

Kreisstadt
Groß-Gerau.

Radverkehrskonzept Stadt Groß-Gerau

Groß-Gerau

Dezember 2012

Radverkehrskonzept Stadt Groß-Gerau

Bearbeiter:

Sandra Harnischfeger

Bernhard Michel

Jutta Rüthrich

Wulf Rüthrich

In Zusammenarbeit mit

Stadt Groß-Gerau

Amt für Bauen, Liegenschaften, Umwelt und Verkehr

Andras Ekkert

Wilhelm Plattner

Amt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten

Lebrecht Viebahn

Dezember 2012

Inhalt**Teil 1: Analyse und Empfehlungen**

1	Aufgabenstellung	1
2	Planerische und rechtliche Grundlagen	2
2.1	<i>Alltags- und Freizeitradverkehr</i>	2
2.2	<i>Sicherheit</i>	3
2.3	<i>Radverkehrsführung</i>	4
2.4	<i>Benutzungspflicht</i>	4
2.5	<i>Ausführung von Radverkehrsanlagen</i>	5
2.6	<i>Radabstellanlagen</i>	6
3	Situation für den Radverkehr in der Stadt Groß-Gerau	8
3.1	<i>Radrouten</i>	8
3.2	<i>Radverkehrsunfälle in Groß-Gerau</i>	9
3.3	<i>Radverkehrszählungen</i>	9
4	Radverkehrsnetz	11
4.1	<i>Überörtliche Verbindungen</i>	11
4.2	<i>Städtische Ergänzungsrouten</i>	12
5	Schwachstellen für den Radverkehr im Straßen- und Wegenetz	13
5.1	<i>Typische Mängel</i>	14
5.1.1	<i>Amtliche Beschilderung</i>	14
5.1.2	<i>Sperren und Radfahrverbote</i>	15
5.1.3	<i>Bauliche Mängel</i>	16
5.1.4	<i>Fehlende oder unzulängliche Führung des Radverkehrs</i>	16
5.2	<i>Maßnahmenvorschläge und Prioritätensetzung</i>	17
6	Radabstellanlagen	19
6.1	<i>Bestand</i>	19
6.2	<i>Handlungsbedarf</i>	20
7	Radwegweisung	23
8	Quellenverzeichnis	23
9	Zusammenfassung	24
Anlage 1.	Dokumentation der Schwachpunkte mit Lösungsvorschlägen	26
Anlage 2.	Fahrradabstellanlagen in öffentlichen Einrichtungen	54
	<u>Teil 2: Aktionsplan der Stadtverwaltung</u>	65

Abbildungen:

Abbildung 1: Radrouten Bestand	8
Abbildung 2: Radverkehrsunfälle 2010	9
Abbildung 3: Durchschnittlich täglicher Radverkehr (DTV) an klassifizierten Straßen im Jahr 2010	10
Abbildung 4: Bestand und Konzept des Kreisradroutennetzes im Stadtgebiet (s. Plan 1)	11
Abbildung 5: Fahrradrelevante Ziele und städtische Ergänzungsrouten	12
Abbildung 6: Lage der Schwachstellen für den Radverkehr (s. Plan 2)	13

Tabellen:

Tabelle 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen	5
Tabelle 2: Auszug Richtzahlen für Radabstellplätze	7
Tabelle 3: Übersicht über die Schwachstellen für den Radverkehr (nach Priorität geordnet)	17
Tabelle 4: Radabstellplätze an Sporthallen	21
Tabelle 5: Radabstellanlagen an Sportanlagen	21
Tabelle 6: Radabstellanlagen an Versammlungsstätten	22
Tabelle 7: Radabstellanlagen an Verwaltungsstellen	22

Pläne:

- Plan 1:** Überörtliches Radroutennetz des Kreises im Bereich der Stadt Groß-Gerau
- Bestand
 - Konzept
- Plan 2:** Radroutennetz mit Schwachstellen
- Kreisradrouten und städtisches Ergänzungsnetz
 - Kennzeichnung der Schwachstellen

Teil 1: Analyse und Empfehlungen

1 Aufgabenstellung

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept Groß-Gerau¹ empfiehlt unter der Überschrift *Mobilität und Verkehrsstruktur* ein eigenständiges Radwegekonzept zur Beseitigung vorhandener Defizite und zur Förderung des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde von der Stadt Groß-Gerau im Dezember 2011 in Auftrag gegeben. Es soll die in den Verkehrsplänen² enthaltenen Aussagen vom Radverkehr weiterentwickeln und an die heutigen Bedürfnisse sowie die technischen (RASt 06³, ERA 2010⁴) und rechtlichen (StVO⁵, VwV-StVO⁶) Regelungen anpassen. Es zielt darauf ab,

- das vom Kreis Groß-Gerau neu aufgestellte überörtliche Netz für den Alltagsradverkehr einzubinden und durch innerstädtische Routen zu ergänzen
- die überörtlichen Freizeitrouten (RMV-Routen ("Rhein-Main-Vergnügen") und die Regionalparkrouten) im Stadtgebiet zu verknüpfen
- die sichere und fahrradgerechte Erreichbarkeit der innerörtlichen Ziele durch die Bürger sicher zu stellen und
- einen Beitrag zur Verbesserung des Fahrradklimas zu leisten.

Es soll erreicht werden, dass die Nutzung des umweltfreundlichen und gesunden Verkehrsmittels Fahrrad gesteigert wird. Dieses Vorhaben entspricht der allgemeinen Zielsetzung der aktuellen Verkehrspolitik.

Mit dem Beschluss des Nationalen Radverkehrsplans 2020⁷ am 5.9.2012 hat die Bundesregierung das Ziel vorgegeben, den Radverkehrsanteil an den insgesamt zurückgelegten Wegen von derzeit 10 % auf 15 % im Jahr 2020 zu erhöhen. Für den ländlichen Raum wird eine Zunahme um 63 % (Steigerung des Anteils von 8 % auf 13 %) und in der Stadt um 45 % (Steigerung des Anteils von 11 % auf 16 %) angestrebt.

In Hessen liegt zur Zeit der Anteil des Fahrrads am Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Wege) mit 6,7 % deutlich unter dem Durchschnitt der Bundesrepublik (10 %)⁸. Innerhalb von Hessen unterscheidet sich die Bedeutung des Fahrrads zwischen dem topographisch bewegten und eher ländlich geprägten Nord- und Mittelhessen (ca. 4 %) sowie dem mit Ausnahme des Odenwaldes eher flachen Südhessen (11 %)⁹. Es kann davon ausgegangen werden, dass allein schon wegen der naturräumlichen Gegebenheiten im Ried und damit auch in der Stadt Groß-Gerau mit einem überdurchschnittlichen Radverkehrsanteil zu rechnen ist.

Die meisten Wege der Hessen (62 %) überwinden eine Entfernung von höchstens 5 km¹⁰. Für diese Distanz wird überwiegend das Auto (46 %) genutzt oder zu Fuß gegangen (39 %). Das Fahrrad mit einem Anteil von lediglich 9 % hat gerade hier ein erhebliches Wachstums-

¹ (Kokon GmbH, November 2010)

² (Dorsch Consult, 2002/2008)

³ (FGSV, Ausgabe 2006)

⁴ (ERA, Ausgabe 2010)

⁵ (StVO, Stand 2010)

⁶ (VwV-StVO, Ausgabe 2009)

⁷ (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2012)

⁸ (MiD, 2008)

⁹ (Fahrradmobilität, 2011)

¹⁰ (Fahrradmobilität, 2011)

potenzial. In Südhessen liegt die Fahrradnutzung bei Wegelängen bis 5 km mit 16 % deutlich höher, ist aber auch hier noch wesentlich steigerungsfähig.

Zur Unterstützung des Ziels einer Förderung des Radverkehrs werden in diesem Bericht folgende Themen ausgeführt:

- Planerische und rechtliche Grundlagen für eine fahrradgerechte Infrastruktur
- Einbindung und Ergänzung der überörtlichen Radrouten
- Schwachstellen für den Radverkehr mit Lösungsvorschlägen
- Zustand und Bedarf von Radabstellanlagen an städtischen Einrichtungen.

2 Planerische und rechtliche Grundlagen

Eine fahrradgerechte Infrastruktur hat dafür zu sorgen, dass die

Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs

gesichert ist; nur so kann die Fahrradnutzung gefördert und intensiviert werden. Die Folgerung daraus besagt, dass

die Wege den Richtlinien und Vorschriften sowie den Komfortansprüchen der Nutzer entsprechen,

die Verkehrslenkung und -führung den besonderen Bedingungen des muskelbetriebenen und instabilen Fahrzeugs Rechnung trägt,

die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit nicht allein zu Lasten der Fahrradnutzer gehen und

Fahrräder entsprechend der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) als gleichberechtigte Fahrzeuge behandelt werden unter Beachtung der spezifischen Eigenarten.

2.1 Alltags- und Freizeitradverkehr

Die Art und Ausstattung der Infrastruktur für den Radverkehr richtet sich nach dem Zweck der Radnutzung und dem damit verbundenen Anspruch. Aus diesem Grund wird unterschieden zwischen dem

Freizeitradverkehr, bei dem das Fahrradfahren selber im Mittelpunkt der Aktion steht und dem

Alltagsradverkehr, bei dem das Fahrrad zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen oder für andere Erledigungen und Unternehmungen genutzt wird.

Beim Freizeitverkehr steht das Erleben von Natur und Landschaft im Mittelpunkt („der Weg ist das Ziel“) sowie die körperliche Betätigung; Umwege und etwas mehr Mühsal werden in Kauf genommen, wenn Wege abseits von Verkehrsimmissionen durch attraktive Gegenden führen. Dem Waldweg wird in der Regel gegenüber einem straßenbegleitenden Radweg der Vorzug gegeben.

Der **Alltagsradverkehr** ist primär auf das Erreichen eines Zieles ausgerichtet. Hier steht das Fahrrad in direkter Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln, besonders zum Auto, und muss ihnen gegenüber Vorteile besitzen. Für die Entscheidung zur Nutzung des Fahrrads tragen neben den Aspekten der Kosteneinsparung, der Gesundheit und möglicherweise der Umwelt- und Ressourcenschonung auch das vorgefundene Angebot bei, das Ziel schnell, sicher, bequem und auf direktem Wege zu erreichen; die typische Infrastruktur ist der direkt geführte straßenbegleitende Radweg, die Fahrradabstellmöglichkeit am Zielpunkt und der leichte Übergang zum öffentlichen Personennahverkehr.

Das überörtliche Alltagsradverkehrsnetz stellt möglichst direkte Verbindungen zwischen den Ortskernen her; die Feinverteilung direkt zu den fahrradrelevanten Zielen übernimmt das kommunale Radroutennetz.

2.2 Sicherheit

Ein besonderes Augenmerk bei der Ausweisung von Radrouten gilt der Sicherheit des Radverkehrs. Das damit angesprochene Handlungsfeld ist sehr umfassend und schließt die objektive (belegt durch Untersuchungen kritischer Situationen und Unfallereignissen) und subjektive (Nutzerempfinden, Anpassung der Verhaltensweisen) Verkehrssicherheit ein, wobei zwischen beiden durchaus Diskrepanzen auftreten können. Das Gefühl der Unsicherheit, dass nicht mit dem tatsächlichen Unfallgeschehen korrespondieren muss, prägt die Attraktivitätseinstufung von Strecken, bestimmt die Intensität der Fahrradnutzung und das Verkehrsverhalten. Es gilt auch für den Radverkehr die allgemeine Erkenntnis, dass Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nur dann wirksam sind, wenn sie von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert werden. „Formal sichere, jedoch wenig attraktive Radverkehrsführungen werden oft nicht angenommen und können deshalb gefährlich sein. (...) Fehlverhalten von Radfahrern sind häufig auf Mängel in der baulichen Ausgestaltung von Verkehrsanlagen und in den Regelungen zurückzuführen.“¹¹ Dazu gehören Maßnahmen, die allein oder überwiegend zu Lasten des Radverkehrs gehen wie

- der mancherorts beliebte Einsatz von „Drängelgittern“ (Zwangsmassnahme zum Absteigen) oder das von der StVO nicht gedeckte Anbringen des Zusatzzeichens 1012-32 "Radfahrer absteigen".
- die Behandlung der Radfahrer als „sitzende Fußgänger“ (z.B. Verbannung auf meist nicht ausreichende Flächen der Fußgänger, Gleichschaltung von Fußgängern und Radfahrern an Lichtsignalanlagen). Hier wird nicht beachtet, dass die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fußgängern und Radfahrern innerorts häufig größer sind als zwischen Fahrrädern und Kraftfahrzeugen und dass Unfallgefahren mit Fußgängern erzeugt werden.

Mit der zunehmenden Verbreitung von Fahrrädern mit Elektromotor-Unterstützung (*Pedelec - Pedal Electric Cycle*) wird sich die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs innerorts weiter dem Kfz-Verkehr annähern bei gleichzeitig geringer Einbuße an Wendigkeit und Flexibilität; die Anerkennung des Fahrrads als Fahrzeug dürfte hierdurch gefördert werden.

Ein besonderer Aspekt der Routenführung ist die Wahrung der "sozialen Sicherheit"; hierunter wird die Sicherheit vor Bedrohungen und Überfällen im öffentlichen Raum verstanden. Abgelegene, schlecht einsehbare Strecken (Waldwege, Wege durch hohe Maisfelder) verursachen vielfach vor allem bei Frauen und Kindern bzw. bei deren Eltern ein Unsicherheitsgefühl, das auch unabhängig vom tatsächlichen Geschehen einen Hinderungsgrund zur Fahrradnutzung besonders im Alltagsradverkehr darstellt. Als Gegenmaßnahme kann die Herstellung einer gewissen sozialen Kontrolle angesehen werden, etwa in der Vermeidung unübersichtlicher Stellen, Wahrung der Einsicht in straßennahe Wege und Beleuchtung; die angestrebte Zunahme des Radverkehrs wird ebenfalls zur Herstellung einer sozialen Sicherheit beitragen.

¹¹ (ERA, Ausgabe 1995)

2.3 Radverkehrsführung

In der Vergangenheit war die Separierung von (schnellen) Kraftfahrzeugen und langsameren Verkehrsteilnehmern (Radfahrer und Fußgänger) ein wesentliches Element der Verkehrsplanung. In letzter Zeit wird dieser Ansatz innerorts grundsätzlich in Frage gestellt. Das europäische Kooperationsprojekt „Shared Space“ ist ein weitgehender Ansatz für einen Kurswechsels im Umgang mit dem öffentlichen Raum. Statt funktionaler Trennung soll ein Gleichgewicht zwischen Verkehr, Verweilen und allen anderen räumlichen Funktionen angestrebt werden.

Für die Führung des Radverkehrs **innerorts** sind Entwicklungen in dieser Richtung bereits seit einiger Zeit erkennbar. So werden durch die Einrichtung von Tempo 30-Zonen die Geschwindigkeiten der "schnellen" Autos fast auf das Niveau der Radfahrer gedämpft. In diesen Gebieten ist deshalb die Fahrbahnbenutzung von Radfahrern vorgesehen¹². Außerhalb der Tempo 30-Zonen ist über die jeweils geeignete Führungsform des Radverkehrs in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu entscheiden¹³. Der ehemalige Vorrang von baulich abgesetzten Radwegen hat sich zu einer Gleichbewertung mit Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gewandelt¹⁴. Damit wird Untersuchungen über das Unfallrisiko von Fahrradfahrern entsprochen¹⁵. Demnach ist nicht die Art der Radverkehrsanlage für das Unfallgeschehen verantwortlich, sondern deren Ausführungsqualität und Regelkonformität.

Außerorts ist vor allem wegen der höheren Kfz-Geschwindigkeiten die Fahrbahnbenutzung problematischer. In Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite, der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wird über die Erfordernis von Radverkehrsanlagen entschieden. Bei einem durchschnittlichen Fahrzeugaufkommen ab 2.500 Fahrzeugen in 24 Stunden (Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)) ohne Geschwindigkeitsbeschränkung werden Radverkehrsanlagen als sinnvoll eingestuft¹⁶. In der Regel kommen einseitig geführte, für den 2-Richtungsverkehr zugelassene Geh- und Radwege zum Einsatz. An den Ortsein- bzw. -ausgängen müssen geeignete Maßnahmen für eine sichere Querung der Fahrbahn ergriffen werden, da innerorts Zweirichtungsradswege aus Sicherheitsgründen nicht weitergeführt werden sollen.

2.4 Benutzungspflicht

Mit dem Aufstellen der amtlichen Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (Getrennter Geh- und Radweg) wird eine Benutzungspflicht ausgesprochen, deren Anordnung nur bei der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen zulässig ist:

Gemäß § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 18.11.2010 die Gültigkeit von § 45 Abs. 2 StVO für die Anordnung der Radwegebenutzungspflicht bestätigt.

Gemäß VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff dürfen benutzungspflichtige Radwege nur angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf er-

¹² (ERA, Ausgabe 2010)

¹³ (ERA, Ausgabe 2010)

¹⁴ (VwV-StVO, Ausgabe 2009)

¹⁵ (bast, 2009)

¹⁶ (ERA, Ausgabe 2010)

fordern und für Fußgänger und Radfahrer ausreichend Flächen vorhanden und nach Beschaffenheit und Zustand zumutbar sind sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist. Als Grenzwerte sind dazu folgende lichte Breiten (einschl. Sicherheitsraum) ausgeführt:

Radweg:	mindestens 1,50 m
Radfahrstreifen:	mindestens 1,50 m
gemeinsamer Geh- und Radweg:	innerorts mindestens 2,50 m außerorts mindestens 2,00 m

Der häufig vollzogene Einsatz der genannten Zeichen allein als Hinweis auf die Existenz eines Radweges widerspricht somit dem Verkehrsrecht.

2.5 Ausführung von Radverkehrsanlagen

Für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird in der VwV-StVO auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen verwiesen. Die VwV-StVO nennt lediglich die für die Anordnung der Benutzungspflicht zu erfüllenden technischen Voraussetzungen (s. oben) und gibt eine gewisse Rangfolge vor: *"Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden. Ist das nicht möglich, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen"*.

In der ERA sind die in folgender Tabelle aufgeführten Maße für Radverkehrsanlagen enthalten.

Tabelle 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen¹⁷

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen

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

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

¹⁷ (ERA, Ausgabe 2010), Tabelle 5 Seite 16

Der Einbau von künstlichen Hindernissen wie Sperren und Poller wird sehr kritisch gesehen und nur in begründeten Ausnahmefällen akzeptiert: *"Für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist das Freihalten des lichten Raums von grundlegender Bedeutung. Das Einbringen von Verkehrseinrichtungen wie Schranken, Poller, Sperrpfosten, Geländer und sonstiger Absperrgeräte in den Verkehrsraum bedarf in der Regel der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde... Sie sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichts die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen..."*¹⁸ Auf jeden Fall sind Gefährdungen und Erschweren des Verkehrs auszuschließen. Ist der Einbau von Sperren oder Poller unvermeidbar, müssen sie deutlich sichtbar sein. Die Einfahrbreite bei Umlaufsperrungen und der Abstand der Sperren müssen jeweils mindestens 1,50 m betragen; eine Überlappung der Sperren ist nicht zulässig.

2.6 Radabstellanlagen

Die Verfügbarkeit gut erreichbarer Abstellplätze für das Fahrrad ist ein wichtiges Element der Fahrradförderung. Das gilt für Quelle und Ziel gleichermaßen. In der Hessischen Bauordnung¹⁹ ist dazu die gesetzliche Grundlage geschaffen, dass die Kommunen durch Satzung die Errichtung von Abstellplätzen für Fahrräder festlegen können. Richtwerte für die Anzahl von Stellplätzen bei verschiedenen Nutzungen fehlen im Gegensatz zu anderen Bundesländern, so dass sich in den einzelnen Kommunen die Orientierungswerte über die Anzahl der Abstellplätze unterscheiden.

Die Stadt Groß-Gerau hat am 22.05.2012 eine Stellplatzsatzung verabschiedet, die auch die Einrichtung von Abstellplätzen für Fahrräder beinhaltet. In einer Anlage zur Satzung ist der jeweilige Bedarf benannt. In Tabelle 2 sind ausgewählte Richtwerte für die Anzahl von Radabstellplätzen in Städten und Gemeinden des Kreises Groß-Gerau gegenübergestellt.

Nicht nur die Anzahl, sondern vor allem die gestalterische und technische Ausführung der Radabstellanlagen ist maßgebend für deren Inanspruchnahme. Dazu zählen u.a.²⁰

- leichte und sichere Erreichbarkeit
- gute Einsehbarkeit
- einfache Benutzbarkeit
- materialschonende Abstellmöglichkeiten verschiedener Radtypen
- fester Halt und gute Sicherungsmöglichkeiten gegen Diebstahl (Möglichkeit zum Festschließen des Rahmens am Bügel)

Auf das sichere Festschließen des Fahrrads weist auch ein Plakat des Weißen Rings und der Polizei in Groß Gerau hin.



In einer Technischen Richtlinie²¹ hat der ADFC die Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit formuliert, die „Fahrradparker“ erfüllen müssen. Nach einer Prüfung durch Sachverständige kann das ADFC-Qualitätssiegel vergeben werden. Die weit verbreiteten Felgenklemmer gehören nicht dazu. Zur Sicherstellung eines angemessenen Qualitätsstandards hat das Deutsche Institut für Normung (DIN) kürzlich einen neuen Arbeitsausschuss gegründet mit dem Ziel, eine Norm für Fahrradabstellanlagen zu erarbeiten.

¹⁸ (ERA, Ausgabe 2010)

¹⁹ (HBO, 2011)

²⁰ (FAF6, Stand 2006)

²¹ (ADFC, 2008)

Tabelle 2: Auszug Richtzahlen für Radabstellplätze^{22/23/24/25}

Bauliche Nutzung	Richtzahl: 1 Stellplatz je			
	Gernsheim	Groß-Gerau	Rüsselsheim	Trebur
Wohngebäude	1/2 Wohnung	1/2 Wohnung	2 Wohnungen (bei mehr als 6 Wohnungen im Gebäude)	1/2 Wohnung
Kinder- und Jugendwohnheime	3 Betten	3 Betten	3 Betten	k.A.
Sonstige Wohnheime	1 Bett	1 Bett	1 bis 3 Betten	k.A.
Büro- und Verwaltungsräume	60 m ² Nutzfläche	60 m ² Nutzfläche	60 m ² Nutzfläche	35 m ² Nutzfläche
Räume mit erheblichem Besucherverkehr	50 m ² Nutzfläche	40 m ² Nutzfläche	50 m ² Nutzfläche	25 m ² Nutzfläche
Läden	60 m ² Verkaufsnutzfläche	60 m ² Verkaufsfläche	70 m ² Nutzfläche	25 m ² verkaufsfläche
Versammlungsstätten	20 Sitzplätze	15 Sitzplätze	15 Sitzplätze	10 Sitzplätze
Sportplätze	250 m ² Sportfläche			
Spiel- und Sporthallen	50 m ² Hallenfläche, zusätzlich je 10 Besucherplätze	50 m ² Hallenfläche, zusätzlich je 10 Besucherplätze	50 m ² Hallenfläche, zusätzlich je 10 Besucherplätze	50 m ² Hallenfläche, zusätzlich je 50 Besucherplätze
Freibäder	200 m ² Grundstücksfläche	200 m ² Grundstücksfläche	250 m ² Grundstücksfläche	200 m ² Grundstücksfläche
Gaststätten	8 m ² Nutzfläche	10 m ² Gastraumfläche	10 m ² Gastraumfläche	6 m ² Bewirtungsfläche
Allgemeinbildende Schulen	3 Schüler über 18 Jahre	3 Schüler	6 m ² Nutzfläche	Sekundarstufe: 10 Schüler
Gewerbe- und Industriebetriebe, Arbeitsstätten	60 m ² Nutzfläche	60 m ² Nutzfläche	60 m ² Nutzfläche	80m ² Nutzfläche oder 3 Beschäftigte

²² (Stadt Gernsheim, 2005)

²³ (Stadt Groß-Gerau, 2012)

²⁴ (Stadt Rüsselsheim, 2000)

²⁵ (Gemeinde Trebur, 1995)

3 Situation für den Radverkehr in der Stadt Groß-Gerau

3.1 Radrouten

Die Stadt Groß-Gerau ist nur sehr dünn durch ein Radverkehrsnetz erschlossen:

- Das mit Wegweisern ausgestattete Kreisradroutennetz führt im wesentlichen um die Ortskerne herum.
- Die Freizeitroute 10 des Programms RheinMain-Vergnügen, ausgestattet mit einer Routenbeschilderung, durchquert die Mitte der Kernstadt
- die freizeitorientierten Regionalparkrouten und die nicht beschilderten Spargelrouten durchqueren zwar das Gebiet von Groß-Gerau, tragen aber vom Konzept her und durch die Streckenführung nicht zur Erschließung der Stadt mit dem Fahrrad bei.



Abbildung 1: Radrouten Bestand

3.2 Radverkehrsunfälle in Groß-Gerau

In den Jahren 2006 bis 2010 liegt die Zahl der Radverkehrsunfälle, die in der Regel mit Personenschäden verbunden sind, zwischen 38 und 22 Unfällen pro Jahr, wobei in den letzten beiden Jahren eine Abnahme zu erkennen ist, die auch bei den Personenschäden erkennbar ist. Todesfälle gab es nur in den letzten drei Jahren, wobei 2009 2 Personen getötet wurden.

Bezogen auf die Anzahl der Radverkehrsunfälle pro 1.000 Einwohner liegt Groß-Gerau im Jahr 2010 an drittletzter Stelle der kreisangehörigen Kommunen (s. Abbildung 2). Damit ist aber noch keine abschließende Bewertung möglich, da das Radverkehrsaufkommen in den einzelnen Kommunen nicht bekannt ist.

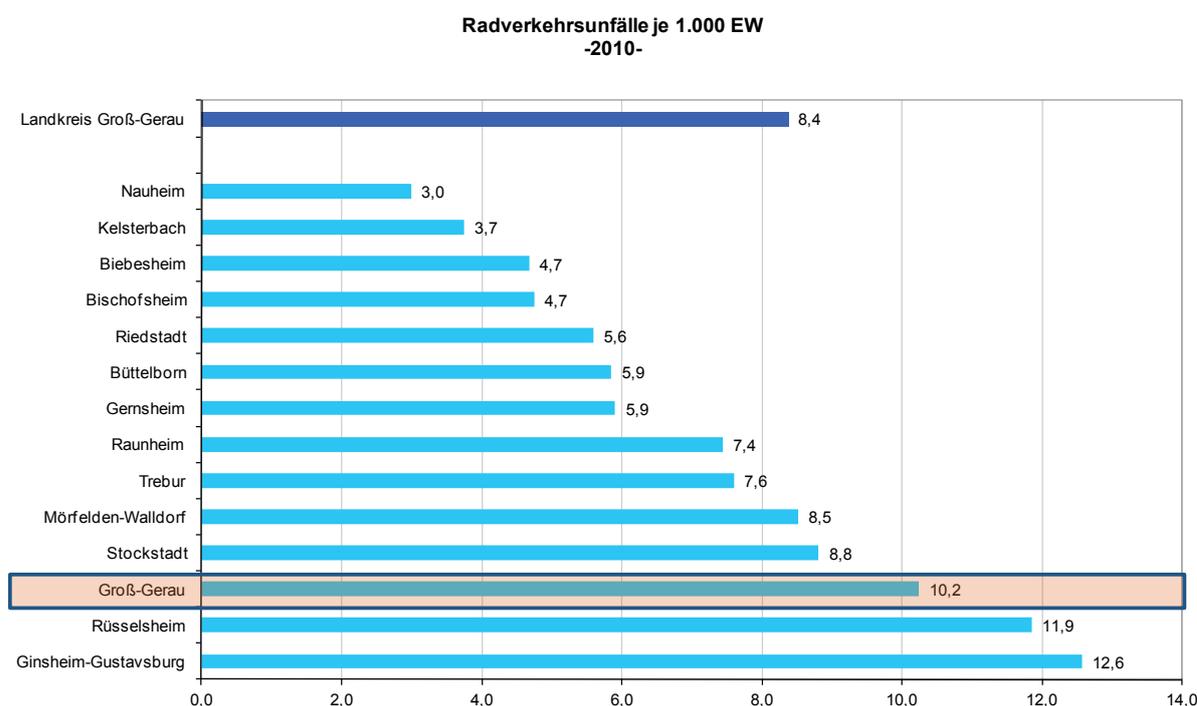


Abbildung 2: Radverkehrsunfälle 2010²⁶

3.3 Radverkehrszählungen

Vom Land Hessen werden an Bundes- und Landesstraßen und an einigen Kreisstraßen Zählungen des Verkehrsaufkommens veröffentlicht. Es liegen Zahlen für Straßenabschnitte in Groß-Gerau aus dem Jahre 2010 vor. Die folgende Abbildung zeigt den durchschnittlichen Tagesverkehr auf klassifizierten Straßen bzw. den begleitenden Radwegen. Die meisten Radfahrer wurden zwischen Groß-Gerau und Wallerstädten (296 Radfahrer/Tag) gezählt. Mit über 200 Radfahrern am Tag kaum weniger fahren entlang der B44 zwischen Groß-Gerau und Büttelborn sowie Dornheim und weiter an der K 157 Richtung Leeheim und an der K 160 zwischen Berkach und Büttelborn. Obwohl auf der L 3094 nach Nauheim und der B44 nach Mörfelden-Walldorf nur Seitenstreifen zur Verfügung stehen, nutzen durchschnittlich 139 bzw. 85 Personen am Tag auf dieser Strecke das Rad.

²⁶ (Knaack, 2011)

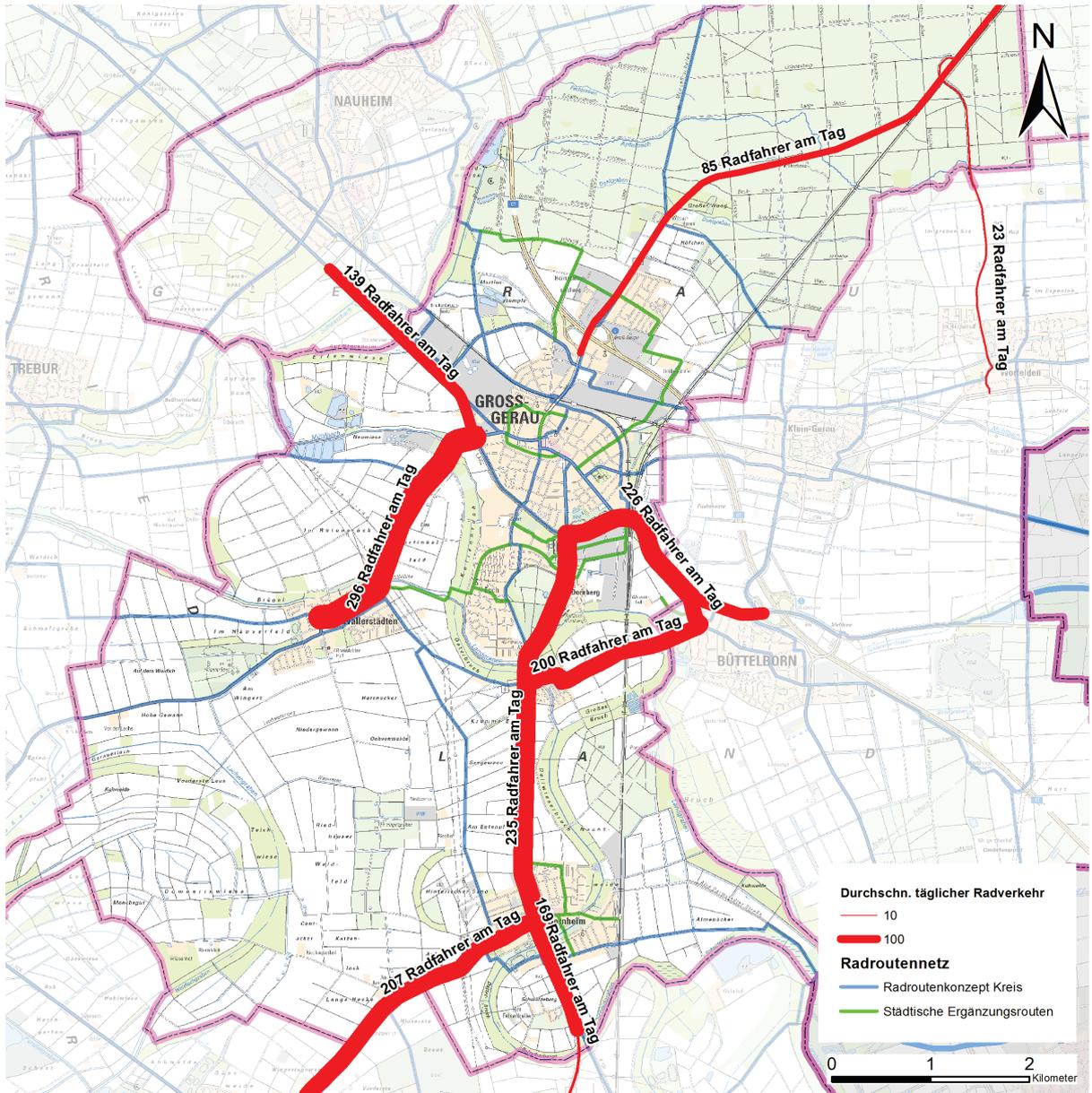


Abbildung 3: Durchschnittlich täglicher Radverkehr (DTV) an klassifizierten Straßen im Jahr 2010²⁷

²⁷ (HessenMobil, 2010)

4 Radverkehrsnetz

4.1 Überörtliche Verbindungen

Zur Stärkung vor allem des Alltagsradverkehrs hat der Kreis Groß-Gerau sein Radroutennetz überarbeitet und erweitert. Es war das Ziel, zwischen allen Orten und Ortsteilen fahradgerechte Verbindungen herzustellen und insbesondere die Ortskerne zu erschließen. In einigen Bereichen sind noch Verbindungslücken vorhanden, die in den nächsten Jahren geschlossen werden sollen.

Für die Stadt Groß-Gerau bildet das Routenkonzept des Kreises eine deutlich Verbesserung sowohl der überörtlichen Verbindungen als auch der Erschließung innerörtlichen Ziele. Der Vergleich des Routenkonzepts des Kreises mit den Bestandsrouten veranschaulicht die Verbesserung (s. Abbildung 4 und Plan 1).

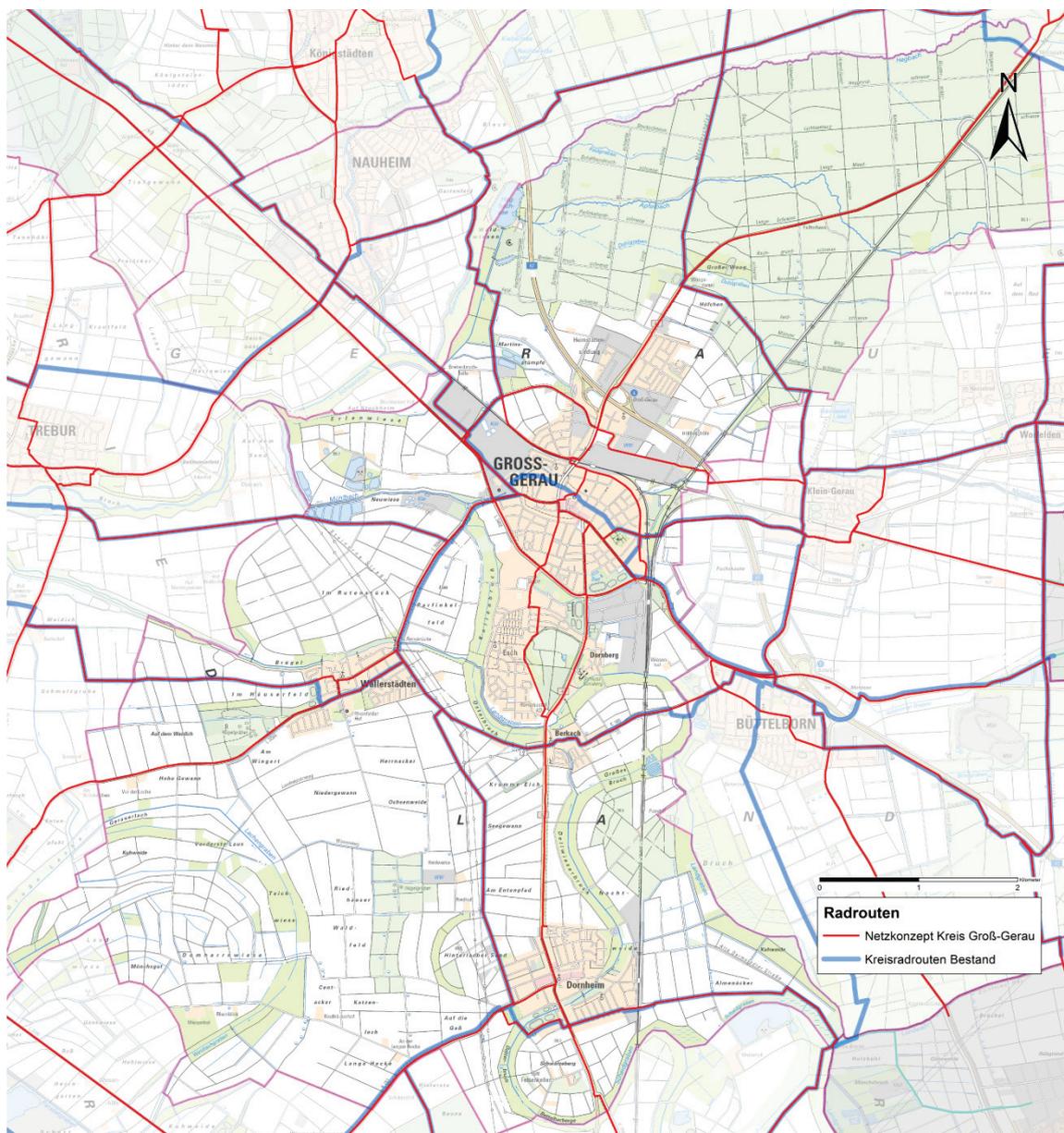


Abbildung 4: Bestand und Konzept des Kreisradroutennetzes im Stadtgebiet (s. Plan 1)

4.2 Städtische Ergänzungsrouten

Der primäre Zweck der Kreisradrouten besteht in der Herstellung der überörtlichen Verbindungen. Für die Stadt Groß-Gerau bedeutet das, dass für die Erreichbarkeit der Ziele täglicher Verrichtungen städtische Ergänzungsrouten konzipiert werden müssen. In Abbildung 5 sind die fahrradrelevanten Ziel und die ihrer Erschließung dienenden Ergänzungsrouten dargestellt.

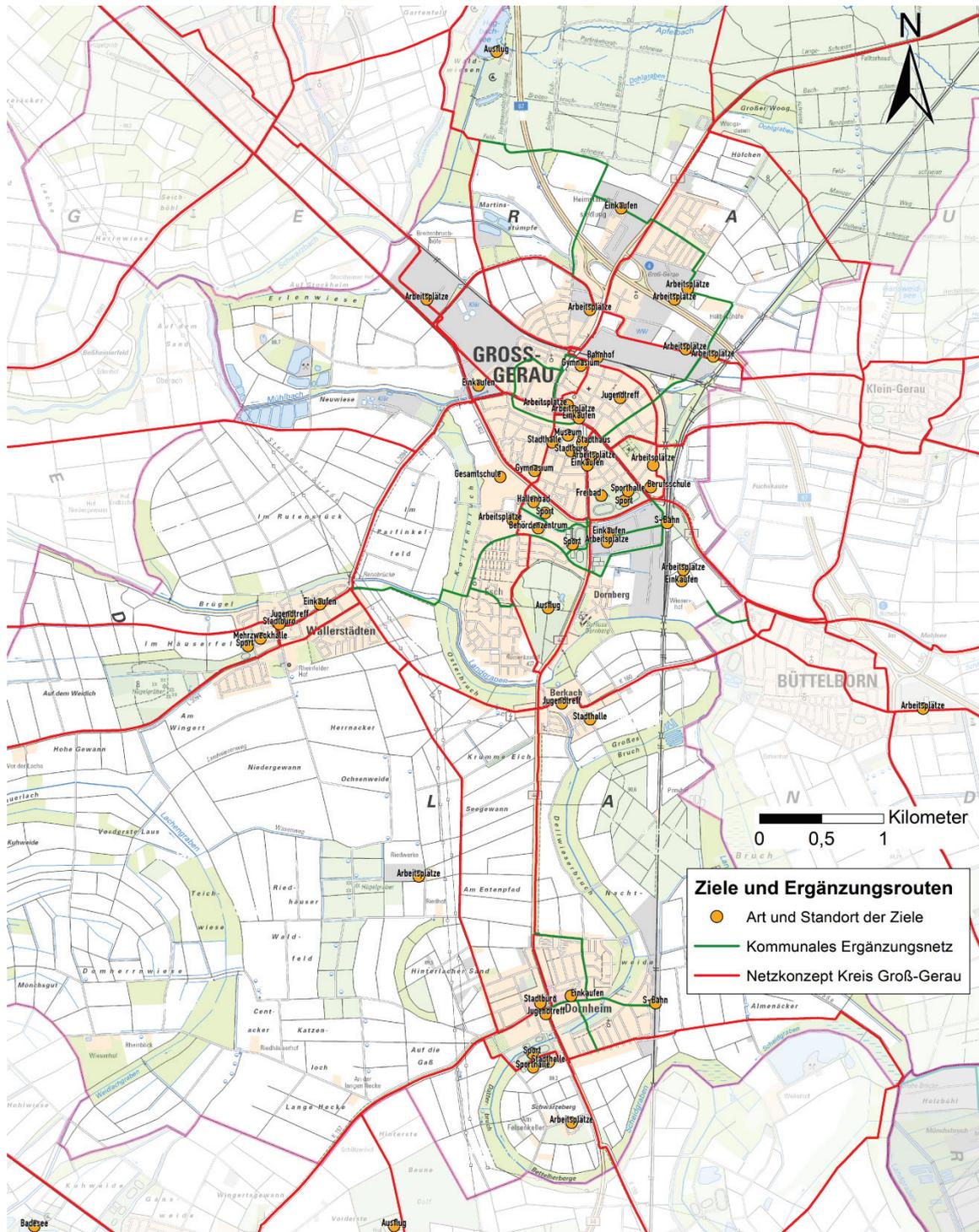


Abbildung 5: Fahrradrelevante Ziele und städtische Ergänzungsrouten

Bei der Ausweisung der Routen wurde angestrebt, vorhandene Wege zu nutzen, die grundsätzlich eine fahradgerechte Qualität und Ausstattung aufweisen. Dennoch verbleiben Netzlücken und Schwachstellen, deren Identifikation und Beseitigung ein wesentlicher Bestandteil des Radkonzeptes darstellt.

5 Schwachstellen für den Radverkehr im Straßen- und Wegenetz

Durch Befahrungen sind im Straßen- und Wegenetz der Stadt Groß-Gerau insgesamt 42 Positionen mit den Radverkehr betreffenden Mängeln erkannt worden (s. Abbildung 6 und Plan 2), die sich im wesentlichen auf folgende Punkte konzentrieren:

- Widerspruch der amtliche Beschilderung mit der aktuellen StVO
- Abschnitte mit Sperren und Radfahrverboten,
- Bauliche Mängel,
- Fehlende oder unzulängliche Führung des Radverkehrs,
- Defizite und Mängel bei Radabstellplätzen.

Auch wenn einige der Mängel nicht besonders schwerwiegend erscheinen, trägt deren Beseitigung zur Verbesserung des Fahrradklimas in der Stadt Groß-Gerau bei und fördert das regelkonforme Verhalten im Straßenverkehr.

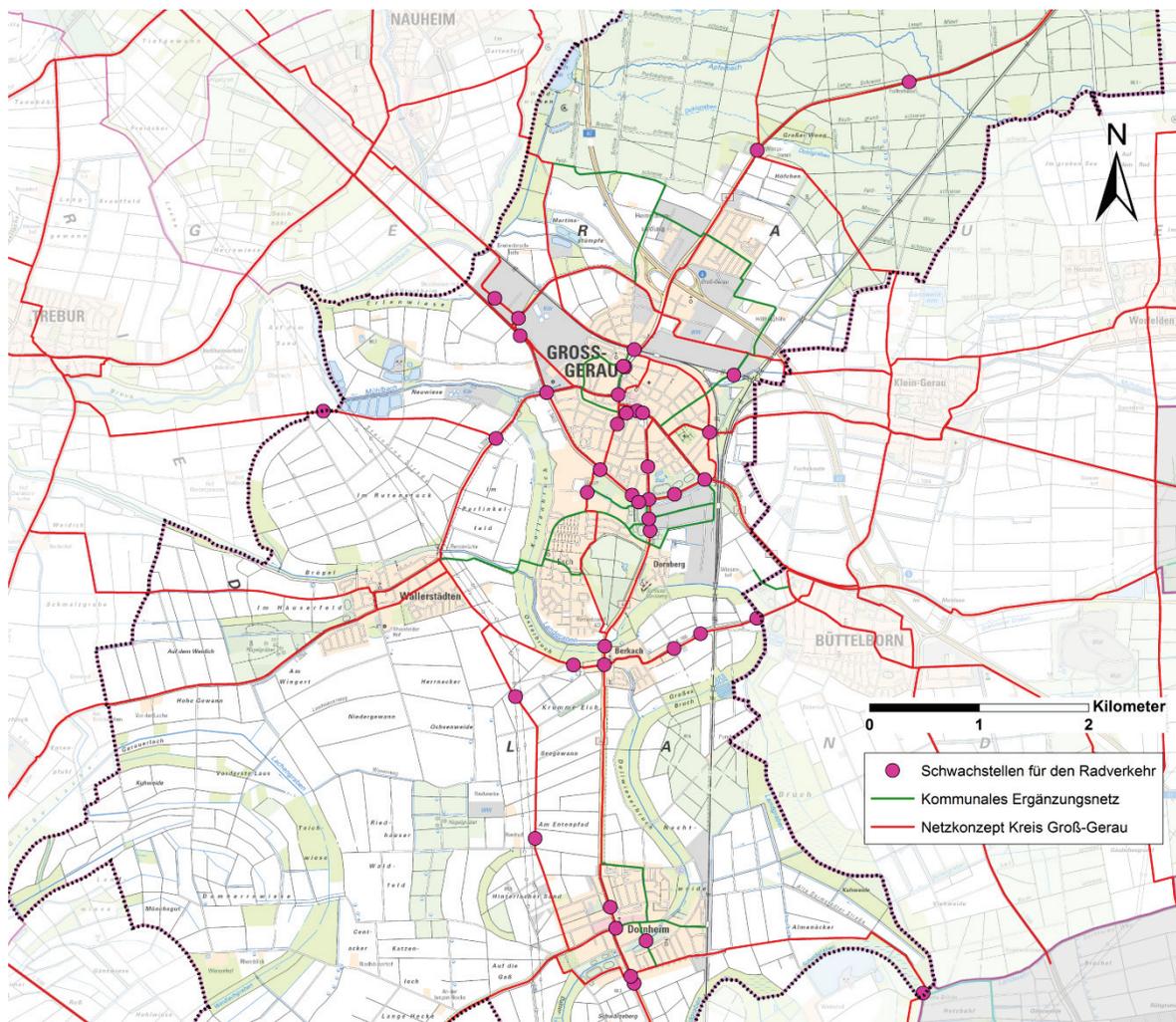


Abbildung 6: Lage der Schwachstellen für den Radverkehr (s. Plan 2)

5.1 Typische Mängel

Im Folgenden werden einige typische Mängel dargestellt.

5.1.1 Amtliche Beschilderung

Die Verkehrszeichen VZ 237  (Radweg), VZ 240  (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und VZ 241  (Getrennter Geh- und Radweg) sind auch an Stellen montiert, die die Voraussetzungen für eine Anordnung nicht erfüllen: z.B.:

Dornheim, Mühlweg vor der Einmündung in die B44: Benutzungspflicht nicht mit Sicherheitsaspekten begründbar, Wegeführung ungeeignet.



Groß-Gerau, Friedrich-Ebert-Anlage: Benutzungspflicht aus Sicherheitsgründen nicht begründbar.



Groß-Gerau, Südring zwischen Darmstädter Straße und Gernsheim Straße: Weg ist mit einer Breite von ca. 1,80 m zu schmal.



Groß-Gerau, Abzweig des Weges nach Klein-Gerau an der Sudetenstraße: Benutzungspflicht aus Sicherheitsgründen nicht begründbar.



5.1.2 Sperren und Radfahrverbote

An einigen Stellen im Radroutennetz ist die Benutzung des Fahrrads durch

- künstliche Hindernisse (Sperrpfosten, Gattersperren (Umlaufsperrern) Steine u.a.) und
- amtliche Beschilderung

erschwert, verhindert oder verboten. In vielen Fällen ist die Maßnahme oder deren Ausführung nicht durch das Verkehrsrecht oder durch Regelwerke gedeckt und tragen nicht zur Verkehrssicherheit bei. So ist z.B. die Verwendung des Zusatzzeichens 1012-32 (Radfahrer absteigen) im Zusammenhang mit dem Zeichen 239 (Gehweg) unsinnig und die alleinige Anbringung nicht durch die StVO gedeckt. Zusatzzeichen sind Verkehrszeichen und dienen der Ergänzung oder Konkretisierung von Verkehrszeichen, eine alleinige Anbringung ist unzulässig. Das Zusatzzeichen 1012-32 ist nicht Bestandteil der StVO und unterliegt nicht den Bußgeldbestimmungen.

Dornheim, Verbindung zwischen Höderlinstraße und Bleichstraße: Notwendigkeit der Sperre nicht erkennbar, Ausführung nicht regelkonform



Groß-Gerau, Jahnstraße - Mainzer Straße: Einbahnstraße nicht (eindeutig) für den Gegenverkehr freigegeben.



Groß-Gerau, Bahnunterführung am Bahnhof: Einzige Möglichkeit der Bahnquerung in der Stadtmitte für Radfahrer gesperrt; Zusatzzeichen 1012-32 (Radfahrer absteigen) unsinnig.



Groß-Gerau, Wilhelm-Seip-Straße, Zufahrt zum Krankenhaus: Zusatzzeichen 1012-32 (Radfahrer absteigen) unzulässig, Befahrung des Fußgängerüberweges mit dem Fahrrad nicht gestattet.



5.1.3 Bauliche Mängel

Als bauliche Mängel werden Situationen bezeichnet, wo die vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht den Regelwerken entsprechen oder wo die Nutzung des Fahrrads erschwert bzw. verhindert wird.

Berkach, Geh-Radweg an der B 44: Breite von etwa 1,80m entspricht nicht dem Regelwerk; gemäß VwV-StVO darf keine Benutzungspflicht angeordnet werden.



Groß-Gerau, Kreuzung Südring mit Jahnstraße: Radweg entlang des Südrings ist unterbrochen.



Groß-Gerau, Einmündung der Odenwaldstraße in die Gernsheimer Straße (B 44): Keine Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger.



Groß-Gerau, Verlängerung der Straße Am Hallenbad Richtung Gernsheimer Straße: schadhaftes Pflaster.



5.1.4 Fehlende oder unzulängliche Führung des Radverkehrs

Vor allem an größeren Kreuzungen werden die Belange der Radfahrer vielfach nicht beachtet. Zum Beispiel sind für bestimmte Fahrrichtungen die Querung mehrerer signal geregelter Furten mit entsprechend langen Wartezeiten vorgesehen, die nur schwer akzeptiert werden. Innerorts einseitig angelegte Radwege bergen an Kreuzungen oder Grundstückszufahrten ein Gefahrenpotenzial, da mit dem Zweirichtungsverkehr häufig nicht gerechnet wird.

Groß-Gerau, Jahnstraße im Einbahnstraßenbereich: Radverkehr in Gegenrichtung ist nur auf dem westlichen Gehweg erlaubt



Groß-Gerau, Kreuzung Gernsheimer Straße und Südring: fehlende Furt im Westen, Querungen über mehrere Furten mit langen Wartezeiten.



5.2 Maßnahmenvorschläge und Prioritätensetzung

Für alle erkannten Schwachpunkte werden Vorschläge für deren Beseitigung unterbreitet. Es handelt sich dabei nicht um abgeschlossene Planungen, die den Umfang des Konzeptes sprengen würden, sondern um Anregungen für fahrradgerechte Lösungen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen weisen einen sehr unterschiedlichen Realisierungsaufwand sowohl bei den Kosten als auch bei der Vorbereitung, Konkretisierung und Abstimmung auf. Aus diesem Grund sind gemeinsam mit dem Auftraggeber Prioritäten zur Realisierung gesetzt worden (s. Tabelle 3). Dabei haben die Einstufungen folgenden Hintergrund;

Priorität 1: überwiegend städtische Flächen, kann in Eigenregie umgesetzt werden, meist überschaubarer Aufwand; bei großem Projekt sind Finanzierung und Randbedingungen zu klären

Priorität 2: auch städtische Flächen sind betroffen, viele Beteiligte, Aktivität: Initiative entwickeln, koordinieren, verfolgen

Priorität 3: kein eigener Zugriff, andere Zuständigkeiten, Aktivität: anregen, hinweisen, begleiten

Priorität 4: wird in absehbarer Zeit nicht umgesetzt bzw. ist bereits umgesetzt

Tabelle 3: Übersicht über die Schwachstellen für den Radverkehr (nach Priorität geordnet)

Name	Mängelbeschreibung	Priorität	vorgeschlagene Maßnahmen
3	Viel Lkw-Verkehr, keine Radverkehrsanlage; Gehweg durch Lkw-Befahrung beschädigt	1	Gehweg für Radfahrer freigeben, unbefestigte Stellen befestigen, Bordaufkantung zur Verhinderung der Befahrung durch Lkw
6	Einzige Möglichkeit der Gleisquerung für Radfahrer im Ortskern durch Gattersperren und Beschilderung gesperrt	1	Entfernen der Gattersperren oder regelkonformer Umbau; Freigabe für den Radverkehr; Markierungen der Bewegungsflächen der Fußgänger und Radfahrer
7	Einfahrt in den Kreisel für Radfahrer verboten; unklare Weiterführung des Radverkehrs zum Bahnhof	1	Verbot aufheben; Neukonzipierung der Radverkehrsführung (Ziel Bahnhof)
8	VZ 240 falsche Beschilderung; keine Anbindung des Geh-/Radweges an Kreisel, Weiterführung auf dem zu schmalen Gehweg	1	Umbeschilderung, Zufahrt zum Kreisel herstellen
10	In Ost-West-Richtung fehlt die Führung auf den straßenbegleitenden Geh-/Radweg	1	Führung des Radverkehrs durch Markierungen auf den freigegebenen Gehweg vor der Kreuzung
11	"Versteckte" Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung	1	Freigabe, Öffnung der mit Poller abgesperrten Fläche für Radfahrer
12	Zeichen 240 (Geh-/Radweg) falsch	1	Umbeschilderung
13	Einfahrt in den Geh-/Radweg durch Zeichen 242.1 (Beginn des Fußgängerbereichs) gesperrt; Radparker in Fußgängerzone	1	Aufhebung der Fußgängerzone oder Anbringen von Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei)

Name	Mängelbeschreibung	Priorität	vorgeschlagene Maßnahmen
14	Erkennbarkeit der Freigabe der Einbahnstraße eingeschränkt	1	Markierung von Richtungspfeilen mit Fahrradpiktogrammen
15	Einbahnstraße, in Gegenrichtung nur auf dem Gehweg auf der linken Straßenseite (Radfahrer frei)	1	Einrichtung einer Fahrradstraße, mit Freigabe für Anliegerverkehr; Parken nur auf vorgegebenen Parkständen
16	Radweg endet auf dem Gehweg, Fahrbahn durch Gattersperre abgetrennt	1	Verbreiterung des Gehweges durch Versetzen der Gattersperre, Freigabe der Ein- und Ausfahrt durch Verkehrszeichen und Markierungen
19	Geh-/Radweg unterbrochen; schlechte Anbindung der Unterführung	1	Umbau des Kreuzungsbereichs zur Weiterführung des Radweges entlang des Südrings
20	Fahrbahnbenutzung auf breiter Fahrbahn	1	Beginn der Tempo 30-Zone vorziehen; Alternative: prüfen, ob Radfahrstreifen oder Schutzstreifen möglich
21	Anbringung von Zusatzzeichen ohne zugehöriges Verkehrszeichen; Führung des Radverkehrs auf Fußgängerüberweg	1	Entfernen der unzulässigen Schilder; Einführung einer klaren Regelung am Fußgängerüberweg durch Furten und Verkehrszeichen
22	Sperrpfosten mit engem Durchlass	1	1 Sperrpfosten entfernen
23	Pflasterschäden durch Wurzeln	1	Schadstellen ausbessern, ggfs. Grunderneuerung der Fahrbahn
30	Betonbelag mit Rissen	1	Einbau eines Asphaltbelages mit Bewehrung
35	Fahrbahnschäden auf Wirtschaftsweg	1	Ausbesserung der Schadstellen
36	Betonbelag mit Rissen und Setzungen	1	Grundsaniierung des Weges
39	Nicht regelkonformer Einbau von Gattersperren auf vielgenutzter innerörtlicher Verbindung	1	Entfernen der Gattersperren oder regelkonformer Umbau
42	Mäßiger Ausbauzustand eines Waldweges	1	Ertüchtigung der wassergebundenen Oberfläche
4	abruptes Geh-Radweg-Ende, Fahrbahnnutzung bis zum Erreichen der Route	2	Weiterführung des Geh-/Radweges bis zur Routenanbindung; Anpassung des Knotens (Furt, Anpassung der LSA)
24	Unklare Führung des Radverkehrs von Norden nach Süden und Osten	2	Führung des Radverkehrs über Furten, Nutzung des Parkplatzes für Nord-Südbeziehung; Einrichtung einer zusätzlichen Furt über den Südring im Westen zum Anschluss der Verbindungen zum Hallenbad und Sportpark
26	Führung des Radverkehrs Richtung Osten und Süden unklar; aus Richtung Osten zu frühes Ende des Geh-/Radweges	2	Aus Richtung Osten: Versetzen von VZ; Markierung von Schutzstreifen für die Nord-Süd-Richtung;
27	kein gesicherter Übergang, Verbindungsstrecke zum Bahnhof Dornberg	2	Übergang herstellen
31	Konflikt mit Abbiegern bei gleichzeitiger LSA-Freigabe des Autoverkehrs und Radverkehrs	2	Aufstellen eines Blinklichts
32	Ungesichertes Ende des Geh-/Radweges mit hohem Lkw-Aufkommen durch Zufahrt zum Entsorgungsbetrieb	2	Einbau einer Querungshilfe
38	Linksabbiegen von der Gernsheimer Landstraße nicht gesichert	2	Markierung und Einfärbung von Abbiegespuren
40	Führung am Ende des Geh-/Radweges verbesserungsbedürftig; Benutzungspflicht einer breiten Zufahrt aus Richtung Osten verhindert praktisch Weiterfahrt nach Westen/Norden	2	Aufhebung der Benutzungspflicht; Markierungen und Beschilderungsmaßnahmen zur Lenkung des Radverkehrs
1	Keine Radverkehrsanlagen, nur Seitenstreifen	3	Radweg von Fahrbahn abtrennen
5	Keine Radverkehrsanlagen an der Landesstraße außerorts, nur Seitenstreifen	3	Radweg von Fahrbahn abtrennen
25	Geh-Radweg zu schmal für Benutzungspflicht	3	Aufhebung der Benutzungspflicht Geh-Radweg-Verbreiterung
28	Breite gekennzeichneten Radweges reicht für den Zweirichtungsverkehr nicht aus	3	Aufhebung der Trennung
29	Geh-Radweg zu schmal	3	Aufhebung der Benutzungspflicht Verbreiterung auf das Regelmaß
33	Geh-Radweg zu schmal, zusätzliche Einengung durch Bewuchs	3	Pflegemaßnahmen zum Erhalt der Fahrbahnbreite Geh-Radweg-Verbreiterung
34	Ende des Geh-/Radweges ca. 400 m vor Büttelborn ; Umfahrungsmöglichkeit vorhanden	3	Weiterführung des straßenbegleitenden Geh-/Radweges
41	Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht durch VZ 240: Breite ca. 2 m, entspricht nicht den Regelwerken	3	Geh-Radweg-Verbreiterung
2	ungesicherte versetzte Querung	4	Weiterführung des Geh-/Radweges bis zum Abzweig Richtung Norden
9	Halbschranken mit extrem langen Wartezeiten, mehrfach Überquerungen durch Radler und Fußgänger bei geschlossenen Schranken beobachtet	4	Vollbeschränkung; Über- oder Unterführung
17	Asphaltbelag mit Absenkungen	4	Grundsaniierung des Weges
18	Übergang vom Geh-/Radweg zur Fahrbahn fehlt am Abzweig der Radrouten	4	Asphaltierung eines ausreichend breiten Übergangs
37	Fahrbahnbenutzung, hohe Verkehrsbelastung	-	keine Maßnahme

6 Radabstellanlagen

Ein wesentlicher Bestandteil von Konzepten für den Kraftfahrzeugverkehr besteht in der Befassung mit dem ruhenden Verkehr. Das gilt für Radverkehrskonzepte gleichermaßen, wobei es weniger einer Frage des verfügbaren Platzes ist - hier liegt einer der besonderen Vorteile des Radverkehrs in der Stadt - sondern der Erreichbarkeit, der Nutzbarkeit und des Schutzes vor Diebstahl.

6.1 Bestand

Der öffentliche Raum und die öffentliche Einrichtungen sind in Groß-Gerau in der Regel nur unzulänglich mit Radabstellanlagen ausgestattet. Teilweise entspricht das Angebot nicht den in der Stellplatzsatzung genannten Richtwerten. Der geforderte Qualitätsstandard wird bei bestehenden Anlagen mit wenigen Ausnahmen (z.B. Darmstädter Straße / Marktplatz) nicht erreicht.

Positive Beispiele:

Darmstädter Straße - Marktplatz: die vorhandenen Anlagen erfüllen die Anforderungen



Stadthalle Groß-Gerau, Jahnstraße: die vorhandenen Anlagen erfüllen die Anforderungen



Weniger geeignete Anlagen

Dorfgemeinschaftshaus Berkach



Riedhalle Dornheim



Groß-Gerau, Freischwimmbad



Sportanlage Groß-Gerau (keine Abstellanlagen identifiziert)

Groß-Gerau, Stadthaus



Jugendtreff Berkach (keine Abstellanlagen)



6.2 Handlungsbedarf

In Anlage 2 sind die vorhandenen Radabstellanlagen für folgende Einrichtungen dokumentiert:

- Sporthallen
- Sportanlagen
- Versammlungsstätten
- Verwaltungseinrichtungen

Zusätzlich werden die Radabstellanlagen an Bahnhöfen und weiterbildenden Schulen aufgenommen.

Für die genannten Einrichtungen ist das Stellplatzdefizit anhand der Richtwerte der städtischen Stellplatzsatzung sowie der Ersatzbedarf auf Grund ungeeigneter Einrichtungen ermittelt worden (s. Tabelle 4 bis Tabelle 7). Danach besteht z.B. ein Abstellplatzdefizit am Stadthaus von 40 Plätzen und ein Ertüchtigungsbedarf der vorhandenen 8 Stellplätze. Die jeweiligen Bemessungsgrößen (Nutzfläche, Sportfläche, Grundstücksfläche) sind überschlägig aus Alkis-Daten hergeleitet, für einige Einrichtungen standen keine Bemessungswerte zur Verfügung (Kleiderablagen, Sitzplätze), eine Bedarfsberechnung konnte in diesen Fällen nicht erfolgen.

Tabelle 4: Radabstellplätze an Sporthallen

Ort	Nutzfläche [m ²] bzw. Kleiderablagen (Quelle: Abgeschätzt nach Grundfläche, Angaben des Kreises)	Anzahl Stellplätze nach Ortsbegehung	Bestand: Einheiten je Stellplatz	berechneter Bedarf an Stellplätzen	Stellplatzdefizit	Anzahl ungeeigneter Stellplätze	Ertüchtigung von Stellplätzen (bis berechnetem Bedarf)
1 Sporthalle Dornheim	1.584	39	41	53	14	39	39
2 Mehrzweckhalle Wallerstädten	1.451	12	121	49	37	12	12
3 Hallenschwimmbad	unbekannt	180	-	-	-	180	-
4 Kreissporthalle Groß-Gerau	1.960	33	60	66	33	33	33
5 Sporthalle Martin-Buber-Schule	2.731	120	23	92	-	120	92
Summe		384	-	260	84	384	176

Berechnungsgrundlagen:

Richtwert Sporthallen 1 Stellplatz je 30 m² Nutzfläche
(Satzung: 50 m² + 1 Stellplatz je 10 Besucherplätze)

Richtwert Hallenbad 1 Stellplatz je 8 Kleiderablagen

Tabelle 5: Radabstellanlagen an Sportanlagen

Ort	Sportfläche bzw. Grundstücksfläche [m ²] (Quelle: abgeschätzt nach ALKIS-Daten)	Anzahl Stellplätze nach Ortsbegehung	Bestand: m ² Fläche je Stellplatz	berechneter Bedarf an Stellplätzen	Stellplatzdefizit	Anzahl ungeeigneter Stellplätze	Ertüchtigung von Stellplätzen (bis berechnetem Bedarf)
1 Sportanlage Dornheim	20.000	-	-	80	80	-	-
2 Sportanlage Groß-Gerau	30.000	-	-	120	120	-	-
3 Sportanlage Dornberg	23.000	72	320	92	20	72	72
4 Sportanlage Wallerstädten	10.000	16	625	40	24	16	16
5 Rollschnelllaufbahn Groß-Gerau	8.000	60	134	32	-	60	32
6 Freischwimmbad	23.500	250	94	118	-	250	118
Summe		398	-	482	244	398	238

Berechnungsgrundlagen:

Richtwert Sportplätze: 1 Stellplatz je 250 m² Sportfläche

Richtwert Schwimmbäder: 1 Stellplatz je 200 m² Grundstücksfläche

Tabelle 6: Radabstellanlagen an Versammlungsstätten

Ort	Sitzplätze bzw. Nutzfläche (Quelle: Abgeschätzt nach Grundfläche)	Anzahl Stellplätze nach Ortsbegehung	Bestand: Einheiten je Stellplatz	berechneter Bedarf an Stellplätzen	Stellplatzdefizit	Anzahl ungeeigneter Stellplätze	Ertüchtigung von Stellplätzen (bis berechnetem Bedarf)
1 Riedhalle Dornheim	unbekannt	30	-	-	-	30	-
2 Stadthalle Groß-Gerau	unbekannt	39	-	-	-	33	-
3 Dorfgemeinschaftshaus Berkach	unbekannt	6	-	-	-	6	-
4 Jugendtreff Groß-Gerau	100	-	-	7	7	-	-
5 Jugendtreff Dornheim	100	6	17	7	1	6	6
6 Jugendtreff Wallerstädten	100	4	25	7	3	4	4
7 Jugendtreff Berkach	100	-	-	7	7	-	-
8 Museum	1.600	-	-	16	16	-	-
Summe		85		44	34	79	10

Berechnungsgrundlagen:

Richtwert Stadthallen: 1 Stellplatz je 15 Sitzplätze
 Richtwert Jugendtreff: 1 Stellplatz je 15 m² Nutzfläche
 Richtwert Museum 1 Stellplatz je 100 m² Nutzfläche
 Kosten je Stellplatz: 160 €

Tabelle 7: Radabstellanlagen an Verwaltungsstellen

Ort	Nutzfläche [m ²] (Quelle: Abgeschätzt nach Grundfläche)	Anzahl Stellplätze nach Ortsbegehung	Bestand: m ² Nutzfläche je Stellplatz	berechneter Bedarf an Stellplätzen	Stellplatzdefizit	Anzahl ungeeigneter Stellplätze	Ertüchtigung von Stellplätzen (bis berechnetem Bedarf)
1 Stadthaus Groß-Gerau	1.900	8	238	48	40	8	8
2 Stadtbüro Groß-Gerau	400	-	-	10	10	-	-
3 Stadtbüro Dornheim	160	4	40	4	-	-	-
4 Stadtbüro Wallerstädten	100	-	-	3	3	-	-
Summe		12		65	53	8	8

Berechnungsgrundlagen:

Richtwert Stellplätze: 1 Stellplatz je 40 m² Nutzfläche
 Kosten je Stellplatz: 160 €

7 Radwegweisung

Der Kreis Groß-Gerau bereitet die Wegweisung der neuen Kreisradrouten vor. Sie hat primär die Funktion, die überörtlichen Ziel aufzunehmen. Hier bietet es sich an, durch abgestimmte kommunale Wegweiser die wichtigen innerörtlichen Ziele mit in das Wegweisungssystem zu integrieren und die Orientierung der Fahrradfahrer zu unterstützen. Die Ausführung der Wegweisung hat sich an den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft²⁸ zu orientieren.

8 Quellenverzeichnis

ADFC Technische Richtlinie: Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen TR 6102 / 09.08 [Bericht]. - 2008.

bast Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern [Bericht]. - [s.l.]: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), Heft V 184, 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Nationaler Radverkehrsplan 2020, beschlossen von der Bundesregierung am 05.09.2012 [Buch]. - 2012.

Dorsch Consult Verkehrsplan 2002 und Verkehrskonzept für die Innenstadt 2008 [Buch]. - 2002/2008.

ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA [Bericht]. - [s.l.]: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2010.

ERA Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95 [Bericht]. - [s.l.]: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 1995.

FAF6 FAF 6: Fahrradparken - Vom Fahrradständer zum Abstellsystem [Bericht]. - [s.l.]: ADFC, SRL, Stand 2006.

Fahrradmobilität Hessen Fahrradmobilität in Hessen [Bericht]. - [s.l.]: Institut für Humangeographie der Goethe-Universität Frankfurt am Main, 2011.

FGSV Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen [Buch]. - Ausgabe 2006.

FGSV Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr [Bericht]. - [s.l.]: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 1998.

Gemeinde Trebur Stellplatzsatzung [Bericht]. - 1995.

HBO Hessische Bauordnung (HBO) [Bericht]. - 2011.

HessenMobil Verkehrsmengenkarte für Hessen, Ausschnitt Kreis Groß-Gerau [Bericht]. - 2010.

Knaack Franziska Auswertung der Unfalldaten [Bericht]. - [s.l.]: Fachdienst Regionalentwicklung, Kreis Groß-Gerau, 2011.

Kokon GmbH Integriertes Stadtentwicklungskonzept Groß-Gerau 2020 [Buch]. - November 2010.

MiD Mobilität in Deutschland 2008 [Bericht]. - [s.l.]: infas, DLR; Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2008.

Stadt Gernsheim Stellplatzsatzung [Bericht]. - 2005.

Stadt Groß-Gerau Stellplatzsatzung [Bericht]. - 2012.

Stadt Rüsselsheim Stellplatzsatzung [Bericht]. - 2000.

StVO Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) [Bericht]. - Stand 2010.

VwV-StVO Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-ordnung [Bericht]. - Ausgabe 2009.

²⁸ (FGSV, 1998)

9 Zusammenfassung

- (1) Die Stadt Groß-Gerau hat die Ausarbeitung eines Radverkehrskonzeptes in Auftrag gegeben, das die in den vorliegenden Verkehrsplänen enthaltenen Aussagen zum Radverkehr weiterentwickeln und an die heutigen Bedürfnisse anpassen soll. Durch die Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und die neuen technischen Regelwerke haben sich die planerischen und rechtlichen Bedingungen geändert, denen Rechnung getragen werden muss.
- (2) Das Radverkehrskonzept befasst sich schwerpunktmäßig mit dem Alltagsradverkehr, bei dem die sichere, schnelle und direkt zum Ziel führende Verbindung im Mittelpunkt steht. Gemäß der Zielsetzung des Nationalen Radverkehrsplans, der am 5.9.2012 von der Bundesregierung beschlossen wurde, wird angestrebt, die Nutzung des umweltfreundlichen und gesunden Verkehrsmittels bei den Wegen der täglichen Verrichtungen zu steigern. Zur Zeit werden im Bundesdurchschnitt etwa 10% der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt; in Südhessen liegt der Anteil mit 11% knapp darüber. Die Bundesregierung strebt an, bis zum Jahr 2020 den Anteil um 50 % auf 15 % zu steigern.
- (3) In der Vergangenheit war die Separierung der langsameren Verkehrsteilnehmer (Radfahrer und Fußgänger) von den (schnellen) Kraftfahrzeugen ein übliches Element der Verkehrsplanung. In letzter Zeit wird dieser Ansatz innerorts zunehmend in Frage gestellt. Durch die Steigerung der Fahrgeschwindigkeiten des Fahrrads durch technische Entwicklungen bis hin zum Einsatz von Elektromotoren einerseits und die Dämpfung der Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge z.B. in Tempo 30-Zonen andererseits, nähern sich die Geschwindigkeiten von Auto und Fahrrad an, wodurch eine gemeinsame Nutzung der Fahrbahn verträglicher wird. Davon profitieren auch die Fußgänger, da Konflikte mit Fahrradfahrern auf ihrer Bewegungsfläche verringert werden. Die Entscheidung über die Vermeidung von Mischverkehr obliegt der Einzelfallbewertung. Anhaltspunkte liefern die technischen Regelwerke.
- (4) Die Stadt Groß-Gerau ist derzeit nur sehr dünn durch eine Radwegenetz erschlossen. Die mit Wegweisung ausgestatteten Kreisradrouten, die die überörtlichen Verbindungen herstellen, führen im wesentlichen um die Ortskerne herum. Auch die Freizeitrouten (RheinMain Vergnügen Route 10, Regionalparkrouten) tragen kaum zur Erschließung bei.
- (5) Durch die Neukonzipierung der Kreisradrouten werden die Ortskerne der Städte und Gemeinden besser miteinander vernetzt. Für die Stadt Groß-Gerau bedeutet das, dass die fahradrelevanten Ziele wie
 - Behörden
 - Einkaufsmöglichkeiten
 - Bahnhöfe
 - Arbeitsplätze
 - weiterführende Schulen
 - Sporthallen und -plätze
 - Schwimmbäder

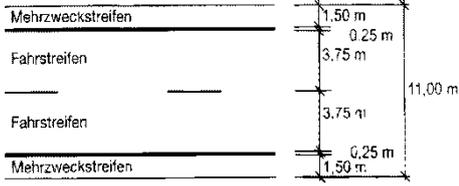
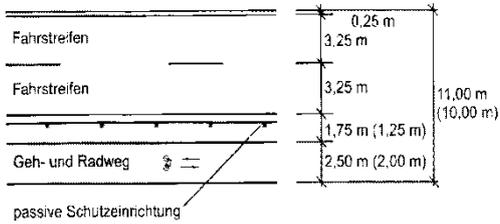
deutlich besser erschlossen werden und nur wenige kommunale Routen die Feinverteilung übernehmen müssen.

- (6) Auf dem ausgewiesenen Radroutennetz sind im Stadtgebiet insgesamt 42 Schwachstellen identifiziert worden. Es handelt sich dabei vor allem um
1. Widersprüche der amtliche Beschilderung mit der aktuellen StVO,
 2. Abschnitte mit Sperrungen und Radfahrverboten,
 3. Bauliche Mängel,
 4. Fehlende oder unzulängliche Führung des Radverkehrs.

Auch wenn einige der Mängel nicht besonders schwerwiegend erscheinen, trägt deren Beseitigung zur Verbesserung des Fahrradklimas in der Stadt Groß-Gerau bei und fördert das regelkonforme Verhalten im Straßenverkehr.

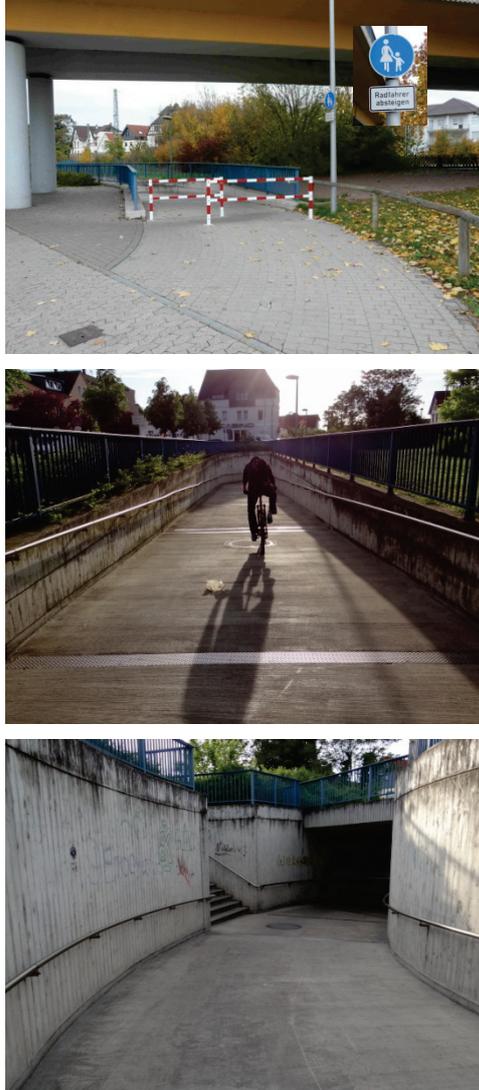
- (7) Für alle Schwachpunkte werden Vorschläge zu deren Beseitigung unterbreitet. Als wichtigste Maßnahmen werden folgende Positionen angesehen:
1. Herstellung der Befahrbarkeit der Bahnunterführung am Bahnhof als einzige Möglichkeit zur Überwindung der Gleisanlagen in der Innenstadt.
 2. Verbesserte Führung des Radverkehrs an den Kreuzungen Südring - Darmstädter Straße und Südring - Gernsheimer Straße.
 3. Die Umgestaltung der Jahnstraße als zentrale Radverbindung in Groß-Gerau zur sicheren Nutzung für den Radverkehr in beide Richtungen.
 4. Die Fortführung des Geh-/Radweges am Südring im Bereich der Kreuzung mit der Jahnstraße.
 5. Die sichere und direkte Führung des Radverkehrs in der Frankfurter Straße zwischen Bahnhof und Innenstadt im Bereich des Europakreisels und der Mainzer Straße.
 6. Herstellung einer Querungsmöglichkeit der Gernsheimer Straße im Zuge der Odenwaldstraße als wichtige Verbindung zum Bahnhof Dornberg.
 7. Bau von Radwegen entlang der Landesstraße L 3094 Richtung Nauheim und an der B44 Richtung Mörfelden-Walldorf als wichtige überörtliche Verbindungen.
- (8) Neben der Herstellung sicherer und direkter Verbindungen ist ein wesentliches Element der Radverkehrsförderung die Verfügbarkeit geeigneter Abstellanlagen. Sie müssen gut erreichbar sein, eine materialschonende Benutzbarkeit gewährleisten und eine gute Sicherungsmöglichkeit gegen Diebstahl aufweisen. Die auch in Groß-Gerau gängigen Bügelklemmen für das Vorderrad genügen diesen Anforderungen nicht. Der ADFC hat eine technische Richtlinie erarbeitet, die Grundlage für eine Zertifizierung ist. Die Entwicklung einer DIN-Norm ist in Arbeit.
- (9) Eine wesentliche Grundlage für Abstellanlagen hat die Stadt Groß-Gerau mit dem Beschluss der Stellplatzsatzung 2012 gelegt, die Richtwerte für die erforderliche Anzahl an Abstellplätze für verschiedene Nutzungen liefert. Anhand dieser Werte sind an städtischen Einrichtungen die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geprüft worden. An Sporthallen und Sportanlagen, Verwaltungsstellen der Stadt und Versammlungsstätten bestehen vielfach Defizite bei der Anzahl. Die vorhandenen Anlagen sind mit wenigen Ausnahmen nur eingeschränkt nutzbar. Als positives Beispiel sind die Abstellanlagen am Marktplatz (Darmstädter Straße) zu nennen, hingegen fehlen am Stadthaus Stellplätze und die vorhandenen Felgenklemmen entsprechen nicht dem gebotenen Standard.
- (10) Ein wesentliches Element der Radverkehrsförderung sind Wegweiser als Orientierungshilfen und Werbung für die Fahrradnutzung. Im Zuge der Ausweisung des neuen Radroutennetzes wird durch den Kreis die Wegweisung überarbeitet und erweitert. Von Seiten der Stadt sind hier Ergänzungen für innerörtliche Ziel vorzunehmen.

Anlage 1. Dokumentation der Schwachpunkte mit Lösungsvorschlägen

<p>1</p>	<p>Groß-Gerau, B 44 Richtung Mörfelden-Walldorf</p>
	<p><i>Mangel:</i> Keine Radverkehrsanlagen, nur Seitenstreifen (Mehrzweckspuren)</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Änderung der Fahrbahnaufteilung zugunsten eines Geh-/Radweges</p> <p>VORHER mit Mehrzweckstreifen</p>  <p>NACHHER mit Radweg (separate Führung Fußgänger, sonst als gemeinsamer Geh- und Radweg)</p>  <p>passive Schutzzeineinrichtung</p>
<p>2</p>	<p>B 44, Ortsausgang Groß-Gerau beim Woogsdammweg</p>
	<p><i>Mangel:</i> Querung der B 44 mit einem Versatz von ca. 85 m</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Weiterführung des hier endenden Geh-/Radweges aus Groß-Gerau</p> <p>Die Ausführung dieser Maßnahme beabsichtigt der Kreis Groß-Gerau zusammen mit der Stadt</p>

3	Groß-Gerau, Hans-Böckler-Straße
	<p><i>Mangel:</i> Viel Lkw-Verkehr, keine Radverkehrsanlage; für Radverkehr freigegebener Gehweg durch Lkw-Befahrung beschädigt, teilweise nicht befestigt</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> unbefestigte und beschädigte Stellen auf dem für Radfahrer freigegeben Gehweg befestigen, Bordaufkantung zur Verhinderung der Befahrung durch Lkw</p> <p>Durch Bau eines Radweges an der L 3094 (s. Pkt 5) verliert diese Situation an Bedeutung</p>
	

<p>4</p>	<p>Groß-Gerau, Nordring zwischen Hans-Böckler-Straße und L 3482</p>	
	<p><i>Mangel:</i> Abruptes Ende des Geh-/Radweges am Nordring</p>	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Weiterführung des Geh-/Radweges bis zur L 3482 und Anpassung des Knotens</p>
		
<p>5</p>	<p>Groß-Gerau, L 3094</p>	
	<p><i>Mangel:</i> Keine Radverkehrsanlagen an der Landesstraße außerorts, nur Seitenstreifen</p>	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Radweg von Fahrbahn abtrennen</p>

<p>6</p>	<p>Groß-Gerau, Bahnunterführung am Bahnhof</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  </div> <div style="width: 50%;"> <p><i>Mangel:</i> Einzige Möglichkeit der Gleisquerung für Radfahrer im Ortskern ist durch Gattersperren und Beschilderung (VZ 239 (Gehweg) mit Zusatzzeichen 1012-32 (Radfahrer absteigen)) gesperrt</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Die Unterführung ist ca. 4 m breit, zwei Treppenzugänge im Außenbereich der Bögen.</p> <p>Entfernen der Gattersperren oder regelkonformer Umbau gemäß ERA 2010; Ersatz des Zusatzzeichens 1012-32 durch 1022-10 (Radfahrer frei); Markierungen der Bewegungsflächen der Fußgänger (außen) und Radfahrer</p>  <p>Zusatzzeichen sind Verkehrszeichen und dienen der Ergänzung oder Konkretisierung von Verkehrszeichen, sie sind nicht Bestandteil der StVO und unterliegen nicht den Bußgeldbestimmungen. Eine Kombination von Zeichen 239 und 1012-32 ist unsinnig und damit unzulässig.</p> </div> </div>	

7 Groß-Gerau, Verbindung Frankfurter Straße mit Adolf-Göbel-Straße am Kreisel



Mangel: Einfahrt in den Kreisel für Radfahrer verboten; einzige Möglichkeit der Weiterfahrt über freigegebenen Gehweg in die Adolf-Göbel-Straße; in Gegenrichtung aus der A.-Göbel-Straße Gehweg zu schmal und nicht freigegeben, später Benutzungspflicht der Unterführung mit Zeichen 241 (getrennter Rad und Gehweg) vorgegeben

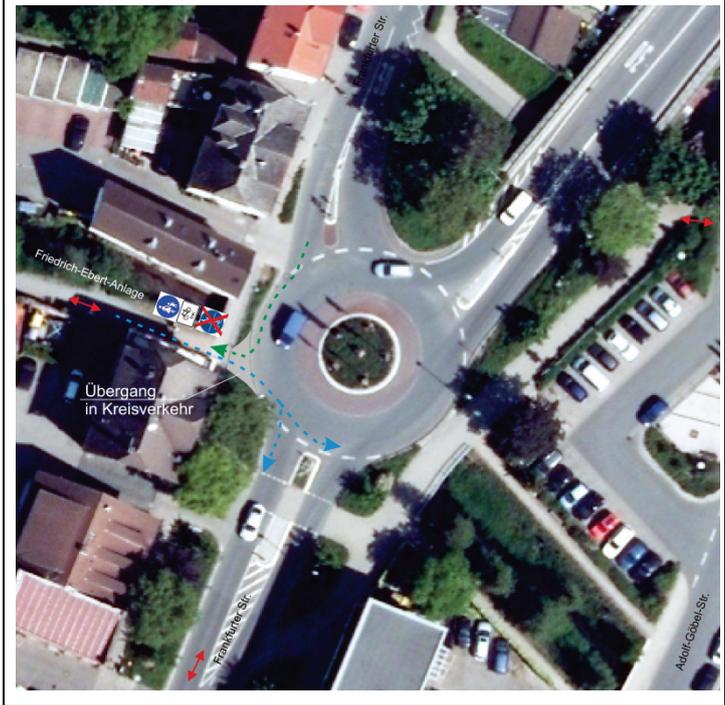


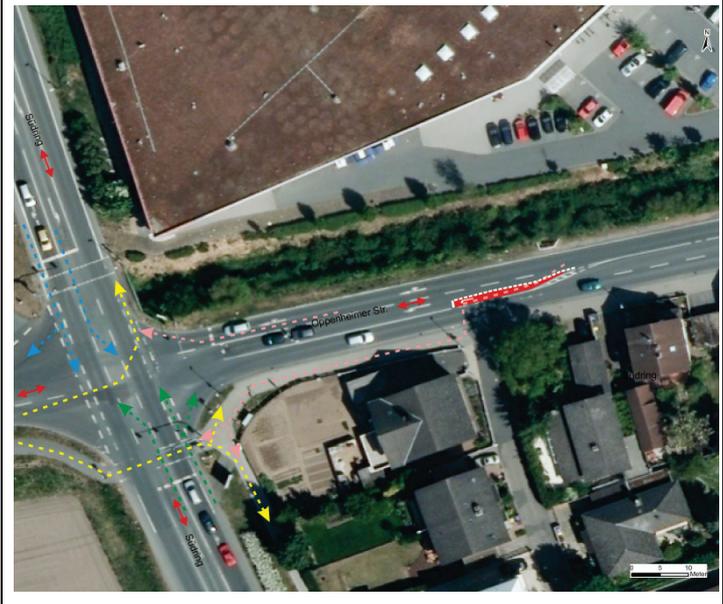
Vorschlag/Anregungen: Eindeutige und fahrradgerechte Führung zwischen Frankfurter Straße und Bahnhof (Aufhebung des Radverbots im Kreisel (Benutzung der Bahnüberführung ist zusätzlich verboten), Freigabe des Gehwegs zur A.-Göbel-Str. in beide Richtungen)

Bauliche Verbesserung der ausgewiesenen Wege: Verbreiterung des Weges zwischen A.-Göbel-Str. und Unterführung mit Bordabsenkung

Alternativ: Sperrung des Weges in die A.-Göber-Str. und Führung zum Bahnhof über Frankfurter Straße.



<p>8</p>	<p>Groß-Gerau, Kreisel</p>
 <p>The top photograph shows a narrow, paved path next to a brick wall and a building with a blue sign. The bottom photograph shows a roundabout area with a car and a blue sign.</p>	<p><i>Mangel:</i> keine Anbindung des Rad-/Gehweges an Kreisel, Weiterführung auf dem nicht freigegebenen und zu schmalen Gehweg; Benutzungspflicht nicht regelkonform</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Umbeschilderung, Zufahrt zum Kreisel herstellen</p>  <p>The aerial view shows a roundabout with a central green island. A green dashed line indicates a proposed path for cyclists. Labels include 'Friedrich-Ebert-Anlage', 'Übergang in Kreisverkehr', 'Friedrich-Str.', and 'Adolf-Göbel-Str.'.</p>
<p>9</p>	<p>Groß-Gerau, östlicher Bahnübergang Mittelstraße</p>
 <p>The photograph shows a road crossing a railway track. A signal post with a red and white striped top is visible on the right side of the road.</p>	<p><i>Mangel:</i> Halbschranken mit extrem langen Wartezeiten, mehrfach Überquerungen durch Radler und Fußgänger bei geschlossenen Schranken beobachtet</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Bau einer Unterführung</p> <p>Die Sicherheit könnte durch Vollbeschränkung erhöht werden, nicht aber die Qualität der Verbindung</p>

<p>10</p>	<p>Groß-Gerau, Kreuzung von Oppenheimer Straße mit Südring</p>
	<p><i>Mangel:</i> In Ost-West-Richtung fehlt die Führung auf den straßenbegleitenden Geh-/Radweg auf der Südseite der Straße</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Führung des Radverkehrs durch Markierungen auf den freigegebenen Gehweg vor der Kreuzung</p> 
<p>11</p>	<p>Groß-Gerau, Jahnstraße - Mainzer Straße</p>
	<p><i>Mangel:</i> Einbahnregelung in Süd-Nord-Richtung mit "versteckter" Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung; Engstelle</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> regelkonforme Freigabe am Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) durch Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei); (Alternative: Durchfahrt für Kraftfahrzeuge durch Zeichen 260 verbieten); Führung des Radverkehrs an der Engstelle in Richtung Süden in dem durch Sperrpfosten abgetrennten Bereich (erforderliche Breite sicherstellen durch Entfernen von Sperrpfosten)</p>

<p>12</p>	<p>Groß-Gerau, Geh-/Radweg Friedrich-Ebert-Anlage</p>
	<p><i>Mangel:</i> Voraussetzungen der StVO für den Einsatz von Zeichen 240 mit Benutzungspflicht im gesamten Wegverlauf nicht gegeben, Sperrpfosten vor allem bei Dunkelheit schwer erkennbar.</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Ersatz von Zeichen 240 durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zeichen 260 (Kfz-Verbot) <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zeichen 239 (Gehweg) mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) <p>Entfernen der Sperrpfosten, mindestens Verbesserung der Sichtbarkeit</p> <p>Gemäß VwV-StVO erfordert die Anordnung der Benutzungspflicht durch Zeichen 240 die Erfordernis aus Verkehrssicherheitsgründen. (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff; siehe auch Urteil des BVerwG v. 18.11.2010)</p> <p>„Für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist das Freihalten des lichten Raums von grundlegender Bedeutung. Das Einbringen von Verkehrseinrichtungen wie Schranken, Poller, Sperrpfosten, Geländer und sonstiger Absperrgeräte in den Verkehrsraum bedarf in der Regel der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde... Sie sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichts die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen:</p> <p>Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann....</p> <p>(ERA 2010, Abschnitt 11.1.10, S. 80-81)</p>
<p>13</p>	<p>Groß-Gerau, Geh-/Radweg zwischen Darmstädter Straße und Rathenau-Straße</p>
	<p><i>Mangel:</i> Einfahrt in den Geh-/Radweg durch Zeichen 242.1 (Beginn des Fußgängerbereichs) gesperrt; Radparker in Fußgängerzone</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Aufhebung der Fußgängerzone oder Anbringen von Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei)</p>

14

Groß-Gerau, Darmstädter Straße zwischen Gernsheimer Straße und Jahnstraße

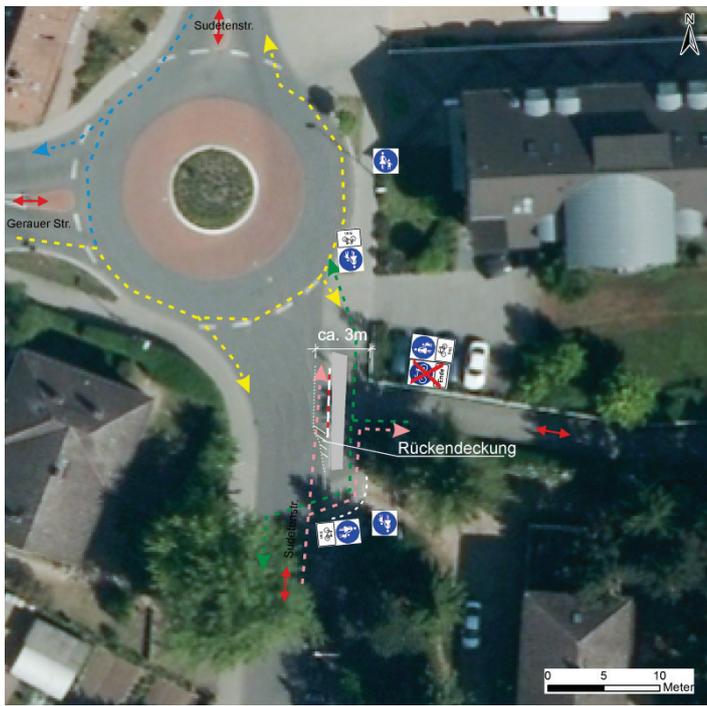


Mangel: Erkennbarkeit der Freigabe der Einbahnstraße für Zweirichtungsverkehr der Radfahrer eingeschränkt

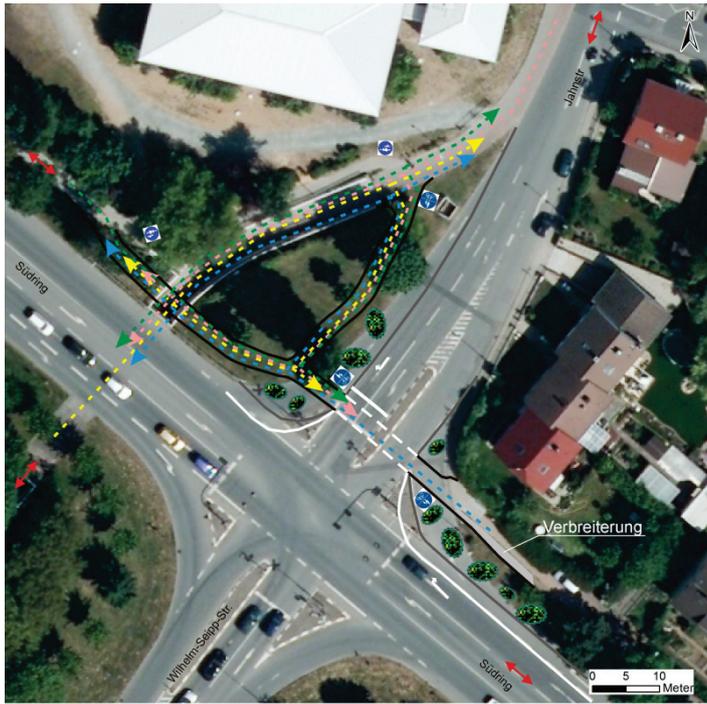
Vorschlag/Anregungen: Markierung von Pfeilen mit Radpiktogramm auf der Südseite der Fahrbahn (vor allem im Bereich der südlichen Parkplätze)



<p>15</p>	<p>Groß-Gerau, Jahnstraße zwischen Emil-von-Behring-Straße und Darmstädter Straße</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  </div> <div style="width: 50%;"> <p><i>Mangel:</i> Benutzung der Einbahnstraße in Gegenrichtung auf freigegebenem, zu schmalen Gehweg auf der linken Seite</p> <hr/> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Einrichtung einer Fahrradstraße, in Nord-Südrichtung mit Freigabe für Anliegerverkehr; Parken nur auf vorgegebenen Parkständen</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Alternativ: Freigabe der Fahrbahn für Fahrräder in beide Richtungen</p> <hr/> <p>Wichtige Radverbindung (Stadtteil Auf Esch, Gymnasium, Gesamtschule, Schwimmbad, Stadthalle, Kreisverwaltung, Stadtmitte, Rathaus, Krankenhaus, Bahnhof)</p> </div> </div>	

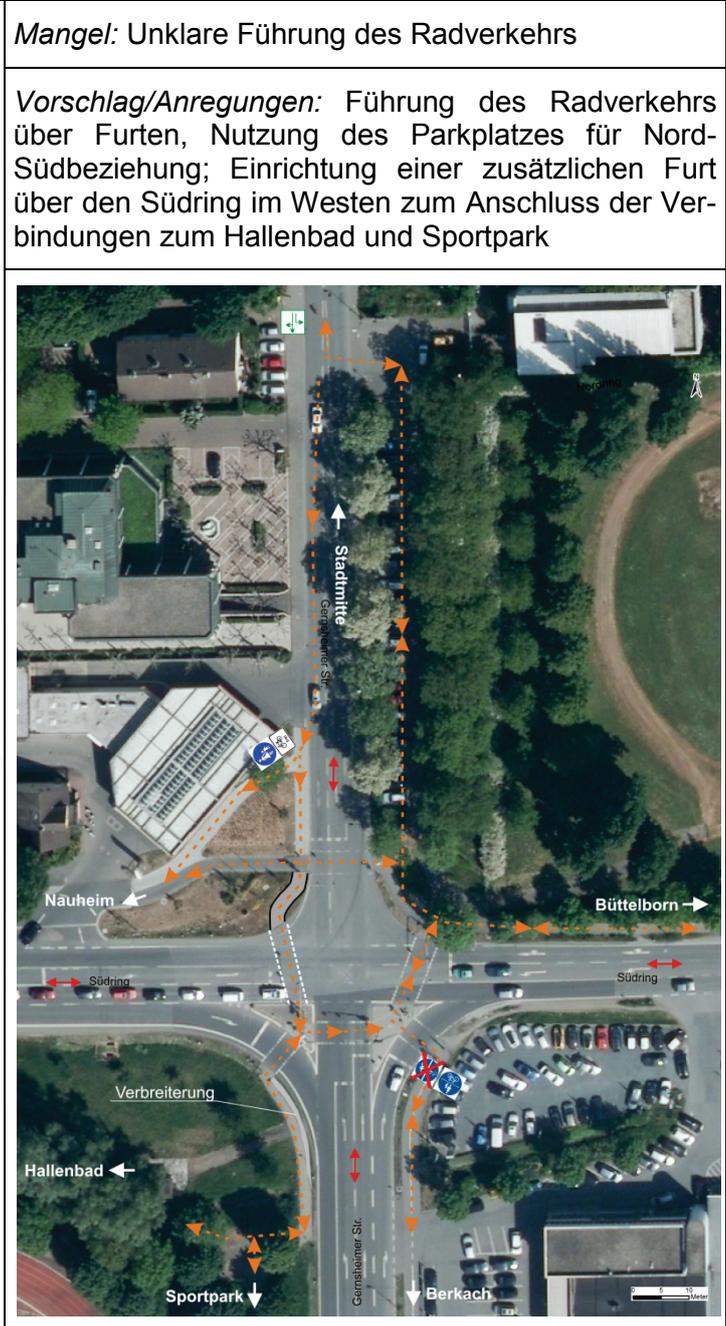
<p>16</p>	<p>Groß-Gerau, Radweg aus Klein-Gerau bei der Einmündung in die Sude- tenstraße</p>
	<p><i>Mangel:</i> Radweg endet auf dem Gehweg, Fahrbahn durch Gattersperre abgetrennt</p>
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Verbreiterung des Gehweges durch Versetzen der Gattersperre, Freigabe der Ein- und Ausfahrt durch Verkehrszeichen und Markierungen</p> 
<p>17</p>	<p>Wirtschaftsweg von Groß-Gerau nach Trebur nahe der Gemeindegrenze</p>
	<p><i>Mangel:</i> Einzelne Schäden im Asphaltbelag</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Ausbesserung der Fahrbahn</p>

18	L 3094 zwischen Wallerstädten und Groß-Gerau
	<p><i>Mangel:</i> Übergang vom Geh-/Radweg zur Fahrbahn fehlt am Abzweig der Radrouten</p>
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Asphaltierung eines ausreichend breiten Übergangs</p>
	

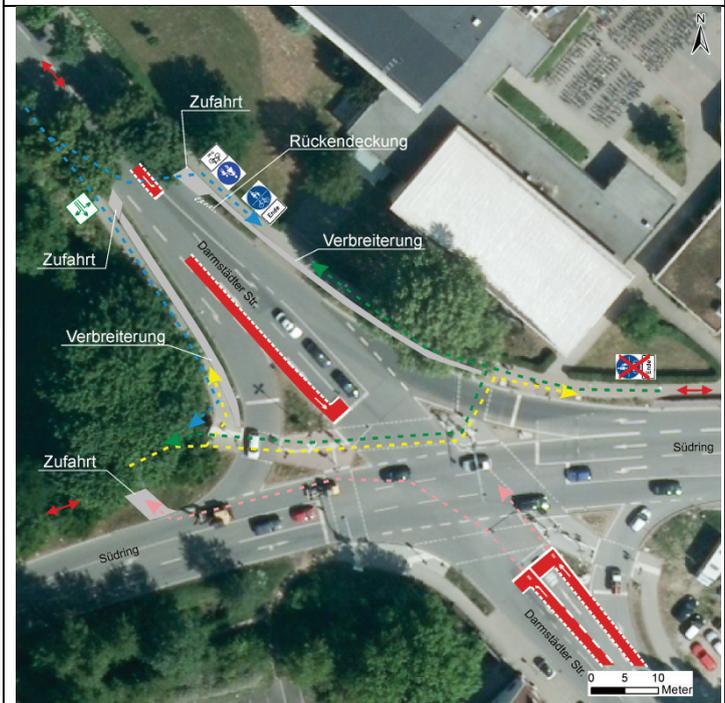
<p>19</p>	<p>Groß-Gerau, Kreuzung Jahnstraße mit Südring</p>
	<p><i>Mangel:</i> Geh-/Radweg am Ring unterbrochen; schlechte Anbindung der Unterführung im Bereich der Jahnstraße</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Umbau des Kreuzungsbeereichs</p> 
<p>20</p>	<p>Groß-Gerau, Gernsheimer Straße zwischen Marktplatz und Südring</p>
	<p><i>Mangel:</i> Fahrbahnbenutzung auf breiter Fahrbahn</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Beginn der Tempo 30-Zone von der Friedrichstraße zum Carl-von-Ossiezki-Ring vorziehen (Hinweis: Parkverhalten kontrollieren (Gehweg wird trotz breiter Fahrbahn zugestellt))</p> <p>Alternative: prüfen, ob Radfahrstreifen oder Schutzstreifen möglich (Problem: ruhender Verkehr)</p> <p>Platzbedarf: Radfahrstreifen: 1,85 m Schutzstreifen: 1,50 m (1,25 m) bei einer Mindest-Fahrbahnrestbreite von 5,50 m</p>

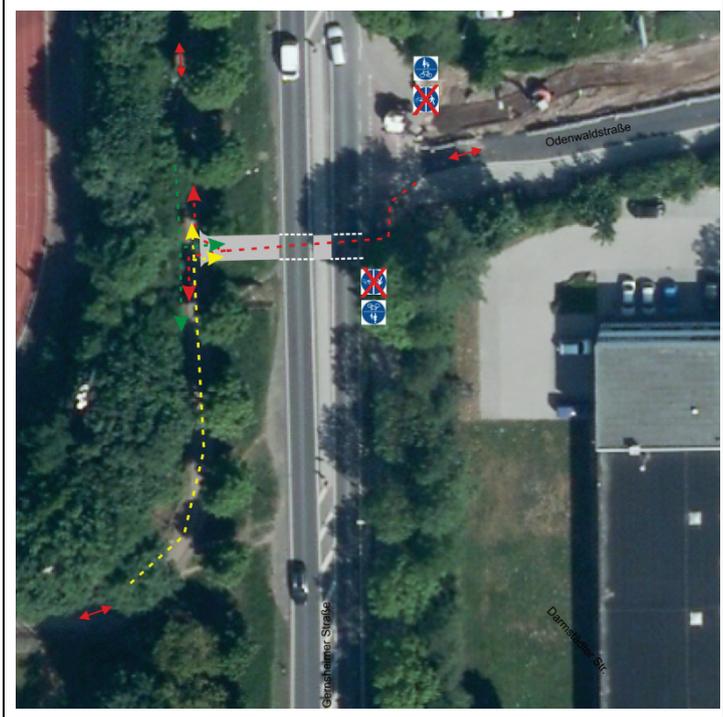
<p>21</p>	<p>Groß-Gerau, Wilhelm-Seip-Straße</p>
	<p><i>Mangel:</i> Anbringung von Zusatzzeichen 1012-32 (Radfahrer absteigen) ohne Zeichen</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Entfernen der unzulässigen Schilder; Einführung einer klaren Regelung (s.u.)</p> <p>Zusatzzeichen sind Verkehrszeichen und dienen der Ergänzung oder Konkretisierung von Verkehrszeichen, eine alleinige Anbringung ist unzulässig. Das Zusatzzeichen ist nicht Bestandteil der StVO und unterliegt nicht den Bußgeldbestimmungen.</p> <p>Problematisch ist die Anlage von Fußgängerüberwegen im Verlauf von Geh-/Radwegen und freigegebenen Gehwegen; die Vorrangregelung gilt nicht für Radler, es sei denn, sie steigen ab. So kann sich innerhalb eines kurzen Augenblick (Absteigen) die erforderliche Verhaltensweise für den Radfahrer ändern. Zum Abstellen dieser gefährträchtigen Situation bietet die StVO z.Zt. nur die Kombination der Zeichen 350 und 205 mit Zusatzzeichen 1000-32. Zu empfehlen ist eine begleitende Markierung des Überweges. (Positionspapier des ADFC Stand 05/2006)</p> <div style="display: flex; align-items: center;">    </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;">  </div> </div>

22	Groß-Gerau, Carl-von-Ossietzky-Ring
	<p><i>Mangel:</i> 2 Sperrpfosten, davon einer ohne die erforderliche Sichtbarkeit, mit engem Durchlass</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> mindestens 1 Sperrpfosten wegen Unfallgefahr entfernen</p> <p>„Für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist das Freihalten des lichten Raums von grundlegender Bedeutung. Das Einbringen von Verkehrseinrichtungen wie Schranken, Poller, Sperrpfosten, Geländer und sonstiger Absperrgeräte in den Verkehrsraum bedarf in der Regel der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde... Sie sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichts die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen:</p> <p>Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann.... (ERA 2010, Abschnitt 11.1.10, S. 80-81)</p>
23	Groß-Gerau, Verlängerung der Straße Am Hallenbad Richtung Gernsheimer Straße
	<p><i>Mangel:</i> Pflasterschäden durch Wurzeln</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Schadstellen ausbessern, ggfs. Gunderneuerung der Fahrbahn</p>

<p>24</p>	<p>Groß-Gerau, Kreuzung von Gernsheimer Straße und Südring</p>
<p><i>Mangel:</i> Unklare Führung des Radverkehrs</p>	
<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Führung des Radverkehrs über Furten, Nutzung des Parkplatzes für Nord-Südbeziehung; Einrichtung einer zusätzlichen Furt über den Südring im Westen zum Anschluss der Verbindungen zum Hallenbad und Sportpark</p>	
	

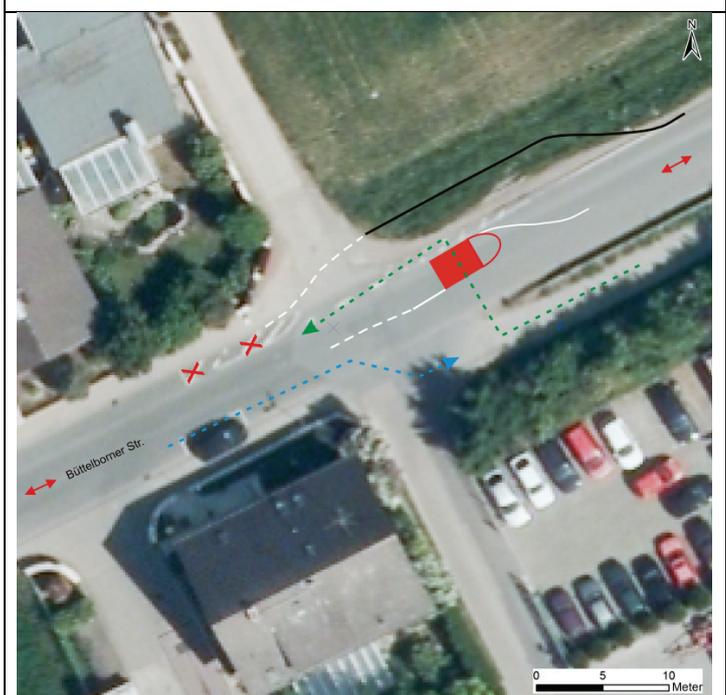
<p>25</p>	<p>Groß-Gerau, Südring zwischen Darmstädter Straße und Gernsheimer Straße</p>
	<p><i>Mangel:</i> Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht durch VZ 240: Breite unter 2 m, entspricht nicht den Regelwerten; Benutzungspflicht nach VwV-StVO zweifelhaft</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Kurzfristig: Aufhebung der Benutzungspflicht durch Zeichen 239 (Gehweg) mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei)</p> <p>Langfristig: Anpassung an das Regelmaß</p>
	<p>Regelmaße nach ERA 2010 für Gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts:</p> <p>Breite: 2,50 m</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: 1,75 m</p> <p>Gemäß VwV-StVO erfordert die Anordnung der Benutzungspflicht durch Zeichen 240 die Erfordernis aus Verkehrssicherheitsgründen und mindestens eine lichte Breite von 2,00 m bei gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts. Unter besonderen Bedingungen kann davon abgewichen werden. (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff; siehe auch Urteil des BVerwG v. 18.11.2010)</p>

<p>26</p>	<p>Groß-Gerau, Kreuzung Südring und Darmstädter Straße</p>
	<p><i>Mangel:</i> Führung des Radverkehrs aus der Darmstädter Straße Richtung Osten und Süden unklar; aus Richtung Osten zu frühes Ende des Geh-/Radweges</p>
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Indirekte Führung über die Überwege generell wegen mehrerer separat signalisierter Furten findet keine Akzeptanz. Lösungsvorschläge für alle Fahrbeziehungen durch Markierungen, Beschilderungen und Baumaßnahmen.</p>
	<p>Südring: Aus Richtung Osten: Entfernen von VZ 240 (Geh-/Radweg) mit Zusatzzeichen 1012-31 (Ende)</p> 

27	Groß-Gerau, Odenwaldstraße
	<p><i>Mangel:</i> kein gesicherter Übergang, Verbindungsstrecke zum Bahnhof Dornberg</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Übergang herstellen</p> 

28	Groß-Gerau, Gernsheimer Straße zwischen Südring und Hauptstraße
<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p><i>Mangel:</i> Die Breite des getrennten Rad- und Gehweges reicht für den Zweirichtungsverkehr nicht aus (Breite des Radweges: ca. 1,80 m)</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Aufhebung der Trennung (Entfernen der Markierung und Ersatz von Zeichen 241 durch 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg))</p> <p>Das Mindestmaß baulich angelegter Zweirichtungsradwegen beträgt 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung, das Mindestmaß bei geringem Verkehrsaufkommen kann im Ausnahmefall 2,00 m betragen. (ERA 2010, Kap. 3.5, S. 26)</p> <p>Gemäß VwV-StVO darf die Benutzungspflicht bei getrenntem Fuß- und Radweg bei einer lichten Breite von mindestens 1,50 m angeordnet werden (Zu § 2, Randnummer 21). Bei Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung) ist eine lichte Breite in der Regel von 2,40, mindestens aber von 2,0 m erforderlich (Zu § 2, Randnummer 37)</p> </div> </div>	
29	Berkach, Geh-/Radweg an der Gernsheimer Straße (B44) Richtung Groß-Gerau
<div style="display: flex;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p><i>Mangel:</i> Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht durch VZ 240: Breite unter 2 m, entspricht nicht den Regelwerten</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Kurzfristig: keine, Beibehaltung der Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit; Langfristig: Anpassung an das Regelmaß;</p> <p>Regelmaße nach ERA 2010 für Gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts: Breite: 2,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: 1,75 m</p> <p>Gemäß VwV-StVO erfordert die Anordnung der Benutzungspflicht durch Zeichen 240 die Erfordernis aus Verkehrssicherheitsgründen und mindestens eine lichte Breite von 2,00 m bei gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts. Unter besonderen Bedingungen kann davon abgewichen werden. (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff; siehe auch Urteil des BVerwG v. 18.11.2010)</p> </div> </div>	

30	Berkach, Wallerstädter Straße	
	<p><i>Mangel:</i> Betonbelag mit Rissen</p>	
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Einbau eines Asphaltbelages mit Bewehrung</p>	
31	Berkach, Kreuzung Gernsheimer Str. (B44) und Rathausstraße (K160)	
	<p><i>Mangel:</i> LSA zeigt für Kfz und Radfahrer/Fußgänger gleichzeitig grün; aus Richtung Süden nach Osten Konflikte durch hohes Verkehrsaufkommen; hier keine Warneinrichtung (Blinklicht)</p>	
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Anbringung eines Blinklichts wie in Ost - Süd-Richtung</p>	

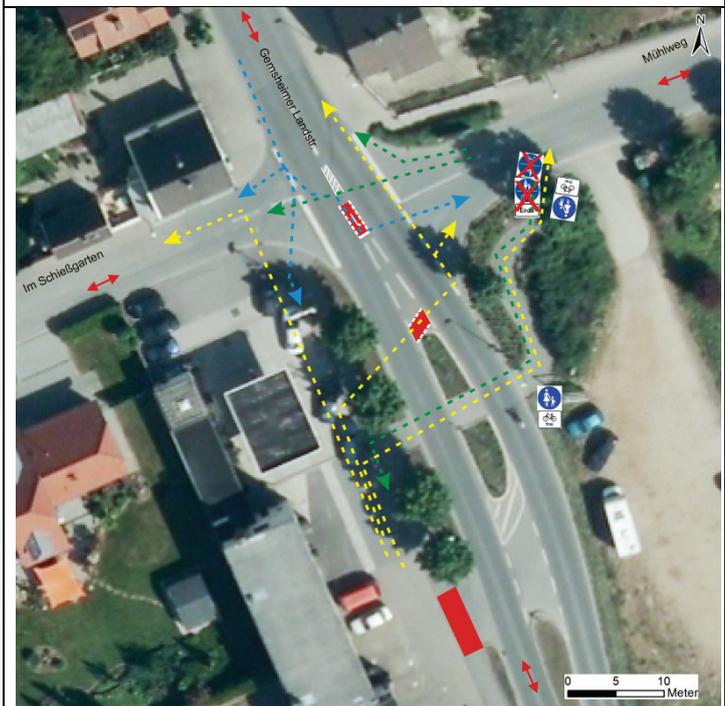
32	Berkach, Ortseingang Büttelborner Straße
	<p><i>Mangel:</i> Ungesichertes Ende des einseitig geführten Geh-/Radweges am Ortseingang</p> <p>Höheres Lkw-Aufkommen durch Entsorgungsbetrieb (Ein-/Ausfahrten, Rangierbetrieb)</p>
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Einbau einer Querungshilfe</p>
	<p><i>Weiterer Effekt:</i> Dämpfung der Geschwindigkeit der in den Ort einfahrenden Kfz</p>
	

33	Berkach, Büttelborner Straße Richtung Büttelborn (K160)
	<p><i>Mangel:</i> Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht durch VZ 240: Breite unter 2 m, entspricht nicht den Regelwerten; zusätzliche Einengung durch Bewuchs</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Kurzfristig: Pflegemaßnahmen zum Erhalt der Fahrbahnbreite, Beibehaltung der Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit;</p> <p>Langfristig: Anpassung an das Regellaß;</p> <p>Regellaße nach ERA 2010 für Gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts: Breite: 2,50 m</p> <p>Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: 1,75 m</p> <p>Gemäß VwV-StVO erfordert die Anordnung der Benutzungspflicht durch Zeichen 240 die Erfordernis aus Verkehrssicherheitsgründen und mindestens eine lichte Breite von 2,00 m bei gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts. Unter besonderen Bedingungen kann davon abgewichen werden. (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff; siehe auch Urteil des BVerwG v. 18.11.2010)</p>
34	K 160 zwischen Berkach und Büttelborn
	<p><i>Mangel:</i> Ende des Geh-/Radweges ca. 400 m vor Büttelborn ; Umfahrungsmöglichkeit vorhanden</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Weiterführung des straßenbegleitenden Geh-/Radweges</p> 

35	Wirtschaftsweg zwischen Wallerstädten und Dornheim	
	<p><i>Mangel:</i> Einzelne Fahrbahnschäden</p>	
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Ausbesserung der Schadstellen</p>	
36	Dornheim, Verlängerung Taunusstraße	
	<p><i>Mangel:</i> Betonbelag mit Rissen und Setzungen</p>	
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Grundsanie rung Betonweg</p>	
37	Dornheim, Ortsdurchfahrt B 44	
	<p><i>Mangel:</i> Fahrbahnbenutzung, hohe Verkehrsbelastung</p>	
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> keine</p>	
	<p>Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h, überwacht durch stationäre Anlagen, Zeichen 136 (Kinder) ("Das Zeichen darf nur angeordnet werden, wo die Gefahr besteht, dass Kinder häufig ungesichert auf die Fahrbahn laufen und eine technische Sicherung nicht möglich ist". Quelle: VwV-StVO)</p>	
		

38	Dornheim, Kreuzung von Gernsheimer Landstraße mit Bahnhofstraße
	<p><i>Mangel:</i> Linksabbiegen von der Gernsheimer Landstraße nicht gesichert</p>
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Markierung von Abbiegespuren</p>
	

<p>39</p>	<p>Dornheim, Verbindung zwischen Hölderlinstraße und Bleichstraße</p>
	<p><i>Mangel:</i> Nicht regelkonformer Einbau von Gattersperren auf vielgenutzter innerörtlicher Verbindung</p>
	<p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Entfernen der Gattersperren oder regelkonformer Umbau</p>
	<p>Für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs ist das Freihalten des lichten Raums von grundlegender Bedeutung. Das Einbringen von Verkehrseinrichtungen wie Schranken, Poller, Sperrpfosten, Geländer und sonstiger Absperrgeräte in den Verkehrsraum bedarf in der Regel der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde... Sie sind nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichts die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen:</p> <p>Poller sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann....</p> <p>Einfahrbreite mindestens 1,50 m... eine Überlappung der Gitter (bei Umlaufsperrern) darf dabei nicht auftreten</p> <p>Erforderlich ... ist ein Abstand zwischen den Gittern von 1,50 m</p> <p>Zwischen der Umlaufsperrre und dem zu querenden Verkehrsweg ist eine Aufstellfläche von 3,00 m erforderlich...</p> <p>(ERA 2010, Abschnitt 11.1.10, S. 80-81)</p>

<p>40</p>	<p>Dornheim, B44, südlicher Ortsrand</p>
	<p><i>Mangel:</i> Führung am Ende des Geh-/Radweges verbesserungsbedürftig vor allem in Süd-Nord-Richtung; Benutzungspflicht einer 2 m breiten Zufahrt aus Richtung Osten verhindert praktisch Weiterfahrt nach Westen/Norden</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Aufhebung der Benutzungspflicht; Markierungen und Beschilderungen zur Lenkung des Radverkehrs</p> 

41	Dornheim, B44 südlicher Ortsrand
	<p><i>Mangel:</i> Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht durch VZ 240: Breite ca. 2 m, entspricht nicht den Regelwerten</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Kurzfristig: keine, Beibehaltung der Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit Langfristig: Anpassung an das Regellaß</p> <p>Regellaße nach ERA 2010 für Gemeinsamen Geh- und Radweg außerorts: Breite: 2,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn: 1,75 m Gemäß VwV-StVO erfordert die Anordnung der Benutzungspflicht durch Zeichen 240 die Erfordernis aus Verkehrssicherheitsgründen und mindestens eine lichte Breite von 2,00 m bei gemeinsamen Geh- und Radwegen außerorts. Unter besonderen Bedingungen kann davon abgewichen werden.</p>
42	Wirtschaftsweg zwischen Dornheim und Kreisgrenze
	<p><i>Mangel:</i> Mäßiger Ausbaustandard eines Waldweges</p> <p><i>Vorschlag/Anregungen:</i> Ertüchtigung der wassergebundenen Oberfläche</p>

Anlage 2. Fahrradabstellanlagen in öffentlichen Einrichtungen

1) Sporthallen

Sporthalle Am Sportfeld, Dornheim



Fahradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads);

Kapazität reicht nicht aus

Mehrzweckhalle Wallerstädten



Fahradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads);

Kapazität reicht nicht aus

Hallenschwimmbad Groß-Gerau



Fahradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads); Unübersichtlicher Standort (Diebstahlgefahr), mäßige Erreichbarkeit (über Fußgängerüberweg); Geringe Akzeptanz (wildes Abstellen vor dem Eingang)

Sehr große Anzahl von Abstellanlagen.

Kreissporthalle Groß-Gerau



Fahradparker unbrauchbar ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads, teilweise zerstört)

Geringe Anzahl

Sporthalle Martin-Buber-Schule



Fahrradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads)

Anzahl großzügig

2) Sportanlagen

Sportanlage Dornheim



Keine Abstellanlagen identifiziert

Sportanlage Groß-Gerau



Keine Abstellanlagen identifiziert

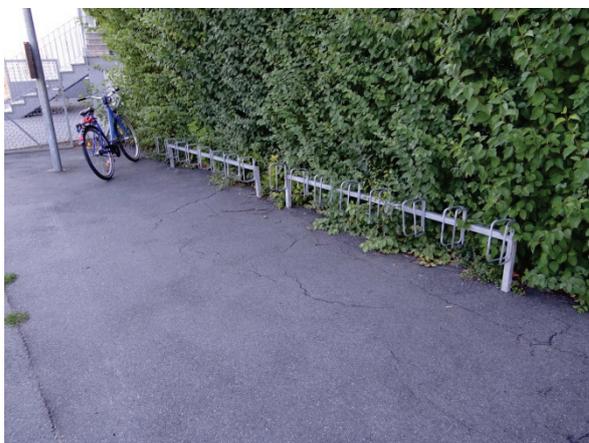
Sportpark Groß-Gerau



Fahradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads); etwas abgelegen;

Anzahl knapp

Sportanlage Wallerstädten



Fahradparker unbrauchbar ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads, teilweise zerstört)

Geringe Anzahl

Rollschnellbahn Groß-Gerau



Fahrradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads); etwas abgelegen;
Anzahl großzügig

Freischwimmbad Groß-Gerau



Fahrradparker minderer Qualität, z.T. untauglich ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads); Erreichbarkeit über Bord und Ummauerung
Anzahl großzügig

3) Versammlungsstätten

Riedhalle Dornheim



Fahradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads)

Nicht ausreichende Kapazität im Süden; im Norden eingewachsen und unbrauchbar

Stadthalle Groß-Gerau



Geeignete Fahrradparker an der Jahnstraße; In der Luisenstraße minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads)

Dorfgemeinschaftshaus Berkach



Fahradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads)

Jugendtreffs	
Groß-Gerau:	Keine Informationen
Dornheim:	6 Abstellplätze minderer Qualität
Wallerstädten:	4 Abstellplätze minderer Qualität
Berkach	Keine Abstellplätze
Museum Groß-Gerau	
Keine Abstellplätze	

4) Verwaltungseinrichtungen

Stadthaus Groß-Gerau	
	Fahrradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads) Anzahl viel zu gering
Stadtbüro Groß-Gerau	
Keine Abstellplätze	

Stadtbüro Dornheim



Fahrradparker geeignet;
Anzahl ausreichend

Stadtbüro Wallerstädten

Keine Abstellplätze

5) Bahnhöfe

Bahnhof Dornheim



Teilweise Fahrradparker angemessener Qualität, ohne Überdachung, teilweise alte nur eingeschränkt nutzbare Systeme;

Bahnhof Dornberg



Moderne Anlage mit Überdachung und Boxen, zusätzlich alte nur eingeschränkt nutzbare Systeme

Bahnhof Groß-Gerau



Ausschließlich alte, nur eingeschränkt nutzbare Systeme

6) Weiterbildende Schulen und Berufsschulen

Martin-Buber Schule Groß-Gerau



Fahrradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads); keine Überdachung

Luise-Büchner-Schule Groß-Gerau



Moderne Bügel-Fahrradparker; keine Überdachung

Berufliche Schule / Prälat-Diehl-Schule Groß-Gerau



Fahrradparker minderer Qualität ("Felgenkiller", eingeschränkte Sicherung des Fahrrads); marode; keine Überdachung

Teil 2: Aktionsplan der Stadtverwaltung

Maßnahmen nach Priorität 1: überwiegend eigene Flächen, in Eigenregie umsetzen, überschaubarer Aufwand oder größeres Projekt mit noch zu klärender Finanzierung oder Randbedingungen								
Maßnahme Nr.	Ort	Mängelbeschreibung (Ist-Zustand)	Lösungsvorschläge	Stellungnahme / Würdigung der Stadtverwaltung				Weitere Termine
				Maßnahme	Beteiligung intern	Beteiligung extern	Bemerkungen	
		<u>a) Umsetzung bis Sommer 2013 (kurzfristige Planung)</u>						
6	Frankfurter Straße / Bahnunterführung	Einzige Möglichkeit der Gleisquerung für Radfahrer im Ortskern durch Gattersperren und Beschilderung gesperrt	Entfernen der Gattersperren oder regelkonformer Umbau; Freigabe für den Radverkehr; Markierungen der Bewegungsflächen der Fußgänger und Radfahrer	(1) Umbeschilderung, (2) Markierung; (3) Freigabe der Gattersperren	BO+Bauhof		(1)+(2) bereits ausgeführt	(3) 2014
7	Frankfurter Straße am Europakreisel	Einfahrt in den Kreisel für Radfahrer verboten; unklare Weiterführung des Radverkehrs zum Bahnhof	Verbot aufheben; Neukonzipierung der Radverkehrsführung (Ziel Bahnhof)	Umbeschilderung	BO+Bauhof		Bereits ausgeführt	
8	Europakreisel	VZ 240 falsche Beschilderung; keine Anbindung des Geh-/Radweges an Kreisel, Weiterführung auf dem zu schmalen Gehweg	Umbeschilderung, Zufahrt zum Kreisel herstellen	Umbeschilderung	BO+Bauhof		In Vorbereitung	
10	Oppenheimer Str. / Südring	In Ost-West-Richtung fehlt die Führung auf den straßenbegleitenden Geh-/Radweg	Führung des Radverkehrs durch Markierungen auf den freigegebenen Gehweg vor der Kreuzung	Markierung	BO	MAT	In Vorbereitung	
12	Friedrich-Ebert-Anlage	Zeichen 240 (Geh-/Radweg) falsch	Umbeschilderung	Umbeschilderung	BO+BLUV		In Vorbereitung	
13	Friedrich-Ebert-Anlage / Darmstädter Str.	Einfahrt in den Geh-/Radweg durch Zeichen 242.1 (Beginn des Fußgängerbereichs) gesperrt; Radparker in Fußgängerzone	Aufhebung der Fußgängerzone oder Anbringen von Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei)	Umbeschilderung	BO+Bauhof		Bereits ausgeführt	
14	Darmstädter Str. (Innenstadt)	Erkennbarkeit der Freigabe der Einbahnstraße eingeschränkt	Markierung von Richtungspfeilen mit Fahrradpiktogrammen		BO		Vorschlag wird wegen Gefahrenpotenzial abgelehnt	
21	Wilhelm-Seipp-Str. / Henry-Dunant-Str.	Anbringung von Zusatzzeichen ohne zugehöriges Verkehrszeichen; Führung des Radverkehrs auf Fußgängerüberweg	Entfernen der unzulässigen Schilder; Einführung einer klaren Regelung am Fußgängerüberweg durch Furten und Verkehrszeichen	Furt bleibt bestehen; Umbeschilderung	BO		Bereits ausgeführt	
22	Carl-v.-Ossietzky-Ring	Sperrpfosten mit engem Durchlass	1 Sperrpfosten entfernen		Bauhof			
30	Feldweg zw. Berk-Wall	Betonbelag mit Rissen	Einbau eines Asphaltbelages mit Bewehrung	Reparatur	BLUV	Tiefbauer	Jahresunterhaltung	
35	Feldweg zw. Wall-Dornh	Fahrbahnschäden auf Wirtschaftsweg	Ausbesserung der Schadstellen	Reparatur	BLUV	Tiefbauer	Jahresunterhaltung	

Radverkehrskonzept
Teil 2: Aktionsplan der Stadtverwaltung

- 66 -

Maßnahme Nr.	Ort	Mängelbeschreibung (Ist-Zustand)	Lösungsvorschläge	Stellungnahme / Würdigung der Stadtverwaltung			Weitere Termine	
				Maßnahme	Beteiligung intern	Beteiligung extern		Bemerkungen
		<u>b) Umsetzung bis Ende 2013 (kurzfristige Planung)</u>						
11	Frankfurter Str. / Mainzer Str. in Richtung Süden	"Versteckte" Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung	Freigabe, Öffnung der mit Poller abgesperrten Fläche für Radfahrer	Umgestaltung des Einmündungsbereiches	BO+BLUV	Habermehl & Fohlmann	In Verbindung mit Verkehrsberuhigung Frankfurter Straße; noch nicht final diskutiert	
16	Radweg aus Klein-Gerau / Sudetenstraße	Radweg endet auf dem Gehweg, Fahrbahn durch Gattersperre abgetrennt	Verbreiterung des Gehweges durch Versetzen der Gattersperre, Freigabe der Ein- und Ausfahrt durch Verkehrszeichen und Markierungen	Umbeschilderung Markierung	BO+BLUV	MAT		
19	Südring (C.-v.-O.-Ring) / Jahnstraße	Geh-/Radweg unterbrochen; schlechte Anbindung der Unterführung	Umbau des Kreuzungsbereichs zur Weiterführung des Radweges entlang des Südrings	Koordination mit benachbarten Projekten: (1) Sanierung Unterführung, (2) Fahrbahndeckenerneuerung im Knotenbereich, (3) Anpassung der LSA, (4) Markierung	BO+BLUV	(1) IB Jenisch, (2) IB N.N., (3) IB T+T, AVT, (4) MAT	Koordinationsaufwand durch BLUV	(1) März 2013, (2) bis (4) 2013
23	Weg von Am Hallenbad	Pflasterschäden durch Wurzeln	Schadstellen ausbessern, ggf. Grunderneuerung der Fahrbahn	Reparatur	BLUV	Tiefbauer	Jahresunterhaltung	
39	Weg zw. Hölderlinstr. / Bleichstraße	Nicht regelkonformer Einbau von Gattersperren auf vielgenutzter innerörtlicher Verbindung	Entfernen der Gattersperren oder regelkonformer Umbau	Umbau	Bauhof			
42	Feldweg / Waldweg	Mäßiger Ausbaurzustand eines Waldweges	Ertüchtigung der wassergebundenen Oberfläche	Reparatur		Tiefbauer		
		<u>c) Umsetzung: Mittelfristige Planung (1 bis 5 Jahre)</u>						
3	Hans-Böckler-Straße	Lkw-Verkehr, keine Radverkehrsanlage; Gehweg durch Lkw-Befahrung beschädigt	Gehweg für Radfahrer freigeben, unbefestigte Stellen befestigen, Bordaufkantung zur Verhinderung der Befahrung durch Lkw	(1) Umbeschilderung, (2) Straßenreparatur	BO+Bauhof	Kreis GG	Verlagerung auf L3482? => Kreiskonzept	(1) 2012
15	Jahnstraße	Einbahnstraße, in Gegenrichtung nur auf dem Gehweg auf der linken Straßenseite (Radfahrer frei)	Einrichtung einer Fahrradstraße, mit Freigabe für Anliegerverkehr; Parken nur auf vorgegebenen Parkständen	Konsenz über „Fahrradstraße“ herstellen => Noch keine einheitliche Sicht!	SEK 2020		Separates Projekt i.V. Mit „Bildungsband“	
20	Gemsheimer Straße	Fahrbahnbenutzung auf breiter Fahrbahn	Beginn der Tempo 30-Zone vorziehen; Alternative: prüfen, ob Radfahrstreifen oder Schutzstreifen möglich	Kein Grund für Tempo 30-Zone	BO		Nach Kanalbaumaßnahme 2014 Neukonzipierung	2014 / 2015
36	Feldweg Verlängerung Taunusstraße	Betonbelag mit Rissen und Setzungen	Grundsanieung des Weges	Reparatur	BLUV	Tiefbauer	Jahresunterhaltung o. Grundh. Erneuerung je nach Erfordernis	

Radverkehrskonzept
Teil 2: Aktionsplan der Stadtverwaltung

- 67 -

Maßnahmen nach Priorität 2: auch städtische Flächen sind betroffen, viele Beteiligte, Initiative entwickeln, koordinieren, verfolgen								
Maßnahme Nr.	Ort	Mängelbeschreibung (Ist-Zustand)	Lösungsvorschläge	Stellungnahme / Würdigung der Stadtverwaltung				Weitere Termine
				Maßnahme	Beteiligung intern	Beteiligung extern	Bemerkungen	
4	Nordring zw. Hans-Böckler-Str. / L3482	abruptes Geh-/Radweg-Ende, Fahrbahnnutzung bis zum Erreichen der Route	Weiterführung des Geh-/Radweges bis zur Routenanbindung; Anpassung des Knotens (Furt, Anpassung der LSA)	Abstimmung Hessen Mobil, Grunderwerb, Anpassung LSA	FCW, BO, BLUV	Hessen Mobil, Kreis GG, Grundstückseigentümer	Entwicklung Südzuckergelände, i.V. mit kreisübergreifendem Radwegenetz (L3482)	
24	„März-Knoten“	Unklare Führung des Radverkehrs von Norden nach Süden und Osten	Führung des Radverkehrs über Furten, Nutzung des Parkplatzes für Nord-Südbeziehung; Einrichtung einer zusätzlichen Furt über den Südring im Westen zum Anschluss der Verbindungen zum Hallenbad und Sportpark	Abstimmung Hessen Mobil, Umbau Knoten, Grunderwerb, Anpassung LSA i.V. „Grüne Welle“, Umbeschilderung, Markierung	FCW, BO, BLUV	Hessen Mobil, Kreis GG, Grundstückseigentümer, IB T+T, IB N.N.	In Koordination mit der Anbindung Odenwaldstraße an die B44	2013 / 2014
26	„Gambrinus-Knoten“	Führung des Radverkehrs Richtung Osten und Süden unklar; aus Richtung Osten zu frühes Ende des Geh-/Radweges	Aus Richtung Osten: Versetzen von VZ; Markierung von Schutzstreifen für die Nord-Süd-Richtung;	Abstimmung Hessen Mobil, Umbau Knoten, Anpassung LSA i.V. „Grüne Welle“, Umbeschilderung, Markierung	BO+BLUV	Hessen Mobil, Kreis GG, IB T+T, IB N.N.		
27	Anbindung Odenwaldstraße an die B44	kein gesicherter Übergang, Verbindungsstrecke zum Bahnhof Dornberg	Übergang herstellen	Abstimmung Hessen Mobil, Umbau Einmündung, Grunderwerb, Anpassung LSA i.V. „Grüne Welle“, Umbeschilderung, Markierung	BO+BLUV	Hessen Mobil, Kreis GG, IB T+T, IB N.N.		
31	B44 / Rathausstraße (K160)	Konflikt mit Abbiegern bei gleichzeitiger LSA-Freigabe des Autoverkehrs und Radverkehrs	Aufstellen eines Blinklichts	Abstimmung Hessen Mobil, Anpassung LSA	BO	Hessen Mobil, Kreis GG		
32	Ortseingang Berkach (aus Ri. Büttelborn)	Ungesichertes Ende des Geh-/Radweges mit hohem Lkw-Aufkommen durch Zufahrt zum Entsorgungsbetrieb	Einbau einer Querungshilfe	Abstimmung Hessen Mobil, Kreis GG, Regionale Radroute, Umbau, Grunderwerb, Umbeschilderung, Markierung	BO+BLUV	Hessen Mobil, Kreis GG, IB Sliwka, IB N.N.		
38	Rathausplatz	Linksabbiegen von der Gernsheimer Landstraße nicht gesichert	Markierung und Einfärbung von Abbiegespuren	Abstimmung Hessen Mobil, Anpassung LSA, Markierung		Hessen Mobil, Kreis GG		
40	Ortseingang Dornheim (Süd)	Führung am Ende des Geh-/Radweges verbesserungsbedürftig; Benutzungspflicht einer breiten Zufahrt aus Richtung Osten verhindert praktisch Weiterfahrt nach Westen/Norden	Aufhebung der Benutzungspflicht; Markierungen und Beschilderungsmaßnahmen zur Lenkung des Radverkehrs	Abstimmung Hessen Mobil, Umbau, Grunderwerb, Umbeschilderung, Markierung	BO+BLUV	Hessen Mobil, Kreis GG, Grundstückseigentümer		

Radverkehrskonzept
Teil 2: Aktionsplan der Stadtverwaltung

- 68 -

Maßnahmen nach Priorität 3: kein eigener zugriff, andere Zuständigkeiten, anregen, hinweisen, begleiten								
Maßnahme Nr.	Ort	Mängelbeschreibung (Ist-Zustand)	Lösungsvorschläge	Stellungnahme / Würdigung der Stadtverwaltung				Weitere Termine
				Maßnahme	Beteiligung intern	Beteiligung extern	Bemerkungen	
5	L3094	Keine Radverkehrsanlagen an der Landesstraße außerorts, nur Seitenstreifen	Radweg von Fahrbahn abtrennen			Hessen Mobil, Kreis GG		
25	Radweg B44 zw. März- und Gambirusknoten	Geh-Radweg zu schmal für Benutzungspflicht	Aufhebung der Benutzungspflicht Geh-Radweg-Verbreiterung	Verbreiterung, Grün-Rückschnitt Hessen Mobil	BO+BLUV	Hessen Mobil, Kreis GG	Bereits durch Hessen Mobil beauftragt	2012 / 2013
28	Radweg B44 / Gernsheimer Straße	Breite gekennzeichneten Radweges reicht für den Zweirichtungsverkehr nicht aus	Aufhebung der Trennung	Verbreiterung Hessen Mobil		Hessen Mobil, Kreis GG		
29	Radweg B44 / Berkach	Geh-Radweg zu schmal	Aufhebung der Benutzungspflicht Verbreiterung auf das Regelmaß	Verbreiterung Hessen Mobil		Hessen Mobil, Kreis GG	Zur Zeit Bauwerkssanierung	
33	Radweg K160 zw. Berkach u. Büttelborn	Geh-Radweg zu schmal, zusätzliche Einengung durch Bewuchs	Pflegemaßnahmen zum Erhalt der Fahrbahnbreite Geh-Radweg-Verbreiterung	Verbreiterung Hessen Mobil, Kreis GG		Hessen Mobil, Kreis GG		
34	Radweg K160 zw. Berkach u. Büttelborn	Ende des Geh-/Radweges ca. 400 m vor Büttelborn ; Umfahrungsmöglichkeit vorhanden	Weiterführung des straßenbegleitenden Geh-/Radweges	Umbau Hessen Mobil, Kreis GG		Hessen Mobil, Kreis GG		
41	B44Ortseingang Dornheim (Süd)	Geh-/Radweg mit Benutzungspflicht durch VZ 240: Breite ca. 2 m, entspricht nicht den Regelwerken	Geh-Radweg-Verbreiterung	Verbreiterung Hessen Mobil		Hessen Mobil, Kreis GG		
Maßnahmen nach Priorität 4: wird nicht umgesetzt bzw. ist bereits umgesetzt								
Maßnahme Nr.	Ort	Mängelbeschreibung (Ist-Zustand)	Lösungsvorschläge	Stellungnahme / Würdigung der Stadtverwaltung				Weitere Termine
				Maßnahme	Beteiligung intern	Beteiligung extern	Bemerkungen	
9	Mittelstraße / Bahnübergang DB-Strecke DA-WI	Halbschranken mit extrem langen Wartezeiten, mehrfach Überquerungen durch Radler und Fußgänger bei geschlossenen Schranken beobachtet	Vollbeschränkung; Über- oder Unterführung				Wird nicht umgesetzt.	
17	Feldweg GG-Trebur	Asphaltbelag mit Absenkungen	Grundsanieierung des Weges					
18	Radweg L3040 nach Wallerstädten	Übergang vom Geh-/Radweg zur Fahrbahn fehlt am Abzweig der Radrouten	Asphaltierung eines ausreichend breiten Übergangs	Umbau Hessen Mobil, Kreis GG		Hessen Mobil, Kreis GG		
37	Ortsdurchfahrt B44 Dornheim	Fahrbahnbenutzung, hohe Verkehrsbelastung	keine Maßnahme					