

Abschlussbericht

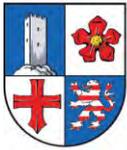


KREIS BERGSTRASSE

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße

Juli 2020

Auftraggeber:



KREIS BERGSTRASSE

Kreisausschuss des Kreises Bergstraße
– Abteilung Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz –
Gräffstraße 5
64646 Heppenheim

Bearbeitung:

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 01
kontakt@rv-k.de
www.rv-k.de

B. Sc. Natascha Mützel
B. Sc. Lukas Hügler
B. A. Anna-Lena Baloniak
Jan-Lukas Böger
Korbinian Schmid
M. Eng. Paul Fremer

Frankfurt am Main, 15. Juli 2020

Inhalt

1	Einführung	1
1.1	Hintergrund.....	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Ausgangslage.....	1
1.4	Planungsraum und Planungstiefe	2
1.5	Gesetzliche Grundlagen	3
1.6	Grundsätze der Radverkehrsplanung	4
2	Vorgehen	5
3	Grundlagenermittlung und Akteursbeteiligung	6
3.1	Bestandsnetzanalyse und Befahrung.....	6
3.2	Unfallanalyse.....	6
3.3	Bürgerbeteiligung	7
3.4	Steuerungsgruppe.....	7
3.5	Beteiligung der Landkreiskommunen & Nachbarlandkreise	8
4	Entwicklung Radverkehrsnetz	9
4.1	Zielnetz Radverkehr 2030	9
4.2	Bestandsnetz Radverkehr	9
5	Maßnahmenempfehlungen.....	10
5.1	Angestrebte Führungsformen.....	10
5.2	Maßnahmenprogramm Streckenausbau	13
5.2.1	Priorisierung der Maßnahmen.....	13
5.2.2	Grobkostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis.....	14
5.3	Ortsdurchfahrten des Radverkehrs.....	15
5.3.1	Markierungslösungen (Schutzstreifen)	16
5.3.2	Fahrradstraßen.....	16
5.3.3	Neuordnung des Straßenraums	17
5.4	(Punktuelle) (Aus-)Baumaßnahmen.....	17

5.5	Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen	17
5.6	Musterlösungen	18
5.7	Weitere Mängel und Schwachstellen im Radverkehrsnetz.....	18
5.7.1	Unterschreitung der Regelbreiten von Radwegen.....	18
5.7.2	Defizite in der Oberflächenbeschaffenheit	20
6	Weitere Empfehlung	21
6.1	Koordinationsfunktion des Landkreises	21
6.2	Unterhaltung und Verkehrssicherung	21
6.3	Wegweisung	22
6.4	Pedelecs und Ladeinfrastruktur	24
6.5	Radschnellverbindung Darmstadt - Rhein-Neckar	24
7	Abstellanlagen.....	26
7.1	Bike & Ride-Analyse.....	26
7.2	Arbeitgeber.....	26
8	Weiteres Vorgehen	28
8.1	Umsetzung.....	28
8.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange	28
8.3	Ökokonto.....	29
8.4	Finanzierungsmöglichkeiten.....	29
8.5	Webdokumentation	30
9	Anhang	31

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Der Kreis Bergstraße möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Vor diesem Hintergrund wurde die Fortschreibung der Radwegenetzkonzeption 1992 beschlossen. Die Erarbeitung durch das externe Planungsbüro Radverkehr-Konzept (RV-K) fand im Zeitraum von Februar 2019 bis Juli 2020 statt.

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes erhielt der Kreis Bergstraße eine Zuwendung aus Mitteln der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).

1.2 Projektziele

Das vorliegende Radverkehrskonzept besitzt vier zentrale Aufgaben:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Kreis, welches alle Städte, Gemeinden und Orts- und Stadtteile mit mehr als 300 Einwohnern miteinander verbindet und die Netzplannungen der lokalen und überregionalen Ebene berücksichtigt.
2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen.
3. Stärkung der Intermodalität durch Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV.
4. Verbesserte Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten und Arbeitgeberberatung.

1.3 Ausgangslage

Der Kreis Bergstraße ist der südlichste Landkreis des Landes Hessen und grenzt unmittelbar an die Länder Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg. Der Kreis hat insgesamt eine Bevölkerungsdichte von 340 Einwohnern/km² auf einer Fläche von 719 km². Die Bürgerinnen und Bürger leben in 22 Städten und Gemeinden, die dem Ried, der Bergstraße, dem Odenwald und dem Neckartal zuzuordnen sind. Dabei lebt der Großteil der Bevölkerung im westlichen und mittleren Teil des Kreises. Die „Bergstraße“ von Darmstadt über Bensheim, Heppenheim und Heidelberg nach Nordbaden bildet eine natürliche topographische Grenze im Kreis zwischen Ost und West.

Aufgrund der Lage zwischen den Ballungsräumen Rhein-Main und Rhein-Neckar hat der Kreis Bergstraße ein hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr.

Der Kreis Bergstraße ist außerdem ein bekannter touristische Anziehungspunkt. Der Geopark Bergstraße-Odenwald, welcher 2015 die Auszeichnung als UNESCO Global Geopark erhielt, trägt zu dem positiven Image der Region bei.

Damit bietet die Region auch für den touristischen Radverkehr vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt, wobei sich streckenweise das Alltagsradverkehrsnetz mit dem touristischen Radnetz (**Anlage 4**) überschneiden können.

1.4 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst die Gemarkung des Kreises Bergstraße. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteilen über 300 Einwohner angestrebt. Zielpunkt ist dabei immer die Stadt- oder Ortsmitte. Innerörtliche Ziele werden bei der Netzentwicklung berücksichtigt, wenn sie über eine regionale Bedeutung verfügen.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen. Entlang dieses Netzes werden auch die Ortsdurchfahrten des Radverkehrs betrachtet, die entlang der Hauptverkehrsstraßen oder über parallele Nebenstraßen „im Schattennetz“ verlaufen können.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrounterstützten Fahrrädern, ist die im Planungsraum vorhandenen anspruchsvolle Topografie immer weniger ein Hinderungsgrund für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde die Radverkehrsplanung der anderen Planungsebenen des Radverkehrs soweit vorhanden einbezogen (siehe *Abbildung 1*).

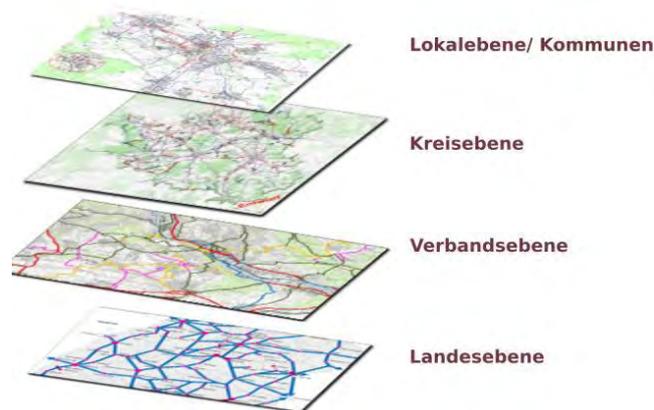


Abbildung 1: Planungsebenen des Radverkehrs

Soweit für Städte und Gemeinden des Landkreises lokale Radverkehrskonzepte oder Nahverkehrsplanungen vorliegen, wurden diese bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Als Grundlage der Netzentwicklung dienen der Radroutenplaner Hessen und das überregionalen Rad-Hauptnetz Hessen.

Weiter werden die Planungen für eine Radschnellverbindung Rhein-Neckar – Darmstadt, die von Mannheim/Heidelberg über das südhessische Ried bis nach Darmstadt führen soll, berücksichtigt.

1.5 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben für die Verkehrs- und Radverkehrsplanung in Deutschland.

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren dreimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997, 2013 und 2020)¹. Bei Fragen des Radverkehrs bezieht sich die StVO auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)²,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRAS 2002)³,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁴ und

¹ Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2020

² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

³ Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, FGSV-Verlag, Köln, 2002, Kapitel 2.2.3

⁴ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

- den Nationalen Radverkehrsplan 2020⁵.

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzeptes herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

1.6 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung des Ist-Zustandes und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsträger insbesondere aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmer.

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im Schattennetz über Nebenstraßen fahren wollen.

Visualisierung Radverkehrsnetz: Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, da dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können.

⁵ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

2 Vorgehen

- 1. Potenzialanalyse:** Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs sowie von Pendler- und Schülerbeziehungen und daraus resultierende Berechnung des Potenzials aller in Frage kommender Strecken (**Anlage 1 & Anlage 2**).
- 2. Bürgerbeteiligung:** Einbeziehung von Anregungen der Bevölkerung über eine webbasierte Beteiligungsplattform (www.radforum-bergstrasse.de).
- 3. Bestandsnetzanalyse und Befahrung:** Ortsbefahrung des gesamten Bestandsnetzes mit dem Fahrrad sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.
- 4. Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).
- 5. Maßnahmenentwicklung:** Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation.
- 6. Abstimmung:** Abstimmung des Zielnetzes Radverkehr 2030 und der Maßnahmenideen mit dem Landkreis und den Landkreiskommunen und weiteren Trägern öffentlicher Belange.
- 7. Priorisierung, Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Priorisierung der Maßnahmen, Erstellung einer groben Kostenschätzung und Ableiten eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
- 8. Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.
- 9. Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
- 10. Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse in einem politischen Gremium sowie in der Öffentlichkeit.

3 Grundlagenermittlung und Akteursbeteiligung

3.1 Bestandsnetzanalyse und Befahrung

Das Befahrungsnetz wurde auf Grundlage der bestehenden Netzplanung (Radroutenplaner Hessen) entwickelt. Fehlende alltagsrelevante Strecken wurden nach Analyse von kumulierten Fahrdaten von Radfahrern (Tracking-Daten), Luftbildern und weiteren Karten- und Datenmaterialien ergänzt. Im Rahmen der Bestandsermittlung wurde das Befahrungsnetz des Landkreises im Projektverlauf mit dem Fahrrad befahren und der Zustand fotografisch dokumentiert. Dazu zählen neben der Dokumentation der Verkehrswegeinfrastruktur, die Erfassung der Fahrradwegweisung sowie der Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen.

3.2 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden alle Unfälle im Kreis Bergstraße mit Fahrradbeteiligung der letzten 3 Jahre (2016-2018) betrachtet und auf Auffälligkeiten untersucht. Eine Übersicht über die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ist in **Anlage 3** Bestandteil des Abschlussberichtes.

Die Anzahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung im Kreis Bergstraße betrug im Untersuchungszeitraum von drei Jahren insgesamt 574 (*Tabelle 1*). Dabei hat mit über 40% der Einbiegen-/Kreuzen-Unfall den größten Anteil. Es konnten Unfallauffälligkeiten diesen Unfalltyps in den größeren Städten des Kreises festgestellt werden, welche bei der Befahrung intensiv betrachtet wurden, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Tabelle 1: Anzahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung

Jahr	Anzahl Unfälle
2016	174
2017	184
2018	216

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs sehr häufig nicht gemeldet werden. Eine Studie des Universitätsklinikums Münster⁶ hat ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung dreimal so hoch liegt, wie die Daten der Polizei dies aussagen. Zu diesem Ergebnis führte der Abgleich der Daten des Universitätsklinikums Münster mit den Unfalldaten der Polizei.

⁶ Quelle: Pressemitteilung auf der Internetpräsenz (www.klinikum.uni-muenster.de) des Universitätsklinikum Münster (UKM) vom 30.09.2010

3.3 Bürgerbeteiligung

Durch die Einrichtung einer Online-Bürgerbeteiligungsplattform (www.radforum-bergstrasse.de) hatten die Bürger und Bürgerinnen des Kreises Bergstraße vom 14. Februar 2019 bis 15. März 2019 die Möglichkeit Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen zu melden (Abbildung 2).

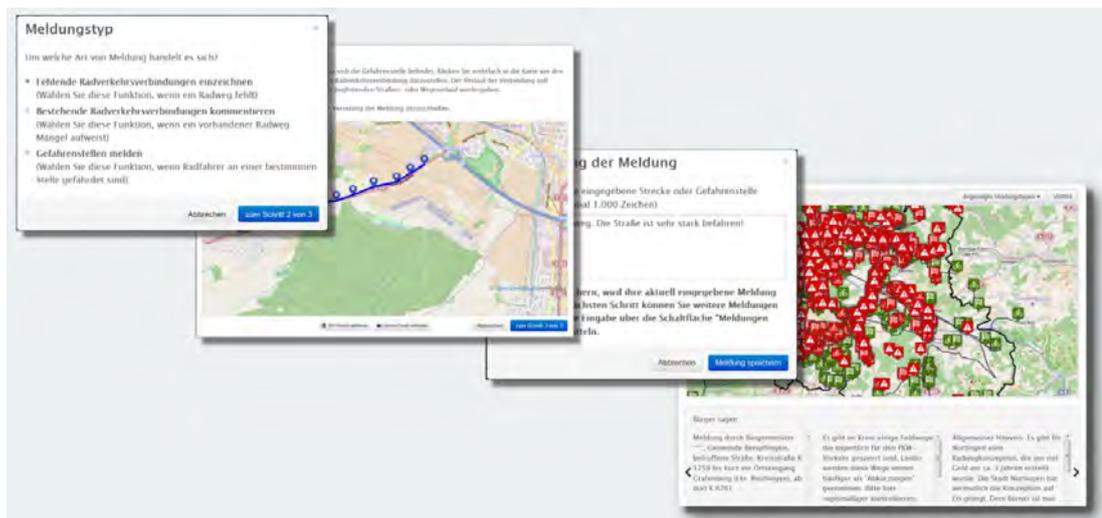


Abbildung 2: Eingabefenster der Onlinebeteiligung

Durch die 1.035 Meldungen, die im Beteiligungszeitraum eingingen (**Anlage 6**), wurden von der Bevölkerung des Landkreises Schwerpunkte gesetzt, die die Ausrichtung des Radverkehrskonzeptes wesentlich beeinflussen und dadurch zu einer anwendungsbezogenen Planung führen. Zahlreiche Meldungen sind in die Maßnahmenplanung eingegangen, sofern sie sich auf für den Alltagsradverkehr relevante Verbindungen bezogen.

Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sind in die Priorisierung der Maßnahmen eingeflossen.

Meldungen, die abseits des definierten Zielnetzes liegen, stehen den zuständigen Kommunen online zur Verfügung.

3.4 Steuerungsgruppe

Zu Beginn des Radverkehrskonzeptes wurde eine Steuerungsgruppe mit Interessensvertretern, Fachverwaltungen und Hessen Mobil gebildet. Die Steuerungsgruppe hat sich dreimal während der Projektphase getroffen. Im Rahmen dieser Gruppe wurden grundsätzliche Zielsetzungen, Meilensteine und Ergebnisse vorbereitet, diskutiert und kritisch begleitet. Vom 26.09.2019 bis 22.11.2019 wurde den Teilnehmenden der Steuerungsgruppe zusätzlich die Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme zu den erarbeiteten Maßnahmevorschlägen und zum Entwurf des Radverkehrsnetzes gegeben. Diese liegen dem Kreis Bergstraße vor.

3.5 Beteiligung der Landkreiskommunen & Nachbarlandkreise

Die Vertreter der Städte und der Gemeinden des Landkreises wurden über den gesamten Projektzeitraum eingebunden.

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung wurde über das geplante Vorgehen informiert. Anschließend wurde den Kommunen angeboten Netz- und Maßnahmenvorschläge im Rahmen eines Ortstermines zu besprechen, gemäß der eigenen Vorstellungen anzupassen und weitere Maßnahmenvorschläge einzubringen.

Es wurden 14 Landkreiskommunen vor Ort besucht. Mit fünf Kommunen erfolgte eine schriftliche oder telefonische Abstimmung. Mit drei Kommunen fand keine Abstimmung statt.

Bei Maßnahmen- oder Netzplanungen, die die Grenze des Kreises Bergstraße überschreiten und Nachbarlandkreise unmittelbar betreffen, wurde den betreffenden Landkreisen die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Des Weiteren gab es im Rahmen eines Kommunenworkshops die Möglichkeit, Wünsche und Ideen aus den kommunalen Verwaltungen einzubringen und sich mit den Nachbarkommunen über die Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen auszutauschen. Darüber hinaus konnten die Maßnahmen bewertet und somit die Priorität beeinflusst werden. Es haben 16 Vertreter aus 13 Kommunen im Landkreis teilgenommen. Auch Hessen Mobil und der ADFC waren vertreten. Die Anwesenden hatten dabei auch die Möglichkeit, den finalen Maßnahmenplan zu prüfen und Änderungswünsche zu äußern.



Abbildung 3: Bewertung der Maßnahmen beim Kommunenworkshop



Abbildung 4: Priorisierte Maßnahmendatenblätter

4 Entwicklung Radverkehrsnetz

4.1 Zielnetz Radverkehr 2030

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr 2030 erarbeitet (**Anlage 7**). Das Zielnetz Radverkehr 2030 stellt den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen dar. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz Radverkehr 2030 nicht sicher und komfortabel befahrbar.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)⁷ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale Radverkehrsverbindung:** Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen),
- **2. Kategorie – Regionale Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren,
- **3. Kategorie – Nahräumliche Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass der Umwegfaktor gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen.

4.2 Bestandsnetz Radverkehr

Im Gegensatz zum Zielnetz Radverkehr 2030 bildet das Bestandsnetz das bereits jetzt befahrbare Radverkehrsnetz ab. Es genügt dabei jedoch nicht den aktuellen Anforderungen mit Blick auf Verkehrssicherheit, Fahrkomfort und direkte Führung, sondern verfügt über einen reduzierten Standard.

Das Bestandsnetz Radverkehr kann beispielsweise die Grundlage für die Wegweisungsplanung dienen und eignet sich für die Weitergabe an Onlinedatenbanken wie openstreetmap.org.

In **Anlage 5** ist das Bestandsnetz Radverkehr Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

⁷ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

5 Maßnahmenempfehlungen

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

Nummernbereich 001-141: Empfehlungen zum Streckenausbau

Nummernbereich 201-313: Empfehlungen für Ortsdurchfahrten des Radverkehrs und sonstige Markierungslösungen

Nummernbereich 401 - 508: Empfehlungen für (punktuelle) (Aus-)Baumaßnahmen und Beleuchtung von Unterführungen

Nummernbereich 601-731: Empfehlungen für Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen

5.1 Angestrebte Führungsformen

Für Radverkehrsanlagen innerhalb oder außerhalb von geschlossenen Ortschaften gelten unterschiedliche Standards.

Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in *Abbildung 5* dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

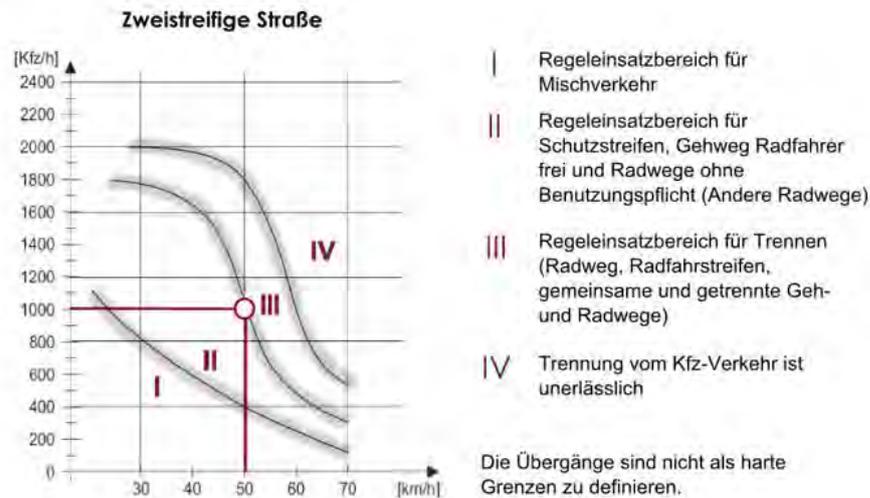


Abbildung 5: Einsatzbereiche der Führungsformen nach ERA 2010

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- *Flächenverfügbarkeit*: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- *Schwerverkehrsstärke*: Je höher, desto eher Seitenraumführung
- *Parken*: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechselforgänge, desto eher Seitenraumführung
- *Anschlussknotenpunkte*: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- *Längsneigung*: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung

Außerorts

Während innerorts unterschiedliche Typen von Radverkehrsanlagen installiert werden können, kommen außerorts nur bauliche von der Fahrbahn getrennte Radwege in Betracht.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)⁸ sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)⁹ werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Entwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich.

⁸ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010, Kapitel 9.1.3

⁹ Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, FGSV-Verlag, Köln, 2012, Kapitel 4.7

Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

Bei Entwurfsklassen 3 ist die Notwendigkeit von weiteren Faktoren abhängig (Tabelle 2):

Tabelle 2: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3

	V _{zul} = 100 km/h	V _{zul} = 70 km/h
DTV < 2.500 Kfz/24 h	kein baulicher Radweg	kein baulicher Radweg
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	baulicher Radweg	kein baulicher Radweg
DTV > 4.000 Kfz/24 h	baulicher Radweg	baulicher Radweg

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schülerverkehr, bedeutende Freizeitverbindung), können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen und bauliche Radwege auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß der Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRAS)¹⁰:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Topografie der Strecke,
- Häufung von Radverkehrs- und Fußgängerunfällen,
- Auftreten ungünstiger Fahrbahnbreiten (6 - 7 Meter, Begegnungsverkehr Pkw auf Höhe des Radverkehrs nicht mehr möglich).

Bei Vorliegen bestimmter Verhältnisse (z.B. starkes Gefälle) wird die Anlage von beidseitigen Radwegen empfohlen. Als Schutz vor Abkommen von der Fahrbahn sollten insbesondere bei unbeleuchteten Radwegen die Ränder mit durchgehendem Schmalstrich markiert werden. Generell ist eine Beleuchtung der Radwege außerorts nicht vorgesehen.

¹⁰ Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, FGSV-Verlag, Köln, 2002, Kapitel 2.2.3

5.2 Maßnahmenprogramm Streckenausbau

Zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes sind die Empfehlungen zum Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen bzw. von (über-)regionalen Radverbindungen auf Wirtschafts-, Forst- sowie sonstigen Wegen. Auch größere Baumaßnahmen, wie Über- oder Unterführungen sind Teil des Maßnahmenprogramms.

Insgesamt wurden 141 solcher Neu- und Ausbaumaßnahmen entlang des Zielnetzes erarbeitet. Eine Übersicht über die Maßnahmen gibt die Übersichtskarte in **Anlage 8**. Zur weiteren Erläuterung wird jede der Maßnahme zusätzlich auf einem standardisierten Maßnahmendatenblatt dargestellt (**Anlage 9**).

5.2.1 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A bis D durchgeführt, wobei A der höchsten und D der niedrigsten Kategorie entspricht. Eine Übersicht der Prioritätsklasse der Maßnahmen zum Streckenausbau gibt die Karte in **Anlage 10**. Diese ist zusätzlich in einem WebGIS verfügbar (www.rv-k.de/Kreis_Bergstrasse/Radverkehrskonzept/Priorisierung/WebGIS.html). Eine tabellarische Übersicht der Maßnahmen sortiert nach Priorität und Baulastträger findet sich in **Anlage 11**.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Landkreis.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus der angestrebten Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand hervor.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzfunktion:** Die Netzfunktion stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Eine höhere Netzkategorie (vgl. Kapitel 4.1) wirkt sich positiv auf die Netzfunktion und damit auch auf die Priorität einer Maßnahme aus. Eine höhere Steigung sowie größere Streckenlänge wirken sich negativ auf die Netzfunktion und damit auch auf die Priorität aus.
- **Schulverbindung:** Eine Verbesserung von Schulverbindungen, wirkt sich positiv auf die Priorität aus.
- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Bahnhöfen und Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsträger wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.

- **Bedarf Bevölkerung:** Haben sich mehrere Bürger über die Onlinebeteiligung für eine Maßnahme ausgesprochen, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.
- **Bewertung Kommune:** Die Bewertung der Vertreter von Städten und Gemeinden des Landkreises fließt ebenfalls in die Priorisierung mit ein.

Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung multipliziert. Die ermittelten Werte, die sich aus der Bedeutung als Schulverbindung, der Verknüpfung mit dem ÖPNV oder der Bedeutung für Bürger und Kommunen ergeben werden anschließend addiert und ergeben die Priorität.

Die Priorität gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, ggf. erforderlicher Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend.

5.2.2 Grobkostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurde eine überschlägige Kostenschätzung auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Alle Kosten sind Infrastruktur-Nettokosten. Planungskosten, Grunderwerbskosten, Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Die Kostenschätzung dient als erster Anhaltspunkt für den Entscheidungsprozess im weiteren Vorgehen. Vor der Umsetzung muss eine weitere Kostenerhebung durchgeführt werden.

Die 141 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 27,6 Millionen Euro, die sich auf verschiedene Baulastträger verteilen.

Tabelle 3: Investitionsvolumen nach Baulastträgern

Bund	4.520.000,00 €
Land Hessen	11.740.000,00 €
Herstellungsradwege	2.060.000,00 €
Kreis Bergstraße	2.900.000,00 €
Kommunen	6.380.000,00 €
Gesamt	27.600.000,00 €

Für die Maßnahmen 002, 003, 005, 006, 025, 026, 029, 034, 039, 045, 047, 048, 051, 108 und 138 konnte aufgrund der Komplexität der Maßnahme keine Grobkostenschätzung durchgeführt werden. Diese Maßnahmen sind daher nicht in dem oben genannten Investitionsvolumen enthalten.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Baukosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

Herstellungsradwege (hessische Bezeichnung) sind dabei land- oder forstwirtschaftliche Wege, die über die gleiche Verbindungsfunktion verfügen, wie parallel verlaufende Landesstraßen und die statt eines straßenbegleitenden Neubaus ausgebaut werden¹¹. Die Kosten für den Ausbau übernimmt das Land Hessen, Eigentümer bleiben die Kommunen. Ob es sich tatsächlich um Herstellungsradwege handelt, muss im Einzelfall entschieden werden. Vertragliche Regelungen zur Unterhaltung und zum Winterdienst sind zu treffen. Auch an unmittelbar zu Bundesstraßen verlaufenden vorhandenen Wegen ist diese Vorgehensweise möglich.

Die Maßnahmen 009, 094, 099, 115, 119, 121 (Landesstraßen) und die Maßnahmen 065, 079, 082, 086, 087, 134, 137, 139 (Bundesstraßen) sollten dahingehend geprüft werden.

5.3 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können entlang der Hauptstraßen verlaufen oder parallel dazu im Schattennetz geführt werden, sofern dort Verbindungen mit geringen Umwegen möglich sind (*Abbildung 6*).

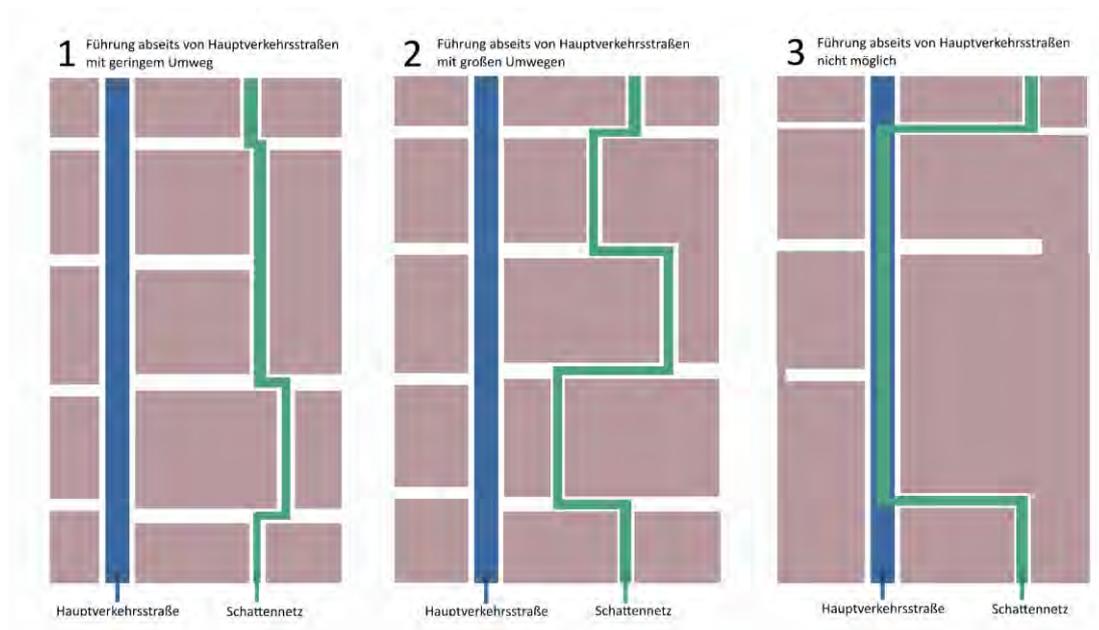


Abbildung 6: Radverkehrsführungen in Ortsdurchfahrten

In der Regel ist die Straßenraumbreite an Hauptstraßen nicht ausreichend, um bauliche Radwege anzulegen. Markierungslösungen sind ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 Metern möglich (siehe Kapitel 5.3.1).

¹¹ Vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 HStrG

Sofern geeignete Parallelverbindungen zur Hauptstraße vorhanden sind, wird geprüft, ob sich diese beispielsweise mittels Fahrradstraßen zu Ortsdurchfahrten des Radverkehrs ausbauen lassen können (siehe Kapitel 5.3.2).

Ist keine der Maßnahmen möglich, so dass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Hauptstraße geführt werden muss, wird eine Neuordnung des Straßenraums der Hauptstraße empfohlen.

5.3.1 Markierungslösungen (Schutzstreifen)

Markierungslösungen wie Schutzstreifen sind für den Radverkehr an innerörtlichen Hauptstraßen häufig eine geeignete Form der Radverkehrsführung. Sie schaffen sowohl Raum als auch Aufmerksamkeit für Radfahrende und erhöhen damit die Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus sorgen sie für eine Verringerung der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Oft können Schutzstreifen aufgrund der Straßenraumbreite nur bei gleichzeitiger Entfernung von Parkständen markiert werden.

Sicherheitsbedürftige Radfahrende fühlen sich auf Schutzstreifen häufig unsicher und nutzen diese daher nicht. Sofern möglich sind alternative Führungen im Seitenraum oder im Nebenstraßennetz umzusetzen. Solche Führungen lassen sich oft auf Grünachsen oder mittels Fahrradstraßen realisieren.

5.3.2 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind umgewidmete Nebenstraßen, auf denen der Radverkehr Vorrang erhält. Sie bündeln den Radverkehr an wichtigen Hauptverbindungen des Radverkehrs. Durch die Bevorrechtigung der Fahrradstraße an Einmündungen sowie an Kreuzungen wird ein zügiges und sicheres Vorankommen des Radverkehrs gewährleistet.

In Fahrradstraßen dürfen Radfahrende nebeneinander fahren und geben die Geschwindigkeit vor. In der Regel sind sie für anliegenden Kfz-Verkehr freigegeben, der Radverkehr darf jedoch weder gefährdet noch behindert werden. Um Kfz-Durchgangsverkehr in einer Fahrradstraße zu vermeiden, sollen gegenläufige Einbahnstraßen oder modale Filter eingerichtet werden.

Fahrradstraßen werden durch Zeichen 244.1. StVO gekennzeichnet. Zusätzlich zur StVO-Beschilderung sollten sie durch (rote) Markierungen und/oder Piktogramme für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar gemacht werden, um die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz zu erhöhen. Die Ausweisung der Fahrradstraße sollte öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

5.3.3 Neuordnung des Straßenraums

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7 Metern sind keine Schutzstreifen und keine baulichen Radwege möglich.

In solchen Fällen ist eine Neuordnung des Straßenraums, die zu einer Verkehrsberuhigung und einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führt, die einzige Lösung für eine Verbesserung der Situation des Radverkehrs.

Die Neuordnung des Straßenraums kann je nach Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein.

Die empfohlenen Maßnahmen an Ortsdurchfahrten des Radverkehrs und sonstige Markierungslösungen sind in einem Übersichtsplan in **Anlage 12** dargestellt. Zusätzlich ist in **Anlage 13** eine nach Kommunen sortierte tabellarische Übersicht der Maßnahmen abgebildet.

5.4 (Punktuelle) (Aus-)Baumaßnahmen

Neben den Streckenmaßnahmen wird die Umsetzung folgender punktueller Baumaßnahmen und Ausbaumaßnahmen empfohlen:

- Anpassung von Knotenpunkten / Kreuzungen
- Anlage von Querungshilfen
- Überführungen zwischen Radweg und Fahrbahn am Beginn/Ende von Radwegen
- Verbesserung von gefährlichen Ausfahrten
- (Aus-)Baumaßnahmen an schon vorhandenen Radwegen
- Beleuchtung von Unterführungen

Eine Übersicht dieser Maßnahmen bietet **Anlage 14** und eine tabellarische Übersicht mit Erläuterungen **Anlage 15**.

5.5 Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen

Einige der Auffälligkeiten / Problemstellen, die bei der Befahrung dokumentiert wurden, lassen sich kurzfristig und mit geringem Aufwand beheben. Diese Maßnahmen werden als Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen zusammengefasst:

- Radwege-Benutzungspflicht aufheben
- Einbahnstraßen für den Radverkehr freigeben
- Änderung der Vorfahrtsregelung
- Umlaufsperrn und andere Hindernisse entfernen oder anpassen

- Beschilderung von durchlässigen Sackgassen (Vz 357-1)
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen

Auch für die Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördlichen Anordnungen wurde ein Übersichtsplan (**Anlage 16**) sowie eine Tabelle mit Erläuterungen zu den einzelnen Empfehlungen (**Anlage 17**) erstellt.

5.6 Musterlösungen

Für alle Maßnahmentypen sind Musterlösungen erstellt worden. Dort sind auch die Rahmenbedingungen aufgeführt, die bei der Umsetzung berücksichtigt werden müssen. Sie sind in **Anlage 22** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

5.7 Weitere Mängel und Schwachstellen im Radverkehrsnetz

Während der Befahrung wurden auch Mängel und Schwachstellen im Radverkehrsnetz dokumentiert, die nicht ins ambitionierten Maßnahmenprogramm für die kommenden zehn Jahre aufgenommen wurden. Eine langfristige Ausbesserung wird hier empfohlen. Dies betrifft einerseits Defizite in der Oberflächenbeschaffenheit und andererseits die Unterschreitung der Regelbreite schon vorhandener straßenbegleitender Radwege.

Ein Übersichtsplan der dokumentierten Schwachstellen befindet sich in **Anlage 18** des vorliegenden Berichtes.

5.7.1 Unterschreitung der Regelbreiten von Radwegen

Insbesondere der westliche Teil des Landkreises weist einen hohen Anteil an Radwegen, auch solche mit Benutzungspflicht, auf, die die Regelbreite von 2,5 Metern unterschreiten.

Die Maße für Radverkehrsanlagen werden in der ERA ausführlich aufgelistet:

Tabelle 4: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen nach ERA 2010

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Eine Studie dazu hat ergeben, dass einige, der in der ERA gelisteten Mindestmaße aus Sicherheitsgründen nicht ausreichend sind¹².

Die Breitenanforderungen an Radverkehrsanlagen werden zusätzlich durch das jeweilige Rad- und Fußverkehrsaufkommen, bzw. die jeweilige Netzkategorie bestimmt und können somit die genannten 2,5 Meter überschreiten. Bei Radschnellverbindungen wird beispielsweise eine Breite von mindestens 5 Metern bei gemeinsamer Führung mit dem Fußverkehr außerorts empfohlen¹³.

Bei zukünftigen Baumaßnahmen oder Fahrbahnerneuerungen wird der Ausbau der in **Anlage 19** dargestellten zu schmalen Radwege entsprechend der Regelwerke empfohlen (Nummernbereiche 801 - 811).

¹² Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen, Richter T. et al., 2019

¹³ Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden, 2019

5.7.2 Defizite in der Oberflächenbeschaffenheit

Ein wesentlicher Teil des Radverkehrsnetzes verläuft über landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Wege, die insbesondere im Odenwald über wassergebundene Decken unterschiedlicher Qualität verfügen. Entlang der Bergstraße bestehen landwirtschaftliche Wege häufig aus Betonplatten, die in Teilen über schadhafte Oberflächen verfügen. Solche Verbindungen sind aus folgenden Gründen nur bedingt oder gar nicht für den Alltagsradverkehr geeignet:

- höhere Kraftaufwand erforderlich
- höhere Sturzgefahr
- höhere Pannenanfälligkeit
- mehr Verschleiß / Verschmutzung am Fahrrad
- kein Räumen möglich

Mangels Alternativen bleiben solche Abschnitte Bestandteil des Kreisradnetzes, sind jedoch schwierig in dem Zeithorizont dieses Radverkehrskonzeptes umzusetzen. Es sind Konflikte mit dem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb sowie mit dem Umwelt- und Naturschutz zu erwarten. Verbindungen mit hohem Radverkehrspotenzial, die o.g. Charakteristika aufweisen, wurden ins Maßnahmenprogramm (*Kapitel 5.2*) aufgenommen. Eine tabellarische Übersicht der Abschnitte befindet sich in **Anlage 20** (Nummernbereiche 901 – 953).

6 Weitere Empfehlung

6.1 Koordinationsfunktion des Landkreises

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Gemeinden dar. Deshalb kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere koordinierende Funktion zu. Da Pendlerverflechtungen nicht an Verwaltungsgrenzen enden, muss auch die Radverkehrsförderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden.

Der Kreis Bergstraße sollte deshalb seine Position nutzen, um gemeinsame Aktivitäten anzustoßen, zu informieren, zu beraten und zwischen Land und Kommunen zu vermitteln. Eine wichtige Aufgabe ist zum Beispiel die Koordination von Aufgaben, die kommunenübergreifend umgesetzt werden müssen, wie der Winterdienst auf außerörtlichen Wegen und die Wegweisung.

Der regelmäßige Austausch und die Vernetzung von Akteuren und Handlungsebenen sollte institutionalisiert werden. Ein **Jour Fixe Radverkehr** unter der Leitung des Landkreises sollte dafür als organisatorische Struktur den weiteren Umsetzungsprozess begleiten. Davon profitieren insbesondere kleinere Kommunen, die aufgrund ihres Verwaltungsapparates häufig keine Kapazitäten haben, sich intensiv mit den Themen Radverkehr und Fördermöglichkeiten auseinanderzusetzen.

6.2 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Der Radverkehrsanteil ist witterungsabhängig. Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten.

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben¹⁴ und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen (*Abbildung 7 & Abbildung 8*).

¹⁴ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03



Abbildung 7: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze (Foto: Xavier Marc)



Abbildung 8: Verschmutzter Wirtschaftsweg (Foto: eigene Aufnahme)

Ziel soll es sein, dass alle Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. In einer kommunenübergreifenden Konzeption des Winterdienstes und der Unterhaltung sollten Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards festgelegt werden. Der Kreis Bergstraße sollte hierbei die Koordinationsfunktion übernehmen.

6.3 Fahrradwegweisung

Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl ortsunkundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Insbesondere geeignete Wege abseits der Kfz-Straßen sind häufig nicht bekannt und werden ohne Fahrradwegweisung nicht oder nur von einigen Radfahrenden genutzt.

Durch eine aktuelle Fahrradwegweisung wird eine Bündelung des Radverkehrs erreicht. Die Fahrradwegweisung trägt damit zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads.

Der Kreis Bergstraße verfügt über keine einheitliche und netzbasierte Fahrradwegweisung nach den gültigen FGSV-Richtlinien. Einzelne Kommunen haben kommunale Wegweisungssysteme, die nicht aufeinander abgestimmt sind. Diese sind häufig veraltet (*Abbildung 9*). Die hessischen Radfernwege (R4, R6, R8 und R9) sind nach aktuellem Stand der Technik ausgewiesen. Sonstige touristische Routen sind ebenfalls ausgewiesen aber nicht mit den weiteren Systemen koordiniert, sodass für gleiche Ziele mehrere Verbindungen mit unterschiedlichen Entfernungen ausgewiesen werden (*Abbildung 10*).



Abbildung 9: Veraltetes Wegweiser - Zwingenberg
(Foto: eigene Aufnahme)



Abbildung 10: Zwei unterschiedliche Verbindungen
und Entfernungsangaben von Lorsch nach Heppenheim
(Foto: eigene Aufnahme)

Die Planung einer kreisweiten und einheitlichen Fahrradwegweisung entsprechend nachfolgender Hinweise wird empfohlen.

Bei der Fahrradwegweisung handelt es sich um eine nicht-amtliche Hinweisbeschilderung. Es hat sich mittlerweile bewährt, dass die Fahrradwegweisung mit Blick auf Durchgängigkeit und Einheitlichkeit durch Landkreise und kreisfreie Städte geplant, hergestellt und gepflegt wird. Die Netzdichte ist dabei nicht vorgegeben. Es wird empfohlen, dass der Kreis Bergstraße die Netzdichte mittels Kennwerten genau definiert. Diese können beispielsweise sein, dass alle Städte und Gemeinden sowie Stadt und Ortsteile mit mehr als 1.000 EW an die Fahrradwegweisung angeschlossen werden sollen. Weiter sollten alle schienengebundenen Stationen des öffentlichen Personenverkehrs über die Fahrradwegweisung erreichbar sein. Grundlage für das Wegweisungsnetz bildet das Bestandsnetz Radverkehr des Radverkehrskonzeptes. Eine lokale Vertiefung durch Kommunen ist möglich und sollte analog zum Vorgehen bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes auf Grund von Synergieeffekten möglichst gemeinsam geplant werden. Hierbei können lokale Ziele wie Stadt- und Ortsteile, Freizeiteinrichtungen und Sehenswürdigkeiten aufgenommen werden.

Zu berücksichtigen ist bei der Planung der Fahrradwegweisung, dass das Land Hessen eine Online-Datenbank zur Fahrradwegweisung anstrebt. Die Fahrradwegweisung ist daher in einer mit der Online-Datenbank des Landes Hessen kompatiblen Software oder Dateihaltung zu planen.

Wird eine Fahrradwegweisung installiert, wird empfohlen, Systeme zur Qualitätssicherung der Fahrradwegweisung zu implementieren bzw. das bestehende System nachzurüsten. Hierbei können auch die Bürger über ein elektronisches Mängelmeldesystem, bspw. über QR-Codes eingebunden werden. Die Beseitigung der gemeldeten Mängel kann auf dieser Basis veranlasst werden.

Weitere Informationen zur Fahrradwegweisung unter anderem auch zu den Fördermöglichkeiten, finden sich im "Handbuch zur Radwegweisung in Hessen"¹⁵.

6.4 Pedelecs und Ladeinfrastruktur

Pedelecs sind Fahrräder, bei dem der Nutzer durch einen Elektromotor bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h beim Treten unterstützt wird. Durch die Zunahme von Pedelecs auf Radwegen und die höheren Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrenden ergeben sich auch erhöhte Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur:

- Ausreichende Breiten von Radwegen; auch um verkehrssichere Überholvorgänge zu gewährleisten
- Rutschfester Belag
- Diebstahlsichere, barrierefreie Abstellanlagen, insbesondere an Bahnhöfen und Arbeitgeberstandorten (siehe *Kapitel 7*).

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 2020 wird eine verstärkte Umsetzung der einschlägigen technischen Regelwerke für Radverkehrsanlagen in die Entwurfspraxis gefordert¹⁶.

Die Relevanz von Ladestationen für Pedelecs wird kontrovers diskutiert, da die Reichweite eines vollgeladenen Fahrradakkus abhängig von der Unterstützungsstufe ca. 30-100 Kilometer beträgt. Die normale Pendlerstrecke kann damit gut bewältigt werden. So werden Ladestationen erst bei längeren Strecken und damit in der Regel im Freizeitverkehr interessant.

6.5 Radschnellverbindung Darmstadt - Rhein-Neckar

Radschnellverbindungen stellen eine besondere Kategorie von Radverkehrsverbindungen dar. Sie richten sich vor allem an Radfahrende, die im Alltagsverkehr längere Strecken zurücklegen.

Im Mai 2019 erschien eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Darmstadt über Bensheim, Heppenheim und Weinheim nach Mannheim bzw. Heidelberg. Dabei wurden in einem ersten Schritt das konkrete Nutzerpotenzial untersucht (*Abbildung 11*) und in einem zweiten Schritt für einzelne Teilbereiche zwei bis drei Trassenvarianten untersucht. Im Anschluss wurde jeweils eine Vorzugstrasse festgelegt, welche in **Anlage 7** dargestellt ist.

¹⁵ Handbuch zur Radwegweisung in Hessen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Wiesbaden, 2017

¹⁶ Nationaler Radverkehrsplan 2020, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Berlin, 2012

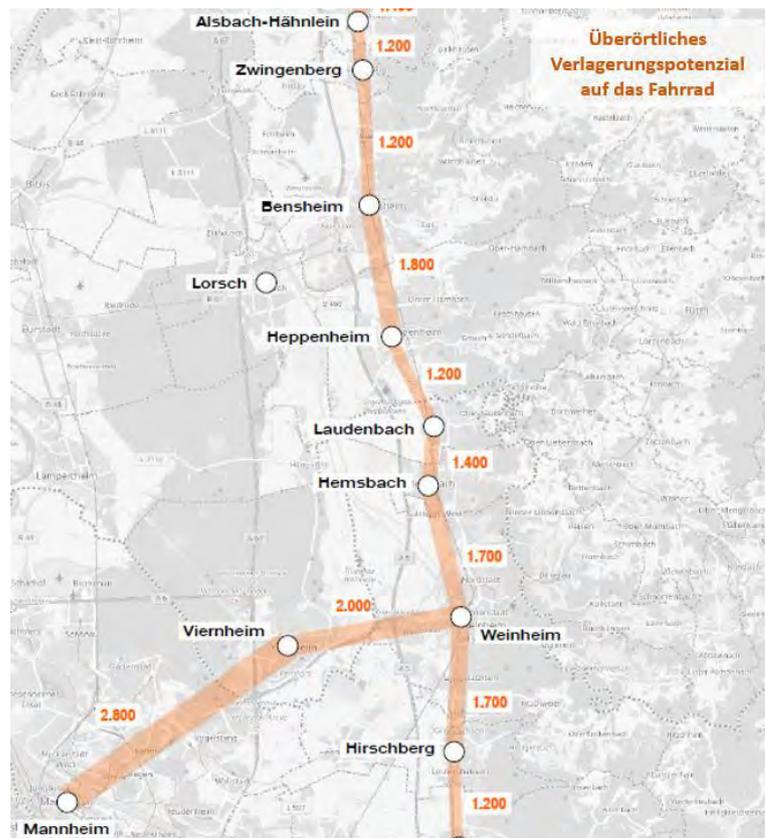


Abbildung 11: Auszug Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Rhein-Neckar - Darmstadt

Für alle Teilabschnitte der Vorzugstrasse sowie der Trassenvarianten wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie Maßnahmendatenblätter erstellt. Das vorliegende Radverkehrskonzept verweist daher für alle Streckenabschnitte entlang der Vorzugstrasse auf die Maßnahmenempfehlungen der Machbarkeitsstudie¹⁷.

Die Radschnellverbindung ist wesentlicher Bestandteil des Radverkehrsnetzes im Kreis Bergstraße. Zeitnahe Planung und Bau werden daher empfohlen.

¹⁷ Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Darmstadt – Rhein-Neckar, Verband Region Rhein-Neckar, Mannheim, 2019

7 Abstellanlagen

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag¹⁸. Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen.¹⁹

Im Rahmen des Konzeptes wurden ausschließlich Standorte von Radabstellanlagen an Bahnhöfen sowie Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs und an 5 ausgewählten Arbeitgeberstandorten im Kreis untersucht. Es fiel jedoch auf, dass auch an anderer Stelle durchaus Bedarf, insbesondere in den größeren Städten an Zielen des Radverkehrs besteht. Dies sind vor allem Versorgungseinrichtungen, Schulen und Kindergärten, sonstige Arbeitsstandorte und Sport- oder Kultureinrichtungen. Demnach empfiehlt sich dort eine detaillierte Untersuchung.

7.1 Bike & Ride-Analyse

Die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes untersuchten 27 Haltepunkte im Kreis Bergstraße weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen sehr unterschiedlichen Standard auf. Neun Stationen schneiden bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Es besteht dort kein oder ein nicht ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten, die den aktuellen technischen Anforderungen genügen und/oder in einem funktionsfähigen Zustand sind. An diesen Stationen besteht dringender Handlungsbedarf.

Der detaillierte Bericht über den Zustand der Fahrradabstellanlagen an allen Haltepunkten und Bahnhöfen ist **Anlage 21** zu entnehmen.

7.2 Arbeitgeber

Der Kreis Bergstraße möchte das Fahrrad als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit fördern und hat dies zu einem der Handlungsfelder des Radverkehrskonzeptes benannt. In diesem Rahmen wurden fünf Firmen ausgewählt und hinsichtlich des betrieblichen Radverkehrs untersucht und Handlungsempfehlungen ausgesprochen.

Dafür wurden die Firmen Dentsply Sirona und TE Connectivity in Bensheim, Fiege Logistik in Biblis sowie das Kreiskrankenhaus Bergstraße und die Kreisverwaltung in Heppenheim ausgewählt.

¹⁸ Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Sinus Markt- und Sozialforschung 2016; www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publication-File. Aufruf am: 18.02.2017

¹⁹ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

Der Fokus liegt in erster Linie auf den Fahrradabstellanlagen, die als wichtige Voraussetzung für die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit gelten. Das Vorgehen erfolgte analog der Bike and Ride-Analyse (**Anlage 21**). Mittels Fragebogen und im persönlichen Gespräch wurden weitere Rahmenbedingungen der betrieblichen Radverkehrsinfrastruktur ermittelt und Handlungsempfehlungen ausgesprochen. Die ausführlichen Teilberichte wurden dem Kreis Bergstraße und den jeweiligen Arbeitgebern gesondert zugestellt.

8 Weiteres Vorgehen

8.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept des Kreises Bergstraße stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessive umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten und Wasserschutz sowie Fragen der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei nur einige Aspekte, die im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Mit Blick auf mögliche Kosten- und Aufwandsreduzierung sollte geprüft werden, an welchen Straßen in den nächsten Jahren ohnehin Umbau- und/oder Erhaltungsmaßnahmen anstehen und in welchen Fällen dann eine koordinierte Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept stattfinden kann.

Auch die Verbesserung des Bike and Ride-Systems im Kreis Bergstraße bedarf einer tiefergehenden Planung. Die in der durchgeführten ersten oberflächlichen Untersuchung kritisch bewerteten Stationen sollen dabei zeitnah genauer untersucht, der Bedarf ermittelt und das Angebot entsprechend ausgebaut werden.

Für alle genannten Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten (*Kapitel 8.4*).

8.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils teils notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur teilweise geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe eingegangen sind, befinden sich bereits als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

8.3 Ökokonto

Durch Baumaßnahmen, die in Natur und Landschaft eingreifen, werden sogenannte Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) notwendig. Das System des Ökokontos bietet die Möglichkeit Kompensationsmaßnahmen zeitlich von Baumaßnahmen zu entkoppeln. Die Suche nach Kompensationsflächen kann vorverlegt werden, wodurch Ökopunkte auf dem Konto gesammelt werden, die zu späterem Zeitpunkt bestimmten Eingriffen zugeteilt werden. Um eine zügige Durchführung der baulichen Maßnahmen dieses Radverkehrskonzeptes zu gewährleisten, die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfordern, sollten ausreichend Punkte auf dem Ökokonto des Kreises Bergstraße vorhanden sein.

8.4 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2030 erfordern eine Investition von etwa 27,6 Millionen Euro netto zuzüglich diverser Nebenkosten (Gründerwerb, Planung, Eingriffs-Ausgleichskosten etc.), wobei für 15 der 141 Maßnahmen keine Kostenschätzung durchgeführt werden konnte. Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 2,8 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinden auf.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz (siehe **Herstellungsrادweg**; Seite 15) aufweist.

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Zu nennen sind dabei unter anderem folgende Programme:

- **Fördermittel des Bundes (Förderprogramm „Nationaler Radverkehrsplan 2020“)**
 - Gefördert werden modellhafte, innovative, nicht investive Projekte, die der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020 dienen
 - Förderquote abhängig vom Antragstellenden und der Projektausgestaltung
 - Insbesondere Projekte mit hohem Erkenntnisgewinn; wünschenswert: Regionen-überschreitend und unterschiedliche Projektpartner
 - Beantragung bis zum 1. August für Förderungen ab 1. Januar des Folgejahres

- **Kommunalrichtlinien zur Förderung von Klimaschutzprojekten im Kommunalen Umfeld²⁰:**
 - Gefördert werden im Bereich Nachhaltige Mobilität u.a. der Bau neuer Wege für den Radverkehr, Fahrradwegweisung, die Umgestaltung von Knotenpunkten, Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen und Radabstellanlagen (Bike+Ride-Offensive)²¹
 - Fördersatz: bis zu 40 % (höhere Förderung bei finanzschwachen Kommunen möglich; Kombination mit anderen Förderprogrammen möglich)
 - Bagatellgrenze: 5.000 Euro
 - ganzjährige Beantragung bei Projektträger Jülich möglich

- **Nahmobilitätsförderung des Landes Hessen²²:**
 - Investive Maßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit und Planungsleistungen für „innovative“ Projekte zur Förderung des Radverkehrs
 - Förderquote i.d.R. 70 %
 - Bagatellgrenze: 20.000 Euro
 - ganzjährige Beantragung möglich

- **Klimaschutz durch Radverkehr²³:**
 - Förderung von investiven Maßnahmen mit Modellcharakter zur Verbesserung der Radverkehrssituation in konkret definierten Gebieten
 - Förderquote bis zu 65 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben (bis zu 90 % für finanzschwache Kommunen)
 - Bagatellgrenze: 200.000 Euro
 - Beantragung vom 01. August bis 31. Oktober 2020

Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel.

8.5 Webdokumentation

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft als zoombare Onlinekarte unter folgender Adresse abrufbar:

www.rv-k.de/Kreis_Bergstrasse/Radverkehrskonzept/WebGIS.html

²⁰ www.klimaschutz.de/kommunalrichtlinie

²¹ www.klimaschutz.de/bikeandride

²² www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-hessen/; www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/12/2019-12-19_Durchf%C3%BChrungserlass_RiLiFP51-gez.pdf

²³ www.klimaschutz.de/radverkehr

9 Anhang

- Anlage 1 Plan 01 - Pendleranalyse
- Anlage 2 Plan 02 - Schülerpendleranalyse
- Anlage 3 Plan 03 - Unfallkarte
- Anlage 4 Plan 04 - Überregionale Radrouten und Sonstige Freizeitrouten
- Anlage 5 Plan 05 - Bestandsnetz
- Anlage 6 Plan 06 - Bürgermeldungen
- Anlage 7 Plan 07 - Zielnetz Radverkehr 2030
- Anlage 8 Plan 08 - Maßnahmenübersicht Streckenausbau
- Anlage 9 Datenblätter Maßnahmen Streckenausbau
- Anlage 10 Plan 09 - Übersichtsplan Priorisierung
- Anlage 11 Tabelle Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau - Gesamt und nach Bausträgern
- Anlage 12 Plan 10 - Ortsdurchfahrten und Markierungslösungen
- Anlage 13 Tabelle Ortsdurchfahrten und Markierungslösungen
- Anlage 14 Plan 11 - (punktuelle) (Aus-)Baumaßnahmen
- Anlage 15 Tabelle (punktuelle) (Aus-)Baumaßnahmen
- Anlage 16 Plan 12 - Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen
- Anlage 17 Tabelle Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen
- Anlage 18 Plan 13 - Weitere Mängel und Schwachstellen im Radverkehrsnetz
- Anlage 19 Tabelle Unterschreitung der Regelbreiten von Radwegen
- Anlage 20 Tabelle Defizite in der Oberflächenbeschaffenheit
- Anlage 21 Bike and Ride-Analyse
- Anlage 22 Musterlösungen

Anlage 1

Plan 01 - Pendleranalyse

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

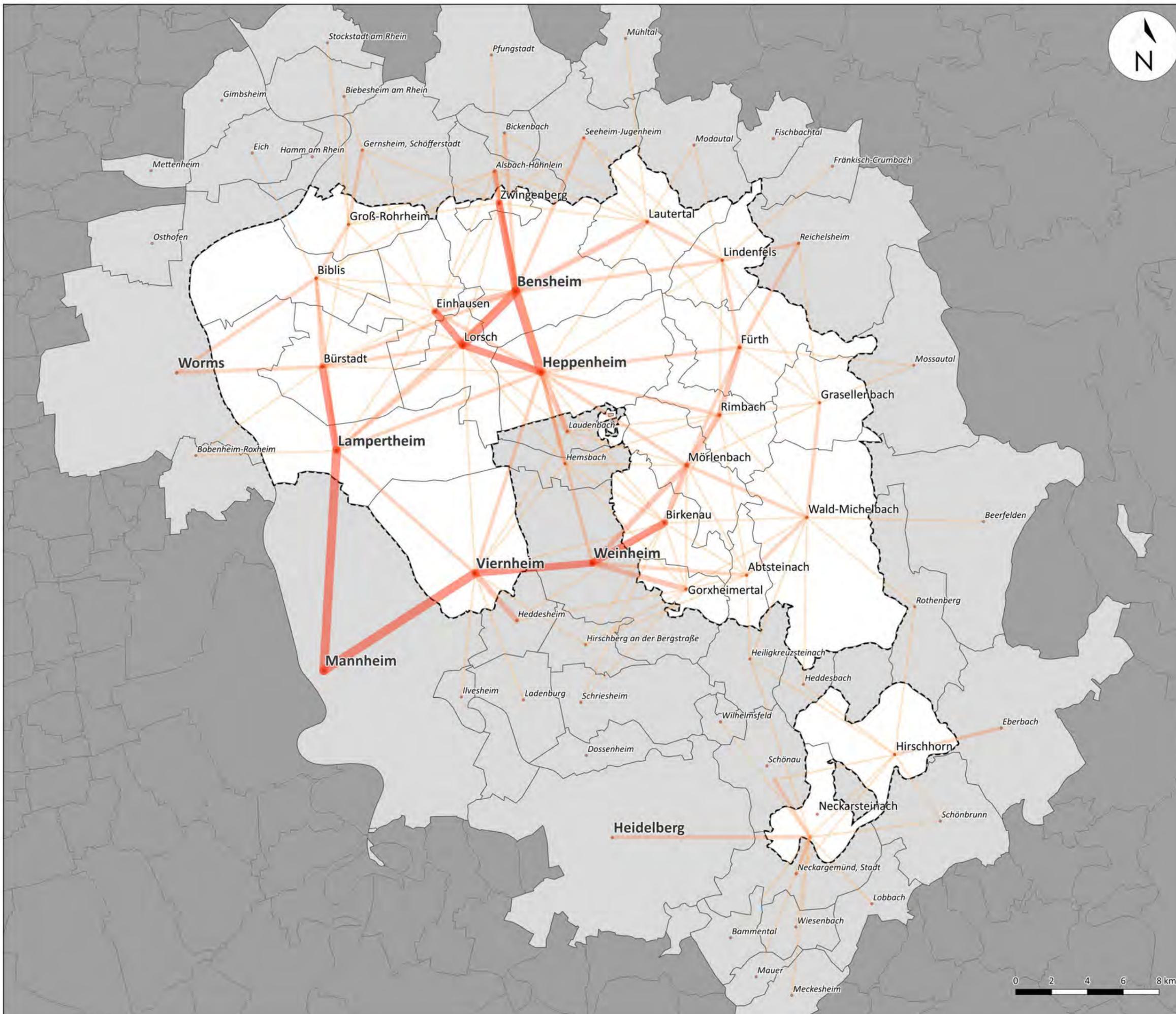
Potenzialanalyse

(Pendleraufkommen/Streckenlänge)

- Potentielle Verbindung
- Schwache Verbindung
- Mittelstarke Verbindung
- Starke Verbindung
- Sehr starke Verbindung

Sonstiges

- Gemeinden Kreis Bergstraße
- Angrenzende Gemeinden mit Pendlerverflechtungen
- Geographisches Zentrum der Gemeinde



Anlage 1

Plan 01: Pendleranalyse

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 22.01.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors



Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 2

Plan 02 - Schülerpendleranalyse

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



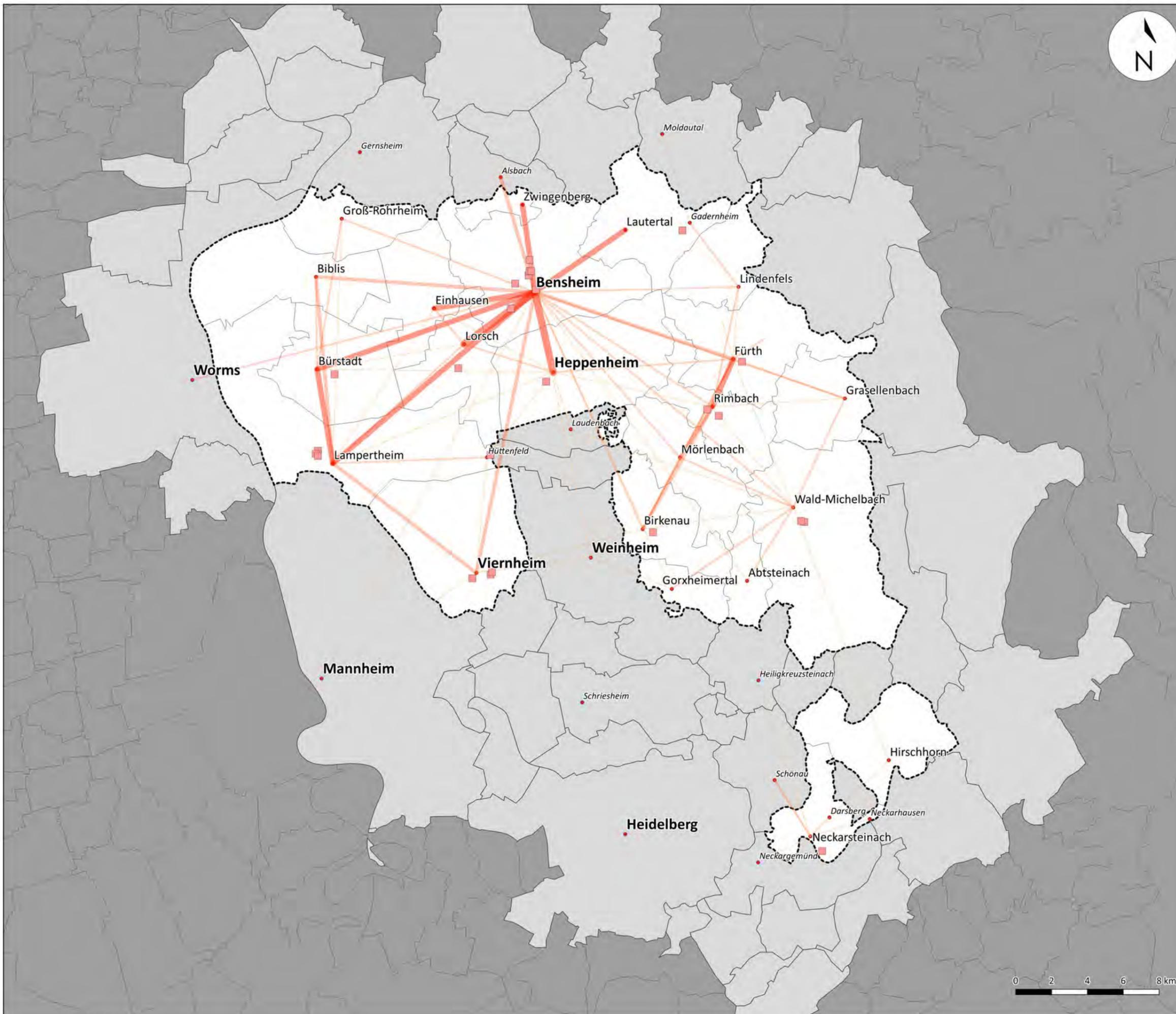
Legende

Potenzialanalyse

- Potentielle Verbindung
- Schwache Verbindung
- Mittelstarke Verbindung
- Starke Verbindung
- Sehr starke Verbindung

Sonstiges

- Gemeinden Kreis Bergstraße
- Angrenzende Gemeinden mit Pendlerverflechtungen
- Geographisches Zentrum der Gemeinde
- Schulstandorte (nur weiterführende Schulen)



Anlage 2

Plan 02: Schülerpendleranalyse

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

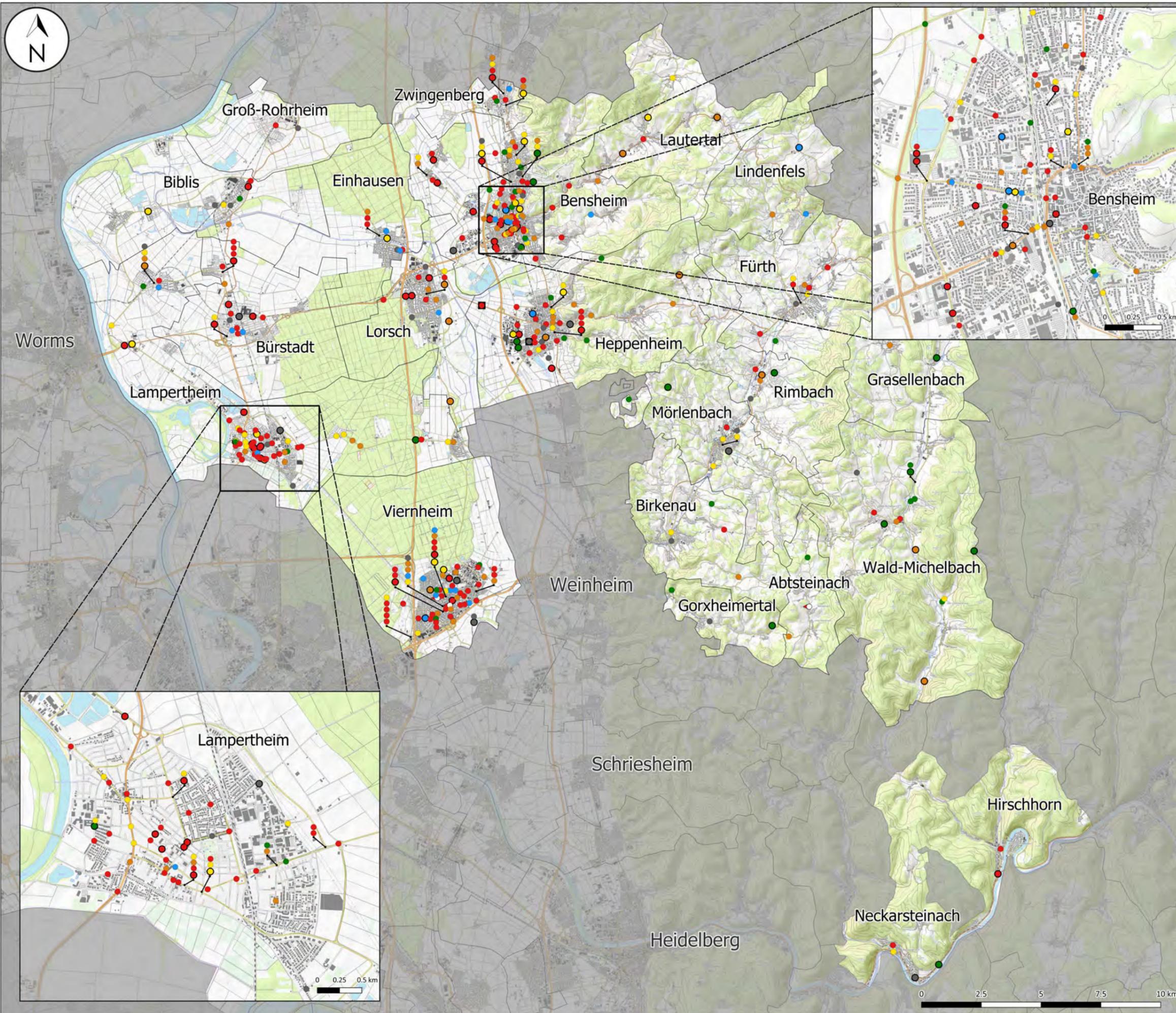
Datum: 22.01.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors



Anlage 3

Plan 03 - Unfallkarte



Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße

Legende

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2016-2018

Unfalltypen

- Fahrnfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- ◐ Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallkategorien

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten

Plan 03: Unfallkarte

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeitung: B.Sc. Natascha Mützel
Korbinian Schmid

Datum: 22.01.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMapContributors

Anlage 4

Plan 04 – Überregionale Radrouten und Sonstige Freizeitrouten

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

Überregionale Radrouten

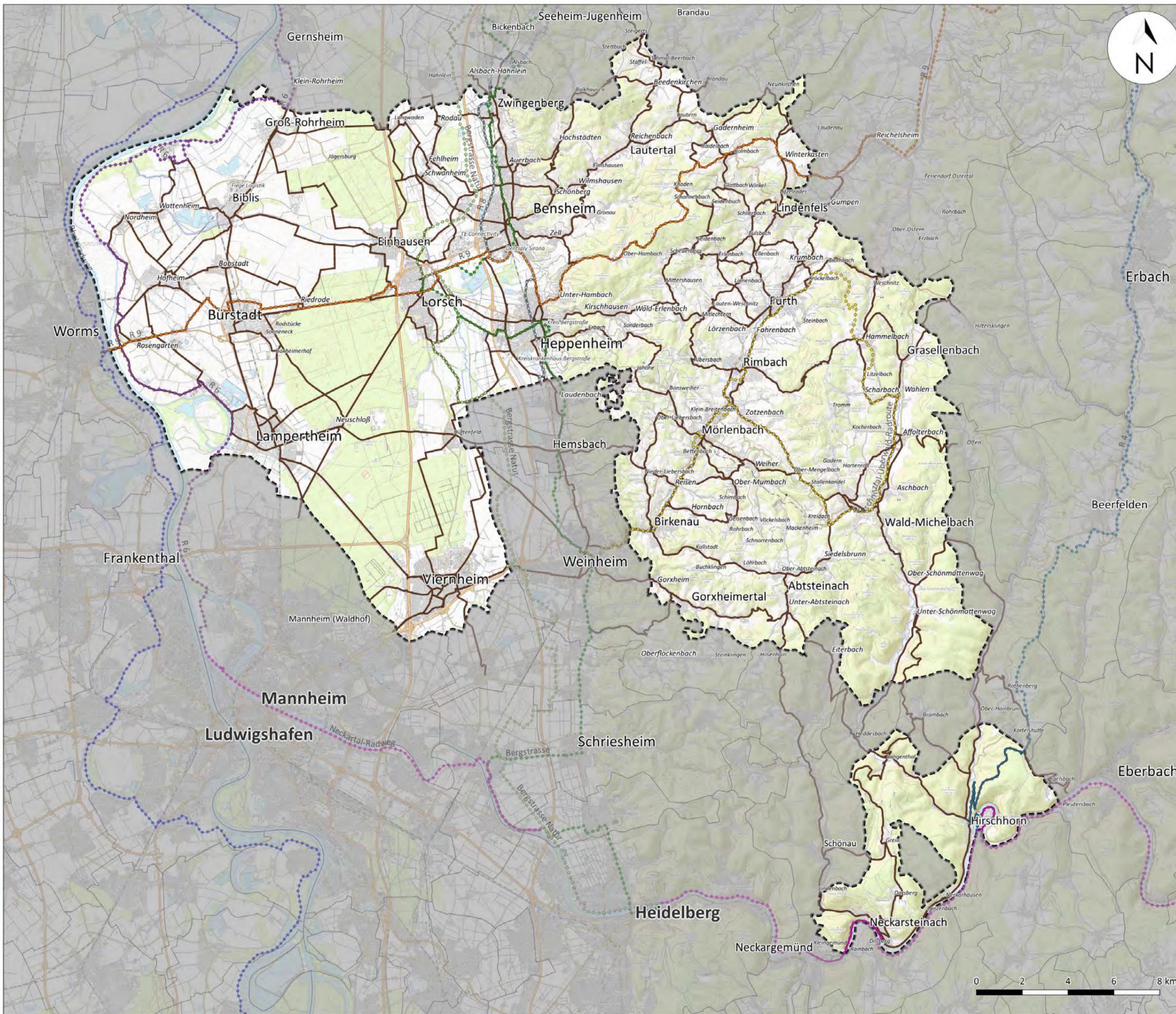
- R 4
- R 8
- R 6
- R 9
- Neckartal Radweg
- Rheinradweg

Sonstige Freizeitrouten

- Weschnitztal-Überwald-Radroute
- Bergstraße
- Bergstraße Natur

Bestandsnetz

- Bestandsnetz Kreis Bergstraße



Anlage 4

Plan 04: Überregionale Radrouten & Sonstige Freizeitrouten

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 19.02.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors

Anlage 5

Plan 05 – Bestandsnetz

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



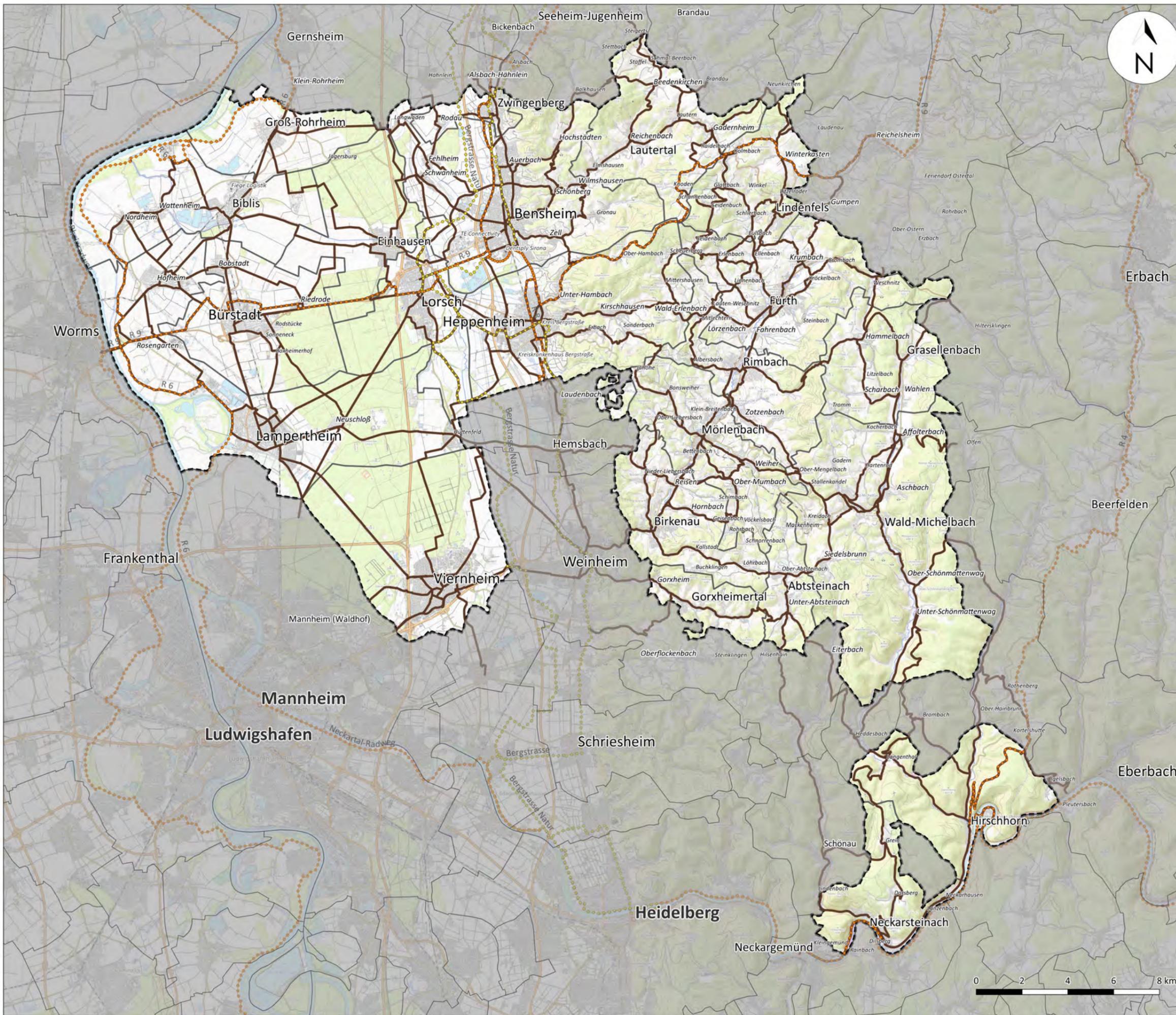
Legende

Bestandsnetz

— Bestandsnetz Kreis Bergstraße
(Zum Zeitpunkt der Erstellung des Radverkehrskonzeptes am besten zu befahrendes Netz)

Überregionale Radrouten

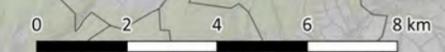
- Hessische Radfernwege, Rheinradweg, Neckartalradweg
- Sonstige Freizeitrouten



Anlage 5

Plan 05: Bestandsnetz

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße
 Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel
 Datum: 20.02.2020
 Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors



Anlage 6

Plan 06 - Bürgermeldungen

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

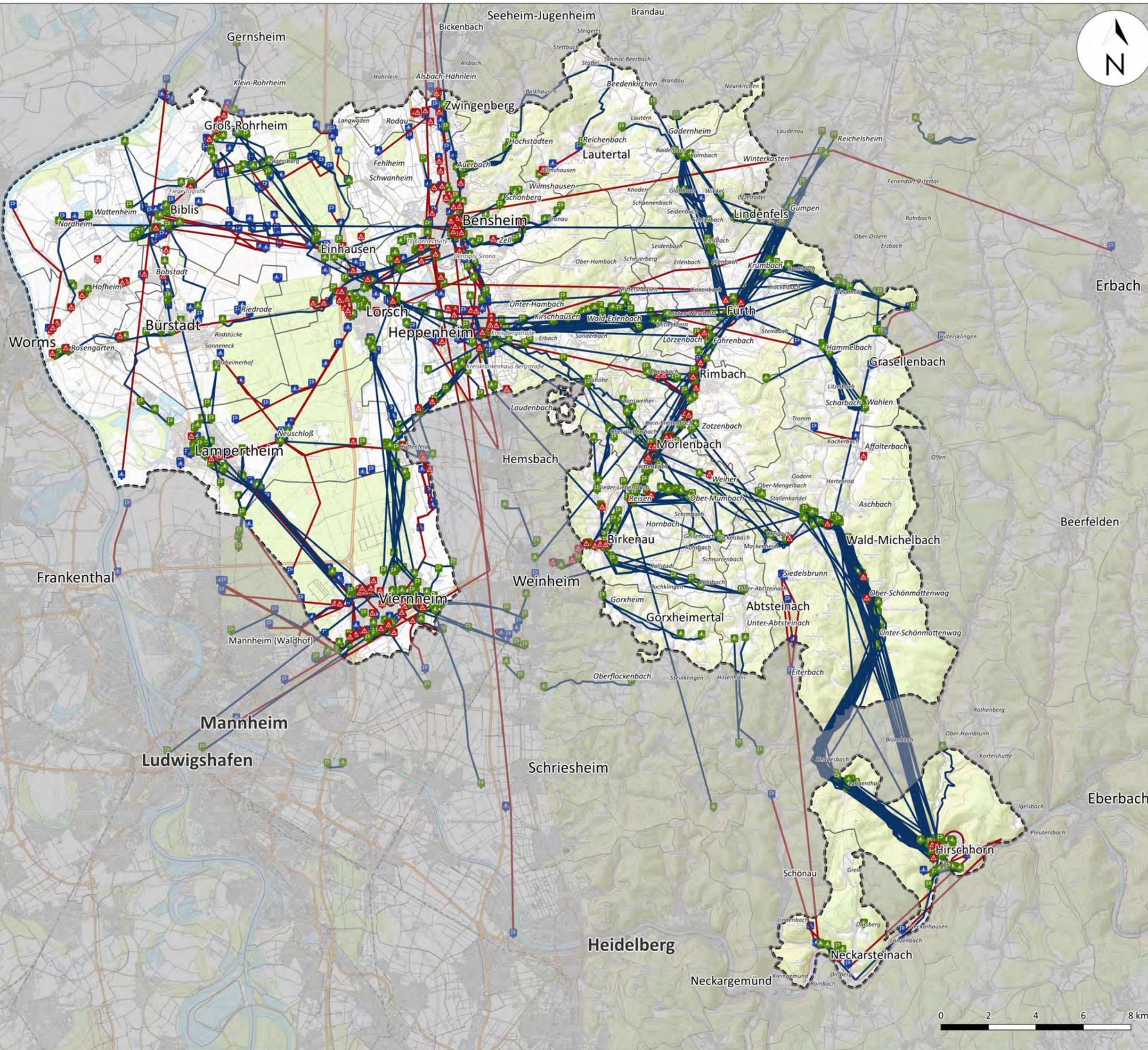
Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

Auf der Beteiligungsplattform
www.radforum-bergstrasse.de eingegangene
Bürgermeldungen

-  Gefahrenstellen
-  Neue Verbindung herstellen
-  Vorhandene Verbindung ausbessern



Anlage 6

Plan 06: Bürgermeldungen

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße
 Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel
 Datum: 20.02.2020
 Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors

Anlage 7

Plan 07 – Zielnetz Radverkehr 2030

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



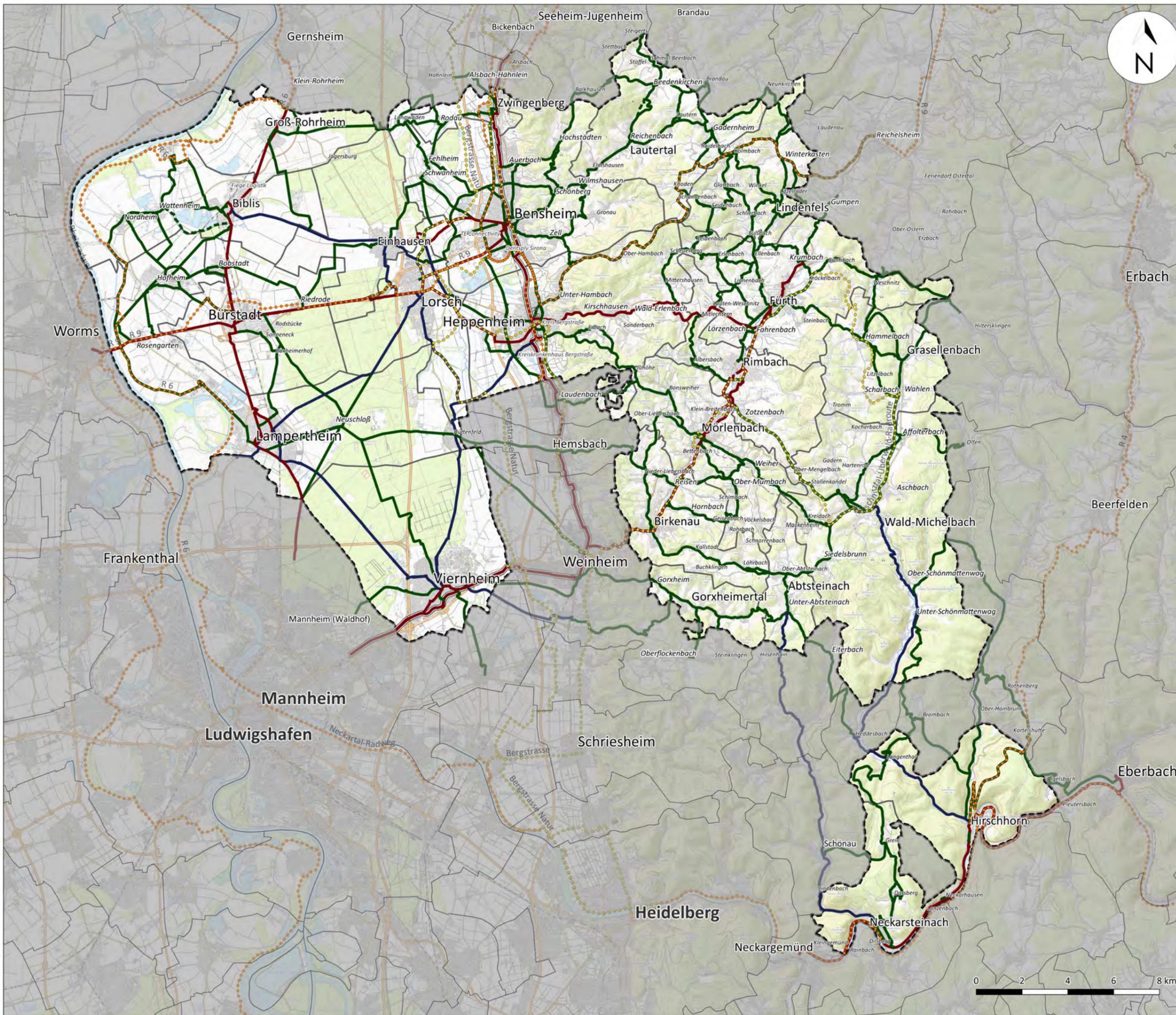
Legende

Zielnetz Radverkehr

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- - - Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- - - Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (III)
- - - Alternativer Verlauf (III)

Überregionale Radrouten

- ⋯ Hessische Radfernwege, Rheinradweg, Neckartalradweg
- ⋯ Sonstige Freizeitroutes
- Vorzugstrasse Radschnellverbindung



Anlage 7

**Plan 07: Zielnetz Radverkehr
2030**

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 20.02.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors

0 2 4 6 8 km



Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 8

Plan 08 - Maßnahmenübersicht Streckenausbau

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

- Baumaßnahmen an Strecken**
- Radweg neu bauen
 - Bestehenden Weg verbreitern/ausbauen
 - Oberfläche asphaltieren
 - Oberfläche auf bessern
 - Sonstige bauliche Maßnahmen

- Zielnetz Radverkehr**
- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
 - Alternativer Verlauf (I)
 - Regionale Verbindungen (Kategorie II)
 - Alternativer Verlauf (II)
 - Nahräumliche Verbindungen (III)
 - Alternativer Verlauf (III)

- Überregionale Radrouten**
- Hessische Radfernwege, Rheinradweg, Neckartalradweg
 - Sonstige Freizeitrouten
 - Vorzugstrasse Radschnellverbindung

Anlage 8

Plan 08: Maßnahmenübersicht Streckenausbau

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 19.02.2020
Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors

0 2 4 6 8 km

Anlage 9

Datenblätter Maßnahmenübersicht Streckenausbau

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Verbindung: Biblis - Bobstadt / Hofheim

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Biblis

Straße: Bürstädter Straße

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

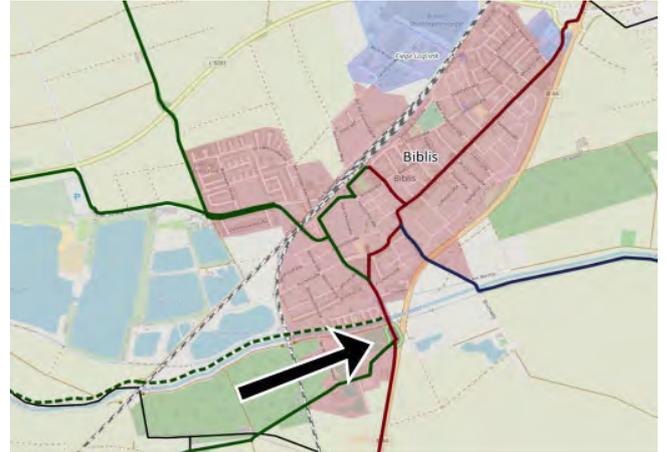
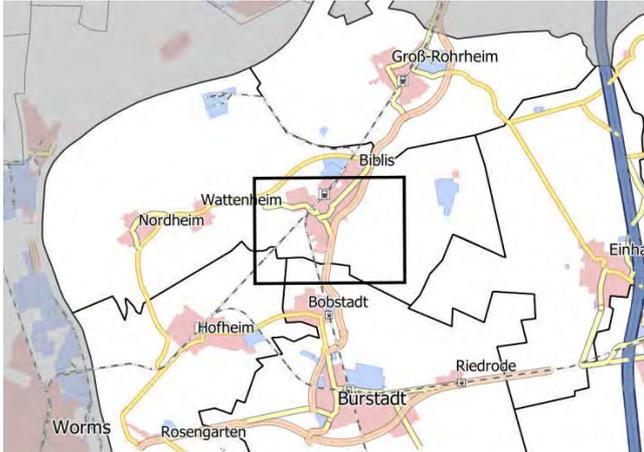
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Radverkersanlage und keine Querungshilfe am Ortsteingang zu Biblis. Der Radverkehr muss ungesichert die Straße queren.

