

## Stadt Ginsheim-Gustavsburg Mobilitätskonzept für eine nachhaltige Mobilität

Dr.-Ing. Moritz von Mörner

Annika Heinzelmänn B. Sc.

Jan Fischer B. Eng.

Gesa Beck B. Sc.

Darmstadt im August 2022

**Planungsbüro von Mörner**  
Mobilität und Verkehr

**Stadt Ginsheim-Gustavsburg**

**Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität**

---

Dr.-Ing. Moritz von Mörner

Annika Heinzelmann B. Sc.

Jan Fischer B. Eng.

Gesa Beck B. Sc.

Darmstadt im August 2022

Planungsbüro von Mörner  
Heinrichstraße 233  
64287 Darmstadt  
06151 423933  
buero@vonmoerner.de  
vonmoerner.de

# Inhalt

## Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung / Einleitung.....	1
1.1	Planungsgrundlagen und aktuelle Veränderungen im Verkehrssystem.....	1
2.	Maßnahmen.....	3
2.1	M1 Ginsheim - Fahrradweg zwischen Friedhof und Gärtnerei.....	3
2.1.1	Status Quo.....	3
2.1.2	Problem.....	3
2.1.3	Lösungsmöglichkeiten.....	4
2.1.4	Empfehlung.....	6
2.2	M2 Ginsheim - Altrheinufer.....	7
2.2.1	Status Quo.....	7
2.2.2	Problem.....	10
2.2.3	Lösungsmöglichkeiten.....	11
2.3	M3 Ginsheim - Radverkehr Dammstraße bis Ecke Mainzer Straße.....	16
2.3.1	Status Quo.....	16
2.3.2	Problem.....	17
2.3.3	Lösungsmöglichkeiten.....	17
2.3.3	Empfehlung.....	19
2.4	M4 Ginsheim - Radwegführung Rheinstraße zwischen Apotheke und Netto.....	20
2.4.1	M4 Ginsheim - Radwegführung Rheinstraße zwischen Apotheke und Netto M6 Ginsheim - Radwegführung Rheinstraße zwischen Bushaltestelle "In der Nachtweid" und "Bouguenais-Allee".....	20
2.4.2	M4 - Handlungsempfehlung.....	21
2.4.3	Alternative Führungen des Radverkehrs.....	22
2.5	M5 Ginsheim - Schulbereich Albert-Schweitzer-Schule.....	25
2.5.1	Status Quo.....	25
2.5.2	Problem.....	25
2.5.3	Lösungsmöglichkeiten.....	26
2.6.	M6 Ginsheim - Radwegführung Rheinstraße zwischen Bushaltestelle "In der Nachtweid" und "Bouguenais Allee".....	31
2.6.1	M6 - Handlungsempfehlung.....	31

2.6.2	M6 - Kein Schutzstreifen.....	32
2.7	M7 Gustavsburg - Fahrradstraße - Notwendigkeit und Machbarkeit.....	33
2.7.1	Status Quo.....	33
1.1.1.	Problem.....	33
2.7.3	Lösungsmöglichkeiten.....	34
2.7.4	Mögliche Führungen einer Fahrradstraße in Gustavsburg.....	36
2.7.5	Empfehlung.....	38
2.8	M8 Gustavsburg - Radverkehr Damm/Merianstraße/Vorflutbereich in den Mainwiesen .....	41
2.8.1	Status Quo.....	41
2.8.2	Problem.....	41
2.8.3	Lösungsmöglichkeiten.....	42
2.8.4	Lösungsmöglichkeiten für einen Radweg entlang der Merianstraße:.....	43
2.8.5	Empfehlung.....	46
2.9	M9 Gustavsburg - Schulbereiche Gustav-Brunner-Schule (Elterntaxi) .....	47
2.9.1	Status Quo.....	47
2.9.2	Problem.....	48
2.9.3	Lösungsmöglichkeiten.....	49
2.10	Knotenpunkt Rheinstraße / Leipziger Straße.....	55
2.10.1	Status Quo.....	55
2.10.2	Problem.....	55
2.10.3	Lösungsmöglichkeit .....	55
2.11	M11 - Förderung des Alltagsradverkehrs .....	56
2.12	M12 - Infos und Handlungsvorgaben bezüglich Regelungsmöglichkeiten des Parkraums .....	58
3.	Weitere für die Nahmobilität relevante Stellen.....	60
4.	Fazit.....	60

## Tabellen

<b>Tabelle 1:</b> Vor- und Nachteile der Lösungsmöglichkeit Umfahrung L 3040.....	4
<b>Tabelle 2:</b> Vor- und Nachteile der Lösungsmöglichkeit Ortsschild versetzen und Tempo 30 ausweisen.....	5
<b>Tabelle 3:</b> Parkplätze des Parkleitsystems mit ihrem Parkplatzangebot und der Entfernung zum Altrheinufer .....	8
<b>Tabelle 4:</b> Vor- und Nachteile der Sperranlage am Altrheinufer Sperranlage am Altrheinufer.....	12
<b>Tabelle 5:</b> Mögliche Vorgehensweise zur Umgestaltung des Altrheinufers bei Positionierung der Sperranlage am Altrheinufer .....	15
<b>Tabelle 6:</b> Übersicht Maßnahmen (die gestrichenen Maßnahmen sind nach Rücksprache baulich nicht umsetzbar und werden nicht weiter betrachtet).....	20
<b>Tabelle 7:</b> Breiten für verschiedene Ausbaustufen der Radverkehrsinfrastruktur .....	35
<b>Tabelle 8:</b> Stärken und Schwächen von Variante 1 (Bebelstraße/An der Schleuse/ Freiherr-vom-Stein-Straße).....	36
<b>Tabelle 9:</b> Stärken und Schwächen von Variante 2 (Mozartstraße/Robert-Koch-Straße/Hochheimer Straße) .....	37
<b>Tabelle 10:</b> Stärken und Schwächen von Variante 3 .....	37
<b>Tabelle 11:</b> Stärken und Schwächen von Variante 4 (Merianstraße/Auf dem Maindamm/An der Schleuse/Freiherr-vom-Stein-Straße) .....	38
<b>Tabelle 12:</b> Stärken und Schwächen der Radverkehrsführung auf dem Maindamm.....	43
<b>Tabelle 13:</b> Stärken und Schwächen der Führung über die Merianstraße .....	44
<b>Tabelle 14:</b> Stärken und Schwächen der Radverkehrsführung über das Überflutungsgebiet.....	45

## Bilder

<b>Bild M1-1</b>	Status Quo Beschilderung
<b>Bild M1-2.1</b>	Verkehrserhebungen
<b>Bild M1-3</b>	Straßenbreiten
<b>Bild M1-4</b>	Lösungsmöglichkeit 1: Umfahrung L3040
<b>Bild M1-5</b>	Lösungsmöglichkeit 2: Ortsschild versetzen und Tempo 30 ausweisen
<b>Bild M1-6</b>	Lösungsmöglichkeiten gebündelt
<b>Bild M2-1</b>	Altrheinufer Status Quo
<b>Bild M2-2</b>	Sperranlage am Altrheinufer
<b>Bild M3-1</b>	Dammstraße Status Quo
<b>Bild M3-2</b>	Schutzgebiete
<b>Bild M3-3</b>	Lösungsmöglichkeit 1: Ausweisung Fahrradstraße
<b>Bild M3-4</b>	Lösungsmöglichkeit 2: Fahrradführung parallel zur Dammstraße
<b>Bild M3-5</b>	Hinweis zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf dem Straßenbelag
<b>Bild M4-1</b>	Radwegführung an der nördlichen Rheinstraße; Variante 1 - Schutzstreifen
<b>Bild M4-2</b>	Radwegführung an der nördlichen Rheinstraße; Variante 2 - Radfahrstreifen
<b>Bild M4-4</b>	Radwegführung an der nördlichen Rheinstraße; Variante 3 - Radverkehr auf der Fahrbahn, optische Mitteltrennung mit Pflasterstreifen

<b>Bild M4-5</b>	Alternativen zur Radverkehrsführung an der Rheinstraße
<b>Bild M5-1</b>	Albert-Schweitzer-Schule Problemstellen
<b>Bild M5-2</b>	Albert-Schweitzer-Schule Lösungsmöglichkeiten
<b>Bild M6-1</b>	Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim; Variante 1 - Schutzstreifen
<b>Bild M6-2</b>	Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim; Variante 2 - Radfahrstreifen
<b>Bild M6-4b</b>	Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim; Variante 4b - beidseitig baulich getrennter Radweg
<b>Bild M6-5</b>	Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim; Variante 5 - gemeinsamer Geh-& Radweg
<b>Bild M7-0</b>	Lage der Varianten im Raum
<b>Bild M7-1</b>	Lage im Raum - Variante 1
<b>Bild M7-2</b>	Lage im Raum - Variante 2
<b>Bild M7-3</b>	Lage im Raum - Variante 3
<b>Bild M7-4</b>	Lage im Raum - Variante 4
<b>Bild M7-5</b>	Gestaltung eines Verschwenks
<b>Bild M8-1</b>	Führungen des Fahrradwegs
<b>Bild M9-1</b>	Gustav-Brunner-Schule Problemstellen
<b>Bild M9-2</b>	Gustav-Brunner-Schule Lösungsmöglichkeiten
<b>Bild M10-1</b>	Konzept zur Machbarkeit Kreisverkehr Rheinstraße - Leipziger Straße

## Anhang

Verortung der Maßnahmen

Maßnahmen Ginsheim

Maßnahmen Gustavsburg

Maßnahme M4 & M6 - Übersichtskarte Status Quo

**Bild M4-0** Radwegführung an der nördlichen Rheinstraße; Status Quo

**Bild M6-0** Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim; Status Quo

Maßnahme M4 & M6 - Übersichtskarte Variante 1 Schutzstreifen

Maßnahme M4 & M6 - Übersichtskarte Variante 2 Radfahrstreifen

Führungsformen und Breiten - Qualitätsstandards und Musterlösungen

## **1. Aufgabenstellung / Einleitung**

Ginsheim-Gustavsburg möchte Vorreiter und Ideengeber im Bereich nachhaltiger Mobilität werden und für Kommunen ähnlicher Größe mit zukunftsfähigen und ökologischen Maßnahmen im Bereich Verkehr als Vorbild agieren. Dazu wurden bereits verschiedene strategische Punkte angegangen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden diverse Veranstaltungen und Aktionen zum Thema „Radfahren“, „Carsharing“ und „nachhaltige Mobilität“ angeboten. Damit wurde den BürgerInnen der Kommune die Möglichkeit geboten, die Mobilitätswende in Ginsheim-Gustavsburg mit voranzutreiben und eine noch lebenswertere Kommune mitzugestalten.

Im fachlichen Austausch mit Prof. Dr. Blees von der Hochschule RheinMain entstand die Idee, Studierende der Hochschule RheinMain für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes in Ginsheim-Gustavsburg zu begeistern. Im Sommersemester 2020 erarbeiteten fast 30 Studierende des Studiengangs „Umweltmanagement und Stadtplanung in Ballungsräumen“ der unter der Leitung von Dr.-Ing. Moritz von Mörner Ideen und Konzeptansätze, wie die Entwicklung der Mobilität in Ginsheim-Gustavsburg zukunftsfähig gestaltet werden kann. 10 Konzeptpapiere sind entstanden, die sich alle durch einen unverstellten Blick der Studierenden auf das Stadtgebiet, kreative Ideen und unkonventionelle Lösungsansätze auszeichnen.

Die Aufgabenstellung für den vorliegenden Bericht ist, basierend auf den studentischen Handlungskonzepten Maßnahmenvorschläge für Bereiche mit hohem Handlungsbedarf zu entwickeln. Diese Bereiche wurden in Absprache mit dem Team Mobilität der Stadt Ginsheim-Gustavsburg identifiziert. Die innovativen Ideen der Studierenden werden mit langjähriger verkehrsplanerischer Expertise auf Umsetzbarkeit überprüft und in eine fachlich ausgereifte Zusammenstellung von Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität für Ginsheim-Gustavsburg eingebunden. Die Studierenden, die im Sommersemester 2020 die entsprechenden Mobilitätskonzepte erstellt haben, waren auch in die weitere Ausarbeitung eingebunden.

Die vorgestellten Maßnahmen können innerhalb der nächsten 2-10 Jahre umgesetzt werden. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Lebensqualität der BürgerInnen und dazu, dem Klimawandel effektiv zu begegnen. Die thematische Schwerpunktsetzung dieses Berichts erfolgt in Abstimmung mit der Stadt. Die Maßnahmen können nicht nur 1:1 in den vorgestellten Bereichen umgesetzt werden, sie können darüber hinaus auch leicht als Vorlage dienen, um auf andere Straßenräume übertragen und die entsprechenden Bedürfnisse hin adaptiert zu werden.

### **1.1 Planungsgrundlagen und aktuelle Veränderungen im Verkehrssystem**

Aktuell ist nicht sicher vorhersehbar, wie wir in 10 Jahren weiterhin mobil sein werden:

Zunehmender Klimaschutz und ein zunehmendes Bewusstsein über dessen Ursachen, zögerliche Einführung elektrischer Antriebe mit dem Problem des Ladens in dichten Stadtquartieren ohne private Stellplätze, Zunahme des Radverkehrs, die Einführung von elektrischen Kleinstfahrzeugen, die mögliche

---

Zulassung von Sammelfahrten (MOIA, ioki), das Aufkommen autonomer (öffentlicher) Fahrzeuge und flexibler Mobilitätsdienstleistungen (zumindest für die erste und letzte Meile) werden sich auf die zukünftige Nachfrage nach Mobilität auswirken.

Verkehr/Mobilität wird diverser. Bisher kaum gehörte Gruppen an Verkehrsteilnehmerinnen (junge, alte, mobilitätseingeschränkte, Rad fahrende und zu Fuß gehende Menschen) erheben ihre Stimmen und fordern Raum und ein gleichberechtigtes Miteinander. Dadurch steigt der Parkdruck zusätzlich und die Stimmung auf der Straße verschärft sich.

Die Nahmobilität gewinnt erheblich an Stellenwert. Sie stellt eine maßgebende Schraube der Verkehrswende dar. Allerdings bedeuten Verbesserungen in den Bereichen Fuß-, Radverkehr und Ausbau der Barrierefreiheit, dass die bestehende Flächenverteilung angepasst werden muss. Die Straßenbreiten (von Hauswand zu Hauswand) sind endlich und können nicht mehrfach verteilt werden. Bestehende Nutzungen – Parken und Raum für Pkw – werden nicht für immer im Status Quo bestehen. Der Ausbau der Nahmobilität und damit einer Zunahme der Wege, die mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt werden, kann nur mit hochwertiger, komfortabler und sicherer Verkehrsinfrastruktur gelingen.

## 2 Maßnahmen

### 2.1 M1 Ginsheim - Fahrradweg zwischen Friedhof und Gärtnerei

#### 2.1.1 Status Quo

Der Friedhof Ginsheim sowie die Gärtnerei „Sonjas BlumenGarten“ befinden sich im Südosten von Ginsheim an der Neckarstraße/L 3040. Parallel zur L 3040 verläuft von Ginsheim kommend linksseitig ein ausgewiesener Fußweg, der für Radfahrende freigegeben ist. Dieser Abschnitt ist topografisch höher gelegen als die Fahrbahn. Beidseitig neben dem ausgewiesenen Fußweg wachsen Birken. Auf Höhe des Parkplatzes beim Friedhof in Richtung Bauschheim geht die Beschilderung in einen gemeinsamen Geh- und Radweg über. **(Bild M1-1)**

Der beschriebene Streckenabschnitt befindet sich außerorts, die Ortstafel steht auf Höhe der Gärtnerei. Zwischen der Gärtnerei und dem Friedhof beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Ortseinwärts beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, was direkt im Anschluss an die Ortstafel ausgeschildert ist. **(Bild M1-1)**

#### 2.1.2 Problem

Der Fußweg mit dem Zusatz „Radfahrende frei“ zwischen der Gärtnerei und dem Friedhof befindet sich topografisch leicht oberhalb der Fahrbahn und ist von beidseitigem Baumbestand umgeben. Die Breiten in dem Abschnitt zwischen Gärtnerei und Friedhof liegen bei etwa 1,50 – 1,70 m, mit Beginn des Friedhofs liegt ein kurzzeitig breiterer Weg vor. Dieser geht anschließend wieder auf eine Breite von 1,70 m, bevor auf Höhe des Parkplatzes der gemeinsame Geh- und Radweg mit einer Mindestbreite von 2 m beginnt. Die vorhandenen Breiten zwischen Gärtnerei und entlang der Friedhofsmauer sind dabei für eine gemeinsame Nutzung von Fußgehenden und Radfahrenden deutlich zu schmal **(Abbildung 1, Bild M1-3)**.



Abbildung 1: Beengte Verhältnisse auf dem Abschnitt zwischen Gärtnerei und Friedhof

Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. 5,50 m – 6,00 m **(Bild M1-3)**, wobei diese beidseitig von Grünflächen umgeben ist. Aufgrund der bereits vorhandenen Mindestbreite für den Begegnungsverkehr Bus-Bus

(Mindestmaße für Verkehrsräume von Linienbussen = 6,50 m, bei beengten Verhältnissen = 6,00 m<sup>1</sup>) als auch die umliegenden Grünflächen, ist eine Verbreiterung oder Neuaufteilung der Fahrbahnfläche nicht möglich. Ebenfalls ist ein Fahrradschutzstreifen auf diesem Abschnitt nicht umsetzbar, da eine Kernfahrbahnbreite von mindestens 4,50 m zwischen den Schutzstreifen nicht gewährleistet werden kann.

### 2.1.3 Lösungsmöglichkeiten

Es wurden insgesamt 3 Lösungsmöglichkeiten erarbeitet, wie eine verbesserte Radinfrastruktur geschaffen werden kann.

#### Lösungsmöglichkeit 1: Umfahrung L 3040

Die umliegenden landwirtschaftlichen Wege können als Alternativroute genutzt werden, sodass eine direkte Verbindung entlang der L 3040 nicht notwendig ist. Für Personen mit dem Ziel „Friedhof“ erfolgt die Erschließung aus dem Süden Ginsheims über die vorhandene Radwegeverbindung entlang der Dammstraße und anschließend über einen landwirtschaftlichen Weg. (Bild M1-4, Verbindung grün). Für Personen aus dem mittleren oder nördlichen Stadtgebiet Ginsheims dient der nördlich des Friedhofs verlaufende landwirtschaftliche Weg als Zubringer. Dieser kann in Verbindung mit den bereits vorhandenen ausgewiesenen Radwegen genutzt werden. Der Friedhof hat am landwirtschaftlichen Weg bereits einen Eingang, an dem überdachte und ADFC-konforme Radabstellanlagen<sup>2</sup> angebracht werden sollten (Verbindung lila, in Kombination mit Verbindung blau und orange). Die landwirtschaftlichen Wege sollten für eine Nutzung durch den Radverkehr entsprechend ausgestaltet werden: die Wege sollten asphaltiert werden, um eine komfortable Nutzbarkeit auch bei Regen zu gewährleisten sowie eine entsprechende Beschilderung vorgenommen werden.

Tabelle 1: Vor- und Nachteile der Lösungsmöglichkeit Umfahrung L 3040

Vorteile	Nachteile
Gehweg steht Fußgehenden zur Verfügung	Neue Asphaltdeckschicht, ggf. Reinigung nach Verunreinigungen
Keine wesentlichen Umwege für Radfahrende	
Nutzung bereits vorhandener Radinfrastruktur und Fahrradwege	
Nutzung von Wegen ohne motorisierten Verkehr (außer landwirtschaftlichen Fahrzeugen)	

<sup>1</sup> FGSV (2006) – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS, S.26

<sup>2</sup> ADFC - ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle

## Lösungsmöglichkeit 2: Ortsschild versetzen und Tempo 30 ausweisen

Die Ortsgemarkung befindet sich momentan auf Höhe der Gärtnerei. Es ist zu prüfen, ob das Ortsschild auf Höhe des im Süden verlaufenden landwirtschaftlichen Wegs versetzt werden kann. Anschließend würde sich der betrachtete Abschnitt innerorts befinden. Dementsprechend kann nach Absprache und Beurteilung der vorhandenen Situation der Abschnitt mit Tempo 30 ausgeschildert werden, sodass Radfahrende im Verkehr mitschwimmen und auf der Fahrbahn geführt werden können (**Bild M1-5**). Um den Verkehr weiter zu entschleunigen und Radfahrende auf diesem Abschnitt zu schützen, sollte vor der Ortstafel eine Mittelinsel eingesetzt und zu einem Verschwenk der Fahrbahn umgebaut werden.

Tabelle 2: Vor- und Nachteile der Lösungsmöglichkeit Ortsschild versetzen und Tempo 30 ausweisen

Vorteile	Nachteile
Rückgang der Geschwindigkeiten durch Einsatz einer begrünten Mittelinsel	Potenzielle Ablehnung der Versetzung des Ortsschildes sowie zur Ausweisung von Tempo 30
Gehweg steht Fußgehenden zur Verfügung	Keine gesicherte Radinfrastruktur
	Aufgrund der Klassifizierung als Landesstraße ist Hessen Mobil als außenstehende Instanz involviert
	Übergang zwischen Geh- und Radweg und Fahrbahn
	Bau einer Mittelinsel und Fahrbahnverlagerungen als Kostenaufwand

## Lösungsmöglichkeit 3: Verbreiterung hin zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg

Der bestehende Baumbestand entlang des für den Radverkehr freigegebenen Fußweges begrenzt derzeit eine mögliche Verbreiterung. Ein Erhalt des Baumbestands ist aus klimatischen Gründen wie auch aus Altersgründen nicht vorgesehen, wodurch die Möglichkeit besteht, den lediglich 1,50 m – 1,70 m breiten Fußweg zu einem 2,50 m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg auszubauen.

Durch die leicht erhöhte Lage des bestehenden Fußweges muss die durch eine Verbreiterung instabiler werdende Böschung ggf. abgestützt werden. Hierdurch entstehen zusätzliche Kosten.

### Piktogrammreihe (nicht als Lösungsmöglichkeit betrachtet)

Aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten außerorts sowie dem gefährlichen Übergang zwischen Fahrbahn und gemeinsamen Geh- und Radweg wird eine Piktogrammreihe als Lösungsmöglichkeit nicht vorgeschlagen.

## 2.1.4 Empfehlung

Es wird empfohlen, Lösungsmöglichkeit 1 zu realisieren, um den Fuß- und Radverkehr in diesem Bereich zu trennen. Der Ausbau bzw. die Aufnahme der zwei landwirtschaftlichen Wege zugunsten der Radfahrenden sorgt dafür, dass eine getrennte Führung des Radverkehrs zum motorisierten Verkehr realisiert werden kann. Radfahrende haben eine separate, breite Radverkehrsinfrastruktur, die ohne große Umwege nutzbar ist. Außerdem besteht ausreichend Platz zum Überholen anderer Radfahrender. Fußgehenden stehen die 1,50 m des vorhandenen Gehwegs entlang der L 3040 zur Verfügung, was vor allem für Personen mit Anforderung auf Barrierefreiheit (Rollstuhl, Kinderwagen, Rollator,...) sehr wichtig ist.

Durch die neuen Radverbindungen wird für sensible und vulnerable Radfahrende eine attraktive Radverkehrsführung geschaffen, welche sowohl zu zentralen Punkten als auch touristischen Orten führt, aber auch eine Verbindung zwischen Ginsheim und umliegenden Ortschaften herstellt. Allerdings müssen die entsprechenden landwirtschaftlichen Wege für den Fahrradverkehr ausgestaltet und unterhalten werden. Am Friedhof sollten ADFC-konforme Fahrradabstellanlagen installiert werden.

Eine potenzielle Kombination der Umfahrung des Abschnittes zwischen der Gärtnerei und dem Friedhof mit der Versetzung des Ortsschildes sowie der Ausweisung von Tempo 30 seitens der Gemeinde ist zu prüfen. Aufgrund der baulichen Veränderungen durch die Etablierung einer Mittelinsel ergibt sich eine Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs. Selbstbewusste, nicht vulnerable Radfahrende können die Strecke auf der L 3040 anschließend nutzen, da bei Tempo 30 ein Mitschwimmen der Radfahrenden auf der Fahrbahn ermöglicht wird. Ein sicherer Übergang zwischen der L 3040 sowie dem gemeinsamen Geh- und Radweg ist zu schaffen. Die Kombination beider Lösungsmöglichkeiten ist in **Bild M1-6** dargestellt.



Kartengrundlage: Google Earth

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M1-1

M1 - Radweg zwischen Gärtnerei und Friedhof in Ginsheim

Status Quo Beschilderung





Verkehrszählung 2015  
(Hessen Mobil)  
Querschnittbelastung:  
3.824 Kfz/24h  
35 SV/24h

Verkehrszählung 21.08.2018  
(Heinz + Feier GmbH)  
Querschnittbelastung:  
4.310 Kfz/24h  
66 SV/24h

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M1-2.1

M1 - Radweg zwischen Gärtnerei  
und Friedhof in Ginsheim

Verkehrserhebungen





Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M1-3

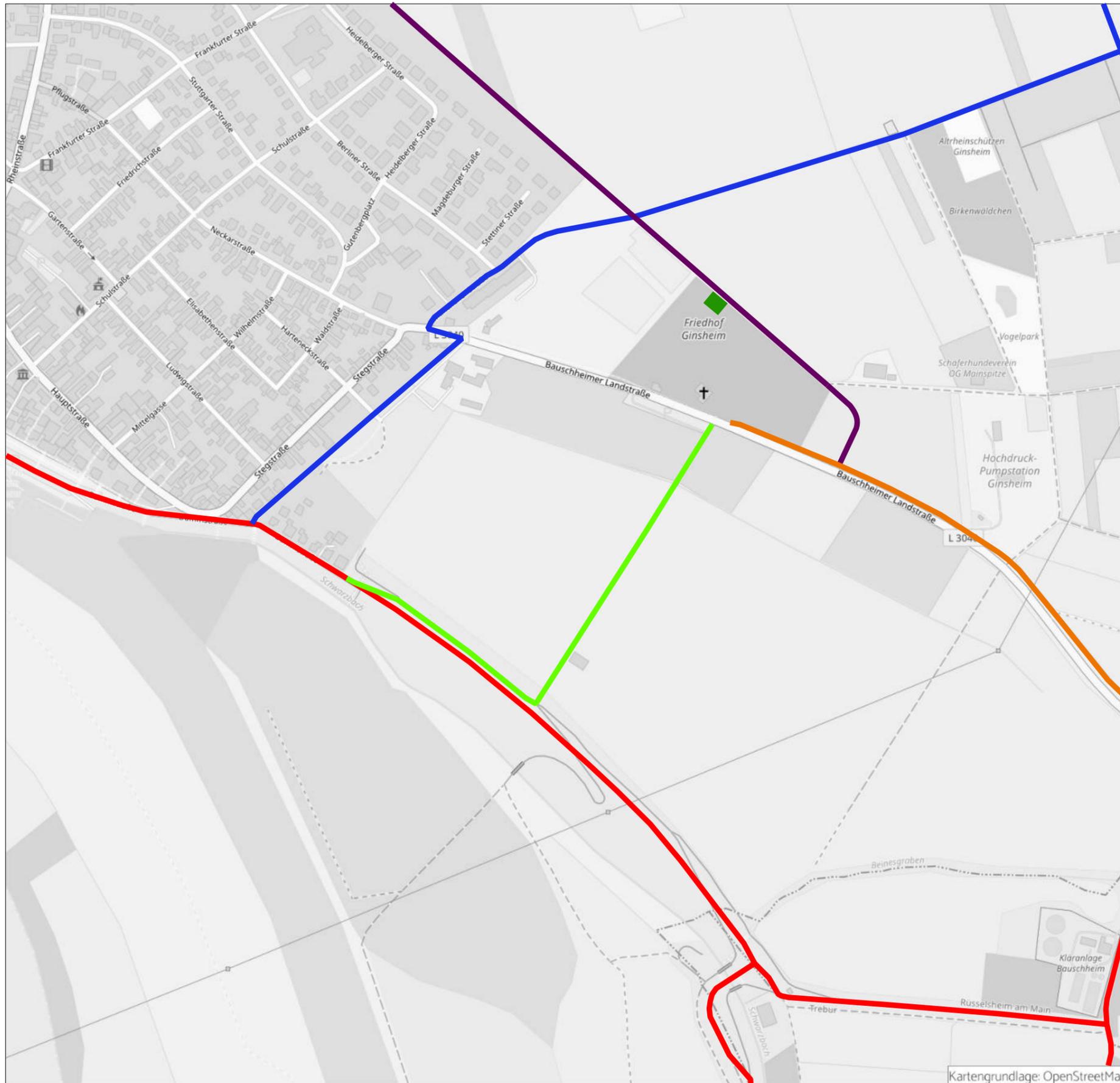
M1 - Radweg zwischen Gärtnerei und Friedhof in Ginsheim

Status Quo: Breiten

●→ Positionierung Fotoaufnahme inkl. Blickrichtung



Kartengrundlage: Google Earth



# Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M1-4

## M1 - Radweg zwischen Gärtnerei und Friedhof in Ginsheim

### Lösungsmöglichkeit 1: Umfahrung L3040 zwischen Gärtnerei und Friedhof

- Ginsheim - Friedhof
- Ginsheim - Bauschheim
- Ginsheim - Trebur/Darmstadt
- Geh-& Radweg entlang der L3040
- Neue Fahrradverbindung, Maßnahmen erforderlich (Änderung des Bodenbelags, Ausbau Infrastruktur,...)
- Anbringen von ADFC-konformen Fahrradabstellanlagen am bereits vorhandenen Friedhofeingang

**Pro:**

- Gehweg steht Fußgehenden zur Verfügung
- Keine wesentlichen Umwege für Radfahrende
- Nutzung bereits vorhandener Radinfrastruktur und Fahrradwegen
- Nutzung von Wegen ohne motorisierten Verkehr (außer landwirtschaftlichen Fahrzeugen)

**Contra:**

- Neue Asphaltdeckschicht, ggf. Reinigung nach Verunreinigungen



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Kartengrundlage: Google Earth

## Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M1-5

### M1 - Radweg zwischen Gärtnerei und Friedhof in Ginsheim

#### Lösungsmöglichkeit 2: Ortsschild versetzen und Tempo 30 ausweisen

- begrünte Mittelinsel
- neue Fahrbahnführung
- Rot-Markierung für den Überweg Geh- und Radweg auf die Fahrbahn inkl. Piktogramme

#### **Pro:**

- Rückgang der Geschwindigkeiten durch Einsatz einer begrünten Mittelinsel
- Gehweg steht Fußgehenden zur Verfügung

#### **Contra:**

- Potenzielle Ablehnung der Versetzung des Ortsschildes sowie zur Ausweisung von Tempo 30
- Übergang zwischen Geh- und Radweg und Fahrbahn
- Aufgrund der Klassifizierung als Landesstraße ist Hessen Mobil als außenstehende Instanz involviert
- Bau einer Mittelinsel und Fahrbahnverlagerungen als Kostenaufwand
- Keine gesicherte Infrastruktur





Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M1-6

M1 - Radweg zwischen Gärtnerei und Friedhof in Ginsheim

Lösungsmöglichkeiten gebündelt

- Neue Fahrradverbindung - entsprechende Maßnahmen vorzunehmen
- Etablierung/ Integration ins Radnetz
- begrünte Mittelinsel
- neue Fahrbahnführung
- Rot-Markierung für den Überweg Geh- und Radweg auf die Fahrbahn inkl. Piktogramme



Kartengrundlage: Google Earth

## 2.2 M2 Ginsheim - Altrheinufer

### 2.2.1 Status Quo



Abbildung 2: Status Quo des zeitweise gesperrten Altrheinufers im Bereich vor der bestehenden Schranke

Der Altrhein im Süden von Ginsheim bietet ansprechende Möglichkeiten zur Naherholung in einem europäischen Vogelschutzgebiet und Fauna-Flora-Habitat. Die am Altrheinufer zusammenkommenden Nutzungen zeichnen sich durch eine große Vielfalt aus – Tourismus, Naherholung, Verweilen, motorisierter und nicht motorisierter Verkehr. Der hessische Radfernweg R6<sup>3</sup> (vgl. **Abbildung 2**) verläuft zusammen mit weiteren Radrouten entlang des Altrheinufers. Die bestehenden Flächen werden allerdings nicht nur durch den Radverkehr genutzt, auch für Zufußgehende ist das Altrheinufer ein beliebtes Ausflugsziel.

BesucherInnen des Altrheinufers, des Bootshauses, des Restaurants und Bootsverleihs, sowie der Evangelischen Kirche nutzen die dort vorhandenen Parkflächen für den Kfz-Verkehr. Seit einigen Monaten ist das Altrheinufer an Freitagen, den Wochenenden und Feiertagen für den Kfz-Verkehr gesperrt. Eine Schrankenanlage verhindert die Einfahrt in den hinteren Teil des Altrheinufers, beginnend am Freitagmorgen um 0:00 Uhr. Sowohl die Schließung als auch die Öffnung der Schranke am Sonntagabend um 24:00 Uhr erfolgt durch einen externen Schlüsseldienst. Während der Sperrung des Altrheinufers ist das Parken auf dem Parkplatz im Vorraum der Schranke eingeschränkt. Während auf zehn Parkplätzen für maximal



Abbildung 3: Parkleitsystem am Knotenpunkt Hauptstraße/Rheinstraße

<sup>3</sup> <https://radtouren-magazin.com/touren/hessischer-radfernweg-r6.html>

zwei Stunden geparkt werden darf, ist das Parken auf vier weiteren Parkplätzen auf 30 Minuten begrenzt. Weitere 5 barrierefreie Parkstände sind für Menschen mit Beeinträchtigungen nutzbar. Außerhalb der Zeiten, in denen das Altrheinufer gesperrt ist, kann auf allen Parkflächen zeitlich unbegrenzt geparkt werden. Dies entspricht einer zusätzlichen Anzahl von 49 Parkständen (insgesamt 63 freie Parkstände plus 5 barrierefreie Parkstände) von Montag bis Donnerstag (**Bild M2-1**). Im Anschluss an die Sperrung des Altrheinufers wurde seitens der Stadtverwaltung ein Parkleitsystem etabliert, das BesucherInnen zu Zeiten der Sperrung auf alternative Parkmöglichkeiten hinweist. Ein Parkleitsystem verweist bereits am Knotenpunkt Hauptstraße mit der Rheinstraße (**Abbildung 3**) auf drei alternative Parkplätze im südlichen Ginsheim, welche ohne zeitliche Begrenzung beparkt werden dürfen. Insgesamt umfasst das Parkleitsystem fünf Parkplätze im Umkreis des Altrheinufers (**Tabelle 3**).

Tabelle 3: Parkplätze des Parkleitsystems mit ihrem Parkplatzangebot und der Entfernung zum Altrheinufer

<b>Kennzeichnung</b>	<b>Anzahl Parkplätze (Ungefähre Angaben)</b>	<b>Entfernung zum Altrheinufer</b>
P1 – Schiffsmühle	50	1,3 km
P2 – Am Bürgerhaus	100	700 m
P3 – Am Rathaus	30	400 m
P4 – Am Anglerheim	50	500 m
PF – Friedhof	40	700 m

Die Parkplätze unterscheiden sich nicht nur in Bezug auf die Parkplatzanzahl, sondern auch in ihrer Entfernung zum Altrheinufer deutlich. Während die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad bei allen Parkmöglichkeiten sehr gut ist, müssen Zufußgehende teils längere Strecken überwinden, um das Altrheinufer von den Parkplätzen aus zu erreichen (**Abbildung 4**).

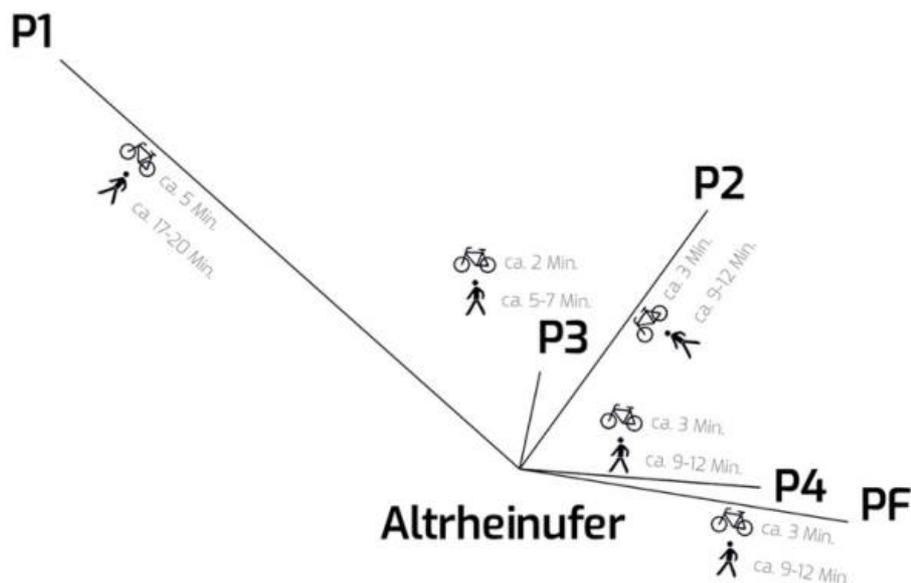


Abbildung 4: Entfernung der Parkplätze des Parkleitsystems zum Altrheinufer, zu Fuß und mit dem Rad (eigene Darstellung)

Zu Beginn wurde die Sperrung des Altrheinufers von verschiedenen Seiten der Stadtgesellschaft abgelehnt, die schlussendlich in Manipulationen der Schrankenanlagen mündete. Ebenfalls wurden seitens des Bootshauses Einflüsse der Sperrung auf einen geringeren Umsatz beklagt.

Von der Sperrung des Altrheinufers ausgenommen ist der Anliegerverkehr. Um eine Befahrbarkeit beispielsweise für die AnwohnerInnen der Dammstraße 1-6 zu sichern, können diese die Schranke mit einem eigenen Schlüssel öffnen.



Abbildung 5: E-Bike Ladestation mit darunter liegenden Radabstellplätzen (links), bestehende Sitzmöglichkeiten am Altrheinufer (rechts)

Die Führung des Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehrs erfolgt den größten Teil der Woche im Mischverkehr. Während das Altrheinufer wochenends gesperrt ist, werden lediglich der Rad- und Fußverkehr entlang der Dammstraße gemeinsam geführt. Abgesehen von einer Bikesharing-Station des Angebots „MeinRad“ der

Mainzer Verkehrsgesellschaft befinden sich entlang des Altrheinufers verteilt 33 Radabstellplätze (**Bild M2-1**). Die Radabstellanlagen ermöglichen ein Anschließen des Fahrradrahmens und befinden sich größtenteils direkt an der Uferkante. Zusätzlich bestehen drei E-Ladepunkte an der Hauswand des Seniorentreffs „Zur Fähre“, deren Zugänglichkeit jedoch eingeschränkt ist (**Abbildung 5, links**). Die derzeitige Gestaltung der Ladepunkte bietet Potentiale für weitere Verbesserungen.

Insbesondere entlang der Uferkante befinden sich mehrere Sitzmöglichkeiten (**Bild M2-1**). Diese sind in geringer Anzahl und mit geringer Attraktivität durch die Asphaltfläche, den Kfz-Verkehr sowie der tristen Uferböschung vorhanden (**Abbildung 5, rechts**). Die Uferböschung ist angeschrägt und größtenteils verkrautet.

## 2.2.2 Problem

Bedingt durch eine fehlende Trennung des Rad- und Fußverkehrs und deren unklare Führung entlang des Altrheinufers entstehen immer wieder Konflikte. Dies führte unter anderem zur Aufstellung zahlreicher verkehrsleitender Beschilderungen und Markierungen mit Hilfe von Piktogrammen (**Abbildung 6, links**).



Abbildung 6: Unklare Führung des Radverkehrs macht das Aufbringen von Piktogrammen notwendig (links), Großzügige Versiegelung am Altrheinufer, Bänke und Radabstellanlagen finden nur auf nicht anderweitig nutzbaren Flächen statt (rechts)

Während der Sperrung des hinteren Altrheinufers wird diese Unklarheit durch den parkplatzsuchenden Kfz-Verkehr noch verstärkt, der in der Hoffnung auf einen freien, wenn auch zeitlich eingeschränkt nutzbaren Parkplatz den Vorraum der Schranke am Altrheinufer befährt. Die Sperrung zu besucherstarken Zeiten konnte bereits eine Reduktion dieser konfliktbehafteten Situationen hinter der Schrankenanlage bewirken. Dennoch können über Schleichwege die hinter der geschlossenen Schranke liegenden Parkplätze durch den Kfz-Verkehr genutzt werden. Dies wird dadurch begünstigt, dass die seitens der Stadt Ginsheim-Gustavsburg angestrebte Erholungs- und Verweilfunktion des Altrheinufers nicht mit der vorhandenen Infrastruktur übereinstimmt.

Ausladende, versiegelte Flächen deuten ein Vorrecht des Kfz-Verkehrs am Altrheinufer auch zu Zeiten der Sperrung an und bedingen eine deutlich verringerte Aufenthaltsqualität für Zufußgehende und Radfahrende.

Sie werden häufig in die Randbereiche und für den Kfz-Verkehr nicht nutzbare Fläche verdrängt (**Abbildung 6, rechts**). Um das Altrheinufer zu beplanen genügt nicht alleine die verkehrsplanerische Sichtweise. Eine Gesamtplanung inkl. Freiraumkonzept und Überlegungen zur Nutzung der bestehenden und freiwerdenden Flächen erscheint notwendig.

### 2.2.3 Lösungsmöglichkeiten

Konfliktsituationen durch Parkplatzsuchverkehr können nachhaltig durch eine dauerhafte Sperrung des Altrheinufers für den Kfz-Verkehr vermieden werden.

Für eine konfliktarme Führung von Rad- und Fußverkehr ist es notwendig, die bestehende Infrastruktur so anzupassen, dass beiden Verkehrsarten eigene Bereiche zugewiesen werden. Durch die Sperrung für den Kfz-Verkehr wird die Nahmobilität hier aktiv priorisiert (**Bild M2-2**).

Mit der dauerhaften Sperrung für den Kfz-Verkehr wird ein Großteil der derzeit asphaltierten Flächen nicht mehr benötigt. Diese Flächen können zur Entwicklung eines ansprechenden Angebots von Aufenthalts- und Grünflächen genutzt werden.

Durch eine Neuaufteilung der Flächen am Altrheinufer ergibt sich die Möglichkeit, die bestehende manuelle Schrankenanlage durch automatisch gesteuerte Poller zu ersetzen und gegebenenfalls in Richtung begrünter Verkehrsinsel nach vorn zu versetzen. Die Nutzung automatischer Poller steht potentiell im Konflikt mit der Uferlage. Es gilt zu prüfen, ob automatisch gesteuerte Poller hochwassersicher betrieben werden können.

Direkt am Altrheinufer verbleiben nur wenige Parkstände für Menschen mit Behinderungen und ein Drop-Off/Pick-Up Bereich. Die weitere Befahrbarkeit des Altrheinufers auch für BesucherInnen bedingt ein weiteres Bestehen von Parksuchverkehr. Soll der Parksuchverkehr am Altrheinufer komplett unterbunden werden, wird es notwendig sein, die Zufahrt für BesucherInnen bereits am Knotenpunkt Rheinstraße/Hauptstraße zu beschränken. Eine Zufahrt ans Altrheinufer durch nicht berechnigte Fahrzeuge wird so vermieden.

Eine Sperrung des Altrheinufers bereits am Knotenpunkt Rheinstraße/Hauptstraße würde Erreichbarkeitskonzepte für einige Nutzende benötigen. Hierzu gehören unter anderem die Eventlocation Hofgut Nonnenau, die Kindertagesstätte „Am Damm“, aber auch der direkt am Altrheinufer liegende Seniorentreff.

#### **Automatikpoller am Altrheinufer**

Im Fall einer dauerhaften Sperrung könnten, sofern sich die Schrankenanlage am Altrheinufer befinden wird, lediglich die Parkmöglichkeiten für Menschen mit Beeinträchtigung bestehen bleiben. Sowohl die Flächen des Kurzzeitparkens im vorderen Bereich der Schranke, als auch die Parkplätze hinter der Schranke können durch mehr Raum für Aufenthaltsqualität und Erholung ersetzt werden und werten somit das Altrheinufer als Naherholungsraum bedeutend auf.

Um dem Kfz-Verkehr bei einer Zufahrtsbeschränkung am Altrheinufer weiterhin eine Wendemöglichkeit zu geben sowie gegebenenfalls die Parkflächen für Menschen mit Beeinträchtigung zu erschließen, wird empfohlen, die bestehende begrünten Mittelinsel zu erhalten (**Abbildung 7**). Um geheingeschränkten BesucherInnen weiterhin die Möglichkeit zu geben, das Altrheinufer zu besuchen, kann an einer Seite des Kreisverkehrs eine „Drop-Off“-Zone eingerichtet werden. Hier können BesucherInnen am Altrheinufer herausgelassen werden, um anschließend einen der ausgewiesenen Parkplätze des Parkleitsystems aufzusuchen. Es wird angeregt, den Bereich des Altrheinufers, der für den Kfz-Verkehr weiterhin zugänglich ist, so zu gestalten, dass der Fußverkehr unabhängig und baulich getrennt von Kfz- und Radverkehr an der Uferkante geführt wird.



