



**Städtebauliches
Verkehrskonzept
Stadt Gernsheim**

Städtebauliches Verkehrskonzept

15. August 2019

Auftraggeber

Stadt Gernsheim
Ordnungsamt
vertreten durch:
Christian Schwarz
Stadthausplatz 1
64579 Gernsheim
Telefon: 06258 / 108-151
Telefax: 06258 / 3027
stadtverwaltung@gernsheim.de
www.gernsheim.de

Auftragnehmer

R+T Verkehrsplanung GmbH
Julius-Reiber-Straße 17
64293 Darmstadt
Telefon: 06151 / 2712 0
Telefax: 06151 / 2712 20
darmstadt@rt-verkehr.de
www.rt-verkehr.de

Bearbeitung durch:
M. Eng. Lars Garber
Dipl. Ing. Dominik Könighaus

Hinweis:

In allen von R+T verfassten Texten wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf eine geschlechtsspezifische Unterscheidung verzichtet. Es sind stets alle Menschen jeden Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Inhalt

1	Aufgabe und Vorgehensweise	1
2	Bestandsaufnahme	2
2.1	Flächennutzung	2
2.2	Vorrangstraßennetz	2
2.3	ÖPNV- und Radroutennetz	2
3	Schwachstellenanalyse	3
4	Konzeption	4
4.1	Vorrangstraßennetz	4
4.2	Lkw-Fahrverbot	4
4.3	Geschwindigkeitsbeschränkungen	5
5	Zusammenfassung und Fazit	7
	Verzeichnisse	8

1 Aufgabe und Vorgehensweise

Aufgabe

Die Schöfferstadt Gernsheim plant derzeit intensiv die Modernisierung und Verschönerung des Stadtgebietes. Des Weiteren werden in den nächsten Jahren einige Großprojekte wie der Bau eines Ärztehauses und einer zentralen neuen Polizeistation vorangetrieben. Im Zusammenhang mit der Eröffnung der B 44 Ortsumgehung ist auch Abstufung von klassifizierten Straßen zu kommunalen Straßen geplant.

Aus diesem Grund möchte die Stadt Gernsheim ein städtebauliches Verkehrskonzept erstellen lassen, in dem definiert ist, welche Strecken dem Vorrangnetz zugerechnet werden und welche Verkehrsbeschränkungen innerorts vorgesehen sind. Im Fokus steht dabei das Gebiet der Kernstadt.

Das Konzept soll durch die zuständigen Gremien (Bauausschuss, Stadtverordnetenversammlung) beschlossen werden, um als Grundlage für die zukünftigen straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zu dienen.

Vorgehensweise

Im Zuge einer Bestandsaufnahme wird zunächst die städtebauliche und verkehrliche Situation analysiert. Vorhandene Schwachstellen werden aufgezeigt.

Darauf aufbauend wird das städtebauliche Verkehrskonzept entwickelt. Dieses beinhaltet:

- Definition des Vorrangstraßennetzes,
- Lkw-Fahrverbote mit zugehörigen Ausweichrouten sowie
- Geschwindigkeitsbeschränkungen

2 Bestandsaufnahme

Plan 1 zeigt das Netz der klassifizierten Straßen im Stadtgebiet von Gernsheim. Die B 44, B 426 sowie die L 3112 sind leistungsfähige, übergeordnete Straßen, um Gernsheim an das regionale und überregionale Straßennetz anzubinden.

2.1 Flächennutzung

Die Flächennutzung in der Kernstadt sowie mögliche Entwicklungsflächen sind in **Plan 2** dargestellt. Gewerbe- und Industrieflächen ist ausschließlich im Norden sowie im Hafengebiet vorhanden. Diese Gebiete werden im Süden durch die L 3112 begrenzt. Südlich der L 3112 sind überwiegend Wohngebiete vorhanden. Die Einzelhandelsschwerpunkte sind zentral in der Stadtmitte und westlich der Bahn an der Bensheimer Straße vorhanden.

2.2 Vorrangstraßennetz

Neben der Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten zur Förderung der gewünschten städtebaulichen Entwicklung sind Kommunen dazu verpflichtet, ein leistungsfähiges Vorrangstraßennetz anzubieten. Dieses muss den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs, Busverkehrs sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung (wie Rettungswesen, Katastrophenschutz, Feuerwehr) genügen.

Die in Gernsheim bestehenden Vorrangstraßen, Tempo 30-Zonen sowie Lkw-Fahrverbote sind in **Plan 3** dargestellt. Das Vorrangstraßennetz besteht im Wesentlichen aus den klassifizierten Straßen. Darüber hinaus sind die Heidelberger Straße und die Karlstraße Bestandteil des Vorrangstraßennetzes. In der Stadtmitte ist das Vorrangstraßennetz zwischen Karlstraße und Wormser Straße unterbrochen. Bei genauerer Betrachtung der Stadtmitte (**Plan 3.2**) ist festzustellen, dass weder Bleichstraße oder die Straße „Im Rosengarten“ die Anforderungen, die an eine Vorrangstraße gestellt werden, vollständig erfüllen. Grundsätzlich ist jedoch die Anbindung der Stadtmitte an das übergeordnete Straßennetz nicht beeinträchtigt.

2.3 ÖPNV- und Radroutennetz

Das bestehende ÖPNV-Liniennetz ist in **Plan 4** dargestellt. Die Buslinien nutzen vorzugsweise das Vorrangstraßennetz. Zur Anbindung wichtiger Einrichtungen wie etwa Schulen oder des Bahnhofs ist ein Verlassen des Vorrangstraßennetzes erforderlich.

Die ausgewiesenen Kreisradrouten des Alltagsverkehrs sind in **Plan 5** dargestellt und wurden im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Groß-Gerau definiert. Darüber hinaus führt der parallel zum Rhein verlaufende hessische Fernradweg R 6 durch das Stadtgebiet von Gernsheim.

3 Schwachstellenanalyse

Nachfolgend werden Schwachstellen im städtischen Straßennetz beschrieben, die im Konflikt mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung stehen. Die Schwachstellen sind in **Plan 6** verortet.

