NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2020

HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Erläuterungsbericht








GEISENHEIM
BILDUNG | KULTUR | WEIN

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.

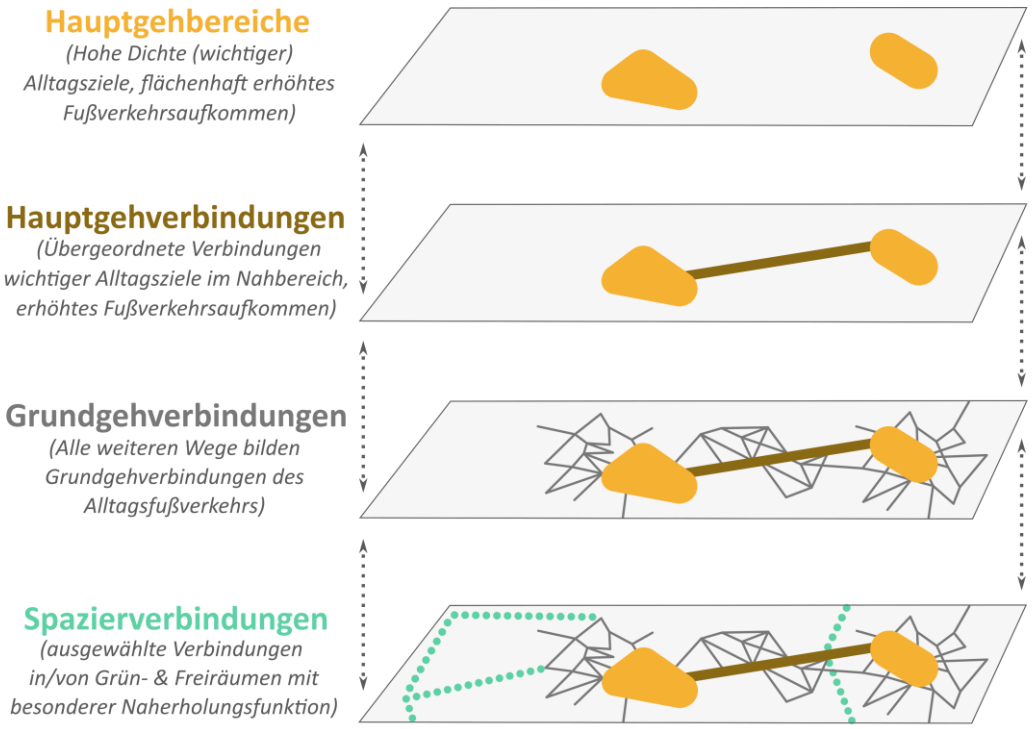


Abbildung 1: Aufbau Fußverkehrsnetz (Eigene Darstellung)

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.

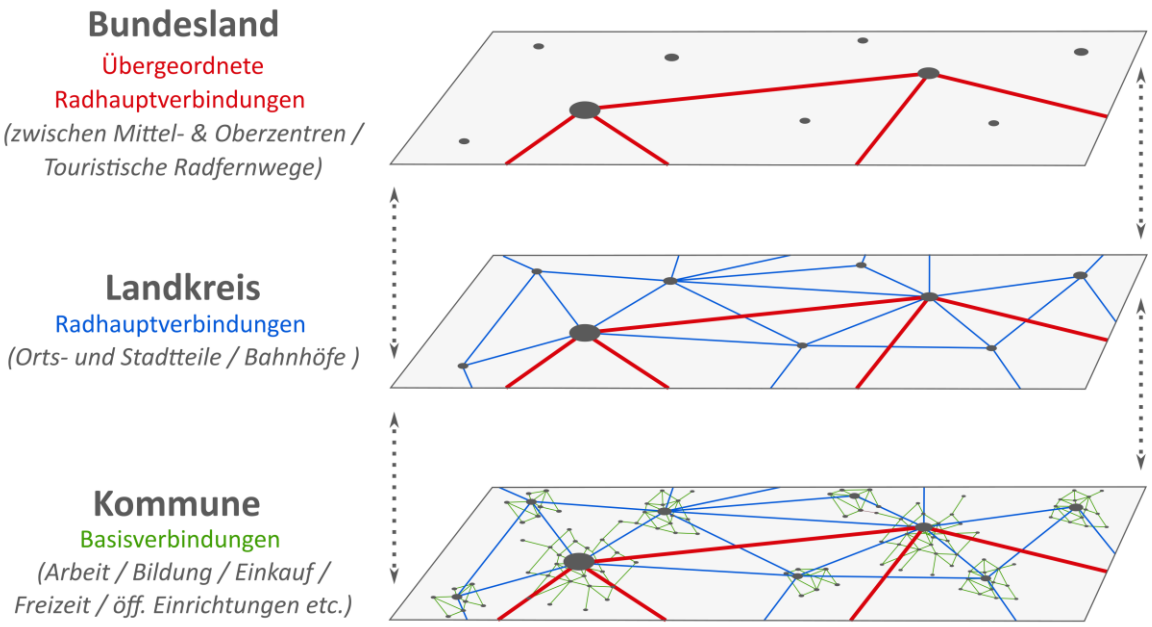


Abbildung 2: Aufbau Radverkehrsnetz und Planungszuständigkeiten (Eigene Darstellung)

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 Klimaschutzzielen (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 3.0[7].

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 Klima[8] 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 zusammengefasst[9]. 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 Klimaschutzzielen (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 Schuldaten[11] 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 Getöteten	Unfall mit Schwerverletzten	Unfall mit Leichtverletzten
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.

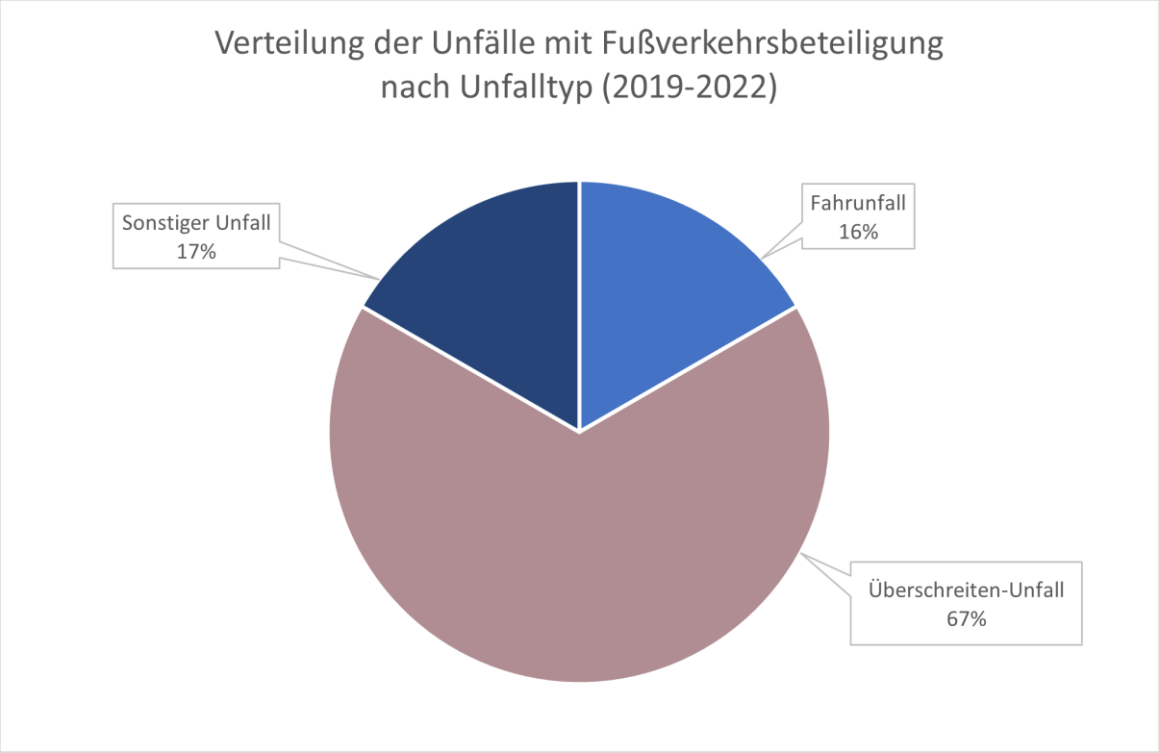


Abbildung 3: Verteilung der Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Eigene Darstellung)

[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.

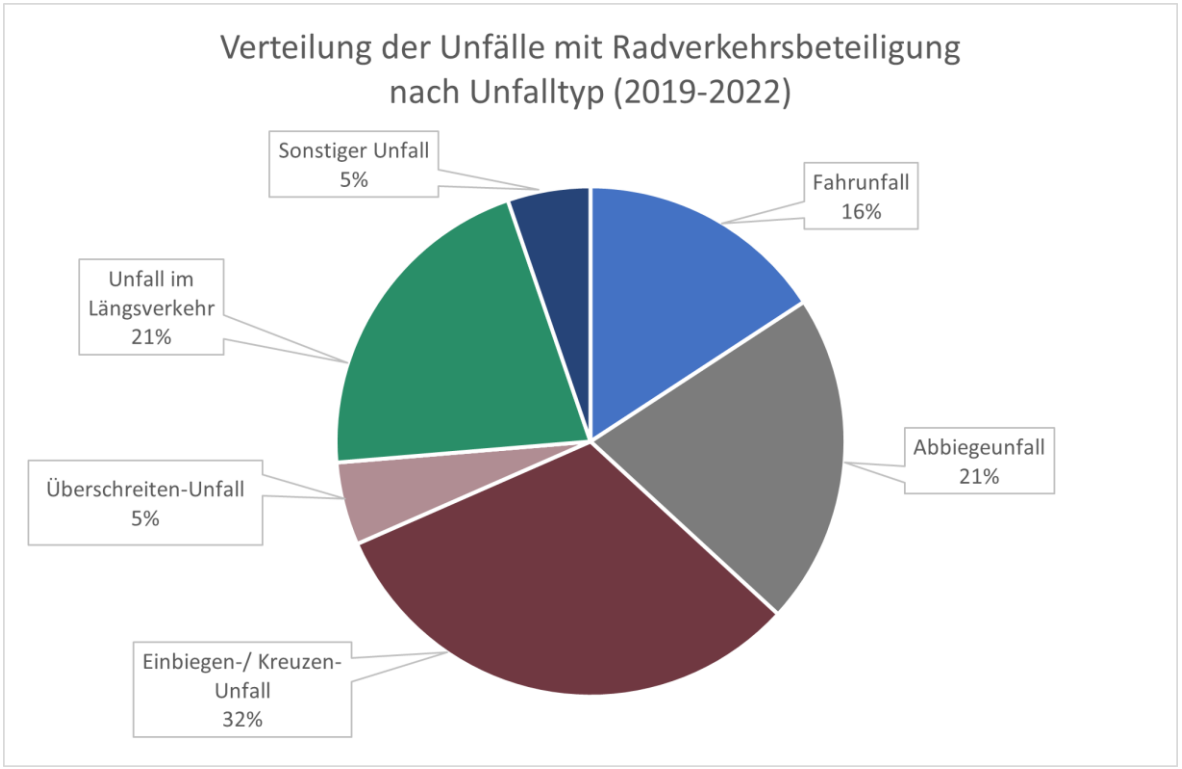


Abbildung 4: Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp (Eigene Darstellung)

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 werden[15]. 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)

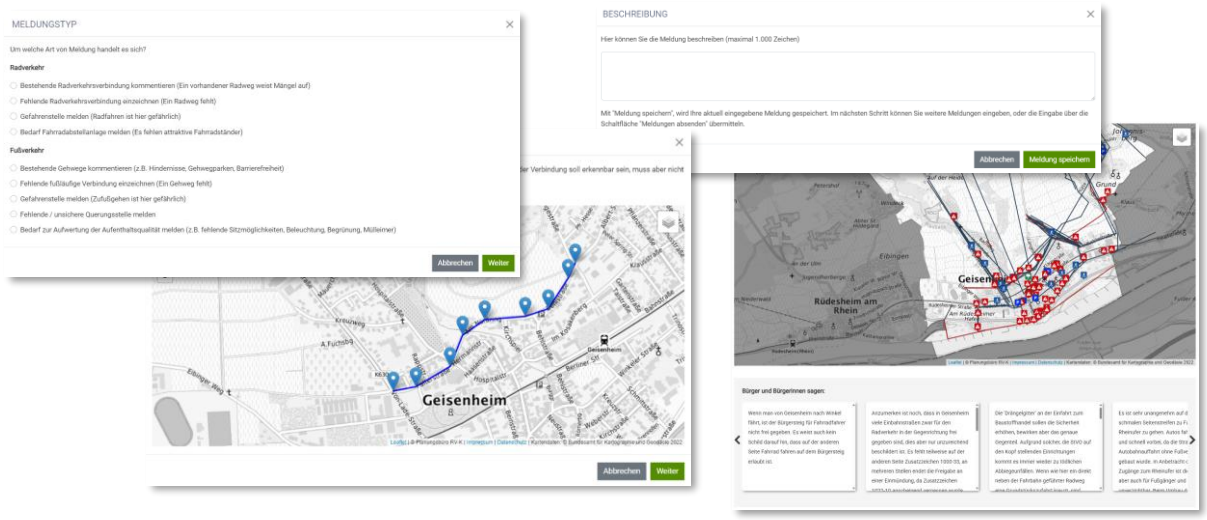


Abbildung 5: Eingabeprozess der Online-Beteiligung (Eigene Darstellung)

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 ausgehangenen 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.

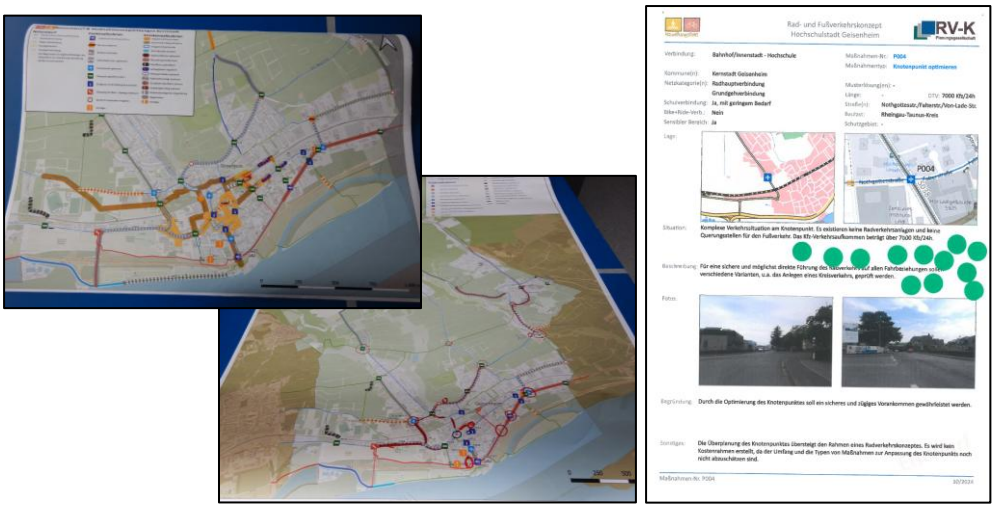


Abbildung 6: Ergebnisse der Beteiligungswerkstatt (Eigene Darstellung)

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.

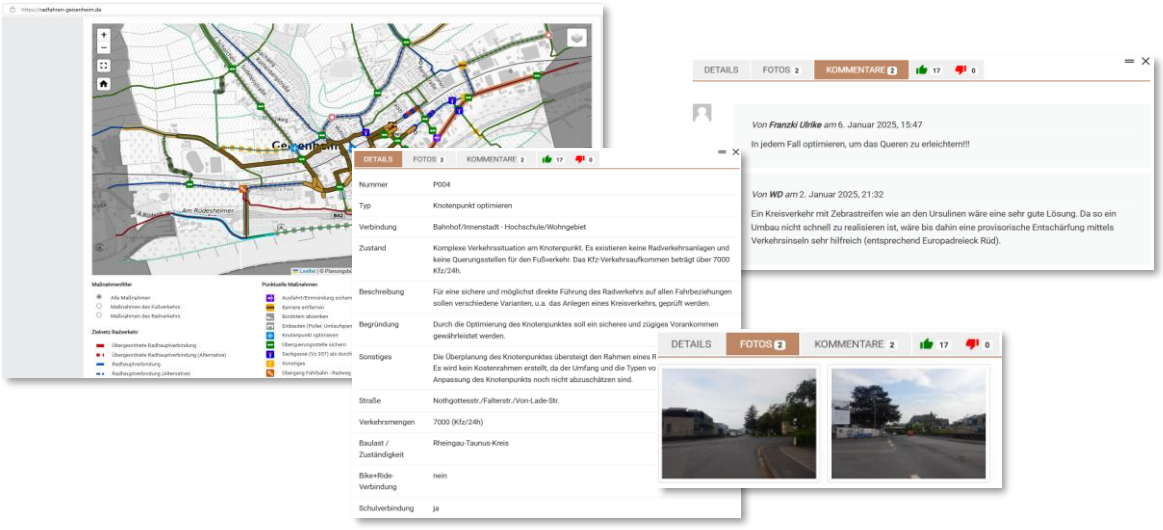


Abbildung 7: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion (Eigene Darstellung)

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 Umwegen[16] 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 ERA202X[17] 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 ERA[18] 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 beschilderte 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 – Rüdesheim 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.

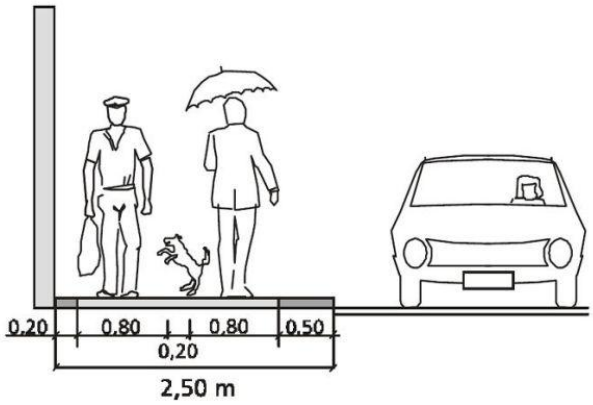


Abbildung 8: Regelmindestmaß für Gehwege[19]

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 seheingeschränkte Menschen integriert werden. Eine rutschfeste und gut begehbare 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.

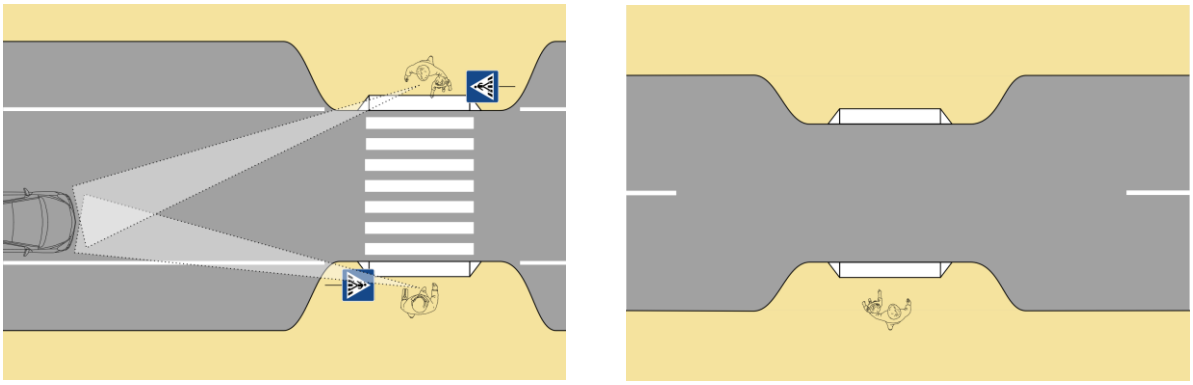


Abbildung 9: Gesicherte Überquerungsstelle mit Fußgängerüberweg (links, eigene Darstellung) und ungesicherte Überquerungsstelle kombiniert mit vorgezogenen Seitenräumen zur Verkürzung der Überquerungsstrecke und Verkehrsberuhigung (rechts, eigene Darstellung).

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.

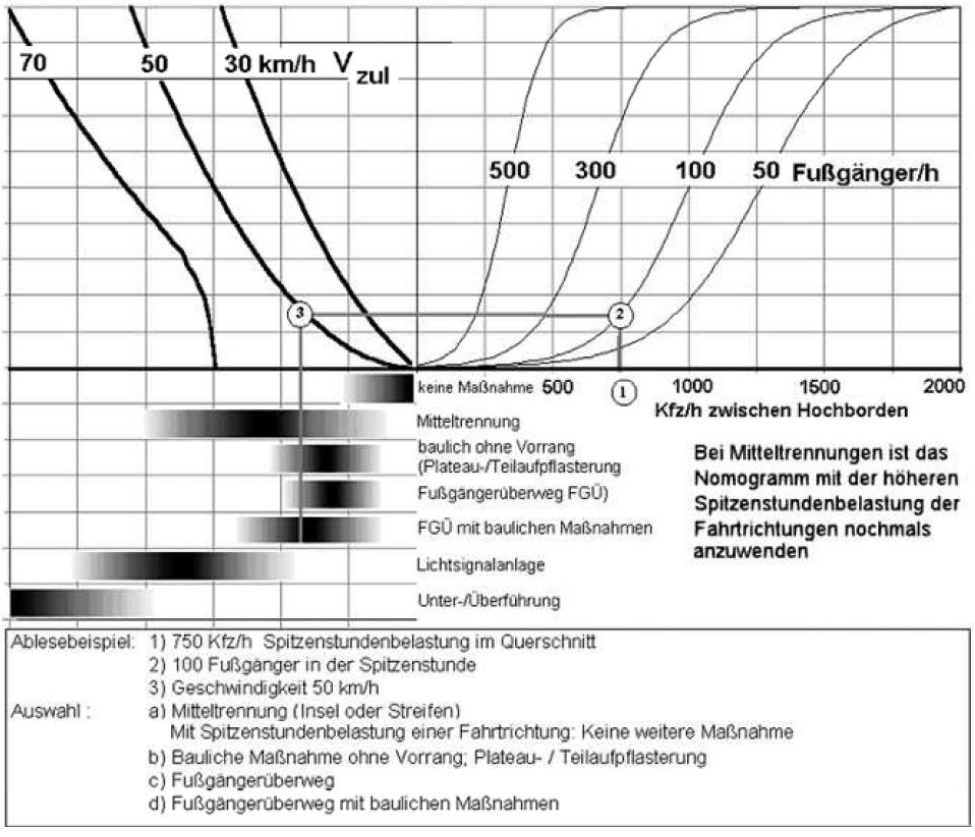


Abbildung 10: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen (RASt, 2006)

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 unterscheiden[20]:

- 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.

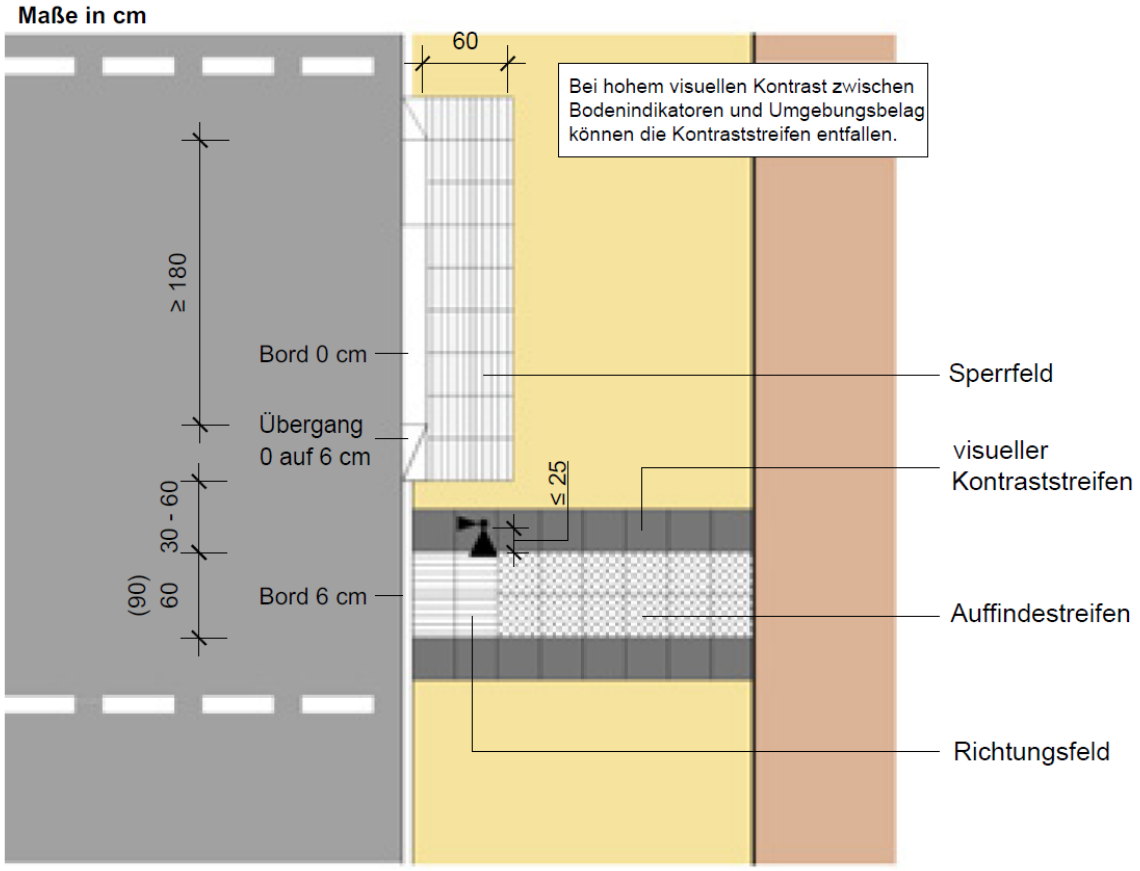


Abbildung 11: Überquerungsstelle mit Furt und differenzierter Bordhöhe (Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen)

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).**

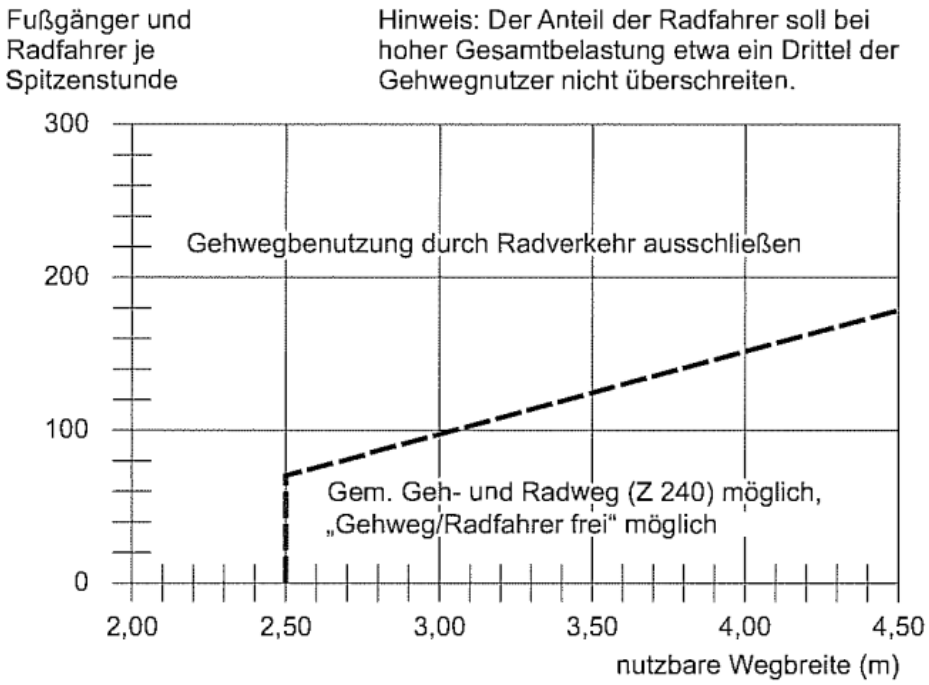


Abbildung 13: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fuß- und Radverkehr (ERA 2010)

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.

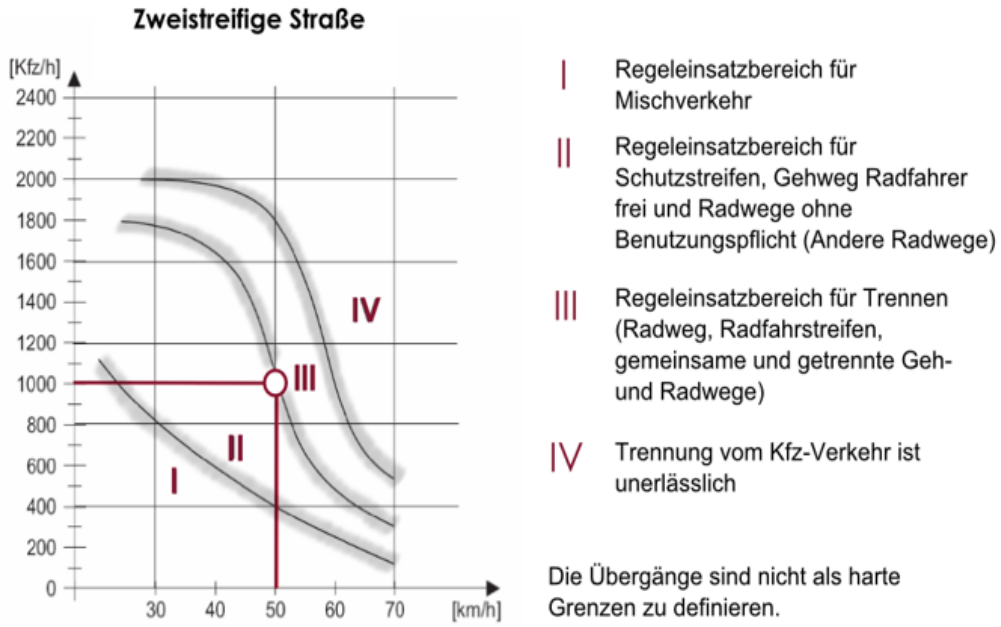


Abbildung 14: Einsatzbereiche der Führungsformen (ERA 2010)

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 Parkwechselvorgänge, 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 Hessen[21] 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 Baulastträgerschaft 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	
	Sonstiges	3	
	Freigabe Einbahnstraße	3	Streckenmaßnahmen
	Piktogrammkette 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 Reisezeitersparnisse.
- **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 Radverkehrskonzepts 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 Überragen 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 Piktogrammkette 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 Fahrbahnrad 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 Piktogramketten 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 bewertet[25].

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)**.

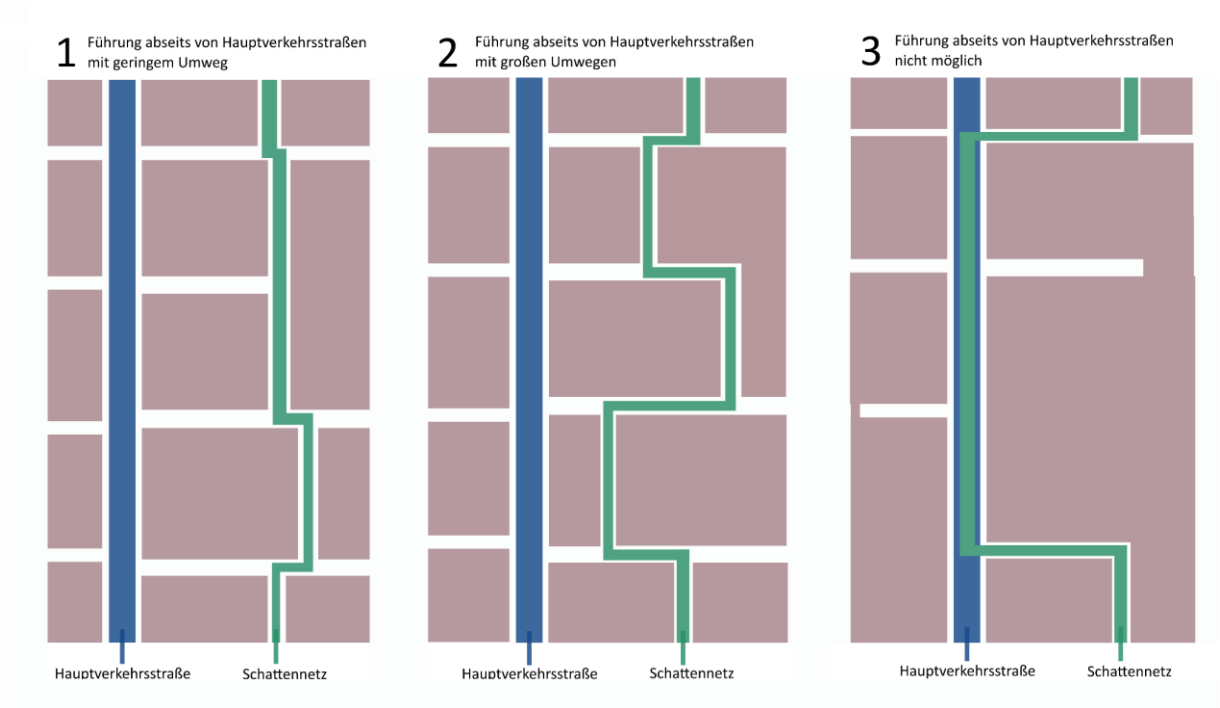


Abbildung 18: Radverkehrsführungen in Ortsdurchfahrten (Eigene Darstellung)

[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 Schattennetz. 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 Radverkehrs[26] 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 reduziert[27].

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 konfliktträchtig 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.

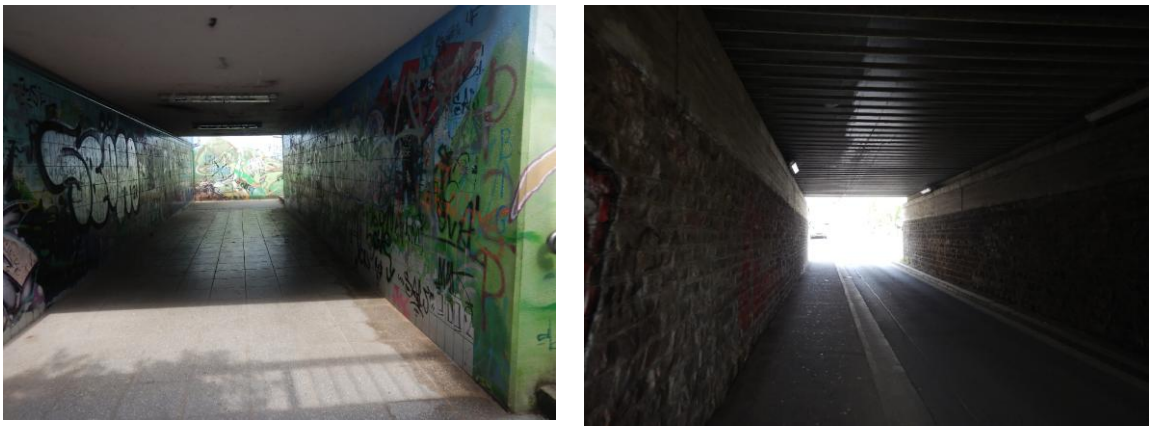


Abbildung 21: Unterführungen in der Beinstraße und der Trinostraße (Eigene Aufnahmen)

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 zunimmt[28].

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 Marienthal 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 abdimmen. 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 Länder[30] und des Bundes und obliegt den zuständigen Baulastträgern. Für Radwege ist dies innerorts für verkehrswichtige und gefährliche Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben[31] 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 verschaffen[32].

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.





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 Fußgängerverkehrsanlagen (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 Vorteile[34]:

- 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 oberflächig 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

Anlagen 1 – 13

Pläne

Plan 1 *Quell-Ziel-Karte des Fuß- und Rundverkehrs*

Plan 2 *Potenzial und Sensible Bereiche des Fußverkehrs*

Plan 3 *Potenzial der Schulverbindungen*

Plan 4 *Unfallkarte mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung 2019-2022*

Plan 5 *Fahrdaten Stadtradeln*

Plan 6 *Ergebnisse der 1. Online-Beteiligung*

Plan 7 *Ergebnisse der 2. Online-Beteiligung*

Plan 8 *Zielnetz Fußverkehr*

Plan 9 *Zielnetz Radverkehr*

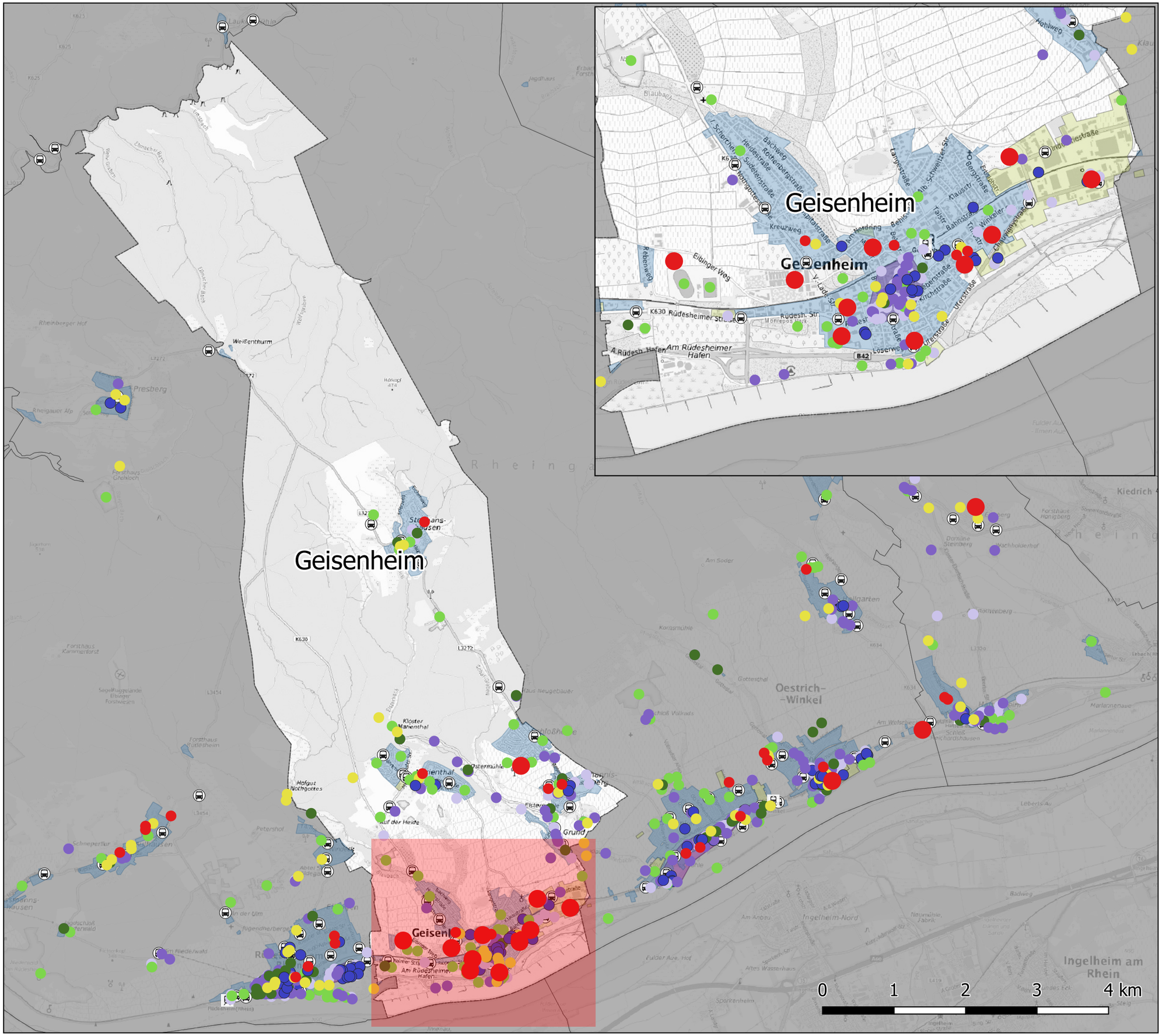
Plan 10 *Maßnahmen Sofortprogramm*

Plan 11 *Maßnahmen Planungsprogramm*

Plan 12 *Priorisierung Punktmaßnahmen*

Plan 13 *Priorisierung Streckenmaßnahmen*

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Quellen und Ziele des Fuß- und Radverkehrs

- Weiterführende Schulen / Hochschulen
- Grundschulen / Kinderbetreuung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel / Kundendienstleistung
- Beherbergungsgewerbe
- Bushaltestellen
- Bahnhof
- Industrie- / Gewerbegebiet
- Wohngebiet
- Versorgungszentren

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

Anlage 1

Plan 01: **Quell-Ziel Karte des Fuß- und Radverkehrs**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	16.04.2024
Kartengrundlage:	© OpenStreetmap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributors, eigene Bearbeitung

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim

Sensible Bereiche des Fußverkehrs

Potenzial des Fußverkehrs

geringes Potenzial

mittleres Potenzial

hohes Potenzial

Grenzen

Geisenheim

Kommunengrenzen

Anlage 2

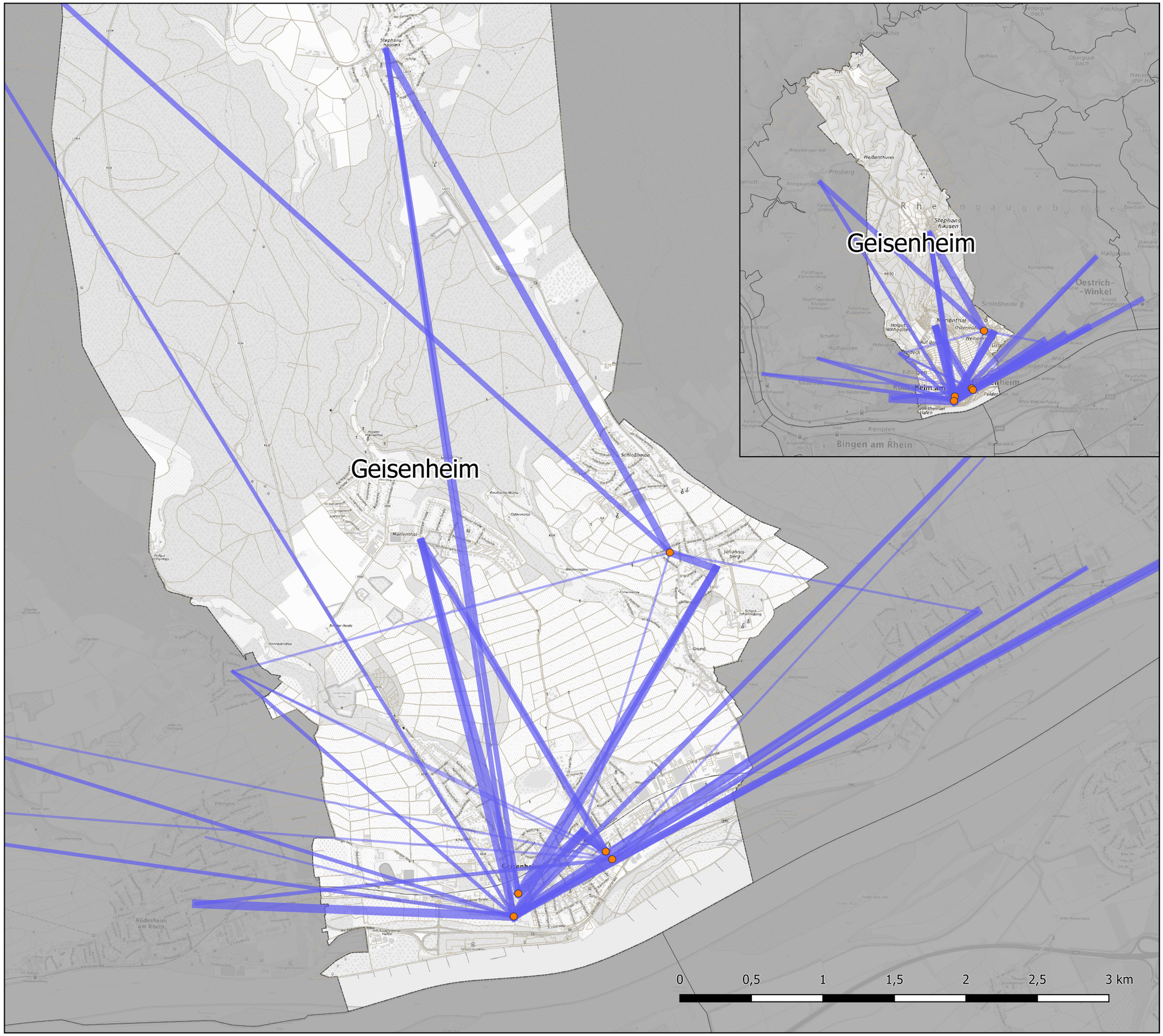
Plan 02: Potenzial und Sensible Bereiche des Fußverkehrs

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	17.04.2024
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributors, eigene Bearbeitung

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

0 1 2 3 4 km

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Schulstandorte

Potenzial der Schulverbindungen

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

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

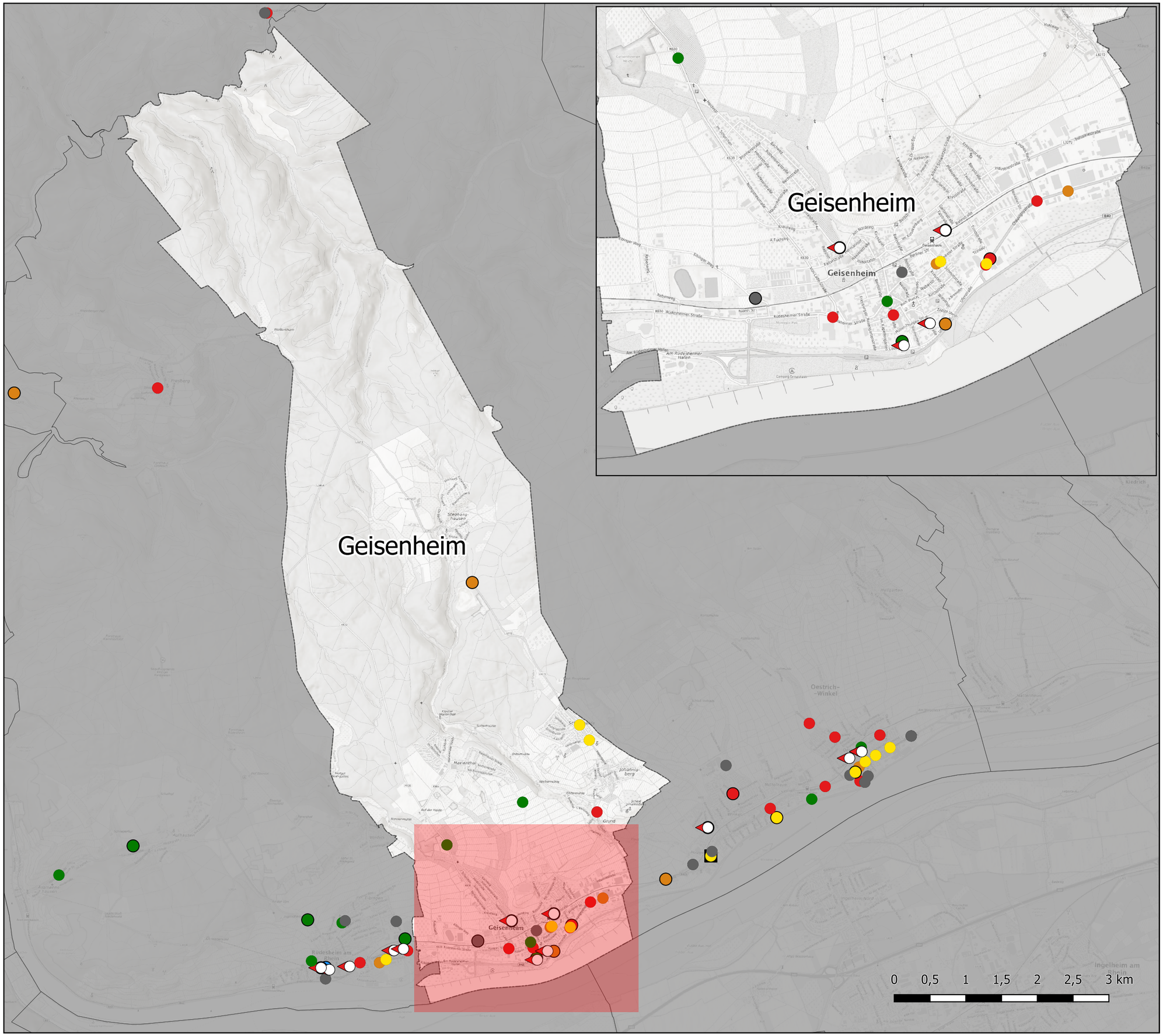
Anlage 3

Plan 03: **Potenzial der Schulverbindungen**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	21.05.2024
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Schulen Geisenheim

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung 2019-2022

Unfalltyp

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

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

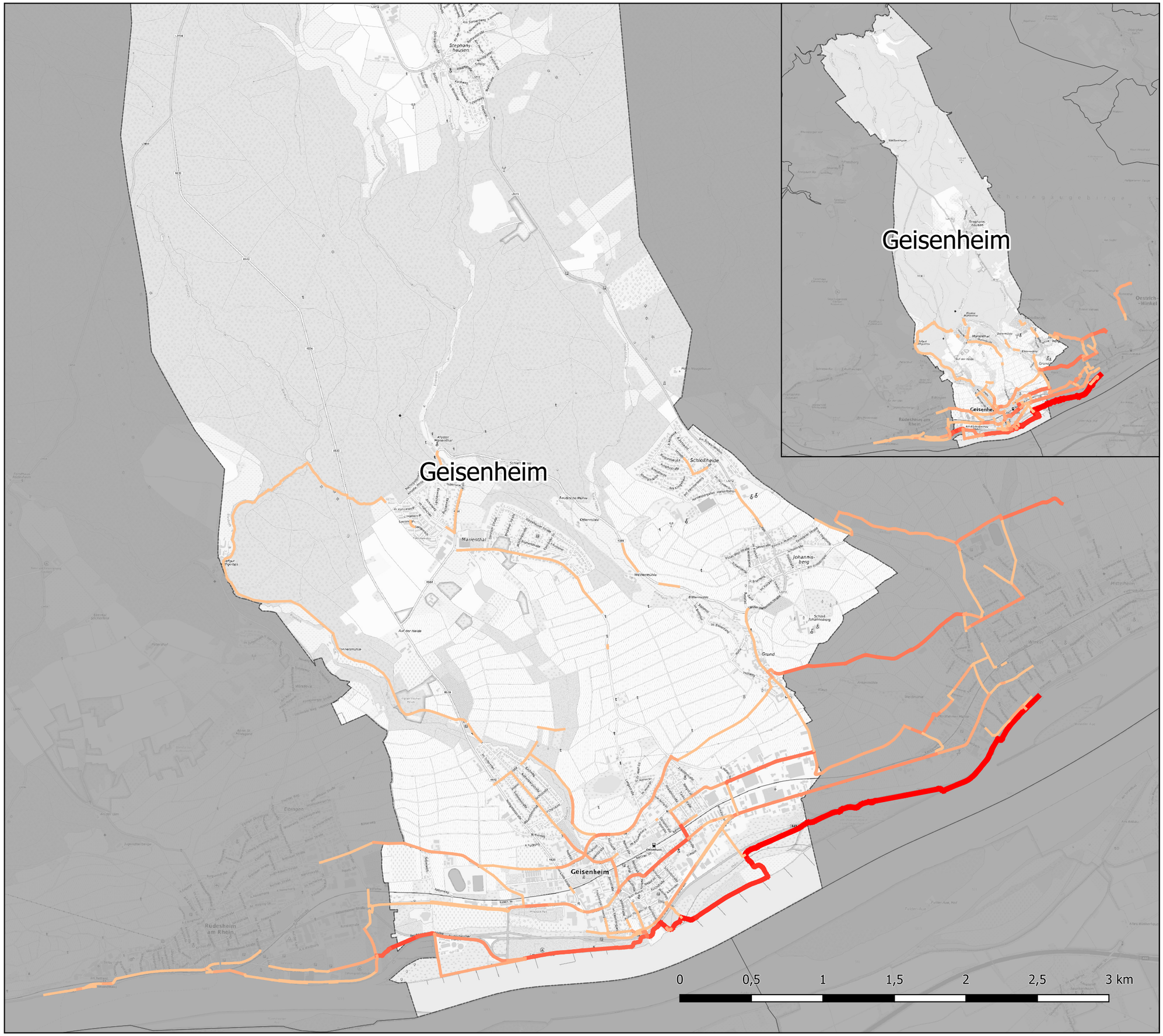
Anlage 4

Plan 04: **Unfälle mit Fuß- und Radverkehrsbeteiligung 2019-2022**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	11.04.2024
Kartengrundlage:	© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022
Datengrundlage:	Unfallatlas dl-de/by-2-0 https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Fahrdaten Stadtradeln 2023

- Sehr geringe Nutzung (0)
- (1)
- (2)
- (3)
- (4)
- (5)
- (6)
- (7)
- Sehr starke Nutzung (8)

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

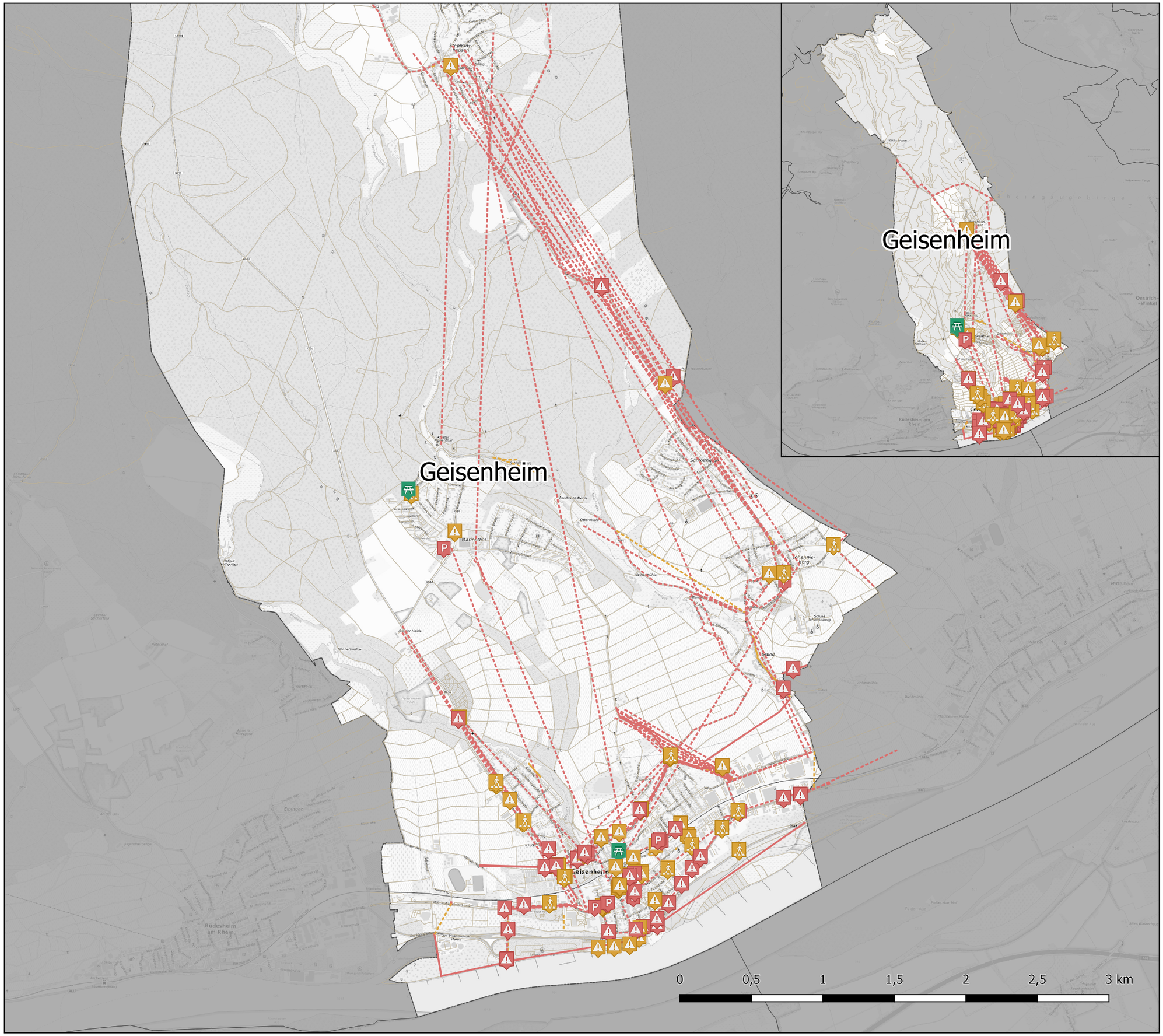
Anlage 5

Plan 05: **Fahrdaten Stadtradeln 2023**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	15.04.2024
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Verkehrsmengen Stadtradeln 2023

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Punktmeldungen

- Gefahrenstelle Radverkehr
- Bedarf Abstellanlage
- Fehlende Überquerungsstelle sichern
- Gefahrenstelle Fußverkehr
- Bedarf zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität

Streckenmeldungen

- Fehlende Radverbindung
- Bestehende Radverbindung verbessern
- Bestehende Gehwege kommentieren
- Fehlende fußläufige Verbindung

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

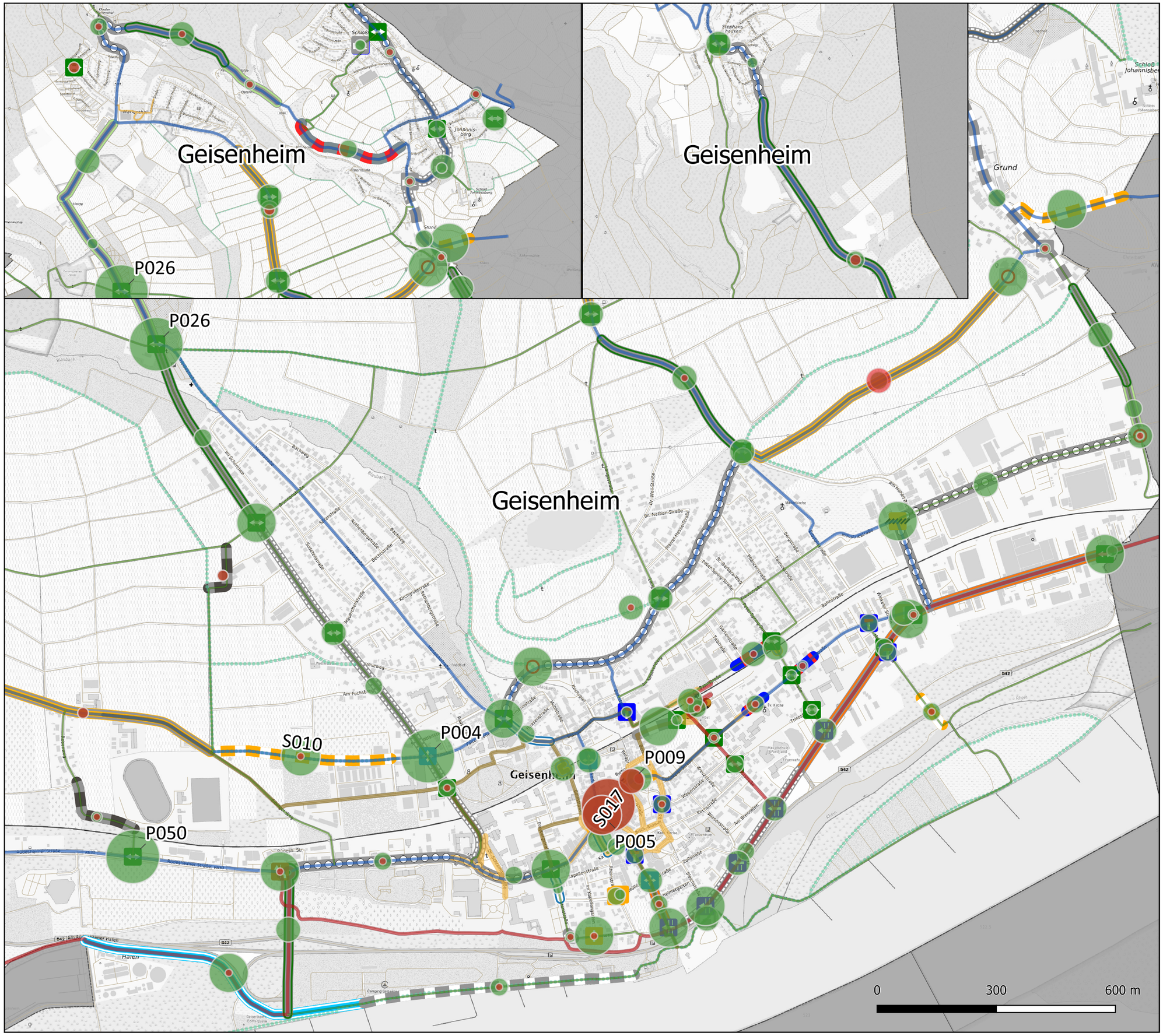
Anlage 6

Plan 06: **Ergebnisse 1. Online-Beteiligung**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	18.06.2024
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Online-Beteiligung Geisenheim

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Positive Maßnahmenbewertungen

- Keine bis sehr geringe Beteiligung
- Geringe Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Hohe Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Negative Maßnahmenbewertungen

- Keine bis sehr geringe Beteiligung
- Geringe Beteiligung
- Mittlere Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

Anlage 7

Plan 07: **Bewertungen 2. Online-Beteiligung**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	17.01.2024
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Online-Beteiligung Geisenheim

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Zielnetz Fußverkehr

- Hauptgehbereich
- Hauptgehverbindung
- Spazierverbindung

Alle Wege bilden Grundgehverbindungen des Fußverkehrsnetzes. Zur vereinfachten Darstellung werden sie nicht kartiert.

