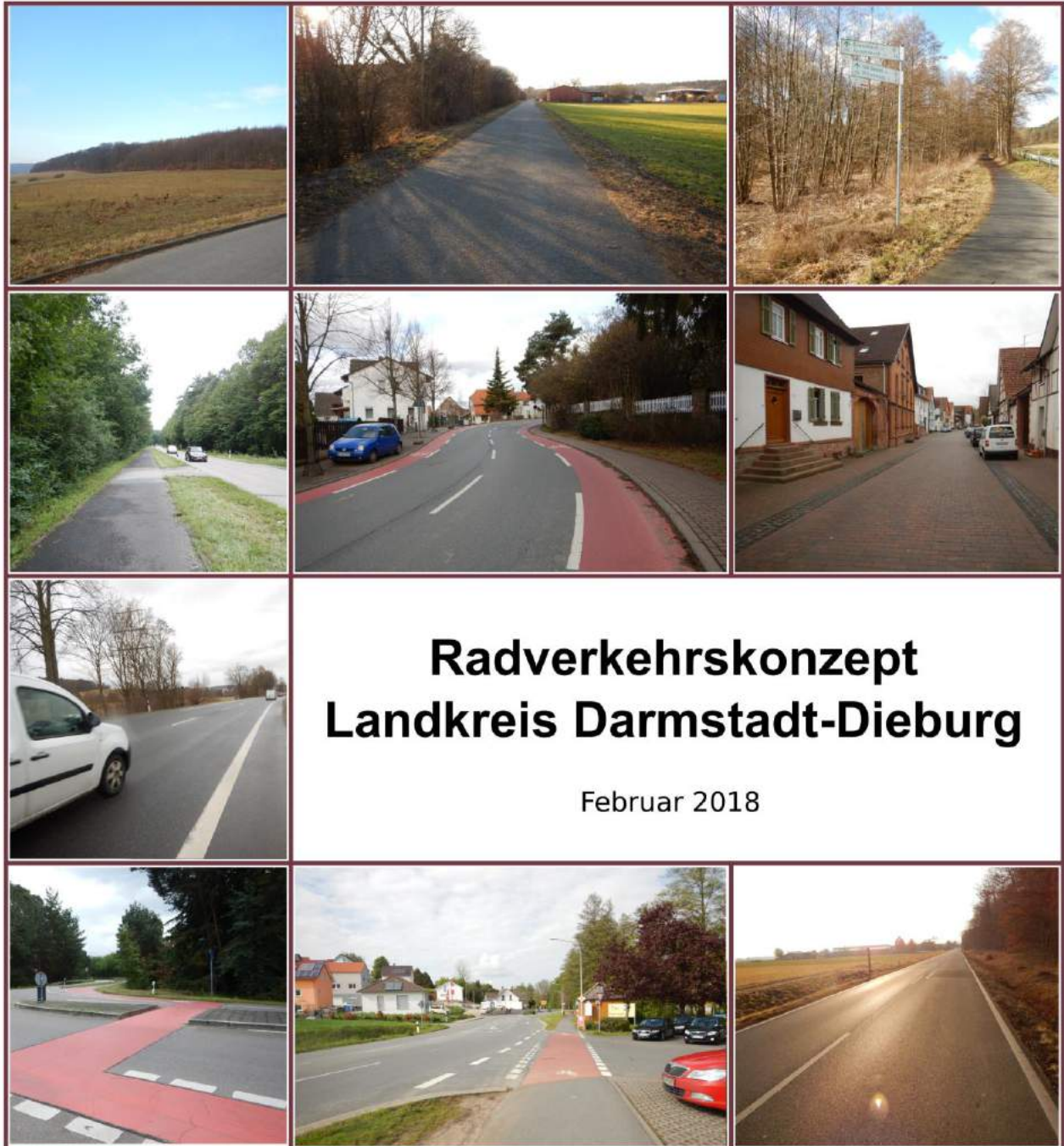


# Abschlussbericht



## **Auftraggeber:**



Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg  
Fachbereich Wirtschaft, Standort- und Regionalentwicklung  
Kreisstraßen und Mobilität

### **Besucheranschrift:**

Kreishaus Dieburg, Albinstraße 23, 64807 Dieburg

### **Postanschrift:**

Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg, 64276 Darmstadt

Telefon 06151 / 881-1018

Fax 06151 / 881-3018

[radverkehr@ladadi.de](mailto:radverkehr@ladadi.de)

[www.ladadi.de](http://www.ladadi.de)

## **Bearbeitung:**



Planungsbüro Radverkehr-Konzept  
Franziusstraße 8-14  
60314 Frankfurt am Main

Telefon 069 / 904-342-01

Fax 069 / 904-342-02

[kontakt@radverkehr-konzept.de](mailto:kontakt@radverkehr-konzept.de)

[www.radverkehr-konzept.de](http://www.radverkehr-konzept.de)

Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

B. A. Tobias Schneider

B. A. Thorsten Zobel

Frankfurt am Main, Februar 2018

# Radverkehrskonzept

## Landkreis Darmstadt-Dieburg

Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde gefördert und unterstützt durch:



Mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wird auch ein Beitrag zur Umsetzung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) im Handlungsfeld "Mobilität und Arbeit in der Region" geleistet. Für die Arbeiten zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes erhält der Landkreis Darmstadt-Dieburg daher auch eine Zuwendung aus Mitteln des LEADER-Förderprogramms.





## Inhalt

1	Hintergrund und Ziele.....	3
1.1	Hintergrund.....	3
1.2	Projektziele .....	3
1.3	Gesetzliche Grundlagen .....	4
1.4	Grundsätze der Radverkehrsplanung .....	5
2	Vorgehensweise.....	5
2.1	Planungsraum und Planungstiefe .....	5
2.2	Projektablauf.....	6
2.3	Grundlagenermittlung .....	7
2.3.1	Strukturanalyse .....	7
2.3.2	Bestandsnetz.....	7
2.3.3	Unfallanalyse.....	8
2.4	Akteursbeteiligung .....	9
2.4.1	Steuerungsgruppe.....	9
2.4.2	Öffentlichkeit .....	10
2.4.3	Kommunen & Nachbarlandkreise.....	11
2.4.4	Träger öffentlicher Belange .....	12
3	Radverkehrsnetz.....	13
3.1	Netzsystematik.....	13
3.2	Angestrebte Führungsformen.....	14
3.3	Zielnetz Radverkehr 2030 .....	16
4	Infrastrukturmaßnahmen .....	16
4.1	Maßnahmenprogramm.....	16
4.2	Priorisierung der Maßnahmen.....	17
4.3	Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis .....	18

---

4.4	Weitere Maßnahmen .....	18
4.4.1	Markierungslösungen und punktuelle Baumaßnahmen .....	18
4.4.2	Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen .....	19
4.4.3	Radschnellwege / Raddirektverbindungen .....	19
4.4.4	Verbindung Darmstadt-Eberstadt - Nieder-Ramstadt (Felsnase) .....	21
4.4.5	Schutzstreifen außerorts .....	22
4.4.6	Radwegebeleuchtung.....	22
4.4.7	Koordination von Winterdienst und Reinigung von Rad- und Wirtschaftswegen .....	24
4.4.8	Bike and Ride-Analyse .....	25
5	Organisation und Kommunikation zur Radverkehrsförderung.....	26
6	Weiteres Vorgehen .....	28
6.1	Umsetzung.....	28
6.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange .....	29
6.3	Finanzierungsmöglichkeiten.....	29
7	Anhang .....	31

# 1 Hintergrund und Ziele

## 1.1 Hintergrund

Für das Gebiet des Landkreises Darmstadt-Dieburg besteht bisher kein systematisches Konzept zur Förderung des Alltagsradverkehrs. Zwar besteht ein dichtes Netz an Radrouten für Freizeitfahrten (siehe dazu die Freizeitkarte des Landkreises<sup>1</sup>), dieses entspricht in seiner Ausprägung aber nicht den Ansprüchen von Pendelnden und dem Alltagsradverkehr. Durch die Lage des Landkreises in Nachbarschaft zur Metropolregion Frankfurt-Rhein-Main und in Einpendeldistanz zum Oberzentrum Darmstadt (Oberzentrum Aschaffenburg), besteht bei einem guten Ausbau der Infrastruktur und mit Blick auf die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs ein hohes Potential für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad.

Mit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wird ein Beitrag zur Umsetzung des Regionalen Entwicklungskonzepts (REK) im Handlungsfeld "Mobilität und Arbeit in der Region" geleistet. Für die Arbeiten zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes erhält der Landkreis Darmstadt-Dieburg daher auch eine Zuwendung aus Mitteln des LEADER-Förderprogramms.

Die Erarbeitung durch das Planungsbüro Radverkehr-Konzept (RV-K) fand im Zeitraum von Oktober 2016 bis Dezember 2017 statt.

## 1.2 Projektziele

Das übergeordnete Ziel des Projektes ist es, die Anreize für die Teilnahme am nichtmotorisierten Individualverkehr durch eine optimierte Infrastruktur deutlich zu steigern und langfristig zu einer Handlungsänderung bzw. zu einem Kulturwandel im Verkehrsverhalten beizutragen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept besitzt deshalb drei zentrale Aufgaben:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Landkreis, das alle Städte, Gemeinden und ihre Ortsteile miteinander verbindet und die Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene berücksichtigt.

---

<sup>1</sup>Freizeitkarte Darmstadt/Dieburg, Wissenschaftsstadt Darmstadt und Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg, 11. Auflage, Darmstadt, 2016

2. Erstellung eines Maßnahmenprogramms als Entscheidungsgrundlage für Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr der verschiedenen Baulastträger.

3. Empfehlung von Kommunikationsmaßnahmen zur Verankerung der Radverkehrsförderung in Öffentlichkeit, Politik und Verwaltungsstruktur.

### 1.3 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben für die Verkehrs- und Radverkehrsplanung in Deutschland.

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren zweimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997 und 2013)<sup>2</sup>. Bei Fragen des Radverkehrs bezieht sich die StVO auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)<sup>3</sup>,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)<sup>4</sup> und
- den Nationalen Radverkehrsplan 2020<sup>5</sup>.

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzeptes herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz soll auch im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Darmstadt-Dieburg berücksichtigt werden.

Weitere öffentliche Belange wie Naturschutz, Wasserrecht oder Landwirtschaft wurden im Rahmen des Konzeptes nur am Rande berücksichtigt. Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind daher die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben zu prüfen.

---

<sup>2</sup> Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013

<sup>3</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

<sup>4</sup> Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

<sup>5</sup> Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012



## 1.4 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

**Verkehrssicherheit:** Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsträger insbesondere aber für zu Fuß gehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmer.

**Direktheit:** Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

**Fahrkomfort:** Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

**Wahlfreie Führungsform:** Radfahrende sollen wo möglich wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im Schattennetz über Nebenstraßen fahren wollen.

**Visualisierung Radverkehrsnetz:** Ein leistungsstarkes und für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, da

- der Radverkehr dadurch gebündelt auftritt und andere Verkehrsteilnehmende mit Radfahrenden rechnen,
- die Infrastruktur auf die Bedürfnisse des Radverkehrs ausgelegt ist und
- Konfliktflächen, beispielsweise mit Fußverkehr, vermieden werden.

## 2 Vorgehensweise

### 2.1 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst den gesamten Landkreis Darmstadt-Dieburg. Es wurden alle für den Radverkehr relevanten Ziele in die Netzentwicklung miteinbezogen. Das Netz und die Maßnahmen wurden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Es wird eine Vernetzung aller Städte und Ortschaften an die benachbarten Städte und Ortschaften angestrebt. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden nur Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen.

Innerörtliche Ziele werden berücksichtigt, wenn Sie an den durchgehenden, beziehungsweise auf die Ortskerne zulaufenden, Radverkehrsachsen liegen oder wenn sie über eine regionale Bedeutung verfügen.

Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde die Radverkehrsplanung der anderen Planungsebenen des Radverkehrs soweit vorhanden einbezogen (siehe Abbildung 1).

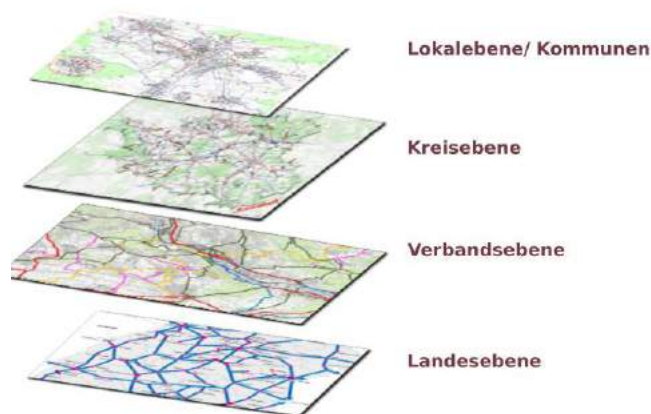


Abbildung 1: Planungsebenen des Radverkehrs

Für einige der Städte und Gemeinden des Landkreises bestehen Radverkehrskonzepte und Nahverkehrsplanungen auf lokaler Ebene. Diese wurden bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Auf überregionaler Ebene gewinnen Radschnellwege bzw. Raddirektverbindungen zwischen den Oberzentren / Ballungsräumen zunehmend an Bedeutung. Für den Landkreis Darmstadt-Dieburg sind insbesondere die Verbindungen Frankfurt-Darmstadt und Darmstadt-Mannheim aber auch Ost-West-Verbindungen Richtung Mainz und Aschaffenburg relevant. Das Thema der Radschnellwege / Raddirektverbindungen wird in Kapitel 4.4.3 vertieft.

Auf Landesebene besteht in Hessen noch keine Netzplanung für den Alltagsradverkehr. Durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg verlaufen die als touristische Routen konzipierten Hessischen Radfernwege 4 und 8, die bei der Planung berücksichtigt wurden.

## 2.2 Projektablauf

**1. Grundlagenermittlung:** Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs und daraus resultierende Berechnung des verkehrlichen Nutzens aller in Frage kommender Strecken. Sichtung und Auswertung von vorhandenem Daten- und Kartenmaterial sowie Luftbildern (siehe Kapitel 2.3).

**2. Befahrung:** Ortsbefahrung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen, Verkehrsbeobachtungen.

**3. Onlinebeteiligung:** Einbeziehung von Anregungen der Bevölkerung über eine webbasierte Beteiligungsplattform ([www.radforum-ladadi.de](http://www.radforum-ladadi.de)) (siehe Kapitel 2.4.2).

**4. Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) unterteilt in Schnell-, Haupt- und Verkehrsverbindung.

**5. Bedarfsabfrage:** Abstimmung der Quellen und Ziele, des verkehrlichen Nutzens sowie des kategorisierten Netzes mit dem Landkreis und den Landkreiskommunen.

**6. Maßnahmenentwicklung und Priorisierung:** Erstellung der Maßnahmendatenblätter mit Fotodokumentation, Priorisierung und Kostenschätzung, sowie Berechnung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

**7. Abstimmung:** Abstimmung des Zielnetzes 2030 und der Maßnahmen zwischen Landkreis und Kommunen unter anderem im Rahmen eines internen Workshops.

**8. Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse, Entwurf von Musterlösungen.

**9. Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere Verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

**10. Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse in politischen Gremien.

## 2.3 Grundlagenermittlung

### 2.3.1 Strukturanalyse

Um den Bedarf an überörtlichen Radverkehrsverbindungen im Landkreis zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt und daraus gewichtete Luft- bzw. Wunschlinienverbindungen abgeleitet (siehe Quell-Ziel-Karte in Anlage 1).

Als Quellen und Ziele wurden dabei alle Orte des Landkreises nach ihrer zentralörtlichen Funktion bzw. ihrer Bevölkerungszahl berücksichtigt. Weiterhin wurden Arbeitsplatzkonzentrationen, überörtlich bedeutsame Versorgungseinrichtungen, Haltepunkte des Regional- und Nahverkehrs und weiterführende Schulen miteinbezogen.

### 2.3.2 Bestandsnetz

Bestehende Netzplanungen adressieren bisher vor allem Radtouristen und den regionalen Freizeitradverkehr. Als Grundlage für die Befahrungsplanung diene das bestehende Wegweisungsnetz (siehe **Anlage 2**). Die Planung des bestehenden Wegweisungsnetzes stammt aus dem Jahr 1995 und wurde zuletzt 2016 überarbeitet.

### 2.3.3 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden alle Unfälle im Landkreis Darmstadt-Dieburg mit Fahrradbeteiligung der Jahre 2013-2015 betrachtet und auf Auffälligkeiten untersucht (siehe die 3-Jahres-Unfallkarte in **Anlage 3**). Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln. Des Weiteren fließen sie in die Priorisierung ein.

Die Anzahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung im Landkreis Darmstadt-Dieburg betrug im Untersuchungszeitraum 568 und war deutlichen Schwankungen unterworfen (siehe Tabelle 1), mit einem deutlich erhöhten Wert im Jahr 2014.

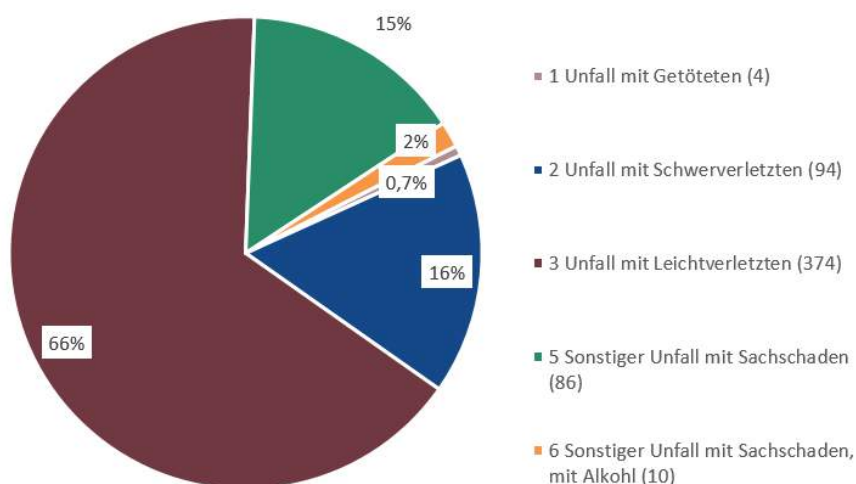
**Tabelle 1: Anzahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung**

Jahr	Anzahl Unfälle
2013	171
2014	219
2015	178

85 % der betrachteten Unfälle ereigneten sich innerhalb von geschlossenen Ortschaften, nur 15 % Außerorts. Dieses Verteilungsmuster deckt sich mit den Erfahrungswerten aus anderen Unfalluntersuchungen.

Bei der Schwere der Unfälle dominieren Unfälle mit Leichtverletzten mit einem Anteil von 66 % an allen Unfällen mit Fahrradbeteiligung (siehe Abbildung 2). Bei 4 der Unfällen (0,7 %) kamen allerdings auch Fahrradfahrende zu Tode.

**Verteilung Unfallkategorien 2013-2015**



**Abbildung 2: Unfallkategorien**

Häufigster Unfalltyp ist mit 44 % der Einbiegen/Kreuzen-Unfall (siehe Abbildung 3). Unfälle im Längsverkehr und Abbiege-Unfälle schlagen sich mit jeweils ca. 15 % in der Statistik nieder. Unfälle durch Ruhenden Verkehr, Fahrnfälle ohne die Einwirkungen Anderer und Überschreiten-Unfälle sind mit 8, 4 und 1 % vergleichsweise selten. Die restlichen 12 % entfallen auf sonstige Unfälle.

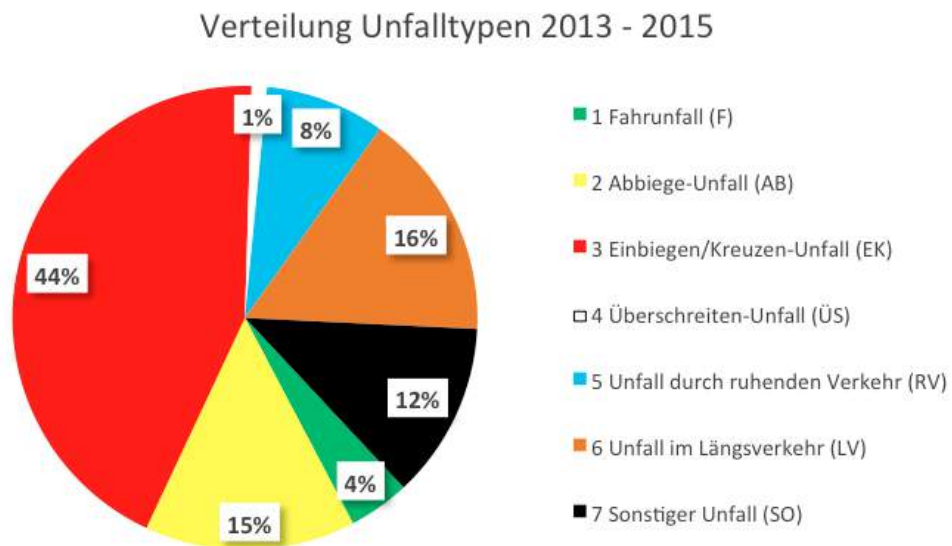


Abbildung 3: Unfalltypen

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs sehr häufig nicht gemeldet werden. Eine Studie des Universitätsklinikums Münster<sup>6</sup> hat ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung dreimal so hoch liegt, wie die Daten der Polizei dies aussagen. Zu diesem Ergebnis führte der Abgleich der Daten des Universitätsklinikums Münster mit den Unfalldaten der Polizei.

## 2.4 Akteursbeteiligung

### 2.4.1 Steuerungsgruppe

Während der gesamten Projektlaufzeit wurde die Arbeit am Radverkehrskonzept durch eine interne Steuerungsgruppe begleitet. Diese war maßgebend für den Entwicklungsprozess verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. In der Steuerungsgruppe wurden alle durch das Planungsbüro vorgeschlagenen Maßnahmen fachlich diskutiert und

---

<sup>6</sup> Quelle: Pressemitteilung auf der Internetpräsenz ([www.klinikum.uni-muenster.de](http://www.klinikum.uni-muenster.de)) des Universitätsklinikum Münster (UKM) vom 30.09.2010

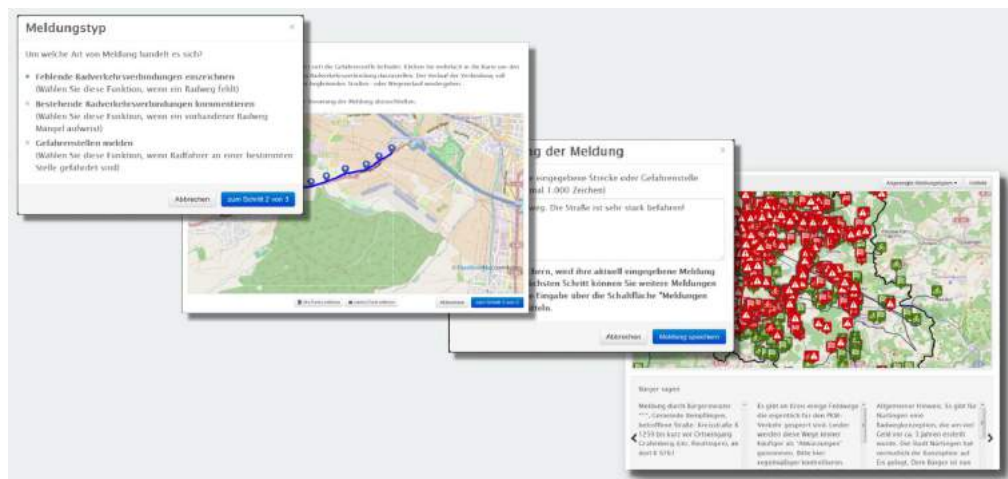
---

auf die Umsetzbarkeit vor dem Hintergrund der örtlichen Gegebenheiten geprüft. Die Steuerungsgruppe traf sich im Projektverlauf zu fünf Abstimmungsterminen und setzte sich aus folgenden Personen zusammen:

- Frau Wagner (Planungsbüro RV-K)
- Herr Fremer (Planungsbüro RV-K)
- Frau Girschick (Wirtschaftsförderung / Standortentwicklung)
- Herr Herr / Herr Marc (ADFC Darmstadt-Dieburg)
- Herr Möller (Stadt Weiterstadt)
- Herr Trippel (Gemeinde Schaafheim)
- Herr Joly (DADINA)
- Herr Spickermann (Stadt Griesheim)
- Herr Dr. Thomas (Stadt Dieburg)
- Herr Schmitt (Fahrradeinzelhandel)
- Frau Rosanski (Regionalmanagement)
- Frau Lüdicke / Frau Löb / Frau Richter (Regionalentwicklung)

#### **2.4.2 Öffentlichkeit**

Über eine eigens eingerichtete Onlineplattform hatte die Bevölkerung des Landkreises Darmstadt-Dieburg die Gelegenheit, sich an der Erstellung des Radverkehrskonzeptes zu beteiligen. Vom 22. Dezember 2016 bis 28. Februar 2017 konnten dazu unter der Adresse [www.radforum-ladadi.de](http://www.radforum-ladadi.de) Meldungen von Gefahrenstellen und Vorschläge für infrastrukturelle Maßnahmen eingebracht werden (siehe Abbildung 4).



**Abbildung 4: Eingabefenster der Onlinebeteiligung**

Durch die Meldungen (siehe Karte in **Anlage 4**) wurden von der Bevölkerung des Landkreises Schwerpunkte gesetzt, die die Ausrichtung des Radverkehrskonzeptes wesentlich beeinflussten und dadurch zu einer anwendungsbezogenen Planung führten. Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung fließen auch bei der Priorisierung der Maßnahmen mit ein (siehe Kapitel 4.2).

Nicht alle eingegangenen Meldungen können im Radverkehrskonzept des Landkreises berücksichtigt werden, zum Beispiel, wenn sie abseits des definierten Zielnetzes liegen. Diese Meldungen wurden gesammelt an die zuständigen Kommunen weitergeleitet und werden nun von diesen auf ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Weiter wurde die Öffentlichkeit über den Projektverlauf mit drei Pressemitteilungen und über die Internetseite des Landkreises informiert.

### 2.4.3 Kommunen & Nachbarlandkreise

Die Städte und der Gemeinden des Landkreises wurden von Beginn an in das Projekt eingebunden. Bei der Auftaktveranstaltung wurde das geplante Vorgehen vorgestellt. Im weiteren Verlauf gab es im Rahmen eines internen Workshops die Möglichkeit, Wünsche und Ideen aus den kommunalen Verwaltungen einzubringen und sich mit den Nachbarkommunen über die Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen auszutauschen (siehe Abbildung 5 und Abbildung 6). Darüber hinaus konnten die Maßnahmen bewertet und somit die Priorität beeinflusst werden. Ein Großteil der Kommunen war bei dem Workshop vertreten.



**Abbildung 5: Vortrag beim Kommunenworkshop (Foto: eigene Aufnahme)**



**Abbildung 6: Gruppenarbeitsphase (Foto: eigene Aufnahme)**

Nach Abschluss der Maßnahmenentwicklung bestand nochmals die Möglichkeit, Rückmeldungen zum geplanten Zielnetz Radverkehr 2030 sowie zu den angedachten Maßnahmen zu geben, wovon fast alle Kommunen Gebrauch machten.

Um die Verbindungen zu den Nachbarlandkreisen und der Stadt Darmstadt abzustimmen wurden deren Vertreter ebenfalls zur Auftaktveranstaltung sowie zum internen Workshop eingeladen. Zudem fand jeweils ein separater Abstimmungstermin mit der Stadt Darmstadt und dem Landkreis Groß-Gerau statt.

#### **2.4.4 Träger öffentlicher Belange**

Die von der Radverkehrsplanung betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden ebenfalls von Anfang an in das Projekt miteinbezogen. Vertreter von Hessen Mobil, Hessen Forst und der Naturschutzbehörde nahmen an den Informations- und Abstimmungsterminen teil. Ihre Stellungnahmen wurden bei der Maßnahmenerstellung berücksichtigt.



## 3 Radverkehrsnetz

### 3.1 Netzsystematik

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr definiert. Die anzustrebende Qualität und Dichte des Netzes orientiert sich an den Angaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)<sup>7</sup>:

- 90 Prozent der Bevölkerung sollen weniger als 200 Meter entfernt von einer Hauptverbindung wohnen.
- Umwegfaktor maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen und keine zusätzlichen Steigungen.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)<sup>8</sup> wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale Radverkehrsverbindung:** Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen),
- **2. Kategorie – Regionale Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren,
- **3. Kategorie – Nahräumliche Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion.

Die in der RIN genannten Zielgrößen für die Gestaltung und Ausstattung der Radverbindungen in Tabelle 2 werden als Orientierung und nicht als verbindlich angesehen.

---

<sup>7</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

<sup>8</sup> Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

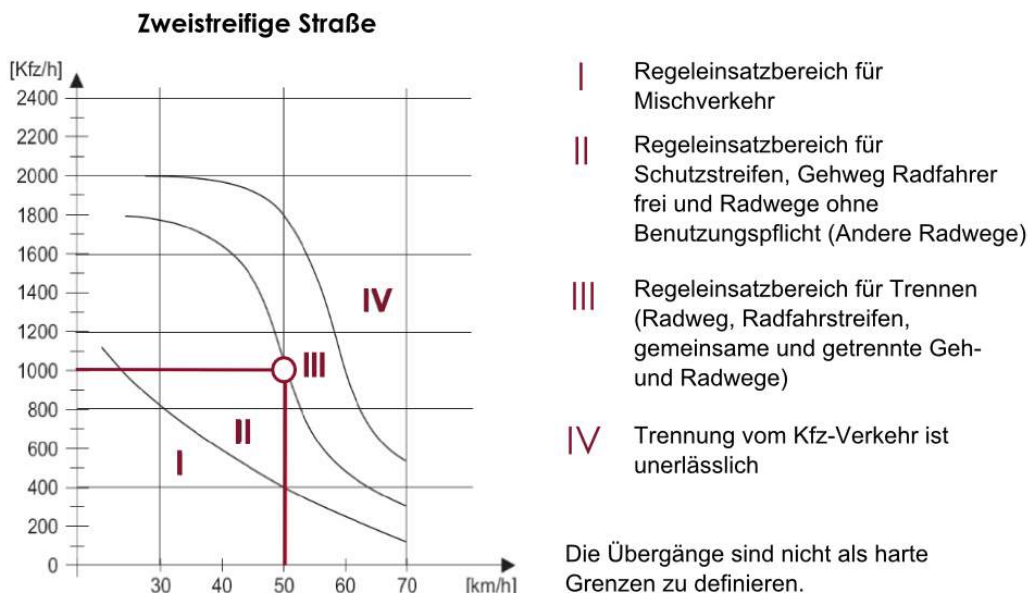
**Tabelle 2: Zielgrößen für Gestaltung und Ausstattung von Radverkehrsverbindungen nach RIN**

Kategoriegruppe	Kategorie	Bezeichnung	angestrebte Fahrgeschwindigkeit	maximale Zeitverluste pro km	Beleuchtung	Wegweisung
Außerhalb bebauter Gebiete	AR II	Überregionale Radverbindung	20-30 km/h	15 s	-	X
	AR III	Regionale Radverbindung	20-30 km/h	25 s	-	X
	AR IV	Nahräumige Radverkehrsverbindung	20-30 km/h	35 s	-	<small>wenn Teil des Wegweisungsnetzes</small>
Innerhalb bebauter Gebiete	IR II	Innergemeindliche Radschnellverbindung	15-25 km/h	30 s	X	X
	IR III	Innergemeindliche Radhauptverbindung	15-20 km/h	45 s	X	X
	IR IV	Innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15-20 km/h	60 s	X	<small>wenn Teil des Wegweisungsnetzes</small>
	IR V	Innergemeindliche Radverkehrsanbindung	-	-	-	-

### 3.2 Angestrebte Führungsformen

#### Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr, z.B. im Seitenraum oder auf Radfahrstreifen, sowie im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in Abbildung 7 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.



**Abbildung 7: Einsatzbereiche der Führungsformen nach ERA 2010**

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- *Flächenverfügbarkeit*: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- *Schwerverkehrsstärke*: Je höher, desto eher Seitenraumführung
- *Parken*: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechselforgänge, desto eher Seitenraumführung
- *Anschlussknotenpunkte*: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- *Längsneigung*: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung
- *Lage innerorts/außerorts*: Für Radverkehrsanlagen innerhalb oder außerhalb von geschlossenen Ortschaften gelten unterschiedliche Standards.

### Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010, Kap. 9.1.3) sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL, Kap. 4.7) werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Entwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich. Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden. Bei Entwurfsklassen 3 ist die Notwendigkeit von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 3):

**Tabelle 3: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3**

	$V_{zul} = 100 \text{ km/h}$	$V_{zul} = 70 \text{ km/h}$
DTV < 2.500 Kfz/24 h	kein baulicher Radweg	kein baulicher Radweg
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	baulicher Radweg	kein baulicher Radweg
DTV > 4.000 Kfz/24 h	baulicher Radweg	baulicher Radweg

Liegt eine besondere Netzbedeutung vor (bspw. Schülerverkehr, bedeutende Freizeitverbindung), können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

---

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen sind:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Auftreten ungünstiger Fahrbahnbreiten (6 - 7 Meter, Begegnungsverkehr Pkw auf Höhe des Radverkehrs nicht mehr möglich).

Bei Vorliegen bestimmter Verhältnisse (z.B. starkes Gefälle) wird die Anlage von beidseitigen Radwegen empfohlen. Als Schutz vor Abkommen von der Fahrbahn sollten insbesondere bei unbeleuchteten Radwegen die Ränder mit durchgehendem Schmalstrich markiert werden.

### 3.3 Zielnetz Radverkehr 2030

Das Zielnetz Radverkehr für den Landkreis Darmstadt-Dieburg ist in **Anlage 5** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Das Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich der direkten Führung, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt und priorisiert (siehe Kapitel 4). In die Maßnahmenentwicklung wurden ausschließlich Maßnahmen einbezogen, die Bestandteil des Zielnetzes Radverkehr sind.

## 4 Infrastrukturmaßnahmen

### 4.1 Maßnahmenprogramm

Zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes sind die Empfehlungen zum Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen bzw. von überörtlichen Radverbindungen auf Wirtschafts- und Forstwegen.

Insgesamt wurden 110 solcher Neu- und Ausbaumaßnahmen entlang des Zielnetzes erarbeitet. Eine Übersicht über die Maßnahmen gibt die Übersichtskarte in **Anlage 6**. Zur weiteren Erläuterung wird jede der Maßnahme zusätzlich auf einem standardisierten Maßnahmendatenblatt ausführlich dargestellt (**Anlage 7**).

Hinzu kommen weitere Maßnahmen, deren Umsetzung empfohlen wird, die aber nicht in das hier angewendete Prüfschema passen (siehe Kapitel X).

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft als zoombare Onlinekarte unter folgender Adresse abrufbar:

**[www.rv-k.de/Ladadi/Webgis/Massnahmen.html](http://www.rv-k.de/Ladadi/Webgis/Massnahmen.html)**

## 4.2 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle 110 Maßnahmen zum Neu- und Ausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung durchgeführt. Die Priorisierung sieht dabei vier Prioritätsklassen von A bis D vor, wobei A der höchsten, D der niedrigsten Kategorie entspricht. Eine Tabelle mit den Maßnahmen aufgelistet nach Priorisierung findet sich in **Anlage 8**, getrennt nach Baulastträger in **Anlage 9**.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und der Bedeutung des betroffenen Netzelementes.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus der angestrebten Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand in den Maßnahmendatenblättern hervor.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie (vgl. Kapitel 3.1) positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Eine Verbesserung von Schulverbindungen wirkt sich positiv auf die Priorität aus.
- **Touristische Bedeutung:** Sind Verbindungen Bestandteil einer touristischen Route wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Bedarf Bevölkerung:** Maßnahmen, die über die Onlinebeteiligung gemeldeten Mängel und Verbesserungsvorschläge betreffen, werden ebenfalls positiv bewertet.

Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung multipliziert und ergeben die Priorität.

Die Priorität gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz etc. entscheidend (siehe Kapitel 6.1 und 6.2).

### 4.3 Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurde eine überschlägige Kostenschätzung auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Alle Kosten sind Bruttokosten. Planungskosten, Grunderwerbskosten und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Die Kostenschätzung dient als erster Anhaltspunkt für den Entscheidungsprozess im weiteren Vorgehen. Vor der Umsetzung muss eine weitere Kostenerhebung durchgeführt werden.

Die 110 empfohlenen Maßnahmen haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 49 Millionen Euro, die sich auf verschiedene Baulastträger verteilen. Davon entfallen etwa 6,5 Millionen Euro auf Maßnahmen, die entlang von Kreisstraßen verlaufen oder über deren Verbindungsfunktion verfügen. Maßnahmen entlang oder mit der Verbindungsfunktion von Landesstraßen haben ein Volumen von geschätzten gut 22 Millionen Euro. Für Bundesstraßen ergibt sich ein Volumen von gut 10 Millionen Euro. Auf die Gemeinden entfallen Maßnahmen mit insgesamt etwa 10,5 Millionen Euro.

Für die Maßnahmen B185, G277, G044, G324 und K235 wurde keine Kostenschätzung ermittelt. Eine überschlägige Kostenberechnung kann wegen deren Art und Umfang / Komplexität nicht durchgeführt werden. Diese Maßnahmen sind daher nicht in dem oben genannten Investitionsvolumen enthalten.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Baukosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

### 4.4 Weitere Maßnahmen

#### 4.4.1 Markierungslösungen und punktuelle Baumaßnahmen

Neben den großen baulichen Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm wird die Umsetzung von punktuellen Baumaßnahmen sowie der Einsatz von Markierungslösungen in geeigneten Ortsdurchfahrten empfohlen.

Zu den empfohlenen punktuellen Maßnahmen zählen:

- Anpassung von Knotenpunkten / Lichtsignalanlagen
- Anlage von Querungshilfen
- Überführungen zwischen Radweg und Fahrbahn am Beginn/Ende von Radwegen
- Verbesserung von gefährlichen Ausfahrten

Markierungslösungen wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen und (in geringerem Maße) Piktogrammstreifen sind für den Radverkehr an innerörtlichen Durchgangsstraßen häufig eine

geeignete Form der Radverkehrsführung. Sie schaffen sowohl Raum als auch Aufmerksamkeit für Radfahrende und erhöhen damit die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus sorgen sie für eine Verringerung der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Die größte Herausforderung bei der Planung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ist der Nutzungskonflikt mit den parkenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand.

Die empfohlenen Markierungslösungen und die punktuellen Maßnahmen sind in einer Übersichtskarte dargestellt (siehe **Anlage 10**) und in einer Tabelle einzeln erläutert (siehe **Anlage 11**). Als Handreichung für die Umsetzung sind in **Anlage 15** Musterlösungen Teil des Abschlussberichtes. Dort sind auch die Rahmenbedingungen aufgeführt, die bei der Umsetzung berücksichtigt werden müssen.

#### 4.4.2 Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen

Einige der Auffälligkeiten / Problemstellen, die bei der Befahrung zu Tage dokumentiert wurden, lassen sich kurzfristig und mit geringem Aufwand durch die zuständigen Verkehrsbehörden beseitigen. Diese Maßnahmen werden als Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen zusammengefasst:

- Radwege-Benutzungspflicht aufheben
- Änderung der Vorfahrtsregelung
- Umlaufsperrern und andere Hindernisse entfernen oder anpassen
- Beschilderung von Durchlässigen Sackgassen (Vz 357-1)
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen

Auch für die Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördlichen Anordnungen wurde ein Übersichtsplan (siehe **Anlage 12**) sowie eine Tabelle mit Erläuterungen zu den einzelnen Empfehlungen (siehe **Anlage 13**) erstellt. In den Musterlösungen in **Anlage 15** finden sich Hinweise und Hilfestellungen zur Umsetzung.

#### 4.4.3 Radschnellwege / Raddirektverbindungen

Radschnellwege (siehe Abbildung 8 und Abbildung 9) stellen eine besondere Kategorie von Radverkehrsverbindungen dar. Sie richten sich vor allem an Radfahrende, die längere Strecken zurücklegen – und dies in der Regel im Alltagsverkehr tun.



Abbildung 8: Radschnellweg in Nijmegen, NL



Abbildung 9: Radschnellweg in Nijmegen, NL

Laut entsprechendem Arbeitspapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen<sup>9</sup> liegt das „Einsatzfeld von Radschnellverbindungen (Radschnellwegen / Pendlerrou-ten] vor allem im Bereich von Agglomerationen. Besonders geeignet zur Anlage von Radschnellverbindungen über größere Distanzen sind die Ballungsräume mit starken zwischen-gemeindlichen räumlichen Verflechtungen.“

Die Anforderungen an die Ausbildung von Radschnellverbindungen sind laut dem entspre- chendem Arbeitspapier der FGSV:

- sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrtgeschwindigkeiten,
- direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung,
- möglichst wenig Beeinträchtigungen durch bzw. Schnittstellen mit Kfz-Verkehr,
- Trennung vom Fußverkehr,
- ausreichende Breite (>4,00 Meter, an Engstellen > 2,50 Meter),
- hohe Belagsqualität,
- Freihalten von Einbauten,
- Steigungen max. 6% wenn frei trassierbar,
- keine vermeidbaren Höhendifferenzen,
- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung.

---

<sup>9</sup> Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV, Köln, 2014



Für den Landkreis Darmstadt-Dieburg ist die Thematik der Radschnellwege / Raddirektverbindungen aufgrund seiner Lage zwischen den Ballungsgebieten Frankfurt-RheinMain und RheinNeckar von großer Relevanz. Neben der bereits in Planung befindlichen Radschnellverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt verlaufen durch das Gebiet des Landkreises mehrere Trassen, auf denen der Ausbau von Radschnellverbindungen sinnvoll ist:

- Darmstadt – Mannheim
- Darmstadt über Dieburg und Münster Richtung Aschaffenburg / Stockstadt a.M.
- Mainz über Groß-Gerau und Weiterstadt nach Darmstadt.

#### **4.4.4 Verbindung Darmstadt-Eberstadt - Nieder-Ramstadt (Felsnase)**

Eine bestehende Lücke im Radverkehrsnetz betrifft die Radverkehrsführung entlang der B426 zwischen Darmstadt-Eberstadt und Nieder-Ramstadt (Mühltal).

In den letzten drei Jahrzehnten wurden zwei Varianten für einen Lückenschluss verfolgt, die aus unterschiedlichen Gründen nicht zur Umsetzung kamen: ein Ausbau der Radwegeverbindung auf einer vorhandenen Nebenstrecke entlang der Modau oder der Neubau eines straßenbegleitenden Radweges direkt angrenzend zur B 426.

Beide Varianten gehen aufgrund der Topografie (Steilhang am Schleifberg, die sogenannte „Felsnase“) mit intensiven Eingriffen in Natur und Landschaft einher. Dennoch wurde aufgrund des nachgewiesenen Bedarfs 2013 mit dem Bau des Radwegs an der B426 begonnen. Kurz nach Beginn der Arbeiten kam es allerdings zu einem Baustopp, da aufgrund einer natürlichen Asbestbelastung des abzutragenden Steilhanges nahezu eine Verdoppelung der Baukosten auf insgesamt 6,5 Mio Euro zu erwarten war.<sup>10</sup> Mittlerweile wurde der Planfeststellungsbeschluss für den straßenbegleitenden Radweg aufgehoben, so dass kein Baurecht mehr vorliegt.<sup>11</sup>

Obwohl das Land Hessen das besondere öffentliche Interesse an einem Rad- und Gehweg entlang der B426 anerkennt<sup>12</sup>, ist die Radwegeführung seit dem Baustopp 2013 weiter ungeklärt. Aus Sicht des Radverkehrs besteht für den Bereich „Felsnase“ weiterhin Handlungsbedarf. Es besteht momentan trotz erwiesenen Bedarfs keine direkte und sichere

---

<sup>10</sup> [www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/darmstadt/eberstadt-nieder-ramstadt-baustopp-an-der-felsnase-a-662396](http://www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/darmstadt/eberstadt-nieder-ramstadt-baustopp-an-der-felsnase-a-662396), Aufruf am 21.11.2017.

<sup>11</sup> [www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/darmstadt/darmstadt-radweg-ist-endgueltig-passe-a-455064](http://www.fr.de/rhein-main/alle-gemeinden/darmstadt/darmstadt-radweg-ist-endgueltig-passe-a-455064), Aufruf am 21.11.2017.

<sup>12</sup> Drucksache 18/7604 des Hessischen Landtags vom 17.10.2013.

Radverkehrsverbindung zwischen Darmstadt-Eberstadt und Mühlthal/Nieder-Ramstadt. Die Wiederaufnahme der Thematik durch das Land Hessen und eine erneute Alternativenprüfung sollte deshalb zeitnah durchgeführt werden.

#### 4.4.5 Schutzstreifen außerorts

Die Markierung von Schutzstreifen außerorts ist in Deutschland aktuell nicht zulässig. Im Rahmen von 18 durch den Nationalen Radverkehrsplan geförderten und wissenschaftlich begleiteten Pilotprojekten, wurde der Nutzen außerörtlicher Schutzstreifen im Zeitraum von 2012 bis 2014 untersucht.

Das Vorhaben bezog sich auf den Einsatz beidseitiger Schutzstreifen auf Straßen der Entwurfsklasse 4 mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 4.000 Kfz/Tag. Im Begegnungsfall Kfz/Kfz müssen die Schutzstreifen überfahren werden (siehe Abbildung 10).

Die Testphase der Pilotprojekte lief bis Ende 2014. Der Ergebnisbericht wurde 2015 fertiggestellt und befindet sich aktuell in der Abstimmungsphase.



**Abbildung 10: Schutzstreifen außerorts (Fotos: Stadt Köln (links), hasz - Ludwigluster Tageblatt (rechts))**

Fallen die Untersuchungsergebnisse positiv aus, ist davon auszugehen, dass die Markierung außerörtlicher Schutzstreifen in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen wird. Schutzstreifen außerorts sind dann auch im Landkreis Darmstadt-Dieburg intensiv zu prüfen. Es kommen hierfür mehrere Kreis- und Landesstraßen in Frage. Eine genauere Untersuchung wird empfohlen.

#### 4.4.6 Radwegebeleuchtung

Der Faktor Soziale Sicherheit spielt bei der Akzeptanz des Fahrrades für viele Nutzergruppen eine wichtige Rolle. Selbstständig geführte Radwege im außerörtlichen Bereich, die häufig abseits von Straßen verlaufen, werden in dieser Hinsicht als besonders kritisch ein-

gestuft. Untersuchungen aus den Niederlanden haben gezeigt, dass die gefühlte Sicherheit von Radfahrenden durch die Installation einer Radwegebeleuchtung deutlich zunimmt<sup>13</sup>.

Insbesondere auf ansonsten gut ausgebauten Schulverbindungen, die überörtlich abseits des Straßennetzes über Wirtschaftswege verlaufen (zum Beispiel zwischen Eppertshausen und Münster, siehe Abbildungen 11 und 12), kann die Einrichtung einer Radwegebeleuchtung zur Akzeptanzsteigerung des Radfahrens beitragen und die Nutzungszeit des Fahrrades in die Morgen- und Abendstunden insbesondere im Winterhalbjahr verlängern.



**Abbildung 11 und 12: Radverkehrsverbindung zwischen Eppertshausen und Münster (Foto: eigene Aufnahme)**

Mit Blick auf die Auswirkungen der Lichtverschmutzung auf Natur und Landschaft sollte die Einrichtung einer Radwegebeleuchtung im Einzelfall geprüft werden. Neue technologische Entwicklungen können die Belastung aber deutlich reduzieren. Zu nennen sind hier „intelligente“ Beleuchtungssysteme, die die Beleuchtung automatisch oder halbautomatisch abdimmern. In den letzten Jahren wurde außerdem mit Gelbfiltern und grünem Licht experimentiert, das deutlich schonender für die Vegetation ist. Durch den Einsatz von LED-Leuchten in Kombination mit Solarmodulen können zudem der Energieverbrauch und damit die laufenden Kosten deutlich gesenkt werden.<sup>14</sup>

---

<sup>13</sup> [www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Intelligente+Radwegebeleuchtung+in+den+Niederlanden](http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&repository=Intelligente+Radwegebeleuchtung+in+den+Niederlanden), Abruf am 13.12.2017.

<sup>14</sup> ebenda.

#### 4.4.7 Koordination von Winterdienst und Reinigung von Rad- und Wirtschaftswegen

Der Radverkehrsanteil ist seit jeher witterungsabhängig. Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten.



Abbildung 12: Ende des geräumten Radweges an der Gemarkungsgrenze (Foto: Xavier Marc)



Abbildung 13: Verschmutzter Wirtschaftsweg (Foto: eigene Aufnahme)

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben<sup>15</sup> und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen.