Die Wormser Straße weist eine Straßenraumgestaltung auf, die eher einer außerörtlichen Landstraße entspricht. Wesentliche Merkmale sind:

- gestreckte Linienführung
- Fahrbahnbreite von etwa 10,00 m,
- Knotenpunkte mit Linksabbiegestreifen und freien Rechtsabbiegern,
- Straße nur einseitig angebaut

Aufgrund der oben genannten Merkmale geht von der Wormser Straße eine starke Trennwirkung aus. Insbesondere das westlich gelegene Nibelungenviertel wird vom restlichen Stadtgebiet getrennt. Die fehlenden Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr (z. B. an der Bushaltestelle „Nibelungenviertel“) verstärken diese Wirkung.

Der hessische Fernradweg R6 verläuft im nördlichen Stadtgebiet auf der Mainzer Straße. Hier sind beidseitig Mehrzweckstreifen vorhanden, die auch zum Halten und Parken genutzt werden. Der Radverkehr muss dann auf den Kfz-Fahrestreifen ausweichen. In Anbetracht der künftigen Entwicklungen in diesem Gewerbegebiet ist insbesondere mit einer Zunahme des Schwerverkehrs zu rechnen. Es sollte daher geprüft werden, ob die Anlage von Radverkehrsanlagen in der Mainzer Straße möglich ist oder eine Alternativroute vorhanden ist.

Wie bereits in Abschnitt 2.2 beschrieben ist das Vorrangstraßennetz in der Stadtmitte unterbrochen. Das Ende der Vorrangstraße nach der Unterführung unmittelbar vor dem Knotenpunkt Karlstraße / Am Friedhof. Der Wechsel von einer Vorrangstraße in die Tempo 30-Zone ist in der Straßenraumgestaltung nicht erkennbar. In diesem Bereich sind durch die angrenzenden Geschäfte ein hohes Aufkommen an querenden Fußgängern und Kurzzeitparkern auf der Fahrbahn zu verzeichnen. In diesem Bereich ist auch das neue Ärztehaus geplant, was zu einer weiteren Zunahme des Fußgänger aufkommen in diesem Bereich führt.

Im Stadtgebiet von Gernsheim sind mehrere Kreisverkehrsplätze vorhanden. Diese weisen keine Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) auf. Damit ist der Fußverkehr gegenüber in den Kreisel einfahrenden Fahrzeugverkehr nachrangig und gegenüber ausfahrendem Fahrzeugverkehr bevorrechtigt. In der Regel sollten an innerörtlichen Kreisverkehrsplätzen der Fußverkehr mittels Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) bevorrechtigt über die Ein- und Ausfahrten geführt werden. Dadurch entsteht eine klare Vorrangregelung, die alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehen können. Es wird empfohlen, Fuß-

gängerüberwege (Zebrastreifen) an den innerörtlichen Kreisverkehren in Gernsheim zu ergänzen.

4 Konzeption

4.1 Vorrangstraßennetz

Plan 7 zeigt das geplante Vorrangstraßennetz in der Kernstadt von Gernsheim, welches gegenüber dem bestehenden Netz unverändert bleibt.¹ Die Kernstadt verfügt somit bereits heute über zentral geführte Vorfahrtsstraßen, die einen zügigen Anschluss an das umliegende Straßennetz sicherstellen. Auch der geplante neue Standort der Polizeistation ist unmittelbar an das Vorrangstraßennetz angebunden.

Die Wormser Straße bleibt auch nach der Abstufung zur kommunalen Straße Teil des Vorrangstraßennetzes um das südliche Stadtgebiet und die Stadtmitte an das überörtliche Straßennetz anzubinden. Darüber hinaus ist es erforderlich, der Feuerwehr über die Wormser Straße ein zügiges Ausrücken ins östlich der Bahn gelegene Stadtgebiet zu ermöglichen.

Abseits des dargestellten Vorbehaltsnetzes sind Tempo 30 Zonen angeordnet. In diesen Bereichen herrscht Wohnnutzung vor. Ein niedriges Kfz-Geschwindigkeitsniveau ist dort vorrangiges Ziel. In den Tempo 30 Zonen gibt es darüber hinaus Wohnstraßen, die als verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325 StVO) ausgewiesen sind. (Diese Bereiche sind nicht gesondert dargestellt.)

4.2 Lkw-Fahrverbot

Die vorgesehenen Lkw-Fahrverbote sind in **Plan 8** dargestellt. Der Lieferverkehr in Gernsheim ist von den Fahrverboten nicht betroffen. Die bestehenden Fahrverbote werden um ein Fahrverbot in der Wormser Straße ergänzt. Um die Häufigkeit des Begegnungsfalls Lkw-Lkw auf ein Mindestmaß zu beschränken, ist auf der Wormser Straße in Fahrtrichtung Norden ein Lkw-Verbot ohne Ausnahme für den Lieferverkehr vorgesehen. Für aus Norden (Mainzer Straße) kommende Lkw ist vor dem Knotenpunkt Mainzer Straße / L 3112 ein entsprechender Hinweis auf das Durchfahrtsverbot in der Wormser Straße aufzustellen, vgl. **Abbildung 1**.

Durch die Sperrung der Wormser Straße für den Lkw-Verkehr ist die Erreichbarkeit der städtischen Gewerbegebiete im Norden nicht beeinträchtigt. Eine Anbindung Richtung Süden ist über die L 3112 und die B 44 sichergestellt. Entsprechende Lkw-Routen sind ebenfalls in **Plan 8** dargestellt.

¹ Die angepassten Lkw-Route sind in Plan 8 dargestellt, siehe auch Kapitel 4.2.

Durch das vorgesehene Lkw-Verbot in der Wormser Straße ergeben sich auch Möglichkeiten, den Straßenraum neu zu ordnen. Die Fahrbahn muss nicht mehr durchgängig für den Begegnungsfall Lkw-Lkw dimensioniert sein. Die in **Abschnitt 3** genannten Schwachstellen in der Straßenraumgestaltung können so beseitigt werden.

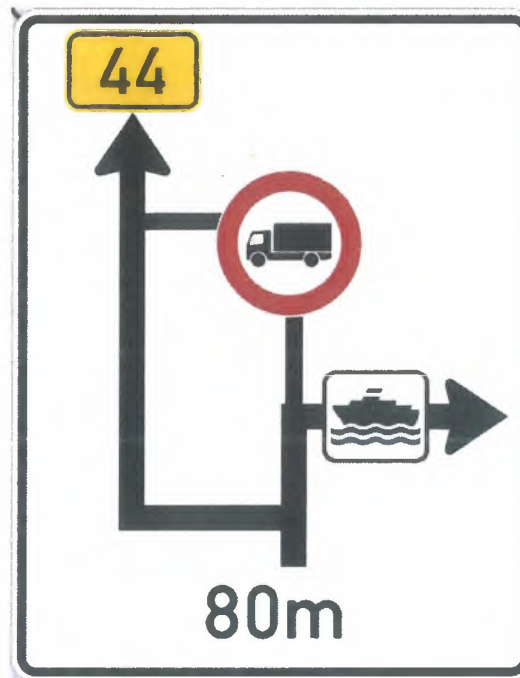


Abbildung 1: Hinweis auf das neue Lkw-Durchfahrtsverbot in der Wormser Straße

4.3 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Die Wormser Straße bleibt Teil des Vorrangroutennetzes. Im Zuge des städtebaulichen Verkehrskonzepts wird jedoch angeregt, für die Wormser Straße nachts 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit anzuordnen. Dies ist grundsätzlich möglich. Dafür gilt §45 der StVO:

„Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. [...]

(1b) Die Straßenverkehrsbehörden treffen auch die notwendigen Anordnungen [...]

5. zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.“

Diese Vorschrift ermächtigt die Stadt, soweit sie als Straßenverkehrsbehörde zuständig ist, Anordnungen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu treffen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde

kann also entsprechende Verbote (z.B.: Lkw-Verbot) oder Beschränkungen (z.B.: Tonnage, Höchstgeschwindigkeit) veranlassen, um die Bevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen und / oder eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu fördern.

Konkret bedeutet das für eine nächtliche Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Wormser Straße sehr günstige Voraussetzungen:

- Das Straßennetz von Gernsheim ist so strukturiert und geregelt, dass keine Verlagerung in umliegende Wohnstraßen auftreten werden. (Für kein Kfz ist in den Nebenstrecken ein schnelleres Vorankommen zu erwarten und es gilt eine Tempo 30-Zone).
- Für die Strecke ist im städtebaulichen Verkehrskonzept ein Lkw-Verbot vorgesehen. Es bestehen entsprechende Umleitungsstrecken. Das Vorrangstraßennetz (ohne Beschränkungen) ist und bleibt somit in sich logisch und konsistent.
- Durch die B44 Ortsumgehung Klein-Rohrheim sinkt die Verkehrsbedeutung der Wormser Straße für überörtlichen Verkehr.
- Die Fähre ist von ca. 22 Uhr bis 5 Uhr nicht in Betrieb. In dieser Zeit ist die Verkehrsbedeutung der Wormser Straße entsprechend noch geringer.
- Die Fahrzeit der Linienbusse wird durch eine Beschränkung in der Zeit von 22 bis 5 Uhr nicht beeinträchtigt.
- Es ist eine Umgestaltung der Wormser Straße vorgesehen, um ihre Trennwirkung zu mindern und das Einhalten einer angepassten Kfz-Geschwindigkeit zu fördern.

Eine nächtliche Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Wormser Straße passt zu den Zielen, die Gernsheim mit dem städtebaulichen Verkehrskonzept erreichen möchte und hat keine negative Auswirkungen auf Bewohner, Wirtschafts- oder Busverkehr. Auch die Chancen auf Einhaltung der Regelung sind unter den gegebenen Rahmenbedingungen gut.

5 Zusammenfassung und Fazit

Die Schöfferstadt Gernsheim plant derzeit intensiv die Modernisierung und Verschönerung des Stadtgebietes sowie die Realisierung einiger Großprojekte. Im Zusammenhang mit der Eröffnung der B 44 Ortsumgehung ist auch die Abstufung von klassifizierten zu kommunalen Straßen geplant.

In einem städtebaulichen Verkehrskonzept soll daher definiert werden, welche Strecken dem Vorrangnetz zugerechnet werden und welche Verkehrsbeschränkungen innerorts vorgesehen sind. Im Fokus steht dabei das Gebiet der Kernstadt.

Im Zuge einer Bestandsaufnahme wurde zunächst die städtebauliche und verkehrliche Situation analysiert. Schwachstellen zeigten sich vor allem in der Straßenraumgestaltung der Wormser Straße. Daraus resultiert eine hohe Trennwirkung auf die angrenzenden Wohngebiete.

Das städtebauliche Verkehrskonzept sieht eine Beibehaltung des bestehenden Vorrangstraßennetzes vor. Das bestehende Lkw-Verbot wird indes auf die Wormser Straße ausgeweitet. Daraus ergeben sich Möglichkeiten den Straßenraum neu zu ordnen und die Trennwirkung der Wormser Straße zu reduzieren. Aufgrund der Sperrung der Wormser Straße für den Lkw-Durchgangsverkehr ist die Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Norden nicht beeinträchtigt. Entsprechende Ausweichrouten sind vorhanden.

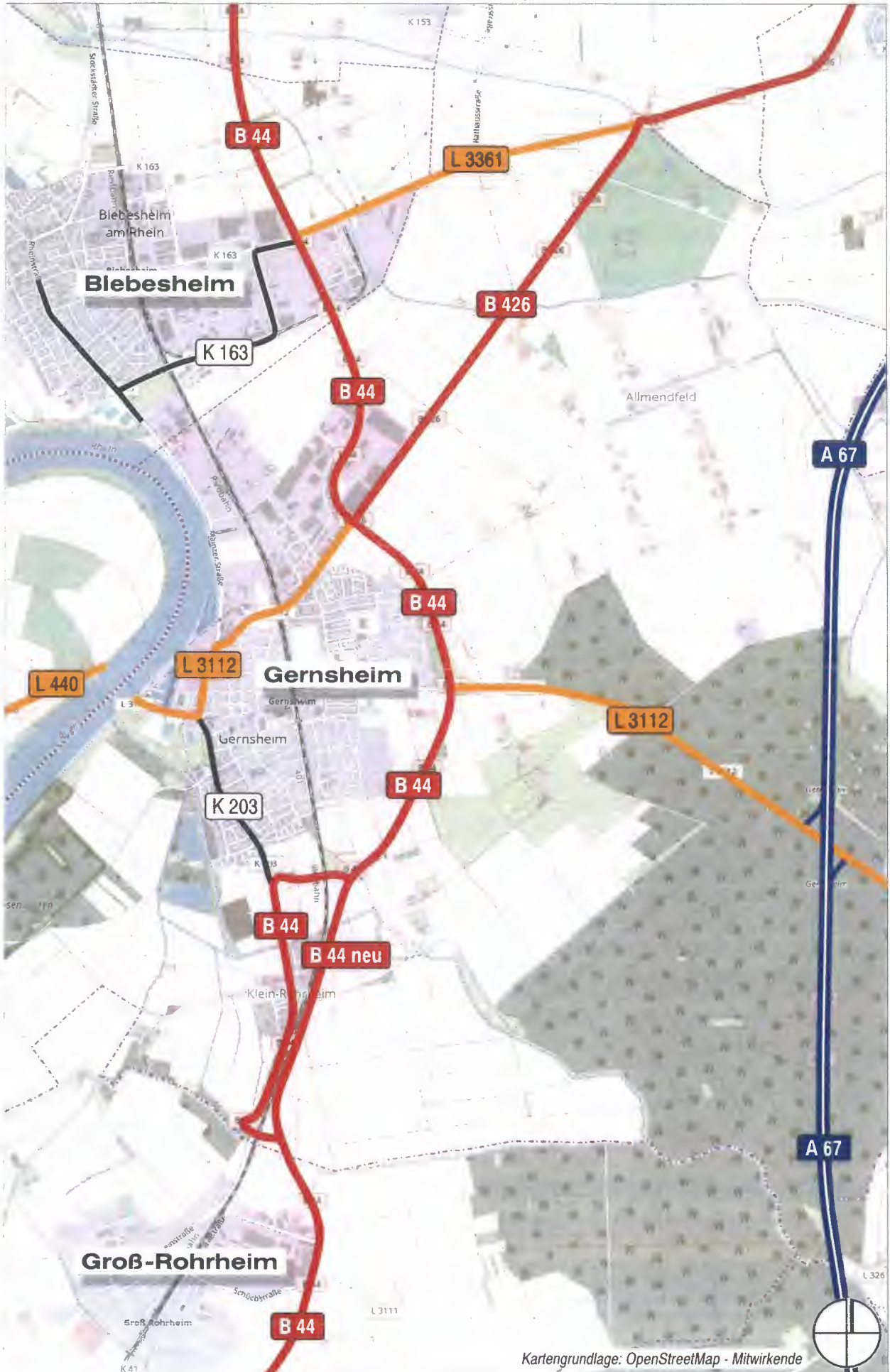
Des Weiteren soll in der Wormser Straße nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h angeordnet werden. Es zeigt sich, dass eine nächtliche Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu den Zielen des städtebaulichen Verkehrskonzepts passt und keine negativen Auswirkungen auf Bewohner, Wirtschafts- oder Busverkehr hat.

Verzeichnisse

Plandarstellungen als Anhang:

- Plan 1 Übersicht
- Plan 2 Flächennutzung
- Plan 3 Vorrangstraßennetz – Bestand
- Plan 3.1 Kernstadt
- Plan 3.2 Detail Stadtmitte
- Plan 4 ÖPNV-Liniennetz
- Plan 5 Kreisradrouten
- Plan 6 Schwachstellenanalyse
- Plan 7 Konzept – Vorrangstraßennetz
- Plan 8 Konzept – Zukünftige Lkw-Routen

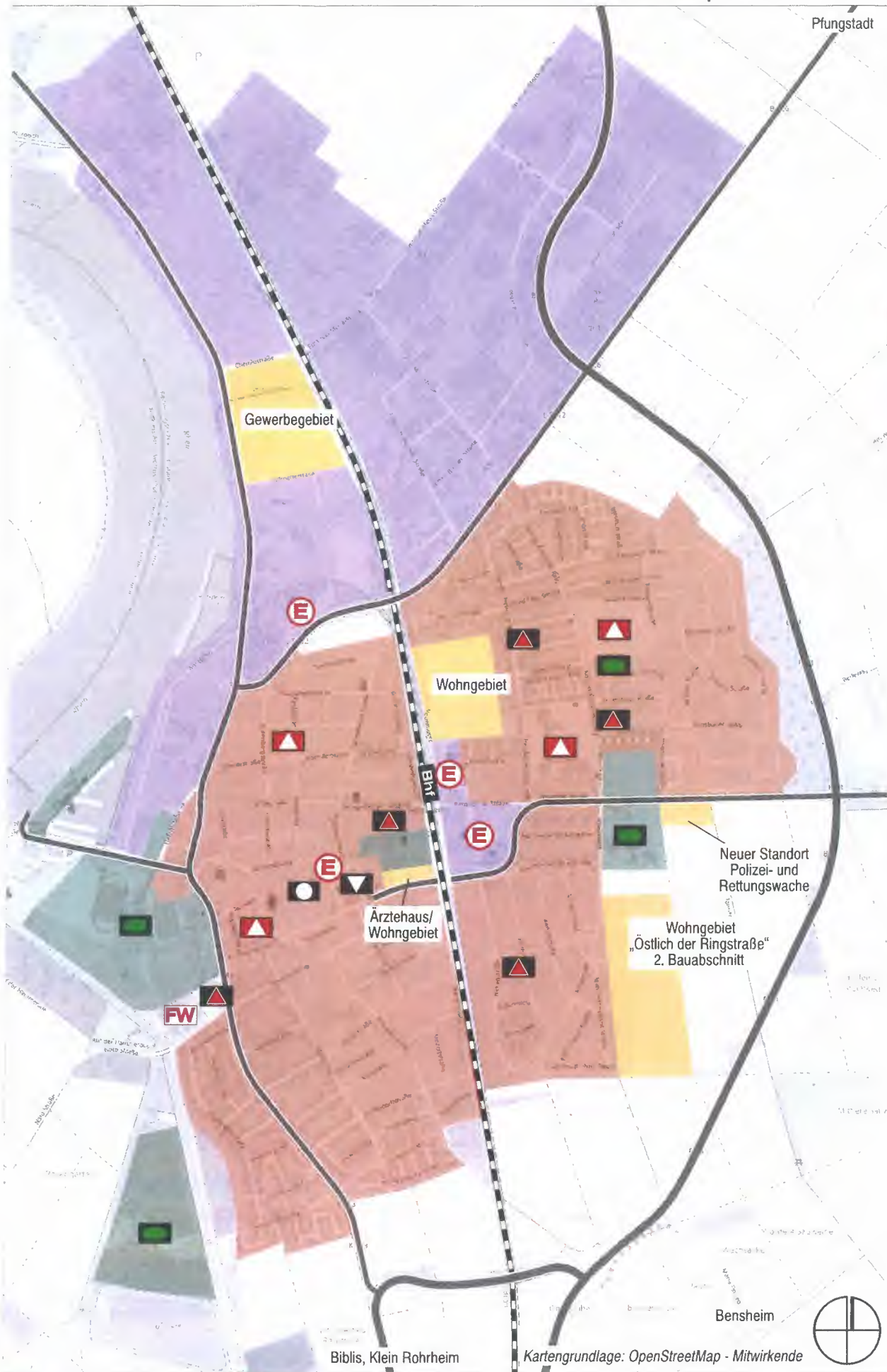
Pläne



Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

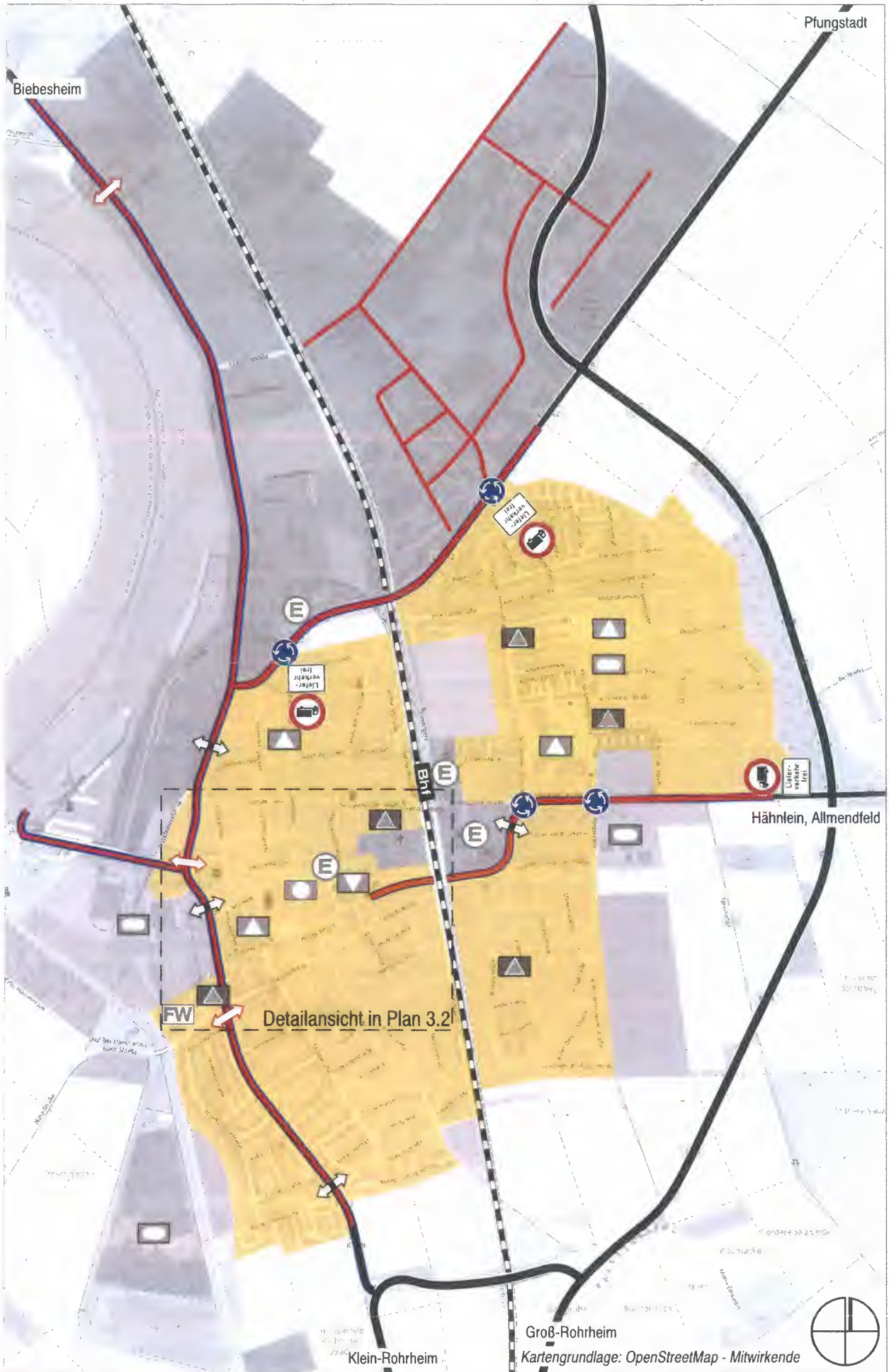
Stand: 29.05.2011

Übersicht
klassifiziertes Straßennetz
Bestand



Gewerbe	Schule	Kultur
Wohnen	Kita	Verwaltung
Entwicklungsflächen	Sportstätten	Einzelhandelsschwerpunkte
Erholung/ Freizeit	Vorrangstraßen	Feuerwehr

Flächennutzung
Bestand und
Entwicklungsflächen



- Tempo 50 / 40
- Tempo 30-Zone
- Vorfahrtsstraßen
- Überörtliche Straße
- Kreisverkehr
- Fußgänger - FSA
- Zebrastreifen
- Mittelinsel

Vorrangstraßennetz
Bestand



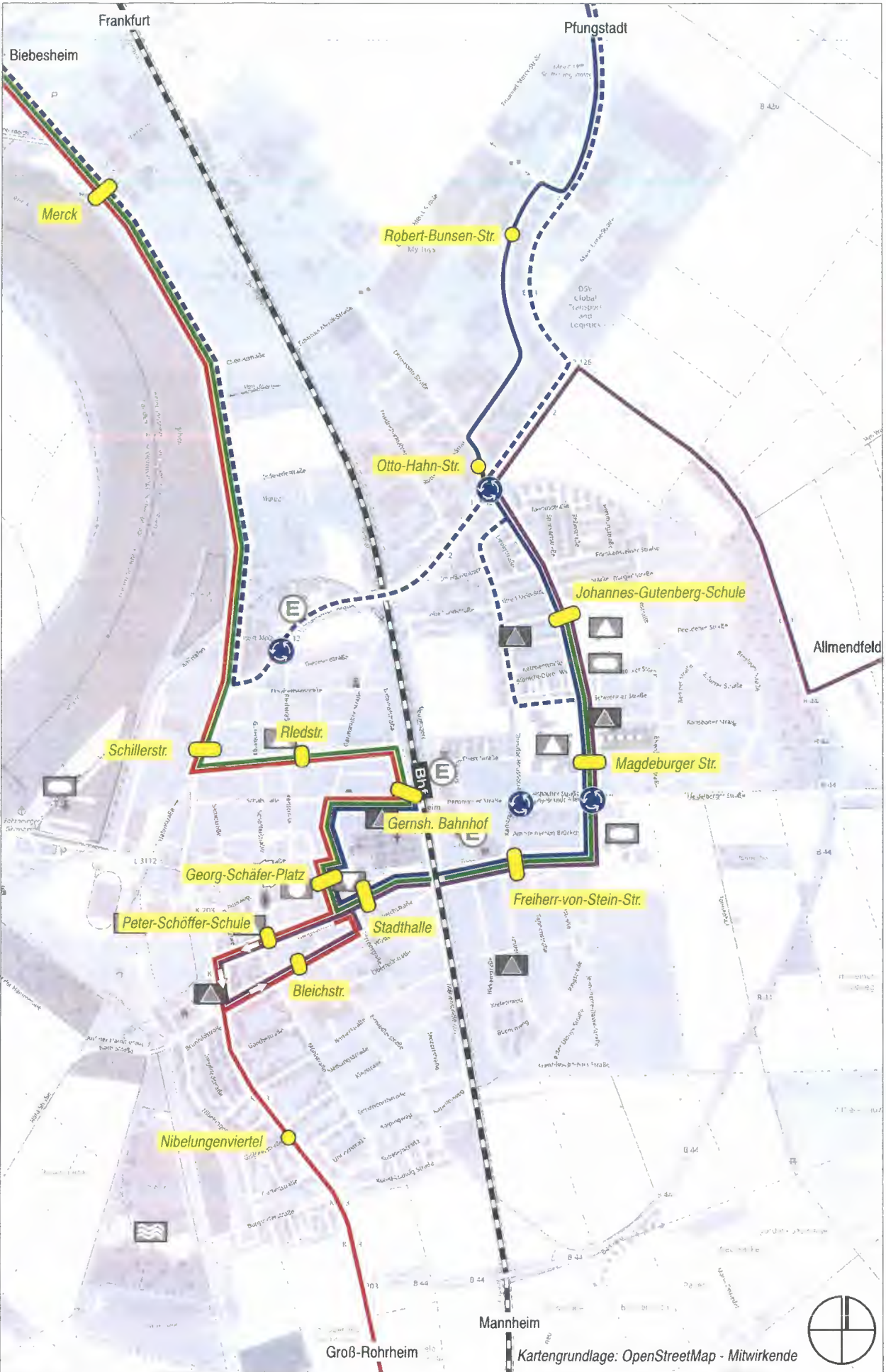
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



- | | | | |
|--|------------------------------|--|---------------------|
| | Tempo 50 / 40 | | Verkehrber. Bereich |
| | Tempo 30-Zone | | Fußgängerzone |
| | Vorfahrtsstraßen | | Zebrastreifen |
| | Busverkehr in Tempo 30 -Zone | | Mittelinsel |
| | | | Fußgänger - FSA |
| | | | Einbahnstraße |

Vorrangstraßennetz
Bestand
Detail Stadtmitte

Stand 29.05.2019

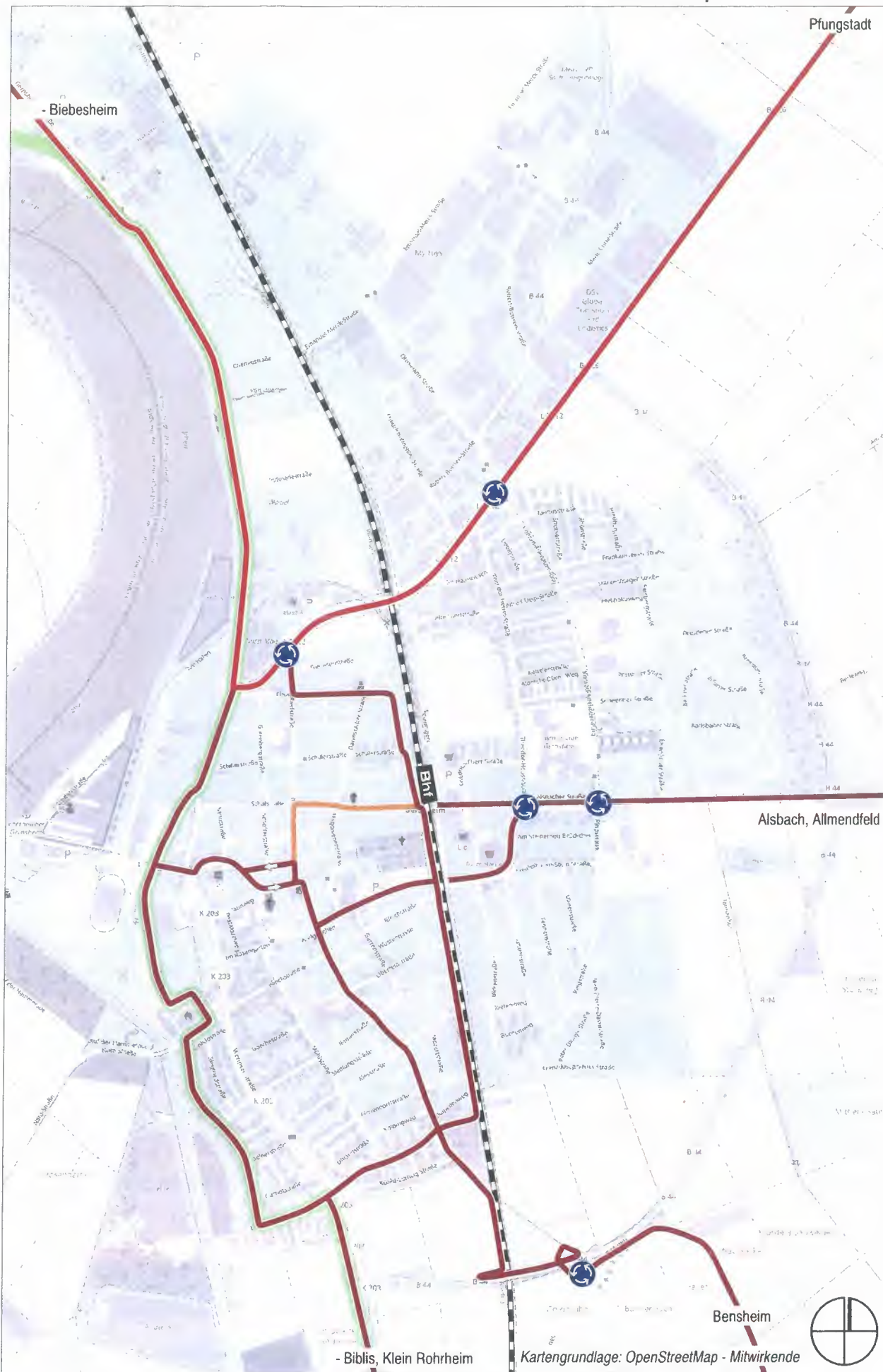


- Linie 44
- Linie 45
- - - Linie PG / Schulbetrieb
- Anrufsammeltaxi

ÖPNV - Liniennetz
Bestand

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende

Stand: 29.05.2011

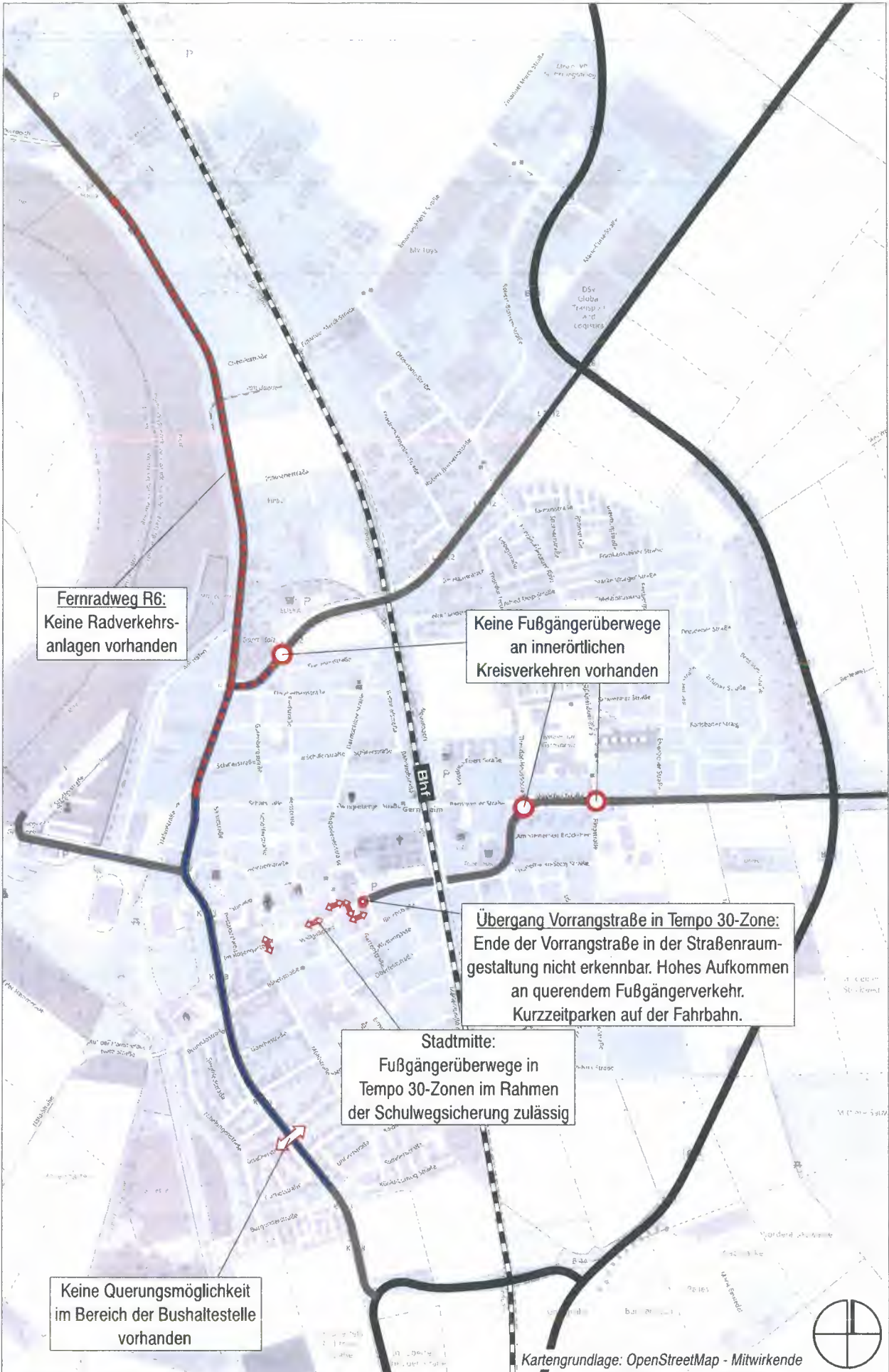


- Schwerpunktroute
- Hauptroute
- Nebenroute
- Fernradweg (R6)

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Kreisradrouten
im Alltagsverkehr
Radverkehrskonzept 2012



Fernradweg R6:
Keine Radverkehrsanlagen vorhanden

Keine Fußgängerüberwege an innerörtlichen Kreisverkehren vorhanden

Übergang Vorrangstraße in Tempo 30-Zone:
Ende der Vorrangstraße in der Straßenraumgestaltung nicht erkennbar. Hohes Aufkommen an querendem Fußgängerverkehr. Kurzzeitparken auf der Fahrbahn.

Stadtmitte:
Fußgängerüberwege in Tempo 30-Zonen im Rahmen der Schulsicherungs zulässig

Keine Querungsmöglichkeit im Bereich der Bushaltestelle vorhanden

- Überörtliche Straßen
- Vorrangstraßen (innerorts)
- Schwachstelle Radverkehr
- Schwachstelle Straßenraumgestaltung

Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende







Stand: 29.05.2011

Schwachstellenanalyse



Umgestaltung der Wormser Straße zur Reduzierung der Trennwirkung empfohlen

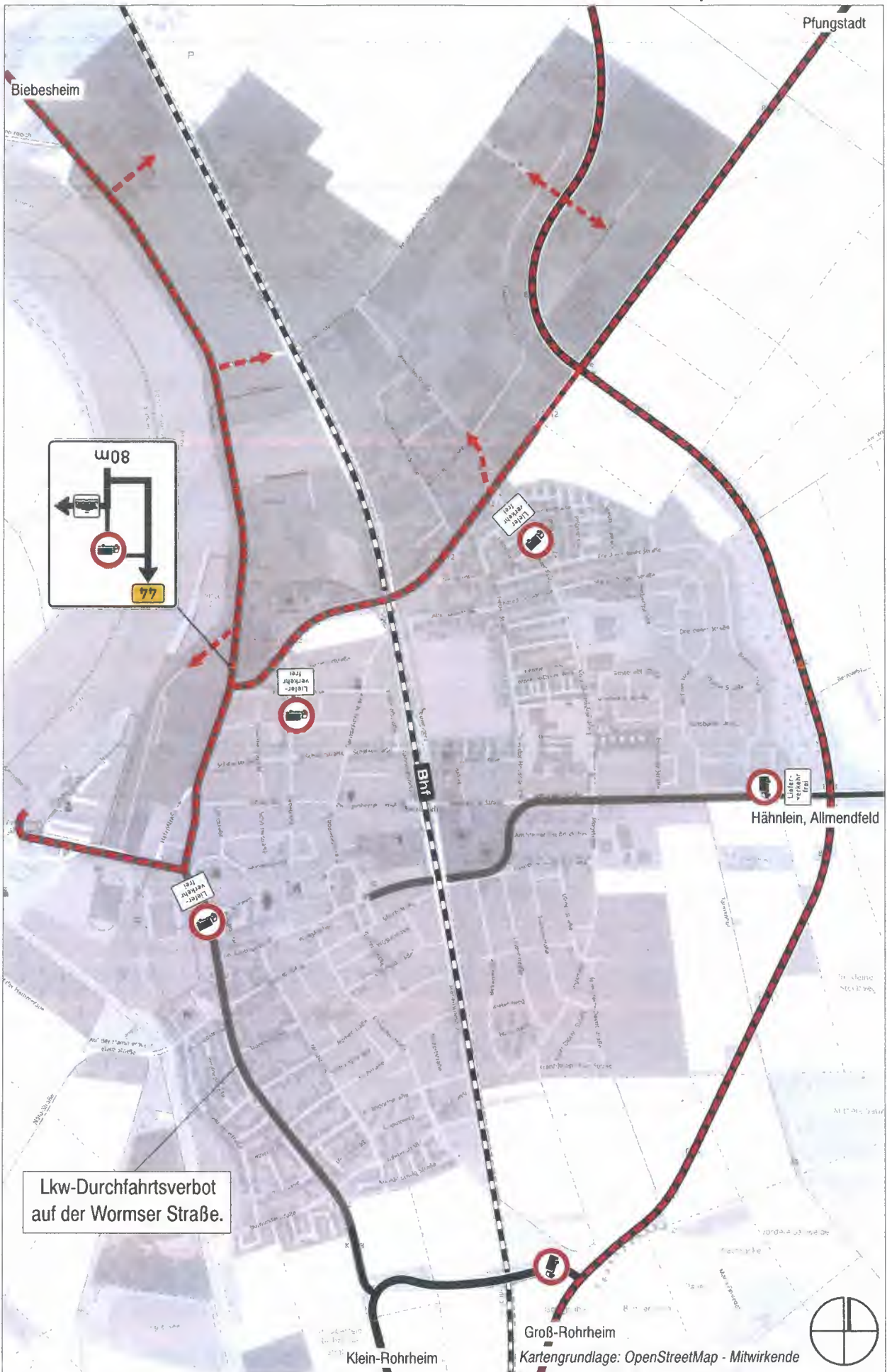
- Tempo 50 / 40
- Tempo 30-Zone
- Vorfahrtsstraßen
- Überörtliche Straße

-  Kreisverkehr
-  Fußgänger - FSA
-  Zebrastrassen
-  Mittelsinsel

Groß-Rohrheim
Kartengrundlage: OpenStreetMap - Mitwirkende



Vorrangstraßennetz
Konzept



Lkw-Durchfahrtsverbot auf der Wormser Straße.

- Überörtliche Straßen
- Vorrangstraßen (innerorts)
- Lkw-Routen

Konzept
Zukünftige Lkw-Routen

Plan 8.1

Städtebauliches Verkehrskonzept - Gernsheim

