möglicher Maßnahmen:

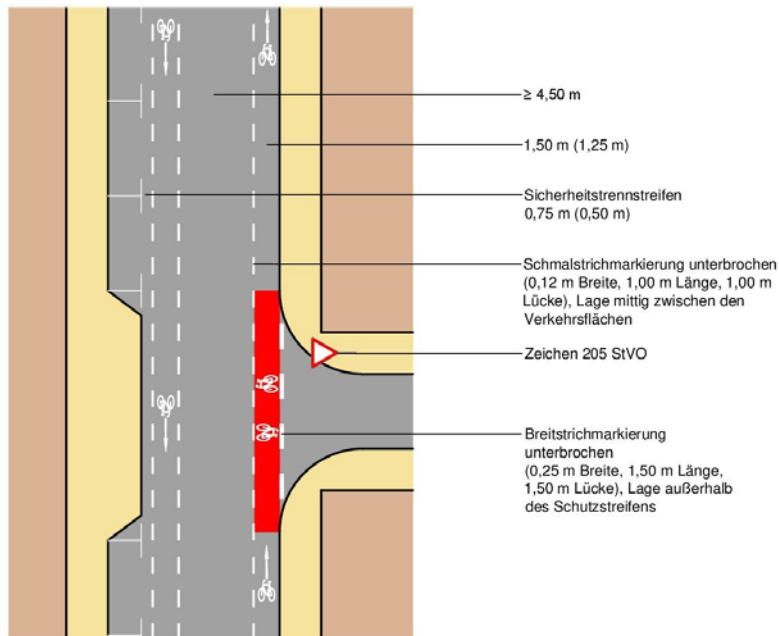
Schutzstreifen

Ortsdurchfahrt Armsheim / Schimsheim

1. Abschnitt zwischen Ortseingang und Keltenweg



Musterlösung Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen



Eckdaten:

4.658 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

= Mischverkehr oder teilweise Separation

Prüfung möglicher Maßnahmen:
Schutzstreifen

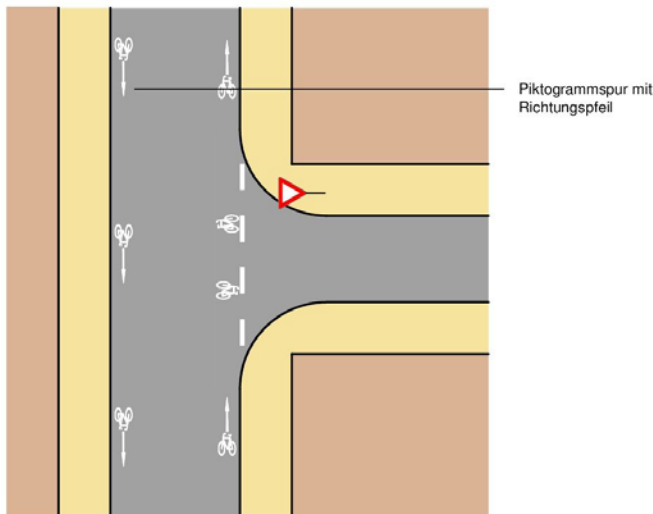
Erforderliche Breiten:
Schutzstreifen 2 x 1,50 m + 4,50 m Fahrbahn

Ortsdurchfahrt Armsheim / Schimsheim

1. Abschnitt zwischen Ortseingang und Keltenweg



Musterlösung
Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Piktogrammspur



Regelungen:

- nicht in ERA (Ausgabe 2010) enthalten, wird zur Zeit in Pilotprojekten erprobt

Anwendungsbereiche:

- Führung des Radverkehrs mit eingeschränkten Straßenraumbreiten
- zur Verdeutlichung, dass Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn im Zuge von Radverkehrs-Routen mit höherer Bedeutung fährt



Prüfung möglicher Maßnahmen:
Piktogrammkette

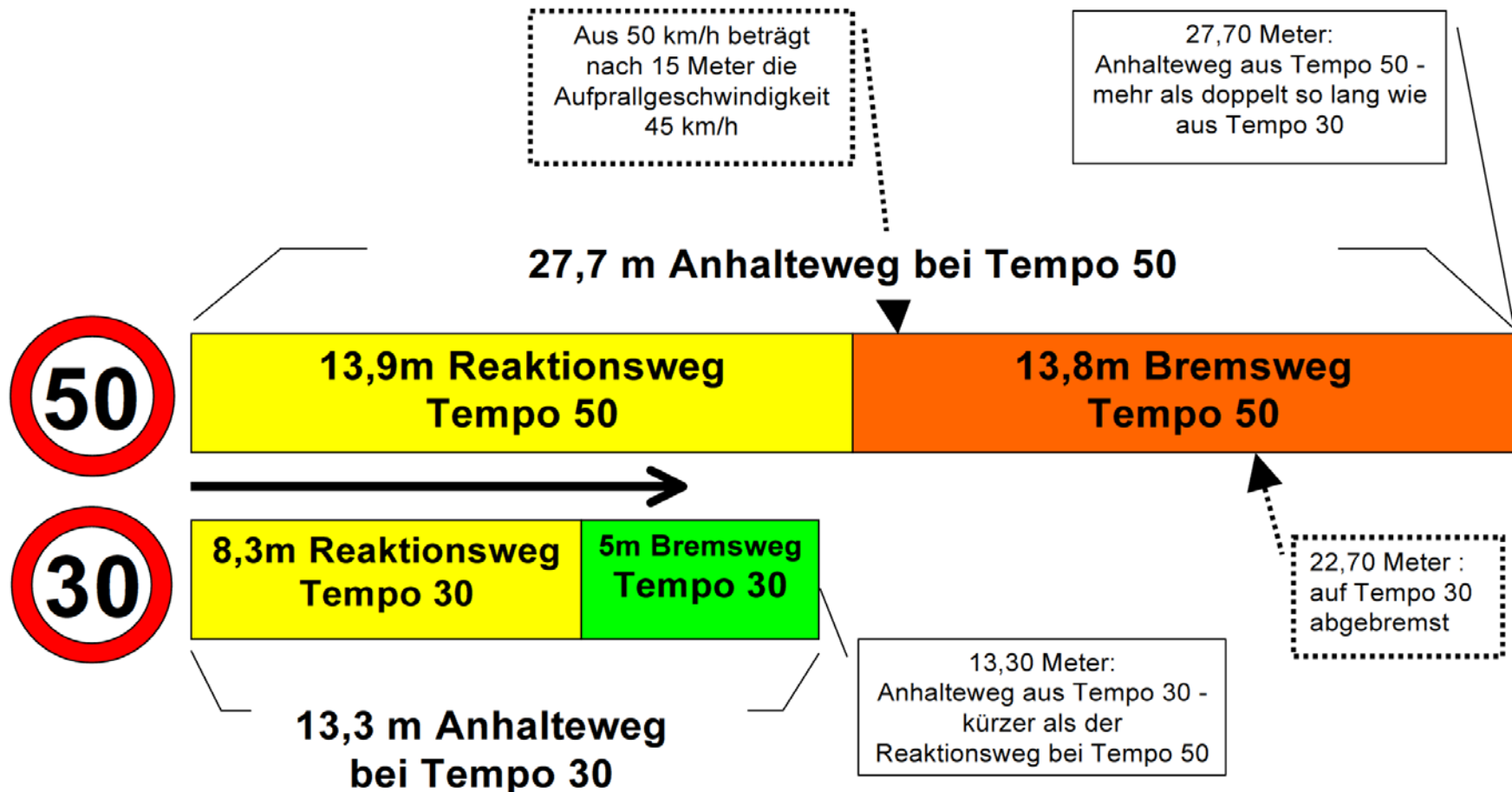
Erforderliche Breiten:
**Piktogrammspur bei eingeschränkten
Fahrbahnbreiten**