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

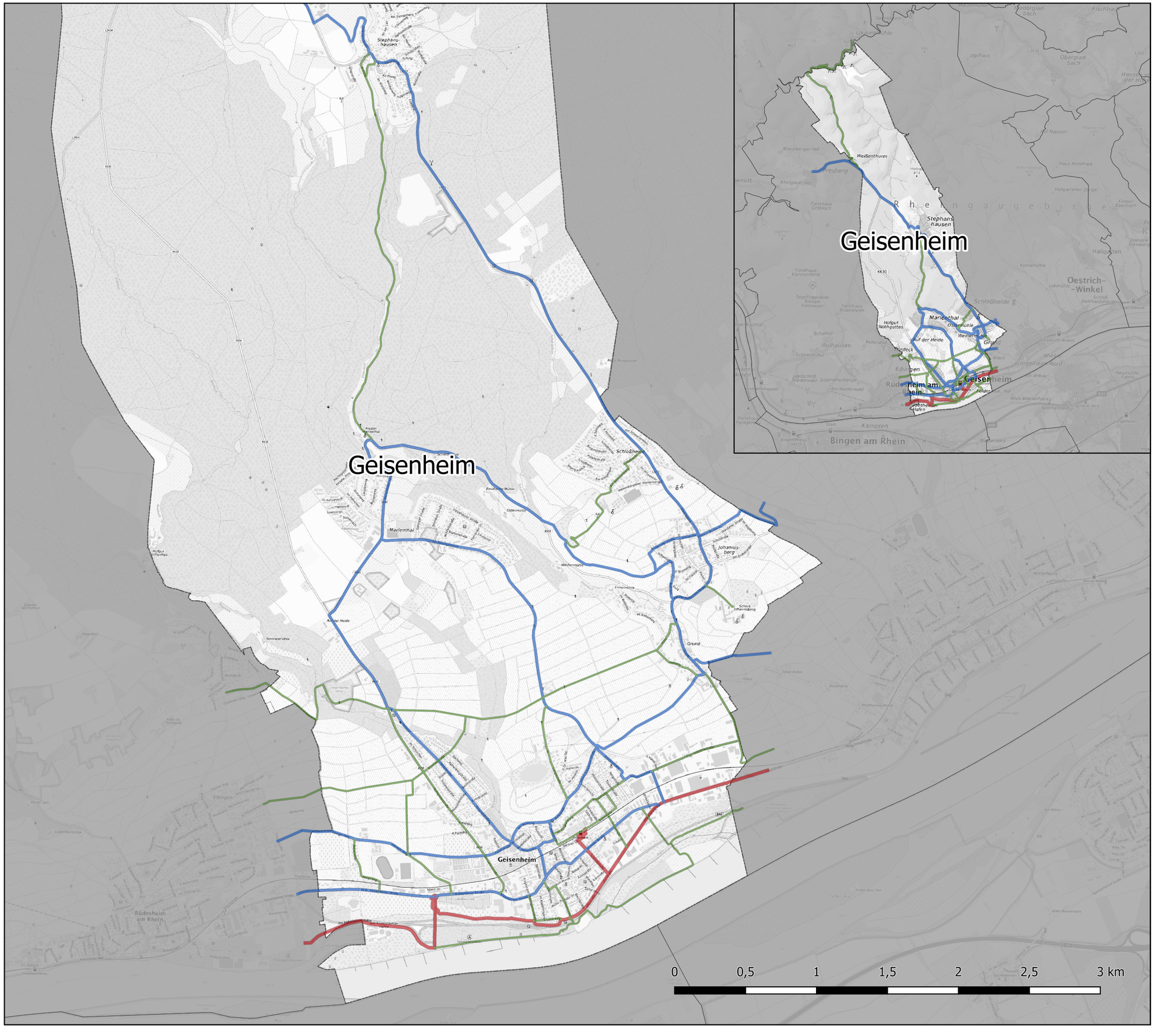
Anlage 8

Plan 08: **Zielnetz Fußverkehr**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	21.05.2024
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Eigene Darstellung

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

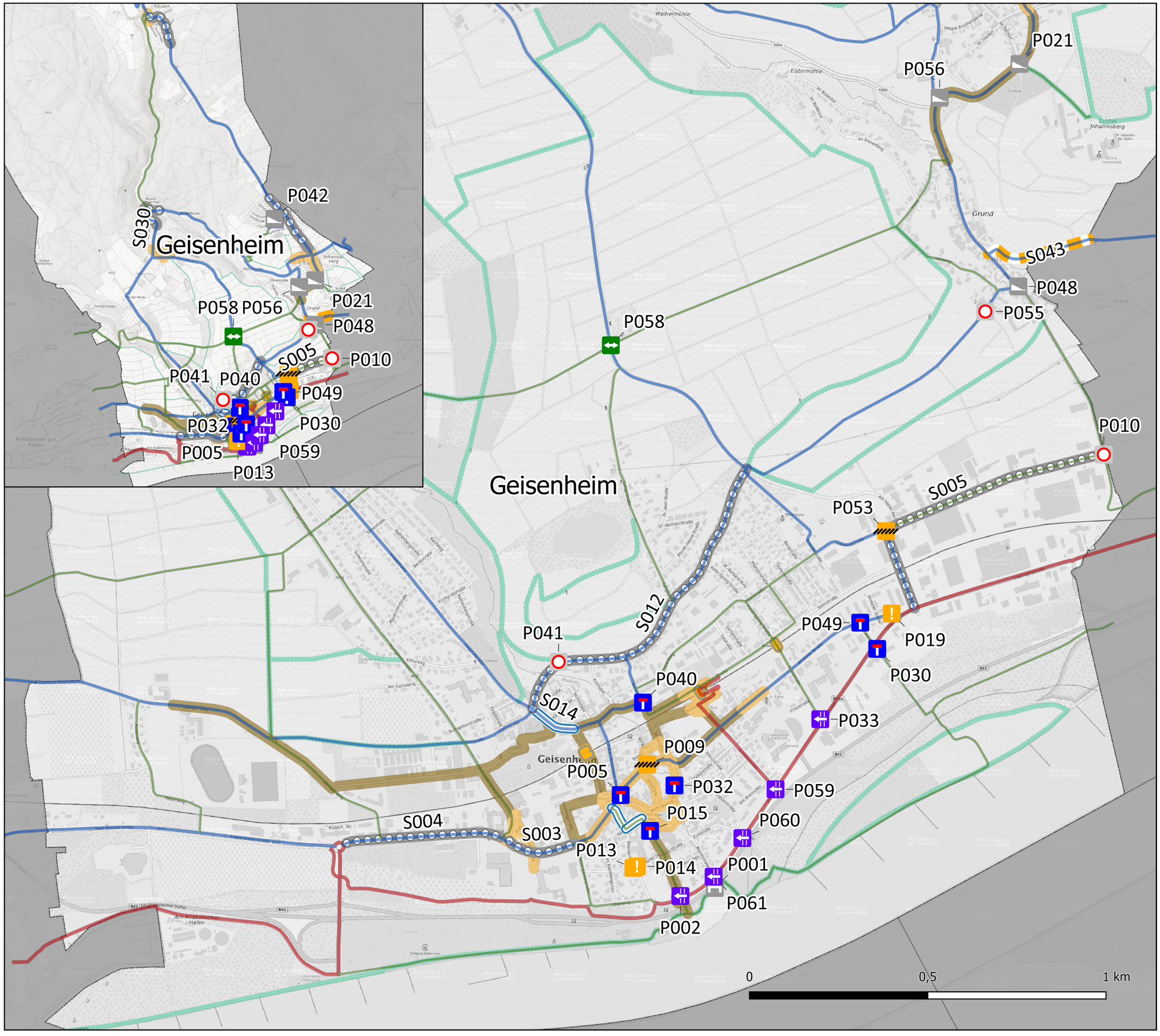
Anlage 9

Plan 09: Zielnetz Fußverkehr

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	21.05.2024
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Eigene Darstellung

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Punktmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Barriere entfernen
- Bordstein absenken
- Einbauten (Poller, Umlaufsperre etc.) optimieren
- Überquerungsstelle sichern
- Sackgasse (Vz 357) als durchlässig kennzeichnen
- Sonstiges
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) für Radverkehr freigeben

Streckenmaßnahmen

- Wegebeleuchtung anlegen
- Freigabe Einbahnstraße
- Piktogrammkette markieren
- Sonstiges

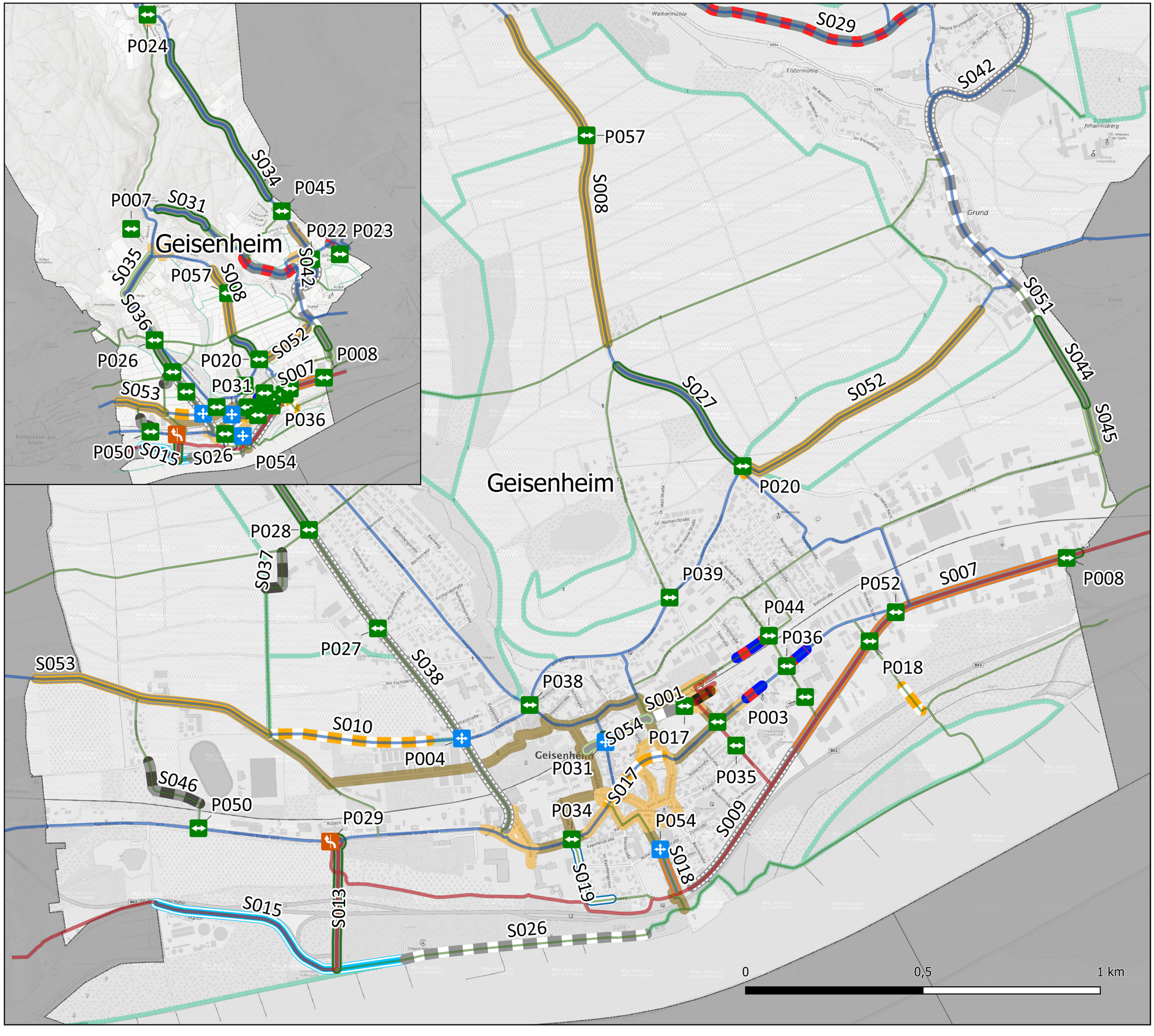
Anlage 10

Plan 10: **Maßnahmen des Sofortprogramms**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	05.02.2025
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Eigene Darstellung

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Punktmaßnahmen

- Knotenpunkt optimieren
- Überquerungsstelle sichern
- Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern

Streckenmaßnahmen

- Wegebeleuchtung anlegen
- Bestehenden Weg verbreitern
- Freigabe Einbahnstraße
- Fahrradstraße anordnen
- Kopfsteinpflaster optimieren
- Neuordnung Straßenraum
- Oberfläche asphaltieren
- Gehwegparken regulieren
- Radverkehrsanlage markieren
- Sonstiges
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Verkehrsberuhigende Umgestaltung
- Wegeneubau

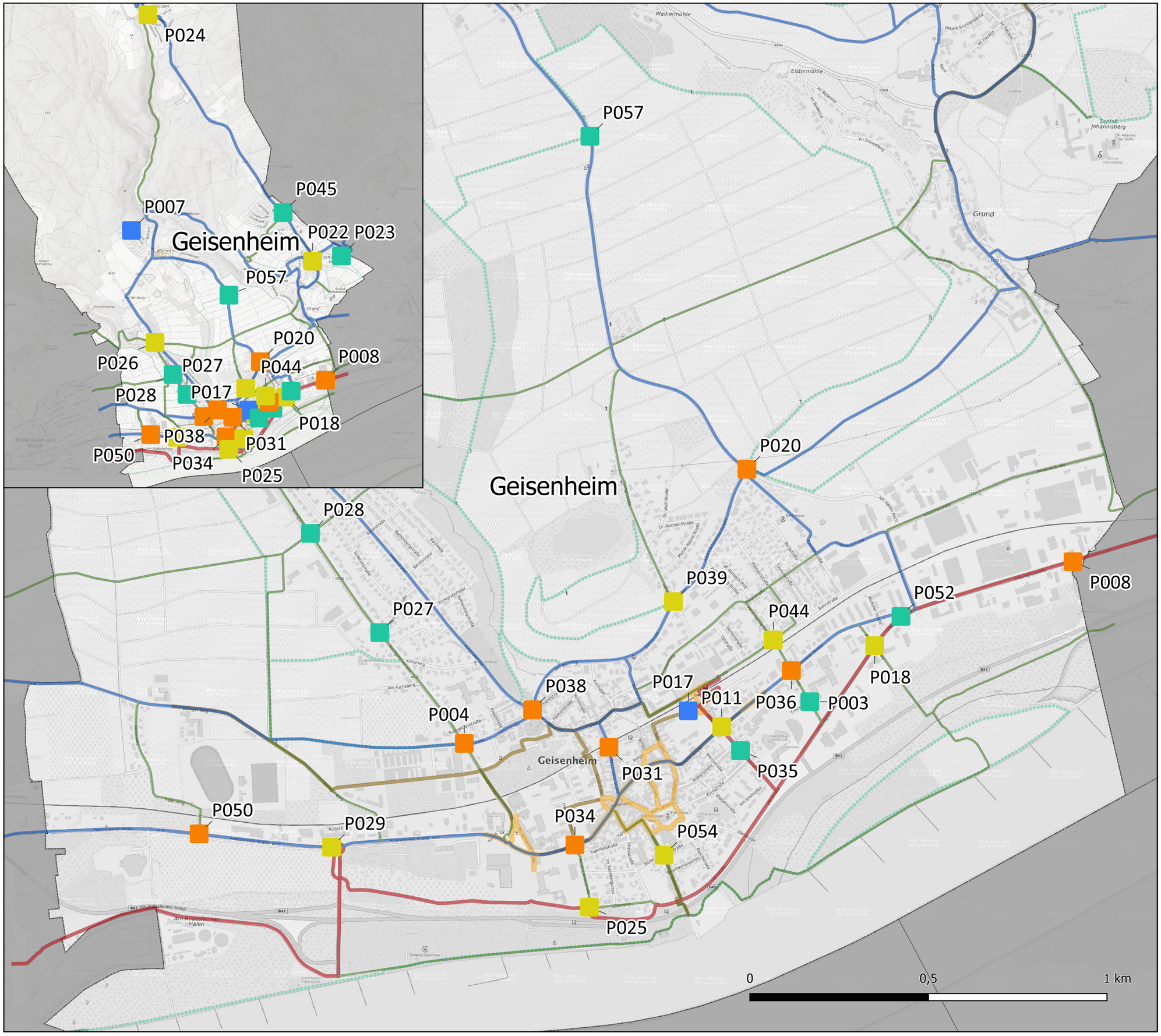
Anlage 11

Plan 11: **Maßnahmen des Planungsprogramms**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	05.02.2025
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Eigene Darstellung

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Priorisierung

- A
- B
- C
- D

Zielnetz Fußverkehr

- Hauptgehbereich
- Hauptgehverbindung
- Spazierverbindung

Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

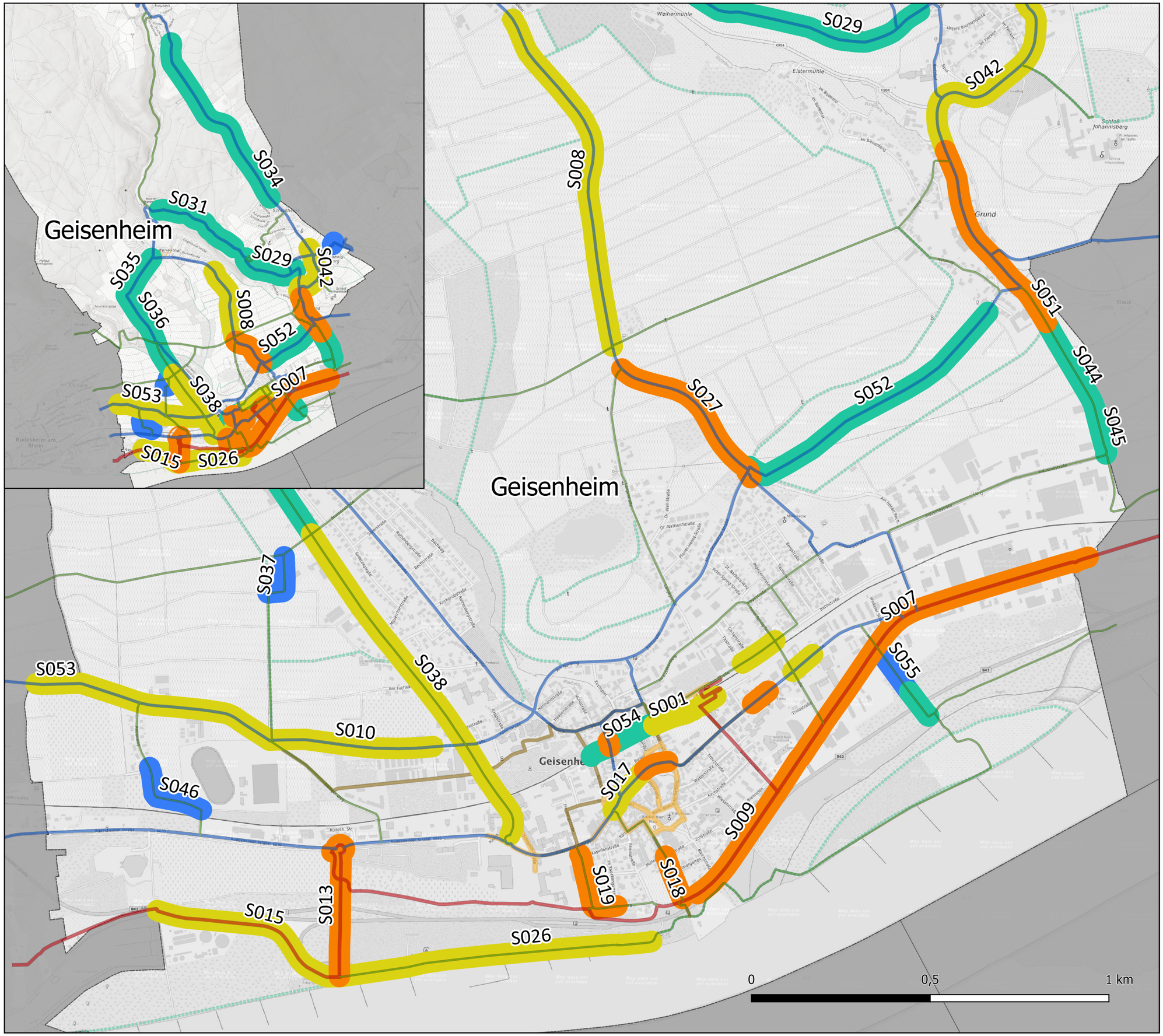
Anlage 12

Plan 12: **Priorisierung der Punktmaßnahmen**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	05.02.2025
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Eigene Darstellung

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim



Priorisierung

- A
- B
- C
- D

Zielnetz Fußverkehr

- Hauptgehbereich
- Hauptgehverbindung
- Spazierverbindung

Zielnetz Radverkehr

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung
- Radgrundverbindung

Grenzen

- Geisenheim
- Kommunengrenzen

Anlage 13

Plan 13: **Priorisierung der Streckenmaßnahmen**

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	M.Sc. Lara Heinritz
Datum:	05.02.2025
Kartengrundlage:	© OpenStreetMap - Mitwirkende
Datengrundlage:	Eigene Darstellung

Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 14

Maßnahmendatenblätter

Fuß- und Radverkehrskonzept
Hochschulstadt Geisenheim

Verbindung:	Anbindung Leopold-Bausinger-Schule/Emely-Salzig-Schule
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Ja

Maßnahmen-Nr.:	**P003**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QSS_FV_01
Länge:	- DTV: 1900 Kfz/24h
Straße(n):	Trinostraße
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	0 0

Lage:





Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt um die 1900 Kfz/24h.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung in Anlehnung an die Musterlösung. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 17.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

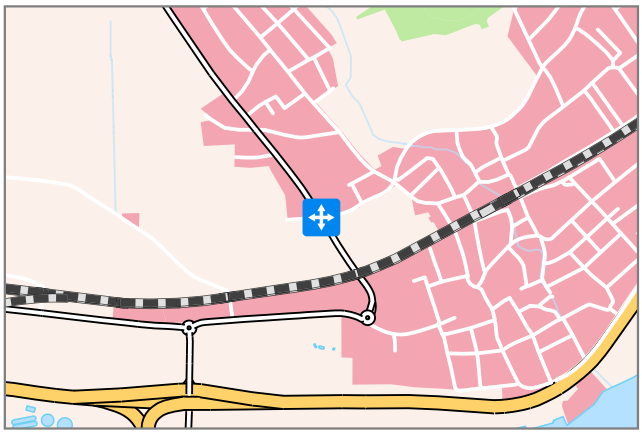
Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: In Tempo 30-Zonen ist die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei entsprechender Begründung wie z.B. wichtigen Fußverkehrsverbindungen sowie Kindergarten- oder Schulwegen zu prüfen.

Verbindung:	Bahnhof/Innenstadt - Hochschule/Wohngebiet
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Ja

Maßnahmen-Nr.:	**P004**
Maßnahmentyp:	**Knotenpunkt optimieren**
Musterlösung(en):	-
Länge:	- DTV: 7000 Kfz/24h
Straße(n):	Nothgottesstr./Falterstr./Von-Lade-Str.
Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	17 0

Lage:





Situation: Komplexe Verkehrssituation am Knotenpunkt. Es existieren keine Radverkehrsanlagen und keine Querungsstellen für den Fußverkehr. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt über 7000 Kfz/24h.

Beschreibung: Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Fahrbeziehungen sollen verschiedene Varianten, u.a. das Anlegen eines Kreisverkehrs, geprüft werden.

Fotos:





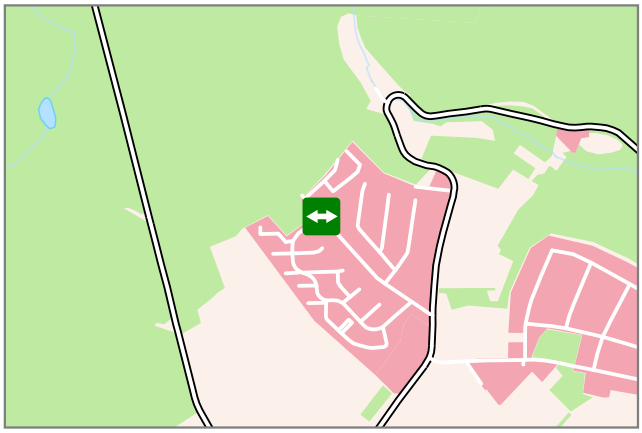
Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

Begründung: Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll ein sicheres und zügiges Vorankommen gewährleistet werden.

Sonstiges: Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Bushaltestelle - Wohngebiet	Maßnahmen-Nr.:	P007
		Maßnahmentyp:	Überquerungsstelle sichern
Kommune(n):	Marienthal		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung	Musterlösung(en):	KPO_FV_02
	-	Länge:	- DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Im Hähnchen / Im Sonnenrech
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	Naturpark
		Beteiligung:	0 5

Lage:





Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 17.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

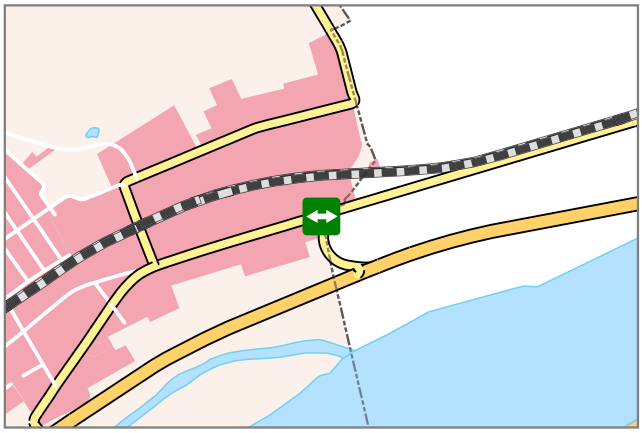
Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Bushaltestelle, daher Schulweg).

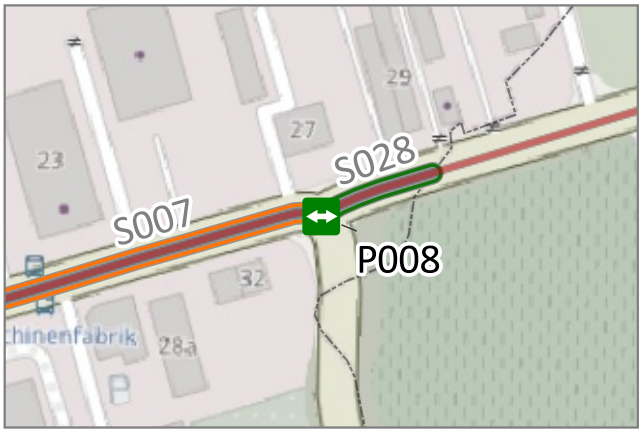
Sonstiges: In Tempo 30-Zonen ist die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei entsprechender Begründung wie z.B. wichtigen Fußverkehrsverbindungen sowie Kindergarten- oder Schulwegen zu prüfen.

Verbindung:	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P008**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QHA_02
Länge:	- DTV: 3000 Kfz/24h
Straße(n):	Chauvignystraße / Hauptstraße
Baulast:	Bund
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	11 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Eine Mittelinsel ist hinter der Kurve auf der Bundesstraße vorhanden. Über die Hauptstraße ist keine Überquerung vorhanden. Aufgrund der Kurve sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt.

Beschreibung: Umgestaltung der baulichen Überquerungsstelle gemäß Musterlösung.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fuß- und Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Fuß- und Radverkehr ermöglicht.

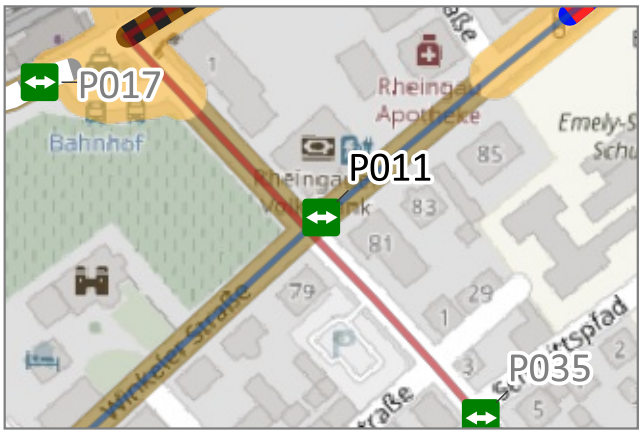
Sonstiges: -

Verbindung:	Bahnhof - Leopold-Bausinger-Schule/Emely-Salzig-Schule
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Hauptgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Ja

Maßnahmen-Nr.:	**P011**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QHA_18
Länge:	- DTV: 1700 Kfz/24h
Straße(n):	Winkeler Straße
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	3 1

Lage:





Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungstelle. Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 17.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

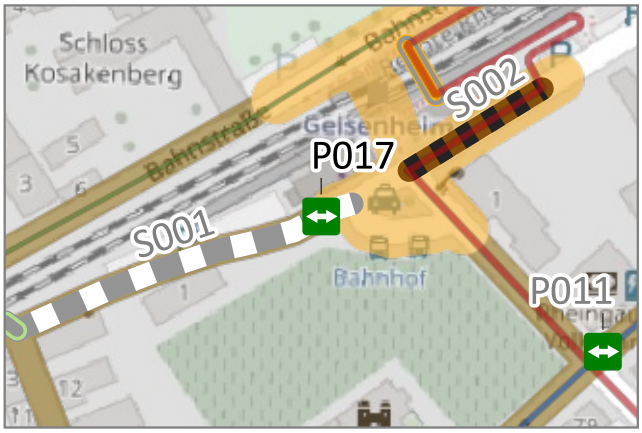
Sonstiges: In Tempo 30-Zonen ist die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei entsprechender Begründung wie z.B. wichtigen Fußverkehrsverbindungen sowie Kindergarten- oder Schulwegen zu prüfen.

Verbindung:	Bahnhof - Innenstadt
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Hauptgehbereich
	-
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P017**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QSS_FV_01
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Berliner Straße
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	0 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 17.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Fußverkehr ermöglicht.

Sonstiges: -

Verbindung:	Geisenheim - Rhein
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P018**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	-
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Chauvignystraße
Baulast:	Bund, Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	6 0

Lage:





Situation: An der betrachteten Stelle ist keine Überquerungsmöglichkeit für den Fußverkehr vorhanden. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist hoch.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle mit einer Bedarfs-Lichtsignalanlage.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

Begründung: Durch das Einrichten einer Lichtsignalanlage wird ein sicheres Überqueren für den Fußverkehr ermöglicht.

Sonstiges: Im Rahmen des Fuß- und Radverkehrskonzepts wird kein Kostenrahmen für diese Maßnahme erstellt.

Verbindung:	Johannisberg/Marienthal - Innenstadt/Industriegebiet
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P020**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	-
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Am Hohen Rech / Albert-Schweitzer-Str.
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	10 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Aufgrund der Kurve und der Kuppe sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt.

Beschreibung: Umgestaltung der gesamten Kreuzung mit Querungshilfen zur Anbindung an die Kernstadt, des von oben kommenden geplanten Radwegs und nach unten zur Erbslöhstraße und damit des Gewerbegebiets. Erhöhung der Fahrbahn zur Absenkung der Geschwindigkeit des fahrenden Kfz-Verkehrs.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

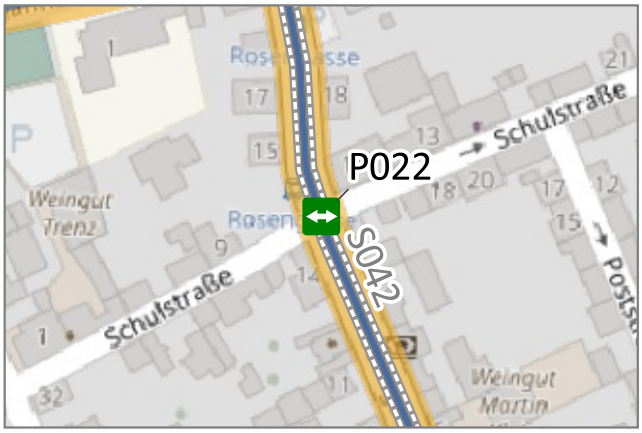
Begründung: Überquerungshilfen ermöglichen das sichere Überqueren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: Die Überplanung dieser Überquerungsstelle übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung an dieser Kreuzung noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Ortsdurchfahrt Johannisberg	Maßnahmen-Nr.:	P022
		Maßnahmentyp:	Überquerungsstelle sichern
Kommune(n):	Johannisberg		
Netzkategorie(n):	Hauptgehbereich Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	- DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Rosengasse / Schulstraße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hessen Mobil
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	6 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Querungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Aufgrund der Kurve und der Bebauung sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt. Die westliche Schulstraße ist eine Einbahnstraße in Richtung Westen mit Freigabe des Radverkehrs in beide Richtungen. Dies ist für den Kfz-Verkehr beim Einfahren nicht direkt erkennbar, da ein Zusatzzeichen unter dem Verkehrszeichen Einbahnstraße fehlt.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle. Anbringung des Zusatzzeichens 1000-33 "Radfahrer im Gegenverkehr" unter dem Verkehrszeichen "Einbahnstraße".

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

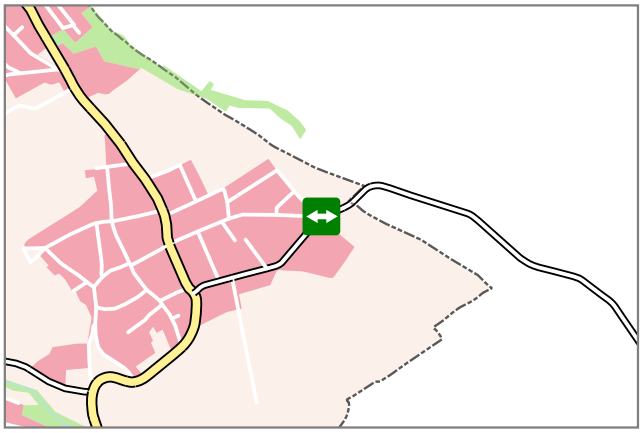
Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Radverkehr ermöglicht. Durch das Verdeutlichen des Radverkehrs in Gegenrichtung in der Einbahnstraße steigt die Rücksichtnahme des Kfz-Verkehrs und die Sicherheit für den Radverkehr.

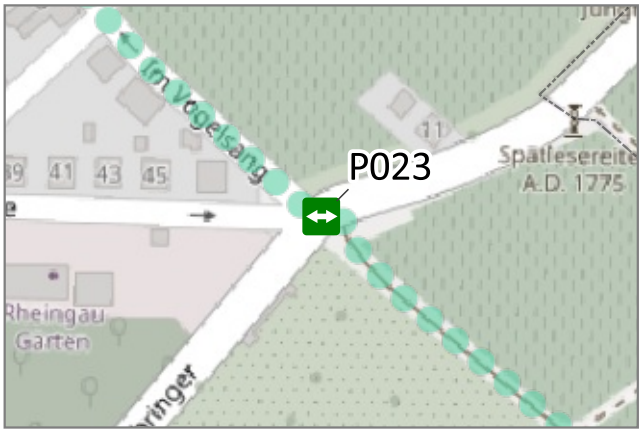
Sonstiges: Mehrere Überquerungsmöglichkeiten können praktikabel sein. Ggf. kann ein Verkehrsspiegel ergänzend angebracht werden. Die Ausgestaltung der Querung ist im weiteren Planungsverlauf zu konzipieren. Es wird daher kein Kostenrahmen erstellt.

Verbindung:	Johannisberg/Weinberge - Schloss
Kommune(n):	Johannisberg
Netzkategorie(n):	Spazierverbindung
	-
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P023**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QHA_01 / QHA_07
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Am Erntebringer
Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	8 0

Lage:





Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsanlage in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Fotos:





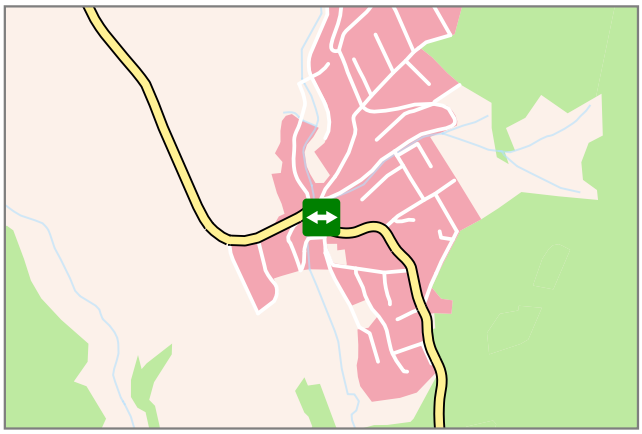
Priorität: C Kostenrahmen: 185.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten.

Sonstiges: Mehrere Überquerungsmöglichkeiten können praktikabel sein. Die Ausgestaltung der Querung ist im weiteren Planungsverlauf zu konzipieren. Der Kostenrahmen bezieht sich auf die Errichtung einer Mittelinsel.

Verbindung:	Bushaltestelle - Wohngebiet	Maßnahmen-Nr.:	P024
		Maßnahmentyp:	Überquerungsstelle sichern
Kommune(n):	Stephanshausen		
Netzkategorie(n):	Hauptgehbereich Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	- DTV: 2700 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Hauptstraße, Stephanshausen
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hessen Mobil
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	Naturpark
		Beteiligung:	7 0

Lage:





Situation: Es ist keine Überquerungsstelle für den Fußverkehr vorhanden. Die Sichtbeziehungen sind aufgrund des Kurvenbereichs eingeschränkt. Auf beiden Seiten der Straße befinden sich Bushaltestellen. Schulverkehr ist vorhanden.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle. Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Fußverkehr ermöglicht. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

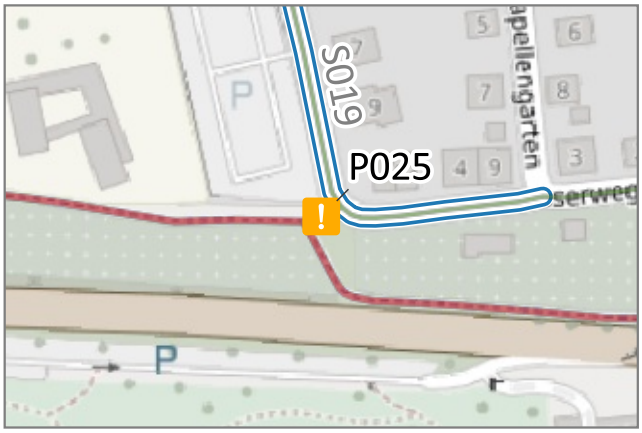
Sonstiges: Mehrere Überquerungsmöglichkeiten können praktikabel sein. Die Ausgestaltung der Querung ist im weiteren Planungsverlauf zu konzipieren. Es wird daher kein Kostenrahmen erstellt.

Verbindung:	Geisenheim - Geh-/Radweg nach Oestrich-Winkel/Rüdesheim
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P025**
Maßnahmentyp:	**Sonstiges**
Musterlösung(en):	BOR_01
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Geh-/Radweg
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	k.A. k.A.

Lage:





Situation: Die beiden Kurven an der betrachteten Stelle sind eng und für den Radverkehr schlecht befahrbar. Der Übergang zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg ist im Löserweg nicht sicher gestaltet. Der Bordstein ist nur auf einem kurzen Stück abgesenkt. Für Radfahrende, die aus Norden des Löserwegs kommen, ist die Wegweisung, um auf den südlichen Geh-/Radweg zu kommen, schlecht erkennbar.

Beschreibung: Entschärfung der Kurven. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. Gesaltung eines sicheren Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg. Absenkung des Bordsteins auf einer längeren Strecke. Verbesserung der Wegweisung durch Versetzen des Schildes.

Fotos:





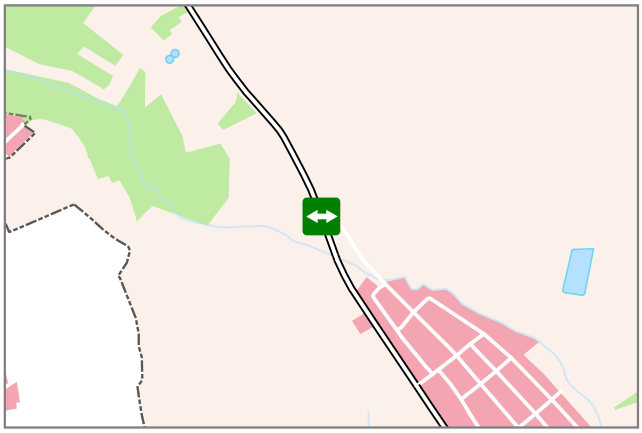
Priorität: B Kostenrahmen: 10.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Durch das Entschärfen der Kurven soll ein sicheres und zügiges Vorankommen für den Radverkehr gewährleistet werden. Nicht abgesenkte bzw. nicht ausreichend abgesenkte Bordsteine erhöhen die Sturzgefahr beim Radfahren und können zu Schäden am Fahrrad führen. Eine sichtbare Wegweisung hilft die optimalen Wege mit Blick auf Verkehrssicherheit, direkte Führung und Fahrkomfort zu finden.

Sonstiges: -

Verbindung:	Johannisberg/Marienthal/Geisenheim - Windeck	Maßnahmen-Nr.:	P026
		Maßnahmentyp:	Überquerungsstelle sichern
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	QHA_04
		Länge:	- DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Heidestraße / Nothgottesstraße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	16 0

Lage:





Situation: Es existiert keine geeignete Überquerungsstelle. Die betrachtete Stelle liegt außerorts.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

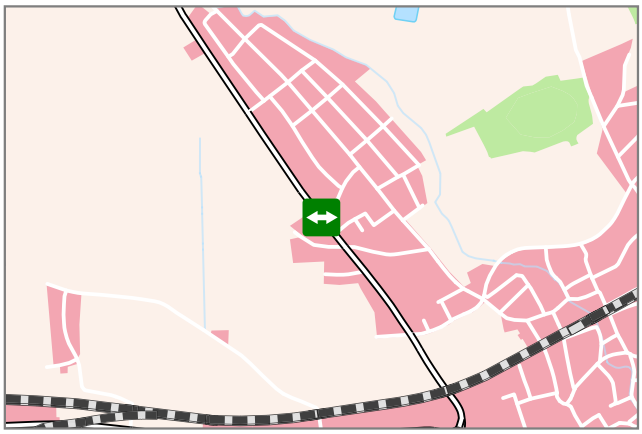
Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Fuß- und Radverkehr ermöglicht.

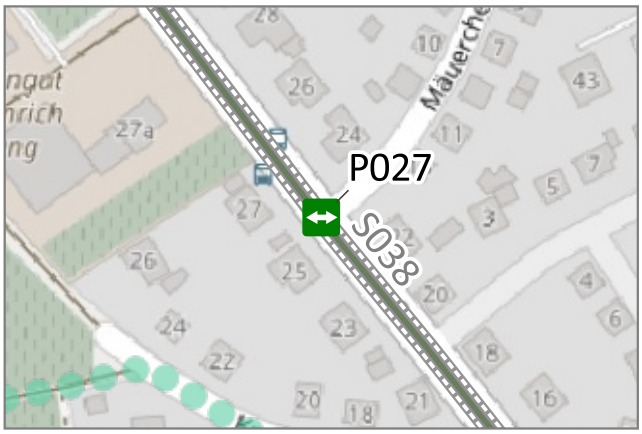
Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Bushaltestelle - Wohngebiet
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P027**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QSS_FV_02
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Mäuerchenstraße / Nothgottesstraße
Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	7 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist hoch. Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei gestaltet. Die Bordsteine sind nicht abgesenkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Umgestaltung der Bushaltestelle unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Absenkung der Bordsteine (insbesondere in der Mäuerchenstraße).

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 15.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

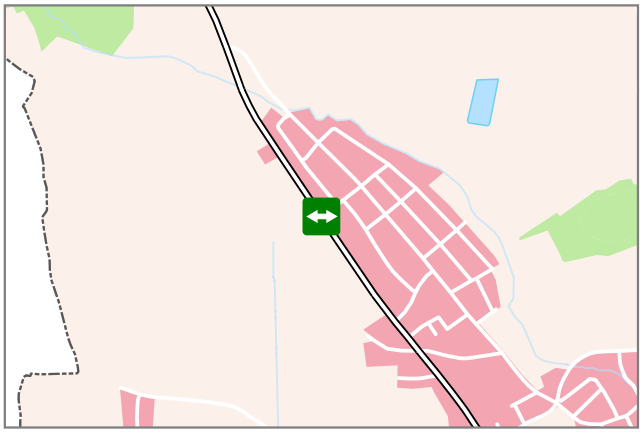
Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Fußverkehr ermöglicht.

Sonstiges: -

Verbindung:	Johannisberg/Marienthal/Geisenheim - Rüdesheim
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P028**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QSS_FV_02
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Brunnenstraße / Nothgottesstraße
Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	11 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist hoch. Die Bushaltestelle ist nicht barrierefrei gestaltet. Die Bordsteine sind nicht abgesenkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Umgestaltung der Bushaltestelle unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Absenkung der Bordsteine (insbesondere in der Brunnenstraße).

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 15.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

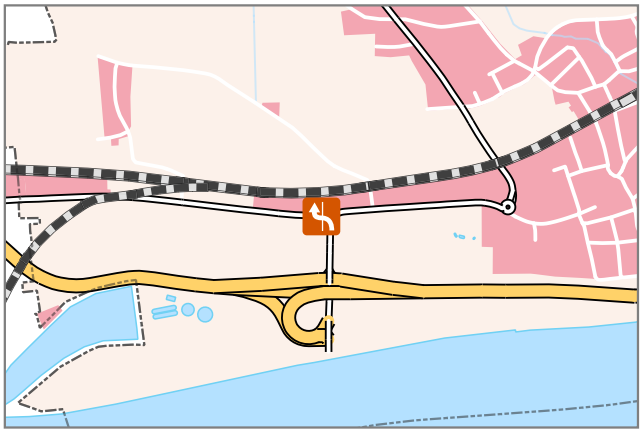
Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Spielplatz in der Nähe). Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fuß- und Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Fuß- und Radverkehr ermöglicht.

Sonstiges: -

Verbindung:	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P029**
Maßnahmentyp:	**Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern**
Musterlösung(en):	UFR_15
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Rüdesheimer Straße
Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Schutzgebiet:	WSG
Beteiligung:	11 2

Lage:





Situation: Der Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg ist aus Richtung Geisenheim kommend nicht eindeutig verständlich. Die Kfz-Verkehrsbelastung beträgt ca. 7500 Kfz/24h.