Abbildung 7: Bestehende begrünte Insel am Altrheinufer

Der Radverkehr kann im hinteren Bereich der Schrankenanlage bei geringem Kfz-Verkehrsaufkommen problemlos mit diesem gemeinsam auf einem für Anliegerverkehr freigegebenen Radweg geführt werden.

Wird sich die Sperranlage am Altrheinufer befinden, wird eine unabhängige Führung von Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr angestrebt, um mögliche Konflikte zwischen den Verkehrsarten im Vorraum der Sperranlage zu reduzieren. Kreuzungspunkte der Verkehrsarten sollten hier so gestaltet sein, dass die Aufmerksamkeit von Kfz- und Radverkehr mit ihren höheren Geschwindigkeiten besonders auf kreuzende Zufußgehende gelegt wird. Durch die Wahl der Bodenbeläge erkennt der Fuß- und Radverkehr intuitiv die angestrebte Führung.

Tabelle 4: Vor- und Nachteile der Sperranlage am Altrheinufer

<b><u>Pro:</u></b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Geringfügige Veränderungen der bestehenden Verkehrsführung, vor allem Trennung der Verkehre</li><li>- Eingeschränkte, aber dennoch mögliche Erreichbarkeit des Altrheinufers</li><li>- Erreichbarkeit des Altrheinufers auch für BesucherInnen mit Beeinträchtigungen</li></ul>
<b><u>Contra:</u></b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Konfliktpotential zwischen Kfz-, Rad- und Fußverkehr im Vorraum der Sperranlage</li><li>- Erhöhter Kommunikationsbedarf durch Wegfall öffentlichen Parkraums</li><li>- Teilweise bleibt Parkplatzsuchverkehr von BesucherInnen bestehen</li></ul>

Die bestehenden Bikesharing-Plätze können durch qualitativ hochwertige Radabstellplätze ergänzt werden. Die bereits bestehenden Radabstellanlagen können vergleichsweise unkompliziert an die gegenüberliegende Seite der Dammstraße verlegt werden. So wird die Uferkante für alle BesucherInnen zu

einem ansprechenden Aufenthaltsort mit schönem Anblick. Attraktive Radabstellplätze mit Überdachung und einem Angebot von Schließfächern in ausreichender Anzahl können mit der Etablierung gastronomischer Angebote, vor allem in den Sommermonaten, einhergehen. Hierbei würde sich eine Kooperation mit dem Bootshaus anbieten, um so etwaige Umsatzrückgänge durch die Sperrung kompensieren zu können. Eine weitere Möglichkeit bestünde im Einbezug weiterer AkteurInnen der Stadtgesellschaft, wie beispielsweise lokale Vereine oder Organisationen.



Abbildung 8: Ein Beispiel für attraktive Sitzgelegenheiten im Außenbereich (links)<sup>4</sup>, Attraktive Ufergestaltung am Lahnufer in Marburg (rechts)<sup>5</sup>

Ansprechende, vielfältige Sitzmöglichkeiten, wie beispielsweise Picknickplätze (**Abbildung 8, links**) oder Sitzstufen an der Uferböschung (**Abbildung 8, rechts**) entlang des gesamten Altrheinufers machen das Verweilen für alle Teile der Gesellschaft attraktiver.

Die weitere Planung des Altrheinufers sollte durch die Arbeitsgruppe Altrheinufer weiterhin aktiv begleitet und Planungsstände durch diese kontinuierlich an die BürgerInnen weitergegeben werden.

Zur Anpassung der Verkehrsführung am Altrheinufer bietet die Umsetzung als Verkehrsversuch eine gute Grundlage (**Tabelle 5**). Die oben beschriebenen Veränderungen können erprobt und gemeinsam mit BürgerInnen diskutiert und gegebenenfalls so angepasst werden, dass alle Bedürfnisse bestmöglich berücksichtigt werden. Ein Verkehrsversuch bietet nicht nur die Möglichkeit, die bestehenden Verkehrsführungen provisorisch zu verändern. Es besteht das Potential, die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten der bisherigen Parkflächen/versiegelten Flächen aufzuzeigen und den Fokus von wegfallenden Parkplätzen auf den Zugewinn von attraktiven Aufenthalts- und Grünflächen zu verlegen.

Im Anschluss an den Verkehrsversuch sowie eine darauf folgende Evaluation, wird eine schrittweise Umsetzung der Planungen empfohlen. Die Schrankenanlage kann hier als Abgrenzung für zwei Baumaßnahmen dienen. So empfiehlt es sich, zunächst den Bereich vor der Schrankenanlage umzugestalten, da hier voraussichtlich der größte bauliche Aufwand notwendig sein wird.

Während der Vorbereitung und Umsetzung des vorderen Areals sollte ein Freiraumkonzept erarbeitet werden, in das die Ergebnisse der Nachbereitung des Verkehrsversuchs einfließen können. Dieses

<sup>4</sup> [https://www.stadtmobiliar.eu/fileadmin/\\_processed\\_/csm\\_ISOLAURBANA-10\\_2cfd852143.jpg](https://www.stadtmobiliar.eu/fileadmin/_processed_/csm_ISOLAURBANA-10_2cfd852143.jpg)

<sup>5</sup> <https://neu-architekt.de/portfolio/hws-marburg-lahnufer/>

---

Freiraumkonzept kann dann im Anschluss an die Umgestaltung des Areals vor der Schrankenanlage in die Umgestaltung des hinteren Bereichs einfließen, um sicherzustellen, dass nicht benötigter Parkraum möglichst zeitnah entsiegelt und in eine andere Nutzung überführt werden kann.

In einem letzten Schritt besteht die Möglichkeit, die bisher nicht nutzbaren, verkrauteten Uferbefestigungen zu einem attraktiven Aufenthaltsraum umzubauen.

Tabelle 5: Mögliche Vorgehensweise zur Umgestaltung des Altrheinufers bei Positionierung der Sperranlage am Altrheinufer

Modulnummer	Beschreibung
M1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkehrsversuch zur Neuaufteilung des bestehenden Raums bei dauerhafter Sperrung des Altrheinufers.</li> <li>- Wegfall Parkflächen und Ersatz - insbesondere mit flexiblem Stadtmobiliar und anderen „Pop-Up“-Nutzungen</li> <li>- Weitere Bespielung des Altrheinufers beispielsweise durch Feste und Konzerte</li> <li>- Trennung des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs mit Hilfe von Markierungen und Baken</li> <li>- Regelmäßige Befragungen zur Sammlung von Anregungen und Wünschen der BürgerInnen, Anwohnenden, ortsansässigen Vereinen, Restaurants und BesucherInnen des Altrheinufers</li> </ul>
M2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine oder mehrere Bürgerwerkstätten zur Nachbereitung des Verkehrsversuchs unter Einbezug interessierter BürgerInnen</li> <li>- Sammlung weiterer Anregungen und Wünsche</li> <li>- Ggf. Anpassung der Verkehrsführung und der weiteren Ausgestaltung des Altrheinufers</li> </ul>
M3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorverlegung der Sperranlage und Ersatz durch automatisch versenkbare Poller</li> <li>- Umbau der Infrastruktur im vorderen Bereich der Sperranlage.</li> <li>- Teilweise Entsiegelung nicht weiter benötigter Parkflächen</li> <li>- Bspw. wassergebundene Oberflächen für entsiegelte Fußwege</li> </ul>
M4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbau der Infrastruktur im hinteren Bereich der Sperranlage</li> <li>- Entsiegelung der ausladenden Parkflächen</li> <li>- Anlage ansprechender Grünstrukturen</li> <li>- Schaffung ansprechender Verweilmöglichkeiten entsprechend eines zuvor erarbeiteten Freiraumkonzepts</li> </ul>
M5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbau der Uferkante zu einer attraktiven Stufenanlage als Aufenthaltsort für die BesucherInnen</li> </ul>



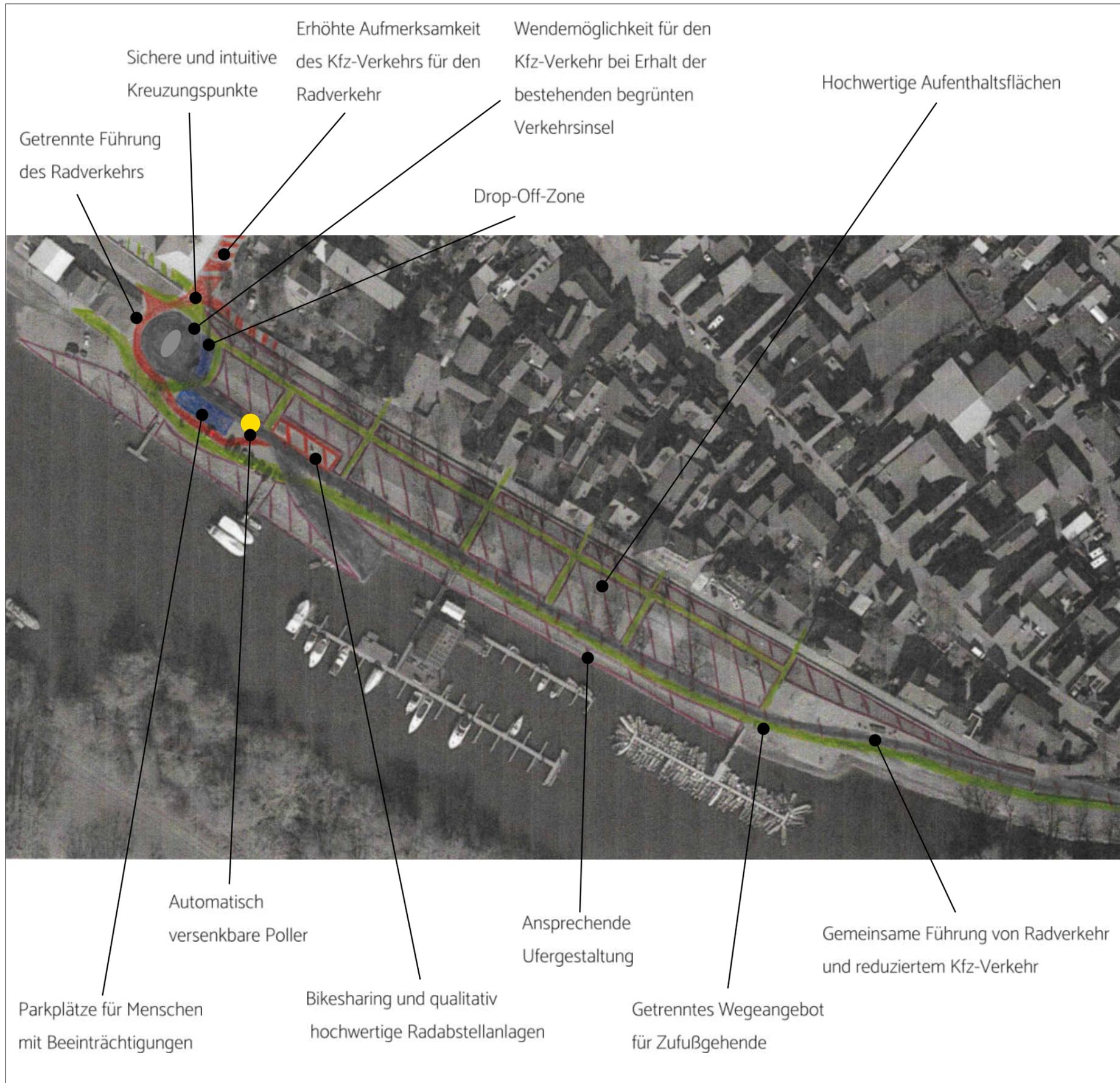
# Stadt Ginsheim-Gustavsburg Umgestaltung des Altrheinufers

M2-1

Status Quo

- █ Parkstände
- █ Fahrradabstellplätze
- █ Bänke





**Stadt Ginsheim-Gustavsburg**  
**Verkehrsführung am**  
**Altrheinufer**

M2-2

Lage im Raum

- Fußweg
- Radweg
- Kfz-Verkehrsfläche
- Aufenthaltsfläche
- Park- und Ladezonen



## 2.3 M3 Ginsheim - Radverkehr Dammstraße bis Ecke Mainzer Straße

### 2.3.1 Status Quo

Die Dammstraße befindet sich im Südwesten Ginsheims und stellt eine wichtige Radverkehrsverbindung dar. Im Folgenden wird der Abschnitt vom Altrheinufer bis zur Mainzer Straße betrachtet.

Von der Karl-Ulrich-Straße in Richtung Süden bis zur Ringstraße/An der Fähre ist die Dammstraße als Einbahnstraße ausgewiesen, ebenso von der Karl-Ulrich-Straße nach Norden bis zur Mainzer Straße in Gegenrichtung. Im nördlichen Anschluss ist ein Verbot für Kraftfahrzeuge ausgeschildert (**Bild M3-1**). Die Höchstgeschwindigkeit ist aufgrund der Lage innerhalb einer Tempo 30-Zone im gesamten Verlauf sowie den umliegenden Straßen auf 30 km/h begrenzt. Der Straßenquerschnitt der Dammstraße beträgt durchgehend ca. 5,00 m, wobei keine Unterteilung in Fahrbahn und Gehweg vorgenommen ist. Aufgrund der reinen Erschließungsfunktion wird die Straße hauptsächlich von Anwohnenden sowie Lieferdiensten genutzt, hinzu kommt der Hol- und Bringverkehr an der Kindertagesstätte „Am Damm“. Auf der Dammstraße ist beidseitig eingeschränktes Haltverbot (StVO-Zeichen 286) beschildert. Die überwiegende Nutzung der Straße liegt im nicht motorisierten Verkehr; Fahrradfahrende, Fußgehende, Inliner-Fahrende, etc.

Die Dammstraße ist als Radwegeverbindung für die Radwege R6, EV15 und RMV3 sowie als „Themenroute“ im Radroutenplaner Hessen ausgewiesen. Entlang der Strecke befinden sich in gewissem Abstand Hinweisschilder mit der Forderung auf gegenseitige Rücksicht, vor allem mit Blick auf potenzielle Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgehenden. (**Abbildung 9**) Diese sollten für eine verbesserte Wahrnehmung durch Radfahrende auch auf die Pflasterung aufgebracht werden (Bild M3-5).



Abbildung 9: Hinweisschilder zur gegenseitigen Rücksichtnahme

Zwischen der Dammstraße und dem Ginsheimer Altrhein verlaufen 2 Wege, die ausschließlich dem nicht motorisierten Verkehr zur Verfügung stehen. Die Deckschicht beider Wege sind wassergebundene Decken (**Bild M3-1**). Beide Wege liegen sowohl in einem Landschaftsschutzgebiet sowie Vogelschutzgebiet, wie in **Bild M3-2** dargestellt.

Das Altrheinufer dient vor allem an schönen Wochenendtagen als beliebtes Ausflugsziel, welches über die Dammstraße von Norden kommend erschlossen wird. Eine hohe Anzahl sowohl Fußgehender als auch

Radfahrender ist an diesen Tagen zu erwarten (geschätzt bis zu 1.000 Radfahrende/Tag im Ausflugsverkehr<sup>6</sup>).

### 2.3.2 Problem

Auf der Dammstraße begegnen sich Fußgehende, Radfahrende sowie Personen im MIV. Fußgehende nutzen die Dammstraße teilweise als Promenade (hier gibt es einen weiteren Blick), Kinder balancieren auf der Kaimauer. Alle Arten von Radfahrenden fahren die Radwege/die Themenroute entlang oder zum Ginsheimer Hafen. Dazwischen findet MIV der Anwohnenden statt, die zu ihren Grundstücken fahren.

An schönen Ausflugstagen herrscht hier hoher Betrieb auf einer relativ schmalen Straße. Verkehrsteilnehmende müssen aufeinander Rücksicht nehmen, was nicht immer vollständig funktioniert und dann zu Konflikten führen kann.

Die parallel verlaufenden Wege am Altrhein und auf der Wiese weisen an Regen- sowie den Folgetagen aufgrund der wassergebundenen Decke eine erhöhte Pfützenbildung sowie einen schlammigen Untergrund auf. Entsprechend ist die Barrierefreiheit eingeschränkt und Spaziergehende weichen gerne auf die Dammstraße aus. Für den Alltagsradverkehr sind wassergebundene Decken nicht geeignet.

### 2.3.3 Lösungsmöglichkeiten

Im Folgenden werden 2 Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt, die die bestehenden Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden mindern können. Ein eindeutiges Aufzeigen des Vorrangs, der angestrebten Nutzung als auch eine klare Wegeführung bilden dafür die Grundlage.

Grundsätzlich wird dazu geraten, die beiden Wege zwischen Dammstraße und Altrhein zu asphaltieren. Wassergebundene Decken weisen keine (ökologischen) Vorteile gegenüber z.B. Asphaltdecken mit eingefärbtem Walzasphalt auf.<sup>7</sup> Durch eingefärbten Walzasphalt kann die Asphaltschicht in diversen Farben und Optiken umgesetzt werden (vgl. **Abbildung 10**).<sup>8</sup> Hinzu kommen Vorteile einer asphaltierten Deckschicht im Hinblick auf Barrierefreiheit, Ebenheit sowie Pfützen- und Schlammbildung und die Möglichkeit die Wege einfach, maschinell zu reinigen. Aufgrund der Lage in Schutzgebieten ist eine Abstimmung mit der (unteren) Naturschutzbehörde bezüglich dieser Maßnahme zu treffen.

---

<sup>6</sup> Geschätzte Zahl bei der Ortsbegehung am 21.02.2021 mit Personen vom Ordnungsamt, Team Mobilität, Bürgermeister

<sup>7</sup> Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern – Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegekonstruktionen in naturnahen Bereichen; Schwerin, 2008

<sup>8</sup> Bayerische Asphalt-Mischwerke – Farbasphalt-Alles andere als alltäglich



Abbildung 10: Farbiger Walzasphalt in Parks und Grünflächen<sup>10</sup>

### **Lösungsmöglichkeit 1: Ausweisung Fahrradstraße**

Für die erste Lösungsmöglichkeit schlagen wir vor, die Dammstraße von der Mainzer Straße bis zur Ringstraße als Fahrradstraße auszuweisen (**Bild M3-3**).

Die Dammstraße stellt eine sehr wichtige Fahrradachse in Ginsheim dar, sowohl für TouristInnen als auch für PendlerInnen und Alltagsfahrende. Aufgrund ihrer Erschließungsfunktion sowie dem bereits vorhandenen geringen motorisierten Verkehrsaufkommen im Vergleich zum hohen nicht-motorisierten Verkehrsaufkommen wird durch die Ausweisung als Fahrradstraße die Funktion der Straße verdeutlicht. Damit Anliegende ihre Grundstücke anfahren können, wird die Straße für Anliegende und Lieferdienste weiterhin frei gegeben. Auch die vorhandene Einbahnstraßenregelung bleibt bestehen. Außerdem wird empfohlen, die Dammstraße als vorfahrtberechtigt auszuweisen, sodass Radfahrende an den Kreuzungen nicht „Rechts-vor-Links“ beachten und abbremsen müssen. Sie können sicher und gleichmäßig durchfahren. Durch die Ausweisung als Fahrradstraße wird ebenfalls deutlich, dass Radfahrende auf der Dammstraße nebeneinander fahren dürfen. Pkw-FahrerInnen müssen Rücksicht nehmen.

Die beiden Wege zwischen Dammstraße und Altrhein können ausschließlich Fußgehenden zur Verfügung gestellt werden, sodass auf diesen Wegen keine Konflikte mit Radfahrenden entstehen. Die Nutzung der Dammstraße für Fußgehende wird durch die Ausweisung einer Fahrradstraße nicht ausgeschlossen.

### **Lösungsmöglichkeit 2: Fahrradweg parallel zur Dammstraße**

Lösungsmöglichkeit 2 sieht vor, den nördlicheren der beiden Wege (über die Wiese) für die Nutzung durch den Radverkehr auszubauen (**Bild M3-4**). Die Breite eines Zwei-Richtungs-Radwegs muss nach ERA einem Mindestmaß von 2,50 m entsprechen.<sup>9</sup> In den Qualitätsstandards des Landes Hessen werden 3,00 m gefordert (siehe Anhang), die auch in der noch nicht veröffentlichten Überarbeitung der neuen ERA als Mindestmaß genannt werden. Hier ist an Ausflugsstagen mit einem hohen Radverkehrsaufkommen zu rechnen, weshalb die Mindestmaße nicht unterschritten werden sollten, eher sollte die Breite erhöht werden.<sup>10</sup> Sollte geplant werden, den Weg über die Wiese für Radfahrende und Fußgehende auszubauen, so

<sup>9</sup> FGSV – Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA); 2010

<sup>10</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen – Qualitätsstandards und Musterlösungen (S. 28); Wiesbaden 2019

wird in den Qualitätsstandards eine Trennung der Wege gefordert: 3,00m für den Radverkehr + 2,50m für den Fußverkehr.

Fußgehenden steht der Fußweg direkt am Altrhein sowie die Nutzung der Dammstraße, welche bereits heute häufig von Fußgehenden genutzt wird, zur Verfügung. Aufgrund der Etablierung eines breiten und komfortablen Radwegs mit Anschlüssen an das bestehende Netz, wird ein Rückgang der Fahrradfahrenden auf der Dammstraße an Ausflugstagen erwartet. Entsprechend vermindern sich dort die Konflikte der Verkehrsteilnehmenden deutlich. Die Ausweisung des Radwegs/der Themenroute sollte an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. AlltagsradpendlerInnen werden ggf. weiterhin die Dammstraße nutzen.

Der Fußweg entlang des Ufers sollte ebenfalls asphaltiert werden, damit Fußgehende bei matschigen Wegen nicht auf den Radweg ausweichen. Letztendlich kann eine Nutzung des Radwegs durch einzelne Fußgehende nicht ausgeschlossen werden.

### **2.3.3 Empfehlung**

Grundsätzlich wird Lösungsmöglichkeit 2 empfohlen, sollte der Umsetzung eines 3 m breiten Radwegs von der (unteren) Naturschutzbehörde nichts im Wege stehen. Diese Variante gibt dem Radverkehr eine ausreichende Breite sowie alleinige Wegeführung, welche in keinem direkten Konflikt zu Fußgehenden oder dem motorisierten Verkehr steht. Durch die vorgeschlagene Breite von mindestens 3,00 m sind Nebeneinanderfahren oder Überholvorgänge möglich. Fußgehende haben die Wahl, entlang des Altrheins zu spazieren und zu verweilen oder die Dammstraße zu nutzen, welche bei Eltern mit Kindern aufgrund der vorhandenen Kaimauer (hier wird balanciert) sehr beliebt ist. Eine Anpassung der Radverkehrsführung führt an der Dammstraße ebenfalls zu weniger Konflikten zwischen allen Nutzenden. Zu beachten bleibt allerdings, dass Lösungsmöglichkeit 2 im Vergleich zu Lösungsmöglichkeit 1 die wirtschaftlich teurere Variante darstellt.

Beide Lösungsmöglichkeiten stellen geeignete Möglichkeiten dar, die vorhandene Situation zu verbessern. Bei beiden findet eine klare Führung der Verkehrsteilnehmenden statt und gibt dem nicht motorisierten Verkehr die Möglichkeit, sicher und komfortabel sein Ziel zu erreichen.

Kartengrundlage: GoogleEarth



# Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M3-1

## M3 - Dammstraße bis Mainzer Str.

### Status Quo

-  Aufnahmepunkte Dammstraße inkl. Blickrichtung
-  Aufnahmepunkte wassergebundene Decke inkl. Blickrichtung





Kartengrundlage: GoogleEarth

# Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M3-2

## M3 - Dammstraße bis Mainzer Str. Schutzgebiete

- Landschaftsschutzgebiet
- Vogelschutzgebiet
- FFH-Gebiet





Kartengrundlage: GoogleEarth

# Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M3-3

## M3 - Dammstraße bis Mainzer Str.

### Lösungsmöglichkeit 1: Ausweisung Fahrradstraße

-  StVO-Zeichen 244
-  StVO-Zusatzzeichen 1020-30
-  Fußgängerweg  
(Asphaltdeckschicht, Breite=2,50m)
-  Dammstraße  
(als vorfahrtberechtigt ausgeschildert)

#### Pro:

- Priorisierung der Radfahrenden entlang der Dammstraße
- gleichmäßiges und sicheres Fahren wird ermöglicht
- ausreichende Ausweichflächen aufgrund der 5m breiten Dammstraße
- Verdeutlichung der Straße für Radfahrende

#### Contra:

- Mauer wird zum Balancieren vieler Kinder genutzt - Fußgehende nicht gänzlich auszuschließen
- bestehende Nutzung zwischen Radfahrenden und motorisiertem Verkehr





Kartengrundlage: GoogleEarth

## Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M3-4

### M3 - Dammstraße bis Mainzer Str.

#### Lösungsmöglichkeit 2: Fahrradweg parallel zur Dammstraße

-  Fahrradweg  
(Asphaltdeckschicht, Breite=3m)
-  Fußweg  
(Asphaltdeckschicht, Breite=2,50m)

#### **Pro:**

- Zwei-Richtungs-Radweg für Radfahrende
- Dammstraße wird nicht mehr von Radfahrenden genutzt -> keine Gefährdung der Fußgehenden
- Fußgehenden können zwischen Weg am Altrhein oder Dammstraße (inkl. Balancieren der Mauer kleiner Kinder) wählen
- Überholen und Entgegenkommen von Radfahrenden wird ermöglicht

#### **Contra:**

- Anpassung der Anschlüsse an bestehendes Netz des Radverkehrs
- Ausschluss der Dammstraße als Radverbindung kann nicht gewährleistet werden



0 m 100 m



Ginsheim-Gustavsburg  
Mobilitätskonzept

M3-5

M3 - Dammstraße bis Mainzer Str.

Hinweis auf gegenseitige Rücksicht-  
nahme auf dem Straßenbelag

Nach Australischem Vorbild



## 2.4 M4 Ginsheim - Radwegführung Rheinstraße zwischen Apotheke und Netto

### 2.4.1 M4 Ginsheim - Radwegführung Rheinstraße zwischen Apotheke und Netto

### M6 Ginsheim - Radwegführung Rheinstraße zwischen Bushaltestelle "In der Nachtweid" und "Bougenais-Allee"

Die Maßnahmen M4 und M6 liegen im Straßenverlauf der Rheinstraße in Ginsheim aufeinander folgend. M6 betrachtet den nördlichen Teil der Rheinstraße zwischen Bougenais-Allee und In der Nachtweid (DTV ca. 13.000 Kfz/24h<sup>11</sup> 2015). M4 betrachtet den Abschnitt zwischen dem Netto-Einkaufsmarkt bis zur Schwanen-Apotheke an der Rheinstraße (DTV zwischen ca. 13.000 Kfz/24h und ca. 4.000 Kfz/24h<sup>12</sup> 2015). Beide Abschnitte sind durch einen etwa 150 m langen Verknüpfungsbereich miteinander verbunden, der hauptsächlich durch den großzügig gestalteten Abzweig nach Bischofsheim geprägt ist. Der Verzweigungsbereich wird in Maßnahme M10 erläutert. Für eine durchgängig sichere Radverkehrsführung entlang der Rheinstraße ist es wichtig, den Verknüpfungsbereich passend zur zukünftigen Radverkehrsinfrastruktur mit umzugestalten.

Entlang der Rheinstraße wurden mehrere Querschnitte aufgenommen. Der Status Quo der einzelnen aufgenommenen Querschnitte befindet sich in den **Bildern M4-o** und **M6-o**. Die im Konzept betrachteten Varianten umfassen:

Tabelle 6: Übersicht Maßnahmen (die gestrichenen Maßnahmen sind nach Rücksprache baulich nicht umsetzbar und werden nicht weiter betrachtet)

M4	M6
M4-1: Schutzstreifen	M6-1: Schutzstreifen
M4-2: Radfahrstreifen	M6-2: beidseitiger Radfahrstreifen
<del>M4-3: Zweirichtungsradweg</del>	<del>M6-3: Zweirichtungsradweg</del>
M4-4: gepflasterter Mittelstreifen	<del>M6-4: beidseitiger Radfahrstreifen baulich getrennt</del>
	M6-5: gemeinsamer Geh- und Radweg

Die im Rahmen dieses Konzepts empfohlenen Maßnahmen sind zusätzlich in den **Bildern M4-4** und **M6-5** dargestellt sowie jeweils mit einer Pro/Contra-Bewertung versehen.

Die durchgängigen Überlegungen mit Zwei-Richtungs-Radwegen (Variante **M4-3** und **M6-3**) weisen vor allem im Verknüpfungsbereich ein hohes Konfliktpotenzial auf. Zusätzlich sind die Anschlüsse an den

<sup>11</sup> Verkehrsmengenkarte Hessen Mobil 2015

<sup>12</sup> Verkehrsmengenkarte Hessen Mobil 2015

Bestand problematisch und die Überführungen auf die Seite des Zwei-Richtungs-Radwegs ein Problem. Den Radverkehr nur auf einer Seite zu führen, wird dementsprechend nicht empfohlen und im weiteren Verlauf nicht weiter betrachtet.

Die Pro/Contra-Betrachtung stellt einen Vergleich zum Status Quo dar und soll dazu beitragen, adäquat abzuschätzen, welche Führungsform für den jeweiligen Straßenabschnitt geeignet sein könnte. In der Pro/Contra-Betrachtung werden die Punkte Verkehrssicherheit (Sicherheitsgefühl bei Radfahrenden), ausreichende Gehwegbreiten für Fußgehende, Erhalt des Straßengrüns, Parkstände sowie eine grobe Einschätzung der Kosten der Umsetzung (Straßenbau/Umsetzen Beleuchtung etc.) herangezogen.

Im Folgenden sind Status Quo und Empfehlungen im Straßenverlauf zusammenhängend dargestellt. Die Bilder stellen Führungsformen für den Radverkehr dar, die durchgängig für beide betrachteten Korridore umgesetzt werden könnten.

#### 2.4.2 M4 - Handlungsempfehlung



Abbildung 11: Status Quo in der Rheinstraße in Ginsheim

Als Empfehlung aus den Pro/Contra-Betrachtungen geht für den südlicheren Bereich der Rheinstraße, gerade auch mit Blick auf die im Vergleich zum nördlichen Bereich reduzierten Kfz-Mengen, eine gemeinsame Führung von Kfz und Rad auf der Fahrbahn hervor. Allerdings erfolgt der Hinweis auf die Anwesenheit der Radfahrende nicht ausschließlich durch Fahrradpiktogramme oder "Sharrows", sondern wird mit einer Umgestaltung der Rheinstraße verknüpft. Dadurch kann eine zuverlässige und sichere Führung des Radverkehrs gewährleistet werden. Die Führung auf der Fahrbahn geht im südlichen Anschluss direkt in die Führung auf der Fahrbahn bei Tempo 30 über. Hier ist eine Weiterführung des nachfolgend vorgestellten Querschnitts denkbar.

Mittig in der Straße sollte ein 1,50 m breiter Pflasterstreifen aufgebracht werden (Einbau oder aufgeklebt). Der Streifen trennt die Fahrbahn optisch in zwei schmalere Fahrstreifen. Um Radfahrende mit ausreichend Sicherheitsabstand zu überholen, muss der Pflasterstreifen überfahren werden und kann damit dazu

beitragen, dass die Überhohlabstände tatsächlich eingehalten oder gefährliche Überholvorgänge vermieden werden. Um eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch Rad- und Kfz-Fahrende konfliktfreier zu gestalten und den Überholdruck zu senken, sollte in diesem Bereich Tempo 30 ausgewiesen werden. In der hier vorgeschlagenen Gestaltung könnte die Straße auch als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Bäume, Laternenstandorte und Parkstände können in der Empfehlungsvariante erhalten bleiben, lediglich das Parken auf den Gehwegen in nördlicher Richtung entfällt. Da sich die Gesamtfahrbahnbreite nicht ändert und lediglich Piktogramme sowie mittig ein Pflasterstreifen aufgebracht werden, kann diese Variante relativ kostengünstig umgesetzt werden.

Alle anderen baulichen Anpassungen zur Integration von Radverkehrsinfrastruktur würden zum Wegfall aller Parkstände entlang des betrachteten Abschnitts führen. Ggf. könnten Bäume ebenfalls nicht erhalten bleiben.

Sollte die bauliche Umgestaltung der Rheinstraße keine Mehrheit finden, könnte die Radinfrastruktur im südlichen Abschnitt aufgrund der geringeren Verkehrsmenge mit schmalen Schutzstreifen umgesetzt werden. Schutzstreifen in nahezu ausreichender Breite (hier jeweils 1,75 m) können allerdings nur umgesetzt werden, wenn beidseitig das Parken auf/direkt an der Fahrbahn entfällt. Um das Parken zumindest zwischen den Bäumen zu erhalten, wird auf dieser Seite ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (mit erscheinen der neuen ERA voraussichtlich 0,75 m) notwendig, wodurch für die Schutzstreifen, bei einer Mindestkernfahrbahnbreite von 4,50 m<sup>13</sup>, abschnittsweise nur eine Breite von 1,50 m verbleibt.

Diese Schutzstreifen sind zwar richtlinienkonform umsetzbar, eine attraktivere Radverkehrsführung stellt allerdings die Variante mit dem gepflasterten Mittelstreifen dar.

### 2.4.3 Alternative Führungen des Radverkehrs

Die Etablierung einer qualitativ hochwertigen, attraktiven Radinfrastruktur entlang der Rheinstraße im Stadtteil Ginsheim ist aufgrund des bestehenden, stellenweise beengten, Straßenraums mit deutlichen Veränderungen der derzeitigen Infrastruktur verbunden. Um dennoch allen Radfahrenden eine ansprechende Infrastruktur anzubieten, werden mögliche alternative, ergänzende Radverkehrsführungen identifiziert.

Für attraktive alternative Radverkehrsführungen beschreibt die ERA<sup>14</sup> einen Umwegfaktor von höchstens 1,2 gegenüber der jeweiligen kürzest möglichen Verbindung. Dieser dient aufgrund der insgesamt geringen Streckenlängen jedoch lediglich als Orientierungswert. Alternativ zur Führung des Radverkehrs entlang der Rheinstraße, sind grundsätzlich vier verschiedene Routen möglich (**Tabelle 6, Bild M4-5**). Teils sind diese Varianten bereits Bestandteil des lokalen Radhaupttroutennetzes<sup>15</sup>, wie beispielsweise Variante 4.

---

<sup>13</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); FGSV 2010; S. 22 - 23

<sup>14</sup> FGSV - Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), 2010

<sup>15</sup> <https://radroutenplaner.hessen.de/map/>

Variante 1 stellt die direkte Führung des Radverkehrs entlang der Rheinstraße dar. Die Varianten zwei bis fünf führen den Radverkehr entlang verschiedener Routen durch das Erschließungsstraßennetz größtenteils westlich der Rheinstraße. Die jeweilige Streckenlänge unterscheidet sich deutlich. So erfordern die Varianten 3 und 5 einen deutlichen Umweg und stellen somit weniger attraktive Alternativen zur Rheinstraße dar. Die Varianten 2 und 4 zeichnen sich durch eine geringe zusätzliche Wegstrecke aus und sind aufgrund dessen gut geeignet für eine alternative Radverkehrsführung. Zu beachten ist die intensive Nutzung von Teilabschnitten der Varianten 2 und 3 durch am Straßenrand geparkte Fahrzeuge, während Variante 4 hierfür weniger intensiv in Anspruch genommen wird.

**Tabelle 6:** Varianten der Radverkehrsführung als Alternative zur Rheinstraße

Variante	Länge (ca.)	Umwegfaktor
V1 - Rheinstraße	960 m	0
V2 - Immanuel-Kant-Straße	1.070 m	1,11
V3 - Gerhart-Hauptmann-Straße/Mainzer Straße	1.220 m	1,27
V4 - Heinrich-Hertz-Straße/Josef-Seligler-Straße/Mainzer Straße	1.060 .	1,10
V5 - Sankt-Florian-Straße/Frankfurter Straße	1.320 m	1,375

Einige der möglichen Routen führen über kurze Abschnitte von jeweils etwa 100 bis 200 m Länge entlang von Wegen mit wassergebundener Decke, die für die Nutzung durch den Alltagsradverkehr asphaltiert werden sollten. Dies betrifft die Varianten 3, 4 und 5.

Es wäre möglich, Variante 4 als Fahrradstraßen-Achse durch das gesamte östliche Ginsheim mit gutem Anschluss an die Dammstraße und das Altrheinufer zu etablieren, wobei eine Kombination mit Variante 5 zur Erschließung des westlichen Ginsheims weiter in Richtung Bischofsheim vorstellbar wäre.

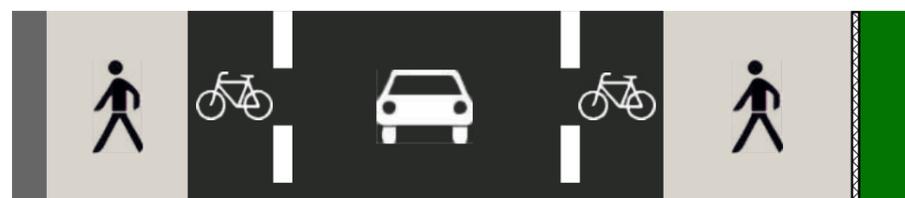
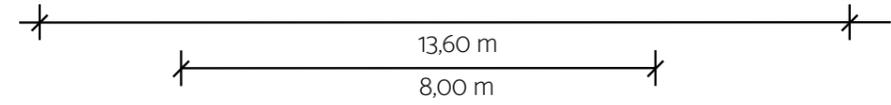
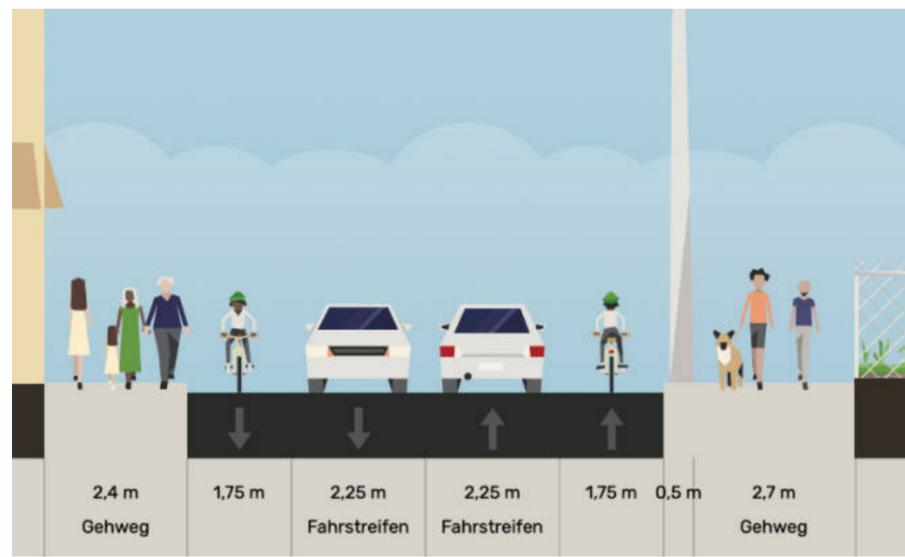
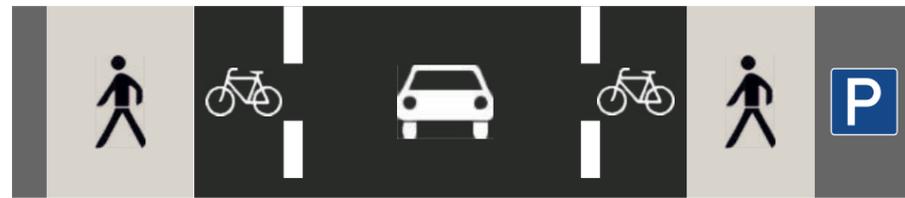
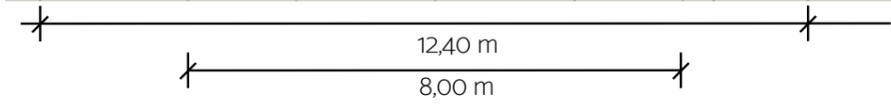
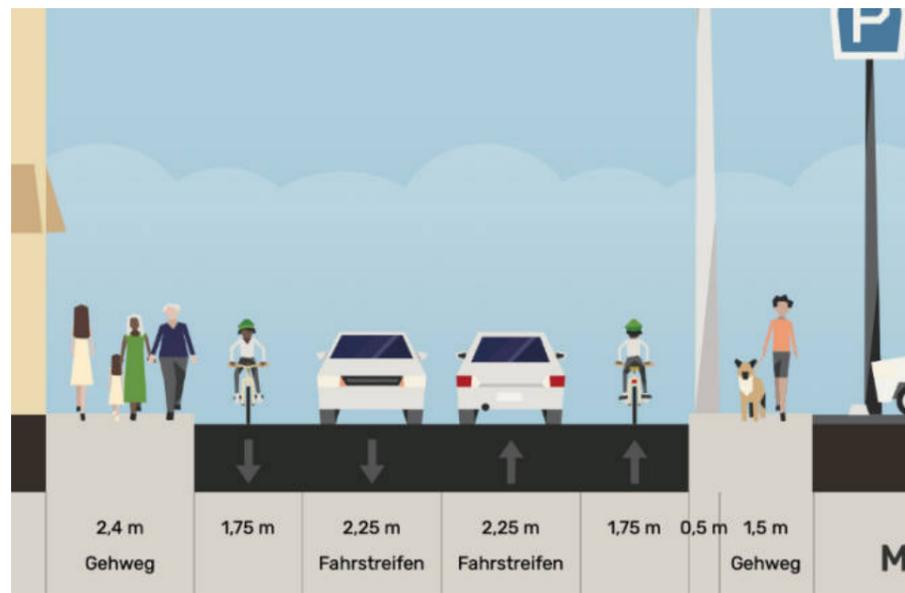
Varianten 2, 3 und 5 umfassen Möglichkeiten, die Umfahrungen der Rheinstraße zu verkürzen oder zu verlängern, in Abhängigkeit davon, ob der Radverkehr über den Knotenpunkt Ginsheimer Straße/Ginsheimer Landstraße/Rheinstraße geführt werden soll. In seiner derzeitigen Gestaltung ist dieser Knotenpunkt wenig attraktiv für die Nutzung durch den Radverkehr.

Grundsätzlich gilt es zu beachten, dass eine Umfahrung für den Radverkehr eine ansprechende Radinfrastruktur entlang der Rheinstraße nicht ersetzen kann und sollte. Entlang der Rheinstraße befinden sich wichtige Ziele des täglichen und regelmäßigen Bedarfs, wie beispielsweise des Lebensmitteleinzelhandels, die sowohl für den Kfz-, als auch für den Radverkehr gut und sicher erreichbar sein sollten. Qualitativ hochwertige Radverkehrsführungen entlang von Hauptachsen zeigen auch den

---

Stellenwert, der dem Radverkehr in einer Kommune entgegengebracht wird. Zusätzlich kann durch das Vorhandensein qualitativ hochwertiger Radverkehrsinfrastruktur ein Umdenken des eigenen Mobilitätsverhalten angestoßen werden. Radverkehr sollte sichtbar sein für NutzerInnen anderer Mobilitätsformen. Eine Radverkehrsinfrastruktur ist nicht exklusiv, Radverkehr kann und soll weiterhin auch im Nebennetz stattfinden. Radfahrende sollen selbst wählen, ob sie Ginsheim direkt und schnell an einer Hauptverkehrsstraße oder mit (geringen) Umwegen dafür aber ggf. mit weniger Kfz-Verkehr durchfahren möchten.

Mit einer Erschließung Ginsheims über mehrere Achsen, die sowohl die Rheinstraße als Hauptstraße, als auch Verbindungen im Nebenstraßennetz im östlichen und westlichen Ginsheim umfassen, kann allen Radfahrenden ein ansprechendes Angebot gemacht werden.



