Stadt Gernsheim

Stadthausplatz 1
64579 Gernsheim

Vortrag des Magistrats an die Stadtverordneten-versammlung	**Vorlage-Nr:** **0325/S/23** **Datum:** **25.10.2023**

Beschluss des durch die Firma R+T Verkehrsplanung GmbH erstellten Radwegekonzepts

BESCHLUSS:

Die Stadtverordnetenversammlung der Schöfferstadt Gernsheim beschließt, das durch das Ingenieurbüro R+T Verkehrsplanung GmbH (Julius-Reiber-Straße 17; 64293 Darmstadt) erarbeitete Radwegekonzept für die Verbindung zwischen Biebesheim und Klein-Rohrheim. Damit erfolgt formal die Beauftragung der Stadtverwaltung, dieses Konzept anzuwenden und umzusetzen. Eine Zeitvorgabe für die Umsetzung aller Maßnahmen wird bewusst nicht getroffen, da die Konzeption eine Fortführung und stete Überprüfung der Verkehrswege vorsieht.

BEGRÜNDUNG:

Die Hessische Landesregierung und der Kreis Groß-Gerau fördern den Ausbau und die Modernisierung der Radwegeverbindungen in den Kommunen. In Gernsheim gibt es bereits gut ausgebaute Radwegeverbindungen von Klein-Rohrheim nach Süden und von den Quartieren „Am Berleweg“ und „Ringstraße“ nach Osten in Richtung Odenwald. Des Weiteren ist Gernsheim attraktiver Startpunkt für Überlandtouren entlang des Rheins in Richtung Worms oder über die Fähre nach Rheinland-Pfalz.

Bisher war die Radwegsituation in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Ende des Radwegs Biebesheim (Höhe der Hauptzufahrt der Firma Merck) und Klein-Rohrheim schwierig, da durch die starke Nutzung durch anliegende Unternehmen, Schwerlastverkehr und Stadtverkehr zahlreiche Interessen aufeinandertreffen. Durch die Umwidmung der ehemaligen K203 (Wormser Straße) in eine Kommunalstraße und der nun erfolgten LKW-Sperrung für dieselbe, sind die Rahmenbedingungen für eine städtebauliche Entwicklung nun verbessert.

Die Schöfferstadt Gernsheim will aus den oben genannten Gründen in Zusammenarbeit mit dem Kreis Groß-Gerau die Nord-Süd-Achse, entlang der alten B-44 (Mainzer Straße, Biebesheimer Straße, Wormser Straße), radverkehrstechnisch ausbauen und modernisieren. In Absprache mit dem Kreis Groß-Gerau, hat die Schöfferstadt Gernsheim durch das Ingenieurbüro R+T Verkehrsplanung ein Radwegekonzept erstellen lassen. Das Konzept wurde am 13.03.2023 im Bauausschuss vorgestellt. Auf Grundlage dieses Konzeptes sollen sukzessive die festgestellten baulichen und organisatorischen Mängel behoben werden.

Stadt Gernsheim

Stadthausplatz 1
64579 Gernsheim

Für die Erstellung des Radwegekonzepts wurde durch die Straßenverkehrsbehörde ein Förderantrag beim Land Hessen gestellt, welcher durch Übersendung eines Zuwendungsbescheids in Höhe von 22.200,00 € positiv beschieden wurde. Die Mittel sind an die Schöfferstadt Gernsheim bereits ausbezahlt worden.

gez. Burger, Bürgermeister

Anlage: Radwegekonzept

R+T Verkehrsplanung

HESSEN

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Radverkehrskonzept Schöfferstadt Gernsheim

Radverkehrskonzept Schöfferstadt Gernsheim

17.02.2023

Auftraggeber

Magistrat der Schöfferstadt Gernsheim
Ordnungsamt
Ansprechpartner: Herr Amtsleiter Schwarz
Stadthausplatz 1
64579 Gernsheim
Telefon: 06258 108-1201
Telefax: 06258 3027
Stadtverwaltung@gernsheim.de
www.gernsheim.de

Das Projekt wird durch Mittel der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität finanziell unterstützt.

HESSEN

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2030

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
Dominik Könighaus, Dipl.-Ing.
Lars Garber, M.Eng.
Tobias Krämer, M.A.

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Alle Inhalte dieses Berichts, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken, sind urheberrechtlich geschützt. Das Urheberrecht liegt, soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, bei R+T Verkehrsplanung GmbH.

Inhalt

1 Aufgabe und Vorgehensweise 1

2 Allgemeines zur Netz- und Maßnahmenkonzeption 1
2.1 Anforderungen an ein Radverkehrsnetz 1
2.2 Ansprüche des Radverkehrs 2
2.3 Führungsformen des Radverkehrs 4
2.4 Besondere Formen der Radverkehrsführung 8

3 Netzkonzeption 8
3.1 Quellen und Ziele des Radverkehrs 9
3.2 Wunschliniennetz 9
3.3 Umlegung des Wunschliniennetzes 9
3.4 Bestandsaufnahme 10

4 Bestandsanalyse 11
4.1 Wegweisung 11
4.2 Angebot Bestand 11
4.3 Mängelanalyse 11
4.4 Fahrradparken / Anbindung an ÖPNV 13
4.4.1 Angebot Radabstellanlagen 13

5 Maßnahmenkonzept 19
5.1 Netzkonzeption 19
5.2 Maßnahmenvorschläge – Umsetzung Radroutennetz 20
5.3 Allgemeine Maßnahmenvorschläge 26
5.4 Maßnahmen Fahrradparken und ÖPNV 36
5.5 Weitere Planungsinstrumente 37
5.6 Detailplanung Mainzer Straße und Wormser Straße 37

6 Zusammenfassung und Ausblick 40

Verzeichnisse 42

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Die Stadt Gernsheim ist bestrebt, die Bedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Erste Schritte wurden in der Vergangenheit bereits kontinuierlich erarbeitet, unstrittig ist allerdings, dass die bestehenden Verhältnisse nicht optimal sind.

Auf diese Situation soll jetzt mit der systematischen Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes reagiert werden. Mit einem solchen Konzept sollen die Aspekte des Radfahrens in Gernsheim erfasst und ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz geschaffen werden.

Das Radverkehrskonzept soll als Handlungsgrundlage erstellt und beschlossen werden, damit darauf aufbauend eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen in den kommenden Jahren zur Umsetzung kommen können. Ziel ist es eine nachhaltige Verbesserung der Radverkehrsbedingungen zu schaffen, um die Akzeptanz zu Erhöhen und durch die häufigere Nutzung des Fahrrads, letztlich einen Beitrag zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs, zum Klimaschutz aber auch zur Belebung und Attraktivierung Gernsheims zu leisten.

2 Allgemeines zur Netz- und Maßnahmenkonzeption

Im Folgenden werden allgemeine Grundsätze der Radverkehrsplanung thematisiert. Diese bilden den formalen Hintergrund zur Beurteilung der bestehenden Radverkehrsanlagen und die methodische Vorgehensweise zur Netzkonzeption.

2.1 Anforderungen an ein Radverkehrsnetz

Angestrebtes Ziel einer Radverkehrskonzeption ist es, alle für den Radverkehr wichtigen Fahrtzwecke zu berücksichtigen und Radfahren auf sicheren, bequemen und möglichst direkten Wegen zu ermöglichen. Ein Radverkehrsnetz besteht allgemein aus folgenden Netzelementen:

- **Hauptrouten** sind Radverkehrsbeziehungen zwischen den wichtigsten Quellen und Zielen. Sie dienen in der Regel mehreren Fahrtzwecken und haben eine Verbindungsfunktion zwischen einwohnerstarken Wohngebieten und den Kernbereichen sowie Zielen mit stadtweiter Bedeutung. Dementsprechend sollten sie einen guten Ausbaustandard und eine direkte Führung für den Radverkehr besitzen. Hauptverbindungen können sowohl im Zuge von Hauptverkehrsstraßen als auch parallel oder quer zu diesen über Erschließungsstraßen geführt werden.
- Mit **Nebenrouten** werden einzelne Ziele und Quellen an das Netz der Hauptverbindungen angebunden. Nebenverbindungen decken aber

auch den Binnenverkehr in einzelnen Ortsteilen und Wohnquartieren ab. Als Netzergänzungen runden sie das Hauptverbindungsnetz ab.

Eine Strecke kann als Radverkehrsverbindung dienen, unabhängig davon, ob sie mit Radverkehrsanlagen ausgestattet ist oder über verkehrsarme Straßen führt. In **Kapitel 2.3** werden die verschiedenen Führungsformen für den Radverkehr erläutert. Der Grundgedanke ist stets, den Radverkehr auf diesen ausgewiesenen Routen zu bündeln, um ihn für alle Verkehrsteilnehmer wahrnehmbar und sichtbar zu machen.

Zum Teil kann es sinnvoll sein, parallel von Hauptverkehrsstraßen Verbindungen zu entwickeln oder ein duales Angebot zu schaffen: Dabei ist es zulässig, sowohl im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr zu fahren als auch – mit angemessen niedriger Geschwindigkeit – die Seitenbereiche zusammen mit dem Fußverkehr zu benutzen. Damit soll erreicht werden, dass auch ungeübte und sog. „schwache" Radfahrende ein geeignetes Angebot erhalten.

Wichtig für die Radverkehrsnutzung ist die Sicherheit einer Radverkehrsführung. Wobei hier zwei Faktoren eine tragende Rolle spielen:

- die „objektive" Sicherheit (in erster Linie bestimmt durch eine StVO-konforme, mängelfreie Führung) und
- die „empfundene" Sicherheit (hängt stark von der jeweiligen Nutzergruppe ab, vergl. **Abschnitt 2.2**)

Auch das Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA)[1] berücksichtigt diese Faktoren bei der Frage welche Radverkehrsanlage in welcher Situation „die Richtige" ist.

2.2 Ansprüche des Radverkehrs

Das Fahrrad hat sich neben der Nutzung als beliebtes Fortbewegungsmittel in der Freizeit inzwischen in vielen Städten auch im Alltagsverkehr (z.B. für Wege zum Ausbildungs- oder Arbeitsstandort) etabliert. Gerade hieraus ergeben sich unterschiedliche Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur. Die wesentlichen Kriterien sind nachfolgend zusammengestellt:

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln 2010.

Alltagsverkehr

- zügig und sicher
- umwegfrei
- geringe Wartezeiten
- mittleres bis hohes Geschwindigkeitsniveau (15-30km/h)
- hohes Geschwindigkeitsniveau bei Pedelecs (25-30km/h)
- möglichst geringe Konflikte mit Fußgängern
- Kombination mit ÖPNV sinnvoll (B+R, Fahrradmitnahme)
- soziale Kontrolle (Vermeidung von Angsträumen)
- Umfeldqualität eher zweitrangig

Oft ist daher für den Alltagsverkehr eine Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen durchaus sinnvoll bzw. wird von Alltagsradlern bevorzugt.

Freizeitverkehr

- zur Förderung des Radverkehrsanteils bestehen ähnliche Ansprüche wie beim Alltagsverkehr
- die Wartezeit- und Umwegeempfindlichkeit ist etwas geringer, wenn dafür eine attraktivere Führung ermöglicht wird (z.B. Führung entlang eines Tales, eines Flusses oder Abstecher zu Sehenswürdigkeiten)
- soziale Kontrolle ist ein wichtiger Aspekt
- Umfeldqualität ist ein wichtiger Aspekt
- Komfort
- Wegweisung
- mittleres Geschwindigkeitsniveau (15-20km/h)

Schülerverkehr

- besonders hohe Ansprüche an Sicherheit
- besonderer Flächenbedarf zum Nebeneinanderfahren
- eher niedriges Geschwindigkeitsniveau (10-15km/h)
- geringfügige Umwege zur Verbesserung der Sicherheit möglich (Festlegung durch Schülerradrouten)
- soziale Kontrolle ist ein sehr wichtiger Aspekt

Die unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus der jeweiligen Nutzergruppen lassen sich gut vereinbaren, wenn Überholvorgänge möglich sind. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Anzahl an Pedelecs nimmt das Geschwindigkeitsniveau im Radverkehr zu. Eine angemessene Breite bietet außerdem unerfahrenen oder besonders vorsichtigen Radfahrern (nicht nur

Kinder und ältere Menschen) ausreichend Raum für eine fehlerverzeihende Verkehrsführung. Bei der Trassierung ist auf eine „erwartbare" Führung zu achten, abrupte Wechsel sollten vermieden und ausreichende Sichtfelder gewährleistet werden um sichere Anlagen zu gewährleisten.

2.3 Führungsformen des Radverkehrs

Die aktuellen Erkenntnisse und Erfahrungen zur Führung des Radverkehrs werden in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) dargelegt. Im Folgenden wird ein kurzer Überblick über die dort enthaltenen Aussagen zur Führung des Radverkehrs wiedergegeben. Darüber hinaus wurden mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) 1997 in der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV- StVO) Mindestanforderungen für die Beschilderung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen definiert.

Der Regelfall einer Radverkehrsführung ist die **Führung im Mischverkehr** auf der Straße. Radverkehrsanlagen sind nach der Verwaltungsvorschrift nur eine Ausnahme des im Prinzip üblichen Mischverkehrs.

Die Anordnung von benutzungspflichtigen **Radverkehrsanlagen** kommt im Allgemeinen nur dort in Betracht, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.[2] Sie werden mit den Verkehrszeichen 237, 240 und 241 der StVO ausgeschildert und müssen damit von Radfahrenden benutzt werden.

Radweg | gemeinsamer Fuß- und Radweg | getrennter. Geh- und Radweg | Fahrradstraße

Abbildung 1: Kennzeichnung von Radwegen über die Verkehrszeichen 237, 240, 241, 244.1 StVO

In die StVO-Novelle vom 20.04.2020 wurden für den Radverkehr folgende neue Verkehrszeichen aufgenommen.

[2] VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2

Fahrradzone 244.3 StVO | Grünpfeil nur für Radverkehr | Radschnellweg 350 StVO | Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen 277.1 StVO | Sinnbild Lastenfahrrad

Abbildung 2: Neue Verkehrszeichen für den Radverkehr der StVO-Novelle 2020

Die wesentlichen Radverkehrsanlagen sind laut StVO:

- **Fahrradstraßen** sind Straßen, die allein dem Fahrradverkehr vorbehalten sind. Sie sind mit Zeichen 244.1 gekennzeichnet. Günstig ist die Trennung des Fußverkehrs (auf Gehwegen) vom Radverkehr (auf der Fahrbahn). In der Praxis sind Fahrradstraßen stets für eine weitere Nutzergruppe freigegeben (Anlieger frei, Kfz frei), z.B. um Grundstücke zu erschließen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren. Nebeneinander Radfahren ist ausdrücklich erlaubt. Fahrradstraßen machen Hauptverbindungen für den Radverkehr im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt und bei Zulassung von Kfz-Verkehr der Durchgangsverkehr mittels Diagonalsperren oder Modalen Filtern unterbunden wird.

- **Fahrradzonen** weiten die Regeln von Fahrradstraßen auf ganze Bereiche aus. In der Konsequenz ist eine Bündelung dann nur noch eingeschränkt möglich und innerhalb der Zone gilt rechts vor links. Vorgesehen ist dafür Zeichen 244.3. Es ist wie das Schild für die Fahrradstraße gestaltet und trägt statt dem Schriftzug „Fahrradstraße" das Wort „Zone".

- Benutzungspflichtige Radwege sind:
  - mit Zeichen 237 gekennzeichnete **baulich angelegte Radwege** und **Radfahrstreifen**,
  - mit Zeichen 240 gekennzeichnete **gemeinsame Geh- und Radwege** sowie
  - die mit Zeichen 241 gekennzeichneten für den Radverkehr bestimmten Teile von **getrennten Rad- und Gehwegen**.
- Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur angeordnet werden, wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung

stehen. Sie dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerorts kann dies insbesondere für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr gelten.

- Ein **Radfahrstreifen** ist ein mit Zeichen 237 gekennzeichneter und mit Zeichen 295 (0,25m Breitstrich) von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg. Zur besseren Erkennbarkeit des Radfahrstreifens kann in seinem Verlauf das Zeichen 237 StVO oder das Sinnbild „Fahrräder" in regelmäßigen Abständen markiert werden. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr angelegt, ist ein breiterer Radfahrstreifen vorzusehen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr zu schaffen. Radfahrstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig. Trotzdem kann Radverkehr in Kreisverkehren auf der Fahrbahn geführt werden (siehe **Kapitel 2.4**).

- Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein **Schutzstreifen** angelegt werden. Ein Schutzstreifen ist ein durch einen Schmalstrich (0,12 m) gekennzeichneter und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder" markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radverkehr bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil (Kernfahrbahn) muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können (ca. 4,50 m). Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.

- Sollte wegen mangelnder Breite weder ein Radfahrstreifen noch Schutzstreifen umsetzbar sein, sind **weitere Maßnahmen**, wie z.B. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu prüfen, um den Radverkehr sicher im Mischverkehr zu führen. Darüber hinaus ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen. Breite und Oberflächenqualität des Gehwegs muss ausreichend sein, um einerseits den Fußverkehr nicht zu

beeinträchtigen und andererseits den Ansprüchen des Radverkehrs gerecht zu werden.

- **Zweirichtungsradwege** sind innerorts wegen der besonderen Gefahren des Linksfahrens nach ERA und der StVO-Novelle nur in Ausnahmefällen vorzusehen. Außerorts sind sie bei einseitigen Radwegen hingegen die Regel. Zweirichtungsradwege müssen für beide Fahrtrichtungen als benutzungspflichtig gekennzeichnet sein. Soll ein Zweirichtungsradweg in Fahrtrichtung links nicht benutzungspflichtig sein, ist dieser mit dem alleinstehenden Zusatzzeichen 1022-10 zu versehen. Für Zweirichtungsradwege gelten spezielle Anforderungen bzgl. der Breite. Die Regelbreite von baulich angelegten Zweirichtungsradwegen beträgt 2,50 m bei beidseitiger bzw. 3,00 m bei einseitiger Führung. Bei geringerem Radverkehrsaufkommen kann auch das Mindestmaß von 2,00 m angewandt werden.
- **Radwege ohne Benutzungspflicht** können in zwei Formen vorkommen:
  - beschildert als Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr (Zeichen 239 + ZZ 1022-10) oder

  - unbeschildert als baulich angelegter und für die Verkehrsteilnehmer durch ihren Belag als Radverkehrsanlage erkennbarer Weg parallel zum Gehweg.

  In beiden Fällen stellt dies ein **duales Angebot** dar, der Radverkehr kann wählen, ob er die Fahrbahn (eher schneller Radfahrende) oder den Seitenraum nutzt (eher schutzbedürfte, langsamere Radfahrende).
- Wenn der **Radverkehr auf der Fahrbahn** geführt wird, kann zielführend sein, die Pflicht oder die Erlaubnis die Fahrbahn mit Fahrrädern zu befahren, durch regelmäßig **Fahrrad-Piktogramme** auf der Fahrbahn (sog. **Piktogrammspur**) zu verdeutlichen. Beispielsweise wenn ein über längere Zeit benutzungspflichtiger Radweg nicht mehr benutzungspflichtig ist oder wenn im Zuge einer wichtigen Fahrradachse die Radverkehrsführung zwischen getrennter Radverkehrsführung und Mischverkehr auf der Fahrbahn wechselt. Piktogrammspuren sind gut geeignet, um ein **duales Angebot** für alle Verkehrsteilnehmer zu verdeutlichen.

Attraktive und gut ausgebaute Radverkehrsverbindungen tragen in hohem Maße zu einer Verbesserung des Fahrradklimas bei, sowie zu einer Imageverbesserung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel und fördern dadurch ein positives Stadtbild. Damit werden durch gute Radverkehrsverbindungen auch längerfristig positive Randbedingungen zur Erschließung neuer

Nutzerpotenziale für das Radfahren geschaffen. Auf der anderen Seite gilt der Grundsatz: „Lieber keine Radverkehrsanlage als eine schlechte Radverkehrsanlage."

Radverkehrsanlagen sind so zu errichten, dass deren Benutzung mit einem Lastenrad, einem Fahrrad mit Anhänger oder einem mehrspurigen Fahrrad uneingeschränkt möglich ist. Dies gilt sowohl für die Breite der Radverkehrsanlagen als auch für den Abstand von Umlaufsperren.

In vielen Fällen muss der Entwurf von Radverkehrsanlagen mit den Rahmenbedingungen vor Ort abgestimmt werden (insbesondere mit vorhandenen Straßenbreiten). Der Bau von breiten und komfortablen Radverkehrsanlagen ist nicht immer umsetzbar. Bei der Planung müssen daher die Vor- und Nachteile von Radverkehrsanlagen verantwortungsvoll abgewogen werden. Dabei stellt diese Abwägung immer nur ein Urteil auf Zeit dar, in einigen Jahren kann ein Anstieg des Radverkehrsanteils beispielsweise ermöglichen, Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs (bei mehrstreifigen Richtungsfahrbahnen) in Radverkehrsanlagen umzuwandeln, was vielleicht mit den aktuellen Kfz-Mengen noch zu Leistungsfähigkeitsproblemen führen würde.

2.4 Besondere Formen der Radverkehrsführung

Kreisverkehre als Minikreisel (Außendurchmesser 13-22 m) bzw. als sogenannte kleine Kreisverkehre (26-40 m) sind für den Radverkehr auf der Fahrbahn bis zu einer Verkehrsstärke von 15.000 Kfz/24 h gut nutzbar und können zur Senkung der Kfz-Geschwindigkeit beitragen. Durch ihre geschwindigkeitsreduzierende Wirkung erhöhen sie oft wirkungsvoll die Verkehrssicherheit für den Gesamtverkehr. Die Führung des Radverkehr kann sowohl in der Kreisfahrbahn als auch im Seitenraum und mit Furten in den Querungen erfolgen. Bei einer Führung über Furten sollte innerorts möglichst parallel zur Radverkehrsquerung (Rot-Markierung) die Fußgängerquerung mittels Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) erfolgen.

3 Netzkonzeption

Damit im Alltagsverkehr der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad möglich ist, wird ein anforderungsgerechtes Netzkonzept entwickelt. Es sollen möglichst alle Bevölkerungsgruppen und alle Wegezwecke angesprochen werden, von der Schülerin bis zum Pensionär, vom sportlichen Radler bis zum gemütlichen Spazierfahrer, vom Einkaufsverkehr bis zur Fahrt zum Arbeitsplatz.

Grundlage für die Konzeption eines Radroutennetzes war daher die Betrachtung der relevanten Ziele im Stadtgebiet Gernsheim. Die Stadtteile wurden über Wunschlinien miteinander verbunden. Das Grundnetz für den Radverkehr ist durch das bestehende Routennetz, sowie den Radverkehrsanlagen

entlang der Kfz-Hauptverkehrsachsen vorgegeben. Bei der Netzkonzeption wurde geprüft, ob – und wenn ja, wo – dieses Grundnetz noch Lücken aufwies, die geschlossen bzw. ergänzt werden sollten.

3.1 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Die Schöfferstadt Gernsheim erstreckt sich über eine Fläche von knapp 40 km². Das Stadtgebiet unterteilt sich in 3 Stadtteile. Neben der einwohnerstärkeren Kernstadt sind die umliegenden Stadtteile eher dörflich geprägt. Insgesamt hat die Stadt Gernsheim rund 10.800 Einwohner.

Grundsätzlich sind die Kernstadt und die umliegenden Stadtteile Allmendfeld und Klein-Rohrheim zum Radfahren geeignet, da sich viele alltägliche Wege in kurzer Entfernung bewältigen lassen. Auch die teils vom Stadtkern weiter abseits gelegenen Ortsteile stellen infolge des wachsenden Anteils an elektrisch-unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) ein zunehmend geringeres Hindernis dar. Allerdings wachsen hierdurch auch die Anforderungen an die Qualität von Radverkehrsanlagen.

Ein gutes lückenloses Angebot an Radverkehrsverbindungen ist die Grundvoraussetzung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils.

Weiterhin wurden wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs innerhalb des Stadtgebiets aufgenommen, siehe auch **Plan 1**. Dazu zählen:

- (Weiterführende) Schulen
- Freizeitziele
- Einkaufsmöglichkeiten, Nahversorgung
- Öffentliche Einrichtungen
- Wohngebiete
- Gewerbegebiete
- Wichtige ÖV-Punkte (Bahnhof)

3.2 Wunschliniennetz

Über Luftlinien wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verknüpft. Die primäre Festlegung orientiert sich dabei an den Stadtteilen. Der überwiegende Teil der relevanten Ziele für den Radverkehr liegt innerhalb der Kernstadt sowie der Stadtbezirke und wird damit erfasst. Darüber hinaus sind die Anbindungen an die benachbarten Kommunen dargestellt. Das Wunschliniennetz ist in **Plan 2** dargestellt.

3.3 Umlegung des Wunschliniennetzes

Im nächsten Schritt erfolgte eine Umlegung der Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz. Dabei wurde das vorhandene Routennetz

aber auch physische Barrieren (z.B. topographische Gegebenheiten), die das Stadtgebiet und die angrenzenden Stadtbezirke durchziehen, berücksichtigt.

Es wurde überprüft, ob das umgelegte Grundnetz alle wichtigen Ziele im Stadtgebiet anbindet. Gegebenenfalls wurden weitere Ergänzungen des Netzes vorgeschlagen. Ebenfalls wurden bereits weggewiesene Routenführungen berücksichtigt. Dieses Prüfnetz **(Plan 3)** bildete die Grundlage für die Bestandsaufnahme mit dem Fahrrad. Dabei wurde untersucht, ob die gewählten Verbindungen grundsätzlich für den Radverkehr verträglich, oder mit vertretbarem Aufwand herzustellen sind. War dies nicht der Fall wurde nach geeigneten Alternativen gesucht.

Die Schnittstellen zu den Nachbarkommunen wurden auf Grundlage von Kartenmaterial berücksichtigt und ebenfalls vor Ort geprüft bzw. nach möglichen Alternativen gesucht. Auch wurden die Routen so gelegt, sodass das bereits bestehende Kreisradroutennetz des Kreises Groß-Gerau berücksichtigt wurde und Wegeführungen aus der Stadt Gernsheim an bestehende des Kreises anbinden.

3.4 Bestandsaufnahme

Die Bestandsaufnahme erfolgte im Sommer 2022. Alle Strecken des Prüfnetzes **(Plan 3)** wurden dabei abgefahren und bewertet. Kriterien zur Beurteilung des Streckennetzes waren:

- Art der Radverkehrsführung z.B.
  - Radfahrstreifen
  - Schutzstreifen
  - getrennter Geh-/Radweg
  - gemeinsamer Geh-/Radweg
  - Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr
  - anderer Radweg
  - Wirtschaftsweg
- Qualität z.B.
  - Oberflächenbelag
  - Breite der Radverkehrsanlage
- Erfordernis von Radverkehrsanlagen z.B.
  - Menge des Kfz-Verkehrs
  - Schwerverkehrsanteil
  - Geschwindigkeit
  - Steigung
- StVO-Beschilderung
- Führung an Knotenpunkten und Querung viel befahrener Straßen

Bei der Beurteilung des Radroutennetzes wurden die Standards aus der ERA und der StVO zugrunde gelegt.

Falls verschiedene Fahrmöglichkeiten bestehen, werden auch Alternativen befahren, um so ggf. im Anschluss bewerten zu können, ob diese beibehalten werden sollen oder eine Festlegung auf eine bestimmte Route erfolgen sollte

.

4 Bestandsanalyse

Die Basis der Bestandsaufnahme ist das Prüfnetz (Plan 3). Diese zu befahrenden Strecken wurden mit der Stadt Gernsheim abgestimmt und orientieren sich am Wunschliniennetz (Plan 2) und den bestehenden weggewiesenen Radrouten (Plan 4.1 „Gesamtes Stadtgebiet" und Plan 4.2 „Kernstadt").

4.1 Wegweisung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme zeigte sich, dass im Stadtgebiet Gernsheim mit Wegweisung definierte Radrouten (Plan 4.1 „Gesamtes Stadtgebiet" und Plan 4.2 „Kernstadt") ganz überwiegend Themenrouten sind. Auch verläuft entlang der Gernsheimer Gemarkung der Radfernweg R6 **(Plan 4.1 & Plan 4.2)**. Beschilderte Radrouten für den Alltagsverkehr bestehen kaum im Stadtgebiet Gernsheim. Dies ist insofern relevant, da Freizeit- bzw. touristische Radrouten eher umwegig, dafür aber landschaftlich reizvoll geführt werden – für den Alltagsverkehr sind dagegen möglichst zügig und umwegfrei befahrbare Radrouten attraktiv.

4.2 Angebot Bestand

Die Führungsform für den Radverkehr wurde an allen im Rahmen der Befahrung erfassten Strecken und Knotenpunkte erfasst und das bestehende Angebot in **Plan 5.1** (Gesamtes Stadtgebiet) und **Plan 5.2** (Kernstadt) dargestellt. Zu erkennen sind die sehr unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs, wie sie in jeder Stadt üblich sind. Auch nach einer kompletten Umsetzung des Radverkehrskonzepts wird sich in dieser Hinsicht ein ähnliches Bild ergeben, da je nach Flächenverfügbarkeit, Parkdruck, Lage, Fuß- und-Kfz-Verkehrsmenge unterschiedliche Lösungen angemessen sind. Auffällig ist jedoch, dass einige Radverkehrsangebote durch die Führung auf der Fahrbahn außerhalb von Tempo 30-Zonen unterbrochen sind. Ob eine Angebotslücke tatsächlich ein Mangel im Radroutennetz bedeutet, zeigt sich in den nachfolgenden Arbeitsschritten im Rahmen der Netzkonzeption.

4.3 Mängelanalyse

Alle im Rahmen der Befahrung erkannten Mängel an Radverkehrsanlagen wurden erfasst und verortet:

- Punktmängel sind in **Plan 6.1** „Punktemängel – Gesamtes Stadtgebiet" und **Plan 6.2** „Punktemängel – Kernstadt" verortet.
- Streckenmängel sind in **Plan 6.3** „Streckenmängel – Gesamtes Stadtgebiet" und **Plan 6.4** „Streckenmängel – Kernstadt" dargestellt.

Die Beschreibung der jeweiligen Situation erfolgt anhand von Steckbriefen jeweils getrennt nach punktuellen bzw. streckenbezogenen Mängeln (**Anlage 1.1 + 1.2**). Einige Mängel am Radverkehrsnetz waren aufgrund des zuvor erstellten Radverkehrskonzept des Landkreises Groß-Gerau bereits im Vorfeld bekannt. Diese wurden vor Ort überprüft und sofern noch vorhanden, ins Mängelkataster mitaufgenommen.

Die folgende **Tabelle 1** zeigt die unterschiedlichen Arten der Strecken- und Punktmängel, die bei der Befahrung festgestellt wurden.

Die „sonstige Mängel" umfassen Problematiken, welche den anderen Kategorien nicht exakt zugeordnet werden können.

Gernsheim - Befahrung Radverkehrsanlagen		
Maßnahmenkategorien		
	Strecke	Punkt
baulicher Mangel	31	2
Beschilderung	1	16
Führung an Bushaltestelle	0	0
Knotenpunkt / Querung	1	5
Markierung	2	11
schlechtes Radwegende	0	5
Sonstiges	0	1
Summe	**39**	**40**

Tabelle 1: Art und Anzahl festgestellter Mängel erfasster Radverkehrsanlagen

Abhängig von den Mängeln und Empfehlungen werden in den Steckbriefen verschiedene Vorschriftszeichen sowie Zusatzzeichen mit zugehörigen Nummern verwendet. Diese werden in der nachstehenden **Tabelle 2** genauer erläutert.

Vorschriftszeichen	
VZ 102	Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts
VZ 239	Sonderweg Fußgänger
VZ 240	Gemeinsamer Fuß- und Radweg

VZ 250	Verbot für Fahrzeuge aller Art
VZ 357-50	Sackgasse für Radfahrer und Fußgänger durchlässig
VZ 357-51	Sackgasse für Fußgänger durchlässig
VZ 260	Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder, Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge
VZ 267	Verbot der Einfahrt
Zusatzzeichen	
ZZ 1020-30	Anlieger frei
ZZ 1022-10	Radfahrer frei
ZZ 1026-38	Land- und forstwirtschaftlicher Verkehr frei

Tabelle 2: Erläuterung Vorschriftszeichen & Zusatzzeichen

4.4 Fahrradparken / Anbindung an ÖPNV

Die Nutzung des Fahrrads im Alltag und auch im Freizeit- und Tourismusverkehr erfordert den schnellen und einfachen Zugriff auf das Rad. Dafür sind ausreichend wettergeschützte, sichere und gut erreichbare Abstellplätze an der Wohnung, aber auch an den wichtigsten Zielen in Gernsheim (siehe **Kapitel 3.1**) erforderlich. Oftmals erfolgt auch eine Nutzung des Fahrrads in Kombination mit dem ÖPNV.

Entsprechendes gilt für die wichtigen ÖPNV-Haltepunkte, insbesondere der Bahnhaltepunkt Gernsheim (Bf.). Die Bedeutung des Radverkehrs kann durch eine optimale Verknüpfung mit dem ÖPNV erhöht werden. Notwendige Voraussetzung sind Bike+Ride-Stellplätze an den Bahnhöfen (und ggf. weiteren wichtigen ÖPNV-Haltepunkten), die ein sicheres und komfortables Abstellen des Fahrrades mit einfachem Übergang zum ÖPNV gewährleisten.

4.4.1 Angebot Radabstellanlagen

Das vorhandene Angebot an öffentlichen zugänglichen Abstellanlagen für Fahrräder wurde am 12.09.2022 an beiden Seiten des Bahnhofs Gernsheim sowie im Umfeld der Bushaltestelle „Stadthalle", diversen Freizeitstandorten (z.B. Badesee, Fährhafen, Rheinpark, Maria Einsiedel), dem Marktzentrum entlang der Bensheimer Straße, dem Ärztehaus Gernsheim, dem Friedhof Gernsheim, dem Stadthausplatz sowie Schöfferplatz und am Gymnasium Gernsheim sowie der Johannes-Gutenberg-Schule aufgenommen.

Berücksichtigt wurde hierbei, ob die Stellplätze überdacht und beleuchtet sind, der Rahmen sowie das Laufrad abgeschlossen werden können und inwiefern die Abstellanlage „lackschonend" ist, d.h. beim Abschließen des Fahrrads keine Beschädigungen durch scharfe Kanten der Abstellanlage am Fahrradlack verursacht werden. Die Ergebnisse sind in der folgenden **Tabelle 3** zusammengefasst.

Ort	Anzahl	Beleuchtung	Überdachung	Abschließen von Rahmen & Laufrad	Lackschonend
Bahnhof Gernsheim	ca. 70	Straßenbeleuchtung	Ja	Ja	Ja
Ärzte Haus	28	Straßenbeleuchtung	Nein	Nein	Nein
Bushaltestelle Stadthalle	Keine	-	-	-	-
Friedhof	Mitnutzung Abstellplätze Bahnhof	Siehe Bahnhof	Siehe Bahnhof	Siehe Bahnhof	Siehe Bahnhof
Stadthausplatz	4	Straßenbeleuchtung	Nein	Nein	Ja
Schöfferplatz	4	Nein	Nein	Nein	Ja
Rheinfähre	Keine	-	-	-	-
Rheinpark (SVConcordia - Privat)	16	Nein	Nein	Nein	Ja
Gymnasium Gernsheim	ca. 110	Ja	Nein	Ja	Ja
Johannes-Gutenberg-Schule	ca. 120	Nein	Nein	Ja	Ja
Maria Einsiedel	12	Nein	Nein	Nein	Ja
Badesee	25	Nein	Nein	Nein	Ja

Tabelle 3: Bestandsaufnahme Fahrradabstellanlagen Gernsheim

Die Bestandsaufnahme zeigt z.T sehr unterschiedliche Ergebnisse.

- Am Bahnhof Gernsheim befinden sich auf beiden Seiten ausschließlich überdachte Abstellanlagen mit Einstellbügeln sowie 5 Fahrradboxen **(vgl. Abbildung 3)**.

Abbildung 3: Abstellanlagen Bahnhof Gernsheim West (links) & Bahnhof Gernsheim Ost (rechts)

- Auch das Gymnasium Gernsheim sowie die Johannes-Gutenberg-Schule verfügen über zahlreiche sowie neue Einstellbügel, die allerdings nicht überdacht sind **(vgl. Abbildung 4)**.

Abbildung 4: Abstellanlagen Gymnasium Gernsheim (links) & Johannes-Gutenberg-Schule (rechts)

- Im Innenstadtbereich der Stadt Gernsheim fällt das Angebot an Abstellanlagen gering aus. Einige öffentliche Radabstellanlagen sind zudem aufgrund ihrer Position nur eingeschränkt nutzbar (Stadthausplatz & Schöfferplatz). So befinden sich am Stadthausplatz am Gebäude der Stadtverwaltung lediglich 4 Vorderradklemmen, die auf einer Sperrfläche angebracht wurden **(vgl. Abbildung 5)**. Der Schöfferplatz verfügt ebenso über 4 Vorderradklemmen, die sich im Hinterhof der Stadtbücherei Gernsheim befinden **(vgl. Abbildung 5)**.
  Hinzu kommt eine hohe Anzahl an individuellen Fahrradständern des Einzelhandels, die aufgrund ihrer Beschaffenheit (meist Vorderradklemmen) jedoch eher der Bewerbung der Geschäfte dienen.

Abbildung 5: Abstellanlagen Stadthausplatz (links) & Schöfferplatz (rechts)

- Das Ärztehaus Gernsheim verfügt über neue Abstellanlagen, jedoch sind die Anlehnbügel sehr scharfkantig und daher nicht „lackfreundlich". Dies kann dazu führen, dass Fahrräder versehentlich beschädigt werden **(vgl. Abbildung 6)**. Da die in der Nähe befindliche Bushaltestelle „Gernsheim – Stadthalle" im direkten Umfeld zum Ärztehaus Gernsheim liegt, können Fahrgäste ggf. ihre Fahrräder dort abstellen **(vgl. Abbildung 6)**.

Abbildung 6: Abstellanlage Ärztehaus Gernsheim (links) & Bushaltestelle "Gernsheim - Stadthaus" (rechts)

- Am Märktezentrum an der Bensheimer Straße zeigt sich meist ein sehr einheitliches Angebot aus unzureichenden Vorderradklemmen. Dies ist auch bei den Freizeitstandorten, wie dem Badesee Gernsheim, dem Rheinpark und dem Fährhafen zu beaobachten. Der Badesee ist mit Vorderradklemmen ausgestattet, ebenso der Rheinpark verfügt lediglich über nicht festinstallierte Vorderradklemm, die dem Anschein nach jedoch zum Sportverein SV Concordia gehören. Auch der WallfahrtsortMaria Einsiedel kann nur Vorderradklemmen aufweisen **(vgl. Abbildung 7)**.

Abbildung 7: Abstellanlagen Rheinpark - SV Concordia (links) & Maria Einsiedel (rechts)

5 Maßnahmenkonzept

5.1 Netzkonzeption

Da bislang kein durchgängiges alltagstaugliches Radroutennetz im Stadtgebiet von Gernsheim definiert wurde, wird im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes ein erster Schritt hierzu unternommen. Ziel ist es ein Grundgerüst zum verkehrssicheren, attraktiven und alltagstauglichen Radfahren im Stadtgebiet Gernsheim zu schaffen. Wenn in einigen Jahren dieses Hauptroutennetz umgesetzt wurde, sollte eine Evaluierung und ggf. Nachverdichtung mit einem Nebenroutennetz erfolgen.

Das hier erarbeitete durchgängige Radroutennetz fußt auf dem Wunschliniennetz, das in **Kapitel 3** aus den Radverkehrs-Zielen und -Quellen entwickelt wurde, und aus den Rückmeldungen der Online-Beteiligung der Bevölkerung. Dieses Radroutennetz greift in Teilen auch die bestehenden Radwanderwege auf, deren Routen heute teils auf nur bedingt geeigneten Strecken geführt sind.

Das vorgeschlagene Radroutennetz ist in **Plan 7.1** „Gesamtes Stadtgebiet" und **Plan 7.2** „Kernstadt" dargestellt.

5.2 Maßnahmenvorschläge – Umsetzung Radroutennetz

Damit das Radroutennetz verkehrssicher, durchgängig und attraktiv nutzbar wird, müssen bestehende Netzmängel behoben bzw. gemildert werden. Die Gestaltung und Herrichtung der untersuchten Streckenabschnitte für den Radverkehr sollten im Sinne der in **Kapitel 2** beschriebenen Anforderungen erfolgen.

Plan 7.1 „Gesamtes Stadtgebiet" und **Plan 7.2** „Kernstadt" veranschaulichen den Vorschlag für ein zukünftiges Radroutennetz, das ein Grundgerüst zum verkehrssicheren, attraktiven und alltagstauglichen Radfahren für Gernsheim schaffen soll. Wie die dargestellten Radrouten ertüchtigt werden können bzw. welche Lückenschlüsse erforderlich sind, erläutert die nachfolgende **Tabelle 4**. Die Vorschläge sind wie folgt kategorisiert:

- Grün eingefärbt sind **heute schon geeignete Streckenabschnitte**, an denen ggf. lediglich kleinere Maßnahmen erforderlich sind. (In **Plan 7.1** und **Plan 7.2** mit durchgezogenen Strichen als **„Route"** dargestellt.)
- Gelb eingefärbt sind Streckenabschnitte an denen **Ertüchtigungen** erforderlich sind, um ein adäquates Radverkehrsangebot darzustellen. (In **Plan 7.1** und **Plan 7.2** gestrichelt als **„Route mit Mängeln"** dargestellt.)
- Rot eingefärbt sind **Angebotslücken**, die nur mit entsprechenden baulichen Maßnahmen geschlossen werden können.
  (In Plan 7.1 bzw. Plan 7.2 gepunktet als **„Lückenschluss erforderlich"** dargestellt)

ID	Kategorie	Vorschlag
Südlicher Ortseingang Gernsheim – Mainzer Straße – Wormser Straße – Mannheimer Straße – Klein Rohrheim		
1	Ertüchtigung	Siehe Detailplanung
2	Ertüchtigung	Siehe Detailplanung
3	Ertüchtigung	Siehe Detailplanung
4	Ertüchtigung	Siehe Detailplanung
5	Ertüchtigung	Markierungsmängel und Mängel an Mittelinsel beheben, Weg als benutzungspflichtigen gem. Geh- / Radweg ausschildern (VZ 240) (Zweirichtungsverkehr)
6	Ertüchtigung	Weg als benutzungspflichtigen gem. Geh- / Radweg ausschildern (VZ 240) (Zweirichtungsverkehr), hierfür stellenweise Verbreiterung auf min. 2,0m notwendig
7	Ertüchtigung	Markierungsmängel beheben, getrennter Geh-/ Radweg bereits nutzbar
8	Ertüchtigung	Breitenmängel beheben, Führung auf gem. Geh- Radweg (Zweirichtungsverkehr) nutzbar

ID	Kategorie	Vorschlag
Golfplatz B426 – Pfungstädter Straße – Mainzer Straße		
9	Ertüchtigung	Gem. Geh-/Radweg zu schmal, Verbreiterung des bestehenden Weges
10	Ertüchtigung	Gem. Geh-/Radweg zu schmal, Verbreiterung des bestehenden Weges
11	Ertüchtigung	1. Variante: Führung gem. Geh- und Radweg bereits gut nutzbar, hierfür gesamten Kreisverkehr einheitlich mit VZ 240 beschildern und Gehweg (Rad frei) VZ 239 + ZZ 1022-10 ersetzen, 2. Variante: Führung auf der Fahrbahn im Kreisverkehr
12	Ertüchtigung	Führung RV auf Mehrzweckstreifen nur bedingt geeignet. Alternative über begleitenden Weg vorhanden (ID 95).
13	Ertüchtigung	Führung auf der Fahrbahn für verkehrsstarke Radfahrende. Für schutzbedürftigen Radverkehr Einrichtung Fußgängerüberweg / Zebrastreifen (Riedstraße) prüfen.
14	Ertüchtigung	Führung RV auf Mehrzweckstreifen nur bedingt geeignet. Herstellung Zweirichtungsradweg zwischen Kreisverkehr und Mainzer Straße auf der Südseite.
Berleweg – Wirtschaftsweg – Heidelberger Straße – Willy-Brandt-Allee – Karlstraße – Im Rosengarten – Wormser Straße		
15	Ertüchtigung	Oberflächenmängel beheben, Führung auf dem Wirtschaftsweg
16	Route geeignet	Führung in der Anliegerstraße bereits gut nutzbar
17	Route geeignet	Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen
18	Route geeignet	Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen
19	Route geeignet	Führung auf Wirtschaftsweg bereits gut nutzbar
20	Ertüchtigung	Weg als benutzungspflichtigen gem. Geh- / Radweg ausschildern (Zweirichtungsverkehr)
21	Ertüchtigung	1. Variante: Dunkel-Dunkel Lichtsignalanlage an freien Rechtsabbiegern installieren, an F-LSA zusätzliches Radlersymbol anbringen, 2. Variante: Radfurten auf freien Rechtsabbiegern markieren, Radverkehr auf freien Rechtsabbiegern Vorrang gewähren, dementsprechend Kfz-Verkehr mit Beschilderung VZ 205 (Vorfahrt gewähren) + ZZ 1000-32 (Radfahrer kreuzen von links und rechts) hinweisen
22	Ertüchtigung	Oberflächenmängel beheben, Gehweg (Rad frei) als benutzungspflichtigen gem. Geh- / Radweg ausschildern (Zweirichtungsverkehr)
23	Ertüchtigung	Gehweg (Rad frei) als benutzungspflichtigen gem. Geh- / Radweg ausschildern (Zweirichtungsverkehr)
24	Ertüchtigung	1. Variante: Seitenraum für Gehweg (Rad frei) im Zweirichtungsverkehr ertüchtigen/ 2. Variante: Führung auf der Fahrbahn

ID	Kategorie	Vorschlag
25	Ertüchtigung	Beidseitige Führung auf der Fahrbahn mit Piktogrammketten, Temporeduzierung auf 30km/h prüfen
26	Route geeignet	Führung auf der Fahrbahn im Kreisverkehr
27	Ertüchtigung	Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen, Temporeduzierung auf 30km/h prüfen
28	Ertüchtigung	1. Variante: Richtung Süden StVO-konformen Schutzstreifen herstellen, Richtung Norden Führung auf der Fahrbahn mit Piktogrammkette, 2. Variante: Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen, Temporeduzierung auf 30km/h prüfen
29	Ertüchtigung	Beidseitig StVO-konforme Schutzstreifen herrichten (Fahrbahn 4,50m / Schutzstreifen 2,50m), Mittellinie demarkieren
30	Route geeignet	Führung in T-30 Zone bereits nutzbar
31	Route geeignet	Führung in T-30 Zone bereits nutzbar
L3112 - Stockweg		
32	Ertüchtigung	Mängel beheben, gem. Geh- / Radweg (Zweirichtungsverkehr) verbreitern (min. 2,50m)
33	Ertüchtigung	Beschilderungsmängel beheben, gem. Geh- / Radweg (Zweirichtungsverkehr) bereits gut nutzbar
34	Ertüchtigung	Querungsmöglichkeit herstellen (Mittelinsel)
Stadtgrenze zu Langwaden – Wirtschaftsweg – Maria Einsiedel – B44 – Einsiedlerstraße – Magdalenenstraße – Rheinstraße – Schifferstraße – Fährhafen		
35	Route geeignet	Forstwirtschaftlicher Weg bereits gut nutzbar
36	Route geeignet	Forstwirtschaftlicher Weg bereits gut nutzbar
37	Route geeignet	Forstwirtschaftlicher Weg bereits gut nutzbar
38	Route geeignet	Forstwirtschaftlicher Weg bereits gut nutzbar
39	Ertüchtigung	Oberflächenmängel beheben, Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen
40	Route geeignet	Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen
41	Ertüchtigung	Beleuchtung in Unterführung ergänzen, Weg bereits gut nutzbar
42	Route geeignet	Weg bereits gut nutzbar
43	Route geeignet	Führung in T-30 Zone bereits nutzbar
44	Route geeignet	Führung in Tempo 30 Einbahnstraße (Rad im Zweirichtungsverkehr frei) bereits nutzbar
45	Route geeignet	Einbahnstraße (Rad frei) bereits gut nutzbar
46	Route geeignet	Führung in Verkehrsberuhigtem Bereich bereits gut nutzbar
47	Route geeignet	Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
48	Ertüchtigung	Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen, Beginn Tempo-30-Zone Magdalenenstraße vorverlegen prüfen
49	Ertüchtigung	Siehe Detailplanung externes Büro.

