

Erläuterungsbericht



Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim

Erläuterungsbericht



Auftraggeber:

Hochschulstadt Geisenheim

Winkeler Straße 56

65366 Geisenheim



Auftragnehmer:

Planungsgesellschaft RV-K mbH

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de

Bearbeitung:

Lara Heinritz

Thorsten Zobel



Frankfurt am Main, März 2025

Inhalt

1	EINFÜHRUNG	1
1.1	Hintergrund	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Planungsraum und Planungstiefe.....	2
1.4	Gesetzliche Grundlagen	4
1.5	Grundsätze der Fußverkehrsplanung	5
1.6	Grundsätze der Radverkehrsplanung	6
2	VORGEHEN	7
3	GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG	8
3.1	Versorgungsinfrastruktur und Quell-Ziel-Analyse.....	8
3.2	Fußverkehrspotenzial	9
3.3	Radverkehrspotenzial.....	10
3.4	Unfallanalyse	10
3.5	Fahrdaten STADTRADELN.....	13
3.6	Erste Online-Beteiligung – Ideensammlung	13
3.7	Steuerungsgruppe	15
3.8	Weitere Beteiligung.....	16
3.9	Beteiligung der Nachbarkommunen	16
3.10	Beteiligungswerkstatt.....	16
3.11	Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung.....	17
4	FUßVERKEHRSNETZ.....	19
4.1	Hintergrund / Grundidee.....	19
4.2	Zielnetz Fußverkehr	19
5	RADVERKEHRSNETZ	21
5.1	Hintergrund / Grundidee.....	21
5.2	Zielnetz Radverkehr	21
5.3	Rad-Hauptnetz Hessen	23
6	MAßNAHMENENTWICKLUNG	23
6.1	Grundlagen Maßnahmenplanung Fußverkehr	23
6.1.1	Gehwege.....	23
6.1.2	Überquerungen	25
6.1.3	Verkehrsberuhigte Bereiche & Fußgängerzonen	29
6.1.4	Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr	30
6.2	Angestrebte Führungsform / Grundlagen Maßnahmenplanung Radverkehr	31
6.2.1	Innerorts	31

6.2.2	Außerorts.....	32
6.3	Maßnahmenprogramm	33
6.3.1	Sofortprogramm.....	34
6.3.2	Planungsprogramm	35
6.4	Priorisierung der Maßnahmen	36
6.5	Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis	37
6.6	Musterlösungen	38
6.7	Handlungssteckbriefe.....	38
6.7.1	Aufbau der Handlungssteckbriefe	38
6.7.2	Übersicht der Handlungssteckbriefe	41
6.8	Besondere Herausforderungen und allgemeine Empfehlungen.....	42
6.8.1	Leinpfad am Rhein.....	42
6.8.2	Innenstadtbereich Winkeler Straße / Lindenplatz	42
6.8.3	Gehwegparken regulieren.....	44
6.8.4	Schmale Gehwege	44
6.8.5	Piktogrammkette innerorts.....	45
6.8.6	Schutzstreifen.....	45
6.8.7	Ortsdurchfahrten des Radverkehrs	46
6.8.8	Einbahnstraßen	47
6.8.9	Bordsteinabsenkungen.....	47
6.8.10	Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege.....	48
6.8.11	Kfz-Höchstgeschwindigkeit.....	49
6.8.12	Geh- und Radwegebeleuchtung	49
6.9	Prinzipskizzen	51
7	WEITERE EMPFEHLUNGEN	52
7.1	Unterhaltung und Verkehrssicherung.....	52
7.2	Wegweisung	53
7.3	Miteinander auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen	54
7.4	Fahrradabstellanlagen.....	55
7.5	Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)	56
7.6	Öffentlichkeitsarbeit.....	56
8	WEITERES VORGEHEN	57
8.1	Umsetzung.....	57
8.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange	58
8.3	Finanzierungsmöglichkeiten.....	58
8.4	Evaluierung.....	59
8.5	Webdokumentation	59
9	ANHANG	60

Abbildungen

Abbildung 1: Aufbau Fußverkehrsnetz (Eigene Darstellung)	3
Abbildung 2: Aufbau Radverkehrsnetz und Planungszuständigkeiten (Eigene Darstellung)	4
Abbildung 3: Verteilung der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Eigene Darstellung)	11
Abbildung 4: Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Eigene Darstellung)	12
Abbildung 5: Eingabeprozess der Online-Beteiligung (Eigene Darstellung).....	14
Abbildung 6: Ergebnisse der Beteiligungswerkstatt (Eigene Darstellung)	17
Abbildung 7: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion (Eigene Darstellung)	17
Abbildung 8: Regelmindestmaß für Gehwege	24
Abbildung 9: Gesicherte Überquerungsstelle mit Fußgängerüberweg (links, eigene Darstellung) und ungesicherte Überquerungsstelle kombiniert mit vorgezogenen Seitenräumen zur Verkürzung der Überquerungsstrecke und Verkehrsberuhigung (rechts, eigene Darstellung).....	26
Abbildung 10: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen (RASt, 2006) ...	26
Abbildung 11: Überquerungsstelle mit Furt und differenzierter Bordhöhe (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen).....	28
Abbildung 12: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Mainz (Eigene Aufnahmen)	29
Abbildung 13: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr (ERA 2010).....	30
Abbildung 14: Einsatzbereiche der Führungsformen (ERA 2010)	31
Abbildung 15: Leinpfad am Rhein (Eigene Aufnahmen)	42
Abbildung 16: Winkeler Straße / Frohnhofplatz (Eigene Aufnahmen)	43
Abbildung 17: Winkeler Straße / Lindenplatz (Eigene Aufnahmen)	43
Abbildung 18: Radverkehrsführungen in Ortsdurchfahrten (Eigene Darstellung).....	46
Abbildung 19: Beispiele nicht abgesenkter Bordsteine in Geisenheim (Eigene Aufnahmen)	48
Abbildung 20: Beispiele nicht freigegebener Wirtschaftswege in Geisenheim (Eigene Aufnahmen)	48
Abbildung 21: Unterführungen in der Beinstraße und der Trinostraße (Eigene Aufnahmen)	50

Abbildung 22: Radverkehrsverbindung zwischen Geisenheim und Marienthal und zwischen Geisenheim und Johannisberg (Eigene Aufnahmen)	51
Abbildung 23: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze / verschmutzter Wirtschaftsweg (Eigene Aufnahmen)	53
Abbildung 24: Informationsflyer Winterdienst des Markts Holzkirchen (www.holzkirchen.de).....	53
Abbildung 25: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen (links), Popup zur Erntezeit im Radroutenplaner Hessen (rechts)	54
Abbildung 26: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen	55

Tabellen

Tabelle 1: Unfallkategorie der Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung in Geisenheim (2019-2022)	11
Tabelle 2: Anzahl der für Geisenheim eingegangenen Meldungen	14
Tabelle 3: Häufigste Meldungen Online-Beteiligung Geisenheim	15
Tabelle 4: Maßnahmen mit den meisten Bewertungen	18
Tabelle 5: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (ERA 2010).	32
Tabelle 6: Maßnahmenempfehlungen des Sofortprogramms.....	34
Tabelle 7: Maßnahmenempfehlungen des Planungsprogramms	35
Tabelle 8: Kostenverteilung nach Baulastträger	37

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Die Hochschulstadt Geisenheim möchte die Situation für Radfahrende und Zufußgehende verbessern und damit der gesteigerten Bedeutung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Lokale Emissionen (Lärm, Schadstoffe) werden vermieden und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger gefördert. Dadurch können langfristig erhebliche Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur sowie Gesundheitskosten eingespart werden. Eine sichere und attraktive Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur fördert zusätzlich die selbstständige und selbstbestimmte Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Durch den flächendeckend barrierefreien Ausbau der Infrastruktur wird zudem auch Menschen mit Einschränkungen eine selbstbestimmte Mobilität und damit Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Um die Situation für den Fuß- und Radverkehr sinnvoll zu verbessern, ist es notwendig, die beiden Verkehrsarten als integrierte und elementare Bestandteile der Stadt- und Verkehrsplanung anzusehen.

Flächendeckend barrierefreie Routen ermöglichen die Teilhabe von mobilitätseingeschränkten Personen am gesellschaftlichen Leben. Um den Fußverkehr sinnvoll zu verbessern, ist es notwendig, ihn als einen integrierten und elementaren Bestandteil der Stadt- und Verkehrsplanung anzusehen. Der Fußverkehr gilt als die einfachste Art der Fortbewegung.

Vor diesem Hintergrund wurde durch die Hochschulstadt Geisenheim die Erstellung eines kommunalen Rad- und Fußverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch die Planungsgesellschaft RV-K fand im Zeitraum von April 2024 bis Februar 2025 statt.

Für die Erstellung des Rad- und Fußverkehrskonzeptes erhielt die Hochschulstadt Geisenheim eine Zuwendung aus Mitteln der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH).

1.2 Projektziele

Dem Fuß- und Radverkehrskonzept der Hochschulstadt Geisenheim liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

- Die Erreichbarkeit wichtiger Fußverkehrsziele innerhalb der Stadtteile. Darunter zählt die Verknüpfung der Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, den Schulen, der Hochschule, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) sowie die Verknüpfung der Ziele untereinander.

- Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Stadtteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, den Schulen, der Hochschule, wichtigen Haltestellen des ÖPNV, Freizeitzielen und Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) verbindet und diese Ziele auch untereinander verknüpft.
- Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenrahmenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Fuß- und Radverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung aller Radfahrenden und Zufußgehenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.
- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsarten (jeweils Fuß- bzw. Radverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Netzplanungen von regionaler und überregionaler Ebene (Land Hessen, Rheingau-Taunus-Kreis).

1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst die Gemarkung der Hochschulstadt Geisenheim. Es wird eine Vernetzung aller Stadtteile und Wohngebiete mit den Arbeitsplatzschwerpunkten, den Schulen, der Hochschule, den wichtigen Haltestellen des ÖPNV, den Freizeitzielen und den Zielen des täglichen Bedarfs (Einkaufen, Versorgung, Gastronomie etc.) angestrebt.

Im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang der definierten Zielnetze Fußverkehr und Radverkehr liegen. Zusätzlich können wichtige Maßnahmen abseits der Netze empfohlen werden, wenn bspw. Gefahrenstellen zu verzeichnen sind. Abseits der Netze findet jedoch keine flächendeckende Erhebung statt. Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Der Fokus bei der Entwicklung eines Fußverkehrsnetzes liegt auf einer guten Erreichbarkeit im Nahbereich und einer hohen Aufenthaltsqualität. Die steigende Bedeutung von attraktiven und sicheren Wegenetzen für alle Personengruppen wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Die Planungstiefe ergibt sich dabei aus den unterschiedlichen Anforderungen an das Wegenetz, die in **Abbildung 1** veranschaulicht sind.

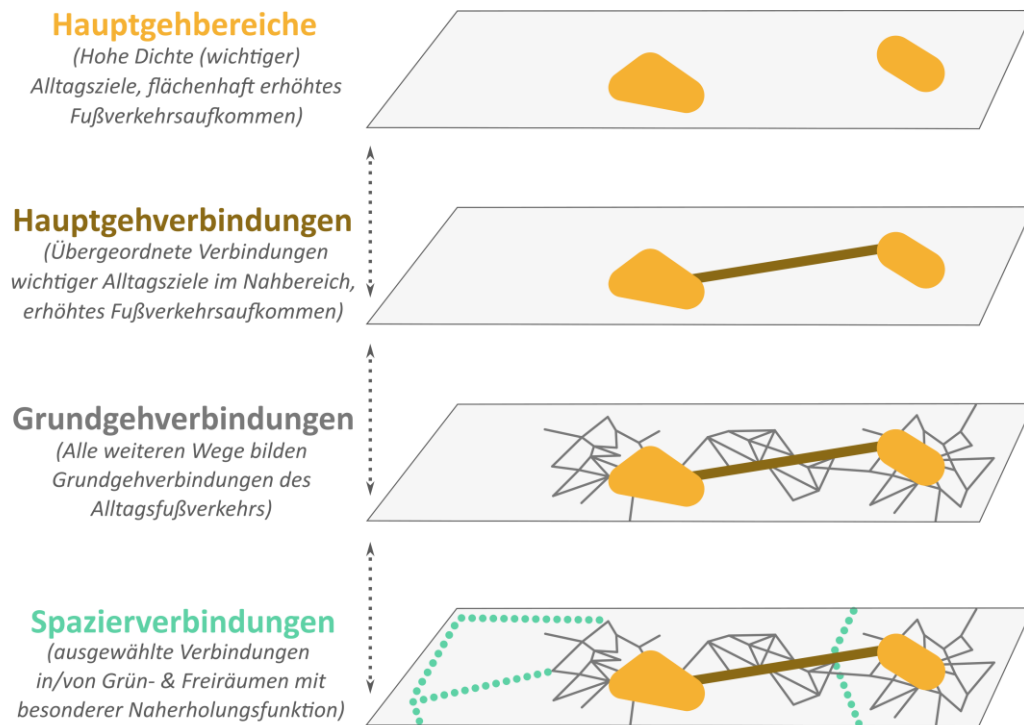


Abbildung 1: Aufbau Fußverkehrsnetz (Eigene Darstellung)

Für den Radverkehr gilt bei der Netzentwicklung, dass durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern weitere Distanzen und eine anspruchsvolle Topografie, wie sie teilweise im Planungsraum vorhanden ist, immer weniger Hindernisse darstellen. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Die Planungstiefe des Radverkehrs in Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf regionaler und überregionaler Planungsebene wie in **Abbildung 2** dargestellt.

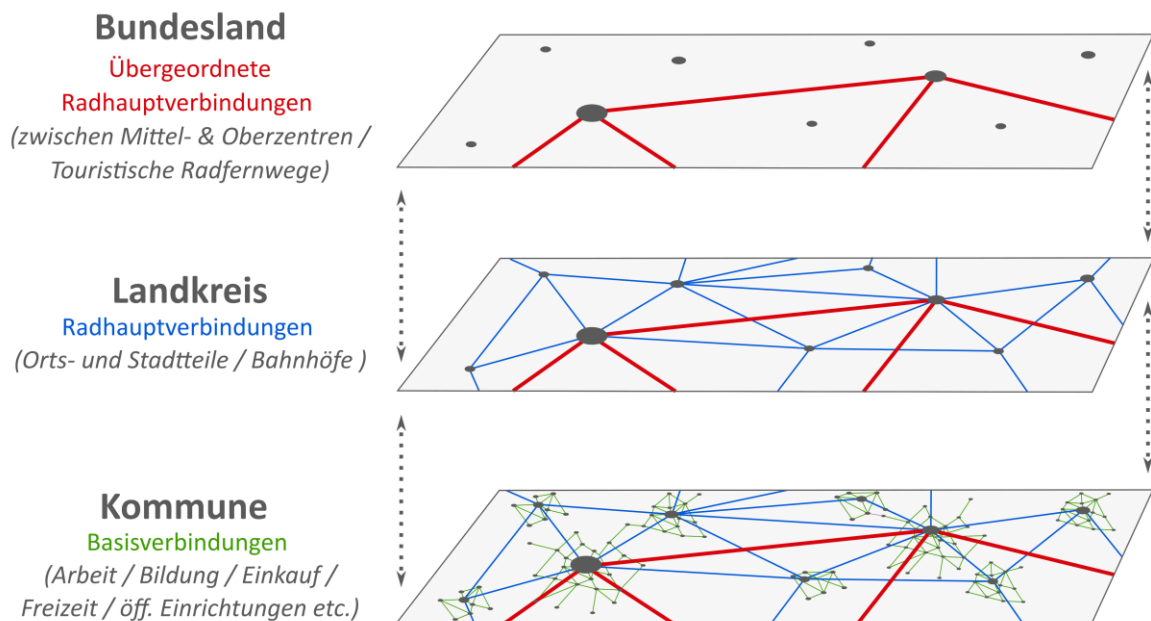


Abbildung 2: Aufbau Radverkehrsnetz und Planungszuständigkeiten (Eigene Darstellung)

Netzelemente und Maßnahmenempfehlungen aus den vorliegenden Radverkehrskonzepten und Netzplanungen des Rheingau-Taunus-Kreises und des Landes Hessen werden in der Regel übernommen.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Die Planungsgesellschaft RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV),
- Hessisches Straßengesetz (HStrG).

Als planerische Grundlagen zum Fußverkehr werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)¹,
- die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006)²,
- die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001)³.

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln.

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Köln.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2001): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ), Köln.

Als planerische Grundlagen zum Radverkehr werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)⁴,
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022),
- Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen 2020,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)⁵,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁶ und
- der Nationalen Radverkehrsplan 3.0⁷.

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 Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Darüber hinaus wurde mit der E Klima⁸ ein Werk zur Erreichung der Klimaschutzziele erarbeitet, dass die relevanten Veröffentlichungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) unter die Gesichtspunkte des Klimaschutzes stellt. Darin ist formuliert, dass die Belange des Fuß- und Radverkehrs gegenüber den Belangen des motorisierten Verkehrs zu priorisieren sind. Auf einem Faktenblatt sind die wichtigsten Erkenntnisse und Neuerungen zusammengefasst⁹. Es fasst die Inhalte zusammen und beschreibt darüber hinaus das Ziel, bis 2030 qualitativ hochwertige Fuß- und Radverkehrsanlagen zu realisieren, sodass mindestens 50% aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden können. Die E Klima wurde bei der Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes ebenso herangezogen.

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

1.5 Grundsätze der Fußverkehrsplanung

Zufußgehen ist die einfachste und kostengünstigste Art der Fortbewegung. Da Zufußgehende Personen jeglichen Alters sowie geistiger und körperlicher Fitness umfassen, haben Sie als vulnerable

⁴ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

⁵ Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.

⁶ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

⁷ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2022): Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima), Köln.

⁹ Aktivmobil-BW (2023): AGFK-BW veröffentlicht Faktenblatt zu Regelwerk "E Klima 2022", online (Abgerufen am 14.10.2024).

Verkehrsteilnehmende besondere Anforderungen an die Sicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und den Komfort von Fußverkehrsanlagen.

Sicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten. Fußverkehrsanlagen sollen durchgängig den Regelwerken entsprechend gestaltet werden. Dabei ist die Sicherung von Überquerungsstellen von besonderer Bedeutung. Zudem beeinflussen die Lage und Gestaltung von Gehverbindungen das subjektive Sicherheitsempfinden und die Wegenutzung. Beispiele hierfür sind die Umfelder stark befahrener Straßen oder potenzielle Angsträume wie unbeleuchtete Wege durch Unterführungen oder Parks. Bei der Planung sollte die subjektive Sicherheit daher ebenfalls berücksichtigt werden.

Direktheit: Zufußgehende sind sehr sensibel gegenüber Umwegen. Eine direkte und durchgängige Fußverkehrsinfrastruktur einschließlich ausreichend gesicherter Überquerungsstellen fördert die Regelakzeptanz, reduziert Reisezeitverluste und steigert die Attraktivität des Gehens als Fortbewegungsform.

Barrierefreiheit: Eine barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen ist entscheidend, um allen Menschen, unabhängig körperlicher Einschränkungen, eine sichere und komfortable Nutzung zu ermöglichen und die gesellschaftliche Teilhabe zu fördern. Dies umfasst unter anderem ausreichend breite und hindernisfreie Wege, stufenlose Zugänge sowie die klare und taktile Gestaltung von Überquerungsstellen und Wegeführungen. Insbesondere die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderung, seh- und mobilitätseingeschränkter sowie älterer Menschen werden berücksichtigt. Aber auch Personen, die bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind, profitieren von einer barrierefreien Gestaltung.

Komfort, Attraktivität & Aufenthaltsqualität: Die Oberflächenbeschaffenheit spielt eine wichtige Rolle für ein komfortables Vorankommen. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Einschränkung, aber auch Personen, die Lasten transportieren oder bspw. mit einem Kinderwagen unterwegs sind. Für die Attraktivität des Fußverkehrs sind zudem ausreichend dimensionierte Fußverkehrsanlagen entscheidend. Neben Raum für eine barrierefreie Fortbewegung ist auch die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums zentral. Mit Sitzgelegenheiten, Straßengrün und der weiteren Freiraumausstattung lässt sich die Aufenthaltsqualität steigern und ein attraktives Umfeld fürs Gehen schaffen.

1.6 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation 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 Verkehrsarten.

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/Attraktivität: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und mit möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird angestrebt. Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen und Reisezeitverlusten 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 in *getrennten Netzen* über Kfz-arme Nebenstraßen fahren.

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

2 Vorgehen

1. **Grundlagenermittlung:** Ermittlung und Analyse vorhandener Planungen sowie Darstellung von Quellen und Zielen im Stadtgebiet. Zudem Analyse von Schulverbindungen, Unfällen mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung sowie von Fahrdaten des Radverkehrs der Aktion STADTRADELN 2022-2023 der Hochschulstadt Geisenheim (**Anlage 1, Anlage 2, Anlage 3, Anlage 4, Anlage 5**).
2. **Webbasierte Online-Beteiligung:** Durchführung und Auswertung der Meldungen aus der Online-Beteiligung. Bürgerinnen und Bürger konnten mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform fehlende Verbindungen einzeichnen, bestehende Verbindungen kommentieren, Gefahrenstellen markieren sowie Orte mit Steigerung der Aufenthaltsqualität und Orte mit fehlenden Fahrradabstellanlagen kennzeichnen (**Anlage 6**). (www.radfahren-geisenheim.de – 20.05.2024 – 17.06.2024)
3. **Bestands- und Mängelanalyse:** Befahrung und Begehung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.
4. **Netzentwurf:** Identifikation von Hauptgehbereichen und kategorisierten Gehverbindungen des Fußverkehrs auf Grundlage der Quell- und Ziel-Orte im Untersuchungsgebiet (**Anlage 8**). Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)¹⁰ (**Anlage 9**).
5. **Maßnahmenentwicklung:** Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation.
6. **Abstimmung:** Abstimmung von Netzentwurf und Maßnahmenvorschlägen mit der Stadtverwaltung.
7. **Priorisierung:** Priorisierung der Maßnahmen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung (**Anlage 12, Anlage 13, Anlage 15**).
8. **Beteiligungswerkstatt:** Vorstellung des Konzeptentwurfes im Rahmen einer Beteiligungswerkstatt. Diskussion der Maßnahmen sowie Aufnahme der Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern.

¹⁰ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

9. **Kostenrahmen:** Erstellung eines Kostenrahmens für bestimmte Maßnahmentypen der Punkt- und Streckenmaßnahmen sowie eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
10. **Zweite Online-Beteiligung:** Erneute Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des ersten Konzeptentwurfes. Bürgerinnen und Bürger konnten Maßnahmen mithilfe einer webbasierten Beteiligungsplattform bewerten und kommentieren (**Anlage 7**). (www.radfahren-geisenheim.de – 02.12.2024 – 12.01.2025)
11. **Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse, Entwurf von Prinzipskizzen und Musterlösungen.
12. **Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
13. **Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Ausschuss für Kommunalentwicklung, Bauen und Umwelt.

3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

3.1 Versorgungsinfrastruktur und Quell-Ziel-Analyse

Versorgungsinfrastruktur

Die Hochschulstadt Geisenheim verfügt über eine gut funktionierende Infrastruktur in den Bereichen Bildung, Versorgung, Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie und Freizeitgestaltung. Insbesondere das Zentrum der Kernstadt dient als Anlaufpunkt für die Bürgerinnen und Bürger aus dem gesamten Stadtgebiet Geisenheims. Besonders bedeutende Ziele sind außerdem die Hochschule, die fünf Grund- bzw. weiterführenden Schulen sowie die zwei berufsbildenden Schulen, welche sich überwiegend in der Kernstadt befinden. Die Zuganbindung am Bahnhof Geisenheim bindet die Hochschulstadt an das regionale und überregionale Bahnnetz an und ermöglicht eine schnelle und bequeme Verbindung nach Wiesbaden, Mainz, Frankfurt, Koblenz und darüber hinaus, was nicht nur die Attraktivität für Pendelnde erhöht, sondern auch die Zugänglichkeit für Besuchende und die Vernetzung mit umliegenden Gemeinden fördert. Die gute Erreichbarkeit per Zug in Kombination mit den größtenteils kurzen Distanzen zwischen den Stadtteilen eröffnet ein hohes Potenzial für die Nutzung des Fuß- und Radverkehrs, welches aktuell noch nicht voll ausgeschöpft wird.

Quell-Ziel-Analyse

Für den Entwurf der Zielnetze wurden relevante Quellen und Ziele des Fuß- und Radverkehrs ausgewertet. Dafür wurden alle Bildungseinrichtungen (wie Schulen und Kinderbetreuungsstätten), Freizeit-, Kultur- und Sportstätten, öffentlichen Einrichtungen (wie z.B. Polizei, Post, Bücherei), Versorgungs-, Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen (wie z.B. Supermärkte, Bäckereien, Drogerien), Beherbergungsgewerbe sowie Bahnhöfe und Bushaltestellen herangezogen. Hierfür wurden Daten von OpenStreetMap verwendet sowie manuell überprüft und ergänzt. Diese Daten wurden auf einer Karte dargestellt und durch Wohngebiete, Industrie- und Gewerbegebiete sowie Versorgungszentren ergänzt (**Anlage 1**). Diese Quellen und Ziele bilden die Grundlage für die Potenzialanalyse Fußverkehr sowie die Entwicklung des Zielnetzes Radverkehr.

3.2 Fußverkehrspotenzial

Den **Quellen und Zielen** des Fußverkehrs wurde jeweils eine **Gewichtung** zugeordnet, die dem erwartbaren Fußverkehrsaufkommen entspricht, sowie eine Distanz, die das relevante Einzugsgebiet des Ortes definiert. Die von der Planungsgesellschaft RV-K entwickelte Standardgewichtung der Quell- und Zielkategorien basiert auf planerischen Erfahrungswerten (beispielsweise erhalten in einem ersten Schritt alle Einzelhandelseinrichtungen ein Standardgewicht). In einem zweiten Arbeitsschritt wurden alle Gewichte im Kontext der örtlichen Rahmenbedingungen manuell überprüft und gegebenenfalls angepasst (beispielsweise wurden besonders große Einzelhandelseinrichtungen höher gewichtet).

Auf Grundlage dieser Gewichtungen und Distanzen wurde eine Heatmap erstellt (**Anlage 2**). In dieser Darstellung überlagern sich die Fußverkehrspotenziale der einzelnen Quellen und Ziele. Je weiter entfernt ein Ort von einem bedeutsamen Ziel ist, desto geringer ist der Einfluss dieses Ziels auf das Fußverkehrspotenzial an besagtem Ort. So werden **Bereiche mit besonders hohem Potenzial** erkennbar.

Zusätzlich wurden **sensible Bereiche** des Fußverkehrs definiert, in denen ein erhöhtes Aufkommen besonders vulnerabler Zufußgehender (wie z.B. ältere Menschen und Kinder) zu erwarten ist. Diese Bereiche bilden die Umfelder um Krankenhäuser, Alten- und Pflegeeinrichtungen, Schulen und Kindergärten sowie um Spielplätze. Die definierten Radien betragen bei allen Einrichtungen 150 Meter Luftlinie und bei Spielplätzen 75 Meter. Je nach Aufteilung der umliegenden Straßen sind diese jedoch individuell anpassbar. Die Darstellung der Fußverkehrspotenzial-Heatmap und sensibler Bereiche bildet die Grundlage für das Zielnetz Fußverkehr und fließt in die Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen für den Fußverkehr ein.

3.3 Radverkehrspotenzial

Innergemeindlich

Geisenheim verfügt als Stadt über eine funktionierende Infrastruktur im Bereich Bildung, Versorgung, Einkaufen, Gastronomie und Freizeit. Insbesondere die Kernstadt weist eine hohe Attraktivität auf und ist als Ziel sowohl für die Stadtteile als auch für die Nachbarkommunen interessant. Besondere bedeutende Ziele sind dabei die Geisenheimer Innenstadt mit der Funktion Einkaufen und Gastronomie, das Rheinufer sowie die Hochschule und die Schulen im Stadtgebiet. Durch die geringen fahrradfreundlichen Entfernungen zwischen den vier Stadtteilen wird insgesamt von einem hohen innerkommunalen Potenzial für die Radverkehrsnutzung ausgegangen. Die teilweise anspruchsvolle Topografie verliert durch den zunehmenden Anteil elektrisch unterstützter Fahrräder für den Radverkehr an Bedeutung.

Nachbarkommunen

Auch die Nachbarkommunen weisen eine geringe Distanz zur Geisenheimer Kernstadt auf, sodass sich ebenso ein hohes Potenzial für den Radverkehr zwischen den Kommunen ergibt.

Auf Basis der Schuldaten¹¹ wurden Verflechtungen mit den Nachbarkommunen mit einer für den radfahrenden Schulverkehr relevanten Distanz von bis zu 10 Kilometern analysiert (**Anlage 3**).

Dies ermöglicht die Bestimmung des Potenzials von Verbindungen, indem die Anzahl der pendelnden Schülerinnen und Schüler sowie die Länge der Strecke berücksichtigt werden. So kann ermittelt werden, ob eine Verbindung als Schulverbindung einzustufen ist und welchen Bedarf sie aufweist. Dabei wurden ausschließlich öffentliche weiterführende Schulen betrachtet.

Das ermittelte Potenzial dient als erster Indikator für die Bedeutung einer Radverkehrsverbindung zwischen den betrachteten Städten und Gemeinden. Ergänzend ist zu beachten, dass dieses Potenzial durch weitere Pendelbeziehungen und Freizeitverkehre erweitert wird.

3.4 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Fußverkehrsinfrastruktur und der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle in der Hochschulstadt Geisenheim mit Beteiligung von Zufußgehenden und Radfahrenden der Jahre 2019 bis 2022 mit Personenschaden ausgewertet.

¹¹ Angabe der Herkunft der Schülerinnen und Schüler des Emely-Salzig-Schule, Johannes-de-Laspée-Schule, Leopold-Bausinger-Schule, Rheingauschule und St. Ursula Schule, 2024

In diesem Zeitraum wurden in Geisenheim sechs Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung und 19 Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung polizeilich gemeldet.¹² Die Unfallfolgen (Unfallkategorie) teilen sich wie in **Tabelle 1** dargestellt auf.

Tabelle 1: Unfallkategorie der Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung in Geisenheim (2019-2022)

Unfallkategorie	Unfall mit Getöte-ten	Unfall mit Schwer-verletzten	Unfall mit Leicht-verletzten
Fußverkehr	0	2	4
Radverkehr	0	5	14

Neben der Unfallkategorie werden die Unfälle in verschiedene Typen unterteilt.

Der Unfalltyp Überschreiten, der rund zwei Drittel aller Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung ausmacht, weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen für den Fußverkehr hin. Die Herstellung ausreichend sicherer Überquerungsmöglichkeiten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar. In **Abbildung 3** ist die Verteilung der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp in der Hochschulstadt Geisenheim dargestellt.

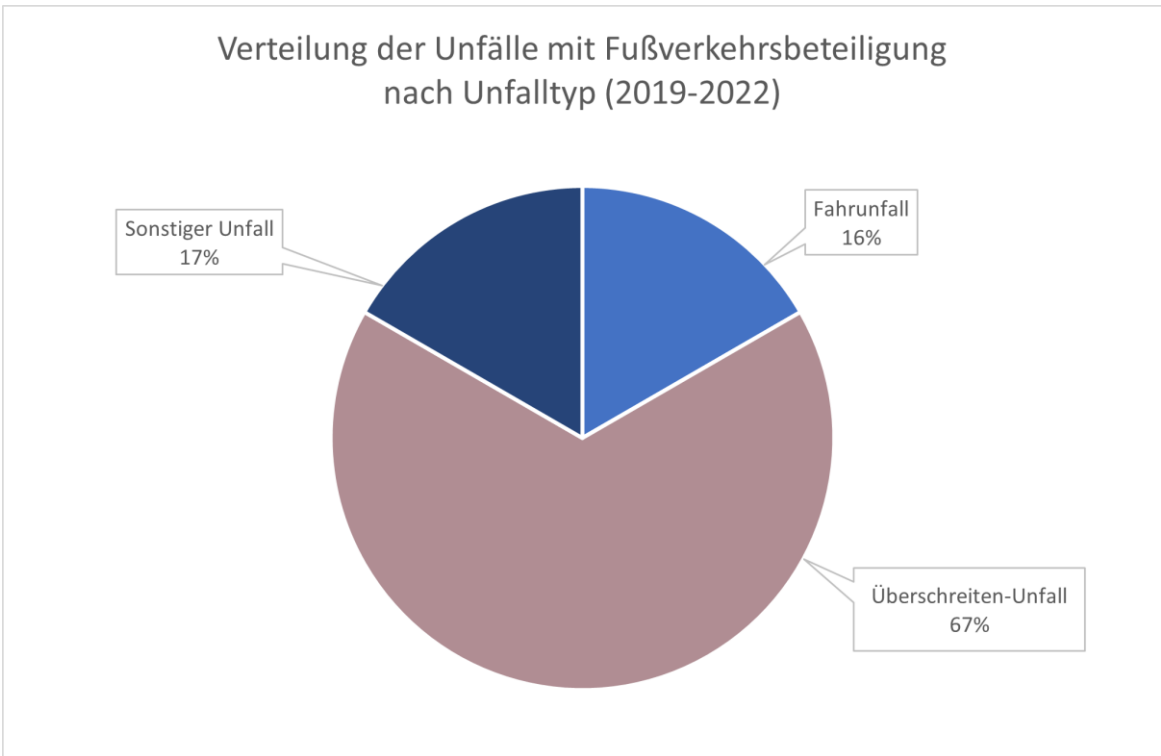


Abbildung 3: Verteilung der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Eigene Darstellung)

¹² Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2024

Der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin. Die Sicherung solcher Einmündungen und Grundstückszufahrten stellt daher einen wesentlichen Bestandteil der Maßnahmenplanung dar. Ebenso haben Abbiegeunfälle im Unfallgeschehen des Radverkehrs ein hohes Gewicht. Dieser meist innerorts auftretende Unfalltyp weist auf Defizite der Radverkehrsführung, insbesondere an Knotenpunkten, hin. Somit gilt der Untersuchung der Knotenpunktführung im Radverkehrskonzept ein besonderes Augenmerk. In **Abbildung 4** ist die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp in der Hochschulstadt Geisenheim dargestellt.

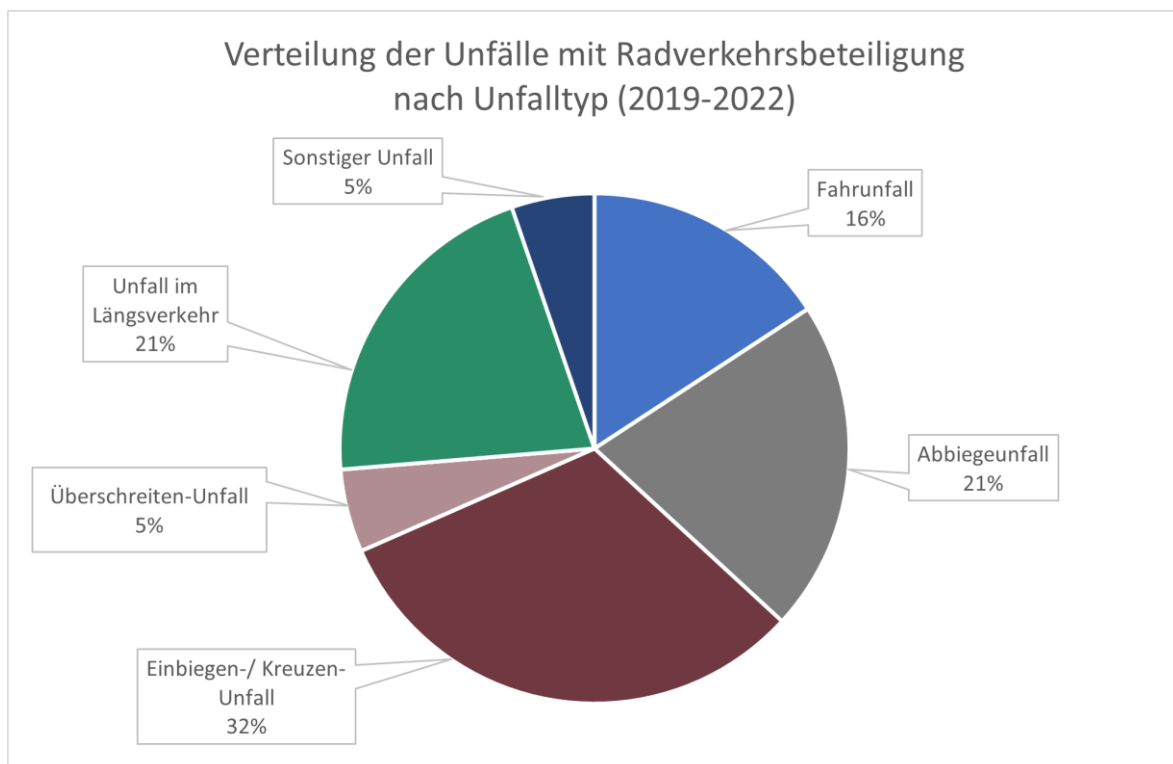


Abbildung 4: Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Eigene Darstellung)

Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in **Anlage 4** Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht-gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Zufußgehenden und Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Studie zur Unfalldokumentation ¹³ hat aufgezeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verkehrsunfälle mit

¹³ Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010

Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Anzahl der durch die Polizei erfassten Verkehrsunfälle. Beim Fußverkehr wird die Anzahl schätzungsweise ähnlich hoch sein.

3.5 Fahrdaten STADTRADELN

Im Rahmen der Aktion „STADTRADELN“¹⁴ haben Teilnehmende die Möglichkeit ihre Radfahrten mittels GPS zu dokumentieren. In anonymisierter Form werden diese Daten den Kommunen zur Verfügung gestellt, wodurch eine planerische Auswertung möglich wird.

In der Hochschulstadt Geisenheim konnten während der Bearbeitung Fahrdaten aus dem Jahr 2023 ausgewertet werden¹⁵. Der Aktionszeitraum ging vom 27. Mai bis 16. Juni 2023 und es nahmen 270 Personen am STADTRADELN teil.

Die aufgezeichneten Wege bilden dabei eine Gesamtsumme. Es handelt sich sowohl um Wege, die von den Geisenheimer Teilnehmenden zurückgelegt wurden, als auch von Personen, die aus anderen am STADTRADELN teilnehmenden Kommunen stammen und durch das Geisenheimer Stadtgebiet gefahren sind.

Die Auswertung zeigt, welche Wege und wie häufig diese von Radfahrenden genutzt wurden. Hieraus können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um eine eingeschränkt repräsentative Erhebung handelt.

Die Auswertung der gefahrenen Strecken ist in **Anlage 5** Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

3.6 Erste Online-Beteiligung – Ideensammlung

Zu Beginn der Erstellung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes der Hochschulstadt Geisenheim wurde über einen Zeitraum von vier Wochen vom 20. Mai 2024 – 17. Juni 2024 eine Online-Beteiligung durchgeführt (www.radfahren-geisenheim.de). Alle Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Fuß- und Radverbindungen zu melden (**Abbildung 5**). Auf die Möglichkeit der Beteiligung wurde mittels Pressemitteilungen und Beiträgen in den sozialen Medien hingewiesen.

Insgesamt sind dabei 207 Meldungen von 129 Bürgerinnen und Bürgern eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in **Anlage 6**.

¹⁴ www.STADTRADELN.de/darum-geht-es (Abruf am 11.10.2024)

¹⁵ <https://portal.radverkehr-in-deutschland.de/map/> (Abruf am 14.04.2024)

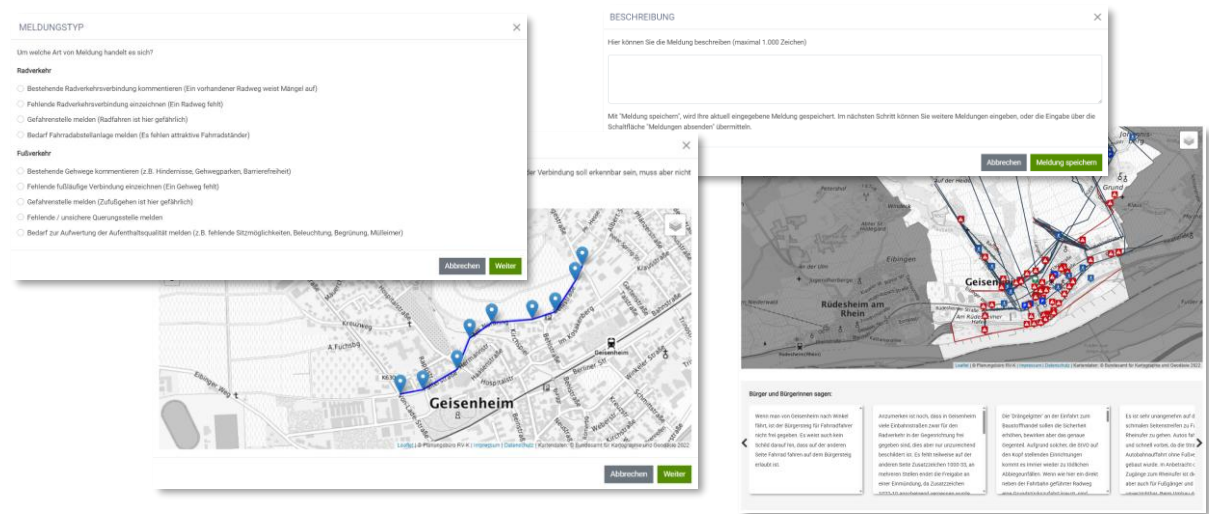


Abbildung 5: Eingabeprozess der Online-Beteiligung (Eigene Darstellung)

Die eingegangenen Meldungen teilen sich auf die folgenden möglichen Meldungstypen auf:

Tabelle 2: Anzahl der für Geisenheim eingegangenen Meldungen

Meldungstyp		Anzahl Meldungen
Fußverkehr	Bestehende Verbindung verbessern	4 Meldungen
	Neue Verbindung gewünscht	11 Meldungen
	Gefahrenstelle	40 Meldungen
	Überquerungsstelle verbessern	26 Meldungen
	Bedarf Aufwertung Aufenthaltsqualität	3 Meldungen
Radverkehr	Bestehende Verbindung verbessern	11 Meldungen
	Neue Verbindung gewünscht	62 Meldungen
	Gefahrenstelle	40 Meldungen
	Bedarf Abstellanlagen	10 Meldungen
Summe		207 Meldungen

Für folgende Verbindungen bzw. Knotenpunkte wurde sehr häufig verbesserte Fuß- bzw. Radverkehrsinfrastruktur gewünscht:

Tabelle 3: Häufigste Meldungen Online-Beteiligung Geisenheim

Nr.	Relation	Anzahl Meldungen
1	Kfz-freie Umgestaltung der Winkeler Straße im Innenstadtbereich	17 Meldungen
2	Neubau Radweg zwischen Stephanshausen und Johannisberg	16 Meldungen
3	Fehlende Verbindung zwischen Industriestraße und Kreuzung Holzweg/ Langestraße	12 Meldungen
4	Schaffung von Radverkehrsanlagen in der Straße ‚Am Nordring‘	7 Meldungen
5	Verbesserung der Situation auf dem Leinpfad entlang des Rheins	7 Meldungen
6	Verbesserung Knotenpunkt Von-Lade-Straße/ Falterstraße/ Nothgottesstraße	6 Meldungen

Alle Meldungen sind in **Anlage 6** dargestellt. Online können die Ergebnisse unter www.radfahren-geisenheim.de eingesehen werden. Es ist dabei zu beachten, dass es sich bei den Ergebnissen der Online-Beteiligung um keine repräsentativen Ergebnisse handelt.

3.7 Steuerungsgruppe

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde durch eine Steuerungsgruppe begleitet und gelenkt. Sie ist maßgebend für den Entwicklungsprozess des Radverkehrskonzeptes verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie setzt sich aus der Planungsgesellschaft RV-K sowie Vertretenden der folgenden Abteilungen der Stadtverwaltung zusammen:

- Bürgermeister
- Bauamt, Tief- und Straßenbau
- Straßenverkehrsangelegenheiten
- Feuerwehr
- Fachbereich Bauen, Planen, Umwelt
- Öffentliche Einrichtungen
- Liegenschaftsunterhaltung, Hochbau

Die Steuerungsgruppe traf sich zu Beginn des Projektes, nach der Maßnahmenplanung sowie vor Abschluss des Projektes insgesamt dreimal. Die ersten beiden Termine fanden in Präsenz statt, während der dritte Termin online stattfand.

3.8 Weitere Beteiligung

Während der Maßnahmenentwicklung wurden Hessen Mobil und der Rheingau-Taunus-Kreis als Träger öffentlicher Belange um Stellungnahmen gebeten. Sie hatten die Gelegenheit Hinweise zu den in ihrer Zuständigkeit liegenden Maßnahmenvorschlägen abzugeben.

Die Rückmeldungen seitens Hessen Mobil wurden berücksichtigt. Vom Rheingau-Taunus-Kreis gab es keine Rückmeldungen.

3.9 Beteiligung der Nachbarkommunen

Die Beteiligung der Nachbarkommunen fand per E-Mail statt. Abgestimmt wurden die Übergänge des Radverkehrsnetzes sowie angrenzende Maßnahmen.

Die Stadt Oestrich-Winkel wurde über die Planungen in Kenntnis gesetzt und die Verbindungen und Maßnahmen wurden bestätigt. Seitens der Stadt Rüdesheim gab es keine Rückmeldung, so dass keine Abstimmung stattfand.

Zudem sind die Ergebnisse der *Machbarkeitsstudie einer Radverbindung im Korridor Rüdesheim am Rhein – Wiesbaden* in die Planungen mit eingeflossen.

3.10 Beteiligungswerkstatt

Nach Abstimmung des ersten Maßnahmenentwurfes und der Erarbeitung der Priorisierung wurden alle Bürgerinnen und Bürger der Hochschulstadt Geisenheim zu einer Beteiligungswerkstatt eingeladen. Am 25. Oktober 2024 fand die Vorstellung des Vorgehens und des Arbeitsstandes im Rheingau Atrium statt.

Im Anschluss hatten die knapp 30 Teilnehmenden die Möglichkeit fehlende Verbindungen, Gefahrenstellen und Kommentare auf Plänen zu hinterlassen sowie die Maßnahmen anhand der ausgehungenen Maßnahmendatenblätter zu begutachten und mittels Klebepunkten zu bewerten (**Abbildung 6**). Die Ergebnisse wurden im Plenum diskutiert und Fragen der Teilnehmenden beantwortet. Die Bewertung der Maßnahmendatenblätter aus der Beteiligungswerkstatt wirkt sich auf die Priorisierung der Maßnahmen aus. Zudem wurden auf Basis der Rückmeldungen an einigen Maßnahmen Anpassungen vorgenommen oder Maßnahmen ergänzt.

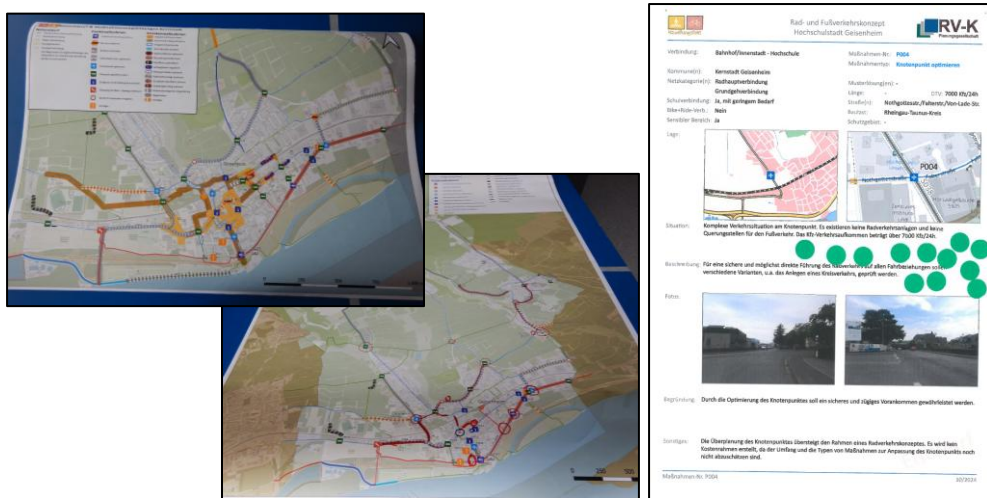


Abbildung 6: Ergebnisse der Beteiligungswerkstatt (Eigene Darstellung)

3.11 Zweite Online-Beteiligung – Maßnahmenbewertung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 02. Dezember 2024 und dem 12. Januar 2025 den Entwurf zum Fuß- und Radverkehrskonzept einsehen und Maßnahmen bewerten und kommentieren (**Abbildung 7**) (www.radfahren-geisenheim.de). Die Bewertung der im Vorfeld mit der Stadt abgestimmten und in der Beteiligungswerkstatt diskutierten Maßnahmen erfolgte mittels „Daumen hoch“- und „Daumen runter“-Setzen. Insgesamt wurden 722 positive und 208 negative Bewertungen abgegeben. Die Bewertungen durch die Bürgerinnen und Bürger sind auf den Maßnahmendatenblättern dargestellt. Eine Darstellung der Bewertung der Maßnahmen kann in **Anlage 7** eingesehen werden. Maßnahmen, welche sich erst aus der Online-Beteiligung ergaben, weisen keine Bewertung auf und sind nicht dargestellt.

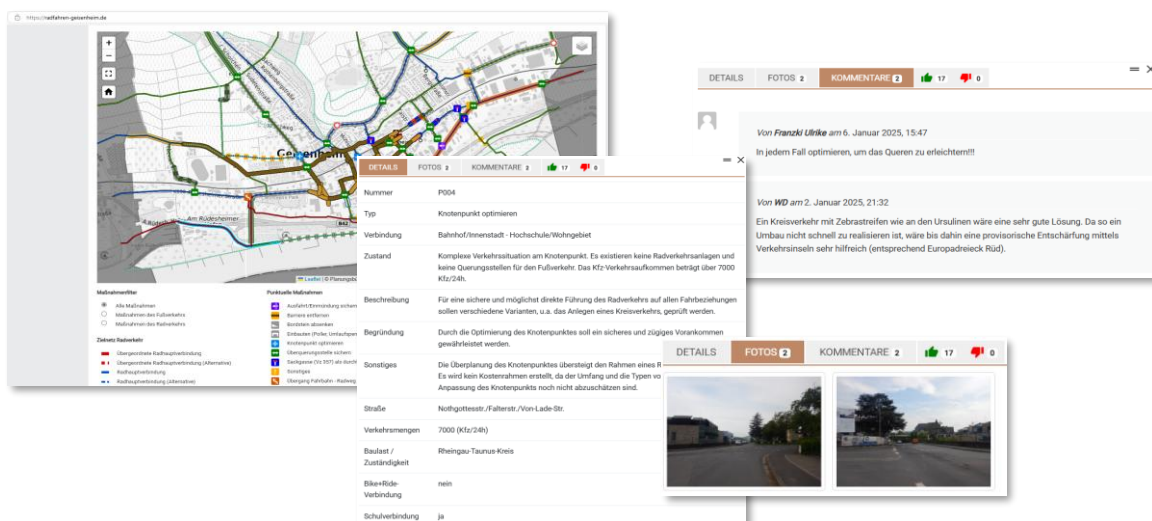


Abbildung 7: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion (Eigene Darstellung)

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare von anderen Nutzenden zu nehmen, wurde 98-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare überwiegend positiv und homogen. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertungen gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation, die allen Beteiligten gerecht wird, ist häufig nicht möglich. Es werden dabei insbesondere die folgenden Themen diskutiert:

- Anlegen von Beleuchtung
- Notwendigkeit des vorgeschlagenen Oberflächenausbaus (Asphalt, Beton o.Ä.)
- Sperrung der Winkeler Straße für den Kfz-Verkehr im Innenstadtbereich

Diese Themen werden in **Kapitel 6.8** behandelt.

Alle Beteiligungsergebnisse und die Kommentare sind auf der Projekthomepage weiterhin einsehbar. Die am häufigsten bewerteten Maßnahmenvorschläge sind in **Tabelle 4** abgebildet.

Tabelle 4: Maßnahmen mit den meisten Bewertungen

Maßnahmen Nr.	Art und Ort der Maßnahme		
S017	Sperrung der Winkeler Straße für den Kfz-Verkehr	25	110
P005	Sackgasse in der Prälat-Werthmann-Straße als durchlässig für den Fußverkehr kennzeichnen	11	11
P050	Überquerungsstelle Rüdesheimer Straße / Rebenweg sichern	18	0
P004	Knotenpunkt Nothgottesstraße / Falterstraße optimieren	17	0
P026	Überquerungsstelle Nothgottesstraße / Heidestraße sichern	16	0
S010	Sonstiges Verbindung Nothgottesstraße / Eibinger Weg	15	1
P009	Barriere am Frohnhofplatz entfernen	8	8

Auffällig war die intensive Diskussion zu der Maßnahme S017, die eine Sperrung der Winkeler Straße im Innenstadtbereich für den Kfz-Verkehr vorsieht. Insgesamt wurden 20 Kommentare dazu abgegeben. Ein erheblicher Teil der Bevölkerung spricht sich gegen diesen Vorschlag aus. Eine ausführlichere Behandlung dieser Maßnahme erfolgt in **Kapitel 6.8.2**.

Besonders positiv bewertet wurden die Maßnahmenvorschläge P050, P004 und P026. Diese Maßnahmenvorschläge wurden bereits in der ersten Online-Beteiligung mehrfach eingebracht.

Zusätzlich wurden Maßnahmen nach der Beteiligung und den Abstimmungen angepasst, indem bspw. Maßnahmen entfernt oder zusammengefasst wurden. Dadurch sind Lücken in der Nummerierung entstanden. Die Nummerierung bleibt jedoch erhalten, damit die Maßnahmen weiterhin der Online-Beteiligung zugeordnet werden können.

4 Fußverkehrsnetz

4.1 Hintergrund / Grundidee

Um den Bedarf an durchgängigen und direkten Fußverkehrsverbindungen im Stadtgebiet zu ermitteln, wurden relevante Quellen und Ziele des Fußverkehrs bestimmt und daraus Potenzialräume abgeleitet (siehe **Kapitel 3.2** Fußverkehrspotenzial). Folgende Quellen und Ziele wurden berücksichtigt:

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- Einkauf
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen / Kinderbetreuung
- Senioren- / Pflegeeinrichtungen

Die Erarbeitung des Fußverkehrsnetzes ist ein elementarer Bestandteil des Fußverkehrskonzeptes. Fußverkehr findet überall im Stadtgebiet in der Fläche statt. Eine Bündelung im Rahmen der Netzplanung, analog zum Radverkehr, ist aufgrund der noch stärkeren Umwegeempfindlichkeit nur eingeschränkt möglich. Ziel des Netzentwurfs ist es daher, zu erfassen, wo für den Fußverkehr

- besonders wichtige Gehverbindungen und -bereiche liegen,
- sowie zu erfassen, wo für die Kommune exemplarische Problemsituationen des Fußverkehrs liegen.

Eine durchgehende Erkennbarkeit durch Fußverkehrsanlagen und eine wegweisende Beschilderung ist anzustreben. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und Übergänge zwischen Führungsformen eindeutig und barrierefrei gestaltet sein. Durch die systematische Verbesserung von Überquerungsstellen kann an kritischen Stellen zudem eine Bündelung des Fußverkehrs erreicht werden. Dies führt zu einer verbesserten Verkehrssicherheit; denn dort, wo Fußverkehr verstärkt auftritt, rechnen andere Verkehrsteilnehmende mit Zufußgehenden und stellen ihr Verhalten darauf ein.

4.2 Zielnetz Fußverkehr

Als Grundlage für das Fußverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Fußverkehr erarbeitet (**Anlage 8**).

Das Zielnetz Fußverkehr verbindet sehr wichtige Quellen und Ziele des Alltags und stellt somit den Wunschzustand des Fußverkehrsnetzes dar. Damit das Zielnetz sicher, direkt, barrierefrei und attraktiv begehbar wird, ist die Umsetzung der im weiteren Verlauf vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz noch nicht überall sicher, barrierefrei und komfortabel begehbar.

Im Fußverkehrsnetz werden die folgenden vier Netzkategorien unterschieden (siehe auch **Abbildung 1** im **Kapitel 1.3**).

- **1. Kategorie – Hauptgehbereich (4 Stück im Stadtgebiet):** Bereich mit besonders hohem Fußverkehrspotenzial aufgrund hoher Quell-Ziel-Dichte. Erhöhtes, flächenhaftes Fußverkehrsaufkommen ist zu erwarten bzw. zu fördern. Dies betrifft häufig Innenstadtbereiche bzw. Umfelder von Nahversorgungszentren, Schulzentren/großen Schulen, Bahnhöfen und Quartierszentren. Flächenhafte Betrachtung des Bereichs. Die Aufenthaltsqualität genießt hier eine erhöhte Bedeutung.
- **2. Kategorie – Hauptgehverbindung (9 Stück im Stadtgebiet):** Übergeordnete Gehverbindung mit besonders hohem Potenzial für den Fußverkehr zur Verbindung sehr wichtiger Ziele des Alltagsverkehrs im Nahbereich (auf Achsen bis ca. 1,5 km). Hauptgehverbindungen dienen insbesondere zur Anbindung von zentralen Stationen des ÖPNV (Bahnhöfe & Busbahnhöfe) sowie zur Verbindung von Hauptgehbereichen (im Umfeld von Nahversorgungszentren, Schulzentren/großen Schulen) untereinander. Linienhafte Betrachtung der Verbindung sowie besonderer Fokus auf Überquerungsstellen auf „freier Strecke“ sowie Knotenpunkte.
- **3. Kategorie – Grundgehverbindung (Alle weiteren Wege in der Kommune):** Alle Wege bilden Grundgehverbindungen des Fußverkehrsnetzes. Im Umfeld wichtiger kommunaler Quellen und Ziele besteht punktuell ein erhöhtes Potenzial für den Alltagsfußverkehr sowie insbesondere ein erhöhter Schutzbedarf in sensiblen Bereichen des Fußverkehrs. Dies betrifft vor allem soziale Einrichtungen wie z.B. Schulen, KITAs, Altenzentren, Krankenhäuser und Spielplätze. Die Betrachtung erfolgt räumlich begrenzt. Eine erhöhte Bedeutung genießen Überquerungssituationen sowie ausreichend breite, freie Gehwege.
- **4. Kategorie – Spazierverbindung (10 Stück im Stadtgebiet):** Verbindung mit Naherholungsfunktion und gesteigertem Fußverkehrspotenzial, die Grünflächen und Freiräume verbindet oder innerhalb von Grünanlagen verläuft. Besonderer Fokus gilt der Aufenthaltsqualität auf begrünten Wegeachsen. Zudem sollten Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsarten auf dieser Verbindung so gering wie möglich gehalten werden (z. B. getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr).

Im Gegensatz zu den Grundgehverbindungen ist auf Hauptgehverbindungen am Start- und Zielort sowie in Hauptgehbereichen in der Fläche eine hohe Dichte an Zielen des Alltagsverkehrs zu finden. Daher ist hier mit einem durchschnittlich höheren Fußverkehrsaufkommen zu rechnen. Diese Verbindungen sollen möglichst direkt und selbsterklärend gestaltet sein. Hier soll die Infrastruktur zudem einen

möglichst hohen Standard aufweisen. Dies gilt mit Blick auf Gehwegbreiten (nutzbare Fläche), sichere Überquerungsstellen, Barrierefreiheit und Verkehrsberuhigung. Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass möglichst kurze und direkte Verbindungen für den Fußverkehr aufgrund dessen Empfindlichkeit gegenüber Umwegen¹⁶ erforderlich sind.

Das vorliegende Fußverkehrskonzept wurde hauptsächlich für den kommunalen Alltagsfußverkehr entwickelt. Überregionale und regionale Freizeitverbindungen wie Wanderrouten werden nur bei besonderer Bedeutung vor Ort in das Zielnetz Fußverkehr aufgenommen.

5 Radverkehrsnetz

5.1 Hintergrund / Grundidee

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet und in die Nachbarkommunen zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen abgeleitet. Folgende Quellen und Ziele wurden dabei sowohl innerhalb der Stadt als auch in den Nachbarkommunen berücksichtigt:

- Wohnen
- Arbeiten / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- Einkauf
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) / Bahnhof
- Bildungseinrichtungen

Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes ist elementarer Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

Eine durchgehende Erkennbarkeit durch Radverkehrsanlagen, Markierungen und Fahrradwegweisung ist anzustreben. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und Übergänge zwischen Führungsformen eindeutig gestaltet sein. So kann eine Bündelung des Radverkehrs erreicht werden. Dies führt zu einer verbesserten Verkehrssicherheit; denn dort, wo Radverkehr verstärkt auftritt, rechnen andere Verkehrsteilnehmende mit Radfahrenden und stellen ihr Verhalten darauf ein.

5.2 Zielnetz Radverkehr

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr erarbeitet (**Anlage 9**). Das Zielnetz Radverkehr verbindet alle wichtigen Quellen und Ziele und stellt somit den Wunschzustand

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Köln.

des Radverkehrsnetzes dar. Damit das Zielnetz sicher, zügig und attraktiv befahrbar wird, ist die Umsetzung der im weiteren Verlauf vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlich. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar. Das Zielnetz Radverkehr umfasst insgesamt eine **Länge von 63 Kilometern**.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den ERA202X¹⁷ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Übergeordnete Radhauptverbindung (5 km):** Übergeordnete Verbindung für den Alltagsradverkehr mit besonders hohem Radverkehrspotenzial, die in der Regel zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren verläuft.
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung (30 km):** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit hohem Radverkehrspotenzial. Außerdem Verbindung zur Anbindung von Bahnhöfen und weiterführenden Schulen, sofern diese nicht in der 1. Kategorie aufgeführt sind.
- **3. Kategorie – Radgrundverbindung (28 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen weiteren wichtigen Zielen.

Die Netzkategorien 1 und 2 bilden dabei die Radhauptverbindungen ab, wobei Netzkategorie 1 in der Regel definierte Radschnell- und Raddirektverbindungen oder das Radhauptnetz Hessen umfasst. Verbindungen der Netzkategorie 2 sind überörtliche Verbindungen. Netzkategorie 3, die Grundverbindungen, sind innergemeindliche Netzergänzungen.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegefaktor gemäß den ERA¹⁸ maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen. Reisezeitverluste sind zu berücksichtigen und mit ggf. auftretenden Umwegen abzuwägen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde hauptsächlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Überregionale und regionale Freizeitverbindungen werden ohne weitere Prüfung als bestehende Netzelemente in das Zielnetz Radverkehr aufgenommen.

¹⁷ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 202X, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 202X, Köln

¹⁸ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

5.3 Rad-Hauptnetz Hessen

Das Rad-Hauptnetz Hessen bildet als übergeordnete Radhauptverbindung die Grundlage für die Netzplanung. Das Rad-Hauptnetz Hessen verbindet alle Oberzentren untereinander sowie die Mittelzentren mit ihrem nächsten Oberzentrum bis zu einer Entfernung von rund 30 km und zeichnen sich im Zielzustand durch direkte, sichere, komfortabel zu befahrene und durchgehend einheitlich beschildderte Radverkehrsverbindungen aus (mindestens ERA-Standard). Es wird durch regionale und lokale Netze für den Alltagsverkehr vervollständigt.

Ergänzt wird das Angebot für den Radverkehr durch 22 überregionale Radfernwege. Von ihrer ursprünglichen Intension hauptsächlich für touristische Wegzwecke realisiert, stellen sie in vielen Abschnitten auch für den Alltagsradverkehr interessante Verbindungen dar.

Im Rad-Hauptnetz Hessen ist der Verlauf in Geisenheim nicht als übergeordnete Radhauptverbindung vorgesehen, da dieser entlang des Leinpfads verläuft. Stattdessen wird die übergeordnete Radhauptverbindung im Rahmen des Radverkehrskonzepts nördlicher geführt. Der Leinpfad am Rhein soll primär für den Fußverkehr gestärkt werden, während der Radverkehr möglichst auf alternative Routen verlagert wird. Diese Zielsetzung wird auch durch die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Wiesbaden – Rüdeshheim bestätigt. Im Bereich Geisenheim wird diese als Raddirektverbindung geführt.

6 Maßnahmenentwicklung

6.1 Grundlagen Maßnahmenplanung Fußverkehr

Bei der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge werden die im **Kapitel 1.4** aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerke berücksichtigt. Die wichtigsten Inhalte zu Gehwegen, Überquerungen, verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen sowie zur gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr sind im Folgenden zusammengefasst.

6.1.1 Gehwege

Gehwege sind in der Regel ausschließlich dem Fußverkehr zugewiesene Verkehrsflächen und stellen an Straßen mit Kfz-Verkehr den Regelfall der Fußverkehrsführung dar. Sie sollen eine möglichst barrierefreie, konfliktarme und kontinuierliche Bewegungsfläche bieten, um das Risiko von Unfällen zu minimieren und die Gehqualität zu erhöhen. Folgende Aspekte sind bei der Planung von Gehwegen zu beachten:

Räume und Begegnung

Die notwendige Breite des Gehweges setzt sich aus den jeweils möglichen Nutzungen im Begegnungsfall, einem Begegnungspuffer, sowie Sicherheitsräumen zur Fahrbahn, zur Bebauung oder sonstigen Eingrenzungen zusammen. Abbildung 8 stellt das empfohlene Regelmindestmaß von 2,50 m Gehwegbreite gemäß RAST dar. Für den Begegnungsfall von Menschen in Rollstühlen wird ein „Idealmaß Barrierefreiheit“ von 2,70 m empfohlen. Im Ausnahmefall kann bei geringer Verkehrsstärke und offener Bebauung das Regelmindestmaß auf 2,30 m reduziert werden.

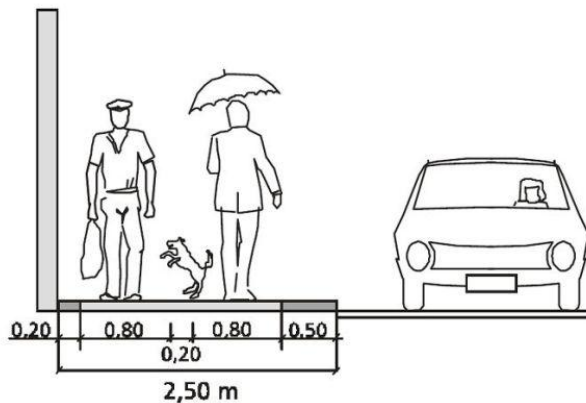


Abbildung 8: Regelmindestmaß für Gehwege¹⁹

Bei hohem Fußverkehrsaufkommen empfiehlt die EFA eine Breite von mindestens 3,00 m, um eine komfortable und sichere Nutzung zu ermöglichen.

Barrierefreiheit und Oberflächenbeschaffenheit

Barrierefreiheit ist für alle Gehwege eine Grundanforderung. Insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Sehbehinderungen oder Eltern mit Kinderwagen sind auf eine durchgängig stufenfreie Gestaltung angewiesen. Um dies zu gewährleisten, sollen Bordsteine an Übergängen abgesenkt werden. Zur Gewährleistung der Barrierefreiheit bildet die Ausführung als getrennte Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe den aktuellen Stand der Technik (siehe **Kapitel 6.1.2** Überquerungen: Barrierefreie Gestaltung). Zudem sollen Bodenindikatoren zur Orientierung für blinde und sehingeschränkte Menschen integriert werden. Eine rutschfeste und gut begehbbare Oberfläche ist ebenso wichtig, um eine Nutzung bei jeder Witterung zu ermöglichen.

Gestaltung und Ausstattung

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist es sinnvoll, Straßenbegleitgrün, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung entlang der Gehwege vorzusehen. Sitzgelegenheiten steigern nicht nur die Aufenthaltsqualität, sondern sind auch Teil einer barrierearmen Gestaltung beispielsweise für mobilitätseingeschränkte Menschen. Grünflächen und Bäume bieten dabei nicht nur Schutz vor Witterungseinflüssen,

¹⁹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/58074, abgerufen am 08.11.24

sie tragen auch zu einer ansprechenden Gestaltung des Verkehrsraums und damit zur Förderung des Fußverkehrs bei.

6.1.2 Überquerungen

Das Überqueren der Fahrbahn stellt aufgrund der notwendigen Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden häufig ein Sicherheitsrisiko dar und genießt daher bei der Maßnahmenempfehlung einen besonderen Stellenwert.

Überquerungsstellen

Es wird zwischen gesicherten und ungesicherten Überquerungsstellen unterschieden. Gesicherte Überquerungsstellen verfügen entweder über

- eine Fußgängerschutzanlage („Fußgängerampel“) oder bieten durch
- einen Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) Vorrang für den Fußverkehr.

Gesicherte Überquerungsstellen kommen beispielsweise bei hohem Verkehrsaufkommen oder beim häufigen Auftreten besonders schutzbedürftiger Personen in Betracht. Auch ohne Signalisierung oder Fußgängerüberweg machen ungesicherte Überquerungsstellen den Fußverkehr sicherer, attraktiver und bauen Barrieren ab, indem sie Überquerungsvorgänge erleichtern und bündeln.

Grundsätzlich ist auf eine bedarfsgerechte bauliche Gestaltung zu achten. So sollen Überquerungsstellen stets mit Bordsteinabsenkungen und barrierefrei ausgeführt werden (siehe unten: Barrierefreie Gestaltung). Ergänzend können

- Mittelinseln,
- vorgezogene Seitenräume und
- Fahrbahnanhebungen

angelegt werden. Solche Anlagen können auch kombiniert ausgeführt werden. Ist eine bauliche Ausführung nicht möglich, kann auch auf Maßnahmen mit geringerem Aufwand wie Markierungen, Sperrpfosten, Pflanzkübel etc. zurückgegriffen werden.

Zur Ausführung als gesicherte Überquerungsstelle ist zudem die Kombination mit einem Fußgängerüberweg oder einer Fußgängerschutzanlage möglich.

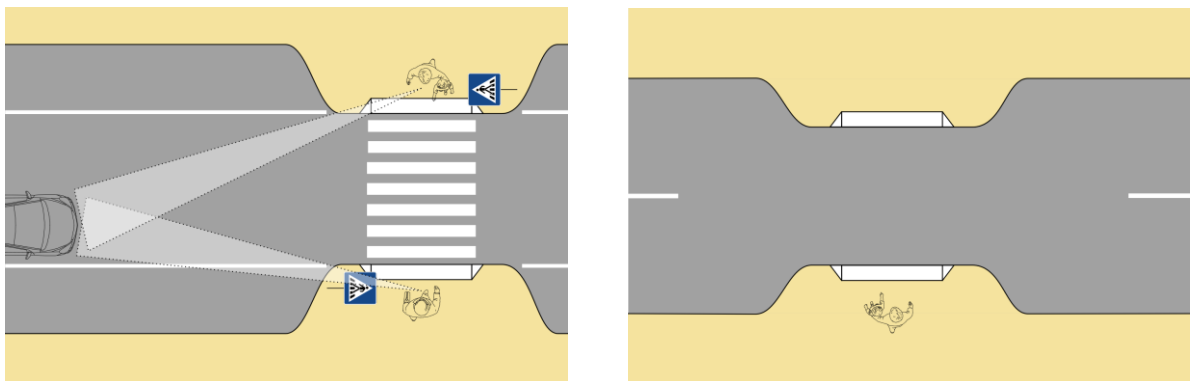


Abbildung 9: Gesicherte Überquerungsstelle mit Fußgängerüberweg (links, eigene Darstellung) und ungesicherte Überquerungsstelle kombiniert mit vorgezogenen Seitenräumen zur Verkürzung der Überquerungsstrecke und Verkehrsberuhigung (rechts, eigene Darstellung).

Eine strikte Vorgabe, wann welche Überquerungsstelle für den Fußverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in **Abbildung 10** dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von (1) Kfz-Verkehrsstärke, (2) Fußverkehrsaufkommen und (3) zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

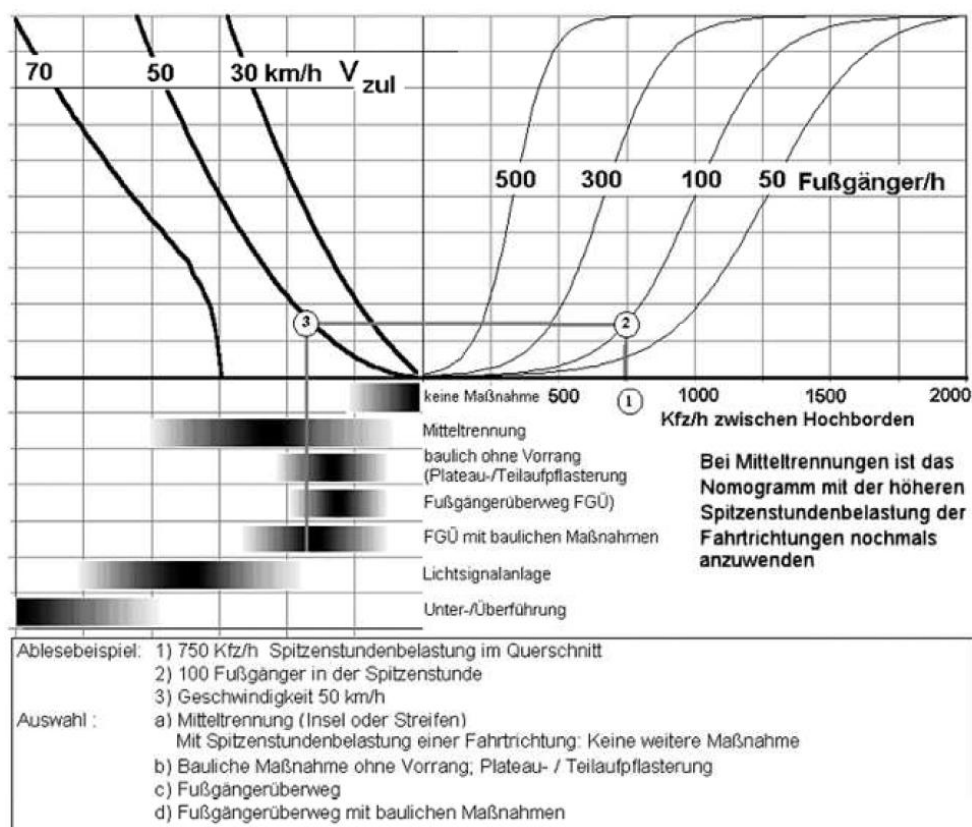


Abbildung 10: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen (RASt, 2006)

Die Wahl der Überquerungsstelle hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- Schutzbedürftige Gruppen: z.B. Kinder oder mobilitätseingeschränkte Menschen
- Umfeldbedingungen und -nutzungen: punktueller vs. linearer Überquerungsbedarf

Unabhängig von den Kfz-Verkehrsstärken und dem zu erwartenden Fußverkehrsaufkommen sind Überquerungsstellen auch zweckmäßig, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Personengruppen zu rechnen ist. Dies gilt gemäß EFA, RAST und R-FGÜ zudem auch für die Einrichtung von Fußgängerwegen und ist damit beispielsweise im Zuge der Schulwegsicherung oder in sensiblen Bereichen wie dem Umfeld von Alten- und Pflegeeinrichtungen zu prüfen. Um bedarfsgerechte Angebote für den Fußverkehr zu schaffen, sollten hier im Einklang mit den fachlichen Regelwerken bestehende straßenverkehrsrechtliche Spielräume genutzt werden.

Barrierefreie Gestaltung

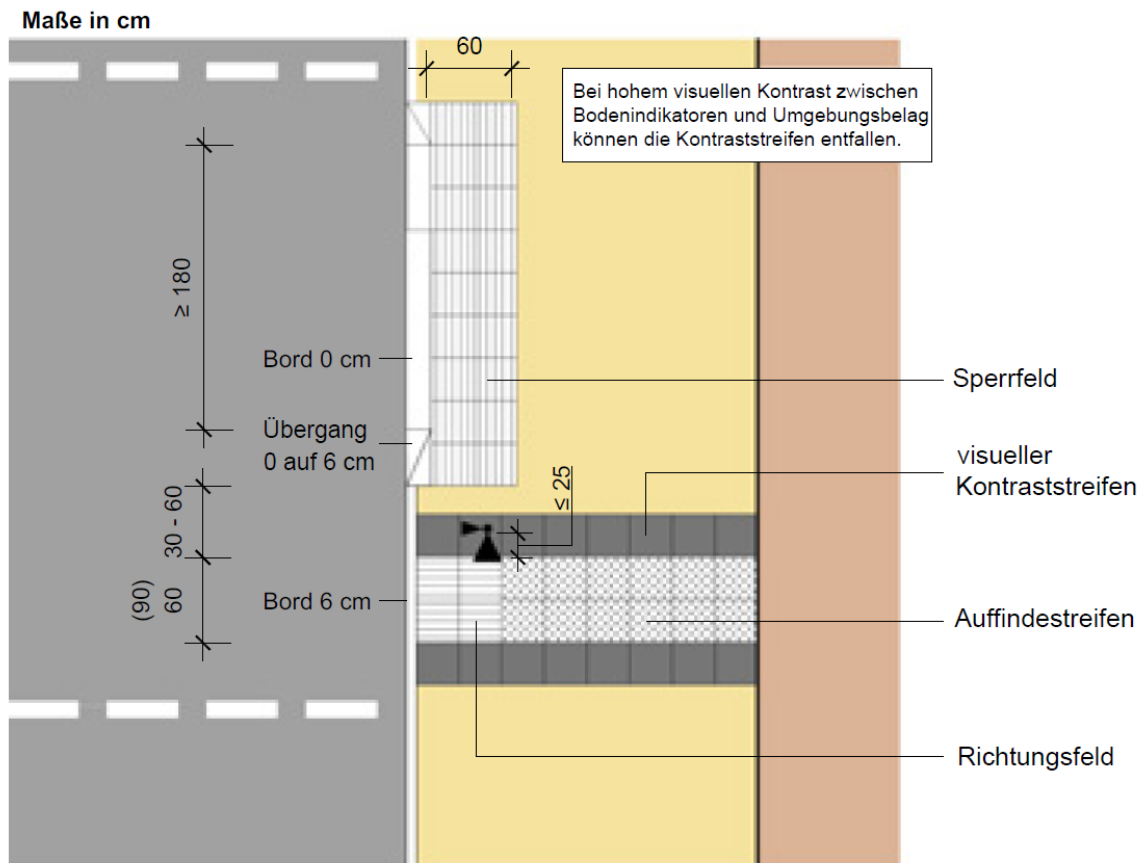
Die zuvor angeführte Unterscheidung zwischen gesicherten und ungesicherten Überquerungsstellen ist zudem maßgeblich für die barrierefreie Ausgestaltung der Bodenindikatoren.

Überquerungsstellen sollen grundsätzlich mit Bordsteinabsenkungen und barrierefrei ausgeführt werden. Dabei sind zwei Ausführungsarten zu unterscheiden²⁰:

- Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe von 0 cm und 6 cm (**Abbildung 11**)
- Überquerungsstellen mit einheitlicher Bordhöhe von 3 cm

²⁰ Anlage 10 – Qualitätsstandards und Musterlösungen. Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum: Musterzeichnungen für Überquerungsstellen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden, Juli 2022

Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe bilden den Standard. Diese bieten einerseits eine bequeme Nullabsenkung für Personen mit Rollstuhl oder Rollator. Gleichzeitig ist der Überquerungsbereich für blinde und seheingeschränkte Menschen mit 6 cm Bordhöhe deutlich besser wahrnehmbar. Überquerungsstellen mit einheitlicher Bordhöhe von 3 cm sollten nur im Ausnahmefall, beispielsweise bei beengten Platzverhältnissen zum Einsatz kommen. Für beide zuvor genannten Nutzungsgruppen ist diese Höhe grenzwertig und bildet lediglich einen Kompromiss.



**Abbildung 11: Überquerungsstelle mit Furt und differenzierter Bordhöhe
(Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen)**

Flächenhafte Überquerung in verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen

Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche sind Zonen, in denen der motorisierte Verkehr auf ein Minimum reduziert und die Geschwindigkeit auf 20 km/h beschränkt ist, um Zufußgehenden und Radfahrenden mehr Sicherheit und Freiraum zu bieten. Sie eignen sich für Straßenzüge, in denen linearer Überquerungsbedarf über einen längeren Streckenverlauf besteht. Dafür eignen sich Maßnahmen der verkehrsberuhigenden Umgestaltung, wie beispielsweise (Auf-)Pflasterungen, die flächenhafte Angleichung des Fahrbahn- und Bordsteinniveaus, Fahrbahneinengungen oder Fahrbahnverschwenkungen (**Abbildung 12**). Falls nötig soll die Kfz-Verkehrsstärke reduziert werden, sodass freie Überquerungen

ohne lange Wartezeiten möglich sind. Hierfür eignen sich Maßnahmen, die Durchgangsverkehr reduzieren oder verhindern, beispielsweise die Einrichtung von modalen Filtern sowie von (gegenläufigen) Einbahnstraßen.



Abbildung 12: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Mainz (Eigene Aufnahmen)

6.1.3 Verkehrsberuhigte Bereiche & Fußgängerzonen

Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen bieten bei geeigneter Ausführung die höchste Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr, da sie größtenteils oder vollständig vom motorisierten Verkehr freigehalten werden. In diesen Bereichen findet der Fußverkehr flächenhaft statt und es gibt keine Trennung der Verkehrsflächen in Fahrbahn und Gehwege.

Verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraßen“)

In verkehrsberuhigten Bereichen gilt Schrittgeschwindigkeit als zulässige Höchstgeschwindigkeit (in der Regel 7 km/h). Diese Zonen sind besonders für Wohngebiete, Einkaufsstraßen und Schulumfelder geeignet, da die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht wird. Verkehrsberuhigte Bereiche müssen so gestaltet werden, dass die Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden eindeutig erkennbar ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit akzeptiert wird. Hierzu kann beispielweise eine mehrfach verschwenkte Verkehrsführung beitragen.

Fußgängerzonen

Fußgängerzonen eignen sich insbesondere für innerstädtische Bereiche, in denen viel Fußverkehr zu erwarten ist und eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen werden soll. Kfz-Verkehr ist hier nicht zugelassen, ggf. kann Lieferverkehr zugelassen sein. Die Möblierung (Bänke, Pflanzkästen etc.) und eine attraktive Gestaltung erhöhen die Akzeptanz und Nutzung.

6.1.4 Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr

Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs kann entweder als Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ (ohne Benutzungspflicht) oder als gemeinsamer Geh- und Radweg (mit Benutzungspflicht) realisiert werden. Bei der Freigabe des Gehweges für den Radverkehr darf der Radverkehr nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Alternativ kann der Radverkehr die Fahrbahn nutzen. Für eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs gilt eine Mindestbreite von 2,50 m bei geringem Fuß- und Radverkehrsaufkommen. Mit steigendem Verkehrsaufkommen erhöht sich die notwendige Mindestbreite von gemeinsamen Geh- und Radwegen (**Abbildung 13**).

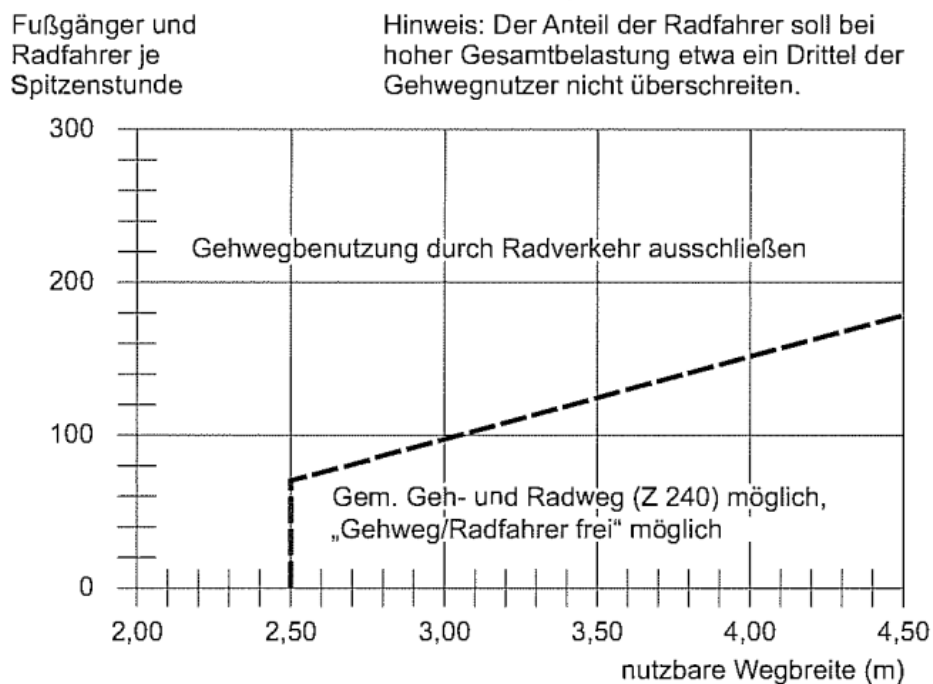


Abbildung 13: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr (ERA 2010)

Innerorts gilt die gemeinsame Führung auch unter Einhaltung der Einsatzgrenzen aufgrund unterschiedlicher Geschwindigkeiten und der grundsätzlichen Vulnerabilität von Zufußgehenden für den Fußverkehr als unattraktiv. Sie soll nur dort angewendet werden, wo die Einrichtung von getrennten Verkehrsanlagen im Querschnitt nicht möglich ist, um auch subjektiv unsichere Radfahrende attraktiv führen zu können. Bei Neuplanungen oder grundhaften Ausbauprojekten sollen gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr vermieden werden und stattdessen eine getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr eingerichtet werden.

Außerorts stellt die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr den Regelfall dar. Aufgrund des in der Regel geringen Fußverkehrsaufkommens außerorts beträgt das Regelmaß 2,50 m. Nur bei besonders hohem Fußverkehrsaufkommen sollte hier eine getrennte Führung eingerichtet werden.

6.2 Angestrebte Führungsform / Grundlagen Maßnahmenplanung Radverkehr

Bei der Entwicklung der Maßnahmenvorschläge wird zwischen Innerorts und Außerorts unterschieden. Im Folgenden sind die wesentlichen Grundsätze der Radverkehrsplanung aus den in **Kapitel 1.4** aufgeführten gesetzlichen Grundlagen und Regelwerken der Radverkehrsplanung zusammengefasst.

6.2.1 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 14** dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

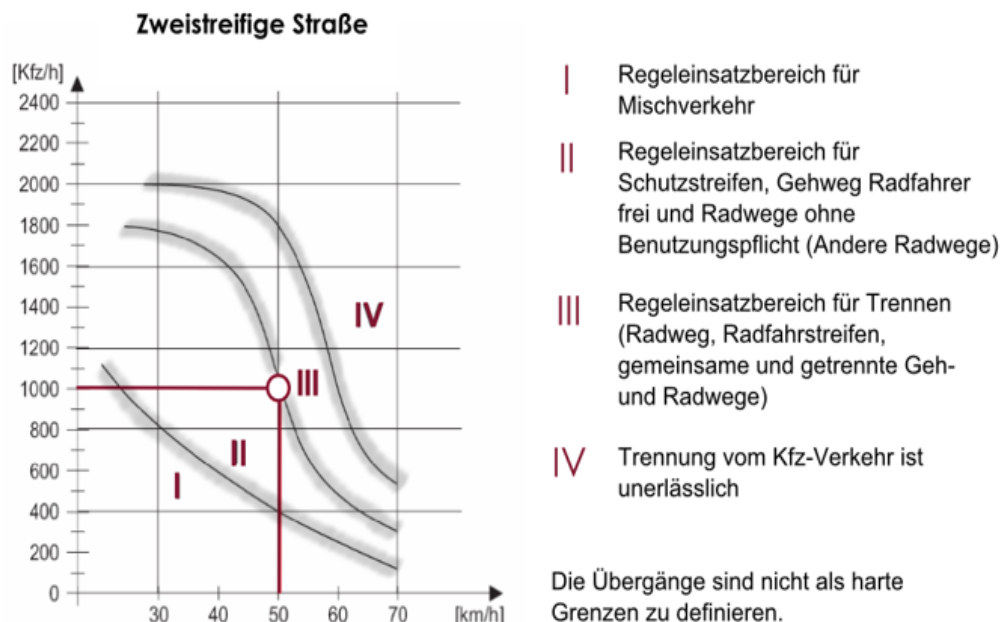


Abbildung 14: Einsatzbereiche der Führungsformen (ERA 2010)

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 Parkwechsellvorgänge, 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

Abweichend zu den Empfehlungen der ERA 2010 sehen die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen²¹ eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vor. In der Netzkategorie „Schulnetz“ soll außerhalb von Tempo-30-Zonen in der Regel eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erfolgen. In der Netzkategorie „Radnetz“ soll eine Trennung erfolgen, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt. Die Netzkategorie „Radnetz“ entspricht dabei dem gesamten Zielnetz Radverkehr 2035, sofern es sich nicht um eine Schulverbindung handelt.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes der Hochschulstadt Geisenheim wurde zwischen den ERA 2010 und den Qualitätsstandards des Landes Hessens abgewogen. Ziel ist es, ein realistisch umsetzbares Maßnahmenprogramm aufzustellen.

6.2.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)²² sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL)²³ werden die Einsatzbereiche baulich getrennter Radverkehrsführung in Abhängigkeit der Straßenentwurfsklassen (EKL 1-4 - Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind baulich getrennte Radverkehrsführungen, bei Entwurfsklasse 1 ausschließlich fahrbahnunabhängig, erforderlich. Radverkehr auf der Fahrbahn ist nicht zulässig.

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit einer baulich getrennten Radverkehrsführung von weiteren Faktoren abhängig (**Tabelle 5**).

Tabelle 5: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (ERA 2010).

	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

²¹ Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2. Auflage, Wiesbaden, November 2020

²² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln, Kapitel 9.1.3.

²³ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln, Kapitel 4.7.

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

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schulverkehr, bedeutende Freizeitverbindung) kann eine bauliche Trennung des Radverkehrs von der Fahrbahn auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulich getrennten Radverkehrsführungen beeinflussen und diese auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß den Hinweisen für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)²⁴:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr
- Verkehrsstärke Radverkehr
- Verbindungsfunktion der Strecke
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen)
- Topografie der Strecke
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden

Analog zur Situation innerorts weichen die Hessischen Qualitätsstandards auch außerorts von den ERA 2010 ab. Es ist in der Regel eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr erforderlich.

Es ist davon auszugehen, dass mit der Fortschreibung der ERA, die sich derzeit in der Erarbeitungsphase befindet, eine Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr bereits bei deutlich geringerer Kfz-Belastung und in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzkategorie vorgesehen ist.

Im Rahmen der Maßnahmenplanung des Radverkehrskonzeptes der Hochschulstadt Geisenheim wurde zwischen den ERA 2010, den zu erwartenden Neuerungen sowie den Qualitätsstandards des Landes Hessens und den Musterlösungen abgewogen. Ziel ist es, ein realistisch umsetzbares Maßnahmenprogramm aufzustellen.

6.3 Maßnahmenprogramm

Das definierte Fuß- und Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verbindungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, Direktheit, Barrierefreiheit und Komfort untersucht. Dort, wo Defizite festgestellt wurden, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Bei den Maßnahmenempfehlungen handelt es sich um Punkt- und Streckenmaßnahmen. Punktmaßnahmen sind mit einem „P“ und Streckenmaßnahmen mit einem „S“ gekennzeichnet und jeweils von P001 bis P061 bzw. S001 bis S055 nummeriert. Da während der Erarbeitung

²⁴ Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln. Kapitel 2.2.3.

des Fuß- und Radverkehrskonzepts Maßnahmen entfallen sind oder zusammengelegt wurden, ist nicht jede Nummer vergeben. Die folgenden Werte in Klammern zeigen, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird.

Für den Großteil der Strecken- und Punktmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter erstellt (**Anlage 8**). Da bauliche Maßnahmen bzw. Maßnahmen über längere Strecken in der Regel mit hohen Kosten und einer längeren Umsetzungsdauer verbunden sind, sollen die Maßnahmendatenblätter einen ersten Eindruck über den Umfang der Maßnahme geben. Neben der Maßnahmenbeschreibung befinden sich auf den Maßnahmendatenblättern Kennzahlen wie bspw. betroffene Schutzgebiete, die Bau- lastträgerschaft sowie die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf der Straße, sofern Zahlen vorliegen. Mittels eines Lageplans und Fotos ist die Maßnahme verortet. Außerdem sind Angaben über Priorität (siehe **Kapitel 6.4**), Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis (siehe **Kapitel 6.5**) der Maßnahme dargestellt. Zusätzlich sind weitere Hinweise vermerkt, die sich auf die konkrete Maßnahme beziehen.

Alle im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft in einer zoombaren Online-Karte unter folgender Adresse abrufbar:

<https://www.rv-k.de/Geisenheim/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren Musterlösungen. Diese sind in **Anlage 16** Bestandteil des Erläuterungsberichtes.

Das Maßnahmenprogramm besteht aus einem **Sofortprogramm** sowie einem **Planungsprogramm**. Diese Bündelung trägt dem jeweils erwartbaren Aufwand zur Umsetzung Rechnung. Für eine zielgerichtete Umsetzung durch die zuständigen Akteure gliedern sich alle Empfehlungen zudem in verkehrsrechtliche bzw. bauliche Maßnahmen.

6.3.1 Sofortprogramm

Das Sofortprogramm beinhaltet insgesamt 40 Maßnahmenempfehlungen. Dabei teilen sich die Maßnahmen in 30 verkehrsrechtliche Maßnahme, die i. d. R. durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und umzusetzen sind und 10 bauliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenbaubehörde zu prüfen und umzusetzen sind. Folgende Sofortmaßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 6: Maßnahmenempfehlungen des Sofortprogramms

Umsetzungstyp	Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Verkehrsrechtlich	Ausfahrt / Einmündung sichern	5	Punktmaßnahmen
	Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen	6	
	Überquerungsstelle sichern	1	

	Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr freigeben	4	Streckenmaßnahmen
	Sonstiges	3	
	Freigabe Einbahnstraße	3	
	Piktogrammreihe markieren	7	
	Sonstiges	1	
Baulich	Barriere entfernen	2	Punktmaßnahmen
	Bordstein absenken	4	
	Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren	1	
	Wegebeleuchtung anlegen	3	

Die Maßnahmen des Sofortprogramms sind in **Anlage 10** auf einer Karte dargestellt.

6.3.2 Planungsprogramm

Das Planungsprogramm beinhaltet insgesamt 68 Maßnahmenempfehlungen. Dabei teilen sich die Maßnahmen in 10 verkehrsrechtliche Maßnahme, die i. d. R. durch die Straßenverkehrsbehörde zu prüfen und umzusetzen sind und 58 bauliche Maßnahmen, die i. d. R. durch die Straßenbaubehörde zu prüfen und umzusetzen sind. Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

Tabelle 7: Maßnahmenempfehlungen des Planungsprogramms

Umsetzungstyp	Maßnahmentyp	Anzahl	Punktmaßnahme / Streckenmaßnahme
Verkehrsrechtlich	Fahrradstraße anordnen	1	Streckenmaßnahmen
	Freigabe Einbahnstraße	1	
	Gehwegparken regulieren	3	
	Radverkehrsanlage markieren	3	
	Sonstiges	2	
Baulich	Knotenpunkt optimieren	3	Punktmaßnahmen
	Übergang Fahrbahn – Radweg verbessern	1	
	Überquerungsstelle sichern	23	
	Sonstiges	1	
	Bestehenden Weg verbreitern	5	Streckenmaßnahmen
	Kopfsteinpflaster optimieren	1	
	Neuordnung Straßenraum	2	

	Oberfläche asphaltieren	3	
	Schadhafte Oberfläche sanieren	2	
	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	3	
	Wegebeleuchtung anlegen	3	
	Wegeneubau	8	
	Sonstiges	3	

Die Maßnahmen des Planungsprogramms sind in **Anlage 11** auf einer Karte dargestellt.

6.4 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen des Planungsprogramms wird eine Priorisierung ermittelt. Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Fuß- und Radverkehr in der Hochschulstadt Geisenheim und in den angrenzenden Nachbarkommunen.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus verschiedenen Kriterien: Der **Netzbedeutung**, dem Grad der Verbesserung aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand der Kriterien **Verkehrssicherheit**, des **Fahrkomforts** und der **direkten Führungsform** sowie dem **Öffentlichen Interesse**.

- **Netzbedeutung:** Der Netzbedeutung des betrachteten Netzelementes kommt die höchste Gewichtung bei der Berechnung der Priorität zu. Sie ergibt sich aus der Netzkategorie, der Bedeutung als Schulverbindung, der Bedeutung als Bike-and-Ride-Verbindung, der Bedeutung als Freizeitverbindung sowie der Potenzialabschätzung. Letztere ergibt sich aus dem Schulverkehr, der Siedlungs- und Einwohnerstruktur sowie bedeutenden Quellen und Zielen innerhalb des Stadtgebietes und der Nachbarkommunen.
- **Verkehrssicherheit:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Diesem Kriterium wird die zweithöchste Gewichtung beigemessen.
- **Fahrkomfort:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung des Fahrkomforts beiträgt.
- **Direkte Führung:** Es wird beurteilt, inwieweit die Maßnahme zur Verbesserung der Direktheit der Radverkehrsverbindung beiträgt. Betrachtet werden sowohl die Reduktion von Umwegen als auch Reisezeiterparnisse.
- **Öffentliches Interesse:** Die Anzahl Meldungen aus der Onlinebeteiligung wirkt sich entsprechend positiv oder negativ auf die Priorität der Maßnahme aus.

Die vorgenommene Priorisierung spiegelt die Wertigkeit der einzelnen Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr wider und kann zwischen 1 und maximal 100 Punkten erreichen, wobei ein Wert von „1“ bedeutet, dass die Maßnahme keinerlei Nutzen für den Fuß- bzw. Radverkehr hat. Die Bewertungen aus der Online-Beteiligung und der Beteiligungswerkstatt wurden in dieses Punktesystem integriert.

Die Maßnahmen werden in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (geringere Priorität) eingeteilt. Eine tabellarische Auflistung aller Maßnahmen des Planungsprogramms sortiert nach Priorität befindet sich in **Anlage 15**. Zusätzlich sind zwei Übersichtskarten der Maßnahmen mit den jeweiligen Prioritäten in **Anlage 12** und **Anlage 13** dargestellt.

Aus der Verteilung der Maßnahmen in die Prioritätsklassen A, B, C und D ergibt sich keine Umsetzungsreihenfolge. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. entscheidend.

6.5 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis

Für alle baulichen Maßnahmen wird ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Fuß- und Radverkehr ermittelt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten und gegebenenfalls anfallenden Grunderwerbskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbare zusätzliche Kosten, wie Stützbauwerke, Entwässerungen oder Durchlässe, werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Für die baulichen Maßnahmentypen *Neuordnung Straßenraum*, *Verkehrsberuhigende Umgestaltung* und *Knotenpunkt optimieren* wird kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand abhängig von der Art und Weise der Ausführung stark variiert. Darüber hinaus handelt es sich nicht um Maßnahmen, die eindeutig dem Fuß- und Radverkehr zuzuordnen sind. Für den verkehrsrechtlichen Maßnahmentyp *Gehwegparken regulieren* und für einige Maßnahmen unter *Sonstiges* wurde ebenfalls kein Kostenrahmen erstellt, da der finanzielle Aufwand schwer abzuschätzen ist. Dies betrifft insgesamt 15 der insgesamt 68 Maßnahmen des Umsetzungsprogramms.

Die übrigen 53 empfohlenen Maßnahmen des Umsetzungsprogramms haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 10 Millionen Euro, das sich – wie in **Tabelle 8** dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

Tabelle 8: Kostenverteilung nach Baulastträger

Bund	145.000 €
Land Hessen	3.743.000 €

Rheingau-Taunus-Kreis	3.579.000 €
Hochschulstadt Geisenheim	2.667.400 €
Gesamt	10.134.400 €

Liegt eine Maßnahme in der Zuständigkeit mehrerer Baulastträger, sind die Kosten dem höheren Baulastträger zugeordnet.

Das **Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis** setzt die Priorität in Relation zu dem abgeschätzten Kostenrahmen und gibt damit eine Einschätzung über die zu erwartende Wirkung pro investierten Euro. Das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis wird in den vier Stufen „sehr gut“, „gut“, „befriedigend“ und „ausreichend“ angegeben.

Sowohl der Kostenrahmen als auch das Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis sind auf den Maßnahmendatenblättern vermerkt (**Anlage 14**).

6.6 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Diese wurden in der Regel durch das Land Hessen erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen seitens des Landes Hessen vor, wurde auf andere Musterlösungen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Alle Musterlösungen sind als **Anlage 16** Bestandteil des Fuß- und Radverkehrskonzeptes.

6.7 Handlungssteckbriefe

Als zentraler Baustein des Fuß- und Radverkehrskonzeptes werden sechs allgemeine Handlungsempfehlungen aus dem Handlungsfeld Fußverkehr und eine Handlungsempfehlung für die Umsetzungsbegleitung für die Hochschulstadt Geisenheim abgeleitet. Für jede Empfehlung wurde ein Steckbrief als Handreichung für das weitere Vorgehen erstellt (**Anlage 16**).

Die Handlungsempfehlungen sind Ergebnis der fachlichen Bestandsanalyse, der Auswertung der Online-Beteiligungen, der Rückmeldungen aus der Verwaltung sowie der Diskussionen in der Beteiligungswerkstatt. Sie richten sich an die politischen Vertreter, die Stadtverwaltung mit ihren verschiedenen Fachbereichen, aber auch an weitere Akteure. Im Falle weiterer Adressaten sind sie als Leitlinien und Handlungsempfehlungen ohne bindende Wirkung zu verstehen.

6.7.1 Aufbau der Handlungssteckbriefe

Die Steckbriefe fassen in knapper Form die wichtigsten Informationen zu jeder Handlungsempfehlung zusammen:

- **Ausgangslage:** Wie ist die Ist-Situation? / Was sind die Rahmenbedingungen?

- **Planungsziele:** Welche konkreten Verbesserungen werden angestrebt?
- **Lösungsansätze:** Wie können die gesetzten Ziele erreicht werden?
- **Grundsätze:** Welche Aspekte und Prinzipien sollten bei der Umsetzung berücksichtigt werden?
- **Exemplarische Maßnahmen oder Vorgehen:** Welche Beispiele gibt es, um die Lösungsansätze zu verfolgen? Was sind klassische Arbeitsschritte?
- **Akteure:**

Verantwortlich:

Wer trifft die operativen Entscheidungen?

Umsetzung gemeinsam mit:

Wer unterstützt aktiv bei der Umsetzung? An wen können Aufgaben ausgelagert werden?

Unterstützung durch:

Mit wessen Rückhalt ist zu rechnen? Welche Fürsprecher würden dem Vorhaben Vortrieb geben? Wer kann als Multiplikator dienen, damit die Akzeptanz gesteigert wird?

Zu beteiligen:

Wessen Stellungnahmen sind einzuholen? Wessen Sichtweisen sind für das Projekt besonders relevant? Wessen Expertise kann hilfreich sein?

- **Erste Schritte:** Womit sollte begonnen werden?
- **Handlungsbedarf:** Gutachterliche Einschätzung der Dringlichkeit

■ ■ ■ ■ ■ bis ■ ■ ■ ■ ■

- **Umsetzungshorizont:**

Der Umsetzungshorizont beschreibt die Dauer von Projektbeginn bis zur Umsetzung bzw. Implementierung einer Maßnahme.

⌚ ⌚ ⌚ ⌚ sofort / binnen eines Jahres

⌚ ⌚ ⌚ ⌚ kurzfristig: bis 4 Jahre

⌚ ⌚ ⌚ ⌚ mittelfristig: bis 10 Jahre

⌚ ⌚ ⌚ ⌚ langfristig: mehr als 10 Jahre

∞ Daueraufgabe

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung bzw. je Maßnahme)

- **Verwaltungsaufwand**

Der Faktor „Verwaltungsaufwand“ beschreibt den zeitlichen und personellen Aufwand für die Kommune. Dabei wird der gesamte Umsetzungsprozess vom Beginn des Verwaltungsaktes bis zur fertigen Umsetzung betrachtet.



Verwaltung teilt Informationen über Angebote Dritter / Standardabläufe und Routineaufgaben mit geringem Umfang bzw. Aufwand (z.B. Planung Baustelleneinrichtung ohne besondere Randbedingungen).



Beteiligung an Projekten bzw. Planungen in der Verantwortung Dritter. / Standardabläufe und Routineaufgaben mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand (z.B. Verkehrsschauen, etc.).



Begleitung, rechtliche und fachliche Prüfung von extern vergebenen Planungen und Konzepten in kommunaler Verantwortung. / Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit geringem Umfang bzw. Aufwand. / Entwicklung neuer Abläufe mit geringem bis mittlerem Aufwand.



Interne Bearbeitung von Planungen und Projekten mit mittlerem Umfang bzw. Aufwand. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit mittlerem Aufwand.



Hoher Aufwand für Planung, hoher Aufwand für fachliche Abstimmung, hoher Aufwand für Öffentlichkeitsbeteiligung. Komplikationen sind zu erwarten. / Aneignung neuer Kompetenzen sowie die Entwicklung neuer Prozesse und Aufgabenfelder mit hohem Aufwand.

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung bzw. je Maßnahme)

- **Kostenbereich:**

Zu den anfallenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen kann an dieser Stelle nur eine grobe Abschätzung gegeben werden, da die Kosten jeweils von der Ausgestaltung der Maßnahmen sowie der Umsetzung, gegebenenfalls zusammen mit anderen Maßnahmen, abhängen. Bei Infrastruktur-Maßnahmen handelt es sich um Bruttokosten inklusive Planungskosten.

Bei organisatorischen Maßnahmen wird der finanzielle Aufwand der Kommune für die Umsetzung bzw. deren externe Vergabe abgeschätzt.

€ € € € €	bis 10.000 €
€ € € € €	bis 30.000 €
€ € € € €	bis 100.000 €
€ € € € €	bis 500.000 €
€ € € € €	über 500.000 €

(die Einordnung bezieht sich auf das Spektrum der Lösungsansätze und versteht sich je Umsetzung bzw. je Maßnahme)

- **Verwendete Quellen / Hinweise auf vertiefende Informationen und Best Practice-Beispiele**

Für weiterführende Informationen, Best-Practice-Beispiele und die verwendeten Quellen sind die entsprechenden Links hinterlegt.

6.7.2 Übersicht der Handlungssteckbriefe

Tabelle 9: Übersicht der Handlungssteckbriefe

Nr.	Bezeichnung	Handlungsbedarf
Zu Fuß in Geisenheim		
FV 01	Gehverbindungen vernetzen und gestalten	■ ■ ■ ■ ■
FV 02	Bestehende Gehwege aufwerten	■ ■ ■ ■ ■
FV 03	Überquerungsstellen sichern	■ ■ ■ ■ ■
FV 04	Gehwegparken regulieren	■ ■ ■ ■ ■
FV 05	Barrierefreiheit sicherstellen	■ ■ ■ ■ ■
FV 06	Haltestellen barrierefrei umbauen und aufwerten	■ ■ ■ ■ ■
Umsetzungsbegleitung		
UM 01	Runder Tisch Fuß- und Radverkehr	■ ■ ■ ■ ■

Die Handlungssteckbriefe sind in **Anlage 17** Bestandteil des Erläuterungsberichts.

6.8 Besondere Herausforderungen und allgemeine Empfehlungen

6.8.1 Leinpfad am Rhein

Der Leinpfad am Rhein ist ein beliebter Weg zum Spazieren gehen sowie zum Radfahren. Es existiert ein gemeinsamer Geh- und Radweg (**Abbildung 15**). Dieser ist durch Fuß- und Radverkehr hoch frequentiert, wodurch sich ein hohes Konfliktpotenzial ergibt. Entlang des Leinpfads im Abschnitt der Unterführung südlich der Steinheimerstraße bis zur westlich gelegenen Zubringerstraße der B42 sind viele Ziele des Fuß- und Radverkehrs vorhanden. Unter anderem gibt es einen Spielplatz, einen Park, einen Skatepark, einen Bouleplatz, einen Campingplatz sowie Gastronomieangebote. Die meisten Ziele liegen auf der nördlichen Seite des Weges. Durch hohe gefahrene Geschwindigkeiten des Radverkehrs und querendem Fußverkehr treten Konflikte entlang des Leinpfads auf. Besonders am Ein- bzw. Ausgang des Spielplatzes kommt es häufiger zu gefährlichen Situationen zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden. Es wird daher eine verkehrsberuhigende Umgestaltung des Geh- und Radwegs empfohlen, insbesondere im Bereich des Spielplatzes, mit dem Ziel die Geschwindigkeiten des Radverkehrs zu senken. Mögliche Maßnahmen sind bspw. Verschwenkungen und Fahrbahnanhebungen (Maßnahme S026).

Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Radverkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit für Zufußgehende, insbesondere für Kinder. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird zudem die Aufenthaltsqualität erhöht.



Abbildung 15: Leinpfad am Rhein (Eigene Aufnahmen)

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Radverbindung Rüdesheim am Rhein – Wiesbaden wurde außerdem eine nördlich verlaufende Trasse entwickelt. Sie soll den Leinpfad entlasten und eine alternative Route anbieten. Diese ist jedoch derzeit noch nicht durchgängig sicher befahrbar.

6.8.2 Innenstadtbereich Winkeler Straße / Lindenplatz

Die Winkeler Straße im Bereich der Innenstadt stellt einen Versorgungsschwerpunkt in der Hochschulstadt Geisenheim dar. Es handelt sich um einen Verkehrsberuhigten Bereich, jedoch mit einer hohen täglichen Verkehrsstärke. Kfz-Verkehr ist nur in westliche Richtung zugelassen. Die Dichte an

Quell- und Zielorten des alltäglichen Bedarfs sowie Gastronomiebetrieben ist auf dem Abschnitt zwischen Behlstraße und Rheinstraße besonders hoch.

Im östlichen Abschnitt sowie auf dem Lindenplatz befinden sich Kfz-Stellplätze. Der ruhende Kfz-Verkehr sowie regelwidrig haltende bzw. parkende Kfz verschärfen die Situation für den Fuß- und Radverkehr (**Abbildung 16**). Zusätzlich bilden Blumenkästen, die regelwidriges Parken unterbinden sollen, Hindernisse für den Fußverkehr (**Abbildung 17**). Engstellen führen zu Sicherheitsrisiken und teilweise nicht passierbaren Barrieren. Sichtbarrieren, welche durch den ruhenden Verkehr zustande kommen, können vor allem für Kinder ein erhebliches Gefahrenpotenzial darstellen.



Abbildung 16: Winkeler Straße / Frohnhofplatz (Eigene Aufnahmen)



Abbildung 17: Winkeler Straße / Lindenplatz (Eigene Aufnahmen)

Es wird empfohlen den westlichen Abschnitt zwischen Burggraben und Rheinstraße inklusive des Lindenplatzes für den Kfz-Verkehr zu sperren und eine für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzone einzurichten (Maßnahme S017). Der Kfz-Verkehr könnte über den Burggraben umgeleitet werden. Auf dem östlichen Abschnitt wird eine Neuordnung der Parkstände empfohlen (Maßnahme S016). Dazu ist ein effektives Parkraummanagement hinsichtlich der Priorisierung des Fußverkehrs zu prüfen. Diese sollte durch eine gezielte Kontrolle und Ahndung regelwidrig parkender Kfz begleitet werden. Darüber hinaus sollen die vorhandenen Blumenkübel umgesetzt werden, sodass keine Behinderung des Fuß- und Radverkehrs besteht und insbesondere der Fußverkehr ausreichend Platz hat und sich ohne

Barrieren fortbewegen kann. Außerdem trägt eine Rampe am Frohnhofplatz dazu bei, Barrierefreiheit zu schaffen und Wege zu verkürzen (Maßnahme P009). Insgesamt wird die Sicherheit und Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr erhöht.

Da eine Neuordnung des Verkehrs in der Geisenheimer Stadtmitte insbesondere in den Beteiligungsverfahren auf breite Diskussionen, negative Bewertungen und unterschiedliche Meinungen gestoßen ist, erscheint eine temporäre Sperrung für den Kfz-Verkehr im Rahmen eines Verkehrsversuchs sinnvoll. Verkehrsversuche bieten der Stadt die Möglichkeit, die gewollten und ungewollten Wirkungen von Maßnahmen zu erproben und gegebenenfalls nachzubessern. Eine Laufzeit von mindestens 12 (besser 24 Monaten) wird empfohlen, damit sich Gewohnheiten im Verkehrsverhalten anpassen können und die Saisonalität und Witterungsabhängigkeit des Radverkehrs ausgeglichen wird. Verkehrsversuche sollten immer durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet und evaluiert werden.

6.8.3 Gehwegparken regulieren

In Geisenheim wird an zahlreichen Stellen auf Gehwegen geparkt (z.B. Maßnahmen S006, S023, S024). Dies bildet eine erhebliche Beeinträchtigung für eine sichere, barrierefreie Mobilität zu Fuß und ist in vielen Fällen nicht rechtskonform. Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zufußgehenden, gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden, auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO, 2021).

Weitere ausführliche Informationen zur Ausgangslage, zu Zielen und Handlungsansätzen sowie zur Umsetzung des Gehwegparkens sind dem Handlungssteckbrief FV 04 in **Anlage 16** zu entnehmen.

6.8.4 Schmale Gehwege

Die bestehenden Gehwege in Geisenheim sind in vielen Bereichen zu schmal und nicht durchgängig begehbar. Bewuchs aus angrenzenden Grünflächen führt darüber hinaus dazu, dass die nutzbare Gehwegbreite weiter eingeschränkt wird. Gepflanzte Bäume auf Gehwegen verringern die Breite zusätzlich. Neben dem bereits erwähnten Gehwegparken stellt das Übertreten von parkenden Kfz auf den Gehweg ein weiteres Problem dar, wodurch die nutzbare Fläche teilweise erheblich eingeschränkt wird. In Kombination mit ohnehin engen Wegen kann dies zu Konflikten mit Zufußgehenden führen. Zudem führt dies dazu, dass die Gehwege für mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen mit Rollstuhl oder Rollator sowie Eltern mit Kinderwagen teilweise nicht nutzbar sind. Der Begegnungsraum wird verkleinert, wodurch eine barrierefreie und komfortable Nutzung des öffentlichen Raums erschwert wird. Dies führt zu Nutzungskonflikten und erhöht das Unfallrisiko. Gerade Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf ausreichend breite, freie Wege angewiesen, um sich sicher fortbewegen zu können. Einbauten, Schwellen, gepflanzte Bäume oder andere Hindernisse verstärken diese Problematik und schränken die selbstbestimmte Mobilität sowie die gesellschaftliche Teilhabe ein.

Maßnahmenbeispiele für die genannten Problematiken sind unter anderem die Maßnahmen S018, S054 und P053.

Im gesamten Stadtgebiet sollte geprüft werden, an welchen Stellen Gehwege ergänzt, verbreitert oder die aufgeführten Probleme behoben werden können. Weitere Informationen sind den Handlungssteckbriefen FV 02 und FV 05 in **Anlage 16** zu entnehmen.

6.8.5 Piktogrammketten innerorts

Piktogrammketten erhöhen die Aufmerksamkeit für den Radverkehr und zeigen Radfahrenden, dass sie sich weiterhin im Radverkehrsnetz bewegen. Piktogrammketten tragen mit dazu bei, dass Radverkehrsnetz sichtbar zu machen.

Piktogrammketten können zur Anwendung kommen, wenn aufgrund unzureichender Straßenraumbreiten die Errichtung von baulichen Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen nicht möglich ist. Sie dienen dem Sichtbarmachen des Radverkehrs auf der Fahrbahn und damit dessen Schutz sowie der allgemeinen Steigerung der Akzeptanz der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr. Dies kann zusätzlich zur Reduktion der teilweise ordnungswidrigen Nutzung des Seitenraums, wie bspw. Gehwege, durch den Radverkehr führen. Sie stellen somit wichtige Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz dar, wo auf absehbare Zeit die Einrichtung von Radverkehrsanlagen nicht möglich ist und keine Alternativverbindungen vorhanden sind.

Piktogrammketten sollten am rechten Fahrbahnrand mit ca. 20 Metern Abstand sowie ausreichendem Abstand zum Fahrbahnrand bzw. zu den Pkw-Parkständen markiert werden. Weitere Hinweise finden sich auf der entsprechenden Musterlösung in **Anlage 16**. Maßnahmen die Piktogrammketten innerorts empfehlen, sind die Maßnahmen S004, S005, S012, S033 und S040.

Piktogrammketten sind weder in der StVO, VwV-StVO noch in den RMS (Richtlinien für die Markierung von Straßen) geregelt. Eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sollte durchgeführt werden.

6.8.6 Schutzstreifen

Im innerstädtischen Bereich weisen zahlreiche Kfz-Hauptverkehrsstraßen häufig nur sehr geringe Straßenraumbreiten auf. Eine baulich getrennte Führung für den Radverkehr kann auch durch die Umgestaltung des Straßenraums nicht erreicht werden. Neben der Führung im Mischverkehr verbleibt als planerische Lösung somit meist nur der Einsatz von Schutzstreifen.

Markierung von beidseitigen Fahrradschutzstreifen nach Regelmaßen erfordert eine Mindestfahrbahnbreite von 7,50 Metern. Im Bereich von baulich angelegten straßenseitigen Parkständen wird zusätzlich ein Sicherheitstrennstreifen von 75 Zentimetern, im Bereich von Senkrechtparkständen von einem Meter erforderlich.

Bei den Maßnahmen S009, S038 und S042 wird die Markierung von Schutzstreifen empfohlen.

Fahrradschutzstreifen stoßen in der jüngeren Vergangenheit insbesondere bei besonders schutzbedürftigen Radfahrtypen zunehmend auf Kritik. Unter anderem die gefühlte Verkehrssicherheit wird von einer breiten Nutzungsschicht als kritisch bewertet²⁵.

Empfehlung: Schutzstreifen werden daher nur empfohlen, wenn die erforderlichen Regelbreiten eingehalten werden können. Neben der Führung auf den Kfz-Hauptverkehrsstraßen mittels Schutzstreifen wird für sicherheitsbedürftige Radfahrende zusätzlich eine Verbindung abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen ermittelt und empfohlen.

6.8.7 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs

In Geisenheim sind die Ortsdurchfahrten der Stadtteile für den Radverkehr im aktuellen Zustand größtenteils unattraktiv. Der Radverkehr wird im Mischverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Radverkehrsanlagen sind auf Grund des vorhandenen Straßenraums mit den erforderlichen Breiten häufig nicht bzw. nur durch einseitige Schutzstreifen umsetzbar.

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können alternativ parallel dazu im Schattennetz geführt werden, sofern dort Verbindungen mit geringen (Fall 1) oder noch verträglichen (Fall 2) Umwegen möglich sind (**Abbildung 18**).

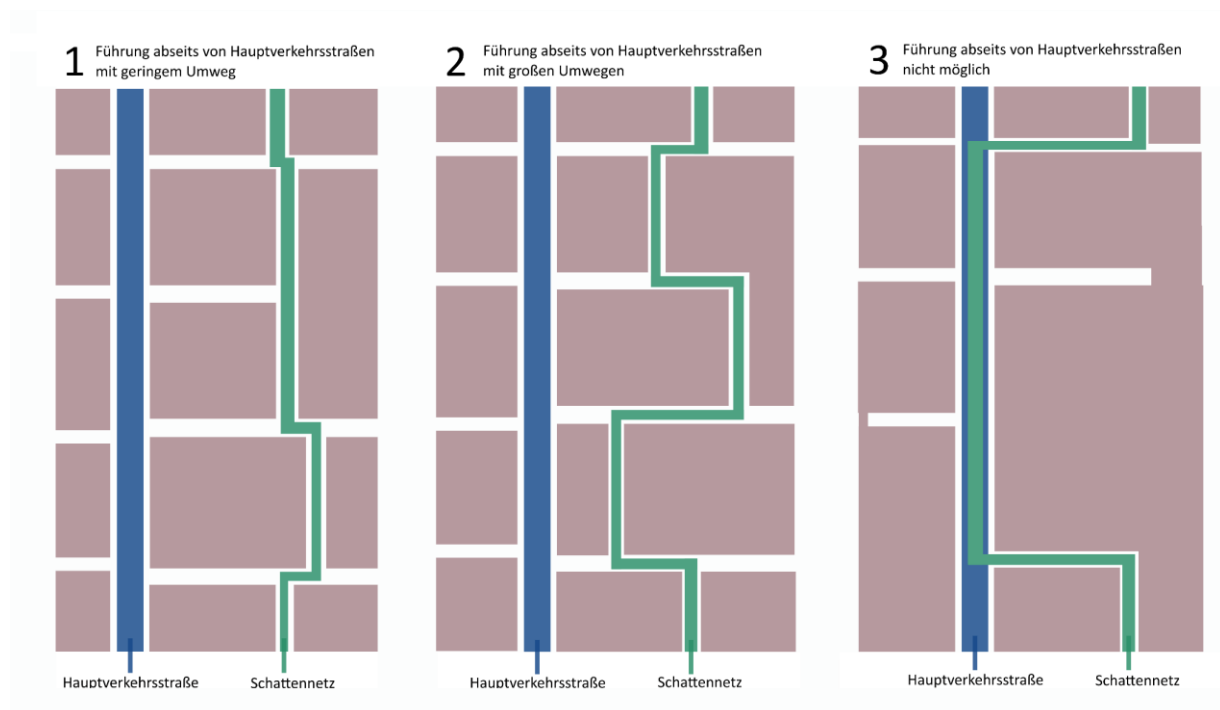


Abbildung 18: Radverkehrsführungen in Ortsdurchfahrten (Eigene Darstellung)

²⁵ Forschungsbericht Nr. 59, Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) / Technische Universität Berlin, Berlin, 2019

In den Ortsdurchfahrten von Johannisberg und Stephanshausen existieren keine sinnvollen alternativen Führungen im Schattnetz. Der Radverkehr muss folglich auch zukünftig im Mischverkehr auf der Hauptstraße geführt werden. Um die Attraktivität des Radverkehrs trotzdem zu erhöhen, wird eine **verkehrsberuhigende Umgestaltung** des Straßenraums in Johannisberg-Grund (Maßnahme S051) und eine **Neuordnung des Straßenraums** der Chauvignystraße in Geisenheim (Maßnahme S007) empfohlen.

Diese Maßnahmen können je nach Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Beispiele dafür finden sich in den Musterlösungen in **Anlage 16**.

Für die Ortsdurchfahrt in Johannisberg-Grund kann neben dem Radverkehr auch der ansässige Einzelhandel, die Gastronomie sowie der Fußverkehr von einer Verkehrsberuhigung profitieren.

Eine Prinzipskizze zur verkehrsberuhigenden Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Johannisberg-Grund ist in **Anlage 18** Bestandteil des Fuß- und Radverkehrskonzepts.

6.8.8 Einbahnstraßen

Zahlreiche Einbahnstraßen sind in Geisenheim nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben (z.B. Maßnahmen S014, S019, S049, S050). Eine Freigabe ist grundsätzlich zu prüfen und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Regel möglich. Bei Linienbusverkehr ist eine Mindestbreite der Fahrbahn von 3,50 Meter erforderlich.

Die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist ein sicheres, kostengünstiges und weit verbreitetes Mittel zur Förderung des Radverkehrs²⁶ und hat sich deutschlandweit in den letzten 30 Jahren bewährt.

Eine öffentlichkeitswirksame Vorbereitung und Begleitung der Freigaben der Einbahnstraßen sowie ein konsistentes Vorgehen (Freigabe möglichst aller Einbahnstraßen) wird empfohlen.

6.8.9 Bordsteinabsenkungen

Im gesamten Stadtgebiet finden sich zahlreiche nicht abgesenkte Bordsteine. Die Höhe der Bordsteine stellen sowohl für den Rad- als auch den Fußverkehr ein Hindernis dar. Nicht abgesenkte Bordsteine beeinträchtigen den Fahrkomfort, erhöhen die Sturzgefahr und können das Fahrrad beschädigen. Für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Eltern mit Kinderwagen stellen sie ein Hindernis im Fußverkehr dar und sorgen dafür, dass Gehverbindungen nicht durchgängig barrierefrei nutzbar sind. Unter

²⁶ Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, 2016

Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit sollen daher alle Bordsteine auf Nullniveau abgesenkt werden.

Beispiele für Stellen, an denen Bordsteine nicht abgesenkt sind, sind die Maßnahmen P021, P043, P048 und P056.



Abbildung 19: Beispiele nicht abgesenkter Bordsteine in Geisenheim (Eigene Aufnahmen)

6.8.10 Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege

Im gesamten Gemeindegebiet sind zahlreiche Wege für den Radverkehr nicht freigegeben (z.B. Maßnahmen P010, P030, P041, P055). Die in solchen Fällen erzwungene Missachtung von Verkehrszeichen kann insgesamt zu einer geringeren Beachtung von Verkehrszeichen durch Radfahrende führen.



Abbildung 20: Beispiele nicht freigegebener Wirtschaftswege in Geisenheim (Eigene Aufnahmen)

Es wird empfohlen alle Wirtschaftswege für den Radverkehr freizugeben. Dies kann durch das Anbringen des Zusatzzeichens „Radverkehr frei“ oder den Austausch des Verkehrszeichens „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ durch das Verkehrszeichen 260, „Verbot für Krafträder... sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ erfolgen (siehe auch **Anlage 16**, Musterlösung VVS_01).

Eine Veränderung der Verkehrssicherungspflicht hat dies nicht zur Folge. Auf forst- und landwirtschaftlichen Wegen ist weiter mit typischen Gefahren zu rechnen.

6.8.11 Kfz-Höchstgeschwindigkeit

Dort, wo der Radverkehr innerorts gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, wird generell eine Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Durch Tempo 30 werden die Verkehrssicherheit verbessert und Schadstoff- und Lärmemissionen reduziert²⁷.

Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr wird das Radfahren auf der Fahrbahn objektiv und subjektiv sicherer und attraktiver. So nimmt in der Regel auch die regelwidrige Mitbenutzung von straßenbegleitenden Gehwegen ab, die insbesondere mit Blick auf den Fußverkehr konflikträchtig ist.

Tempo 30 kann gemäß der Straßenverkehrsordnung unter anderem im Bereich von Fußgängerüberwegen, zwischen bestehenden Tempo 30-Abschnitten und vor sensiblen Bereichen wie Spielplätzen und Schulwegen angeordnet werden. Weitere Möglichkeiten weiterer Anordnungen ist mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzuklären.

Im gesamten Stadtgebiet sollte daher geprüft werden, wo eine Ausweitung von Tempo 30 möglich ist. Gleiches gilt für eine Erweiterung der verkehrsberuhigten Bereiche, um auch die Sicherheit des Fußverkehrs zu erhöhen und eine verbesserte Aufenthaltsqualität zu gewährleisten.

6.8.12 Geh- und Radwegebeleuchtung

Fußverkehr

Eine ausreichende und durchgängige Beleuchtung spielt eine entscheidende Rolle für die Sicherheit und Akzeptanz des Fußverkehrs. Dies gilt insbesondere für Unterführungen (**Abbildung 21**), die oft als Angsträume, insbesondere von Frauen und Kindern, wahrgenommen werden. Dunkle oder unzureichend beleuchtete Passagen wirken abschreckend und können dazu führen, dass diese wichtigen Verbindungen im Fußwegenetz gemieden werden. In Geisenheim betrifft das insbesondere die Unterführungen mit den Maßnahmennummern S020, S021 und S022 sowie die Maßnahmen S010, S026, S053 und S055.

²⁷ Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Umweltbundesamt, 2022, Berlin.

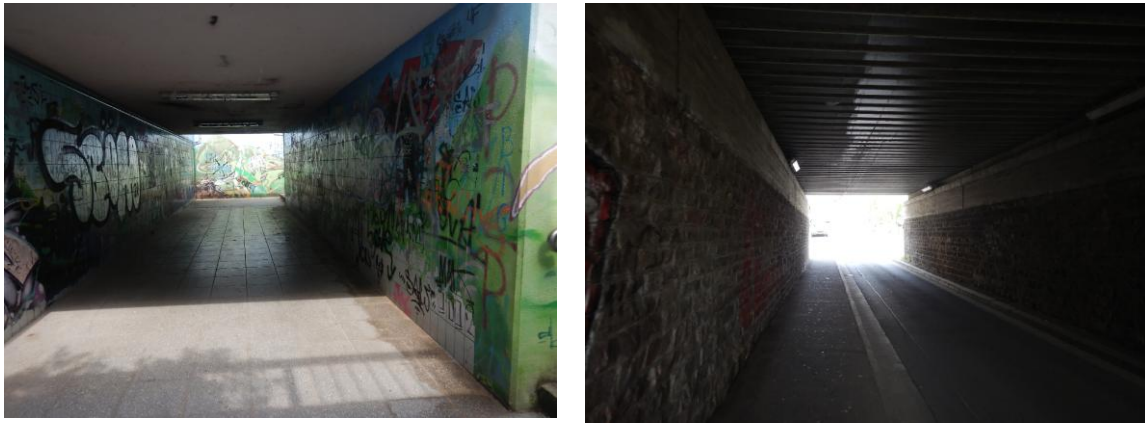


Abbildung 21: Unterführungen in der Beinstraße und der Trinostraße (Eigene Aufnahmen)

Durch eine helle und gleichmäßige Beleuchtung sowie eine freundliche Gestaltung können Unterführungen deutlich sicherer und einladender wirken. Helle Materialien, offene Sichtachsen und gleichmäßiges Licht reduzieren das Gefühl von Unsicherheit und fördern die Nutzung dieser Wege – auch in den frühen Morgen- oder späten Abendstunden. Dies trägt dazu bei, den Fußverkehr insgesamt attraktiver zu machen.

Im Fokus sollte dabei die Funktionalität der Beleuchtung stehen, um für alle Nutzungsgruppen ein sicheres Umfeld zu schaffen. Eine klar strukturierte und gut beleuchtete Gestaltung stärkt das subjektive Sicherheitsgefühl und erhöht die Akzeptanz solcher Wege im Alltag.

Radverkehr

Der Faktor Soziale Sicherheit spielt bei der Akzeptanz des Fahrrades für viele Nutzungsgruppen eine wichtige Rolle. Selbstständig geführte Radwege im außerörtlichen Bereich, die häufig abseits von Straßen verlaufen, werden in dieser Hinsicht als besonders kritisch eingestuft. Untersuchungen aus den Niederlanden haben gezeigt, dass die gefühlte Sicherheit von Radfahrenden durch die Installation einer Radwegebeleuchtung deutlich zunimmt²⁸.

Insbesondere auf ansonsten gut ausgebauten Schulverbindungen (z.B. zwischen Geisenheim und Marienthal (Maßnahme S008) oder zwischen Geisenheim und Johannisberg (Maßnahme S052), **Abbildung 22**) kann die Einrichtung einer Radwegebeleuchtung zur Akzeptanzsteigerung des Radfahrens beitragen und die Nutzungszeit des Fahrrads in die Morgen- und Abendstunden insbesondere im Winterhalbjahr verlängern.

²⁸ www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Intelligente+Radwegebeleuchtung+in+den+Niederlanden, Abruf am 13.12.2017.



Abbildung 22: Radverkehrsverbindung zwischen Geisenheim und Mariantal und zwischen Geisenheim und Johannisberg (Eigene Aufnahmen)

Mit Blick auf die Auswirkungen der Lichtverschmutzung auf Natur und Landschaft sollte die Einrichtung einer Radwegebeleuchtung im Einzelfall geprüft werden. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde aus diesem Grund auch Kritik an der Einrichtung von Beleuchtung außerhalb geschlossener Ortschaften geäußert. Neue technologische Entwicklungen können die Belastung aber deutlich reduzieren. Zu nennen sind hier „intelligente“ Beleuchtungssysteme, die die Beleuchtung automatisch oder halbautomatisch abdimmten. In den letzten Jahren wurde außerdem mit Gelbfiltern und grünem Licht experimentiert, das deutlich schonender für die Vegetation ist. Durch den Einsatz von LED-Leuchten in Kombination mit Solarmodulen können zudem der Energieverbrauch und damit die laufenden Kosten deutlich gesenkt werden.²⁹

6.9 Prinzipskizzen

Für ausgewählte Maßnahmen werden im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzeptes Prinzipskizzen erstellt. Prinzipskizzen haben das Ziel, die angestrebte Maßnahme planerisch grob zu skizzieren und die Umsetzbarkeit zu prüfen. Bei den Prinzipskizzen handelt es sich um keine maßstabsgetreuen Zeichnungen. Im Rahmen der Erstellung der Prinzipskizzen findet keine Abstimmung mit weiteren Akteuren statt.

Mit der Prinzipskizze wird eine Grundlage geschaffen, auf deren Basis entschieden werden kann, ob das weitere Planungsverfahren nach HOAI begonnen werden soll. Bei weiterer Unklarheit empfiehlt sich zur zeichnerischen Vertiefung eine Vorstudie.

²⁹ www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Intelligente+Radwegebeleuchtung+in+den+Niederlanden, Abruf am 13.12.2017.

Es wurden zwei Prinzipskizzen erstellt. Die Prinzipskizzen sind in **Anlage 18** Bestandteil des Fuß -und Radverkehrskonzeptes.

7 Weitere Empfehlungen

7.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrsträger 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. Die gesetzliche Verpflichtung zur Unterhaltung und Verkehrssicherung der Wege ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht sowie aus den Straßengesetzen der Länder³⁰ und des Bundes und obliegt den zuständigen Baulastträgern. Für Radwege ist dies innerorts für verkehrswichtige und gefährliche Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben³¹ und wird auch weitestgehend umgesetzt. Außerorts bleibt die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht auf gemeinsamen Geh- und Radwegen und auf Wirtschaftswegen jedoch weitestgehend unberücksichtigt.

Alle Alltagsradverkehrsverbindungen sollten möglichst ganzjährig befahrbar sein. Dafür sollte die Hochschulstadt Geisenheim in Abstimmung mit anderen Baulastträgern und Wegeeigentümern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Fragen der Kostenübernahme klären. Zudem sollte eine Streckenpriorisierung erarbeitet werden, sodass viel befahrene Radverbindungen und insbesondere Schulverbindungen bevorzugt geräumt und gereinigt werden. Um gewährleisten zu können, dass alle Radverkehrsverbindungen von den Räumfahrzeugen befahren werden können, ist darauf zu achten, dass Räumhindernisse (wie z. B. Poller) entfernt werden. Nach Möglichkeit sollen im Winterdienst vorrangig umweltfreundliche Streumittel verwendet werden.

³⁰ Für Hessen geregelt im Hessischen Straßengesetz (HStrG, §10)

³¹ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03



Abbildung 23: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze / verschmutzter Wirtschaftsweg (Eigene Aufnahmen)

Um die Bevölkerung auf die ganzjährige Befahrbarkeit von Radwegen aufmerksam zu machen und den Radverkehrsanteil auch im Winter zu steigern, kann mit Öffentlichkeitsarbeit auf den Winterdienst auf Radwegen hingewiesen werden. Ein positives Beispiel bietet der Markt Holzkirchen, der in einem Flyer über den Winterdienst informiert und geräumte Radwege auf einer Karte darstellt (**Abbildung 24**).



Abbildung 24: Informationsflyer Winterdienst des Markts Holzkirchen (www.holzkirchen.de)

7.2 Wegweisung

Fußverkehr

Eine durchgehende Wegweisung des Fußverkehrs hilft sowohl ortskundigen als auch nicht-ortskundigen Zufußgehenden bei der Orientierung in der Stadt oder einem Ortsteil. Sie verbessert die Verkehrssicherheit, da sie den Fußverkehr über sichere Routen leitet und damit bündelt. Außerdem werden ungewollte Umwege vermieden und somit die Reisezeit verkürzt.

Ziele der Wegweisung können beispielsweise Haltestellen des ÖPNV, das Rathaus, der Marktplatz, öffentliche Toiletten, öffentliche Einrichtungen oder sonstige Freizeitziele sein. Zusätzlich sind neben der

Angabe des Ziels Informationen über Distanz und Gehdauer als Orientierung sinnvoll. Neben Wegweisungen bieten sich Stadtpläne an, die einen Gesamtüberblick verschaffen³².

Radverkehr

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. Durch die dadurch erreichte Bündelung des Radverkehrs trägt die Fahrradwegweisung generell 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.

Die Hochschulstadt Geisenheim verfügt lediglich auf dem Verlauf des Hessischen Radfernwegs R3 und R3a über eine aktuelle, den FGSV-Standards entsprechende Fahrradwegweisung. Eine solche Fahrradwegweisung sollte jährlich kontrolliert und qualitätsgesichert werden.

Bei der Umsetzung von Baumaßnahmen, die eine Umlegung des Radverkehrsnetzes zur Folge haben, sollte die Anpassung der Fahrradwegweisung bereits in der Planungsphase einkalkuliert werden.

7.3 Miteinander auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen

Der Nutzungskonflikt zwischen Landwirtschaft und Radverkehr stellt eine Herausforderung in der Radverkehrsplanung und im Besonderen in der Netzplanung dar. Um diesen vorzubeugen kann neben einer regelmäßigen Reinigung der Wege auch mit öffentlichen Kampagnen, Hinweisen auf die Erntezeit in Internetpräsenzen und Sozialen Medien (**Abbildung 25** und **Abbildung 26**) oder ähnlichen Aktionen, zur gegenseitigen Rücksichtnahme aufgerufen werden.



HINWEIS

AUFGEFASST! RADSAISON IST FELDSAISON

Die Frühjahrs- und Sommermonate sind nicht nur beliebte Jahreszeiten in der Radsaison, sondern markieren auch einen entscheidenden Zeitpunkt in der Landwirtschaftssaison. Auf Feld- und Wirtschaftswegen sind daher nun verstärkt die Landwirt*innen mit Ihren Maschinen unterwegs. Für Radfahrende ist daher bei Begegnungen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen Vorsicht geboten. Getreu dem Motto: Rücksicht macht Wege breit!

☐ nicht erneut anzeigen

Abbildung 25: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen (links), Popup zur Erntezeit im Radroutenplaner Hessen (rechts)

³² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA), Kapitel 4.4, Köln.



Abbildung 26: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen

7.4 Fahrradabstellanlagen

„Gut zugängliche und zielortnahe Fahrradabstellmöglichkeiten – auch im Wohnumfeld – sind entscheidend für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads.“³³ Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Appel an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen oder dafür beispielsweise durch Anpassungen der Stellplatzsatzungen Sorge zu tragen. Hierbei soll auch den zunehmenden Anforderungen von Lasten- und Spezialrädern Rechnung getragen werden.

Ziel sollte die Schaffung von ausreichend dimensionierten und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an den wesentlichen Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren etc. sein. Weiter sollen möglichst zahlreiche dezentrale, kleinere Abstellanlagen im gesamten Stadtgebiet ergänzt werden. Dies kann auch durch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen erfolgen. Ein Parkraummanagement für den Pkw-Verkehr ist zu prüfen.

Durch ausreichend, zielnahe und attraktive Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen soll die Stadt mit gutem Beispiel vorangehen und eine Vorbildfunktion übernehmen.

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind insbesondere an Schulen und Ausbildungsstätten, Arbeitsplätzen, Einzelhandelsstandorten sowie an öffentlichen und Freizeiteinrichtungen notwendig. Darüber hinaus spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike+Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV, eine besondere Rolle. So können auch lange Wege in Kombination von Radverkehr und ÖPNV zurückgelegt werden und Anreize für eine Verlagerung vom Pkw auf den Umweltverbund geschaffen werden.

³³ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVBS, Berlin, 2021

In der Hochschulstadt Geisenheim wurden die Fahrradabstellanlagen für die genannten Standorte untersucht. Eine Analyse und Bewertung der bestehenden Abstellanlagen sowie Empfehlungen für weitere Anlagen werden in einem Bericht zum Fahrradparken gegeben. Dieser ist als **Anlage 19** Bestandteil des Fuß- und Radverkehrskonzeptes.

7.5 Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) ist ein Netzwerk aus hessischen Kommunen, Hochschulen, Verbänden und Institutionen. Das gemeinsame Ziel ist, den Fuß- und Radverkehr in Hessen zu stärken und damit die Lebensqualität in den Regionen, Städten und Gemeinden weiter nachhaltig zu verbessern. Die AGNH bietet folgende Vorteile³⁴:

- Informationen zur Nahmobilität in Hessen,
- Frühzeitige Informationen zu Projekten, Maßnahmen und Förderprogrammen des Landes Hessen,
- Unterstützung in der Öffentlichkeitsarbeit,
- Weiterbildungsangebote durch die Akademie für Nahmobilität,
- Erfahrungsaustausch mit Kommunen, Hochschulen, Interessensverbänden, Planungsbüros und Verkehrsverbünden,
- Teilnahme an Aktionen und Projekten wie „Straßen neu entdecken“,
- Fachliche Mitarbeit in Facharbeitskreisen,
- Frühzeitiger Zugang zu Handlungshilfen und Leitfäden,
- Einblicke in aktuelle Forschungsprojekte zur Nahmobilität in Hessen.

Eine Mitgliedschaft in der AGNH wird empfohlen. Die Mitgliedschaft ist kostenlos.

7.6 Öffentlichkeitsarbeit

Für das Sichtbarmachen des Fuß- und Radverkehrs ist neben der Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit wichtig. Ebenso ist in diesem Zusammenhang auf ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden hinzuweisen. Eine öffentlichkeitswirksame Begleitung sollte insbesondere bei der Implementierung von Fahrradstraßen beispielsweise mittels eines Fahrradaktionstages in Betracht gezogen werden. Zusätzlich wird eine Zusammenarbeit mit lokalen Interessensverbänden (z.B. ADFC, VCD, FUSS e.V.) sowie eine aktive Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen vor Ort und regelmäßige Informationen über die Umsetzung der

³⁴ AGNH-Mitglied werden, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, <https://www.nahmobil-hessen.de/ueber-die-agnh/mitglied-werden/NH>.

Maßnahmen in Print- und Onlinemedien empfohlen. Die Teilnahme an der Kampagne STADTRADELN (www.stadtradeln.de) sollte fortgeführt werden.

Zusätzlich sollte die Kampagne „Mit Abstand sicher unterwegs“ des Landes Hessen in die Öffentlichkeitsarbeit integriert werden. Diese Kampagne zielt darauf ab, für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu sensibilisieren und bietet Kommunen Informationsmaterialien und Aktionen an, um insbesondere auf die Einhaltung des vorgeschriebenen Abstands beim Überholen aufmerksam zu machen. Damit kann das Bewusstsein für ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr weiter gestärkt werden.

8 Weiteres Vorgehen

8.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Fuß- und Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die Fuß- und Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Fuß- und / oder Radverkehr auf.

Es handelt sich um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Fuß- und Radverkehrskonzept. Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit aller Straßenbaulastträger also von Bundes- und Landesstraßen (Hessen Mobil), von Kreisstraßen (Rheingau-Taunus-Kreis) sowie von Gemeindestraßen und -wegen (Hochschulstadt Geisenheim) erforderlich. Der Umsetzung der Maßnahmen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen.

Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden weiteren Planungsprozess intensiv betrachtet 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.

Um eine möglichst zügige Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, eine regelmäßig tagende Steuerungsgruppe Fuß- und Radverkehr zu implementieren. In dem Handlungssteckbrief UM 01 in **Anlage 16** sind weitere Informationen dazu zu finden.

Gelingt es der Hochschulstadt Geisenheim ein attraktives Fuß- und Radverkehrsnetz zu schaffen, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Stadt beziehungsweise innerhalb der Stadtteile haben. Entscheidet sich beispielsweise eine Familie mit Blick auf eine gute Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur dazu das Zweitauto aufzugeben, führt dies automatisch dazu, dass Einkäufe, Besorgungen und Freizeitgestaltung auf Grund der kurzen Wege vermehrt innerhalb der Gemeinde stattfinden.

8.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

Die Maßnahmenvorschläge sind für die Systeme Fuß- und Radverkehr sinnvoll und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Fuß- und 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 oberflächlich geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe oder über Stellungnahmen eingegangen sind wurden berücksichtigt. 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 Fuß- und Radverkehr erarbeitet werden.

8.3 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung aller Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung der Zielnetze Fuß- und Radverkehr erfordern eine Investition von etwa 10 Millionen brutto inklusive Planungs- und Grunderwerbskosten. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Stadt auf (siehe **Kapitel 6.5**). Zukünftige Baukostensteigerungen sind dabei zu berücksichtigen.

Bei einem angestrebten Zeithorizont von 15 Jahren zur Umsetzung aller empfohlenen Maßnahmen bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 700.000 Euro pro Jahr, verteilt auf alle Baulastträger.

Für die Hochschulstadt Geisenheim wurden insgesamt Kosten in Höhe von ca. 2,667 Millionen Euro ermittelt. Bezogen auf den Umsetzungszeitraum von 15 Jahren bedeutet dies rechnerisch einen jährlichen Investitionsbedarf von 178.000 Euro. Bei einer angenommenen Förderung von 70 Prozent würden bei der Stadt Kosten von ca. 53.000 € pro Jahr verbleiben. Für den Erhalt der zukünftigen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sind jährlich 1 bis 2 Prozent der Neubaukosten in die Haushaltsplanung einzustellen.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Geh- und 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 aufweist (Herstellungsradwege).

Weiterhin gibt es für Gemeinden, Städte und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Bundesamts für Logistik und Mobilität unter:

https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html

8.4 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Fuß- und Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden und über ein WebGIS oder vergleichbare Lösungen öffentlich einsehbar sein. Umgesetzte Maßnahmen können positiv herausgestellt und als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

8.5 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Fuß- und Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

<https://www.rv-k.de/Geisenheim/RadUndFussverkehrskonzept/Ergebnisse/WebGIS.html>

9 Anhang

Anlage 1	Quell-Ziel-Karte des Fuß- und Radverkehrs
Anlage 2	Potenzial und Sensible Bereiche des Fußverkehrs
Anlage 3	Potenzial der Schulverbindungen
Anlage 4	Unfallkarte mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung 2019 – 2022
Anlage 5	Fahrdaten Stadtradeln
Anlage 6	Ergebnisse der 1. Online-Beteiligung
Anlage 7	Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung
Anlage 8	Zielnetz Fußverkehr
Anlage 9	Zielnetz Radverkehr
Anlage 10	Maßnahmen Sofortprogramm
Anlage 11	Maßnahmen Planungsprogramm
Anlage 12	Priorisierung Punktmaßnahmen
Anlage 13	Priorisierung Streckenmaßnahmen
Anlage 14	Maßnahmendatenblätter
Anlage 15	Maßnahmenliste mit Priorisierung
Anlage 16	Musterlösungen
Anlage 17	Handlungssteckbriefe
Anlage 18	Prinzipskizzen
Anlage 19	Teilbericht Fahrradparken