Querschnitt 1:  
Rheinstraße  
Nördlich der Einfahrt zum  
Supermarkt

Querschnitt 2:  
Rheinstraße  
Südlich der Einfahrt zum  
Supermarkt

Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Mobilitätskonzept

M4-1

Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

Variante 1:  
beidseitiger Schutzstreifen

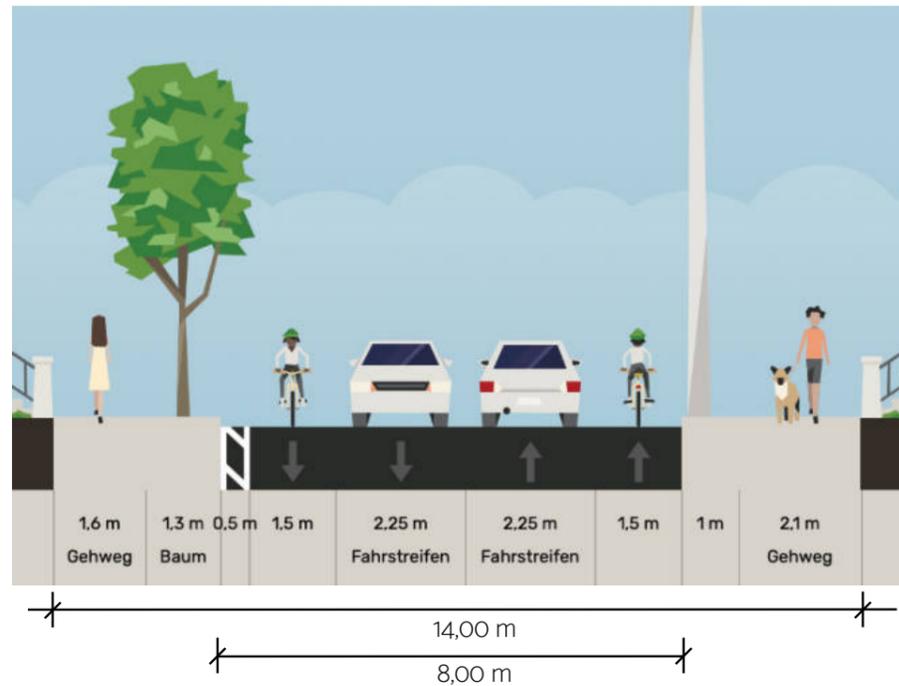
Pro:

- Keine baulichen Veränderungen, lediglich Markierungsarbeiten
- Fußverkehr behält bestehende Flächen
- Keine Verlegung der Laternen notwendig
- Parkstände und Bäume bleiben erhalten
- Reduzierte Kernfahrbahn kann zu angepassten Geschwindigkeiten führen

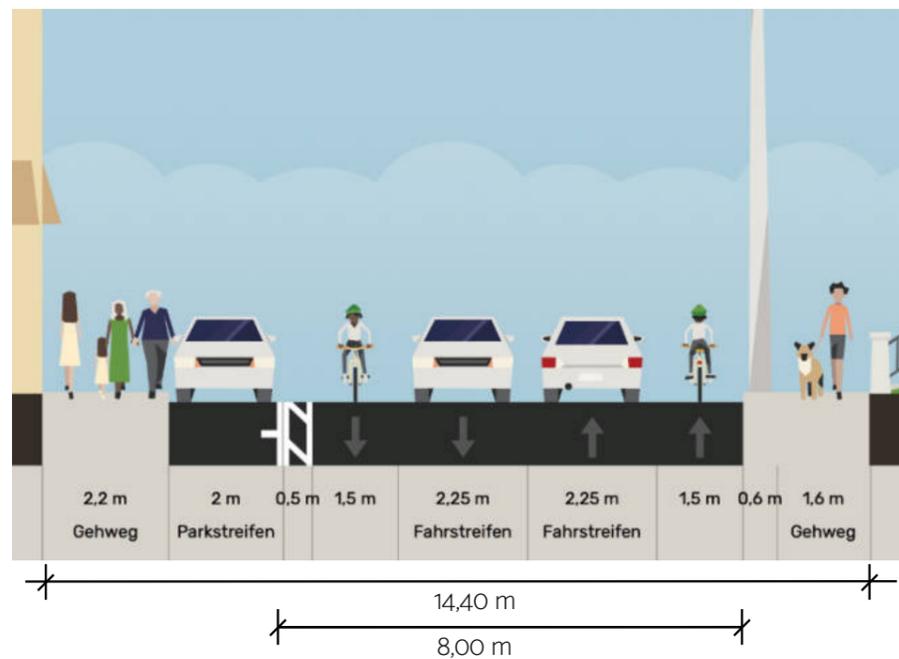
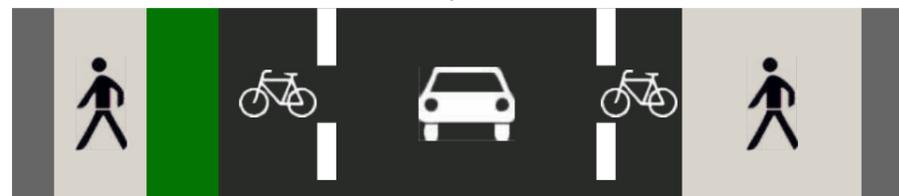
Contra:

- Mindeststandard
- Überführung durch den MIV sehr wahrscheinlich
- Konfliktpunkt Bushaltestelle bleibt bestehen
- Schutzstreifen bei Tempo 50 km/h keine ausreichende Infrastruktur (Tempo 30 km/h empfohlen)

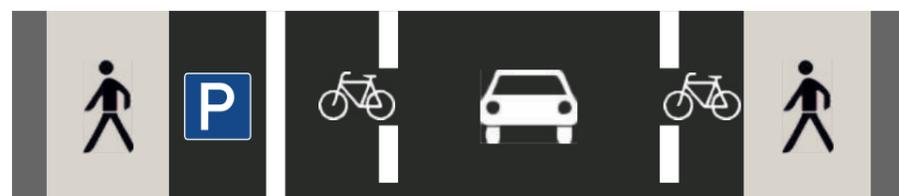




Querschnitt 3:  
Rheinstraße  
Höhe Hausnummer 83



Querschnitt 4:  
Rheinstraße  
Höhe Hausnummer 75



Abbildungen erstellt mit: Streetmix

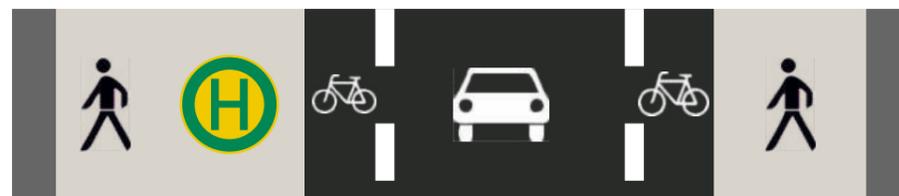
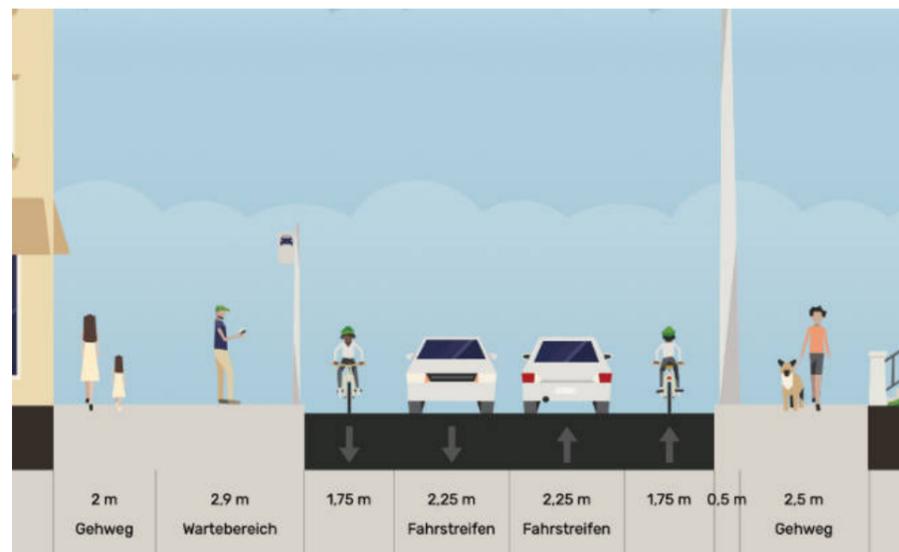
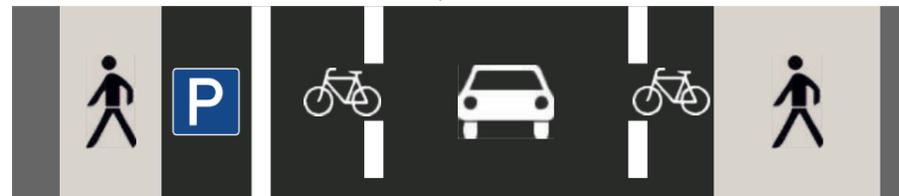
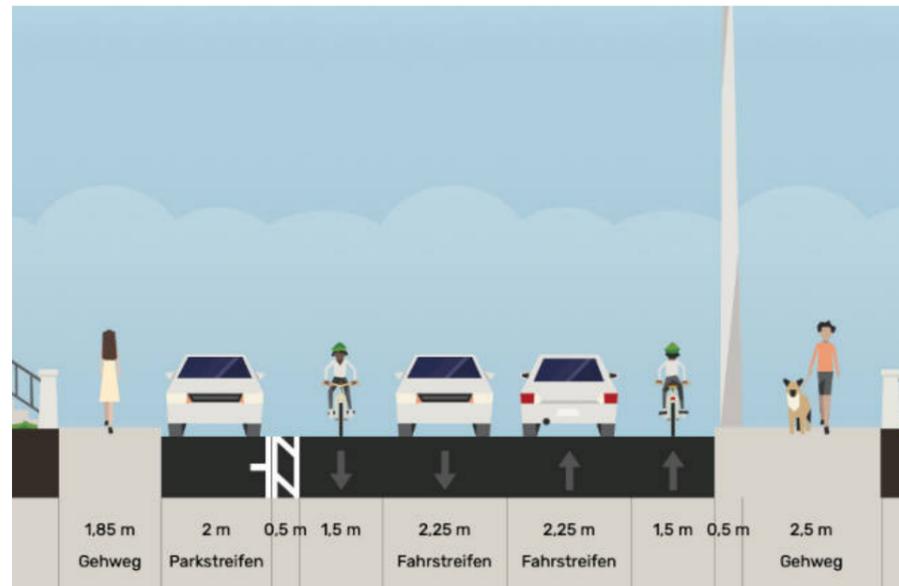
Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Mobilitätskonzept

M4-1

Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

Variante 1:  
beidseitiger Schutzstreifen





Querschnitt 5:  
 Rheinstraße  
 Südlich der Kreuzung  
 Rheinstraße/Goethestraße/Karl-  
 Liebnecht-Straße

Querschnitt 6:  
 Rheinstraße  
 Höhe Haltestelle "Stuttgarter  
 Straße"

Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
 Mobilitätskonzept

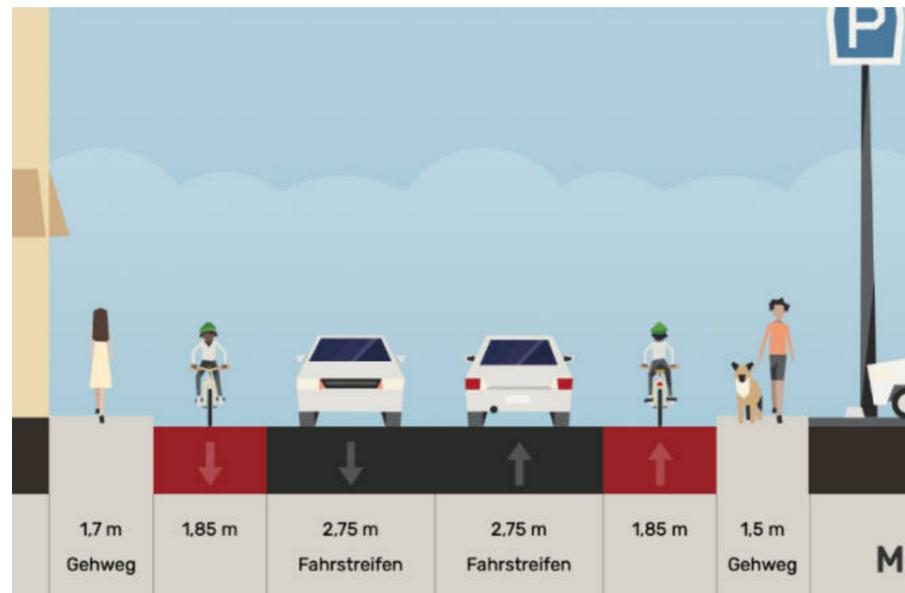
M4-1

Maßnahme M4 -  
 Radwegführung an der  
 nördlichen Rheinstraße

Variante 1:  
 beidseitiger Schutzstreifen

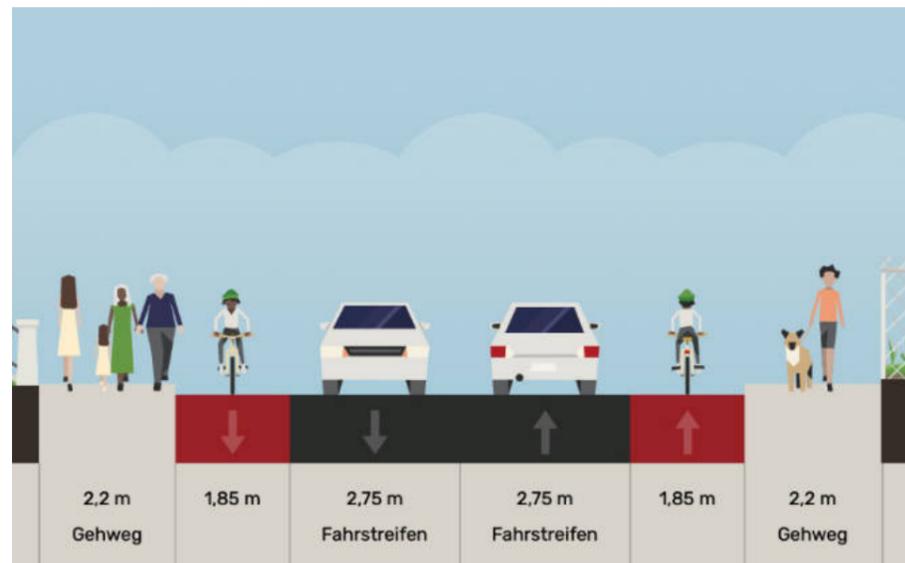
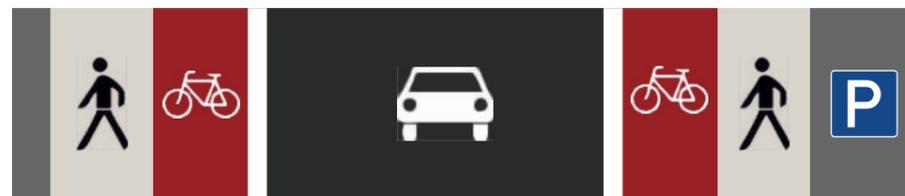


Abbildungen erstellt mit: Streetmix



Querschnitt 1:  
Rheinstraße  
Nördlich der Einfahrt zum  
Supermarkt

! Verschiebung der Straßenlaternen  
notwendig



Querschnitt 2:  
Rheinstraße  
Südlich der Einfahrt zum  
Supermarkt

! Verschiebung der Straßenlaternen  
notwendig



Abbildungen erstellt mit: Streetmix

Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Mobilitätskonzept

M4-2

Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

Variante 2:  
beidseitige Radfahrstreifen

Pro:

- Klare Führung des Radverkehrs  
in beide Richtungen
- Trennung von Fuß- und Radverkehr

Contra:

- Verlegung von Laternen notwendig
- Wegfall von Parkständen und  
Straßenbegrünung
- Verbreiterung der Fahrbahn
- Abschnittsweise Reduktion der  
Gehwegbreiten



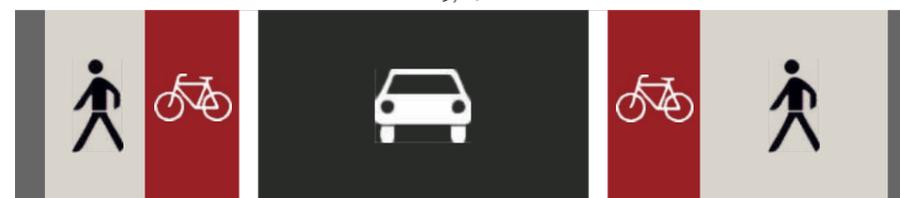
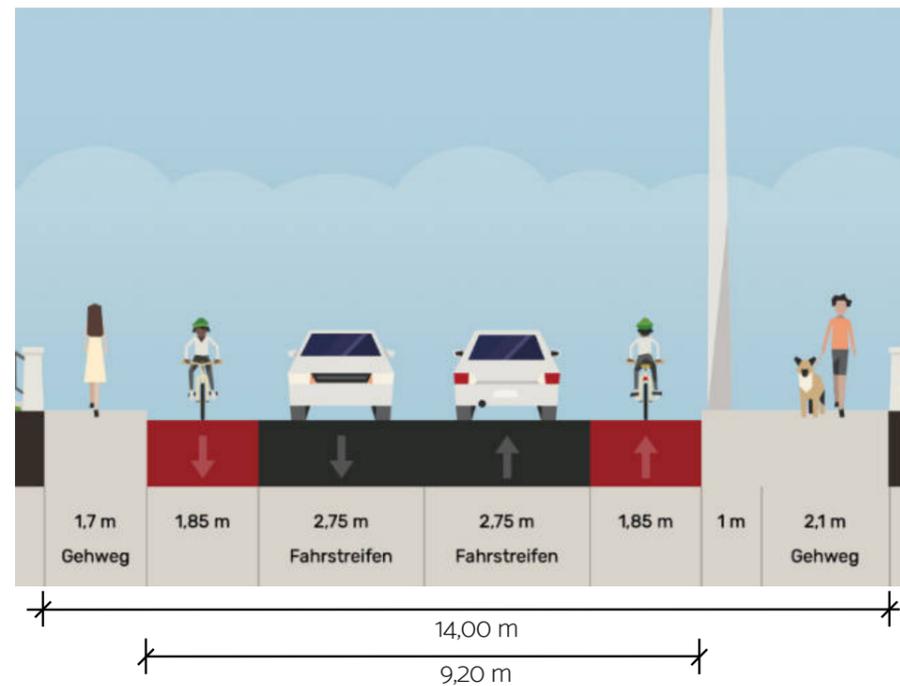
Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

Variante 2:  
Beidseitiger Radfahrstreifen



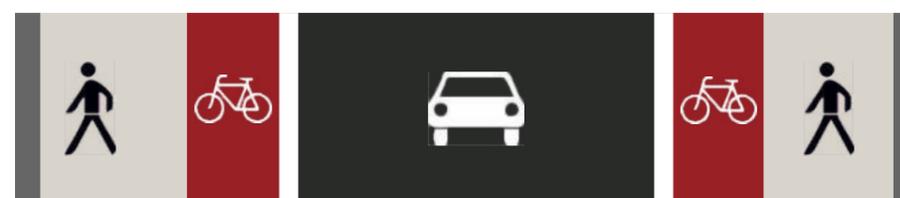
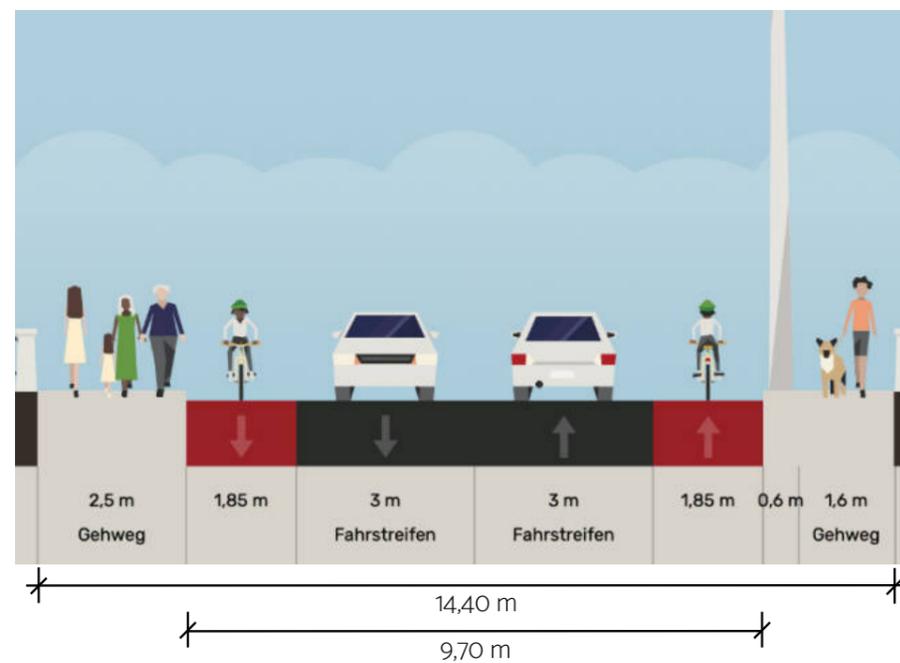
Querschnitt 3:  
Rheinstraße  
Höhe Hausnummer 83

! Wegfall von Parkständen und  
Straßenbegrünung



Querschnitt 4:  
Rheinstraße  
Höhe Hausnummer 75

! Wegfall von Parkständen und  
Straßenbegrünung



Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

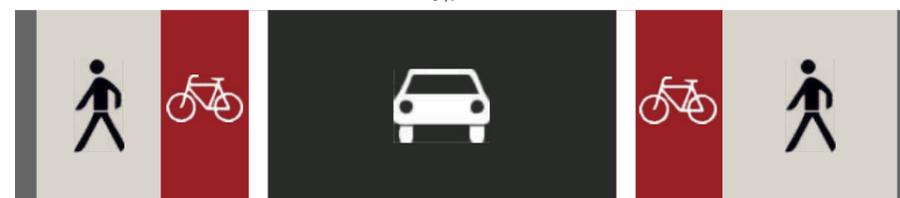
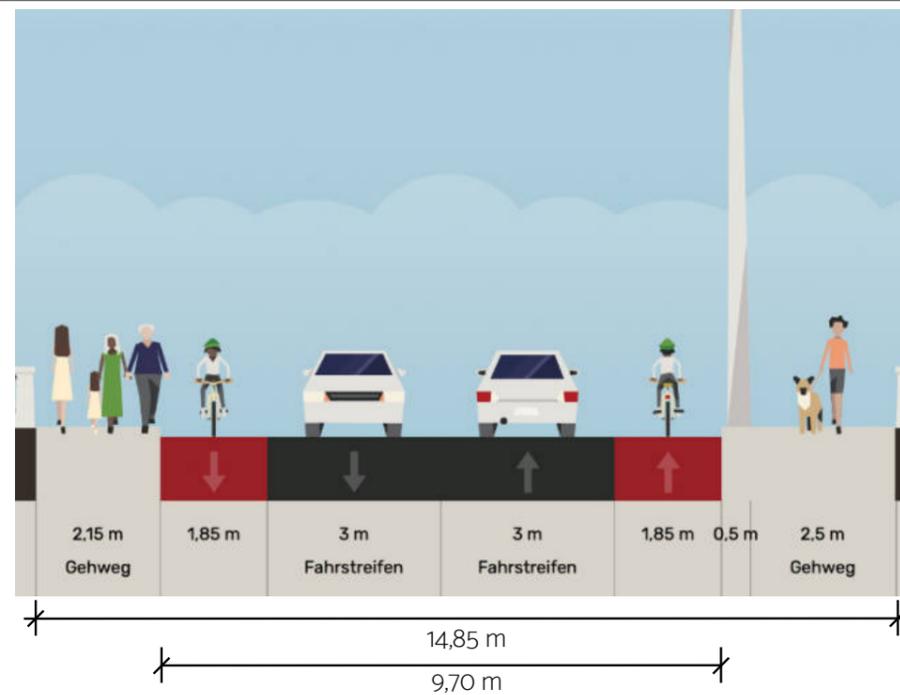
Variante 2:  
beidseitiger Radfahrstreifen



### Querschnitt 5: Rheinstraße

Südlich der Kreuzung  
Rheinstraße/Goethestraße/Karl-  
Liebknecht-Straße

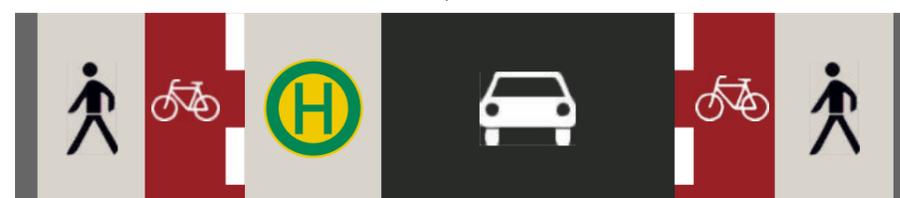
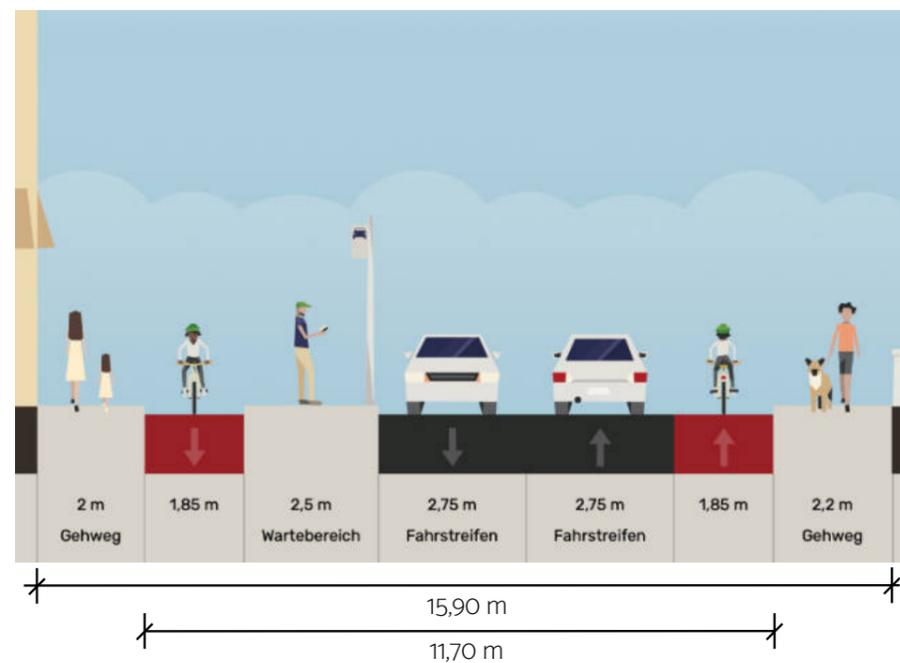
! Wegfall von Parkständen und  
Straßenbegrünung

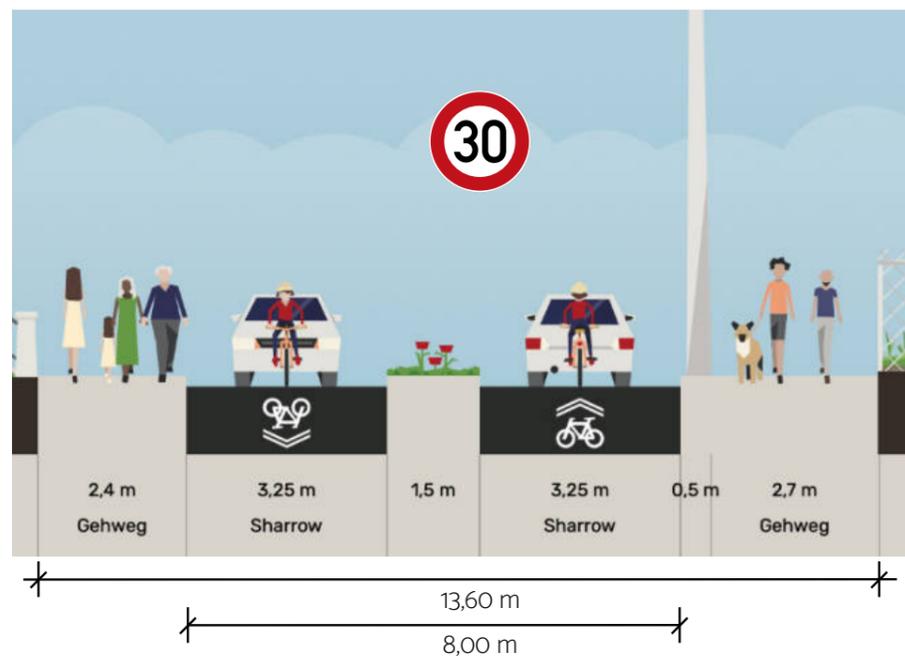
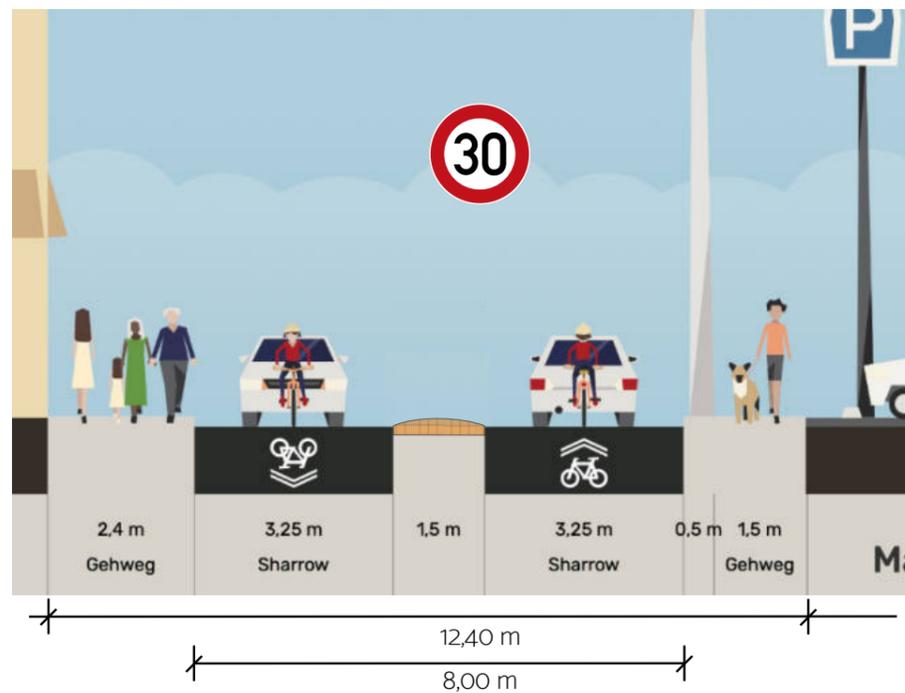


### Querschnitt 6: Rheinstraße

Höhe Haltestelle "Stuttgarter  
Straße"

! Verschiebung der Straßenlaternen  
notwendig





Querschnitt 1:  
Rheinstraße  
Nördlich der Einfahrt zum  
Supermarkt

Querschnitt 2:  
Rheinstraße  
Südlich der Einfahrt zum  
Supermarkt

Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Mobilitätskonzept

M4-4

Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

Variante 4:  
Radverkehr auf der Fahrbahn,  
optische Mitteltrennung mit  
Pflasterstreifen

Pro:

- Optische Verengung des Straßenquerschnitts, damit Verlangsamung des MIV
- Auf Radverkehr inmitten der Fahrbahn machen mittig aufgebrachte Piktogramme aufmerksam (Ausweisung als Fahrradstraße möglich)
- Guter Übergang Anschluss Süd
- Fahrbahnbreite bleibt erhalten
- Keine Verlegung der Laternen notwendig
- Bestehende Parkstände und Straßenbegrünung bleiben erhalten

Contra:

- Relativ geringer baulicher Aufwand für den Einsatz des Pflasters im Mittelstreifen
- Vulnerable Radfahrer fühlen sich ggf. unsicher



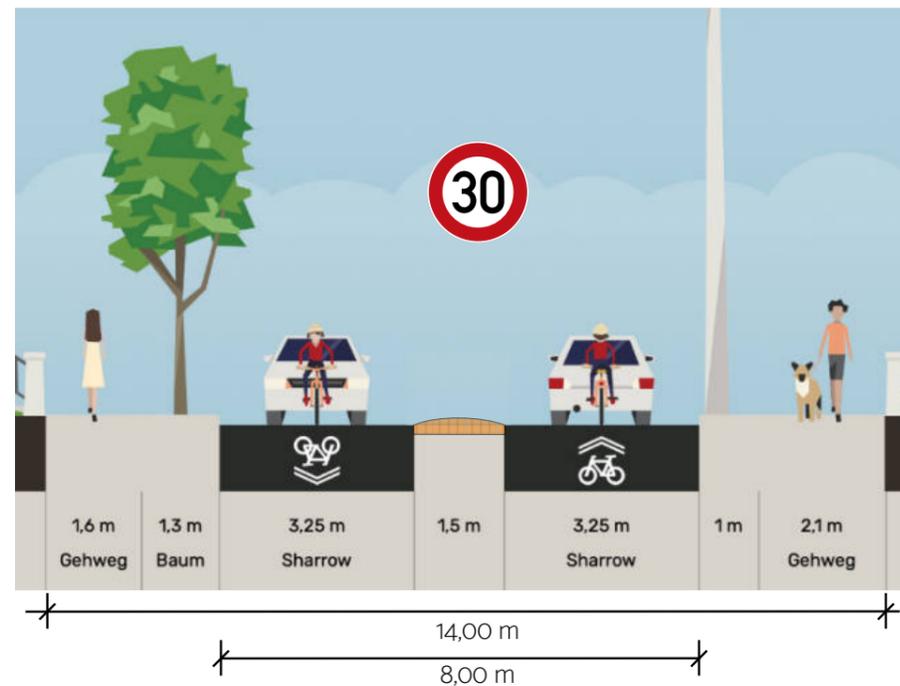
Abbildungen erstellt mit: Streetmix

Planungsbüro von Mörner

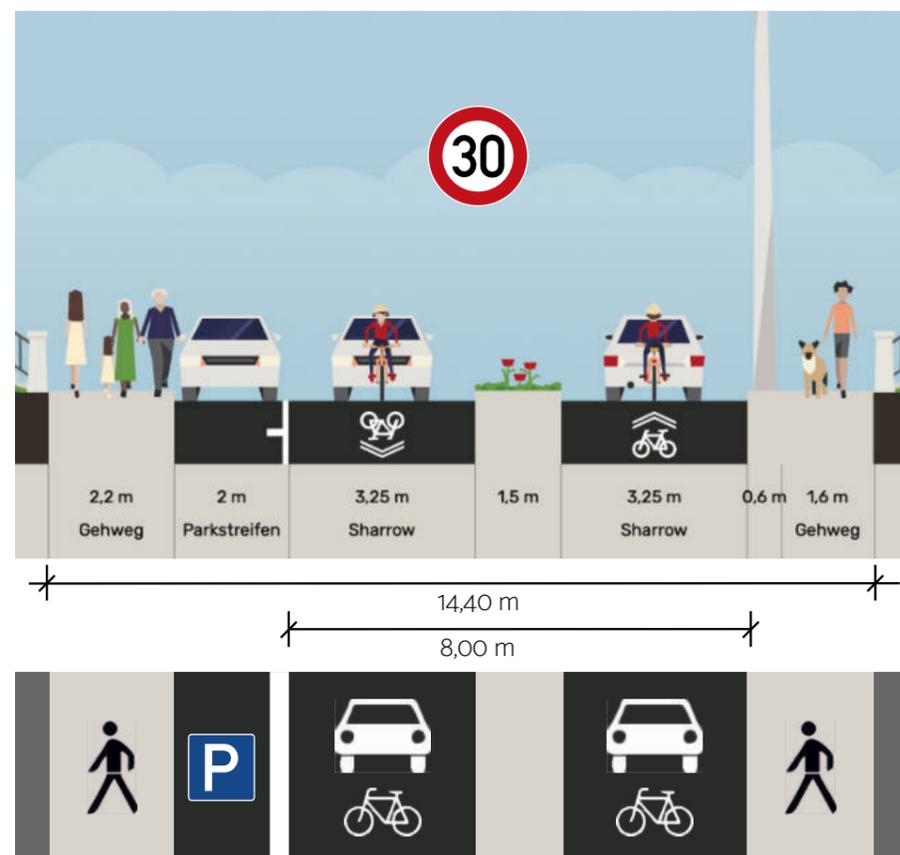
Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

Variante 4:  
Radverkehr auf der Fahrbahn,  
optische Mitteltrennung mit  
Pflasterstreifen

Querschnitt 3:  
Rheinstraße  
Höhe Hausnummer 83

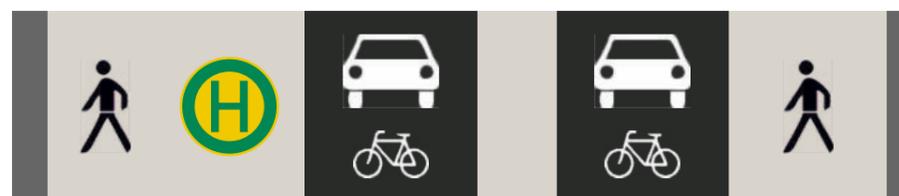
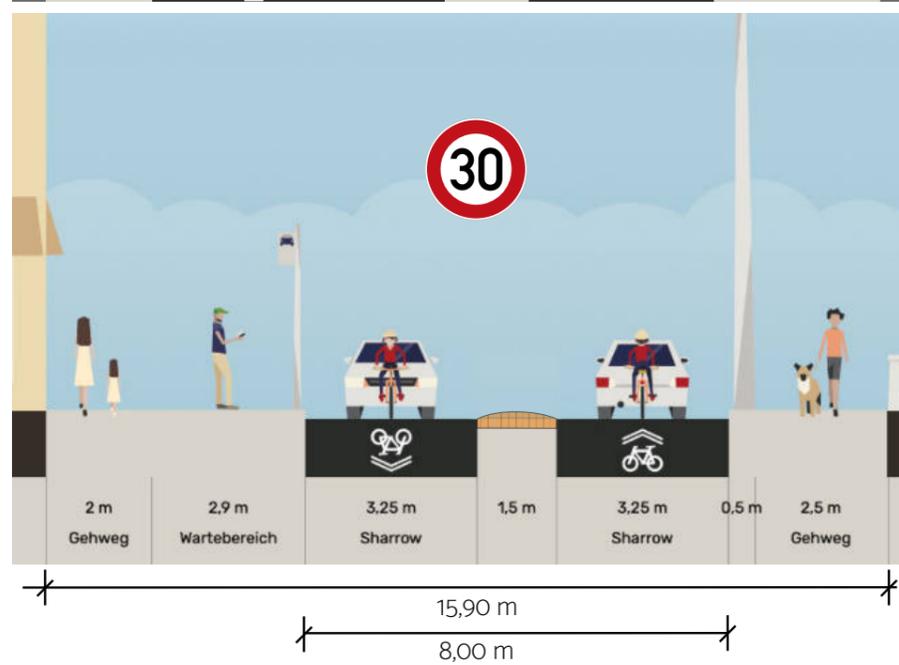
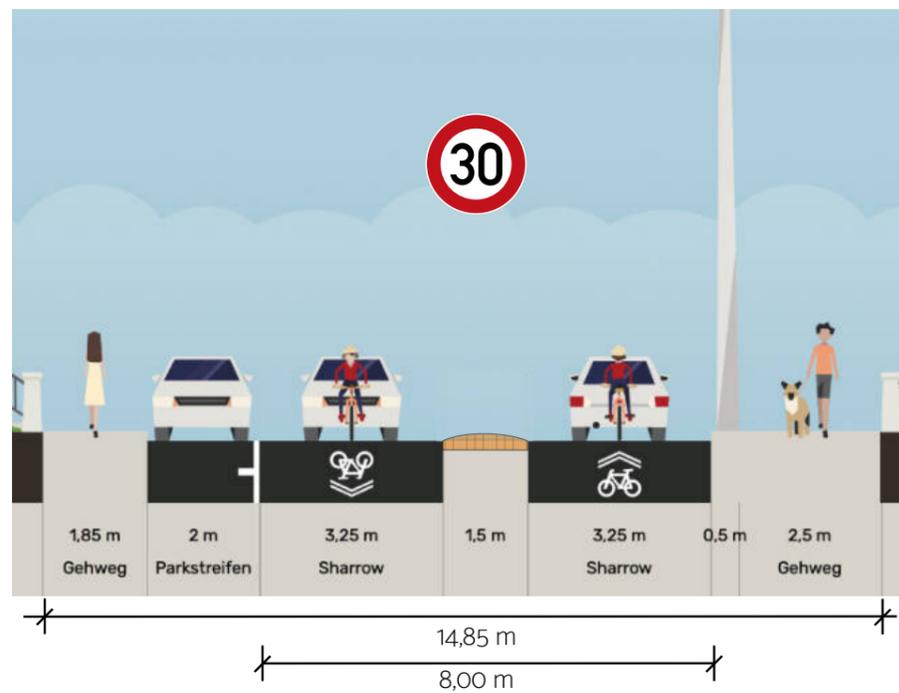


Querschnitt 4:  
Rheinstraße  
Höhe Hausnummer 75



Abbildungen erstellt mit: Streetmix





Querschnitt 5:  
Rheinstraße  
Südlich der Kreuzung  
Rheinstraße/Goethestraße/Karl-  
Liebknecht-Straße

Querschnitt 6:  
Rheinstraße  
Höhe Haltestelle "Stuttgarter  
Straße"

Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Mobilitätskonzept

M4-4

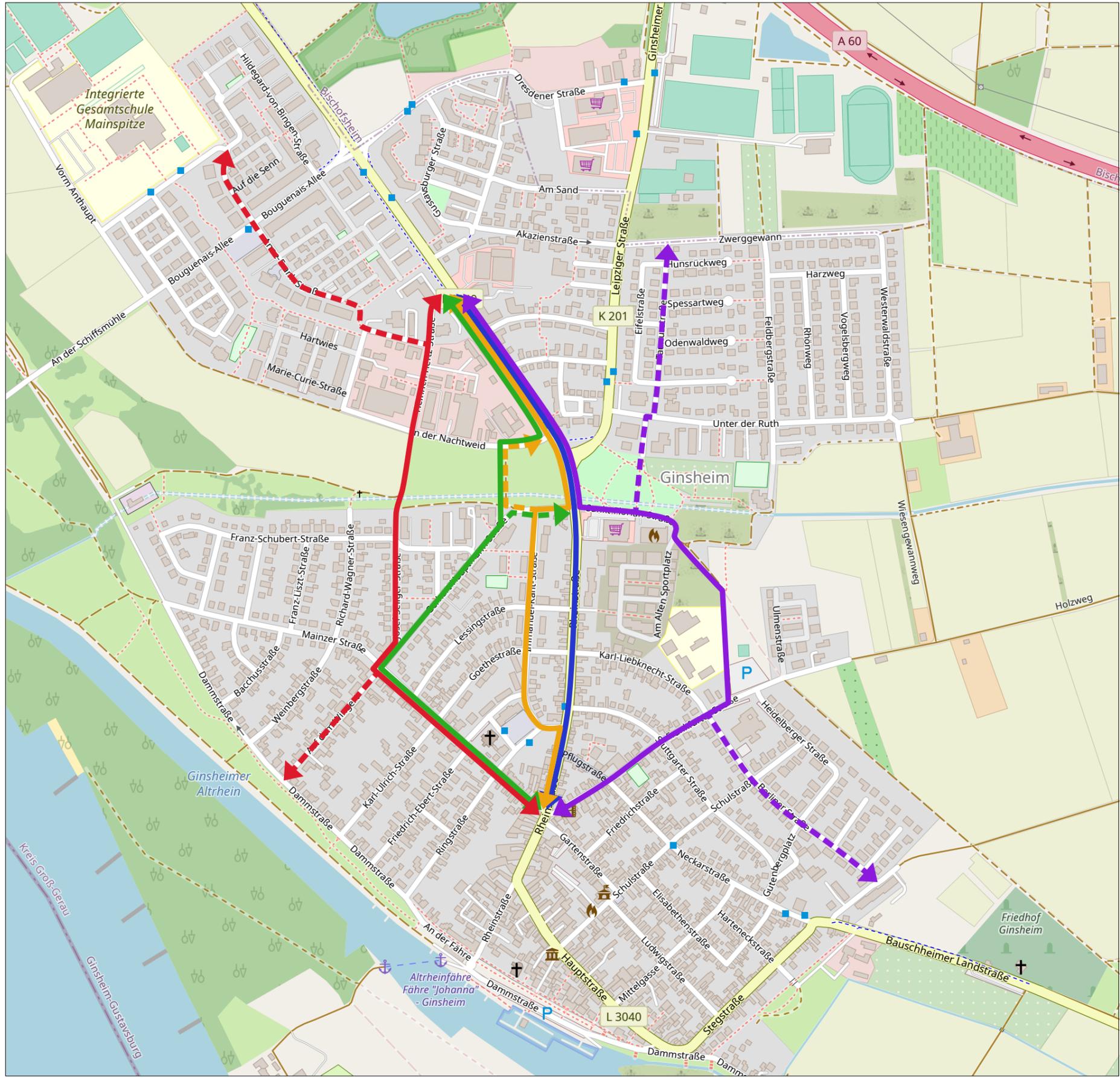
Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

Variante 4:  
Radverkehr auf der Fahrbahn,  
optische Mitteltrennung mit  
Pflasterstreifen



Abbildungen erstellt mit: Streetmix

Planungsbüro von Mörner



Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
 Radwegführung an der  
 nördlichen Rheinstraße

M4-5

Alternative Radwegführungen

-  Variante 1
-  Variante 2
-  Variante 3
-  Variante 4
-  Variante 5
-  Mögliche Varianten in der Streckenführung



## 2.5 M5 Ginsheim - Schulbereich Albert-Schweitzer-Schule

### 2.5.1 Status Quo

Die Albert-Schweitzer-Schule (Grundschule) liegt an der Ecke Karl-Liebknecht-Straße – Frankfurter Straße in Ginsheim. Der Haupteingang der Schule wird über die Karl-Liebknecht-Straße erschlossen. Im direkten, östlichen Anschluss zur Schule befindet sich der Parkplatz „P2 – Bürgerhaus“, welcher über die Frankfurter Straße angeschlossen ist.