Beschreibung: Es soll ein sicherer Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung der angegebenen Musterlösungen ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 58.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

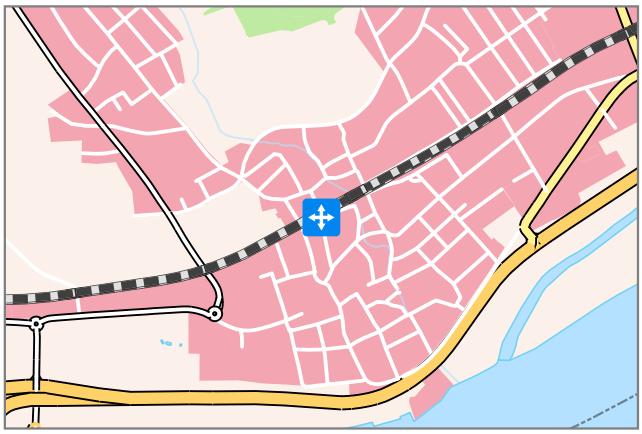
Begründung: Die Aufmerksamkeit für den querenden Radverkehr wird erhöht. Radfahrende können sich auf den Übergang Fahrbahn-Radweg konzentrieren.

Sonstiges: Musterlösungen sind beispielhaft zu verstehen. Die Überplanung des Übergangs übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes.

Verbindung:	Innenstadt - Parkplatz/Hochschule/Johannisberg/Marienthal
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P031**
Maßnahmentyp:	**Knotenpunkt optimieren**
Musterlösung(en):	-
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Burggraben / Prälat-Werthmann-Str.
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	8 0

Lage:





Situation: Die Kreuzung befindet sich direkt vor einem Bahnübergang. Es gibt keine Gehwege. In der Straße "Burggraben" befindet sich ein Parkplatz. Der verkehrsberuhigte Bereich endet kurz vor der Kreuzung. An der Ecke befindet sich ein Spielwarenladen.

Beschreibung: Umgestaltung des Knotenpunktes, sodass der Fußverkehr sicher geführt wird.

Fotos:





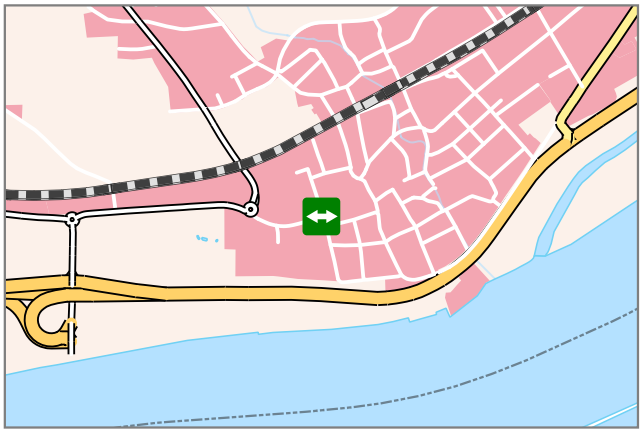
Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Fußverkehr ermöglicht.

Sonstiges: Die Überplanung des Knotenpunktes übersteigt den Rahmen eines Radverkehrskonzeptes. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Typen von Maßnahmen zur Anpassung des Knotenpunkts noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Innenstadt/Wohngebiet - Rheingauschule/St. Ursula Schule	Maßnahmen-Nr.:	P034
		Maßnahmentyp:	Überquerungsstelle sichern
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Hauptgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	- DTV: 5700 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Rüdesheimer-/Freyberg-/Rosengartenstr.
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	12 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht sicher gestaltet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt >5500 Kfz/24h (Rüdesheimer Straße Abschnitt Von-Lade-Kreisel bis Knotenpunkt). Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt. Es gibt einen Fußgängerüberweg über die Rosengartenstraße. An der Freybergstraße existiert nur linksseitig ein Gehweg. Dort befindet sich eine Schule (hohes Schulverkehrsaufkommen). Aus Süden kommend muss die Straße diagonal gequeert werden, um auf den Gehweg an der Freybergstraße zu kommen.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung. Zusätzlich Anlage eines weiteren Fußgängerüberwegs prüfen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 17.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

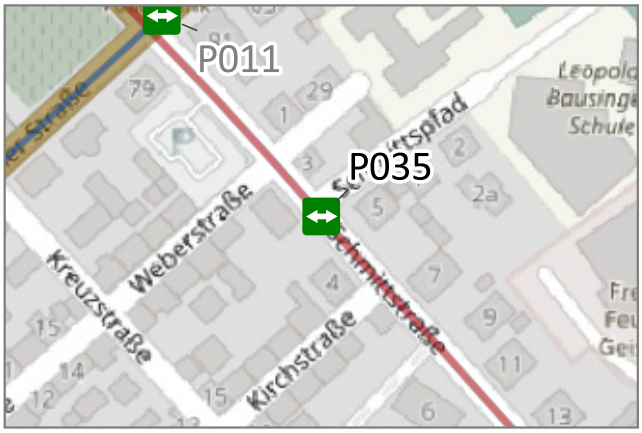
Sonstiges: In Tempo 30-Zonen ist die Anordnung von Fußgängerüberwegen bei entsprechender Begründung wie z.B. wichtigen Fußverkehrsverbindungen sowie Kindergarten- oder Schulwegen zu prüfen.

Verbindung:	Anbindung Leopold-Bausinger-Schule/Emely-Salzig-Schule
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Ja

Maßnahmen-Nr.:	**P035**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QSS_FV_02
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Schmittstraße
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	4 0

Lage:





Situation: Ein Fußgängerüberweg ist vorhanden. Temporäre Verengungen auf der Fahrbahn sind vorhanden. Die Überquerungsstelle ist dennoch nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt. Schutzbedürftige Personen sind unterwegs (Schulweg).

Beschreibung: Verbesserung der Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung in Anlehnung an die Musterlösung.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 17.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen. Es besteht ausgeprägter Überquerungsbedarf. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Schulweg).

Sonstiges: Um die Sichtverhältnisse zu verbessern wurde eine Verlegung des Fußgängerüberwegs geprüft. Dies ist aber nicht möglich.

Verbindung:	Schulen - Wohngebiet / Innenstadt - Industriegebiet/Oestrich-Winkel
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Ja

Maßnahmen-Nr.:	**P036**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	KPO_FV_02
Länge:	- DTV: 3000 Kfz/24h
Straße(n):	Winkeler Straße / Trinostraße
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	2 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Am betrachteten Knotenpunkt laufen vier Straßen zusammen. Das Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt über 3000 Kfz/24h. Schutzbedürftige Personen überqueren dort die Straßen (Schulweg).

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 32.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

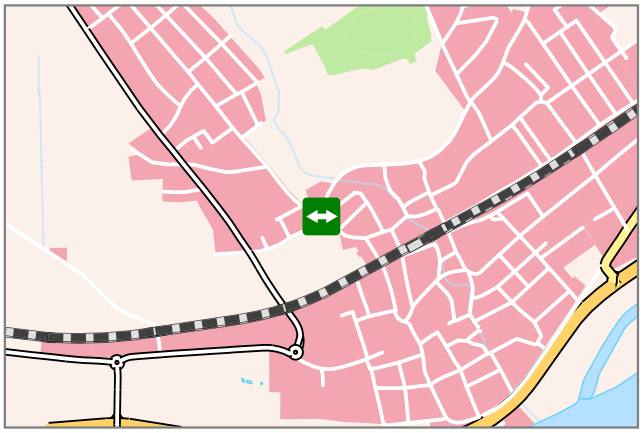
Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Queren für den Fußverkehr ermöglicht.

Sonstiges: -

Verbindung:	Bahnhof/Innenstadt - Hochschule/Marienthal
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P038**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	KPO_FV_01 / QHA_01
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Falterstraße / Hospitalstraße
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	11 0

Lage:





Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Aufgrund der Kurve und der Kuppe sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt. Ein Fußgängerüberweg über die Falterstraße ist vorhanden.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 38.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

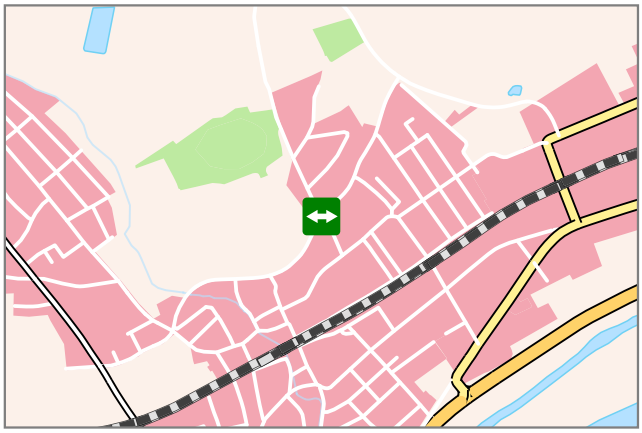
Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Rad- und Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Überqueren für den Rad- und Fußverkehr ermöglicht.

Sonstiges: -

Verbindung:	Spielplatz - Wohngebiet
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Ja

Maßnahmen-Nr.:	**P039**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	KPO_FV_01 / KPO_FV_02
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Langestr. / Albert-Schweitzer-Str.
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	7 0

Lage:





Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 38.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn, insbesondere bei hohen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es queren besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (Spielplatz).

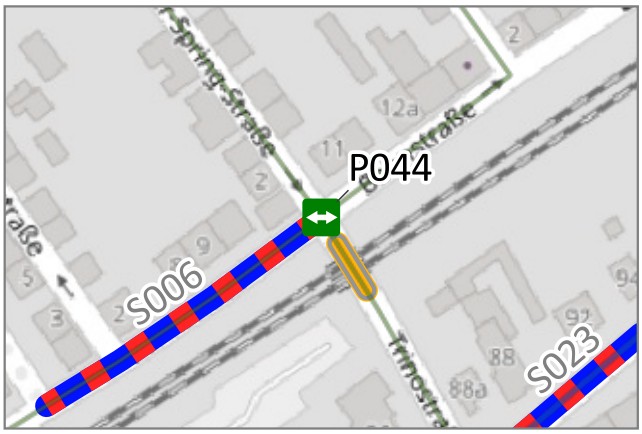
Sonstiges: -

Verbindung:	Schulen - Wohngebiet / Anbindung Bahnhof
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P044**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	KPO_FV_01
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Bahnstraße / Peter-Spring-Straße
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	k.A. k.A.

Lage:





Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt. Schutzbedürftige Personen überqueren dort die Straßen (Schulweg).

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.

Fotos:





Priorität: B Kostenrahmen: 38.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Überqueren für den Fußverkehr ermöglicht.

Sonstiges: Ggf. Anbringen eines Verkehrsspiegels.

Verbindung:	Wohngebiet - Johannisberg / Bushaltestelle	Maßnahmen-Nr.:	P045
		Maßnahmentyp:	Überquerungsstelle sichern
Kommune(n):	Johannisberg		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung	Musterlösung(en):	QSS_FV_04
	-	Länge:	- DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Am Schwarzen Stein / Rosengasse
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hessen Mobil
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	k.A. k.A.

Lage:





Situation: Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Nördlich und südlich des Knotenpunkts befinden sich Mittelinseln. Zwischen "Am Schwarzenstein" und der südlich gelegenen Mittelinsel gibt es keinen Gehweg. Es gibt einen Trampelpfad. Aufgrund von Grünbewuchs sind die Sichtverhältnisse eingeschränkt. Die Kfz-Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Beschreibung: Verbesserung der Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung. Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Überprüfung des Baus eines Gehwegs als Lückenschluss. Als Alternative Ausbau des Trampelpfads. Sicherstellung der Sichtbeziehungen durch regelmäßiges Zurückschneiden des Grünbewuchs.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 60.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

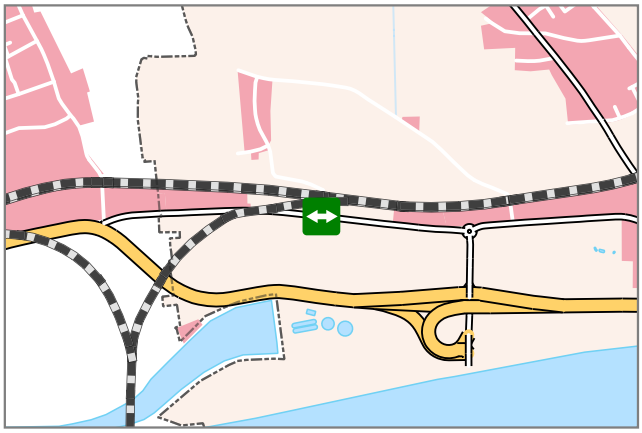
Begründung: Durch die Sicherung der Überquerungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Fußverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Überqueren für den Fußverkehr ermöglicht.

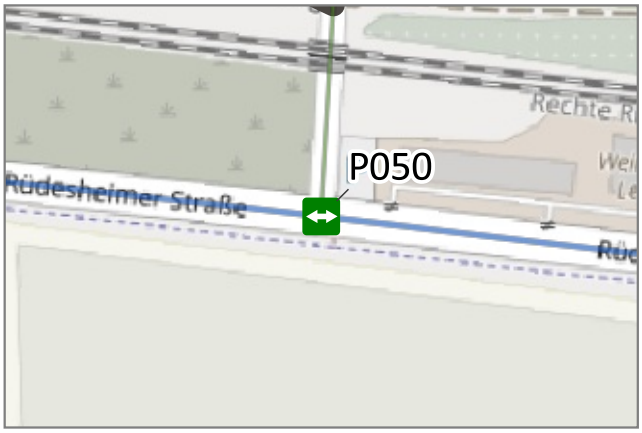
Sonstiges: Zusätzlich sollen bauliche Maßnahmen geprüft werden, um die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam zu dämpfen.

Verbindung:	Anbindung Rheingaustadion
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P050**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	QHA_04 / QHA_11
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Rüdesheimer Straße / Rebenweg
Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Schutzgebiet:	WSG
Beteiligung:	18 0

Lage:





Situation: An der betrachteten Stelle existiert keine Überquerungsmöglichkeit vom gemeinsamen Geh- und Radweg südlich der Rüdesheimer Straße zum Rheingaustadion im Rebenweg.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle für den Fuß- und Radverkehr.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: 200.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Eine Verbindung vom Geh- und Radweg zum Rheingaustadion ist aktuell nur vorhanden, wenn bereits weiter westlich bzw. östlich auf der Straße gefahren wird bzw. bereits dort die Straße gequert wird. Dies ist ungeeignet. Eine Überquerungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

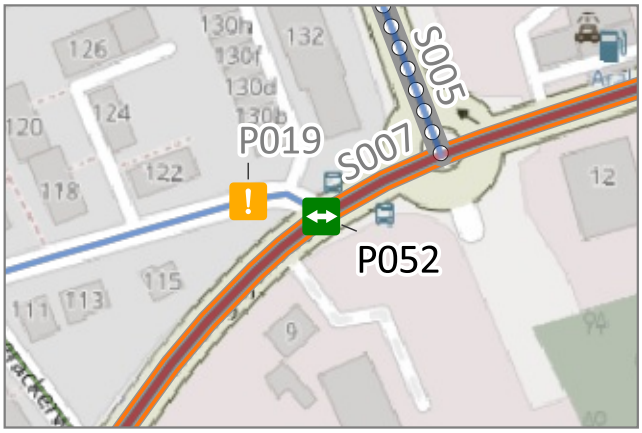
Sonstiges: -

Verbindung:	Innenstadt/Bahnhof - Industriegebiet/Oestrich-Winkel
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P052**
Maßnahmentyp:	**Überquerungsstelle sichern**
Musterlösung(en):	UFR_16
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Winkeler Straße / Chauvignystraße
Baulast:	Bund, Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	3 1

Lage:





Situation: Die betrachtete Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist hoch. Das Einbiegen aus der Winkeler Straße auf die Chauvignystraße ist nur erschwert möglich.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 50.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Durch die Sicherung der Querungsstelle wird die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs reduziert. Dadurch wird ein sicheres Überqueren für den Radverkehr ermöglicht.

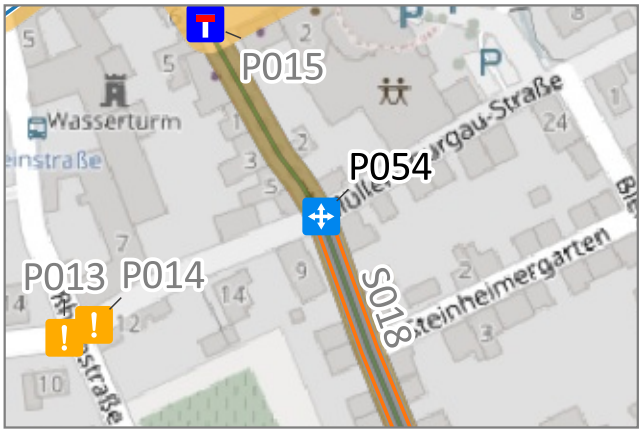
Sonstiges: -

Verbindung:	Innenstadt - Rhein
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim
Netzkategorie(n):	Hauptgehverbindung Radgrundverbindung
Schulverbindung:	Nein
Bike+Ride-Verb.:	Nein
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**P054**
Maßnahmentyp:	**Knotenpunkt optimieren**
Musterlösung(en):	-
Länge:	- DTV: k.A.
Straße(n):	Steinheimerstr. / Müller-Thurgau-Str.
Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	9 0

Lage:





Situation: Die Sichtbeziehungen am Knotenpunkt sind schlecht. Besonders für den aus der Müller-Thurgau-Straße kommenden Kfz-Verkehr ist der querende Radverkehr in der Steinheimerstraße schlecht bzw. sehr spät einsehbar.

Beschreibung: Kreuzungssituation verbessern. Maßnahmen, die die Aufmerksamkeit auf kreuzenden Kfz- und Radverkehr lenken, sollen geprüft werden (z.B. Zusatzzeichen 1000-32 "Radfahrer kreuzen von rechts und links", Verkehrszeichen 102 "Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts", Verkehrsspiegel, Haifischzähne, farbliche Fahrbahnmarkierungen, etc.).

Fotos:





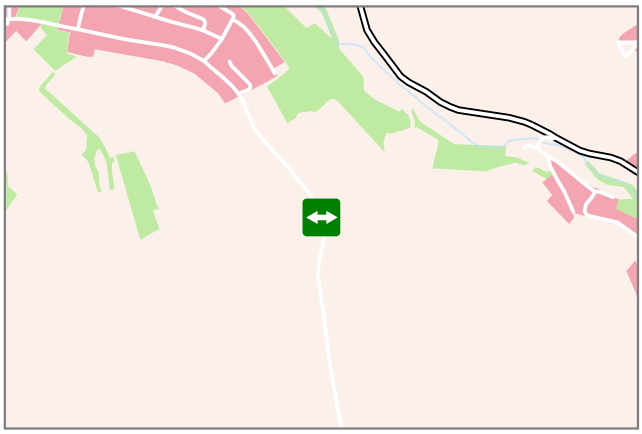
Priorität: B Kostenrahmen: 5.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

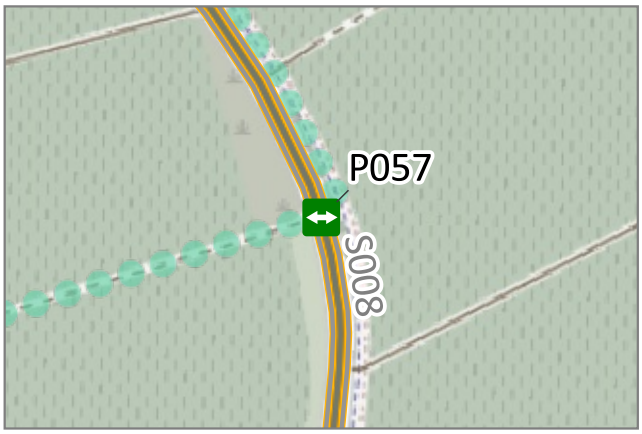
Begründung: Durch das Umsetzen von verschiedenen Maßnahmen wird die Aufmerksamkeit für den querenden Kfz- und Radverkehr erhöht. Dadurch steigt die Verkehrssicherheit.

Sonstiges: Der Kostenrahmen ist stark von der Gestaltung des Knotenpunkts abhängig und kann ggf. variieren.

Verbindung:	Marienthal - Weinberge	Maßnahmen-Nr.:	P057
		Maßnahmentyp:	Überquerungsstelle sichern
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Spazierverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	QHA_10
		Länge:	- DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Holzweg / Wirtschaftsweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	8 0

Lage:





Situation: An der betrachteten Stelle existiert keine Überquerungsmöglichkeit vom gemeinsamen Geh- und Radweg östlich des Holzwegs in die Weinberge auf der westlichen Seite.

Beschreibung: Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.

Fotos:



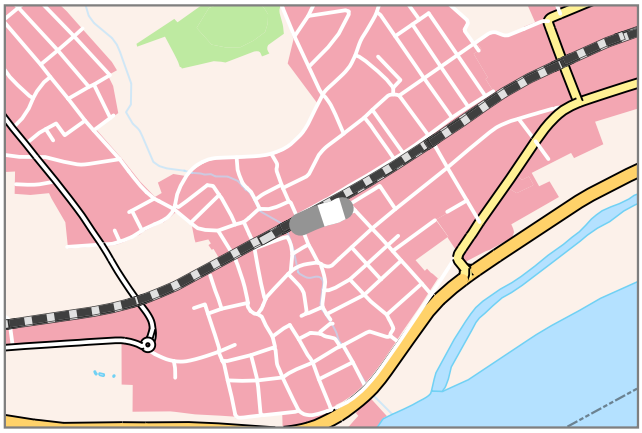
Priorität: C Kostenrahmen: 1.700 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

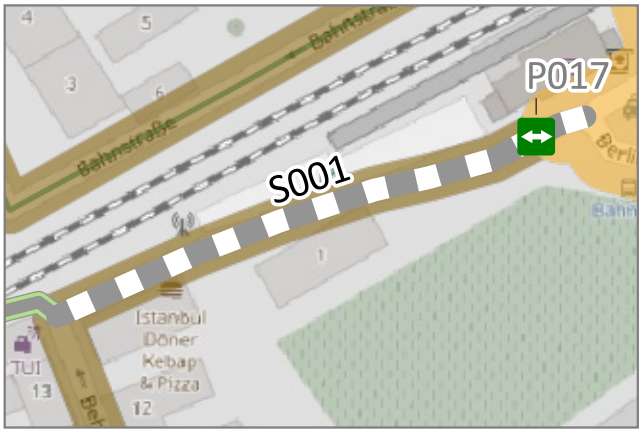
Begründung: Eine Überquerungsanlage ermöglicht das sichere Überqueren der Fahrbahn.

Sonstiges: -

Verbindung:	Bahnhof - Innenstadt	Maßnahmen-Nr.:	S001
		Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Hauptgehverbindung -	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 120 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Berliner Straße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	13 0

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt ist teilweise als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Es sind keine Parkstände eingezeichnet. Im Bestand parken Kfz ordnungswidrig auf nicht markierten Flächen. Dies stellt ein Hindernis für den Fußverkehr dar.

Beschreibung: Ausweisen des gesamten Bereichs als verkehrsberuhigten Bereich. Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des betrachteten Bereichs sind zu treffen. Markierung von Parkständen. Ausschließlich dort darf geparkt werden. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen.

Fotos:





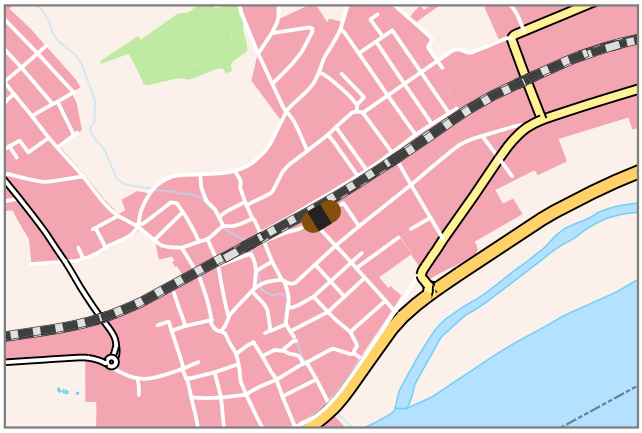
Priorität: B Kostenrahmen: 2.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Durch das Ausweisen des gesamten Abschnitts als verkehrsberuhigter Bereich steigt die Aufenthaltsqualität. Flächen für Zufußgehende müssen frei von Hindernissen sein. Das Queren der Straße muss für alle Nutzungsgruppen (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen, etc.) möglich sein. Ordnungswidrig abgestellte Kfz können dies verhindern und damit Menschen in Ihrer Bewegungsfreiheit stark einschränken.

Sonstiges: -

Verbindung:	Bahnhofsbereich	Maßnahmen-Nr.:	S002
		Maßnahmentyp:	Kopfsteinpflaster optimieren
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Hauptgehbereich	Musterlösung(en):	SON_12
	-	Länge:	ca. 50 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Berliner Straße
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	4 1

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine Kopfsteinplasterdecke.

Beschreibung: Herstellen einer radfahrfreundlichen Oberfläche gemäß Musterlösung.

Fotos:





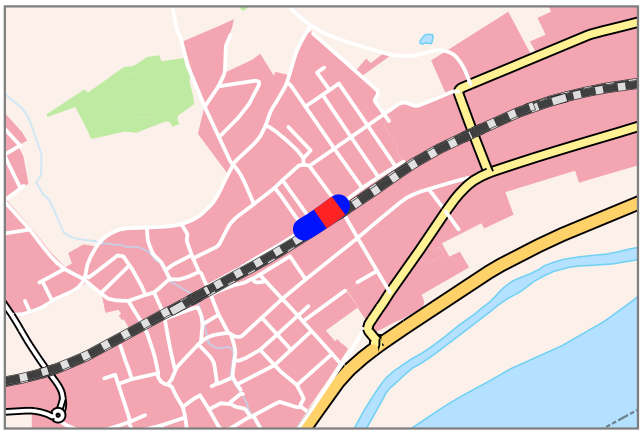
Priorität: B Kostenrahmen: 39.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

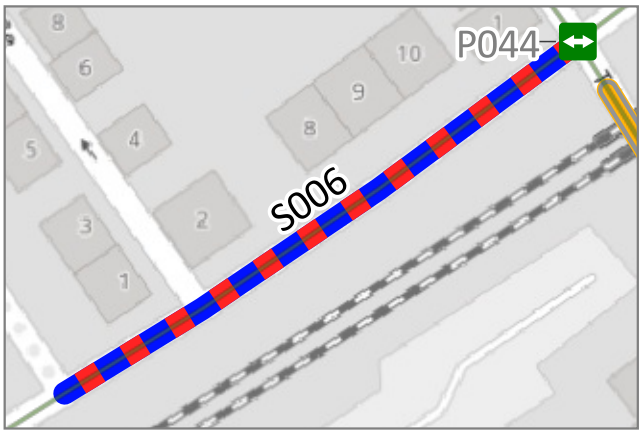
Begründung: Kopfsteinpflaster stellt insbesondere bei nasser oder verschmutzter Oberfläche eine Gefahr dar und mindert den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden bzw. Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung:	Anbindung Bahnhof	Maßnahmen-Nr.:	S006
		Maßnahmentyp:	Gehwegparken regulieren
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 110 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Bahnstraße
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	9 2

Lage:





Situation: Im Bestand ist das Parken und Halten von Kfz auf dem Gehweg per Anordnung einseitig gestattet (Verkehrszeichen 283 mit Zusatz "Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt"). Die stehendenden Fahrzeuge bilden ein Hindernis für den Fußverkehr und die verfügbare Restbreite des Gehweges ist nicht StVO-konform.

Beschreibung: Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Kurzfristig: Durchsetzen der geltenden Regelungen/Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Durch die Stadt ist langfristig geplant, den nördlichen Gehweg auszubauen und den südlichen Gehweg durch Schrägparkplätze zu ersetzen. Dabei ist folgendes zu beachten: Sicherstellung Sichtverhältnisse, Markierungen, Sicherheitstrennstreifen (mind. 0,75 m).

Fotos:





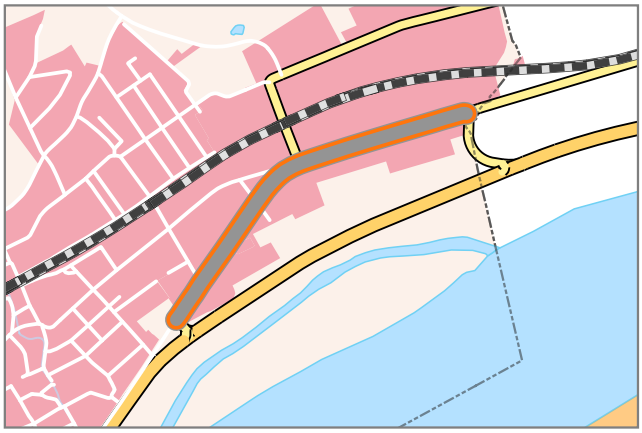
Priorität:	B	Kostenrahmen:	-	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	-

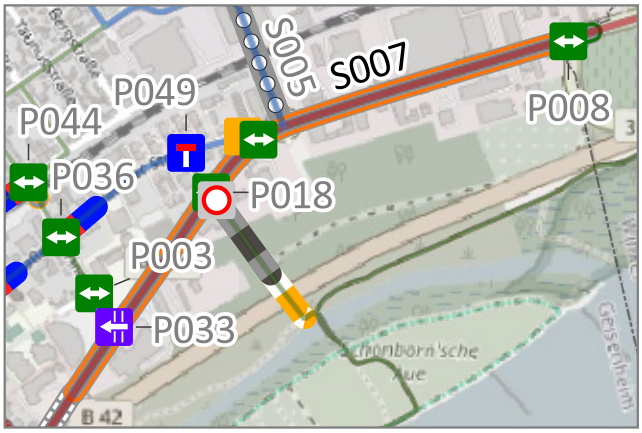
Begründung: Das Parken und Halten auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zufußgehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO, 2021).

Sonstiges: Das Parken und Halten auf Gehwegen ist untersagt, solange es nicht explizit erlaubt ist. Gehwege müssen frei von Hindernissen sein. Das Queren der Straße muss für alle Nutzungsgruppen (mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder, etc.) möglich sein. Ordnungswidrig abgestellte Kfz können dies verhindern und damit Menschen in ihrer Bewegungsfreiheit stark einschränken. Zusätzlich ist die Sanierung der Straße zu prüfen.

Verbindung:	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Maßnahmen-Nr.:	S007
		Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 1000 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Chauvignystraße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Bund, Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	11 0

Lage:





Situation: Es existiert ein gemeinsamer Geh- und Radweg Richtung Westen und ein Gehweg mit Radverkehr frei Richtung Osten. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt die Einrichtung von anderen Radverkehrsanlagen nicht zu.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen und zur Attraktivierung des Fußverkehrs beitragen.

Fotos:





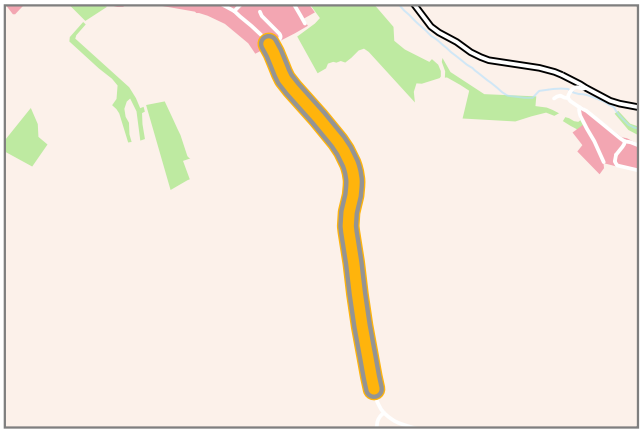
Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

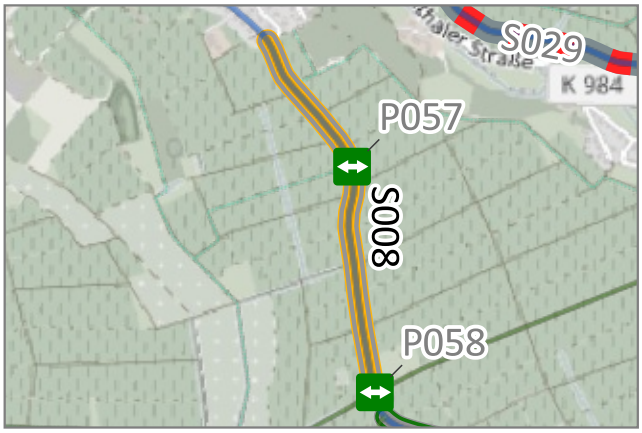
Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nicht verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein baulich getrenntes Angebot für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Kurzfristig soll die Benutzungspflicht für den Radverkehr auf dem Geh-/Radweg aufgehoben werden und durch "Gehweg mit Radverkehr frei" ersetzt werden. Zusätzlich können beidseitig Piktogrammketten mit Winkelpfeilen markiert werden. Prüfung und Absenkung der Übergänge Fahrbahn-Radweg. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da eine Sanierung und bauliche Anpassungen nur schwer abzuschätzen sind.

Verbindung:	Geisenheim - Marienthal	Maßnahmen-Nr.:	S008
		Maßnahmentyp:	Wegebeleuchtung anlegen
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 990 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Holzweg
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	6 4

Lage:





Situation: Der vorhandene Geh- und Radweg verfügt über keine Beleuchtung. Der betrachtete Abschnitt ist eine wichtige Verbindung zwischen Marienthal und Geisenheim. Der Weg ist ein Schulweg und wird viel von Schülerinnen und Schülern genutzt, um die Schulen in der Kernstadt zu erreichen.

Beschreibung: Anlegen von Beleuchtung entlang des Geh- und Radwegs.

Fotos:





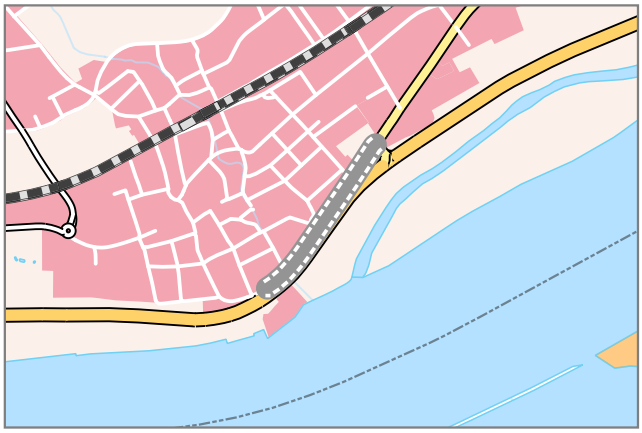
Priorität: B Kostenrahmen: 149.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

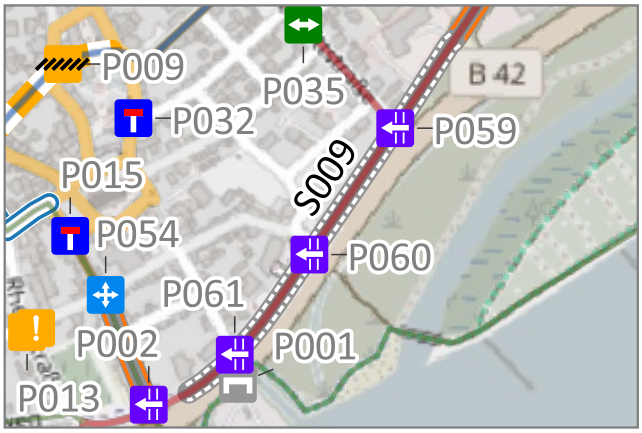
Begründung: Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Daher sollte geprüft werden, inwiefern Beeinträchtigungen in die Natur stattfinden und ggf. die Beleuchtung auf notwendige und Schulzeiten zu begrenzen bzw. durch Sensoren beleuchten. Der Kostenrahmen entspricht einer herkömmlichen Beleuchtung mit Tiefbau. Ein Ausbau mit Solarleuchten ist deutlich günstiger.

Verbindung:	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Maßnahmen-Nr.:	S009
		Maßnahmentyp:	Radverkehrsanlage markieren
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 480 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Uferstraße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	6 0

Lage:





Situation: Es existiert ein Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr.

Beschreibung: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens Richtung Oestrich-Winkel. Führung des Radverkehrs ortseinwärts auf dem Geh- und Radweg. Barrierefreie Umgestaltung des Geh- und Radwegs entlang der Uferstraße an Einmündungen von der Trinostraße bis zur Steinhelmerstraße gemäß Musterlösung (Fotos s. Vorlage Stadt).

Fotos:





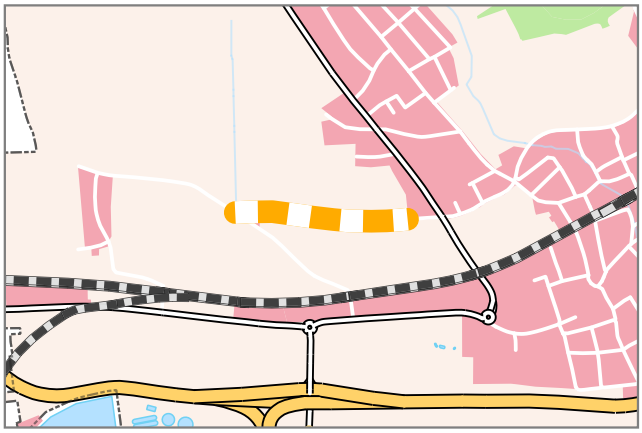
Priorität:	A	Kostenrahmen:	225.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

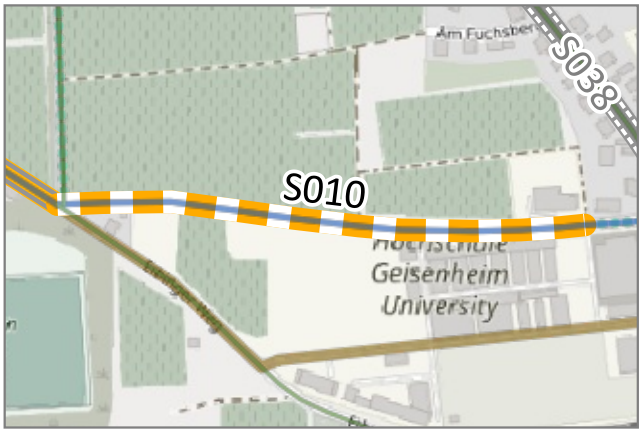
Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs. Die fehlende Erkennbarkeit von Radverkehrsanlagen an Ausfahrten und Einmündungen stellt ein Sicherheitsrisiko dar. Dies gilt insbesondere bei Zweirichtungsradverkehr. Die barrierefreie Gestaltung des Geh- und Radwegs mit durchgängiger Pflasterung über die Einmündungen erhöht die Sichtbarkeit des Fuß- und Radverkehrs.

Sonstiges: Schutzstreifen erhöhen insbesondere für sichere Radfahrende die Attraktivität. Eine alternative Führung, ggf. abseits verlaufend, für sicherheitsbedürftige Radfahrende ist zusätzlich anzustreben. Der nördlich verlaufende Geh-/Radweg kann weiterhin für den Radverkehr in beide Richtungen freigegeben bleiben. Alternativ kann die Straßenraum-Neugestaltung zur Schaffung beidseitiger baulich getrennter Geh-/Radwege geprüft werden.

Verbindung:	Geisenheim - Rüdesheim	Maßnahmen-Nr.:	S010
		Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 460 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	WSG
		Beteiligung:	15 1

Lage:





Situation: Der betrachtete Wirtschaftsweg ist für den Kfz-Verkehr gesperrt. Für landwirtschaftl. Verkehr, Mopeds und Fahrräder ist der Weg freigegeben. Es gibt viel Kfz-Schleichverkehr, wodurch eine Gefährdung für den Fuß- und Radverkehr entsteht. Der Weg verfügt über keine Beleuchtung. Es ist eine wichtige Verbindung zwischen Geisenheim und Rüdesheim, einem Studierendenwohnheim und der Hochschule sowie ein Schulweg, um die weiterführenden Schulen in Rüdesheim zu erreichen. Der Fernradweg R3a verläuft hier entlang.

Beschreibung: Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen.
Anlegen von Beleuchtung entlang des Wirtschaftswegs.

Fotos:





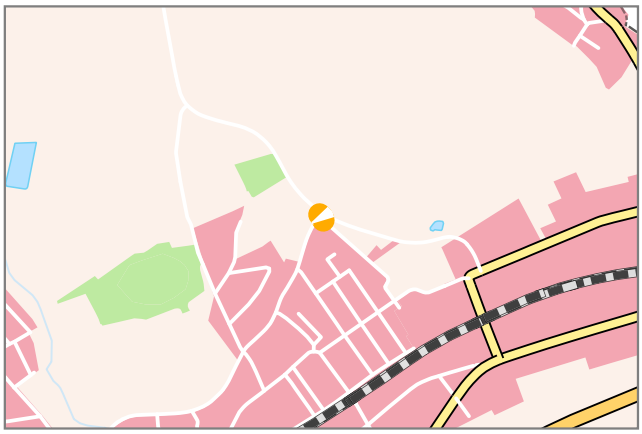
Priorität: B Kostenrahmen: 69.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

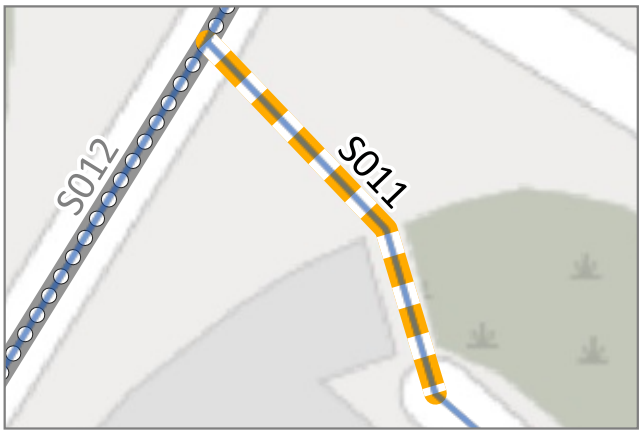
Begründung: Durch den Kfz-Verkehr entstehen Konflikte mit dem Rad- und Fußverkehr. Die Sicherheit sinkt.
Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Daher sollte geprüft werden, inwiefern Beeinträchtigungen in die Natur stattfinden und ggf. die Beleuchtung auf notwendige und Schulzeiten zu begrenzen bzw. durch Sensoren beleuchten. Der Kostenrahmen entspricht einer herrkömmlichen Beleuchtung mit Tiefbau. Ein Ausbau mit Solarleuchten ist deutlich günstiger.

Verbindung:	Johannisberg/Marienthal - Geisenheim	Maßnahmen-Nr.:	S011
		Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 20 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Erbslöhstraße
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	6 0

Lage:





Situation: Es existiert eine Treppe. Für den Radverkehr ist die Erbslöhstraße derzeit nicht zu erschließen. Die Führung erfolgt entlang der Hauptverkehrsstraße. Für den Fußverkehr ist die Gestaltung nicht barrierefrei.

Beschreibung: Neubau einer Rampe.

Fotos:





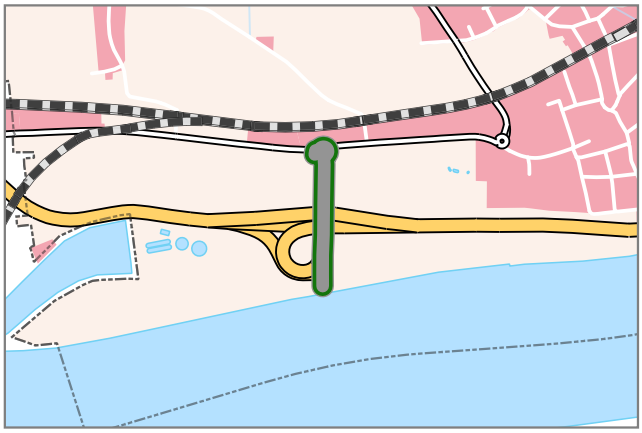
Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

Begründung: Durch den Neubau einer Rampe kann eine Führung des Radverkehrs abseits der Hauptverkehrsstraße ermöglicht werden.

Sonstiges: Neben der Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr wirkt sich die Rampe auch positiv auf die Barrierefreiheit aus. Bei entsprechender baulicher Umsetzung kann diese auch von Rollstuhlfahrenden und Menschen mit Rollator oder Kinderwagen genutzt werden.
Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim / Geisenheim - Rhein	Maßnahmen-Nr.:	S013
		Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 420 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	K630
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	10 0

Lage:





Situation: Es bestehen beidseitige etwa ein Meter breite Seitenstreifen. Ein Gehweg ist nicht vorhanden.

Beschreibung: Es soll geprüft werden, ob die bestehenden Seitenstreifen entfallen können und auf der östlichen Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg gebaut werden kann. Falls dies nicht möglich sein sollte, sollen Alternativen geprüft werden, um eine sichere Führung für den Rad- und Fußverkehr herzustellen. Ggf. wäre eine Alternative der Ausbau der Brücke.

Fotos:





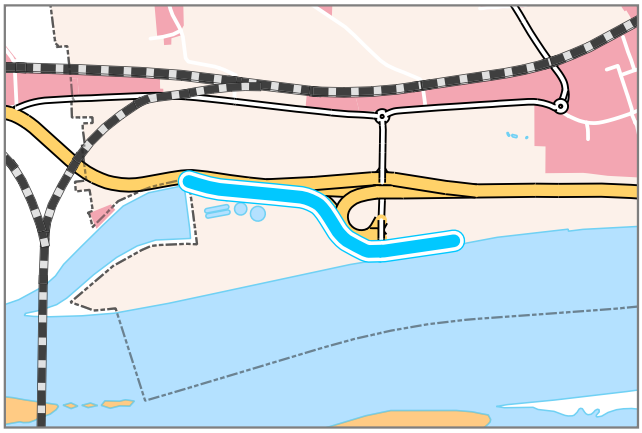
Priorität:	A	Kostenrahmen:	416.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

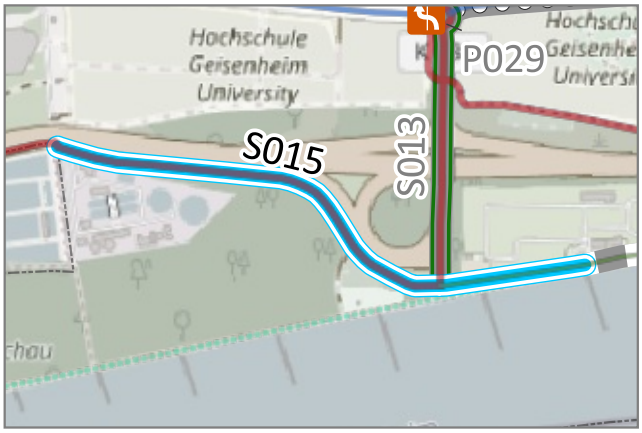
Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nicht geeignet. Fehlende Gehwege wirken sich negativ auf Attraktivität und Verkehrsicherheit für Zufußgehende aus. Die Gefahr von Unfällen erhöht sich. Die östliche Seite bietet sich für einen Geh- und Radweg an, da nur eine Einmündung zur Bundesstraße gequeert werden muss.

Sonstiges: Der betrachtete Abschnitt stellt eine wichtige Verbindung zum Rheinufer dar. Eine Alternative ist nicht vorhanden.
Der Kostenrahmen basiert auf der Annahme der Schaffung eines Geh- und Radweges.

Verbindung:	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Maßnahmen-Nr.:	S015
		Maßnahmentyp:	Fahrradstraße anordnen
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	FST_01
		Länge:	ca. 770 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Am Rüdesheimer Hafen
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	14 1

Lage:





Situation: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen. Die Hauptverbindung des Radverkehrs führt über eine mit Kfz-Verkehr nur schwach belastete Straße.

Beschreibung: Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

Fotos:





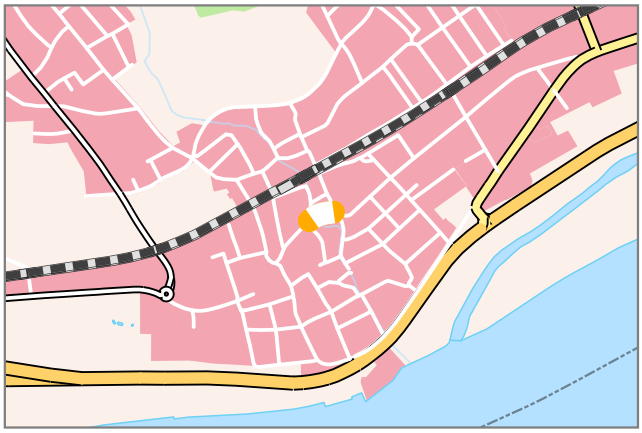
Priorität:	B	Kostenrahmen:	48.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

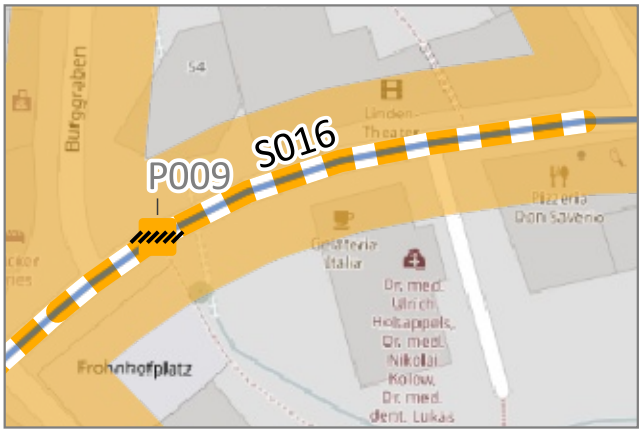
Begründung: Außerorts ist die Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll, wenn es sich um eine Hauptverbindung des Radverkehrs mit hohem Radverkehrspotenzial oder um eine wichtige touristische Route handelt. Sie kommt dann in Frage, wenn es nur ein geringes Kfz-Verkehrsaufkommen gibt oder es sich um einen gut ausgebauten landwirtschaftlichen Weg handelt.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anliegenden abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung:	Innenstadtbereich	Maßnahmen-Nr.:	S016
		Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Hauptgehbereich Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 70 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Winkeler Straße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	8 6

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt ist ein verkehrsberuhigter Bereich. Kfz-Verkehr ist in Richtung Westen zugelassen. Radverkehr ist in beide Richtungen zugelassen. Parkflächen sind vorhanden. Auch außerhalb der markierten Parkflächen wird gehalten bzw. geparkt. Die Sichtbeziehungen sind durch parkende Kfz eingeschränkt. Durch parkende Kfz, die Bebauung und Blumenkästen ist für den Fußverkehr wenig Platz. Durch viel Verkehr sowie durch aus- und einparkende Kfz kommt es häufig zu chaotischen Situationen.

Beschreibung: Neuordnung der Parkstände, sodass keine Behinderung für den Fuß- und Radverkehr besteht. Umsetzen der Blumenkübel, sodass der Fußverkehr ausreichend Platz hat und nicht behindert wird.

Fotos:





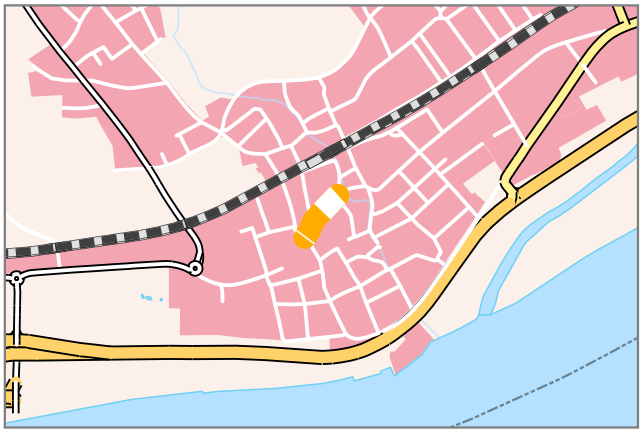
Priorität:	A	Kostenrahmen:	-	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	-

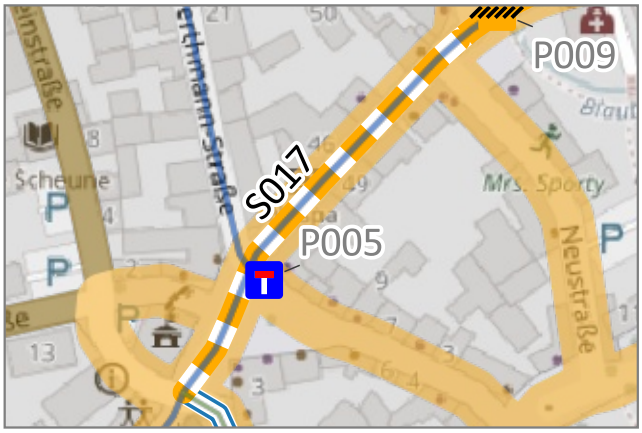
Begründung: Durch die vielen verschiedenen Beanspruchungen der Verkehrsarten entsteht Chaos, welches die Sicherheit von Zufußgehenden und Radfahrenden vermindert.

Sonstiges: Umgestaltungen können auch temporär erprobt werden, um deren Wirkungen und Nutzbarkeit zu testen. Solche testweisen Umbauten können zur besseren Akzeptanz der verschiedenen Nutzungsgruppen mit ihren unterschiedlichen Anforderungen beitragen. Ggf. Prüfung von Parkraumbewirtschaftung.
Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Innenstadtbereich	Maßnahmen-Nr.:	S017
		Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Hauptgehbereich Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 140 Meter DTV: 1700 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Winkeler Straße / Lindenplatz
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	25 110

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt ist ein verkehrsberuhigter Bereich. Kfz-Verkehr ist in Richtung Westen zugelassen. Radverkehr ist in beide Richtungen zugelassen. Durch Blumenkästen auf beiden Seiten der Winkeler Straße wird der Platz für den Fußverkehr verengt. Dieser muss auf die Fahrbahn ausweichen. Die Kreuzung am Lindenplatz ist schlecht einsehbar. Die Sichtbeziehungen sind durch die Bebauung eingeschränkt. Einzelne Parkstände sind auf dem Lindenplatz vorhanden.

Beschreibung: Den betrachteten Abschnitt für den Kfz-Verkehr sperren. Einrichtung einer Fußgängerzone mit Radverkehr frei.

