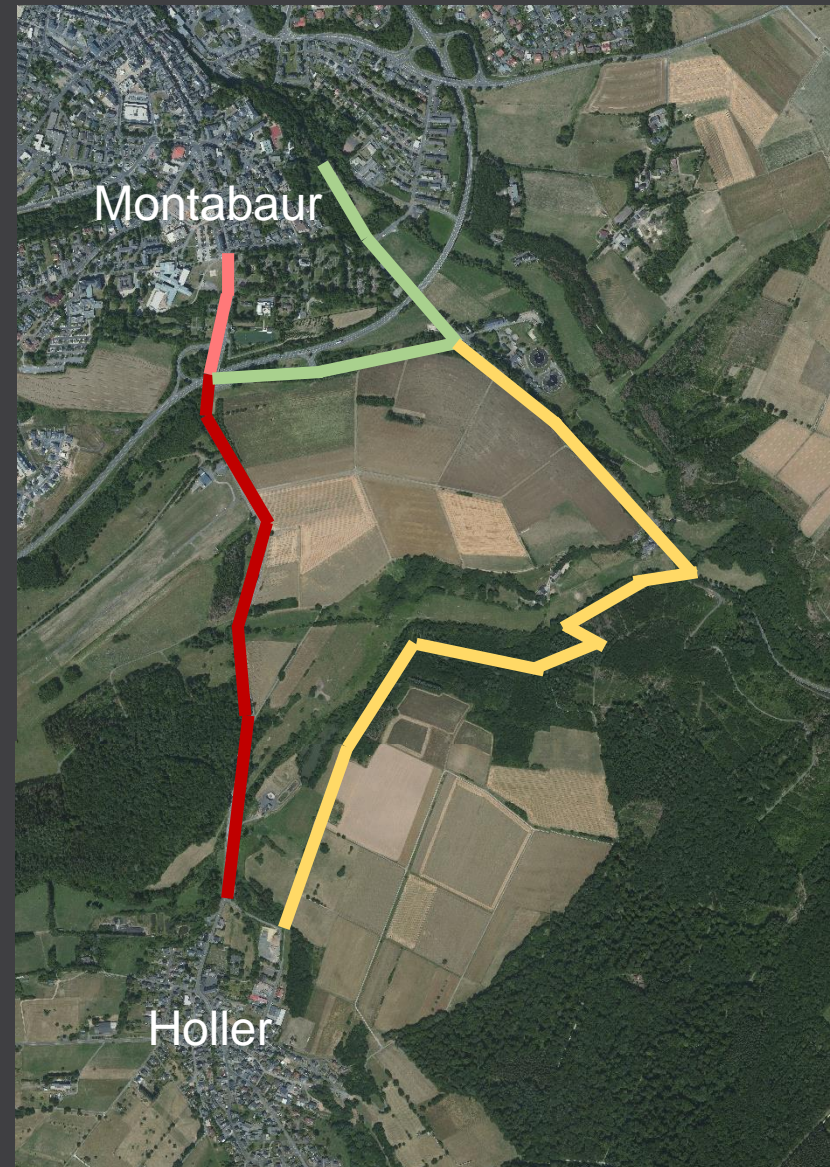


# RADWEGEVERBINDUNG MONTABAUER - HOLLER

MACHBARKEITS-  
UNTERSUCHUNG

10.09.2020

Dipl.-Ing. Steffen Holz  
M.Sc. Michelle Ries

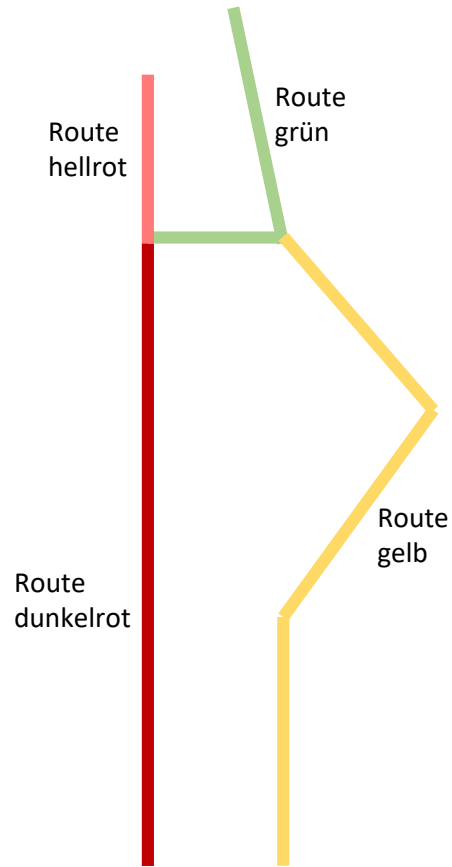


Datengrundlage: Geobasisinformation der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz  
(Zustimmung vom 15.10.2002)

# Impressionen (Ortsbefahrung am 20.07.2020)



# Gliederung

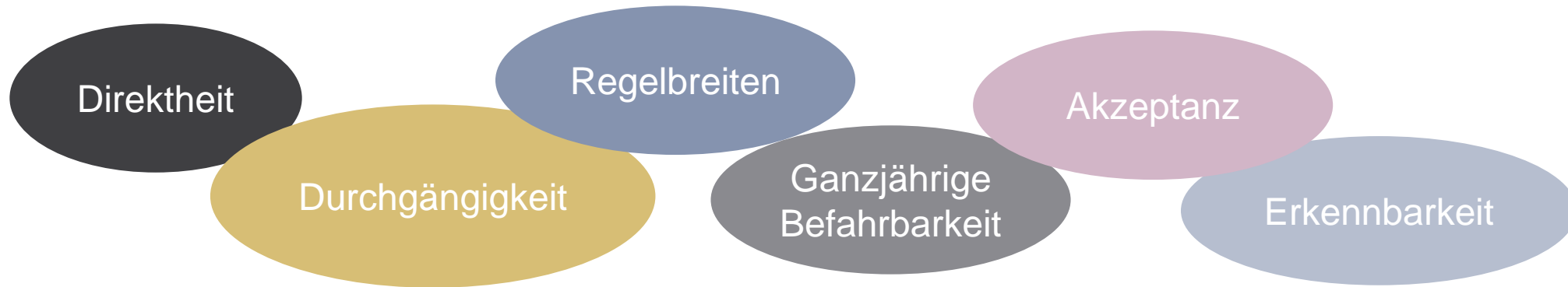


- **Vorüberlegungen zur Alltagstauglichkeit**
- **Erläuterung Bewertungsmatrix**
- **Detailbetrachtung / Variantenuntersuchung** (Routen – Teilabschnitte und Konfliktpunkte)
- **Skizzierung - Einbindung in den Bestand und Einmündungsbereiche**
- **Zusammenfassende Bewertung /Routenvergleiche**
  - Bewertungsmatrix **Route dunkelrot** vs. **Route gelb**
  - Bewertungsmatrix **Route hellrot** vs. **Route grün**

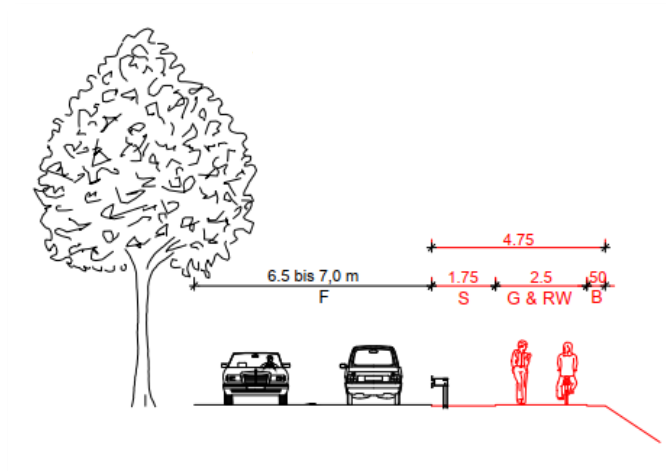
# Vorüberlegungen zur **Alltagstauglichkeit** einer Radverbindung

**Ziel:** Entwicklung einer durchgängigen, alltagstauglichen Geh- und Radwegelinienführung von Holler nach Montabaur

**Abgestimmte Kriterien:**



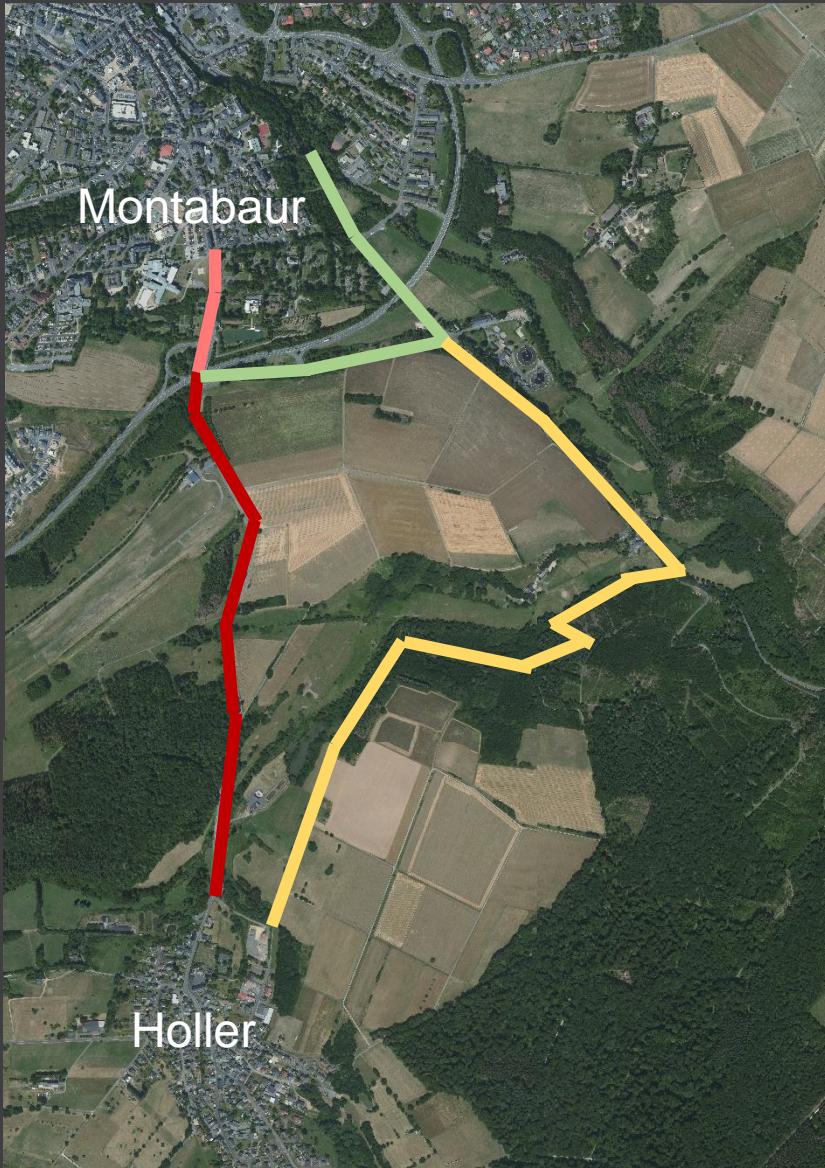
- >> Entsprechend der Gegebenheiten wird empfohlen:
- gemeinsamer Geh- und Radweg (2,50 m)
  - Asphaltbauweise