In der Karl-Liebknecht-Straße ist einseitiges Parken (auf der gegenüberliegenden Seite des Schuleingangs) in gekennzeichneten Flächen erlaubt. Von Montag bis Freitag, 7:30 – 9:00 Uhr und 11:00 – 13:30 Uhr ist entlang dieser Parkstände auf Höhe des Schuleingangs absolutes Haltverbot (Zeichen 283 StVO) beschildert. Auf der Seite des Schuleingangs ist von Montag bis Freitag, 7:30 – 13:30 Uhr absolutes Haltverbot beschildert (**Abbildung 11**).



Abbildung 12: absolutes Haltverbot auf Höhe des Schuleingangs in der Karl-Liebknecht-Straße

Sowohl in der Karl-Liebknecht-Straße als auch in der Frankfurter Straße liegt ein Tempolimit von 30 km/h vor.

Für die Albert-Schweitzer-Schule liegt ein Schulwegeplan vor, welcher 2003 revidiert und mit Hilfe der Kreisverkehrswacht, der Gemeinde, der Polizei sowie Personen der Albert-Schweitzer-Schule überarbeitet wurde. Ebenso erfolgte die Einbindung der Eltern sowohl bei Orts- als auch bei Arbeitsterminen. Für die jeweiligen Wohngebiete wurden die sichersten Streckenführungen herausgearbeitet und aufgenommen. Potenzielle Gefahrenstellen wurden ermittelt und Ersatzrouten für diese entwickelt.<sup>16</sup>

### 2.5.2 Problem

Seitens der Stadtverwaltung wird angemerkt, dass die Problematik der Elterntaxis eine gefährliche Auswirkung sowohl auf den dort vorhandenen motorisierten Verkehr als auch die zu Fuß oder mit dem Roller kommenden SchülerInnen, darstellen. Durch den kurvigen Verlauf der Karl-Liebknecht-Straße liegen bereits Einschränkungen in der Sichtbeziehung vor, falls SchülerInnen die Straße kreuzen wollen. Die Eltern, welche

<sup>16</sup> Albert-Schweitzer-Schule Ginsheim-Gustavsburg - [https://albert-schweitzer.ginsheim-gustavsburg.schule.hessen.de/Anfahrt/block\\_1519986187\\_62.html](https://albert-schweitzer.ginsheim-gustavsburg.schule.hessen.de/Anfahrt/block_1519986187_62.html)

ihre Kinder bis zum Haupteingang der Schule fahren und ihr Fahrzeug im absoluten Haltverbot abstellen, schränken diese Sichtbeziehung weiter ein. Zudem erfolgt eine Erhöhung der riskanten Überholvorgänge sowie potenzieller Rückstau, da die Fahrbahn weiter eingeengt wird. Durch das Abstellen der parkenden Fahrzeuge auf dem Gehweg verschmälert sich die Breite für fußgehende sowie rollerfahrende SchülerInnen enorm. **(Bild M5-1)**

Das Problem der Elterntaxis wird auch in dem öffentlichen Schulwegeplan der Schule dokumentiert: „Vermeiden Sie unter allen Umständen ihr Kind auf der Karl-Liebknecht-Straße aus dem Auto zu lassen. Dort kam es in der Zeit vor Schulbeginn wiederholt zu chaotischen und gefährlichen Verkehrssituationen und daraus begründet sogar zu Unfällen. Aus diesem Grund werden hier regelmäßige Polizeikontrollen durchgeführt und unter Umständen gegebenenfalls Ordnungsgelder verhängt.“<sup>18</sup>

Eine Einbahnstraßenregelung wurde aufgrund der stärkeren Belastung umliegender Straßen sowie einer nicht zu erwartenden Verhaltensänderung bereits abgelehnt. Eine gesonderte Parkzone wurde ebenfalls als nicht sinnvoll erachtet, da neben erhöhten Geschwindigkeiten außerhalb der Schulzeiten auch Parkplätze entlang der Straße wegfielen. Außerdem ist das Wohngebiet „Am Alten Sportplatz“ in dem Schulwegeplan noch nicht integriert, weshalb der Fachbereichsleiter für Bürgerservice, Ordnung und Kultur Daniel Joseph zu einer Aktualisierung des Schulwegeplans und der Etablierung des Programms „Besser zur Schule“ plädiert. Demgegenüber stehen die Aussagen der Schulleiterin Cornelia Hirsch, welche keine besonderen Probleme (außer bei Regenwetter) mit Elterntaxis beobachten kann. Sie plädiert dagegen für eine Einbahnstraßenregelung, da bei Gegenverkehr auf der stark befahrenen Karl-Liebknecht-Straße häufig auf den Gehweg ausgewichen wird.<sup>17</sup>

### 2.5.3 Lösungsmöglichkeiten

#### Strukturell

Eine strukturelle Lösung zur Verhinderung des Haltens in der Karl-Liebknecht-Straße kann sein, den Parkplatz „P2 – Bürgerhaus“ offiziell als Hol- und Bringzone auszuweisen (**Abbildung 12, Bild M5-2**). Die Hol- und Bringzone kann durch die lokale Presse, eine ausgewiesene Beschilderung sowie durch Informationen seitens der Schule öffentlich gemacht werden. Durch die Nutzung des Parkplatzes sind die Kinder keiner Straßenkreuzung ausgesetzt und die Eltern können das Auto ohne Verkehrsbehinderung über einen längeren Zeitraum abstellen. Hinzu kommen weniger (bis bestenfalls) keine Parkvorgänge in der Karl-Liebknecht-Straße, was die Sicherheit der SchülerInnen sowie gefährliche Verkehrssituationen mindert.

---

<sup>17</sup> Stadt Ginsheim-Gustavsburg lehnt Einbahnstraßenregelung ab; Echo-online; Artikel vom 09.11.2021



Abbildung 13: mögliche Beschilderung einer Hol- und Bringzone auf dem Parkplatz „P2 – Bürgerhaus“<sup>18</sup>

Eine weitere strukturelle Lösung kann die Verlegung des (Haupt-)Eingangs der Albert-Schweitzer-Schule bewirken (**Bild M5-2**). Die direkte Erschließung über den Fußweg zwischen Frankfurter Straße und Sankt-Florian-Straße bietet neue Wegevoraussetzungen für Eltern und SchülerInnen. Einerseits ist das Abstellen des Fahrzeugs an der Karl-Liebknecht-Straße aufgrund der weiteren Distanz nicht mehr so attraktiv, auf der anderen Seite erfolgt die kürzeste Erschließung für mit dem Auto gebrachte SchülerInnen von dem Parkplatz P2. Ein weiterer positiver Nebeneffekt wäre, dass die Karl-Liebknecht-Straße als Schulweg vor allem von Kindern aus dem südlichen und nördlichen Wohngebiet gemieden werden kann.

Tägliche, strikte Kontrollen könnten einen gewissen Erfolg bringen. Im absoluten Haltverbot abgestellte Fahrzeuge müssen konsequent bestraft werden, sodass es zu einer Sensibilisierung der Eltern sowie freien Gehwegen kommt. Bei einem Rückgang der Kontrollen besteht allerdings das Risiko, dass Eltern wieder direkt vor dem Schuleingang halten.

Der bereits seit 2003 bestehende Schulwegeplan sollte aufgrund neu angeschlossener Wohngebiete aktualisiert und überarbeitet werden. Wie im bestehenden Schulwegeplan geschehen, sollten bei der Aktualisierung neben der Kreisverkehrswacht, der Gemeinde, der Polizei und Mitarbeitenden der Albert-Schweitzer-Schule wieder Eltern und SchülerInnen mit eingebunden werden. Entsprechend kann bereits eine Sensibilisierung für Eltern und SchülerInnen stattfinden. In die Neufassung des Schulwegeplans können bestehende oder hieraus abgeleitete Maßnahmen, welche zur Vermeidung von Elterntaxis umgesetzt werden sollen, mit aufgenommen werden. Textliche Erläuterungen, wie im Schulwegeplan der Gustav-Brunner-Schule, sind ebenfalls vorzunehmen.

### **Baulich**

Baulich gesehen kann mittels kurz aufeinanderfolgender Grünflächen, Baumstandorten oder weiteren Hindernissen dafür gesorgt werden, dass ein Halten nicht möglich ist. Hinzu kommt eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung beim motorisierten Verkehr. Allerdings schließt diese Maßnahme chaotische und gefährliche Fahrverhältnisse sowie ein „kurzes Halten“ im Folgenden nicht zwingend aus.

<sup>18</sup> Verkehrswacht Medien und Service-Center – Elterntaxi; Neue Westfälische – So kommen die Haltezonen für Elterntaxis in Gütersloh an

Eine weitere bauliche Maßnahme kann in Folge einer sicheren Übergangssituation für Kinder erfolgen. Hierbei können für die direkte Schulumgebung unter anderem eine Fahrbahnverengung, Fußgängerüberweg, Aufpflasterungen oder sogar eine Fußgängerschutzanlage in Betracht gezogen werden. Auch eine Geschwindigkeitsminderung für den motorisierten Verkehr mittels „Kölner Teller“ wäre denkbar. Außerdem können Poller, Bügel, Signalsäule, etc. auf Höhe des Schuleingangs angebracht werden. Durch leuchtende Farben ergibt sich eine klare Signalwirkung an Autofahrer und die Schuleingänge können per Bügel abgesperrt werden. Mit Hilfe der Poller oder Bügel kann zusätzlich das direkte Parken vor der Schule unterbunden werden (**Abbildung 14, Bild M5-2**).<sup>19</sup>



Abbildung 14: Schulwegsicherung mit Hilfe von Bügeln in leuchtenden Signalfarben (MABEG)<sup>20</sup>

Für den Schulweg können unterstützend zu dem Schulwegeplan auch die Zeichen „sicherer Überweg“ oder „gelbe Fußabdrücke“ genutzt werden. Die Kennzeichnung sicherer Überweg zeigt den SchülerInnen durch ein Symbol auf dem Gehweg an, an welchen Stellen eine sichere (gut einsehbare, nicht stark befahrene,...) Fahrbahnquerung möglich ist. Für die Umsetzung einer solchen Maßnahme ist die frühzeitige Integration sowie Kommunikation zwischen der Stadt, der Schule sowie den Eltern und SchülerInnen sehr wichtig, um die Bedeutung sowie Positionierung der Abdrücke miteinander zu kommunizieren. Diese Variante wird in umliegenden Städten, wie z.B. Griesheim („kleiner Griesheimer“) oder Rödermark-Urberach (Abbildung 15, linkes Bild) bereits angewandt. Eine weitere Option wären gelbe Fußabdrücke auf dem Gehweg, welche den

<sup>20</sup> MABEG - Schulwegsicherung Julie; <https://www.mabeg.de/schulwegsicherung-julie/produkte/schulwegsicherung-julie/>

sicheren Schulweg per Fuß signalisieren. Eine solche Umsetzung erfolgt beispielsweise in Hanau (**Abbildung 15**, rechtes Bild).



Abbildung 15: Kennzeichnung eines "sicheren Überwegs" für Schülerinnen und Schüler am Beispiel in Rödermark-Urberach (links) und die gelben Fußabdrücke für einen sicheren Schulweg in Hanau (rechts)<sup>21</sup>

Die umliegenden Straßen und besonders die im Schulwegeplan verankerten Hauptschulwege müssen über eine ausreichende Sicherheit verfügen. Hier ist zu prüfen, ob alle Gehwege den Mindestbreiten der Richtlinie entsprechen. Die Mindestbreite für Gehwege liegen nach Richtlinie bei  $2,00\text{ m}^{22}$  ( $1,80\text{ m} + \text{Sicherheitsraum}$ ) –  $2,50\text{ m}^{23}$  ( $1,80\text{ m} + 0,20\text{ m Hausabstand} + 0,50\text{ m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn}$ , siehe **Abbildung 16**). Ansonsten ist über alternative Routen bzw. eine neue Straßenraumaufteilung zu diskutieren. Auch die Kreuzungssituationen sind in die Prüfung mit einzubeziehen.

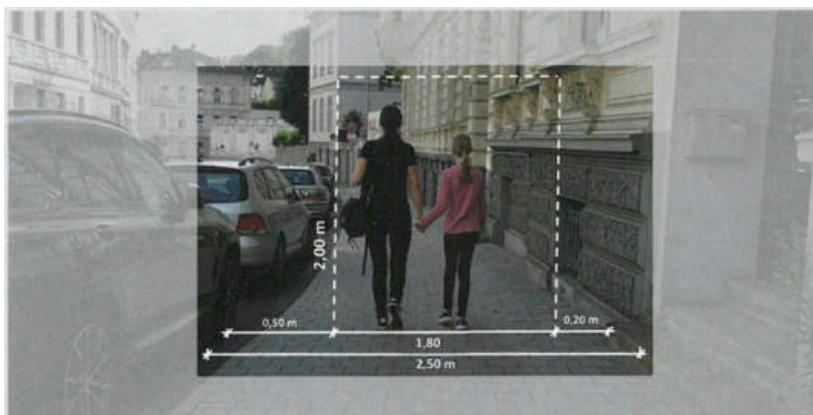


Abbildung 16: Visualisierung der Mindestbreiten für Gehwege nach EFA 2002 (Jürgen Gerlach, Sicher Planen im Bestand - Straßenverkehrstechnik 10/2020)

### Eltern/Elternbeirat/Schule

Eine weitere Sensibilisierung kann über das ständige Thematisieren des Problems erfolgen. Eine klare Kommunikation über die Elternbeiräte sowie eine ständige Kommunikation zwischen den Lehrenden und

<sup>21</sup> Kinzig News – Gelbe Fußabdrücke signalisieren: besser zu Fuß zur Schule als mit dem Auto; August 2019

<sup>22</sup> FGSV RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln 2012

<sup>23</sup> FGSV EFA 2002 – Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Köln 2002

den Schüler und Schülerinnen sowie den Eltern kann für einen gewissen Erfolg sorgen. Eine Integration des Themas sicherer Schulweg zu Fuß in den Unterricht ist ebenfalls denkbar. "Die Aktion 'Kleine Füße' lässt sich sehr gut in den Unterrichtsvorhaben, z.B. 'Empfang der Erstklässler' einbinden. Dritt- oder Viertklässler kennen die kritischen Stellen ihres Schulweges. Die Schulwegeproblematik kann mit ihnen aufgegriffen und handlungsorientiert bearbeitet werden."<sup>24</sup>

„Walking Bus für den Schulweg“ – Diese Aktion bezeichnet die Absicht, dass sich Kinder treffen, um gemeinsam den Weg zur Schule zurückzulegen. Dies kann mit Hilfe der Unterstützung eines Elternteils eines Kindes erweitert werden, außerdem können SchülerInnen unterschiedlicher Jahrgänge zusammenlaufen, sodass die älteren Schülerinnen und Schüler eine gewisse Verantwortung übernehmen. Aufgrund von Kindern in der Nachbarschaft oder großen Geschwistern kann der Walking Bus relativ einfach umgesetzt werden. Neben der Erhöhung an Spaß, Kommunikation und Sozialkompetenz der Kinder führt der „Walking Bus“ zu einem besseren Sicherheitsgefühl der Eltern. Auch positive Auswirkungen auf den Unterricht sind ein positiver Nebeneffekt.<sup>25</sup> Dieser Aspekt wird im Schulwegplan der Gustav-Brunner-Schule bereits aufgenommen, als Tipp unter dem Punkt „Bilden Sie Laufgemeinschaften mit anderen Kindern“.

Schulische Mobilitätsbildungsprogramme zeigen eine zusätzliche Option auf; umgesetzt werden sie bereits in Nordrhein-Westfalen (Verkehrszähler-Programm) und in Niedersachsen (Fußgängerprofi-Programm). Diese Programme sollen den Elterntaxis entgegenwirken und die Kinder mobilisieren, per Fuß (oder z.B. Roller) den Schulweg selbstständig und sicher zurückzulegen. Neben dem Rückgang der Elterntaxis setzen sich die Programme das Ziel, nachhaltige Mobilität bei den Eltern zu sensibilisieren. Die Umsetzung erfolgt in Niedersachsen über Unterrichtsmaterialien<sup>26</sup>, in Nordrhein-Westfalen über ein spielerisches Belohnungssystem<sup>27</sup>.

Zum sicheren Erreichen der Schule können an stark befahrenen Kreuzungen Schulweglotsen etabliert werden, welche die SchülerInnen sicher über die hoch frequentierten Straßen bringen. Nach der Verkehrswacht Niedersachsen ist die Sicherheit des Schulwegs durch Lotsen eine sehr gute Lösung. Seit 1953 erfolgte kein einziger schwerer oder tödlicher Unfall an mit Schulweglotsen gesicherten Übergängen.<sup>28</sup> Die Aufgabe der Schulweglotsen können dabei von den Eltern in einem Wechselsystem übernommen werden.

---

<sup>24</sup> Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung – Schulwegsicherung: Kleine Füße auf dem Schulweg

<sup>25</sup> ADAC; Elterntaxi: Besser nicht mit dem Auto zur Schule; 31.05.2021; <https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/elterntaxi-hol-bringzonen/>

<sup>26</sup> Niedersächsisches Landesinstitut für schulische Qualitätsentwicklung – Die Fußgänger-Profis; [https://www.nibis.de/die-fussgaenger-profis\\_11160](https://www.nibis.de/die-fussgaenger-profis_11160)

<sup>27</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW – Verkehrszähler; <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/handlungsebenen/mm-fuer-zielgruppen/verkehrszaeher>

<sup>28</sup> Verkehrswacht Niedersachsen: Schulweglotsen – Wir gehen mit; <https://www.landesverkehrswacht.de/angebot/artikel-detail/schulweglotsen-wir-gehen-mit/>



Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M5-1

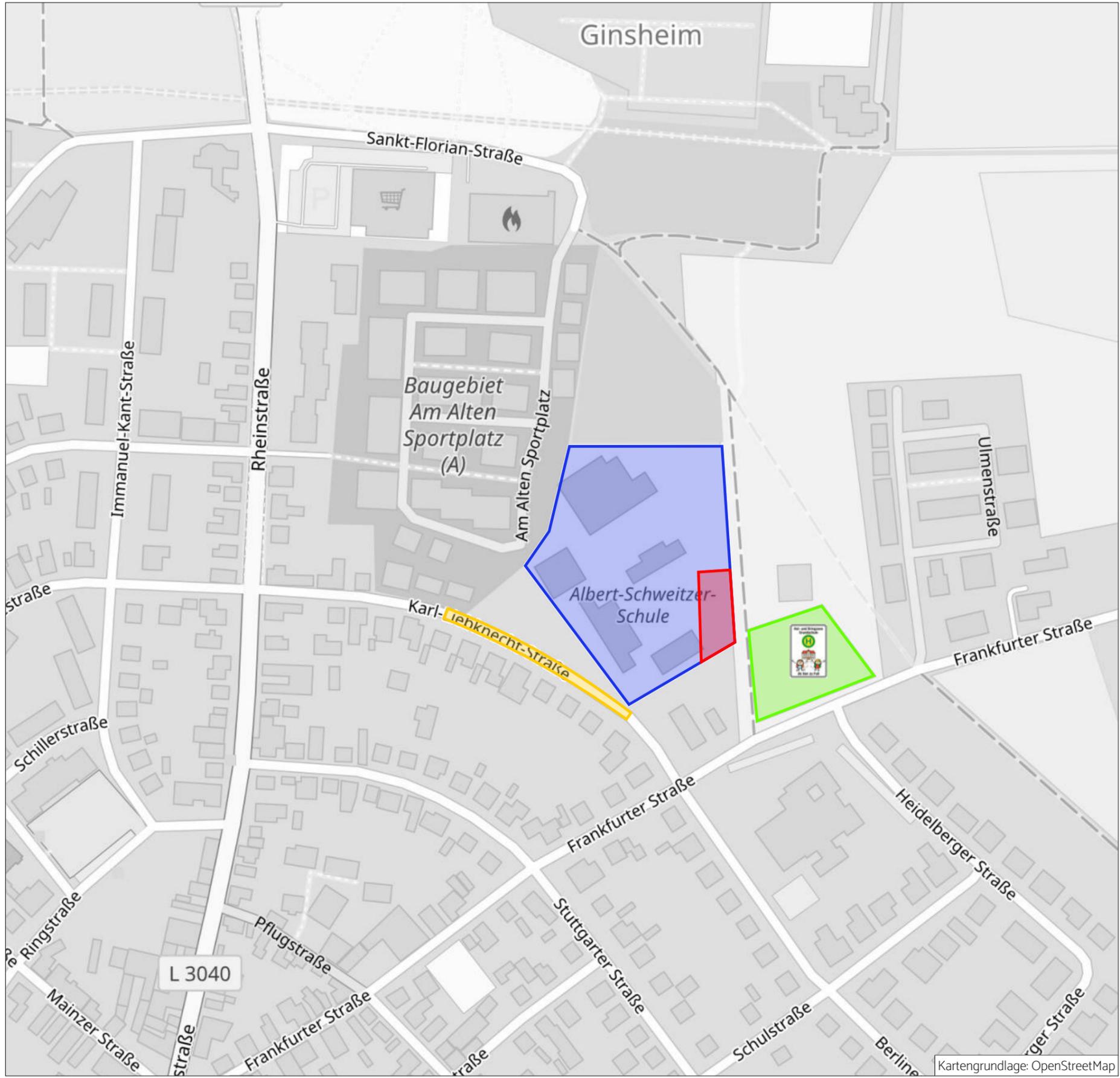
M5 - Albert-Schweitzer-Schule

Problemstelle Eltern-Taxi

- Albert-Schweitzer-Schule
- Problemstelle Elterntaxi



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M5-2

M5 - Albert-Schweitzer-Schule  
 Potentielle Lösungsmöglichkeiten

- Albert-Schweitzer-Schule
- Ausweisung des Parkplatzes P2 als Hol- und Bringzone
- neue Positionierung des (Haupt-)Eingangs
- Standort für bauliche Maßnahmen (Aufpflasterungen, Fahrbahnverengung, etc.)



Kartengrundlage: OpenStreetMap

## 2.6. M6 Ginsheim - Radwegführung Rheinstraße zwischen Bushaltestelle "In der Nachtweid" und "Bouguenais Allee"

### 2.6.1 M6 - Handlungsempfehlung



Abbildung 17: Status Quo an der Rheinstraße zwischen der Bushaltestelle "In der Nachtweid" und "Bouguenais Allee"

Als Empfehlung aus den Pro/Contra-Betrachtungen geht für den nördlichen Bereich der Rheinstraße, vor allem wegen der hohen Kfz-Belastung, eine getrennte Führung von Rad und Kfz hervor.

Aus Sicht des Radverkehrs kann der baulich getrennte Radweg als sehr sichere Variante angesehen werden (**Variante M6-4b, nicht weiter dargestellt**). Hier herrscht ein sehr hohes Sicherheitsniveau und diese Führungsform wird von vielen Radfahrenden gerne genutzt. Allerdings stellt der baulich getrennte Radweg mit seinen Sicherheitstrennstreifen einen erheblichen Eingriff in die Straßenraumaufteilung und die vorhandenen Grünflächen dar. Mit der Maßgabe, die zur Straßenentwässerung benötigten Grünflächen möglichst zu erhalten, ist diese Variante kaum umsetzbar und wird nicht weiter betrachtet.

Einen sehr guten Kompromiss stellt Variante 5 dar, die gemeinsamen Geh- und Radwege (**Bild M6-5**). Auch bei dieser Variante wird in den Grünstreifen eingegriffen, der Eingriff fällt aber relativ gering aus und besteht hauptsächlich aus einer Reduktion der Fahrbahnbreite und einem Verschieben des Grünstreifens hin zur Fahrbahn. Auf der östlichen Seite der Rheinstraße besteht abschnittsweise ein Gehweg, der bereits breit genug ist, um Rad- und Fußverkehr verträglich gemeinsam abzuwickeln. Hier sollte in Erwägung gezogen werden, den Bereich für Radfahrende farblich abzusetzen. Es verbleiben 2,50 m Gehwegbreite für Fußgehende. In den weiteren Abschnitten (siehe Q3 und Q4) ist es notwendig, Flächen des Grünstreifens heranzuziehen.

Auf der Westseite wird der bestehende Fußweg um ca. 1,00 - 1,50 m auf 3,00 m bis 3,50 m Breite erweitert, angepasst an den Baumbestand.

Diese Führungsform kann grundsätzlich zu kleineren Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgehenden führen. Angesicht der zur Verfügung stehenden Optionen stellt diese Variante aber einen guten Kompromiss aus Sicherheit und Realisierbarkeit dar. Fördermittel werden für diese Führungsform allerdings nicht eingeworben werden können.

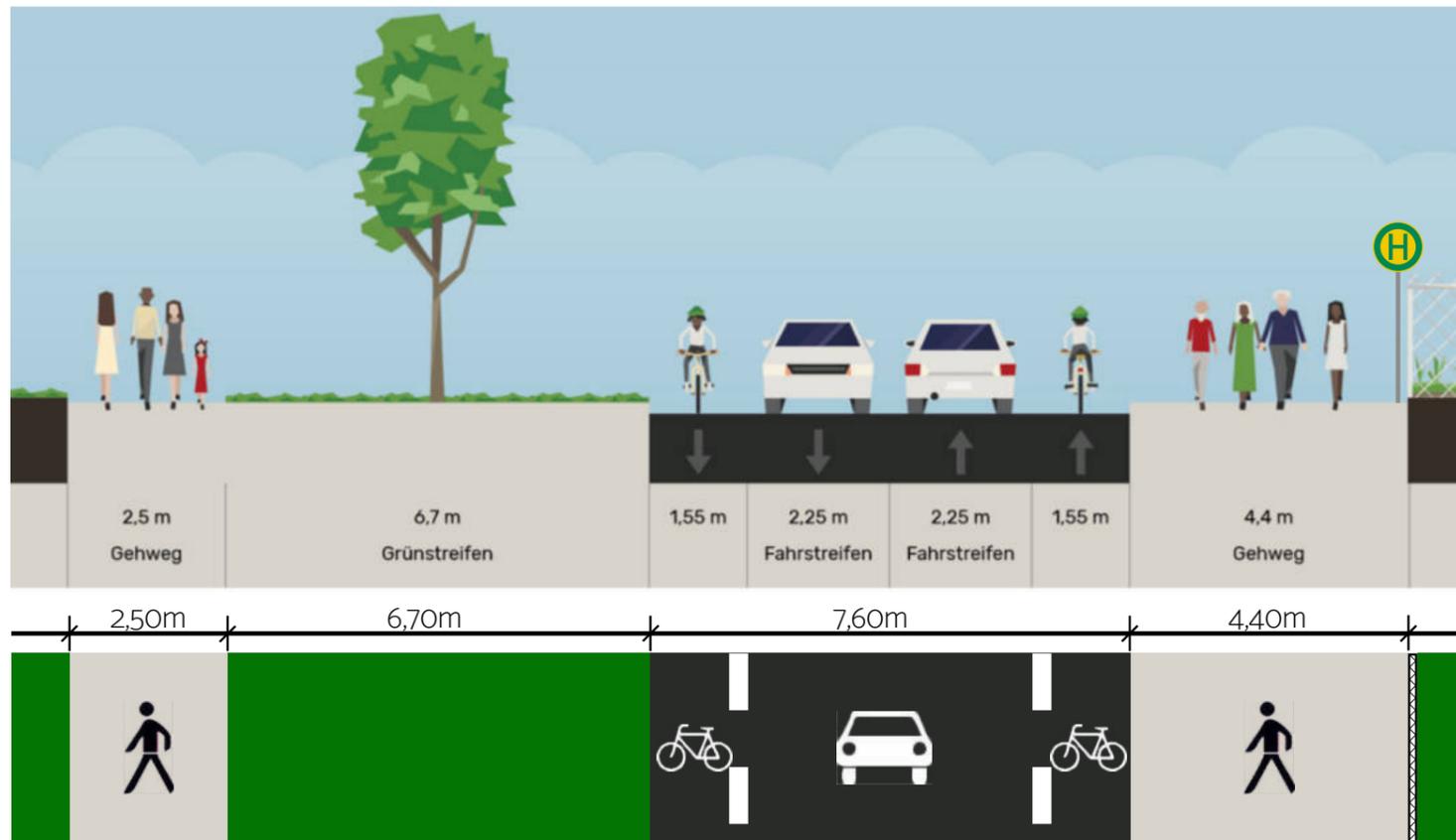
## **2.6.2 M6 - Kein Schutzstreifen**

Für den nördlichen Abschnitt der Rheinstraße kann ein Schutzstreifen ohne Verbreiterung der asphaltierten Fahrbahn nicht umgesetzt werden. Der DTV ist mit ca. 13.000 Kfz/24h zu hoch, als dass ein Schutzstreifen (Standardmaß 1,50 m mit 4,50 m Kernfahrbahn) von der Mehrzahl der Radfahrenden akzeptiert werden würde. Auch bei einer baulichen Verbreiterung der Fahrbahn und einer Schutzstreifenbreiten von 1,85 m und einer Kernfahrbahn von 5,00 m muss die Akzeptanz durch Radfahrende sehr deutlich in Zweifel gezogen werden. Die Verkehrsmengen sind zu hoch; die subjektive Sicherheit ist nicht gegeben; der Schutzstreifen würde voraussichtlich nur von der Gruppe der „stark und furchtlos“-Radfahrenden<sup>29</sup> genutzt werden, die maximal 1 % der Radfahrenden umfasst. Die große Mehrheit der Radfahrenden würde voraussichtlich weiterhin auf den Gehwegen fahren oder andere Routen wählen. Radfahrinfrastruktur zu schaffen, die dann nicht/kaum genutzt wird, kann nicht im Sinne einer Radverkehrsförderung sein.

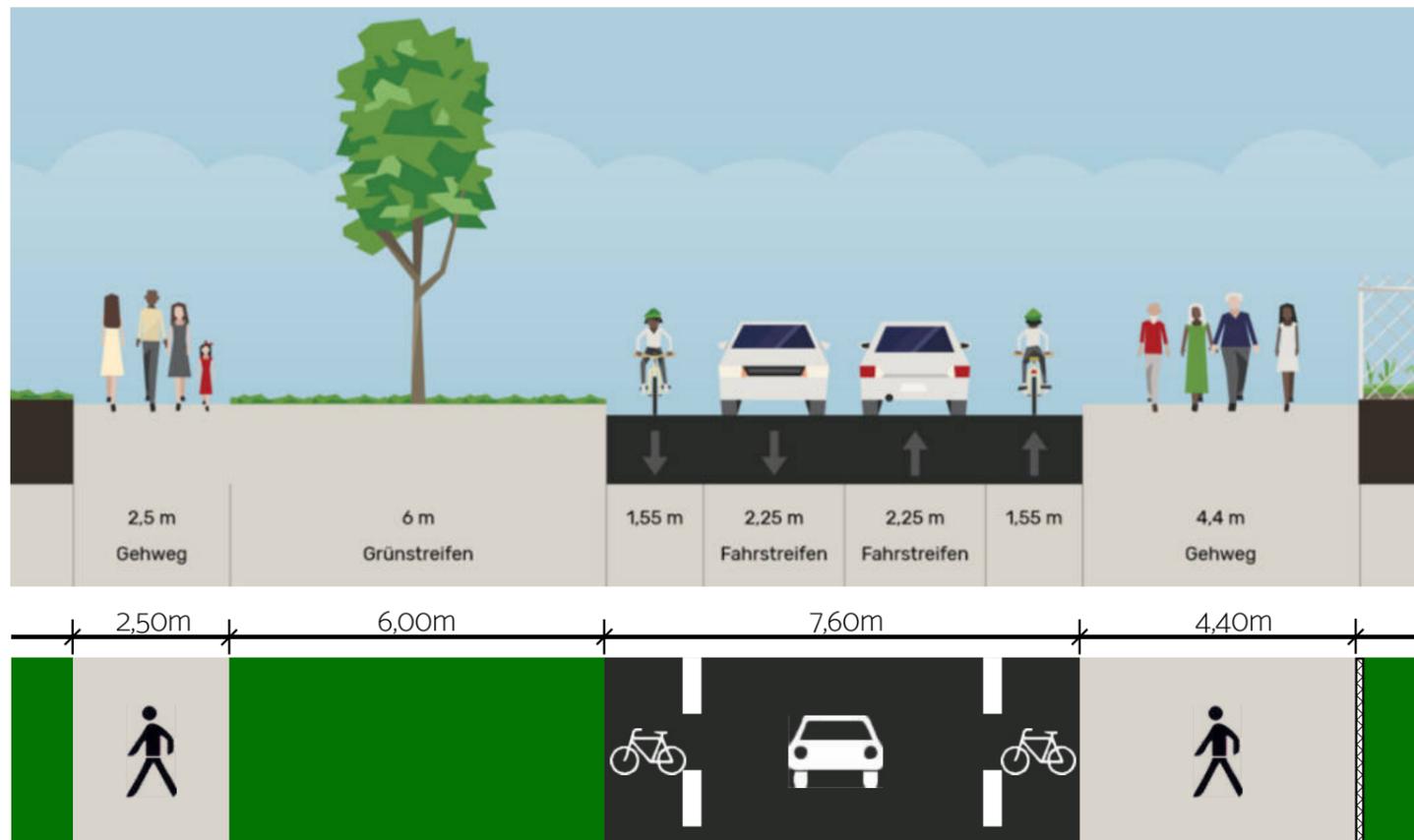
Im nördlichen Straßenabschnitt ist eine getrennte Führung von Rad- und Kfz-Verkehr notwendig.

---

<sup>29</sup> So geht Verkehrswende, ADFC



Querschnitt 1:  
Rheinstraße  
Höhe  
Bushaltestelle  
"In der Nachtweid"



Querschnitt 2:  
Rheinstraße  
Höhe  
Hausnummer 26/  
Normtec GmbH

Abbildungen erstellt mit: Streetmix

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M6-1

Maßnahme M6 - Radverbindung  
Rheinstraße in Ginsheim

Variante 1:  
beidseitiger Schutzstreifen

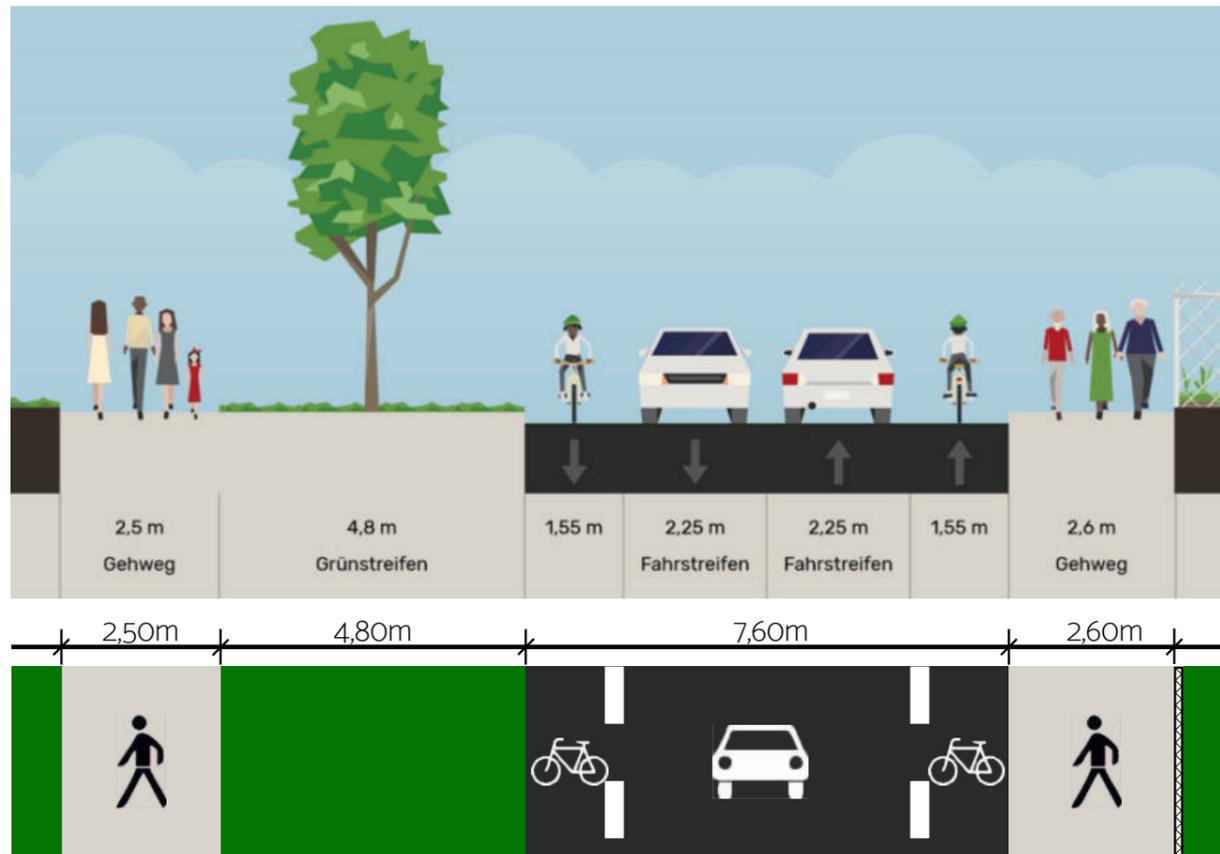
**Pro:**

- keine bauliche Umgestaltung, lediglich Markierungsarbeiten
- Grünfläche bleibt erhalten
- Entfernung der Mittelmarkierung + Kernfahrbahn 4,50m kann zu angepassten Geschwindigkeiten führen

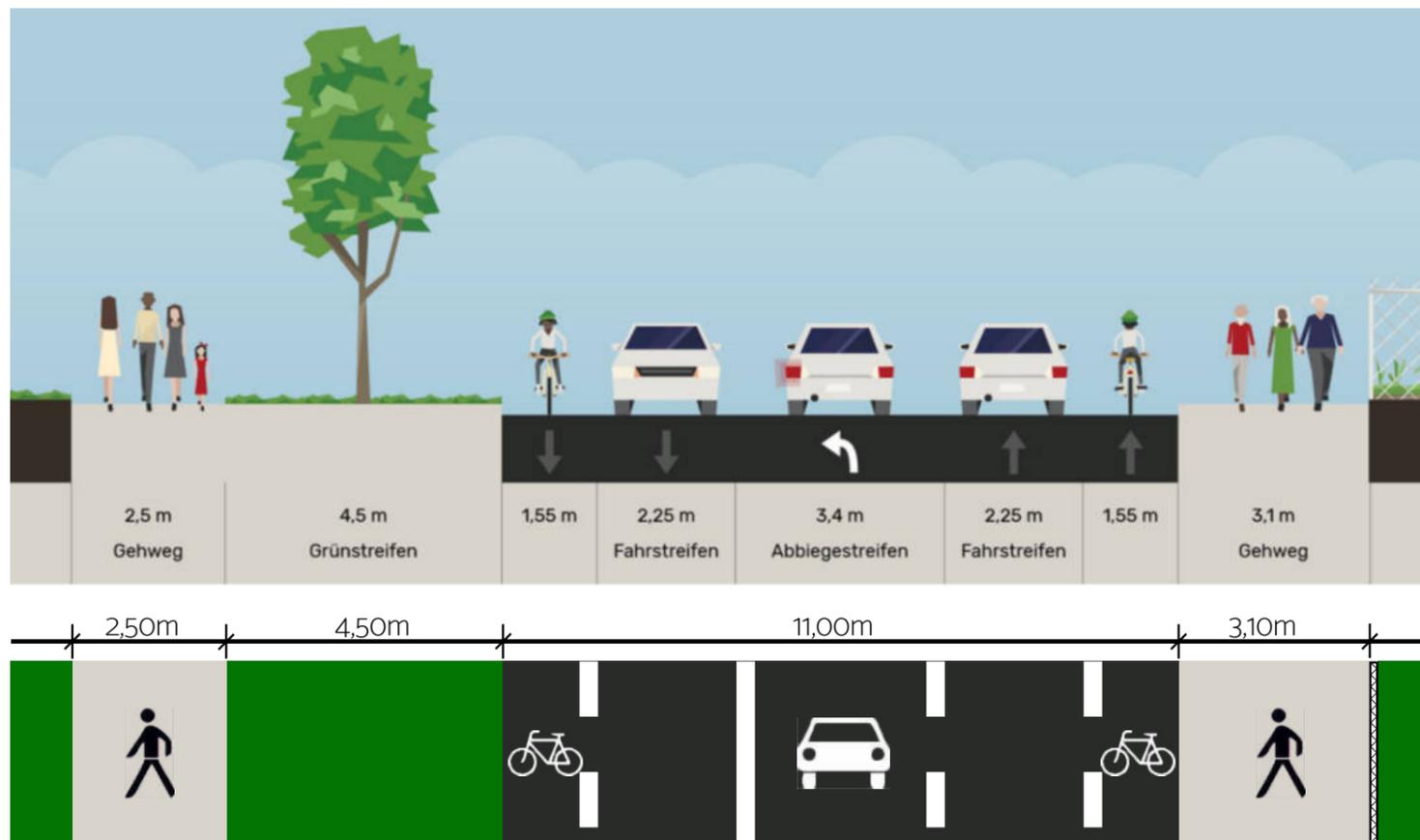
**Contra:**

- Aneinanderreihung von Mindestmaßen (gefordert Kernfahrbahnbreite bei hoher Belastung grundsätzlich 5,00m)
- Unattraktive Fahrradführung (hohe Verkehrsmengen); Schutzstreifen wird nur von wenigen, sicheren Radfahrenden angenommen -> vulnerable RadfahrerInnen fahren weiterhin auf dem Gehweg
- Schutzstreifen bei vorhandenen Verkehrsmengen und Tempo 50 keine ausreichende Infrastruktur (enges Überholen, Befahren durch motorisierten Verkehr,...)





