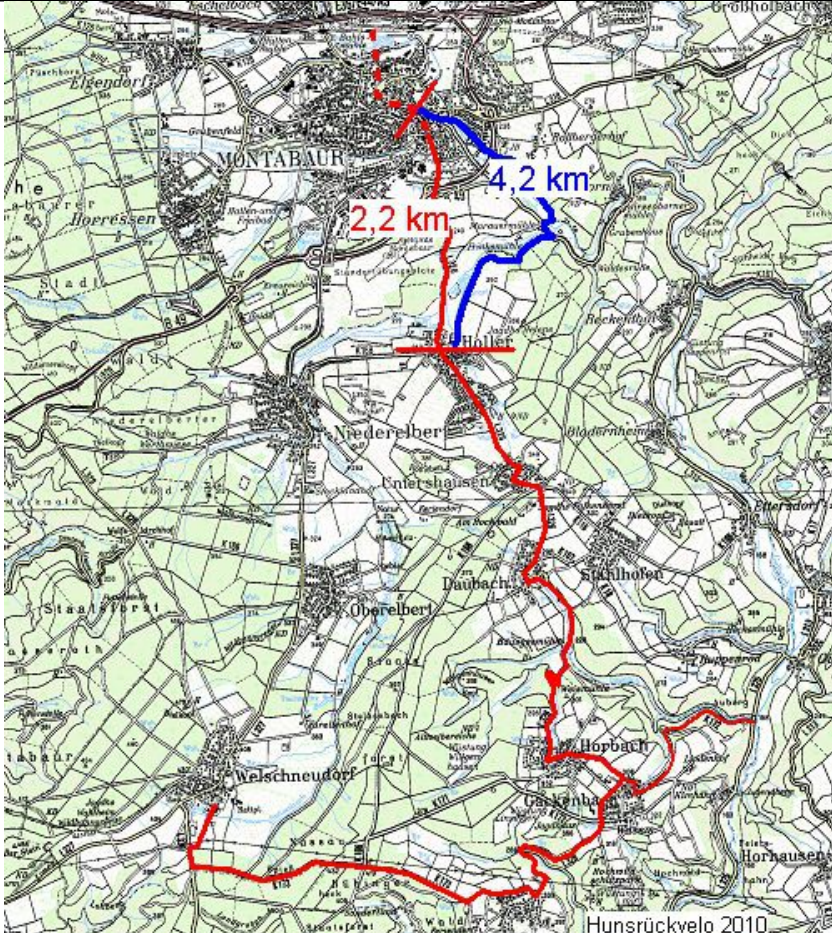


Radwegeverbindung Montabaur - Holler
Hier: Aktueller Sachstand und Zusammenfassung der Vorgänge 2018

Unter Nutzung einer gutachterlichen Stellungnahme aus dem Jahr 2010

A) Sachlage

Sachlage Buchfinkenland und L 326	Südlich von Montabaur breiten sich nach Süden ins „Buchfinkenland“ aufsteigend die Orte Holler, Untershausen, Stahlhofen, Daubach, Horbach und Gackenbach aus. Als zentrale und „geradlinige“ Verkehrsachse dient die L 326, die zudem die Zuführung herstellt zur B 49.
Verkehrsbelastung L 326	<p>1. LBM-Angaben in DTV-Karte: DTV bei Untershausen: 4200 KFZ/Tag, zwischen Holler und B 49 / Montabaur keine Angabe in der Karte des LBM</p> <p>2. Verkehrszählung vom Dienstag, 15. Mai 2018: Im Auftrag der VG Montabaur wurde am nördlichen Ortseingang von Holler eine Verkehrszählung mit Geschwindigkeitsmessung durchgeführt, die zu dem Ergebnis von 6.480 KFZ kam.</p>
Nicht-Rad-eignung der L 326	Die L 326 ist angesichts der Verkehrsbelastung, der Kurvigkeit und den Anstiegs- und Gefällestrecken mit vielfach durchgehenden Schutzplanken für einen Radverkehr gänzlich ungeeignet. Dies trifft im übrigen auch für den Fußverkehr zu.
Einwohner	Die 4 Ortschaften an der L 326 sowie das über die L 326 angebundene Stahlhofen zählen ca. 3.500 Einwohner. (Holler: 1121, Untershausen: 501, Daubach: 479, Horbach 691, Stahlhofen: 744)
Fahrradsituation	Weder in den Ortslagen noch außerorts gibt es an der L 326 einen Radweg, so dass Radfahrer – wollen sie eine sichere Strecke nach Montabaur befahren – weite Umwagschleifen nach Osten oder Westen mit zusätzlichen verlorenen Höhenmetern und fehlender Alltagstauglichkeit wählen müssen.
<p>Kartenübersicht</p> <p>Blaue Linie = „Sichere“ Variante durchs Gelbachtal mit Querung und kurzer Befahrung der L313 auf freier Strecke</p>	 <p>The map shows the region around Montabaur and Holler. A blue line represents a 'safe' route through the Gelbachtal, with a distance of 4.2 km marked. A red line represents an alternative route, with a distance of 2.2 km marked. The map includes labels for various locations such as Montabaur, Holler, Untershausen, Stahlhofen, Daubach, Horbach, and Gackenbach. The map is titled 'Hunsrückvelo 2010'.</p>

Nahmobilität	<p>Die Entfernungen zwischen dem Ziel Montabaur (Kreuzung Peterstor) und den Ausgangsorten im Buchfinkenland liegen alle im Bereich der „Nahmobilität“ zumal unter Pedelec-Berücksichtigung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Holler Ortsbeginn 2,2 km - Ortsende 3,3 km • Unterschhausen Ortsbeginn 3,8 km - Ortsende 4,5 km • Daubach Ortsbeginn 5,1 km - Ortsende 6,0 km • Horbach Ortsbeginn 8,1 km - Ortsende 8,8 km • Gackenbach Ortsbeginn 9,2 km – Ortsende 10,0 km
Großräumiges Radwegenetz	<p>Im GRW des Landes RLP (als Grundlage für radtouristische Achsen) war diese alltagsbedeutsame Verbindung bislang nicht enthalten. Im Frühjahr 2018 wurde das GRW auf Antrag der VG Montabaur von der Freizeitstrecke im Gelbachtal auf die Achse L 326 verlegt, sodass diese nunmehr im GRW als „Großräumige Verbindung“ mit Planungserfordernis enthalten ist.</p>
Zusammenfassung	<p>Unverändert sprechen folgende Gründe deutlich für den Bau einer sicheren Radwegverbindung als unselbständiger Radweg entlang der L 326 zwischen Montabaur und dem Buchfinkenland:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verkehrsbelastung auf der L 326 zwischen 4.200 und 6.480 KFZ/Tag erlaubt keine Nutzung der Straße für Radfahrer. • Der Korridor der L 326 ist die kürzeste Streckenführung und somit auch die für Radfahrer (und Fußgänger!) die mit der größten Akzeptanz. Jede andere Führung würde viele entweder abschrecken oder doch trotz einer umwegigen Alternative auf die L 326 führen. • Mehr und mehr nimmt das elektrounterstützte Radfahren zu, wodurch selbst für Ungeübte Steigungen ihre abschreckende Wirkung verlieren. • Die Führung im Zuge der L 326 ist mittlerweile GRW-Strecke. • Eine teilweise Nutzung von auszubauenden Wirtschaftswegen mit neuer Bachquerung wäre im Detail zu prüfen, ist aber vom Bauaufwand und der landespflegerischen Problematik her sicher nicht einfacher, zumal auch hierbei die B 49 gequert werden muss. • Es kann erwartet werden, dass eine große Anzahl von aktuellen Autofahrten umgelegt und eingespart werden könnte, sodass die Errichtung einer sicheren Radinfrastruktur ein deutlicher Beitrag zum Klimaschutz darstellen wird. • Die Aktuelle Begehung und Befahrung per Rad birgt erhebliche Gesundheitsgefahren bis hin zur Todesgefahr.

B) Aktivitäten vor Ort

Initialzündung	Ausgehend von Vorhaben der Stadt und der VG Montabaur zur Konzipierung eines Alltags-Radnetzes fanden sich Einwohner der Buchfinken-Orte Anfang 2018 zu einer lockeren Initiative unter der Bezeichnung „Rad-Fußweg L 326 jetzt“ zusammen und fassten einige Aktivitäten ins Auge zur Verwirklichung einer sicheren Rad- und Fußverbindung.
Unterschriftensammlung	Es wurde eine Unterschriftensammlung gestartet und bis heute wurden ca. 2.000 Unterschriften gesammelt, was angesichts der Einwohnerzahlen als sehr beachtlicher Wert anzusehen ist.
Befahrungen	Insgesamt dreimal (Juni, Juli und Oktober 2018) fanden Rad-Befahrungen der Strecke auf der L 326 zwischen dem Buchfinkenland und Montabaur statt mit Unterwegshalten an besonders kritischen Stellen. Die Teilnehmerzahlen lagen zwischen 30 und 70 Teilnehmern.



Internetseite Auch wurde eine Internetseite eingerichtet und unter „radweg-jetzt.de“ finden sich sowohl aktuelle Meldungen als auch Hintergründe und Grundlagen zur Forderung.

Kombinierter Rad-Fußweg Mit Sicherheit in die Zukunft

Buchfinkenland-Montabaur • L 326



Radweg Buchfinkenland - Montabaur



Unsere Absicht ist es, dass schnellstmöglich eine sichere Verbindung für Rad- und Fußgänger vom Buchfinkenland im Zuge der L 326 geschaffen wird. Wir wollen uns zwischen dem Buchfinkenland und Montabaur fortbewegen können wie die motorisierten Verkehrsteilnehmer. Sicher und ohne Umwege, also nicht abgedrängt oder in gefährlicher Auto-Konkurrenz, sondern auf eigens geschaffenen, plausiblen Wegen.

Nächste Termine

📅 11. Dezember 2018, ab 12.00 Uhr - Übergabe der Unterschriftenliste im Ministerium

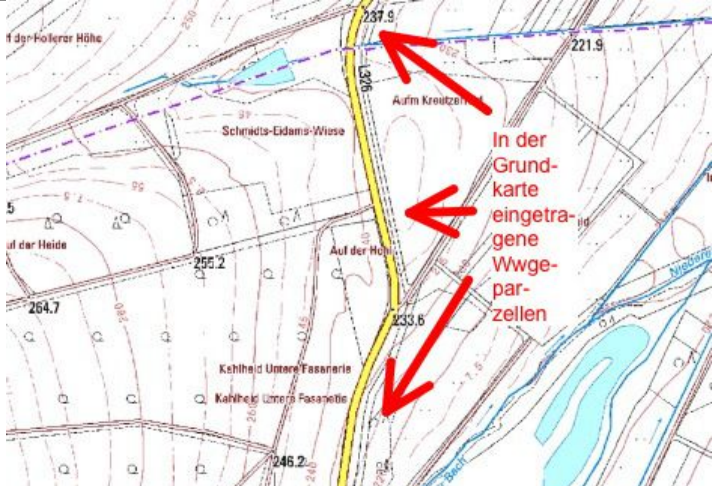
Transparente Es wurden auf Eigeninitiative drei Transparente beschafft und mittlerweile aufgestellt.

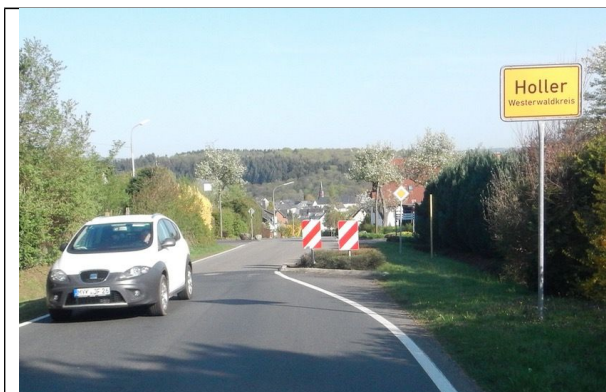


Infoveranstaltung 16.10.2018	<p>Am 16. Oktober 2018 fand eine Informationsveranstaltung der Initiative in Unterschhausen statt, zu der ca. 70 Einwohner zusammen mit Ortsbürgermeistern der betroffenen Dörfer kamen. Auf dem Podium saßen und kamen mit zustimmenden Äußerungen zu Wort die Landtagsabgeordneten Gabi Wieland, Jutta Blatzheim-Rögler und Tanja Machalet. Der VG-Bürgermeister Ulrich Richert-Hopprich trug einiges zur langjährigen Geschichte (seit den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts!) der Forderung nach einer Rad- Fußverbindung vor. Ebenfalls eingeladene Vertreter des LBM RLP und LBM hatten ihre Teilnahme leider abgesagt.</p> <p>Vorgestellt wurden auch die Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählung durch Eva Lange und Jupp Trauth vom Planungsbüro Hunsrückvelo zeigte Notwendigkeit des Radweges und einige Lösungsvorschläge für kritische Abschnitte auf.</p>
Weitere Planungen	<ul style="list-style-type: none"> • Vorgesehen ist aktuell die Übergabe der Unterschriften am 11. Dezember 2018 in Mainz an den Staatssekretär Andy Becht vom Wirtschafts- und Verkehrsministerium. • Im Frühjahr sollen auch die Befahrungen per Fahrrad wieder aufgenommen werden. • Vorgesehen sind nach Ankündigungen der Initiative auch Besprechungen mit den Ortsbürgermeistern und den Zuständigen in der VG und im Kreis. • Weitere Aktionen sind in Planung.
Einschätzung der Aktivitäten	<p>Die bisherigen Aktivitäten lassen darauf schließen, dass es sich nicht um „Eintagsfliegen“ handelt, sondern in der Bevölkerung eine große Entschiedenheit besteht, das Thema nicht mehr untergehen zu lassen und sich auch nicht auf weitere Vertröstungen einzulassen.</p>

C) Fünf Vorschläge aus dem Kreis der Initiative

Aufgrund der Einstufung der Verbindung als GRW-Strecke bei gleichzeitiger Nichtnutzbarkeit der L 326 besteht seitens des Landes die Planungserfordernis zur Realisierung einer sicheren Radführung. Seitens der Initiative wurden zur Unterstützung einige Vorschläge und Hinweise vorgelegt bzw. in Erinnerung gerufen, die im folgenden kurz vorgestellt werden sollen.

1. Vorhandene Flächen neben der L 326	<p>Entlang der L 326 wurden schon vor einigen Jahren Flächen von den Kommunen erworben zur Errichtung eines unselbständigen Radweges. Diese Flächen sind in den Grundkarten entsprechend festgehalten und zu erkennen.</p>	
2. Öffnen der Seiteninseln in den Ortslagen	<p>Die Ein- und Ausfahrten der Ortslagen im Zuge der L 326 sind tlw. durch geschwindigkeitsdämpfende Einbauten gekennzeichnet. Diese erfordern von den Verkehrsteilnehmern ein gewolltes Ausschwenken auf die Gegenfahrbahn, was für die Radfahrer immer ein gefährliches Manöver darstellt zumal wenn gleichzeitig Autos sich mit „durchdrängeln“. Es wird daher der Vorschlag gemacht, durch Umbauten jeweils eine „Fahrradfurt“ freizugeben, wie dies an Beispielen aus dem Elsaß zu sehen ist.</p>	



Einfahrt nach Holler aus Süden



Beispiel aus Lauterbourg (Frankreich)

3. Schutzstreifen innerorts

Schutzstreifen (auch: Radstreifen oder Angebotsstreifen genannt) sind ein kostengünstiges Mittel zur Herstellung einer Radinfrastruktur in den Ortslagen ohne teure Umbaumaßnahmen. Die Radfahrer bleiben auf der Straße, haben aber ihren geschützten Raum. Die nicht durchgezogenen Linien können von den KFZ überfahren werden, wenn keine Radfahrer sie benutzen. Die Initiative schlägt vor, zumindest auf allen ansteigenden Strecken in den Ortslagen **einseitige Schutzstreifen** für eine Umsetzung zu prüfen.



Beispiel Schutzstreifen in Ingelheim

4. Öffnung der Brückendurchlässe und einfache Verbreiterung der Kappennutzung

Zwischen Holler und Montabaur sind zwei Brücken zu queren: Zum einen die große Brücke über die B 49 und dann die kleine Brücke über den Niederelberter Bach. Beide Brücken sind durch Schutzplanken so abgeriegelt, dass die vorhandene, wenn auch schmale Brückenkappe nicht durch Fußgänger genutzt werden kann. Durch eine kurzfristige Öffnung in den Schutzplanken könnten zumindest die Fußgänger sofort die Brücken gefahrlos queren und müssten nicht wie aktuell auf die Fahrbahn ausweichen. Des weiteren wären durch Versetzen der Geländer Breiten von ca. 1,5 m erreichbar, die auch Radfahrern die Möglichkeit der Nutzung böten und das Argument entkräfteten, die Brücken seien das eigentliche Hindernis für einen durchgängigen Radweg.



5. Die große

Der Bereich der Querung der B 49 mit den Ein- und Ausfahrten zur / von der

**Lösung:
Brücken-
schlag**

L 326 stellt eine der großen Herausforderungen dar. Denn nicht nur muss die Brücke befahren werden, es sind auch die beiden Aus- und Einfahrten mit einer radgeeigneten Infrastruktur zu queren. Die Initiative hat daher nach einer großen Lösung gesucht, die dem KFZ-Verkehr keine Verbauungen abverlangt und den Radverkehr sicher über diesen fürs Fahrrad bedeutungslosen Knoten führt. Sie schlägt eine **Brücke über die gesamte Situation** vor, die zudem die tiefe Talsenke etwas ausgleichen kann und ein eindeutiges Bekenntnis für den Alltagsradverkehr darstellen würde.



Die Herausforderung: Knoten B 49 / L 326



Der Lösungsvorschlag