Ziel soll es sein, dass alle Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. In einer kommunenübergreifenden Konzeption des Winterdienstes und der Unterhaltung sollten Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards festgelegt werden. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg sollte hierbei die Koordinationsfunktion übernehmen.

---

<sup>15</sup> Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

#### 4.4.8 Bike and Ride-Analyse

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag<sup>16</sup>. Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen.<sup>17</sup>

An allen Hauptzielpunkten des Radverkehrs sollen deshalb Abstellanlagen im öffentlichen Raum zur Verfügung gestellt werden. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen bei der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV) als Bike and Ride-Anlagen. Durch die bessere Verknüpfung der Verkehrsträger lässt sich die Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrenden, auch im Zeitalter von E-Bikes, deutlich erhöhen. Die Kombination Fahrrad – ÖPNV bietet vor diesem Hintergrund eine echte Alternative auch zu längere Autofahrten.

Die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes untersuchten 34 Haltepunkte und Bahnhöfe im Landkreis Darmstadt-Dieburg weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen sehr unterschiedlichen Standard auf. Sieben Stationen schneiden bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Es besteht dort gar kein oder ein nicht ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten, die den aktuellen technischen Anforderungen genügen und/oder in einem funktionsfähigen Zustand sind. An diesen Stationen besteht dringender Handlungsbedarf.

Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist vom jeweiligen Baulastträger (Kommune, Deutsche Bahn) in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln.

Für einen weiteren Zuwachs an B+R-Nutzern ist neben dem Ausbau der B+R-Anlagen auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und gegebenenfalls finanzielle Anreize für die potenziellen Nutzer erforderlich.

Der detaillierte Bericht über den Zustand der Fahrradabstellanlagen an allen Haltepunkten und Bahnhöfen ist **Anlage 14** zu entnehmen.

---

<sup>16</sup> Fahrrad-Monitor Deutschland 2015, Sinus Markt- und Sozialforschung 2016;  
[www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publicationFile). Aufruf am: 18.02.2017

<sup>17</sup> Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

## 5 Organisation und Kommunikation zur Radverkehrsförderung

Neben der Optimierung der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr ist es unablässig, die Radverkehrsförderung auch durch Organisations- und Kommunikationsmaßnahmen zu begleiten. Der Nationale Radverkehrsplan 2020 weist explizit darauf hin, dass „das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit [...] nicht nur von der Infrastruktur ab[hängt], sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden.“<sup>18</sup> Die Wirkung von nicht-investiven Maßnahmen zeigt sich teilweise erst langfristig, dafür sind diese im Vergleich zu investiven Maßnahmen deutlich kosteneffizienter.

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Gemeinden dar. Deshalb kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere koordinierende Funktion zu. Da Pendlerverflechtungen nicht an Verwaltungsgrenzen enden, muss auch die Radverkehrsförderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg und kreisweite Institutionen wie das Regionalmanagement sollten deshalb ihre Position nutzen, um gemeinsame Aktivitäten anzustoßen, zu informieren, zu beraten und zwischen Land und Kommunen zu vermitteln. Eine wichtige Aufgabe ist zum Beispiel die Koordination von Aufgaben, die kommunenübergreifend umgesetzt werden müssen, wie der Winterdienst auf außerörtlichen Wegen (siehe Kapitel 4.4.7) und die Wegweisung.

Die klassische Öffentlichkeitsarbeit (Kommunikation nach außen) im Rahmen der Radverkehrsförderung kann mehrere Zwecke verfolgen. Ein Ziel ist die Information und Aufklärung über allgemeine Vorteile des Radfahrens, spezifische Verkehrsregeln und verkehrsrechtliche Sachverhalte, sowie die Begleitinformation zu konkreten Maßnahmen. Daneben wird durch die Öffentlichkeitsarbeit eine längerfristige Bewusstseins- und Verhaltensänderung angestrebt, sei es im Hinblick auf das Mobilitätsverhalten allgemein oder in Bezug auf das richtige Verhalten beim Fahrradfahren im speziellen (z.B. Rücksichtnahme, Verkehrssicherheit).

Folgende Qualitätskriterien sollten bei der Entwicklung einer guten Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Radverkehrsförderung beachtet werden:

- **Systematik:** Planung in Jahresprogrammen, Öffentlichkeitsarbeit bei Infrastrukturmaßnahmen im Vorfeld bereits miteinplanen

---

<sup>18</sup> Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

- **Vielseitigkeit:** Vielfalt an Medien- und Aktionsformen, um verschiedene Zielgruppen anzusprechen
- **Kontinuität:** Bündelung der kommunalen Radverkehrsförderung unter einer Dachmarke, regelmäßige Informationsvermittlung an Medien und Öffentlichkeit
- **Glaubwürdigkeit:** Professionalität, geprüfte und glaubwürdige Informationen, Vorbildfunktion der Akteure
- **Integration:** Aktivitäten übergeordneter Planungsebenen mitaufnehmen.<sup>19</sup>

Um eine möglichst breite Öffentlichkeit zu erreichen, ist es sinnvoll, die Öffentlichkeitsarbeit möglichst vielseitig zu gestalten. Dabei sollten verschiedene Medien und Formate integriert werden. Je nachdem welche Zielgruppe angesprochen werden soll, können sowohl klassische Informationsmaterialien, aber auch Veranstaltungsformen und Aktionen zielführend sein.

Da es sich bei der kommunalen Radverkehrsförderung um eine Querschnittsaufgabe handelt, gibt es zahlreiche Schnittstellen zu anderen Bereichen, Ämtern und Trägern öffentlicher Belange. Deshalb sollten neben Kommunikationsmaßnahmen „nach Außen“, also mit Blick auf die lokale Öffentlichkeit, auch **Kommunikationsstrategien „nach innen“** entwickelt werden. Diese richten sich an Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltungen sowie an örtliche Multiplikatoren, um auch in diesen Kreisen die Relevanz des Themas Radverkehr zu bewusst zu machen.

Um bei der Radverkehrsförderung optimale Ergebnisse zu erzielen, ist die **Einbeziehung aller gesellschaftlichen Gruppen** anzustreben. Dazu sollten Ansprechpartner für das Thema Radverkehr in Schulen, bei Arbeitgebern, im Einzelhandel und bei Vereinen gewonnen werden.

Der regelmäßige Austausch und die Vernetzung von Akteuren und Handlungsebenen sollte institutionalisiert werden. Die gegründete **Steuerungsgruppe Radverkehr** sollte dafür als organisatorische Struktur auch über den Projektabschluss hinaus bestehen bleiben und den weiteren Umsetzungsprozess begleiten. Als Verbindungsglied zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und der Bevölkerung kann sie die Abstimmung der Aktivitäten erleichtern und die Radverkehrsförderung verstetigen.

Auf Landesebene vernetzt die neugegründete **Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)** Kommunen und Landkreise zur Förderung von Fuß- und Radverkehr. Ansätze sind dabei insbesondere der Erfahrungsaustausch und die Entwicklung neuer Förderprojekte.

---

<sup>19</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

Der Landkreis Darmstadt-Dieburg ist bereits Mitglied in der AGNH. Eine aktive Teilnahme an Angeboten der AGNH wird empfohlen.

Schließlich ist bei Radverkehrsplanungen eine aktive **Beteiligung der Bevölkerung vor Ort** im Rahmen einer auf Dialog ausgerichteten Kommunikationsstrategie anzustreben. Sie soll Akzeptanz für die Planung erhöhen und die aktive Mitwirkung bei der Radverkehrsförderung ermöglichen.

Weitere Praxisbeispiele zum Handlungsfeld Kommunikation und Organisation sind auf dem Fahrradportal des Nationalen Radverkehrsplans unter [www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis) veröffentlicht.

## 6 Weiteres Vorgehen

### 6.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept des Landkreises Darmstadt-Dieburg stellt die Entscheidungsgrundlage für die kreisweite Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessive umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme auf.

Der weiteren Planung und Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen geht das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren voraus. Finanzielle Belange, die Vereinbarkeit mit dem Naturschutz sowie land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei nur einige Aspekte, die im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Mit Blick auf die Markierung von Schutzstreifen sowie die Anlage von Querungshilfen an Ortseingängen wird eine schrittweise Umsetzung empfohlen. Diese Maßnahmen sollen dann angegangen werden, wenn Umbau- und / oder Erhaltungsmaßnahmen von Straßen durchgeführt werden. Bei dringendem Bedarf sind solche Maßnahmen direkt umzusetzen.

Auch die Verbesserung des Bike and Ride-Systems im Landkreis Darmstadt-Dieburg bedarf einer tiefgehenden Planung. Die in der hier durchgeführten ersten oberflächlichen Untersuchung kritisch bewerteten Stationen sollen dabei zeitnah genauer untersucht, der Bedarf ermittelt und das Angebot entsprechend ausgebaut werden.



Für alle genannten Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten verschiedener Träger (siehe Kapitel 6.3).

Alle Projektdokumente sowie die generierten Geodaten werden dem Landkreis Darmstadt-Dieburg mit Projektablauf übergeben und stehen zukünftig für weitere Anwendungen zur Verfügung.

## **6.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange**

Die Maßnahmvorschläge sind für das System Radverkehr sinnvolle und vor dem angestrebten Ziel der deutlichen Steigerung des Radverkehrsanteils teils notwendige Maßnahmen. Sie dienen in einem ersten Schritt als Grundlage für weitere Diskussionen und Abstimmungen.

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange werden im Rahmen des Konzeptes in einem geringen Rahmen geprüft. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Als Träger öffentlicher Belange sind unter anderem folgende Einrichtungen zu nennen:

- Naturschutz,
- Landwirtschaft,
- Forst,
- Wasserschutz,
- Nahverkehr.

## **6.3 Finanzierungsmöglichkeiten**

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes 2030 erfordern eine Investition von etwa 49 Millionen Euro (siehe Kapitel 4.3). Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 4,9 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Land, Kreis und Gemeinden auf.

Bei Bundes- und Landesstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Weg-

verbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist.

Der Bau und die Förderung von Radverkehrsanlagen durch den Landkreis Darmstadt-Dieburg erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel.

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Zu nennen sind dabei unter anderem folgende Programme:

- **Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität:** Förderung von kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Verhältnisse des Fahrrad- und Fußverkehrs sowie des sonstigen nicht motorisierten Verkehrs, Fördersatz 70 %, Bagatellgrenze 20.000 € Zuwendung, Sammelanträge möglich
- **Förderung von Klimaschutzprojekten** nach der Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, Fördersatz 50 %, max. 350.000 € je Antrag, höhere Förderung bei finanzschwachen Kommunen möglich, Bagatellgrenze 10.000 € Zuwendung,
- **Förderung von Selbstständig geführten Radwegen und Querungshilfen Außerorts im ländlichen Raum** nach den Richtlinien für die Finanzierung in Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz (FiRiLi 2015), Fördersatz 35 – 65 %, Bagatellgrenze: 25.000 € Zuwendung, Antragsfristen: 28.02., 30.06. und 30.10.,
- **Förderung von nicht investiven Maßnahmen als Modellprojekte zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans**, Fördersatz bis 80 %, zweistufiges Antragsverfahren,

Diese und weitere Fördermöglichkeiten finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter [www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel). Hier werden für bestimmte Maßnahmen die in Frage kommenden Förderprogramme, die entsprechende Rechtsgrundlage sowie weitere Informationen, sofern vorhanden, dargestellt.

## 7 Anhang

- Anlage 1 Plan Quell-Ziel-Analyse
- Anlage 2 Plan Bestandsnetz
- Anlage 3 Plan 3-Jahres-Unfallkarte mit Beteiligung des Radverkehrs 2013-2015
- Anlage 4 Plan Meldungen der Onlinebeteiligung
- Anlage 5 Plan Zielnetz Radverkehr 2030
- Anlage 6 Plan Maßnahmenprogramm Übersicht
- Anlage 7 Datenblätter Maßnahmenprogramm
- Anlage 8 Priorisierung Maßnahmenprogramm Gesamt
- Anlage 9 Priorisierung Maßnahmenprogramm nach Baulastträger
- Anlage 10 Plan Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen
- Anlage 11 Tabelle Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen
- Anlage 12 Plan Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen
- Anlage 13 Tabelle Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen
- Anlage 14 Analyse Bike and Ride-Anlagen
- Anlage 15 Musterlösungen

**Anlage 1**

**Plan Quell-Ziel-Analyse**



# Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

## Legende

Raumordnung:

**Oberzentrum**

**Mittelzentrum**

**Unterzentrum**

Ort > 5.000 Einwohner

Ort < 5.000 Einwohner


Quellen und Ziele Radverkehr:

-  Ortsbereich
-  Gewerbegebiet
-  Versorgung
-  Gastronomie
-  Bildung
-  Freizeit/Sport
-  Öffentliche Einrichtungen

Radverkehrliche Bedeutung:

-  sehr gering
-  gering
-  mittel
-  hoch
-  sehr hoch
-  maximal

 Haltestelle Regional- und Nahverkehr

 Trasse Regional- und Nahverkehr

## Anlage 1

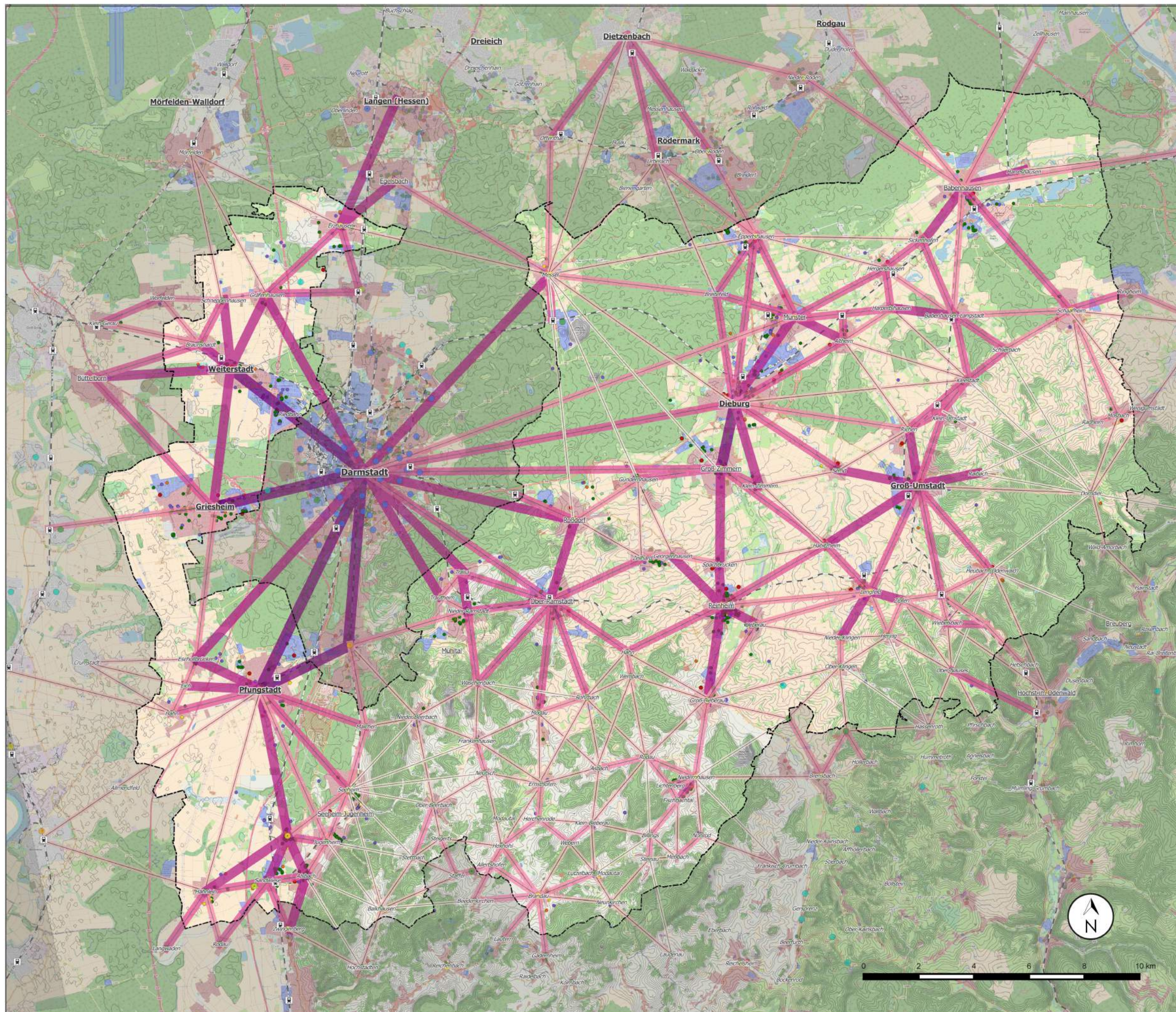
**Plan 01: Quell-Ziel-Analyse**

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

Datum: 20.12.2017 Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datengrundlage: Eigene Bearbeitung, Landkreis Darmstadt-Dieburg, OpenStreetMap.org

 **Radverkehr-Konzept**  
Franziskusstraße 8-14  
60314 Frankfurt





**Anlage 2**

**Plan Bestandsnetz**





# Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

## Legende

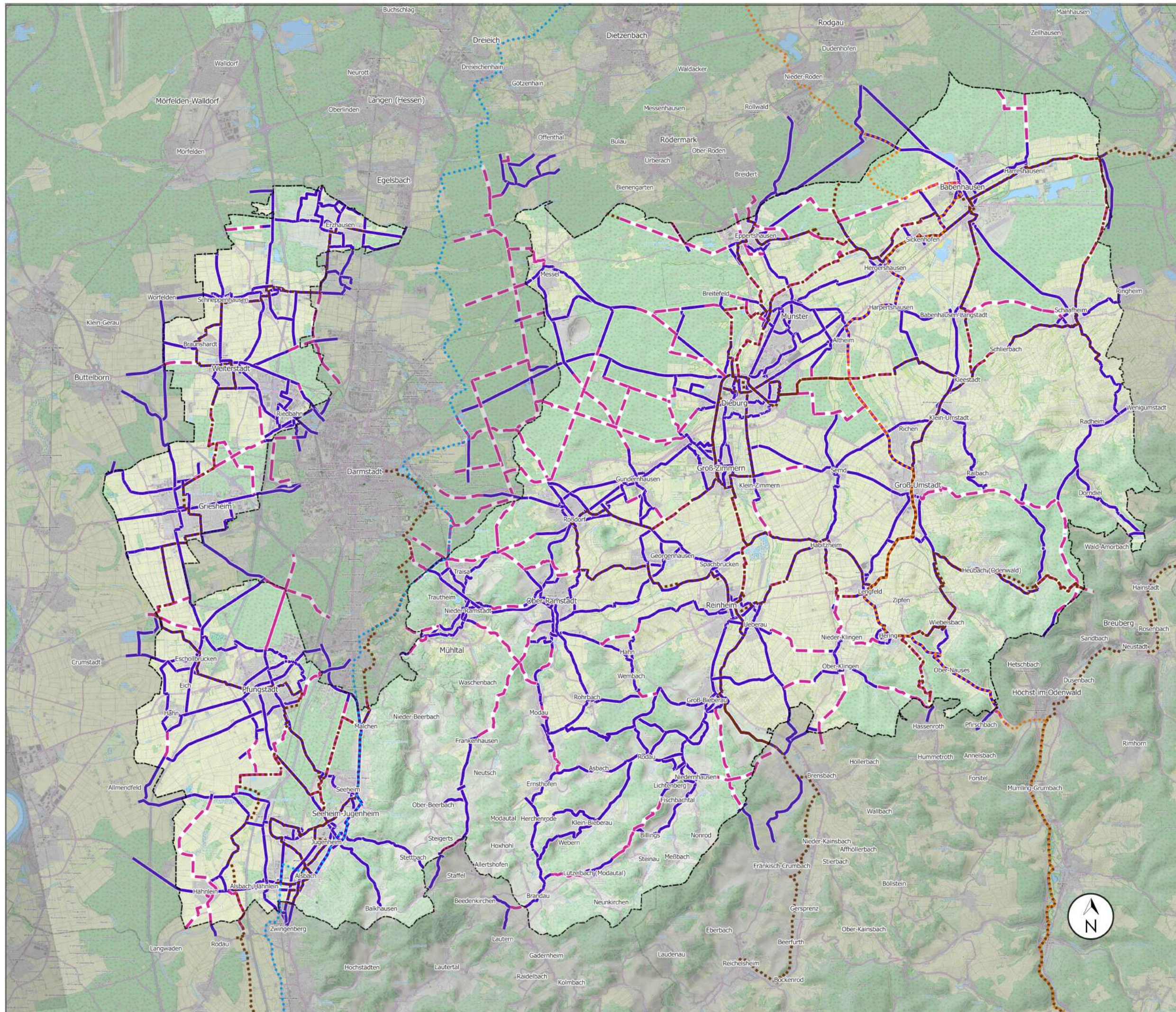
Bestehende Netzplanungen Radverkehr

Wegweisungsnetz:

- alltagstauglich
- - - nicht alltagstauglich

Touristisches Netz:

- ⋯ Radfernweg R4
- ⋯ Radfernweg R8
- ⋯ Andere Freizeitrouten



## Anlage 2

### Plan 02: Bestandsnetz

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

Datum: 20.12.2017 Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datengrundlage: Eigene Bearbeitung, Landkreis Darmstadt-Dieburg, OpenStreetMap.org



**Anlage 3**

**Plan 3-Jahres-Unfallkarte mit Radfahrereteiligung 2013-2015**

**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**



# Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

## Legende

Unfälle mit Radfahrerbeteiligung  
2013-2015

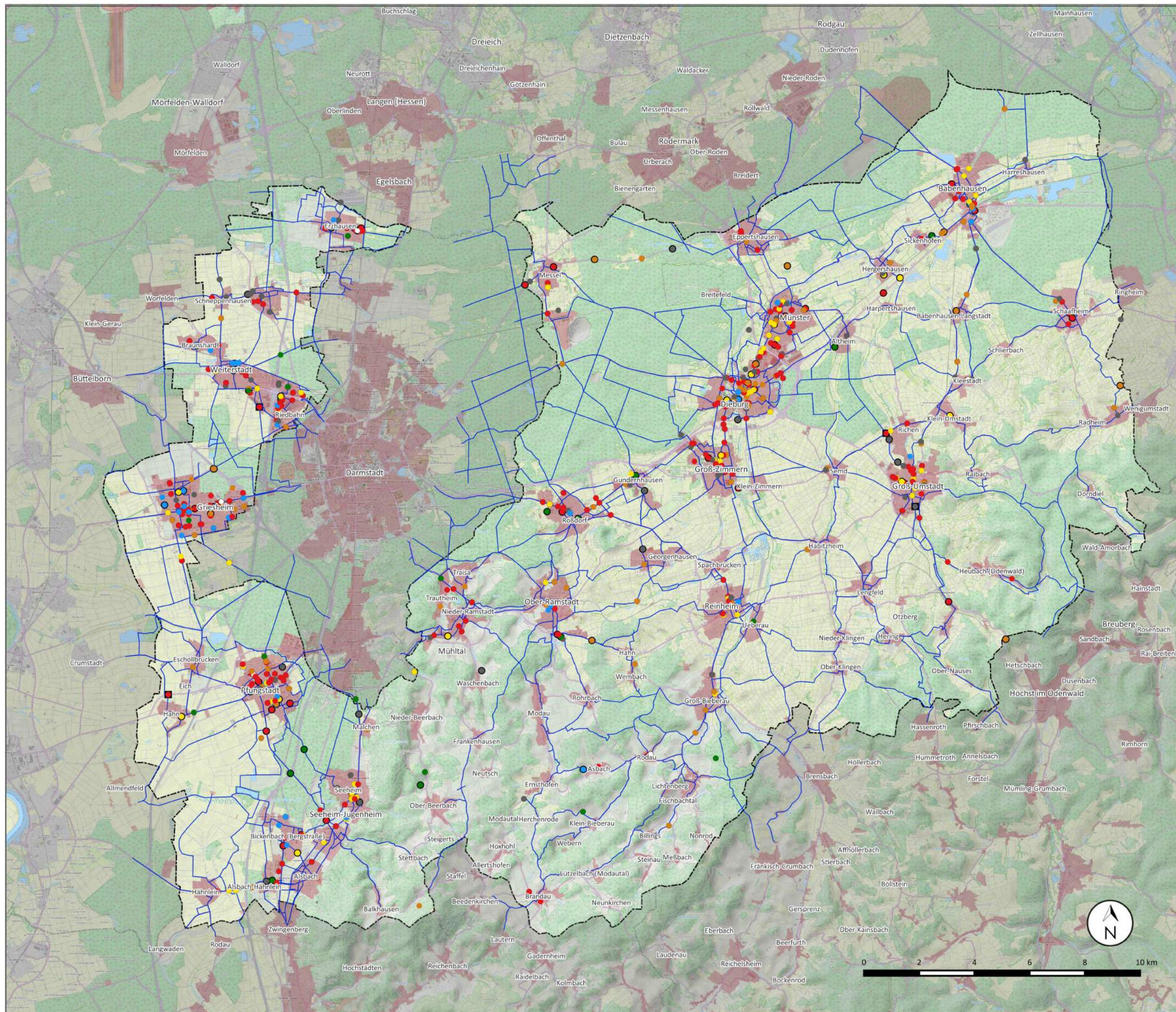
### Unfalltypen

- Fahrnfall (F)
- Abbiege-Unfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

### Unfallkategorie

- Unfall mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Sachschaden

- Ortsbereich
- Bestandsnetz Radverkehr



## Anlage 3

### Plan 03: 3-Jahres-Unfallkarte

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

Datum: 20.12.2017  
 Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner  
 B.Sc. Moritz Trautner

Datengrundlage: Eigene Bearbeitung, Polizeidirektion Darmstadt-Dieburg, OpenStreetMap.org



**Anlage 4**

**Plan Bürgermeldungen**



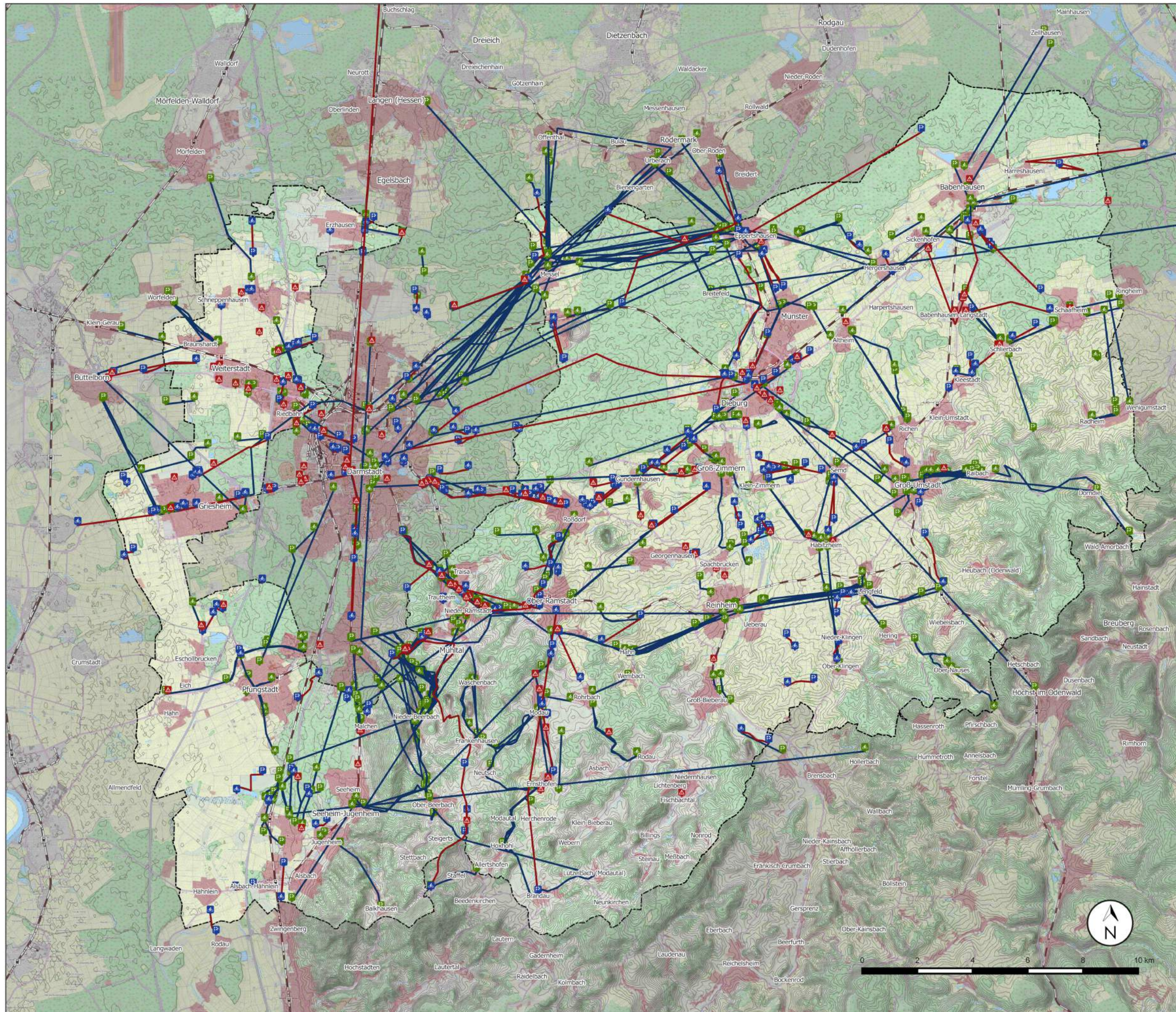


# Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

## Legende

Auf der Beteiligungsplattform  
[www.radforum-ladadi.de](http://www.radforum-ladadi.de) eingegangene  
Bürgermeldungen

-  Gefahrenstelle
-  Neue Verbindung
-  Vorhandene Verbindung ausbauen



## Anlage 4

### Plan 04: Bürgermeldungen

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis  
Darmstadt-Dieburg

Datum: 20.12.2017 Bearbeitung:  
Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datengrundlage: Eigene Bearbeitung, Beteiligungsplattform  
[www.radforum-ladadi.de](http://www.radforum-ladadi.de)



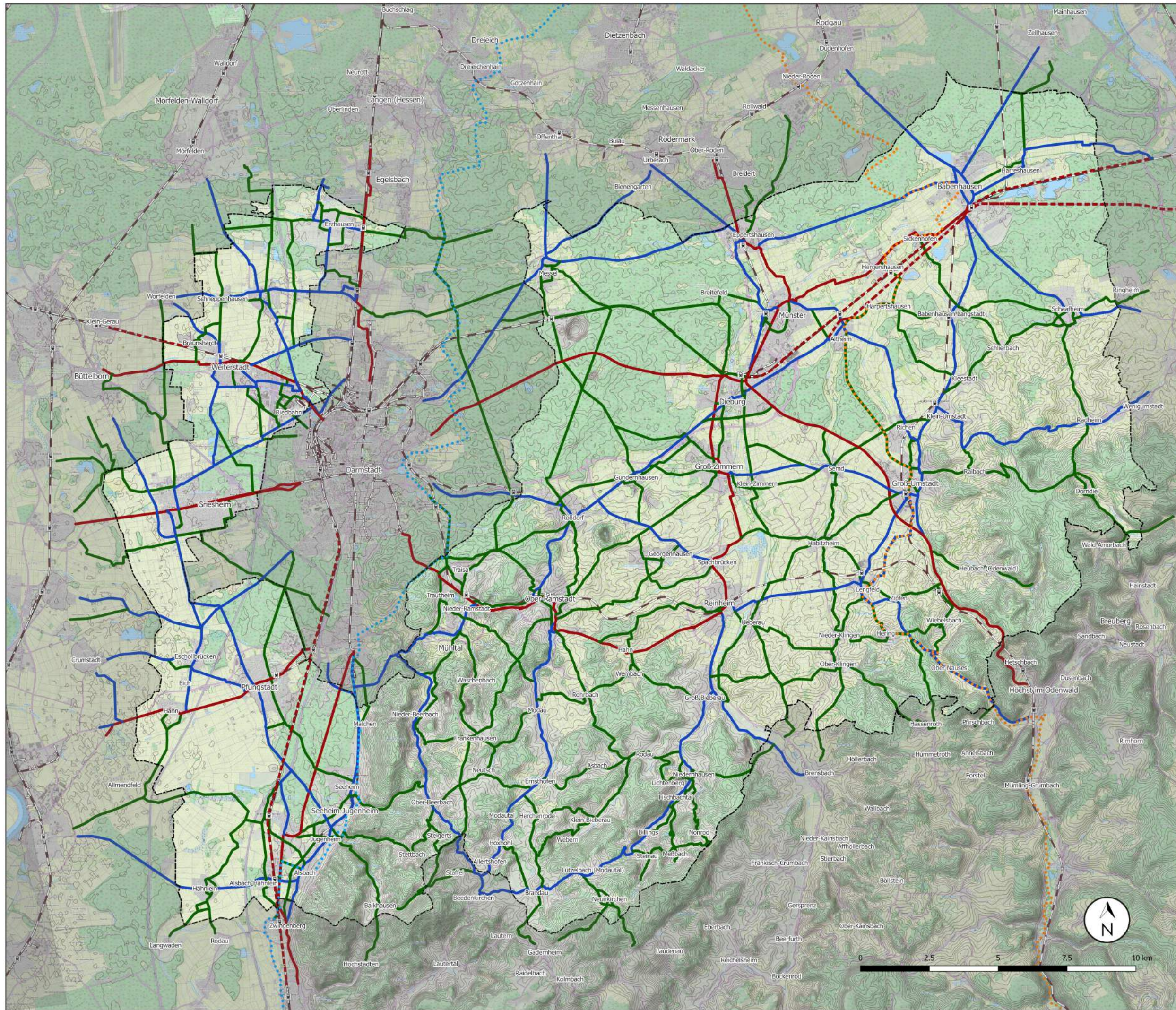
**Anlage 5**

**Plan Zielnetz Radverkehr 2030**

**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**



# Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg



## Legende

Zielnetz Radverkehr:

- Überregionale Radverkehrsverbindung
- Regionale Radverkehrsverbindung
- Nähräumliche Radverkehrsverbindung
- - - Alternativer Verlauf
- ⋯ Radfernweg R4
- ⋯ Radfernweg R8

- Haltestelle Regional- und Nahverkehr
- - - Trasse Regional- und Nahverkehr

## Anlage 5

**Plan 05:** Zielnetz Radverkehr 2030

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

Datum: 20.12.2017 Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung



**Anlage 6**

**Plan Maßnahmenprogramm Übersicht**

**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**











# Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg



## Legende

### Maßnahmen:

-  Neubau Radweg
-  Ausbau bestehender Radweg
-  Oberfläche ausbessern (wassergeb.)
-  Oberfläche ausbessern (Asphalt)
-  Beleuchtung Radweg
-  Sonstige bauliche Maßnahme

### Zielnetz Radverkehr:

-  Überregionale Radverkehrsverbindung
-  Regionale Radverkehrsverbindung
-  Nahräumliche Radverkehrsverbindung
-  Alternativer Verlauf
-  Radfernweg R4
-  Radfernweg R8

-  Haltestelle Regional- und Nahverkehr
-  Trasse Regional- und Nahverkehr

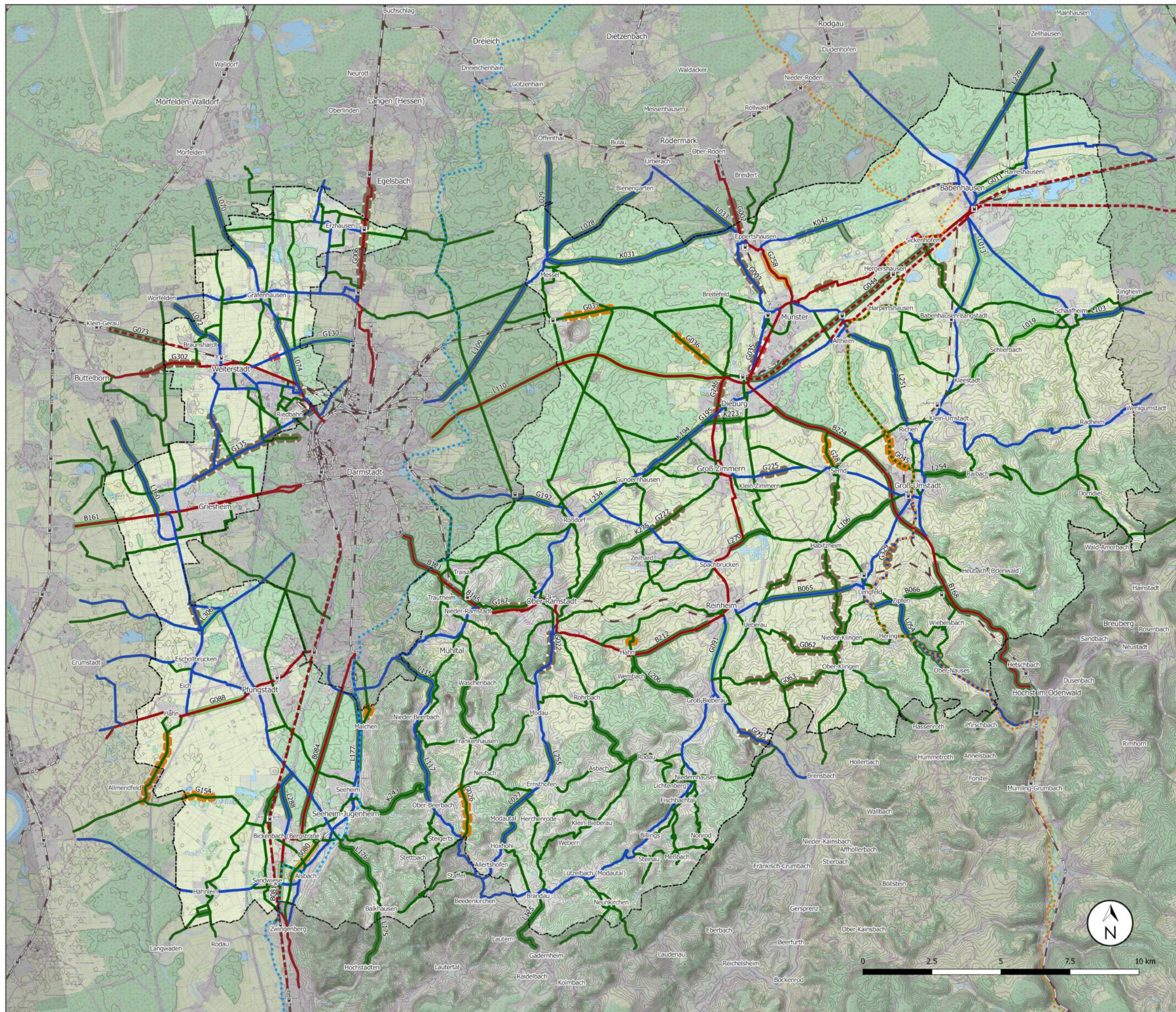
## Anlage 6

### Plan 06: Maßnahmenprogramm Übersicht

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

Datum: 20.12.2017 Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung





**Anlage 7**

**Datenblätter Maßnahmenprogramm**

**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**



Verbindung: Griesheim - Wolfskehlen (innerorts)

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Griesheim

Straße: B 26

Kommune 2: -

Länge: 200 m

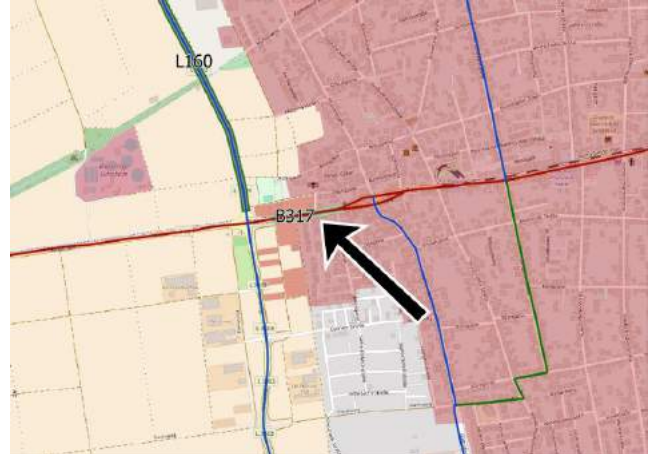
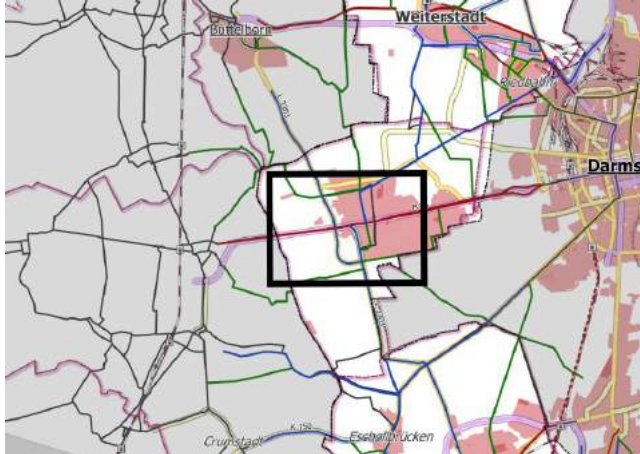
DTV: 8.127

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der befestigte Radweg endet am Ortseingang. Es fehlt eine sichere Radverkehrsführung im weiteren Verlauf. Die Querungssituation ist mangelhaft.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Weiterführung des Radweges und sichere Überführung am Radwegende.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **60.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen West-Ost-Verbindung durch Griesheim und zwischen Wolfskehlen und Darmstadt. Die Straße ist stark befahren.

Sonstiges:

Verbindung: Mühlthal/Trautheim/Traisa - Ober-Ramstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Mühlthal**

Straße: **B 449**

Kommune 2: -

Länge: **2.200 m**

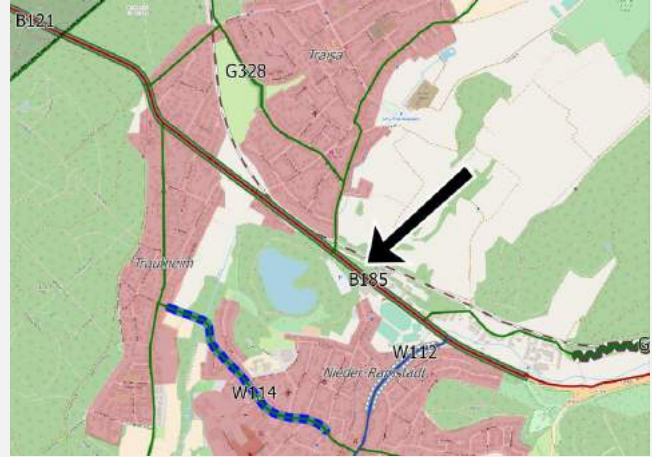
DTV: **17.240**

Netz-Kategorie: **Überregionale RV**

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Schulverbindung: **ja**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Geeignete durchgängige Alternativverbindungen fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**      Verkehrssicherheit: **Schlecht**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **-**      Kosten (Grobschätzung):

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Mühlthal - Darmstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Mühlthal

Straße: B 449

Kommune 2: Darmstadt

Länge: 2.200 m

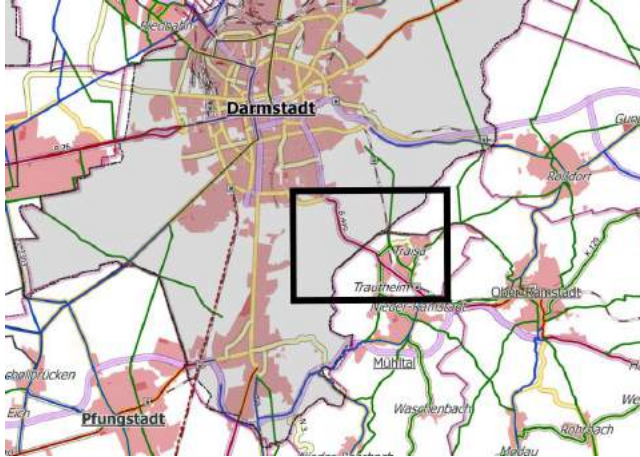
DTV: 17.240

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Ganzjährig befahrbare Alternativverbindungen fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Alternative: Ausbau einer parallel verlaufenden Verbindung durch den Forst.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **660.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des sehr hohen Verkehrsaufkommens des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Verbindung zwischen Ober-Ramstadt und Darmstadt.

Sonstiges: Die Weiterführung des Radverkehrs ab dem Böllenfalltor in Richtung Darmstadt-Innenstadt sollte bei der Umsetzung mitkonzipiert werden.



Verbindung: Dieburg - Groß-Umstadt - Höchst i.O.

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Dieburg

Straße: B 45

Kommune 2: Groß-Umstadt

Länge: 7.500 m

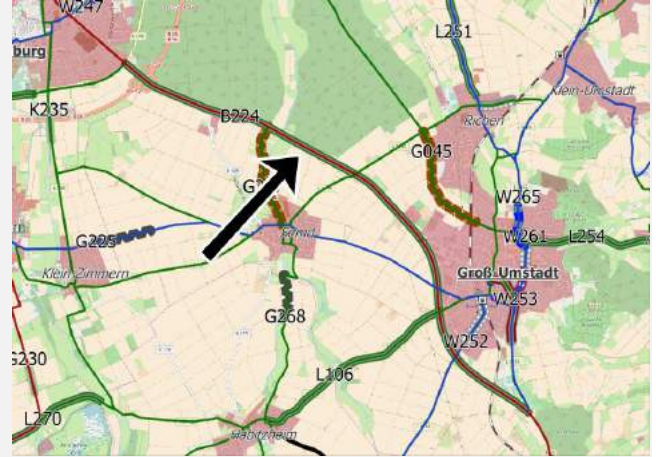
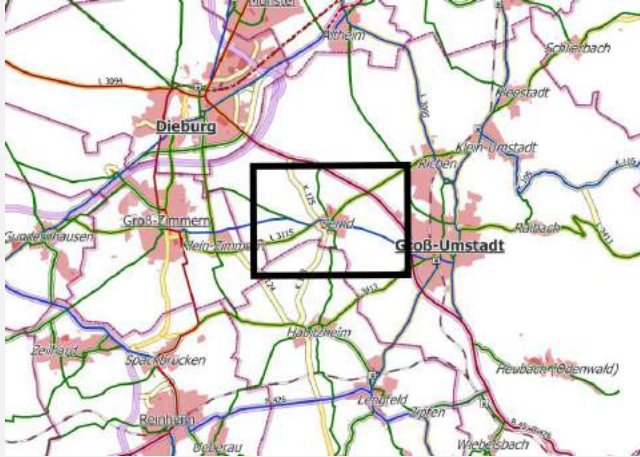
DTV: 22.820

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Entlang der B 45 zwischen Dieburg und Groß-Umstadt fehlt ein Radweg. Radfahrer müssen auf dem Mehrweckstreifen fahren. Aktuell besteht keine überörtliche Radverbindung zwischen Dieburg und Höchst i.O.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Radweges.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **1.700.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Pendlerverbindung zwischen Darmstadt und Groß-Umstadt und weiter nach Höchst im Odenwald. Die B 45 weist in diesem Abschnitt hohe Schwerverkehrsanteile auf.

Sonstiges:

Verbindung: Hahn - Reinheim

Maßnahmentyp: Neubau Radweg

Kommune 1: Reinheim

Straße: B 426

Kommune 2: Ober-Ramstadt

Länge: 3.000 m

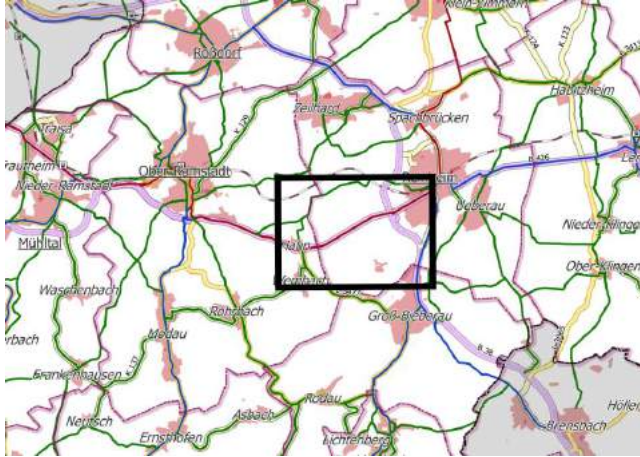
DTV: 5.996

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **900.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des hohen Schwerverkehrsanteils nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Groß-Umstadt - Höchst i.O.

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Otzberg**

Straße: **B 45**

Kommune 2: -

Länge: **7.600 m**

DTV: **12.834**

Netz-Kategorie: **Überregionale RV**

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Schulverbindung: **ja, geringe Bedeutung**

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet. Im weiteren Verlauf existieren keine Radverkehrsanlagen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **2.300.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs, der Topografie und des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Dieburg - Münster

Maßnahmentyp: Sonstiges

Kommune 1: Dieburg

Straße: L 3094

Kommune 2: -

Länge: 1.200 m

DTV: 12.446

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine durchgängige Radverkehrsführung entlang der L 3094. Die bestehenden Radverkehrsanlagen sind teilweise zu schmal und in einem schlechten Zustand.

Fahrkomfort: **Schlecht**      Verkehrssicherheit: **Schlecht**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Durchgängige und sichere Radverkehrsführung herstellen, u.a. durch Ausbau des östlichen Radwegs auf Höhe B 45.

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**      Kosten (Grobschätzung): **150.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverbindung zwischen Dieburg und Münster, die auch für den Schulverkehr eine wichtige Rolle spielt. Die L 3094 ist stark befahren und auch stark von Fußgängern frequentiert.

Sonstiges: Die Bedeutung der Maßnahme sinkt bei Ausbau des Wirtschaftswegs westlich der Dreieichbahn.

Verbindung: Bickenbach - Darmstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Pfungstadt**

Straße: **B 3**

Kommune 2: **Bickenbach**

Länge: **5.200 m**

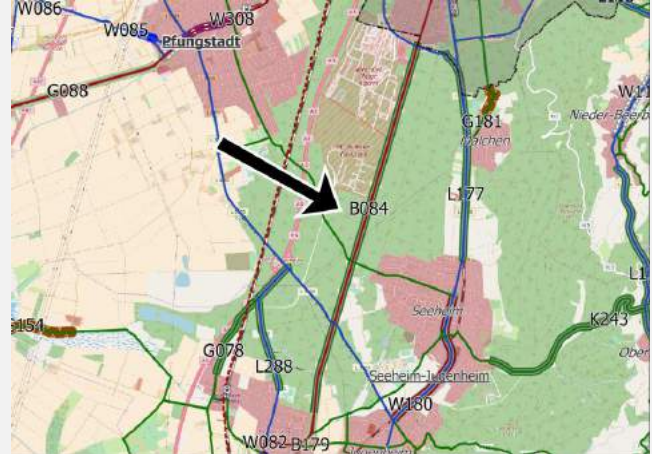
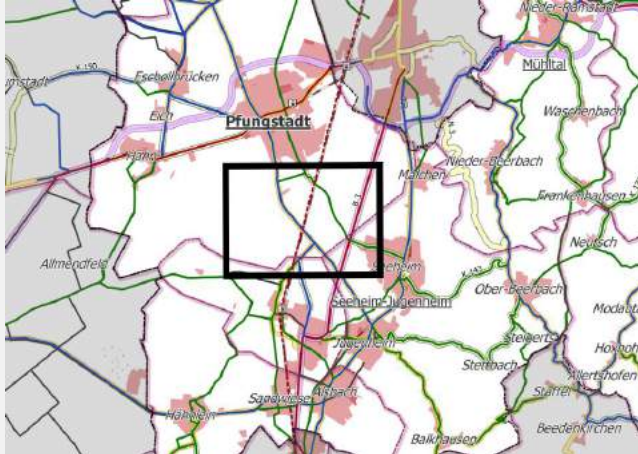
DTV: **9.907**

Netz-Kategorie: **Überregionale RV**

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**      Verkehrssicherheit: **Schlecht**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**      Kosten (Grobschätzung): **1.560.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn oder dem schmalen Mehrzweckstreifen fahren. Diese Führung ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Roßdorf - Darmstadt

Maßnahmentyp: Neubau Radweg

Kommune 1: Roßdorf

Straße: Darmstädter Straße

Kommune 2: Darmstadt

Länge: 1.400 m

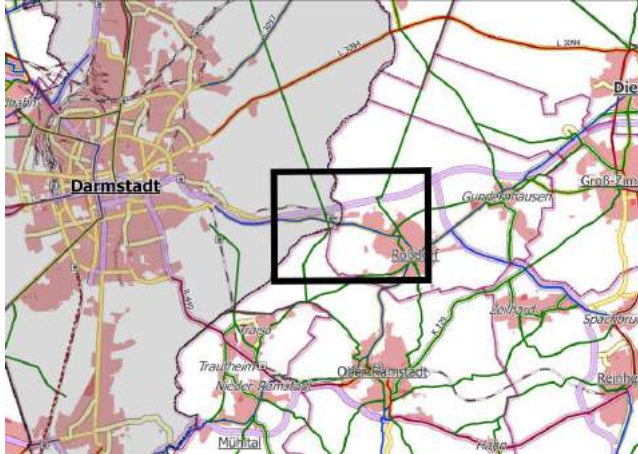
DTV: 7.886

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der einseitig vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist zu schmal für das große Radverkehrsaufkommen und die Topographie.

Fahrkomfort: Mittel

Verkehrssicherheit: Schlecht

Direktheit: Mittel

Maßnahme: Ergänzender Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs auf der anderen Seite der Fahrbahn.

Fahrkomfort: Gut

Verkehrssicherheit: Gut

Direktheit: Gut

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Kosten (Grobschätzung): 340.000 €

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten und wirken sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Beim betrachteten Abschnitt wird die Situation durch das Gefälle und das hohe Radverkehrsaufkommen verschärft.

Sonstiges: Kurzfristig: Aufheben der Benutzungspflicht.

Verbindung: Spachbrücken - Georgenhausen - Roßdorf

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Reinheim

Straße: B 38

Kommune 2: -

Länge: 500 m

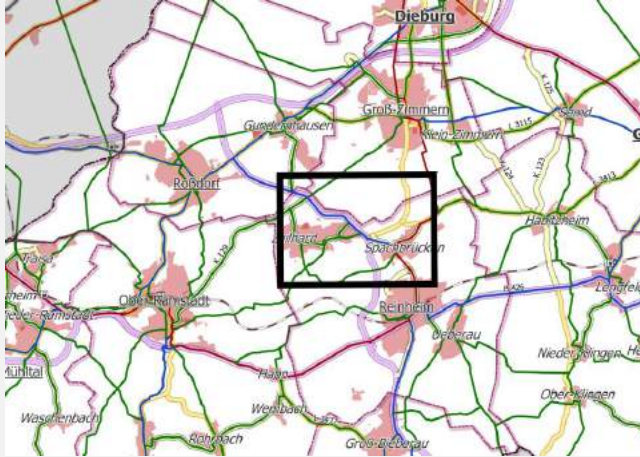
DTV: 15.674

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg südlich der Bundesstraße ist deutlich zu schmal und unübersichtlich.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Mittel**

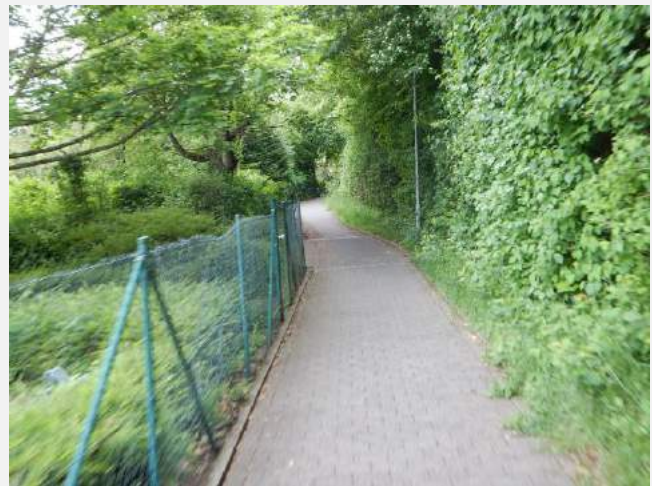
Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs. Prüfung einer direkteren Wegführung.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **150.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Situation am betrachteten Abschnitt wird durch die Topographie verschärft.

Sonstiges:

Verbindung: Messel - Eppertshausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Messel**

Straße: **K 180**

Kommune 2: **Eppertshausen**

Länge: **6.900 m**

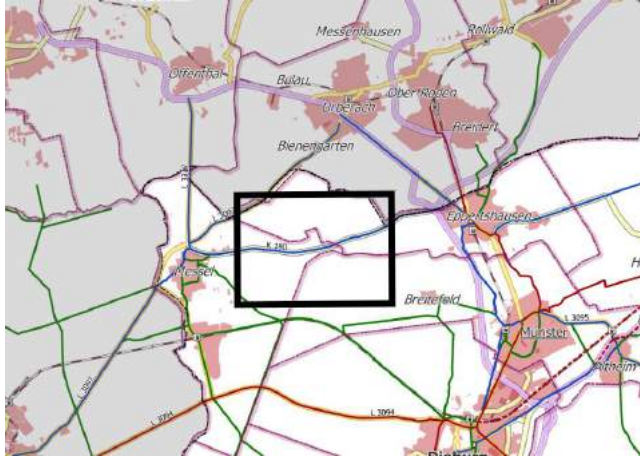
DTV: **7.900**

Netz-Kategorie: **Regionale RV**

Baulast: **Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **2.100.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme berührt einen ausgewiesenen Schutzwald und ein Naturschutzgebiet. Enge Abstimmung mit Hessen Forst notwendig.



Verbindung: Messel - Darmstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Messel**

Straße: L 3097

Kommune 2: **Darmstadt**

Länge: 5.200 m

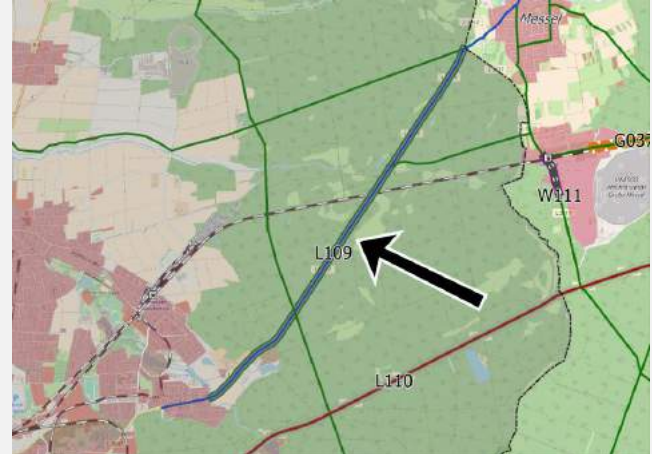
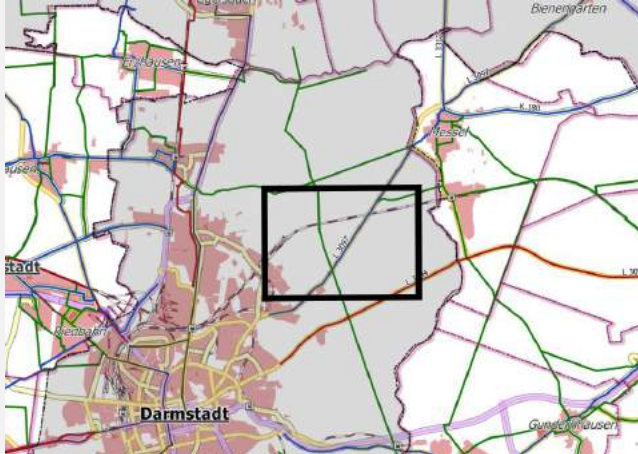
DTV: 7.900

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **1.560.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Ggf. Weiterführung entlang Umgehungsstraße Messel.

Verbindung: Babenhausen - Babenhausen-Langstadt

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Babenhausen

Straße: L 3065

Kommune 2: -

Länge: 2.500 m

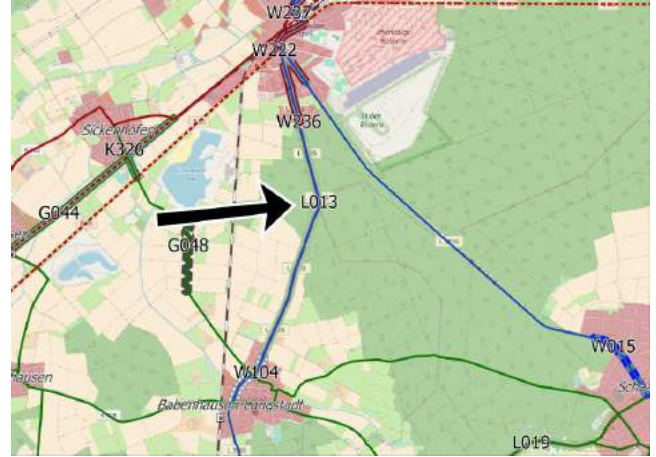
DTV: 4.534

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der Weg westlich der Landesstraße befindet sich in einem schlechten Ausbauzustand und ist deshalb nur eingeschränkt mit dem Fahrrad zu befahren.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

**350.000 €**

Begründung: Der Radverkehr muss auf der Fahrbahn oder dem bestehenden Weg fahren, der im aktuellen Ausbauzustand nur bedingt dafür geeignet ist. Der Abschnitt ist Teil einer Schulroute und der wichtigen Verbindung zwischen Babenhausen und Langstadt.

Sonstiges: Zuständigkeit liegt momentan bei Hessen Forst. Enge Abstimmung erforderlich.

Verbindung: Reinheim - Lengfeld

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Otzberg**

Straße: **B 426**

Kommune 2: **Reinheim**

Länge: **3.200 m**

DTV: **5.627**

Netz-Kategorie: **Regionale RV**

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**      Verkehrssicherheit: **Schlecht**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**      Kosten (Grobschätzung): **960.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: **Alternative: Ausbau einer durchgehende Radverkehrsverbindung parallel zur Bahntrasse oder Ausbau parallel verlaufender Wirtschaftswege.**

Verbindung: Bickenbach - zur L 3103 nach Pfungstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bickenbach**

Straße: **L 3033**

Kommune 2: **Pfungstadt**

Länge: **1.800 m**

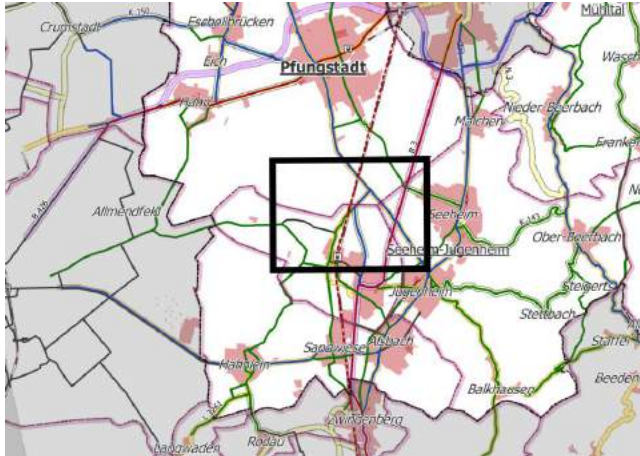
DTV: **2.667**

Netz-Kategorie: **Regionale RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Zwischen Bickenbach und dem straßenbegleitenden Radweg entlang der L 3103 existiert kein Radweg. Radfahrer müssen auf der L 3033 oder den schlecht ausgebauten Wegen westlich der A5 fahren.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs entlang der L 3033.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**540.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Dieburg - Münster

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Dieburg

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 900 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Wirtschaftsweg entlang der Strecke der Dreieichbahn verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise großen Unebenheiten.

Fahrkomfort: **Sehr schlecht**      Verkehrssicherheit: **Mittel**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**      Kosten (Grobschätzung): **130.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Verbindung zwischen Münster und Dieburg und eine mögliche Alternative zur stark befahrenen und unfallauffälligen Verbindung entlang der L 3094.

Sonstiges:

Verbindung: Nieder-Beerbach - zur B 426

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Mühltal**

Straße: L 3098

Kommune 2: **Darmstadt**

Länge: 2.500 m

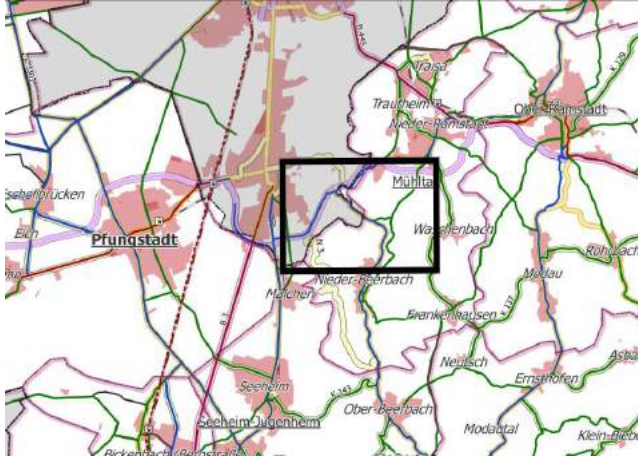
DTV: 3.556

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **750.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs, der geringen Fahrbahnbreite und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Seeheim - Darmstadt-Eberstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Seeheim-Jugenheim

Straße: L 3100

Kommune 2: Darmstadt

Länge: 2.800 m

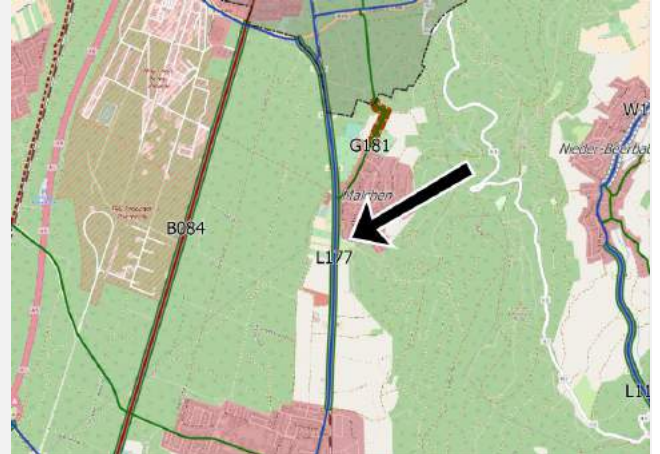
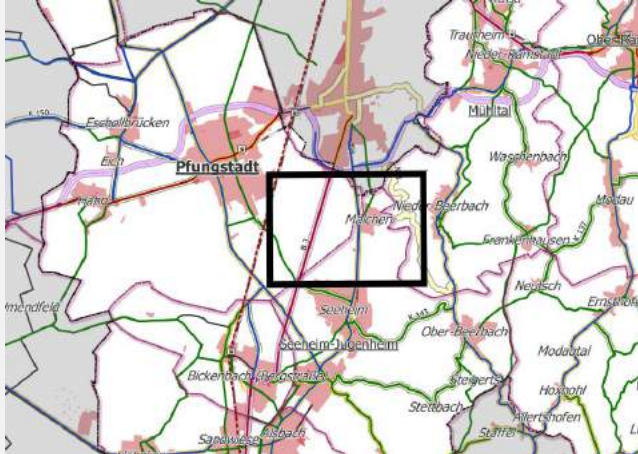
DTV: 7.635

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die Alternativverbindung über Malchen ist unbefestigt und umwegig.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs zwischen Darmstadt-Eberstadt und Malchen und Weiterführung bis Seeheim.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **840.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverbindung nach Darmstadt, die ganzjährig und bei jeder Witterung zügig befahrbar sein sollte. Dies ist bei der Alternativverbindung durch den Forst nicht möglich.

Sonstiges: Der Abschnitt zwischen Malchen und der B 426 ist Bestandteil der "Sanierungsoffensive 2016-2022" des Landes Hessen.

Verbindung: Bickenbach - Darmstadt

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Bickenbach

Straße: B 3

Kommune 2: -

Länge: 300 m

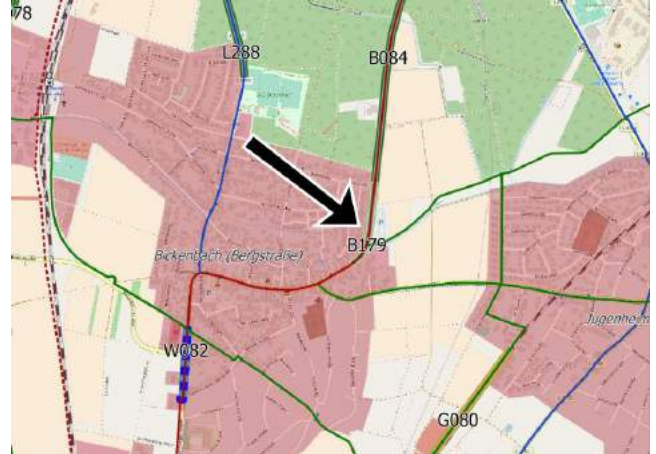
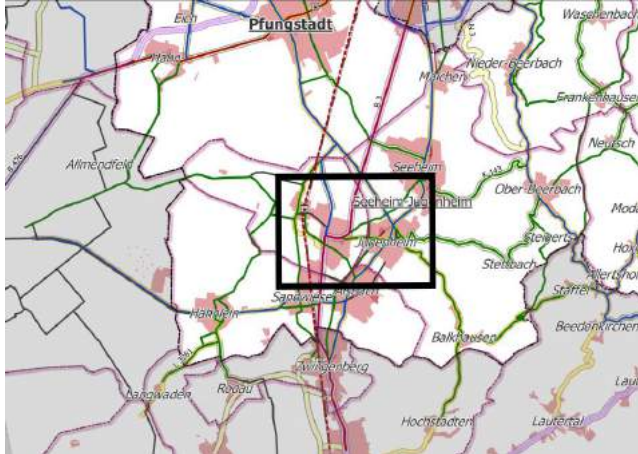
DTV: 7.240

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist zu schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

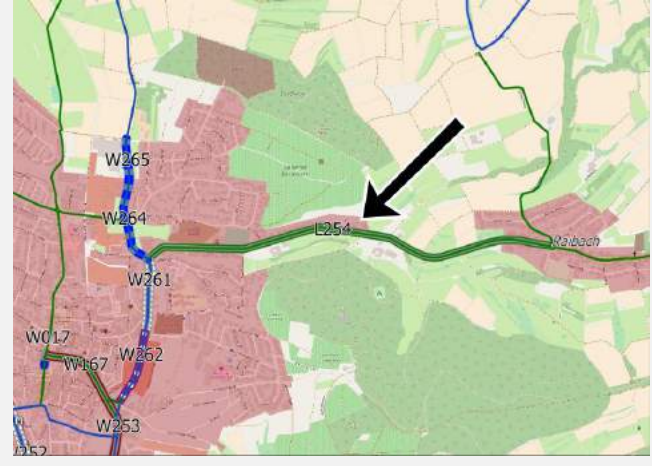
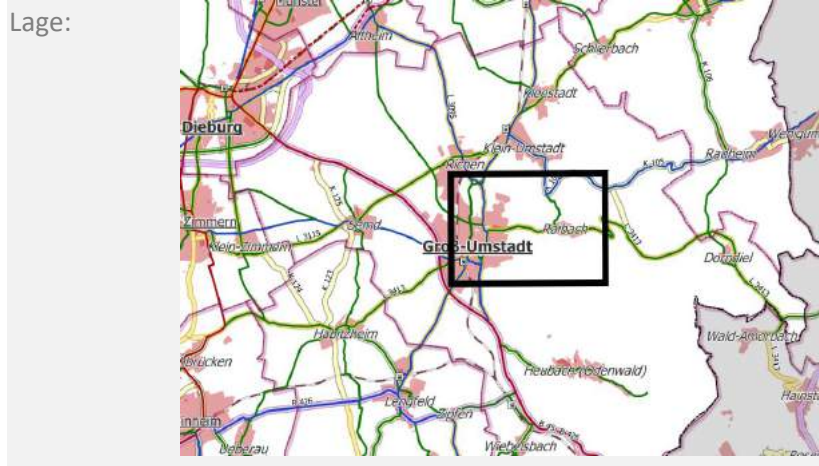
**35.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges:



Verbindung:	Groß-Umstadt - Raibach	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Groß-Umstadt	Straße:	L 3413
Kommune 2:	-	Länge:	1.900 m
DTV:	2.993	Netz-Kategorie:	Nahräumliche RV
Baulast:	Land (Hessen mobil)	Schulverbindung:	ja



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Schlecht**      Verkehrssicherheit: **Schlecht**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**



Priorität: **A**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**      Kosten (Grobschätzung): **570.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs, der geringen Fahrbahnbreite und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Radwegeneubau auf diesem Abschnitt ist Bestandteil der "Sanierungsoffensive 2016-2022" des Landes Hessen.

Verbindung: Weiterstadt - Darmstadt

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Weiterstadt

Straße: Rad- und Fußweg

Kommune 2: -

Länge: 350 m

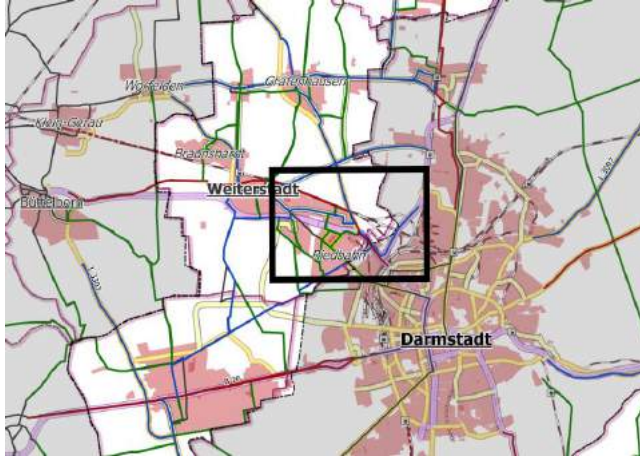
DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der asphaltierte Radweg entlang Bahnlinie endet und verfügt im weiteren Verlauf lediglich über eine wassergebundene Decke.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Oberfläche ausbessern (Asphalt)

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **50.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverbindung zwischen Weiterstadt und Darmstadt, die ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar sein sollte. Dies ist im aktuellen Zustand nicht möglich.

Sonstiges:

Verbindung: Schaafheim - Großostheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Schaafheim**

Straße: L 3115

Kommune 2: **Landkreis Aschaffenburg**

Länge: 1.400 m

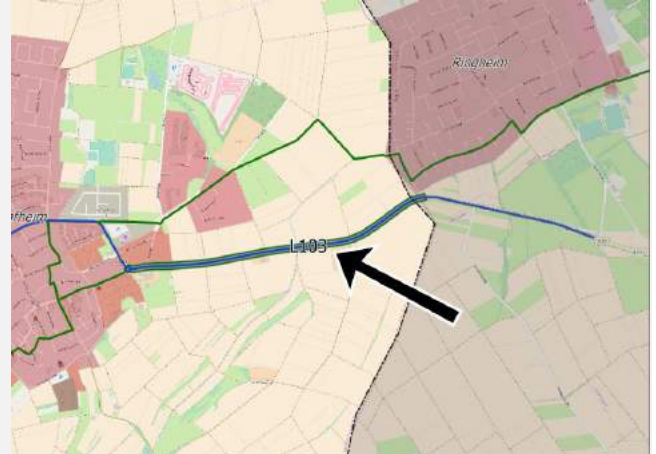
DTV: 6.772

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Auf Schaafheimer Gemarkung existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radweg beginnt ab der Landkreisgrenze.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **420.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und dem hohen Schwerverkehrsanteil nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Weiterstadt - Riedbahn

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Weiterstadt

Straße: B 42 (Ortsdurchfahrt)

Kommune 2: -

Länge: 300 m

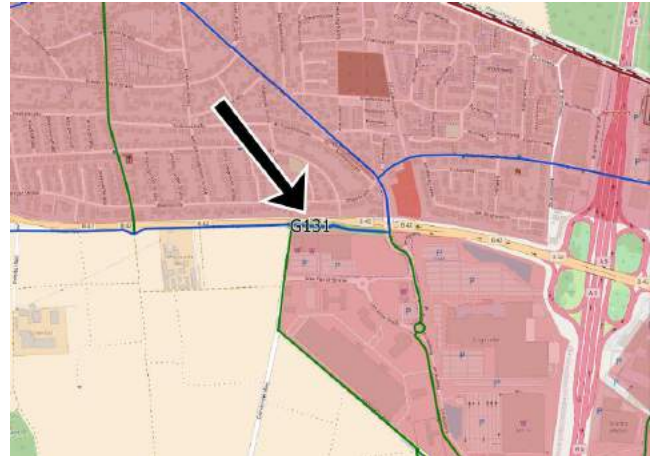
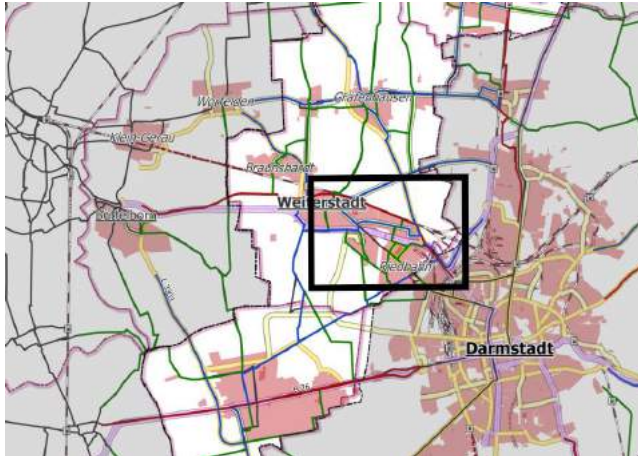
DTV: 27.044

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der Wirtschaftsweg parallel zur Bundesstraße endet in einem Trampelpfad.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des Trampelpfades zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **90.000 €**

Begründung: Durch den Lückenschluss auf einem kurzen Abschnitt entsteht eine durchgehende Verbindung südlich der B 42 nach Weiterstadt-Riedbahn.

Sonstiges:

Verbindung: Grieheim - Büttelborn

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Griesheim**

Straße: **L 3303**

Kommune 2: **Landkreis Groß-Gerau**

Länge: **3.700 m**

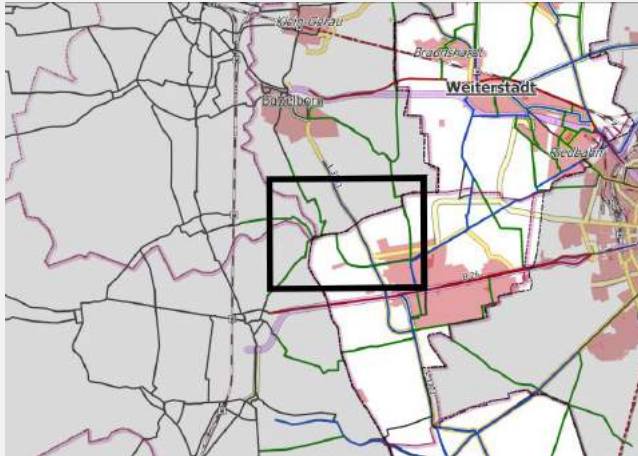
DTV: **6.327**

Netz-Kategorie: **Regionale RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**      Verkehrssicherheit: **Schlecht**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**      Kosten (Grobschätzung): **1.100.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese Führung ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, des großen Schwerverkehrsanteils und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Babenhausen - Zellhausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Babenhausen**

Straße: L 3065

Kommune 2: **Landkreis Offenbach**

Länge: 5.000 m

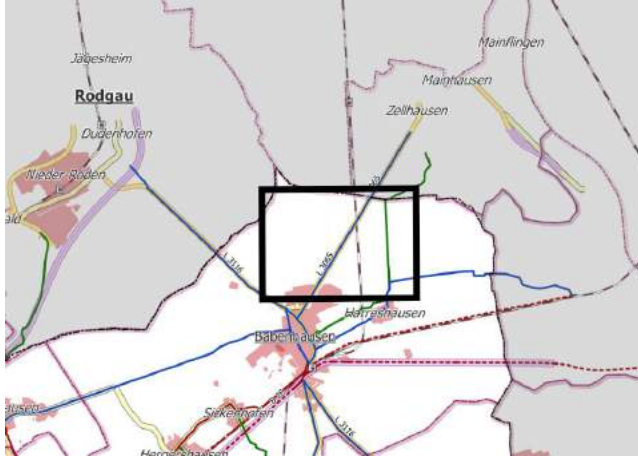
DTV: 5.097

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **15.000.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme berührt einen Bannwald und einen ausgewiesenen Erholungswald. Enge Abstimmung mit Hessen Forst notwendig.

Verbindung: Münster - Groß-Zimmern

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Dieburg

Straße: Radweg "Alte Bahntrasse"

Kommune 2: -

Länge: 1.300 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke und ist an allen Knotenpunkten untergeordnet.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitt und Bevorrechtigung an Knotenpunkten.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **200.000 €**

Begründung: Es handelt sich um eine Innerörtliche Hauptverbindung des Radverkehrs. Diese sollte ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar sein, was bei einer wassergebundene Decke nicht möglich ist (z.B. Winterdienst). Eine Bevorrechtigung an den Knotenpunkten würde große Zeitverluste verhindern.

Sonstiges:

Verbindung: Zipfen - Wiebelsbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Otzberg**

Straße: **B 426**

Kommune 2: **Groß-Umstadt**

Länge: **1.200 m**

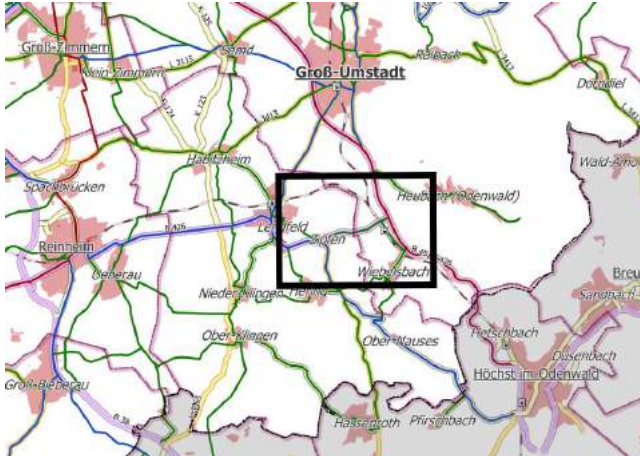
DTV: **3.829**

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **360.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Der Abschnitt ist Teil der Verbindung zum wichtigen Bahnhof Groß-Umstadt-Wiebelsbach.

Sonstiges:



Verbindung: Gundershausen - Dieburg

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Dieburg**

Straße: K 128

Kommune 2: **Roßdorf**

Länge: 3.400 m

DTV: 5.439

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **1.000.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Der Abschnitt ist Teil der direkten Radverkehrsachse zwischen Ober-Ramstadt und Dieburg.

Sonstiges:

Verbindung: Groß-Zimmern - Spachbrücken - Reinheim

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Groß-Zimmern

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 350 m

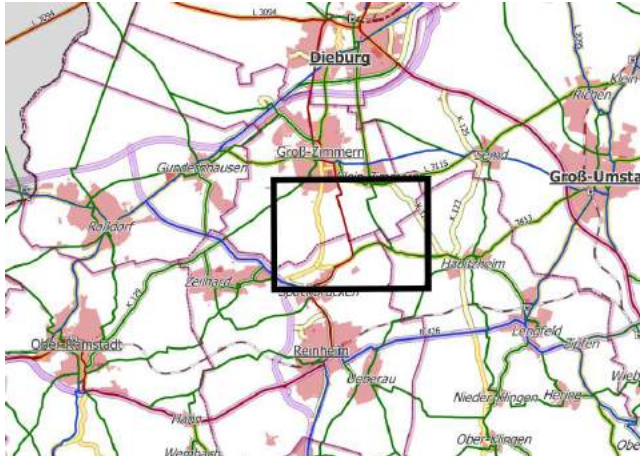
DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der ansonsten durchgängig gut zu befahrende Weg teilt sich im betrachteten Abschnitt in einen asphaltierten aber sehr schmalen Weg, und in einen unbefestigten Wirtschaftsweg.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des westlichen verlaufenden Wirtschaftswegs mit einer asphaltierten Decke.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

**50.000 €**

Begründung: Durch den Lückenschluss auf einem relativ kurzen Abschnitt entsteht eine direkte, durchgängig gut befahrbare Verbindung zwischen Groß-Zimmern und Reinheim.

Sonstiges: Alternative: Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs parallel zur L 3114.

Verbindung: Zipfen - Lengfeld

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Otzberg**

Straße: **B 426**

Kommune 2: -

Länge: **1.000 m**

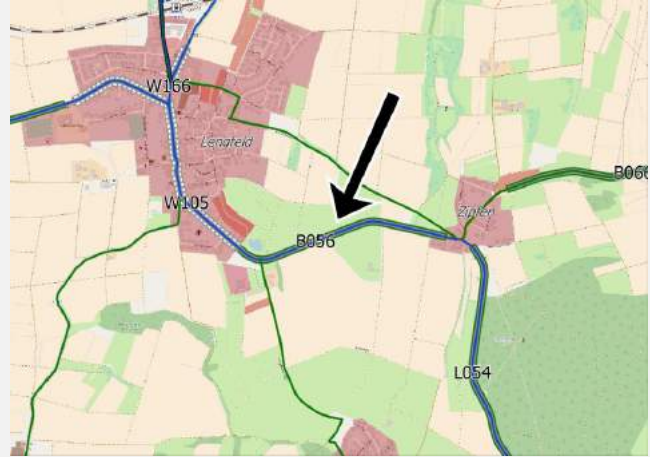
DTV: **3.684**

Netz-Kategorie: **Regionale RV**

Baulast: **Bund (Bundesstraßenverwaltung)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **400.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Kleestadt - Schlierbach

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Groß-Umstadt

Straße: L 3115

Kommune 2: -

Länge: 350 m

DTV: 3.975

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der ansonsten asphaltierte straßenbegleitenden Radweg wird auf einem kurzen Stück durch den Wald geführt. Dieser Abschnitt befindet sich in einem schlechten Ausbauzustand und ist deshalb nur eingeschränkt mit dem Fahrrad zu befahren.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

**100.000 €**

Begründung: Der Radverkehr weicht auf dem kurzen Stück auf die Fahrbahn aus oder muss auf dem bestehenden Weg weiterfahren, der im aktuellen Ausbauzustand nur bedingt dafür geeignet ist. Die Verbindung ist Teil einer Schulroute.

Sonstiges:

Verbindung: Groß-Umstadt - Altheim (Münster)

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Groß-Umstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1.500 m

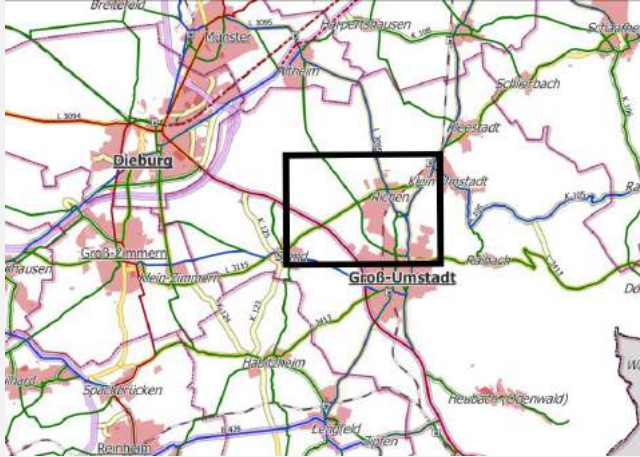
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche mit zahlreichen tiefen Schlaglöchern.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **115.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Dunkelheit oder Verschmutzung. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges:

Verbindung: Gräfenhausen - Darmstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Weiterstadt**

Straße: L 3113

Kommune 2: -

Länge: 1.000 m

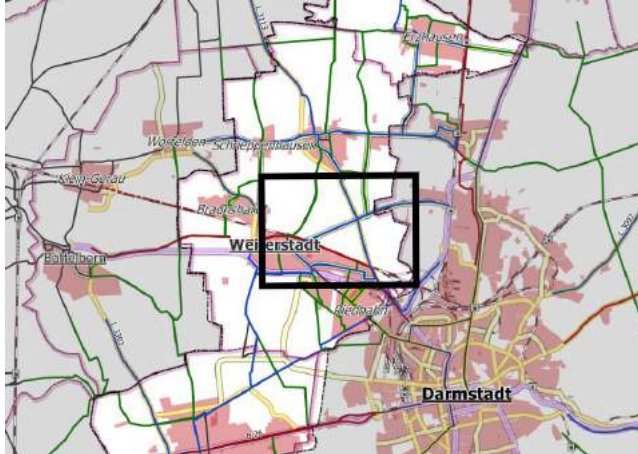
DTV: 14.810

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**300.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Zwingenberg - Bickenbach

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Alsbach-Hähnlein

Straße: Zwingenberger Straße (B 3)

Kommune 2: -

Länge: 1.400 m

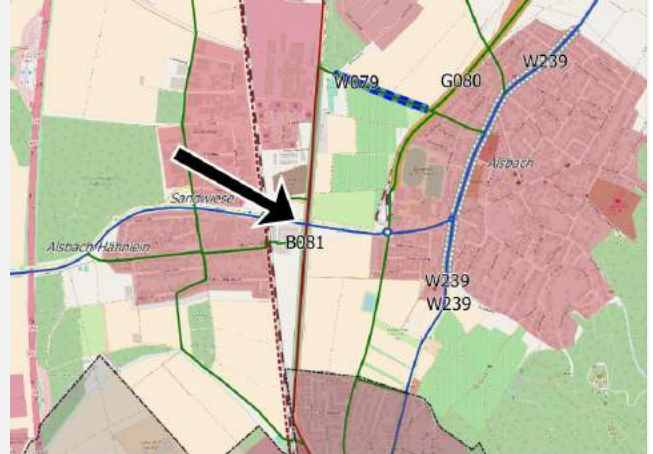
DTV: 4.695

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene (in beide Richtungen benutzungspflichtige) Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs östlich der Bundesstraße.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **340.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges:

Verbindung: Griesheim - Wolfskehlen (außerorts)

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Griesheim

Straße: B 26

Kommune 2: Landkreis Groß-Gerau

Länge: 1.700 m

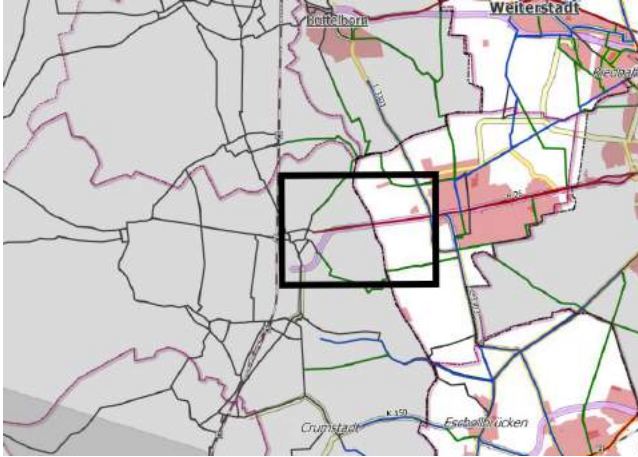
DTV: 8.127

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Bund (Bundesstraßenverwaltung)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg endet und wird als schmaler Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr weitergeführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Weges.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

**210.000 €**

Begründung: Zu schmale Wege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges:



Verbindung: Roßdorf - Gundernhausen

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Roßdorf

Straße: L 3115

Kommune 2: -

Länge: 1.300 m

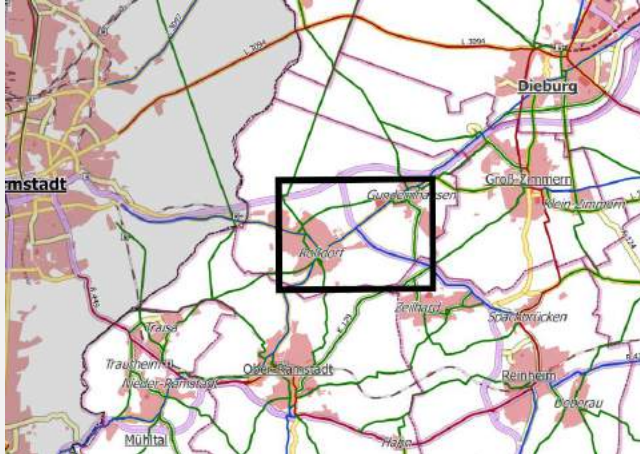
DTV: 5.636

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist zu schmal für Zweirichtungsverkehr. Er weist Oberflächenschäden auf. Aufgrund des tiefer geführten Radwegs wird der Radverkehr von Roßdorf nach Gundernhausen vom Autoverkehr der höher liegenden Dieburger Straße in entgegengesetzter Richtung geblendet.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs. Ergänzung eines Blendschutzes zwischen Radweg und Fahrbahn.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

**100.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Der schlechte Zustand des Radweges verschärft die Situation auf dem betrachteten Abschnitt.

Sonstiges: Prüfung einer Radwegbeleuchtung zur Erhöhung der sozialen Sicherheit.

Verbindung: Eppertshausen - Ober-Roden

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Eppertshausen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Landkreis Offenbach

Länge: 1.100 m

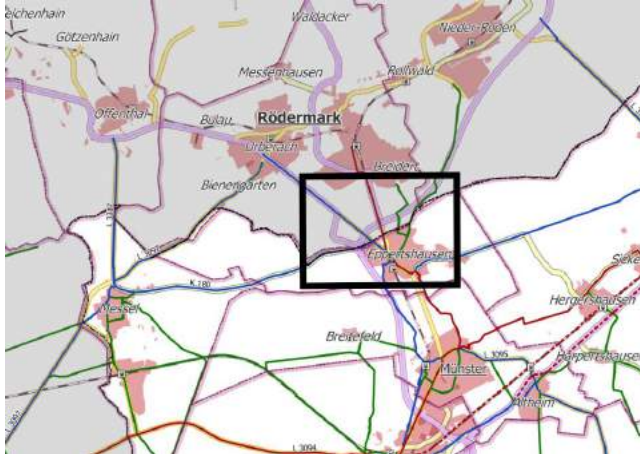
DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke. Ab der Grenze zu Ober-Roden ist der Weg asphaltiert.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des Wegeabschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

245.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Das Räumen im Winter ist nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Sonstiges:

Verbindung: Weiterstadt - Darmstadt-Arheilgen

Maßnahmentyp: Sonstiges

Kommune 1: Weiterstadt

Straße: Arheilger Straße

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Es fehlen Radverkehrsanlagen im Bereich der Brücke. Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Erweiterung des Brückenbauwerks inkl. Neuanlage von Radwegen zu beiden Seiten der Brücke.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: -

Kosten (Grobschätzung):

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverbindung nach Darmstadt-Arheilgen. Die Radverkehrsführung verläuft vor und nach der Brücke uneinheitlich. Dies macht gefährliche Querungen nötig.

Sonstiges: Das Brückenbauwerk soll im Zuge des ICE-Strecken-Ausbaus verbreitert werden.

Verbindung: Waschenbach - Frankenhausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Mühltal**

Straße: K 138

Kommune 2: -

Länge: 1.900 m

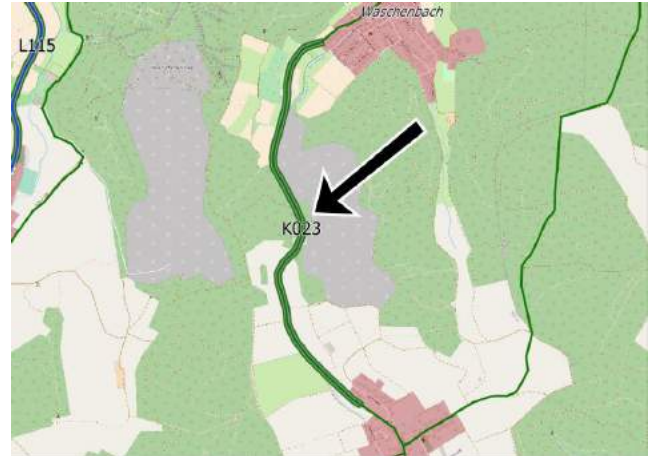
DTV: 3.935

Netz-Kategorie: **Nähräumliche RV**

Baulast: **Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **570.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs und des hohen Aufkommens an Schwerverkehr nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Braunshardt - Worfelden

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Weiterstadt**

Straße: L 3094

Kommune 2: **Landkreis Groß-Gerau**

Länge: 2.300 m

DTV: 2.476

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung):

**690.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Groß-Bieberau - Brensbach

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Groß-Bieberau

Straße: Alter Weg

Kommune 2: -

Länge: 1.100 m

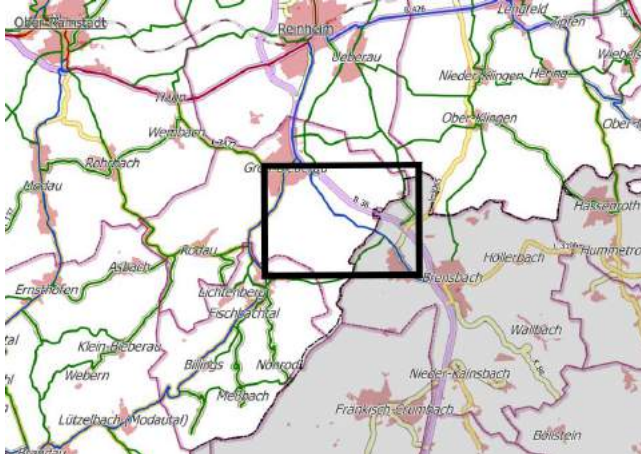
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Die vorhandene Verbindung führt über einen Abschnitt von 1.100 Metern über einen Wirtschaftsweg mit schlechter wassergebundener Decke .