Querschnitt 3:  
Rheinstraße  
Höhe  
Fußgängerschutz-  
anlage



Querschnitt 4:  
Rheinstraße  
Höhe  
Hausnummer 2

Abbildungen erstellt mit: Streetmix

## Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M6-1

### Maßnahme M6 - Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim

#### Variante 1: beidseitiger Schutzstreifen

**Pro:**

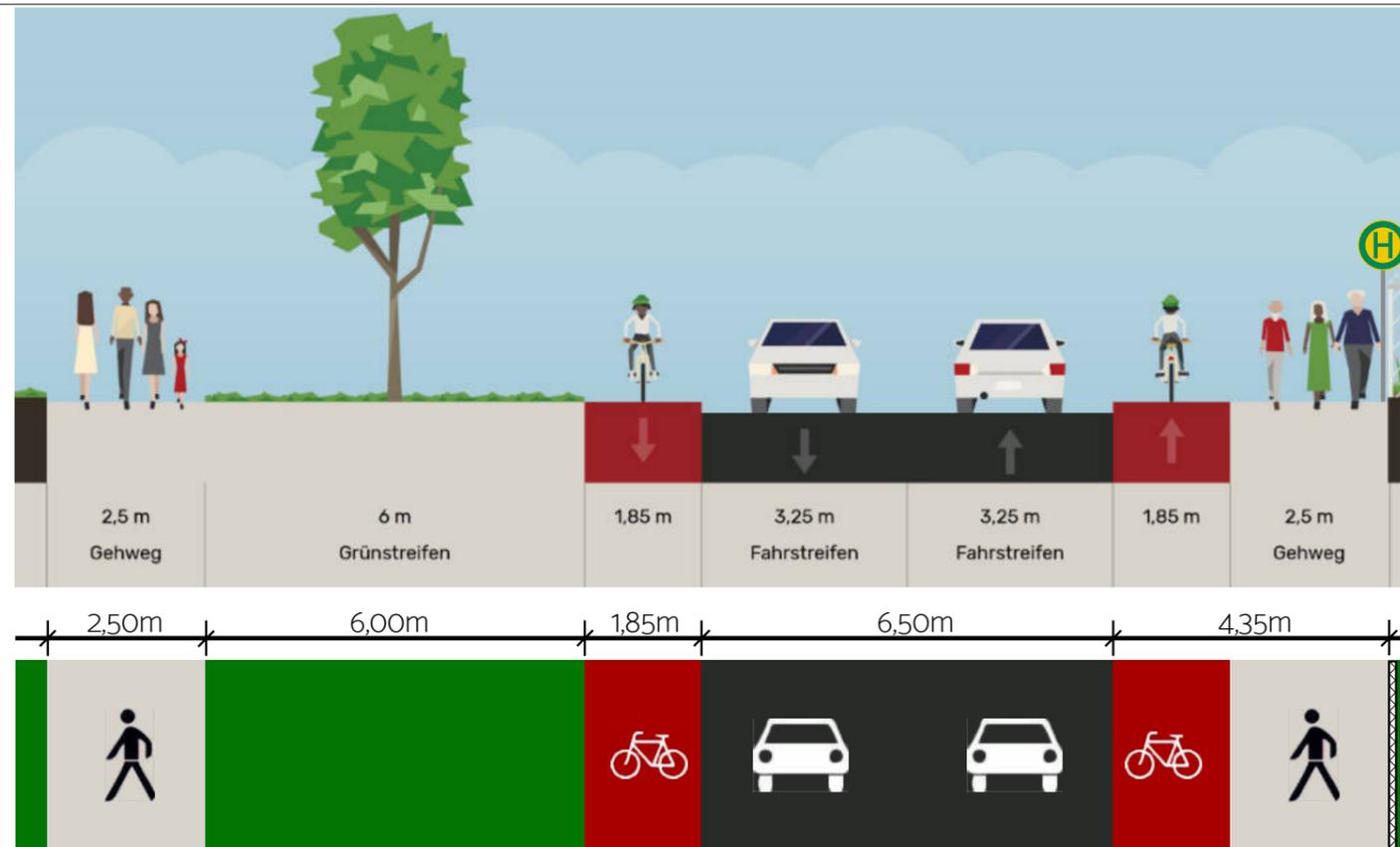
- keine bauliche Umgestaltung, lediglich Markierungsarbeiten
- Grünfläche bleibt erhalten
- Entfernung der Mittelmarkierung + Kernfahrbahn 4,50m kann zu angepassten Geschwindigkeiten führen

**Contra:**

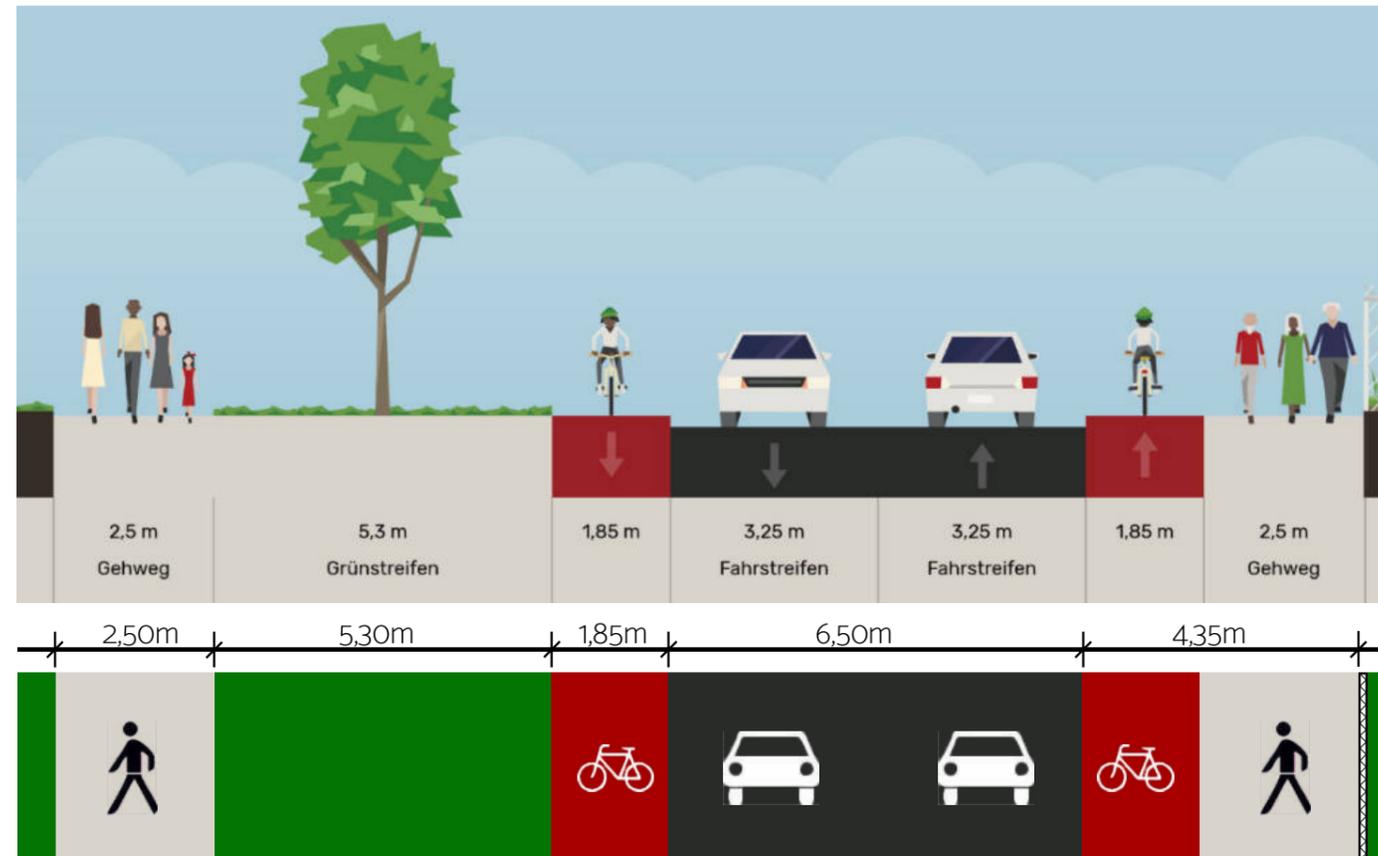
- Aneinanderreihung von Mindestmaßen (gefordert Kernfahrbahnbreite bei hoher Belastung grundsätzlich 5,00m)
- Unattraktive Fahrradführung (hohe Verkehrsmengen); Schutzstreifen wird nur von wenigen, sicheren Radfahrenden angenommen - vulnerable RadfahrerInnen fahren weiterhin auf dem Gehweg
- Schutzstreifen bei vorhandenen Verkehrsmengen und Tempo 50 keine ausreichende Infrastruktur (enges Überholen, Befahren durch motorisierten Verkehr,...)



0 m 5 m



Querschnitt 1:  
Rheinstraße  
Höhe  
Bushaltestelle  
"In der Nachtweid"



Querschnitt 2:  
Rheinstraße  
Höhe  
Hausnummer 26/  
Normtec GmbH

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M6-2

Maßnahme M6 - Radverbindung  
Rheinstraße in Ginsheim

Variante 2:  
baulich erhöhter Radfahrstreifen  
ohne Trennfläche

**Pro:**

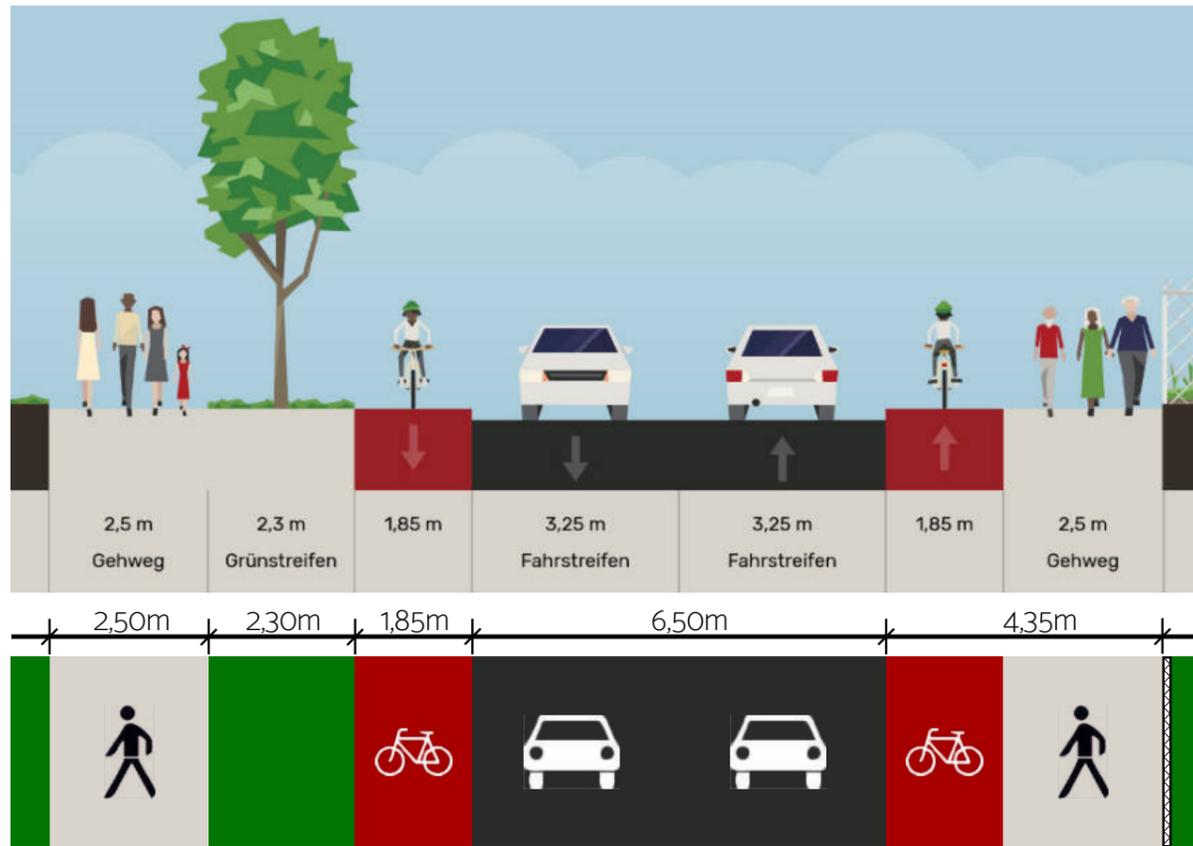
- großer Bestand an Grünfläche bleibt bestehen
- baulich in der Höhe abgesetzter Radstreifen
- komfortable Breiten für Nicht-motorisierten Verkehr
- geringere Fahrbahnbreiten führen zu geringeren Geschwindigkeiten

**Contra:**

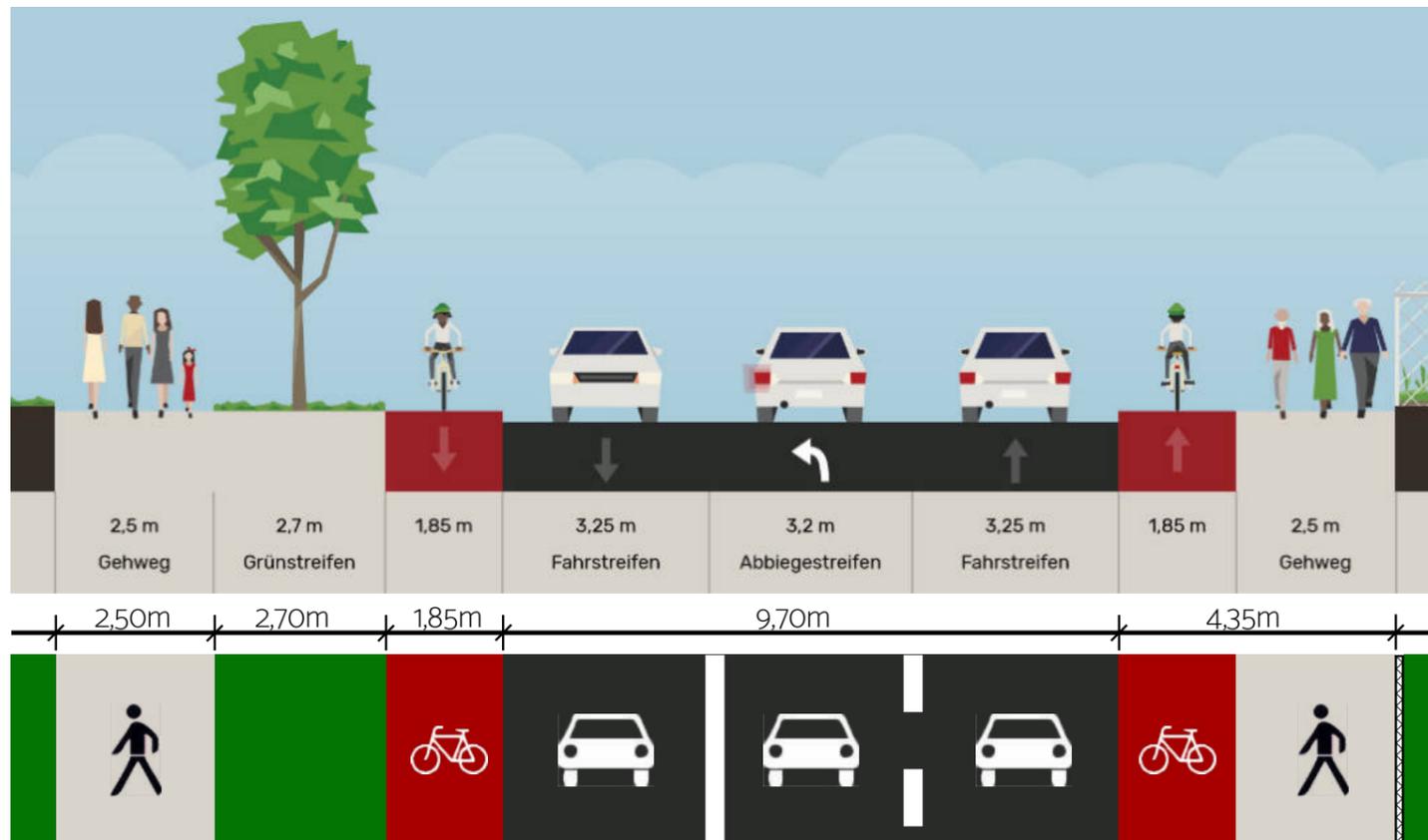
- Keine Trennfläche zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen
- bauliche Anpassungen notwendig
- (Breite der Grünfläche wird um 70cm reduziert)



Abbildungen erstellt mit: Streetmix



Querschnitt 3:  
Rheinstraße  
Höhe  
Fußgängerschutz-  
anlage



Querschnitt 4:  
Rheinstraße  
Höhe  
Hausnummer 2

Abbildungen erstellt mit: Streetmix

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M6-2

Maßnahme M6 - Radverbindung  
Rheinstraße in Ginsheim

Variante 2:  
baulich erhöhter Radfahrstreifen  
ohne Trennfläche

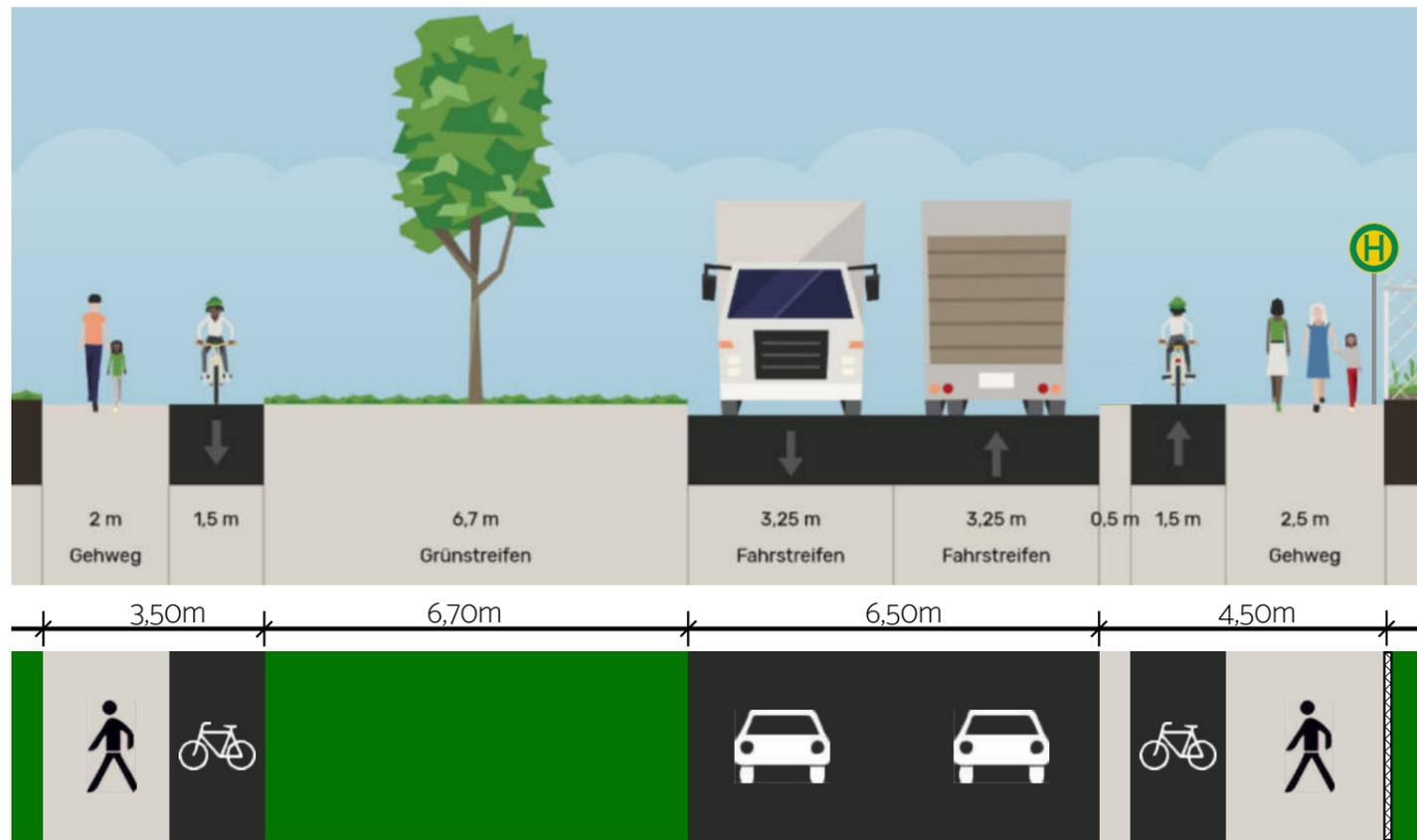
**Pro:**

- baulich in der Höhe abgesetzter Radstreifen
- komfortable Breiten für Nicht-motorisierten Verkehr
- geringere Fahrbahnbreiten führen zu geringeren Geschwindigkeiten

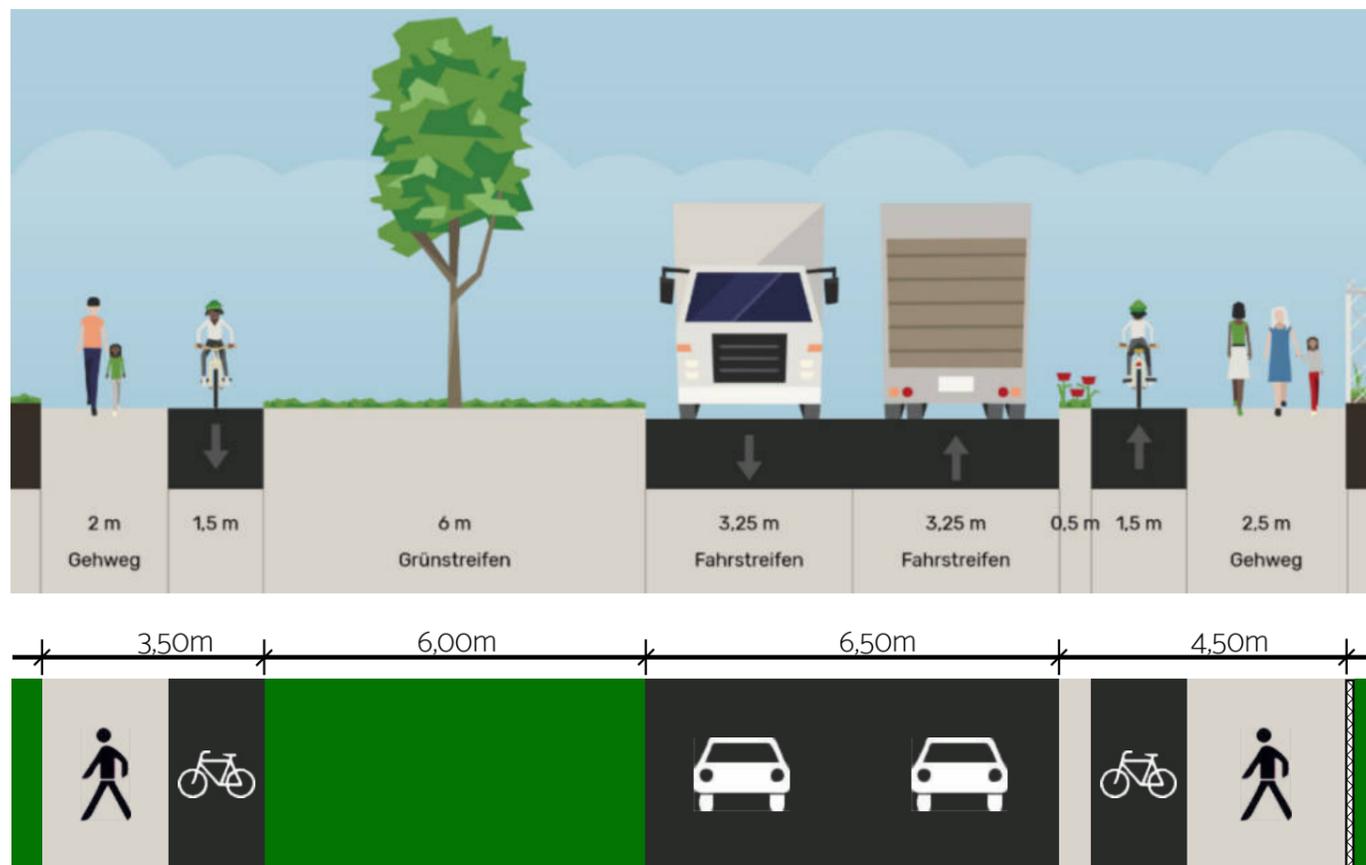
**Contra:**

- Keine Trennfläche zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen
- bauliche Anpassungen notwendig
- Breite der Grünfläche wird um bis zu 2,50m reduziert





Querschnitt 1:  
Rheinstraße  
Höhe  
Bushaltestelle  
"In der Nachtweid"



Querschnitt 2:  
Rheinstraße  
Höhe  
Hausnummer 26/  
Normtec GmbH

Abbildungen erstellt mit: Streetmix

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M6-5

Maßnahme M6 - Radverbindung  
Rheinstraße in Ginsheim

Variante 5:  
gemeinsamer Geh- & Radweg

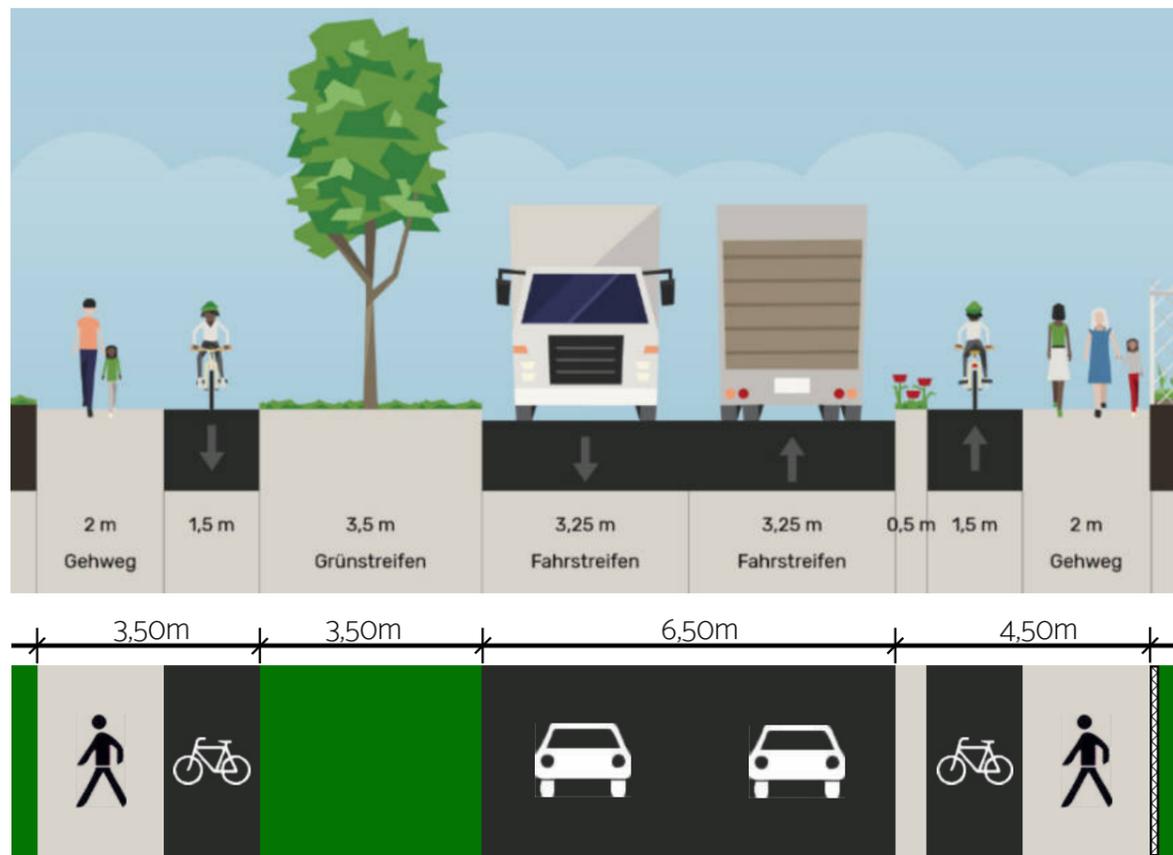
**Pro:**

- abgetrennte, sichere Fahrradinfrastruktur
- großer Bestand an Grünfläche (Breiten bleiben bestehen)
- geringe Fahrbahnbreiten führen zu angepassten Geschwindigkeiten
- sichere Lösung für vulnerable Radfahrende

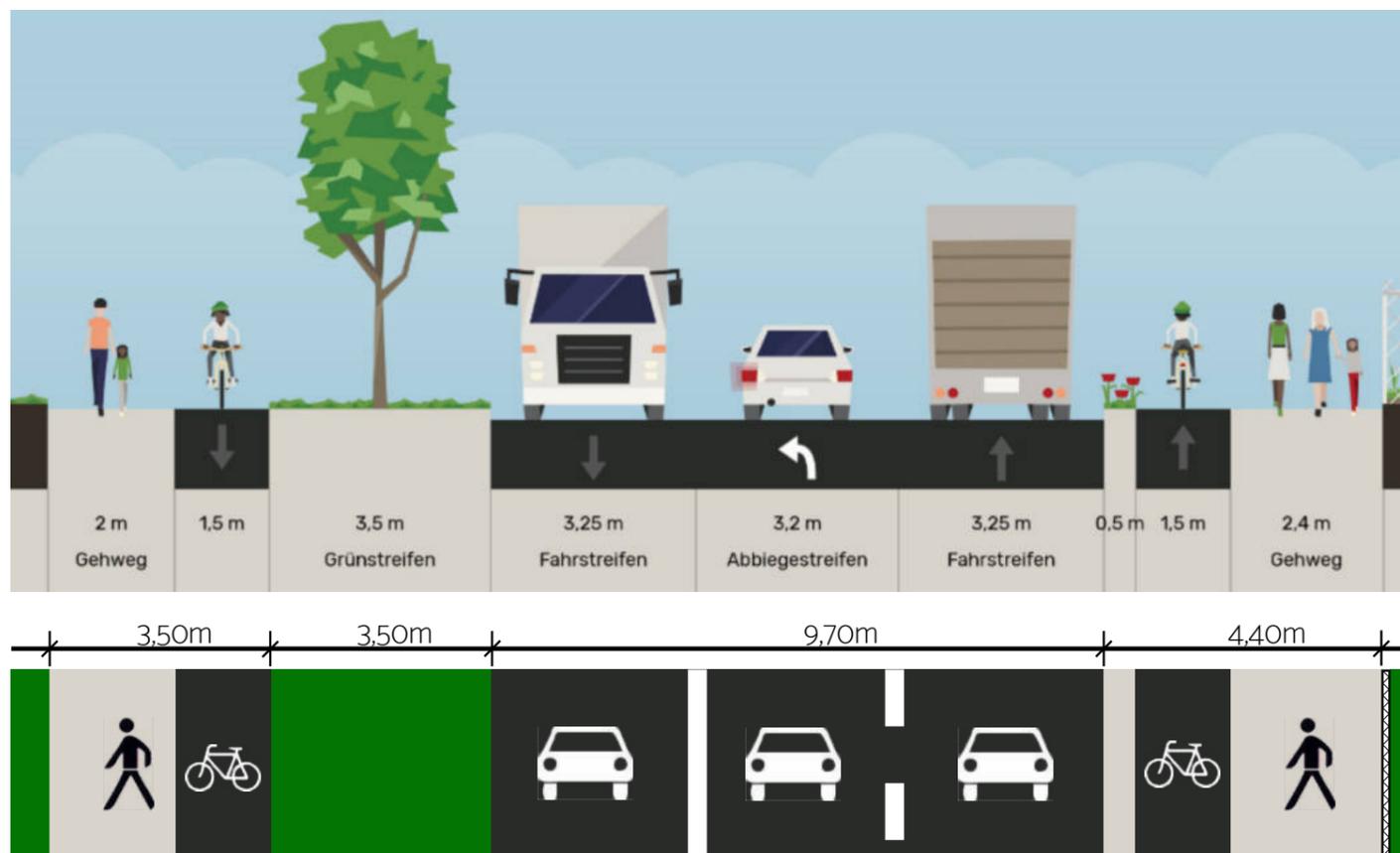
**Contra:**

- gemeinsame Führung Geh- & Radweg
- Anpassung des Grünstreifens (Breite bleibt erhalten)
- bauliche Anpassungen notwendig





Querschnitt 3:  
Rheinstraße  
Höhe  
Fußgängerschutz-  
anlage



Querschnitt 4:  
Rheinstraße  
Höhe  
Hausnummer 2

Abbildungen erstellt mit: Streetmix

## Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M6-5

### Maßnahme M6 - Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim

#### Variante 5: gemeinsamer Geh- & Radweg

**Pro:**

- abgetrennte, sichere Fahrradinfrastruktur
- großer Bestand an Grünfläche
- geringe Fahrbahnbreiten führen zu angepassten Geschwindigkeiten
- sichere Lösung für vulnerable Radfahrende

**Contra:**

- gemeinsame Führung Geh- & Radweg
- Anpassung des Grünstreifens (Reduzierung der Breite um bis zu 1,30m)
- bauliche Anpassungen notwendig



## 2.7 M7 Gustavsburg - Fahrradstraße - Notwendigkeit und Machbarkeit

### 2.7.1 Status Quo



Abbildung 18: Visualisierung der Gestaltung des Anfangs einer Fahrradstraße in Offenbach am Main<sup>30</sup>

Innerhalb der Stadt Ginsheim-Gustavsburg wurden bislang keine Fahrradstraßen ausgewiesen. Dennoch besteht seitens der Stadtverwaltung grundsätzlich Interesse an Fahrradstraßen als Gestaltungsmöglichkeit von Radinfrastruktur, vor allem im Stadtteil Gustavsburg.

Der Planungsbereich bezieht sich hier auf das nördlich der Darmstädter Landstraße gelegene Wohn- und Mischgebiet<sup>31</sup>. Dieses zeichnet sich durch ein Netz aus Sammel- und Erschließungsstraßen in einer Tempo 30-Zone aus. Innerhalb einer Tempo 30-Zone ist in der Regel keine eigene Fahrradinfrastruktur notwendig, Radverkehr fließt im Mischverkehr mit. Fahrradstraßen können hier jedoch auf den Radverkehr besonders aufmerksam machen und diesem eine prioritäre Stellung geben.

#### 1.1.1. Problem

Seitens der Stadtverwaltung besteht Unklarheit über die Notwendigkeit sowie sinnvolle und umsetzbare Führungsrouten einer Fahrradstraße im Stadtteil Gustavsburg. Der Ausgangspunkt einer möglichen Fahrradstraße liegt am Anschlusspunkt der Radverkehrsführung aus Bischofsheim auf die Albrecht-Dürer-Straße im östlichen Stadtgebiet. Eine mögliche Fahrradstraße sollte durch Gustavsburg hindurchführen und eine alternative Radverkehrsführung zum bestehenden Schutzstreifen entlang der Darmstädter Landstraße

<sup>30</sup> Janina Albrecht und Peter Eckart (2020): Design- und Forschungsprojekt Fahrradstraßen – Mobilitätsdesign im Kontext von Verkehrswende, Aufenthaltsqualität und Intermodalität am Beispiel Offenbach am Main, Offenbach.

<sup>31</sup> Regionalverband Frankfurt/RheinMain (2010): Gemeindeteil Regionaler Flächennutzungsplan – Regionalplan Südhessen/Regionaler Flächennutzungsplan 2010

anbieten, an der täglich etwa 9.500 Kfz fahren, von denen 450 dem Schwerverkehr zugeordnet werden können<sup>32</sup>.

### 2.7.3 Lösungsmöglichkeiten

Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt) sieht i.d.R. für Straßen mit geringem Kfz-Verkehrsaufkommen oder geringen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs keine Notwendigkeit für eine eigene Radverkehrsinfrastruktur<sup>33</sup>. Der Radverkehr kann hier „hinreichend sicher“<sup>33</sup> auf der Fahrbahn mitgeführt werden.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße erfordert jedoch keine bestehende oder zu erwartende Gefahrenlage<sup>34</sup>. Fahrradstraßen unterstützen vor allem die Sichtbarkeit von Radhauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz und können so Radverkehr bündeln<sup>35</sup>. Ein bedeutendes Merkmal von Fahrradstraßen ist das grundsätzlich mögliche Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern. Gute Radverkehrsinfrastruktur kann zu einer Verlagerung hin zu mehr Radverkehr führen.

Fahrradstraßen auszuweisen ist in jenen Straßenzügen sinnvoll, die eine hohe Verbindungsqualität für den Radverkehr aufweisen sollen. Der Radverkehr sollte bereits die vorherrschende Verkehrsart abbilden, ansonsten sollte es nach Einführung zu erwarten sein. Grundsätzlich ist anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr nach StVO<sup>34</sup> in einer Fahrradstraße nur zugelassen, wenn dies mit Zusatzzeichen erlaubt ist. Im Fall von Verkehrsverboten für bestimmte Verkehrsarten gilt es, die Bedürfnisse beispielsweise des Kfz-Verkehrs im Vorhinein ausreichend – beispielsweise durch alternative Verkehrsführungen – zu berücksichtigen und eine straßenrechtliche Teileinziehung zu prüfen<sup>36</sup>.

Im Zuge der Anordnung von Fahrradstraßen ist es entsprechend der örtlichen Gegebenheiten möglich, dieser Vorrang gegenüber einmündenden Straßen zu geben. So können hohe Reisegeschwindigkeiten und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss für den Radverkehr<sup>37</sup> erreicht werden. Sollte der Radverkehr bevorrechtigt werden, sind i.d.R. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr notwendig<sup>38</sup>. Die entscheidenden Eigenschaften von Fahrradstraßen liegen in der durchgehenden Befahrbarkeit für den Radverkehr bei begrenzter Befahrbarkeit für den Kfz-Verkehr<sup>36</sup>.

---

<sup>32</sup> Interaktive Verkehrsmengenkarte | Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement, abgerufen von <https://mobil.hessen.de/interaktive-verkehrsmengenkarte>, am 26.01.2022

<sup>33</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2016): Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen, Köln.

<sup>34</sup> Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist

<sup>35</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln.

<sup>36</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BANZ AT 15.11.2021 B1)

<sup>37</sup> Bergische Universität Wuppertal – Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik und Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis

<sup>38</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Köln.

Die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen<sup>39</sup> formulieren anhand der verschiedenen Ausbaustufen der Radverkehrsinfrastruktur Standards zur Ausgestaltung von Fahrradstraßen sowie deren Breiten:

Tabelle 7: Breiten für verschiedene Ausbaustufen der Radverkehrsinfrastruktur

Entlang von...	Breite
Radschnellwegen	≥ 4 m + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen
Raddirektverbindungen/ Radverbindungen	≥ 3 m ohne PKW + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen
	≥ 3,5 m mit PKW + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen

Da der Radverkehr besonders durch den ruhenden Verkehr gefährdet wird, wird den Sicherheitsräumen/Sicherheitstrennstreifen eine hohe Bedeutung gegeben. Die Anordnung von Fahrradstraßen in Bereichen mit starkem Parkwechsel sollte vermieden werden.

Fahrradstraßen sind allerdings nicht nur aus der rechtlichen und formalen Perspektive zu betrachten. Fahrradstraßen sind auch „Infrastruktur gewordenen Radverkehrsmarketing“<sup>40</sup>. Die Ausweisung von Fahrradstraßen zeigt (unsicheren) Radfahrenden, dass der Radverkehr berücksichtigt und priorisiert wird. Diese Priorisierung erfolgt unabhängig davon, ob nach technischem Regelwerk eine Radinfrastruktur vorgesehen ist.

Dieser Überblick über die rechtlichen Vorgaben, Empfehlungen und Vorzüge von Fahrradstraßen dient als Grundlage für die Betrachtung des Radroutennetzes in Gustavsburg auf mögliche Führungsrouten von Fahrradstraßen.

Als potenzielle Fahrradstraßen eignen sich hier auch Straßen des Erschließungsnetzes außerhalb des Radhaupttroutennetzes. Für die Eignung von Straßenzügen als Fahrradstraßen besonders relevant sind weiterhin:

- Vorhandener Parkverkehr, insbesondere die Parkdauer
- Verkehrsbelastung
- Durchgängigkeit der Straßenzüge

<sup>39</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (2020): Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen

<sup>40</sup> Janina Albrecht und Peter Eckart (2020): Design- und Forschungsprojekt Fahrradstraßen – Mobilitätsdesign im Kontext von Verkehrswende, Aufenthaltsqualität und Intermodalität am Beispiel Offenbach am Main, Offenbach.

## 2.7.4 Mögliche Führungen einer Fahrradstraße in Gustavsburg

In Gustavsburg wurden vier mögliche Straßenzüge identifiziert, entlang derer eine Fahrradstraße von der Mainzer Straße im Osten hin zur Darmstädter Landstraße im Westen geführt werden könnte (Bild M7-0). Die möglichen Führungsrouten unterscheiden sich vor allem in der Anzahl und Breite der im Verlauf auftretenden Versätze. Das Straßennetz in Gustavsburg ermöglicht keine Führung einer Fahrradstraße entlang eines durchgehenden Straßenzuges.

### Variante 1: Bebelstraße/An der Schleuse/Freiherr-vom-Stein-Straße (Bild M7-1)

Tabelle 8: Stärken und Schwächen von Variante 1 (Bebelstraße/An der Schleuse/ Freiherr-vom-Stein-Straße)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geringe Anzahl an Versätzen</li> <li>- Führung an Gustav-Brunner-Schule ermöglicht Integration in den Schulweg und ein alternatives Angebot zu Elterntaxis</li> <li>- Vergleichsweise direkte Führung des Radverkehrs</li> <li>- Direkte Anbindung an den vorhandenen Radweg entlang des Mains über die Merianstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedeutende Erschließungsstraße für Gustavsburg</li> <li>- Führung an Gustav-Brunner-Schule birgt Konfliktpotential mit Hol- und Bringverkehr</li> <li>- Begrenzte Nutzung als alternative Radverkehrsführung zur Darmstädter Straße (deutlicher Umweg)</li> <li>- Keine direkte Anbindung Richtung Süden über die Pestalozzistraße (Radfahrende treffen hier auf die Darmstädter Landstraße mit eingeschränkten Abbiegemöglichkeiten)</li> <li>- Sehr viele Kreuzungssituationen entlang der Führungsrouten</li> </ul>

**Variante 2: Mozartstraße/Robert-Koch-Straße/Hochheimer Straße** (Bild M7-2)

Tabelle 9: Stärken und Schwächen von Variante 2 (Mozartstraße/Robert-Koch-Straße/Hochheimer Straße)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Führungsrouten zentral in Gustavsburg gelegen, dadurch besteht eine gute Erreichbarkeit von beiden Seiten</li> <li>- Versätze vorhanden, jedoch in geringer Anzahl</li> <li>- Führung an Gustav-Brunner-Schule ermöglicht Integration in den Schulweg und ein alternatives Angebot zu Elterntaxis</li> <li>- Anschluss Richtung Ginsheim/Industriegebiet über Pestalozzistraße südlich der Bahntrasse</li> <li>- Vorhandene Verkehrsberuhigungen verlangsamen den Kfz-Verkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relativ lange Versätze z.B. entlang der Nürnberger Straße</li> <li>- Führung an Gustav-Brunner-Schule birgt Konfliktpotential mit Hol- und Bringverkehr</li> <li>- Aufgepflasterte Knotenpunkte z.B. Mozartstraße/Rudolf-Diesel-Straße senken den Fahrkomfort</li> <li>- Teilweise geringe Straßenquerschnitte</li> <li>- Geringe Querschnitte erfordern möglicherweise Wegfall von Flächen zum Parken</li> </ul>

**Variante 3: Mierendorffstraße/Werderstraße/Gerberstraße/Beethovenstraße/Mozartstraße** (Bild M7-3)

Tabelle 10: Stärken und Schwächen von Variante 3

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versätze mit kurzer Länge</li> <li>- Führungsrouten zentral in Gustavsburg gelegen, dadurch besteht eine gute Erreichbarkeit von beiden Seiten</li> <li>- Bereits bestehender modaler Filter südlich des Cramer-Klett-Platzes verhindern durchgehende Befahrbarkeit für den Kfz-Verkehr</li> <li>- Straßenzug in direkter Nachbarschaft zur Darmstädter Landstraße, demnach geringster Umweg als alternative Führung zu dort vorhandenen Schutzstreifen</li> <li>- Jederzeit die Möglichkeit der Kreuzung der Darmstädter Landstraße als Anschluss Richtung Ginsheim/Industriegebiet über Pestalozzistraße südlich der Bahntrasse</li> <li>- Führung entlang relevanter Ziele des täglichen Bedarfs und der Freizeit (Eis-Café, Supermarkt und weitere)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Viele Versätze im Verlauf der Variante</li> <li>- Verkehrsberuhigte Bereiche im Verlauf der Route begrenzen mögliche Reisegeschwindigkeiten des Radverkehrs</li> <li>- Teilweise geringe Straßenquerschnitte</li> <li>- Geringe Querschnitte erfordern möglicherweise Wegfall von Flächen zum Parken</li> <li>- Erschwerte Abbiegeprozesse entlang der Mierendorffstraße in Höhe des Blumengeschäfts „Die Sonnenblume“</li> </ul>

**Variante 4: Merianstraße/Auf dem Mairdamm/An der Schleuse/Freiherr-vom-Stein-Straße (Bild M7-4)**

Tabelle 11: Stärken und Schwächen von Variante 4 (Merianstraße/Auf dem Mairdamm/An der Schleuse/Freiherr-vom-Stein-Straße)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenzielle Entschärfung der Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr durch „herunterlocken“ von Radverkehr auf die Merianstraße</li> <li>- Direkter Anschluss im Westen an Mainz-Kostheim über Mainbrücke und Mainz über die Rheinbrücke</li> <li>- Umfahrung der Wohn- und Mischgebiete in Gustavsburg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschließung der Fahrradstraße nur von Süden (sehr nördliche Führung), eher Umgehung von Gustavsburg, als Erschließung</li> <li>- Begrenzte Nutzung als alternative Radverkehrsführung zur Darmstädter Landstraße (deutlicher und sehr langer Umweg)</li> <li>- Bestehende Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr, Risiko des erhöhten Nutzungsdrucks auf dem Damm durch steigende Radverkehrszahlen</li> <li>- Bestehende Radverkehrsführung entlang des Damms macht ein zusätzliches Angebot nicht unbedingt notwendig</li> <li>- Führung entlang der bestehenden sehr steilen Rampe am Ende der Merianstraße</li> </ul>

**2.7.5 Empfehlung**

Zwar ist bei Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h eine Führung des Radverkehrs ohne Radverkehrsinfrastruktur möglich, dennoch stellen Fahrradstraßen vergleichsweise kostengünstige Möglichkeiten dar, dem Radverkehr entlang von Erschließungsstraßen auf der Fahrbahn mehr Aufmerksamkeit und damit eine erhöhte Sicherheit zu geben.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen erfordert erstmalig hauptsächlich Markierungsarbeiten sowie Beschilderungen. Werden Straßenzüge, die als Fahrradstraßen ausgewiesen wurden, im Zuge von Sanierungsmaßnahmen erneuert, bietet sich eine bauliche Anpassung an die Anforderungen des Radverkehrs und die ideale Gestaltung einer Fahrradstraße an. Fahrradstraßen können in Gänze oder nur in Teilstücken oder bestimmte Richtungen für andere Verkehrsarten freigegeben werden. In der Fahrradstraße wird durch Piktogramme und Beschilderungen bei Zulassung anderer Verkehrsarten die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs gegenüber Radfahrenden erhöht. Dies führt zusammen mit der Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens für Radfahrende zu einer Zunahme der Verkehrssicherheit des Radverkehrs, solange sichergestellt ist, dass der Kfz-Verkehr bei Überholvorgängen ausreichend Abstand zu Radfahrenden halten kann.

Werden Fahrradstraßen für den Kfz-Verkehr freigegeben, sind die Beeinträchtigungen für Anwohnende gering, da die Befahrbarkeit der Straße und damit die Erschließung der anliegenden Grundstücke weiter gewährleistet ist. Hier sollte jedoch beachtet werden, dass die durchgehende Befahrbarkeit und Vorfahrt der Fahrradstraße zu überhöhten Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs führen können. Durch die bestehenden Versätze sowie eine notwendige Umstrukturierung des bisher freien Parkens am Straßenrand entlang der möglichen Routen können Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs reduziert werden. In bestimmten Straßenabschnitten, wie der Werderstraße, bestehen bereits markierte Parkstände. In einzelnen Abschnitten kann aufgrund des Straßenquerschnitts ein Wegfall von Parkflächen notwendig sein, um den Qualitätsstandards der AG Nahmobilität Hessen zu entsprechen. Dies würde beispielsweise die Gerberstraße betreffen.