ID	Kategorie	Vorschlag
50	Ertüchtigung	Siehe Detailplanung externes Büro.
51	Ertüchtigung	Siehe Detailplanung externes Büro.
52	Ertüchtigung	Beschilderungsmängel beheben, Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen
Konrad-Adenauer Ring – Heidelberger Straße – Ringstraße – Marienstraße – Sudetenstraße – Burgunderstraße – Nibelungenstraße – Hafenstraße		
53	Route geeignet	Führung in T-30 Zone bereits nutzbar
54	Ertüchtigung	Führung auf gem. Geh- / Radweg (Zweirichtungsverkehr) bereits gut nutzbar, hierfür Furten an Straßeneinmündungen erneuern. Zusätzliche Führung auf der Fahrbahn auch bereits gut nutzbar, da T30-Zone.
55	Route geeignet	Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
56	Angebotslücke	Lückenschluss: Querungsmöglichkeit über / unter Gleisanlage herstellen (Über- / Unterführung)
57	Route geeignet	Führung in T-30 Zone bereits nutzbar
58	Route geeignet	Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
59	Route geeignet	Führung in T-30-Zone bereits gut nutzbar
60	Ertüchtigung	Beschilderungsmängel beheben, T-30 Zone bereits gut nutzbar
61	Ertüchtigung	Beschilderungsmängel beheben, Weg bereits gut nutzbar
62	Route geeignet	Führung in Tempo 30 Einbahnstraße (Rad im Zweirichtungsverkehr frei) bereits nutzbar
Golfplatz – Allmendfeld – Im Erlengrund		
63	Route geeignet	Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen
64	Route geeignet	Führung in Anliegerstraße bereits gut nutzbar
65	Route geeignet	Führung auf Wirtschaftsweg bereits gut nutzbar
66	Ertüchtigung	Verbreiterung der Brücke prüfen
67	Ertüchtigung	Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen, Temporeduzierung prüfen
68	Ertüchtigung	Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen, Temporeduzierung prüfen
69	Ertüchtigung	Oberflächenmängel beheben, Führung auf Feldweg bereits nutzbar
70	Route geeignet	Führung auf Wirtschaftsweg bereits gut nutzbar
71	Ertüchtigung	Führung auf Wirtschaftsweg bereits gut nutzbar. Westlich der Einmündung Herstellung einer Querungsstelle prüfen (Mittelinsel).
72	Route geeignet	Wirtschaftsweg bereits gut nutzbar
73	Ertüchtigung	Oberflächenmängel beheben, Führung auf der Fahrbahn bei geringen Verkehrsmengen
74	Ertüchtigung	Oberflächenmängel beheben, Wirtschaftsweg bereits nutzbar
75	Ertüchtigung	Forstwirtschaftlicher Weg bereits gut nutzbar

ID	Kategorie	Vorschlag
Maria Einsiedel – Klein Rohrheim		
76	Ertüchtigung	Wegverbreiterung prüfen (2,50m)
77	Ertüchtigung	Oberflächenmängel beheben, Führung auf Wirtschaftsweg bereits nutzbar
78	Ertüchtigung	Querungshilfe Mannheimer Straße (Mittelinsel) errichten, Weg als benutzungspflichtigen gem. Geh- / Radweg ausschildern (Zweirichtungsverkehr)
Sonstige Streckenabschnitte		
79	Route geeignet	Theodor-Heuss-Straße: Führung in T-30 Zone bereits nutzbar
80	Route geeignet	Bensheimer Straße: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
81	Angebotslücke	Neuwingert: Lückenschluss: Mängel auf Strecke beheben, Netzlücke für RV ertüchtigen und Verbindung nach Biebesheim am Rhein herstellen, Wegführung relevant für Kreisradroutenkonzept Groß-Gerau
82	Ertüchtigung	Bahnhof: Lücke: Querung RV Bahnhof Gernsheim ermöglichen
83	Route geeignet	Bahnhofstraße: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
84	Route geeignet	Zwingenberger Straße: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
85	Route geeignet	Heiligenstraße: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
86	Route geeignet	Heiligenstraße: Führung in Einbahnstraße (Rad frei) bereits gut nutzbar
87	Route geeignet	Riedstraße: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
88	Ertüchtigung	Riedstraße: Markierungen im Kreuzungsbereich ergänzen und Beschilderungsmängel beheben, Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
89	Ertüchtigung	Schillerstraße: Markierungen im Kreuzungsbereich ergänzen und Beschilderungsmängel beheben, Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
90	Route geeignet	Schillerstraße: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
91	Route geeignet	Schillerstraße: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
92	Ertüchtigung	Riedstraße: Markierungsmängel beheben, Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
93	Route geeignet	Marienstraße: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar
94	Angebotslücke	Robert-Koch-Straße: Lückenschluss ehem. Robert-Koch-Straße dient als Alternative zur Bleichstraße
95	Ertüchtigung	Kurze Engstelle akzeptabel, langfristig Verbreiterung auf 2,50m anstreben. Topographisch anspruchsvoll. Alternative auf Pfungstädter Straße vorhanden.
96	Route geeignet	Im Hainsbusch: Führung in T-30 Zone bereits gut nutzbar

Tabelle 4: Maßnahmenvorschläge Radroutennetz im Stadtgebiet Gernsheim

Auch für die weiteren im Rahmen der Bestandsanalyse festgestellten Mängel wurden Lösungsvorschläge entwickelt. Die einzelnen vorgeschlagenen Maßnahmen sind in **Anlage 1.1 & Anlage 1.2** als Maßnahmensteckbriefe aufgeführt.

Die in **Tabelle 4** empfohlenen Maßnahmen können zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst werden. Einfach umsetzbare Sofortmaßnahmen sind dem **„Maßnahmenbündel Bauhof" (BH)** zugeordnet. Diese können kurzfristig vom städtischen Bauhof oder anderen Instanzen umgesetzt werden. Die weiteren Maßnahmenbündel definieren sich über die Zugehörigkeit zu übergeordneten Radrouten. Denn einige der dargestellten Radrouten sind nicht nur Bestandteil des geplanten Radroutennetzes der Stadt Gernsheim, sondern außerdem

- Radwanderrouten (lokale und überregionale), die auch für den Alltagsverkehr relevant sind =>**Maßnahmenbündel (W)-Routen** oder
- Bestandteil des geplanten Radroutennetzes des Landkreises Groß-Gerau => **'Maßnahmenbündel LK'**.

Im **'Maßnahmenbündel Routennetz Stadt (GH)** sind alle Strecken und Punkte des für die Stadt Gernsheim und deren Ortsteile geplanten Radroutennetz zusammengefasst.

Dem Maßnahmenbündel Gernsheim **(GH)** sind alle Strecken und Punkte des für die **Stadt Gernsheim** und deren Stadtteile geplanten Routennetz enthalten.

Im Maßnahmenbündel **ergänzende Maßnahmen (EM)** sind die Stellen zusammengestellt, für die im Rahmen der Netzbefahrung Daten erfasst wurden, die aber nicht auf dem geplanten Radroutennetz der Stadt Gernsheim oder einem der zuvor genannten Maßnahmenbündel zugeordnet sind.

In den Maßnahmensteckbriefen (**Anlage 1.1 & 1.2**) sind jeweils die Maßnahmenbündel vermerkt. Die in den Steckbriefen verwendeten Abkürzungen der jeweiligen Maßnahmenbündel sind in der nachfolgenden **Tabelle 5** dargestellt.

Maßnahmenbündel	Abkürzung Steckbrief
Bauhof	BH
W-Route (Radwanderroute)	W
Radroutennetz Gernsheim	GH
Radroutennetz Landkreis	LK
Ergänzende Maßnahmen	EM

Tabelle 5: Deklarierung Maßnahmenbündel

Ziel ist es eine erste Priorisierung aufzuzeigen. Insbesondere für Abschnitte, die sowohl als Radwanderroute als auch für das städtische Radroutennetz relevant sind ('Maßnahmenbündel W' und 'Maßnahmenbündel GH') ergibt sich eine nochmals gewichtigere Netzfunktion. Entsprechend sollten hier bestehende Schwachstellen bzw. Angebotslücken mit besonders hoher Priorität ausgeräumt werden. Allerdings können auch kurze Netzlücken an sonstigen Strecken einer ansonsten durchgängigen Radroute eine sehr hohe Priorität erlangen.

Eine Prioritätenreihung lässt sich erst in nachfolgenden Planungen und politischen Prozessen festlegen, wenn Finanzierung und Umsetzbarkeit weiter konkretisiert wurden. Aus den Maßnahmenbündeln ist keine Baulast oder ähnliches abzuleiten.

5.3 Allgemeine Maßnahmenvorschläge

Im Folgenden werden Aspekte genannt, die allgemein im Stadtgebiet Gernsheim beachtet werden sollten, um den Radverkehr zu fördern. Vielfach lässt sich schon eine merkliche Verbesserung des Bestands erzielen, indem der Radverkehr als gleichrangiges Verkehrsmittel bei der Beschilderung und Markierung von Verkehrsanlagen wahrgenommen wird. Mit einfachen Mitteln können zahlreiche Verkehrssituationen eindeutiger und mithin verkehrssicherer gestaltet werden und dadurch heute bestehende leicht vermeidbare Hindernisse und Hemmnisse aber auch potenzielle Gefahrenstellen für den Radverkehr ausgeräumt werden. Dies betrifft nicht nur Routen aus dem empfohlenen Alltagsroutennetz, sondern das gesamte Straßen- und Wegenetz.

Durchlässigkeit von Sackgassen

Ein Aspekt sind Hinweise auf die Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr (Zeichen 357-50 StVO).

Abseits der Hauptverkehrsstraßen sieht das Regelwerk grundsätzlich vor, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße zu führen. Um dem Rad- und Fußverkehr attraktive Verbindungen bieten zu können, stehen deshalb auch abseits von Radrouten Maßnahmen im Vordergrund, welche die Durchlässigkeit des Verkehrsnetzes gegenüber den Kfz-Fahrbeziehungen erhöhen. Ein Aspekt ist dabei die korrekte Beschilderung von Sackgassen, die nur für den Kfz-Verkehr undurchlässig sind.

Abbildung 8: Verkehrszeichen 357 und 357-50 StVO

Verbot für Fahrzeuge aller Art

Fahrräder sind auch Fahrzeuge und dürfen somit Straßen und Wege, die mit dem Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) beschildert sind, nicht befahren. In vielen Situationen ist dies aber jedoch anders gemeint, als es beschildert ist. Beispielsweise wenn eine ausgewiesene Radroute über einen mit Zeichen 250 gesperrten Weg verläuft, führt dies zwangsläufig zu Regelverstößen. Im Ergebnis wird der Radverkehr dazu verleitet auch andernorts StVO-Regeln zu ignorieren bzw. nach eigenem Dafürhalten zu „interpretieren". Ein Beispiel hierfür zeigt **Abbildung 9** – auch der Radverkehr darf diese Strecke nicht nutzen, sofern er kein Anlieger ist!

In diesen Fällen empfiehlt sich das Zeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) anzuwenden. Alternativ könnte über ein weiteres Zusatzzeichen der Radverkehr freigeben werden.

Abbildung 9: Beispiel einer fehlerhaften Beschilderung mit VZ250 aus der Stadt Kulmbach und StVO-konformer Lösungsvorschlag

Kreuzende Radwege im Zweirichtungsverkehr

An Stellen mit bevorrechtigtem Radverkehr aus beiden Richtungen sollte gemäß StVO die Schilderkombination aus Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren) und dem darüber angebrachten Zusatzzeichen 1000-32 (Radfahrer kreuzen von links und rechts) angewendet werden. Eine Beschilderung mit Zeichen 138-10 oder 138-20 (Achtung Radfahrer) ist in dieser Situation nicht StVO-konform. In **Abbildung 10** ist ein solches Beispiel dargestellt.

Abbildung 10: Beispiel einer fehlerhaften Beschilderung VZ138-10 (Kulmbach) und StVO-konformer Lösungsvorschlag

In Kreuzungsbereichen werden Radfahrende oftmals nur aus der Richtung der anliegenden Kfz-Fahrbahn erwartet, auch wenn es sich um Zweirichtungsradwege handelt. Daher soll der querende Verkehr mit Fahrradpiktogrammen und Pfeilen in beide Fahrtrichtungen auf den bestehenden Zweirichtungsverkehr aufmerksam gemacht werden. Um ein Blockieren der Radverkehrsanlage zu vermeiden, sollten die Sichtbeziehungen ein Halten der nachgeordneten Fahrzeuge vor der markierten Furt grundsätzlich ermöglichen.

In **Abbildung 11** ist eine eindeutig gestaltete und übersichtliche Furt mit Zweirichtungsradverkehr beispielhaft dargestellt.

Abbildung 11: Beispiel Furt mit Zweirichtungsverkehr (Kaiserslautern)

Sichere Übergänge zwischen Radwegen und Fahrbahn

Der Übergang eines Radweges auf die Fahrbahn sollte immer so gestaltet werden, dass ein gefahrloses und konfliktarmes Einordnen möglich ist. Der Übergang ist deutlich hervorzuheben, um die Aufmerksamkeit in diesem Bereich zu erhöhen. Für den Kfz- und Radverkehr sollte der Wechsel frühzeitig erkennbar sein, um einen geordneten Übergang sicherzustellen.

Weiterhin sollte, falls ein Bordstein oder Absatz vorhanden ist, eine fahrbahngleiche Absenkung hergestellt werden, die einen sicheren Übergang ermöglicht und nicht von der Beachtung des Verkehrsgeschehens ablenkt. Für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist es entscheidend, dass die Überleitung auf die Fahrbahn nicht nur suggeriert, dass ein kontinuierliches Fahren möglich ist, sondern auch tatsächlich (also baulich) dafür sorgt, dass der Kfz-Verkehr mit ausreichendem Abstand vom rechten Fahrbahnrand fährt und so das sichere Einfahren des Radverkehrs auf die Fahrbahn ermöglicht.

Ein fahrdynamisch sauberer Übergang sollte nicht nur für das Ende einer baulichen Radverkehrsanlage vorhanden sein, sondern auch für deren Anfang.

In **Abbildung 12** ist ein solcher Übergang in Form einer Ausleitung auf die Fahrbahn beispielhaft dargestellt.

Keine Übergänge für den Radverkehr gibt es beispielsweise in der Karlsstraße. Richtung Osten endet die Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr auf Höhe der Bushaltestelle welcher anschließend, ohne Übergang, die

reguläre Fahrbahn nutzen muss. Eine ähnliche Problematik besteht in der Pfungstädter Straße. Von der Brücke kommend Richtung Westen endet der markierte Mehrzweckstreifen ohne angemessene Überleitung des Radverkehrs auf der Kfz-Fahrbahn.

Abbildung 12: Beispiel einer markierten Ausleitung auf die Fahrbahn (Ilvesheim)

Freigabe von Einbahnstraßen

Kurze Wege und die Vermeidung von Umwegen stellen wesentliche Bedingungen einer fahrradfreundlichen Stadt dar. Einbahnstraßen verhindern häufig die Realisierung durchgehender Verbindungen für Radfahrende im Erschließungsstraßennetz, obwohl in der Regel eine ausreichende Straßenbreite vorhanden ist. Sind die entstehenden Umwege zu groß, werden Einbahnstraßen oft ordnungswidrig in der Gegenrichtung befahren. Die StVO ermöglicht es grundsätzlich Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freizugeben. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr wurden die Regelungen in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) deutlich vereinfacht. Danach kann in Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bis 30km/h[3] bei Beachtung bestimmter Randbedingungen der Radverkehr durch Zusatzschilder (StVO ZZ 1000-33 bzw. 1022-10) in Gegenrichtung zugelassen werden. Das

[3] VwV-StVO zu § 41 Vorschriftzeichen zu Zeichen 220 StVO („Einbahnstraße")

Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr ist darüber hinaus häufig eine sehr einfache (und kostengünstige) Maßnahme, den Radverkehr zu fördern, weil Wege kürzer und einfacher werden.

Häufig sind viele Einbahnstraßen in Gernsheim bereits für den Radverkehr freigegeben, doch gibt es noch Stellen mit Änderungsbedarf, wie **Abbildung 13** (Bogenstraße) beispielhaft zeigt.

Abbildung 13: Beispiel einer nicht für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße (Bogenstraße)

Markierung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn

Sofern die Verbreiterung eines zu schmalen benutzungspflichtig beschilderten Angebots nicht möglich ist, muss diese Benutzungspflicht aufgehoben werden. Als alternative Führungsform für den Radverkehr kommen je nach Örtlichkeit Schutzstreifen in Frage.

Damit Schutzstreifen für den Radverkehr sicher und gut nutzbar sind, müssen sie verschiedene Voraussetzungen gemäß StVO erfüllen. Schutzstreifen sind Bestandteile der Fahrbahn und werden deshalb nicht als Radverkehrsanlage beschildert, sondern durch unterbrochene Leitlinien und durch wiederholte Piktogramme markiert. Die Fahrbahn untergliedert sich damit in die außen gelegenen Schutzstreifen, die vom Radverkehr genutzt werden und den innengelegenen Kern der Fahrbahn, der vom Kfz-Verkehr genutzt wird. Die Kernfahrbahn ist für Pkw ausreichend breit. Eine schmale Kernfahrbahn wirkt geschwindigkeitsdämpfend, führt jedoch dazu, dass bei der Begegnung zweier Busse (oder Lkw) diese auf den Schutzstreifen ausweichen müssen. Dies reduziert die Fahrgeschwindigkeiten zusätzlich, führt aber bei hohen Schwerverkehrsmengen zu Nachteilen hinsichtlich Verkehrssicherheit und

Verkehrsfluss. Entsprechend sieht das Regelwerk den Einsatz von Schutzstreifen nur bis zu einer Schwerverkehrsmenge 1.000 Lkw/24h vor.

Die Regelbreite für Schutzstreifen beträgt 1,50m (Mindestbreite 1,25m). Die Kernfahrbahn muss mindestens 4,50m breit sein (bei Zwei-Richtungsverkehr). Mehrere Mindestmaße sollen nicht addiert werden. Führt der Schutzstreifen an Kfz-Stellplätzen entlang, muss der Schutzstreifen um einen Sicherheitstrennstreifen von den Stellplätzen abgerückt werden. Dieser Sicherheitstrennstreifen ist bei Senkrechtstellplätzen 0,50m und bei Längsstellplätzen 0,75m breit. Der Sicherheitstrennstreifen wird entsprechend markiert, damit Radfahrende mit ausreichend Abstand zu geparkten Fahrzeugen fahren und das Unfallrisiko (durch bspw. sich öffnende Türen vom Kfz) für Radfahrer sinkt.

An Einmündungen und Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Supermärkte, Tankstellen etc.) empfiehlt sich die Rot-Einfärbung der Radverkehrsfurt um die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs zu erhöhen – diese Empfehlung gilt gleichermaßen für Schutzstreifen und Radfahrstreifen.

In Gernsheim sind teilweise Schutzstreifen auf der Fahrbahn markiert, die nicht die Mindestbreiten erfüllen bzw. im Bereich von Kfz-Parkstreifen ohne den erforderlichen Sicherheitstrennstreifen markiert sind.

Abbildung 14: Beispiel beidseitige Schutzstreifen und Sicherheitstrennstreifen entlang Parken (Dreieich-Sprendlingen)

Der Vorteil von Schutzstreifen ist, dass bei vergleichsweise geringen Straßenraumbreiten ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden kann und gleichzeitig durch die Reduzierung der (Kfz-) Fahrstreifenbreite eine

Geschwindigkeitsdämpfung erfolgt. Insbesondere wenn auf die Mittelmarkierung der Fahrbahn verzichtet wird, erzeugt die Markierung von Schutzstreifen im Vergleich zum gleichbreiten „klassischen" Straßenquerschnitt eine optische Einengung, die zu langsameren Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs beiträgt. Radfahrende werden durch die hervorgehobene Führung auf der Fahrbahn frühzeitig vom Kfz-Verkehr erkannt und können entsprechend umsichtig überholt werden. Insofern stellen Schutzstreifen keinesfalls nur eine Notlösung für Fälle dar, in denen ansonsten Umbauten erforderlich würden, sie dienen vielmehr dem Prinzip der selbsterklärenden Straßen und zur Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Querungshilfen für den Wechsel auf eine bauliche Radverkehrsanlage

Gerade an Ortseingangsbereichen ist oftmals der Wechsel auf einen linksseitigen Radweg erforderlich. Da hier häufig durch ein „Hereinrollen" oder „Rausbeschleunigen" erhöhte Kfz-Geschwindigkeiten auftreten, ist das Queren der Fahrbahn für den Radverkehr mit Herausforderungen verbunden. Insbesondere ein Aufstellen auf der Fahrbahn zum Linksabbiegen ist allgemein mit Gefahren verbunden und gerade für schwächere Radfahrer äußert unangenehm.

In diesen Situationen kann, wie in **Abbildung 15** dargestellt, eine Querungshilfe in Form einer langgezogenen Mittelinsel Abhilfe schaffen. Für den Radverkehr wird ein geschützter Bereich zum Aufstellen hergestellt und die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs erhöht. Auch auf die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirkt sich dies positiv aus, da eine Ortseingangssituation geschaffen wird, die den Übergang in den Ort verdeutlicht.

Abbildung 15: Beispiel einer Mittelinsel mit Aufstellfläche zum Linksabbiegen (Heppenheim)

Fahrradfreundliche Nebenstraßen (Tempo 30-Zonen, Fahrradstraßen)

Auch in Nebenstraßen (z.B. in Tempo 30-Zonen) abseits der Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs sollte auf eine fahrradfreundliche Gestaltung geachtet werden. Dies beinhaltet z.B. eine gute Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn oder ausreichende Abstände zu parkenden Fahrzeugen. So kann dem Radverkehr eine ähnliche Qualität wie bei Fahrradstraßen geboten werden.

Es werden folgende Vorgaben vorgeschlagen:

- Fahrbahnbreite ab 3,25 m
- Bei parkenden Pkw zuzüglich eines Sicherheitszuschlags je Seite von 0,50 m, damit liegen die empfehlenswerte Mindestbreite der Restfahrbahn bei Parken auf beiden Seiten bei 4,25 m.
- Es kann Vorteile haben, die resultierende Breite zu beschränken, um die Geschwindigkeit von Pkw zu reduzieren und Überholvorgänge durch Pkw auf ein Minimum zu beschränken. Auf jeden Fall sollte sie in fahrradfreundlichen Nebenstraßen unter 6,00 m liegen.
- Bei einseitigem Parken sollte erwogen werden, ob durch alternierendes Parken die Pkw-Geschwindigkeit gesenkt werden kann. Die

Beeinträchtigung durch die ständigen Richtungswechsel ist für Radfahrende minimal.

- Sowohl die Fahrbahnbreite als auch die Mitnutzung von Gehwegen sollte durch Parkwinkel oder Parkboxen vorgegeben werden. So können ordnungswidrig abgestellte Pkw auch nachvollziehbar sanktioniert werden.
- Die Gehwegbreiten sollten an Engstellen mind. 1,50 m betragen, wünschenswert sind 2,50 m, um auch für Fußgänger ein attraktives Angebot zu schaffen, damit sich zwei Personen im Fußverkehr begegnen können.
- Unbedingt sollte darauf geachtet werden, dass die Knotenpunktbereiche nicht mit Pkw zugestellt werden. Von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten sind gemäß StVO mind. 5,00 m freizuhalten. Durch die Parkwinkel oder Parkboxen sind auch andere Maße vorzugeben. Mehr als 8,00 m sind üblicherweise nicht erforderlich, um eine übersichtliche Querung und gute Sichtverhältnisse auch für den Radverkehr zu schaffen.
- Verträglich und gut geeignet zur Freihaltung von Knotenpunktbereichen sind z.B. Fahrradbügel (vgl. **Abbildung 16**)
- Die Kfz-Verkehrsstärke sollte bei weniger als 2.000 Kfz/Tag liegen. Bei mehr als 4.000 Kfz/Tag kommt eine Einordnung als fahrradfreundliche Nebenstraße nicht mehr in Frage. Dann bestehen grundsätzlich drei Möglichkeiten: Alternativrouten für den Radverkehr suchen, Kfz-Menge reduzieren (z.B. durch Diagonalsperren oder andere modale Filter) oder Radverkehrsanlagen schaffen.

Bei der Überführung in eine Fahrradstraße kann die Obergrenze bezüglich der resultierenden Breite gerne überschritten werden, um die Anforderung zu erfüllen (>3,50 m Breite + jeweils 0,50 Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr)

Abbildung 16: Fahrradbügel im Knotenpunktbereich in Frankfurt

5.4 Maßnahmen Fahrradparken und ÖPNV

Die Anzahl der Radabstellanlagen in der Innenstadt von Gernsheim ist als ausreichend anzusehen, dennoch würde ein Ausbau des Angebots positive Auswirkungen auf den Radverkehr haben und die Nutzung des Fahrrads für innerstädtische Wege zusätzlich fördern. Qualitative Radabstellanlagen sind ein entscheidender Baustein für die Erhöhung des Radverkehrsanteils und die Bereitschaft auch hochwertige Fahrräder im öffentlich zugänglichen Raum abzustellen.

Der Bahnhof Gernsheim gilt als wichtige Anbindung an den ÖPNV. Die Ausstattung mit guten Abstellmöglichkeiten ist derzeit gewährleistet. Hier könnte ein ansprechendes, neues Erscheinungsbild dem Radfahrenden zusätzliche Sicherheit suggerieren und somit den Modal Split fördern.

Den Schülern stehen aktuell ausreichend gute Abstellmöglichkeiten an den Schulen zur Verfügung. Da die Schüler oftmals auch bei widrigen Wetterbedingungen Radfahren müssen, wird hier weitestgehend eine Überdachung der Abstellanlagen empfohlen.

Entsprechend sind an den relevanten Orten im öffentlichen Raum (u.a. Stadtzentrum, Fußgängerzone, wichtigen ÖPNV-Haltestellen), an Schulen und anderen Ausbildungsstätten aber auch an Betrieben und der Wohnbebauung

ausreichend viele und geeignete Abstellanlagen (Wetterschutz, Diebstahlschutz, etc.) vorzuhalten. Ebendies kann auch zu den Abstellanlagen an Freizeitstandorten in Gernsheim gesagt werden.

5.5 Weitere Planungsinstrumente

Für den umfassenden Erfolg einer Radverkehrsförderung ist neben der Umsetzung der Maßnahmen dieses Radverkehrskonzepts, also der Schaffung eines nutzbaren und qualitätsvollen Radroutennetzes, wichtig, die Belange des Radverkehrs allgemein in der Stadtplanung und Bauleitplanung bei allen anstehenden Projekten mitzudenken. Nur auf diese Weise können zukünftig einseitige Planungen zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs vermieden werden.

Als wichtiges Planungsinstrument hat sich eine zeitgemäße Stellplatzsatzung herausgestellt. In Gernsheim werden keinerlei Festlegungen mittels einer Stellplatzsatzung zu Fahrradstellplätzen getroffen – eine entsprechende Ergänzung ist sehr zu empfehlen. So ließe sich beispielsweise für zukünftige Mehrfamilienhäuser und andere Bauprojekte (öffentliche Gebäude, Veranstaltungshallen, etc.) das Fahrrad als Verkehrsmittel im Rahmen der Gebäude bzw. Freianlagenplanung mitberücksichtigen.

5.6 Detailplanung Mainzer Straße und Wormser Straße

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wird für die wichtige Nord-Süd-Route entlang der Mainzer Straße und der Wormser Straße eine Detailplanung hinsichtlich der Radverkehrsführung erstellt.

Mainzer Straße

Im nördlichen Abschnitt der Mainzer Straße (**Plan 8.1a-c**) ist die Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Westseite der Straße vorgesehen. In Fahrtrichtung Süden ist eine Benutzungspflicht vorgesehen (VZ 240) in Gegenrichtung ist keine Benutzungspflicht vorgesehen (VZ 239 + VZ 1022-10). Das Angebot auf der Westseite bietet folgende verkehrsplanerischen Vorteile:

- Anschluss an vorhandenen Geh- und Radweg aus Biebesheim
- Wenige und zudem gering frequentierte Grundstückszufahrten
- Bauliche Trennung von Kfz-Verkehrsflächen mit hohem Schwerverkehrsanteil

Die östlich der Mainzer Straße gelegenen Grundstücke können vom zukünftigen Geh- und Radweg über die bestehenden Querungshilfen erreicht werden.

Radfahrende in Richtung Norden können wählen, ob sie – wie bisher – auf der Fahrbahn fahren oder den linksseitigen Geh- und Radweg nutzen.

Hinsichtlich der baulichen Umsetzbarkeit ist diese Lösung von Vorteil, da lediglich ein einseitiger Ausbau erforderlich wird. Der Großteil der baulichen Infrastruktur (unter anderem Fahrbahn und Querungshilfen) können bestehen bleiben. Der abzubrechende Gehweg ist ohnehin in einem schlechten baulichen Zustand.

Ab der Einmündung der Pfungstädter Straße ist aufgrund des veränderten baulichen Umfeldes mit mehreren einmündenden Straßen sowie hoch frequentierten Grundstückszufahrten eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn vorgesehen. Innerhalb der bestehenden Fahrbahngrenzen ist die Anordnung von breiten Schutzstreifen sowie eines Parkstreifens bzw. Multifunktionsstreifens in Fahrbahnmitte möglich (siehe **Plan 8.1d**). Der Multifunktionsstreifen erleichtert das Linksabbiegen für den Rad- und Kfz-Verkehr in die Schillerstraße.

Die Einmündung der Pfungstädter Straße in die Mainzer Straße stellt einen wichtigen Knotenpunkt im Radroutennetz dar. Über die Pfungstädter Straße ist das östlich der Bahnlinie gelegene Stadtgebiet (inkl. Der weiterführenden Schulen) an die Radroute in Richtung Norden angebunden. Über die im südlichen Knotenpunktarm angeordnete Querungshilfe können alle Fahrradbeziehungen am Knotenpunkt sicher abgewickelt werden. Voraussetzung hierfür ist der Lückenschluss der Radverkehrsanlagen auf der Pfungstädter Straße zwischen Mainzer Straße und dem Kreisverkehrsplatz Pfungstädter Straße/ Riedstraße. Dieser Lückenschluss ist in **Plan 8.3** dargestellt.

In der Biebesheimer Straße, welche die Verbindung zwischen Mainzer Straße und Wormser Straße darstellt, sind aufgrund der geringen Straßenraumbreite keine Radverkehrsanlagen möglich. Als Sofortmaßnahme sind in Fortsetzung der Schutzstreifen in der Mainzer Straße Piktogrammspuren vorgesehen (auch Piktogrammkette genannt). Damit soll allen Verkehrsteilnehmenden verdeutlicht werden, dass Radverkehr die Fahrbahn nutzt. Langfristig wird bei einer Sanierung der Biebesheimer Straße eine Reduzierung der Fahrbahnbreite von heute etwa 7,00m auf 6,00-6,50m empfohlen.

Wormser Straße

Im nördlichen Abschnitt der Wormser Straße (**Plan 8.2a**) ist die Führung des Radverkehrs analog zum südlichen Abschnitt der Mainzer Straße auf Schutzstreifen vorgesehen. Ab der Einmündung Im Rosengarten wechselt die Führung auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Westseite der Straße. Südlich der Straße Im Rosengarten ist die Wormser Straße lediglich einseitig auf der Ostseite angebaut. Die linksseitige Führung des Radverkehrs in Richtung Norden stellt kein Defizit hinsichtlich der Verkehrssicherheit dar, da keine Grundstückszufahrten über den Geh- und Radweg führen und gute Sichtbeziehungen an den einmündenden Straßen bestehen. An den betreffenden Einmündungen werden die Kfz-Verkehrsflächen auf ein für angemessenes Maß reduziert (Pfälzer Straße, Kriemhildstraße). Dadurch sollen die Kfz-Geschwindigkeiten beim Ab- und Einbiegen günstig beeinflusst werden. Ein

niedriges Geschwindigkeits-Niveau wird durch den Verzicht auf fahrdynamische Ausrundung gefördert.

Der neue Geh- und Radweg kann weitestgehend durch einen Sicherheitsstreifen getrennt auf der bestehenden Fahrbahn markiert werden. Für den Kfz-Verkehr verbleibt eine Fahrbahnbreite von 5,50 – 6,50 m und erlaubt eine durchgängige Begegnung von Pkw mit einem Bus. Lediglich im Bereich der Haltestelle Nibelungenviertel ist zur Herstellung einer Querungshilfe ein baulicher Eingriff in den angrenzenden Grünstreifen zur Herstellung des Geh- und Radweges erforderlich.

Durch den neuen Geh- und Radweg auf der Westseite der Wormser Straße entsteht auch erstmalig ein durchgängiges Angebot für den Fußgängerverkehr. Die Haltestelle Nibelungenviertel ist für Menschen aus dem gleichnamigen Wohngebiet einfacher zu erreichen.

Am südlichen Ortseingang wird der neue Geh- und Radweg an den bestehenden Weg in Richtung Klein-Rohrheim angebunden. Den Ortseingang markiert der Knotenpunkt Wormser Straße/ Burgunderstraße/ Sudetenstraße. Diese weist im Bestand die Charakteristik eines außerörtlichen Knotenpunktes auf und ist für hohe Abbiegegeschwindigkeiten dimensioniert. Im Rahmen der Neuordnung der Radverkehrsführung ist an diesem Knotenpunkt ebenfalls eine deutliche Reduzierung der Kfz-Verkehrsflächen vorgesehen. Die Fahrstreifenversätze an beiden Knotenpunktzufahrten der Wormser Straße wirken als geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen. Die Verkehrssicherhit für querenden Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt wird dadurch verbessert.

Insgesamt entsteht bei Umsetzung der in der Detailplanung dargestellten Maßnahmen ein durchgängiges Angebot Nord-Süd-Angebot für den Radverkehr, welches auch den Anschluss an das umliegende Radroutennetz und die radrelevanten Ziele im Stadtgebiet sicherstellt. Darüber hinaus werden in diesem Zuge nicht erforderliche und überdimensionierte Verkehrsanlagen für den Kfz-Verkehr zurückgenommen. Die zukünftige Straßenraumaufteilung unterstützt die Durchsetzung Umfeldverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten.

6 Zusammenfassung und Ausblick

Aufgrund der guten topographischen Bedingungen bietet die Stadt Gernsheim geeignete Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil innerhalb des Stadtgebiets. Gründe hierfür sind die gute und schnelle Erreichbarkeit von zielen innerhalb des Stadtgebiets. Auch die Ortsteile Allmendfeld und Klein-Rohrheim sind in unmittelbarer Nähe gut mit dem Fahrrad zu erreichen. Gernsheim gilt mit seinem Fährhafen als touristisches Ausflugsziel in der Region. Bedingt durch die Lage am Radfernweg 6 und weiteren touristischen Radrouten sind bereits die Voraussetzungen für eine touristische Fahrradnutzung gegeben.

Während im innerstädtischen Stadtgebiet von Gernsheim der Radverkehr bereits heute schon zumeist mit wenigen Mängeln in Tempo 30 Zonen geführt werden kann, führen fehlende sowie mangelhafte Radverkehrsanlagen an wichtigen innerörtlichen Ortsdurchfahrten dazu, dass die Bereitschaft, in Gernsheim alltägliche Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen, noch Steigerungspotenzial besitzt.

Mit der Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes soll eine weitere Förderung für die Radfahrenden in Gernsheim – sowohl durch infrastrukturelle Verbesserungen als auch begleitende „weiche" Maßnahmen – in den kommenden Jahren vorangetrieben und auch an das heute bestehende Kreiskonzept des Kreises Groß-Gerau angeknüpft werden. In einem ersten Schritt sollte daher ein Grundgerüst zum verkehrssicheren, attraktiven und alltagstauglichen Radfahren im Stadtgebiet Gernsheim geschaffen werden. Außerdem sollten Verknüpfungen zum umliegenden Landkreis geschaffen werden, mit dem Ziel einer Vernetzung und Durchbindung im Stadtgebiet zum regionalen Netz im Landkreis zu erreichen. Der Landkreis Groß-Gerau besitzt bereits heute ein Radverkehrskonzept, sodass die Schnittstellen eine Grundlage für die weitere Planung darstellen.

Die Netzkonzeption bestätigt das bestehende Routennetz für den Radverkehr in Gernsheim in seinen Grundzügen. Das Netz wurde unter Analyse wichtiger Quellen und Ziele des Radverkehrs sowie den Erkenntnissen aus der Bestandsaufnahme leicht modifiziert.

Im Handlungskonzept werden die derzeitigen verkehrlichen und baulichen Mängel der Strecken und Knotenpunkte dargelegt und Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Ergebnis ist ein Maßnahmenkatalog mit ca. 90 Einzelmaßnahmen zur Steigerung der Attraktivität – und damit der Förderung – des Radverkehrs.

Für Mainzer Straße und Wormser Straße wurden Maßnahmenvorschläge im Maßstab 1:500 konkretisiert.

In der Wormser Straße wird der Umwidmung der Straße zu einer Gemeindestraße Rechnung getragen, die nun auch eine geringere überörtliche Bedeutung für den Kfz-Verkehr hat und gleichzeitig deutliche Verbesserungen

für den Fuß- und Radverkehr bieten kann, während sich der Umbau-Aufwand im Rahmen hält.

Aufgrund der Gewerbeflächen entlang der Mainzer Straße ist weiterhin mit hohen Kfz-Verkehrszahlen und einem hohen Schwerverkehrsanteil zu rechnen. Dennoch ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad eine Grundvoraussetzung für eine freie Wahl des Verkehrsmittels, gerade für die Beschäftigten der ansässigen Betriebe. Die Umgestaltung der Westseite der Straße zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg kann daher eine prägende Lücke im bisherigen Radverkehrsangebot der Stadt Gernsheim schließen.

Zur Umsetzung einiger Maßnahmen sind ggf. die Eigentumsverhältnisse und Zuständigkeiten nicht allein in der Hand der Stadt Gernsheim. Dies kann den Planungsprozess und die Umsetzung deutlich verzögern. Im Einzelfall ist dann abzuwägen, ob sich ggf. die Umsetzbarkeit einer eigentlich naheliegenden Lösung soweit durch Abstimmungen und Grunderwerbsverhandlungen verzögert, dass eventuell eine Alternativlösung konzipiert und umgesetzt werden sollte. Es ist im Zweifelsfall besser eine möglicherweise nicht ganz optimale Führung in Kauf zu nehmen, als eine dauerhafte Lücke im Radroutennetz zu behalten – gleichwohl müssen die Anforderungen der StVO und die Belange der Verkehrssicherheit gewahrt bleiben.

Neben der Umsetzung des Handlungskonzeptes kann durch weitere Maßnahmen die Attraktivität des Radfahrens erhöht werden. Ein wichtiges Element dazu ist das Fahrradparken. Um die Attraktivität des Radfahrens zu erhöhen ist es notwendig, dass im gesamten Stadtgebiet von Gernsheim sichere Radabstellanlagen (Einstellbügel) errichtet werden, sodass die Bereitschaft steigt, im öffentlichen Raum hochpreisige Fahrräder abzustellen. Auch ist es relevant, dass an ÖPNV-Haltepunkten ausreichend sowie sichere Abstellanlagen vorhanden sind.

Verzeichnisse

Abbildungen im Text:

Abbildung 1: Kennzeichnung von Radwegen über die Verkehrszeichen 237, 240, 241, 244.1 StVO 4

Abbildung 2: Neue Verkehrszeichen für den Radverkehr der StVO-Novelle 2020 5

Abbildung 3: Abstellanlagen Bahnhof Gernsheim West (links) & Bahnhof Gernsheim Ost (rechts) 15

Abbildung 4: Abstellanlagen Gymnasium Gernsheim (links) & Johannes-Gutenberg-Schule (rechts) 16

Abbildung 5: Abstellanlagen Stadthausplatz (links) & Schöfferplatz (rechts) 17

Abbildung 6: Abstellanlage Ärztehaus Gernsheim (links) & Bushaltestelle "Gernsheim - Stadthaus" (rechts) 18

Abbildung 7: Abstellanlagen Rheinpark - SV Concordia (links) & Maria Einsiedel (rechts) 19

Abbildung 8: Verkehrszeichen 357 und 357-50 StVO 26

Abbildung 9: Beispiel einer fehlerhaften Beschilderung mit VZ250 aus der Stadt Kulmbach und StVO-konformer Lösungsvorschlag 27

Abbildung 10: Beispiel einer fehlerhaften Beschilderung VZ138-10 (Kulmbach) und StVO-konformer Lösungsvorschlag 28

Abbildung 11: Beispiel Furt mit Zweirichtungsverkehr (Kaiserslautern) 29

Abbildung 12: Beispiel einer markierten Ausleitung auf die Fahrbahn (Ilvesheim) 30

Abbildung 13: Beispiel einer nicht für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße (Bogenstraße) 31

Abbildung 14: Beispiel beidseitige Schutzstreifen und Sicherheitstrennstreifen entlang Parken (Dreieich-Sprendlingen) 32

Abbildung 15: Beispiel einer Mittelinsel mit Aufstellfläche zum Linksabbiegen (Heppenheim) 34

Abbildung 16: Fahrradbügel im Knotenpunktbereich in Frankfurt 36

Tabellen im Text:

Tabelle 1: Art und Anzahl festgestellter Mängel erfasster Radverkehrsanlagen 12

Tabelle 2: Erläuterung Vorschriftszeichen & Zusatzzeichen 13

Tabelle 3: Bestandsaufnahme Fahrradabstellanlagen Gernsheim 14

Tabelle 4: Maßnahmenvorschläge Radroutennetz im Stadtgebiet Gernsheim 24

Tabelle 5: Deklarierung Maßnahmenbündel 25

Plandarstellungen als Anhang:

Plan 1 Quellen und Ziele
Plan 2 Wunschlinien
Plan 3 Prüfnetz
Plan 4 Strecken mit Wegweisung – Bestand
Plan 4.1 Gesamtes Stadtgebiet
Plan 4.2 Kernstadt
Plan 5 Führungsformen des Radverkehrs – Bestand
Plan 5.1 Gesamtes Stadtgebiet
Plan 5.2 Kernstadt
Plan 6 Mängelkarte
Plan 6.1 Punktemängel – Gesamtes Stadtgebiet
Plan 6.2 Punktemängel – Kernstadt
Plan 6.3 Streckenmängel – Gesamtes Stadtgebiet
Plan 6.4 Streckenmängel – Kernstadt
Plan 7 Zukünftiges Routennetz
Plan 7.1 Gesamtes Stadtgebiet mit Abschnitts-Nummern
Plan 7.2 Kernstadt mit Abschnitts-Nummern
Plan 7.3 Gesamtes Stadtgebiet ohne Abschnitts-Nummern
Plan 7.4 Kernstadt ohne Abschnitts-Nummern
Plan 8 Entwurfstechnische Machbarkeit
Plan 8.1 Radverkehrsanlagen Mainzer Straße (vier Pläne)
Plan 8.2 Radverkehrsanlagen Wormser Straße (zwei Pläne)
Plan 8.3 Radverkehrsanlagen Pfungstädter Straße

Anlagen:

Anlage 1 Steckbriefe
1.1 Punktuelle Mängel und Maßnahmenvorschläge
1.2 Streckenbezogene Mängel und Maßnahmenvorschläge

Anlagen

Anlage 1
Mängelsteckbriefe

Anlage 1.1
Punktuelle Mängel und Maßnahmenvorschläge

Abschnitts-Nr. P1

Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): Pfälzer Straße

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Beschilderung

Mangelbeschreibung: Keine Freigabe RV (VZ 357-51)

Maßnahmenkategorie: Beschilderung

Handlungsempfehlung: Freigabe RV prüfen (VZ 357-50)

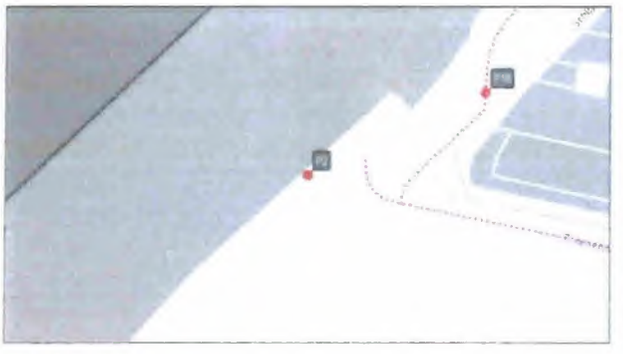
Prioritätsstufe: Mittel

Umsetzungshorizont: kurzfristig

Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, GH

Abschnitts-Nr. **P2**

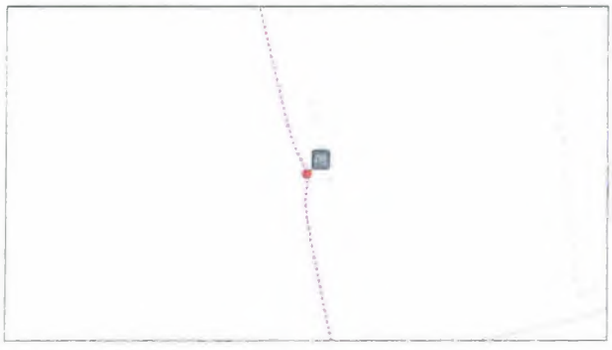


Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Rheinstraße / Rheinufer
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Beschilderung ergänzen
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg freigeben (VZ 240)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, EM

Abschnitts-Nr. P3

Ortsteil:	Klein-Rohrheim
Straßenname(n):	Mannheimer Straße
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Knotenpunkt / Querung
Mangelbeschreibung:	Gefährliche Querung
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Errichtung Querungsmöglichkeit prüfen (Verkehrsinsel)
Prioritätsstufe:	Hoch
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	€€€
Lage im Routennetz:	BH, GH, W

Abschnitts-Nr. **P5**

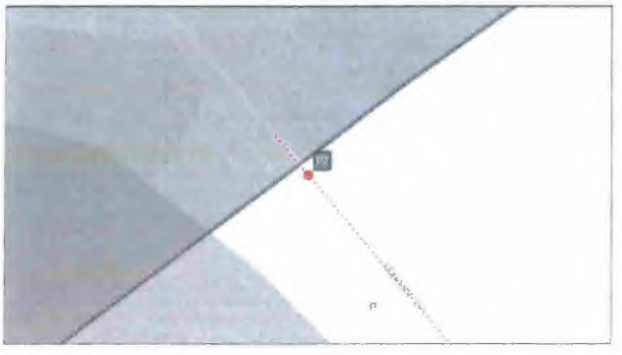


Ortsteil:	Klein-Rohrheim
Straßenname(n):	Mannheimer Straße / K203
gemeldet von:	Kreiskonzept GG
Mangelkategorie:	Knotenpunkt / Querung
Mangelbeschreibung:	gem. Geh-/Radweg an Einmündung ohne Furtmarkierung, hervorstehende Mittelinsel
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Herstellen einer Furtmarkierung. Anpassung der Mittelinsel prüfen.
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. P6

Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Wormser Straße
gemeldet von:	Kreiskonzept GG
Mangelkategorie:	Knotenpunkt / Querung
Mangelbeschreibung:	gem. Geh-/Radweg an Einmündung ohne Furtmarkierung. Knotenpunkt überdimensioniert
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Siehe Detailplanung Gesamtbericht.
Prioritätsstufe:	Hoch
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	
Lage im Routennetz:	GH

Abschnitts-Nr. **P7**

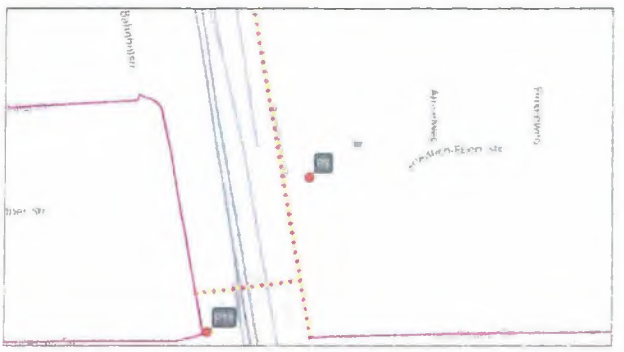


Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Mainzer Straße
gemeldet von:	Kreiskonzept GG
Mangelkategorie:	schlechtes Radwegende
Mangelbeschreibung:	Radweg endet ohne Übergang auf der Straße
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Siehe Detailplanung Gesamtbericht.
Prioritätsstufe:	Hoch
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	
Lage im Routennetz:	BH, GH, W

Abschnitts-Nr. P8

Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Pfungstädter Straße
gemeldet von:	Kreiskonzept GG
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Auf der linken Fahrbahnseite ungesichertes Ende des Merzweckstreifens
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Überleitung auf Fahrbahn farblich markieren
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. **P9**

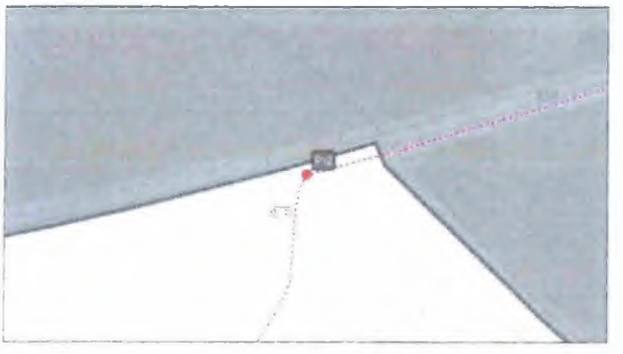


Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Neuwingert
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Keine Freigabe RV (VZ 250 + ZZ 1020-30)
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Freigabe RV prüfen (VZ 260 + ZZ 1020-30)
Prioritätsstufe:	Hoch
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. **P10**

Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Neuwingert
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Sturzgefahr durch stillgelegtes Gleis
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Gleis enfernen, Erneuerung Oberfläche prüfen
Prioritätsstufe:	Hoch
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH, LK

Abschnitts-Nr. **P12**



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	B426
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Führung und Markierung des gem. Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr ungenau / gefährlich. Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung können leicht in den entgegenkommenden Kfz-Verkehr geraten.
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Furt rot markieren, ggf. Weg mit Schutzplanke zu Fahrbahn absichern.
Prioritätsstufe:	Hoch
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, LK, W

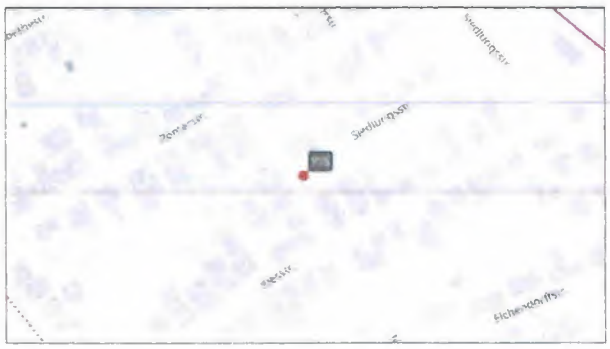
Abschnitts-Nr. P13

Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Karlstraße
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	schlechtes Radwegende
Mangelbeschreibung:	Gehweg (Rad frei) im Zweirichtungsverkehr endet an Bushaltestelle auf der Hauptverkehrsstraße, keine Überleitung (Querungsmöglichkeit) vorhanden
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Überleitung auf Fahrbahn herstellen, ggf. Querungsmöglichkeit herstellen (Mittelinsel). Für den Bereich Karlstraße liegen der Stadt Gernsheim Vorschläge in drei Varianten vor.
Prioritätsstufe:	Hoch
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	€€€
Lage im Routennetz:	GH

Abschnitts-Nr. **P14**

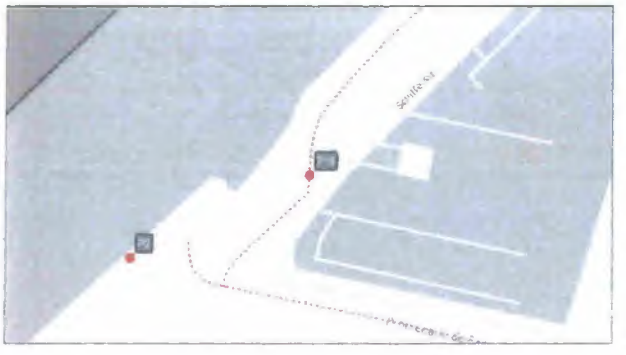
Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Bogenstraße
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Keine Freigabe RV (VZ 267)
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Öffnung Einbahnstraße für RV prüfen (VZ 267+ ZZ 1022-10)
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH

Abschnitts-Nr. P15



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Siedlungsstraße
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Keine Freigabe RV (VZ 357)
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Freigabe RV prüfen (VZ 357-50)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	EM

Abschnitts-Nr. **P16**



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Schifferstraße
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Keine Freigabe Anlieger (VZ 260)
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Freigabe Anlieger (VZ 260 + ZZ 1020-30)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. P17

Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): Schillerstraße

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Markierung

Mangelbeschreibung: Tempo 30 Piktogramm nicht gut sichtbar

Maßnahmenkategorie: Markierung

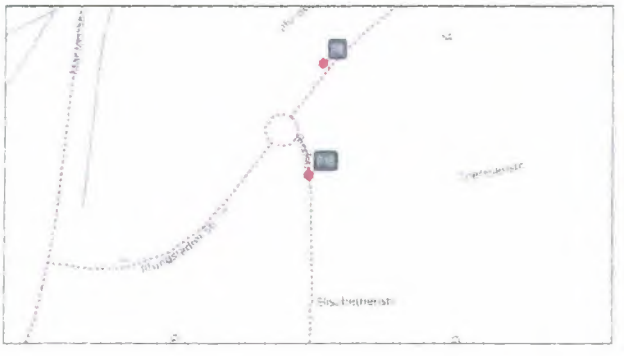
Handlungsempfehlung: Erneuerung Tempo 30 Piktogramm prüfen

Prioritätsstufe: Niedrig **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, GH

Abschnitts-Nr. **P18**



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Riedstraße
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Tempo 30 Piktogramm nicht gut sichtbar
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung Tempo 30 Piktogramm prüfen
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. P19

Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): Zwingenberger Straße

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Beschilderung

Mangelbeschreibung: Querungsmöglichkeit der Gleisanlagen schlecht ausgeschildert und widersprüchlich

Maßnahmenkategorie: Beschilderung

Handlungsempfehlung: Auf Querungsmöglichkeit Bahnhof entsprechend mit Beschilderung hinweisen

Prioritätsstufe: Niedrig **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, GH

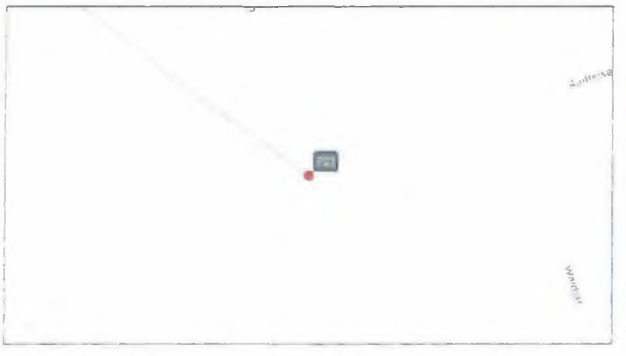
Abschnitts-Nr. **P21**

Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Rheinstraße
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Beschilderung ergänzen
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg freigeben (VZ 240)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. P22

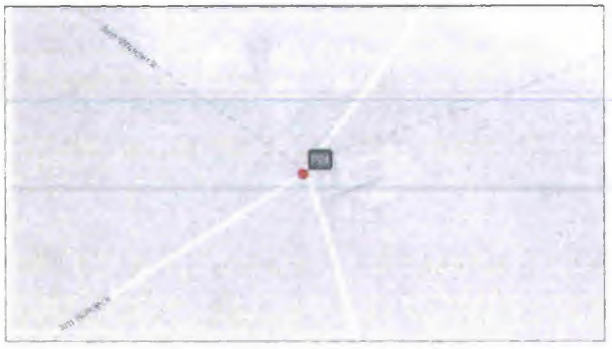
Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Schillerstraße, Schillerplatz
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Knotenpunkt / Querung
Mangelbeschreibung:	Unübersichtliche Verkehrsführung im Kreuzungsbereich
Maßnahmenkategorie:	Sonstiges
Handlungsempfehlung:	Gestrichelte Wartelinien im Kreuzungsbereich markieren, ggf. Arme der Kreuzung mit VZ 102 (Rechts-Vor-Links-Kreuzung) beschildern.
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. **P23**



Ortsteil:	Allmendfeld
Straßenname(n):	Außerhalb Allmendfeld
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Keine Freigabe Anlieger (VZ 260 + ZZ 1026-38)
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Freigabe Anlieger (VZ 260 + ZZ 1020-30)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, EM

Abschnitts-Nr. P24



Ortsteil: Allmendfeld

Straßenname(n): Am Waldeck

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Beschilderung

Mangelbeschreibung: Keine Freigabe RV (VZ 357)

Maßnahmenkategorie: Beschilderung

Handlungsempfehlung: Freigabe RV prüfen (VZ 357-50)

Prioritätsstufe: Niedrig

Umsetzungshorizont: kurzfristig

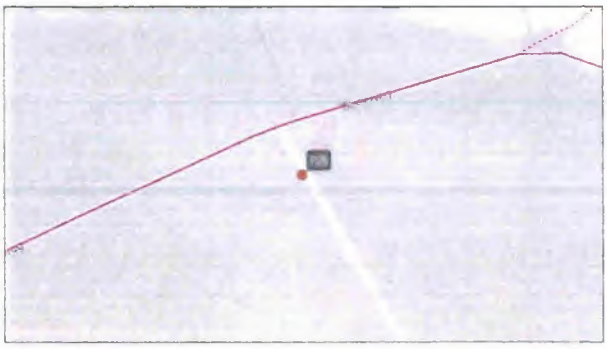
Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, EM

Abschnitts-Nr. **P25**

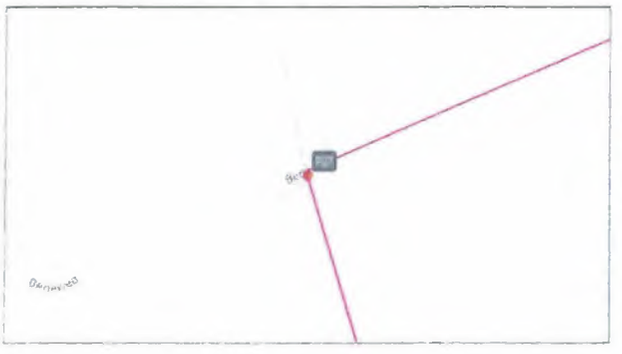
Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Am Waldeck
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	schlechtes Radwegende
Mangelbeschreibung:	Feldweg endet auf B44
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Absicherung zu B44 verbessern, ggf. Schutzplanke anbringen
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, EM

Abschnitts-Nr. **P26**



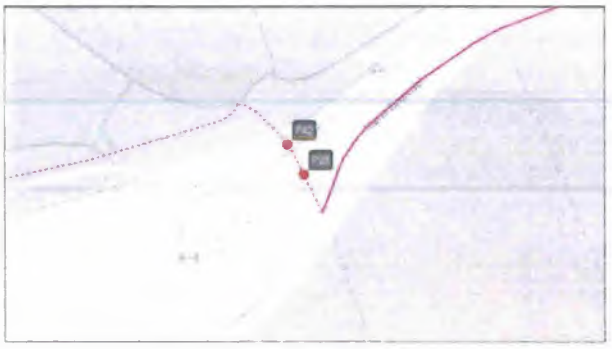
Ortsteil:	Allmendfeld
Straßenname(n):	Johannishofweg
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Keine Freigabe RV (VZ 357)
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Freigabe RV prüfen (VZ 357-50)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, EM

Abschnitts-Nr. **P27**



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Berleweg
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	schlechtes Radwegende
Mangelbeschreibung:	Straßenbegleitender Weg endet an Hauptverkehrsstraße
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Führung im Mischverkehr bei geringen Kfz-Mengen, hierfür Überleitung auf Fahrbahn erforderlich, ggf. farbliche Markierung oder bauliche Überleitung
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, LK, W

Abschnitts-Nr. P28



Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): k.A.

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Beschilderung

Mangelbeschreibung: Beschilderung ergänzen

Maßnahmenkategorie: Beschilderung

Handlungsempfehlung: Weg als gem. Geh- und Radweg freigeben (VZ 240) und ggf. für Land- und Forstwirtschaft freigeben (ZZ 1026-38)

Prioritätsstufe: Mittel **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, GH

Abschnitts-Nr. **P29**

Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Weg nach Maria Einsiedel
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Beschilderung ergänzen
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg freigeben (VZ 240)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. **P30**

Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): Wormser Straße

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: schlechtes Radwegende

Mangelbeschreibung: Siehe Detailplanung Gesamtbericht.

Maßnahmenkategorie: Sonstiges

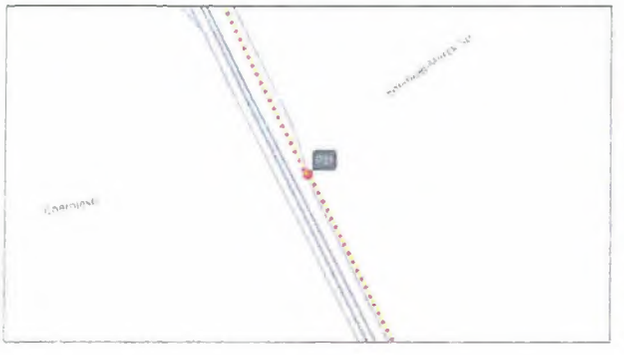
Handlungsempfehlung: Siehe Detailplanung Gesamtbericht.

Prioritätsstufe: Hoch **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

Kosten:

Lage im Routennetz: BH, GH, W

Abschnitts-Nr. **P31**



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Neuwingert
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Sturzgefahr durch querende Schienen
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Gleisquerung mit Gummiplatten ausstatten z.B. das Velogleis von Sealable https://seal-able.com/velogleis
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, LK

Abschnitts-Nr. P32

Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): Konrad-Adenauer-Ring

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Markierung

Mangelbeschreibung: Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung abgefahren

Maßnahmenkategorie: Markierung

Handlungsempfehlung: Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung erneuern

Prioritätsstufe: Mittel **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

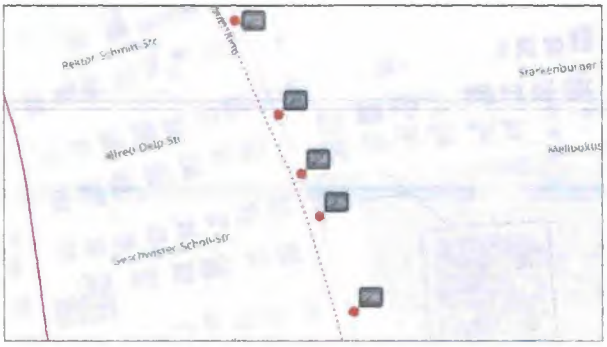
Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, GH

Abschnitts-Nr. P33

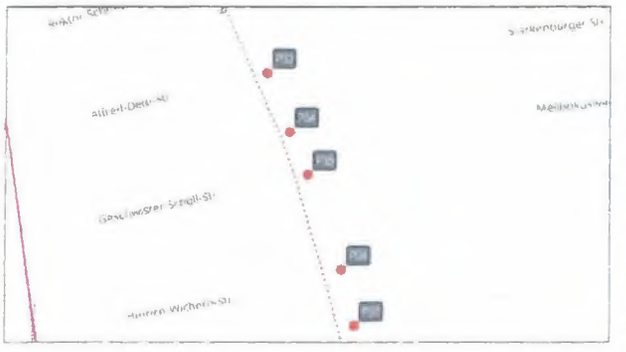
Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Konrad-Adenauer-Ring
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung abgefahren
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung erneuern
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. P34



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Konrad-Adenauer-Ring
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung abgefahren
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung erneuern
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. **P35**

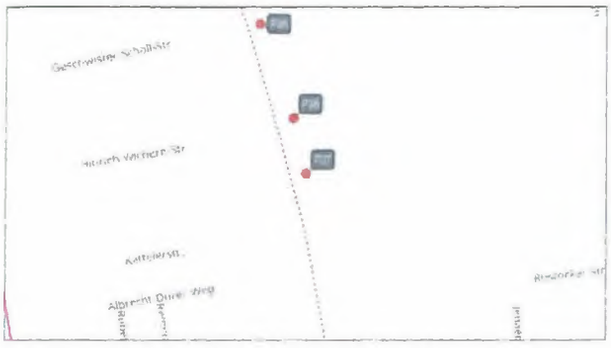


Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Konrad-Adenauer-Ring
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Furt gem. Geh- / Radweg an Parkplatz Johannes-Gutenberg-Schule fehlt
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Furt gem. Geh- / Radweg an Parkplatzeinmündung markieren
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. P36

Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Konrad-Adenauer-Ring
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Furt gem. Geh- / Radweg an Parkplatz Johannes-Gutenberg-Schule fehlt
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Furt gem. Geh- / Radweg an Parkplatzeinmündung markieren
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. P37



Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): Konrad-Adenauer-Ring

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Markierung

Mangelbeschreibung: Furt von gem. Geh- / Radweg an Schuleingang abgefahren

Maßnahmenkategorie: Markierung

Handlungsempfehlung: Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung erneuern

Prioritätsstufe: Mittel **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

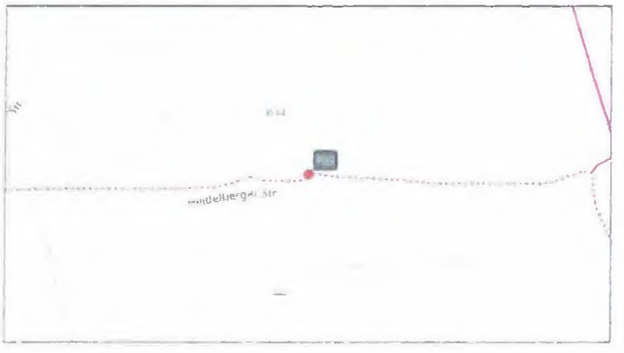
Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, GH

Abschnitts-Nr. P38

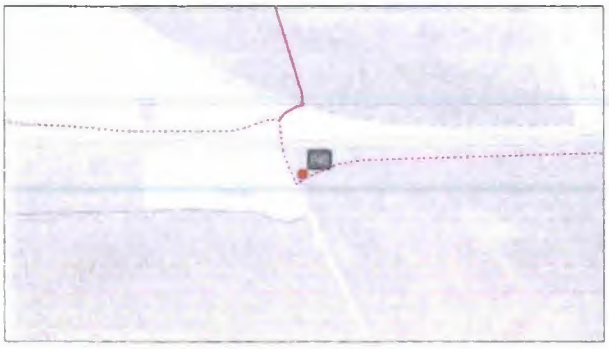
Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Konrad-Adenauer-Ring
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung abgefahren
Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Furt von gem. Geh- / Radweg an Straßeneinmündung erneuern
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, GH

Abschnitts-Nr. **P39**



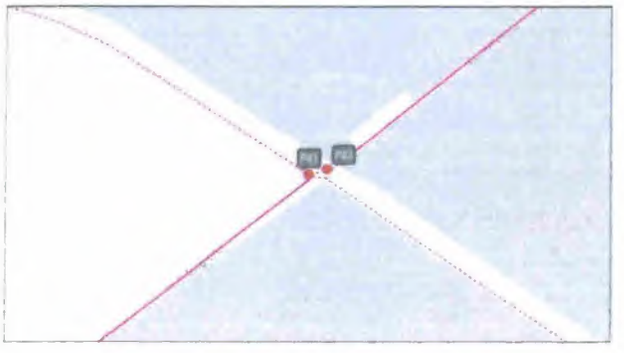
Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	L3112
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Beschilderung ergänzen
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg freigeben (VZ 240) und ggf. für Land- und Forstwirtschaft freigeben (ZZ 1026-38)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, LK, W

Abschnitts-Nr. **P40**



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	L3112
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Beschilderung ergänzen
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg freigeben (VZ 240) und ggf. für Land- und Forstwirtschaft freigeben (ZZ 1026-38)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, LK

Abschnitts-Nr. **P41**



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	L3112
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Beschilderung ergänzen
Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg freigeben (VZ 240) und ggf. für Land- und Forstwirtschaft freigeben (ZZ 1026-38)
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	kurzfristig
Kosten:	€
Lage im Routennetz:	BH, LK, W

Abschnitts-Nr. P42

Ortsteil: Klein-Rohrheim

Straßenname(n): Maria Einsiedel

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: sonstiges

Mangelbeschreibung: Unterführung nicht beleuchtet

Maßnahmenkategorie: Sonstiges

Handlungsempfehlung: Beleuchtung ergänzen

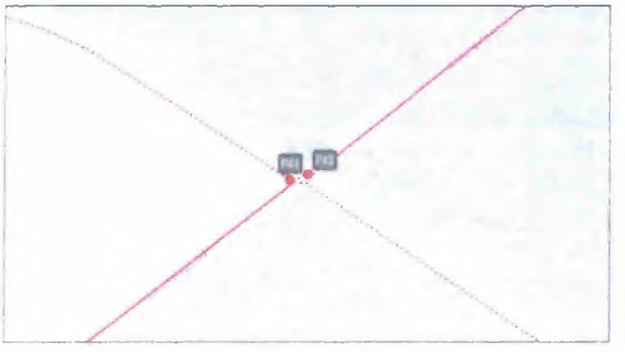
Prioritätsstufe: Mittel

Umsetzungshorizont: mittelfristig

Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, GH

Abschnitts-Nr. **P43**



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	L3112
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Knotenpunkt / Querung
Mangelbeschreibung:	Querungsmöglichkeit erforderlich, da sehr hohes Verkehrsaufkommen.
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Westlich der Einmündung Herstellung einer Querungsstelle prüfen (Mittelinsel)
Prioritätsstufe:	Hoch
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	€€€
Lage im Routennetz:	BH, LK

Anlage 1.2
Streckenbezogene Mängel und Maßnahmenvorschläge

Abschnitts-Nr. **S1**

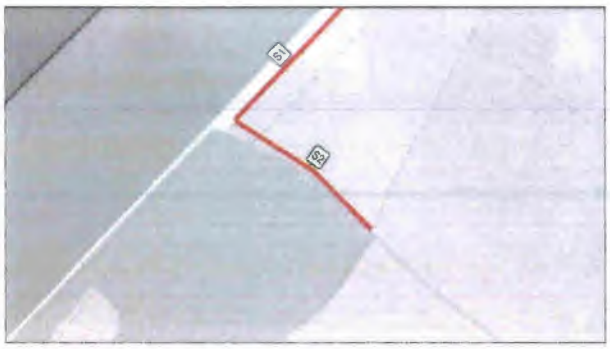
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Rheinstraße / Rheinufer	**Länge:**	569 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Mangelhafte Oberfläche (grober Schotter)

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen, ggf. Weg mit Asphalt ertüchtigen

Prioritätsstufe:	Hoch	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	EM, W		

Abschnitts-Nr. **S2**



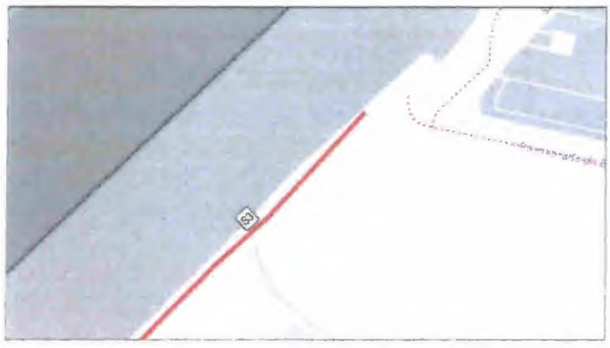
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	k.A.	**Länge:**	154 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	EM, W		

Abschnitts-Nr. **S3**



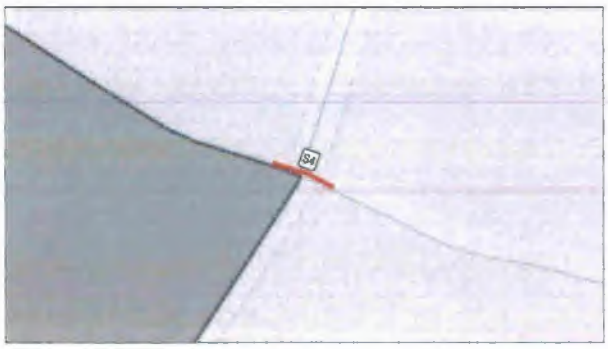
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Rheinstraße / Rheinufer	**Länge:**	159 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Weg zu schmal

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg ertüchtigen (VZ 240), Verbreiterung notwendig

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	EM, W		

Abschnitts-Nr. S4



Ortsteil: Klein-Rohrheim

Straßenname(n): k.A. **Länge:** 25 m

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: baulicher Mangel

Mangelbeschreibung: Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie: Bauliche Maßnahme

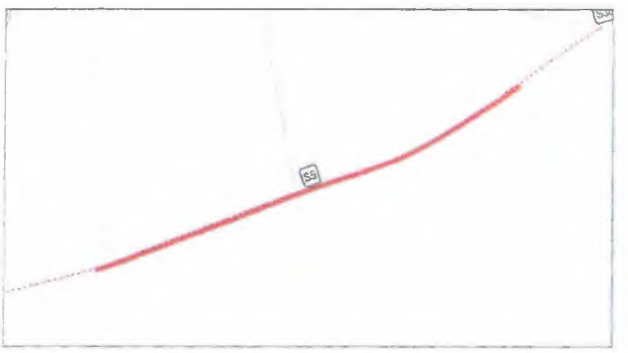
Handlungsempfehlung: Erneuerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe: Mittel **Umsetzungshorizont:** mittelfristig

Kosten: €€

Lage im Routennetz: EM, W

Abschnitts-Nr. **S5**



Ortsteil:	Klein-Rohrheim		
Straßenname(n):	k.A.	**Länge:**	496 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe:	Hoch	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	GH, W		

Abschnitts-Nr. **S6**

Ortsteil:	Klein-Rohrheim
Straßenname(n):	Mannheimer Straße
Länge:	986 m

gemeldet von:	Kreiskonzept GG
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Breite gem. Geh- und Radweg zu gering (1,80 m)

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung gem. Geh- und Radweg außerorts auf 2,50 m prüfen und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	LK		

Abschnitts-Nr. **S7**

Ortsteil:	Klein-Rohrheim
Straßenname(n):	Mannheimer Straße
Länge:	290 m

gemeldet von:	Kreiskonzept GG
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	4 Furtmarkierungen auf Zweirichtungsradweg ohne Piktogramme.

Maßnahmenkategorie:	Markierung
Handlungsempfehlung:	Piktogramme und Richtungspfeile zur Verdeutlichung des Zweirichtungsverkehrs ergänzen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	kurzfristig
Kosten:	€		
Lage im Routennetz:	BH, GH		

Abschnitts-Nr. **S8**

Ortsteil:	Klein-Rohrheim		
Straßenname(n):	Mannheimer Straße / K203	**Länge:**	320 m

gemeldet von:	Kreiskonzept GG
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Weg zu schmal

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg ertüchtigen (VZ 240), Verbreiterung notwendig und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	GH		

Abschnitts-Nr. **S9**

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Wormser Straße	**Länge:**	336 m

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Markierung

Mangelbeschreibung: Zwischen Kiesstraße und Goethestraße ist Parken zulässig, Radverkehr muss sich ohne sichernde Markierung in den fließenden Verkehr einordnen.

Maßnahmenkategorie: Sonstiges

Handlungsempfehlung: Siehe Detailplanung.

Prioritätsstufe: Hoch **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

Kosten:

Lage im Routennetz: GH

Abschnitts-Nr. **S10**

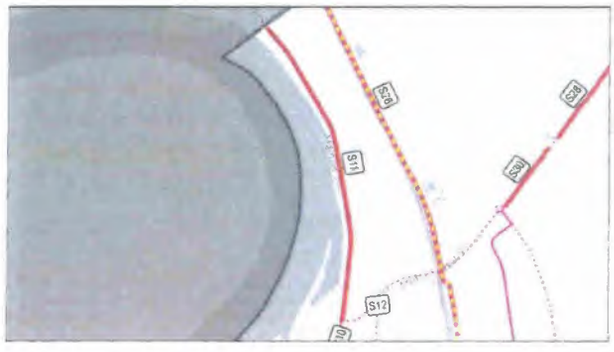
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Mainzer Straße	**Länge:**	207 m

gemeldet von:	Kreiskonzept GG
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Zwischen Schillerstraße und Pungstädter Str. ist Parken zulässig, Radverkehr muss sich ohne sichernde Markierung in den fließenden Verkehr einordnen.

Maßnahmenkategorie:	Sonstiges
Handlungsempfehlung:	Siehe Detailplanung.

Prioritätsstufe:	Hoch	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:			
Lage im Routennetz:	GH, W		

Abschnitts-Nr. **S11**



Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): Mainzer Straße **Länge:** 1.513 m

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Markierung

Mangelbeschreibung: Oftmals zu geringe Breite des markierten Radwegs

Maßnahmenkategorie: Sonstiges

Handlungsempfehlung: Siehe Detailplanung.