Fotos:





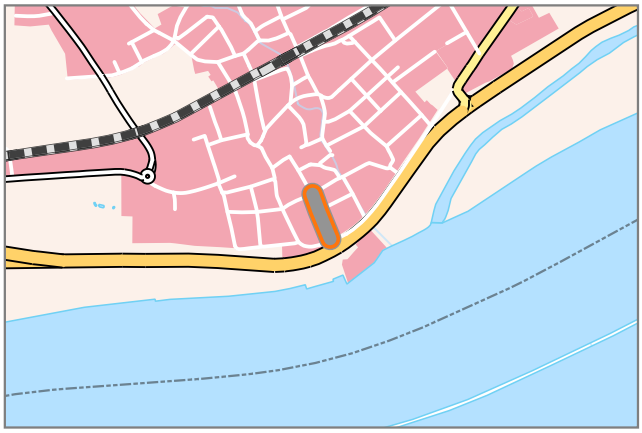
Priorität:	B	Kostenrahmen:	-	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	-

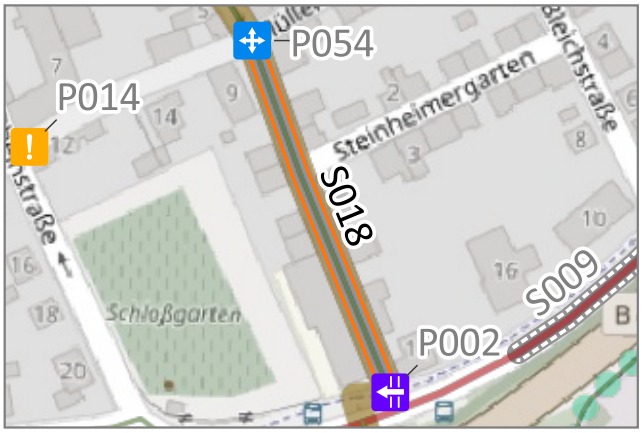
Begründung: Durch Entfall des Kfz-Verkehrs wird die Sicherheit und die Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr erhöht. Der Kfz-Verkehr kann über den Burggraben umgeleitet werden.

Sonstiges: Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang und die Maßnahmentypen noch nicht abzuschätzen sind.

Verbindung:	Innenstadt - Rhein	Maßnahmen-Nr.:	S018
		Maßnahmentyp:	Neuordnung Straßenraum
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Hauptgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 130 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Steinheimerstraße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	6 3

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu. Die bestehenden Gehwege sind deutlich zu schmal und nicht barrierefrei.

Beschreibung: Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Rad- und Fußverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Ggf. Entfall von Kfz-Parkständen oder niveaugleicher Ausbau der Straße. Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraße in Kombination mit der Bleichstraße.

Fotos:





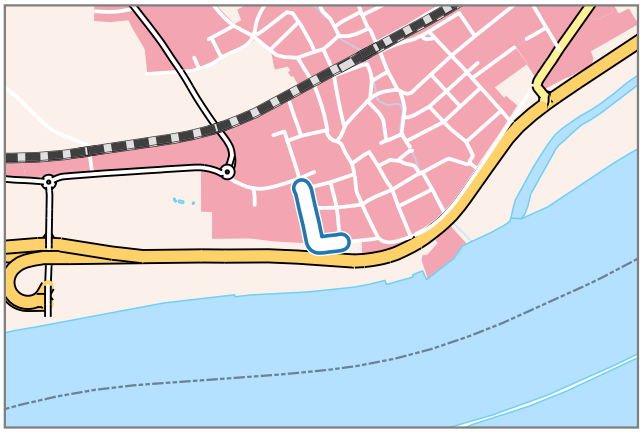
Priorität:	A	Kostenrahmen:	210.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

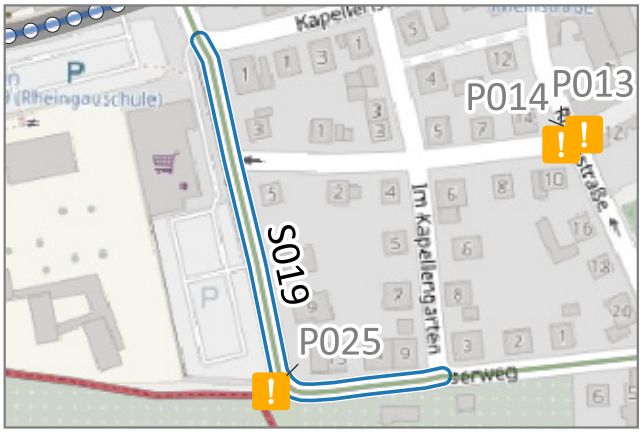
Begründung: Zu schmale Gehwege können zu Konflikten führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Durch die Neuordnung des Straßenraums können ausreichend breite Gehwege für den Fußverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Umgestaltungen können auch temporär erprobt werden, um deren Wirkungen und Nutzbarkeit zu testen. Solche testweisen Umbauten können zur besseren Akzeptanz beitragen.

Verbindung:	Rheingauschule/St-Ursula-Schule - Östliches Stadtgebiet	Maßnahmen-Nr.:	S019
		Maßnahmentyp:	Freigabe Einbahnstraße
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	FGE_01 / FGE_06
		Länge:	ca. 220 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Rosengartenstraße / Löserweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	16 3

Lage:





Situation: Die von Nord nach Süd-Osten verlaufende Einbahnstraße ist nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Die Kurve ist unübersichtlich und die Sichtverhältnisse sind eingeschränkt. Es kommt zu Gefahrensituationen im Begegnungsverkehr zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Die Ecke Löserweg / Im Kapellengarten ist mit dem VZ 267 "Verbot der Einfahrt" und einem Zusatzzeichen beschildert. Die Straße ist am östlichen Ende des Löserwegs durch das Zeichen "Radverkehr frei" für den Radverkehr freigegeben.

Beschreibung: Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Musterlösung. Die Notwendigkeit begleitender Maßnahmen soll auf der gesamten Länge untersucht werden. Markierung eines Schutzstreifens für den Radverkehr im innenseitig liegenden Kurvenbereich. Vorhandenes Zusatzzeichen an der Ecke Löserweg / Im Kapellengarten entfernen und durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ ersetzen.

Fotos:





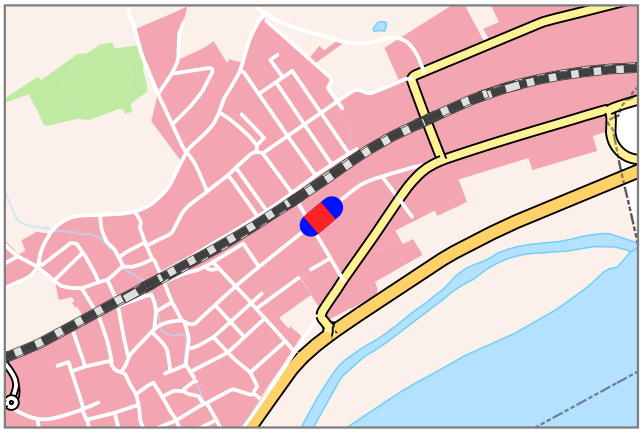
Priorität:	A	Kostenrahmen:	8.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

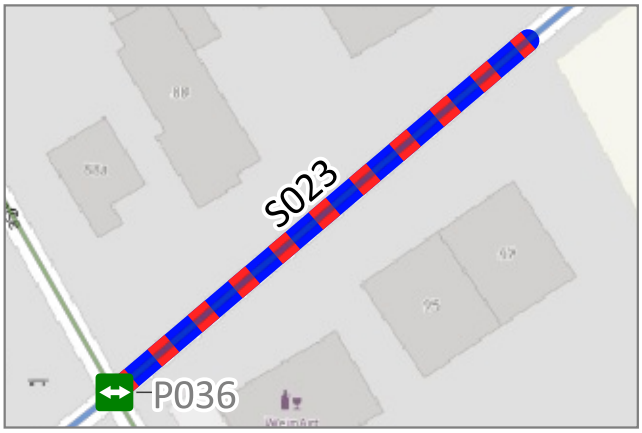
Begründung: Die Freigabe von Einbahnstraßen vermeidet Umwege und senkt das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs. Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität werden erhöht. Konflikte zw. Fuß- und Radverkehr durch illegales Gehwegfahren werden verhindert. Durch die Markierung eines Schutzstreifens wird der Rad- und Kfz-Verkehr aus beiden Richtungen voneinander getrennt. Kollisionsgefahr im Begegnungsverkehr wird verringert und Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht. StVO-Beschilderung muss sinnvoll/durchgängig vorhanden sein.

Sonstiges: Ggf. kann ein Verkehrsspiegel im Kurvenbereich angebracht werden.

Verbindung:	Innenstadt/Bahnhof - Industriegebiet/Oestrich-Winkel	Maßnahmen-Nr.:	**S023**
		Maßnahmentyp:	**Gehwegparken regulieren**
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 70 Meter DTV: 700 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Winkeler Straße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	2 2

Lage:





Situation: Im Bestand ist das Parken und Halten von Kfz auf dem Gehweg rechtsseitig Richtung Osten per Anordnung gestattet (Verkehrszeichen "Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt"). Die stehendenden Fahrzeuge bilden ein Hindernis für den Fußverkehr und die verfügbare Restbreite des Gehweges entspricht nicht den aktuellen Regelwerken.

Beschreibung: Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Ergänzend ist beispielsweise eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn zu prüfen.

Fotos:





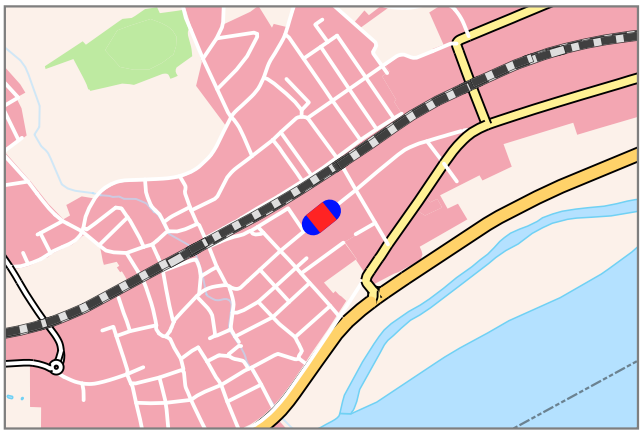
Priorität: B Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

Begründung: Gehwege müssen frei von Hindernissen sein. Das Queren der Straße muss für alle Nutzungsgruppen (Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen, etc.) möglich sein. Parkende Kfz auf Gehwegen können dies verhindern und damit Menschen in Ihrer Bewegungsfreiheit stark einschränken.

Sonstiges: Das Parken und Halten auf Gehwegen darf nur zugelassen werden (Verkehrszeichen 315), wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Zufußgehenden gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden auch im Begegnungsverkehr bleibt (VwV-StVO, 2021).

Verbindung:	Innenstadt/Bahnhof - Oestrich-Winkel	Maßnahmen-Nr.:	S024
		Maßnahmentyp:	Gehwegparken regulieren
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Hauptgehbereich Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 60 Meter DTV: 1700 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Winkeler Straße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	4 3

Lage:





Situation: Im Bestand ist das Parken und Halten von Kfz auf dem Gehweg per Anordnung gestattet (Verkehrszeichen 315). Die stehendenden Fahrzeuge bilden ein Hindernis für den Fußverkehr und die verfügbare Restbreite des Gehweges ist nicht StVO-konform. Der betrachtete Abschnitt befindet sich vor der Emely-Salzig-Schule.

Beschreibung: Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Ergänzend ist beispielsweise eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn zu prüfen. Die Herstellung eines StVO-konformen Zustands sollte gegenüber Anliegenden frühzeitig kommuniziert und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Fotos:





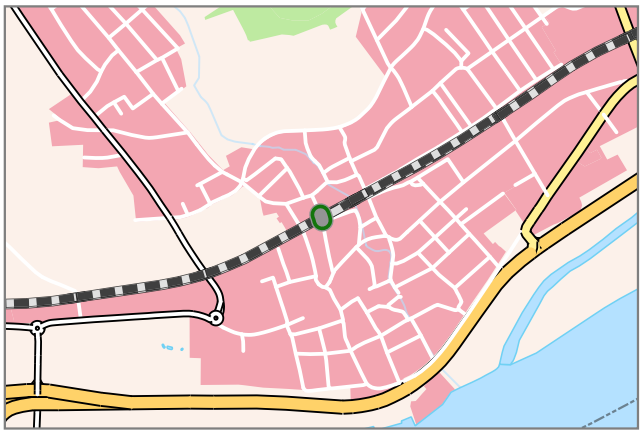
Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

Begründung: Das Parken und Halten 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). Die Sichtverhältnisse sind zudem eingeschränkt, was besonders für Kinder ein Sicherheitsrisiko darstellt.

Sonstiges: Das Parken und Halten auf Gehwegen ist untersagt, solange es nicht explizit erlaubt ist. Gehwege müssen frei von Hindernissen sein. Das Queren der Straße muss für alle Nutzungsgruppen möglich sein. Ordnungswidrig abgestellte Kfz können dies verhindern und damit Menschen in Ihrer Bewegungsfreiheit einschränken. Zudem ist ein zeitlich beschränktes Einfahrtsverbot zu Schulzeiten zu prüfen, damit der Kfz-Verkehr begrenzt wird.

Verbindung:	Hochschule - Innenstadt	Maßnahmen-Nr.:	S025
		Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 20 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Prälat-Werthmann-Straße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	4 0

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Straßenraum ist niveaugleich ausgebaut. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Über die Gleise ist ein Gehweg auf der östlichen Seite markiert, der im nördlichen Anschluss ein kurzes Stück baulich ausgeführt ist. Auf der nord-westlichen Seite steht das Verkehrszeichen "Gehweg Ende". Die betrachtete Stelle ist die einzige ebenerdige Möglichkeit die Gleise zu queren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Gehweges.

Fotos:





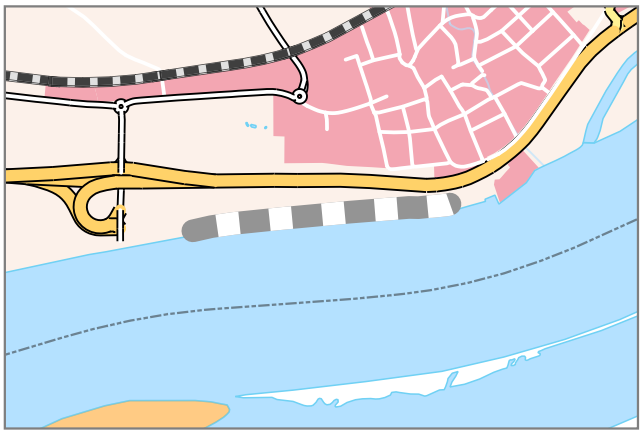
Priorität:	A	Kostenrahmen:	100.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Sehr gut

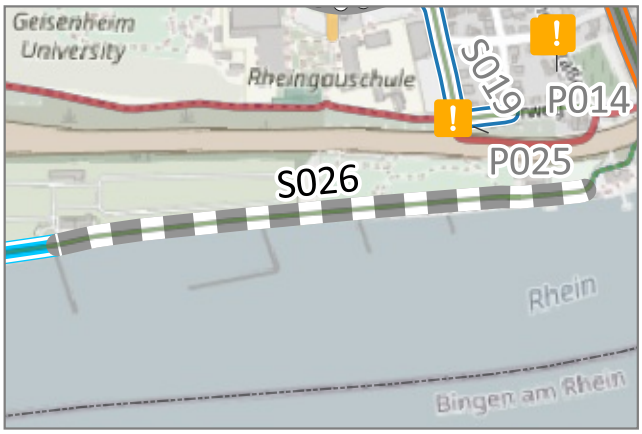
Begründung: Ein Gehweg erhöht die Sicherheit und die Attraktivität für Zufußgehende.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Maßnahmen-Nr.:	S026
		Maßnahmentyp:	Verkehrsberuhigende Umgestaltung
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Spazierverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 690 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Geh-/ Radweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	4 3

Lage:





Situation: Es existiert ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Der betrachtete Abschnitt ist hoch frequentiert durch Rad- und Fußverkehr, wodurch sich hohes Konfliktpotenzial ergibt. Der Radverkehr ist teilweise in hohen Geschwindigkeiten unterwegs. Ein Spielplatz mit Ausgang zum Geh- und Radweg ist vorhanden. Der vorhandene Weg verfügt im Bereich des Campingplatzes über keine Beleuchtung.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Geh- und Radwegs, insbesondere im Bereich des Spielplatzes. Die Geschwindigkeiten des Radverkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind Verschwenkungen, Fahrbahnanhebungen, etc. Anlegen von Beleuchtung entlang des Weges im Bereich des Campingplatzes.

Fotos:





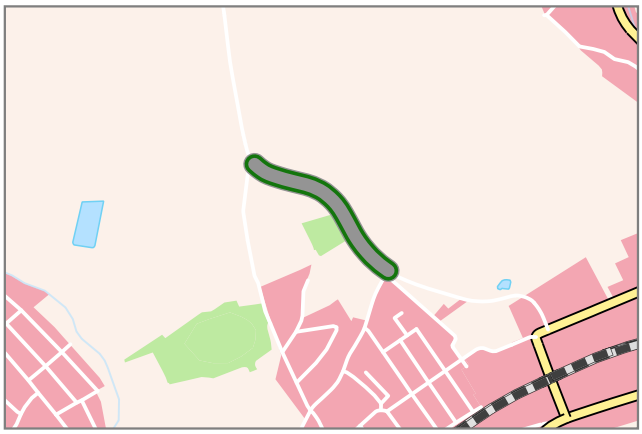
Priorität:	B	Kostenrahmen:	-	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	-

Begründung: Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Radverkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit für Zufußgehende, insbesondere für Kinder. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die Aufenthaltsqualität erhöht. Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Umgestaltungen können temporär erprobt werden, um deren Wirkungen und Nutzbarkeit zu testen und um zur besseren Akzeptanz beizutragen. Beim Anlegen von Beleuchtung sollte geprüft werden, inwiefern Beeinträchtigungen in die Natur stattfinden und ggf. die Beleuchtung auf notwendige Zeiten zu begrenzen bzw. durch Sensoren zu beleuchten. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang noch nicht abzuschätzen ist.

Verbindung:	Geisenheim - Marienthal	Maßnahmen-Nr.:	S027
		Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
		Länge:	ca. 470 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Holzweg
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	7 1

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Einrichtung von Beleuchtung.

Fotos:





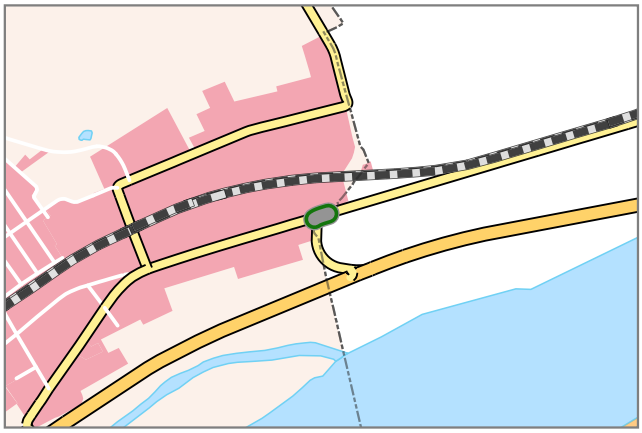
Priorität:	A	Kostenrahmen:	467.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

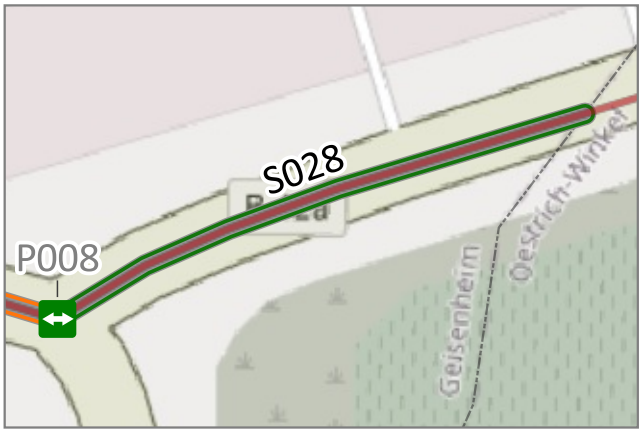
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Kurvigkeit, der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet. Die Strecke stellt einen Lückenschluss zur Anbindung des Ortsteils Marienthal an die Kernstadt dar.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Maßnahmen-Nr.:	S028
		Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Übergeordnete Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
		Länge:	ca. 40 Meter
		DTV:	3000 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Hauptstraße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Bund
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	0 0

Lage:





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

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





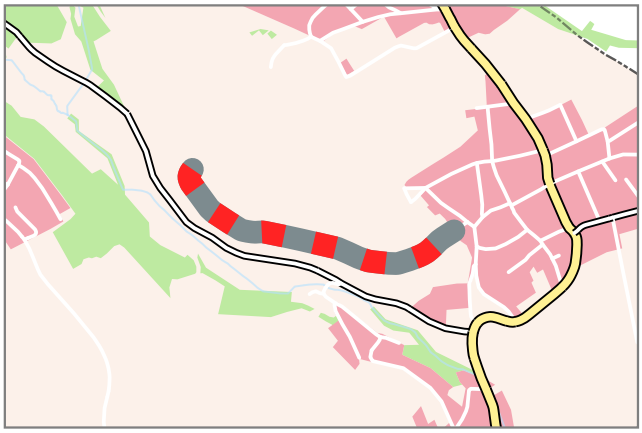
Priorität: A Kostenrahmen: 45.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

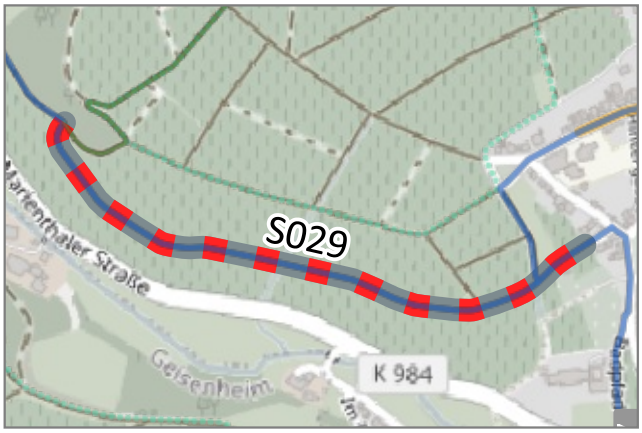
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung (ca. 3000 Kfz/24h) und des Schwerlastverkehrs (ca. 150 SV/24h) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Weiterführung des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs nach Oestrich-Winkel. Abstimmung erforderlich, da die Maßnahme zum größten Teil auf deren Gemarkung verläuft.

Verbindung:	Marienthal - Johannisberg	Maßnahmen-Nr.:	S029
		Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 830 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	6 0

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





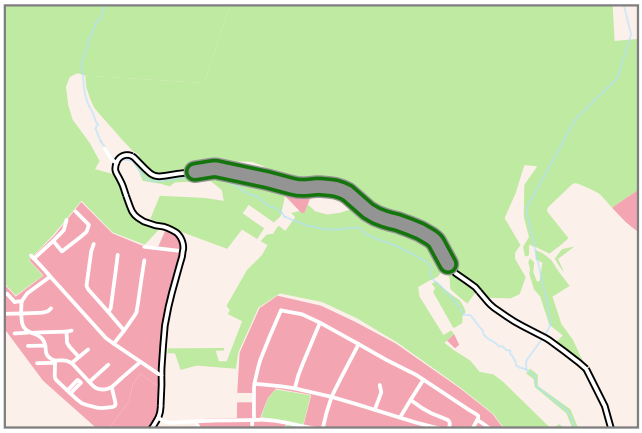
Priorität: C Kostenrahmen: 215.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Marienthal - Johannisberg	Maßnahmen-Nr.:	S031
		Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
		Länge:	ca. 750 Meter DTV: 800 Kfz/24h
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Marienthaler Straße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	Naturpark
		Beteiligung:	7 1

Lage:





Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





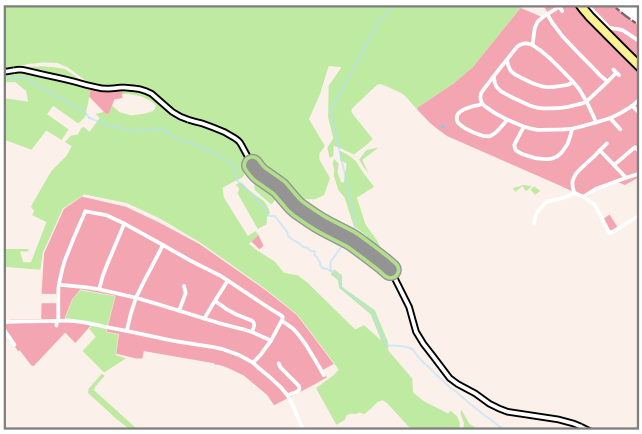
Priorität: C Kostenrahmen: 940.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

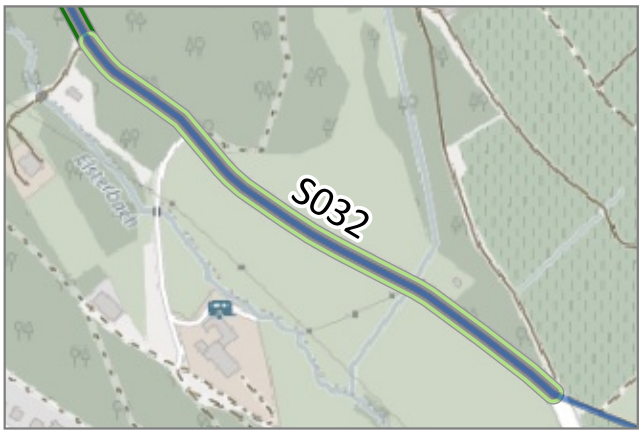
Begründung: Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist aufgrund der Kurvigkeit und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Die Verbindung kann durch den Fußverkehr aktuell nicht genutzt werden.

Sonstiges: -

Verbindung:	Marienthal - Johannisberg	Maßnahmen-Nr.:	S032
		Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 460 Meter DTV: 800 Kfz/24h
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Marienthaler Straße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	Naturpark
		Beteiligung:	3 1

Lage:





Situation: Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal. Es existiert kein straßenbegleitender Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





Priorität: C Kostenrahmen: 420.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

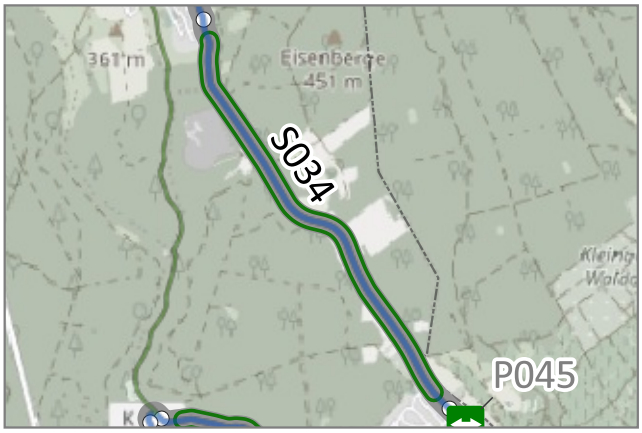
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topografie und der Kurvigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt möglich.

Sonstiges: -

Verbindung:	Johannisberg - Stephanshausen	Maßnahmen-Nr.:	S034
		Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	-	Musterlösung(en):	NRW_02
	Radhauptverbindung	Länge:	ca. 2670 Meter DTV: 2700 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Landesstraße
Bike+Ride-Verb.:	Ja	Baulast:	Hessen Mobil
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	Naturpark, WSG
		Beteiligung:	5 4

Lage:





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

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





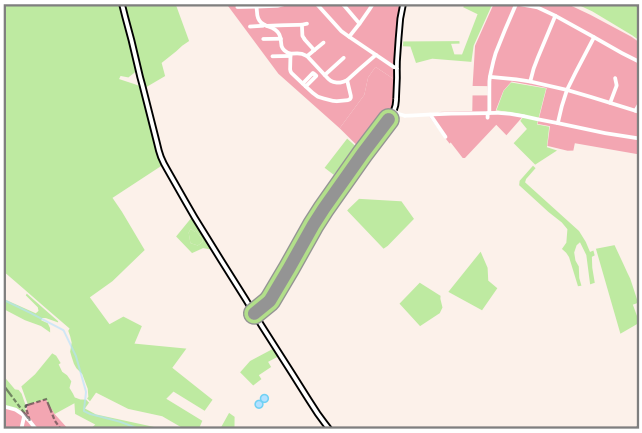
Priorität: C Kostenrahmen: 3.300.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Geisenheim - Marienthal	Maßnahmen-Nr.:	S035
		Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02 / PKM_02
		Länge:	ca. 630 Meter DTV: 800 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Marienthaler Straße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	8 0

Lage:





Situation: Es ist ein einseitiger Gehweg vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Marienthal.

Fotos:





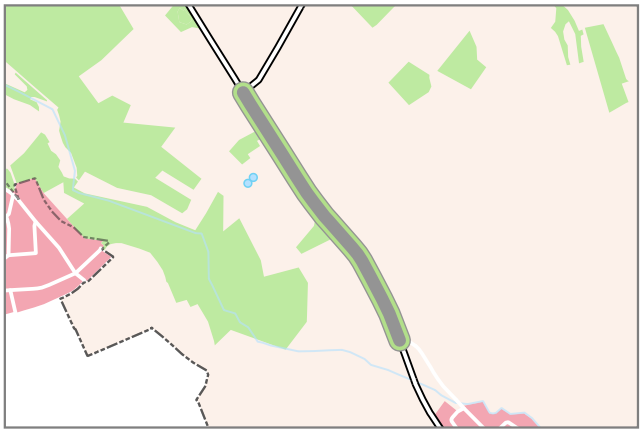
Priorität: C Kostenrahmen: 321.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Ein Ausweichen der Radfahrenden auf den Gehweg kann zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende aus.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.
Im nördlichen Teil ggf. Markierung einer Piktogrammkette mit Winkelpfeilen, da Straßenparzelle schmal ist und Grunderwerb für Wegeverbreiterung notwendig wäre.

Verbindung:	Geisenheim - Marienthal	Maßnahmen-Nr.:	S036
		Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 780 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Auf der Heide
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	3 0

Lage:





Situation: Es ist ein einseitiger Gehweg vorhanden. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Geisenheim.

Fotos:





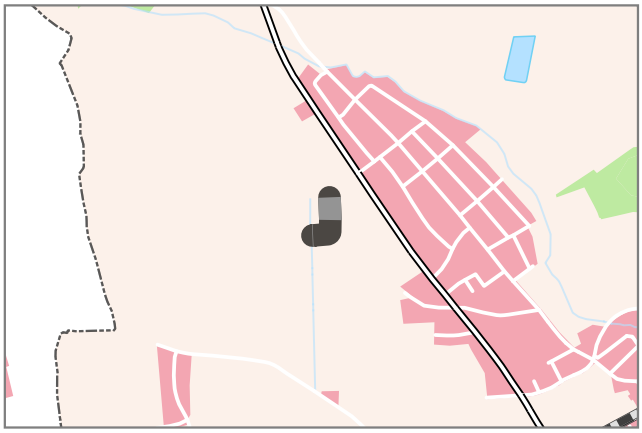
Priorität: C Kostenrahmen: 511.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

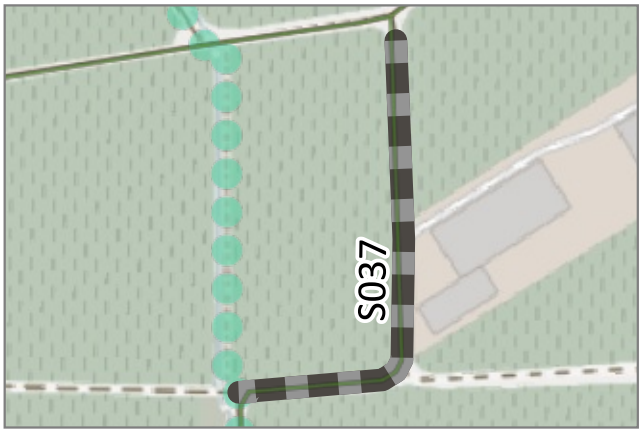
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Ein Ausweichen der Radfahrenden auf den Gehweg kann zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende aus.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Marienthal - Rheingaustadion	Maßnahmen-Nr.:	S037
		Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
		Länge:	ca. 140 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	1 4

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





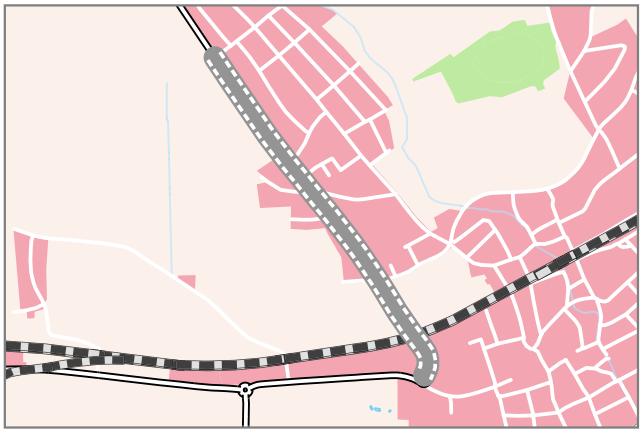
Priorität:	D	Kostenrahmen:	120.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Maßnahmen gegen Kfz-Schleichverkehr sind zu treffen.

Verbindung:	Geisenheim - Marienthal	Maßnahmen-Nr.:	S038
		Maßnahmentyp:	Radverkehrsanlage markieren
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	RVM_02 / PKM_01
		Länge:	ca. 1020 Meter DTV: 7000 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Nothgottesstraße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	6 0

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Markierung von einseitigem Schutzstreifen bergauf. Markierung von Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab.

Fotos:





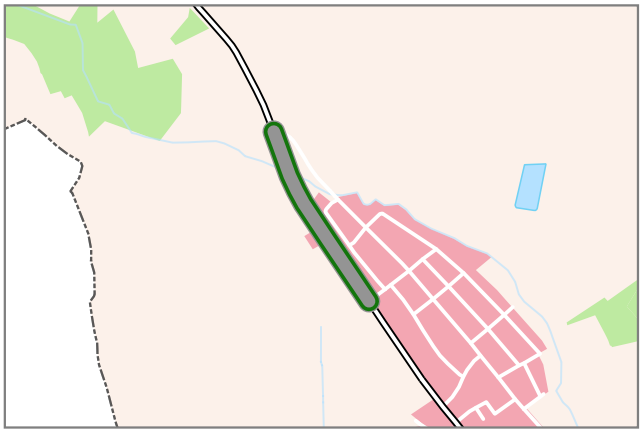
Priorität: B Kostenrahmen: 28.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Befriedigend

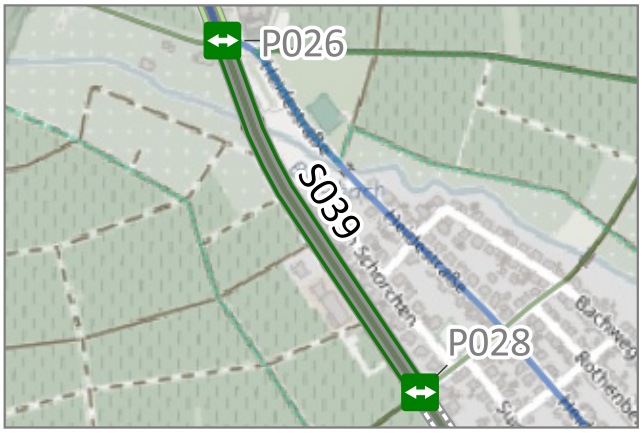
Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Schutzstreifen erhöhen insbesondere für sichere Radfahrende die Attraktivität. Eine alternative, ggf. eine abseits verlaufende Führung für sicherheitsbedürftige Radfahrende ist zusätzlich anzustreben.
Der südliche Abschnitt der Nothgottesstraße ist auf beiden Seiten mit grauen Mauern versehen. Diese sollen heller und freundlicher gestaltet werden. Damit steigt die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden.

Verbindung:	Geisenheim - Marienthal	Maßnahmen-Nr.:	S039
		Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
		Länge:	ca. 520 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Nothgottesstraße
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Rheingau-Taunus-Kreis
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	4 0

Lage:





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

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





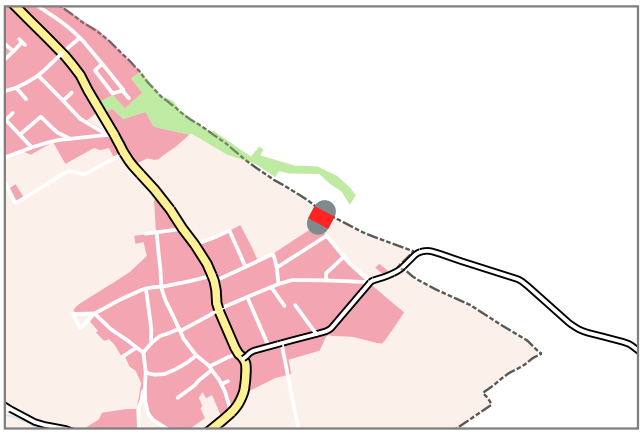
Priorität: C Kostenrahmen: 420.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

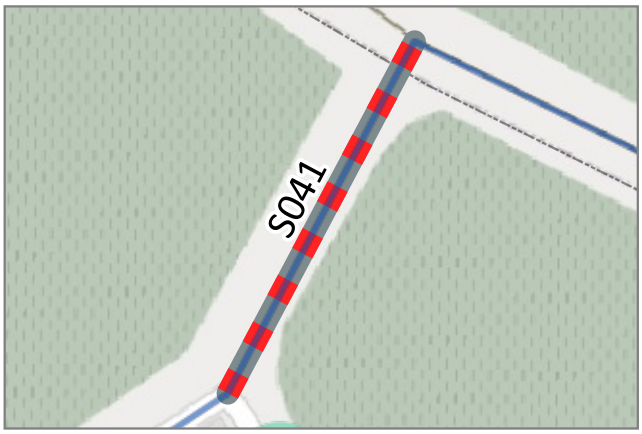
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Johannisberg - Oestrich-Winkel	Maßnahmen-Nr.:	S041
		Maßnahmentyp:	Schadhafte Oberfläche sanieren
Kommune(n):	Johannisberg		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 40 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	3 1

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Beschreibung: Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 6.700 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

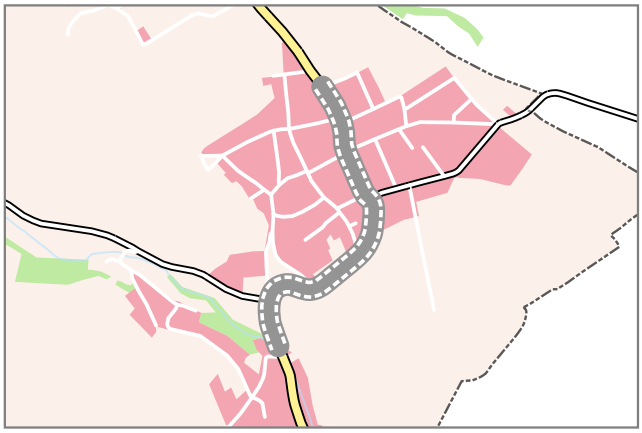
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden oder Verlusten führen.

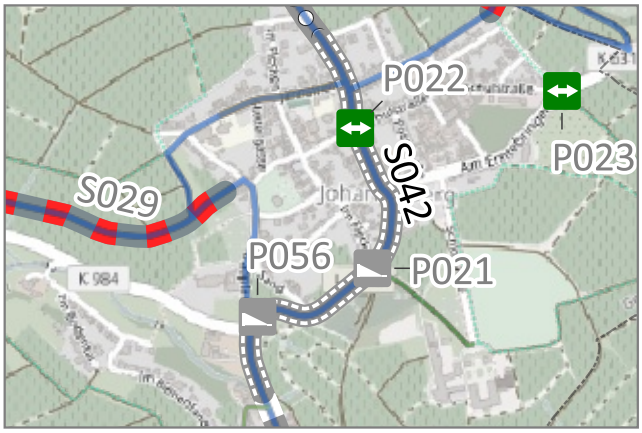
Sonstiges: Es ist zu prüfen welche Gründe zur Entstehung der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt beigetragen haben. Diese sind bei der Sanierung unbedingt zu vermeiden.

Verbindung:	Geisenheim - Stephanshausen / Ortsdurchfahrt Johannisberg
Kommune(n):	Johannisberg
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**S042**
Maßnahmentyp:	**Radverkehrsanlage markieren**
Musterlösung(en):	RVM_02 / PKM_01
Länge:	ca. 900 Meter DTV: k.A.
Straße(n):	Grund / Kanzler-Metternich-Straße
Baulast:	Hessen Mobil
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	8 0

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen.

Beschreibung: Markierung von einseitigem Schutzstreifen bergauf. Markierung von Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab.

Fotos:





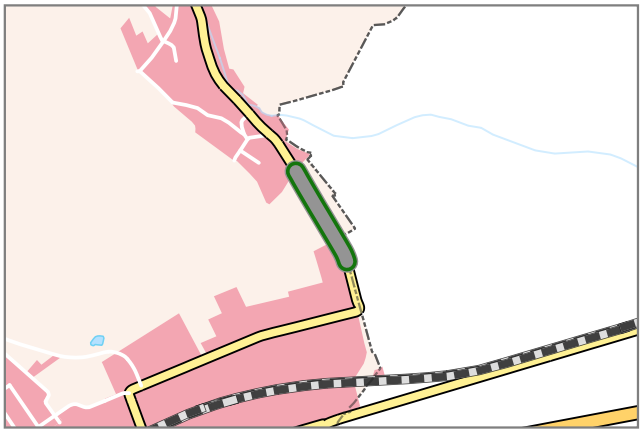
Priorität: B Kostenrahmen: 25.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Piktogrammketten schaffen Aufmerksamkeit für den Radverkehr und weisen auf die Netzfunktion des betrachteten Abschnitts hin. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Schutzstreifen erhöhen insbesondere für sichere Radfahrende die Attraktivität. Eine alternative, ggf. eine abseits verlaufende Führung für sicherheitsbedürftige Radfahrende ist zusätzlich anzustreben.

Verbindung:	Geisenheim - Johannisberg	Maßnahmen-Nr.:	S044
		Maßnahmentyp:	Wegeneubau
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	NRW_02
		Länge:	ca. 270 Meter DTV: 3700 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	L3272
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hessen Mobil, Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	9 0

Lage:





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

Beschreibung: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





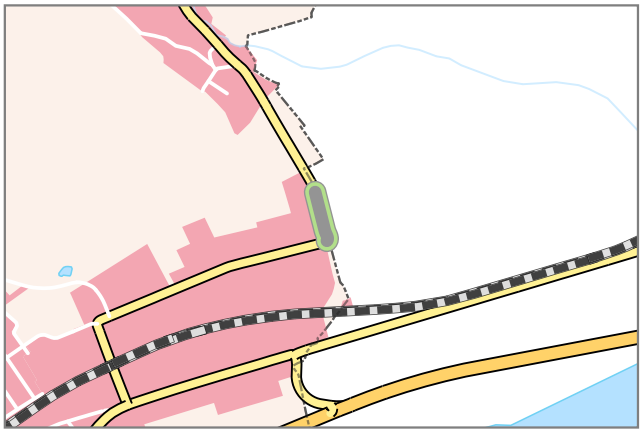
Priorität:	C	Kostenrahmen:	278.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der abschnittsweise hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topografie nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Geisenheim - Johannisberg	Maßnahmen-Nr.:	S045
		Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 130 Meter DTV: 3700 Kfz/24h
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	L3272
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hessen Mobil, Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	4 0

Lage:





Situation: Die vorhandenen Gehwege sind zu schmal. Es existieren keine straßenbegleitenden Radwege. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.

Fotos:





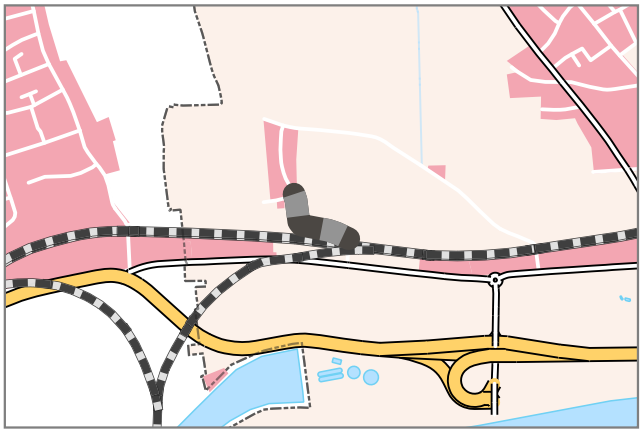
Priorität:	C	Kostenrahmen:	80.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Ausreichend

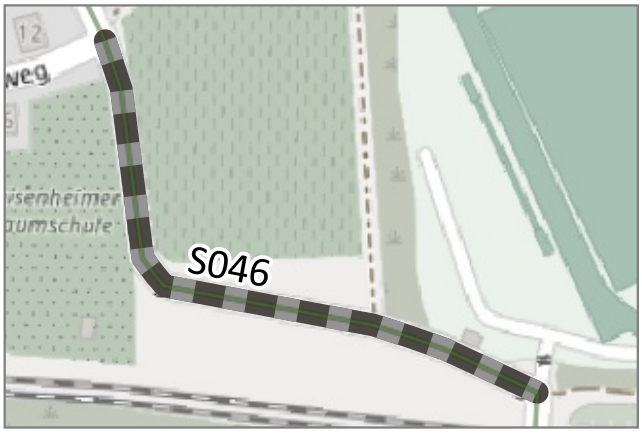
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topographie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende und Radfahrende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Führung auf der Fahrbahn ist nur bedingt möglich.

Sonstiges: Kurzfristig ist zu prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Anbindung Rheingaustadion	Maßnahmen-Nr.:	S046
		Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
		Länge:	ca. 220 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Rebenweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	3 3

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 250.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.

Sonstiges: Ggf. kann lediglich ein ausreichend breiter Streifen für den Fuß- und Radverkehr asphaltiert werden.

Verbindung:	Geisenheim - Rhein	Maßnahmen-Nr.:	S048
		Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 90 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Schnakenbrücke
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	FFH, VSG
		Beteiligung:	5 1

Lage:





Situation: Es verläuft eine Brücke über die Bundesstraße. An der südlichen Seite schließt eine 90-Grad-Kurve an. Die Sichtbeziehungen sind schlecht. Das Verkehrszeichen 1012-32 "Radfahrer absteigen" ist vorhanden.

Beschreibung: Prüfung der Höhe des Brückengeländers. Ggf. Erhöhung des Geländers. Verbesserung der Sichtbeziehungen und Entschärfung der Kurve an der südlichen Seite. Entfernung des Verkehrszeichens 1012-32 "Radfahrer absteigen".

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	56.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

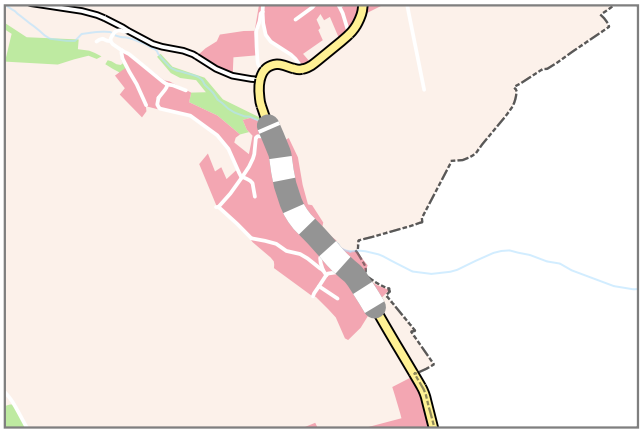
Begründung: Ein durchgängig befahrbares Netz steigert die Attraktivität für den Radverkehr.

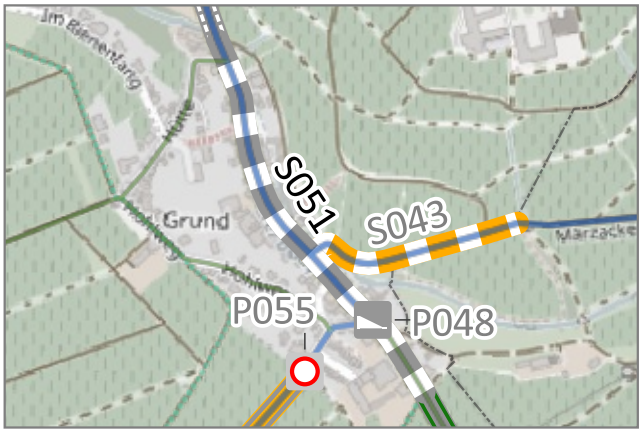
Sonstiges: -

Verbindung:	Geisenheim - Stephanshausen / Ortsdurchfahrt Johannisberg
Kommune(n):	Johannisberg
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf
Sensibler Bereich:	Nein

Maßnahmen-Nr.:	**S051**
Maßnahmentyp:	**Verkehrsberuhigende Umgestaltung**
Musterlösung(en):	VUG_03
Länge:	ca. 570 Meter DTV: k.A.
Straße(n):	Grund
Baulast:	Hessen Mobil, Geisenheim
Schutzgebiet:	-
Beteiligung:	6 0

Lage:





Situation: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf dem betrachteten Abschnitt ist das Parken und Halten von Kfz auf dem Gehweg per Anordnung gestattet (Verkehrszeichen 315). Teilweise sind Parkbuchten vorhanden, welche die Breite des Gehwegs stark reduzieren. Die stehenden Fahrzeuge bilden ein Hindernis für den Fußverkehr und die verfügbare Restbreite des Gehweges ist nicht StVO-konform. Es ist mit querendem Fußverkehr zu rechnen.

Beschreibung: Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn ist zu prüfen. Mögliche weitere Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen.

Fotos:





Priorität: A Kostenrahmen: - Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: -

Begründung: Durch das Verlagern der Parkstände auf die Fahrbahn wird die Kfz-Geschwindigkeit gesenkt. Der Radverkehr kann im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und die Aufenthaltsqualität steigt. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

Sonstiges: Gehwege müssen frei von Hindernissen sein. Das Queren der Straße muss für alle Nutzungsgruppen möglich sein. Ordnungswidrig abgestellte Kfz können dies verhindern und damit Menschen in Ihrer Bewegungsfreiheit stark einschränken. Es ist darauf zu achten, dass die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht beeinträchtigen. Es wird kein Kostenrahmen erstellt, da der Umfang noch nicht abzuschätzen ist.

Verbindung:	Geisenheim - Johannisberg	Maßnahmen-Nr.:	S052
		Maßnahmentyp:	Wegebeleuchtung anlegen
Kommune(n):	-		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 830 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Wirtschaftsweg
Bike+Ride-Verb.:	Ja, mit geringem Bedarf	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	WSG
		Beteiligung:	5 8

Lage:





Situation: Der vorhandene Wirtschaftsweg verfügt über keine Beleuchtung. Der betrachtete Abschnitt ist eine wichtige Verbindung zwischen Johannisberg und Geisenheim. Der Weg ist ein Schulweg und wird viel von Schülerinnen und Schülern genutzt, um die Schulen in der Kernstadt zu erreichen.

Beschreibung: Anlegen von Beleuchtung entlang des Wirtschaftswegs.

Fotos:





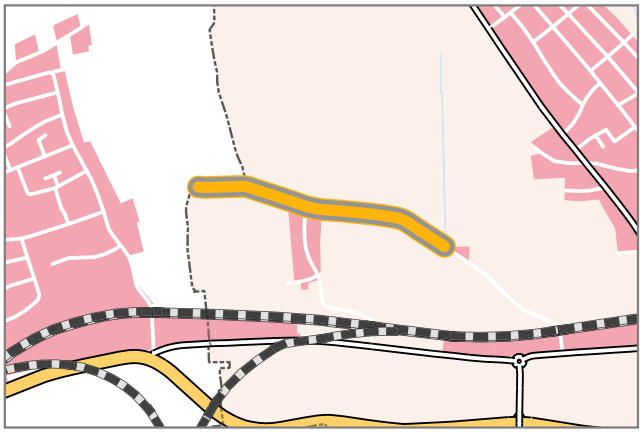
Priorität: C Kostenrahmen: 125.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Gut

Begründung: Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.

Sonstiges: Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Daher sollte geprüft werden, inwiefern Beeinträchtigungen in die Natur stattfinden und ggf. die Beleuchtung auf notwendige und Schulzeiten zu begrenzen bzw. durch Sensoren beleuchten. Der Kostenrahmen entspricht einer herkömmlichen Beleuchtung mit Tiefbau. Ein Ausbau mit Solarleuchten ist deutlich günstiger.

Verbindung:	Geisenheim - Rüdesheim	Maßnahmen-Nr.:	S053
		Maßnahmentyp:	Wegebeleuchtung anlegen
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radhauptverbindung	Musterlösung(en):	-
		Länge:	ca. 690 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja, mit geringem Bedarf	Straße(n):	Eibinger Weg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	WSG
		Beteiligung:	3 5

Lage:





Situation: Die vorhandene Straße verfügt nicht durchgängig über eine Beleuchtung. Der betrachtete Abschnitt ist eine wichtige Verbindung zwischen Geisenheim und Rüdesheim. Der Weg verbindet ein Studierendenwohnheim und die Hochschule. Zudem ist es ein Schulweg, um die weiterführenden Schulen in Rüdesheim zu erreichen. Der Fernradweg R3a verläuft hier entlang. Es gibt Kfz-Schleichverkehr. Am Ende des Eibinger Weges befinden sich versenkbare Poller, welche selten hochgeklappt sind.

Beschreibung: Anlegen von Beleuchtung entlang der Straße.
Prüfen, ob eine Durchfahrt für Anlieger notwendig ist. Ggf. die Poller versetzen oder Einbau eines festen modalen Filters, der für den Fuß- und Radverkehr durchlässig ist.