Um Führungsrouten im Radverkehrsnetzes für die Ausweisung als Fahrradstraße auszuwählen, werden folgende Aspekte beschrieben, die die Qualitätsstandards der AG Nahmobilität Hessen ergänzen<sup>41</sup>:

- Erforderlichen Querschnitte (i.d.R. 4 m Fahrbahnbreite mit 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, bei geringen Breiten 3,5 m Fahrbahnbreite und 0,5 m Sicherheitstrennstreifen)
- Höheres Radverkehrs- als Kfz-Aufkommen
- Untergeordnete Rolle des Schwerverkehrs
- Vorhandener Linienverkehr, in Abhängigkeit der Taktfrequenzen
- Mögliche Konkurrenz durch Aufenthalts- und Netzfunktion des Fußverkehrs

Als Grundlage einer Entscheidung kann das aktuelle Verkehrsaufkommen (Kfz- und Radverkehr) erhoben werden. Grundsätzlich ist damit zu rechnen, dass der Radverkehrsanteil nach Umsetzung der Maßnahme zunehmen wird. Dies dient sowohl der Einschätzung über das Potential zur Steigerung des Radverkehrs und dessen Monitoring sowie der Einschätzung der Notwendigkeit weiterer verkehrsberuhigender Maßnahmen.

Jede der vier möglichen Führungen für Fahrradstraßen in Gustavsburg birgt sowohl Vor- als auch Nachteile. Eine genaue Prüfung ist vor allem anhand der Kfz-Verkehrsstärke notwendig. Grundsätzlich werden als Vorzugsvarianten die Varianten 2 und 3 empfohlen, wobei darauf hingewiesen wird, dass Fahrradstraßen entlang von Erschließungsstraßen zu Netzen zusammengeschlossen werden können. Besonders an kleinen Versätzen ist in den Knotenpunkten, wie in Variante 3, eine Aufpflasterung zu prüfen, die dem Verlauf der Fahrradstraße folgt, den Kfz-Verkehr verlangsamt und auf das Befahren/Queren einer Fahrradstraße aufmerksam macht. Um dem Radverkehr auf der Fahrradstraße weitere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, wird eine Bevorrechtigung der Fahrradstraße an den Knotenpunkten empfohlen. Gestaltungsmöglichkeiten einer Fahrradstraße entlang von Verschwenkungen und als bevorrechtigte Straße über einen Knotenpunkt werden in **Abbildung 19** gezeigt.

---

<sup>41</sup> Bergische Universität Wuppertal – Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik und Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis



Abbildung 19: Gestaltung einer Fahrradstraße entlang eines Versatzes in Offenbach am Main (links)<sup>42</sup> und bevorrechtigt über einen Knotenpunkt in der Stadt Ulm (rechts)<sup>43</sup>

Für eine Fahrradstraße entlang der Variante 3 ist die aktuelle Kfz-Verkehrsstärke weniger relevant, da entlang dieser Route bereits modale Filter bestehen, die ein Durchfahren des Kfz-Verkehrs verhindern. Variante 2 kann ebenso wie Variante 3 als Alternative zur Radverkehrsführung entlang der Darmstädter Landstraße angeboten werden, auch wenn diese weiter nördlich liegt. Befragungen in der Stadt Offenbach am Main im Rahmen des Projekts „Bike Offenbach“ ergaben eine hohe Umwegbereitschaft zur Nutzung von Fahrradstraßen, insbesondere für das Radfahren mit Kind<sup>44</sup>. So kann über Variante 2 sowohl die lokale Grundschule erschlossen als auch eine Alternative für den vorhandenen Schutzstreifen der Darmstädter Landstraße angeboten werden.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen sollte im Besten Falle unter Teilhabe der BewohnerInnen und potenziellen NutzerInnen erfolgen. Gezielte Informationen und Kommunikation der Vorteile von Fahrradstraßen kann hier die Akzeptanz und Nutzungsbereitschaft fördern. Um auch Alteingesessene von der Nutzung der neuen Infrastruktur zu überzeugen, helfen begleitende Infomaterialien, wie Karten, Schilder oder Faltpfächer<sup>45</sup>.

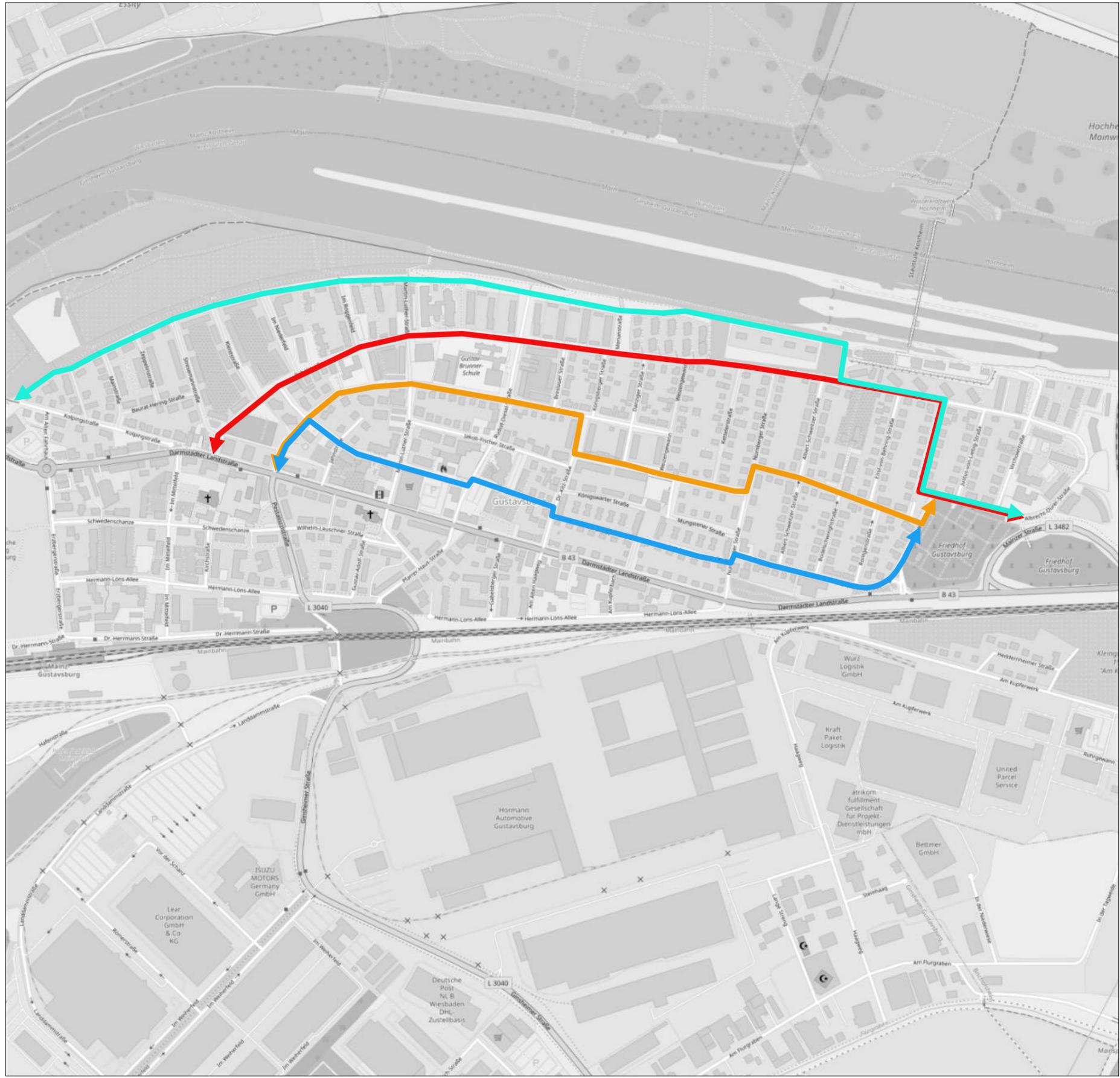
---

<sup>42</sup> Ausschnitt aus Fahrradachse 1 – Offenbach, abgerufen von [https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/BikeOF\\_Achse1\\_Taunusstrasse\\_Infotafel.pdf](https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/BikeOF_Achse1_Taunusstrasse_Infotafel.pdf) am 26.01.2022

<sup>43</sup> Bergische Universität Wuppertal – Lehr- und Forschungsgebiet Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik und Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis

<sup>44</sup> Janina Albrecht und Peter Eckart (2020): Design- und Forschungsprojekt Fahrradstraßen – Mobilitätsdesign im Kontext von Verkehrswende, Aufenthaltsqualität und Intermodalität am Beispiel Offenbach am Main, Offenbach.

<sup>45</sup> Janina Albrecht und Peter Eckart (2020): Design- und Forschungsprojekt Fahrradstraßen – Mobilitätsdesign im Kontext von Verkehrswende, Aufenthaltsqualität und Intermodalität am Beispiel Offenbach am Main, Offenbach.



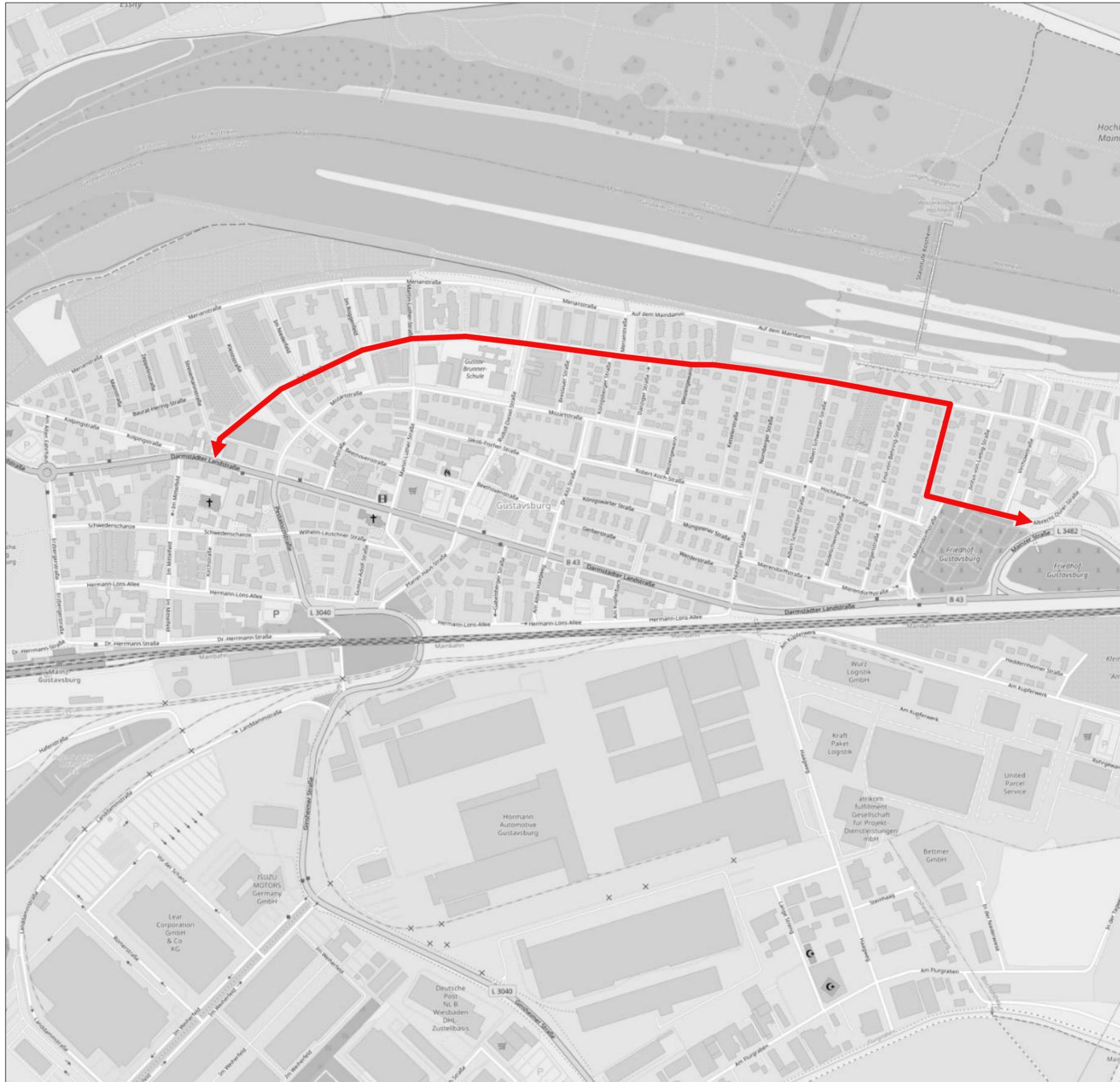
Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
 Führung einer Fahrradstraße  
 in Gustavsburg

M7-O

Lage der Varianten im Raum

-  Variante 1
-  Variante 2
-  Variante 3
-  Variante 4





Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Führung einer Fahrradstraße  
in Gustavsburg

M7-1

Lage im Raum



Variante 1

Pro:

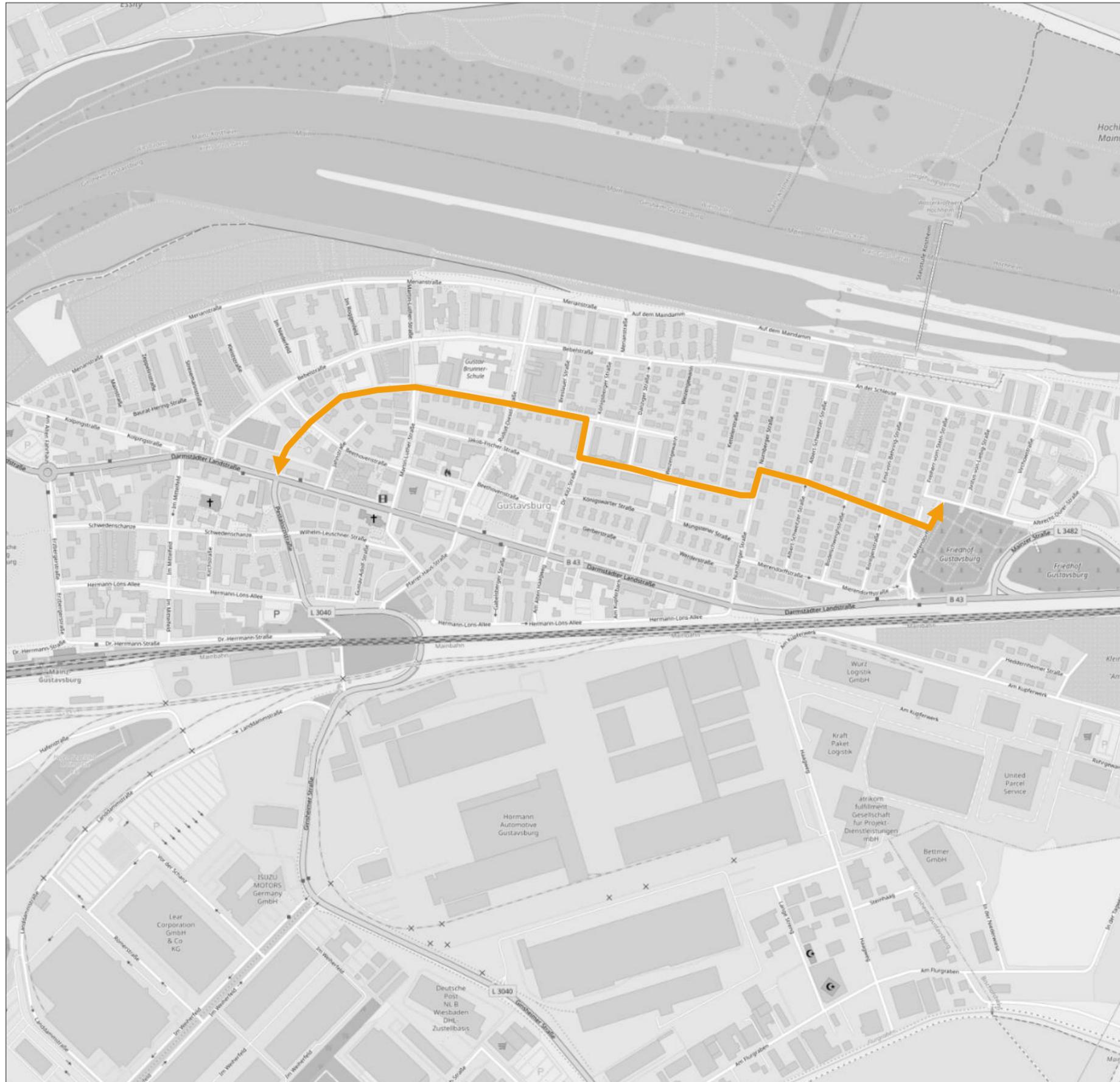
- Geringe Anzahl an Versätzen
- Führung an Gustav-Brunner-Schule ermöglicht Integration in den Schulweg und ein alternatives Angebot zu Eltern-Taxis
- Vergleichsweise direkte Führung des Radverkehrs
- Direkte Anbindung an den vorhandenen Radweg entlang des Mains über die Merianstraße

Contra:

- Bedeutene Erschließungsstraße für Gustavsburg
- Führung an Gustav-Brunner-Schule birgt Konfliktpotential mit Hol- und Bringverkehren
- Begrenzte Nutzung als alternative Radverkehrsführung zur Darmstädter Straße (deutlicher Umweg)
- Keine direkte Anbindung Richtung Süden über die Pestalozzistraße (Radfahrende treffen hier auf die Darmstädter Landstraße mit eingeschränkten Abbiegmöglichkeiten)
- Sehr viele Kreuzungssituationen entlang der Führungsrout



0 m 100 m



## Stadt Ginsheim-Gustavsburg Führung einer Fahrradstraße in Gustavsburg

M7-2

Lage im Raum

↔ Variante 2

### Pro:

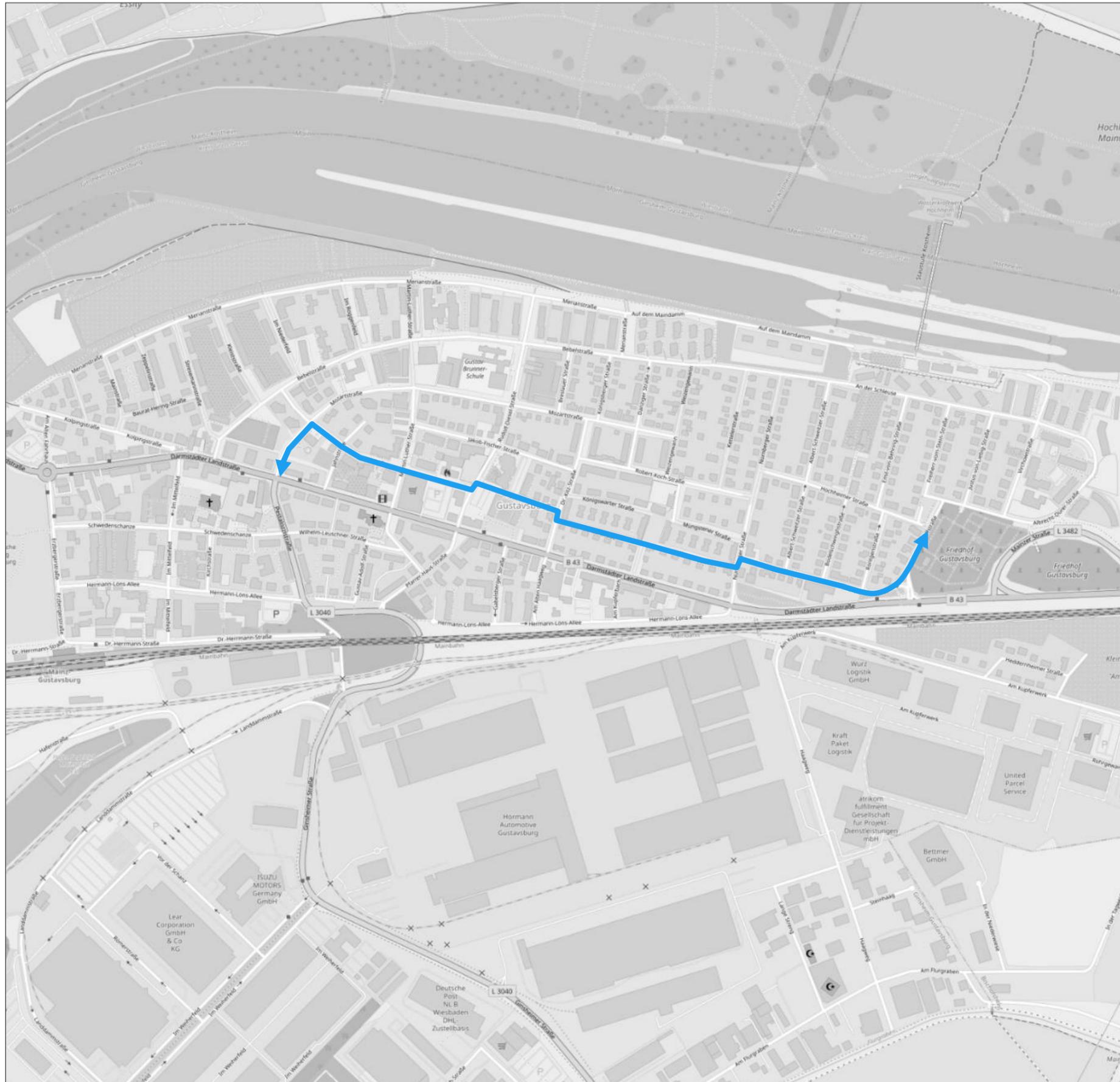
- Führungsrouten zentral in Gustavsburg gelegen, dadurch besteht eine gute Erreichbarkeit von beiden Seiten
- Versätze vorhanden, jedoch in geringer Anzahl
- Führung an Gustav-Brunner-Schule ermöglicht Integration in den Schulweg und ein alternatives Angebot zu Eltern-Taxis
- Anschluss Richtung Ginsheim/Industriegebiet über Pestalozzistraße südlich der Bahntrasse
- Vorhandene Verkehrsberuhigungen verlangsamen den Kfz-Verkehr

### Contra:

- Relativ lange Versätze z.B. entlang der Nürnberger Straße
- Führung an Gustav-Brunner-Schule birgt Konfliktpotential mit Hol- und Bringverkehr
- Aufgepflasterte Knotenpunkte z.B. Mozartstraße/Rudolf-Diesel-Straße senken den Fahrkomfort
- Teilweise geringe Straßenquerschnitte
- Geringe Querschnitte erfordern möglicherweise den Wegfall von Flächen zum Parken



0 m 100 m



## Stadt Ginsheim-Gustavsburg Führung einer Fahrradstraße in Gustavsburg

Lage im Raum

M7-3

↔ Variante 3

### Pro:

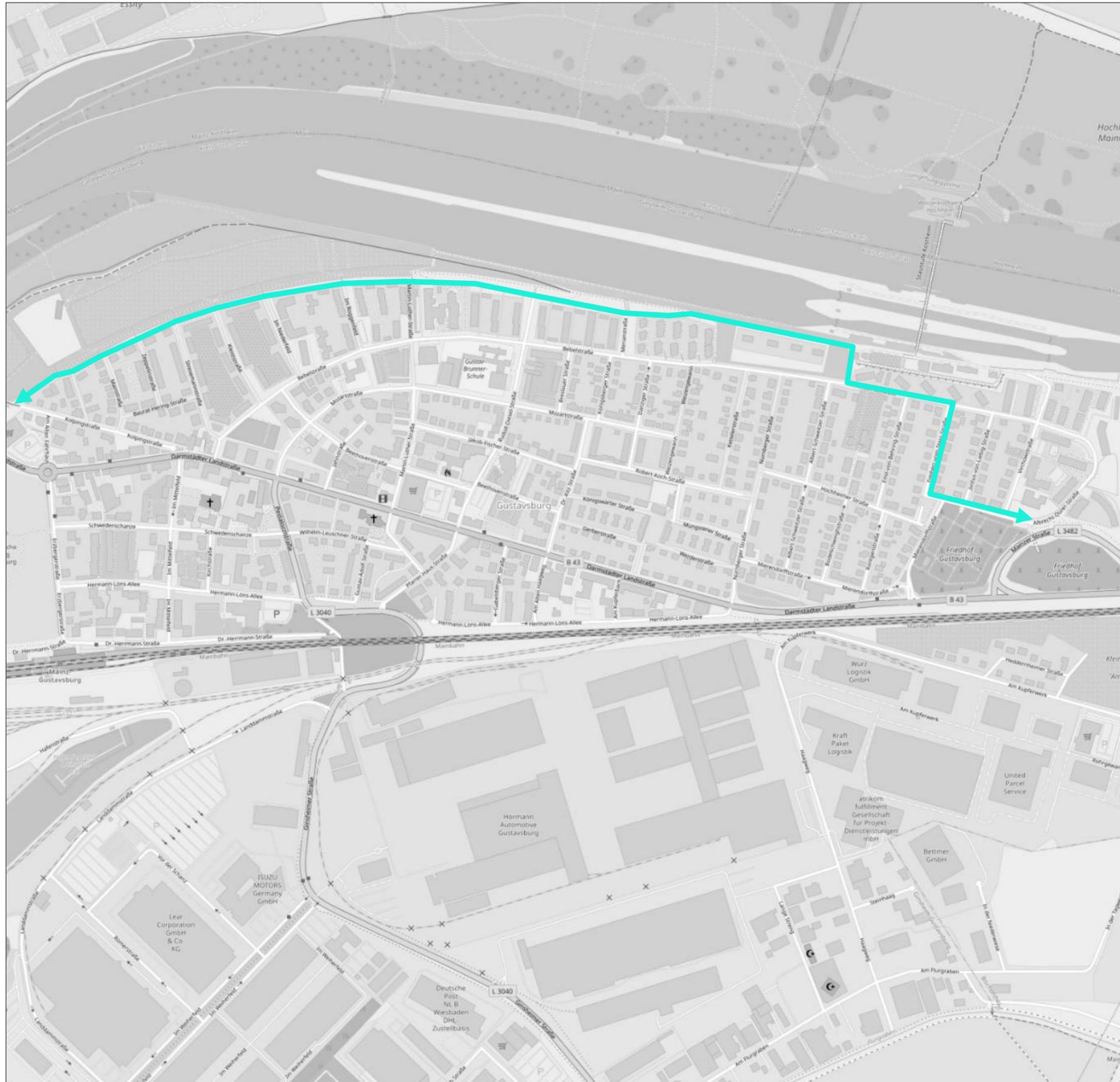
- Versätze mit kurzer Länge
- Führungsrouten zentral in Gustavsburg gelegen, dadurch besteht eine gute Erreichbarkeit von beiden Seiten
- Bereits bestehender modaler Filter südlich des Cramer-Klett-Platzes verhindern durchgehende Befahrbarkeit für den Kfz-Verkehr
- Straßenzug in direkter Nachbarschaft zu Darmstädter Landstraße, demnach geringster Umweg als alternative Führung zu dort vorhandenen Schutzstreifen
- Jederzeit die Möglichkeit zur Kreuzung der Darmstädter Landstraße als Anschluss Richtung Ginsheim/Industriegebiet über Pestalozzistraße südlich der Bahntrasse
- Führung entlang relevanter Ziele des täglichen Bedarfs und der Freizeit

### Contra:

- Viele Versätze im Verlauf der Variante
- Verkehrsberuhigte Bereiche im Verlauf der Route begrenzen mögliche Reisegeschwindigkeiten des Radverkehrs
- Teilweise geringe Straßenquerschnitte
- Geringe Querschnitte erfordern möglicherweise Wegfall von Flächen zum Parken
- Erschwerte Abbiegeprozesse entlang der Mierendorffstraße in Höhe des Blumengeschäfts



0 m 100 m



Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
 Führung einer Fahrradstraße  
 in Gustavsburg

M7-4

Lage im Raum



Variante 4

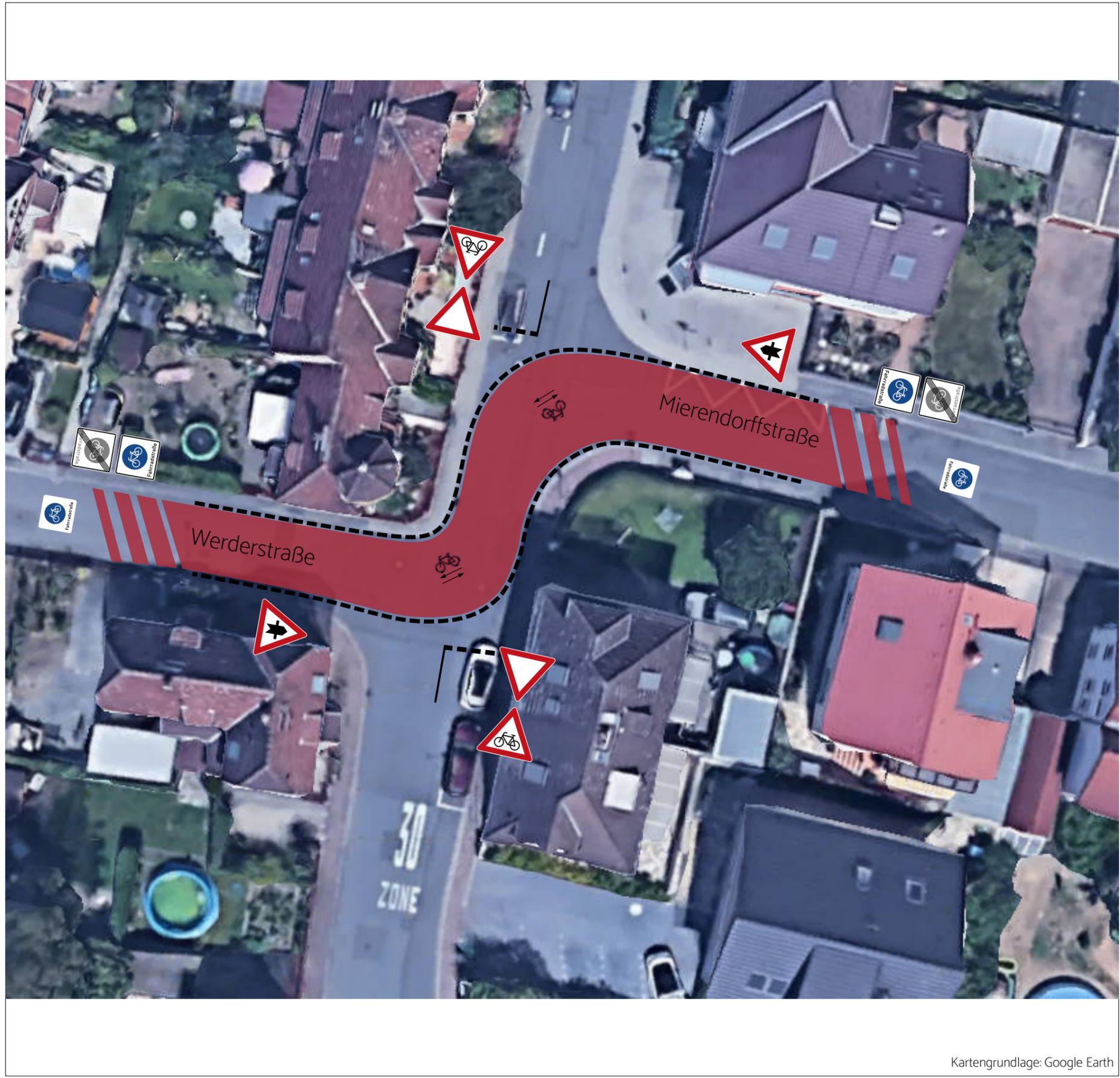
Pro:

- Potentielle Entschärfung der Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr durch "herunterlocken" von Radverkehr auf die Merianstraße
- Direkter Anschluss im Westen an Mainz-Kostheim über Mainbrücke und Mainz über die Rheinbrücke
- Umfahrung der Wohn- un Mischgebiete in Gustavsburg

Contra:

- Erschließung der Fahrradstraße nur von Süden (sehr nördliche Führung), eher Umgehung von Gustavsburg, als Erschließung
- Begrenzte Nutzung als alternative Radverkehrsführung zur Darmstädter Landstraße (deutlicher und sehr langer Umweg)
- Bestehende Konfliktsituation zwischen Fuß- und Radverkehr, Risiko des erhöhten Nutzungsdrucks auf den Damm durch steigende Radverkehrszahlen
- Bestehende Radverkehrsführung entlang des Damms macht ein zusätzliches Angebot nicht unbedingt notwendig
- Führung entlang der bestehenden sehr steilen Rampe am Ende der Merianstraße





Kartengrundlage: Google Earth

Stadt Ginsheim-Gustavsburg  
Führung einer Fahrradstraße  
in Gustavsburg

M7-5

Beispielhafte Gestaltung eines  
Verschwenks der Fahrradstraße  
zwischen Mierendorffstraße und  
Werderstraße



Planungsbüro von Mörner

## 2.8 M8 Gustavsburg - Radverkehr Damm/Merianstraße/Vorflutbereich in den Mainwiesen

### 2.8.1 Status Quo



Abbildung 20: Blick über die Merianstraße und den Maindamm

Die Merianstraße liegt im Norden von Gustavsburg und führt entlang des Maindamms. Die etwa ein Kilometer lange Straße bildet die Verlängerung zur Straße „Auf dem Maindamm“ bis kurz vor die Darmstädter Landstraße, die anschließend im Nordwesten über den Main nach Mainz-Kostheim führt.

Aufgrund ihrer reinen Erschließungsfunktion stellt die Merianstraße keine verkehrsrelevante Achse für den motorisierten Verkehr da. Sie dient lediglich der Erschließung der Wohnhäuser und des Altenheims, sowie als Zugang zu den Schrebergärten, die sich auf der anderen Seite des Maindamms befinden. Es handelt sich entsprechend um eine Erschließungsstraße mit öffentlichem Parkraum.

Für Radfahrende und Zufußgehende ist nicht nur die Straße, sondern auch der Maindamm und das davor liegende Überschwemmungsgebiet ein wichtiger Verkehrsraum. Zufußgehende nutzen die Fläche zum Spazieren gehen oder Joggen. Die Radfahrenden pendeln auf dieser Strecke von Bischofsheim oder östlicher gelegenen Teilen Gustavsburgs über die Brücke nach Mainz-Kostheim, Wiesbaden und Mainz. Auch RadtouristInnen, die den Main entlangfahren, nutzen diese Strecke. Der Damm ist nur für Zufußgehende freigegeben, die Merianstraße dagegen liegt in einer Tempo 30-Zone und wird im Radroutenplaner Hessen nicht als Radweg ausgewiesen.

### 2.8.2 Problem

Auf der Merianstraße gibt es keine ausgewiesene Radinfrastruktur. Allerdings werden Radfahrende und Fußgehende zum Teil gemeinsam über den Damm und durch das Überflutungsgebiet auf Schotterwegen



Abbildung 21: Beschilderung für gemeinsame Nutzung des gepflasterten Weges

Die Verkehrsführung ist zudem nicht eindeutig gekennzeichnet und die Infrastruktur weder von ihren Ausmaßen noch dem baulichen Aufbau (teilweise wassergebundene Decke) für einen hohe gemeinsame Nachfrage im Bereich Fuß- und Radverkehr ausreichend. Die Wege stellen für Radfahrende oder auf Barrierefreiheit angewiesene Personen (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen,...) in bestimmten Abschnitten aufgrund des Ausbaus/Untergrund keine zufriedenstellende Lösung dar. Zudem besteht hier ohne eine klare Trennung von Fuß- und Radverkehr an belebten Tagen ein erhebliches Konfliktpotenzial.

geleitet. Wie **Abbildung 19** verdeutlicht werden Fuß- und Radfahrende über eine gesonderte Beschilderung zur Rücksichtnahme aufgefordert. Solche Hinweisschilder zur gegenseitigen Rücksichtnahme sollten zur besseren Wahrnehmung durch Radfahrende auch auf die Straße aufgebracht werden.

### 2.8.3 Lösungsmöglichkeiten

Für einen Radweg entlang der Merianstraße sind drei Varianten erarbeitet worden (**Bild M8-1**). Direkt auf der Merianstraße neben dem vorhandenen Parkstreifen, auf dem Maiddamm oder durch das Überflutungsgebiet. Die beiden Lösungen entlang der Merianstraße (rote Variante) und auf dem Damm (grüne Variante) weisen eine Länge von 1,2 km, die Führung durch das Überflutungsgebiet (blaue Variante) eine Länge von 1,5 km auf. Die gelbe Markierung westlich der Darmstädter Landstraße zeigt die Möglichkeit, unter der Brücke durchzufahren, um das Überflutungsgebiet von Mainz-Kostheim kommend zu erreichen.

In den Qualitätsstandards des Landes Hessen<sup>46</sup> (siehe Anhang) wird für eine getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr eine Breite von insgesamt mindestens 5,80 m empfohlen. Mindestens 3 m Breite benötigt der in beide Richtungen befahrbare Radweg und mindestens 2,50 m der Fußweg. Zwischen Rad- und Fußweg sollte ein Sicherheitsabstand von etwa 0,30 m geplant werden (siehe Anhang). Diese Breiten sind weder auf der Merianstraße noch auf dem Maiddamm umsetzbar. Auch im Überflutungsgebiet ist nicht über die gesamte Strecke ausreichend Platz geboten, daher besteht die Notwendigkeit, abschnittsweise Kompromisse zu finden.

<sup>46</sup> Radnetz Hessen QUALITÄTSSTANDARDS UND MUSTERLÖSUNGE, 2. Auflage, November 2020, [https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/05/Qualitaetsstandards\\_und\\_Musterloesungen\\_2te\\_Auflage\\_inkl\\_Ergaenzungen\\_2021-05-05.pdf](https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/05/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te_Auflage_inkl_Ergaenzungen_2021-05-05.pdf)

## 2.8.4 Lösungsmöglichkeiten für einen Radweg entlang der Merianstraße:

### Variante 1: Radverkehrsführung auf dem Maindamm

Derzeit ist der Maindamm nur für Fußgehende ausgewiesen, Radfahrende werden über das Überflutungsgebiet geführt (s. **Abbildung 22**). Allerdings teilen sich Zufußgehende und Radfahrende die ersten 100 m am Anfang und am Ende des Damms, was zu Konfliktsituationen führen kann. Der Weg zur Darmstädter Straße ist breit genug für beide Verkehrsteilnehmende, allerdings nicht eindeutig gekennzeichnet.



Abbildung 22: Markierung auf dem Damm von gemeinsamer Nutzung zu getrennten Wegen

Tabelle 12: Stärken und Schwächen der Radverkehrsführung auf dem Maindamm

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schöne Aussicht</li> <li>- Durchgehend gepflasterter Untergrund</li> <li>- Erholungsmöglichkeiten durch z. B. Bänke</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schmalere Weg, daher muss sich der Radfahrende auf den Weg konzentrieren und kann die vorhandene Aussicht nicht wahrnehmen</li> <li>- Alle ca. 100 m sind Treppen auf den Maindamm, damit die NutzerInnen der Schrebergärten zu ihren Grundstücken kommen -&gt; Querung des potenziellen Fahrradwegs, auf dem hohe Geschwindigkeiten gefahren werden können</li> <li>- Weg ist zu schmal für Radweg in beide Richtungen (müsste baulich angepasst werden)</li> <li>- Derzeitige Nutzung würde komplett geändert werden, was auf Unmut der Anwohnenden sowie Fußgehenden stoßen könnte --&gt; würde zu Umwegen für Fußgehende führen</li> </ul>

## Variante 2: Radverkehrsführung Auf der Merianstraße

Der Querschnitt der Merianstraße ist in **Abbildung 23** klar zu erkennen. Der Parkstreifen am Damm ist von Bäumen unterteilt und kann entsprechend nicht zu einem Radweg umfunktioniert werden, ohne diese zu entfernen. Geparkt wird, wo dies erlaubt ist, auch in Gegenrichtung. Die vorhandene Straßenbreite ist nicht ausreichend, um einen richtlinienkonformen Radweg zu erstellen. Die einzige Möglichkeit, auf der Merianstraße Radverkehrsinfrastruktur zu etablieren, wäre durch die Ausweisung einer Fahrradstraße.



Dadurch würde ohne große bauliche Eingriffe die Aufmerksamkeit auf den Radverkehr gelegt werden. Durch eine Piktogrammreihe in beide Richtungen könnte diese Fahrradstraße unterstützt werden.

Abbildung 23: Querschnitt der Merianstraße

Tabelle 13: Stärken und Schwächen der Führung über die Merianstraße

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kürzere Strecke als durch das Überflutungsgebiet</li> <li>- Wenig Verkehr, da hauptsächlich von Anwohnenden genutzt</li> <li>- Nur Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schmale Straßenbreite (ca. 5m)</li> <li>- Kein richtlinienkonformer Radweg in beide Richtungen möglich</li> <li>- Parkstreifen kann nicht umgewidmet werden, ohne Bäume umzusetzen/zu roden</li> <li>- Fußgehende die die Straße querer, um zu ihren Fahrzeugen oder zu den Schreibergärten zu gelangen</li> </ul>

**Variante 3: Radverkehrsführung über das Überflutungsgebiet**



Der Weg über das Überflutungsgebiet war nur teilweise gepflastert und zum Großteil eine wassergebundene Decke, was weder für Radfahrende noch für RollstuhlfahrerInnen oder Kinderwägen geeignet ist sowie ökologisch keinen Vorteil gegenüber einer gepflasterten Fläche bietet. Allerdings ist in diesem Bereich ausreichend Fläche vorhanden, um einen separaten, asphaltierten Radweg ohne Einschränkungen für die anderen Verkehrsteilnehmenden anzulegen. Der Weg wurde inzwischen zu einem 3 m breiten, asphaltierten gemeinsamen Geh- und Radweg ausgebaut.

Bei Hochwasser oder hohen Wasserständen dient diese Fläche als Überflutungsgebiet, sodass sie zeitweise unter Wasser steht und nicht nutzbar ist.

Für diesen Fall müsste dementsprechend eine Alternativroute ausgewiesen werden.

Abbildung 24: Ehemaliger Schotterweg unter Allee im Überflutungsgebiet

Tabelle 14: Stärken und Schwächen der Radverkehrsführung über das Überflutungsgebiet

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Breite Fläche für getrennte Fuß- und Radwege</li> <li>- Momentan bereits als Radweg ausgewiesen</li> <li>- Vorhandene Erholungsmöglichkeiten (Bänke)</li> <li>- Schöne Umgebung und Aussicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zu Hochwasserzeiten überflutet und nicht nutzbar</li> <li>- Bauliche Anpassung der Rampe, damit Fußgehende und Radfahrende nicht auf demselben Weg unterwegs sind</li> </ul>

## 2.8.5 Empfehlung

Die aus unserer Sicht sinnvollste Variante ist die Radwegführung durch das Überflutungsgebiet (Variante 3). Auch wenn diese Fläche zeitweise nicht nutzbar ist, stellt diese Möglichkeit die komfortabelste Radverkehrsführung dar. Fuß- und Radweg können getrennt in Asphaltbauweise errichtet werden und sind entsprechend eindeutig getrennt. Somit sind die Wege auch für den Alltagsverkehr geeignet und können, wenn nötig, mit Kehrmaschinen gereinigt werden. Die Rampe vom Maindamm zu den Schrebergärten (vgl. **Abbildung 25**) sollte baulich verlängert werden, damit sie direkt ab der Abzweigung von „Auf dem Maindamm“ eine getrennte Führung ermöglicht.

Anschließend ist unter den Bäumen ausreichend Fläche vorhanden, um eine qualitativ hochwertige Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zu schaffen. Zufußgehende können weiterhin über den bereits vorhandenen Weg entlang des Mains geführt werden. Auf den gemeinsam genutzten Wegen kann eine farbliche Trennung/Trennung durch verschiedene Oberflächenmaterialien erfolgen und durch Beschilderung auf die getrennte Nutzung hingewiesen werden (**Abbildung 26**).



Abbildung 25: Rampe zu den Schrebergärten



Abbildung 26: Wegführung über das Überflutungsgebiet, Radweg in blau und Fußweg in rosa



Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M8-1

M8 - Radweg Merianstraße  
Führungen des Fahrradwegs

- ↔ auf der Merianstraße
- ↔ auf dem Mairdamm
- ↔ Überflutungsgebiet
- ↔ Auf der anderen Seite der Brücke



Kartengrundlage: OpenStreetMap

## 2.9 M9 Gustavsburg - Schulbereiche Gustav-Brunner-Schule (Elterntaxi)

### 2.9.1 Status Quo

Die Gustav-Brunner-Schule (Grundschule) grenzt an die Bebelstraße – Rudolf-Diesel-Straße – Mozartstraße in Gustavsburg. Der Haupteingang der Schule wird über die Rudolf-Diesel-Straße erschlossen.