Maßnahme: Ausbau des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg auf der linken Seite in Richtung Biblis. Eine Überführung auf die Fahrbahn, um auf die andere Seite zu gelangen sollte kurz vor der Brücke in ausreichendem Abstand zur Auffahrt zur B44 stattfinden.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 10.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nicht für Radfahrer geeignet. Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können.

Hinweis: -

Verbindung: Biblis - Groß-Rohrheim

Maßnahmentyp: **Neuordnung Knotenpunkt**

Kommune 1: Biblis

Straße: Radweg

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: 5676 Kfz / 180 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

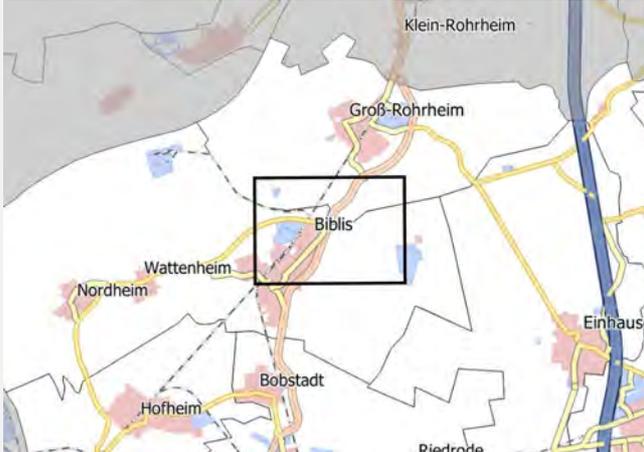
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Lückenhafte Führung an Knotenpunkt mit Gefahrensituationen für den Radverkehr.

Maßnahme: Neuordnung des Knotenpunktes.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): KOMPLEX

Begründung: Durch die Neuordnung des Knotenpunktes können Radfahrer zukünftig ohne auf der Fahrbahn zu fahren auch Richtung Jägersburg fahren (innergemeindliches Ziel).

Hinweis: Laufende Neuplanung des Knotenpunktes von der Gemeinde Biblis.

Verbindung: Einhausen - Biblis

Kommune 1: Biblis

Kommune 2: Einhausen

DTV 24/h: -

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: WSG

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Straße: Deich

Länge: 3400 m

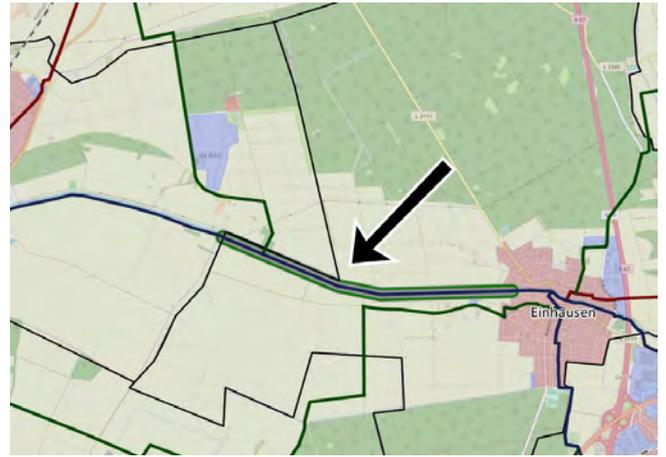
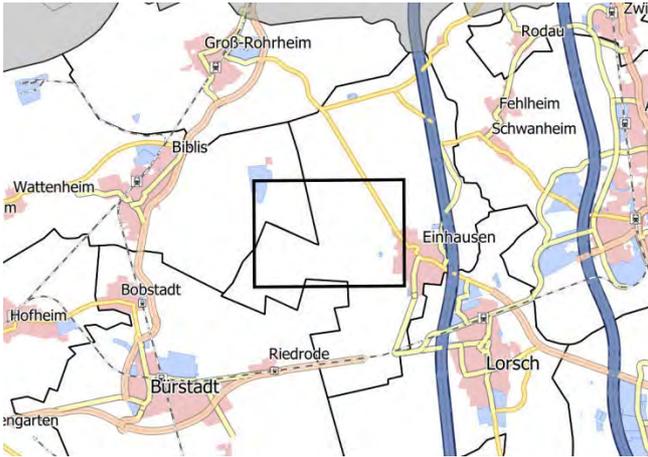
Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Schulverbindung: Ja

Steigung: Weitestgehend flach

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein Radweg entlang der Weschnitz.

Maßnahme: Radwegneubau bei Deichsanierung.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **KOMPLEX**

Begründung: Direktverbindung nach Biblis.

Hinweis: -

Verbindung: Einhausen - Groß-Rohrheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche ausbauen**

Kommune 1: Biblis

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1200 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

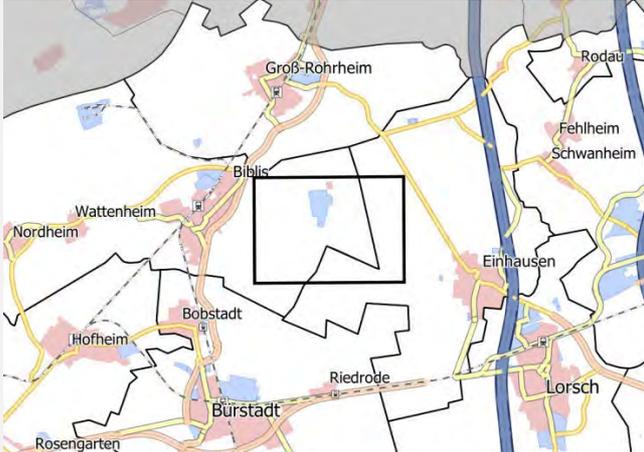
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 90.000 €

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Hinweis: Zufahrtsweg für Weschnitzdeichweg.

Verbindung: Einhausen/Biblis - Wattenheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Biblis

Straße: Deich entlang der Weschnitz

Kommune 2: -

Länge: 50 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

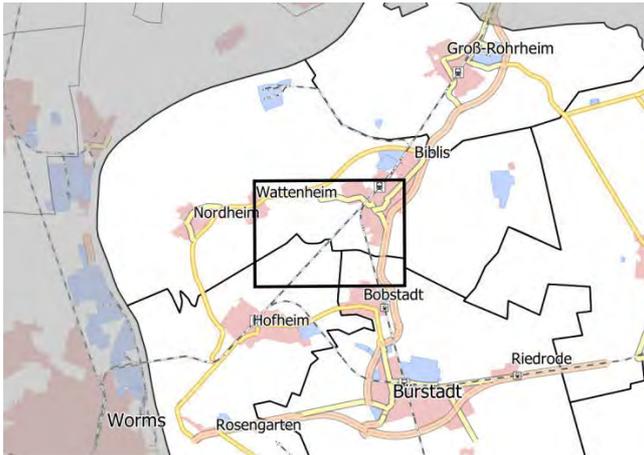
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Der Weg entlang der Weschnitz endet an der Bahntrasse.

Maßnahme: Brückenbau.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **KOMPLEX**

Begründung: Brückenbau nötig um gut asphaltierten, angelegten Weg weiter nutzen zu können. So kann eine möglichst direkte Verbindung ohne Wartezeiten entlang der Weschnitz hergestellt werden. Alternativverbindung zur Führung durch Biblis.

Hinweis: Alternativ müssen Radfahrende durch Biblis fahren. Dies ist mit vielen ungesicherten Querungen und Wartezeiten verbunden. Potenzial einer Freizeitverbindung.

Verbindung: Einhausen/Biblis - Wattenheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Biblis

Straße: Deich entlang der Weschnitz

Kommune 2: -

Länge: 50 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

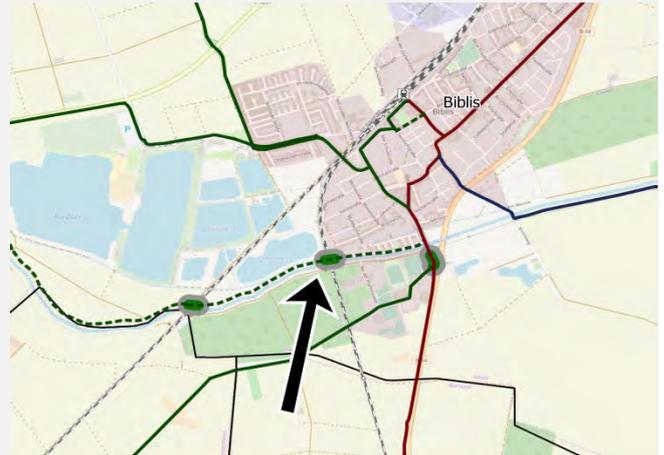
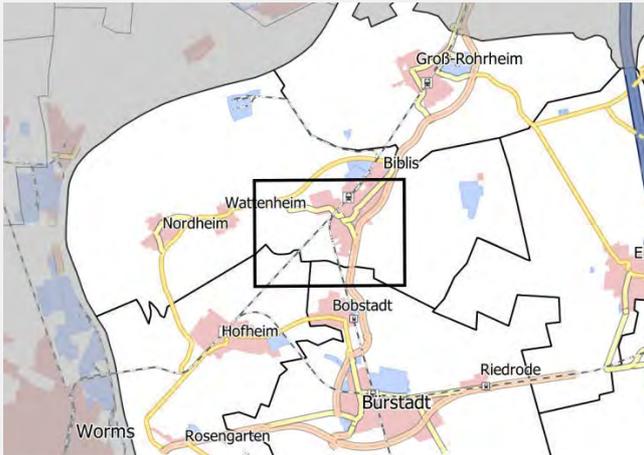
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Der Weg entlang der Weschnitz endet an der Bahntrasse.

Maßnahme: Brückenbau.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **KOMPLEX**

Begründung: Brückenbau nötig um gut asphaltierten, angelegten Weg weiter nutzen zu können. So kann eine möglichst direkte Verbindung ohne Wartezeiten entlang der Weschnitz hergestellt werden. Alternativverbindung zur Führung durch Biblis.

Hinweis: Alternativ müssen Radfahrende durch Biblis fahren. Dies ist mit vielen ungesicherten Querungen und Wartezeiten verbunden. Potenzial einer Freizeitverbindung.

Verbindung: Biblis - Wattenheim / Kernkraftwerk

Maßnahmentyp: **Brücke anpassen**

Kommune 1: Biblis

Straße: Berliner Straße

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

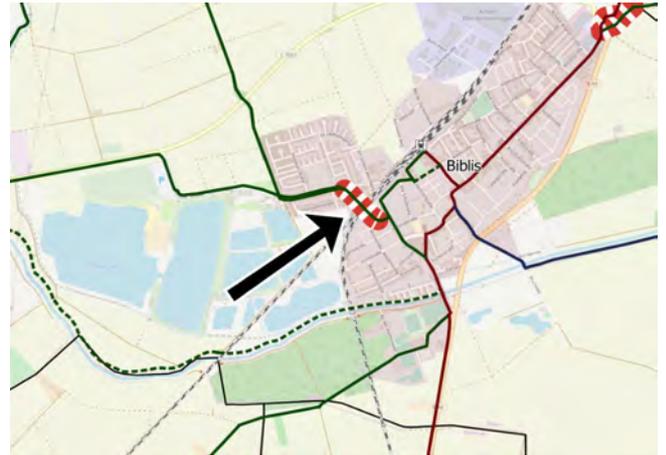
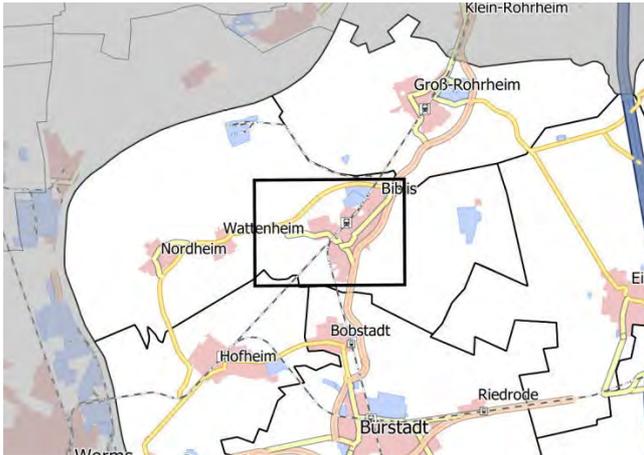
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neuordnung der Verkehrsflächen auf der Brücke zu Gunsten des Radverkehrs prüfen.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **KOMPLEX**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer ungeeignet. Der Gehweg ist zu schmal und nicht für den Radverkehr freigegeben.

Hinweis: -

Verbindung: Biblis - Kernkraftwerk Biblis

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Biblis

Straße: Pfad

Kommune 2: -

Länge: 50 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

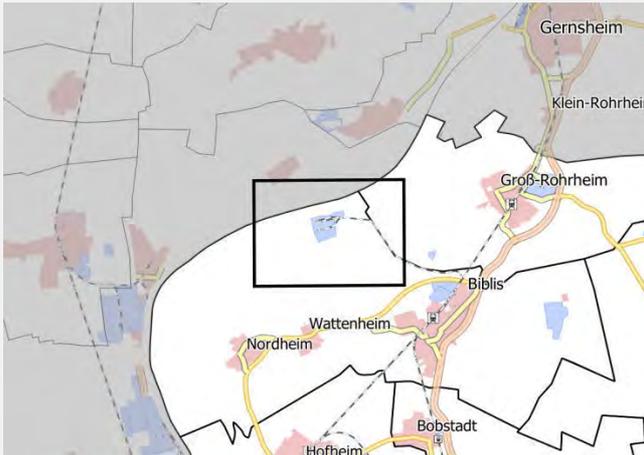
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine direkte Verbindung zum Kernkraftwerk.

Maßnahme: Neubau Radweg zur sicheren und direkten Querung Richtung Kernkraftwerk. Vorfahrtsregelung an Ein- und Ausfahrten entsprechen beschildern und ggfs. markieren.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **15.000 €**

Begründung: Die vorhandene Wegeführung ist sehr umwegig und durch ungesicherte Querungsbereiche sehr gefährlich für Radfahrer.

Hinweis: -

Verbindung: Groß-Rohrheim - Langwaden - Bensheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche ausbauen**

Kommune 1: Groß-Rohrheim

Straße: Forstweg

Kommune 2: Einhausen

Länge: 2600 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

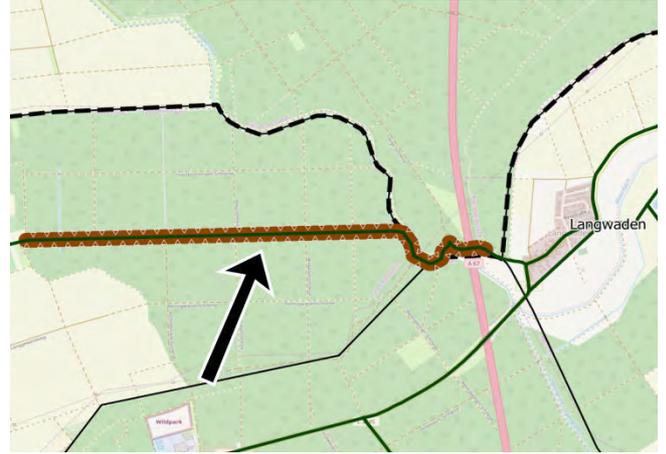
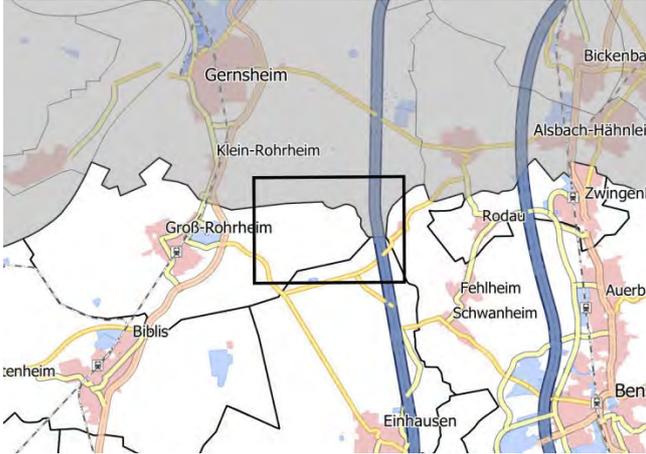
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH, LSG, VGS, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche mit wassergebundener Decke (besser: Asphaltierung), ggf. Begradigung der Wegführung.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 70.000 €

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Hinweis: Alternative: Neubau Radweg entlang der südlich verlaufenden Landesstraße L 3261 (sehr kostenintensiv).

Verbindung: Bürstadt - Rosengarten/Worms

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Bürstadt

Straße: Nibelungenstraße

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

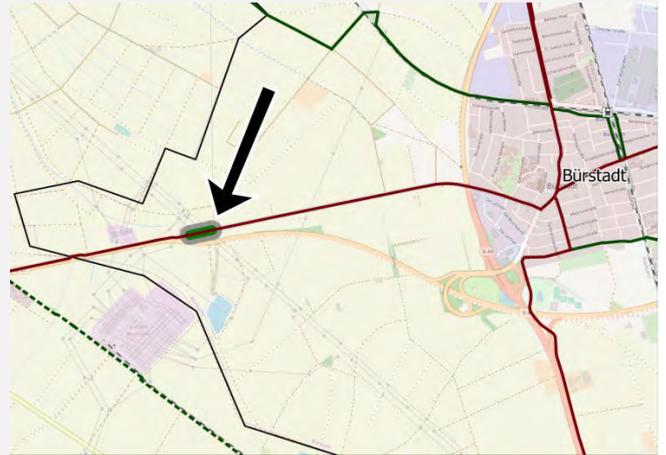
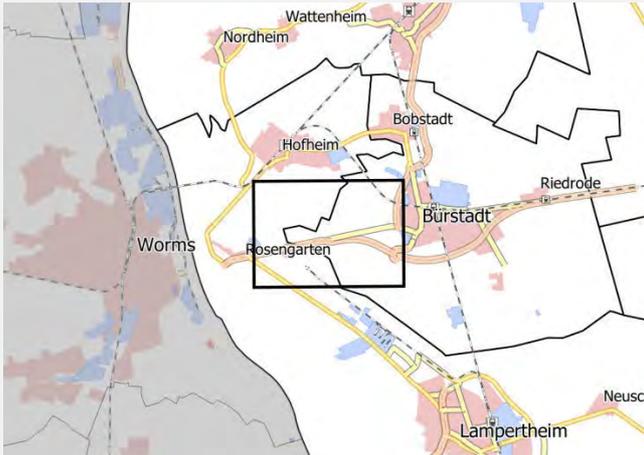
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau Radweg auf Teilstück Nibelungenstraße bis zum Anschluss an nördlich verlaufenden Wirtschaftsweg. Wichtige Verbindungsfunktion Richtung Bürstadt.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 40.000 €

Begründung: Der Neubau dieses Teilstücks ist ein wichtiger Lückenschluss. Der Radverkehr muss dann nicht mehr die oft zu schnell befahrene Nibelungenstraße nutzen und kreuzen.

Hinweis: Ausbau der B 47 sollte berücksichtigt werden. Weiterführung der Radverkehrsverbindung über Nibelungenstraße nach Bürstadt (nach Umwidmung der Straße für Radverkehr).

Verbindung: Bürstadt - Rosengarten

Kommune 1: Bürstadt

Kommune 2: -

DTV 24/h: k.A.

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Nibelungenstraße

Länge: 2050 m

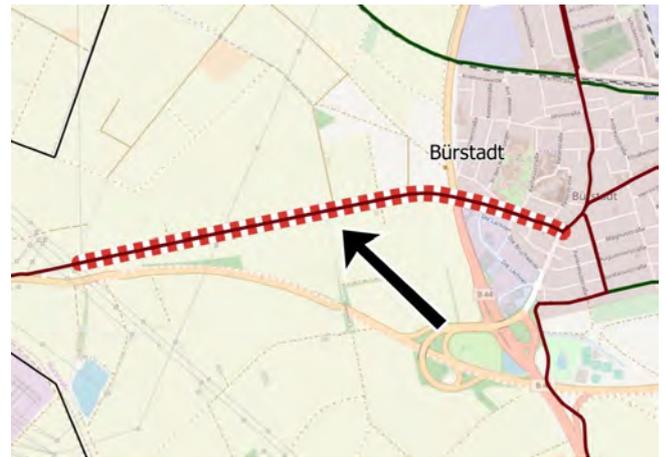
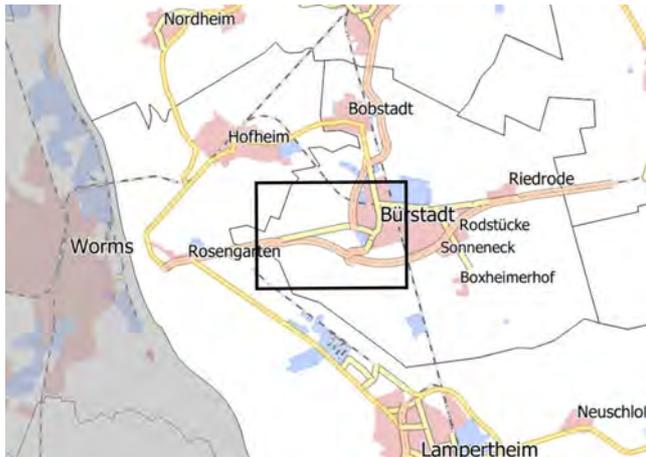
Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Schulverbindung: Nein

Steigung: Weitestgehend flach

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Auf der stark und schnell befahrene Straße bestehen keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Umwidmung der Straße nach Fertigstellung der B47 für den Radverkehr (auch: landwirtschaftlicher Verkehr).

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): 560.000 €

Begründung: Die Führung auf der Straße ist für den Radverkehr ungeeignet. Wichtige Hauptverbindung zwischen Bürstadt und Worms für den Radverkehr. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung (bislang umwegiger Verlauf über nördlichen Wirtschaftsweg).

Hinweis: Gemeinsame mit Maßnahme 10 denken.

Verbindung: Bobstadt - Bürstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Bürstadt

Straße: Pfad

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

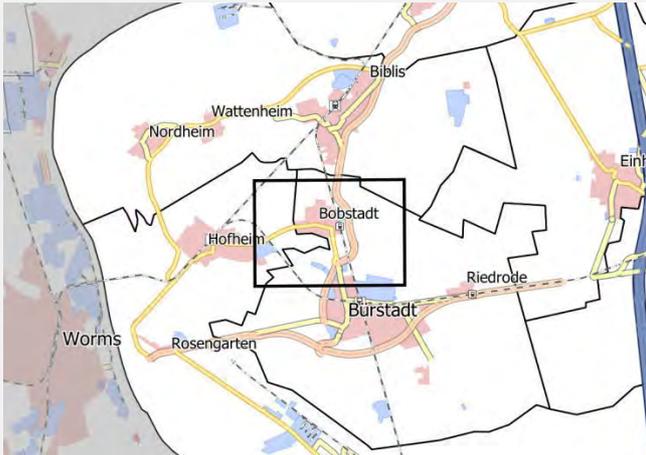
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung teilweise vorhanden über naturnahen, unbefestigten Weg.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung und Querung über L 3411 herstellen auf Radweg Richtung Bürstadt.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **85.000 €**

Begründung: Ermöglicht Direktverbindung von Bobstadt nach Bürstadt ohne Ortsdurchfahrt nutzen zu müssen.

Hinweis: Im Zuge des Neubaus ist auch eine Querungshilfe über die L 3411 notwendig.

Verbindung: Bobstadt - Riedrode

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Bürstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 50 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

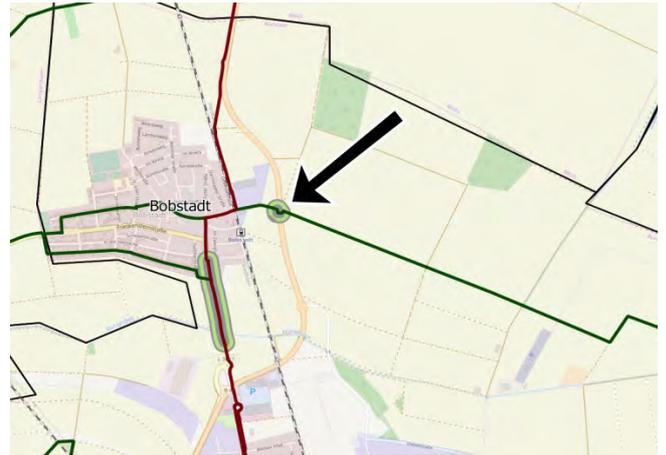
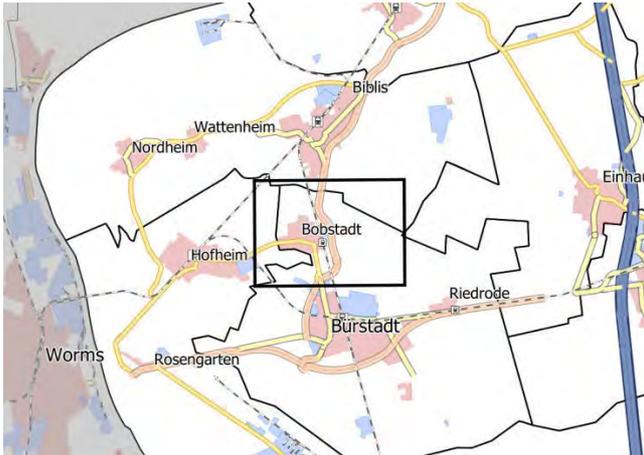
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es besteht ein Pfad aus grobem Schotter.

Maßnahme: Direkte Querung durch Asphaltieren des fehlenden Teilstücks im Netz gewährleisten. Begradigung der Wegeföhrung.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **5.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Insbesondere an Kreuzungsbereichen sind sie sehr gefährlich.

Hinweis: -

Verbindung: Lampertheim - Viernheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lampertheim

Straße: Alte Viernheimer Straße

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

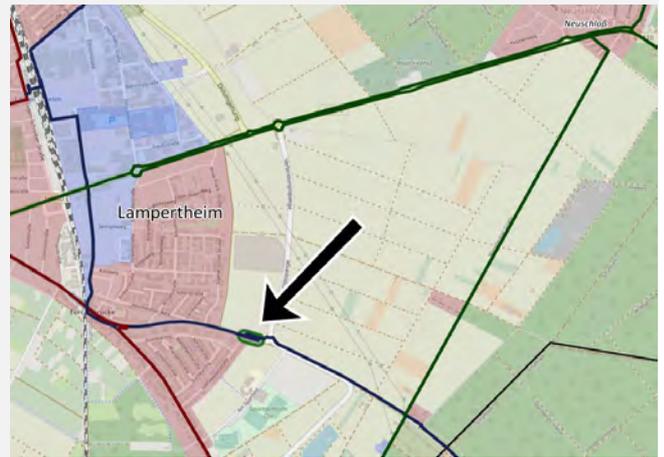
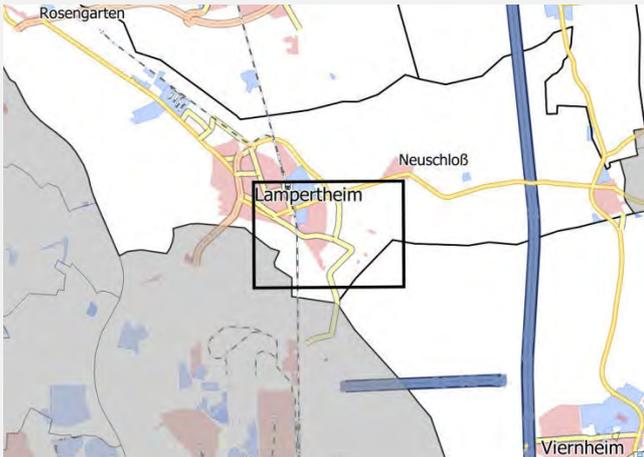
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau Radweg auf betrachtetem Abschnitt und bauliche Querungshilfe zum benutzungspflichtigen gemeinsamen Zweirichtung- Geh- und Radweg entlang der K 3 herstellen.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **40.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer ungeeignet. Durch den Neubau wird hier eine ungesicherte Querungssituation vermieden.

Hinweis: -

Verbindung: Neuschloß - Mannheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Lampertheim

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1800 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

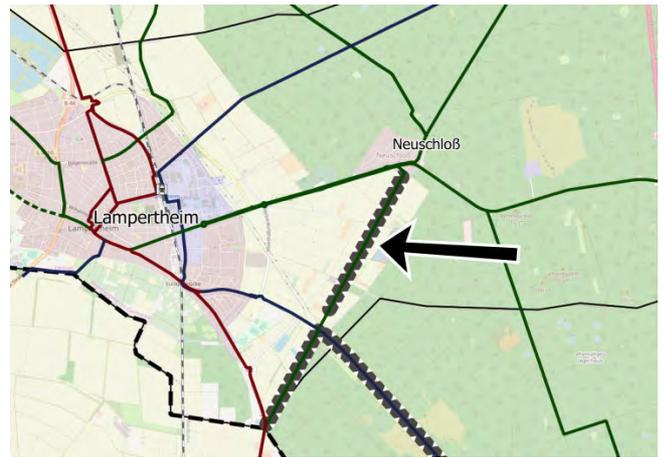
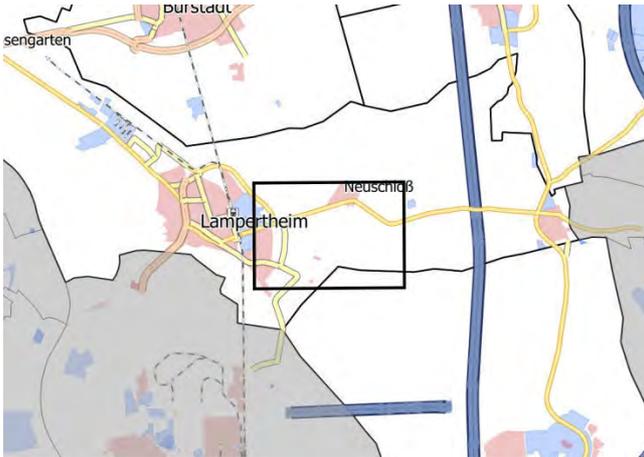
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über unbefestigten Weg in sehr schlechtem Zustand.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): 275.000 €

Begründung: Wege in sehr schlechtem Zustand sind teilweise unbefahrbar insbesondere bei Regen und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Gemeinsam mit Massnahme 16 realisieren. Die Notwendigkeit und Machbarkeit ist mit der VB des Kreises Bergstraße und der Gemeinde abzustimmen. Bestehende verkehrsrechtliche Anordnung einfordern und überprüfen (Polizeidirektion).

Verbindung: Neuschloß - Mannheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Lampertheim

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1300 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

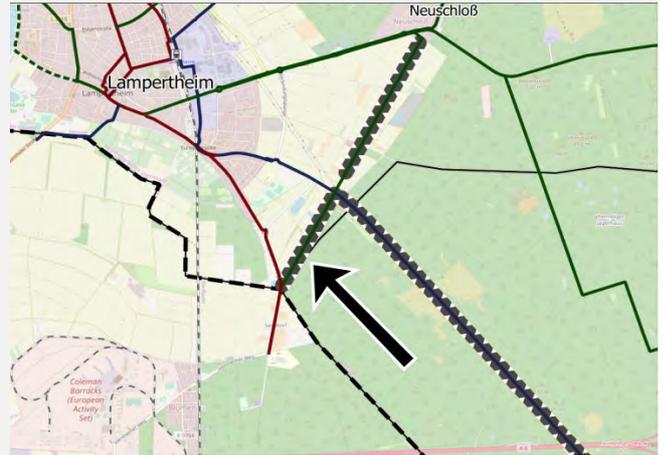
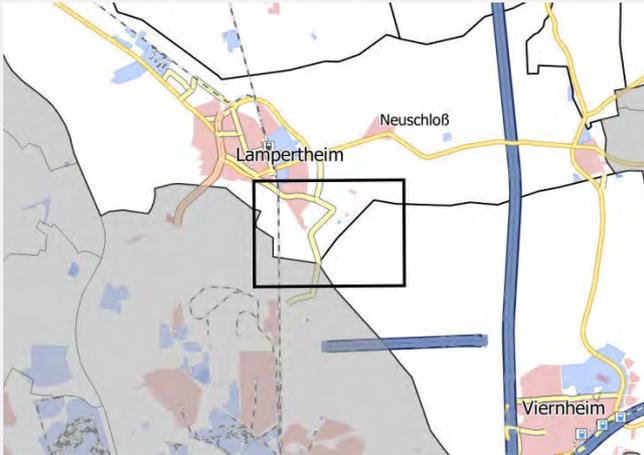
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: LSG, VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über unbefestigten Weg in sehr schlechtem Zustand.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **195.000 €**

Begründung: Wege in sehr schlechtem Zustand sind teilweise unbefahrbar insbesondere bei Regen und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Gemeinsam mit Massnahme 15 realisieren.

Verbindung: Viernheim - Lampertheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Viernheim

Straße: Forstweg

Kommune 2: Lampertheim

Länge: 5000 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

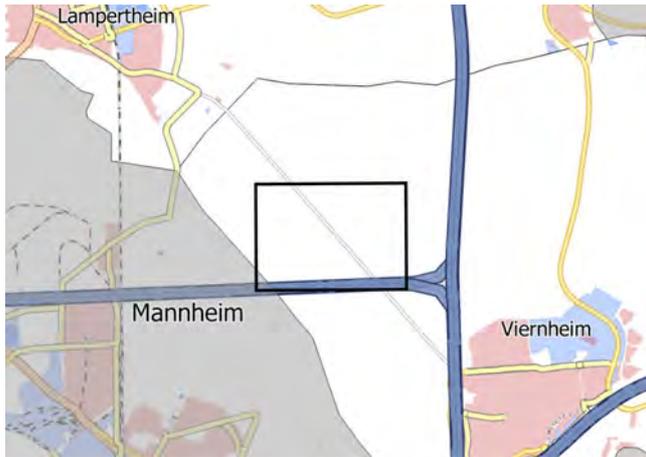
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH, LSG, VGS, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 775.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Forstamt Lampertheim lehnt diese Maßnahme aufgrund zu erwartender andauernder Konflikte mit dem Forstbetrieb ab (Verschmutzung, Wegebeschädigung durch Holzabfuhr, Gefährdung, zusätzliche Verkehrssicherung).

Verbindung: Viernheim - Hüttenfeld

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Viernheim

Straße: L 3111

Kommune 2: -

Länge: 3500 m

DTV 24/h: 7756 Kfz / 350 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

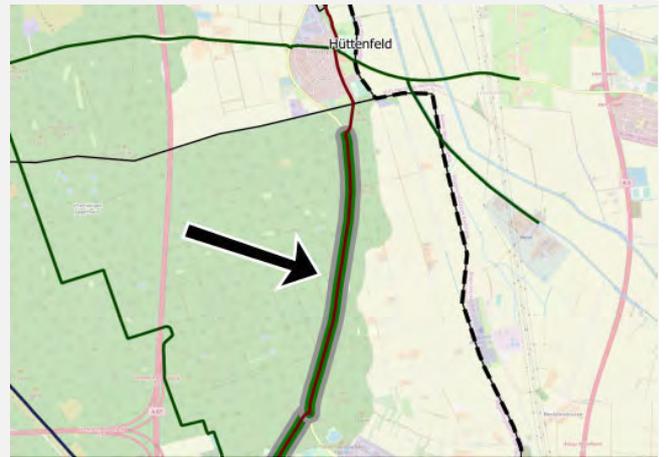
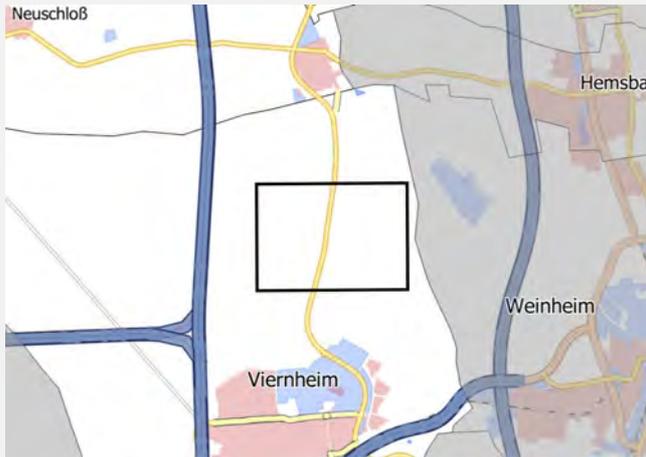
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: LSG, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **960.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und des Schwerlastverkehrs nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Soll 2020/22 gebaut werden, Kampfmittelräumung.

Verbindung: Viernheim - Hüttenfeld

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Viernheim

Straße: Lorscher Straße

Kommune 2: -

Länge: 1000 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

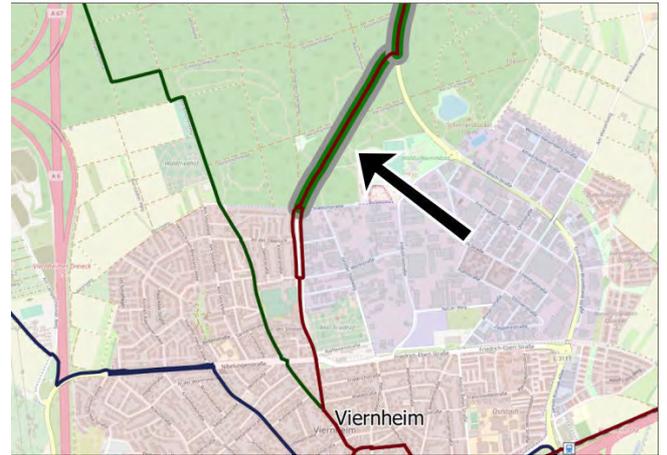
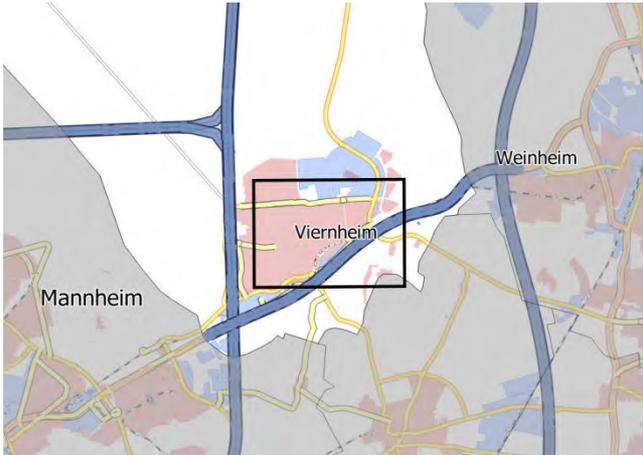
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: LSG, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Maßnahme: Neubau straßenbegleitender Radweg. Überführung Fahrbahn - Radweg bei Ortseingang Viernheim.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): 265.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren und Bann bzw. Schutzwald).

Verbindung: Viernheim - Muckensturm

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Viernheim

Straße: K 4134

Kommune 2: Heddesheim (Ba-Wü)

Länge: 1600 m

DTV 24/h: 8093 Kfz / 159 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Keine Verbindung aus Viernheim Süd kommend Richtung Weinheim vorhanden.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Gut **Grobkostenschätzung (Netto):** 425.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens und der Kfz-Geschwindigkeit für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: L3111: Planung bei Stadt Viernheim gegen Kostenerstattung; Bau übernimmt Hessen Mobil. Weiterführung des Radweges bis Lützelsachsen notwendig.

Verbindung: Viernheim - Muckensturm - Lützelsachsen

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Viernheim

Straße: L 3111

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: 8093 Kfz / 159 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

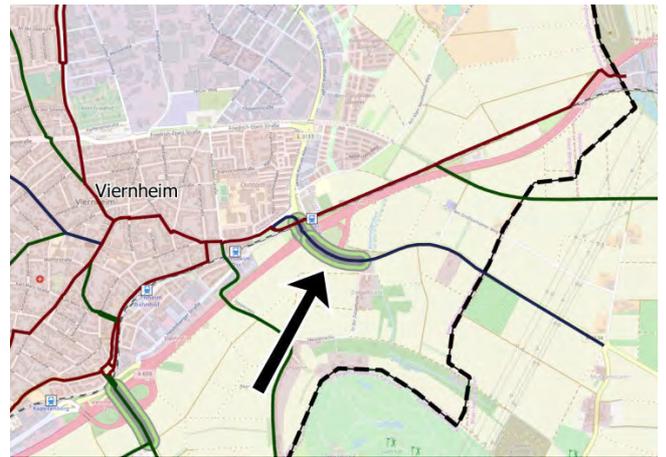
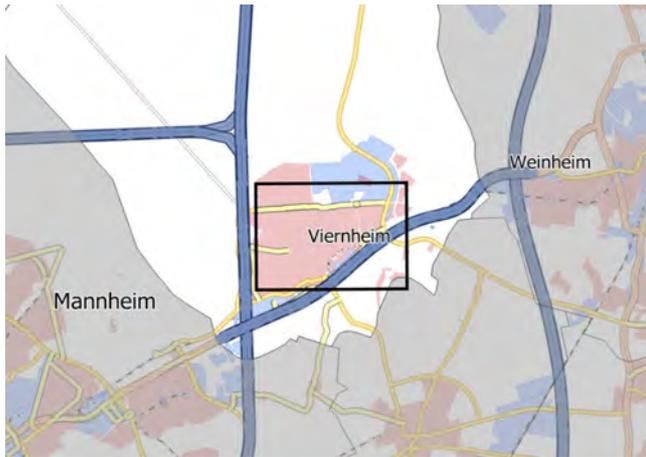
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Die Oberfläche ist schadhaft.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Ausbesserung der Oberfläche.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 50.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies und Wege in schlechtem Zustand wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: -

Verbindung: Viernheim - Muckensturm - Lützelsachsen

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Viernheim

Straße: L 3111

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: 8093 Kfz / 159 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

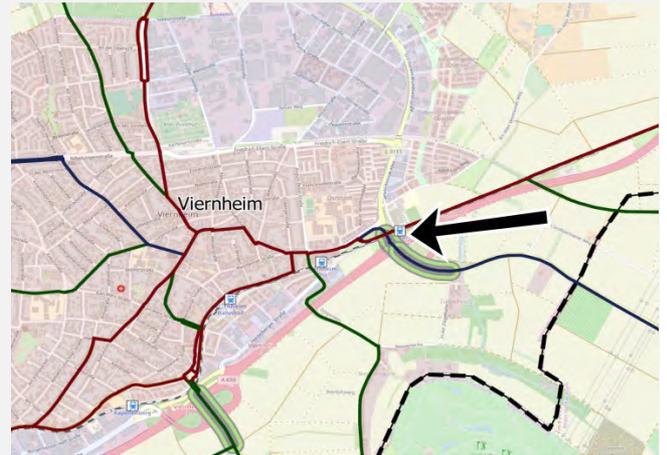
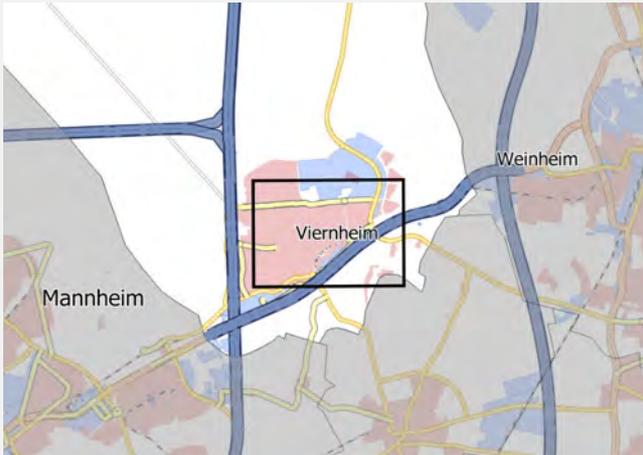
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Gehweg auf der Brücke mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" ist deutlich zu schmal. In Gegenrichtung sind keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **20.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens ungeeignet. Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger.

Hinweis: -

Verbindung: Viernheim - Mannheim Waldhof

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Viernheim

Straße: Forstweg

Kommune 2: -

Länge: 1400 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

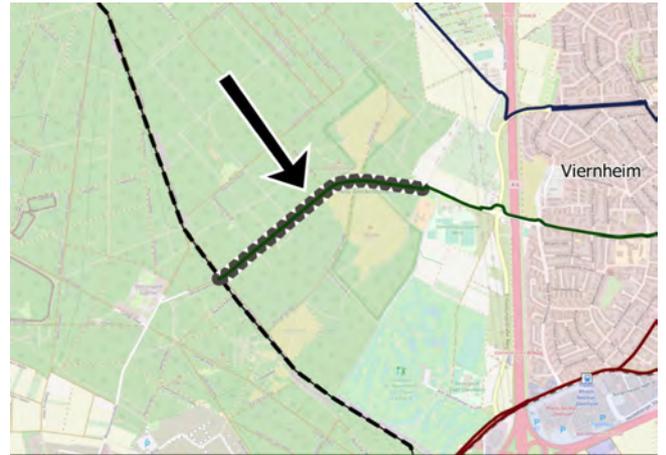
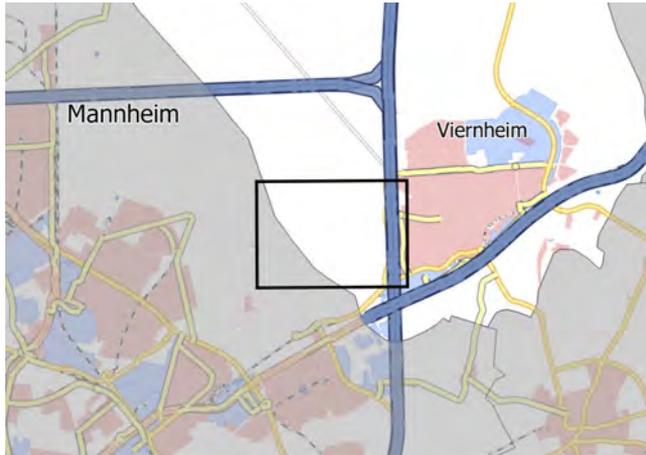
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH, LSG, NSG, Biotop, VGS, WSG

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **220.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Forstamt Lampertheim lehnt diese Maßnahme aufgrund zu erwartender andauernder Konflikte mit dem Forstbetrieb ab (Verschmutzung, Wegebeschädigung durch Holzabfuhr, Gefährdung, zusätzliche Verkehrssicherung). Bedarf einer Abstimmung mit der Oberen Naturschu

Verbindung: Lampertheim - Mannheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Viernheim

Straße: K 9754

Kommune 2: Mannheim

Länge: 800 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

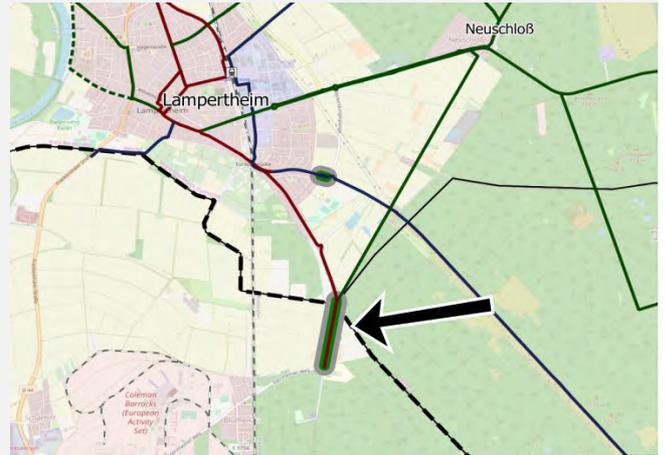
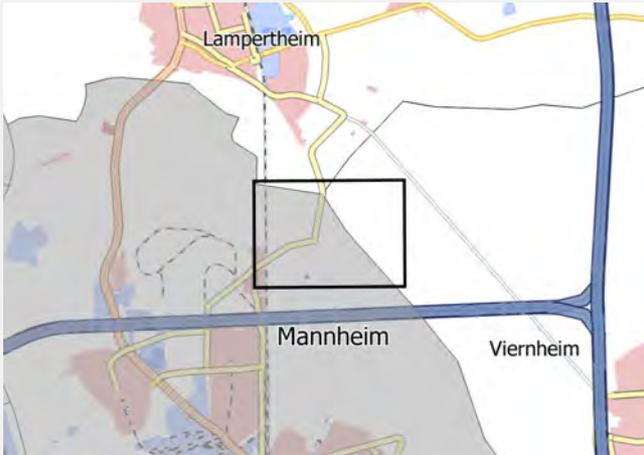
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): 220.000 €

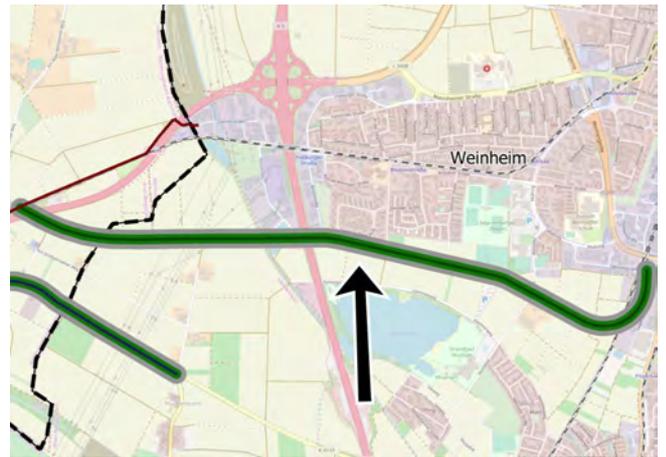
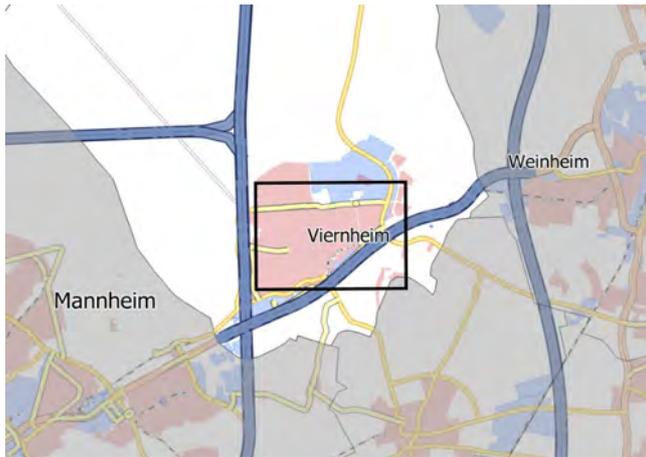
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: -

Verbindung: Viernheim - Weinheim
 Kommune 1: Viernheim
 Kommune 2: Heddesheim (Ba-Wü)
 DTV 24/h: k.A.
 Bike & Ride: Ja
 Baulast: Gemeinde
 Schutzgeb.: WSG

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Straße: Bahntrasse
 Länge: 4200 m
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Schulverbindung: Ja
 Steigung: Weitestgehend flach
 Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Die Bahntrasse wird nicht mehr genutzt.

Maßnahme: Neubau Radweg entlang der alten Bahntrasse Richtung Weinheim.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **KOMPLEX**

Begründung: Radverkehrsverbindungen entlang stillgelegter Bahntrassen eignen sich hervorragend zur zügigen, direkten und sicheren Nutzung im Alltagverkehr.

Hinweis: Es gibt eine weiter nördlich verlaufende Alternativverbindung (Radschnellverbindung Mannheim - Viernheim - Weinheim).

Verbindung: Einhausen - Lorsch

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Einhausen

Straße: Weg

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

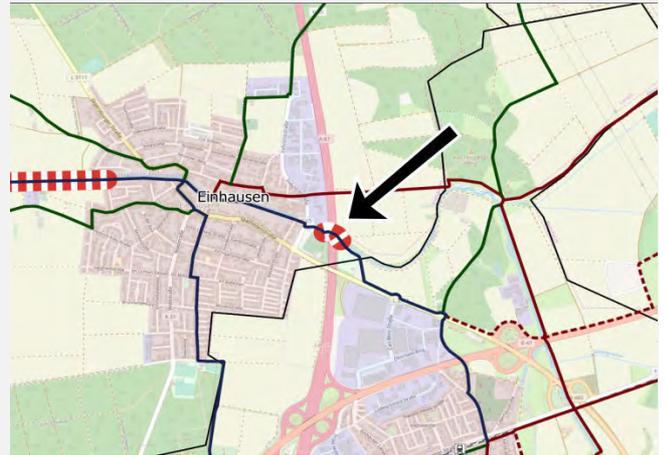
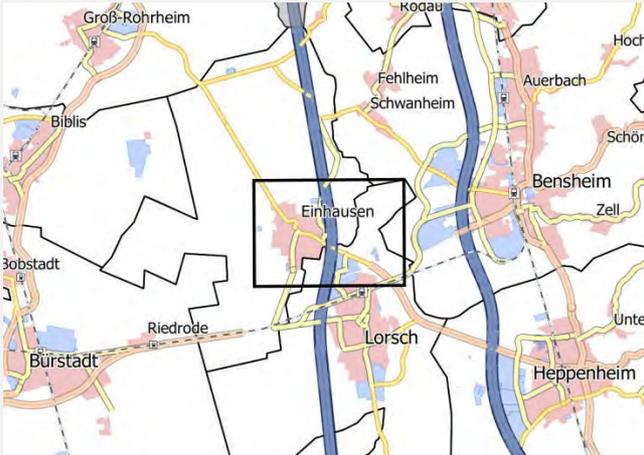
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Die Unterführung ist deutlich zu schmal und durch die Kurven sehr unübersichtlich.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Verbesserung des Sichtfeldes. Beleuchtung der Unterführung notwendig.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): KOMPLEX

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Gefahrenstelle aufgrund der Kurvigkeit.

Hinweis: Alternativ können Radfahrende nach Lorsch die Westverbindung nutzen. Für Radfahrer die nach Heppenheim möchten, soll ein Radwegeneubau östlich entlang der Weschnitz erfolgen (weniger Zeitverluste).

Verbindung: Lorsch - Bürstadt

Kommune 1: Einhausen

Kommune 2: -

DTV 24/h: k.A.

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: LSG, VGS, WSG

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Straße: Nibelungenstraße

Länge: 100 m

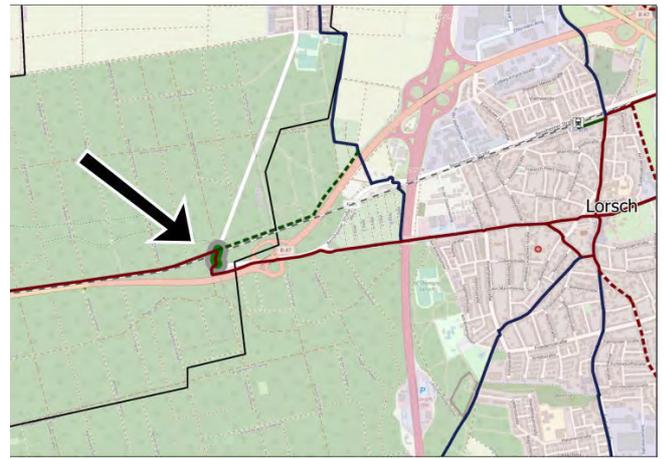
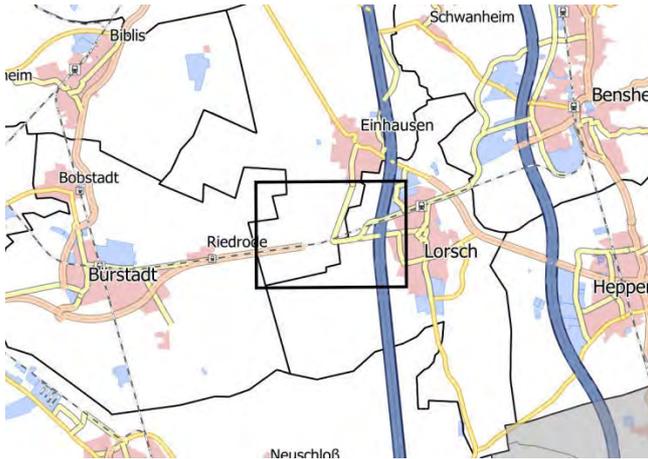
Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Schulverbindung: Ja

Steigung: Weitestgehend flach

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 45.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit für Radfahrer ungeeignet. Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn. Zusätzlich wird die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs leicht gesenkt.

Hinweis: Alternativ kann die Verbindung weiter entlang der B 47 mit einem Radwegneubau geführt werden und mit einem Brückenbau über die Gleise an den R 9 angeschlossen werden.

Verbindung: Einhausen - Lorsch

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Einhausen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Lorsch

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

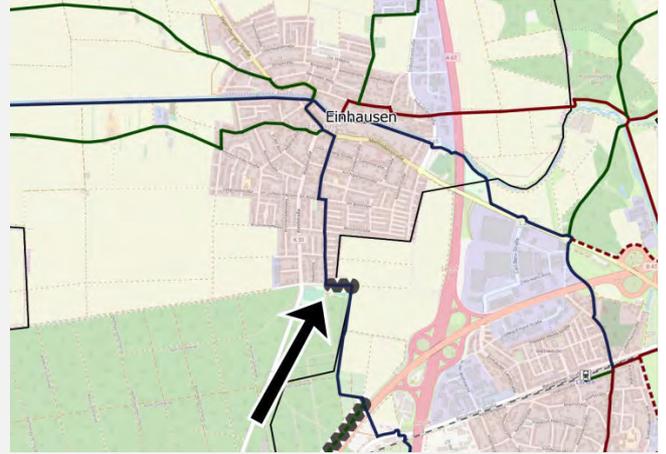
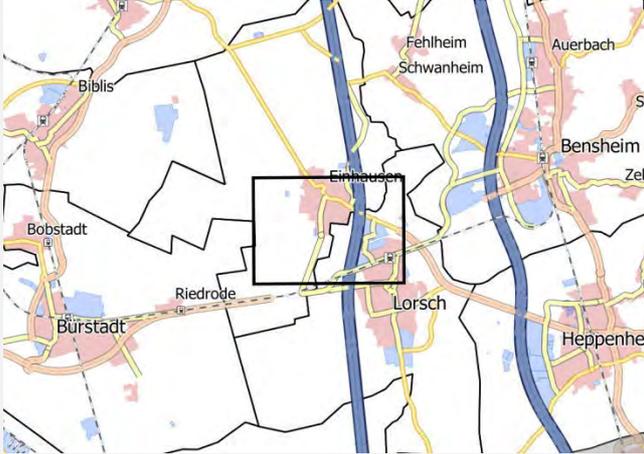
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter. Außerdem existiert ein schmaler Gehweg.

Maßnahme: Asphaltieren des gesamten Abschnitts. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **25.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Alternativ können Radfahrer die Verbindung entlang der Weschnitz, der L 3111 und der Straße "Im Daubart" zwischen Einhausen und Lorsch nutzen. Diese erfordert jedoch lange Wartezeiten und ist an einigen Stellen zu schmal.

Verbindung: Einhausen - Biblis

Kommune 1: Einhausen

Kommune 2: -

DTV 24/h: -

Bike & Ride: Nein

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: WSG

Maßnahmentyp: **Überführung prüfen**

Straße: Pfad

Länge: 300 m

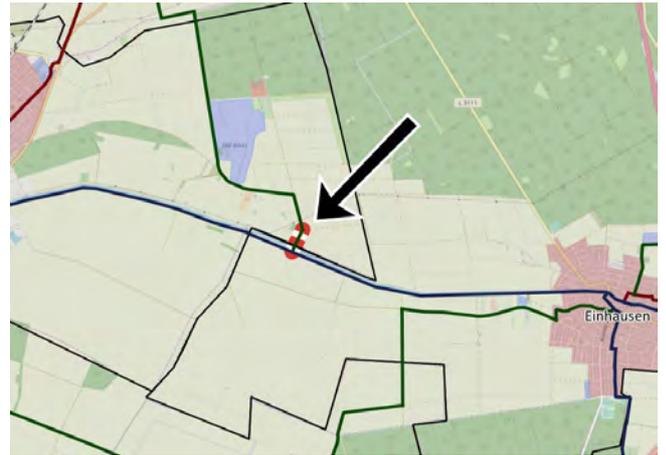
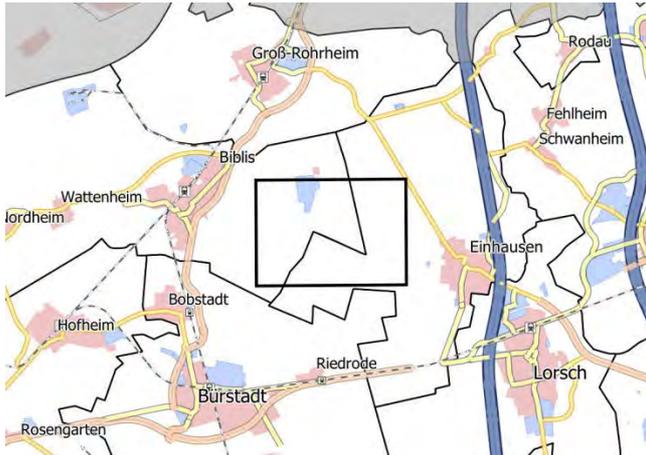
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Schulverbindung: Nein

Steigung: Weitestgehend flach

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen. Es gibt keine Überquerungsmöglichkeit der Weschnitz.

Maßnahme: Brücke bauen und Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): KOMPLEX

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Anschluss an Weschnitzradweg und nach Einhausen. Wunsch von Biblis und Einhausen.

Verbindung: Einhausen - Schwanheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Einhausen

Straße: Forstweg

Kommune 2: Bensheim

Länge: 300 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

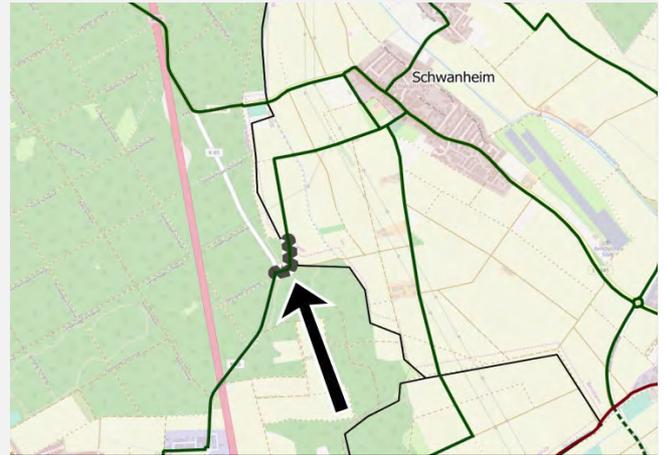
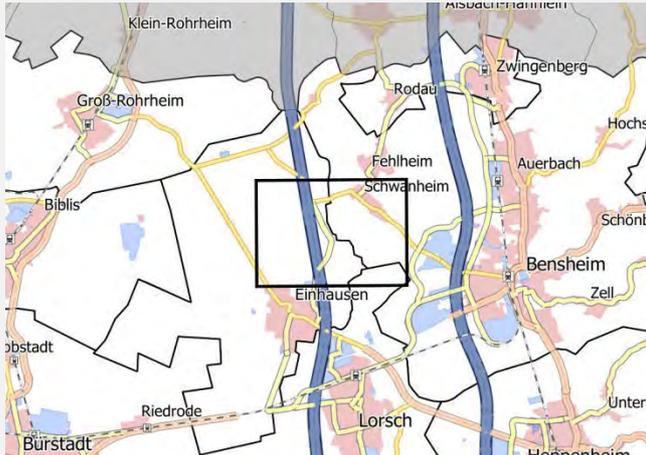
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: LSG, VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf losem Untergrund.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **40.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren).

Verbindung: Einhausen - Heppenheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lorsch

Straße: Weschnitzdamm

Kommune 2: -

Länge: 1400 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

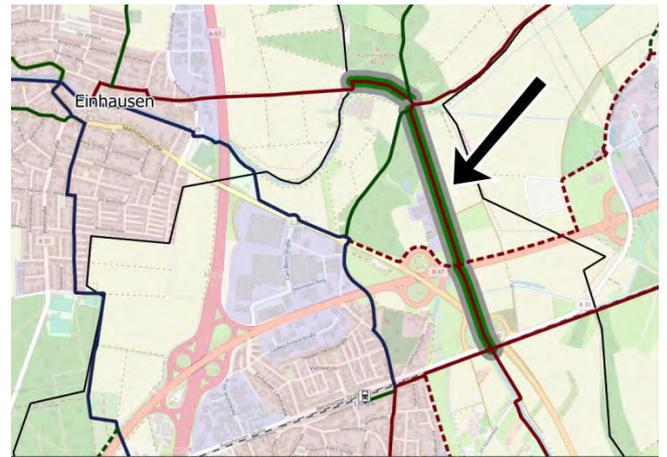
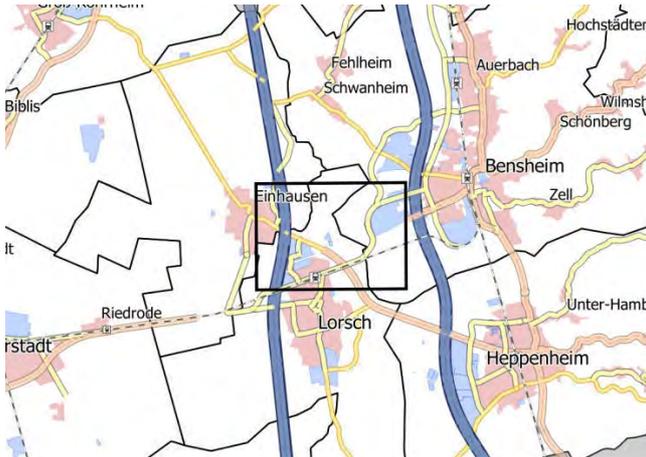
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Es besteht keine geeignete Verbindung zwischen Einhausen und Heppenheim.

Maßnahme: Neubau Radweg entlang des Weschnitzdamms.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 735.000 €

Begründung: Der Ausbau eines Radweges entlang der Weschnitz würde eine direkte Verbindung ohne Wartezeiten an Knotenpunkten des Kfz-Verkehrs ermöglichen.

Hinweis: Gemeinsam mit Maßnahme 35 umsetzen sinnvoll. Bedenken seitens Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren) und der Stadt Lorsch (finanzielle Bedenken).

Verbindung: Einhausen - Heppenheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Lorsch

Straße: Weschnitzdamm

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

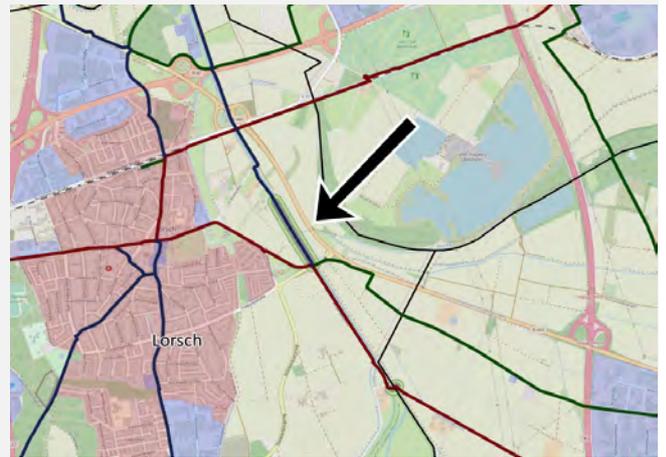
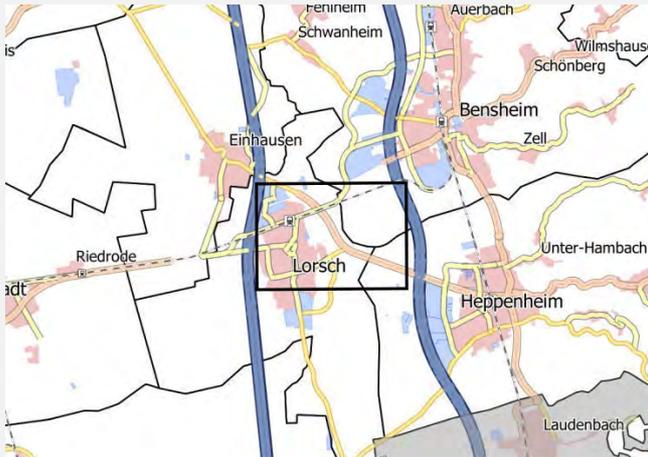
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es besteht eine Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen. Es gibt keine geeignete Radverkehrsverbindung zwischen Einhausen und Heppenheim.

Maßnahme: Befestigung und Ausbau der Oberfläche durch Asphaltierung.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 130.000 €

Begründung: Hauptverbindung zwischen Einhausen und Heppenheim. Alternativverbindung führt über Brücke an L3111, die zu schmal für die Einrichtung von Radverkehrsanlagen ist.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 36.

Verbindung: Heppenheim - Lorsch

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Lorsch

Straße: Pfad

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

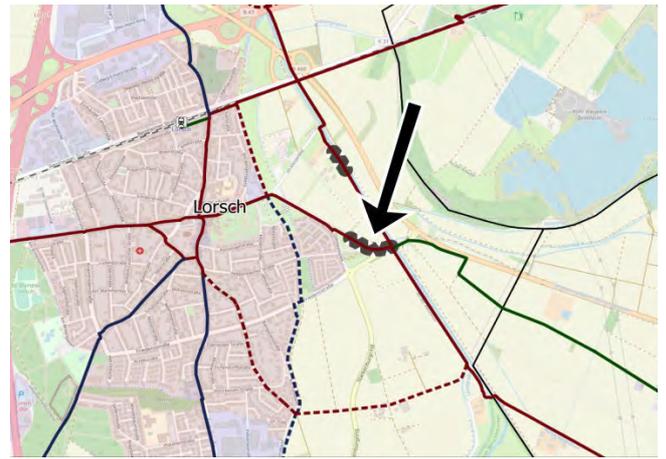
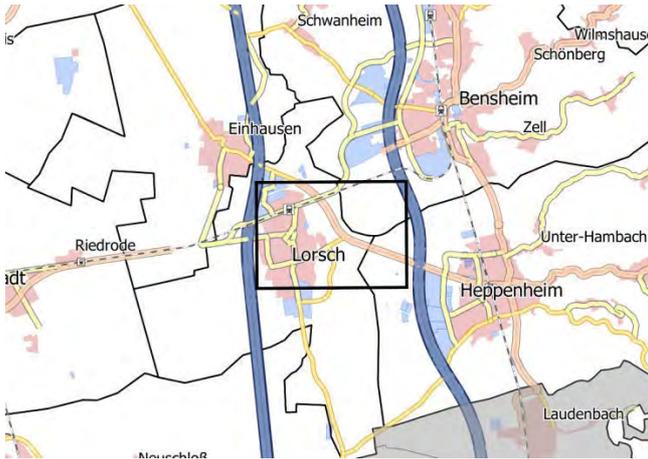
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 40.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: -

Verbindung: Lorsch - Heppenheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lorsch

Straße: L 3111

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

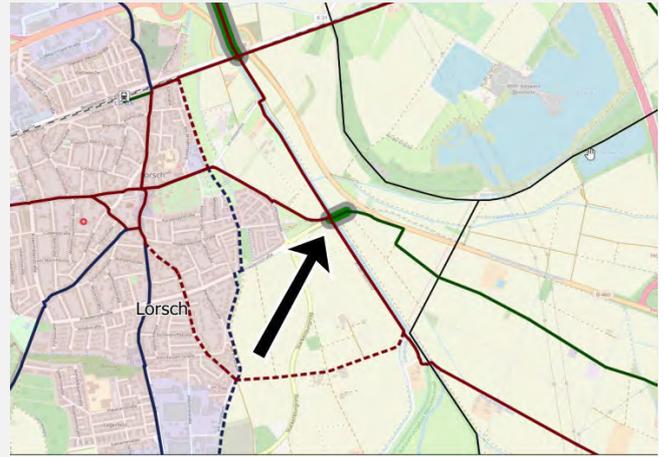
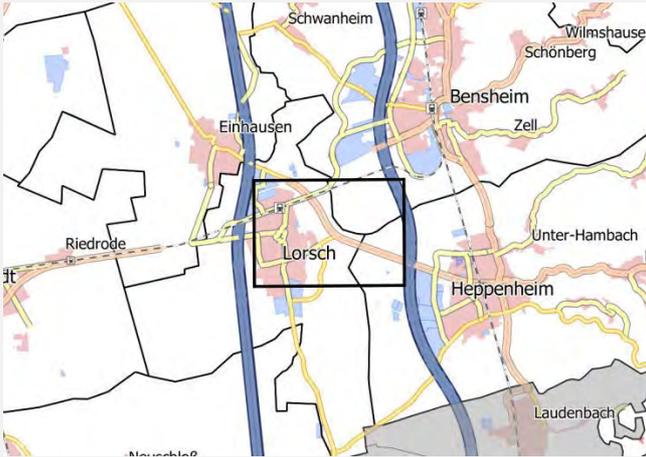
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Ja

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Radverkehrsanlage. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau straßenbegleitender Radweg und Brückenverbreiterung oder Neubau Brücke. Einrichtung einer Querungsmöglichkeit am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): KOMPLEX

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Alternativ kann die Verbindung entlang der Weschnitz genutzt werden. Planung Stadt Lorsch gegen Kostenerstattung des Landes; Bau: Hessen Mobil.

Verbindung: Einhausen - Bensheim/Heppenheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lorsch

Straße: -

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

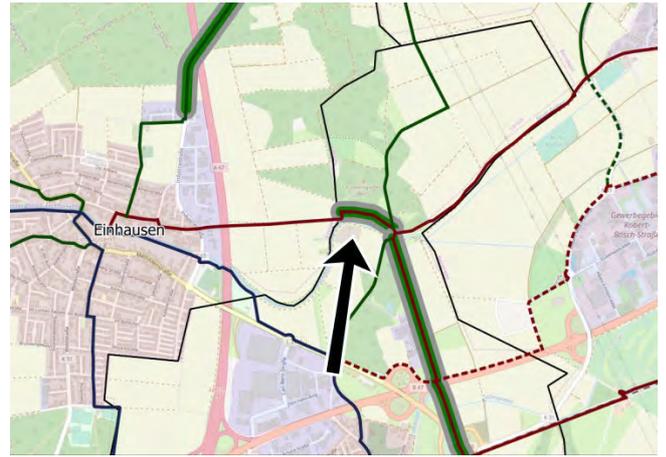
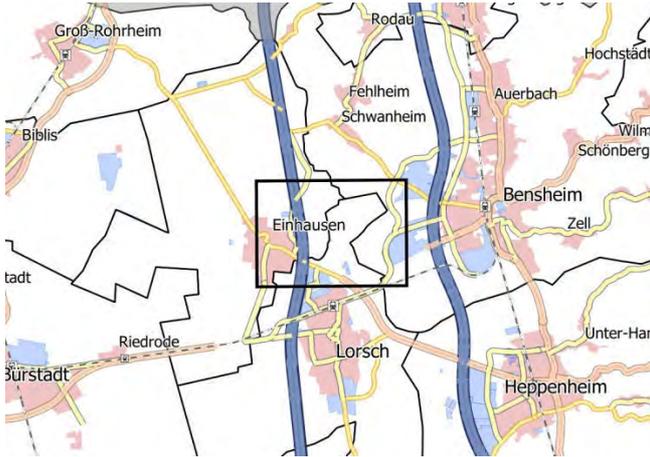
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Es gibt keine direkte Verbindung zwischen Einhausen und Bensheim. Der Alternativverbindung ist umwegig und daher ungeeignet.

Maßnahme: Neubau Radweg entlang der Weschnitz. Entweder auf der Nordseite (Bild links unten) oder auf der Südseite (Bild rechts unten - dann aber Brückenbau notwendig).

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **90.000 €**

Begründung: Direkte Verbindung von Einhausen nach Bensheim und von Einhausen nach Heppenheim.

Hinweis: Stellungnahme Lorsch: Neubau wird schwer zu realisieren sein. Der vorhandene Pfad (Bild unten rechts) ist jedoch als Radroute ausgeschildert. Maßnahme sehr sinnvoll bei Neubau Radweg entlang der Weschnitz. Gemeinsam Umsetzung mit Maßnahme 31 sinnvoll.

Verbindung: Einhausen - Heppenheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Lorsch

Straße: Pfad

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

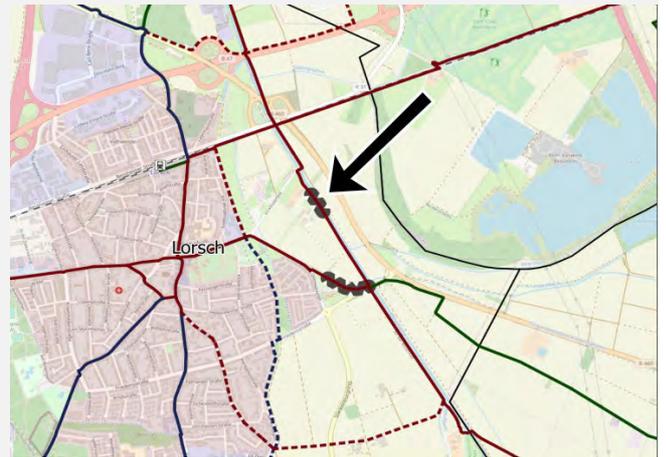
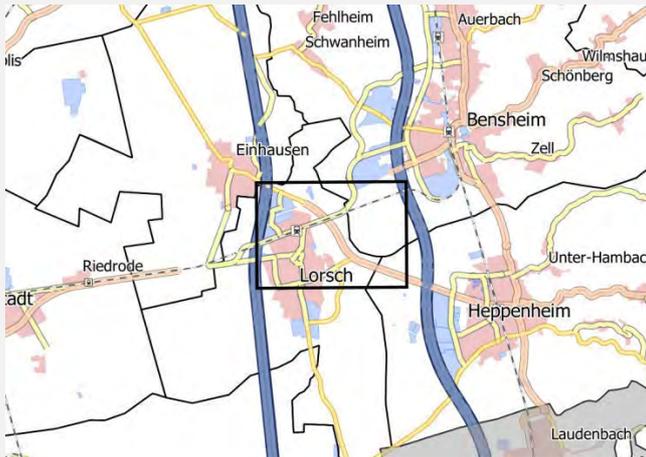
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **20.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Langfristig soll diese Verbindung als Hauptverbindung angestrebt werden. Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 32.

Verbindung: Lorsch - Hüttenfeld / Viernheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lorsch

Straße: L 3111

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

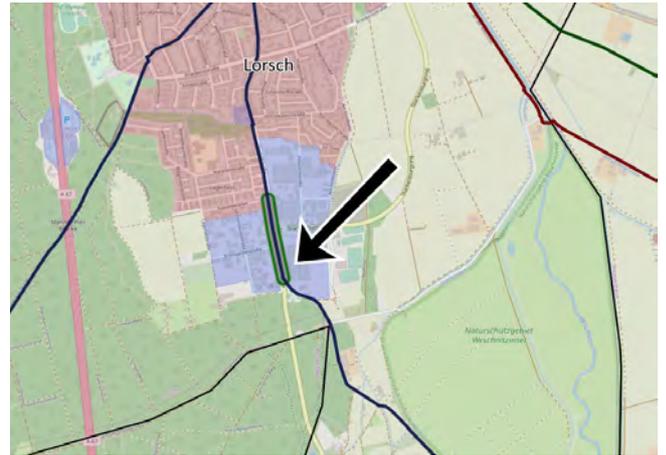
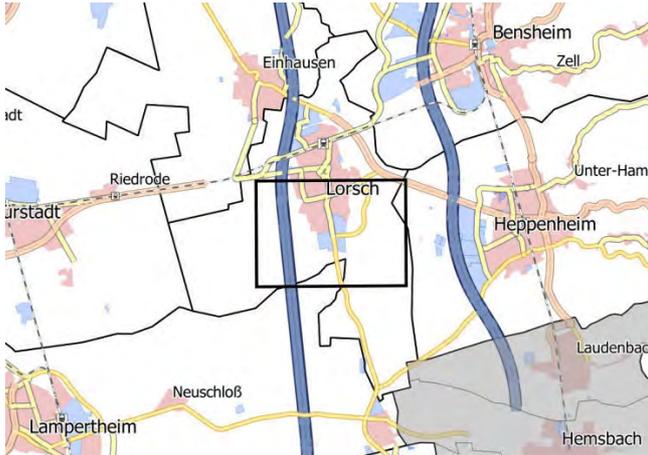
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert linksseitig ortsauwärts ein Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei". Rechtsseitig wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Anlage eines baulichen Radwegs rechtsseitig ortsauwärts und Anlage einer Querungshilfe, um in Bruchweg einbiegen zu können. (Alternativ: Führung über Hüttenfelder Straße). Verbreiterung des vorhandenen Gehweges linksseitig.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): 145.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz- Geschwindigkeit für Radfahrer ungeeignet. Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern.

Hinweis: Alternative Führung über Ludwig-Gärtner-Straße und Am Forstbann möglich aber hauptsächlich für den Fußverkehr geeignet.

Verbindung: Einhausen - Riedrode

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Lorsch

Straße: Pfad

Kommune 2: Einhausen

Länge: 1100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

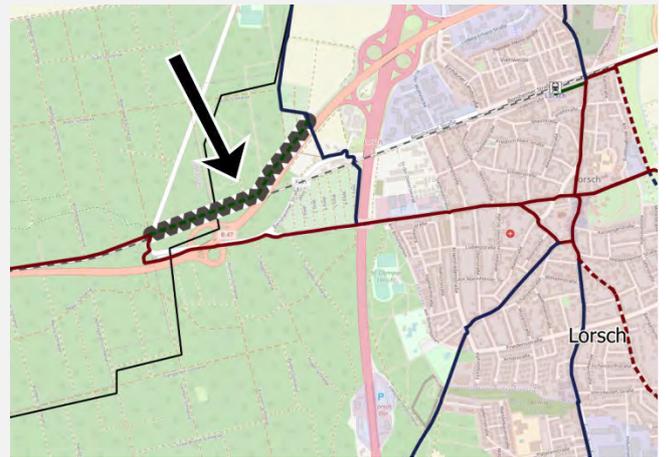
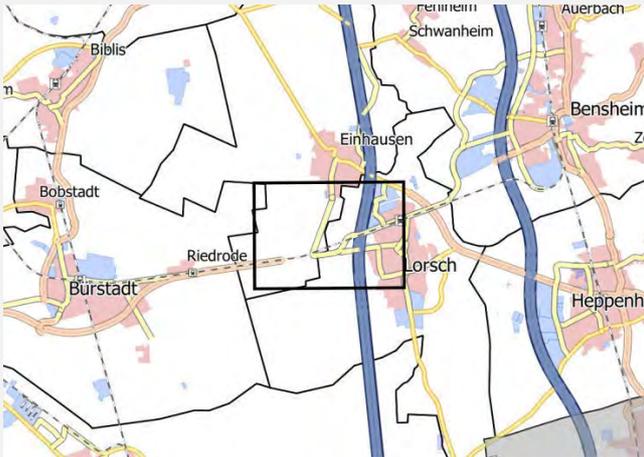
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: LSG, VGS, WSG

Alternative: Ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): 165.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Alternativ können Radfahrer den nordöstlich verlaufenden Wirtschaftsweg benutzen.

Verbindung: Heppenheim - Lorsch

Kommune 1: Heppenheim

Kommune 2: -

DTV 24/h: -

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Neubau Unterführung**

Straße: Keine vorhanden

Länge: 100 m

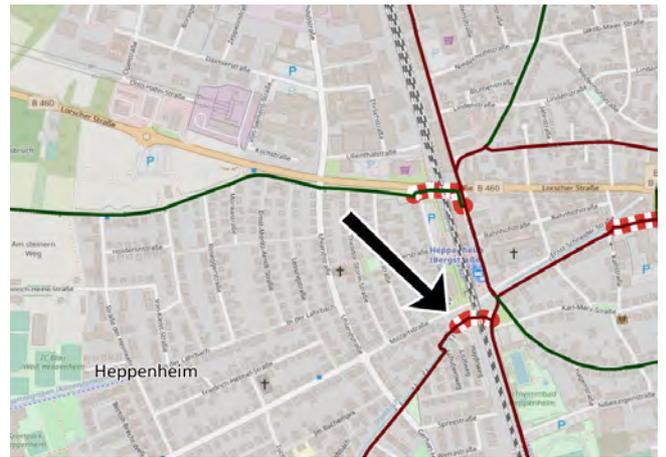
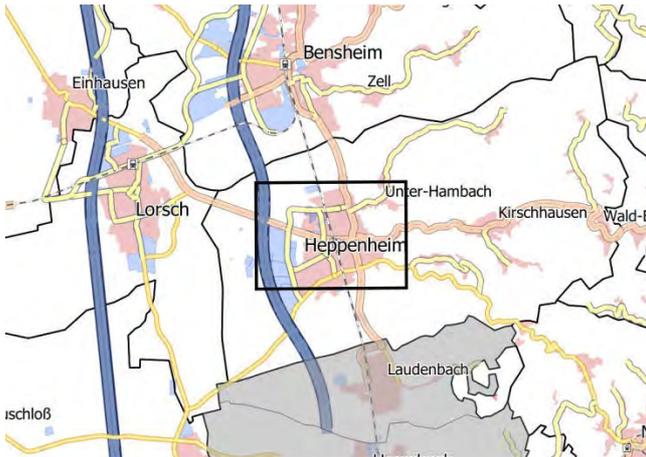
Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Schulverbindung: Ja

Steigung: Mittlere Steigung

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es gibt keine direkte und gefahrenlose Möglichkeit für Radfahrer die Bahngleise zu überqueren. Radfahrer müssen die Mozartstraße nutzen.

Maßnahme: Neubau einer Bahnunterführung/-Überführung für Radfahrer.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): KOMPLEX

Begründung: Es gibt in Heppenheim keine gute Möglichkeit für Radfahrer aus der Innenstadt Richtung Westen zu gelangen.

Hinweis: Technisch schwer umsetzbar. Alternativ wäre eine Führung auf der Mozartstraße als Hauptverbindung für den Radverkehr in Richtung Lorsch zu prüfen.

Verbindung: Wald-Erlenbach - Kirschhausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: B 460

Kommune 2: -

Länge: 1200 m

DTV 24/h: 10490 Kfz / 440 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

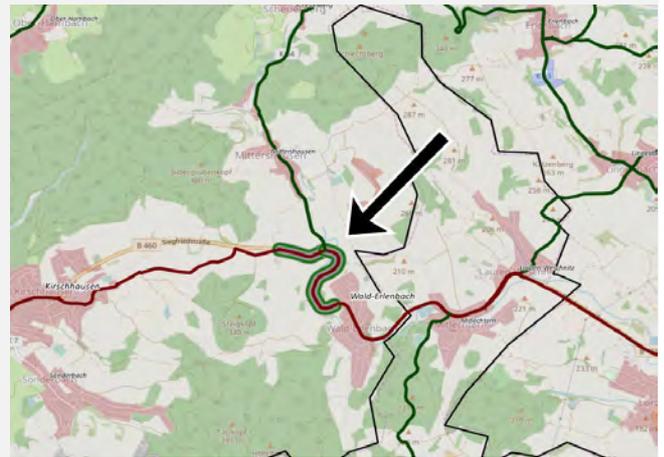
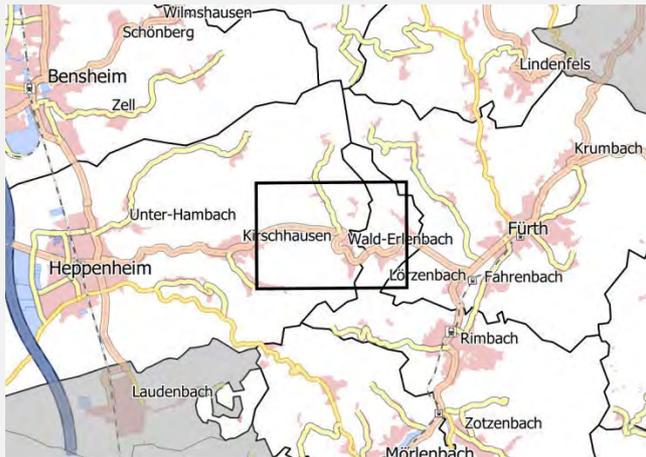
Baulast: Bund

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Querung am Anfang und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 325.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und der Topographie nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Laufende Planung abseits der B460 (südlich). Sehr hohe Anzahl Bürgermeldungen.

Verbindung: Heppenheim - Lorsch

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: Verlängerung Mainzer Straße

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

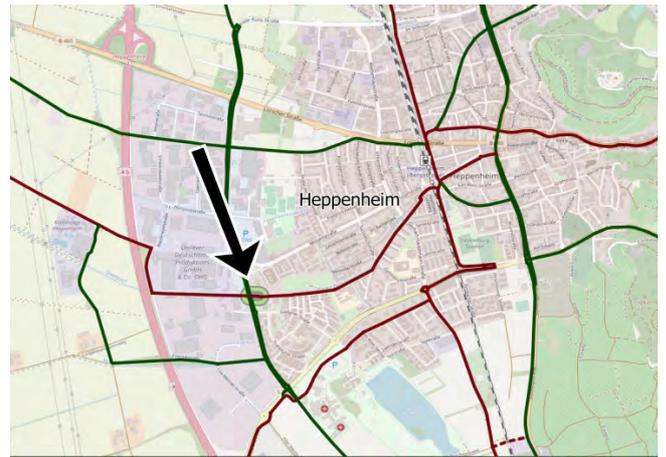
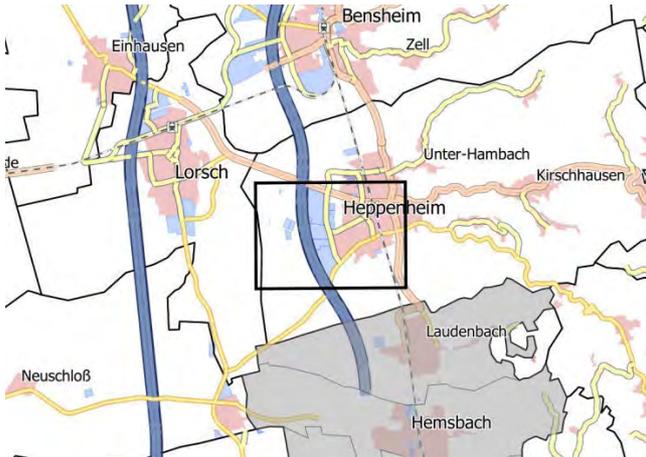
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist zu schmal.

Maßnahme: Ausbau des Weges als Radweg, da Hauptverbindung zwischen Lorsch und Heppenheim. Entfernung der Altglascontainer.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 10.000 €

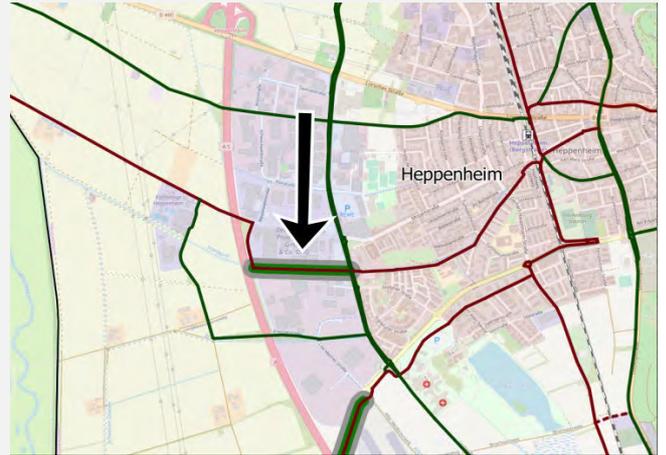
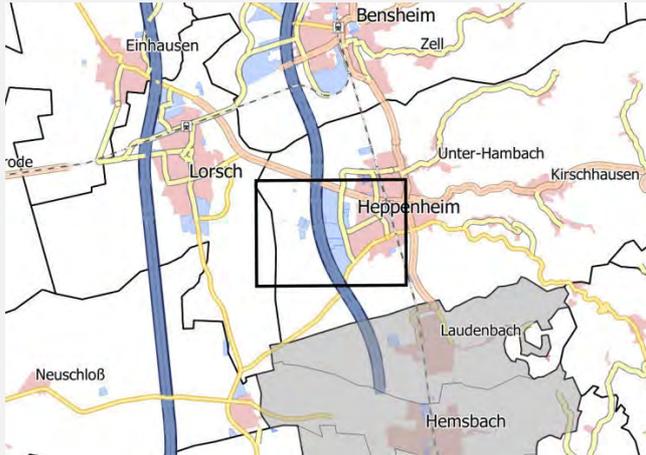
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: -

Verbindung: Heppenheim - Lorsch
 Kommune 1: Heppenheim
 Kommune 2: -
 DTV 24/h: k.A.
 Bike & Ride: Ja
 Baulast: Gemeinde
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Straße: Pfad entlang des Stadtbachs
 Länge: 600 m
 Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung
 Schulverbindung: Ja
 Steigung: Weitestgehend flach
 Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es besteht streckenweise bereits ein Pfad.

Maßnahme: Neubau Radweg entlang des Stadtbachs.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 115.000 €

Begründung: Gemeinsam mit den anderen an dieser Verbindung vorgeschlagenen Maßnahmen kann hier eine attraktive Direktverbindung zwischen Heppenheim und Lorsch entstehen.

Hinweis: Befindet sich in städtischem Besitz.

Verbindung: Wald-Erlenbach - Kirschhausen

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: B 460

Kommune 2: -

Länge: 1500 m

DTV 24/h: 10490 Kfz / 440 SV (B 4)

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

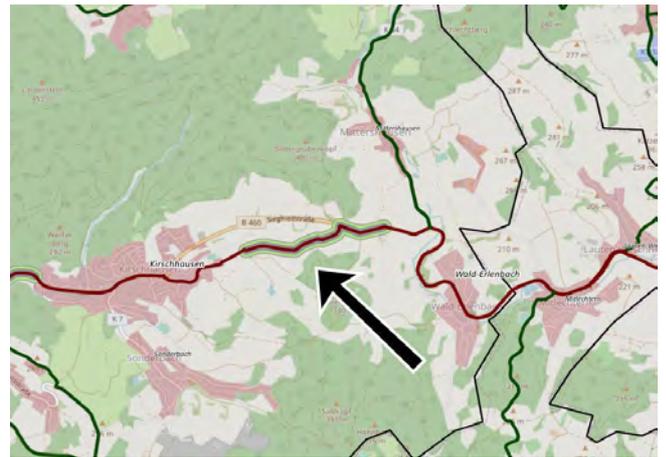
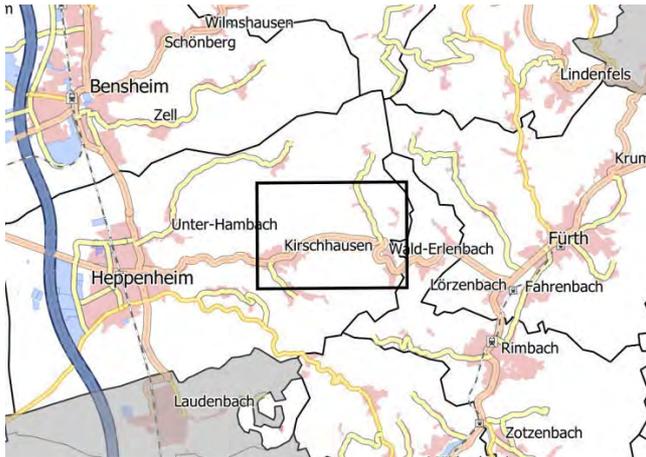
Baulast: Bund

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Ja

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal. Er verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Es gibt keine Alternative entlang der B 460.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt und Verbreiterung des Wirtschaftsweges.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 290.000 €

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.

Hinweis: Laufende Planung. Sehr hohe Anzahl Bürgermeldungen.

Verbindung: Heppenheim - Lorsch

Maßnahmentyp: **Verbreiterung Brücke**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: Brücke

Kommune 2: Lorsch

Länge: 50 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

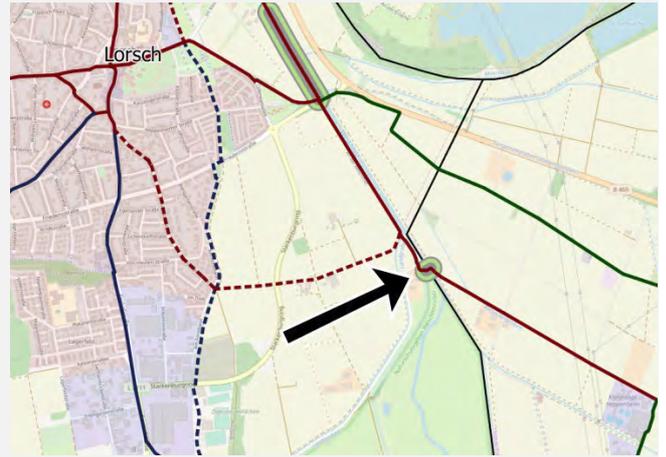
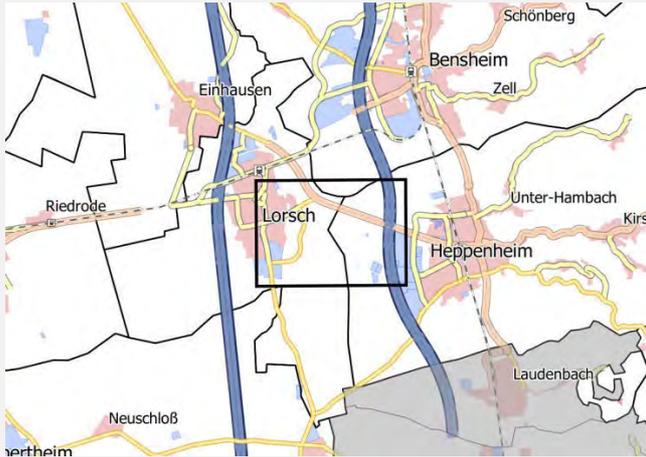
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: FFH, NSG, VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Die vorhandene Brücke ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung der Brücke.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): KOMPLEX

Begründung: Im Begegnungsverkehr entstehen Gefahrensituationen für den Radverkehr.

Hinweis: Laufende Planungen.

Verbindung: Wald-Erlenbach - Mitlechtern

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: B 460

Kommune 2: Rimbach

Länge: 500 m

DTV 24/h: 10427 Kfz / 451 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

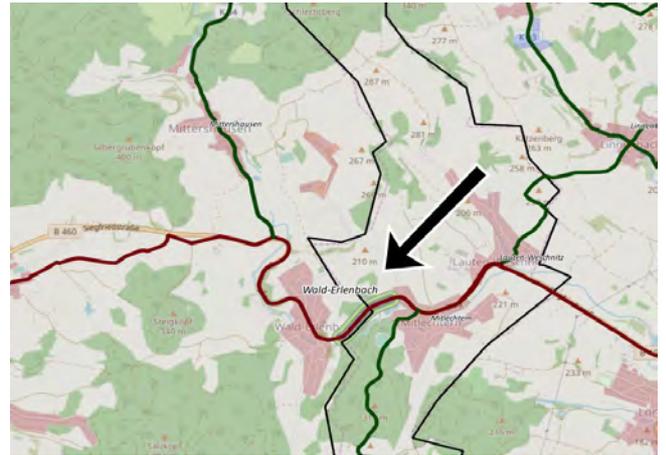
Baulast: Bund

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Der Gehweg ist in beide Richtungen für Radfahrer freigegeben.

Maßnahme: Ausbau und Verbreiterung des vorhandenen Weges als gemeinsamer Geh- und Radweg. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 100.000 €

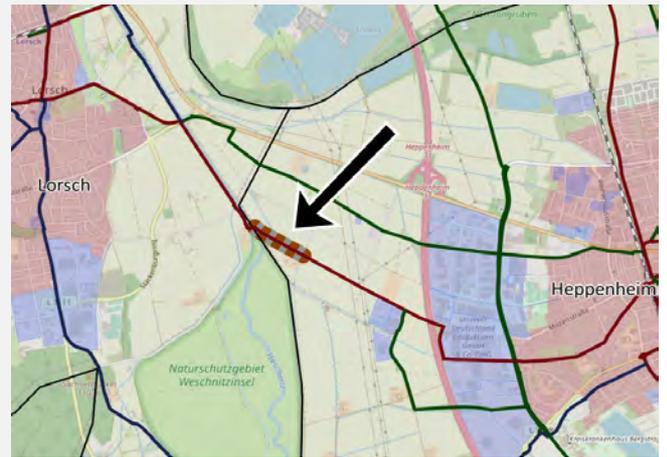
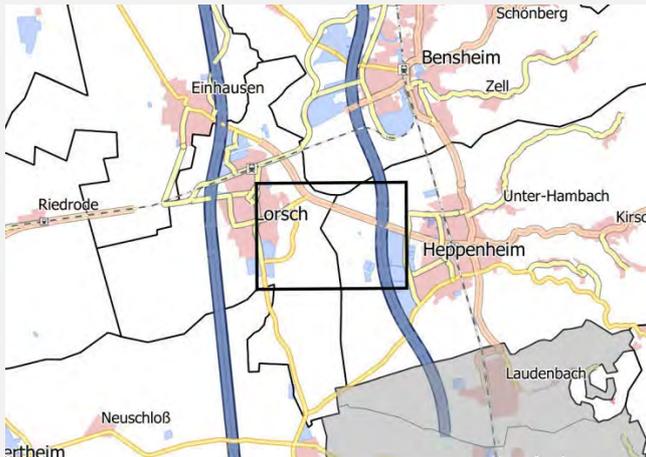
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit, des Schwerverkehranteils und des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: -

Verbindung: Heppenheim - Lorsch
 Kommune 1: Heppenheim
 Kommune 2: -
 DTV 24/h: k.A.
 Bike & Ride: Ja
 Baulast: Gemeinde
 Schutzgeb.: FFH, NSG, Biotop, VGS

Maßnahmentyp: **Oberfläche ausbauen**
 Straße: Wirtschaftsweg
 Länge: 500 m
 Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung
 Schulverbindung: Ja
 Steigung: Weitestgehend flach
 Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 35.000 €

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Hinweis: Die Alternativverbindung ist ungeeignet, da die Brücke der L 3111 ohne Radverkehrsanlage gequert werden müsste. Dies ist sehr gefährlich.

Verbindung: Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Lorsch

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

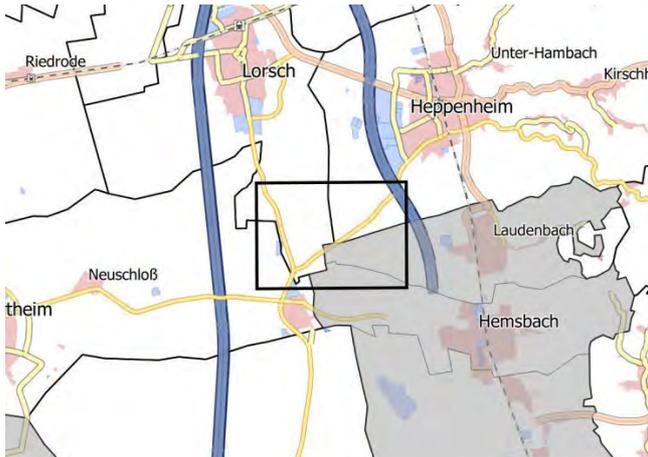
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: VSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Die vorhandene Brücke ist deutlich zu steil. 90 Grad Kurve vermeiden.

Maßnahme: Steigung der Brücke und 90 Grad Kurve anpassen. Zusatzzeichen "Radfahrer absteigen" entfernen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **KOMPLEX**

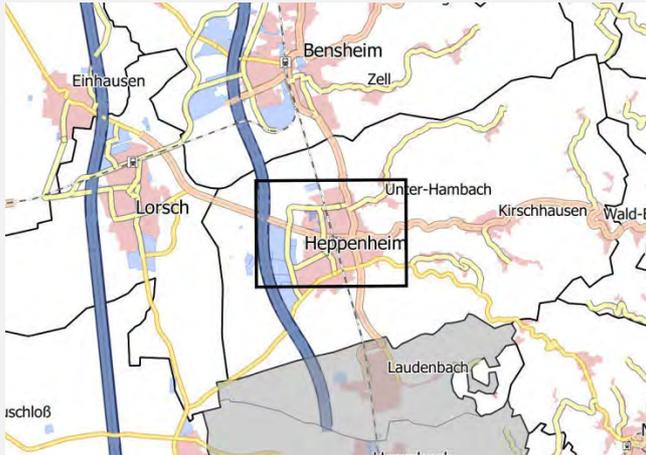
Begründung: Die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen "Radfahrer absteigen" ist rechtlich uneindeutig und sollte vermieden werden. Stattdessen sollte die Ursache für die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung beseitigt werden.

Hinweis: 90 Grad Kurve vermeiden. Laufende Planung.

Verbindung: Heppenheim Bahnhof - Heppenheim West / Lorsch
 Kommune 1: Heppenheim
 Kommune 2: -
 DTV 24/h: 16168 Kfz / 557 SV
 Bike & Ride: Ja
 Baulast: Gemeinde
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Anpassung Unterführung**
 Straße: Lorsch Straße / Unterführung
 Länge: 100 m
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Schulverbindung: Ja
 Steigung: Mittlere Steigung
 Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es besteht keine geeignete Querungsmöglichkeit für den Radverkehr.

Maßnahme: Unterführung für den Radverkehr befahrbar machen. Verbreiterung und Treppe entfernen. Hauptverbindung neben der Lorsch Straße für den Radverkehr anlegen. Überführung Fahrbahn - Radweg auf Höhe der Neckarstraße.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): KOMPLEX

Begründung: Es gibt keine geeignete nicht umwegige Alternative für den Radverkehr die Bahntrasse zwischen der Innenstadt und Heppenheim West zu queren. Andere (weitere) Möglichkeit wäre der Neubau einer Unterführung weiter südlich auf Höhe der Mozartstraße.

Hinweis: Verbindung wird derzeit von Radfahrern (die absteigen müssen) genutzt. Lösungsvorschlag wird von Hessen Mobil nicht befürwortet. Alternative zur Bahnüberführung (Hauptverbindung) parallel zur Ernst-Schneider-Straße.

Verbindung: Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: L 3398

Kommune 2: -

Länge: 1000 m

DTV 24/h: 5393 Kfz / 93 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

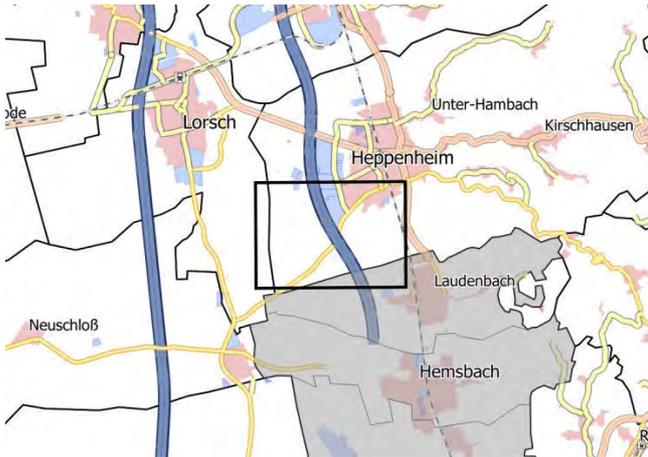
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Querung am Anfang und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): 300.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Soll 2020/22 gebaut werden.

Verbindung: Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: L 3398

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: 5393 Kfz / 93 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

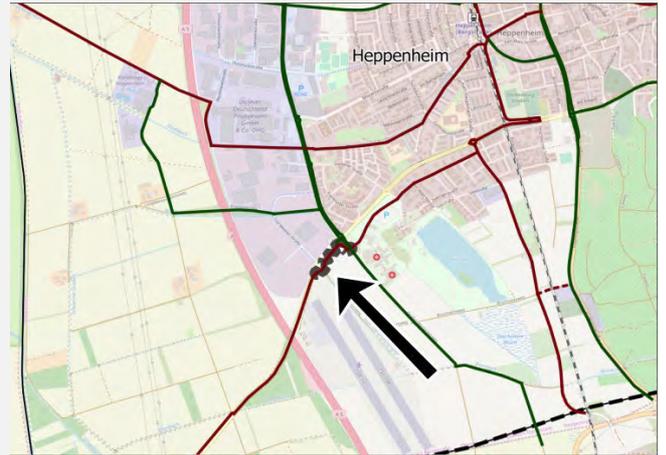
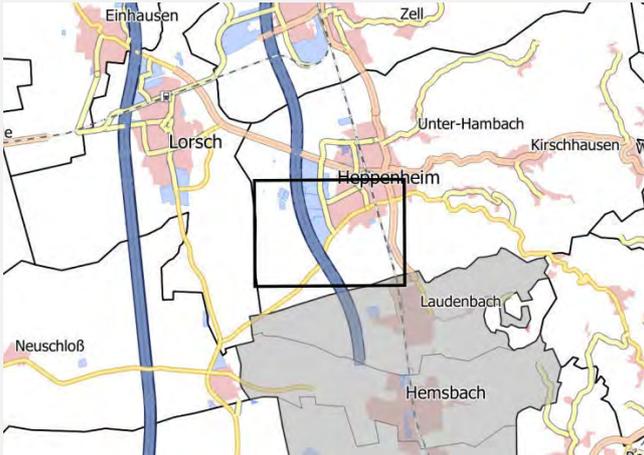
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten und umwegigen Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung und Begradigung der Wegführung.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **50.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Soll 2020/22 gebaut werden.

Verbindung: Heppenheim - Lorsch

Kommune 1: Heppenheim

Kommune 2: -

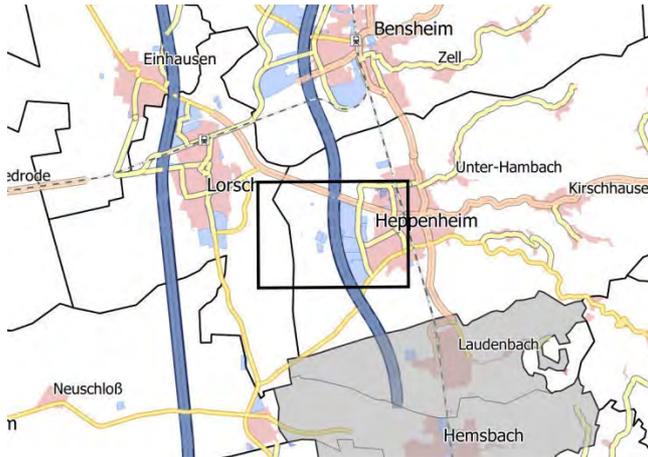
DTV 24/h: k.A.

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: -

Lage:



Maßnahmentyp: **Anpassung Unterführung**

Straße: Ratsackerweg

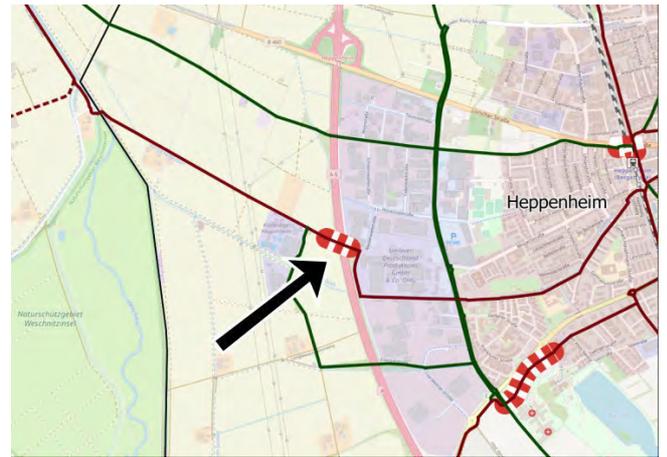
Länge: 100 m

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Schulverbindung: Ja

Steigung: Weitestgehend flach

Alternative: Nein



IST-Zustand: Es besteht ein Schutzstreifen und in die andere Richtung ein zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg. Viel Schwerverkehr. Zudem schlechte Sichtverhältnisse in der Unterführung.

Maßnahme: Verbreiterung des baulichen Radweges und einseitige Führung des Radverkehrs in beide Richtungen. Entsprechende Überführung Fahrbahn - Radweg zu Beginn/Ende des Weges anlegen.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **KOMPLEX**

Begründung: Durch die Führung auf dem Schutzstreifen entstehen im Begegnungsverkehr Gefahrensituationen für den Radverkehr.

Hinweis: Baulich ist laut Stadt Heppenheim hier wenig zu machen.

Verbindung: Heppenheim - Bensheim

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: B 3

Kommune 2: -

Länge: 800 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

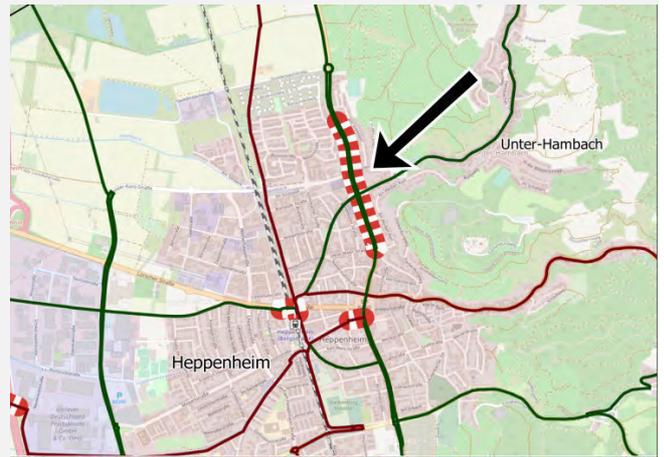
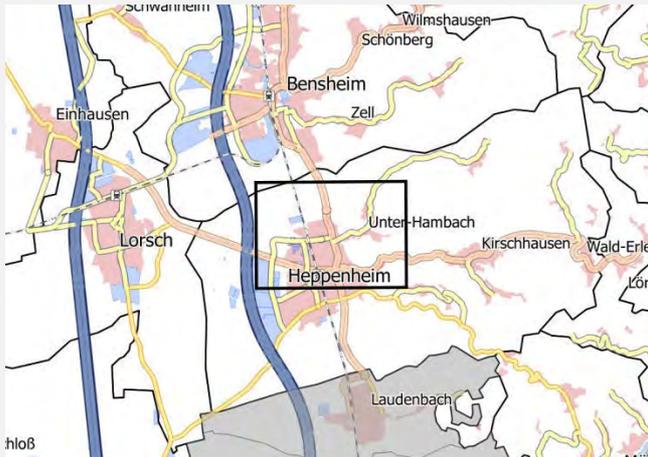
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Es existiert ein baulich abgesetzter getrennter Geh- und Radweg. Parkende Kfz auf dem Rad-/Gehweg.

Maßnahme: Abpollern durch Frankfurter Hut.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 25.000 €

Begründung: Die Randsteinerhöhung „Frankfurter Hut“ ist ein rasch umsetzbares und höchst effizientes Mittel um das Verparken oder Befahren von Fußgängerflächen oder Geh- und Radwegen zu verhindern.

Hinweis: Bedenken seitens der Polizeidirektion.

Verbindung: Heppenheim - Erbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: L 3120

Kommune 2: -

Länge: 600 m

DTV 24/h: 4458 Kfz / 182 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

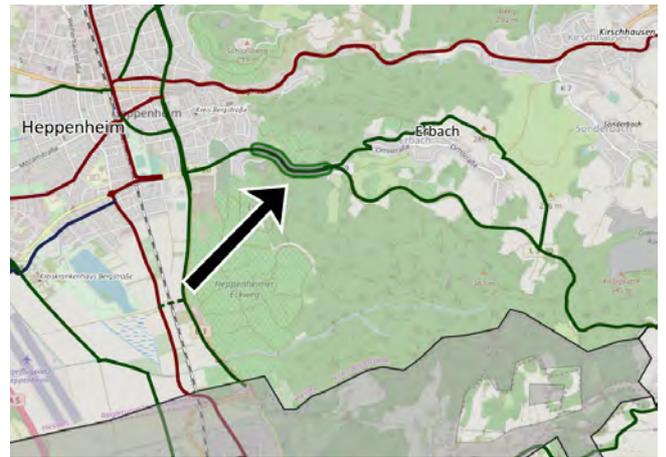
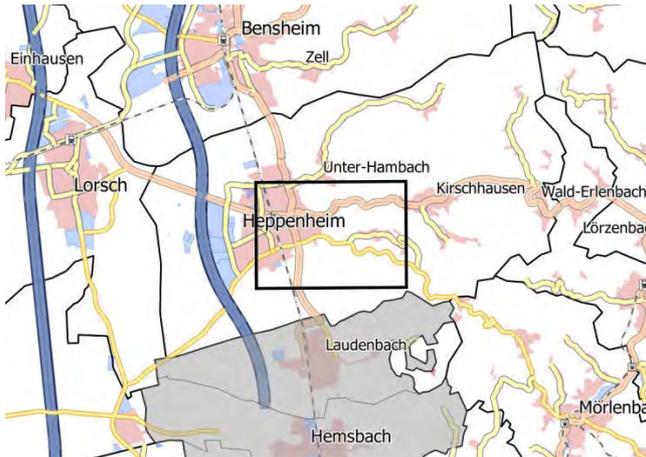
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Ortseingang nach Heppenheim und Querungshilfe anlegen Richtung Erbach.

Fotos:



Priorität: D **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Gut **Grobkostenschätzung (Netto):** 225.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Erhebliche Eingriffe (Hang, Waldrodung, Wegeanschlüsse, Restaurant "Erbacher Tal"); unverhältnismäßige Kosten (Hessen Mobil). Alternativ (kurzfristig): Verbreiterung des vorhandenen Gehweges auf einer Seite und Anlegen einer Querungshilfe.

Verbindung: Heppenheim - Erbach

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: K 59

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: 1732 Kfz / 13 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

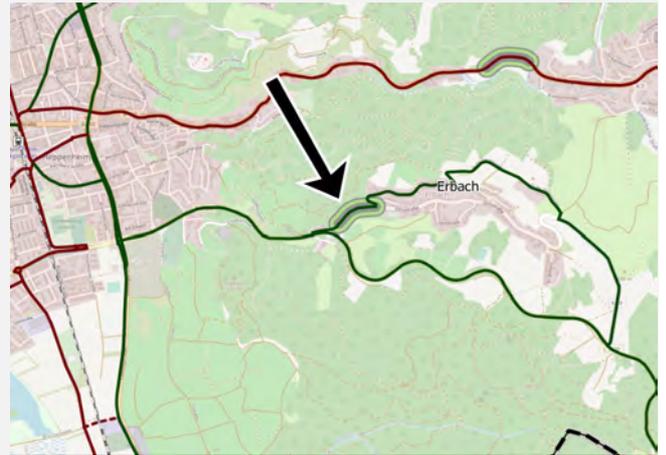
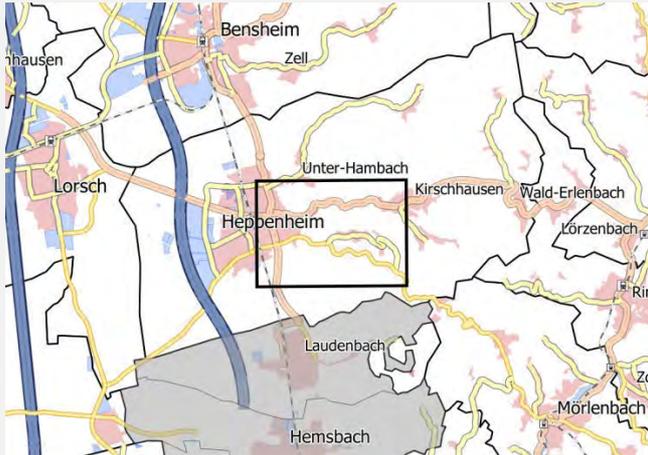
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des Gehweges und Anlegen eines einseitigen gemeinsamen Zweirichtungs Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **35.000 €**

Begründung: Insbesondere aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen in der Kurve K 59 - L3120 und aufgrund der ungesicherten Querungsstellen ist die Führung auf der Fahrbahn für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Stellungnahme FB Kreisstraßen: Ausbau erfordert Baurecht (Planfeststellung; Grunderwerb). Ev. Eingriffe in den Hang (Wald) erforderlich.

Verbindung: Heppenheim - Juhöhe

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: L 3120

Kommune 2: Mörlenbach

Länge: 3700 m

DTV 24/h: 2726 Kfz / 169 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

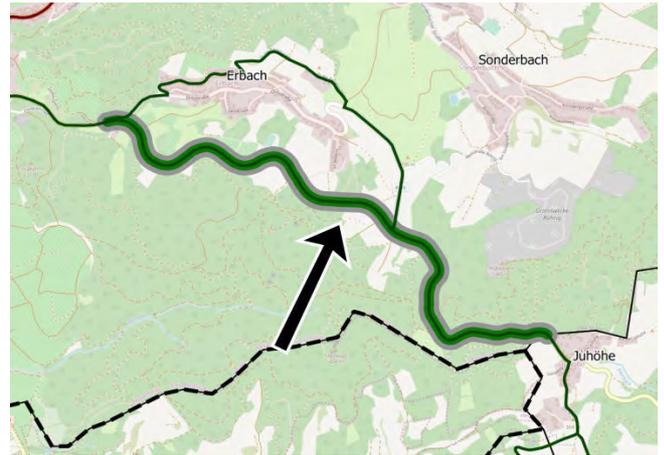
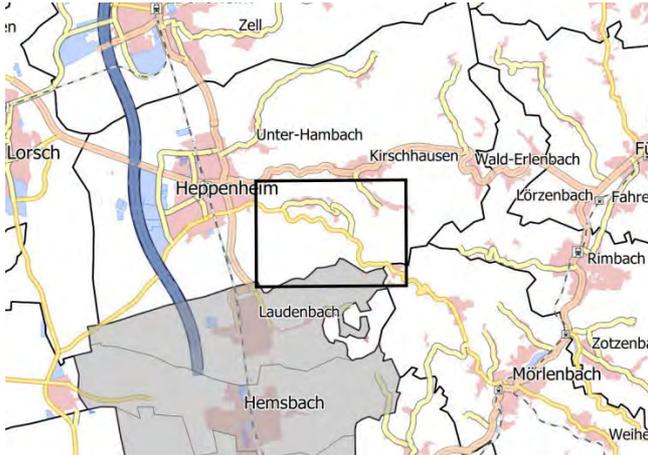
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **995.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Alternativ Umweg über Erbach. Niedrige Priorität. Stellungnahme Hessen Mobil: Erhebliche Eingriffe: Waldbestand; in den Hang; enorme Steigung; unverhältnismäßige Aufwand. Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren).

Verbindung: Wald-Erlenbach - Mittershausen

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Heppenheim

Straße: K 54

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV 24/h: 1148 Kfz / 11 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

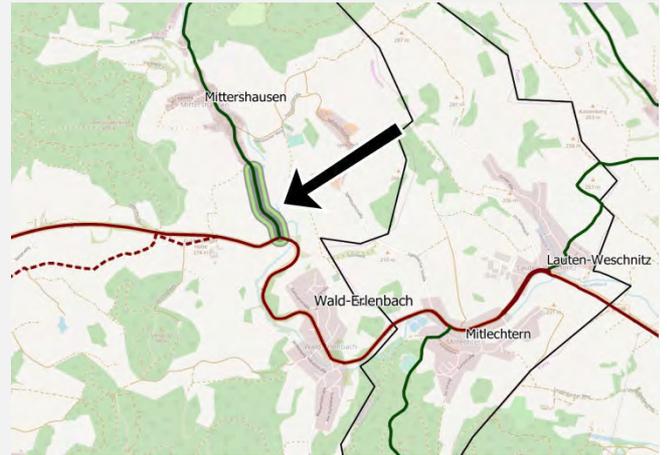
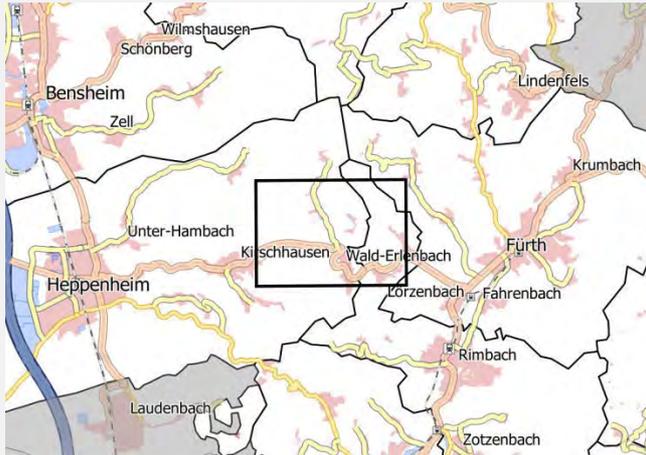
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert ein schmaler Gehweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Ausbau des vorhandenen Weges als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **65.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Ausbau erfordert Baurecht (Planfeststellung; Grunderwerb) (FB Kreisstraßen).

Verbindung: Bensheim - Auerbach / Hochstädten

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Bensheim

Straße: B 3

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: 12058 Kfz / 209 SV / 41

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

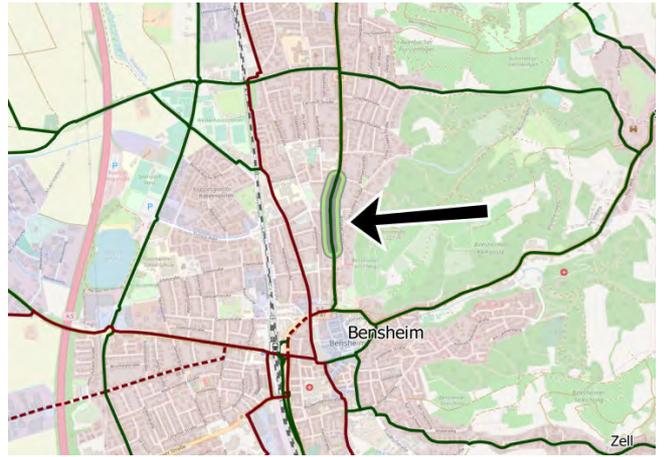
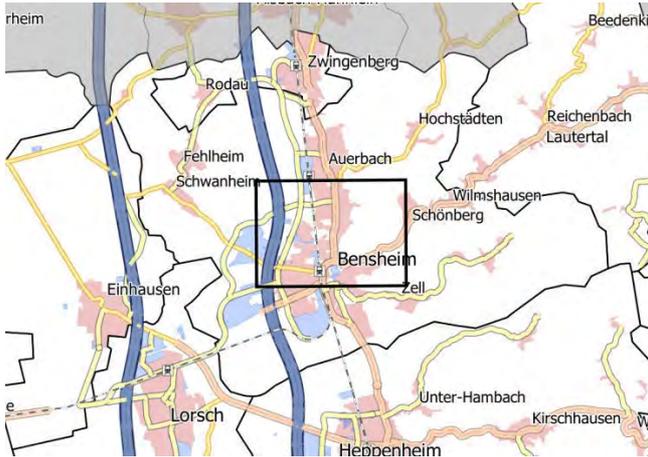
Baulast: Bund

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Radweges.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **60.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus.

Hinweis: Besondere Bedeutung (Polizeidirektion).

Verbindung: Rodau - Langwaden

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Bensheim

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

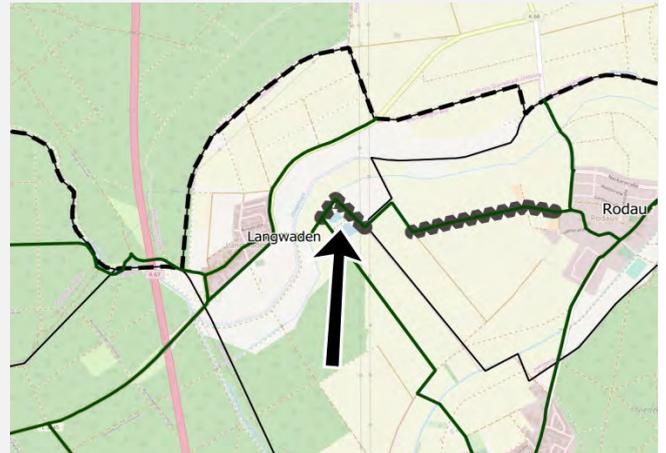
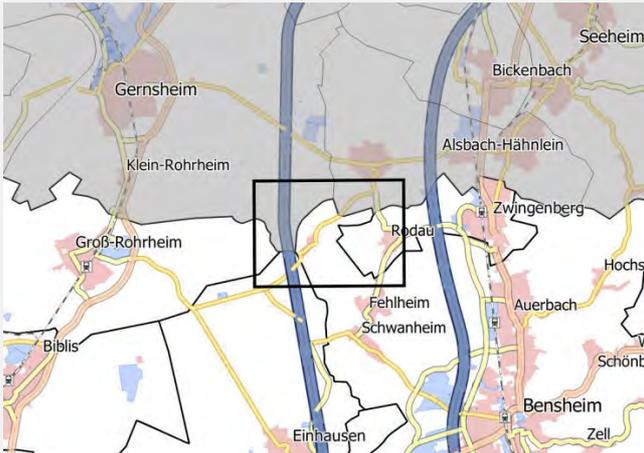
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: VGS, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **60.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: -

Verbindung: Auerbach - Hochstädten

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Bensheim

Straße: L 3103

Kommune 2: -

Länge: 1100 m

DTV 24/h: 1318 Kfz / 34 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

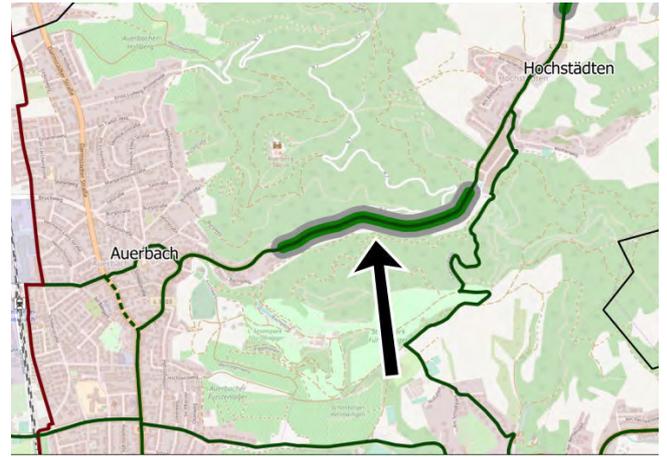
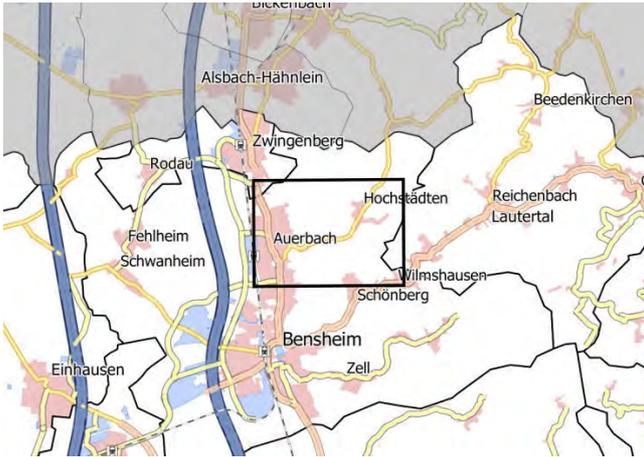
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: D **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Schlecht **Grobkostenschätzung (Netto):** 295.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Eingriff: Waldbestand; Ackerflächen, in den Hang; unverhältnismäßiger Aufwand (Hessen Mobil). Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren).

Verbindung: Hochstädten - Balkhausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Bensheim

Straße: L 3103

Kommune 2: -

Länge: 1500 m

DTV 24/h: 1318 Kfz / 34 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

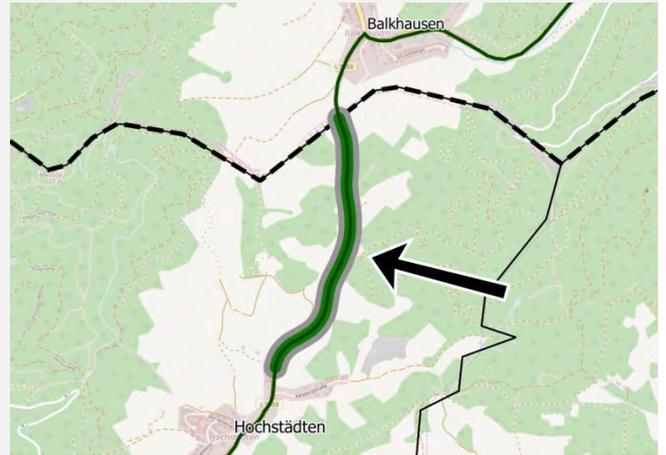
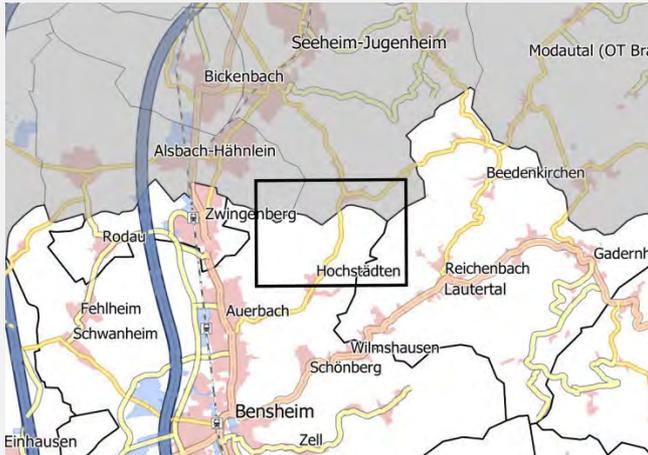
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): 395.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Bedenken Hessen Mobil: Eingriffe: Waldbestand; Ackerflächen, unverhältnismäßiger Aufwand. Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren).

Verbindung: Rodau - Langwaden

Kommune 1: Zwingenberg

Kommune 2: -

DTV 24/h: k.A.

Bike & Ride: Nein

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: WSG

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Länge: 800 m

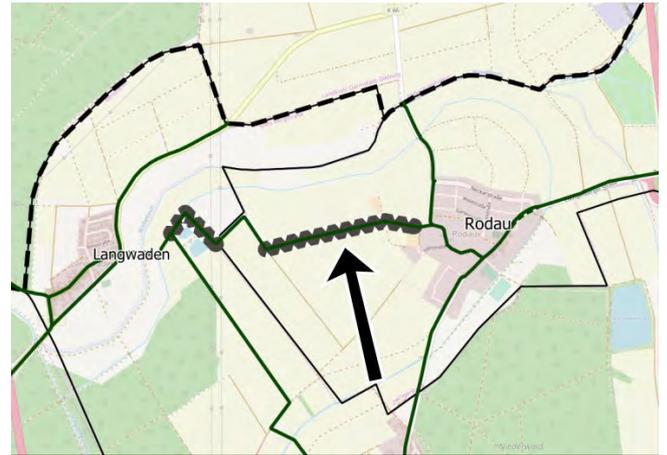
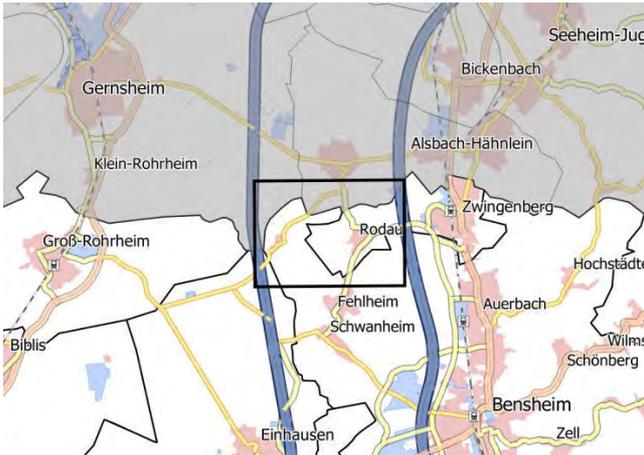
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Schulverbindung: Nein

Steigung: Weitestgehend flach

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine grobe Kopfsteinpflasterdecke.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **120.000 €**

Begründung: Kopfsteinpflaster mindert den Fahrkomfort und stellt insbesondere bei nasser oder verschmutzter Oberfläche eine Gefahr dar. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Hinweis: -

Verbindung: Rodau - Langwaden

Maßnahmentyp: **Oberfläche ausbauen**

Kommune 1: Zwingenberg

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

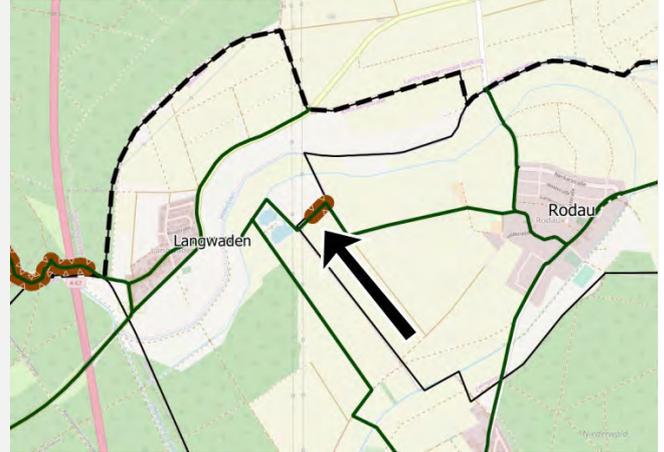
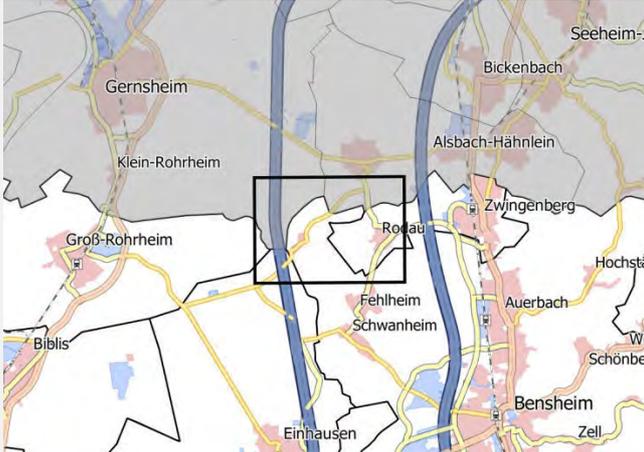
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: VGS, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **10.000 €**

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.

Hinweis: -

Verbindung: Reichenbach - Gadernheim

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Lautertal

Straße: B 47

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV 24/h: 7141 Kfz / 196 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

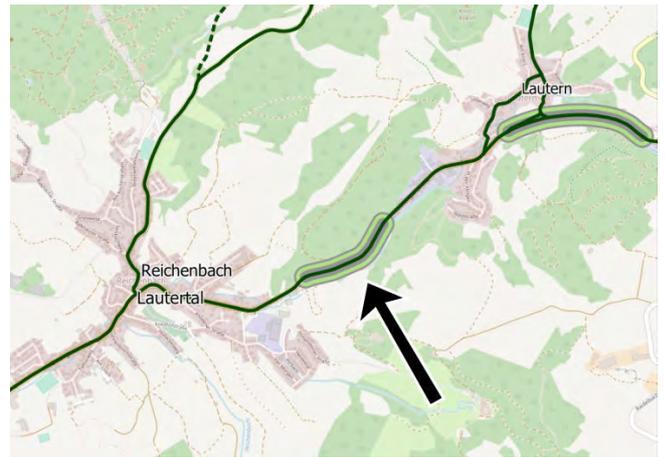
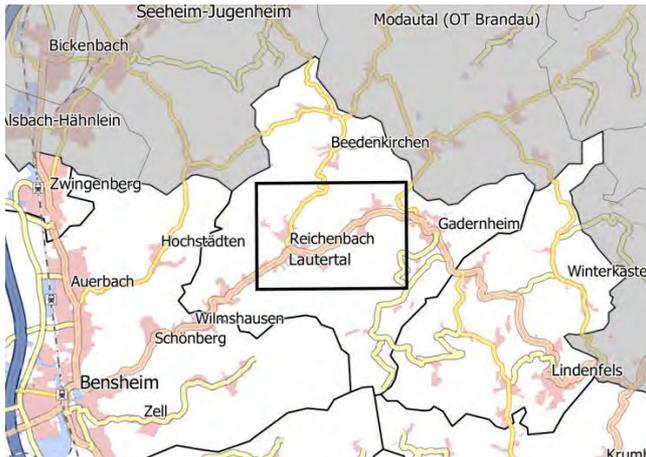
Baulast: Bund

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Alternativverbindung zwischen Reichenbach und Gadernheim führt über einen teilweise unbefestigten Wirtschaftsweg.

Maßnahme: Verbreiterung des vorhandenen Weges. Querungshilfen zu Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **D** **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Gut **Grobkostenschätzung (Netto):** 75.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Alternativ können Freizeitradfahrer den südlich der B 47 verlaufenden Höhenweg (Forstweg / Wirtschaftsweg) nutzen.

Verbindung: Reichenbach - Gadernheim

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Lautertal

Straße: B 47

Kommune 2: -

Länge: 700 m

DTV 24/h: 7141 Kfz / 196 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

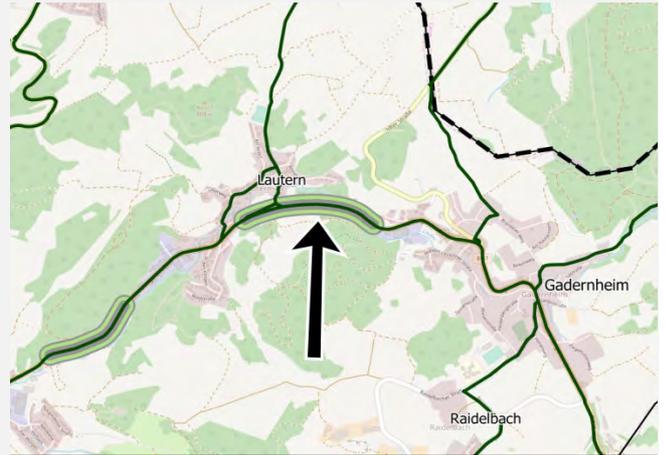
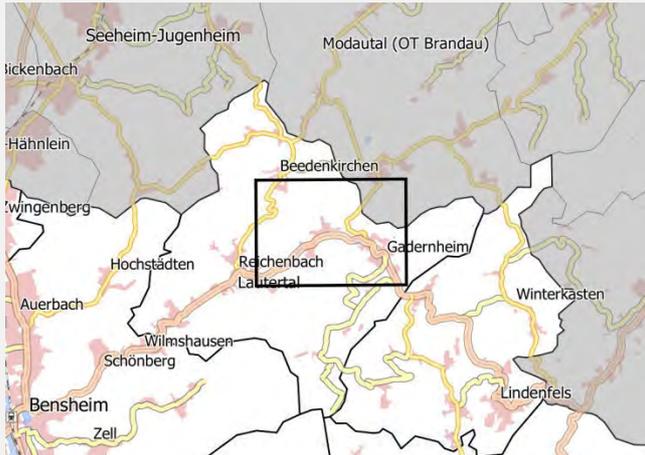
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die umwegige Alternativverbindung zwischen Reichenbach und Gadernheim führt über einen teilweise unbefestigten Wirtschaftsweg.

Maßnahme: Verbreiterung des vorhandenen Weges. Querungshilfen zu Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 105.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Alternativ können Freizeitradfahrer den südlich der B 47 verlaufenden Höhenweg (Forstweg / Wirtschaftsweg) nutzen.

Verbindung: Gadernheim - Brandau

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Lautertal

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Modautal

Länge: 700 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

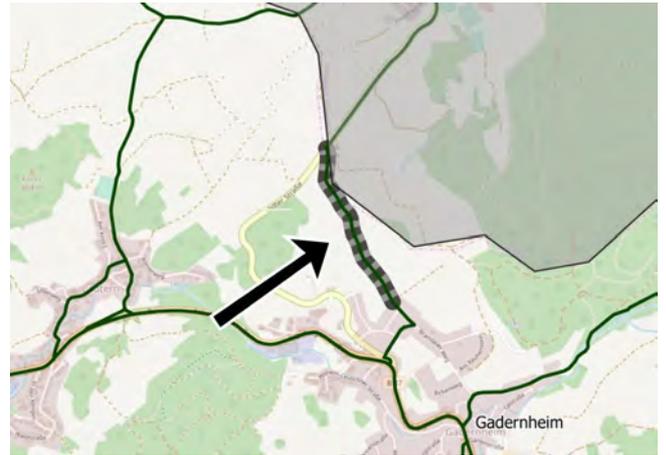
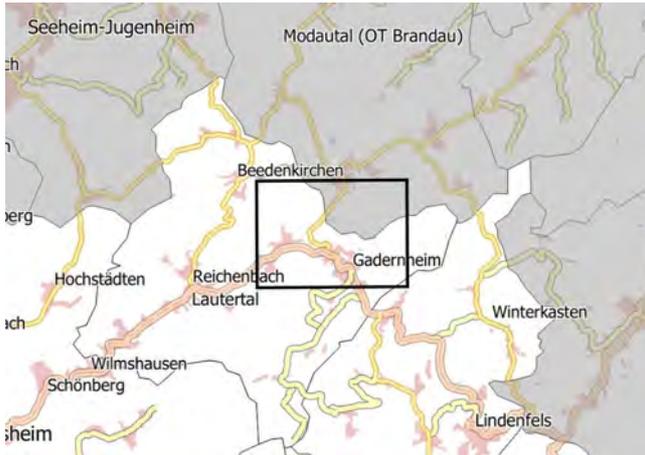
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Die alternative Führung auf der Fahrbahn der L 3099 ist aufgrund der hohen Kfz- Geschwindigkeit und der Kurvigkeit für Radfahrer ungeeignet. (DTV: 3589 Kfz/88 SV/12 RV)

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 255.000 €

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Alternative zu Neubau Radweg entlang Teilstück der L 3099. Gemeinsame Umsetzung mit Neubau Radweg entlang L3099 nach Brandau (Maßnahme Nummer 999) sinnvoll. Abstimmung mit Nachbargemeinde.

Verbindung: Beedenkirchen - Brandau

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lautertal

Straße: K 69

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: 2636 Kfz / 88 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

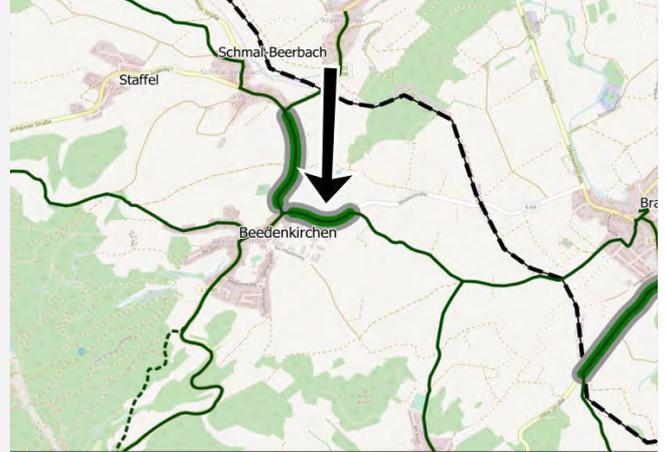
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: NSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.

Maßnahme: Weiterführung der Radverbindung aus Brandau kommend. Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Kurzfristig: Geschwindigkeitsdämpfung durch bauliche Fahrbahnverengung oder Querungshilfe an Kreuzung Wirtschaftsweg - Fahrbahn K 69.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): 115.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Eventuell Nutzung der parallel (Brandau nach Beedenkirchen linksseitig) verlaufenden Erschließungsstraße. Neubau erfordert Baurecht (Planfeststellung; Grunderwerb) (FB Kreisstraßen).

Verbindung: Beedenkirchen / Lautern - Brandau

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Lautertal

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Modautal

Länge: 700 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

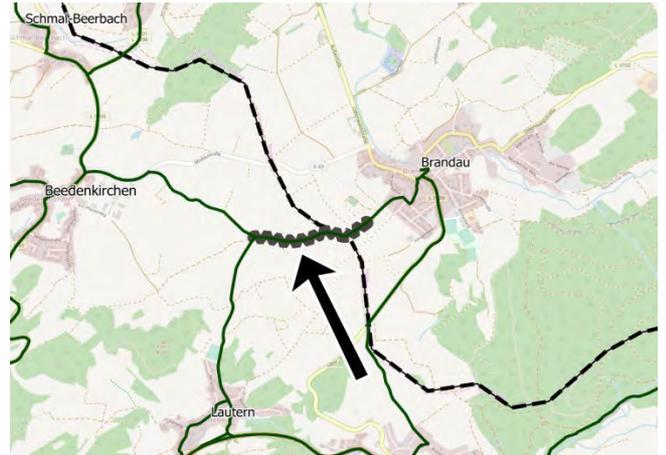
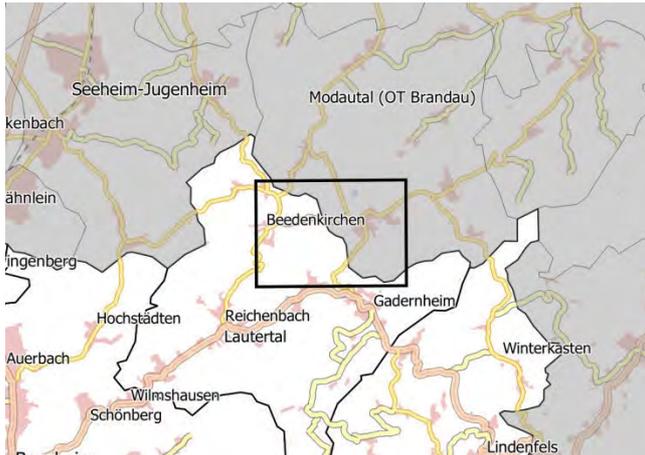
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **115.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Es gibt keine Radverkehrsanlagen entlang der K 69. Umsetzung mit Maßnahme 68 sinnvoll.

Verbindung: Beedenkirchen - Lautern / Brandau

Maßnahmentyp: **Oberfläche ausbauen**

Kommune 1: Lautertal

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1500 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

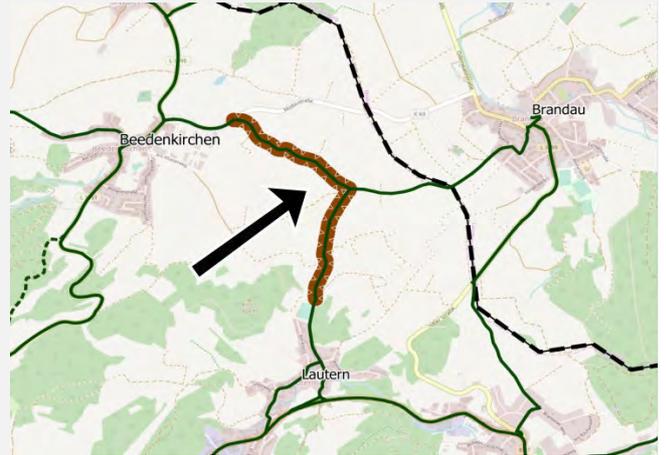
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **115.000 €**

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Hinweis: Der Radverkehr wird bisher zwischen Beedenkirchen und Brandau auf der Fahrbahn entlang der kurvigen Landesstraße K69 geführt. Umsetzung mit Maßnahme 67 sinnvoll.

Verbindung: Beedenkirchen - Modautal

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lautertal

Straße: L 3098

Kommune 2: -

Länge: 600 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

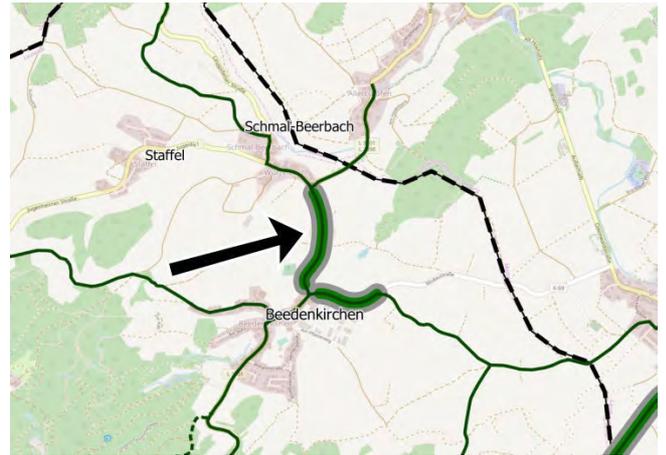
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Kurzfristig: Verbreiterung der Fahrbahn und Führung auf Seitenstreifen (Planungen Lautertal).

Fotos:



Priorität: D **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Schlecht **Grobkostenschätzung (Netto):** 150.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der Kurvigkeit nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: -

Verbindung: Fürth/Eulsbach - Schlierbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lindenfels

Straße: L 3099

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: 4859 Kfz / 144 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

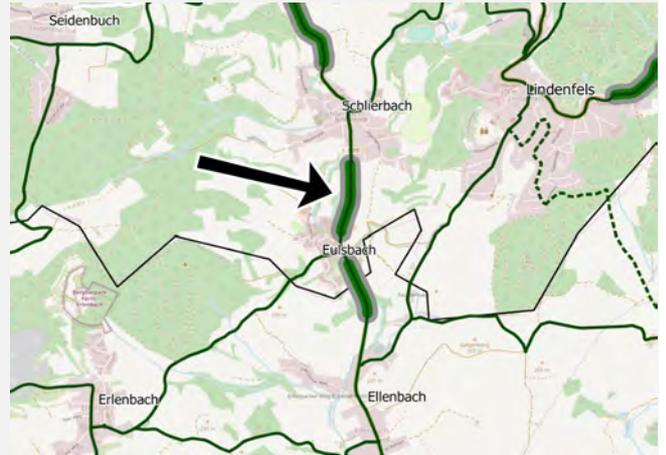
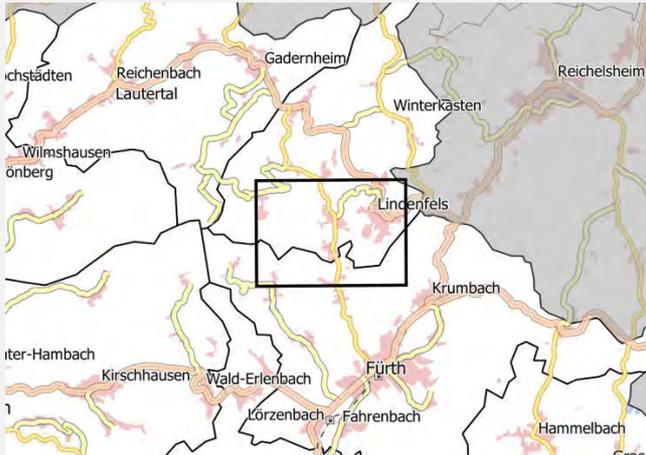
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt einen straßenbegleitenden Pfad.

Maßnahme: Neubau und Asphaltierung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 105.000 €

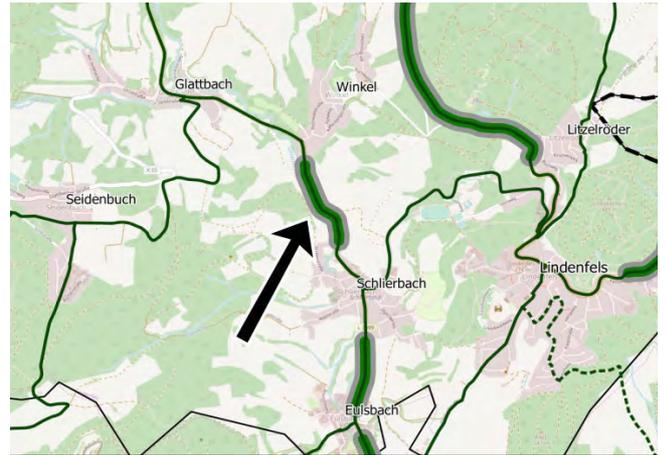
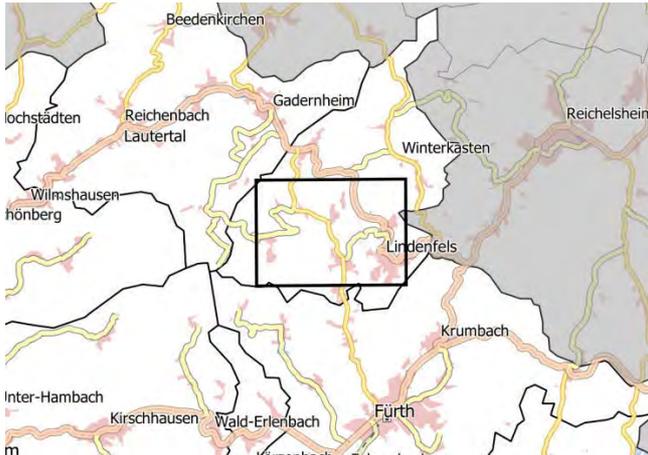
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kfz-Verkehrsmenge für Radfahrer ungeeignet. Der vorhandene Pfad ist schlecht befahrbar, denn bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu

Hinweis: -

Verbindung: Schlierbach - Glattbach/Kolmbach
 Kommune 1: Lindenfels
 Kommune 2: -
 DTV 24/h: 2934 Kfz / 94 SV
 Bike & Ride: Nein
 Baulast: Hessen Mobil
 Schutzgeb.: Biotop, WSG

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Straße: L 3099
 Länge: 500 m
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Schulverbindung: Nein
 Steigung: Mittlere Steigung
 Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs. Verbreiterung des bereits vorhandenen Gehweges kurz vor dem Ortseingang von Winkel.

Fotos:



Priorität: D **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Mittel **Grobkostenschätzung (Netto):** 145.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund Kurvigkeit der Strecke und hohe Kfz Geschwindigkeit für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren und Bann- bzw- Schutzwald).

Verbindung: Lindenfels - Gumpen / Reichelsheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lindenfels

Straße: B 47

Kommune 2: Reichelsheim

Länge: 1100 m

DTV 24/h: 3269 Kfz / 157 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

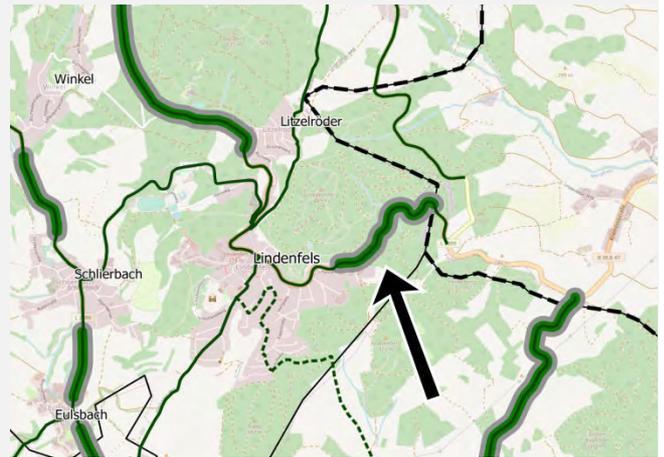
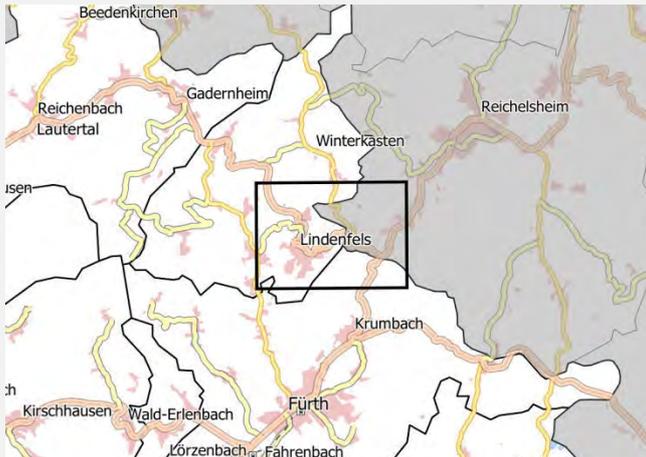
Baulast: Bund

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 365.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und des Schwerlastverkehrs nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Erhebliche Eingriffe in den Hang oder Stützbauwerke nötig; Waldrodung; unverhältnismäßiger Kostenaufwand (Hessen Mobil). Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren). Forstamt Michelbach betroffen. Auch von der Bevölkerung der Gemeinde Reichel

Verbindung: Lindenfels - Kolmbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lindenfels

Straße: B 47

Kommune 2: -

Länge: 3000 m

DTV 24/h: 2799 Kfz / 146 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

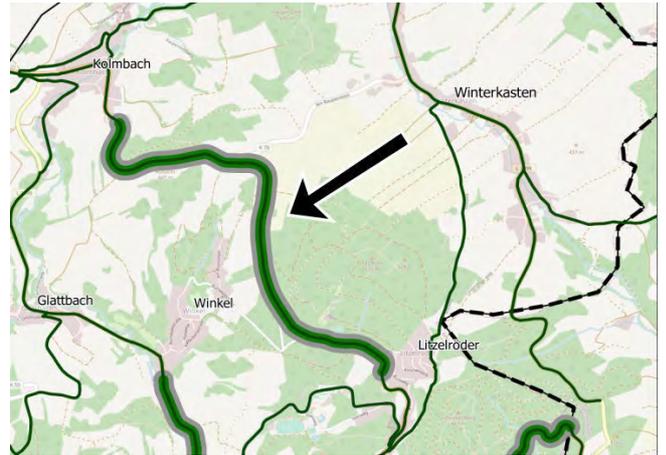
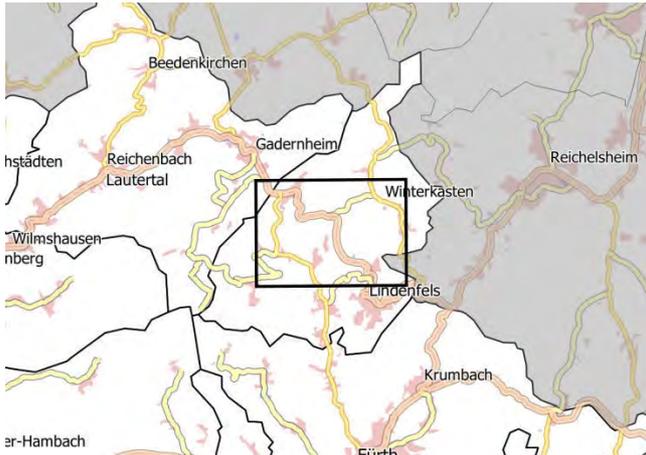
Baulast: Bund

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: D **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Schlecht **Grobkostenschätzung (Netto):** 800.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und des Schwerlastverkehrs nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Bedenken Hessen Mobil: Erhebliche Eingriffe: Waldbestand; beidseitig der B47 Firmengelände (KBL Natursteine e.K.), Aussichtspunkte mit Parkflächen, steile Böschung. Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren).

Verbindung: Winterkasten - Neunkirchen

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Lindenfels

Straße: L 3399

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV 24/h: 1581 Kfz / 85 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

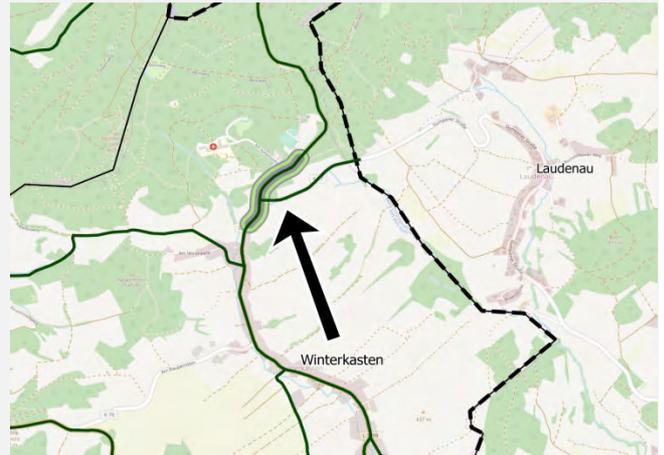
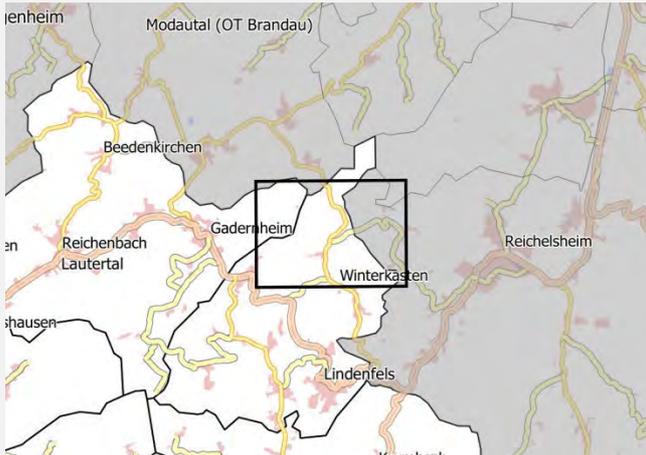
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Ausbau des bestehenden Weges als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **75.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: -

Verbindung: Winterkästen - Neunkirchen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lindenfels

Straße: L 3399

Kommune 2: -

Länge: 1400 m

DTV 24/h: 1581 Kfz / 85 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

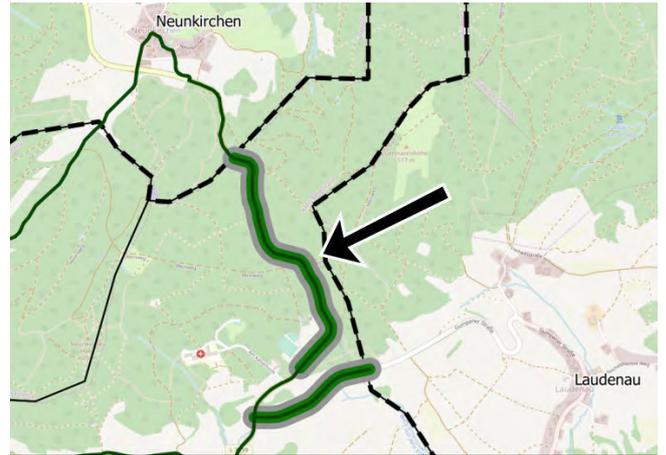
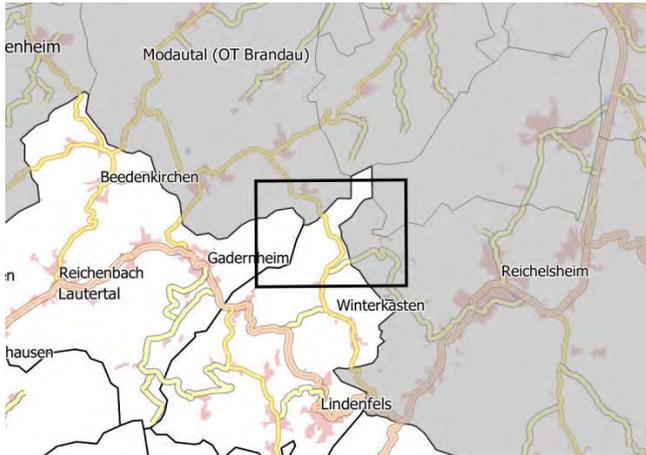
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: FFH

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **380.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und der Topographie nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Bedenken Hessen Mobil: Erhebliche Eingriffe: 95% Wald; unverhältnismäßiger Aufwand. Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren).

Verbindung: Kolmbach - Laudenu - Reichelsheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Lindenfels

Straße: K 77

Kommune 2: Reichelsheim (Odenwaldkreis)

Länge: 700 m

DTV 24/h: 1421 Kfz / 47 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

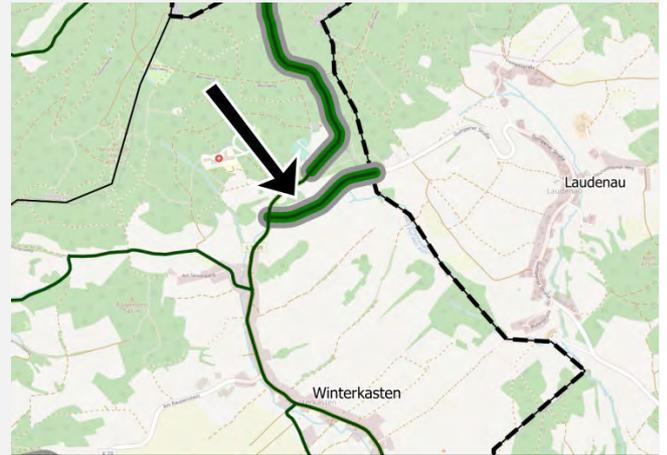
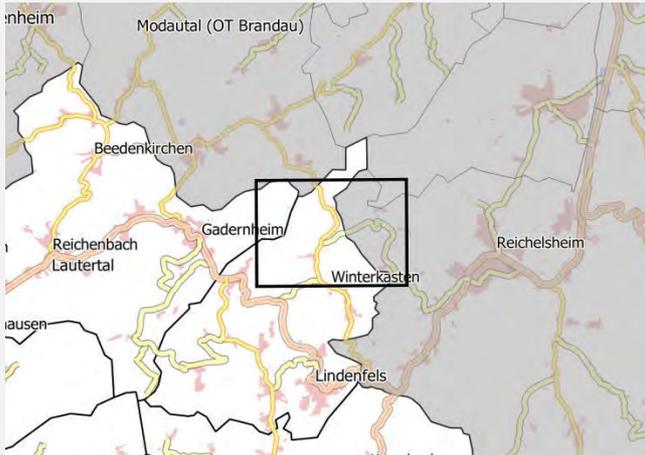
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **185.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der geringen Fahrbahnbreiten nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Neubau erfordert Baurecht (Planfeststellung; Grunderwerb).

Verbindung: Krumbach - Fürth

Kommune 1: Fürth

Kommune 2: -

DTV 24/h: -

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Straße: Krumbacher Straße

Länge: 100 m

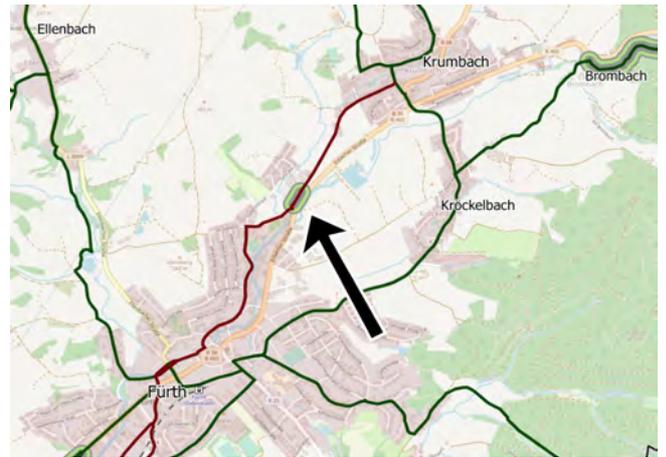
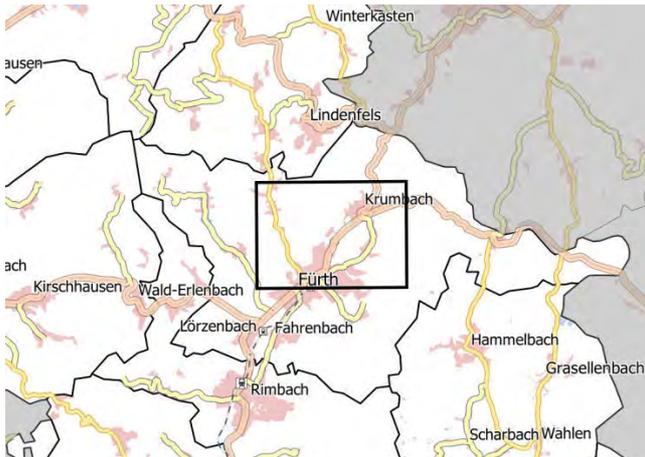
Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Schulverbindung: Ja

Steigung: Weitestgehend flach

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 10.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: -

Verbindung: Krumbach - Gumpen/Reichelsheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: B 38

Kommune 2: Reichelsheim

Länge: 2600

DTV 24/h: 6373 Kfz / 384 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

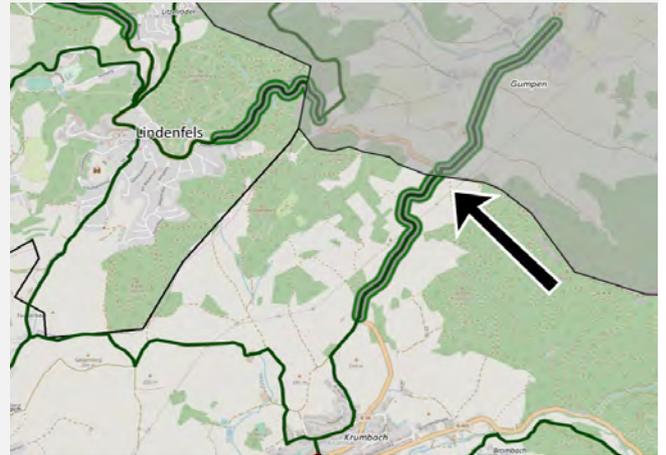
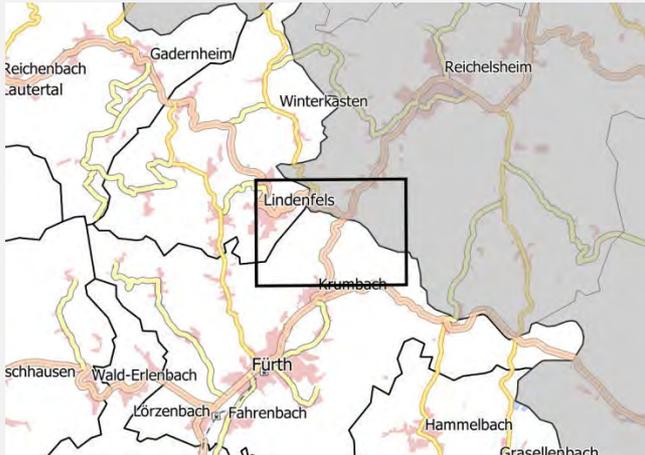
Baulast: Bund

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 865.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer ungeeignet. Viel Verkehr und vor allem viel Schwerlastverkehr.

Hinweis: Verbindung wurde von der Bevölkerung der Gemeinde Reichelsheim (Odenwald) in der Vergangenheit mehrfach gefordert. Stellungnahme Hessen Mobil: Verbindung ins Gersprenztal; umfangreiche Planung, erhebliche Eingriffe (Stützbauwerk). Frühzeitige Einbeziehung

Verbindung: Krumbach - Gumpen/Reichelsheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Fürth

Straße: B 38

Kommune 2: -

Länge: 700 m

DTV 24/h: 6373 Kfz / 384 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

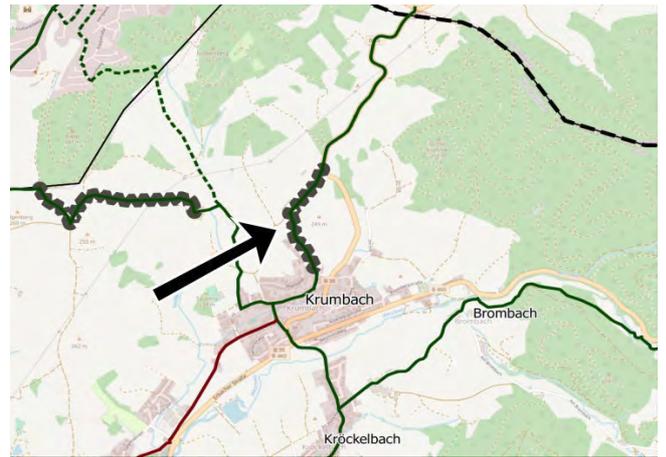
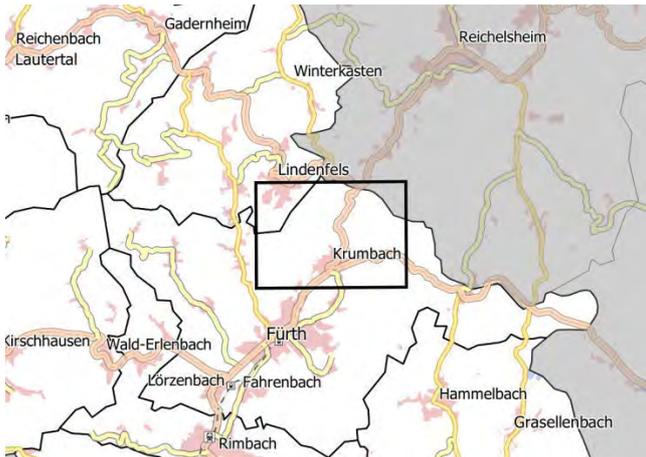
Baulast: Bund

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 110.000 €

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Derzeit können Radfahrende nur die Fahrbahn der stark befahrenen B 38 nutzen.

Verbindung: Fürth - Lörzenbach/Lauten-Weschnitz

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: Kein Weg vorhanden

Kommune 2: -

Länge: 350 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

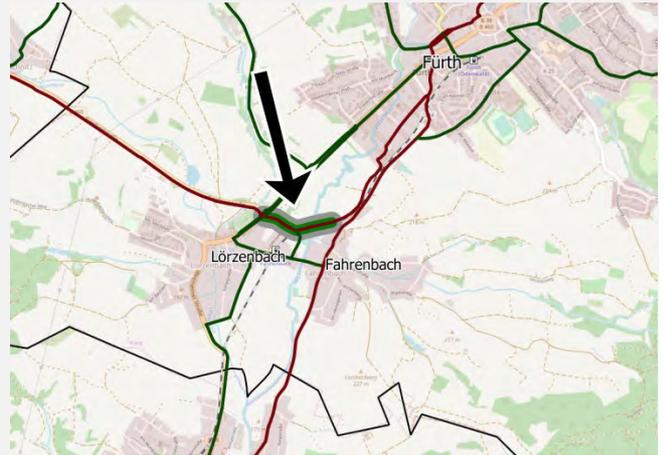
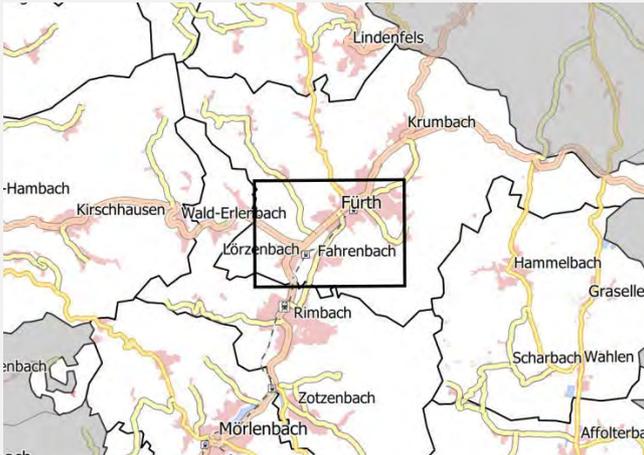
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Es ist noch kein Weg vorhanden. Bei dem betrachteten Abschnitt handelt es sich um eine Grünfläche.

Maßnahme: Neubau eines Radweges entlang der Bahntrasse und Anschluss an Radwegeverbindung nach Lauten-Weschnitz.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 70.000 €

Begründung: Der Neubau würde eine direkte und ungefährliche Radverbindung als Alternative zur Nutzung der stark befahrenen Bundesstraße innerorts in Fürth sein.

Hinweis: Umsetzung gemeinsam mit anderen Maßnahmen entlang der Strecke.

Verbindung: Fürth - Lörzenbach/Lauten-Weschnitz

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Fürth

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 450 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

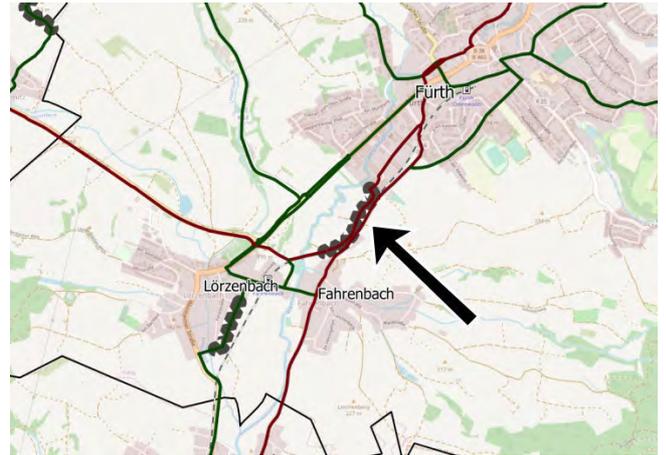
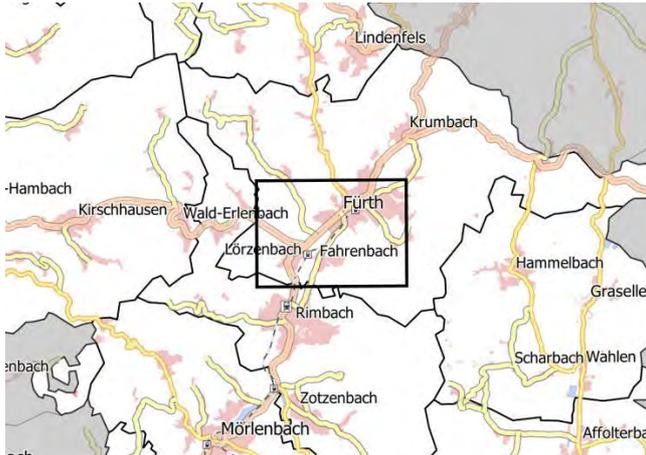
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Ausbau (Asphaltierung) entlang des bestehenden Weges und Anschluss an Radwegeverbindung nach Lauten-Weschnitz.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 155.000 €

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Auf schmalen Wegen besteht hohes Konfliktpotenzial zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 80.

Verbindung: Fürth - Weschnitz

Kommune 1: Fürth

Kommune 2: -

DTV 24/h: 7009 Kfz / 232 SV

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: FFH, Biotop

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Straße: Forstweg

Länge: 1100 m

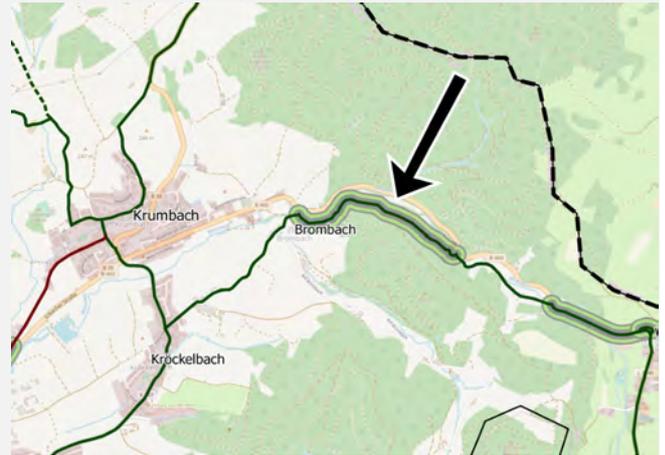
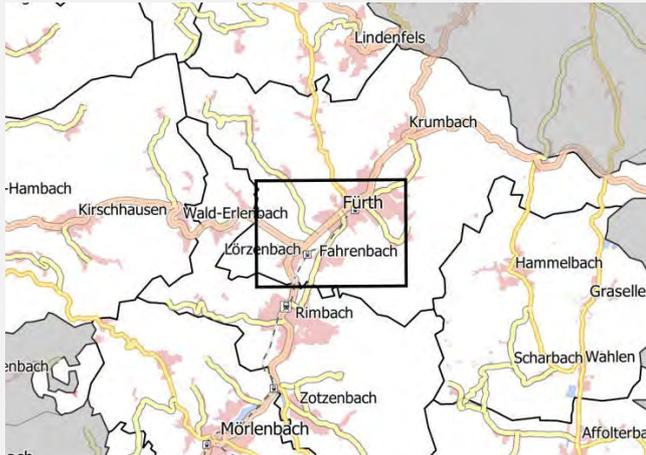
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Schulverbindung: Nein

Steigung: Mittlere Steigung

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Ausbau und Asphaltierung des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 175.000 €

Begründung: Es gibt keinen Radweg entlang der Bundesstraße. Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Alternative zu straßenbegleitendem Radweg entlang der Bundesstraße. Denkbar als Herstellungsradweg (Hessen Mobil). Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren).

Verbindung: Fürth - Lörzenbach

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Fürth

Straße: B 38

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV 24/h: 13211 Kfz / 468 SV / 21

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

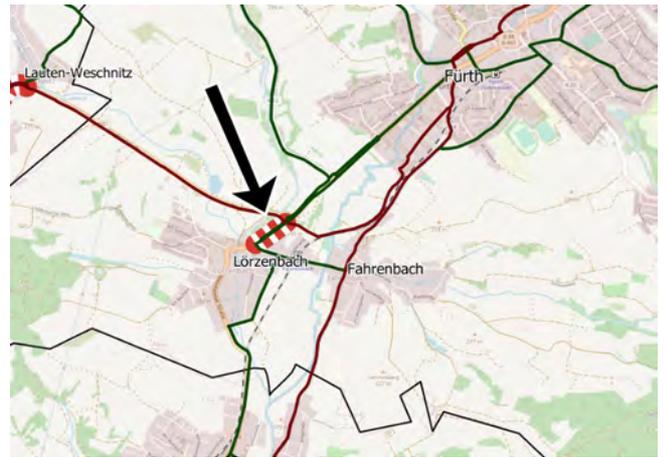
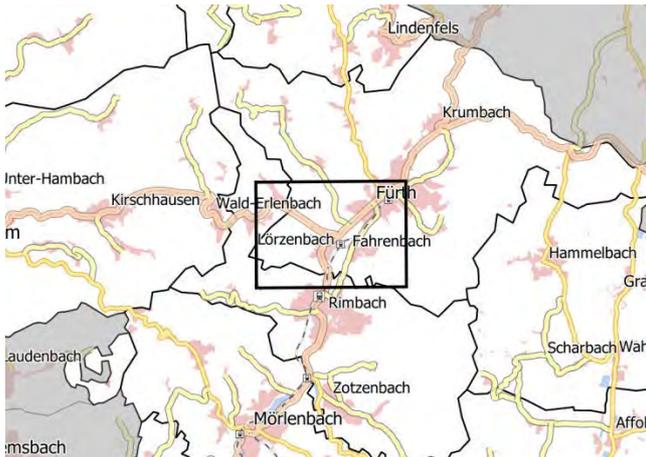
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: An der stark befahrene Bundesstraße besteht ein einseitiger Zweirichtungsradweg. Es gibt keine Querungshilfe.

Maßnahme: Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" rechtsseitig um B 38 Richtung Fürth an unübersichtlicher Stelle nicht kreuzen zu müssen. Notwendigkeit Kfz-Parken prüfen. Überführung Fahrbahn - Radweg einrichten.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **Unter 1000 €**

Begründung: Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen am Ende straßenbegleiteter Radwege erleichtern den Wechsel auf den Radweg bzw. die Fahrbahn und verringern dadurch Konflikte mit Kfz-Verkehr und Fußgängern.

Hinweis: Überführung Fahrbahn - Radweg unbedingt anlegen.

Verbindung: Hammelbach - Weschnitz

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: L 3346

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: 2786 Kfz / 96 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

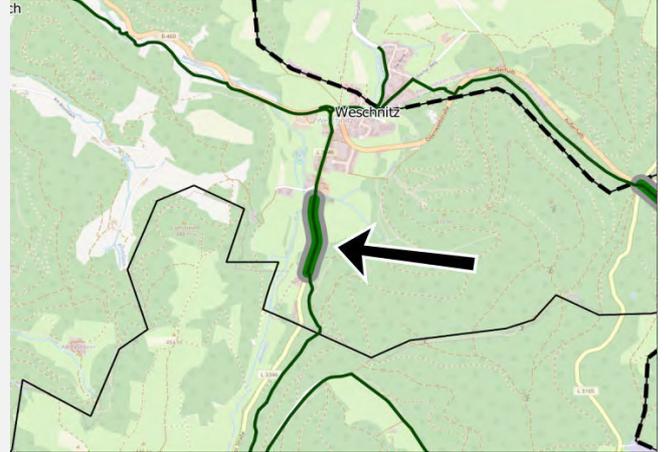
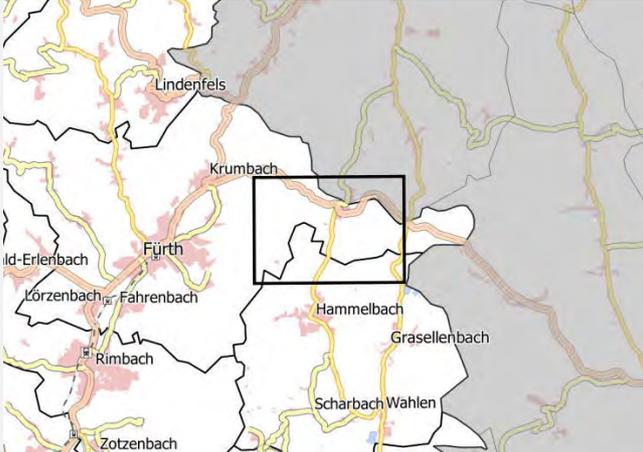
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **150.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Bedenken Hessen Mobil: Erheblicher Eingriff: Waldrodung; in den Hang bzw. Stützbauwerk, unverhältnismäßige Kosten. Bedenken Forstamt Beerfelden. Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 99 sinnvoll.

Verbindung: Fahrenbach - Fürth

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: K 24

Kommune 2: -

Länge: 600 m

DTV 24/h: 2963 Kfz / 23 SV / 163

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

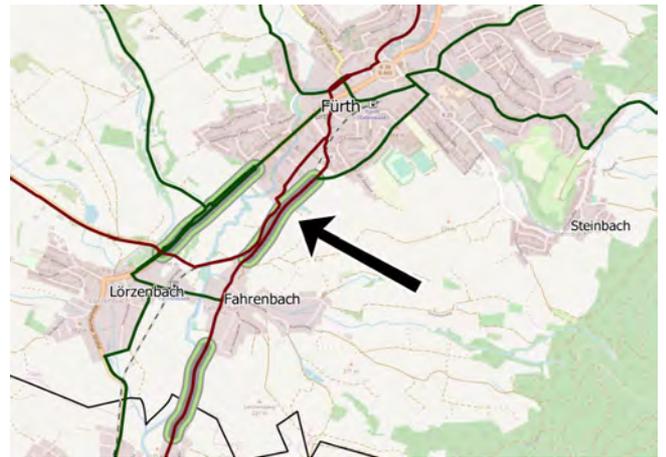
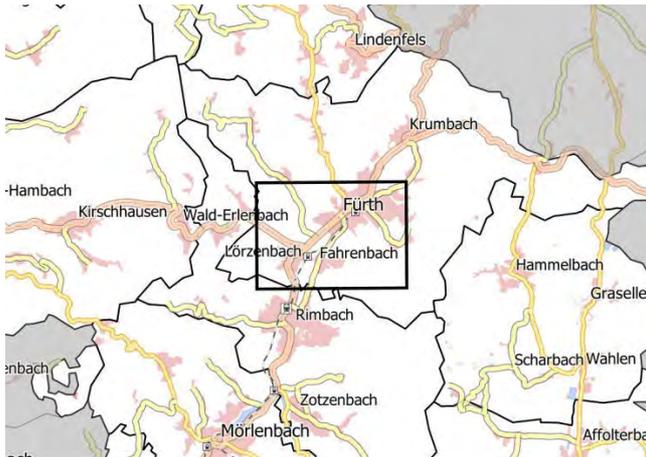
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **85.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Die Kreisstraße soll im betroffenen Bereich zur Gemeindestraße abgestuft werden. Ausbau erfordert Baurecht (Planfeststellung; Grunderwerb). Hangseitige Eingriffe führen ggf. zur Notwendigkeit von Stützbauwerken (Fachbereich Kreisstraßen Kreis Bergstraße).

Verbindung: Weschnitz - Hiltersklingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Fürth

Straße: Forstweg (B 460)

Kommune 2: -

Länge: 1300 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

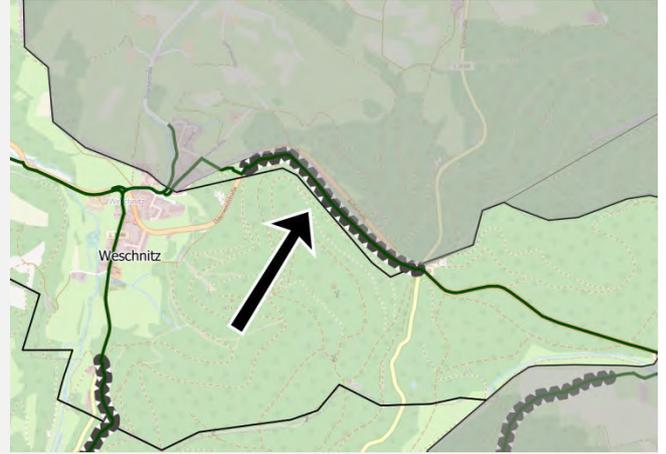
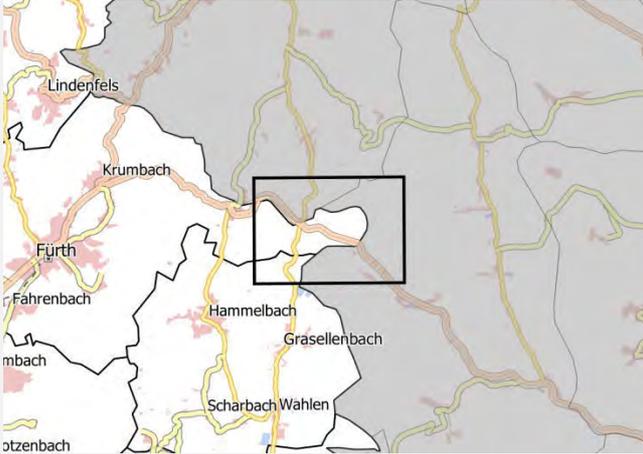
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 87 und 89.

Verbindung: Weschnitz - Hiltersklingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Fürth

Straße: Forstweg

Kommune 2: -

Länge: 50 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

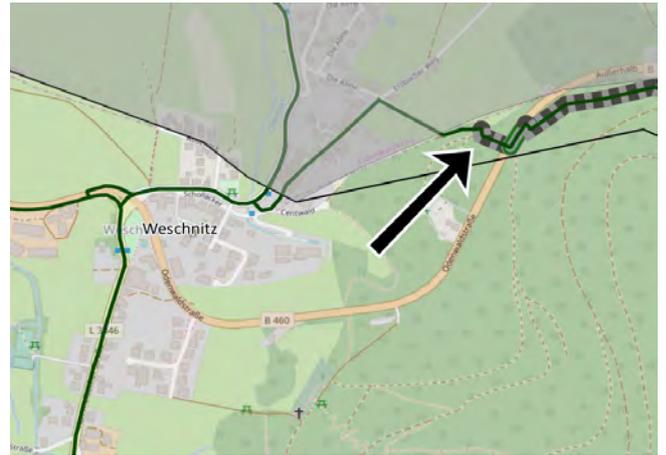
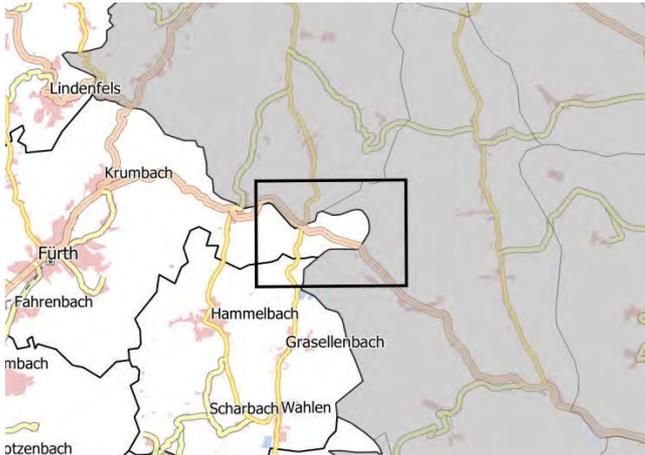
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **10.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 86 und 89.

Verbindung: Eulsbach - Ellenbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: L 3099

Kommune 2: Lindenfels

Länge: 300 m

DTV 24/h: 4859 Kfz / 144 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

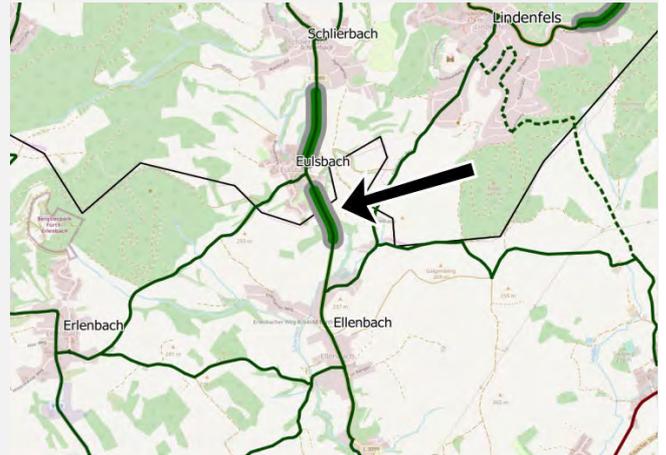
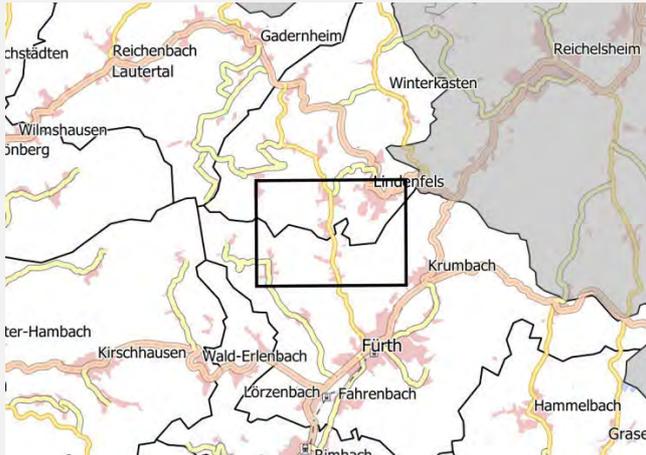
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Lückenschluss zum schon vorhandenen Weg zwischen Eulsbach und Ellenbach.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **90.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für Radfahrer geeignet. Die Querungssituation ist aufgrund des abrupt endenden vorhandenen Weges sehr gefährlich.

Hinweis: -

Verbindung: Weschnitz - Hiltersklingen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: B 460

Kommune 2: -

Länge: 50 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

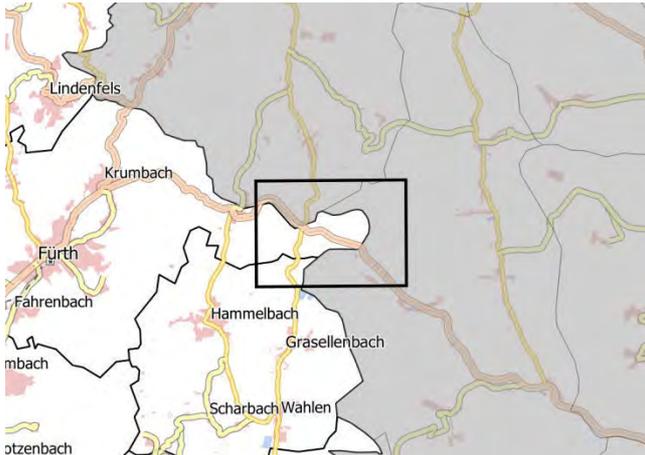
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Kurvenbereich beträgt 70 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Radweges auf diesem Abschnitt um sicheres Queren der Bundesstraße im Zuge der kreuzenden Radverbindung zu ermöglichen.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **10.000 €**

Begründung: Die Führung ohne Quermöglichkeit auf der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeit und der Kurvigkeit der Fahrbahn für den Radverkehr ungeeignet.

Hinweis: Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 86 und 87.

Verbindung: Weschnitz - Hiltersklingen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: B 460

Kommune 2: Mossautal

Länge: 1600 m

DTV 24/h: 3587 Kfz / 250 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

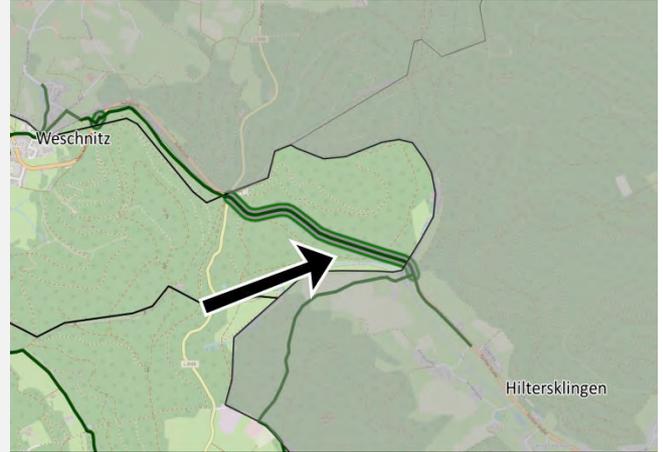
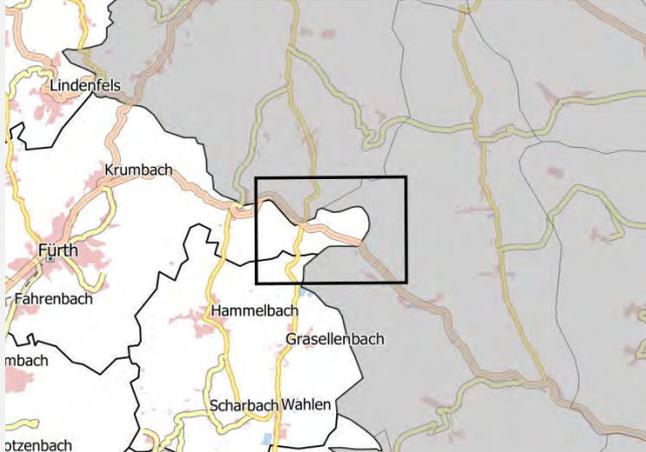
Baulast: Bund

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **445.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Eingriffe: Waldbestand, Waldwegeanschlüsse, am Hang bzw. Stützmauer erforderlich. Abstimmung mit Forstamt Michelbach erforderlich. Ab Hiltersklingen (Gemeinde Mossautal - Odenwaldkreis) ist ein Radweg vorhanden.

Verbindung: Ellenbach - Fürth

Kommune 1: Fürth

Kommune 2: -

DTV 24/h: k.A.

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: WSG

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Außerhalb

Länge: 50 m

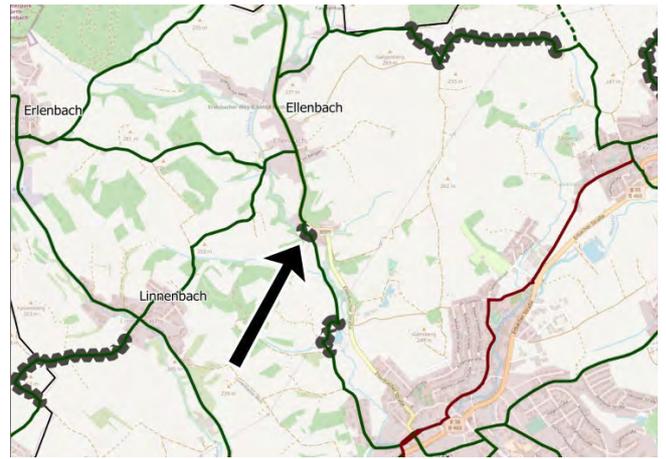
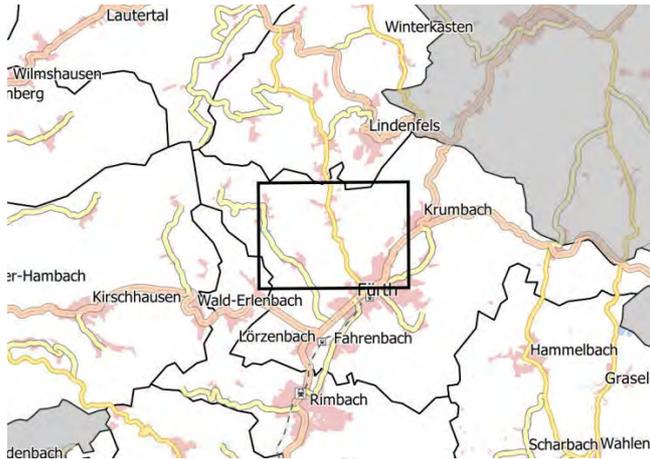
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Schulverbindung: Nein

Steigung: Weitestgehend flach

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **10.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: -

Verbindung: Fürth - Weschnitz

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: B 460

Kommune 2: -

Länge: 600 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

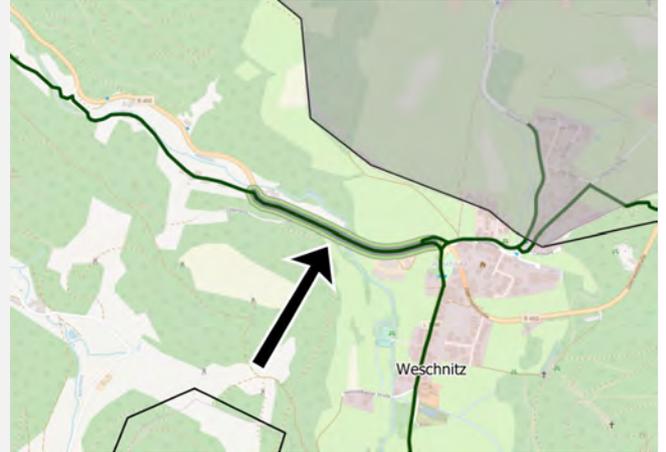
Baulast: Bund

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal. Abschnittsweise wird der Radverkehr auf einem Mehrzweckstreifen geführt.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Ausbau als Gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg. Überführung Fahrbahn - Radweg am Beginn/Ende des Weges. Abpollern des Mehrzweckstreifens.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **85.000 €**

Begründung: Die Führung auf dem Mehrzweckstreifen ohne Sicherheitstrennstreifen ist für Radfahrer ungeeignet. Zu schmale Geh- und Radwege wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Abpollern des Mehrzweckstreifens kann auch ohne die Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges durchgeführt werden. Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 95 sinnvoll.

Verbindung: Fürth - Hammelbach

Kommune 1: Fürth

Kommune 2: Grasellenbach

DTV 24/h: k.A.

Bike & Ride: Ja

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: Biotop

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Länge: 2100 m

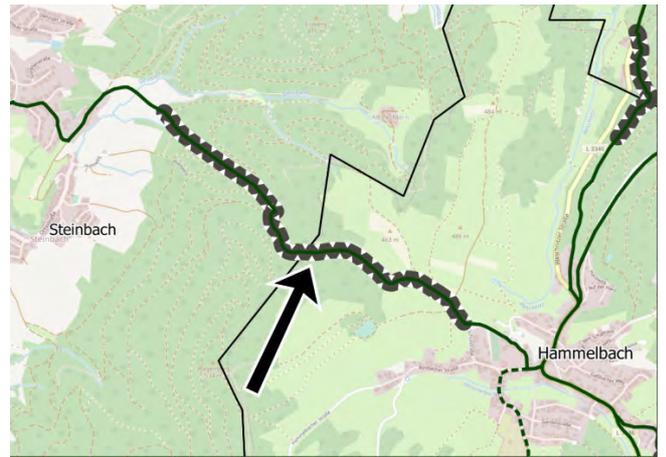
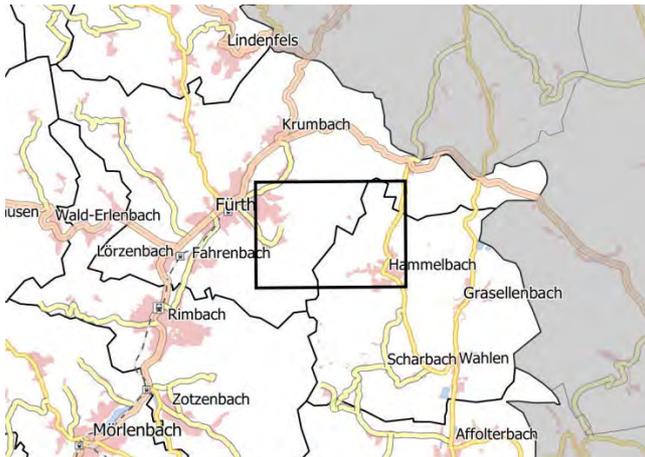
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Schulverbindung: Ja

Steigung: Mittlere Steigung

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **325.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Forstamt Beerfelden lehnt Maßnahme ab.

Verbindung: Ellenbach - Fürth

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Fürth

Straße: Pfad

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

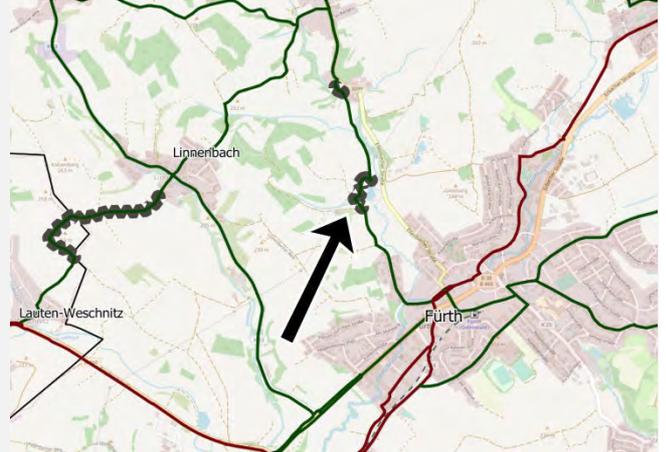
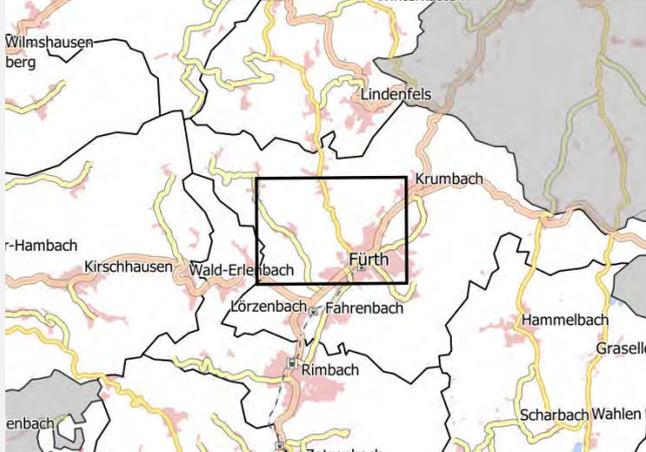
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Alternativ können Radfahrer auf dem Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" entlang der L 3099 fahren.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **45.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften u.a. höherer Kraftaufwand. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Gemeinde Fürth befürwortet diese Maßnahme sehr.

Verbindung: Fürth - Weschnitz - Ober-Ostern

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Fürth

Straße: Weg

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

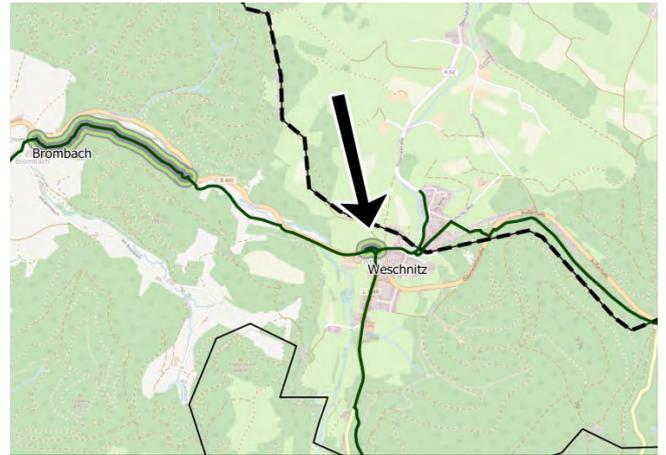
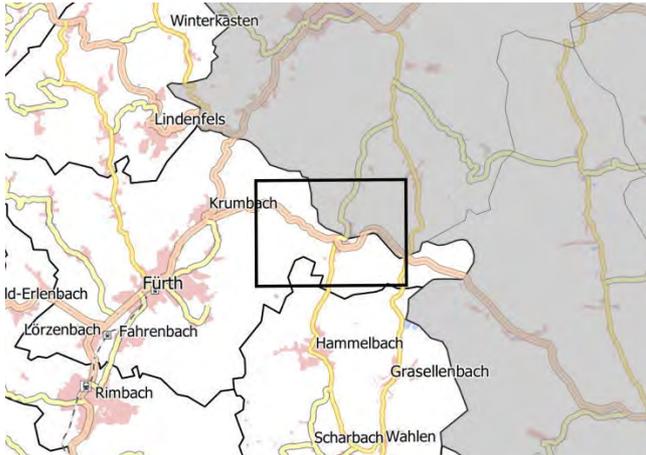
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal und bewachsen.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Querungshilfe anlegen zum Radweg Richtung Krumbach.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **15.000 €**

Begründung: Zu schmale Wege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Bedenken Forstamt Lampertheim (Waldumwandlungsverfahren). Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 92 sinnvoll.

Verbindung: Lauten-Weschnitz - Linnenbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Fürth

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Rimbach

Länge: 1000 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

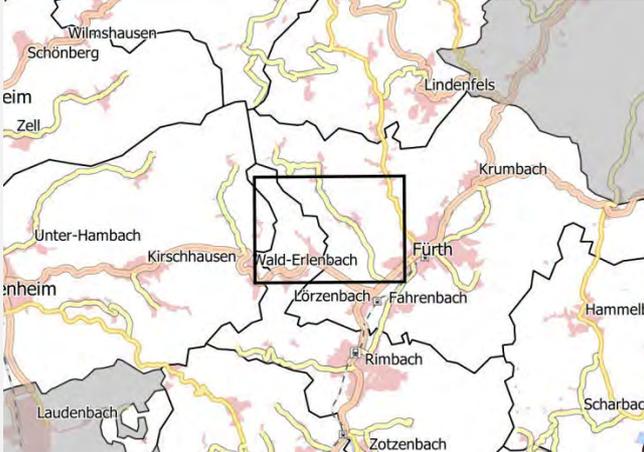
Baulast: Gemeinde

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise sehr grobem Schotter und losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: -

Verbindung: Krumbach - Ellenbach

Kommune 1: Fürth

Kommune 2: -

DTV 24/h: k.A.

Bike & Ride: Nein

Baulast: Gemeinde

Schutzgeb.: Biotop

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Länge: 1100 m

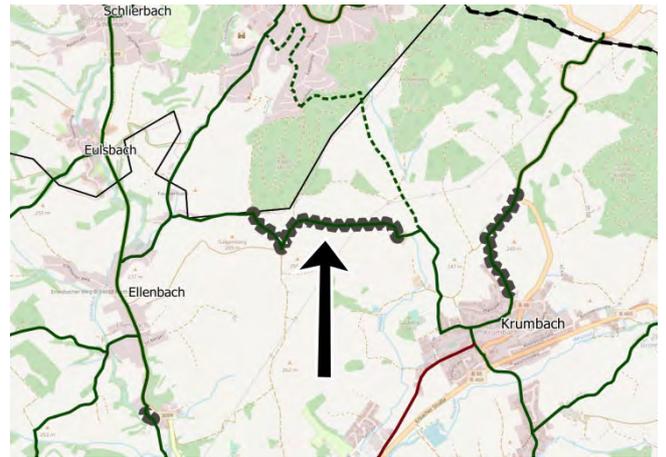
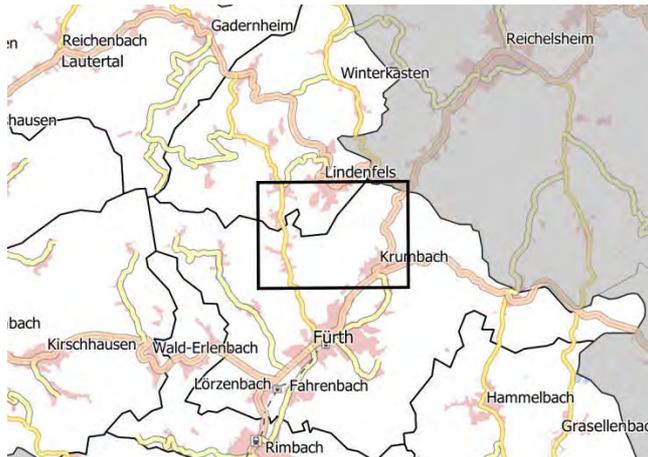
Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Schulverbindung: Nein

Steigung: Hohe Steigung

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **175.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: -

Verbindung: Fahrenbach - Rimbach Bahnhof

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Fürth

Straße: Pfad

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

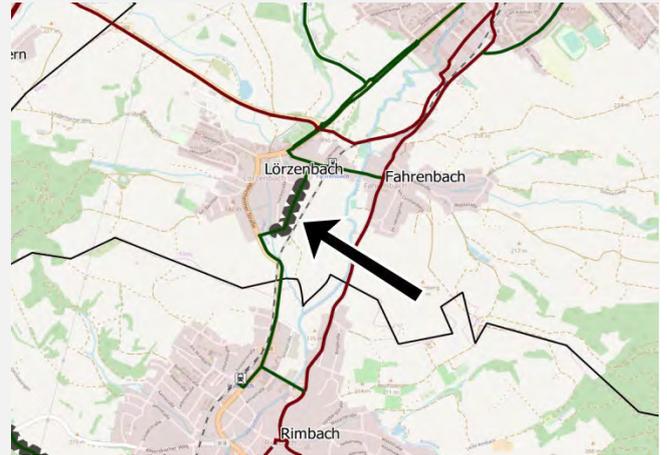
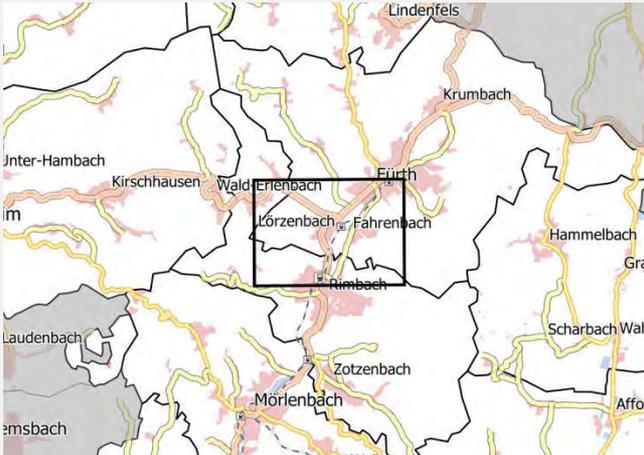
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **50.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Alternativ können Radfahrer auf der Forststraße fahren. Dann müssen sie allerdings ein Stück auf der B 38 fahren, welche stark befahren und unübersichtlich und deswegen gefährlich ist.

Verbindung: Hammelbach - Weschnitz

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grasellenbach

Straße: L 3346 (paralleler Weg)

Kommune 2: Fürth

Länge: 600 m

DTV 24/h: 2786 Kfz / 96 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

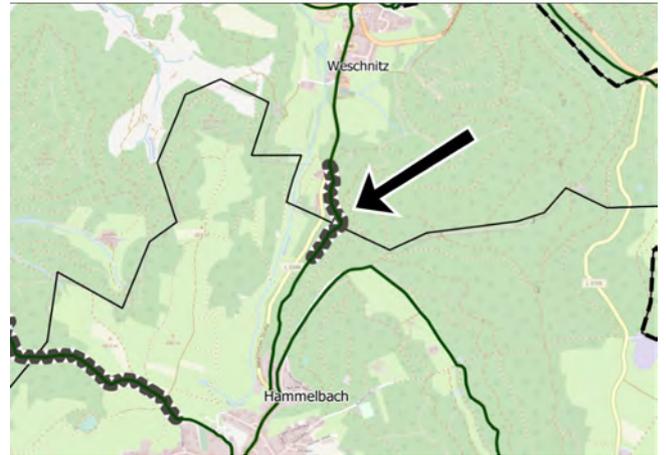
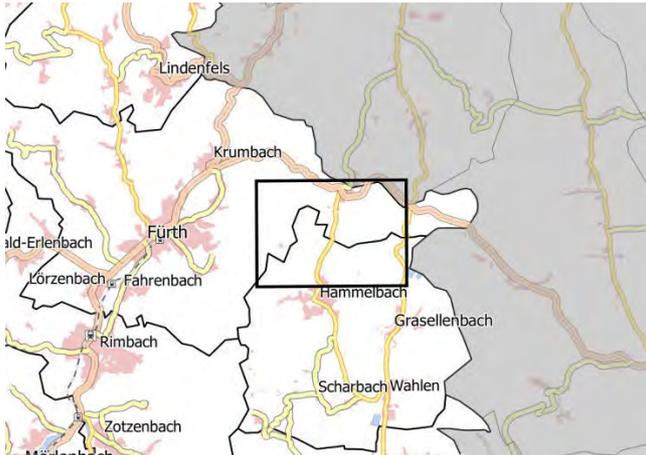
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **100.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Alternativ: Neubau eines Radweges entlang der L 3346. Aufgrund der Topographie problematisch. Bedenken Forstamt Beerfelden. Gemeinsame Umsetzung mit Maßnahme 84 sinnvoll.

Verbindung: Grasellenbach - Hammelbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grasellenbach

Straße: Forstweg

Kommune 2: -

Länge: 1000 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

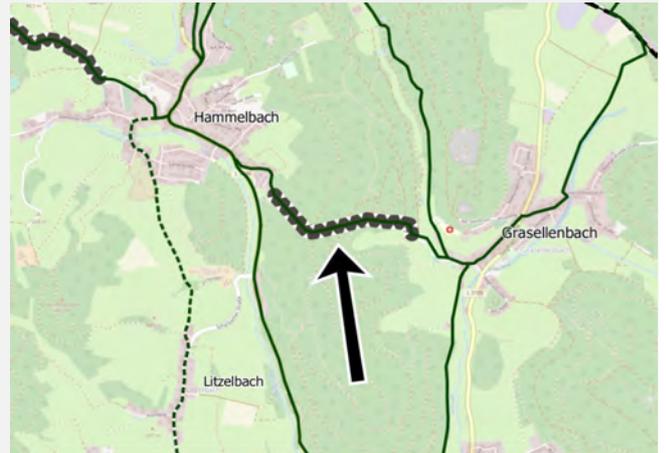
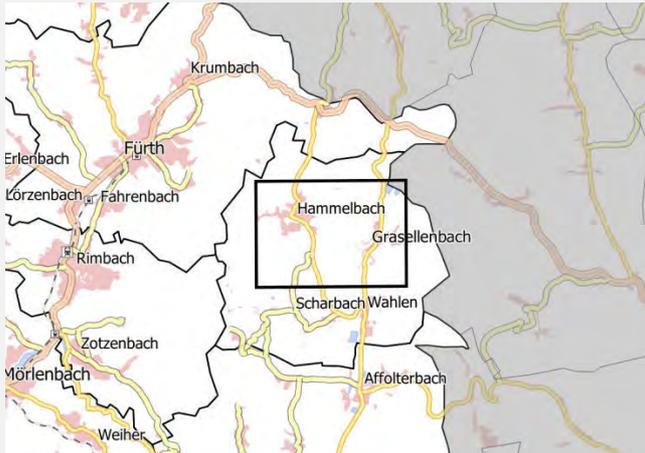
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **150.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: Forstamt Beerfelden lehnt diese Maßnahme ab.

Verbindung: Grasellenbach - Hiltersklingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Grasellenbach

Straße: Forstweg

Kommune 2: Mossautal

Länge: 2000 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

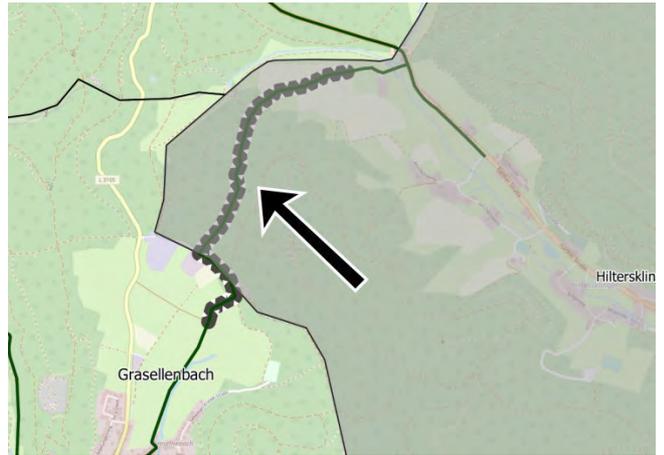
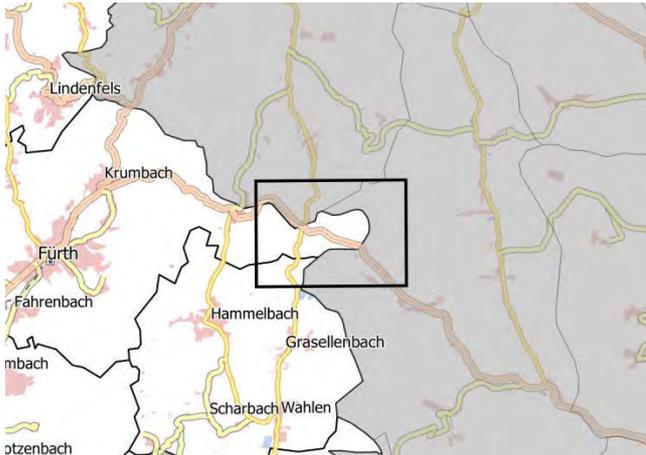
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: LSG, NSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **320.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Forstamt Beerfelden lehnt Maßnahme ab.

Verbindung: Wahlen - Hammelbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Grasellenbach

Straße: L 3346

Kommune 2: -

Länge: 1400 m

DTV 24/h: 2786 Kfz / 96 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

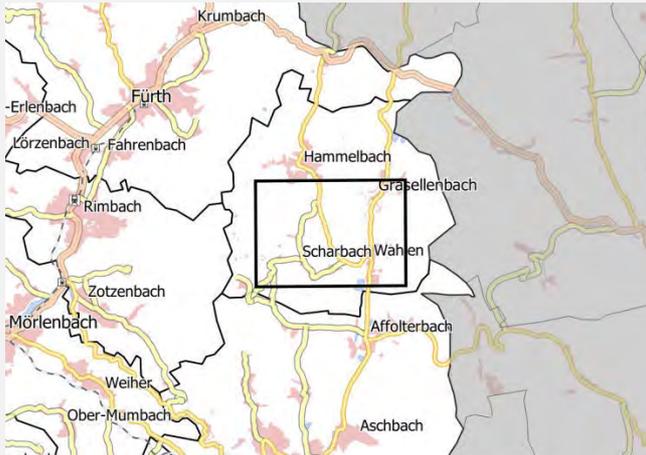
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **370.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit der Strecke und der hohen Kfz Geschwindigkeit für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Es befindet sich ein Radweg östlich der L 3346 bereits im B-Plan-Verfahren; kombinierter Rad-/Wanderweg zwischen Wahlen und Hammelbach. Alternativroute über Scharbach und Litzelbach ist für den Alltagsradverkehr ungeeignet.

Verbindung: Rimbach - Mörlenbach

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Rimbach

Straße: Geh- und Radweg

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV 24/h: 16307 Kfz / 677 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

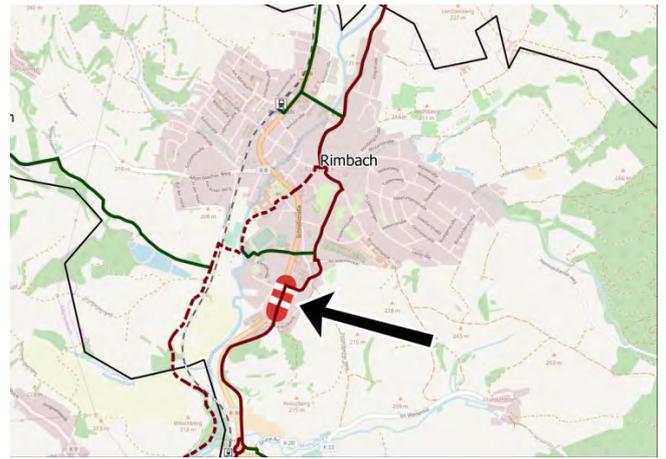
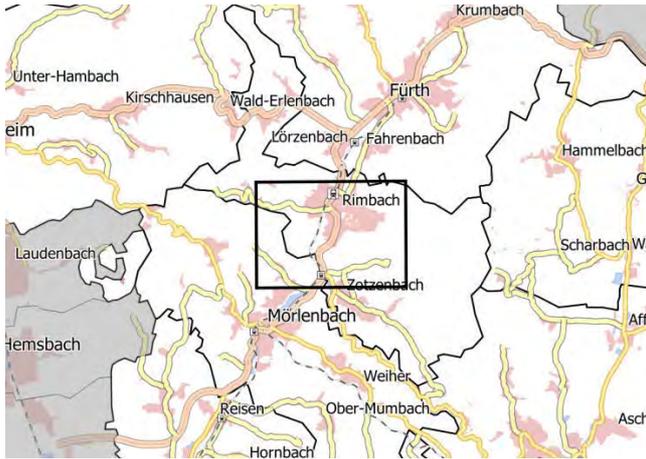
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der gemeinsame Zweirichtungsgeh- und Radweg ist zu schmal und an der 90° Kurve schwer einsehbar.

Maßnahme: Verbreiterung des Weges und Markierung als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg. Gefahrenstellen an Ein- und Ausfahrten entsprechend markieren. 90 Grad Kurve übersichtlich gestalten und bauliche oder markierte "Rückendeckung" installieren.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **25.000 €**

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: -

Verbindung: Rimbach - Albersbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Rimbach

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

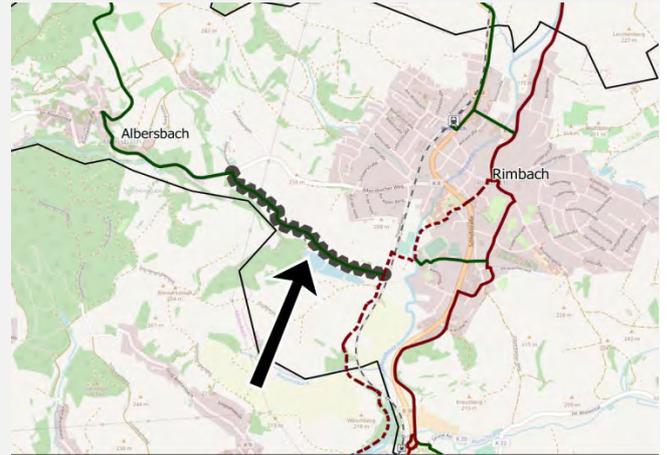
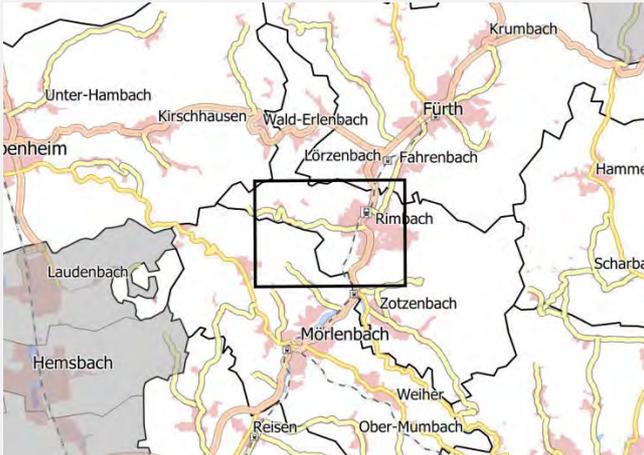
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: NSG, Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **175.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Hinweis: -

Verbindung: Rimbach - Albersbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Rimbach

Straße: K 8

Kommune 2: -

Länge: 800 m

DTV 24/h: 996 Kfz / 5 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

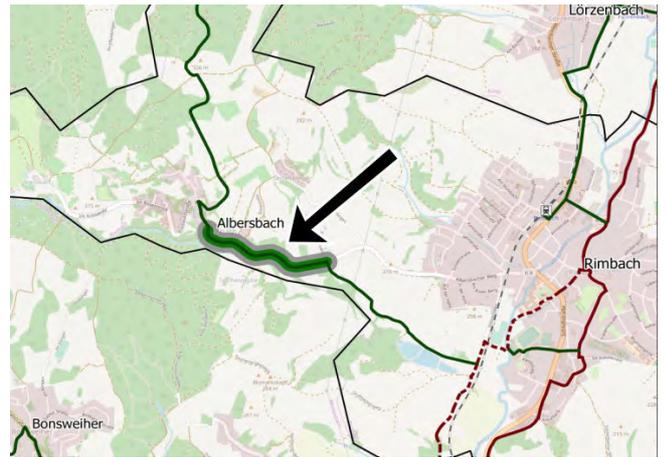
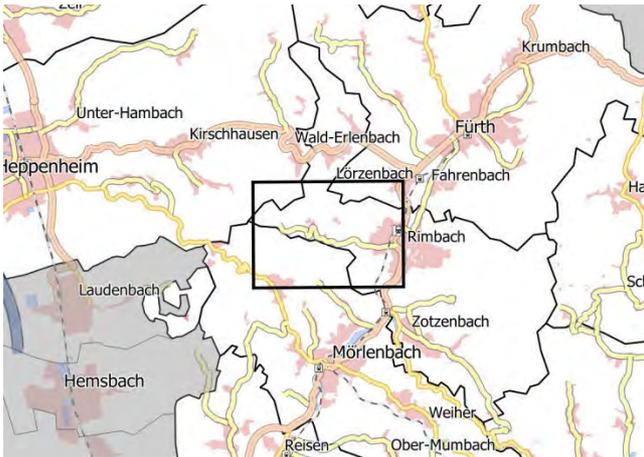
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **235.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und hohen Kfz-Geschwindigkeit für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Gemeinde Rimbach plant Wegeverbindung. Problematik NSG. Antrag bei ONB gestellt.

Verbindung: Zotzenbach Bahnhof - Mörlenbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Mörlenbach

Straße: B 38

Kommune 2: Rimbach

Länge: 1300 m

DTV 24/h: 15405 Kfz / 564 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

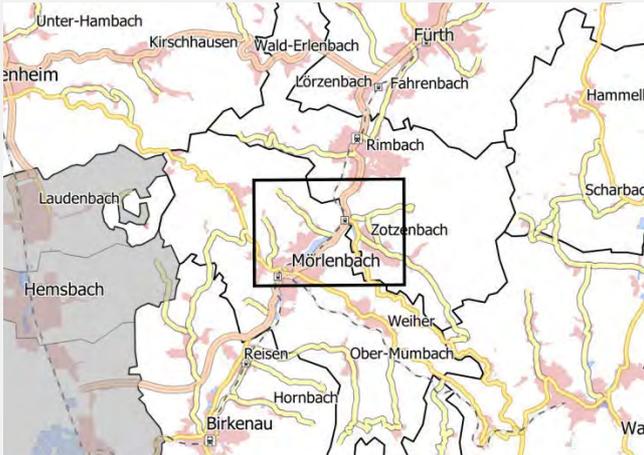
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf dem Seitenstreifen der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 345.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeit und des Schwerlastverkehrs nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Laufende Planung laut Gemeinde Mörlenbach. 2017 wurde der Gemeinde Mörlenbach vorgeschlagen, die Strecke als kombinierten Rad-/Gehweg gegen Kostenerstattung zu planen (Hessen Mobil).

Verbindung: Mörlenbach - Bonsweier

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Mörlenbach

Straße: L 3120

Kommune 2: -

Länge: 1700

DTV 24/h: 4671 KFZ / 109 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

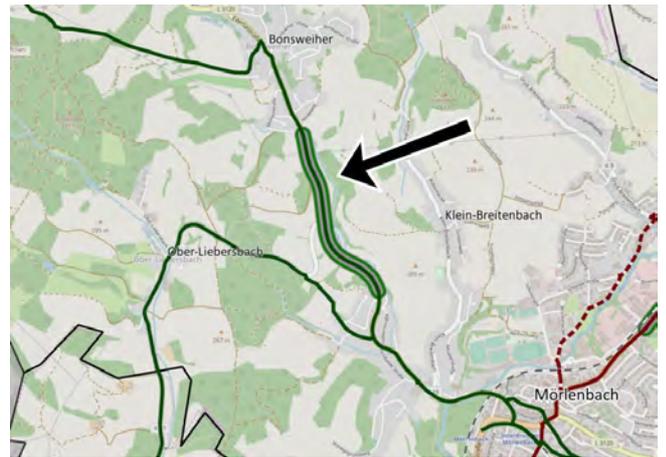
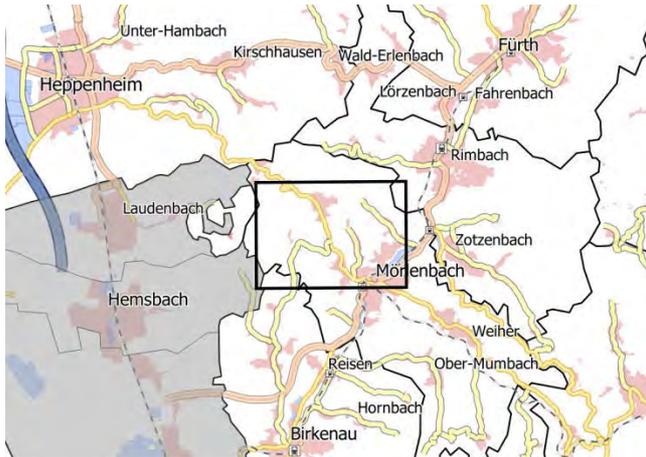
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Alternativverbindung über Klein-Breitenbach ist ungeeignet.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: C **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Mittel **Grobkostenschätzung (Netto):** 1.000.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeit und des Schwerverkehrsaufkommens insbesondere für Schüler ungeeignet.

Hinweis: Radweg soll 2020/21 gebaut werden: Planung Gemeinde Mörlenbach (gegen Kostenerstattung des Landes); Bau: Hessen Mobil. Kostenangaben laut Gemeinde Mörlenbach 1.000.000,- € .

Verbindung: Mörtenbach - Mörtenbach Bahnhof

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Mörtenbach

Straße: Bahntrasse

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: 19050 Kfz / 772 SV / 92

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

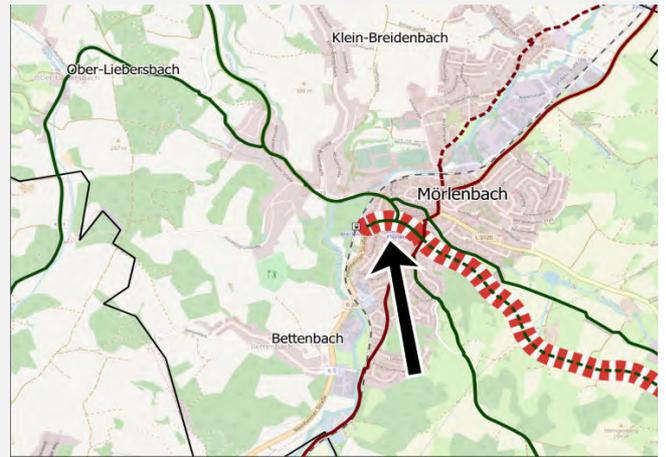
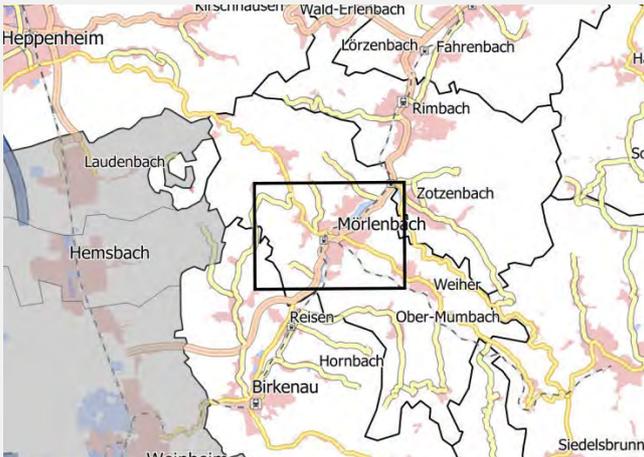
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: (Ja)

Lage:



IST-Zustand: Stillgelegte Bahntrasse parallel zur viel befahrenen B 38 (Weinheimer Straße). Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Ggfs. Ausbau der stillgelegten Bahntrasse als Radweg (Bedenken siehe Hinweise!) . Querungshilfe in Richtung Bahnhof anlegen. Anschluss an Bahnhof für den Radverkehr muss ansonsten über die stark befahrene Bundesstraße abgewickelt werden.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **KOMPLEX** Grobkostenschätzung (Netto): **KOMPLEX**

Begründung: Die Führung entlang der Weinheimer Straße ist aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Bahnhaltestelle soll in Zukunft weiter östlich zur Sportanlage verlegt werden. Daher ist die Maßnahme unter Vorbehalt zu betrachten. Die Bahntrasse der Überwaldbahn ist gewidmet und steht darüber hinaus unter Denkmalschutz.

Verbindung: Reisen - Ober-Mumbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Birkenau

Straße: K 12

Kommune 2: Mörlenbach

Länge: 2400 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

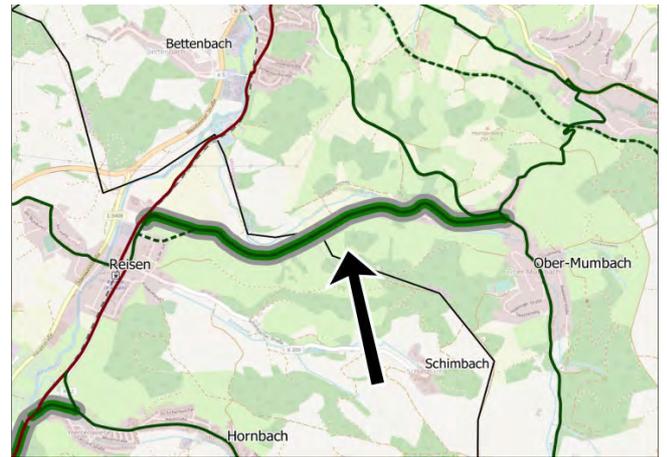
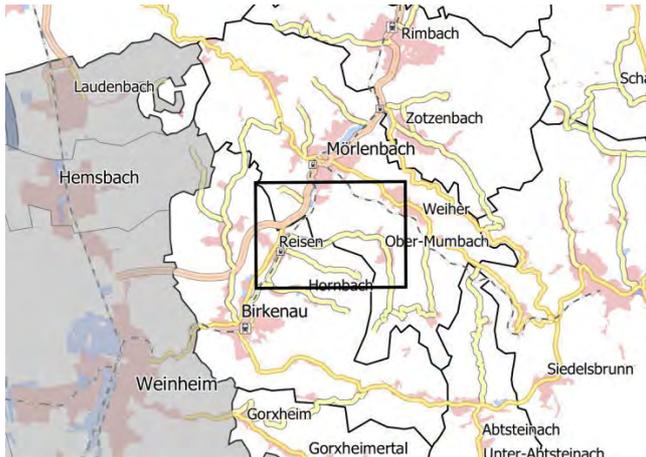
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Kreisstraße. Anbindung an Überregionale Verbindung zwischen Birkenau und Mörlenbach.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 660.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Schulverbindung ungeeignet.

Hinweis: Hohes Schülerverkehraufkommen. Die Gemeinden Mörlenbach und Birkenau führen bereits ein B-Planverfahren zur Baurechtsschaffung durch.

Verbindung: Birkenau - Nieder-Liebersbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Birkenau

Straße: K 11

Kommune 2: -

Länge: 1000 m

DTV 24/h: 5272 Kfz / 51 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

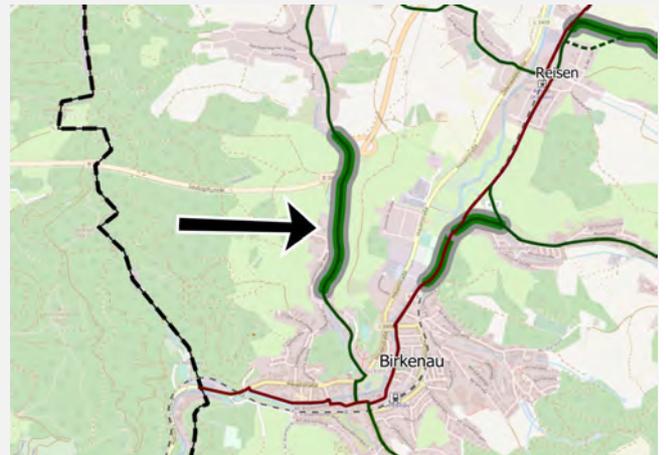
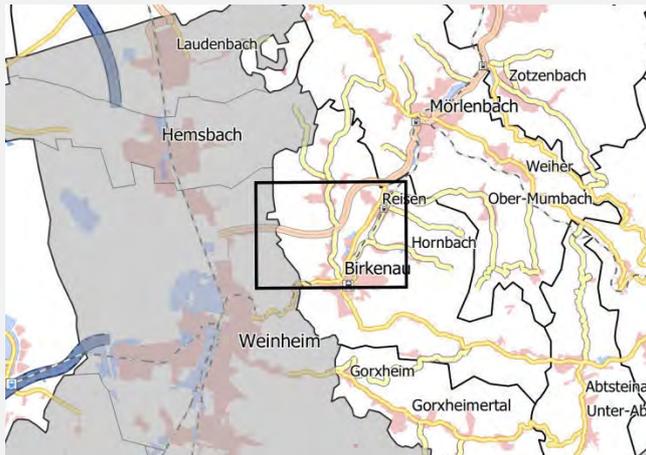
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Maßnahme: Neubau straßenbegleitender Radweg rechtsseitig von Nieder-Liebersbach Richtung Birkenau. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 265.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Kurvigkeit nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Langfristiger Ausbau der Verbindung durch Radwegeneubau bis Ober-Liebersbach. Unverhältnismäßigem Aufwand (Stützmauern, Gebäude, Zufahrten, SSP; Baurecht erforderlich (Planfeststellung; Grunderwerb) (Hessen Mobil und Fachbereich Kreisstraßen).

Verbindung: Hornbach - Birkenau

Kommune 1: Birkenau

Kommune 2: -

DTV 24/h: 2625 Kfz / 43 SV

Bike & Ride: Ja

Baulast: Kreis Bergstraße

Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Straße: K 13

Länge: 700 m

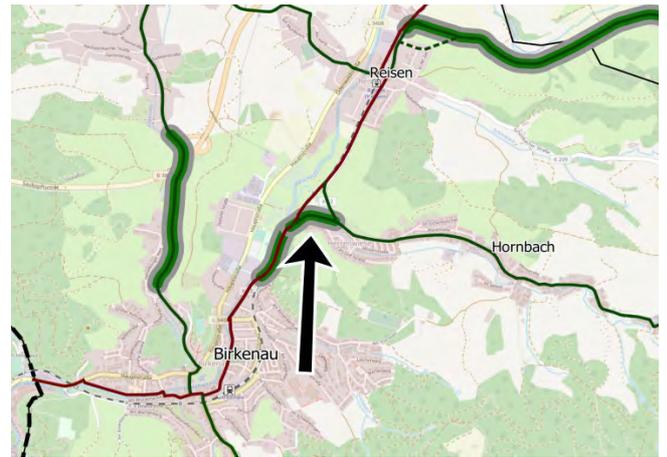
Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Schulverbindung: Ja

Steigung: Mittlere Steigung

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Alternativverbindung rechtsseitig aus Hornbach kommend ist sehr umwegig.

Maßnahme: Ausbau des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg. Anschluss an überregionale Verbindung Richtung Mörlenbach nach Birkenau. Ggfs. Entfernung der Mittellinie.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 90.000 €

Begründung: Es handelt sich um eine Schülerverkehrsverbindung. Die Führung auf der Fahrbahn ist daher ungeeignet.

Hinweis: Die Neuanlage eines Radweges bedingt eine Kreuzung der DB Strecke 4104 Weinheim-Fürth (Baurechtschaffung, Umbau BÜ, umfangreiche Planungen und hohe Kosten zu erwarten). (FB Kreisstraßen Kreis Bergstraße)

Verbindung: Birkenau - Löhrbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Birkenau

Straße: L 3408

Kommune 2: -

Länge: 3100 m

DTV 24/h: 3311 Kfz / 55 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

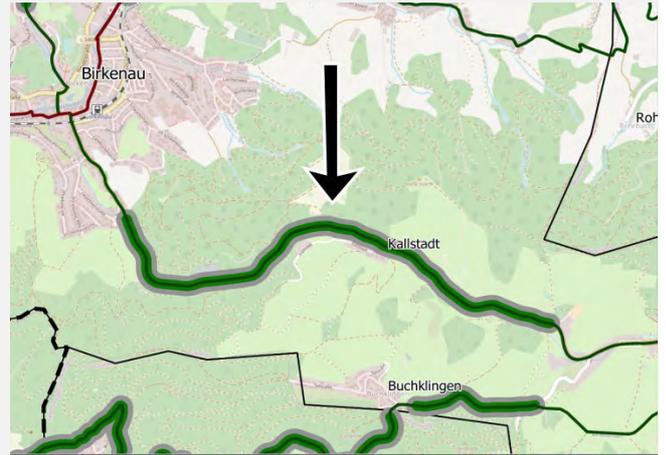
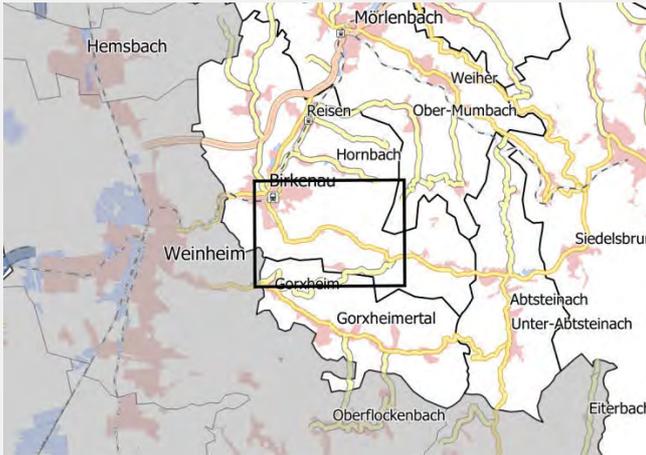
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): **835.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit, der Topographie und der hohen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: -

Verbindung: Gorxheimertal - Weinheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Gorxheimertal

Straße: L 3257

Kommune 2: Weinheim (Ba-Wü)

Länge: 500 m

DTV 24/h: 6924 Kfz / 639 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

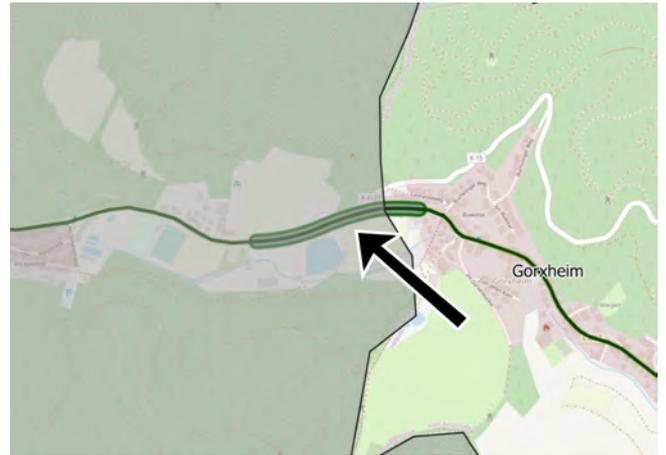
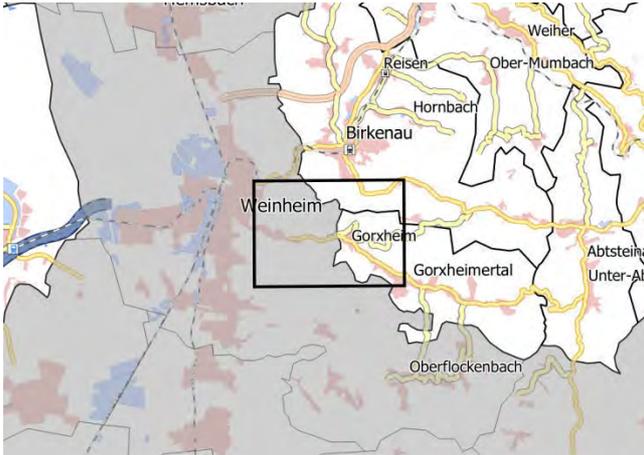
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Von Weinheim kommend existiert rechtsseitig ein Gehweg und linksseitig ein Mehrzweckstreifen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **125.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer ungeeignet. Verbindungsbedeutung zwischen Weinheim und Gorxheimertal für (Schüler-) Pendler.

Hinweis: Alternativ: Verbreiterung des Gehweges und des Mehrzweckstreifens prüfen.

Verbindung: Ober-Abtsteinach - Unter-Abtsteinach

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Abtsteinach

Straße: L 535

Kommune 2: -

Länge: 600 m

DTV 24/h: 3255 Kfz / 110 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

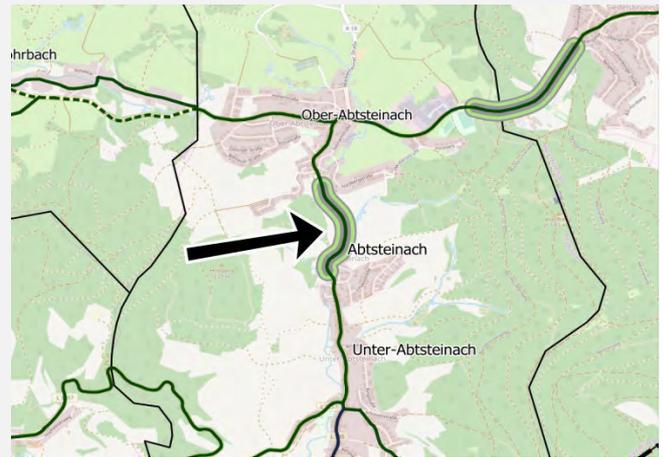
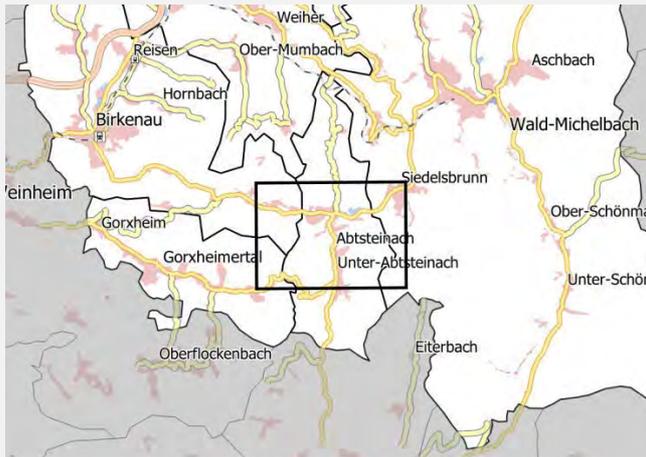
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Es existiert ein schmaler Gehweg.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **90.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet. Dies führt zur Nutzung des schmalen Gehwegs von Radfahrern was sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für

Hinweis: Wichtige Schülerpendlerverbindung zwischen Ober- und Unter-Abtsteinach.

Verbindung: Abtsteinach - Heiligkreuzsteinach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Abtsteinach

Straße: L 535

Kommune 2: Heiligkreuzsteinach (Ba-Wü)

Länge: 1400 m

DTV 24/h: 1983 Kfz / 70 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

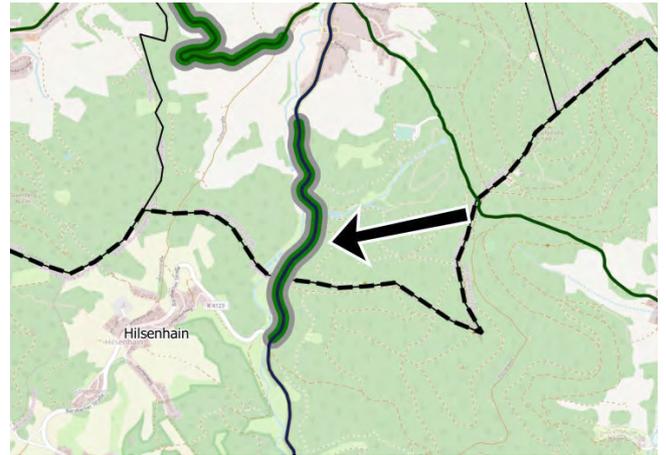
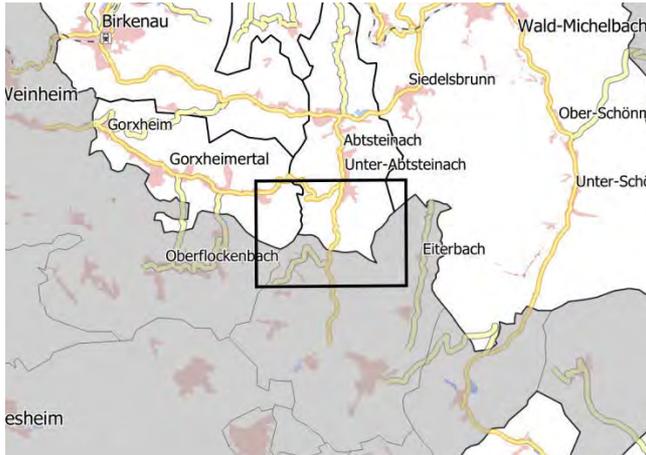
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 395.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer ungeeignet. Kurvigkeit und hohe Kfz-Geschwindigkeit.

Hinweis: Wichtige Pendlerverbindung ins Neckartal. Alternativ können Radfahrer die umwegige Verbindung über die Höhenstraßen nutzen. Wichtig für Abtsteinach. Bedenken Hessen Mobil: Erhebliche Eingriffe: Baumbestand, Ackerfläche, unverhältnismäßiger Aufwand.

Verbindung: Ober-Abtsteinach - Siedelsbrunn

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Abtsteinach

Straße: L 535

Kommune 2: -

Länge: 700 m

DTV 24/h: 4915 Kfz / 141 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

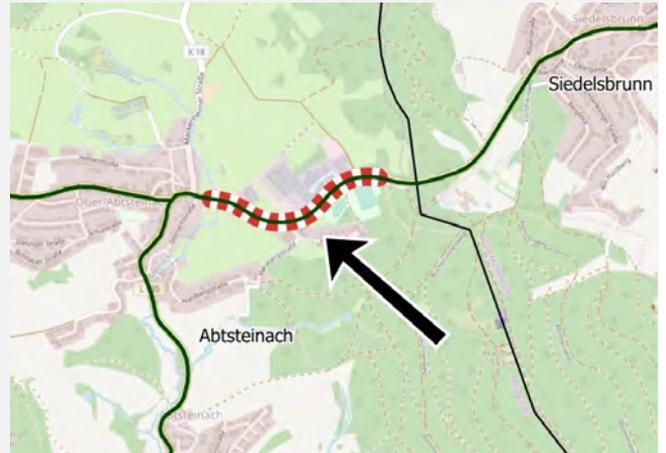
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert ein straßenbegleitender Gehstreifen. Es bestehen keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Kurzfristig: Gehweg (Zeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" für Radfahrer frei geben.
Langfristig: Verbreiterung und Anlegung eines baulich angelegten gemeinsamen Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **110.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: -

Verbindung: Ober-Abtsteinach - Siedelsbrunn

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Abtsteinach

Straße: L 535

Kommune 2: Wald-Michelbach

Länge: 700 m

DTV 24/h: 4915 Kfz / 141 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

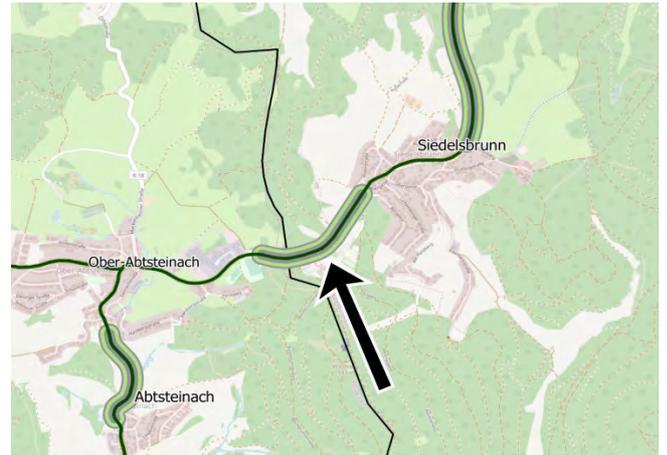
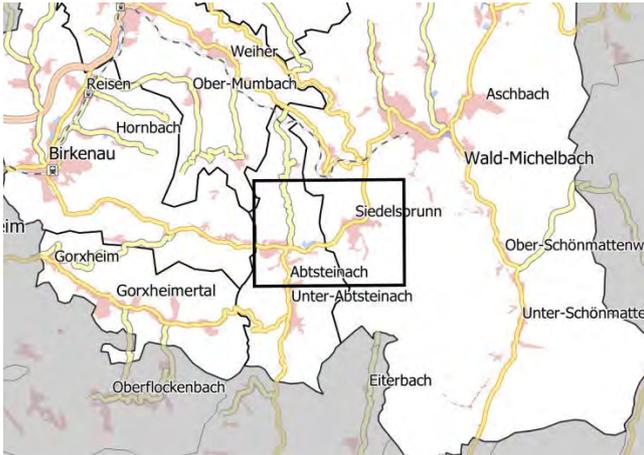
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist stellenweise zu schmal. Der Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn fehlt.

Maßnahme: Verschmälerung der Kfz-Fahrspur zu Gunsten des Radverkehrs auf beiden Seiten.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 115.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Ggfs. verkehrsregelnde Maßnahme auf Anordnung der VB; Einzelprüfung notwendig (Hessen Mobil). Es bestehen keine Bedenken, sofern die vorhandene Kfz-Fahrbahnbreite zugunsten der Radwegetrasse verschmälert wird (Forstamt Beerfelden).

Verbindung: Gorxheimertal - Abtsteinach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Abtsteinach

Straße: L 3257

Kommune 2: Gorxheimertal

Länge: 2300 m

DTV 24/h: 1338 Kfz / 40 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

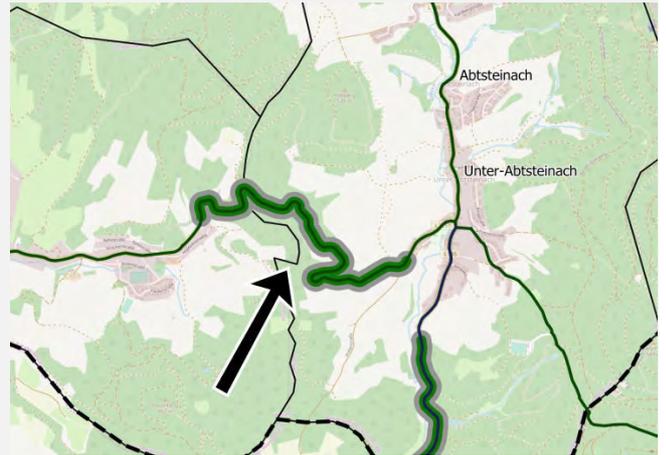
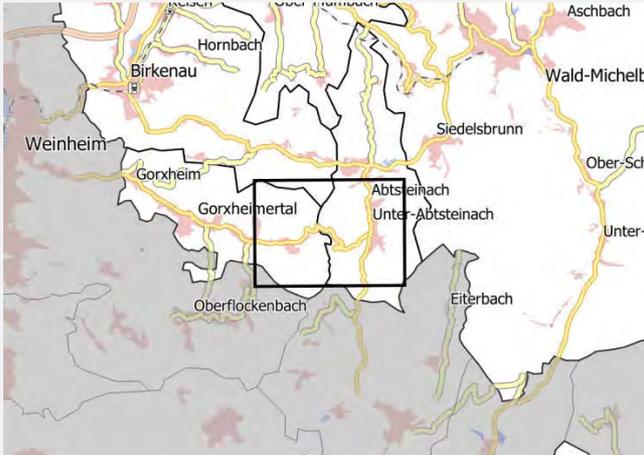
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): 770.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Bedenken Hessen Mobil: Erhebliche Eingriffe: Waldrodung; enorme Steigung, unverhältnismäßiger Kostenaufwand.

Verbindung: Wald-Michelbach - Ober-Schönmattenweg

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Wald-Michelbach

Straße: L 3105 (paralleler Weg)

Kommune 2: -

Länge: 1500 m

DTV 24/h: 3496 Kfz / 157 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

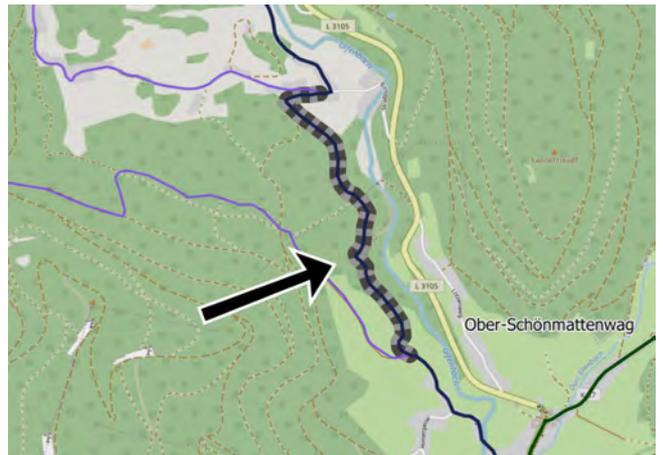
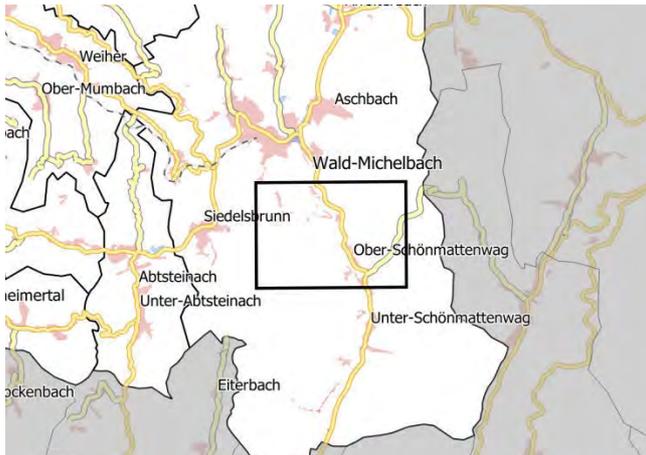
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung. Bordsteinkante absenken.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 230.000 €

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: Alternativ: Neubau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 3105 (wird von Wald-Michelbach nicht bevorzugt). Vorhandener Weg ist ausgeschildert mit Wegweisern. Umsetzung mit Maßnahme 121 sinnvoll.

Verbindung: Unter-Schönmattenweg - Heddesbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Wald-Michelbach

Straße: L 3105

Kommune 2: Heddesbach (Ba-Wü)

Länge: 3700 m

DTV 24/h: 3496 Kfz / 157 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja (zukünftig)

Schulverbindung: Nein

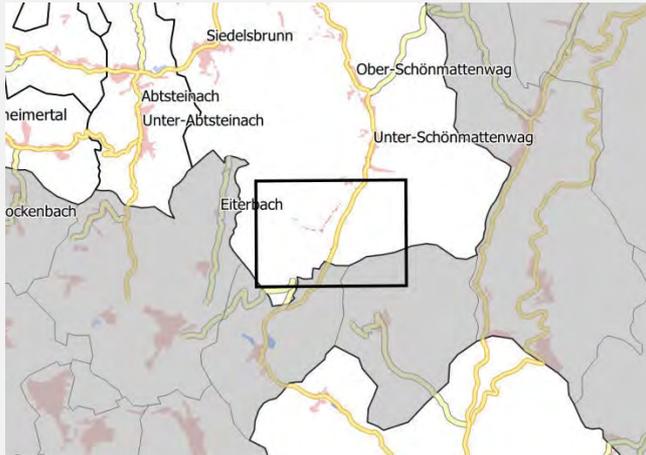
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 1.220.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Kfz-Geschwindigkeit für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Stellungnahme Hessen Mobil: Erhebliche Eingriffe: Stützmauern, Gebäude, Zufahrten, Bushaltestellen, Bäume, Naturparkplatz; unverhältnismäßige Kosten.

Verbindung: Wald-Michelbach - Ober-Schönmattenweg

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Wald-Michelbach

Straße: L 3105 (paralleler Weg)

Kommune 2: -

Länge: 1300 m

DTV 24/h: 3496 Kfz / 157 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja (zukünftig)

Schulverbindung: Ja

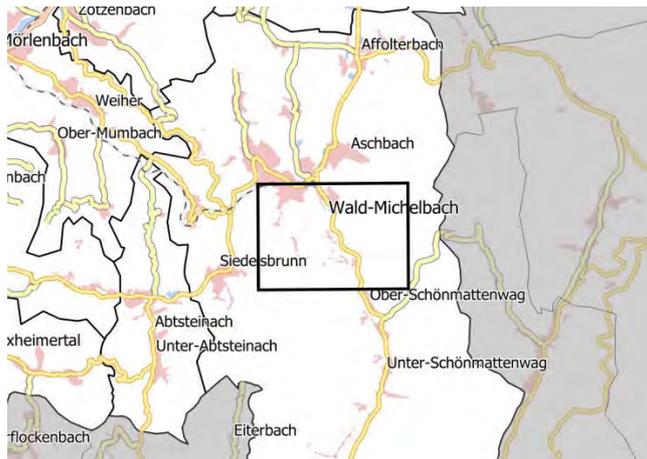
Baulast: Gemeinde

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Ausbessern und Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **95.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich.

Hinweis: Umsetzung mit Maßnahme 119 sinnvoll.

Verbindung: Wald-Michelbach - Affolterbach

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Kommune 1: Wald-Michelbach

Straße: Pfad

Kommune 2: -

Länge: 50 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

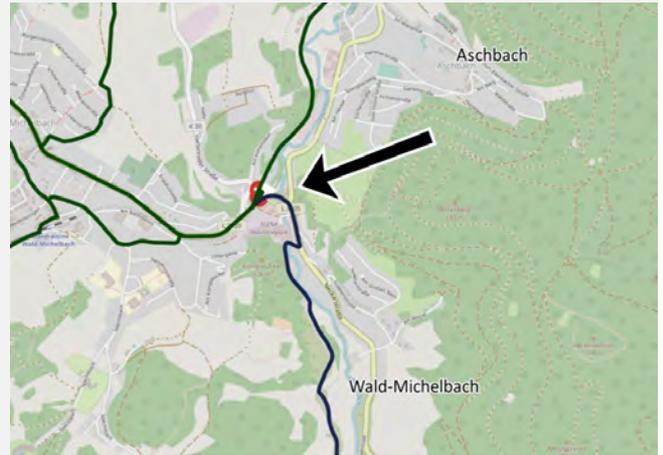
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert eine umwegige, uneinsichtige Radverkehrsverbindung mit schadhafter Oberfläche.

Maßnahme: Sicht an Gefahrenstelle durch geradlinige Wegeführung verbessern. Weg verbreitern. Alternativ: Neubau Radweg entlang der Bahntrasse.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 15.000 €

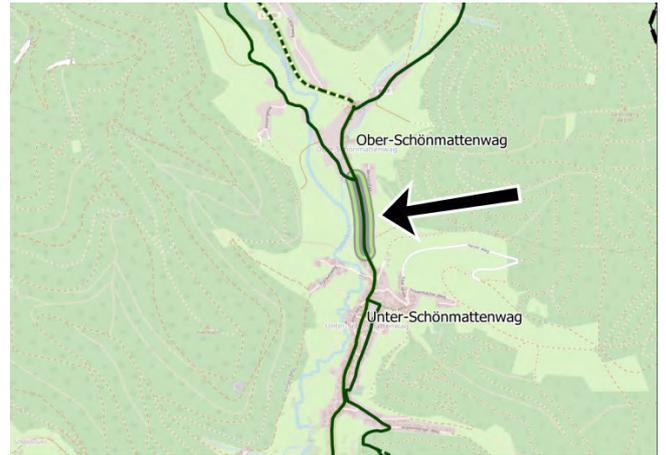
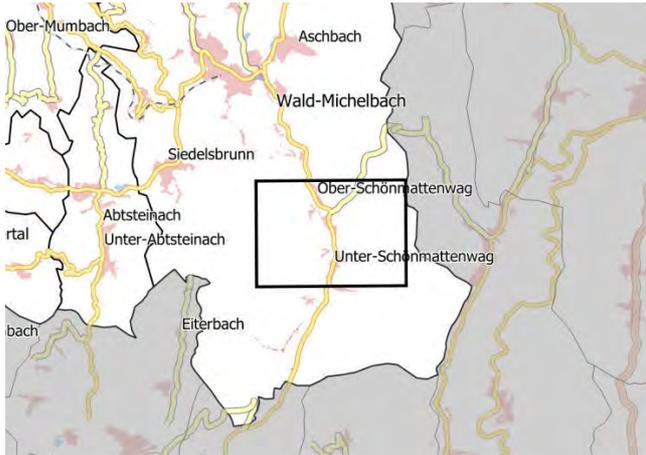
Begründung: Durch eine geradlinige Wegeführung und breite Wege können Gefahrensituationen im Begegnungsverkehr vermieden werden.

Hinweis: -

Verbindung: Ober-Schönmattenweg - Unter-Schönmattenweg
 Kommune 1: Wald-Michelbach
 Kommune 2: -
 DTV 24/h: 3496 Kfz / 157 SV
 Bike & Ride: Ja (zukünftig)
 Baulast: Hessen Mobil
 Schutzgeb.: -

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**
 Straße: L 3105
 Länge: 400 m
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Schulverbindung: Ja
 Steigung: Weitestgehend flach
 Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert beidseitig ein Gehweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Maßnahme: Ausbau zu straßenbegleitendem Zweirichtungsgeh- und -radweg. Bauliche Überführung am Ortseingang Unter-Schönmattenweg.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): 120.000 €

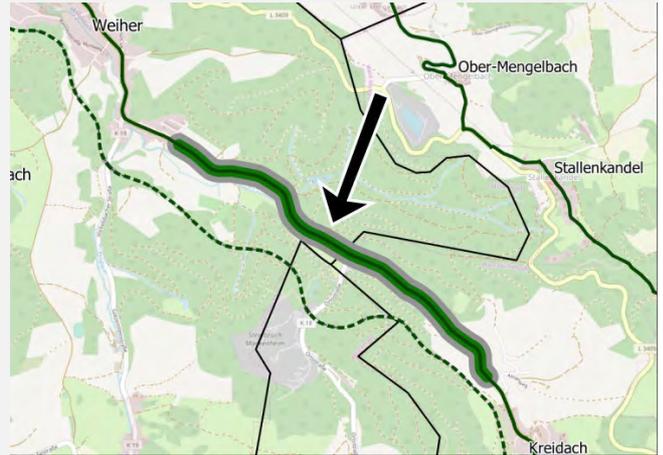
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Alternativ Beschilderung Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei".

Verbindung: Weiher - Kreidach
 Kommune 1: Wald-Michelbach
 Kommune 2: Mörlenbach
 DTV 24/h: 4390 Kfz / 283 SV
 Bike & Ride: Nein
 Baulast: Hessen Mobil
 Schutzgeb.: FFH, Biotop, WSG

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**
 Straße: L 3120
 Länge: 2100 m
 Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung
 Schulverbindung: Nein
 Steigung: Hohe Steigung
 Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **580.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeit, der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Durch den Neubau der OU Mörlenbach kann es zu ganz anderen Verkehrsauswirkungen kommen. Diese sollten beachtet werden. (Stellungnahme Gemeinde Mörlenbach)

Verbindung: Kreidacher Höhe - Wald-Michelbach

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Wald-Michelbach

Straße: Gehweg

Kommune 2: -

Länge: 100 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

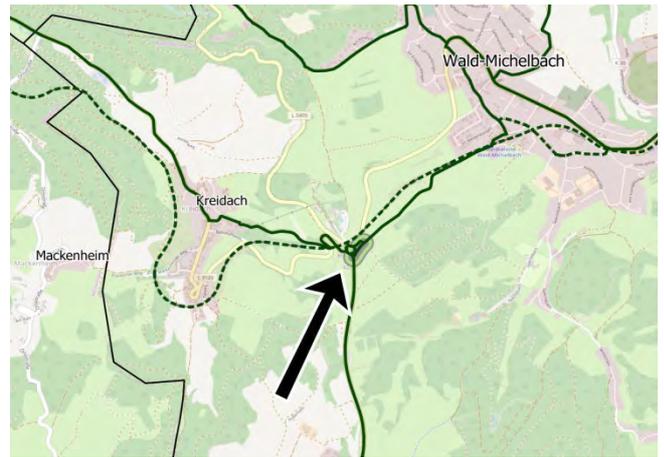
Baulast: Gemeinde

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert ein unbefestigter, schmaler Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei".

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **25.000 €**

Begründung: Bei schadhafte Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.

Hinweis: Anschluß zur Weschnitztal-Überwald-Radrouten aus Siedelsbrunn.

Verbindung: Kreidacher Höhe -Kreidach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Wald-Michelbach

Straße: L 3120

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: 4899 Kfz / 133 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

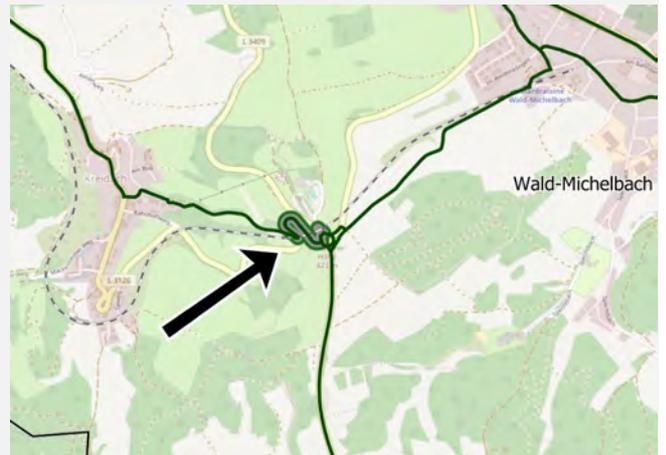
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): **130.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie, der Kurvigkeit und des Kfz-Verkehrsaufkommens für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Wichtig für Wald-Michelbach da Verbindung nach Mörlenbach.

Verbindung: Affolterbach - Olfen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Wald-Michelbach

Straße: L 3120

Kommune 2: Beerfelden

Länge: 2100 m

DTV 24/h: 1443 Kfz / 67 SV

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

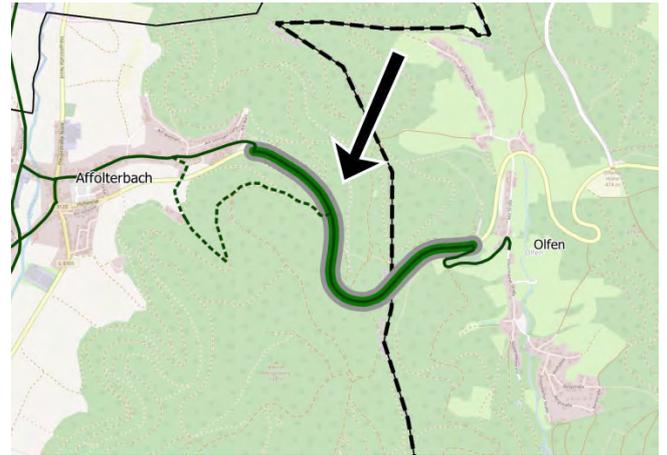
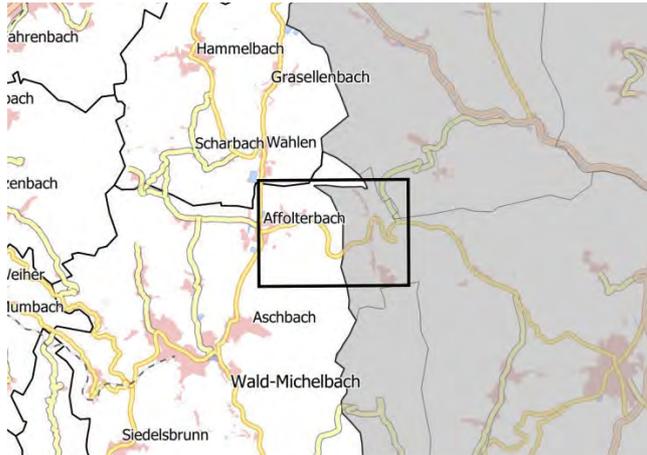
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Hohe Steigung

Schutzgeb.: Biotop, WSG

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht** Grobkostenschätzung (Netto): 570.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurivgkeit und der Topographie für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: 10 Minuten Zeitverkürzung durch Neubau im Gegensatz zur jetzt ausgewiesenen Route zwischen Affolterbach und Olfen. Alternativroute ist unbefestigt.

Verbindung: Hirschhorn - Neckarhausen

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Hirschhorn

Straße: L 3105 / B 37

Kommune 2: -

Länge: 300 m

DTV 24/h: 1277 Kfz / 36 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

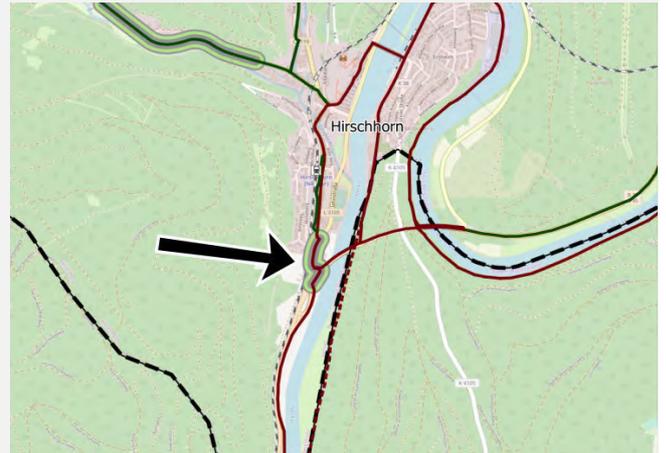
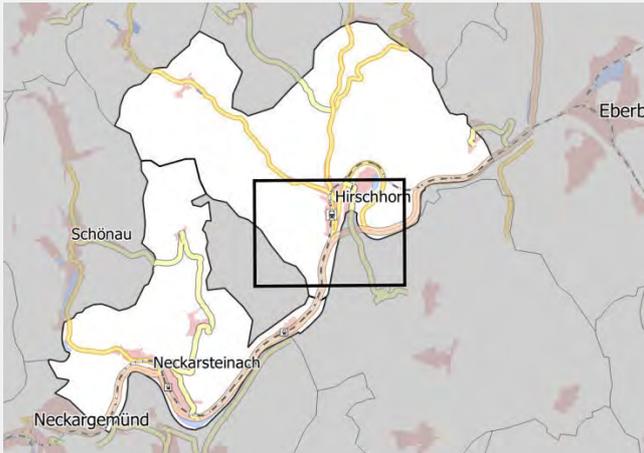
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Ausbau zu straßenbegleitendem Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Bauliche Überführung an Einmündung Neckarsteinacher Straße.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 45.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Alternative: Führung am Neckar unterhalb der ITG, Auffahrt über Karl-Biesinger-Str.

Verbindung: Hirschhorn - Langenthal

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Hirschhorn

Straße: L 3105

Kommune 2: -

Länge: 1000 m

DTV 24/h: 2208 Kfz / 96 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

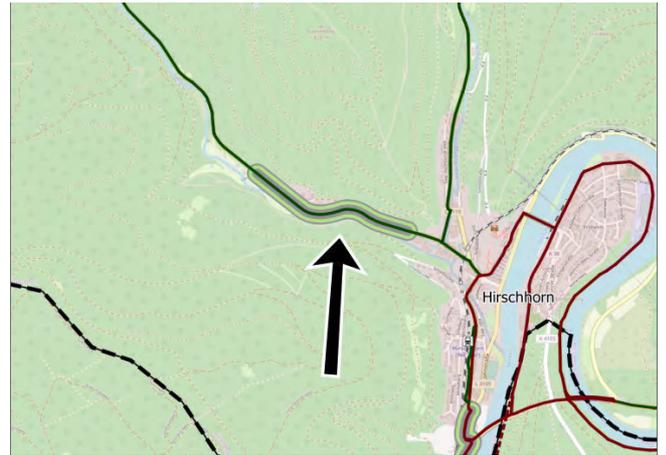
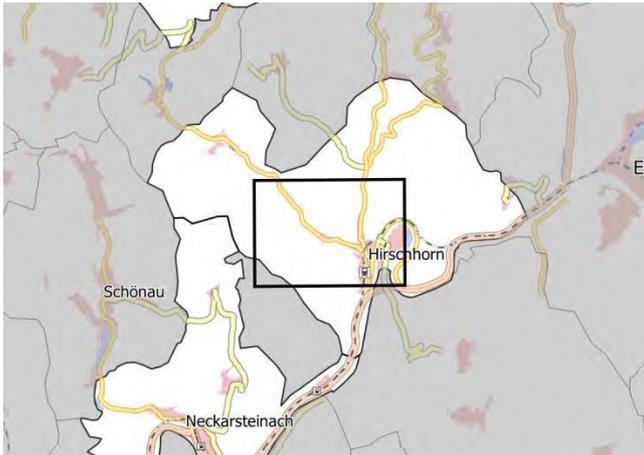
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Es gibt einen Gehweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Ausbau des Gehweges zu straßenbegleitendem Zweirichtungs- Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 140.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Erhebliche Eingriffe: Brückenbauwerke, Stützmauer, Baumbestand; unverhältnismäßige Kosten (Hessen Mobil). Auf Bachseite der Straße bis Campingplatz führen (Forstamt Beerfelden).

Verbindung: Hirschhorn - Langenthal

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Hirschhorn

Straße: L 3105

Kommune 2: -

Länge: 3300 m

DTV 24/h: 2208 Kfz / 96 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

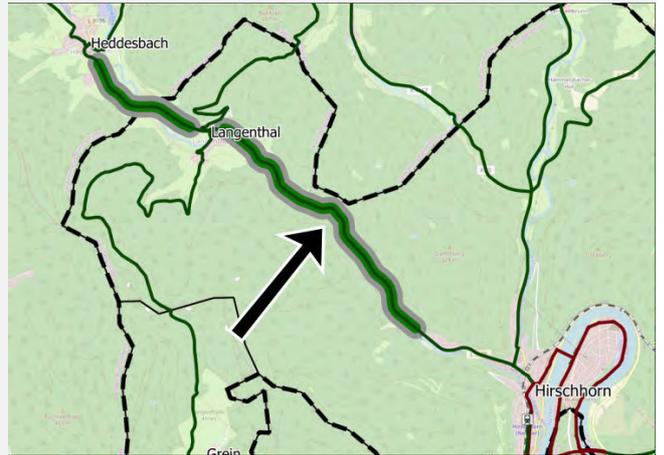
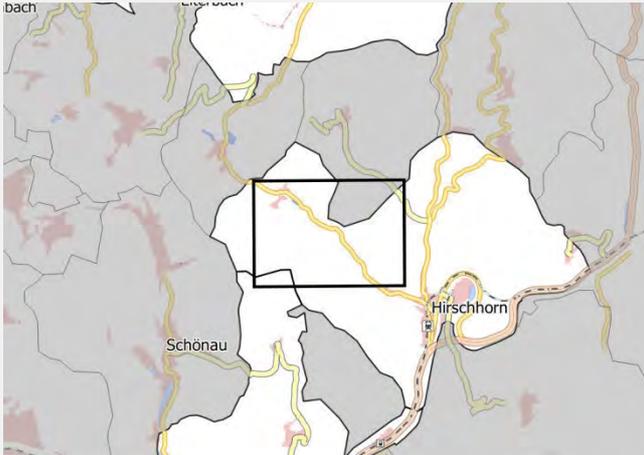
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: FFH, NSG, Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 1.115.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Alternative Führung auf der nördl. Seite oder Querung von Langenthal westl. des Ulfenbachs kommend über Holzabfuhrbrücke, dann über L 3105 und auf der nördl. Seite nach Hirschhorn. Unverhältnismäßige Maßnahme (HM). Ablehnung (Forstamt Beefelden).

Verbindung: Langenthal - Heddesbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Hirschhorn

Straße: L 3105

Kommune 2: Heddesbach (Ba-Wü)

Länge: 1300 m

DTV 24/h: 2208 Kfz / 96 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Nein

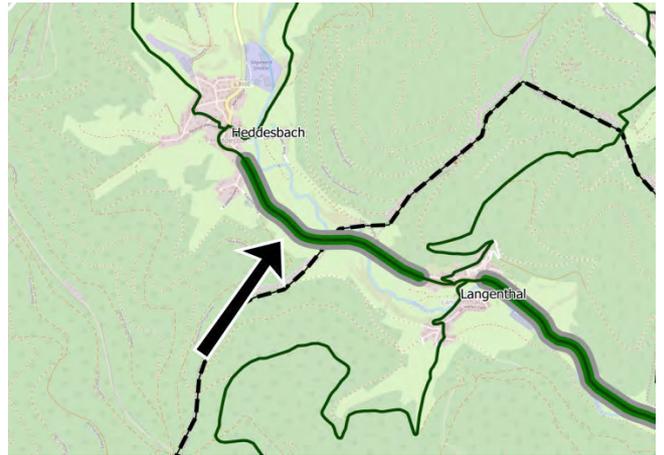
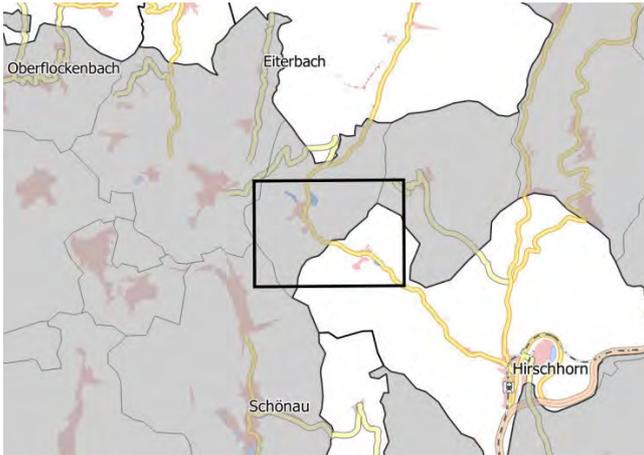
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Mittlere Steigung

Schutzgeb.: FFH

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel** Grobkostenschätzung (Netto): 445.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und der Topographie nicht für Radfahrer geeignet.

Hinweis: Bedenken Hessen Mobil: Stützmauer, Brückenbauwerk, Weidefläche. Bedenken Forstamt Beerfelden. Problem Grunderwerb. Radweg entlang dieser Strecke sehr wichtig für Kommunen.

Verbindung: Hirschhorn - Eberbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Hirschhorn

Straße: Neckarweg

Kommune 2: -

Länge: 800 m

DTV 24/h: -

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

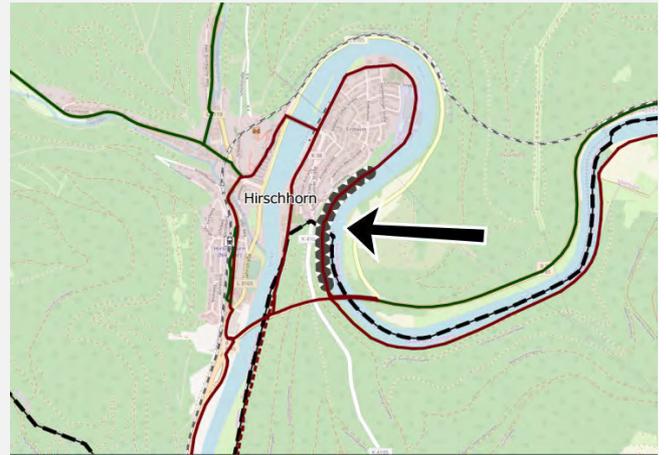
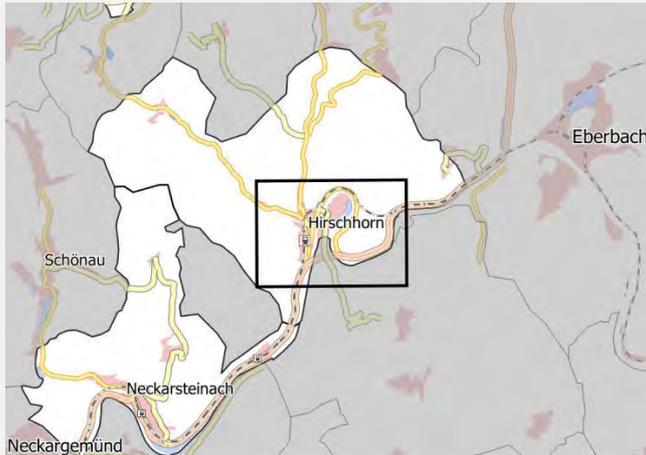
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH, NSG, VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **125.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften.

Hinweis: Forstamt Berrfelden: Einer Asphaltierung zur Wegeertüchtigung wird grundsätzlich nicht zugestimmt. Im Wald werden Wege sand-wassergebunden befestigt.

Verbindung: Neckarhausen - Hirschhorn

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Hirschhorn

Straße: B 37

Kommune 2: Neckarsteinach

Länge: 1600 m

DTV 24/h: 10838 Kfz / 513 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Nein

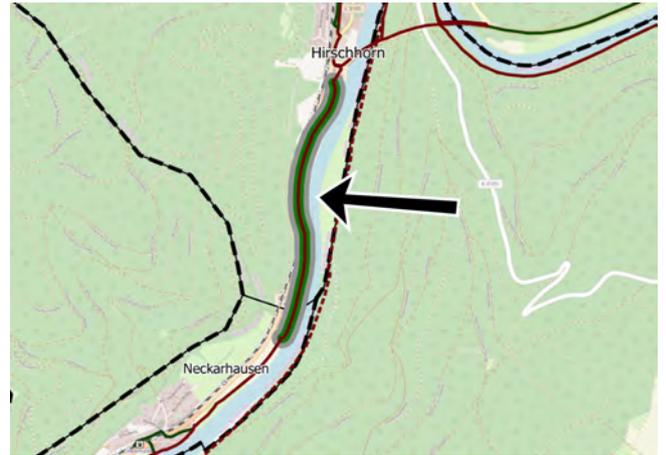
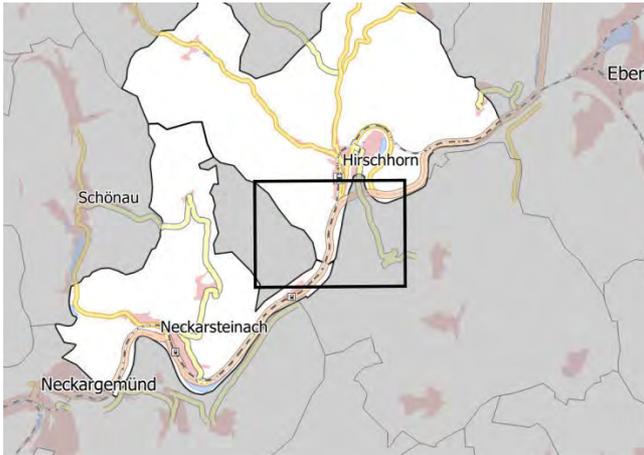
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH, Biotop, VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es besteht kein straßenbegleitender Geh- und Radweg an der Bundesstraße. Höchstgeschwindigkeit bis zu 100km/h. Andere Neckarseite keine geeignete Alternative.

Maßnahme: Neubau Radweg. Beginn südlich der Kläranlage, Verlauf entlang des Neckarufers, Anschluss an bestehenden Weg unter Autobrücke am Ortseingang Hirschhorn.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 440.000 €

Begründung: Die Führung auf der Bundesstraße ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeit für Radfahrer ungeeignet. Der vorhandene Mehrzweckstreifen ist insbesondere für unsichere Radfahrer ungeeignet. Ausbau Radverbindung Neckarsteinach/Neckarhausen/Hirschhorn.

Hinweis: Alternativ: Neubau einseitiger Zweirichtungsradweg entlang der Bundesstraße.

Verbindung: Neckarhausen - Hirschhorn

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Neckarsteinach

Straße: B 37 (paralleler Weg)

Kommune 2: -

Länge: 700 m

DTV 24/h: 10838 Kfz / 513 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

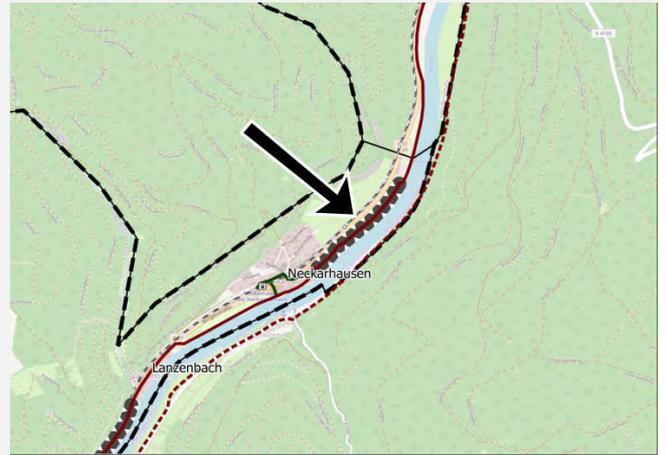
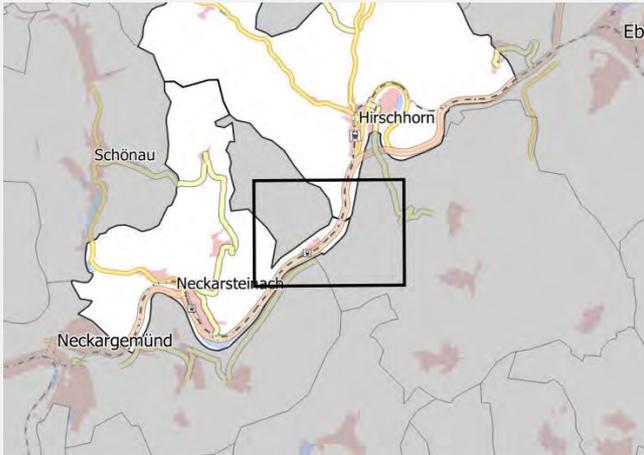
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH, Biotop, VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung. Entfernung oder Anpassung der Umlaufsperr.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 115.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften. Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Der vorhandene Mehrzweckstreifen entlang der Bundesstraße ist insbesondere für unsichere Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Alternative: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Bundesstraße ab Ortsausfahrt Neckarsteinach. Forstamt Lampertheim und Forstamt Beerfelden lehnen diese Maßnahme aufgrund zu erwartender Konflikte mit dem Forstbetrieb ab.

Verbindung: Neckarsteinach - Lanzenbach / Neckarhausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Neckarsteinach

Straße: Pfad

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

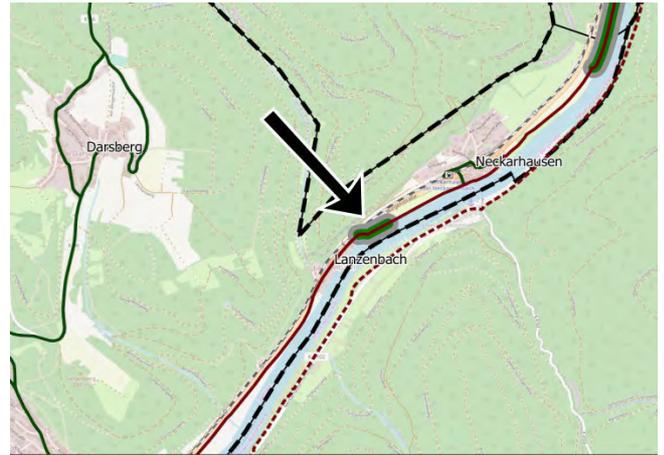
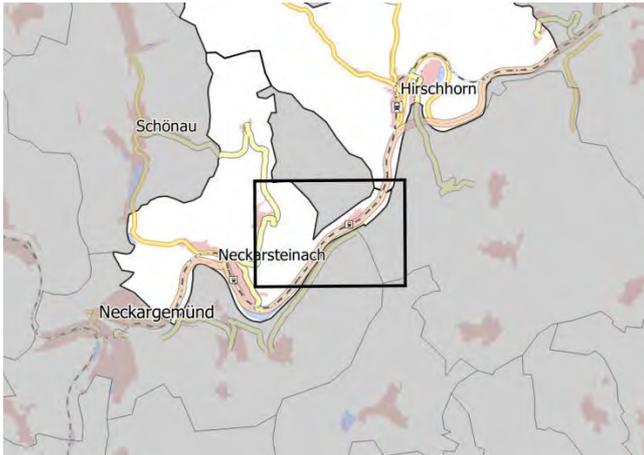
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Bundesstraße geführt.

Maßnahme: Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs unterhalb der Bundesstraße. Weiterführung unterhalb des Campingplatzes.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 55.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Kfz-Aufkommens und der hohen Kfz-Geschwindigkeit für den Radverkehr ungeeignet.

Hinweis: Alternative zu Bau eines straßenbegleitendem Geh- und Radweges entlang der Bundesstraße.

Verbindung: Neckarsteinach - Lanzenbach / Neckarhausen

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Neckarsteinach

Straße: B 37

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV 24/h: 10838 Kfz / 513 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

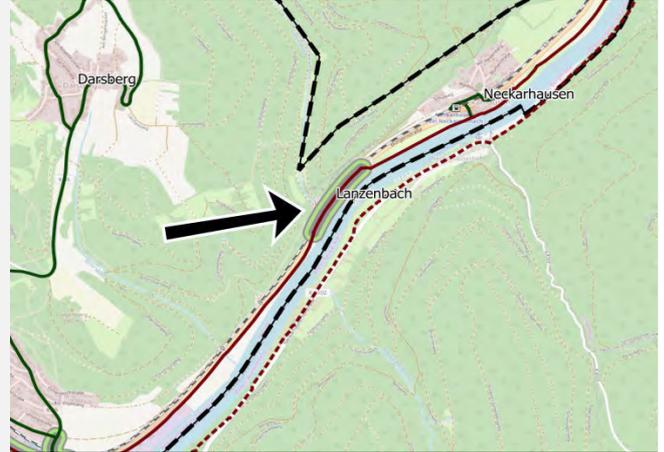
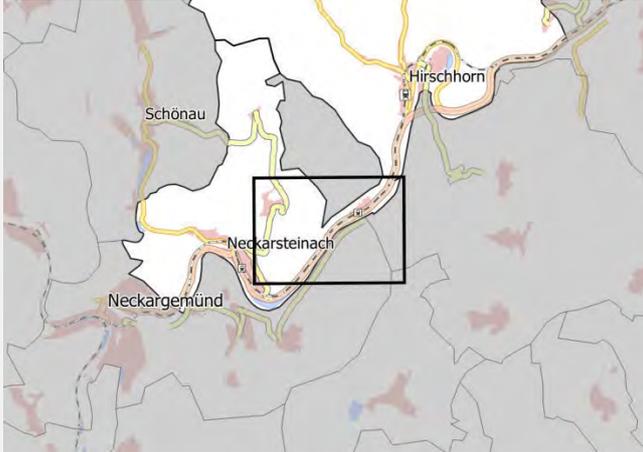
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH, VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es besteht ein Mehrzweckstreifen entlang der Bundesstraße.

Maßnahme: Ausbau des bestehenden Mehrzweckstreifens auf der dem Neckar zugewandten Straßenseite zu einem straßenbegleitenden Geh- und Zweirichtungsradweg.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **65.000 €**

Begründung: Ausbau Radverbindung Neckarhausen/Hirschhorn. Andere Neckarseite keine geeignete Alternative.

Hinweis: -

Verbindung: Neckarsteinach - Lanzenbach

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Kommune 1: Neckarsteinach

Straße: B 37

Kommune 2: -

Länge: 1500 m

DTV 24/h: 10838 Kfz / 513 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

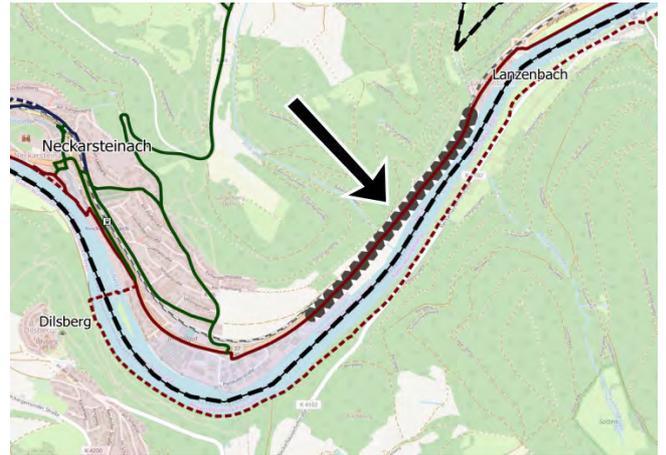
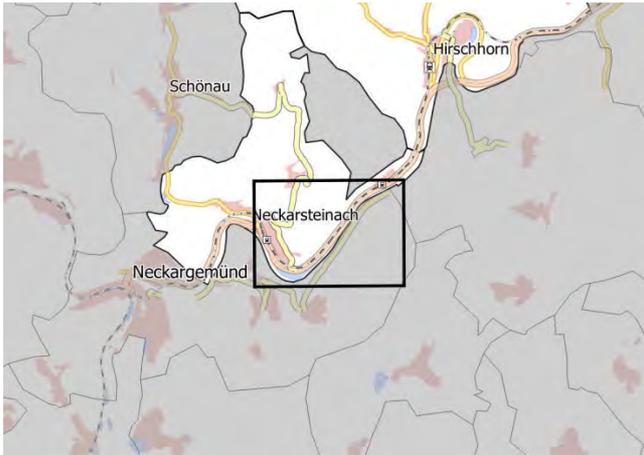
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH, Biotop, VGS

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 225.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Der Mehrzweckstreifen auf der Bundesstraße ist insbesondere für unsichere Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Alternative: Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungs- Geh- und Radwegs an der Bundesstraße ab Ortsausfahrt Neckarsteinach.

Verbindung: Neckarsteinach - Schönau

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Neckarsteinach

Straße: L 535

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: 4796 Kfz / 192 SV

Netz-Kategorie: Regionale Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

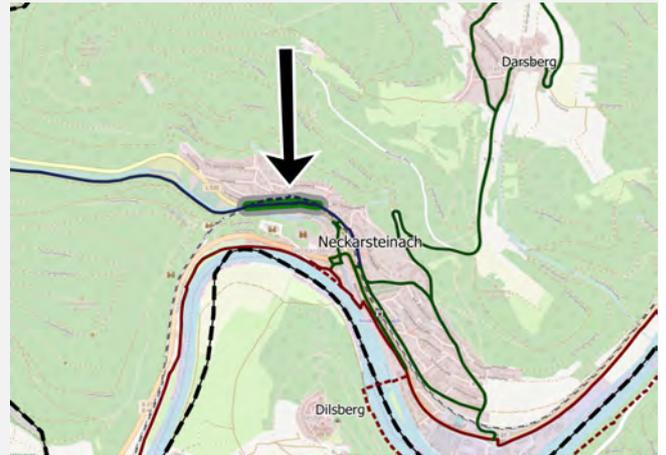
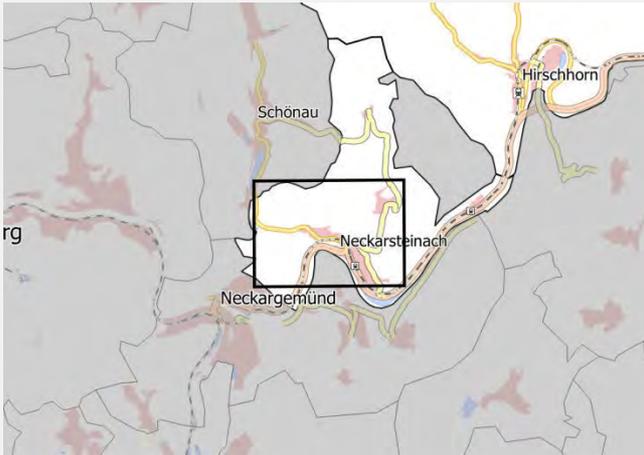
Baulast: Hessen Mobil

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es besteht keine Verbindung zwischen dem Radweg aus Schönau und dem Ortskern Neckarsteinach.

Maßnahme: Neubau Radweg auf dem alten Gleisbett (Überquerung der Landesstraße mittels Steg). Lückenschluss Steinach-Radweg/Neckartalradweg (Anbindung ab Fahrradrampe Bachweg gegeben).

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: KOMPLEX Grobkostenschätzung (Netto): KOMPLEX

Begründung: Die Führung auf der Landesstraße ist aufgrund der Verkehrsstärke und der schlechten Einsehbarkeit für Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: Alternative eher ungeeignet. Drosselweg/Hirtweg starke Steigung. Schönaustr. zu eng, schlecht einsehbar (Unterführung), schneller Verkehr.

Verbindung: Neckarsteinach - Neckargemünd

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Neckarsteinach

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 400 m

DTV 24/h: k.A.

Netz-Kategorie: Sonstiges

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

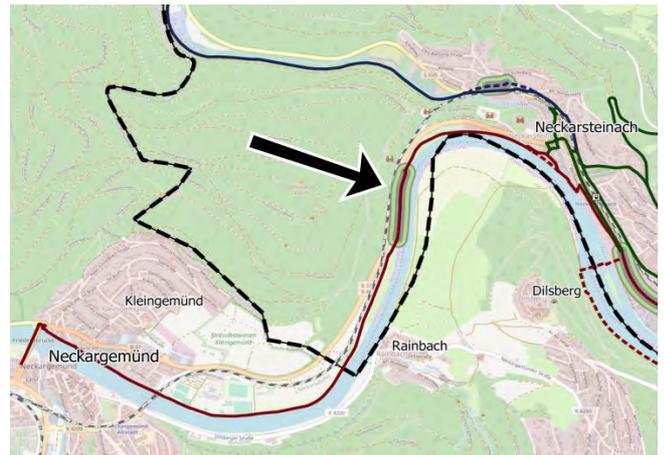
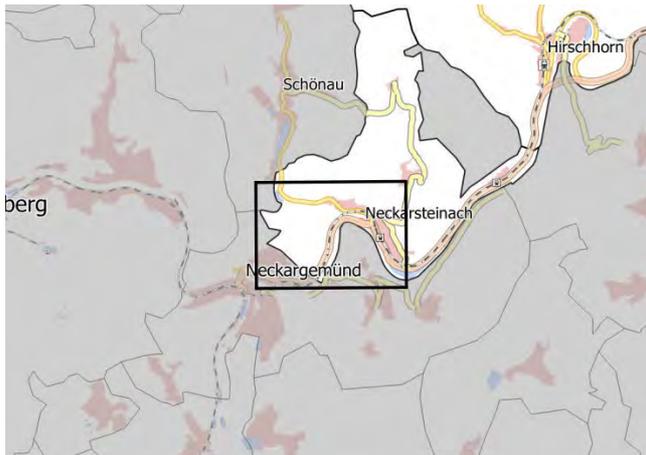
Baulast: Gemeinde

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: FFH

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über teilweise unbefestigten Weg.

Maßnahme: Durchgängigen Belag schaffen. Mittelstreifen asphaltieren.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **35.000 €**

Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens.

Hinweis: -

Verbindung: Neckarsteinach - Lanzenbach

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Neckarsteinach

Straße: B 37

Kommune 2: -

Länge: 900 m

DTV 24/h: 10838 Kfz / 513 SV

Netz-Kategorie: Überregionale Verbindung

Bike & Ride: Nein

Schulverbindung: Ja

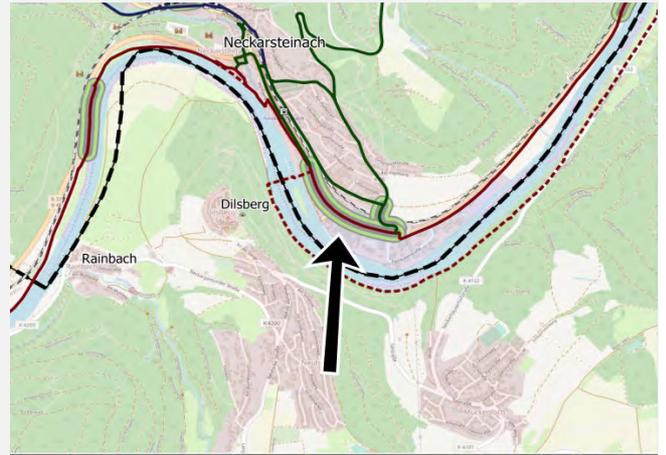
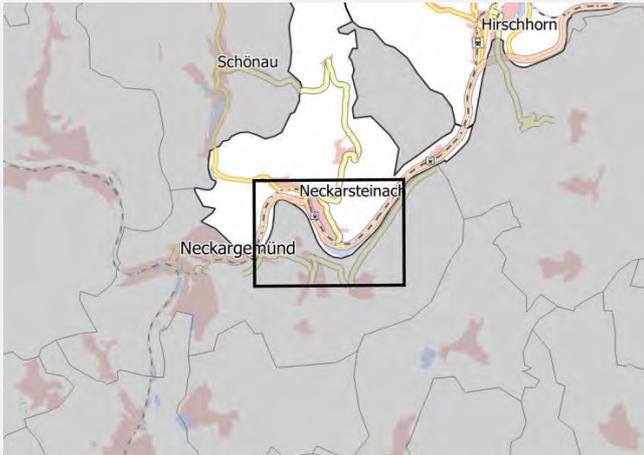
Baulast: Bund

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: Biotop

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf (dem Seitenstreifen) der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Ausbau des bestehenden (Geh-)Weges zu straßenbegleitendem Geh- und Zweirichtungsradweg. Weiterführung und Ausbau auf Industriestraße.

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Grobkostenschätzung (Netto): **120.000 €**

Begründung: Andere Neckarseite keine geeignete Alternative. Ausbau einer direkten Radverbindung Neckarsteinach/Neckarhausen/Hirschhorn. Der vorhandene Mehrzweckstreifen entlang der Bundesstraße ist insbesondere für unsichere Radfahrer ungeeignet.

Hinweis: -

Verbindung: Neckarsteinach - Lanzenbach

Maßnahmentyp: **Ausbau Radweg**

Kommune 1: Neckarsteinach

Straße: K 36

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV 24/h: 441 Kfz

Netz-Kategorie: Nahräumliche Verbindung

Bike & Ride: Ja

Schulverbindung: Ja

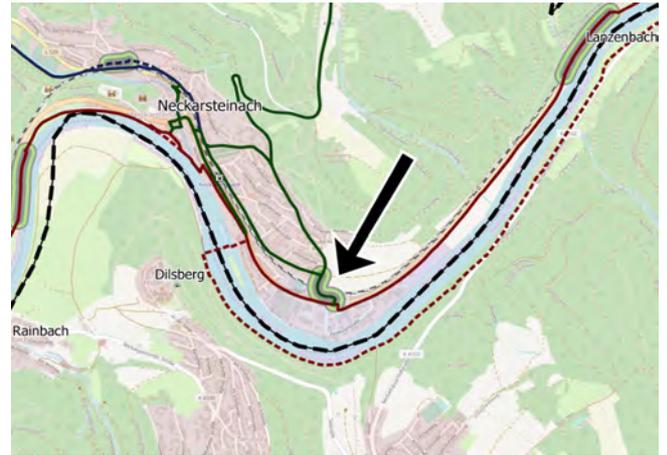
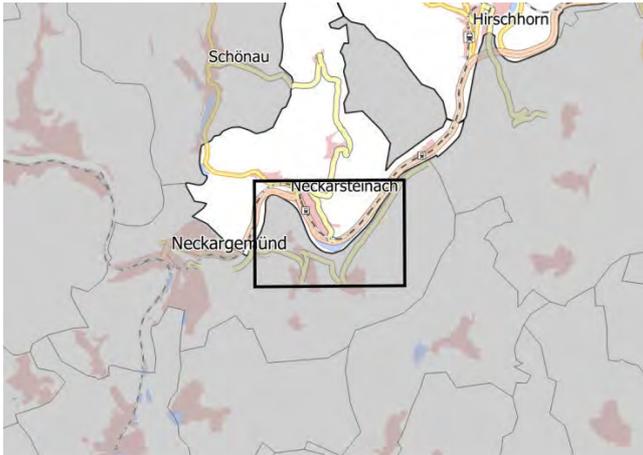
Baulast: Kreis Bergstraße

Steigung: Weitestgehend flach

Schutzgeb.: -

Alternative: Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert ein schmaler Gehweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Ausbau zu straßenbegleitendem Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg. Bauliche Überführung an Einmündung Friedrich-Ebert-Straße.

Fotos:



Priorität: **D** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Grobkostenschätzung (Netto): **35.000 €**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Schulverbindung ungeeignet. Die Führung auf zu schmalen Geh- und Radwegen führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.

Hinweis: Lückenschluss Schulweg und Bahnhof.

Anlage 10

Plan 09 - Übersichtsplan Priorisierung

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

Priorität Maßnahmen Streckenausbau

- █ Kategorie A
- █ Kategorie B
- █ Kategorie C
- █ Kategorie D

Zielnetz Radverkehr

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- - - Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- - - Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (III)
- - - Alternativer Verlauf (III)

Überregionale Radrouten

- ⋯ Hessische Radfernwege, Rheinradweg, Neckartalradweg
- ⋯ Sonstige Freizeitroutes
- ▬ Vorzugstrasse Radschnellverbindung

Anlage 10

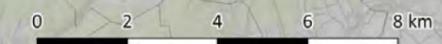
Plan 09: Übersichtsplan Priorisierung

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 19.02.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors



Radverkehr-Konzept
Franziskusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 11

Tabelle Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau

Gesamt und nach Baulasträgern

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
106	B	B 38	Zotzenbach Bahnhof - Mörlenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	A	Sehr gut
040	B	B 460	Wald-Erlenbach - Kirschhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Querung am Anfang und Ende des Radweges.	A	Sehr gut
039	G	Keine vorhanden	Heppenheim - Lorsch	Neubau einer Bahnunterführung/-Überführung für Radfahrer.	A	KOMPLEX
042	G	Pfad entlang des Stadtbachs	Heppenheim - Lorsch	Neubau Radweg entlang des Stadtbachs.	A	Sehr gut
041	G	Verlängerung Mainzer Straße	Heppenheim - Lorsch	Ausbau des Weges als Radweg, da Hauptverbindung zwischen Lorsch und Heppenheim. Entfernung der Altglascontainer.	A	Sehr gut
011	G	Nibelungenstraße	Bürstadt - Rosengarten	Umwidmung der Straße nach Fertigstellung der B47 für den Radverkehr (auch: landwirtschaftlicher Verkehr).	A	KOMPLEX
010	G	Nibelungenstraße	Bürstadt - Rosengarten/Worms	Neubau Radweg auf Teilstück Nibelungenstraße bis zum Anschluss an nördlich verlaufenden Wirtschaftsweg. Wichtige Verbindungsfunktion Richtung Bürstadt.	A	Sehr gut
136	B	B 37	Neckarsteinach - Lanzenbach / Neckarhausen	Ausbau des bestehenden Mehrzweckstreifens auf der dem Neckar zugewandten Straßenseite zu einem straßenbegleitenden Geh- und Zweirichtungsradweg.	A	Sehr gut
134	B	B 37 (paralleler Weg)	Neckarhausen - Hirschhorn	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung. Entfernung oder Anpassung der Umlaufsperr.	A	Sehr gut
043	B	B 460	Wald-Erlenbach - Kirschhausen	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt und Verbreiterung des Wirtschaftsweges.	A	Sehr gut
031	G	Weschnitzdamm	Einhausen - Heppenheim	Neubau Radweg entlang des Weschnitzdamms.	A	Gut
017	G	Forstweg	Viernheim - Lampertheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	A	Gut
137	B	B 37	Neckarsteinach - Lanzenbach	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	A	Sehr gut
135	G	Pfad	Neckarsteinach - Lanzenbach / Neckarhausen	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs unterhalb der Bundesstraße. Weiterführung unterhalb des Campingplatzes.	A	Sehr gut
032	G	Weschnitzdamm	Einhausen - Heppenheim	Befestigung und Ausbau der Oberfläche durch Asphaltierung.	A	Sehr gut
133	B	B 37	Neckarhausen - Hirschhorn	Neubau Radweg. Beginn südlich der Kläranlage, Verlauf entlang des Neckarufers, Anschluss an bestehenden Weg unter Autobrücke am Ortseingang Hirschhorn.	A	Gut
103	G	Geh- und Radweg	Rimbach - Mörlenbach	Verbreiterung des Weges und Markierung als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg. Gefahrenstellen an Ein- und Ausfahrten entsprechend markieren. 90 Grad Kurve übersichtlich gestalten und bauliche oder markierte "Rückendeckung" installieren.	A	Sehr gut
026	G	Weg	Einhausen - Lorsch	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Verbesserung des Sichtfeldes. Beleuchtung der Unterführung notwendig.	A	KOMPLEX

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
001	G	Bürstädter Straße	Bibilis - Bobstadt / Hofheim	Ausbau des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg auf der linken Seite in Richtung Biblis. Eine Überführung auf die Fahrbahn, um auf die andere Seite zu gelangen sollte kurz vor der Brücke in ausreichendem Abstand zur Auffahrt zur B44 stattfinden.	A	Sehr gut
048	G	Lorscher Straße / Unterführung	Heppenheim Bahnhof - Heppenheim West / Lorsch	Unterführung für den Radverkehr befahrbar machen. Verbreiterung und Treppe entfernen. Hauptverbindung neben der Lorscher Straße für den Radverkehr anlegen. Überführung Fahrbahn - Radweg auf Höhe der Neckarstraße.	A	KOMPLEX
033	G	Pfad	Heppenheim - Lorsch	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	A	Sehr gut
044	G	Brücke	Heppenheim - Lorsch	Verbreiterung der Brücke.	A	KOMPLEX
018	HM	L 3111	Viernheim - Hüttenfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	A	Gut
002	HM	Radweg	Bibilis - Groß-Rohrheim	Neuordnung des Knotenpunktes.	B	KOMPLEX
077	G	Krumbacher Straße	Krumbach - Fürth	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut
045	B	B 460	Wald-Erlenbach - Mitlechtern	Ausbau und Verbreiterung des vorhandenen Weges als gemeinsamer Geh- und Radweg. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Sehr gut
027	G	Nibelungenstraße	Lorsch - Bürstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Sehr gut
020	KB	K 4134	Viernheim - Muckensturm	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Gut
079	B	B 38	Krumbach - Gumpen/Reichelsheim	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	B	Sehr gut
078	B	B 38	Krumbach - Gumpen/Reichelsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Gut
021	HM	L 3111	Viernheim - Muckensturm - Lützelsachsen	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Ausbesserung der Oberfläche.	B	Sehr gut
046	G	Wirtschaftsweg	Heppenheim - Lorsch	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	B	Sehr gut
138	HM	L 535	Neckarsteinach - Schönau	Neubau Radweg auf dem altem Gleisbett (Überquerung der Landesstraße mittels Steg). Lückenschluss Steinach-Radweg/Neckartalradweg (Anbindung ab Fahrradrampe Bachweg gegeben).	B	KOMPLEX
022	HM	L 3111	Viernheim - Muckensturm - Lützelsachsen	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut
012	G	Pfad	Bobstadt - Bürstadt	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung und Querung über L 3411 herstellen auf Radweg Richtung Bürstadt.	B	Sehr gut

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
081	G	Wirtschaftsweg	Fürth - Lörzenbach/Lauten-Weschnitz	Ausbau (Asphaltierung) entlang des bestehenden Weges und Anschluss an Radwegeverbindung nach Lauten-Weschnitz.	B	Gut
080	G	Kein Weg vorhanden	Fürth - Lörzenbach/Lauten-Weschnitz	Neubau eines Radweges entlang der Bahntrasse und Anschluss an Radwegeverbindung nach Lauten-Weschnitz.	B	Sehr gut
131	HM	L 3105	Langenthal - Heddesbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.	B	Mittel
130	HM	L 3105	Hirschhorn - Langenthal	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.	B	Mittel
129	HM	L 3105	Hirschhorn - Langenthal	Ausbau des Gehweges zu straßenbegleitendem Zweirichtungs- Geh- und Radweg.	B	Gut
120	HM	L 3105	Unter-Schönmattenweg - Heddesbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.	B	Mittel
119	G	L 3105 (paralleler Weg)	Wald-Michelbach - Ober-Schönmattenweg	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung. Bordsteinkante absenken.	B	Gut
110	KB	K 11	Birkenau - Nieder-Liebersbach	Neubau straßenbegleitender Radweg rechtsseitig von Nieder-Liebersbach Richtung Birkenau. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Gut
109	KB	K 12	Reisen - Ober-Mumbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Kreisstraße. Anbindung an Überregionale Verbindung zwischen Birkenau und Mörlenbach.	B	Gut
082	G	Forstweg	Fürth - Weschnitz	Ausbau und Asphaltierung des betrachteten Abschnitts.	B	Gut
047	G	Wirtschaftsweg	Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim	Steigung der Brücke und 90 Grad Kurve anpassen. Zusatzzeichen "Radfahrer absteigen" entfernen.	B	KOMPLEX
034	HM	L 3111	Lorsch - Heppenheim	Neubau straßenbegleitender Radweg und Brückenverbreiterung oder Neubau Brücke. Einrichtung einer Quermöglichkeit am Beginn/Ende des Radwegs.	B	KOMPLEX
029	G	Pfad	Einhausen - Biblis	Brücke bauen und Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	KOMPLEX
028	G	Wirtschaftsweg	Einhausen - Lorsch	Asphaltieren des gesamten Abschnitts. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges.	B	Sehr gut
009	G	Forstweg	Groß-Rohrheim - Langwaden - Bensheim	Befestigung der Oberfläche mit wassergebundener Decke (besser: Asphaltierung), ggf. Begradigung der Wegführung.	B	Sehr gut
004	G	Wirtschaftsweg	Einhausen - Groß-Rohrheim	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	B	Sehr gut
003	G	Deich	Einhausen - Biblis	Radwegneubau bei Deichsanierung.	B	KOMPLEX
140	B	B 37	Neckarsteinach - Lanzenbach	Ausbau des bestehenden (Geh-)Weges zu straßenbegleitendem Geh- und Zweirichtungsradweg. Weiterführung und Ausbau auf Industriestraße.	C	Sehr gut
132	G	Neckarweg	Hirschhorn - Eberbach	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	C	Sehr gut

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
139	G	Wirtschaftsweg	Neckarsteinach - Neckargemünd	Durchgängigen Belag schaffen. Mittelstreifen asphaltieren.	C	Sehr gut
035	G	-	Einhausen - Bensheim/Heppenheim	Neubau Radweg entlang der Weschnitz. Entweder auf der Nordseite (Bild links unten) oder auf der Südseite (Bild rechts unten - dann aber Brückenbau notwendig).	C	Sehr gut
057	B	B 3	Bensheim - Auerbach / Hochstädten	Verbreiterung des betrachteten Radweges.	C	KOMPLEX
050	HM	L 3398	Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung und Begradigung der Wegführung.	C	Sehr gut
049	HM	L 3398	Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim	Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Querung am Anfang und Ende des Radweges.	C	Gut
107	HM	L 3120	Mörlenbach - Bonsweiher	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	C	Mittel
111	KB	K 13	Hornbach - Birkenau	Ausbau des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg. Anschluss an überregionale Verbindung Richtung Mörlenbach nach Birkenau. Ggfs. Entfernung der Mittellinie.	C	Sehr gut
036	G	Pfad	Einhausen - Heppenheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut
019	G	Lorscher Straße	Viernheim - Hüttenfeld	Neubau straßenbegleitender Radweg. Überführung Fahrbahn - Radweg bei Ortseingang Viernheim.	C	Gut
051	G	Ratsäckerweg	Heppenheim - Lorsch	Verbreiterung des baulichen Radweges und einseitige Führung des Radverkehrs in beide Richtungen. Entsprechende Überführung Fahrbahn - Radweg zu Beginn/Ende des Weges anlegen.	C	KOMPLEX
121	G	L 3105 (paralleler Weg)	Wald-Michelbach - Ober-Schönmattenweg	Ausbessern und Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut
113	HM	L 3257	Gorxheimertal - Weinheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.	C	Gut
108	G	Bahntrasse	Mörlenbach - Mörlenbach Bahnhof	Ggfs. Ausbau der stillgelegten Bahntrasse als Radweg (Bedenken siehe Hinweise!) . Querungshilfe in Richtung Bahnhof anlegen. Anschluss an Bahnhof für den Radverkehr muss ansonsten über die stark befahrene Bundesstraße abgewickelt werden.	C	KOMPLEX
006	G	Deich entlang der Weschnitz	Einhausen/Biblis - Wattenheim	Brückenbau.	C	KOMPLEX
005	G	Deich entlang der Weschnitz	Einhausen/Biblis - Wattenheim	Brückenbau.	C	KOMPLEX
128	HM	L 3105 / B 37	Hirschhorn - Neckarhausen	Ausbau zu straßenbegleitendem Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Bauliche Überführung an Einmündung Neckarsteinacher Straße.	C	Sehr gut
007	G	Berliner Straße	Biblis - Wattenheim / Kernkraftwerk	Neuordnung der Verkehrsflächen auf der Brücke zu Gunsten des Radverkehrs prüfen.	C	KOMPLEX

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
092	B	B 460	Fürth - Weschnitz	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Ausbau als Gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg. Überführung Fahrbahn - Radweg am Beginn/Ende des Weges. Abpollern des Mehrzweckstreifens.	C	Gut
122	G	Pfad	Wald-Michelbach - Affolterbach	Sicht an Gefahrenstelle durch geradlinige Wegeföhrung verbessern. Weg verbreitern. Alternativ: Neubau Radweg entlang der Bahntrasse.	C	Sehr gut
114	HM	L 535	Ober-Abtsteinach - Unter-Abtsteinach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg.	C	Gut
099	HM	L 3346 (paralleler Weg)	Hammelbach - Weschnitz	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut
095	G	Weg	Fürth - Weschnitz - Ober-Ostern	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Querungshilfe anlegen zum Radweg Richtung Krumbach.	C	Gut
084	HM	L 3346	Hammelbach - Weschnitz	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	C	Gut
083	B	B 38	Fürth - Lörzenbach	Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" rechtsseitig um B 38 Richtung Fürth an unübersichtlicher Stelle nicht kreuzen zu müssen. Notwendigkeit Kfz-Parken prüfen. Überführung Fahrbahn - Radweg einrichten.	C	Sehr gut
061	G	Wirtschaftsweg	Rodau - Langwaden	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut
052	B	B 3	Heppenheim - Bensheim	Abpollern durch Frankfurter Hut.	C	Sehr gut
030	G	Forstweg	Einhausen - Schwanheim	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	C	Sehr gut
023	G	Forstweg	Viernheim - Mannheim Waldhof	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut
014	G	Alte Viernheimer Straße	Lampertheim - Viernheim	Neubau Radweg auf betrachtetem Abschnitt und bauliche Querungshilfe zum benutzungspflichtigen gemeinsamen Zweirichtung- Geh- und Radweg entlang der K 3 herstellen.	C	Sehr gut
024	KB	K 9754	Lampertheim - Mannheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Gut
123	HM	L 3105	Ober-Schönmattenwag - Unter-Schönmattenwag	Ausbau zu straßenbegleitendem Zweirichtungsgeh- und -radweg. Bauliche Überführung am Ortseingang Unter-Schönmattenwag.	D	Gut
053	HM	L 3120	Heppenheim - Erbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Ortseingang nach Heppenheim und Querungshilfe anlegen Richtung Erbach.	D	Gut
085	G	K 24	Fahrenbach - Fürth	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	D	Gut

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
065	G	Wirtschaftsweg	Gadernheim - Brandau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Die alternative Führung auf der Fahrbahn der L 3099 ist aufgrund der hohen Kfz- Geschwindigkeit und der Kurvigkeit für Radfahrer ungeeignet. (DTV: 3589 Kfz/88 SV/12 RV)	D	Mittel
100	G	Forstweg	Grasellenbach - Hammelbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut
054	KB	K 59	Heppenheim - Erbach	Verbreiterung des Gehweges und Anlegen eines einseitigen gemeinsamen Zweirichtungs Geh- und Radweges.	D	Gut
025	G	Bahntrasse	Viernheim - Weinheim	Neubau Radweg entlang der alten Bahntrasse Richtung Weinheim.	D	KOMPLEX
087	G	Forstweg	Weschnitz - Hiltersklingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Sehr gut
086	G	Forstweg (B 460)	Weschnitz - Hiltersklingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
088	HM	L 3099	Eulsbach - Ellenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Lückenschluss zum schon vorhandenen Weg zwischen Eulsbach und Ellenbach.	D	Gut
124	HM	L 3120	Weiher - Kreidach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Mittel
115	HM	L 535	Abtsteinach - Heiligkreuzsteinach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Mittel
089	B	B 460	Weschnitz - Hiltersklingen	Neubau eines straßenbegleitenden Radweges auf diesem Abschnitt um sicheres Queren der Bundesstraße im Zuge der kreuzenden Radverbindung zu ermöglichen.	D	Sehr gut
058	G	Wirtschaftsweg	Rodau - Langwaden	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut
090	B	B 460	Weschnitz - Hiltersklingen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Mittel
125	G	Gehweg	Kreidacher Höhe - Wald-Michelbach	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	D	Sehr gut
141	KB	K 36	Neckarsteinach - Lanzenbach	Ausbau zu straßenbegleitendem Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg. Bauliche Überführung an Einmündung Friedrich-Ebert-Straße.	D	Gut
091	G	Außerhalb	Ellenbach - Fürth	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut
070	HM	L 3099	Fürth/Eulsbach - Schlierbach	Neubau und Asphaltierung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	D	Gut
037	HM	L 3111	Lorsch - Hüttenfeld / Viernheim	Anlage eines baulichen Radwegs rechtsseitig ortsauswärts und Anlage einer Querungshilfe, um in Bruchweg einbiegen zu können. (Alternativ: Führung über Hüttenfelder Straße). Verbreiterung des vorhandenen Gehweges linksseitig.	D	Gut
008	G	Pfad	Biblis - Kernkraftwerk Biblis	Neubau Radweg zur sicheren und direkten Querung Richtung Kernkraftwerk. Vorfahrtsregelung an Ein- und Ausfahrten entsprechen beschildern und ggfs. markieren.	D	Gut

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
063	B	B 47	Reichenbach - Gadernheim	Verbreiterung des vorhandenen Weges. Querungshilfen zu Beginn und Ende des Radweges.	D	Gut
104	G	Wirtschaftsweg	Rimbach - Albersbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
093	G	Wirtschaftsweg	Fürth - Hammelbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
059	HM	L 3103	Auerbach - Hochstädten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
112	HM	L 3408	Birkenau - Löhrbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
105	KB	K 8	Rimbach - Albersbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Mittel
097	G	Wirtschaftsweg	Krumbach - Ellenbach	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	D	Mittel
096	G	Wirtschaftsweg	Lauten-Weschnitz - Linnenbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
094	G	Pfad	Ellenbach - Fürth	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
064	B	B 47	Reichenbach - Gadernheim	Verbreiterung des vorhandenen Weges. Querungshilfen zu Beginn und Ende des Radweges.	D	Mittel
060	HM	L 3103	Hochstädten - Balkhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
055	HM	L 3120	Heppenheim - Juhöhe	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
126	HM	L 3120	Kreidacher Höhe -Kreidach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Mittel
101	G	Forstweg	Grasellenbach - Hiltersklingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht
072	B	B 47	Lindenfels - Gumpen / Reichelsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg.	D	Mittel
071	HM	L 3099	Schlierbach - Glattbach/Kolmbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radweges. Verbreiterung des bereits vorhandenen Gehweges kurz vor dem Ortseingang von Winkel.	D	Mittel
013	G	Wirtschaftsweg	Bobstadt - Riedrode	Direkte Querung durch Asphaltieren des fehlenden Teilstücks im Netz gewährleisten. Begradigung der Wegeführung.	D	Gut
117	HM	L 535	Ober-Abtsteinach - Siedelsbrunn	Verschmälerung der Kfz-Fahrspur zu Gunsten des Radverkehrs auf beiden Seiten.	D	Mittel

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
116	HM	L 535	Ober-Abtsteinach - Siedelsbrunn	Kurzfristig: Gehweg (Zeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" für Radfahrer frei geben. Langfristig: Verbreiterung und Anlegung eines baulich angelegten gemeinsamen Geh- und Radweges.	D	Mittel
102	HM	L 3346	Wahlen - Hammelbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn- Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
073	B	B 47	Lindenfels - Kolmbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn- Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
068	G	Wirtschaftsweg	Beedenkirchen - Lautern / Brandau	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Mittel
067	G	Wirtschaftsweg	Beedenkirchen / Lautern - Brandau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht
066	KB	K 69	Beedenkirchen - Brandau	Weiterführung der Radverbindung aus Brandau kommend. Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Kurzfristig: Geschwindigkeitsdämpfung durch bauliche Fahrbahnverengung oder Querungshilfe an Kreuzung Wirtschaftsweg - Fahrbahn K 69.	D	Schlecht
062	G	Wirtschaftsweg	Rodau - Langwaden	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Gut
098	G	Pfad	Fahrenbach - Rimbach Bahnhof	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
069	HM	L 3098	Beedenkirchen - Modautal	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Kurzfristig: Verbreiterung der Fahrbahn und Führung auf Seitenstreifen (Planungen Lautertal).	D	Schlecht
016	G	Wirtschaftsweg	Neuschloß - Mannheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht
015	G	Wirtschaftsweg	Neuschloß - Mannheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht
127	KB	L 3120	Affolterbach - Olfen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn- Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
076	KB	K 77	Kolmbach - Laudenu - Reichelsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn- Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
075	HM	L 3399	Winterkasten - Neunkirchen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn- Radweg am Beginn/Ende des Radweges.	D	Schlecht
074	HM	L 3399	Winterkasten - Neunkirchen	Ausbau des bestehenden Weges als gemeinsamer Geh- und Radweg.	D	Schlecht
056	KB	K 54	Wald-Erlenbach - Mittershausen	Ausbau des vorhandenen Weges als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg.	D	Schlecht
118	HM	L 3257	Gorxheimertal - Abtsteinach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	D	Schlecht
038	G	Pfad	Einhausen - Riedrode	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
106	B	B 38	Zotzenbach Bahnhof - Mörlenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	A	Sehr gut
040	B	B 460	Wald-Erlenbach - Kirschhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Querung am Anfang und Ende des Radweges.	A	Sehr gut
136	B	B 37	Neckarsteinach - Lanzenbach / Neckarhausen	Ausbau des bestehenden Mehrzweckstreifens auf der dem Neckar zugewandten Straßenseite zu einem straßenbegleitenden Geh- und Zweirichtungsradweg.	A	Sehr gut
134	B	B 37 (paralleler Weg)	Neckarhausen - Hirschhorn	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung. Entfernung oder Anpassung der Umlaufsperre.	A	Sehr gut
043	B	B 460	Wald-Erlenbach - Kirschhausen	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt und Verbreiterung des Wirtschaftsweges.	A	Sehr gut
137	B	B 37	Neckarsteinach - Lanzenbach	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	A	Sehr gut
133	B	B 37	Neckarhausen - Hirschhorn	Neubau Radweg. Beginn südlich der Kläranlage, Verlauf entlang des Neckarufers, Anschluss an bestehenden Weg unter Autobrücke am Ortseingang Hirschhorn.	A	Gut
045	B	B 460	Wald-Erlenbach - Mitlechtern	Ausbau und Verbreiterung des vorhandenen Weges als gemeinsamer Geh- und Radweg. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Sehr gut
079	B	B 38	Krumbach - Gumpen/Reichelsheim	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	B	Sehr gut
078	B	B 38	Krumbach - Gumpen/Reichelsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Gut
140	B	B 37	Neckarsteinach - Lanzenbach	Ausbau des bestehenden (Geh-)Weges zu straßenbegleitendem Geh- und Zweirichtungsradweg. Weiterführung und Ausbau auf Industriestraße.	C	Sehr gut
057	B	B 3	Bensheim - Auerbach / Hochstädten	Verbreiterung des betrachteten Radweges.	C	KOMPLEX
092	B	B 460	Fürth - Weschnitz	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Ausbau als Gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg. Überführung Fahrbahn - Radweg am Beginn/Ende des Weges. Abpollern des Mehrzweckstreifens.	C	Gut
083	B	B 38	Fürth - Lörzenbach	Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" rechtsseitig um B 38 Richtung Fürth an unübersichtlicher Stelle nicht kreuzen zu müssen. Notwendigkeit Kfz-Parken prüfen. Überführung Fahrbahn - Radweg einrichten.	C	Sehr gut
052	B	B 3	Heppenheim - Bensheim	Abpollern durch Frankfurter Hut.	C	Sehr gut
089	B	B 460	Weschnitz - Hiltersklingen	Neubau eines straßenbegleitenden Radweges auf diesem Abschnitt um sicheres Queren der Bundesstraße im Zuge der kreuzenden Radverbindung zu ermöglichen.	D	Sehr gut
090	B	B 460	Weschnitz - Hiltersklingen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Mittel

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
063	B	B 47	Reichenbach - Gadernheim	Verbreiterung des vorhandenen Weges. Querungshilfen zu Beginn und Ende des Radweges.	D	Gut
064	B	B 47	Reichenbach - Gadernheim	Verbreiterung des vorhandenen Weges. Querungshilfen zu Beginn und Ende des Radweges.	D	Mittel
072	B	B 47	Lindenfels - Gumpen / Reichelsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg.	D	Mittel
073	B	B 47	Lindenfels - Kolmbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
018	HM	L 3111	Viernheim - Hüttenfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	A	Gut
002	HM	Radweg	Biblis - Groß-Rohrheim	Neuordnung des Knotenpunktes.	B	KOMPLEX
021	HM	L 3111	Viernheim - Muckensturm - Lützelsachsen	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Ausbesserung der Oberfläche.	B	Sehr gut
138	HM	L 535	Neckarsteinach - Schönau	Neubau Radweg auf dem altem Gleisbett (Überquerung der Landesstraße mittels Steg). Lückenschluss Steinach-Radweg/Neckartalradweg (Anbindung ab Fahrradrampe Bachweg gegeben).	B	KOMPLEX
022	HM	L 3111	Viernheim - Muckensturm - Lützelsachsen	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut
131	HM	L 3105	Langenthal - Heddesbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.	B	Mittel
130	HM	L 3105	Hirschhorn - Langenthal	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.	B	Mittel
129	HM	L 3105	Hirschhorn - Langenthal	Ausbau des Gehweges zu straßenbegleitendem Zweirichtungs- Geh- und Radweg.	B	Gut
120	HM	L 3105	Unter-Schönmattenweg - Heddesbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.	B	Mittel
034	HM	L 3111	Lorsch - Heppenheim	Neubau straßenbegleitender Radweg und Brückenverbreiterung oder Neubau Brücke. Einrichtung einer Querungsmöglichkeit am Beginn/Ende des Radwegs.	B	KOMPLEX
050	HM	L 3398	Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung und Begradigung der Wegführung.	C	Sehr gut
049	HM	L 3398	Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim	Neubau eines straßenbegleitenden Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Querung am Anfang und Ende des Radweges.	C	Gut
107	HM	L 3120	Mörlenbach - Bonsweier	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	C	Mittel
113	HM	L 3257	Gorxheimertal - Weinheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Landesstraße.	C	Gut
128	HM	L 3105 / B 37	Hirschhorn - Neckarhausen	Ausbau zu straßenbegleitendem Zweirichtungs- Geh- und Radweg. Bauliche Überführung an Einmündung Neckarsteinacher Straße.	C	Sehr gut
114	HM	L 535	Ober-Abtsteinach - Unter-Abtsteinach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg.	C	Gut
099	HM	L 3346 (paralleler Weg)	Hammelbach - Weschnitz	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut
084	HM	L 3346	Hammelbach - Weschnitz	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	C	Gut

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
123	HM	L 3105	Ober-Schönmattenweg - Unter-Schönmattenweg	Ausbau zu straßenbegleitendem Zweirichtungsgeh- und -radweg. Bauliche Überführung am Ortseingang Unter-Schönmattenweg.	D	Gut
053	HM	L 3120	Heppenheim - Erbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Ortseingang nach Heppenheim und Querungshilfe anlegen Richtung Erbach.	D	Gut
088	HM	L 3099	Eulsbach - Ellenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Lückenschluss zum schon vorhandenen Weg zwischen Eulsbach und Ellenbach.	D	Gut
124	HM	L 3120	Weiher - Kreidach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Mittel
115	HM	L 535	Abtsteinach - Heiligkreuzsteinach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Mittel
070	HM	L 3099	Fürth/Eulsbach - Schlierbach	Neubau und Asphaltierung eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	D	Gut
037	HM	L 3111	Lorsch - Hüttenfeld / Viernheim	Anlage eines baulichen Radwegs rechtsseitig ortsauwärts und Anlage einer Querungshilfe, um in Bruchweg einbiegen zu können. (Alternativ: Führung über Hüttenfelder Straße). Verbreiterung des vorhandenen Gehweges linksseitig.	D	Gut
059	HM	L 3103	Auerbach - Hochstädten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht
112	HM	L 3408	Birkenau - Löhrbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht
060	HM	L 3103	Hochstädten - Balkhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht
055	HM	L 3120	Heppenheim - Juhöhe	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht
126	HM	L 3120	Kreidacher Höhe -Kreidach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Mittel
071	HM	L 3099	Schlierbach - Glattbach/Kolmbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs. Verbreiterung des bereits vorhandenen Gehweges kurz vor dem Ortseingang von Winkel.	D	Mittel
117	HM	L 535	Ober-Abtsteinach - Siedelsbrunn	Verschmälerung der Kfz-Fahrspur zu Gunsten des Radverkehrs auf beiden Seiten.	D	Mittel
116	HM	L 535	Ober-Abtsteinach - Siedelsbrunn	Kurzfristig: Gehweg (Zeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" für Radfahrer frei geben. Langfristig: Verbreiterung und Anlegung eines baulich angelegten gemeinsamen Geh- und Radweges.	D	Mittel
102	HM	L 3346	Wahlen - Hammelbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen- Verhältnis
069	HM	L 3098	Beedenkirchen - Modautal	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Kurzfristig: Verbreiterung der Fahrbahn und Führung auf Seitenstreifen (Planungen Lautertal).	D	Schlecht
075	HM	L 3399	Winterkasten - Neunkirchen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht
074	HM	L 3399	Winterkasten - Neunkirchen	Ausbau des bestehenden Weges als gemeinsamer Geh- und Radweg.	D	Schlecht
118	HM	L 3257	Gorxheimertal - Abtsteinach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	D	Schlecht

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten- Nutzen- Verhältnis
020	KB	K 4134	Viernheim - Muckensturm	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Gut
110	KB	K 11	Birkenau - Nieder-Liebersbach	Neubau straßenbegleitender Radweg rechtsseitig von Nieder-Liebersbach Richtung Birkenau. Einrichtung einer Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Gut
109	KB	K 12	Reisen - Ober-Mumbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der Kreisstraße. Anbindung an Überregionale Verbindung zwischen Birkenau und Mörlenbach.	B	Gut
111	KB	K 13	Hornbach - Birkenau	Ausbau des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg. Anschluss an überregionale Verbindung Richtung Mörlenbach nach Birkenau. Ggfs. Entfernung der Mittellinie.	C	Sehr gut
024	KB	K 9754	Lampertheim - Mannheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Gut
054	KB	K 59	Heppenheim - Erbach	Verbreiterung des Gehweges und Anlegen eines einseitigen gemeinsamen Zweirichtungs Geh- und Radweges.	D	Gut
141	KB	K 36	Neckarsteinach - Lanzenbach	Ausbau zu straßenbegleitendem Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg. Bauliche Überführung an Einmündung Friedrich-Ebert-Straße.	D	Gut
105	KB	K 8	Rimbach - Albersbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Mittel
066	KB	K 69	Beedenkirchen - Brandau	Weiterführung der Radverbindung aus Brandau kommend. Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Kurzfristig: Geschwindigkeitsdämpfung durch bauliche Fahrbahnverengung oder Querungshilfe an Kreuzung Wirtschaftsweg - Fahrbahn K 69.	D	Schlecht
127	KB	L 3120	Affolterbach - Olfen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht
076	KB	K 77	Kolmbach - Laudenu - Reichelsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	D	Schlecht
056	KB	K 54	Wald-Erlenbach - Mittershausen	Ausbau des vorhandenen Weges als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg.	D	Schlecht

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten- Nutzen- Verhältnis
039	G	Keine vorhanden	Heppenheim - Lorsch	Neubau einer Bahnunterführung/-Überführung für Radfahrer.	A	KOMPLEX
042	G	Pfad entlang des Stadtbachs	Heppenheim - Lorsch	Neubau Radweg entlang des Stadtbachs.	A	Sehr gut
041	G	Verlängerung Mainzer Straße	Heppenheim - Lorsch	Ausbau des Weges als Radweg, da Hauptverbindung zwischen Lorsch und Heppenheim. Entfernung der Altglascontainer.	A	Sehr gut
011	G	Nibelungenstraße	Bürstadt - Rosengarten	Umwidmung der Straße nach Fertigstellung der B47 für den Radverkehr (auch: landwirtschaftlicher Verkehr).	A	KOMPLEX
010	G	Nibelungenstraße	Bürstadt - Rosengarten/Worms	Neubau Radweg auf Teilstück Nibelungenstraße bis zum Anschluss an nördlich verlaufenden Wirtschaftsweg. Wichtige Verbindungsfunktion Richtung Bürstadt.	A	Sehr gut
031	G	Weschnitzdamm	Einhausen - Heppenheim	Neubau Radweg entlang des Weschnitzdamms.	A	Gut
017	G	Forstweg	Viernheim - Lampertheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	A	Gut
135	G	Pfad	Neckarsteinach - Lanzenbach / Neckarhausen	Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs unterhalb der Bundesstraße. Weiterführung unterhalb des Campingplatzes.	A	Sehr gut
032	G	Weschnitzdamm	Einhausen - Heppenheim	Befestigung und Ausbau der Oberfläche durch Asphaltierung.	A	Sehr gut
103	G	Geh- und Radweg	Rimbach - Mörlenbach	Verbreiterung des Weges und Markierung als gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg. Gefahrenstellen an Ein- und Ausfahrten entsprechend markieren. 90 Grad Kurve übersichtlich gestalten und bauliche oder markierte "Rückendeckung" installieren.	A	Sehr gut
026	G	Weg	Einhausen - Lorsch	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Verbesserung des Sichtfeldes. Beleuchtung der Unterführung notwendig.	A	KOMPLEX
001	G	Bürstädter Straße	Bibilis - Bobstadt / Hofheim	Ausbau des vorhandenen Gehweges als gemeinsamer Geh- und Radweg auf der linken Seite in Richtung Biblis. Eine Überführung auf die Fahrbahn, um auf die andere Seite zu gelangen sollte kurz vor der Brücke in ausreichendem Abstand zur Auffahrt zur B44 stattfinden.	A	Sehr gut
048	G	Lorscher Straße / Unterführung	Heppenheim Bahnhof - Heppenheim West / Lorsch	Unterführung für den Radverkehr befahrbar machen. Verbreiterung und Treppe entfernen. Hauptverbindung neben der Lorscher Straße für den Radverkehr anlegen. Überführung Fahrbahn - Radweg auf Höhe der Neckarstraße.	A	KOMPLEX
033	G	Pfad	Heppenheim - Lorsch	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	A	Sehr gut
044	G	Brücke	Heppenheim - Lorsch	Verbreiterung der Brücke.	A	KOMPLEX
077	G	Krumbacher Straße	Krumbach - Fürth	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut
027	G	Nibelungenstraße	Lorsch - Bürstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	B	Sehr gut

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten- Nutzen- Verhältnis
046	G	Wirtschaftsweg	Heppenheim - Lorsch	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	B	Sehr gut
012	G	Pfad	Bobstadt - Bürstadt	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung und Querung über L 3411 herstellen auf Radweg Richtung Bürstadt.	B	Sehr gut
081	G	Wirtschaftsweg	Fürth - Lörzenbach/Lauten-Weschnitz	Ausbau (Asphaltierung) entlang des bestehenden Weges und Anschluss an Radwegeverbindung nach Lauten-Weschnitz.	B	Gut
080	G	Kein Weg vorhanden	Fürth - Lörzenbach/Lauten-Weschnitz	Neubau eines Radweges entlang der Bahntrasse und Anschluss an Radwegeverbindung nach Lauten-Weschnitz.	B	Sehr gut
119	G	L 3105 (paralleler Weg)	Wald-Michelbach - Ober-Schönmattenweg	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung. Bordsteinkante absenken.	B	Gut
082	G	Forstweg	Fürth - Weschnitz	Ausbau und Asphaltierung des betrachteten Abschnitts.	B	Gut
047	G	Wirtschaftsweg	Heppenheim - Hüttenfeld / Viernheim	Steigung der Brücke und 90 Grad Kurve anpassen. Zusatzzeichen "Radfahrer absteigen" entfernen.	B	KOMPLEX
029	G	Pfad	Einhausen - Biblis	Brücke bauen und Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	KOMPLEX
028	G	Wirtschaftsweg	Einhausen - Lorsch	Asphaltieren des gesamten Abschnitts. Alternativ: Verbreiterung des vorhandenen Gehweges.	B	Sehr gut
009	G	Forstweg	Groß-Rohrheim - Langwaden - Bensheim	Befestigung der Oberfläche mit wassergebundener Decke (besser: Asphaltierung), ggf. Begradigung der Wegführung.	B	Sehr gut
004	G	Wirtschaftsweg	Einhausen - Groß-Rohrheim	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	B	Sehr gut
003	G	Deich	Einhausen - Biblis	Radwegneubau bei Deichsanierung.	B	KOMPLEX
132	G	Neckarweg	Hirschhorn - Eberbach	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	C	Sehr gut
139	G	Wirtschaftsweg	Neckarsteinach - Neckargemünd	Durchgängigen Belag schaffen. Mittelstreifen asphaltieren.	C	Sehr gut
035	G	-	Einhausen - Bensheim/Heppenheim	Neubau Radweg entlang der Weschnitz. Entweder auf der Nordseite (Bild links unten) oder auf der Südseite (Bild rechts unten - dann aber Brückenbau notwendig).	C	Sehr gut
036	G	Pfad	Einhausen - Heppenheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut
019	G	Lorscher Straße	Viernheim - Hüttenfeld	Neubau straßenbegleitender Radweg. Überführung Fahrbahn - Radweg bei Ortseingang Viernheim.	C	Gut
051	G	Ratsäckerweg	Heppenheim - Lorsch	Verbreiterung des baulichen Radweges und einseitige Führung des Radverkehrs in beide Richtungen. Entsprechende Überführung Fahrbahn - Radweg zu Beginn/Ende des Weges anlegen.	C	KOMPLEX
121	G	L 3105 (paralleler Weg)	Wald-Michelbach - Ober-Schönmattenweg	Ausbessern und Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten- Nutzen- Verhältnis
108	G	Bahntrasse	Mörlenbach - Mörlenbach Bahnhof	Ggfs. Ausbau der stillgelegten Bahntrasse als Radweg (Bedenken siehe Hinweise!) . Querungshilfe in Richtung Bahnhof anlegen. Anschluss an Bahnhof für den Radverkehr muss ansonsten über die stark befahrene Bundesstraße abgewickelt werden.	C	KOMPLEX
006	G	Deich entlang der Weschnitz	Einhausen/Biblis - Wattenheim	Brückenbau.	C	KOMPLEX
005	G	Deich entlang der Weschnitz	Einhausen/Biblis - Wattenheim	Brückenbau.	C	KOMPLEX
007	G	Berliner Straße	Biblis - Wattenheim / Kernkraftwerk	Neuordnung der Verkehrsflächen auf der Brücke zu Gunsten des Radverkehrs prüfen.	C	KOMPLEX
122	G	Pfad	Wald-Michelbach - Affolterbach	Sicht an Gefahrenstelle durch geradlinige Wegeföhrung verbessern. Weg verbreitern. Alternativv: Neubau Radweg entlang der Bahntrasse.	C	Sehr gut
095	G	Weg	Fürth - Weschnitz - Ober-Ostern	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Querungshilfe anlegen zum Radweg Richtung Krumbach.	C	Gut
061	G	Wirtschaftsweg	Rodau - Langwaden	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut
030	G	Forstweg	Einhausen - Schwanheim	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	C	Sehr gut
023	G	Forstweg	Viernheim - Mannheim Waldhof	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut
014	G	Alte Viernheimer Straße	Lampertheim - Viernheim	Neubau Radweg auf betrachtetem Abschnitt und bauliche Querungshilfe zum benutzungspflichtigen gemeinsamen Zweirichtung- Geh- und Radweg entlang der K 3 herstellen.	C	Sehr gut
085	G	K 24	Fahrenbach - Fürth	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	D	Gut
065	G	Wirtschaftsweg	Gadernheim - Brandau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Die alternative Föhrung auf der Fahrbahn der L 3099 ist aufgrund der hohen Kfz- Geschwindigkeit und der Kurvigkeit für Radfahrer ungeeignet. (DTV: 3589 Kfz/88 SV/12 RV)	D	Mittel
100	G	Forstweg	Grasellenbach - Hammelbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut
025	G	Bahntrasse	Viernheim - Weinheim	Neubau Radweg entlang der alten Bahntrasse Richtung Weinheim.	D	KOMPLEX
087	G	Forstweg	Weschnitz - Hiltersklingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Sehr gut
086	G	Forstweg (B 460)	Weschnitz - Hiltersklingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
058	G	Wirtschaftsweg	Rodau - Langwaden	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut
125	G	Gehweg	Kreidacher Höhe - Wald-Michelbach	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	D	Sehr gut
091	G	Außerhalb	Ellenbach - Fürth	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut

Maßnahmen- Nummer	Straßenbau- lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten- Nutzen- Verhältnis
008	G	Pfad	Biblis - Kernkraftwerk Biblis	Neubau Radweg zur sicheren und direkten Querung Richtung Kernkraftwerk. Vorfahrtsregelung an Ein- und Ausfahrten entsprechen beschildern und ggfs. markieren.	D	Gut
104	G	Wirtschaftsweg	Rimbach - Albersbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
093	G	Wirtschaftsweg	Fürth - Hammelbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
097	G	Wirtschaftsweg	Krumbach - Ellenbach	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	D	Mittel
096	G	Wirtschaftsweg	Lauten-Weschnitz - Linnenbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
094	G	Pfad	Ellenbach - Fürth	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
101	G	Forstweg	Grasellenbach - Hiltersklingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht
013	G	Wirtschaftsweg	Bobstadt - Riedrode	Direkte Querung durch Asphaltieren des fehlenden Teilstücks im Netz gewährleisten. Begradigung der Wegeföhrung.	D	Gut
068	G	Wirtschaftsweg	Beedenkirchen - Lautern / Brandau	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Mittel
067	G	Wirtschaftsweg	Beedenkirchen / Lautern - Brandau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht
062	G	Wirtschaftsweg	Rodau - Langwaden	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Gut
098	G	Pfad	Fahrenbach - Rimbach Bahnhof	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel
016	G	Wirtschaftsweg	Neuschloß - Mannheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht
015	G	Wirtschaftsweg	Neuschloß - Mannheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht
038	G	Pfad	Einhausen - Riedrode	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht

Anlage 12

Plan 10 – Ortsdurchfahrten und Markierungslösungen

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

Maßnahmen an Strecken

- Radverkehrsanlage markieren
- Bestehenden Radfahr-/Schutzstreifen anpassen
- Fahrradstraße anordnen
- Straßenraum neu ordnen
- Sonstige Markierungslösung

Punktuelle Maßnahmen

- Punktuelle Markierungslösung

Zielnetz Radverkehr

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (III)
- Alternativer Verlauf (III)

Überregionale Radrouten

- Hessische Radfernwege, Rheinradweg, Neckartalradweg
- Sonstige Freizeitrouten
- Vorzugstrasse Radschnellverbindung

Anlage 12

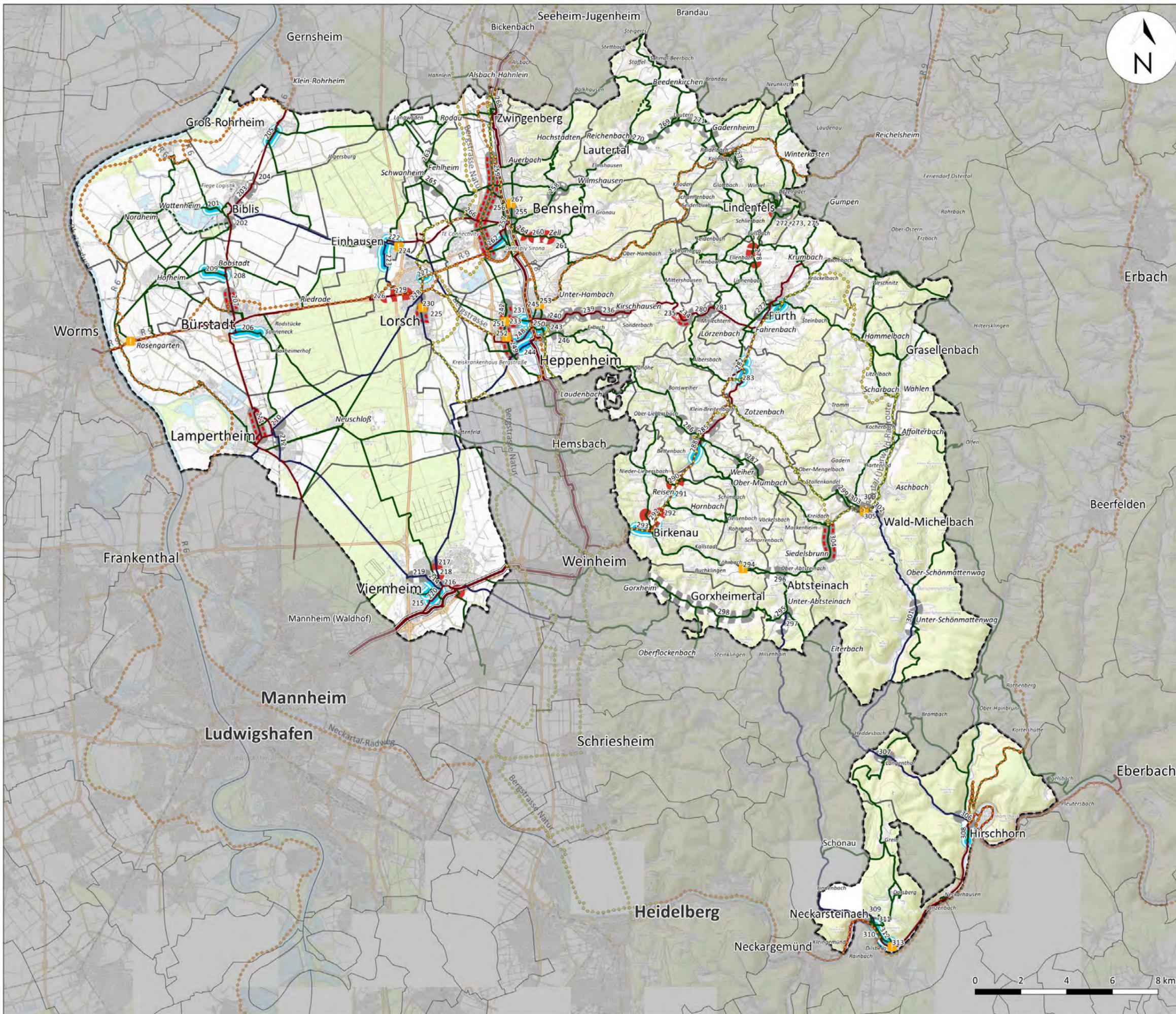
Plan 10: Ortsdurchfahrten & Markierungslösungen

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 19.02.2020

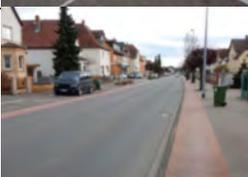
Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors

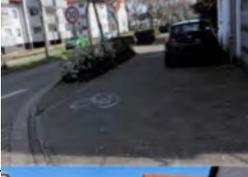


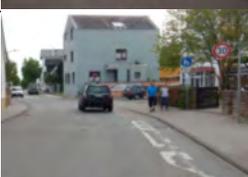
Anlage 13

Tabelle Ortsdurchfahrten und Markierungslösungen

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
201	Biblis	Berliner Straße		Ausweisung als Fahrradstraße. Kreuzung bevorzugen und farblich hervorheben	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
202	Biblis	Bürstädter Straße		Überführung Fahrbahn - Radweg und Fahrradschutzstreifen einrichten	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
203	Biblis	Darmstädter Straße		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
204	Biblis	Darmstädter Straße		Fortführung der Schutzstreifen beidseitig bis Überführung Fahrbahn an der Kreuzung Richtung Groß-Rohrheim	Die Radverkehrsführung im Seitenraum ist aufgrund der Zu- und Ausfahrten zur Tankstelle sehr gefährlich.
205	Groß-Rohrheim	Bibliser Straße		Ausweisung als Fahrradstraße. Verbindung des Rad-Hauptnetzes Hessen	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
206	Bürstadt	Gartenstraße, Graf-von-Stauffenberg-Straße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
207	Bürstadt	Mainstraße		Verbreiterung des vorhandenen Radfahrstreifens / Markierung von Sicherheitstrennstreifen	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus.
208	Bürstadt	Mannheimer Straße		Fahrradschutzstreifen prüfen. Ggfs Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs. Unsichere Radfahrer können weiterhin den Gehweg benutzen.
209	Bürstadt	Utestraße - Sudetenstraße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
210	Lampertheim	Boveristraße		Verbreiterung des vorhandenen Schutzstreifens.	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Zudem führt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und kann auch zu Unfällen führen.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
211	Lampertheim	Bürstädter Straße		Verbreiterung des vorhandenen Schutzstreifens / Markierung von Sicherheitstrennstreifen	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus.
212	Lampertheim	Industriestraße		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen und Belag erneuern	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
213	Lampertheim	Nibelungenstraße		Markierungen anpassen	Die Piktogramme auf der Fahrbahn suggerieren dem Radfahrer geradeaus fahren zu müssen. Markierungen An Radwegführung anpassen.
214	Viernheim	Kettelerstraße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
215	Viernheim	Lampertheimer Straße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
216	Viernheim	Lorscher Straße		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Durch eine Neuordnung des Straßenraums und eine Verkehrsberuhigung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Verkehrsberuhigung durch gestalterische, bauliche Elemente.
217	Viernheim	Lorscher Straße		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
218	Viernheim	Lorscher Straße		Markierung einer Piktogrammreihe	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammreihe markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
219	Viernheim	Nibelungenstraße		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Durch die Neuordnung des Straßenraums wird die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Die wechselnde Führung im Seitenraum führt zu Konflikten mit Fußgängern.
220	Viernheim	Rathausstraße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).

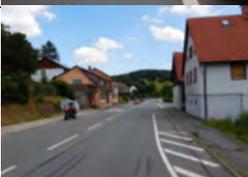
Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
221	Viernheim	Schriesheimer Straße		Markierung einer Piktogrammkette	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammkette markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
222	Einhausen	Hauptstraße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
223	Einhausen	Kirchgasse / Blütenweg		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
224	Einhausen	Querung der K 65		Radverkehrsführung anpassen	Umwegige Führung von Bensheim aus kommend über die LSA, um auf Radweg entlang der Weschnitz zu gelangen. Querungen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden.
225	Lorsch	Hirschstraße		Verbreiterung des betrachteten Radweges und gesicherte Überführung Fahrbahn - Radweg an Friedensstraße und Marienburger Straße	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Zudem führt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und kann auch zu Unfällen führen.
226	Lorsch	Im Taubenfang		Verbreiterung der Seitenstreifen	Alternativ zum Neubau eines Radweges kann hier der Seitenstreifen zu Gunsten des Radverkehrs verbreitert werden.
227	Lorsch	Karlstraße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
228	Lorsch	Neckarstraße		Entfernung der vorhandene Markierung oder Markierung einer Piktogrammkette auf der Fahrbahn	Die Markierung suggeriert eine Benutzungspflicht des für den Radverkehr freigegebenen Gehweges. Piktogrammketten erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
229	Lorsch	Nibelungenstraße		Furtmarkierungen an Ein- und Ausfahrten zum Supermarkt. Querungshilfen an Knotenpunkten anpassen	Die Führung im Seitenraum ist aufgrund der für die Supermarkterreichbarkeit notwendigen Querungen durch den Kfz-Verkehr für Radfahrer ungeeignet. Langfristig sollte eine Führung auf der Fahrbahn angestrebt werden.
230	Lorsch	Hirschstraße		Knotenpunkt markieren	Radverkehr durch entsprechende Markierungen an Kreuzung sichtbar machen.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
231	Heppenheim	Am Steinern Weg		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
232	Heppenheim	Am Steinern Weg		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
233	Heppenheim	Am Steinern Weg		Anpassung der Markierung / Markierung einer Piktogrammreihe auf der Fahrbahn	Die vorhandene Markierung suggeriert eine Benutzungspflicht des zu schmalen Geh- und Radweges. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Piktogrammreihen erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
234	Heppenheim	B 460		Verbreiterung des vorhandenen Schutzstreifens / Markierung von Sicherheitstrennstreifen	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Zudem führt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und kann zu Unfällen führen.
235	Heppenheim	B 460		Piktogrammreihe im Kurvenbereich markieren	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammreihe markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
236	Heppenheim	B 460		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (bei gleichzeitiger Entfernung der Parkstände)	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
237	Heppenheim	B 460		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen sind meist Unfallschwerpunkte insbesondere bei schweren Unfällen. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
238	Heppenheim	B 460		Markierung von einseitigen Schutzstreifen von Kirschhausen Richtung Heppenheim.	In Gegenrichtung Verkehrszeichen 239 entfernen und Ausbau des Weges zur gemeinsamen Nutzung von Fußgängern und Radfahrern. Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
239	Heppenheim	B 460		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen sind meist Unfallschwerpunkte insbesondere bei schweren Unfällen. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
240	Heppenheim	B 460		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (bei gleichzeitiger Entfernung der Parkstände)	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
241	Heppenheim	B 460		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs. Anschluss an geplante Schutzstreifen Richtung Kirschhausen	Innerstädtische Hauptverkehrsstraßen sind meist Unfallschwerpunkte insbesondere bei schweren Unfällen. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
242	Heppenheim	Bürgermeister-Kunz-Straße		Verbreiterung des betrachteten Abschnitts. Gefahrenstellen an Ein- und Ausfahrten markieren und Oberflächenbelag ausbessern	Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.
243	Heppenheim	Darmstädter Straße		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr	Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens nicht für Radfahrer geeignet. Durch eine Neuordnung des Straßenraums und eine Verkehrsberuhigung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
244	Heppenheim	Dr.-Heinrich-Winter-Straße		Ausweisung als Fahrradstraße. Radverkehrsverbindung entlang Schülerhort Arche Noah und Kita St. Franziskus	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
245	Heppenheim	Friedrich-Ebert-Straße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
246	Heppenheim	L 3120		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr	Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer enorm erhöht.
247	Heppenheim	Liebigstraße		Ausweisung als Fahrradstraße. Ggfs. Entfernung Kopfsteinpflasterdecke	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kopfsteinpflaster mindert den Fahrkomfort und stellt insbesondere bei nasser oder verschmutzter Oberfläche eine Gefahr dar.
248	Heppenheim	Mainzer Straße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
249	Heppenheim	Tiergartenstraße		Verbreiterung des vorhandenen Radfahrstreifens / ggfs. Markierung von Sicherheitstrennstreifen	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Zudem führt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und kann zu Unfällen führen.
250	Heppenheim	Walther-Rathenau-Straße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
251	Heppenheim	Tiergartenstraße - Von-Humboldt-Straße		Aufgeweiteter Radaufstellstreifen	Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt den Radfahrer ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.
252	Heppenheim	Tiergartenstraße - Mozartstraße		Aufgeweiteter Radaufstellstreifen	Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt den Radfahrer ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.
253	Heppenheim	Darmstädter Straße		Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen Linksabbiegen anlegen	Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen markieren. Beim Linksabbiegen mit indirekter Radverkehrsführung ist zu klären, ob der Radverkehr gemeinsam mit dem Fußverkehr signalisiert werden kann.
254	Bensheim	Am Rinnentor		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
255	Bensheim	B 3		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer enorm erhöht. Alternativ: Entfernung der Mittellinie (Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.).
256	Bensheim	B 47		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Mehrspurigkeit und des hohen Kfz-Verkehrs für Radfahrer ungeeignet. Es besteht keine geeignete Alternative für Radfahrer aus dem Nordosten Bensheims und Auerbach in Richtung Bahnhof zu gelangen.
257	Bensheim	B 47		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Mehrspurigkeit und des hohen Kfz-Verkehrs für Radfahrer ungeeignet. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer enorm erhöht.
258	Bensheim	B 47		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (bei gleichzeitiger Entfernung der Parkstände)	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
259	Bensheim	Berliner Ring		Ausbau des vorhandenen Radweges / Markierung von Sicherheitstrennstreifen	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Zudem führt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und kann zu Unfällen führen.
260	Bensheim	Gronauer Straße		Die Mittelmarkierung soll entfernt werden	Die Verkehrsbelastung ermöglicht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlagen. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
261	Bensheim	Gronauer Straße		Die Mittelmarkierung soll entfernt werden	Die Verkehrsbelastung ermöglicht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlagen. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.
262	Bensheim	Rheinstraße		Ausweisung als Fahrradstraße. Wichtige Verbindung zwischen Lorsch und Heppenheim (Einkaufs-)Zentrum	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
263	Bensheim	Rodauer Straße		Verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen	Tempo 30-Ausweisung; gestalterische Maßnahmen (Fahrbahnverschwenkungen durch bspw. Blumenkübel)
264	Bensheim	Röderweg		Die Mittelmarkierung soll entfernt werden	Die Verkehrsbelastung ermöglicht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlagen. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.
265	Bensheim	Rohrheimer Straße		Verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen	Tempo 30-Ausweisung; gestalterische Maßnahmen (Fahrbahnverschwenkungen durch bspw. Blumenkübel)
266	Bensheim	Schwanheimer Straße		Weiterführung der Schutzstreifenmarkierung (bei gleichzeitiger Entfernung der Parkstände)	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
267	Bensheim	Darmstädter Straße		Führung an Haltestelle anpassen	Die Führung des Radverkehrs auf dem Buskap führt zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere beim Ein- und Ausstieg. Radverkehrsführung auf die Fahrbahn verlegen und durch Markierung verdeutlichen.
268	Zwingenberg	B 3		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens nicht für Radfahrer geeignet. Durch eine Neuordnung des Straßenraums und eine Verkehrsberuhigung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
269	Lautertal	B 47		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs (ggfs. Entfernung der Mittellinie)	Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.
270	Lautertal	B 47		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs (ggfs. Entfernung der Mittellinie)	Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
271	Lautertal	B 47		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Durch eine Neuordnung des Straßenraums und eine Verkehrsberuhigung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Ggfs. Markierung von Schutzstreifen bei gleichzeitiger Entfernung der Parkstände.
272	Lindenfels	Almenweg		Markierung einer Piktogrammreihe / Entfernung der Mittellinie	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammreihe markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutz
273	Lindenfels	B 47		Die Mittelmarkierung soll entfernt werden	Die Verkehrsbelastung ermöglicht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlagen. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.
274	Lindenfels	B 47		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (bei gleichzeitiger Entfernung der Parkstände). Entfernung der Mittellinie	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
275	Lindenfels	B 47		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (bei gleichzeitiger Entfernung der Parkstände). Entfernung der Mittellinie	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
276	Lindenfels	Lindenfelder Straße		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
277	Fürth	B 38		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (nur bei Fahrstreifenwegnahme des Kfz-Verkehrs möglich)	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
278	Fürth	L 3099		Die Mittelmarkierung soll entfernt werden	Die Fahrbahn- und Straßenraumbreite lässt keine Radverkehrsanlagen zu. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr. Piktogrammreihen erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
279	Fürth	Schulstraße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
280	Rimbach	B 460		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind meist auch Unfallschwerpunkte insbesondere bei schweren Unfällen. Durch eine verkehrsberuhigte Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
281	Rimbach	B 460		Markierung von einseitigen Schutzstreifen Entfernung sonstiger Markierungen	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
282	Rimbach	Fahrenbacher Straße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
283	Rimbach	Pestalozzistraße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
284	Mörtenbach	B 38		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
285	Mörtenbach	B 38		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind meist auch Unfallschwerpunkte insbesondere bei schweren Unfällen. Durch eine verkehrsberuhigte Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
286	Mörtenbach	L 3120		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	In Ortseinfahrtsbereichen sind die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam zu dämpfen. Prüfung gestalterische Maßnahmen (Fahrbahnverswenkungen durch bspw. Blumenkübel).
287	Mörtenbach	L 3120		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs. Alternativ: Entfernung der Mittellinie.	Durch eine verkehrsberuhigte Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Die Entfernung der Mittellinie suggeriert einen engeren Straßenraum und verlangsamt dadurch den Kfz-Verkehr.
288	Mörtenbach	Reisener Weg		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
289	Birkenau	K 11		Markierung einer Piktogrammreihe	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammreihe markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
290	Birkenau	K 12		Markierung einer Piktogrammreihe	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammreihe markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
291	Birkenau	K 12 (Wehrstraße)		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
292	Birkenau	K 13		Markierung einer Piktogrammkette	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammkette markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
293	Birkenau	Kirchgasse, Untergasse, Kreuzgasse, An der Tuchbleiche		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
294	Birkenau	Abtsteinacher Straße - Alte Landstraße		Aufstellfläche anlegen	Aufstellfläche am rechten Rand für Linksabbieger anlegen. Bordsteinkante in diesem Zuge absenken.
295	Abtsteinach	L 3257		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Tempo 30-Ausweisung; gestalterische Maßnahmen (Fahrbahnverschwengungen durch bspw. Blumenkübel)
296	Abtsteinach	L 3408		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Tempo 30-Ausweisung; gestalterische Maßnahmen (Fahrbahnverschwengungen durch bspw. Blumenkübel)
297	Abtsteinach	L 535		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Tempo 30-Ausweisung; gestalterische Maßnahmen (Fahrbahnverschwengungen durch bspw. Blumenkübel)
298	Gorxheimertal	L 3257		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind meist Unfallschwerpunkte insbesondere bei schweren Unfällen. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
299	Wald-Michelbach	K 29		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Durch eine verkehrsberuhigte Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Tempo 30-Ausweisung; gestalterische Maßnahmen (Fahrbahnverschwengungen durch bspw. Blumenkübel).
300	Wald-Michelbach	L 3105		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen (bei gleichzeitiger Entfernung der Parkstände). Entfernung der Mittellinie	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
301	Wald-Michelbach	L 3105		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht. Tempo 30-Ausweisung; gestalterische Maßnahmen (Fahrbahnverschnenkungen durch bspw. Blumenkübel).
302	Wald-Michelbach	L 3105		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind meist Unfallschwerpunkte insbesondere bei schweren Unfällen. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
303	Wald-Michelbach	L 3120		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Innerörtliche Hauptverkehrsstraßen sind meist Unfallschwerpunkte insbesondere bei schweren Unfällen. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
304	Wald-Michelbach	Weinheimer Straße		Verschmälerung der Kfz-Fahrspur zu Gunsten des Radverkehrs auf beiden Seiten prüfen. Sicherheitstrennstreifen anlegen	Zu schmale Geh- und Radwege wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Insbesondere das fehlen eines Sicherheitstrennstreifens.
305	Wald-Michelbach	Ludwigstraße - Wetzkeil		Aufgeweiteter Radaufstellstreifen	Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt den Radfahrer ins Blickfeld des Kfz Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren/Abbiegen wird verringert.
306	Hirschhorn	L 3105		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Verkehrsberuhigende Neugestaltung Ortsdurchfahrt durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
307	Hirschhorn	L 3105		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen. Entfernung der Mittellinie	Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.
308	Hirschhorn	Neckarsteinacher Straße		Ausweisung als Fahrradstraße	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
309	Neckarsteinach	B 45		Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs	Verkehrsberuhigende Neugestaltung Ortsdurchfahrt durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.
310	Neckarsteinach	Bahnhofstraße		Markierung von beidseitigen Schutzstreifen. Entfernung der Mittellinie	Herstellung einer direkten Verbindung zum S-Bahnhof. Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Durch Schutzstreifen bewegen sich Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
311	Neckarsteinach	Friedrich-Ebert-Straße		Verbreiterung des bestehenden Schutzstreifens	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Zudem führt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und kann zu Unfällen führen.
312	Neckarsteinach	Friedrich-Ebert-Straße		Ausweisung als Fahrradstraße. Schulverbindung und Zugang zum S-Bahnhof Neckarsteinach	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen "Kfz frei" weiter zugelassen werden (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei).
313	Neckarsteinach	B 45 - Abzweig Industriestraße		Aufstellfläche für Linksabbieger über LSA markieren	Aufstellfläche für links abbiegenden Radverkehr auf abzweigenden Radweg Richtung Bahnhof und Darsberg schaffen.

Anlage 14

Plan 11 - (punktuelle) (Aus-)Baumaßnahmen

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

Maßnahmen an Strecken

- Bestehenden Radweg anpassen/verbreitern
- Beleuchtung Unterführung

Punktuelle Maßnahmen

- Führung an Knotenpunkt verbessern
- Querungshilfe anlegen
- Überführung Fahrbahn - Radweg anlegen
- Ausfahrt / Einmündung sichern
- Sonstige Maßnahmen

Zielnetz Radverkehr

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (III)
- Alternativer Verlauf (III)

Überregionale Radrouten

- Hessische Radfernwege, Rheinradweg, Neckartalradweg
- Sonstige Freizeitrouten
- Vorzugstrasse Radschnellverbindung

Anlage 14

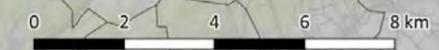
Plan 11: (punktuelle) (Aus-)Baumaßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 19.02.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors



Anlage 15

Tabelle (punktuelle) (Aus-)Baumaßnahmen

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
401	Biblis	Berliner Straße		Querungshilfe anlegen	Direkt hinter Kurve ist die Überquerung derzeit gefährlich. Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
402	Biblis	Am Werrtor - B 44		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
403	Biblis	Darmstädter Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
404	Biblis	Zum Alten Wasserwerk		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
405	Groß-Rohrheim	Schücostraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung oder Markierungen gewährleistet werden.
406	Groß-Rohrheim	Bibliser Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Radfahrer in Richtung Einhausen, sollten vor der Leitplanke auf die Fahrbahn geleitet werden, da sie ansonsten bei Netto später nicht mehr auf die andere Seite in die Straße "Die Neuwiese" fahren können.
407	Groß-Rohrheim	Bibliser Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
408	Bürstadt	Nibelungenstraße - Forsthausstraße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Kreuzungsbereich zu Gunsten des Radverkehrs umgestalten. Fehlende Führung des Radverkehrs vom Waldschwimmbad Richtung Gewerbegebiet. Zweirichtungsradsradweg ist hier aufgrund der Ein- und Ausfahrten nicht zu empfehlen.
409	Bürstadt	Mainstraße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Einseitiger Zweirichtungsradsradweg sollte an Ein- und Ausfahrten unbedingt vermieden werden.
410	Bürstadt	Nibelungenstraße		Gefährliche Ausfahrt verbessern/markieren	Auf Höhe der Ein- und Ausfahrten zur ARAL-Tankstelle sollte der Radverkehr durch entsprechende Beschilderung oder Markierung sichtbar gemacht werden. Vorfahrtsregelung prüfen.

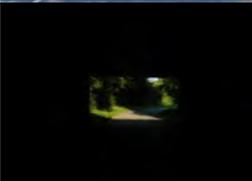
Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
411	Bürstadt	Frankensteinstraße Mannheimer Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Diese kann durch Markierungen oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden. (Unfallschwerpunkt). Verkehrszeichen "Radweg Ende" entfernen.
412	Bürstadt	Nibelungenstraße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Radverkehrsführung über Seitenstraße. Asphaltieren eines Abschnitts des Grünstreifens für die Querung.
413	Bürstadt	Nibelungenstraße - Wasserwerkstraße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegeführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.
414	Bürstadt	Wasserwerkstraße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegeführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.
415	Bürstadt	Mannheimer Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Weiterführung auf Schutzstreifen.
416	Lampertheim	Kreuzung Neuschloßstraße - Industriestraße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Kreisverkehre mit Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sollten so ausgeführt werden, dass Überholvorgänge auf der Kreisfahrbahn und in den Zufahrten verhindert werden und die Geschwindigkeit durch die Bauweise abgedämpft wird.
417	Lampertheim	Chemiestraße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Knotenpunkt über die L 3110 zu Gunsten des Radverkehrs anpassen. LSA zur direkten Querung der L 3110 prüfen. Alternativ: Führung des Radverkehrs über Brücke.
418	Lampertheim	Bürstädter Straße - Alicestraße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe durch Anpassung der Markierung (und bauliche "Rückendeckung") zum sicheren Überqueren der Fahrbahn, um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung in die Emilienstraße zu gelangen.
419	Lampertheim	Alte Viernheimer Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
420	Lampertheim	Alte Viernheimer Straße		Querungshilfe anlegen	Querung nötig, um aus Richtung Sandhöfer Weg auf alte Viernheimer Straße Richtung Lampertheim auf der richtigen Straßenseite fahren zu können. Bordsteinkante absenken.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
421	Lampertheim	L 3110 - Alter Lorsche Weg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegeführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.
422	Lampertheim	Lampertheimer Straße - Lorsche Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegeführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.
423	Lampertheim	Lindenstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
424	Lampertheim	Hofheimer Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradswege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
425	Lampertheim	Bahnhofstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
426	Lampertheim	Hofheimer Straße		Querungshilfe anlegen	Einseitige Zweirichtungsradswege erfordern nach VwV-StVO eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn. Anlage einer Querungshilfe als Bordführung oder Markierungen zum sicheren Überqueren aus Richtung Worms kommend.
427	Lampertheim	Lampertheimer Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
428	Lampertheim / Bürstadt	Frankensteinstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
429	Viernheim	Kreuzung Saarlandstraße - Am Königsacker		Führung an Knotenpunkt verbessern	Knotenpunkt im Zuge der kreuzenden Radverbindungen verbessern. Ist aktuell in Planung.
430	Viernheim	Saarlandstraße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Bei Kreisverkehren mit Radverkehrsführung im umlaufenden Seitenraum ist besonderes Augenmerk auf die regelkonforme Gestaltung der Radfurten an den Zu- und Ausfahrten zu legen, insbesondere bei Bevorrechtigung des Radverkehrs und Zweirichtungsradswegen.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
431	Viernheim	August-Bebel-Straße - Weinheimer Straße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Bei zweispurigen Kreisverkehren empfiehlt sich die Radverkehrsführung im Seitenraum. Es ist besonderes Augenmerk auf die regelkonforme Gestaltung der Radfurten an den Zu- und Ausfahrten zu legen.
432	Viernheim	Karl-Marx-Straße - Mannheimer Straße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Planung eines Kreisverkehrs seitens der Stadt Viernheim. Kreisverkehre mit Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sollten so ausgeführt werden, dass Überholvorgänge auf der Kreisfahrbahn und in den Zufahrten verhindert werden und die Geschwindigkeit durch Bauweise abgedämpft wird
433	Viernheim	Alte Mannheimer Straße - Entlastungsstraße West		Querungshilfe anlegen	Keine Möglichkeit von Mannheim kommend in die Entlastungsstraße West abzubiegen um zum Sport Zentrum West zu gelangen. Querungshilfe anlegen.
434	Viernheim	Nibelungenstraße - Kirschenstraße		Querungshilfe anlegen	Anpassung der Radverkehrsführung durch entsprechende Markierungen zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Von Kirschenstraße nach Westen Richtung Nibelungenstraße und andersrum nicht möglich gefahrlos abzubiegen.
435	Viernheim	Lorscher Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
436	Viernheim	Weinheimer Straße - Am Alten Weinheimer Weg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Im Zuge der Radschnellverbindung bereits in Planung.
437	Viernheim	Mannheimer Straße		Umlaufsperre anpassen und Querung verbessern	Querung für Radfahrer anpassen. Rampe bauen. Umlaufsperre durch Verbreiterung des Abstandes anpassen und direkte Querung ermöglichen.
438	Viernheim	Mannheimer Straße Jahnstraße		Querungshilfe anlegen Richtung Jahnstraße	Keine Abbiegemöglichkeit in Jahnstr./ Streckenverlauf in Richtung RNZ sehr problematisch. Querungshilfe durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegeführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.
439	Viernheim	Ladenburger Straße		Markierung anpassen	Markierung suggeriert, dass Radfahrer auf dem Gehweg die Gleise überqueren müssten. Führung durch Markierung des Sinnbildes Fahrrad auf der Fahrbahn deutlich machen.
440	Einhausen	K 65 - Bensheimer Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Diese sollte hier als LSA mit Induktionsschleife ausgeführt werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
441	Lorsch	Stiftstraße - Kaiser-Wilhelm-Platz		Führung an Knotenpunkt verbessern	Knotenpunkt zu Gunsten des Radverkehrs umgestalten. Alternativ: Piktogrammspur markieren. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
442	Lorsch	Hirschstraße		Gefährliche Ausfahrt markieren	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Ein- und Ausfahrten rot eingefärbte Radverkehrsurten markiert werden. Die entsprechende Vorfahrtsbeschilderung ist anzuwenden.
443	Lorsch	Bensheimer Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
444	Lorsch	Nibelungenstraße - Kriemhildstraße		Knotenpunkt anpassen und Querung für Radverkehr verbessern	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. (Führung des Radverkehrs entlang der Nibelungenstraße ist langfristig auf der Fahrbahn anzustreben).
445	Lorsch	Seehofstraße		Querungshilfe anlegen	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Kombination mit Querungshilfe für die abzweigende Radverkehrsverbindung.
446	Lorsch	Karlstraße - Bahnhofstraße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn Richtung Bahnhof. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegeführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.
447	Lorsch	L 3111		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
448	Lorsch	Odenwaldallee		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
449	Lorsch	Unterführung A 67		Beleuchtung Radweg prüfen	Die Beleuchtung macht das Radfahren auch bei Nacht attraktiv und erhöht die soziale Sicherheit.
450	Lorsch	Unterführung B 47		Beleuchtung Radweg prüfen	Die Beleuchtung macht das Radfahren auch bei Nacht attraktiv und erhöht die soziale Sicherheit.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
451	Heppenheim	Uhlandstraße - Am Steinernen Weg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. (Ggfs. im Zuge einer Fahrradstraße.)
452	Heppenheim	Ludwigstraße - Lorsche Straße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Prüfung Wegnahme einer Fahrspur des Kfz-Verkehrs zu Gunsten des Radverkehrs.
453	Heppenheim	Ludwigstraße - Friedrich-Ebert-Straße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Knotenpunkt zu Gunsten des Radverkehrs verbessern.
454	Heppenheim	Bürgermeister-Metzendorf-Straße		Führung an Knotenpunkt verbessern / Zz. "Radfahrer absteigen" entfernen	Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr anpassen (auf Fahrbahn). Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei".
455	Heppenheim	L 3398 - Tiergartenstraße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Knotenpunkt für den Radverkehr anpassen. Markierungen fortführen.
456	Heppenheim	Tiergartenstraße		Gefährliche Ausfahrt markieren	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Ein- und Ausfahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Die entsprechende Vorfahrtsbeschilderung ist anzuwenden.
457	Heppenheim	Darmstädter Straße		Gefährliche Ausfahrt markieren	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Ein- und Ausfahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Die entsprechende Vorfahrtsbeschilderung ist anzuwenden.
458	Heppenheim	Ludwigstraße		Gefährliche Ausfahrt markieren	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Ein- und Ausfahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Die entsprechende Vorfahrtsbeschilderung ist anzuwenden.
459	Heppenheim	L 3398		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
460	Heppenheim	Darmstädter Straße		Überführung rückbauen	Überführung kann zurückgebaut werden, da Radverkehrsführung bis zum Kreisverkehr am Ortsausgang möglich ist. Dort kann auf den linksseitigen Zweirichtungsradweg Richtung Bensheim gequert werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
461	Heppenheim	Ludwigstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
462	Heppenheim	B 460		Ausbau des Weges. Verdeutlichung Übergang Radweg - Fahrbahn durch baul. oder markierte "Rückendeckung" und kurzen Schutzstreifen ortseinwärts	Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Baulich ausgestaltete und markierte Überführungen erleichtern den Wechsel auf die Fahrbahn und verringern dadurch Konflikte mit dem Kfz-Verkehr und Fußgängern.
463	Heppenheim	Von-Humboldt-Straße		Beleuchtung Radweg prüfen	Die Beleuchtung macht das Radfahren auch bei Nacht attraktiv und erhöht die soziale Sicherheit.
464	Bensheim	Rodensteinstraße - Fehlheimer Straße		Führung an Knotenpunkt verbessern	Allgemeine Kreuzungssituation im Zuge der Radschnellverbindung und einer Anbindung an den Bahnhof zu Gunsten des Radverkehrs anpassen.
465	Bensheim	Darmstädter Straße Schönberger Straße		Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen prüfen	Markierung einer Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen prüfen. Ggfs. LSA anpassen.
466	Bensheim	Schwanheimer Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
467	Bensheim	Berliner Ring		Querungssituation auf Berliner Ring verbessern	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn, um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden. Anbindung des Arbeitgebers Dentsply Sirona.
468	Bensheim	Jägersburger Straße		Aufstellfläche für Linksabbieger vor Mittelinsel markieren	Ggfs. Verbreiterung der Aufstellfläche auf Mittelinsel.
469	Bensheim	Rohrheimer Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
470	Zwingenberg	Neckarstraße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
471	Zwingenberg	Rodauer Straße - Platanallee		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Kombination mit Querungshilfe für die kreuzende Radverkehrsverbindung.
472	Zwingenberg	Zwingenberger Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
473	Zwingenberg	Zwingenberger Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
474	Lautertal	Nibelungenstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
475	Lindenfels	Nibelungenstraße - Kapellenweg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Fahrbahnleiter prüfen.
476	Fürth	Heppenheimer Straße		Querungshilfe anpassen	Verbreiterung der Aufstellfläche der Mittelinsel. Breite mind. 2,5, Länge mind. 4m.
477	Fürth	Am Linnenbach		Querungshilfe anpassen	Verbreiterung der Aufstellfläche der Mittelinsel. Breite mind. 2,5, Länge mind. 4m.
478	Fürth	Siegfriedstraße - Heppenheimer Straße		Führung an Knotenpunkt verbessern	LSA anpassen.
479	Fürth	B 460		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn, um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
480	Fürth	L 3099		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
481	Fürth	K 53		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
482	Fürth	Weinheimer Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
483	Fürth	K 24		Verbreiterung des betrachteten Gehwegs als gemeinsamer Geh- und Radweg. Alternativ: Aufhebung der Benutzungspflicht.	Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.
484	Fürth	L 3099		Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Grünschnitt.	Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus.
485	Grasellenbach	Kreuzung Siegfriedstraße - Gütersbacher Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegeführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.
486	Rimbach	Fürther Straße - L 3409		Führung an Knotenpunkt Zotzenbach Bahnhof verbessern	Bei Kreisverkehren mit Radverkehrsführung im umlaufenden Seitenraum ist besonderes Augenmerk auf die regelkonforme Gestaltung der Radfurten an den Zu- und Ausfahrten zu legen, insbesondere bei Bevorrechtigung des Radverkehrs und Zweirichtungsradwegen.
487	Rimbach	Weinheimer Straße		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Ein- und Ausfahrten rot eingefärbte Radverkehrsurten markiert werden. Die entsprechende Vorfahrtsbeschilderung ist anzuwenden.
488	Rimbach	Erikastraße - Fahrenbacher Straße		Querungshilfe anlegen	Markierung vorgezogener Seitenräume zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
489	Rimbach	Bahnhofstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
490	Rimbach	Fahrenbacher Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
491	Rimbach	Weinheimer Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
492	Rimbach	B 460		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines für Radfahrer freigegebenen Gehweges muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Markierungen gewährleistet werden.
493	Mörlenbach	Wehrstraße - Weinheimer Straße		Zeichen 209 durch Zz. "Radfahrer frei" ergänzen / Querungshilfe anlegen	Knotenpunkt im Zuge der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zu Gunsten des Radverkehrs anpassen. Nord-Süd-Verbindung nach Bonsweier und Weiher.
494	Mörlenbach	Hauptstraße		Querungshilfe anlegen	Querungshilfe anlegen, um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen. Asphaltieren eines Abschnitts des Grünstreifens.
495	Birkenau	Weinheimer Straße		Gefährliche Ausfahrt verbessern/markieren	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Ein- und Ausfahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Die entsprechende Vorfahrtsbeschilderung ist anzuwenden.
496	Birkenau	Ortsstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
497	Birkenau	Wehrstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
498	Abtsteinach	Kreuzung Hauptstraße - Weinheimer Straße		Fahrbahnverengung im Kreuzungsbereich	Die Fahrbahnverengung erhöht die Aufmerksamkeit des Kfz-Fahrers und führt zur Geschwindigkeitsreduzierung. Eine Verengung der Fahrbahn durch gestalterische Elemente führt zur Geschwindigkeitsreduktion und dadurch zur sichereren Querung für den Radverkehr.
499	Abtsteinach	Neckarstraße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
500	Wald-Michelbach	L 3120 - L 3409 - L 535		Radverkehr im Seitenraum führen	Bei Kreisverkehren mit Radverkehrsführung im umlaufenden Seitenraum ist besonderes Augenmerk auf die regelkonforme Gestaltung der Radfurten an den Zu- und Ausfahrten zu legen, insbesondere bei Bevorrechtigung des Radverkehrs und Zweirichtungsradwegen.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
501	Wald-Michelbach	L 3120		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
502	Wald-Michelbach	Weinheimer Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
503	Wald-Michelbach	Weinheimer Straße		Überführung Radweg - Fahrbahn	Überführung Radweg-Fahrbahn vor der Bushaltestelle markieren.
504	Wald-Michelbach	L 3120		Asphaltierung / Freigabe Gehweg durch Zz. "Radfahrer frei" / Bordsteinkante absenken / Überführung Fahrbahn-Radweg	Die Führung auf der Kreisverkehrsfahrbahn ist aufgrund der einmündenden Radverbindung und des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens (14.000 Kfz/24h) sehr gefährlich.
505	Hirschhorn	L 3105		Querungshilfe anlegen	Sichere Querung ermöglichen. Übergang zu neuem Zweirichtungsradweg.
506	Neckarsteinach	Hauptstraße - Hirschgasse		Führung an Knotenpunkt verbessern	Bestehende LSA für Radverkehr nur über Fahrbahn erreichbar. Direkte Querung im Rahmen der Verkehrsberuhigten Umgestaltung der Ortsdurchfahrt optimieren.
507	Neckarsteinach	Werftweg - Bahnhofstraße		Querungshilfe anlegen	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
508	Neckarsteinach	Darsberger Straße		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn, um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen. Diese kann durch Anpassung der Markierungen, der baulichen Wegführung oder als bauliche Schutzinseln durchgeführt werden.

Anlage 16

Plan 12 - Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

Maßnahmen an Strecken

- Benutzungspflicht aufheben
- Sonstige Sofortmaßnahmen / Freigabe Einbahnstraße

Punktuelle Maßnahmen

- Zufahrtssperre optimieren
- VZ 357 als durchlässig kennzeichnen
- Vorfahrtsregelung anpassen
- VZ 250 für Radfahrer freigeben
- Bordsteinkante absenken
- Sonstige Sofortmaßnahmen

Zielnetz Radverkehr

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (III)
- Alternativer Verlauf (III)

Überregionale Radrouten

- Hessische Radfernwege, Rheinradweg, Neckartalradweg
- Sonstige Freizeitrouten
- Vorzugstrasse Radschnellverbindung

Anlage 16

Plan 12: Sofortmaßnahmen & verkehrsbehördliche Anordnungen

Projekt: Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 19.02.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors

0 2 4 6 8 km



Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 17

Tabelle Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen

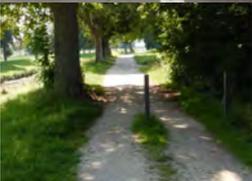
Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
601	Biblis	Am Elektrizitätswerk		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
602	Biblis	Heinrichstraße und Bahnhofstraße		Freigabe der Einbahnstraße	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
603	Biblis	Josef-Seib-Straße		Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.	Der benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg führt hier zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern und Radfahrenden insbesondere bei Sportveranstaltungen.
604	Groß-Rohrheim	Zufahrt zum Bahnhof		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren sind so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist. Entfernung des Zz. "Radfahrer absteigen". Grünschnitt wegen Sichteinschränkung.
605	Groß-Rohrheim	Bahnunterführung		Umlaufsperr anpassen. Sichtbeziehung verbessern	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
606	Groß-Rohrheim	Querung B 44		Prüfung Zusatzzeichen "Radweg Ende"	Radweg verläuft weiter Richtung Groß-Rohrheim und daher ggfs. Entfernung des Zeichens. Zz. "Radweg Ende" begündet keine Vorfahrtsregelung.
607	Groß-Rohrheim	Rheinstraße		Beschilderung und Radverkehrsführung anpassen	Radwegebenutzungspflicht prüfen. Zweirichtungsradweg aufheben und Radverkehrsführung anpassen.
608	Groß-Rohrheim	Rheinstraße		Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ entfernen	Die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ ist rechtlich uneindeutig und sollte vermieden werden. Stattdessen sollte die Ursache für die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung beseitigt werden.
609	Groß-Rohrheim	Schücostraße		Aufhebung der Benutzungspflicht. Geregelt Überführung auf die Fahrbahn in der Bibliser Straße	Benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege sind dort zu vermeiden wo keine ausreichende Breite möglich ist. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrende weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
610	Bürstadt	Boxheimer-Hof-Brücke		Bordsteinkante absenken	Hohe Bordsteine führen zur Beschädigung des Fahrrads und können beim Überfahren bei schlechter Sicht zu Unfällen führen. Das Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden und Verlusten führen.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
611	Bürstadt	Nibelungenstraße		Aufhebung Benutzungspflicht zwischen Forsthausstr. und "Am Entenpfad"	Zwei-Richtungs-Radwege sollten innerorts nur in absoluten Ausnahmefällen angeordnet werden, da Radfahrende aus der "falschen" Richtung sie insbesondere an (Grundstücks-)Zu- und Ausfahrten vom KFZ-Verkehr übersehen werden.
612	Bürstadt	Wasserwerkstraße		Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrende frei“	Benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege sind dort zu vermeiden wo keine ausreichende Breite möglich ist, da sie Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und Radfahrenden hervorrufen.
613	Lampertheim	Bahnüberquerung an der L 3411		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
614	Lampertheim	Bahnunterführung Süd		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
615	Lampertheim	Bahnunterführung Nord		Umlaufsperr entfernen und Unterführung beleuchten	Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann. Sie müssen nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen ausreichend erkennbar sein. Keine alternative Verbindung für den Radverkehr.
616	Lampertheim	Bahnunterführung Süd		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
617	Lampertheim	Alte Viernheimer Straße		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
618	Lampertheim	Birkenweg - Mannheimer Straße		Abstand der Umlaufsperr vergrößern	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Poller sind so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind.
619	Lampertheim	Forstweg Lampertheim - Lorsch		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Die Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr (auch Lastenräder) diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten, sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
620	Lampertheim	Forstweg Neuschloß - Bürstadt		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Die Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr (auch Lastenräder) diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten, sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.

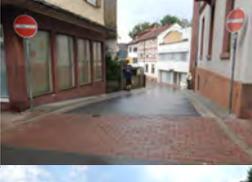
Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
621	Lampertheim	Nibelungenstraße		Leitpfosten neu platzieren	Leitpfosten neu platzieren. Pfosten sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese auch mit Lastenrädern umfahren kann.
622	Lampertheim	L 3411		Zz. „Radfahrer absteigen“ entfernen	Die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ ist rechtlich uneindeutig und sollte vermieden werden. Stattdessen sollte die Ursache für die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung beseitigt werden.
623	Lampertheim	Ringstraße		Beschilderung "Radweg Ende"	Zusatzzeichen "Radweg Ende" entfernen. Radverkehrsführung verläuft geradeaus weiter. Das Zusatzzeichen begründet keine Vorfahrtsregelung.
624	Lampertheim	Bahnunterführung Nord		Zz. „Radfahrer absteigen“ entfernen	Die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ ist rechtlich uneindeutig und sollte vermieden werden. Stattdessen sollte die Ursache für die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung beseitigt werden.
625	Lampertheim	Lorscher Straße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
626	Lampertheim	Verlängerung Lorscher Straße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
627	Lampertheim	Boveristraße		Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
628	Lampertheim	Emilienstraße		Freigabe der Einbahnstraße	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
629	Lampertheim	Fliederweg		Freigabe der Einbahnstraße	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
630	Lampertheim	Frankensteinstraße		Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“	Zu schmale Radverkehrsanlagen wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Zudem führt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern und kann zu Unfällen führen.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
631	Lampertheim	L 3261		Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
632	Lampertheim	Lindenstraße		Freigabe der Einbahnstraße	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
633	Viernheim	Berliner Ring Richtung Viernheim Ost		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Umlaufsperr entfernen und Überführung Radweg - Fahrbahn durch entsprechende Markierungen einrichten.
634	Viernheim	Neuzenlache		Umlaufsperr anpassen	Umlaufsperr und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind.
635	Viernheim	Verlängerung Einhardstraße		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Entfernung Poller und Ausbau des Weges im Zuge der Radverkehrsführung. Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann. Sie müssen nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen ausreichend erkennbar sein
636	Viernheim	Lorscher Straße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
637	Viernheim	Neuzenlache		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
638	Viernheim	Karl-Marx-Straße		Aufhebung der Benutzungspflicht / Markierung einer Piktogrammkeette auf der Fahrbahn	Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
639	Einhausen	Weschnitzdamm nach Querung der K 65		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
640	Einhausen	Weschnitzdamm		Zz. „Radfahrer absteigen“ entfernen	Die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ ist rechtlich uneindeutig und sollte vermieden werden. Stattdessen sollte die Ursache für die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung beseitigt werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
641	Lorsch	Bahnüberquerung		Abstand der Umlaufsperrn vergrößern	Umlaufsperrn und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Sie sind so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind.
642	Lorsch	Verlängerung der Lorschener Straße		Abstand der Umlaufsperrn vergrößern	Umlaufsperrn und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Sie sind so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind.
643	Lorsch	Weschnitzdamm		Umlaufsperrn anpassen	Poller besser kenntlich machen. Sie müssen nachts und bei schlechten Sichtverhältnissen ausreichend erkennbar sein.
644	Lorsch	K 31		Vorfahrtsregelung prüfen	Vorfahrt für Radfahrer im Zuge des Hessischen Radfernwegs 9 prüfen.
645	Heppenheim	Stadionstraße		Bordsteinkante absenken und Absenkung vorversetzen	Hohe Bordsteine führen zur Beschädigung des Fahrrads und können beim Überfahren bei schlechter Sicht zu Unfällen führen. Das Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden und Verlusten führen.
646	Heppenheim	Dr.-Heinrich-Winter-Straße		Bordsteinkante absenken	Hohe Bordsteine führen zur Beschädigung des Fahrrads und können beim Überfahren bei schlechter Sicht zu Unfällen führen. Das Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden und Verlusten führen.
647	Heppenheim	Mainzer Straße		Bordsteinkante absenken	Hohe Bordsteine führen zur Beschädigung des Fahrrads und können beim Überfahren bei schlechter Sicht zu Unfällen führen. Das Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden und Verlusten führen.
648	Heppenheim	Unterführung Bürgermeister-Kunz-Straß		Umlaufsperrn entfernen oder anpassen	Umlaufsperrn und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Aufgrund einer zu erwartenden hohen Auslastung dieser Radschnellverbindung sind die Poller zu entfernen bzw. die Abstände anzupassen.
649	Heppenheim	Unterführung Bürgermeister-Kunz-Straße		Umlaufsperrn entfernen oder anpassen	Umlaufsperrn und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Aufgrund einer zu erwartenden hohen Auslastung dieser Radschnellverbindung sind die Poller zu entfernen bzw. die Abstände anzupassen.
650	Heppenheim	Verlängerung Gerhart-Hauptmann-Straße		Umlaufsperrn entfernen oder anpassen	Umlaufsperrn und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
651	Heppenheim	Am Erbachwiesenweg		Rampe verbreitern / Treppe entfernen	Die Rampe ist so zu gestalten, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar ist.
652	Heppenheim	Mainzer Straße		Umlaufsperr anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
653	Heppenheim	Darmstädter Straße		Zz. "Gemeindamer Geh und Radweg Ende" entfernen	Durch Zeichen 237 "Radweg" ist eindeutig, dass es sich nun um einen Radweg handelt.
654	Heppenheim	Am Steinernen Weg		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
655	Heppenheim	Gunderslachstraße		Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts"	Radfahrer können aus beiden Richtungen kommen. Ggfs. Änderung der Führung an Kreisverkehr im Zuge des Neubaugebietes.
656	Heppenheim	Gelände des Kreiskrankenhauses		Freigabe Einbahnstraße und Durchfahrmöglichkeit bei Schranke gewährleisten (Gelände Kreiskrankenhaus)	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
657	Heppenheim	Ludwigstraße		Aufhebung der Benutzungspflicht. Geregelter Überführung auf die Fahrbahn auf Höhe der Parkhofstraße	Zu schmale Radwege wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer aus. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
658	Heppenheim	Parkplatz		Betrachteten Abschnitt für Radfahrer durchlässig gestalten. Einbahnstraße (Liebigstraße) freigeben und Querung über B3 anlegen	Führung des Radverkehrs über Parkplatz, anstelle der Führung über Knotenpunkt B3 / B460.
659	Bensheim	Weiheweg Richtung Schönberg		Bordsteinkante absenken	Hohe Bordsteine führen zur Beschädigung des Fahrrads und können beim Überfahren bei schlechter Sicht zu Unfällen führen. Das Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden und Verlusten führen.
660	Bensheim	Jägersburger Straße		Umlaufsperr entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.

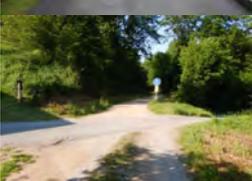
Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
661	Bensheim	Mühlgrabenstraße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
662	Bensheim	B 47		Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen. Langfristig: Neuordnung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs.
663	Zwingenberg	Bahnunterführung		Umlaufsperrung entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
664	Zwingenberg	K 67		Umlaufsperrung entfernen oder anpassen und Verbreiterung	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
665	Zwingenberg	K 67		Umlaufsperrung entfernen oder anpassen und Verbreiterung	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
666	Zwingenberg	Darmstädter Straße		Beschilderung anpassen	Zz. "Radweg Ende" entfernen. (Zeichen 237 zu Beginn nicht vorhanden, ansonsten Radwegebenutzungspflicht aufheben). Langfristig sollte eine Führung im Mischverkehr durch die Umgestaltung des Straßenraums zu Gunsten des Radverkehrs erfolgen.
667	Zwingenberg	Im Wiesengrund		Radverkehr bevorzugen	Vorfahrt des Radverkehrs sollte durch eine (rot eingefärbte) Radverkehrsfurt deutlich gemacht werden.
668	Zwingenberg	Zwingenberger Straße		Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.
669	Lautertal	Hauptstraße		Bordsteinkante absenken	Hohe Bordsteine führen zur Beschädigung des Fahrrads und können beim Überfahren bei schlechter Sicht zu Unfällen führen. Das Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden und Verlusten führen.
670	Lautertal	Schlössergasse		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
671	Lautertal	Jahnstraße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
672	Lindenfels	Wirtschaftsweg Ellenbach - Lindenfels		Umlaufsperre entfernen oder anpassen	Die Zufahrtssperren am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten, sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
673	Lindenfels	Wirtschaftsweg zwischen Kolmbach und Laudenu		Umlaufsperre entfernen oder anpassen	Die Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten, sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
674	Lindenfels	Hauptstraße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
675	Lindenfels	Schleichweg		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
676	Lindenfels	Wirtschaftsweg Kolmbach - Knoten		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
677	Lindenfels	Wirtschaftsweg Ellenbach - Lindenfels		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
678	Lindenfels	Wirtschaftsweg Seidenbuch - Glattbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch VZ 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
679	Lindenfels	Graben		Freigabe der Einbahnstraße	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
680	Fürth	Forststraße		Einbauten anpassen / Abschnitt asphaltieren	Umlaufsperren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
681	Fürth	Windhofweg		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
682	Fürth	Obere Forststraße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
683	Fürth	Am Brombach		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
684	Fürth	Siegfriedstraße		Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts"	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrer können aus beiden Richtungen kommen.
685	Fürth	Industriestraße		Radverkehr bevorzugen	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorzugt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
686	Fürth	Forstweg		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250) und Umlaufsperr anpassen	Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden. Die Zufahrtssperren am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann.
687	Fürth	Wirtschaftsweg zwischen Brombach und Kröckelbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250) und Umlaufsperr anpassen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
688	Fürth	Wirtschaftsweg zwischen Ellenbach und Erlenbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
689	Fürth	Wirtschaftsweg Eulsbach - Krumbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
690	Fürth	Wirtschaftsweg zwischen Ellenbach und Linnenbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
691	Fürth	Leberbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
692	Fürth	Wirtschaftsweg parallel zur B 38		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
693	Fürth	Wirtschaftsweg parallel zur B 38		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
694	Fürth	Wirtschaftsweg Ellenbach - Lindenfels		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
695	Fürth	Wirtschaftsweg Eulsbach - Krumbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
696	Fürth	Wirtschaftsweg Scheuerberg - Seidenbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
697	Fürth	Hauptstraße		Freigabe der Einbahnstraße	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
698	Grasellenbach	Am Schmelzrain		Bordsteinkante absenken	Hohe Bordsteine führen zur Beschädigung des Fahrrads und können beim Überfahren bei schlechter Sicht zu Unfällen führen. Das Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden und Verlusten führen.
699	Grasellenbach	Siegfriedstraße		Freigabe der Einbahnstraße	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
700	Rimbach	Weschnitzbrücke		Zz. "Radfahrer absteigen" entfernen	Die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ ist rechtlich uneindeutig und sollte vermieden werden. Stattdessen sollte die Ursache für die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung beseitigt werden. Ggfs. Verbreiterung der Brücke.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
701	Rimbach	Radweg Richtung Rimbach		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
702	Rimbach	Weinheimer Straße		Zeichen 241-30 und Zusatzzeichen "Ende" entfernen	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Ein- und Ausfahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
703	Rimbach	Bahnüberführung		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden. Umlaufsperrung anpassen.
704	Rimbach	Wirtschaftsweg Mitlechtern - Albersbach		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
705	Rimbach	B 460		Entfernung des Zusatzzeichens "Radfahrer frei" in Richtung Mitlechtern	Geänderte Führung: Radfahrer von Lautern-Weschnitz nach Mitlechtern sollen die Fahrbahn (bzw. Schutzstreifen) benutzen. So ist keine Querung der Fahrbahn nötig.
706	Rimbach	Im Kreuzwinkel		Aufhebung der Benutzungspflicht	Zweirichtungsradwege sind insofern nur in absoluten Ausnahmefällen zulässig, da die Nutzung der Radwege auf der linken Seite eine häufige Unfallursache ist, vor allem an Knotenpunkten (hier Schlossstraße). Die Führung auf der Fahrbahn ist hier ausreichend.
707	Mörlenbach	Bahnhofstraße auf Hauptstraße		Poller entfernen und Bordsteinkante absenken	Durchfahrt für Radfahrer durch die Entfernung der Poller und das Absenken der Bordsteinkante ermöglichen.
708	Mörlenbach	Hallgartenweg		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
709	Mörlenbach	Wehrstraße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
710	Mörlenbach	L 3120		Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen "Radfahrer frei"	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen. Geregelt Überführung auf die Fahrbahn.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
711	Birkenau	An der Tuchbleiche Untergasse		Umlaufsperrre entfernen, Bordsteinkante absenken und Treppe begradigen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
712	Birkenau	Liebersbacher Straße		Zeichen 274 überprüfen	Geschwindigkeitsbegrenzung prüfen, teilweise widersprüchlich. Tempo 30 ausweisen.
713	Birkenau	Industriestraße		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
714	Birkenau	K 12		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
715	Birkenau	Mumbacher Straße		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
716	Wald-Michelbach	Verbindung Wald-Michelbach - Wahlen		Umlaufsperrre entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
717	Wald-Michelbach	Verbindung Wald-Michelbach - Wahlen		Umlaufsperrre entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
718	Wald-Michelbach	Verbindung Wald-Michelbach - Affolterbach		Radverkehr bevorzugen	Prüfung Vorfahrt Radverkehr. Wichtige Radverkehrsverbindung kreuzt Zufahrtsstraße. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
719	Wald-Michelbach	Verbindung Wald-Michelbach - Affolterbach		Radverkehr bevorzugen	Prüfung Vorfahrt Radverkehr. Wichtige Radverkehrsverbindung kreuzt Zufahrtsstraße. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
720	Wald-Michelbach	Verbindung Wald-Michelbach - Wahlen		Radverkehr bevorzugen	Prüfung Vorfahrt Radverkehr. Wichtige Radverkehrsverbindung kreuzt Zufahrtsstraße. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Umlaufsperrre anpassen. Bordsteinkante absenken.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
721	Wald-Michelbach	Verbindung Wald-Michelbach - Wahlen		Radverkehr bevorzugen	Prüfung Vorfahrt Radverkehr. Wichtige Radverkehrsverbindung kreuzt Zufahrtsstraße. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehurfurt im Bereich der Zufahrt. Umlaufsperr anpassen. Bordsteinkante absenken.
722	Hirschhorn	Forstweg Langenthal - Grein		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
723	Hirschhorn	Hammergasse		Freigabe der Einbahnstraße	Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und beugt Gehwegfahren vor.
724	Neckarsteinach	Friedrich-Ebert-Straße		Aufstellung Zeichen 138-20	Hinweis auf Radfahrer im Gegenverkehr.
725	Neckarsteinach	Neckarsteg		Freigabe für Radverkehr	Rampe für den Radverkehr freigeben. Zeichen 242.1 "Beginn einer Fußgängerzone" durch Zeichen 240 "Gemeinsamer Geh- und Radweg" ersetzen.
726	Neckarsteinach	Schleuse		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
727	Neckarsteinach	Schleuse		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
728	Neckarsteinach	Schleuse		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
729	Neckarsteinach	Neckartalradweg (Parallel zur B 45)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
730	Neckarsteinach	Neckartalradweg (Parallel zur B 45)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Maßnahme	Erläuterung
731	Neckarsteinach	Neckartalradweg (Parallel zur B 45)		Verbot für Fahrzeuge aller Art (VZ 250)	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.

Anlage 18

Plan 13 - Weitere Mängel und Schwachstellen im Radverkehrsnetz

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße



Legende

Oberflächenbestand

Nummerierung ab 901

- Beschädigte wassergebundene Decke
- Beschädigte Asphaltdecke

Mangelhafte bestehende Radwege

Nummerierung ab 801

- Zu schmaler (Rad-)Weg

Zielnetz Radverkehr

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (III)
- Alternativer Verlauf (III)

Überregionale Radrouten

- Hessische Radfernwege, Rheinradweg, Neckartalradweg
- Sontige Freizeitrouten
- Vorzugstrasse Radschnellverbindung

Anlage 18

Plan 13: Weitere Schwachstellen im Radverkehrsnetz

Projekt: Radverkehrskonzept
Kreis Bergstraße

Bearbeiter/in: B.Sc. Natascha Mützel

Datum: 19.02.2020

Kartengrundlage: OpenStreetMap Contributors



Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 19

Tabelle Unterschreitung der Regelbreiten von Radwegen

Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Zustand	Maßnahme
801	Groß-Rohrheim	Rheinstraße		Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal.	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.
802	Groß-Rohrheim	Schücostraße		Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal.	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts und Überführung Radweg - Fahrbahn.
803	Bürstadt	Nibelungenstraße		Es besteht ein einseitiger gemeinsamer Zweirichtungsgeh- und Radweg.	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.
804	Bürstadt	Radweg		Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal.	Verbreiterung des betrachteten Abschnitts.
805	Lampertheim	B 47		Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal.	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.
806	Lampertheim	L 3110		Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.
807	Lampertheim	L 3261		Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal.	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.
808	Lampertheim	Pfad		Der vorhandene Weg ist zu schmal.	Ausbau des betrachteten Abschnitts.
809	Lampertheim	Neuschloßstraße		Der vorhandene benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.
810	Einhausen	Rad- und Gehweg		Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

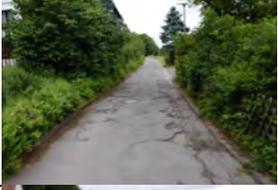
Nr.	Gemeinde	Straße	Foto	Zustand	Maßnahme
811	Rimbach	K 21		<p>Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.</p>	<p>Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal. Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.</p>

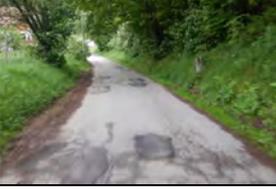
Anlage 20

Tabelle Defizite in der Oberflächenbeschaffenheit

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Nr.	Gemeinde	Foto	Nr.	Gemeinde	Foto
901	Biblis		911	Lampertheim	
902	Biblis		912	Lampertheim	
903	Biblis		913	Viernheim	
904	Biblis		914	Lorsch	
905	Groß-Rohrheim		915	Lorsch	
906	Groß-Rohrheim		916	Lorsch	
907	Lampertheim		917	Heppenheim	
908	Lampertheim		918	Heppenheim	
909	Lampertheim		919	Heppenheim	
910	Lampertheim		920	Heppenheim	

Nr.	Gemeinde	Foto	Nr.	Gemeinde	Foto
921	Heppenheim		931	Lindenfels	
922	Heppenheim		932	Lindenfels	
923	Bensheim		933	Lindenfels	
924	Bensheim		934	Lindenfels	
925	Bensheim		935	Lindenfels	Hier ist leider kein Foto vorhanden.
926	Bensheim		936	Fürth	
927	Lautertal		937	Fürth	
928	Lautertal		938	Fürth	
929	Lautertal		939	Grasellenbach	
930	Lautertal	Hier ist leider kein Foto vorhanden.	940	Grasellenbach	

Nr.	Gemeinde	Foto	Nr.	Gemeinde	Foto
941	Grasellenbach		951	Neckarsteinach	
942	Grasellenbach		952	Neckarsteinach	
943	Rimbach		953	Baden-Wuerttemberg	
944	Mörlenbach				
945	Abtsteinach				
946	Wald-Michelbach				
947	Wald-Michelbach				
948	Wald-Michelbach				
949	Wald-Michelbach				
950	Wald-Michelbach				

Anlage 21

Bike and Ride-Analyse

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Auftraggeber:



KREIS BERGSTRASSE

Kreisausschuss des Kreises Bergstraße
– Abteilung Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz –
Gräffstraße 5
64646 Heppenheim

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 01
Fax: 069 – 904 342 02
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

B. Sc. Lukas Hügler
B. A. Anna-Lena Baloniak
B. Sc. Natascha Mützel

Frankfurt am Main, 02. März 2020

Inhalt

1	Grundlagen	2
2	Potenziale B+R-Nutzung	3
3	Typen von Abstellanlagen	4
4	Methodik	5
5	Bestand.....	6
5.1	Kategorie 1: Überregionale Bahnhöfe.....	7
5.2	Kategorie 2: Regionale (S-)Bahnhöfe.....	11
5.3	Kategorie 3: Ländlicher Halt S-Bahn	16
5.4	Kategorie 4: Ländlicher Halt Regionalbahn	19
6	Zusammenfassung.....	24
7	Empfehlungen	26

1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike and Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist aufgrund insbesondere im Berufsverkehr eingeschränkter Kapazitäten nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen und speziell den Bike and Ride-Anlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken¹. Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Art der Nutzung und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Bei Nutzungsart und Nutzeransprüchen gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach, ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Diebstahlschutz und Zentralität sind ebenfalls wichtige Eigenschaften wohingegen die Standsicherheit nur über eine geringere Bedeutung zukommt.

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzeransprüche an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurzfristig (< 2 h)	Mittelfristig (2-9 h)	Langfristig (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	o
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	o
Schule / Ausbildungsstätte	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Stationen mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr (Abstellen der Fahrräder über Nacht) benötigen zusätzlich Abstellanlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz, etwa Fahrradboxen. Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

2 Potenziale B+R-Nutzung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2017)² beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrers in Deutschland 3,8 Kilometer. Mit Blick auf die stetig zunehmende Verbreitung der Pedelecs wird mit einem konstanten Anstieg der mittleren Wegelänge gerechnet (die mittlere Wegelänge eines Radfahrers in Deutschland lag 2008 bei 3,2 Kilometer). Trotzdem sind und bleiben auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrers. Dies wird bei der Betrachtung der mittleren Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort deutlich – diese beträgt laut MiD 2017 16,0 Kilometer. Ein Großteil der Wege zur Arbeit ist folglich nicht ausschließlich mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖPNV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

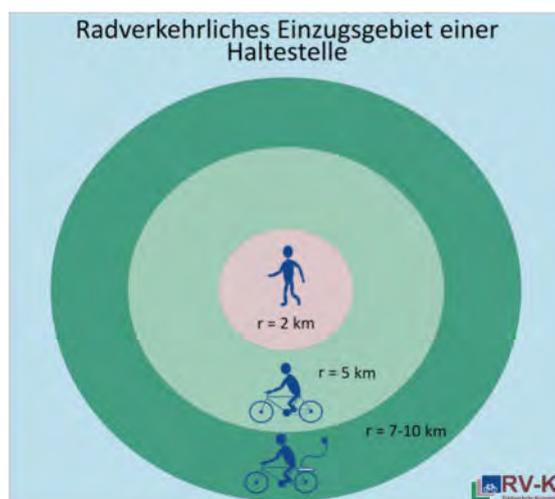


Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle

Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte, zu betrachten.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa drei Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1). Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit, höherwertige Fahrräder, beispielsweise Pedelecs, sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrer auch höhere Anfahrten in Kauf.

² Mobilität in Deutschland 2008, DLR / infas, Bonn und Berlin, 2010

3 Typen von Abstellanlagen

Nr. und Abk.	Typ	Bewertung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahlsicherheit	Einstellkomfort/Stand-sicherheit	Bequemlichkeit	Parkdichte	
1. Beta	Beta-parker	+	+	+	+	+	
2. AB	Anlehn-bügel	+	+	+	+	+	
3. PH	Fahrrad-parkhaus übereinander	+	+	+	0	+	
3. Box	Fahrrad-box	+	+	+	+	-	
4. SA-R	Sonderausführungen mit Rahmenanschluss	0	0	+	+	-	
5. SP	Senkrecht-parker	-	0	0	-	-	
6. FK	Felgenklemmer	-	-	-	-	-	
7. Alt	Ältere Modelle	-	-	-	-	-	

4 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine Bike and Ride-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption des Kreises Bergstraße sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Als Grundlage für weitere Untersuchungen erfolgt stattdessen eine erste grobe Bedarfsermittlung. Die Stationen wurden dafür werktags zwischen 8:30 und 12:30 Uhr besucht und mit Blick auf Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellanlagen untersucht.

Alle Bahnhöfe und Haltepunkte des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs werden in die vier Kategorien (1) „Überregionaler Bahnhof“, (2) „Regionaler (S-)Bahnhof“, (3) „Ländlicher Halt S-Bahn“ und (4) „Ländlicher Halt Regionalbahn“ eingeteilt. Die Struktur des für den Fahrradverkehr relevanten Einzugsgebiets wurde anhand von Wohn- und Gewerbegebieten sowie Arbeitsplätzen in die Klassen städtischer, verdichteter und ländlicher Bereich unterteilt (in den Tabellen im weiteren Verlauf als S, V und L gekennzeichnet unter der Kategorie Gebiete vorzufinden). Des Weiteren wird das Gemeindegrenzen überschreitende Pendleraufkommen³ (Ein- und Auspendler gesamt) angegeben. Die Haltestellen-Kategorie, das Einzugsgebiet einschließlich Pendleraufkommen ermöglichen zusammen mit der Anzahl der Zugverbindungen pro Tag eine grobe Potenzialabschätzung.

Pro Station wird die Gesamtanzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung angegeben. Weiter wird die Anzahl sogenannter Wildparker erfasst. Hierbei handelt es sich um Fahrräder, die abseits von Fahrradabstellanlagen abgestellt worden sind. Ist diese überdurchschnittlich hoch, kann dies zum einen bedeuten, dass die vorhandene(n) Abstellanlage(n) ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzer nicht angenommen werden.

Abschließend wird jede Station bewertet. Auf Basis dieser Bewertung erfolgt in Kapitel 7 eine Empfehlung. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Es sind in jedem Falle weitergehende Untersuchungen notwendig.

³ Regionalstatistik.de: Daten von 2015 (Abruf Mai 2018)

5 Bestand

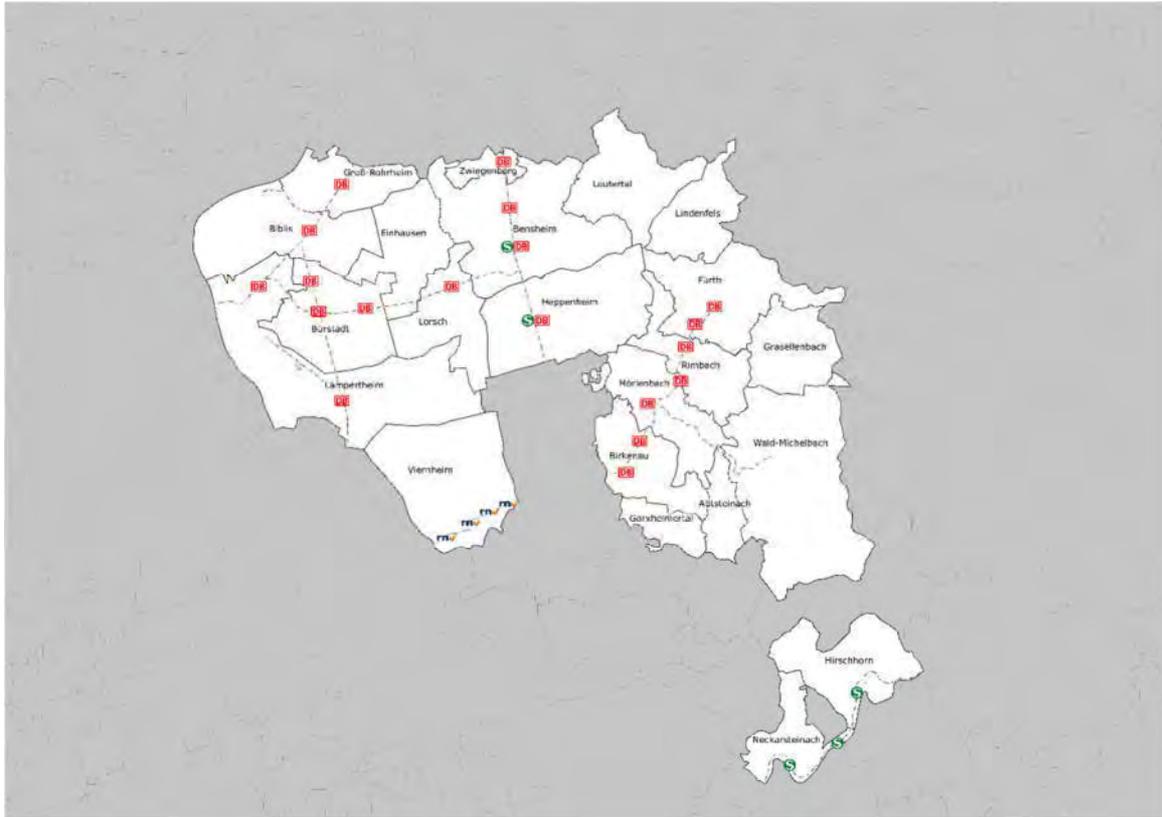


Abbildung 2: Übersicht Bus- und Bahnlinien im Kreis Bergstraße. Hervorgehoben sind die in diesem Bericht untersuchten DB- und S-Bahn Haltestellen.

5.1 Kategorie 1: Überregionale Bahnhöfe

Überregionale Bahnhöfe bilden die wichtigen Verkehrsknotenpunkte des Schienenpersonenverkehrs im Kreis Bergstraße. Es besteht Anschluss an S-Bahnlinien sowie mehrere überregionale Zugverbindungen. An den Fernverkehr besteht im Kreis Bergstraße am Bahnhof in Bensheim Anschluss. Überregionale Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit hohem Pendleraufkommen und entsprechend erheblichem B+R-Nutzerpotenzial. Potenzielle Nutzer sind an solchen Bahnhöfen auch bereit, längere Anfahrtswege mit hochwertigen Fahrrädern zurückzulegen.

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Bensheim Bf	132		S	24		230				78	7	gut
					1	24	Box	o	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden
					2	80	AB	o	✓	75	3	
					3	76	AB	-	✓	100	2	Menschen halten sich innerhalb der Abstellanlage auf

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					4	18	AB	o	x	88	1	
					5	22	AB	o	x	77	0	In unmittelbarer Nähe ist eine Reparaturstation für Fahrräder (s. Foto)
					6	18	AB	o	x	61	1	
					7	14	AB	o	x	7	0	
<p>Bensheim Bahnhof: Es besteht ein derzeit ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen, auch für höherwertige Fahrräder. Mit einer durchschnittlichen Auslastung von 80% sollte eine Erweiterung der Abstellanlagen untersucht werden. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass die Auslastung derzeit räumlich ungleich verteilt ist. So ist beispielsweise Anlage 3 bereits vollständig ausgelastet. Gleichzeitig werden die Anlagen (Anlage 2, 5, 6 und 7) auf der nördlichen Seite des Bahnhofs (nähe Busbahnhof) weniger stark genutzt. Beim weiteren Ausbau des Angebots sollten bestehende Anlagen überdacht werden.</p>												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Bürstadt Bf	123		S	5		125				73	0	Gut
					1	21	Beta	+	✓	71	0	Neben der Anlage befindet sich eine VRN-nextbike-Station
					2	20	Beta	o	x	45	0	
					3	20	Beta	o	x	60	0	
					4	8	Box	+	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					5	56	SA-R	o	✓	32	0	
<p><i>Bürstadt Bahnhof:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen (1; 4; 5) sind in einem sehr guten Zustand und erfüllen alle Anforderungen an moderne Fahrradabstellanlagen, einschließlich Abstellmöglichkeiten für höherwertige Fahrräder. Die Anlagen 2 und 3 sollten jedoch überdacht werden. Die maximale Auslastung ist noch nicht erreicht. Zusätzlich gibt es eine VRNnextbike-Station in unmittelbarer Nähe von Anlage 1.</p>												
Heppenheim Bf	78		S	11		87				44	0	ausreichend
					1	77	Beta	o	✓	50	0	Fremdnutzung durch einen Roller und einen Cityroller
					2	4	FK	-	✓	0	0	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit; Gegenüber von dem Bahnhof befindet sich eine VRNnextbike-Station.
					3	10	Box	+	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden
<p><i>Heppenheim Bahnhof:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist derzeit nicht ausgelastet. Art und Zustand der Anlagen genügen nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Die veraltete Felgenklemmer-Anlage wird nicht genutzt, die Fahrräder werden an das Gerüst des Bahnhofs angeschlossen. Eine Erneuerung der Anlage ist generell wünschenswert.</p>												

5.2 Kategorie 2: Regionale (S-)Bahnhöfe

Regionale (S-)Bahnhöfe haben Anschluss an mindestens eine S-Bahnlinie und/oder an mindestens eine frequentierte regionale Zugverbindung (RB/RE). Anschluss an den Fernverkehr besteht nicht. Diese Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit überdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Die gute Anbindung schafft sowohl Angebote für Auspendler als auch für Einpendler beispielsweise nahe gelegener Gewerbegebiete oder Schulzentren. Entsprechend besteht auch ein überdurchschnittliches B+R-Nutzerpotenzial.

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Biblis Bf	99		V	0		151		0		53	1	ausreichend
					1	72	FK	-	✓	47	1	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
					2	49	FK	-	x	0	0	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
					3	30	Beta	+	✓	33	0	
<p><i>Biblis Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können aber an den Anlagen 1 und 2 nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht außerdem keine Abstellmöglichkeit für höherwertiger Fahrräder.</p>												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Hofheim Bf	80		L	0		10				30	0	ausreichend
												
<p><i>Hofheim Bahnhof:</i> Es sind keine überdachten Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können zwar standfest am Rahmen angeschlossen werden, sind jedoch nicht gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Lampertheim Bf	100		S	59		293				19	3	befriedigend
												
												
												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					4	28	FK	--	x	22	1	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
					5	10	AB	o	x	100	0	
					6	10	AB	o	x	60	0	
					7	41	Box	+	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					8	20	Alt	-	x	20	0	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
<p><i>Lampertheim Bahnhof:</i> Insgesamt sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Allerdings handelt es sich hierbei überwiegend um den veralteten Typ Felgenklemmer. Die Anzahl der Wildparker in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof legt zudem nahe, dass diese Abstellanlagen aufgrund ihrer Entfernung zum Bahnhof nicht genutzt werden. Auch an weiteren Anlagen (2; 3; 8) können Fahrräder nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. Die Anlagen sind nicht voll ausgenutzt. Es sollte dennoch über eine neue Anlage in unmittelbarer Nähe der Bahngleise nachgedacht werden. Es besteht jedoch eine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder und am Bahnhof gibt es eine VRNnext-bike-Station.</p>												
Zwingenberg	61		V	6		54				13	0	gut
					1	30	AB	+	x	23	0	
					2	12	Box	+	✓	-	-	Auslastung konnte nicht ermittelt werden

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					3	12	SA-R	-	✓	0	0	Am Bahnhof befindet sich derzeit eine Baustelle. Anlage ist im Moment nicht nutzbar.
<p><i>Zwingenberg Bahnhof:</i> Die Abstellanlage direkt am Bahnhof befindet sich derzeit in einer Baustelle und ist auf Grund dessen nicht nutzbar. Jedoch gibt es Fahrradboxen, die eine Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder bieten. Im südlichen Bereich des Bahnhofs befinden sich Anlehnbügel. Insgesamt bietet die Station in Zwingenberg jedoch nicht genügend überdachte Abstellmöglichkeiten.</p>												
Fürth	63		V	6		20				13	1	gut
					1	20	Beta	+	x	5	1	
<p><i>Fürth:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht keine Abstellmöglichkeit für höherwertiger Fahrräder.</p>												

5.3 Kategorie 3: Ländlicher Halt S-Bahn

An folgenden Stationen hält vorwiegend eine S-Bahnlinie. Vereinzelt Umsteigebeziehungen zu anderen regionalen Zuglinien haben keine erhebliche Bedeutung für den Pendlerverkehr. Anschluss an den Fernverkehr besteht nicht. Diese S-Bahnstationen verfügen über ein Einzugsgebiet mit unterdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial unterdurchschnittlich.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Viernheim	170		S	3		184				52		gut
					1	184	Beta	+	✓	52	2	
<p><i>Viernheim:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Viernheim Tivoli	178		S	24	-	-	-	-	-	-	-	mangelhaft
					-	-	-	-	-	-	-	Es gibt keine Abstellmöglichkeit.
<p><i>Viernheim Tivoli:</i> Es besteht keine Abstellmöglichkeit.</p>												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Viernheim Kapellenweg	175		S	1		0	-	--	-	-	0	mangelhaft
												
<p><i>Viernheim Kapellenweg:</i> Es besteht keine Abstellmöglichkeit.</p>												
Viernheim Ost	170		S	5		-	-	--	-	-	0	mangelhaft
												
<p><i>Viernheim Ost:</i> Es befindet sich keine Abstellmöglichkeit am Gleis. Wildparker weisen auf den bestehenden Bedarf hin.</p>												
Viernheim Walter- Gropius- Allee	162		V	16		-	-	--	-	-	0	mangelhaft
												
<p><i>Viernheim Walter-Gropius-Allee:</i> Es befindet sich keine Abstellmöglichkeit am Gleis. Wildparker weisen auf den bestehenden Bedarf hin.</p>												

Station (Gemeinde, falls abwei- chend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Hirschhorn	159		L	3		46		-		46	3	mangelhaft
					1	46	FK	-	✓	46	3	Keine diebstahlsichere Abstellmöglichkeit
<p><i>Hirschhorn:</i> Die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ist ausreichend. Allerdings genügen Art und Zustand der Anlage nicht den aktuellen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Fahrräder können nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht auch eine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Neckarstein- ach	159		L	5		20		+		35	1	befriedigend
					1	20	Beta	+	✓	35	1	Es bestehen keine Abstellanlagen auf der Westseite des Bahnhofs. Hier hohe Zahl an Wildparkern.
<p><i>Neckarsteinach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es fehlen jedoch Abstellanlagen auf Westseite des Bahnhofs. Es besteht zudem keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Neckarhausen (Neckarstein- ach)	152		L	0		0		--		-	0	mangelhaft
					-	0	-	--	-	-	0	Es gibt keine Abstellmöglichkeit.
<p><i>Neckarhausen:</i> Es befindet sich keine Abstellmöglichkeit am Gleis. Eine kleine Anlage (Betaparker) sollte eingerichtet werden.</p>												

5.4 Kategorie 4: Ländlicher Halt Regionalbahn

An folgenden Stationen hält vorwiegend eine Regionalbahnlinie. Außerdem bestehen vereinzelte weitere regionale Zugverbindungen (RE). Anschluss an überregionalen Verkehr und Fernverkehr besteht nicht. Diese Regionalbahnstationen verfügen über ein Einzugsgebiet mit unterdurchschnittlich Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial unterdurchschnittlich hoch.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Birkenau	64		V	0		33		+		32		sehr gut
					1	21	Beta	+	✓	32	0	
					2	12	Box	+	✓	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
<i>Birkenau:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht die Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Reisen (Birkenau)	63		L	1		23		o		28		sehr gut
					1	14	Beta	+/o	✓	28	0	

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					3	9	Box	+	✓	-	0	Auslastung nicht ermittelbar
<p><i>Reisen:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht die Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
MörLENbach	63		V	0		20		o		15		gut
					1	20	Beta	+	✓	15	0	
<p><i>MörLENbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Zotzenbach (MörLENbach)	63		L	0		14		o		0		gut
					1	14	Beta	+	✓	0	0	
<p><i>Zotzenbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Rimbach	63		V	0		14		o		28		gut
				1	14	Beta	+	✓	28	0		
<i>Rimbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Lörzenbach-Fahrenbach (Fürth)	63		L	0		14		o		0		gut
				1	14	Beta	+	✓	0	0		
<i>Mörlenbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Riedrode (Bürstadt)	46		L	0		-		--		-		mangelhaft
				-	-	-	-	-	-	-	-	Keine Abstellanlage vorhanden
<i>Mörlenbach:</i> Es sind keine überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Bensheim-Auerbach	45		V	0		56		+		55		gut
					2	26	AB	+	✓	14	0	
					2	50	AB	+	✓	17	0	
<p><i>Bensheim-Auerbach:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht jedoch keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Es gibt in unmittelbarer Nähe eine VRNnextbike-Station.</p>												
Bobstadt Bf	22		V	5		0	-	--	-	-	0	mangelhaft
					-	-	-	--	-	-	-	Es gibt keine Abstellmöglichkeit.
<p><i>Bobstadt Bahnhof:</i> Es befindet sich keine Abstellmöglichkeit am Bahnhof. Wildparker weisen auf bestehenden Bedarf hin.</p>												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Groß-Rohrheim	38		V	1		15		-		33		mangelhaft
					5	15	SP	-	✓	33	0	
<p><i>Groß-Rohrheim:</i> Es befinden sich ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten am Bahnhof. Fahrräder können jedoch nicht standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht kein Angebot zum sicheren Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												
Lorsch Bf	44		V	6		60		++		26	0	sehr gut
					1	48	Beta	++	✓	33	0	
					3	12	Box	++	✓	-		
<p><i>Lorsch Bahnhof:</i> Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden und sind gut einsehbar. Es besteht die Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.</p>												

6 Zusammenfassung

Die folgende Übersicht fasst die oben detaillierter untersuchten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie deren Bewertung zusammen.

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung in %	Wildparker	Bewertung	Details
Birkenau	Ländlicher Halt Regionalbahn	21	32	0	Sehr gut	S. 19
Reisen (Birkenau)	Ländlicher Halt Regionalbahn	23	28	1	Sehr gut	S. 19
Lorsch Bf	Ländlicher Halt Regionalbahn	60	26	0	Sehr gut	S. 23
Bensheim Bf	Überregional	230	78	24	Gut	S. 7
Bürstadt Bf	Überregional	125	73	5	Gut	S. 9
Zwingenberg	Regional (S-) Bahnhof	54	13	6	Gut	S. 14
Fürth	Regional (S-) Bahnhof	63	5	6	Gut	S. 15
Viernheim	Ländlicher Halt S-Bahn	184	52	3	Gut	S. 16
Mörtenbach	Ländlicher Halt Regionalbahn	20	15	0	Gut	S. 20
Zotzenbach (Mörtenbach)	Ländlicher Halt Regionalbahn	14	0	0	Gut	S. 20
Lötzenbach-Fahrenbach (Fürth)	Ländlicher Halt Regionalbahn	14	0	0	Gut	S. 21
Bensheim-Auerbach	Ländlicher Halt Regionalbahn	56	55	0	Gut	S. 22
Rimbach	Ländlicher Halt Regionalbahn	14	28	0	Gut	S. 21
Lampertheim Bf	Regional (S-) Bahnhof	293	19	59	Befriedigend	S. 12
Neckarsteinach	Ländlicher Halt S-Bahn	20	35	5	Befriedigend	S. 18
Heppenheim Bf	Überregional	87	44	11	Ausreichend	S.10
Biblis Bf	Regional (S-) Bahnhof	151	53	0	Ausreichend	S.11
Hofheim Bf	Regional (S-) Bahnhof	10	30	0	Ausreichend	S. 12
Viernheim Tivoli	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	24	Mangelhaft	S. 16
Viernheim Kapellenweg	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	1	Mangelhaft	S. 17
Viernheim Ost	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	5	Mangelhaft	S. 17
Viernheim Walter-Gropius-Allee	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	16	Mangelhaft	S. 17
Neckarhausen	Ländlicher Halt S-Bahn	0	0	0	Mangelhaft	S. 18
Hirschhorn	Ländlicher Halt S-Bahn	46	46	3	Mangelhaft	S. 18

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung in %	Wildparker	Bewertung	Details
Riedrode (Bürstadt)	Ländlicher Halt Regionalbahn	0	0	0	Mangelhaft	S. 21
Bobstadt	Ländlicher Halt Regionalbahn	0	0	5	Mangelhaft	S. 22
Groß-Rohrheim	Ländlicher Halt Regionalbahn	15	33	1	Mangelhaft	S. 23

7 Empfehlungen

Die betrachteten 27 Haltepunkte und Bahnhöfe weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen sehr unterschiedlichen Standard auf. Neun Stationen schnitten bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Es besteht folglich gar kein oder ein nicht ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten. Diese genügen dann in der Regel nicht den aktuellen technischen Anforderungen und befinden sich in einem schlechten Zustand. An diesen Stationen besteht dringender Handlungsbedarf.

Als Vorbilder können dabei die Stationen in Birkenau bzw. der Bahnhof in Lorsch gewertet werden. Das dort vorhandene Angebot erfüllt alle Anforderungen an sichere, komfortable und auch zielnahe Abstellanlagen.

Mittelfristig besteht auch an den mit „befriedigend“ bzw. „ausreichend“ bewerteten Stationen Verbesserungsbedarf, insbesondere dann, wenn die angestrebte Steigerung des Radverkehrs erreicht wird. Hier bestehende Mängel beziehen sich überwiegend auf fehlende Überdachung bzw. die ungünstige Lage bestehender Anlagen. Außerdem gibt es hier Teilbestände an Abstellanlagen, die modernen Standards nicht genügen.

Der Radverkehr wird auch als Chance gesehen, einen Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen zu leisten. Deshalb ist ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen unumgänglich, denn nur im Verbund mit dem ÖPNV ist das Fahrrad in der Lage, längere Autofahrten zu ersetzen.

Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei auch die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger (Abbildung 3), Kindertransporter und Lastenräder.

Für einen weiteren Zuwachs an B+R-Nutzern ist neben dem Ausbau der B+R-Anlagen auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und gegebenenfalls finanzielle Anreize für die potenziellen Nutzer erforderlich.



Abbildung 3: Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger

Anlage 22

Musterlösungen

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

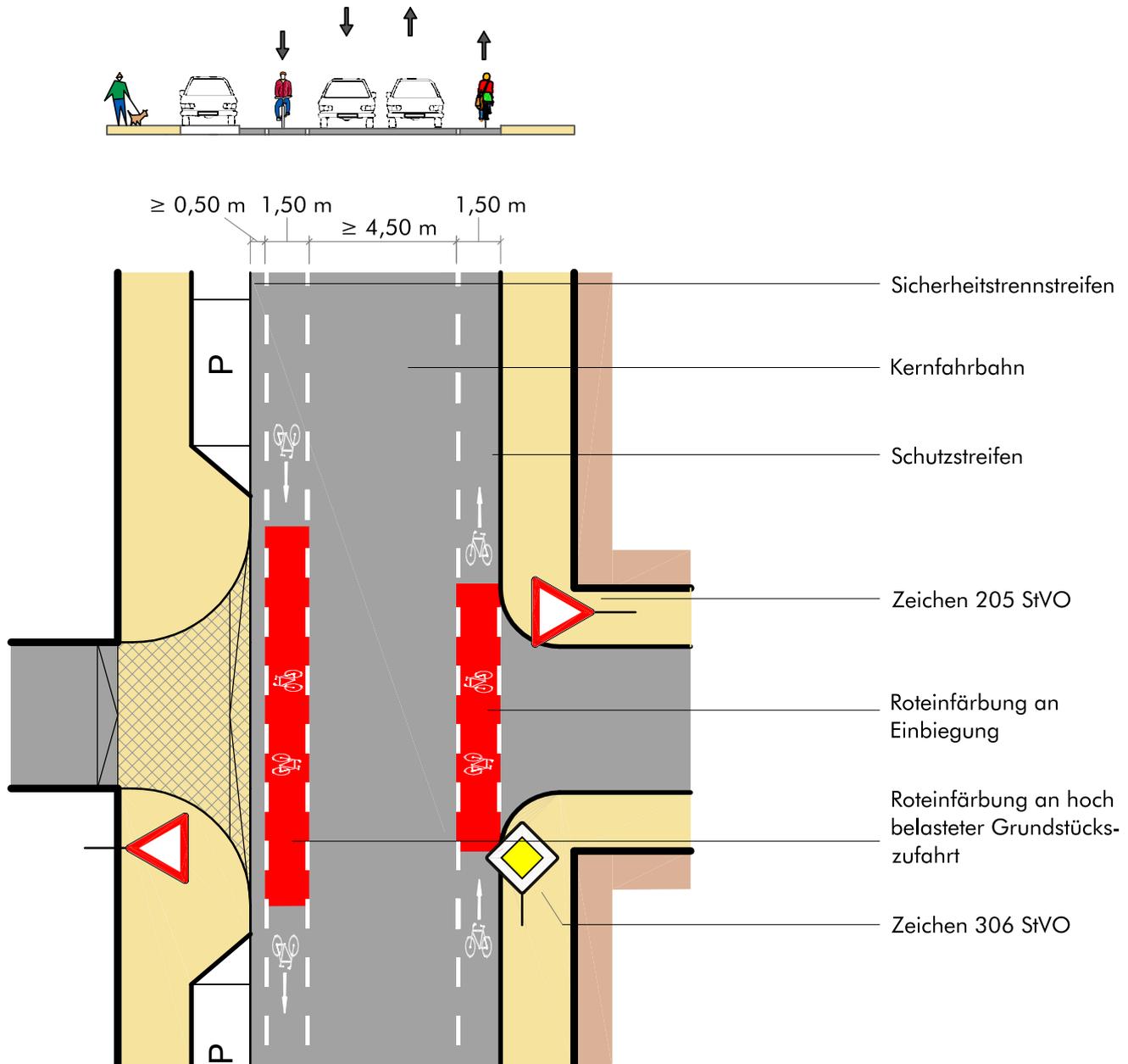
Anlage 22

Musterlösungen - Innerorts

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Führung auf Schutzstreifen

innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

Anwendungsbereiche:

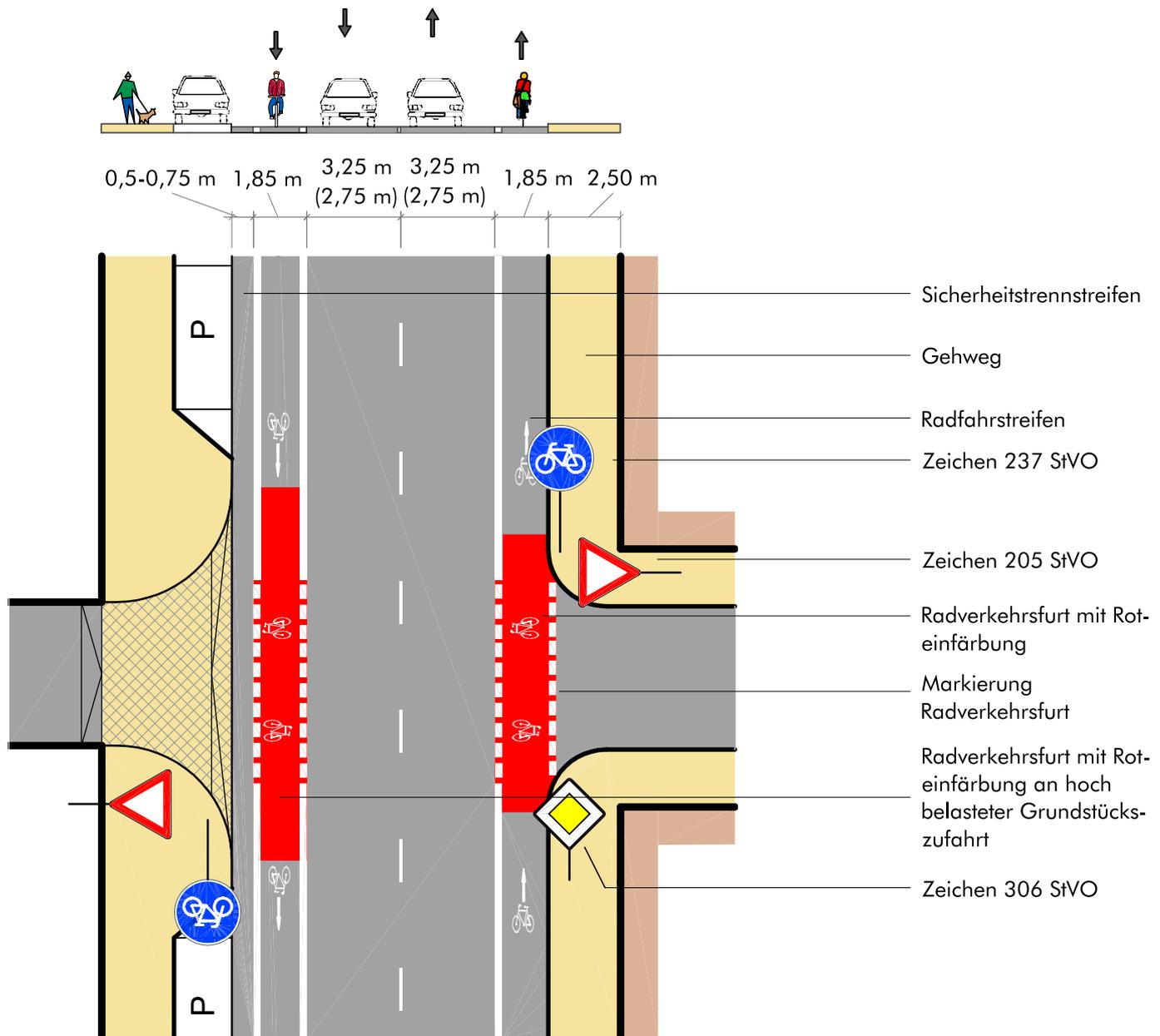
- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

Hinweise:

- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden

Führung auf Radfahrstreifen

innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4

Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen

Hinweise:

- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfläche bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden

ML: 1.3 - Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammreihe

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit der Radfahrer zu verdeutlichen, können Piktogrammreihen auf die Fahrbahn aufgebracht werden. Piktogrammreihen kommen auch dann in Frage, wenn die Straßenraumbreite keine Radverkehrsanlagen zulässt.



Abbildung: "Sharrow" - Piktogrammreihe in Höchst, Quelle: Stadt Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

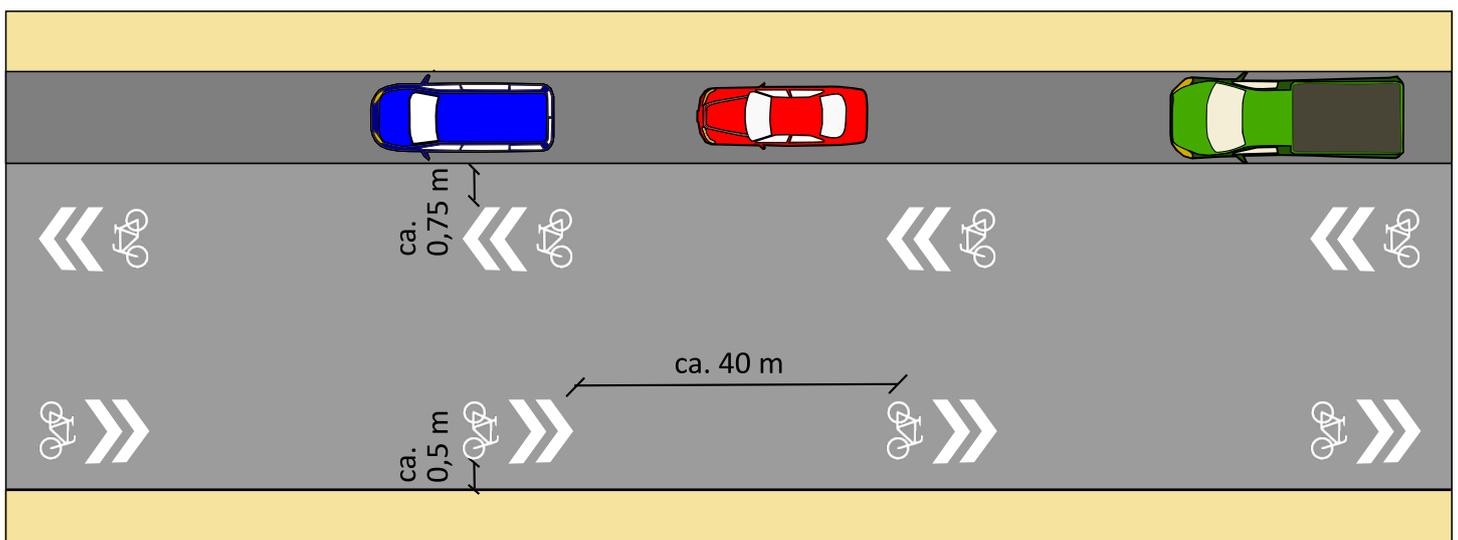
- Verdeutlichung des Rechts der Fahrradfahrer, die Fahrbahn zu benutzen, wenn kein baulicher, benutzungspflichtiger Radweg besteht und kein Schutz- oder Radfahrstreifen vorhanden ist
- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Verringerung der Geschwindigkeit der Kfz-Fahrer

Hinweise:

Fahrradpiktogrammreihe am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 40 m und in ausreichendem Abstand zum Bord (im Falle von Parkständen in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr) markieren. Optional mit in Fahrtrichtung weisenden Pfeilen.

Quelle: Praxisanwendung z.B. Stadt Frankfurt am Main, Stadt Mainz

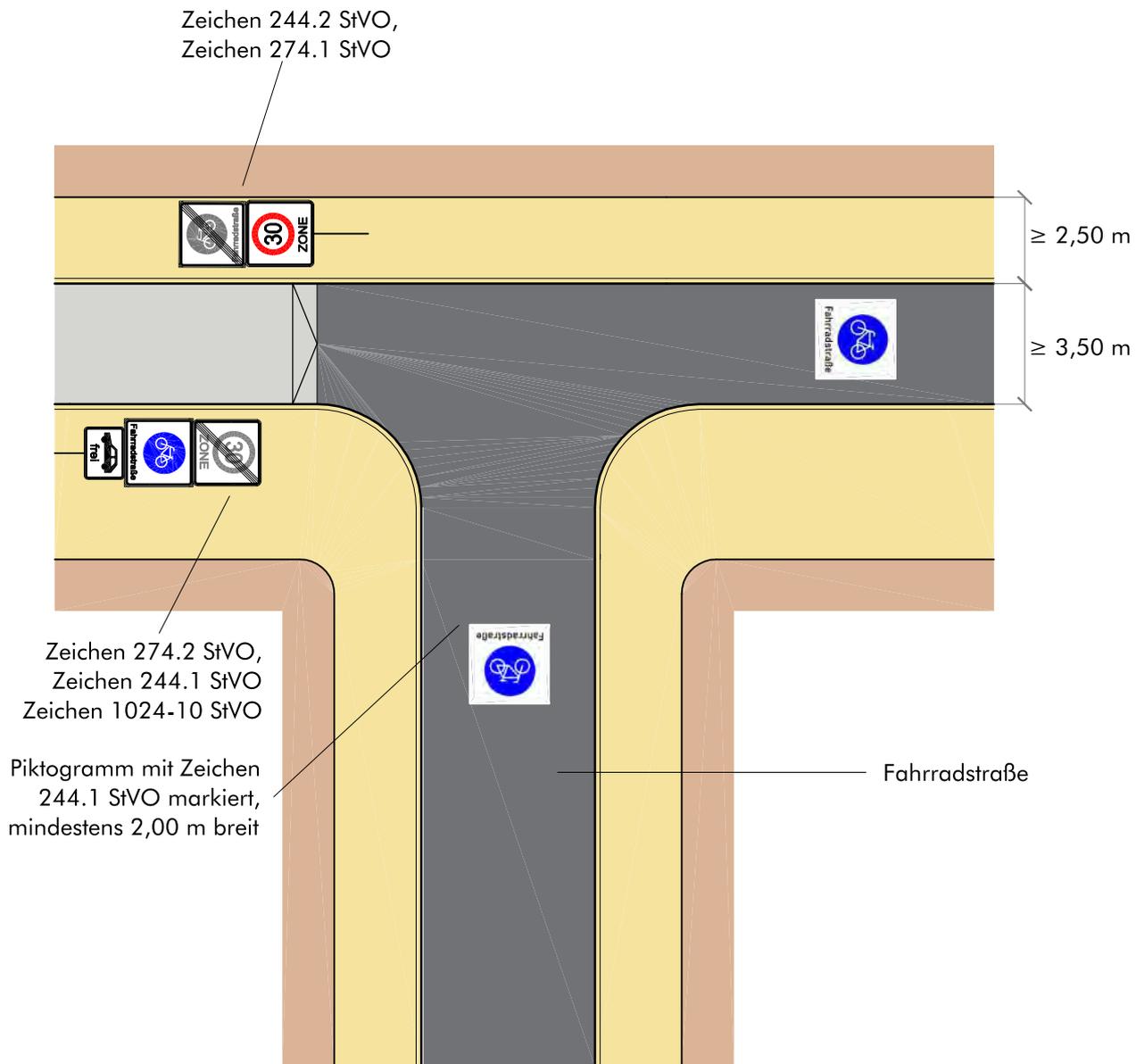
(www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2017/Nominierte_2017/20_Piktogrammreihe.pdf)



Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammreihe

maßstabslos

Rechts-vor-Links-Knoten mit Fahrbahnanhebung innerorts



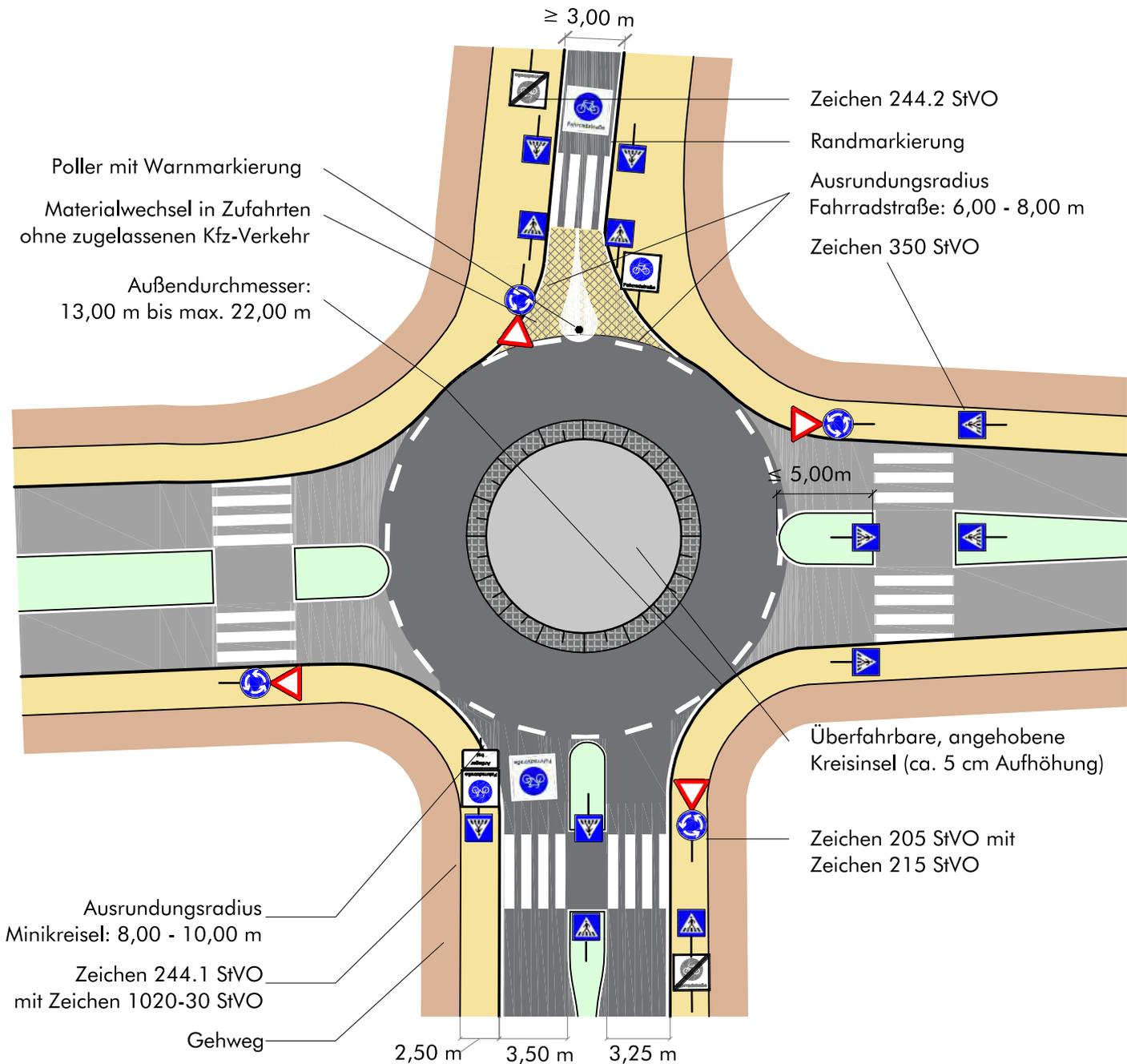
Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen oder selbstständig geführte Verbindung mit abknickender Vorfahrt

Minikreisverkehr innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.2

Anwendungsbereiche:

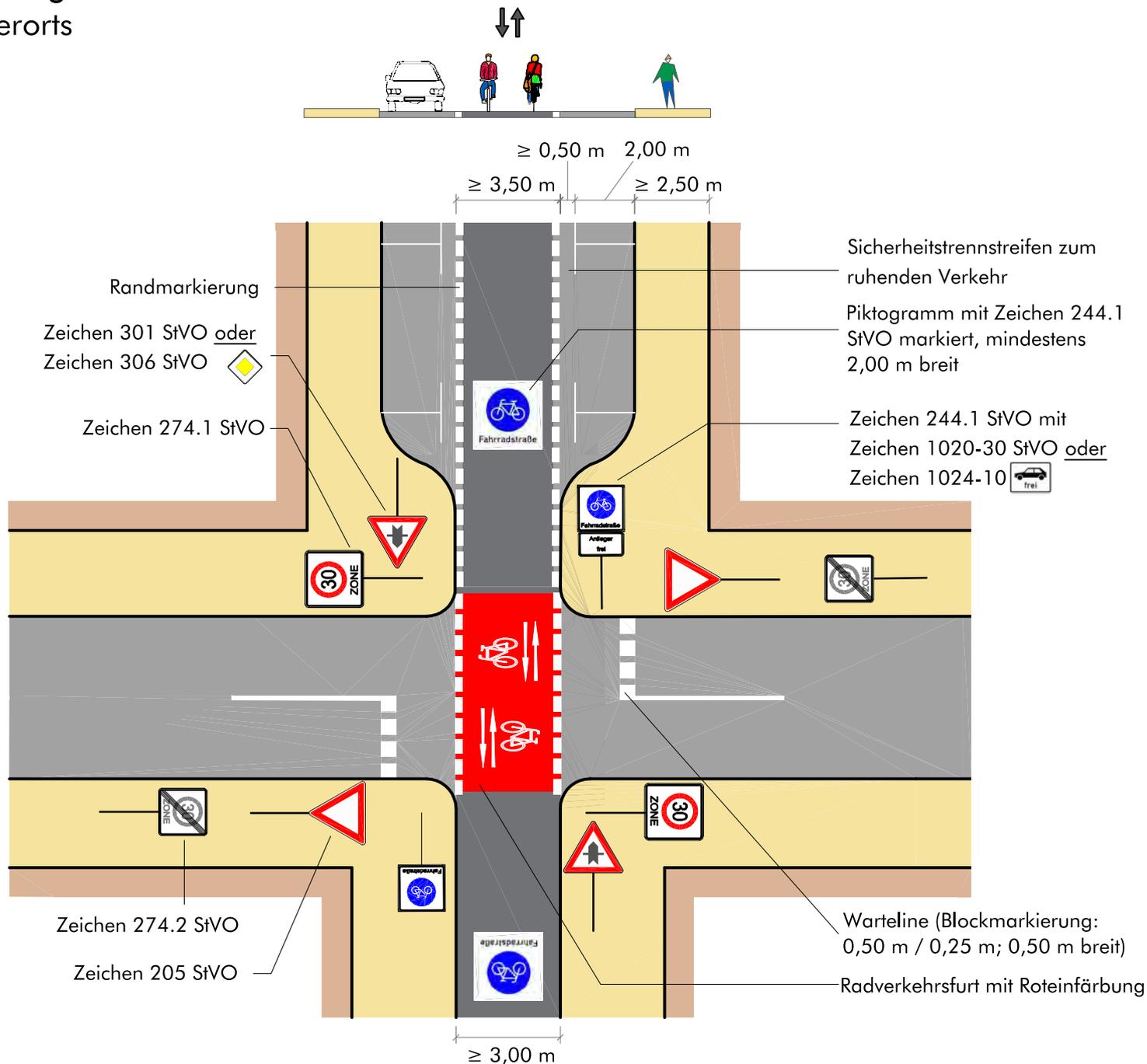
- Gleichberechtigte Lösung bei Straßen mit mittlerer Verkehrsbedeutung
- Radverbindung kreuzt als Fahrradstraße oder selbstständig geführt
- Erschließungs- und Sammelstraßen, Knotenbelastung bis 1.200 Kfz / h

Hinweise:

- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Auf eine deutliche Umlenkung für Kfz und Radfahrende bei Einfahrt in den Kreisverkehr ist zu achten
- Bei langen Abschnitten durch Wohngebiete zur Brechung der Kfz-Geschwindigkeiten sinnvoll
- Das Einfahrtsverbot für Kfz in die Fahrradstraße muss ggf. in der Vorwegweisung angekündigt werden. Die Entscheidung hierüber fällt die örtliche Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall
- Nicht geeignet für innerörtliche Hauptstraßen

Führung in einer Fahrradstraße

innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

Hinweise:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen: ≥ 3,00 m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen: ≥ 3,50 m
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

ML: 1.5 - Neuordnung des Straßenraums

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine Neuordnung des Straßenraums durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einer Verkehrsberuhigung und einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die Neuordnung des Straßenraums kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Aufpflasterungen oder Bodenschwellen, die vom Radverkehr um-/überfahren werden können
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- ggfs. Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung radfahrerfreundlich gestaltet sind.

Quelle: RAS (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA



Beispiel 1: Einengung Ortsdurchfahrt

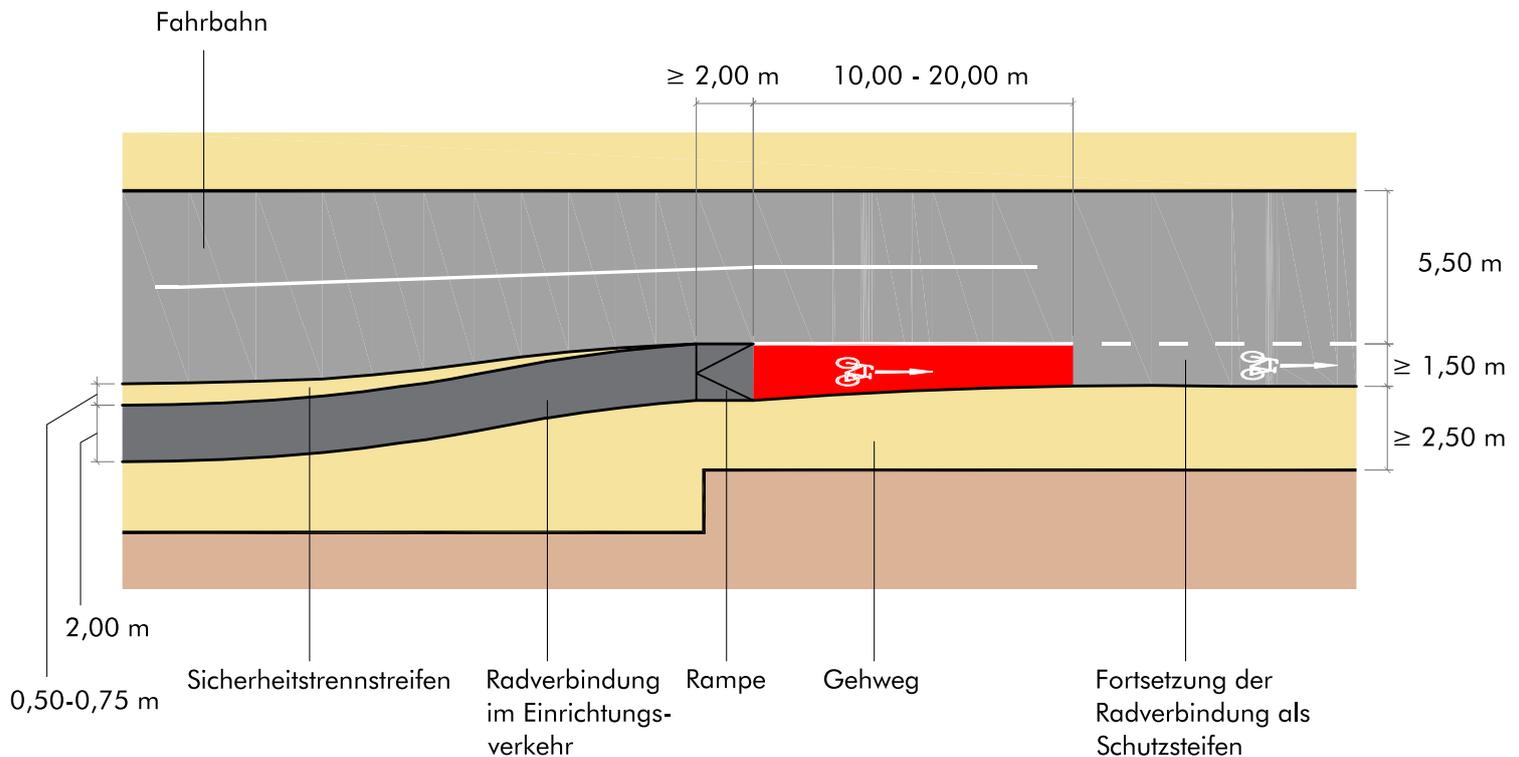


Beispiel 2: Aufpflasterung und Einengung



Beispiel 3: Einengung vor einem Kindergarten

Baulich geschütztes Radwegende innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4 und 11.1.6

Anwendungsbereiche:

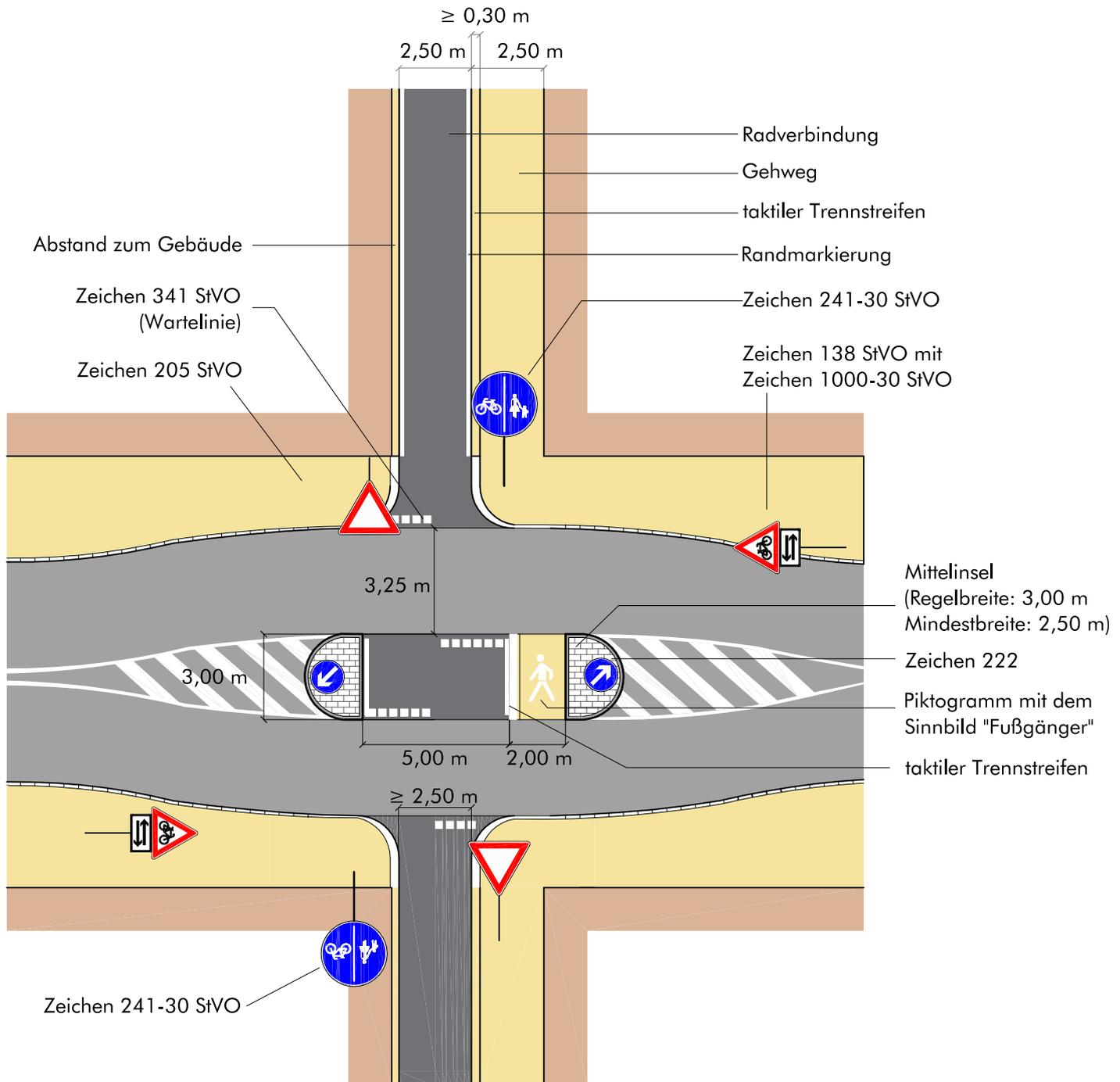
- Überführung eines Richtungsweges in einen Schutzstreifen oder in Fahrbahnführung

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen
- Rote Einfärbung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Längsneigung der Rampe sollte zwischen 4 und 6 % betragen
- Ein Radweganfang oder- ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- Die Verschwenkung darf nicht abrupt erfolgen, das Verhältnis zwischen Versatzbreite und Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Querungsstelle mit Mittelinsel (getrennter Geh-/Radweg)

innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2

Anwendungsbereiche:

- Querung einer Straße mit höherer Verkehrsbedeutung (5.000 - 15.000 Kfz / 24 h)

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Vor der Mittelinsel muss außerorts eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts kann sich außerhalb von Tempo-30-Zonen empfehlen.

ML: 1.7.2 - Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - Querung am Radwegende ohne Mittelinsel

Situation:

Zweirichtungsradwege erfordern am Anfang und Ende eine Möglichkeit zur sicheren Querung der Fahrbahn. Die Umsetzung der Querungsführung richtet sich nach den örtlich Gegebenheiten, welche sich meist durch das Verkehrsaufkommen (Kfz und Fußgänger/ Radfahrer) sowie die Fahrbahnbreite ergeben.

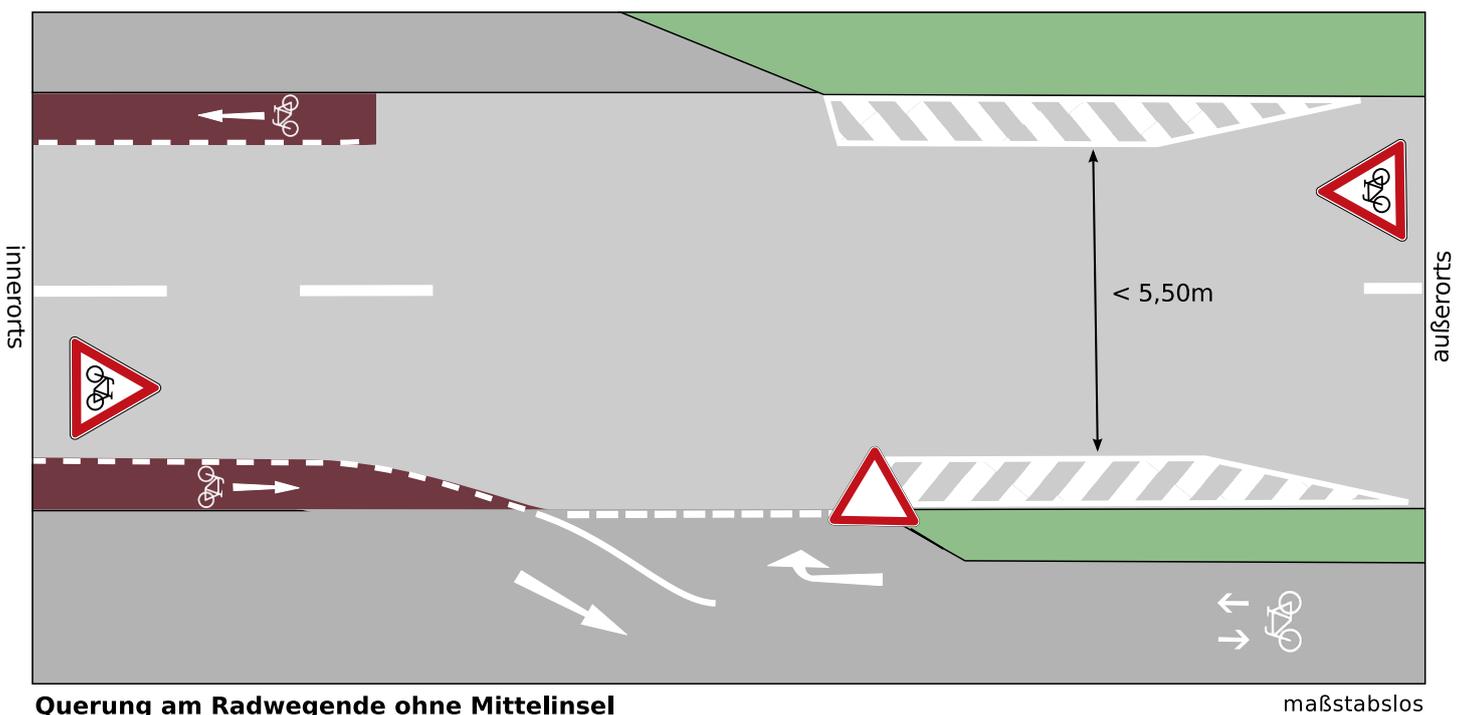
Angestrebte Wirkung:

- sicheres Queren der Fahrbahn
- sicherer Übergang der Führungsform (z.B. vom Radweg auf die Fahrbahn)
- Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr senken

Hinweise:

- bis zu einer Belastung von ca. 5000 Kfz/Tag anwendbar
- Anordnung einer Benutzungspflicht des Radweges ist nur bei besonderer Gefahrenlage zu geben; sofern keine Radweg-Benutzungspflicht angeordnet ist, sollte durch Zeichen 1022-10 ("Fahrrad frei"), ohne Zeichen 239 (Fußgängerweg), außerorts die Schrittgeschwindigkeit aufgehoben werden
- Einengung der Fahrbahn (z.B. über Markierung) empfehlenswert; die Verschwenkung darf nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis: Versatz/Verziehungslänge darf max. 1m/10m betragen
- ortsabhängig zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder Überholverbot für den Kfz-Verkehr und/oder Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kfz-Verkehr, gesichert werden soll

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5; RAST (2006), Kapitel 6.2.2.1



ML: 1.7.3 - Überführung Radweg-Fahrbahn - "Querung mit Mittelinsel (rechter Radweg)"

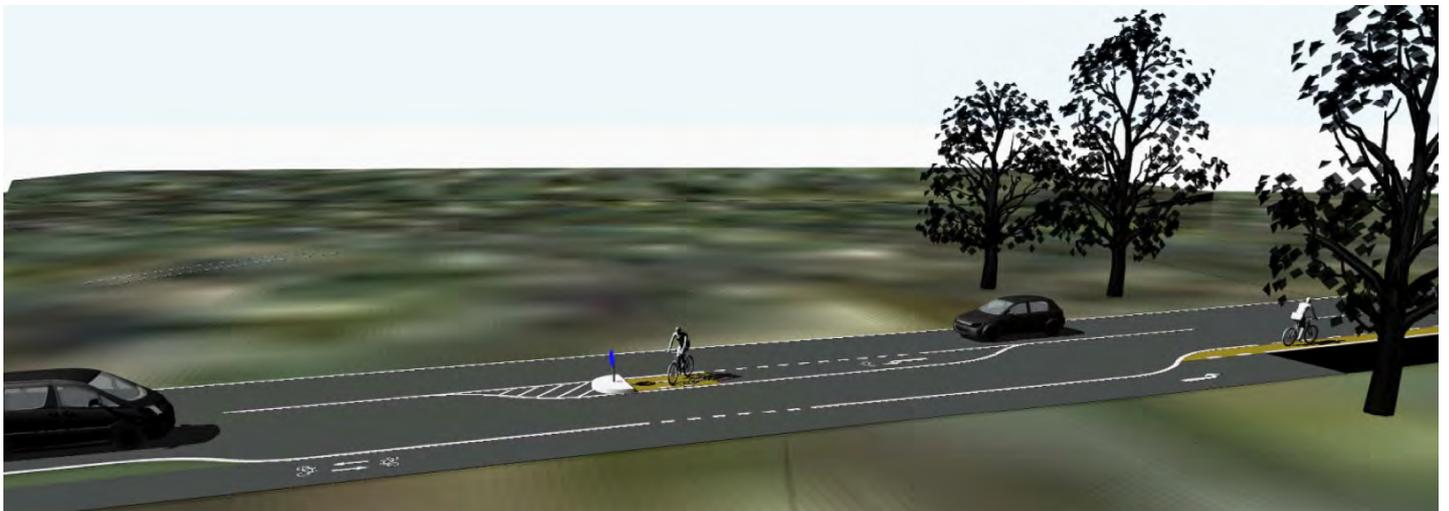


Abbildung: Beispiel für Überführung Radweg - Fahrbahnseite

Situation:

Ende baulicher Zweirichtungsradweg, Ortseingang;
in Fahrtrichtung ortseinwärts rechtsseitig.

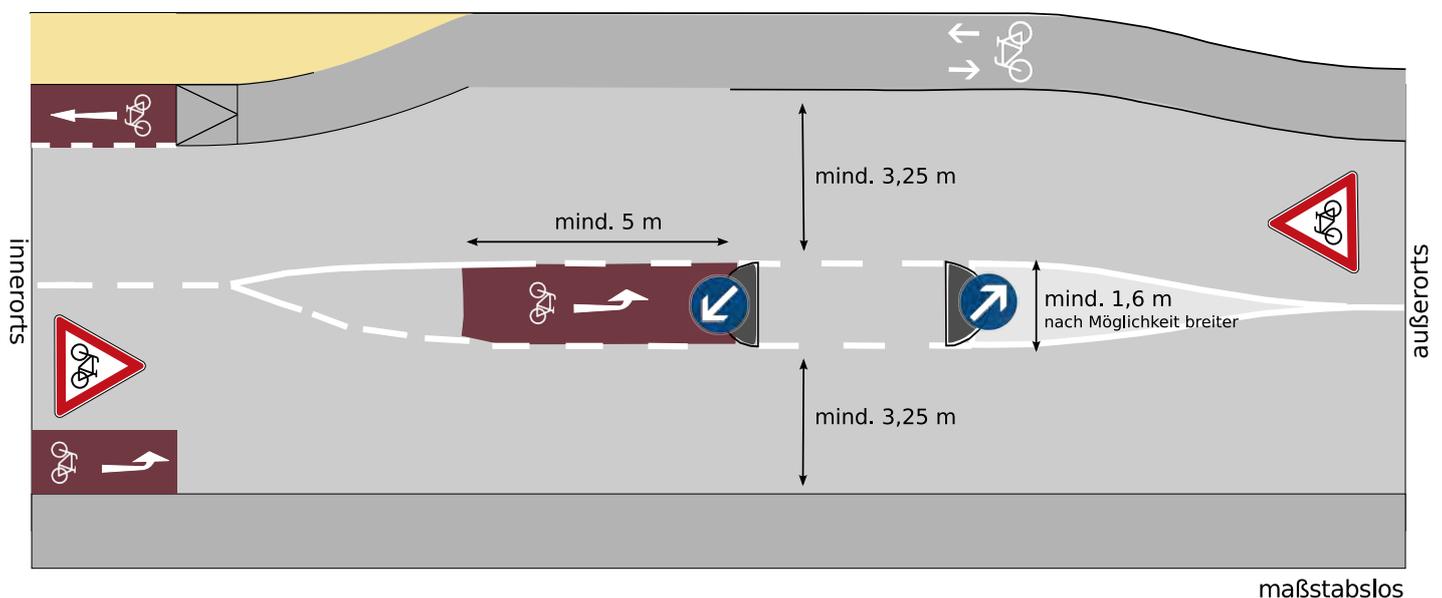
Angestrebte Wirkung:

- Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten,
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

Hinweise:

- Mittelinsel (mind. 1,6 m breit) als Querungshilfe für Fußgänger und markierter Linksabbiegestreifen für Radfahrer
- Beschilderung:
Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr;
Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3, RASSt (2006), Kapitel 6.2.2.1,
Fachbroschüre der AGFS (2013) - Querungsstellen für den Radverkehr



Radwegüberführung bei Zweirichtungsradweg außerorts linke Seite

ML: 1.7.4 - Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - "Querungshilfe (linker Radweg)"

Situation:

Ende baulicher Zweirichtungsradweg, Ortseingang;
in Fahrtrichtung ortseinwärts linksseitig.

Angestrebte Wirkung:

- Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten,
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

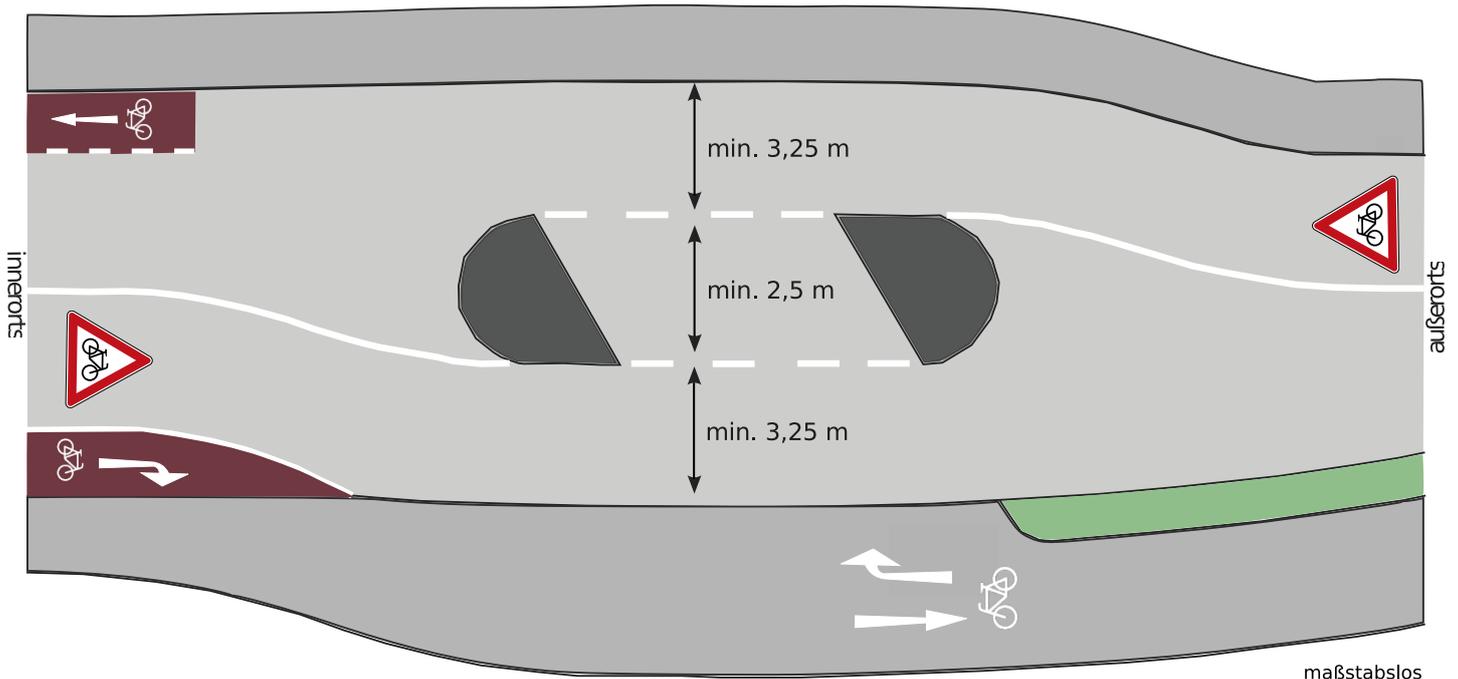


Abbildung: Beispielhafter Überführung Radweg - Fahrbahn im Alb-Donau-Kreis

Hinweise:

- relevante Maße: Breite Mittelinsel mind. 2,5 m, Länge mind. 4 Meter; Größe der Mittelinsel abhängig von Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen

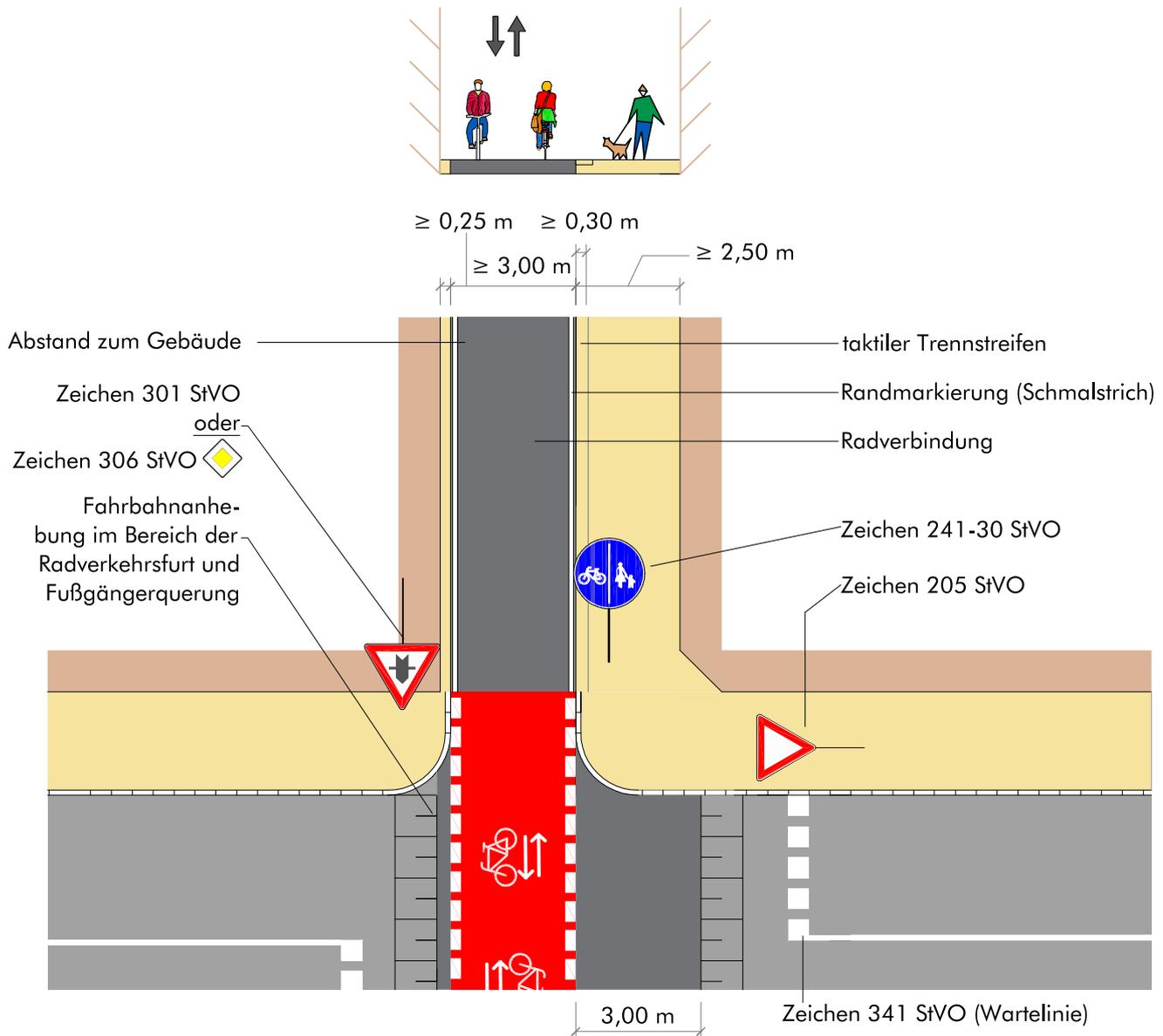
Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3



Radwegüberführung bei Radwegende auf linker Fahrbahnseite orteinwärts (Linker Radweg)

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg)

innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

Anwendungsbereiche:

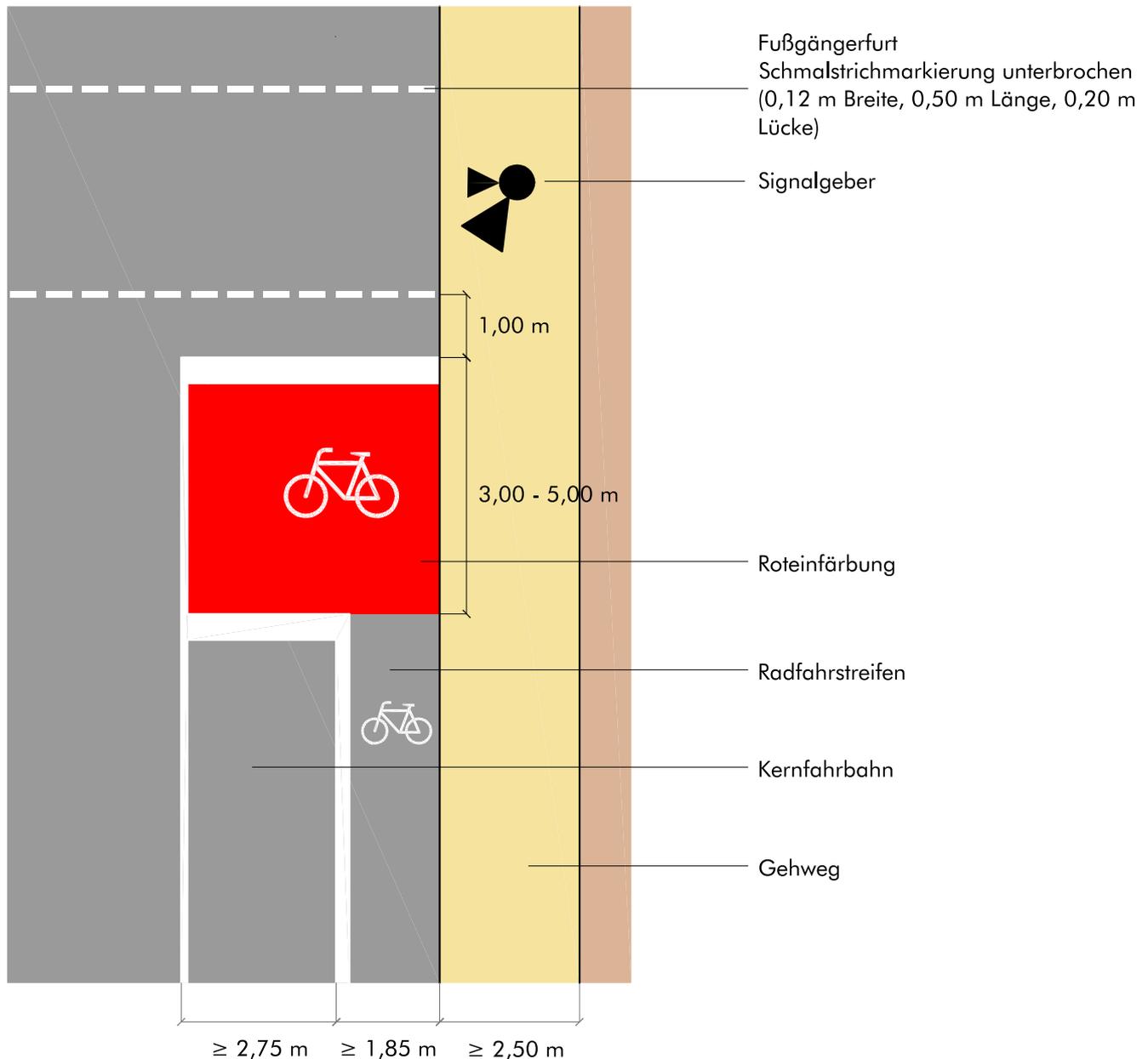
- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Mittleres Fußgängeraufkommen (25-60 zu Fuß Gehende in der rechnerischen Spitzenstunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)

Hinweise:

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In gestalterisch sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Die Breite von Zweirichtungswegen kann bei straßenunabhängiger Führung auf 2,50 m reduziert werden (Ausschluss von Gefährdung durch Kfz-Verkehr)
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

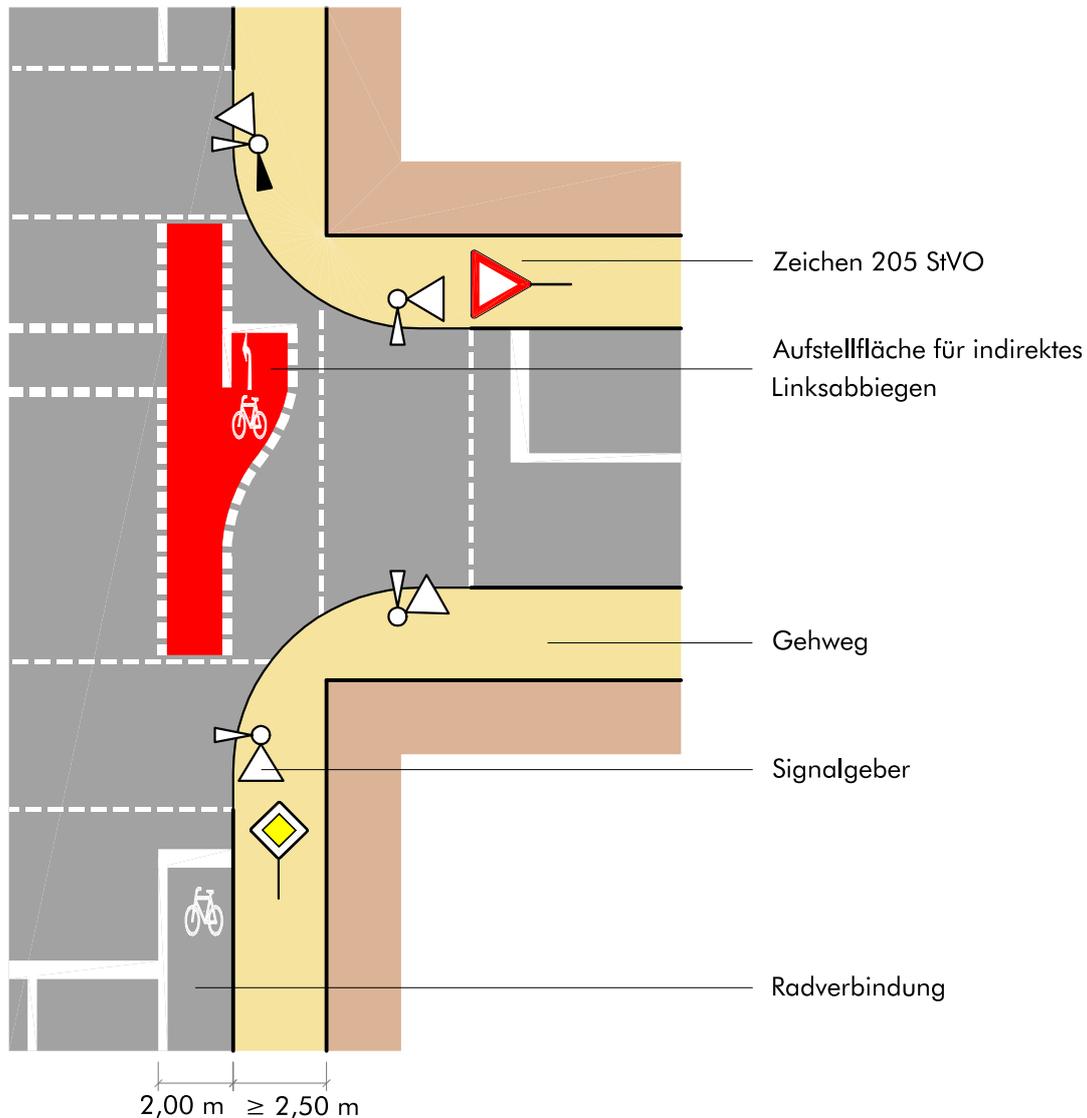
Anwendungsbereiche:

- In untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeaus fahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

Indirektes Linksabbiegen am signalisierten Knoten innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4

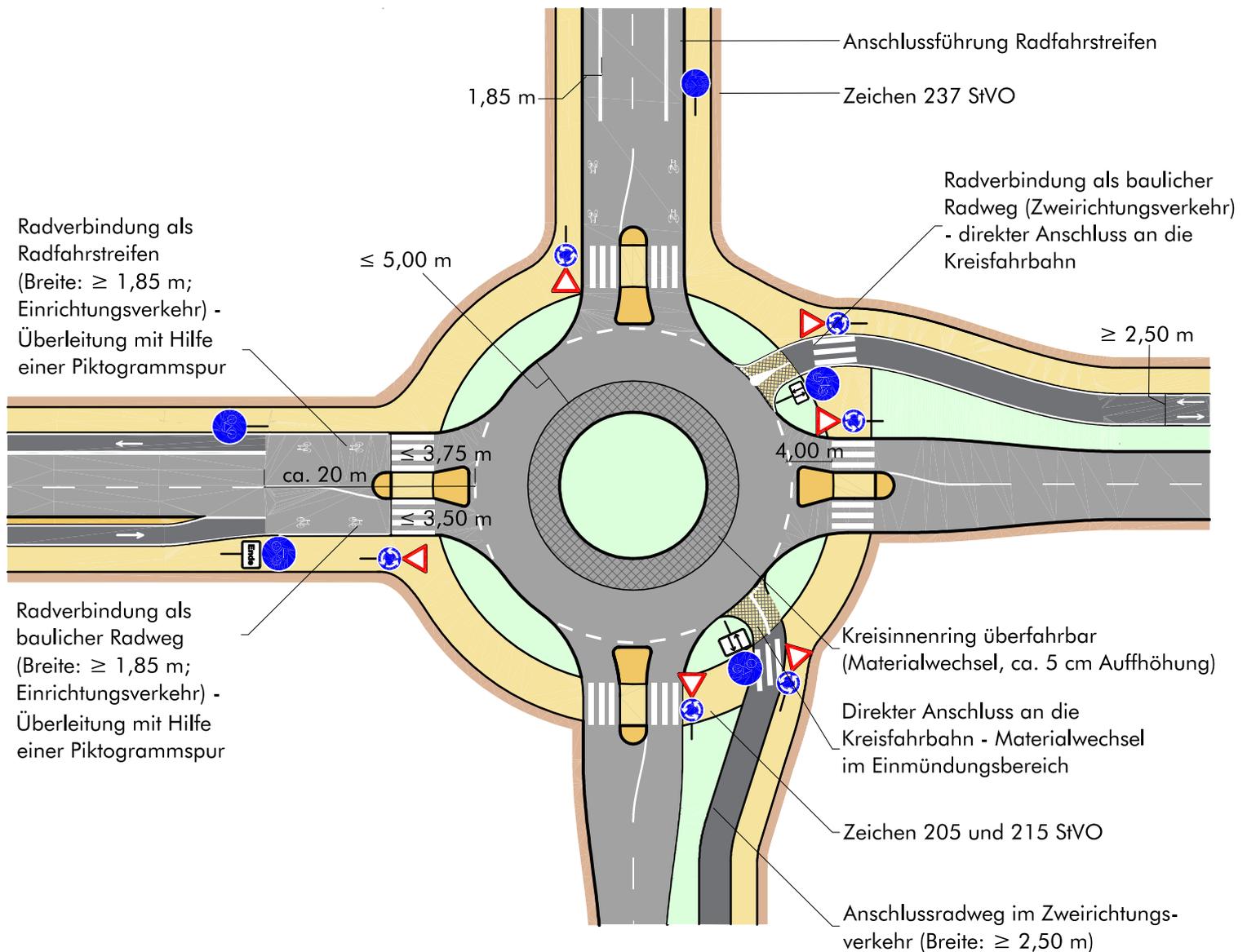
Anwendungsbereiche:

- Indirektes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage

Hinweise:

- Bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und geringem Anteil abbiegender Radler
- Rote Einfärbung ist optional
- Bei verkehrsabhängig gesteuerter LSA sind Anforderungserfassung und Phasenfolge zu berücksichtigen
- Der indirekt abbiegende Radverkehr sollte zwei bis vier Sekunden eher grün erhalten als der nachfolgende Kraftverkehr von rechts
- Abhängig von der Örtlichkeit ist auch eine Überquerung mit der Fußgängersignalisierung möglich
- Das Signal für den indirekt links abbiegenden Radverkehr muss eindeutig erkennbar sein
- Die Aufstellfläche für den indirekten Linksabbieger soll geringfügig versetzt neben der Geradeausspur und im Blickfeld der querenden Kfz deutlich erkennbar markiert sein

Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RSt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

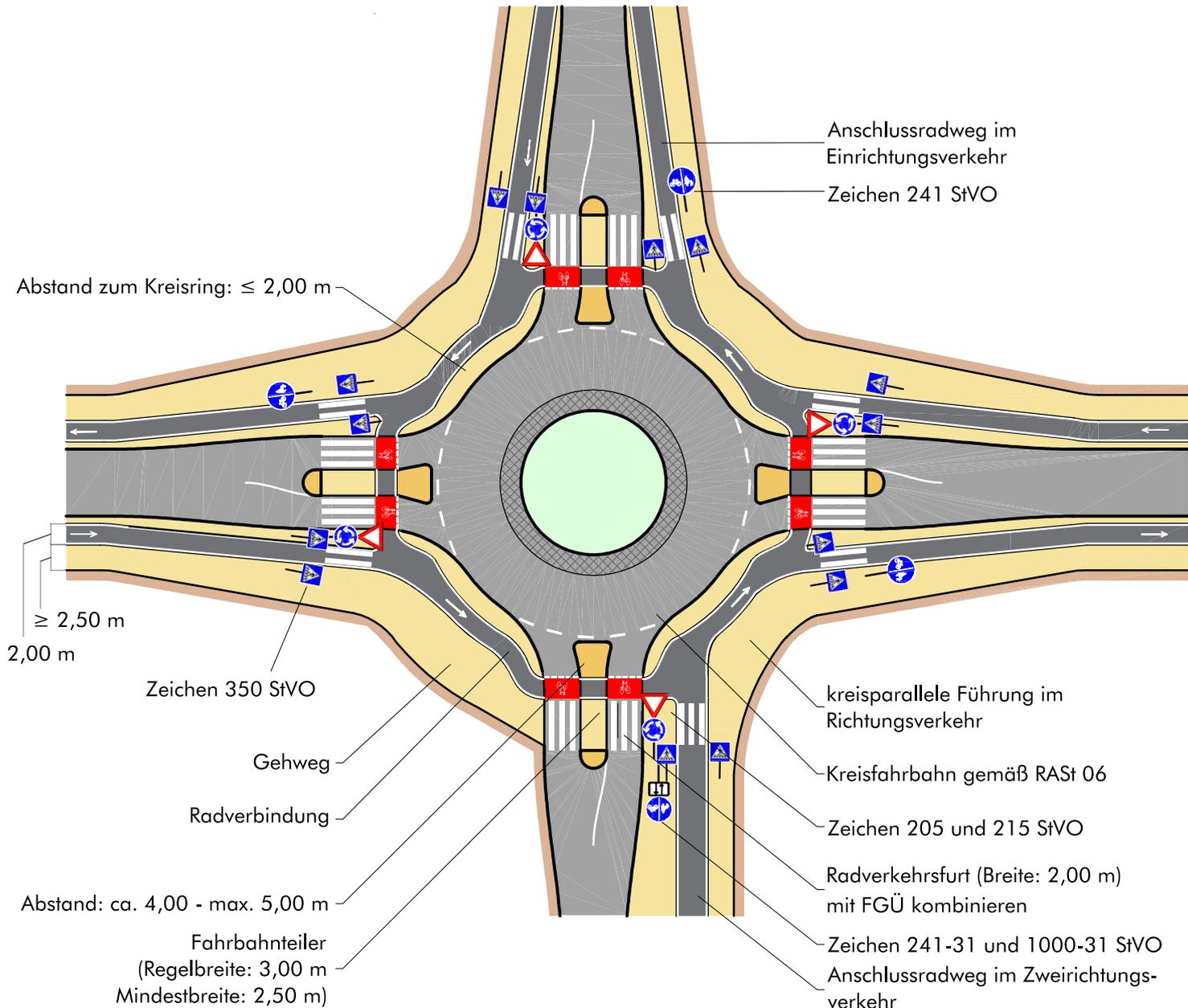
Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen an Kreisverkehren
- Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz / 24 h als Summe aller Fahrzeuge in sämtlichen Zufahrten.

Hinweise:

- Die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
- Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen
- Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
- Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungsbereiche:

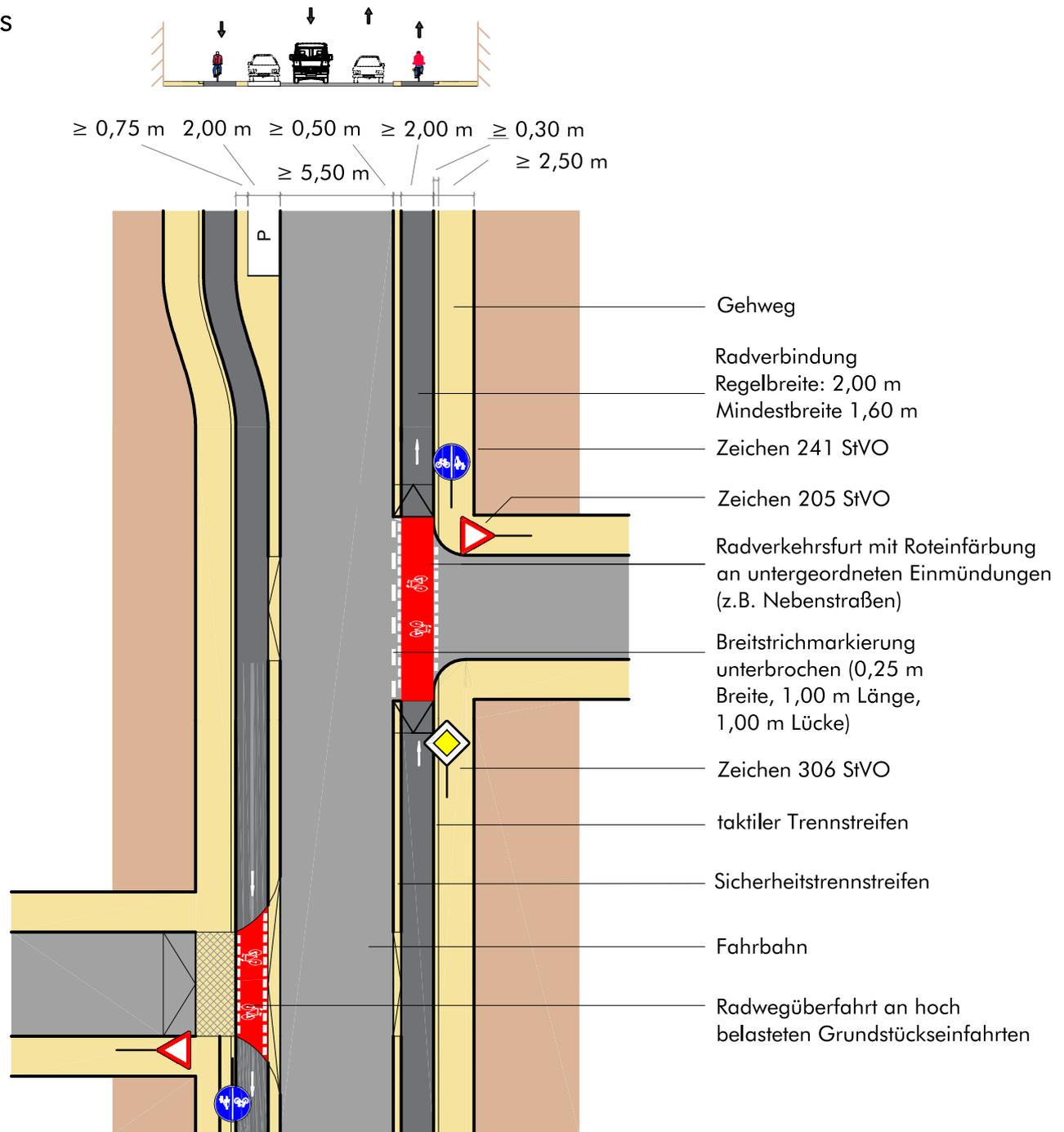
- Bauliche Radverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum

Hinweise:

- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen
- Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch angehoben werden

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr (getrennter Geh-/Radweg)

innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

Hinweise:

- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,10 m (Schrägparken) anzulegen
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen LKW muss die Fahrbahnbreite > 5,50 m betragen

ML: 1.12 - Ersetzen Kopfsteinpflaster Maßnahmentyp SON - Kopfsteinpflaster

Situation:

Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist unattraktiv und insbesondere bei feuchtem Untergrund mit hoher Sturzgefahr verbunden. Kopfsteinpflaster führt häufig dazu, dass Radfahrende regelwidrig Gehwege nutzen.

Häufig ist Kopfsteinpflaster in zentralen Straßen anzufinden und trägt zum besonderen Charakter einer Straße bei.

Maßnahme:

Das klassische Kopfsteinpflaster soll durch eine für den Radverkehr attraktivere Fahrbahnoberfläche ersetzt werden. Hierfür kommt Asphalt oder andere Pflasterarten in Frage.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Verringerung der Sturzgefahr
- Vermeidung der Gehweg-Nutzung durch Radfahrende und damit von Konflikten mit zu Fuß Gehenden
- Erhalt des Straßencharakters als innerstädtische (Geschäfts-) Straße mit Aufenthaltsqualität

Hinweise:

- Asphaltstreifen sind nur dann möglich, wenn ein ausreichender Straßenquerschnitt vorhanden ist und die erforderlichen Sicherheitsräume zum Fahrbahnrand oder zu parkenden Kfz eingehalten werden können. Daher sind Asphaltstreifen in der Regel in Innenstadtbereichen nicht möglich.
- Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen.
- Geräuschemissionen werden durch das Ersetzen von Kopfsteinpflaster verringert.



Abbildung 1; Kopfsteinpflaster



Abbildung 2: Gut befahrbare, gepflasterte Fahrbahnoberfläche, Fulda



Abbildung 3: Gut befahrbarer Asphaltstreifen in Kombination mit Kopfsteinpflaster in Verden

Anlage 22

Musterlösungen - Außerorts

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

ML: 2.1 - Wassergebundene Wegedecken Forstwege

Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anforderungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.

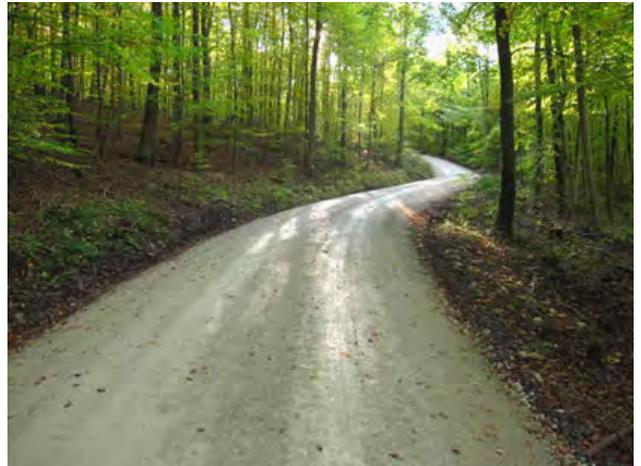


Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

Hinweise:

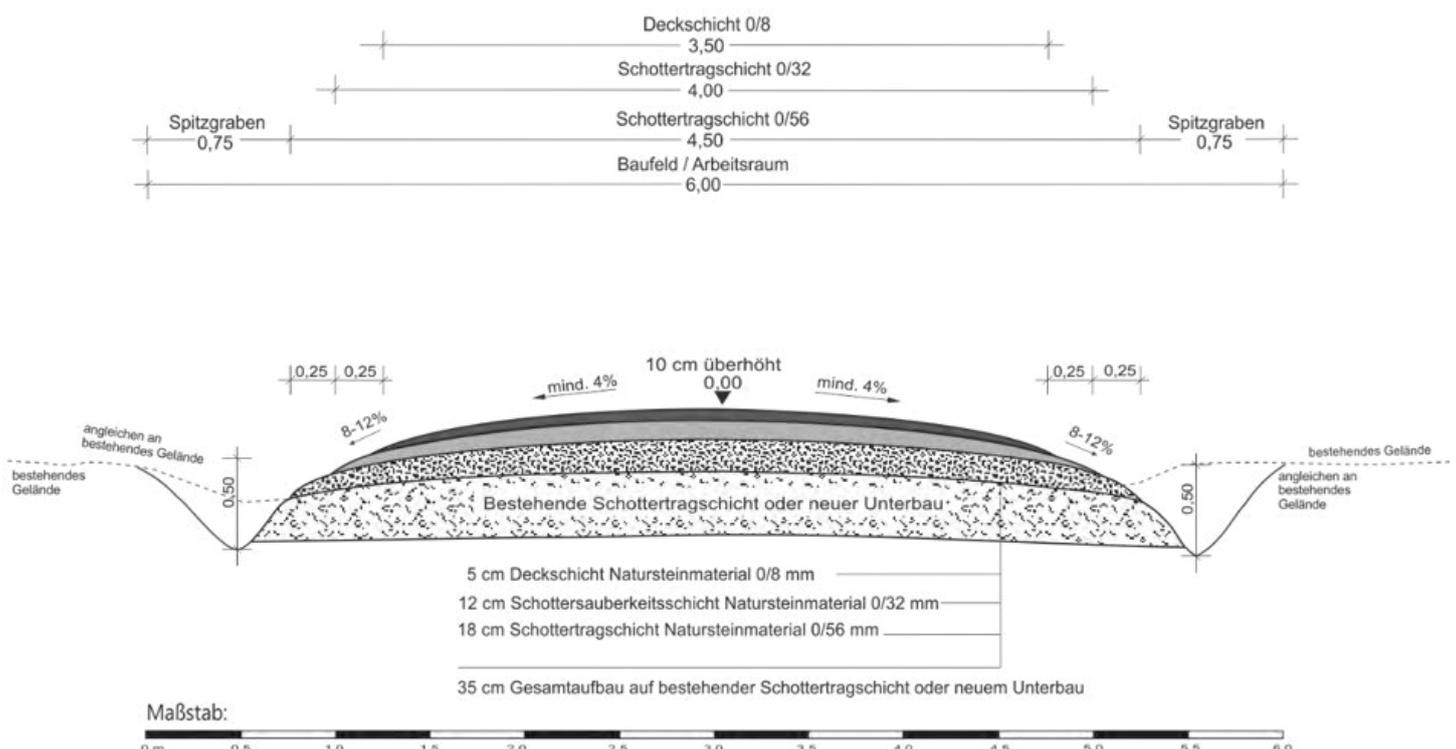
- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauprofils (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanlagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle: RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).

Regelquerschnitt Schotterwegebau 4,5 m Breite Aufbau wassergebundener Weg nach Walzen und Verdichten

Quelle:

 Auf den Hütten 25
 06133 Saarbrücken
 Tel.: 0621 - 82 19 886
 E-mail: kenn.zobheer@velobuero.de
 Internet: www.velobuero.de



ML: 2.2 - Randmarkierung von Radwegen (außerorts)

Situation:

Außerorts verlaufenden Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege sind häufig unbeleuchtet. Mangelnde Sichtbarkeit des Radwegs und dessen Verlauf stellen ein erhöhtes Risiko dar.

Angestrebte Wirkung:

Erhöht die Verkehrssicherheit, speziell bei kurvigen und/oder abschüssigen Streckenabschnitten sowie bei Blendgefahr durch Kfz-Verkehr.

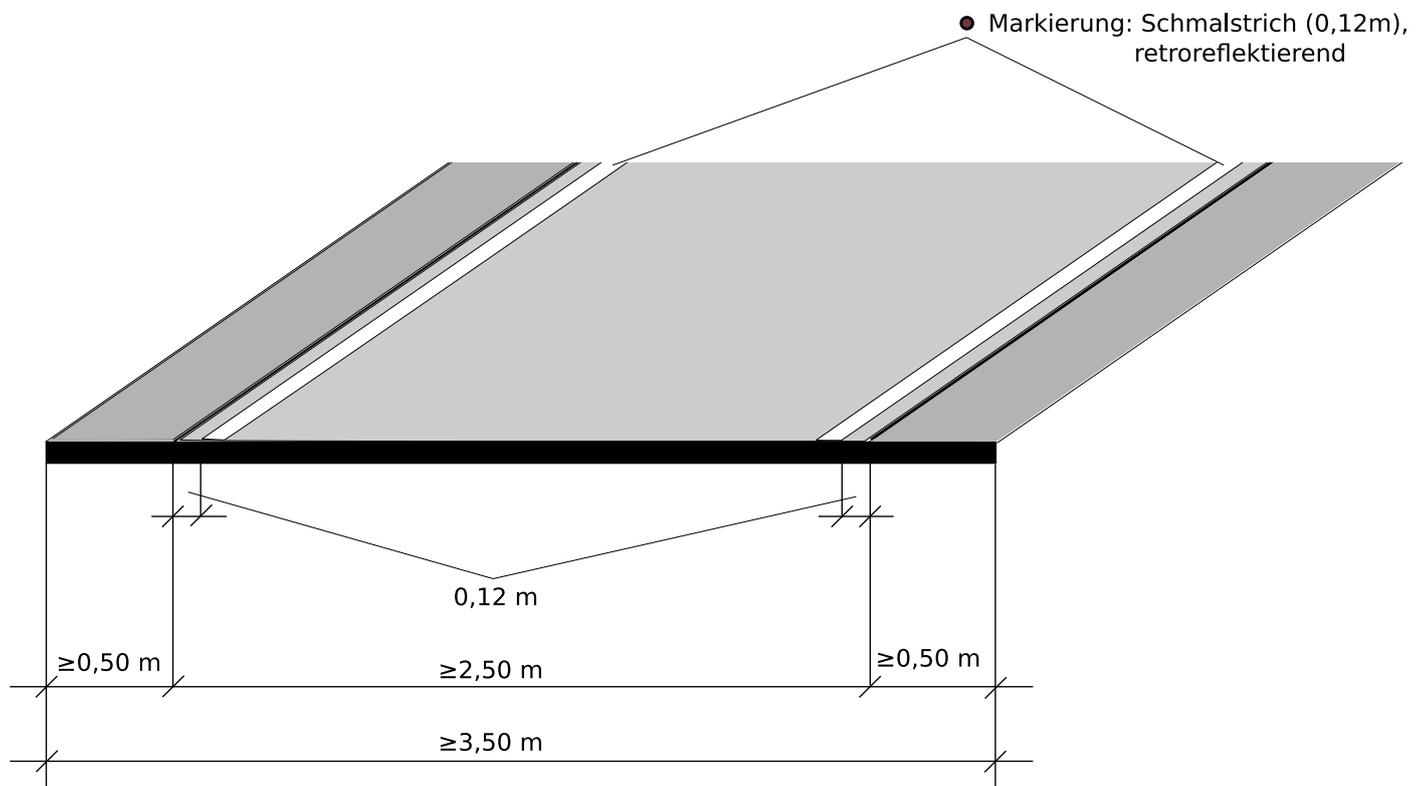


Abbildung: Beispiel wirkungsvoller Randmarkierung

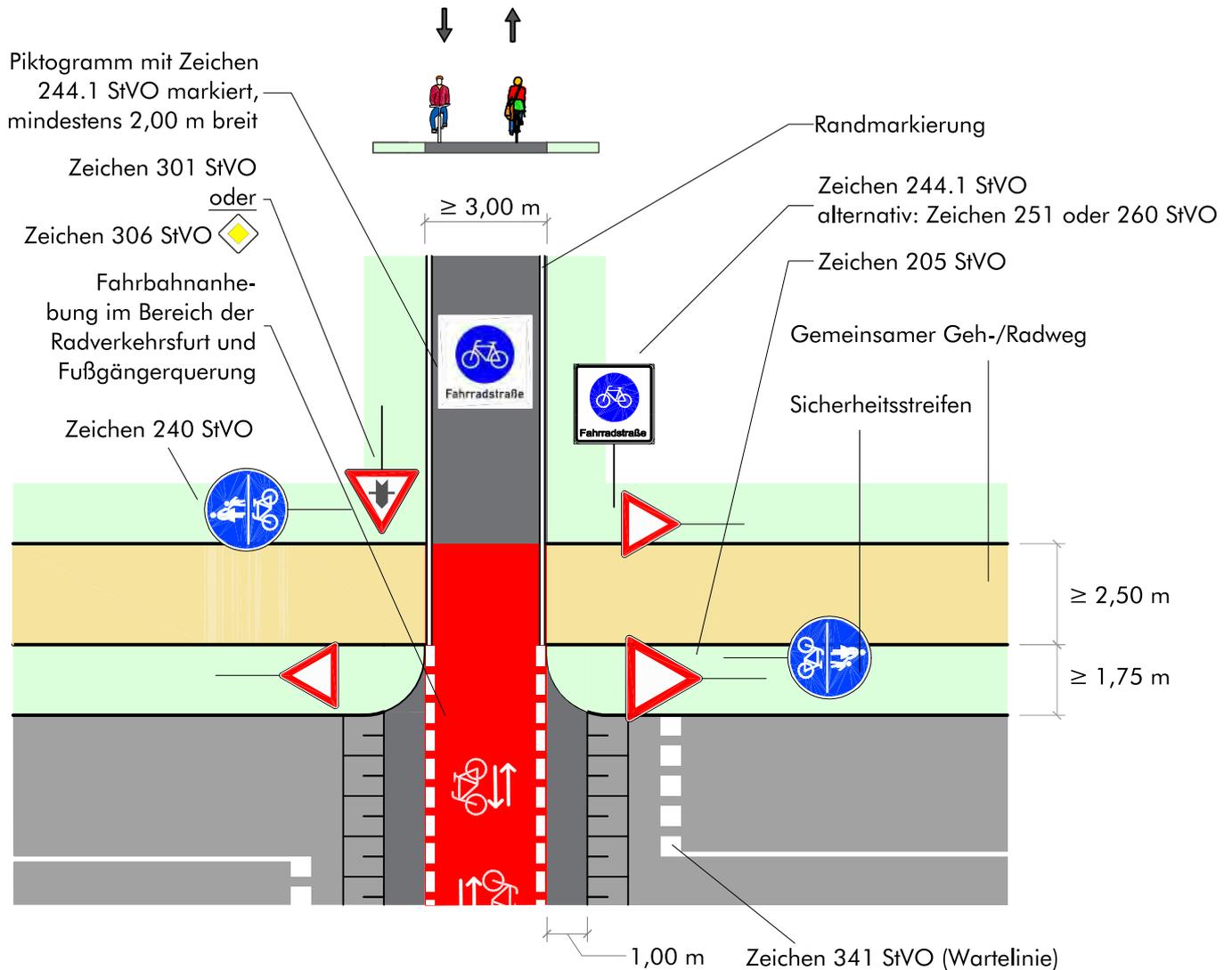
Hinweise:

- Randmarkierung sind auch bei beleuchteten, interkommunalen Radschnellwegen als wirksames, zusätzliches Leitelement ratsam
- lösemittelfreie Markierungsstoffe sind gut Umweltverträglich und sollten unbedingt verwendet werden

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)



Führung in einer Fahrradstraße außerorts



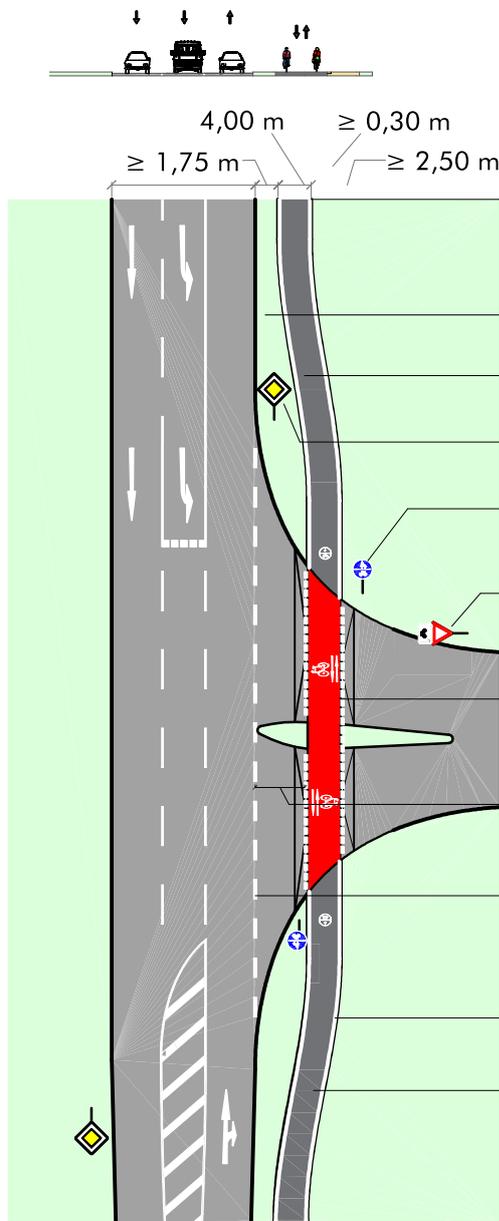
Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3 und 10
- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehung zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Musterlösung kann im Einzelfall und nach Prüfung der verkehrsrechtlichen, widmungsrechtlichen bzw. materiell-rechtlichen Voraussetzungen auf landwirtschaftliche Wege übertragen werden. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO
- Bei Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr sollte die Fahrbahnbreite $\geq 4,00$ m betragen
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts



Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit des Knotens und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Je nach Situation kann es erforderlich sein, auf eine Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verzichten.

- Sicherheitstrennstreifen
- Radverbindung
- Zeichen 306 StVO
- Zeichen 240 StVO
- Zeichen 205 StVO mit Zeichen 1000-32 StVO
- Radverkehrsfurt mit Fahrbahnanhebung an untergeordneten Einmündungen (z.B. andere Landstraße)
- Abstand zur Fahrbahn ca. 2,00 bis max. 5,00 m
- Breitstrichmarkierung unterbrochen (0,25 m Breite, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke)
- Randmarkierung
- Länge der Verziehung: ca. 20,00 m

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

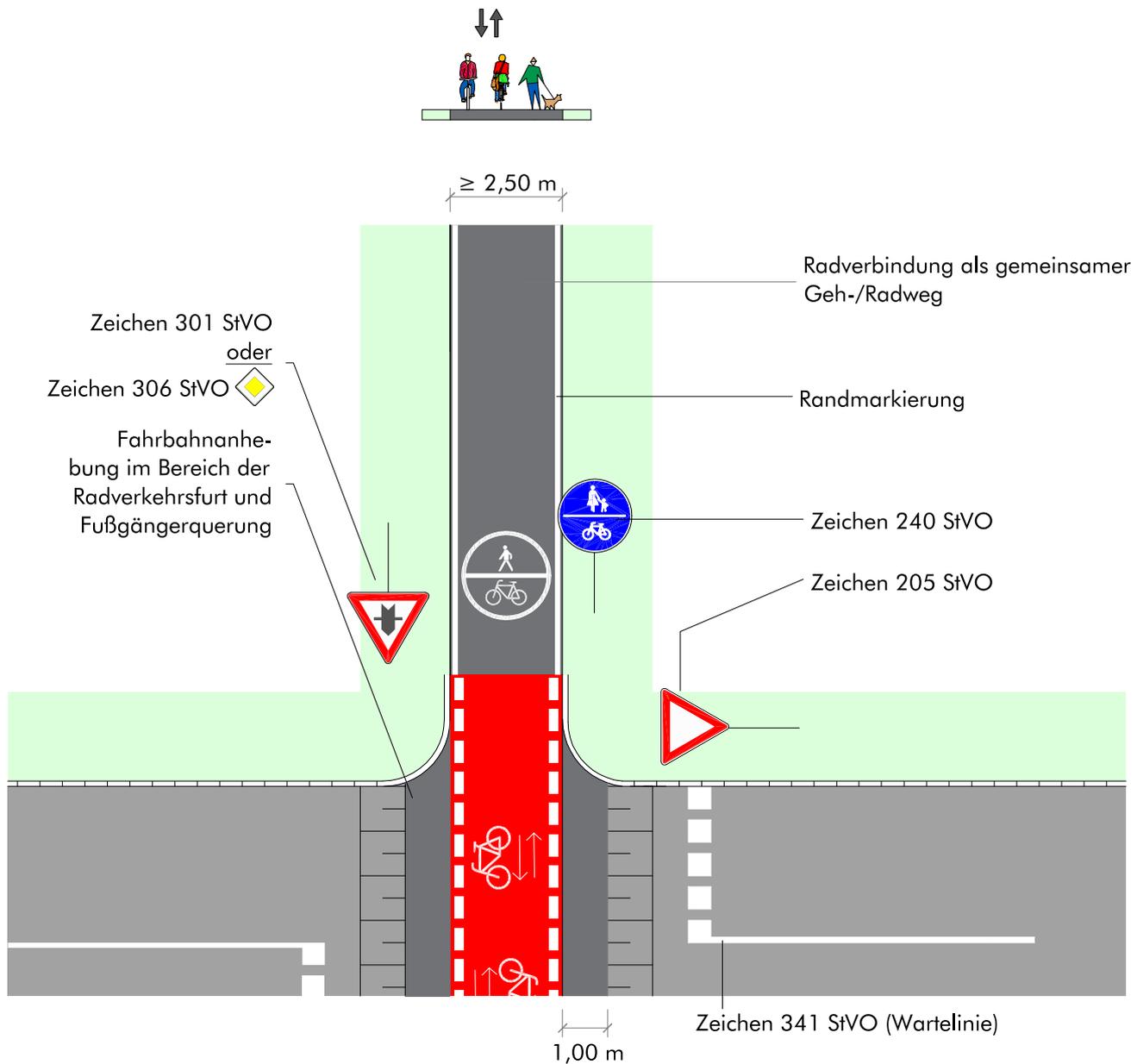
Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die 2,00 m - 5,00 m abgesetzte Furt besonders wichtig
- Ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten
- Bei einem auf der gegenüber liegenden Seite verlaufenden Geh-/Radweg kann die Überquerungsstelle im Bereich der Sperrfläche angelegt werden

Selbstständige Führung (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

Anwendungsbereiche:

- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Ländliche Erschließungsstraßen

Hinweise:

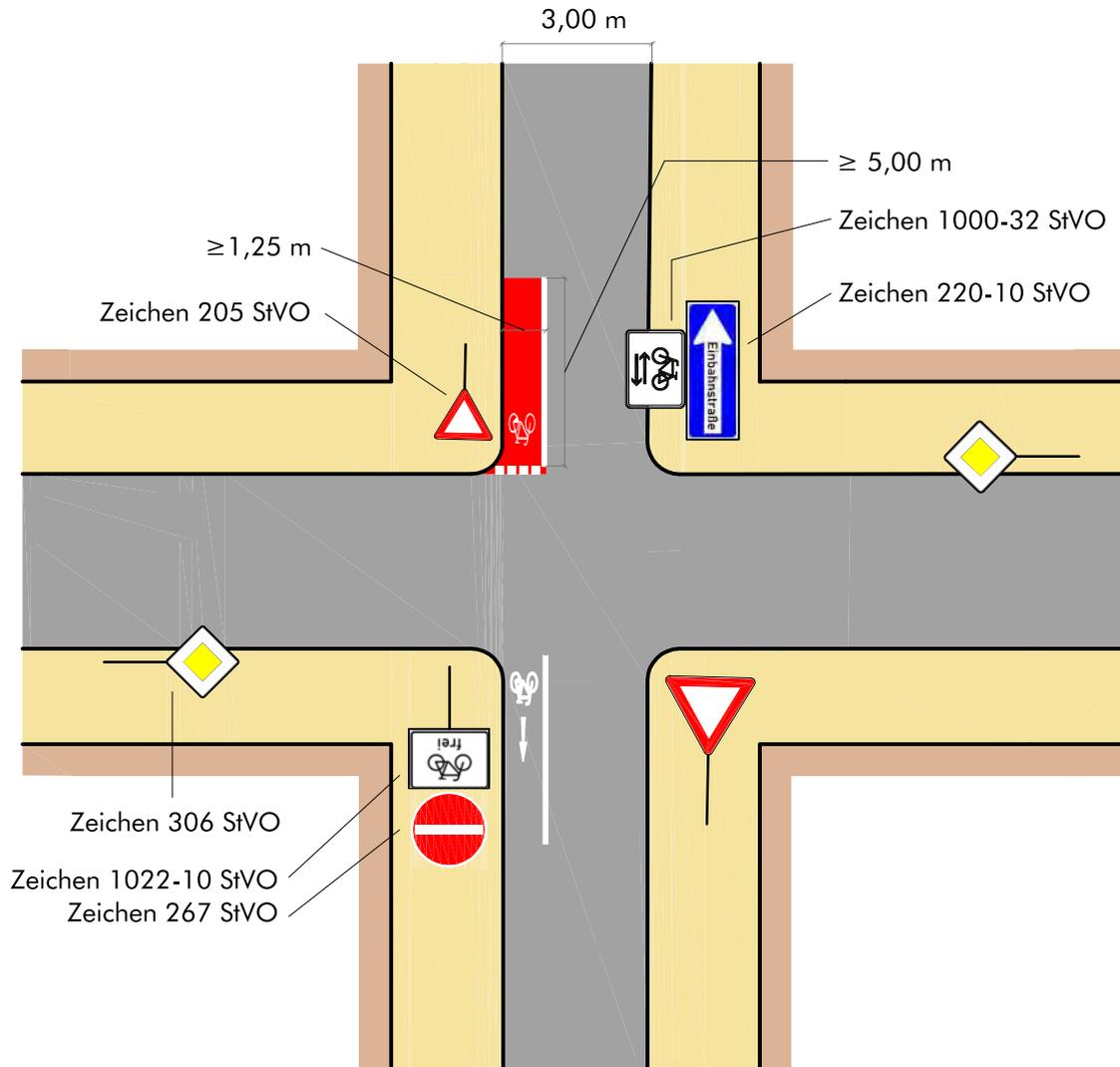
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Anlage 22

Musterlösungen - Sofortmaßnahmen

Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße 2020

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2
- VwV-StVO zu §41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen

Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Die Entscheidung zur Öffnung von Einbahnstraßen erfolgt auf Grundlage von VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen im Einzelfall durch die Straßenverkehrsbehörde

Hinweise:

- Es ist keine Mindestbreite für die Fahrgasse vorgesehen. Diese ist vom Fahrzeugaufkommen abhängig zu machen
- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen Ausweichmöglichkeiten aus. Die Fahrgasse kann dann unter 3,00 m breit sein
- Für den Begegnungsfall Pkw-Rad in von Wohnen geprägten Einbahnstraßen reichen 3,00 m
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite von 3,50 m (siehe VwV StVO)
- Bei erheblichen Kfz-Verkehrsmengen > 400 Kfz in der Spitzenstunde kann ein Schutzstreifen sinnvoll sein. Dann ist eine Fahrgassenbreite von 3,75 m erforderlich
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrtschleuse zu vermeiden

ML: 3.2 - Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Danach dürfen diese nur ausnahmsweise angeordnet werden, wenn:

- aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Gefährdung für Verkehrsteilnehmende besteht
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind
- sie ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen sind.

Angestrebte Wirkung:

- Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
- schnelleres Vorankommen für geübte Radfahrende
- mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für den Radverkehr

Hinweise:

- Um den Verkehrsteilnehmenden die Wahlfreiheit zu verdeutlichen, sollte darüber informiert werden (vgl. Abbildung 2). Zusätzlich können Piktogrammketten auf die Fahrbahn aufgebracht werden.
- Wo keine ausreichende Breite möglich ist, können gemeinsame Geh- und Radwege durch Beschilderung "Gehweg" mit Zz "Radfahrer frei" gekennzeichnet werden. Unsichere Radfahrer können so den Seitenraum mitbenutzen (Schrittgeschwindigkeit).
- Auch Radwege ohne Benutzungspflicht sollten regelwerkskonform gestaltet werden.

Quelle: § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, VwV-StVO, Urteil BVerwG 3 C 42.09 von 2010



Abbildung 1: Sehr schmaler Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Platz für den Fußverkehr - Frankfurt am Main



Abbildung 2: Die Stadt Köln informiert über Wahlfreiheit des Radverkehrs

ML: 3.3 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen Maßnahmentyp VDS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen.

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.



Abbildung: Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



Abbildungen: von links nach rechts: VZ357-50; VZ357-51; VZ357-52

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art Maßnahmentyp VVS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen. Bei dem Verkehrszeichen VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, sind Radfahrende von der Nutzung ausgeschlossen, da Fahrräder als Fahrzeuge gelten.

Maßnahme:

Radverkehr muss bei bestehenden VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, freigegeben werden. Dies kann entweder durch Zusatzzeichen VZ 1022-10 oder durch den Austausch des VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, durch VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge, erfolgen.

Angestrebte Wirkung:

- Legalisierung des Radfahrens auf den betroffenen Wegen und Straßen
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Da in der Praxis häufig weitere Nutzungen wie etwa land- und forstwirtschaftlicher Verkehr erlaubt sind und dies nur durch Zusatzzeichen erfolgen kann, wird empfohlen, den Radverkehr durch den Austausch des VZ 250 durch VZ 260 freizugeben.

Dadurch kann die Anzahl an Schildern reduziert werden und es entstehen keine Probleme mit Lichtraumprofil und Standfestigkeit der Schilderpfosten.



Abbildung: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis



Abbildungen: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



Abbildungen: VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei

ML: 3.5a - Kfz-Zufahrtssperren

Maßnahmentyp DPE - Zufahrtssperren optimieren

Situation:

Zufahrtssperren sind dann sinnvoll, wenn Geh- und Radwege für anliegenden oder durchfahrenden Kfz-Verkehr attraktiv sind, land- oder forstwirtschaftlicher aber nicht über das verträgliche Maß hinaus behindert werden.

Maßnahme:

Verhinderung der Zufahrt von Kfz-Verkehr durch Poller oder Einengung mit entsprechender Warnmarkierung.

Angestrebte Wirkung:

- Zufahrt Kfz-Verkehr verhindern
- Verdeutlichung der ausschließlichen Nutzung durch Rad- und Fußverkehr

Hinweise:

- Sperrpfosten und Umlaufsperrn bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung
- Markierung sollen taktil wahrnehmbar sein; Sperrpfosten sind auffällig zu färben und vollretroreflektierend auszuführen
- die verbleibende Wegbreite sollte für jede nutzbare Seite min. 1,5 m betragen
- Beim Einsatz von Pollern ist das Umfahren der Poller über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Auch diese sollen durch reflektierenden Elementen gut sichtbar sein.



Abbildung 1: Warnmarkierung eines Sperrpfostens

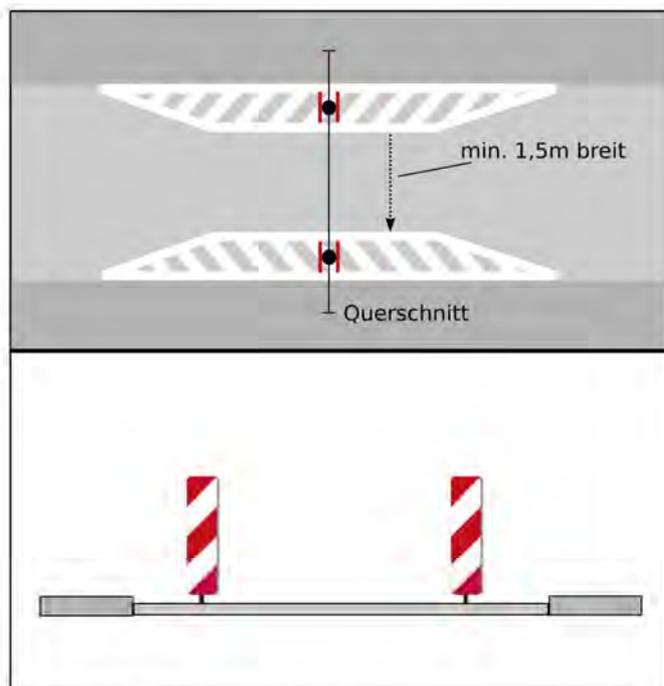


Abbildung 2: Fahrbahnverengung mit Warnbarken und Markierung

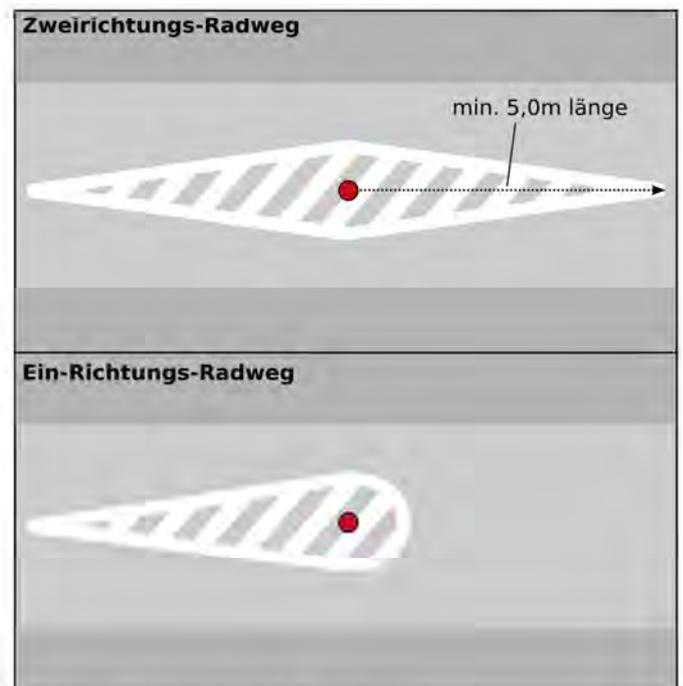


Abbildung 3: Markierung mit Sperrpfosten

ML: 3.5b - Umlaufsperrern ersetzen / korrigieren Maßnahmentyp DPE - Aufmerksamkeit an Gefahrensituation schaffen

Situation:

Umlaufsperrern (Drängelgitter) sind auf Radwegen häufig dort anzutreffen, wo vorfahrtsberechtigten Straßen gequert werden müssen oder unübersichtliche Situationen und Gefahrenstellen bestehen.

In beiden Situationen ist das Ziel von Umlaufsperrern, den Radverkehr abzubremsen.

Umlaufsperrern stellen insbesondere für Radfahrende mit Anhängern, Lastenrädern oder Gepäcktaschen ein erhebliches Hindernis dar. Für unsichere Radfahrende besteht an zu eng gesetzten Umlaufsperrern Sturzgefahr. Umlaufsperrern dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden. Der Einsatz ist auf den absolut notwendigen Umfang zu begrenzen.

Maßnahme:

Umlaufsperrern werden durch andere Elemente zur Aufmerksamkeitssteigerung ersetzt. Dies können Markierungen, Beschilderungen oder taktile Elemente sein.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Hinweise:

- Umlaufsperrern dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage aufgestellt werden. Sie bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung.
- Umlaufsperrern sind auffällig und reflektierend zu markieren und in 2,50 Meter Abstand zueinander anzuordnen.
- Beim Einsatz von Umlaufsperrern ist das Umfahren über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Diese müssen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.
- Bei Querung von Bahnanlagen gelten die Bestimmungen der Deutschen Bahn (Durchgangsbreite 1,50m, keine Überlappung der Gitter, Notwendigkeit an Nebenbahnen stets prüfen).
- Aufmerksamkeitsstreifen sollten baulich mittels Rippen- oder Noppenplatten angelegt werden.
- Vorfahrtszeichen können ergänzend großflächig auf die Wegeoberfläche markiert werden.



Abbildung 1: Umlaufsperrern mit zu geringer Durchgangsbreite, Überlappung der Gitter und ohne (reflektierende) Markierung

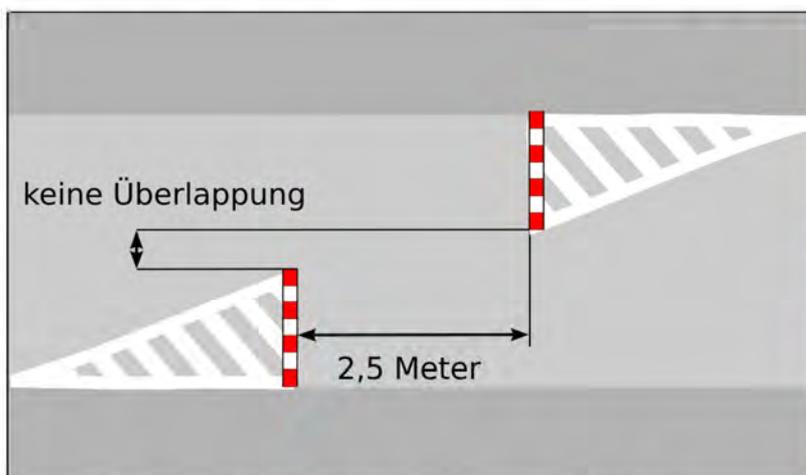


Abbildung 2: Empfohlene Anordnung von Umlaufsperrern - Einsatz von Umlaufsperrern nur bei besonderer Gefahrenlage



Abbildung 3: Baulicher "Rüttelstreifen" mit taktilem Elementen (Rippenplatten) zur Aufmerksamkeitssteigerung

ML: 3.6 - Bordsteinkante absenken Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bordsteinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984



Abbildung 1: Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

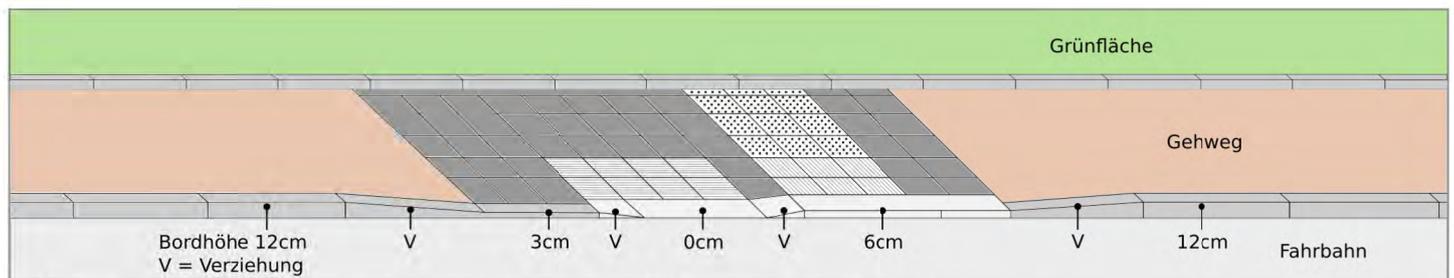


Abbildung 2: Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

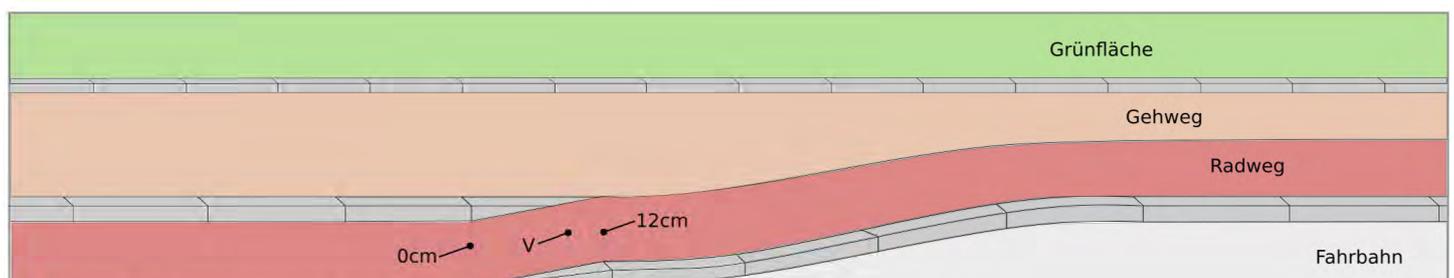


Abbildung 3: Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung