



**Ein Leitfaden für den Radverkehr
im Landkreis Kaiserslautern**

Impressum

**Herausgeber:**

Kreisverwaltung Kaiserslautern
Lauterstraße 8
67657 Kaiserslautern

Erstellt in Zusammenarbeit mit:

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Koblenz
Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern
EDC Information KG, Bad Hönningen
Hunsrückvelo, Roth bei Kastellaun
Velobüro Saar, Saarbrücken

Gestaltung:

Atelier Scheib, Kaiserslautern

Druck:

Kerker Druck GmbH, Kaiserslautern

Fotos:

Kreisverwaltung Kaiserslautern, Bernd Köppe
Titelbild: Bernd Köppe

Stand:

März 2013





Vorwort

Mehr Fahrrad in den (All)Tag



Wir sind ein fahrradfreundlicher Landkreis. Beim touristischen Radverkehr ist der Landkreis Kaiserslautern gut aufgestellt und bietet den Radfahrern eine breite Palette angemessen ausgeschilderter und gewarteter Themen- und Verbindungsrouten.

Eine von der Kreisverwaltung eingerichtete, spezielle Internetseite zum Thema Radverkehr stellt den Radlern zudem neben vielen Informationen auch ein Mängelmeldesystem zur Verfügung.

Das Fahrrad wird aber auch im Alltag verstärkt genutzt und gewinnt zunehmend an Bedeutung. Des-

halb wollen wir den Alltagsradverkehr stärken und die Stellung des Fahrrades als gleichberechtigtes Verkehrsmittel neben dem Auto und dem Öffentlichen Personennahverkehr verbessern.

Gerade für Alltagsradler ist es wichtig, schnell, direkt und auf sicheren, gut ausgebauten Wegen ans Ziel zu kommen. Aus diesem Grund hat die Kreisverwaltung Kaiserslautern – unter der Federführung von Dorothee Müller – einen „Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern“ erstellt, welcher hiermit der Öffentlichkeit sowie den zuständigen Straßenbaulastträgern vorgelegt wird.

Auf der Grundlage umfangreicher und detaillierter Streckenuntersuchungen stellt der Leitfaden konkrete Handlungsvorschläge vor, die es ermöglichen, ein durchgängiges, verkehrssicheres und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz für die Alltagsradfahrer aus- und aufzubauen, das den Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht wird. Im Blick haben wir dabei zunächst die Wege von und zu weiterführenden Schulen, zu Gewerbegebieten und Verwaltungssitzen sowie die Anbindungen zur Stadt Kaiserslautern.

Das Projekt ist ein erster Schritt, dem weitere folgen sollen, um das Radverkehrsnetz und die Fahrradinfrastruktur im Landkreis Kaiserslautern zu optimieren und den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern.

Sehr hilfreich und fruchtbar waren die Zusammenarbeit und der Erfahrungsaustausch mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, dem Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern sowie die qualifizierte Unterstützung durch Hunsrückvelo, EDC Information KG und Velobüro Saar.

Die bei der Erstellung des Leitfadens erfassten Daten ergänzen als wichtige Zusatzinformationen den Radroutenplaner des Landes Rheinland-Pfalz auf der Seite www.radwanderland.de.

Natürlich gehen wir mit gutem Beispiel voran und fördern die Fahrradnutzung durch unsere Mitarbeiter – dafür erhielt die Kreisverwaltung die Auszeichnung: „fahrradfreundlichster Arbeitgeber 2012 in Rheinland-Pfalz“. Diese Anerkennung bestärkt uns in unseren Zielen.

Radfahren hält fit, macht Spaß, schont die Umwelt und ist ein toller Ausgleich zum Berufsalltag. Wir können nur jeden dazu ermutigen, es doch einfach einmal selbst auszuprobieren und für den Weg zur Arbeit – oder einfach nur zum Brötchen holen – aufs Fahrrad umzusteigen. Und damit dies immer mehr Menschen auch wirklich – und vor allem nachhaltig – tun, genau deshalb haben wir diesen Leitfaden erstellt.

Paul Junker
Landrat

Dorothee Müller
Mobilitätsbeauftragte

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung	6
2.	Begriffsdefinitionen	7
2.1	Alltagsradverkehr	7
2.2	Quell- und Zielverkehr	7
2.3	Kriterien	7
2.4	Touristischer Radverkehr	7
3.	Der Landkreis Kaiserslautern	8
3.1	Räumliche Einordnung	8
3.2	Gliederung des Landkreises Kaiserlautern	8
3.3	Topografie – Einordnung in die unterschiedlichen Naturräume	9
4.	Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern	11
4.1	Idee des Leitfadens und Möglichkeit für ein regionales Routing im Landkreis Kaiserslautern	11
4.2	Ziele des Leitfadens	12
4.3	Verknüpfung mit dem ÖPNV	13
4.4	Grundlagenermittlungen	14
4.5	Geoinformationssystem	14
5.	Der Landkreis Kaiserslautern als Modellregion für ein regionales Radrouting	15
5.1	Veranlassung und Ausgangslage	15
5.2	Vorhaben und Ziele	15
6.	Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	16
7.	Kriterien der Datenerfassung	18
8.	Erfassung der Strecken des Radverkehrsnetzes vor Ort	19
8.1	Vorbereitung der Streckenüberprüfungen	19
8.2	Streckenüberprüfungen vor Ort	21
9.	Datenauswertung und -bereitstellung	22
9.1	Auswertungen der Daten	22
9.2	Datenbereitstellung an den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	23
10.	Das Radverkehrsnetz – Optimierung und Handlungsvorschläge	24
10.1	Einführung und generelle Handlungsvorschläge	24
10.2	Handlungsvorschläge für den Schülerradverkehr	27
10.3	Handlungsvorschläge für den sonstigen Alltagsradverkehr	28
10.4	Denkanstoß – Ausnahmeregelungen und Handlungsvorschläge für den Naturpark Pfälzerwald	29



10.5	Zustandskategorien der Handlungsvorschläge	30
10.6	Dringlichkeit der Umsetzung der Handlungsvorschläge	31
10.7	Nachprüfung der Umsetzung der Handlungsvorschläge	31
11.	Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Strecken des Radverkehrsnetzes	32
11.1	Handlungsvorschläge in der VG Bruchmühlbach-Miesau	32
11.2	Handlungsvorschläge in der VG Enkenbach-Alsenborn	48
11.3	Handlungsvorschläge in der VG Hochspeyer	88
11.4	Handlungsvorschläge in der VG Kaiserslautern-Süd	102
11.5	Handlungsvorschläge in der VG Landstuhl	146
11.6	Handlungsvorschläge in der VG Otterbach	188
11.7	Handlungsvorschläge in der VG Otterberg	228
11.8	Handlungsvorschläge in der VG Ramstein-Miesenbach	258
11.9	Handlungsvorschläge in der VG Weilerbach	282
12.	Fahrradabstellanlagen	294
12.1	Erfassung an den Verbandsgemeindeverwaltungen	294
12.2	Erfassung an den Bahnhöfen	295
13.	Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen	296
13.1	Einführung und generelle Handlungsvorschläge	296
13.2	Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge an den Verwaltungen	298
13.3	Handlungsvorschläge für die Abstellanlagen an den Verwaltungen	299
13.4	Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge an den Bahnhöfen	310
13.5	Handlungsvorschläge für die Abstellanlagen an den Bahnhöfen	312
14.	Projektbegleitende Tätigkeiten	340
14.1	Internetseite zum Thema Radverkehr	340
14.2	Mängelmeldesystem	341
14.3	Aktion „Mit dem Fahrrad ins Büro“	343
14.4	Pedelecs als Dienstfahräder	344
15.	Zusammenfassung und Ausblick	345
16.	Verzeichnisse und Quellen	347
16.1	Begriffserläuterungen	347
16.2	Quellenverzeichnis	349
16.3	Anlagenverzeichnis	350

1 Einführung

1. Einführung



In den vergangenen Jahren wurde das Radwegenetz mit den Schwerpunkten Tourismus und Freizeit im Landkreis Kaiserslautern gezielt ausgebaut und einige attraktive, qualifizierte touristische Themenrouten und Verbindungsstrecken wurden ausgewiesen.

Seit 2007 ist dafür eine Fachkraft im Fachbereich „Lokale Zukunftsentwicklung und Tourismus“ zuständig. Das Streckennetz basiert auf dem Großräumigen Radwegenetz (GRW) des Landes Rheinland-Pfalz und umfasst derzeit

knapp 250 km, die nach den Hinweisen zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz (HBR) geprüft, qualifiziert und beschildert sind. Es bietet abwechslungsreiche Strecken für die unterschiedlichsten Ansprüche und ist zudem sehr gut an alle Nachbarlandkreise sowie die Stadt Kaiserslautern angebunden.

Alle im Streckennetz ausgewiesenen Themenrouten sind mit einer ausführlichen Beschreibung sowie ihrem Routenlogo in das Radwege-Informationssystem (RADIS) des Landes Rheinland-Pfalz eingestellt und stehen dem Radler im Radroutenplaner unter www.radwanderland.de zur Verfügung.

Ein besonderes radtouristisches Angebot im Landkreis Kaiserslautern ist der Mountainbikepark Pfälzerwald. Der Park umfasst mehr als 300 km Wegstrecke unterschiedlichster Schwierigkeitsgrade, die variabel kombiniert werden können.

Darüber hinaus stehen den Radfahrern verschiedene Mountainbike Singletrails, Technikparcours und Cross-Country-Rennstrecken zur Verfügung. Im Bereich des touristischen Radverkehrs ist der Landkreis Kaiserslautern daher sehr gut aufgestellt.

Die Anforderungen des Alltagsradfahrers an das Radwegenetz und die im Alltag aufgesuchten Ziele werden mit dem bestehenden, vorwiegend touristisch geprägten Radverkehrsnetz nicht vollständig abgedeckt. Aus diesem Grund ist die weitere Zielsetzung der Kreisverwaltung, das Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr zu optimieren. Es soll ein bedarfsgerechtes, verkehrssicheres und flächendeckendes Radverkehrsnetz, das langfristig alle erforderlichen Quellen und Ziele erfasst, sowie ein erweitertes Angebot für die Alltagsradler geschaffen werden. Diese Zielsetzung entspricht auch dem neuen Nationalen Radverkehrsplan 2020¹, der sich nicht nur an den Bund und die Länder, sondern auch an die Kommunen richtet und sich deutlich für die Förderung des Radverkehrs im ländlichen Raum ausspricht.

Der Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den Möglichkeiten einer kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Um dem Bedarf an guten und verkehrssicheren Radverkehrsanlagen und einer fahrradfreundlichen Infrastruktur für den Alltagsverkehr entsprechen zu können, hat die Kreisverwaltung Kaiserslautern im Frühjahr 2011 das Projekt „Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern“ auf den Weg gebracht.

Für die Erarbeitung dieses Projektes ist die Mobilitätsbeauftragte der Kreisverwaltung Kaiserslautern, Frau Dorothee Müller, verantwortlich. Zur erforderlichen technischen Ausstattung zählen unter anderem die Einrichtung des Geoinformationssystems (GIS), digitale Kartengrundlagen sowie ein GPS-Gerät für die mobile Erfassung von Fachinformationen mit dem Fahrrad. Die Innovation, Konzeption und die Motivation der Beteiligten vor Ort haben den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz veranlasst, das Projekt fachlich und finanziell zu unterstützen.

¹ BMVBS (Hrsg.): „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“, September 2012



2 Begriffsdefinitionen

2.1 Alltagsradverkehr

Der Begriff Alltagsradverkehr wird in diesem Bericht für alle Radfahrten verwendet, die im täglichen Verkehr zurückgelegt werden. Dazu zählen unter anderem das Aufsuchen der Ortsmitten mit den Verwaltungssitzen und diversen Einkaufsmöglichkeiten, der Arbeitsstätten (ausgewählte Gewerbegebiete) und der weiterführenden Schulen.

Bei der Erarbeitung des Leitfadens wird zwischen den drei folgenden Nutzergruppen und ihren jeweiligen Bedürfnissen und Anforderungen unterschieden:

- Schüler der weiterführenden Schulen im Landkreis Kaiserslautern,
- Arbeitnehmer, die in den ausgewählten Gewerbegebieten arbeiten und
- sonstige Alltagsradler.

2.2 Quell- und Zielverkehr

In dem Bericht wird von Quellen und Zielen des Radverkehrs gesprochen. Als Quellen wurden die Ortsmitten festgelegt, von denen die Radfahrer zu ihren jeweiligen Zielen fahren. Dies ist bei der noch überschaubaren Größe der Ortsgemeinden im Landkreis Kaiserslautern eine plausible Festlegung, da die Ortsmitten in der Regel aus allen Richtungen gut erreichbar sind.

Bei den Zielen der Verkehrsströme wurde entsprechend der drei definierten Nutzergruppen zwischen den folgenden Zielen unterschieden:

- Rathäuser in Orten mit Verwaltungssitzen oder Bürger- und Gemeindehäuser in kleineren Gemeinden,
- weiterführende Schulen,
- ausgewählte Gewerbegebiete und
- den Anbindungen der Stadt Kaiserslautern.

2.3 Kriterien

Zur Bestandsaufnahme und Bewertung der Ist-Situation wurde in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und dem regionalen Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern eine Liste von Eigenschaften erstellt, die bei der Datenerfassung abgeprüft wurde. Diese Eigenschaften werden im weiteren Bericht als Kriterien bezeichnet und unter Punkt 7 „Kriterien der Datenerfassung“ erläutert.

2.4 Touristischer Radverkehr

Unter den Begriff touristischer Radverkehr fallen in diesem Bericht alle Radfahrten, die im Zuge des Freizeitradverkehrs auf den beschilderten Themen- und Verbindungsrouten des Radverkehrsnetzes im Landkreis Kaiserslautern oder auf sonstigen Wegen zurückgelegt werden.

3 Der Landkreis Kaiserslautern

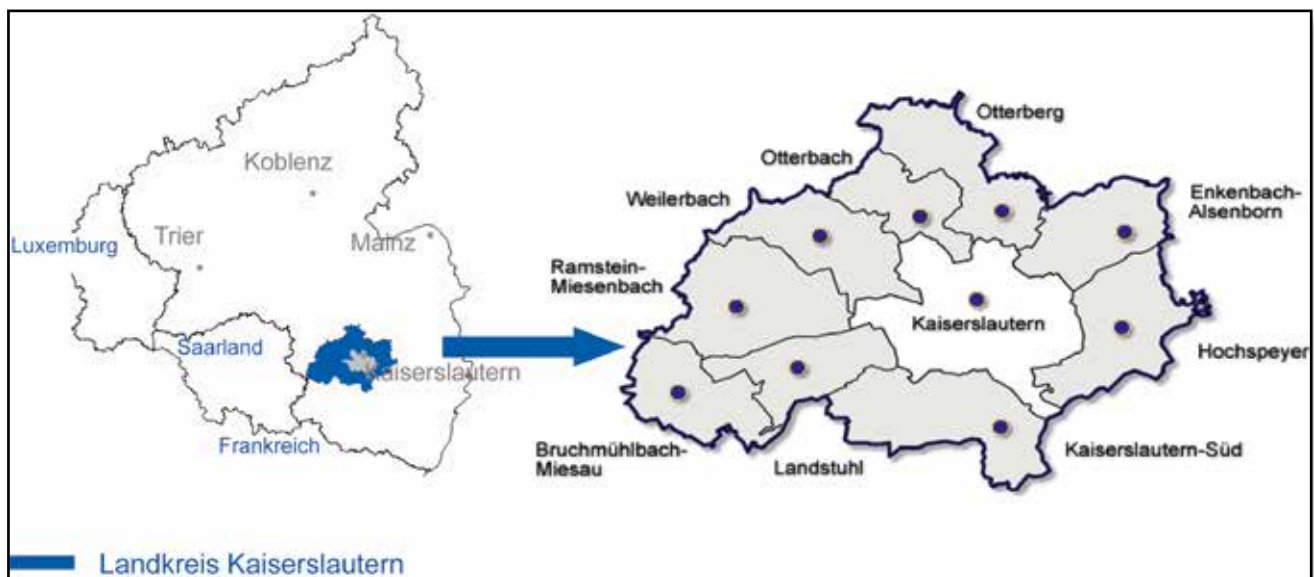
3.1 Räumliche Einordnung

Der Landkreis Kaiserslautern liegt im Südwesten von Rheinland-Pfalz, in der Mitte der Westpfalz und ist größtenteils als ländlicher Raum eingestuft. Von der Grenze zum Saarland im Westen bis zum Donnersbergbereich im Osten erstreckt sich der Landkreis auf einer Breite von 43 Kilometern. Im Norden grenzt er an den Nachbarlandkreis Kusel und verläuft auf einer Länge von 32 Kilometern bis zu der Grenze zur Südwestpfalz im Süden.

Das Oberzentrum der Region, die kreisfreie Stadt Kaiserslautern, liegt etwa in der Mitte des Landkreises und wird fast vollständig von ihm umschlossen.

Übersichtskarte Rheinland-Pfalz

Übersichtskarte Landkreis Kaiserslautern mit der Stadt Kaiserslautern



Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf Kartenmaterial des LBM Rheinland-Pfalz und dem Archiv der Kreisverwaltung Kaiserslautern

3.2 Gliederung des Landkreises Kaiserslautern

Der Landkreis Kaiserslautern besteht aus 50 Ortsgemeinden und den neun Verbandsgemeinden Bruchmühlbach-Miesau, Enkenbach-Alsenborn, Hochspeyer, Kaiserslautern-Süd, Landstuhl, Otterbach, Otterberg, Ramstein-Miesenbach und Weilerbach. Die aufgeführten Städte und Gemeinden sind gleichzeitig auch Sitz der zuständigen Verbandsgemeindeverwaltung.

Die neun Rathäuser der Verbandsgemeinden sowie die Bürger- und Gemeindehäuser der einzelnen Ortsgemeinden stellen bei der Erstellung des Leitfadens für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern wichtige Quellen und Ziele im Alltagsradverkehrsnetz dar.

Im Zuge der Streckenüberprüfungen vor Ort, die den wichtigsten Teil der Grundlagenermittlungen darstellen, wurden die Radwegeverbindungen zwischen

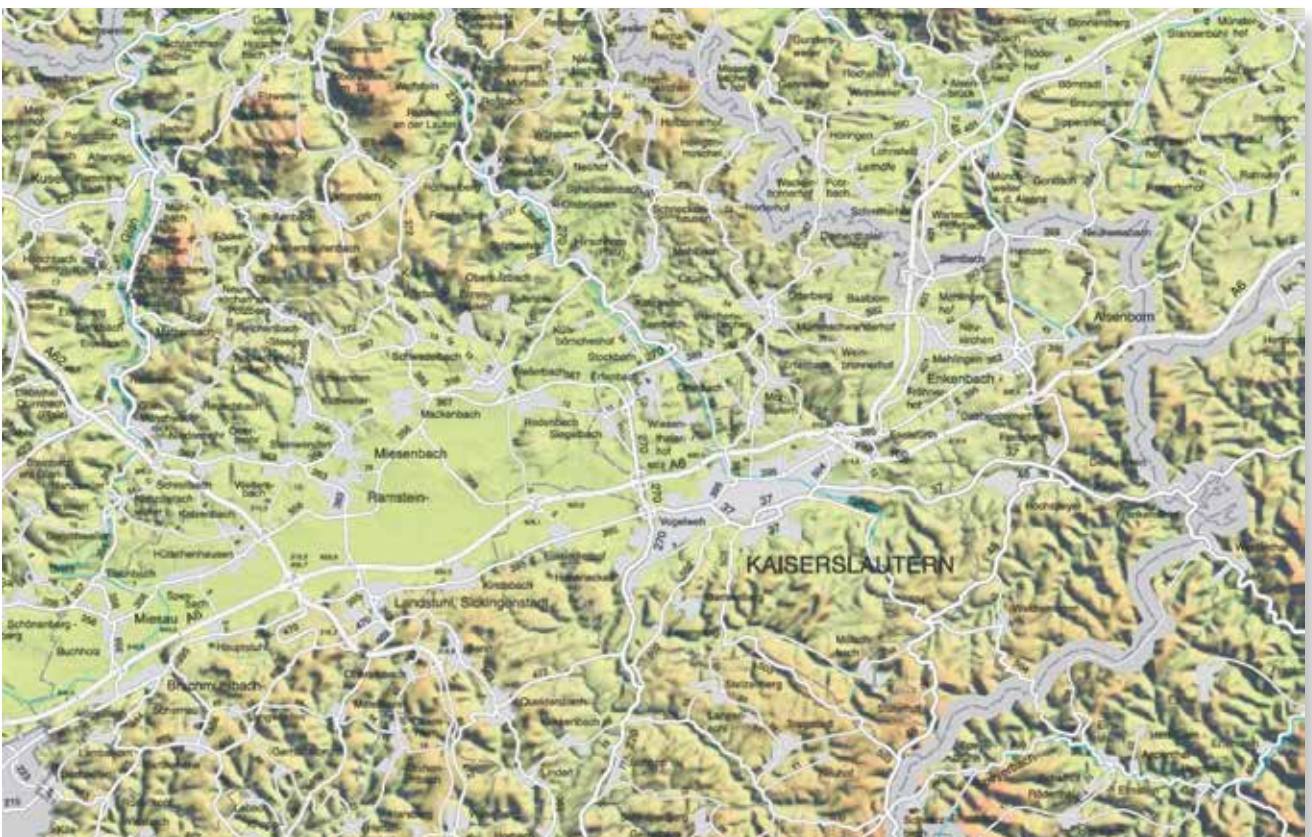


- den Ortsmitten² der einzelnen Ortsgemeinden und dem Sitz der zuständigen Verbandsgemeindeverwaltung,
- den Ortsmitten der einzelnen Ortsgemeinden einer Verbandsgemeinde untereinander sowie in die Nachbargemeinden,
- den Ortsmitten der einzelnen Ortsgemeinden zu den weiterführenden Schulen und den ausgewählten Gewerbegebieten,
- die Anbindung der Bahnhöfe sowie
- die Schnittstellen zur Stadt Kaiserslautern

untersucht.

Die beiden Verbandsgemeinden Otterbach und Otterberg, die 2014 im Zuge der rheinland-pfälzischen Kommunal- und Verwaltungsreform zur Verbandsgemeinde Otterbach-Otterberg fusionieren, wurden bei den Streckenüberprüfungen vor Ort noch getrennt voneinander betrachtet.

3.3 Topographie - Einordnung in die unterschiedlichen Naturräume



Quelle: LBM Rheinland-Pfalz

Der Landkreis Kaiserslautern ist topografisch sehr vielfältig und durch die unterschiedlichen Naturräume des Nordpfälzer Berglandes, der Westricher Moorniederung, des Pfälzerwalds und der Sickinger Höhe geprägt. Im nördlichen Teil des Landkreis Kaiserslautern beginnt das Nordpfälzer Bergland. Die charakteristischen Hügel und Täler dieses Landschaftstyps dominieren auch das Erscheinungsbild der Verbandsgemeinden Otterbach, Otterberg und Enkenbach-Alsenborn.

²Ortsmitten: als Ortsmitten wurden die Rathäuser bzw. Bürger- oder Gemeindehäuser der einzelnen Ortsgemeinden definiert

3 Der Landkreis Kaiserslautern

Im Nordpfälzer Bergland eignen sich besonders die Täler für den Alltagsradverkehr. Bei den Anstiegen auf die Höhenzüge sind oft viele Höhenmeter zu überwinden, weshalb sie für den Radverkehr nicht immer gut geeignet sind.

Die Westricher Moorniederung mit ihren birkengesäumten Wegen und den sanften Übergängen von Wald, Moor, Wiesen und Feldern erstreckt sich einmal von West nach Ost durch die Verbandsgemeinden Bruchmühlbach-Miesau, Landstuhl, Ramstein-Miesenbach und Weilerbach. Die mit Gräben durchzogene Ebene lässt den ursprünglichen Charakter der Moorlandschaft erkennen.

Dieser Teil des Landkreises ist aufgrund seines relativ flachen Verlaufes sehr gut für den Radverkehr geeignet.

Der südliche Teil des Landkreis Kaiserslautern mit den Verbandsgemeinden Kaiserslautern-Süd und Hochspeyer ist durch das Biosphärenreservat Naturpark Pfälzerwald, dem größten zusammenhängenden Waldgebiet Deutschlands, gekennzeichnet.

Zu der Hochfläche der Sickinger Höhe, die sich in Richtung Südwesten bis kurz vor Zweibrücken ausdehnt, sind einzelne Orte der Verbandsgemeinden Bruchmühlbach-Miesau, Landstuhl und Kaiserslautern-Süd zuzuordnen.

Aufgrund der zum Teil großen Höhenunterschiede zwischen den einzelnen Ortsgemeinden im Pfälzer Bergland, dem Pfälzerwald und auf der Sickinger Höhe waren diese Regionen des Landkreises bisher nur bedingt für den Alltagsradverkehr geeignet.

Eine Chance zur Erhöhung der Fahrradnutzung im Alltag in diesen Regionen bieten vor allem Pedelecs³. Durch die elektronische Unterstützung des Pedelecs, das verkehrsrechtlich als Fahrrad zählt, können Steigungen leicht bewältigt werden. Das Pedelec, dessen Absatzzahlen nach wie vor von Jahr zu Jahr zunehmen⁴, erfordert es, das Radverkehrsnetz auch auf topografisch bewegte Gebiete auszudehnen und die Netzdichte, entsprechend der unter Punkt 7 erläuterten Kriterien zu erhöhen.

³Pedelec = Pedal Electric Cycle. Das Pedelec ist ein Elektrofahrrad, das den Radfahrer durch die Leistung des Elektromotors beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/Stunde vor allem bei Steigungen und bei Gegenwind unterstützt.

⁴BMVBS (Hrsg.): „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“, September 2012



4 Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern

4.1 Idee des Leitfadens und Möglichkeit für ein regionales Routing im Landkreis Kaiserslautern

Mit der Erstellung dieses Leitfadens für den Radverkehr wird der Alltagsradverkehr im Landkreis Kaiserslautern gezielt überprüft. Es wird untersucht, wie das Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr, als ein wichtiger Baustein der zukünftigen Mobilität und der Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs, gezielt optimiert werden kann. Der Leitfaden soll aufzeigen, wie ein durchgängiges, flächendeckendes und verkehrssicheres Alltagsradverkehrsnetz entstehen kann, das langfristig alle erforderlichen Quellen und Ziele des Alltagsradverkehrs erfasst. Darüber hinaus werden die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen sowie den Verwaltungssitzen im Landkreis betrachtet. Aus dem Leitfaden können so konkrete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen abgeleitet werden.

Der Leitfaden setzt sich aus verschiedenen Projektbausteinen und deren jeweiligen Unterpunkten zusammen, die nacheinander abgearbeitet werden. Den Hauptbestandteil stellen die Grundlagenermittlungen mit den Streckenüberprüfungen vor Ort und deren Auswertung dar. Die Methodik für diesen Teil wird unter Punkt 8 „Erfassung der Strecken des Radverkehrsnetzes vor Ort“ ausführlich erläutert.

In Ergänzung zu den Grundlagenermittlungen werden flankierende Maßnahmen im Bereich Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt. Dazu wird unter anderem eine eigene Internetseite eingerichtet, auf der die Bürgerinnen und Bürger konkret über das Thema Radverkehr informiert werden. Über ein Onlinemeldesystem können Aussagen zur Zufriedenheit mit dem Radwegenetz sowie der Radwegeinfrastruktur getroffen werden und auf Mängel und Probleme hingewiesen werden. Des Weiteren bestehen Verlinkungen auf die Internetseite des Landes Rheinland-Pfalz www.radwanderland.de mit dem integrierten Radroutenplaner sowie weitere Internetseiten, die verschiedene Informationen zum Thema Radverkehr enthalten.

Darüber hinaus soll ein Bürgerinformationssystem als Auskunftssystem eingerichtet werden, das es den Radfahrern ermöglicht, sich über das Radwegenetz und die Fahrradinfrastruktur im Landkreis Kaiserslautern zu informieren.

Von Seiten des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz, mit dem die Kreisverwaltung Kaiserslautern bei der Projekterstellung eng zusammenarbeitet, ist angedacht, die Potentiale für ein Alltagsrouting im Landkreis Kaiserslautern zu prüfen. Durch die erhobenen und qualifizierten Fachdaten ergibt sich eine außerordentliche Datendichte für das Radverkehrsnetz im Landkreis Kaiserslautern. Dies ermöglicht es dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, den Radroutenplaner des Landes Rheinland-Pfalz zu erweitern und erstmals ein lokales Alltagsrouting in Rheinland-Pfalz anzubieten. Voraussetzung dafür ist allerdings eine adäquate Beteiligung der kreisfreien Stadt Kaiserslautern, die in der Mitte des Landkreises liegt und fast vollständig von ihm umschlossen wird.

4 Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern

4.2 Ziele des Leitfadens

Der Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern hat zum Ziel

- konkrete Maßnahmen- und Handlungsvorschläge aufzuzeigen, die es ermöglichen, ein durchgängiges, verkehrssicheres und qualitativ hochwertiges Radverkehrsnetz aufzubauen, das den jeweiligen Bedürfnissen der unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht wird,
- den Radverkehr als Teil des umweltfreundlichen Verkehrs und das Fahrrad als alternatives Fortbewegungsmittel z. B. als Zubringer zum Bahnhof verstärkt in den Fokus zu stellen und
- den Radverkehrsanteil in Bezug auf den nichtmotorisierten Individualverkehr bei der Verkehrsmittelwahl im Landkreis Kaiserslautern langfristig zu steigern.





4.3 Verknüpfung mit dem ÖPNV

Die Möglichkeiten einer kombinierten Nutzung des Fahrrades mit anderen Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere mit der (S-)Bahn, werden bei der Erstellung des Leitfadens ebenfalls berücksichtigt. Da immer mehr Menschen verschiedene Verkehrsmittel für eine Wegstrecke nutzen (z. B. mit dem Fahrrad zum Bahnhof radeln und anschließend mit dem Zug weiterfahren), aber auch verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege oder an verschiedenen Tagen in der Woche nutzen, wird auch die Nutzung des Fahrrades im Alltag verstärkt. Aufgrund dieser Tatsache ist die Verknüpfung des Radverkehrsnetzes mit den Bahnhöfen und Bushaltestellen der Verkehrsbetriebe von großer Bedeutung.

Im ländlichen Raum und in topographisch bewegten Gebieten, wie dem Landkreis Kaiserslautern, trägt zudem auch die positive Entwicklung und steigende Nutzung von Pedelecs⁵ dazu bei, dass das Fahrrad vor allem auch auf kurzen Strecken vermehrt genutzt wird und sich dadurch sehr gut als Zubringer zu den Haltepunkten des ÖPNV eignet.

Die Kombination des Fahrrades mit anderen Verkehrsmitteln wie z. B. der (S-)Bahn erweitert die Reichweite des Fahrrades und Netzlücken im Radverkehrsnetz können überbrückt werden. Andererseits kann das Fahrrad aber auch dazu beitragen, den ÖPNV in der Erschließung der Fläche zu stärken⁶ und die Anbindung von Gemeinden an das ÖPNV Netz zu verbessern, die über keine regelmäßige Anbindung verfügen.

Im Rahmen der Streckenüberprüfungen vor Ort werden die Anbindungen der Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Kaiserslautern an das Radverkehrsnetz sowie deren Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen überprüft. Dadurch können bedeutende Verknüpfungspunkte zwischen der Fahrrad- und ÖPNV Nutzung herausgestellt und konkrete Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

Eine Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV ist grundsätzlich möglich, allerdings nur, wenn ausreichend Platz für die Räder zur Verfügung steht⁷. Bei der Mitnahme von Fahrrädern in Bussen kann dies zu einem Problem werden. Es ist in der Regel nicht möglich, dass eine Gruppe von Radfahrern, was im Bereich des touristischen Radverkehrs häufiger vorkommt, ihre Räder gemeinsam in einem Bus transportiert. Im Alltagsradverkehr dagegen wird die Fahrradmitnahme im Bus eher die Ausnahme sein.

Die Fahrradmitnahme in der (S-)Bahn ist aufgrund der Ausstattung der Züge mit Mehrzweckabteilen wochentags in der Regel kein Problem⁸.

Bei der Fahrradmitnahme ist zwischen einer kostenlosen Fahrradmitnahme werktags nach 09.00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen und einer kostenpflichtigen Fahrradmitnahme werktags vor 09.00 Uhr zu differenzieren. Die Mitnahme von Fahrrädern ist allerdings nur möglich, wenn ausreichend Platz zur Verfügung steht⁹.

⁵BMVBS (Hrsg.): „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“, September 2012

⁶BMVBS (Hrsg.): „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“, September 2012

⁷VRN: Fahrradmitnahme, <http://www.vrn.de/vrn/service/erweiterte-mobilitaet/fahrradmitnahme/index.html>

⁸DB Vertrieb GmbH: Fahrradmitnahme im Zug,

http://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/mitnahme/bahn_und_bike_rhldpfalz.shtml

⁹VRN: Fahrradmitnahme, <http://www.vrn.de/vrn/service/erweiterte-mobilitaet/fahrradmitnahme/index.html>

4 Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern

4.4 Grundlagenermittlung

Im Zuge der Erarbeitung des Leitfadens für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern wurde als erstes eine Grundlagenermittlung durchgeführt. Dazu zählen unter anderem die Festlegung der wichtigsten Quellen (Start- bzw. Ausgangspunkte) und Ziele des Alltagsradverkehrs sowie die daraus resultierende Festlegung der unterschiedlichen Nutzergruppen (Schüler, Arbeitnehmer und sonstige Alltagsradler) mit ihren spezifischen Anforderungen und Bedürfnissen.

Den wichtigsten und aufwändigsten Teil der Grundlagenermittlungen stellten die Streckenüberprüfungen mit dem Fahrrad vor Ort dar. Hier werden die vorher festgelegten Strecken für den Quell- und Zielverkehr mittels GPS aufgezeichnet und auf ihre Eignung für die jeweilige Nutzergruppe untersucht. Falls erforderlich, wurden Verbesserungsvorschläge sowie erforderliche (Bau-)Maßnahmen aufgezeigt.

Ein weiterer Bestandteil der Grundlagenermittlungen war die Bestandsanalyse der Fahrradinfrastruktur. Dabei wurden die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Verwaltungssitzen, Fahrradwerkstätten oder Fahrradverleihstationen, aber auch Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln untersucht.

Die Grundlagenermittlungen dienen dazu, den Ist-Zustand und die aktuelle Qualität des Radverkehrsnetzes sowie der Radinfrastruktur im Landkreis Kaiserslautern widerzuspiegeln sowie vorhandene Mängel und Probleme im Radverkehrsnetz aufzeigen. Daraus lassen sich konkrete Handlungsansätze ableiten, die in Kapitel 11 dargestellt werden.

4.5 Geoinformationssystem

Alle bei der Grundlagenermittlung generierten Informationen wie zum Beispiel die Eignung einer Radstrecke für eine bestimmte Nutzergruppe, die Notwendigkeit einer erforderlichen (Bau-)Maßnahme oder auch die Anzahl und Art der bei der Bestandsanalyse erfassten Abstellanlagen wurden in das Geoinformationssystem der Kreisverwaltung Kaiserslautern eingestellt.

In Ergänzung dazu wurden bereits alle Themenrouten und Verbindungsstrecken des touristischen Radwegenetzes des Landkreises Kaiserslautern in das Geoinformationssystem eingepflegt.

Das Geoinformationssystem ermöglicht dadurch nicht nur eine gute Übersicht über das Touristische- oder das Alltagsradverkehrsnetz sondern bietet auch einen sehr guten Überblick über das gesamte Radverkehrsnetz im Landkreis Kaiserslautern.

Entscheidend ist, dass das Geoinformationssystem es ermöglicht, für jede Strecke zwischen einem bestimmten Quell- und Zielpunkt eine genaue Aussage zu treffen, für welche Nutzergruppe (Schüler, Arbeitnehmer oder aber auch Freizeitradler) die Strecke geeignet ist. Dadurch ist nicht nur eine Differenzierung zwischen dem Touristischen- und dem Alltagsradverkehrsnetz sondern darüber hinaus sogar noch zwischen den definierten Nutzergruppen möglich.

Ebenso werden auch Netzlücken im Radverkehrsnetz klar ersichtlich.



5 Der Landkreis Kaiserslautern als Modellregion für ein regionales Radrouting

5.1 Veranlassung und Ausgangslage

Durch das Land Rheinland-Pfalz wird seit Jahren konsequent der Ausbau einer qualitativ hochwertigen Radwegeinfrastruktur gefördert und realisiert. Neben dem Großräumigen Radwegenetz (GRW) als Grundlage für eine radtouristische Vermarktung im Bereich Radwandern werden in Abstimmung mit den zuständigen Stellen die Vorhaben zur Verdichtung des GRW durch die Schaffung und Qualifizierung nachgeordneter lokaler Netze intensiviert. Interessen von lokalen Nutzergruppen (Alltagsradverkehr) einhergehend mit den Themen Klimaschutz, Gesundheitsförderung, Elektromobilität und die aktive Vernetzung mit dem Personennahverkehr finden eine besondere Berücksichtigung.

Mit dem aktuellen Pilotprojekt im Landkreis Kaiserslautern werden neben den dargestellten Aspekten auch die Rahmenbedingungen für eine landesweite Umsetzung erprobt, formalisiert und beschrieben. Dabei werden insbesondere die erhobenen Daten in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen in die Landesdatenbank übernommen. Vorrangiges Ziel war und ist dabei die Optimierung der Grundlagen für ein „Haus-zu-Haus-Routing“ im Themenkomplex Radwandern und zukünftig dem Alltagsradverkehr. Durch die gesteigerte Marktpräsenz der Radroutenplaner und der zunehmenden Einbindung von digitalen Medien in die Planung alltäglicher Abläufe erwachsen aber in der Folge nutzerseitig erhöhte Anforderungen an die funktionalen Möglichkeiten zur Gestaltung von Routingvorhaben. Spezifische Nutzergruppen fordern dabei nicht nur eine prinzipielle thematische Berücksichtigung im funktionalen Angebot bzw. in der Menüführung, sondern erwarten auch einen umfassend qualifizierten Datenbestand, der eine fachgerechte Beantwortung charakteristischer Anfragen ermöglicht. Nicht nur bei der Vorstellung der zukünftigen Inhalte des neuen nationalen Radverkehrsplans 2020, sondern auch auf europäischer Ebene lassen sich in den jeweiligen Fachportalen bereits vermehrt Reaktionen auf diese Forderungen feststellen. Insofern bietet dieses Pilotprojekt ideale Rahmenbedingungen zum Aufbau einer lokalen Dateninfrastruktur, die unter den Gesichtspunkten einer landesweiten Übertragung durch die Projektpartner unterstützend begleitet wird.

5.2 Vorhaben und Ziele

Unter Berücksichtigung der geschilderten Ausgangslage wurden im Rahmen einer Initialveranstaltung die jeweiligen Vorhaben und Ziele besprochen.

Dabei steht der Aufbau einer auf den Landkreis Kaiserslautern begrenzten optimierten Datengrundlage als Voraussetzung für eine funktionale Erweiterung des Radroutenplaners Rheinland-Pfalz mit dem Themenschwerpunkt Alltagsradverkehr und der Möglichkeit für ein spezifisches, hier noch nicht näher definiertes Routingangebot im Vordergrund. Als weiterer Themenschwerpunkt wurde die Möglichkeit zum Aufbau eines Schülerradwegenetzes formuliert.

6 Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

6. Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz wurden die methodischen Grundlagen und die Kriterien zur Datenerfassung abgestimmt, um eine optimale Qualifizierung der erhobenen Daten für das Radwege-Informationssystem (RADIS) und dem Radroutenplaner zu gewährleisten. Dabei spielten auch die Optimierung der Arbeitsleistungen sowie die Nutzung von Synergien eine entscheidende Rolle. Der Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz unterstützt den Landkreis Kaiserslautern sowohl beratend als auch finanziell, durch die Bereitstellung der Dienstleistungen des Velobüros Saar.

Durch die intensiven und qualifizierten Überprüfungen sowie die Optimierung der Streckenführung zwischen den Quellen und Zielen des Alltagsradverkehrs im Landkreis Kaiserslautern erhält der Landesbetrieb Mobilität wichtige Daten und Informationen in Bezug auf das Radwegenetz im Kreis Kaiserslautern. Diese von der Kreisverwaltung Kaiserslautern erhobenen Daten werden dem Landesbetrieb Mobilität für die weitere Verwendung auf Landes- sowie auf Landkreisebene zur Verfügung gestellt.

Mit Blick auf die Daten und dem entstehenden Mehrwert kann zwischen positiven Effekten für den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz und dem regionalen Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern differenziert werden.

Für den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz ergeben sich folgende Nutzen:

- Netzqualifizierung, den Radfahrern kann eine durchgängige und verkehrssichere Infrastruktur angeboten werden
- weitere Qualifizierung der Geofachdaten in Bezug auf
 - die Art der Führung,
 - die Art und Qualität von Belag,
 - die Angabe des exakten geometrischen Verlaufs des Radweges,
 - den Verlauf des Straßenbegleitenden Radweges rechts oder links neben der Straße,
 - die Querungssituation,
 - eine aktuelle Qualitätsrückmeldung hinsichtlich des Zustandes der Radwegeinfrastruktur (Oberfläche, Knotenpunkte, Sondersituationen wie z. B. Bordsteinabsenkungen),
 - „Sondereigenschaften“ wie zum Beispiel Beleuchtung,
 - eine qualifizierte Rückmeldung hinsichtlich der vorgeschlagenen Strecken für die verschiedenen Nutzergruppen im Radroutenplaner, die zu einer Attraktivitätssteigerung des Radroutenplaners beitragen



- die Möglichkeit der Differenzierung zwischen den verschiedenen Nutzergruppen sowie dem Touristischen- und dem Alltagsradverkehrsnetz beim Routing => dadurch wird die funktionale Trennung mit den Themenschwerpunkten Radwandern/Freizeit und Alltagsradfahren möglich
- den Zugewinn der Alltagsradler als zusätzliche Zielgruppe => weitere Attraktivitätssteigerung des Radroutenplaners
- die Einführung eines regionalen Routings im Landkreis Kaiserslautern

Für den Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern ergeben sich darüber hinaus folgende Nutzen:

- qualifizierte und aktuelle Informationen bezüglich der Infrastruktur (Problempunkte und Mängel im Radwegnetz werden klar ersichtlich) => daraus wird eine Prioritätenlisten mit Handlungsmaßnahmen abgeleitet
- weitere Qualifizierung der Geofachdaten (siehe oben)

Darüber hinaus können aus dem Projekt auch Erkenntnisse über die personellen, zeitlichen und monetären Anforderungen einer solchen Qualifizierung gewonnen werden. Dadurch können Rückschlüsse auf die Übertragbarkeit auf andere Regionen gezogen werden.

Der Landkreis Kaiserslautern eignet sich daher sehr gut als Modellregion für das regionale Routing.

7 Kriterien der Datenerfassung

7. Kriterien der Datenerfassung

Die Kriterien der Datenerfassung wurden vor Beginn der Streckenüberprüfungen zwischen der Kreisverwaltung Kaiserslautern und dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz abgestimmt. Ausschlaggebend dabei war, dass die festgelegten Kriterien einer weiteren Qualifizierung und Attraktivitätssteigerung des Radwege-Informationssystems (RADIS) und des Radroutenplaners dienen. Ferner sollen sie landesweit angewendet werden können, problemlos auf andere Regionen übertragbar sein und dazu beitragen, die zum Teil unterschiedlichen Ziele beider Projektpartner optimal zu erreichen.

Folgende Kriterien wurden bei den Streckenüberprüfungen vor Ort berücksichtigt und aufgenommen:

- Klassifizierung der Straße
- Baulastträger
- Verkehrsbelastung (DTV¹⁰ Angaben)
- Art der Führung und Belagsqualität
- Länge und Breite
- Geschwindigkeit
- Angebot für die Radfahrer
- Beleuchtung
- Beschilderung (HBR und StVO)
- Beginn und Ende des Straßenbegleitenden Radweges
- Verlauf des Straßenbegleitenden Radweges rechts oder links neben der Straße
- Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt
- Einbahnstraßen
- Problempunkte (z. B. keine Ortseingangsgestaltung, keine Bordsteinabsenkung, Umlaufsperrern usw.)

¹⁰DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke



8 Erfassung der Strecken des Radverkehrsnetzes vor Ort

8.1 Vorbereitungen der Streckenüberprüfungen

Vor Beginn der Streckenüberprüfungen vor Ort wurde für jede der neun Verbandsgemeinden zuerst eine Übersicht mit allen erforderlichen Quellen und Zielen, unterschieden nach den drei Nutzergruppen Schülern, Arbeitnehmern sowie sonstigen Alltagsradlern, erstellt. Dadurch wurde klar ersichtlich, wie viele Strecken zwischen den festgelegten Start- und Zielpunkten für die unterschiedlichen Nutzergruppen untersucht werden mussten.

Aufgrund der vorhandenen Ortskenntnis und Informationen der Mobilitätsbeauftragten konnten bestehende Radverkehrsanlagen, vorhandene Radwegebeschilderungen, Mängel und Problempunkte aber auch geplante Beschilderungs- und (Bau-)Vorhaben bei den Vorbereitungen der Streckenüberprüfungen direkt berücksichtigt werden.

Entsprechend der vorhandenen Informationen wurden Befahrungstabellen als Grundlagen für die drei festgelegten Nutzergruppen, unterschiedenen nach den zu überprüfenden Verbandsgemeinden, erstellt. In den Tabellen wurden neben der Vorgabe der Reihenfolge der Streckenüberprüfungen wichtige Eckpunkte der einzelnen Strecken wie die Start- und Zielpunkte der Untersuchungsstrecke, mögliche Alternativstrecken, bekannte HBR Beschilderungen oder auch sonstige Streckenmerkmale und bekannte Mängel bzw. Problempunkte gleich aufgeführt.



Beispiel: Auszug aus einer Befahrungstabelle

Befahrungstabelle VG Kaiserslautern-Süd: Eignung als Alltagsstrecke

Nr.	Untersuchungsstrecke	km	Abschnitte / Qualität / Charakteristik	Problempunkte	Handlungsbedarf	Alternative	Akteure	Eignung als Alltagsradweg
KAE	Ortsmitte Bann (Ecke Hauptstr. Kirchenstr.) zur Ortsmitte Queidersbach (Knoten Barbarossastr. / Hauptstr.)		L 363 (DTV: 4.700; Länge: HBR beschildert					
			Radweg entlang der L 363 (Länge: HBR beschildert					
			L 363 (DTV: 4.700; Länge: Zum Teil HBR beschildert					
	Ortsmitte Queidersbach (Knoten Barbarossastr. / Hauptstr.) zur		L 363 (DTV: 4.700; Länge:					

Quelle: Eigene Darstellung



Alle zu überprüfenden Strecken wurden entsprechend ihres Start- und Zielpunktes in den Radroutenplaner des Landes Rheinland-Pfalz eingegeben. Die von dem Routenplaner empfohlenen Streckenvorschläge wurden gespeichert und bei den Streckenüberprüfungen vor Ort auf ihre tatsächliche Eignung für die unterschiedlichen Nutzergruppen untersucht.

Beispiel: Vorschlag des Radroutenplaners des Landes Rheinland-Pfalz von der Ortsmitte Erzenhausen zu der Realschule Plus in Weilerbach



Quelle:
Radroutenplaner des Landes Rheinland-Pfalz

8.2 Streckenüberprüfungen vor Ort

Die Streckenüberprüfungen vor Ort wurden von der Mobilitätsbeauftragten des Landkreises Kaiserslautern mit externer Unterstützung durch das Velobüro Saar durchgeführt.

Die Suche nach geeigneten Strecken für das Alltagsradwegenetz und deren Überprüfung vor Ort erfolgte in unterschiedlichen Stufen. Anhand der Befahrungstabellen, der Informationen aus dem Radroutenplaner, vorliegenden Kartenwerken und den vorhandenen Ortskenntnissen der Radverkehrsbeauftragten war ersichtlich, welche Strecken zwischen den vorher festgelegten Quellen und Zielen in den einzelnen Verbandsgemeinden für den Alltagsradverkehr geeignet sein könnten und überprüft werden mussten.

Ausgehend von diesen Informationen wurde festgelegt, welche Streckenabschnitte direkt mit dem Fahrrad abgefahren und überprüft werden konnten und welche, aufgrund verschiedener Führungsmöglichkeiten oder unübersichtlicher, örtlicher Gegebenheiten, aus Zeitgründen zuerst mit dem Auto gesichtet werden sollten. Die Untersuchung hat gezeigt, dass gerade bei längeren Streckenabschnitten und bewegter Topografie eine Vorsichtung der Strecken im Gelände mit dem Auto sehr sinnvoll und zeitsparend ist.

Alle abgefahrenen Strecken wurden mit dem GPS Gerät aufgezeichnet und auf ihre Eignung für die verschiedenen Nutzergruppen überprüft. Für jeden einzelnen Streckenabschnitt wurden die unter Punkt 7 aufgeführten Kriterien erfasst. Vorhandene Mängel oder Problempunkte wurden fotografiert und dokumentiert sowie Handlungsvorschläge für mögliche Verbesserungen aufgeführt.

Die bei den Streckenüberprüfungen aufgenommenen Kriterien wurden für die verschiedenen Nutzergruppen zum Teil unterschiedlich stark gewertet. Dadurch kann es sein, dass eine Strecke beispielsweise für den Schülerradverkehr als ungeeignet, aber für den sonstigen Alltagsradverkehr als durchaus geeignet eingestuft werden kann.

Bei den Streckenüberprüfungen vor Ort wurden auch die vom Radroutenplaner vorgeschlagenen Strecken auf ihre Eignung für die unterschiedlichen Zielgruppen untersucht. Gegebenenfalls wurden besser geeignete und alternative Streckenführungen aufgenommen, die dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz im Anschluss an die Grundlagenermittlung vorgeschlagen wurden.

9 Datenauswertung und -bereitstellung

9.1 Auswertungen der erfassten Daten

Bei der Datenauswertung wurden die bei den Streckenüberprüfungen aufgenommenen Informationen und Daten noch einmal überprüft und entsprechend ihrer Funktion und Eignung (Schulradweg, Arbeitsradweg oder sonstige Alltagsstrecke) in die dafür vorgesehenen Ergebnistabellen eingetragen.

Beispiel: Auszug aus einer Ergebnistabelle der Streckenüberprüfungen

Streckenüberprüfungen VG Bruchmühlbach-Miesau: Eignung als Schulradweg (Realschule Plus Bruchmühlbach-Miesau, Raiffeisenstr. 4)

Nr.	Untersuchungsstrecke	km	Abschnitte / Qualität / Charakteristik	Problempunkte	Handlungsbedarf	Alternative	Akteure	Eignung als Schulradweg
BRU 1	Ortsmitte Eilschbach zur Realschule Plus	1,3	L 358 (DTV: 1.300; Länge: 0,3 km) - Hauptstraße innerorts - Breite 5 Meter - Belag: 111 - Art der Führung: MKS Radweg (Länge: 0,9 km) - Art der Führung: RKS - Beginn am Ortsausgang Eilschbach, Ende in Miesau an der Einmündung der Raiffeisenstr. - Belag: 111 - linksseitig in Fahrtrichtung Miesau - VZ 240 - durchgängig beleuchtet Wohnstraße innerorts (Länge: 0,1 km) - 30 er Zone - Art der Führung: MGS - Belag: 111	Radweg: Ortsausgang Eilschbach: Übergang von der Straße auf den Radweg in Fahrtrichtung Miesau (Straße leicht ansteigend und Radfahrer müssen auf der Fahrbahn stehen bleiben)	Radweg: Ortstermin => prüfen - Radweg Ende am Ortseingang Eilschbach und Miesau: hier hängen nur die Zusatzzeichen „Radweg Ende“ aber nicht das VZ 240 => geht das oder muss das VZ 240 noch ergänzt werden? - prüfen, ob für KFZ Fahrer das VZ 138 (Radfahrer kreuzen) am Ortseingang Eilschbach aus Miesau kommend aufgehängt werden sollte - in Höhe der Straße „Zum Hasensprung“ fehlen die Hinweise VZ 138 (Radfahrer kreuzen) und sollten noch aufgehängt werden	keine erforderlich	- LBM KL	Geeignet
								- LBM KL
BRU 2	Ortsmitte Bruchmühlbach zur Realschule Plus Variante a	6	L 395 (DTV: 7.463; Länge: 1,4 km) - Hauptstraße innerorts - Breite 9 Meter	L 395: - Verkehr und Parken	L 395: Ortstermin => prüfen, ob man das Parkproblem nicht anders lösen könnte und	Über parallel verlaufende Wohnstraßen (siehe Variante b und c)	- LBM KL	Bedingt geeignet (wegen Verkehr und Parken)

Quelle: Eigene Darstellung

Jede Strecke zwischen einer Quelle und einem Ziel wurde mit einer eigenen Nummer gekennzeichnet und entsprechend ihrer Klassifizierung in verschiedene Streckenabschnitte aufgeteilt. Für jeden Streckenabschnitt wurden die unter Punkt 7 aufgeführten Kriterien angegeben. Ergänzend dazu wurde auf Mängel und Probleme im Streckenverlauf hingewiesen sowie Handlungsvorschläge für eine Verbesserung des Radangebotes oder der Radwegeinfrastruktur aufgeführt.

Darüber hinaus wurden auch alle alternativen Streckenvorschläge zwischen einem bestimmten Start- und Zielpunkt in die Ergebnistabellen eingetragen und mit den vor Ort aufgenommenen Kriterien aufgeführt. Am Ende jeder Zeile ist für jeden Streckenabschnitt neben dem zuständigen Baulastträger auch die Eignung für die entsprechende Nutzergruppe angegeben. Für jeden Streckenabschnitt einer bestimmten Zielstrecke ist somit eindeutig dokumentiert, ob er für eine bestimmte Nutzergruppe geeignet ist, an welcher Stelle Handlungsbedarf besteht und in welcher Baulast er liegt.

Entsprechend der Nummerierung der Strecken in den einzelnen Ergebnistabellen wurden die aufgezeichneten GPX Tracks in digitale Karten übertragen, überarbeitet und dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt. Für jede Strecke zwischen einer Quelle und einem Ziel existiert somit der passende GPX Track, differenziert nach der jeweiligen Nutzergruppe.



9.2 Datenbereitstellung an den Landbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz

Durch die Kreisverwaltung Kaiserslautern wurden die Fachinformationen zu den Streckenauswertungen in Form von Ergebnistabellen sowie die zugehörigen GPX-Tracks dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz zur Aufnahme in das Radwegeinformationssystem (RADIS) des Landes übergeben. Im Hinblick auf eine spätere Verwendung im Radroutenplaner Rheinland Pfalz erfolgte hier eine weitergehende Qualifizierung der Daten.

Die frühzeitige Projektabstimmung bezüglich der Datenerhebung, der Datenbeschreibung und der Migration in die Landesdatenbank ermöglichte eine problemlose Übernahme. Ergänzt durch die Ergebnistabellen konnten die in Kapitel 5 beschriebenen Vorgaben und Ziele konsequent erarbeitet werden. Schwerpunkt dabei war die segmentbezogene Zuweisung der Fachinformationen und die Abbildung der Streckeninformation mit einer hohen Lagegenauigkeit auf Grundlage von hochauflösenden Luftbildern und Topografische Karten im Maßstab < 5.000. Der erzielte Detaillierungsgrad bietet eine optimale Grundlage zur konzeptionellen Erarbeitung von priorisierten Maßnahmen sowie zur Feinabstimmung von Streckenführungen und deren Bewertung als Grundlage für den zielgruppen-spezifischen Einsatz im Radroutenplaner des Landes. Ergänzend dienen die Ergebnistabellen als nachhaltige Informationsgrundlage in Bezug auf die jeweiligen Streckenabschnitte und wurden deshalb als Sekundärinformationen in die Datenbank aufgenommen.

Nach abschließender Qualifizierung wurden im Sommer 2012 die vom Landesbetrieb Mobilität erzeugten Geofachdaten, d.h. mit Fachinformationen angereicherte Geobasisdaten¹¹ im ArcGIS Shape-Datenformat¹² an die Kreisverwaltung Kaiserslautern zur Aufnahme in das kreiseigene Geoinformationssystem übergeben.

¹¹Geobasisdaten = amtliche Geodaten, welche die Landschaft (Topographie), die Grundstücke und die Gebäude anwendungsneutral beschreiben

¹²ArcGIS Shape-Datenformat = das Dateiformat Shapefile (oft Shapedaten oder Shape genannt) ist ein von der Firma ESRI ursprünglich für die Software ArcView entwickeltes Format für zur Verwaltung von Geodaten

10 Das Radverkehrsnetz – Optimierung und Handlungsvorschläge

10.1 Einführung und generelle Handlungsvorschläge

Der Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern soll im Verkehrsalltag eine größere Bedeutung erlangen. Dazu sind vor allem vorrangig infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich, die von einfachen Maßnahmen wie z. B. der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung bis hin zum Schließen von Radwegelücken mit Baumaßnahmen reichen.

Grundsätzlich soll gelten:

- der Stellenwert des Radverkehrs muss deutlich erhöht und seine Wahrnehmung in der Öffentlichkeit verbessert werden,
- Radfahrer müssen im Verkehr entsprechend ihrer „Verkehrsleistung“ präsenter werden. Sei es auf der Straße als gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer oder auf eigenen Wegen,
- auf Strecken mit hoher Verkehrsbelastung oder auf Strecken, die ein erhöhtes Schutzbedürfnis der Radfahrer erfordern, sind eigene Radverkehrsanlagen notwendig. Hierzu zählen Radwege sowie Schutz- und Radfahrstreifen. Die Radverkehrsanlagen müssen möglichst unterbrechungsfrei verlaufen, dürfen nicht für andere Zwecke wie z. B. dem Parken missbraucht werden und sollen vor allem an Querungsstellen sowie Ein- und Ausmündungsbereichen sicher und für alle Verkehrsteilnehmer klar in ihrer Funktion erkennbar und nutzbar sein,
- auch wenn Radverkehrsanlagen mitunter nur zu Lasten des motorisierten Verkehrs im Verkehrsraum eingerichtet werden können, ist deren Einrichtung generell zu prüfen. Gerade an stark befahrenen Straßen und Knotenpunkten kann nur durch eine Neuaufteilung des bisher stark KFZ-geprägten Verkehrsraumes den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer entsprochen werden.

Die in den folgenden Tabellen aufgeführten Punkte sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Erweiterung und Durchlässigkeit der Strecken für den Radverkehr berücksichtigt werden. Hierbei ist zu bedenken, dass es sich weder um einmalige noch um in allen Punkten sofort umsetzbare Maßnahmen handelt. Das Ziel ist es, ab sofort bei jeder Maßnahme im Verkehrsraum die Bedürfnisse des Radverkehrs zu berücksichtigen und den Radfahrern eine höhere Priorität einzuräumen.

Bei vielen Vorschlägen wird eine verkehrsrechtliche Anordnung der zuständigen Verkehrsbehörde erforderlich sein. Darüber hinaus wird es bei einigen Handlungsvorschlägen nötig sein, den aktuellen Zustand des Verkehrsraumes vor Ort in Augenschein zu nehmen und bei einem Ortstermin mit allen Zuständigen die bestmögliche Lösung zur Förderung des Radverkehrs zu erörtern.

Entsprechend der hier beschriebenen Forderungen und Vorschläge erfolgte die Beschreibung der unter Punkt 11 aufgeführten Handlungsvorschlägen für die vor Ort erfassten Strecken im Radverkehrsnetz. Sicherheitsbedürfnisse und Anforderungsprofile lassen sich durch die unterschiedlichen Nutzergruppen beschreiben und erfordern differenzierte Handlungsvorschläge und Streckenführungen.



Thema /Bereich innerorts	Handlungsvorschlag
benutzungspflichtige Zweirichtungsradwege	Innerorts sollten keine benutzungspflichtigen Zweirichtungsradwege ausgewiesen werden ¹³ , es sei denn, dass es an dem Radweg keine Häufung von Ein- und Ausfahrten gibt und er durchgängig die vorgeschriebene Mindestbreite von 2,50 Meter ¹⁴ aufweist. Alle vorhandenen Wege dieser Art sind aufgrund des erhöhten Gefahrenpotentials zu überprüfen und gegebenenfalls andere Lösungen zu suchen.
Öffnung von Einbahnstraßen	Grundsätzlich sollten alle Einbahnstraßen im Landkreis Kaiserslautern für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden, es sei denn, dass die Öffnung der Einbahnstraße aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Verkehrssicherheit nicht möglich oder nicht nötig ist (dies sollte aber die Ausnahme sein).
Radfahr- und Schutzstreifen	Auf allen innerörtlichen Straßen, auf denen eine HBR beschilderte Themen- oder Verbindungsrouten verläuft, sollten bei ausreichender Straßenbreite ¹⁵ Radfahr- oder Schutzstreifen für die Radfahrer markiert werden. Ist dies nicht auf beiden Seiten möglich, sollte ein Schutzstreifen bei Steigungsstrecken für die Steigungsseite geprüft werden.
Überholverbot	Generell sollten Radfahrer innerorts nur bei freier Gegenfahrbahn überholt werden dürfen, ansonsten sollte ein Überholverbot für Radfahrer gelten (dies sollte z. B. durch eine durchgezogene Mittellinie, die zwangsläufig zum Überholvorgang überfahren werden müsste kenntlich gemacht werden).
Geschwindigkeit	Strecken, auf denen der Radverkehr innerorts mitgeführt wird, sollten auf die Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 überprüft werden ¹⁶ .

Quelle: Eigene Darstellung

¹³ VwV zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4 StVO, Ziffer II Nr. 1: „Die Benutzung von in Fahrtrichtung links abgelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“

¹⁴ vgl. FGSV: „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, 2010

¹⁵ vgl. FGSV: „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, 2010

¹⁶ vgl. VCD: „VCD Position Tempo 30 - für mehr Leben“, Mai 2012

10 Das Radverkehrsnetz – Optimierung und Handlungsvorschläge

Thema /Bereich außerorts	Handlungsvorschlag
Sperrpfosten	<p>Alle Sperrpfosten auf den Radwegen im Landkreis Kaiserslautern sollten auf ihre Notwendigkeit überprüft werden¹⁷.</p> <p>Sperrpfosten und Barrieren müssen, falls sie zwingend erforderlich sind, grundsätzlich immer reflektierend gestaltet sein und zur Erhöhung ihrer Erkennbarkeit (vor allem für Radfahrer in Gruppen) zusätzlich mit Bodenmarkierungen hervorgehoben werden.</p>
Umlaufsperrn	<p>Alle Umlaufsperrn z. B. bei gefährlichen Einmündungen und Querungen auf den Radwegen im Landkreis Kaiserslautern sollten auf ihre Notwendigkeit überprüft werden¹⁸.</p> <p>Sollten die Umlaufsperrn zwingend erforderlich sein, sollten sie zumindest gemäß den „Meckenheimer Empfehlungen für die Gestaltung von Umlaufschranken¹⁹“ ausgerichtet werden.</p>
unklare StVO Beschilderungen	<p>Unklare bzw. nicht erkennbare Beschilderungs- und Führungssituationen vor allem am Beginn/Ende eines Radweges sowie in Knotenpunkten sollten beseitigt werden.</p>
Geschwindigkeit	<p>Strecken, auf denen der Radverkehr außerorts mitgeführt wird und deren DTV Wert über 2.500 KFZ/24 Stunden liegt, sollten bei einem Ortstermin mit allen zuständigen Behörden auf die Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 70 bzw. sonstige Sicherheitsmaßnahmen für den Radverkehr überprüft werden.</p> <p>Querungen von Straßen über einem solchen Wert benötigen i. d. R. eine Querungshilfe.</p>

Quelle: Eigene Darstellung

¹⁷LBM RLP: „Absicherung von Schnittstellen Straße-Radweg und Vermeidung missbräuchlicher Nutzung von Radwegen“, November 2009

¹⁸LBM RLP: „Absicherung von Schnittstellen Straße-Radweg und Vermeidung missbräuchlicher Nutzung von Radwegen“, November 2009

¹⁹Stadt Meckenheim: „Meckenheimer Empfehlungen für die Gestaltung von Umlaufschranken“, Mai 2004



10.2 Handlungsvorschläge für den Schülerradverkehr

Um den besonderen Anforderungen einer verkehrssicheren Führung des Schülerradverkehrs²⁰ gerecht zu werden, wurden bei den Streckenüberprüfungen vor allem die Verkehrsbelastung, die Geschwindigkeit, das Radverkehrsangebot sowie die Querungsstellen überprüft.

Daraus ergeben sich folgende Grundsätze hinsichtlich der Mitführung des Schülerradverkehrs auf der Fahrbahn:

Thema	Handlungsvorschlag
Mitführung (innerorts)	Bis zu einem DTV Wert von maximal 2.500 KFZ/24 Stunden ist eine Mitführung des Schülerradverkehrs auf der Fahrbahn innerorts in der Regel vertretbar.
keine Mitführung (innerorts)	Ab einem DTV Wert über 2.500 KFZ/24 Stunden ist eine Mitführung des Schülerradverkehrs auf der Fahrbahn innerorts in der Regel nicht mehr vertretbar. Ein eigenständiges Radverkehrsangebot wird erforderlich. Ausnahme: Absicherung des Radverkehrs durch ein Radverkehrsangebot wie z. B. Radfahr- oder Schutzstreifen und/oder einer Geschwindigkeitsbegrenzung einschließlich der Regelung, dass Radfahrer innerorts nur bei freier Gegenfahrbahn überholt werden dürfen.

Quelle: Eigene Darstellung

Thema	Handlungsvorschlag
Mitführung (außerorts)	Bis zu einem DTV Wert von 1.000 KFZ/24 Stunden ist eine Mitführung des Schülerradverkehrs auf der Fahrbahn in der Regel vertretbar.
keine Mitführung (außerorts)	Ab einem DTV Wert über 1.000 KFZ/24 Stunden (auch abhängig vom Straßencharakter) ist eine Mitführung des Schülerradverkehrs auf der Fahrbahn in der Regel nicht mehr vertretbar. Ein eigenständiges Radverkehrsangebot wird erforderlich. Ausnahme: Absicherung des Radverkehrs durch ein Radverkehrsangebot oder einer Geschwindigkeitsbegrenzung einschließlich der Regelung, dass Radfahrer nur bei freier Gegenfahrbahn überholt werden dürfen.

Quelle: Eigene Darstellung

²⁰Schülerradverkehr: in diesem Projekt bezieht sich der Begriff nur auf die Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen im Landkreis Kaiserslautern

10 Das Radverkehrsnetz – Optimierung und Handlungsvorschläge

10.3 Handlungsvorschläge für den sonstigen Alltagsradverkehr

Um den unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen der Alltagsradler an ein durchgängiges, sicheres und alltagstaugliches Radverkehrsnetz gerecht zu werden, wurden bei den Streckenüberprüfungen vor allem die Verkehrsbelastung, die Geschwindigkeit, das Radverkehrsangebot sowie die Querungs- und Übergangsstellen überprüft. Für Alltagsradfahrer ist es wichtig, direkt und auf gut ausgebauten Wegen von einem Ort zum anderen zu kommen.

Daraus ergeben sich folgende Grundsätze hinsichtlich der Mitführung des Alltagsradverkehrs auf der Fahrbahn:

Thema	Handlungsvorschlag
Mitführung (innerorts)	Bis zu einem DTV Wert von maximal 5.000 KFZ/24 Stunden ist eine Mitführung des Alltagsradverkehrs auf der Fahrbahn in der Regel vertretbar.
keine Mitführung (innerorts)	Ab einem DTV Wert über 5.000 KFZ/24 Stunden (Einzelentscheidungen können in Ausnahmefällen getroffen werden) ist eine Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in der Regel nicht mehr vertretbar. Ein eigenständiges Radverkehrsangebot wird erforderlich. Ausnahme: Absicherung des Radverkehrs durch ein Radverkehrsangebot wie z. B. Radfahr- oder Schutzstreifen und/oder einer Geschwindigkeitsbegrenzung einschließlich der Regelung, dass Radfahrer innerorts nur bei freier Gegenfahrbahn überholt werden dürfen.

Quelle: Eigene Darstellung

Thema	Handlungsvorschlag
Mitführung (außerorts)	Bis zu einem DTV Wert von 2.500 KFZ/24 Stunden ist eine Mitführung des Alltagsradverkehrs auf der Fahrbahn in der Regel vertretbar.
keine Mitführung (außerorts)	Ab einem DTV Wert über 2.500 KFZ/24 Stunden (Einzelentscheidungen können in Ausnahmefällen getroffen werden) ist eine Mitführung des Alltagsradverkehrs auf der Fahrbahn in der Regel nicht mehr vertretbar. Ein eigenständiges Radverkehrsangebot wird erforderlich. Ausnahme: Absicherung des Radverkehrs durch ein Radverkehrsangebot oder einer Geschwindigkeitsbegrenzung einschließlich der Regelung, dass Radfahrer nur bei freier Gegenfahrbahn überholt werden dürfen.

Quelle: Eigene Darstellung



10.4 Denkanstoß – Ausnahmeregelungen und Handlungsvorschläge für den Naturpark Pfälzerwald

Um den besonderen Anforderungen des Naturparks Pfälzerwald gerecht zu werden, den Radverkehr im Naturpark Pfälzerwald zu stärken und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, sollte über bestimmte Ausnahmeregelungen für diesen Naturraum nachgedacht werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung denkt aktuell über die Förderung eines Modellprojektes nach, bei dem die Einsatzbereiche von Schutzstreifen außerorts auf schwach belasteten Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen untersucht werden sollen²¹.

Der Naturpark Pfälzerwald könnte mit Ausnahme der B48 aus den folgenden Gründen (die im Einzelfall vor Ort noch einmal geprüft werden müssten) für dieses Modellvorhaben geeignet sein:

- es gibt größtenteils kein Radverkehrsangebot auf den Straßen im Naturpark Pfälzerwald,
- unterschiedliche Verkehrsbelastungen zwischen 400 und 2.700 Fahrzeugen am Tag und
- unterschiedliche Straßenbreiten zwischen 4 Metern und 7,5 Metern.

Für eine Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Naturpark Pfälzerwald wären daher folgende Grundsätze denkbar:

Thema	Handlungsvorschlag
Tempo 70	<p>Strecken, auf denen der Radverkehr außerorts im Naturpark Pfälzerwald mitgeführt wird, sollten mit allen zuständigen Behörden auf die Möglichkeit der Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 70 bzw. sonstige Sicherheitsmaßnahmen für den Radverkehr überprüft werden.</p> <p>Ausnahme: B48, hier ist die Anlage eines selbstständigen Radweges an oder abseits der Straße erforderlich.</p>
Schutzstreifen	<p>Strecken, auf denen der Radverkehr außerorts im Naturpark Pfälzerwald mitgeführt wird und die kein Radverkehrsangebot aufweisen, sollten mit allen zuständigen Behörden dahingehend überprüft werden, ob generell Schutzstreifen, zumindest aber für die bergauf fahrenden Radfahrer markiert werden können.</p> <p>Ausnahme: B48, hier ist die Anlage eines selbstständigen Radweges an oder abseits der Straße erforderlich.</p>

Quelle: Eigene Darstellung

²¹BMVBS (Hrsg.): „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“, September 2012

10 Das Radverkehrsnetz – Optimierung und Handlungsvorschläge

10.5 Zustandkategorien der Handlungsvorschläge

Bei allen unter Punkt 11 aufgeführten Handlungsvorschlägen wurde eine Kategorie angegeben.

Dabei wird zwischen den folgenden Kategorien unterschieden:

Kategorie	Ziel des Handlungsvorschlags
Sicherheit	<p>Erhöhung der durchgängigen Sicherheit</p> <p>Beispiele: wenn kein Angebot für den Radverkehr besteht, wenn ein Bordstein vom Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg nicht ausreichend abgesenkt ist, wenn sich Hindernisse auf der Fahrbahn (z. B. Sperrpfosten, Umlaufschranken, Steine usw.) befinden.</p>
Durchfahrtshindernis	<p>Beseitigung von Durchfahrtshindernissen</p> <p>Beispiele: StVO Beschilderung mit dem VZ 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ ohne Freigabe für den Radverkehr oder eine für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht freigegebene Einbahnstraße usw.</p>
StVO- Beschilderung	<p>Klare Kennzeichnung durch StVO-Beschilderung</p> <p>Beispiele: Fehlen eines oder mehrerer Verkehrszeichen oder eine unklare Beschilderung.</p>
Komfort	<p>Durchgehend gleichbleibende, gute Qualität der zu nutzenden Wege</p> <p>Beispiele: schlechte Fahrbahnqualität oder eine zu schmale Bordsteinabsenkung.</p>
Netzlücke	<p>Beseitigung von Unterbrechungen im Radwegenetz</p> <p>Wo es keine verkehrssichere Verbindung für die Radfahrer gibt, wird ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich. Solange dieses Radverkehrsangebot fehlt, besteht eine Lücke im Radwegenetz (das bedeutet: Radverkehrsanlagen vor und nach der Netzlücke sind ohne Verkehrswert).</p>

Quelle: Eigene Darstellung



10.6 Dringlichkeit der Umsetzung der Handlungsvorschläge

Bei allen unter Punkt 11 aufgeführten Handlungsvorschlägen ist die Dringlichkeit für die Umsetzung des Handlungsvorschlages angegeben.

Dabei wird zwischen den folgenden Dringlichkeiten unterschieden:

Dringlichkeit	Umsetzung des Handlungsvorschlags
sehr hoch	sofort (zur Gefahrenbeseitigung)
hoch	in den nächsten Tagen
mittel	in den nächsten Wochen
niedrig	in den nächsten Monaten
bei Gelegenheit	innerhalb eines Jahres

10.7 Nachprüfung der Umsetzung der Handlungsvorschläge

Die in den folgenden Kapiteln aufgeführten 176 Handlungsvorschläge zur Verbesserung und Optimierung des Alltagsradverkehrsnetzes und der Radinfrastruktur im Landkreis Kaiserslautern werden den zuständigen Baulastträgern übergeben.

Die Vielfalt der Handlungsvorschläge, ihre unterschiedlichen Dringlichkeiten und die Variationen der Realisierungsmöglichkeiten bringen es mit sich, dass die Umsetzungen längere Zeiträume in Anspruch nehmen werden.

Während dieser Zeit wird die Mobilitätsbeauftragte der Kreisverwaltung, Frau Dorothee Müller, gemeinsam mit den zuständigen Behörden überall, wo es erforderlich ist, vor Ort ihre Unterstützung anbieten.

In den kommenden zwei bis drei Jahren soll eine Überprüfung und Kontrolle der bis dahin durchgeführten Maßnahmen und ihrer Auswirkungen erfolgen.

Um die Qualität des Radverkehrsnetzes auf Dauer und auch nachhaltig zu gewährleisten, ist eine regelmäßige Qualitätssicherung erforderlich. Diese könnte für die Alltagsstrecken zusammen mit der Wartung der touristischen Themen- und Verbindungsrouten erfolgen, die gemäß den Vorgaben des Landes Rheinland-Pfalz nach HBR²² beschildert sind und einmal jährlich einer Qualitätskontrolle mit dem Fahrrad unterzogen werden.

Die Optimierung des Radverkehrsnetzes ist ein dynamischer Prozess. Aus diesem Grund sollen auch künftig weitere Maßnahmen durchgeführt werden, um den Alltagsradverkehr zu stärken und den Bedürfnissen der Alltagsradler gerecht zu werden. Auch ist immer wieder zu überprüfen, ob umgesetzte Maßnahmen die vorgesehenen Ziele erreichen oder inwieweit weiterer Handlungsbedarf entsteht.

²²HBR = Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz

11.1 VG Bruchmühlbach-Miesau




11.1 Handlungsvorschläge in der VG Bruchmühlbach-Miesau

Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
BRU	1	Straßenbegleitender Radweg an der L 358 zwischen Bruchmühlbach und der L 395			X		hoch	33
BRU	2	Straßenbegleitender Radweg an der L 358 zwischen Elschbach und Miesau			X		mittel	35
BRU	3	Miesau: L 356 innerorts			X		mittel	36
BRU	4	Miesau: L 358 innerorts			X		hoch	37
BRU	5	Bruchmühlbach: L 395 innerorts			X		hoch	39
BRU	6	L 465 zwischen Martinshöhe und der K 68			X		hoch	40
BRU	7	L 465 zwischen Martinshöhe und der L 464			X		hoch	41
BRU	8	Martinshöhe: L 465 innerorts			X		mittel	42
BRU	9	L 395 Straßenbegleitender Radweg zwischen Bruchmühlbach und Vogelbach und innerorts Vogelbach			X		hoch	43
BRU	10	L 466 Straßenbegleitender Radweg zwischen Martinshöhe und Schernau			X		bei Gelegenheit	45
BRU	11	Miesau: Mühlstraße		X			bei Gelegenheit	46
BRU	12	Miesau: Wirtschaftsweg zwischen der Mühlstraße und der L 358		X			mittel	47

*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.

Quelle: Eigene Darstellung






Nummer	BRU 1
Standort	Straßenbegleitender Radweg an der L 358 zwischen Miesau und der L 395
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Straßenbegleitender Radweg an der L 358 zwischen Miesau und der L395</p> 
Länge	ca. 2 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Zweirichtungsradweg an der stark befahrenen L 358 (DTV: 9.255) - Beginn und Ende des Radweges in Miesau in der Bahnhofstraße ist zu weit in der Ortslage - größtenteils keine Absicherung zur Fahrbahn hin - keine Hinweise auf querende Radfahrer an den Autobahnzu- und Ausfahrten und der Eisenbahnstraße in Bruchmühlbach - an einigen Stellen fehlen die VZ 240 (benutzungspflichtiger Geh- und Radweg) z. B. in Buchholz an den Einmündungen und an der Tankstelle ist der Radweg unzureichend gekennzeichnet (nicht deutlich genug hervorgehoben)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Ortstermin => Probleme klären</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer sollte geprüft werden, ob eine Absicherung zur Fahrbahn hin z. B. ein (Holz-) Geländer montiert werden könnte (zumindest zwischen der Bahnbrücke und der Abzweigung zur Industriestraße) - die VZ 138 (Radfahrer kreuzen) und die VZ 240 sollten an den erforderlichen Stellen aufgestellt werden - die Durchgängigkeit des Radweges muss mit Markierungen verdeutlicht werden z. B. mit Radfurten an den Ein- und Ausmündungen (evtl. zusätzlich noch Radfahrer Piktogramme aufbringen) - der Bewuchs entlang des gesamten Radweges sollte zurückgeschnitten werden



11.1 VG Bruchmühlbach-Miesau

	<p>Miesau</p> <ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob es nicht sinnvoller wäre, den Beginn und das Ende des Straßenbegleitenden Radweges in die Höhe der Feuerwache zu verlegen
<p>Baulastträger</p>	<p>Land</p>
<p>Fotodokumentation</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Buchholz: Einmündung der „Buchholzstraße“ => Vorschlag Fahrbahnmarkierungen und Piktogramme aufbringen</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Buchholz: Straßenbegleitender Radweg in Höhe der ARAL Tankstelle => Vorschlag Fahrbahnmarkierungen und Piktogramme aufbringen</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Buchholz: Einmündung der „Industriestraße“ => Vorschlag Fahrbahnmarkierungen erneuern und Piktogramme aufbringen</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>L 358: nach der Autobahnzufahrt => Radler werden auf Straßenschäden auf dem Radweg hingewiesen</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Buchholz: Einmündung der „Buchholzstraße“ => Vorschlag Fahrbahnmarkierungen und Piktogramme aufbringen</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Straßenbegleitender Radweg an der L 358 Zufahrt zu der Eisenbahnstraße => Vorschlag Fahrbahnmarkierungen und Piktogramme aufbringen</p> </div> </div>



Nummer	BRU 2
Standort	Straßenbegleitender Radweg an der L 358 zwischen Elschbach und Miesau
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Straßenbegleitender Radweg an der L 358 zwischen Elschbach und Miesau</p> 
Länge	ca. 0,8 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortsausgang Elschbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übergang von der Straße auf den Radweg in Fahrtrichtung Miesau (Straße leicht ansteigend und Radfahrer müssen auf der Fahrbahn stehen bleiben) <p>Radweg Ende am Ortseingang Elschbach und Miesau</p> <ul style="list-style-type: none"> - hier hängen nur die Zusatzzeichen „Radweg Ende“ aber nicht das VZ 240 => ist das korrekt oder muss das VZ 240 noch ergänzt werden?
Kategorie	Beschilderung und evtl. Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob für die KFZ Fahrer das VZ 138 (Radfahrer kreuzen) am Ortseingang Elschbach aus Miesau kommend aufgehängt werden sollte - in Höhe der Straße „Zum Hasensprung“ in Miesau fehlen die Hinweise VZ 138 (Radfahrer kreuzen). Prüfen, ob diese noch ergänzt werden sollten
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Ortseingang Elschbach aus Miesau kommend</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ortsausgang Elschbach in Fahrtrichtung Miesau</p> </div> </div>

11.1 VG Bruchmühlbach-Miesau

Nummer	BRU 3
Standort	Miesau: L 356 (St. Wendeler Straße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	Miesau: L 356 (St. Wendeler Straße) innerorts 
Länge	ca. 1,6 km
Breite	ca. 7 bis 9 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsbelastung (DTV: 3.900) - gefahrene Geschwindigkeit (Tempo 50)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob auf dem Abschnitt zwischen der „Mühlstraße“ und der Kreuzung mit der L 358 die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann (die VZ 144 „Kinder“ in Höhe der „Schulstraße“ stehen bereits, da sich dort auch ein Kindergarten befindet) - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) angelegt werden können - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung wäre ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Miesau: St. Wendeler Straße</p>






Nummer	BRU 4
Standort	Miesau: L 358 (Bahnhofstraße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Miesau: L 358 (Bahnhofstraße) innerorts</p> 
Länge	ca. 800 Meter
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 5.500) - Parken - kein Angebot für die Radfahrer
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob auf dem Abschnitt der L 358 zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges am OE Miesau und der Kreuzung der L 358 / L 356 die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung wäre ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Miesau: Beginn des Str. Radweges Richtung Bruchmühlbach</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Miesau: Ende des Str. Radweges</p> </div> </div>

11.1 VG Bruchmühlbach-Miesau





Miesau: L 358 innerorts





Nummer	BRU 5
Standort	Bruchmühlbach: L 395 (Kaiserstraße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Bruchmühlbach: L 395 (Kaiserstraße) innerorts</p> 
Länge	ca. 2,1 km
Breite	ca. 9 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 7.463) - Parken - kein Angebot für die Radfahrer
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob das Parkproblem nicht anders gelöst werden könnte und ob Schutzstreifen für die Radfahrer (zumindest abschnittsweise) markiert werden könnten (die Breite der L 395 beträgt auf diesem Abschnitt ca. 9 Meter) - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulasträger	Land
Fotodokumentation	  <p>Bruchmühlbach: L 395 (Kaiserstraße) innerorts</p>

11.1 VG Bruchmühlbach-Miesau



Nummer	BRU 6
Standort	Martinshöhe: L 465 außerorts zw. Martinshöhe und der K 68
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Martinshöhe: L 465 außerorts zw. Martinshöhe und der K 68</p> 
Länge	ca. 1,7 km
Breite	ca. 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - gefahrene Geschwindigkeiten - Verkehr (DTV: 3.326) - Leitplanken im Kurvenbereich - kein Angebot für den Radverkehr - Topografie <p>=> die Strecke ist unserer Ansicht nach ungeeignet für den Radverkehr</p>
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	- aufgrund des DTV Wertes, der Topografie und der gefahrenen Geschwindigkeiten sollte ein baulicher Radweg angestrebt werden => bis dahin besteht hier eine Netzlücke im Radverkehrsnetz
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Martinshöhe: L 465 zwischen Martinshöhe und der K 68</p>

Leitfaden Alltagsradverkehr

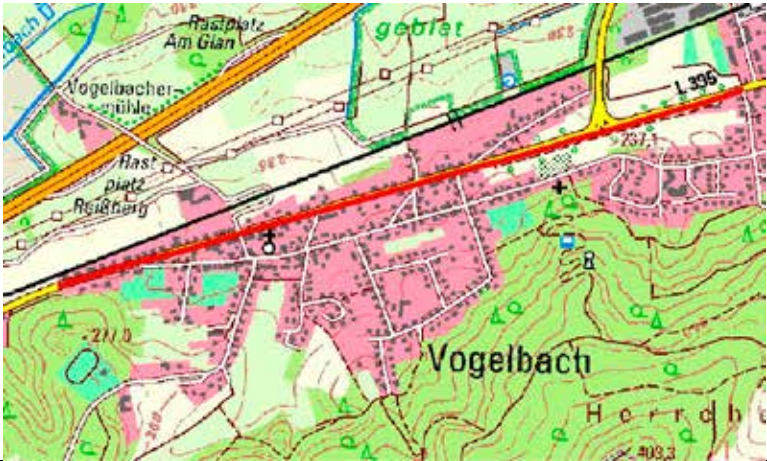


Nummer	BRU 7
Standort	Martinshöhe: L 465 außerorts zw. Martinshöhe und der L 464
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Martinshöhe: L 465 außerorts zw. Martinshöhe und der L 464</p> 
Länge	ca. 1,3 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Rheinland-Pfalz-Radroute
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - gefahrene Geschwindigkeiten (kein Tempolimit) - Verkehr (DTV: 3.600) - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung (Rheinland-Pfalz Radroute) ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich - als Sofortmaßnahme sollte die Geschwindigkeit auf Tempo 70 reduziert werden
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 465 zwischen Martinshöhe und L 464</p>

11.1 VG Bruchmühlbach-Miesau

Nummer	BRU 8
Standort	Martinshöhe: L 465 (Zweibrücker Straße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Martinshöhe: L 465 (Zweibrücker Straße) innerorts</p> 
Länge	ca. 1,3 km
Breite	ca. 5,5 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Rheinland-Pfalz Radroute
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 3.600) - Parken - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr prüfen z. B. Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 oder Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) markieren
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Martinshöhe: L 465 innerorts</p>



Nummer	BRU 9
Standort	L 395 Straßenbegleitender Radweg zw. Bruchmühlbach und Vogelbach und innerorts Vogelbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Vogelbach: Radweg L 395 (Kaiserstraße) innerorts und außerorts</p> 
Länge	ca. 1,7 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/ Zustand	<p>innerorts Vogelbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg mit vielen Querungen von Seitenstraßen, teilweise ungenügend abgesenkten Bordsteinen und schlechter Asphaltdecke mit vielen Flickstellen => Radfahrer werden immer wieder abgebremst und können nicht in einem durchfahren - die vorhandenen Furtmarkierungen sind zum Teil nicht mehr gut zu erkennen
Kategorie	Komfort und Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Ortstermin</p> <ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob es nicht besser ist, die Radfahrer in Fahrtrichtung Homburg auf der Straße mitzuführen (evtl. könnten Schutzstreifen für die Radfahrer markiert werden) - prüfen, ob die Radwegbenutzungspflicht für beide Richtungen aufgehoben werden sollte und der Straßenbegleitenden Radweg evtl. als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ beschildert werden sollte - Beginn des Radweges könnte dann jeweils am Ortsausgang Vogelbach sein - Beurteilung des neuen Verkehrswertes aufgrund der Durchgängigkeit ins Saarland
Baulastträger	Land



11.1 VG Bruchmühlbach-Miesau

Fotodokumentation





Vogelbach: Straßenbegleitender Radweg entlang der L 395



Nummer	BRU 10
Standort	L 466 Straßenbegleitender Radweg zwischen Martinshöhe und der Schernau
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Martinshöhe: Straßenbegleitender Radweg L 466</p> 
Länge	ca. 0,9 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- am Ortseingang Martinshöhe fehlt das VZ 240 mit dem Zusatzzeichen „Radweg Ende“
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	bei Gelegenheit
Handlungsvorschlag	- das fehlende VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ sollte noch montiert werden
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Martinshöhe: Ortseingang => das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen</p>

11.1 VG Bruchmühlbach-Miesau

Nummer	BRU 11
Standort	Miesau: Mühlstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Miesau: Mühlstraße</p> 
Länge	ca. 0,2 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- einseitige Beschilderung eines kurzen Wegabschnittes mit dem VZ 240 (benutzungspflichtiger Geh- und Radweg) in einer 30 er Zone
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	bei Gelegenheit
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob diese Beschilderung nach dem neusten Urteil in Bezug auf die Radwegebenutzungspflicht überhaupt zulässig ist und ob es nicht besser wäre das VZ 240 zu entfernen => eine Mitführung der Radfahrer auf der Fahrbahn dürfte hier ohne Probleme möglich sein
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	

Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	BRU 12
Standort	Miesau: Wirtschaftsweg zwischen der Mühlestraße und der L 358
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Miesau: Wirtschaftsweg</p> 
Länge	ca. 0,9 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/Zustand	<p>Miesau</p> <ul style="list-style-type: none"> - in Höhe der Feuerwache und der „Wiesenstraße“ ist der Radweg als benutzungspflichtig mit dem VZ 240 ausgeschildert => prüfen, ob das korrekt ist, da der Weg auch als Wirtschaftsweg genutzt wird und man die Radfahrer nicht „zwingen“ kann diesen Weg zu benutzen
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- StVO Beschilderung überprüfen und falls erforderlich korrigieren
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Miesau: Höhe Feuerwache</p>  <p>Miesau: Wirtschaftsweg / Wiesenstr.</p>

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn



VERBANDSGEMEINDE
ENKENBACH-ALSENBORN

11.2 Handlungsvorschläge in der VG Enkenbach-Alsenborn


Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
ENK	1	Alsenborn: asphaltierter Weg zwischen dem Kreisel an der Römerstr. und dem „Fritz Ullmayer Ring“ bis in die Straße „An der Haarspott“		X			mittel	50
ENK	2	Sembach: Hauptstraße		X			mittel	52
ENK	3	Mehlingen: Ludwigstraße		X			hoch	54
ENK	4	Baalborn: Im Katerloch		X			mittel	55
ENK	5	Baalborn: Wirtschaftsweg zwischen der Friedhofstraße und der L 401		X			mittel	56
ENK	6	Sembach: Grobschotterweg zwischen dem ehemaligen Flughafengelände und der Unteren Eselsmühle		X			mittel	57
ENK	7	Sembach: Wirtschaftsweg zw. der Lindbergh-Allee und dem Asphaltweg		X			mittel	58
ENK	8	Niedermehlingerhof: Wirtschaftsweg zwischen dem Niedermehlingerhof und dem Asphaltweg		X			mittel	59
ENK	9	K 42 zwischen Enkenbach und dem Niedermehlingerhof	X				mittel	60
ENK	10	Alsenborn: K 43 zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges und der L 395	X				mittel	61
ENK	11	B 48 Enkenbach bis zu dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe der Firma Heger Guss				X	mittel	62
ENK	12	B 48 zw. der L 393 Zufahrt Neuhemsbach und der L 393 Zufahrt Sembach				X	hoch	64
ENK	13	L 382 Baalborn innerorts			X		mittel	66
ENK	14	L 382 Enkenbach innerorts			X		mittel	68



VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
ENK	15	L 382 Mehlingen innerorts			X		mittel	70
ENK	16	L 395 Alsenborn zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe der Burgstraße und dem Ortsausgang Richtung Neuheimsbach			X		hoch	72
ENK	17	Enkenbach: L 395 (Hauptstraße) innerorts zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe der Ringstraße und dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges in Alsenborn am Elefantekreisel			X		hoch	74
ENK	18	L 395 zwischen Alsenborn und der Einmündung der L 394			X		sehr hoch	76
ENK	19	Sembach: Querung der L 401 um von dem Wirtschaftsweg aus Baalborn (Sportplatz) auf den Straßenbegleitenden Radweg an der L 401 zu kommen			X		mittel	78
ENK	20	B 48 Straßenbegleitender Radweg zwischen Enkenbach und der Unteren Eselsmühle				X	mittel	80
ENK	21	Baalborn: Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der L 382 in Höhe der Seitenstraße „Im Katerloch“			X		mittel	81
ENK	22	Mehlingen: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 382 am Ortseingang Mehlingen			X		mittel	82
ENK	23	Sembach: Straßenbegleitender Radweg an der L 393 / Beginn bzw. Ende in der Lindbergh Allee			X		mittel	83
ENK	24	Alsenborn: Straßenbegleitender Radweg an der L 395			X		mittel	84
ENK	25	Straßenbegleitender Radweg an der L 401 zwischen Fröhnerhof und Mehlingen			X		hoch	85

*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 1
Standort	Alsenborn: asphaltierter Weg zwischen dem Kreisel an der Römerstr. und dem Fritz Ullmayer Ring bis in die Straße „An der Haarspott“
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Alsenborn: asphaltierter Weg zwischen dem Kreisel an der Römerstr. und dem Fritz Ullmayer Ring bis in die Straße „An der Haarspott“</p> 
Länge	ca. 0,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, keine HBR Beschilderung
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - der Weg ist mit dem VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) beschildert und nur für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben => somit auch für Radfahrer verboten => diese Strecke wäre allerdings eine wichtige Verbindungsachse im Radverkehrsnetz - ein kleines Stück nach dem Ende der Straße „In der Haarspott“ steht ein großer Blumenkübel mitten auf dem Weg - Folge: durch die fehlende Freigabe müssen größere Umwege in Kauf genommen werden
Kategorie	Durchfahrtshindernis und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - den Weg durch Montage des Zusatzzeichens „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigeben - den Blumenkübel entfernen, sodass kein Hindernis mehr auf der Fahrbahn steht - prüfen, ob eine Sperre zum Fernhalten von unberechtigtem Verkehr überhaupt erforderlich ist
Baulastträger	Gemeinde



Fotodokumentation






Alsenborn: Kreisel Römerstraße / Fritz Ullmayer Ring: Freigabe für den Radverkehr fehlt



Alsenborn: Ende der Straße „In der Haarspott“/ Beginn des Asphaltweges: die Freigabe für den Radverkehr fehlt und der Blumenkübel stellt ein Hindernis dar

Quelle: Eigene Darstellung



11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 2	
Standort	Sembach: Hauptstraße	
Standort mit Kartenausschnitten	Sembach: Hauptstraße 	
Breite	ca. 4 bis 7 Meter	
Länge	ca. 1,2 km	
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert	
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - deutliche Verkehrsbelastung (keine DTV vorhanden) und Parken - größtenteils Tempo 50 erlaubt, nur an einer Engstelle Tempo 30 - Topografie (Steigungs- bzw. Gefällstrecke) und teilweise geringe Straßenbreite 	
Kategorie	Sicherheit	
Priorität/Dringlichkeit	mittel	
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob man die Hauptstraße durchgängig mit Tempo 30 beschildern und für den Durchgangsverkehr sperren kann - prüfen, ob auf den Abschnitten mit einem breiteren Straßenquerschnitt Schutzstreifen markiert werden können (z. B. zwischen dem Kreisel an der „Zufahrt Mitte“ (Flughafenstraße) und dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der Hauptstraße) 	
Baulastträger	Gemeinde	
Fotodokumentation	 	Sembach Hauptstraße: Fahrtrichtung L 401





Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 3
Standort	Mehlingen: Ludwigstraße
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Mehlingen: Ludwigstraße</p> 
Breite	ca. 7 Meter
Länge	ca. 1 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Radverkehrsangebot - Verkehr (PKW und LKW) und Parken - Tempo 50 - Charakter einer klassifizierten Hauptverkehrsstraße innerorts
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, wie die Situation für die Radfahrer sicherer gestaltet werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen möglich sind
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Mehlingen: Ludwigstraße</p>




Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	ENK 4
Standort	Baalborn: Straße „Im Katerloch“
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Baalborn: Straße „Im Katerloch“</p> 
Länge	ca. 0,45 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, keine HBR Beschilderung
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - unvollständige StVO Beschilderung: an der Ecke L 382 / Im Katerloch beginnt die Einbahnstraße mit dem Zusatzzeichen Radfahrer im Gegenverkehr und am anderen Ende, an der Ecke Im Katerloch/ Friedhof ist die Straße nur mit dem VZ 325 (Spielstraße) beschildert, nicht aber als Einbahnstraße - zu klären: fehlt das VZ 267 (Verbot der Einfahrt) an der Ecke Im Katerloch/Friedhofstraße oder handelt es sich nicht um eine Einbahnstraße?
Kategorie	StVO Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- StVO Beschilderung klären und falls erforderlich ergänzen (VZ 267 mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“)
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	  <p>Baalborn: L 383 / Im Katerloch</p> <p>Baalborn: Friedhof / Im Katerloch</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 5
Standort	Baalborn: Wirtschaftsweg zwischen der Friedhofstraße und der L 401
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Baalborn: Wirtschaftsweg zwischen der Friedhofstraße und der L 401</p> 
Länge	ca. 1,2 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- der Weg ist mit dem VZ 250 (gesperrt für Fahrzeuge aller Art) beschildert und nicht für den Radverkehr freigegeben
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- den Weg durch das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigeben (ist eine wichtige und direkte Verbindungsachse im Radverkehrsnetz, auch als Anbindung an den Sportplatz)
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Baalborn (Höhe Friedhof): Beginn des Wirtschaftsweges Richtung Sportplatz</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>L 401: Beginn des Wirtschaftsweges Richtung Sportplatz und Baalborn</p> </div> </div>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	ENK 6
Standort	Sembach: Grobschotterweg zwischen dem ehemaligen Flughafengelände Sembach und der Unteren Eselsmühle
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Sembach: Grobschotterweg zwischen dem ehemaligen Flughafengelände Sembach und der Unteren Eselsmühle</p> 
Länge	ca. 0,5 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Alsenz-Radweg
Sachlage/Zustand	- Wegeoberfläche: „rolliger“ Grobschotter, der mit dem Fahrrad schlecht zu befahren ist (Sturzgefahr beim Bremsen und Lenken)
Kategorie	Komfort und Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- die Wegeoberfläche sollte geglättet und befestigt werden
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	



Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 7
Standort	Sembach: Wirtschaftsweg zwischen der Lindbergh-Allee und dem Asphaltweg
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Sembach: Wirtschaftsweg zwischen der Lindbergh-Allee und dem Asphaltweg</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Alsenz-Radweg
Sachlage/Zustand	- Wegeoberfläche: ausgeprägte Grasnarbe in der Mitte des Weges, die sich negativ auf den Fahrkomfort auswirkt (besondere Aufmerksamkeit für Spurtreue erforderlich)
Kategorie	Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- die Wegeoberfläche sollte ausgebessert werden (Angleichung der Höhe, regelmäßige Pflege und Mäharbeiten sind erforderlich)
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	ENK 8
Standort	Niedermehlingerhof: Wirtschaftsweg zwischen Niedermehlingerhof und dem Asphaltweg auf dem ehemaligen Flughafengelände
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Niedermehlingerhof: Wirtschaftsweg zwischen Niedermehlingerhof und dem Asphaltweg auf dem ehemaligen Flughafengelände</p> 
Länge	ca. 0,5 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- VZ 250 (gesperrt für Fahrzeuge aller Art) => damit auch für den Radverkehr => der Weg stellt aber eine wichtige und direkte Verbindung im Radverkehrsnetz dar
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	- das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ sollte noch unter dem VZ 250 montiert werden, damit der Weg als Achse im Radwegenetz genutzt werden kann
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Wirtschaftsweg zwischen Niedermehlingerhof und dem Asphaltweg: die Freigabe für den Radverkehr fehlt</p>

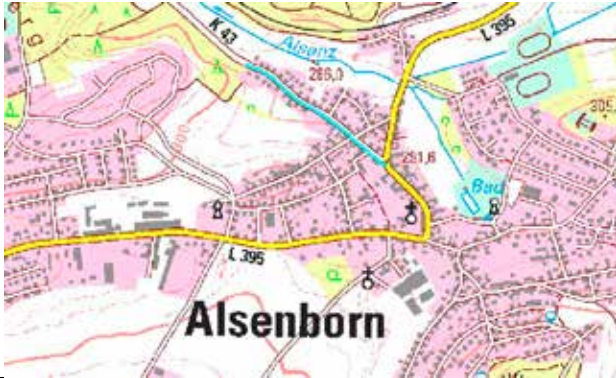

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 9
Standort	K 42 außerorts zwischen Enkenbach und Niedermehlingerhof
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 42 außerorts zwischen Enkenbach und Niedermehlingerhof</p> 
Breite	ca. 4,5 Meter
Länge	ca. 1,2 Kilometer
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Radverkehrsangebot (DTV: 360) - keine Geschwindigkeitsbegrenzung
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob es möglich ist die Geschwindigkeit für den KFZ Verkehr auf Tempo 70 zu reduzieren
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 42 zwischen Enkenbach und dem Niedermehlingerhof</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	ENK 10
Standort	Alsenborn: K 43 zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges und der L 395
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Alsenborn: K 43 zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges und der L 395</p> 
Breite	ca. 5,5 Meter
Länge	ca. 500 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 950) - kein Radverkehrsangebot - in Fahrtrichtung B 48 ist die K 43 ab der Ecke K 43 / Römerstraße als Tempo 30 Zone beschildert aber ab dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges am Ortseingang Alsenborn in Fahrtrichtung Alsenborn nicht
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die K 43 ab der L 395 bis zum Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der K 43 durchgängig als Tempo 30 Zone beschildert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Alsenborn: K 43</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn



Nummer	ENK 11
Standort	Enkenbach: B 48 (ab Ecke Donnersberger Str. / Riesenstr.) bis zu dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der B 48 in Höhe Heger Guss
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Enkenbach: B 48 (ab Ecke Donnersberger Str. / Riesenstr.) bis zu dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der B 48 in Höhe Heger Guss</p> 
Breite	ca. 6 – 7,5 Meter
Länge	ca. 0,8 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 5.244)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob Radfahr- oder Schutzstreifen möglich sind - prüfen und klären, ob auf dem Abschnitt der B 48 ohne Radverkehrsangebot die Geschwindigkeit für den KFZ Verkehr auf Tempo 30 reduziert werden kann - aufgrund des DTV Wertes ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Enkenbach: B 48 zwischen Riesenstraße und dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe Heger Guss</p>



	
Hinweis	Verkehrsverhältnis nach Inbetriebnahme der Umgehungsstraße neu bewerten und erforderliche Maßnahmen für den Radverkehr durchführen

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn



Nummer	ENK 12
Standort	B 48 zwischen der L 393 Zufahrt nach Neuhemsbach und L 393 Zufahrt nach Sembach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Enkenbach-Alsenborn: B 48 zwischen der L 393 Zufahrt nach Neuhemsbach und L 393 Zufahrt nach Sembach</p> 
Länge	ca. 0,43 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Radweg vorhanden - viel Verkehr (DTV: 5.295) - hohe KFZ Geschwindigkeiten - Gefährdung des Radverkehrs
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - es sollte ein baulicher Radweg angelegt werden, damit den Radfahrern eine durchgängige und verkehrssichere Verbindung angeboten werden kann => hier besteht derzeit eine Netzlücke, da diese Strecke aufgrund der aufgeführten Mängel zu unsicher für den Radverkehr ist
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	



	 <p>B 48 zwischen der L 393 Zufahrt Sembach und der L 393 Zufahrt Neuhemsbach</p>
Hinweis	Im Zuge der derzeitigen Baustelle wird auf diesem Abschnitt ein Straßenbegleitender Radweg gebaut

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn



Nummer	ENK 13
Standort	Baalborn: L 382 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Baalborn: L 382 (Otterberger Straße) innerorts</p> 
Breite	ca. 5,5 Meter
Länge	ca. 0,4 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, keine HBR Beschilderung
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 4.948) - Tempo 50
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die L 382 (Otterberger Straße) in Baalborn durchgängig mit Tempo 30 beschildert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen für die Radfahrer angelegt werden können (evtl. auch nur auf einer Seite)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 382 Baalborn Fahrtrichtung Otterberg</p>



L 382 Baalborn Fahrtrichtung Mehlingen

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn



Nummer	ENK 14
Standort	Enkenbach: L 382 innerorts (Neukircher Straße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Enkenbach: L 382 innerorts (Neukircher Straße)</p> 
Länge	ca. 0,75 km
Breite	ca. 4,5 – 6,0 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 4.103) - Tempo 50
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die L 382 (Neukircher Straße) in Enkenbach durchgängig mit Tempo 30 beschildert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen für die Radfahrer angelegt werden können (gegebenenfalls auch nur einseitig in ansteigender Richtung)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Enkenbach: L 382 innerorts</p>



Enkenbach: L 382 innerorts

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 15
Standort	Mehlingen: L 382 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Mehlingen: L 382 innerorts</p> 
Breite	ca. 5,5 Meter bis 7 Meter
Länge	ca. 1,1 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, nach HBR beschildert als Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 4.103) und Parken - größtenteils Tempo 50, nur ein kleines Teilstück ist mit Tempo 30 beschildert
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob die L 382 (Hauptstraße) in Mehlingen durchgängig mit Tempo 30 beschildert werden kann. Der Straßencharakter und die gefahrenen Geschwindigkeiten entsprechen eher einer 30er als einer 50er Zone - prüfen, ob Schutzstreifen für die Radfahrer angelegt werden können (gegebenenfalls auch nur einseitig in ansteigender Richtung)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Mehlingen: L 382 Fahrtrichtung Baalborn</p>




Mehlingen: L 382 Fahrtrichtung Baalborn




Mehlingen: L 382 Fahrtrichtung Enkenbach

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn


Nummer	ENK 16
Standort	Alsenborn: L 395 (Grünstadter Straße) innerorts zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe der Burgstraße und dem Ortsausgang Alsenborn in Richtung Neuhemsbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Alsenborn: L 395 (Grünstadter Straße) innerorts zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe der Burgstraße und dem Ortsausgang Alsenborn in Richtung Neuhemsbach</p> 
Breite	ca. 6,5 Meter
Länge	ca. 0,55 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 9.069) und Parken - Tempo 50
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen markiert werden können und ob die Geschwindigkeit für den KFZ Verkehr auf dem Abschnitt ohne Radverkehrsangebot auf Tempo 30 reduziert werden kann - aufgrund des DTV Wertes ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Land



Fotodokumentation		
	Alsenborn: L 395 / K 43 => unübersichtliche Kurve	Alsenborn: L 395 zwischen der Einmündung der K 43 und der Burgstraße
		
	Alsenborn: L 395 zwischen der Straße „Kinderlehre“ und der Einmündung der K 43	

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn



Nummer	ENK 17
Standort	Enkenbach: L 395 (Hauptstraße) innerorts zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe der Ringstraße und dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges in Alsenborn am Elefantenkreisel
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Enkenbach: L 395 (Hauptstraße) innerorts zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe der Ringstraße und dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges in Alsenborn am Elefantenkreisel</p> 
Breite	ca. 5,5 Meter
Länge	ca. 0,85 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Barbarossa-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 5.074) und Parken - Tempo 50
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf dem Abschnitt ohne Radverkehrsangebot auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob es möglich ist Schutzstreifen anzulegen (zumindest in ansteigender Fahrtrichtung) - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Land



Fotodokumentation	  <p>L 395 Fahrtrichtung Eselsfürth</p> <p>L 395 Bahnquerung nach Alsenborn</p>
Hinweis	<p>Durch die geplante Umgehungsstraße an der B 48 durch Enkenbach-Alsenborn wird sich die Situation für den Radverkehr zumindest im Bereich der Bahnquerung voraussichtlich bis Ende 2013 ändern.</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn


Nummer	ENK 18
Standort	Alsenborn: L 395 (außerorts) zwischen Alsenborn und der Einmündung der L 394
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Alsenborn: L 395 (außerorts) zwischen Alsenborn und der Einmündung der L 394</p> 
Breite	ca. 7,2 Meter
Länge	ca. 1 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 9.069) - kein Tempolimit für den KFZ Verkehr - Topografie (welliger Verlauf der Straße) - Engstelle durch das Brückenbauwerk
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	sehr hoch
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist ein Radweg erforderlich => damit den Radfahrern eine durchgängige und verkehrssichere Verbindung angeboten werden kann => hier besteht derzeit eine Netzlücke, da diese Strecke aufgrund der aufgeführten Mängel zu unsicher für den Radverkehr ist
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Alsenborn: L 395 zwischen der Einmündung der L 394 und Alsenborn</p>



Alsenborn: Brückenbauwerk an der L 395 kurz vor Alsenborn

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 19
Standort	Sembach: Querung der L 401 um von dem Wirtschaftsweg aus Baalborn (Sportplatz) auf den Straßenbegleitenden Radweg an der L 401 zu kommen
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Sembach: Querung der L 401 um von dem Wirtschaftsweg aus Baalborn (Sportplatz) auf den Straßenbegleitenden Radweg an der L 401 zu kommen</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - keine Querungshilfe vorhanden => keine sichere Querung der Radfahrer möglich, trotz relativ guter Sichtverhältnisse - Verkehr (DTV: 5.839) - hohe KFZ Geschwindigkeiten und die KFZ Fahrer rechnen an dieser Stelle nicht mit querenden Radfahrern
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => Lösung suchen, evtl. besteht die Möglichkeit eine Querungshilfe anzulegen - Wegeverbindung zwischen dem Radweg und der zu querenden L 401 herstellen - eine mögliche Querung würde das Radverkehrsnetz weiter verdichten und darüber hinaus den Radfahrern, die zum Sportplatz möchten eine sichere und direkt Querungsmöglichkeit bieten - prüfen, ob die Geschwindigkeit des KFZ Verkehrs auf Tempo 70 reduziert werden könnte - ergänzend sollten die VZ 138 (Radfahrer kreuzen) noch aufgestellt werden
Baulastträger	Land



Fotodokumentation



L 401 bei Sembach: Querung von dem Straßenbegleitenden Radweg an der L 401 auf den Wirtschaftsweg in Richtung Baalborn (Sportplatz)



L 401 bei Sembach: Querung von dem Wirtschaftsweg aus Baalborn (Sportplatz) auf den Straßenbegleitenden Radweg an der L 401

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 20
Standort	Enkenbach: Straßenbegleitender Radweg an der B 48 zwischen Enkenbach und der Unteren Eselsmühle
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Enkenbach: Straßenbegleitender Radweg an der B 48 zwischen Enkenbach und der Unteren Eselsmühle</p> 
Länge	ca. 0,9 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - am Beginn des Straßenbegleitenden Radweges fehlt das VZ 240 - durchgezogene Mittellinie => die Radfahrer dürfen an dieser Stelle eigentlich nicht queren um auf den Radweg zu gelangen
Kategorie	Beschilderung und Markierung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - das fehlende VZ 240 montieren - die durchgezogene Mittellinie bei Gelegenheit durch eine gestrichelte Linie ersetzen
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Enkenbach: B 48 Beginn des Straßenbegleitenden Radweges => das VZ 240 fehlt und durchgezogene Mittellinie</p> <p>Ende des Straßenbegleitenden Radweges</p>
Hinweis	Verkehrsverhältnis nach Inbetriebnahme der Umgehungsstraße neu bewerten und erforderliche Maßnahmen für den Radverkehr durchführen



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	ENK 21
Standort	Baalborn: Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der L 382 in Höhe der Seitenstraße „Im Katerloch“
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Baalborn: Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der L 382</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Radweg endet am OE Baalborn auf der linken Straßenseite (übergangslos) - der Bordstein ist nicht abgesenkt (Sturzgefahr, da Schrägauffahrt) - Straßenschäden im Rinnsteinbereich
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin um Verbesserungsmöglichkeiten zu besprechen - Bordstein absenken - Markierung einer Radfurt zur Führung und Orientierung der querenden Radfahrer - die VZ 138 (Radfahrer kreuzen) an den erforderlichen Stellen montieren
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Baalborn: Beginn/Ende des Straßenbegleitenden Radweges => der Bordstein ist nicht abgesenkt und Straßenschäden im Rinnsteinbereich</p>

Quelle: Eigene Darstellung



11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 22
Standort	Mehlingen: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 382 am Ortseingang Mehlingen
Standort mit Kartenausschnitt	Mehlingen: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 382 am Ortseingang Mehlingen 
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Radweg endet am OE Mehlingen auf der linken Straßenseite (übergangslos) - der Bordstein ist nicht abgesenkt
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Bordstein absenken - die VZ 138 (Radfahrer kreuzen) an den erforderlichen Stellen montieren - evtl. mit Markierungen arbeiten und Radfurten an der Ein- und Ausmündung markieren (evtl. zusätzlich noch Radfahrer Piktogramme aufbringen)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	

Quelle: Eigene Darstellung

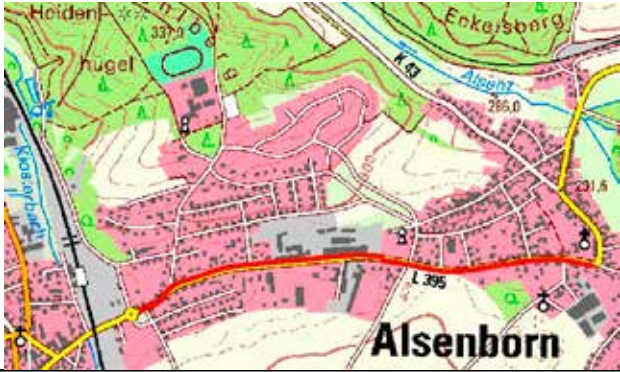

Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	ENK 23
Standort	Sembach: Straßenbegleitender Radweg an der L 393 / Beginn bzw. Ende in der Lindbergh Allee
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Sembach: Straßenbegleitender Radweg an der L 393 / Beginn bzw. Ende in der Lindbergh Allee</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Alsenz-Radweg
Sachlage/Zustand	- die VZ 240 am Beginn und am Ende des Radweges (am Übergang auf die Lindbergh Allee) fehlen
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- die fehlenden VZ 240 montieren
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Sembach: Lindbergh Allee Übergang auf den Straßenbegleitenden Radweg => die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn

Nummer	ENK 24
Standort	Alsenborn: Straßenbegleitender Radweg an der L 395
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Alsenborn: Straßenbegleitender Radweg an der L 395</p> 
Länge	ca. 1,4 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Barbarossa-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - VZ 240 Zweirichtungsradweg innerorts problematisch (Mindestbreite wäre 2,50 Meter) - Engstelle in Höhe der Hausnummer 100 in der Rosenstraße (der Bordstein ist hier auf null abgesenkt) - Verkehrsbelastung der L 395 (DTV: 5.074)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => Überprüfung und Klärung auf Verlegung des Radverkehrs je einer Fahrtrichtung auf Mitführung (wechselseitig) mit Angebot einer Radverkehrsanlage (Schutzstreifen) - Notlösung: Hinweis auf die Engstelle geben
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Alsenborn: Straßenbegleitender Radweg an der L 395</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	ENK 25
Standort	Straßenbegleitender Radweg an der L 401 zwischen Fröhnerhof und Mehlingen
Standort mit Kartenausschnitt	Sembach: Straßenbegleitender Radweg an der L 401 zwischen Fröhnerhof und Mehlingen 
Länge	ca. 0,5 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	Ortseingang Mehlingen <ul style="list-style-type: none"> - der Übergang vom Straßenbegleitenden Radweg an der L 401 (DTV 4.948) auf die Ludwigstraße (und umgekehrt) ist nicht gegeben - am Ende des Radweges (in Höhe des Penny Marktes) fehlt das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ - der Bordstein ist nicht abgesenkt - die Führung des Radverkehrs ist nicht klar und verkehrssicher geregelt
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, wie die Radverkehrsführung am Ortseingang Mehlingen besser geregelt werden kann - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ noch ergänzen
Baulasträger	Land
Fotodokumentation	  <p>Mehlingen: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 401 vom Fröhnerhof kommend => der Übergang auf die Straße ist nicht und verkehrssicher geregelt, keine Bordsteinabsenkung, das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.2 VG Enkenbach-Alsenborn



Mehlingen: Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der L 401 zum Fröhnerhof
=> unklare und unsichere Verkehrsführung der Radler, keine Bordsteinabsenkung

Quelle: Eigene Darstellung



11.3 VG Hochspeyer






11.3 Handlungsvorschläge in der VG Hochspeyer

Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
HOC	1	K 47 zwischen Waldleiningen und der B 48	X				mittel	89
HOC	2	B 37 und B 39 Frankenstein innerorts				X	hoch	90
HOC	3	Hochspeyer: Hauptstraße (B 48) innerorts zwischen dem Ortseingang Hochspeyer und der Trippstadter Straße				X	hoch	92
HOC	4	Hochspeyer: Hauptstraße außerorts (B 48) zwischen dem Ortsausgang und dem Straßenbegleitenden Radweg Richtung Frankenstein				X	hoch	93
HOC	5	Hochspeyer: B 48 (Trippstadter Str.)				X	hoch	95
HOC	6	B 48 zwischen Hochspeyer und der K 47				X	sehr hoch	96
HOC	7	B 37 Straßenbegleitender Radweg zwischen Hochspeyer und Frankenstein				X	hoch	97
HOC	8	Hochspeyer: Hauptstraße außerorts (ehemalige B 37) Richtung Kaiserslautern		X			hoch	99
HOC	9	Hochspeyer: Hauptstraße innerorts zwischen der Trippstadter Straße und dem Ortsausgang Hochspeyer Richtung Kaiserslautern		X			hoch	101

*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	HOC 1
Standort	K 47 zwischen Waldleiningen und der B 48
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 47 zwischen Waldleiningen und der B 48</p> 
Länge	ca. 1,8 km
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none">- gefahrene Geschwindigkeit (kein Tempolimit)- kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none">- prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h reduziert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	  <p>K 47 zwischen der B 48 und Waldleiningen</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.3 VG Hochspeyer



Nummer	HOC 2
Standort	B 37 (Hauptstraße) und B 39 (Neustadter Straße) in Frankenstein
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Frankenstein: B 37 (Hauptstraße) und B 39 (Neustadter Straße)</p> 
Länge	ca. 1,1 km
Breite	ca. 5 bis 6,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 6.087) - Geschwindigkeit (Tempo 50) - kein Angebot für den Radverkehr aber teilweise sind die Gehwege, die zum Teil sehr schmal sind, auch in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben - kurvige Straßenlage
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit der B 37 und B 39 innerorts auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob es vielleicht sicherer für die Radfahrer wäre, sie auf der Straße mitzuführen und die Gehwege höchstens (sofern die Mindestbreiten erfüllt sind) in Fahrtrichtung für den Radverkehr freizugeben
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>Frankenstein: B 37 und B 39 innerorts Probleme: hohes Verkehrsaufkommen, kein eigenständiges Radverkehrsangebot aber Freigabe für den Radverkehr auf dem Gehweg auch in Gegenrichtung</p>



Frankenstein: B 37 und B 39 innerorts
Probleme: hohes Verkehrsaufkommen, kein eigenständiges Radverkehrsangebot
aber Freigabe für den Radverkehr auf dem Gehweg auch in Gegenrichtung



Quelle: Eigene Darstellung

11.3 VG Hochspeyer

Nummer	HOC 3
Standort	Hochspeyer: Hauptstraße (B 48) innerorts zwischen dem Ortseingang Hochspeyer und der Trippstadter Straße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Hochspeyer: Hauptstraße (B 48) innerorts zwischen dem Ortseingang Hochspeyer und der Trippstadter Straße</p> 
Länge	ca. 1 km
Breite	ca. 7 bis 8 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV 1.980) - Geschwindigkeit (Tempo 50)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob Schutzstreifen markiert werden können - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf dem Abschnitt ohne Radverkehrsangebot auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>Hochspeyer: B 48 innerorts</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	HOC 4
Standort	Hochspeyer: Hauptstraße außerorts (B 48) zwischen dem Ortsausgang und dem Straßenbegleitenden Radweg Richtung Frankenstein
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Hochspeyer: Hauptstraße außerorts (B 48) zwischen dem Ortsausgang Hochspeyer und dem Straßenbegleitenden Radweg Richtung Frankenstein</p> 
Länge	ca. 300 Meter
Breite	ca. 7,50 bis 10 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr - Geschwindigkeit (Tempo 50) - außerorts
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, ob Radfahr- oder Schutzstreifen angelegt werden können - prüfen, ob die Abbiegespur durch die Umgehungsstraße überhaupt noch erforderlich ist, falls sie wegfallen könnte, hätte man ausreichend Platz für eine Radverkehrsanlage
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>B 48 außerorts zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der B 37 und dem Ortseingang Hochspeyer</p>



11.3 VG Hochspeyer

	 <p>B 48 außerorts zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der B 37 und dem Ortseingang Hochspeyer</p>  <p>B 48 Hochspeyer außerorts Richtung Straßenbegleitender Radweg an der B 37</p>
Hinweis	Knotenpunkt ist für Umbau bereits vorgesehen. Zeitpunkt unbestimmt laut Information vom LBM KL.

Quelle: Eigene Darstellung



Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	HOC 5
Standort	Hochspeyer: B 48 (Trippstadter Straße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Hochspeyer: B 48 (Trippstadter Straße) innerorts</p> 
Länge	ca. 1,1 km
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 1.980) - Geschwindigkeit (Tempo 50) - kein Angebot für den Radverkehr - Steigung
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob Schutzstreifen zumindest auf der Anstiegsseite angelegt werden können - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>Hochspeyer: B 48 (Trippstadter Straße) innerorts</p>




Quelle: Eigene Darstellung

11.3 VG Hochspeyer

Nummer	HOC 6
Standort	Hochspeyer: B 48 zwischen Hochspeyer und der K 47
Standort mit Kartenausschnitt	Hochspeyer: B 48 zwischen Hochspeyer und der K 47 
Länge	ca. 2,5 km
Breite	ca. 6,5 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV:1.980) - keine Geschwindigkeitsbegrenzung - kein Angebot für den Radverkehr => Mitführung auf der Bundesstraße außerorts! - Steigung
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	sehr hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - um eine verkehrssichere Radverkehrsführung zu ermöglichen, sollte zwischen dem Ortsausgang Hochspeyer und der Abzweigung der K 47 vordringlich ein Radweg angelegt werden. - eventuelle Nutzung eines Forstweges nach dessen Optimierung neu beurteilen
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>B 48 zwischen Hochspeyer und der K 47</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	HOC 7
Standort	B 37 Straßenbegleitender Radweg B 37 zwischen Hochspeyer und Frankenstein
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Straßenbegleitender Radweg zwischen Hochspeyer und Frankenstein</p> 
Länge	ca. 4,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortsein- und Ortsausgang Frankenstein</p> <ul style="list-style-type: none"> - unklare Führung der Radfahrer: in Fahrtrichtung Frankenstein dürfen die Radfahrer weiter auf dem Gehweg fahren (Problem: der Weg ist zum Teil sehr schmal) und in Fahrtrichtung Hochspeyer haben die Radfahrer keinen Hinweis wann und wo (an der Querungshilfe?) sie auf den Radweg wechseln sollen - das VZ 240 in Fahrtrichtung Hochspeyer fehlt - das VZ 239 (Gehweg) ist zugewachsen
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => Führung der Radfahrer und StVO Beschilderung klären und entsprechend anpassen - das VZ 239 (Gehweg) freischneiden - hätte im Zuge der Anlegung des Straßenbegleitenden Radweges schon geschehen müssen
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	  <p>Ortsausgang Frankenstein B 37 in Fahrtrichtung Hochspeyer Problem: unklare Führung der Radfahrer, wann und wo sollen sie auf den Straßenbegleitenden Radweg wechseln?</p>


11.3 VG Hochspeyer



Ortseingang Frankenstein: Ende des StraÙebegleitenden Radweges und
Übergang in einen Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“
Problem: der Gehweg ist an einigen Stellen sehr schmal und das VZ 239 ist
zugewachsen

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	HOC 8
Standort	Hochspeyer: Hauptstraße außerorts (ehemalige B 37) Richtung Kaiserslautern
Übergang Kreis/Stadt KL	Ja, siehe Übersichtskarte „Übergänge Kreis/Stadt Kaiserslautern“ im Anhang
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Hochspeyer: Hauptstraße außerorts (ehemalige B 37) Richtung Kaiserslautern</p> 
Länge	ca. 400 Meter
Breite	ca. 7 bis 8 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (es liegen keine DTV Daten vor) und zulässige Geschwindigkeit (Tempo 70) - Mitführung auf der Hauptverkehrsstraße => kein durchgängiges Angebot für die Radfahrer - Charakter der Straße entspricht einer klassifizierten Straße (ehemalige B 37)
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - es sollte ein durchgängiges Angebot für die Radfahrer geschaffen werden (zumindest auf dem Straßenabschnitt außerorts) - prüfen, ob Radfahr- oder Schutzstreifen angelegt werden können - prüfen, ob alternativ auf dem Abschnitt ohne Radverkehrsangebot außerorts auf Tempo 50 reduziert werden könnte
Baulastträger	Gemeinde

Quelle: Eigene Darstellung

11.3 VG Hochspeyer

Fotodokumentation



Hochspeyer: Hauptstraße außerorts zwischen dem Ortsschild und dem Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der B 37



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	HOC 9
Standort	Hochspeyer: Hauptstraße innerorts zwischen der Trippstadter Straße und dem Ortsausgang Hochspeyer Richtung Kaiserslautern
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Hochspeyer: Hauptstraße innerorts zwischen der Trippstadter Straße und dem Ortsausgang Hochspeyer Richtung Kaiserslautern</p> 
Länge	ca. 1,1 km
Breite	ca. 6 bis 8 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr - Geschwindigkeit (Tempo 50) - Charakter einer klassifizierten Hauptverkehrsstraße (MKSIO)
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob Schutzstreifen markiert werden können - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Hochspeyer: Hauptstraße innerorts</p>

11.4 VG Kaiserslautern-Süd



11.4 Handlungsvorschläge in der VG Kaiserslautern-Süd

Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
KAE	1	Trippstadt: K 50 innerorts	X				mittel	104
KAE	2	K 50 zwischen Trippstadt und der L 500	X				mittel	105
KAE	3	K 50 zwischen Trippstadt und der L 503	X				mittel	107
KAE	4	K 53 Straßenbegleitender Radweg zwischen Langensohl und Trippstadt	X				niedrig	108
KAE	5	Stelzenberg: K 55 innerorts	X				mittel	109
KAE	6	K 55 zwischen Stelzenberg und der L 500	X				mittel	110
KAE	7	Krickenbach: K 59 innerorts	X				mittel	111
KAE	8	Linden: K 59 innerorts	X				mittel	113
KAE	9	K 59 zwischen Krickenbach und der B 270	X				mittel	114
KAE	10	K 59 zwischen Linden und Krickenbach	X				mittel	115
KAE	11	Schopp: K 77 innerorts	X				mittel	117
KAE	12	Johanniskreuz: B 48 innerorts				X	hoch	118
KAE	13	B 48 zwischen Johanniskreuz und der L 503				X	hoch	119
KAE	14	Horbach: L 363 innerorts			X		mittel	120
KAE	15	Linden: L 363 innerorts			X		mittel	121
KAE	16	Queidersbach: L 363 innerorts			X		mittel	122
KAE	17	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Bann und Queidersbach			X		mittel	123
KAE	18	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Linden und Horbach			X		mittel	124

Quelle: Eigene Darstellung



Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
KAE	19	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Queidersbach und der Grünabfallsammelstelle			X		mittel	126
KAE	20	Radweg zwischen Queidersbach und Lindenstraßenbegleitend entlang der L 363 und abseits der Landesstraße		X	X		mittel	127
KAE	21	L 500 zwischen der B 270 und der K 55			X		mittel	129
KAE	22	L 500 zwischen der K 50 und der K 51			X		mittel	131
KAE	23	L 500 zwischen Oberhammer und der L 499			X		mittel	132
KAE	24	L 500 zwischen Unterhammer und der K 50			X		mittel	134
KAE	25	L 503 zwischen der B 48 und der K 50			X		hoch	136
KAE	26	Querung der B 270 zwischen der K 59 und der L 500				X	sehr hoch	137
KAE	27	B 270 zwischen Schopp und der L 500				X	sehr hoch	139
KAE	28	Krickenbach: Mühlstraße		X			mittel	140
KAE	29	Langensohl: Am Hochgericht und Am Kohlhübel		X			mittel	141
KAE	30	Stelzenberg: Abschnitt der Römerstraße zwischen dem Ende des Neubaugebietes und der Abzweigung der Trippstadter Straße		X			mittel	142
KAE	31	Stelzenberg: Wirtschaftsweg Richtung Langensohl		X			mittel	143
KAE	32	Linden: Wirtschaftsweg zw. der Straße Am Junkerkopf und der K 59		X			mittel	144



*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 1
Standort	Trippstadt: K 50 (Hauptstraße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Trippstadt: K 50 innerorts</p> 
Länge	ca. 2,1 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 1.508) und zum Teil Parken
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die K 50 innerorts mit Tempo 30 beschildert werden kann - prüfen, ob zumindest abschnittsweise Schutzstreifen markiert werden können
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Trippstadt: K 50 innerorts</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 2
Standort	K 50 zwischen der L 500 und Trippstadt
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 50 zwischen der L 500 und Trippstadt</p> 
Länge	ca. 1 km
Breite	ca. 5 bis 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - größtenteils kein Tempolimit (außer auf dem rosa markierten Abschnitt, dort ist Tempo 50) - Verkehr (DTV: 1.508) - Topografie (Steigung) - Straßenbegleitender Weg ohne StVO Beschilderung vorhanden
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - der nicht beschilderte, Straßenbegleitende Weg (Breite ca. 2 Meter) sollte für Radfahrer freigegeben werden - prüfen, ob die Geschwindigkeit der K 50 auf Tempo 70 reduziert werden kann (da kein Radverkehrsangebot vorhanden ist)
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 50 zwischen der L 500 und Trippstadt</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd






Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 3
Standort	K 50 zwischen der L 503 und Trippstadt
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 50 zwischen der L 503 und Trippstadt</p> 
Länge	ca. 2,1 km
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung - Verkehr (DTV: 840)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 70 reduziert werden kann - Beispielstraße für Schutzstreifen außerorts (Naturpark)
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	



Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 4
Standort	K 53 Straßenbegleitender Radweg zwischen Langensohl und Trippstadt
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 53 Straßenbegleitender Radweg zwischen Langensohl und Trippstadt</p> 
Länge	ca. 0,8 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- am Beginn und Ende des Radweges in Trippstadt in der Hasengasse fehlen die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	niedrig
Handlungsvorschlag	- die fehlenden VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ noch montieren
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Trippstadt: „Hasengasse“ Beginn des Radweges => die VZ 240 sowie das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ende des Radweges</p> </div> </div>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 5
Standort	Stelzenberg: K 55 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Stelzenberg: K 55 innerorts</p> 
Länge	ca. 1,1 km
Breite	ca. 5 bis 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 1.265) - Topographie (Steigung)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die K 55 innerorts mit Tempo 30 beschildert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Stelzenberg: K 55 innerorts</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 6
Standort	K 55 zwischen der L 500 und Stelzenberg
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 55 zwischen der L 500 und Stelzenberg</p> 
Länge	ca. 1,1 km
Breite	ca. 6,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung - Verkehr (DTV: 1.265) - Topographie (Steigung)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 70 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen für die Radfahrer (zumindest für die bergauf fahrenden Radfahrer) markiert werden können - Beispiel für Schutzstreifen außerorts im Naturpark Pfälzerwald (Mittellinie muss weg)
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p style="text-align: center;">K 55 zwischen der L 500 und Stelzenberg</p>

Quelle: Eigene Darstellung





Nummer	KAE 7
Standort	Krickenbach: K 59 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Krickenbach: K 59 innerorts</p> 
Länge	ca. 1,2 km
Breite	ca. 5 bis 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit überwiegend Tempo 50 und ein kleines Teilstück Tempo 30 - Verkehr (DTV: 2.400)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die K 59 innerorts durchgängig mit Tempo 30 beschildert werden kann
Baulasträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p style="text-align: center;">Krickenbach: K 59 Fahrtrichtung B 270</p>

11.4 VG Kaiserslautern-Süd





Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 8
Standort	Linden: K 59 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Linden: K 59 innerorts</p> 
Länge	ca. 0,63 km
Breite	ca. 4 bis 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - geringe Straßenbreite - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 990)
Kategorie	Sicherheitsmangel
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann (zumindest auf dem Abschnitt zwischen der L 363 und der Straße „Am Junkerkopf“; hier verläuft die „Tour de Süd“, die nach Möglichkeit im kommenden Jahr nach HBR beschildert werden soll)
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Linden: K 59 in Richtung Krickenbach => Probleme: zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50, kein Angebot für den Radverkehr und geringe Straßenbreite</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 9
Standort	K 59 zwischen Krickenbach und der B 270
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 59 zwischen Krickenbach und der B 270</p> 
Länge	ca. 1,4 km
Breite	ca. 6 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - kein durchgängiges Tempolimit, kleines Teilstück mit Tempo 70 und kleines Teilstück mit Tempo 50 (im Kurvenbereich vor der B 270) beschildert - Verkehr (DTV: 2.400) - Topographie (Steigung und Kurven)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf den Streckenabschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 70 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest für die bergauf fahrenden Radfahrer) markiert werden können
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 59 von Krickenbach zur B 270</p>

Quelle: Eigene Darstellung







Nummer	KAE 10
Standort	K 59 zwischen Linden und Krickenbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 59 zwischen Linden und Krickenbach</p>
Länge	ca. 1,6 km
Breite	6 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - größtenteils keine Geschwindigkeitsbegrenzung, kurz vor Krickenbach ist Tempo 70 bzw. Tempo 50 - Verkehr (DTV: 2.400) - Topografie (Steigung, Kurven und keine guten Sichtverhältnisse)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit durchgängig auf Tempo 70 reduziert werden kann (zumindest auf dem Abschnitt zwischen Krickenbach und der Abzweigung zu den Höfen), da darüber ein ausgeschilderter Radweg verläuft - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest für die bergauf fahrenden Radfahrer) markiert werden können
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	<p>K 59: Höhe der Abzweigung Straße zu den Höfen in Fahrtrichtung Krickenbach</p> <p>K 59: Höhe der Abzweigung der Straße zu den Höfen in Fahrtrichtung Linden</p>

11.4 VG Kaiserslautern-Süd





Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 11
Standort	Schopp: K 77 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	Schopp: K 77 innerorts 
Länge	ca. 1,8 km
Breite	ca. 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 1.037)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die K 77 innerorts mit Tempo 30 beschildert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen für die Radfahrer markiert werden können
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Schopp: K 77 Fahrtrichtung Ortsmitte</p>  <p>Schopp: Fahrtrichtung Bahnhof</p> 



Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 12
Standort	Johanniskreuz: B 48 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Johanniskreuz: B 48 innerorts</p> 
Länge	ca. 0,4 km
Breite	ca. 5 bis 7,50 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Südwestpfalz-Tour
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - hohe Verkehrsbelastung (DTV: 3.677)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin zur Klärung der gesamten Radwegeführung in vorhandene und notwendige Richtungen (GRW Erfordernisse) - prüfen, ob ein Angebot für die Radfahrer geschaffen werden kann, damit eine verkehrssichere Führung der Radfahrer ermöglicht wird
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>Johanniskreuz: B 48 innerorts</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 13
Standort	B 48 zwischen Johanniskreuz und der L 503
Standort mit Kartenausschnitt	<p>B 48 zwischen Johanniskreuz und der L 503</p> 
Länge	ca. 1,5 km
Breite	ca. 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung - Verkehr (DTV: 3.677)
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes ist ein eigenständiger Radweg an der B 48 oder abseits erforderlich. Nur wenn ein Angebot für die Radfahrer geschaffen wird, kann eine verkehrssichere Führung sichergestellt werden => solange es kein Angebot gibt, wird diese Strecke als Lücke im Radverkehrsnetz erscheinen
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>B 48 zwischen der L 503 und Johanniskreuz</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 14
Standort	Horbach: L 363 innerorts (Hauptstraße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Horbach: L 363 innerorts (Hauptstraße)</p> 
Länge	ca. 1,3 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Pfälzerwald-Tour
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 990)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann (die Straße hat größtenteils schon den Charakter einer verkehrsberuhigten Straße)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Horbach: L 363 innerorts</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 15
Standort	Linden: L 363 innerorts (Hauptstraße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Linden: L 363 innerorts (Hauptstraße)</p> 
Länge	ca. 1 km
Breite	ca. 5 bis 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Pfälzerwald-Tour
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50) - Verkehr (DTV: 990)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die zulässige Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) markiert werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Linden: L 363 (Hauptstraße) innerorts</p>




Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 16
Standort	Queidersbach: L 363 innerorts (Hauptstraße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Queidersbach: L 363 innerorts (Hauptstraße)</p> 
Länge	ca. 1,5 km
Breite	ca. 6,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 4.700) und Parken
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Queidersbach: L 363 (Hauptstraße) innerorts</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 17
Standort	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Bann und Queidersbach
Standort mit Kartenausschnitt	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Bann und Queidersbach 
Länge	ca. 1,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert
Sachlage/Zustand	Ortseingang Bann - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	Ortseingang Bann - die fehlenden VZ montieren Vorschlag Zufahrt zum Lebensmittelmarkt in Bann - an der Zufahrt zum Lebensmittelmarkt in Bann sollte die bestehende Furt erneuert werden (evtl. sollten zusätzlich noch Piktogramme aufgebracht werden) => für die KFZ Fahrer wird dadurch noch einmal deutlicher, dass an dieser Stelle mit Radfahrern zu rechnen ist
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	  <p>Bann: Straßenbegleitender Radweg an der L 363 in Höhe Zufahrt zu dem Lebensmittelmarkt</p> <p>Bann: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 363 am OE Bann Problem: das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

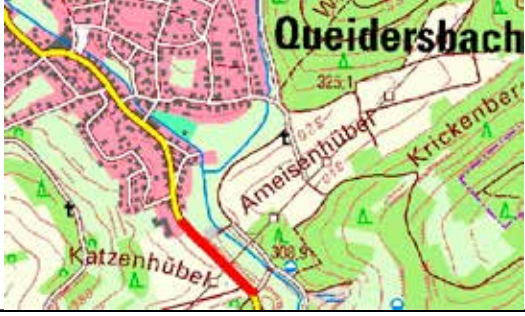


Nummer	KAE 18
Standort	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Linden und Horbach
Standort mit Kartenausschnitt	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Linden und Horbach 
Länge	ca. 1,5 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Pfälzerwald-Tour
Sachlage/Zustand	<p>Ortseingang Linden</p> <ul style="list-style-type: none"> - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen <p>Friedhof Linden</p> <ul style="list-style-type: none"> - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen => die Radfahrer fahren auf einem asphaltierten Weg am Parkplatz des Friedhofes entlang
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<p>Ortseingang Linden</p> <ul style="list-style-type: none"> - die fehlenden Verkehrszeichen montieren <p>Friedhof Linden</p> <ul style="list-style-type: none"> - evtl. sollte eine Radfurt (mit Piktogrammen) markiert werden => dadurch wäre für die KFZ Fahrer noch einmal deutlicher zu erkennen, dass sie auf dem Parkplatz mit Radfahrern rechnen müssen und den Radfahrern würde dadurch eine genaue Führung angeboten
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>OE Linden: Ende des Straßenbegleitenden Radweges Problem: das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen</p>



Linden Friedhof: eine Furtmarkierung zur Führung der Radfahrer und zur Aufmerksamkeitserregung der KFZ Fahrer könnte aufgebracht werden


Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 19
Standort	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Queidersbach und der Grünabfallsammelstelle
Standort mit Kartenausschnitt	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Queidersbach und der Grünabfallsammelstelle 
Länge	ca. 0,26 km
Landeseinheitlich Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	Ortseingang Queidersbach - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen Ende des Radweges an der Grünabfallsammelstelle - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- die fehlenden VZ montieren
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	  Queidersbach: L 363 Ende des Radweges an der Grünabfallsammelstelle => das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen Queidersbach: Beginn des Radweges an der Grünabfallsammelstelle

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 20
Standort	Radweg zwischen Queidersbach und Linden Straßenbegleitend entlang der L 363 und abseits der Landesstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Radweg zwischen Queidersbach und Linden Straßenbegleitend entlang der L 363 und abseits der Landesstraße</p> 
Länge	ca. 2,9 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Pfälzerwald-Tour
Sachlage/Zustand	<p>Ortsausgang Linden</p> <ul style="list-style-type: none"> - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen <p>Querung der L 363</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf beiden Seiten fehlen die VZ 205 „Vorfahrt gewähren“ <p>Queidersbach: Beginn/Ende des Radweges in Höhe des Parkplatzes</p> <ul style="list-style-type: none"> - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<p>Ortsausgang Linden</p> <ul style="list-style-type: none"> - die fehlenden VZ und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ montieren <p>Querung der L 363</p> <ul style="list-style-type: none"> - die fehlenden VZ 205 aufstellen (die VZ 138 „Radfahrer kreuzen“ sind vorhanden) <p>Queidersbach: Beginn/Ende des Radweges in Höhe des Parkplatzes</p> <ul style="list-style-type: none"> - die fehlenden VZ und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ montieren
Baulasträger	Land
Fotodokumentation	

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Queidersbach: Ende des Radweges in Höhe des Parkplatzes => das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen






Ortsausgang Linden: die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen



Querung der L 363: die VZ 205 fehlen

Quelle: Eigene Darstellung





Nummer	KAE 21
Standort	L 500 zwischen der B 270 und der K 55
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 500 zwischen der B 270 und der K 55</p> 
Länge	ca. 2,3 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - kein Tempolimit - Verkehr (DTV: 1.400)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob auf dem Teilstück der L 500 zwischen der B 270 und der Abzweigung der K 55 (dort beginnt der Straßenbegleitenden Radweg) die Geschwindigkeit auf Tempo 70 reduziert werden kann - Beispiel für Schutzstreifen außerorts (Naturpark)
Baulasträger	LBM KL
Fotodokumentation	  <p>L 500 zwischen der B 270 und der K 55</p>

11.4 VG Kaiserslautern-Süd



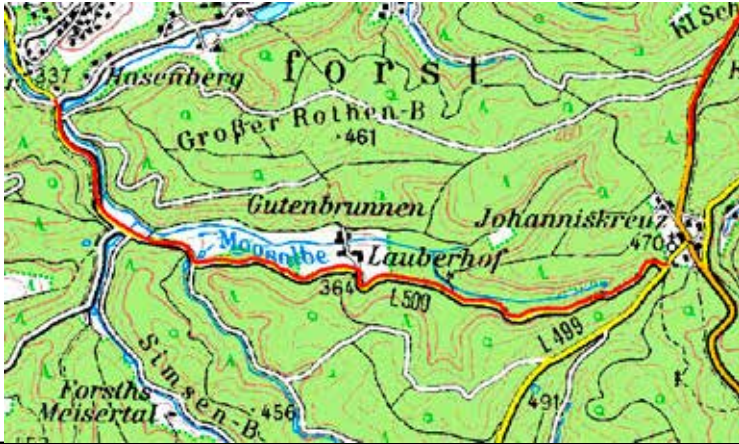

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 22
Standort	L 500 zwischen der K 50 und der K 51
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 500 zwischen der K 50 und der K 51</p> 
Länge	ca. 0,2 km
Breite	ca. 4 bis 9 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - gefahrene KFZ Geschwindigkeiten (auf bestimmten Abschnitten) - Verkehr (DTV: 540)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => gesamter Knotenpunkt muss im Hinblick auf die Radverkehrsführung in alle Richtungen überdacht werden - prüfen, ob die Höchstgeschwindigkeit der L 500 zwischen der K 50 und der K 51 auf Tempo 70 reduziert werden kann
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 500 kurz vor der Einmündung der K 51</p>

Quelle: Eigene Darstellung



11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 23
Standort	L 500 zwischen Oberhammer und der L 499
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 500 zwischen Oberhammer und der L 499</p> 
Länge	ca. 5,5 km
Breite	ca. 4 bis 4,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr (DTV 540) - gefahrene Geschwindigkeiten auf den Abschnitten ohne Tempolimit - Zustand der Asphaltdecke - Topografie (zum Teil Steigung und Kurven)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit durchgängig auf Tempo 70 bzw. auf unübersichtlicheren Abschnitten auf Tempo 50 reduziert werden kann - Beispiel für Schutzstreifen außerorts (Naturpark Pfälzerwald)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 500 zwischen der L 499 und der K 50</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd



Nummer	KAE 24
Standort	L 500 zwischen Unterhammer und der K 50
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 500 zwischen Unterhammer und der K 50</p> 
Länge	ca. 2,0 km
Breite	ca. 4 bis 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - kein durchgängiges Tempolimit (zum Teil Tempo 30 und Tempo 50 oder keine Begrenzung) - Verkehr (DTV: 1.400) - Topografie (leichte Steigung)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf den Streckenabschnitten ohne Tempolimit auf Tempo 70 reduziert werden kann - Beispiel Schutzstreifen außerorts (Naturpark Pfälzerwald)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 500 in Fahrtrichtung Tripstadt bzw. Johanniskreuz</p>



L 500 in Höhe der Klugschen Mühle

Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 25
Standort	L 503 zwischen der B 48 und der K 50
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 503 zwischen der B 48 und der K 50</p> 
Länge	ca. 1,9 km
Breite	ca. 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung - Verkehr (DTV: 1.651)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund der Netzbedeutung und der Zuführung zum Naturpark ist trotz des DTV Wertes unter 2.500 ein eigenständiger Radweg an der L 503 oder abseits erforderlich. Nur wenn ein Angebot für die Radfahrer geschaffen wird, kann eine verkehrssichere Führung sichergestellt werden => solange es kein Angebot gibt, wird diese Strecke als Lücke im Radverkehrsnetz erscheinen
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 503 zwischen der K 50 und der B 48</p>

Quelle: Eigene Darstellung



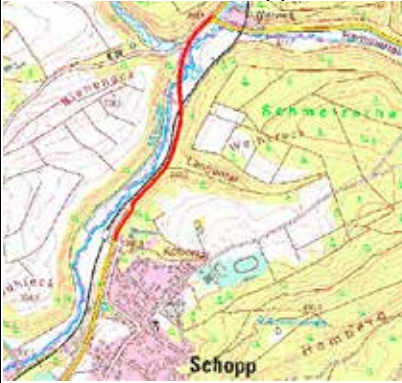

Nummer	KAE 26
Standort	Querung der B 270 zwischen der K 59 und der L 500
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Querung der B 270 zwischen der K 59 und der L 500</p>
Länge	ca. 0,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - sehr hohes Verkehrsaufkommen (DTV: 10.610) - Geschwindigkeit (Tempo 70)
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	sehr hoch
Handlungsvorschlag	- aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist der Bau einer Querungshilfe an der B 270 dringend erforderlich ist => durch ein Angebot für den Radverkehr wird eine durchgängige Verbindung von Kaiserslautern bis nach Frankreich möglich
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	<p style="text-align: center;">Kreuzung: K 59 / B 270</p>

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

	 <p data-bbox="790 607 1086 636">B 270 Abfahrt auf die L 500</p>
Hinweis	LBM ist in der Bearbeitung, wie ist der aktuelle Stand?



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 27
Standort	B 270 zwischen Schopp und der L 500
Übergang Kreis/Stadt KL	Ja, siehe Übersichtskarte „Übergänge Kreis/Stadt Kaiserslautern“ im Anhang
Standort mit Kartenausschnitt	B 270 zwischen Schopp und der L 500 
Länge	ca. 1,4 km
Breite	ca. 7 bis 12 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung - sehr hohes Verkehrsaufkommen (DTV: 10.610)
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	sehr hoch
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes ist ein eigenständiger Radweg an der B 270 oder abseits erforderlich. Nur wenn ein Angebot für die Radfahrer geschaffen wird, kann eine verkehrssichere Führung sichergestellt werden => solange es kein Angebot gibt, wird diese Strecke als Lücke im Radverkehrsnetz erscheinen
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>B 270 zwischen der L 500 und Schopp</p>
Hinweis	seitens der VG Kaiserslautern-Süd und des LBM KL bestehen bereits Planungen für eine Radwegeführung abseits. Wie ist der aktuelle Stand?



Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 28
Standort	Krickenbach: Mühlstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Krickenbach: Mühlstraße</p> 
Länge	ca. 0,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - 50er Zone - Topografie (sehr steil)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die Mühlstraße als Tempo 30 Zone ausgewiesen werden kann (der Straßencharakter spiegelt das bereits wieder)
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Krickenbach: Mühlstraße in Fahrtrichtung K 59</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 29
Standort	Langensohl: Straßen „Am Hochgericht“ und „Am Kohlhübel“
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Langensohl: Straßen „Am Hochgericht“ und „Am Kohlhübel“</p> 
Länge	ca. 0,9 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - teils Tempo 50 und teils Tempo 30
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die beiden Straßen durchgängig mit Tempo 30 beschildert werden können (teilweise sind sie schon Tempo 30 Zonen und verkehrsberuhigt ausgebaut)
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Langensohl: „Am Kohlhübel“ „Am Hochgericht“</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 30
Standort	Stelzenberg: Abschnitt der Römerstraße zwischen dem Ende des Neubaugebietes und der Abzweigung der Trippstadter Straße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Stelzenberg: Abschnitt der Römerstraße zwischen dem Ende des Neubaugebietes und der Abzweigung der Trippstadter Straße</p> 
Länge	ca. 0,45 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- schlechte Belagsqualität (Schotterdecke mit vielen Schlaglöchern) => Sturzgefahr für Radfahrer
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- der Wegezustand sollte ausgebessert werden (am besten wäre eine Asphaltdecke)
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Stelzenberg: Römerstraße zwischen dem Ende des Neubaugebietes und der Abzweigung der Trippstadter Straße</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	KAE 31
Standort	Stelzenberg: Wirtschaftsweg (Römerweg) Richtung Langensohl
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Stelzenberg: Wirtschaftsweg (Römerweg) Richtung Langensohl</p> 
Länge	ca. 0,5 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - die Freigabe des Weges für den Radverkehr fehlt - schlechter Wegezustand (Schlaglöcher und Schotterdecke) => Sturzgefahr für die Radfahrer
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - den Weg für den Radverkehr freigeben - den Wegezustand ausbessern, damit die Verkehrssicherheit der Radfahrer gewährleistet ist
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Stelzenberg: Römerweg / Übergang auf den Wirtschaftsweg => die Freigabe für den Radverkehr fehlt und der Wegezustand müsste ausgebessert werden => Sturzgefahr durch Quer- und Längsrillen sowie Schlaglöcher in dem Weg</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.4 VG Kaiserslautern-Süd

Nummer	KAE 32
Standort	Linden: Wirtschaftsweg zwischen der Straße „Am Junkerkopf“ und der K 59
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Linden: Wirtschaftsweg zwischen der Straße „Am Junkerkopf“ und der K 59</p> 
Länge	ca. 0,6 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - der Wirtschaftsweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben - Sperrpfosten am Beginn und Ende des Weges und auf der halben Wegstrecke => Unfallgefahr, gerade am Übergang von einer offenen Landschaft in den Wald und umgekehrt sind die Sperrpfosten aufgrund der sich ändernden Lichtverhältnisse nicht so gut zu erkennen. Darüber hinaus stellen sie vor allem für Radfahrer in Gruppen eine Gefahr dar
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - den Wirtschaftsweg für den Radverkehr freigeben - prüfen, ob die Sperrpfosten (Hindernisse auf der Fahrbahn!) erforderlich sind - Frage: wie kann der unberechtigte Verkehr sonst ferngehalten werden? - falls ja, sollten evtl. noch Bodenmarkierungen aufgebracht werden (siehe Beispielbilder unten), damit die Poller (gerade auch bei den unterschiedlichen Lichtverhältnissen) besser zu erkennen sind
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Beginn / Ende des Wirtschaftsweges nahe der K 59 => Poller mitten auf dem Weg und fehlende Freigabe des Weges für den Radverkehr</p>



Wirtschaftsweg: Poller und Steine etwa in der Mitte der Wegstrecke



Linden: Beginn des Wirtschaftsweges am Ende der Straße „Am Junkerkopf“ => die Freigabe für den Radverkehr fehlt



Beispiele für Bodenmarkierungen für eine bessere Sichtbarkeit der Poller

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl



11.5 Handlungsvorschläge in der VG Landstuhl

Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
LAD	1	Bann: L 363 innerorts			X		mittel	148
LAD	2	Landstuhl: L 363 zwischen der Abzweigung Eisenbahnstraße und der Ampelanlage in Höhe der Bahnstraße			X		hoch	149
LAD	3	Landstuhl: L 363 zwischen der Kreuzung L 363 / Hauptstraße / Lindenstraße und Abzweigung Eisenbahnstraße			X		hoch	151
LAD	4	L 363 zwischen Bann und der Kreuzung L 363 / L 469			X		hoch	153
LAD	5	L 363 zwischen der Kreuzung L 363 / L 470 und der Schloßstraße			X		hoch	154
LAD	6	Landstuhl: L 395 (Bahnstraße)			X		mittel	156
LAD	7	Landstuhl: L 395 Bahnstraße - benutzungspflichtiger Radweg zwischen der Kaiserstraße und der Barbarossa-Straße			X		hoch	158
LAD	8	Landstuhl: L 395 Bahnstraße - Abschnitt zwischen der Saarbrücker Str. und der Barbarossa-Str.			X		mittel	160
LAD	9	Hauptstuhl: L 395 innerorts			X		hoch	162
LAD	10	Kindsbach: L 395 innerorts			X		hoch	163
LAD	11	Landstuhl: L 395 zwischen Ampelanlage Höhe Bahnstraße und dem Ortsausgang Richtung Hauptstuhl			X		hoch	164



Quelle: Eigene Darstellung



VG	lfd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
LAD	12	L 469 zwischen Mittelbrunn und der L 363			X		mittel	166
LAD	13	L 470 zwischen Atzel und der Kreuzung L 470 / L 363			X		sehr hoch	167
LAD	14	Querung an der Kreuzung L 363 / L 469			X		sehr hoch	168
LAD	15	L 395 Straßenbegleitender Radweg zwischen Landstuhl und Kindsbach			X		hoch	170
LAD	16	L 395 Straßenbegleitender Radweg zwischen Landstuhl und Hauptstuhl			X		hoch	172
LAD	17	L 470 Straßenbegleitender Radweg zwischen Kirchberg und Rothenborn			X		mittel	175
LAD	18	Landstuhl: Wirtschaftsweg zwischen der Kreuzung L 363 / L 469 und der Hembachstraße		X	X		sehr hoch	177
LAD	19	Landstuhl: Eisenbahnstraße		X			mittel	178
LAD	20	Landstuhl: Forststraße		X			mittel	179
LAD	21	Landstuhl: Philipp-Reis-Str.		X			mittel	180
LAD	22	Landstuhl: Wiesenstraße zw. der L 363 und der Hinteren Imserstraße		X			mittel	181
LAD	23	Landstuhl: Kaiserstraße zw. dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges in Höhe Cubo und der Kreuzung der L 363		X			hoch	182
LAD	24	Landstuhl: Übergang von der Philipp-Reis-Str. auf den kombinierten Geh- und Radweg Richtung Bahnhof		X			mittel	184
LAD	25	Landstuhl: Verbindungsweg zwischen der Mittelbrunner Straße und der L 363		X			hoch	185
LAD	26	Mittelbrunn: Wirtschaftsweg zwischen der K 64 und der K 66		X			bei Gelegenheit	186

*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 1
Standort	Bann: L 363 innerorts (Hauptstraße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Bann: L 363 innerorts (Hauptstraße)</p> 
Länge	ca. 1,6 km
Breite	ca. 6,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Sickinger Mühlenradweg und Verbindungsrute
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 4.700) und Parken
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Bann: L 363 innerorts</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	LAD 2
Standort	Landstuhl: L 363 zwischen der Abzweigung Eisenbahnstraße und der Ampelanlage in Höhe der Bahnstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl: L 363 zwischen der Abzweigung Eisenbahnstraße und der Ampelanlage in Höhe der Bahnstraße</p>
Länge	ca. 0,4 km
Breite	ca. 6 bis 8 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - sehr hohes Verkehrsaufkommen (DTV: > 10.000) - gefahrene Geschwindigkeit (Tempo 50) - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => die Radverkehrsführung in Landstuhl muss generell geklärt werden - Vorschlag: Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduzieren (dies würde zu einer steigenden Verkehrssicherheit beitragen) - eine alternative Führung über die Bahnstraße wäre möglich allerdings sind hier ebenfalls Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Radfahrer erforderlich
Baulastträger	Land


Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

<p>Fotodokumentation</p>	 <p>Landstuhl: L363 zwischen der Eisenbahnstraße und der Ampelanlage an der Saarbrücker Straße</p>
<p>Kostenschätzung</p>	<p>durch Kostenträger</p>
<p>Vorschlag nächste Schritte</p>	<p>Weitergabe an den LBM KL</p>
<p>Hinweis</p>	<p>Die Verkehrsverhältnisse und die DTV Zahlen nach der Umwidmung der Bahnstraße zur L 395 am 01.08.2012 berücksichtigen => die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt und geregelt werden</p>






Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	LAD 3
Standort	Landstuhl: L 363 zwischen der Kreuzung L 363 / Hauptstraße / Lindenstraße und Abzweigung Eisenbahnstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl: L 363 zwischen der Kreuzung L 363/Hauptstr./Lindenstr. und Abzweigung Eisenbahnstraße</p> 
Länge	ca. 0,6 km
Breite	ca. 6 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - sehr hohes Verkehrsaufkommen (DTV: 14.000) und gefahrene Geschwindigkeit (Tempo 50) - parkende KFZ - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => die Radverkehrsführung in Landstuhl muss generell geklärt werden - Vorschlag: Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduzieren (dies würde zu einer steigenden Verkehrssicherheit beitragen) - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) markiert werden können - eine verkehrssichere Führung über Wohnstraßen ist zum Teil möglich, aber im Zuge der Netzverdichtung wäre eine verkehrssichere Führung der Radfahrer über die L 363 anzustreben
Baulastträger	Land



Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl


Fotodokumentation		Landstuhl: L 363 (Kaiserstraße) in Höhe des Rathauses	
			Landstuhl: L 363 (Kaiserstraße) in Höhe der Stadthalle
			Landstuhl: L 363 (Kaiserstraße) in Höhe der Einmündung der Wiesenstraße
Hinweis	Die Verkehrsverhältnisse und die DTV Zahlen nach der Umwidmung der Bahnstraße zur L 395 am 01.08.2012 berücksichtigen => die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt und geregelt werden		

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	LAD 4
Standort	L 363 zwischen Bann und der Kreuzung L 363 / L 469
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 363 zwischen Bann und der Kreuzung der L 363 / L 469</p> 
Länge	ca. 3,2 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Radverkehrsangebot - eine Mitführung auf der L 363 ist aufgrund des Verkehrs (DTV:4.700) und den gefahrenen Geschwindigkeiten nicht zu empfehlen
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist ein Radverkehrsangebot an der L 363 oder abseits erforderlich - kurzfristig: die Radfahrer müssen alternativ, die nach HBR beschilderte Strecke über Bann und den nicht asphaltierten Wirtschaftsweg bis auf die Melkerrei nutzen und von dort nach Landstuhl fahren (Nachteil: Steigungen und Wegeoberfläche (nicht durchgängig asphaltiert und daher für den Alltagsradverkehr nicht so optimal))
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 363 zwischen der Einmündung der K 60 und der Kreuzung L 363 / L 469</p>

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 5
Standort	L 363 zwischen der Kreuzung L 363 / L 470 und der Schloßstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 363 zwischen der Kreuzung L 363 / L 470 und der Schloßstraße</p> 
Länge	ca. 0,35 km
Breite	ca. 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 13.000) - Geschwindigkeit (Tempo 50) - Topografie
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob diese Strecke als Radverbindung mit aufgenommen werden kann (wenn, dann nur für Radfahrer in Fahrtrichtung Landstuhl, die Radfahrer in Fahrtrichtung Atzel sollten die Alternative über die Hembachstr. und den Wirtschaftsweg nutzen, falls dieser ausgebaut wird) - aufgrund des DTV Wertes und der hohen Netzbedeutung besteht die Erfordernis ein Angebot für die Radfahrer zu schaffen => derzeit gibt es keine verkehrssichere Verbindung zwischen dem Stadtteil Atzel und der Stadt Landstuhl => Netzlücke, die dringend geschlossen werden sollte da ein Bedarf besteht
Baulastträger	Land



Fotodokumentation



Landstuhl: L 363 zwischen der Einmündung der L 470 und der Schloßstraße
Fahrtrichtung Krankenhaus

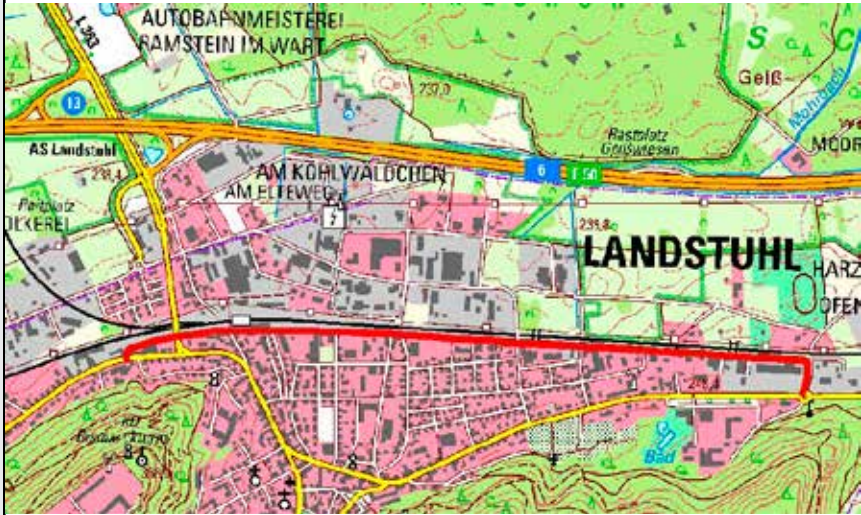


Landstuhl: L 363 zwischen der
Einmündung der L 470 und der
Schloßstraße
Fahrtrichtung Landstuhl



Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl


Nummer	LAD 6
Standort	Landstuhl: L 395 (Bahnstraße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl: Bahnstraße</p> 
Länge	ca. 2,3 km
Breite	ca. 5,5 bis 7,20 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (es liegen keine DTV Zahlen vor) - Geschwindigkeit (Tempo 50) - kein durchgängiges Angebot für den Radverkehr - benutzungspflichtiger Zweirichtungsrad mit zu geringer Breite zwischen dem Kreisel an der L 395 und der Barbarossa Straße
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => die Radverkehrsführung in Landstuhl muss generell geklärt werden - die Benutzungspflicht des Radweges überprüfen und klären, ob die Radfahrer nicht besser im Verkehr mitgeführt werden sollten (zumindest in eine Fahrtrichtung) - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) markiert werden können - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Land



Fotodokumentation	 <p>Landstuhl Bahnstraße</p>
Hinweis	<p>Die Verkehrsverhältnisse und die DTV Zahlen nach der Umwidmung der Bahnstraße zur L 395 am 01.08.2012 berücksichtigen => die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt und geregelt werden</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

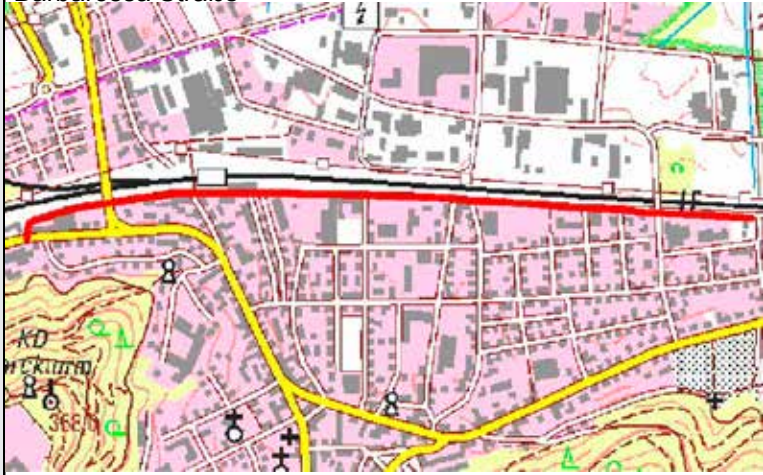

Nummer	LAD 7
Standort	Landstuhl: L 395 Bahnstraße – benutzungspflichtiger Radweg zwischen der Kaiserstraße und der Barbarossa-Straße
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Landstuhl: L 395 Bahnstraße – benutzungspflichtiger Radweg zwischen der Kaiserstraße und der Barbarossa-Straße (der benutzungspflichtige Radweg verläuft bis in die Bruchwiesenstraße)</p> 
Länge	ca. 0,82 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - benutzungspflichtiger Einrichtungsradweg entgegen der Fahrtrichtung des KFZ Verkehrs innerorts (führt noch weiter über die Barbarossastraße und die Straße Am Feuerwehrturm bis in die Bruchwiesenstraße) - Sicherheitsrisiko durch ein- und ausfahrende KFZ, Mülltonnen auf dem Weg etc. - die Radfahrer werden in ihrer Fahrt behindert (viele Ein- und Ausfahrten und Nebenstraßen) - am Anfang des benutzungspflichtigen Radweges (Höhe Busbetrieb Imfeld) ist der Bordstein nicht ausreichend abgesenkt
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => die Radverkehrsführung in Landstuhl muss generell geklärt werden - prüfen, ob die angeordnete Benutzungspflicht nach dem aktuellsten Urteil und auch entgegen der Fahrtrichtung überhaupt zulässig ist - Vorschlag: Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Bahnhof markieren und den Gehweg in Fahrtrichtung Kindsbach evtl. für den Radverkehr freigeben
Baulastträger	Land



<p>Fotodokumentation</p>	 <p>Landstuhl: Bahnstraße in Höhe Imfeld</p>  <p>Landstuhl: Bahnstraße</p>
<p>Hinweis</p>	<p>Die Verkehrsverhältnisse und die DTV Zahlen nach der Umwidmung der Bahnstraße zur L 395 am 01.08.2012 berücksichtigen => die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt und geregelt werden</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 8
Standort	Landstuhl: L 395 Bahnstraße – Abschnitt zwischen der Saarbrücker Straße und der Barbarossa-Straße
Standort mit Kartenausschnitten	<p>Landstuhl: Bahnstraße – Abschnitt zwischen der Saarbrücker Straße und der Barbarossa Straße</p> 
Länge	ca. 1,5 km
Breite	ca. 6 bis 8 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (es liegen keine DTV Zahlen vor) - Geschwindigkeit (Tempo 50) - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann - z. B. Schutzstreifen markieren - z. B. Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	






	 <p>Landstuhl: Bahnstraße</p>
Hinweis	Die Verkehrsverhältnisse und die DTV Zahlen nach der Umwidmung der Bahnstraße zur L 395 am 01.08.2012 berücksichtigen => die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt und geregelt werden

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl


Nummer	LAD 9
Standort	Hauptstuhl: L 395 (Kaiserstraße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Hauptstuhl: L 395 (Kaiserstraße) innerorts</p> 
Länge	ca. 1 km
Breite	ca. 8 bis 9 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 7.100) - zum Teil Parken - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	  <p>Hauptstuhl: L 395 (Kaiserstraße) innerorts Probleme: hohe Verkehrsbelastung, kein Angebot für den Radverkehr</p> 



Nummer	LAD 10
Standort	Kindsbach: L 395 (Kaiserstraße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Kindsbach: L 395 (Kaiserstraße) innerorts</p> 
Länge	ca. 1,6 km
Breite	ca. 6 bis 8,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 10.000) - Parken - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	  <p>Kindsbach: L 395 innerorts</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 11
Standort	Landstuhl: L 395 zwischen Ampelanlage Höhe Bahnstraße und dem Ortsausgang Richtung Hauptstuhl
Standort mit Kartenausschnitt	Landstuhl: L 395 zwischen der Ampelanlage Höhe Bahnstraße und dem Ortsausgang Richtung Hauptstuhl 
Länge	ca. 0,4 km
Breite	ca. 7,20 bis 8 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 7.100) - Geschwindigkeit (Tempo 50) - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Ortstermin => Möglichkeiten prüfen und klären</p> <p>Vorschlag für Radfahrer in Fahrrichtung Hauptstuhl</p> <ul style="list-style-type: none"> - zwischen der Ampelanlage und der Abzweigung der Seitenstraße sollte ein Schutzstreifen markiert werden. Die Weiterführung sollte über die Seitenstraße bis zum Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der L 395 erfolgen <p>Vorschlag für Radfahrer in Fahrrichtung Stadtmitte</p> <ul style="list-style-type: none"> - von dem Ende des Radweges bis zur Ampelanlage in Höhe der Bahnstraße (evtl. noch weiter) sollte ein Schutzstreifen markiert werden (der Parkstreifen in der Saarbrücker Str. könnte wegfallen)
Baulastträger	Land



Fotodokumentation





Landstuhl: L 395 (Saarbrücker Straße) Richtung Stadtmitte



Landstuhl: L 395 (Saarbrücker Straße) Richtung Ortsausgang



Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 12
Standort	L 469 zwischen Mittelbrunn und der Kreuzung L 363 / L 469
Standort mit Kartenausschnitt	L 469 zwischen Mittelbrunn und der Kreuzung der L 363 / L 469 
Länge	ca. 3,5 km
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 3.500) - Topografie - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist ein baulicher Radweg erforderlich (oder als Alternative Ausbau „Mühlenweg“ mit einbeziehen)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 469 zwischen der Autobahnbrücke und Mittelbrunn</p>


Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	LAD 13
Standort	L 470 zwischen Atzel und der Kreuzung L 470 / L 363
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 470 zwischen Atzel und der Kreuzung L 470 / L 363</p> 
Länge	ca. 0,9 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 6.100) - zulässige Geschwindigkeit (Tempo 50) - Topografie - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	sehr hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist eine eigenständige Radwegführung erforderlich => derzeit gibt es keine verkehrssichere Verbindung zwischen dem Stadtteil Atzel und der Stadt Landstuhl => Netzlücke, die dringend geschlossen werden sollte da Bedarf besteht - Ortstermin => prüfen und klären, ob diese Strecke als Radverbindung mit aufgenommen werden kann (nur für Radfahrer in Fahrtrichtung Landstuhl, die Radfahrer in Fahrtrichtung Atzel sollten die Alternative über die Hembachstr. und den Wirtschaftsweg nutzen, falls dieser ausgebaut wird)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 470 zwischen Atzel und der Kreuzung L 470 / L 363</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 14
Standort	Querung an der Kreuzung L 363 / L 469
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Querung an der Kreuzung L 363 / L 469</p> 
Länge	ca. 90 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - ab hier besteht keine durchgängige und verkehrssichere Verbindung in Richtung Landstuhl oder die Melkerei => es gibt kein Angebot für den Radverkehr => Sperrwirkung - Problem: eine Mitführung der Radfahrer auf der L 363 ist nicht möglich => zu hohes Verkehrsaufkommen (DTV:13.000), zu hohe Geschwindigkeit und kein Platz für die Radfahrer => sehr hohes Sicherheitsrisiko - die Bordsteinabsenkungen an den Querungshilfen sind unzureichend
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	sehr hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin erforderlich: die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt werden - mögliche Streckenführung über den Wirtschaftsweg und die Hembachstraße prüfen und so ausbauen, dass dadurch die Netzlücke in Richtung Landstuhl geschlossen wird - prüfen, ob auch eine Radverkehrsanlage in Richtung Melkerei / Bann angelegt werden kann (derzeit besteht hier ebenfalls eine Netzlücke) - Bordsteine an der Querungshilfe entsprechend absenken
Baulastträger	Land

Quelle: Eigene Darstellung



Fotodokumentation



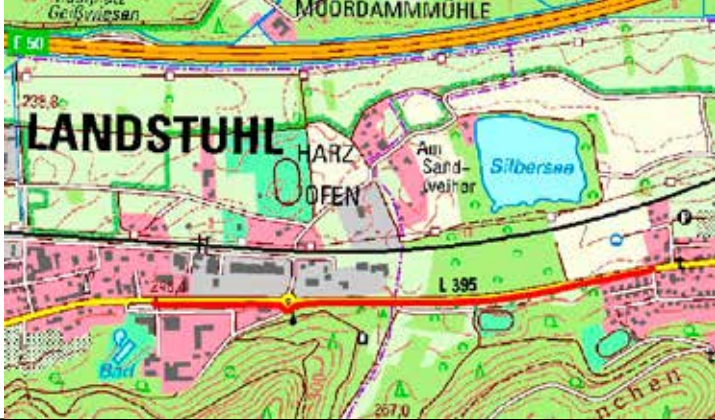
Blick auf die Querungshilfe von dem Verbindungsweg kommend



Querung in Richtung Landstuhl

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 15
Standort	Straßenbegleitender Radweg L 395 zwischen Kindsbach und Landstuhl
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Straßenbegleitender Radweg L 395 zwischen Kindsbach und Landstuhl</p> 
Länge	ca. 1,4 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortseingang Kindsbach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die gesamte Ortseinfahrt ist für Radfahrer nicht ideal gestaltet - Übergang von der stark befahrenen L 395 auf den Radweg - Breite des Radweges (ca. 1,80 Meter) <p>Ortseingang Landstuhl am Kreisel</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf einer Seite fehlt das VZ 240 - die VZ 138 „Radfahrer kreuzen“ fehlen, werden sie benötigt? - in Höhe des Cubo fehlt das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Ortseingang Kindsbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie man die Situation für den Radverkehr verbessern kann - das VZ 240 mit dem Zusatz „Radweg Ende“ ergänzen <p>Ortseingang Landstuhl am Kreisel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin - die fehlenden VZ 240 und VZ 138 aufstellen - Radfurten zur besseren Sichtbarkeit sollten markiert werden (Schule in der Nähe)
Baulastträger	Land

Quelle: Eigene Darstellung



<p>Fotodokumentation</p>	 	<p>Kindsbach: Ortsausgang Beginn des Straßenbegleitenden Radweges</p>
		<p>Kindsbach: Ortseingang Ende des Straßenbegleitenden Radweges</p>
	 	<p>Landstuhl: fehlende Furtmarkierungen am Kreisel</p> <p>Radweg Ende in Höhe des Cubo</p>
<p>Hinweis</p>	<p>Info vom LBM KL: der Ortseingangsbereich Kindsbach soll umgestaltet werden. Wie ist der aktuelle Stand?</p>	


Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 16
Standort	Landstuhl: Straßenbegleitender Radweg L 395 zw. Ortsausgang Landstuhl und Hauptstuhl
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl: Straßenbegleitender Radweg L 395 zw. Ortsausgang Landstuhl und Hauptstuhl</p> 
Länge	ca. 4,4 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortsausgang Landstuhl in Fahrtrichtung Hauptstuhl (Länge: 0,62 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> - unklarer Beginn des Radweges - Beschilderung mit dem VZ 205 („Vorfahrt gewähren“) - unklarer Übergang vom Radweg auf die Straße in Fahrtrichtung Landstuhl (wie sollen die Radfahrer geführt werden?) <p>Radweg zwischen Ortsausgang Landstuhl und Abzweigung zum Lebensmittelgeschäft Kaufland</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umlaufsperrern (entsprechen nicht den Meckenheimer Empfehlungen) - für die KFZ Fahrer fehlen die Hinweise auf kreuzende Radfahrer - Radfahrer dürfen laut Beschilderung nicht von dem Parkplatz auf den benutzungspflichtigen, Straßenbegleitenden Radweg fahren (Widerspruch!) <p>Querungsmöglichkeit Kreisel in Höhe Toom Getränke Markt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Furtmarkierungen im Bereich des Kreisels - Beschilderung mit VZ 240 <p>Ortsausgang Hauptstuhl</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übergang auf den Radweg <p>Querung der L 470</p> <ul style="list-style-type: none"> - VZ 138 „Radfahrer kreuzen“ fehlen
Kategorie	Beschilderung, Komfort und Sicherheit

Quelle: Eigene Darstellung



Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Ortsausgang Landstuhl in Fahrtrichtung Hauptstuhl (Länge: 0,62 km)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => das VZ 240 sollte weiter nach vorne versetzt werden, damit die Radfahrer direkt von der Seitenstraße auf den Radweg fahren können => dazu müsste das vorhandene VZ 205 für den KFZ Verkehr auch etwas versetzt werden - klären, wie die Radfahrer geführt werden sollen <p>Radweg zwischen Ortsausgang und der Abzweigung zum Kaufland</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => Probleme lösen - Umlaufsperrern: prüfen, ob diese überhaupt erforderlich sind - fehlende VZ 138 aufstellen - Freigabe der Ausfahrt für Radfahrer vom Parkplatz auf den Radweg - evtl. sollte die Haltelinie für den KFZ Verkehr vor der Radfurt markiert werden <p>Querungsmöglichkeit Kreisel in Höhe Toom Getränke Markt</p> <ul style="list-style-type: none"> - zur besseren Sichtbarkeit könnten noch Furtmarkierungen aufgebracht werden - Beschilderung mit VZ 240 überprüfen <p>Ortsausgang Hauptstuhl</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => Bordsteinabsenkung sollte verbreitert werden und die Radfahrer Richtung Landstuhl sollten schon etwas weiter vorne auf den Radweg geführt werden => das VZ 240 müsste dann versetzt werden <p>Querung der L 470</p> <ul style="list-style-type: none"> - die fehlenden VZ 138 noch ergänzen - zur besseren Sichtbarkeit könnten Furtmarkierungen gemacht werden
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Ortseingang Landstuhl von Hauptstuhl kommend</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ortsausgang Landstuhl Richtung Hauptstuhl</p> </div> </div>

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl



Landstuhl: Quermöglichkeit
Höhe Toom



Hauptstuhl: Ortseingang





Möglichkeit der Furtmarkierungen an der Querung der L 470 an der Kreuzung L 395/
L470

Quelle: Eigene Darstellung

Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	LAD 17
Standort	Landstuhl: Straßenbegleitender Radweg L 470 zwischen Kirchberg und Rothenborn
Standort mit Kartenausschnitt	Landstuhl: Straßenbegleitender Radweg L 470 zwischen Kirchberg und Rothenborn 
Länge	ca. 0,44 km
Breite	ca. 1,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - zu geringe Breite für eine benutzungspflichtigen Zweirichtungsradweg - VZ 240 und Zusatz „Radweg Ende“ fehlt am US Hospital - am Rothenborn fehlen die VZ komplett
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - der notwendige Radweg sollte entsprechend der Vorgaben der Regelwerke verbreitert oder die StVO Beschilderung entsprechend angepasst werden - die fehlenden VZ montieren
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlt</p> <p>Landstuhl-Atzel: L 470 Höhe US Hospital Kirchberg: Beginn des Straßenbegleitenden Radweges Problem: Breite des Weges (ca. 1,5 Meter) und fehlende StVO Beschilderung</p>



11.5 Landstuhl



Landstuhl: Radweg zwischen dem Sportplatz Rothenborn und der L 470
Problem: keine Beschilderung des Weges vorhanden

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	LAD 18
Standort	Wirtschaftsweg zwischen der Kreuzung L 363 / L 469 und der Hembachstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Wirtschaftsweg zwischen der Kreuzung der L 363 / L 469 und der Hembachstraße</p> 
Länge	ca. 0,35 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- nicht ausreichend ausgebaut und in diesem Zustand als Alltagsradverbindung ungeeignet => Netzlücke und keine verkehrssichere Verbindung nach Landstuhl
Kategorie	Netzlücke und Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	sehr hoch
Handlungsvorschlag	- Ortstermin => prüfen und klären, ob der Wirtschaftsweg als verkehrssichere Alternative für Radnutzung (Breite 2,5 Meter, Unterbau nur für Radnutzung herstellen etc.) zur L 363 langfristig ausgebaut werden kann
Baulastträger	Gemeinde und Land
Fotodokumentation	 <p>Wirtschaftsweg zwischen der Hembachstraße und der Kreuzung L 363 / L 469</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 19
Standort	Landstuhl: Eisenbahnstraße (ist zwischen der Kaiserstraße und der Bahnstraße als Einbahnstraße ausgewiesen)
Standort mit Kartenausschnitt	Landstuhl: Eisenbahnstraße 
Länge	ca. 0,15 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet ist (ist aber eine wichtige Strecke im Radverkehrsnetz, da sie eine direkte Anbindung des Bahnhofes ermöglicht) - Tempo 50
Kategorie	Durchfahrtshindernis
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob die Eisenbahnstraße in dem Abschnitt zwischen der Bahnstraße und der Kaiserstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden kann (ist eine wichtige, direkte Verbindung im Radverkehrsnetz) - Vorschlag: z. B. Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30, evtl. Parkplätze wegnehmen und einen Radfahrstreifen in Fahrrichtung Kaiserstraße anlegen - die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt werden
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> L 395 (Bahnstr.) / Eisenbahnstr. Eisenbahnstr. / L 363 (Kaiserstr.) </div>

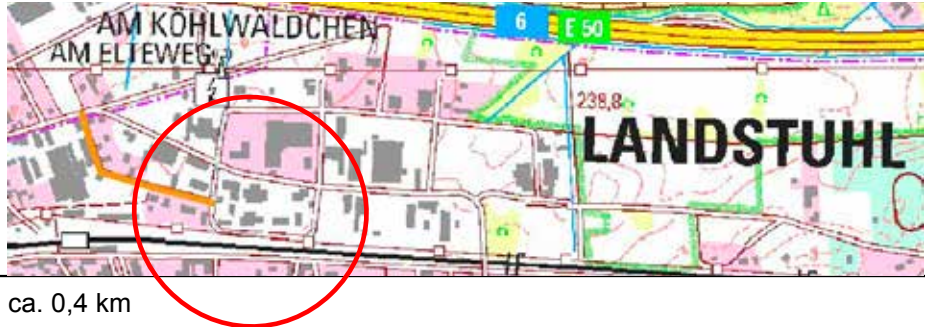

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	LAD 20
Standort	Landstuhl-Atzel: Forststraße (ist eine Einbahnstraße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl-Atzel: Forststraße</p> 
Länge	ca. 0,24 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet ist
Kategorie	Durchfahrtshindernis
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung - generell sollten die Einbahnstraßen in 30er Zonen immer für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden, es sei denn, dass es aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich ist. - bitte alle Einbahnstraßen in der VG Landstuhl dahingehend überprüfen und klären, ob diese für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	

Quelle: Eigene Darstellung



11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 21
Standort	Landstuhl: Philipp-Reis-Straße ist eine Einbahnstraße
Standort mit Kartenausschnitt	Landstuhl: Philipp-Reis-Straße 
Länge	ca. 0,4 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet ist
Kategorie	Durchfahrtshindernis
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Philipp-Reis-Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung öffnen - falls erforderlich die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduzieren
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Landstuhl: Philipp-Reis-Straße / Daimler Straße</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	LAD 22
Standort	Landstuhl: der Abschnitt der Wiesenstraße zwischen der L 363 (Kaiserstraße) und der Hinteren Imserstraße ist als Einbahnstraße beschildert
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl: der Abschnitt der Wiesenstraße zwischen der L 363 (Kaiserstraße) und der Hinteren Imserstraße ist als Einbahnstraße beschildert</p> 
Länge	ca. 60 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- Einbahnstraße, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet ist (ist aber eine wichtige Strecke im Radverkehrsnetz)
Kategorie	Durchfahrtshindernis
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob die Wiesenstraße in dem Abschnitt zwischen der Hinteren Imserstraße und der L 363 (Kaiserstraße) für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden kann (ist eine wichtige, direkte Verbindung im Radverkehrsnetz) - die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt werden
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Landstuhl: Wiesenstraße in Richtung Kaiserstraße</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 23
Standort	Landstuhl: Kaiserstr. zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges Höhe Cubo und der Kreuzung L 363 (Höhe Rathaus)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl: Kaiserstr. zwischen dem Ende des Straßenbegleitenden Radweges Höhe Cubo und der Kreuzung L 363 (Höhe Rathaus)</p> 
Länge	ca. 1 km
Breite	ca. 8 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 10.000) - zum Teil parken - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob man ab dem Ende des Radweges bis zur Ampelanlage an der Ecke L 363 /Rathaus auf beiden Seiten Schutzstreifen markieren kann (zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer) - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung der Strecke ist ein Radverkehrsangebot erforderlich - die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt werden
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> Fahrtrichtung Rathaus Fahrtrichtung Kindsbach </div>

Quelle: Eigene Darstellung





Hinweis

Die Verkehrsverhältnisse und die DTV Zahlen nach der Umwidmung der Bahnstraße zur L 395 am 01.08.2012 berücksichtigen, die Kaiserstraße wurde auf dem Abschnitt zwischen dem Kreisel und der Kreuzung mit der L 363 zur Gemeindestraße abgestuft => die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt und geregelt werden



Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 24
Standort	Landstuhl: Philipp-Reis-Str. / Übergang auf den Geh- und Radweg zum Bahnhof
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl: Philipp-Reis-Str. / Übergang auf den Geh- und Radweg</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - nicht reflektierender Sperrpfosten mitten auf dem Weg - VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen - Bordstein nicht abgesenkt
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - den Sperrpfosten entfernen oder ihn zumindest reflektierend gestalten - das fehlende VZ 240 sowie das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ montieren - Bordstein entsprechend absenken
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Landstuhl: Philipp-Reis-Straße / Geh- und Radweg zum Bahnhof</p>





Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	LAD 25
Standort	Landstuhl-Atzel: Verbindungsweg Mittelbrunner Straße und L 363
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Landstuhl-Atzel: Verbindungsweg Mittelbrunner Straße und L 363</p> 
Länge	ca. 50 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - der Weg ist zum Teil zugewachsenen - zu geringe (schmale) Aufstellfläche für die Radfahrer an der Querung der L 363 - die Bordsteinabsenkung ist etwas zu schmal
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => Lösung besprechen - Freischneiden, Aufstellfläche vergrößern und die Bordsteinabsenkung etwas verbreitern => diese Strecke ist eine wichtige und verkehrssichere Verbindung im Radverkehrsnetz - die Radverkehrsführung in Landstuhl sollte generell geklärt werden
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	

Quelle: Eigene Darstellung

11.5 Landstuhl

Nummer	LAD 26
Standort	Mittelbrunn: Wirtschaftsweg an der Gasstation und Übergang von dem Weg auf die K 60
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Mittelbrunn: Wirtschaftsweg an der Gasstation und Übergang von dem Weg auf die K 60</p> 
Länge	ca. 3,6 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- der Wirtschaftsweg ist nicht für den Radverkehr freigegeben
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	bei Gelegenheit
Handlungsvorschlag	- den Wirtschaftsweg durch die Montage des Zusatzzeichens „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigeben
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Mittelbrunn: Wirtschaftsweg an der Gasstation</p>  <p>K 60 Übergang auf den Wirtschaftsweg Richtung Gasstation</p> 

Quelle: Eigene Darstellung



11.6 VG Otterbach



11.6 Handlungsvorschläge in der VG Otterbach

Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
OTE	1	K 22 zwischen Unter- und Obersulzbach	X				niedrig	190
OTE	2	K 22 Untersulzbach innerorts	X				niedrig	191
OTE	3	K 23 zwischen Katzweiler und Kühbörncheshof	X				niedrig	192
OTE	4	Katzweiler: K 24 Ziegelhütter Straße	X				niedrig	193
OTE	5	K 27 zwischen Olsbrücken und Frankelbach	X				mittel	195
OTE	6	Olsbrücken: K 28 innerorts	X				mittel	196
OTE	7	K 28 zwischen Olsbrücken und Wörsbach	X				mittel	197
OTE	8	Otterbach: K 62 zwischen der L 389 (Richtung Erfenbach) und dem Ortsausgang Otterbach Richtung Kaiserslautern	X				mittel	198
OTE	9	K 62 Straßenbegleitender Radweg zwischen Otterbach und Falltal	X				mittel	200
OTE	10	Hirschhorn: B 270 innerorts				X	hoch	201
OTE	11	Katzweiler: B 270 innerorts				X	hoch	202
OTE	12	Olsbrücken: B 270 innerorts				X	hoch	204
OTE	13	Sambach: B 270 innerorts				X	hoch	205
OTE	14	B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Hirschhorn und Sulzbachtal				X	mittel	206
OTE	15	B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler (Schafmühle) und Hirschhorn				X	mittel	208





Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
OTE	16	B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler und Sambach				X	bei Gelegenheit	210
OTE	17	Mehlbach: L 388 innerorts			X		mittel	211
OTE	18	L 388 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler und Mehlbach			X		mittel	212
OTE	19	Otterbach: L 389 zwischen Kreisel K 62 und dem Ortsausgang Richtung Otterberg			X		hoch	214
OTE	20	L 389 und B 270 Straßenbegleitender Radweg zw. Otterbach und Sambach			X	X	mittel	216
OTE	21	L 389 zwischen der K 62 und dem Ortseingang Erfenbach			X		mittel	218
OTE	22	L 389 Straßenbegleitender Radweg zwischen Otterbach und Otterberg			X		hoch	219
OTE	23	Olsbrücken: Bahnhofstraße und Am Bahnhof		X			bei	221
OTE	24	Otterbach: Hauptstraße zwischen der L 389 und dem Radweg Richtung Otterberg		X			mittel	222
OTE	25	Otterbach: Radweg durch das Ottertal zwischen Otterbach und Otterberg		X			mittel	223
OTE	26	Frankelbach: Wirtschaftsweg zwischen Frankelbach und der K 27		X			niedrig	225

*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.



Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 1
Standort	K 22 zwischen Unter- und Obersulzbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 22 zwischen Unter- und Obersulzbach</p> 
Länge	ca. 0,6 km
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung für den KFZ Verkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	niedrig
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die zulässige Geschwindigkeit für den KFZ Verkehr auf Tempo 70 reduziert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 22 zwischen Unter- und Obersulzbach</p>




Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 2
Standort	Untersulzbach: K 22 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Untersulzbach: K 22 innerorts</p> 
Länge	ca. 0,65 km
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Lautertal-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 826) - Tempo 50
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	niedrig
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Untersulzbach: K 22 innerorts Problem: kein Angebot für den Radverkehr</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 3
Standort	K 23 zwischen Katzweiler und Kühbörncheshof
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 23 zwischen Katzweiler und Kühbörncheshof</p> 
Länge	ca. 1,4 km
Breite	ca. 4 bis 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, ein kleines Teilstück ist HBR beschildert (Lautertal-Radweg)
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr (aber auch nur wenig Verkehr, DTV: 366) - keine durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung (im Kurvenbereich, wo der „Lautertal-Radweg“ die K 23 quert ist Tempo 50) - Steigung
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	niedrig
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob auf den Abschnitten ohne Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 70 eingeführt werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 23 zwischen Kühbörncheshof und Katzweiler</p> 

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 4
Standort	Katzweiler: K 24 (Ziegelhütter Straße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Katzweiler: K 24 (Ziegelhütter Straße)</p> 
Länge	ca. 0,5 km
Breite	ca. 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 631) und Parken - Tempo 50
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	niedrig
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann oder ob Schutzstreifen markiert werden können
Baulasträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Katzweiler: K 24 (Ziegelhütter Straße) in Fahrtrichtung Stockborn</p>

11.6 VG Otterbach





Katzweiler: K 24 (Ziegelhütter Straße) in Fahrtrichtung Stockborn



Katzweiler: K 24 (Ziegelhütter Straße) in Fahrtrichtung Ortsmitte Katzweiler




Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 5
Standort	K 27 zwischen Olsbrücken und Frankelbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 27 zwischen Olsbrücken und Frankelbach</p> 
Länge	ca. 1 km
Breite	ca. 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge (teilweise Tempo 70 und teilweise keine Begrenzung) - Verkehr (DTV: 720) - Steigung
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die Geschwindigkeit durchgängig auf Tempo 70 begrenzt werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 27 zwischen Olsbrücken und Frankelbach</p>

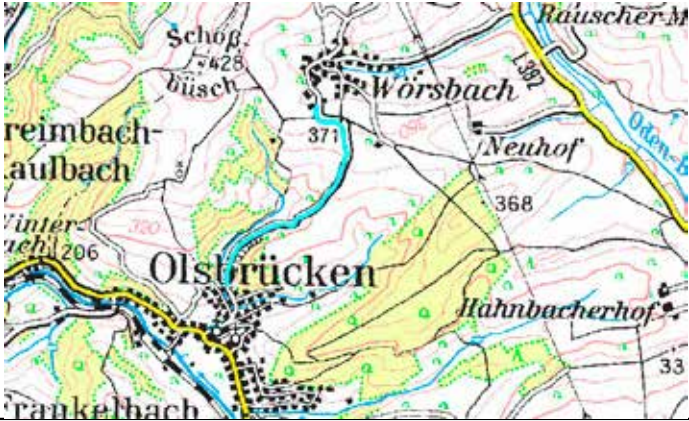

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 6	
Standort	Olsbrücken: K 28 innerorts	
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Olsbrücken: K 28 innerorts</p> 	
Länge	ca. 0,6 km	
Breite	ca. 5,5 Meter	
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert	
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 672) - zulässige Geschwindigkeit teilweise Tempo 30 und teilweise Tempo 50 - Steigung 	
Kategorie	Sicherheit	
Priorität/Dringlichkeit	mittel	
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit durchgängig auf Tempo 30 reduziert werden kann 	
Baulastträger	Kreis	
Fotodokumentation	  <p>K 28 innerorts Olsbrücken</p>	


Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 7
Standort	K 28 zwischen Olsbrücken und Wörsbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 28 zwischen Olsbrücken und Wörsbach</p> 
Länge	ca. 1,9 km
Breite	ca. 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge - Verkehr (DTV: 672) - Steigung
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die Geschwindigkeit für Kraftfahrzeuge auf Tempo 70 reduziert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 28 zwischen Olsbrücken und Wörsbach</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 8
Standort	Otterbach: K 62 zwischen der L 389 (Richtung Erfenbach) und dem Ortsausgang Otterbach Richtung Kaiserslautern
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Otterbach: K 62 zwischen der L 389 (Richtung Erfenbach) und dem Ortsausgang Otterbach Richtung Kaiserslautern</p> 
Länge	ca. 1,1 km
Breite	ca. 5,5 bis 9,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehrsbelastung (DTV: 10.000) - zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => gesamte Radwegeführung (HBR Themenrouten, Alltagsverkehr und lokaler Freizeitverkehr) sollte geklärt werden - Bordstein am Ende des kombinierten Geh- und Radweges (Richtung Otterberg) und der K 62 absenken - prüfen, ob Schutzstreifen markiert werden können - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - aufgrund des DTV Wertes ist ein Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Kreis



Fotodokumentation



Otterbach: K 62 Höhe Bahnhof






Otterbach: K 62 Beginn des Radweges
in Richtung Otterberg => fehlende
Bordsteinabsenkung



Otterbach: K 62 zwischen neuem Kreisel und L 389 in Fahrtrichtung Katzweiler

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 9
Standort	K 62 Straßenbegleitender Radweg zwischen Otterbach und Falltal
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 62 Straßenbegleitender Radweg zwischen Otterbach und Falltal</p> 
Länge	ca. 0,45 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Otterbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Führung der Radfahrer am Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg und umgekehrt ist sehr schlecht (die Radfahrer müssen aufgrund der Verkehrsinsel zuerst ein Stück in die Waldstraße einbiegen bevor sie auf den Radweg bzw. die Fahrbahn kommen)
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- Ortstermin => die Führung der Radfahrer muss geklärt und verbessert werden (Neugestaltung erforderlich)
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Otterbach: Ortsausgang Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der K 62 => Problem: Radfahrer können nicht direkt von der K 62 auf den Radweg fahren wegen der Verkehrsinsel</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ortseingang Otterbach: Ende des Straßenbegleitenden Radweges=> Radfahrer können nicht direkt auf die K 62 fahren</p> </div> </div>

Quelle: Eigene Darstellung

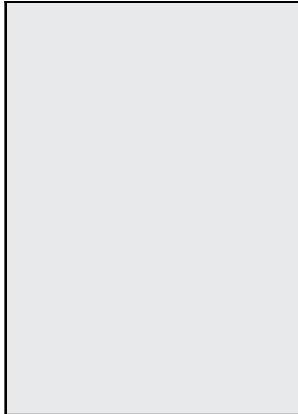


Nummer	OTE 10
Standort	Hirschhorn: B 270 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Hirschhorn: B 270 innerorts</p> 
Länge	ca. 0,8 km
Breite	ca. 5 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehrsbelastung (DTV: 8.500) und Parken
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Alltagsbedeutung der Strecke sowie der mangelnden Straßenbreiten für ein eigenständiges Radverkehrsangebot ist die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 erforderlich - grundsätzlich prüfen, ob und wo Schutzstreifen für die Radfahrer markiert werden können
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>Hirschhorn: B 270 innerorts Problem: kein Angebot für den Radverkehr und Verkehrsbelastung DTV 8.500</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

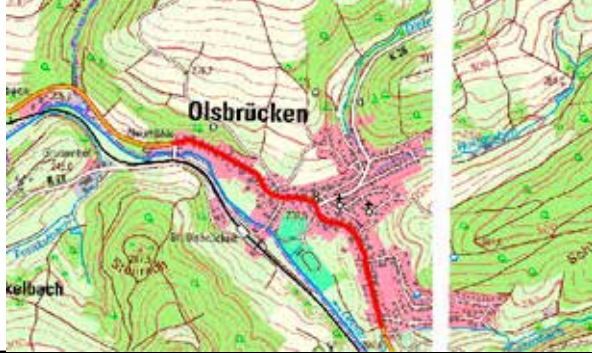

Nummer	OTE 11
Standort	Katzweiler: B 270 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Katzweiler: B 270 innerorts</p> 
Länge	ca. 1,2 km
Breite	ca. 5 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehrsbelastung (DTV: 11.000)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Alltagsbedeutung der Strecke sowie der mangelnden Straßenbreiten für ein eigenständiges Radverkehrsangebot ist die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 erforderlich - grundsätzlich prüfen, ob und wo Schutzstreifen für die Radfahrer markiert werden können
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>Katzweiler: B 270 innerorts Problem: kein Angebot für den Radverkehr und sehr hohe Verkehrsbelastung DTV 11.000</p>



Katzweiler: B 270 innerorts
Problem: kein Angebot für den Radverkehr und
sehr hohe Verkehrsbelastung DTV 11.000

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 12
Standort	Olsbrücken: B 270 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Olsbrücken: B 270 innerorts</p> 
Länge	ca. 1,4 km
Breite	ca. 5,5 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Lautertal-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehrsbelastung (DTV: 6.100) und Parken
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Alltagsbedeutung der Strecke sowie der mangelnden Straßenbreiten für ein eigenständiges Radverkehrsangebot ist die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 erforderlich - grundsätzlich prüfen, ob und wo Schutzstreifen für die Radfahrer markiert werden können
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>Olsbrücken: B 270 innerorts</p>

Quelle: Eigene Darstellung


Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	OTE 13
Standort	Sambach: B 270 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Sambach: B 270 innerorts</p> 
Länge	ca. 0,54 km
Breite	ca. 5 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehrsbelastung (DTV: 11.000)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Alltagsbedeutung der Strecke sowie der mangelnden Straßenbreiten für ein eigenständiges Radverkehrsangebot ist die Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 erforderlich - grundsätzlich prüfen, ob und wo Schutzstreifen für die Radfahrer markiert werden können
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	 <p>Sambach: B 270 innerorts Problem: kein Angebot für den Radverkehr bei einer sehr hohen Verkehrsbelastung von DTV 11.000</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 14
Standort	B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Hirschhorn und Sulzbachtal
Standort mit Kartenausschnitt	<p>B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Hirschhorn und Sulzbachtal</p> 
Länge	ca. 1,2 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortsausgang Hirschhorn</p> <ul style="list-style-type: none"> - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen - keine Furtmarkierungen an der Zufahrt zum Friedhof vorhanden - keine Hinweise auf kreuzende Radfahrer für die Friedhofbesucher <p>Ortseingang Sulzbachtal</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bordstein ist nicht ausreichend abgesenkt - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen => die Führung der Radfahrer ist nicht eindeutig
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<p>Ortsausgang Hirschhorn</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin - die fehlenden VZ montieren - Furtmarkierungen an der Zufahrt zum Friedhof aufbringen und die VZ 138 (Radfahrer kreuzen) an den erforderlichen Stellen aufstellen => dadurch wird für die KFZ Fahrer klar ersichtlich, dass hier mit Radfahrern zu rechnen ist <p>Ortseingang Sulzbachtal</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin - den Bordstein entsprechend absenken - die fehlenden VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ an den erforderlichen Stellen aufstellen
Baulastträger	Bund

Quelle: Eigene Darstellung



Fotodokumentation

Hirschhorn



Hirschhorn: Zufahrt zum Friedhof
keine Furtmarkierungen vorhanden



Ortsausgang Hirschhorn: Beginn des
Straßenbegleitender Radweg



Ortseingang Hirschhorn: Ende des
Straßenbegleitenden Radweges =>
das VZ 240 und das Zusatzzeichen
„Radweg Ende“ fehlen

Sulzbachtal



Ortseingang Sulzbachtal: Ende des
Straßenbegleitenden Radweges =>
die StVO Beschilderung fehlt hier komplett




der Bordstein ist nicht ausreichend
abgesenkt



Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 15
Standort	B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler (Schafmühle) und Hirschhorn
Standort mit Kartenausschnitt	<p>B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler (Schafmühle) und Hirschhorn</p> 
Länge	ca. 1 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortseingang Hirschhorn (Beginn / Ende des Radweges)</p> <ul style="list-style-type: none"> - der benutzungspflichtige Radweg verläuft weit in den Ort hinein - innerorts sind viele Grundstückszufahrten => Unfallrisiko <p>Zwischen Hirschhorn und Katzweiler (Schafmühle)</p> <ul style="list-style-type: none"> - außerorts gibt es eine Engstelle
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<p>Ortseingang Hirschhorn (Beginn / Ende des Radweges)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => die derzeitige Radwegeführung sollte überprüft werden - prüfen, ob es nicht besser wäre Schutzstreifen auf der B 270 zu markieren und die Radfahrer bis kurz vor dem Ortsausgang Hirschhorn auf der Straße zu führen und erst dann auf den Straßenbegleitenden Radweg zu leiten - der Abschnitt des Radweges innerorts könnte als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ beschildert werden
Baulastträger	Bund



Fotodokumentation






Ortseingang Hirschhorn: Ende des Straßenbegleitenden Radweges

Ortsausgang Hirschhorn:
Beginn des Straßenbegleitenden
Radweges => Problem: viele
Grundstückszufahrten
Vorschlag: prüfen, ob auf der B 270
Schutzstreifen markiert werden können
Breite: 7 Meter und der Beginn des
Radweges etwas weiter Richtung
Ortsausgang verschoben werden könnte





Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 16
Standort	B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler und Sambach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>B 270 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler und Sambach</p> 
Länge	ca. 0,8 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Handlungsvorschläge	<p>Ortsausgang Katzweiler</p> <ul style="list-style-type: none"> - für die Radfahrer in Fahrtrichtung Sambach könnte vor der Querungshilfe noch ein Radfahrpiktogramm und eine Markierung aufgebracht werden, damit klar ersichtlich ist, dass sie die Querungshilfe nutzen sollen um auf den Radweg zu kommen - Furtmarkierung an der Zufahrtsstraße zum Einkaufsmarkt aufbringen, damit die KFZ Fahrer besser erkennen, dass sie hier mit Radfahrern rechnen müssen
Kategorie	Komfort und Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	bei Gelegenheit
Baulastträger	Bund
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Katzweiler: Ortsausgang Richtung Sambach Vorschlag: Radfahrerpiktogramm aufbringen</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Zufahrt zum Einkaufsmarkt hier könnte noch eine Radfurt markiert werden</p> </div> </div>


Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 17
Standort	Mehlbach: L 388 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Mehlbach: L 388 innerorts</p> 
Länge	ca. 1,4 km
Breite	ca. 6 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehrsbelastung (DTV: 3.600) - Parken
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Mehlbach: L 388 innerorts Problem: kein Angebot für den Radverkehr</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 18
Standort	L 388 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler und Mehlbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 388 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzweiler und Mehlbach</p> 
Länge	ca. 2,1 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Katzweiler Ecke B 270 / Friedenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - am Beginn / Ende des Radweges an der Einmündung der Friedenstraße könnte es leicht zu Unfällen kommen (die Autofahrer fahren vor bis an die B 270 und die Radfahrer müssen um auf die B 270 oder den Radweg zu kommen über den Einmündungsbereich der Straße fahren) <p>Ortseingang Mehlbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ sind zugewachsen
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<p>Katzweiler Ecke B 270 / Friedenstraße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin: Klärung der Radwegeführung erforderlich - mit Markierungen arbeiten und evtl. noch zusätzlich die VZ 138 (Radfahrer kreuzen) aufstellen <p>Ortseingang Mehlbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Bewuchs rund das VZ zurückschneiden
Baulastträger	Land



Fotodokumentation






Ortsausgang Katzweiler: Beginn des Straßenbegleitenden Radweges an der L 388 Richtung Mehlingen => Problem: die Radfahrer müssen über den Einmündungsbereich der Friedenstraße fahren
Vorschlag: mit Markierungen arbeiten und dadurch den Autofahrern signalisieren, dass sie hier mit kreuzenden Radfahrern rechnen müssen



Ortseingang Katzweiler: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 388 von Mehlbach kommend

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach



Nummer	OTE 19
Standort	Otterbach: L 389 zwischen Kreisel K 62 und dem Ortsausgang Richtung Otterberg
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Otterbach: L 389 zwischen Kreisel K 62 und dem Ortsausgang Richtung Otterberg</p> 
Länge	ca. 1,3 km
Breite	ca. 5,5 bis 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr (DTV: 7.400) - kein Angebot für den Radverkehr - Geschwindigkeit (zum Teil Tempo 50 und nur auf einem kurzen Abschnitt Tempo 30)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen und klären, ob Schutzstreifen angelegt werden können und ob die Geschwindigkeit durchgängig auf Tempo 30 reduziert werden kann - aufgrund des DTV Wertes ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Otterbach: L 389 Höhe Verbands-gemeindeverwaltung, Fahrtrichtung Otterberg</p>  <p>Otterbach: L 389 / Reichenbacher Weg: Fahrtrichtung Otterbach</p>



Otterbach: L 389 Fahrtrichtung Ortsmitte

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 20
Standort	L 389 und B 270 Straßenbegleitender Radweg Richtung Sambach
Standort mit Kartenausschnitt	L 389 Straßenbegleitender Radweg Richtung Sambach 
Breite	ca. 1,5 Meter bis 2 Meter (der Weg weist unterschiedliche Breiten auf)
Länge	ca. 0,67 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Breite des Radweges entlang der B 270 zwischen dem Kreisel am Ortsausgang Otterbach und dem Ortseingang Sambach Ortsteingang Otterbach <ul style="list-style-type: none"> - Übergang von dem Radweg auf die L 389 (DTV 7.589) am Ende des Radweges
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	Ortseingang Otterbach <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => mögliche Führungsmöglichkeiten der Radfahrer überprüfen (wie mehrfach beobachtet wurde, wechseln die Radfahrer am Ende des Radweges nicht auf die stark befahrene L 389 (DTV 7.589) sondern fahren auf dem Gehweg (Breite ca. 2 Meter) in Richtung Otterbach weiter => die aktuelle Führung ist wenig alltagstauglich - zum Beispiel fehlt an der Querungsstelle eine Aufstellfläche
Baulastträger	Land und Bund
	 <p style="text-align: center;">Breite ca. 1,8 Meter</p> <p>Beginn/Ende des Radweges in Otterbach Problem: Breite des Weges</p>



Fotodokumentation



Ende des Radweges am OE Otterbach: die Radfahrer sollen hier vom Radweg auf die stark befahrene L 389 wechseln. Es konnte mehrfach beobachtet werden, dass die Radfahrer den rot gepflasterten Gehweg (mit einer Breite von ca. 2 Metern) befahren und nicht auf die L 389 wechseln





Sambach: B 270 Beginn/Ende des Straßenbegleitenden Radweges nach Otterbach
Problem: Breite des Weges beträgt nur ca. 1,5 Meter




Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach






Nummer	OTE 21
Standort	L 389 zwischen K 62 und dem Ortseingang Erfenbach
Übergang Kreis/Stadt KL	Ja, siehe Übersichtskarte "Übergänge Kreis/Stadt Kaiserslautern" im Anhang
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 389 zwischen K 62 und dem Ortseingang Erfenbach</p> 
Länge	ca. 0,43 km
Breite	ca. 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - kein Tempolimit - Verkehrsbelastung (DTV: 7.598)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 70 reduziert werden kann - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Otterbach: K 62 / L 389 Richtung Erfenbach</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 22
Standort	Straßenbegleitender Radweg L 389 zwischen Otterbach und Otterberg
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Straßenbegleitender Radweg L 389 zwischen Otterbach und Otterberg</p> 
Länge	ca. 1,8 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortsausgang Otterbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beginn und Ende des Radweges befinden sich bereits außerorts - keine Bordsteinabsenkung - keine Querungshilfe vorhanden (viel Verkehr auf der L 389 (DTV: 7.400)) - am Beginn/Ende des Radweges mündet ein Feldweg auf die L 389 <p>Ortseingang Otterberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine ausreichende Bordsteinabsenkung - der Radweg verläuft direkt an der Bushaltestelle vorbei => Unfallgefahr - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen - der Radweg endet direkt im Einmündungsbereich einer Nebenstraße => Unfallgefahr <p>Insgesamt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite des Radweges
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Ortsausgang Otterbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann - Bordstein absenken

11.6 VG Otterbach

	<p>Ortseingang Otterberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie die Situation für die Radfahrer verbessert werden kann - Bordstein absenken und die fehlenden VZ montieren <p>gesamte Strecke</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite auf die vorgeschriebene Mindestbreite ausbauen (vgl. Regelwerke)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Otterbach: L 389 Beginn/Ende des Straßenbegleitenden Radweges nach Otterberg Probleme: Übergang ist außerorts (hohes Verkehrsaufkommen!) und keine Bordsteinabsenkung</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;">  <div data-bbox="927 1518 1326 1637"> <p>Ortsausgang Otterberg: fehlende Bordsteinabsenkung, Radfahrer müssen den Einmündungsbereich der Seitenstraße queren und der Radweg verläuft direkt an der Bushaltestelle vorbei</p> </div> </div>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 23
Standort	Olsbrücken: Bahnhofstraße und Am Bahnhof
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Olsbrücken: Bahnhofstraße und Am Bahnhof</p>
Länge	ca. 0,73 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Lautertal-Radweg
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Kategorie	Komfort und Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	bei Gelegenheit
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	<p>Olsbrücken: Bahnhofstraße</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach

Nummer	OTE 24
Standort	Otterbach: Hauptstraße zwischen der L 389 und dem Radweg Richtung Otterberg
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Otterbach: Hauptstraße zwischen L 389 und dem Radweg Richtung Otterberg</p> 
Breite	ca. 5 Meter
Länge	ca. 0,2 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Tempo 50 - Verkehr (es liegen keine DTV Werte vor) - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit in diesem Bereich auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p style="text-align: center;">Otterbach: Hauptstraße</p> <p style="display: flex; justify-content: space-around;"> Fahrtrichtung L 389 Fahrtrichtung Morlauerer Straße </p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 25
Standort	Radweg durch das Ottertal zwischen Otterbach und Otterberg
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Radweg durch das Ottertal zwischen Otterbach und Otterberg</p> 
Länge	ca. 3,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg und Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - an jeder Straßenquerung befinden sich zwei Umlaufsperrn, die bis auf eine alle sehr eng zusammen stehen => Radfahrer gerade auch mit Fahrradanhänger können diese Sperren oft nur sehr mühsam passieren
Kategorie	Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Notwendigkeit der Umlaufsperrn prüfen (vgl. Rundschreiben vom LBM RLP) die Vorfahrt ist in § 8 der StVO geregelt - nur eine Barriere stehen zu lassen (in Fahrtrichtung jeweils die rechte vor der Querung) => Radfahrer erkennen das sie hier aufpassen müssen und können die Sperre dennoch problemlos passieren - falls es zwingend erforderlich sein sollte beide Sperren stehen zu lassen, sollten diese nach Möglichkeit gemäß den „Meckenheimer Empfehlungen für die Gestaltung von Umlaufschranken“ ausgerichtet werden
Baulasträger	Gemeinde Otterbach und Gemeinde Otterberg
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Beginn des Radweges an der K 62 Sperren stehen zu eng aneinander</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Querung der Straße „Im Brühl“ Sperren stehen in ausreichendem Abstand zueinander</p> </div> </div>

Quelle: Eigene Darstellung

11.6 VG Otterbach



Querung der Hauptstraße



Querung der L 387



Ende des Radweges in Otterberg Kapellenweg

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE 26
Standort	Wirtschaftsweg zwischen der K 27 und Frankelbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Wirtschaftsweg zwischen der K 27 und Frankelbach</p>
Länge	ca. 1 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Brücke über den Frankelbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf beiden Seiten stehen zwei nicht reflektierende Sperrpfosten aus Stahlrohr => Unfallrisiko <p>Wegabschnitt zwischen Brücke und der K 27</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sperrpfosten mitten auf dem Weg
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	niedrig
Handlungsvorschläge	<p>Brücke über den Frankelbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Notwendigkeit besteht die Sperrpfosten stehen zu lassen, oder ob es keine alternative Möglichkeit, gibt den nicht berechtigten Verkehr auf andere Weise fern zu halten (vgl. Schreiben vom LBM RLP vom November 2009) - falls sie stehen bleiben müssen, sollten sie zumindest reflektierend gestaltet werden und es könnte zusätzlich noch mit Markierungen gearbeitet werden (siehe Beispielbild) <p>Wegabschnitt zwischen Brücke und der K 27 (Talstraße)</p> <ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob der Sperrpfosten entfernt werden kann, ansonsten könnte noch zusätzlich eine Bodenmarkierung aufgebracht werden (siehe Beispielbild)
Baulastträger	Gemeinde

11.6 VG Otterbach

Fotodokumentation



Frankelbach: Beginn des Weges
=> Problem: Poller mitten auf dem Weg



Brücke über den Frankelbach =>
Problem: nicht reflektierende Poller =>
Unfallgefahr



Beispiel für Markierungen um den Poller => Vorteil: er wird von den Radfahrern
besser gesehen

Quelle: Eigene Darstellung



11.7 VG Otterberg



11.7 Handlungsvorschläge in der VG Otterberg

Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
OTT	1	Wörsbach: K 28 innerorts	X				mittel	230
OTT	2	K 28 zwischen der L 382 und Wörsbach	X				mittel	231
OTT	3	Morbach: K 31 innerorts	X				mittel	232
OTT	4	Niederkirchen: K 31 innerorts (Heimkircher Straße)	X				mittel	233
OTT	5	Niederkirchen: K 31 innerorts (Morbacher Straße)	X				mittel	234
OTT	6	Schallodenbach: K 31 innerorts	X				mittel	235
OTT	7	K 31 zwischen Niederkirchen und Morbach	X				mittel	236
OTT	8	Drehenthalerhof: K 35 innerorts	X				mittel	238
OTT	9	K 35 zwischen der L 387 und dem Drehenthalerhof	X				mittel	239
OTT	10	Otterberg: L 382 zwischen dem Ortseingang und der L 387			X		mittel	240
OTT	11	Schneckenhausen: L 382 (Hauptstraße) innerorts			X		mittel	241
OTT	12	Niederkirchen: L 382 (Talstraße) innerorts			X		mittel	242
OTT	13	Schallodenbach: L 382 (Hauptstraße) innerorts			X		mittel	243
OTT	14	L 382 Straßenbegleitender Radweg zwischen Schneckenhausen und Schallodenbach			X		mittel	244





Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
OTT	15	Otterberg: L 387 (Hauptstraße) zwischen dem Kreisel an der Bachstraße und dem Kreisel an der Bergstraße (L 382)			X		mittel	246
OTT	16	Otterberg: L 387 zwischen Sportplatz Otterberg und der K 35 Richtung Drehenthalerhof			X		mittel	247
OTT	17	Heiligenmoschel: L 388 innerorts (Hauptstraße)			X		mittel	249
OTT	18	L 388 zwischen Schneckenhausen und Heiligenmoschel			X		mittel	250
OTT	19	Straßenbegleitender Radweg L 389 zwischen Otterbach und Otterberg		<	X		hoch	251
OTT	20	Otterberg: Bachstraße und Otterstraße		X			mittel	253
OTT	21	Otterberg: Ringstraße zwischen der Hauptstraße und der Schulstraße		X			hoch	254
OTT	22	Otterberg: Radweg durch das Ottertal zwischen Otterberg und Otterbach		X			mittel	255

*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.



Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 1
Standort	Wörsbach: K 28 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Wörsbach: K 28 innerorts</p> 
Länge	ca. 0,9 km
Breite	ca. 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 672) - Tempo 50 - Steigung
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Wörsbach: K 28 innerorts Wörsbach</p>

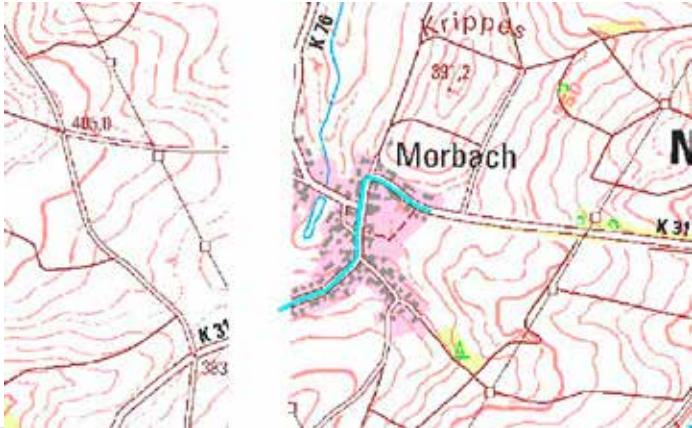

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 2
Standort	K 28 zwischen der L 382 und Wörsbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 28 zwischen der L 382 und Wörsbach</p> 
Länge	ca. 1 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung - Verkehr (DTV: 672)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 70 reduziert werden kann
Baulasträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 28 zwischen der L 382 und Wörsbach</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 3
Standort	Morbach: K 31 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Morbach: K 31 innerorts</p> 
Länge	ca. 0,7 km
Breite	ca. 5,5 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 1.358)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Morbach: K 31 innerorts</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 4
Standort	Niederkirchen: K 31 innerorts (Heimkircher Straße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Niederkirchen: K 31 innerorts (Heimkircher Straße)</p> 
Länge	ca. 1,8 km
Breite	ca. 5,5 bis 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 1.551)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) möglich sind
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Niederkirchen: K 31 in Richtung Heimkirchen</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 5
Standort	Niederkirchen: K 31 innerorts (Morbacher Straße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Niederkirchen: K 31 innerorts (Morbacher Straße)</p> 
Länge	ca. 0,8 km
Breite	ca. 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 1.358)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Niederkirchen: K 31 innerorts</p>


Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 6
Standort	Schallodenbach: K 31 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Schallodenbach: K 31 innerorts</p> 
Länge	ca. 0,8 km
Breite	ca. 4,5 – 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 466) - zulässige Geschwindigkeiten (teilweise Tempo 50 und teilweise Tempo 30)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit durchgängig auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>Schallodenbach: K 31 innerorts</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 7
Standort	K 31 zwischen Niederkirchen und Morbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 31 zwischen Niederkirchen und Morbach</p> 
Länge	ca. 1 km
Breite	ca. 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 1.358) - Steigung in Richtung Morbach - keine Bordsteinabsenkung
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann - in Richtung Morbach sollte der vorhandene Gehweg an der K 31 (bergauf) für den Radverkehr freigegeben werden (Bordsteinabsenkung am Ortseingang Morbach und an Querung des Wirtschaftsweges wird dann erforderlich) - in Fahrtrichtung Niederkirchen (bergab) könnte der Radverkehr auf der Fahrbahn mitgeführt werden - Bordsteine absenken
Baulastträger	Kreis



Fotodokumentation




Ortseingang Morbach: sollte der Gehweg für den Radverkehr freigegeben werden, muss am Übergang von dem Gehweg auf die Fahrbahn der Bordstein noch abgesenkt werden



Ortsausgang Morbach: kurz hinter dem Ortsausgang kreuzt der Gehweg einen Wirtschaftsweg. Hier müssten dann ebenfalls noch die Bordsteine abgesenkt werden.



Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 8
Standort	Dreenthalerhof: K 35 innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	Dreenthalerhof: K 35 innerorts 
Länge	ca. 1,0 km
Breite	ca. 5 bis 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - teilweise Tempo 50 und teilweise Tempo 30
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- die K 35 durchgängig mit Tempo 30 beschildern
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	<p>Dreenthalerhof: K 35 innerorts</p> 



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 9
Standort	K 35 zwischen der L 387 und dem Drehenthalerhof
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 35 zwischen der L 387 und dem Drehenthalerhof</p> 
Länge	ca. 1,2 km
Breite	ca. 5,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung für den KFZ Verkehr (DTV: 819) - Steigung
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 70 reduzieren
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 35 in Richtung Drehenthalerhof</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 10
Standort	Otterberg: L 382 zwischen dem Ortseingang und der L 387
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Otterberg: L 382 zwischen dem Ortseingang und der L 387</p> 
Länge	ca. 0,5 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 2.200) - zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen für die Radfahrer (zumindest abschnittsweise) angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Otterberg: L 382 in Fahrtrichtung Schneckenhausen</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 11
Standort	Schneckenhausen: L 382 (Hauptstraße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Schneckenhausen: L 382 (Hauptstraße)</p> 
Länge	ca. 0,5 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 2.900) - gefahrene Geschwindigkeit (Tempo 50)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die zulässige Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>L 382 in Schneckenhausen</p>



Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 12
Standort	Niederkirchen: L 382 (Talstraße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Niederkirchen: L 382 (Talstraße) innerorts</p> 
Länge	ca. 1,2 km
Breite	ca. 6 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 2.200)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) angelegt werden können - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Niederkirchen: L 382 innerorts</p>



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 13
Standort	Schallodenbach: L 382 (Hauptstraße) innerorts
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Schallodenbach: L 382 (Hauptstraße) innerorts</p> 
Länge	ca. 0,5 km
Breite	ca. 6,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 2.200) und Parken - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Schallodenbach: L 382 (Hauptstraße innerorts)</p>


Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 14
Standort	L 382 Straßenbegleitender Radweg zwischen Schneckenhausen und Schallodenbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 382 Straßenbegleitender Radweg zwischen Schneckenhausen und Schallodenbach</p> 
Länge	ca. 1,7 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg
Sachlage/Zustand	<p>Schneckenhausen</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Beginn / das Ende des Radweges in Schneckenhausen ist genau im Einmündungsbereich einer Seitenstraße => Unfallgefahr - der Radweg zwischen dem Beginn / Ende des Weges und dem Kreisel ist zu schmal
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => Radwegeführung überprüfen, - prüfen, ob der Beginn / das Ende des Radweges in Schneckenhausen etwas näher an den Kreisel versetzt werden kann (der Bordstein müsste dann entsprechend abgesenkt werden)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Ortsausgang Schneckenhausen: Problem: der Beginn des Radweges befindet sich direkt im Einmündungsbereich einer Seitenstraße => Unfallgefahr Des Weiteren sollte die Breite des Radweges zwischen dem Radwegebeginn und dem Kreisel noch einmal überprüft werden</p>

Quelle: Eigene Darstellung



	<p>Ortseingang Schneckenhausen: Ende des Straßenbegleitenden Radweges => es ist deutlich zu erkennen, dass die Radfahrer den Einmündungsbereich der Seitenstraße queren müssen um auf die Fahrbahn zu kommen</p>	 A photograph showing a street junction. A paved path leads from the left towards the center of the frame, crossing a road. A red circle is drawn around the crossing area. In the background, there are houses and a traffic light showing a green signal.
--	---	---




Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 15
Standort	Otterberg: L 387 (Hauptstraße) zwischen dem Kreisel an der Bachstraße und dem Kreisel an der Bergstraße (L 382)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Otterberg: L 387 (Hauptstraße) zwischen dem Kreisel an der Bachstraße und dem Kreisel an der Bergstraße</p> 
Länge	ca. 0,6 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50) - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann (der Straßencharakter spiegelt das bereits wieder)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	  <p>Otterberg: Hauptstraße Otterberg: Hauptstraße</p>

Quelle: Eigene Darstellung





Nummer	OTT 16
Standort	Otterberg: L 387 zwischen Sportplatz Otterberg und der K 35 Richtung Drehenthalerhof
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Otterberg: L 387 zwischen Sportplatz und K 35</p> 
Länge	ca. 0,9 km
Breite	ca. 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 3.500)
Kategorie	Sicherheit und Netzlücke
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden könnte - aufgrund des DTV Wertes ist ein eigenständiger Radweg an der L 387 oder abseits erforderlich - Alternative: es gibt einen Forstweg zwischen dem Sportplatz und der K 35. Allerdings müsste dieser auch komplett ausgebaut werden
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	  <p>L 387 in Fahrtrichtung Otterberg L 387 zwischen Sportplatz und K 35</p>

11.7 VG Otterberg





Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 17
Standort	Heiligenmoschel: L 388 innerorts (Hauptstraße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Heiligenmoschel: L 388 innerorts (Hauptstraße)</p> 
Länge	ca. 0,75 km
Breite	ca. 6 bis 6,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Geschwindigkeit Tempo 50 - Verkehr (DTV: 1.400)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob Schutzstreifen (zumindest abschnittsweise) angelegt werden können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Heiligenmoschel: L 388 innerorts</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg






Nummer	OTT 18
Standort	L 388 zwischen Schneckenhausen und Heiligenmoschel
Standort mit Kartenausschnitt	<p>L 388 zwischen Schneckenhausen und Heiligenmoschel</p> 
Länge	ca. 2 km
Breite	ca. 6,5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - keine Geschwindigkeitsbegrenzung - Verkehr (DTV: 1.400) - Steigung in Richtung Heiligenmoschel
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 70 reduziert werden kann
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<p>L 388 zwischen Schneckenhausen und Heiligenmoschel</p> 

Quelle: Eigene Darstellung







Nummer	OTT 19
Standort	Straßenbegleitender Radweg L 389 zwischen Otterbach und Otterberg
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Straßenbegleitender Radweg L 389 zwischen Otterbach und Otterberg</p>
Länge	ca. 1,8 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortsausgang Otterbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beginn und Ende des Radweges befinden sich bereits außerorts - keine Bordsteinabsenkung - keine Querungshilfe vorhanden (viel Verkehr auf der L 389 (DTV: 7.400)) - am Beginn/Ende des Radweges mündet ein Feldweg auf die L 389 <p>Ortseingang Otterberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine ausreichende Bordsteinabsenkung - der Radweg verläuft direkt an der Bushaldebucht vorbei => Unfallgefahr - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen - der Radweg endet direkt im Einmündungsbereich einer Nebenstraße => Unfallgefahr <p>Insgesamt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite des Radweges
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Ortsausgang Otterbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie die Situation für den Radverkehr verbessert werden kann - Bordstein absenken

11.7 VG Otterberg

	<p>Ortseingang Otterberg</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie die Situation für die Radfahrer verbessert werden kann - Bordstein absenken und die fehlenden VZ montieren <p>gesamte Strecke</p> <ul style="list-style-type: none"> - Breite auf die vorgeschriebene Mindestbreite ausbauen (vgl. Regelwerke)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p>Otterbach: L 389 Beginn/Ende des Straßenbegleitenden Radweges nach Otterberg Probleme: Übergang ist außerorts (hohes Verkehrsaufkommen!) und keine Bordsteinabsenkung</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;">  <div data-bbox="916 1442 1318 1568"> <p>Ortsausgang Otterberg: fehlende Bordsteinabsenkung, Radfahrer müssen den Einmündungsbereich der Seitenstraße queren und der Radweg verläuft direkt an der Bushaltestelle vorbei</p> </div> </div>




Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 20
Standort	Otterberg: Otterstraße und Bachstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Otterberg: Otterstraße und Bachstraße</p> 
Länge	ca. 0,7 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg und Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 50) - kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Otterberg: Otterstraße</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Otterberg: Otterstraße / Bachstraße</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 10px;">  <p>Otterberg: Bachstraße</p> </div>



Quelle: Eigene Darstellung

11.7 VG Otterberg

Nummer	OTT 21
Standort	Otterberg: Ringstraße zwischen der Hauptstraße und der Schulstraße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Otterberg: Ringstraße zwischen der Hauptstraße und der Schulstraße</p> 
Länge	ca. 0,45 km
Breite	ca. 6,5 bis 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo 50
Kategorie	Sicherheit (Schulradweg)
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Geschwindigkeit auf Tempo 30 reduziert werden kann - prüfen, ob Schutzstreifen markiert werden können
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	  <p>Otterberg: Ringstraße in Richtung Schulstraße</p> <p>Ringstraße Fahrtrichtung Hauptstraße</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTT 22
Standort	Radweg durch das Ottertal zwischen Otterbach und Otterberg
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Radweg durch das Ottertal zwischen Otterbach und Otterberg</p> 
Länge	ca. 3,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Odenbachtal-Radweg und Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - an jeder Straßenquerung befinden sich zwei Umlaufsperrn, die bis auf eine alle sehr eng zusammen stehen => Radfahrer gerade auch mit Fahrradanhänger können diese Sperren oft nur sehr mühsam passieren
Kategorie	Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Notwendigkeit der Umlaufsperrn prüfen (vgl. Rundschreiben vom LBM RLP) die Vorfahrt ist in § 8 der StVO geregelt - nur eine Barriere stehen zu lassen (in Fahrtrichtung jeweils die rechte vor der Querung) => Radfahrer erkennen das sie hier aufpassen müssen und können die Sperre dennoch problemlos passieren - falls es zwingend erforderlich sein sollte beide Sperren stehen zu lassen, sollten diese nach Möglichkeit gemäß den „Meckenheimer Empfehlungen für die Gestaltung von Umlaufschranken“ ausgerichtet werden
Baulastträger	Gemeinde Otterberg und Gemeinde Otterbach
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Beginn des Radweges an der K 62 Sperren stehen zu eng aneinander</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Querung der Straße „Im Brühl“ Sperren stehen in ausreichendem Abstand Zueinander</p> </div> </div>

11.7 VG Otterberg



Querung der Hauptstraße



Querung der L 387



Ende des Radweges in Otterberg Kapellenweg

Quelle: Eigene Darstellung



11.8 VG Ramstein-Miesenbach



11.8 Handlungsvorschläge in der VG Ramstein-Miesenbach

Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
RAM	1	K 6 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzenbach und Spesbach	X				hoch	260
RAM	2	K 6 zwischen Schrollbach und Katzenbach	X				mittel	262
RAM	3	Weltersbach: K 9 Straßenbegleitender Radweg	X				mittel	263
RAM	4	K 9 zwischen Weltersbach und dem Straßenbegleitenden Radweg an der L 356	X				hoch	264
RAM	5	K 79 zwischen Miesenbach und Mackenbach	X				mittel	266
RAM	6	L 356 Straßenbegleitender Radweg zwischen Hütschenhausen und Spesbach			X		mittel	267
RAM	7	Ortseingang Ramstein: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 363			X		mittel	269
RAM	8	Straßenbegleitender Radweg L 363 zwischen Niedermohr und Schrollbach			X		hoch	270
RAM	9	L 363 Straßenbegleitender Radweg zwischen Ramstein und Ramstein-Süd			X		hoch	272
RAM	10	Übergang von der K 6 auf den Straßenbegleitenden Radweg an der L 363 bei Niedermohr			X		mittel	274




Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
RAM	11	Übergang von der L 363 auf den Straßenbegleitenden Radweg (Ortsausgang Steinwenden)			X		hoch	275
RAM	12	Ramstein: Straßenbegleitender Radweg in der Miesenbacher Straße		X			mittel	276
RAM	13	Ramstein: Kindsbacher Straße		X			mittel	277
RAM	14	Ramstein: Reichswaldstraße (zwischen Azur und Schernauer Straße)		X			mittel	278
RAM	15	Ramstein: Weg zwischen der Flurstraße und der Reichswaldstraße über den Parkplatz des Azur		X			hoch	279
RAM	16	Steinwenden: Wirtschaftsweg zw. dem Friedhof Steinwenden und Reuschbach		X			bei Gelegenheit	281

*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.

Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach

Nummer	RAM 1
Standort	K 6 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzenbach und Spesbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 6 Straßenbegleitender Radweg zwischen Katzenbach und Spesbach</p> 
Länge	ca. 0,8 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Beginn des Weges in Höhe Katzenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übergang von der K 6 auf den Radweg (dort ist Tempo 70) - keine Beschilderung des Weges. Weder als Rad- noch als Gehweg <p>Ortseingang Spesbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine Beschilderung des Weges (weder als Rad- noch als Gehweg)
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Beginn des Weges Höhe Katzenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => klären, ob es sich um einen kombinierten Rad-und Gehweg handelt und wie die Radfahrer geführt werden sollen - falls der Weg als Radweg genutzt werden kann, sollte geprüft werden wie der Übergang von der K 6 auf den Radweg sicherer gestaltet werden kann <p>Ortseingang Spesbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => klären, ob es sich um einen kombinierten Rad-und Gehweg handelt und wie die Radfahrer geführt werden sollen
Baulastträger	Kreis



Fotodokumentation



Katzbach: Beginn des Weges



Katzbach: Ende des Weges





Spesbach: Beginn des Weges



Spesbach: Ende des Weges




Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach

Nummer	RAM 2
Standort	K 6 zwischen Schrollbach und Katzenbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 6 zwischen Schrollbach und Katzenbach</p> 
Länge	ca. 2,6 km
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehrsbelastung (DTV: 1.961)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - langfristig: sollte ein baulicher Radweg zwischen Schrollbach und dem bestehenden Radweg an der K 6 (zwischen Katzenbach und Spesbach) angelegt werden - kurzfristig: Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 70
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 6 zwischen Katzenbach und Schrollbach</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	RAM 3
Standort	Weltersbach: K 9 Straßenbegleitender Radweg
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Weltersbach: K 9 Straßenbegleitender Radweg</p> 
Länge	ca. 0,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Übergang von der Fahrbahn (K 9) auf den Radweg (in Fahrtrichtung Friedhof) könnte aufgrund des Verkehrs (DTV: 4.449) und des leichten Anstiegs ab und zu schwierig sein => Unfallgefahr - das VZ 240 am Beginn des Radweges in Weltersbach fehlt - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ am Friedhof fehlen
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob man den Übergang von der K 9 auf den Radweg in Weltersbach etwas absichern könnte evtl. durch Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 - die fehlenden Verkehrszeichen montieren
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Weltersbach: Beginn des Radweges Übergang von der K 9 auf den Radweg (das VZ 240 fehlt)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Weltersbach: Ende des Radweges am Friedhof (VZ 240 und Zusatzzeichen fehlen)</p> </div> </div>

11.8 VG Ramstein-Miesenbach





Nummer	RAM 4
Standort	K 9 zwischen Weltersbach und dem Straßenbegleitenden Radweg an der L 356
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 9 zwischen Weltersbach und dem Straßenbegleitenden Radweg an der L 356</p> 
Länge	ca. 2,0 km
Breite	ca. 4,5 bis 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehrsbelastung (DTV: 4.104) - Straßenbreite und Sichtverhältnisse
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich - kurzfristig: der Wirtschaftsweg könnte eine Teilfunktion zur Anbindung von Ramstein übernehmen daher sollte er für den Radverkehr freigegeben werden
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 9 zwischen Weltersbach und der L 356</p>



K 9 im Bereich der Firma Rettenmeier

Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach

Nummer	RAM 5
Standort	K 79 zwischen Miesenbach und Mackenbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 79 zwischen Miesenbach und Mackenbach</p> 
Länge	ca. 1,2 km, davon sind ca. 600 Meter mit Tempo 70 beschildert
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Radverkehrsangebot - Verkehr (DTV: 3.648)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist ein eigenständiges Radverkehrsangebot erforderlich
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Miesenbach: Ortsausgang</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Mackenbach: Ortseingang</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  <p>K 79 zwischen Miesenbach und Mackenbach</p> </div>

Quelle: Eigene Darstellung

Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	RAM 6
Standort	L 356 Straßenbegleitender Radweg zwischen Hütschenhausen und Spesbach
Standort mit Kartenausschnitt	L 356 Straßenbegleitender Radweg zwischen Hütschenhausen und Spesbach 
Länge	ca. 0,45 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/Zustand	Ortsausgang Hütschenhausen - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen Ortseingang Spesbach - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	Ortsausgang Hütschenhausen - die fehlenden VZ montieren und die Markierungen (durchgezogene Linie) entsprechend anpassen Ortseingang Spesbach - die fehlenden VZ montieren
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	  <p>Hütschenhausen: Ortsausgang Hütschenhausen: Ortseingang</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach





Spesbach: Ortseingang Ende des Radweges

Quelle: Eigene Darstellung


Leitfaden Alltagsradverkehr








Nummer	RAM 7
Standort	Ortseingang Ramstein: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 363
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Ortseingang Ramstein: Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der L 363</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - zu schmale Bordsteinabsenkung am Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen
Kategorie	Komfort und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - die Bordsteinabsenkung verbreitern und eine Aufstellfläche schaffen - die fehlenden Verkehrszeichen montieren
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Ortseingang Ramstein: Ende des Straßenbegleitenden Radweges</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ortsausgang Ramstein: Beginn des Straßenbegleitenden Radweges</p> </div> </div>

Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach


Nummer	RAM 8
Standort	Straßenbegleitender Radweg L 363 zwischen Niedermohr und Schrollbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Straßenbegleitender Radweg L 363 zwischen Niedermohr und Schrollbach</p> 
Länge	ca. 1 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Radweg Ende in Niedermohr (Höhe Feuerwache)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übergang der Radfahrer von der Fahrbahn auf den Radweg und umgekehrt ist unmittelbar im Kurvenbereich - das VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen <p>Radweg in Niedermohr</p> <ul style="list-style-type: none"> - entlang des Radweges sind sehr viele Grundstückszufahrten => erhöhte Unfallgefahr für die Radfahrer <p>Radweg Kreuzung mit der K 6 (Richtung Reuschbach)</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Bordstein des Radweges ist im Kreuzungsbereich nicht ausreichend abgesenkt <p>Radweg Ende in Schrollbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - die VZ 240 sowie die Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen komplett - unklare Führung der Radfahrer beim Übergang von der Straße auf den Radweg
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Radweg Ende in Niedermohr (Höhe Feuerwache)</p> <ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob Beginn und Ende des Radweges aus dem Kurvenbereich verlegt werden können - die fehlenden Verkehrszeichen montieren <p>Radweg in Niedermohr</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, ob es für die Radfahrer nicht sicherer wäre auf der Straße mitgeführt zu werden. Evtl. wäre es möglich Schutzstreifen für die Radfahrer anzulegen. Der derzeitige Radweg könnte als Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ in Fahrtrichtung ausgeschildert werden









	<p>Radweg Kreuzung mit der K 6 (Richtung Reuschbach)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, ob es erforderlich ist den Bordstein im Kreuzungsbereich für mögliche Radfahrer in Fahrtrichtung Reuschbach bzw. aus Reuschbach kommende Radfahrer weiter abzusenken <p>Radweg Ende in Schrollbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => klären wie die Radfahrer geführt werden sollen und dementsprechend die erforderlichen Verkehrszeichen montieren (evtl. könnte zusätzlich noch mit Markierungen gearbeitet werden)
<p>Baulasträger</p>	<p>Land</p>
<p>Fotodokumentation</p>	<div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Niedermohr: Ende des benutzungspflichtigen Radweges gegenüber der Feuerwache</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Benutzungspflichtiger Radweg innerorts Niedermohr => viele Grundstückszufahrten</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Kreuzungsbereich L 363 / K 6</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Schrollbach: Ende des Straßenbegleitenden Radweges</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">  <p>Schrollbach: Beginn des Straßenbegleitenden Radweges</p> </div> </div>

Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach



Nummer	RAM 9
Standort	Straßenbegleitender Radweg L 363 zwischen Ramstein und Ramstein-Süd
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Straßenbegleitender Radweg L 363 zwischen Ramstein und Ramstein-Süd</p> 
Länge	ca. 2,3 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortsausgang Ramstein</p> <ul style="list-style-type: none"> - kein eindeutiger Beginn des Radweges in Fahrtrichtung Landstuhl - zwischen dem Kreisel und den Bahnlinien gibt es für die Radfahrer zwei Fahrmöglichkeiten => einmal über die Querungshilfe und einmal direkt auf die L 363 => Unfallgefahr <p>Ortseingang Ramstein</p> <ul style="list-style-type: none"> - unklare Führung der Radfahrer am ersten Kreisel - Unfallgefahr an der Zufahrt zu dem US Autohaus - fehlende Bordsteinabsenkung am Ende des Radweges am zweiten Kreisel <p>Ortseingang Ramstein-Süd</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ende des Radweges mündet direkt auf eine Wohnstraße - Poller am Übergang von der Straße auf den Radweg => Hindernis für Radfahrer mit Anhänger
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Ortsausgang Ramstein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => festlegen, wie die Radfahrer geführt werden sollen, die entsprechenden VZ aufstellen und evtl. noch mit Markierungen arbeiten <p>Ortseingang Ramstein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => genaue Führung der Radfahrer festlegen, evtl. mit Markierungen arbeiten und den Bordstein am Übergang von dem Radweg auf die Fahrbahn ausreichend absenken



	<p>Ortseingang Ramstein-Süd</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, ob die Poller an dem Übergang entfernt werden können und wie die Situation für die Radfahrer verbessert werden könnte
<p>Baulastträger</p>	<p>Land</p>
<p>Fotodokumentation</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>Ramstein: Ortsausgang</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Ramstein: Weg nach dem 2. Kreisel</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="margin-top: 10px;"> <p>Ramstein: Ortseingang</p> <ul style="list-style-type: none"> - unklare Führung nach dem ersten Kreisel - Gefahr durch Zufahrt US Autohaus - keine Bordsteinabsenkung am Ende </div> <div style="margin-top: 10px;">  <p>Ramstein-Süd: Übergang von der Wohnstraße auf den Radweg Problem: Poller</p> </div> <div style="margin-top: 10px; text-align: center;">  </div>

Quelle: Eigene Darstellung



11.8 VG Ramstein-Miesenbach

Nummer	RAM 10
Standort	Übergang von der K 6 auf den Straßenbegleitenden Radweg an der L 363 bei Niedermohr
Standort mit Kartenausschnitt	Übergang von der K 6 auf den Straßenbegleitenden Radweg an der L 363 
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - die Radfahrer müssen die L 363 leicht schräg queren - keine Nullabsenkung des Bordsteins
Kategorie	Sicherheit und Komfort
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => mit den Zuständigen prüfen, ob eine Nullabsenkung möglich ist und ob weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für die Radfahrer erforderlich sind
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	 <p>Straßenbegleitender Radweg L 363 / Abzweigung K 6 Richtung Reuschbach</p> <p>Abzweigung K 6 / Straßenbegleitender Radweg an der L 363</p>

Quelle: Eigene Darstellung




Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	RAM 11
Standort	Übergang von der L 363 auf den Straßenbegleitenden Radweg (Ortsausgang Steinwenden)
Standort mit Kartenausschnitt	Übergang von der L 363 auf den Straßenbegleitenden Radweg (Ortsausgang Steinwenden) 
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - der Übergang von der L 363 auf den Straßenbegleitenden Radweg ist direkt nach Querung der Bahnlinie - Verkehrsbelastung der L 363 (DTV: 2.500) - keine Aufstellfläche für die nach links auf den Straßenbegleitenden Radweg abbiegen Radfahrer
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, ob die Situation für die Radfahrer verbessert werden kann - alternativ müssen die Radfahrer zuerst nach rechts auf den Radweg abbiegen und dort warten bis sie die L 363 sicher queren können
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	  <p>Ortsausgang Steinwenden Richtung Ramstein</p> <p>Ortseingang Steinwenden aus Ramstein kommend</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach

Nummer	RAM 12
Standort	Ramstein: benutzungspflichtiger Radweg in der Miesenbacher Straße
Standort mit Kartenausschnitt	Ramstein: benutzungspflichtiger Radweg in der Miesenbacher Straße 
Länge	ca. 0,5 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	Ortseingang Ramstein <ul style="list-style-type: none"> - das Ende des Radweges ist in Höhe einer Parkplatzzufahrt => Unfallrisiko - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	Ortseingang Ramstein <ul style="list-style-type: none"> - die Bordsteinabsenkung so verbreitern, dass die Radfahrer nicht in Höhe der Zufahrt des Parkplatzes auf den Radweg bzw. auf die Fahrbahn wechseln müssen - die fehlenden VZ 240 und das Zusatzzeichen montieren - evtl. zusätzlich mit Markierungen arbeiten - prüfen, ob die VZ 138 (Radfahrer kreuzen) oder weitere Maßnahmen erforderlich sind, um die Verkehrssicherheit für die Radfahrer zu erhöhen
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	  <p>Ramstein: Ortsausgang Richtung Miesenbach</p> <p>Ramstein: Ortseingang Miesenbacher Str.</p>


Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	RAM 13
Standort	Ramstein: Kindsbacher Straße
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Ramstein: Kindsbacher Straße</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- links abbiegen ist aufgrund des Verkehrs problematisch
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => Radwegeführung klären - Markierung von Schutzstreifen und Querungsstellen
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Ramstein: Kindsbacher Straße</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach

Nummer	RAM 14
Standort	Ramstein: Reichswaldstraße (zwischen Azur und Schernauer Straße)
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Ramstein: Reichswaldstraße (zwischen Azur und Schernauer Straße)</p> 
Länge	ca. 0,22 km
Breite	ca. 7 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	- kein Angebot für den Radverkehr
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- Ortstermin => prüfen ob Radfahrstreifen oder Schutzstreifen für die Radfahrer angelegt werden können (wenn möglich auf der gesamten Reichswaldstraße)
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Ramstein: Reichswaldstraße zwischen Azur und Schernauer Straße</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	RAM 15
Standort	Ramstein: Weg zwischen der Flurstraße und der Reichswaldstraße über den Parkplatz des Azur
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Ramstein: Weg zwischen der Flurstraße und der Reichswaldstraße über den Parkplatz des Azur</p> 
Länge	ca. 0,19 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Weg zwischen Flurstraße und Parkplatz Azur</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Weg ist weder als Geh- noch als Radweg beschildert => dieser sollte für den Radverkehr nutzbar gemacht werden (z. B. für Schüler auf dem Weg zur Schule oder zum Schwimmbad) <p>Querung Parkplatz Azur</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Weg endet direkt auf dem Parkplatz ohne erkennbare Weiterführung - aufgrund der parkenden und fahrenden Fahrzeugen kann es leicht zu Unfällen kommen (Autofahrer rechnen hier nicht unbedingt mit Radfahrern) - der Bordstein vom Parkplatz auf die Reichswaldstraße ist für den Radverkehr nicht ausreichend abgesenkt
Kategorie	Sicherheit und Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<p>Weg zwischen Flurstraße und Parkplatz Azur</p> <ul style="list-style-type: none"> - den Weg für den Radverkehr freigeben (der Weg ist als Anbindung an das Schulzentrum gut geeignet und eine wichtige Strecke im Radverkehrsnetz) <p>Querung Parkplatz Azur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, ob man eine Radfurt für die Radfahrer am Rande des Parkplatzes markieren und farblich kennzeichnen könnte => dadurch wäre die Führung der Radfahrer deutlich zu erkennen und mögliche Unfälle könnten verringert oder bestenfalls verhindert werden - den Bordstein zur Reichswaldstraße entsprechend absenken



Quelle: Eigene Darstellung

11.8 VG Ramstein-Miesenbach

Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 
	<p>Ramstein: Beginn des Weges am Parkplatz des Azurs</p> <p>Weg zwischen Parkplatz und Flurstraße</p>
	 
	<p>Ende des Weges und Übergang auf den Parkplatz</p> <p>Parkplatz zwischen dem Weg und der Reichswaldstraße</p>
	
<p>Übergang vom Parkplatz zur Reichswaldstraße: Bordsteinabsenkung</p>	

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	RAM 16
Standort	Wirtschaftsweg zwischen Steinwenden und Reuschbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Wirtschaftsweg zwischen Steinwenden und Reuschbach</p> 
Länge	ca. 3,7 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Ortsausgang Steinwenden (Friedhofstraße)</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Weg ist nicht für den Radverkehr freigegeben
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	bei Gelegenheit
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - den Weg durch die Montage des Zusatzzeichens „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigegeben
Baulastträger	Gemeinde
Fotodokumentation	 <p>Steinwenden: Ortsausgang Richtung Reuschbach (Friedhofstraße)</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.9 VG Weilerbach



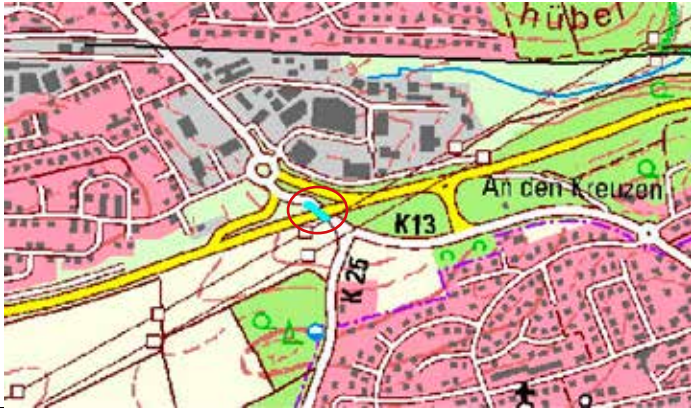

11.9 Handlungsvorschläge in der VG Weilerbach

Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge								
VG	Ifd. Nr.	Standort	Baulastträger*				Priorität	Seite
			Kreis	OG	Land	Bund		
WEI	1	Weilerbach: K 13 Unterführung der L 367	X				mittel	283
WEI	2	Weilerbach: K 13 zwischen dem Kreisel am Ortseingang und der L 356	X				hoch	284
WEI	3	Rodenbach: K 13 zwischen Rodenbach und Siegelbach	X				mittel	286
WEI	4	K 19 zwischen Erzenhausen und dem Wirtschaftsweg nach Weilerbach	X				hoch	287
WEI	5	Rodenbach: K 13 Ortsausgang Höhe Kreisel /Weilerbacher Wäldchen	X				mittel	289
WEI	6	K 13 Straßenbegleitender Radweg zwischen Rodenbach und Siegelbach	X				mittel	290
WEI	7	Reichenbach-Steegen: Kreuzung L 367 / K 6			X		mittel	292
WEI	8	Weilerbach: Querung der L 356 zwischen Ziegelhütte und Mückenmühle			X		hoch	293

*: die Zuordnung des jeweiligen Standortes zu einem Baulastträger erfolgte nach unserem Wissensstand. Falls es aufgrund anderer Absprachen zu einer anderen Zuordnung der Baulastträgerschaft gekommen ist, bitten wir um Rückmeldung.


Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	WEI 1
Standort	Weilerbach: K 13 Unterführung der L 367
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Weilerbach: K 13 Unterführung der L 367</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Verbindungsstrecke
Sachlage/Zustand	- Engstelle in der Unterführung
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- auf beiden Seiten der Unterführung einen Hinweis auf die Engstelle geben
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 13 Unterführung der L 367 in Richtung Weilerbach</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.9 VG Weilerbach

Nummer	WEI 2
Standort	Weilerbach: K 13 zwischen dem Kreisel am Ortseingang und der L 356
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Weilerbach: K 13 zwischen dem Kreisel am Ortseingang und der L 356</p> 
Länge	ca. 0,73 km
Breite	ca. 5,5 bis 6 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, zum Teil HBR beschildert als Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - größtenteils kein Angebot für den Radverkehr, kurz vor dem Kreisel ist ein benutzungspflichtiger Radweg (auf beiden Seiten) in Richtung Rodenbach vorhanden - sehr hohe Verkehrsbelastung (DTV: 10.971) - geringe Straßenbreite
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, wie die Situation für die Radfahrer verbessert werden kann. Dies ist eine sehr wichtige Verbindung sowohl im Alltags- auch im touristischen Radverkehrsnetz - aufgrund des hohen DTV Wertes und der hohen Netzbedeutung ist eine eigenständige Radverkehrsanlage erforderlich - kurzfristig: mit Markierungen und Beschilderungen arbeiten z. B. Freigabe des Gehweges für den Radverkehr (in Fahrtrichtung) und Markierungen an den Grundstückszufahrten und prüfen, ob beidseitig Schutzstreifen markiert werden können - die Geschwindigkeit sollte auf Tempo 30 reduziert werden
Baulastträger	Kreis



Fotodokumentation



K 13 Höhe Abzweigung Bahnhofstraße (Fahrtrichtung Weilerbach)





K 13 Höhe Abzweigung Bahnhofstraße (Fahrtrichtung Rodenbach)



K 13 Beginn / Ende des benutzungspflichtigen Radweges am Kreisel

Quelle: Eigene Darstellung




11.9 VG Weilerbach

Nummer	WEI 3
Standort	Rodenbach: K 13 zwischen Rodenbach und Siegelbach
Übergang Kreis/Stadt KL	Ja, siehe Übersichtskarte „Übergänge Kreis/Stadt Kaiserslautern“ im Anhang
Standort mit Kartenausschnitt	Rodenbach: K 13 zwischen Rodenbach und Siegelbach 
Länge	ca. 0,3 km
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht nach HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsbelastung (DTV: 5.987 und 4 % LKW Anteil) - kein Angebot für den Radverkehr auf diesem Abschnitt der K 13 - Topografie (Steigung, Kurven, zum Teil schlechte Sichtverhältnisse)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschlag	- aufgrund des DTV Wertes und der Netzbedeutung ist eine eigenständige Radverkehrsanlage an der Straße oder abseits erforderlich
Baulastträger	Kreis
Fotodokumentation	 <p>K 13 nach der Abzweigung zum Forsthaus Rodenbach in Fahrtrichtung Siegelbach</p> <p>K 13 in Höhe der Abzweigung zum Forsthaus Rodenbach</p>

Quelle: Eigene Darstellung

Leitfaden Alltagsradverkehr






Nummer	WEI 4
Standort	K 19 zwischen Erzenhausen und dem Wirtschaftsweg Richtung Weilerbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 19 zwischen Erzenhausen und dem Wirtschaftsweg Richtung Weilerbach</p> 
Länge	ca. 0,7 km Meter
Breite	ca. 5 Meter
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - kein Angebot für den Radverkehr - Verkehr (DTV: 1.204) - gefahrene Geschwindigkeiten
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => mit allen Zuständigen - langfristig: sollte ein baulicher Radweg angelegt werden (diese Strecke ist eine wichtige Verbindung im Radverkehrsnetz) - seitens der OG Erzenhausen besteht großes Interesse an einem baulichen Rad- und Gehweg (eine Entwurfsplanung liegt bereits vor) - Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 50 in dem Bereich wo die Radfahrer die K 19 queren und im weiteren Verlauf Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 70
Baulastträger	Kreis
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>K 19 in Fahrtrichtung Weilerbach</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>K 19 kurz vor dem Ortseingang Erzenhausen</p> </div> </div>

11.9 VG Weilerbach

Fotodokumentation	 <p data-bbox="475 624 927 680">K 19 Abschnitt zwischen zwei Wirtschaftswegen in Richtung Weilerbach</p> <p data-bbox="943 624 1394 680">K 19 Abschnitt zwischen zwei Wirtschaftswegen in Richtung Erzenhausen</p>
Hinweis	<p data-bbox="475 752 1350 813">Seitens der Gemeinde Erzenhausen bestehen Bestrebungen an der K 19 einen baulichen Radweg anzulegen. Wie ist der aktuelle Stand?</p>


Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	WEI 5	
Standort	Rodenbach: K 13 Ortsausgang Höhe Kreisel / Weilerbacher Wäldchen	
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Rodenbach: K 13 Ortsausgang Höhe Kreisel / Weilerbacher Wäldchen</p> 	
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert	
Sachlage/Zustand	- Beginn / Ende des benutzungspflichtigen Radweges (die Radfahrer müssen die L 389 außerorts queren)	
Kategorie	Beschilderung	
Priorität/Dringlichkeit	mittel	
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => die Führung der Radfahrer sollte geklärt werden - Vorschlag: das VZ 240 sollte evtl. an der Ecke Kreisel (L 389) / Weilerbacher Wäldchen schon aufgestellt werden und nicht erst nach dem Kreisel 	
Baulastträger	Kreis	
Fotodokumentation	 <p>Beginn des benutzungspflichtigen Radweges</p>	 <p>Vorschlag: der Radweg sollte evtl. hier schon beginnen</p>

Quelle: Eigene Darstellung

11.9 VG Weilerbach

Nummer	WEI 6
Standort	K 13 Straßenbegleitender Radweg zwischen Rodenbach und Siegelbach
Standort mit Kartenausschnitt	<p>K 13 Straßenbegleitender Radweg zwischen Rodenbach und Siegelbach</p> 
Länge	ca. 0,65 km
Landeseinheitliche Beschilderung	Nein, nicht HBR beschildert
Sachlage/Zustand	<p>Radweg Beginn / Ende an der Abzweigung zum Forsthaus Rodenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Radweg beginnt und endet im Kurvenbereich - das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ in Fahrtrichtung Siegelbach fehlt <p>Ortseingang Rodenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - am Beginn des Radweges ist keine ausreichende Bordsteinabsenkung - die VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen
Kategorie	Beschilderung
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<p>Radweg Beginn / Ende K 13 an der Abzweigung zum Forsthaus Rodenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin - das fehlende Zusatzzeichen ergänzen - vor Ort prüfen, ob man die Radfahrer mit Hilfe von Markierungen leiten sollte (von den Sichtverhältnissen wäre es besser, wenn sie die obere Ausfahrt nutzen würden) <p>Ortseingang Rodenbach</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin - der Beginn des Radweges sollte etwas weiter nach hinten versetzt werden - der Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg ist am Ende der Bushaldebucht (gefährlich) und dort der Bordstein ist nicht ausreichend abgesenkt - die fehlenden VZ 240 und das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ sollten noch montiert werden - prüfen, ob man von dem Radweg aus eine weitere Querung, über die vorhandene Mittelinsel zum Gewerbegebiet „Am Tränkwald“ anbieten sollte
Baulastträger	Kreis



Fotodokumentation



K 13 Ende des Straßenbegleitenden Radweges an der Abzweigung zum Forsthaus Rodenbach (das Zusatzzeichen Radweg Ende fehlt)



K 13 Beginn des Straßenbegl. Radweges im Kurvenbereich



Rodenbach: Beginn / Ende des Straßenbegleitenden Radweges => Bordsteinabsenkung zum Fahrbahnwechsel ist nicht optimal und das VZ 240 sowie das Zusatzzeichen „Radweg Ende“ fehlen



Rodenbach: Vorschlag den Beginn / das Ende des Radweges an diese Stelle zu setzen => Nullabsenkung vorhanden und der Radweg ist weg aus der Busbucht



Rodenbach: Vorschlag: Übergang vom Radweg in die Straße „Am Tränkwald“ anbieten, die vorhandene Mittelinsel könnte zur Querungshilfe umfunktioniert werden



Quelle: Eigene Darstellung

11.9 VG Weilerbach

Nummer	WEI 7
Standort	Reichenbach-Steegen: Kreuzung L 367 / K 6
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Reichenbach-Steegen: Kreuzung L 367 / K 6</p> 
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - unübersichtlicher Ein- und Ausmündungsbereich - hohes Verkehrsaufkommen (DTV: 5.000)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	mittel
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 - Ortstermin => prüfen, ob der Ein- und Ausmündungsbereich etwas übersichtlicher und auch fahrradfreundlicher gestaltet werden kann (Verkehrsraum für den abbiegenden Radverkehr kennzeichnen)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	   <p>Reichenbach-Steegen: Kreuzung L367/K6</p>

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	WEI 8
Standort	Weilerbach: Querung der L 356 zwischen Ziegelhütte und Mückenmühle
Standort mit Kartenausschnitt	<p>Weilerbach: Querung der L 356 zwischen Ziegelhütte und Mückenhof</p>
Landeseinheitliche Beschilderung	Ja, HBR beschildert als Pfälzer Land Radweg
Sachlage/Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehr - Geschwindigkeit (Tempo 70) - Sichtverhältnisse - Sicherheit der Querung (Schüler sollen die L 356 hier ebenfalls queren)
Kategorie	Sicherheit
Priorität/Dringlichkeit	hoch
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - Ortstermin => prüfen, ob die Querung auch für Schüler ausreichend gesichert ist (evtl. sollte darüber nachgedacht werden unter anderem die Geschwindigkeit im Querungsbereich auf Tempo 50 zu reduzieren oder alternativ prüfen, ob ein Fahrbahnteiler erforderlich ist)
Baulastträger	Land
Fotodokumentation	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Querung der L 356</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Blick Richtung Hirschhorn</p> </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>Blick Richtung Weilerbach</p> </div>

Quelle: Eigene Darstellung

12 Fahrradabstellanlagen

12.1 Erfassung an den Verbandsgemeindeverwaltungen

Im Rahmen der Grundlagenermittlungen wurden auch die Fahrradabstellanlagen an den neun Verbandsgemeindeverwaltungen im Landkreis Kaiserslautern, die wichtige Ziele im Alltagsradwegenetz darstellen, überprüft und dokumentiert.

Bei der Datenauswertung wurde ersichtlich, dass alle, bis auf zwei Verwaltungen, über eine Fahrradabstellanlage verfügen. Dabei handelt es sich an allen Standorten um nicht überdachte Felgenständer in unterschiedlichen Ausführungen. Einen Überblick über die Ausstattung der Verbandsgemeindeverwaltungen mit Fahrradabstellanlagen bietet die unter Punkt 13.2 aufgeführte Tabelle.

Die unter Punkt 13.3 aufgeführten Handlungsvorschläge dokumentieren das Angebot an Fahrradabstellanlagen an den einzelnen Verwaltungen und beschreiben kleinere Maßnahmen, die dazu beitragen können, die Attraktivität der Fahrradabstellanlagen zu verbessern und zu erhöhen.

Da für Radfahrer das Fehlen einer sicheren Fahrradabstellanlage ein entscheidender Grund dafür sein kann, das Fahrrad nicht zu nutzen, sollte zur weiteren Förderung des Radverkehrs neben der Optimierung des Radwegenetzes auch das Angebot an nutzerfreundlichen und sicheren Abstellanlagen erhöht werden.



Fahrradabstellanlage an der Verbandsgemeindeverwaltung Otterbach
Quelle: Eigenes Bild



12.2 Erfassung an den Bahnhöfen

Analog zu der Erfassung der Abstellanlagen an den Verbandsgemeinden wurden auch die Fahrradabstellanlagen an den 18 Bahnhöfen und Haltepunkten im Kreis Kaiserslautern überprüft und dokumentiert. Da sich das Fahrrad besonders auf kurzen Strecken ideal als Zubringer zu den Bahnhöfen und Haltepunkten eignet, ist es von großer Bedeutung, dort ein bedarfsgerechtes Angebot an gut ausgestatteten und sicheren Fahrradabstellanlagen anzubieten.

Bei der Auswertung der Daten stellte sich heraus, dass bis auf einen Bahnhof und zwei Bahnhaltepunkte alle Bahnhöfe über Fahrradabstellanlagen verfügen. Dabei handelt es sich größtenteils um Rahmenständer, die nur teilweise überdacht sind. Abschließbare Fahrradboxen gibt es bislang nur an den Bahnhöfen in Ramstein-Miesenbach und Hochspeyer. Aufgrund der Tatsache, dass die Radler immer häufiger mit höherwertigen oder auch elektrisch unterstützten Fahrrädern unterwegs sind²³, sollte besonders an den von Radfahrern stark frequentierten Bahnhöfen der Bedarf an Fahrradboxen sowie der Bedarf an Fahrradständern im Allgemeinen ermittelt werden. Einen Überblick über die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte mit Fahrradabstellanlagen bietet die unter Punkt 13.4 aufgeführte Tabelle.

Der Großteil der Bahnhöfe und Haltepunkte im Landkreis Kaiserslautern bietet bereits ein recht gutes Angebot an Fahrradabstellanlagen. Die unter Punkt 13.5 aufgeführten Handlungsvorschläge dokumentieren die Ausstattung der einzelnen Standorte mit Abstellanlagen und enthalten teilweise Handlungsvorschläge dazu, wie das Angebot noch weiter optimiert werden kann.



Fahrradabstellanlage am Bahnhof Bruchmühlbach-Miesau
Quelle: Eigenes Bild

²³BMVBS (Hrsg.): Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln, September 2012

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

13.1 Einführung und generelle Handlungsvorschläge

Im Rahmen der Erstellung des „Leitfadens für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern“ wurden neben den Strecken des Radverkehrsnetzes auch die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und den Verwaltungen im Landkreis Kaiserslautern überprüft und dokumentiert.

Besonders an den Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV sowie an anderen für den Alltagsradverkehr relevanten Zielen ist es von großer Bedeutung, eine ausreichende Anzahl qualitativ hochwertiger und diebstahlsicherer Fahrradabstellanlagen anzubieten. Ein Mangel oder das Fehlen von sicheren Fahrradabstellanlagen kann nachweislich ein entscheidender Grund dafür sein, dass das Fahrrad nicht genutzt wird²⁴.

Gerade auch aufgrund der vermehrten Nutzung von höherwertigen oder elektrisch unterstützten Fahrrädern, sollten die erhöhten Anforderungen einer Abstellanlage an die Diebstahlsicherheit, vor allem an Standorten, an denen die Räder über eine längere Zeit abgestellt werden, berücksichtigt werden²⁵.

Entsprechend ihres Standortes, der durchschnittlichen Länge der Abstellzeit der Fahrräder und der Nutzergruppen sind die Ansprüche an die Abstellanlagen unterschiedlich.

Die folgenden Kriterien sind Grundlagen der Handlungsvorschläge für die erfassten Fahrradabstellanlagen unter den Punkten 13.3 und 13.5 an den Bahnhöfen und Verbandsgemeindeverwaltungen im Landkreis Kaiserslautern.

Allgemeine Anforderungen für alle Abstellanlagen

Mindestkriterien, die alle Abstellanlagen erfüllen sollten:

- ausreichende Ausstattung mit Fahrradständern entsprechend des Bedarfs
- Eignung für unterschiedliche Fahrradtypen (Kinderräder, Pedelecs, Mountainbikes usw.)
- zentrale Lage und gute Erreichbarkeit
- „Felgenständer“ sollten nach Möglichkeit nicht mehr verwendet und durch besser geeignete Anlagen ersetzt werden
- nach Möglichkeit sollte die Abstellanlage überdacht sein

Anforderungen für Abstellanlagen an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen

An Bahnhöfen oder Bushaltestellen werden die Räder oft den ganzen Tag oder für mehrere Stunden abgestellt. Die Fahrradständer werden größtenteils von Pendlern oder Schülern genutzt, die oft mit einem höherwertigen Fahrrad oder einem Pedelec kommen.

²⁴BMVBS (Hrsg.): „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“, September 2012

²⁵BMVBS (Hrsg.): „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“, September 2012



Die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen sollten folgende Kriterien erfüllen:

- Überdachung
- barrierefreie Zugangsmöglichkeit
- Diebstahlsicherheit
- Fahrradboxen zum Mieten und zur spontanen Nutzung



Fahrradboxen am Bahnhof in Hochspeyer
Quelle: Eigenes Bild

Anforderungen an Abstellanlagen an Behörden und sonstigen öffentlichen Einrichtungen

Die Fahrradabstellanlagen an Behörden, Geschäften oder sonstigen Einrichtungen werden in der Regel nur von Besuchern genutzt, die ihre Fahrräder über einen kurzen Zeitraum abstellen.

Die Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen sollten folgende Kriterien erfüllen:

- zentrale Lage in Eingangsnähe
- getrennte Fahrradstände für Besucher/Gäste und Beschäftigte
- einfache Möglichkeit des raschen Anschließens des Fahrrades
- Überdachung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

13.2 Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge an den Verwaltungen

Die folgende Tabelle bietet einen Überblick über die Fahrradabstellanlagen an den neun Verbandsgemeindeverwaltungen im Landkreis Kaiserslautern.

In der Übersicht wird zwischen der Art der Fahrradständer, der Anzahl der Räder, die abgestellt werden können sowie nach dem Vorliegen von Handlungsvorschlägen unterschieden.

In der letzten Spalte ist die Seitenzahl angegeben, auf der der jeweilige Handlungsvorschlag der entsprechenden Verwaltung unter Punkt 13.3 „Handlungsvorschläge für die Abstellanlagen an den Verwaltungen“ auf den folgenden Seiten zu finden ist.

Inhalts- und Übersichtstabelle der Fahrradabstellanlagen an den Verwaltungen					
Rathaus	Art der Fahrradständer	Anzahl Räder	Handlungsvorschläge		Seite
			ja	nein	
Bruchmühlbach-Miesau	keine vorhanden	0	X		299
Enkenbach-Alsenborn	Felgenständer	8	X		300
Hochspeyer	Felgenständer	3	X		302
Kaiserslautern-Süd	keine vorhanden	0	X		303
Landstuhl	Rahmenständer	1	X		304
Otterbach	Felgenständer	5	X		305
Otterberg	Felgenständer	6	X		306
Ramstein-Miesenbach	Felgenständer	22	X		307
Weilerbach	Felgenständer	6	X		309

Quelle: Eigene Darstellung

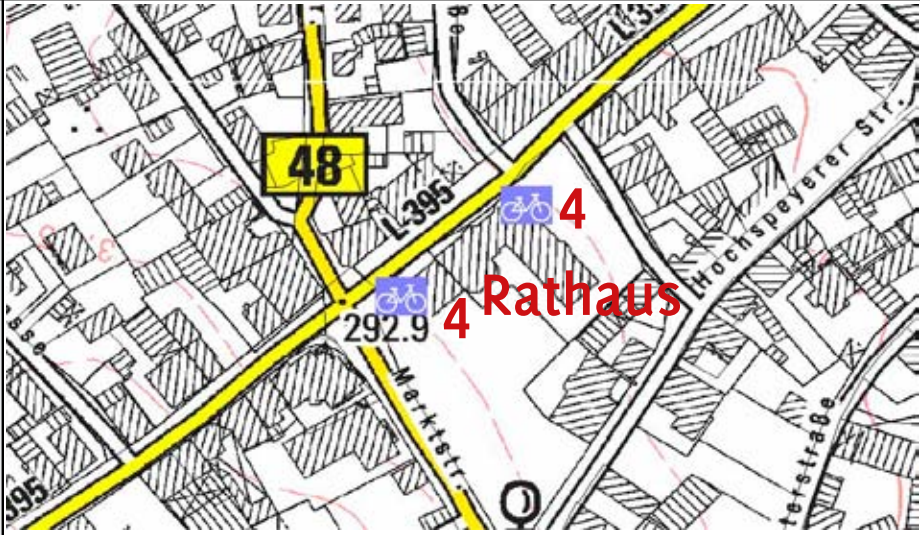



13.3 Handlungsvorschläge für die Abstellanlagen an den Verwaltungen

Nummer	BRU a			
Standort	VG Bruchmühlbach-Miesau, Am Rathaus 2, 66892 Bruchmühlbach-Miesau			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	keine Abstellmöglichkeiten vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	-	-	-	-
Überdachung				
Abschließbar				
Frei zugänglich				
Zustand	- keine Fahrradabstellanlagen vorhanden			
Handlungsvorschlag	- für die Kunden der Verbandsgemeindeverwaltung sollte nach Möglichkeit eine geeignete, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage eingerichtet werden (ausreichend Platz steht zur Verfügung)			
Baulasträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	<p>Haupteingang der Verwaltung</p>		<p>überdachte Stellplätze in unmittelbarer Nähe des Haupteingangs</p>	

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	ENK a			
Standort	VG Enkenbach-Alsenborn, Hauptstraße 18, 67677 Enkenbach-Alsenborn			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 8 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	8			
Überdachung	nein			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	- an beiden Zugängen zur Verwaltung stehen den Radfahrern je vier Felgenständer zur Verfügung			
Handlungsvorschlag	- evtl. besteht die Möglichkeit zumindest einen der beiden Fahrradständer zu überdachen (Witterungsschutz)			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Fahrradständer an der Westfassade des Verwaltungsgebäudes			



Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	HOC a			
Standort	VG Hochspeyer Hauptstraße 121, 67691 Hochspeyer			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für drei Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	3			
Überdachung	nein			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	- am Haupteingang der Verwaltung stehen den Radfahrern drei Felgenständer zur Verfügung			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Anzahl ausreicht um den Bedarf zu decken - prüfen, ob die Möglichkeit besteht den Fahrradständer zu überdachen 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	<p>Fahrradständer am Eingang des Verwaltungsgebäudes</p>			

Quelle: Eigene Darstellung

Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	KAE a			
Standort	VG Kaiserslautern-Süd, Pirmasenser Straße 62, 67655 Kaiserslautern			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	keine Abstellmöglichkeiten vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	-	-	-	-
Überdachung				
Abschließbar				
Frei zugänglich				
Zustand	- keine Fahrradabstellanlagen vorhanden			
Handlungsvorschlag	- für die Kunden der Verbandsgemeindeverwaltung sollte nach Möglichkeit eine geeignete Fahrradabstellanlage eingerichtet werden (ausreichend Platz steht zur Verfügung)			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	<p>Hintereingang zur Verwaltung => hier wäre ausreichend Platz für eine Fahrradabstellanlage</p>			

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	LAD a			
Standort	VG Landstuhl, Kaiserstraße 49, 66849 Landstuhl			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 1 Fahrrad vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
				1
Überdachung				nein
Abschließbar				nein
Frei zugänglich				ja
Zustand	- an dem Hintereingang der Verwaltung steht ein Fahrradständer, der es ermöglicht ein Fahrrad abzustellen			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - für die Kunden der Verbandsgemeindeverwaltung sollte nach Möglichkeit eine besser geeignete und überdachte Fahrradabstellanlage mit Platz für mehrere Fahrräder zur Verfügung gestellt werden (ausreichend Platz wäre vorhanden) - der vorhandene Fahrradständer könnte dann entfernt werden 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	<p>Fahrradabstellanlage am Hintereingang des Verwaltungsgebäudes</p>			



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE a			
Standort	VG Otterbach Konrad-Adenauer-Str. 19, 67731 Otterbach			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 5 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	5			
Überdachung	nein			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	- in unmittelbarer Nähe des Haupteingangs stehen den Radfahrern fünf nicht überdachte Fahrradständer zur Verfügung			
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob evtl. die Möglichkeit besteht die Fahrradständer zu überdachen (Witterungsschutz)			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Fahrradständer in der Nähe des Haupteingangs			

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	OTT a			
Standort	VG Otterberg Hauptstraße 27, 67697 Otterberg			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 6 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	6			
Überdachung	nein			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	- in unmittelbarer Nähe des Haupteingangs stehen den Radfahrern sechs Fahrradständer (die durch das Gebäude etwas überdacht sind) zur Verfügung			
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob evtl. die Möglichkeit besteht die Fahrradständer komplett zu überdachen (Witterungsschutz)			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Fahrradständer in der Nähe des Haupteingangs			

Quelle: Eigene Darstellung

Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	RAM a			
Standort	VG Ramstein-Miesenbach Am Neuen Markt 6, 66877 Ramstein-Miesenbach			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 22 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	22			
Überdachung	11			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - am Haupteingang der Verwaltung stehen den Radfahrern insgesamt 22 Felgenständer zur Verfügung => aufgrund der Ausführung der Fahrradständer werden diese offensichtlich eher ungern genutzt und die Fahrräder werden an anderer Stelle vor der Verwaltung abgestellt (siehe Bild) 			
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, wie hoch der Bedarf an Fahrradständern ist und ob die beiden vorhandenen Fahrradständer nach Möglichkeit durch besser geeignete Ständer (z. B. überdachte Rahmenständer (Witterungsschutz)) ersetzt werden könnten 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

	 <p>Fahrrad, das direkt vor der Tür und nicht an den Fahrradständern abgestellt wurde</p>	 <p>Überdachter Fahrradständer vor dem Eingang der Verwaltung</p>
--	--	---

Quelle: Eigene Darstellung

Leitfaden Alltagsradverkehr



Nummer	WEI a			
Standort	VG Weilerbach Rummelstraße 15, 67685 Weilerbach			
Nutzergruppen	Verwaltungsbesucher			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 6 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	6			
Überdachung	nein			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	- direkt neben dem Haupteingang stehen den Radfahrern sechs Fahrradständer zur Verfügung			
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob evtl. die Möglichkeit besteht die Fahrradständer zu überdachen (Witterungsschutz)			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Fahrradständer am Haupteingang der Verwaltung			

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge

für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

13.4 Inhalts- und Übersichtstabelle der Handlungsvorschläge an den Bahnhöfen

Inhalts- und Übersichtstabelle der Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen									
Bahnhof	Art der Fahrradständer	Anz. Räder	Eigentümer		Handlungsvorschläge		Bahnhofs-ausstattung		Seite
			DB	Kommune	ja	nein	Aufzug	Schieberampe	
Bruchmühlbach-Miesau	Rahmenständer	29	X		X		X	X	312
Enkenbach-Alsenborn	Felgenständer	17		X	X				314
Hochspeyer	Rahmenständer und Fahrradboxen	93		X		X	X	X	316
Frankenstein	Rahmenständer	40	X		X			X	318
Schopp	Felgenständer	21		X	X				320
Landstuhl	Rahmenständer	40		X	X		X	X	322
Hauptstuhl	keine vorhanden	0		X	X			X	324
Kindsbach	Rahmenständer	14		X	X			X	326
Otterbach	Felgenständer	34	X		X				328
Katzweiler	Rahmenständer	10		X	X				329
Hirschhorn	keine vorhanden	0		X	X				330
Untersulzbach	keine vorhanden	0		X	X				331
Olsbrücken	Rahmenständer	5	X		X				332
Ramstein	Rahmenständer und Fahrradboxen	14		X	X				333
Miesenbach	Rahmenständer	12		X	X				335
Steinwenden	Rahmenständer	5		X	X				336
Obermohr	keine vorhanden	0		X	X				337
Niedermohr	Rahmenständer	7		X	X				338

Quelle: Eigene Darstellung



Die aufgeführte Tabelle bietet einen Überblick über die Fahrradabstellanlagen an den 18 Bahnhöfen und Bahnhalt punkten im Landkreis Kaiserslautern.


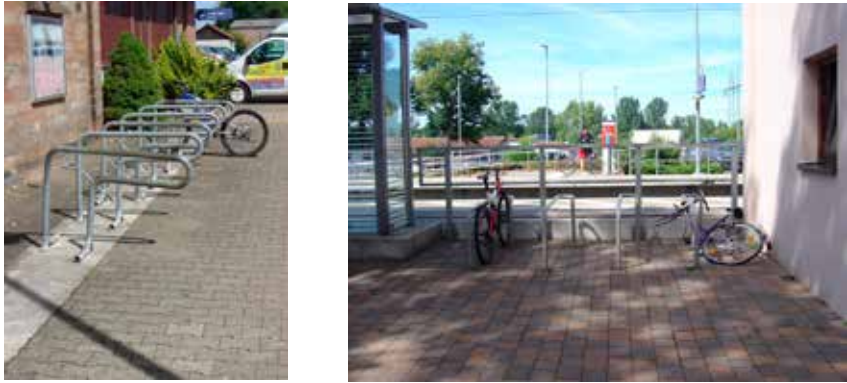
In der Übersicht wird zwischen der Art der Fahrradständer, der Anzahl der Räder, die abgestellt werden können, den Eigentümern sowie nach dem Vorliegen von Handlungsvorschlägen unterschiedenen. In den blau markierten Spalten wird eine Aussage (sofern bekannt) zu der Ausstattung des jeweiligen Bahnhofes mit einem Aufzug oder einer Schieberampe angegeben.

In der letzten Spalte ist die Seitenzahl angegeben, auf der der jeweilige Handlungsvorschlag des entsprechenden Bahnhofes unter Punkt 13.5 „Handlungsvorschläge für die Abstellanlagen an den Bahnhöfen“ auf den folgenden Seiten zu finden ist.



13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

13.5 Handlungsvorschläge für die Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen

Nummer	BRU b			
Standort	Bahnhof Bruchmühlbach Am Bahnhof 30, 66892 Bruchmühlbach-Miesau			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 29 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		29		
Überdachung		10		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - gut ausgestattete Fahrradabstellanlage - der Großteil der Fahrradständer ist leider nicht überdacht und es gibt auch keine Fahrradboxen 			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Möglichkeit besteht, den Großteil der Fahrradständer zu überdachen (Witterungsschutz) - prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	nicht überdachte Rahmenständer auf der Südseite des Bahnhofes			




überdachte Fahrradständer an der Südseite des Bahnhofes



nicht überdachte Rahmenständer an der Nordseite des Bahnhofes

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	ENK b			
Standort	Bahnhof Enkenbach-Alsenborn Bahnhofstraße 2, 67677 Enkenbach-Alsenborn			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 17 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	17			
Überdachung	12			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - in Bezug auf den Bedarf sind die vorhandenen Fahrradständer nicht ausreichend. Folge: die Fahrräder werden zum Teil am Tor angekettet - Felgenständer, die zum Teil verbogen und nicht mehr nutzbar sind (z. B. steckt noch ein Vorderrad in einem Ständer, dass entsorgt werden sollte) - die Abstellanlagen sind nur zum Teil überdacht, wobei auffällt, dass die nicht überdachten Plätze (womöglich aufgrund der Nähe zu dem Bahnsteig) stärker genutzt werden - aufgrund einer Baustelle, kann ein Fahrradständer gar nicht mehr genutzt werden (siehe Bilder) 			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - im Zuge des Baus der Umgehungsstraße und des Umbaus des Bahnhofes, sollte für die Radfahrer eine dem Bedarf entsprechende und gut ausgestattet (bestenfalls überdachte und witterungsgeschützte) Fahrradabstellanlage eingerichtet werden - prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten 			
Baulasträger / Eigentümer	Gemeinde			

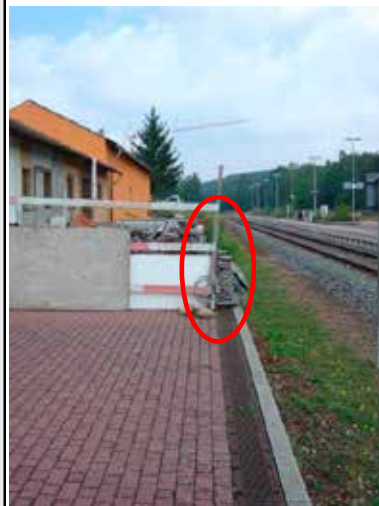


überdachte Felgenständer auf der Südseite des Bahnhofgebäudes



nicht überdachte Felgenständer auf der Nordseite des Bahnhofgebäudes

Fotodokumentation

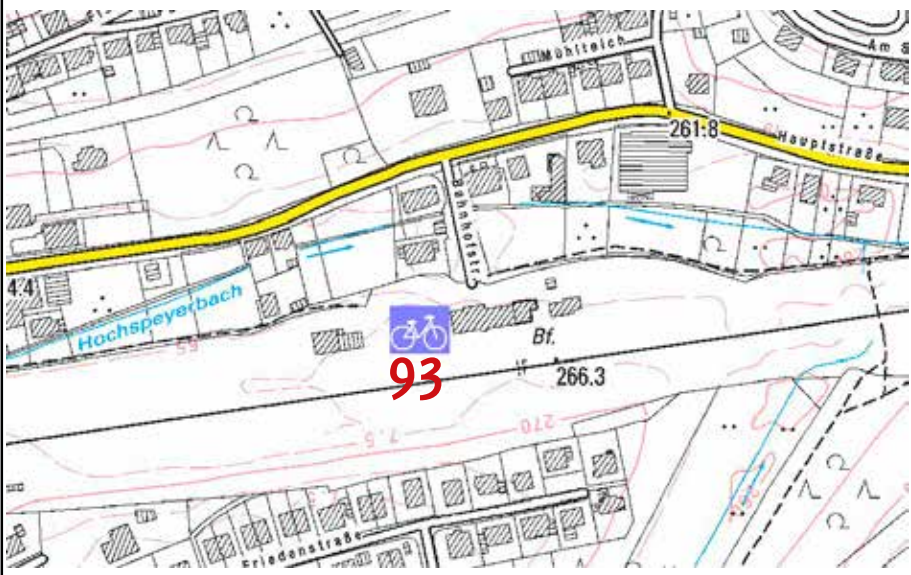



aufgrund der Baustelle derzeit nicht nutzbare Felgenständer an der Nordseite des Bahnhofgebäudes

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge

für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	HOC b			
Standort	Bahnhof Hochspeyer Bahnhofstraße 1, 67691 Hochspeyer			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 93 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		63	30	
Überdachung		ja	ja	
Abschließbar		nein	ja	
Frei zugänglich		ja	nein	
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - gut ausgestattete Fahrradabstellanlage, die sowohl über frei zugängliche Fahrradständer als auch Fahrradboxen zum mieten verfügt - es gibt einige extra Stellplätze unter dem Dach für Motorroller 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Rahmenständer am Bahnhof Hochspeyer	Rahmenständer am Bahnhof mit extra Platz um Motorroller abzustellen		

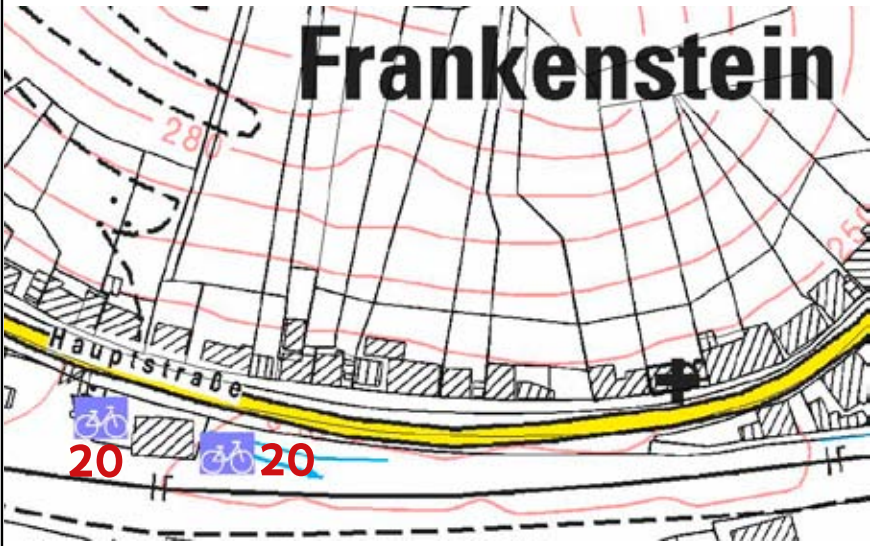



Fahrradboxen am Bahnhof Hochspeyer



Quelle: Eigene Darstellung


13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	HOC c			
Standort	Bahnhof Frankenstein Hauptstraße 9, 67468 Frankenstein			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 40 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		40		
Überdachung		40		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	- gut ausgestatte, überdachte Fahrradabstellanlagen mit ausreichend Platz um den Bedarf abzudecken			
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten			
Baulastträger / Eigentümer	Deutsche Bahn			
Fotodokumentation				
	Fahrradabstellanlage östlich des Bahnhofgebäudes direkt am Bahnsteig			



Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	KAE b			
Standort	Bahnhof Schopp Bahnhofstraße 16, 67707 Schopp			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 21 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	21			
Überdachung	ja			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	- gut ausgestattete, überdachte Fahrradabstellanlage mit ausreichend Stellplätzen			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund der Tatsache, dass der Bahnhof sehr abseits liegt (größere Gefahr, dass ein Fahrrad gestohlen oder beschädigt wird) sollte geprüft werden, ob eine abschließbare Fahrradabstellanlage evtl. geeigneter wäre und besser angenommen werden würde - evtl. sollte auch geprüft werden, ob es nicht besser wäre die Fahrradabstellanlage (z. B. Fahrradboxen) am oberen Zugang (Fußweg) zum Bahnhof anzubieten. Dadurch müssten die Radler ihr Fahrrad die steile Strecke nicht hoch schieben 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			



Fotodokumentation



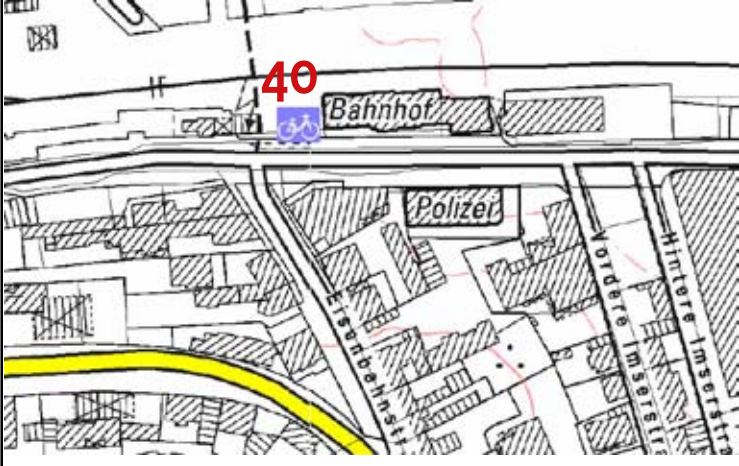

überdachte Fahrradabstellanlage am
Bahnhof in Schopp



Nahaufnahme der Felgenständer am Bahnhof
Schopp

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	LAD b			
Standort	Bahnhof Landstuhl Bahnhofstraße 1, 66849 Landstuhl			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 40 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		40		
Überdachung		nein		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - gut ausgestattete Fahrradabstellanlage - ein Teil der Fahrradständer steht unter der Bahnhofsüberdachung, ist aber nicht komplett überdacht 			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Möglichkeit besteht, den Großteil der Fahrradständer zu überdachen (Witterungsschutz) - prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				Fahrradabstellanlage am Bahnhof Landstuhl



Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Landstuhl



Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	LAD c			
Standort	Bahnhof Hauptstuhl Bahnhofstraße 15a, 66851 Hauptstuhl			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	keine Fahrradabstellanlagen vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	-	-	-	-
Überdachung				
Abschließbar				
Frei zugänglich				
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - keine Fahrradabstellanlagen vorhanden - die Fahrräder werden an Rohrpfeuten befestigt (siehe Bilder) 			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - aufgrund des offensichtlichen Bedarfs einer Fahrradabstellanlage und den vorhandenen Flächen auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs sollten auf beiden Seiten geeignete und nach Möglichkeit auch überdachte Fahrradständer angeboten werden - prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	 <p>Fahrräder werden aufgrund einer fehlenden Abstellanlage an einem Rohrpfeuten angekettet</p>			



Fahrräder werden aufgrund einer fehlenden Abstellanlage an vorhandenen Rohrpfeosten angekettet



Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

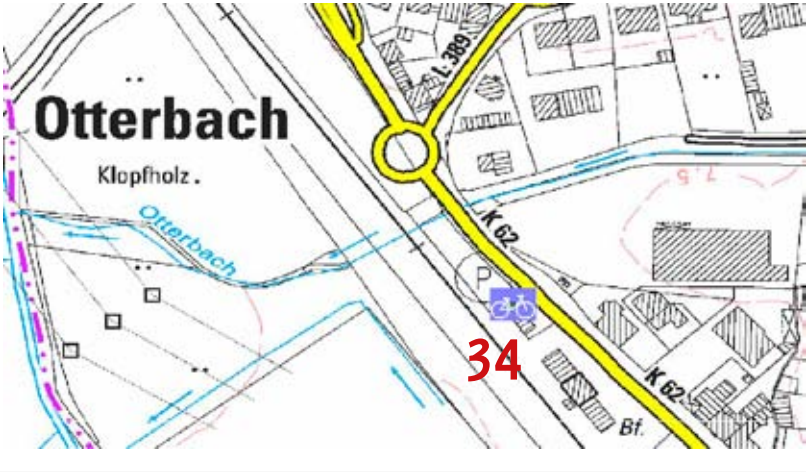

Nummer	LAD d			
Standort	Bahnhof Kindsbach Eisenbahnstraße 38, 66862 Kindsbach			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 14 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		14		
Überdachung		ja		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	- gut ausgestattete, überdachte Fahrradabstellanlage auf der Südseite des Bahnhofs an der Marktstraße			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob auch auf der Nordseite des Bahnhofs Bedarf an Fahrradständern besteht und falls ja nach Möglichkeit auch anbieten - prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	 <p>überdachte Fahrradabstellanlage an der Südseite des Bahnhofs</p>			



überdachte Fahrradabstellanlage an der Südseite des Bahnhofs

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	OTE b			
Standort	Bahnhof Otterbach Lauterstraße 7, 67731 Otterbach			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 34 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	34			
Überdachung	ja			
Abschließbar	nein			
Frei zugänglich	ja			
Zustand	- gut ausgestattete Fahrradabstellanlage			
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten			
Baulastträger / Eigentümer	Deutsche Bahn			
Fotodokumentation				
	Fahrradabstellanlage am Bahnhof Otterbach zwischen dem PKW Parkplatz und dem Bahnhofsgebäude			



Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	OTE c			
Standort	Bahnhof Katzweiler Eisenbahnstraße 2, 67734 Katzweiler			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 10 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		10		
Überdachung		ja		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	- gut ausgestattete Fahrradabstellanlage			
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Fahrradständer am Bahnhof in Katzweiler			

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	OTE d			
Standort	Bahnhof Hirschhorn Weilerbacher Str. 2, 67732 Hirschhorn			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	keine Abstellmöglichkeiten vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	-	-	-	-
Überdachung				
Abschließbar				
Frei zugänglich				
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden - Fahrräder werden an einem Lichtmast befestigt (siehe Bild) 			
Handlungsvorschlag	<ul style="list-style-type: none"> - der Bedarf an Fahrradständern sollte geprüft werden und falls erforderlich sollte nach Möglichkeit eine entsprechende Fahrradabstellanlage eingerichtet werden 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	 <p>das Fahrrad wurde aufgrund fehlender Fahrradständer an einem Lichtmast angekettet</p>			

Quelle: Eigene Darstellung





Nummer	OTE e			
Standort	Bahnhof Untersulzbach Hauptstraße 1, 67734 Untersulzbach			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	keine Abstellmöglichkeiten vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	-	-	-	-
Überdachung				
Abschließbar				
Frei zugänglich				
Zustand	- keine Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden			
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob Bedarf an Fahrradständern besteht => falls erforderlich sollte nach Möglichkeit eine entsprechende Fahrradabstellanlage eingerichtet werden			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	<p>Bahnhof Untersulzbach: Räder stehen an bzw. vor dem Haus</p>			

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge

für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	OTE f			
Standort	Bahnhof Olsbrücken Am Bahnhof 1, 67737 Olsbrücken			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 5 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		5		
Überdachung		ja		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	- es sind Fahrradständer vorhanden			
Handlungsvorschlag	- prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten			
Baulastträger / Eigentümer	Deutsche Bahn			
Fotodokumentation				
	Fahrradständer am Bahnsteig in Olsbrücken			

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	RAM b			
Standort	Bahnhof Ramstein Bahnhofstraße 2, 66877 Ramstein-Miesenbach			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 14 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		10	4	
Überdachung		6	ja	
Abschließbar		nein	ja	
Frei zugänglich		ja	ja	
Zustand	<ul style="list-style-type: none"> - gut ausgestattete Fahrradabstellanlage auf der Nordseite des Bahnhofs, die allerdings nicht so leicht zu finden ist - den Radlern stehen sowohl sechs überdachte Rahmenständer als auch vier abschließbare Boxen zum Mietpreis von 2 € zur Verfügung - auf der Südseite des Bahnhofs (nahe der Ampelanlage) stehen den Radlern weitere vier nicht überdachte Rahmenständer zur Verfügung => gehören diese Fahrradständer auch noch zum Bahnhof? 			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - den Radfahrern sollte vielleicht mit einem Hinweisschild oder anderweitig gezeigt werden, wo sich die Fahrradständer auf der Nordseite des Bahnhofs befinden - prüfen, ob die Abstellanlage auf der Südseite auch überdacht werden könnte (Witterungsschutz) 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Fotodokumentation



Fahrradboxen und Fahrradständer an der Nordseite des Bahnhofs



Fahrradständer an der Südseite des Bahnhofs (nahe der Ampelanlage)

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	RAM c			
Standort	Bahnhof Miesebach Neuwoogstraße 36, 66877 Ramstein-Miesebach			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 12 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		12		
Überdachung		nein		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	- gut ausgestattete Fahrradabstellanlage in unmittelbarer Nähe zum Bahnsteig			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - prüfen, ob die Möglichkeit besteht die Fahrradständer zu überdachen (Witterungsschutz) - prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Fahrradabstellanlage am Bahnhof Miesebach			
			Detailaufnahme eines Bügels	

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	RAM d			
Standort	Bahnhof Steinwenden Bahnhofstraße 2, 66879 Steinwenden			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 5 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		5		
Überdachung		nein		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	- nicht besonders gepflegte und nicht überdachte Fahrradabstellanlage direkt hinter dem Fahrkartenautomaten			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - der Platz rund um die Fahrradständer sollte etwas mehr gepflegt werden - prüfen, ob es evtl. möglich wäre die Fläche zu pflastern (Vorteile: leichtere Reinigung und sauberer Abstellplatz für die Fahrräder) und die Fahrradständer zu überdachen (Witterungsschutz) - prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation	 <p>Fahrradständer am Bahnhof Steinwenden</p>			

Quelle: Eigene Darstellung



Nummer	RAM e			
Standort	Bahnhof Obermohr Bachweg 12, 66879 Obermohr			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	keine Abstellmöglichkeiten vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
	-	-	-	-
Überdachung				
Abschließbar				
Frei zugänglich				
Zustand	- keine Fahrradabstellanlage vorhanden			
Handlungsvorschlag	- der Bedarf einer Fahrradabstellanlage sollte geprüft und falls erforderlich sollte eine für diesen etwas abgelegenen Standort geeignete Abstellanlage (z. B. Fahrradboxen) angeboten werden			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Bahnhof Obermohr ohne Fahrradabstellanlage => rund um den Haltepunkt steht ausreichend Platz zur Einrichtung einer Abstellanlage zur Verfügung			

Quelle: Eigene Darstellung

13 Handlungsvorschläge für die vor Ort erfassten Fahrradabstellanlagen

Nummer	RAM f			
Standort	Bahnhof Niedermohr Hauptstraße 7, 66879 Niedermohr			
Nutzergruppen	Pendler- und Schülerverkehr			
Kartendarstellung				
Abstellmöglichkeiten	für 7 Fahrräder vorhanden			
Art der Fahrradständer	Felgenständer	Rahmenständer	Fahrradboxen	sonstige
		7		
Überdachung		nein		
Abschließbar		nein		
Frei zugänglich		ja		
Zustand	- nicht besonders gepflegte und nicht überdachte Fahrradabstellanlage direkt hinter der Bushaltestelle			
Handlungsvorschläge	<ul style="list-style-type: none"> - der Platz rund um die Fahrradständer sollte etwas mehr gepflegt werden - prüfen, ob es evtl. möglich wäre die Fläche zu pflastern (Vorteile: leichtere Reinigung und sauberer Abstellplatz für die Fahrräder) und die Fahrradständer zu überdachen (Witterungsschutz) - prüfen, ob Bedarf an Fahrradboxen besteht und falls erforderlich nach Möglichkeit auch anbieten 			
Baulastträger / Eigentümer	Gemeinde			
Fotodokumentation				
	Fahrradständer am Bahnhof Niedermohr			



14 Projektbegleitende Tätigkeiten

14.1 Internetseite zum Thema Radverkehr

Um die Bürgerinnen und Bürger direkt und aktuell über das Thema Radverkehr informieren zu können, hat die Kreisverwaltung Kaiserslautern eine neue Webseite mit dem Titel www.radverkehr-kaiserslautern.de sowie die eigens auf den Radverkehr ausgelegte Emailadresse radverkehr@kaiserslautern-kreis.de eingerichtet.

Die Internetseite enthält verschiedene Informationen rund um das Thema Radverkehr. Dazu zählen aktuelle Informationen wie z. B. Pressemeldungen, ein Mängelmeldesystem, eine Übersicht der für Radfahrer relevanten Verkehrszeichen, Informationen zu der Fahrradmitnahme in Bus und Bahn, eine Verlinkung zu dem Radroutenplaner des Landes Rheinland-Pfalz sowie weitere Informationen.

Die Internetseite wird fortlaufend aktualisiert und beinhaltet somit immer wieder neue Informationen und Themen für die Radfahrer.

Beispiel: Auszug aus der Webseite www.radverkehr-kaiserslautern.de

The screenshot shows the website interface for 'Landkreis Kaiserslautern' with a focus on cycling. The top navigation bar includes 'Kontakt', 'Impressum', 'Sitemap', 'Login/Logout', a search bar, and a 'Schnellzugriff' dropdown. The breadcrumb trail reads 'Sie befinden sich hier: Verwaltung - Verkehrswesen - Radverkehr'. The main content area features a 'Mängelbogen für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern' section with a call to action 'Zum Mängelbogen'. Below this is contact information for the 'Touristikbüro Landkreis Kaiserslautern'. The second section, 'Allgemeine Infos zum Thema Radverkehr (Verkehrsregeln)', addresses the question 'Bis zu welchem Alter dürfen/müssen Kinder auf dem Gehweg fahren?' and provides a list of rules for children. The third section, 'Übersicht über die Verkehrszeichen', includes a 'Sonderweg für Radfahrer (Verkehrszeichen 237 StVO)' with a bicycle icon and a link to more information. A left sidebar contains a menu with categories like 'Home', 'Willkommen', 'Aktuelles', 'Bürgerservice', 'Der Landkreis', 'Die Gremien', 'Verwaltung', 'Verkehrswesen', and 'Lebensmittel'.

Quelle: www.radverkehr-kaiserslautern.de



14.2 Mängelmeldesystem

Seit April 2012 steht den Radfahrern auf der Internetseite www.radverkehr-kaiserslautern.de ein Mängelmeldesystem zur Verfügung. Durch die Meldung von Mängeln, Gefahrenstellen oder Problemen aber auch durch Anregungen und Verbesserungsvorschläge können die Radler dazu beitragen, das Radverkehrsnetz im Landkreis Kaiserslautern weiter zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Via Google Maps, der Eingabe der genauen Koordinaten oder durch eine Textbeschreibung haben die Radfahrer die Möglichkeit, den genauen Ort anzugeben. Darüber hinaus können sie verschiedene Angaben zu der Infrastruktur, der Radwegebeschilderung, den Abstellanlagen oder sonstigen Punkten eingeben und auf einfache Weise Bilder der Problemstelle hinzufügen.

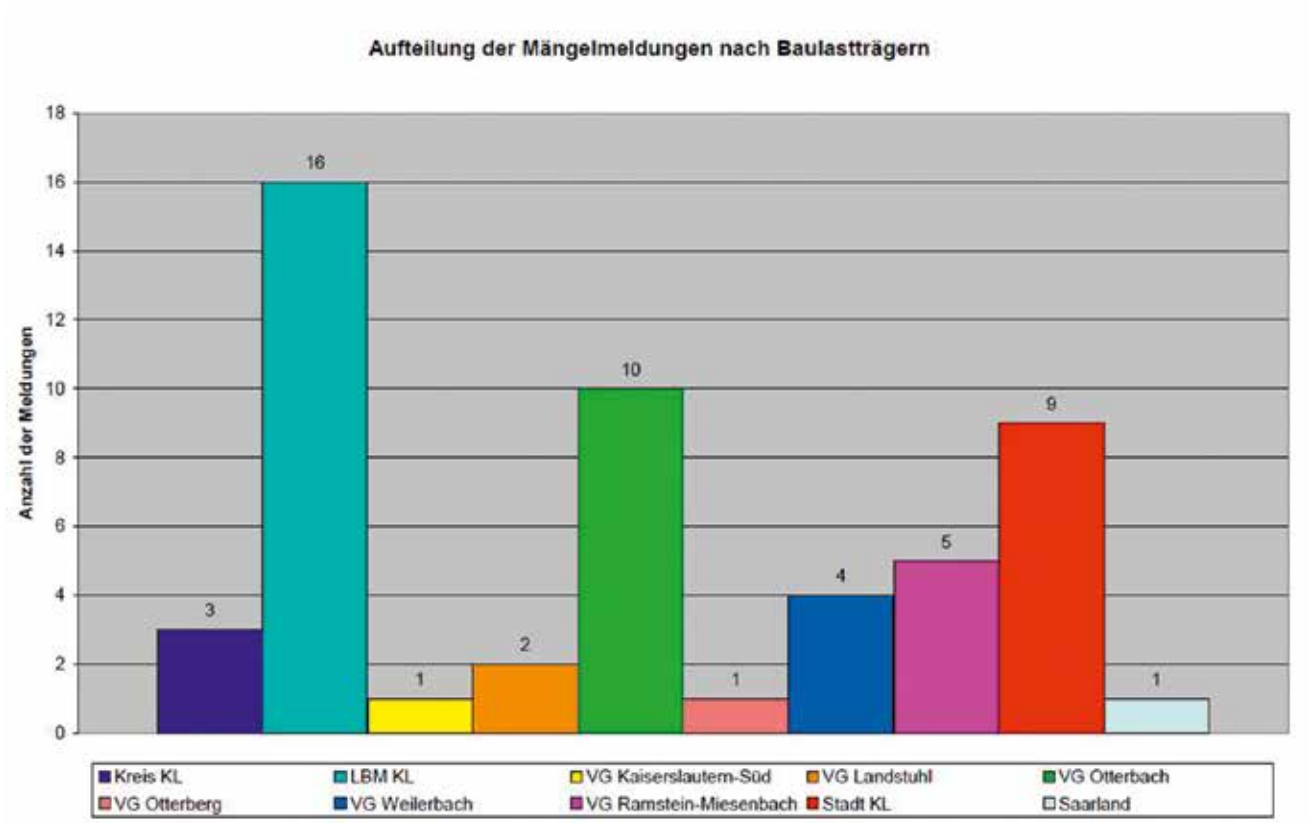
Nach Absenden des Mängelbogens kommt automatisch eine kurze Information, dass die Meldung angekommen ist und schnellstmöglich bearbeitet wird.

Alle Meldungen gehen an die Mobilitätsbeauftragte der Kreisverwaltung, die diese sichtet, sie falls erforderlich an die zuständigen Baulastträger weiterleitet und mögliche Maßnahmen zur Mängelbeseitigung mit ihnen bespricht.

Jeder Radfahrer, der ein Problem meldet, erhält eine Nachricht von der Mobilitätsbeauftragten mit weiteren Informationen. Handelt es sich bei dem gemeldeten Mangel um ein bereits bekanntes Problem, können dem Melder oftmals direkt der aktuelle Stand sowie die geplanten Maßnahmen zur Beseitigung des Mangels mitgeteilt werden.

Seit der Einführung des Mängelmeldesystems auf der Internetseite der Kreisverwaltung Kaiserslautern im April 2012 wurden bis Anfang Dezember 2012 bereits 52 Mängel gemeldet.

Die folgende Grafik spiegelt die Verteilung der Meldungen auf die zuständigen Baulastträger wieder.

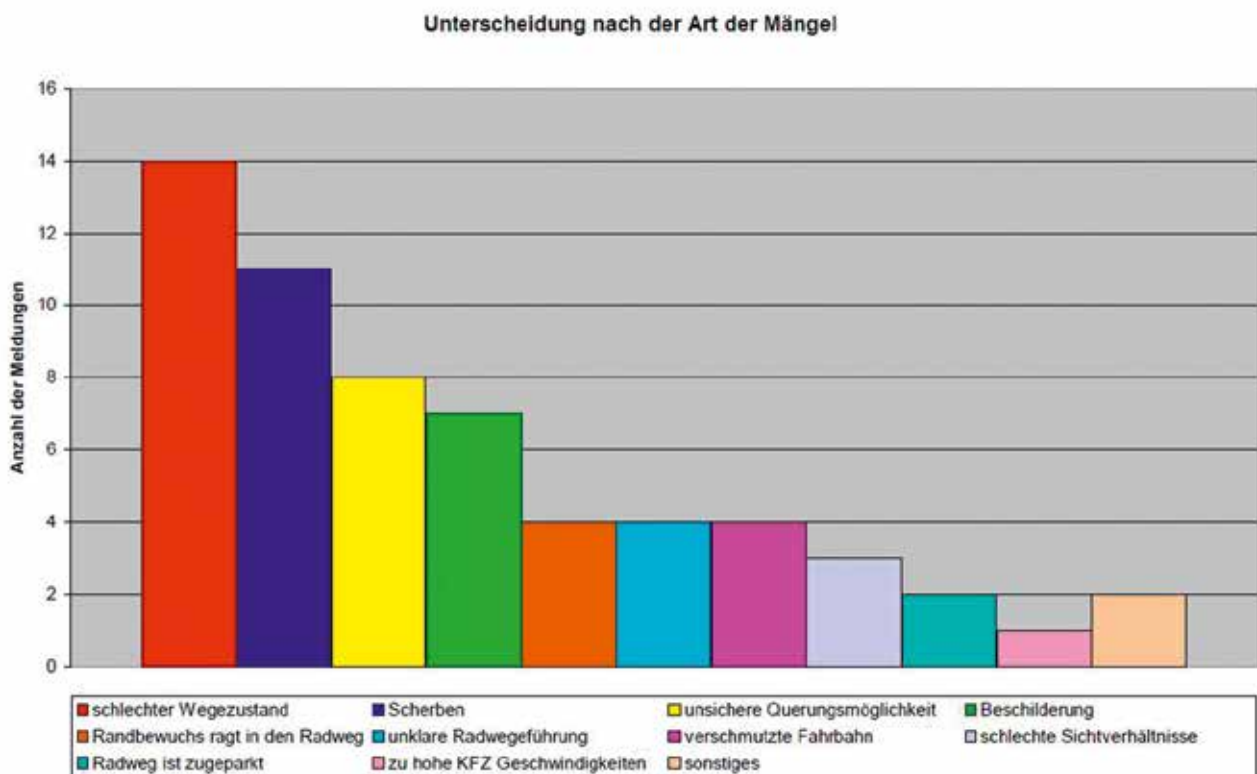


Quelle: Eigene Darstellung

14 Projektbegleitende Tätigkeiten

Wie der Grafik zu entnehmen ist, lagen die meisten der bisher gemeldeten Mängel im Zuständigkeitsbereich des LBM Kaiserslautern. Das liegt unter anderem daran, dass der LBM Kaiserslautern für ca. 105 km Radwege an den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Landkreis Kaiserslautern und damit für einen großen Teil der Strecken des Radverkehrsnetzes im Landkreis Kaiserslautern zuständig ist. Am zweit häufigsten wurden Probleme in der Verbandsgemeinde Otterbach gemeldet, gefolgt von verschiedenen Mängelmeldungen in der Stadt Kaiserslautern und den Verbandsgemeinden Ramstein-Miesenbach und Weilerbach. Lediglich drei der Meldungen lagen im Zuständigkeitsbereich der Kreisverwaltung Kaiserslautern. Auf die Verbandsgemeinden Landstuhl, Kaiserslautern-Süd und Otterberg entfallen lediglich ein bis zwei Problemmeldungen. Selbst ein Mangel im benachbarten Saarland wurde über das Mängelmeldesystem der Kreisverwaltung gemeldet.

Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die Art und die Häufigkeit der von den Radfahrern seit April 2012 gemeldeten Mängel²⁶.



Quelle: Eigene Darstellung

Es ist deutlich zu erkennen, dass die Mehrheit der Meldungen sich auf die Wegequalität beziehen. Am zweithäufigsten wurden Meldungen zu Scherben auf dem Radweg verzeichnet, gefolgt von unsicheren Querungsmöglichkeiten und Beschilderungsmängeln auf den Rängen drei und vier. Am fünft häufigsten wurden unklare Radwegeführungen, Randbewuchs und verschmutzte Fahrbahnen bemängelt. Schlechte Sichtverhältnisse, parkende Autos auf dem Radweg und zu hohe KFZ Geschwindigkeiten wurden dagegen eher selten gemeldet.

²⁶Bei einer Mängelmeldung können gleichzeitig mehrere Mängel gemeldet werden.



14.3 Aktion „Mit dem Fahrrad ins Büro“

Die Aktion „Mit dem Fahrrad ins Büro“ wurde 2012 gemeinsam mit der Kreissparkasse Kaiserslautern durchgeführt und diente als Einstieg in das betriebliche Gesundheitsmanagement.

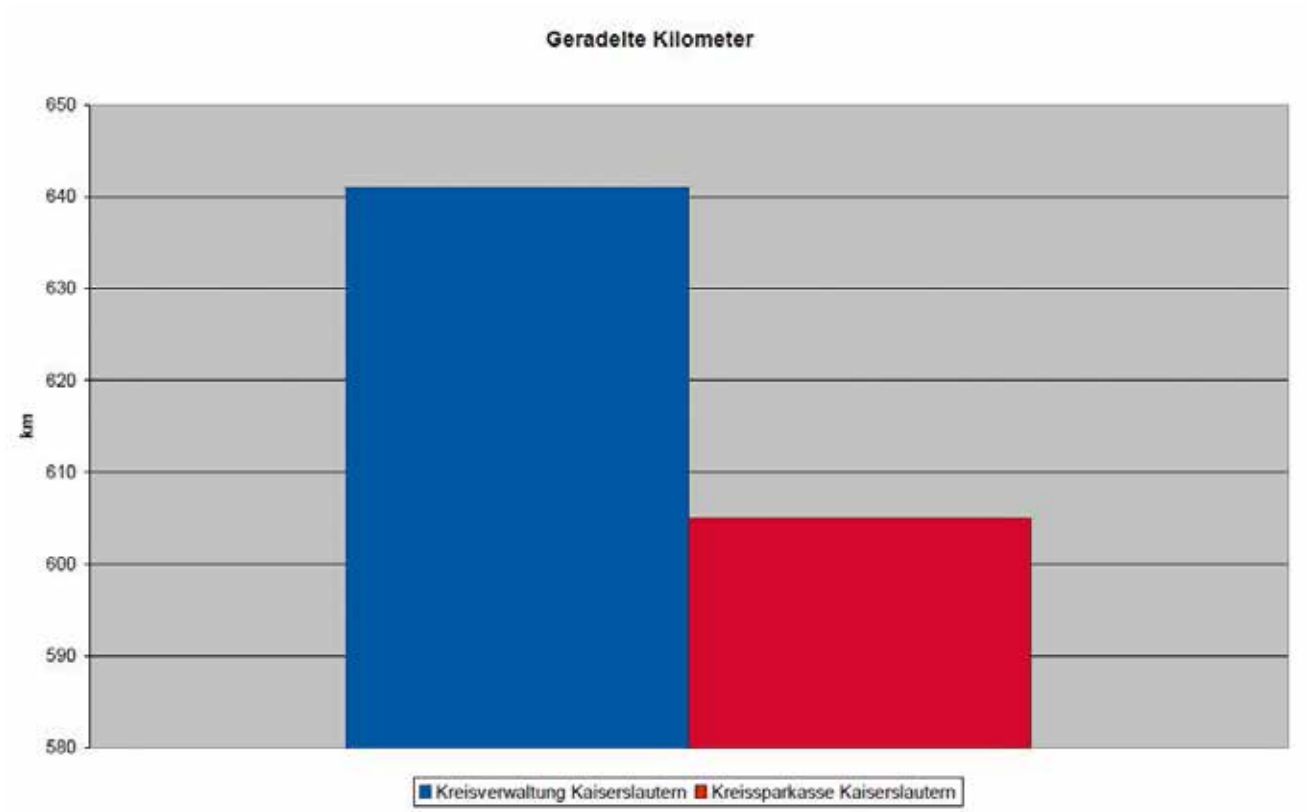
In dem Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 26. September 2012 haben sich insgesamt 35 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beider Unternehmen beteiligt. Die 15 Radfahrer der Kreisverwaltung hatten in dieser Zeit die Möglichkeit, eines der beiden Dienstpedelecs für ihren täglichen Weg von zu Hause zur Verwaltung zu nutzen.

Einmal im Monat wurde jeweils im Wechsel, einmal unter den Teilnehmern der Kreisverwaltung und einmal unter den Teilnehmern der Kreissparkasse, der „Radler des Monats“ ausgelost, der als Preis einen Gutschein im Wert von 50,00 € erhielt.

Unter allen Teilnehmern, die an mindestens 20 Tagen mit dem Fahrrad ins Büro gefahren sind, wurden bei der Abschlussveranstaltung vier Hauptpreise, in Form von je einem Gutschein im Wert von 500,00 €, für zwei Mitarbeiter der Kreisverwaltung und für zwei Mitarbeiter der Kreissparkasse verlost.

Alle Preise der Aktion wurden von der Kreissparkasse Kaiserslautern gestiftet und konnten von den Preisträgern in einem Fahrradgeschäft ihrer Wahl im Landkreis oder der Stadt Kaiserslautern eingelöst werden.

Während des Aktionszeitraums haben die Radler insgesamt 1.246 Kilometer zurückgelegt. Wie die folgende Grafik zeigt, entfallen davon 641 km auf die Teilnehmer der Kreisverwaltung und 605 km auf die Teilnehmer der Kreissparkasse Kaiserslautern



Quelle: Eigene Darstellung

14 Projektbegleitende Tätigkeiten

14.4 Pedelecs als Dienstfahräder

Die Kreisverwaltung hat in der Zeit von April bis Oktober 2012 zwei Pedelecs als Dienstfahräder für ihre Mitarbeiter geleast. Gerade auf kürzeren Strecken, wie beispielsweise dem Hauptgebäude und den Außenstellen der Kreisverwaltung, oder innerhalb des Stadtgebietes Kaiserslautern, stellen die Räder eine umweltfreundliche Alternative zu den Dienstautos dar.

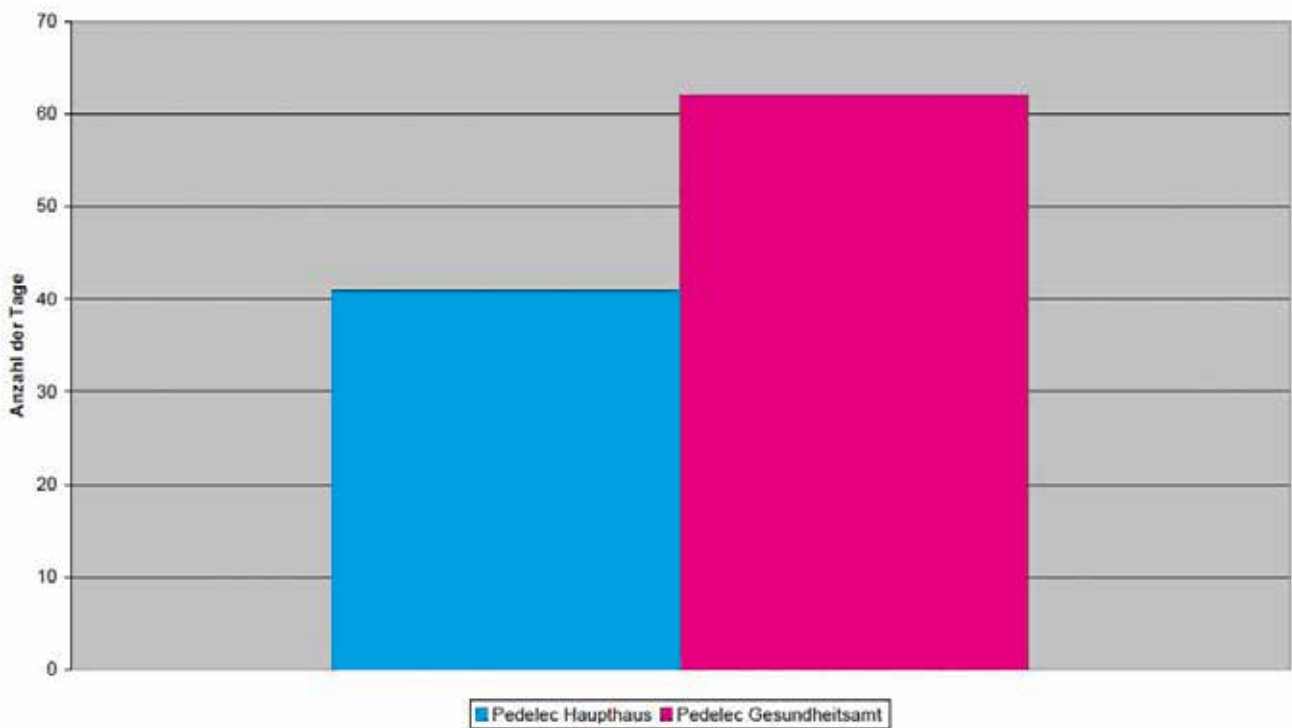
Die elektronische Unterstützung der Räder ermöglicht es, zügig und ohne größere Anstrengungen durch den Stadtverkehr zu kommen. Für den Transport von Unterlagen wurden beide Räder mit einer wasserdichten Akten Radtasche ausgestattet. Ein hochwertiges Kettenschloss ermöglicht das sichere Abstellen der Räder.

Ein Pedelec wurde im Hauptgebäude der Kreisverwaltung und das andere im Gesundheitsamt abgestellt. Dadurch hatte jeder Mitarbeiter die Möglichkeit sich eines der Räder über das Onlinereservierungssystem zu buchen und Termine anstatt mit dem Auto mit dem Fahrrad wahrzunehmen.

Aufgrund der guten Auslastung, vor allem der des Pedelecs im Gesundheitsamt, wurde beschlossen, den Leasingvertrag zu kündigen und ein Pedelec für die Mitarbeiter der Kreisverwaltung zu kaufen.

Die folgende Darstellung zeigt die Auslastung des Pedelecs im Hauptgebäude sowie die des Pedelecs im Gesundheitsamt im Zeitraum April bis Oktober 2012.

Auslastung der Pedelecs von April bis Oktober 2012



Quelle: Eigene Darstellung

Es ist deutlich zu erkennen, dass das Pedelec im Gesundheitsamt wesentlich häufiger genutzt wurde, als das Pedelec im Haupthaus. Dieses Ergebnis beruht unter anderem darauf, dass die Mitarbeiter des Gesundheitsamtes auch für das Stadtgebiet Kaiserslautern zuständig sind und somit oft nur kurze Dienstwege zurücklegen müssen, während die Mehrheit der Mitarbeiter des Hauptgebäudes verstärkt Termine im gesamten Landkreis Kaiserslautern wahrnimmt.



15 Zusammenfassung und Ausblick

Mit dem Projekt „Leitfaden für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern“ legt die Kreisverwaltung Kaiserslautern einen Grundstein für die Förderung des Alltagsradverkehrs und die Stärkung der Fahrradinfrastruktur im Landkreis Kaiserslautern. Während des Projektzeitraums wurde das gesamte Radverkehrsnetz, das einen wichtigen Baustein im Bereich der Nahmobilität darstellt und somit der Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs dient, überprüft. Gleichzeitig wurden verschiedene Maßnahmen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit umgesetzt.

Um den unterschiedlichen Bedürfnissen und Ansprüchen der Radfahrer an ein durchgängiges und verkehrssicheres Alltagsradverkehrsnetz gerecht zu werden, das langfristig alle erforderlichen Quellen und Ziele des Alltagsradverkehrs umfasst, wurden zunächst die drei (Ziel-)Nutzergruppen Schüler, Arbeitnehmer und sonstige Alltagsradler definiert. In einem nächsten Schritt wurden die Quellen und Ziele festgelegt, zwischen denen mögliche Radwegeverbindungen überprüft wurden. Im Vorfeld der Streckenüberprüfungen wurden die methodischen Grundlagen und Kriterien der Datenerfassung mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, der das Projekt sowohl beratend als auch finanziell unterstützt hat, abgestimmt. Dabei wurde darauf geachtet, die Interessen und Ziele beider Projektpartner zu berücksichtigen, Synergien zu nutzen sowie die Vorgehensweise und die Arbeitsleistungen zu optimieren.

Während der Grundlagenermittlungen vor Ort wurden alle erforderlichen Strecken des Radverkehrsnetzes, unterschieden nach den definierten Nutzergruppen, auf ihre Eignung überprüft. Dabei wurden für jeden Streckenabschnitt die vorher festgelegten Kriterien sowie Mängel und Probleme dokumentiert und der Streckenverlauf mit einem GPS-Gerät erfasst. Alle Daten wurden zunächst in Ergebnistabellen, aufgeteilt nach den neun Verbandsgemeinden des Landkreises, eingetragen und die Streckenverläufe in eine Datenbank zum Aufbau von Kartenwerken eingespielt. Nach einer weiteren Sichtung und Bewertung der Daten, wurden insgesamt 176 konkrete Handlungsvorschläge zur Optimierung des Radverkehrsnetzes erstellt.

Im Weiteren wurden auch die Fahrradabstellanlagen an den Verwaltungen und den Bahnhöfen im Landkreis Kaiserslautern vor Ort überprüft und Handlungsvorschläge mit verschiedenen Maßnahmen zur Verbesserung der Angebote erstellt.

Bereits im Jahr 2011 hat die Kreisverwaltung Kaiserslautern eine neue Internetseite zum Thema Radverkehr eingerichtet. Die Seite bietet den Radfahrern neben aktuellen und wichtigen Informationen rund um das Thema Radverkehr auch ein Mängelmeldesystem, über das Probleme und Mängel im Radwegenetz gemeldet werden können.

Neben der Förderung des Alltagsradverkehrs unterstützt die Kreisverwaltung Kaiserslautern auch die Fahrradnutzung ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, wofür sie im Jahr 2012 als der „fahrradfreundlichste Arbeitgeber“ in Rheinland-Pfalz ausgezeichnet wurde.

Das Engagement und das Projekt der Kreisverwaltung Kaiserslautern bietet dem Landesbetrieb Mobilität eine Vielzahl von differenzierten und qualifizierten Fachinformationen, die für die Optimierung der Landesradwegedatenbank (RADIS) und die geplante, funktionale Erweiterung aber auch die Attraktivitätssteigerung des Radroutenplaners im Hinblick auf das Thema Alltagsradverkehr benötigt werden.

Darüber hinaus bietet das Projekt dem LBM die Möglichkeit, das vom Land Rheinland-Pfalz angestrebte Ziel, eine lokale Dateninfrastruktur unter Berücksichtigung einer möglichen, landesweiten Übertragung

15 Zusammenfassung und Ausblick

aufzubauen und zu erproben. Durch die bei den Grundlagenermittlungen erhobenen, qualifizierten Fachdaten bietet der Landkreis Kaiserslautern die idealen Rahmenbedingungen um das „Haus-zu-Haus-Routing“ als Pilotprojekt umzusetzen.

Die Differenzierung nach den drei Nutzergruppen ermöglicht darüber hinaus eine Unterscheidung zwischen verschiedenen Formen des Alltagsroutings. So wird neben einem speziellen Routing für den Schülerradverkehr beispielsweise auch ein spezifisches Routing für den Berufsradverkehr angeboten werden können.

Die 176 Handlungsvorschläge zur Optimierung des Alltagsradverkehrsnetzes sowie die Vorschläge zur Verbesserung des Angebotes an Fahrradabstellanlagen werden von der Kreisverwaltung Kaiserslautern an die zuständigen Baulastträger übergeben. Gemeinsam mit den zuständigen Behörden wird die Radverkehrsbeauftragte der Kreisverwaltung bei verschiedenen Terminen vor Ort prüfen, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt werden können, um sowohl das Radverkehrsnetz als auch die Fahrradinfrastruktur im Landkreis Kaiserslautern zu optimieren.

In den kommenden Jahren will die Kreisverwaltung Kaiserslautern weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung durchführen. Dazu zählen unter anderem die Einrichtung eines Bürgerinformationssystems als Informations- und Auskunftssystem auf der Internetseite der Verwaltung sowie eine Erfolgskontrolle der umgesetzten Maßnahmen der Handlungsvorschläge in etwa zwei Jahren.



Foto: MWKEL

Am 26. November 2012 wurde die Kreisverwaltung Kaiserslautern für ihr herausragendes Engagement als „Fahrradfreundlichster Arbeitgeber 2012“ in Rheinland-Pfalz von Wirtschaftsministerin Eveline Lemke in Mainz ausgezeichnet.

(von links nach rechts: Dorothee Müller, ein Mitarbeiter der Firma Canyon Bicycles GmbH, Landrat Paul Junker und Wirtschaftsministerin Eveline Lemke)



16 Verzeichnisse und Quellen

16.1 Begriffserläuterungen

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e.V.
Anz.	Anzahl
B	Bundesstraße
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BRU	Bruchmühlbach-Miesau
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
DB	Deutsche Bahn
d.h.	das heißt
DTV	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ENK	Enkenbach-Alsenborn
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
evtl.	eventuell
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
GIS	Geoinformationssystem
GPX	Global Position Exchange (Exchange Format)
GPS	Global Position System
GRW	Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz
GRW+ Bestand	Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz ergänzt durch regionale bzw. lokale Netzergänzungen
GRW+ Planung	Großräumiges Radwegenetz Rheinland-Pfalz ergänzt durch regionale bzw. lokale Netzergänzungen
HBR	Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz
HOC	Hochspeyer
Hrsg.	Herausgeber
i. d. R.	in der Regel
K	Kreisstraße
KAE	Kaiserslautern-Süd
KFZ	Kraftfahrzeug
KL	Kaiserslautern
km	Kilometer
L	Landesstraße

16 Verzeichnisse und Quellen

LAD	Landstuhl
LBM	Landesbetrieb Mobilität
MWKEL	Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und Landesplanung
OTE	Otterbach
OTT	Otterberg
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pedelec	Pedal Electric Cycle. Das Pedelec ist ein Elektrofahrrad, das den Radfahrer durch die Leistung des Elektromotors beim Treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25km/Stunde vor allem an Steigungen und bei Gegenwind unterstützt.
RADIS	Radwege-Informationssystem
RAM	Ramstein-Miesenbach
RLP	Rheinland-Pfalz
StVO	Straßenverkehrsordnung
usw.	und so weiter
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VG / OG	Verbandsgemeinde / Ortsgemeinde
vgl.	vergleiche
VRN	Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
VV	Verwaltungsvorschrift
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
VZ	Verkehrszeichen
WEI	Weilerbach
z. B.	zum Beispiel



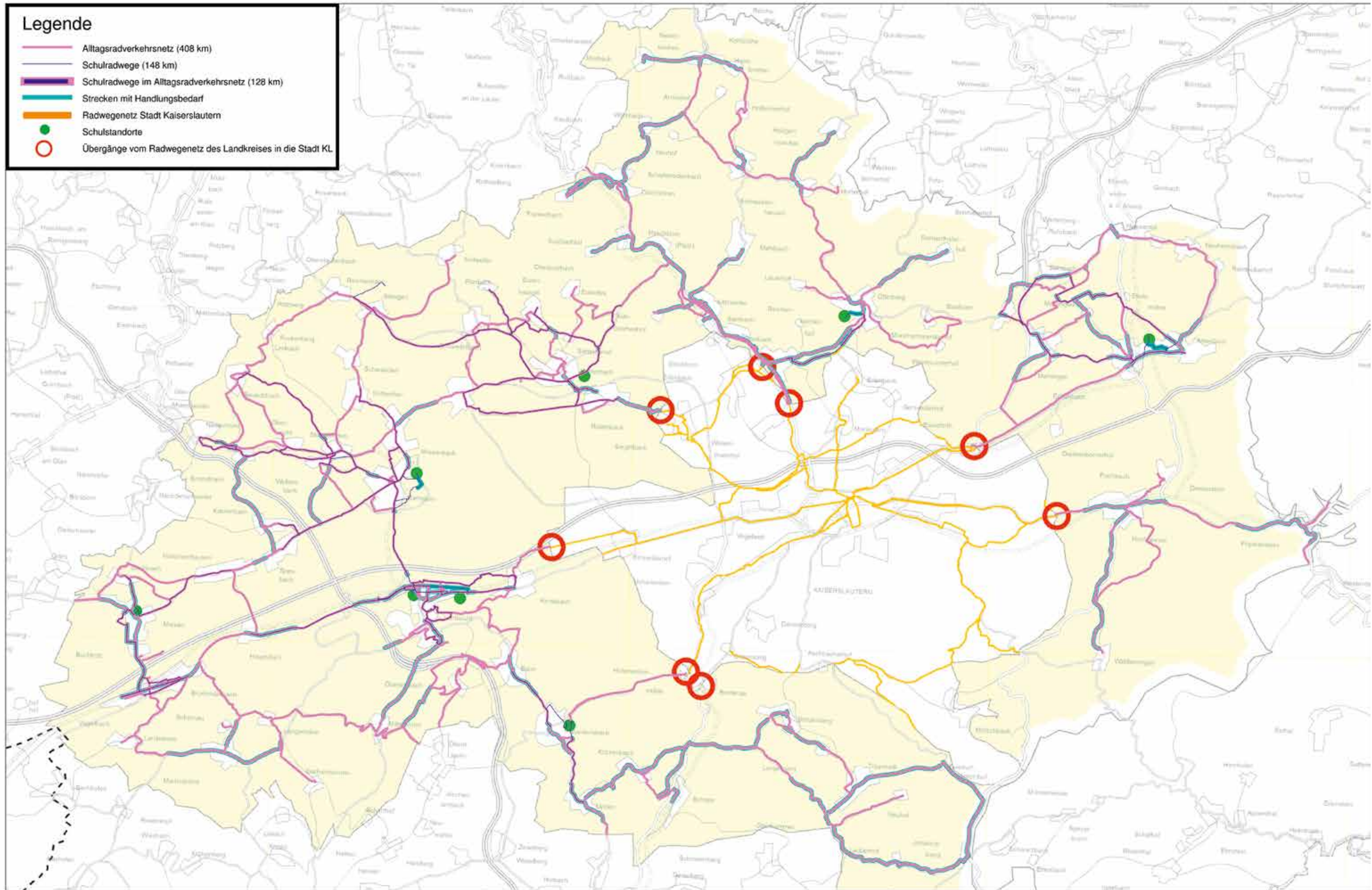
16.2 Quellenverzeichnis

- ADFC Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club Meckenheim:
Meckenheim „Meckenheimer Empfehlungen für die Gestaltung von Umlaufschranken“; Mai 2004
- BMVBS Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin:
 „Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“,
 September 2012
- BMVBS Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin:
 „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“, Juli 2009
- DB Deutsche Bahn Vertriebs GmbH, Frankfurt am Main: Fahrradmitnahme in Rheinland-
 Pfalz http://www.bahn.de/p/view/service/fahrrad/mitnahme/bahn_und_bike_rhld_pfalz.shtml
- FGSV Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln:
 „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), 2010
- LBM RLP Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Koblenz: Rundschreiben
 „Absicherung von Schnittstellen Straße-Radweg und Vermeidung missbräuchlicher
 Nutzung von Radwegen“, November 2009
- VRN Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, Mannheim:
 Fahrradmitnahme im Verbundgebiet des VRN
 <http://www.vrn.de/vrn/service/erweitertemobilitaet/fahrradmitnahme/index.html>

16 Verzeichnisse und Quellen



16.3 Anlagenverzeichnis

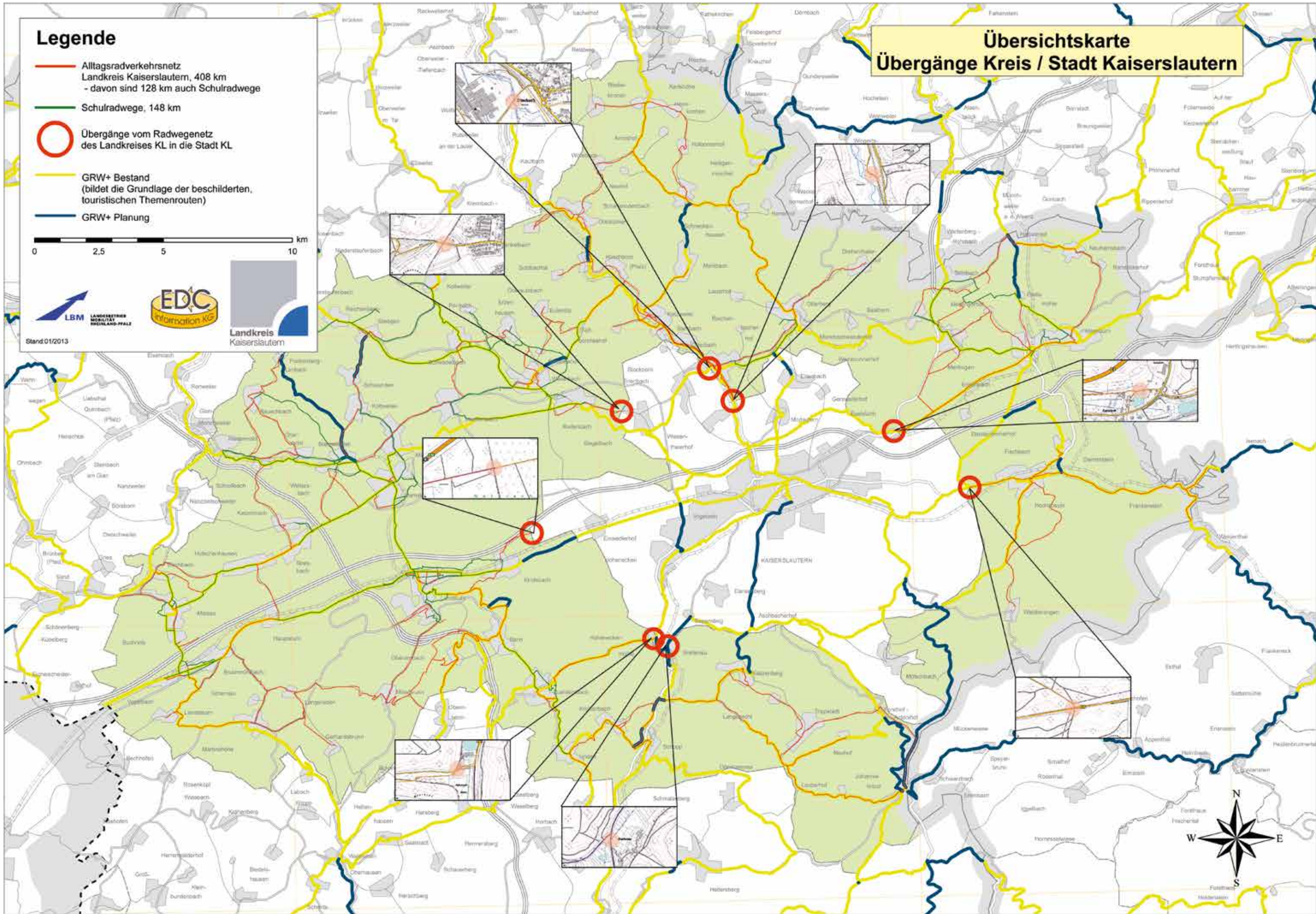
Anlage 1	Übersichtskarte Alltags- und Schulradwegenetz Landkreis Kaiserslautern	351
Anlage 2	Übersichtskarte Übergänge Kreis/Stadt Kaiserslautern	352
Anlage 3	Übersichtskarte VG Bruchmühlbach-Miesau	353
Anlage 4	Übersichtskarte VG Enkenbach-Alsenborn	354
Anlage 5	Übersichtskarte VG Hochspeyer	355
Anlage 6	Übersichtskarte VG Kaiserslautern-Süd	356
Anlage 7	Übersichtskarte VG Landstuhl	357
Anlage 8	Übersichtskarte VG Otterbach	358
Anlage 9	Übersichtskarte VG Otterberg	359
Anlage 10	Übersichtskarte VG Ramstein-Miesenbach	360
Anlage 11	Übersichtskarte VG Weilerbach	361
Anlage 12	Mängelmeldebogen	362

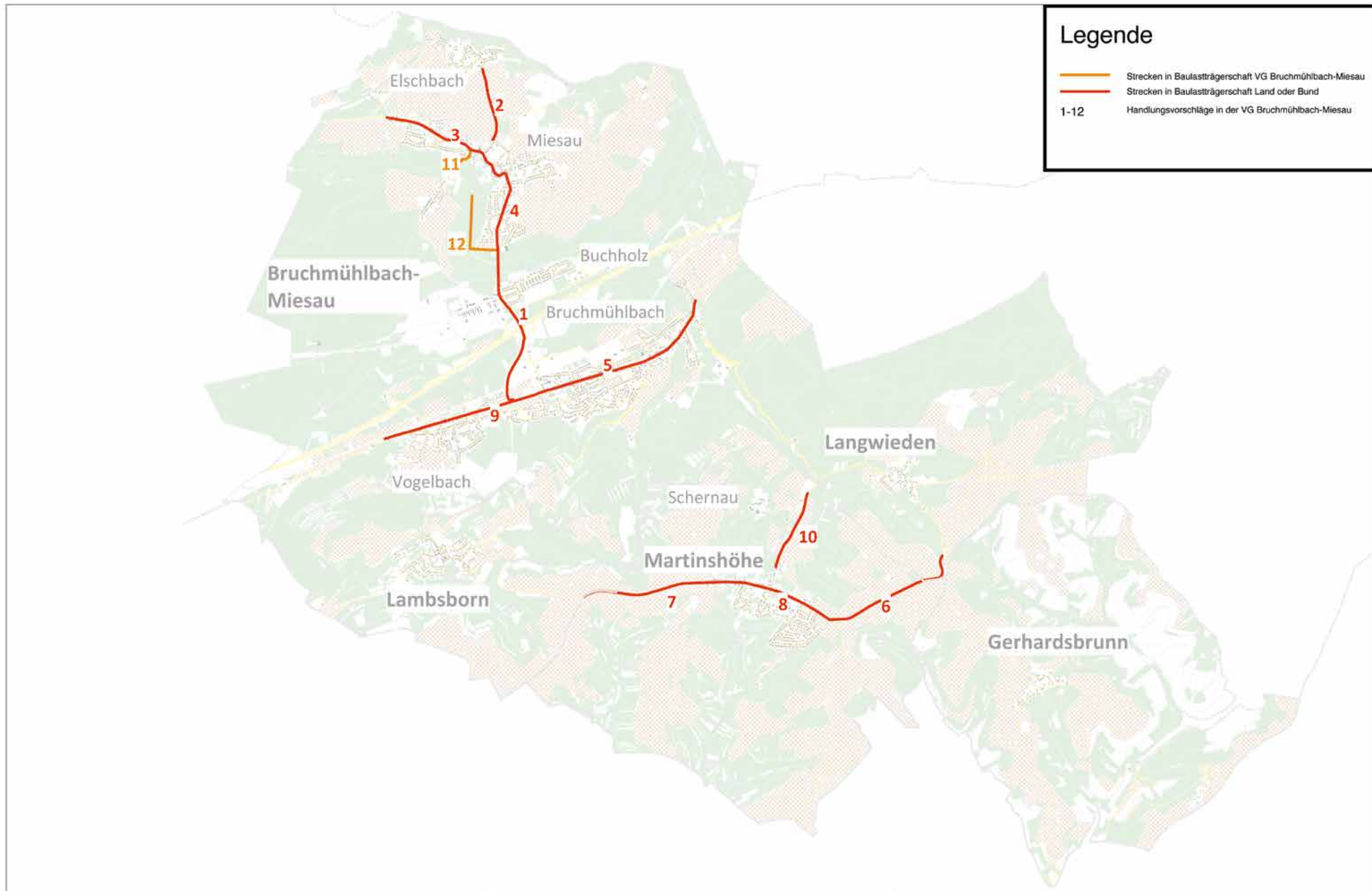


Legende

- Alltagsradverkehrsnetz (408 km)
- Schulradwege (148 km)
- Schulradwege im Alltagsradverkehrsnetz (128 km)
- Strecken mit Handlungsbedarf
- Radwegenetz Stadt Kaiserslautern
- Schulstandorte
- Übergänge vom Radwegenetz des Landkreises in die Stadt KL


 	Kreisverwaltung Kaiserslautern	Digitale Kartengrundlage (c) LVerGeo Rheinland-Pfalz	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">Planinhalt:</td> <td>Alltags- und Schulradwegenetz Landkreis Kaiserslautern</td> </tr> <tr> <td>Bearbeiterin:</td> <td>Dorothee Müller</td> </tr> <tr> <td>Datum:</td> <td>05.03.2013</td> </tr> <tr> <td>Maßstab:</td> <td>1:112500</td> </tr> </table>	Planinhalt:	Alltags- und Schulradwegenetz Landkreis Kaiserslautern	Bearbeiterin:	Dorothee Müller	Datum:	05.03.2013	Maßstab:	1:112500
Planinhalt:	Alltags- und Schulradwegenetz Landkreis Kaiserslautern										
Bearbeiterin:	Dorothee Müller										
Datum:	05.03.2013										
Maßstab:	1:112500										

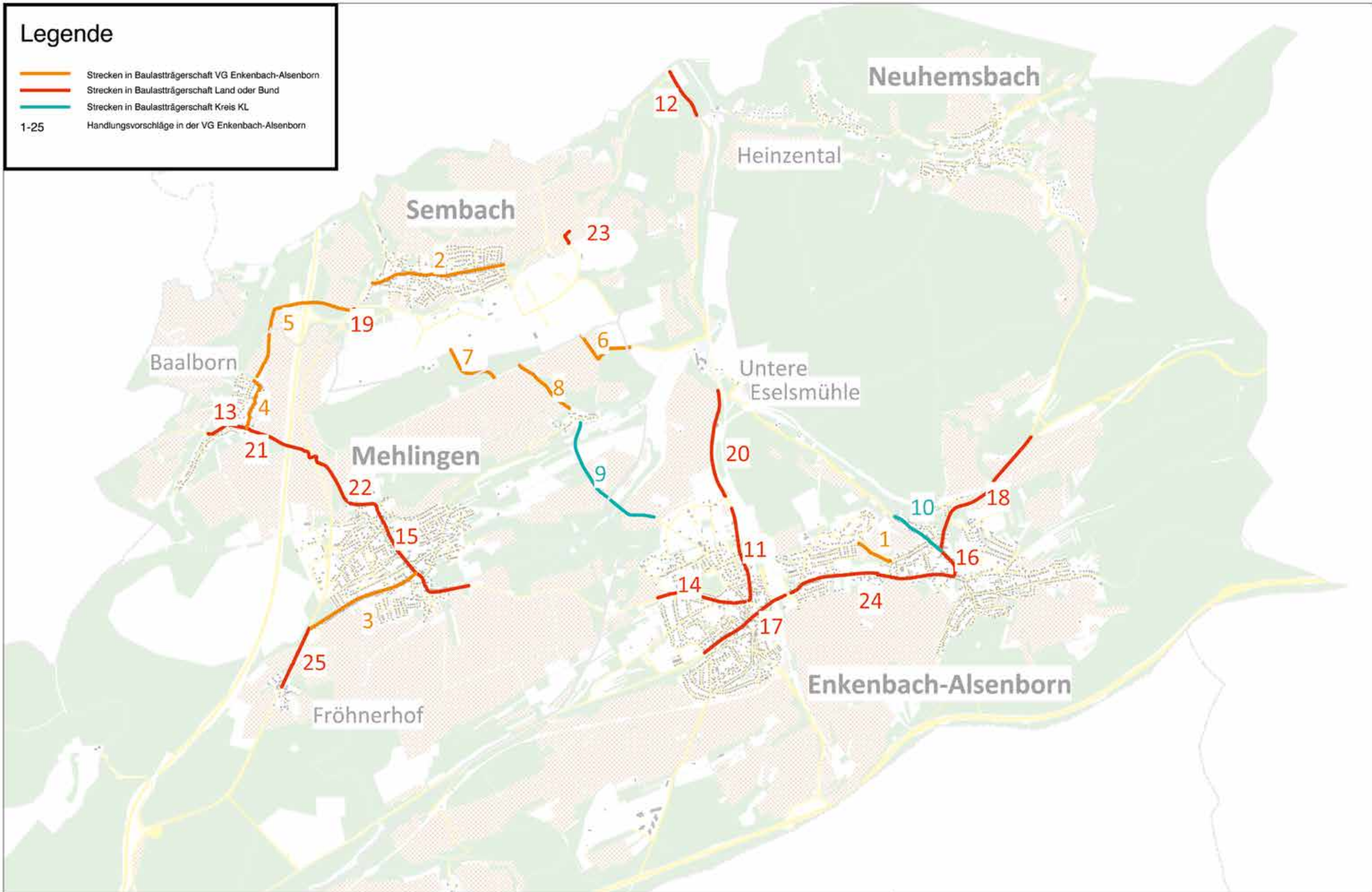




Legende

- Strecken in Baulastträgerschaft VG Bruchmühlbach-Miesau
- Strecken in Baulastträgerschaft Land oder Bund
- 1-12 Handlungsvorschläge in der VG Bruchmühlbach-Miesau

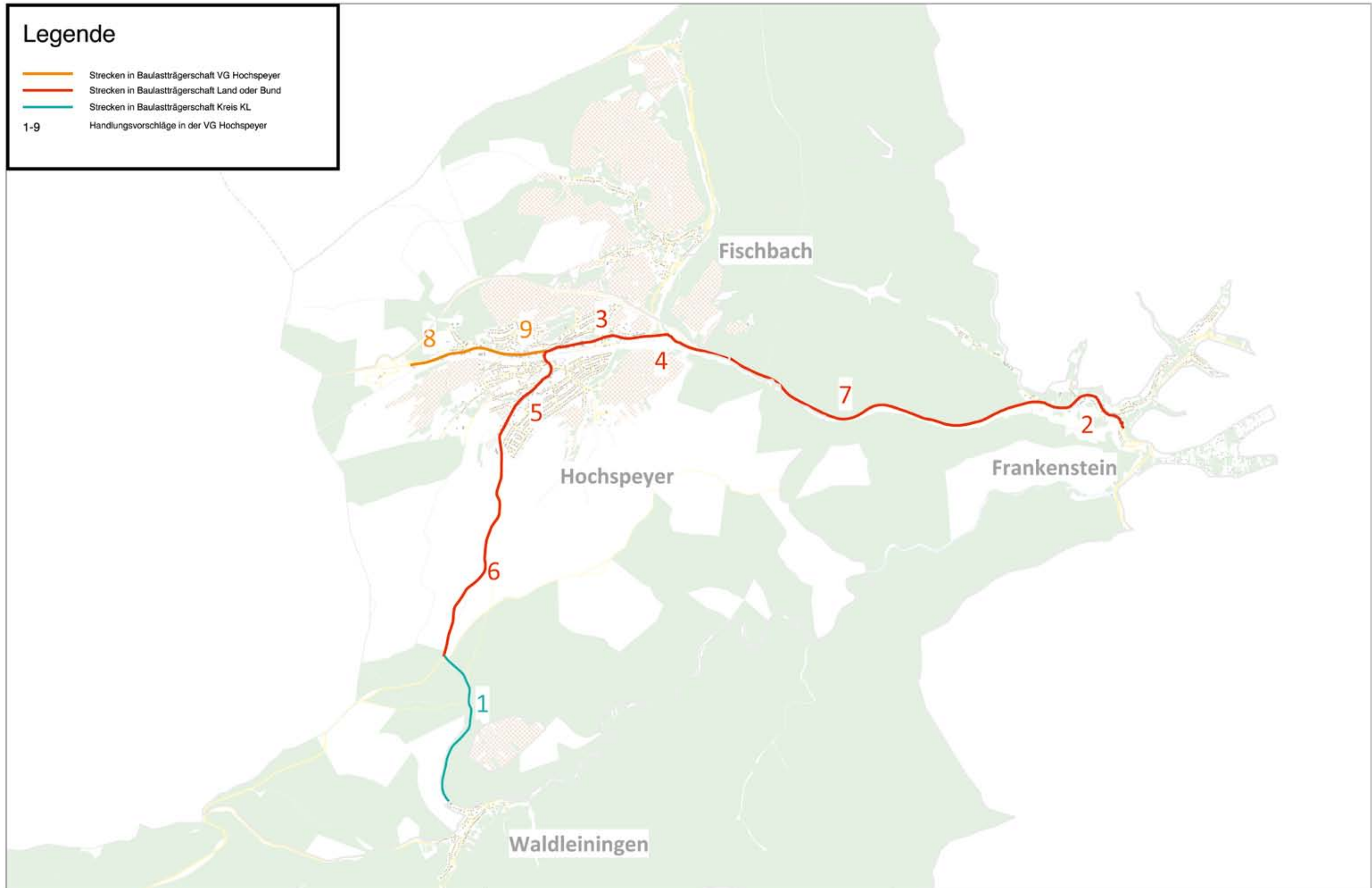
	Kreisverwaltung Kaiserslautern	Digitale Kartengrundlage (c) LVerGeo Rheinland-Pfalz	Planinhalt: Übersichtskarte VG Bruchmühlbach-Miesau
			Bearbeiterin: Dorothee Müller
			Datum: 04.03.2013



Kreisverwaltung Kaiserslautern

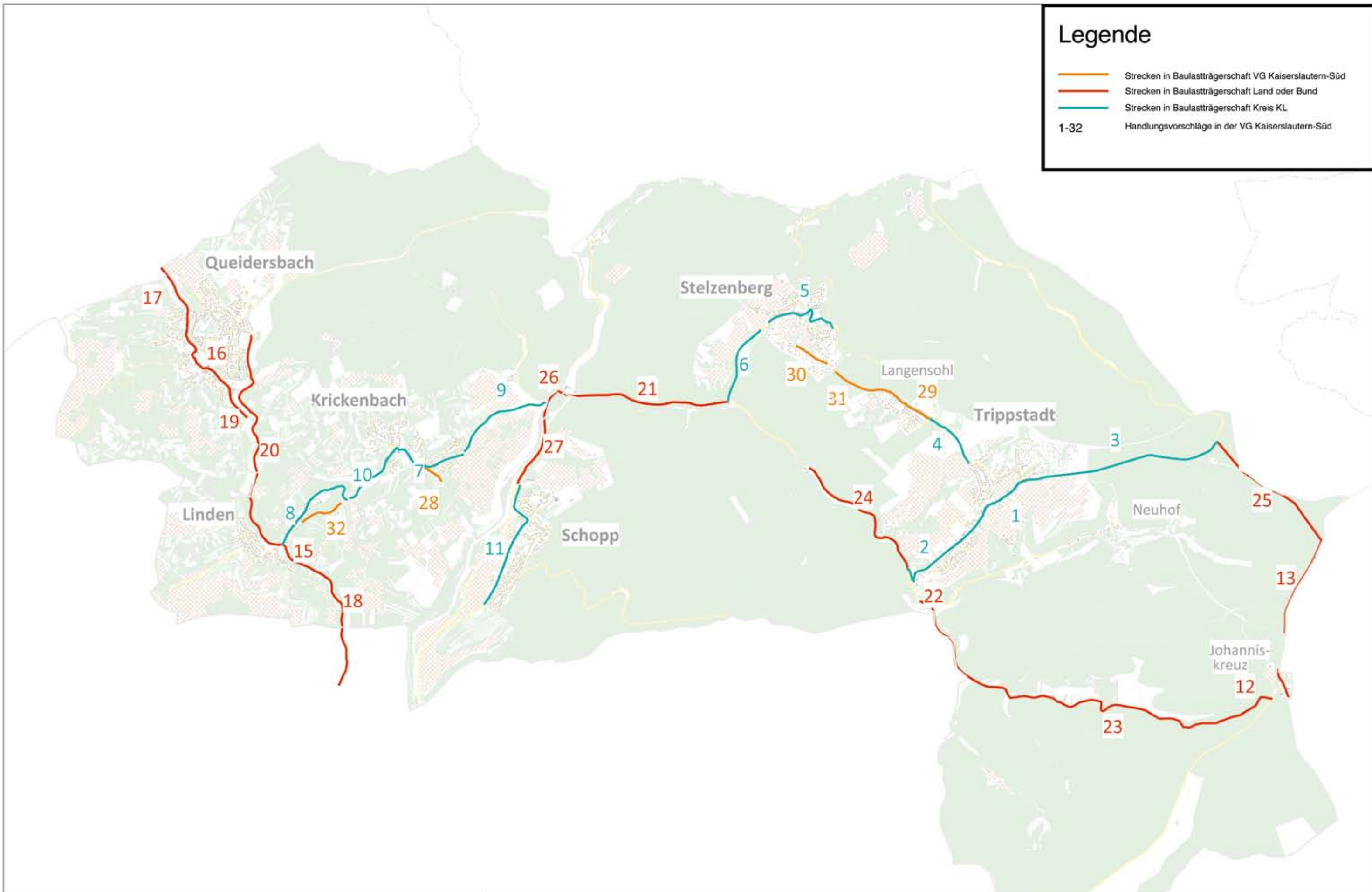
Digitale Kartengrundlage (c) LVermGeo Rheinland-Pfalz

Planinhalt:	Übersichtskarte VG Enkenbach-Alsenborn	
Bearbeiterin:	Dorothee Müller	
Datum:	04.03.2013	Maßstab: 1:28300



Legende

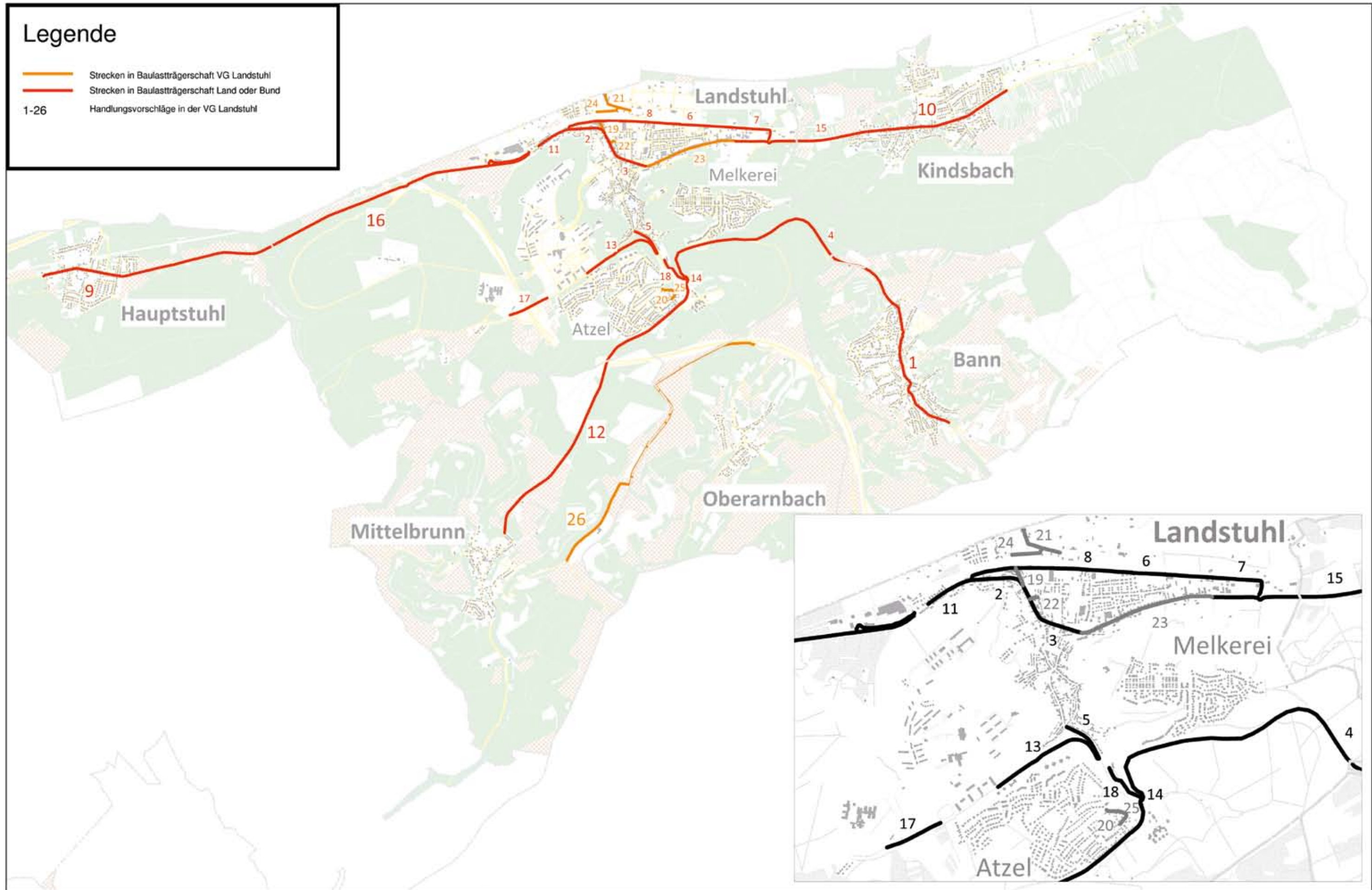
- Strecken in Baulastträgerschaft VG Hochspeyer
- Strecken in Baulastträgerschaft Land oder Bund
- Strecken in Baulastträgerschaft Kreis KL
- 1-9 Handlungsvorschläge in der VG Hochspeyer



Kreisverwaltung Kaiserslautern


Digitale Kartengrundlage (c) LVerGeo Rheinland-Pfalz

Planinhalt:	Übersichtskarte VG Kaiserslautern-Süd	
Bearbeiterin:	Dorothee Müller	
Datum:	04.03.2013	Maßstab: 1:43400



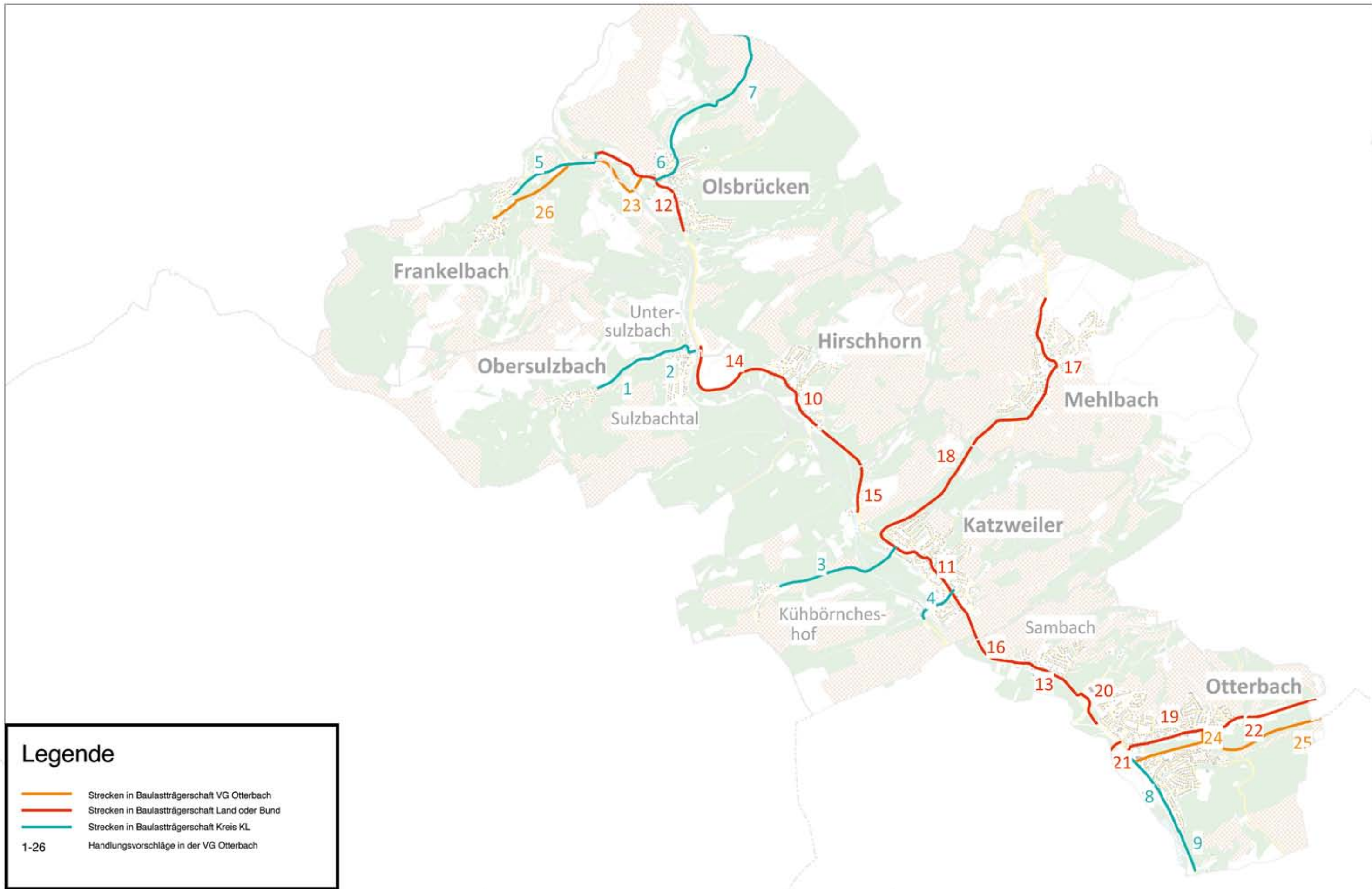
Legende

- Strecken in Bausträgerschaft VG Landstuhl
- Strecken in Bausträgerschaft Land oder Bund
- 1-26 Handlungsvorschläge in der VG Landstuhl

 Kreisverwaltung Kaiserslautern

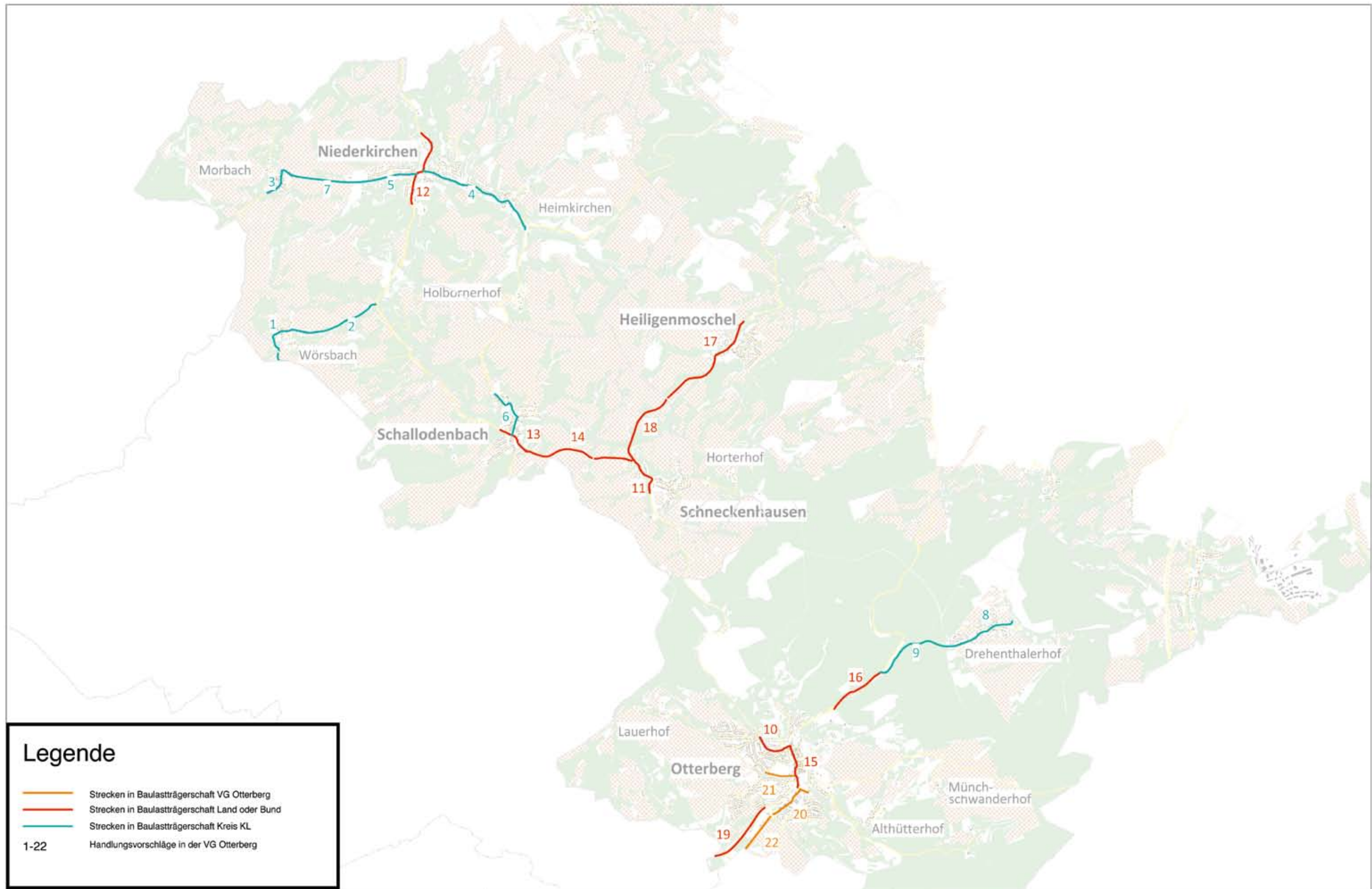
Digitale Kartengrundlage (c) LVerGeo Rheinland-Pfalz

Planinhalt:	Übersichtskarte VG Landstuhl	
Bearbeiterin:	Dorothee Müller	
Datum:	04.03.2013	Maßstab: 1:36000



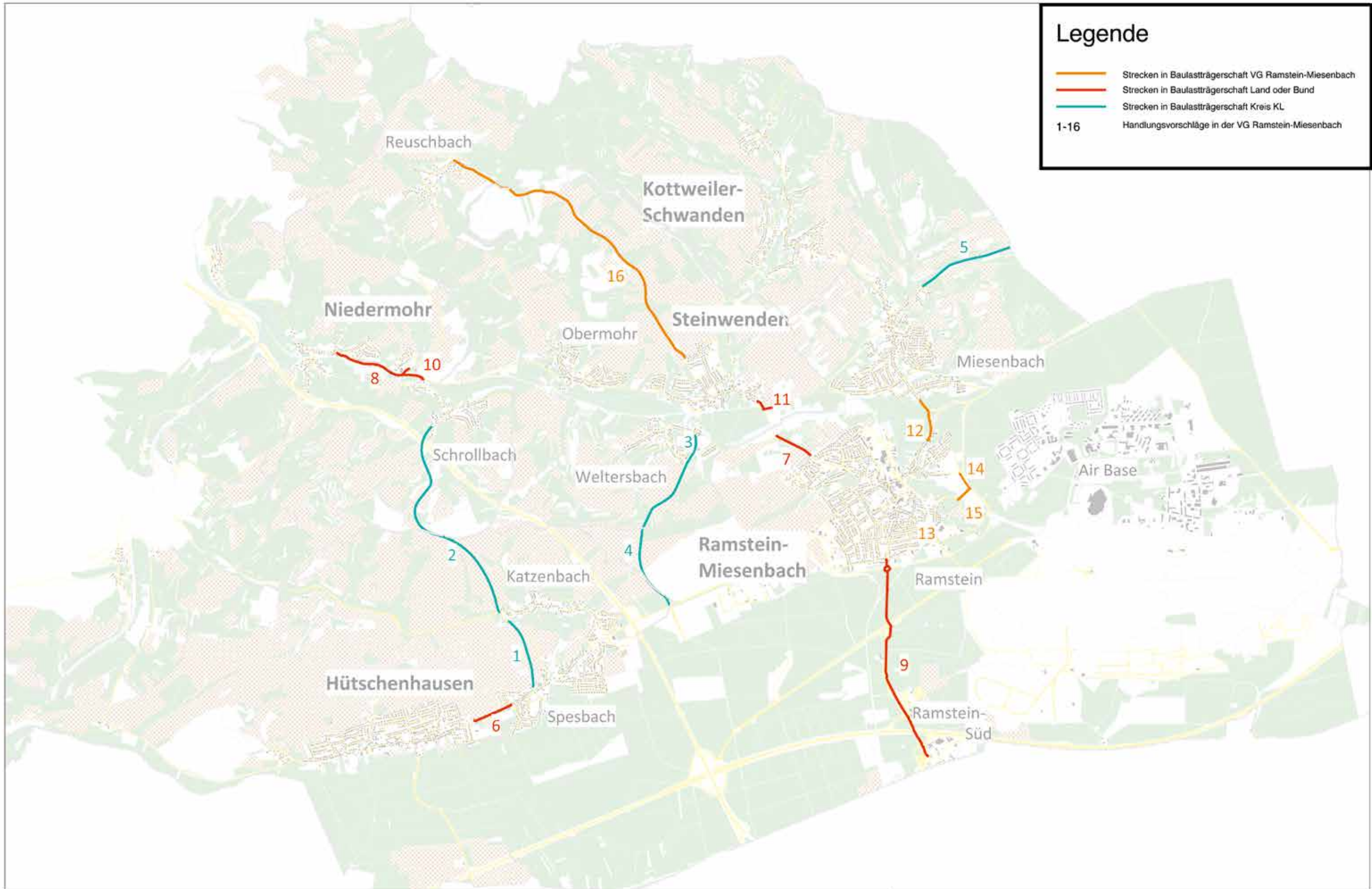
Legende

- Strecken in Bauasträgerschaft VG Otterbach
- Strecken in Bauasträgerschaft Land oder Bund
- Strecken in Bauasträgerschaft Kreis KL
- 1-26 Handlungsvorschläge in der VG Otterbach




Legende

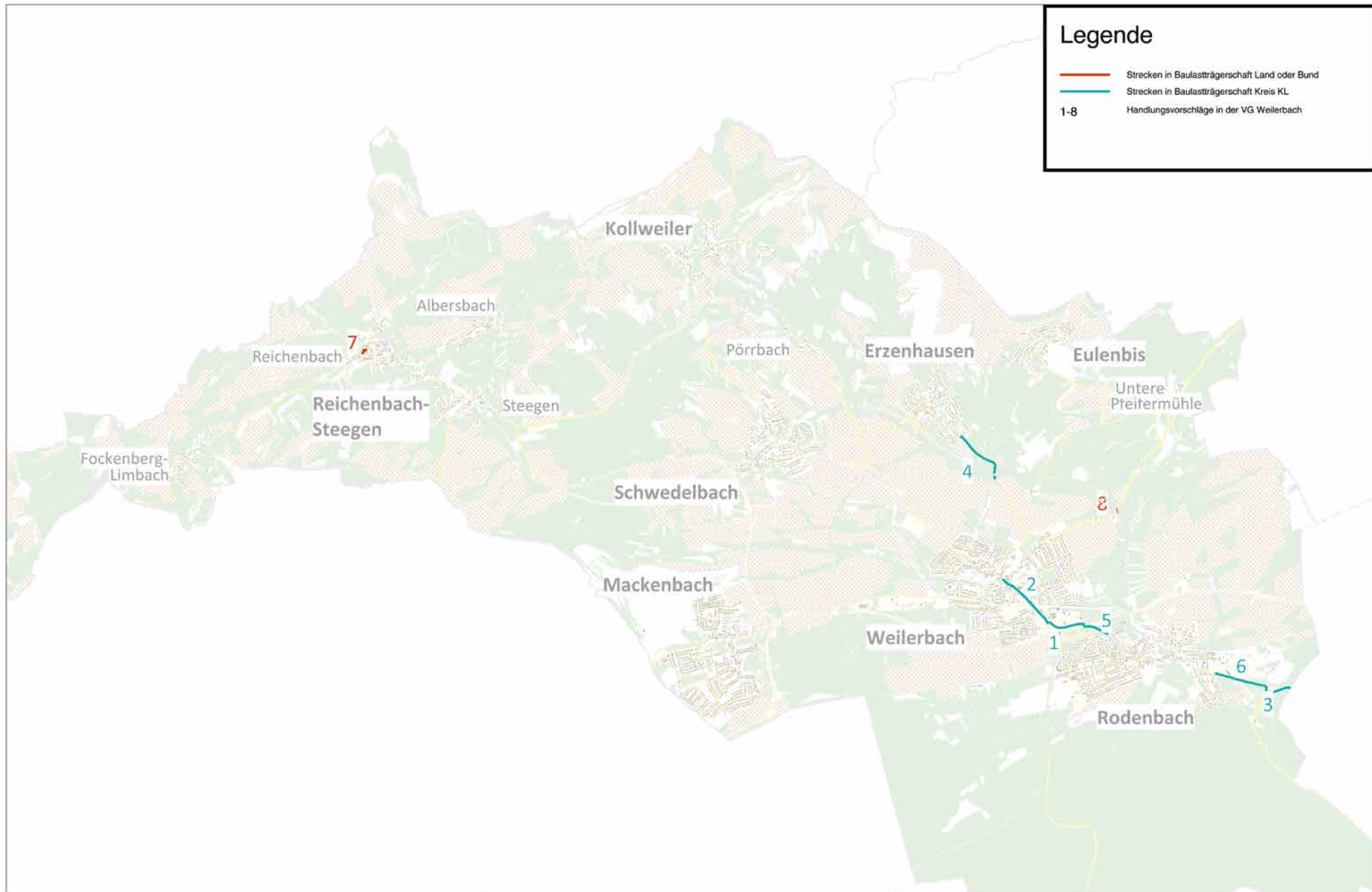
- Strecken in Baulastträgerschaft VG Otterberg
- Strecken in Baulastträgerschaft Land oder Bund
- Strecken in Baulastträgerschaft Kreis KL
- 1-22 Handlungsvorschläge in der VG Otterberg



Legende


- Strecken in Baulastträgerschaft VG Ramstein-Miesenbach
- Strecken in Baulastträgerschaft Land oder Bund
- Strecken in Baulastträgerschaft Kreis KL
- 1-16** Handlungsvorschläge in der VG Ramstein-Miesenbach

	Kreisverwaltung Kaiserslautern	Digitale Kartengrundlage (c) LVerMGeo Rheinland-Pfalz	Planinhalt: Übersichtskarte VG Ramstein-Miesenbach	
			Bearbeiterin: Dorothee Müller	
			Datum: 04.03.2013	Maßstab: 1:38200



Legende

- Strecken in Baulastträgerschaft Land oder Bund
- Strecken in Baulastträgerschaft Kreis KL
- 1-8 Handlungsvorschläge in der VG Weilerbach

	Kreisverwaltung Kaiserslautern	Digitale Kartengrundlage (c) L VermGeo Rheinland-Pfalz	
		Planinhalt: Übersichtskarte VG Weilerbach	
		Bearbeiterin: Dorothee Müller	
		Datum: 04.03.2013	Maßstab: 1:39400



16 Verzeichnisse und Quellen

Anlage 12 Mängelmeldebogen _____ für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern

Kontakt Impressum Sitemap Login/Logout Suchbegriff eingeben... Schnellzugriff


Sie befinden sich hier: [Verwaltung](#) - [Verkehrswesen](#) - Radverkehr

Mängelmeldebogen

für den Radverkehr im Landkreis Kaiserslautern

Liebe Radlerinnen und Radler,
helfen Sie mit das Radfahren im Landkreis Kaiserslautern sicherer und angenehmer zu gestalten. Durch die Meldung von Mängeln, Gefahrenstellen oder Problemen können Sie uns dabei unterstützen, das Radverkehrsnetz im Landkreis Kaiserslautern weiter zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

So legen Sie einen Google Link an



Klicken Sie hier um die [Google Map](#) zu öffnen.

1. Genaue Ortsangabe

Hier bieten wir Ihnen drei Möglichkeiten uns den genauen Ort Ihrer Meldung anzugeben:

- Über die Angabe der genauen Adresse bzw. der genauen Ortsbeschreibung**
- Über die Erstellung eines Google Maps links**
- Über die Eingabe der Koordinaten**
GPS Latitude (Formatbeispiel: 49.44743)
GPS Longitude (Formatbeispiel: 7.76671)
UTM Rechtswert (Formatbeispiel: 410606)
UTM Hochwert (Formatbeispiel: 5477927)

2. Meldung zu einem Radweg

(Radfahrstreifen oder sonstige von Radfahrern genutzte Strecken)

2.1 Belag

schlechte Oberfläche (Löcher, Unebenheiten, Risse im Asphalt)
 sonstiger Mangel:

2.2 Sicherheit / Gefährdung

- der Radweg ist zu schmal
- fehlende bzw. unzureichende Bordsteinabsenkung am Übergang von dem Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt
- die vorhandene Bordsteinabsenkung ist zu schmal
- Behinderung / Gefährdung durch nicht reflektierende Poller oder Umlaufsperrn
- unklare Vorfahrtslage
- unklare Verkehrsführung
- der Radweg ist nicht eindeutig erkennbar oder nutzbar (z. B. durch parkende Autos, schlechte Markierungen, Beschilderungen)
- eine sichere Querungsmöglichkeit fehlt
- ungesichertes Ende des Radweges / unklare Radwegeführung (z. B. beim Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn)
- der Radweg wird oft zugeparkt
- Beleuchtung fehlt oder ist defekt
- (zu) hohe Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge
- sonstiger Mangel:

2.3 Hindernisse auf dem Radweg

- Poller oder Umlaufsperrn auf dem Radweg mit zu schmalen Durchlass
- Hindernis (Schild, Laternenmast) auf dem Radweg
- Mülltonnen auf dem Radweg
- Randbewuchs ragt in den Radweg
- sonstiges Hindernis:

2.4 Verschmutzung

- der Radweg ist verschmutzt (durch Müll, Blätter, etc.)
- Scherben auf dem Radweg
- sonstige Verschmutzung:

3. Meldung zu Abstellanlagen

- es sind keine Fahrradabstellanlagen vorhanden
- die Fahrradabstellanlagen sind beschädigt
- die Fahrradabstellanlagen sind nicht überdacht
- schlechte Abstellanlagen („Felgenkiller“)
- die vorhandenen Abstellanlagen reichen nicht aus / sind überfüllt
- sonstiger Mangel:

4. Meldung zur Beschilderung

Radwegweiser sind beschädigt / verschmiert / nicht lesbar

- Radwegweiser fehlt
- Radwegweiser ist verdreht
- Radwegweiser wird durch Bewuchs (Busch oder Baum) verdeckt
- der Pfosten des Wegweisers ist abgeknickt / umgefallen
- die Beschilderung ist unakzeptabel (z. B. falsche / ungünstige Vorfahrtsregelung auf dem Radweg, Radfahrer absteigen usw.)
- Sackgasse ohne Hinweis auf die Weiterführung des Radweges
- Einbahnstraße ist nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben
- sonstiger Mangel:



5. Meldung zu sonstigem

Bilder

Sie können bis zu drei Fotos, die die Meldung verdeutlichen, hochladen. Folgende Dateiformate werden akzeptiert: .jpg, .bmp und .gif. Sie können die Bilder im Freitextfeld zusätzlich erläutern.

Foto 1: Keine Datei ausgewählt

Foto 2: Keine Datei ausgewählt

Foto 3: Keine Datei ausgewählt

Kommentar zu dem Foto(s)

Bitte beachten Sie, dass der gesamte Upload auf 10 MB begrenzt ist.

Ihre Kontaktdaten

E-mail:*

Telefon:

Antispam*



Die mit * markierten Felder sind Pflichtfelder