Fotos:





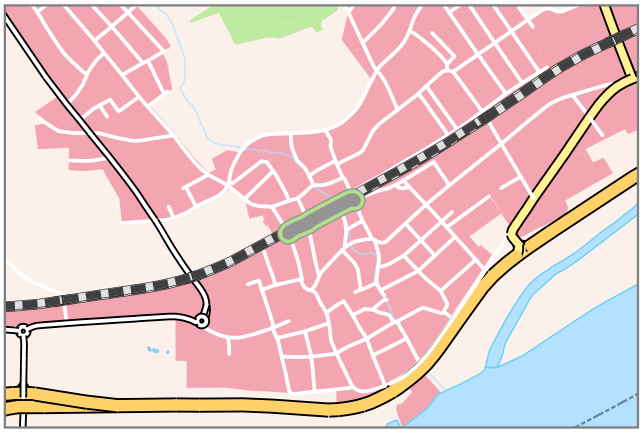
Priorität:	B	Kostenrahmen:	103.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Gut

Begründung: Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende erhöht. Besonders bei Kindern und Jugendlichen ist dies wichtig. Beleuchtung führt dazu, dass Wege auch bei Dunkelheit bzw. in der Dämmerung sicher befahren werden können. Die soziale Kontrolle steigt.
Durch den Kfz-Schleichverkehr entstehen Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr. Die Sicherheit sinkt.

Sonstiges: Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Daher sollte geprüft werden, inwiefern Beeinträchtigungen in die Natur stattfinden und ggf. die Beleuchtung auf notwendige und Schulzeiten zu begrenzen bzw. durch Sensoren beleuchten. Der Kostenrahmen entspricht einer herkömmlichen Beleuchtung mit Tiefbau. Ein Ausbau mit Solarleuchten ist deutlich günstiger.

Verbindung:	Bahnhof - Hochschule	Maßnahmen-Nr.:	S054
		Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung	Musterlösung(en):	-
	-	Länge:	ca. 200 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Ja	Straße(n):	Gehweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Ja	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	k.A. k.A.

Lage:





Situation: Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal. Die betrachtete Verbindung stellt eine Abkürzung von der Berliner Straße zur Beinstraße entlang der Gleise dar. Der Zugang zum Gehweg an der Berliner Straße ist durch parkende Kfz eingeschränkt. Durch parkende Kfz, welche auf den Gehweg ragen, wird der Gehweg am Burggraben nahe der Prälat-Werthmann-Straße zusätzlich verengt.

Beschreibung: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Gehweg, der möglichst den ERA-Regelmaßen entspricht. Sicherstellung der freien Zugänge und der Barrierefreiheit am Beginn und Ende des Gehweges. Umgestaltung der Parkplätze im Burggraben nähe der Prälat-Werthmann-Straße.

Fotos:





Priorität:	C	Kostenrahmen:	110.000 €	Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis:	Befriedigend

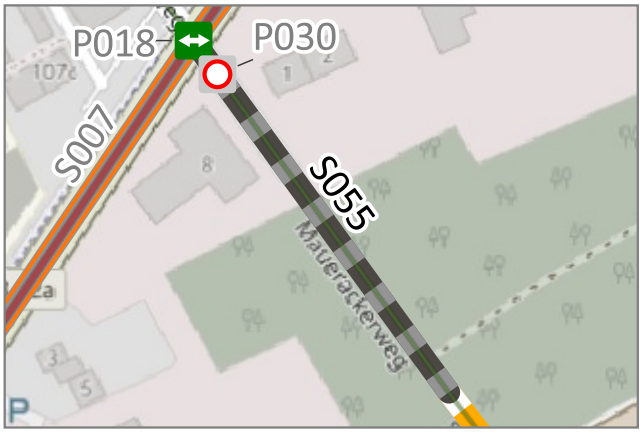
Begründung: Auf schmalen Gehwegen ist das Begegnen von zwei entgegenkommenden Zufußgehenden schwierig. Ein Begegnen von Personen bspw. mit Rollstuhl oder Kinderwagen ist nicht möglich. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Zufußgehende aus.

Sonstiges: -

Verbindung:	Geisenheim - Rhein	Maßnahmen-Nr.:	S055
		Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune(n):	Kernstadt Geisenheim		
Netzkategorie(n):	Grundgehverbindung Radgrundverbindung	Musterlösung(en):	OAA_01
		Länge:	ca. 160 Meter DTV: k.A.
Schulverbindung:	Nein	Straße(n):	Maueackerweg
Bike+Ride-Verb.:	Nein	Baulast:	Hochschulstadt Geisenheim
Sensibler Bereich:	Nein	Schutzgebiet:	-
		Beteiligung:	k.A. k.A.

Lage:





Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke. Es ist keine Beleuchtung vorhanden.

Beschreibung: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Anlegen von Beleuchtung entlang des Geh- und Radwegs.

Fotos:





Priorität: D Kostenrahmen: 134.000 € Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis: Ausreichend

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern den Komfort für Zufußgehende und die Fahreigenschaften für Radfahrende (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad und Verschmutzung der Kleidung.
Durch Beleuchtung wird die Sicherheit für Zufußgehende und Radfahrende erhöht.

Sonstiges: Beim Anlegen von Beleuchtung muss der Naturschutz mitbetrachtet werden. Daher sollte geprüft werden, inwiefern Beeinträchtigungen in die Natur stattfinden und ggf. die Beleuchtung auf notwendige Zeiten zu begrenzen bzw. durch Sensoren beleuchten. Der Kostenrahmen entspricht einer herkömmlichen Beleuchtung mit Tiefbau. Ein Ausbau mit Solarleuchten ist deutlich günstiger.

Anlage 15

Maßnahmenliste mit Priorisierung

Fuß- und Radverkehrskonzept
Hochschulstadt Geisenheim

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
P004	Knotenpunkt optimieren	Für eine sichere und möglichst direkte Führung des Radverkehrs auf allen Fahrbeziehungen sollen verschiedene Varianten, u.a. das Anlegen eines Kreisverkehrs, geprüft werden.	Bahnhof/ Innenstadt - Hochschule/ Wohngebiet	Nothgottesstr./ Falterstr./ Von-Lade-Str.	Rheingau-Taunus-Kreis	A	k.A.
P008	Überquerungsstelle sichern	Umgestaltung der baulichen Überquerungsstelle gemäß Musterlösung.	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Chauvignystraße / Hauptstraße	Bund	A	50.000 €
P020	Überquerungsstelle sichern	Umgestaltung der gesamten Kreuzung mit Querungshilfen zur Anbindung an die Kernstadt, des von oben kommenden geplanten Radwegs und nach unten zur Erbslöhstraße und damit des Gewerbegebiets. Erhöhung der Fahrbahn zur Absenkung der Geschwindigkeit des fahrenden Kfz-Verkehrs.	Johannisberg/ Marienthal - Innenstadt/ Industriegebiet	Am Hohen Rech / Albert-Schweitzer-Str.	Hochschulstadt Geisenheim	A	k.A.
P031	Knotenpunkt optimieren	Umgestaltung des Knotenpunktes, sodass der Fußverkehr sicher geführt wird.	Innenstadt - Parkplatz/ Hochschule/ Johannisberg/ Marienthal	Burggraben / Prälat-Werthmann-Str.	Hochschulstadt Geisenheim	A	k.A.
P034	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung. Zusätzlich Anlage eines weiteren Fußgängerüberwegs prüfen.	Innenstadt/ Wohngebiet - Rheingauschule/ St. Ursula Schule	Rüdesheimer-/ Freyberg-/ Rosengartenstr.	Hochschulstadt Geisenheim	A	17.000 €
P036	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle.	Schulen - Wohngebiet / Innenstadt - Industriegebiet/ Oestrich-Winkel	Winkeler Straße / Trinostraße	Hochschulstadt Geisenheim	A	32.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
P038	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.	Bahnhof/ Innenstadt - Hochschule/ Marienthal	Falterstraße / Hospitalstraße	Hochschulstadt Geisenheim	A	38.000 €
P050	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle für den Fuß- und Radverkehr.	Anbindung Rheingaustadion	Rüdesheimer Straße / Rebenweg	Rheingau-Taunus-Kreis	A	200.000 €
S007	Neuordnung Straßenraum	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen und zur Attraktivierung des Fußverkehrs beitragen.	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Chauvignystraße	Bund, Hochschulstadt Geisenheim	A	k.A.
S009	Radverkehrsanlage markieren	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens Richtung Oestrich-Winkel. Führung des Radverkehrs ortseinwärts auf dem Geh- und Radweg. Barrierefreie Umgestaltung des Geh- und Radwegs entlang der Uferstraße an Einmündungen von der Trinostraße bis zur Steinhelmerstraße gemäß Musterlösung (Fotos s. Vorlage Stadt).	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Uferstraße	Hochschulstadt Geisenheim	A	225.000 €
S011	Sonstiges	Neubau einer Rampe.	Johannisberg/ Marienthal - Geisenheim	Erbslöhstraße	Hochschulstadt Geisenheim	A	k.A.
S013	Wegeneubau	Es soll geprüft werden, ob die bestehenden Seitenstreifen entfallen können und auf der östlichen Seite ein gemeinsamer Geh- und Radweg gebaut werden kann. Falls dies nicht möglich sein sollte, sollen Alternativen geprüft werden, um eine sichere Führung für den Rad- und Fußverkehr herzustellen. Ggf. wäre eine Alternative der Ausbau der Brücke.	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim / Geisenheim - Rhein	K630	Rheingau-Taunus-Kreis	A	416.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S016	Sonstiges	Neuordnung der Parkstände, sodass keine Behinderung für den Fuß- und Radverkehr besteht. Umsetzen der Blumenkübel, sodass der Fußverkehr ausreichend Platz hat und nicht behindert wird.	Innenstadtbereich	Winkeler Straße	Hochschulstadt Geisenheim	A	k.A.
S018	Neuordnung Straßenraum	Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für Rad- und Fußverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Ggf. Entfall von Kfz-Parkständen oder niveaugleicher Ausbau der Straße. Prüfung der Einrichtung einer Einbahnstraße in Kombination mit der Bleichstraße.	Innenstadt - Rhein	Steinheimerstraße	Hochschulstadt Geisenheim	A	210.000 €
S019	Freigabe Einbahnstraße	Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß Musterlösung. Die Notwendigkeit begleitender Maßnahmen soll auf der gesamten Länge untersucht werden. Markierung eines Schutzstreifens für den Radverkehr im innenseitig liegenden Kurvenbereich. Vorhandenes Zusatzzeichen an der Ecke Löserweg / Im Kapellengarten entfernen und durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radverkehr frei“ ersetzen.	Rheingauschule/ St-Ursula-Schule - Östliches Stadtgebiet	Rosengartenstraße / Löserweg	Hochschulstadt Geisenheim	A	8.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S024	Gehwegparken regulieren	Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Ergänzend ist beispielsweise eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn zu prüfen. Die Herstellung eines StVO-konformen Zustands sollte gegenüber Anliegenden frühzeitig kommuniziert und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.	Innenstadt/ Bahnhof - Oestrich-Winkel	Winkeler Straße	Hochschulstadt Geisenheim	A	k.A.
S025	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Gehweges.	Hochschule - Innenstadt	Prälat-Werthmann-Straße	Hochschulstadt Geisenheim	A	100.000 €
S027	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges. Einrichtung von Beleuchtung.	Geisenheim - Marienthal	Holzweg	Hochschulstadt Geisenheim	A	467.000 €
S028	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Hauptstraße	Bund	A	45.000 €
S051	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn ist zu prüfen. Mögliche weitere Maßnahmen sind der Musterlösung zu entnehmen. Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen.	Geisenheim - Stephanshausen / Ortsdurchfahrt Johannisberg	Grund	Hessen Mobil, Geisenheim	A	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
P011	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungstelle. Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Bahnhof - Leopold-Bausinger-Schule/ Emely-Salzig-Schule	Winkeler Straße	Hochschulstadt Geisenheim	B	17.000 €
P018	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle mit einer Bedarfs-Lichtsignalanlage.	Geisenheim - Rhein	Chauvignystraße	Bund, Hochschulstadt	B	k.A.
P022	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle. Anbringung des Zusatzzeichens 1000-33 "Radfahrer im Gegenverkehr" unter dem Verkehrszeichen "Einbahnstraße".	Ortsdurchfahrt Johannisberg	Rosengasse / Schulstraße	Hessen Mobil	B	k.A.
P024	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle. Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Bushaltestelle - Wohngebiet	Hauptstraße, Stephanshausen	Hessen Mobil	B	k.A.
P025	Sonstiges	Entschärfung der Kurven. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen. Gesaltung eines sicheren Übergangs zwischen Fahrbahn und Radweg. Absenkung des Bordsteins auf einer längeren Strecke. Verbesserung der Wegweisung durch Versetzen des Schildes.	Geisenheim - Geh-/ Radweg nach Oestrich-Winkel/ Rüdesheim	Geh-/ Radweg	Hochschulstadt Geisenheim	B	10.000 €
P026	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.	Johannisberg/ Marienthal/ Geisenheim - Windeck	Heidestraße / Nothgottesstraße	Rheingau-Taunus-Kreis	B	50.000 €
P029	Übergang Fahrbahn - Radweg verbessern	Es soll ein sicherer Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg geschaffen werden. Der Übergang soll in Anlehnung der angegebenen Musterlösungen ausgestaltet werden. Es ist darauf zu achten, die Kurvenradien fahrdynamisch anzulegen.	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Rüdesheimer Straße	Rheingau-Taunus-Kreis	B	58.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
P039	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Spielplatz - Wohngebiet	Langestr. / Albert-Schweitzer-Str.	Hochschulstadt Geisenheim	B	38.000 €
P044	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.	Schulen - Wohngebiet / Anbindung Bahnhof	Bahnstraße / Peter-Spring-Straße	Hochschulstadt Geisenheim	B	38.000 €
P054	Knotenpunkt optimieren	Kreuzungssituation verbessern. Maßnahmen, die die Aufmerksamkeit auf kreuzenden Kfz- und Radverkehr lenken, sollen geprüft werden (z.B. Zusatzzeichen 1000-32 "Radfahrer kreuzen von rechts und links", Verkehrszeichen 102 "Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts", Verkehrsspiegel, Haifischzähne, farbliche Fahrbahnmarkierungen, etc.).	Innenstadt - Rhein	Steinheimerstr. / Müller-Thurgau-Str.	Hochschulstadt Geisenheim	B	5.000 €
S001	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Ausweisen des gesamten Bereichs als verkehrsberuhigten Bereich. Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des betrachteten Bereichs sind zu treffen. Markierung von Parkständen. Ausschließlich dort darf geparkt werden. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen.	Bahnhof - Innenstadt	Berliner Straße	Hochschulstadt Geisenheim	B	2.000 €
S002	Kopfsteinpflaster optimieren	Herstellen einer radfahrfreundlichen Oberfläche gemäß Musterlösung.	Bahnhofsbereich	Berliner Straße	Hochschulstadt Geisenheim	B	39.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S006	Gehwegparken regulieren	Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Kurzfristig: Durchsetzen der geltenden Regelungen/Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Durch die Stadt ist langfristig geplant, den nördlichen Gehweg auszubauen und den südlichen Gehweg durch Schrägparkplätze zu ersetzen. Dabei ist folgendes zu beachten: Sicherstellung Sichtverhältnisse, Markierungen, Sicherheitstrennstreifen (mind. 0,75 m).	Anbindung Bahnhof	Bahnstraße	Hochschulstadt Geisenheim	B	k.A.
S008	Wegebeleuchtung anlegen	Anlegen von Beleuchtung entlang des Geh- und Radwegs.	Geisenheim - Marienthal	Holzweg	Hochschulstadt Geisenheim	B	149.000 €
S010	Sonstiges	Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Anlegen von Beleuchtung entlang des Wirtschaftswegs.	Geisenheim - Rüdesheim	Wirtschaftsweg	Hochschulstadt Geisenheim	B	69.000 €
S015	Fahrradstraße anordnen	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Am Rüdesheimer Hafen	Hochschulstadt Geisenheim	B	48.000 €
S017	Sonstiges	Den betrachteten Abschnitt für den Kfz-Verkehr sperren. Einrichtung einer Fußgängerzone mit Radverkehr frei.	Innenstadtbereich	Winkeler Straße / Lindenplatz	Hochschulstadt Geisenheim	B	k.A.

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S023	Gehwegparken regulieren	Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Durchsetzen der geltenden Regelungen und Vorschriften durch regelmäßige Kontrollen. Ergänzend ist beispielsweise eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn zu prüfen.	Innenstadt/ Bahnhof - Industriegebiet/ Oestrich-Winkel	Winkeler Straße	Hochschulstadt Geisenheim	B	k.A.
S026	Verkehrsberuhigende Umgestaltung	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Geh- und Radwegs, insbesondere im Bereich des Spielplatzes. Die Geschwindigkeiten des Radverkehrs sind wirksam zu dämpfen. Mögliche Maßnahmen sind Verschwenkungen, Fahrbahnanhebungen, etc. Anlegen von Beleuchtung entlang des Weges im Bereich des Campingplatzes.	Oestrich-Winkel - Geisenheim - Rüdesheim	Geh-/ Radweg	Hochschulstadt Geisenheim	B	k.A.
S038	Radverkehrsanlage markieren	Markierung von einseitigem Schutzstreifen bergauf. Markierung von Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab.	Geisenheim - Marienthal	Nothgottesstraße	Rheingau-Taunus-Kreis	B	28.000 €
S042	Radverkehrsanlage markieren	Markierung von einseitigem Schutzstreifen bergauf. Markierung von Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bergab.	Geisenheim - Stephanshausen / Ortsdurchfahrt Johannisberg	Grund / Kanzler-Metternich-Straße	Hessen Mobil	B	25.000 €
S053	Wegebeleuchtung anlegen	Anlegen von Beleuchtung entlang der Straße. Prüfen, ob eine Durchfahrt für Anlieger notwendig ist. Ggf. die Poller versetzen oder Einbau eines festen modalen Filters, der für den Fuß- und Radverkehr durchlässig ist.	Geisenheim - Rüdesheim	Eibinger Weg	Hochschulstadt Geisenheim	B	103.000 €
P003	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung in Anlehnung an die Musterlösung. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Anbindung Leopold-Bausinger-Schule/ Emely-Salzig-Schule	Trinostraße	Hochschulstadt Geisenheim	C	17.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
P023	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsanlage in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Johannisberg/ Weinberge - Schloss	Am Erntebringer	Rheingau-Taunus-Kreis	C	185.000 €
P027	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Umgestaltung der Bushaltestelle unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Absenkung der Bordsteine (insbesondere in der Mäuerchenstraße).	Bushaltestelle - Wohngebiet	Mäuerchenstraße / Nothgottesstraße	Rheingau-Taunus-Kreis	C	15.000 €
P028	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum in Anlehnung an die Musterlösung unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Ausführung mit differenzierter Bordhöhe empfohlen. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Umgestaltung der Bushaltestelle unter Berücksichtigung der Belange der Barrierefreiheit. Absenkung der Bordsteine (insbesondere in der Brunnenstraße).	Johannisberg/ Marienthal/ Geisenheim - Rüdesheim	Brunnenstraße / Nothgottesstraße	Rheingau-Taunus-Kreis	C	15.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
P035	Überquerungsstelle sichern	Verbesserung der Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung in Anlehnung an die Musterlösung.	Anbindung Leopold-Bausinger-Schule/ Emely-Salzig-Schule	Schmittstraße	Hochschulstadt Geisenheim	C	17.000 €
P045	Überquerungsstelle sichern	Verbesserung der Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung. Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen. Überprüfung des Baus eines Gehwegs als Lückenschluss. Als Alternative Ausbau des Trampelpfads. Sicherstellung der Sichtbeziehungen durch regelmäßiges Zurückschneiden des Grünbewuchs.	Wohngebiet - Johannisberg / Bushaltestelle	Am Schwarzen Stein / Rosengasse	Hessen Mobil	C	60.000 €
P052	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle.	Innenstadt/ Bahnhof - Industriegebiet/ Oestrich-Winkel	Winkeler Straße / Chauvignystraße	Bund, Hochschulstadt Geisenheim	C	50.000 €
P057	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.	Marienthal - Weinberge	Holzweg / Wirtschaftsweg	Hochschulstadt Geisenheim	C	1.700 €
S029	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Marienthal - Johannisberg	Wirtschaftsweg	Hochschulstadt Geisenheim	C	215.000 €
S031	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Marienthal - Johannisberg	Marienthaler Straße	Rheingau-Taunus-Kreis	C	940.000 €
S032	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Marienthal - Johannisberg	Marienthaler Straße	Rheingau-Taunus-Kreis	C	420.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S034	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Johannisberg - Stephanshausen	Landesstraße	Hessen Mobil	C	3.300.000 €
S035	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Marienthal.	Geisenheim - Marienthal	Marienthaler Straße	Rheingau-Taunus-Kreis	C	321.000 €
S036	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung eines gesicherten baulichen Übergangs Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Geisenheim.	Geisenheim - Marienthal	Auf der Heide	Rheingau-Taunus-Kreis	C	511.000 €
S039	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Geisenheim - Marienthal	Nothgottesstraße	Rheingau-Taunus-Kreis	C	420.000 €
S044	Wegeneubau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Geisenheim - Johannisberg	L3272	Hessen Mobil, Geisenheim	C	278.000 €
S045	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Geisenheim - Johannisberg	L3272	Hessen Mobil, Geisenheim	C	80.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Nr.	Maßnahmentyp	Beschreibung	Verbindung	Straße	Baulast	Prio-rität	Kosten-rahmen
S048	Sonstiges	Prüfung der Höhe des Brückengeländers. Ggf. Erhöhung des Geländers. Verbesserung der Sichtbeziehungen und Entschärfung der Kurve an der südlichen Seite. Entfernung des Verkehrszeichens 1012-32 "Radfahrer absteigen".	Geisenheim - Rhein	Schnakenbrücke	Hochschulstadt Geisenheim	C	56.000 €
S052	Wegebeleuchtung anlegen	Anlegen von Beleuchtung entlang des Wirtschaftswegs.	Geisenheim - Johannisberg	Wirtschaftsweg	Hochschulstadt Geisenheim	C	125.000 €
S054	Bestehenden Weg verbreitern	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Gehweg, der möglichst den ERA-Regelmaßen entspricht. Sicherstellung der freien Zugänge und der Barrierefreiheit am Beginn und Ende des Gehweges. Umgestaltung der Parkplätze im Burggraben nähe der Prälat-Werthmann-Straße.	Bahnhof - Hochschule	Gehweg	Hochschulstadt Geisenheim	C	110.000 €
P007	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsanlage mit vorgezogenem Seitenraum und Fahrbahnanhebung. Zusätzlich Anlage eines Fußgängerüberwegs prüfen.	Bushaltestelle - Wohngebiet	Im Hähnchen / Im Sonnenrech	Hochschulstadt Geisenheim	D	17.000 €
P017	Überquerungsstelle sichern	Einrichtung einer Überquerungsstelle in Anlehnung an die Musterlösung.	Bahnhof - Innenstadt	Berliner Straße	Hochschulstadt Geisenheim	D	17.000 €
S037	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Marienthal - Rheingaustadion	Wirtschaftsweg	Hochschulstadt Geisenheim	D	120.000 €
S041	Schadhafte Oberfläche sanieren	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Johannisberg - Oestrich-Winkel	Wirtschaftsweg	Hochschulstadt Geisenheim	D	6.700 €
S046	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht.	Anbindung Rheingaustadion	Rebenweg	Hochschulstadt Geisenheim	D	250.000 €
S055	Oberfläche asphaltieren	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten Deckschicht. Anlegen von Beleuchtung entlang des Geh- und Radwegs.	Geisenheim - Rhein	Mauerackerweg	Hochschulstadt Geisenheim	D	134.000 €

Hinweis: Siehe Erläuterungsbericht (Kapitel 6.5) für Nichtberechnung des Kostenrahmens (k.A.)

Anlage 16

Musterlösungen

Fuß- und Radverkehrskonzept
Hochschulstadt Geisenheim

ML: 3.6 - Bordsteinkante absenken

Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.



Abbildung 1: Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bord-steinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984

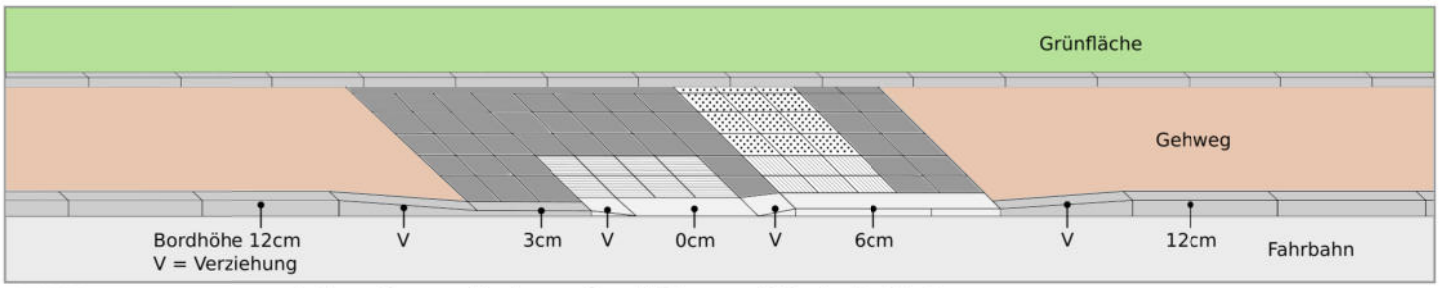


Abbildung 2: Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

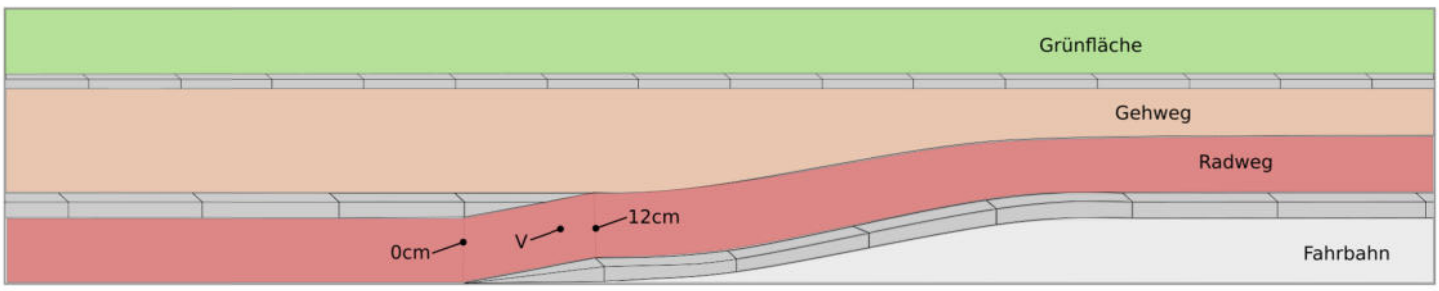
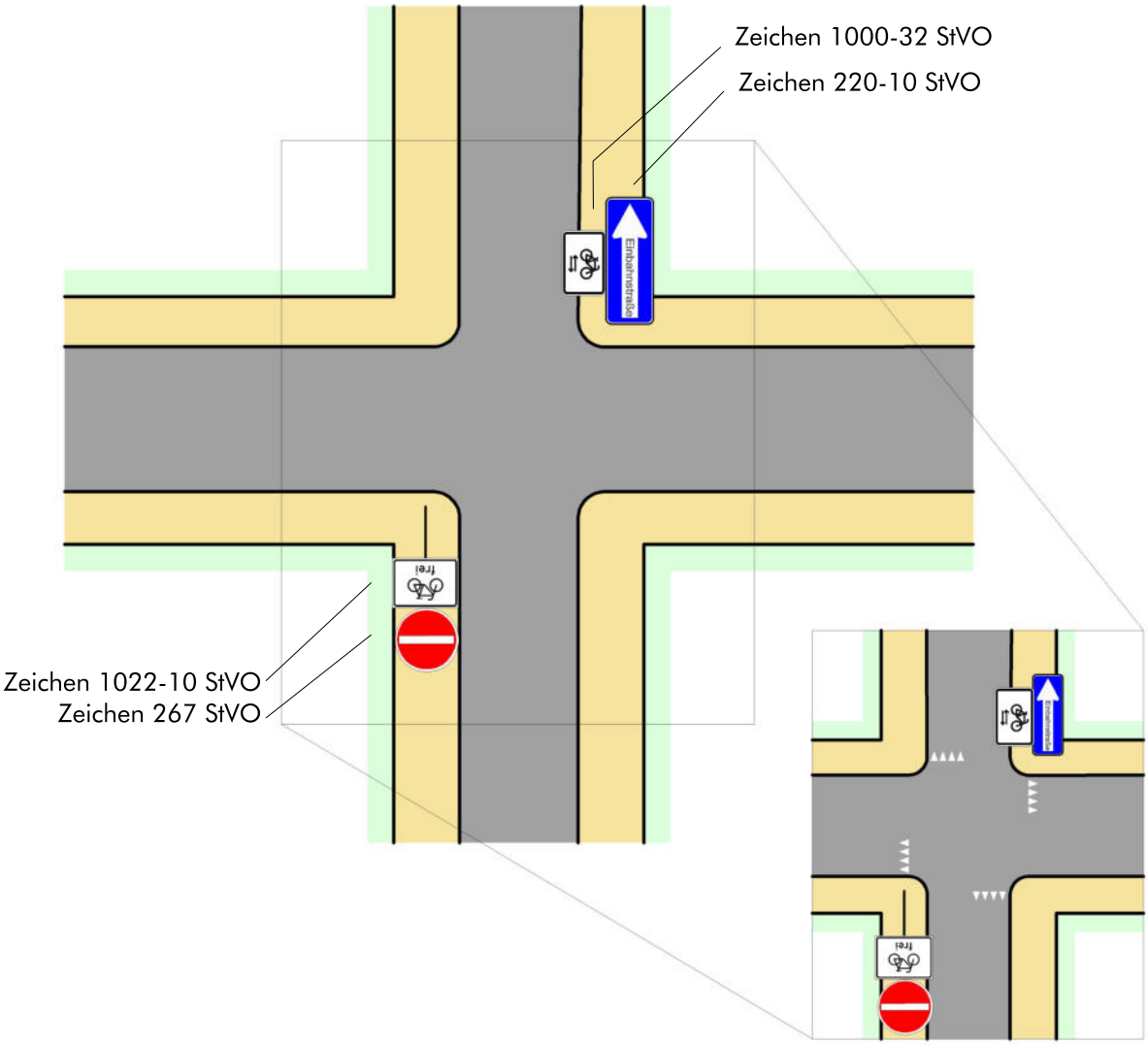


Abbildung 3: Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
innerorts



Regelungen:

- StVO Zeichen 342
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

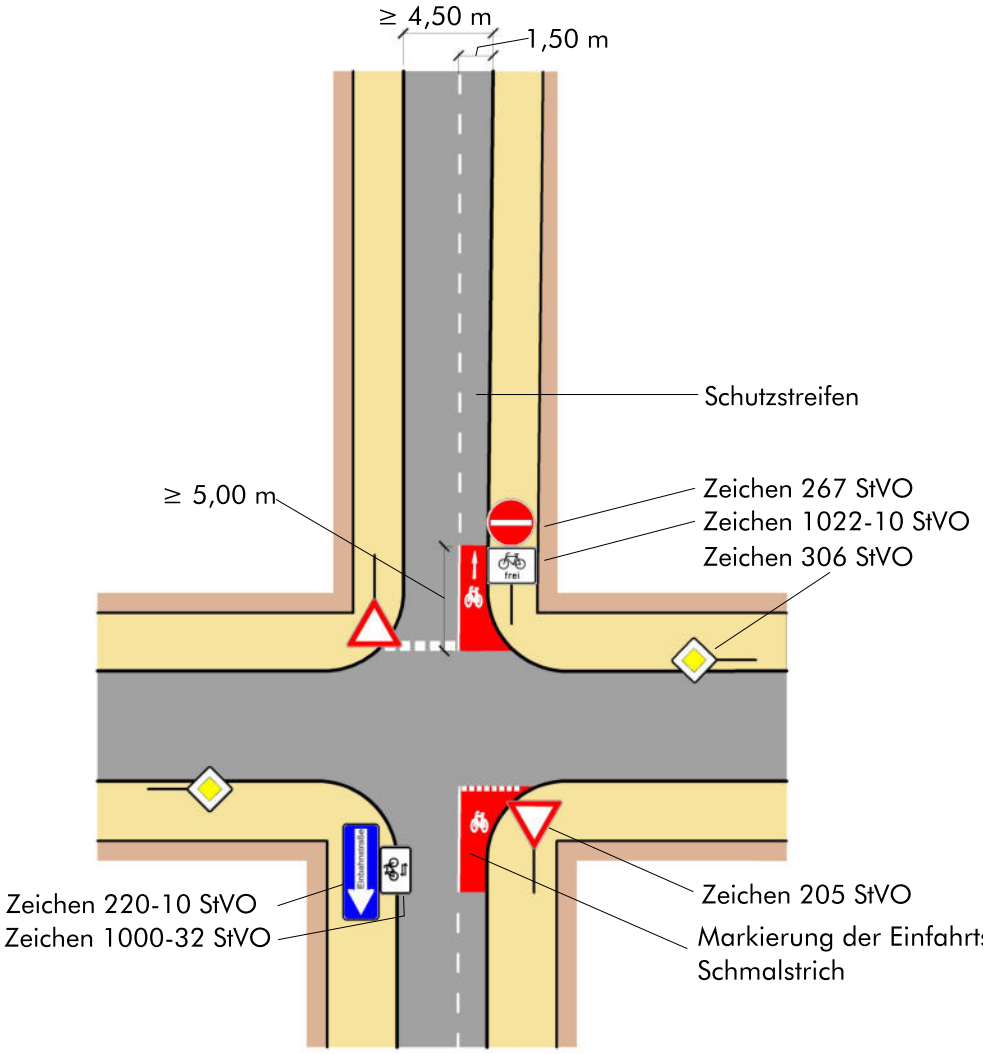
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Es ist verstärkt darauf zu achten, dass der Knotenpunkt von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen frei gehalten wird.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Eine Einfahrtschleuse ist in der Regel nicht erforderlich.
- Bei der Anordnung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegenverkehr kann sich zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung die Markierung von Haifischzähnen (Zeichen 342) empfehlen.

Einbahnstraßen mit Schutzstreifen für den Radverkehr in Gegenrichtung innerorts



Regelungen:

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

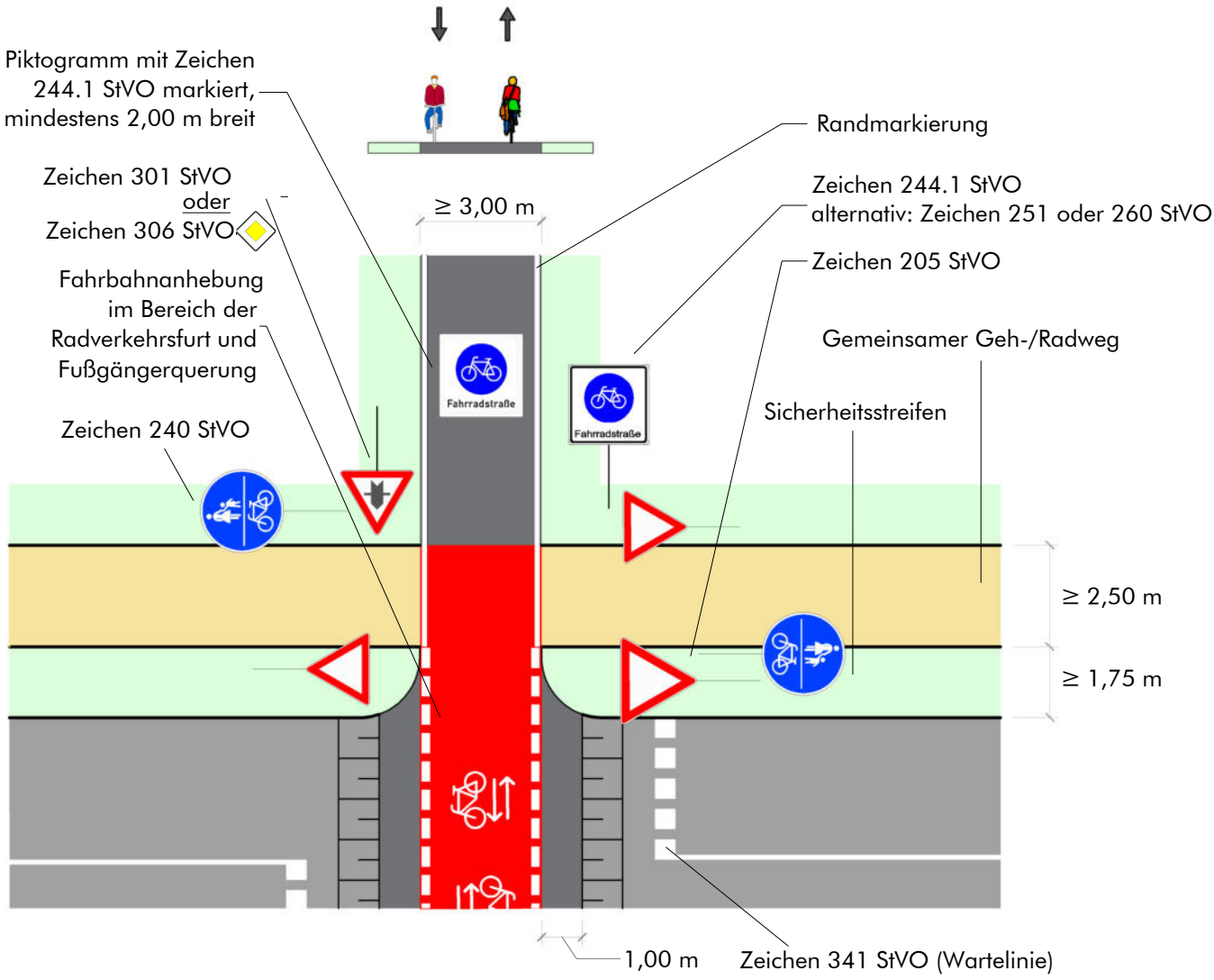
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- In Einbahnstraßen mit Kfz-Verkehrsmengen > 400 Kfz in der Spitzenstunde kann ein Schutzstreifen sinnvoll sein. Bei einem LKW-Anteil > 5% sollten Radfahrstreifen eingesetzt werden (s. ES-4).

Hinweise:

- Der Einsatz von Schutzstreifen in geöffneten Einbahnstraßen ist ab einer Fahrbahnbreite von 4,50 m möglich. Bei einseitigem Parken in Fahrtrichtung des Pkw-Verkehrs ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m erforderlich (2,00 m Parken + 3,00 m Fahrstreifen + 1,50 m Schutzstreifen), bei Busverkehr ohne Parken 5,00 m (3,50 m Fahrstreifen + 1,50 m Schutzstreifen).
- Wird der Schutzstreifen auf der Seite der parkenden Autos geführt, ist zusätzlich ein Sicherheits- raum von 0,75 m vorzusehen (mindestens jedoch ≥ 0,50 m).
- Bei Parken im Seitenraum ist ebenfalls ein Sicherheitsraum zu berücksichtigen.
- Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.
- Schutzstreifen sollten nur in Ausnahmefällen eingesetzt werden.

Führung in einer Fahrradstraße
außerorts



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3 und 10

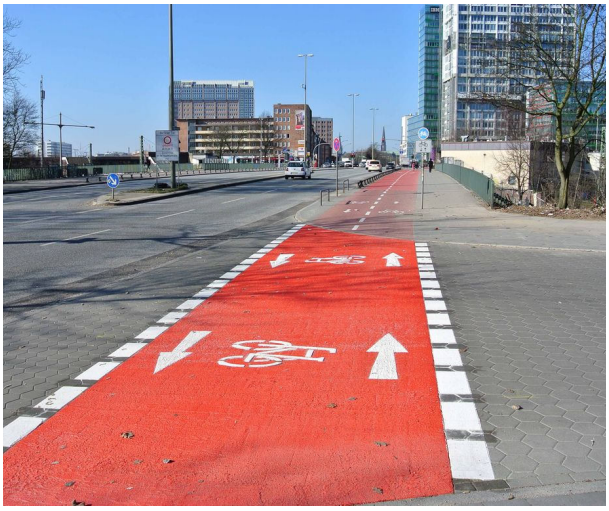
Anwendungsbereiche:
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen

Hinweise:
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehung zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz/24h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Musterlösung kann im Einzelfall und nach Prüfung der verkehrsrechtlichen, widmungsrechtlichen bzw. materiell-rechtlichen Voraussetzungen auf landwirtschaftliche Wege übertragen werden. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO. Bei Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr sollte die Fahrbahnbreite ≥ 4,00 m betragen
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahren wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.



Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Maßnahme:

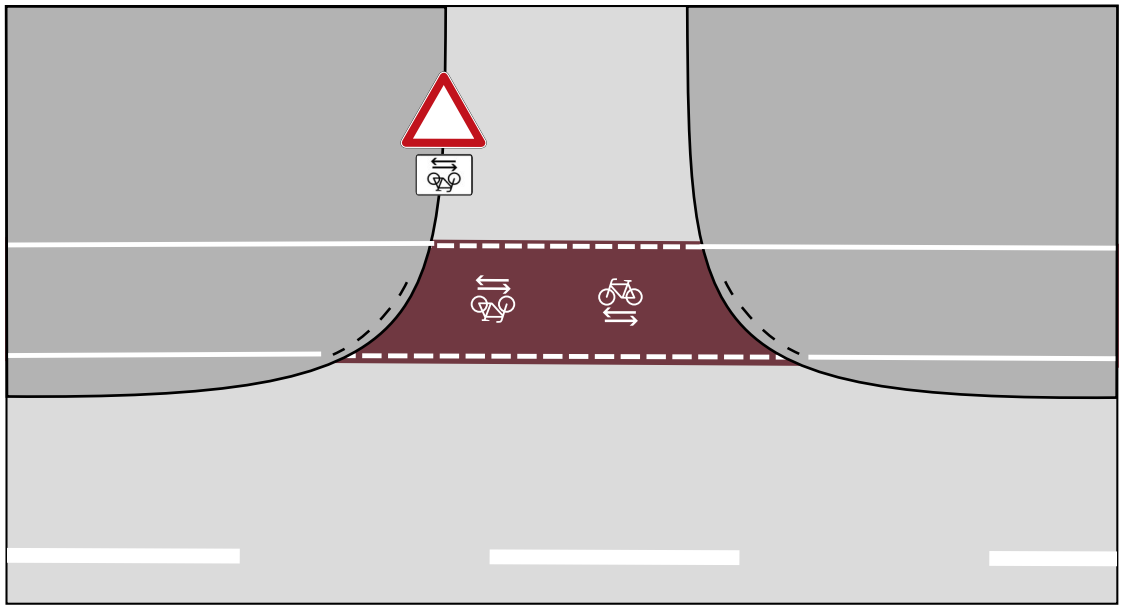
Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich. Die Markierung der Furt gilt auch für den Radverkehr freigegebene Gehwege.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

Hinweise:

Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

Knotenpunkt mit Fahrbahnanhebung

Situation:

Knotenpunkte in Straßen mit Tempo-30 oder Tempo-30-Zonen mit gesteigertem Fußverkehrsaufkommen (z.B. Schulverbindungen) und Aufenthaltsfunktion.

Maßnahmen:

- Bauliche Anhebung des gesamten Knotenpunktbereiches auf 8-10 cm, Rampenneigungen von 1:15.
- Übergang mit sinusförmigen Rampensteinen.
- Deutliche Absetzung des angehobene Bereiches von der üblichen Fahrbahnoberfläche mittels Struktur, Helligkeit oder Farbe.
- Vorziehen der Seitenräume bei entsprechender Flächenverfügbarkeit.
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige, niedrige Elemente.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumgestaltung.

Angestrebte Wirkung:

Die Geschwindigkeit des Längsverkehrs soll reduziert werden, damit das Queren für Zufußgehende sicherer wird. Vorgezogene Seitenräume verbessern zudem die Sichtbeziehungen und verringern die Querungsstrecke. Darüber hinaus wird die Aufmerksamkeit des Rad- und Kfz-Verkehrs für den querenden Fußverkehr erhöht.

Hinweise:

- Bei hohem Querungsbedarf oder bei erhöhtem Aufkommen schutzbedürftiger Personengruppen (bspw. Kinder) können ergänzend Fußgängerüberwege in den bereits angehobenen Knotenpunktzufahrten angelegt werden.

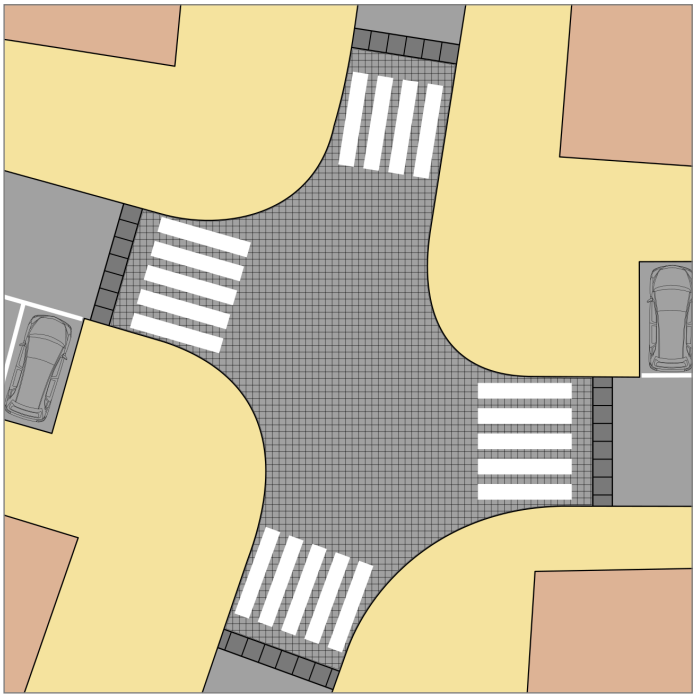


Abbildung 1: Skizze Fahrbahnanhebung im Bereich eines Knotenpunktes optional mit Fußgängerüberwegen (eigene Darstellung)

- Die Verkehrsberuhigung fördert die Aufenthaltsqualität. Ausstattungselemente wie Sitzgelegenheiten o.Ä. können diese zusätzlich steigern.

Quellen:

- RASt06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- RASt06 - Sichtfelder: S. 88 - Kap. 6.1.8.1
- RASt06 - Vorgez. Seitenräume: S. 89 - Kap. 6.1.8.4
- RASt06 - Fahrbahnanhebungen: S. 103 - Kap. 6.2.1.1
- EFA02 - Knotenpunkte: S. 25 - Kap. 3.3.6
- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen



Abbildung 2: Fahrbahnanhebung im Kreuzungsbereich mit vorgezogenen Seitenräumen (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Fahrbahnanhebung mit wechselnder Fahrbahnoberfläche und Pollern (schmale Seitenräume; eigene Aufnahme)

Knotenpunkt mit vorgezogenen Seitenräumen als Überquerungshilfen

Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind im Zuge von Gehwegen an Einmündungen und Kreuzungen erforderlich. In Tempo-30-Zonen kann bei geringerem Querungsbedarf auf eine Sicherung mittels Lichtsignalanlage oder Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) verzichtet werden.

Maßnahmen:

- Eckausrundungen zur Verbreiterung der Seitenräume am Einmündungstrichter und zur Verkleinerung der Abbiegeradien (möglichst eng) mittels Markierung von Sperrflächen in den Kurvenbereichen
- Ergänzende Markierung von Sinnbildern „Fußgänger“
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige, barrierefreie Elemente
- Anlage barrierefreier Übergänge

Angestrebte Wirkung:

Das Queren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Insbesondere straßenseitige Parkstände schränken die Sichtfelder des querenden Fußverkehrs häufig ein. Dies gilt vor allem für Rollstuhlfahrende oder kleinere Personen wie Kinder.

Durch einen vorgezogenen Seitenraum können querende Personen bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen, wodurch die Sichtbeziehungen zwischen Fußverkehr und Rad- sowie Kfz-Verkehr verbessert werden. Die Querungsstrecke wird somit verkürzt und die Aufmerksamkeit anderer Verkehrsteilnehmender erhöht.

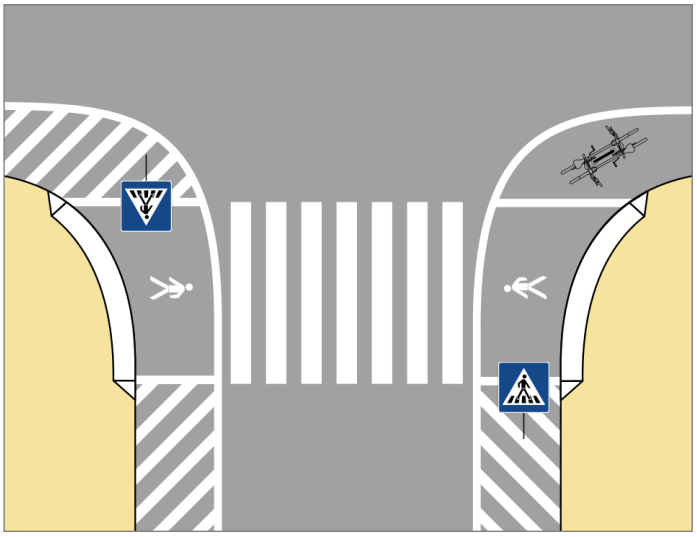


Abbildung 1: Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenräumen in Kombination mit Fußgängerüberweg (eigene Darstellung)

Hinweise:

- Bei hohem Querungsbedarf oder bei erhöhtem Aufkommen schutzbedürftiger Personengruppen (bspw. Kinder) können ergänzend Fußgängerüberwege in Einmündungsbereichen von Knotenpunkten angelegt werden.

Quellen:

- RASt06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1
- RASt06 - Sichtfelder: S. 88 - Kap. 6.1.8.1
- RASt06 - Vorgez. Seitenräume: S. 89 - Kap. 6.1.8.4
- RASt06 - Fahrbahnanhebungen: S. 103 - Kap. 6.2.1.1
- EFA02 - Knotenpunkte: S. 25 - Kap. 3.3.6
- R-FGÜ 2001 - Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen



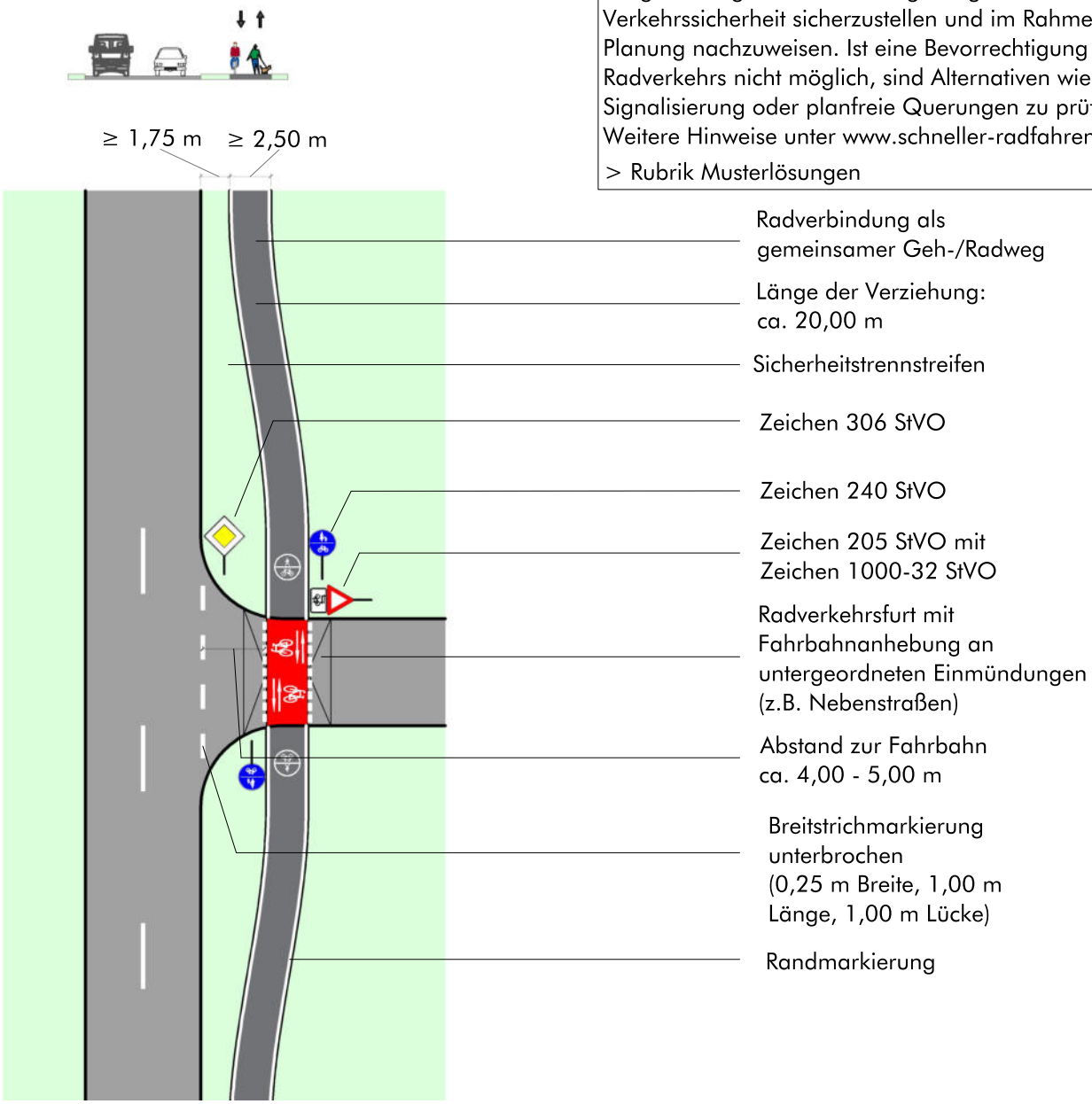
Abbildung 2: Fußgängerüberweg an Einmündung mit markierten, vorgezogenen Seitenraum (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Fahrbahnanhebung und Markierung von Sperrflächen im Bereich der Einmündung (eigene Aufnahme)

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)

Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de > Rubrik Musterlösungen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

ML: Asphaltieren von Wegen (OAA)

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege und Wege in Grünanlagen sind häufig nicht asphaltiert. Solche in der Regel wassergebundene, teilweise auch unbefestigte Wege verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt insbesondere auf Gefällestrecken oder in Kurven die Sturzgefahr.
Während oder nach Niederschlag führen wassergebundene Wege zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung.
Zusätzlich ist das Räumen und Reinigen der Wege nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist mit klassischen wassergebundenen Wegedecken nicht erreichbar.



Abb. 1: Negativbeispiel: Verdichtete wassergebundene Decke mit Pfützenbildung und schlechter Wasserdurchlässigkeit

Maßnahme:

Der betrachtete Weg sollen asphaltiert oder mittels alternativer Ausbaumöglichkeiten (bspw. Basaltstein/ Spezialsande - siehe Hinweise und Abbildung 2) ausgebaut werden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Reduzierung Verschleiß und Verschmutzung
- Ganzjährige Nutzbarkeit
- Erhalt des Wasserhaushaltes

Hinweis:
Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt. Dies belegt unter anderem eine Studie des Landes Mecklenburg-Vorpommern[1].
Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden.
Beim Asphaltieren von Wirtschaftswegen ist mit zunehmender Breite und Nutzung durch schwere land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer stärkeren Versiegelung zu rechnen. Hier können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.







Abb. 2-3: Alternative asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden (Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt) / Abb. 4: Heller Split-Mastix-Asphalt

[1] Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

Piktogrammkette markieren (innerorts)

Situation:

Piktogrammketten können in unten aufgeführten Situationen sinnvoll sein:

- bei Aufhebung der Benutzungspflicht von straßenbegleitenden Wegen für den Radverkehr (duale Führung),
- bei Lücken im Radverkehrsnetz,
- bei hoher unzulässiger Seitenraumnutzung durch Radfahrende,
- als Übergangslösung vor der Schaffung von Radverkehrsanlagen.



Abbildung 1: Foto Piktogrammkette mit Winkelpfeilen bei Aufhebung der Benutzungspflicht, Rödelheimer Landstraße, Frankfurt (eigene Aufnahme)

Maßnahmen:

- Markierung von Fahrradpiktogrammen in überhöhter Darstellung (Breite: 1,00 m / Länge: 1,30 m)
- Markierung ergänzender Winkelpfeile zur besseren Erkennbarkeit

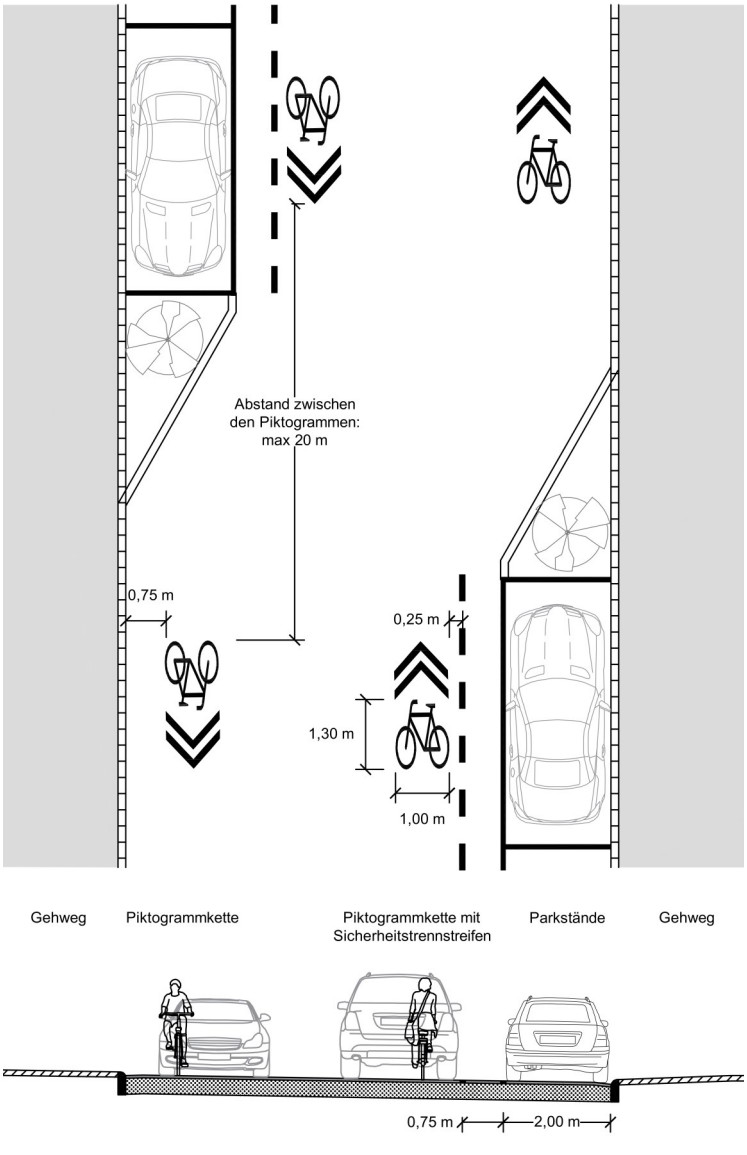


Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammkette mit empfohlenen Maßen

- Bei straßenseitigem Kfz-Parken soll ein Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite von 0,75 m markiert werden

Angestrebte Wirkung:

Bei allen Anwendungsfällen soll die Zulässigkeit der Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr dargestellt und die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöht werden. Zusätzlich soll das Radverkehrsnetz auch dort erkennbar sein, wo aufgrund beengter Straßenräume keine Radverkehrsanlagen möglich sind.
Durch die Markierung von Sicherheitstrennstreifen soll der Gefahrenbereich der parkenden Kfz verdeutlicht und damit die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Hinweise:

- Eine Einschränkung anhand Kfz-Verkehrsbelastung, zulässiger Höchstgeschwindigkeit oder Fahrbahnbreiten gibt es nicht.
- Eine möglichst geringe zulässige Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben.
- Die Anlage von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Radwege) sind der Markierung von Piktogrammketten vorzuziehen.
- Sicherheitstrennstreifen zu straßenseitig abgestellten Kfz erhöhen die Verkehrssicherheit deutlich.
- Bei der Umgestaltung von Fahrbahnen kann durch alternierend angeordnetes Fahrbahnparken bzw. von Multifunktionsstreifen zu einer Verkehrsberuhigung beigetragen werden.

Piktogrammkette markieren (außerorts)

Situation:

Bei Straßen der Entwurfsklassen 3 und 4 und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 70 oder weniger sind Piktogrammketten möglich, wenn eine getrennte Radverkehrsführung nach ERA erforderlich ist, diese aber nur mittel- bis langfristig realisiert werden kann. Geeignet sind Piktogrammketten insbesondere im Zuge von Radverkehrsverbindungen mit hoher Netzbedeutung. Auf kurzen Abschnitten und bei sparsamen Einsatz können Piktogrammketten einen hohen Mehrwert erzielen.



Abbildung 1: Visualisierung Piktogrammkette außerorts (eigene Darstellung)

Maßnahmen:

Piktogramme sind in einem regelmäßigen Abstand alle 25 m bis 50 m zu markieren. Vom Rand der befestigten Fläche sollte ein 0,50 m Abstand eingehalten werden. Die Größe der Piktogramme richtet sich nach den Richtlinien für Markierung von Straßen (RMS). Sie sollten in überhöhter Form angebracht werden. Für eine Erhöhung der Aufmerksamkeit für den Radverkehr können zusätzlich Winkelpfeile angebracht werden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Hinweis auf möglicherweise auftretenden Radverkehr
- Sichtbarmachen des Radverkehrsnetzes

Hinweise:

Piktogrammketten dienen lediglich als Übergangslösung und bieten keinen Ersatz für eine vom Kfz-Verkehr getrennte Radverkehrsführung. Sie können bei allen Fahrbahnbreiten markiert werden. Piktogrammketten sind weder in StVO, VwV-StVO noch RMS geregelt. Die Art und Weise der Anwendung ist in einigen Ländern durch Erlasse geregelt. Eine Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde muss durchgeführt werden.

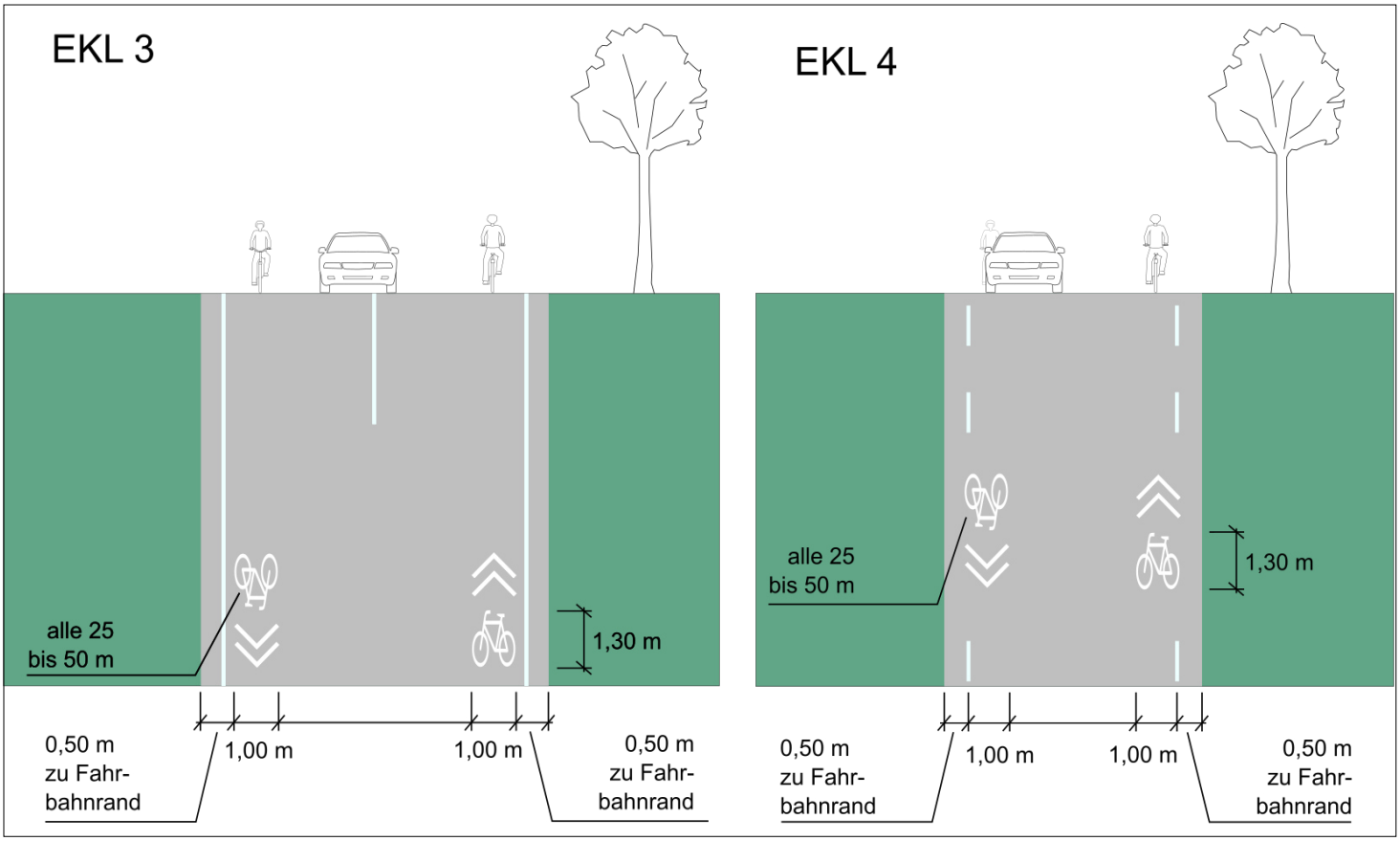
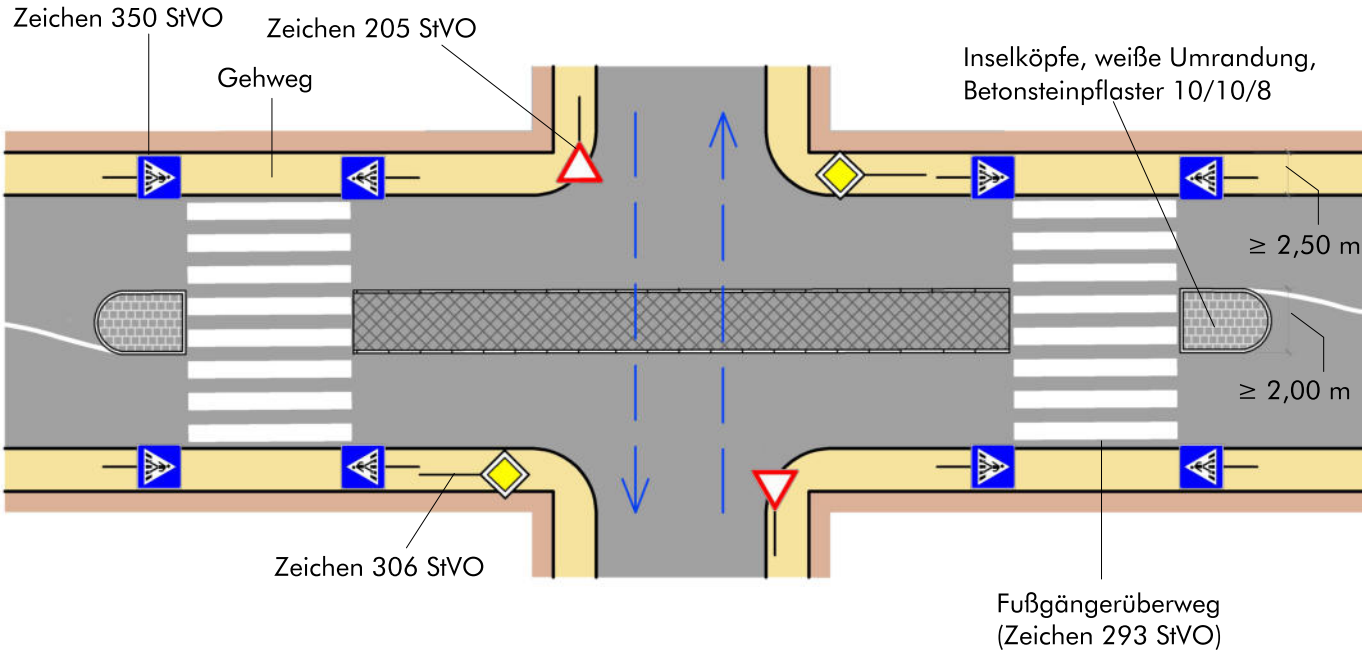


Abbildung 2: Skizze einer Piktogrammkette mit empfohlenen Maßen

Querungsanlage in Kombination mit Fußgängerüberwegen
innerorts



Regelungen:

- StVO §26, Richtlinien für die Anlage von FGÜ, EFA

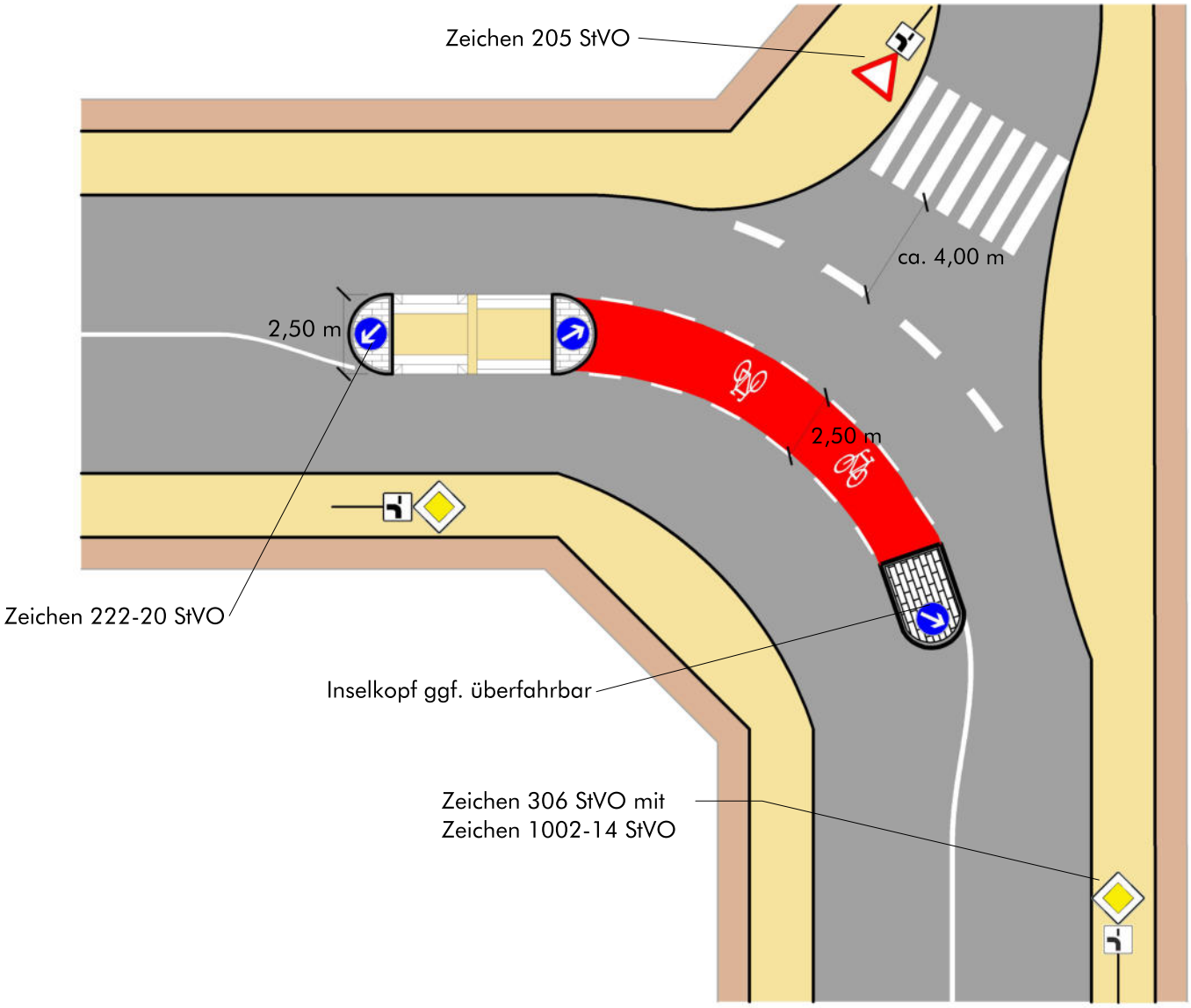
Anwendungsbereiche:

- Innerorts zur Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für links abbiegende und links einbiegenden Radverkehr

Hinweise:

- Bei starkem Überquerungsbedarf durch zu Fuß Gehende
- Aus gestalterischen Gründen kann der überfahrbare Bereich zwischen den Inselköpfen gepflastert werden

Querungshilfe an einer abknickenden Vorfahrt
innerorts

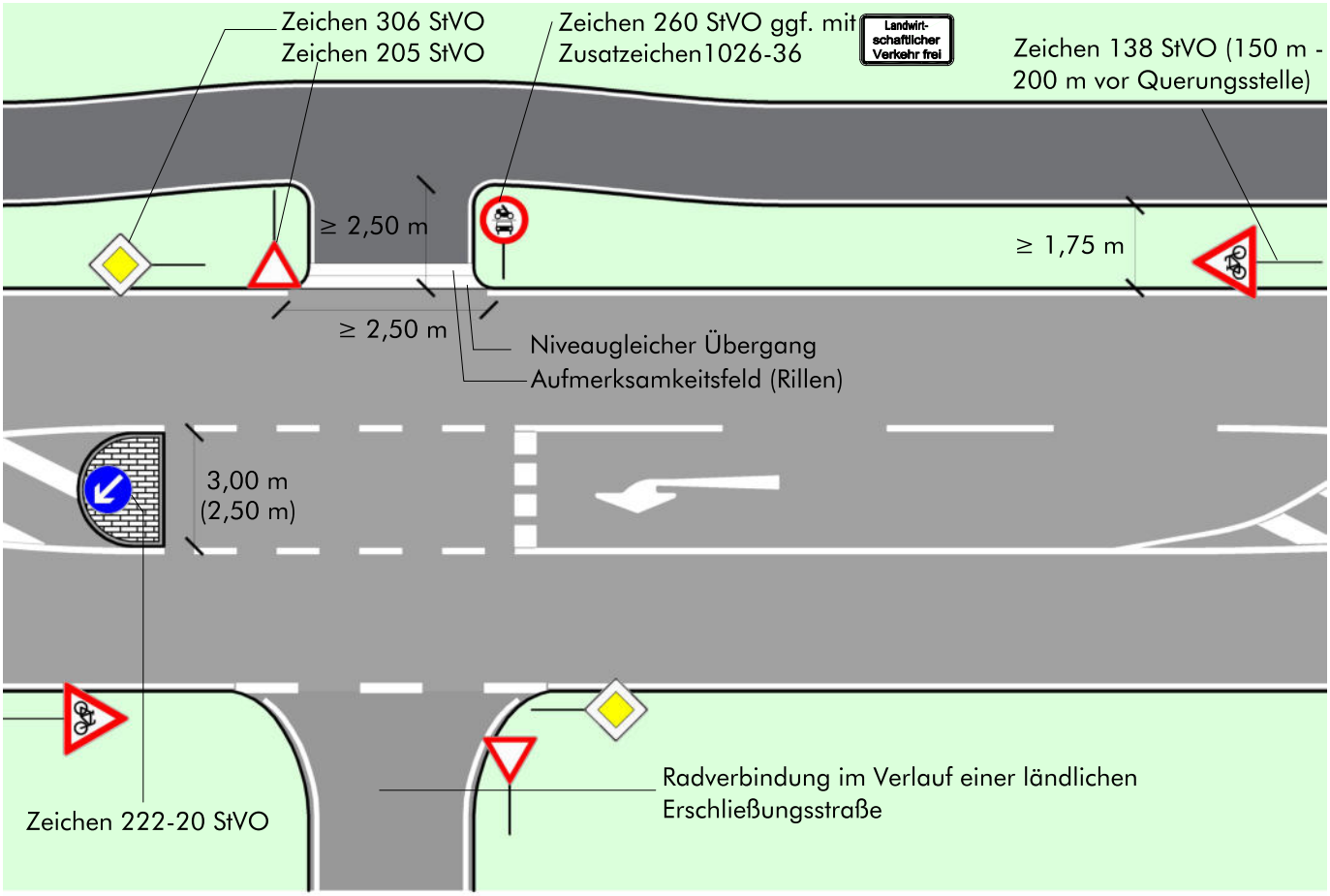


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.5, Bild 40

Anwendungsbereiche:
- Ein- und Abbiegen für den Radverkehr in zwei Zügen durch geteilte Mittelinsel

Hinweise:
- Der untere Inselkopf kann bei Bedarf überfahrbar ausgestaltet werden.
- Die Querungshilfe ist für den einbiegenden Radverkehr ab einer Breite von ca. 2,00 m nutzbar.
- Die Befahrbarkeit für große Fahrzeuge ist sicherzustellen.
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

Anwendungsbereiche:

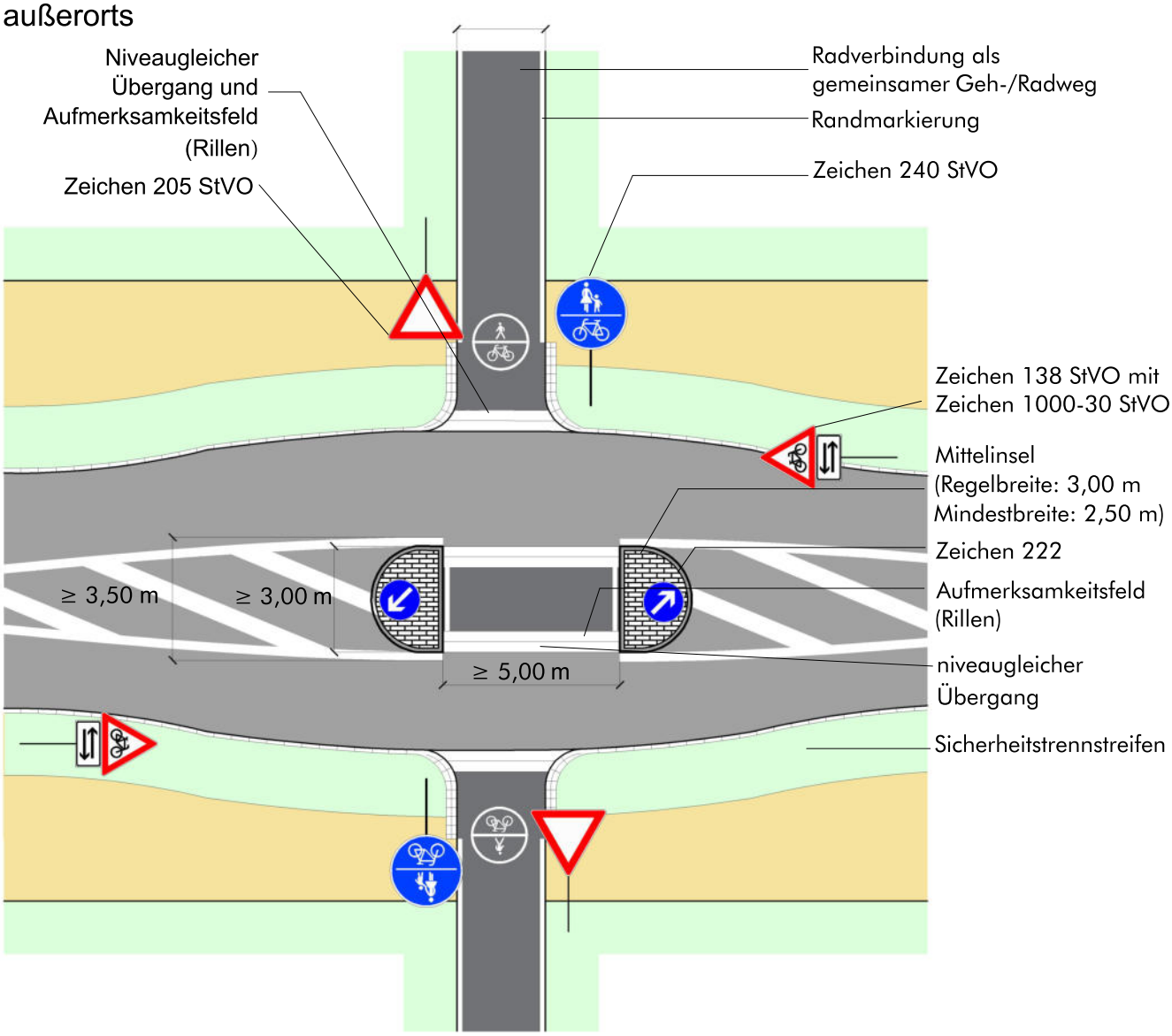
- Querungshilfe in Verbindung mit kurzem Linksabbiegefahrstreifen bei geringem Abbiegeverkehr.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Die Verkehrsinsel am Beginn des Linksabbiegefahrstreifens kann überfahrbar ausgeführt werden.
- Im Falle einer angeordneten Benutzungspflicht ist der gemeinsame Geh-/Radweg mit Zeichen 240 StVO zu versehen.
- Wird auf dem begleitenden Weg der landwirtschaftliche Verkehr freigegeben, ist ein Nachweis der Schleppkurven für landwirtschaftliche Fahrzeuge erforderlich. Die genaue Position des Inselkopfes ist von der erforderlichen Schleppkurve abhängig.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke mit Querungshilfe

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

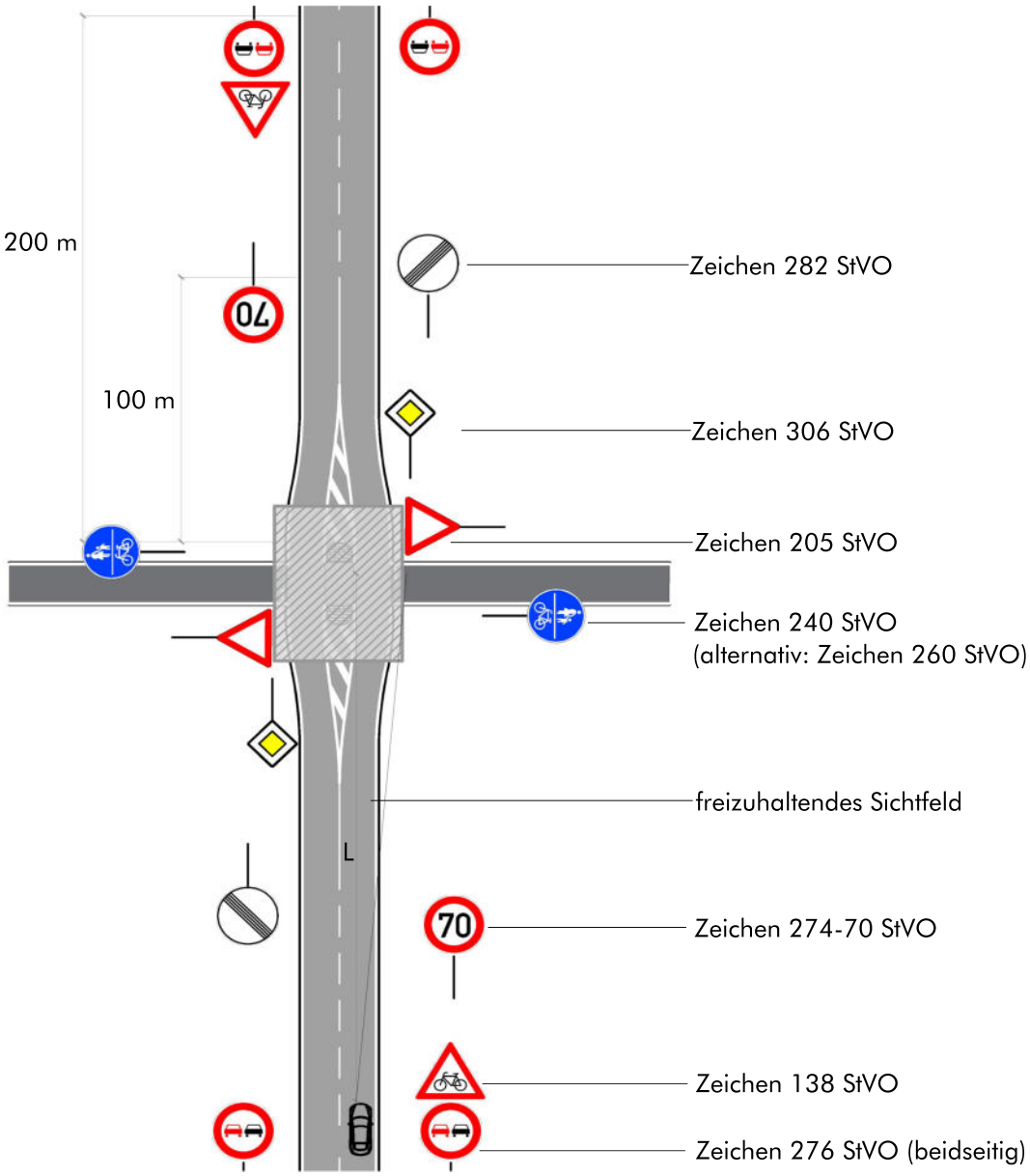
Anwendungsbereiche:

- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Umfeld und Annäherungssituation einer Querungsstelle
außerorts



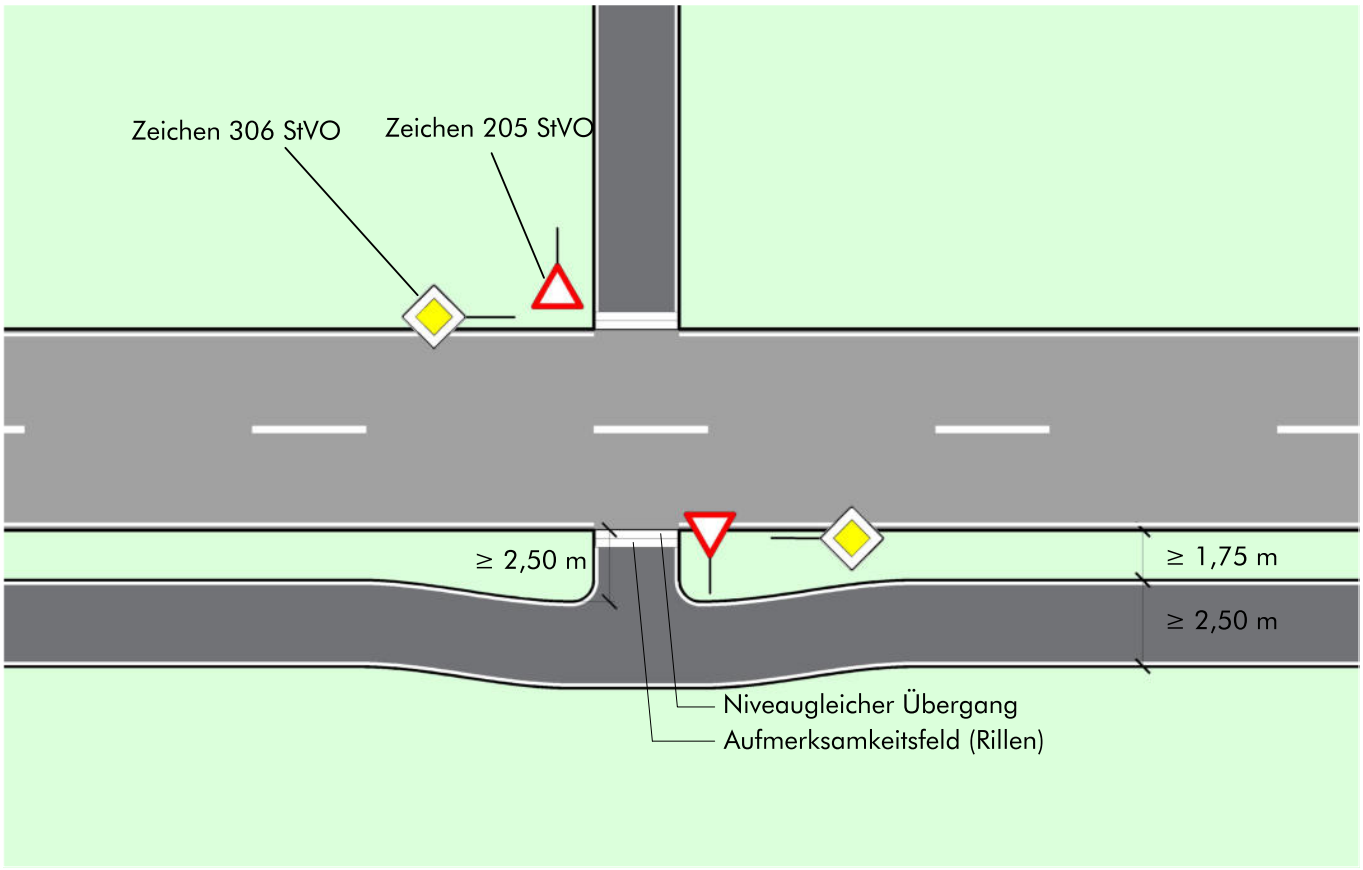
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10 und 6.6

Anwendungs-bereiche:
- Bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Der Einsatz von Umlaufsperren ist im Regelfall nicht zulässig, eine Nachrüstung erfolgt ggf. bei Unfallhäufung. Vorrangig ist die Musterlösung QH-3 einzusetzen.
- Aus beiden Annäherungsrichtungen sind gute Sichterverhältnisse erforderlich und bei der Planung nachzuweisen (siehe RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6).
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die erforderliche Schenkellänge L des Anfahrtssichtfeldes beträgt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h 110m, bei 100 km/h 200m.

Gemeinsamer Geh-/Radweg, Querung auf freier Strecke ohne Querungshilfe

außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 9.4.1
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.6

Anwendungsbereiche:

- Überquerung von nicht mehr als zwei Fahrstreifen.
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

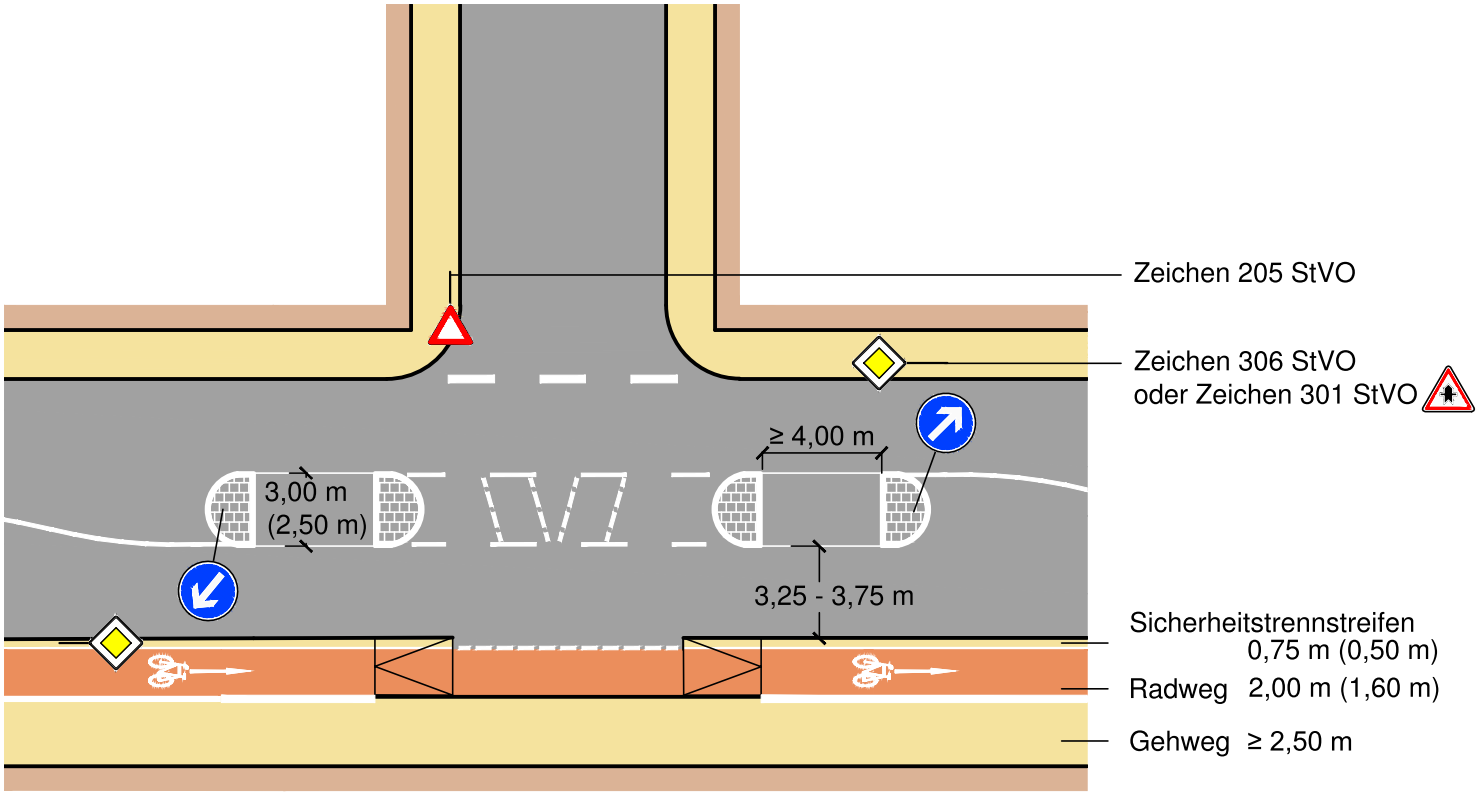
Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehrs ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere bei eingeschränkten Sichtverhältnissen, zu prüfen.
- Es ist für alle Verkehrsteilnehmenden auf eine gute Sichtbeziehung zu achten.
- Die Querungstelle soll für den Radverkehr eindeutig erkennbar sein.
- Es ist zu prüfen, ob die Kennzeichnung der Querungsstelle mit Zeichen 138 StVO und / oder einem Überholverbot für den Kfz-Verkehr sinnvoll ist.
- Die Querungsstelle muss Tag und Nacht für den Kraftfahrzeugverkehr gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Aufstellfäche vor der Querung sollte eine Länge von mindestens 2,50 m aufweisen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

Musterlösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3.3

Anwendungsbereiche:

- Querung einer übergeordneten Straße mit Hilfe einer geteilten Mittelinsel, Aufstellbereich zwischen den Inselköpfen für linksabbiegenden und linkseinbiegenden Radverkehr
- anwendbar bei geringem bis mäßigem Kfz-Abbiegeverkehr

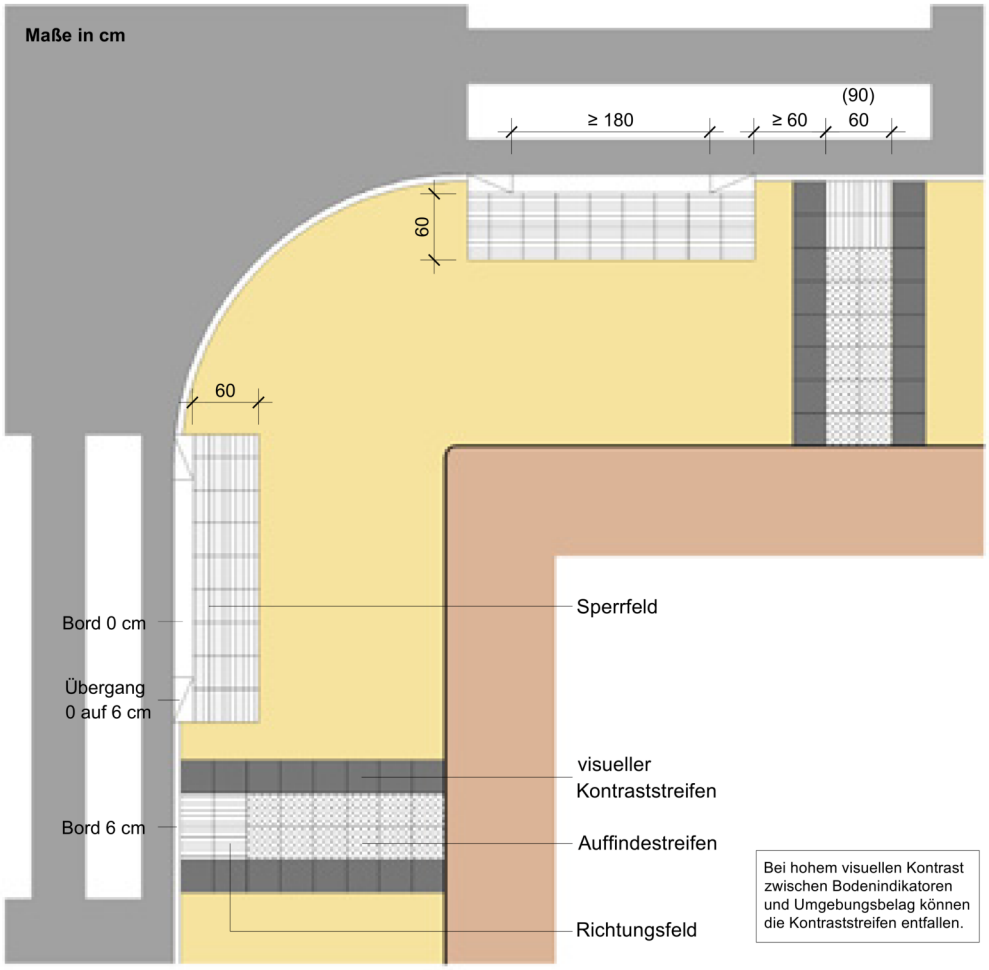
Hinweise:

- je nach Bedarf auch ohne Querungshilfe für Fußgängerverkehr kombinierbar
- die dargestellte Variante mit Absenkung des Radweges auf Fahrbahnniveau ist insbesondere bei starken Abbiegerelationen sinnvoll

MUSTERZEICHNUNGEN

Querungsstelle mit Überweg

Der Querungsbereich für blinde und sehbehinderte Menschen muss auf der kreuzungsabgewandten Seite liegen. Abstand zwischen Richtungs- und Sperrfeld ≥ 60 cm.



Hinweise

- Die Nullabsenkung (für Rollstuhl- und Rollator) liegt immer auf der kreuzungszugewandten Seite.
- Die Breite der Nullabsenkung ist gemäß DIN EN 17210 ≥ 1,80 m (nach DIN 18040-3: 2014-12 noch ≥ 1,00 m).
- Blinde und sehbehinderte Menschen werden vor der Nullabsenkung durch ein Sperrfeld gewarnt.
- Eine mit Zebrastreifen gesicherte Querung wird für blinde und sehbehinderte Menschen durch einen Auffindestreifen (Noppen) bis zum Richtungsfeld angezeigt.
- Die Rippen des Richtungsfeldes zeigen in Querungsrichtung.
- Der Bord vor dem Richtungsfeld hat eine Höhe von 6 cm, davon mindestens 4 cm senkrecht.
- Blinde Menschen müssen von der Nullabsenkung ferngehalten werden. Deshalb ist ihr Querungsbereich mindestens 60 cm vom Sperrfeld entfernt.
- Zwischen Fahrbahn und Gehweg oder Bord muss ein deutlicher visueller Kontrast vorhanden sein.

Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum

Situation:

Überquerungsstellen für den Fußverkehr sind insbesondere dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Existieren straßenseitige Parkstände können die erforderlichen Flächen durch den Entfall von Parkständen gewonnen werden.

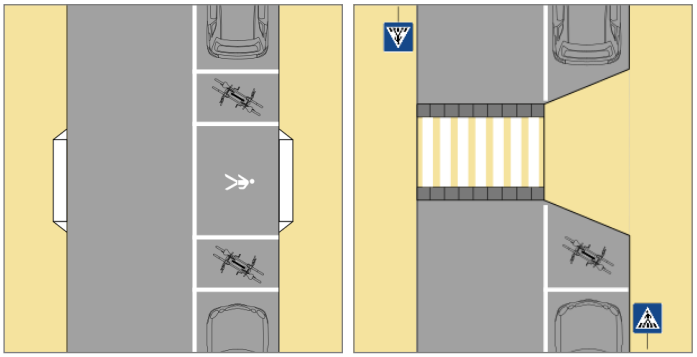


Abbildung 1: Skizze einer Überquerungsstelle mittels Markierung des vorgezogenen Seitenraumes (links) und baulich vorgezogenem Seitenraum mit Fahrbahnanhebung und FGÜ (rechts) (maßstablos; eigene Darstellung)

Maßnahmen:

- Seitenraum vorziehen (ein– oder beidseitig)
- Bauliche Fahrbahnanhebung
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumumgestalung

Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird durch die Fahrbahnanhebung reduziert. Der Fußverkehr rückt näher ins Sichtfeld der Verkehrsteilnehmenden.

Bei straßenseitigen Parkständen ist eine Überquerung der Straße häufig nur mit eingeschränkten Sichtfeldern möglich. Dies gilt vor allem für kleinere Personen wie Kinder und für Rollstuhlfahrende. Durch einen vorgezogenen Seitenraum können querende Personen bis zur Sichtlinie geschützt vorgehen. Darüber hinaus kann eine Bündelung des Fußverkehrs stattfinden und die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs für den Fußverkehr erhöht werden.

Hinweise:

- Die verbleibende Fahrgasse muss mindestens 3,50 m breit sein
- Eine möglichst geringe zul. Höchstgeschwindigkeit (Tempo 20 / Tempo 30) ist anzustreben
- Es sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren
- Die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) ist bei hohem Überquerungsbedarf ergänzend möglich und steigert die Verkehrssicherheit und die Attraktivität
- Alternativ zur Fahrbahnanhebung können auf Höhe des Parkstreifens / Multifunktionsstreifens Markierungen mit Sinnbildern „Fußgänger“ (§39 StVO) inklusive durchgehender Linie (Schmalstrich) angebracht werden



Abbildung 2: Vorgezogener Seitenraum außerhalb von Knotenpunkten (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: vorgezogener Seitenraum außerhalb von Knotenpunkten mit baulicher Fahrbahnanhebung (eigene Aufnahme)

Überquerungsstelle mit vorgezogenem Seitenraum (Hauptverkehrsstraße)

Situation:

An Hauptverkehrsstraßen sollen Überquerungsstellen für den Fußverkehr immer vorhanden sein. Sie sind dort sinnvoll, wo ein erhöhter Überquerungsbedarf des Fußverkehrs, insbesondere von schutzbedürftigen Personen wie Kindern und mobilitätseingeschränkten Menschen besteht. Dieser ergibt sich aus Quellen und Zielen in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Bei einem Kfz-Verkehrsaufkommen von ≤ 500 Kfz/h sollen Überquerungsstellen mit Fahrbahneinengungen geprüft werden.

Maßnahmen:

- Bauliche Fahrbahneinengung und Reduzierung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen
- Freihalten der angrenzenden Flächen durch Poller, Fahrradbügel oder sonstige niedrige Elemente
- Klare Vorfahrtsregelung für den sich begegnenden Kfz-Verkehr
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumumgestaltung

Angestrebte Wirkung:

Das Überqueren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Durch eine Fahrbahneinengung wird die Querungsstrecke verkürzt. Der potenzielle Konfliktbereich kann somit schneller verlassen werden. Darüber hinaus können Querungsvorgänge an sicher gestalteten Überquerungsstellen gebündelt werden. Dadurch wird die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs an der Überquerungsstelle erhöht. Bei einer Fahrbahnanhebung sinkt zudem die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit.

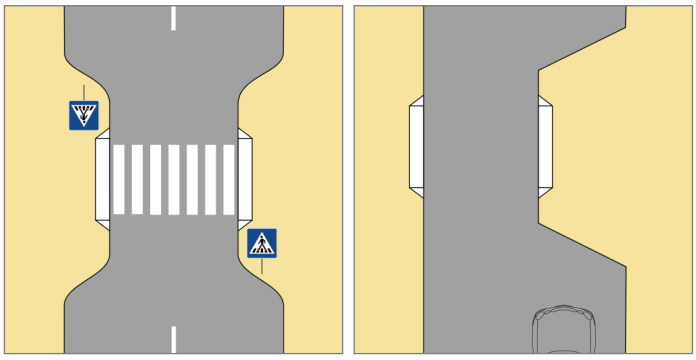


Abbildung 1: Skizze einer Überquerungsstelle mittels beidseitig, baulich vorgezogenem Seitenraum inklusive Fußgängerüberweg (links) und Fahbahneinengung durch einseitig, baulich vorgezogenen Seitenraum (rechts) (maßstablos; eigene Darstellung)

Hinweise:

- Die verbleibende Fahrgassenbreite muss mindestens 3,50 m sein
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben
- Sichtfelder sollten, sofern erforderlich, mittels Poller oder Fahrradbügel freizuhalten
- Es sollen keine Elemente / Markierungen eingesetzt werden, die den Vorrang des Fußverkehrs suggerieren, wenn dieser wartepflichtig ist
- Eine bauliche Fahrbahnanhebung im Querungsbereich und / oder die Anlage eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) ist bei hohem Überquerungsbedarf ergänzend möglich und steigert die Verkehrssicherheit und Attraktivität
- Kurzfristige Lösungen können mit aufgedübelten Kunststoffelementen umgesetzt werden



Abbildung 2: Beidseitig vorgezogener Seitenraum an Hauptverkehrsstraßen außerhalb von Knotenpunkten mit Fußgängerüberweg (eigene Aufnahme)



Abbildung 3: Einseitig vorgezogener Seitenraum außerhalb von Knotenpunkten mit baulicher Fahrbahnanhebung und Rotmarkierung (eigene Aufnahme)

Fußgängerüberweg abseits von Knotenpunkten bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen

Situation:

Gesicherte Überquerungsstellen sind insbesondere dort erforderlich, wo ein hoher Überquerungsbedarf des Fußverkehrs bei gleichzeitig hohem Kfz-Verkehrsaufkommen besteht. Dieser ergibt sich aus der Dichte der Quellen und Ziele in der unmittelbaren Umgebung und aus dem Fußverkehrsnetz.

Fußgängerüberwege (FGÜ, ugs.: „Zebrastreifen“) dürfen nur innerhalb geschlossener Ortschaften und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von ≤ 50 km/h eingesetzt werden. Dabei ist besonders die Kfz-Verkehrsstärke (≤ 750 Kfz/h) und die Fußverkehrsstärke in der Spitzenstunde zu berücksichtigen.

Maßnahmen:

- Markierungen und Beschilderung des FGÜ gemäß Regelwerken.
- Ausreichende Beleuchtung, sodass Zufußgehende bei Dunkelheit und nasser Fahrbahn früh erkennbar sind.
- Freihalten der Sichtfelder mittels vorgezogenem Seitenraum, Markierungen, Pollern oder anderen Elementen, die die Sicht nicht einschränken.
- Einbau von Elementen zur barrierefreien Verkehrsraumumgestaltung.

Angestrebte Wirkung:

Das Queren der Straße soll sicherer gestaltet werden. Auch die Attraktivität und Bedeutung des Fußverkehrs werden durch den Vorrang gegenüber Kfz- und Radverkehr deutlich erhöht.

Bündelungseffekte des Fußverkehrs können erzielt werden. Dadurch kann die Aufmerksamkeit des durchfahrenden Verkehrs auf den Fußverkehr erhöht werden.

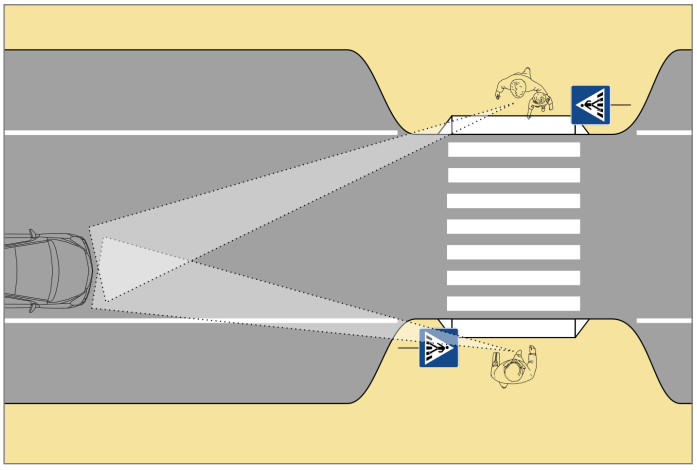


Abbildung 1: Skizze einer Überquerungsstelle mittels Fußgängerüberweg und baulich vorgezogenem Seitenraum. Verdeutlichung der freizuhaltenden Sichtbeziehungen zwischen Fuß– und durchfahrendem Verkehr. (maßstabslos, eigene Darstellung)

Hinweise:

- FGÜ können mit Mittelinseln, vorgezogenen Seitenräumen und Fahrbahnanhebungen kombiniert werden.
- Die Sichtbarkeit (Sichtweiten bei Tempo 50: 100m, bei Tempo 30: 50m) und Erkennbarkeit muss gewährleistet sein.
- Eine möglichst geringe, zulässige Höchstgeschwindigkeit ist anzustreben.

