

Mobilität
für Menschen

Radverkehrsentwicklungsplan 2030

Das Land in der Pflicht auch im Westerwald

Radverkehrsentwicklungsplan Rheinland-Pfalz 2030



*Bildquelle:
<https://lbm.rlp.de/de/startseite/12032021-radverkehrs-entwicklungsplan-rheinland-pfalz-2030/>*

Die Annonce Und die Realität



*Bild:
VCD RLP*

Missverständnis:

Es gehe vor allem um touristischen Radverkehr

*Der kritische Punkt ist die Herstellung
einer alltagstauglichen Radinfrastruktur.*

Alltagsradverkehr muss für alle Routen möglich sein



Alltags-Radroutenempfehlung von
radwanderland.de



Z.B. vom Land empfohlene :- (Radverbindung Bingen - Münster-Sarmsheim

Alltagsradverkehr muss für alle Routen möglich sein



Bilder: VCD RLP

Radverbindung Bingen - Münster-Sarmsheim

Die Quelle

[https://mwvlw.rlp.de/fileadmin/mwkel/Abteilung_10_Verkehr/Verkehr/Dokumente/
10268_Radverkehr/
MWV001321_Broschuere_Radverkehrs_Entwicklungsplan_RZ_WEB_DS_kl.pdf](https://mwvlw.rlp.de/fileadmin/mwkel/Abteilung_10_Verkehr/Verkehr/Dokumente/10268_Radverkehr/MWV001321_Broschuere_Radverkehrs_Entwicklungsplan_RZ_WEB_DS_kl.pdf)



Die Handlungsfelder laut RVEP

- 1: Radverkehrsnetz
- 2: Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit
- 3: Verknüpfung: Fahrradparken, Inter- und Multimodalität
- 4: Kommunikation und Mobilitätsmanagement
- 5: Soziale Dimension
- 6: Ökologische und ökonomische Dimension
- 7: Radtourismus
- 8: Nachhaltigkeit und Innovationen
- 9: Förderung und Investitionen
- 10: Strukturen und Rahmenbedingungen

Ein Plan

»Ja, mach nur einen Plan!

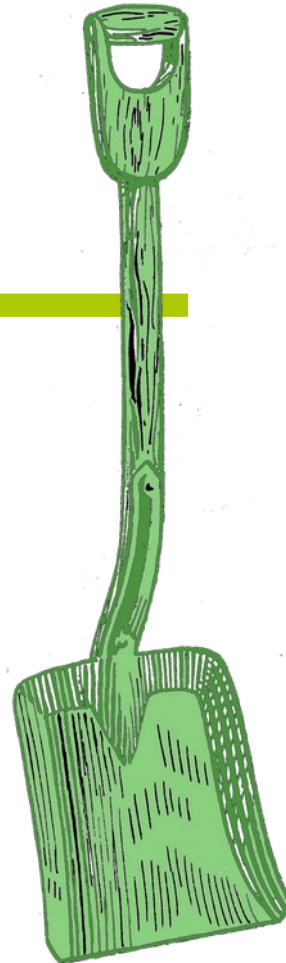
Sei nur ein großes Licht!

Und mach dann noch 'nen zweiten Plan, gehn tun sie
beide nicht.«

*Bertolt Brecht, Das Lied von der Unzulänglichkeit
menschlichen Strebens. In: Die Dreigroschenoper,
Dritter Akt*

<https://www.lyrikline.org/files/4113/6204/7022/770.mp3>

Zur Tat



1 Radverkehrsnetz herstellen

Radverbindungen „von A nach B“ **qualitativ hochwertig** ermöglichen

- ✓ Sicherheit
- ✓ Attraktivität
- ✓ Direktheit
- ✓ Netzzusammenhang

1

Geschwindigkeitsverminderung des Autoverkehrs inner- wie außerorts



1

Geschwindigkeitsverminderung des Autoverkehrs inner- wie außerorts

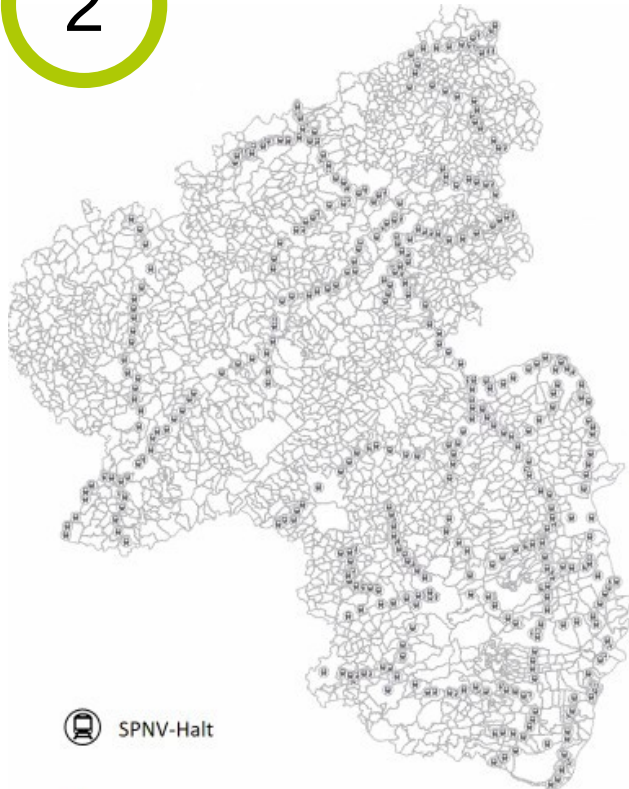
Die unteren Straßenverkehrsbehörden schöpfen individuell den bestehenden straßenverkehrsrechtlichen Rahmen zur Anordnung streckenbezogener Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Sicherung des Radverkehrs z. B. auf radverkehrsrelevanten Straßenabschnitten außerorts und innerorts auch in Ortsdurchfahrten und auf Hauptverkehrsstraßen verstärkt aus. (RVEP S. 171).

2 “Intermodale“ Wege unterstützen

Das Fahrrad erschließt die Fläche in Kombination mit Zug und Bus

Mit dem Fahrrad (insbesondere auch dem Pedelec) als Zubringer zu den ÖPNV-Stationen ist auch für große Entfernungen eine echte Alternative zum MIV gegeben. Das Fahrrad erschließt gerade im ländlichen Raum die „letzte Meile“ wirtschaftlicher als der ÖPNV und kann ihm neue Kunden zutragen. (RVEP-RLP S.59)

2 Studie eVelo2 an der TU KL

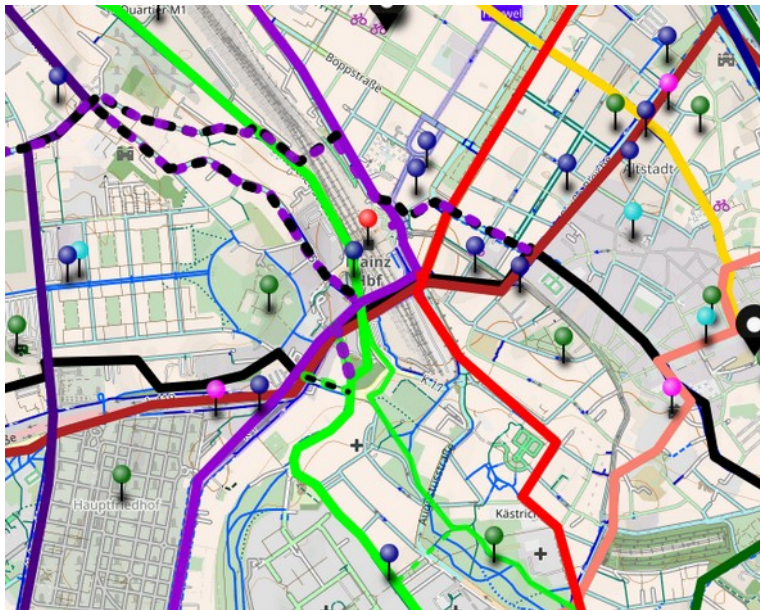


 04.11.2020



eVelo 2 – 2. Projektbeirat

2 Attraktive, sichere Radnetze zu den Bahnstationen



Durch Aktive erstelltes Radnetz in Mainz, Ausschnitt um den Mainzer Hauptbahnhof

Mainzer Mapathon-Initiative, vgl. <http://mapathon.adfc-mainz.de>

3 Sichere, attraktive Bahn/Mobilitätsstationen



3 Sichere und attraktive Bahn/Mobilitätsstationen

*Gefordert ist „Erprobung und Ausbau von Mobilitätsstationen als Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr, Carsharing und Radverkehr Städten und im ländlichen Raum.“
(RVEP S. 186).*

jetzt!

Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!