In der Rudolf-Diesel-Straße besteht beidseitig absolutes Haltverbot (Zeichen 283 StVO), wobei auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Schuleingangs das absolute Haltverbot auf Montag – Freitag von 7:00 – 8:30 Uhr und 11:00 – 14:00 Uhr begrenzt ist. Diese Zeiten entsprechen dem Schulbeginn sowie Schulende.

In allen umliegenden Straßen liegt eine erlaubte Maximalgeschwindigkeit von 30 km/h vor, da sie in einer Tempo 30-Zone liegen.

Für die Gustav-Brunner-Schule liegt ein Schulwegeplan (siehe **Abbildung 27**) vor, welcher 2020 erarbeitet wurde. Dieser enthält neben den empfohlenen Schulwegen auch vorgeschlagene Treffpunkte für Laufgemeinschaften. Hinzu kommen einleitende Worte, warum der Schulweg zu Fuß zurückgelegt werden sollte sowie ein Appell, Elterntaxis zu vermeiden. Außerdem liegen mehrere Hinweise sowie Tipps vor, welche den Schulweg sicher und gesund gestalten.



Abbildung 27: Schulwegplan der Gustav-Brunner-Schule<sup>47</sup>

<sup>47</sup> Kreis Groß-Gerau – Gustav-Brunner-Schule Gustavsburg; <https://www.kreisgg.de/bildung/schulen-im-kreis-gross-gerau/gustav-brunner-schule-gustavsburg/?type=97>

Die Kreuzung der Rudolf-Diesel-Straße und der Mozartstraße weist einen aufgepflasterten Bereich mit Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) auf. Zudem wird die Mozartstraße von Westen kommend auf die Rudolf-Diesel-Straße baulich eingeeengt.

Des Weiteren ist die Gustav-Brunner-Schule beteiligt am hessischen Beratungs- und Qualifizierungsprogramm „Besser zur Schule“, welches mit Hilfe von Schulleitungen, Lehrkräften, Schülerinnen und Schüler, Eltern, der Stadt und Gemeinde sowie der Schulträger Mobilitätspläne entwickelt hat. Diese beinhalten Maßnahmen, welche exakt auf die jeweilige Schule angepasst sind und das Zufußgehen der Kinder in den Vordergrund stellen. Federführend hierbei war die Gesellschaft für integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ivm.<sup>48</sup>

## 2.9.2 Problem

Seitens der Stadtverwaltung wird angemerkt, dass die Problematik der Elterntaxis eine gefährliche Auswirkung sowohl auf den motorisierten als auch nicht motorisierten Verkehr haben.

Hierbei wird des Öfteren das absolute Haltverbot missachtet, indem in der Rudolf-Diesel-Straße auf Höhe des Haupteingangs der Schule gehalten wird, um das Kind herauszulassen bzw. bis zum Schuleingang zu begleiten. Somit kommt es an dieser Stelle neben einer Verkehrswidrigkeit, welche mit einem Bußgeld von 55 € geahndet werden kann, zu gefährlichen Situationen im Straßenbereich. Das Halten findet dabei vermehrt auf Höhe des Haupteingangs der Schule statt. Wie in **Abbildung 28** dargestellt, befindet sich häufig ein Großteil der Fahrzeugbreite auf dem Gehweg. Dementsprechend verengt sich der Gehweg sehr deutlich und den zu fußgehenden SchülerInnen stehen nur noch sehr geringe Gehwegbreiten zur Verfügung. Somit ist ein Weiterlaufen als Gruppe nebeneinander nicht möglich, sondern die SchülerInnen müssen nacheinander die Engstelle passieren. Häufig, so hat es die Beobachtung<sup>49</sup> gezeigt, kommen die SchülerInnen allerdings in kleineren Gruppen und benötigen entsprechend die gesamte Gehwegbreite. Außerdem schränken die parkenden Autos das Sichtfeld extrem ein, was das Queren der Straße maßgeblich erschwert und gefährdet. Einerseits schränken die abgestellten Fahrzeuge die Einsehbarkeit der Straße deutlich ein, andererseits erfolgt die Querung der SchülerInnen an anderen Stellen im Straßenverlauf, welche deutlich näher an der Kreuzung liegen. Gerade auf Höhe des Haupteingangs ist das Abstellen des Fahrzeugs sehr risikobehaftet und verringert die Sicherheit der Kinder ein, welche zu Fuß oder mit dem Roller zur Schule kommen.

Neben den Einschränkungen für den nicht motorisierten Verkehr ergeben sich durch abgestellte Fahrzeuge chaotische Manöver sowie gefährliche Situationen am direkten Zugang zur Schule. Das knappe Vorbeifahren an parkenden und entgegenkommenden Fahrzeugen sowie eine deutlich erhöhte Verkehrsmenge werden durch die Elterntaxis generiert.

---

<sup>48</sup> Gerauer Rundblick; Ab jetzt besser zur Schule; 2020; <https://www.combi-medien.de/ab-jetzt-besser-zur-schule>

<sup>49</sup> Beobachtung der Situation an der Gustav-Brunner-Schule am 25. November 2021



Abbildung 28: Abgestellte Fahrzeuge in der Rudolf-Diesel-Straße unter Mitbenutzung des Gehwegs

Auffällig bei der Beobachtung<sup>49</sup> des morgendlichen Verkehrs war außerdem, dass viele Eltern das Privatgrundstück in der Rudolf-Diesel-Straße nutzen (vgl. **Bild M9-1**), um das Fahrzeug abzustellen und ihre Kinder in die Schule zu begleiten.

Das Problem der Elterntaxis ist derweil im Kreis Groß-Gerau schon seit mindestens 2017 öffentlich bekannt.<sup>50</sup>

### 2.9.3 Lösungsmöglichkeiten

#### Strukturell

Im direkten Umfeld der Grundschule könnte eine Hol- und Bringzone eingerichtet sowie ausgeschildert werden (**Abbildung 29**). Diese würde für einen geregelten Ablauf sorgen sowie vorhandene Parkplätze bereitstellen, an denen die Kinder morgens rausgelassen und nach Schulende abgeholt werden können. Wichtig dabei ist, dass nahezu keine Straßenkreuzungen sowie ausreichend breite Gehwege vorliegen, sodass die Sicherheit der Kinder gewährleistet ist. Als mögliche Parkflächen könnte der Parkplatz an der Bebelstraße oder nach Absprache der Parkplatz des GfE Haus Mainblick verwendet werden (**Bild M9-2**).

---

<sup>50</sup> Kreisverkehrswacht Groß-Gerau; Elterntaxis gefährden Schulkinder; 2017; <https://www.kvwgg.de/elterntaxis-gefaehrden-schulkinder/>



Abbildung 29: mögliche Beschilderung einer Hol- und Bringzone auf dem Parkplatz an der Bebelstraße oder dem Parkplatz des GfdE Haus Mainblick<sup>51</sup>

Aufgrund einer Baumaßnahme wird die Rudolf-Diesel-Straße von der Mozartstraße bis zur Garagenzufahrt für die Baustelleneinrichtung gesperrt, in der Mozartstraße wird für diesen Zeitraum Parkverbot ausgeschildert. An der Bebelstraße im Bereich des neuen Interimseingangs ist ein schulseitiges Parkverbot angedacht. Nach Beendigung der Arbeiten und Baustelleneinrichtung wären denkbare Lösungen für die Rudolf-Diesel-Straße:

- Die Straße weiterhin komplett für den motorisierten Verkehr zu sperren, lediglich AnwohnerInnen erhalten zum Erreichen der Garagen Zufahrt (Sperrung z.B. über versenkbare Poller);
- Die Straße als Einbahnstraße auszuschildern, von der Mozartstraße in Richtung Bebelstraße fahrend. Dies kann allerdings dazu führen, dass die umliegenden Straßen stärker befahren werden und Eltern die Umwege für das direkte Halten vor der Einfahrt in Kauf nehmen;
- Die Straße einseitig mit einem Poller versehen (Sackgasse), sodass eine Durchfahrt nicht mehr möglich ist. Als Vorzugsvariante wird hier eine Sperrung im Süden Richtung Mozartstraße empfohlen, sodass die Zufahrt nur von der Bebelstraße möglich ist;
- Die Straße als SharedSpace-Zone oder verkehrsberuhigten Bereich auszuweisen, um den Fußgehenden und vor allem SchülerInnen Vorrang sowie Sicherheit zu gewährleisten.

Die Maßnahme M7 beschäftigt sich mit der Führung einer Fahrradstraße in Gustavsburg. Die dort erarbeitete Variante 3 beinhaltet die Streckenführung entlang der Mozartstraße, welche direkt an der Gustav-Brunnerschule vorbeiführt. Bei der Wahl und Umsetzung dieser Variante kann es zu einem höheren Sicherheitsgefühl der Eltern sowie einer klaren Bevorrechtigung von Radfahrenden dazu kommen, dass die Fahrt mit dem Fahrrad statt Auto zur Schule stattfindet. Außerdem kann sie zu einer Verringerung des motorisierten Verkehrs führen, was eine erhöhte Sicherheit bei Eltern erzeugen kann. Die Umwidmung zu einer Fahrradstraße in Nähe der Schulen wird/wurde in mehreren Städten bereits vorgeschlagen.<sup>52</sup>

<sup>51</sup> Verkehrswacht Medien und Service-Center – Elterntaxi; Neue Westfälische – So kommen die Haltezone für Elterntaxi in Gütersloh an

<sup>52</sup> Osnabrücker Rundschau – CDU: Teile der Windhorststraße als Fahrradstraße umwidmen; Merkur – Problem mit Elterntaxi vor Schulen – Fahrradstraße als Lösung?; OMOnline – Einbahnstraße und Halteverbot sollen Elterntaxi von Garreler Grundschule fernhalten

## Baulich

Baulich gesehen kann mittels kurz aufeinanderfolgender Grünflächen, Baumstandorten oder weiteren Hindernissen dafür gesorgt werden, dass ein Halten nicht möglich ist. Hinzu kommt eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung beim motorisierten Verkehr. Allerdings schließt diese Maßnahme chaotische und gefährliche Fahrverhältnisse sowie ein „kurzes Halten“ im Folgenden nicht zwingend aus.

Eine weitere bauliche Maßnahme kann in Folge einer sicheren Übergangssituation für Kinder erfolgen. Hierbei können für die direkte Schulumgebung unter anderem eine Fahrbahnverengung, Fußgängerüberweg, Aufpflasterungen oder sogar eine Fußgängerschutzanlage in Betracht gezogen werden. Auch eine Geschwindigkeitsminderung über Kölner Teller wäre denkbar. Außerdem können Poller, Bügel, Signalsäule, etc. auf Höhe des Schuleingangs angebracht werden. Durch leuchtende Farben ergibt sich eine klare Signalwirkung an Autofahrer und die Schuleingänge können per Bügel abgesperrt werden. Mit Hilfe der Poller oder Bügel kann zusätzlich das direkte Parken vor der Schule unterbunden werden (**Abbildung 30**).<sup>53</sup>



Abbildung 30: Schulwegsicherung mit Hilfe von Bügeln in leuchtenden Signalfarben (MABEG)<sup>53</sup>

Für den Schulweg können unterstützend zu dem Schulwegeplan auch die Zeichen „sicherer Überweg“ oder „gelbe Fußabdrücke“ genutzt werden. Die Kennzeichnung sicherer Überweg zeigt den SchülerInnen durch ein Symbol auf dem Gehweg an, an welchen Stellen eine sichere (gut einsehbare, nicht stark befahrene,...) Fahrbahnquerung möglich ist. Für die Umsetzung einer solchen Maßnahme ist die frühzeitige Integration sowie Kommunikation zwischen der Stadt, der Schule sowie den Eltern und SchülerInnen sehr wichtig, um

<sup>53</sup> MABEG - Schulwegsicherung Julie: <https://www.mabeg.de/schulwegsicherung-julie/produkte/schulwegsicherung-julie/>

die Bedeutung sowie Positionierung der Abdrücke miteinander zu kommunizieren. Diese Variante wird in umliegenden Städten, wie z.B. Griesheim („kleiner Griesheimer“) oder Rödermark-Urberach (**Abbildung 31**, linkes Bild) angewandt. Eine weitere Option wären gelbe Fußabdrücke auf dem Gehweg, welche den sicheren Schulweg per Fuß signalisieren. Eine solche Umsetzung erfolgt beispielsweise in Hanau (**Abbildung 31**, rechtes Bild).



Abbildung 31: Kennzeichnung eines "sicheren Überwegs" für Schülerinnen und Schüler am Beispiel in Rödermark-Urberach (links) und die gelben Fußabdrücke für einen sicheren Schulweg in Hanau<sup>54</sup> (rechts)

Die umliegenden Straßen und besonders die im Schulwegeplan verankerten Hauptschulwege müssen über eine ausreichende Sicherheit verfügen. Hier ist zu prüfen, ob alle Gehwege den Mindestbreiten der Richtlinie entsprechen. Die Mindestbreite für Gehwege liegen nach Richtlinie bei 2,00 m<sup>55</sup> (1,80 m + Sicherheitsraum) – 2,50 m<sup>56</sup> (1,80 m + 0,20 m Hausabstand + 0,50 m Sicherheitsabstand zur Fahrbahn, siehe **Abbildung 32**). Ansonsten sind über alternative Routen bzw. eine neue Straßenraumaufteilung zu diskutieren. Potenziell sichere sowie unsichere Kreuzungssituationen mit viel/ wenig motorisiertem Verkehr sowie gesicherter oder ungesicherter Straßenquerung sind in die Prüfung mit einzubeziehen.

---

<sup>54</sup> Kinzig News – Gelbe Fußabdrücke signalisieren: besser zu Fuß zur Schule als mit dem Auto; August 2019

<sup>55</sup> FGSV RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln 2012

<sup>56</sup> FGSV EFA 2002 – Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen, Köln 2002

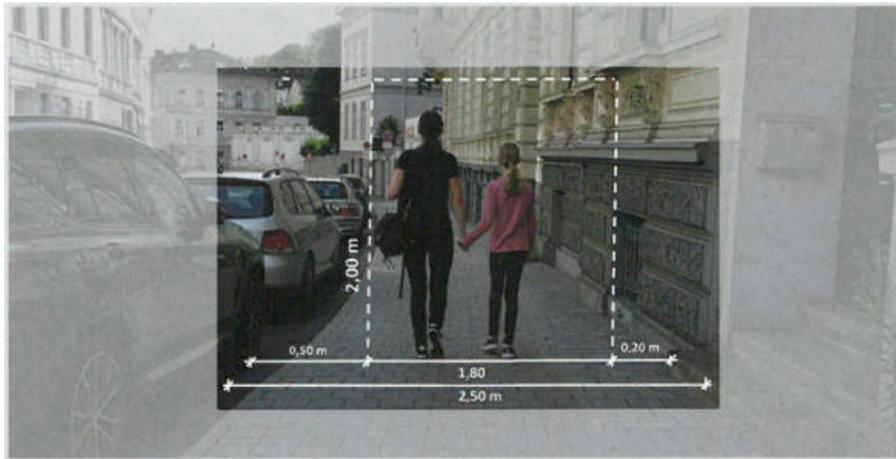


Abbildung 32: Visualisierung der Mindestbreiten für Gehwege nach EFA 2002 (Jürgen Gerlach, Sicher Planen im Bestand - Straßenverkehrstechnik 10/2020)

### Eltern/Elternbeirat/Schule

Eine weitere Sensibilisierung kann über das ständige Thematisieren des Problems erfolgen. Eine klare Kommunikation über die Elternbeiräte sowie eine ständige Kommunikation zwischen den Lehrenden und den Schüler und Schülerinnen sowie den Eltern kann für einen gewissen Erfolg sorgen. Eine Integration des Themas sicherer Schulweg zu Fuß in den Unterricht ist ebenfalls denkbar. "Die Aktion 'Kleine Füße' lässt sich sehr gut in den Unterrichtsvorhaben, z.B. 'Empfang der Erstklässler' einbinden. Dritt- oder Viertklässler kennen die kritischen Stellen ihres Schulweges. Die Schulwegeproblematik kann mit ihnen aufgegriffen und handlungsorientiert bearbeitet werden."<sup>57</sup>

„Walking Bus für den Schulweg“ – Diese Aktion bezeichnet die Absicht, dass sich Kinder treffen, um gemeinsam den Weg zur Schule zurückzulegen. Dies kann mit Hilfe der Unterstützung eines Elternteils eines Kindes erweitert werden, außerdem können SchülerInnen unterschiedlicher Jahrgänge zusammenlaufen, sodass die älteren Schülerinnen und Schüler eine gewisse Verantwortung übernehmen. Aufgrund von Kindern in der Nachbarschaft oder großen Geschwistern kann der Walking Bus relativ einfach umgesetzt werden. Neben der Erhöhung an Spaß, Kommunikation und Sozialkompetenz der Kinder führt der „Walking Bus“ zu einem besseren Sicherheitsgefühl der Eltern. Auch positive Auswirkungen auf den Unterricht sind ein positiver Nebeneffekt.<sup>58</sup> Dieser Aspekt wird im Schulwegplan der Gustav-Brunner-Schule bereits aufgenommen, als Tipp unter dem Punkt „Bilden Sie Laufgemeinschaften mit anderen Kindern“. Im Schulwegplan sind zusätzlich Treffpunkte für Laufgemeinschaften vorgeschlagen, von denen die Kinder anschließend zusammen den Schulweg in Form des "Walking Bus" absolvieren.

Schulische Mobilitätsbildungsprogramme zeigen eine zusätzliche Option auf; umgesetzt werden sie bereits in Nordrhein-Westfalen (Verkehrszähler-Programm) und in Niedersachsen (Fußgängerprofi-Programm).

<sup>57</sup> Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung – Schulwegsicherung: Kleine Füße auf dem Schulweg

<sup>58</sup> ADAC; Elterntaxi: Besser nicht mit dem Auto zur Schule; 31.05.2021; <https://www.adac.de/verkehr/verkehrssicherheit/kindersicherheit/schulweg/elterntaxi-hol-bringzonen/>

Diese Programme sollen den Elterntaxis entgegenwirken und die Kinder mobilisieren, per Fuß (oder z.B. Roller) den Schulweg selbstständig und sicher zurückzulegen. Neben dem Rückgang der Elterntaxis setzen sich die Programme das Ziel, nachhaltige Mobilität bei den Eltern zu sensibilisieren. Die Umsetzung erfolgt in Niedersachsen über Unterrichtsmaterialien<sup>59</sup>, in Nordrhein-Westfalen über ein spielerisches Belohnungssystem<sup>60</sup>.

Zum sicheren Erreichen der Schule können an stark befahrenen Kreuzungen Schulweglotsen etabliert werden, welche die SchülerInnen sicher über die hoch frequentierten Straßen bringen. Nach der Verkehrswacht Niedersachsen ist die Sicherheit des Schulwegs durch Lotsen eine sehr gute Lösung. Seit 1953 erfolgte kein einziger schwerer oder tödlicher Unfall an mit Schulweglotsen gesicherten Übergängen.<sup>61</sup> Die Aufgabe der Schulweglotsen können dabei von den Eltern in einem Wechselsystem übernommen werden.

---

<sup>59</sup> Niedersächsisches Landesinstitut für schulische Qualitätsentwicklung – Die Fußgänger-Profis; [https://www.nibis.de/die-fussgaenger-profis\\_11160](https://www.nibis.de/die-fussgaenger-profis_11160)

<sup>60</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW – Verkehrszähler; <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/handlungsebenen/mm-fuer-zielgruppen/verkehrszaeher>

<sup>61</sup> Verkehrswacht Niedersachsen; Schulweglotsen – Wir gehen mit; <https://www.landesverkehrswacht.de/angebot/artikel-detail/schulweglotsen-wir-gehen-mit/>



M9 - Gustav-Brunner-Schule

Problemstellen

- Gustav-Brunner-Schule
- Problemstelle Eltern-Taxi auf Gehwegen
- Problemstelle Kreuzungsbereich
- Problemstelle Eltern-Taxi auf Privatgrundstück



Kartengrundlage: OpenStreetMap



Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M9-2

M9 - Gustav-Brunner-Schule  
potentielle Hol- und Bringzonen

- Gustav-Brunner-Schule
- potentielle Hol- und Bringzonen



Kartengrundlage: OpenStreetMap

## **2.10 Knotenpunkt Rheinstraße / Leipziger Straße**

### **2.10.1 Status Quo**

Die Ginsheimer Straße in Verbindung mit der Rheinstraße dient sowohl dem motorisierten als auch dem Fahrradverkehr als Hauptverbindungsachse in Ginsheim. Im hessischen Radroutenplaner ist diese Verbindung für Radfahrende als lokales Hauptnetz deklariert.

Die Straßenverkehrszählung von Hessen Mobil ergibt eine Belastung von ca. 13.000 Kfz/24h (2015).

### **2.10.2 Problem**

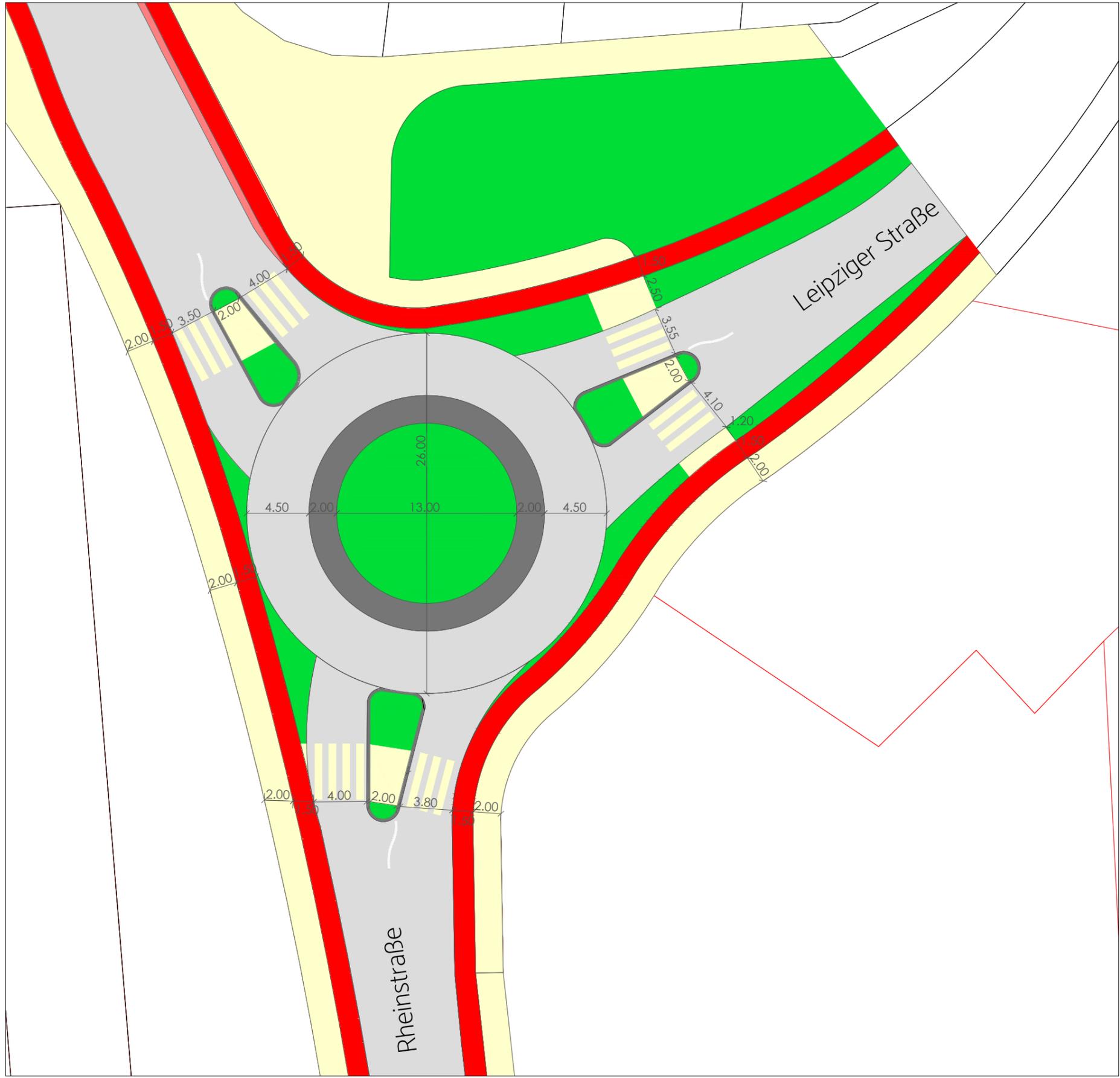
Im Abschnitt zwischen der Bougenais-Allee bis zur Apotheke ist keine durchgehende, sichere Radverkehrsführung vorhanden. Für die Teilabschnitte Bougenais-Allee - In der Nachtweid (Maßnahme M6) sowie zwischen Netto-Parkplatz und Apotheke (Maßnahme M4) sind bereits Lösungsmöglichkeiten erarbeitet worden. Eine Verbindung der beiden Streckenabschnitte über den Knotenpunkt Rheinstraße / Leipziger Str. ist jedoch für eine kontinuierliche Führung und eine Verbesserung der Gesamtsituation notwendig. Aufgrund aktuell sehr großer Abbiegeradien an der Kreuzung mit der Leipziger Straße, ist ein Abbiegen des motorisierten Verkehrs mit hohen Geschwindigkeiten möglich, was die Sicherheit Radfahrender deutlich einschränkt.

### **2.10.3 Lösungsmöglichkeit**

Aufgrund der vorangegangenen Empfehlungen (M4 und M6) liegt im gesamten Streckenverlauf eine beidseitige, richtungstreue Radverkehrsführung vor.

Das Verbindungsstück kann mit einem Kreisverkehr geschlossen werden. Ein Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von  $D=26$  m, welcher die Gesamtsituation im Kreuzungsbereich verbessert ist in Bild M10-1 dargestellt. Für Radfahrende liegt eine getrennte und baulich vom motorisierten Verkehr abgesetzte Führung vor, Autofahrende müssen Ihre Fahrgeschwindigkeit anpassen. Für Fußgehende gibt es einen 2,00 m breiten Gehweg entlang des Kreisverkehrs, der Radweg hat eine (Minder-)Breite von 1,50 m. An allen Zufahrten können Fußgehende sowie Radfahrende, welche nicht durch den Kreisverkehr fahren, über eine mindestens 2,00 m breite Mittelinsel die Straße queren. Im südöstlichen Bereich des Knotenpunkts wird der Geh- und Radweg über die momentan bestehende Grünfläche geführt.

Insgesamt wird durch diese Maßnahme eine Verbesserung der Gesamtsituation durch eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur, eine übersichtlichere Kreuzungssituation mit der Leipziger Straße sowie einer eindeutigen Straßenraumaufteilung geschaffen. Die bestehenden Grünflächen können zum Großteil bestehen bleiben.



Ginsheim-Gustavsburg  
Mobilitätskonzept

M10

Konzept zur Machbarkeit  
Kreisverkehr  
Rheinstraße - Leipziger Straße

- Fahrbahn
- Gehweg
- Radweg
- Trennstreifen Radweg
- Grünfläche

## 2.11 M11 - Förderung des Alltagsradverkehrs

In den letzten Jahren spielt Radverkehr eine immer größer werdende Rolle in der Alltags- und Freizeitmobilität. Dieser Trend wurde in der Corona Pandemie weiter vorangetrieben. Mit Pedelecs ist es für viele Menschen attraktiver geworden, selbst weitere Arbeitswege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Das führt nicht nur bei schönem Wetter zu einem erhöhten Radverkehrsaufkommen. Alltagsradverkehr findet zu jeder Jahreszeit statt.

Beeinflusst wird die Entscheidung Rad zu fahren, vielmehr durch die Infrastruktur am Ziel, dazu zählt das Vorhandensein adäquater Radabstellanlagen, Umkleiden und Duschen. Als erheblich stärkerer Entscheidungstreiber stellt sich allerdings die Radinfrastruktur auf der Strecke dar. Sind durchgehende Radverkehrsnetze und sichere Radverkehrsinfrastruktur vorhanden steigen die Radfahrendenzahlen.

Die AGNH des Landes Hessen hat Musterlösungen für Radverkehrsanlagen<sup>62</sup> herausgegeben an denen sich Planende orientieren können und sollen. Diese Musterlösungen basieren auf den Empfehlungen der ERA (Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen<sup>63</sup>), gehen aber meist auch weiter, vor allem in Bezug auf adäquate Breiten. Die ERA sind aktuell in Überarbeitung. Mit einer aktualisierten Fassung kann Ende 2022/2023 gerechnet werden.

Radverkehr darf nicht nur „formal“ sicher gestaltet werden. Ein großer Teil der Radfahrenden gehört nicht zu den „selbstbewussten und angstfreien – strong and fearless“ (Anteil < 1 %) <sup>64</sup> sondern zur Gruppe der „interessierten aber ängstlich/zurückhaltend – interested and concerned“ (Anteil ca. 60 %). Hier überwiegen oft Sicherheits- und Komfortbedenken, die bei nicht ausreichender Radverkehrsinfrastruktur dazu führen, dass Alltagswege nicht oder nur zu einem geringem Anteil mit dem Rad zurückgelegt werden.

Genau diese Gruppe der „interested and concerned“ gilt es aber zu aktivieren, um den Radverkehrsanteil maßgeblich zu erhöhen. Diese Personen benötigen Radverkehrsinfrastruktur, auf der sie sich wohl und sicher fühlen.

- Gute Einsehbarkeit und eine verständliche Verkehrsführung machen vorausschauendes Fahren möglich
- Wenig Hindernisse wie Straßenrandparken/Gehwegparken
- Lange fahrdynamisch realistische Verschwenkbereiche/Übergangsbereiche von Straße auf Hochbordradweg/gemeinsam genutzte Geh- und Radwege
- Ausreichend breite Bordsteinabsenkungen
- Getrennte Führung vom Pkw-Verkehr
- Angepasste Ampelschaltungen

---

<sup>62</sup> [www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/](http://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/)

<sup>63</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA Ausgabe 2010, FGSV

<sup>64</sup> Jennifer Dill and Nathan McNeil, "Four Types of Cyclists? Examination of Typology for Better Understanding of Bicycling Behavior and Potential," Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2387: 129-138, 2013.

- Niedrige Geschwindigkeiten, wenn Radverkehr auf der Straße gemeinsam mit dem Pkw-Verkehr geführt wird.

Diese Notwendigkeiten stehen im Kontrast zu den seit Jahrzehnten umgesetzten Planungen und benötigen ein Umdenken bei Planenden und Entscheidenden. Rad- und Fußverkehr wurden jahrzehntelang vernachlässigt. Um Nahmobilität mit einem Wohlfühlfaktor und hohen Sicherheitsstandards zu planen, gilt es heute diese Verkehrsmittel in den Fokus zu rücken und den bestehenden Platzanspruch des Pkw in Frage zu stellen.

Wer gute, sichere und vernetzte Radverkehrsinfrastruktur bereitstellt, wird mit wachsenden Radverkehrszahlen belohnt (Durch die es dann auch zu einer Entspannung der Verkehrslage im MIV kommen kann).

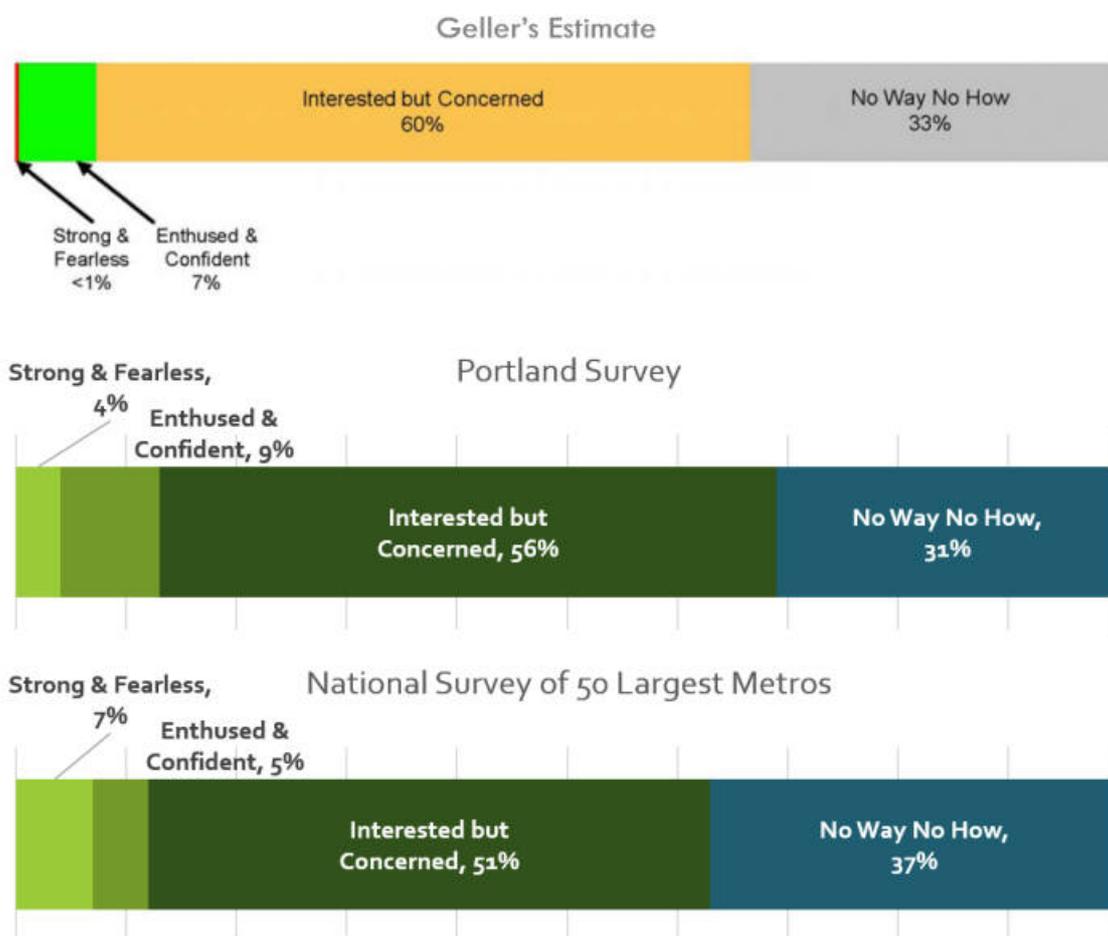


Abbildung 33: Typologie der Radfahrenden<sup>65</sup>

<sup>65</sup> Jennifer Dill and Nathan McNeil, "Four Types of Cyclists? Examination of Typology for Better Understanding of Bicycling Behavior and Potential," Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2387: 129-138, 2013

## 2.12 M12 - Infos und Handlungsvorgaben bezüglich Regelungsmöglichkeiten des Parkraums

Parken ist ein heiß diskutiertes, allgegenwärtiges Thema. Private Pkw stehen etwa 95 % der Zeit. Im Schnitt werden Pkw dementsprechend über 22 Stunden jeden Tag geparkt.<sup>66</sup>

AutofahrerInnen lehnen (gewohnheitsbedingt) Gebühren deutlich ab. Sie beanspruchen ein „Gewohnheitsrecht“ (Duldung) für kostenfreie Stellplätze im öffentlichen Raum auch dort, wo sie Verkehrsräume anderer NutzerInnen besetzen. Falschparken wird vielerorts geduldet und bereichsweise wird alles zugeparkt.

Viele Städte haben „[...] kein Parkproblem [...], sondern ein „Kostenlos-vor-der-Wohnung-oder-dem-Geschäft-parken-Problem“<sup>67</sup>

Die Situation auf der Straße wird dadurch verschärft, dass BewohnerInnen die Mühe scheuen, ihre Fahrzeuge auf den privaten Stellplätzen abzustellen. Teilweise besteht die Möglichkeit nicht mehr, da die Flächen zweckentfremdet wurden, als Lagerfläche/Lagerraum, Aufenthaltsfläche o.a.. Der kostenlose Parkstand vor dem eigenen Grundstück/Haus wird als selbstverständlich angesehen und als Erweiterung des eigenen Eigentums wahrgenommen. Nutzungsansprüche sind mit der Duldung des Verhaltens gewachsen und führen deutschlandweit regelmäßig zu Nachbarschaftsstreitigkeiten (siehe Abbildung 1).

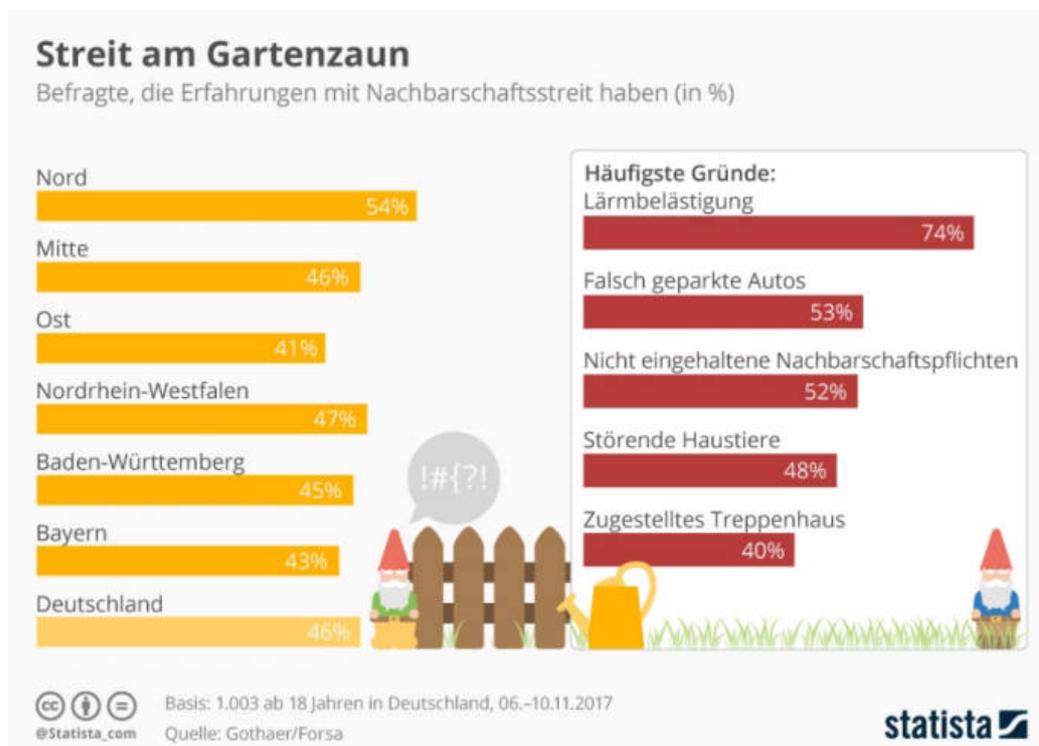


Abbildung 34: Streit am Gartenzaun (CC BY-ND 3.0 01/2021)<sup>68</sup>

<sup>66</sup> Mobilität in Deutschland; MiD 2017

<sup>67</sup> Agora Verkehrswende, Parkraummanagement lohnt sich!, Berlin 2019

<sup>68</sup> <https://de.statista.com/infografik/12380/erfahrungen-mit-nachbarschaftsstreit>

Um sichere, attraktive Mobilität für alle zu ermöglichen, kann Gehwegparken nicht geduldet werden. Geparkt werden darf im öffentlichen Raum – wenn überhaupt – auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand oder auf speziell ausgewiesenen Parkständen. Der Gehweg muss für Fußgehende, Rollstuhlfahrende, Kinder mit und ohne Fahrrad etc. durchgängig nutzbar sein. Ginsheim-Gustavsburg geht hier bereits mit gutem Beispiel voran und ahndet Gehwegparken und absehbar auch das Parken vor der eigenen Einfahrt. Diese Flächen werden in engeren Straßen zum Ausweichen genutzt, damit Begegnungsverkehr möglich ist.

Parken im öffentlichen Raum stellt einen Wert dar. Dementsprechend sollte Parken im öffentlichen Raum kostenpflichtig sein. Mindestens sollten die der Öffentlichkeit real entstehenden Kosten angesetzt werden. Je nach Untersuchung liegen diese Kosten zwischen 60 € bis mehrere hundert Euro pro Jahr<sup>69</sup>. Realistische Kosten können auch dadurch abgeschätzt werden, dass Vergleichswerte (Vermietung privater Parkstände) herangezogen werden.

Zunächst sollten Fahrzeuge auf privaten Flächen geparkt werden. In engen Altstadtbereichen oder Bereichen, die ohne Stellplatzsatzung gebaut wurden kann auch der öffentliche Raum zum Parken von Fahrzeugen genutzt werden, solange die Flächen für Fußgehende und Radfahrend dadurch nicht eingeschränkt werden. Dort wo keine Flächen vorhanden sind, um Fahrzeuge privat oder im öffentlichen Raum vor der eigenen Wohnung abzustellen, muss auch in Kauf genommen werden eine kurze Strecke zum nächsten Parkplatz zu Fuß zurückzulegen. Bei akutem Parkplatzmangel, der in sehr engen Bereichen nicht im öffentlichen Raum gedeckt werden kann, kann die Einführung von Bewohnerparken dazu beitragen, Fremdarker auf kostenpflichtige (ggf. weiter entfernte) Parkstände zu verdrängen. Zudem kann Bewohnerparken dazu genutzt werden Bewohnern ohne eigenen Stellplatz die Möglichkeit zu geben „kostenfrei“ auf den öffentlichen Parkplätzen zu parken.

Zudem sollten Parkgebühren und Parkdauerbeschränkungen auch dazu genutzt werden, Verkehr zu lenken. In Einkaufsbereichen können eine gewisse Anzahl Kurzparkstände vorgehalten werden, um einen hohen Pkw-Umschlag zu fördern. Langzeitparkern ist durchaus ein kurzer Fußweg zum Fahrzeug zuzumuten (z.B. von der Wohnung zum Parkplatz oder vom Parkplatz zur Arbeitsstelle).

Um die endliche Straßenraumbreite gerecht aufzuteilen und Flächen für eine ausgewogene Nutzung zu schaffen kann es erforderlich sein Parken einzuschränken. Die Sicherheit im Verkehr und der Verkehrsfluss von Fußgehenden, Radfahrend und Kfz haben dem Parken gegenüber Vorrang.

---

<sup>69</sup> Stadt Berlin + Autokorrektur

### **3. Weitere für die Nahmobilität relevante Stellen**

In der nachfolgenden Auflistung sind weitere für die Nahmobilität relevante Stellen benannt, die in diesem Gutachten nicht explizit betrachtet wurden. Die Maßnahmenvorschläge in dem hier vorliegenden Gutachten stellen einen Ausschnitt dar. Die Verbesserung der Nahmobilität sollte im ganzen Stadtgebiet vorangetrieben werden.

- Verbesserung der Situation für den Radverkehr auf der Eisenbahnbrücke
- Haagweg, Radweg durch wartende LKWs zugeparkt
- Im Weiherfeld, LKWs kreuzen Rad- und Fußwege
- Radwegverbindung Ginsheim nach Gustavsburg
- Radweg nach Bischofsheim (Engstelle an Querungshilfe)
- Geh- und Radweg am Bahnhof in Gustavsburg

### **4. Fazit**

In dem hier vorliegenden Gutachten werden exemplarisch einzelne im Bereich der Nahmobilität besonders auffällige Stellen im Stadtgebiet analysiert und Lösungsmöglichkeiten vorgeschlagen. Diese Stellen wurden zu Beginn der Bearbeitung mit der Stadtverwaltung abgesprochen, der Fokus der erarbeiteten Lösungsmöglichkeiten liegt auf einer Stärkung der Nahmobilität durch attraktive Verkehrsinfrastruktur und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Basierend auf studentischen Arbeiten aus dem Sommersemester 2020 werden Ausarbeitungen vorgestellt zu:

- Radverkehr an/auf Hauptverkehrsstraßen,
- der Wahl einer Route für eine Fahrradstraße,
- Verkehrsberuhigung vor den Grundschulen,
- Gestaltung des Altrheinufers in Gustavsburg,
- Konzeptvorschlag Knotenpunkt Rheinstraße / Leipziger Straße

Die vorliegenden Lösungsansätze können neben den konkreten Vorschlägen für einzelne Abschnitte im Straßennetz als Diskussionsgrundlage und Blaupause genutzt werden, um die enthaltenen Ideen zu einer nachhaltigen Mobilität auch auf andern Abschnitten im Straßennetz umzusetzen

**A n h a n g**



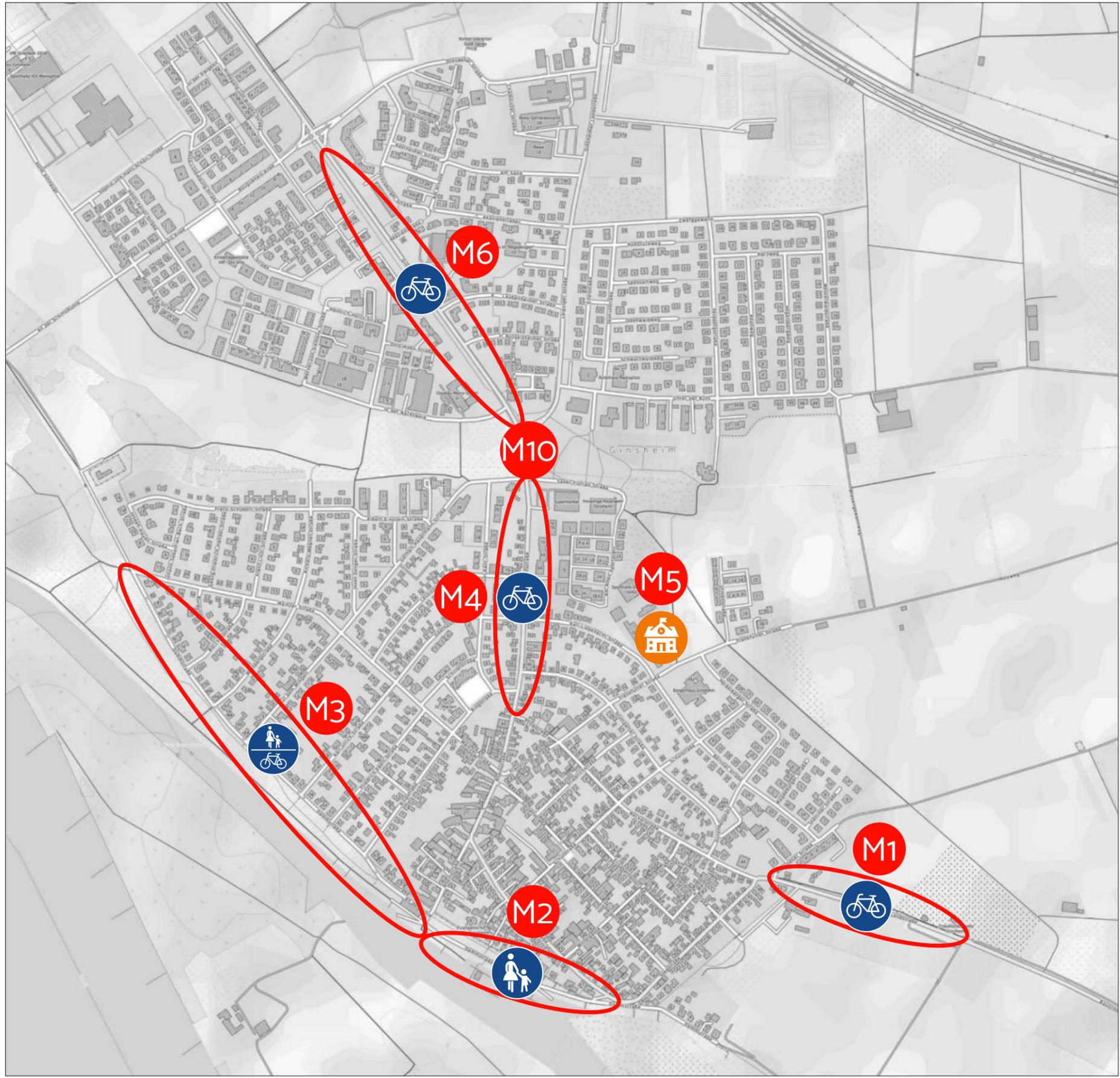
Stadt Ginsheim-Gustavsburg



Verortung der Maßnahmen

-  Gemarkung
-  Maßnahmen
-   





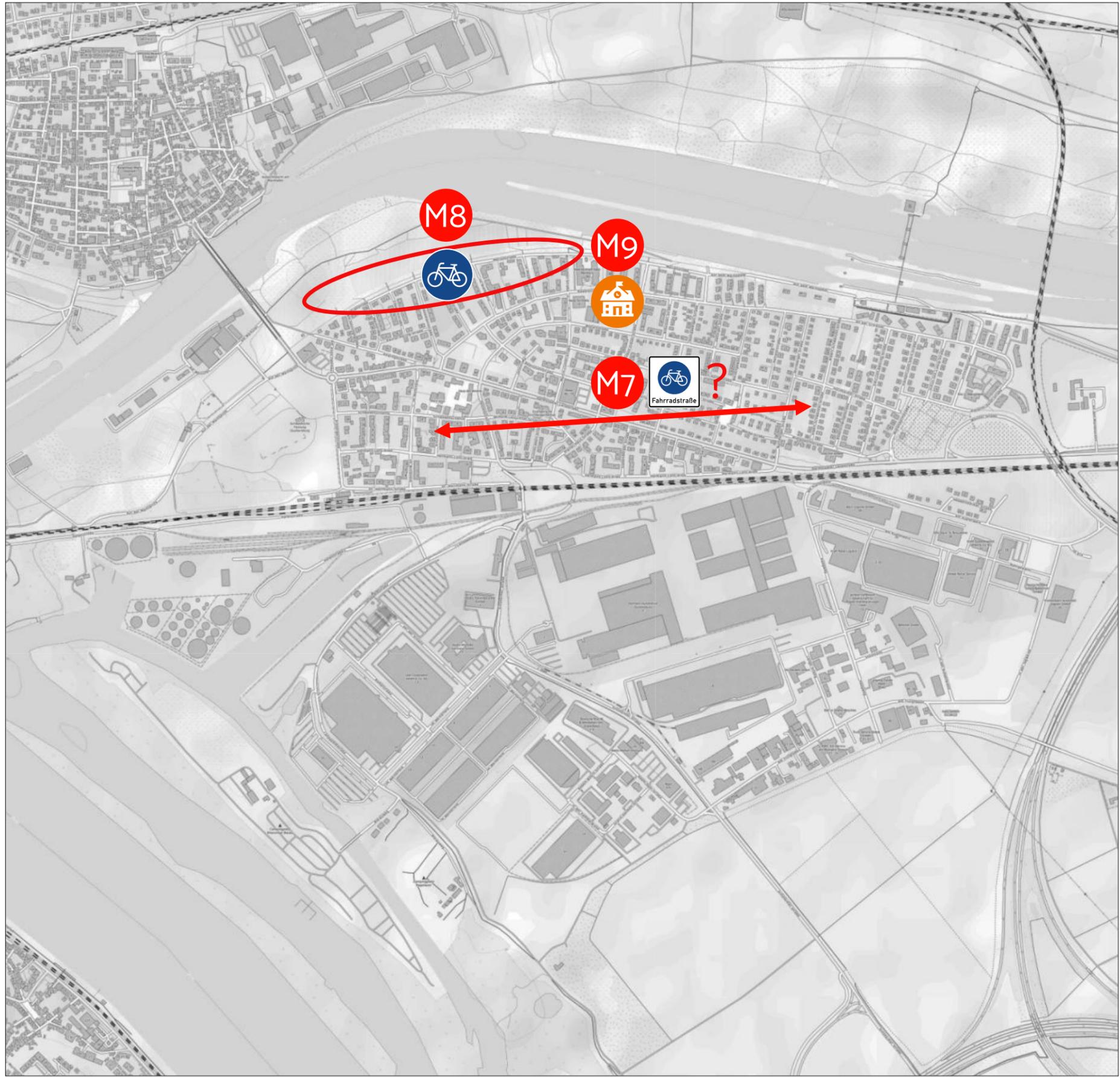
Stadt Ginsheim-Gustavsburg



Maßnahmen Ginsheim

- Maßnahme
- Maßnahmen-Bereich





Stadt Ginsheim-Gustavsburg



Maßnahmen Gustavsburg

- Maßnahme
- Maßnahmen-Bereich
- M10 M11 🚲 P





Stadt Ginsheim-Gustavsburg

Maßnahme M4 - Radwegführung an der nördlichen Rheinstraße

Maßnahme M6 - Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim

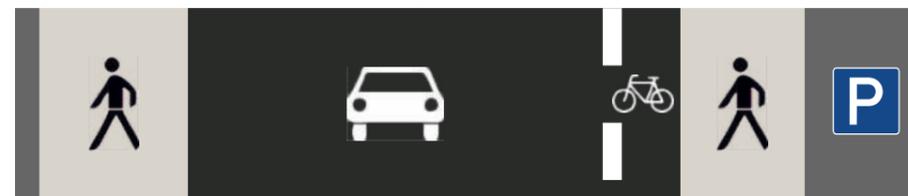
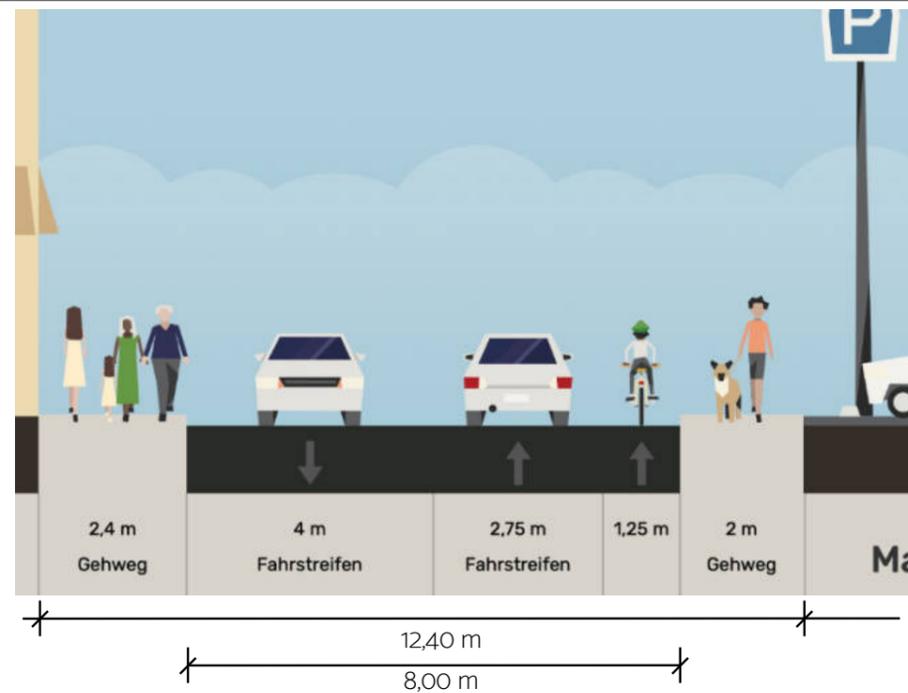
Status Quo

↔ Straßenquerschnitt (inkl. Blickrichtung)

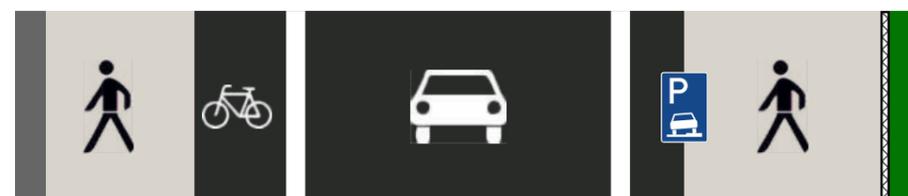
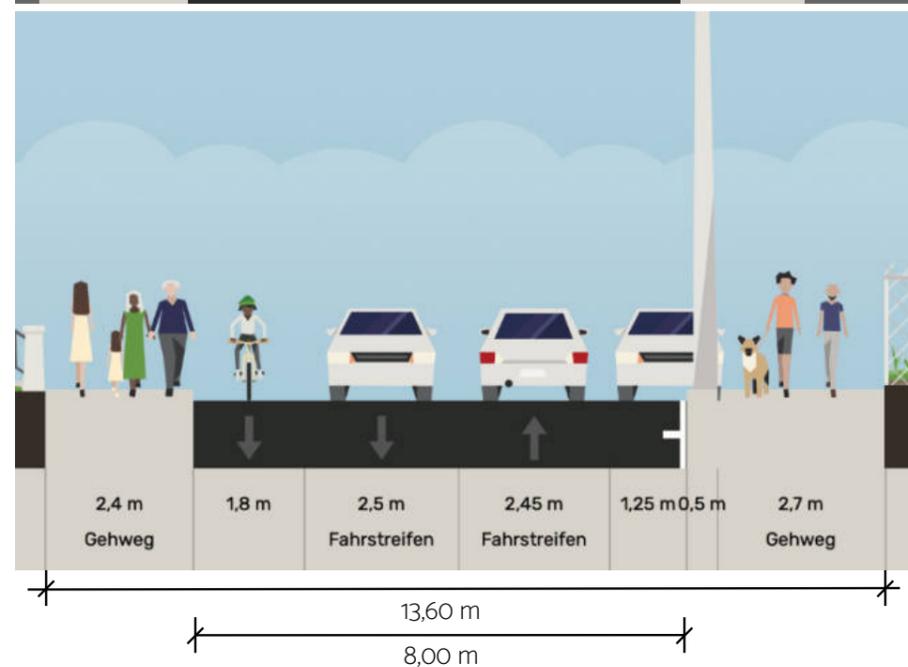


Kartengrundlage: Google Earth  
Abbildungen: StreetMix

Querschnitt 1:  
 Rheinstraße  
 Nördlich der Einfahrt zum  
 Supermarkt



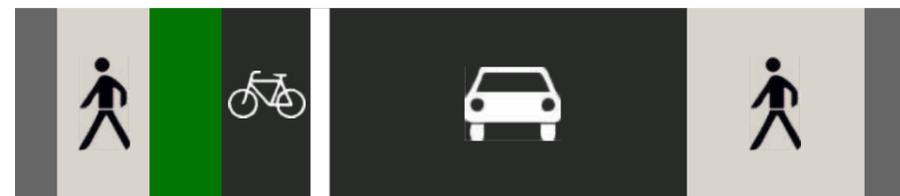
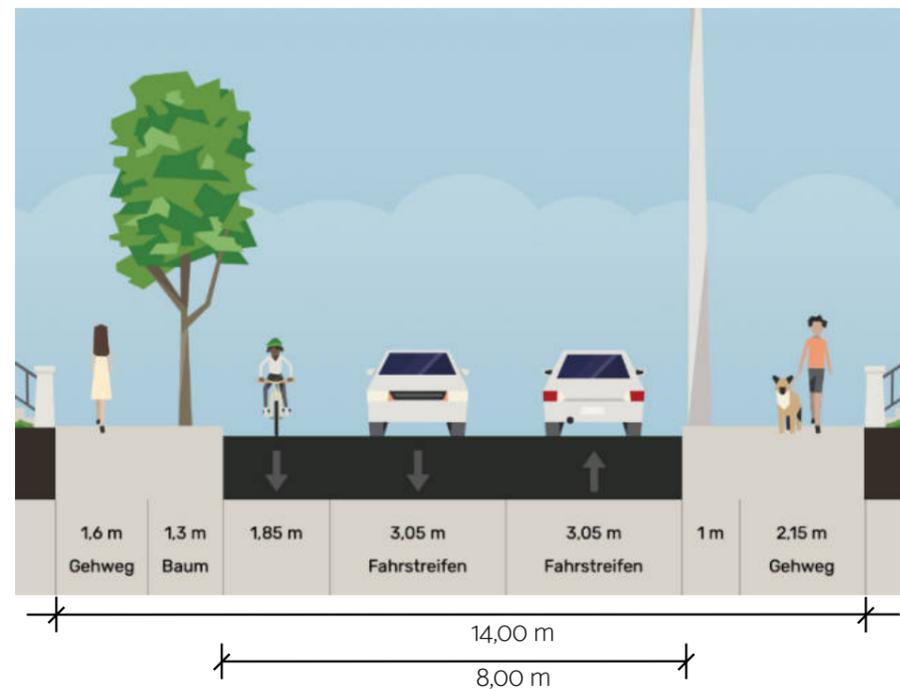
Querschnitt 2:  
 Rheinstraße  
 Südlich der Einfahrt zum  
 Supermarkt



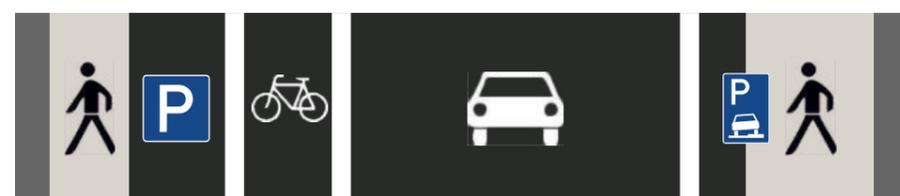
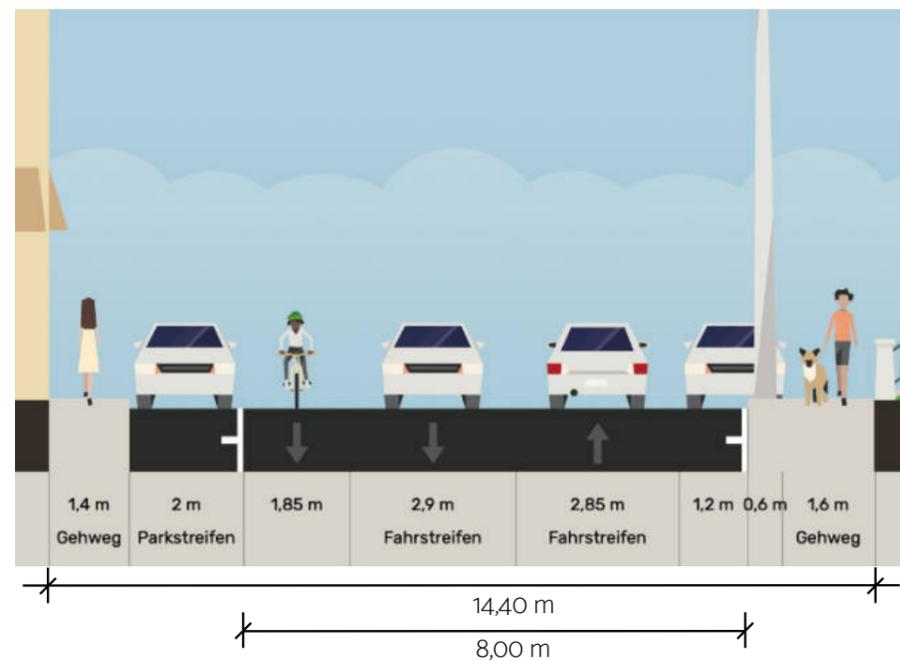
Abbildungen erstellt mit: Streetmix



Querschnitt 3:  
 Rheinstraße  
 Höhe Hausnummer 83



Querschnitt 4:  
 Rheinstraße  
 Höhe Hausnummer 75

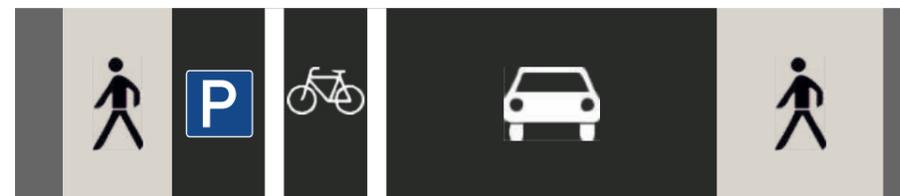
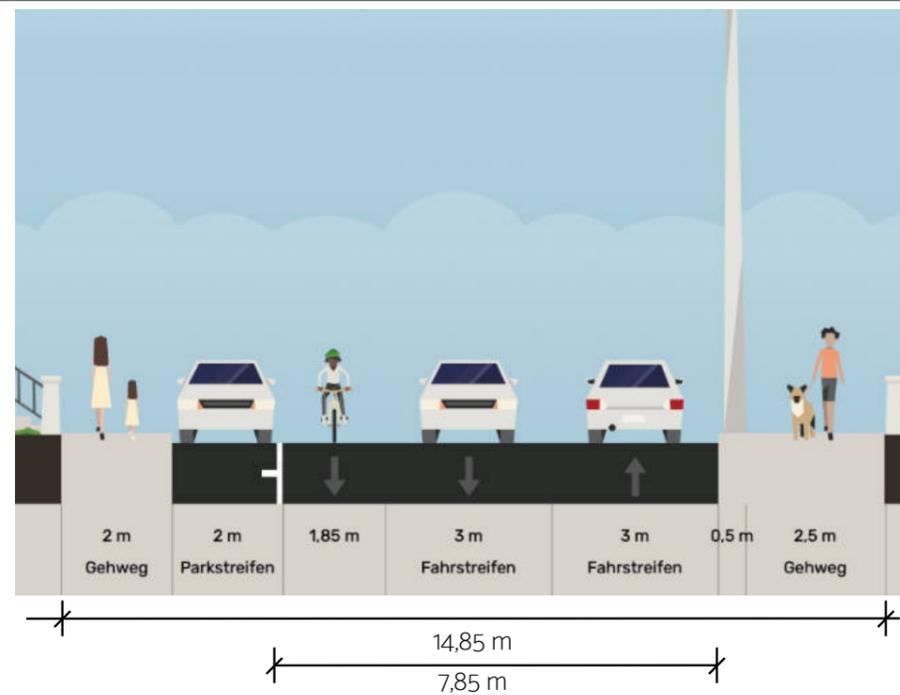


Maßnahme M4 -  
Radwegführung an der  
nördlichen Rheinstraße

Status Quo

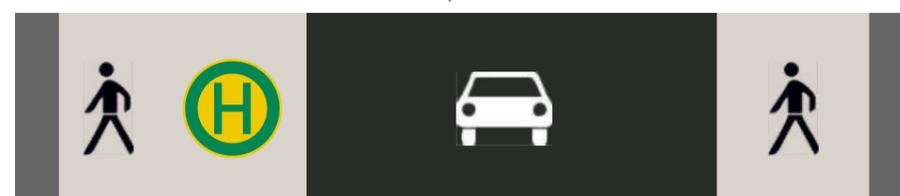
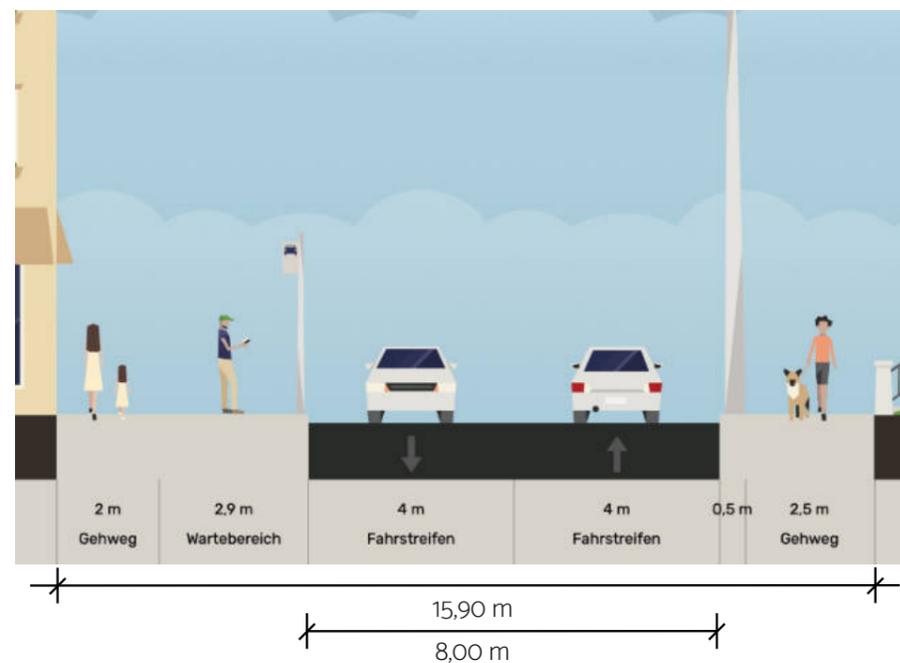
Querschnitt 5:  
Rheinstraße

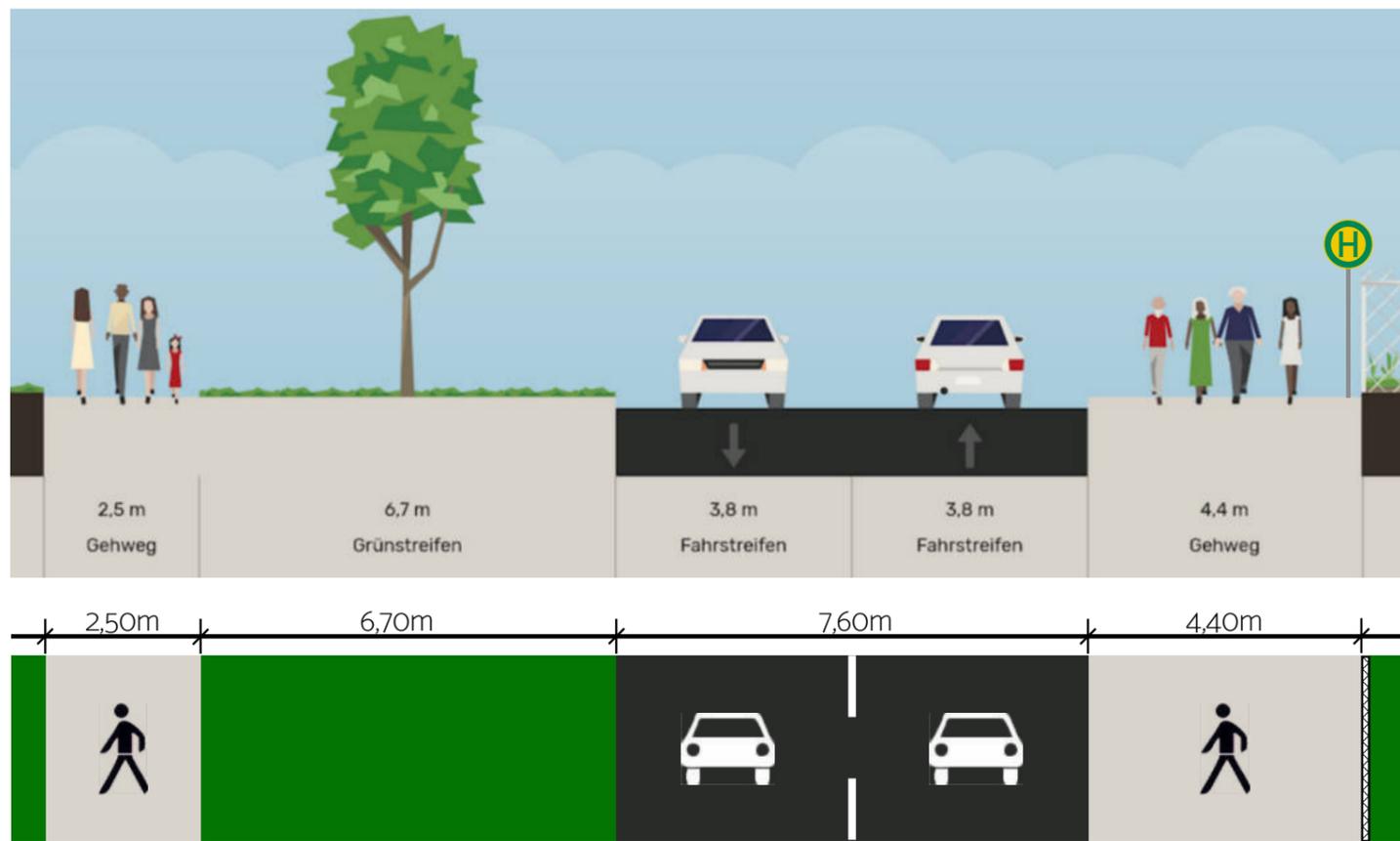
Südlich der Kreuzung  
Rheinstraße/Goethestraße/Karl-  
Liebknecht-Straße



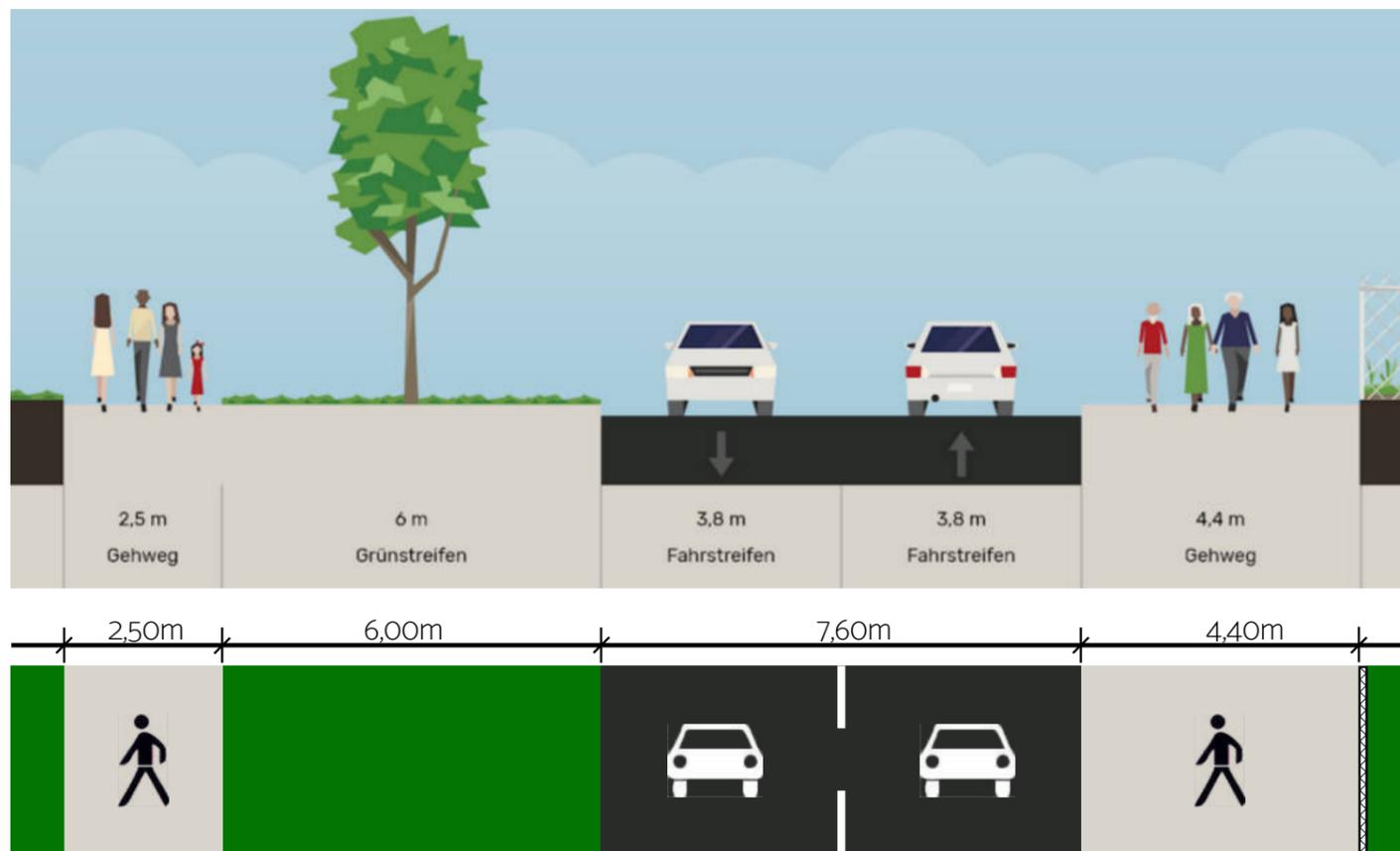
Querschnitt 6:  
Rheinstraße

Höhe Haltestelle "Stuttgarter  
Straße"





Querschnitt 1:  
Rheinstraße  
Höhe  
Bushaltestelle  
"In der Nachtweid"



Querschnitt 2:  
Rheinstraße  
Höhe  
Hausnummer 26/  
Normtec GmbH

Abbildungen erstellt mit: Streetmix

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

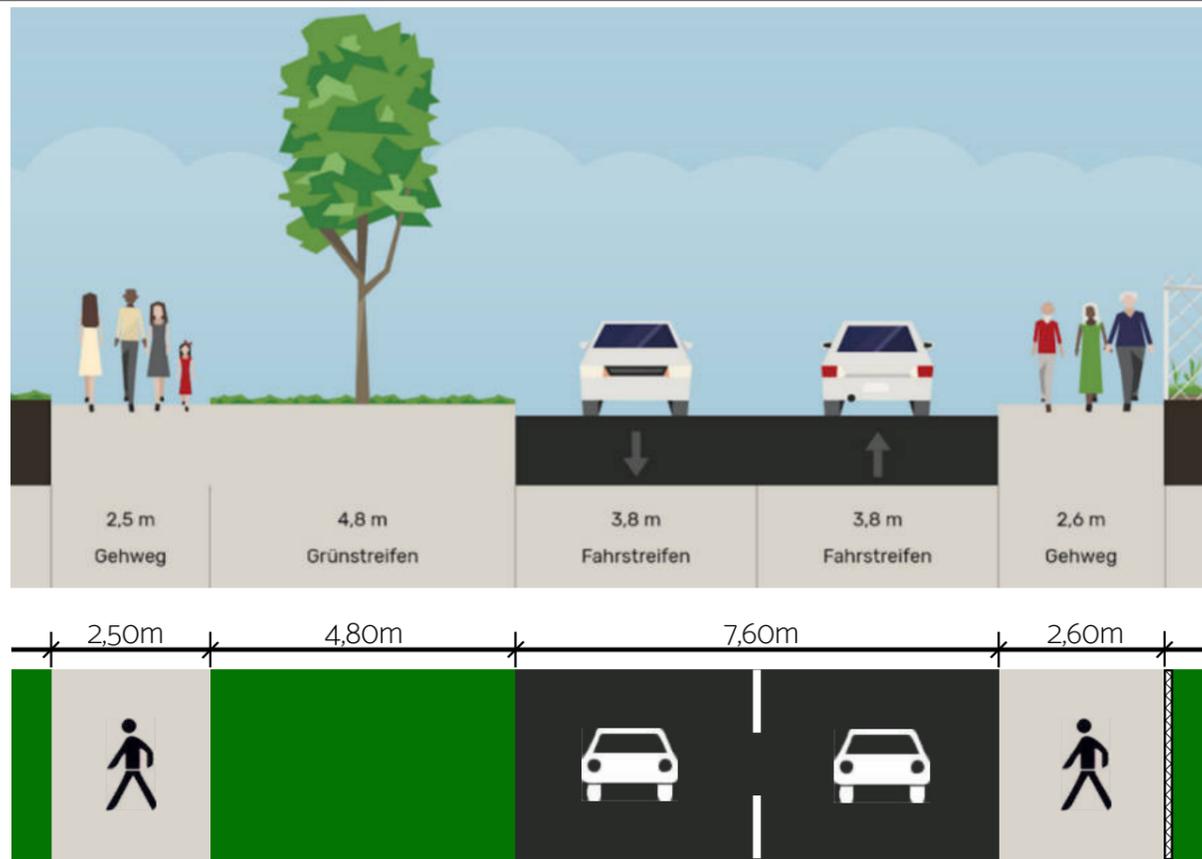
M6-O

Maßnahme M6 - Radverbindung  
Rheinstraße in Ginsheim

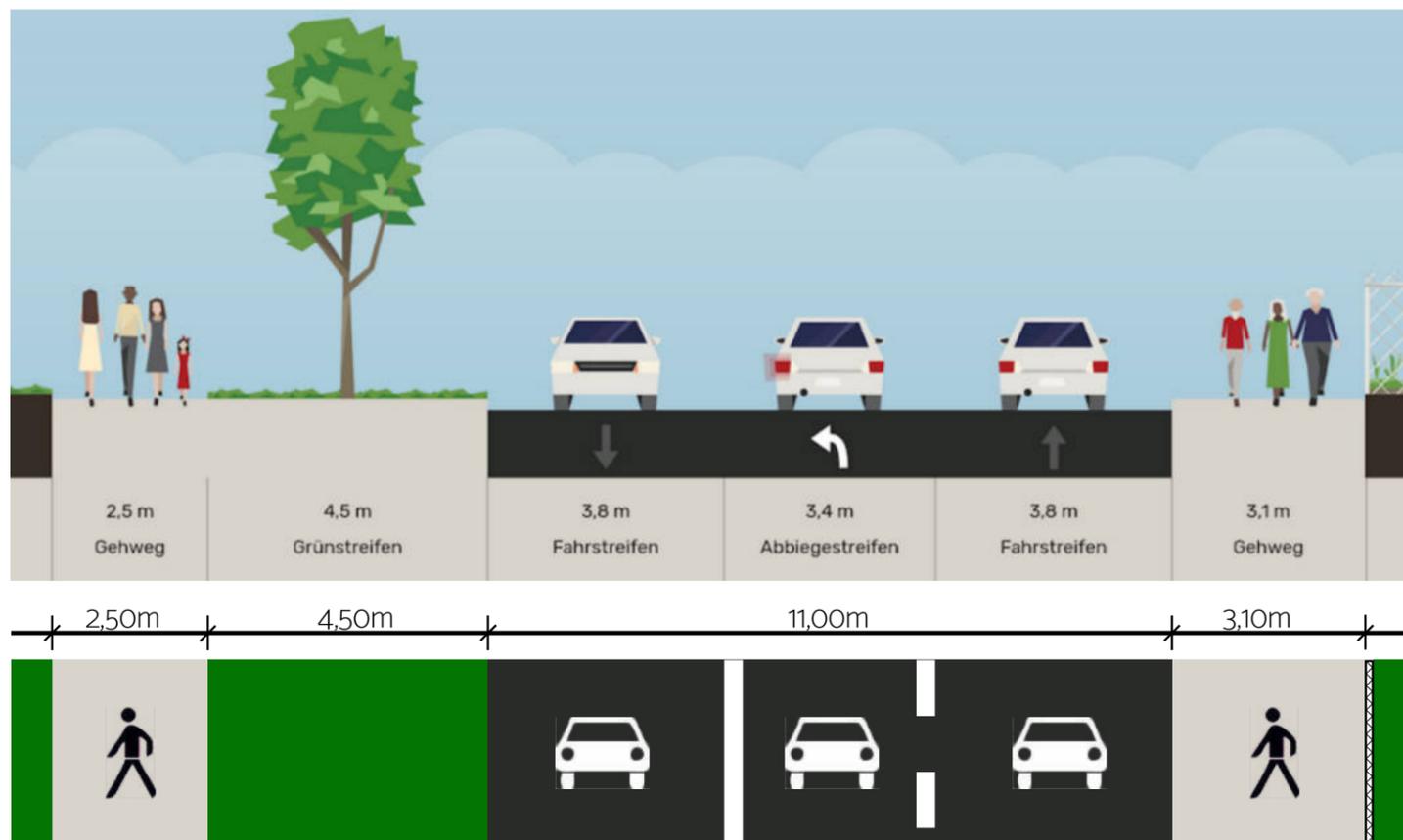
Status Quo



Planungsbüro von Mörner



Querschnitt 3:  
Rheinstraße  
Höhe  
Fußgängerschutz-  
anlage



Querschnitt 4:  
Rheinstraße  
Höhe  
Hausnummer 2

Abbildungen erstellt mit: Streetmix

Stadt Ginsheim-Gustavsburg

M6-O

Maßnahme M6 - Radverbindung  
Rheinstraße in Ginsheim

Status Quo



Planungsbüro von Mörner



Stadt Ginsheim-Gustavsburg

Maßnahme M4 - Radwegführung an der nördlichen Rheinstraße

Maßnahme M6 - Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim

Variante 1: Schutzstreifen

↔ Straßenquerschnitt (inkl. Blickrichtung)

0 m 200 m

Kartengrundlage: Google Earth  
Abbildungen: StreetMix



Stadt Ginsheim-Gustavsburg

Maßnahme M4 - Radwegführung an der nördlichen Rheinstraße

Maßnahme M6 - Radverbindung Rheinstraße in Ginsheim

Variante 2: Radfahrstreifen

↔ Straßenquerschnitt (inkl. Blickrichtung)

0 m 200 m

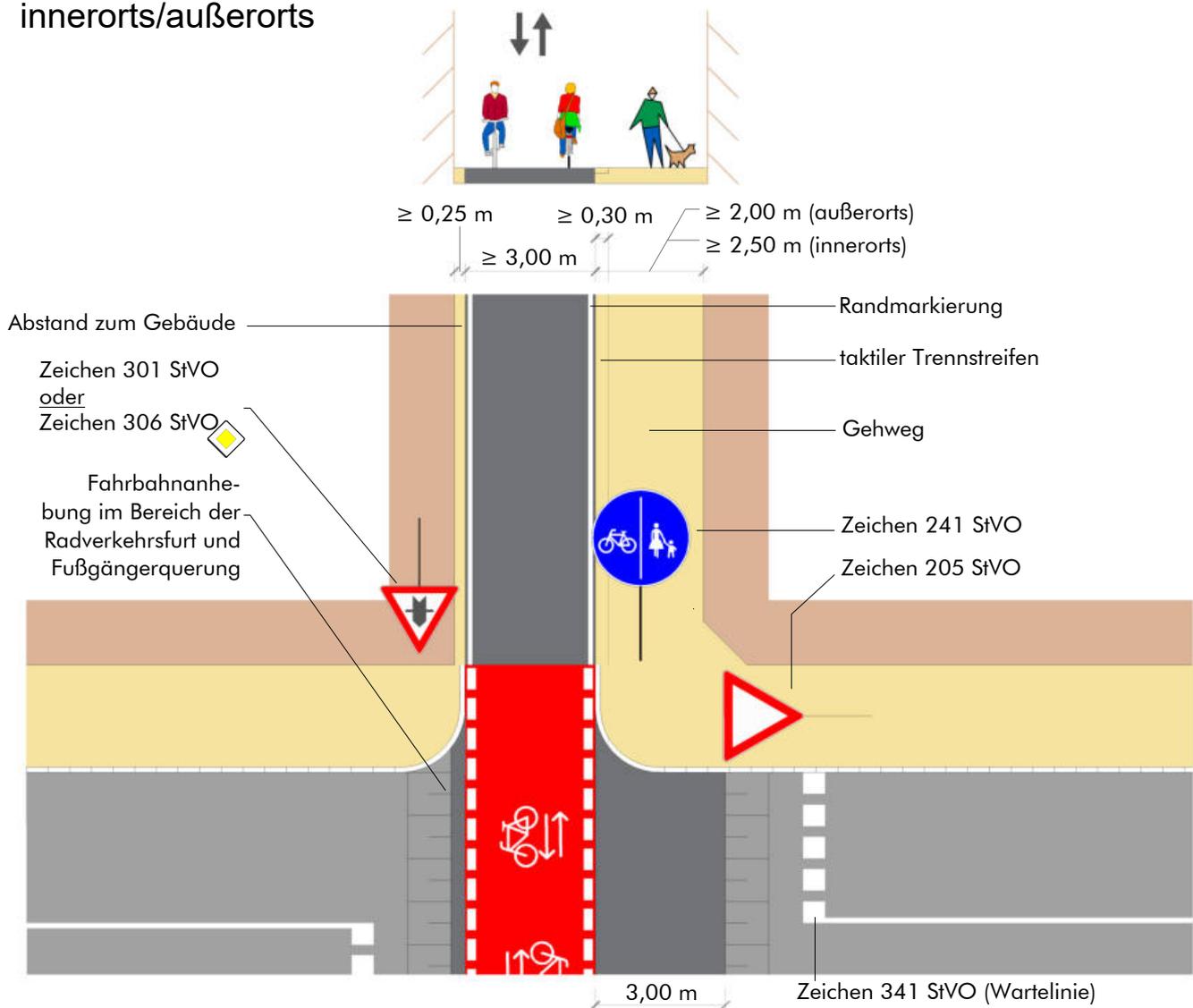
Kartengrundlage: Google Earth  
Abbildungen: StreetMix

### 3.2.2 Führungsformen und Breiten

Tabelle 6: Führungsformen von Raddirektverbindungen

Führungsform	Anforderungen an die Breite
<b>Selbstständig geführte Verbindungen</b>	
Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr	<b>Innerorts:</b> Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + (soweit erforderlich $\geq 2,50$ m (Fuß)) $\geq 2,00$ m (Rad) an wenigen, einzelnen Engstellen + 25 cm Randbereiche (lichte Breite) inkl. 0,30 m Begrenzungstreifen auf dem Gehweg <b>Musterlösungen: RDV-1, RDV-2</b>
	<b>Außerorts:</b> Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + (soweit erforderlich $\geq 2,00$ m (Fuß)) $\geq 2,00$ m (Rad) an wenigen, einzelnen Engstellen + 25 cm Randbereiche (lichte Breite) inkl. 0,30 m Begrenzungstreifen auf dem Gehweg zzgl. 25 cm Randbereiche (lichte Breite) <b>Musterlösung: RDV-1</b>
Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr	<b>Innerorts:</b> Bei $\leq 40$ zu Fuß Gehenden in der Spitzenstunde für den Radverkehr Regelbreite: 4,00 m Mindestbreite: 3,00 m <b>Musterlösung: RDV-3</b>
	<b>Außerorts:</b> Bei $\leq 40$ zu Fuß Gehenden in der Spitzenstunde für den Radverkehr Breite: $\geq 3,50$ m <b>Musterlösung: RDV-3</b>
Landwirtschaftliche Wege	<b>Außerorts:</b> Nutzung nur bei entsprechenden Vereinbarungen über die störungsarme Nutzbarkeit (Verkehrssicherheit, Reinigung und Winterdienst) Breite: $\geq 4,00$ m (Rad- & landwirtschaftlicher Verkehr & geringer Fußverkehr) zzgl. beidseitig 25 cm Randbereiche (lichte Breite)

## Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg) innerorts/außerorts



**Regelungen:**  
**Anwendungsbereiche:**

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Mittleres Fußgängeraufkommen (25-60 zu Fuß Gehende in der rechnerischen Spitzenstunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)
- Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen

**Hinweise:**

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In städtebaulich oder landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen 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
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein