

Stadt Diez

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Diez

Bericht



Stadt Diez

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Diez

- Bericht -

Auftraggeber

Stadt Diez
Wilhelmstraße 63
65582 Diez



Auftragnehmer

IKS Mobilitätsplanung
UG (haftungsbeschränkt)
Universitätsplatz 12
34127 Kassel



0561 - 953 79-677
info@iks-planung.de
www.iks-planung.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc. (Projektleitung)
Lauritz Klöpping, B.A.
Marco Pfeifer, B.Sc.
Titus Güttler

Kassel, den 2. August 2024

© IKS Mobilitätsplanung, 2024

Geschäftsführende Gesellschafter:

Dipl.-Ing. Andreas Schmitz
Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc.

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung / Anlass	1
2	Vorhandene Planungen, Konzepte und Untersuchungen	4
2.1	Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Verkehrssituation rund um die Bildungseinrichtungen	4
2.2	Radverkehrskonzept Limburg an der Lahn	5
2.3	Rad-Hauptnetz Hessen	6
3	Zielsetzung	7
4	Beteiligungsverfahren	8
5	Planungsgrundlagen und Anforderungen	10
5.1	Fußverkehr	10
5.2	Radverkehr	15
5.3	Fließender und ruhender Kfz-Verkehr	19
6	Bestanderhebung und Analyse	21
6.1	Verkehrsmengen Kfz	21
6.2	Stadtradeln in Diez	22
6.3	Unfallauswertung	23
6.4	Befragung an Grundschulen	24
6.5	Ergebnisse der Onlinebeteiligung	26
6.6	Fußverkehr	31
6.6.1	Netzentwicklung	31
6.6.2	Mängelanalyse.....	33
6.6.3	Zusammenfassende Bewertung	36
6.7	Radverkehr	38
6.7.1	Netzentwicklung	38
6.7.2	Radverkehrsnetz.....	41
6.7.3	Führungsformen im Bestand	42
6.7.4	Mängelanalyse.....	44
6.7.5	Zusammenfassende Bewertung	48
6.8	Ruhender Kfz-Verkehr	50
6.8.1	Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung	50
6.8.2	Verkehrserhebungen	52
6.8.3	Auslastung.....	54
6.8.4	Regelkonformität	58
6.8.5	Zusammenfassende Bewertung	59

7	Strategien und Handlungsfelder	60
8	Maßnahmenempfehlungen	63
8.1	Leitmaßnahmen	65
8.1.1	Geschäftszentrum Diez.....	65
8.1.2	Radverkehrsachse Diez - Limburg an der Lahn	73
8.2	Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs	81
8.2.1	Schulumfeld Karl-von-Ibell Schule / Waldorfpädagogisches Zentrum Diez - Dielstraße.....	81
8.2.2	Schulumfeld Pestalozzischule - Aarstraße	84
8.2.3	(Gesicherte) Querungsanlagen	87
8.2.4	Barrierefreie Knotengestaltung	91
8.3	Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs	92
8.3.1	Radabstellanlagen	92
8.3.2	Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr	95
8.3.3	Herstellung von Oberfläche und / oder Breite	97
8.3.4	Querungsanlagen	99
8.3.5	Radwegeverbindung Industriestraße	101
8.4	Sonstige Maßnahmenempfehlungen und Daueraufgaben	103
8.4.1	Parkgebühren im Geschäftsbereich Diez	103
8.4.2	Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr	106
8.4.3	Wegeverbindung Richtung Schläfer.....	106
8.4.4	Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen.....	108
8.4.5	Bahnhof Diez als moderner Mobilitätsknoten	109
8.4.6	Lieferrn in der Innenstadt	110
8.4.7	Tempo 30 Zonen in Wohngebieten	110
8.4.8	Bürgerbus	110
8.4.9	E-Ladestationen für den Kfz-Verkehr.....	111
8.4.10	Kontrollen verstärken	111
8.4.11	Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation.....	112
8.4.12	Politische Verstetigung und Budgetierung.....	113
9	Fördermöglichkeiten.....	114
10	Fazit und Ausblick.....	116

1 Vorbemerkung / Anlass

Die Stadt Diez hat das Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung beauftragt, unter Einbezug der Bevölkerung und unter Berücksichtigung vorhandener Planungen und Zielsetzungen, ein integriertes Verkehrskonzept für die Stadt Diez zu entwickeln. Untersuchungsgegenstand des Konzeptes sind der Fußverkehr, Radverkehr sowie der Kfz-Verkehr.

Der Status Quo der bestehenden Infrastruktur soll auf eine nachhaltige Stadtentwicklung geprüft und Vorschläge zur Optimierung entwickelt werden.

Stadt im Wandel

Straßenräume und Verkehrsinfrastruktur spiegeln auch immer die Zeit wider, in der diese geplant und gebaut wurden. Die kleinstädtische Innenstadt in Diez stellt dabei mit den unterschiedlichen Interessen und Nutzungen, zum Beispiel als Arbeitsplatzstandort, für die Nahversorgung, als Wohnstandort oder mit den touristischen Belangen, besondere Anforderungen an Mobilität und Erreichbarkeit.

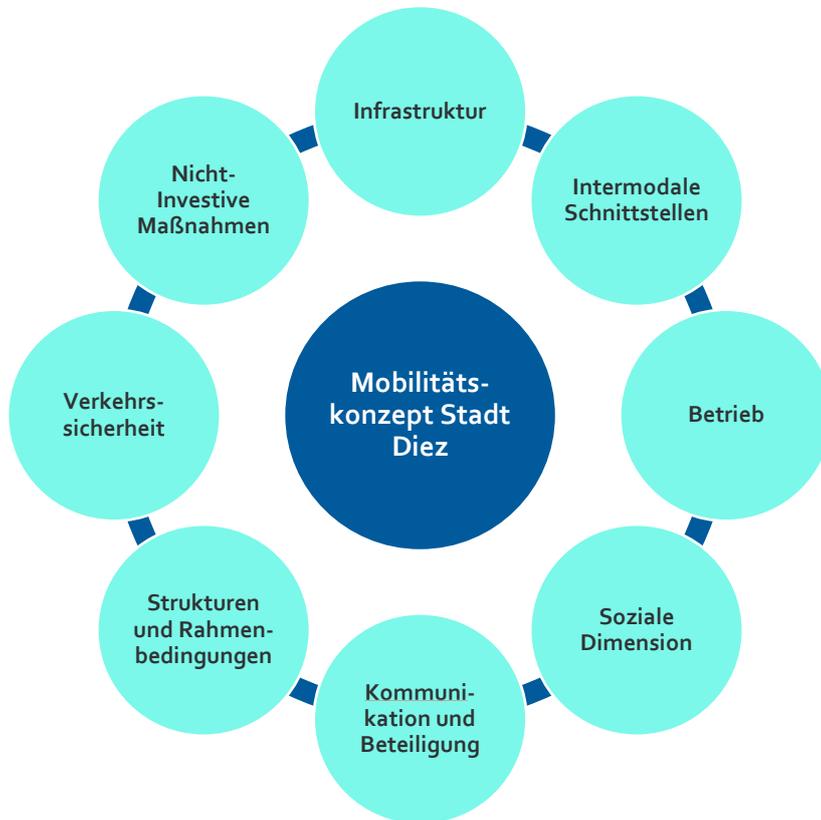
Die Änderungen dieser Anforderungen entwickeln sich in der Regel deutlich schneller, als die gebaute Umwelt (Massenmotorisierung, Onlinehandel, Homeoffice...). Um so wichtiger ist es zu akzeptieren, dass eine Stadt nie „fertig“ sein wird, sondern sich immer an neue Herausforderungen und Anforderungen anpassen muss.

Integrierter Ansatz

Für das Verkehrskonzept liegt der Fokus daher auf einem integrierten Ansatz mit der Entwicklung zeitlich absehbar und umsetzbarer Maßnahmen, ausgerichtet auf längerfristige Zielsetzungen.

Es müssen verschiedene Handlungsfelder und Zusammenhänge berücksichtigt werden, da die Erreichung der Ziele nicht allein mit der Umsetzung von infrastrukturellen Maßnahmen zusammenhängt (vgl. Abbildung 1 auf Seite 2). Mit der Betrachtung von Straßenräumen als flexibel nutzbare öffentliche Räume, rückt eine nachhaltige Stadtvision mit hoher Aufenthaltsqualität in den Fokus, die durch Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelungen unterstützt werden sollten. Dabei sollen nicht einzelne Verkehrsteilnehmende auf Kosten anderer Verkehrsteilnehmenden des Umweltverbunds gefördert werden.

Abbildung 1: Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept Diez



Bei einer integrierten Herangehensweise werden auch Zielkonflikte zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmenden und Nutzenden des öffentlichen Raums deutlich, die sich nicht immer für alle Seiten zufriedenstellend auflösen lassen.

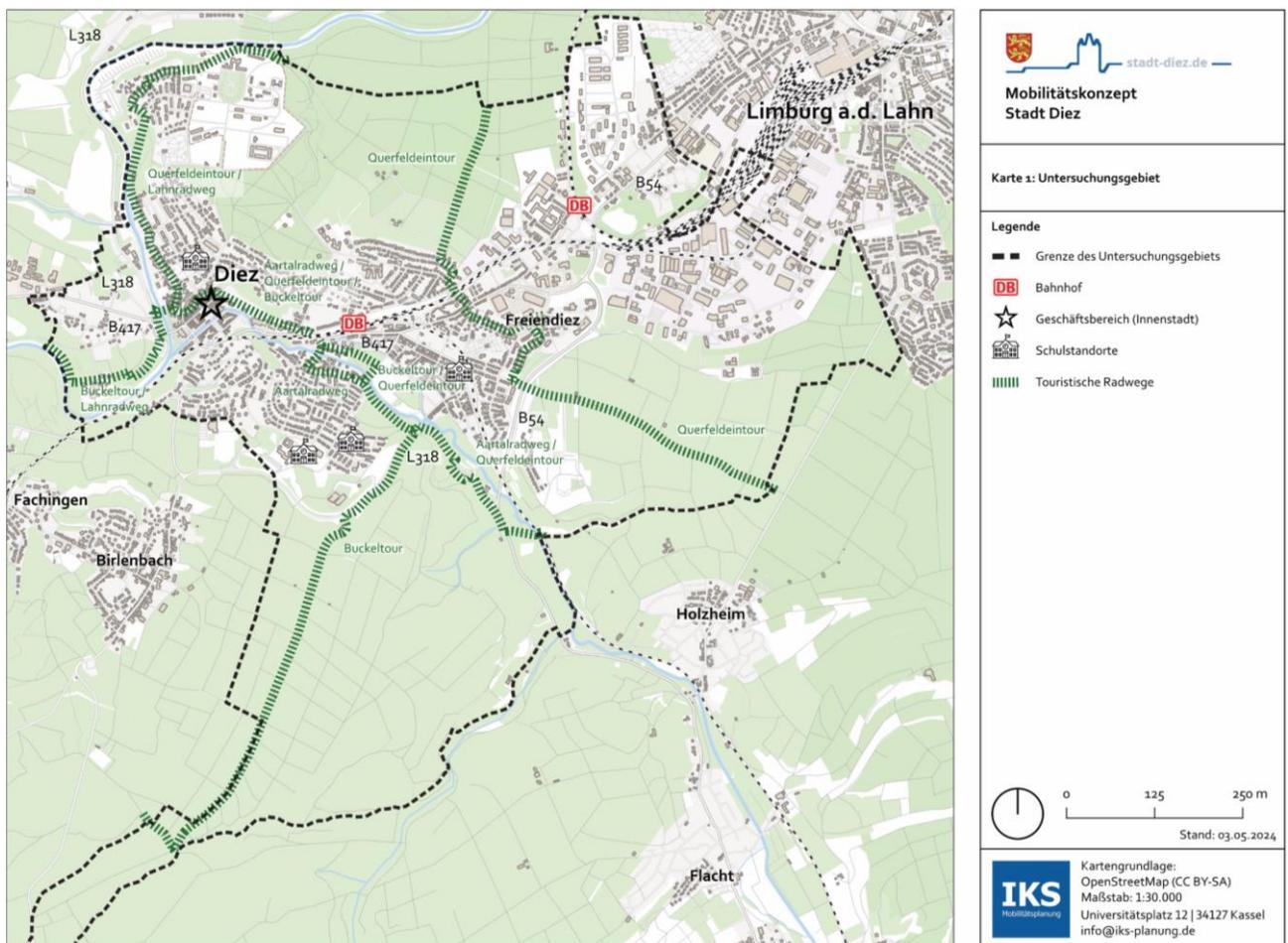
Im Rahmen des Konzeptes werden daher fachliche Empfehlungen entwickelt. Die Umsetzung der (Einzel-)Maßnahmen obliegt der Kommunalpolitik und bedarf in der Regel weitergehender politischer Diskussionen.

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst das Gesamtgebiet der Stadt Diez mit etwa 11.000 Einwohnenden, welches direkt westlich an Limburg an der Lahn (Hessen) angrenzt und die zusammen die Funktion eines länderübergreifenden Mittelzentrums einnehmen.

Der zentrale Innenstadtbereich liegt in dem Bereich Wilhelmstraße, Rosenstraße und Altstadtstraße/ Alter Markt. Der Hauptbahnhof Diez liegt in fußläufiger Entfernung zum zentralen Innenstadtbereich. Insbesondere die Altstadt, das Schloss und die Bereiche entlang der Lahn sind touristisch belebte Orte, welche auch von den Radwegen Aartalradweg, Lahnrادweg, Buckeltour und der Querfeldeintour durchfahren werden.

Karte 1: Untersuchungsgebiet



Die Berücksichtigung der Anbindung an angrenzende Kommunen ist Bestandteil des Konzeptes. Konkrete Handlungsempfehlungen werden gemäß der Aufgabenstellung nur für das Gebiet der Stadt Diez entwickelt.

2 Vorhandene Planungen, Konzepte und Untersuchungen

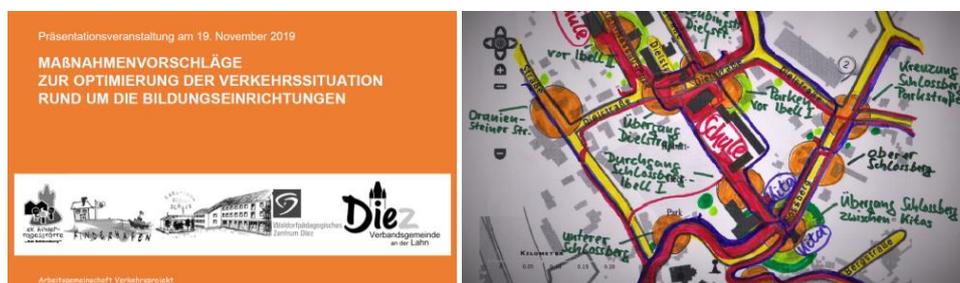
Es bestehen verschiedene Konzepte und Planungen, die für das Mobilitätskonzept der Stadt Diez relevant sind. Die wichtigsten sind nachfolgend zusammenfassend dargestellt und werden in der Konzeptentwicklung berücksichtigt.

2.1 Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Verkehrssituation rund um die Bildungseinrichtungen

Im Rahmen des Verkehrsprojektes ist in Zusammenarbeit „der Kindertagesstätte am Schlossberg“, „dem Waldorfpädagogischem Zentrum“, „dem Kinderhafen“ und „der Karl-von-Ibell Schule“ ein Maßnahmenkatalog entstanden, um die Verkehrssituation im Bereich der Einrichtungen zu verbessern.¹ Die Haupt Themenschwerpunkte sind der Busverkehr, der Pkw-Verkehr in Form von Elternhaltestellen und Geschwindigkeiten, sowie Fußgängerüberwege auf Schulwegen.²

Da das Thema der Schulumfelder ein relevanter Teil des Mobilitätskonzeptes darstellt, wird an der Erarbeitung der „Arbeitsgemeinde Verkehrsprojekt“ angeknüpft und die Ergänzende Empfehlungen entwickelt.

Abbildung 2: Ausschnitte des Verkehrsprojektes um die Bildungseinrichtungen in Diez³



¹ Schulelternbeirat (SEB) der Karl-von-Ibell-Schule Diez, <http://seb.ibellschule-diez.de/verkehrsprojekt/> [Zugriff 16.02.2024]

² Arbeitsgemeinschaft Verkehrsprojekt; Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Verkehrssituation rund um die Bildungseinrichtungen. Diez 2019, S. 36-49

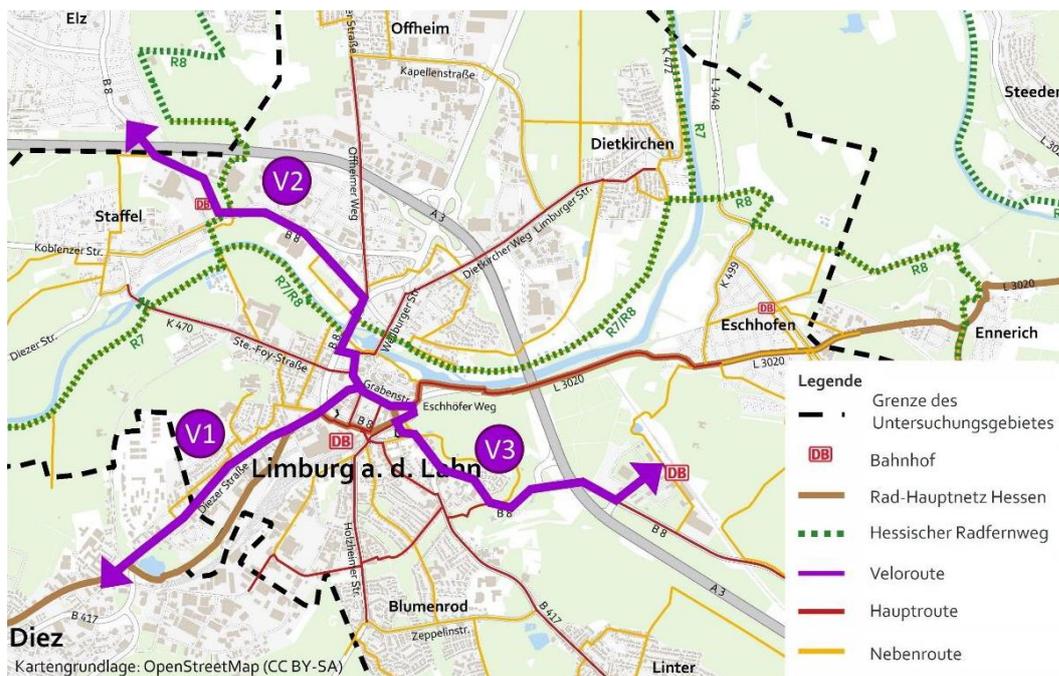
³ Arbeitsgemeinschaft Verkehrsprojekt; Maßnahmenvorschläge zur Optimierung der Verkehrssituation rund um die Bildungseinrichtungen. Diez 2019, S. 1 und 22

2.2 Radverkehrskonzept Limburg an der Lahn

Im Rahmen des Masterplan Mobilität 2030⁴ wurde die Empfehlung eingebracht, übergeordnete Pendlertrassen für den Radverkehr zu entwickeln. Durch das Radverkehrskonzept der Stadt Limburg an der Lahn wurden daraufhin drei Velorouten mit hohem Potenzial identifiziert. Eine dieser Velorouten verläuft in Richtung Diez und verfolgt das Ziel, die beiden Mittelzentren durch eine attraktive Pendleroute für Radfahrende miteinander zu verbinden.⁵

Auf den Velorouten sollen möglichst durchgängig besondere Standards und Qualitäten für Radfahrende umgesetzt werden, um das Verlagerungspotenzial von Pendelverkehren mit dem Pkw auf das Fahrrad effektiv zu nutzen.

Abbildung 3: Darstellung der Velorouten aus dem Radverkehrskonzept Limburg a.d. Lahn



⁴ Vgl. Planersocietät; Masterplan Mobilität 2030 Langfassung Limburg a. d. Lahn, Dortmund/ Hamburg 2019, Seite 168ff

⁵ IKS Mobilitätsplanung; Radverkehrskonzept Limburg a.d. Lahn, Kassel 2022

2.3 Rad-Hauptnetz Hessen

Das Rad-Hauptnetz ist ein Zielnetz, das das hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) gemeinsam mit Kommunen und regionalen Institutionen als landesweites Rückgrat entwickelt hat und zukünftig gezielt stärkt.⁶

Nach Definition ist es als landesweites Netz mit einheitlichen Standards für den Alltagsverkehr entworfen, das unter den Kriterien „Erschließungswirkung und Alltagstauglichkeit“, „Umwegigkeit“ und „Topografie“ entwickelt wurde.⁷

Die Stadt Diez befindet sich in Rheinland-Pfalz, ist aber dennoch aufgrund der geografischen Lage an der Grenze zu Hessen und Teil des Doppelzentrums mit Limburg a.d. Lahn, Teil des Wunschliniennetzes des Rad-Hauptnetzes Hessen (siehe Abbildung 4).

Abbildung 4: Wunschliniennetz Hessen – Verbindung zwischen Limburg a.d. Lahn und Diez



⁶ Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen; <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/rad-hauptnetz-hessen/> [Zugriff: 09.03.2024]

⁷ Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Rad-Hauptnetz Hessen. Wiesbaden 2019, S. 3 und 9-10

3 Zielsetzung

Auf Grundlage bestehender Konzepte und des Beteiligungsverfahrens wird folgende Zielsetzung definiert, an der das Mobilitätskonzept inklusive der konkreten Handlungsempfehlungen ausgerichtet ist.

Die übergeordnete Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes ist die Steigerung der Lebensqualität in der Stadt Diez. Folgende Zielbausteine dienen der übergeordneten Zielsetzung:

- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hohem Komfort und Verkehrssicherheit
- Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr herstellen
- Touristische Infrastruktur an den Anforderungen von Tages- und Mehrtagesgästen ausrichten
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

4 Beteiligungsverfahren

Das Beteiligungsverfahren war als projektbegleitender Prozess angelegt. Beteiligt wurden Akteure aus Politik, Verwaltung, Vereinen, Verbänden sowie interessierte Bürgerinnen und Bürger. Im Nachgang der angebotenen Veranstaltungen konnten Anmerkungen und Hinweise eingereicht werden, die im Rahmen des Konzeptes geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt wurden.

Abbildung 5: Eindrücke des Planungsspaziergangs, der beiden Workshops im Sitzungssaal der Verbandsgemeinde Diez und der Projektvorstellung auf dem Diezer Marktplatz



Es wurden insgesamt folgende Bausteine im Rahmen des Beteiligungsverfahrens angeboten:

- September 2023: Planungsspaziergang durch die Innenstadt von Diez
- September 2023: Erster öffentlicher Workshop zu den Themenfeldern Zielsetzungen und möglichen Handlungsansätzen
- September/ Oktober 2023: Öffentliches Onlinebeteiligungsverfahren mit der Möglichkeit zur Verortung von Mängeln sowie deren Bewertung durch die Bürgerinnen und Bürger
- Sommer/ Herbst 2023: Befragung der Schülerinnen und Schüler der Klassenstufen 3 und 4 an den Grundschulen „Karl-von-Ibell Schule“, der „Pestalozzischule“ und an der „Walldorfschule“
- Januar 2024: Runder Tisch mit dem Gewerbeverein Diez und dem BID Diez zum Themenfeld Wilhelmstraße/ Rosenstraße
- Januar 2024: Zweiter öffentlicher Workshop zur Abstimmung der Leitmaßnahmen und Prioritäten
- Juli 2024: Gemeinsame Teilnahme mit dem Planungsbüro Dr. Sven Fries GmbH (Stadtentwicklungskonzept) an der öffentlichen Projektvorstellung am Diezer Marktplatz
- Projektbegleitende Abstimmungstermine mit der Verwaltung und der VG Diez

5 Planungsgrundlagen und Anforderungen

Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr haben unterschiedliche Bewegungsmuster und Geschwindigkeiten. Einher gehen verschiedene Anforderungen an die Infrastruktur und den öffentlichen Straßenraum insgesamt. Die wichtigsten Anforderungen sind nachfolgend zusammengefasst.

5.1 Fußverkehr

Für Planungen zum Fußverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)⁸ und
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)⁹
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)¹⁰
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)¹¹

Anforderungen des Fußverkehrs

- Durchgängiges, kleinteiliges und umwegefreies Wegenetz
- Barrierefreie Anlage und Gestaltung von Gehwegen und Querungsanlagen
- Ausreichende Gehwegbreiten unter Berücksichtigung der angrenzenden Nutzungen
- Hohe Verkehrssicherheit, gefahrlose Nutzung auch durch Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen
- Minderung/ Vermeidung subjektiver Angsträume

⁸ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 38 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist

⁹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011

Hierarchisierung des Netzes

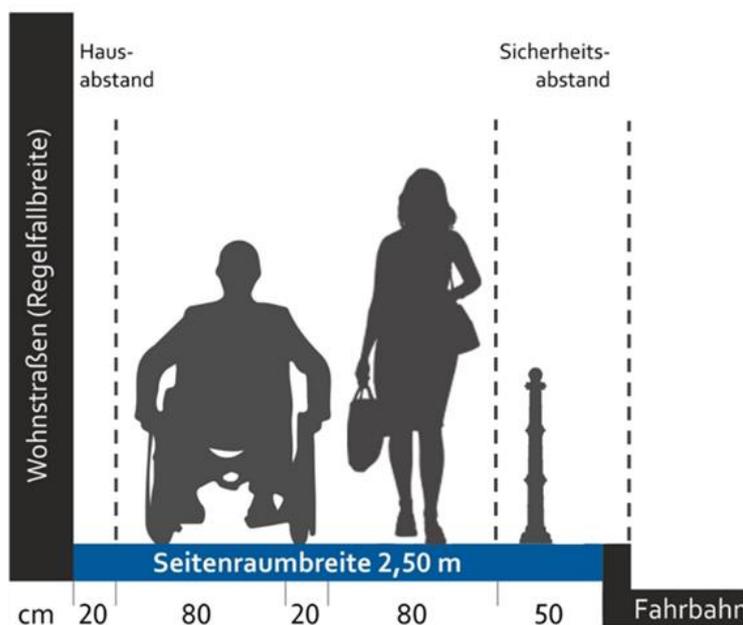
Wie alle anderen Verkehrsarten bewegt sich auch der Fußverkehr in Netzen. Diese bestehen aus verschiedenen Elementen wie straßenbegleitenden Gehwegen, Querungsanlagen über Fahrbahnen, straßenunabhängig geführten Wegen oder Plätzen.

Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege für den Fußverkehr nutzbar sein. Aufgrund von Nutzungsstrukturen, funktionalen Zusammenhängen, verkehrlichen und städtebaulichen Strukturen lässt sich ein Haupt-Fußverkehrsnetz mit besonderer Bedeutung und Qualitätsanforderungen (zum Beispiel an Barrierefreiheit) ableiten.

Angemessene Gestaltung der öffentlichen Straßenräume

Aufenthaltsqualität wird zu einem großen Teil durch die Gestaltung der öffentlichen Straßenräume inklusive Gehwege bestimmt. Dabei muss eine hohe Verkehrssicherheit für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen gewährleistet sein.

Abbildung 6: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall) ¹²



¹² Eigene Abbildung nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

Entscheidend sind neben gut begehbaren Oberflächen ausreichende Gehwegbreiten (siehe Abbildung 6 auf Seite 11), die je nach angrenzender Nutzung auch breiter als 2,50 m sein sollten (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen

Bezeichnung	Beschreibung	Breite Gehweg (Gehfläche ¹³ inkl. Sicherheitsraum)	Art der Querungsanlage
Wohnen	Straßen mit fast ausschließlich Wohnen; Geschlossene oder offene Bebauung	≥ 2,50 m	Vorgezogene Seitenräume, gegebenenfalls FGÜ, Teilaufpflasterung
Wohnen mit bereichsweisem Einzelhandel und Tertiärnutzung	Wohnen und bereichsweise Einzelhandel und Gewerbe	≥ 3,00 m	Mittelinseln, Vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
Befahrbare Wohnwege	Straßen und Wege in Wohngebieten mit Mischverkehr	Straßenraum ≥ 4,50 m	In der Regel keine Querungsanlagen erforderlich, Z 325 StVO empfohlen
Straßenunabhängig geführte Wege		≥ 3,00 m	(wenn Straßen gequert werden ggf. dort erforderlich)

Notwendigkeit von Gehwegen

Gehwege sind dann notwendig, wenn viele Fahrzeuge insbesondere mit höheren Geschwindigkeiten fahren. In den Regelwerken¹⁴ wird davon ausgegangen, dass in Wohnwegen bei Verkehrsbelastungen von bis zu 150 Kfz/h und geringen gefahrenen Geschwindigkeiten auf Gehwege verzichtet werden kann.

Wenn allerdings Gehwege angelegt sind, müssen diese barrierefrei mit den oben beschriebenen Breiten sein, weil es nach § 25 StVO eine Benutzungspflicht gibt.

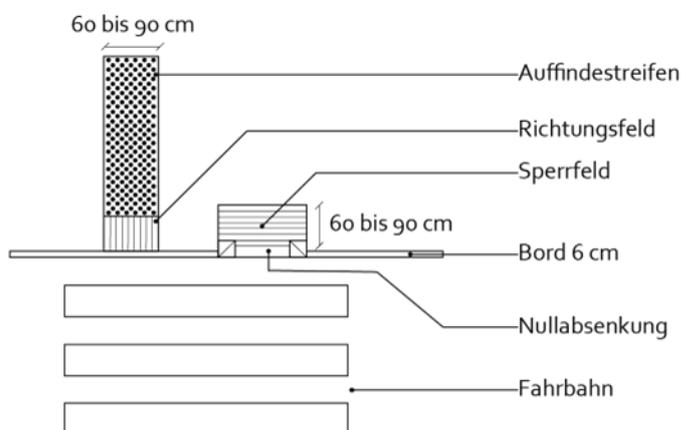
¹³ Gehfläche ist der Bereich des Seitenraums, der für den Fußverkehr bestimmt ist und von allen Einbauten freigehalten wird. Hinzu kommt in der Regel der Sicherheitsraum zur Fahrbahn und Flächen für Aufenthalt und Sondernutzungen etc.

¹⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006, S. 36

Barrierefreiheit

Mindestens ein Haupt-Fußverkehrsnetz soll barrierefrei, durchgängig und umwegfrei nutzbar sein. Barrierefreiheit ist dabei als Prozess zu verstehen, der schrittweise vorangetrieben werden soll. Besonders bei den Querungsstellen ist die Umsetzung des 2-Sinne-Prinzips entscheidend. Dabei sollen mindestens zwei der Sinne Tasten, Hören und Sehen durch die Infrastruktur angesprochen werden (siehe Abbildung 7)

Abbildung 7: Gestaltung von barrierefreien Querungen¹⁵



Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr

Gehwege sollten dem Fußverkehr und besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine sichere und ungestörte Bewegungsfläche bieten.

Eine gemeinsame Führung von Fußverkehr und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. In den Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen steht zu dem Thema:

„Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ist innerorts möglichst zu vermeiden, da Rad Fahrende akustisch kaum zu orten sind und sich insbesondere seh- und hörbehinderte Menschen auf diesen Flächen unsicher fühlen.“¹⁶

¹⁵ Eigene Abbildung nach: Normenausschuss Bauwesen; DIN32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum. Berlin 2018

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011, S. 42

Anforderungen an Haltestellen

Der ÖPNV sollte in besonderem Maße auf den Fußverkehr ausgerichtet sein, da fast alle Fahrgäste zu Fuß zur Haltestelle gelangen. Ein weitgehend barrierefreier ÖPNV kann zudem die Mobilität eingeschränkter Menschen erheblich steigern.

Folgende Grundanforderungen an Haltestellen sollten erfüllt werden:¹⁷

- Sichere Erreichbarkeit (von beiden Seiten)
- Barrierefreiheit (Hochbord, taktiles Leitsystem, Fahrgastinformation)
- Ausstattung (Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Informationen zu Abfahrtszeiten, Liniennetzplan, Umgebungskarte, Tarifinformationen)
- Kurze Taktzeiten
- Die Standorte der Haltestellen sollten auf wichtigen Fußverbindungen liegen
- Die Haltestellen sollten in Fahrtrichtung vor dem Knoten liegen
- Senkung der Fahrgeschwindigkeit an Haltestellen

¹⁷ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013

5.2 Radverkehr

Für Planungen zum Radverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)¹⁸
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)¹⁹
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)²⁰
- Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt o6²¹
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)²²
- Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR)²³

Hierarchisierung des Netzes

Das Fahrrad ist ein Alltags- sowie Freizeitverkehrsmittel. Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein.

Je nach Verbindungsfunktion und Relevanz lässt sich das Radverkehrsnetz hierarchisch gliedern. Je bedeutender die Verbindungsfunktion, je wichtiger ist die sichere und komfortable Befahrbarkeit zu jeder Tages- und Jahreszeit. Das Angebot eines lückenlosen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrende von besonderer Relevanz.

¹⁸ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 38 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist

¹⁹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

²⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

²¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06. Köln 2024

²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

²³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023

Führungsformen und Abmessungen von Radinfrastruktur

Die Führungsformen und Abmessungen der Radverkehrsinfrastruktur werden besonders durch die Netzbedeutung für den Radverkehr und die Menge sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt.

Entscheidend sind kontinuierliche Führungsformen (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen) mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und angemessenen Abmessungen.

Radverkehr sollte innerorts, aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit im fließenden Verkehr), möglichst auf Fahrbahnniveau geführt werden (Radfahrstreifen, Protected-Bike-Lanes, Fahrradstraßen und -zonen, Schutzstreifen, Mischverkehr bei angemessener zulässiger Höchstgeschwindigkeit).

Auch, da dem Fußverkehr (besonders mobilitätseingeschränkten Menschen) ungestörtes Fortkommen und Aufenthalt auf den Wegen im Seitenraum ermöglicht werden sollen. Eine gemeinsame Führung von Fußverkehr und dem schnelleren und akustisch kaum wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. Besonders mit Blick auf die zunehmende Nutzung von E-Bikes und den gefahrenen Geschwindigkeiten. Geht man von einem steigenden Radverkehrsanteil aus, werden sich die Konflikte zukünftig weiter verschärfen.

Außerorts soll Radverkehr möglichst auf straßenbegleitenden oder straßenunabhängigen Wegen geführt werden. Insbesondere wenn die Verbindung für Kinder und Jugendliche, ältere Personen oder Freizeitradverkehr relevant ist oder eine sonstige besondere Netzbedeutung vorliegt.

Die Führung auf Zweirichtungsradwegen (auch gemeinsam mit Fußverkehr) ist außerorts die Regel. Den Übergängen von innerorts/ außerorts, beziehungsweise der Querung von Außerortsstraßen, sind besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Die angemessenen Führungsformen und Abmessungen sind insgesamt situationsabhängig und ergeben sich insbesondere aus den Vorgaben der ERA.²⁴

²⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 16-19

Radwegebenutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht für Radfahrende besteht auf Wegen, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 StVO beschildert sind (siehe Abbildung 8).

Abbildung 8: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO



Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.²⁵ Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen (zum Beispiel ausreichender Zustand und Breite).²⁶

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen sind in der Regel Endpunkt (und oft auch Ausgangspunkt) eines Weges mit dem Fahrrad und somit ein bedeutender Qualitätsindikator. Sie sollen mindestens an wichtigen Quell- und Zielorten sowie dezentral in Wohngebieten verteilt sein.

Existiert kein oder ein unzureichendes Angebot, besteht die Gefahr, dass Räder „wild“ an Schildern, Laternen oder Bäumen abgestellt werden und unter Umständen Gehwege verengen sowie die Barrierefreiheit eingeschränkt wird.

Mit dem steigenden Absatz von E-Bikes wird ein hoher Sicherheitsanspruch an Abstellanlagen gestellt. Vorderradhalter (sogenannte „Felgenkiller“) sollten grundsätzlich nicht aufgestellt werden.

²⁵ Vgl. BVerwG, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

²⁶ VwV-StVO Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1 - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht

Die Fahrradabstellanlagen sollten je nach örtlicher Anforderung ausgestattet werden und folgende Anforderungen erfüllen:²⁷

- Gut sichtbar und unmittelbar in der Nähe des Ziels
- Einfach und schnell nutzbar - ausreichend Seitenfreiheit zwischen zwei Bügeln und gute Zugänglichkeit
- Hoher Schutz vor Diebstahl und Beschädigung
- Passend für alle Fahrradtypen (auch Lastenräder, Fahrradanhänger, E-Bikes, Tiefeinsteiger und Mountainbikes)
- Abstellanlagen für Fahrräder sollen nicht auf Flächen des Fußverkehrs errichtet werden

In Tabelle 2 ist dargestellt, welche Ausstattung an welcher Stelle im Ortsgefüge sinnvoll erscheint.

Tabelle 2: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung²⁸

Ort	Art der Abstellanlage
Im Straßenraum	Bügel (Aufstellung nicht auf Gehwegen)
Auf Plätzen/ Freiräumen	Bügel (gegebenenfalls flexibel verstellbar)
An Schulen/ Arbeitsstätten	Bügel mit Überdachung; gegebenenfalls mit öffentlicher Luftpumpe und E-Ladestation
An touristischen Zielen/ Sammelpunkten	Bügel mit Überdachung, E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer und Info-Tafeln
An Bahnhöfen/ Mobilitätsknotenpunkten	Fahrradparkhaus, Fahrradraum oder Schließanlagen mit E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer, Info-Tafeln, gegebenenfalls mit Reparaturservice und Überwachung

²⁷ Eigene Zusammenstellung, unter Berücksichtigung: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023

²⁸ Die Ausstattung kann je nach Bedarf variieren – es können auch nur einzelne Elemente angeboten werden.

5.3 Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Für Planungen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)²⁹
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)³⁰
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)³¹
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)³²
- Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASSt o6³³
- Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR)³⁴

Raumbedarf und Straßenraumgestaltung

Der Raumbedarf des fließenden Kfz-Verkehr ergibt sich nach RASSt³⁵ aus den Maßen des Fahrzeugs, einem Bewegungsspielraum und einem Sicherheitsraum.

Auch die Nutzung durch bestimmte Fahrzeugtypen haben Einfluss auf die empfohlenen Regelquerschnitte. Beispielsweise haben Strecken, auf denen ein Begegnungsverkehr von Bussen stattfindet, eine breite Regelfahrbahnbreite als reine Wohnstraßen.

In der RASSt sind je nach Straßentyp und Nutzung empfohlene Regelquerschnitte dargestellt.³⁶ Aufgrund der vielfältigen Möglichkeiten werden diese hier nicht wiederholend gezeigt.

²⁹ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 38 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist

³⁰ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

³¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008

³² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASSt). Köln 2006

³³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASSt 06. Köln 2024

³⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023

³⁵ Ebenda, S. 25ff

³⁶ Ebenda, S. 33ff

Anforderungen an Erreichbarkeit und Auffindbarkeit für Parkplätze

Für die Planungen zum ruhenden Kfz-Verkehr sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Sparsamer Umgang mit Flächen und Schutz des Innenstadtbereichs vor unnötigem Parksuchverkehr.
- Bewohnenden sollte möglichst ein Parkplatz in fußläufig zumutbarer Entfernung zu ihrer Wohnung bereitgestellt werden.
- Parkplätze für den Kunden- und Erledigungsverkehr sollten von der Erschließung stadtverträglich angeordnet sein (diese Parkplätze erzeugen den meisten Verkehr).
- Touristische und gebietsfremde Verkehre sollen frühzeitig zu verträglichen Parkplätzen gelenkt werden.
- Verträgliche Parkplätze sollten frühzeitig und eindeutig angezeigt werden.
- Für Menschen mit Behinderung sollen Parkplätze reserviert werden.
- Parkplätze sollten so angeordnet werden, dass keine Konflikte mit anderen Nutzenden entstehen, insbesondere zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.
- Für Ein- und Ausparkvorgänge soll eine gute Sichtbeziehung, zum Beispiel zu Kindern oder dem Radverkehr, gegeben sein.

6 Bestanderhebung und Analyse

Das gesamte Fuß- und Radverkehrsnetz wurde im Juli 2023 durch Begehungen und Befahrungen, auf Grundlage der Planungsgrundlagen und Anforderungen (ab Seite 10) vor Ort erhoben. Dadurch kann eine praxisnahe Beurteilung und zielorientierte Analyse gewährleistet werden. Die erhobenen Daten inklusive Fotos wurden in GIS³⁷ georeferenziert digitalisiert. Die angegebenen Fahrbahnbreiten entstammen zum Teil aus Luftbildmessungen sowie eigenen Messungen an exemplarischen Stellen und ersetzen keine umfängliche Vermessung, die im Rahmen einer Detailplanung genutzt werden kann. Die durchgeführten Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs sind in Kapitel 6.8 ab Seite 50 konkreter beschrieben.

6.1 Verkehrsmengen Kfz

Die verwendeten Daten zu den Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs wurden durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau im Jahr 2021 erhoben.³⁸ Die in Tabelle 3 aufgelisteten Messstellen liegen im Untersuchungsgebiet.

Tabelle 3: Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet

Messstelle	DTV [Kfz/24h] ³⁹	SV-Anteil [SV/24h] ⁴⁰
B54: Zwischen Diez und Limburg	12.597	756
B417: B54 im Bereich der Bahnhofstraße	15.874	476
B417: B417 auf Höhe des Schläferweges	11.604	464
L318: Zwischen Birlenbach und Holzheim	8.191	328
B54: Zwischen Diez und Holzheim	7.149	500

³⁷ GIS: Geografische Informationssysteme ermöglichen das digitale, georeferenzierte Bearbeiten sowie Auswerten von Informationen und Daten

³⁸ Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau; Mobilitätsatlas. Mainz 2021

³⁹ DTV: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

⁴⁰ SV: Schwerverkehr

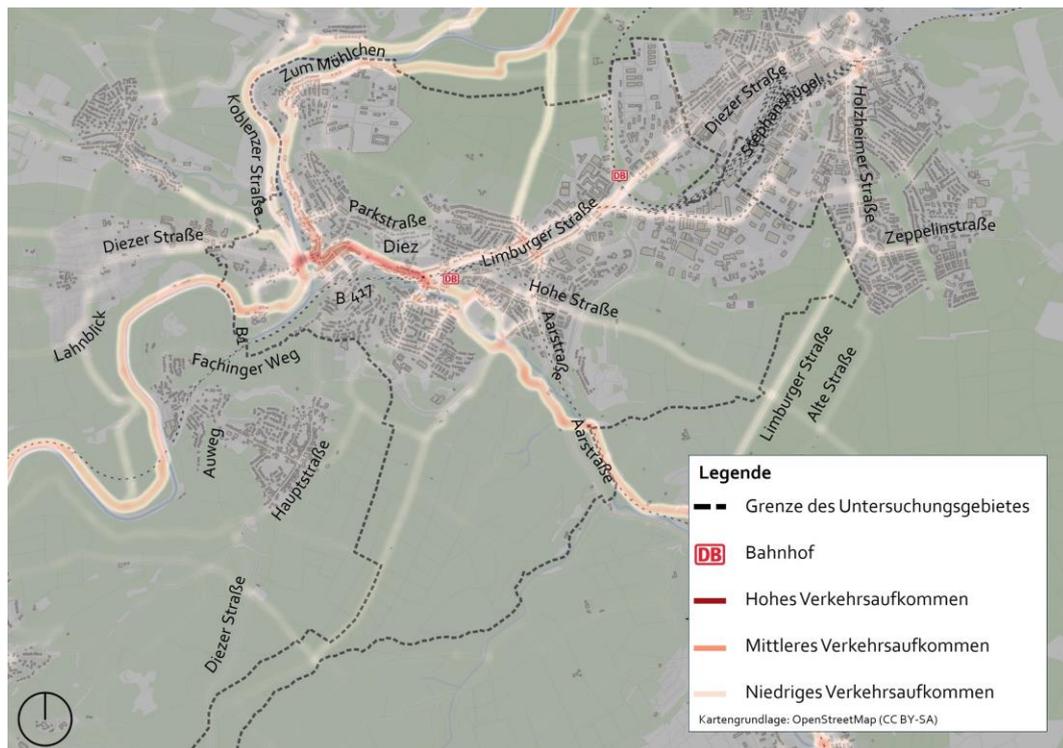
6.2 Stadtradeln in Diez

In dem Zeitraum vom 16.06 – 06.07.2023 hat die Verbandsgemeinde Diez am Stadtradeln teilgenommen. In 21 Tagen wurden die Daten von Teilnehmenden Radfahrenden mittels App erhoben. Die Heatmap (siehe Abbildung 9) stellt die Nutzungshäufigkeiten einzelner Verbindungen aus den gesammelten Daten der Teilnehmenden dar.

Insbesondere im zentralen Geschäftsbereich bündeln sich die erfassten Nutzungen. Aber auch Richtung Limburg a.d. Lahn, Richtung Altdiez und entlang der touristischen Radwege wurden vermehrt Radfahrten erfasst.

Die Daten wurden im Rahmen der Netzfindung für den Radverkehr verwertet.

Abbildung 9: Heatmap der Ergebnisse des „Stadtradelns“ in Diez 2023⁴¹



⁴¹ Eigene Auswertung auf Datengrundlage des Stadtradelns aus dem Jahr 2023, Datenvermittlung durch die Verbandsgemeinde Diez (per Mail vom 04.12.2023)

6.3 Unfallauswertung

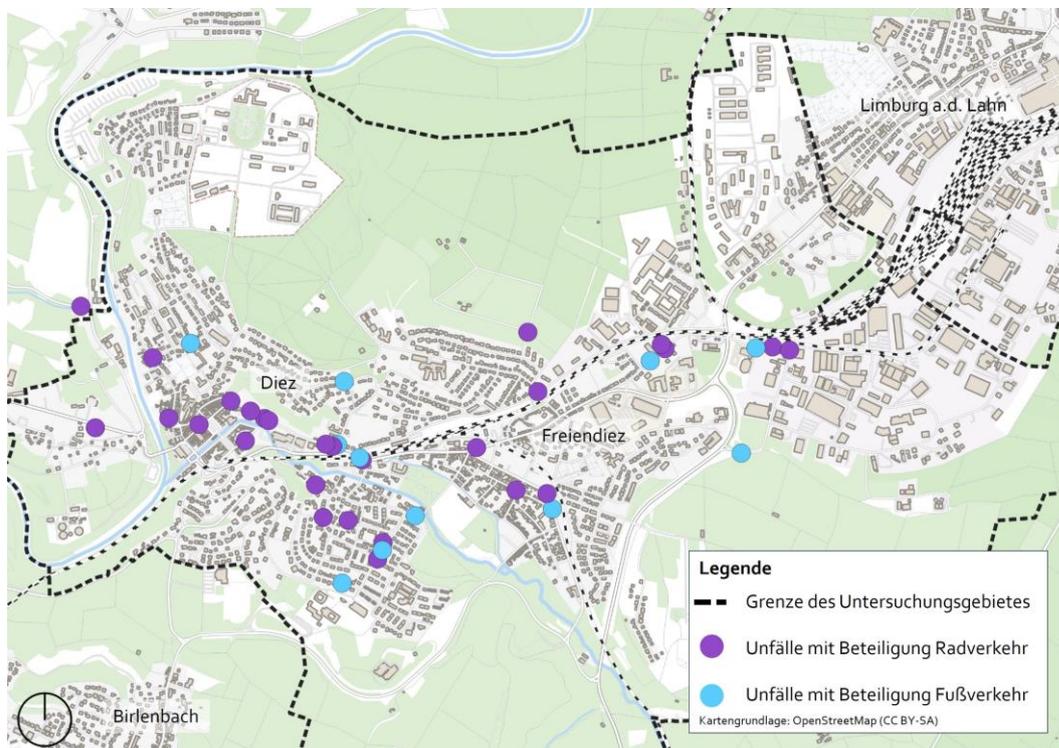
Die Unfalldaten wurden für die Jahre 2020-2022 von dem Polizeipräsidium Koblenz und der Polizeiinspektion der Stadt Diez zur Verfügung gestellt.⁴²

In diesem Zeitraum wurden 27 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und 14 Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung erfasst. Diese sind in Abbildung 10 verortet. Insgesamt sind in dem Untersuchungsgebiet keine Unfallschwerpunkte beziehungsweise Unfallhäufungsstellen zu erkennen.

In der Wilhelmstraße zeigt sich eine leichte Auffälligkeit von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung auf. Aufgrund der geringen Unfallzahl haben diese nur eine bedingte Aussagekraft für das Mobilitätskonzept.

Insgesamt ist zu berücksichtigen, dass nur polizeilich gemeldete Unfälle in die Statistik eingehen. Daher wird von einer gewissen Dunkelziffer an Unfällen und beinahe-Unfällen ausgegangen, die hier nicht dargestellt sind.

Abbildung 10: Unfallauswertung (2020-2022)



⁴² Polizeipräsidium Koblenz, Polizeiinspektion Stadt Diez: Per Mail vom 28.06.2023

6.4 Befragung an Grundschulen

Ein Baustein des Beteiligungsverfahrens war die Beteiligung der Schülerinnen und Schüler der dritten und vierten Klasse der Karl-von-Ibell Schule, der Pestalozzischule und der Waldorfschule in Diez. Die Durchführung der Beteiligung wurde durch die Klassenlehrerinnen und Klassenlehrer im Rahmen des Unterrichts geleistet. Die erforderlichen Arbeitsunterlagen wurden durch das Planungsbüro bereitgestellt.

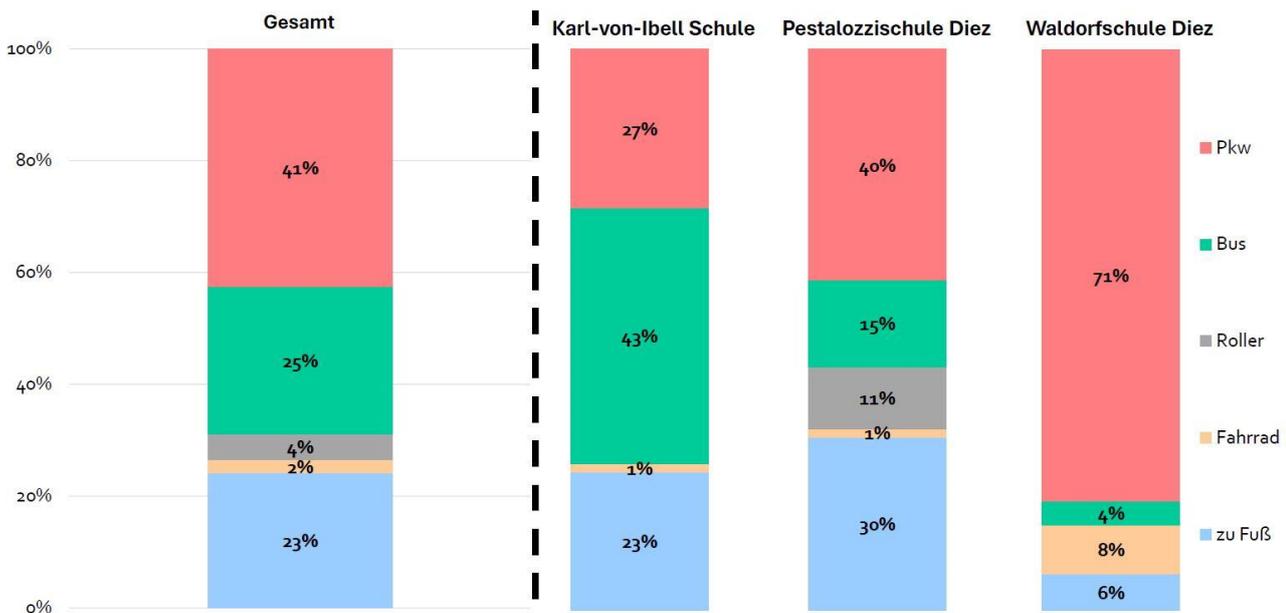
Dabei wurde zunächst eine kurze Befragung durchgeführt, mit welchem Verkehrsmittel die Kinder am Befragungstag zur Schule gekommen sind.

Anschließend konnten die Kinder, unter Anleitung der Lehrkraft, auf einer Karte mit Hilfe von Klebepunkten „Lieblingsorte“, „Gefahrenpunkte“ und „mögliche Spielorte“, markieren.

Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler

Die Befragung der Schülerinnen und Schüler fand im Sommer/ Herbst 2023 statt. Die Verkehrsmittelwahl am Stichtag ist als Gesamtauswertung und nach den drei Grundschulen differenziert, in Abbildung 11 dargestellt.

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler am Stichtag



Die Verkehrsmittelwahl an den drei Schulen unterscheidet sich deutlich. Der Hauptanteil der Schulkinder der Karl-von-Ibell Schule, gelangt mit dem Bus (43 %) oder zu Fuß (23 %) zur Schule. Der Radverkehrsanteil ist mit 1 % sehr gering. Mit einem Anteil von 27 % werden an der Karl-von-Ibell Schule prozentual die wenigsten Kinder mit dem Elterntaxi gebracht.

Bei der Pestalozzischule kamen am Stichtag 30 % der Kinder zu Fuß, 15 % mit dem Bus und 11 % mit dem Roller. Der Radverkehrsanteil ist mit 1 % sehr gering. Der Anteil an Kindern, die mit dem Elterntaxi gebracht wurden liegt bei 40 %.

Bei der Waldorfschule Diez war der Anteil an Elterntaxis mit 71 % mit Abstand am höchsten. 6 % der Kinder kamen zu Fuß zur Schule, 4 % mit dem Bus. 8 % der Kinder sind am Stichtag mit dem Fahrrad zur Schule gekommen.

Die Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl lassen sich zum einen mit den Einzugsgebieten und zum anderen mit der Lage der Schulstandorte im Stadtgebiet erklären.

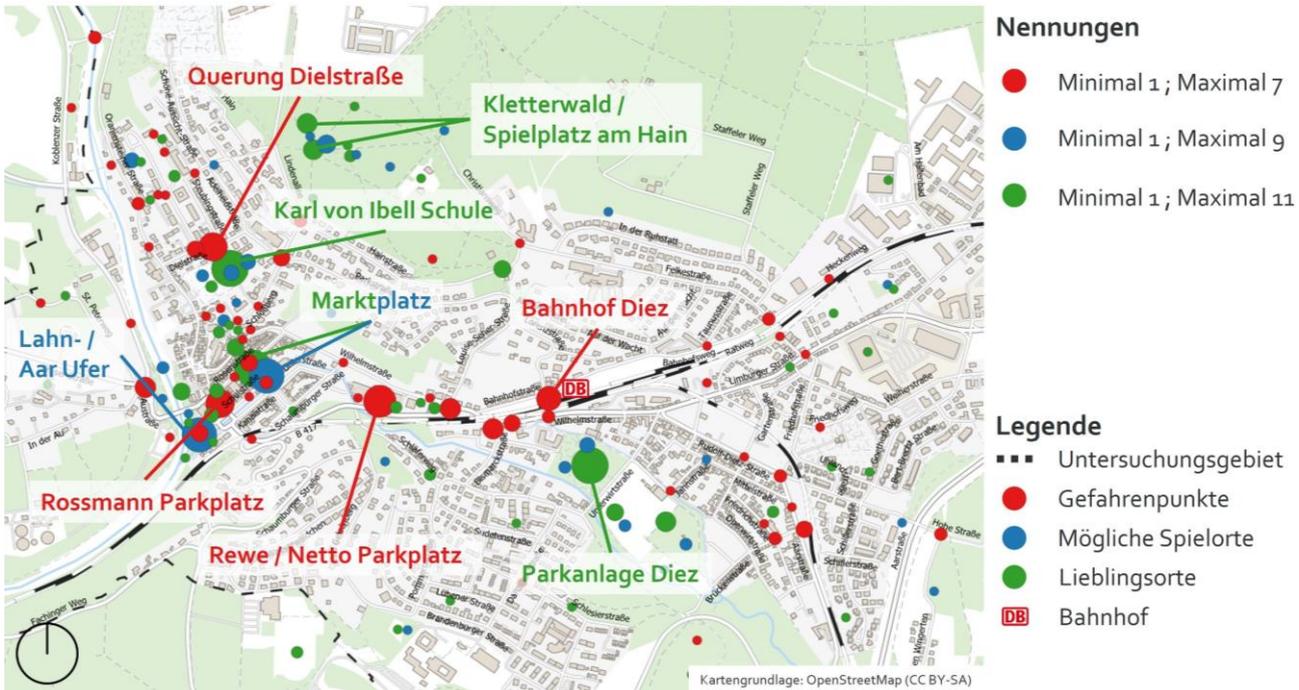
Abfrage von Gefahrenpunkten, Lieblingsorten und möglichen Spielorten

Durch die Abfrage von Gefahrenpunkten, Lieblingsorten und möglichen Spielorten können wichtige Informationen gesammelt werden, die unter Umständen durch eine „klassische“ Bestandserhebung nicht erfasst worden wären. Insbesondere bei den Gefahrenpunkten haben Kinder oft eine sehr unterschiedliche Beurteilung des Straßenraumes. Allein bedingt durch die Größe und die damit einhergehenden eingeschränkten Sichtbeziehungen (Kinder haben zum Beispiel keine Möglichkeit, über die Motorhauben von SUVs auf die dahinterliegende Fahrbahn zu blicken).

In Abbildung 12 auf Seite 26 sind die von den Schulkindern benannten Gefahrenpunkte, Lieblingsorte und möglichen Spielorte dargestellt. Angegebene Gefahrenpunkte befinden sich insbesondere an den Parkplatzzufahrten von Rewe und Netto und an Querungsbereichen in der Nähe der Grundschulen. Am Bahnhof Diez stand vor allem der Zustand des Bahnhofes, mit den vielen „Angsträumen“, im Fokus der Nennungen.

Häufungen von Lieblingsorten befinden sich insbesondere an den vorhandenen Spiel- und Sportplätzen. Als weitere Lieblingsorte werden unter anderem die Karl-von-Ibell Schule und auch der Marktplatz genannt. Mögliche Spielorte wurden häufig am Ufer der Lahn und der Aar genannt, auch die fehlenden Spielgeräte auf dem Marktplatz sind Teil der möglichen Spielorte.

Abbildung 12: Gefahrenpunkte, Lieblingsorte und mögliche Spielorte aus Sicht der Schulkinder



6.5 Ergebnisse der Onlinebeteiligung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde im Zeitraum zwischen dem 21.09. und dem 22.10.2023 eine öffentliche Onlinebeteiligung angeboten. Diese bestand aus einer kurzen Umfrage und der Möglichkeit, bestehende Mängel auf einer Onlinekarte zu verorten und zu beschreiben. Diese Hinweise konnten wiederum mittels „Daumen hoch“ oder „Daumen runter“ bewertet werden.

Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sind nicht repräsentativ und sollen dazu dienen, einerseits ein Meinungsbild zu erhalten und andererseits kleinteilige Problemlagen zu ermitteln, die nur durch die Ortskenntnis der Teilnehmenden erfasst werden können.

Die Umfrage wurde 79-mal beantwortet und es wurden 99 Hinweise und 245 Bewertungen abgegeben. In Abbildung 13 sind das angegebene Alter und Geschlecht der Teilnehmenden dargestellt. In Abbildung 14 ist die Onlinekarte mit den gegebenen Hinweisen dargestellt.

Abbildung 13: Angegebenes Alter und Geschlecht bei der Onlinebeteiligung

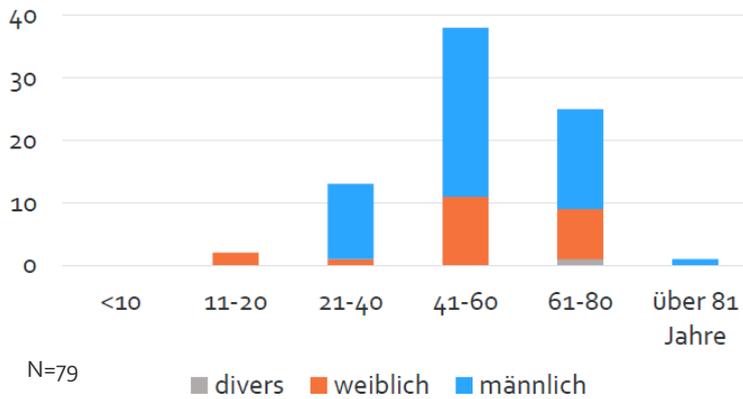
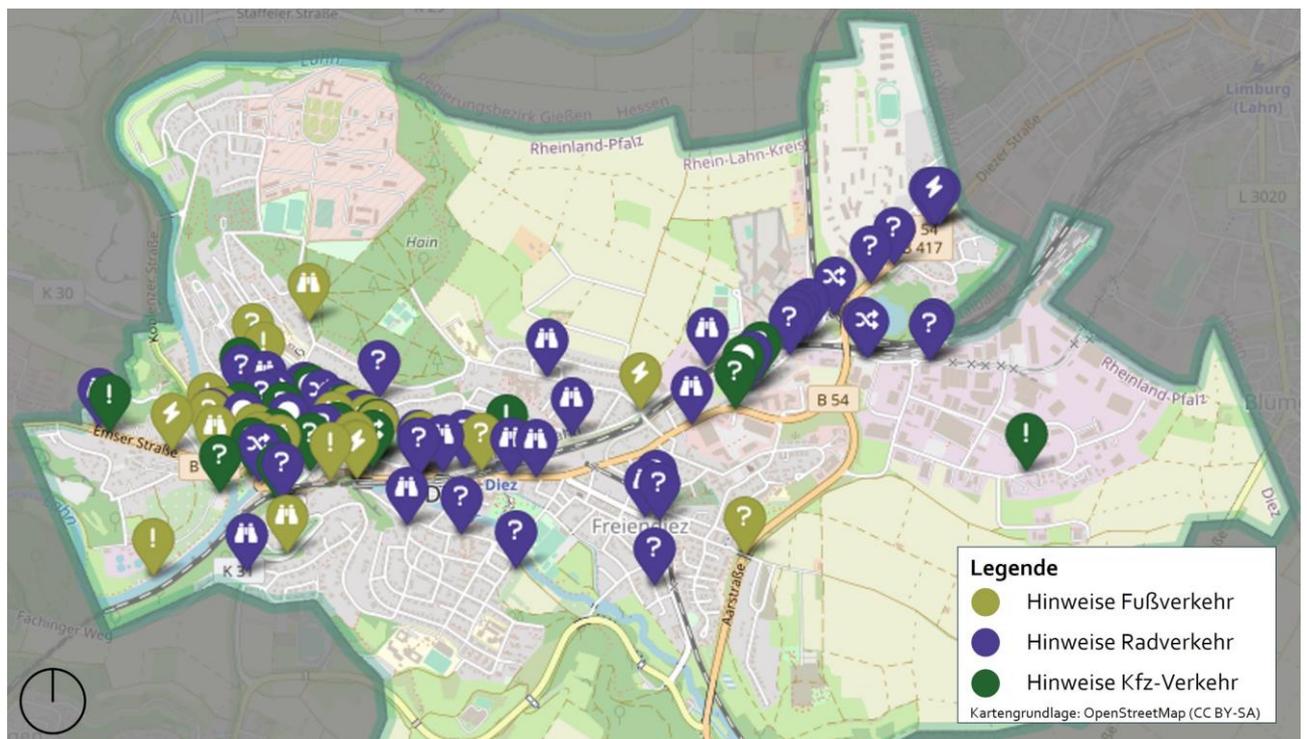


Abbildung 14: Onlinekarte mit Hinweisen



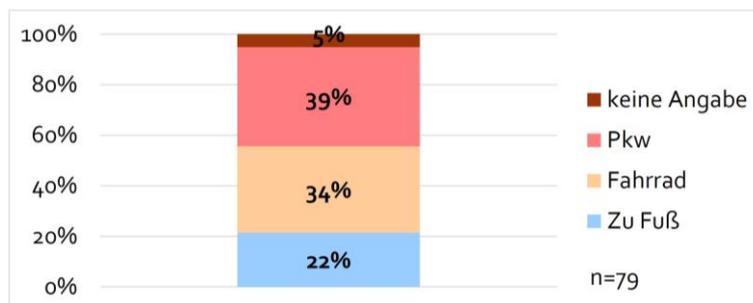
Im Rahmen der Befragung wurden die Teilnehmenden befragt: „**Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie in der Regel in die Innenstadt?**“ (siehe Abbildung 15 auf Seite 28). Die Mehrheit der Befragten gelangen mit dem Pkw (39 %) und mit dem Fahrrad (34 %) in die Innenstadt. Zu Fuß kommen 22 % der Befragten in die Innenstadt. Die Anreise mit dem ÖPNV haben 0 % der Befragten angegeben.

Zur Frage: „**Wie weit wären Sie bereit, von Ihrem Parkplatz zu Ihrem Zielort in der Innenstadt zu laufen?**“, wären 58 % der Befragten bereit, bis zu 300 Meter zu Ihrem

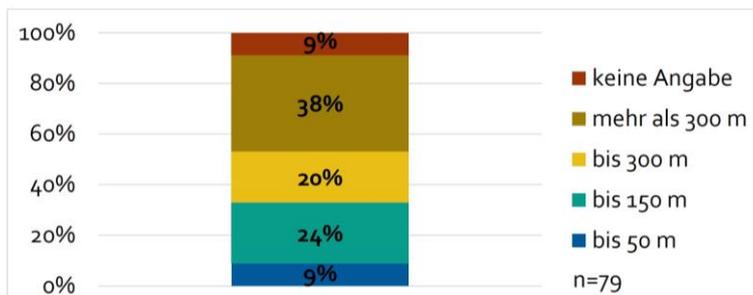
Parkplatz zu laufen. 38 % der Befragten wären sogar bereit, mehr als 300 Meter von Ihrem Parkplatz in die Innenstadt von Diez zu laufen. In diesem Radius sind mehrere Sammelparkplätze / Parkbauten erreichbar.

Abbildung 15: Fragestellungen innerhalb der Onlinebeteiligung

Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie in der Regel in die Innenstadt?



Wie weit wären Sie bereit, von Ihrem Parkplatz zu Ihrem Zielort in der Innenstadt zu laufen?



Auf die Fragestellung: „**Wo sehen Sie die größten Probleme im Fußverkehr?**“ (siehe Abbildung 16 auf Seite 29) erhielten die Punkte „Konflikte mit Kfz- oder Radverkehr“ (29 Nennungen), „Querungsmöglichkeiten über Straßen fehlen“ (27 Nennungen) und „Gehwege sind nicht barrierefrei (23 Nennungen) die meisten Nennungen.

Die Frage: „**Wo sehen Sie die größten Probleme im Radverkehr?**“ lagen die meisten Nennungen bei den Punkten „Konflikte mit dem Kfz- oder Fußverkehr“ (44 Nennungen), „Fahrradabstellanlagen fehlen/ sind in schlechtem Zustand“ (34 Nennungen) und „Querungsmöglichkeiten über Straßen fehlen“ (28 Nennungen).

Auf die Frage „**Wo sehen Sie die größten Probleme für den Kfz-Verkehr?**“ erhielt der Punkt „Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr“ (40 Nennungen) die meisten Nennungen.

Abbildung 16: Wo sehen Sie die größten Probleme zu dem jeweiligen Verkehrsmittel?

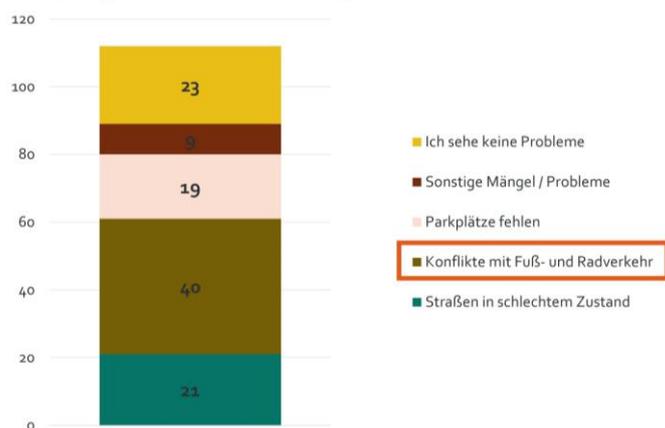
Befragung: Wo sehen Sie die größten Probleme im Fußverkehr?



Befragung: Wo sehen Sie die größten Probleme im Radverkehr?



Befragung: Wo sehen Sie die größten Probleme für den Kfz-Verkehr?



In Abbildung 17 sind häufig genannte Kommentare zusammengefasst und räumlich verortet. Die Schwerpunkte sind zudem farblich nach Hinweisen zu den jeweiligen Standorten dargestellt.

Abbildung 17: Zusammengefasste Kommentare der Onlinebeteiligung – Innenstadt (oben) und sonstige (unten)



Bahnhof Diez

- Angstraum, „Ekelraum“, fehlende Barrierefreiheit
- Geringe Anzahl an Fahrradabstellanlagen
- Schlechter Straßenbelag (Bahnhofsstraße)

Wilhelmstraße

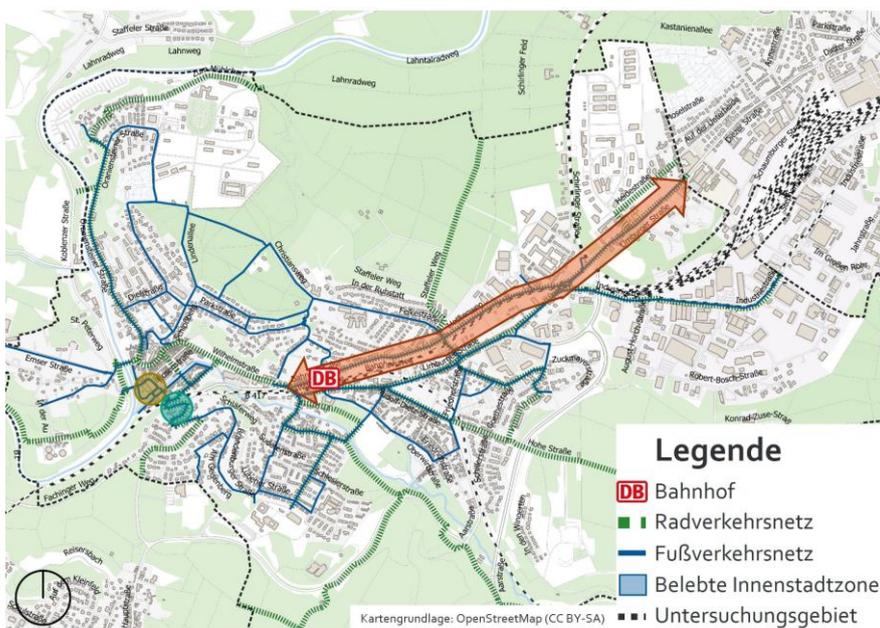
- Konträre Ansichten: Pkw fahren zu schnell (gefährliche Querung, geminderte Aufenthaltsqualität) – Pkw sollen nicht langsamer fahren (unattraktiv für Kfz-Fahrende)
- Konfliktbereich REWE / Netto

Fußgängerzone

- Zu viele Dauerparkende, Konflikt Fußverkehr und Radverkehr

Schaumburger Straße / Schläfer

- Hohes Tempo, fehlende Markierung einer Sackgasse
- Durchgang von Innenstadt zu Schläfer blockiert, fehlende Querung



- Ausbaufähige Radverbindung zwischen Diez und Limburg
- Parkplatz mit zentraler Lage und guter Erreichbarkeit: Zugänglichkeit durch Schranke nicht gegeben (Rossmann)
- Parkdauer von 3 Stunden zu wenig, tendenziell gute Positionierung des Parkplatzes (Schaumburger Straße)
- Fehlende Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet

6.6 Fußverkehr

Fußverkehr nimmt eine besondere Rolle im innerörtlichen Verkehr ein. Er steht in besonderem Maße für die Belebtheit, soziale Sicherheit und das öffentliche Leben innerhalb eines Ortes. Trotz viel Kfz-Verkehr wirkt es ohne zu Fuß Gehende unbelebt und unattraktiv. Ein hochwertig gestalteter öffentlicher Raum (dazu gehören auch die Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten) kann soziale Aktivitäten und den Fußverkehr insgesamt fördern.⁴³

Auch der ÖPNV ist wesentlich von der Qualität der Fußwegeerschließung abhängig. Ein Großteil der Fahrgäste gelangt schließlich zu Fuß zur Haltestelle.

6.6.1 Netzentwicklung

Für den Fußverkehr wird ein Netz entwickelt, das als Grundlage für die Bestandserhebung und Analyse dient.

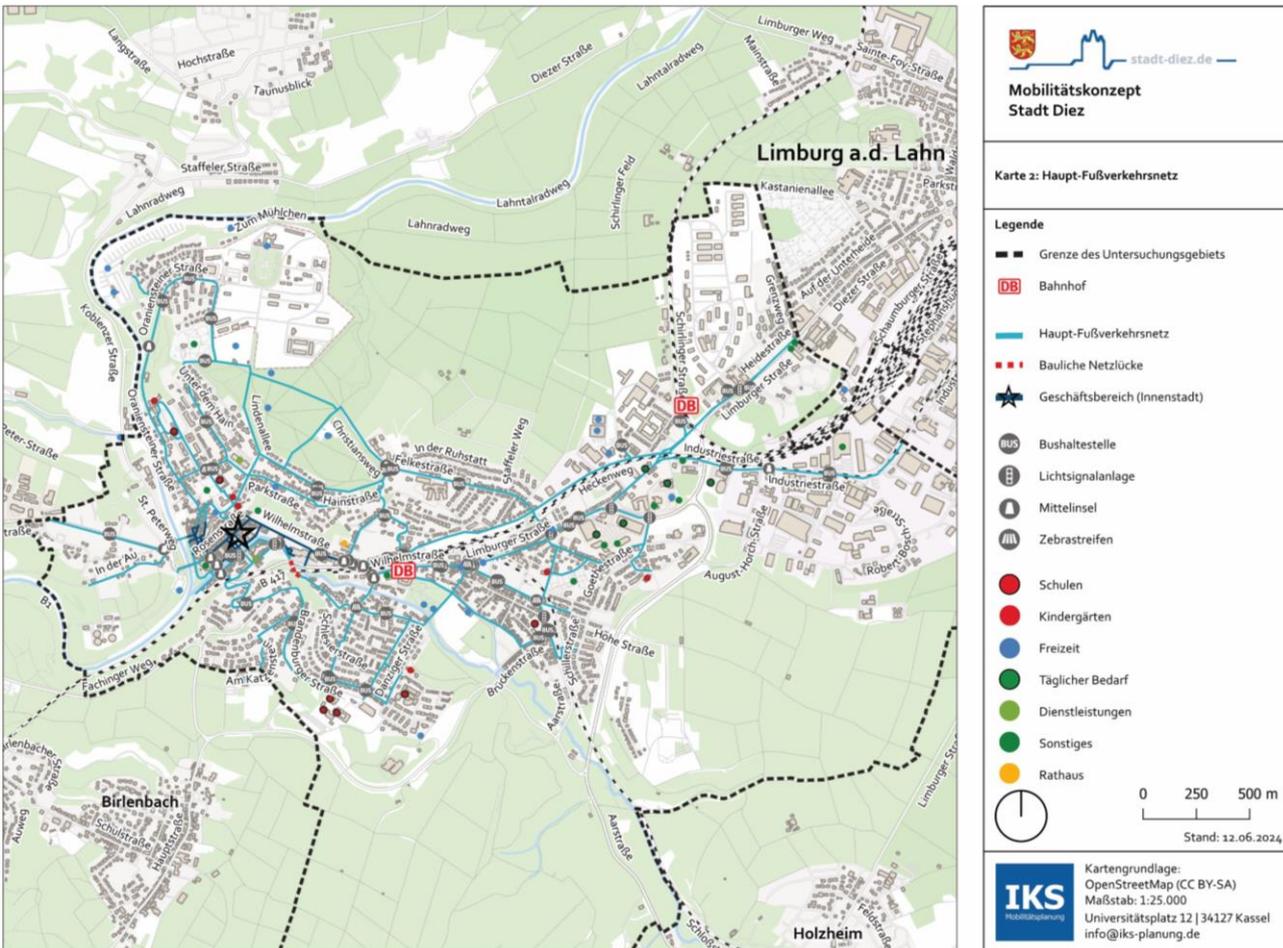
Hierarchisierung

Das Fußwegenetz ist im Wesentlichen ein Bestandsnetz und hierarchisch in ein Haupt-Fußverkehrsnetz und ein Grundnetz gegliedert (siehe Karte 2 auf Seite 32). Zum Grundnetz gehören sämtliche Wege innerhalb des Untersuchungsgebiets. Zum Haupt-Fußverkehrsnetz gehören Verbindungen, die besondere Relevanz für den Fußverkehr besitzen und in der Regel höher frequentiert sind.

Mindestens auf dem Haupt-Fußverkehrsnetz soll perspektivisch allen Nutzenden ein sicheres, barrierefreies und komfortables Gehen und Vorankommen ermöglicht werden. Besondere Berücksichtigung gilt dabei Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen.

⁴³ Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015, S.35

Karte 2: Haupt-Fußverkehrsnetz



Wesentliche Einflussfaktoren zur Identifizierung des Haupt-Fußverkehrsnetzes in Diez sind:

- Geschäftsstraßen/ Einkaufsmöglichkeiten
- Bahnhof/ ÖPNV-Haltestellen
- Schulen, Kitas, Altenheime und Freizeiteinrichtungen
- Anbindung der Stadtteile an das Zentrum

Dabei können auch Unterschiede innerhalb des Fußwegenetzes bestehen. Beispielsweise ist Barrierefreiheit und die Begehbarkeit zu allen Jahres- und Tageszeiten für Alltagswege ein wichtiger Faktor. Es können aber, je nach Ausrichtung der Funktion des Gehweges, auch andere Qualitäten in den Vordergrund rücken, wie beispielsweise eine hohe Aufenthaltsqualität und eine ansprechende Gestaltung des Umfelds.

6.6.2 Mängelanalyse

Innerhalb des Haupt-Fußverkehrsnetzes wurde eine Mängelanalyse durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse sind in Karte 3 auf Seite 37 dargestellt. Nachfolgend sind die einzelnen Kriterien zusammengefasst und mit musterhaften Fotos beschrieben.

Gehwegbreiten

Der Komfort von zu Fuß gehenden und auch die Barrierefreiheit hängt in entscheidendem Maße mit angemessenen Gehwegbreiten zusammen. In großen Teilen innerhalb des Haupt-Fußwegenetzes sind die Gehwege baulich zu schmal angelegt, in vielen Abschnitten sogar mit Gehwegbreiten unter 1,50 m.

Abbildung 18: Beispielhafte Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet



Barrierefreiheit an Knoten und Einmündungsbereichen

Entlang des Haupt-Fußwegenetzes wurden sämtliche Knoten und Einmündungen auf Barrierefreiheit für zu Fuß gehende nach folgenden Kriterien überprüft:

- **Barrierefreie Knotenpunkte** und Einmündungsbereiche beinhalten ein taktiles Leitsystem und eine Nullabsenkung (grüner Punkt)
- **Eingeschränkt barrierefreie Knotenpunkte** und Einmündungsbereiche beinhalten eine Nullabsenkung, aber kein taktiles Leitsystem (oranger Punkt)
- **Nicht barrierefreie Knotenpunkte** und Einmündungsbereiche beinhalten weder ein taktiles Leitsystem noch eine Nullabsenkung (roter Punkt)

Insgesamt wurden in der Stadt Diez entlang des Haupt-Fußverkehrsnetzes 6 barrierefreie, 103 eingeschränkt barrierefreie und 23 nicht barrierefreie Knotenpunkte erfasst. Neben den fehlenden Nullabsenkungen und den taktilen Leitsystemen konnten auch überdimensionierte Einmündungsbereiche im Gebiet identifiziert werden, wo unnötig breite Fahrbahnen das Queren erschweren. Desweiteren befinden sich in dem Stadtgebiet nur wenige Zebrastreifen zur gesicherten Querung (zum Beispiel entlang Kreisverkehren). Auch Mittelinseln sind nur an wenigen Knotenpunkten vorhanden.

Abbildung 19: Beispielhafte Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet



ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfe

Insgesamt wurden 45 Bushaltestellen und 2 Bahnhöfe in Diez auf Ausstattung und Barrierefreiheit untersucht.

Ein Mangel der Barrierefreiheit wurde festgehalten, wenn der Sonderbordstein (Hochbord zum barrierefreien Einsteigen: 18-21 cm) oder das taktile Leitsystem fehlt. Ein Mangel der Ausstattung wurde erhoben, wenn der Witterungsschutz oder eine Sitzmöglichkeit fehlt. Wenn jeweils beide Kriterien erfüllt sind, wurde die Haltestelle in die Kategorie „kein Mangel“ eingeordnet.

38 Haltestellen weisen Mängel bei beiden Kriterien auf. Zusätzlich wurde an 4 Haltestellen eine Mängel in der Barrierefreiheit erfasst. 3 Haltestellen weisen keinen Mangel auf.

Der Hauptbahnhof in Diez weist eine mangelnde Barrierefreiheit auf, die Unterführung des Bahnhofes sowie die Überführung der B417 sind ausschließlich durch Treppenstufen zu erreichen. Außerdem wurden die schmalen Zugänge im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vielfach als Angsträume benannt.

Abbildung 20: Beispielhafte Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet



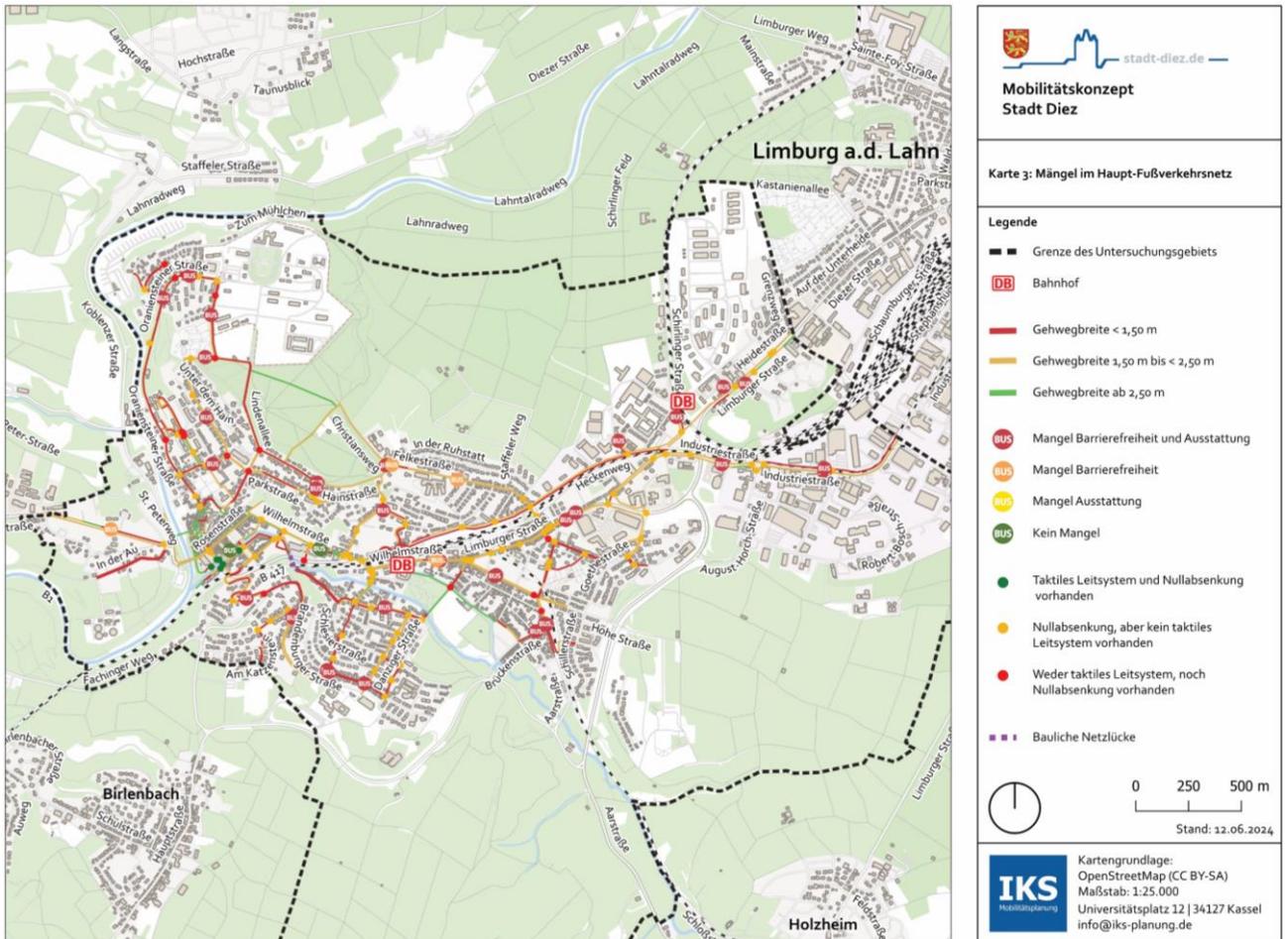
6.6.3 Zusammenfassende Bewertung

Auf Grundlage der vorhandenen Konzepte und Planungen, des Beteiligungsverfahrens und der Bestandsanalyse wird deutlich, dass der Fußverkehr in Diez ein erhebliches Steigerungspotenzial aufweist. Dies betrifft insbesondere den Geschäftsbereich in der Innenstadt, innerörtliche Wege zu den Ortsteilen und auch die Schulumfelder.

Ein entscheidender Baustein zur Erreichung dieser Zielsetzung liegt in der Verbesserung der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität der relevanten Fußverbindungen. Gerade die Schulumfelder erfordern ein hohes Maß an Sicherheit und Komfort, um die Problematik „Elterntaxi“ umzukehren und wieder mehr Kinder zu Fuß zur Schule gehen „dürfen“. Aber auch im Bereich des zentralen Geschäftsbereichs ist die Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Querungsmöglichkeiten ein wirksamer Ansatz, den Komfort der Fußwege zu verbessern und damit auch den Wirtschaftsstandort Innenstadt aufzuwerten. Die wesentlichen räumlich verortbaren Mängel aus Sicht des Fußverkehrs sind in Karte 3 auf Seite 37 dargestellt. Folgende Mängel sind für den Fußverkehr von besonderer Relevanz:

- Die Gehwegbreiten entsprechen fast im gesamten Haupt-Fußverkehrsnetz nicht den geforderten 2,50 m. In vielen Abschnitten werden sogar Gehwegbreiten von 1,50 m unterschritten. Diese Abschnitte sind nicht barrierefrei beziehungsweise nur sehr eingeschränkt zu begehen.
- Fehlende Barrierefreiheit und gesicherte Querungsmöglichkeiten mindern den Komfort und die Aufenthaltsqualität auf Fußwegen im zentralen Geschäftsbereich.
- Im Umfeld der Grundschulen sind die Straßenräume nur unzureichend an die Bedürfnisse der Schulkinder ausgerichtet.
- Es fehlen gesicherte Querungsanlagen beziehungsweise Verkehrsberuhigungen an wichtigen Verbindungen (beispielsweise im Umfeld der Grundschulen oder an den Kreisverkehren der B 54).
- Das Wohngebiet „Schläfer“ ist im Zuge des Tunnelausbaus B417 vom Zentrum abgeschnitten worden. Die verbleibende Verbindung entlang der Bismarckstraße stellt einen deutlichen Umweg dar und wird in der Praxis daher kaum genutzt.
- Der Hauptbahnhof in Diez ist nicht barrierefrei gestaltet und entspricht nicht den Anforderungen an eine hohe Aufenthaltsqualität. In der bestehenden Gestaltung entspricht der Bahnhof weder einem angemessenen Stadteingang noch einem modernen Mobilitätsknoten.

Karte 3: Mängel im Haupt-Fußverkehrsnetz



Zusammenfassend ergeben sich vielfältige Handlungsfelder zur Förderung des Fußverkehrs in Diez, die sowohl bauliche Erfordernisse wie auch nicht-investive Maßnahmen beinhalten. Den erforderlichen Anstrengungen wird jedoch ein hoher Nutzen für die nachhaltige Gestaltung der Lebensqualität und den Erhalt der eigenständigen Mobilität entgegengestellt. Maßnahmen für den Fußverkehr bilden schließlich einen bedeutenden Baustein zu einer barrierefreien Mobilität für die gesamte Bevölkerung von Diez und können, bei entsprechender Bewerbung, auch einen positiven Einfluss auf den lokalen Wirtschaftsstandort entfalten.

6.7 Radverkehr

Radverkehr gewinnt bundesweit zunehmend an Bedeutung. Neben den flexiblen Einsatzmöglichkeiten im Alltags-, Berufs- und Freizeitverkehr trägt auch die voranschreitende Elektrifizierung zur Ausbildung einer neuen Fahrradkultur bei und erschließt neue Nutzergruppen.

Der vergleichsweise geringe Ressourcenverbrauch und die positiven Begleiterscheinungen, wie Gesundheitsförderung oder Klimaschutz, entsprechen dem aktuellen Zeitgeist und verbinden Mobilität mit Lebenseinstellung.⁴⁴

Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein. Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes ist dabei für Radfahrende von besonderer Relevanz.

Dabei kann auch der ÖPNV von einer guten Radinfrastruktur profitieren. Insbesondere der Bahnhof kann als klassische Umsteigepunkt betrachtet werden.

6.7.1 Netzentwicklung

Zur Vernetzung der wesentlichen Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr, wurde ein Radverkehrsnetz entwickelt, das als Grundlage für die Bestandserhebung und Analyse dient.

⁴⁴ Umweltbundesamt (UBA); Radverkehr: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens> [Zugriff: 22.03.2024]

Hierarchisierung

Das Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz und hierarchisch in vier Netzkategorien inklusive touristischen Routen gegliedert (siehe Tabelle 4). Da es in Rheinland-Pfalz keine offizielle Bezeichnung für Netzkategorien gibt, wurde die Netzhierarchie an der des Nachbarlandes Hessen ausgerichtet. Das ist auch aus dem Blickwinkel sinnvoll, dass die Verbindung mit der Nachbarstadt Limburg a.d. Lahn (Hessen) eine relevante Aufgabenstellung für den Radverkehr darstellt.

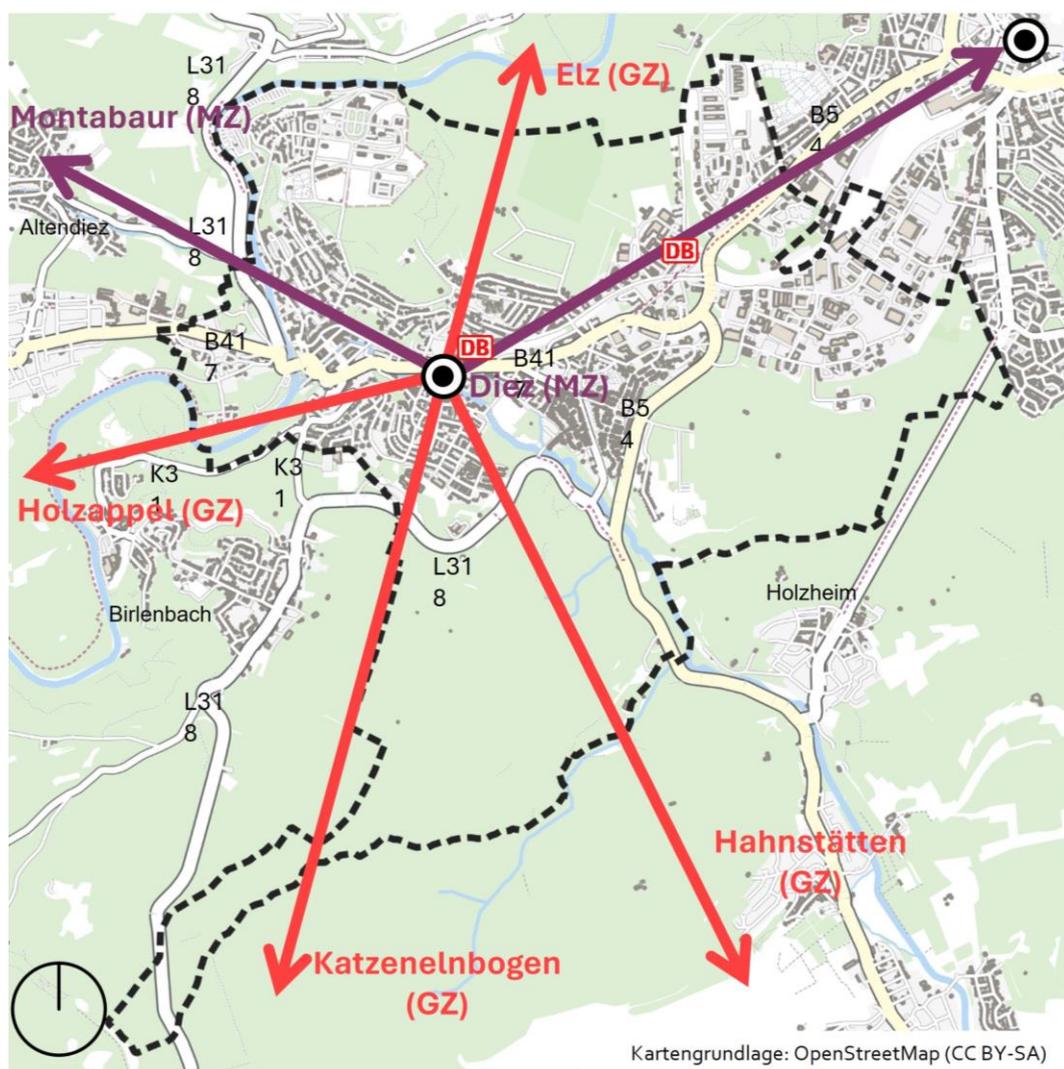
Tabelle 4: Netzkategorien zur Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes

Netzkategorie	Erläuterung
RN I: Haupt-Radverkehrsnetz	Durchgängiges Radverkehrsnetz zur Verbindung benachbarter Ober- und Mittelzentren sowie Grundzentren mit hoher regionaler Bedeutung im Umfeld bis 7,5 km (Luftlinie).
RN II: Regionales Radverkehrsnetz	Mit dem Haupt-Radverkehrsnetz zusammenhängende Routen zur Verbindung und Anbindung benachbarter Grundzentren.
RN III: Lokales Radverkehrsnetz	Mit dem Haupt-Radverkehrsnetz und dem Regionalen Radverkehrsnetz zusammenhängende Routen zur Verbindung und Anbindung benachbarter Ortsteile ohne zentralörtliche Funktion sowie zur Anbindung von Zielorten mit besonderer Bedeutung für den Radverkehr.
RN IV: Touristische Radrouten	Ausgewiesene und/ oder vermarktete touristische Routen oder Freizeitrouten sowie Vernetzung touristischer Highlights. Teilweise besteht eine Überlagerung mit dem Alltagsradverkehrsnetz.

Wunschliniennetz

Zur Ableitung eines dem Radverkehrsnetz vorangestellten Wunschliniennetzes wurden, unabhängig von bestehenden Wegen, die entscheidenden Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr miteinander vernetzt. Grundlage bilden die Netzkategorien zur Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes (vergleiche Tabelle 4). Das Wunschliniennetz ist in Abbildung 21 dargestellt.

Abbildung 21: Wunschliniennetz



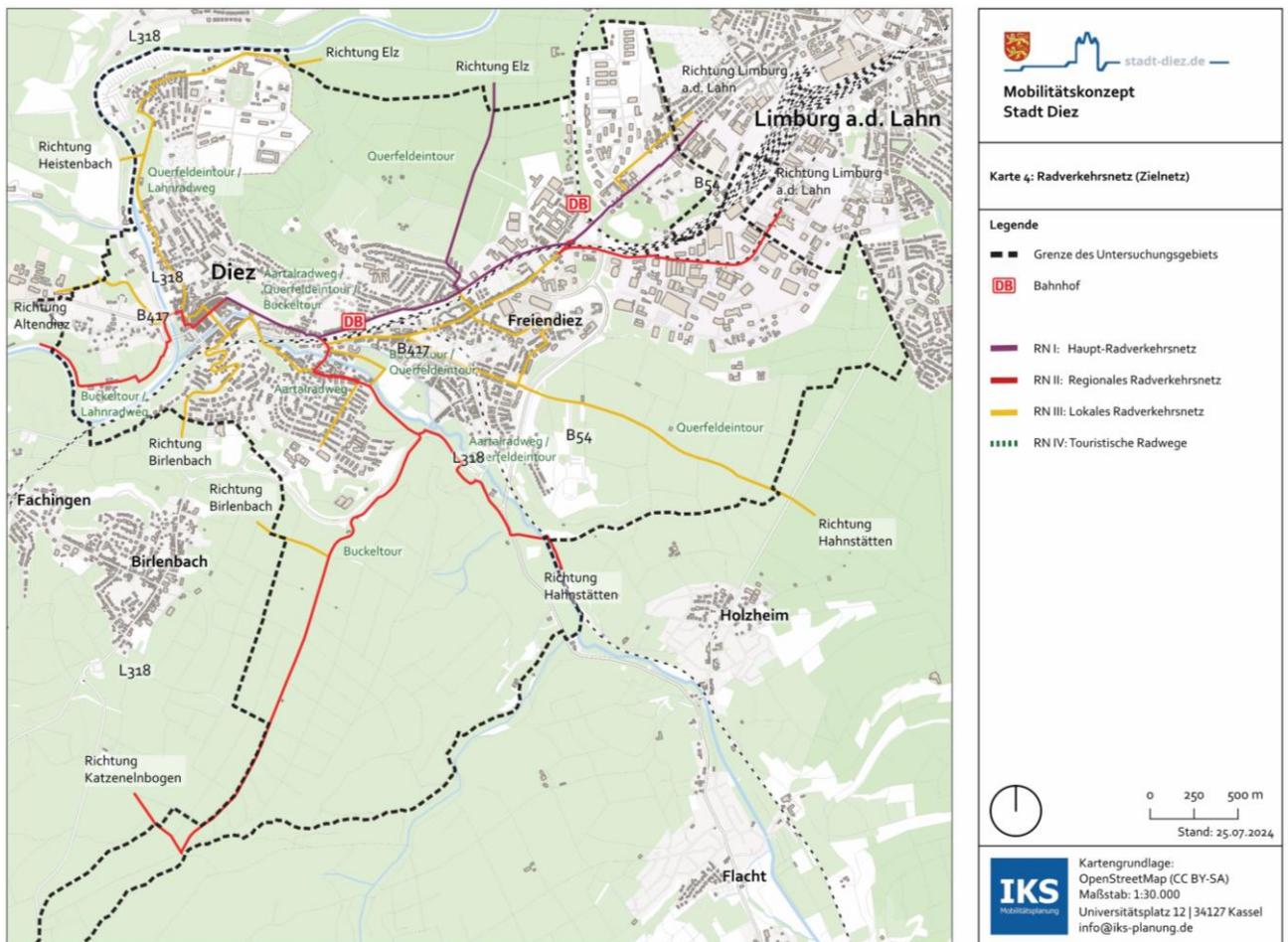
6.7.2 Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz wurde auf Grundlage des Wunschnetznetzes und bestehender Radverbindungen (unter Einbezug bekannter Netzanschlüsse an benachbarte Kommunen) gebildet. Dazu gehören zum Beispiel die Netzplanung in Limburg a.d. Lahn und die touristischen Radrouten im Verbandsgemeindegebiet.

Das Radverkehrsnetz wurde hierarchisch in die Netzkategorien RN I bis RN IV gegliedert (vergleiche Tabelle 4 auf Seite 39), wodurch die wichtigsten Pendler- und Alltagsstrassen abgebildet und priorisiert werden.

Das in Karte 4 dargestellte Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz. Das bedeutet, dass zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle Verbindungen optimal nutzbar sein müssen. Teile des Netzes werden beispielsweise erst durch die Umsetzung von Maßnahmen, wie die Schließung von baulichen Netzlücken oder die Herrichtung von Oberflächen, befahrbar.

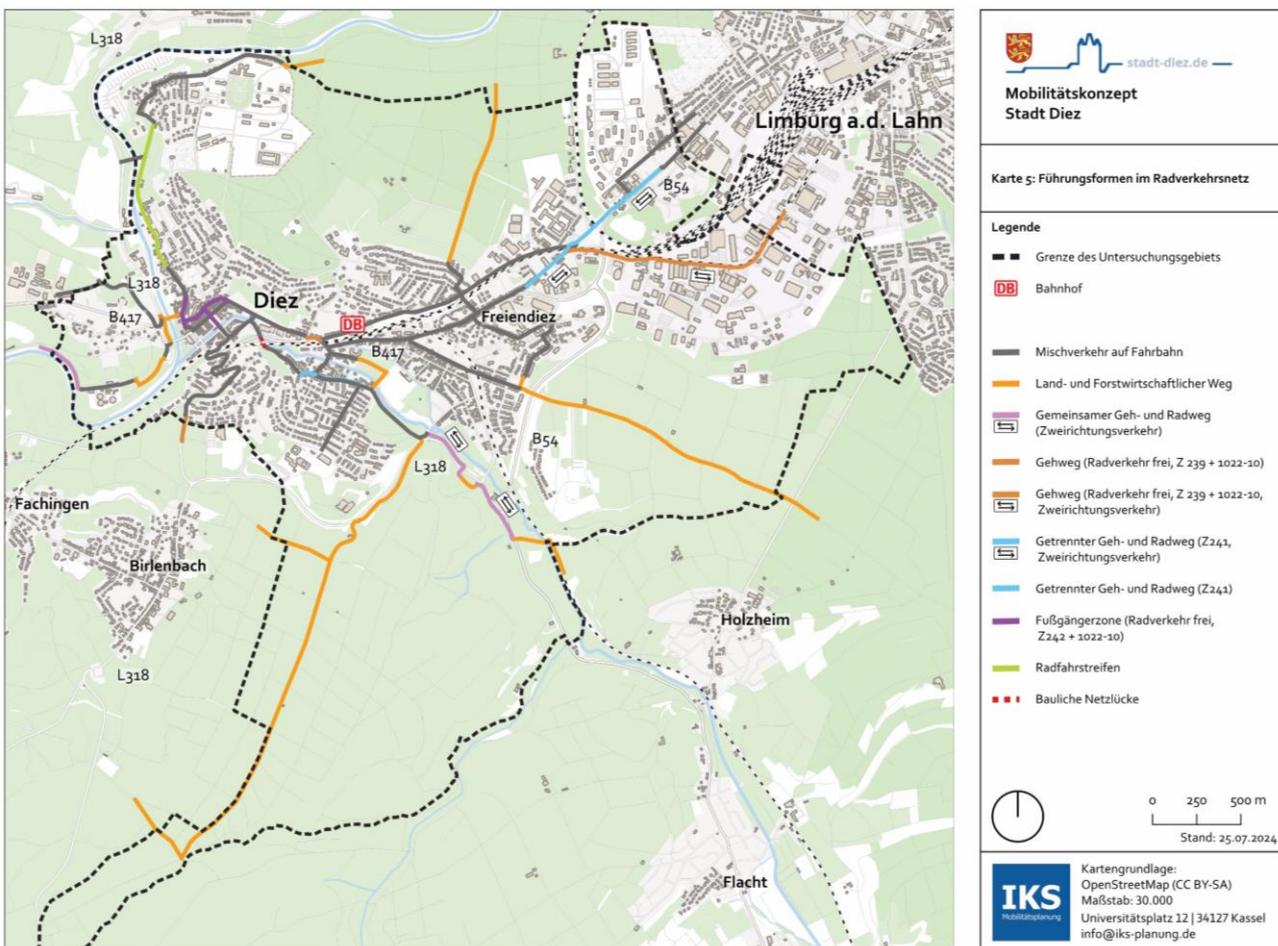
Karte 4: Radverkehrsnetz (Zielnetz)



6.7.3 Führungsformen im Bestand

Die unterschiedlichen Führungsformen innerhalb des Zielnetzes für den Radverkehr sind in Karte 5 dargestellt.

Karte 5: Führungsformen im Radverkehrsnetz



Innerorts wird der Radverkehr überwiegend im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Ausnahmen bilden zum Beispiel der Radfahrstreifen auf dem nördlichen Abschnitt der Oraniensteiner Straße, der getrennte Geh- und Radweg entlang der B54 in Richtung Limburg a.d. Lahn und die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr auf dem Gehweg zwischen der Wilhelmstraße und der Bahnhofstraße entlang der B417.

Außerorts wird der Radverkehr weitestgehend auf land-/ forstwirtschaftlichen Wegen geführt. Entlang der L318, Richtung Holzheim, ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr vorhanden.

Abbildung 22: Beispielhafte Führungsformen im Radverkehrsnetz



6.7.4 Mängelanalyse

Innerhalb Radverkehrsnetzes wurde eine Mängelanalyse durchgeführt. Die wesentlichen Ergebnisse sind in Karte 6 auf Seite 49 dargestellt. Nachfolgend sind die einzelnen Kriterien zusammengefasst und mit musterhaften Fotos beschrieben.

Führungsformen und Netzlücken innerorts

Die Führung im Mischverkehr in Wohnstraßen, mit geringen Kfz-Verkehrsmengen und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 30 km/h, entspricht in der Regel den Anforderungen an eine sichere Radverkehrsführung. An diesen Abschnitten besteht nur in Ausnahmefällen Handlungsbedarf.

Eine solche Ausnahme bildet die Verbindung Richtung Limburg a.d. Lahn, die im Radverkehrsnetz über die Bahnhofstraße/ Heckenweg geführt ist, um den direktesten Weg zu nutzen und gleichzeitig eine Alternative zur viel befahrene B417 anzubieten. Aufgrund der Bedeutung der Trasse (Haupt-Radverkehrsnetz) und der zunehmenden Befahrung durch Lkw⁴⁵, wird die derzeitige Führung im Mischverkehr trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h als Mangel gewertet.

Eine weitere Besonderheit bildet die Radverkehrsführung in der zentralen Innenstadt. In der Wilhelmstraße bestehen Konflikte trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 km/h, durch den in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr bei schmalen Fahrbahnbreiten.

In der Fußgängerzone (Radverkehr frei) bestehen Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden, da die touristischen Radwege Aartalradweg, Buckeltour und Querfeldeintour hierdurch verlaufen. Dies führt dazu, dass die angemessene Rücksicht für Fußgänger nicht immer eingehalten wird.

Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen zudem insbesondere entlang einzelner Hauptverkehrsstraßen Abschnitte, auf denen die Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Kfz- und Schwerlastverkehr nicht den Regelwerken entspricht. Ein hohes Verkehrsaufkommen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sorgt hier für geringen Komfort und schmälert das (subjektive) Sicherheitsempfinden der Radfahrenden.

⁴⁵ Vermehrte Hinweise im Rahmen des Beteiligungsverfahrens.

Besonders für oft unsichere Radfahrende, wie jugendliche oder ältere Menschen, sind solche Abschnitte problematisch und gefährlich. Beispiele im Untersuchungsgebiet sind die B417 (Wilhelmstraße) und die B54/ B417 (Limburger Straße – Diezer Straße). Fehlende Radinfrastruktur auf solch relevanten Netzabschnitten kann dazu führen, dass das Verkehrsmittel Fahrrad dann nicht in Betracht gezogen wird oder Radfahrende auf die Gehwege ausweichen, was wiederum den Fahrkomfort erheblich senkt und zusätzlich zu Konfliktsituationen an Ein- und Ausfahrten sowie mit zu Fuß Gehenden führt.

Die einzige bauliche Netzlücke ist die Verbindung Zentrum – Wohngebiet „Schläfer“, die im Zuge des Tunnelausbaus B417 gekappt wurde. Dies betrifft auch die Führung des touristischen Radweges Aartalradweg der nun über die B417 geführt wird und damit merklich an Qualität eingebüßt hat.

Abbildung 23: Beispielhafte Ortsdurchfahrten ohne angemessene Radverkehrsinfrastruktur



Breiten und Oberflächen

Im Untersuchungsgebiet finden sich mehrere Abschnitte, die Radfahrenden aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit das Radfahren erschweren oder eine Sturzgefahr darstellen. Auch zu schmale Breiten können zu Konflikten führen, beispielsweise im Begegnungsverkehr oder bei schlechten Sichtverhältnissen.

Abbildung 24: Beispielhafte Breitenmängel (links) und Oberflächenmängel (rechts)



Abschnitte im Radverkehrsnetz, die im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt werden, verfügen aufgrund der asphaltierten Fahrbahn in der Regel über eine angemessene Breite und Oberfläche.

Vorhandene fahrbahnbegleitende Radwege haben oft einen zu schmalen Querschnitt schmäler als 2,50 m (beispielsweise entlang der L318).

Auf manchen Wegen des Radverkehrsnetzes stellen Unebenheiten, Schlaglöcher, sowie wassergebundene Oberflächen erhebliche Mängel dar. Exemplarische Beispiele sind Teile des Lahnradweges im Osten von Diez und Teile der Querfeldeintour, im Bereich der Parkanlage Diez.

Punktuelle Mängel

Hinzu kommen verschiedene punktuelle Mängel innerhalb des Radverkehrsnetzes, welche die Qualität und Sicherheit für Radfahrende erheblich einschränken können:

- Lahnradweg: Poller in der Straße „In der Au“, nördlich der Kläranlage Diez, sowie unterhalb der Austraße, entlang der Lahn. Die Poller können eine erhöhte Sturzgefahr für den Radverkehr darstellen.
- Lahnradweg: Verengung der Fahrbahn auf „Alte Lahnbrücke“ durch Blumenkübel. Die Kübel sorgen für einen Konflikt bei sich treffenden Radahrenden aus entgegengerichteter Richtung.
- Lahnradweg: Schranke nördlich des „Schloss Oranienstein“ Zum Mühlchen. Die Schranke erschwert die Durchfahrt, insbesondere für Lastenräder.
- Querfeldeintour: Mehrere Poller verengen die Fahrbahn, bei sich entgegenkommenden Radfahrenden (zum Beispiel Willbachstraße und Brücke an der L318)

Abbildung 25: Beispielhafte punktuelle Mängel



Fehlende Querungsanlagen

Im Radverkehrsnetz bestehen Bereiche, wo Radfahrende innerorts oder außerorts übergeordnete (klassifizierte) Straßen queren müssen. Zur Entschärfung dieser potenziellen Gefahrenstellen sind in der Regel Querungsanlagen oder zumindest Geschwindigkeitsreduzierungen mit Maßnahmen zur Förderung der Aufmerksamkeit erforderlich.

Eine solche Stelle befindet sich beispielhaft an der Querungsstelle der Limburger Straße (B54/ B417) mit der Straße am Kalkwerk. Die Querung der Bundesstraße besitzt hier einen hohen Bedarf, da der getrennte Geh- und Radweg an dieser Stelle endet und der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn in Richtung Limburg a.d. Lahn weitergeführt wird.

Abstellanlagen, Rastplätze und E-Ladestationen

Abstellanlagen und auch E-Ladestationen sind besonders an viel frequentierten Zielorten relevant. Hierzu zählen in Diez zum Beispiel der Bahnhof, die Schulen, der Marktplatz und der gesamte Bereich der Innenstadt. In reinen Wohngebieten hingegen wird das Fahrrad in der Regel auf privatem Grund abgestellt und gegebenenfalls geladen.

Aus dieser Sicht besteht in Diez an ausgewählten Standorten besonderer Bedarf, nach mehr und qualitativ hochwertigeren Fahrradabstellanlagen:

- Umfeld Marktplatz
- Bahnhof Diez
- Schulstandorte

Abbildung 26: Beispielhafte Abstellanlagen in Diez



Überdachte „Anlehnbügel“ (Bahnhof Diez)



„Felgenklemmer“ (Realschule / Gymnasium)

6.7.5 Zusammenfassende Bewertung

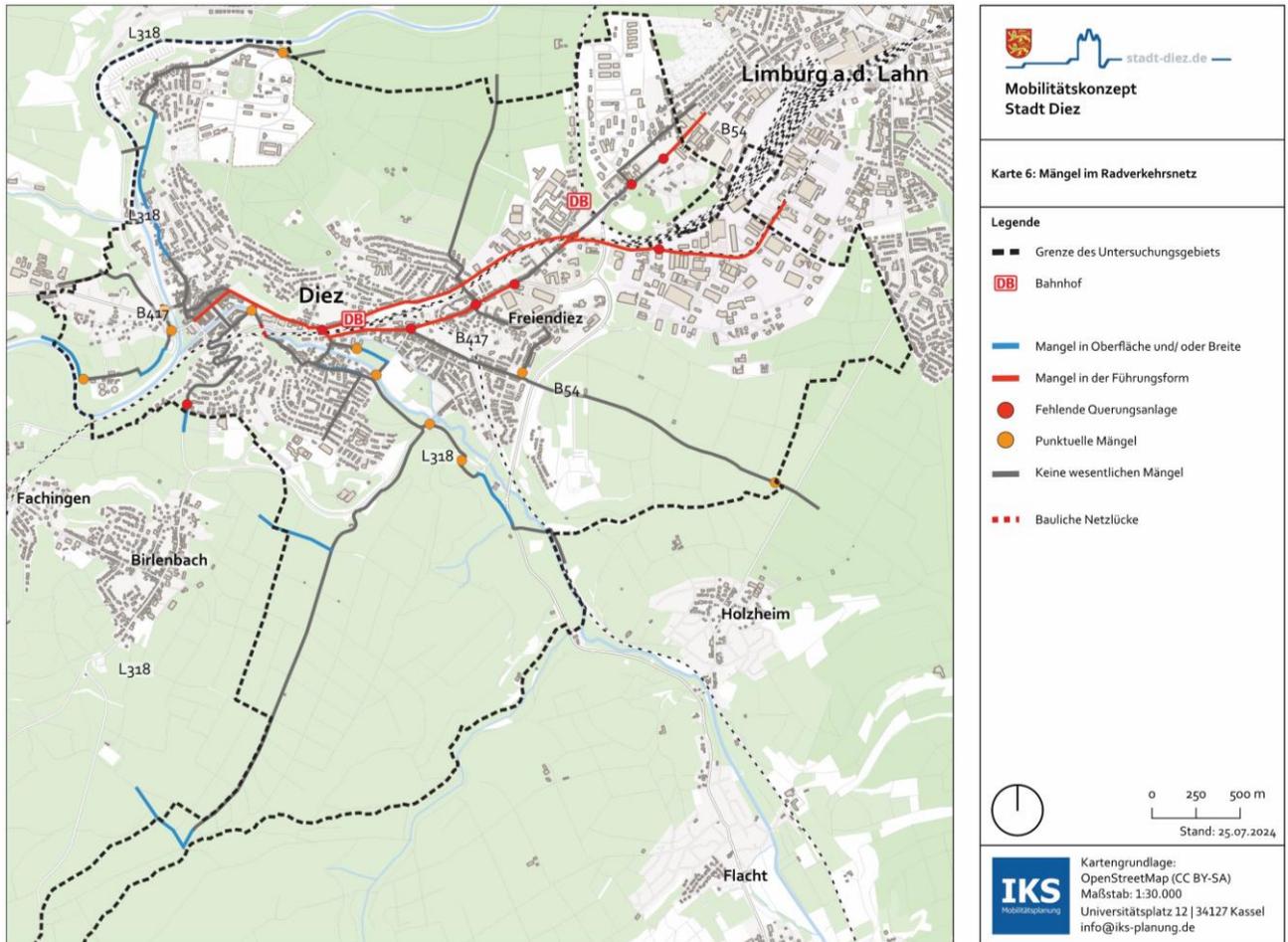
Auf Grundlage der vorhandenen Konzepte und Planungen, des Beteiligungsverfahrens und der Bestandsanalyse wird deutlich, dass in Diez ein ungenutztes Potenzial besteht, Kfz-Fahrten des Alltagsverkehrs auf das Fahrrad zu verlagern.

Ein entscheidender Baustein zur Erreichung dieser Zielsetzung liegt in der baulichen Verbesserung der Radinfrastruktur. Obwohl in Diez bereits unterschiedliche Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ergriffen wurden, besteht doch oft an entscheidenden Abschnitten Handlungsbedarf. Das Radverkehrsnetz bietet im aktuellen Zustand eine nur unzureichende Alternative zum lückenlosen und direkten Netz für den Kfz-Verkehr.

Die wesentlichen räumlich verortbaren Mängel aus Sicht des Radverkehrs sind in Karte 6 auf Seite 49 dargestellt. Folgende Mängel sind für den Radverkehr von besonderer Relevanz:

- Mangelhafte Führungsformen auf den Hauptachsen (beispielsweise Richtung Limburg a.d. Lahn).
- Konfliktbereiche im zentralen Geschäftsbereich (beispielsweise mit entgegenkommenden Fahrzeugen in der Wilhelmstraße oder mit Fußgängern in der Altstadtstraße).
- Fehlende angemessene Radinfrastruktur oder zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Ortsdurchfahrten (beispielsweise die Limburger Straße (B54/ B417) in Richtung Limburg a.d. Lahn).
- Fehlende Querungsanlagen über klassifizierte Straßen innerorts (beispielsweise entlang der Limburger Straße (B54/ B417) auf der Höhe am Kalkwerk).
- Mangelhafte oder fehlende Radabstellanlagen an wichtigen Zielorten (beispielsweise am Bereich des Marktplatzes, am Bahnhof oder den Schulstandorten).
- Mangelhafte Oberflächen für die Nutzung als alltags- und touristische Verbindungen (beispielsweise auf dem Lahnradweg entlang der Lahn in Richtung Altendiez).
- Bauliche Netzlücke Richtung Wohngebiet „Schläfer“.

Karte 6: Mängel im Radverkehrsnetz



Zusammenfassend besteht bereits ein ordentliches Grundangebot für den Radverkehr in Diez. Dennoch ergeben sich vielfältige Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs, um die Sicherheit und den Komfort innerhalb des Radverkehrsnetzes und damit die allgemeine Qualität für Radfahrende zu verbessern.

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung. Das Radverkehrsnetz sollte entsprechend kontinuierlich weiterentwickelt und qualifiziert werden, möchte man den Radverkehrsanteil am Verkehrsaufkommen nachhaltig und merkbar steigern.

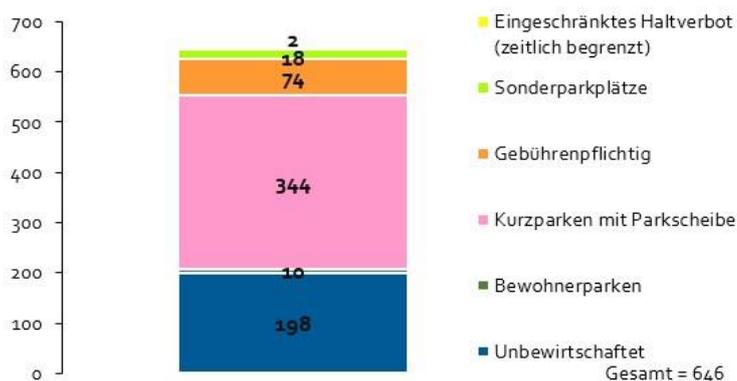
6.8 Ruhender Kfz-Verkehr

Parkraumprobleme entstehen in der Regel dort, wo hohe Nutzungsmischungen und eine Funktionsvielfalt bestehen, also verschiedene Nutzergruppen um den gleichen Parkraum konkurrieren. Zusätzlich ist insbesondere in innerstädtischen Bereichen der Parkraum in der Regel knapp, da die wertvollen Flächen „sinnvollere“ Nutzungen zugeführt werden. Kaum ein anderes Thema im Bereich Stadtverkehr nimmt in den öffentlichen Diskussionen einen größeren Stellenwert ein als das Thema Parken. Umso wichtiger ist eine objektive und transparente Bewertung der Bestandssituation, um eine sachliche Debatte um mögliche Optionen zur Verbesserung der Bestandssituation führen zu können.

6.8.1 Bestand zum Zeitpunkt der Erhebung

Im ersten Schritt wurden im Bereich der Innenstadt sämtliche öffentliche Parkplätze und relevante Verkehrsregelungen erfasst (siehe Karte 7). Zum Zeitpunkt der Erhebung (Juni/ Juli, 2023) standen im Untersuchungsgebiet (Straßenraum und öffentlich zugängliche Parkbauten) insgesamt 646 Parkplätze zur Verfügung (siehe Abbildung 27).

Abbildung 27: Öffentliche Parkplätze im Innenstadtbereich mit Bewirtschaftung



344 der Parkplätze sind mittels Parkscheibe bewirtschaftet, darunter die zentralen Parkplätze im Straßenraum entlang der Wilhelmstraße und der Rosenstraße. Die bewirtschafteten Zeiten sind werktags zwischen 8.00 und 18.00 Uhr. Die Höchstparkdauer beträgt 1 Stunde.

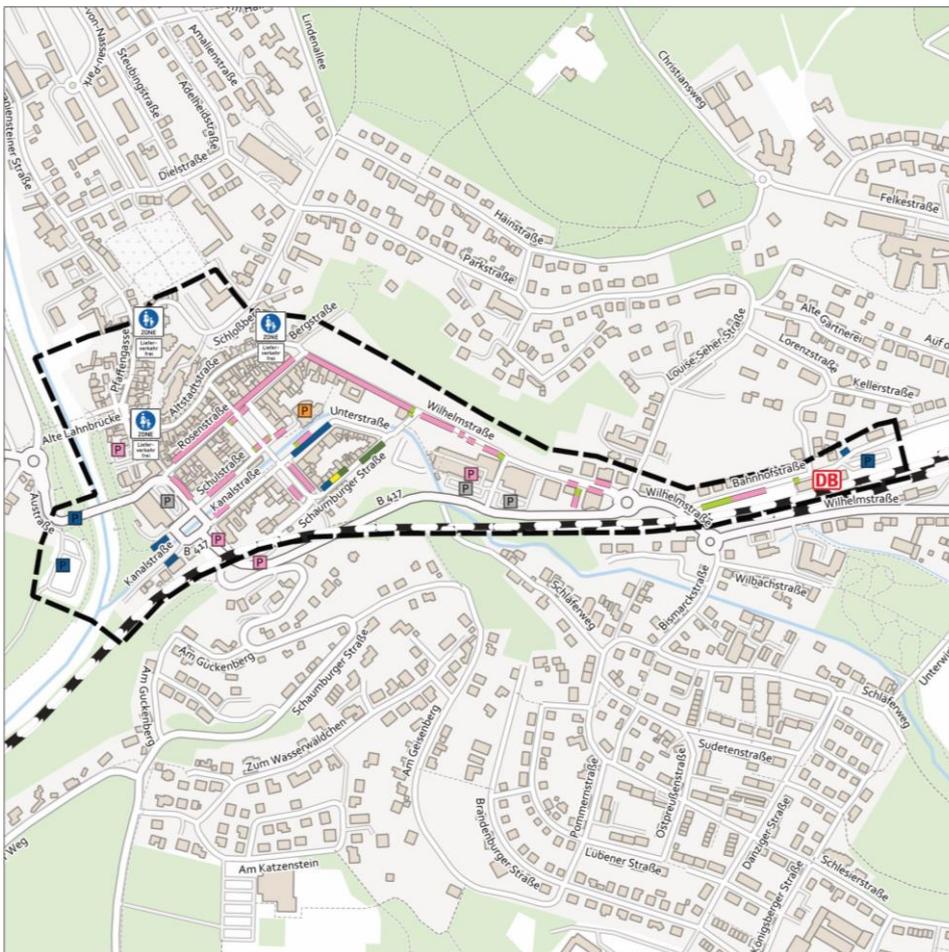
In dem Parkbau „Parkhaus Werkes“ sind 74 Parkplätze mittels Parkscheinregelung (monetär) bewirtschaftet. Die bewirtschafteten Zeiten sind zwischen 9.00 und 20.00 Uhr. Die Höchstparkdauer beträgt 3 Stunden. Die Parkgebühren betragen 1,00 € / h.

10 der Parkplätze in der Schaumburger Straße sind in der Zeit von 17.00 bis 7.00 Uhr ausschließlich für Bewohner reserviert (Trennprinzip).

In der Unterstraße bestehen zudem 9 unbewirtschaftete Parkplätze in zentraler Lage. Weiterhin sind die Parkplätze in Randlagen (am Bahnhof und westlich des Lahnufers) unbewirtschaftet.

Hinzu kommen 172 private, teilöffentlich zugängliche Parkplätze. Diese liegen auf den Parkplätzen der Nahversorger Rossmann, Rewe und Netto. Die Parkplätze sind ausschließlich dem Einkauf in diesen Geschäften vorgesehen und sind zum Teil durch eine Schranke getrennt.

Karte 7: Bestand - Ruhender Kfz-Verkehr



stadt-diez.de

**Mobilitätskonzept
Stadt Diez**

Karte 7: Ruhender Kfz-Verkehr im Bestand

Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- DB Bahnhof
- Unbewirtschaftetes Parken (198 PP)
- Kurzparken mit Parkscheibe (344 PP)
- Sonderparkplatz (18 PP)
- Privatparkplatz (172 PP)
- Bewohnerparken (10 PP)
- Gebührenpflichtiges Parken (74 PP)
- Eingeschränktes Haltverbot (2 PP) (zeitlich begrenzt)
- t Fußgängerzone (Lieferverkehr frei)
- P Parkplatz/ Parkhaus/ Tiefgarage

Stand: 03.05.2024

Kartengrundlage:
OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: 1:7.500
Universitätsplatz 12 | 34127 Kassel
info@iks-planung.de

6.8.2 Verkehrserhebungen

Um die oft emotional geführten Diskussionen zum Thema Parken auf eine objektive Ebene zu heben, wurden gemäß den gültigen Regelwerken verschiedene Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs durchgeführt.

Um die Auslastung der öffentlichen Parkplätze durch den Kfz-Verkehr sowie deren Nutzergruppen zu identifizieren, wurde am Mittwoch, den 19.07.2023 (Normaltag gemäß den Regelwerken: außerhalb der Ferienzeit und ohne besondere Feste usw.)⁴⁶ eine Kennzeichenerhebung des ruhenden Kfz-Verkehrs durchgeführt.

Von 9:00 bis 21:00 Uhr wurden in 2-stündigen Intervallen, sowie um 2:00 Uhr nachts am Folgetag, alle auf öffentlichen Parkplätzen und illegal im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsgebiets abgestellten Kraftfahrzeuge (exklusive Zweiräder) erfasst. Die Erfassung erfolgte mittels einer Zählung beziehungsweise Strichliste.

Datenschutz

Zur Einhaltung des Datenschutzes wurden Ortskennzeichen nicht erfasst, beziehungsweise in den Erhebungsfahrzeugen wurden die Kennzeichen in Echtzeit anonymisiert, um Rückschlüsse auf Fahrzeughaltende auszuschließen.⁴⁷ Die Erfassung des (anonymisierten) Kennzeichens dient ausschließlich dazu, die Parkdauer der einzelnen Fahrzeuge zu ermitteln.

⁴⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 28

⁴⁷ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 103

Nutzergruppen und Auslastung

Anhand der Anzahl, wie häufig ein Fahrzeug am Erhebungstag an aufeinander folgenden Zeiten am gleichen Parkplatz erfasst wurde, kann die Nutzergruppe identifiziert werden. Die Nutzergruppen werden wie folgt definiert:

Tabelle 5: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr⁴⁸

Erfassung	Bewertung	Zuordnung
1 Zählung	Kurzparkende	Kundenfahrzeuge
2 Zählungen	Mittelzeitparkende	Pendlerfahrzeuge
3-4 Zählungen	Langzeitparkende	
5-6 Zählungen	Dauerparkende	
Fahrzeuge, welche (auch) nachts erhoben werden	Bewohnende	Bewohnerfahrzeuge

Anhand der Anzahl an parkenden Fahrzeugen, wurde die Auslastung der jeweiligen Straße / Parkplatzanlage ermittelt. Die Bewertung der Auslastung ist wie folgt definiert:

Tabelle 6: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr⁴⁹

Auslastung	Bewertung
Ab 120 %	sehr hoher Parkdruck mit vielen illegalen Parkvorgängen
100 bis 119 %	sehr hoher Parkdruck mit illegalen Parkvorgängen
90 bis 99 %	sehr hoher Parkdruck
80 bis 89 %	hoher Parkdruck
70 bis 79 %	mittlerer Parkdruck
60 bis 69 %	geringer Parkdruck
bis 59 %	kein Parkdruck

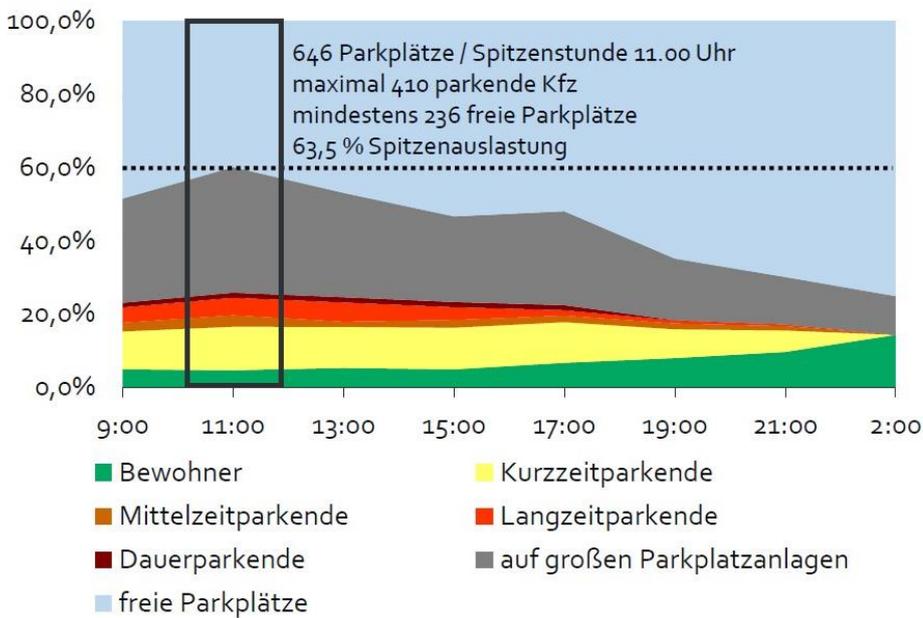
⁴⁸ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 42

⁴⁹ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012, S. 42

6.8.3 Auslastung

Insgesamt wurden an beiden Erhebungstagen ca. 1.500 Kennzeichen erfasst. Die maximale Auslastung liegt mit 63,5 % um 11:00 Uhr vor (Abbildung 28). Es liegt damit für das Gesamtgebiet zur Spitzenstunde ein geringer Parkdruck vor (vgl. Tabelle 6). Zu den übrigen Erhebungszeiten lag die Auslastung durchgängig unter 60 %. Es kann zu diesen Zeiten nach Definition für das Gebiet kein Parkdruck nachgewiesen werden.

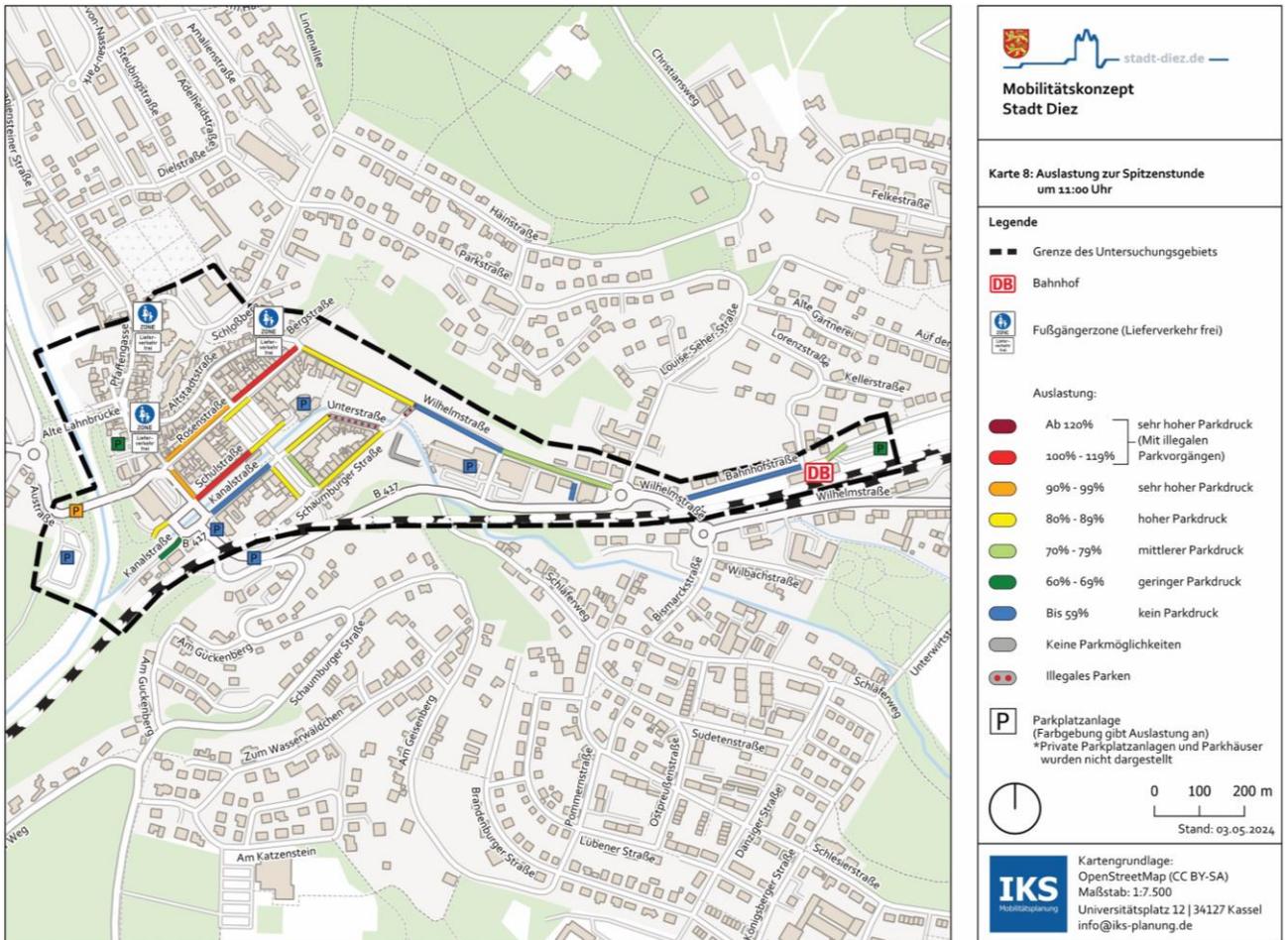
Abbildung 28: Tagesganglinie der Nutzergruppen



Auslastung zur Spitzenstunde um 11 Uhr

In der Spitzenstunde um 11:00 Uhr ist mit 63,5 % für das Untersuchungsgebiet ein geringer Parkdruck ermittelt. In einzelnen Abschnitten, wie dem zentralen Geschäftsbereich (Rosenstraße, Wilhelmstraße und auch Schulstraße), konnte ein hoher bis sehr hoher Parkdruck (größer 80 %) zur Spitzenstunde ermittelt werden. Auf den größeren Parkplätzen und dem „Parkhaus Werkes“ standen zu jeder Zeit ausreichend freie Parkplätze in fußläufiger Entfernung zur Verfügung (siehe Karte 8).

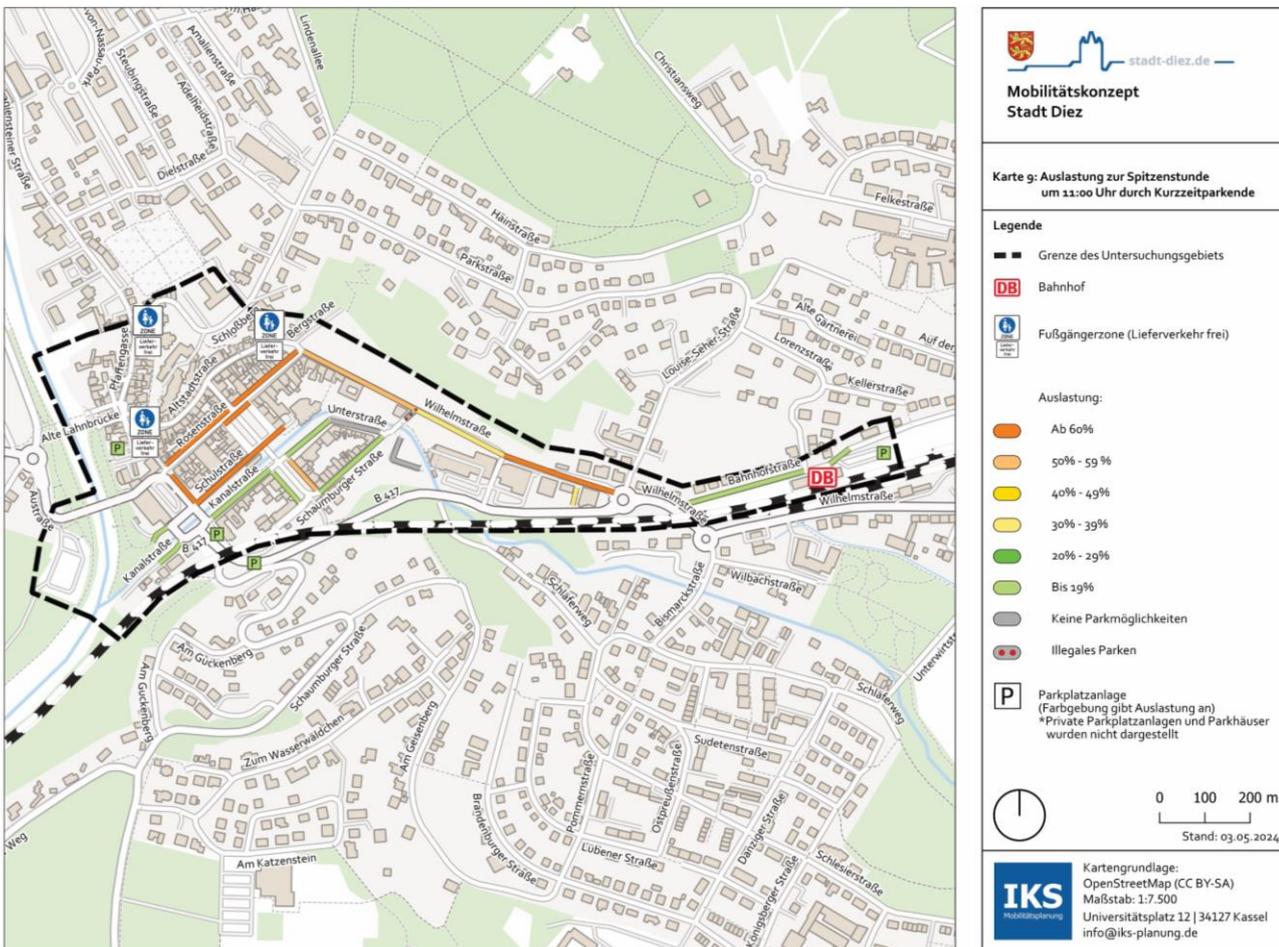
Karte 8: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr



Auslastung durch Kurzzeitparkende zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr

In Karte 9 ist die Auslastung der Parkplätze durch Kurzzeitparkende zur Spitzenstunde um 11 Uhr dargestellt. Diese Fahrzeuge sind in der Regel der Nutzergruppe „Kundenfahrzeuge“ zuzuordnen. Die Auslastung durch Kurzzeitparkende ist vor allem im Bereich des Marktplatzes und der Wilhelmstraße am höchsten, was sich durch die Bewirtschaftung mittels Parkscheibe erklären lässt.

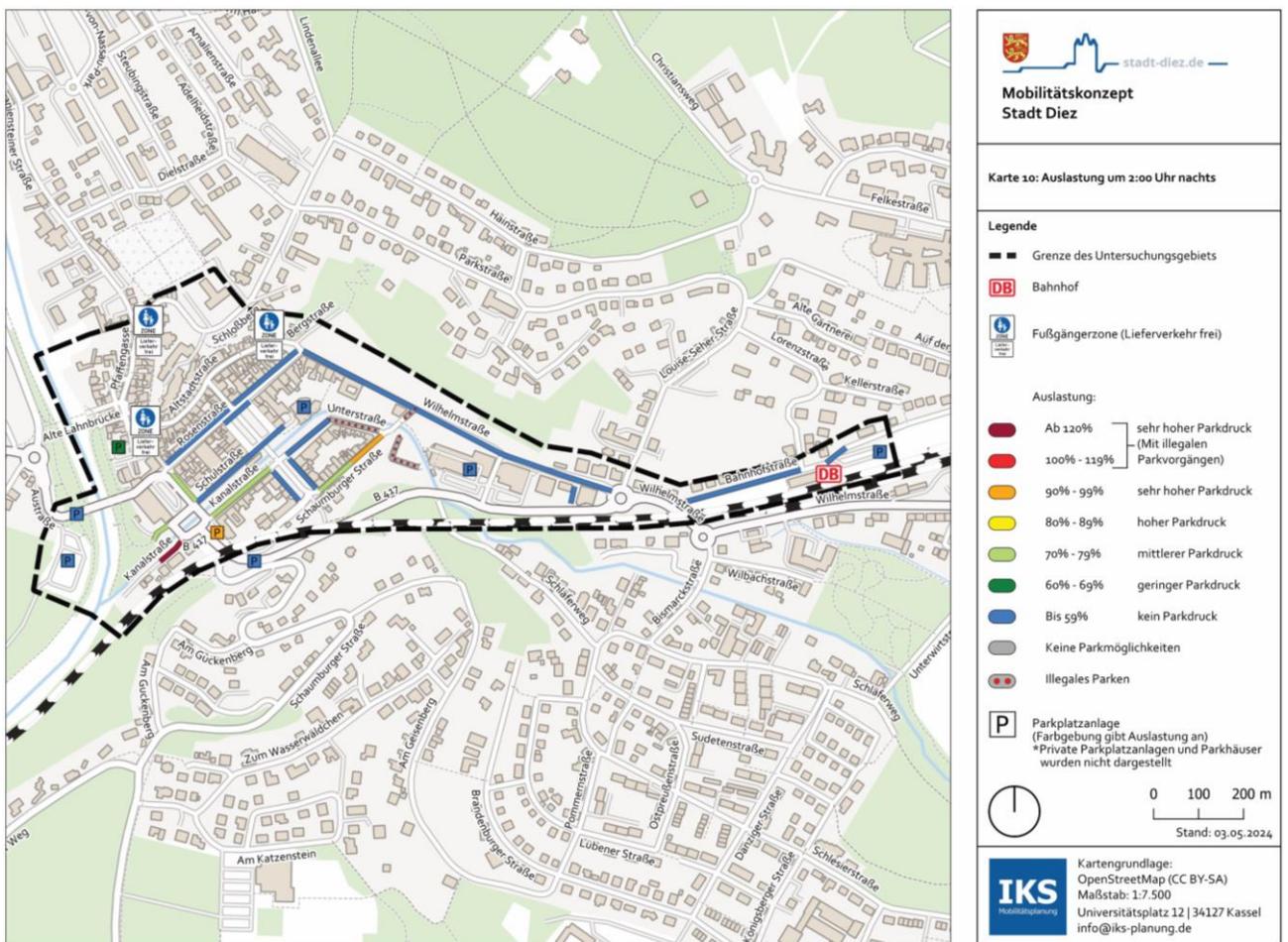
Karte 9: Auslastung durch Kurzzeitparkende zur Spitzenstunde um 11 Uhr



Auslastung um 2 Uhr nachts

Um 2:00 Uhr nachts besteht eine Auslastung von 31,9 % und damit kein Parkdruck. Nur vereinzelt, im Bereich der Kanalstraße oder der Schaumburger Straße, besteht ein sehr hoher Parkdruck. Diese Verteilung lässt sich durch die Nutzungsstrukturen erklären, da nachts in der Regel nur Bewohnerfahrzeuge im Gebiet parken.

Karte 10: Auslastung 2:00 Uhr nachts



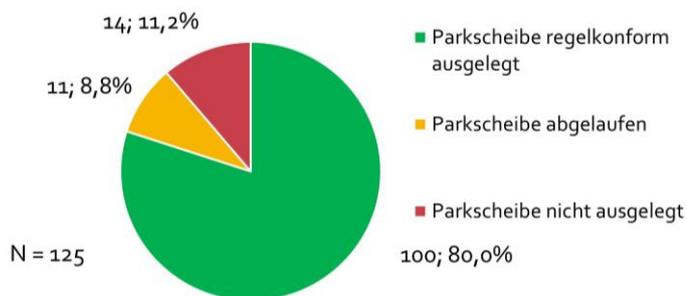
6.8.4 Regelkonformität

Ergänzend zur Kennzeichenerhebung wurde am Mittwoch, den 19.07.2023 die Einhaltung der Regelkonformität bei den Parkplätzen mit Parkscheibenregelung kontrolliert (siehe Abbildung 29).

Dabei wurden insgesamt 125 Fahrzeuge kontrolliert. Die Regelkonformität lag im Durchschnitt bei 80 %, was erfahrungsgemäß einen eher hohen Wert darstellt, insbesondere bei einer Parkscheibenregelung. Das lässt auf eine engmaschige Kontrolle durch das Ordnungsamt schließen, was auf Nachfrage auch durch die Stadt bestätigt wurde.

8,8 % der Fahrzeuge besaßen eine abgelaufene Parkscheibe und bei 11,2 % der kontrollierten Fahrzeuge war keine Parkscheibe ausgelegt.

Abbildung 29: Regelkonformität



6.8.5 Zusammenfassende Bewertung

Da in den Wohnbereichen keine größeren Konflikte zu dem Thema ruhender Kfz-Verkehr zu erwarten sind, wurde die Untersuchung auf den zentralen innerstädtischen Bereich begrenzt, welcher insgesamt 646 öffentliche Parkplätze umfasst. Da gerade dort nicht einfach zusätzliche Parkplätze geschaffen werden können, sollten die bestehenden Parkplätze möglichst effizient genutzt werden.

Folgende Erkenntnisse sind für den ruhenden Kfz-Verkehr von besonderer Relevanz:

- Mit Blick auf den zentralen Geschäftsbereich sind in fußläufiger Entfernung (Fußweg bis zu 5 Minuten) zu jeder Tageszeit ausreichend Parkplätze frei (maximale Auslastung zur Spitzenstunde von 63,5 %, geringer Parkdruck).
- Auf ausgewählten Parkplätzen im Bereich Marktplatz / Wilhelmstraße besteht tagsüber mindestens ein hoher Parkdruck (über 80 % Auslastung). Die dominierende Nutzergruppe in diesem Bereich sind die Gruppe der Kurzparker, was Kundenfahrzeugen zuzuordnen ist.
- Die Regelkonforme Auslegung der Parkscheibe lag bei einer Stichprobenkontrolle bei 80 %, was ein relativ hoher Wert ist. Das lässt auf häufige Kontrollen schließen.
- Das kostenfreie Parken in den zentralen Geschäftsstraßen (Parkscheibe) führt zu Parksuchverkehr, wobei die großen angrenzenden Parkplätze leer stehen. Dieser Parksuchverkehr mindert die Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich.
- Durch die flächige Bewirtschaftung mittels Parkscheibe wird der wertvolle öffentliche Raum kostenfrei zum Parken für wenige Parkende bereitgestellt, ohne zumindest kommunale Einnahmen für die Allgemeinheit zu generieren.

Insgesamt ist zu bemerken, dass Regelungen zum ruhenden Kfz-Verkehr oft mit Zielkonflikten einhergehen. Einerseits ist die Erreichbarkeit mit dem Kfz von einigen Geschäftsinhabenden erwünscht (Parkplätze vor Geschäften, Gastronomie machen den Standort für Kunden von außerhalb attraktiver), andererseits mindern genau diese Kfz die Aufenthaltsqualität der Innenstadt, was den Wirtschaftsstandort eher abwertet.

Hier müssen lokal tragfähige Kompromisse gefunden werden, um die begrenzten öffentlichen Flächen effektiv zu nutzen und den Wirtschaftsstandort Innenstadt insgesamt zu stärken und zukunftsfähig zu gestalten.

7 Strategien und Handlungsfelder

Das integrierte Mobilitätskonzept ist auf eine kontinuierliche und längerfristige Umsetzung auf einen Zeitraum von 10 – 15 Jahren angelegt. Um die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgestimmten Zielsetzungen zu erreichen (vgl. Kapitel 3 auf Seite 7), werden folgende Strategien und Handlungsfelder empfohlen.

Integrierte Planung

Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit besonderer Berücksichtigung verkehrstechnischer Ansprüche in Kombination mit den Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer an die Straße als öffentlichen Raum. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen nicht allein auf einzelne Verkehrsmittel ausgerichtet sind, sondern die Entwicklung der Mobilität und der Aufenthaltsqualität in der Gesamtheit fördern.

Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln

Der öffentliche Straßenraum sollte mit der Zielsetzung entwickelt werden, die Geschäftsbereiche und touristischen Zielorte zu Attraktivieren und gesundes Wohnen mit einer hohen Lebensqualität zu fördern. Dementsprechend sollten auch die verkehrlichen Regelungen an hohen Anforderungen an Aufenthaltsqualität und Städtebau ausgerichtet werden, um den Standort im gesamten zu stärken.

Fahrbahnen, Seitenräume und Platzflächen sollen insbesondere zu Fuß Gehenden und Radfahrenden sichere und komfortable Bewegung sowie Verweilen ermöglichen. Die Straßenräume sollen barrierefrei gestaltet sein, dass sich auch Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen dort eigenständig und sicher bewegen können.

Haupttrouten für den Fuß- und Radverkehr etablieren

Um das Verlagerungspotenzial von Fahrten mit dem Kfz auf den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad und ÖPNV) zu aktivieren, sollten Routen mit übergeordneter Relevanz für den Pendler- und Alltagsverkehr herausgestellt werden. Diese sollten die entscheidenden Zielorte möglichst direkt miteinander verbinden und sich durch eine komfortable Führung und hohe bauliche Standards auszeichnen. Die Belange des Umweltverbundes sind auf diesen Abschnitten bei zukünftigen Planungen mit besonderer Relevanz zu bewerten.

Netzlücken schließen

Netzlücken innerhalb des Fuß- und Radverkehrsnetzes können je nach Art dazu führen, dass ganze Routen nicht genutzt werden oder große Umwege entstehen. Die bestehenden Netzlücken im Fuß- und Radverkehrsnetz sollten daher sowohl innerorts als auch außerorts mit hoher Priorität geschlossen werden.

Interkommunale Projekte forcieren

Das integrierte Mobilitätskonzept wurde soweit möglich in Abstimmung mit den angrenzenden Kommunen entwickelt. Die Projekte und Trassen verlaufen dabei oft über die Gemeindegrenzen oder Landesgrenzen hinaus und/ oder erfüllen überkommunale Interessen. Um auch solche „größeren“ Projekte umsetzen zu können, sollten interkommunale Projekte forciert werden und die planerischen Kompetenzen der Region gebündelt werden.

Kontrollen der Verkehrsregelungen

Jede Verkehrsregelung muss auch überwacht werden, sonst ist der Regelungszweck in Frage gestellt. Dabei sind Kontrollen insbesondere für den Kfz-Verkehr und punktuell für den Radverkehr erforderlich, um die angestrebten Zielsetzungen, wie beispielsweise Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung, Sicherstellung eines hohen Umschlags auf Parkplätzen in Geschäftsstraßen oder eine hohe Aufenthaltsqualität in städtebaulich sensiblen Bereichen zu erreichen. In der Regel führt eine hohe Kontrolldichte zu einer hohen Regelkonformität, was wiederum die Überwachungsleistung erhöht. Daher sollte insbesondere an konflikträchtigen Bereichen (Innenstadt, Schulwege, Krankenhausumfeld) und nach Einführung neuer Regelungen frühzeitig eine hohe Kontrolldichte gewährleistet werden, um mittelfristig den Personaleinsatz niedrig zu halten.

Schnelle Umsetzung initiieren

Um möglichst kurzfristige und sichtbare Erfolge zu erzielen, werden vorrangig Projekte entwickelt, die auch in einem realistischen Kosten- und Zeitrahmen umgesetzt werden können. Auf Grundlage von positiven Erfahrungen gelungener Projekte können dann auch größere Projekte (mit höheren Baukosten und längeren Planungsphasen) angegangen und diskutiert werden. Instrumente wie Verkehrsversuche oder Modellprojekte, aber auch temporäre Lösungen, sollen gezielt als Pilot- und Leitprojekte zum Einsatz kommen.

Leitprojekte bilden und umsetzen

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte werden für die Stadt Diez Leitprojekte mit hohen Potenzialen zur Erreichung der Zielsetzung entwickelt. Durch eine kompakte Umsetzung der Leitprojekte (inhaltlich und zeitlich) kann das Potenzial der Maßnahmen voll ausgeschöpft werden und eine hohe Qualitätssteigerung erreicht werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein in der Mobilitätsplanung. Oft werden Maßnahmen nicht akzeptiert oder sehr kritisch betrachtet, weil Informationen fehlen und zum Beispiel Probleme oder erforderliche Kompromisse nicht kommuniziert werden. Mit transparenten Darstellungen des Entscheidungsprozesses können solche absehbaren Problematiken oft verhindert werden.

Hier sollte ein zielführender Einsatz digitaler Medien genutzt werden, um Entscheidungsprozesse, Abläufe und besonders auch die angestrebten Ziele zu vermitteln. Nur so kann es auch gelingen, die positiven Aspekte ausreichend zu beleuchten, ohne dass beispielsweise „der Entfall von wenigen Parkplätzen“ die Debatten dominieren.

Das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit ist dabei nicht auf eine Maßnahme beschränkt, sondern soll als Maßnahmenbündel verstanden werden und begleitend zu sämtlichen Maßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden.

Ressourcen an erhöhtem Bedarf ausrichten

Um Maßnahmen aus dem integrierten Mobilitätskonzept auch längerfristig umsetzen zu können, ist insbesondere eine gesicherte und möglichst langfristige Finanzierung von großer Bedeutung.

In diesem Rahmen sollte neben der jährlich zu bestimmenden politischen Festsetzung des Budgets auch die Ausstattung der Verwaltung mit entsprechenden Mitarbeitenden berücksichtigt werden.

8 Maßnahmenempfehlungen

Die folgenden Maßnahmenempfehlungen wurden auf Grundlage der Bestandsanalyse, des Beteiligungsverfahrens, der Zielsetzung und der Strategien und Handlungsfelder entwickelt. Nachfolgende Hinweise sind grundsätzlich zu berücksichtigen.

Trassenwahl / Baulast / Verantwortlichkeit

Das Fuß- und Radverkehrsnetz wurde als Zielnetz entwickelt, um nach bestehendem Kenntnisstand möglichst kostengünstig und zeitnah umsetzbar zu sein und dabei eine möglichst hohe Qualität für den Alltagsverkehr zu gewährleisten. Sofern sich im Rahmen der erforderlichen Detailprüfungen für bauliche Maßnahmen bessere Trassen herauskristallisieren, sollte das Fuß- und Radverkehrsnetz entsprechend angepasst werden.

Dabei spielt insbesondere auch die Baulast eine bedeutende Rolle. Viele der dargestellten Maßnahmen befinden sich nicht in der Baulast der Stadt Diez. Hier ist beim Aus- und Neubau von Verbindungen eine frühzeitige Kommunikation mit den ausführenden Behörden und Verantwortlichen (Verbandsgemeinde, Landkreis, Land Rheinland-Pfalz) erforderlich. Zusätzlich können, je nach Inhalt der Maßnahmenempfehlungen, auch ergänzende Abstimmungen mit zum Beispiel der Polizei oder dem Denkmalschutz erforderlich sein.

Musterlösungen

Grundsätzlich wurden zu erfassten Mängeln im Rahmen der Bestandsanalyse Empfehlungen entwickelt, sofern erforderlich. Die entwickelten Vorplanungen wurden in der Regel auf Grundlage der aktuellen Empfehlungen der FGSV⁵⁰ entwickelt und müssen im Rahmen einer Detailplanung auf die konkrete Situation vor Ort angepasst werden.

⁵⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Kostenschätzung

Für die Maßnahmenempfehlungen wird eine Kostenschätzung mit dem Basisjahr 2024 vorgenommen. Dabei ist zu beachten, dass die tatsächlichen Kosten, zum Beispiel aufgrund der Ausbaustandards, der Auftragslage des Baugewerbes und Materialkostensteigerungen, stark variieren können. Je höher die Kostenschätzungen, desto wahrscheinlicher sind Abweichungen der Schätzungen von den real auftretenden Kosten.

Umsetzungshorizont

Der geschätzte Umsetzungshorizont bezieht sich auf die Dauer zur Umsetzung der einzelnen Maßnahmenempfehlungen. Nicht auf die Fertigstellung nach Beschluss des Konzeptes. Es wird unterschieden zwischen kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre), mittelfristig umsetzbar (3-5 Jahre), langfristig umsetzbar (6-10 Jahre) und Daueraufgaben.

Aufbau der Maßnahmenempfehlungen

Der Aufbau der einzelnen Maßnahmenempfehlungen innerhalb der Themenfelder ist in Tabelle 7 dargestellt.

Tabelle 7: Musteraufbau Maßnahmenempfehlungen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
↖ ↑ Zielgruppe ↑ ↗				Leitprojekt mit ↑ hoher Priorität	
Ausgangslage / Problemstellung		↖			
Zielsetzung		← Inhalte der Maßnahmenbeschreibung			
Maßnahmenempfehlungen		↙			
Kosten-schätzung	Grobe Kostenschätzung (Basisjahr 2024)				
Förder-möglichkeiten	Vorstellung möglicher Fördermittel für die einzelnen Maßnahmen				
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>	
	↖ ↑ Zeithorizont ↗			Maßnahmen mit ↑ kontinuierlichem Umsetzungsbedarf	

8.1 Leitmaßnahmen

Unter den Leitmaßnahmen sind die Maßnahmen(bündel) zusammengefasst, denen ein besonders hohes Potenzial und Qualitätssteigerungen für die Stadt Diez zugesprochen werden. Außerdem wird auch der Umsetzbarkeit eine hohe Realisierungschance eingeräumt. Daher sollten diese Maßnahmen mit Priorität auf Möglichkeit zur Umsetzung geprüft werden.

8.1.1 Geschäftszentrum Diez

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input checked="" type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
----------------------------------	---	---	----------------------------------	--	---

Ausgangslage / Problemstellung

Der öffentliche Straßenraum inklusive Verkehrsregelungen im zentralen Diezer Geschäftsbereich hat eine stadtbildprägende Funktion und große Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität in der Stadt insgesamt. Barrierefreiheit für zu Fuß Gehende, sichere Führungsformen für Radfahrende, angemessene Abwicklung des Kfz-Verkehrs und eine ansprechende Gestaltung, sind dabei Grundlagen für Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität.

Trotz der geringen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 km/h in den zentralen Geschäftsstraßen Wilhelmstraße/ Rosenstraße (Einbahnstraße, für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben), bestehen Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden, was insbesondere die Qualität für Kunden- und Tourismusverkehre mindert, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Da aufgrund der bestehenden schmalen Straßenquerschnitte (Wilhelmstraße und Rosenstraße) nicht alle Verkehrsarten auf separaten Flächen geführt werden können, ist eine integrierte Nutzung des begrenzten Straßenraums umso wichtiger.

Es bilden sich folgende zentrale Konfliktbereiche heraus, die auch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mehrfach bestätigt wurden:

- Fehlende (bevorrechtigte) Querungsstellen für den Fußverkehr zwischen Marktplatz und Marktstraße sowie im Einmündungsbereich Altstadtstraße / Wilhelmstraße / Rosenstraße.

- Eingeschränkte Sichtbeziehungen durch Kfz-Parken an der Einmündung Marktstraße / Rosenstraße.
- Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und in Gegenrichtung fahrender Radfahrender auf der Wilhelmstraße, insbesondere am Eingangsbereich zur Altstadt.
- Unübersichtliche Verkehrsführung am Einmündungsbereich Wilhelmstraße / Rewe, Netto Parkplätze.
- Teils zu schnelle Durchfahrten des Kfz-Verkehrs und rücksichtsloses Verhalten der Kfz-Fahrenden.
- Fehlende Abstell- beziehungsweise Be-/ Entladebereiche für Zustellfahrzeuge.

Abbildung 30: Impressionen der zentralen Geschäftsstraßen in Diez



Zielsetzung

- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Touristische Infrastruktur an den Anforderungen von Tages- und Mehrtagesgästen ausrichten
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung: Querungsmöglichkeit über die Wilhelmstraße / Rosenstraße verbessern

Um die Querbarkeit der Wilhelmstraße und Rosenstraße zu verbessern und ein barrierefreies Haupt-Fußwegenetz zu etablieren, wird die Anlage von zwei Aufpflasterungen an den Standorten „Marktplatz/ Marktstraße (Rosenstraße)“ und am Knoten „Altstadtstraße/ Wilhelmstraße/ Rosenstraße“ empfohlen.

Abbildung 31: Visualisierung der Aufpflasterung inklusive Zebrastreifen und Fahrradbügeln am Marktplatz



Aus verkehrsplanerischer Sicht sollten an den Aufpflasterungen Zebrastreifen ergänzt werden, um den Fußverkehr zu bevorzugen.⁵¹ Die Standorte sind als Verbindung der

⁵¹ Zur Anlage von Zebrastreifen sind gegebenenfalls weiterführende verkehrstechnische Untersuchungen erforderlich.

Altstadt mit dem Marktplatz und der Geschäftsstraßen besonders relevante Abschnitte im Haupt-Fußverkehrsnetz. Die Querungsstellen dienen unter anderem der Erreichbarkeit touristischer Ziele, der Jugendherberge und als Schulweg zur Karl-von-Ibell Schule, wodurch sich der Bedarf von Zebrastreifen trotz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 km/h begründet.

In jedem Fall sollten die 2-3 Kfz-Parkplätze an der Einmündung Marktstraße/ Rosenstraße entfallen (vor Hausnummer 20), da durch diese die Sichtbeziehungen für querenden Fußverkehr (insbesondere kleine Menschen und Kinder) aus der Altstadt in Richtung Marktplatz erheblich eingeschränkt werden (vgl. Abbildung 30 auf Seite 66). Um die Flächen effektiv von Falschparkern freizuhalten und gleichzeitig eine Aufwertung für den Radverkehr zu erwirken, wird die Anlage von Fahrradbügeln, Schließfächern und einer Fahrradreparaturstation auf der Fläche der bisherigen Kfz-Parkplätze empfohlen (siehe Abbildung 31 und Abbildung 32).

Abbildung 32: Anlage von Fahrradbügeln und Schließfächern auf bisherigen Kfz-Parkplätzen



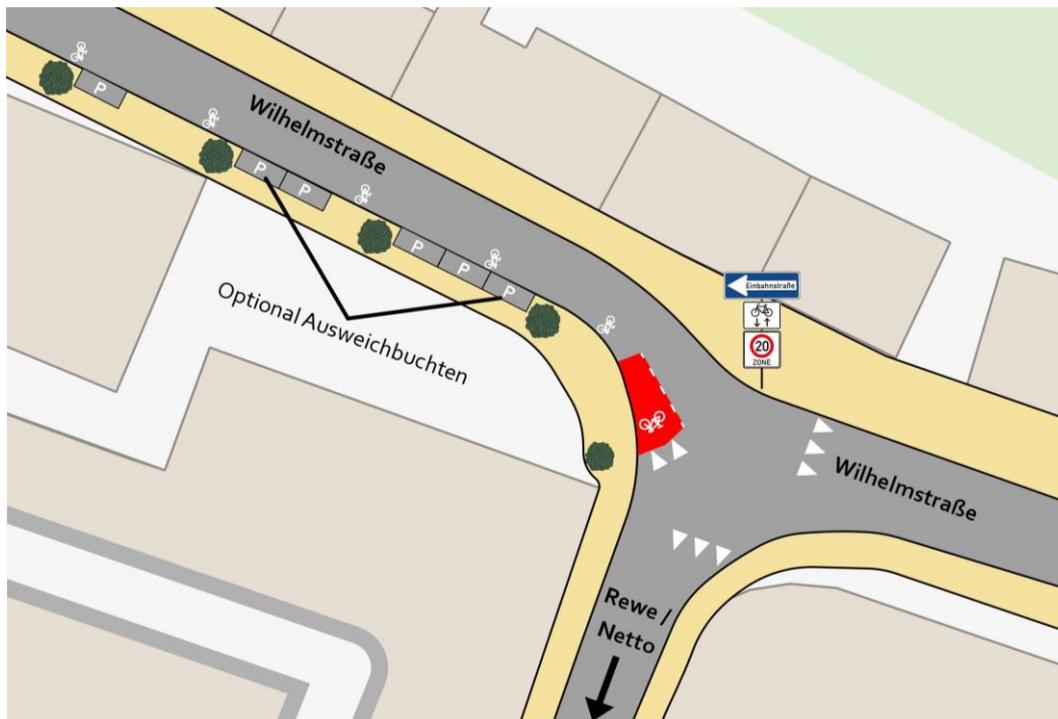
Maßnahmenempfehlung: Radverkehrsführung

Die Führung des Radverkehrs über die Wilhelmstraße/ Rosenstraße dient der Belebung und Steigerung der Kundenfrequenz der angrenzenden Geschäfte und Gastronomischen Angebote. Mit dieser Begründung sollte der touristische und Alltagsradverkehr auch zukünftig in beide Richtungen über diese Straßen geführt werden.⁵²

⁵² Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens diskutierte Ausweichrouten in Richtung Osten (über Marktplatz/ Unterstraße/ Neubau Weg entlang Aar/ Rewe-Parkplatz), werden aus den genannten Gründen, zusammen mit absehbaren hohen Kosten, nicht empfohlen. Weiterhin lassen sich entstehende Konflikte an der Querung Unterstraße / Schaumburger Straße verkehrstechnisch nur schwer auflösen.

Um die Sichtbarkeit des Radverkehrs in Gegenrichtung der Einbahnstraße Wilhelmstraße/ Rosenstraße zu stärken und den Kfz-Verkehr auf den entgegenkommenden Radverkehr zu sensibilisieren, wird die Markierung mehrerer Elemente empfohlen (vgl. Abbildung 33):

Abbildung 33: Empfohlene Markierung der Radverkehrsführung entlang der Wilhelmstraße (Ausschnitt)



- Markierung von „Haifischzähnen“ (VZ 342 StVO) zur Verdeutlichung der Vorfahrtsregelung, insbesondere bezüglich dem Radverkehr aus der Wilhelmstraße (entgegen dem Kfz-Verkehr).
- Rotmarkierung der Aufstellfläche für Radverkehr in Gegenrichtung an der Einmündung zum Parkplatz Rewe/ Netto.
- Markierung einer durchgängigen Piktogrammreihe auf der Südseite der Wilhelmstraße/ Rosenstraße.
- Optional: Sofern auch nach Markierung der Piktogrammreihe Konflikte zwischen Kfz-Verkehr und in Gegenrichtung fahrendem Radverkehr besteht (auch mit Blick auf die steigende Zahl an breiten E-Bikes und Lastenrädern), können zusätzlich Ausweichbuchten in regelmäßigen Abständen angelegt werden. Dazu können

einzelne Kfz-Parkplätze zu Ausweichbuchten umfunktioniert werden (siehe Abbildung 34 auf Seite 70).

Abbildung 34: Anlage von Ausweichbuchten auf bisherigen Kfz-Parkplätzen



Good-Practice-Beispiel: Osnabrück, Bierstraße

- Anbringung von Markierungsnägeln mit Reflektoren, um das Kurvenschneiden durch den Kfz-Verkehr zu vermeiden und die Gefahrenstelle für den Radverkehr zu entschärfen (kombinierbar mit einer Aufpflasterung in diesem Bereich) (siehe Abbildung 35).

Abbildung 35: Visualisierung der empfohlenen Markierung im Kurvenbereich Wilhelmstraße/ Rosenstraße



- Optional: Ausweitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 20 km/h bis zum Kreisverkehr (B417/ Louise-Seher-Straße).

Ladezonen

Um der steigenden Zahl an Lieferungen gerecht zu werden, sollten ausreichend Ladezonen in den zentralen Geschäftsbereichen vorgehalten werden. Zur Einrichtung sollten an mehreren Standorten jeweils 10-12 m (etwa 1-2 Kfz-Parkplätze) in Ladezonen umgewandelt werden. Denkbar sind folgende Standorte, die noch mit örtlichen Kurier-Express-Paketdiensten (KEP) und den Geschäftsinhabern abgestimmt werden sollten:

- Wilhelmstraße (Bereich Hausnummer 28)
- Wilhelmstraße (Bereich Hausnummer 14)
- Wilhelmstraße (Bereich Hausnummer 4)
- Rosenstraße (Bereich Hausnummer 22)
- Rosenstraße (Bereich Hausnummer 36)

Abbildung 36: Empfohlene Beschilderung für Ladezonen in Diez



Neben der in Abbildung 36 dargestellten Beschilderung sollte die Bodenfläche mit dem Schriftzug „Ladezone“ versehen werden.⁵³

⁵³ Die Beschilderung „Seitenstreifen“ und die Uhrzeiten können je nach Bedarf angepasst werden.

Hinweise zur Umsetzung

Im Rahmen der Umsetzung des Maßnahmenbündels im Geschäftszentrum Diez sollten folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Das Maßnahmenbündel kann die erhoffte Wirkung insbesondere im Verbund entfalten. Das Umsetzen von Einzelmaßnahmen ist zwar möglich wird aber nicht empfohlen.
- Sofern eine Beeinträchtigung des Geschäftsbetriebes, zum Beispiel durch erforderliche Baustellen abzusehen ist, sollten die betroffenen Geschäftsinhabenden möglichst frühzeitig informiert werden.
- Nach der Einführung von neuen Regelungen sollten direkt nach Umsetzung Schwerpunktkontrollen durchgeführt werden, um zum Beispiel die Ladezonen auch für den angedachten Zweck nutzbar zu machen (Vermeidung von illegalen Parkvorgängen).
- Die neuen Querungsmöglichkeiten und Fahrradstellplätze sollten von Beginn an positiv kommuniziert und begründet werden. Dazu gehört auch, die Maßnahmen als Baustein zur Stärkung der lokalen Wirtschaft zu betrachten und die Vorzüge einer barrierefreien Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität herauszustellen.
- Nach Umsetzung des Maßnahmenbündels könnte ein Straßenfest (verkaufsoffener Sonntag) als Einweihung dienen, um die Änderungen positiv zu besetzen.

Kosten-schätzung	Aufpflasterung / Zebrastreifen: 25.000 - 45.000 € Fahrradabstellanlage + Schließfächer: 25.000 € - 50.000€ Markierungsarbeiten + Markierungsnägel: 10.000 - 20.000 € Beschilderung: < 5.000 €			
Förder-möglichkeiten	Kommunales Investitionsprogramm Klima und Innovation (KIPKI) Sonderprogramm Stadt- und Land Förderinitiative Fußverkehr			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

8.1.2 Radverkehrsachse Diez - Limburg an der Lahn

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

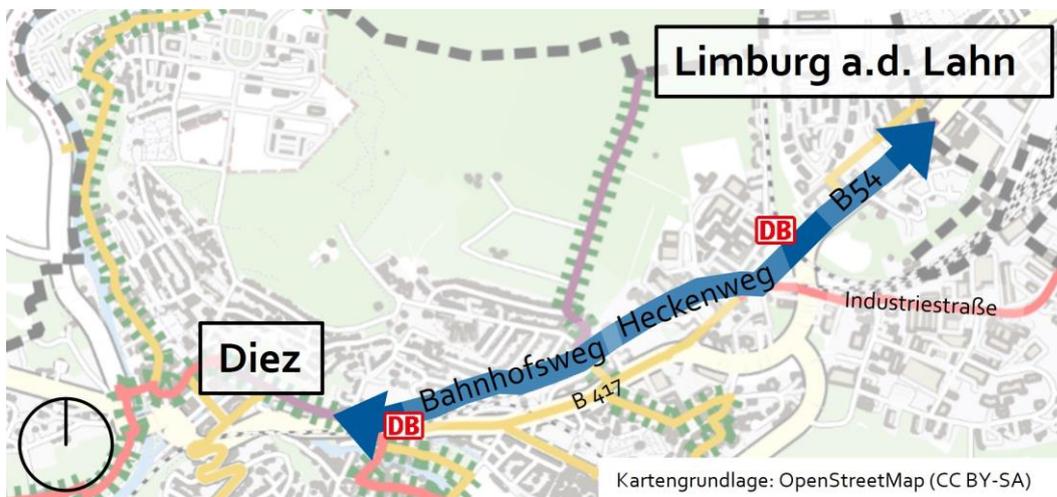
Ausgangslage / Problemstellung

Die Radverkehrsachse Diez – Limburg a.d. Lahn stellt als Teil des Haupt-Radverkehrsnetzes (RN I) eine wichtige Radwegeverbindung im Radverkehrsnetz dar, die als länderübergreifende Verbindung auch durch das Land Hessen als Rad-Hauptnetz Hessen (höchste Kategorie auf Länderebene) definiert ist.

Auf einer Strecke von 2,5 Kilometern verläuft die direkteste Verbindung über den Bahnhofsweg/ Heckenweg, um kurz vor Limburg a.d. Lahn entlang der B54 zu verlaufen, wo auch auf Seite von Limburg a.d. Lahn Planungen bestehen, eine angemessene Führung für den Radverkehr zu entwickeln. Durch den direkten Anschluss des Bahnhofs in Diez entlang der Trasse, wird auch die Option für multimodale Wegeketten gestärkt.

Der Verlauf der Haupttrasse über den Bahnhofsweg/ Heckenweg ist neben der Direktheit auch mit Blick auf Umsetzbarkeit, Verkehrssicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr gegenüber der Führung entlang der B417 zu bevorzugen, auf der schmale Fahrbahnquerschnitte (ca. 7,00 m) und ein hohes Kfz-Aufkommen (ca. 12.000 – 16.000 Kfz/24h) bestehen.

Abbildung 37: Verlauf der Vorzugstrasse zwischen Diez und Limburg a.d. Lahn



Entlang der Vorzugstrasse bilden sich folgende zentrale Konfliktbereiche heraus, die auch im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mehrfach bestätigt wurden:

- Im Bestand spiegelt die Straßenraumgestaltung die Bedeutung der Straße für den Radverkehr nur unzureichend wider. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist Tempo 50 km/h. Die Oberfläche befindet sich teils in schlechten Zustand. Zudem werde die Verbindung zunehmend als Abkürzungstrecke zur Umfahrung der B417 von Lkw und Pkw genutzt.⁵⁴
- Der Bahnhof Diez bietet für bestehenden Anforderungen keine angemessenen Fahrradabstellanlagen, um auch wertige Fahrräder über einen längeren Zeitraum sicher zu parken.
- Hinzu kommt die unverständliche Führung aus der Wilhelmstraße (Innenstadt Diez) in Richtung Bahnhof, mit dem für Radverkehr freigegebenen Gehweg entlang der B417 (zwischen Bahnhofsweg und Kreisverkehr).
- Zwischen Diez und Limburg a.d. Lahn fehlt eine gesicherte Querungsanlage über die B54 um den bestehenden getrennte Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr auf die fahrbahnseitige Führung zu überführen.

Abbildung 38: Impressionen der bevorzugten Fahrradtrasse Diez – Limburg a.d. Lahn



⁵⁴ Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren.

Zielsetzung

- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr herstellen
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung: Fahrradstraße

Es wird empfohlen, auf der Bahnhofstraße, dem Bahnhofsweg und dem Heckenweg eine Fahrradstraße einzurichten. Diese sollte am östlichen Ende des Heckenweges (Limburger Straße) bis zum westlichen Ende der Bahnhofstraße (B417) reichen.

Exkurs: In Fahrradstraße ist Kraftfahrzeugverkehr nur dann erlaubt, wenn dies durch ein Zusatzschild explizit freigegeben ist (was in Deutschland die Regel ist). Dennoch sind Pkw und andere Kraftfahrzeuge nur zu Gast. Der Radverkehr gibt in Fahrradstraßen das Tempo vor. Radfahrende dürfen jederzeit in ihrer gewünschten Geschwindigkeit und dabei auch nebeneinander fahren. Für alle gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die bauliche Gestaltung sollte sich am Leitfaden für die Praxis⁵⁵, und den Musterlösungen des Landes Hessen⁵⁶ ausrichten, da das Land Rheinland-Pfalz keine konkreten Gestaltungsempfehlungen vorhält.

Diese Vorgaben umfassen mindestens die folgenden Eckpunkte zur Gestaltung:

- Beschilderung „Fahrradstraße (VZ 244 StVO)“ mit den Zusatzschildern „Anlieger frei (VZ 1020-30)“ und Linienverkehr frei (VZ 1026-32)“
- Vorrang an Kreuzungen und Einmündungen „Vorfahrt (VZ 301 StVO)“, ausgenommen am Minikreisverkehr Bahnhofsweg/ Felkestraße

⁵⁵ https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1 [Zugriff: 26.03.2024]

⁵⁶ https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/05/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te_Auflage_inkl_Ergaenzungen_2021-05-05.pdf [Zugriff: 26.03.2024]

- Markierung der Einmündungsbereiche mittels großflächiger Rotmarkierung mit Piktogramm
- Auftragen von Piktogrammen in 25 – 50 m Abständen auf der Fahrbahn
- Markierung eines gestrichelten Seitenstreifen

Abbildung 39: Visualisierung der Fahrradstraße Bahnhofstraße



Durch die Anlage einer Fahrradstraße (Anlieger und Linienverkehre frei) soll der Durchfahrtsverkehr aus der Straße herausgehalten werden. Auch mit dem Wissen, dass die Beschilderung „Anlieger frei“ nur schwer zu kontrollieren ist, sollte die Regelung dennoch dazu führen, dass die Route nicht mehr von Lkw und ortsfremden Pkw als Umfahrung zur B417 genutzt wird (dies ist leichter zu kontrollieren, zudem sollten die Navigationssysteme die Trasse meiden).

Maßnahmenempfehlung: Querungsstelle am Kalkwerk

Auf Diezer Seite wird der Radverkehr an der B54 auf einem getrennten Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr geführt. Dieser endet auf Höhe der Straße Am Kalkwerk. Um die gefahrlose Einfädelung in den Einrichtungsverkehr Richtung Limburg a.d. Lahn zu gewährleisten und gleichzeitig eine Querungshilfe für den Fußverkehr zu schaffen, wird an dieser Stelle die Anlage einer Mittelinsel empfohlen.

Um die erforderlichen Fahrbahnbreiten zu erreichen, sollten die bereits im Bestand niveaugleichen angelegten und nur markierten Kfz-Parkplätze in dem Bereich entfallen. So könnte die Mittelinsel angelegt werden, ohne größere bauliche Maßnahmen zu erfordern.⁵⁷

Abbildung 40: Querungsstelle der B54 auf Höhe „Am Kalkwerk“



⁵⁷ Die Umsetzbarkeit (insbesondere zur Belastbarkeit des Seitenraumes) muss im Rahmen einer Detailprüfung sichergestellt werden.

Maßnahmenempfehlung: Radverkehrsführung zwischen den Kreisverkehren B417

Im Bereich Kreisverkehr (Wilhelmstraße) und Kreisverkehr (B417) besteht eine undurchsichtige Führung für den Radverkehr. Um die Relationen Richtung Limburg a.d. Lahn sowie Richtung „Schläfer“ zu bedienen (auch mit Blick auf die dort verlaufenden touristischen Radwege), wird die Führung auf der Fahrbahn mit folgenden Anpassungen zum Bestand empfohlen:

Abbildung 41: Radverkehrsführung entlang der B417



- Entfernung des Bodensteines auf der Wilhelmstraße (kurz vor dem Kreisverkehr), welches die Radverkehrsführung von der Wilhelmstraße auf der nördlichen Seite des Kreisverkehrs anzeigt (über den Gehweg, entgegen der Fahrtrichtung).
- Wegnahme der Freigabe des Gehweges zwischen der Louise-Seher-Straße und der Bahnhofstraße für den Radverkehr und Ausweisung als „Gehweg VZ 239“.
- Aufstellung der Beschilderung „Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (Z 277.1)“ zwischen den beiden Kreisverkehren. Aufgrund der hohen Bedeutung für den Radverkehr (höchste Netzkategorie inklusive touristischen Radwegen), der verschiedenen Engstellen (Unterführung, Abbiegestreifen, bauliche Mittelinseln) und der dadurch regelmäßig nur schwer zu überblickenden Verkehrslage, ist die

Beschilderung begründbar.⁵⁸ Sofern für den Radverkehr eine andere Lösung in Richtung „Schläfer“ angeboten werden kann (vgl. Kapitel 8.4.3 auf Seite 106), kann die Sinnhaftigkeit der Beschilderung erneut geprüft werden.

- Als ergänzende Maßnahme sollten Zebrastreifen entlang der Kreisverkehrsarme markiert werden, um dem Fußverkehr Vorrang einzuräumen und die Vorfahrtsregelungen für alle Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen (vgl. (Gesicherte) Querungsanlagen auf Seite 87).

Maßnahmenempfehlung: Fahrradabstellanlage am Bahnhof Diez

Um das Fahrrad auch für längere Strecken als echte Alternative zum Kfz zu fördern, ist die Kombination mit dem ÖPNV von hoher Bedeutung. Insbesondere die Fahrradabstellanlagen dienen dabei als verknüpfende Elemente. Am Bahnhof Diez sollten diese so gestaltet sein, dass auch längere Abstellzeiten mit höherwertigen Fahrrädern ohne Sicherheitsbedenken möglich sind.

Dazu wird, in Abstimmung mit der Bahn, die Neuanlage von Radabstellanlagen auf dem bestehenden Standort empfohlen. Es wird folgende Mindestausstattung empfohlen:

- Abschließbarer Bereich mit ca. 20 Anlehnbügel, Zugang mittels Chipkarte oder App
- Etwa 10 einzeln buchbare Boxen, inklusive Ladeanschluss und Platz für Helm usw.
- Niedrigschwellige Vermietung der Plätze

Abbildung 42: Fahrradabstellanlagen für den Bahnhof Diez



Good-Practice-Beispiel: Bahnhof Oberhausen/ Sterkrade

⁵⁸ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 08. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) - Zu Zeichen 277.1 Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen

Hinweise zur Umsetzung

Im Rahmen der Einrichtung einer Fahrradstraße sollten begleitend folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Das Maßnahmenbündel kann die erhoffte Wirkung insbesondere im Verbund entfalten. Das Umsetzen von Einzelmaßnahmen ist aber auch empfohlen, wenn einzelne Bausteine nicht zeitnah umsetzbar sind.
- Die geplante Fahrradstraße ist die erste in der Stadt Diez. Auch, um den erwarteten Nutzen für den Radverkehr zu erläutern, wird eine Artikelserie zu den Themen: „Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße“ und „Warum eine Fahrradstraße für Diez“ empfohlen, wo das Projekt positiv und fachlich für die Öffentlichkeit aufbereitet wird. Ergänzend kann ein Banner mit den wichtigsten Regelungen an den Eingängen der neuen Fahrradstraße aufgestellt werden.
- Die geplante Fahrradstraße sollte im Rahmen eines Straßenfestes eingeweiht werden, um die neue Radverbindung von Beginn an positiv zu besetzen. Gegebenenfalls können Projektpartner, wie zum Beispiel der Gewerbeverein Diez oder das BID Diez (verbesserte Erreichbarkeit der Innenstadt, auch aus Limburg a.d. Lahn) gesucht werden, um das Projekt positiv zu vermarkten.
- Da einzelne Maßnahmen in der Verantwortlichkeit des Bundes beziehungsweise des Landes Rheinland-Pfalz liegen (Beschilderung und Mittelinsel entlang Bundesstraßen), sollte bei entsprechenden Maßnahmen frühzeitig eine Abstimmung mit den Verantwortlichen vorgenommen werden.
- Aufgrund der länderübergreifenden Bedeutung sollte zusätzlich eine Abstimmung mit der Stadt Limburg a.d. Lahn und gegebenenfalls dem Land Hessen vorgenommen werden.

Kosten-schätzung	Fahrradstraße: ca. 180.000 – 250.000 € Mittelinsel (baulich): 60.000 € Beschilderung: < 5.000 € Fahrradabstellanlage + Schließfächer: 25.000 € - 75.000€			
Förder-möglichkeiten	Kommunales Investitionsprogramm Klima und Innovation (KIPKI) Sonderprogramm Stadt- und Land			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

8.2 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs

8.2.1 Schulumfeld Karl-von-Ibell Schule / Waldorfpädagogisches Zentrum Diez - Dielstraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	☒	☒	☒	☐	☒

Ausgangslage / Problemstellung

Die Karl-von-Ibell Schule und das Waldorfpädagogische Zentrum liegen im nordöstlichen Bereich der Stadt Diez. Unter anderem aufgrund des größeren Einzugsgebietes des Waldorfpädagogischen Zentrums und der Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Schulen, wird das Bringen der Kinder per „Elterntaxi“ begünstigt (vgl. auch Kapitel 6.4 ab Seite 24). Um die eigenständige Mobilität von Schulkindern zu fördern, sollten die Straßenräume im Schulumfeld besonders an deren Anforderungen ausgerichtet sein.

Abbildung 43: Dielstraße (Schulumfeld)



Allerdings bietet die Gestaltung der Dielstraße, als wichtige Zubringerstraße zu den Grundschulen, keine hohe Aufenthaltsqualität beziehungsweise den Hinweis als wichtigen Schulweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt Tempo 30 km/h. Die Fahrbahn der Dielstraße ist sehr breit ausgeführt (Busverkehr und Zufahrt Krankenhaus). Die Gehwege im Schulumfeld sind zu schmal und nicht barrierefrei. Besonders der „östliche Teil“ der Dielstraße weist nur eine Gehwegbreite von 1,1 Meter auf. Die „Sperrpfosten“ entlang der Kreuzung Dielstraße/ Steubingstraße hindern den Fußverkehr an der Überquerung im Einmündungsbereich und führen zu unnötigen Umwegen. Im Schulumfeld ist bereits ein Zebrastreifen entlang der Dielstraße vorhanden.

Insbesondere zwischen dem Hol- und Bringverkehr „Elterntaxi“ (40 % Walldorfpädagogisches Zentrum, 27 % Karl-von-Ibell Schule) und den Kindern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule gelangen (14 % Walldorfpädagogisches Zentrum, 24 % Karl-von-Ibell Schule), treten Konflikte und Gefahrensituationen auf. Das wiederum kann weitere Eltern veranlassen, ihre Kinder ebenfalls mit dem Kfz zur Schule zu fahren. Es entsteht ein „Teufelskreis“, der zu immer mehr „Elterntaxi“ führt. Dabei wird den Kindern die Chance genommen, wichtige Erfahrungen auf dem Schulweg zu sammeln und diesen selbstbestimmt zurücklegen zu können.

Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hohem Komfort und Verkehrssicherheit
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Um die Dielstraße als barrierefreie Straße zu entwickeln und ihrer Bedeutung als hoch frequentiertem Schulweg sowie dem Zubringer zur bestehenden Elternhaltestelle gerecht zu werden, wird der Bau einer durchgängigen Gehwegüberfahrt über die Einmündungen „Wilhelm-von-Nassau-Park“ und der „Steubingstraße“ empfohlen. Dadurch würde eine durchgehende bevorrechtigte Fußverkehrsverbindung auf der Achse zwischen Innenstadt und den Schulen sowie dem Krankenhaus entstehen.

Auch die Sperrpfosten an der „Steubingstraße“ (Barrieren/ Umwege für Fußgänger) könnten entfernt werden.

Abbildung 44: Visualisierung der Gehwegüberfahrt Steubingstraße



Kosten-schätzung	40.000 € - 60.000 € je Einmündung			
Förder-möglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr Kommunales Investitionsprogramm Klima und Innovation (KIPKI)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

8.2.2 Schulumfeld Pestalozzischule - Aarstraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ausgangslage / Problemstellung

Die Pestalozzischule befindet sich im südöstlichen Gebiet der Stadt Diez, im Stadtteil Freindiez. Aufgrund der Lage wird das Bringen der Kinder per „Elterntaxi“ begünstigt (Anteil von 40 %). Allerdings ist der Anteil der Kinder die zu Fuß zur Schule kommen, nur 30 % der höchste an den Grundschulen in Diez (vgl. auch Kapitel 6.4 ab Seite 24). Um die eigenständige Mobilität von Schulkindern zu fördern, sollten die Straßenräume im Schulumfeld besonders an deren Anforderungen ausgerichtet sein.

Insbesondere die schlechte Querbarkeit der Aarstraße (keine klassifizierte Straße) führt zu Umwegen beziehungsweise zu einer Barrierewirkung für Kinder aus dem Wohngebiet östlich der Bahngleise und einer eingeschränkten Erreichbarkeit der Bushaltestelle „Freindiez Aarstraße“.

Im Schulumfeld befinden sich bereits zwei Querungsanlagen. Eine Lichtsignalanlage über die Aarstraße (Höhe Mittelstraße) und eine Fahrbahneinengung an der Rudolf-Dietz-Straße (Höhe Hohe Straße).

Abbildung 45: Brückenstraße (links) / Aarstraße (rechts)



Zielsetzung

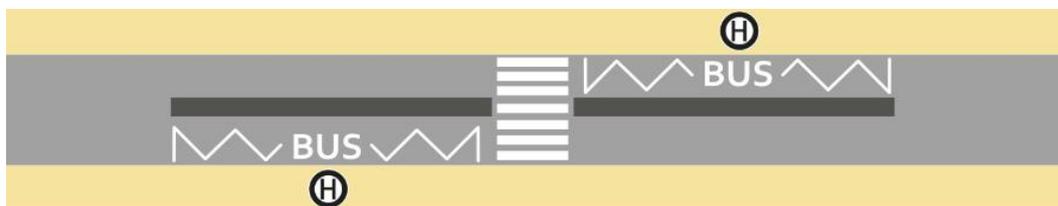
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hohem Komfort und Verkehrssicherheit
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Um die Erreichbarkeit der Pestalozzischule für Kinder zu verbessern, die zu Fuß zur Schule kommen (möchten), wird die Anlage von zwei zusätzlichen gesicherten Querungsanlagen über die Aarstraße empfohlen (vgl. Kapitel 8.2.3 ab Seite 87):⁵⁹

- **Gesicherte Querungsanlage Wohngebiet:** Um das Wohngebiet östlich der Bahn- gleise barrierefrei und verkehrssicher für den Fußverkehr anzubinden, wird die Anlage eines Zebrastreifens oder einer „Dunkelampel“ als Zuweg zu dem beschränkten Bahnübergang empfohlen.
- **Gesicherte Querungsanlage Bushaltestelle:** Um die barrierefreie Erreichbarkeit der Bushaltestelle „Freiendiez Aarstraße“ zu gewährleisten, wird die Anlage eines Zebrastreifens empfohlen. Damit die Querungsanlage jeweils hinter der Haltestelle liegt (Verkehrssicherheit, Einhaltung der Sichtfelder⁶⁰), sollte eine Seite der Haltestelle einige Meter verschoben werden. Zudem sollte das Überholen des haltenden Busses verhindert werden, beispielsweise durch Klebeborde mittig der Fahrbahn (vgl. Abbildung 46).

Abbildung 46: Prinzip-Skizze zur Umgestaltung der Bushaltestelle „Freiendiez Aarstraße“



Nach einem Beschluss des Bundesrates „zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften“ ist vorgesehen, dass die Anordnung auf Tempo 30 km/h, neben bereits bestehenden Regelungen in der VwV-StVO⁶¹, auch an „hochfrequentierten Schulwegen“ sowie an Fußgängerüberwegen angewendet werden soll.⁶²

⁵⁹ Zur Anlage von Zebrastreifen sind gegebenenfalls weiterführende verkehrstechnische Untersuchungen erforderlich.

⁶⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006, S. 90

⁶¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001* In der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) Zu Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit, XI

⁶² Beschluss des Bundesrates; Sechsfundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften. Berlin am 05.07.2024

Abbildung 47: Prinzip-Skizze des geplanten Schulumfeldes Pestalozzischule Diez



Die Aarstraße ist aufgrund der direkten Zuwegfunktion für die Pestalozzischule als hoch frequentierter Schulweg einzuordnen. Sofern die empfohlenen Zebrastreifen angelegt werden, würde zusätzlich eine Begründung zur Einrichtung von Tempo 30 km/h vorliegen.

Es wird daher empfohlen, die Strecke zwischen der Friedrichstraße und der Hohe Straße in beide Richtungen, mindestens zwischen 7 – 17 Uhr (Schulzeiten), auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h zu begrenzen.

Kosten-schätzung	Einrichtung Zebrastreifen: 25.000 € je Zebrastreifen Umgestaltung Bushaltestelle: 25.000 – 50.000 € Beschilderung: < 5.000 €			
Förder-möglichkeiten	Förderinitiative Fußverkehr Kommunales Investitionsprogramm Klima und Innovation (KIPKI) Verwaltungsvorschrift zur Förderung des öffentlichen Personen-nahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennah-verkehrs (SPNV)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

8.2.3 (Gesicherte) Querungsanlagen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Ausgangslage / Problemstellung

Querungsanlagen sind ein wichtiger Baustein eines barrierefreien und sicheren Fußwegenetzes. Sie sind insbesondere dort erforderlich, wo Quell- und Zielorte für den Fußverkehr durch Fahrbahnen mit Barrierewirkung getrennt werden. Je nach Verkehrsstärken und zulässiger Höchstgeschwindigkeit sollten die Querungsstellen gesichert sein (zum Beispiel durch Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen). Entlang des Haupt-Fußwegenetzes, an Haltestellen des ÖPNV und entlang Schulwegen besteht besonderer Bedarf an (gesicherten) Querungsanlagen.

Abbildung 48: Querungsstellen entlang des Haupt-Fußverkehrsnetzes ohne gesicherten Vorrang für den Fußverkehr



Zielsetzung

- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
- Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hohem Komfort und Verkehrssicherheit
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Um durchgängige, barrierefreie und sichere Fußwege auszubauen, wird die Einrichtung von Querungsanlagen an folgenden Standorten empfohlen. Diese leiten sich zum einen aus der Netzplanung und zum anderen aus dem Beteiligungsverfahren ab.

Die konkrete Ausgestaltung der Querungsanlagen muss im Detail geprüft werden. Mindestens sollten Nullabsenkungen (gegebenenfalls mit Fahrbahneinengungen) und taktilen Leitsystem angelegt werden. Sofern rechtlich/ straßenverkehrstechnisch umsetzbar, wird die Anlage von Zebrastreifen empfohlen, um dem Fußverkehr auf diesen wichtigen Verbindungen Vorrang einzuräumen. Gegebenenfalls kann auch die Anlage von Gehwegüberfahrten, Lichtsignalanlagen oder „Dunkelampeln“ eine Option sein. Sofern baulich möglich, sollten Mittelinseln vorgesehen werden.

In Diez bestehen bereits mehrere Kreisverkehre (teilweise mit Mittelinseln), wo bisher kein expliziter Vorrang für den Fußverkehr geregelt ist. Dabei bestehen insbesondere für die Regelungen an Kreisverkehren innerhalb bebauter Gebiete folgende Empfehlungen:⁶³

Innerhalb bebauter Gebiete sollten die Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege (Zeichen 239 StVO, „Zebrastreifen“) ausgebildet werden, um eine eindeutige und allgemein verständliche Regelung des Vorrangs zu erzielen. [...]

Im Sinne eines barrierefreien und sicheren Haupt-Fußverkehrsnetzes sollten sämtliche Überquerungsstellen an Kreisverkehren mit Zebrastreifen (inklusive Nullabsenkung und taktilen Leitsystem) ausgestattet werden.

Abbildung 49: Visualisierung Zebrastreifen am Mittelinsel Louise-Seher-Straße/ Wilhelmstraße/ B417



⁶³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren. Köln 2006, S. 21

Tabelle 8: Standorte von Kreisverkehren mit Empfehlung zur Anlage von Zebrastreifen

Straßenname	Lage	Haupt-Fußverkehrsnetz	Querverweis (Kapitel, Seite) und Hinweise
Emmerichstraße	Kreisverkehr: Schulstraße/ B417	X	
B417	Kreisverkehr: Kanalstraße	X	
Wilhelmstraße	Kreisverkehr: Wilhelmstraße/ Louise-Seher-Straße/ B417	X	
Wilhelmstraße	Kreisverkehr: Wilhelmstraße/ Bismarckstraße	X	
Industriestraße	Kreisverkehr: Werner-von-Siemens-Straße	X	
Felkestraße	Kreisverkehr: Felkestraße/ Hainstraße/ Christiansweg	X	

Weiterhin sollten an folgenden Standorten die Anlage von (gesicherten) Querungsanlagen geprüft werden. Sämtliche Standorte haben eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr und liegen zum Beispiel im Haupt-Fußverkehrsnetz, entlang Schulwegen oder verbinden wichtige Zielorte (wie Nahversorgung oder kulturelle Einrichtungen).

Tabelle 9: Standorte von empfohlenen zusätzlichen Querungsanlagen

Straßenname	Lage	Haupt-Fußverkehrsnetz	Querverweis (Kapitel, Seite) und Hinweise
Limburger Straße	Höhe am Kalkwerk	X	Siehe 8.1.2, Seite 73
Rosenstraße	Höhe des Marktplatzes	X	Siehe 8.1.1, Seite 67
Wilhelm-von-Nassau-Park	Schulumfeld Karl-von-Ibell Schule/Waldorfpädagogisches Zentrum	X	Siehe 8.2.1, Seite 81
Steubingstraße	Schulumfeld Karl-von-Ibell Schule/Waldorfpädagogisches Zentrum	X	Siehe 8.2.1, Seite 81
Oraniensteiner Straße	Höhe Dielstraße - Schulweg	X	
Aarstraße	Höhe der Bushaltestelle „Freiendiez Aarstraße“- Schulweg	X	Siehe 8.2.1, Seite 81
Aarstraße	Höhe des Bahnübergangs	X	Siehe 8.2.1, Seite 81
B417	Querung in Richtung Schläferweg	X	Siehe 8.4.3, Seite 106

Straßenname	Lage	Haupt-Fußverkehrsnetz	Querverweis (Kapitel, Seite) und Hinweise
Schloßberg	Evangelische Kindertagesstätte - Schulweg	X	
Adelheidstraße	Höhe des St. Vincenz Krankenhauses/Dielstraße - Schulweg	X	
Adelheidstraße	Höhe des St. Vincenz Krankenhauses/Schloßberg - Schulweg	X	
Industriestraße	Höhe der Unterführung Richtung Diez Ost	X	
Hohe Straße	Höhe des Neubaugebietes - Schulweg	X	
Oraniensteiner Straße	Mittelinsel vorhanden: Höhe Oraniensteiner Brücke	X	
Emser Straße	Mittelinsel vorhanden: Höhe der Austraße-Kreisverkehr	X	
Emmerich-straße	Mittelinsel vorhanden: Höhe Rosenstraße-Geschäftsbereich Diez	X	

Die Kosten und Fördermöglichkeiten sind im Einzelfall zu prüfen. Gegebenenfalls liegt die Baulast beim Landkreis, dem Land Rheinland-Pfalz oder dem Bund.

Der Umsetzungshorizont bezieht sich auf einzelne Querungsanlagen und nicht auf das gesamte Maßnahmenbündel. Denkbar ist beispielsweise, jährlich 2-5 barrierefreie Querungsanlagen herzustellen (auch im Zusammenspiel mit Kapitel 8.2.4 ab Seite 91).

Kosten-schätzung	Anlage Lichtsignalanlage: 65.000 € Einrichtung Zebrastreifen: 25.000 € Anlage Mittelinsel: 10.000 €			
Förder-möglichkeiten	Im Einzelfall zu prüfen			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

8.2.4 Barrierefreie Knotengestaltung

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ausgangslage / Problemstellung

Bereits im Jahr 2002 wurde die Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr gesetzlich geregelt.⁶⁴ Dabei nutzt ein barrierefrei gestalteter Straßenraum nicht nur mobilitätseingeschränkten oder behinderten Menschen, sondern bringt für alle Menschen, die sich dort bewegen, einen Gewinn.⁶⁵

Innerhalb des Haupt-Fußverkehrsnetzes in Diez bestehen mehrere Knoten, wo die Standards an barrierefreie Gestaltung nicht eingehalten sind. Es fehlen Nullabsenkungen, taktile Leitsysteme oder beides. Der öffentlichen Straßenraum ist dann, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen (Rollator, Kinderwagen...) nur eingeschränkt nutzbar.

Zielsetzung

- Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hohem Komfort und Verkehrssicherheit
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, sukzessive die Knoten im Haupt-Fußverkehrsnetz barrierefrei zu gestalten, wo Mängel identifiziert wurden (siehe Karte 3 auf Seite 37). An diesen Querungsstellen sollten die Maßnahmenempfehlungen unter Anwendung der Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beziehungsweise der aktuellen Regelwerke umgesetzt werden (vgl. Kapitel 5.1 ab Seite 10).

Die barrierefreie Gestaltung der Knoten sollte im Zusammenspiel mit der Anlage von (gesicherten) Querungsanlagen erfolgen (vgl. Kapitel 8.2.3 ab Seite 87).

Pro Knoten sind Kosten von ca. 25.000 € zu kalkulieren.

⁶⁴ Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117) geändert worden ist

⁶⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011, S. 9-10

8.3 Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

8.3.1 Radabstellanlagen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input checked="" type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
----------------------------------	--	---	---	---------------------------------	---

Ausgangslage / Problemstellung

Die Erreichbarkeit der Zielorte für den Radverkehr, wie beispielsweise des Ortskernes, der Bahnhöfe oder auch von Nahversorgern, steht in direktem Zusammenhang mit qualitativ hochwertigen und gut sichtbaren Radabstellanlagen.

Dabei müssen zunehmend auch Lastenräder sowie E-Bikes berücksichtigt werden. Als baulicher Standard wird die Anlage von Fahrradbügeln mit Zwischenstrebe empfohlen. Je nach Bedeutung des Standorts kann ein Witterungsschutz, E-Lademöglichkeiten und Schließfächer angebracht sein.

Zielsetzung

- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr herstellen
- Touristische Infrastruktur an den Anforderungen von Tages- und Mehrtagesgästen ausrichten
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Das Angebot an Fahrradabstellanlagen sollte fortlaufend optimiert werden. Es wird empfohlen, zunächst an folgenden Standorten das Angebot zu optimieren und auszubauen:

- Bahnhof Diez: Abschließbare und sichere Fahrradabstellanlagen inklusive Schließfächer und digitalem Buchungssystem, Abstimmung mit der DB erforderlich (vgl. Kapitel 8.1.2 ab Seite 73)
- Marktstraße/ Rosenstraße: 5-8 Bügel und Schließfächer (anstelle von 2-3 Kfz-Parkplätzen) (vgl. Kapitel 8.1.1 ab Seite 65)
- Sophie-Hedwig-Gymnasium/ Theodissa Realschule Diez: Aufstellung von Fahrradbügel inklusive Überdachung (anstelle der bestehenden „Felgenklemmer“)
- Rewe Parkplatzanlage Wilhelmstraße: 5-8 Bügel (anstelle von 1-2 Kfz-Parkplätzen), Installation der Bügel in dem unteren Bereich der Anlage (keine weitere Überdachung nötig), Abstimmung mit Rewe erforderlich
- Im Allgemeinen gilt es sukzessive sämtliche Felgenklemmer durch dezentral verteilte Anlehnbügel vor sämtlichen Zielorten für den Radverkehr (Arbeitsplätze, Einkaufen, Kultur...) zu ersetzen (musterhafte Fahrradabstellanlagen siehe Abbildung 50 auf Seite 94). In reinen Wohngebieten sollten Bügel nur bei konkretem Bedarf aufgestellt werden, da in der Regel Abstellplätze auf dem eigenen Grundstück vorhanden sind.

Abbildung 50: Beispielhafte Abstellanlagen



Good-Practice-Beispiel: einfache Anlehnbügel
(Mann-Münden)



Good-Practice-Beispiel: Anlehnbügel
mit Überdachung (Kassel)



Good-Practice-Beispiel: Abschließbare
Fahrradabstellanlage mit Schließfächern
(Bahnhof Sterkrade, Oberhausen)

Kosten-schätzung	Je Bügel: 300 – 500 € Je Standort mit Überdachung: 25.000 – 75.000 €			
Förder-möglichkeiten	Kommunales Investitionsprogramm Klima und Innovation (KIPKI) Sonderprogramm Stadt- und Land			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>

8.3.2 Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
----------------------------------	--	---	----------------------------------	---------------------------------	--

Ausgangslage / Problemstellung

Im Untersuchungsgebiet bestehen innerhalb des Radverkehrsnetzes Abschnitte, wo Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind.

Das führt zu empfindlichen Umwegen für Radfahrende, die in der Praxis oft nicht akzeptiert werden. Die Befahrung der Einbahnstraßen erfolgt dann illegal. Grundsätzlich soll der Radverkehr zur Vermeidung von Umwegen Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen.

Insbesondere in Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30km/h und Fahrbahnbreiten von 3,50 m (bei ausreichend Ausweichmöglichkeiten und ohne Linienbusverkehr beziehungsweise stärkerem Lkw-Verkehr ab 3,00 m) sind Einbahnstraßen in der Regel für den Radverkehr freizugeben.⁶⁶

Zielsetzung

- Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr herstellen
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, entsprechend der gültigen Regelwerke sämtliche Einbahnstraßen in Diez für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Priorität haben die Einbahnstraßen im Radverkehrsnetz. Dort ist nur der Abschnitt der Aarbrücke (südlich Marktplatz) noch nicht für den Radverkehr freigegeben, was entsprechend ergänzt werden sollte.

⁶⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 62-63

Der Brückenabschnitt und die sonstigen Straßenabschnitte außerhalb des Radverkehrsnetzes sollten für den Radverkehr durch die Ergänzung der Zusatzzeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) und Zusatzzeichen 1000-32 StVO (Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen) in Gegenrichtung freigegeben werden (siehe Abbildung 51).

Abbildung 51: Beschilderung der Einbahnstraßen; Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 STVO (links) Zusatzzeichen 1022-10 zu Zeichen 267 STVO (rechts)



In den Kreuzungsbereichen sollten ergänzend Piktogramme und Linienmarkierungen auf der Fahrbahn markiert werden, um die Sichtbarkeit beziehungsweise die Aufmerksamkeit für Radfahrende zu verbessern und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen (vgl. Abbildung 33 auf Seite 69).

8.3.3 Herstellung von Oberfläche und / oder Breite

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ausgangslage / Problemstellung

Oberflächenmängel verringern die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende. Insbesondere wassergebundene Decken (Feldwege) von land- und forstwirtschaftlichen Wegen können zum Beispiel nach Starkregenereignissen oder Waldarbeiten für den Radverkehr unbefahrbar werden.

Zu schmale Radwege sorgen ebenfalls für einen geringeren Komfort für den Radverkehr. Es kann dazu führen, dass das Überholen nicht mehr möglich ist oder Wege für bestimmte Fahrradtypen (zum Beispiel Lastenräder) nicht befahrbar sind.

Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr herstellen
- Touristische Infrastruktur an den Anforderungen von Tages- und Mehrtagesgästen ausrichten

Maßnahmenempfehlung Oberflächen

Es wird empfohlen die Oberflächen in den mangelbehafteten Bereichen entweder sukzessive zu asphaltieren oder die fortlaufende Instandhaltung der wassergebundenen Oberflächen zu gewährleisten. Die forstwirtschaftlichen Wege und darauf befindliche Mängel sollten zur Flächenoptimierung und Instandhaltung mit den zuständigen Forstbetrieben abgestimmt werden.

Es wird empfohlen, die Oberflächen in folgenden Bereichen zu optimieren: Die Abschnitte sind in Tabelle 10 aufgelistet und können Karte 6 auf Seite 49 entnommen werden:

Tabelle 10: Wege zur Herstellung der Oberfläche

Standort	Netz-hierarchie	Baulastträger	Kosten-schätzung	Priorität
Lahnradweg (Höhe der „Alte Lahnbrücke“)	RN II	Stadt / VG	< 5.000 €	X
Lahnradweg (Kleingärten Richtung Festplatz)	RN II	Stadt / VG	95.000 €	X
Buckeltour (Östlich der Diezer Straße)	RN II	Stadt / VG	250.000 €	
Land- und forstwirtschaftlicher Weg (Südlich der L318)	RN III	Stadt / VG	200.000 €	
Querfeldeintour (Landwirtschaftspark Wirth)	RN III	Stadt / VG	80.000 €	

Maßnahmenempfehlung Breiten

In Diez entsprechen zudem die Breiten einiger gemeinsamer und getrennter Geh- und Radwege nicht den Regelwerken. Aufgrund der absehbaren hohen Kosten und Aufwand, wird eine Verbreiterung der Wege erst im Rahmen der Grundhaften Sanierung der betroffenen Straßenabschnitte empfohlen.

Tabelle 11: Wege zur Herstellung der Breiten

Standort	Netz-hierarchie	Baulastträger	Kosten-schätzung	Priorität
Schläferweg/ Aartalradweg (Höhe Ostpreußenstraße)	RN II	Stadt / VG	15.000 €	
L318/ Querfeldeintour	RN II	Land	160.000 €	
In der Au/ Lahnradweg	RN II	Stadt / VG	160.000 €	

8.3.4 Querungsanlagen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input checked="" type="checkbox"/>
----------------------------------	--	---	----------------------------------	---------------------------------	---

Ausgangslage / Problemstellung

Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen Bereiche, wo Radfahrende Innerortsstraßen queren müssen oder sich zum Linksabbiegen aufstellen müssen. Wenn diese Anforderungen durch den Radverkehr für den Kfz-Verkehr nicht erkennbar sind, bestehen Gefahrenstellen. Hohe Geschwindigkeiten, Verkehrsstärken und unübersichtliche Bereiche können die Situation zusätzlich verschärfen.

Auch an Übergängen von Einrichtungs- auf Zweirichtungsverkehr innerorts können Querungsanlagen die Qualität für den Radverkehr steigern.

Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr herstellen
- Touristische Infrastruktur an den Anforderungen von Tages- und Mehrtagesgästen ausrichten
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Um potenzielle Gefahrenstellen zu entschärfen, sind folgende Herangehensweisen zielführend, die auch in Kombination angewendet werden können:

- Anlage einer Mittelinsel oder mindestens deutlich erkennbare Markierung der Querungsstelle
- Angebot eines Aufstellbereichs für indirektes Linksabbiegen
- Markierung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) an Querungsstellen mit Lichtsignalanlage

Mit besonderer Priorität sollte die Querungsanlage über die B54 (Höhe Kalkwerk) entwickelt werden (vgl. Kapitel 8.1.2 auf Seite 77). Spätestens wenn grundlegende Sanierungsarbeiten in folgenden Straßenabschnitten anstehen, wird die Anlage von Querungshilfen für den Radverkehr empfohlen:

Tabelle 12: Empfohlene Querungsanlagen in Diez

Knotenpunkt	Netzhierarchie	Baulastträger	Priorität
B 54 / Am Kalkwerk	RN I	Bund / Land	X
B 54 / Limburger Straße	RN I	Bund / Land	
B 417 / Bahnhofstraße	RN I	Bund / Land	
B 417 / Rudolf-Dietz-Straße	RN III	Bund / Land	
B 417 / Felkestraße	RN III	Bund / Land	
B417 / Limburger Straße	RN III	Bund / Land	
Industriestraße	RN II	Stadt / VG	
Schaumburger Straße / Zum Wasserwäldchen	RN III	Stadt / VG	

Da in der Regel die Baulast der betroffenen Straßen beim Land Rheinland-Pfalz (beziehungsweise dem Bund) liegt, ist eine frühzeitige Abstimmung zur Umsetzung erforderlich.

Pro Knoten sind Kosten von ca. 60.000 € (inklusive Mittelinsel) beziehungsweise 15.000 € (ohne Mittelinsel) zu kalkulieren.

8.3.5 Radwegeverbindung Industriestraße

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ausgangslage / Problemstellung

Die Industriestraße stellt eine Alternative Verbindung nach Limburg a.d. Lahn dar und bindet zudem einen „Nahversorger“ an das Zentrum von Diez an.

Sie ist Teil des Radverkehrsnetzes (RN II – regionales Netz). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 50 km/h.

Im gesamten Abschnitt der Industriestraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Der einseitige Gehweg ist für den Radverkehr im Zweirichtungsverkehr freigegeben. Dieser weist eine Breite von 2,50 Metern auf. An einigen Engstellen liegen Breiten von 1,70 m vor (deutlich zu schmal).

Abbildung 52: Führungsform entlang der Industriestraße (Mischverkehr, Gehweg frei – im Zweirichtungsverkehr)



Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr herstellen

Maßnahmenempfehlung

Aufgrund des bestehenden Straßenquerschnittes, mit einer Fahrbahnbreite von 6,5 m und einer Gehwegbreite von 1,70 m bis 2,50 m, ist keine „einfache“ Maßnahme für den Radverkehr umsetzbar. Diese bestehende Fahrbahnbreite ist für den Radverkehr bei Führung im Mischverkehr problematisch, da die gebotenen Abstände beim Überholen von Radfahrenden dort oft unterschritten werden. In der ERA steht dazu:

„Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Problematisch ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/h.“⁶⁷

Kurzfristig sollten zumindest Rotmarkierungen und Radverkehrspiktogramme an den Furten sämtlicher Einmündungen entlang des für den Radverkehr freigegebenen Gehwegs markiert werden.⁶⁸

Abbildung 53: Beispielhafte Rotmarkierung von Radverkehrsfurten



Good-Practice-Beispiel: Rotmarkierung einer Furt in Limburg a.d. Lahn / Offheim

Langfristig wird empfohlen, die Industriestraße im Rahmen einer grundhaften Sanierung so zu gestalten, dass dem Radverkehr eine Führungsform gemäß den Anforderungen nach aktuellen Standards vorgehalten wird, beispielsweise ein Radfahrstreifen. Bei den bestehenden Breiten werden ergänzende Flächen erforderlich sein, um die Regelbreiten (auch für den Fußverkehr) einhalten zu können.

⁶⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 22

⁶⁸ Vgl. IKS Mobilitätsplanung; Radverkehrskonzept Limburg a.d. Lahn. Kassel 2022, S. 79

8.4 Sonstige Maßnahmenempfehlungen und Daueraufgaben

8.4.1 Parkgebühren im Geschäftsbereich Diez

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr <input type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input type="checkbox"/>	Kfz <input checked="" type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
--------------------------	--	--	----------------------------------	--	---------------------------------------

Ausgangslage / Problemstellung

Die aktuelle Parkraumbewirtschaftung besteht aus einer Parkscheibenregelung, mit einer maximalen Parkdauer von einer Stunde. Diese Regelung erfüllt grundsätzlich bei der bestehenden hohen Überwachungsleistung den Zweck, für einen angemessenen Umschlag in den Geschäftsstraßen zu sorgen.

Dennoch muss die Parkscheibenregelung aus folgenden Punkten kritisch betrachtet werden:

- Parkraum ist ein knappes und begrenztes Gut. Um ein knappes Gut wird es immer Nutzungskonflikte geben. Hier ist ein Parkraummanagement für den ruhenden Verkehr notwendig.
- Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sind eine freiwillige kommunale Dienstleistung, die Kosten verursacht und auch finanziert werden muss.⁶⁹
- Der Bundesrechnungshof hat bereits mehrfach die Einführung von Parkgebühren in Diez gefordert.

Zielsetzung

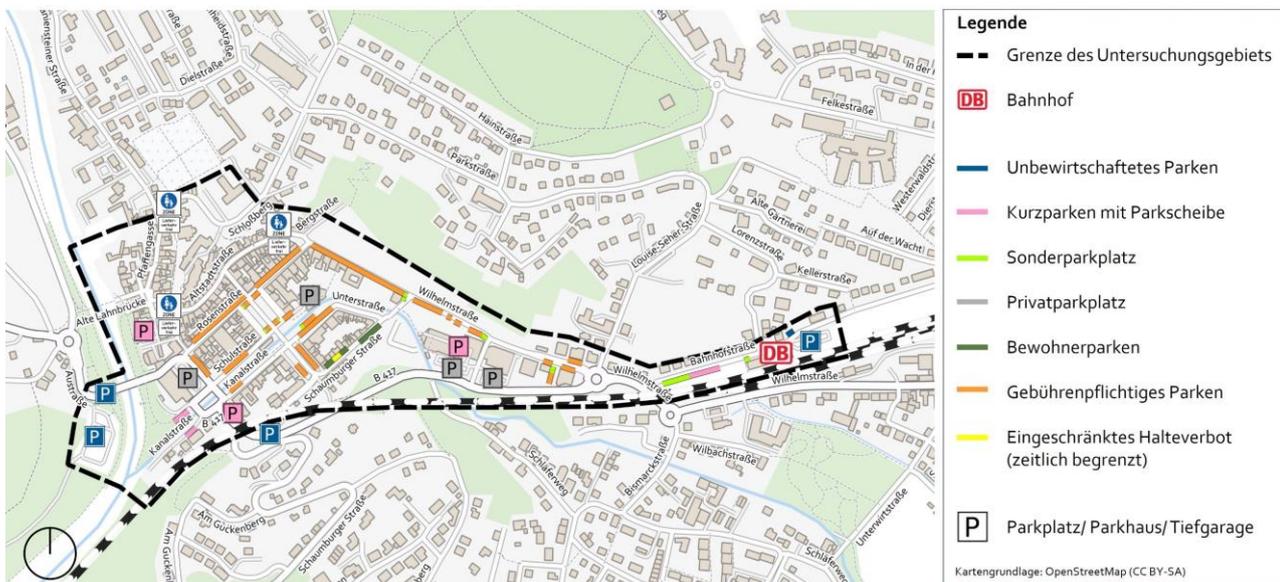
- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

⁶⁹ Die „Agora Verkehrswende“ beziffert die Kosten für einen Parkplatz im öffentlichen Raum auf etwa 1.500 € Herstellungskosten und bis zu 60 € jährliche Unterhaltungskosten (Agora Verkehrswende; Parkraummanagement lohnt sich. Berlin 2019, S. 11-12)

Maßnahmenempfehlung

Um den öffentlichen Raum effektiv zu nutzen und auch die marktwirtschaftlichen Möglichkeiten auszuschöpfen (der öffentliche Raum hat einen hohen Wert, der sich auch in den Verkehrsregelungen widerspiegeln sollte), wird die Einführung einer monetären Bewirtschaftung im zentralen Geschäftsbereich von Diez empfohlen.

Abbildung 54: Empfohlene Parkraumbewirtschaftung im Geschäftsbereich von Diez



Monetäre Bewirtschaftung (Geschäftsstraßen)

Durch die monetäre Bewirtschaftung wird ein optimales Angebot für Kundenverkehre im zentralen Geschäftsbereich erwartet, da sich durch den höheren Umschlag freie Parkplätze in direkter Zielnähe befinden sollten (für kurze Erledigungen oder erforderliche Anfahrten, zum Beispiel zum Arzt).

- Parkgebühren: 0,20 € / 10 min
- Höchstparkdauer: 3 Stunden
- Bewirtschaftungszeiten: Mo.-Fr.: 8 – 18 Uhr; Sa.: 8 – 14 Uhr
- Ausstattung / Anlage der erforderlichen Parkscheinautomaten:
 - Zahlungsmöglichkeiten per App, Münzen und mittels EC-Karte
 - Der Weg zum nächsten Parkscheinautomaten sollte nicht länger als 150 m sein

Bewirtschaftung mittels Parkscheibe

- Die zentralen (öffentlich zugänglichen) Parkbauten sollten mittels Parkscheibe bewirtschaftet werden (oder mindestens günstiger sein, als Parkplätze im öffentlichen Straßenraum), um parkende Fahrzeuge aus dem öffentlichen Straßenraum in die Parkbauten zu verlagern.
- Die Höchstparkdauer sollte auf 3 Stunden begrenzt sein, um das dauerhafte Parken von zum Beispiel Berufspendelnden zu verhindern – die Parkbauten sollen während der Geschäftszeiten für Kundenverkehre mit längeren Parkzeiten nutzbar sein, um zum Beispiel mehrere Erledigungen oder längere Arztbesuche kostenfrei erledigen zu können.

Unbewirtschaftete Bereiche

- Um für Berufspendelnde oder Bewohnerinnen und Bewohner ausreichend Parkplätze in fußläufiger Distanz anzubieten, sollten die Sammelparkplätze westlich der Lahn und an der Schaumburger Straße unbewirtschaftet bleiben.
- Diese verkehrlich gut angeschlossenen und städtebaulich verträglichen Parkplätze bieten so allen Nutzergruppen die Möglichkeit, in zentralen Lagen der Stadt Diez (5 min Gehweg) kostenfrei und dauerhaft zu parken, ohne die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu mindern.

Hinweise zur Umsetzung

Wesentlich wird sein, wie Parkgebühren gerade auch vom Einzelhandel gegenüber der Kundschaft kommuniziert werden. Eine frühzeitige Einbeziehung und Information des Einzelhandels ist Voraussetzung, um ein positives Klima zu schaffen und die Vorteile der Bewirtschaftung transparent offenzulegen. Es kann zusätzlich zur Akzeptanz der Gebühren beitragen, wenn Kundenbindungsprogramme mit den Parkgebühren verknüpft werden (Parkschein als Gutschein in teilnehmenden Geschäften).

Die Information der Öffentlichkeit sollte, neben den allgemeinen beschriebenen Vorteilen, auch insbesondere daraufhin erfolgen, dass Forderungen vom Bundesrechnungshof zur Einrichtung von Parkgebühren bestehen und die Umsetzung nicht vorrangig politisch getrieben ist.

8.4.2 Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Momentan ist die Fußgängerzone in Diez für den Radverkehr freigegeben. Es verlaufen mehrere touristische Radwege durch die Fußgängerzone. Vor allem in den Sommermonaten und an den Wochenenden wurden Konflikte zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden identifiziert. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde zudem angemerkt, dass die Problematik durch die steigende Elektrifizierung der Fahrräder eher zunimmt.

Es sollte daher regelmäßig beobachtet werden, ob sich die Konflikte mit erwartetem steigendem Radverkehrsaufkommen weiter zuspitzen. Auf Beschwerden oder Unfälle in diesem Bereich sollte besondere Rücksicht genommen werden. Gegebenenfalls sollte überprüft werden, ob die Freigabe für den Radverkehr zurückgenommen werden muss. Dann könnten die touristischen Radwege über die Rosenstraße verlegt werden.

8.4.3 Wegeverbindung Richtung Schläfer

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ausgangslage / Problemstellung

Der Schläferweg stellt eine wichtige Wegeverbindung zwischen der Diezer Innenstadt und dem Wohngebiet „Am Schläfer“ dar. Mit Bau des Tunnels an der B417 wurde die Verbindung gekappt. Es wurde keine Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr erstellt. Zudem wurde der Weg baulich durch eine „Mauer“ blockiert.

Abbildung 55: Gesperrte Unterführung (links) und fehlende Querungsanlage (rechts)



Durch den Ausbau des Kfz-Netzes wurden empfindliche Netzlücken für den Fuß- und Radverkehr geschaffen, zumal dort der Aartalradweg verlief, welcher nun durch die Innenstadt und über die B417 geleitet wird.

Zielsetzung

- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hohem Komfort und Verkehrssicherheit
- Durchgängiges Radverkehrsnetz mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr herstellen
- Touristische Infrastruktur an den Anforderungen von Tages- und Mehrtagesgästen ausrichten
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Um die fehlende Verbindung zwischen der Innenstadt Diez und dem Wohngebiet am Schläfer wiederherstellen zu können, wird empfohlen, eine Querungsanlage für den Fuß- und Radverkehr zu errichten.

Aufgrund der schwierigen Ausgangslage (Topografie, Tunnelausfahrt, verschiedene Baulastträger) und der erst kurzfristig fertiggestellten Bauwerke, ist die nachträgliche Anlage einer Querungshilfe sicherlich mit hohen Planungs- und Baukosten verbunden.

Zur Umsetzung und der Evaluierung geeigneter Fördermittel sollte frühzeitig und regelmäßig Rücksprache mit dem Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) zu der Thematik gehalten werden.

8.4.4 Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr <input checked="" type="checkbox"/>	Radverkehr <input type="checkbox"/>	ÖPNV <input checked="" type="checkbox"/>	Kfz <input type="checkbox"/>	Priorität <input type="checkbox"/>
----------------------------------	---	--	---	---------------------------------	--

Ausgangslage / Problemstellung

Grundsätzlich sollten alle Haltestellen barrierefrei nutzbar sein. Diese Anforderung ist noch nicht an sämtlichen Haltestellen umgesetzt. Zudem haben einige Bushaltestellen einen Mangel in der Ausstattung.

Auch die Erreichbarkeit der Haltestellen ist oft eingeschränkt. Nur an einzelnen Haltestellen sind zumindest einseitig Querungsanlagen vorhanden. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen fehlen Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr.

Zielsetzung

- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Barrierefreies Fußverkehrsnetz mit hohem Komfort und Verkehrssicherheit
- Nachhaltige Mobilitätskultur etablieren

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die laufenden Ausbauprogramme vollständig umzusetzen und alle Haltestellen sukzessive barrierefrei zu gestalten, um die Qualität des ÖPNV für die Fahrgäste zu steigern und die Zukunftsfähigkeit zu sichern.

Es wird zudem empfohlen, bei der Umgestaltung von Haltestellen an Hauptverkehrsstraßen auch darauf zu achten, angrenzende Querungsstellen für den Fußverkehr zu ergänzen (Mittelinseln, Zebrastreifen, Fußgängerampeln oder Gehwegaufweitungen).

Die Aufgabe ist eine Daueraufgabe, die kontinuierlich umgesetzt werden sollte.

8.4.5 Bahnhof Diez als moderner Mobilitätsknoten

Zielgruppe/ Priorität	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz	Priorität
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Ausgangslage / Problemstellung

Der Bahnhof in Diez bietet wenig Komfort für Reisende und die Gleise sind nicht barrierefrei erreichbar. Der Bahnhof erfüllt im aktuellen baulichen Zustand nicht den Anspruch, einen modernen und positiven Stadteingang zu bilden. Die Problematik um die unzureichenden Fahrradabstellanlagen sind in der Leitmaßnahme Radverkehrsachse Diez - Limburg an der Lahn ab Seite 73 beschrieben.

Abbildung 56: Radabstellanlagen am Bahnhof (links) Unterführung am Bahnhof (rechts)



Zielsetzung

- Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt optimieren
- Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils und der ÖPNV-Nutzung durch Verlagerung von privaten Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund
- Touristische Infrastruktur an den Anforderungen von Tages- und Mehrtagesgästen ausrichten

Maßnahmenempfehlung

In Abstimmung mit der DB und den Eigentümern sollte möglichst zeitnah eine Lösung gefunden werden, den Bahnhof nach aktuellen Bedürfnissen bezüglich Barrierefreiheit, Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, als angemessenen Stadteingang und als modernen Mobilitätsknoten zu gestalten. Hierzu ist eine grundlegende Modernisierung des Bahnhofs inklusive einem nachhaltigem Nutzungskonzept erforderlich.

8.4.6 Lieferrn in der Innenstadt

Um den steigenden Platzanforderungen durch die Zustellfahrzeuge der Onlinelieferungen Rechnung zu tragen, sollten bei Bedarf zusätzliche Ladezonen in der Diezer Innenstadt ausgewiesen werden.

Dabei sollten mindestens die 5 Standorte in der Rosenstraße / Wilhelmstraße (siehe Leitmaßnahme Geschäftszentrum Diez ab Seite 71) zeitnah abgestimmt und umgesetzt werden. Grundsätzlich sollte dem Bedarf nach Ladezonen eine höhere Priorität eingeräumt werden, als einzelnen Kfz-Parkplätzen im öffentlichen Raum.

8.4.7 Tempo 30 Zonen in Wohngebieten

In Diez sind nicht alle Wohngebiete als Tempo 30 Zonen ausgewiesen. Das muss auch nicht sein, wenn es keine Probleme mit zu schnellen Kfz gibt oder aufgrund der baulichen Situation ohnehin nicht schneller als 30 km/h gefahren werden kann. Sollte es in einzelnen Wohngebieten zu Konflikten kommen, wird die Einrichtung von Tempo 30 Zonen in den entsprechenden Wohngebieten empfohlen.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde beispielhaft der Bereich zwischen der Bahnhofstraße/ Louise-Seher-Straße/ Felkestraße zur Ausweisung als Tempo 30 Zone benannt.

8.4.8 Bürgerbus

Wie auch bundesweit, ist in Diez zukünftig mit einer steigenden Zahl älterer Menschen zu rechnen. Um auch dieser Personengruppe zukünftig ein Mindestmaß an Mobilität zu erhalten, insbesondere bei der teilweise sehr bewegten Topografie in Diez, könnte die Einrichtung eines Bürgerbusses einen Beitrag leisten.

Das Betreibermodell (städtisch finanziert, auf Freiwilligenbasis oder als Mixkonzept), das Routenkonzept (feste Haltestellen oder Abholung auf Anmeldung per Telefon oder App) sollte im Falle einer geplanten Umsetzung frühzeitig mit den relevanten Akteuren abgestimmt werden.

Eine Mögliche Förderung von bis zu 8.500 € über das Programm „Verwaltungsvorschrift zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)“ ist zu prüfen.

8.4.9 E-Ladestationen für den Kfz-Verkehr

Das Angebot von E-Ladestationen sollte nicht als kommunale Dienstleistung verstanden werden (die Stadt betreibt ja auch keine Benzin-Tankstellen). Die Stadt Diez könnte das Angebot an öffentlichen E-Ladestationen dennoch mit dem Angebot von städtischen Flächen (Parkplätzen) fördern.

Mögliche Flächen sowie die Standorte der E-Ladesäulen und der zugehörigen Stellflächen sollten so gewählt werden, dass die Barrierefreiheit für den Fußverkehr nicht beeinträchtigt wird. Beispielsweise durch die Anlage in Parkbauten oder auf größeren Sammelparkplätzen. Konkret bieten sich die Anlage von Ladesäulen für das Untergeschoss des Rewe-Parkhauses sowie auf dem Sammelparkplatz westlich der Lahn, südlich der Bahngleise an der Schaumburger Straße oder am Bahnhofsparkplatz an.

8.4.10 Kontrollen verstärken

Ohne Kontrollen sind sämtliche Regelungen nutzlos. Dabei treffen Regelverstöße in der Regel zu Fuß Gehende und Radfahrende, deren Wege zum Beispiel durch Falschparker versperrt werden oder deren Sicherheit durch hohe Geschwindigkeiten oder enge Überholabstände leidet.

Insbesondere entlang der Schulwege, auf Abschnitten mit vermehrter Nutzung durch mobilitätseingeschränkten Menschen oder höher frequentierten Radverbindungen sollten durch regelmäßige Kontrollen die Einhaltung der Verkehrsregeln (Geschwindigkeit, Überholabstände zum Radverkehr) sichergestellt werden. Beispielhaft in den Straßenabschnitten:

- Wilhelm-/Rosenstraße (Geschäftsbereich Diez), Tempo 20 km/h
- Dielstraße (Schulumfeld Karl-von-Ibell Schule); Tempo 30 km/h
- Bahnhofsstraße; Bahnhofsweg, Heckenweg (Fahrradachse Diez und Limburg a.d. Lahn), Tempo 30km/h
- Aarstraße (Schulumfeld Pestalozzischule); Tempo 30 km/h
- Altstadtstraße; Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit durch den Radverkehr

8.4.11 Öffentlichkeitsarbeit / Kommunikation

Maßnahmen der Mobilitätsplanung sollten in der Öffentlichkeit sowie der Kommunalpolitik kontinuierlich vorgestellt und die Zielsetzungen sowie die erwarteten Auswirkungen transparent erläutert werden. Hier bedarf es kontinuierlicher Ansätze, um auch viel diskutierte Themen in die Umsetzung zu bekommen.

Unter diesem Blickpunkt können nachfolgende beispielhafte Aktionen dazu beitragen, die Mobilitätskultur fuß- und fahrradfreundlich zu entwickeln und ein Verständnis für anstehende Maßnahmen und Finanzbedarfe zu fördern.

Insgesamt sollte es immer darum gehen, das Thema Mobilität positiv zu besetzen, die neuen Möglichkeiten zu erklären und Entscheidungen transparent nachvollziehbar zu machen. Mögliche Beteiligte für die Aktionen können zum Beispiel die Presse, die Verbandsgemeinde, Tourismusverbände, Schulen, größere Arbeitsplatzstandorte oder der Fahrradfachhandel sein.

- Einweihung neuer Radinfrastruktur in Form von Straßenfesten mit medialer Begleitung (beispielhaft nach Umsetzung der Fahrradstraße, vgl. 8.1.2 Kapitel auf Seite 73)
- Informationskampagnen:
 - Zu Fuß zur Schule (beispielhaft in Verbindung mit der Umsetzung der Maßnahmen im Schulumfeld, vgl. Kapitel 8.2.1 und 8.2.1 ab Seite 81)
 - „StVO-Regelkunde“ zu ausgewählten Themen (Radfahren auf Gehwegen, was sind Fahrradstraßen, welche Rechte habe ich als Radfahrender)
- Aktionswoche (zum Beispiel im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche):
Bürgermeisterin-Radtour, Kampagne „Einkaufen mit dem Fahrrad“...
- Einrichtung des Arbeitskreis Nahmobilität Diez: Halbjährliche Treffen verschiedener Interessensgruppen (aktuelle Konflikte/ Projekte) – auch mit Nachbarkommunen/ Landkreis denkbar

8.4.12 Politische Verstetigung und Budgetierung

Um die nachhaltige Entwicklung der Mobilität in Diez langfristig und nachhaltig zu implementieren, ist der politische Beschluss des Mobilitätskonzeptes ein erster Schritt. Es wird empfohlen, zudem ein jährliches Budget zu beschließen und möglichst langfristig festzulegen, um die Umsetzung des Konzeptes zu gewährleisten.

Auf Grundlage der Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0⁷⁰ wird empfohlen, mit einem jährlichen Budget von 30 Euro je Einwohnenden zu kalkulieren. Für die zusätzlichen Erfordernisse durch den Fußverkehr wird empfohlen, den gleichen Wert auch für den Fußverkehr anzusetzen.

Für Diez würde das ein jährliches Budget von 660.000 Euro bedeuten.⁷¹

⁷⁰ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2021, Seite 25

⁷¹ Angenommen: 11.000 Einwohnerinnen und Einwohner

9 Fördermöglichkeiten

Zur Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr stehen verschiedene Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Für die Umsetzung des Konzeptes bieten sich die nachfolgenden Möglichkeiten besonders an.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Förderbedingungen kurzfristig ändern können. Diese sollten daher immer frühzeitig mit dem Fördermittelgeber und dem Straßenbaulastträger abgestimmt werden. Grundsätzlich sind bei Ausbaumaßnahmen die anerkannten Regeln der Technik nach den Veröffentlichungen der FGSV zu beachten.

Bundesmittel

- **Sonderprogramm Stadt- und Land**

Gefördert werden unter anderem der Neu-, Aus- und Umbau von Radwegen, Fahrradstraßen und -zonen, Radwegebrücken, Abstellanlagen/ Fahrradparkhäusern, sowie die dafür erforderliche Planung im ländlichen Raum und in Ballungsräumen. Der Fördersatz beträgt grundsätzlich 75 Prozent.

- **Förderinitiative Fußverkehr**

Gefördert werden sowohl investive als auch nicht investive Maßnahmen des Fußverkehrs in Deutschland, die zur Stärkung des Fußverkehrs, als klimafreundlichste und in intermodalen Verkehrsketten notwendige Verkehrsart beitragen.

Die Förderhöhe hängt hierbei von der Art des Vorhabens ab und wird mit einer Förderquote von bis zu 75 Prozent gefördert.

Landesmittel (Rheinland-Pfalz)

- **Kommunales Investitionsprogramm Klima und Innovation (KIPKI)**

Einer Pauschalförderung an alle Verbandsgemeinden mit ihren Ortsgemeinden, Städte und Kreise, die insgesamt 180 Millionen Euro umfasst. Für jeden Anwohner schüttet die Landesregierung rund 44 Euro aus. Dieses Geld können die Kommunen beispielsweise zur Umsetzung von ÖPNV- und SPNV-Maßnahmen sowie Maßnahmen zur multimodalen Verknüpfung klimafreundlicher Verkehrsmittel verwenden. Ein kommunaler finanzieller Eigenanteil ist nicht notwendig.

Weitere 60 Millionen Euro stehen im Rahmen eines Wettbewerbs für Klimaschutzmaßnahmen für Kommunen und Unternehmen zur Verfügung.

- **Förderung des kommunalen Straßenbaus (VV-LVFGKom/LFAG-StB)**

Förderung durch das Land Rheinland-Pfalz im Rahmen des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes - Kommunale Gebietskörperschaften (LVFGKom) Vorhaben des kommunalen Straßenbaus.

Gefördert wird unter anderem das Vorhaben zum Bau und Ausbau von Radwegen, bei einer Höhe des Zuschusses von 50 bis 90 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben.

- **Verwaltungsvorschrift zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)**

Förderung für die Ausstattung von Haltestellen, sowie Modellvorhaben im ÖPNV (Erprobung neuer Verkehrstechniken und -systeme), Bürgerbusangebote und bauliche Anlagen im ÖPNV.

Die genannten Maßnahmen werden mit einem Fördersatz von 85 Prozent der Kosten gefördert, abgesehen von den Bürgerbussen, hier gilt ein Festbetrag von bis zu 8.500 Euro.

10 Fazit und Ausblick

Für die Stadt Diez konnten im Rahmen des Prozesses zum integrierten Mobilitätskonzept vielfältige Ansätze identifiziert werden, den Anteil des Umweltverbundes (bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV) am Verkehrsaufkommen nachhaltig zu steigern.

Die Infrastruktur für den Fußverkehr entspricht vielerorts noch nicht den Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität. Auch auf den wichtigsten Fuß- und Schulwegen sind beispielsweise die Gehwege zu schmal (Dielstraße), es fehlen Nullabsenkungen, taktile Leitsysteme und gesicherte Querungsstellen (Wilhelmstraße/ Rosenstraße, Aarstraße). Dabei ist insbesondere eine barrierefreie und hochwertig gestaltete Infrastruktur für den Fußverkehr ein wichtiger Baustein nachhaltiger Mobilität und für die Stadtentwicklung insgesamt. Weiterhin hängt auch die Entwicklung des lokalen Wirtschaftsstandortes (Innenstadt) direkt mit einer barrierefreien Gestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität zusammen.

Durch die steigende Bedeutung der E-Mobilität im Radverkehr rückt die Bedeutung der Topografie zunehmend in den Hintergrund. Arbeitsplatzstandorte, zum Beispiel in Limburg a.d. Lahn, sind in einer realistischen Entfernung für Fahrradpendler erreichbar. Allerdings bestehen noch konkrete Mängel innerhalb des Radverkehrsnetzes, beispielsweise der Führungsformen (Innenstadt Diez bis Limburg a.d. Lahn), fehlende Querungsanlagen (über die B417) oder fehlende qualitativ hochwertige Radabstellanlagen (Am Bahnhof oder am Marktplatz).

Die Erreichbarkeit für den Kfz-Verkehr ist sowohl bezüglich der Anfahrbarkeit als auch der Anzahl vorhandener zentraler Parkplätze sehr gut. Probleme wurden eher in zu hohen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (beispielsweise an den Schulumfeldern) oder durch die kostenfreie Bereitstellung öffentlicher zentraler Parkplätze identifiziert (es bestehen mehrfache Aufforderungen zur Einführung von Parkgebühren durch den Bundesrechnungshof).

Um die Zielsetzungen zu erreichen, barrierefreie, komfortable und sichere Fuß- und Radverkehrsnetze als Alternative zum Kfz-Verkehr zu entwickeln, sollte die Qualität der Infrastruktur sukzessive optimiert werden. Dazu müssen insbesondere auf Schulwegen, Pendlertrassen und an touristischen Zielorten, die relevanten Mängel behoben werden.

Die Strategien und Handlungsfelder aus dem Konzept stellen dabei einen Handlungsrahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre dar.

Es wird empfohlen, den Umsetzungsprozess mit den in Tabelle 13 aufgelisteten Maßnahmen zu beginnen. Diese sind eine Auswahl vom Projekten, die im Konzept mit „Priorität“ gekennzeichnet sind, im Rahmen des Beteiligungsverfahrens besonders im Fokus standen und nachfolgend inklusive Umsetzungshorizont und Kostenschätzung zusammengefasst sind. Fördermöglichkeiten durch Bund und Land sind unter den einzelnen Maßnahmenempfehlungen aufgelistet.

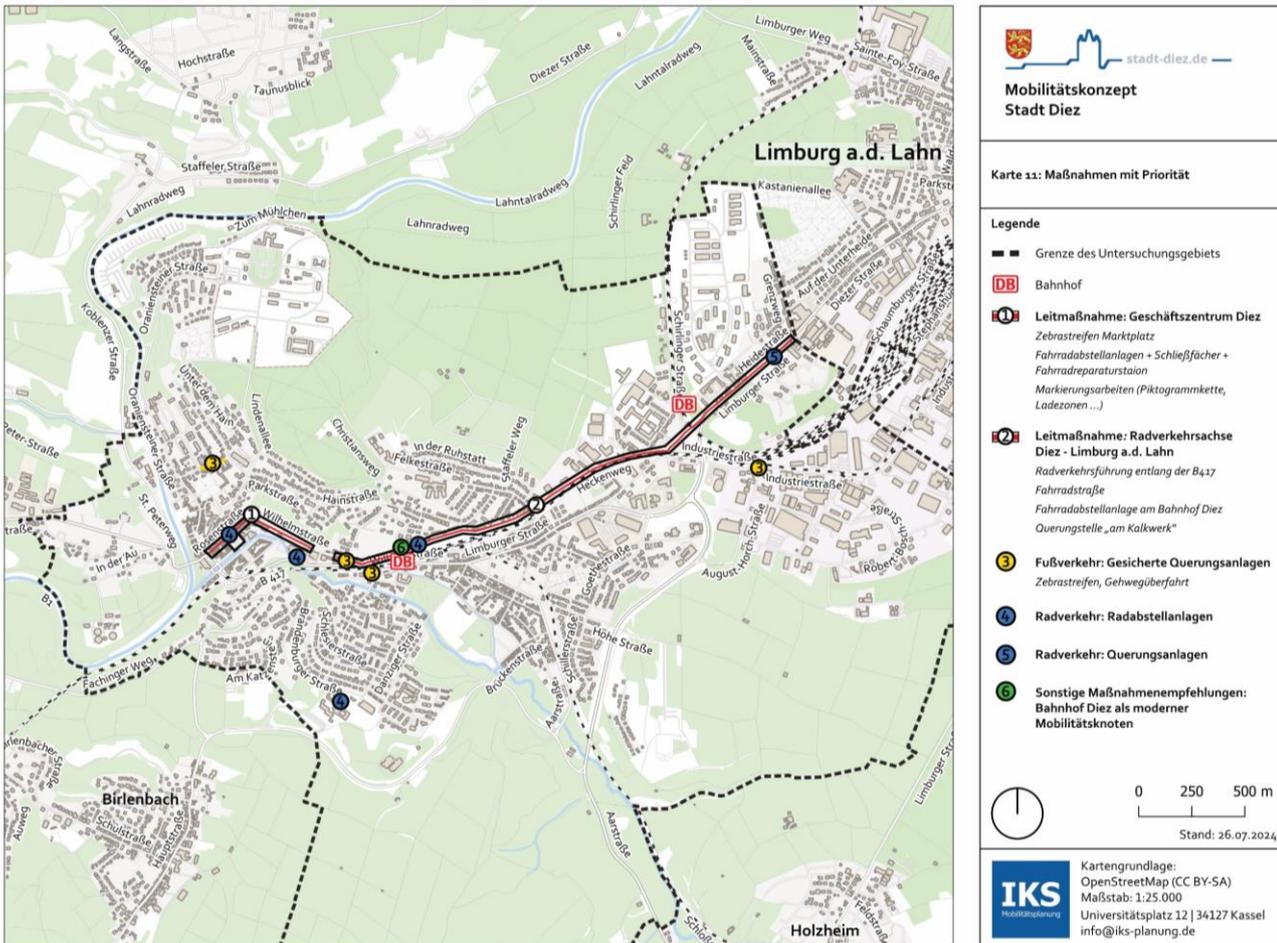
In Karte 11 auf Seite 118 sind zudem sämtliche verortbare Maßnahmen, die mit „Priorität“ gekennzeichnet sind, räumlich dargestellt (inklusive der Maßnahmen aus Tabelle 13).

Tabelle 13: Umsetzungsempfehlungen mit Priorität inklusive Umsetzungshorizont und Kostenschätzung⁷²

Maßnahme	Kapitel / Seite	Umsetzungshorizont	Kosten-schätzung
Geschäftszentrum Diez: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zebrastreifen Marktplatz ▪ Fahrradabstellanlagen + Schließfächer + Fahrradreparaturstation ▪ Markierungsarbeiten 	Kapitel 8.1.1 ab Seite 65	Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre)	65.000 – 120.000 €
Anlage Zebrastreifen entlang Kreisverkehren <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wilhelmstraße/ Louise-Seher-Straße/ B417 ▪ Kreisverkehr: Wilhelmstraße/ Bismarckstraße ▪ Kreisverkehr: Werner-von-Siemens-Straße 	Kapitel 8.2.3 ab Seite 87	Kurzfristig umsetzbar (1-2 Jahre)	75.000 – 100.000 €
Rarverkehrsachse Diez – Limburg a.d. Lahn: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fahrradstraße ▪ Mittelinsel (am Kalkwerk) ▪ Beschilderung ▪ Fahrradabstellanlage + Schließfächer am Bahnhof 	Kapitel 8.1.2 ab Seite 73	Mittelfristig umsetzbar (3-5 Jahre)	270.000 – 390.000 € (Abstimmung mit Limburg a.d. Lahn empfohlen)
Schulumfeld – Dielstraße (Gehwegüberfahrten)	Kapitel 8.2.1 ab Seite 81	Mittelfristig umsetzbar (3-5 Jahre)	80.000 – 120.000 €
Bahnhof Diez als moderner Mobilitätsknoten	Kapitel 8.4.5 ab Seite 109	Langfristig umsetzbar (6-10 Jahre)	Nicht bezifferbar

⁷² Die Kostenschätzung basiert auf dem Basisjahr 2024 und bezieht keine grundlegende Sanierung oder ähnliche bauliche Maßnahmen mit ein.

Karte 11: Räumlich verortete Maßnahmen mit Priorität



Um die Umsetzung auch politisch umsetzbar zu gestalten, sollten die einzelnen haus-
haltsrelevanten Maßnahmen, die zur Umsetzung anstehen, in entsprechenden Aus-
schüssen/ Gremien separat beschlossen werden.

Ein wichtiger Baustein zur Umsetzung des Konzeptes ist auch die Initiierung einer mög-
lichst langfristigen Sicherung entsprechender Haushaltsmittel zur Finanzierung der
einzelnen Maßnahmen und des gegebenenfalls benötigten zusätzlichen Personals in
der Verwaltung.

Durch vielfältige Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene wird diese Heran-
gehensweise bereits finanziell und strategisch unterstützt.

Kartenverzeichnis

Karte 1: Untersuchungsgebiet	3
Karte 2: Haupt-Fußverkehrsnetz	32
Karte 3: Mängel im Haupt-Fußverkehrsnetz	37
Karte 4: Radverkehrsnetz (Zielnetz)	41
Karte 5: Führungsformen im Radverkehrsnetz	42
Karte 6: Mängel im Radverkehrsnetz	49
Karte 7: Bestand - Ruhender Kfz-Verkehr	51
Karte 8: Auslastung zur Spitzenstunde um 11:00 Uhr	55
Karte 9: Auslastung durch Kurzzeitparkende zur Spitzenstunde um 11 Uhr	56
Karte 10: Auslastung 2:00 Uhr nachts	57
Karte 11: Räumlich verortete Maßnahmen mit Priorität	118

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder für das Mobilitätskonzept Diez	2
Abbildung 2: Ausschnitte des Verkehrsprojektes um die Bildungseinrichtungen in Diez	4
Abbildung 3: Darstellung der Velorouten aus dem Radverkehrskonzept Limburg a.d. Lahn	5
Abbildung 4: Wunschliniennetz Hessen – Verbindung zwischen Limburg a.d. Lahn und Diez	6
Abbildung 5: Eindrücke des Planungsspaziergangs, der beiden Workshops im Sitzungssaal der Verbandsgemeinde Diez und der Projektvorstellung auf dem Diezer Marktplatz	8
Abbildung 6: Aufteilung des Seitenraums für Wohnstraßen (Regelfall)	11
Abbildung 7: Gestaltung von barrierefreien Querungen	13
Abbildung 8: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO	17
Abbildung 9: Heatmap der Ergebnisse des „Stadtradelns“ in Diez 2023	22
Abbildung 10: Unfallauswertung (2020-2022)	23
Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl der Schülerinnen und Schüler am Stichtag	24
Abbildung 12: Gefahrenpunkte, Lieblingsorte und mögliche Spielorte aus Sicht der Schulkinder	26
Abbildung 13: Angegebenes Alter und Geschlecht bei der Onlinebeteiligung	27
Abbildung 14: Onlinekarte mit Hinweisen	27
Abbildung 15: Fragestellungen innerhalb der Onlinebeteiligung	28
Abbildung 16: Wo sehen Sie die größten Probleme zu dem jeweiligen Verkehrsmittel?	29
Abbildung 17: Zusammengefasste Kommentare der Onlinebeteiligung – Innenstadt (oben) und sonstige (unten)	30
Abbildung 18: Beispielhafte Gehwegbreiten im Untersuchungsgebiet	33

Abbildung 19: Beispielhafte Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet	34
Abbildung 20: Beispielhafte Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet	35
Abbildung 21: Wunschliniennetz.....	40
Abbildung 22: Beispielhafte Führungsformen im Radverkehrsnetz	43
Abbildung 23: Beispielhafte Ortsdurchfahrten ohne angemessene Radverkehrsinfrastruktur.....	45
Abbildung 24: Beispielhafte Breitenmängel (links) und Oberflächenmängel (rechts)	45
Abbildung 25: Beispielhafte punktuelle Mängel	46
Abbildung 26: Beispielhafte Abstellanlagen in Diez	47
Abbildung 27: Öffentliche Parkplätze im Innenstadtbereich mit Bewirtschaftung	50
Abbildung 28: Tagesganglinie der Nutzergruppen	54
Abbildung 29: Regelkonformität	58
Abbildung 30: Impressionen der zentralen Geschäftsstraßen in Diez.....	66
Abbildung 31: Visualisierung der Aufpflasterung inklusive Zebrastreifen und Fahrradbügeln am Marktplatz.....	67
Abbildung 32: Anlage von Fahrradbügeln und Schließfächern auf bisherigen Kfz-Parkplätzen	68
Abbildung 33: Empfohlene Markierung der Radverkehrsführung entlang der Wilhelmstraße (Ausschnitt).....	69
Abbildung 34: Anlage von Ausweichbuchten auf bisherigen Kfz-Parkplätzen	70
Abbildung 35: Visualisierung der empfohlenen Markierung im Kurvenbereich Wilhelmstraße/ Rosenstraße.....	70
Abbildung 36: Empfohlene Beschilderung für Ladezonen in Diez	71
Abbildung 37: Verlauf der Vorzugstrasse zwischen Diez und Limburg a.d. Lahn	73
Abbildung 38: Impressionen der bevorzugten Fahrradtrasse Diez – Limburg a.d. Lahn.....	74
Abbildung 39: Visualisierung der Fahrradstraße Bahnhofsstraße	76
Abbildung 40: Querungsstelle der B54 auf Höhe „Am Kalkwerk“	77
Abbildung 41: Radverkehrsführung entlang der B417.....	78
Abbildung 42: Fahrradabstellanlagen für den Bahnhof Diez.....	79
Abbildung 43: Dielstraße (Schulumfeld)	81
Abbildung 44: Visualisierung der Gehwegüberfahrt Steubingstraße	83
Abbildung 45: Brückenstraße (links) / Aarstraße (rechts)	84
Abbildung 46: Prinzip-Skizze zur Umgestaltung der Bushaltestelle „Freiendiez Aarstraße“	85
Abbildung 47: Prinzip-Skizze des geplanten Schulumfeldes Pestalozzischule Diez	86
Abbildung 48: Querungsstellen entlang des Haupt-Fußverkehrsnetzes ohne gesicherten Vorrang für den Fußverkehr.....	87
Abbildung 49: Visualisierung Zebrastreifen am Mittelinsel Louise-Seher-Straße/ Wilhelmstraße/ B417.....	88
Abbildung 50: Beispielhafte Abstellanlagen	94

Abbildung 51: Beschilderung der Einbahnstraßen; Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 STVO (links) Zusatzzeichen 1022-10 zu Zeichen 267 STVO (rechts)	96
Abbildung 52: Führungsform entlang der Industriestraße (Mischverkehr, Gehweg frei – im Zweirichtungsverkehr)	101
Abbildung 53: Beispielhafte Rotmarkierung von Radverkehrsfurten	102
Abbildung 54: Empfohlene Parkraumbewirtschaftung im Geschäftsbereich von Diez	104
Abbildung 55: Gesperrte Unterführung (links) und fehlende Querungsanlage (rechts)	106
Abbildung 56: Radabstellanlagen am Bahnhof (links) Unterführung am Bahnhof (rechts)	109

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Auszug Netzelemente und Grundanforderungen	12
Tabelle 2: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung	18
Tabelle 3: Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet	21
Tabelle 4: Netzkategorien zur Hierarchisierung des Radverkehrsnetzes	39
Tabelle 5: Definition der Nutzergruppen im ruhenden Verkehr	53
Tabelle 6: Bewertung der Auslastung im ruhenden Verkehr	53
Tabelle 7: Musteraufbau Maßnahmenempfehlungen	64
Tabelle 8: Standorte von Kreisverkehren mit Empfehlung zur Anlage von Zebrastreifen	89
Tabelle 9: Standorte von empfohlenen zusätzlichen Querungsanlagen	89
Tabelle 10: Wege zur Herstellung der Oberfläche	98
Tabelle 11: Wege zur Herstellung der Breiten	98
Tabelle 12: Empfohlene Querungsanlagen in Diez	100
Tabelle 13: Umsetzungsempfehlungen mit Priorität inklusive Umsetzungshorizont und Kostenschätzung	117

Quellenangaben

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001; In der Fassung vom 8. November 2021 (BAntz AT 15.11.2021 B1)

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen zur Anlage des ruhenden Verkehrs (EAR). Köln 2023

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ). Köln 2013
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE). Köln 2012
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). Köln 2011
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln 2006
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Ad-hoc-Arbeitspapier Ergänzende Handlungsanleitungen zur Anwendung der RASt 06. Köln 2024
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Köln 2008
- Gehl, Jan; Städte für Menschen. Berlin 2015
- Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW); Rad-Hauptnetz Hessen. Wiesbaden 2019
- IKS Mobilitätsplanung; Radverkehrskonzept Limburg a.d. Lahn, Kassel 2022
- Planersocietät; Masterplan Mobilität 2030 Langfassung Limburg a. d. Lahn, Dortmund/ Hamburg 2019
- Umweltbundesamt (UBA); Radverkehr: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#vorteile-des-fahrradfahrens> [Zugriff: 22.03.2024]
- Schulelternbeirat (SEB) der Karl-von-Ibell-Schule Diez, <http://seb.ibellschule-diez.de/verkehrsprojekt/> [Zugriff 16.02.2024]
- Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBI. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 38 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBI. 2024 I Nr. 236) geändert worden ist"

—



Universitätsplatz 12

34127 Kassel

info@iks-planung.de

www.iks-planung.de