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des wassergebundenen Abschnitts bis zur Gemarkungsgrenze.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **275.000 €**

Begründung: Die Maßnahme stellt einen Lückenschluss in der Verbindung zwischen Groß-Bieberau und Brensbach dar. Auf der Gemarkung von Brensbach ist der Weg asphaltiert.

Sonstiges: Alternative: Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der B 38.

Verbindung: Weiterstadt - DA-Arheilgen

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Weiterstadt

Straße: Weiterstädter Landstraße

Kommune 2: Darmstadt

Länge: 2.600 m

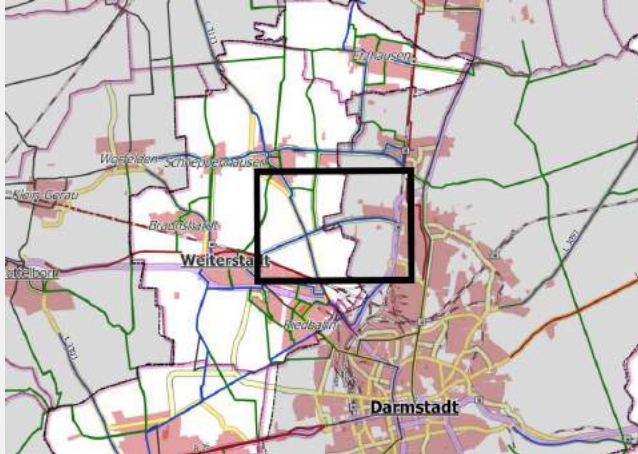
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der unbefestigte Weg nördlich der Fahrbahn befindet sich in einem schlechten Ausbauzustand und ist nur eingeschränkt befahrbar.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **650.000 €**

Begründung: Der Radverkehr muss auf der Fahrbahn oder dem bestehenden Weg fahren, der im aktuellen Ausbauzustand nur bedingt dafür geeignete ist. Der Abschnitt ist Teil einer Schulroute und der wichtigen Verbindung nach Darmstadt.

Sonstiges:

Verbindung: Groß-Bieberau - Wembach / Hahn

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Ober-Ramstadt**

Straße: **L 3477**

Kommune 2: **Groß-Bieberau**

Länge: **2.800 m**

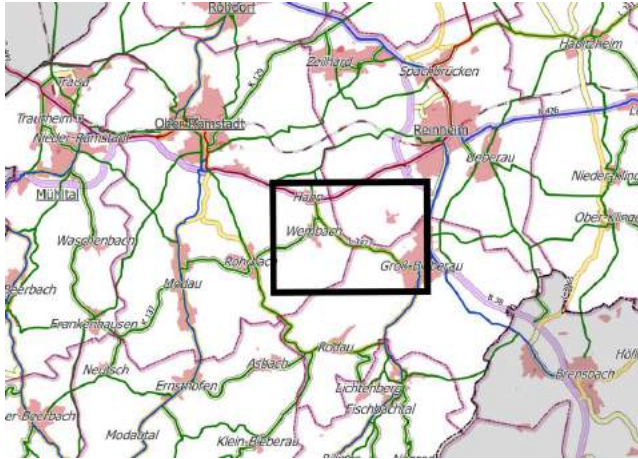
DTV: **6.979**

Netz-Kategorie: **Nähräumliche RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **ja**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Bestehende Alternativverbindungen über Wirtschaftswege sind umwegig und nicht durchgehend asphaltiert (z.T. Forstwege).

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **840.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:



Verbindung: Gräfenhausen - Mörfelden

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Weiterstadt**

Straße: L 3113

Kommune 2: **Landkreis Groß-Gerau**

Länge: 1.600 m

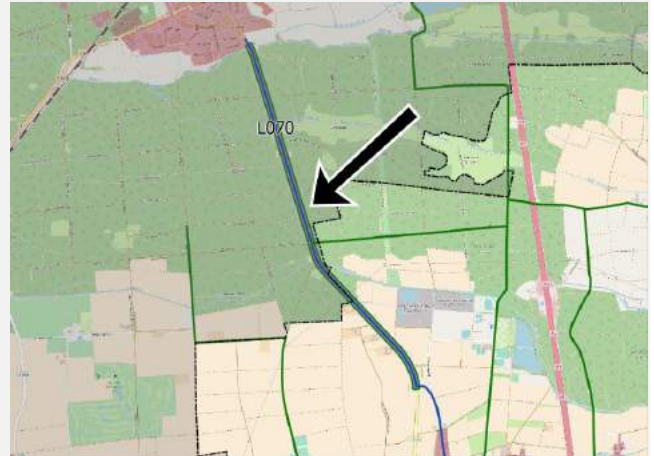
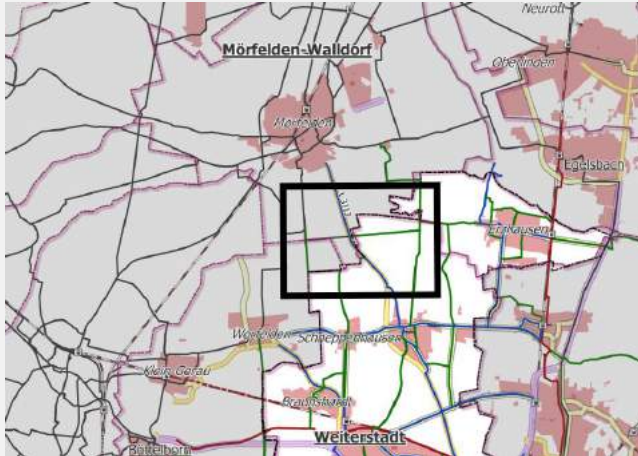
DTV: 5.864

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Durchgehende Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung):

**480.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist des hohen Verkehrsaufkommens und geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Verbindung zum Frankfurter Flughafen.

Verbindung: Groß-Umstadt - Habitzheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Otzberg**

Straße: L 3413

Kommune 2: **Groß-Umstadt**

Länge: 2.800 m

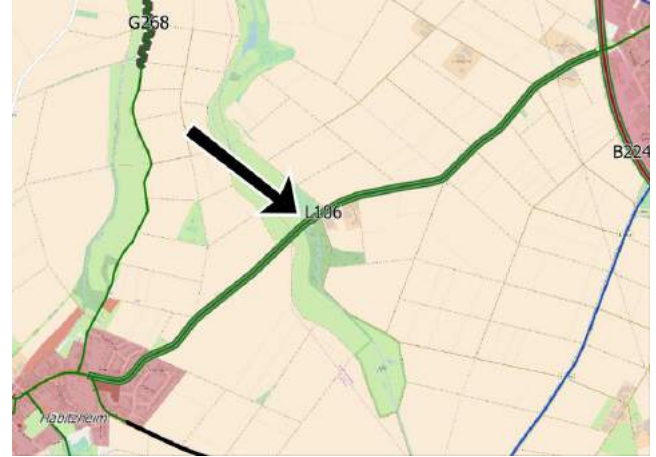
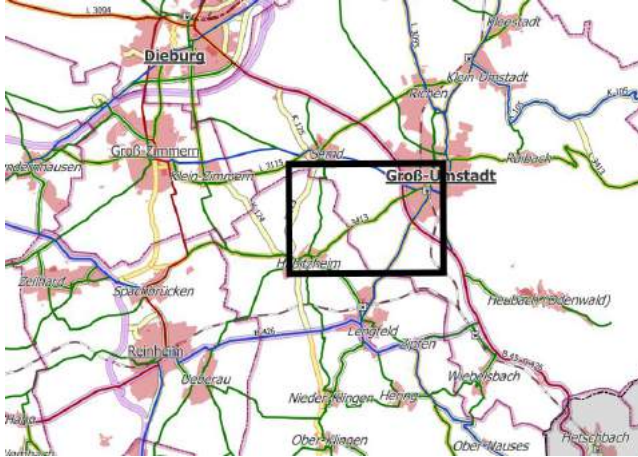
DTV: 3.457

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Es handelt sich um eine Unfallstrecke.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **840.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs, der geringen Fahrbahnbreite und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Klein-Zimmern - Semd

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Groß-Zimmern

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Groß-Umstadt

Länge: 750 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist teilweise unbefestigt mit Bewuchs auf der Fahrbahn. Ansonsten ist die Verbindung durchgehend asphaltiert.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**210.000 €**

Begründung: Unbefestigte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und erhöhen die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Sonstiges:

Verbindung: Dieburg - Babenhausen

Maßnahmentyp: Sonstiges

Kommune 1: **Münster**

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 8.500 m

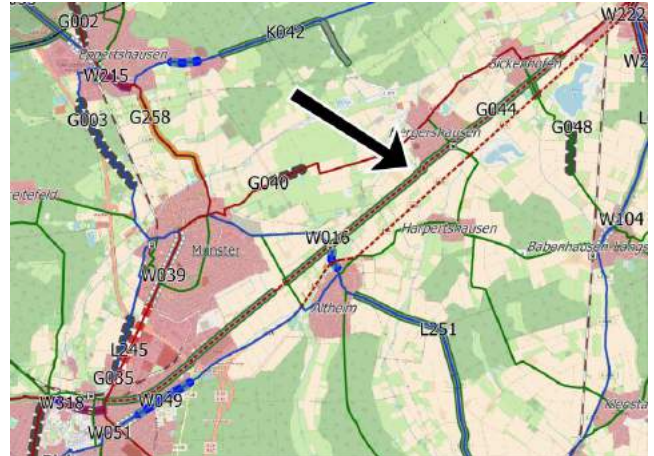
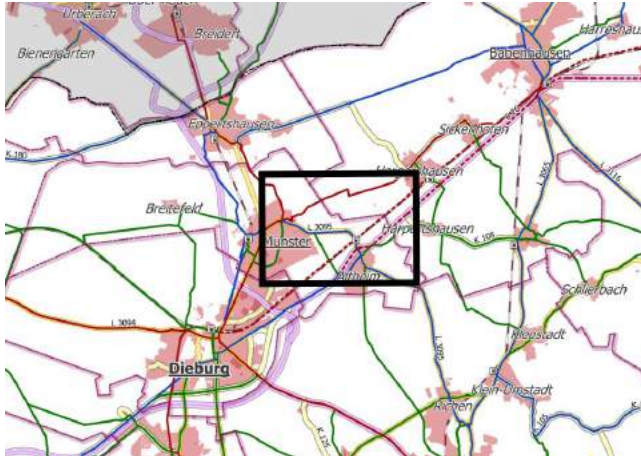
DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV (altern

Baulast: **Gemeinde**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine direkte Radverbindung zwischen Dieburg und Babenhausen und weiter nach Stockstadt a.M. / Aschaffenburg. Entlang der Bahnlinie bestehen Wirtschaftswege von unterschiedlicher Qualität.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Schlecht**

Maßnahme: Neubau eines direkten Radwegs entlang der Bahnlinie. Untersuchung der genauen Streckenführung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: -

Kosten (Grobschätzung):

Begründung: Entlang von Bahnstrecken ist die Anlage von Radwegen mit vergleichsweise geringen Eingriffen in die Landschaft verbunden. Die Strecken sind attraktiv, da sie in der Regel nur geringe Steigungen aufweisen, direkt und abseits des KfZ-Verkehrs verlaufen.

Sonstiges: Die Verbindung hat Potenzial zum Ausbau als Raddirektverbindung zwischen Darmstadt und Aschaffenburg, alternativer Verlauf entlang der B 26.

Verbindung: Münster - Eppertshausen

Maßnahmentyp: Beleuchtung Radweg

Kommune 1: Eppertshausen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Münster

Länge: 1.600 m

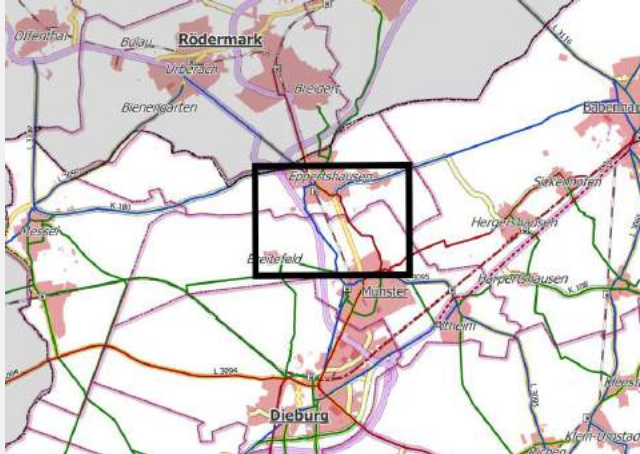
DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der Wirtschaftsweg ist eine wichtige überörtliche Schüllerroute. Er verläuft abseits der Straße und ist unbeleuchtet.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Radweg mittels Präsenzsensoren beleuchten. Markierung von Leitlinien.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

**172.000 €**

Begründung: Eine Radwegbeleuchtung trägt zur gefühlten sozialen Sicherheit bei. Insbesondere in den Wintermonaten spielt die Befahrbarkeit bei Dunkelheit für eine Schulverbindung eine wichtige Rolle.

Sonstiges: Alternativ: Neubau eines direkten straßenbegleitenden Radweges entlang der L 3095.

Verbindung: Ober-Ramstadt - Groß-Zimmern

Maßnahmentyp: Neubau Radweg

Kommune 1: Reinheim

Straße: K 129

Kommune 2: Ober-Ramstadt

Länge: 4.100 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Landkreis Darmstadt-Dieburg

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **1.300.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der Kurvigkeit, der geringen Fahrbahnbreite, der Topografie und des hohen Verkehrsaufkommens nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Maßnahme nur sinnvoll in Kombination mit Lückenschluss Richtung Groß-Zimmern durch Ausbau des Wirtschaftsweges. Alternative: Ausbau des Feldwegs nach Zeilhart über Buchen- oder Lindenhof.

Verbindung: Eschollbrücken - Darmstadt

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Pfungstadt

Straße: L 3097

Kommune 2: -

Länge: 1.000 m

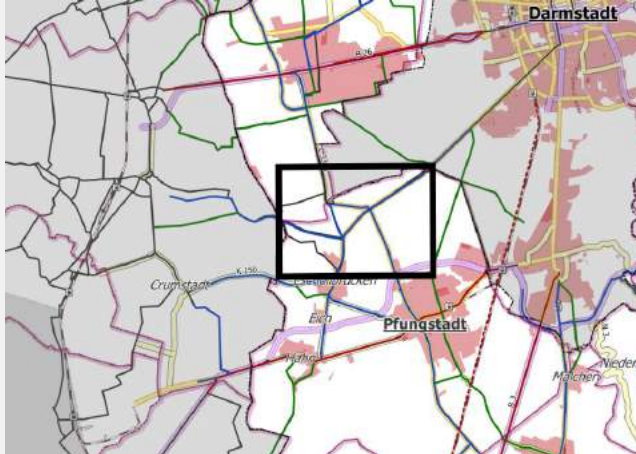
DTV: 9.892

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **120.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges:

Verbindung: Dieburg - Darmstadt

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Dieburg

Straße: L 3094

Kommune 2: Darmstadt

Länge: 11.500 m

DTV: 6.218

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene, in beide Richtungen benutzungspflichtige, Geh- und Radweg ist zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des bestehenden Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **1.380.000 €**

Begründung: Es handelt sich um die wichtige Verbindung zwischen Darmstadt und Dieburg. Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Überkommunale Abstimmung in Bezug auf Winterdienst notwendig, damit eine ganzjährige Befahrung möglich ist.



Verbindung: Gundershausen - Dieburg

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Dieburg

Straße: Trampelpfad

Kommune 2: -

Länge: 600 m

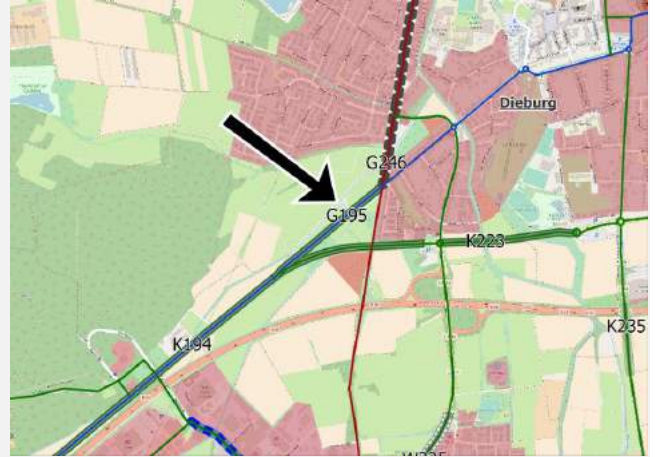
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Als Verbindung zwischen der K 128 und der Rheingaustraße besteht nur ein Trampelpfad.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des Trampelpfades zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **180.000 €**

Begründung: Durch den Lückenschluss auf einem kurzen Stück entsteht eine durchgehende Radverbindung. Der Trampelpfad zeigt Bedarf an.

Sonstiges: Umsetzung nur in Verbindung mit Maßnahme 194 sinnvoll.

Verbindung: Erzhausen - Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt

Maßnahmentyp: Sonstiges

Kommune 1: Erzhausen

Straße: noch nicht vorhanden

Kommune 2: -

Länge: 50 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der Ortskern von Erzhausen ist mit dem durch das Gemeindegebiet verlaufenden zukünftigen Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt momentan nur über den beschränkten Bahnübergang an der Hauptstraße verbunden.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Schlecht**

Maßnahme: Ausbau des im Bahndamm bestehenden Durchflusses des Heegbachs zu einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: -

Kosten (Grobschätzung):

Begründung: Durch die Verknüpfung mit dem zukünftigen Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt verbessert sich die Anbindung des kommunalen Radverkehrsnetzes der Gemeinde Erzhausen erheblich.

Sonstiges: Die Gemeinde Erzhausen hat bereits erste Vorplanungen und Abstimmungen in die Wege geleitet.

Verbindung: Eppertshausen - Münster - Dieburg

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Münster

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Eppertshausen

Länge: 1.500 m

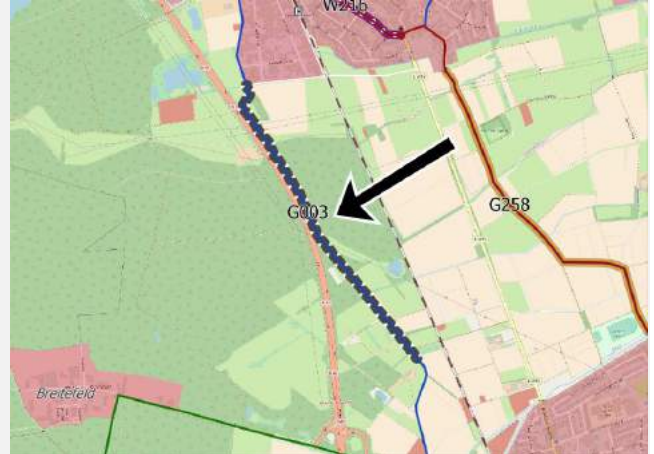
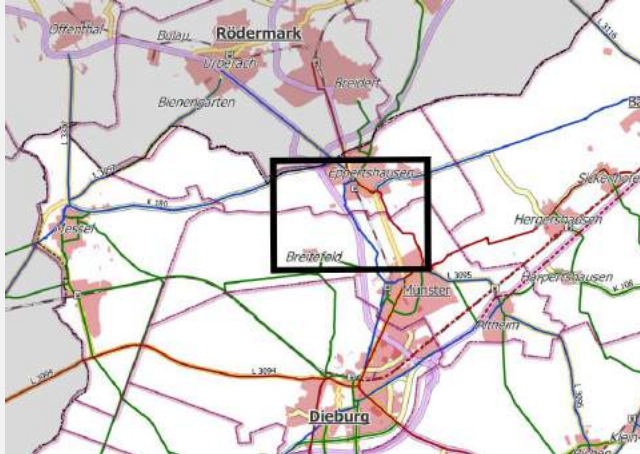
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Der Weg entlang der B 45 verfügt im betrachteten Abschnitt über eine wassergebundene Decke mit teilweise groben und losem Schotter. Vorher und nachher ist der Weg asphaltiert.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

290.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit erhöht sich die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Sonstiges: Der Abschnitt ist Teil der direkten Verbindung zwischen Dieburg und Eppertshausen und weiter nach Ober-Roden.

Verbindung: Egelsbach - Erzhausen - DA-Wixhausen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Erzhausen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Darmstadt

Länge: 1.000 m (im Gemeindege)

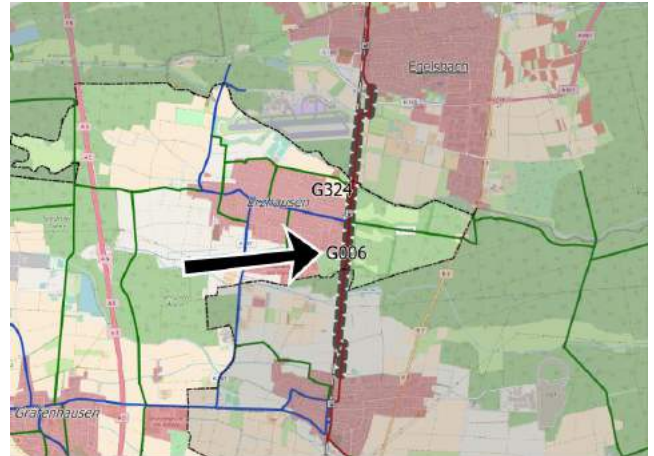
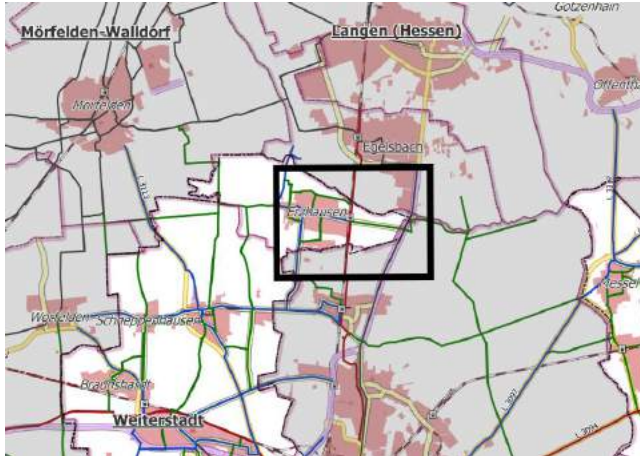
DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der Weg parallel zur Bahnstrecke verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise groben und losem Schotter.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

195.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit erhöht sich die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Sonstiges: Der betrachtete Abschnitt ist Teil der Raddirektverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt.

Verbindung: Münster - Hergershausen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Babenhausen

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 500 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Das kurze Teilstück der Verbindung Dieburg - Babenhausen verfügt über eine wassergebundene Decke. Der restliche Weg ist asphaltiert.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **70.000 €**

Begründung: Durch die Asphaltierung eines relativ kurzen Abschnitt wird gesamte Verbindung deutlich aufgewertet.

Sonstiges: Alternative: Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Dieburg und Babenhausen entlang der Bahntrasse. Die Maßnahme berührt ein Naturschutzgebiet. Enge Abstimmung mit Hessen Forst notwendig.

Verbindung: Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt-Nord

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Weiterstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Darmstadt

Länge: 750 m

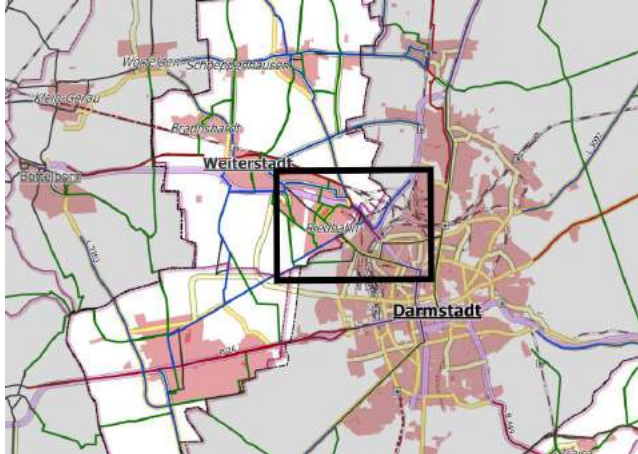
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist unbefestigt mit Bewuchs auf der Fahrbahn.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **105.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverbindung zwischen Griesheim, Weiterstadt-Riedbahn und Darmstadt, die ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar sein sollte.

Sonstiges: Alternative: Ausbau mit wassergebundener Decke in fachgerechter Ausführung und regelmäßiger Unterhalt.

Verbindung: Hahn - Reinheim

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Ober-Ramstadt

Straße: Dilshöfer Weg

Kommune 2: -

Länge: 150 m

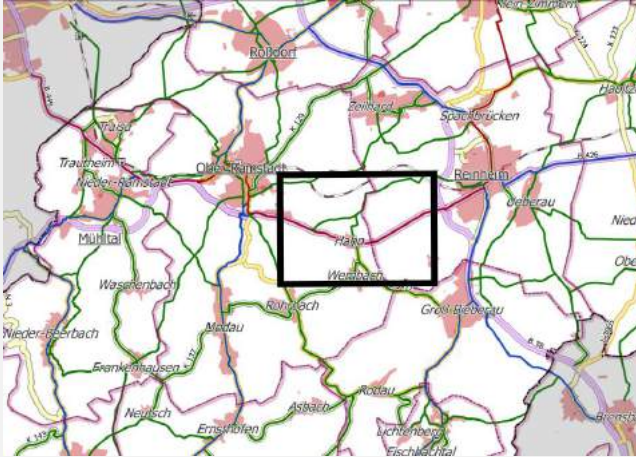
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Decke.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit Asphalt.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

**15.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Längsrillen oder Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Gefälle und bei Dunkelheit.

Sonstiges:

Verbindung: Messel - Offenthal

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Messel**

Straße: L 3317

Kommune 2: **Landkreis Offenbach**

Länge: 3.300 m

DTV: 4.983

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**990.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:



Verbindung:	Gundernhausen/Groß-Zimmern - Dieburg-Süd	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Dieburg	Straße:	K 128
Kommune 2:	-	Länge:	600 m
DTV:	9.065	Netz-Kategorie:	Nahräumliche RV
Baulast:	Landkreis Darmstadt-Dieburg	Schulverbindung:	ja, geringe Bedeutung



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort:	Schlecht	Verkehrssicherheit:	Mittel	Direktheit:	Mittel
--------------	----------	---------------------	--------	-------------	--------

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort:	Gut	Verkehrssicherheit:	Gut	Direktheit:	Mittel
--------------	-----	---------------------	-----	-------------	--------



Priorität:	C	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	Sehr gut	Kosten (Grobschätzung):	180.000 €
------------	---	---------------------------	----------	-------------------------	-----------

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Der Abschnitt erschließt das Ludwig-Steinmetz-Bad.

Sonstiges:

Verbindung: Modau - Ober-Ramstadt

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Ober-Ramstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1.500 m

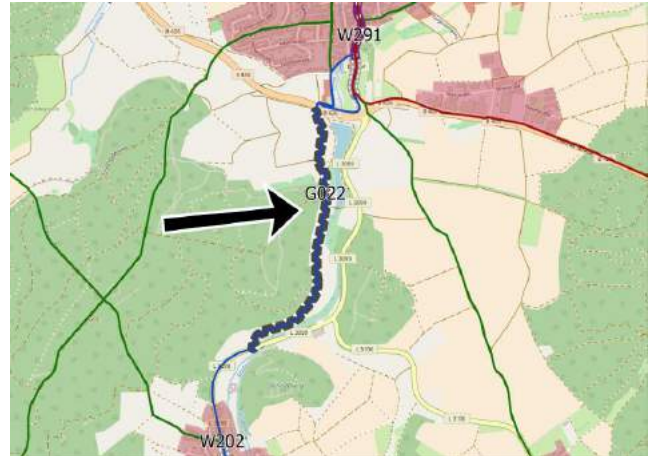
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise großen Unebenheiten.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **210.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Verbindung aus dem Modautal nach Ober-Ramstadt, die ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar sein sollte. Dies ist bei einer wassergebundenen Decke nicht möglich.

Sonstiges: Prüfung einer Radwegbeleuchtung zur Erhöhung der sozialen Sicherheit.

Verbindung: Ober-Klingen - Groß-Bieberau

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Otzberg

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Reinheim

Länge: 2.600 m

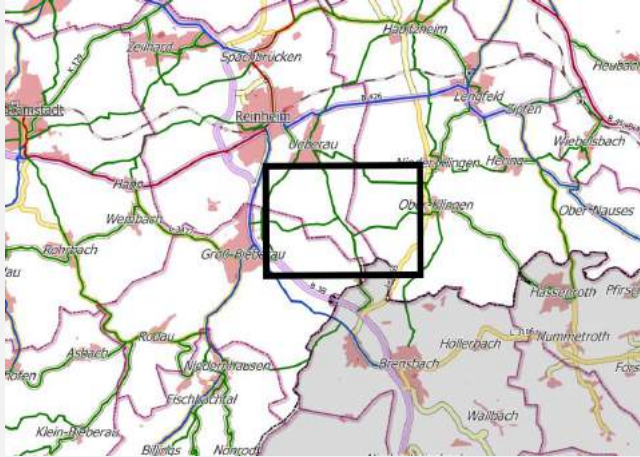
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Die Verbindung ist abschnittsweise asphaltiert, abschnittsweise unbefestigt, verschmutzt oder beschädigt, mit losem Schotter und starken Unebenheiten..

Fahrkomfort: **Schlecht**      Verkehrssicherheit: **Schlecht**      Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **C**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**      Kosten (Grobschätzung): **360.000 €**

Begründung: Unbefestigte und schadhafte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften und erhöhen die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere auf Gefällestrrecken sowie bei oder nach Regen.

Sonstiges:

Verbindung: Gräfenhausen - Darmstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Weiterstadt**

Straße: **Darmstädter Landstraße**

Kommune 2: -

Länge: **350 m**

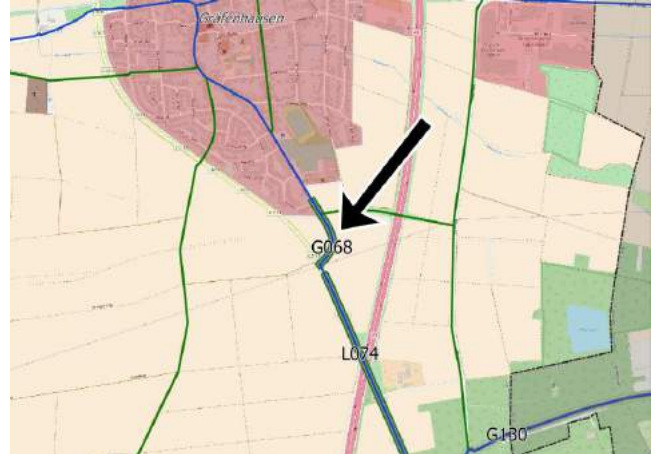
DTV: -

Netz-Kategorie: **Regionale RV**

Baulast: **Gemeinde**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Radweg endet am Ortsausgang von Gräfenhausen

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Einrichtung einer Querungshilfe beim Übergang zur L 3113.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **105.000 €**

Begründung: **Radfahrer müssen auf der Fahrbahn weiterfahren. Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Verbindung nach Darmstadt.**

Sonstiges: **Umsetzung in Verbindung mit Maßnahme M074.**

Verbindung: Braunshardt - Klein-Gerau

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Weiterstadt**

Straße: **Wirtschaftsweg**

Kommune 2: **Landkreis Groß-Gerau**

Länge: **2.000 m**

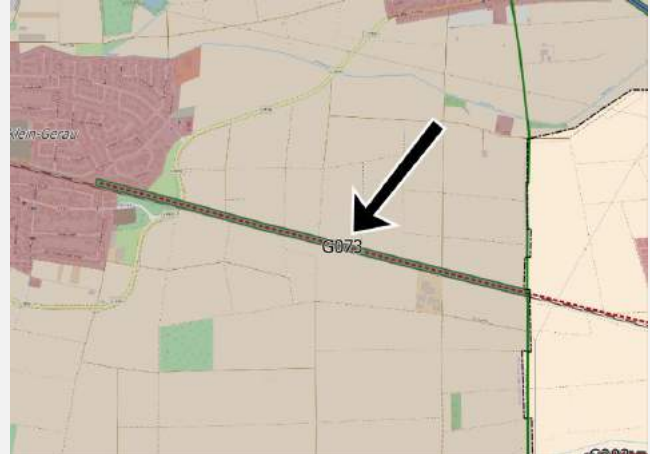
DTV: -

Netz-Kategorie: **Überregionale RV (altern**

Baulast: **Gemeinde**

Schulverbindung: **ja**

Lage:



IST-Zustand: **Trampelpfad parallel zu den Gleisen**

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Sehr schlecht**

Maßnahme: **Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **600.000 €**

Begründung: **Bisher besteht keine direkte Radverbindung von Weiterstadt nach Groß-Gerau. Der Abschnitt ist Teil einer möglichen Raddirektverbindung zwischen Darmstadt und Mainz über Groß-Gerau und Bischofsheim. Dadurch würde der Abschnitt überregionale Bedeutung bekommen.**

Sonstiges:

Verbindung: Weiterstadt - Griesheim

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Weiterstadt

Straße: Saltzack-Schneise

Kommune 2: Griesheim

Länge: 1.900 m

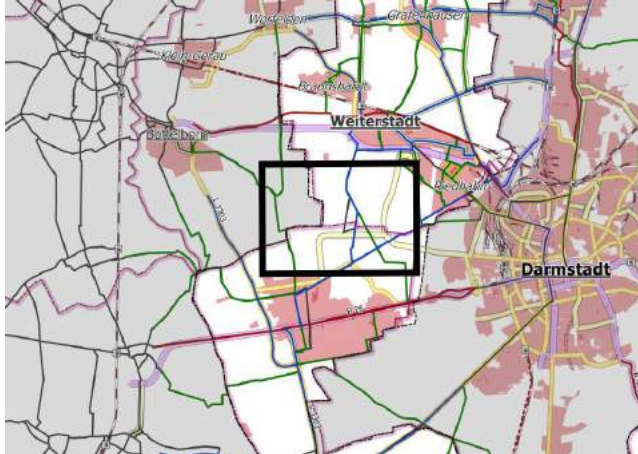
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund und Unebenheiten. Die Breite des Weges ist zum Teil sehr schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung und Asphaltierung des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **195.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der Radverbindung zwischen Weiterstadt und Griesheim, die ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar sein sollte. Es besteht keine direkte Alternativverbindung.

Sonstiges: Alternative: Ausbau mit wassergebundener Decke in fachgerechter Ausführung und regelmäßiger Unterhalt.

Verbindung: Weiterstadt - Büttelborn

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Weiterstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Landkreis Groß-Gerau

Länge: 2.000 m

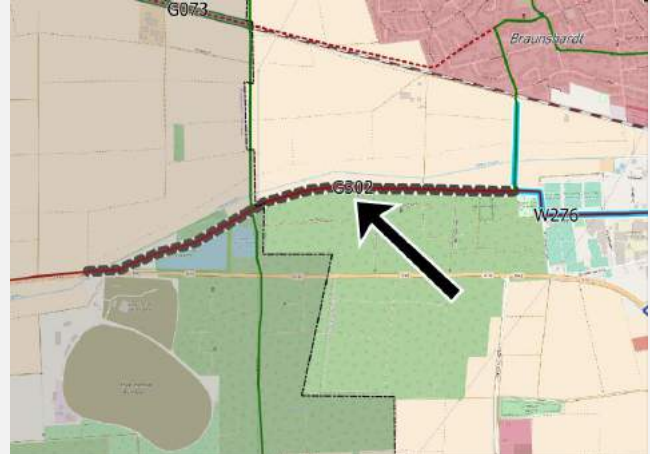
DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **600.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverbindung zwischen Weiterstadt und Büttelborn, die ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar sein sollte. Dies ist bei einer wassergebundenen Decke nicht möglich.

Sonstiges:

Verbindung: Frankenhausen - Schmal-Beerbach

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Seeheim-Jugenheim

Straße: Hutzelstraße

Kommune 2: Modautal

Länge: 1.800 m

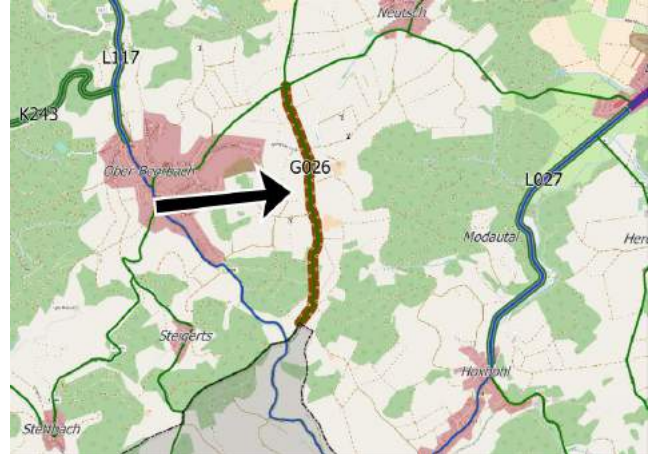
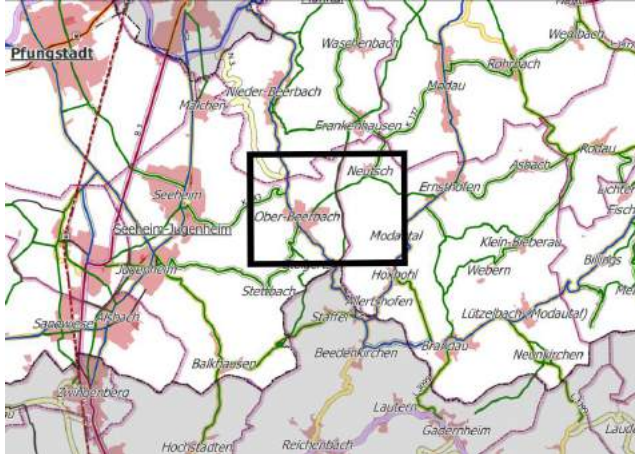
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Asphaltdecke.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **270.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Längsrillen oder Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Gefälle und bei Dunkelheit.

Sonstiges:



Verbindung: Pfungstadt - Hahn

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Pfungstadt

Straße: Rheinstraße

Kommune 2: -

Länge: 2.000 m

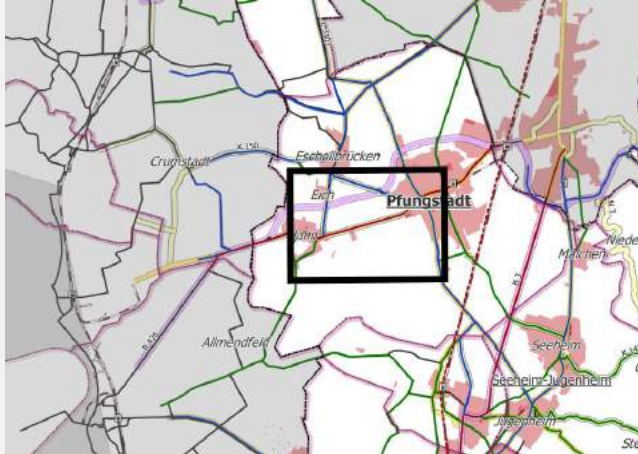
DTV: -

Netz-Kategorie: Überregionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs- Geh- und Radweg ist zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **240.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ aus Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Der Geh- und Radweg führt über eine Autobahnbrücke, die ebenfalls zu schmal ist.

Verbindung: Eppertshausen - Urberach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Eppertshausen**

Straße: **L 3095**

Kommune 2: **Landkreis Offenbach**

Länge: **1.300 m**

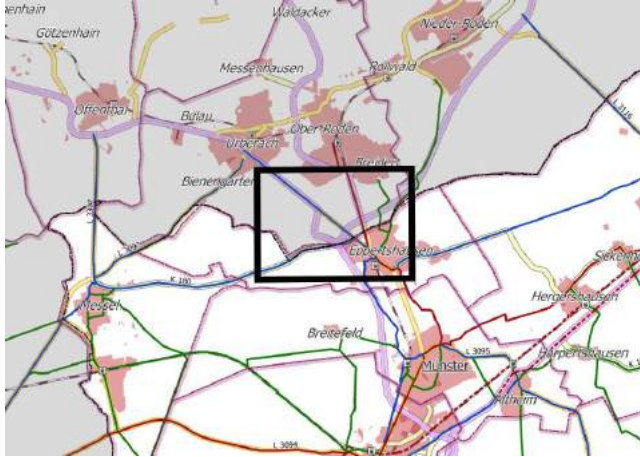
DTV: **5.840**

Netz-Kategorie: **Regionale RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **400.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Weiterführung entlang der B 486 auf dem Gebiet des Landkreises Offenbach notwendig.

Verbindung: Dieburg - Messel

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen  
(Wassergebundene Decke)

Kommune 1: Dieburg

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1.400 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist nicht befestigt, mit teilweise losem Untergrund und starken Unebenheiten.

Fahrkomfort: **Sehr schlecht**      Verkehrssicherheit: **Schlecht**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Befestigung des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundener Decke.

Fahrkomfort: **Mittel**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**      Kosten (Grobschätzung): **175.000 €**

Begründung: Der betrachtete Abschnitt ist Teil der direkten Verbindung zwischen Dieburg und Messel, die ansonsten durchgängig zu befahren ist. Die Instandsetzung eines relativ kurzen Abschnitts verringert die Umwegigkeit erheblich und steigert damit die Attraktivität der Verbindung deutlich.

Sonstiges: Hohe Frequentierung des Weges durch Reiter. Abstimmung der Nutzungsansprüche notwendig.

Verbindung: Ober-Ramstadt - Nieder-Ramstadt

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Ober-Ramstadt

Straße: Unterer Schachenmühlenweg

Kommune 2: Mühlthal

Länge: 1.200 m

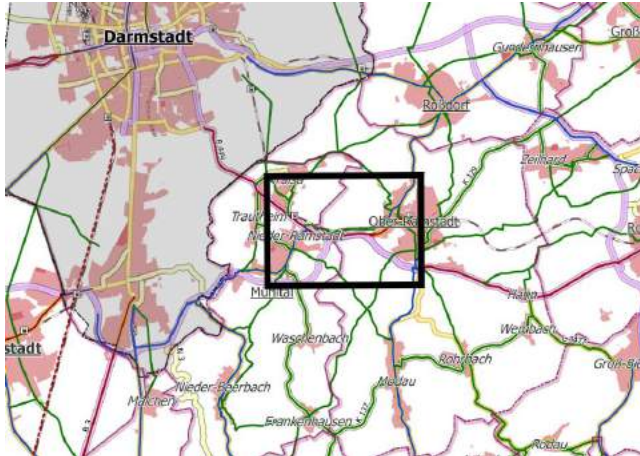
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine teilweise schadhafte wassergebundene Decke.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Radwegbeleuchtung prüfen.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**165.000 €**

Begründung: Der Weg ist eine beliebte Ausweichroute zur stark befahrenen B 449.

Sonstiges:

Verbindung: Nieder-Klingen - Ober-Klingen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Otzberg

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 650 m

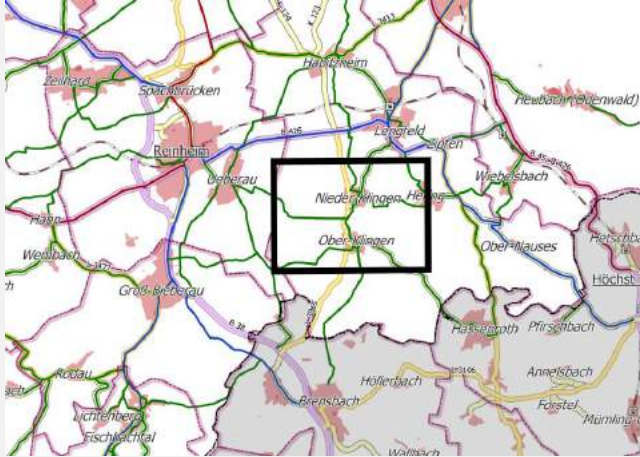
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Es besteht keine ganzjährig gut befahrbare Radverbindung zwischen Nieder-Klingen und Ober-Klingen. Der betrachtete Abschnitt ist unbefestigt.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **200.000 €**

Begründung: Unbefestigte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und erhöhen die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Sonstiges: Alternative: Neubau eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der L 3065.

Verbindung: Babenhausen - Stockstadt

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Babenhausen

Straße: Harreshäuser Allee

Kommune 2: -

Länge: 1.700 m

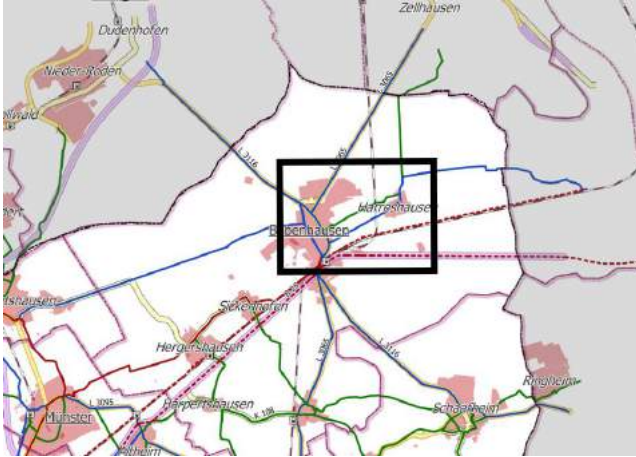
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der Weg nördlich der Straße befindet sich in einem schlechten Ausbauzustand und ist deshalb nur eingeschränkt mit dem Fahrrad zu befahren.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

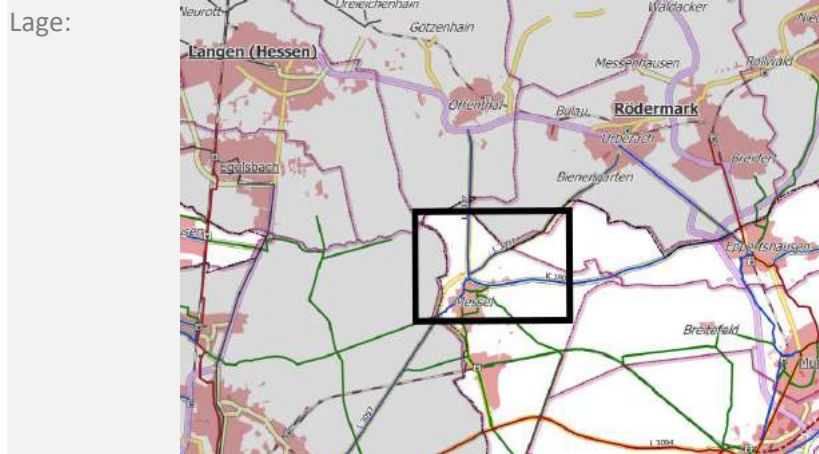
Kosten (Grobschätzung):

240.000 €

Begründung: Der Radverkehr muss auf der Fahrbahn oder dem bestehenden Weg fahren, der im aktuellen Ausbauzustand nur bedingt dafür geeignete ist. Die Verbindung ist Teil einer Schulroute.

Sonstiges:

Verbindung:	Messel - Rödermark-Urberach	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Messel	Straße:	L 3097
Kommune 2:	Landkreis Offenbach	Länge:	4.200 m
DTV:	2.885	Netz-Kategorie:	Regionale RV
Baulast:	Land (Hessen mobil)	Schulverbindung:	nein



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**      Verkehrssicherheit: **Mittel**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**



Priorität: **C**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**      Kosten (Grobschätzung): **1.260.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Ober-Klingen - Ueberau

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Otzberg

Straße: Reinheimer Weg

Kommune 2: Reinheim

Länge: 1.700 m

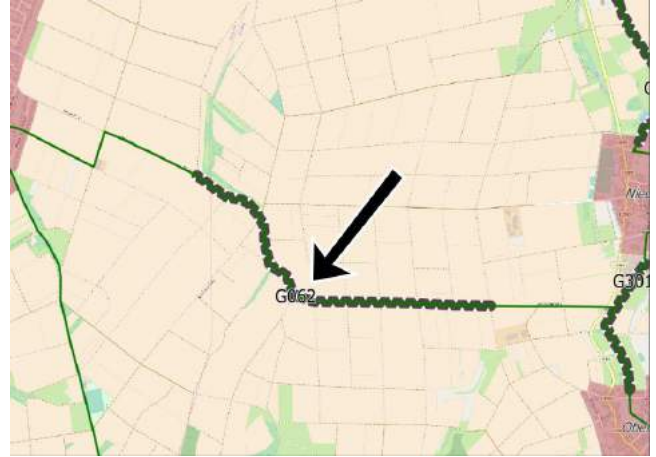
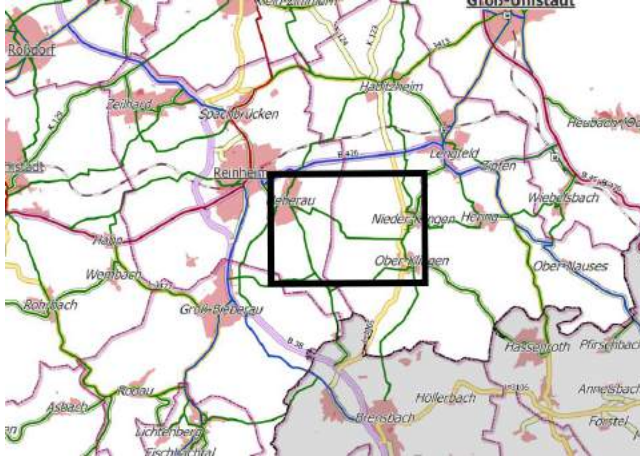
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist teilweise unbefestigt, mit losem Schotter und starken Unebenheiten.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

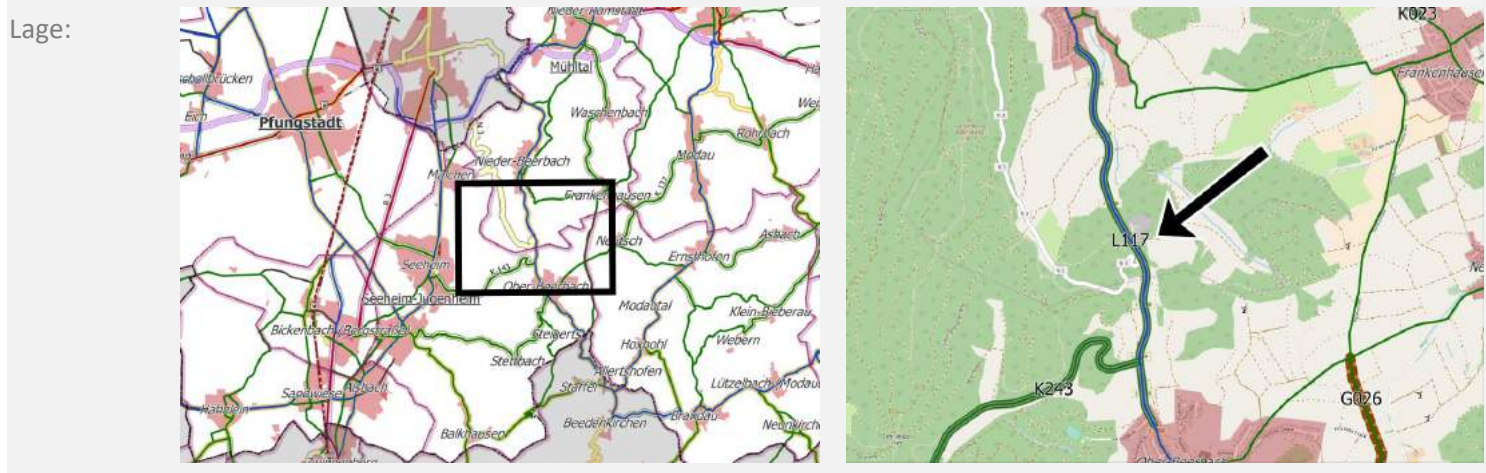
Kosten (Grobschätzung): **240.000 €**

Begründung: Unbefestigte und schadhafte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften und erhöhen die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere auf Gefällestrrecken sowie bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich.

Sonstiges: Alternativ: Ausbau von parallelen Wirtschaftswegen.



Verbindung:	Nieder-Beerbach - Ober-Beerbach	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Mühltal	Straße:	L 3098
Kommune 2:	Seeheim-Jugenheim	Länge:	2.400 m
DTV:	1.572	Netz-Kategorie:	Regionale RV
Baulast:	Land (Hessen mobil)	Schulverbindung:	ja, geringe Bedeutung



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**      Verkehrssicherheit: **Mittel**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**



Priorität: **C**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**      Kosten (Grobschätzung): **720.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs, der geringen Fahrbahnbreite und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Griesheim - Eschollbrücken

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Pfungstadt

Straße: Wirtschaftsweg / Trampelpfad

Kommune 2: -

Länge: 1.000 m

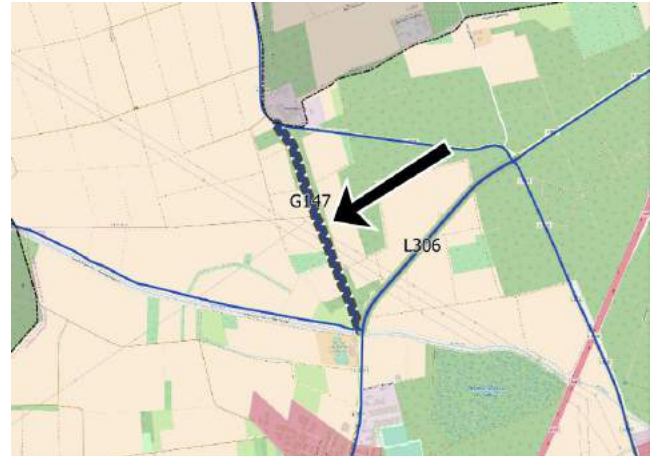
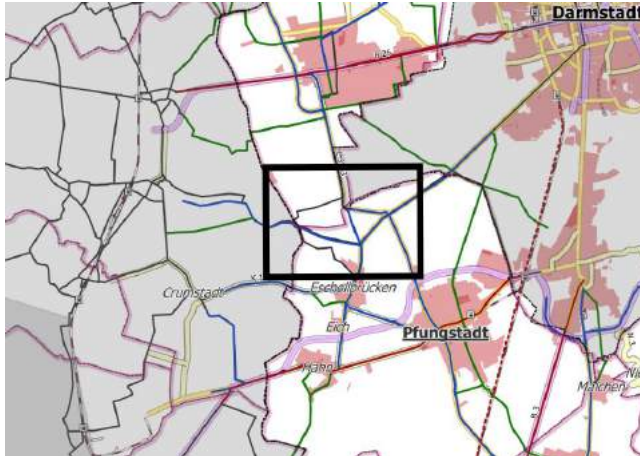
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der Weg im betrachteten Abschnitt ist unbefestigt und zum Teil sehr schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **140.000 €**

Begründung: Durch den Lückenschluss auf einem relativ kurzen Abschnitt entsteht eine direkte, durchgängig gut befahrbare Verbindung zwischen Griesheim und Eschollbrücken. Der Trampelpfad zeigt Bedarf an.

Sonstiges: Alternative: Ausbau mit wassergebundener Decke in fachgerechter Ausführung und regelmäßiger Unterhalt.

Verbindung: Altheim - Richen - Groß-Umstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Mühltal**

Straße: L 3095

Kommune 2: **Groß-Umstadt**

Länge: 4.000 m

DTV: 2.548

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **1.200.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der Topografie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Schlierbach - Schaafheim

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Schaafheim

Straße: L 3115

Kommune 2: -

Länge: 1.100 m

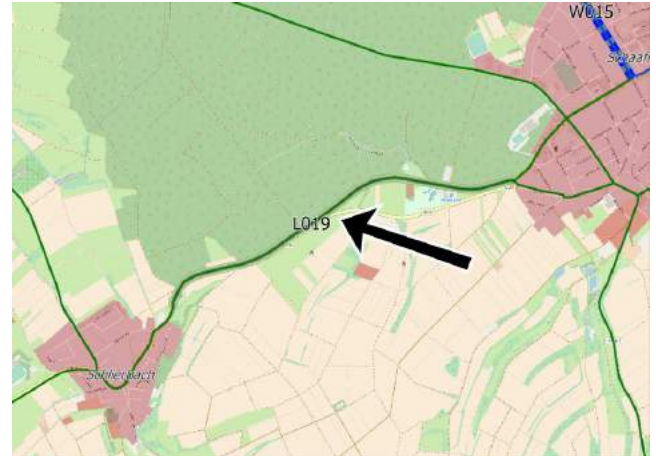
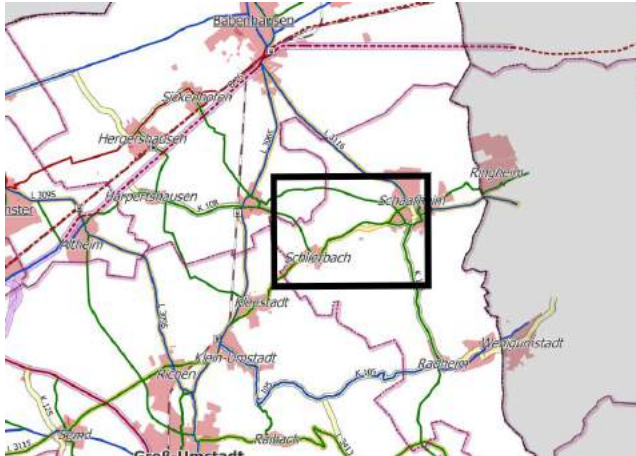
DTV: 3.975

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der Weg nördlich der Landesstraße befindet sich in einem schlechten Ausbauzustand und ist deshalb nur eingeschränkt mit dem Fahrrad zu befahren. Durch die Linienführung, die teilweise abseits der Straße verläuft, ist die soziale Sicherheit nicht gewährleistet.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg. Prüfung einer geänderten Führung parallel zur Straße.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

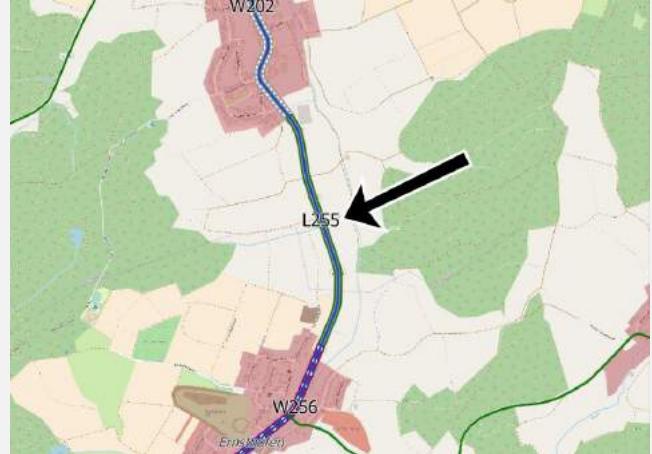
Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **400.000 €**

Begründung: Der Weg ist in aktuellem Zustand nur eingeschränkt befahrbar. Der Abschnitt ist Teil einer Schulroute und bindet das Freibad in Schaafheim an.

Sonstiges:

Verbindung: Modau - Ernsthofen	Maßnahmentyp: <b>Neubau Radweg</b>
Kommune 1: <b>Ober-Ramstadt</b>	Straße: L 3099
Kommune 2: <b>Modautal</b>	Länge: 1.000 m
DTV: 4.041	Netz-Kategorie: Regionale RV
Baulast: <b>Land (Hessen mobil)</b>	Schulverbindung: nein

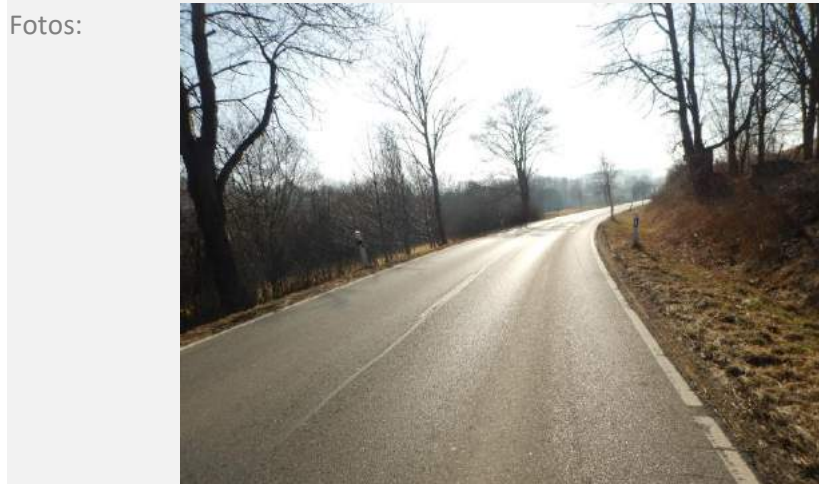


IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Mittel**      Verkehrssicherheit: **Mittel**      Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**      Verkehrssicherheit: **Gut**      Direktheit: **Gut**



Priorität: **C**      Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**      Kosten (Grobschätzung): **300.000 €**

Begründung: Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des hohen Verkehrsaufkommens ist die Landesstraße ohne Radverkehrsanlagen nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: **Ausbau der Freizeitverbindung parallel zur Landesstraße.**

Verbindung: Habitzheim - Nieder-Klingen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Otzberg

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1.400 m

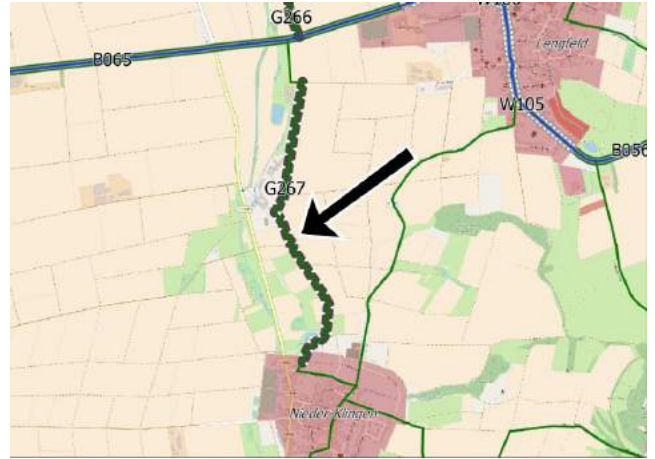
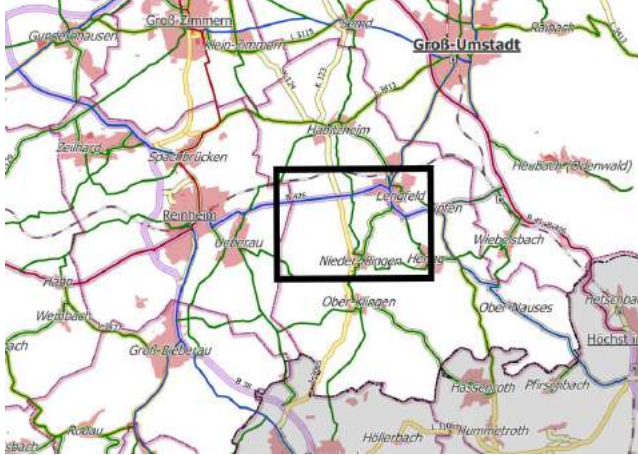
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist teilweise unbefestigt mit Bewuchs auf der Fahrbahn und tiefen Schlaglöchern.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung): **195.000 €**

Begründung: Unbefestigte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und erhöhen die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Sonstiges: Alternative: Neubau straßenbegleitender Radweg entlang der L 3065.

Verbindung: Spachbrücken - Habitzheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Reinheim**

Straße: L 3413

Kommune 2: -

Länge: 1.500 m

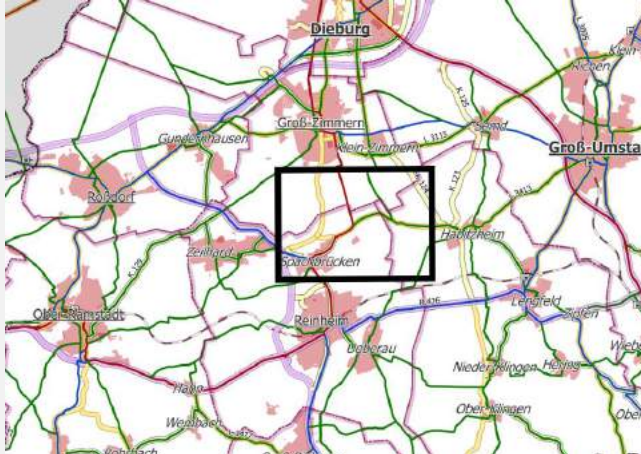
DTV: 1.794

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Radweg endet auf Höhe des Reinheimer Teichs. Im Verlauf existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **450.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen ab dem Ende des Radweges auf den nicht ausgebauten Wirtschaftsweg entlang des Reinheimer Teiches ausweichen oder auf der Fahrbahn weiterfahren. Diese ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Ernsthofen - Hoxhohl

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Modautal**

Straße: L 3099

Kommune 2: -

Länge: 2.400 m

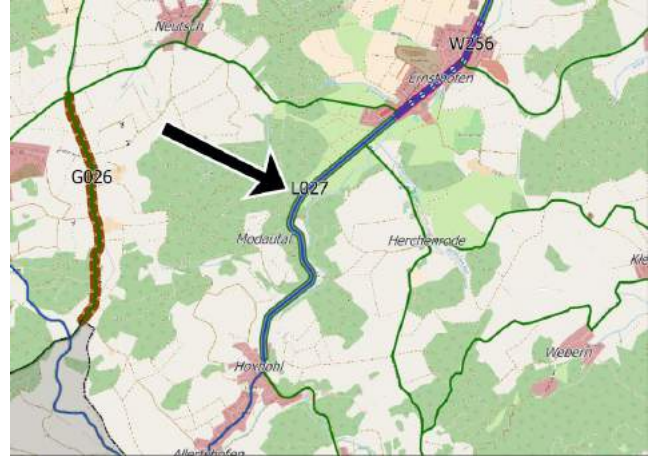
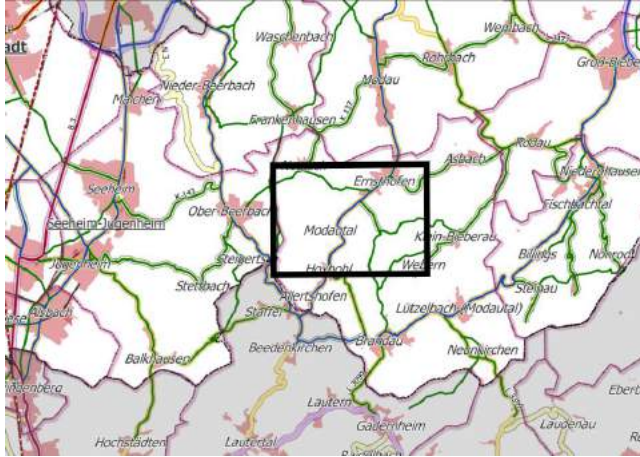
DTV: 3.833

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**720.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs und des hohen Aufkommens an Schwerverkehr nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:



Verbindung: Messel - Dieburg

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen  
(Wassergebundene Decke)

Kommune 1: Messel

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1.600 m

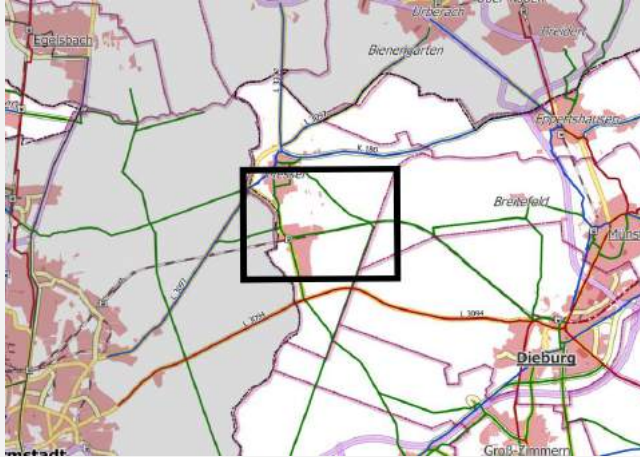
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist nicht befestigt und mit teilweise losem Untergrund.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Schlecht**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Befestigung des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundener Decke.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **200.000 €**

Begründung: Der Lückenschluss im betrachteten Abschnitt ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen Messel-Bahnhof und Dieburg entlang der Bahntrasse.

Sonstiges:

Verbindung: Eppertshausen - Hergershausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Eppertshausen**

Straße: **K 183**

Kommune 2: **Babenhausen**

Länge: **2.300 m**

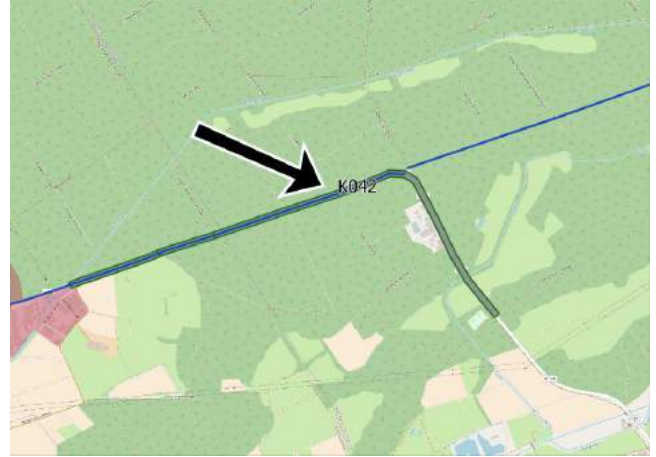
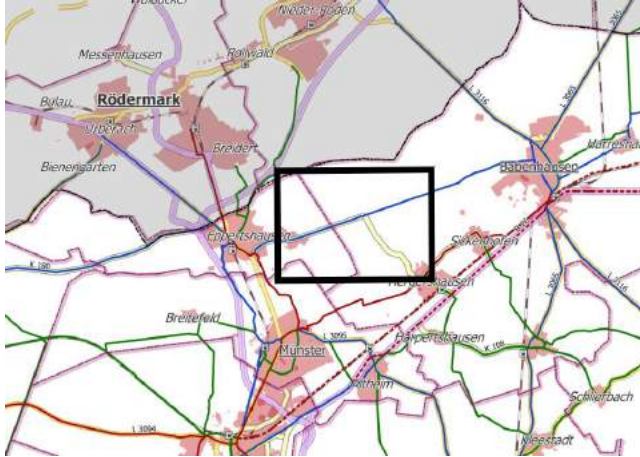
DTV: **1.994**

Netz-Kategorie: **Regionale RV**

Baulast: **Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Auf einem Teilstück der K 183 existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Im weiteren Verlauf ist eine Führung unabhängig vom Kfz-Verkehr vorhanden.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **700.000 €**

Begründung: Im weiteren Verlauf besteht sowohl Richtung Hergershausen, als auch Richtung Babenhausen eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung. Der Lückenschluss auf einem relativ kurzen Abschnitt würde die Attraktivität der Verbindungen deutlich steigern, insbesondere auch für unsichere Radfahrer.

Sonstiges: **Alternative: Bestehenden Radweg durch den Wald ausbauen.**

Verbindung: Reinheim - Groß-Bieberau

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Reinheim

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 2.000 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg parallel zu den Gleisen ist zu schmal.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **240.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Alternative: Stillgelegte Bahntrasse zu Radweg ausbauen.

Verbindung: Habitzheim - Nieder-Klingen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: **Otzberg**

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1.500 m

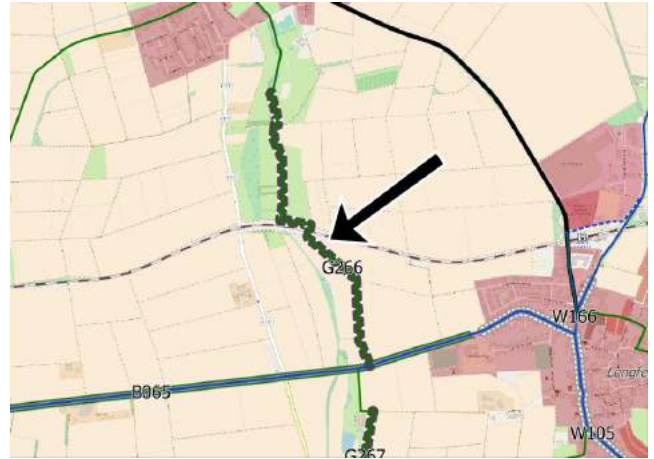
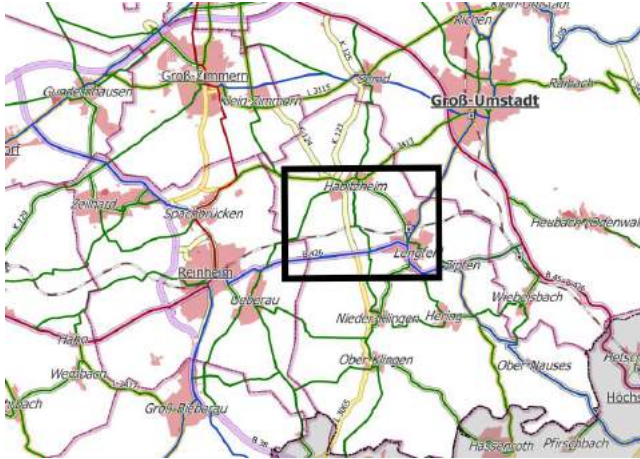
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: **Gemeinde**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist teilweise unbefestigt mit Bewuchs auf der Fahrbahn und tiefen Schlaglöchern.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **210.000 €**

Begründung: Unbefestigte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und erhöhen die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Sonstiges: Alternative: Neubau straßenbegleitender Radweg entlang der K 117.

Verbindung: Semd - Habitzheim

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Otzberg

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Groß-Umstadt

Länge: 600 m

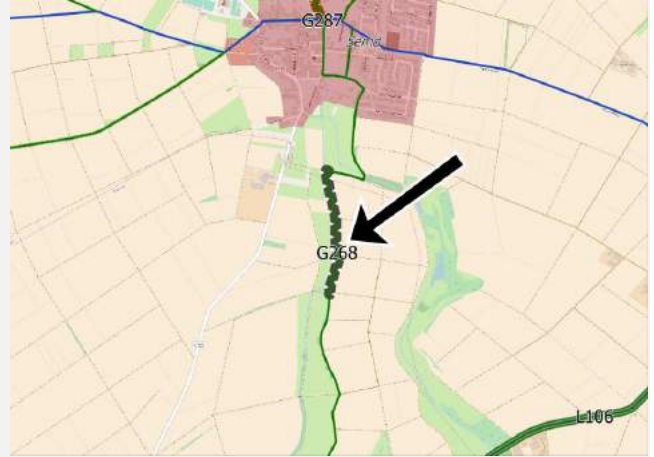
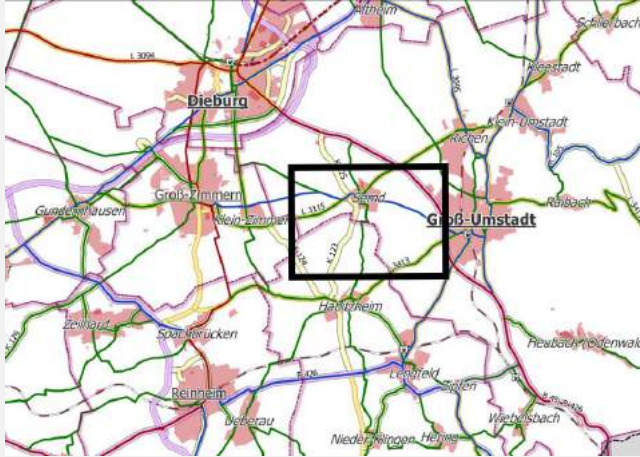
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist teilweise unbefestigt mit Bewuchs auf der Fahrbahn und tiefen Schlaglöchern.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung):

**85.000 €**

Begründung: Unbefestigte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand) und erhöhen die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Sonstiges: Alternative: Neubau straßenbegleitender Radweg entlang der K 123.

Verbindung: Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Griesheim

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Weiterstadt

Länge: 4.000 m

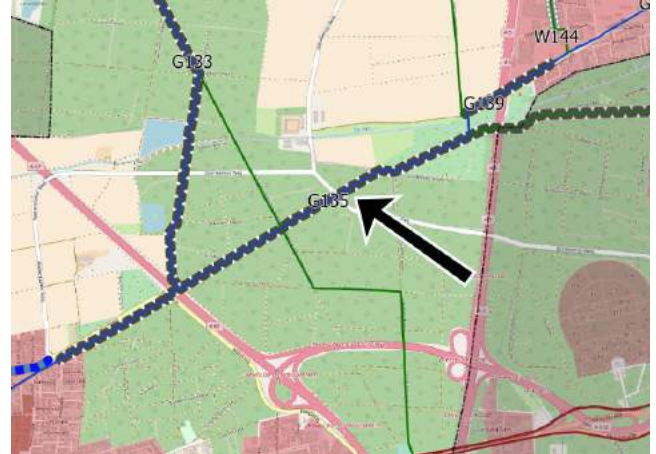
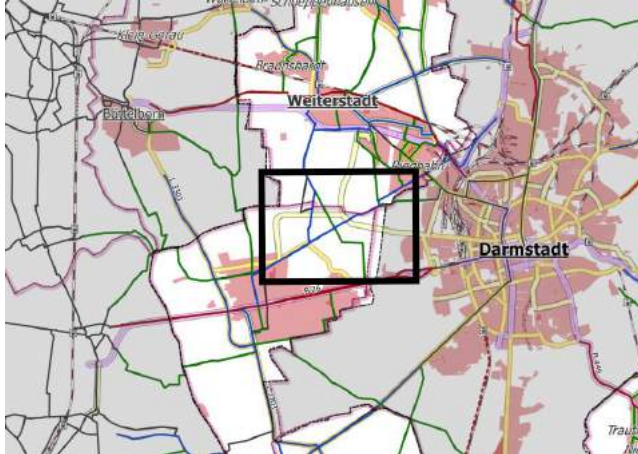
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Schotter / Untergrund.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**550.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverbindung von Griesheim nach Weiterstadt-Riedbahn und Darmstadt, die ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar sein sollte.

Sonstiges: Alternative: Sanierung der wassergebundenen Decke in fachgerechter Ausführung und regelmäßiger Unterhalt.

Verbindung: Jugenheim - Balkhausen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Seeheim-Jugenheim

Straße: L 3103

Kommune 2: -

Länge: 2.100 m

DTV: 4.139

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Land (Hessen mobil)

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**630.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Zipfen - Ober-Nauses / Hassenroth

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Otzberg**

Straße: L 3318

Kommune 2: -

Länge: 1.500 m

DTV: 3.506

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Ein Radweg besteht lediglich auf einem kurzen Abschnitt auf Höhe des Sportplatzes, dieser ist in einem schlechten Zustand. Auf dem steilen Abschnitt zwischen zwischen Ausfahrt K114 und Zipfen existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs bzw. Ausbau auf Höhe des Sportplatzes, ggf. Querungshilfe bei Beginn des bestehenden Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**450.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternative: Ausbau des westlich verlaufenden Wirtschaftsweges.



Verbindung: Reinheim - Habitzheim

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Otzberg

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Reinheim

Länge: 750 m

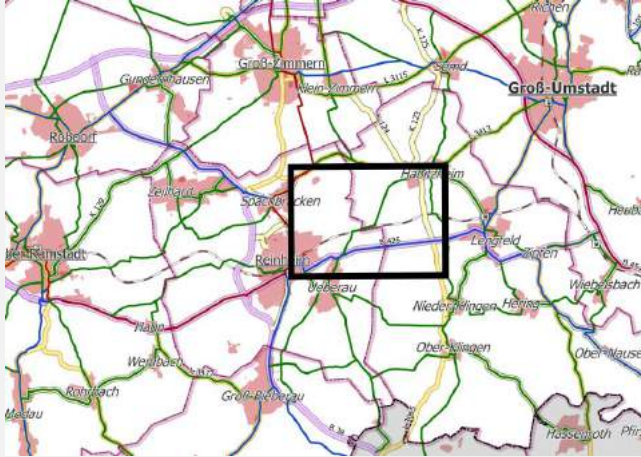
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit zahlreichen Schlaglöchern.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**100.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Dunkelheit oder Verschmutzung. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Alternative: Sanierung der wassergebundener Decke in fachgerechter Ausführung und regelmäßiger Unterhalt.

Verbindung: Ober-Ramstadt - Groß-Zimmern

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Groß-Zimmern

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Reinheim

Länge: 1.300 m

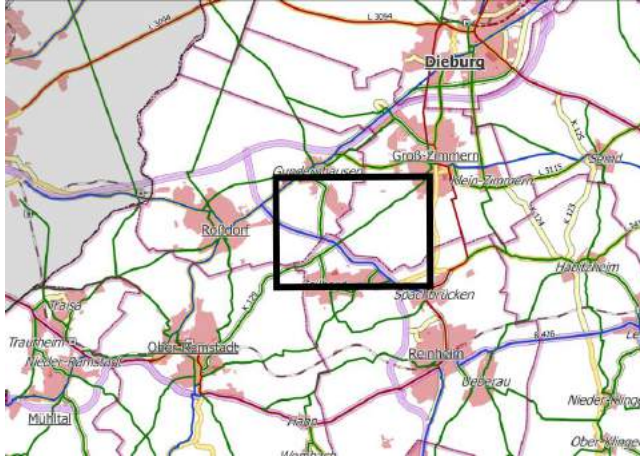
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und losem Untergrund. Ansonsten ist die Verbindung durchgehend asphaltiert.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**180.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit erhöht sich die Unfallgefahr. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Bekleidung. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Regelmäßige Instandsetzung notwendig.

Sonstiges: Priorität der Maßnahme steigt deutlich, wenn der Radweg entlang der K 129 Richtung Ober-Ramstadt gebaut wird.

Verbindung: Dieburg - Klein-Zimmern

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Dieburg

Straße: K 126

Kommune 2: -

Länge: 300 m

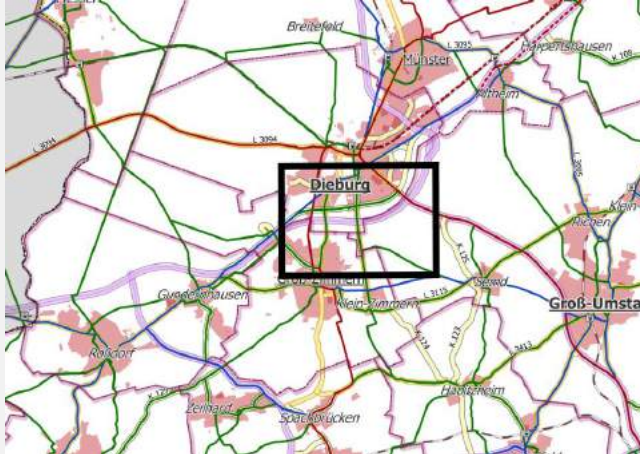
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Landkreis Darmstadt-Dieburg

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist auf Höhe der Brücke deutlich zu schmal und in einem schlechten Zustand.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **-**

Kosten (Grobschätzung):

Begründung: Zu schmale Radwege führen zu Konflikten mit Fußgängern. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger aus. Hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs bei der Abfahrt von der Brücke verschärfen die Situation auf dem betrachteten Abschnitt.

Sonstiges:

Verbindung: Seeheim - Ober-Beerbach

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Seeheim-Jugenheim

Straße: K 143

Kommune 2: -

Länge: 2.800 m

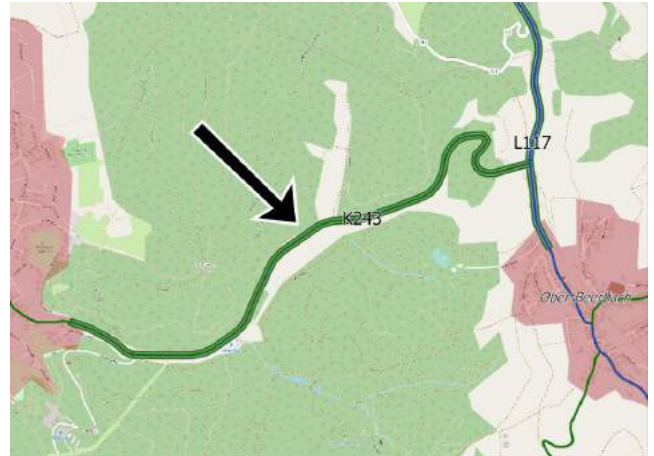
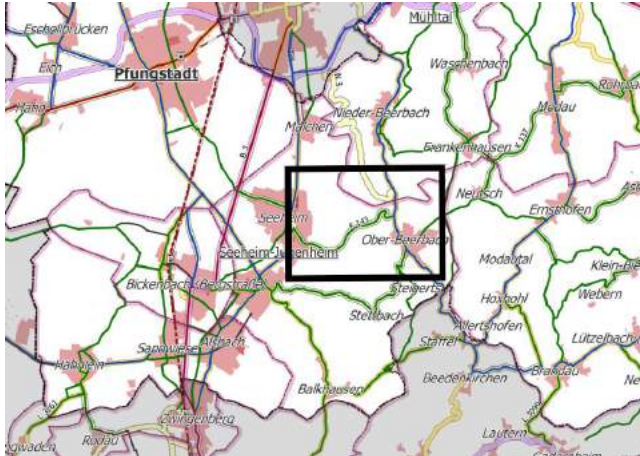
DTV: 2.725

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Schulverbindung: **ja, geringe Bedeutung**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines einseitigen straßenbegleitenden Geh- und Radwegs für den langsamen Radverkehr bergauf, bergab fahrende Radfahrer können im Kfz-Verkehr mitfließen. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs, der geringen Fahrbahnbreite, der Topografie und der hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Traisa - Darmstadt

Maßnahmentyp: Ausbau bestehender (Rad-)Weg

Kommune 1: Mühlthal

Straße: Am Bessunger Forst / Röderstr.

Kommune 2: -

Länge: 200 m

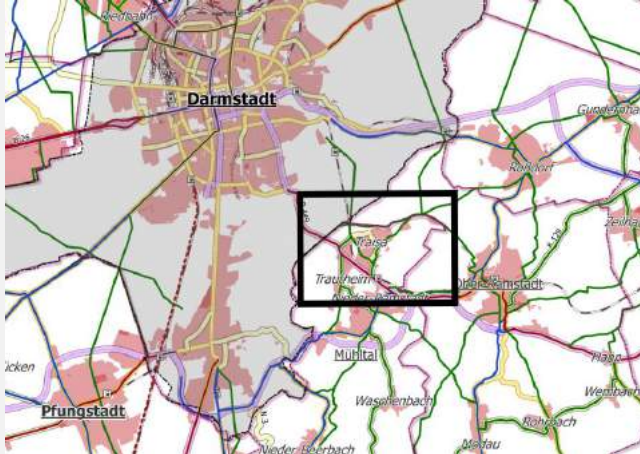
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt und zu schmal.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbau zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **600.000 €**

Begründung: Durch den Lückenschluss auf einem kurzen Stück entsteht eine durchgehende Radverbindung. Die Fahrradwegweisung führt über diese Verbindung.

Sonstiges:

Verbindung: Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt-Nord

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Weiterstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 600 m

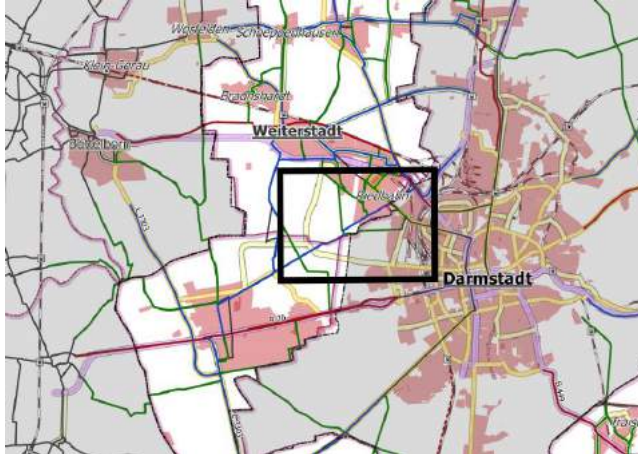
DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Schotter / Untergrund.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**85.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil der wichtigen Radverbindung zwischen Griesheim und Weiterstadt-Riedbahn, die ganzjährig und bei jeder Witterung befahrbar sein sollte.

Sonstiges: Alternative: Sanierung der wassergebundener Decke in fachgerechter Ausführung und regelmäßiger Unterhalt.

Verbindung: Bickenbach - Gernsheim

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Bickenbach

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 950 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Decke.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit Asphalt.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**75.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Längsrillen oder Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Gefälle und bei Dunkelheit.

Sonstiges:

Verbindung: Bickenbach - Pfungstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Bickenbach**

Straße: **Berta-Benz-Straße**

Kommune 2: -

Länge: **1.100 m**

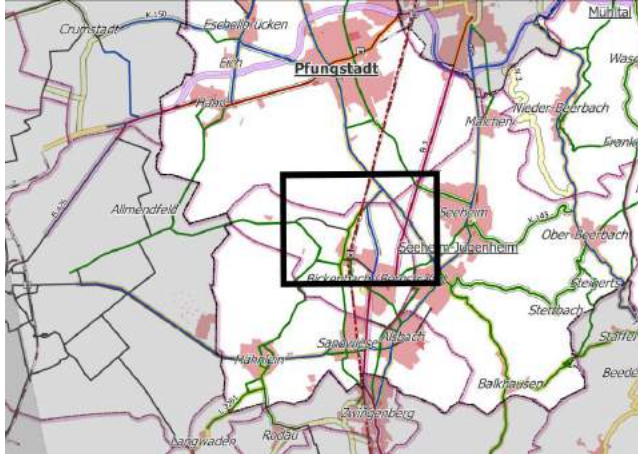
DTV: -

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Gemeinde**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung): **330.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Verbindung verläuft über Brückenbauwerk über Bahntrasse. Alternative: Ausbau einer Radverbindung westlich der A 5.



Verbindung: Alsbach - Jugenheim

Maßnahmentyp: Beleuchtung Radweg

Kommune 1: Alsbach-Hähnlein

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Seeheim-Jugenheim

Länge: 1.500 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja

Lage:



IST-Zustand: Der Wirtschaftsweg ist eine wichtige Schülerroute. Er verläuft abseits der Straße und ist unbeleuchtet.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Einrichtung einer Bedarfsbeleuchtung für den Radweg prüfen.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **160.000 €**

Begründung: Eine Radwegbeleuchtung erhöht die sozialen Sicherheit. Insbesondere in den Wintermonaten spielt die Befahrbarkeit bei Dunkelheit für eine Schulverbindung eine wichtige Rolle.

Sonstiges:

Verbindung: Seeheim - Malchen - Darmstadt

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Seeheim-Jugenheim

Straße: Dieburger Straße

Kommune 2: -

Länge: 400 m

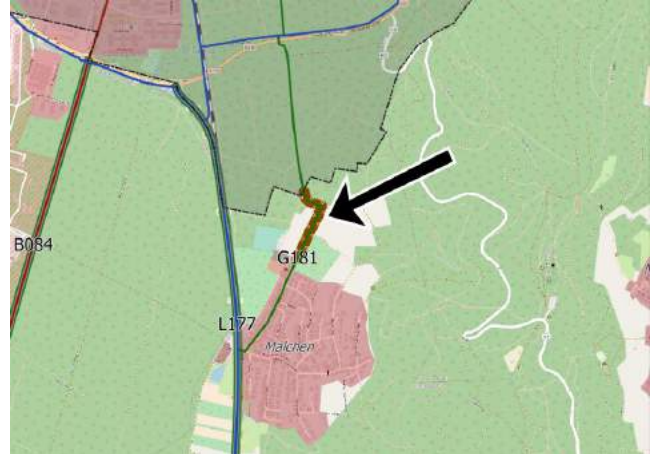
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Schotter und starken Unebenheiten.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kosten (Grobschätzung): **10.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Längsrillen oder Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Dunkelheit oder Verschmutzung.

Sonstiges:

Verbindung: Rohrbach - Rodau

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Ober-Ramstadt**

Straße: L 3106

Kommune 2: **Groß-Bieberau**

Länge: 2.900 m

DTV: 1.783

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**870.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Semd - Dieburg

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Groß-Umstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: -

Länge: 1.400 m

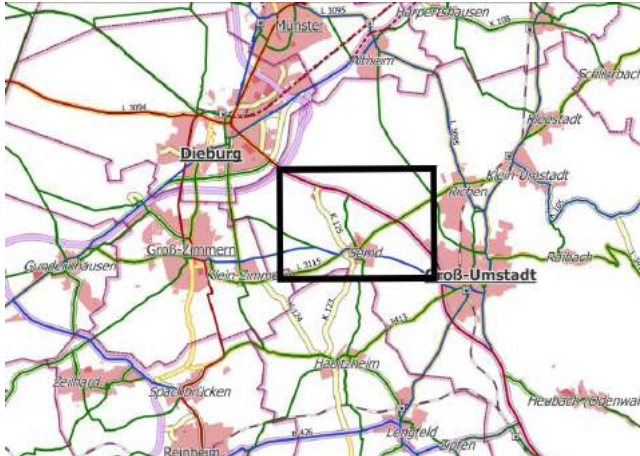
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Asphaltdecke.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Ausbessern / Erneuern der Asphalt-Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **105.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Längsrillen oder Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Gefälle und bei Dunkelheit.

Sonstiges: Die Bedeutung der Maßnahme steigt mit dem Ausbau der B 45. Alternative: Radwegneubau entlang der K125.

Verbindung: Sickenhofen - Babenhausen Langstadt

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Babenhausen**

Straße: K 183

Kommune 2: -

Länge: 200 m

DTV: -

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Zwischen Sickenhofen und der B 26 besteht kein straßenbegleitender Radweg.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**60.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des des hohen Verkehrsaufkommens und dem hohen Schwerverkehrsanteil nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: **Maßnahme nur in Verbindung mit dem Ausbau des Sickenhofener Wegs sinnvoll.**

Verbindung: Groß-Umstadt - Lengfeld

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Groß-Umstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Otzberg

Länge: 500 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Regionale RV (alternativ)

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: ja, geringe Bedeutung

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist teilweise unbefestigt mit Bewuchs auf der Fahrbahn. Ansonsten ist die Verbindung durchgehend asphaltiert.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

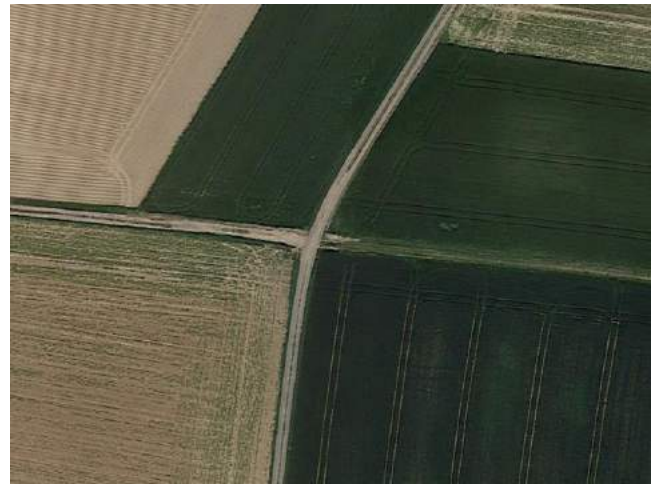
Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**70.000 €**

Begründung: Der Abschnitt ist Teil des Hessischen Radfernwegs R4 und in ausgebautem Zustand eine gute Alternativverbindung zur L3065 zwischen Groß-Umstadt und Lengfeld.

Sonstiges:

Verbindung: Ober-Nauses - Hering / Zipfen

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Otzberg**

Straße: K 112

Kommune 2: -

Länge: 2.000 m

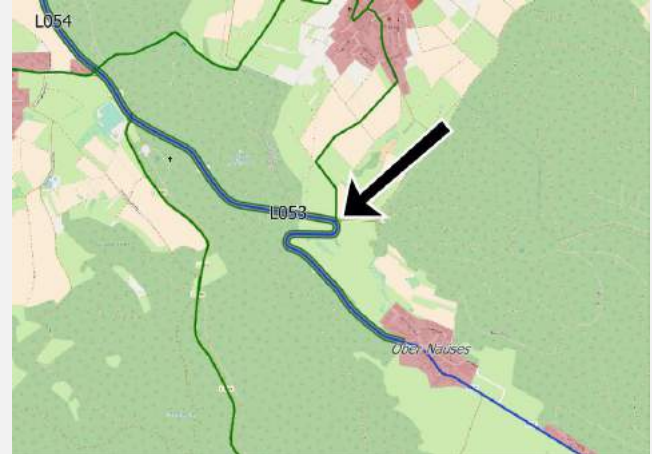
DTV:

Netz-Kategorie: Regionale RV

Baulast: **Landkreis Darmstadt-Dieburg**

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kosten (Grobschätzung):

**60.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs, der Topographie und der geringen Fahrbahnbreite nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternative: Ausbau paralleler Wirtschaftswege.

Verbindung: Brandau - Gadernheim

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Modautal**

Straße: L 3099

Kommune 2: **Landkreis Bergstraße**

Länge: 2.300 m

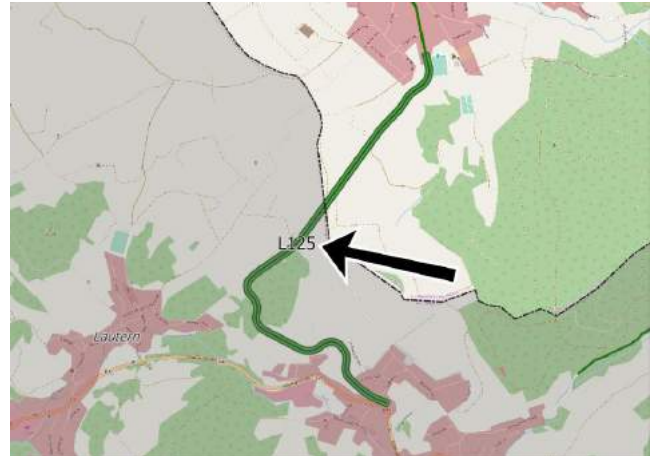
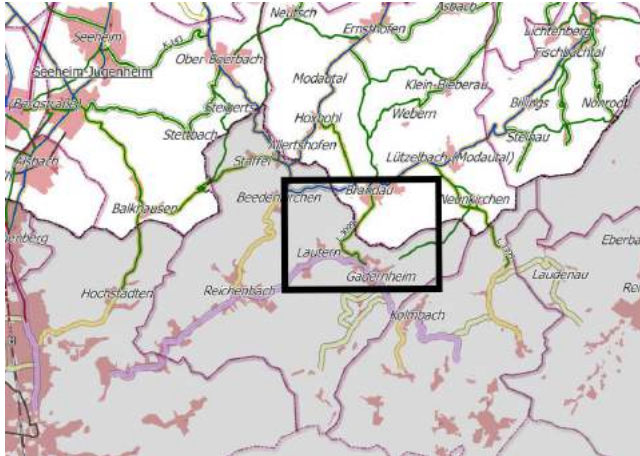
DTV: 3.586

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**390.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund des kurvigen Straßenverlaufs und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:



Verbindung: Balkhausen - Hochstädten

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: Seeheim-Jugenheim

Straße: L 3103

Kommune 2: Landkreis Bergstraße

Länge: 2.000 m

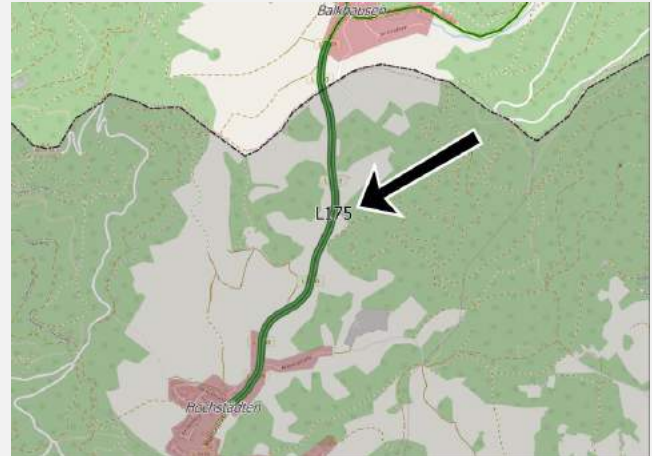
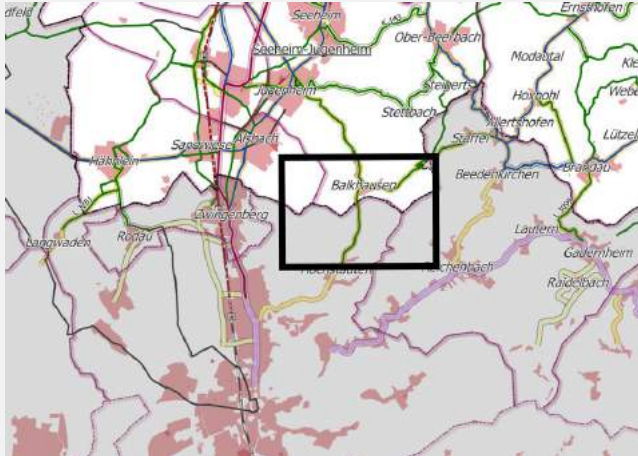
DTV: -

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Geeignete Alternativverbindungen über Wirtschaftswege fehlen.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**600.000 €**

Begründung: Radfahrer müssen auf der Fahrbahn fahren. Diese ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges:

Verbindung: Babenhausen-Langstadt - Sickenhofen

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbauen (Asphalt)

Kommune 1: Babenhausen

Straße: Sickenhöfer Weg

Kommune 2: -

Länge: 650 m

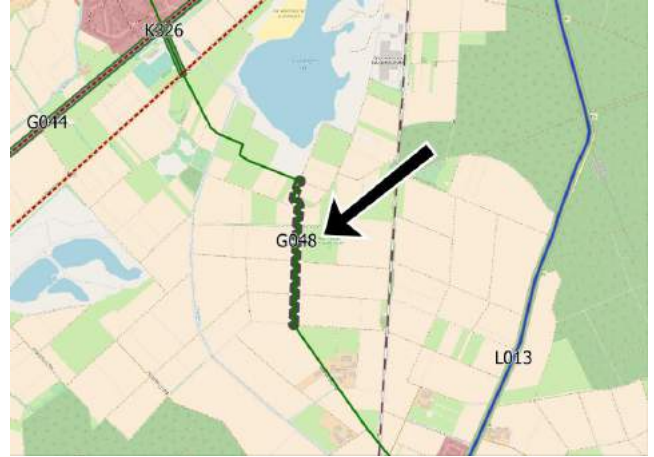
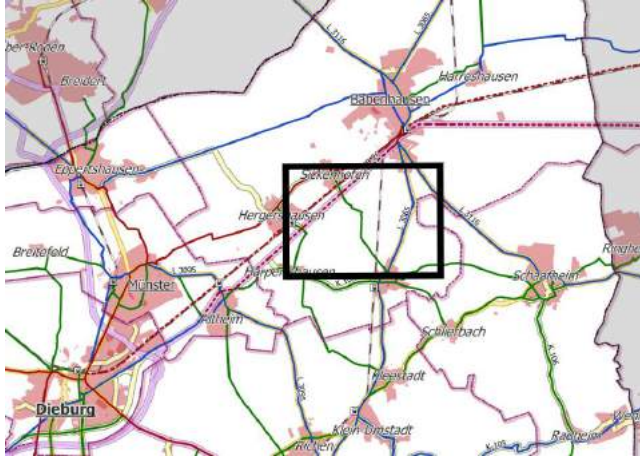
DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit zahlreichen Schlaglöchern.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **50.000 €**

Begründung: Nicht befestigte und schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Dunkelheit oder Verschmutzung. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges:

Verbindung: Hahn - Gernsheim

Maßnahmentyp: Oberfläche ausbessern

Kommune 1: Pfungstadt

Straße: Wirtschaftsweg

Kommune 2: Landkreis Groß-Gerau

Länge: 2.700 m

DTV: -

Netz-Kategorie: Nahräumliche RV

Baulast: Gemeinde

Schulverbindung: nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Fahrkomfort: **Schlecht**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Mittel**

Maßnahme: Ausbessern der wassergebundenen Decke auf dem betrachteten Abschnitt.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Mittel**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kosten (Grobschätzung): **70.000 €**

Begründung: Schadhafte Oberflächen verschlechtern den Fahrkomfort (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch Längsrillen oder Schlaglöcher steigt die Unfallgefahr, insbesondere bei Dunkelheit oder Verschmutzung.

Sonstiges:

Verbindung: Hähnlein - Langwaden

Maßnahmentyp: **Neubau Radweg**

Kommune 1: **Alsbach-Hähnlein**

Straße: **L 3261**

Kommune 2: -

Länge: **400 m**

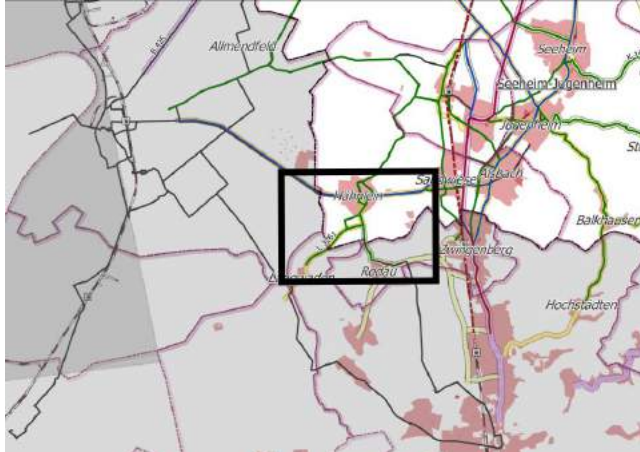
DTV: -

Netz-Kategorie: **Nahräumliche RV**

Baulast: **Land (Hessen mobil)**

Schulverbindung: **nein**

Lage:



IST-Zustand: Auf einem kurzen Zwischenstück existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg.

Fahrkomfort: **Mittel**

Verkehrssicherheit: **Mittel**

Direktheit: **Gut**

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fahrkomfort: **Gut**

Verkehrssicherheit: **Gut**

Direktheit: **Gut**

Fotos:



Priorität: **D**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Schlecht**

Kosten (Grobschätzung):

**120.000 €**

Begründung: Durch den Lückenschluss auf einem relativ kurzen Abschnitt entsteht ein durchgängiger Radweg entlang der L 3261 nach Langwaden.

Sonstiges:

**Anlage 8**

**Priorisierung Maßnahmenprogramm Gesamt**

**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**



Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
B317	B 26	Griesheim - Wolfskehlen (innerorts)	Weiterführung des Radweges und sichere Überführung am Radwegende.	A	Sehr gut	Bund
B185	B 449	Mühltal/Trautheim/Traisa - Ober-Ramstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	-	Bund
B121	B 449	Mühltal - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Alternative: Ausbau einer parallel verlaufenden Verbindung durch den Forst.	A	Sehr gut	Bund
B224	B 45	Dieburg - Groß-Umstadt - Höchst i.O.	Neubau eines straßenbegleitenden Radweges.	A	Mittel	Bund
B212	B 426	Hahn - Reinheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Bund
B168	B 45	Groß-Umstadt - Höchst i.O.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Mittel	Bund
L245	L 3094	Dieburg - Münster	Durchgängige und sichere Radverkehrsführung herstellen, u.a. durch Ausbau des östlichen Radwegs auf Höhe B 45.	A	Sehr gut	Land
B084	B 3	Bickenbach - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Mittel	Bund
G192	Darmstädter Straße	Roßdorf - Darmstadt	Ergänzender Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs auf der anderen Seite der Fahrbahn.	A	Sehr gut	Gemeinde
B229	B 38	Spachbrücken - Georgenhausen - Roßdorf	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs. Prüfung einer direktere Wegführung.	A	Sehr gut	Bund
K031	K 180	Messel - Eppertshausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Schlecht	Kreis
L109	L 3097	Messel - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Mittel	Land
L013	L 3065	Babenhausen - Babenhausen-Langstadt	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	A	Sehr gut	Land
B065	B 426	Reinheim - Lengfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Mittel	Bund
L288	L 3033	Bickenbach - zur L 3103 nach Pfungstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs entlang der L 3033.	A	Gut	Land
G035	Wirtschaftsweg	Dieburg - Münster	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	A	Sehr gut	Gemeinde
L115	L 3098	Nieder-Beerbach - zur B 426	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Land
L177	L 3100	Seeheim - Darmstadt-Eberstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs zwischen Darmstadt-Eberstadt und Malchen und Weiterführung bis Seeheim.	A	Mittel	Land
B179	B 3	Bickenbach - Darmstadt	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	A	Sehr gut	Bund
L254	L 3413	Groß-Umstadt - Raibach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Land
G278	Rad- und Fußweg	Weiterstadt - Darmstadt	Oberfläche ausbessern (Asphalt)	A	Sehr gut	Gemeinde
L103	L 3115	Schaafheim - Großostheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Land

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
G131	B 42 (Ortsdurchfahrt)	Weiterstadt - Riedbahn	Ausbau des Trampelpfades zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	A	Sehr gut	Gemeinde
L160	L 3303	Griesheim - Büttelborn	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Schlecht	Land
L279	L 3065	Babenhausen - Zellhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Schlecht	Land
G246	Radweg "Alte Bahntrasse"	Münster - Groß-Zimmern	Asphaltieren des betrachteten Abschnitt und Bevorrechtigung an Knotenpunkten.	A	Sehr gut	Gemeinde
B066	B 426	Zipfen - Wiebelsbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Bund
K194	K 128	Gundernhausen - Dieburg	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Schlecht	Kreis
G230	Wirtschaftsweg	Groß-Zimmern - Spachbrücken - Reinheim	Ausbau des westlichen verlaufenden Wirtschaftswegs mit einer asphaltierten Decke.	A	Sehr gut	Gemeinde
B056	B 426	Zipfen - Lengfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Bund
L018	L 3115	Kleestadt - Schlierbach	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	B	Sehr gut	Land
G045	Wirtschaftsweg	Groß-Umstadt - Altheim (Münster)	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
L074	L 3113	Gräfenhausen - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Gut	Land
B081	Zwingenberger Straße (B 3)	Zwingenberg - Bickenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs östlich der Bundesstraße.	B	Gut	Bund
B161	B 26	Griesheim - Wolfskehlen (außerorts)	Verbreiterung des betrachteten Weges.	B	Sehr gut	Bund
L234	L 3115	Roßdorf - Gundernhausen	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs. Ergänzung eines Blendschutzes zwischen Radweg und Fahrbahn.	B	Sehr gut	Land
G002	G192	Eppertshausen - Ober-Roden	Asphaltieren des Wegeabschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G277	Arheilger Straße	Weiterstadt - Darmstadt-Arheilgen	Erweiterung des Brückenbauwerks inkl. Neuanlage von Radwegen zu beiden Seiten der Brücke.	B	-	Gemeinde
K023	K 138	Waschenbach - Frankenhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Mittel	Kreis
L072	L 3094	Braunshardt - Worfelden	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Mittel	Land
G093	Alter Weg	Groß-Bieberau - Brensbach	Asphaltieren des wassergebundenen Abschnitts bis zur Gemarkungsgrenze.	B	Sehr gut	Gemeinde
G130	Weiterstädter Landstraße	Weiterstadt - DA-Arheilgen	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	B	Mittel	Gemeinde
L206	L 3477	Groß-Bieberau - Wembach / Hahn	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Schlecht	Land
L070	L 3113	Gräfenhausen - Mörfelden	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Mittel	Land



Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
L106	L 3413	Groß-Umstadt - Habitzheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Schlecht	Land
G225	Wirtschaftsweg	Klein-Zimmern - Semd	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Gut	Gemeinde
G044	Wirtschaftsweg	Dieburg - Babenhausen	Neubau eines direkten Radwegs entlang der Bahnlinie. Untersuchung der genauen Streckenführung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie.	B	-	Gemeinde
G258	Wirtschaftsweg	Münster - Eppertshausen	Radweg mittels Präsenzsensoren beleuchten. Markierung von Leitlinien.	B	Sehr gut	Gemeinde
K275	K 129	Ober-Ramstadt - Groß-Zimmern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Schlecht	Kreis
L306	L 3097	Eschollbrücken - Darmstadt	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	B	Sehr gut	Land
L110	L 3094	Dieburg - Darmstadt	Verbreiterung des bestehenden Radwegs.	B	Schlecht	Land
G195	Trampelpfad	Gundernhausen - Dieburg	Ausbau des Trampelpfades zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	B	Sehr gut	Gemeinde
G324	noch nicht vorhanden	Erzhausen - Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt	Ausbau des im Bahndamm bestehenden Durchflusses des Heegbachs zu einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr.	B	-	Gemeinde
G003	Wirtschaftsweg	Eppertshausen - Münster - Dieburg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Gut	Gemeinde
G006	Wirtschaftsweg	Egelsbach - Erzhausen - DA-Wixhausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G040	Wirtschaftsweg	Münster - Hergershausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G140	Wirtschaftsweg	Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt-Nord	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G211	Dilshöfer Weg	Hahn - Reinheim	Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit Asphalt.	B	Sehr gut	Gemeinde
L029	L 3317	Messel - Offenthal	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Schlecht	Land
K223	K 128	Gundernhausen/Groß-Zimmern - Dieburg-Süd	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Sehr gut	Kreis
G022	Wirtschaftsweg	Modau - Ober-Ramstadt	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinde
G063	Wirtschaftsweg	Ober-Klingen - Groß-Bieberau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Mittel	Gemeinde
G068	Darmstädter Landstraße	Gräfenhausen - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Einrichtung einer Querungshilfe beim Übergang zur L 3113.	C	Sehr gut	Gemeinde
G073	Wirtschaftsweg	Braunshardt - Klein-Gerau	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	C	Schlecht	Gemeinde
G133	Saltzack-Schneise	Weiterstadt - Griesheim	Verbreiterung und Asphaltierung des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut	Gemeinde
G302	Wirtschaftsweg	Weiterstadt - Büttelborn	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Schlecht	Gemeinde

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
G026	Hutzelstraße	Frankenhausen - Schmal-Beerbach	Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	C	Gut	Gemeinde
G088	Rheinstraße	Pfungstadt - Hahn	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	C	Gut	Gemeinde
L033	L 3095	Eppertshausen - Urberach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Mittel	Land
G036	Wirtschaftsweg	Dieburg - Messel	Befestigung des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundener Decke.	C	Gut	Gemeinde
G187	Unterer Schachenmühlenweg	Ober-Ramstadt - Nieder-Ramstadt	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Radwegbeleuchtung prüfen.	C	Gut	Gemeinde
G301	Wirtschaftsweg	Nieder-Klingen - Ober-Klingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinde
G011	Harreshäuser Allee	Babenhausen - Stockstadt	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	C	Gut	Gemeinde
L028	L 3097	Messel - Rödermark-Urberach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Land
G062	Reinheimer Weg	Ober-Klingen - Ueberau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinde
L117	L 3098	Nieder-Beerbach - Ober-Beerbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Land
G147	Wirtschaftsweg / Trampelpfad	Griesheim - Eschollbrücken	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts	C	Gut	Gemeinde
L251	L 3095	Altheim - Richen - Groß-Umstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Land
L019	L 3115	Schlierbach - Schaafheim	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg. Prüfung einer geänderten Führung parallel zur Straße.	C	Mittel	Land
L255	L 3099	Modau - Ernsthofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Mittel	Land
G267	Wirtschaftsweg	Habitzheim - Nieder-Klingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinde
L270	L 3413	Spachbrücken - Habitzheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Mittel	Land
L027	L 3099	Ernsthofen - Hoxhohl	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Land
G037	Wirtschaftsweg	Messel - Dieburg	Befestigung des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundener Decke.	C	Mittel	Gemeinde
K042	K 183	Eppertshausen - Hergershausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Kreis
G091	Wirtschaftsweg	Reinheim - Groß-Bieberau	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	C	Mittel	Gemeinde
G266	Wirtschaftsweg	Habitzheim - Nieder-Klingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Mittel	Gemeinde
G268	Wirtschaftsweg	Semd - Habitzheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut	Gemeinde
G135	Wirtschaftsweg	Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht	Gemeinde

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
L176	L 3103	Jugenheim - Balkhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land
L054	L 3318	Zipfen - Ober-Nauses / Hassenroth	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs bzw. Ausbau auf Höhe des Sportplatzes, ggf. Querungshilfe bei Beginn des bestehenden Radwegs.	D	Schlecht	Land
G061	Wirtschaftsweg	Reinheim - Habitzheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinde
G227	Wirtschaftsweg	Ober-Ramstadt - Groß-Zimmern	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinde
K235	K 126	Dieburg - Klein-Zimmern	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	D	-	Kreis
K243	K 143	Seeheim - Ober-Beerbach	Neubau eines einseitigen straßenbegleitenden Geh- und Radwegs für den langsamen Radverkehr bergauf, bergab fahrende Radfahrer können im Kfz-Verkehr mitfließen.	D	Schlecht	Kreis
G328	Am Bessunger Forst / Röderstr.	Traisa - Darmstadt	Ausbau zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	D	Schlecht	Gemeinde
G139	Wirtschaftsweg	Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt-Nord	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinde
G154	Wirtschaftsweg	Bickenbach - Gernsheim	Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit Asphalt.	D	Gut	Gemeinde
G078	Berta-Benz-Straße	Bickenbach - Pfungstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Gemeinde
G080	Wirtschaftsweg	Alsbach - Jugenheim	Einrichtung einer Bedarfsbeleuchtung für den Radweg prüfen.	D	Mittel	Gemeinde
G181	Dieburger Straße	Seeheim - Malchen - Darmstadt	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Sehr gut	Gemeinde
L204	L 3106	Rohrbach - Rodau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land
G287	Wirtschaftsweg	Semd - Dieburg	Ausbessern / Erneuern der Asphalt-Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Mittel	Gemeinde
K326	K 183	Sickenhofen - Babenhausen Langstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Gut	Kreis
G329	Wirtschaftsweg	Groß-Umstadt - Lengfeld	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinde
K053	K 112	Ober-Nauses - Hering / Zipfen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Gut	Kreis
L125	L 3099	Brandau - Gadernheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land
L175	L 3103	Balkhausen - Hochstädten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land
G048	Sickenhöfer Weg	Babenhausen-Langstadt - Sickenhofen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel	Gemeinde
G150	Wirtschaftsweg	Hahn - Gernsheim	Ausbessern der wassergebundenen Decke auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Mittel	Gemeinde
L155	L 3261	Hähnlein - Langwaden	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land



**Anlage 9**

**Priorisierung Maßnahmenprogramm nach Baulastträger**

**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**



Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
K031	K 180	Messel - Eppertshausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Schlecht	Kreis
K194	K 128	Gundernhausen - Dieburg	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Schlecht	Kreis
K023	K 138	Waschenbach - Frankenhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Mittel	Kreis
K275	K 129	Ober-Ramstadt - Groß-Zimmern	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Schlecht	Kreis
K223	K 128	Gundernhausen/Groß-Zimmern - Dieburg-Süd	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Sehr gut	Kreis
K042	K 183	Eppertshausen - Hergershausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Kreis
K235	K 126	Dieburg - Klein-Zimmern	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	D	-	Kreis
K243	K 143	Seeheim - Ober-Beerbach	Neubau eines einseitigen straßenbegleitenden Geh- und Radwegs für den langsamen Radverkehr bergauf, bergab fahrende Radfahrer können im Kfz-Verkehr mitfließen.	D	Schlecht	Kreis
K326	K 183	Sickenhofen - Babenhausen Langstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Gut	Kreis
K053	K 112	Ober-Nauses - Hering / Zipfen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Gut	Kreis





Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
G192	Darmstädter Straße	Roßdorf - Darmstadt	Ergänzender Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs auf der anderen Seite der Fahrbahn.	A	Sehr gut	Gemeinde
G035	Wirtschaftsweg	Dieburg - Münster	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	A	Sehr gut	Gemeinde
G278	Rad- und Fußweg	Weiterstadt - Darmstadt	Oberfläche ausbessern (Asphalt)	A	Sehr gut	Gemeinde
G131	B 42 (Ortsdurchfahrt)	Weiterstadt - Riedbahn	Ausbau des Trampelpfades zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	A	Sehr gut	Gemeinde
G246	Radweg "Alte Bahntrasse"	Münster - Groß-Zimmern	Asphaltieren des betrachteten Abschnitt und Bevorrechtigung an Knotenpunkten.	A	Sehr gut	Gemeinde
G230	Wirtschaftsweg	Groß-Zimmern - Spachbrücken - Reinheim	Ausbau des westlichen verlaufenden Wirtschaftswegs mit einer asphaltierten Decke.	A	Sehr gut	Gemeinde
G045	Wirtschaftsweg	Groß-Umstadt - Altheim (Münster)	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G002	G192	Eppertshausen - Ober-Roden	Asphaltieren des Wegeabschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G277	Arheilger Straße	Weiterstadt - Darmstadt-Arheilgen	Erweiterung des Brückenbauwerks inkl. Neuanlage von Radwegen zu beiden Seiten der Brücke.	B	-	Gemeinde
G093	Alter Weg	Groß-Bieberau - Brensbach	Asphaltieren des wassergebundenen Abschnitts bis zur Gemarkungsgrenze.	B	Sehr gut	Gemeinde
G130	Weiterstädter Landstraße	Weiterstadt - DA-Arheilgen	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	B	Mittel	Gemeinde
G225	Wirtschaftsweg	Klein-Zimmern - Semd	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Gut	Gemeinde
G044	Wirtschaftsweg	Dieburg - Babenhausen	Neubau eines direkten Radwegs entlang der Bahnlinie. Untersuchung der genauen Streckenführung im Rahmen einer Machbarkeitsstudie.	B	-	Gemeinde
G258	Wirtschaftsweg	Münster - Eppertshausen	Radweg mittels Präsenzsensoren beleuchten. Markierung von Leitlinien.	B	Sehr gut	Gemeinde
G195	Trampelpfad	Gundernhausen - Dieburg	Ausbau des Trampelpfades zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	B	Sehr gut	Gemeinde
G324	noch nicht vorhanden	Erzhausen - Radschnellweg Darmstadt-Frankfurt	Ausbau des im Bahndamm bestehenden Durchflusses des Heegbachs zu einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr.	B	-	Gemeinde
G003	Wirtschaftsweg	Eppertshausen - Münster - Dieburg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Gut	Gemeinde
G006	Wirtschaftsweg	Egelsbach - Erzhausen - DA-Wixhausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G040	Wirtschaftsweg	Münster - Hergershausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G140	Wirtschaftsweg	Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt-Nord	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	B	Sehr gut	Gemeinde
G211	Dilshöfer Weg	Hahn - Reinheim	Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit Asphalt.	B	Sehr gut	Gemeinde

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
G022	Wirtschaftsweg	Modau - Ober-Ramstadt	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinde
G063	Wirtschaftsweg	Ober-Klingen - Groß-Bieberau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Mittel	Gemeinde
G068	Darmstädter Landstraße	Gräfenhausen - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Einrichtung einer Querungshilfe beim Übergang zur L 3113.	C	Sehr gut	Gemeinde
G073	Wirtschaftsweg	Braunshardt - Klein-Gerau	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	C	Schlecht	Gemeinde
G133	Saltzack-Schneise	Weiterstadt - Griesheim	Verbreiterung und Asphaltierung des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut	Gemeinde
G302	Wirtschaftsweg	Weiterstadt - Büttelborn	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Schlecht	Gemeinde
G026	Hutzelstraße	Frankenhausen - Schmal-Beerbach	Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	C	Gut	Gemeinde
G088	Rheinstraße	Pfungstadt - Hahn	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	C	Gut	Gemeinde
G036	Wirtschaftsweg	Dieburg - Messel	Befestigung des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundener Decke.	C	Gut	Gemeinde
G187	Unterer Schachenmühlenweg	Ober-Ramstadt - Nieder-Ramstadt	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts. Radwegbeleuchtung prüfen.	C	Gut	Gemeinde
G301	Wirtschaftsweg	Nieder-Klingen - Ober-Klingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinde
G011	Harreshäuser Allee	Babenhausen - Stockstadt	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	C	Gut	Gemeinde
G062	Reinheimer Weg	Ober-Klingen - Ueberau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinde
G147	Wirtschaftsweg / Trampelpfad	Griesheim - Eschollbrücken	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts	C	Gut	Gemeinde
G267	Wirtschaftsweg	Habitzheim - Nieder-Klingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Gut	Gemeinde
G037	Wirtschaftsweg	Messel - Dieburg	Befestigung des betrachteten Abschnitts mit einer wassergebundener Decke.	C	Mittel	Gemeinde
G091	Wirtschaftsweg	Reinheim - Groß-Bieberau	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	C	Mittel	Gemeinde
G266	Wirtschaftsweg	Habitzheim - Nieder-Klingen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Mittel	Gemeinde
G268	Wirtschaftsweg	Semd - Habitzheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	C	Sehr gut	Gemeinde
G135	Wirtschaftsweg	Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Schlecht	Gemeinde
G061	Wirtschaftsweg	Reinheim - Habitzheim	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinde
G227	Wirtschaftsweg	Ober-Ramstadt - Groß-Zimmern	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinde
G328	Am Bessunger Forst / Röderstr.	Traisa - Darmstadt	Ausbau zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	D	Schlecht	Gemeinde

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
G139	Wirtschaftsweg	Griesheim - Weiterstadt - Darmstadt-Nord	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinde
G154	Wirtschaftsweg	Bickenbach - Gernsheim	Ausbessern / Erneuern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt mit Asphalt.	D	Gut	Gemeinde
G078	Berta-Benz-Straße	Bickenbach - Pfungstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Gemeinde
G080	Wirtschaftsweg	Alsbach - Jugenheim	Einrichtung einer Bedarfsbeleuchtung für den Radweg prüfen.	D	Mittel	Gemeinde
G181	Dieburger Straße	Seeheim - Malchen - Darmstadt	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Sehr gut	Gemeinde
G287	Wirtschaftsweg	Semd - Dieburg	Ausbessern / Erneuern der Asphalt-Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Mittel	Gemeinde
G329	Wirtschaftsweg	Groß-Umstadt - Lengfeld	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Gut	Gemeinde
G048	Sickenhöfer Weg	Babenhausen-Langstadt - Sickenhofen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	D	Mittel	Gemeinde
G150	Wirtschaftsweg	Hahn - Gernsheim	Ausbessern der wassergebundenen Decke auf dem betrachteten Abschnitt.	D	Mittel	Gemeinde



Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
L245	L 3094	Dieburg - Münster	Durchgängige und sichere Radverkehrsführung herstellen, u.a. durch Ausbau des östlichen Radwegs auf Höhe B 45.	A	Sehr gut	Land
L109	L 3097	Messel - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Mittel	Land
L013	L 3065	Babenhausen - Babenhausen-Langstadt	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	A	Sehr gut	Land
L288	L 3033	Bickenbach - zur L 3103 nach Pfungstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs entlang der L 3033.	A	Gut	Land
L115	L 3098	Nieder-Beerbach - zur B 426	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Land
L177	L 3100	Seeheim - Darmstadt-Eberstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs zwischen Darmstadt-Eberstadt und Malchen und Weiterführung bis Seeheim.	A	Mittel	Land
L254	L 3413	Groß-Umstadt - Raibach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Land
L103	L 3115	Schaafheim - Großostheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Land
L160	L 3303	Griesheim - Büttelborn	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Schlecht	Land
L279	L 3065	Babenhausen - Zellhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Schlecht	Land
L018	L 3115	Kleestadt - Schlierbach	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg.	B	Sehr gut	Land
L074	L 3113	Gräfenhausen - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Gut	Land
L234	L 3115	Roßdorf - Gundershausen	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs. Ergänzung eines Blendschutzes zwischen Radweg und Fahrbahn.	B	Sehr gut	Land
L072	L 3094	Braunshardt - Worfelden	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Mittel	Land
L206	L 3477	Groß-Bieberau - Wembach / Hahn	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Schlecht	Land
L070	L 3113	Gräfenhausen - Mörfelden	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Mittel	Land
L106	L 3413	Groß-Umstadt - Habitzheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Schlecht	Land
L306	L 3097	Eschollbrücken - Darmstadt	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	B	Sehr gut	Land
L110	L 3094	Dieburg - Darmstadt	Verbreiterung des bestehenden Radwegs.	B	Schlecht	Land
L029	L 3317	Messel - Offenthal	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B	Schlecht	Land
L033	L 3095	Eppertshausen - Urberach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Mittel	Land
L028	L 3097	Messel - Rödermark-Urberach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Land

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
L117	L 3098	Nieder-Beerbach - Ober-Beerbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Land
L251	L 3095	Altheim - Richen - Groß-Umstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Land
L019	L 3115	Schlierbach - Schaafheim	Ausbau des bestehenden Weges zu einem asphaltierten Geh- und Radweg. Prüfung einer geänderten Führung parallel zur Straße.	C	Mittel	Land
L255	L 3099	Modau - Ernsthofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Mittel	Land
L270	L 3413	Spachbrücken - Habitzheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Mittel	Land
L027	L 3099	Ernsthofen - Hoxhohl	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	C	Schlecht	Land
L176	L 3103	Jugenheim - Balkhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land
L054	L 3318	Zipfen - Ober-Nauses / Hassenroth	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs bzw. Ausbau auf Höhe des Sportplatzes, ggf. Querungshilfe bei Beginn des bestehenden Radwegs.	D	Schlecht	Land
L204	L 3106	Rohrbach - Rodau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land
L125	L 3099	Brandau - Gadernheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land
L175	L 3103	Balkhausen - Hochstädten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land
L155	L 3261	Hähnlein - Langwaden	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	D	Schlecht	Land

Nr.	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität Klasse	Kosten-Nutzen-Faktor	Baulast-träger
B317	B 26	Griesheim - Wolfskehlen (innerorts)	Weiterführung des Radweges und sichere Überführung am Radwegende.	A	Sehr gut	Bund
B185	B 449	Mühltal/Trautheim/Traisa - Ober-Ramstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	-	Bund
B121	B 449	Mühltal - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Alternative: Ausbau einer parallel verlaufenden Verbindung durch den Forst.	A	Sehr gut	Bund
B224	B 45	Dieburg - Groß-Umstadt - Höchst i.O.	Neubau eines straßenbegleitenden Radweges.	A	Mittel	Bund
B212	B 426	Hahn - Reinheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Bund
B168	B 45	Groß-Umstadt - Höchst i.O.	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Mittel	Bund
B084	B 3	Bickenbach - Darmstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Mittel	Bund
B229	B 38	Spachbrücken - Georgenhausen - Roßdorf	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs. Prüfung einer direktere Wegeföhrung.	A	Sehr gut	Bund
B065	B 426	Reinheim - Lengfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Mittel	Bund
B179	B 3	Bickenbach - Darmstadt	Verbreiterung des betrachteten gemeinsamen Geh- und Radwegs.	A	Sehr gut	Bund
B066	B 426	Zipfen - Wiebelsbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Bund
B056	B 426	Zipfen - Lengfeld	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	A	Gut	Bund
B081	Zwingenberger Straße (B 3)	Zwingenberg - Bickenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs östlich der Bundesstraße.	B	Gut	Bund
B161	B 26	Griesheim - Wolfskehlen (außerorts)	Verbreiterung des betrachteten Weges.	B	Sehr gut	Bund





**Anlage 10**

**Plan Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen**






**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**



# Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

## Legende

### Punktuelle Maßnahmen:

-  Überführung Fahrbahn - Radweg
-  Querungshilfe anlegen
-  Gefährliche Ausfahrt verbessern
-  Knotenpunkt anpassen
-  Sonstige punktuelle Maßnahmen


### Streckenbezogene Maßnahmen:

-  Radfahrstreifen
-  Schutzstreifen
-  Schutzstreifen einseitig
-  Fahrradpiktogramm markieren

### Zielnetz Radverkehr:

-  Überregionale Radverkehrsverbindung
-  Regionale Radverkehrsverbindung
-  Nahräumliche Radverkehrsverbindung
-  Alternativer Verlauf
-  Radfernweg R4
-  Radfernweg R8

 Haltestelle Regional- und Nahverkehr

 Trasse Regional- und Nahverkehr

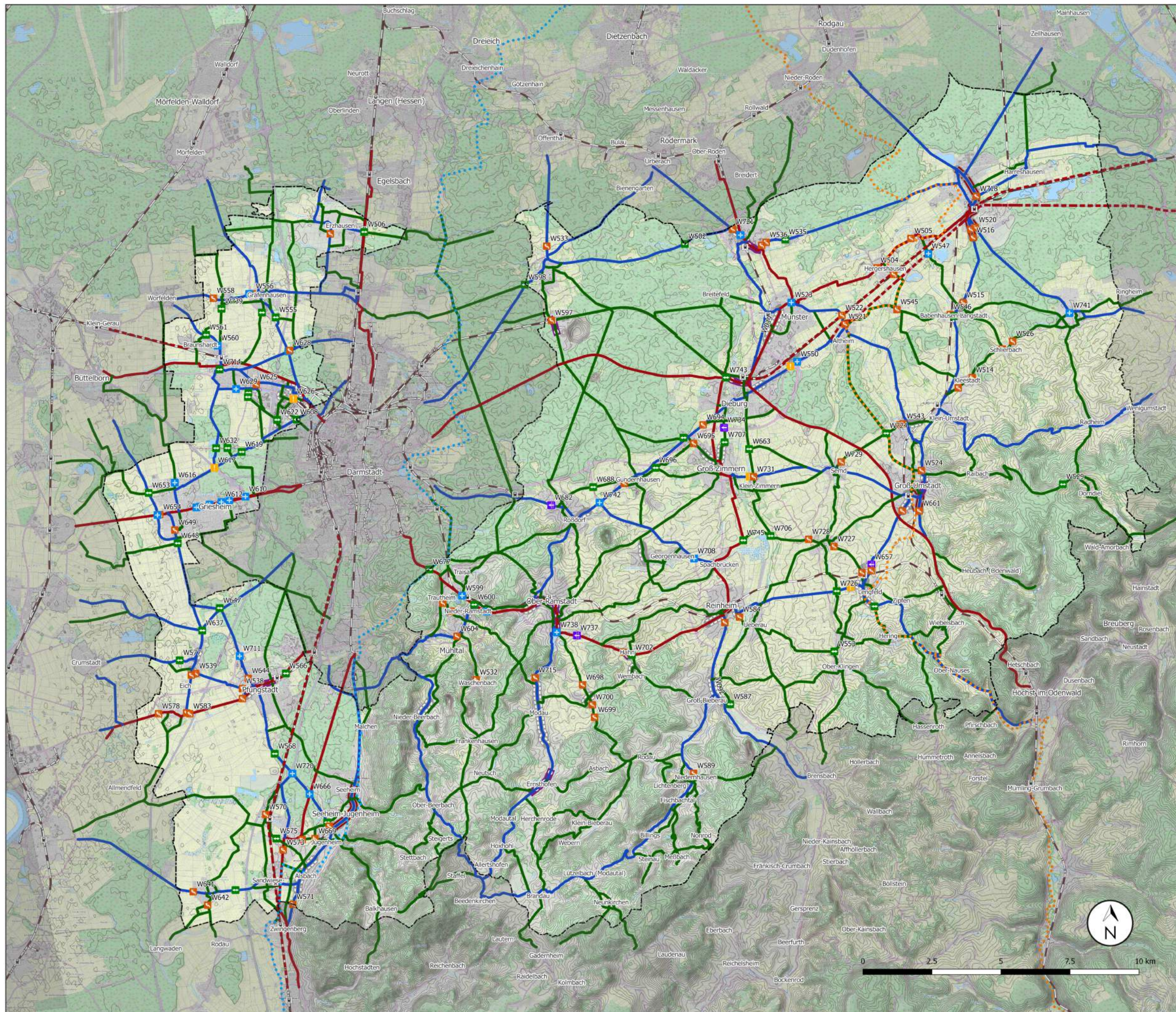
## Anlage 10

### Plan 07: Markierungslösungen & punktuelle Maßnahmen

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

Datum: 20.12.2017 Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung














**Anlage 11**

**Tabelle Markierungslösungen und punktuelle Maßnahmen**












Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W239	Alsbach-Hähnlein		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W571	Alsbach-Hähnlein		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W641	Alsbach-Hähnlein		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W642	Alsbach-Hähnlein		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W643	Alsbach-Hähnlein		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W104	Babenhausen		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W014	Babenhausen		Radfahrstreifen ausweisen	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Umwidmung zu Radfahrstreifen.
W221	Babenhausen		Radfahrstreifen ausweisen	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Umwidmung zu Radfahrstreifen.
W222	Babenhausen		Bestehende Radfahrstreifen anpassen	Die vorhandenen Radfahrstreifen entsprechen nicht den Mindeststandards. Die Aufteilung der Fahrbahn sollte neu geordnet werden.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W236	Babenhausen		Radfahrstreifen ausweisen	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Umwidmung zu Radfahrstreifen.
W237	Babenhausen		Radfahrstreifen ausweisen	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Umwidmung zu Radfahrstreifen.
W504	Babenhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W505	Babenhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W515	Babenhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W516	Babenhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W520	Babenhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W545	Babenhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W546	Babenhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.



Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W547	Babenhausen		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Induktionsschleifen verkehrsabhängig gesteuerter Lichtsignalanlagen sind so zu konzipieren, dass sie auch auf wartende Radfahrer reagieren.
W548	Babenhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W716	Babenhausen		Bestehende Querungshilfe anpassen	Die Aufstellflächen von Mittelinseln sollten auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden.
W717	Babenhausen		Übergang Mehrzweckstreifen - Fahrbahn	Am Ende eines Mehrzweckstreifens muss der Radverkehr sicher und komfortabel auf die Fahrbahn geleitet werden.
W718	Babenhausen		Übergang freigegebener Gehweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W570	Bickenbach		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W573	Bickenbach		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W575	Bickenbach		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn, um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
W670	Bickenbach		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.



Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W051	Dieburg		Schutzstreifen markieren (bestehender Radfahrstreifen zu schmal)	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W318	Dieburg		Piktogrammspur markieren und Tempo 30 prüfen	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W551	Dieburg		Engstelle Geh- und-Radweg Unterführung	Der Geh- und-Radweg ist im Bereich der Unterführung deutlich zu schmal.
W694	Dieburg		Überführung Radweg - Fahrbahn	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen (falls Weg ausgebaut wird).
W734	Dieburg		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Auf Höhe der Ein- und Ausfahrten zur B 26 sollten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
W743	Dieburg		Bestehende Querungshilfe anpassen	Bestehende Querungshilfe fahrradgerecht anpassen
W550	Dieburg		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Die Signalanlage am Radweg über die Werksausfahrt sollte als Bedarfsampel ausgeführt werden, um unverhältnismäßige Wartezeiten für den Radverkehr zu vermeiden. Bevorrechtigung des Radverkehrs außerhalb der Betriebszeiten.
W215	Eppertshausen		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W249	Eppertshausen		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W216	Eppertshausen		Piktogrammspur markieren oder verkehrsberuhigender Umbau der OD	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W502	Eppertshausen		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W535	Eppertshausen		Bestehende Querungshilfe anpassen	Die Aufstellflächen von Mittelinseln sollten auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden.
W536	Eppertshausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W537	Eppertshausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/ freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W704	Eppertshausen		Knotenpunkt anpassen	Die Radverkehrsbeziehung Richtung Ober-Roden entlang der Bahnlinie soll in die Knotenpunktgestaltung miteinbezogen werden.
W721	Eppertshausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W506	Erzhausen		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W723	Erzhausen		Überführung Radweg - Fahrbahn	Die Aufstellflächen auf Mittelinseln sollten auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W589	Fischbachtal		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W610	Griesheim		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Anforderungstaster von verkehrabhängig gesteuerten Lichtsignalanlagen sollten so angebracht sein, dass sie für den Radverkehr gut erreichbar sind. Gegebenenfalls sind eigene Anforderungstaster zu prüfen.
W615	Griesheim		Knotenpunkt anpassen	Nachrüsten eigener Signalgeber für den Verkehr auf der Anliegerstraße. Aufstellmöglichkeit zum Linksabbiegen für den von Osten kommenden Radverkehr, der auf der Wilhelm-Leuschner-Straße weiterfahren will.
W616	Griesheim		Knotenpunkt anpassen	Einrichtung einer Bedarfsampel, um die Querung des Nordrings im Zuge der Radverbindung zu Stoßzeiten zu erleichtern
W617	Griesheim		Gefährliche Unterführung verbessern	Die Unterführung ist zu schmal, schlechte Sichtbeziehungen und die Topografie verschärfen die Situation.
W619	Griesheim		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W631	Griesheim		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W632	Griesheim		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W648	Griesheim		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W649	Griesheim		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W653	Griesheim		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W654	Griesheim		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden
W710	Griesheim		Knotenpunkt anpassen	Die Radverkehrsführung im Knotenbereich L3303 und B26 ist umwegig und unübersichtlich. Bei der Neuplanung sollte die Hin- und Weiterführung des Radverkehrs mitkonzipiert werden.
W611	Griesheim		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Nachrüsten eigener Signalgeber für den Verkehr auf der Anliegerstraße.
W612	Griesheim		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Nachrüsten eigener Signalgeber für den Verkehr auf der Anliegerstraße.
W613	Griesheim		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Nachrüsten eigener Signalgeber für den Verkehr auf der Anliegerstraße.
W614	Griesheim		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Nachrüsten eigener Signalgeber für den Verkehr auf der Anliegerstraße.
W092	Groß-Bieberau		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.








Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W587	Groß-Bieberau		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
W046	Groß-Umstadt		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
W252	Groß-Umstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W261	Groß-Umstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W262	Groß-Umstadt		Piktogrammspur markieren und Tempo 30 prüfen	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W167	Groß-Umstadt		Radfahrstreifen ausweisen	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Umwidmung zu Radfahrstreifen.
W253	Groß-Umstadt		Radfahrstreifen ausweisen	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Umwidmung zu Radfahrstreifen.
W512	Groß-Umstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W514	Groß-Umstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Kombination mit Querungshilfe für die kreuzende Radverkehrsverbindung.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W524	Groß-Umstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W529	Groß-Umstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W540	Groß-Umstadt		Beschilderung ändern zur Weiterführung des Radverk	Beschilderung auf Höhe des Kreisverkehrsarms anpassen - Zusatzschild "Rad frei" ergänzen
W541	Groß-Umstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W542	Groß-Umstadt		Beschilderung "Radfahrer absteigen"	Die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ ist rechtlich uneindeutig und sollte vermieden werden. Stattdessen sollte die Ursache für die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung beseitigt werden.
W543	Groß-Umstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/ freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W656	Groß-Umstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W661	Groß-Umstadt		Überführung Radweg-Fahrbahn, ggf. Stellplätze entf	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W724	Groß-Umstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W729	Groß-Umstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W196	Groß-Zimmern		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W325	Groß-Zimmern		Schutzstreifen markieren	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Stattdessen Schutzstreifen markieren.
W690	Groß-Zimmern		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W695	Groß-Zimmern		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige freigegebene Gehwege erfordern zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W707	Groß-Zimmern		Querungshilfe anlegen	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W709	Groß-Zimmern		Brücke zu schmal	Die Brücke über den Katzengraben ist mit einer Breite von ca. 1 m deutlich zu schmal. Die lichte Breite für gemeinsame Geh- und Radwege soll mind. 2,50 m betragen, notwendige Sicherheitsabstände zu festen Einbauten sind zu prüfen.
W731	Groß-Zimmern		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Kombination mit Querungshilfe für die kreuzende Radverkehrsverbindung.
W663	Groß-Zimmern / Dieburg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.

















Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W111	Messel		Piktogrammspur markieren und Tempo 30 prüfen	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W533	Messel		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W597	Messel		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W598	Messel		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W256	Modautal		Piktogrammspur markieren und Tempo 30 prüfen	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W112	Mühltal		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W116	Mühltal		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W530	Mühltal		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W531	Mühltal		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.









Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W532	Mühltal		Bestehende Überführung Radweg - Fahrbahn anpassen	Die Aufstellflächen von Mittelinseln sollten auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden.
W599	Mühltal		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Momentan wird der Radverkehr durch die Signalisierung auf einen freigegebenen Gehweg geleitet, der nach wenigen Metern endet und eine erneute Fahrbahnquerung nötig macht.
W600	Mühltal		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W604	Mühltal		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W677	Mühltal		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W678	Mühltal		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Miteinbeziehung des links auf den beginnenden Radweg abbiegenden Radverkehrs in die Lichtsignalanlage.
W039	Münster		Schutzstreifen inkl. Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W521	Münster		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/ freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W522	Münster		Überführung Radweg - Fahrbahn	Geregelte Überführung zwischen Seitenraum und Fahrbahn, falls die Benutzungspflicht aufgehoben wird.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W523	Münster		Knotenpunkt anpassen	Weiterführung des Radverkehrs am Ende des Radweges. Momentan wird der nach Norden fahrende Radverkehr durch die Signalisierung auf den Gehweg geleitet.
W186	Ober-Ramstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W188	Ober-Ramstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W199	Ober-Ramstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W202	Ober-Ramstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W207	Ober-Ramstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W208	Ober-Ramstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W209	Ober-Ramstadt		Piktogrammspur markieren und Tempo 30 prüfen	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W291	Ober-Ramstadt		Piktogrammspur markieren und Tempo 30 prüfen	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W292	Ober-Ramstadt		Piktogrammspur markieren und Tempo 30 prüfen	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W698	Ober-Ramstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W699	Ober-Ramstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W700	Ober-Ramstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W701	Ober-Ramstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradswege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn
W702	Ober-Ramstadt		Querungshilfe anlegen	Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung durch Anpassung der Mittelinsel ermöglichen.
W715	Ober-Ramstadt		Überführung Fahrbahn - Freigegebener Radweg	Am Beginn/Ende eines freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W737	Ober-Ramstadt		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradsverkehr sollten rot eingefärbte Radverkehrsfurten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten markiert werden.
W738	Ober-Ramstadt		Knotenpunkt anpassen	Markierung Abbiegestreifen

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W105	Otzberg		Schutzstreifen oder Piktogrammspur markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W166	Otzberg		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W553	Otzberg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W554	Otzberg		Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung Ortseingang	Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung des Ortseingangs durch Anlage einer Mittelinsel
W657	Otzberg		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten rot eingefärbte Radverkehrsfurten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten markiert werden.
W658	Otzberg		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W659	Otzberg		Überführung Radweg - Fahrbahn	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W662	Otzberg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
W706	Otzberg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.








Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W726	Otzberg		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W727	Otzberg		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W728	Otzberg		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W043	Pfungstadt		Schutzstreifen oder Piktogrammspur markieren (ggf. müssen Parkstände entfallen)	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W086	Pfungstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W148	Pfungstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W308	Pfungstadt		Piktogrammspur markieren und Tempo 30 prüfen	Dort wo die Fahrbahn zu schmal für die Markierung von Schutzstreifen ist, kann eine Piktogrammspur markiert werden. Die Maßnahme schafft Aufmerksamkeit für den Radverkehr und erhöht so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W538	Pfungstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs/ freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.
W539	Pfungstadt		Bestehende Überführung Radweg - Fahrbahn anpassen	Am Beginn/Ende eines Radwegs/ freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleisten.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W566	Pfungstadt		Bestehende Querungshilfe fahrradgerecht umbauen	Die Aufstellflächen von Mittelinseln sollten auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden.
W568	Pfungstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W577	Pfungstadt		Bestehende Querungshilfe anpassen	Die Aufstellflächen von Mittelinseln sollten auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden.
W578	Pfungstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W579	Pfungstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W580	Pfungstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W582	Pfungstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W583	Pfungstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W637	Pfungstadt		Querungssituation verbessern	Direkte Querung auf Höhe der Abzweigung Richtung Griesheim durch Durchlass in der Leitplanke ermöglichen.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W644	Pfungstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W647	Pfungstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W711	Pfungstadt		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Umschaltzeiten der Lichtsignalanlage an den Radverkehr anpassen, um unverhältnismäßig lange Wartezeiten zu vermeiden.
W720	Pfungstadt		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Umschaltzeiten der Lichtsignalanlage an den Radverkehr anpassen, um unverhältnismäßig lange Wartezeiten zu vermeiden.
W274	Reinheim		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrassen mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
W089	Reinheim		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W214	Reinheim		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W102	Reinheim		Radfahrstreifen ausweisen	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Umwidmung zu Radfahrstreifen.
W584	Reinheim		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.



Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W596	Reinheim		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W708	Reinheim		Bestehende Lichtsignalanlage anpassen	Der Signalgeber für den Radweg über die Ausfahrt des Wirtschaftswegs sollte als Bedarfsampel ausgeführt werden, um unverhältnismäßige Wartezeiten für den Radverkehr zu vermeiden.
W745	Reinheim		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W198	Roßdorf		Schutzstreifen einseitig markieren	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
W682	Roßdorf		Gefährliche Ausfahrt verbessern	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradsverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
W688	Roßdorf		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W696	Roßdorf		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W697	Roßdorf		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W742	Roßdorf		Knotenpunkt anpassen	Knotenpunkt wird als Gefahrenstelle gemeldet, Anpassung prüfen, ggf. freien Rechtsabbieger signalisieren.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W525	Schaafheim		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W526	Schaafheim		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
W741	Schaafheim		Kreisverkehr anpassen	Kreisverkehre mit Radverkehrsführung auf der Fahrbahn sollten so ausgeführt werden, dass Überholvorgänge auf der Kreisfahrbahn und in den Zufahrten verhindert werden und die Geschwindigkeit durch die Bauweise abgedämpft wird.
W180	Seeheim-Jugenheim		Radfahrstreifen ausweisen	Mehrzweckstreifen innerorts werden nicht empfohlen, da durch konkurrierende Nutzungsansprüche Konflikt- und Gefahrensituationen entstehen und die vermeintliche Schutzwirkung für den Radverkehr nicht eingelöst wird. Umwidmung zu Radfahrstreifen.
W665	Seeheim-Jugenheim		Geschwindigkeitsreduzierung Ende Mehrzweckstreifen	Geschwindigkeitsdämpfende Gestaltung des Ortseingangs
W666	Seeheim-Jugenheim		Knotenpunkt anpassen	Einbeziehung aller Radverkehrsbeziehung in die Knotenpunktgestaltung und Signalisierung
W669	Seeheim-Jugenheim		Überführung Radweg - Fahrbahn	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung und zur Überführung auf den Zweirichtungsradweg..
W671	Seeheim-Jugenheim		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W672	Seeheim-Jugenheim		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung oder Schutzinseln gewährleistet werden.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W142	Weiterstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W144	Weiterstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W145	Weiterstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W250	Weiterstadt		Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen eignen sich für innerörtlichen Durchgangsstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m (ohne Parken). Sie schaffen Raum und Aufmerksamkeit für Radfahrer und erhöhen so die Verkehrssicherheit und die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung.
W555	Weiterstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W556	Weiterstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W558	Weiterstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W560	Weiterstadt		Kreisverkehr anpassen	Bei Kreisverkehren mit Radverkehrs-führung im umlaufenden Seitenraum ist besonderes Augenmerk auf die regelkonforme Gestaltung der Radfurten an den Zu- und Ausfahrten zu legen, insbesondere bei Bevorrechtigung des Radverkehrs und Zweirichtungsradwegen.
W561	Weiterstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W564	Weiterstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W608	Weiterstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W622	Weiterstadt		Bestehende Querungshilfe anpassen	Querungsstelle nach Norden in den Einmündungsbereich verlegen und regelkonform ausführen.
W625	Weiterstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige Zweirichtungsradwege erfordern nach VwV-StVO zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W626	Weiterstadt		Sonstiges	Anbindung des ehemaligen Anschluss an die L3113 als Radverbindung
W627	Weiterstadt		Knotenpunkt anpassen	Markierung von (rot eingefärbten) Furten für den geradeausfahrenden Radverkehr auf Höhe der Einfahrten und Abbiegespuren.
W628	Weiterstadt		Überführung Radweg - Fahrbahn	Am Beginn/Ende eines freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Einseitige freigegebene Gehwege erfordern zudem eine Möglichkeit zur sicheren Überquerung der Fahrbahn.
W629	Weiterstadt		Knotenpunkt anpassen	Führung des Radverkehrs über die B42 im Mischverkehr auf der Fahrbahn und nicht im Seitenraum, da der Radweg in nördlicher Richtung nach wenigen Metern endet. Markierung von Aufgeweiteten Aufstellstreifen prüfen.
W630	Weiterstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.

Nr.	Kommune	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W714	Weiterstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
W739	Weiterstadt		Bestehende Querungshilfe anpassen	Die Aufstellflächen von Mittelinseln sollten auch für Anhänger und Lasträder ausreichend dimensioniert sein. Querungshilfen für den Radverkehr sollten nach Möglichkeit fahrdynamisch angelegt werden.
W740	Weiterstadt		Knotenpunkt anpassen	Überprüfung der Grünphasenschaltung für den Radverkehr. Aufstellfläche auf Fahrbahnteiler ist zu klein.
W744	Weiterstadt		Querungshilfe anlegen	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn, um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.



**Anlage 12**

**Plan Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen**

**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**












# Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

## Legende

### Punktuelle Maßnahmen:

-  Vz "Verbot für Fahrzeuge aller Art"
-  Vz "Durchlässige Sackgasse"
-  Vorfahrtsregelung ändern
-  Drängelgitter o.ä. entfernen
-  Sonstige Sofortmaßnahmen

### Streckenbezogene Maßnahmen:

-  Benutzungspflicht Radweg aufheben
-  Fahrradstraße einrichten

### Zielnetz Radverkehr:

-  Überregionale Radverkehrsverbindung
-  Regionale Radverkehrsverbindung
-  Nahräumliche Radverkehrsverbindung
-  Alternativer Verlauf
-  Radfernweg R4
-  Radfernweg R8
-  Haltestelle Regional- und Nahverkehr
-  Trasse Regional- und Nahverkehr

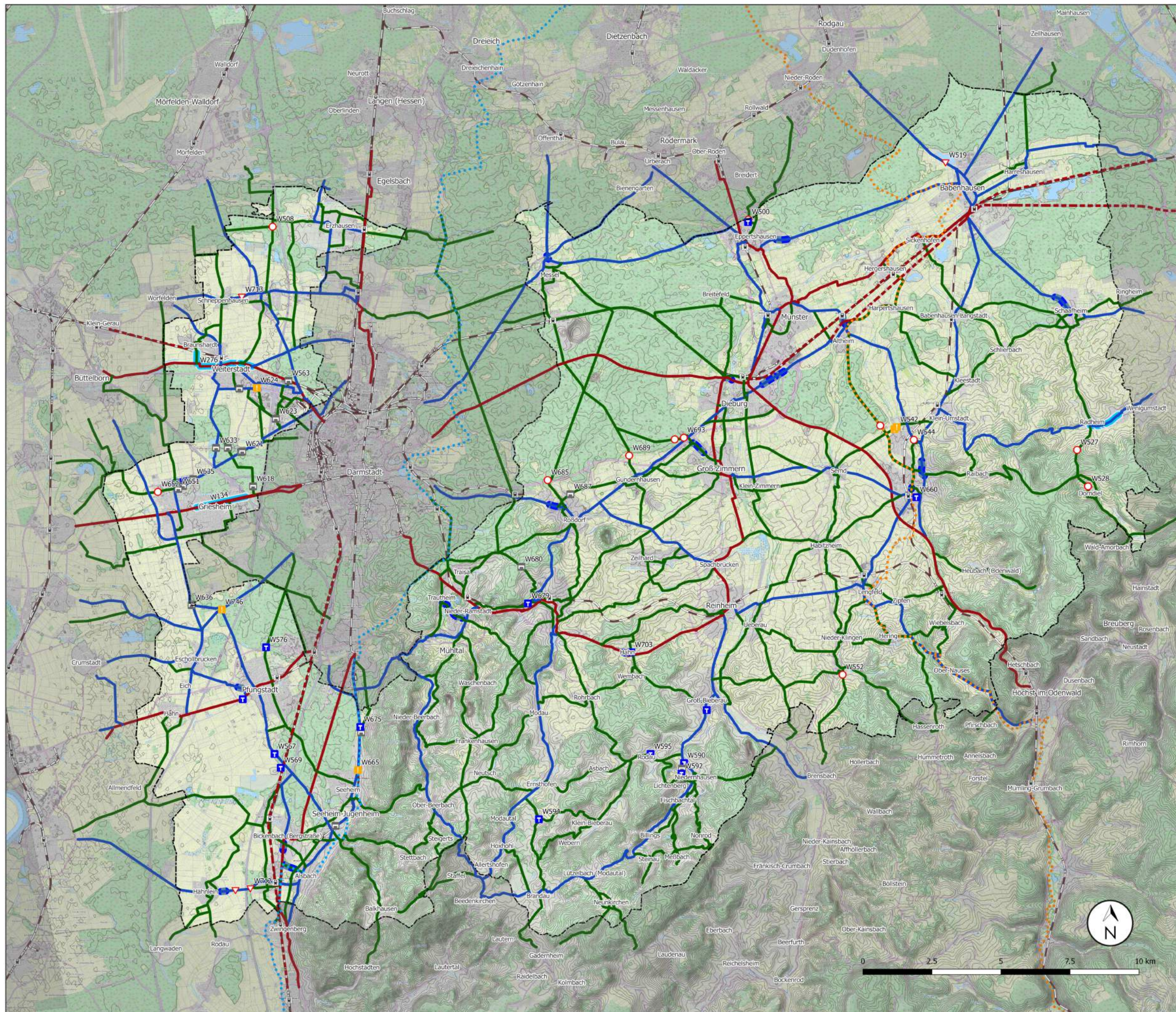
## Anlage 12

### Plan 08: Sofortmaßnahmen & verkehrsbehördliche Anordnungen

Projekt: Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

Datum: 20.12.2017 Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Kartengrundlage: Open Street Map, Eigene Bearbeitung























**Anlage 13**


**Tabelle Sofortmaßnahmen und Verkehrsbehördliche Anordnungen**



Nr.	Kommune	Foto1	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W712	Alsbach-Hähnlein	669		Vorfahrtsregelung ändern	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollte gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
W747	Alsbach-Hähnlein	1273		Vorfahrtsregelung ändern	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollte gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
W327	Alsbach-Hähnlein	1265		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W519	Babenhausen	61		Vorfahrtsregelung ändern	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollte gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
W082	Bickenbach	687		Benutzungspflicht Radweg aufheben, Schutzstreifen prüfen	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W079	Bickenbach / Alsbach-Hähnlein	677		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W049	Dieburg	707		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Benutzungspflichtige Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ kann unsicheren Radfahrern das Fahren im Seitenraum weiterhin gestattet werden. Die Belange des Fußverkehrs sind zu berücksichtigen!
W247	Dieburg	709		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W319	Dieburg	1194		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.

Nr.	Kommune	Foto1	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W500	Eppertshausen	735		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W722	Eppertshausen	760		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W248	Eppertshausen	725		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W590	Fischbachtal	110		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W591	Fischbachtal	112		Umlaufsperr etc. entfernen oder anpassen	Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
W592	Fischbachtal	114		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W618	Griesheim	226		Umlaufsperr etc. entfernen oder anpassen	Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
W620	Griesheim	230		Umlaufsperr etc. entfernen oder anpassen	Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
W621	Griesheim	232		Umlaufsperr etc. entfernen oder anpassen	Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.

Nr.	Kommune	Foto1	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W633	Griesheim	291		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
W634	Griesheim	296		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
W635	Griesheim	298		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
W650	Griesheim	352		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
W651	Griesheim	354		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
W652	Griesheim	356		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W146	Griesheim	1181		Benutzungspflicht Radweg aufheben, Schutzstreifen prüfen	In Abschnitten mit vielen, hoch frequentierten Einfahrten ist die Führung im Seitenraum, insbesondere auf Zweirichtungsradswegen, problematisch.
W134	Griesheim	203		Fahrradstraße prüfen	Fahrradstraßen eignen sich vor allem innerorts im Verlauf wichtiger Fahrradverbindungen. Sie sind in der Regel dem Radverkehr vorbehalten, können aber für Kfz-Verkehr (ggf. nur für Anlieger) freigegeben werden.
W586	Groß-Bieberau	93		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.

Nr.	Kommune	Foto1	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W595	Groß-Bieberau	132		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W544	Groß-Umstadt	799		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W660	Groß-Umstadt	391		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W725	Groß-Umstadt	901		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W017	Groß-Umstadt	1168		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Benutzungspflichtige Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ kann unsicheren Radfahrern das Fahren im Seitenraum weiterhin gestattet werden. Die Belange des Fußverkehrs sind zu berücksichtigen!
W263	Groß-Umstadt	892		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W264	Groß-Umstadt	893		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W265	Groß-Umstadt	895		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W692	Groß-Zimmern	527		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.



Nr.	Kommune	Foto1	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W693	Groß-Zimmern	530		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W197	Groß-Zimmern	543		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W030	Messel	816		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W594	Modautal	130		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W114	Mühltal	162		Benutzungspflicht Radweg aufheben, Schutzstreifen einseitig prüfen	Auf Gefällestrecken mit schmaler Fahrbahn ist die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens sinnvoll, um die bergauf fahrenden, langsamen Radfahrer zu schützen. Der bergab fahrende Radverkehr kann mit dem Kfz-Verkehr mitfließen.
W016	Münster	848		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W679	Ober-Ramstadt	484		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W680	Ober-Ramstadt	490		Umlaufsperrre etc. entfernen oder anpassen	Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
W703	Ober-Ramstadt	589		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.

Nr.	Kommune	Foto1	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W210	Ober-Ramstadt	582		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W552	Otzberg	866		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W567	Pfungstadt	1118		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W569	Pfungstadt	1121		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W576	Pfungstadt	1122		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W581	Pfungstadt	25		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W636	Pfungstadt	303		Umlaufsperr etc. entfernen oder anpassen	Zufahrtssperren (meist Schranken) am Beginn von Forstwegen sollten so konstruiert sein, dass der Radverkehr diese umfahren kann. Um die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit zu gewährleisten sollten die Einbauten retroreflektierend ausgeführt werden.
W746	Pfungstadt	1260		Pfosten entfernen	Pfosten mit Signalgeber und Verkehrsschild steht auf dem Radweg. Feste Einbauten im lichten Raum des Radweges sind zu vermeiden.
W085	Pfungstadt	2		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Benutzungspflichtige Radwege sind in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ kann unsicheren Radfahrern das Fahren im Seitenraum weiterhin gestattet werden. Die Belange des Fußverkehrs sind zu berücksichtigen!

Nr.	Kommune	Foto1	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W685	Roßdorf	509		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W687	Roßdorf	515		Umlaufsperrre etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
W689	Roßdorf	520		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W191	Roßdorf	501		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W527	Schaafheim	1035		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W528	Schaafheim	783		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W015	Schaafheim	1031		Benutzungspflicht Radweg aufheben	Liegt keine besondere Gefahrenlage vor, soll die Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben werden. Durch Beschilderung „Gehweg“ mit Zz. „Rad frei“ dürfen unsichere Radfahrer weiterhin den Seitenraum mitbenutzen.
W300	Schaafheim	1092		Fahrradstraße prüfen	Fahrradstraßen eignen sich vor allem innerorts im Verlauf wichtiger Fahrradverbindungen. Sie sind in der Regel dem Radverkehr vorbehalten, können aber für Kfz-Verkehr (ggf. nur für Anlieger) freigegeben werden.
W673	Seeheim-Jugenheim	459		Umlaufsperrre etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.

Nr.	Kommune	Foto1	Foto	Maßnahme	Erläuterung
W674	Seeheim-Jugenheim	461		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
W675	Seeheim-Jugenheim	463		Durchlässige Sackgasse (Vz 357-1) beschildern	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
W508	Weiterstadt	769		Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
W563	Weiterstadt	273		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
W607	Weiterstadt	282		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
W623	Weiterstadt	244		Umlaufsperrung etc. entfernen oder anpassen	Umlaufsperrungen und ähnl. Einbauten sollen nur im begründeten Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
W713	Weiterstadt	998		Vorfahrtsregelung ändern	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollte gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Geradlinige Führung des Radwegs.
W624	Weiterstadt	248		Irreführende Beschilderung suggeriert Radweg	Beschilderter Radweg endet nach wenigen Metern hinter der Kurve und führt auf schmalen Mehrzweckstreifen entlang der stark befahrenen B 42.
W276	Weiterstadt	988		Fahrradstraße prüfen	Fahrradstraßen eignen sich vor allem innerorts im Verlauf wichtiger Fahrradverbindungen. Sie sind in der Regel dem Radverkehr vorbehalten, können aber für Kfz-Verkehr (ggf. nur für Anlieger) freigegeben werden.

**Anlage 14**

**Analyse Bike and Ride-Anlagen**

**Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg 2017**



# Bike and Ride-Analyse



- Anlage 14 -

## Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg

B. A. Tobias Schneider  
Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Frankfurt am Main, November 2017



Gefördert durch:







## **Auftraggeber:**



Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Fachbereich Wirtschaft, Standort- und Regionalentwicklung

Besucheranschrift:

Kreishaus Dieburg

Albinstraße 23

64807 Dieburg

Postanschrift:

Kreisverwaltung Darmstadt-Dieburg

64276 Darmstadt

## **Bearbeitung:**

B. A. Tobias Schneider

Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 904 342 01

Fax: 069 – 904 342 02

E-Mail: [kontakt@radverkehr-konzept.de](mailto:kontakt@radverkehr-konzept.de)

Homepage: [www.radverkehr-konzept.de](http://www.radverkehr-konzept.de)



Frankfurt am Main, November 2017

## Inhalt

1	Grundlagen .....	3
2	Potenziale B+R-Nutzung .....	4
3	Typen von Abstellanlagen .....	5
4	Methodik .....	7
5	Bestand.....	8
5.1	Straßenbahn-Halte .....	9
5.2	Regional- / S-Bahn-Halte .....	16
5.3	Zusammenfassung.....	29
6	Empfehlungen .....	30

## 1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike and Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV). Hier besteht ein großes Potential in der Verkehrsverlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV). Neben der guten Erreichbarkeit der Haltestellen sind deshalb zielnahe, sichere und komfortable Möglichkeiten zum Fahrradparken anzustreben.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen, und speziell den Bike and Ride-Anlagen, orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den „Hinweisen zum Fahrradparken“<sup>1</sup>. Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

---

<sup>1</sup> Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

**Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzeransprüche**

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurzfristig (< 2 h)	Mittelfristig (2-9 h)	Langfristig (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	o
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	o
Schule / Ausbildungsstätte	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

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

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Diebstahlschutz und Zentralität sind ebenfalls wichtige Eigenschaften wohingegen die Standsicherheit nur von nachrangiger Bedeutung ist.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m<sup>2</sup>).

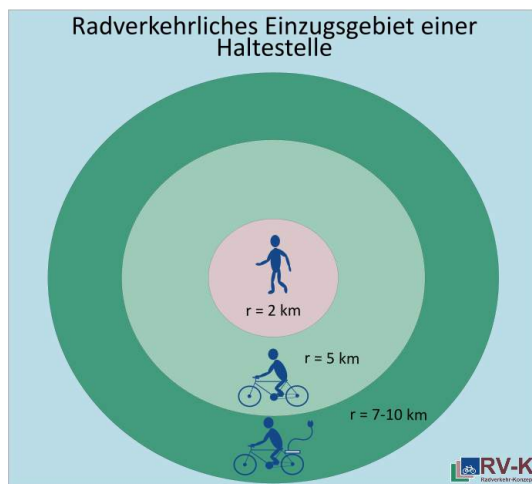
## 2 Potenziale B+R-Nutzung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD 2008)<sup>2</sup> beträgt die mittlere Wegelänge eines Radfahrenden in Deutschland 3,2 Kilometer. Mit Blick auf die stetig zunehmende Verbreitung der Pedelecs wird mit einem konstanten Anstieg der mittleren Wegelänge gerechnet. Trotzdem sind

<sup>2</sup> Mobilität in Deutschland 2008, DLR / infas, Bonn und Berlin, 2010

und bleiben auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite eines durchschnittlichen Radfahrenden. Dies wird bei der Betrachtung der mittleren Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort deutlich – diese beträgt laut MiD 2008 17,7 Kilometer. Ein Großteil der Wege zur Arbeit ist folglich nicht alleine mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖPV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.



**Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet**

höfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrende auch höhere Anfahrten in Kauf.


Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt von der Quelle, beispielsweise dem Wohnort, zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort, beispielsweise der Arbeitsstätte zu betrachten.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa drei Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1). Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit höherwertige Fahrräder, beispielsweise Pedelecs, sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich. Gleiches gilt für überregionale Bahnhöfe.

### 3 Typen von Abstellanlagen

Im Folgenden werden verschiedene Typen von Abstellanlagen mit den jeweiligen Vor- und Nachteilen in einer Tabelle zusammengefasst und bewertet.

**Tabelle 2: Gängige Typen von Abstellanlagen**

Nr. und Abk.	Typ	Bewer- tung	Kriterien				Abbildung
			Dieb- stahl- sicher- heit	Einstell- komfort/ Stand- sicherheit	Bequem- lichkeit	Park- dichte	
1. Beta	Beta- parker	++	+	++	+	+	
2. AB	Anlehn- bügel	+	+	+	+	+	
3. PH	Fahrrad- parkhaus	+	++	+	0	+	
4. Box	Fahrradbox	+	++	+	+/0	-	
5. SA-R	Sonderaus- führungen mit Rahmen- anschluss	0	0	+	+	-	
6. SP	Senkrecht- parker	-	0	0	-	-	
7. FK	Felgen- klemmer	-	-	-	-	-	

## 4 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine Bike and Ride-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung der Radverkehrskonzeption des Landkreises Darmstadt-Dieburg sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Stattdessen erfolgt als Grundlage für weitere Untersuchungen eine erste grobe Bedarfs-ermittlung. Die Stationen wurden dafür zwischen 8:30 und 13:30 Uhr besucht und dabei folgende Kriterien erfasst und bewertet:

- Anzahl Stellplätze: Anzahl aller zur Verfügung stehender Stellplätze,
- Anlagen-Typ: Standfestigkeit, Anschließbarkeit des Fahrradrahmens, ausreichend Platz,
- Überdachung: Witterungsschutz,
- Zustand: Sauberkeit und Funktionsfähigkeit,
- Auslastung in Prozent: Verhältnis belegter zu freien Stellplätzen,
- Anzahl Wildparker: Anzahl frei abgestellter Fahrräder, die der betrachteten Anlage auf Grund unmittelbarer Nähe zugeordnet werden können.

Bewertungsschema:	++	sehr gut
	+	gut
	o	mittel
	-	schlecht
	/	keine Angabe möglich

Pro Station wird die Gesamtanzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung angegeben. Weiter wird die Anzahl der sogenannten Wildparker, also von Fahrrädern, die abseits von Fahrradabstellanlagen abgestellt worden sind, erfasst. Ist diese überdurchschnittlich hoch kann dies zum einen bedeuten, dass die vorhandene(n) Abstellanlage(n) ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzer nicht angenommen werden.

Abschließend wird jede Station bewertet. Auf Basis dieser Bewertung erfolgt in Kapitel 5 eine Empfehlung. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Es sind in jedem Falle weitergehende Untersuchungen notwendig.

## 5 Bestand

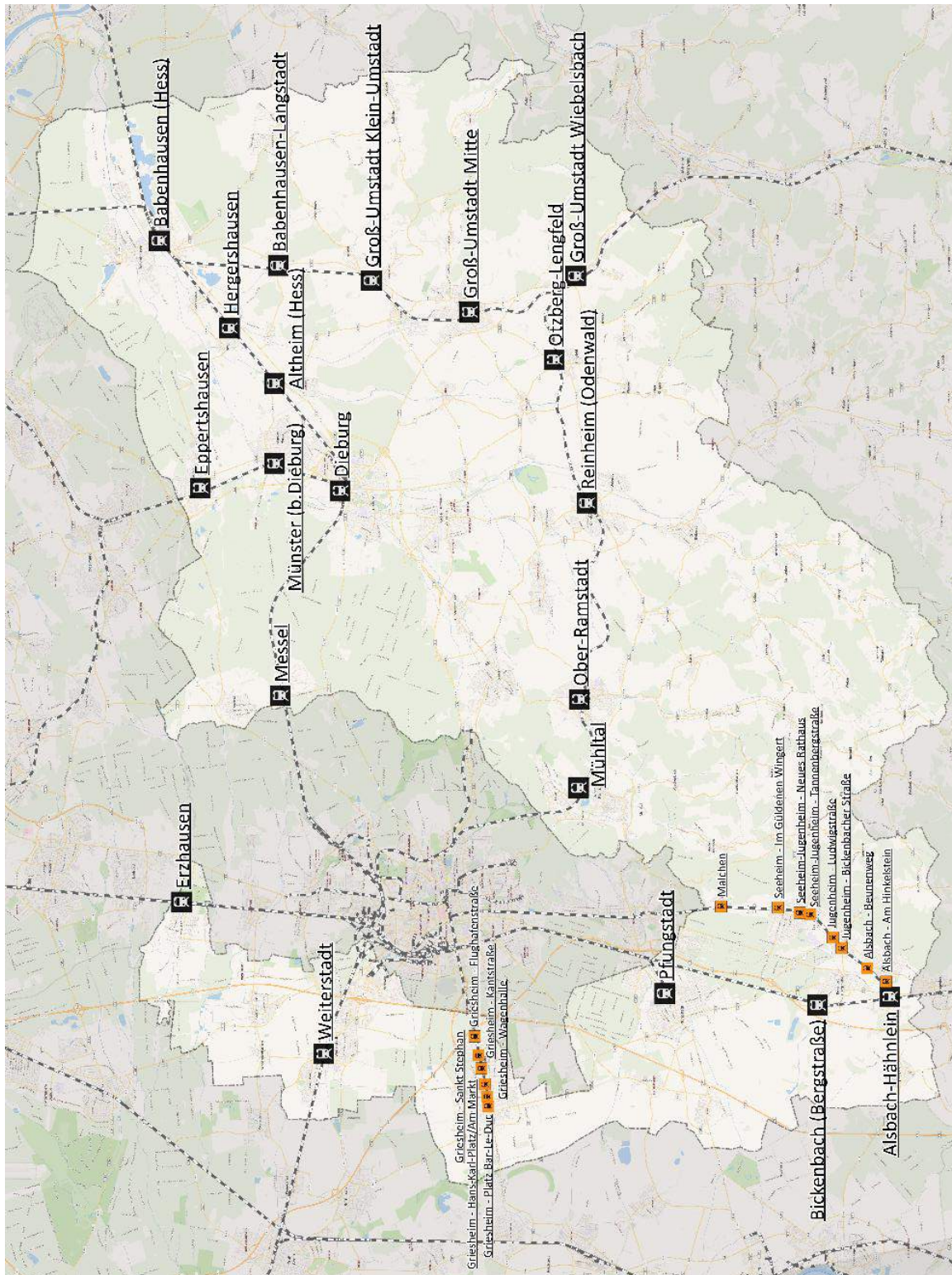










Abbildung 2: Übersicht Bahnlínien und Haltepunkte im Landkreis Darmstadt-Dieburg




## 5.1 Straßenbahn-Halte




Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Alsbach, Am Hinkelstein</b>	STR		22	0				35%	0	<b>Gut</b>
		1	17	0	Anlehnbügel	++	ja	35%	0	Erhebung nach Schulschluss
		2	5	0	Boxen	++	ja	80 %	/	Vermietung durch Gemeinde
<p><i>Alsbach, Am Hinkelstein:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und scheinen dem Bedarf zu entsprechen.</p>										
<b>Alsbach, Beuneweg</b>	STR		22	0				35%	1	<b>Gut</b>
		1	17	0	Anlehnbügel	++	ja	35%	1	Erhebung nach Schulschluss
		2	5	0	Boxen	++	ja	60 %	/	Vermietung durch Gemeinde
<p><i>Alsbach, Beuneweg:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und scheinen dem Bedarf zu entsprechen.</p>										







Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Griesheim, Flughafenstraße</b>	STR		15	3				100%	0	<b>Ausreichend</b>
		1	15	3	Anlehnbügel	++	ja	100%	0	
<p><i>Griesheim, Flughafenstraße:</i> Die Bike and Ride-Anlage in Griesheim Flughafenstraße ist bereits über die Kapazitätsgrenzen hinaus in Verwendung.</p>										
<b>Griesheim, Hans-Karl-Platz</b>	STR		57	7				94%	2	<b>Befriedigend</b>
		1	14	7	Anlehnbügel	++	ja	100%	1	
		2	43	0	Anlehnbügel	++	ja	93%	1	
<p><i>Griesheim, Hans-Karl-Platz:</i> Die Abstellanlagen am Hans-Karl-Platz in Griesheim sind in einem guten Zustand, jedoch am Rande der Kapazitätsgrenze.</p>										

Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Griesheim, Kanstraße</b>	<b>STR</b>		<b>65</b>	<b>4</b>				<b>46%</b>	<b>2</b>	<b>Gut</b>
		1	65	4	Anlehnbügel	++	ja	46%	2	
<p><i>Griesheim Kantstraße:</i> Die Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und weit von der Kapazitätsgrenze entfernt.</p>										
<b>Griesheim, Platz Bar-le-Duc</b>	<b>STR</b>		<b>57</b>	<b>29</b>				<b>94%</b>	<b>1</b>	<b>Ausreichend</b>
		1	6	10	Anlehnbügel	++	nein	100%	0	Fremdnutzung durch Mofas, ineffiziente Platznutzung
		2	9	17	Anlehnbügel	++	nein	100%	0	
		3	40	2	Anlehnbügel	++	ja	68%	1	Schlecht einsehbar, Gleisquerung nötig
<p><i>Griesheim, Platz Bar-le-Duc:</i> Am Platz Bar-le-Duc sind einerseits nicht alle Abstellanlagen voll ausgeschöpft, andererseits gibt es zahlreiche Wildparker. Die ist insbesondere der Unattraktivität der Abstellanlage Nr. 3 geschuldet, die schlecht einsehbar ist, darüber hinaus ist im Gegensatz zu den anderen Anlagen eine zusätzliche Gleisquerung nötig, die ebenfalls schwer einsehbar ist. Abhilfe könnte eine Verbesserung und Erweiterung der Anlagen 1 und 2 schaffen.</p>										



Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Griesheim, Sankt Stephan</b>	<b>STR</b>		<b>75</b>	<b>7</b>				<b>100%</b>	<b>4</b>	<b>Ausreichend</b>
		1	75	7	Anlehnbügel	++	ja	100%	4	
<p><i>Griesheim, Sankt Stephan:</i> Die Abstellanlagen sind in einem guten Zustand, allerdings über die Kapazitätsgrenze hinaus in Gebrauch.</p>										
<b>Griesheim, Wagenhallen</b>	<b>STR</b>		<b>120</b>	<b>20</b>				<b>96%</b>	<b>0</b>	<b>Befriedigend</b>
		1	100	20	Anlehnbügel	++	ja	95%	0	
		2	20	0	Felgenklemmer	-	nein	100%	0	Keine Möglichkeit Rahmen anzuschließen
<p><i>Griesheim, Wagenhallen:</i> Die Anlage Nr. 2, ist mit Felgenklemmern und ohne Überdachung nicht mehr zeitgemäß. Sie sollte durch eine moderne Anlage ersetzt werden. Die höherwertige Anlage 1 ist ausgelastet.</p>										





Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Jugenheim, Bickenbacher Str.</b>	STR		14	0				57%	0	<b>Gut</b>
		1	14	0	Anlehnbügel	++	ja	57%	0	
<p><i>Jugenheim, Bickenbacher Straße:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und scheinen dem Bedarf zu entsprechen.</p>										
<b>Jugenheim, Ludwigstraße</b>	STR		32	0				31%	0	<b>Befriedigend</b>
		1	32	0	Anlehnbügel	++	nein	31%	0	
<p><i>Jugenheim, Ludwigstraße:</i> An der Ludwigstraße sind ausreichend sichere Abstellplätze vorhanden, lediglich eine Überdachung sollte in Betracht gezogen werden.</p>										
<b>Seeheim-Jhm, Malchen</b>	STR		0	0				/	0	<b>Mangelhaft</b>
		/	0	0	/	/	nein	/	0	Keine Abstellanlagen vorhanden
<p><i>Seeheim-Jugenheim Malchen:</i> In Malchen sind keinerlei Abstellanlagen vorhanden, allerdings waren zum Zeitpunkt der Erhebung auch keine Wildparker zu beobachten.</p>										

Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Seeheim-Jhm, Im Gùldenem Wingert</b>	STR		16	8				100%	0	<b>Ausreichend</b>
		1	16	8	Anlehnbùgel	++	ja	100%	0	
<i>Seeheim-Jugenheim Im Gùldenem Wingert:</i> Die Abstellanlagen sind in einem guten Zustand, allerdings ùber die Kapazitãtsgrenze hinaus in Gebrauch.										
<b>Seeheim-Jugenh., Neues Rathaus</b>	STR		22	0				50%	0	<b>Gut</b>
		1	16	0	Anlehnbùgel	++	ja	50%	0	
		2	6	0	Anlehnbùgel	+	nein	50%	0	
<i>Seeheim-Jugenheim, Neues Rathaus:</i> Die Abstellanlagen scheinen dem Bedarf zu entsprechen, ùber eine ùberdachung und einen Ausbau der Anlage Nr. 2 kùnnnte nachgedacht werden.										





Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Seeheim-Jugendh., Tannenbergstraße</b>	STR		0	2				/	0	<b>Mangelhaft</b>
		/	0	2	/	/	nein	/	0	Keine Abstellanlagen vorhanden
<p><i>Seeheim-Jugendheim Tannenbergstraße:</i> An der Tannenbergstraße sind keinerlei Abstellanlagen vorhanden. Zum Zeitpunkt der Erhebung waren zwei Wildparker zu beobachten, was für eine kleine Nachfrage spricht.</p>										




## 5.2 Regional- / S-Bahn-Halte




Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Alsbach-Hähnlein Bf</b>	<b>REG</b>		<b>18</b>	<b>5</b>				<b>35%</b>	<b>1</b>	<b>k.A.</b>
		1	10	4	Felgenklemmer	-	nein	60%	1	Keine Möglichkeit Rahmen anzuschließen; Bei Erhebung Baustelle
		2	8	1	Boxen	+	ja	65%	/	Bei Erhebung Baustelle
<p><i>Alsbach-Hähnlein Bahnhof:</i> Da zum Zeitpunkt der Erhebung aufgrund von Baumaßnahmen eine Beurteilung der Normalsituation nicht möglich war, muss auf eine abschließende Bewertung verzichtet werden.</p>										



Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Babenhausen Bf</b>	<b>REG</b>		<b>204</b>	<b>40</b>				<b>100%</b>	<b>0</b>	<b>Gut</b>
	1	76	35	Betaparker	++	ja	100%	0		
	2	20	5	Boxen	++	ja	100%	/	Vermietung durch Fahrradhändler (8 € / Monat), keine Warteliste	
	3	88	0	Boxen	++	ja	?	/	seit Oktober 2017 in Betrieb	
	4	20	0	Boxen	++	ja	100%	/	seit Oktober 2017 in Betrieb; Vermietung durch Fahrradhändler (8 € / Monat), keine Warteliste	
<p><i>Babenhausen Bahnhof:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem guten Zustand. Zum Erhebungszeitpunkt war die Auslastung sowie die Anzahl an Wildparkern auf der Nordseite (Anlage 1) sehr hoch. Allerdings waren zu diesem Zeitpunkt die Anlagen 3 und 4 auf der Südseite noch nicht in Betrieb. Es muss weiterverfolgt werden, ob die neuen Anlagen angenommen werden und den Bedarf decken.</p>										










Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Babenhhausen-Hergershausen Bf</b>	REG		50	0				20%	0	<b>Gut</b>
		1	40	0	Betaparker	++	ja	20%	0	Erhebung nach Schulschluss
		2	10	0	Boxen	++	ja	100%	/	Vermietung durch Fahrradhändler (8 € / Monat), keine Warteliste
<i>Babenhhausen-Hergershausen:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und scheinen dem Bedarf zu entsprechen.										
<b>Babenhhausen-Langstadt</b>	REG		24	0				25%	0	<b>Gut</b>
		1	20	0	Betaparker	++	ja	25%	0	
		2	4	0	Boxen	++	ja	100%	/	Vermietung durch Fahrradhändler (8 € / Monat), keine Warteliste
<i>Babenhhausen-Langstadt:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und scheinen dem Bedarf zu entsprechen.										

Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Bickenbach (Bergstraße)</b>	<b>REG</b>		<b>86</b>	<b>60</b>				<b>35%</b>	<b>0</b>	<b>k.A.</b>
		1	16	0	Betaparker	+	ja	56%	0	Bei Erhebung Baustelle
		2	64	60	Betaparker	+	ja	13%	0	Bei Erhebung Baustelle
		3	6	/	Boxen	+	ja	100%	0	Vermietung durch Gemeinde (60 € / Jahr), Weiterer Bedarf!
<p><i>Bickenbach (Bergstraße):</i> Da zum Zeitpunkt der Erhebung aufgrund von Baumaßnahmen eine Beurteilung der Normalsituation nicht möglich war, muss auf eine abschließende Bewertung verzichtet werden.</p>										

Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Dieburg Bahnhof</b>	<b>REG</b>		<b>164</b>	<b>0</b>				<b>70%</b>	<b>3</b>	<b>Gut</b>
		1	20	0	Anlehnbügel	+	ja	5%	0	
		2	24	0	Boxen	+	ja	100%	0	Vermietung durch Stadt (6 € / Monat), Warteliste von 45 Personen, weiterer Bedarf!
		3	120	0	Anlehnbügel	+	ja	88%	3	
<p><i>Dieburg Bahnhof:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und scheinen dem Bedarf zu entsprechen. Lediglich bei den Fahrradboxen gibt es weiteren Bedarf.</p>										






Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Eppertshausen</b>	<b>REG</b>		<b>60</b>	<b>0</b>				<b>20%</b>	<b>0</b>	<b>Befriedigend</b>
		1	48	0	Betaparker	+	ja	21%	0	
		2	12	0	Boxen	-	ja	25%	0	Vermietung durch Gemeinde (15-20 € / Jahr) oder mit eigenem Schloss abschließbar
<p><i>Eppertshausen:</i> Die Fahrradboxen in Eppertshausen sind in einem mangelhaften Zustand, erfüllen allerdings noch ihre Funktion. Die Auslastung ist in Eppertshausen insgesamt nicht besonders hoch.</p>										

Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Erzhausen</b>	<b>REG</b>		<b>170</b>	<b>4</b>				<b>87%</b>	<b>5</b>	<b>Befriedigend</b>
		1	150	4	Betaparker	++	ja	93%	5	
		2	10	0	Felgenklemmer	-	ja	80%	0	Keine Möglichkeit Rahmen anzuschließen
		3	10	0	Boxen	++	ja	40%	/	Vermietung durch Gemeinde (100 € / Jahr), kein weiterer Bedarf
<p><i>Erzhausen:</i> Trotz der hohen Anzahl an Abstellmöglichkeiten waren alle Bike and Ride-Anlagen zum Zeitpunkt der Erhebung stark ausgelastet. Abstellanlage Nr. 2 ist nicht mehr zeitgemäß und könnte im Zuge einer Kapazitätsvergrößerung durch eine größere Anlage ersetzt werden.</p>										





Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Groß-Umstadt Klein-Umstadt</b>	REG		5	6				100%	0	<b>Mangelhaft</b>
		1	5	6	Anlehnbügel	-	nein	100%	0	
<i>Groß-Umstadt Klein-Umstadt:</i> Die Abstellanlagen entsprechen nicht dem Bedarf, darüber hinaus gibt es keine Überdachung.										
<b>Groß-Umstadt Mitte</b>	REG		16	2				70%	0	<b>Ausreichend</b>
		1	10	2	Anlehnbügel	+	nein	70%	0	
		2	6	0	Boxen	+	ja	?	/	Nicht klar ersichtlich, ob es sich um Fahrradboxen handelt
<i>Groß-Umstadt Mitte:</i> Bei der Abstellanlage in Groß-Umstadt Mitte sollte die Nachrüstung einer Überdachung geprüft werden.										
<b>Groß-Umstadt Wiebelsbach</b>	REG		-	10				100%	0	<b>Mangelhaft</b>
		-	0	10	/	/	/	/	0	Keine Abstell-Anlagen vorhanden
<i>Groß-Umstadt Wiebelsbach Bf:</i> In Wiebelsbach sind keinerlei Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden, zehn Wildparker implizieren einen Bedarf.										





Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Messel</b>	<b>REG</b>		<b>18</b>	<b>0</b>				<b>83%</b>	<b>0</b>	<b>Mangelhaft</b>
		1	18	0	Felgenklemmer	-	ja	83%	0	Keine Möglichkeit Rahmen anzuschließen
<p><i>Messel:</i> Die in Messel vorhandenen Abstellanlagen entsprechen nicht mehr heutigen Standards.</p>										
Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Mühltal</b>	<b>REG</b>		<b>10</b>	<b>35</b>				<b>100%</b>	<b>0</b>	<b>Mangelhaft</b>
		1	10	35	Anlehnbügel	o	nein	100%	0	
<p><i>Mühltal:</i> Die hohe Anzahl an Wildparkern im Vergleich zu den vorhandenen Stellplätzen spricht für einen Ausbau der Anlagen.</p>										



Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
---------	-------------------	-------------------	--------------------	------------	------------	---------	-------------	------------	------------------	-----------

<b>Münster (b. Dieburg) Bf</b>		<b>REG</b>		<b>52</b>	<b>0</b>				<b>50%</b>	<b>0</b>	<b>Befriedigend</b>
	1	24	0	Betaparker	+	ja	50%	0			
	2	12	0	Boxen	-	ja	0%	0			
	3	16	0	Boxen	+	ja	100%	1	Vermietung durch Gemeinde (6 € / Monat), kein weiterer Bedarf		
<p><i>Münster (bei Dieburg):</i> Die Auslastung in Münster spricht für eine ausreichende Kapazität. Die veraltete Anlage Nr. 2, welche zum Erhebungszeitpunkt nicht belegt war, sollte durch neuwertige Boxen ersetzt werden.</p>											
<b>Münster-Altheim</b>		<b>REG</b>		<b>106</b>	<b>1</b>				<b>50%</b>	<b>1</b>	<b>Gut</b>
	1	74	1	Betaparker	++	ja	50%	1			
	2	42	0	Boxen	++	ja	/	/	Vermietung durch Gemeinde (6 € / Monat), Weiterer Bedarf!		
<p><i>Münster-Altheim:</i> Altheim verfügt über eine große Anzahl an Fahrradabstellanlagen. Diese liegen gut einsehbar neben einer stark befahrenen Straße und bieten so neben der überdachten Anschlussmöglichkeit eine gute soziale Kontrolle. Trotz der großen Anzahl an Fahrradboxen sieht die betreibende Gemeinde weiteren Bedarf.</p>											



Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Ober-Ramstadt</b>	<b>REG</b>		<b>48</b>	<b>1</b>				<b>46%</b>	<b>0</b>	<b>Befriedigend</b>
		1	24	1	Anlehnbügel	++	ja	71%	0	
		2	24	0	Anlehnbügel	++	nein	21%	0	
<p><i>Ober-Ramstadt:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem guten Zustand und scheinen dem Bedarf zu entsprechen. Eine Überdachung für Anlage Nr. 2 wäre wünschenswert.</p>										
<b>Otzberg-Lengfeld</b>	<b>REG</b>		<b>40</b>	<b>0</b>				<b>45%</b>	<b>2</b>	<b>Befriedigend</b>
		1	20	0	Betaparker	o	ja	45%	2	
		2	20	/	Boxen	o	ja	80 %	/	Vermietung durch Gemeinde (6,5 € / Monat), kein weiterer Bedarf
<p><i>Otzberg-Lengfeld:</i> Die Abstellanlagen in Otzberg-Lengfeld scheinen dem Bedarf zu entsprechen, befinden sich aber nicht im besten Zustand.</p>										

Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Pfungstadt Bf</b>	<b>REG</b>		<b>74</b>	<b>3</b>				<b>81%</b>	<b>2</b>	<b>Gut</b>
		1	44	1	Betaparker	++	ja	79%	2	
		2	16	2	Betaparker	++	ja	89%	0	
<p><i>Pfungstadt:</i> Die vorhandenen Abstellanlagen sind in einem hervorragenden Zustand sowie gut einzusehen. Falls der Radverkehrsanteil weiter gesteigert wird könnten die Anlagen in Zukunft an ihre Kapazitätsgrenze kommen.</p>										
<b>Reinheim (Odenw.) Bf</b>	<b>REG</b>		<b>46</b>	<b>2</b>				<b>71%</b>	<b>2</b>	<b>Befriedigend</b>
		1	32	2	Betaparker	+	ja	94%	1	
		2	14	0	Anlehnbügel	+	nein	21%	1	
<p><i>Reinheim (Odenwald) Bahnhof:</i> Die überdachten Abstellanlagen in Reinheim sind stark ausgelastet. Die nicht überdachten Anlehnbügel befinden sich auf dem Bahnsteig, wo das Radfahren nicht gestattet ist, weshalb vor dem Anschließen abgestiegen und geschoben werden muss.</p>										

Station	Bahnhof Kategorie	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Wildparker	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung	Nicht fahrbereit	Bemerkung
<b>Weiterstadt</b>	<b>REG</b>		<b>29</b>	<b>22</b>				<b>93%</b>	<b>1</b>	<b>Mangelhaft</b>
		1	9	/	Boxen	+	ja	100%	1	Betrieb durch Stadt, kostenlos, mit eigenem Schloss abschließbar, weiterer Bedarf vorhanden
		2	22	22	Felgenklemmer	-	ja	90%	0	Keine Möglichkeit Rahmen anzuschließen
<p><i>Weiterstadt:</i> Anlage Nr.2 ist nicht mehr zeitgemäß, darüber hinaus deutet die hohe Anzahl an Wildparkern darauf hin, dass die Kapazität in Weiterstadt nicht mehr ausreicht. Erweiterungen scheiterten bisher an der Abstimmung mit der Grundstückseigentümerin.</p>										

## 5.3 Zusammenfassung

**Tabelle 1: Übersicht über die untersuchten Bahnhöfe / Haltepunkte und deren Bewertung**

Station	Kategorie	Stellplätze	Auslastung	Wildparker	Defekt	Bewertung
Alsbach, Am Hinkelstein	STR	22	35%	0	0	Gut
Alsbach, Beuneweg	STR	22	35%	0	0	Gut
Münster-Altheim	REG	106	50%	1	1	Gut
Babenhausen Bf	REG	204	100%	40	0	Gut
Babenhausen-Langstadt	REG	24	25%	0	0	Gut
Dieburg Bf	REG	164	70%	0	3	Gut
Griesheim Kantstraße	STR	65	46%	4	2	Gut
Babenhausen-Hergershausen	REG	50	20%	0	0	Gut
Jugenheim, Bickenbacher Str.	STR	14	57%	0	0	Gut
Pfungstadt Bf	REG	74	81%	3	2	Gut
Seeheim-Jug., Neues Rathaus	STR	22	50%	0	0	Gut
Eppertshausen	REG	60	20%	0	0	Befriedigend
Erzhausen	REG	170	87%	4	5	Befriedigend
Griesheim, Hans-Karl-Platz	STR	57	94%	7	2	Befriedigend
Griesheim, Wagenhallen	STR	120	96%	20	0	Befriedigend
Jugenheim, Ludwigstraße	STR	32	31%	0	0	Befriedigend
Münster (b. Dieburg)	REG	52	50%	0	0	Befriedigend
Ober-Ramstadt	REG	48	46%	1	0	Befriedigend
Otzberg-Lengfeld	REG	40	45%	0	2	Befriedigend
Reinheim (Odenwald) Bf	REG	46	71%	2	2	Befriedigend
Griesheim, Flughafenstraße	STR	15	100%	3	0	Ausreichend
Griesheim, Sankt Stephan	STR	75	100%	7	4	Ausreichend
Griesheim, Platz Bar-le-Duc	STR	57	94%	29	1	Ausreichend
Groß-Umstadt, Mitte	REG	16	70%	2	0	Ausreichend
Seeh.-Jug., Im Güldenen Wingert	STR	16	100%	16	0	Ausreichend
Groß-Umstadt, Klein-Umstadt	REG	5	100%	6	0	Mangelhaft
Groß-Umstadt, Wiebelsbach	REG	/	/	10	0	Mangelhaft
Seeheim-Jugenheim, Malchen	STR	/	/	0	0	Mangelhaft
Messel	REG	18	83%	0	0	Mangelhaft
Mühltal	REG	10	100%	35	0	Mangelhaft
Seeheim-Jug., Tannenbergsstraße	STR	/	/	2	0	Mangelhaft
Weiterstadt	REG	29	93%	22	1	Mangelhaft
Alsbach-Hähnlein Bf	REG	18	35%	5	0	k.A.
Bickenbach (Bergstraße)	REG	86	21%	60	0	k.A.

## 6 Empfehlungen

Die betrachteten 34 Haltepunkte und Bahnhöfe weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen unterschiedlichen Standard auf. Sieben Stationen schnitten bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Es besteht folglich gar kein oder ein nicht ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten, die in der Regel nicht den aktuellen technischen Anforderungen genügen und in einem schlechten Zustand sind. An diesen Stationen besteht dringender Handlungsbedarf.

Als Vorbilder können dabei die Haltestellen gewertet werden, die mit „gut“ bewertet worden sind. Das dort vorhandene Angebot erfüllt alle Anforderungen an sichere, komfortable und zielnahen Abstellanlagen. Im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind das zehn Bahnhöfe bzw. Haltestellen, was im Vergleich mit anderen Landkreisen oder Kommunen ein durchaus gutes Ergebnis darstellt.

Mittelfristig besteht auch an den mit „befriedigend“ und „ausreichend“ bewerteten Stationen Verbesserungsbedarf, insbesondere dann, wenn die angestrebte Steigerung des Radverkehrs erreicht wird. Wird der Radverkehr auch als Chance gesehen, kurzfristig dazu beizutragen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrssektors gesenkt werden, ist ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen unumgänglich. Nur im Verbund mit dem ÖPV ist das Fahrrad in der Lage längere Autofahrten zu ersetzen.

Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei auch die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger, Kindertransporter und Lastenräder.

Für einen weiteren Zuwachs an B+R-Nutzern ist neben dem Ausbau der B+R-Anlagen auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und gegebenenfalls finanzielle Anreize für die potenziellen Nutzer erforderlich.



**Abbildung 1: Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger**



**Anlage 15**

**Musterlösungen**





## ML: 1.1 - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Schutzstreifen

### Situation:

Schutzstreifen können innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert.

### Angestrebte Wirkung:

- zügiges Radfahren wird erleichtert
- Radfahrer werden im Blickfeld des Kfz-Verkehrs geführt
- Konfliktfälle mit Fußgängern im Seitenbereich werden vermieden
- schafft Akzeptanz für Benutzung der Fahrbahn
- Kfz-Geschwindigkeit wird gesenkt



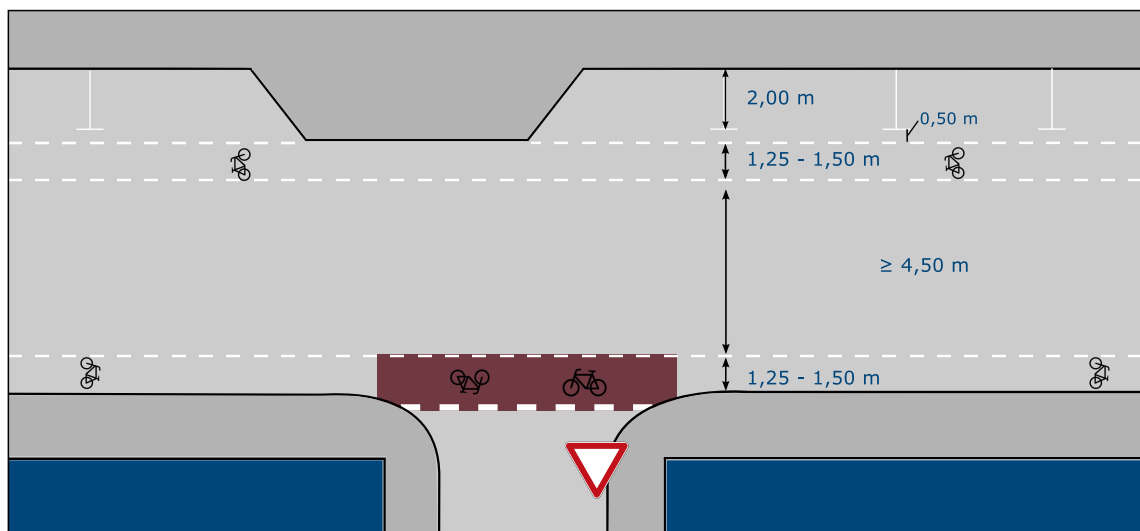
Abbildung: Schutzstreifen in Frankfurt am Main

### Hinweise:

- relevante Maße:
 

Breite Schutzstreifen:	Regelmaß	1,50 Meter
	Mindestmaß	1,25 Meter
Breite Sicherheitsraum:	zu Längsparkern	0,50 Meter
	zu Schräg-/ Senkrecht-parkern	0,75 Meter
Breite insgesamt:	Fahrbahnbreite min.	7,00 Meter
	Fahrgasse min.	4,50 Meter
- Verkehrsaufkommen: > 400 Kfz/h und < 1.800 Kfz /h, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV)  
Keine Vorgaben an Kfz-Verkehrsstärke nach Verwaltungsvorschrift zur StVO
- Parken ist auf dem Schutzstreifen nach StVO nicht erlaubt; Halteverbot muss zusätzlich angeordnet werden.

Quelle: ERA (2010), S. 22 f.



Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mittels Schutzstreife

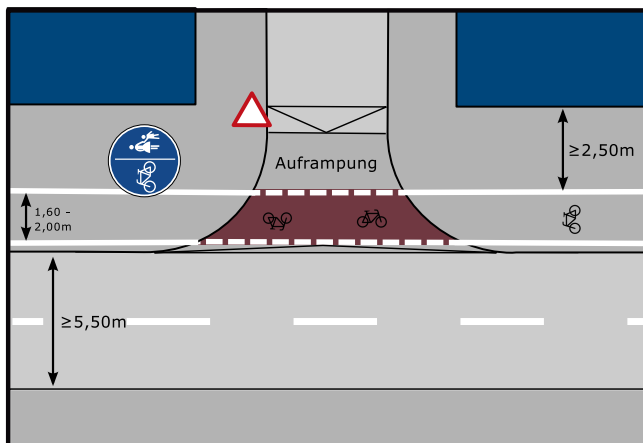
maßstabslos

## ML 1.2 : Querung von Nebenstraßen bei Radverkehrsführung im Seitenraum

- Situation:** Innerorts bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. > 1.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt, in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ( $\geq 30\text{km/h}$ )
- Angestrebte Wirkung:**
- fahrbahnahe Radwegführung gewährleistet die Sichtbeziehung zwischen Kfz- und Radverkehr
  - Fahrradpiktogramme und Richtungspfeile verdeutlichen an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Grundstückszufahrten, Querungsstellen für Fußgänger, etc.) den Verlauf der Radverkehrsführung
  - rot eingefärbte Furten haben eine größere Signalwirkung und erhöhen die Aufmerksamkeit für den Radverkehr (Hinweis: zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
  - Auframpungen in Einmündungen (s. Situation A) verdeutlichen den Vorrang des Radverkehrs, erhöhen die Aufmerksamkeit des einmündenden Verkehrs und verbessern so die allgemeine Verkehrssicherheit

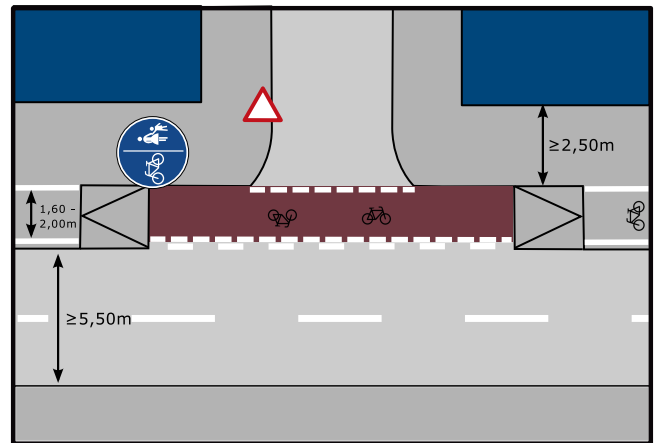
**Quelle:** ERA (2010) S. 17ff., S. 24 f, S.79

### Situation A



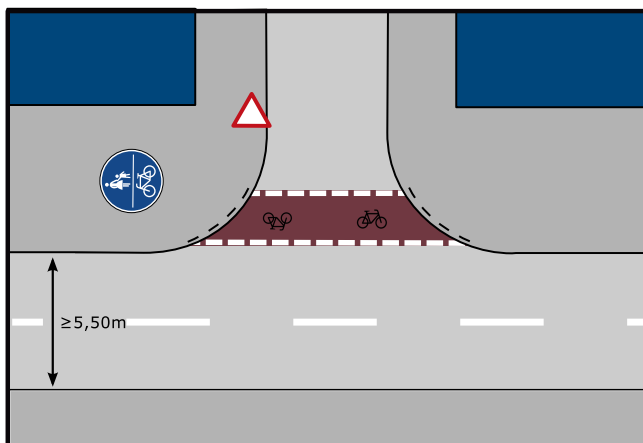
Auframpung des Kreuzungsbereichs, Radweg bleibt auf Niveau des Seitenraums, getrennter Geh- und Radweg

### Situation B



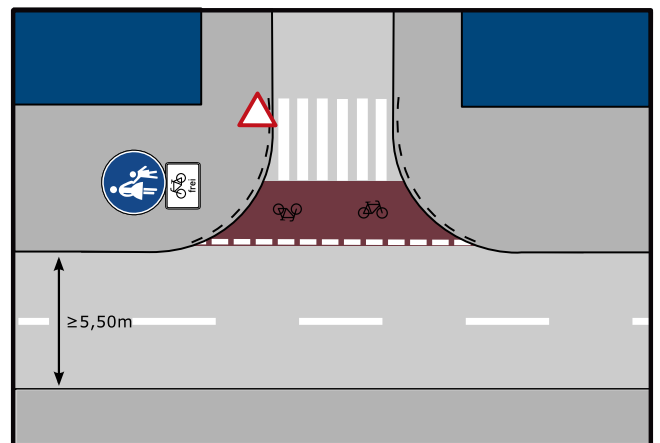
Absenkung des Radwegs im Kreuzungsbereich, Radweg im Kreuzungsbereich auf Straßenniveau, getrennter Geh- und Radweg

### Situation C



Furtmarkierung des Kreuzungsbereichs bei gemeinsamen Geh- und Radweg; Bordsteinabsenkung beachten

### Situation D



Furtmarkierung des Kreuzungsbereichs bei Ausweisung Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10 ("Fahrrad frei"); Fußgängerüberweg und Bordsteinabsenkung beachten

## ML: 1.3 - Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammspur

### Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit zwischen dem Fahren auf der Straße oder auf dem Gehweg im Falle des Fehlens eines baulichen Radweges zu verdeutlichen, können Piktogrammspuren auf die Fahrbahn aufgebracht werden.



Abbildung: Piktogrammspur in Frankfurt am Main

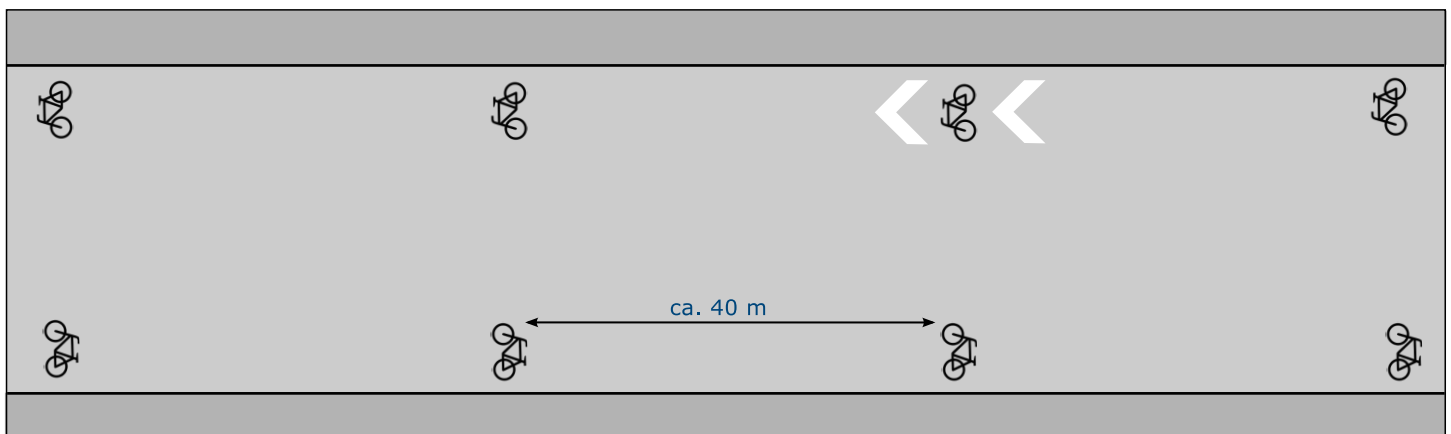
### Angestrebte Wirkung:

- Verdeutlichung des Rechts der Fahrradfahrer, die Fahrbahn zu benutzen, wenn kein baulicher, benutzungspflichtiger Radweg besteht und kein Schutz- oder Radfahrstreifen vorhanden ist
- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Verringerung der Geschwindigkeit der Kfz-Fahrer

### Hinweise:

Fahrradpiktogrammspur am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 40 m; optional mit in Fahrtrichtung weisenden Pfeilen, in Fahrtrichtung hinter dem Piktogramm markieren.

**Quelle:** Praxisanwendung z.B. Stadt Frankfurt am Main, Stadt Darmstadt



**Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammspur**

maßstabslos

## ML: 1.4 - Aufgeweiteter Radaufstellstreifen mit Schutz- oder Radfahrstreifen mindestens im Bereich der Knotenpunktzufahrt

### Situation:

- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn; wichtige Radverkehrsbeziehung für Linksabbieger
- auch einsetzbar bei mehrstreifiger Knotenpunktzufahrt; zu beachten, dass es keine gesonderte LSA-Phase für Linksabbieger gibt
- Vorrangig an Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten einsetzbar

### Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit durch geregeltes Linksabbiegen
- Vermeidung der Nutzung des Fußgängerüberwegs und anschließende Nutzung des linken Rad-/Gehwegs durch erleichtertes Linksabbiegen
- Radfahrer rücken ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs und werden dadurch deutlich besser wahrgenommen
- Zeitgewinn für den Radverkehr



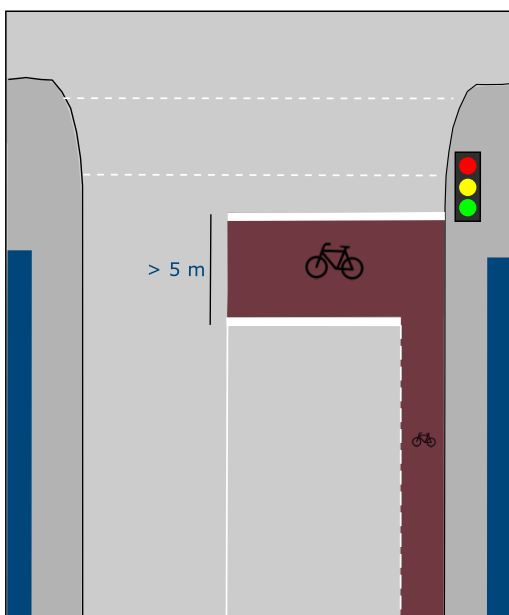
Abbildung: Aufgeweiteter Radaufstellstreifen, Darmstadt

### Hinweise zur Umsetzung:

- (rote) Markierung einer Aufstellfläche mit Fahrradpiktogramm und eigener Haltlinie vor der Haltlinie des Kfz-Verkehrstogramms
- (rote) Markierung Vorbeifahrstreifen (Schutzstreifen) im Bereich der Knotenpunktzufahrt
- nur anwendbar, wenn Linksabbieger und Geradeausfahrer gemeinsam signalisiert werden.

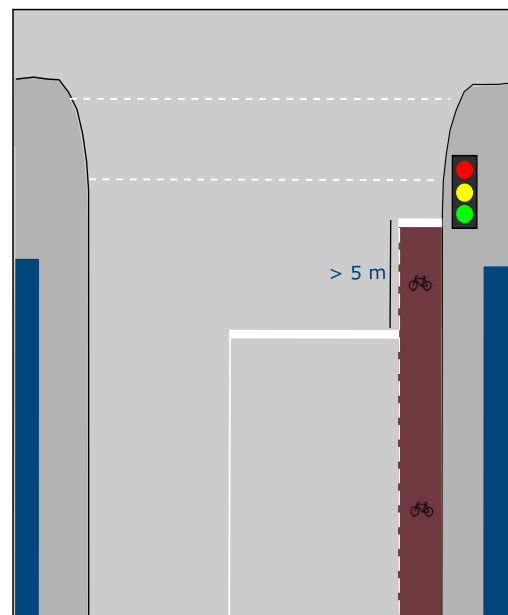
**Quelle:** ERA (2010), S. 44 ff.

Variante A



**Aufgeweiteter Radaufstellstreifen - Erleichtertes Linksabbiegen**

Variante B



**Vorgezogene Haltelinie**

## ML: 1.5 - Überbreite Fahrstreifen in Kombination mit Schutzstreifen

### Situation:

- Führung des Radverkehrs auf der zweistreifige Richtungsfahrbahn, ggf. ergänzend zu nicht benutzungspflichtigem Radweg oder Gehweg mit "Radfahrer frei"
- Fahrbahnbreite lässt bei herkömmlicher Bemessung der Fahrstreifenbreite keine Schutzstreifen zu
- insbesondere sinnvoll, wenn es sich um eine Hauptachse des Radverkehrs handelt



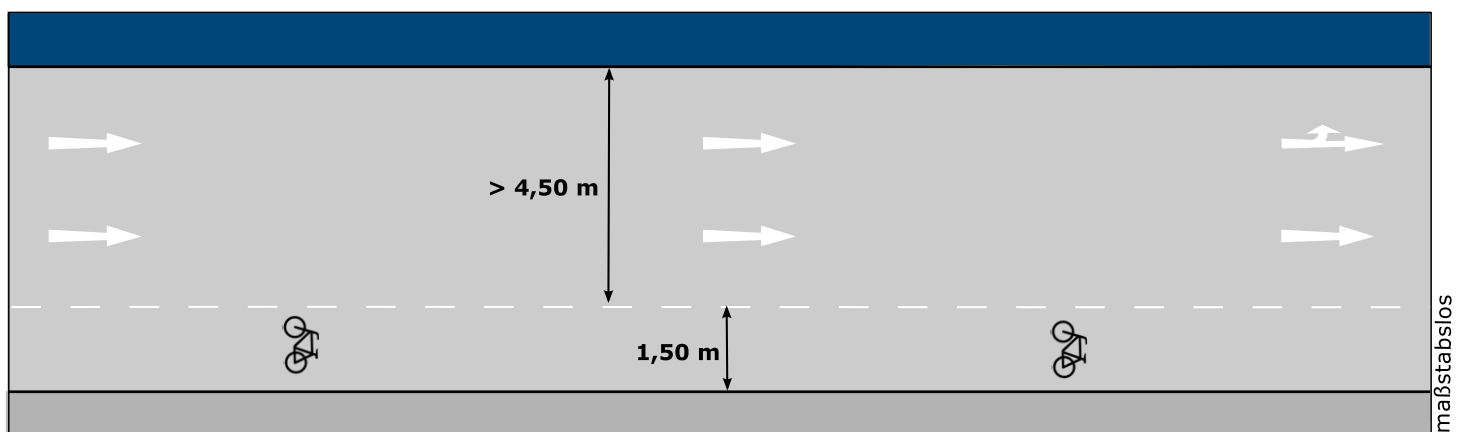
Abbildung: Schutzstreifen in Kombination mit überbreitem Fahrstreifen in Frankfurt am Main

### Angestrebte Wirkung:

- geringere Hemmschwelle zum Fahren auf der Fahrbahn für Radfahrer, insbesondere wenn die Radwegebenutzungspflicht eines straßenbegleitenden Radweges aufgehoben wurde
- erhöhte Verkehrssicherheit durch Führung des Radverkehrs im Blickfeld des Kfz-Verkehrs
- Vermeidung von Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern im Seitenraum
- Verringerung der Kfz-Geschwindigkeit

### Hinweise:

- Markierung Schutzstreifen mit 1,50 Meter (siehe ML 1.1)
- Fahrstreifen zwischen 5 Meter (Nebeneinanderfahren Pkw/Pkw) und 5,50 Meter (Nebeneinanderfahren Lkw/Pkw, Vorbeifahrt Lkw and haltendem Lkw)
- in Ausnahmefällen auch Breiten von 4,50 Meter möglich (siehe Verkehrsversuch Rheinstraße in Karlsruhe<sup>1</sup>)
- die Kapazität überbreiter einstreifiger Fahrstreifen liegt zwischen 1.400 Kfz/h und 2.200 Kfz/h. Bei vorherrschendem Pkw-Verkehr kann sie die Kapazität zweistreifiger Richtungsfahrbahnen von 1.800 Kfz/h bis 2.600 Kfz/h erreichen <sup>2</sup>
- im Rahmen des Verkehrsversuches Rheinstraße (Fahrbahnbreite 4,50 Meter) wurde keine Einbußen in der Leistungsfähigkeit sowie keine Verkehrsverlagerungen festgestellt



### Führung von Radfahrern auf Schutzstreifen in Kombination mit überbreiten Kfz-Fahrstreifen

<sup>1</sup> Verkehrsversuch Rheinstraße Karlsruhe, 2007, <http://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/radverkehr/einzelmassnahmen/rheinstrasse.de>

<sup>2</sup> Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, 2006, Köln



## ML: 2.2 - Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - "Fahrbahnseite ortsauswärts (linker Radweg)"

### Situation:

Ende baulicher Zweitrichtungsradweg, Ortseingang; in Fahrtrichtung ortseinwärts linksseitig.

### Angestrebte Wirkung:

- Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten,
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

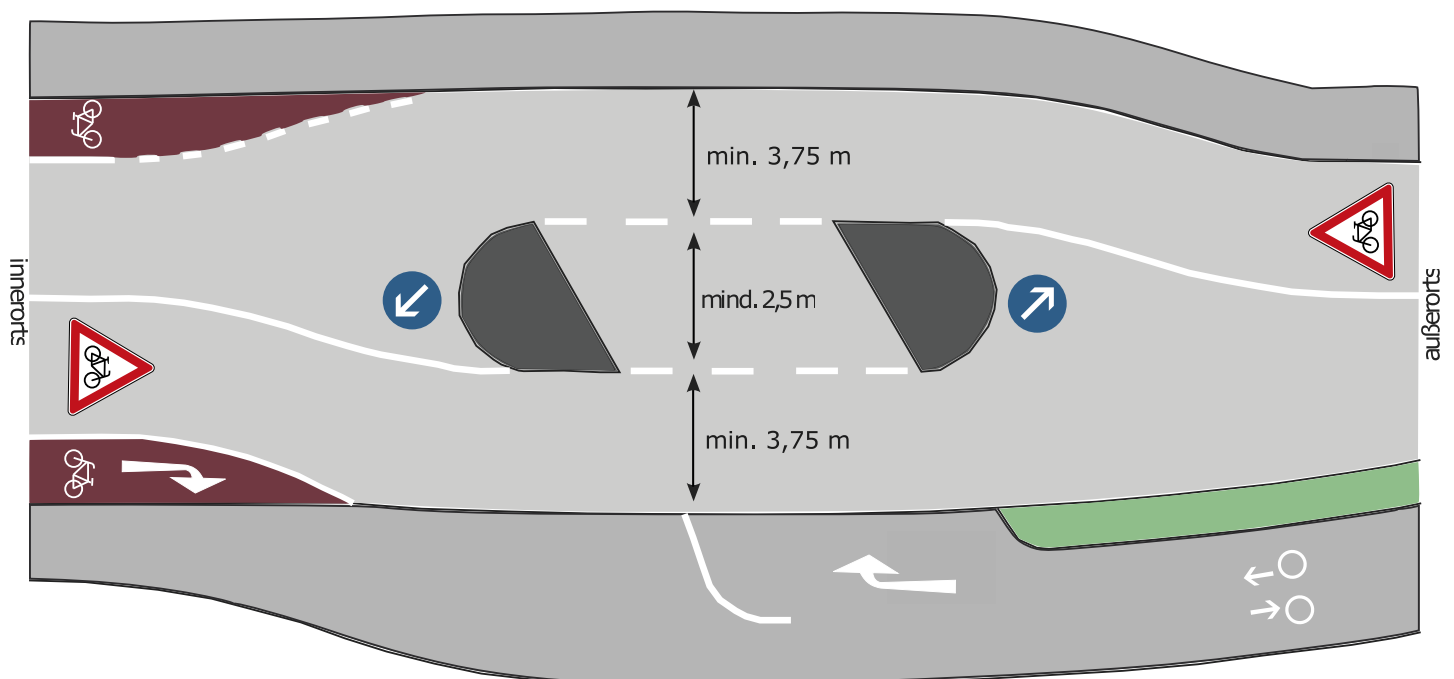
### Hinweise:

- relevante Maße: Breite Mittelinsel mind. 2,5 m, Länge mind. 4 Meter; Größe der Mittelinsel abhängig von Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer
- Beschilderung: Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr; Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen (siehe ML 1.1)



Abbildung: Beispielhafter Überführung Radweg - Fahrbahn in Tuningen

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3



Radwegüberführung bei Radwegende auf linker Fahrbahnseite ortseinwärts (Linker Radweg)

maßstabslos

## ML: 2.3 - Überführung Radweg-Fahrbahn - "Fahrbahnseite ortseinwärtswärts (rechter Radweg)"



Abbildung: Beispiel für Überführung Radweg - Fahrbahnseite

### Situation:

Ende baulicher Zweirichtungsradweg, Ortseingang; in Fahrtrichtung ortseinwärts rechtsseitig.

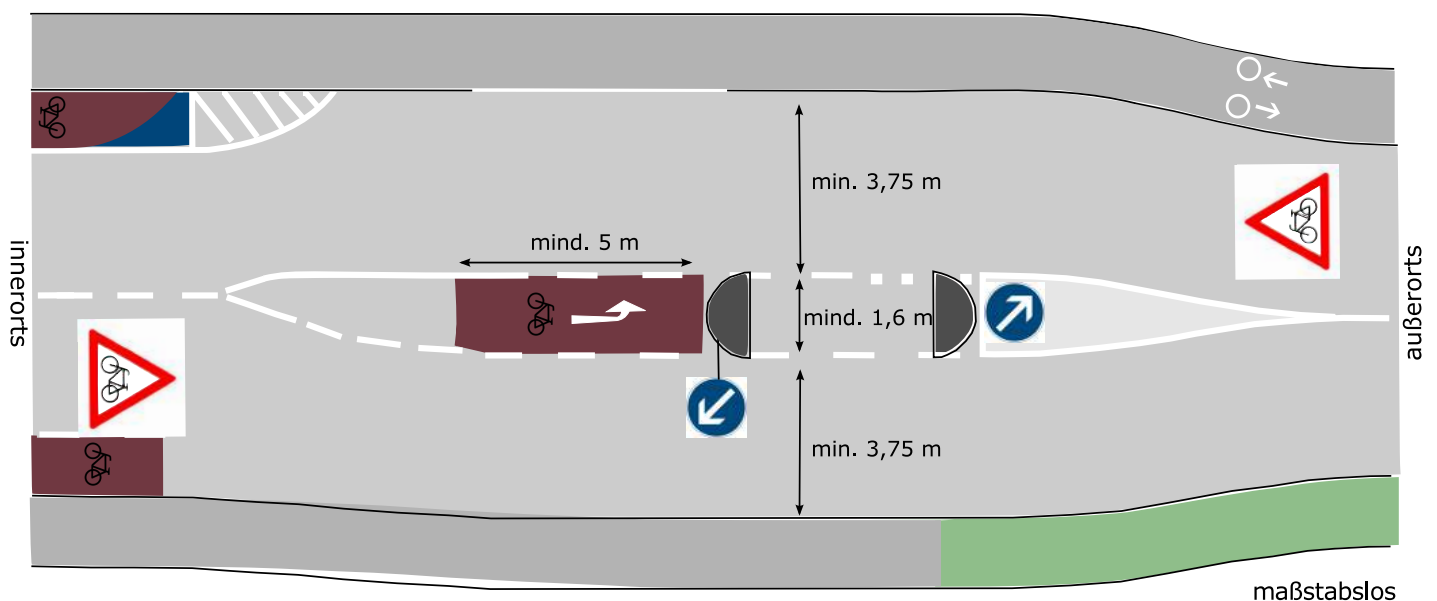
### Angestrebte Wirkung:

- Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten,
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

### Hinweise:

- Mittelinsel (mind. 1,6 m breit) als Querungshilfe für Fußgänger und markierter Linksabbiegestreifen für Radfahrer
- Beschilderung: Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr; Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen (siehe ML 1.1)

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3



### Radwegüberführung bei Zweirichtungsradweg ausserorts linke Seite



## ML: 2.4 - Querung einer Radroute mit Bevorrechtigung des Radverkehrs

### Situation:

Im Fall der Kreuzung einer Rad-(schnell)verbindung mit hoher Netzbedeutung und einer Straße mit geringer Verkehrsbedeutung, sollte die Radroute bevorrechtigt behandelt werden.

### Angestrebte Wirkung:

- zügiges, komfortables und sicheres Befahren des Radwegs  
- Attraktivitätsgewinn
- erhöhte Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs für Radverkehr

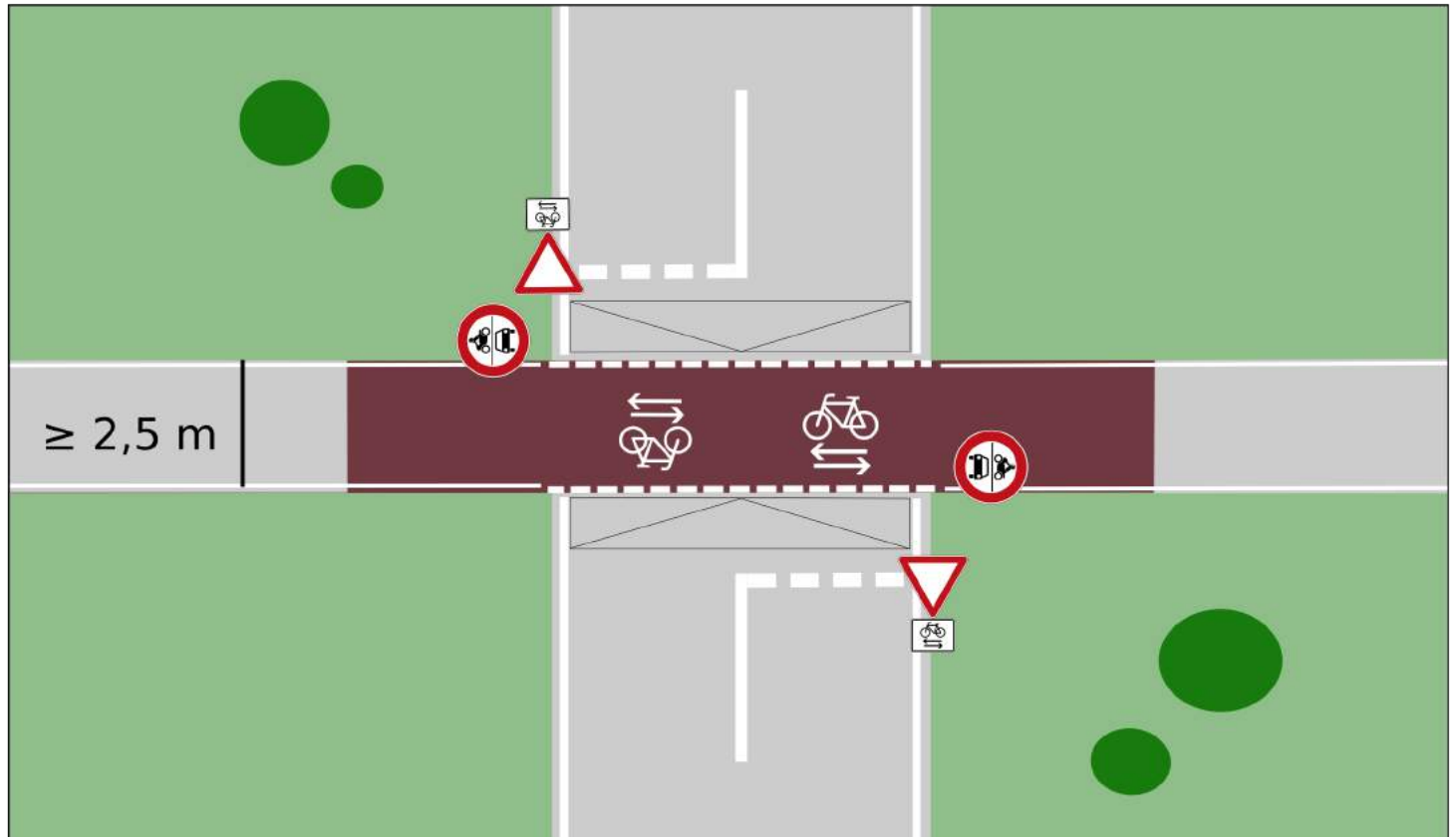
### Hinweise:

- rote Einfärbung der Radroutenfurt
- es besteht die Möglichkeit die Radroutenfurt von der Fahrbahn abzuheben um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zusätzlich zu verdeutlichen



Abbildung: Fotobeschreibung (7pts)

Quelle: ERA (2010), Kapitel 10



Querung Radroute - Fahrbahn; Bevorrechtigung Radverkehr

maßstabslos

## ML: XY - Randmarkierung von Radwegen (außerorts)

### Situation:

Außerorts verlaufenden Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege sind häufig unbeleuchtet. Mangelnde Sichtbarkeit des Radwegs und dessen Verlauf stellen ein erhöhtes Risiko dar.

### Angestrebte Wirkung:

Erhöht die Verkehrssicherheit, speziell bei kurvigen und/oder abschüssigen Streckenabschnitten sowie bei Blendgefahr durch Kfz-Verkehr.

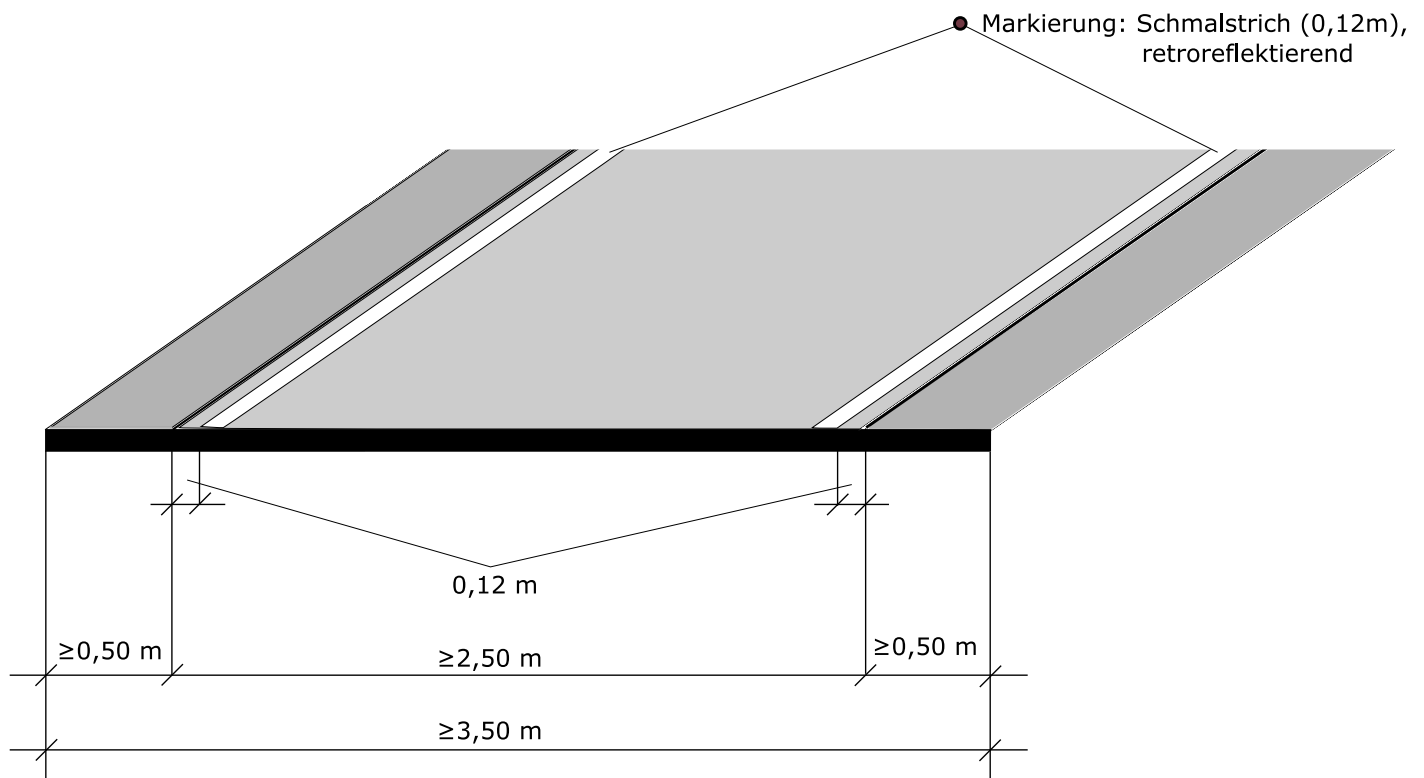


Abbildung: Beispiel wirkungsvoller Randmarkierung

### Hinweise:

- Randmarkierung sind auch bei beleuchteten, interkommunalen Radschnellwegen als wirksames, zusätzliches Leitelement ratsam
- lösemittelfreie Markierungstoffe sind gut Umweltverträglich und sollten unbedingt verwendet werden

**Quelle:** ERA (2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)



## ML: 2.6 - Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (außerorts)

### Situation:

Ein straßenbegleitender Zweirichtungsradweg einer bevorrechtigten Kfz-Straße quert eine Einmündung. Die Kfz-Stärke der zu querenden Einmündung pro Stunde entscheidet über die Querungsform. Sofern möglich wird empfohlen den Radweg im Mündungsbereich zu bevorzugen (Variante A). Ist die Einmündung sehr stark befahren ( $> 3000$  Kfz/h) wird empfohlen dem Kfz-Verkehr Vorrang zu geben (Variante B). Hierbei sind die Unterschiede bei dem Absetzen der Radwegsführung sowie der Beschilderung zu achten (siehe Hinweise).



Abbildung: Straßenbegleitender Radweg im Querungsbereich in Kirchheim unter Teck

### Angestrebte Wirkung:

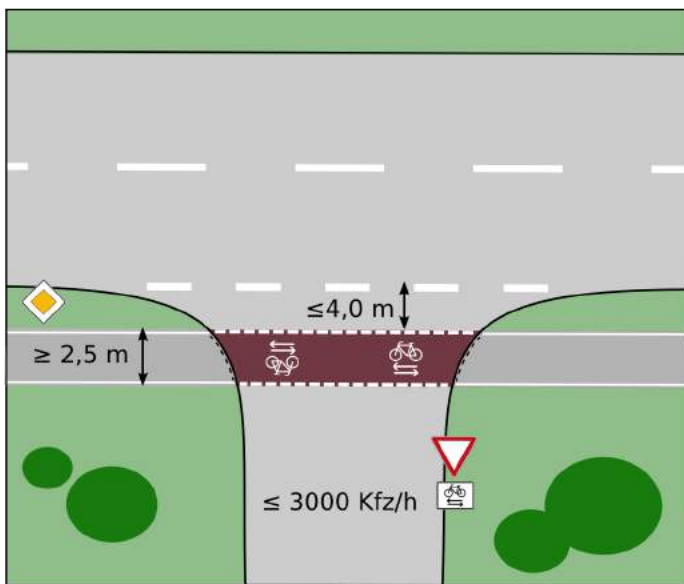
- sehr gute Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs
- sichere und schnelle (vorzugsweise ununterbrochene) Querung des Mündungsbereich durch den Radverkehr

### Hinweise:

- Variante A:
- Radweg ab min. 20m vor Querungsbereich parallel zur Fahrbahn (2m - max. 4m abgesetzt) führen
  - rot eingefärbte Furt mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen verdeutlicht, zusätzlich zu Beschilderung, den Vorrang des Radverkehrs
- Variante B:
- Radweg im Querungsbereich min. 6m von Fahrbahn absetzen
  - Markierung der Radverkehrsfurt ist nicht zulässig; verdeutlicht, zusätzlich zu Beschilderung, Vorrang des Kfz-Verkehrs im Mündungsbereich

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.3

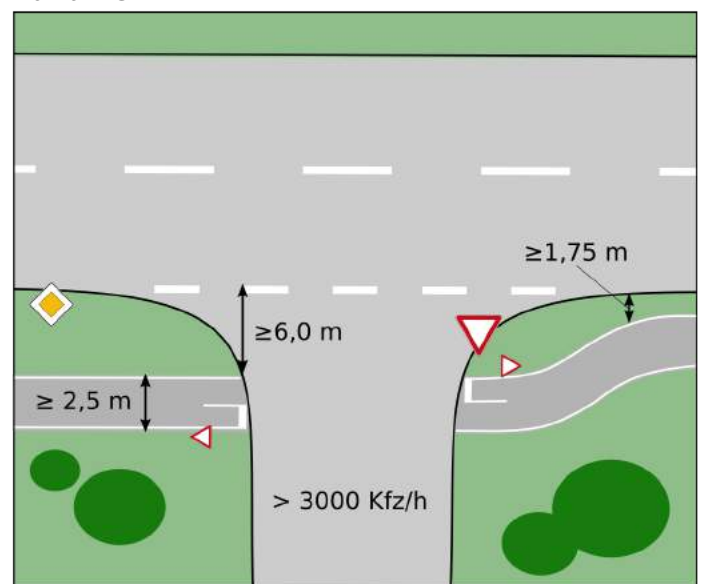
### Variante A



Bevorrechtigter Zweirichtungsradweg ( $\leq 3000$  Kfz/h im Mündungsbereich)

maßstabslos

### Variante B



Untergeordneter Zweirichtungsradweg ( $> 3000$  Kfz/h im Mündungsbereich)

maßstabslos

## ML: 3 - Fahrbahnverengung und Warnmarkierung bei Sperrpfosten

### Situation:

Gezielte Fahrbahnverengungen stellen eine effektive sowie dezente, und speziell für den Radverkehr sichere, Maßnahme dar, den Kfz-Verkehr zu regulieren. Sie können geschwindigkeitsdämpfend eingesetzt werden oder, wie durch den Einsatz von Sperrpfosten, dem Kfz-Verkehr gänzlich die Zufahrt versperren. Beim Einsatz von Sperrpfosten ist unbedingt auf die verbesserte Erkennbarkeit durch Warnmarkierungen zu achten.

### Angestrebte Wirkung:

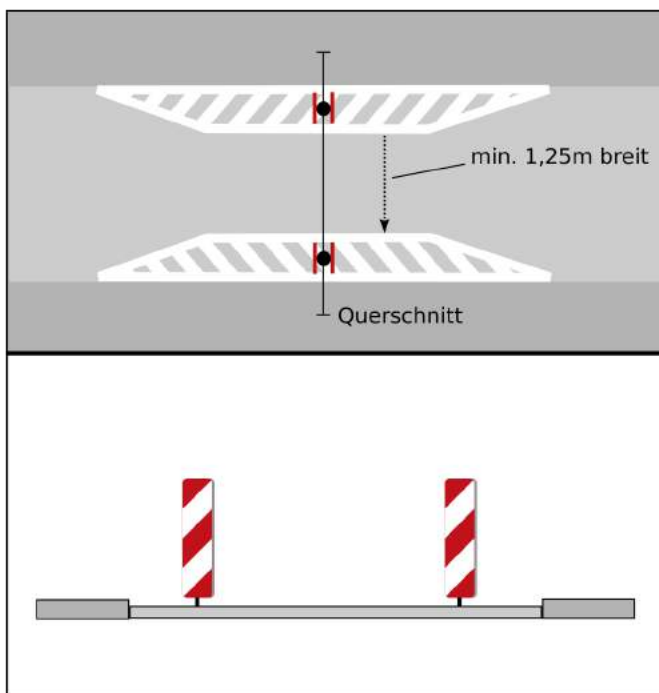
- Verkehrsberuhigend; Geschwindigkeit dämpfend; Aufmerksamkeit erhöhend
- Kfz-Durchfahrt ausschließen

### Hinweise:

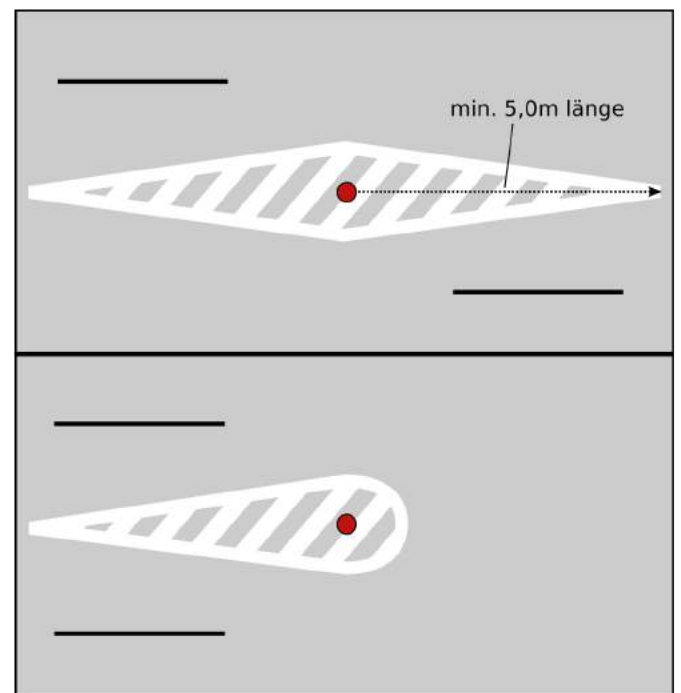
- Sperrpfosten wie auch Umlaufsperrungen sind wegen ihrer erhöhten Unfallgefahr möglichst zu vermeiden und bedürfen einer Verkehrsbehördlichen Anordnung
- in Gefahrenlagen sollte die Markierung taktile wahrnehmbar sein; Sperrpfosten sind auffällig zu färben und voll retroreflektierend auszuführen
- die verbleibende Wegbreite sollte für jede nutzbare Seite min. 1,25m betragen



Abbildung: Warnmarkierung eines Sperrpfostens



Fahrbahnverengung mit Warnbarken und Markierung



### Warnmarkierung für Sperrpfosten

- Zweirichtungsradweg/Geh- und Radweg (oben)
- Richtungsradweg/Geh- und Radweg (unten)