Was ist mit Parken? Versetzt Parken?

Was ist mit Tempo 30?

Geschwindigkeitsreduzierung rettet Leben

Vergleich der Anhaltewege aus Tempo 30 und Tempo 50



Quelle: VCD Kreisverband Landshut

Geschwindigkeitsreduzierung rettet Leben

Wahrscheinlichkeit schwerer Verletzungen
in Abhängigkeit von der Aufprallgeschwindigkeit

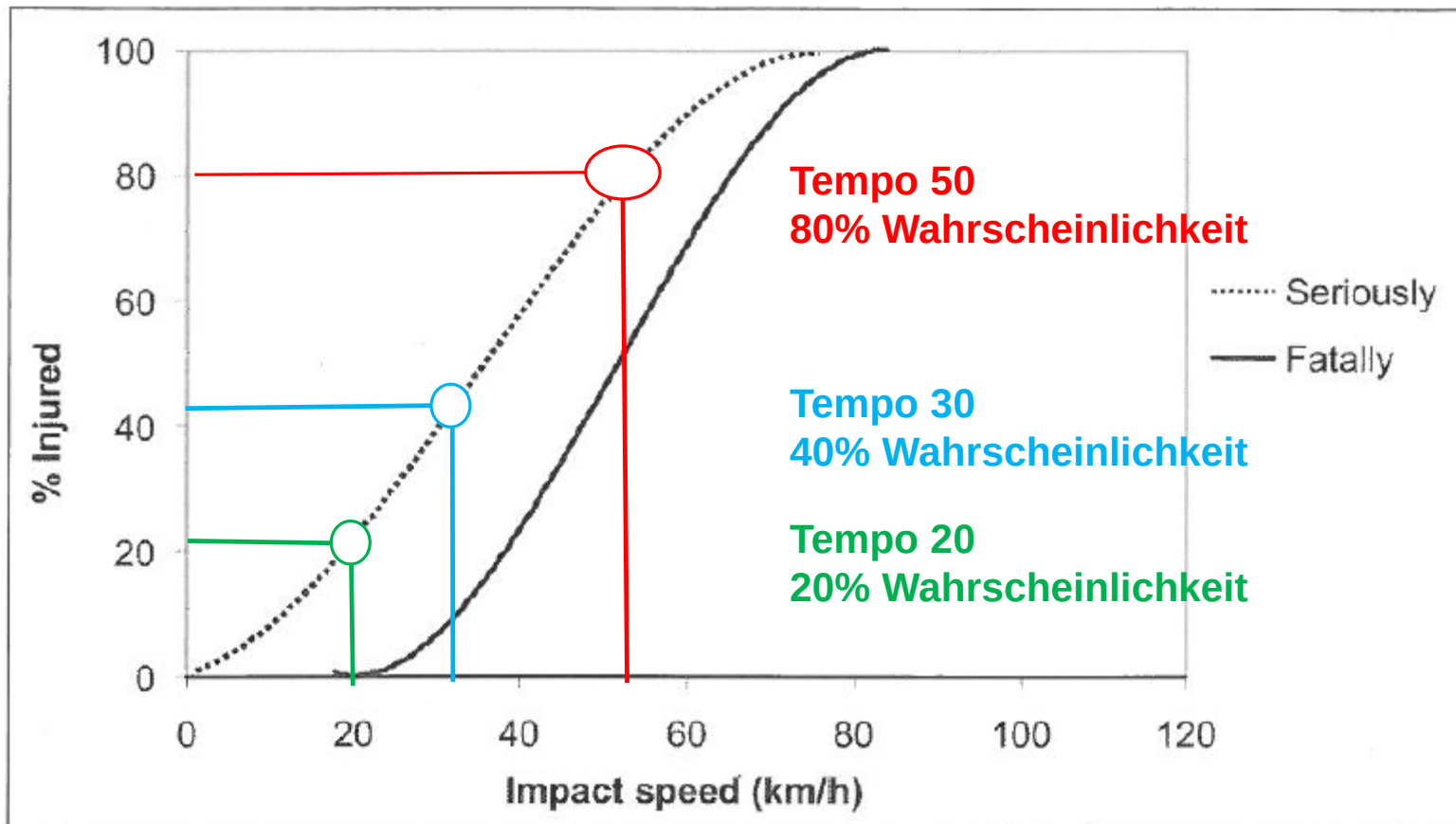
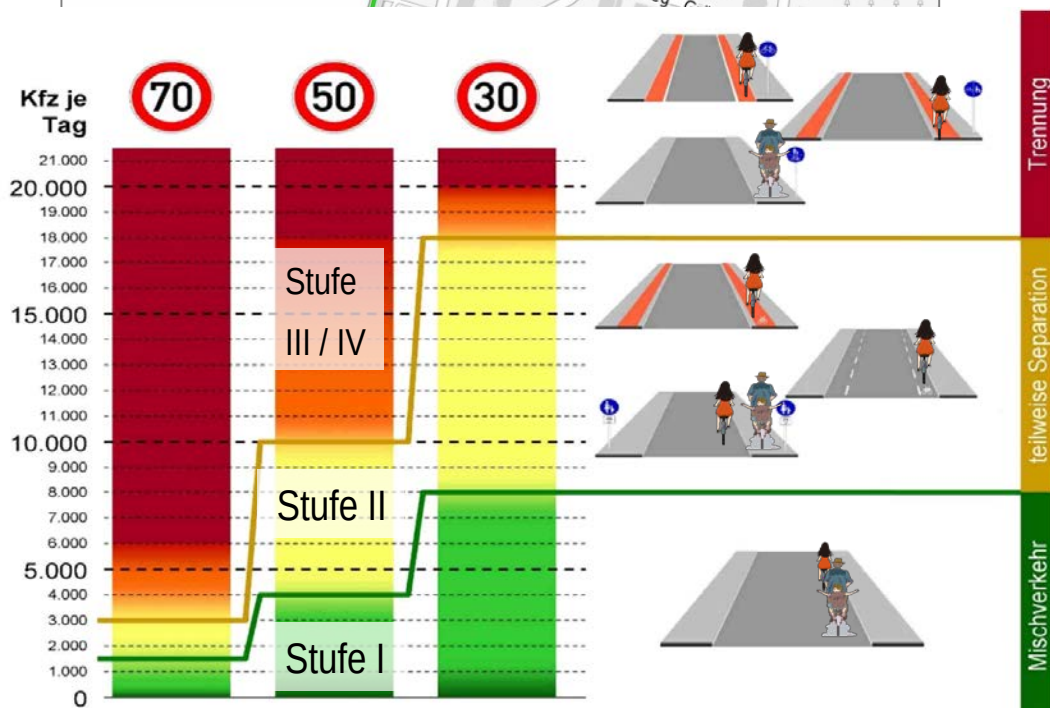
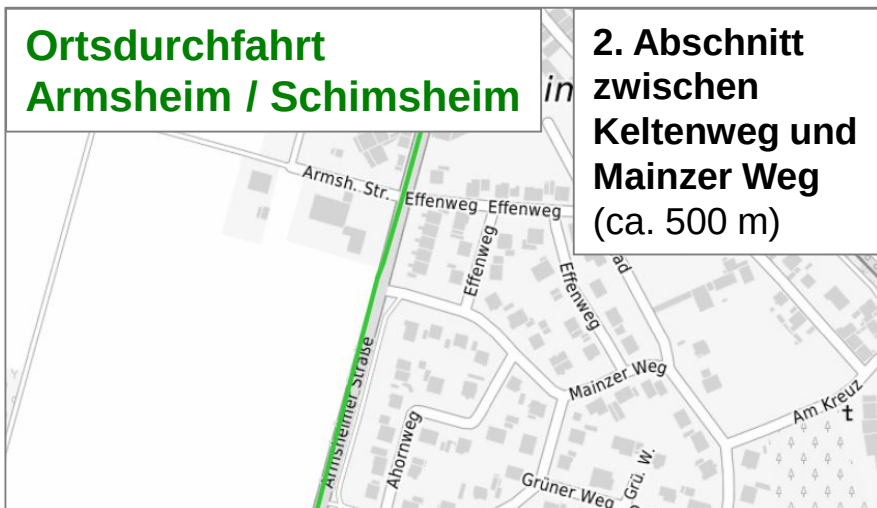