Schwarz = Bestand  
Rot = Planung

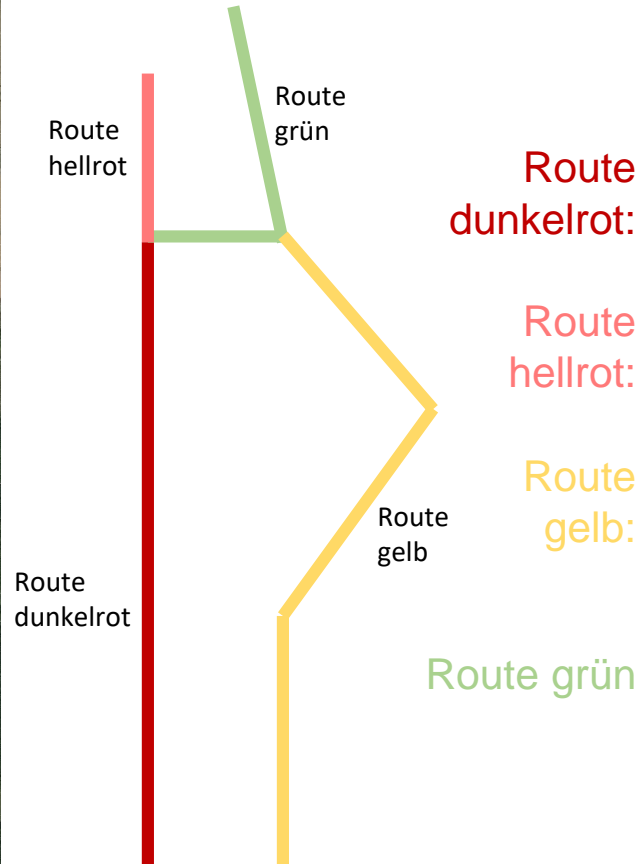
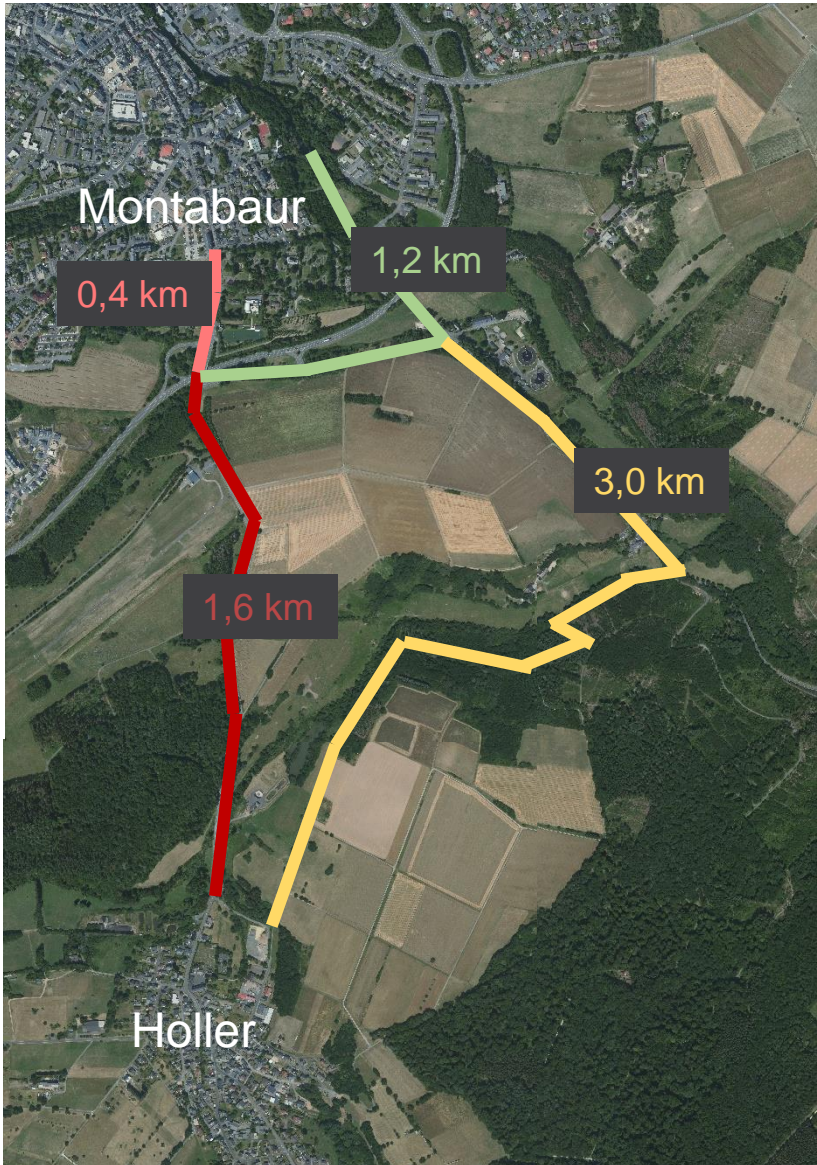
# Bewertungsmatrix

Bewertungskriterien			
Alltagstauglichkeit		++ = alltagstauglich (abgestimmte Kriterien voll erfüllt) + = eher alltagstauglich (abgestimmte Kriterien zum größten Teil erfüllt) 0 = abgestimmte Kriterien zum Teil erfüllt - = eher nicht alltagstauglich (nur wenige Kriterien erfüllt) -- = nicht alltagstauglich (nahezu keine Kriterien erfüllt)	
Reisezeit	Direktheit	++ = sehr direkt + = direkt 0 = normal - = geringe Umwege -- = große Umwege	Durchschnittswert
	Halte	++ = geringe Verlustzeiten + = moderate Verlustzeiten 0 = durchschnittliche Verlustzeiten - = überdurchschnittliche Verlustzeiten -- = hohe Verlustzeiten	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	++ = sehr gut (getrennte Führung von MIV und Fußverkehr) + = gut (getrennte Führung vom MIV) 0 = durchschnitt - = schlecht (Führung auf der Fahrbahn mit MIV, Tempo > 30 km/h) -- = sehr schlecht (Führung auf der Fahrbahn mit MIV, Tempo > 50 km/h)	Durchschnittswert
	Soziale Sicherheit	++ = sehr gut (Führung entlang belebter Straße, komplett beleuchtet) + = gut (Führung entlang Straße, zum Großteil beleuchtet) 0 = durchschnitt - = schlecht (Führung abseits von Straßen, zum Großteil unbeleuchtet) -- = sehr schlecht (Führung abseits von Straßen, nahezu nicht beleuchtet)	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	++ = sehr gute Umsetzbarkeit (kein Grunderwerb erforderlich, kein Eingriff in Natur) + = gute Umsetzbarkeit (geringer Grunderwerb erforderlich, geringer Eingriff in Natur) 0 = durchschnittliche Umsetzbarkeit - = schlechte Umsetzbarkeit (hoher Grunderwerb erforderlich, starker Eingriff in Natur) -- = sehr schlechte Umsetzbarkeit (sehr hoher Grunderwerb erforderlich, sehr starker Eingriff in Natur)	Durchschnittswert
	Kostenaufwand	++ = keine Kosten (Verbesserung ohne Kosten) + = geringe Kosten (Ummarkierung) 0 = moderate Kosten (erf. Angleichungen) - = hohe Kosten (Querschnittsänderung) -- = sehr hohe Kosten (Bauwerk und Querschnittsänderung)	



# MACHBARKEITS- UNTERSUCHUNG/ VARIANTEN

# Systemskizze / Übersichtskarte



**Route dunkelrot:**

Vorzugsvariante: L 326 südlicher Abschnitt, von Holler KP Hauptstraße/Niederelberter Str. bis KP L 236/L 313 (Länge ca. 1,6 km)

**Route hellrot:**

Vorzugsvariante: L 326 nördlicher Abschnitt, von KP L 313/L326 bis Peterstorstraße/ Auf dem Kalk (Länge ca. 0,4 km)

**Route gelb:**

Alternativroute L313 von Gelbachtalstraße über KP L 313/Wirzenborner Straße und L 313 (Länge ca. 3,0 km).

**Route grün**

Alternativroute L 313 Pappellallee von KP L 236/L 313 nach Osten bis Wirzenborner Str. und Wirzenborner Straße Richtung Montabaur bis Hammerweg (Länge ca. 1,2 km)

Datengrundlage: Geobasisinformation der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz (Zustimmung vom 15.10.2002)

## Route dunkelrot

- Teilabschnitt 1: L 326 Holler – Einfahrt Klärwerk
- Teilabschnitt 2: Bauwerk L326 / Niederelberter Bach
  - Variante 1: *eigenständige Radverkehrsbrücke*
  - Variante 2: *Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn*
- Teilabschnitt 3: L 326 Abzweig Ost in Linkskurve bis KP L 326/L 313

## Route hellrot

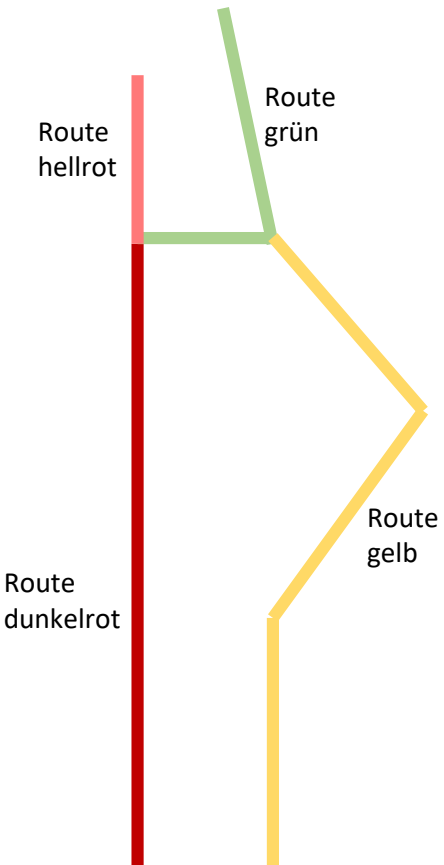
- Teilabschnitt 1: Bauwerk L326 / B49 inkl. KP
  - Variante 1: *beidseitiger Radweg durch beidseitige Kappenverbreiterung*
  - Variante 2: *eigenständige Radverkehrsbrücke*
  - Variante 3: *einseitiger Zweirichtungs-Geh- und Radweg durch einseitige Kappenverbreiterung*
  - Variante 4: *Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn*
- Teilabschnitt 2: KP L 326/B 49 bis Ortseingang

## Route grün

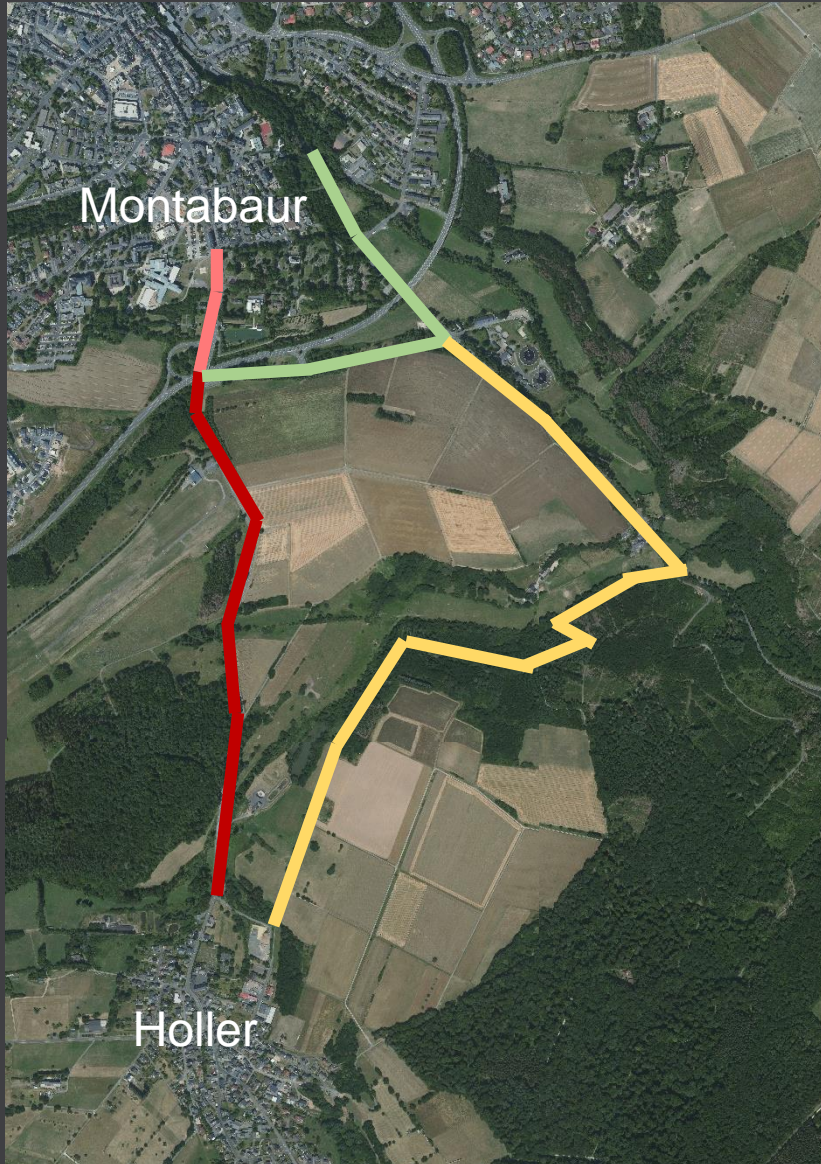
- Teilabschnitt 1: Pappelallee KP L 236/L 313 bis KP L 313/B 49
- Teilabschnitt 2: Pappelallee KP L 313/B 49 bis Wirzenborner Str.
- Teilabschnitt 3: Wirzenborner Str. bis Hammerweg

## Route gelb

- Teilabschnitt 1: Feuerwehr Holler bis Gelbachtalstraße
- Teilabschnitt 2: Forst/ und Landwirtschaftsweg KP L 313
- Teilabschnitt 3: Wirzenborner Str. bis Pappelallee von KP L 313







# ROUTE DUNKELROT

# Route dunkelrot - Teilabschnitt 1

## L 326 Holler – Einfahrt Klärwerk



Datengrundlage: Geobasisinformation der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz (Zustimmung vom 15.10.2002)



### Beschreibung

- L 326 Holler Richtung Montabaur
- Bestandsquerschnitt Regelbreite: ca. 6,50 m
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100 außerorts

### Konzept

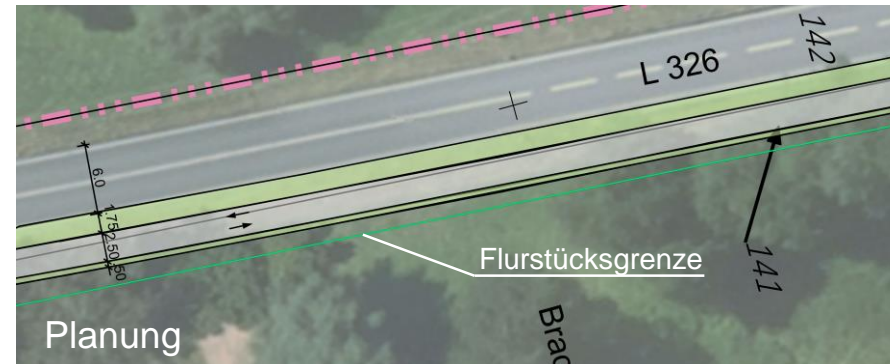
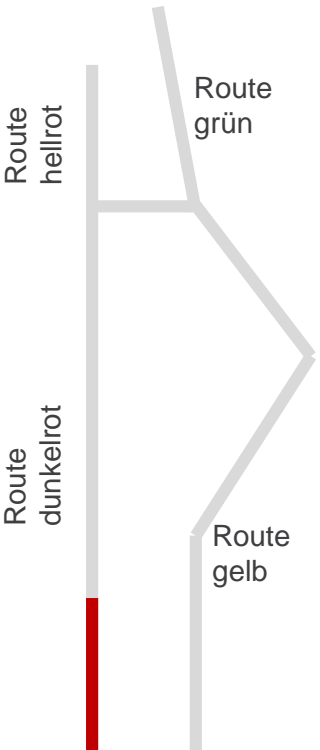
- Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr (2,50 m) östlich der L 326

### Merkmale

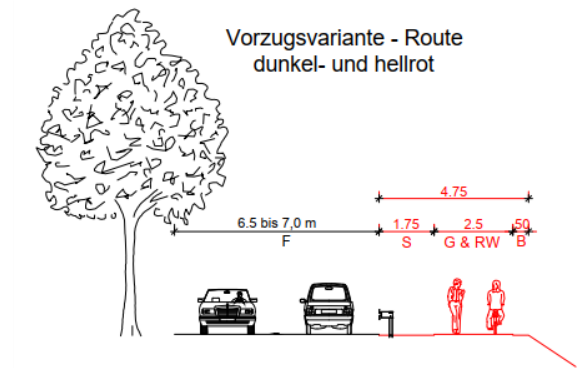
- Biotop im Bereich Niederelberter Bach
- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich
- Beleuchtung

### Randbedingungen / Schätzung

- ~ 125.000 €

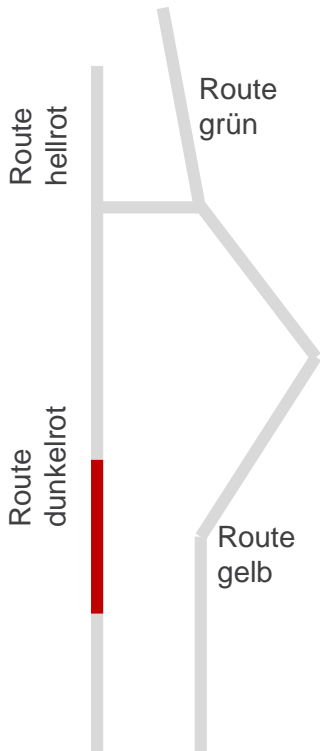


Datengrundlage: Geobasisinformation der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz (Zustimmung vom 15.10.2002)



# Route dunkelrot - Teilabschnitt 2

## Bauwerk L326 / Niederelberter Bach



### Beschreibung

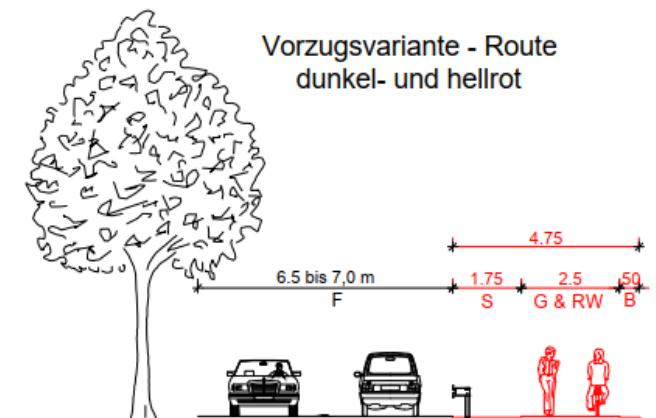
- L 326 Holler Richtung Montabaur
- Bestandsquerschnitt Regelbreite: 6,50 m
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100 außerorts
- Engstelle Brückenbauwerk über den Niederelberter Bach

### Konzept

- **Variante 1:** eigenständige Radverkehrsbrücke (Folie 22)
- **Variante 2:** Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (Folie 23)

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist lt. Richtlinien (ERA; RAL) unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte möglich:

- Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
  - Schwerverkehrsanteil,
  - Stärke des Radverkehrs
- > *Daten nicht verfügbar*



# Konfliktpunkt Bauwerk L326 / Niederelberter Bach

## Variante 1: eigenständige Radverkehrsbrücke

### Randbedingungen / Schätzung

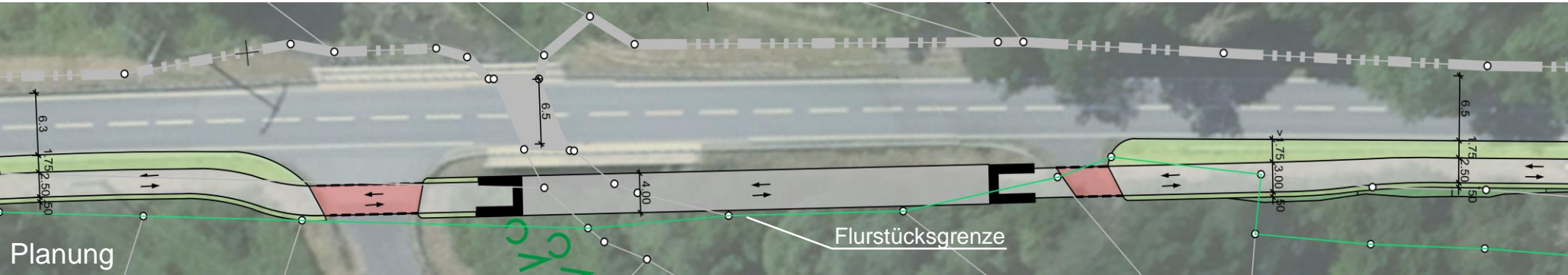
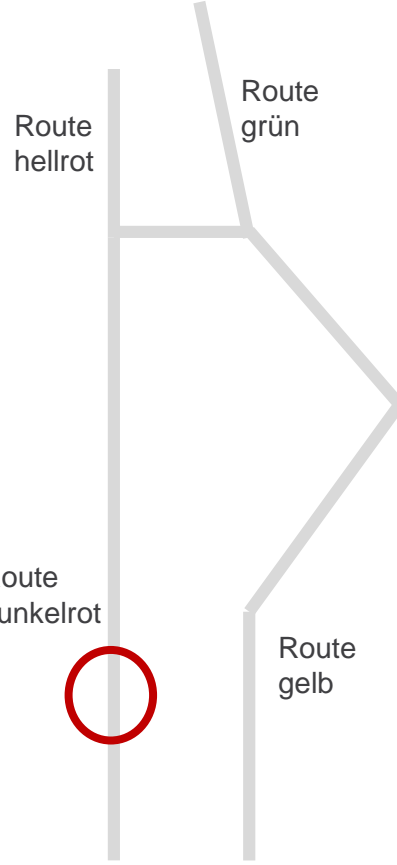
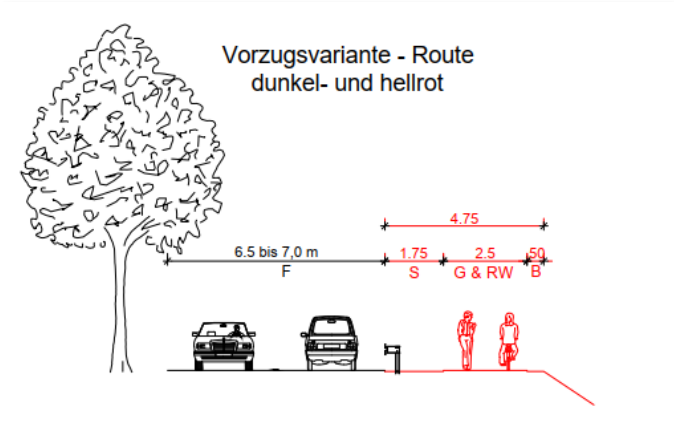
- ~ 815.000 €

### Konzept

- eigenständige Fuß- und Radverkehrsbrücke östlich des Brückenbauwerks (4,0 m Breite)

### Merkmale

- Abstimmung mit Baulastträger
- Beleuchtung
- Geringer Grunderwerb erforderlich
- Eingriffe in Biotop
- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich



Datengrundlage: Geobasisinformation der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz (Zustimmung vom 15.10.2002)

# Konfliktpunkt Bauwerk L326 / Niederelberter Bach

## Variante 2: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

### Konzept

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn
- Ggf. Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich des Brückenbauwerks bis auf 50 km/h
- Hinweis auf Radverkehr mittels Verkehrszeichen 138 Radfahrer
- Ggf. Anordnung Überholverbot von Radfahrenden (Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen an Engstellen)

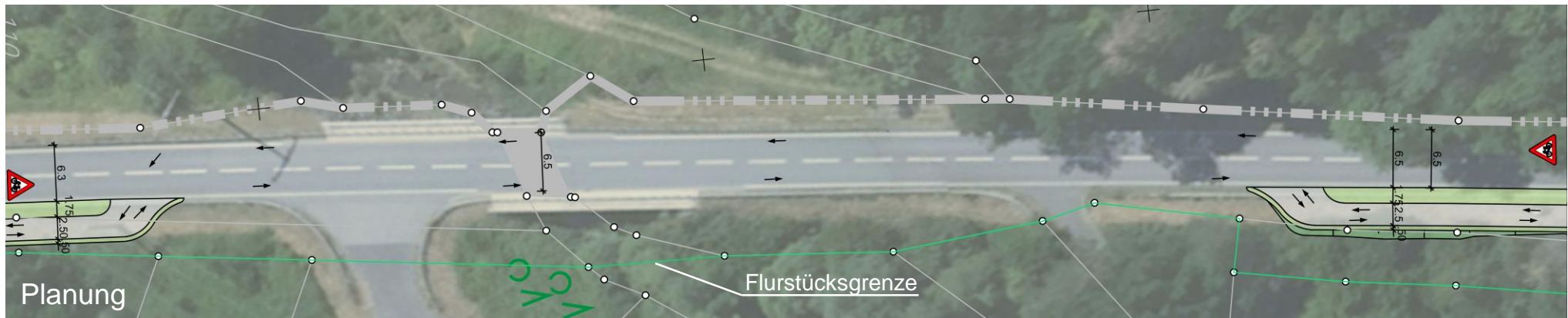
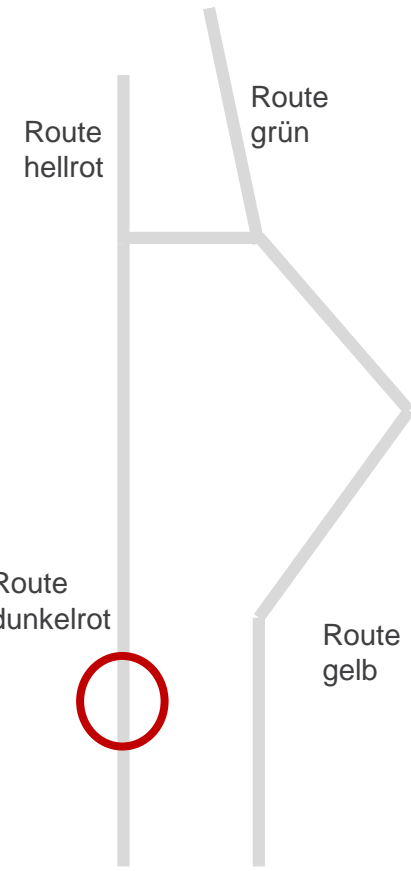
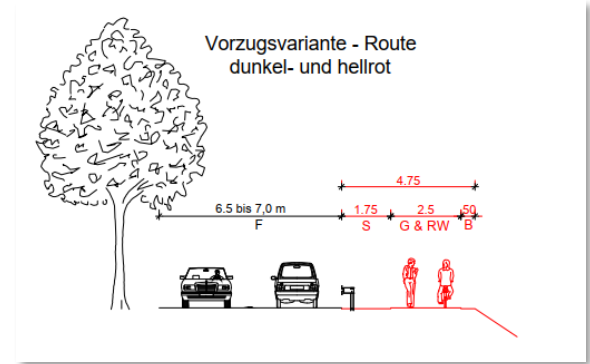


### Merkposten

- Abstimmung mit Baulastträger bzgl. Geschwindigkeitsreduzierung/ Überholverbot
- Objektive und subjektive Sicherheitsdefizite für den Rad- und Fußverkehr
- Ungünstige Führung der Fußgänger
- Beleuchtung
- Verkehrserhebungen erforderlich
- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich

### Randbedingungen / Schätzung

- ~ 40.000 €



Datengrundlage: Geobasisinformation der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz (Zustimmung vom 15.10.2002)

# Route dunkelrot – Teilabschnitt 2: Variantenvergleich



		Teilabschnitt 2 Bauwerk L326 / Niederelberter Bach			
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2	
Alltagstauglichkeit		++		-	
Reisezeit	Direktheit	++	++	++	+
	Halte	++		+	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	--	-
	Soziale Sicherheit	+		+	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	-	--	++	+
	Kostenaufwand	--		+	
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>3</b>		<b>0</b>	

++ sehr gut (2); + gut (1); 0=okay (0);  
 - = schlecht (-1); -- = sehr schlecht (-2)

Die Gesamtbewertung für ein Kriterium ergibt sich aus der Summe der beiden Unterkriterien und wird immer abgerundet

# Route dunkelrot - Teilabschnitt 3

L 326 Abzweig Ost in Linkskurve bis KP L 326/L 313



## Beschreibung

- L 326 Holler Richtung Montabaur
- Bestandsquerschnitt Regelbreite: rd. 6,50 m
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100 außerorts

## Konzept

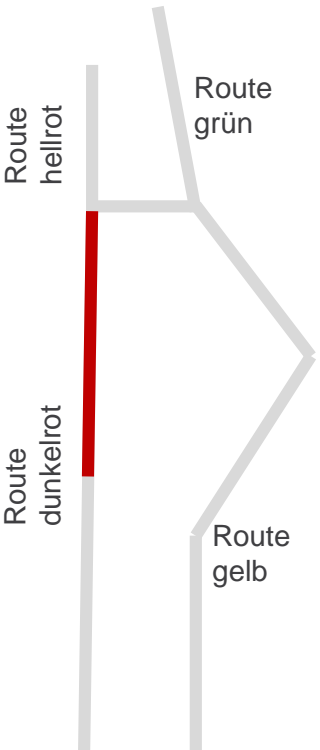
- Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr (2,50 m) östlich der L 326

## Merkposten

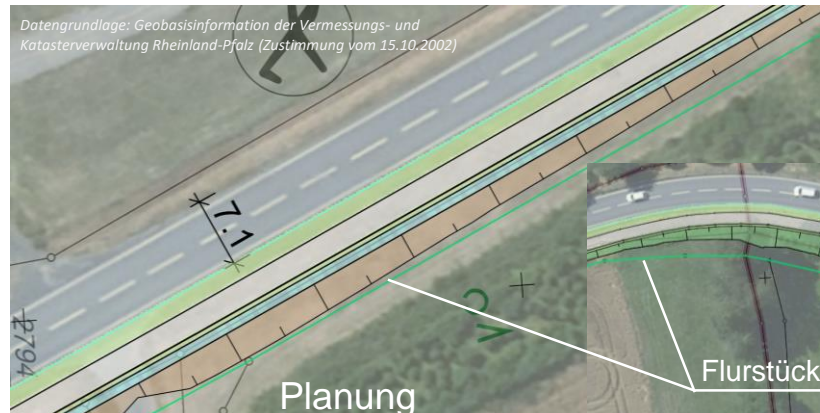
- Starke Steigung Richtung Montabaur
- Landeanflug Flugplatz Montabaur

## Randbedingungen / Schätzung

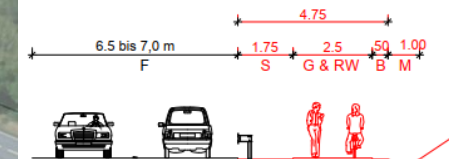
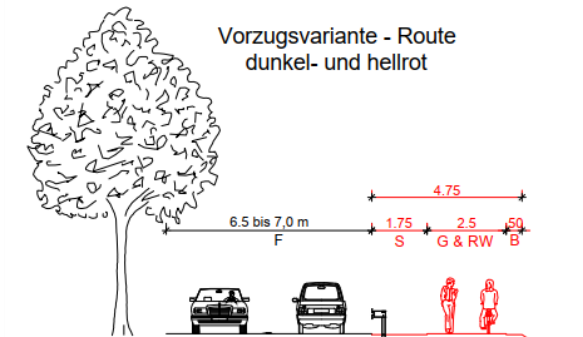
- ~ 720.000 €

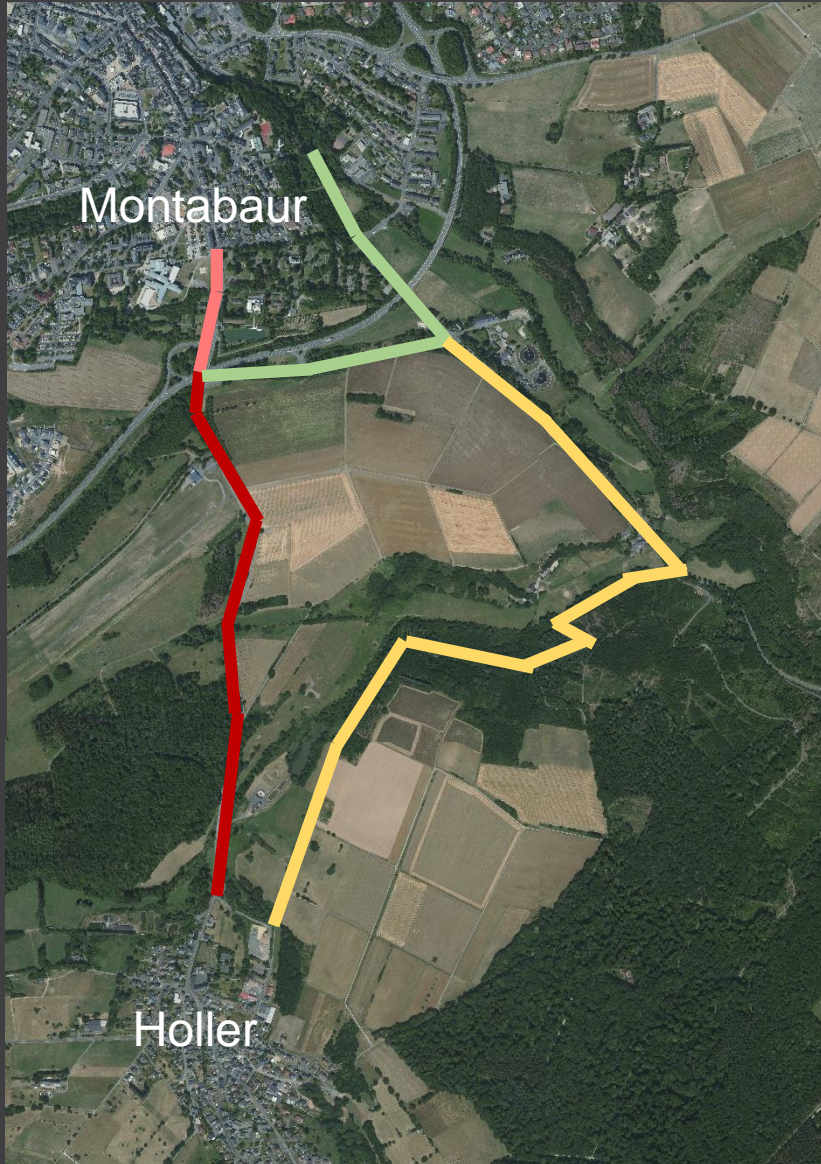


Bestand



Planung





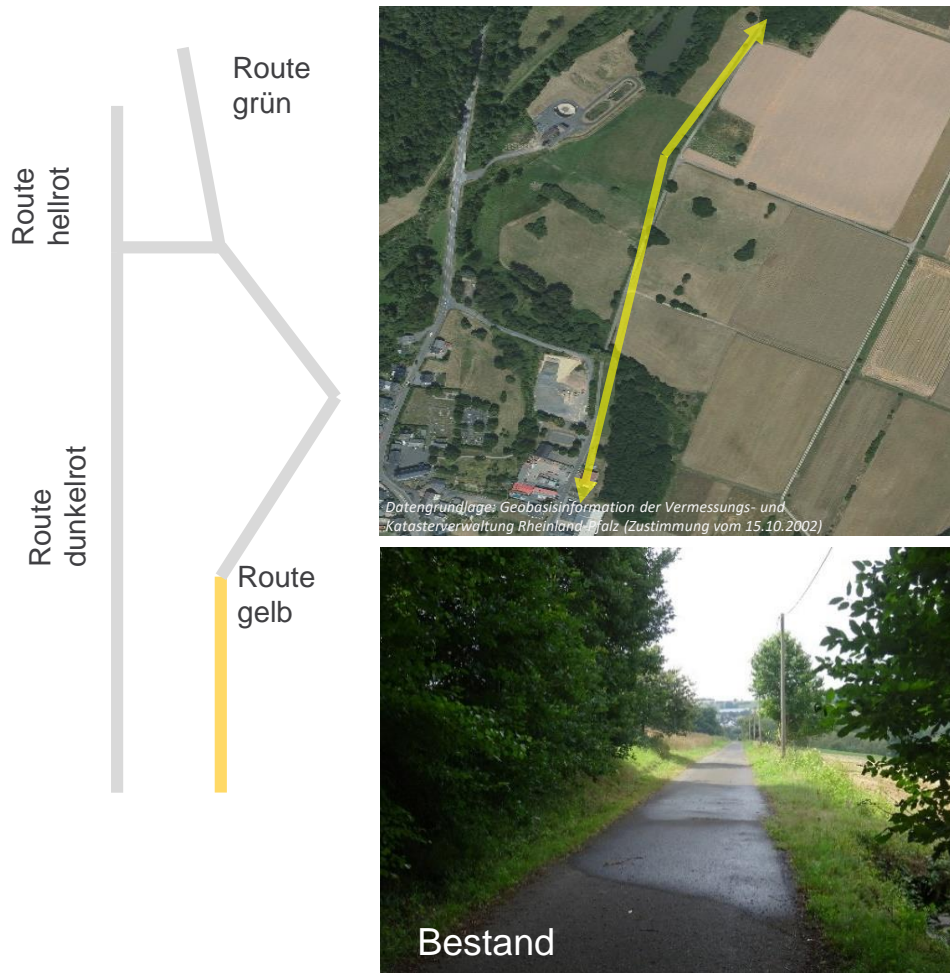
*Datengrundlage: Geobasisinformation der Vermessungs- und Katasterverwaltung Rheinland-Pfalz  
(Zustimmung vom 15.10.2002)*

# ROUTE GELB



# Route gelb - Teilabschnitt 1

## Feuerwehr Holler bis Gelbachtalstraße



### Beschreibung

- Forst- und Landwirtschaftsweg
- Asphaltiert, teilw. beschädigt durch Wurzeln
- Benutzungsrecht für Fuß- und Radverkehr, aber Vorrang des landwirtschaftlichen Verkehrs
- Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme

### Konzept

- Beibehaltung des Bestandes

### Merkposten

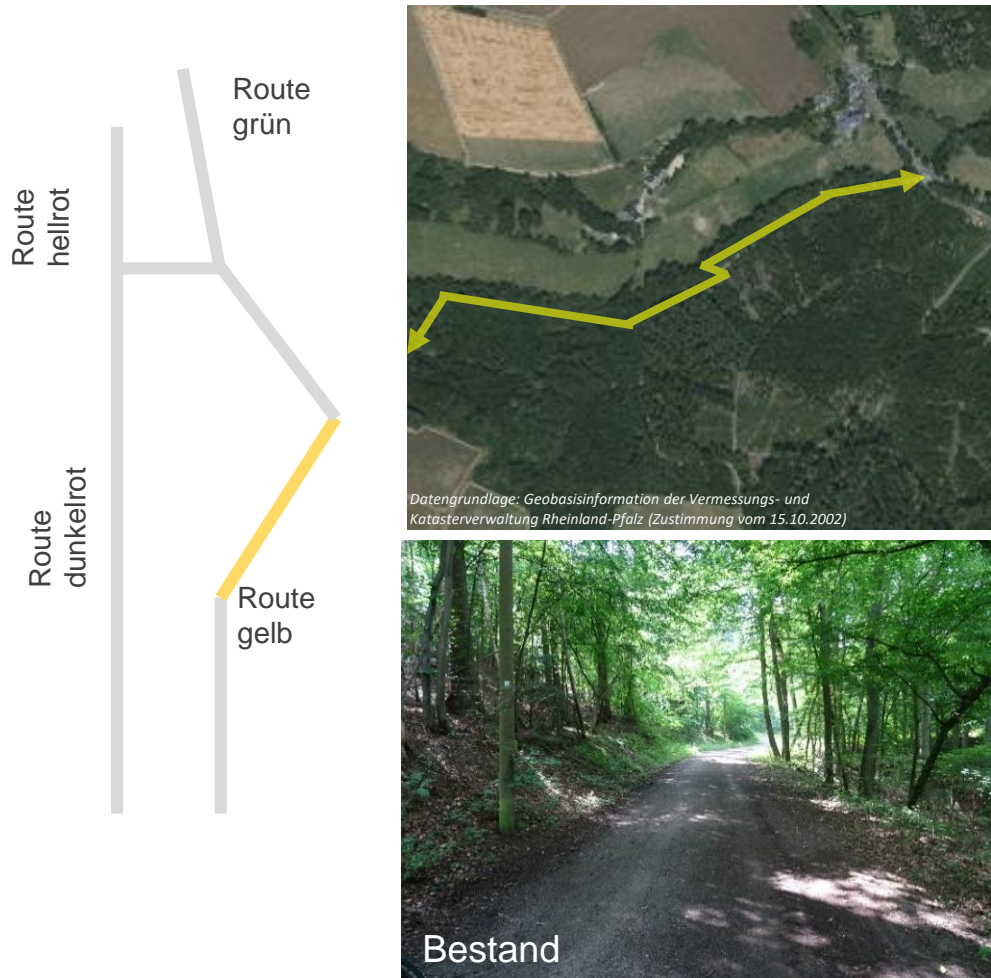
- Zur Verbesserung der Alltagstauglichkeit zu empfehlen:
  - Beseitigung von Oberflächenschäden
  - Beleuchtung

### Randbedingungen / Schätzung

- Keine Kosten wg. Beibehaltung des Bestands

# Route gelb - Teilabschnitt 2

Forst/ und Landwirtschaftsweg von KP L 313



## Beschreibung

- Forst- und Landwirtschaftsweg
- Unbefestigt
- Unbeleuchtet

## Konzept

- Beibehaltung des Bestandes

## Merkmale

- Zur Verbesserung der Alltagstauglichkeit zu empfehlen:
  - Asphaltierung
  - Beleuchtung
  - Freimachung des lichten Raumes von Bewuchs

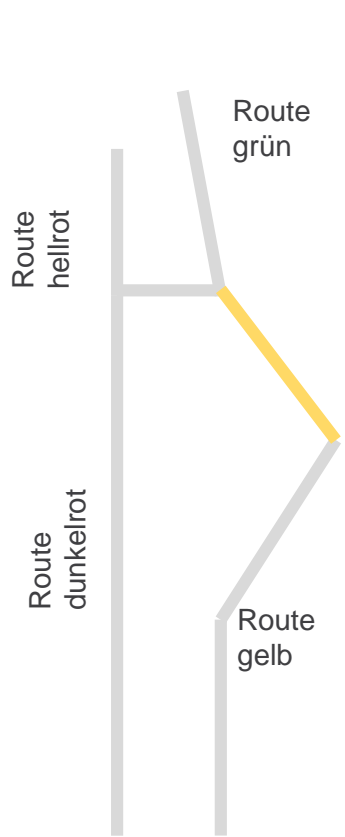
-> ABER **starker Eingriff in die Natur** durch ggf. Zerstörung von Pflanzenstandorten, Beeinträchtigung der Vegetationsstruktur und Störung empfindlicher Tierarten

## Randbedingungen / Schätzung

- Keine Kosten wg. Beibehaltung des Bestands

# Route gelb - Teilabschnitt 3

Wirzenborner Str. bis Pappelallee KP L 313



## Beschreibung

- L 313
- Bestandsquerschnitt Regelbreite: ca. 6,50 m
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100 außerorts
- Durchlassbauwerk am KP

## Konzept

- Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr (2,50 m) westlich der L 313

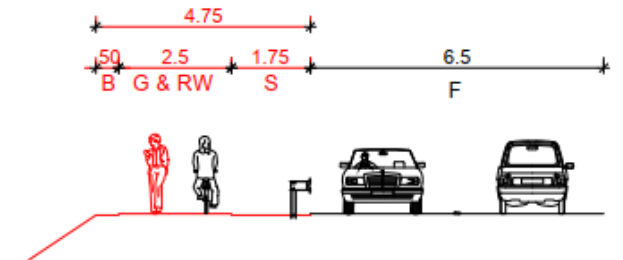
## Merkposten

- Grunderwerb erforderlich
- Betrachtung des Durchlassbauwerks am KP L 313 / Gelbachtalstraße und Betrachtung der Flächenverfügbarkeiten im Bereich der Marauermühle erforderlich
- Beleuchtung

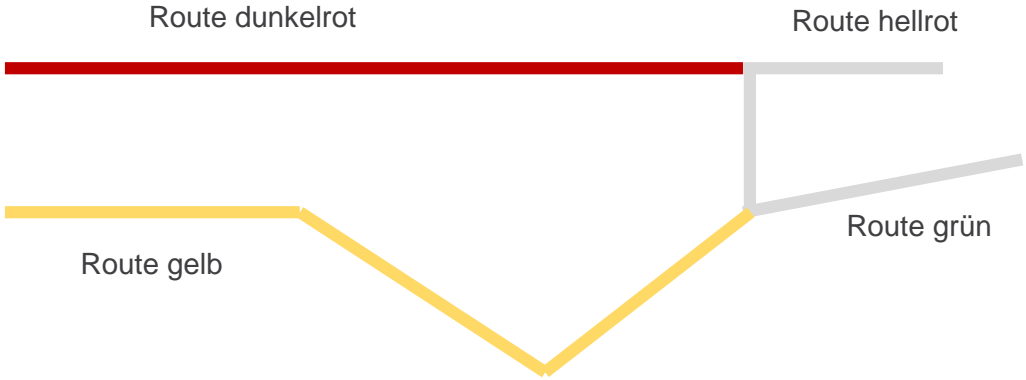
## Randbedingungen / Schätzung

- ~ 615.000 €

### Route gelb - L313



# Bewertungsmatrix **Route dunkelrot** vs. **Route gelb**



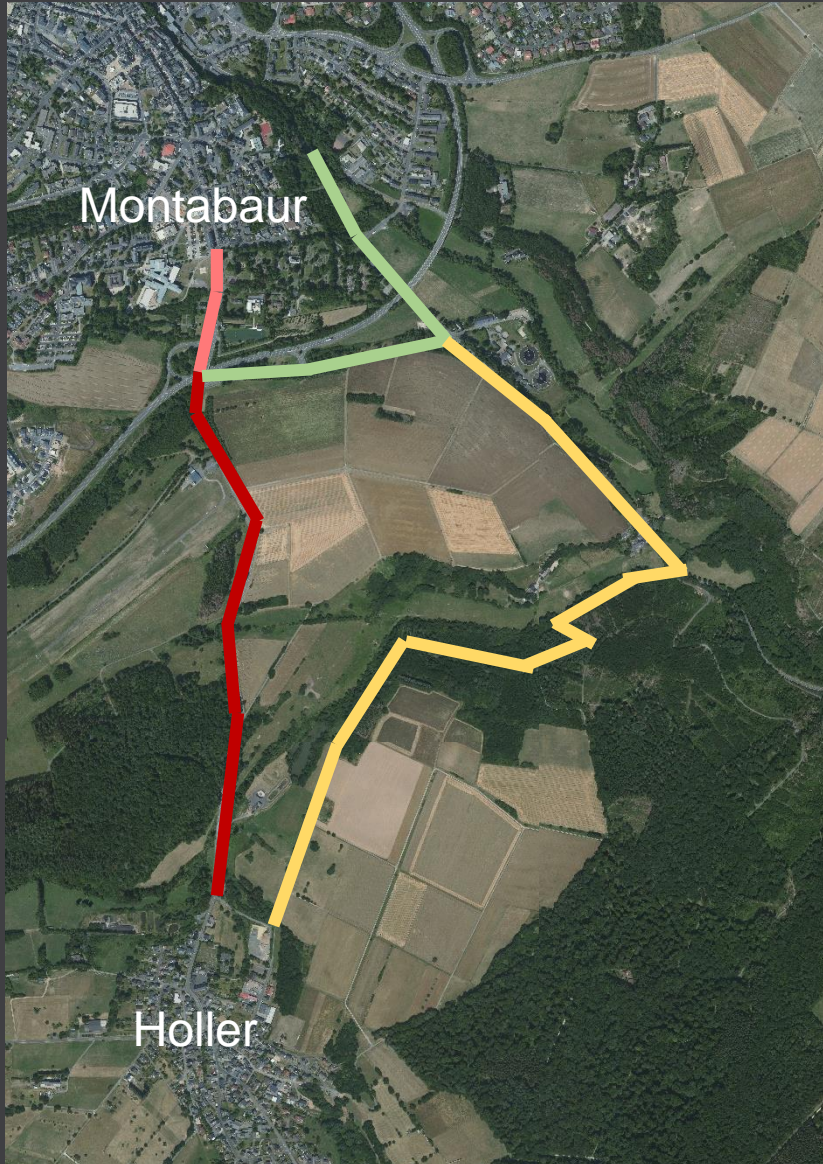
		Route dunkelrot*		Route gelb	
<b>Bewertungskriterien</b>					
Alltagstauglichkeit		++		0	
Reisezeit	Direktheit	++	++	--	0
	Halte	++		++	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	+	-
	Soziale Sicherheit	+		--	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	-	--	-	-
	Kostenaufwand	--		-	
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>3</b>		<b>-2</b>	

**Hinweis:**

\* Route dunkelrot: unter Einbezug der Variante 1 im Teilabschnitt 2 (eigenständige Radverkehrsbrücke) bewertet

++ sehr gut (2); + gut (1); 0=okay (0); - = schlecht (-1); -- = sehr schlecht (-2)

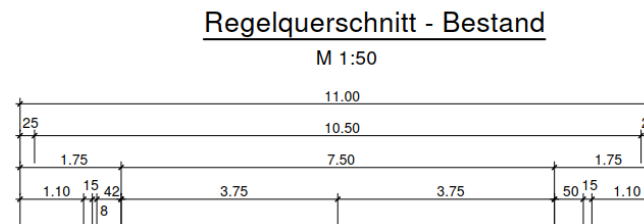
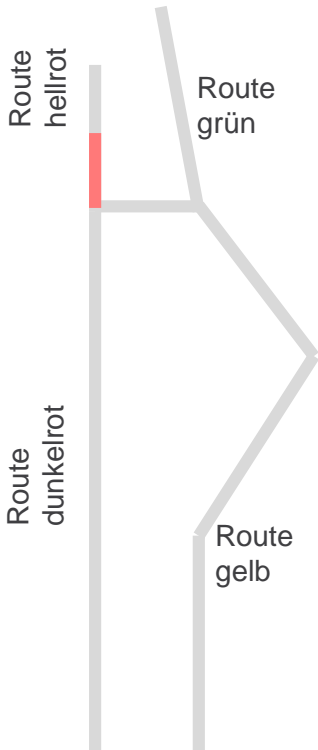
Die Gesamtbewertung für ein Kriterium ergibt sich aus der Summe der beiden Unterkriterien und wird immer abgerundet



# ROUTE HELLROT

# Route hellrot - Teilabschnitt 1

Bauwerk L 326 / B49 inkl. KP



Quelle: Landesbetrieb Mobilität  
Diez:geometrischen / statischen Vorprüfung 2020

## Beschreibung

- Bauwerk L 326 Richtung Montabaur über die B 49 bei Holler
- Bestandsquerschnitt Regelbreite: 11,0 m
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100 außerorts

## Konzept

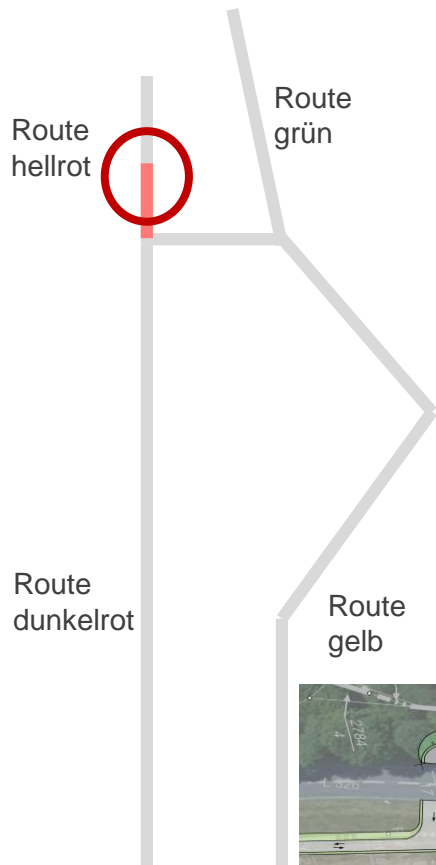
- **Variante 1:** beidseitiger Radweg durch beidseitige Kappenverbreiterung (*Folie 26*)
- **Variante 2:** eigenständige Radverkehrsbrücke (*Folie 27*)
- **Variante 3:** einseitiger Zweirichtungs-Geh- und Radweg durch einseitige Kappenverbreiterung (*Folie 28*)
- **Variante 4:** Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (*Folie 29*)

# Konfliktpunkt Bauwerk L326 / B49

## Variante 1: Beidseitiger Radweg durch Kappenverbreiterung

### Konzept

- Beidseitige Kappenverbreiterung
- Beidseitiger Einrichtungsradweg auf dem Bauwerk unter Nutzung der Mindestmaße für Radverkehrsanlagen
  - min. 1,0 m (Lichte Weite Einrichtungsradweg; RAS 06/08)
  - 0,25 m (Sicherheitsabstand zum Gelände)
  - 0,25 m (Sicherheitsabstand zum Fahrzeugrückhaltesystem)
  - Gesamtbreite: min 1,50m
- Notwendigkeit zwei Überquerungsanlagen (bedarfsgesteuerte LSA für den Radverkehr) südlich des Bauwerks für den Seitenwechsel des Radverkehrs an der L326 und L313
- Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf bis zu 50 km/h



### Merkmale

- Abstimmung mit Baulastträger
- Unterschreitung der erforderlichen Breiten / Keine Regelkonformität
- Breitenvorgabe auf dem Bauwerk entspricht dem absoluten Minimum
- Vorbehaltlich statischer Prüfung
- Ungünstige Führung der Fußgänger
- Verkehrserhebungen erforderlich
- Grunderwerb an der L326 (Westseite) und L313 erforderlich
- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich
- Beleuchtung
- Knotenpunkt L326 / B49 Rampen ggf. mit LSA auszubauen
- 2 bedarfsgesteuerte LSA für den Radverkehr



### Randbedingungen / Schätzung

- Annahme: Kappenverbreiterung wird im Rahmen der Bauwerkssanierung umgesetzt

### Planbeispiel

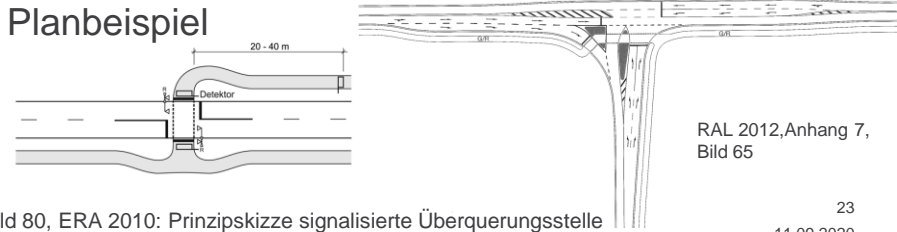
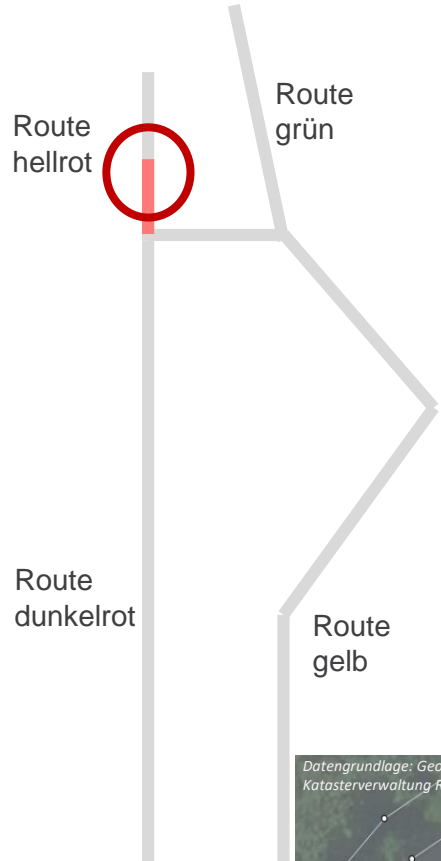


Bild 80, ERA 2010: Prinzipskizze signalisierte Überquerungsstelle außerorts (Bedarfsschaltung)

# Konfliktpunkt Bauwerk L326 / B49

## Variante 2: eigenständige Radverkehrsbrücke rechtsseitig in Fahrtrichtung Montabaur



### Konzept

Eigenständige Fuß- und Radwegebrücke östlich der L 326, Breite 4,0 m



Idee: Jupp Trauth, Planungsbüro Hunsrückvelo 2018, Grafik: Konstantin Hartenstein

### Merkmale

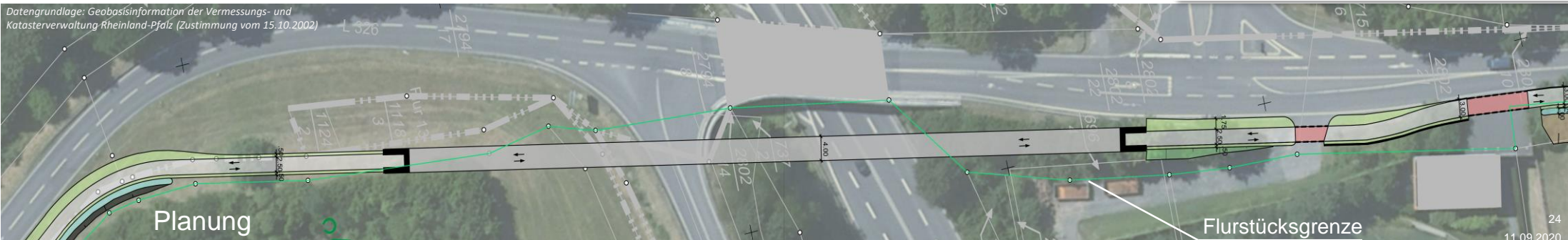
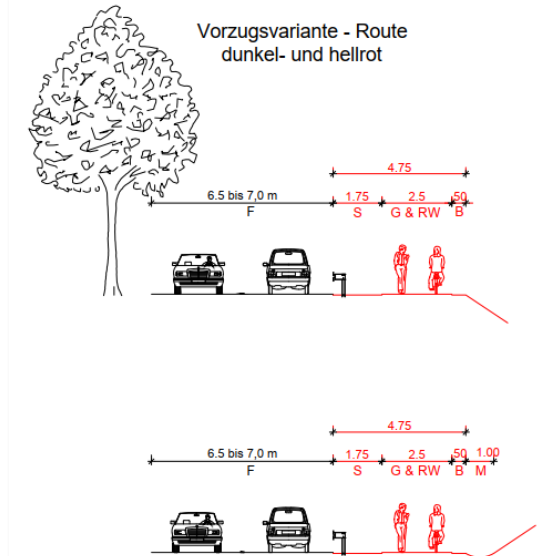
- Beleuchtung
- Anbindung an Wirtschaftsweg eingehend zu prüfen
- Geringer Grunderwerb erforderlich
- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich

Die Idee einer westlich verlaufenden Radverkehrsbrücke wird verworfen:

- Zweimaliger Querungsbedarf der Radfahrenden vor und hinter dem Brückenbauwerk
- Konfliktpunkt Auffahrt B 49

### Randbedingungen / Schätzung

- ~ 1.755.000 €







# Konfliktpunkt Bauwerk L326 / B49

## Variante 4: Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

### Konzept

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn unter Markierung von beidseitigen Schutzstreifen
- Notwendigkeit einer Überquerungsanlagen (bedarfsgesteuerte LSA für den Radverkehr) südlich des Bauwerks (außerhalb des Knotenpunktbereiches) für den Seitenwechsel des Radverkehrs

### Merkmale

- Ausschluss durch Richtlinien
- Beleuchtung

Schutzstreifen außerorts sind laut BMVI nicht gewünscht.

### Randbedingungen / Schätzung

- ~ 60.000 €

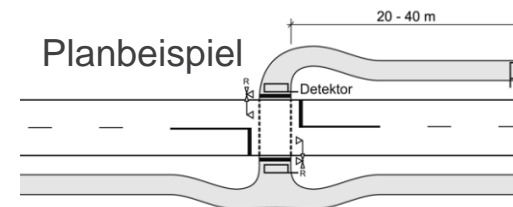
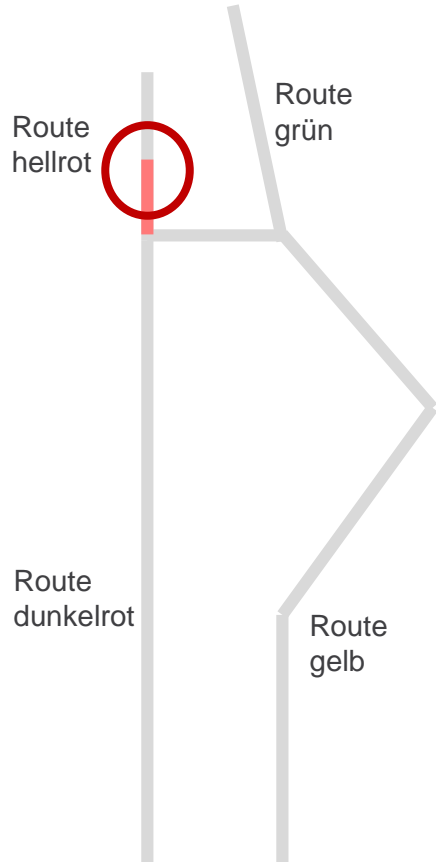
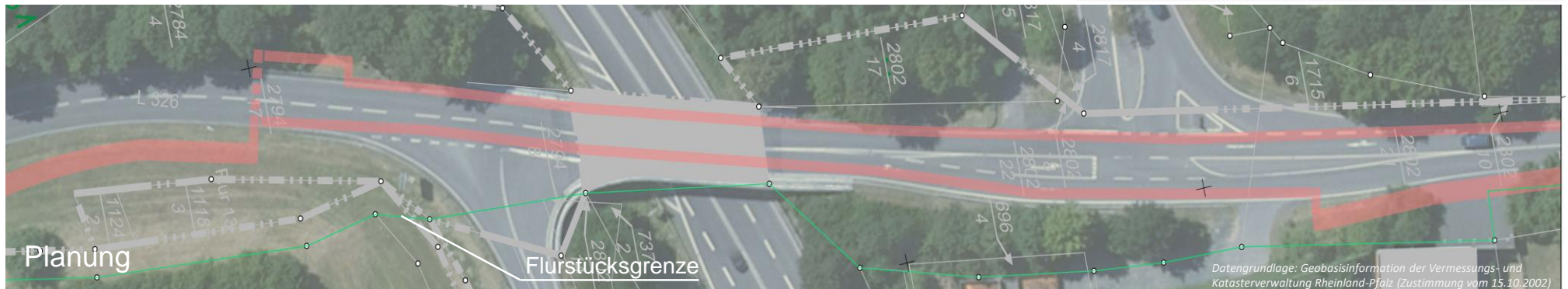
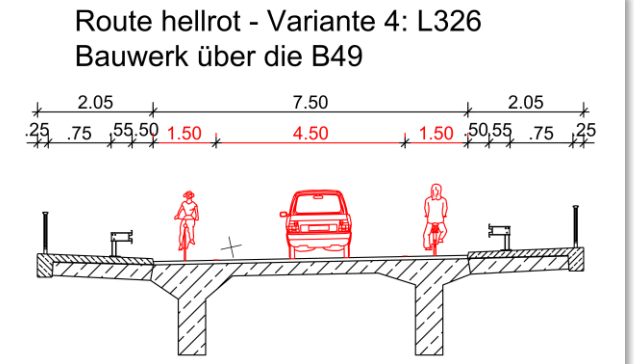
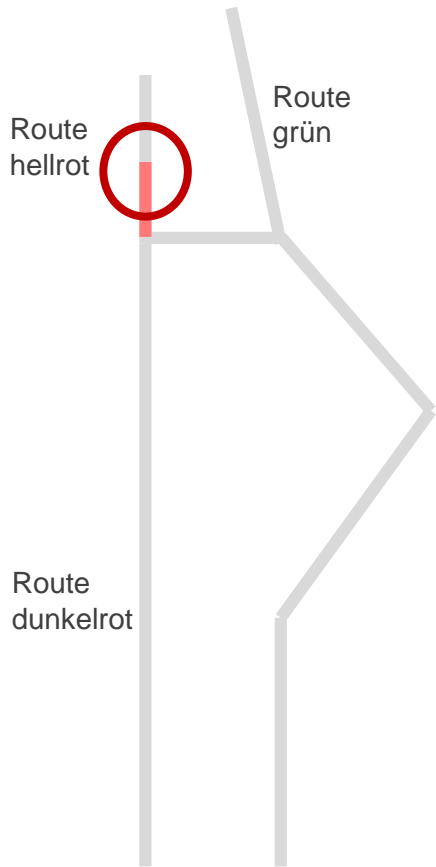


Bild 80, ERA 2010: Prinzipskizze signalisierte Überquerungsstelle außerorts (Bedarfsschaltung)



# Route hellrot – Teilabschnitt 1: Variantenvergleich



		Teilabschnitt 1 Bauwerk L326 / B49							
Bewertungskriterien		Variante 1		Variante 2		Variante 3		Variante 4	
Alltagstauglichkeit		-		++		-		0	
Reisezeit	Direktheit	++	0	++	++	++	0	++	0
	Halte	-		++		-		-	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	0	0	+	+	0	0	0	0
	Soziale Sicherheit	+		+		+		+	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	-	-	+	-	-	-	++	++
	Kostenaufwand	-		--		-		++	
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>-2*</b>		<b>4</b>		<b>-2*</b>		<b>2*</b>	

++ sehr gut (2); + gut (1); 0=okay (0);  
 - = schlecht (-1); -- = sehr schlecht (-2)

Die Gesamtbewertung für ein Kriterium ergibt sich aus der Summe der beiden Unterkriterien und wird immer abgerundet

**Hinweis:**

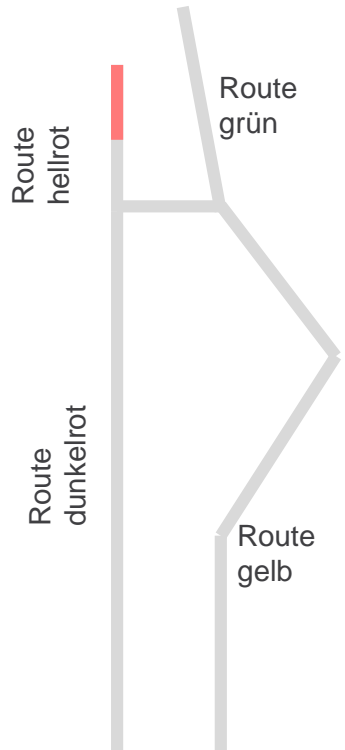
\* Variante 1: Vorbehaltlich einer statischen Prüfung

**K.O.-Kriterium:**

- Variante 3: Ausschluss durch statische Prüfung
- Variante 4: Ausschluss durch Regelwerk

# Route hellrot - Teilabschnitt 2

KP L 326/B 49 bis Ortseingang



## Beschreibung

- L 326 Holler Richtung Montabaur
- Bestandsquerschnitt: ca. 6,50 m
- Steigung in Richtung Montabaur mit ca. 9,5%
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100 außerorts

## Konzept

- Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr (2,50 m) östlich der L 326
- RQ 1: Standardquerschnitt mit Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Radverkehrsanlage (1,75 m)
  - Abfangen der Böschung durch eine Stützkonstruktion erforderlich, ansonsten Eingriffe in Privatgrundstücke
- RQ2: Führung der Radverkehrsanlage direkt an der Fahrbahn mit Bordsteintrennung (s. Folie 14 Anschluss an Bestand in Montabaur)
  - Breite Geh-& Radweg: 3,00 m

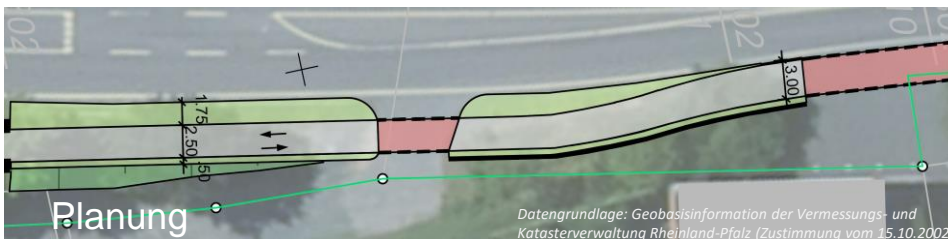
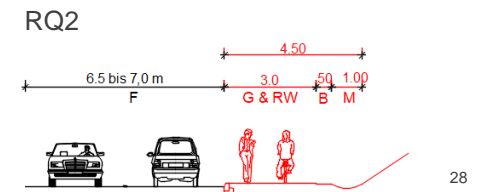
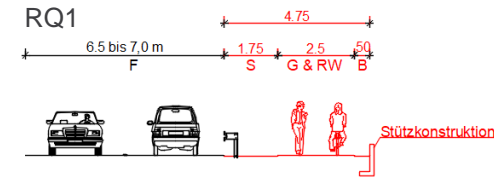
## Merkposten

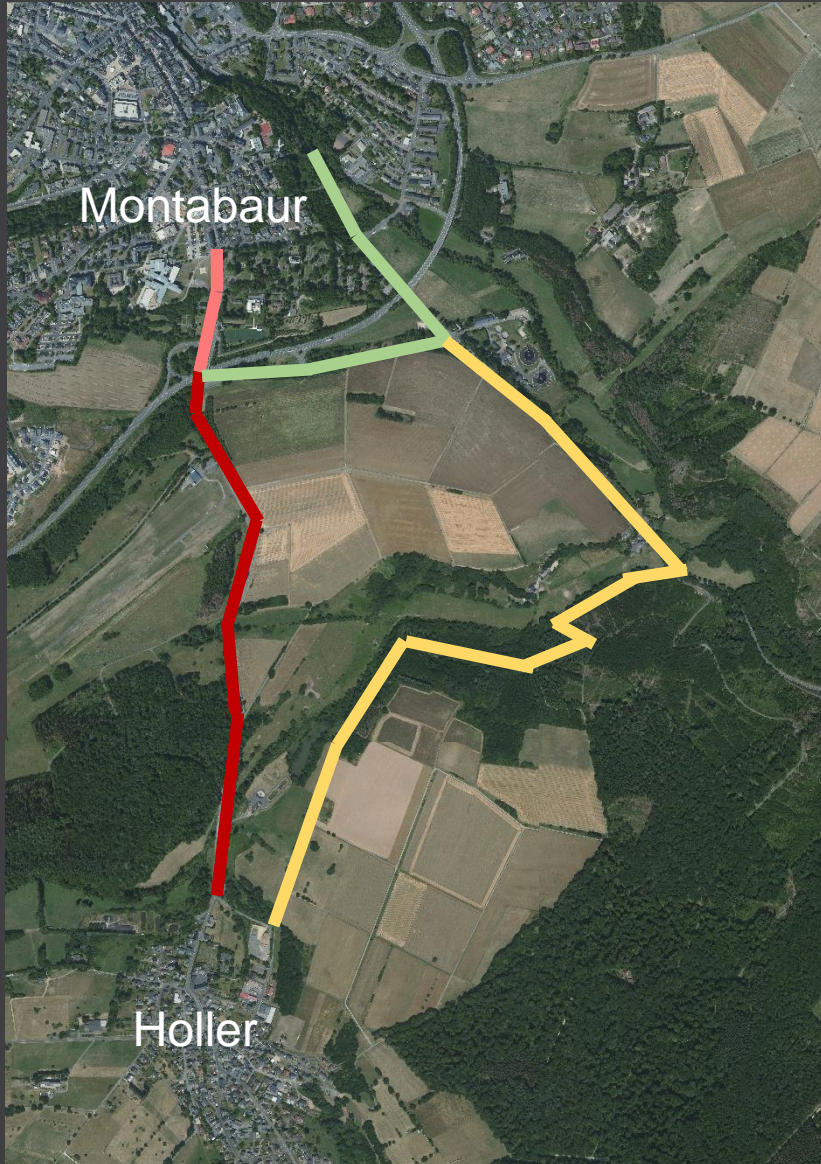
- Abstimmung Straßenbaulastträger erforderlich
- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich
- Einmündung zum Wirtschaftsweg muss berücksichtigt werden
- Grunderwerb erforderlich

## Randbedingungen / Schätzung

- ~ 105.000 €

Route hellrot - L326 nördlich des Bauwerks über die B49 (Vorzugsvariante)

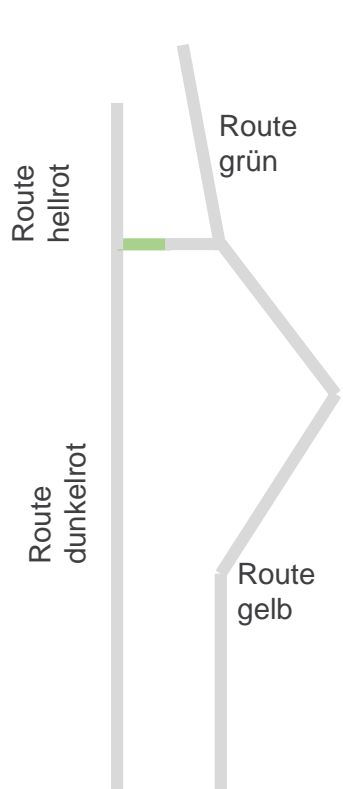




# ROUTE GRÜN

# Route grün - Teilabschnitt 1

Pappelallee KP L 236/L 313 bis KP L 313/B 49



## Beschreibung

- L 313
- Bestandsquerschnitt Regelbreite: ca. 7,0 m
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100 außerorts

## Merkposten

- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich
- Beleuchtung

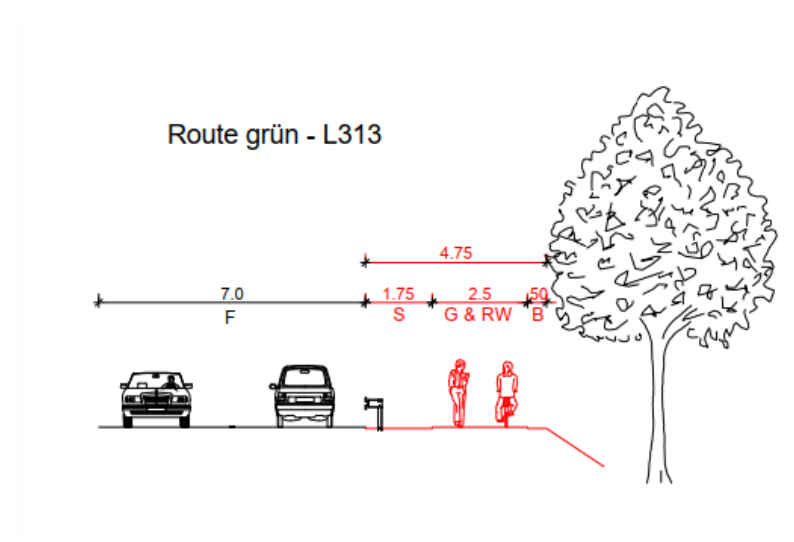
## Randbedingungen / Schätzung

- 215.000€



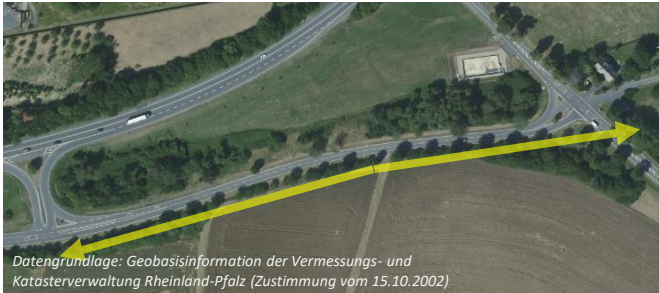
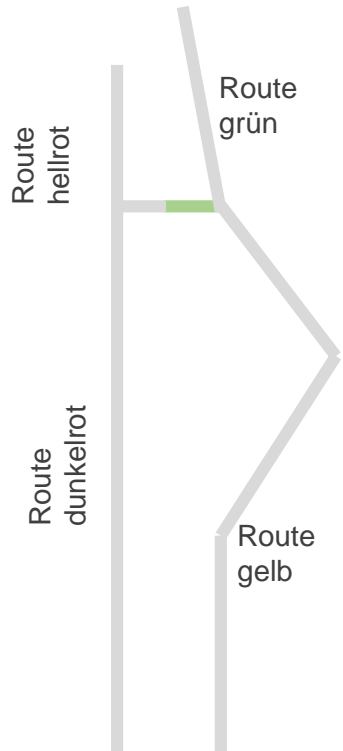
## Konzept

- Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr (2,50 m) südlich der L 313



# Route grün - Teilabschnitt 2

Pappelallee KP L 313/B 49 bis Wirzenborner Str.



## Beschreibung

- L 313
- Bestandsquerschnitt Regelbreite: ca. 7,0 m
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100 außerorts

## Konzept

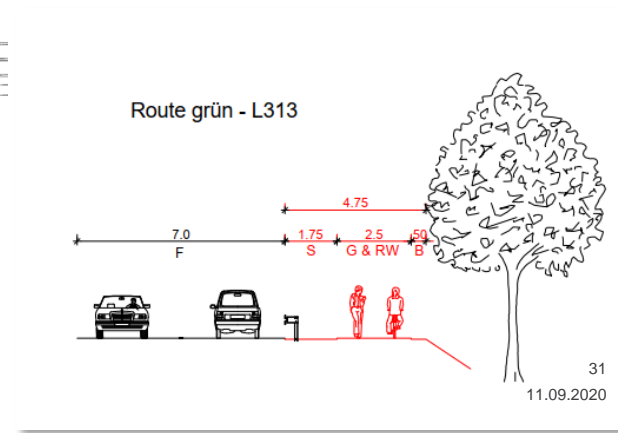
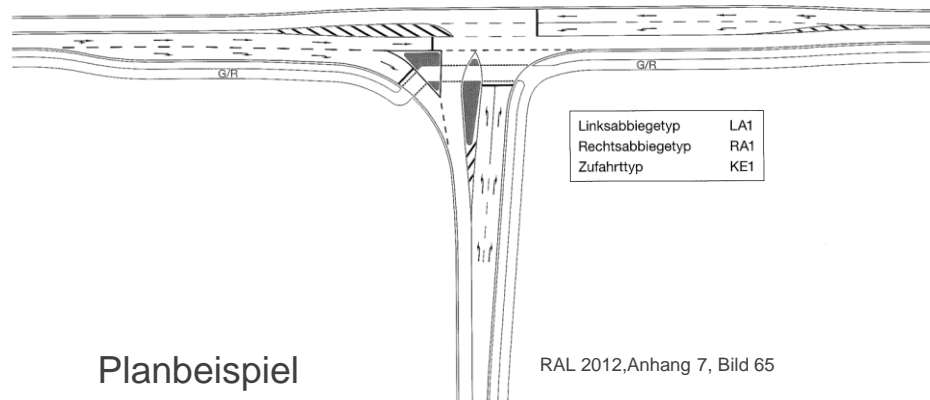
- Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr (2,50 m) südlich der L 313
- Querung es Knotenpunktes in Anlehnung RAL 2012 mit LSA Bedarfsschaltung für Radverkehr

## Merkposten

- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich
- KP L313 / Wirzenborner Straße muss mit LSA ausgebaut werden
- Beleuchtung

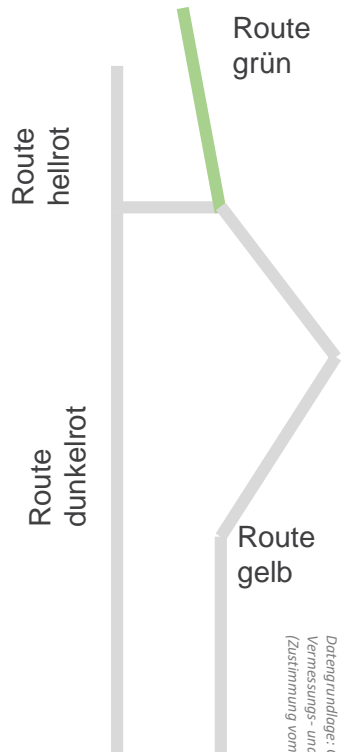
## Randbedingungen / Schätzung

- 235.000 €



# Route grün - Teilabschnitt 3

## Wirzenborner Str. bis Hammerweg



### Beschreibung

- L 313 Richtung Montabaur bis Hammerweg
- Bestandsquerschnitt Regelbreite: ca. 6,0 m
- Keine Radverkehrsanlage
- Tempo 100, in Höhe der Mühle 70 km/h
- Überführung der B 49

### Konzept

- Fahrbahnbegleitender Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr (2,50 m) östlich der Wirzenborner Straße
- Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage an Wirzenborner Str. mit Bedarfsschaltung für Radverkehr (Querung auf Ostseite)

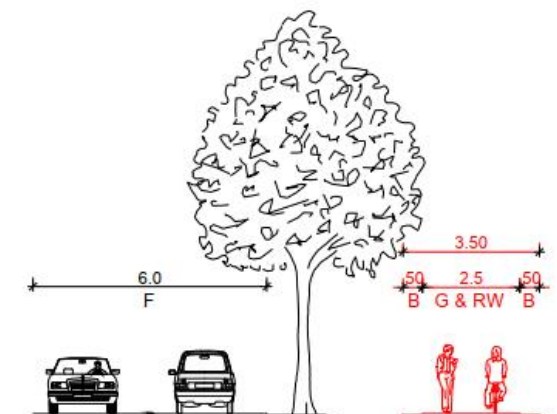
### Merkposten

- Grunderwerb erforderlich
- Eingriff in Baumbestand, ökologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich
- Betrachtung Überführung B 49 erforderlich
- Beleuchtung
- Zustimmung Straßenbehörden

### Randbedingungen / Schätzung

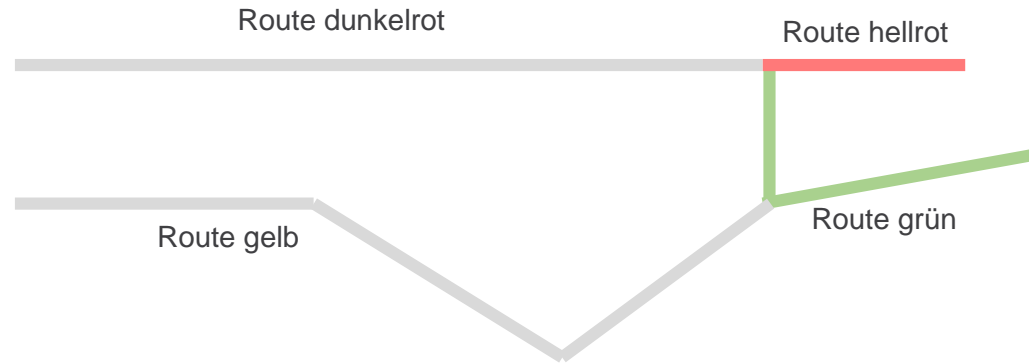
- 250.000 €

Route grün - Wirzenbornerstraße





# Bewertungsmatrix **Route hellrot** vs. **Route grün**



		Route hellrot*		Route grün	
<b>Bewertungskriterien</b>					
Alltagstauglichkeit		++		+	
Reisezeit	Direktheit	++	++	--	-
	Halte	++		+	
Sicherheit	Verkehrssicherheit	+	+	+	+
	Soziale Sicherheit	+		+	
Realisierbarkeit	Umsetzbarkeit	+	-	-	-
	Kostenaufwand	--		-	
<b>Gesamtergebnis</b>		<b>4</b>		<b>0</b>	

**Hinweis:**

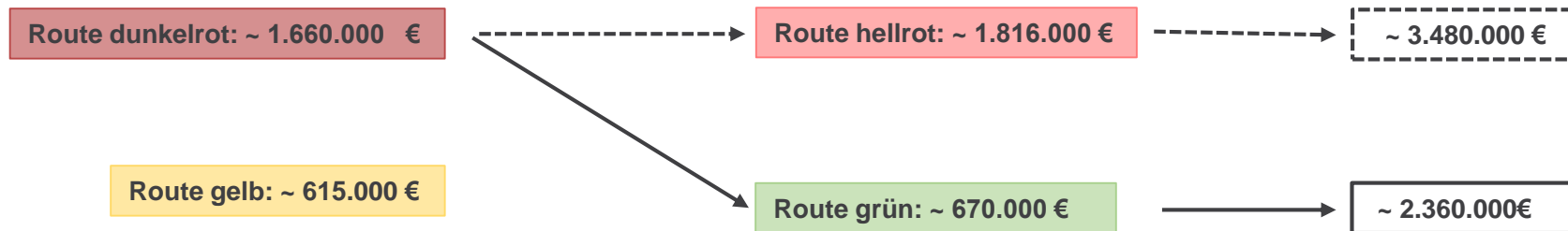
\* Route hellrot: unter Einbezug der Variante 2 (eigenständige Radverkehrsbrücke) im Teilabschnitt 1 bewertet

++ sehr gut (2); + gut (1); 0=okay (0);  
- = schlecht (-1); -- = sehr schlecht (-2)

Die Gesamtbewertung für ein Kriterium ergibt sich aus der Summe der beiden Unterkriterien und wird immer abgerundet

# ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG

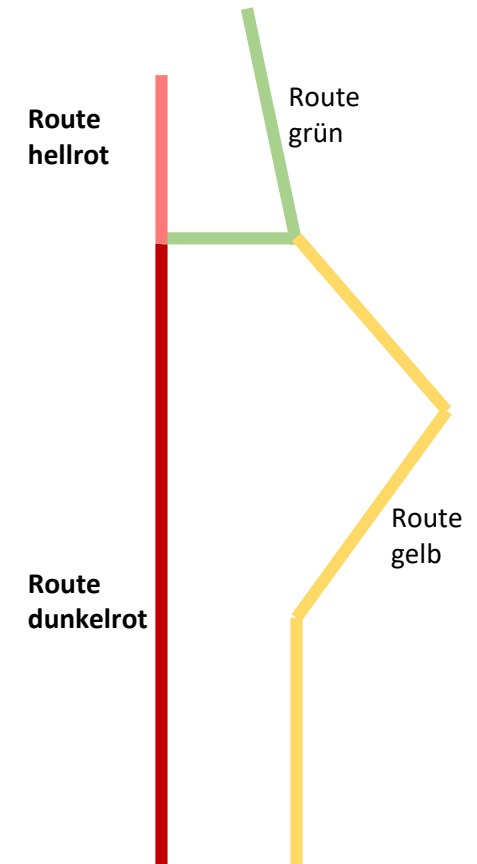
# Geschätzte Investitionskosten



Bei den hier dargestellten Kosten, handelt es sich um überschlägig ermittelte Schätzkosten.

# Ergebnis der Variantenbewertung / Empfehlung

- Auf Basis der durchgeführten Variantenbewertung empfehlen wir die Konzeptumsetzung der **Routen dunkelrot und hellrot**.
  - Falls die Variante 1 im Teilabschnitt 2 (*eigenständige Radverkehrsbrücke über Niedereiberter Bach*) der dunkelroten Route aus Kosten-/Naturschutzgründen nicht umsetzbar ist, empfehlen wir für den Teilabschnitt die Variante 2 (*Führung auf Fahrbahn*). Die gelbe Route ist als Ausweisung einer Alltagsroute nicht zu empfehlen.
  - Sollte die Variante 2 im Teilabschnitt 1 (*eigenständige Radverkehrsbrücke über die B 49*) der hellroten Route aus Kostengründen nicht umsetzbar sein, empfehlen wir die alternative Radverkehrsverbindung über die grüne Route.



**SWECO**