Prioritätsstufe: Hoch **Umsetzungshorizont:** mittelfristig

Kosten:

Lage im Routennetz: GH, W

Abschnitts-Nr. S12

Ortsteil: Gernsheim

Straßenname(n): Pfungstädter Straße **Länge:** 64 m

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: baulicher Mangel

Mangelbeschreibung: Radweg ohne Benutzungspflicht zu schmal

Maßnahmenkategorie: Bauliche Maßnahme

Handlungsempfehlung: Weg als Gehweg (Rad frei) anordnen (VZ 239 + ZZ 1022-10), ggf. rote Markierung entfernen

Prioritätsstufe: Mittel **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

Kosten: €

Lage im Routennetz: BH, GH, W

Abschnitts-Nr. **S13**

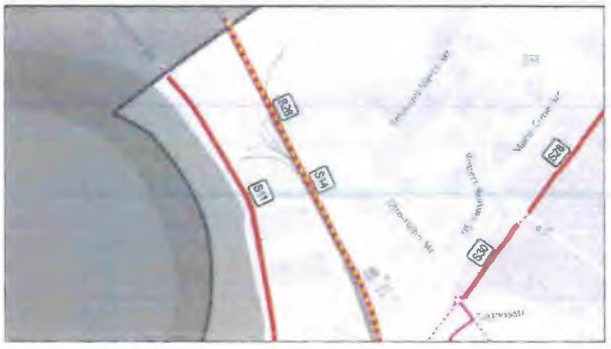
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Neuwingert	**Länge:**	511 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe:	Hoch	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	GH		

Abschnitts-Nr. S14



Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Neuwingert
Länge:	1.228 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Keine Absicherung zur Gleisanlagen, daher Führung des Wegs zu nah an Gleisanlage

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Bauliche Absicherung zu den Gleisen prüfen bspw. Schutzplanken. Da Alternative über Mainzer Straße ausgebaut werden soll, wird die Prioritätsstufe auf "Niedrig" gesetzt.

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	GH, LK		

Abschnitts-Nr. S15

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Heidelberger Straße	**Länge:**	447 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	GH, W		

Abschnitts-Nr.	**S16**

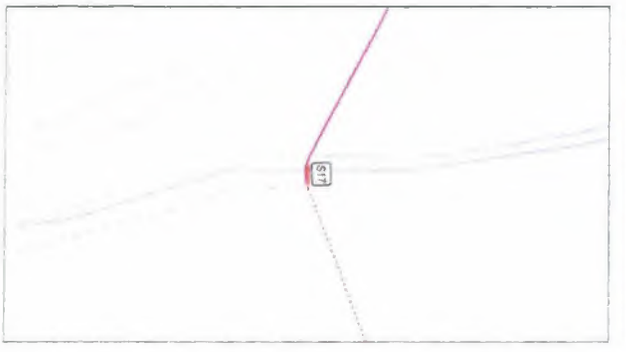
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Schillerstraße	**Länge:**	119 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung prüfen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	GH		

Abschnitts-Nr. **S17**



Ortsteil:	Allmendfeld
Straßenname(n):	Hintere Straße
Länge:	13 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Breite der Brücke für RV zu gering

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung der Brücke prüfen

Prioritätsstufe:	Hoch	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€		
Lage im Routennetz:	LK, W		

Abschnitts-Nr. **S18**

Ortsteil:	Allmendfeld		
Straßenname(n):	Außerhalb Allmendfeld	**Länge:**	102 m
gemeldet von:	R+T		
Mangelkategorie:	baulicher Mangel		
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft		
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme		
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen		
Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€		
Lage im Routennetz:	EM		

Abschnitts-Nr. **S19**

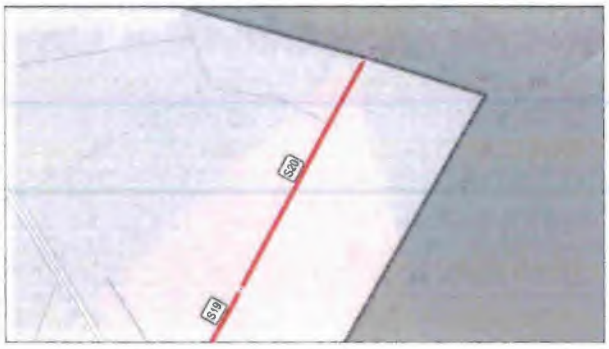
Ortsteil:	Allmendfeld		
Straßenname(n):	k.A.	**Länge:**	931 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen

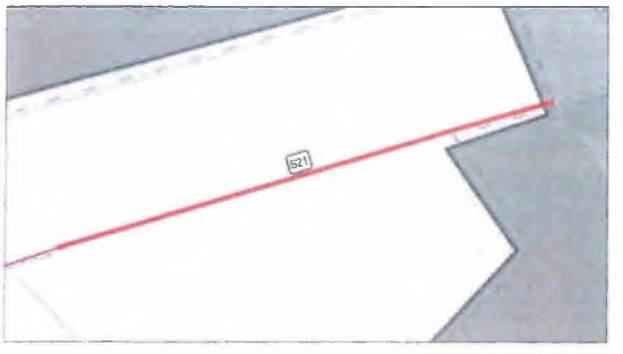
Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	LK		

Abschnitts-Nr. S20



Ortsteil:	Allmendfeld
Straßenname(n):	k.A.
Länge:	439 m
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Mangelhafte Oberfläche (Schotter)
Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen, ggf. Weg mit Betonplatten ertüchtigen
Prioritätsstufe:	Mittel
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	€€€€
Lage im Routennetz:	LK

Abschnitts-Nr. **S21**



Ortsteil:	Allmendfeld
Straßenname(n):	Berleweg
Länge:	941 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneueruerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	LK		

Abschnitts-Nr. **S22**

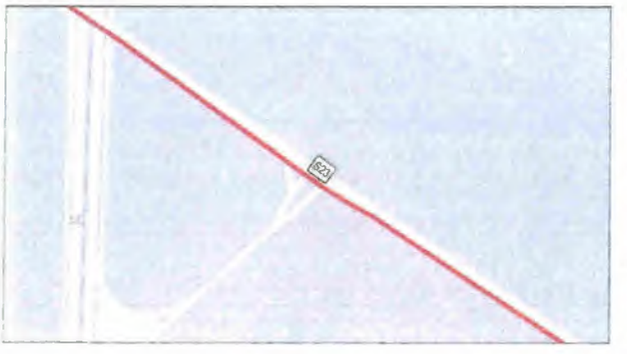
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Berleweg	**Länge:**	145 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Beschilderung
Mangelbeschreibung:	Beschilderung ergänzen

Maßnahmenkategorie:	Beschilderung
Handlungsempfehlung:	Weg als gem. Geh- und Radweg freigeben (VZ 240) und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	kurzfristig
Kosten:	€		
Lage im Routennetz:	BH		

Abschnitts-Nr. **S23**



Ortsteil: Außerhalb geschlossener Ortscha

Straßenname(n): L3112 **Länge:** 67 m

gemeldet von: R+T

Mangelkategorie: Markierung

Mangelbeschreibung: Furtmarkierung von gem. Geh- und Radweg abgefahren

Maßnahmenkategorie: Markierung

Handlungsempfehlung: Furtmarkierung erneuern

Prioritätsstufe: Mittel **Umsetzungshorizont:** kurzfristig

Kosten: €€

Lage im Routennetz: BH, LK

Abschnitts-Nr. **S24**

Ortsteil:	Außerhalb geschlossener Ortscha		
Straßenname(n):	Im Erlengrund	**Länge:**	376 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	LK		

Abschnitts-Nr. **S25**

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Wormser Straße	**Länge:**	102 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Markierung
Mangelbeschreibung:	Radverkehr muss sich ohne sichernde Markierung in den fließenden Verkehr einordnen, da Fahrzeuge auf dem Mehrzweckstreifen parken.

Maßnahmenkategorie:	Sonstiges
Handlungsempfehlung:	Siehe Detailplanung Gesamtbericht.

Prioritätsstufe:	Hoch	**Umsetzungshorizont:**	kurzfristig
Kosten:			
Lage im Routennetz:	GH		

Abschnitts-Nr. **S26**

Ortsteil:	Gernsheim
Straßenname(n):	Neuwingert
Länge:	750 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Keine Absicherung zur Gleisanlagen, daher Führung des Wegs zu nah an Gleisanlage

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Bauliche Absicherung zu den Gleisen prüfen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	LK		

Abschnitts-Nr. **S27**

Ortsteil:	Allmendfeld
Straßenname(n):	B426
Länge:	458 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Gem. Geh- / Radweg zu schmal (2,20 m)

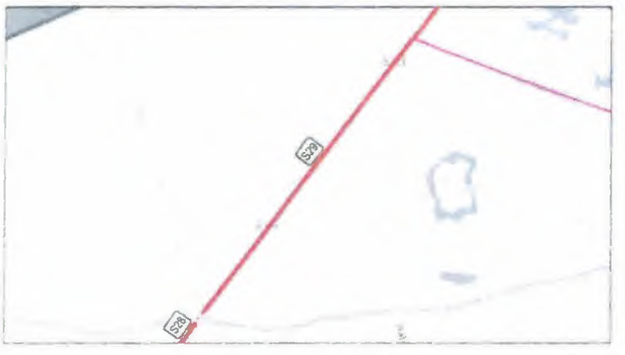
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung des Wegs auf 2,50 m prüfen und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	LK, W		

Abschnitts-Nr. **S28**

Ortsteil:	Allmendfeld
Straßenname(n):	B426
Länge:	1.924 m
gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Gem. Geh-/Radweg abschnittsweise zu schmal (2,00m-2,50m)
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung des Wegs auf 2,50 m prüfen und ggf. Randmarkierung anbringen
Prioritätsstufe:	Niedrig
Umsetzungshorizont:	mittelfristig
Kosten:	€€€€
Lage im Routennetz:	LK

Abschnitts-Nr. **S29**



Ortsteil:	Allmendfeld		
Straßenname(n):	B426	**Länge:**	1.084 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Gem. Geh-/Radweg abschnittsweise zu schmal (2,00m-2,50m)

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung des Wegs auf 2,50 m prüfen und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	LK, W		

Abschnitts-Nr. **S30**

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Pungstädter Straße	**Länge:**	356 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Gem. Geh-/Radweg abschnittsweise zu schmal (2,00m-2,50m)

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung des Wegs auf 2,50 m prüfen und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	GH		

Abschnitts-Nr. **S31**

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	L3112	**Länge:**	1.699 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Gem. Geh-/Radweg abschnittsweise zu schmal (2,00m-2,50m)

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung des Wegs auf 2,50 m prüfen und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	LK		

Abschnitts-Nr. **S32**

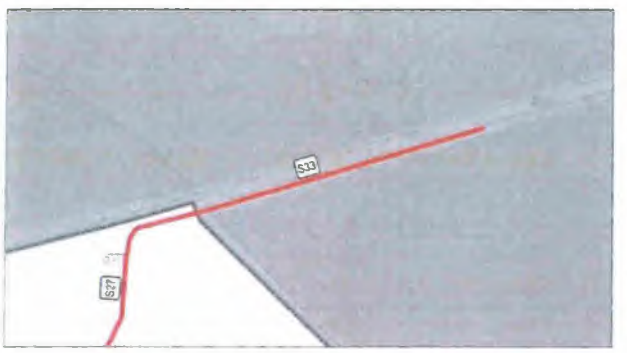
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	L3112	**Länge:**	269 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Gem. Geh-/Radweg abschnittsweise zu schmal (2,00m-2,50m)

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung des Wegs auf 2,50 m prüfen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	LK		

Abschnitts-Nr.	**S33**



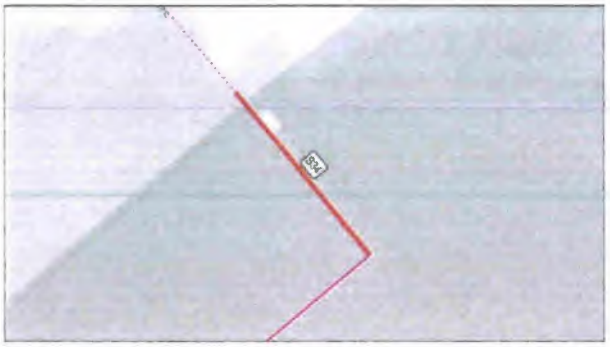
Ortsteil:	Allmendfeld		
Straßenname(n):	B426	**Länge:**	281 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Gem. Geh-/Radweg abschnittsweise zu schmal (2,00m-2,50m)

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung des Wegs auf 2,50 m prüfen und ggf. Randmarkierung anbringen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	LK		

Abschnitts-Nr.	**S34**



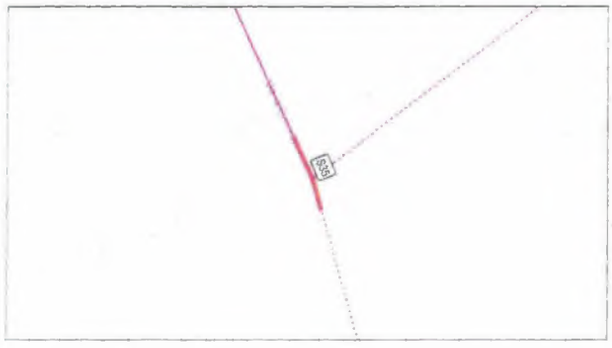
Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Stockweg	**Länge:**	246 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	LK, W		

Abschnitts-Nr. **S35**



Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Maria Einsiedel	**Länge:**	62 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€		
Lage im Routennetz:	GH		

Abschnitts-Nr. **S36**

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Maria Einsiedel	**Länge:**	257 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Oberfläche schadhaft

Maßnahmenkategorie:	Oberflächenverbesserung
Handlungsempfehlung:	Erneuerung der Oberfläche prüfen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€€		
Lage im Routennetz:	GH, W		

Abschnitts-Nr. **S37**

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Bahnhofstraße	**Länge:**	66 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	Knotenpunkt / Querung
Mangelbeschreibung:	Bahnhof Gernsheim wird als Unterführungsmöglichkeit der Gleisanlagen genutzt. Konfliktsituationen mit Fahrgästen der Bahn.

Maßnahmenkategorie:	Sonstiges
Handlungsempfehlung:	Konflikte minimieren: Hinweise geben.

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€		
Lage im Routennetz:	GH		

Abschnitts-Nr. **S38**

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	k.a.	**Länge:**	285 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Breite des Wegs zu schmal

Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Verbreiterung Weg auf 2,50m prüfen

Prioritätsstufe:	Mittel	**Umsetzungshorizont:**	mittelfristig
Kosten:	€€€		
Lage im Routennetz:	GH, W		

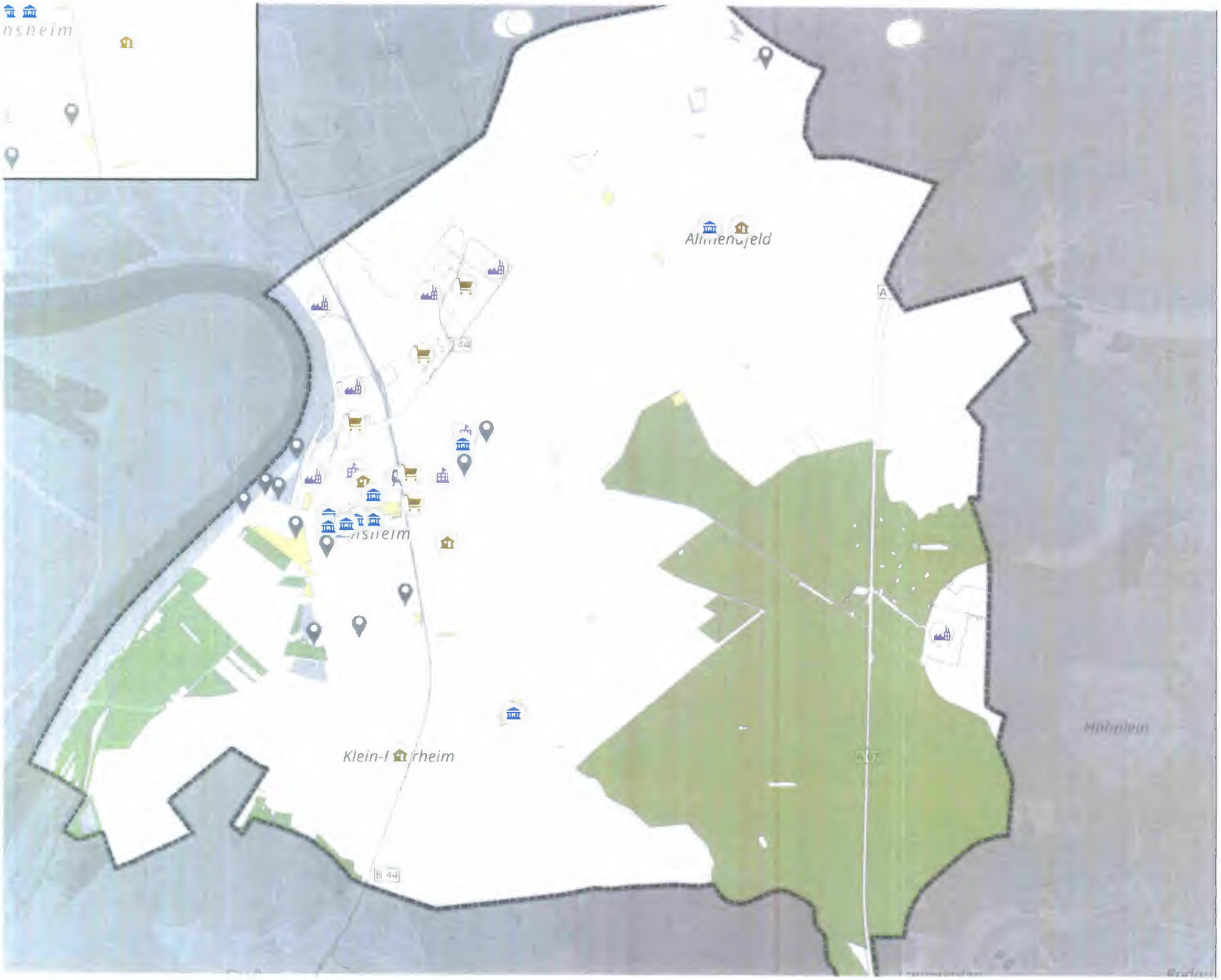
Abschnitts-Nr. **S39**

Ortsteil:	Gernsheim		
Straßenname(n):	Pfungstädter Straße	**Länge:**	447 m

gemeldet von:	R+T
Mangelkategorie:	baulicher Mangel
Mangelbeschreibung:	Breite des Weges zu schmal

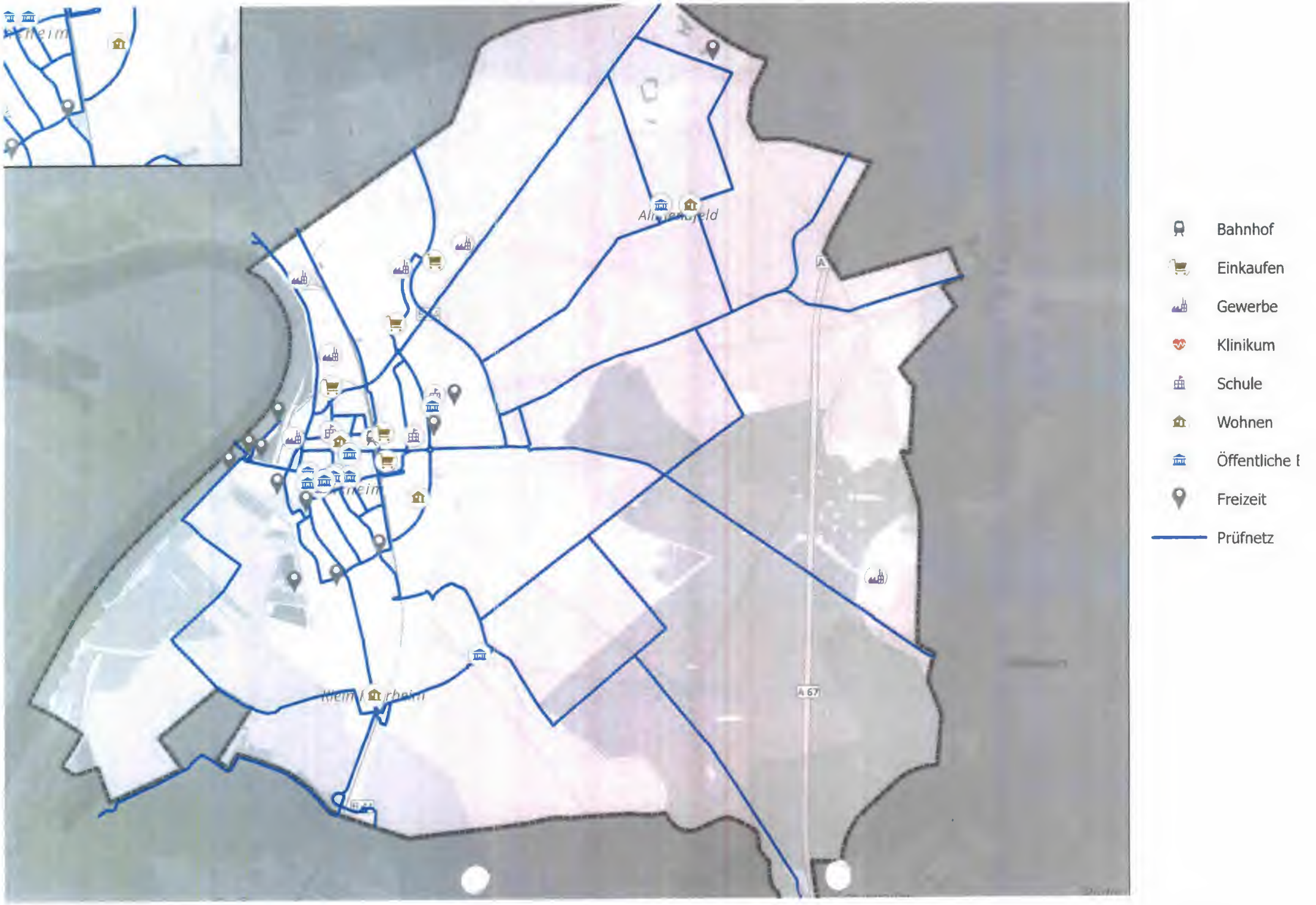
Maßnahmenkategorie:	Bauliche Maßnahme
Handlungsempfehlung:	Kurze Engstelle akzeptabel, langfristig Verbreiterung auf 2,50m anstreben. Topographisch anspruchsvoll. Alternative auf Pfungstädter Straße vorhanden.

Prioritätsstufe:	Niedrig	**Umsetzungshorizont:**	langfristig
Kosten:	€		
Lage im Routennetz:	BH, GH		


Bahnhof
Einkaufen
Gewerbe
Klinikum
Schule
Wohnen
Öffentliche E
Freizeit

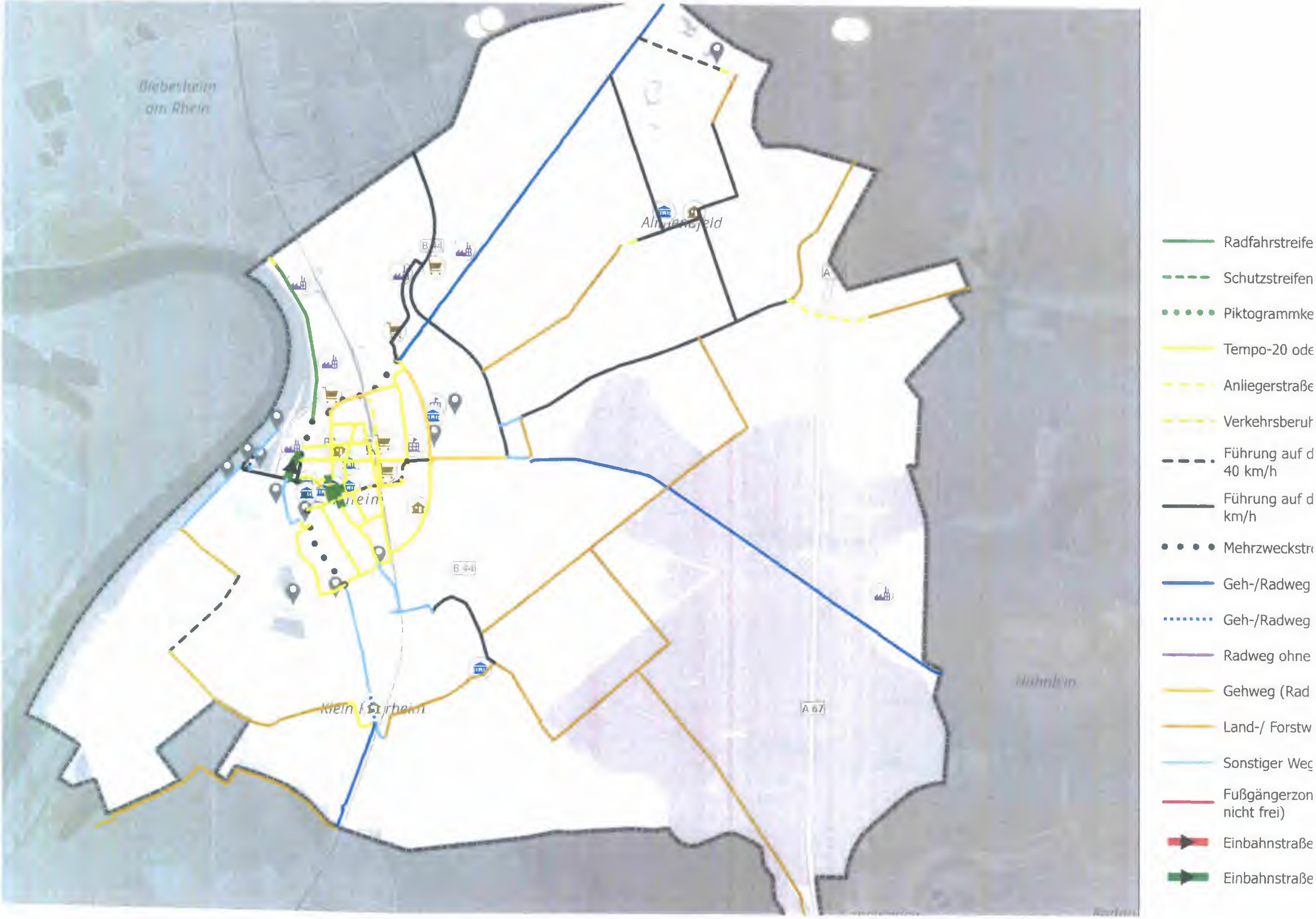
Pläne

Biebesheim
am Rhein
B 44
A 67
B 44
Bahnhof
Einkaufen
Gewerbe
Klinikum
Schule
Wohnen
Öffentliche E
Freizeit
Wunschlinie


Bahnhof
Einkaufen
Gewerbe
Klinikum
Schule
Wohnen
Öffentliche E
Freizeit
Prüfnetz
A 67

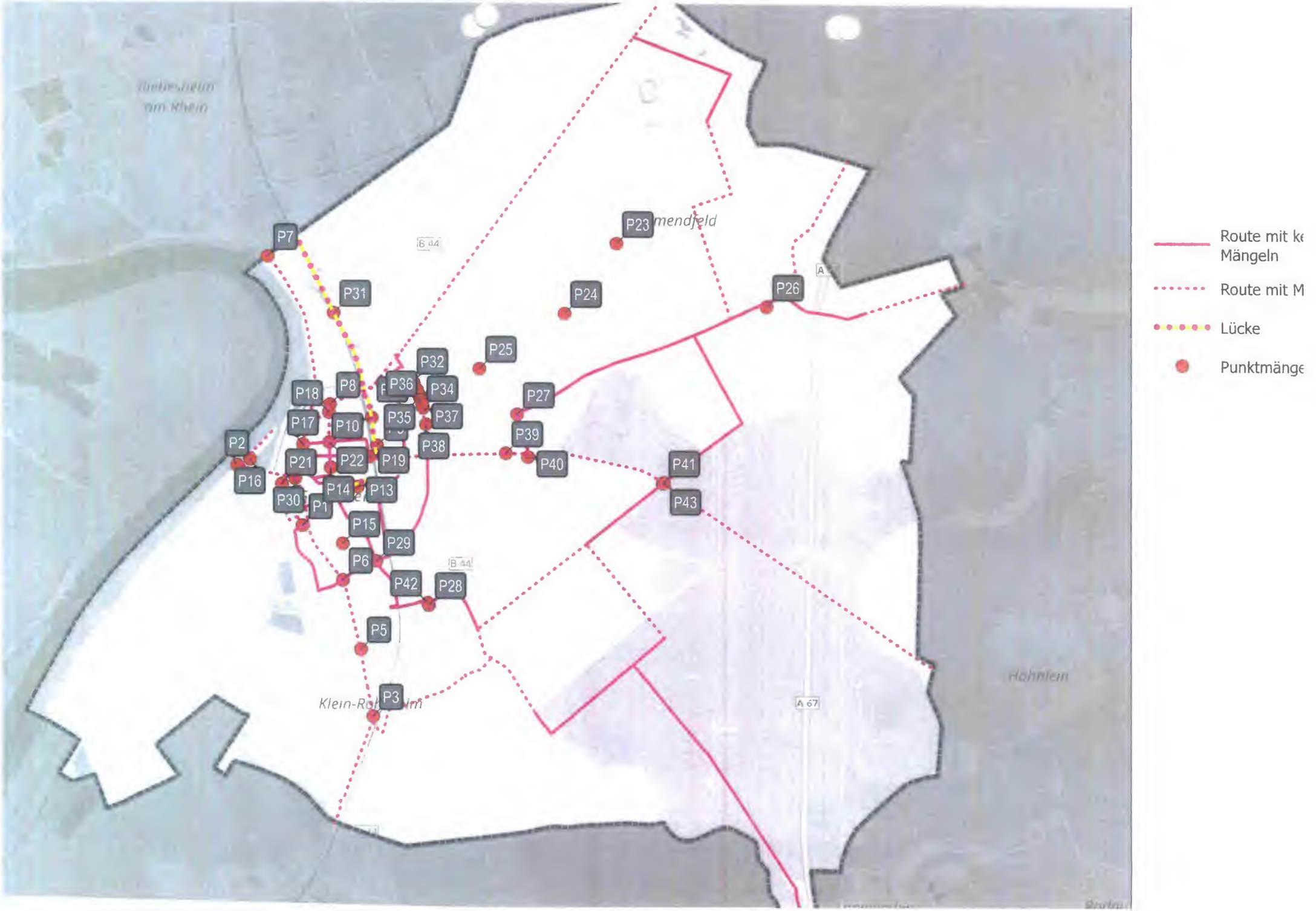
Biebesheim
am Rhein
B 44
Gernsheim
Klein Rohrheim
B 44
A 67
Hahnlein
Radfernweg
Radrouten G
Spargelroute

Radfernweg
Radrouten G
Spargelroute
Pfungstädter Str.
Alte Landstr.
Starkenburger Str.
Melibokusweg
Felsbergstr.
Konrad-Adenauer-Ring
Theodor-Heuss-Str.
Kettelerstr.
Am Hafen
Theresenstr.
Elisabethenstr.
Gutenbergstr.
Schillerstr.
Darmstädter Str.
Bahnhofstr.
Berliner Str.
Erfurter Str.
Schweriner Str.
Karlsbader Str.
Eisenacher Str.
Alsbacher Str.
Bensheimer Str.
Schafstr.
Sandstr.
Fischerstr.
Andreas-Brentano-Str.
Wallstr.
Jahnweg
Gernsheim
Im Rosengarten
Bleichstr.
Gartenstr
Feldstr.
Oberfeldstr.
Ulmenstr.
Tannenstr.
Lindenstr.
Birkenstr.
Diemelstr.
Neckarstr.
Werrastr.
Ederstr.
Mainstr.
Lahnstr.
Fuldastr.
Niddastr.
Kinzigstr.
Jean-Pierre-Davot-Str.
Ringstr.
Buchenweg
Marienstr.
Einsiedlerstr.
Römerstr.
Goethestr.
Mozartstr.
Mühlstr.
Kiesstr.
Eichendorffstr.
Kolpingweg
Siegfriedstr.
Gunthersstr.
Nibelungen

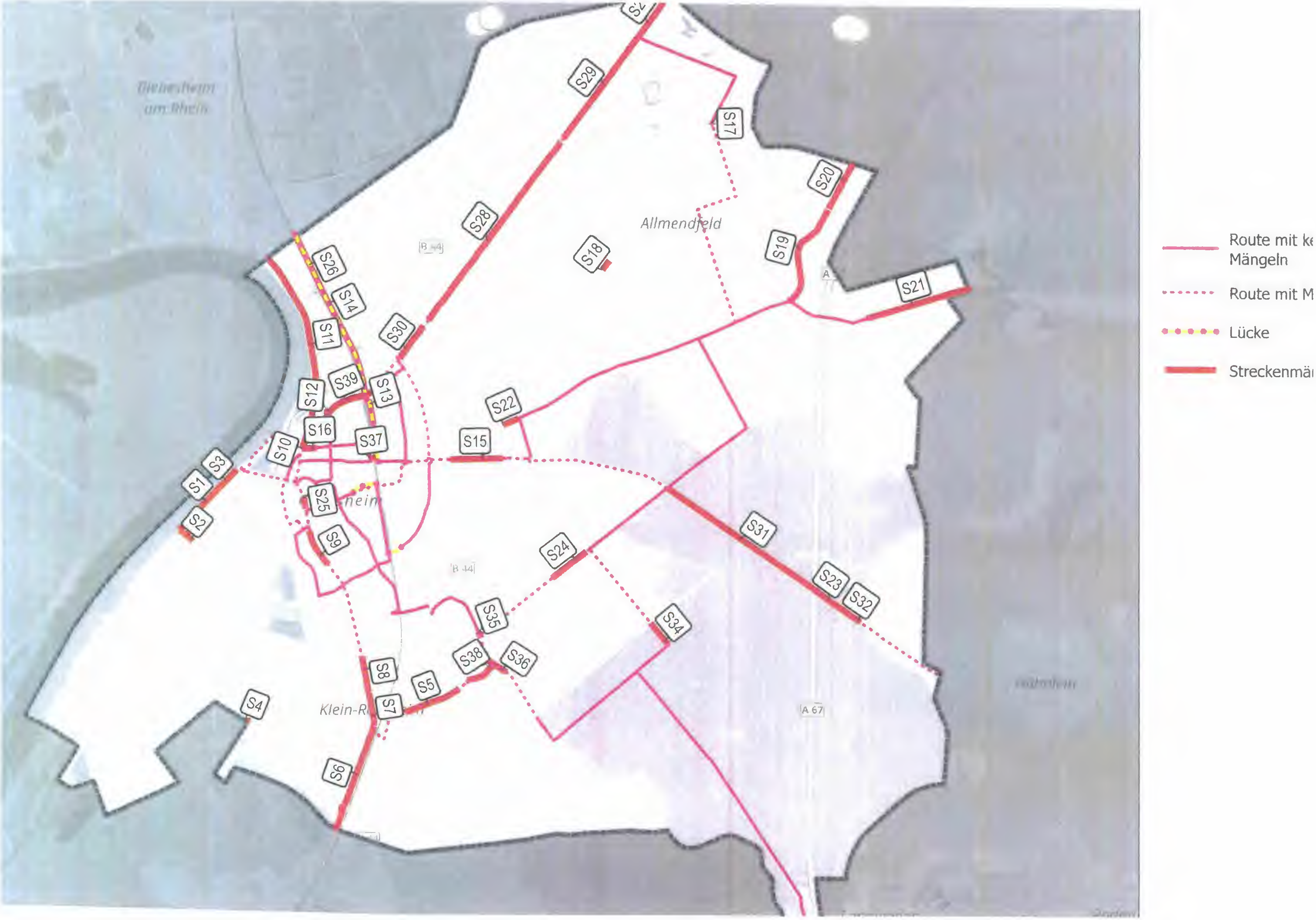


Biebesheim am Rhein
B 44
B 44
A 67
Radfahrstreife
Schutzstreifen
Piktogrammke
Tempo-20 ode
Anliegerstraße
Verkehrsberuh
Führung auf d 40 km/h
Führung auf d km/h
Mehrzweckstr
Geh-/Radweg
Geh-/Radweg
Radweg ohne
Gehweg (Rad
Land-/ Forstw
Sonstiger Weg
Fußgängerzon nicht frei)
Einbahnstraße
Einbahnstraße

Starkenburger Str.
Melibokusweg
Felsbergstr.
Alte Landstr.
Theresenstr.
Kettelerstr.
Schweriner Str.
Berliner Str.
Erfurter Str.
Karlsbader Str.
Eisenacher Str.
Alsbacher Str.
Heidelberger Str.
Bensheimer Str.
Schafstr.
Sandstr.
Fischerstr.
Jahnweg
Bleichstr.
Feldstr.
Oberfeldstr.
Ulmenstr.
Tannenstr.
Diemelstr.
Werrastr.
Neckarstr.
Ederstr.
Mainstr.
Lahnstr.
Fuldastr.
Niddastr.
Kinzigstr.
Birkenstr.
Lindenstr.
Buchenweg
Jean-Pierre-Davot-Str.
Goethestr.
Römerstr.
Kiesstr.
Mozartstr.
Eichendorffstr.
Kolpingweg
Siegfriedstr.
Guntherstr.
Pfälzer Str.
Radfahrstreife
Schutzstreifen
Piktogrammke
Tempo-20 ode
Anliegerstraße
Verkehrsberuh
Führung auf d
40 km/h
Führung auf d
km/h
Mehrzweckstr
Geh-/Radweg
Geh-/Radweg
Radweg ohne
Gehweg (Rad
Land-/ Forstw
Sonstiger Weg
Fußgängerzon
nicht frei)
Einbahnstraße
Einbahnstraße

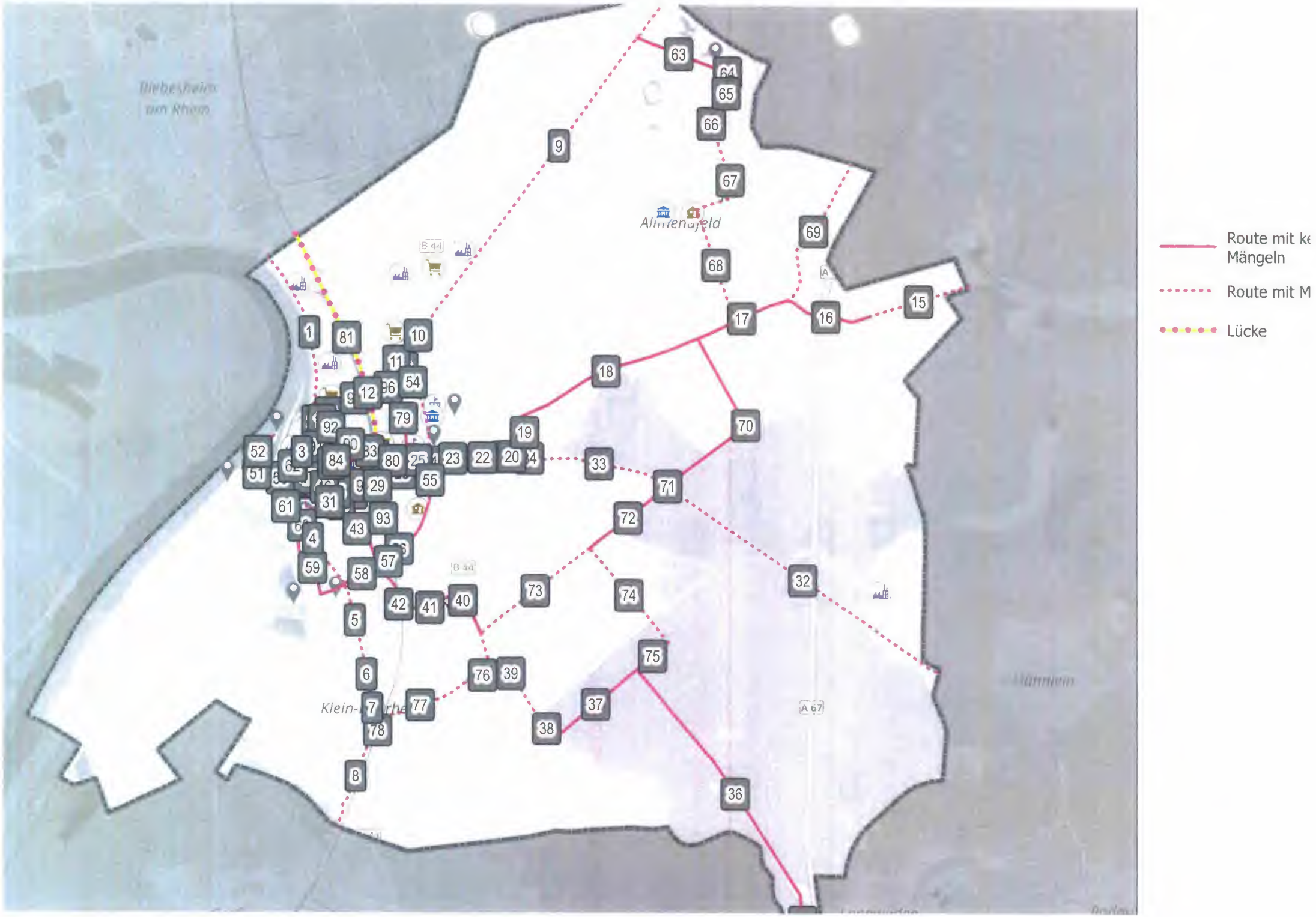

P7
P31
P23
P24
P26
P25
P32
P8
P36
P34
P18
P17
P10
P35
P37
P27
P39
P2
P21
P22
P19
P38
P40
P41
P16
P14
P13
P30
P1
P43
P15
P29
P6
P42
P28
P5
P3
B 44
A 67
Hohnlein
Route mit ke
Mängeln
Route mit M
Lücke
Punktmänge

Route mit ke Mängeln
Route mit M
Lücke
Punktmänge
P1
P8
P9
P10
P13
P14
P15
P16
P17
P18
P19
P21
P22
P29
P30
P33
P34
P35
P36
P37
P38
Gernsheim
Starkenburger Str.
Felsbergstr.
Alte Landstr.
Kettelerstr.
Schweriner Str.
Erfurter Str.
Karlsbader Str.
Eisenacher Str.
Alsbacher Str.
Heidelberger Str.
Bensheimer Str.
Theresenstr.
Elisabethenstr.
Riedstr.
Gutenbergstr.
Darmstädter Str.
Bahnhofstr.
Mainzer Str.
Schillerstr.
Schafstr.
Sandstr.
Fischerstr.
Heiligenstr.
Jahnweg
Wallstr.
Bleichstr.
Feldstr.
Oberfeldstr.
Gartenstr.
Andreas-Brentano
Karlstr.
Ulmenstr.
Tannenstr.
Lindenstr.
Birkenstr.
Buchenweg
Diemelstr.
Werrastr.
Ederstr.
Mainstr.
Lahnstr.
Fuldastr.
Niddastr.
Kinzigstr.
Neckarstr.
Jean-Pierre-Davot-Str.
Wormser Str.
Goethestr.
Römerstr.
Kiesstr.
Mozartstr.
Eichendorffstr.
Kolpingweg
Siegfriedstr.
Guntherstr.

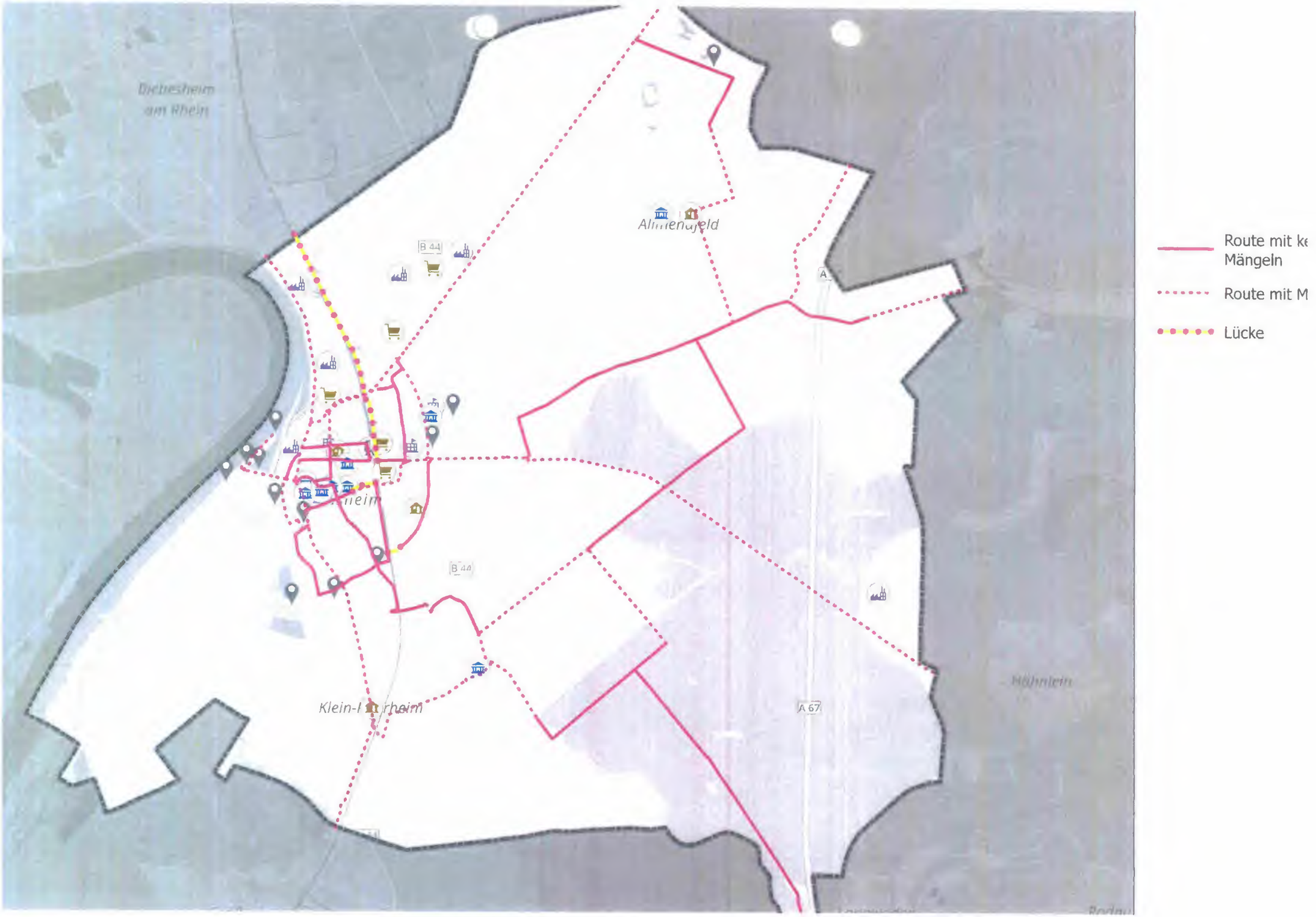


Allmendfeld
S1
S2
S3
S4
S5
S6
S7
S8
S9
S10
S11
S12
S13
S14
S15
S16
S17
S18
S19
S20
S21
S22
S23
S24
S25
S26
S28
S29
S30
S31
S32
S34
S35
S36
S37
S38
S39
B 44
A 67
Route mit ke
Mängeln
Route mit M
Lücke
Streckenmä

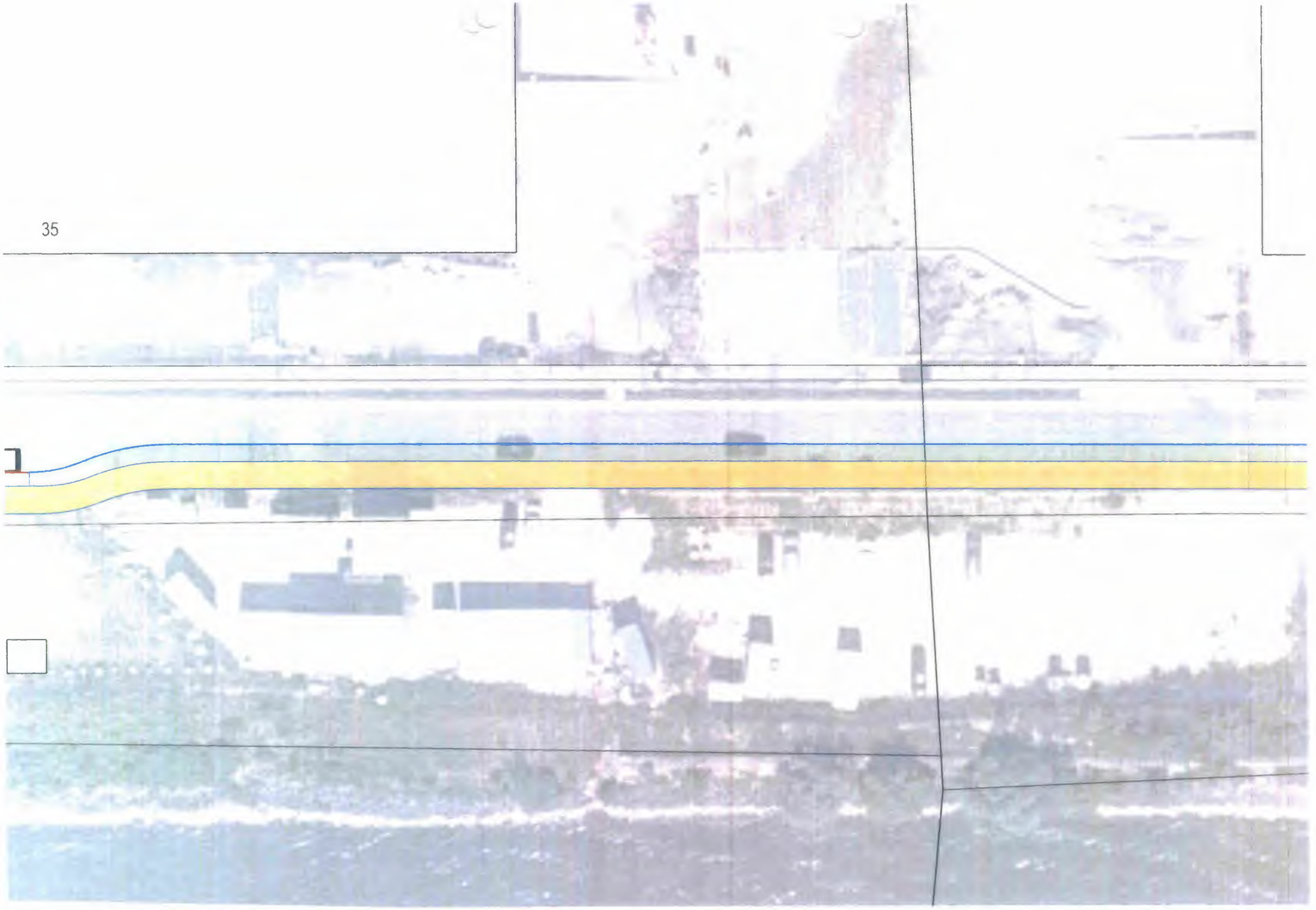
S39
S13
S12
S10
S16
S37
S15
S25
S9
Alte Landstr.
Theresenstr.
Elisabethenstr.
Kettelerstr.
Konrad-Adenauer-Ring
Starkenburger Str.
Melibokusweg
Felsbergstr.
Schweriner Str.
Berliner Str.
Erfurter Str.
Karlsbader Str.
Eisenacher Str.
Heidelberger Str.
Alsbacher Str.
Bensheimer Str.
Schillerstr.
Darmstädter Str.
Bahnhofstr.
Gutenbergstr.
Riedstr.
Schafstr.
Sandstr.
Fischerstr.
Heiligenstr.
Andreas-Brentano-Str.
Karlstr.
Promenade de Bar-sur-Aube
Jahnweg
Wallstr.
Bleichstr.
Feldstr.
Oberfeldstr.
Gartenstr.
Gernsheim
Im Rosengarten
Wormser Str.
Goethestr.
Römerstr.
Mühlstr.
Kiesstr.
Eichendorffstr.
Kolpingweg
Mozartstr.
Marienstr.
Birkenstr.
Lindenstr.
Tannenstr.
Ulmenstr.
Buchenweg
Jean-Pierre-Davot-Str.
Diemelstr.
Werrastr.
Ederstr.
Mainstr.
Lahnstr.
Fuldastr.
Niddastr.
Kinzigstr.
Neckarstr.
Siegfriedstr.
Guntherstr.
Pfälzer Str.
Route mit ke
Mängeln
Route mit M
Lücke
Streckenmä


Route mit ke
Mängeln
Route mit M
Lücke

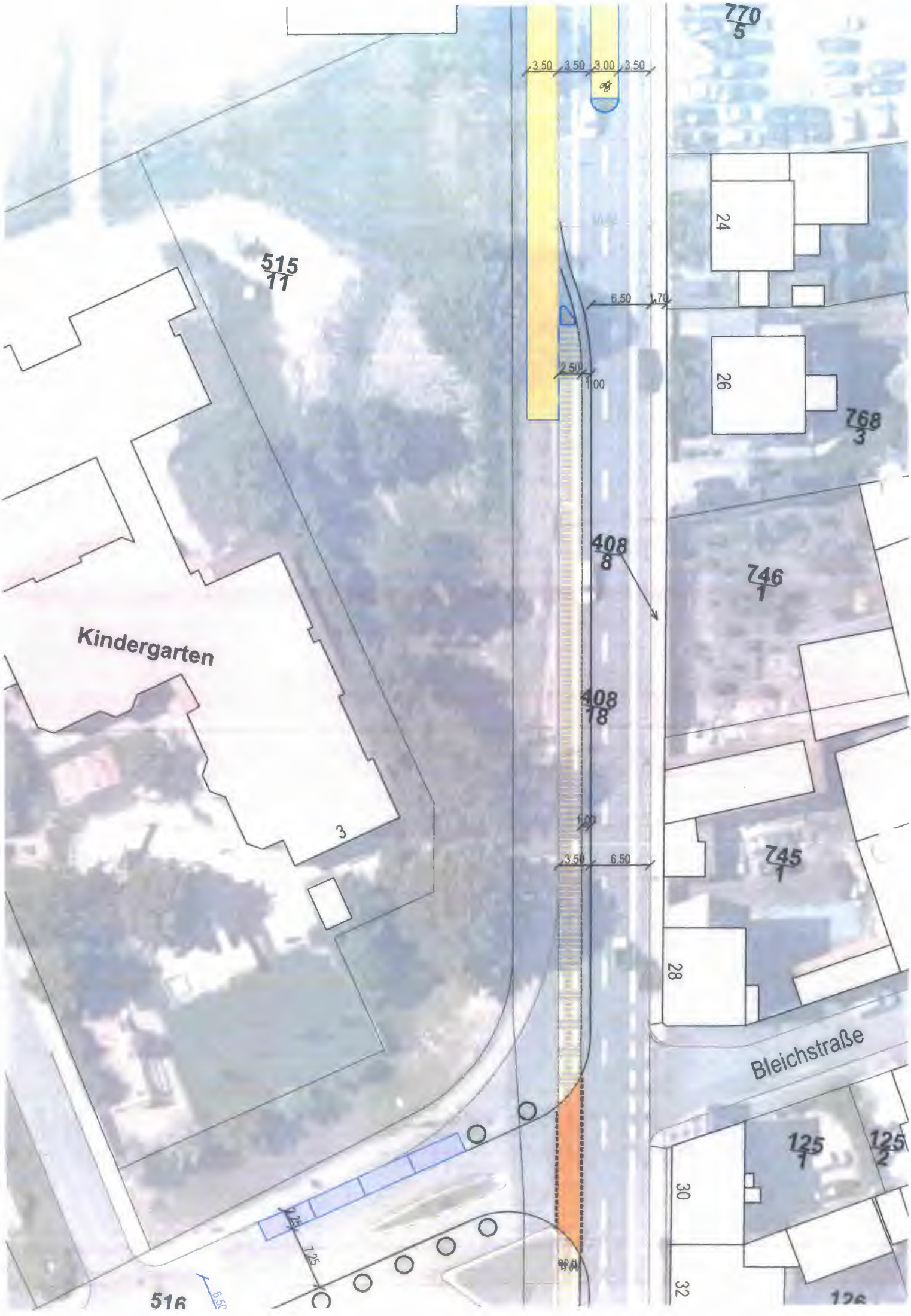
Route mit ke Mängeln
Route mit M
Lücke
Starkenburger Str.
Melibokusweg
Felsbergstr.
Alte Landstr.
Theresenstr.
Kettelerstr.
Schweriner Str.
Erfurter Str.
Karlsbader Str.
Eisenacher S
eidelberger S
Alsb r Str.
Bahnhofstr.
Mainzer Str.
Gutenbergstr.
Schafstr.
Sandstr.
Fischerstr.
Andreas-Brentan
Jahnweg
Wallstr.
Bleichstr.
Feldstr.
Oberfeldstr.
Gartenstr.
Ulmenstr.
Tannenstr.
Lindenstr.
Birkenstr.
Buchenweg
Diemelstr.
Werrastr.
Neckarstr.
Ederstr.
Mainstr.
Lahnstr.
Fuldastr.
Niddastr.
Kinzigstr.
Jean-Pierre-Davot-Str.
Goethestr.
Römerstr.
Mühlstr.
Kiesstr.
Mozartstr.
Eichendorffstr.
Kolpingweg
Siegfriedstr.
Wormser Str.
96
12
95
81
79
54
13
14
2
92
90
91
88
3
52
83
82
84
80
26
25
24
23
22
62
87
27
28
51
50
49
48
47
85
86
46
94
29
45
30
31
44
61
55
93
60
43
4
56
57


Biebesheim
am Rhein
Almenfeld
B 44
A
B 44
A 67
Route mit ke
Mängeln
Route mit M
Lücke

Route mit ke
Mängeln
Route mit M
Lücke
Starkenburger Str.
Melibokusweg
Felsbergstr.
Alte Landstr.
Theresenstr.
Elisabethenstr.
Kettelerstr.
Schweriner Str.
Berliner Str.
Erfurter Str.
Karlsbader Str.
Eisenacher Str.
Heidelberger Str.
Alsbacher Str.
Bensheimer Str.
Schillerstr.
Schafstr.
Fischerstr.
Sandstr.
Biebesheimer Str.
Mainzer Str.
Gutenbergstr.
Darmstädter Str.
Bahnhofstr.
Andreas-Brentano-Str.
Karlstr.
Wallstr.
Jahnweg
Gernsheim
Bleichstr.
Feldstr.
Oberfeldstr.
Gartenstr.
Im Rosengarten
Wormser Str.
Goethestr.
Römerstr.
Mühlstr.
Kiesstr.
Mozartstr.
Eichendorffstr.
Kolpingweg
Siegfriedstr.
Guntherstr.
Pfälzer Str.
Birkenstr.
Lindenstr.
Tannenstr.
Ulmenstr.
Buchenweg
Jean-Pierre-Davot-Str.
Diemelstr.
Werrastr.
Neckarstr.
Ederstr.
Mainstr.
Lahnstr.
Fuldastr.
Niddastr.
Kinzigstr.
Konrad-Adenauer-Ring
Theodor-Heuss-Str.
Pfungstädter Str.


35

19
154
10
Zufahrt
163
2
21
34
6
22


770
5
3.50
3.50
3.00
3.50
24
515
11
6.50
1.70
2.50
1.00
26
768
3
408
8
746
1
Kindergarten
408
18
1.00
3.50
6.50
745
1
28
Bleichstraße
125
1
125
2
30
2.25
1.25
32
516
126

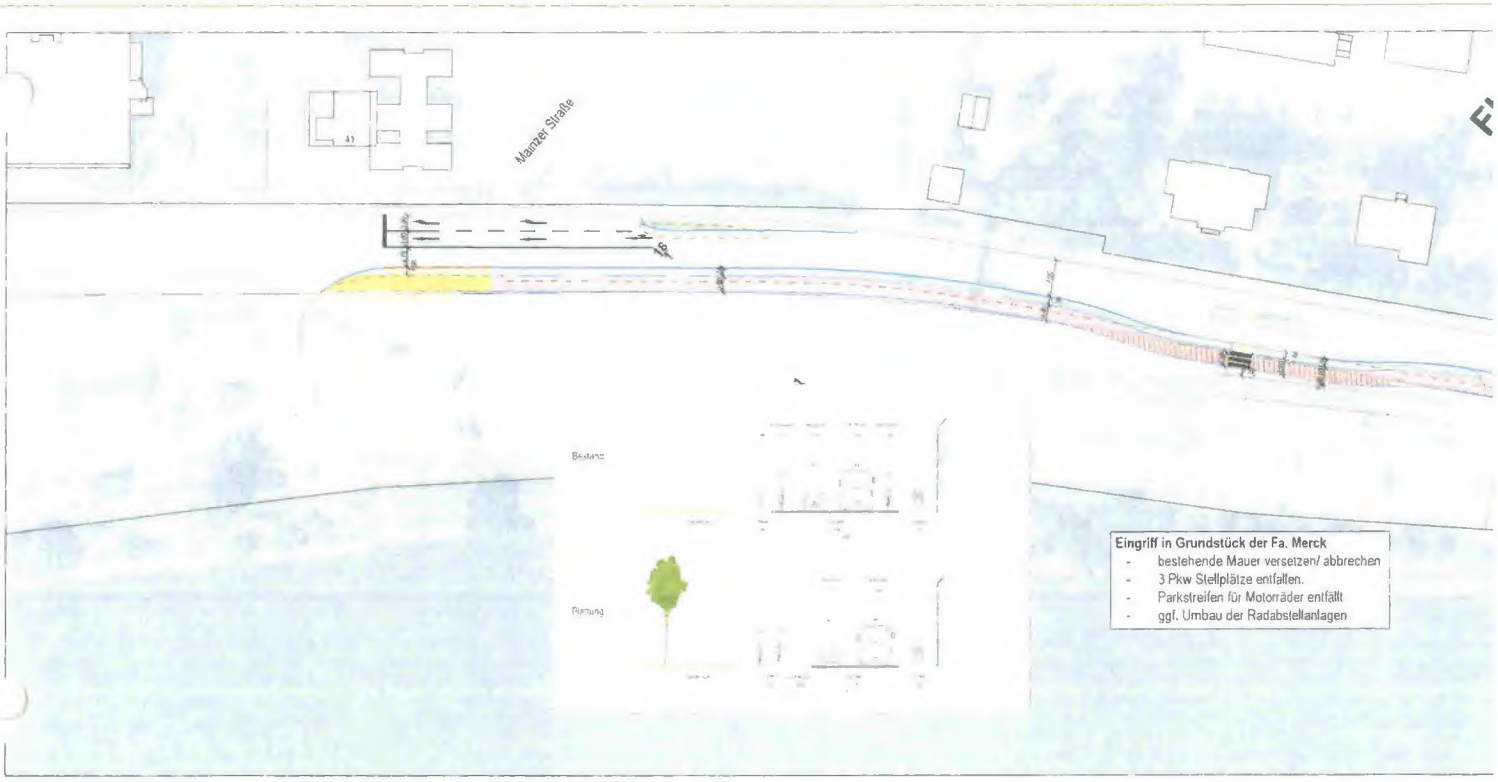
ıgstädter Straße/ Riedstraße

eg aus allen radrelevanten Richtungen erreichbar - **rote** Markierung.
ɔerführung Weiterfahrt auf Mehrzweckstreifen oder parallelem Gehweg
blaue Markierung.

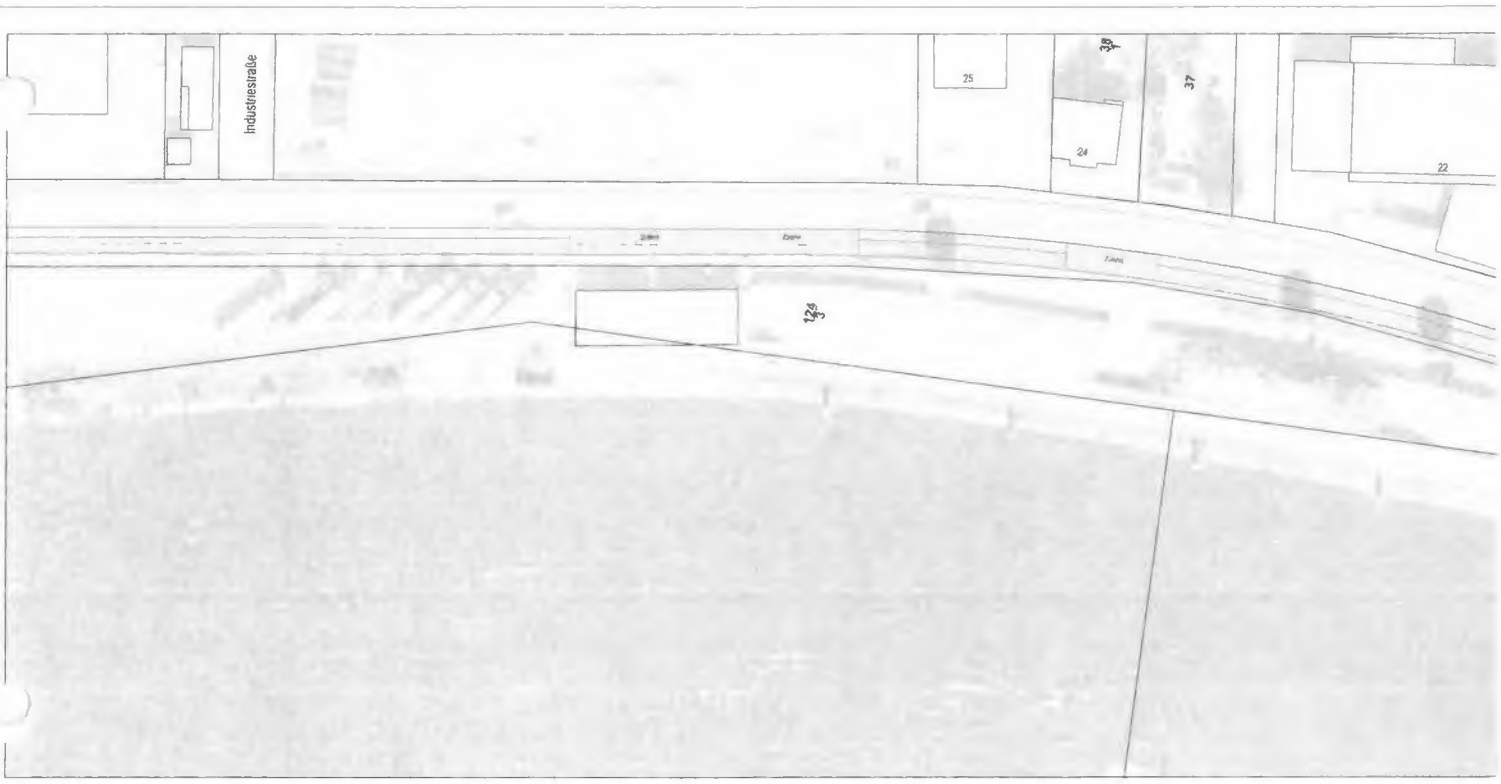
Legende

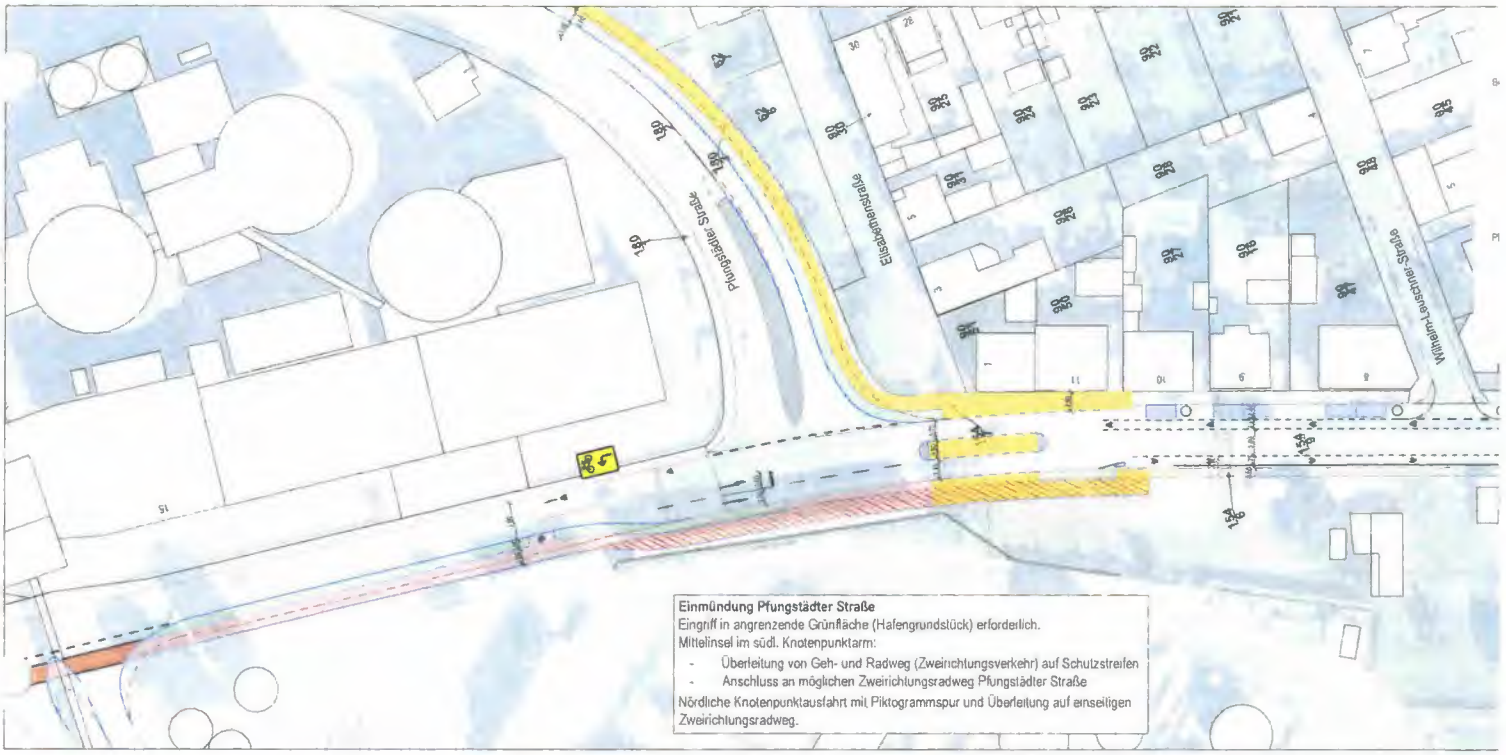
- Fläche Fu
- Fläche Fu
- Fläche Tr
- Fläche Pa
- Grunderw
- Bordstein
- Bordstein
- Bordstein
- Pflanzins

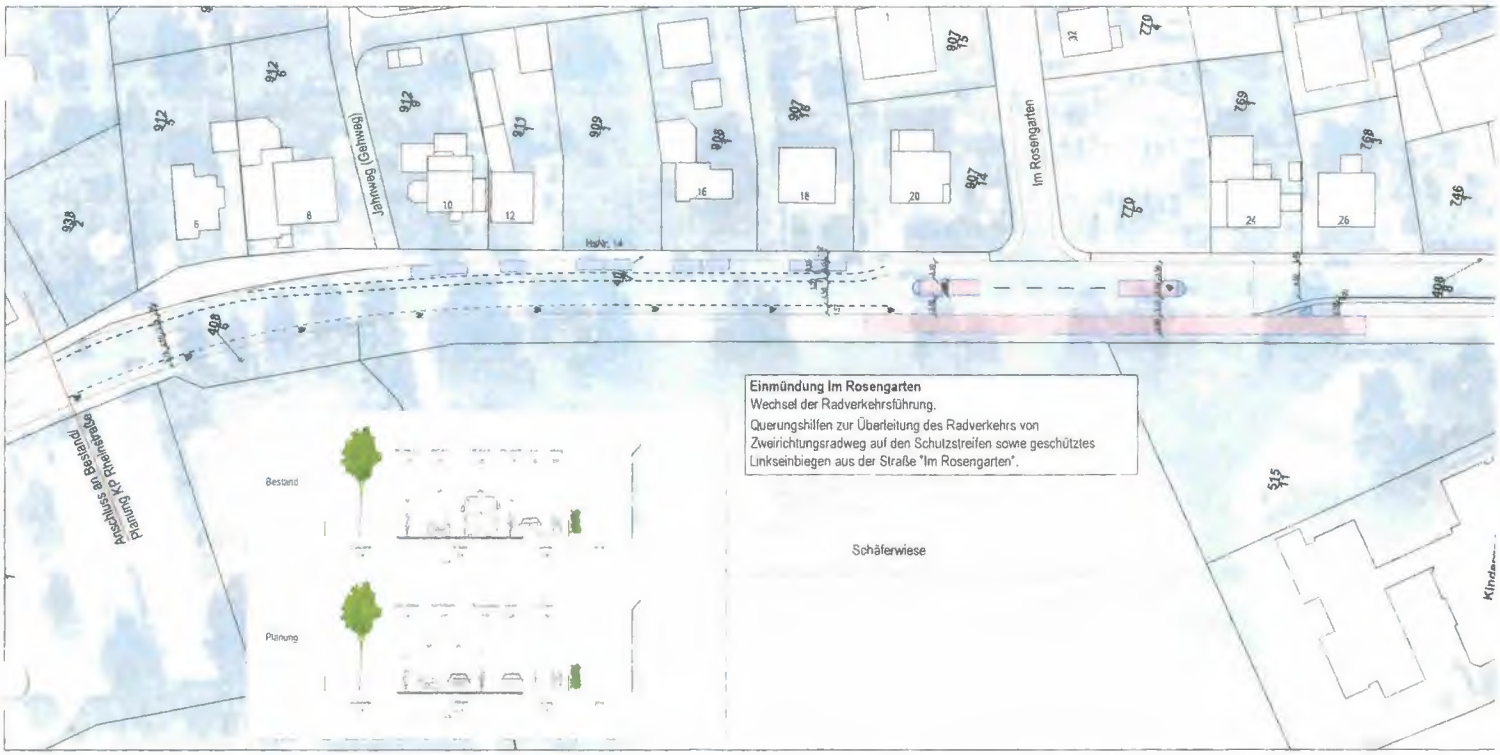
Hinweis Plangrundlage:
Kataster und Luftbild Stadt G
Der Planung liegt keine Verm
der Örtlichkeit zu prüfen. Abv
sind möglich.


Mainzer Straße
Eingriff in Grundstück der Fa. Merck
- bestehende Mauer versetzen/ abbrechen
- 3 Pkw Stellplätze entfallen.
- Parkstreifen für Motorräder entfällt
- ggf. Umbau der Radabstellanlagen

Chemiestraße
35


Industriestraße
25
24
37
22


Pfungstädter Straße
Elisabethenstraße
Wilhelm-Leuschner-Straße
Einmündung Pfungstädter Straße
Eingriff in angrenzende Grünfläche (Hafengrundstück) erforderlich.
Mittelinsel im südl. Knotenpunktarm:
- Überleitung von Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr) auf Schutzstreifen
- Anschluss an möglichen Zweirichtungsradweg Pfungstädter Straße
Nördliche Knotenpunktausfahrt mit Piktogrammspur und Überleitung auf einseitigen Zweirichtungsradweg.


Im Rosengarten
Schäferwiese
Bestand
Planung
Einmündung Im Rosengarten
Wechsel der Radverkehrsführung.
Querungshilfen zur Überleitung des Radverkehrs von Zweirichtungsradweg auf den Schutzstreifen sowie geschütztes Linkseinbiegen aus der Straße "Im Rosengarten".

Römerstraße
Kriemhildstraße
Gunthersstraße
Haltestelle Nibelungenviertel
- Querungshilfe für bessere En
- einseitige Aufweitung des Qu
Gehweg (optional)
zur Beseitigung der Lücke im Fußwegenetz zwischen
Kriemhildstraße und Hildebrandstraße