Bild 2: Zusammenhang zwischen Fahrzeuggeschwindigkeit (Pkw) und der Wahrscheinlichkeit, mit der Fußgänger tödlich oder schwer verletzt werden (kumulative %; Erke & Elvik, 2006)

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm

Ortsdurchfahrt Armsheim / Schimsheim

2. Abschnitt zwischen Keltenweg und Mainzer Weg (ca. 500 m)



Eckdaten:

- 4.658 Kfz/Tag bei 50 km/h,
- Abschnitt „zukünftig“ innerorts

= Mischverkehr oder
teilweise Separation

Prüfung möglicher Maßnahmen:
Schutzstreifen

Ortsdurchfahrt Armsheim / Schimsheim

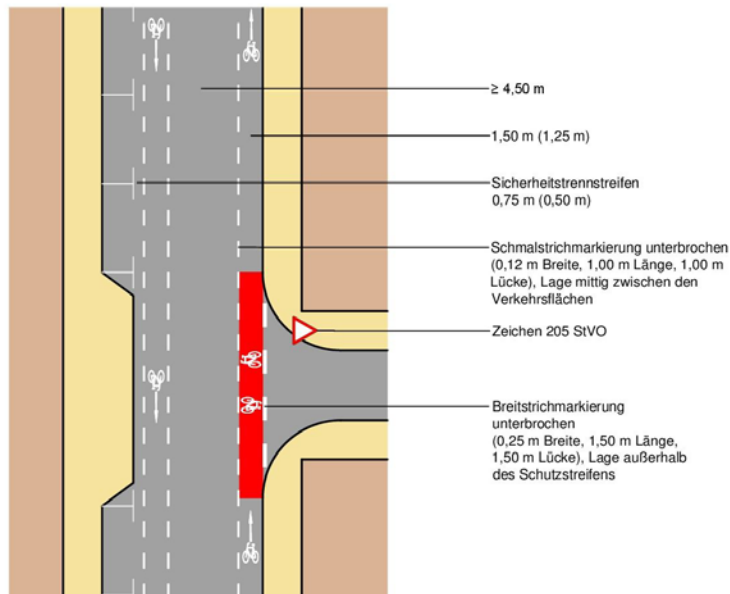
2. Abschnitt zwischen Keltenweg und Mainzer Weg (ca. 500 m)



Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Markierung beidseitiger Schutzstreifen



Regelungen: ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche: innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Weitere Eckdaten:

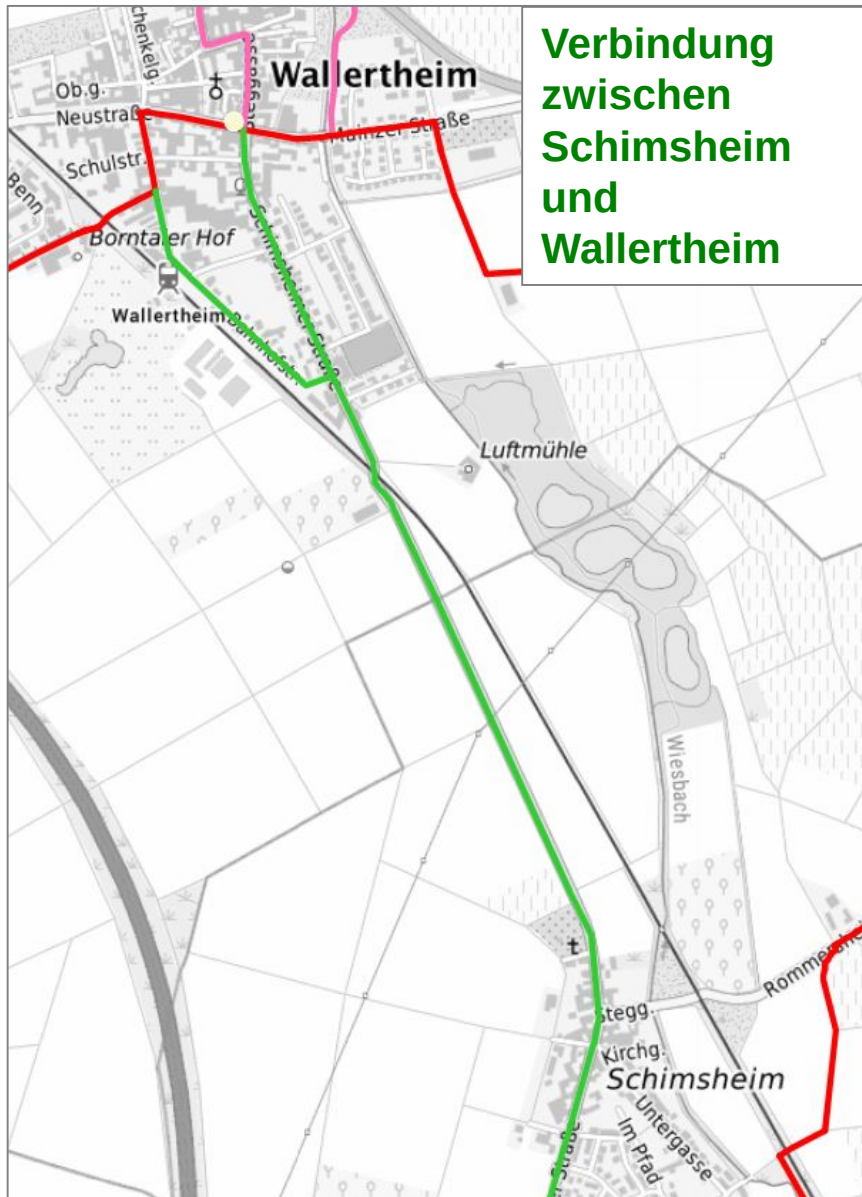
- Mit dem neuen Wohngebiet auf der Westseite wird ein 1,75 m breiter Gehweg angelegt.
- Die Fahrbahn hat eine Breite von 7 m + asphaltiertes Bankett von 1,25 bis 1,50 m.

Erforderliche Breiten:

Schutzstreifen 2 x 1,50 m + 4,50 m Fahrbahn



Maßnahmenvorschlag für diesen Abschnitt:
Schutzstreifen 2 x 1,50 m + 5 m Fahrbahn



Eckdaten:

4.658 Kfz/Tag bei 100 km/h, Abschnitt außerorts

= Separation

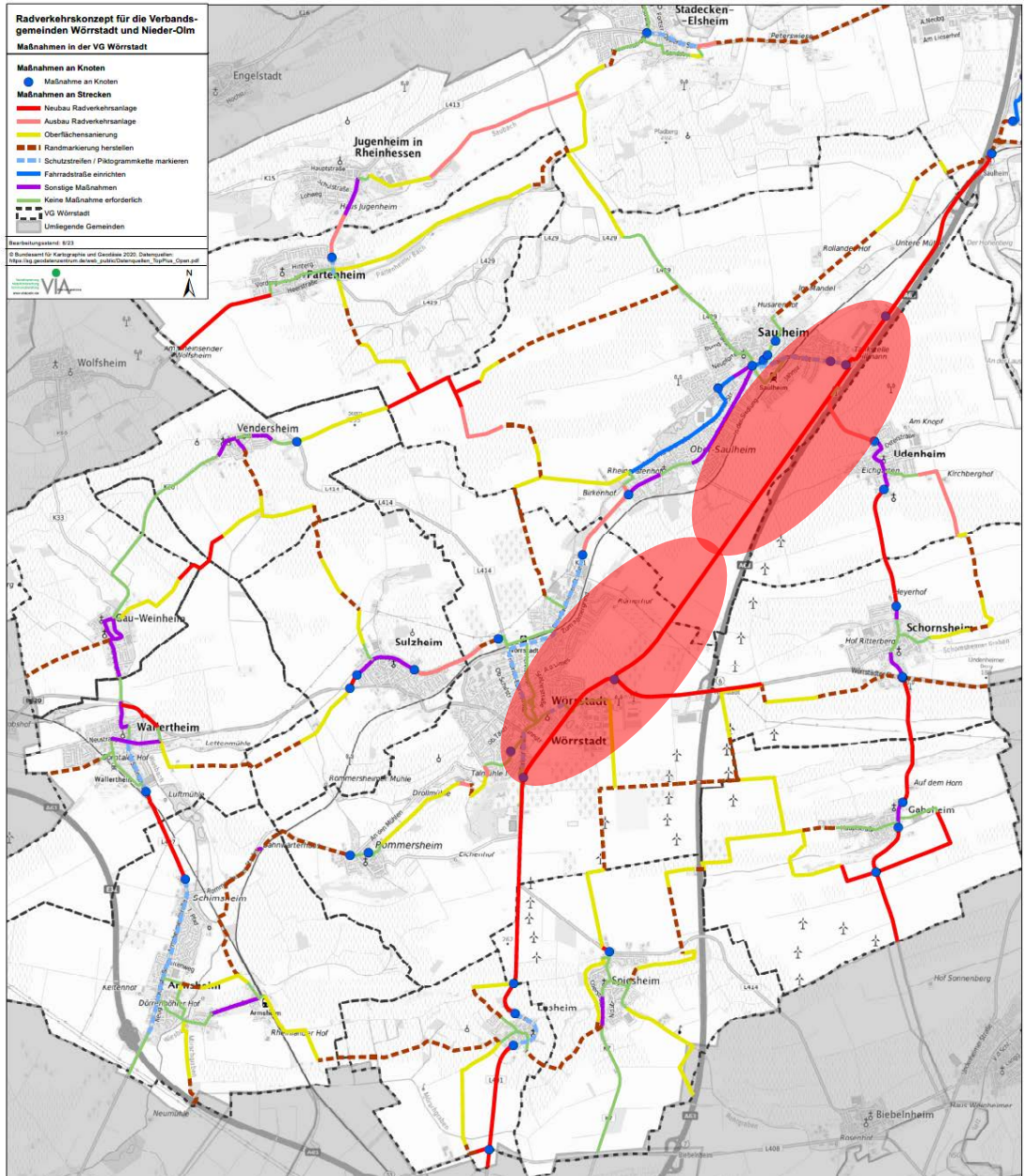
Netzlücke aufgrund Verkehrsbelastung

Maßnahmenvorschlag:

Neubau

gemeinsamer Geh-/Radweg und Mittelinsel im Ortsauseingang (Wechsel auf Fahrbahnführung)

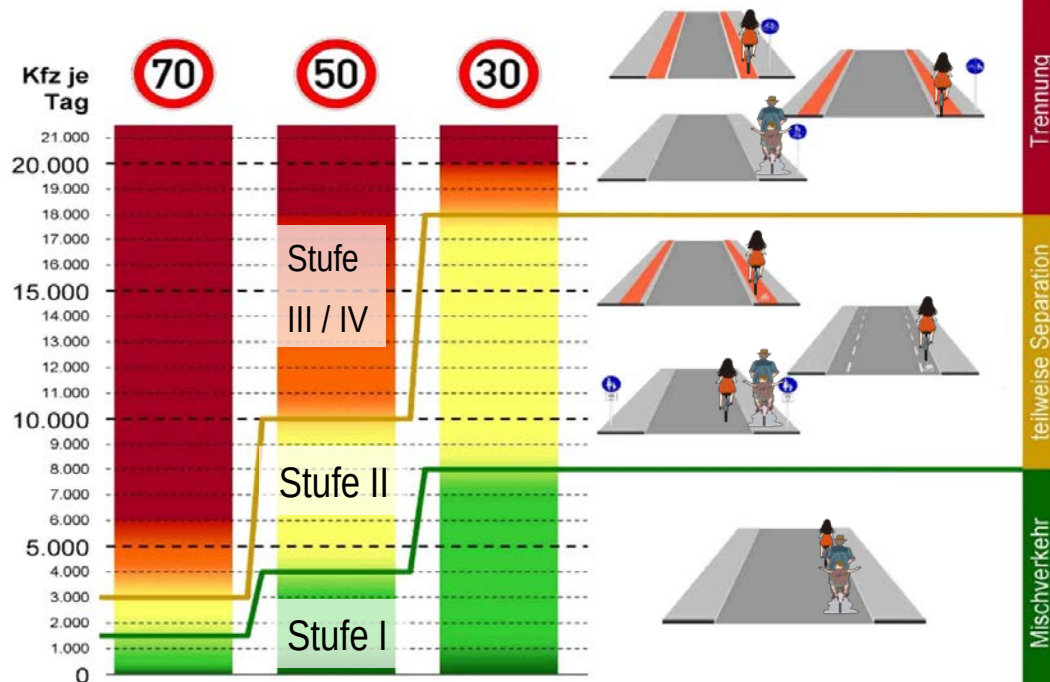
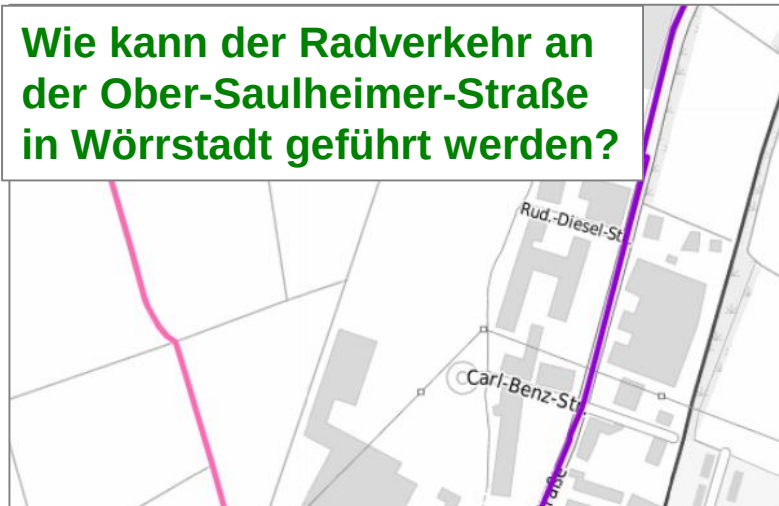
Kriterien: Geschwindigkeit und Verkehrsbelastung



Beispiel einer Planung auf einer gesamten Achse

Wörrstadt – Saulheim

Wie kann der Radverkehr an der Ober-Saulheimer-Straße in Wörrstadt geführt werden?



Eckdaten:

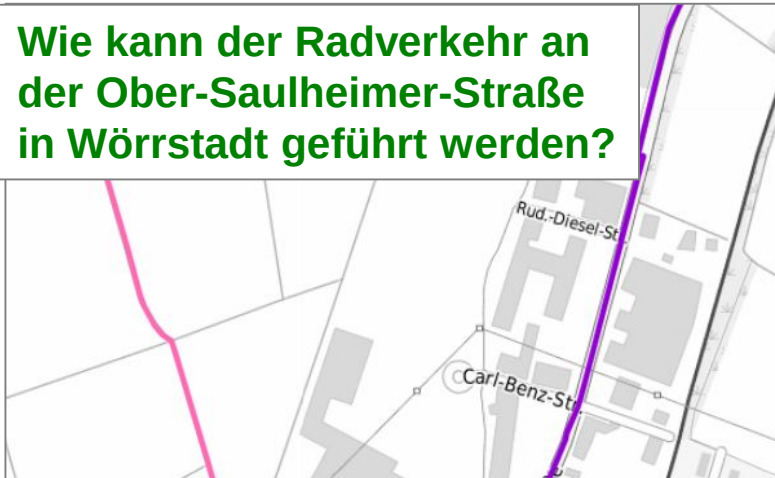
5.239 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

= Mischverkehr oder teilweise Separation

Prüfung möglicher Maßnahmen:

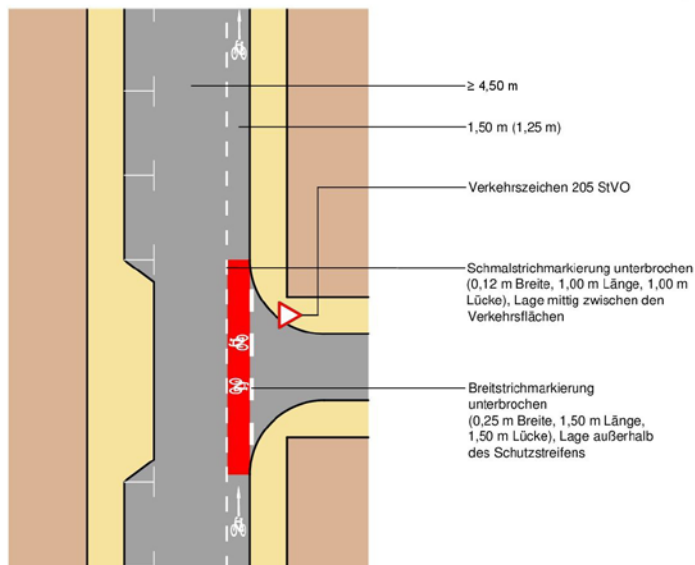
Schutzstreifen

Wie kann der Radverkehr an der Ober-Saulheimer-Straße in Wörrstadt geführt werden?



Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
Markierung einseitiger Schutzstreifen



Eckdaten:

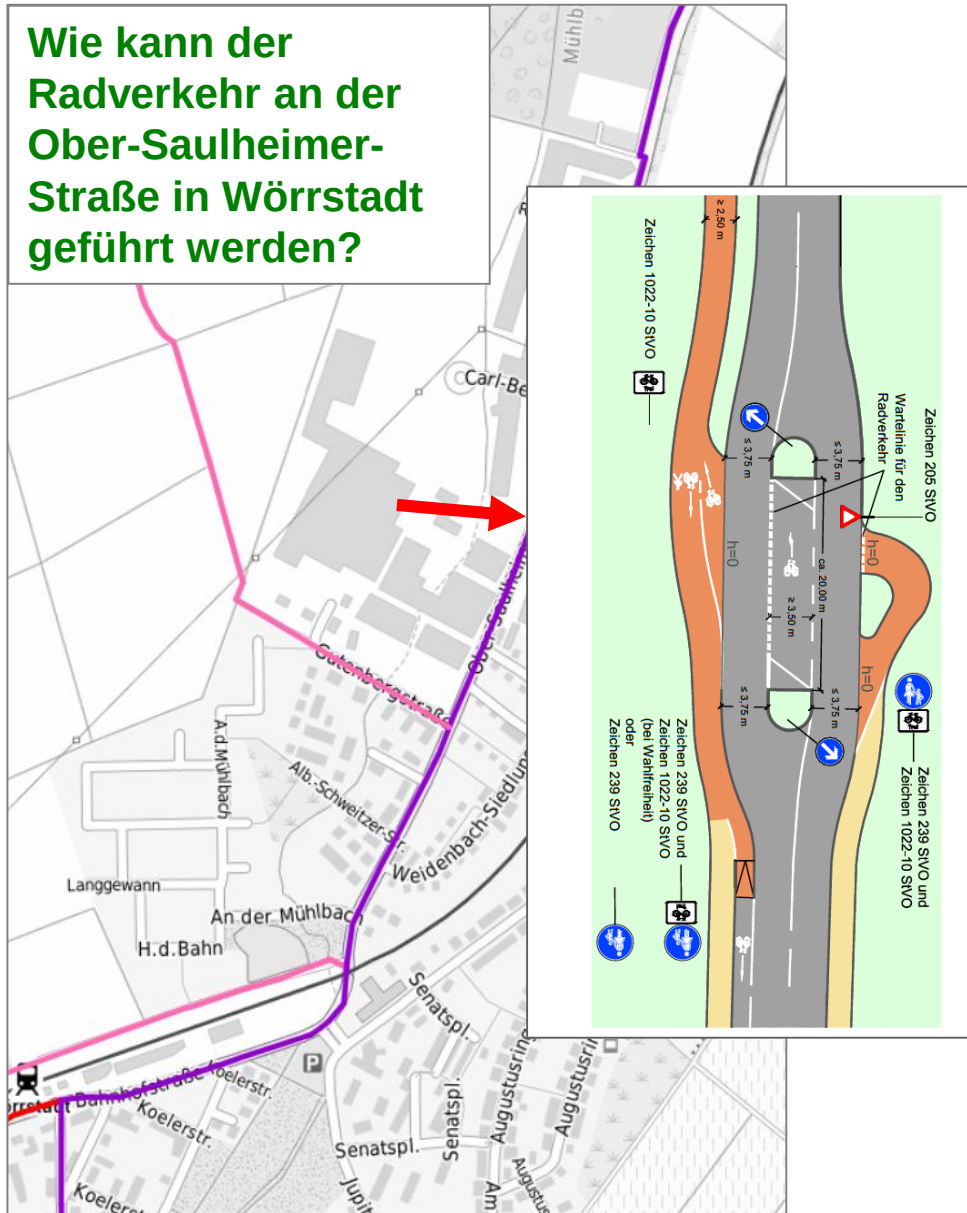
5.239 Kfz/Tag bei 50 km/h, Abschnitt innerorts

= Mischverkehr oder teilweise Separation

Querschnitt: Fahrbahn zwischen 6,50 und 7 m, Gehweg an der Westseite 2,50 m und an der Ostseite 2 m.

Maßnahmenvorschlag: Gehweg an der Westseite als Gehweg / Rad frei kennzeichnen und an der Ostseite für den Radverkehr in Richtung Saulheim einen Schutzstreifen markieren.

Wie kann der Radverkehr an der Ober-Saulheimer-Straße in Wörrstadt geführt werden?



Ab dem Getränkemarkt ist ein Ausbau des Gehweges (an der Westseite) erforderlich.

Für den Radverkehr in Richtung Saulheim (Führung auf Schutzstreifen) ist am Ortsausgang der Bau einer Mittelinsel zur Sicherung der Querung der Fahrbahn erforderlich.

Als kurzfristige Maßnahme sollte das Verkehrszeichen VZ 138-10 „Achtung Radfahrer queren“ aufgestellt werden!

Führung in Saulheim



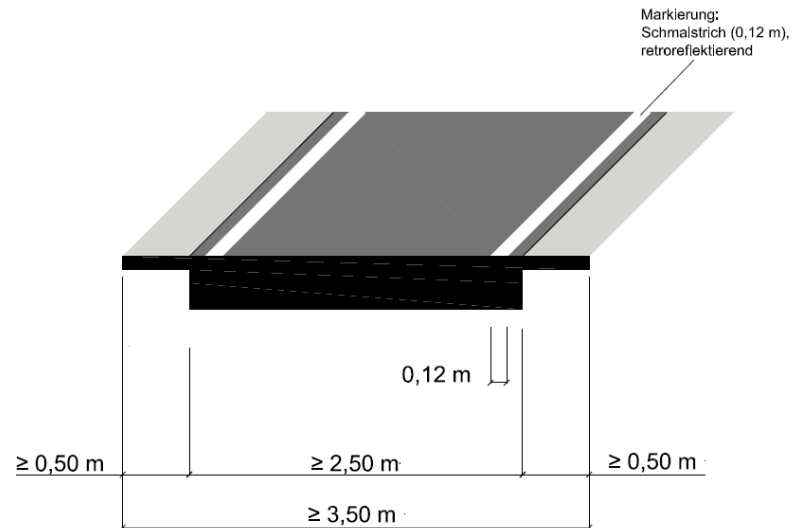
Vorschläge für Fahrradstraßen

- Nieder-Olm: zum Schulzentrum, Karl-Sieben-Straße
- **Wörrstadt: Friedrich-Ebert-Straße (oder Hermannstraße)**
- **Wörrstadt: Pariser Straße**
- **Saulheim: Ritter-Hundt-Straße (ab Heppmühlstraße) und „Am Westring“**
- Zornheim: Verbindung in Richtung Mommenheim (u.a. Obere Pfortenstraße, Untergasse, Weidenweg)

Randmarkierung

Grundsätzlich außerorts zur besseren Orientierung auch bei Dunkelheit
(für den Kfz-Verkehr selbstverständlich ...)

Musterlösung Selbständig geführte Radwege Randmarkierung Fahrradroute im ERA-Standard



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)

Anwendungsbereiche:

- außerorts auf Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen, wenn die Wege unbeleuchtet sind und im Alltagsverkehr auch bei Dunkelheit befahren werden

Hinweise:

- erhöht die Verkehrssicherheit insbesondere an Strecken und Abschnitten mit Gefälle und/oder Kurven sowie bei Blendgefahr
- kann in Verbindung mit markierten Fahrradpiktogrammen auch als zusätzliches Leitelement für beleuchtete Interkommunale Radschnellverbindungen dienen
- für eine gute Umweltverträglichkeit können lösemittelfreie Markierungsstoffe angewandt werden

Radverkehr auf Landwirtschaftlichen Wegen



Landwirtschaftliche Wege

LW-Verkehr und Radverkehr

- Wie kann man ein Miteinander regeln?
- Wer reinigt die Wege?



Foto: Achim Hübner

Beispiele für weitere Planungen

Maßnahmen im regionalen Netz

OG Partenheim

Maßnahme ist auch im Kreiskonzept
Mainz-Bingen enthalten!

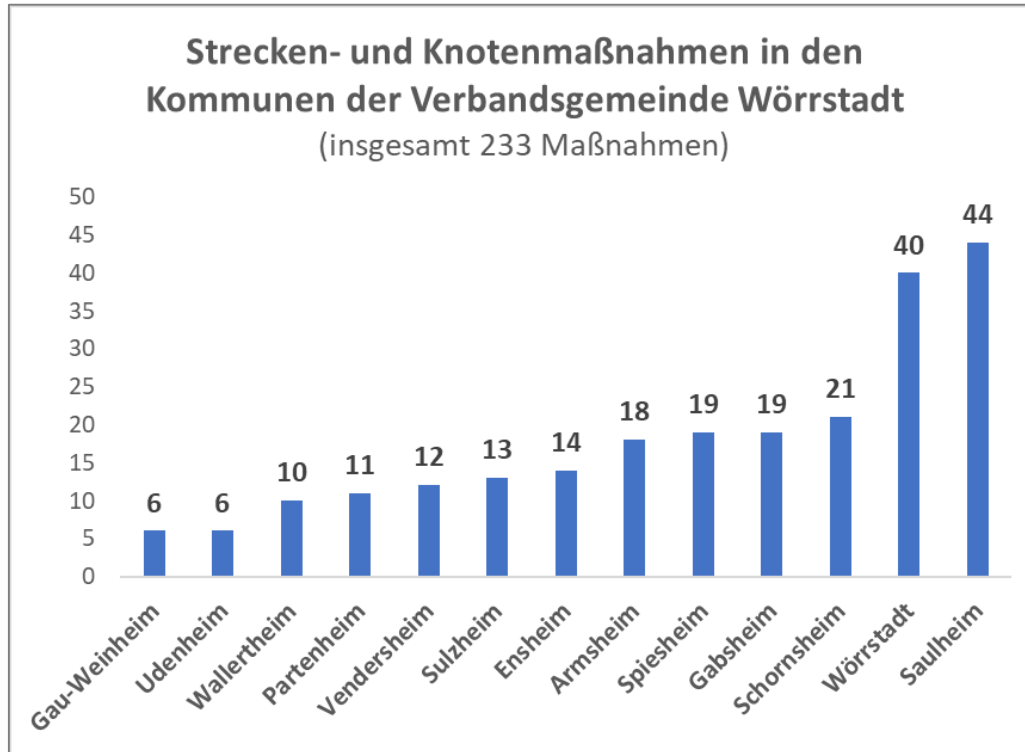


Radnetz für Alltag und Freizeit



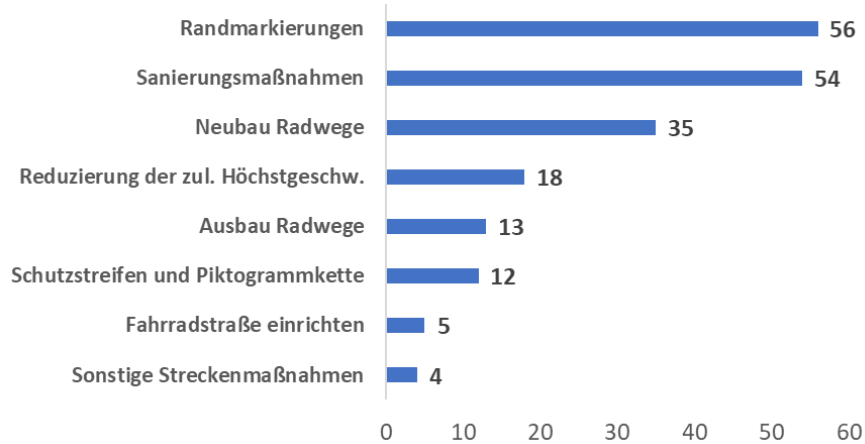
heim und
schildert.
Maßnahmen
-Touristik!

Übersicht über die Maßnahmen in der VG Wörrstadt

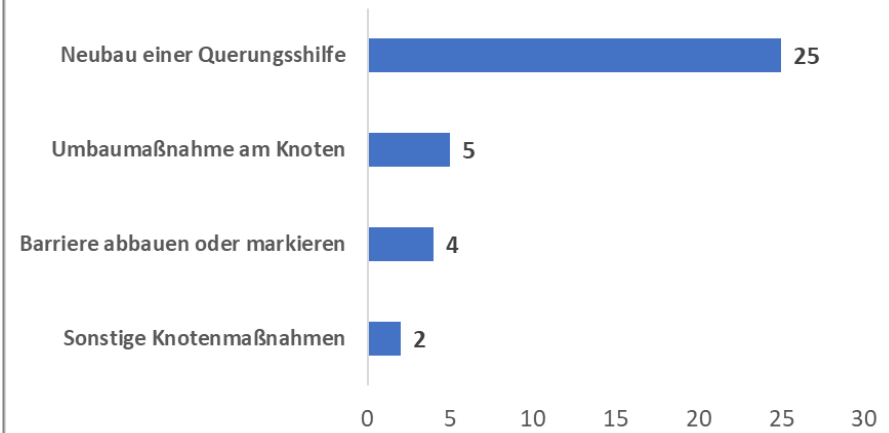


Übersicht über die Maßnahmen in der VG Wörrstadt

Streckenmaßnahmen in der VG Wörrstadt
(insgesamt 197)



Knotenmaßnahmen in der VG Wörrstadt
(insgesamt 36)



Förderprogramme

Förderung
durch den Bund

Förderung
durch das Land

Zentrale Beratung für Radwege-Förderung



© LBM

Um diesem wachsenden Bedarf Rechnung zu tragen, planen die Kommunen in Rheinland-Pfalz diverse Infrastrukturprojekte, die das Angebot für die Radfahrer optimieren und die Rahmenbedingungen für eine umweltfreundliche Mobilität verbessern sollen.

Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz hat eine zentrale Anlaufstelle eingerichtet, bei welcher sich Kommunen, die konkrete Radinfrastrukturprojekte planen oder umsetzen möchten, über die verschiedenen Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene informieren können.

Die Beratungsstelle ist erreichbar unter:

- [foerderberatung-radwege\(at\)lbm.rlp.de](mailto:foerderberatung-radwege(at)lbm.rlp.de)
- Telefon: 0261 / 30 43 96 1 (werktags von 9.00 bis 15.00 Uhr)

Maßnahmen in der Umsetzung

Maßnahme in der OG Sulzheim

Maßnahmen in der Umsetzung

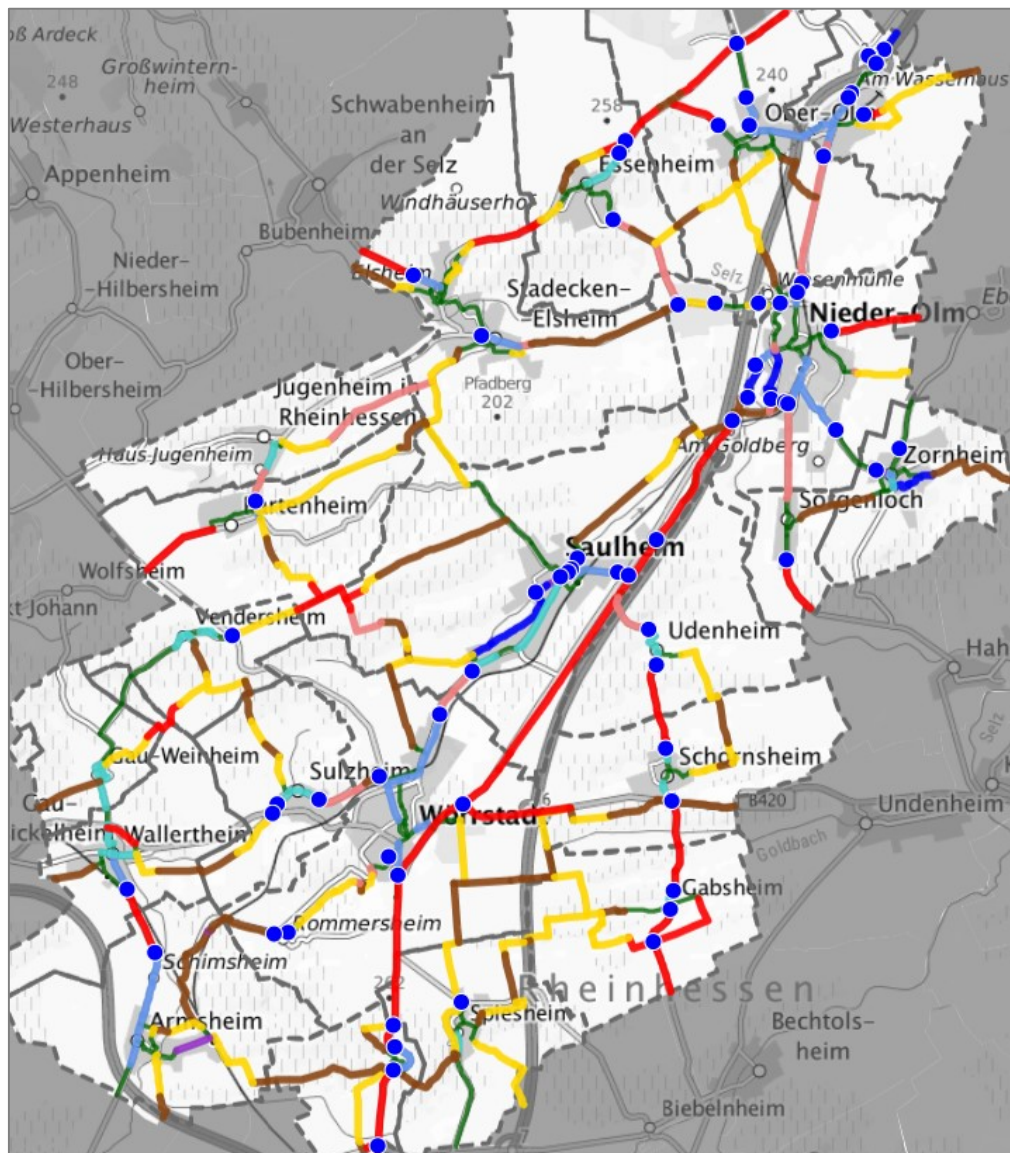


Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

www.viakoeln.de

celina.hoffmann@viakoeln.de
frank.reuter@viakoeln.de

Radverkehrskonzept für die Verbandsgemeinden Wörrstadt und Nieder-Olm



Online-Karte als Maßnahmenübersicht

Radverkehrskonzept VG Wörrstadt und Nieder-Olm - Maßnahmenkarte

von VIA



Maßnahmen

- Knotenpunktmaßnahme
- Keine Maßnahme an Knotenpunkt
- Keine Maßnahme an Knotenpunkt
- Neubau Radverkehrsanlage
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Oberflächensanierung
- Randstreifen markieren
- Fahrradstraße einrichten
- Schutzstreifen / Piktogrammreihe markieren
- Sonstige Maßnahmen
- offen
- Keine Maßnahme notwendig

Für eine ausführliche Anleitung zur Benutzung der Onlinekarte klicken Sie bitte auf [Anleitungsvideo](#)

[Link zur Online-Karte](#)