Quellen:

- R-FGÜ 2001- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
- EFA 2002 - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen: S. 22/23 - Kap. 3.3.4
- RASt06 - Einsatzbereiche: S. 87/88 - Kap. 6.1.8.1



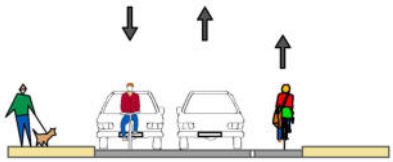
Abbildung 2: Fußgängerüberweg mit Mittelinsel an Hauptverkehrsstraße (eigene Aufnahme)

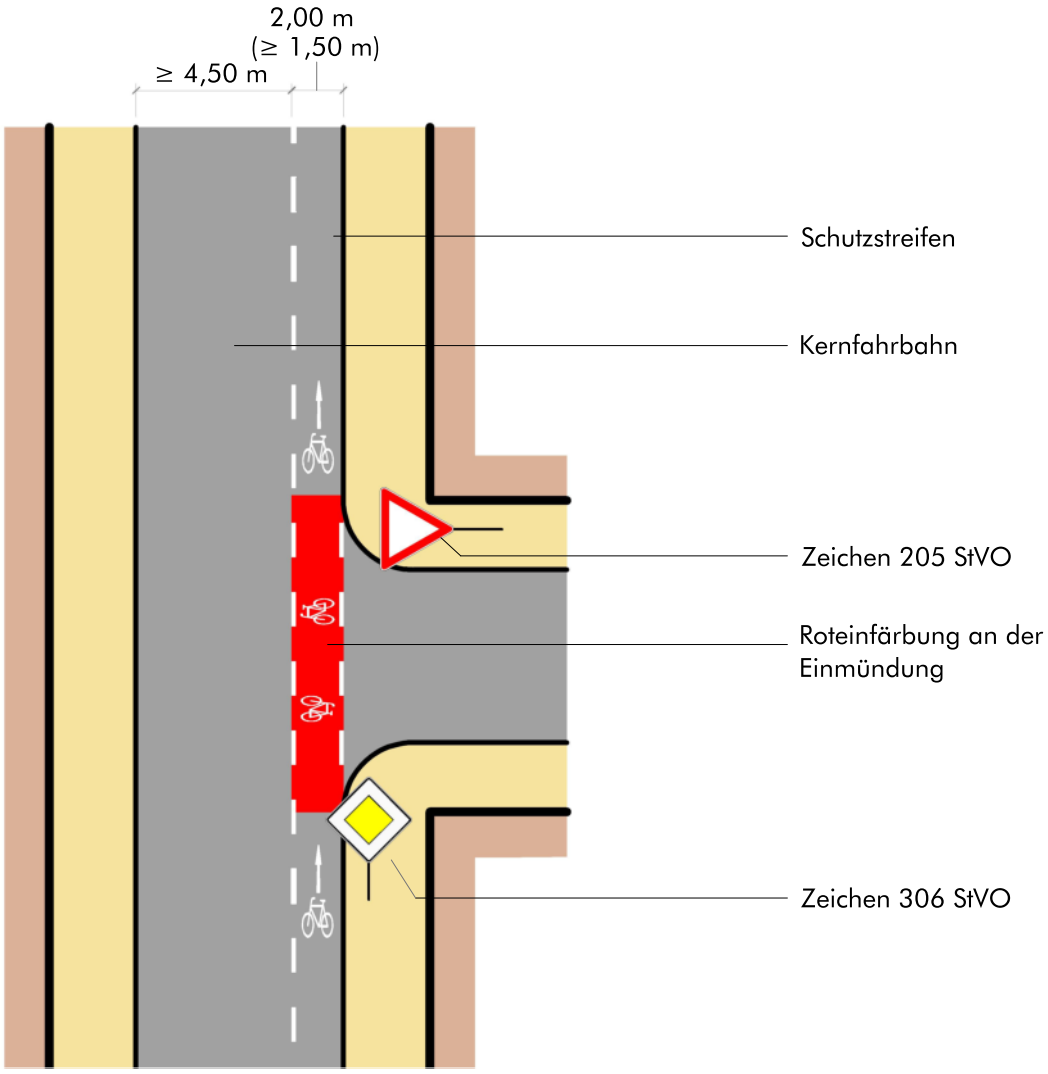


Abbildung 3: Fußgängerüberweg mit Fahrbahnanhebung (eigene Aufnahme)

Führung auf einseitigem Schutzstreifen

innerorts bei beengten Verhältnissen auf Steigungsstrecken





Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

Anwendungsbereiche:
- innerorts (≥ 30 km/h) bei Steigungsstrecken

Hinweise:
- Bei Steigungsstrecken (~ 2%) wenn ein Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist.
- Der Schutzstreifen ist so breit wie möglich anzulegen, um die langsame und ausschwenkende Fahrt des Radverkehrs zu berücksichtigen.

ML: 1.12 - Ersetzen Kopfsteinpflaster
Maßnahmentyp SON - Kopfsteinpflaster

Situation:

Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist unattraktiv und insbesondere bei feuchtem Untergrund mit hoher Sturzgefahr verbunden. Kopfsteinpflaster führt häufig dazu, dass Radfahrende regelwidrig Gehwege nutzen.
Häufig ist Kopfsteinpflaster in zentralen Straßen anzufinden und trägt zum besonderen Charakter einer Straße bei.



Abbildung 1: Kopfsteinpflaster

Maßnahme:

Das klassische Kopfsteinpflaster soll durch eine für den Radverkehr attraktivere Fahrbahnoberfläche ersetzt werden. Hierfür kommt Asphalt oder andere Pflasterarten in Frage.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Verringerung der Sturzgefahr
- Vermeidung der Gehweg-Nutzung durch Radfahrende und damit von Konflikten mit zu Fuß Gehenden
- Erhalt des Straßencharakters als innerstädtische (Geschäfts-) Straße mit Aufenthaltsqualität

Hinweise:

- Asphaltstreifen sind nur dann möglich, wenn ein ausreichender Straßenquerschnitt vorhanden ist und die erforderlichen Sicherheitsräume zum Fahrbahnrand oder zu parkenden Kfz eingehalten werden können. Daher sind Asphaltstreifen in der Regel in Innenstadtbereichen nicht möglich.
- Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen.
- Geräuschemissionen werden durch das Ersetzen von Kopfsteinpfllaster verringert.

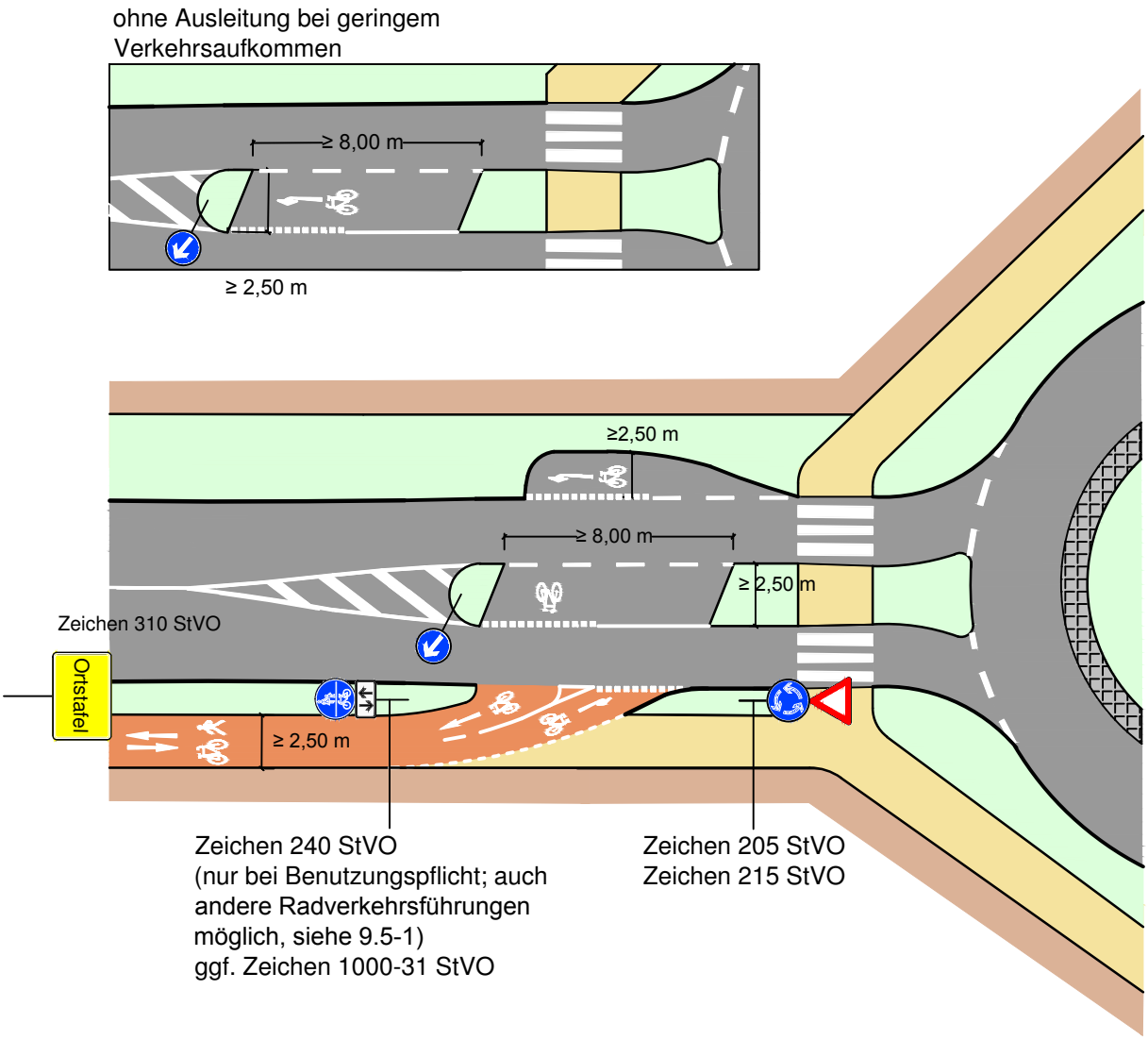


Abbildung 2: Gut befahrebare, gepflasterte Fahrbahnoberfläche, Fulda



Abbildung 3: Gut befahrbarerer Asphaltstreifen in Kombination mit Kopfsteinpflaster in Verden

Auflösung Zweirichtungsradweg vor Kreisverkehr
Querungsbedarf am Radweganfang



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5 und 9.5

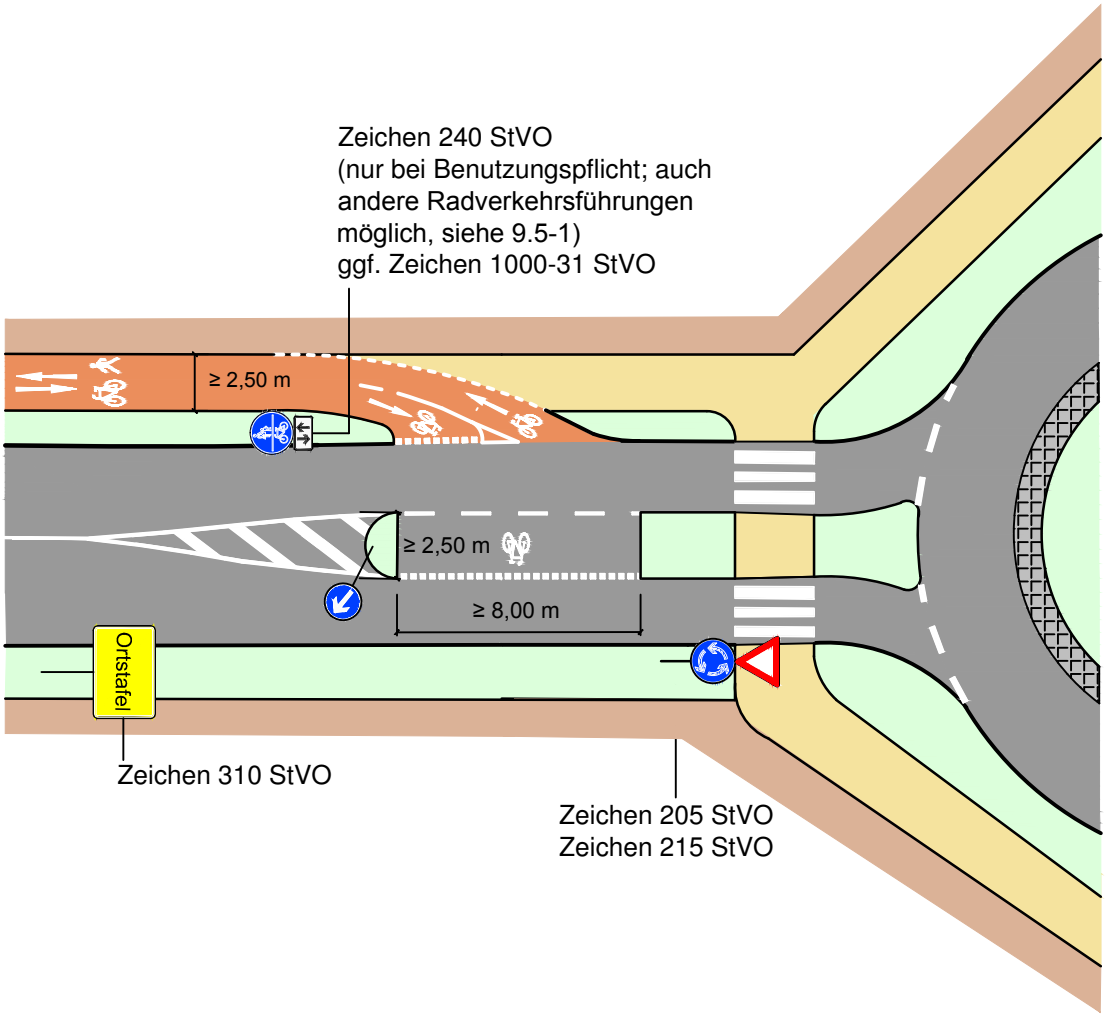
Anwendungsbereiche:

- Auflösung eines Zweirichtungsradweges am Ortsrand vor Kreisverkehr
- Lage des Kreisverkehrs innerorts
- Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn

Hinweise:

- als Richtwert für die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr werden < 15.000 Kfz/24 h angegeben
- bei starkem Kfz-Verkehr oder breiter Ausfahrt Aufstellflächen schaffen
- die Wahlfreiheit zur direkten oder indirekten Querung berücksichtigt die unterschiedlichen Nutzeransprüche und erhöht dadurch die Akzeptanz und die Sicherheit
- nach Möglichkeit ist eine baulich geschützte Ausleitung des Radverkehrs analog Musterblatt 4.5-1 zu bevorzugen

Auflösung Zweirichtungsradweg vor Kreisverkehr
Querungsbedarf am Radwegende



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5 und 9.5

Anwendungsbereiche:

- Auflösung eines Zweirichtungsradweges am Ortsrand vor Kreisverkehr
- Lage des Kreisverkehrs innerorts
- Führung des Radverkehrs über die Kreisfahrbahn

Hinweise:

- als Richtwert für die Führung des Radverkehrs im Kreisverkehr werden < 15.000 Kfz/24 h angegeben
- bei höherer Kfz-Belastung sollte eine Führung über die Nebenanlagen geprüft werden (siehe Musterblatt 4.5-2)
- fahrdynamische Gestaltung: eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet.



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



VZ357-50



VZ357-51



VZ357-52

Verkehrsberuhigende Umgestaltung (ländliche Ortsdurchfahrt)

Situation:

Bei geringen Straßenraumbreiten sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Gehwege sind häufig zu schmal. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr führt u.a. aufgrund hoher Geschwindigkeitsdifferenzen zu Konflikten zwischen Rad– und Kfz-Verkehr. Sicherheitsbedürftige Radfahrende weichen auf den Gehweg aus. Dies verlagert die Konflikte in den Seitenraum und führt zu kritischen Situationen zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden.

Maßnahmen:

Gehwege sollen verbreitert werden. An Engstellen kann dies zulasten der Fahrbahnbreite erfolgen. In zentralen Bereichen können die Aufenthaltsflächen ebenfalls zulasten der Fahrbahn vergrößert und Streetprintelemente eingesetzt werden. Fußgängerüberwege oder andere Querungshilfen werden in möglichst engen Abständen angelegt. Sofern Kfz-Parken besteht, soll dies wechselseitig angeordnet werden und mit Pflanzelementen ergänzt werden.

Angestrebte Wirkung:

- Senkung der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten
- Attraktivitätssteigerung des Radfahrens im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmenden
- Erhöhen der Aufenthaltsqualität
- Sofern möglich Verlagerung des überörtlichen Kfz-Verkehrs bspw. auf Umgehungsstraße oder auf das übergeordnetes Straßennetz
- Barrierefreiheit für den Fußverkehr

Hinweise:

- Vorfahrtssituation muss an Engstellen eindeutig und klar ersichtlich sein. In der Regel erfolgt dies über eine Verkehrszeichenregelung. Die Engstellen müssen mittels Leitbaken markiert werden.
- Gehwege sollen an Engstellen so baulich ausgestaltet sein, dass das Überfahren oder Halten nicht möglich ist.
- Die Einbeziehung der Anwohnenden und Gewerbe– oder Gastronomiebetreibenden ist von Beginn an erforderlich.



Abbildung 1: Fahrbahneinengung mit Aufenthaltsfläche in Bruchköbel



Abbildung 2: Visualisierung FGÜ mit Einengung und Streetprint in Glashütten



Abbildung 3: Beidseitige Fahrbahneinengung in Eiterfeld



Abbildung 4: Einengung mit geradliniger Führung Radverkehr (Niederlande)

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art
Maßnahmentyp VVS

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet. Um dem entgegenzuwirken, ist es wichtig, Verkehrszeichen auch an die Belange des Rad- und Fußverkehrs anzupassen.
Bei dem Verkehrszeichen VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, sind Radfahrende von der Nutzung ausgeschlossen, da Fahrräder als Fahrzeuge gelten.

Maßnahme:

Radverkehr muss bei bestehenden VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, freigegeben werden.
Dies kann entweder durch Zusatzzeichen VZ 1022-10 oder durch den Austausch des VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art, durch VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeuge, erfolgen.

Angestrebte Wirkung:

- Legalisierung des Radfahrens auf den betroffenen Wegen und Straßen.
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende.

Hinweise:

Da in der Praxis häufig weitere Nutzungen wie etwa land- und forstwirtschaftlicher Verkehr erlaubt sind und dies nur durch Zusatzzeichen erfolgen kann, wird empfohlen, den Radverkehr durch den Austausch des VZ 250 durch VZ 260 freizugeben.
Dadurch kann die Anzahl an Schildern reduziert werden und es entstehen keine Probleme mit Lichtraumprofil und Standfestigkeit der Schilderpfosten.

Weiter ist bei forst- oder landwirtschaftlichen Wegen durch eine explizite Freigabe des Radverkehrs durch Zusatzzeichen 1022-10 eher eine Verkehrssicherungspflicht abzuleiten.



VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis



Abbildungen: VZ 250 - Verbot für Fahrzeuge aller Art + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei



Abbildungen: VZ 260 - Verbot für Kraftfahrzeige + Zusatzzeichen 1022-10 - Radfahrer frei

Anlage 17

Handlungssteckbriefe

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*

UM 01 *Runder Tisch Fuß- und Radverkehr*

FV 01 GEHVERBINDUNGEN VERNETZEN UND GESTALTEN

AUSGANGSLAGE

Zufußgehen ist die wichtigste Fortbewegungsart im Nahbereich. Dennoch bestehen verschiedenartige Lücken im Fußverkehrsnetz von Geisenheim. Beispiele sind an Hauptverkehrsstraßen zu finden, an denen keine Gehwege vorhanden sind und so die Fahrbahn mitbenutzt werden muss. Lücken bestehen aber auch abseits von Straßen, wenn keine selbständigen Wege oder nur Trampelpfade vorhanden sind. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen zu Fuß aus allen Richtungen ist nicht immer mitgeplant.

Durchgängig nutzbare und barrierefreie Gehwege sind unverzichtbar für die Mobilität aller Menschen. Besonders für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen stellt eine fehlerverzeihende Infrastruktur einen wichtigen Schutzfaktor dar.



ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Überall ein Angebot an sicheren Verbindungen für Zufußgehende schaffen.
- Fußläufige Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen sicherstellen.
- Ein möglichst dichtes und lückenloses Fußwegenetz mit kurzen Wegen und direkten Gehverbindungen ermöglichen, um Umwege für den Fußverkehr so gering wie möglich zu halten.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Neu- und Ausbau von Wegen als Lückenschlüsse, wo Wege komplett fehlen.
- Neuordnung Straßenraum, wo keine oder nur geringe Schutzräume für Zufußgehende vorhanden sind.
- Sackgassen für den Fußverkehr durchlässig machen und Durchgänge durch Grundstücke oder Gebäude öffnen, um Abkürzungen für Zufußgehende zu schaffen und Lücken im Fußwegenetz zu schließen.
- Bei der Erschließung von Einrichtungen mit Besuchsverkehr direkte Erreichbarkeit zu Fuß berücksichtigen (ggf. in Abstimmung mit privaten Bauherren, Grundstücksbesitzenden und Betreibenden).
- Bereits bei der Siedlungsentwicklung und Bauleitplanung kurze Wege und die Durchlässigkeit von Quartieren für den Fußverkehr als Ziel aufnehmen.

GRUNDSÄTZE

- Idealerweise sollte die Maschenweite des Fußwegenetzes maximal 100 m betragen, damit Zufußgehende ihre Ziele möglichst direkt und ohne Umwege erreichen können.
- Eine vorausschauende, gesamtheitliche räumliche Planung bietet die Möglichkeit die Gehverbindungen zusammen in Kombination mit Grün-, Erholungs- und Freiräumen zu konzipieren, um eine attraktive Wegeführung und eine hohe Aufenthaltsqualität zu erzielen.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Wegeneubau	Verb. Rhein - Rüdesheimer Str. (Brücke über B42)	Es ist kein Gehweg vorhanden. Neubau eines Gehweges, um den Fußverkehr sicher zu führen.
Neuordnung Straßenraum	Steinheimerstraße	Die bestehenden Gehwege sind deutlich zu schmal und nicht barrierefrei. Neuordnung des Straßenraums und Schaffung von Flächen für den Fußverkehr.
Bestehende Gehwege verbreitern	Südlich der Gleise, zw. Behlstraße und Beinstraße	Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal. Verbreitern des betrachteten Weges.

AKTEURE

Verantwortlich:
Stadtverwaltung (IV Bauamt) bzw. andere Baulastträger (Rheingau-Taunus-Kreis / Hessen Mobil)
Umsetzung gemeinsam mit:
ggf. private Grundstückseigentümer bzw. Betreibende / externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen
Zu beteiligen:
Grundstückseigentümer / ggf. Natur- und Gewässerschutz und weitere Träger öffentlicher Belange

ERSTE SCHRITTE

- Netzbetrachtung: Wo fehlen Verbindungen? Wo bestehen Lücken im Fußverkehrsnetz?
- Trampelpfad-Analyse: Wo zeigen die Spuren der tatsächlichen Nutzung, dass Bedarf an Verbindungen besteht?

HANDLUNGSBEDARF	■ ■ ■ ■ ■
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗ ⧗ ⧗ ⧗ - ⧗ ⧗ ⧗ ⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €

- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). FGSV, 2002.
- Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten. BASt-Bericht V208. BAS, 2019. [Link]
- Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. Fuss e.V., 2020. [Link]
- Mit kleinen Schritten Großes bewirken – Wege zur fußverkehrsfreundlichen Stadt. Fuss e.V., 2022. [Link]

FV 02 BESTEHENDE GEHWEGE AUFWERTEN

AUSGANGSLAGE

Die bestehenden Gehwege in Geisenheim sind in vielen Bereichen zu schmal und nicht durchgängig begehbar. In einigen Fällen ist nicht der fehlende Straßenraum, z.B. durch enge Bebauung, der Grund dafür, sondern andere Nutzungen (Einbauten, Gehwegparken, Mülltonnen, Aufsteller, …), die die Gehwege blockieren.

Erschwert wird das Zufußgehen in einigen Abschnitten auch durch die schlechte Oberflächenqualität, aufgrund von Gehwegschäden oder nicht befestigtem Untergrund.

Auf manchen Verbindungen kommt es zu Konflikten, da die Wege gemeinsam von Fuß- und Radverkehr genutzt werden, dafür aber zu schmal und/oder zu unübersichtlich sind.



ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Zufußgehen als grundlegenden Verkehrsmodus für Alle überall ermöglichen. Auch besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende (z.B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen) sollen Zufußgehen als sicher und komfortabel empfinden.
- Gehwege als gleichwertige Verkehrsflächen entwickeln und unterhalten.
- Bestehende Wege durchgängig komfortabel und sicher begehbar machen.
- Gemeinsames Gehen und Begegnungen ermöglichen.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Bestehende Gehwege von Hindernissen und Barrieren freihalten, um ausreichend Raum zu schaffen.
  - Bewegliche Hindernisse wie Mülltonnen, abgestellte Fahrräder, Aufsteller unterbinden, ggf. alternative Standorte anbieten (bspw. Multifunktionsflächen schaffen).
  - Regelmäßiger Grünschnitt angrenzender Vegetation.
  - Poller, Pfosten, Verteilerkästen und andere Einbauten auf Notwendigkeit oder anderen Standort überprüfen.
  - Gehwegparken regulieren (siehe Handlungsempfehlung FV 04).
- Oberflächen befestigen, Gehwegschäden reparieren und Wege Instand halten, um die Wegequalität zu sichern.
- Trennung von Fuß- und Radverkehr, um Konflikte zu reduzieren.
- Bedürfnisse des Fußverkehrs bei Baustellenorganisation und -einrichtung berücksichtigen; Bauarbeiten großräumig ankündigen, ggf. (barrierefreie) Umleitung ausschildern.
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst auf wichtigen Gehverbindungen institutionalisieren.
- Wichtige Gehverbindungen mit ortsfester Beleuchtung ausrüsten.

GRUNDSÄTZE

- Priorisierung Fußverkehrsbelange gemäß Planungsgrundsatz „von außen nach innen“.
- Gehwege müssen Begegnungen ermöglichen (Seitenraumbreite mind. 2,50 m (Regelfall)).
- Bei beengten Verhältnissen, die nicht vollständig beseitigt werden können, sollte wenigstens das Mindestmaß von 1,60 m (Breitenbedarf eines Rollstuhls + Sicherheitsraum) bei der Breite des Gehwegs eingehalten werden.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Bestehende Gehwege freihalten	Löserweg, Leinpfad	Die vorhandenen Gehwege sind zu schmal. Freihalten von Hindernissen, Zurückschneiden des Grünbewuchs.
Schadhafte Oberfläche sanieren	Bahnstraße	Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche.

AKTEURE

Verantwortlich:
Stadtverwaltung (III/3.2 Straßenverkehrsangelegenheiten & IV/4 Tief- und Straßenbau)
Umsetzung gemeinsam mit:
Stw/7 Außendienst Bauhof oder externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro / Grundstückseigentümer, Anwohnende
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen

ERSTE SCHRITTE

- Bestandsaufnahme durchführen: Wo werden die vorgeschriebenen Mindestbreiten und andere Standards besonders unterschritten? Aus welchen Gründen?
- Instandsetzungsprogramm für Gehwege aufsetzen, Beginn mit Oberflächensanierung an besonders kritischen Stellen.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€

- Auf die Füße, fertig, los! Erfolgreiche Wege zu mehr Fußgängerfreundlichkeit. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2022. [Link]
- Faires Parken in Karlsruhe. Ein Leitfaden für Bürgervertretungen. Stadt Karlsruhe, 2016. [Link]
- Fußverkehr – sozial und sicher. Ein Gewinn für alle. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2017. [Link]
- Sichere Gehwege planen. Themenserie Verkehrssicherheit für Entscheider in Stadt und Land. Deutscher Verkehrssicherheitsrat DVR, 2020. [Link]
- Geh-rechtes Planen und Gestalten. Rechtliche Planungsgrundlagen für den Fußverkehr. FUSS e.V., 2020. [Link]

FV 03 ÜBERQUERUNGSSTELLEN SICHERN

AUSGANGSLAGE

Laut Verwaltungsvorschrift zur StVO ist „[d]ie Sicherung des Fußgängers beim Überqueren der Fahrbahn […] eine der vornehmsten Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei." Dennoch ereignen sich in Deutschland die meisten Unfälle mit Fußverkehrsbeteiligung innerorts beim Überqueren der Fahrbahn auf freier Strecke sowie an Kreuzungen und Einmündungen.

Auch in Geisenheim stellen stark befahrene Hauptverkehrsstraßen Gefahrenzonen und Barrieren für den Fußverkehr dar. Es existieren entlang vieler Verbindungen nur wenige Überquerungshilfen in großen Abständen, die teilweise nicht barrierefrei gestaltet sind.

In Nebenstraßen sind Knotenpunkte und Überquerungsstellen dort problematisch, wo Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden eingeschränkt sind und Wege für den Fußverkehr durch breite Fahrbahnen und großflächige Knotenpunkte mit ungünstigen Geometrien unverhältnismäßig lang sind. Ein weiteres Problem sind eingeschränkte Sichtbeziehungen in Überquerungsbereichen.

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Durchgängigkeit von Gehverbindungen auch an Überquerungen von Hauptverkehrsstraßen und an Knotenpunkten sicherstellen.
- Sichere und zügige Überquerung ermöglichen und Überquerungswege auf der Fahrbahn verkürzen.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Überquerungshilfen über Hauptverkehrsstraßen in Form von vorgezogenen Seitenräumen, Mittelinseln sowie von Fußgängerüberwegen oder Fußgängerschutzanlagen anlegen.
- Anpassung von Einmündungen und Knotenpunkten mit vorgezogenen Seitenräumen und Sicherung von Gehwegüberfahrten.
- Erleichterung der linearen Überquerung der Fahrbahn durch Geschwindigkeitsreduzierung und / oder Anlage von Mittelstreifen bei großem Überquerungsbedarf bzw. vielen Quell-Ziel-Beziehungen.
- Beleuchtung und Freihalten von Sichtachsen in den Überquerungsbereichen durch Freihalten von sichtbehindernden Einbauten, parkenden Fahrzeugen und Bewuchs.
- Räum- und Wartezeiten von Lichtsignalanlagen und Fußgängerschutzanlagen fußverkehrsfreundlich schalten. Überquerung in einem Zug ermöglichen, ansonsten ausreichend Warteflächen anbieten.

GRUNDSÄTZE

- Die Sicherheit an Überquerungsstellen, Einmündungen und Knotenpunkten ist wesentlich von den Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden abhängig.
- Die Umwegeempfindlichkeit des Fußverkehrs sollte berücksichtigt werden, Überquerungsanlagen sollten deshalb alle 100 - 150 m geschaffen werden.
- Überquerungshilfen sollten so angelegt werden, dass sie möglichst den gewünschten direkten Gehlinien entsprechen. Fußgängerübergänge, die zu Umwegen zwingen, werden häufig nicht angenommen und verleiten zu riskantem Überquerungsverhalten.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE MAßNAHMEN

Maßnahme	Wo	Beschreibung
Überquerungsstelle sichern	Bahnstraße / Trinostraße	Die Überquerungsstelle ist nicht ausreichend sicher gestaltet. Die Sichtbeziehungen sind eingeschränkt.
Knotenpunkt optimieren	Nothgottesstraße / Falterstraße	Es existieren keine Überquerungsanlagen für den Fußverkehr. Umgestaltung des Knotenpunkts.

AKTEURE

Verantwortlich:
Stadtverwaltung (IV Bauamt) bzw. andere Baulastträger (Rheingau-Taunus-Kreis / Hessen Mobil)
Umsetzung gemeinsam mit:
ggf. externes Planungsbüro / externe Baufirma
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Schülerschafts- und Elternvertretungen

ERSTE SCHRITTE

- Bestandsaufnahme von problematischen Überquerungsstellen für den Fußverkehr.
- Anwendbarkeit von Musterlösungen prüfen.
- Bei komplexen Situationen Vorstudien oder Prinzipskizzen zu konkreten Lösungen erstellen.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■■
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €

- Querungshilfen für den Fußverkehr. AGFK Baden-Württemberg, 2020. [Link]
- Querungsstellen für die Nahmobilität. Hinweise für den Rad- und Fußverkehr. Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2021. [Link]
- Sicherheit von Fußgängerquerungsanlagen. Vortrag auf dem Fußverkehrskongress 2023. Jörg Ortlepp, GDV, 2023. [Link]
  Sicher Überqueren durch gute Sichtbeziehungen. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2018. [Link]

FV 04 GEHWEGPARKEN REGULIEREN

AUSGANGSLAGE

In Geisenheim wird an zahlreichen Stellen auf Gehwegen geparkt. 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).

Das Freihalten von Bestandsgehwegen ist daher kommunale Pflichtaufgabe und zudem ein kostengünstiges Werkzeug zur Fußverkehrsförderung. Gemäß Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (2024 BVerwG 3 C 5.23) können Anwohnende gegen unerlaubtes Gehwegparken klagen. Drohenden Klagen können Kommunen mit einer Strategie zur Freihaltung der Gehwege entgegenwirken. Diese Strategie sollte die konkreten nächsten Schritte, das mittel- bis langfristige Vorgehen und eine Priorisierung der erforderlichen Maßnahmen für das gesamte Stadtgebiet enthalten.



Zu schmale Gehwege für den Fußverkehr durch legalisiertes Gehwegparken in der Winkeler Straße in Geisenheim.

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Parken im öffentlichen Straßenraum rechtskonform gestalten.
- Rettungs-, Ver- und Entsorgungsverkehre gewährleisten.
- Bestehende Gehwege durchgängig nutzbar und barrierefrei halten.
- Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fußverkehr und rad- oder rollerfahrende Kinder erhöhen.
- Erreichbarkeit für notwendige Kfz-Verkehre sicherstellen.

LÖSUNGSANSÄTZE

Kommunale Leitlinien für ein systematisches, einheitliches und nachvollziehbares Vorgehen entwickeln.
Alle Gehwege in der Kommune schrittweise überprüfen.
Rechtskonforme Parkregelung durchsetzen.
Geltende Regelungen im Straßenraum durch Markierungen oder Einbauten verdeutlichen.
Zielgruppenorientiert kommunizieren (Sensibilisierung / Aufklärung) und bei Bedarf beteiligen.
Regelmäßig kontrollieren und Regelverstöße konsequent ahnden.
Einführung von Maßnahmen zur Parkraumbewirtschaftung (auch Anwohnerparken) prüfen.

GRUNDSÄTZE

Auf der Fahrbahn ist eine Durchfahrtsbreite von mindestens 3,10 Metern notwendig (Rettungswege).
Gehwege müssen auch im Begegnungsverkehr den unbehinderten Verkehr von Zufußgehenden, gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrenden ermöglichen (siehe VwV-StVO 2021).
Das empfohlene Mindestregelmaß für Gehwege beträgt 2,50 Meter (RASt 2006) bestehend aus dem Gehbereich zweier nebeneinander gehender Personen (1,80 m) und Sicherheitsräumen zur Fahrbahn (0,50 m) und Bebauung (0,20 m).
Der Platzbedarf verschiedener Nutzungsgruppen (bspw. Rollstuhlfahrende) ist aktuellen Regelwerken zur Straßenraumgestaltung und Barrierefreiheit von Verkehrsanlagen zu entnehmen (s.u.).
Rad- und rollerfahrende Kinder sollen sicher unterwegs sein – ausreichende Sichtfelder und Möglichkeiten zum Ausweichen sind dafür erforderlich.
Bei legalisiertem Gehwegparken sollten mindestens 0,50 m des Gehwegs rechtskonform freigegeben werden können, da Markierungen mit geringerer Freigabe in der Praxis häufig missachtet und überparkt werden.

UMSETZUNG

VORGEHEN

Maßnahme:	Beschreibung:
Öffentlichkeit sensibilisieren und beteiligen	Vor-Ort-Begehungen, Flyer / Broschüren veröffentlichen, Plakate & Banner im öffentlichen Raum anbringen, Pressemitteilungen, Veröffentlichung über kommunale Newsletter / Webseiten (siehe Projekt „Faires Parken“ Stadt Karlsruhe).
Bestehenden Parkraum mobilisieren	Auf bestehende Kapazitäten hinweisen (private Garagen, Hinterhöfe, Parkhäuser, Quartiersgaragen) und Mehrfachnutzungen ermöglichen.
Verwarnung bei Verstößen verträglich gestalten	Mahnung durch „Gelbe-Karte“ oder „Null-Euro-Bußgeldbescheid“ und erst anschließend Bußgeldverfahren anstrengen.

AKTEURE

Verantwortlich:
Stadtverwaltung (III/3.2 Straßenverkehrsangelegenheiten)
Umsetzung zusammen mit:
ggf. Planungsbüro (Konzeptentwicklung) / ggf. Nachbarkommunen (einheitliches Vorgehen)
Unterstützung durch:
Kommunalpolitik (Beteiligung & Rückendeckung für Entwicklung und Umsetzung des Parkraummanagementkonzepts) / meinungsstarke Vorbilder (bspw. aus den Bereichen Politik, Einzelhandel, Vereine, …)
Zu beteiligen:
betroffene Personen (mobilitätseingeschränkte Personen, Anwohnende, Rettungs-, Ver- und Entsorgungsverkehre, Einzelhandel und Gewerbetreibende, soziale Dienste, …)

ERSTE SCHRITTE

- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG 3 C 5.23) für die Kommune rechtlich einordnen.
- Gehwegparken auf Bestandsgehwegen für gesamte Kommune überschlägig erfassen.
- Kommunale Leitlinien zur Regulierung des Gehwegparkens entwickeln.
- Straßenzüge oder Quartiere priorisieren und ein Pilot-Untersuchungsgebiet festlegen.
- Verträgliche Vermeidungsstrategie des illegalen Gehwegparkens erarbeiten.
- Rechtskonforme (Neu-)Ordnung des Parkraums in der Umsetzung betreuen.
- Strategischen Plan zur Neuordnung des Straßenparkens aufstellen.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■□
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗⧗⧗⧗ - ⧗⧗⧗⧗
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨🔨🔨🔨🔨 - 🔨🔨🔨🔨🔨
KOSTENBEREICH	€€€€€ - €€€€€
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 01

Parken auf Gehwegen: Problematik, Rechtslage, Handlungsbedarf. Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V., 2024. [Link]
Faires Parken in Karlsruhe: Ein Leitfaden für die Bürgervertretungen. Stadt Karlsruhe, 2016. [Link]
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). FGSV, 2006.
Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). FGSV, 2011.

- Norm DIN 18040-3 | 2014-12, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.

FV 05 BARRIEREFREIHEIT SICHERSTELLEN

AUSGANGSLAGE

In der Hochschulstadt Geisenheim sind einige öffentliche Wege und Plätze nicht barrierefrei. Zu schmale oder in ihrer Breite nicht nutzbare Gehwege können von Menschen mit Gehhilfen oder Kinderwagen nicht benutzt werden. Einbauten und Schwellen behindern Verkehrsteilnehmende mit Geh- oder Sehbehinderungen oder größerem Platzbedarf.

Bei der momentanen Ausgestaltung des öffentlichen Raums werden viele Personengruppen in ihrer selbstbestimmten Mobilität behindert und die Zugänglichkeit von öffentlichen Einrichtungen erschwert. Für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen hat dies besonders gravierende Folgen. Diese Personen werden von der Nutzung des öffentlichen Raums und damit in gewissem Maße von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen.



ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Voraussetzungen für die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen am gesellschaftlichen Leben schaffen.
- So vielen Personen wie möglich, unabhängig von einer Behinderung oder körperlichen Einschränkung, eine selbstbestimmte Mobilität ohne besondere Erschwernisse ermöglichen.
- Wegeverbindungen durchgängig und über Zuständigkeitsgrenzen hinweg barrierefrei nutzbar machen.
- Barrierefreiheit bei jeglicher Verkehrs- und Freiraumgestaltung mitdenken und als Querschnitts- und Daueraufgabe verstehen.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Flächen- und Raumbedarf mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen.
- Längs- und Querneigung von Verkehrs- und Aufenthaltsräumen so gering wie möglich halten.
- Oberflächen von Geh- und Bewegungsflächen eben, erschütterungsarm, berollbar und rutschfest ausführen.
- Hindernisse, Schwellen und Niveaubrüche abbauen, um stufenlose Wegeverbindungen zu erreichen.
- Taktil und visuell kontrastierende Orientierungs- und Leitlinien herstellen und verschiedene Funktionsbereiche und Verkehrsräume taktil und visuell abgrenzen.
- Unvermeidliche Einbauten und Möblierungselemente gut wahrnehmbar gestalten.

GRUNDSÄTZE

- Eine Verkehrsraumgestaltung nach dem „Design für alle“-Ansatz fördert die Flexibilität im Gebrauch sowie eine einfache, intuitive und belastungsarme Nutzung und Infrastruktur die Fehler verzeiht. Davon profitieren Alle, aber insbesondere die schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmenden. Mit Blick auf die demographische Entwicklung gewinnt dies an Bedeutung.
- Anwendung des Zwei-Kanal-Prinzips: Alle zentralen Informationen sollten mindestens über zwei der drei Sinne Sehen, Hören oder Fühlen übermittelt werden, um möglichst viele Menschen zu erreichen.
- Unterschiedliche Gruppen von mobilitätseingeschränkten Menschen haben verschiedene, teils widersprüchliche, Anforderungen an ihre Umwelt. Deshalb muss die genaue Ausgestaltung in der jeweils konkreten Situation sorgfältig abgewogen werden, um die verschiedenen Anforderungen bestmöglich zu berücksichtigen.

UMSETZUNG

AKTEURE

Verantwortlich:
Stadtverwaltung (III/3.2 Straßenverkehrsangelegenheiten & IV/4 Tief- und Straßenbau) / private Bauherren & Eigentümer
Umsetzung gemeinsam mit:
Stw/7 Außendienst Bauhof oder externe Baufirma / ggf. externes Planungsbüro
Unterstützung durch:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden / Eltern-vertretungen

ERSTE SCHRITTE

- Realisierung von barrierefreier Infrastruktur und dessen Kriterien als verbindliche Ziele politisch beschließen.
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen in den Planungsprozess miteinbeziehen (z.B. bei der Bewertung des Bestandes und der Entwicklung von konkreten Lösungen).
- Bestandsaufnahme und Priorisierung: Umsetzung zuerst in Hauptgehbereichen, auf Hauptgehverbindungen und in sensiblen Bereichen rund um Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte und schutzbedürftige Personen.

HANDLUNGSBEDARF	■■■■■
UMSETZUNGSHORIZONT	⧗ ⧗ ⧗ ⧗ - ⧗ ⧗ ⧗ ⧗ ∞
VERWALTUNGSAUFWAND	🔨 🔨 🔨 🔨 🔨 - 🔨 🔨 🔨 🔨 🔨
KOSTENBEREICH	€ € € € € - € € € € €

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA). FGSV, 2011.
- Norm DIN 18040-3 | 2014-12, Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum.
- Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr. AGNH, 2022. [Link]
- Anforderungen an eine barrierefreie Mobilität im Straßenverkehr. Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 2023. [Link]

FV 06 HALTESTELLEN BARRIEREFREI UMBAUEN & AUFWERTEN

AUSGANGSLAGE

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind wichtige Knotenpunkte der Nahmobilität. Kriterien zur Ausstattung, wie eine barrierefreie Gestaltung, Schutz vor Witterung und Sitzgelegenheiten sind unteranderem im Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises festgehalten (6.4, ÖPNV-5).

Zusätzlich wurde mit der Neuauflage des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 2013 die vollständige Barrierefreiheit des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bis Anfang 2022 als Ziel festgelegt. Damit ist sie Pflichtaufgabe für die Aufgabenträger für den ÖPNV. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen liegt bei der Stadt.

Es liegt kein aktueller Sachstand zum Thema barrierefreier Haltestellenausbau im Stadtgebiet vor.



ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- ÖPNV-Infrastruktur in allen Aspekten so gestalten, dass sie für möglichst alle Menschen mit Mobilitätseinschränkungen autonom nutzbar ist.
- Für alle Bushaltestellen im Stadtgebiet schrittweise Barrierefreiheit herstellen.
- Transparente Haltestellenentwicklungsplanung aufstellen.
- Angenehme Wartezeiten und Aufenthalte an Haltepunkten ermöglichen.
- Vandalismus und anderen Beschädigungen vorbeugen.

LÖSUNGSANSÄTZE

- Barrierefreiheit herstellen durch:
  - Minimierung von Restspalt und Reststufe zwischen Haltestellenbord und Fahrzeugeinstieg (Höhenanpassung der Borde).
  - Orientierung im Bereich der Haltestelle über Leitsystem (visuell/taktil) aus kontrastreichen Bodenindikatoren zum Auffinden der Haltestelle bzw. des Einstiegs erleichtern.
- Ausstattung der Haltestellen mit Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz, Mülleimern, Fahrgastinformationen, Beleuchtung und Fahrradabstellanlagen.
- Einwandfreien Zustand durch Instandhaltung und Vandalismusbekämpfung sicherstellen.

GRUNDSÄTZE

- Haltestellen beeinflussen die Attraktivität des Verkehrssystems und die Nutzungsqualität des ÖPNVs. Sie sollen zukunftsfähig und zukunftsträchtig aufgewertet werden.
- Berücksichtigung des „Gesamtsystems ÖPNV“: Wesentliche Aspekte neben der Haltestelleninfrastruktur sind die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge, die Kommunikation mit den Fahrgästen sowie Betrieb und Unterhaltung.
- Betrachtung der gesamten Wegekette und des Haltestellenumfelds: Damit keine barrierefreien Inseln entstehen, müssen die Schnittstellen zu anderen Bestandteilen der öffentlichen Infrastruktur mitgedacht werden, insbesondere die Wegeführung zur Haltestelle und Überquerungsstellen in unmittelbarer Nähe.

UMSETZUNG

VORGEHEN

	Arbeitsschritt:	Inhalt:
1.	Definition örtlicher Standards	Festlegung örtlicher Mindeststandards der Ausstattung und Barrierefreiheit (aus den Vorgaben des Mobilitätskonzepts).
2.	Bestandsaufnahme und Analyse des Ausbauzustandes	Ableitung des Handlungsbedarfs, regelmäßige Aktualisierung des Datenbestands.
3.	Kategorisierung und Priorisierung	Einordnung nach verkehrlicher Bedeutung und Funktion sowie zeitliche Priorisierung der Umbaumaßnahme, ggf. Benennung von Ausnahmen, wo barrierefreier Ausbau nicht sinnvoll ist.
4.	Maßnahmenplanung und Erstellung Investitionsprogramm	Zeitliche Planung und Kostenabschätzung, Prüfung auf sinnvolle Maßnahmenbündelung, Prüfung auf Förderung.

AKTEURE

Verantwortlich:
Stadt / ggf. Landkreis, Land, Bund (abhängig der Baulastträgerschaft der jeweiligen Straßen)
Umsetzung gemeinsam mit:
Planungsbüro / Bauhof / externes Bauunternehmen / RMV / RTV
Unterstützung durch:
Soziale Träger und Einrichtungen / Schulen / Kitas / Fördervereine
Zu beteiligen:
Teilhabebeirat & Behindertenbeauftragte / Seniorenbeirat / Interessensvertretung der Zufußgehenden

ERSTE SCHRITTE

- Realisierung von barrierefreier (ÖPNV-)Infrastruktur und Haltestellenaufwertung als verbindliche Ziele politisch beschließen.
- Personen mit Mobilitätseinschränkungen in den Prozess miteinbeziehen (z.B. bei der Bewertung des Bestandes und der Entwicklung von Lösungen).
- Fördermöglichkeiten eruieren und Finanzierung sichern.

HANDLUNGSBEDARF	
UMSETZUNGSHORIZONT	 -
VERWALTUNGSAUFWAND	 -
KOSTENBEREICH	 -
BEZÜGE WEITERE HANDLUNGSSTECKBRIEFE	FV 05

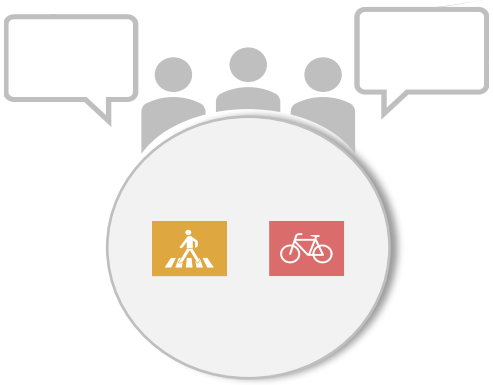
- Mobilitätskonzept des Rheingau-Taunus-Kreises. 2021. [Link]
- Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, 2014. [Link]
- Maßnahmen für gute Wege zur Haltestelle. VCD, 2020. [Link]
- Fußverkehrschecks zur Haltestelle. VCD, 2020. [Link]

UM 01 RUNDER TISCH FUSS- UND RADVERKEHR

AUSGANGSLAGE

Die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und der Barrierefreiheit erfordert die enge Zusammenarbeit verschiedener Akteure aus Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft. Diese Zusammenarbeit profitiert nachweislich von einem niedrigschwelligen und regelmäßigen inhaltlichen Austausch.

Hierfür eignen sich regelmäßige Treffen eines festen Personenkreises aus Verwaltung, Kommunalpolitik, Zivilgesellschaft sowie anlassbezogen auch mit Beteiligung externer Fachkundiger. Solch institutionalisierte, akteursübergreifende Foren starten häufig im Zuge der Entwicklung eines Mobilitätskonzepts. Im Kontext der zunehmenden Bedeutung einer attraktiven, sicheren und barrierefreien Mobilität für alle Personengruppen bietet sich ein Runder Tisch Fuß- und Radverkehr an.



Regelmäßig tagendes, kommunales Dialogforum zur akteursübergreifenden Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.

ZIELE UND HANDLUNGSANSÄTZE

PLANUNGSZIELE

- Institutionellen Rahmen zur Begleitung der Maßnahmenumsetzung und zum Monitoring kommunaler Ziele schaffen.
- Vernetzung, Austausch und wechselseitiges Verständnis zwischen Interessierten und zuständigen Akteuren fördern.
- Zivilgesellschaft und Bürgerinnen und Bürger als Expertinnen und Experten ihres Wohn- und Arbeitsortes einbeziehen.
- Akzeptanz für Maßnahmen der nachhaltigen Mobilitätsförderung in der öffentlichen Wahrnehmung stärken.
- Eine offene Mobilitätskultur und ein konstruktives Diskursklima vor Ort etablieren.

LÖSUNGSANSÄTZE

Der neu eingerichtete runde Tisch Fuß- und Radverkehr:

- tagt regelmäßig (mind. halbjährlich, bei Bedarf weitere Termine),
- entwickelt Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssituation sowie zur prioritären Umsetzung von Maßnahmen,
- begleitet damit die Arbeit der politischen Fachausschüsse sowie der Verwaltung (rein beratende Funktion),
- bietet Raum zum Austausch über aktuelle Themen, Chancen und Herausforderungen der nachhaltigen Mobilität vor Ort,
- ermöglicht so die regelmäßige Überprüfung der Passgenauigkeit geplanter Maßnahmen und
- ist für Themen / Ideen / Vorschläge aus der Öffentlichkeit erreichbar.

Fachliche Begleitung und Umsetzungsmonitoring beauftragen:

- Die fachliche Begleitung der Sitzungen durch ein externes Planungsbüro wird empfohlen. Externe Fachkundige können die Verwaltungsarbeit unterstützen, bspw. durch thematische Fachbeiträge, inhaltliche Einschätzungen zu aktuellen Themen vor Ort sowie Perspektiven für kurz-, mittel- und langfristige Umsetzungsschritte.
- Ergänzend bietet sich hierbei auch ein kontinuierliches Umsetzungsmonitoring durch einen externen Dienstleister an.

GRUNDSÄTZE

- Bei der Gründung des Forums sollten sich die lokalen Akteure an gut funktionierenden Praxisbeispielen orientieren.
- Der beteiligte Personenkreis soll so auf die lokalen Rahmenbedingungen hin abgestimmt werden, dass die Handlungsfähigkeit des Dialogforums sichergestellt ist und damit 10 bis 20 Personen nicht übersteigt.
- Potenzielle ständige Mitglieder sind Personen aus der kommunalen Verwaltung, der Kommunalpolitik, der Zivilgesellschaft sowie externe Fachkundige. Themenbezogen ist die Einladung weiterer Akteure möglich.
- Der besondere Mehrwert von Runden Tischen liegt im vertrauensvollen Austausch der Mitglieder. Öffentliche Sitzungen für Zuhörende sind möglich, dies sollte jedoch im Einvernehmen der Mitglieder entschieden werden.

UMSETZUNG

EXEMPLARISCHE THEMEN / AKTIONEN

Thema / Aktion	Beschreibung
Aktuelle Themen	Zu aktuellen Themen können niedrigschwellig Stimmungsbilder eingeholt werden.
Dialog zu Planungsständen	Zu Planungsständen kann frühzeitig informell beteiligt und diskutiert werden.
Gemeinsame Ortsbegehung / -befahrung	… mit Entscheidungstragenden und Forumsmitgliedern können in ausgewählten, kritischen Situationen das persönliche und fachliche Verständnis fördern.

AKTEURE

Verantwortlich:	
Stadtverwaltung (Bürgermeister/in & zuständige Ansprechperson: Sitzungsvor-/nachbereitung, Außenkommunikation)	
Umsetzung gemeinsam mit den ständigen Mitgliedern:	
Kommunale Verwaltung	• zuständiges Fachpersonal (Fuß- und Radverkehr / Mobilität / …) • ggf. weitere Vertretungen (Bauen / Verkehrs-, Stadt-, Umweltplanung) • Straßenverkehrsbehörde
Kommunalpolitik	• Bürgermeister/in • jeweils fachlich engagierte Vertretung der politischen Fraktionen
Zivilgesellschaft	• engagierte Personen aus der Bevölkerung • Verbände, z.B. Fuss e.V., ADFC, VCD • Vertretung Kinder / Jugendliche • Vertretung mobilitätseingeschränkter Menschen • Tourismus / Wirtschaftsförderung
Externe Fachkundige	• Polizei / Feuerwehr • Planungsbüro (fachliche Begleitung) • nach Bedarf: Träger öffentlicher Belange
Unterstützung durch:	
Kommunalpolitische Gremien (Anhörung der Vorschläge des Forums; ggf. auch: Haushaltsposten für Sofortmaßnahmen)	
Zu beteiligen:	
Themenbezogen ist die Einladung weiterer Akteure möglich.	

ERSTE SCHRITTE

- Interesse der potenziellen, ständigen Mitglieder ermitteln.
- Einrichtung des Runden Tischs in kommunalpolitischen Gremien diskutieren und beschließen.
- Erste Sitzung zum Selbstverständnis des Runden Tischs und einem Einstiegsthema zum Fuß- und Radverkehr vorbereiten.

HANDLUNGSBEDARF	
UMSETZUNGSHORIZONT	 -
VERWALTUNGSAUFWAND	 -
KOSTENBEREICH	 -

- Kommunalpolitisches Mobilitätsforum. Mobilikon, 2024. [Link]

Good Practice Beispiele:

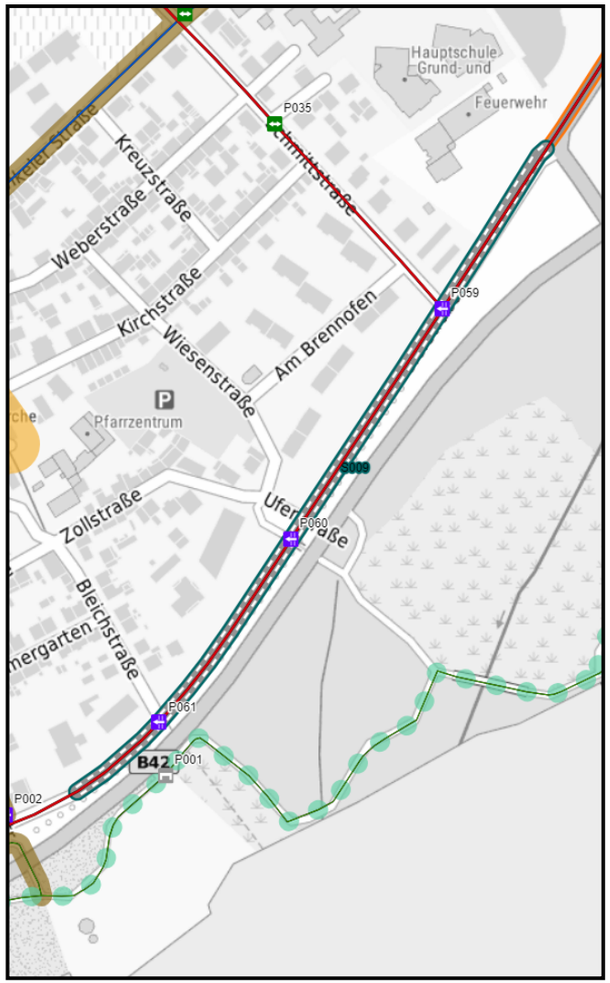
- Runder Tisch Klimafreundliche Nahmobilität Dieburg. [Link]
- Runder Tisch Radverkehr Idstein. [Link]
- Runder Tisch Radverkehr Dreieich. [Link]
- Forum für Aktive Mobilität Karlsruhe. [Link]

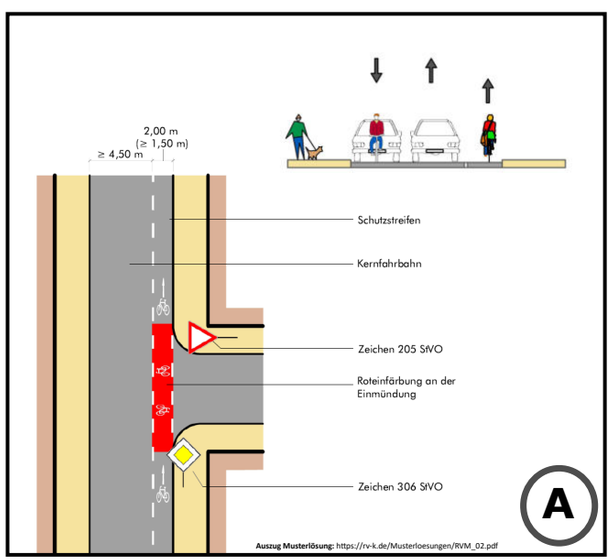
Anlage 18

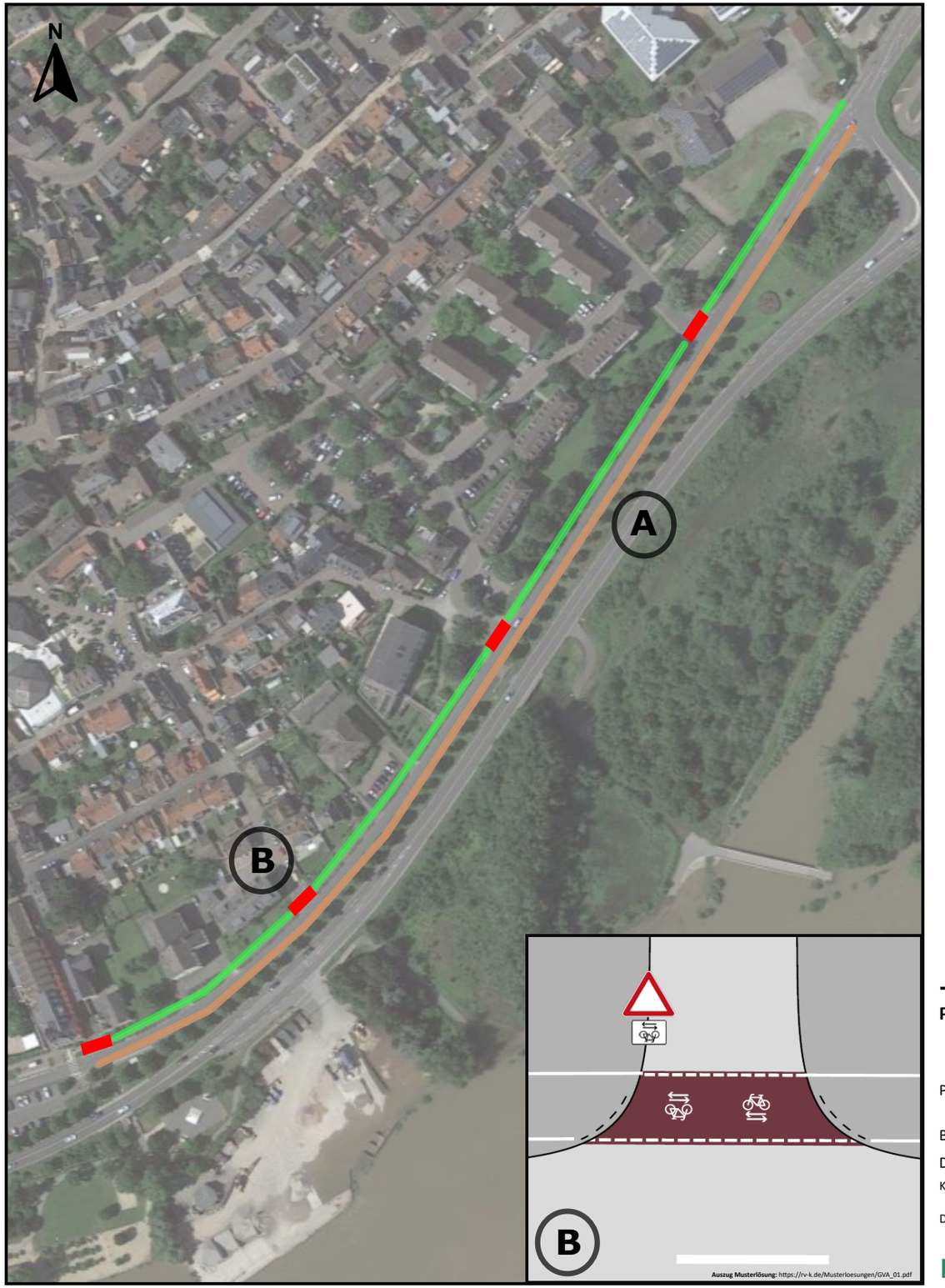
Prinzipskizzen

Prinzipskizze 1 *Uferstraße*

Prinzipskizze 2 *Grund*







Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim

Allgemeine Erläuterung:
Die Uferstraße bildet für den Radverkehr eine wichtige Ost-West-Verbindung durch Geisenheim zwischen Rüdesheim und Oestrich-Winkel. Auf der nördlichen Seite befindet sich ein Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr. Die Einmündungen weisen eingeschränkte Sichtbeziehungen auf und sind nicht ausreichend gut erkennbar. Weitere Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden.

(A) Schutzstreifen markieren:
Maßnahme S009 sieht das Markieren eines Schutzstreifens auf der südlichen Seite in Richtung Oestrich-Winkel vor. Die Kernfahrbahn soll eine Breite von 4,50 m haben und der Schutzstreifen ist mit einer Mindestbreite von 1,50 m zu markieren. Steht zusätzlich Straßenraum zur Verfügung, ist der Schutzstreifen entsprechend breiter anzulegen.
Dies steigert die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöht die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Radfahrende bewegen sich dadurch im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

(B) Einmündungen sichern:
Die Maßnahmen P059 - P061 sehen die barrierefreie Umgestaltung des Geh- und Radwegs an Einmündungen vor. Die Einmündungen sollen mit roter Furtmarkierung gesichert werden. Zusätzlich kann eine Fahrbahnanhebung umgesetzt werden. Eine Beschilderung mit Zusatzzeichen "Radfahrende von links und rechts" als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr soll ergänzt werden. Der Radverkehr bleibt durch das Zusatzzeichen "Radfahrer frei" weiter in beide Richtungen auf dem Gehweg zugelassen. Dies erhöht die Sichtbarkeit des Fuß- und Radverkehrs und verringert das Sicherheitsrisiko. Dadurch hat der Radverkehr in Richtung Nord-Osten weiterhin die Wahlfreiheit zwischen Fahrbahnführung auf dem Schutzstreifen oder Gehwegführung mit angepasster Geschwindigkeit.

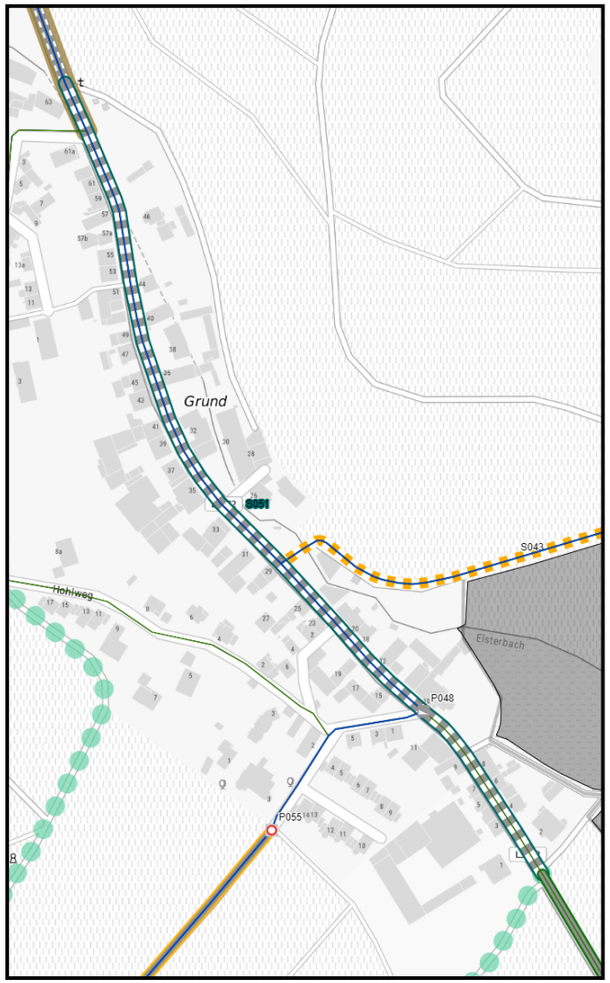
Legende:
- Furtmarkierung und Aufpflasterung (siehe B)
- Schutzstreifen markieren
- Gehweg mit Radverkehr frei

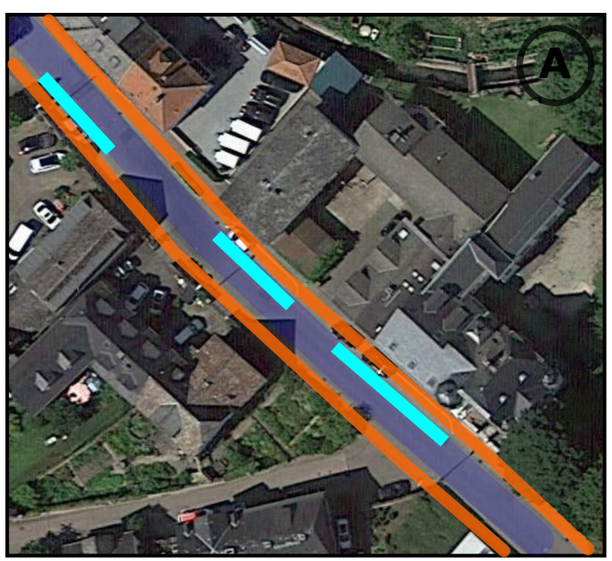
Anlage 18

Plan PS1: Prinzipskizze Uferstraße (Maßnahme S009 & P059-P061)

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	Lara Heinritz
Datum:	10.01.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt







Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim

Allgemeine Erläuterung:
Die Straße Grund bildet für den Radverkehr eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Johannisberg und Geisenheim. Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Das Parken und Halten von Kfz auf dem Gehweg ist an einigen Stellen per Anordnung (Verkehrszeichen 315) gestattet. Teilweise sind Parkbuchten vorhanden, welche die Breite der Gehwege stark reduzieren **(s. Fotos 1 & 2)**. Die stehenden Fahrzeuge bilden ein Hindernis für den Fußverkehr und die verfügbare Restbreite ist nicht StVO-konform. Es ist zudem mit querendem Fußverkehr zu rechnen.

Die Maßnahme S051 sieht eine verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums vor. Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sind wirksam zu dämpfen. Eine Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn ist zu prüfen. Mögliche weitere Maßnahmen sind der Musterlösung VUG_03 zu entnehmen. Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung des Gehwegs sind zu treffen. Geltende Regelungen und Vorschriften sind durch regelmäßige Kontrollen durchzusetzen.

Durch das Verlagern der Parkstände auf die Fahrbahn wird die Kfz-Geschwindigkeit gesenkt und der Gehweg bleibt für den Fußverkehr frei. Der Radverkehr kann im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Durch die Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs verbessert sich die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität steigt. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung wird die städtebauliche Qualität erhöht.

(A) Der Ausschnitt A zeigt exemplarisch die oben beschriebenen Maßnahmen. Dies soll entlang der gesamten Straße Grund geprüft und umgesetzt werden. **Foto 3** zeigt ein Beispiel, wie die Situation umgesetzt werden könnte.

Legende:

- Gehweg
- Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Parkstände

Anlage 18

Plan PS2: Prinzipskizze Grund (Maßnahme S051)

Projekt:	Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim
Bearbeitung:	Lara Heinritz
Datum:	10.01.2025
Kartengrundlage:	Google Earth
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung, AGNH Musterlösung

RV-K Planungsgesellschaft
Planungsgesellschaft RV-K mbH
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 18

Teilbericht Fahrradparken

Fuß- und Radverkehrskonzept
Hochschulstadt Geisenheim

NAH MOBILITÄT
MOBILES HESSEN 2020

HESSEN
Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen

Fahrradparken









GEISENHEIM
BILDUNG | KULTUR | WEIN

Fuß- und Radverkehrskonzept Hochschulstadt Geisenheim

Teilbericht Fahrradparken





Auftraggeber:

Hochschulstadt Geisenheim

Winkeler Straße 46

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

Frankfurt am Main, September 2024

Inhalt

1 GRUNDLAGEN UND METHODIK 1

2 ANALYSE UND EMPFEHLUNGEN 3

2.1 Bahnhof Geisenheim 3

2.2 Bushaltestellen 5

2.3 Lebensmittelmärkte, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen 7

2.4 Öffentliche Einrichtungen 11

2.5 Schulen und Hochschule 13

2.6 Sport- und Freizeiteinrichtungen 18

3 SONSTIGES 19

3.1 E-Bike-Ladestation 19

3.2 Reparaturstationen 20

3.3 Privatflächen im Einzelhandel 20

4 ALLGEMEINE EMPFEHLUNGEN 20

Abbildungen

Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet) 2
Abbildung 2: Typ Vorderradhalter (ungeeignet) 2
Abbildung 3: Abstellanlage am Bahnhof Geisenheim an der Bahnstraße 3
Abbildung 4: Fahrradboxen am Bahnhof Geisenheim an der Bahnstraße 3
Abbildung 5: Abstellanlage am Bahnhof Geisenheim an der Berliner Straße 4
Abbildung 6: Lage der Abstellanlage am Bahnhof Geisenheim, Berliner Straße 4
Abbildung 7: Wildparkendes Fahrrad am Bahnhof Geisenheim 5
Abbildung 8: Wildparkendes Fahrrad an der Abstellanlage Berliner Straße, Bahnhof Geisenheim 5
Abbildung 9: Bushaltestelle “Geisenheim Bahnhof” 6
Abbildung 10: Lage der Bushaltestelle zum Bahnhof Geisenheim 6
Abbildung 11: Bushaltestelle “Kirche” und Platz in der Ortsmitte in Stephanshausen 7
Abbildung 12: Bushaltestellen “Kirche” in Stephanshausen 7
Abbildung 13: Anlehnbügel am Frohnhofplatz 8
Abbildung 14: Anlehnbügel am Parkplatz Ecke Winkeler Straße und Römerberg 8
Abbildung 15: Anlehnbügel am Rathaus auf dem Lindenplatz 8
Abbildung 16: Anlehnbügel am Lindenplatz Ecke Rüdesheimer Straße und Beinstraße 8
Abbildung 17: Vorderradhalter am Parkplatz Ursulinenplatz 9
Abbildung 18: Vorderradhalter am Bischof-Blum-Platz 9
Abbildung 19: Vorderradhalter vor einem Lebensmittelmarkt in der Rosengartenstraße 10
Abbildung 20: Ungeeignete Abstellanlagen vor einem Lebensmittelmarkt in der Industriestraße 10
Abbildung 21: Abstellanlagen am Lebensmittelmarkt in der Chauvignystraße 10
Abbildung 22: Wild abgestellte Fahrräder vor dem Lebensmittelmarkt in der Chauvignystraße 10
Abbildung 23: Anlehnbügel am Weinprobierstand am Rhein (nördlich) 11
Abbildung 24: Anlehnbügel am Weinprobierstand am Rhein (westlich) 11
Abbildung 25: Anlehnbügel am Rathaus (Haupteingang) 12
Abbildung 26: Abstellanlagen am Rathaus (Hintereingang) 12
Abbildung 27: Vorderradhalter vor dem Bürgerbüro 12
Abbildung 28: Platz vor dem Bürgerbüro 12

Abbildung 29: Platz vor der Stadt- und Touristinformation 13
Abbildung 30: Anlehnbügel an der Stadt- und Tourist-information 13
Abbildung 31: Vorderradhalter an der Emely-Salzig-Schule 14
Abbildung 32: Wildparkende Fahrräder an der Emely-Salzig-Schule 14
Abbildung 33: Vorderradhalter an der Johannes-de-Laspée-Schule 14
Abbildung 34: Vorderradhalter an der Johannes-de-Laspée-Schule 14
Abbildung 35: Abstellanlagen an der Rheingauschule 15
Abbildung 36: Anlehnbügel an der Rheingauschule 15
Abbildung 37: Rahmenhalter an der St. Ursula Schule 15
Abbildung 38: Vorderradhalter an der Leopold-Bausinger-Schule 15
Abbildung 39: Berufliche Schulen Rheingau 16
Abbildung 40: Wildparkende Fahrräder vor der Fachschule für Sozialwesen 16
Abbildung 41: Standorte der Abstellanlagen an der Hochschule 17
Abbildung 42: Rahmenhalter an der Hochschule 17
Abbildung 43: Vorderradhalter mit seitlicher Halterung an der Hochschule 17
Abbildung 44: Überdachte Abstellanlagen an der Hochschule 17
Abbildung 45: Überdachte Abstellanlage am Rheingau-Bad 18
Abbildung 46: Überdachte Abstellanlage am Rheingau-Bad 18
Abbildung 47: Platz mit Anlehnbügeln am Rheingau-Stadion 19
Abbildung 48: Anlehnbügel am Rheingau-Stadion 19

Tabellen

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen 1

1 Grundlagen und Methodik

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich die Planungsgesellschaft RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen „Hinweisen zum Fahrradparken“[1]. Als entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum definiert **(Tabelle 1).** Danach richten sich die angestrebten Ausprägungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Als Faustregel gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
Nutzung	**Tagsüber**	**Abends**	**Nachts**	**Kurz (< 2 h)**	**Mittel (2-9 h)**	**Lang (> 9 h)**	**Soziale Kontrolle**	**Diebstahlschutz**	**Wetterschutz**	**Zentralität**	**Standsicherheit**
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	+
Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	+
Schulen / Ausbildungsstätten	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

Zeichenerklärung: „x“ = trifft zu / „-“ = trifft nicht zu / „+“ = wichtig / „++“ = sehr wichtig / „o“ = unwichtig

[1] Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Grundvoraussetzungen für jede Fahrradabstellanlage sind die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) und eine Anschließmöglichkeit, die keine Schäden an Fahrrädern verursacht.

Grundsätzlich sind Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln **(Abbildung 1)** auszustatten. Diese bieten sowohl eine gute Standfestigkeit als auch ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads. Sie entsprechenden dem modernen Standard. Ungeeignet, aber weit verbreitet, ist der Abstelltyp Vorderradhalter, umgangssprachlich Felgenklemmer **(Abbildung 2).** Dieser ermöglicht kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bietet keine Standfestigkeit und führt beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern.



Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet)



Abbildung 2: Typ Vorderradhalter (ungeeignet)

Im Rahmen der Befahrung wurden alle Fahrradabstellanlagen an den wichtigsten Zielen erfasst und bewertet. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Abstellmöglichkeiten am Bahnhof, an Bushaltestellen, Ortsmitten der Stadtteile, öffentlichen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, Schulen sowie Einkaufsmärkten.

2 Analyse und Empfehlungen

2.1 Bahnhof Geisenheim

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen, also in der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Dabei ist die Mitnahme von Fahrrädern insbesondere durch eingeschränkte Kapazitäten im Berufsverkehr nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind die gute Erreichbarkeit der Haltestellen als auch zielnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten. Durch die vermehrte Nutzung von Pedelecs erhöht sich der Einzugsbereich von Haltestellen.

Der Bahnhof Geisenheim verfügt über ein hohes Bike-and-Ride-Potenzial. Zum Einzugsgebiet zählen alle Stadtteile. Die Distanzen bis Marienthal und Johannisberg betragen bis zu 4 km und bis nach Stephanshausen 8 km und sind damit gut für die Fahrradnutzung geeignet. Eine Einschränkung stellen die zum Teil erheblichen Höhenunterschiede im Stadtgebiet dar.

In unmittelbarer Nähe zu den beiden Bahnsteigen befinden sich Fahrradabstellanlagen.

Auf der nördlichen Seite an der Bahnstraße befindet sich eine geeignete Fahrradabstellanlage mit acht Plätzen **(Abbildung 3)** sowie fünf Fahrradboxen **(Abbildung 4).** Zum Zeitpunkt der Befahrung am 02.05.2024 waren drei von acht der frei zugänglichen und jede der fünf Fahrradboxen belegt.



Abbildung 3: Abstellanlage am Bahnhof Geisenheim an der Bahnstraße



Abbildung 4: Fahrradboxen am Bahnhof Geisenheim an der Bahnstraße

Auf der gegenüberliegenden südlichen Seite an der Berliner Straße bietet eine weitere geeignete Anlage als Vorderradhalter mit seitlicher Halterung Platz für sechs Fahrräder. Zum Erhebungszeitraum waren zwei Plätze belegt **(Abbildung 5).** Ein weiteres Fahrrad war am Zaun angeschlossen. Aufgrund der Lage ist eine soziale Kontrolle an dieser Anlage nur eingeschränkt gegeben **(Abbildung 6).**



Abbildung 5: Abstellanlage am Bahnhof Geisenheim an der Berliner Straße



Abbildung 6: Lage der Abstellanlage am Bahnhof Geisenheim, Berliner Straße

Empfehlungen:

Auf beiden Seiten der Bahnsteige des Bahnhofs Geisenheims wird ein Potenzial zur Verbesserung der Fahrradabstellanlagen gesehen. Die folgenden Anlagen werden empfohlen.

Bahnhof Geisenheim	Bedarf	Typ
Bahnstraße (nördliche Seite)	Hoch	• 15-20 überdachte Anlehnbügel • 10 Fahrradboxen
Berliner Straße (südliche Seite)	Hoch	• 15-20 überdachte Anlehnbügel • 5 Fahrradboxen

Aufgrund des hohen Potenzials des Bahnhofs Geisenheim wird das Aufstellen von jeweils fünf weiteren Fahrradboxen im direkten Umfeld der bestehenden Fahrradabstellanlagen empfohlen. Da die Auslastung der Fahrradboxen an der Bahnstraße hoch ist, werden weitere benötigt. Ebenso wird das Aufstellen von Fahrradboxen an der Berliner Straße empfohlen, um auch auf der südlichen Seite des Bahnhofs die Möglichkeit zur Nutzung von Boxen zu bieten. Dadurch wird auch das Abstellen von höherwertigen (Elektro-) Fahrrädern ermöglicht.

Sowohl an der Bahnstraße als auch an der Berliner Straße wird empfohlen, weitere Abstellanlagen zu montieren bzw. die bestehenden zu ersetzen. Als Modellkategorie werden Anlehnbügel empfohlen. Der Standort der Abstellanlagen an der Berliner Straße sollte überprüft und gegebenenfalls verlegt werden, um eine höhere soziale Kontrolle gewährleisten zu können und wildparkende Fahrräder zu verhindern **(Abbildung 7** und **Abbildung 8).** Die Abstellanlagen sollen in der Nähe zur Bushaltestelle liegen. Alle Fahrradabstellanlagen sollten mit einer Überdachung ausgestattet werden.



Abbildung 7: Wildparkendes Fahrrad am Bahnhof Geisenheim

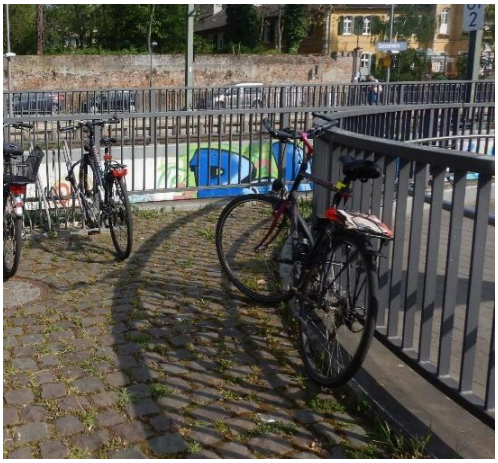


Abbildung 8: Wildparkendes Fahrrad an der Abstellanlage Berliner Straße, Bahnhof Geisenheim

2.2 Bushaltestellen

Im Folgenden werden die Bushaltestellen auf dem Gebiet der Hochschulstadt Geisenheim betrachtet und die Relevanz für die Bike-and-Ride-Nutzung beurteilt.

Kernstadt Geisenheim

Im Einzugsgebiet der Bushaltestellen in der Kernstadt Geisenheim liegen die Wohnhäuser maximal 800 m entfernt. Größtenteils ist die Distanz von Wohnhaus zu einer Bushaltestelle geringer als 400 m. Somit sind alle Haltestellen gut fußläufig erreichbar, weswegen das Potenzial der Bushaltestellen für die Bike-and-Ride-Nutzung gering ist. Im nord-östlichen Stadtgebiet, wo die Wege zum Erreichen einer Haltestelle tendenziell am längsten sind, ist der Bahnhof mit der Bushaltestelle „Geisenheim Bahnhof“ neben der Bushaltestelle „Industriestraße“ die am nächsten gelegene Haltestelle. Bei Bedarf von Bike-and-Ride, können die Abstellanlagen am Bahnhof genutzt werden. Die dortige Bushaltestelle befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und den Bahnsteigen **(Abbildung 9** und **Abbildung 10).**



Abbildung 9: Bushaltestelle "Geisenheim Bahnhof"



Abbildung 10: Lage der Bushaltestelle zum Bahnhof Geisenheim

Stadtteil Marienthal

In Marienthal ist innerhalb von 500 m von jedem Wohnhaus mindestens eine Bushaltestelle zu erreichen. Daher wird kein Potenzial für die Bike-and-Ride-Nutzung gesehen.

Stadtteil Johannisberg

Die Distanz von jedem Wohnhaus zu mindestens einer Bushaltestelle im Stadtteil Johannisberg beträgt maximal 600 m. Dadurch ist kein Potenzial für die Bike-and-Ride-Nutzung zu erkennen.

Stadtteil Stephanshausen

In Stephanshausen gibt es zwei Bushaltestellen. Es existieren keine Fahrradabstellanlagen. Im Einzugsgebiet der Haltestelle „Tulpenweg" liegen die Wohnhäuser maximal 500 m entfernt und sind damit zu Fuß erreichbar. Im Einzugsgebiet der Haltestelle „Kirche" liegen die Wohnhäuser in einem Radius von maximal einem Kilometer. Aufgrund der anspruchsvollen Topographie ist das Potenzial für die Bike-and-Ride-Nutzung gering. Die Haltestelle „Kirche" liegt an einem Platz im Zentrum des Stadtteils **(Abbildung 11** und **Abbildung 12).**



Abbildung 11: Bushaltestelle “Kirche” und Platz in der Ortsmitte in Stephanshausen



Abbildung 12: Bushaltestellen “Kirche” in Stephanshausen

Empfehlung:

An folgenden Bushaltestellen werden Abstellanlagen empfohlen.

Bushaltestellen	Bedarf	Typ
Geisenheim Bahnhof	Mittel	• 15-20 überdachte Anlehnbügel • 5 Fahrradboxen
Stephanshausen Kirche	Gering	• 2 Anlehnbügel in der Nähe der Bushaltestellen

Fahrradabstellanlagen am Bahnhof in Geisenheim sind für die Bike-and-Ride-Nutzung sinnvoll. Diese sollten so platziert und gestaltet sein, dass sie sowohl von den Bahnsteigen als auch von der Bushaltestelle gut erreichbar sind. Aufgrund der unmittelbaren Lage der Haltestelle vor dem Bahnhof bietet sich eine zentral gelegene Abstellanlage für die gemeinsame Nutzung an. Nähere Informationen und Erläuterungen sind auch im **Kapitel 2.1** beschrieben.

Aufgrund der zentralen Lage der Bushaltestelle „Kirche“ im Stadtteil Stephanshausen ist die Errichtung von Abstellanlagen sinnvoll. Diese sollten auf dem dortigen Platz in unmittelbarer Nähe zu den Bushaltestellen platziert werden. Neben der Bike-and-Ride-Nutzung können die Anlagen zusätzlich zum Abstellen von Fahrrädern in der Ortsmitte genutzt werden.

2.3 Lebensmittelmärkte, Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen

Die Besuchenden des örtlichen Einzelhandels stellen Fahrräder in der Regel kurzzeitig und möglichst zielnah ab. Existieren keine zielnahen Abstellanlagen werden Fahrräder „wild“ abgestellt. Dies kann zu Behinderungen von Zufußgehenden insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen führen.

Beim Anlehnen der Fahrräder können „wild“ abgestellte Fahrräder zu Schäden an Fassaden oder Schaufenstern führen.

Die Stadtmitte von Geisenheim verfügt über ein attraktives Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen. Die höchste Dichte an Einzelhandelsgeschäften und gastronomischen Betrieben ist auf der Winkeler Straße und Rüdesheimer Straße zwischen Römerberg und Freybergstraße sowie am Lindenplatz und auf der Prälat-Werthmann-Straße zwischen Lindenplatz und Bischof-Blum-Platz vorhanden. Private Abstellanlagen gibt es dort fast nicht. Im öffentlichen Raum gibt es in diesem Bereich vereinzelte Anlehnbügel, die den Anforderungen entsprechen. Diese befinden sich am Frohnhofplatz **(Abbildung 13)** sowie neben dem Parkplatz an der Ecke Winkeler Straße und Römerberg **(Abbildung 14).** Weitere Anlehnbügel befinden sich im Bereich des Lindenplatzes **(Abbildung 15** und **Abbildung 16).**



Abbildung 13: Anlehnbügel am Frohnhofplatz



Abbildung 14: Anlehnbügel am Parkplatz Ecke Winkeler Straße und Römerberg



Abbildung 15: Anlehnbügel am Rathaus auf dem Lindenplatz



Abbildung 16: Anlehnbügel am Lindenplatz Ecke Rüdesheimer Straße und Beinstraße

Am Parkplatz „Ursulinenplatz“ an der Rüdesheimer Straße, dort wo die Fußgängerzone beginnt, gibt es Fahrradabstellanlagen des ungeeigneten Typs Felgenklemmer **(Abbildung 17).** Ebenso ungeeignet sind die Abstellanlagen am Bischof-Blum-Platz. Dort gibt es lediglich zwei Felgenklemmer, welche nicht für alle Fahrräder passend sind **(Abbildung 18).**



Abbildung 17: Vorderradhalter am Parkplatz Ursulinenplatz



Abbildung 18: Vorderradhalter am Bischof-Blum-Platz

An den Lebensmittelmärkten in Geisenheim gibt es Fahrradabstellanlagen. Die Abstellanlagen an den Lebensmittelmärkten in der Rosengartenstraße sowie in der Industriestraße sind ungeeignete Fahrradabstellanlagen des Typs Vorderradhalter.

An dem Lebensmittelmarkt in der Rosengartenstraße gibt es Fahrradabstellanlagen des ungeeigneten Typs Vorderradhalter **(Abbildung 19).** Auch an dem Lebensmittelmarkt in der Industriestraße gibt es lediglich ungeeignete Fahrradabstellanlagen **(Abbildung 20).**





Abbildung 19: Vorderradhalter vor einem Lebensmittelmarkt in der Rosengartenstraße

Abbildung 20: Ungeeignete Abstellanlagen vor einem Lebensmittelmarkt in der Industriestraße

Vor dem Lebensmittelmarkt in der Chauvignystraße gibt es geeignete Fahrradabstellanlagen **(Abbildung 21).** Diese befinden sich nicht direkt am Eingang. „Wild“ abgestellte Fahrräder in Eingangsnähe weisen auf einen zusätzlichen Bedarf hin **(Abbildung 22).**



Abbildung 21: Abstellanlagen am Lebensmittelmarkt in der Chauvignystraße



Abbildung 22: Wild abgestellte Fahrräder vor dem Lebensmittelmarkt in der Chauvignystraße

Der Weinprobierstand am Rhein bietet besonders im Sommer ein Ausflugziel, sowohl für Einwohnende der Stadt Geisenheim als auch für Touristinnen und Touristen. Hier gibt es geeignete Anlehnbügel in ausreichender Anzahl **(Abbildung 23** und **Abbildung 24).**



Abbildung 23: Anlehnbügel am Weinprobierstand am Rhein (nördlich)



Abbildung 24: Anlehnbügel am Weinprobierstand am Rhein (westlich)

Empfehlung:

An den untersuchten Einzelhandelsgeschäften und Gastronomiebetrieben existieren in der Regel keine Fahrradabstellanlagen. Im umliegenden Innenstadtbereich gibt es geeignete Abstellanlagen am Frohnhofplatz, am Lindenplatz sowie am Parkplatz Ecke Winkeler Straße und Römerberg. Am Bischof-Blum-Platz und am Parkplatz Ursulinenplatz existieren keine bzw. ungeeignete Abstellanlagen. Hier sollten Fahrradabstellanlagen, die den Standards entsprechen, errichtet werden. Zudem wird empfohlen, weitere Abstellanlagen in unmittelbarer Nähe zum Einzelhandel und zur Gastronomie zu installieren, um das Angebot an zielnahen Fahrradabstellanlagen zu erhöhen.

An den Lebensmittelmärkten existieren größtenteils ungeeignete Fahrradabstellanlagen. Die Stadt Geisenheim hat auf den privaten Flächen bei bestehenden Lebensmittelmärkten keine direkte Möglichkeit zur Einflussnahme. Es wird daher empfohlen, auf die Betreibenden zuzugehen und über die fehlenden bzw. ungeeigneten Abstellanlagen zu informieren. Ein Bereitstellen der kommunalen Bügel und eine Montage durch den Bauhof ist zu prüfen, sofern die Betreibenden der Lebensmittelmärkte geeignete Flächen zur Verfügung stellen.

2.4 Öffentliche Einrichtungen

An öffentlichen Einrichtungen sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl erforderlich. Hierbei muss bei den Nutzungsansprüchen zwischen Besuchenden und Mitarbeitenden unterschieden werden. Während Besuchende zentrale und leicht auffindbare Abstellplätze am Eingangsbereich benötigen, können die Abstellanlagen von Mitarbeitenden abseits der Haupteingänge untergebracht werden. Eine Überdachung der Abstellplätze für Mitarbeitende ist wünschenswert, für die Besuchenden ist sie verzichtbar.

Am Rathaus befinden sich auf der Seite des Haupteingangs am Lindenplatz zwei Anlehnbügel mit vier Abstellmöglichkeiten **(Abbildung 25).** Zum Erhebungszeitpunkt waren drei Fahrräder abgestellt. Auf der Rückseite des Rathauses (Hintereingang Beinstraße) sind Fahrradabstellanlagen des Typs Vorderradhalter mit seitlicher Halterung vorhanden **(Abbildung 26).**



Abbildung 25: Anlehnbügel am Rathaus (Haupteingang)



Abbildung 26: Abstellanlagen am Rathaus (Hintereingang)

Am Bürgerbüro in der Beinstraße gibt es keine geeignete Möglichkeit zum Abstellen von Fahrrädern. Es sind zwei ungeeignete, sehr schmale Vorderradhalter vorhanden, welche nicht für alle Fahrräder passend sind **(Abbildung 27).** Auf dem Platz vor dem Bürgerbüro wäre Platz für Fahrradabstellanlagen. Vor dem Eingang der Stadtbibliothek gibt es drei Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern **(Abbildung 28).**



Abbildung 27: Vorderradhalter vor dem Bürgerbüro



Abbildung 28: Platz vor dem Bürgerbüro

Im direkten Umfeld der Stadt- und Touristinformation gibt es vier Anlehnbügel, die Platz für acht Fahrräder bieten **(Abbildung 29** und **Abbildung 30).** Zudem befinden sich die Abstellanlagen des Rathauses in unmittelbarer Nähe.



Abbildung 29: Platz vor der Stadt- und Touristinformation



Abbildung 30: Anlehnbügel an der Stadt- und Touristinformation

Empfehlung:

An den öffentlichen Einrichtungen sind teilweise geeignete Fahrradabstellanlagen im Umfeld der Eingänge vorhanden.

Am Rathaus sowie an der Stadt- und Touristinformation ist der Bedarf an Abstellanlagen für Besuchende in der Regel gedeckt. Die Abstellanlagen befinden sich jedoch in unmittelbarer Nähe des Lindenplatzes und werden auch von Besuchenden der Gastronomie und des Einzelhandels genutzt. Daher wird empfohlen die Auslastung zu prüfen und gegebenenfalls weitere Anlehnbügel zu montieren.

Am Bürgerbüro sollen geeignete Abstellanlagen installiert werden. An der Stadtbibliothek sollten die vorhandenen Abstellanlagen durch neue geeignete Fahrradabstellanlagen ersetzt werden.

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende konnten vor Ort an den öffentlichen Einrichtungen nicht festgestellt werden. Sollte es keine solchen Anlagen geben, sollten diese an geeigneten Stellen nachgerüstet werden. Es könnte beispielsweise auf den Pkw-Parkplätzen ein Pkw-Stellplatz zugunsten einer überdachten Abstellanlage entfernt werden.

2.5 Schulen und Hochschule

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab. Lediglich in Begleitung der Eltern sollten Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter mit dem Fahrrad zur Schule oder in den Kindergarten fahren. Es sind daher nur wenige Abstellplätze für Fahrräder der Kinder erforderlich. Für Lehrende und Erziehende werden überdachte Abstellanlagen benötigt.

An der Gundschule Emely-Salzig-Schule gibt es Vorderradhalter, wovon nicht alle nutzbar sind **(Abbildung 31).** Wildparkende Fahrräder **(Abbildung 32)** deuten auf den Bedarf an Abstellanlagen, die den Standards entsprechen, hin.



Abbildung 31: Vorderradhalter an der Emely-Salzig-Schule



Abbildung 32: Wildparkende Fahrräder an der Emely-Salzig-Schule

Auch an der Johannes-de-Laspée-Schule gibt es Fahrradabstellanlagen des ungeeigneten Typs Vorderradhalter **(Abbildung 33** und **Abbildung 34).**



Abbildung 33: Vorderradhalter an der Johannes-de-Laspée-Schule



Abbildung 34: Vorderradhalter an der Johannes-de-Laspée-Schule

An weiterführenden Schulen ist der potenzielle Anteil an Rad fahrenden Schülerinnen und Schülern sehr hoch. In Geisenheim gibt es drei weiterführende staatliche Schulen. An der Rheingauschule gibt es auf dem Gelände ausreichend Fahrradabstellanlagen **(Abbildung 35).** Die Abstellanlagen des Typs Anlehnbügel sind für Schülerinnen und Schüler geeignet **(Abbildung 36).** Auf dem Gelände der St. Ursula Schule sind sieben Abstellanlagen des Typs Rahmenhalter vorhanden **(Abbildung 37)**, die Platz für 14 Fahrräder bieten. Rahmenhalter sind für Kinder ungeeignet, für Jugendliche und Erwachsene jedoch geeignet. An der Leopold-Bausinger-Schule gibt es sechs ungeeignete Vorderradhalter **(Abbildung 38).**

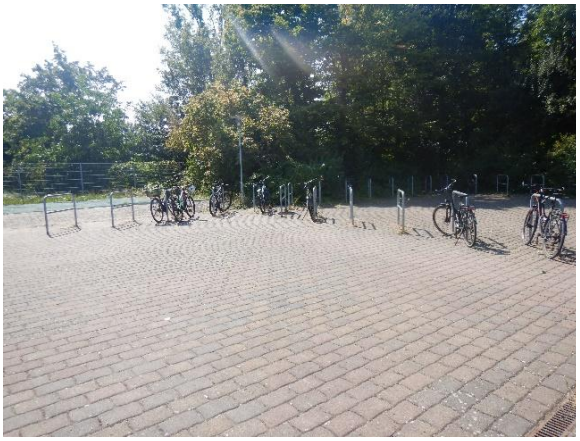


Abbildung 35: Abstellanlagen an der Rheingauschule



Abbildung 36: Anlehnbügel an der Rheingauschule



Abbildung 37: Rahmenhalter an der St. Ursula Schule



Abbildung 38: Vorderradhalter an der Leopold-Bausinger-Schule

Geht man davon aus, dass 30 % der etwa 1.800 Schülerinnen und Schüler der weiterführenden Schulen mit dem Fahrrad zur Schule kommen, wird eine Kapazität von insgesamt 540 Fahrradstellplätzen benötigt. Besonders an der St. Ursula Schule und der Leopold-Bausinger-Schule ist die Kapazität demnach nicht ausreichend.

Einen hohen potenziellen Anteil an Radfahrenden gibt es auch an beruflichen Schulen und Hochschulen.

An den Beruflichen Schulen Rheingau in der Winkeler Straße existieren keine Fahrradabstellanlagen **(Abbildung 39).** An der Fachschule für Sozialwesen gibt es ebenso keine Abstellanlagen. Fahrräder werden „wild“ abgestellt **(Abbildung 40).** Dies deutet auf den Bedarf an geeigneten Abstellanlagen hin.



Abbildung 39: Berufliche Schulen Rheingau



Abbildung 40: Wildparkende Fahrräder vor der Fachschule für Sozialwesen

An dem untersuchten Standort der Hochschule in der Falterstraße sind Fahrradabstellanlagen an drei Stellen vorhanden **(Abbildung 41).** Eine Anlage befindet sich südlich der Gebäude direkt am Park und besteht aus Rahmenhaltern **(Abbildung 42).** Die drei dort angeschlossenen Fahrräder waren teilweise umgekippt, was darauf hindeutet, dass die Anlage nicht geeignet ist. Die beiden anderen Anlagen befinden sich in unmittelbarer Nähe zueinander zwischen den westlichen Gebäuden. Dort sind Vorderradhalter mit seitlicher Halterung vorhanden. An einer Fahrradabstellanlage können diese von beiden Seiten genutzt werden und bieten Platz für acht Fahrräder **(Abbildung 43).** Die andere Abstellanlage konnte zum Zeitpunkt der Erhebung nur von einer Seite genutzt werden. Diese ist überdacht **(Abbildung 44).**

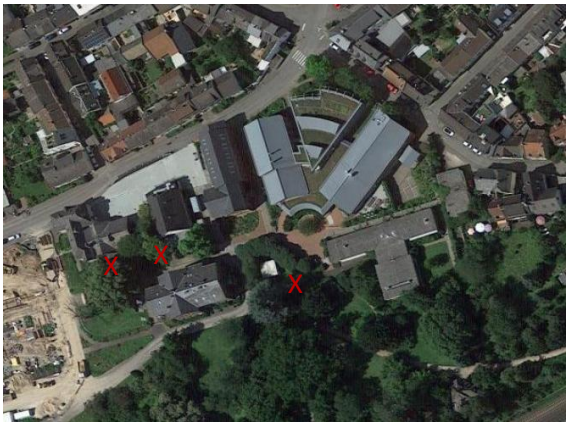


Abbildung 41: Standorte der Abstellanlagen an der Hochschule



Abbildung 42: Rahmenhalter an der Hochschule



Abbildung 43: Vorderradhalter mit seitlicher Halterung an der Hochschule



Abbildung 44: Überdachte Abstellanlagen an der Hochschule

Empfehlung:

Es wird empfohlen, auf dem Gelände der St. Ursula Schule und der Leopold-Bausinger-Schule geeignete Abstellanlagen zu errichten. Insgesamt sollen Abstellanlagen für 30 Prozent der Schülerinnen und Schüler geschaffen werden.

An Grundschulen und Kindertagesstätten sind Fahrradabstellanlagen für die Mitarbeitenden erforderlich. Um die eigenständige nicht motorisierte Mobilität bereits in der frühkindlichen Phase zu fördern und daher attraktiv zu gestalten, sind geeignete Abstellanlagen für Roller, Laufräder und Kinderfahrräder zu schaffen.

An den Beruflichen Schulen Rheingau sowie an der Fachschule für Sozialwesen sind geeignete Abstellanlagen in ausreichender Anzahl zu installieren.

An der Hochschule (Standort Falterstraße) ist die Fahrradabstellanlage am Park durch eine geeignete Anlage mit Anlehnbügeln zu ersetzen. Bei den überdachten Vorderradhaltern mit seitlicher Halterung sollte sichergestellt werden, dass diese von allen Seiten zugänglich sind. An den weiteren Standorten der Hochschule ist zu prüfen, ob geeignete Fahrradabstellanlagen vorhanden sind. Gegebenenfalls sind diese nachzurüsten.

2.6 Sport- und Freizeiteinrichtungen

28% aller zurückgelegten Wege entfallen auf den Freizeitbereich[2]. Dort ist die Affinität zur Nutzung des Fahrrads besonders hoch. Zeitgemäße Abstellanlagen an Sport- und Freizeiteinrichtungen sind daher besonders wichtig und können die Attraktivität der Fahrradnutzung in der Freizeit weiter steigern. Dies gilt insbesondere für Freilufteinrichtungen, die in der Regel nur bei gutem Wetter genutzt werden.

Am Rheingau-Bad gibt es eine überdachte Fahrradabstellanlage auf dem Parkplatz gegenüber des Eingangs **(Abbildung 45).** Dort sind vier ungeeignete Vorderradhalter sowie vier seitliche Halterungen gegenüberliegend vorhanden **(Abbildung 46).** Diese entsprechen nicht den aktuellen Standards und bieten nicht genügend Kapazität für das Schwimmbad.



Abbildung 45: Überdachte Abstellanlage am Rheingau-Bad



Abbildung 46: Überdachte Abstellanlage am Rheingau-Bad

Am Rheingau-Stadion in Geisenheim gibt es auf dem Gelände direkt am Eingang 19 Anlehnbügel **(Abbildung 47** und **Abbildung 48)**, die Platz für 37 Fahrräder bieten. Ein Anlehnbügel kann aufgrund von Platzmangel nur von einer Seite genutzt werden. Die Abstellanlagen erfüllen die Anforderungen.

[2] Mobilität in Deutschland 2017, infas, DLR, IVT und infas 360 (im Auftrag des BMVI), Bonn, 2018



Abbildung 47: Platz mit Anlehnbügeln am Rheingau-Stadion



Abbildung 48: Anlehnbügel am Rheingau-Stadion

An den Tennisplätzen in Marienthal und Stephanshausen sowie am Sportfeld Johannisberg konnten keine Fahrradabstellanlagen gesichtet werden.

Empfehlung:

An allen Freizeiteinrichtungen, abgesehen vom Rheingau-Stadion, wird das Anbringen von Anlehnbügeln empfohlen.

Insbesondere an den Tennisplätzen und dem Sportfeld sollte das Vorhandensein von geeigneten Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Gegebenenfalls sollte eine Erweiterung bzw. Erneuerung der Abstellanlagen auf die aktuellen Standards vorgenommen werden.

Am Rheingau-Bad wird empfohlen, die vorhandenen Abstellanlagen gegen Anlehnbügel zu tauschen. Zudem sollte eine Erweiterung der Abstellanlagen geprüft werden.

3 Sonstiges

3.1 E-Bike-Ladestation

Die Reichweite von Elektrofahrrädern ist für den Alltagsverkehr in der Regel ausreichend. Bei maximaler Motorunterstützung ist eine Reichweite von mindestens 25 Kilometern üblich. Durch das einfache Entnehmen des Akkus kann dieser an der Arbeitsstelle oder zu Hause unkompliziert geladen werden.

Ein Bedarf an E-Bike-Ladestationen im Alltagsverkehr besteht folglich nicht.

Im Freizeitverkehr kann auf Grund längerer Strecken ein Bedarf am „Nachladen“ der Elektrofahrräder bestehen. Aufgrund des lang andauernden Ladevorgangs ist dies aber nur in Kombination mit längeren Aufenthalten, also im Bereich von Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen sinnvoll.

In der Hochschulstadt Geisenheim gibt es bereits eine E-Bike-Ladestation am Rathaus in der Rüdesheimer Straße. Als weiterer Standort kommt der Weinprobierstand am Rhein in Frage. Hierbei ist insbesondere das Thema des Stromanschlusses für eine wirtschaftliche Umsetzung entscheidend. Für Radfahrende, die auf einer Fahrradtour Geisenheim besuchen, sind diese beiden Standorte aufgrund ihrer zentralen Lage geeignet.

3.2 Reparaturstationen



Reparaturstationen können an zentralen Stellen sinnvoll sein und helfen Radfahrenden außer Haus kleinere Schäden zu beheben.

Zielgruppe von Reparaturstationen sind sowohl Freizeitfahrende, die durch Geisenheim fahren als auch die Einwohnenden Geisenheims, die kein entsprechendes Werkzeug besitzen.

Geeignete Standorte sind dabei das Rathaus Geisenheim, der Bahnhof, die Sportplätze und der Weinprobierstand am Rhein.

Für eine Reparaturstation fallen Kosten in Höhe von ca. 2.000 € zuzüglich Montage an. Ein Stromanschluss ist nicht erforderlich. Es sind Kosten zur Instandhaltung einzukalkulieren.

3.3 Privatflächen im Einzelhandel

Die Stadtverwaltung kann aktiv auf Gewerbetreibende zugehen und diese über die Sinnhaftigkeit von Fahrradabstellplätzen informieren. Den Gewerbetreibenden kann darüber hinaus angeboten werden, dass die Stadt Fahrradbügel zur Verfügung stellt und montiert, sofern die Gewerbetreibenden dafür geeignete Flächen auf Ihrem Grundstück zur Verfügung stellen.

4 Allgemeine Empfehlungen

Ziel sollte es sein, im gesamten Stadtgebiet einheitliche Anlehnbügel zu schaffen. Es wird empfohlen, dass der kommunale Bauhof eine gewisse Anzahl an Anlehnbügeln anschafft und diese im Bereich der öffentlichen Flächen kontinuierlich montiert. Die in der Innenstadt am Lindenplatz und Frohnhofplatz

sowie die am Weinprobierstand am Rhein verwendeten Anlehnbügel sind, abgesehen von der Querstange, einheitlich und entsprechen dem Standard. Diese Modelle eignen sich also zur Montage an weiteren Standorten.

Insbesondere bei größeren Abstellanlagen ist bei der weiteren Planung der Leitfaden Fahrradabstellanlagen des Hessischen Verkehrsministeriums heranzuziehen[3].

Im Leitfaden Fahrradabstellanlagen sind auch verschiedene geeignete Typen von Abstellanlagen aufgeführt.

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben einen höheren Flächenbedarf. Dies sollte bei der Bemaßung der Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei Flächenknappheit auch auf Kosten von Pkw-Stellplätzen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich effektiver in der Flächennutzung. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden.“[4]

[3] Leitfaden Fahrradabstellanlagen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2020

[4] Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012