



Landkreis
Alzey-Worms
KREISVERWALTUNG

Abschlussbericht



Radverkehrskonzept Landkreis Alzey-Worms

Abschlussbericht
April 2023



Auftrag:

Landkreis Alzey-Worms

Kreisverwaltung Alzey-Worms

Ernst-Ludwig-Straße 36

55232 Alzey



Landkreis
Alzey-Worms
KREISVERWALTUNG

Bearbeitung:

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de



Frankfurt am Main, 14. Juli 2023

Inhalt

1	EINFÜHRUNG	1
1.1	Hintergrund	1
1.2	Projektziele	1
1.3	Planungsraum und Planungstiefe.....	2
1.4	Gesetzliche Grundlagen	3
1.5	Grundsätze der Radverkehrsplanung	4
2	VORGEHEN	5
3	GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG	6
3.1	Unfallanalyse	6
3.2	Fahrdaten Stadtradeln	7
3.3	Erste Online-Beteiligung - Maßnahmenideen	8
3.4	ADFC Fahrradclimatest.....	9
3.5	Lenkungsgruppe	9
3.6	Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise	10
3.7	Zweite Online-Beteiligung - Maßnahmenbewertung.....	11
3.8	Weitere Beteiligung.....	12
4	ENTWICKLUNG ZIELNETZ RADVERKEHR	14
5	MAßNAHMENENTWICKLUNG	15
5.1	Übersicht	15
5.2	Angestrebte Führungsform	16
5.2.1	Innerorts	16
5.2.2	Außerorts.....	18
5.2.3	Abwägung Neubau Radweg / Ausbau Wirtschaftsweg.....	20
5.2.4	Deckschicht / Wegeoberfläche	20
5.3	Priorisierung der Maßnahmen	22
5.4	Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis	23
5.5	Musterlösungen	24
5.6	Besondere Herausforderungen	24
5.6.1	Miteinander auf landwirtschaftlichen Wegen	24
5.6.2	Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege.....	26
5.6.3	Anfang und Ende von Radwegen	26
5.7	Weitere Empfehlungen	27
5.7.1	Unterhaltung und Verkehrssicherung	27
5.7.2	Fahrradwegweisung	28
5.7.3	Radschnellwege	28

5.7.4	Fahrradabstellanlagen	29
5.7.5	Öffentlichkeitsarbeit.....	30
5.7.6	Evaluierung.....	31
6	AKTEURSBETEILIGUNG UND ORGANISATORISCHE EMPFEHLUNGEN	31
6.1	Hintergrund	31
6.2	Jour Fixe Radverkehr	32
6.3	Projektgruppe Radverkehr	32
7	ERHEBUNG RADVERKEHRSSTÄRKEN UND EVALUIERUNG.....	32
7.1	Hintergrund	32
7.2	Daten	33
7.2.1	Verkehrszählungen.....	33
7.2.2	Dauerzählstellen.....	33
7.2.3	Fahrdaten	33
7.3	Empfehlungen	34
7.4	Aufwand und Kosten	35
8	CO₂-BILANZ	36
9	WEITERES VORGEHEN	37
9.1	Umsetzung.....	37
9.2	Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange	38
9.3	Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten	38
9.4	Evaluierung.....	39
9.5	Webdokumentation	39
10	ANLAGEN	40

1 Einführung

1.1 Hintergrund

Der Landkreis Alzey-Worms möchte die Situation für Radfahrende verbessern und der gesteigerten Bedeutung des Radverkehrs Rechnung tragen.

Durch die Stärkung des Radverkehrs als Teil des Umweltverbundes wird eine Entlastung der Straßeninfrastruktur und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angestrebt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet. Lokale Emissionen (Lärm, Schadstoffe) werden vermieden und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger gefördert. Dadurch können langfristig erhebliche Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur sowie Gesundheitskosten eingespart werden.

Eine sichere und attraktive Radverkehrsinfrastruktur fördert zusätzlich die selbstständige und selbstbestimmte Mobilität von Jugendlichen und ermöglicht auch Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Einschränkungen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Vor diesem Hintergrund wurde die Erstellung eines kreisweiten Radverkehrskonzeptes beschlossen. Die Erarbeitung durch das externe Planungsbüro RV-K fand im Zeitraum von Januar 2022 bis April 2023 statt.

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes erhielt der Landkreis Alzey-Worms Fördermittel im Rahmen des Entwicklungsprogramms EULLE unter Beteiligung der Europäischen Union und des Landes Rheinland-Pfalz, vertreten durch das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz.

1.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr, das alle Städte, Verbands- und Ortsgemeinden und Orts- und Stadtteile mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern miteinander verbindet.
2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen und zur Bereitstellung von Haushaltsmitteln.

Bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes und der Maßnahmen gelten folgende Grundsätze:

- Berücksichtigung aller Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness.
- Praxistauglichkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahmen.
- Berücksichtigung der Belange anderer Verkehrsträger (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und motorisierter Individualverkehr).
- Integration bestehender Netzplanungen von Kommunen und überregionalen Ebene.

1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst das Gebiet des Landkreises Alzey-Worms mit Ausnahme der VG Wörrstadt, die im selben Zeitraum ein eigenständiges Radverkehrskonzept erarbeitet. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Ortsgemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteilen über 500 Einwohnenden angestrebt. Zielpunkt ist dabei immer die Stadt- oder Ortsmitte. Zusätzlich werden alle schienenengebundenen Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs sowie weiterführende und berufsbildende Schulen angebunden.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten Zielnetzes Radverkehr liegen, die bis 2035 realisiert werden sollen. Entlang dieses Netzes werden auch die Ortsdurchfahrten des Radverkehrs betrachtet, die entlang der Hauptverkehrsstraßen oder über parallele Verbindungen im „Schattennetz“ verlaufen können.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrisch-unterstützten Fahrrädern sind weitere Distanzen und anspruchsvolle Topografie, durch die der Planungsraum geprägt ist, immer weniger ein Hindernis für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Soweit für kreisangehörige Kommunen Radverkehrskonzepte oder anderweitige Radverkehrsplanungen vorliegen, werden diese bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt und die Schnittstellen abgestimmt. Die Planungstiefe von Radverkehrskonzepten auf kommunaler Ebene unterscheidet sich im Vergleich zu Konzepten auf Landkreisebene (s. [Abbildung 1](#)).

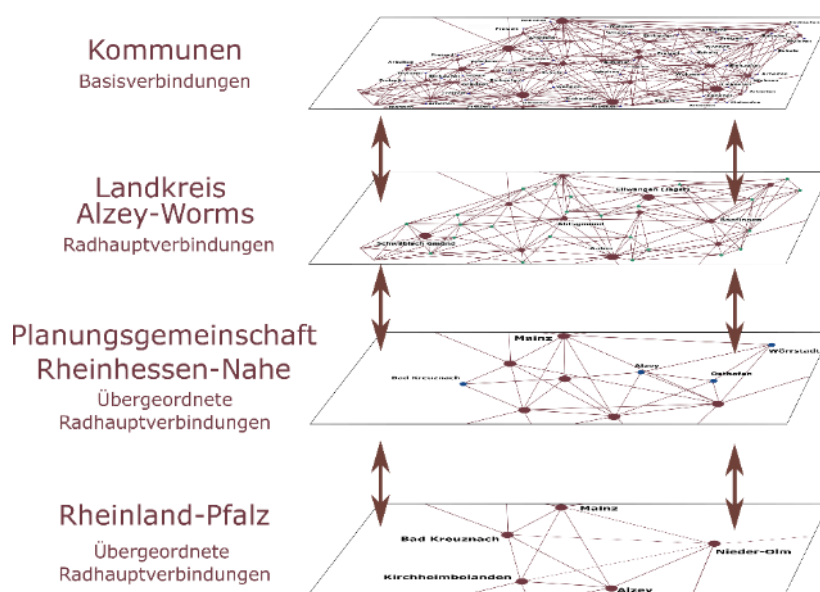


Abbildung 1: Aufbau Radverkehrsnetz und Zuständigkeiten (Quelle: Eigene Darstellung)

Vor dem Hintergrund der Entwicklung eines zielorientierten und integrierten Radverkehrsnetzes, werden Netze aus kommunalen Konzepten als lokale Verbindung (Netzkategorie III – Basisverbindung) aufgenommen, sofern sie sich nicht mit dem Zielnetz des Landkreiskonzeptes überschneiden.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K legt bei der Erstellung von Planungen die geltenden gesetzlichen Vorgaben zu Grunde. Diese sind:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (StVO-VwV),
- Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz (LStrG).

Als planerische Grundlagen werden folgende Veröffentlichungen herangezogen:

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹,
- Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen²,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)³,

¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

² Qualitätsstandards und Musterlösungen Radnetz Hessen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, 2. Auflage, 2020, Wiesbaden.

³ Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.

- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁴ und
- der Nationale Radverkehrsplan 3.0⁵.

Ergänzend zu den Hessischen Qualitätsstandards und Musterlösungen wurden die Hinweise zur Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) in Rheinland-Pfalz (HANwERA)⁶ berücksichtigt.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kfz-Verkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

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

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten insbesondere aber für Zufußgehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende.

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

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

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

⁴ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln.

⁵ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.

⁶ Hinweise zur Anwendung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) in Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, 2020, Koblenz.

Erkennbarkeit Radverkehrsnetz: Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, weil dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können.

2 Vorgehen

1. Grundlagenermittlung: Ermittlung und Analyse bestehender Strukturdaten und Planungen sowie Analyse von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung und Fahrdaten. Darstellung von Quell-Ziel-Relationen von Erwerbstätigen als auch von Schülerinnen und Schülern und daraus resultierende Abschätzung des Potenzials aller in Frage kommenden Strecken (s. **Anlage 1 - Anlage 3**).

2. Erste Online-Beteiligung: Einbeziehung von Verbindungswünschen und weiteren Hinweisen aus der Bevölkerung über eine Beteiligungsplattform auf der Projekthomepage (s. **Anlage 4**).

(www.radverkehrskonzept-alzey-worms.de – Meldungseingabe vom 1. bis 31. März 2022).

3. Bestandsnetzanalyse und Befahrung: Befahrung des gesamten Bestandsnetzes sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.

4. Netzentwurf: Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr 2035 gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)⁷ (s. **Anlage 5**).

5. Maßnahmenentwicklung: Entwicklung von Maßnahmenideen mit Fotodokumentation und Ermittlung (s. **Anlage 6**, und **Anlage 8**).

6. Abstimmung: Kontinuierliche Abstimmung im Rahmen der projektbegleitenden Lenkungsgruppe sowie Abstimmung des Zielnetzes und der Maßnahmenideen mit allen kreisangehörigen Kommunen.

7. Zweite Online-Beteiligung: Erneute Einbeziehung der Bevölkerung durch Vorstellung des ersten, abgestimmten Konzeptentwurfes. Bürgerinnen und Bürger konnten Maßnahmenempfehlungen auf der Projekthomepage bewerten und kommentieren (s. **Anlage 9**).

(www.radverkehrskonzept-alzey-worms.de – Meldungseingabe vom 6. Oktober bis 4. November 2022)

8. Priorisierung, Kostenschätzung: Fachliche Priorisierung der Maßnahmenempfehlungen, Erstellung eines groben Kostenrahmens und Ableitung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses. Erarbeitung einer Ersteinschätzung Naturschutz zu allen baulichen Streckenmaßnahmen (s. **Anlage 10**).

9. TöB-Beteiligung: Umfangreiche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum ersten, abgestimmten Konzeptentwurf sowie Auswertung und Aufbereitung aller Meldungen (s. **Anlage 13**).

(Meldezeitraum vom 23. November 2022 bis 16. Januar 2023)

⁷ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, 2008, Köln.

- 10. Verwaltungsworkshop:** Einladung aller Kommunen und Interessenverbände zu einem interaktiven Workshop. Präsentation des aktuellen Arbeitsstandes und anschließenden Diskussion einzelner Maßnahmen hinsichtlich der Priorisierung.
- 11. Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.
- 12. Präsentation:** Ergebnispräsentation im Kreistag.

3 Grundlagenermittlung und Beteiligung

3.1 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle im Landkreis Alzey-Worms mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2018 bis 2021 ausgewertet. Die Anzahl der polizeilich gemeldeten Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis beträgt in diesen vier Jahren insgesamt 158⁸. Die Unfallfolgen (Unfallkategorie) teilen sich wie in **Tabelle 1** dargestellt auf.

Tabelle 1: Unfallkategorie der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Alzey-Worms (2018-2021)

Unfallkategorie	Unfall mit Getöteten	Unfall mit Schwer-verletzten	Unfall mit Leicht-verletzten
Anzahl	0	41	117

Wie bundesweit üblich, dominiert auch im Landkreis Alzey-Worms vor allem innerorts der Unfalltyp Einbiegen-/Kreuzen (35 %). Dieser Unfalltyp weist häufig auf ungenügend gesicherte Querungen von Radverkehrsanlagen an Einmündungen oder Grundstückszufahrten hin.

Abbildung 2 stellt die Verteilung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im Landkreis Alzey-Worms dar. Eine weitere Übersicht der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung in Form einer Unfallkarte ist in **Anlage 2** Bestandteil des Abschlussberichtes.

⁸ Statistische Ämter des Bundes und der Länder, unfallatlas.statistikportal.de, 2023, online.

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln und ggf. Maßnahmen zu empfehlen.

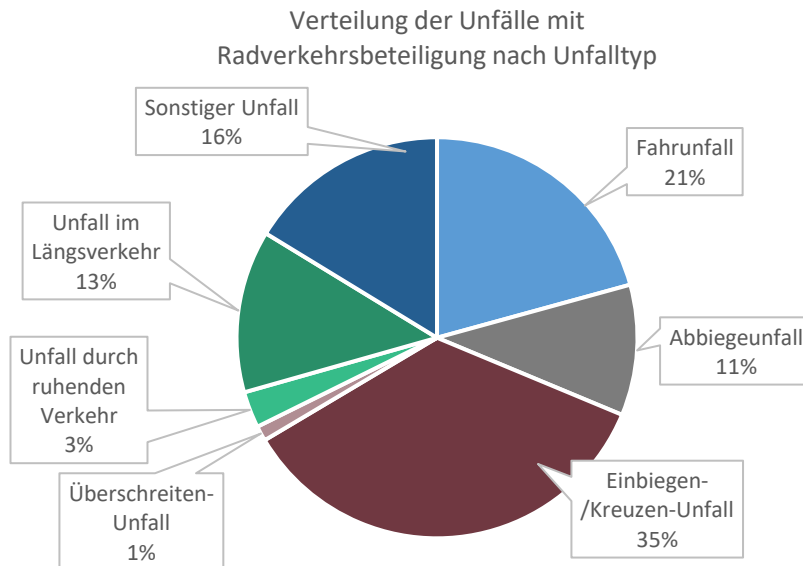


Abbildung 2: Radverkehrsbeteiligung nach Unfalltyp im LK Alzey-Worms zwischen 2018 – 2021
(Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2023, eigene Darstellung)

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass die Dunkelziffer an nicht-gemeldeten Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden sehr hoch ist. Eine Studie zur Unfalldokumentation⁹ hat aufgezeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden dreimal so hoch ist, wie die Anzahl der durch die Polizei erfassten Verkehrsunfälle.

3.2 Fahrdaten Stadtradeln

Im Zuge der Kampagne Stadtradeln 2022, an der alle Kommunen des Landkreises teilgenommen haben, ist es allen teilnehmenden Radfahrenden möglich gewesen, die gefahrenen Strecken und Kilometer mittels GPS zu dokumentieren. Die Daten werden dann anonymisiert, aufbereitet und den Kommunen zur Verfügung gestellt, wodurch eine planerische Auswertung ermöglicht wird. Es ist erkennbar, welche Wege von Radfahrenden wie stark genutzt werden. Hieraus können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenentwicklung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um eine eingeschränkt repräsentative Erhebung handelt.

⁹ Fahrradunfallstudie Münster, Gemeinschaftsprojekt von Polizeipräsidium Münster, Universitätsklinikum Münster, Unfallforschung der Versicherer, 2010

Die Auswertung basiert auf Daten des Erhebungsjahres 2020, da ausschließlich diese zum Zeitpunkt der Konzepterstellung zur Verfügung standen. Es ist zu berücksichtigen, dass im Gegenteil zum Jahr 2022, lediglich die Verbandsgemeinde Wörrstadt und die Stadt Alzey an der Kampagne teilgenommen haben. Entsprechend wurde die Aussagekraft der Daten berücksichtigt. Eine grafische Auswertung der gefahrenen Strecken ist in **Anlage 3** Bestandteil des Abschlussberichtes.

3.3 Erste Online-Beteiligung - Maßnahmenideen

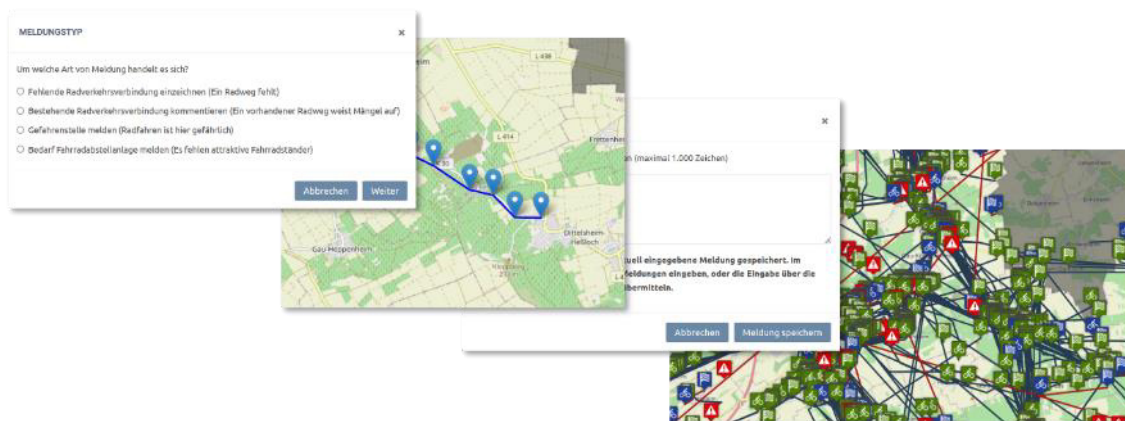


Abbildung 3: Eingabeprozess der ersten Online-Beteiligung "Ideensammlung", (Quelle: Eigene Darstellung)

Zu Beginn des Projektes wurde über einen Zeitraum von vier Wochen vom 1. – 31. März 2022 eine Online-Beteiligung durchgeführt, an der alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises teilnehmen konnten (www.radverkehrskonzept-alzey-worms.de). Die Freischaltung erfolgte am 1. März im Rahmen der öffentlichen Auftaktveranstaltung in Form eines Livestreams, in dem das Planungsbüro das Vorgehen zur Konzepterstellung präsentierte, die Online-Beteiligung freischaltete und einzelne Fragen der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger beantwortete. Mithilfe der Meldungen von Gefahrenstellen und fehlende oder mangelhafte Radverbindungen (s. **Abbildung 3**) konnte sich die Bevölkerung aktiv einbringen und das Planungsbüro von den Ortskenntnissen der Teilnehmenden bei der Planung profitieren. Mittels Pressemitteilungen und Beiträgen in den sozialen Medien wurde vor Beginn und während des Meldezeitraumes kontinuierlich auf die Beteiligung hingewiesen.

Insgesamt sind durch die 1. Online-Beteiligung 1.075 Meldungen von 569 Bürgerinnen und Bürgern eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen befindet sich in **Anlage 4**.

Alle Meldungen wurden gesichtet und, sofern sie auf für den Alltagsverkehr relevanten Verbindungen liegen, während der Befahrung geprüft. Auf Grund der hohen Beteiligung konnten zahlreiche Meldungen im Rahmen der Maßnahmenplanung berücksichtigt werden.

Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sind außerdem in die Priorisierung der Maßnahmen eingeflossen (s. Kapitel 5.3).

Alle Meldungen sind auf der öffentlichen Projekthomepage unter folgendem Link grafisch aufbereitet:

www.radverkehrskonzept-alzey-worms.de

Teilnehmende hatten zudem die Möglichkeit einen Newsletter zum Radverkehrskonzept zu abonnieren, um somit weiterhin über den Projektfortschritt informiert zu bleiben. Insgesamt drei Newsletter wurden im Projektzeitraum verschickt – nach Abschluss der ersten Online-Beteiligung, zu Beginn der zweiten Online-Beteiligung und zum Abschluss des Projektes.

3.4 ADFC Fahrradklimatest

Die Ergebnisse des aktuellen ADFC Fahrradklimatest 2020¹⁰ wurden gesichtet. Im Landkreis Alzey-Worms haben in der Stadt Alzey ausreichend Personen an der Umfrage teilgenommen, um in die Wertung zu kommen. Andere Kreiskommunen haben nicht teilgenommen.

Die Durchschnittsnote nach Schulnoten im Jahr 2020 liegt bei 4,3. Im Jahr 2018 wurde keine Wertung erfasst, sodass kein Vergleich gezogen werden kann.

Seitens der Teilnehmenden wird der größte Handlungsbedarf in den Bereichen *zügiges Radfahren*, *Stress und Spaß* sowie *Abstellanlagen* gesehen. Dahingegen wurden die *geöffneten Einbahnstraßen in Gegenrichtung* am besten bewertet.

3.5 Lenkungsgruppe

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde durch eine Lenkungsgruppe begleitet und gesteuert. Sie ist maßgebend für die Steuerung des Planungsprozesses des Radverkehrskonzeptes verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie setzt sich aus Vertretenden der folgenden Institutionen zusammen:

- ADFC-Ortsgruppe Alzey
- Allgemeine Bauverwaltung – LK Alzey-Worms
- Bauern- und Winzerverband RLP
- Klimaschutzmanager – LK Alzey-Worms
- Kreisentwickler – LK Alzey-Worms
- Landrat – LK Alzey-Worms
- Landwirtschaftskammer RLP
- LBM Worms – Team Radwege

¹⁰ ADFC 2021 <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse> (Zugriff am 14.04.2023)

- Planungsbüro RV-K
- Polizeiinspektion Alzey
- Untere Naturschutzbehörde

Die Lenkungsgruppe traf sich insgesamt zu vier Terminen: Zu Beginn des Projektes, während der Maßnahmenplanung, nach Abschluss der 2. Online-Beteiligung sowie nach Ende der TöB-Beteiligung.

3.6 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise

Die Vertreterinnen und Vertreter der Verbands- und Ortsgemeinden des Landkreises wurden über den gesamten Projektzeitraum eingebunden und frühzeitig über die Kommunenabstimmungen und den Verwaltungsworkshop informiert. Zu Beginn des Projektes wurden die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Verbands- und Ortsgemeinden im Rahmen der Bürgermeisterdienstbesprechung über das geplante Vorgehen informiert. Die Kommunenabstimmung fand mit Ausnahme der VG Wörrstadt zwischen September und November 2022. Hierzu wurden alle Vertreterinnen und Vertreter der jeweiligen Ortsgemeinden ebenfalls eingeladen. Am 16. März 2023 wurde der Verwaltungsworkshop durchgeführt.

Im Zuge der Netz- und Maßnahmenplanung fanden – mit Ausnahme der VG Wörrstadt – Abstimmungstermine mit allen Verbandsgemeinden vor Ort statt, wozu die Ortsgemeinden ebenfalls eingeladen waren.

Da die VG Wörrstadt zum Zeitpunkt der Konzepterstellung des Kreises ein eigenes Radverkehrskonzept erstellte, wurde die Netzerstellung und Maßnahmenplanung während der gesamten Projektlaufzeit zwischen den Planungsbüros abgestimmt.

Gleichzeitig erstellte die im Süden an den Landkreis angrenzende VG Leiningerland ebenfalls ein eigenständiges Radverkehrskonzept, das Mitte des Jahres 2022 durch ein weiteres Planungsbüro fertiggestellt wurde. Netzübergänge und Maßnahmenempfehlungen wurden mit dem Büro und der Verbandsgemeinde abgestimmt.

Die finale Priorisierung der Maßnahmen wurde im Rahmen eines kommunalen Verwaltungsworkshops festgelegt (s. Erläuterung in Kapitel 2, Punkt 10).

Alle Nachbarlandkreise und die Stadt Worms wurden frühzeitig über die Erstellung des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Alzey-Worms informiert und zu einem Termin für die Abstimmung des 1. Konzeptentwurfes mit dem Planungsbüro eingeladen. Sie erhielten entsprechende Planungsunterlagen und wurden zwei Mal um Rückmeldung gebeten. Es fanden keine Abstimmungen statt, da von den Nachbarlandkreisen und der Stadt Worms keine Rückmeldung kam.

3.7 Zweite Online-Beteiligung - Maßnahmenbewertung

In einer weiteren Beteiligungsrunde konnten Bürgerinnen und Bürger zwischen dem 6. Oktober und 4. November 2022 den ersten, mit den Verbands- und Ortsgemeinden abgestimmten Entwurf zum Radverkehrskonzept einsehen, Maßnahmen bewerten und kommentieren (www.radverkehrskonzept-alzey-worms.de). Analog zur ersten Beteiligung wurde der Startschuss frühzeitig im Amtsblatt, in der Presse und den sozialen Medien bekannt gegeben. Um die Aufmerksamkeit während des Meldezeitraumes aufrecht zu erhalten, präsentierte das Planungsbüro am 25. Oktober 2022 den aktuellen Arbeitsstand und das Zwischenergebnis der 2. Online-Beteiligung im Rahmen eines weiteren, öffentlichen Livestreams.

Die Bewertung der abgestimmten Maßnahmen durch die Bürgerinnen und Bürger erfolgte mittels „Daumen hoch“ (positiv) und „Daumen runter“ (negativ). Insgesamt wurden 3.296 positive und 182 negative Bewertungen abgegeben. Die Ergebnisse sind zum einen auf den Maßnahmendatenblättern (s. **Anlage 7**) und zum anderen als Plan in **Anlage 9** einsehbar.

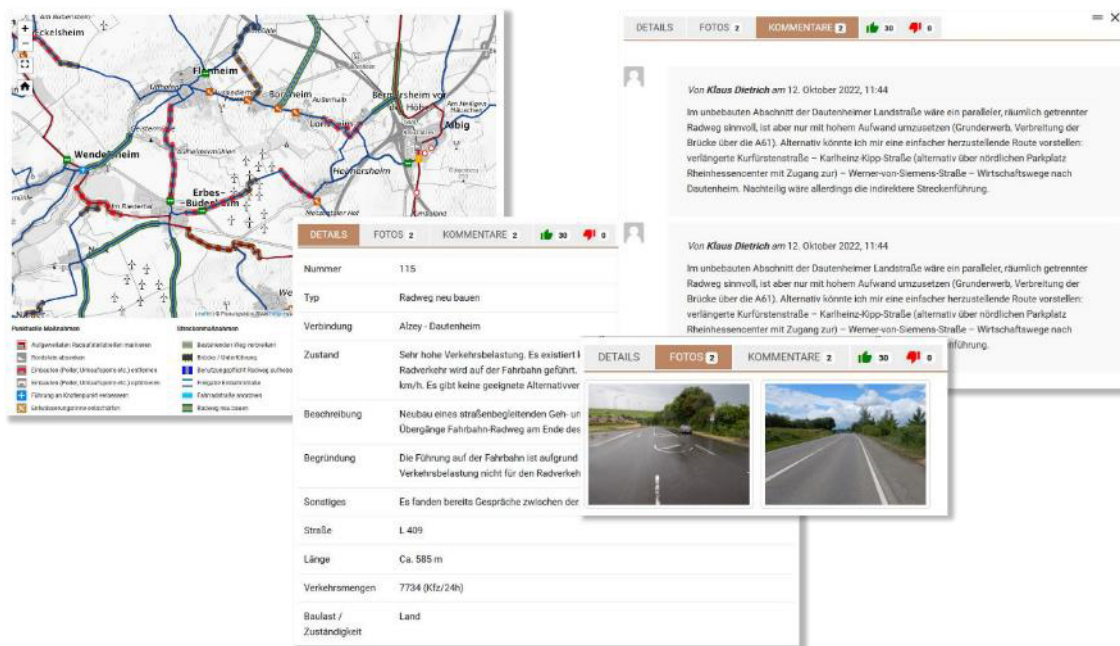


Abbildung 4: Zweite Online-Beteiligung zur Maßnahmenbewertung und -diskussion (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Möglichkeit Maßnahmen zu kommentieren und dabei auch Bezug auf Kommentare von anderen Teilnehmenden zu nehmen, wurde 263-mal genutzt. Bei Maßnahmen, die ausschließlich positiv bewertet wurden, sind auch die Kommentare durchgehend positiv und homogen. Bei Maßnahmen, bei denen es sowohl positive als auch negative Bewertung gibt, ist dies teilweise auch in den Kommentaren zu erkennen. Die Diskussion zu den einzelnen Maßnahmen spiegelt dabei die fachliche Diskussion wider. Eine eindeutige Empfehlung zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die allen Beteiligten

gerecht wird, ist häufig nicht möglich. Es werden dabei insbesondere die folgenden Fragestellungen diskutiert:

- Naturschutzrechtliche Bedenken bei Neubau von Radwegen bzw. Oberflächenversiegelung.
- Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden (v.a. mit landwirtschaftlichem Verkehr).
- Notwendigkeit des vorgeschlagenen Oberflächenausbaus (Asphalt, Beton o.Ä.).

Weitere Hinweise und Empfehlungen zu den aufgeführten Themen werden unter anderem in Kapitel 5.6 näher erläutert.

Die Kommentare zu den einzelnen Maßnahmen sind Bestandteile der digitalen Datenübergabe zum Projektabschluss. Es wird empfohlen, diese Kommentare im weiteren Planungsverfahren zu berücksichtigen.

3.8 Weitere Beteiligung

Im Vorfeld der Netz- und Maßnahmenplanung wurde im Rahmen der 2. Lenkungsgruppe explizit auf die Konflikte zwischen Radverkehr und Landwirtschaft sowie entsprechende Lösungsansätze eingegangen. Hierzu waren die Vertreter der Landwirtschaftskammer und des Bauern- & Winzerverbandes eingeladen und anwesend.

In einem separaten Abstimmungsgespräch mit dem LBM Worms wurden bauliche Streckenmaßnahmen in der Baulastträgerschaft des LBM diskutiert und laufende Planungen berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden die vorgeschlagenen Streckenmaßnahmen von der Unteren Naturschutzbehörde in einer Ersteinschätzung auf Konfliktpotenziale mit Belangen von Natur und Landschaft geprüft und die Ergebnisse in einer Karte "Ersteinschätzung Naturschutz" dokumentiert. Es wird dabei in „Hohes“, „Mittleres“, „Geringes“ und „Kein Konfliktpotenzial“ unterschieden. Diese Informationen sind auf den Maßnahmendatenblättern aufgeführt (s. **Anlage 7**). Die Karte ist außerdem für die Öffentlichkeit über die Projekthomepage¹¹ einsehbar.

Nach Abschluss der 2. Online-Beteiligung wurden zusätzlich die Träger öffentlicher Belange (TöB) in einer umfangreichen Beteiligungsphase eingebunden. Diese hatten die Gelegenheit eine schriftliche Stellungnahme zwischen dem 22. November 2022 und 16. Januar 2023 zu den geplanten Maßnahmen abzugeben. Zu den angefragten TöB zählen der

- ADFC,
- Bauern- und Winzerverband,

¹¹ www.radverkehrskonzept-alzey-worms.de

- BUND, NABU, GNOR,
- Forstamt,
- Kreiselternausschuss,
- Landesbetrieb Mobilität Worms,
- Landwirtschaftskammer
- Nachbarlandkreise und Stadt Worms,
- Nachbarverbandsgemeinden,
- Polizeiinspektion Alzey,
- Untere Naturschutzbehörde und
- Verbandsgemeinden des Kreises und Stadt Alzey.

Der Rücklauf beinhaltete 107 maßnahmenbezogene und fünf allgemeine Stellungnahmen. Diese wurden aufbereitet und ausgewertet sowie durch eine fachliche Stellungnahme des Planungsbüros und einen Beschlussvorschlag durch die Verwaltung ergänzt. Insgesamt betreffen 69 maßnahmenbezogene Stellungnahmen den Ausbau vorhandener Wirtschaftswege und 38 Weitere den Neubau straßenbegleitender Radwege.

Teilweise wurden Hinweise aus den Stellungnahmen auf die entsprechenden Maßnahmendatenblätter übertragen.

Die fünf allgemeinen Stellungnahmen beziehen sich unter anderem auf die Nutzung der Wirtschaftswege durch den Radverkehr. In Kapitel 5.6.1 wird dieser Aspekt weiterführend thematisiert.

4 Entwicklung Zielnetz Radverkehr

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr 2035 erarbeitet (s. **Anlage 5**). Es stellt den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen dar. Im Ist-Zustand ist es noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar oder teilweise umwegig. Das erarbeitete Zielnetz des Kreises umfasst insgesamt eine **Länge von 693 Kilometern**¹².

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den RIN¹³ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale Radhauptverbindung (123 km):** Verbindung für den Alltagsradverkehr von mehr als 10 km z.B. zwischen Ober- und Mittelzentren, von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.
- **2. Kategorie – Radhauptverbindung (570 km):** Verbindung von Ortsgemeinden / Ortsgemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung Ortsgemeinden / Ortsgemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit mäßigem Potenzial. Außerdem Verbindung zur Anbindung von Bahnhöfen und weiterführenden Schulen, sofern diese nicht in der 1. Kategorie aufgeführt sind.
- **3. Kategorie – Basisverbindung (20 km):** Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Stadtteil- / Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

Basisverbindungen werden in der Netz- und Maßnahmenplanung auf Landkreisebene nicht berücksichtigt. Sofern eine kommunale Netzplanung existiert oder bestimmte Verbindungen durch Kommunen angeregt worden sind, wurde diese informativ in das Zielnetz Radverkehr 2035 aufgenommen. In der Regel erfolgte hierbei keine Prüfung der Verbindungen vor Ort.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegefaktor gemäß den ERA¹⁴ maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept wurde ausschließlich für den Alltagsradverkehr entwickelt. Freizeitverbindungen sind nicht Bestandteil der Netzentwicklung.

¹² Das Zielnetz der VG Wörrstadt wurde hierbei berücksichtigt.

¹³ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

¹⁴ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), Kapitel 1.2.3, 2010, Köln.

5 Maßnahmenentwicklung

5.1 Übersicht

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert.

Alle Maßnahmenempfehlungen des baulastträgerübergreifenden Radverkehrskonzeptes lassen sich in Strecken- und Punktmaßnahmen einteilen. Die Nummern von Streckenmaßnahmen haben ein „S“ vorgestellt (z. B. S78). Punktmaßnahmen besitzen entsprechend ein „P“ (z.B. P13). Streckenmaßnahmen können darüber hinaus in bauliche und nicht-bauliche Empfehlungen eingeteilt werden:

Bauliche Streckenmaßnahmen (92): Für bauliche Streckenmaßnahmen wurden Maßnahmendatenblätter inklusive Priorität, Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis erstellt. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Bestehenden Weg verbreitern (4)
- Radweg neu bauen (37)
- Oberfläche asphaltieren / ausbauen (20)
- Schadhafte Oberfläche sanieren (19)
- Unbefestigten Weg ausbauen¹⁵ (11)
- Sonstige bauliche Streckenmaßnahmen (1)

Der Wert in Klammern zeigt, wie häufig der entsprechende Maßnahmentyp empfohlen wird. Die Maßnahmen S26 (Neubau Radweg zwischen Wendelsheim und Wanderparkplatz Geistermühle) sowie S31 (Neubau Radweg zwischen Erbes-Büdesheim und Naack) wurden trotz des bereits laufenden Baus bzw. der Planungen aufgenommen. Eine Kostenschätzung und Priorisierung erfolgten jedoch nicht.

Nicht-bauliche Streckenmaßnahmen (18): Für nicht-bauliche Maßnahmentypen wurden keine Maßnahmendatenblätter erstellt, da der Umfang der Maßnahmen geringer bzw. teilweise nicht abschätzbar ist. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Benutzungspflicht Radweg aufheben (4)
- Freigabe Einbahnstraße (2)
- Fahrradstraße anordnen (2)
- Piktogrammreihe markieren (4)

¹⁵ Unbefestigte Wege entsprechen beispielsweise Trampelpfaden. Der Maßnahmentyp „Oberfläche asphaltieren / ausbauen“ setzt einen vorhandenen, befestigten Weg voraus.

- Radverkehrsanlage markieren (4)
- Sonstige nicht-bauliche Streckenmaßnahmen (2)

Punktmaßnahmen (135): Punktmaßnahmen umfassen sowohl bauliche als auch verkehrsbehördliche Empfehlungen. Für punktuelle Maßnahmen wurden auf Grund einer grundsätzlich kurzfristigen Umsetzbarkeit und vergleichsweise geringen Kosten keine Maßnahmendatenblätter erstellt. Sie umfassen die Maßnahmentypen:

- Bordstein absenken (18)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen (6)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren (13)
- Führung an Knotenpunkt verbessern (7)
- Ausfahrt/Einmündung sichern (6)
- Querungshilfe anlegen (14)
- Übergang Fahrbahn – Radweg anlegen (22)
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen (7)
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverkehr freigeben (28)
- Sonstiges (14)

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft online im Web GIS unter folgender Adresse abrufbar:

www.rv-k.de/LK_Alzey-Worms/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Darüber hinaus befinden sich die baulichen Streckenmaßnahmen (s. **Anlage 6**) sowie alle baulichen Punkt- und nicht-baulichen Punkt- und Streckenmaßnahmen (s. **Anlage 8**) als Plan im Anhang. Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren darüber hinaus Musterlösungen. Diese sind in **Anlage 12** Bestandteil des Abschlussberichtes sowie im Web GIS für die jeweiligen Maßnahmen hinterlegt.

5.2 Angestrebte Führungsform

Für Radverkehrsanlagen innerhalb oder außerhalb von geschlossenen Ortschaften gelten unterschiedliche Standards.

5.2.1 Innerorts

Grundsätzlich kann der Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in **Abbildung 5** dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-

Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

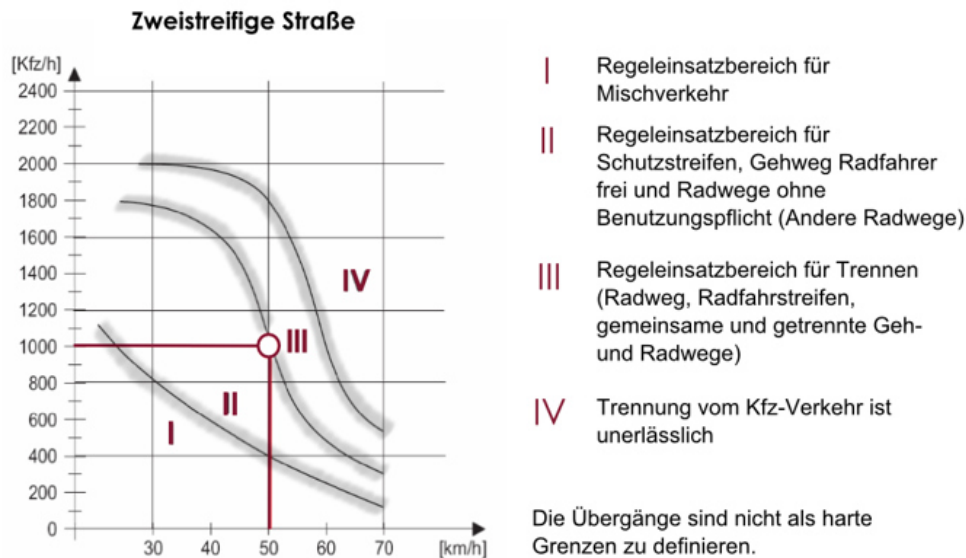


Abbildung 5: Einsatzbereiche der Führungsformen (Quelle: ERA 2010).

- Flächenverfügbarkeit: Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum.
- Schwerverkehrsstärke: Je höher, desto eher Seitenraumführung.
- Parken: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechsellvorgänge, 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.

5.2.2 Außerorts

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)¹⁶ sowie der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2006)¹⁷ werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Entwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert (vgl. **Abbildung 5**). Entwurfsklassen dienen der Klassifizierung von Straßen und haben zum Ziel typische, voneinander unterscheidbare Erscheinungsbilder der Straßen zu schaffen. Entwurfsklasse 1 bezeichnet dabei den höchsten und Entwurfsklasse 4 den niedrigsten Ausbaustandard.

¹⁶ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln. Kapitel 9.1.3.

¹⁷ Richtlinie für Anlage von Landstraßen (RAL), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2012, Köln.




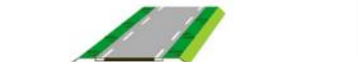
Entwurfsklasse	Querschnittstyp
EKL 1	
EKL 2	
EKL 3	
EKL 4	

Abbildung 6: Exemplarische Darstellung der Entwurfsklassen nach ERA 2010 / RAL 2006 (Quelle: RAL, 2006).

Bei Entwurfsklasse 1 und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich. Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit von weiteren Faktoren abhängig (s. Tabelle 2).

Tabelle 2: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3 (Quelle: ERA 2010).

	$V_{zul} = 100 \text{ km/h}$	$V_{zul} = 70 \text{ km/h}$
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

Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schulverbindung, bedeutende Freizeitverbindung) können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies auf Grund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen und bauliche Radwege auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß den Hinweisen für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)¹⁸:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,
- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),

¹⁸ Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln. Kapitel 2.2.3.

- Topografie der Strecke und
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und Zufußgehenden.

5.2.3 Abwägung Neubau Radweg / Ausbau Wirtschaftsweg

Eine besondere Herausforderung bei der Netz- und Maßnahmenplanung im Landkreis Alzey-Worms ist die Abwägung zwischen dem Neubau eines straßenbegleitenden Radweges und dem Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges abseits der Landstraße mit derselben Verbindungsfunktion.

Vor- und Nachteile beider Möglichkeiten sind in den folgenden **Tabelle 3** und **Tabelle 4** gegenübergestellt.

Tabelle 3: Vor- und Nachteile des Neubaus straßenbegleitender Radwege

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • I. d. R. optimale Topografie • Bekannte Streckenführung • Hohe Verkehrssicherheit 	<ul style="list-style-type: none"> • Interaktion mit Kfz-Verkehr an Einmündungen sowie Beginn und Ende des Radweges • Fortführung innerorts häufig problematisch • I. d. R. Grunderwerb erforderlich • Flächenverbrauch (Versiegelung) • Aufwendiges Genehmigungsverfahren

Tabelle 4: Vor- und Nachteile des Ausbaus vorhandener Wirtschaftswege

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Verkehrssicherheit • Attraktive Führung • Geringe Zeitverluste • Kein Grunderwerb erforderlich • Kürzeres Planungsverfahren 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte mit landwirtschaftl. Verkehr • Häufige Verschmutzung • Geringere soziale Kontrolle • Eingeschränkte Verkehrssicherungspflicht

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass straßenbegleitende Radwege in der Nutzung insgesamt attraktiver sind. Planungs- und Genehmigungsverfahren sind allerdings sehr zeitintensiv und der Ausgang, insbesondere mit Blick auf den Grunderwerb sowie den Natur- und Umweltschutz ungewiss.

5.2.4 Deckschicht / Wegeoberfläche

Im Landkreis Alzey-Worms läuft ein wesentlicher Teil des Radverkehrs über landwirtschaftliche Wege. Auch zahlreiche Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes betreffen den Ausbau von Wirtschaftswegen. Hierbei fand bereits während des Projektverlaufes eine enge Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer und dem Bauern- & Winzerverband als betroffene Interessenvertretung statt. Ziel

der Abstimmungen war es konkrete Lösungsansätze für die Maßnahmenentwicklung im Konzept zu erarbeiten, die eine verträgliche und rücksichtsvolle Nutzung der Wirtschaftswege zwischen den Verkehrsteilnehmenden fördert.

In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen¹⁹ werden Deckschichten

- mit ebener Oberfläche,
- möglichst geringem Rollwiderstand,
- hoher Griffbarkeit (auch bei Nässe) und
- Allwettertauglichkeit

als grundlegende Anforderungen gestellt.



Abbildung 7: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden (links, Mitte), heller Split-Mastix-Asphalt (rechts) (Quelle: Eigene Darstellung).

Entsprechend wird im Zielnetz eine betonierte, asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche angestrebt. Als asphaltähnliche Oberflächen mit gleichen Fahreigenschaften können bspw. wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden verwendet werden. Aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes sollten beim Aus- und Neubau von Wegen helle Oberflächen angelegt werden. Zudem sind die Anforderungen der Landwirtschaft auf Wirtschaftswege zu berücksichtigen (hohe Belastung durch landwirtschaftliche Maschinen besonders zu Erntezeiten).

Um eine ganzjährige attraktive Nutzung für möglichst viele Radfahrende zu ermöglichen, ist eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche erforderlich. Eine solche Oberfläche ist auch Voraussetzung für die Räumung der Wege im Winter.

Ein Ausbau von Wirtschaftswegeverbindungen ist dort Bestandteil des Maßnahmenprogramms, wo ein hohes Radverkehrspotenzial (Netzbedeutung sowie bspw. Schulweg und oder Bike+Ride-Verbindung) gesehen wird.

¹⁹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

Ist der Ausbau von Radverbindungen in Asphaltbauweise nicht durchsetzbar, ist eine leistungsfähige und regelmäßig zu wartenden Entwässerung in besonderem Maße zu berücksichtigen. Hierbei wird das Uhrglasprofil (gewölbte Wegedecke) oder eine einseitige Querneigung mit Entwässerungsgraben empfohlen (s. **Abbildung 8**). Das Querprofil mit einseitiger Querneigung wird auch für Wirtschaftswege in Asphaltbauweise empfohlen. Durch eine solche Ausgestaltung wird der Reinigungsaufwand reduziert und der Fahrkomfort verbessert.

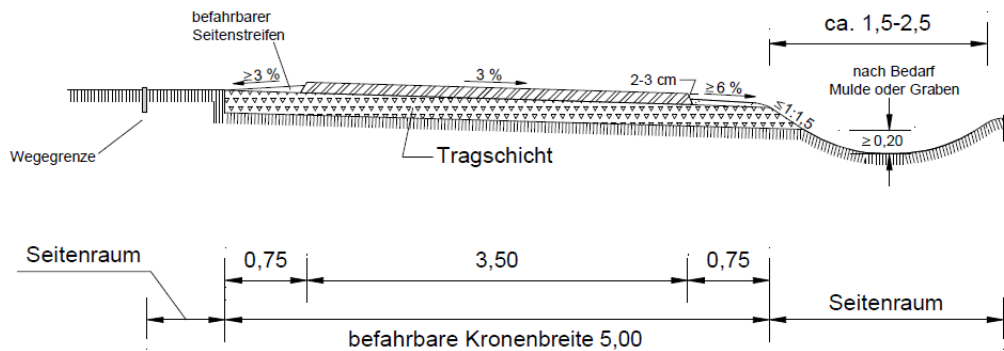


Abbildung 8: Querprofil Hauptwirtschaftsweg mit einseitiger Querneigung (Quelle: Richtlinien für den Ländlichen Wegebau, FGSV, 2005/2016).

Die Anforderungen an den Ausbauzustand eines Radweges können im Interessenskonflikt mit anderen Nutzungsgruppen, wie z.B. dem Naturschutz oder der Landwirtschaft stehen. So wurde im Beteiligungsprozess ein vorgeschlagener Ausbau eines ehemaligen Bahndamms für Radfahrende aus Gründen des Naturschutzes massiv kritisiert.

5.3 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A (sehr hohe Priorität) bis D (niedrige Priorität) durchgeführt. Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert zum einen auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und zum anderen auf der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr im Landkreis. Eine nach Priorität und Baulast sortierte tabellarische Auflistung der Maßnahmen kann **Anlage 10** und **Anlage 11** entnommen werden.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus dem angestrebten Grad der Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand hervor. Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung summiert und ergeben die Priorität.

Zudem fließt die Bedeutung des Netzelements in die Priorisierung mit ein. Diese wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Handelt es sich um eine Schulverbindung, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.
- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsarten wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Potenzialabschätzung:** Auf Grundlage der Fahrdaten und der Pendelbeziehungen sowie unter Berücksichtigung der Siedlungsstruktur wird das Potenzial für den Radverkehr eingeschätzt. Netzabschnitte mit hoher Nutzungsintensität und starken Pendelbeziehungen im (z.B. in verdichteten Räumen) wirken sich positiv auf das Bewertungsergebnis aus.
- **Freizeitverbindung:** Betrifft die Maßnahme einen Netzabschnitt, der Bestandteil einer Freizeitverbindung ist, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.
- **Beteiligungsmeldungen:** Haben sich mehrere Bürgerinnen und Bürger über die 1. und 2. Online-Beteiligung für einen Verbindungswunsch oder eine Verbesserung einer bestehenden Verbindung ausgesprochen oder eine konkrete Gefahrenstelle auf dem Netzelement gemeldet, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.

Anschließend an die fachliche Priorisierung nach den genannten Kriterien erfolgte eine erneute Bewertung einzelner Maßnahmen durch die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen im Rahmen des Verwaltungsworkshops. Innerhalb des Termins wurden besonders umfangreiche, dringende und gemeindeübergreifende Maßnahmen diskutiert und bei Bedarf in der Priorität angepasst.

Die Priorität gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche Faktoren wie die Finanzierung, Grunderwerb sowie die Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange, wie Naturschutz, Wasserschutz etc. entscheidend.

5.4 Ermittlung Kostenrahmen und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede bauliche Streckenmaßnahme wurde ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten und gegebenenfalls anfallenden Grunderwerbskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als erster Anhaltspunkt für den weiteren Entscheidungsprozess. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Die 92 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 74,1 Millionen Euro, das sich – wie in **Tabelle 5** dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

Tabelle 5: Kostenverteilung nach Baulastträger.

Bund	12.835.000 €
Land	21.6455.00 €
Landkreis Alzey-Worms	15.445.000 €
Kommunen	24.181.000 €
Gesamt	74.106.000 €

Daran anknüpfend wurde mithilfe der ermittelten Priorität und den Kosten ein **Kosten-Nutzen-Verhältnis** für jede Maßnahme errechnet. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Kosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen. Weitere Hinweise zu Finanzierungsmöglichkeiten werden in Kapitel 9.3 erörtert.

5.5 Musterlösungen

Für die meisten Maßnahmentypen sind Musterlösungen vorhanden. Diese wurden in der Regel durch das Land Rheinland-Pfalz erarbeitet. Liegen für bestimmte Maßnahmentypen keine Musterlösungen seitens des Landes Rheinland-Pfalz vor, wurde auf andere Musterlösungen zurückgegriffen oder eigene Musterlösungen erstellt. Alle Musterlösungen sind als **Anlage 12** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

5.6 Besondere Herausforderungen

5.6.1 Miteinander auf landwirtschaftlichen Wegen

Der Nutzungskonflikt zwischen Landwirtschaft und Radverkehr stellt eine Herausforderung in der Radverkehrsplanung und im Besonderen in der Netzplanung dar. Um diesen vorzubeugen, wurde einerseits bereits während der Planung Rücksicht auf die priorisierten Wirtschaftswege des ländliche Verbindungswegenetz genommen. Netzabschnitte oder Maßnahmenempfehlung, welche die entsprechenden Wirtschaftswege betreffen, wurden zur Abstimmung mit der Landwirtschaftskammer und dem Bauen- & Winzerverband im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Diskussion dargelegt. Insgesamt wurden 40 maßnahmenbezogene Stellungnahmen durch die Landwirtschaftskammer (14) und den Bauern- & Winzerverband (26) abgegeben, wobei sich teilweise mehrere Stellungnahmen auf eine Maßnahme beziehen. Für die überwiegende Zahl der Fälle wurden die

Aussagen fachlich geteilt (14) oder es wurde ein Kompromiss entwickelt (20). Lediglich drei Stellungnahmen wurden abgelehnt.

Um die Gegenseitige Akzeptanz und Rücksichtnahme zu fördern, kann neben einer regelmäßigen Reinigung der Wege auch mit öffentlichen Kampagnen, Hinweisen auf die Erntezeit in Internetpräsenzen und Sozialen Medien (s. **Abbildung 9**) oder ähnlichen Aktionen zielführend sein. Bereits zum Zeitpunkt der Befahrung wurden beispielsweise Bodenmarkierungen zur Förderung der Gegenseitigen Rücksichtnahme dokumentiert (s. **Abbildung 10**).



Abbildung 9: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen (links), Popup zur Erntezeit im Radroutenplaner Hessen (rechts).



Abbildung 10: Kampagne zur gegenseitigen Rücksichtnahme auf landwirtschaftlichen Wegen (links: Bodenmarkierung Wirtschaftsweg Mettenheim, rechts: Hochtaunuskreis).

Trotz der beschriebenen Maßnahmen können nach wie vor Konflikte zwischen den Nutzungsgruppen auf geteilten Wirtschaftswegen stattfinden. Um die Verkehrssicherheit für Radfahrende und den landwirtschaftlichen Verkehr zu verbessern, ist es Ziel, den Radverkehr auf Verbindungen des entwickelten Radverkehrsnetzes zu bündeln. Somit fokussiert sich die Nutzung der Wirtschaftswegen durch Radfahrende auf einzelne Verbindungen und führt dadurch zu einer gesteigerten Bewusstheit der gemeinsamen Wegenutzung und Reduzierung der Konflikte.

5.6.2 Nicht für den Radverkehr freigegebene Wege

Im gesamten Kreisgebiet sind zahlreiche Wege für den Radverkehr nicht freigegeben (vgl. [Abbildung 11](#)). Die in solchen Fällen erzwungene Missachtung von Verkehrszeichen kann insgesamt zu einer geringeren Beachtung von Verkehrszeichen durch Radfahrende führen.



Abbildung 11: Beispiele nicht freigegebener Wirtschaftswege in der OG Wachenheim (links) und OG Eppelsheim (rechts).

Es wird empfohlen alle Wirtschaftswege für den Radverkehr freizugeben. Dies kann durch das Anbringen des Zusatzzeichens „Radverkehr frei“ oder den Austausch des Verkehrszeichens „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ durch das Verkehrszeichen 260, „Verbot für Krafträder sowie Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ erfolgen (s. auch Musterlösung VVF_01).

Eine Veränderung der Verkehrssicherungspflicht hat dies nicht zur Folge. Auf forst- und landwirtschaftlichen Wegen ist weiter mit typischen Gefahren zu rechnen.

5.6.3 Anfang und Ende von Radwegen

Positiv zu bewerten sind die zahlreichen im guten Ausbaustandard vorhandenen Radwegeverbindungen zwischen den umliegenden Ortsteilen und der Stadt Alzey. Insbesondere touristische Verbindungen, die sich teilweise mit dem Zielnetz Radverkehr 2035 überschneiden sind bereits jetzt weitestgehend gut mit baulichen Radwegen an die Stadt angebunden.

Der Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg am Ende/Beginn von Radwegen ist jedoch häufig unregelt. Dadurch entstehen unübersichtliche und für den Radverkehr unattraktive Situationen und – abhängig von den örtlichen Gegebenheiten – Unfallgefahren (vgl. [Abbildung 12](#)).



Abbildung 12: Ungeeigneter Übergang zwischen Fahrbahn und Radweg am Ortsausgang Offstein Richtung Heppenheim (links) und am Ortsausgang Eppelsheim Richtung Dintesheim (rechts).

Empfehlung: Die Schnittstellen zwischen Radweg und Fahrbahn müssen klar erkennbar sein. Bei hoher Verkehrsbelastung wird eine bauliche Querungshilfe empfohlen. Als Mindeststandards werden Nullabsenkungen an den Bordsteinen sowie Markierungslösungen empfohlen. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten kann es sinnvoll sein, den Übergang Fahrbahn-Radweg bereits einige Meter vor dem Beginn/Ende des Radweges herzustellen. Die Musterlösungen in **Anlage 12** geben Hilfestellungen für die oben genannten Anwendungsfälle.

An Ortseingängen verstärken Mittelinseln die Ortseingangswirkung und können zu einer Reduzierung des einfahrenden Kfz-Verkehrs beitragen.

5.7 Weitere Empfehlungen

5.7.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung

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

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben²⁰ und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen (s. **Abbildung 13** und **Abbildung 14**).

²⁰ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03



Abbildung 13: Ende eines geräumten Radwegeabschnitts an einer Gemarkungsgrenze (Kreis Groß-Gerau).



Abbildung 14: Verschmutzter Wirtschaftsweg (Landkreis Fulda).

Ziel soll es sein, dass alle wichtigen Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. Dafür sollte der Landkreis Alzey-Worms in Abstimmung mit anderen Baulastträgern und Wegeeigentümern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards erarbeiten.

5.7.2 Fahrradwegweisung

Der Landkreis Alzey-Worms verfügt über eine aktuelle und den FGSV-Standards entsprechende Wegweisung. Um die Durchgängigkeit und Verlässlichkeit der Fahrradwegweisung zu erhalten, muss diese jährlich kontrolliert und qualitätsgesichert werden.

Das Radverkehrsnetz wird durch den Neubau von Radwegen laufend verändert. Dadurch muss auch die Fahrradwegweisung regelmäßig angepasst werden. Netzanpassungen, die sich beispielsweise durch den Neubau von Radwegen ergeben, sollen bereits während der Planungsphase der Radwege geplant und mit Inbetriebnahme der Radwege montiert werden. Dem Landkreis Alzey-Worms kommt hierbei eine koordinierende Funktion zu.

5.7.3 Radschnellwege

Radschnellverbindungen stellen eine besondere Kategorie von Radverkehrsverbindungen dar. Sie richten sich vor allem an Radfahrende, die im Alltagsverkehr längere Strecken zurücklegen.

Unter der Bezeichnung „Radschnellwege“ wird zwischen Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten differenziert. In Rheinland-Pfalz werden letztere als sogenannte Pendler-Radrouten²¹ bezeichnet. Radschnellverbindungen und Pendler-Radrouten unterscheiden sich in den Qualitätsanforderungen an die Verbindung und sind

²¹ vgl. Radschnellwege Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, 2019, Koblenz.

Anforderungen²² an die Ausbildung von Radschnellverbindungen sind:

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrtgeschwindigkeiten (bis zu 25 km/h),
- direkte, weitgehend umwegfreie Linienführung,
- möglichst wenig Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr,
- Trennung vom Fußverkehr,
- ausreichende Breiten,
- hohe Belagsqualität,
- Freihalten von Einbauten,
- Steigungen max. 6%, wenn frei trassierbar,
- keine vermeidbaren Höhendifferenzen,
- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung und
- Wegweisung nach HBR.

Das Land Rheinland-Pfalz hat im Jahr 2014 eine Potenzialstudie für Radschnellverbindungen durchgeführt. Dabei wurden in einem ersten Schritt Gunsträume für Radschnellverbindungen definiert, die in einem zweiten Schritt auf das konkrete Nutzungspotenzial untersucht worden sind. Radschnellverbindungen erfordern ein Nutzungspotenzial von mehr als 2.000 Radfahrenden pro Werktag.

Insgesamt wurden Potenzialräume im Gesamten Gebiet des Bundeslandes ermittelt, woraufhin sieben Korridore identifiziert wurden. Der Landkreis Alzey-Worms befindet sich laut Ergebnis der Studie von 2014 in einem Potenzialraum, jedoch wurde kein geeigneter Korridor für den Bereich identifiziert. Das Radverkehrskonzept beinhaltet hierzu keine weiterführenden Untersuchungen.

5.7.4 Fahrradabstellanlagen

„Gut zugängliche und zielortnahe Fahrradabstellmöglichkeiten – auch im Wohnumfeld – sind entscheidend für eine vermehrte Nutzung des Fahrrads.“²³ Der Nationale Radverkehrsplan enthält deshalb explizit den Appel an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereitzustellen oder dafür beispielsweise durch Anpassungen der Stellplatzsatzungen Sorge zu tragen. Hierbei soll auch den zunehmenden Anforderungen von Lasten- und Spezialrädern Rechnung getragen werden.

Ziel sollte die Schaffung von ausreichend dimensionierten und qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an den wesentlichen Freizeiteinrichtungen, Einkaufszentren etc. sein. Weiter sollen möglichst zahlreiche dezentrale, kleinere Abstellanlagen ergänzt werden. Dies kann auch durch die Umwandlung von Pkw-Stellplätzen erfolgen.

²² vgl. Potenzialbetrachtung Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Koblenz, 2014.

²³ vgl. Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVBS, Berlin, 2021.

Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und auf öffentlichen Plätzen liegen in der Regel in der Zuständigkeit der Kommunen. Der Landkreis kann insbesondere den kleineren Kreiskommunen gegenüber eine koordinierende und beratende Funktion übernehmen.

Zusätzlich kann der Landkreis durch ausreichende, zielnahe und attraktive Fahrradabstellanlagen an Schulen und öffentlichen Einrichtungen mit gutem Beispiel vorangehen und eine Vorbildfunktion übernehmen.

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung wurden geeignete Standorte für Fahrradabstellanlagen abgefragt. Hierzu sind über 26 Meldungen eingegangen, die bei zukünftigen Planungen von Fahrradabstellanlagen durch den Landkreis Alzey-Worms herangezogen werden sollen (s. **Anlage 4**).

5.7.5 Öffentlichkeitsarbeit

Für das Sichtbarmachen des Radverkehrs ist neben der Umsetzung der infrastrukturellen Maßnahmen auch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit wichtig. Ebenso ist in diesem Zusammenhang auf ein rücksichtsvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden hinzuweisen. Zusätzlich wird eine Zusammenarbeit mit lokalen Interessensverbänden (z.B. ADFC, VCD) sowie eine aktive Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger vor Ort und regelmäßige Informationen über die Umsetzung der Maßnahmen in Print- und Onlinemedien empfohlen.

Stadtradeln: STADTRADELN ist eine seit 2008 durchgeführte Kampagne die aktive Radverkehrsförderung betreibt. Deutschlandweit können alle Kommunen teilnehmen und interessierte Bürgerinnen und Bürger können über 21 Tage mit dem Fahrrad gefahrene Kilometer sammeln. Ziel ist es, unter anderem in Teams möglichst viele Kilometer zu fahren. Alle Kommunen des Landkreises Alzey-Worms haben im Jahr 2022 erfolgreich an Stadtradeln teilgenommen und zusammen über 230.000 km²⁴ gesammelt.

Die Kampagne STADTRADELN spricht im Besonderen die Zielgruppe der Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker an, damit diese verstärkt „erfahren“, was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein. Weitere Informationen zur Kampagne Stadtradeln sind unter www.stadtradeln.de erhältlich.

Mit dem Rad zur Arbeit: Die teilnehmenden Firmen ermutigen im Aktionszeitraum ihre Mitarbeitenden, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zur benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden häufig firmenintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Team vergeben.

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Der Landkreis kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Arbeitgeber zu einer höheren Teilnehmendenzahl beitragen. Mögliches Instrument dafür ist beispielsweise eine regionale

²⁴ vgl. „Viele Kilometer im Team für die Umwelt unterwegs“, Landkreis Alzey-Worms, 18.8.2022, online.

Siegerehrung und die Auszeichnung des „sportlichsten Betriebes“. Weitere Informationen zur Kampagne sind unter www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de erhältlich.

Empfehlungen

Die aktive Teilnahme an den oben aufgeführten Kampagnen und Initiativen wird empfohlen. Für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen sollte ein jährlicher Etat bereitgestellt und die Zuständigkeiten für Durchführung und Betreuung klar definiert werden.

Generell ist der Anschluss an bestehende Kampagnen deutlich kostengünstiger und mit weniger Aufwand verbunden als die Entwicklung eigener Konzepte.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass der Landkreis in enger Verbindung mit allen Beteiligten, insbesondere den Landkreiskommunen steht. Darüber hinaus ist von Vorteil, wenn es in Schulen, bei Arbeitgebern, und in weiteren Einrichtungen Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt des Landkreises sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagnen erfolgreich umzusetzen.

Auch der aktuelle Umsetzungsstand dieses Konzepts sollte weiterhin über Pressemitteilungen und auf der Webseite der Landkreise kommuniziert werden. Eine dauerhafte Dokumentation des Umsetzungsstandes wird empfohlen.

5.7.6 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden. Umgesetzte Maßnahmen werden ermittelt und können als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden. Weiterführende Information werden in Kapitel 7 erläutert.

6 Akteursbeteiligung und organisatorische Empfehlungen

6.1 Hintergrund

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Kommunen dar. Deshalb kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere koordinierende Funktion zu. Da die Nachfrage nach durchgängigen Radverkehrsverbindungen nicht an Verwaltungsgrenzen endet, muss auch die Förderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden.

Der Landkreis Alzey-Worms sollte deshalb seine 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 und die Wegweisung.

6.2 Jour Fixe Radverkehr

Es wird empfohlen, einen Jour Fixe Radverkehr zu etablieren. Dieser dient dazu, die Landkreiskommunen über aktuelle Projekte und Entwicklungen zu informieren und den Raum für einen fachlichen Austausch zu ermöglichen. Insbesondere für die kleineren Kommunen, die über keine eigene Fachabteilung verfügen, ist ein solcher Erfahrungsaustausch für die Umsetzung eigener Maßnahmen von großer Bedeutung. Abhängig von den Themenschwerpunkten können unterschiedliche Experten über aktuelle Entwicklungen informieren oder erfolgreich umgesetzte Projekte aus dem Landkreis als Best Practice vorgestellt werden.

Neben den Landkreiskommunen können auch weitere Akteure eingeladen werden.

Der Jour Fixe Radverkehr sollte ein- bis zweimal jährlich stattfinden.

6.3 Projektgruppe Radverkehr

Es soll eine ämter- und institutionsübergreifende Projektgruppe Radverkehr eingerichtet werden. Die Projektgruppe dient dazu, die wichtigsten Akteurinnen und Akteure, die für die Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen relevant sind, regelmäßig über aktuelle Entwicklungen zu informieren. Weiter können Anregungen oder Bedenken aus dem Kreis der Projektgruppe frühzeitig berücksichtigt werden.

Die Zusammensetzung der Projektgruppe Radverkehr sollte analog zur Zusammensetzung der Lenkungsgruppe Radverkehrskonzept gestaltet sein (s. Kapitel 3.5).

7 Erhebung Radverkehrsstärken und Evaluierung

7.1 Hintergrund

Neben der Zielnetzplanung wird im Landkreis Alzey-Worms eine hierarchische Darstellung der wichtigsten interkommunalen Verbindungen im Zielnetz Radverkehr 2035 angestrebt. Ein entsprechendes Netz ist erforderlich, um festlegen zu können, welche Radverkehrsverbindungen von besonders hoher Bedeutung sind und damit beispielsweise prioritär beim Winterdienst, bei der Reinigung von Wirtschaftswegen oder bei der Instandhaltung behandelt werden.

7.2 Daten

Die Verfügbarkeit von Daten ist für die Ermittlung der Radverkehrsströme die entscheidende Herausforderung. Im Folgenden sind unterschiedliche Möglichkeiten zur Datenerhebung aufgeführt.

7.2.1 Verkehrszählungen

Zur Erhebung von Verkehrsmengen können Verkehrszählungen, in der Regel mit Videokameras, durchgeführt werden. Hierbei können handelsübliche und kostengünstige Kameras an bestehender Infrastruktur, beispielsweise Lichtmasten, befestigt werden. Verkehrszählungen werden auch mit Blick auf die Akkuleistung in der Regel nur kurzzeitig, beispielsweise für 16 Stunden, durchgeführt. Die Auswertung der Videos kann automatisiert und softwaregestützt erfolgen und dokumentiert dabei die Fahrtrichtung und Fahrlinie (Gehweg, Radweg, Fahrbahn etc.) von Radfahrenden.

7.2.2 Dauerzählstellen

Dauerzählstellen gibt es in unterschiedlichen Ausführungen. Bekannt sind Dauerzählstellen, die in Kombination mit einer Säule und einer digitalen Anzeige montiert werden. Hier wird die Radverkehrsbelastung sichtbar gemacht.

Alternativ sind Dauerzählstellen auch „unsichtbar“ als Schleifen im Boden möglich.

Beide Ausführungen von Dauerzählstellen können Radfahrende und deren Fahrtrichtung identifizieren. Eine Übermittlung der Ergebnisse ist dauerhaft über verschiedene Netzwerktypen möglich.

7.2.3 Fahrdaten

Fahrdaten oder allgemein Bewegungsdaten werden über Smartphones im Zuge diverser Anwendungen aufgezeichnet. Bei einigen Anwendungen, beispielsweise der Kampagne Stadtradeln (s. Kapitel 5.7.5), können Teilnehmende der Bereitstellung ihrer anonymisierten Fahrdaten zwecks Planungsanalyse zustimmen.

Mit Hilfe dieser Daten kann eine Übersichtskarte (s. **Abbildung 15**) erstellt werden, der über eine Datenaufbereitung die jeweilige Nutzungsintensität einzelner Verbindungen entnommen werden kann.

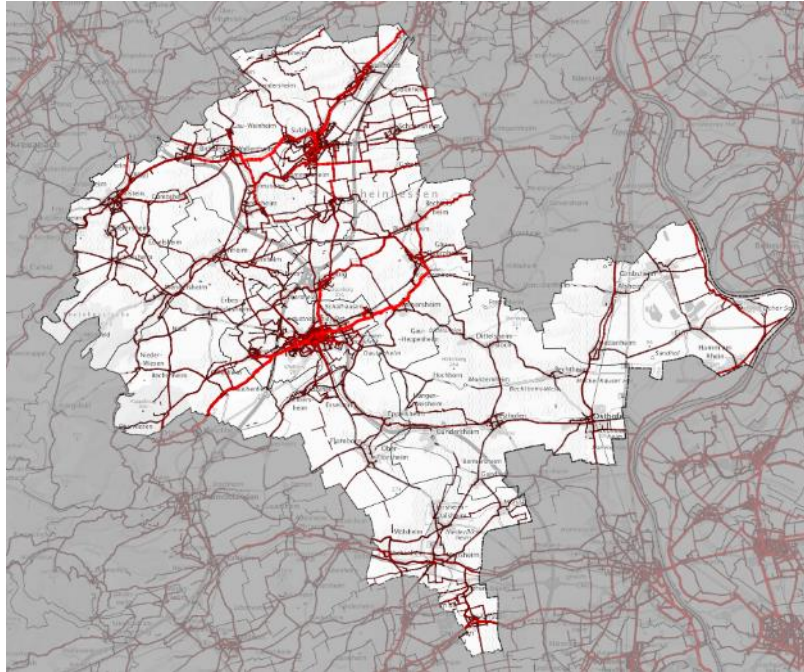


Abbildung 15: Visualisierung Stadtradeln Fahrdaten (2020) Landkreis Alzey-Worms 2020 (Quelle: Eigene Darstellung)

Die Stadtradeln-Daten von 2018 bis 2020 werden kostenfrei zur Verfügung gestellt. Aktuellere Daten müssen ggf. durch den Landkreis erworben werden. Eine Auswertung der aktuellen Fahrdaten ist in Kapitel 3.2 beschrieben. Die Aufbereitung der Daten ist unter anderem in **Anlage 3** einsehbar.

7.3 Empfehlungen

Um eine möglichst repräsentative und detaillierte Analyse zu erhalten, wird eine Kombination aller drei Möglichkeiten zur Datenerfassung empfohlen.

Mit jährlich stattfindenden Video-Verkehrszählungen können flexibel unterschiedliche Netzelemente erfasst werden. Die zu erfassenden Situationen können so gewählt werden, dass bspw. durch Baumaßnahmen erwartete Veränderungen auftreten. Mit Hilfe von drei bis vier Dauerzählstellen können die Ergebnisse auf den gesamten Jahresverlauf hochgerechnet werden.

Zudem ermöglicht es die Auswertung der Fahrdaten, die Verkehrserhebungen auf das gesamte Radverkehrsnetz zu übertragen. Im Ergebnis liegt dann eine Hochrechnung der Radverkehrszahlen für das gesamte Radverkehrsnetz vor. Voraussetzung dafür ist eine hohe Teilnahme an der Kampagne

Stadtradeln sowie die Bereitstellung der Fahrdaten durch die Teilnehmenden. Hier kann der Landkreis in Zusammenarbeit mit den Landkreiskommunen aktiv zu einer hohen Teilnahmequote beitragen.

7.4 Aufwand und Kosten

Bei der Erhebung der Radverkehrsstärken entsteht sowohl ein finanzieller als auch ein personeller Aufwand. Hierbei sind unterschiedliche Kosten zu berücksichtigen, die je nach Umfang und örtlicher Gegebenheiten variieren können.

Dauerzählstellen stellen einen einmaligen und Videozählungen einen jährlichen finanziellen Aufwand dar. Fahrdaten der Kampagne Stadtradeln wurden in den Jahren 2018 bis 2020 kostenfrei zur Verfügung gestellt. In den Jahren 2021 und 2022 mussten diese jedoch durch die Kommunen käuflich erworben werden. Das Land Rheinland-Pfalz²⁵ förderte die Teilnahme aller Kommunen an Stadtradeln. Im Land Hessen werden zusätzlich die Kosten für die Bereitstellung der Fahrdaten übernommen.

Gleichzeitig erfordert die Datenaufbereitung sowie die Betreuung der Dauerzählstellen und Videozählung einmaligen und jährlichen personellen Aufwand. Eine Abschätzung des Aufwandes kann aufgrund des Umfangs der Erhebung nur schwer abgeschätzt werden. Hinsichtlich der Fahrdaten ist die Qualität der Datenaufbereitung zu berücksichtigen.

²⁵ Kooperationsvertrag MUEF / Klimabündnis e.V., 2020, Mainz/Frankfurt a. M.

8 CO₂-Bilanz

Klimaerwärmung und der verursachende CO₂-Ausstoß sind die Herausforderung des 21. Jahrhunderts. Die globalen Folgekosten sind bereits jetzt enorm, eine zukünftige Entwicklung kaum seriös vorhersehbar. Klar ist jedoch, dass die Folgekosten weiter steigen werden. Insbesondere der Verkehrssektor hat in der Vergangenheit kaum zu einer Reduzierung des CO₂-Ausstoßes beigetragen (s. [Abbildung 16](#)).

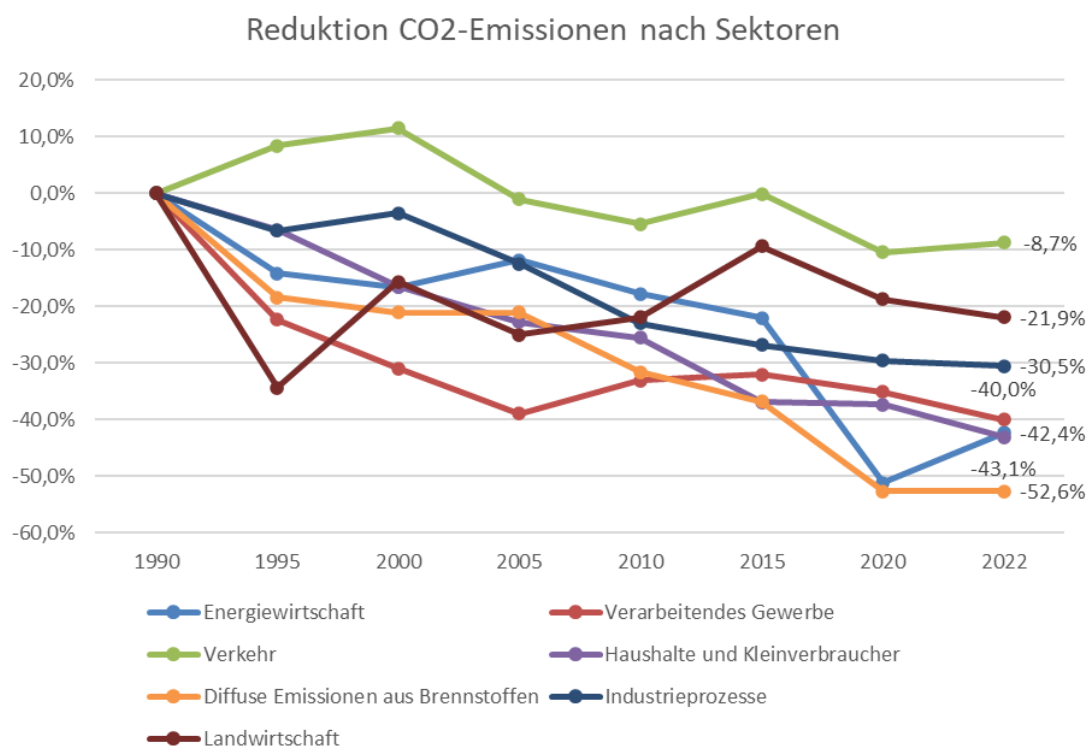


Abbildung 16: Reduktion CO₂-Emissionen nach Sektoren zwischen 1900 und 2022
(Quelle: Umweltbundesamt 2023)

Um das CO₂-Einsparpotenzial des Landkreises Alzey-Worms ermitteln zu können, sind mehrere Prognose-Fälle sowie die Ist-Situation zu bewerten. Insgesamt werden drei Prognosefälle bewertet. Der Nullfall prognostiziert die Entwicklung, die eintritt, wenn der der Modal-Split-Berechnung zu Grunde liegende Mitteleinsatz (2008-2017) in die Radverkehrsförderung beibehalten wird. Weiter wird die Entwicklung für die Prognosefälle „konservative Steigerung“ und „ambitionierte Steigerung“ bewertet.

[Tabelle 6](#) zeigt dabei die Summe der CO₂-Einsparungen in Tonnen für die unterschiedlichen Szenarien und die Prognosehorizonte 2025 und 2050. Bei ambitionierter Steigerung des Mitteleinsatzes können im Landkreis Alzey-Worms bis zum Jahr 2050 etwa 94.000 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart werden. Die Methodik der Berechnung wird im eigenständigen Bericht (s. [Anlage 14](#)) im Detail erläutert.

Betrachtet man die Radverkehrsplanung mit dem Ziel der CO₂-Einsparungen, sind vor allem Bike and Ride- und Pedelec-Nutzung zu fördern. In diesen beiden Bereichen besteht besonderes Potenzial, da

sie die leistungsstarken Methoden des Radverkehrs darstellen. Bei der Verlagerung solcher Wege können hohe CO₂-Einsparungen erzielt werden.

Tabelle 6: CO₂-Einsparungen in Abhängigkeit der gewählten Szenarien (Quelle: Eigene Darstellung).

Summe der CO ₂ -Einsparungen in Tonnen		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
2035	Umstieg von Pkw (78 %)	14.504	18.403	30.098
	Umstieg von ÖPV (13 %)	118	151	248
	Gesamt	14.622	18.553	30.346
2050	Umstieg von Pkw (78 %)	44.305	56.601	93.487
	Umstieg von ÖPV (13 %)	216	277	463
	Gesamt	44.521	56.878	93.949

In der Umsetzung erfordert dies eine Förderung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen zielnaher und moderner Bike and Ride-Anlagen sowie von Investitionen in die Radverkehrsanlagen im Bahnhofsumfeld und auf den direkten Verbindungen vom Bahnhof in die Wohngebiete im Einzugsgebiet des Bahnhofs.

Mit Blick auf die Pedelec-Nutzung muss eine pedelec-taugliche Infrastruktur geschaffen werden. Längere Strecken zwischen bedeutenden Zielen sollen auf möglichst direktem Weg mit möglichst wenig Fahrtunterbrechungen bei einer Regelgeschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde zurückgelegt werden können. Ein geeignetes Werkzeug hierfür ist der Radschnellweg (s. Kapitel 5.7.3). Der ausführliche Bericht zum CO₂-Einsparpotenzial findet sich im Anhang dieses Berichtes (s. **Anlage 14**).

9 Weiteres Vorgehen

9.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept 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 für den Radverkehr auf.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Für die Umsetzung ist die aktive Mitarbeit aller Straßenbaulastträger – also von Bundes- und Landesstraßen (LBM), von Kreisstraßen (Landkreis Alzey-Worms) und von Gemeindestraßen und -wegen (Kommunen) – erforderlich.

Der Umsetzung muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen.

Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden weiteren Planungsprozess intensiv betrachtet werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

Gelingt es dem Landkreis Alzey-Worms und den Kreiskommunen ein attraktives Radverkehrsnetz zu schaffen, kann dies auch positive Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft und den sozialen Zusammenhalt innerhalb der Kommunen beziehungsweise innerhalb der Orts- und Stadtteile haben. Entscheidet sich beispielsweise eine Familie mit Blick auf eine gute Radverkehrsinfrastruktur dazu das Zweitauto aufzugeben, führt dies automatisch dazu, dass Einkäufe, Besorgungen und Freizeitgestaltung auf Grund der kurzen Wege vermehrt innerhalb der Kommune stattfinden.

9.2 Berücksichtigung Träger öffentlicher Belange

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

Die Interessen der Träger öffentlicher Belange konnten im Rahmen des Konzeptes nur oberflächlich geprüft werden. Anregungen, Hinweise und Bedenken die bezüglich einzelner Maßnahmenempfehlungen von Teilnehmenden der Steuerungsgruppe oder über Stellungnahmen eingegangen sind, befinden sich soweit im Abstimmungsprozess erfasst als Hinweis auf den entsprechenden Maßnahmendatenblättern. Alle Stellungnahmen wurden fachlich bewertet und anschließend wurde für jede einzelne Anregung eine Empfehlung für die Beschlussfassung ausgearbeitet. Dieses Vorgehen ersetzt nicht die übliche Abstimmung im Rahmen des Planungs- und Genehmigungsverfahrens.

Sollte es aus nachvollziehbaren Gründen zum Ausschluss oder dem Zurückstellen von Maßnahmen kommen, sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung für den Radverkehr erarbeitet werden.

9.3 Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der Maßnahmen der Prioritätsklassen A bis D und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes Radverkehr 2035 erfordern eine Investition von etwa 74,1 Millionen Euro brutto inklusive Planungskosten. Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 7,41 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Bau- lastträger Bund, Land, Kreis und Kommunen auf (siehe Kapitel 5.4). Zukünftige Baukostensteigerungen sind dabei zu berücksichtigen.

Für den Landkreis Alzey-Worms wurden Kosten in Höhe von ca. 15,4 Millionen Euro ermittelt. Bezogen auf den Umsetzungszeitraum von 10 Jahren bedeutet dies rechnerisch einen jährlichen

Investitionsbedarf von 1,54 Millionen Euro. Bei einer angenommenen Förderung von 75 Prozent würden beim Landkreis Kosten von ca. 368.000 € pro Jahr verbleiben.

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 Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist. **Herstellungsradwege** (hessische Bezeichnung) sind dabei land- oder forstwirtschaftliche Wege, die über die gleiche Verbindungsfunktion verfügen, wie parallel verlaufende Landstraßen und die statt eines straßenbegleitenden Neubaus ausgebaut werden²⁶. Die Kosten für den Ausbau übernimmt der zuständige Baulastträger der Landesstraße, an der der straßenbegleitende Radweg fehlt und zukünftig nicht mehr erforderlich ist. Eigentümer bleiben die Kommunen. Ob es sich tatsächlich um Herstellungsradwege handelt, muss im Einzelfall entschieden werden. Vertragliche Regelungen zur Unterhaltung und zum Winterdienst sind zu treffen. Somit können Planungskapazitäten besser genutzt werden.

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Land und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene finden sich in der Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplans unter:

www.mobilitaetsforum.bund.de

9.4 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden und über ein Web GIS oder vergleichbare Lösungen öffentlich einsehbar sein. Umgesetzte Maßnahmen können positiv herausgestellt und als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

9.5 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

www.rv-k.de/LK_Alzey-Worms/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

²⁶ Vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 1 Hessisches Straßengesetz (HStrG)

10 Anlagen

Anlage 1	Plan 1 Pendelverflechtungen
Anlage 2	Plan 2 Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung
Anlage 3	Plan 3 Fahrdaten Stadtradeln
Anlage 4	Plan 4 Ergebnisse 1. Online-Beteiligung
Anlage 5	Plan 5 Zielnetz Radverkehr 2035
Anlage 6	Plan 6 Bauliche Streckenmaßnahmen
Anlage 7	Maßnahmendatenblätter
Anlage 8	Plan 7 Weitere Maßnahmen
Anlage 9	Plan 8 Ergebnisse 2. Online-Beteiligung
Anlage 10	Maßnahmenliste Priorität
Anlage 11	Maßnahmenliste Baulast
Anlage 12	Musterlösungen
Anlage 13	Stellungnahmen TöB-Beteiligung
Anlage 14	CO2-Einsparpotenziale

Anlage 1

Plan 1 Pendelverflechtungen

Radverkehrskonzept

Landkreis Alzey-Worms

Pendelrelation

- Sehr starke Verbindung
- Starke Verbindung
- Schwache Verbindung
- Sehr schwache Verbindung

Grenzen

- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Verbandsgemeinde
- Ortsgemeinde

Für den Radverkehrs relevante Pendelverflechtungen betragen eine maximale Distanz von 15 km, da diese Fahrten potenziell durch mit dem Fahrrad ersetzt werden können. Die Pendelverflechtungen enthalten alle Pendelströme von sozialversicherungspflichtigen Erwerbsstätigen sowie Daten zum Schulverkehr aller kreisangehörigen Schulen.

Anlage 01

Plan 01: Pendelverflechtung

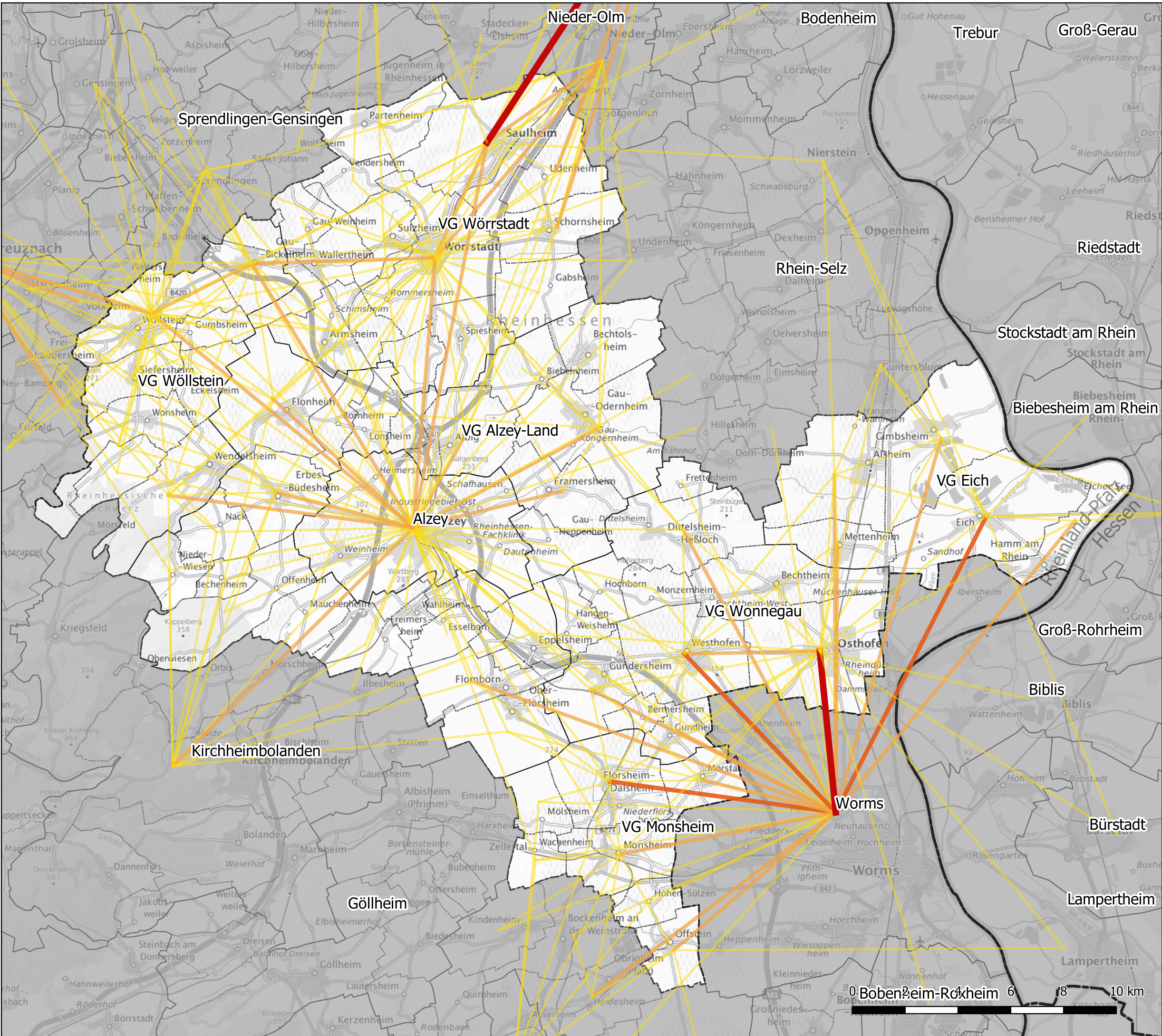
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Alzey-Worms

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.04.2023

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Datengrundlage: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Landkreis Alzey-Worms



Anlage 2

Plan 2 Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung

Radverkehrskonzept

Landkreis Alzey-Worms

Unfalltyp

- Fahrunfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall
- Sonstige Unfälle ohne Typ

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Grenzen

- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Verbandsgemeinde
- Ortsgemeinde

Die Darstellung zeigt alle Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung im Zeitraum 2018 - 2021.

Anlage 02

Plan 02: Unfallorte mit Radverkehrsbeteiligung

Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Alzey-Worms

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

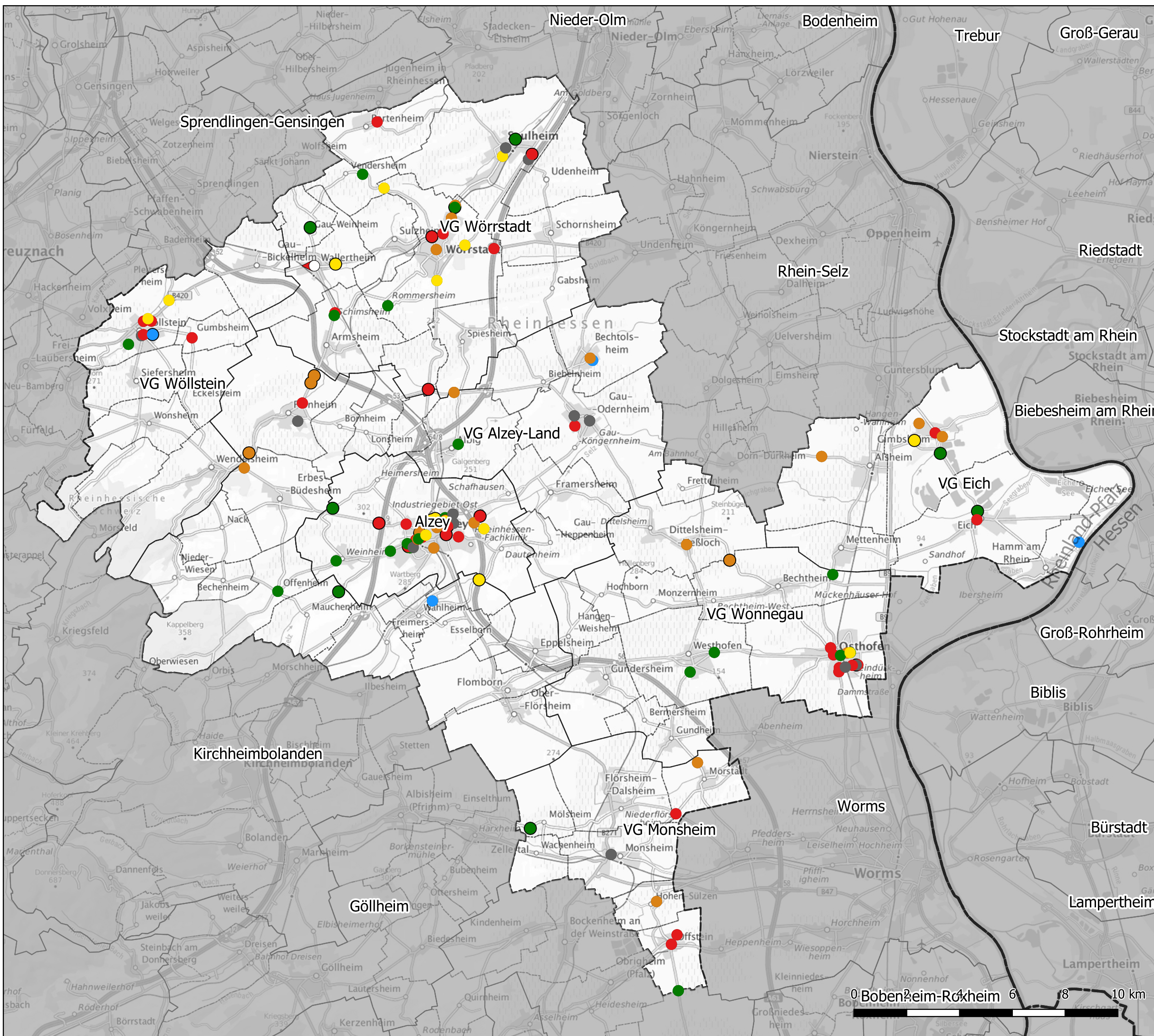
Datum: 20.04.2023

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Datengrundlage: Unfallatlas dl-de/by-2-0
<https://www.govdata.de/dl-de/by-2-0>



Planungsbüro RV-K
Franziskusstraße 8-14
60314 Frankfurt



Anlage 3

Plan 3 Fahrdaten Stadtradeln

Radverkehrskonzept

Landkreis Alzey-Worms

Nutzungsintensität

- Sehr geringe Nutzung
- Sehr starke Nutzung

Grenzen

- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Verbandsgemeinde
- Ortsgemeinde

Die Darstellung zeigt die Nutzungsintensität auf den betrachteten Abschnitten. Die Daten wurden im Rahmen von Stadtradeln im Jahr 2020 erhoben. Für den Landkreis Alzey-Worms habenEs haben ausschließlich die VG Wörrstadt und Stadt Alzey teilgenommen.

Anlage 03

Plan 03: Fahrdaten Stadtradeln 2020

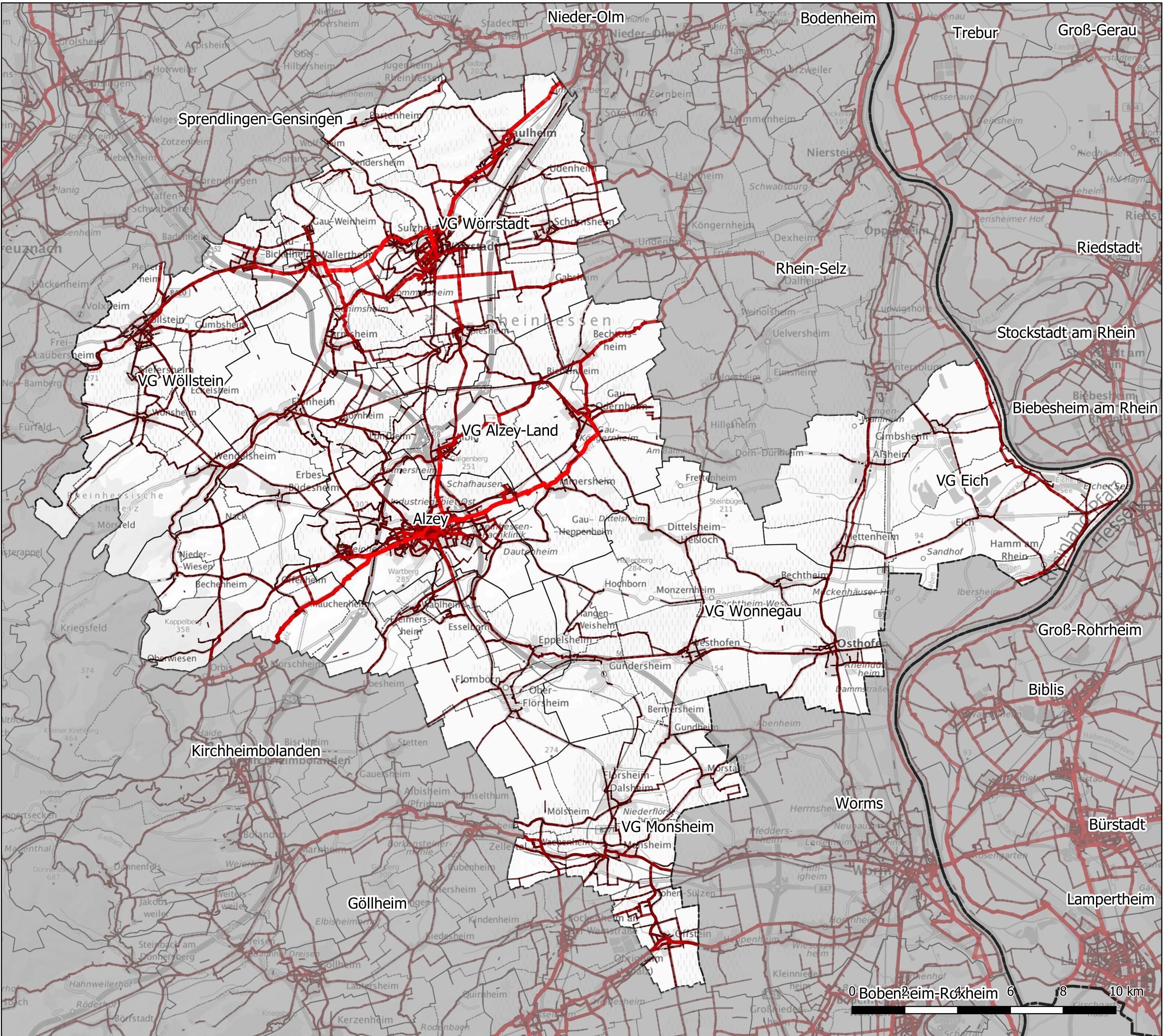
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Alzey-Worms

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.04.2023

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Datengrundlage: TU Dresden 2021







Anlage 4

Plan 4 Ergebnisse 1. Online-Beteiligung





Radverkehrskonzept

Landkreis Alzey-Worms

Meldungen

-  Bedarf Abstellanlage
-  Gefahrenstelle
-  Neuer Verbindungswunsch
-  Kommentar zu bestehender Verbindung

Grenzen

-  Landesgrenze
-  Kreisgrenze
-  Verbandsgemeinde
-  Ortsgemeinde

Meldungen und Kommentare der 1. Online-Beteiligung sind unter anderem online auf der Projekthomepage einsehbar:
www.radverkehrskonzept-alzey-worms.de

Anlage 04

Plan 04: Ergebnisse

1. Online-Beteiligung

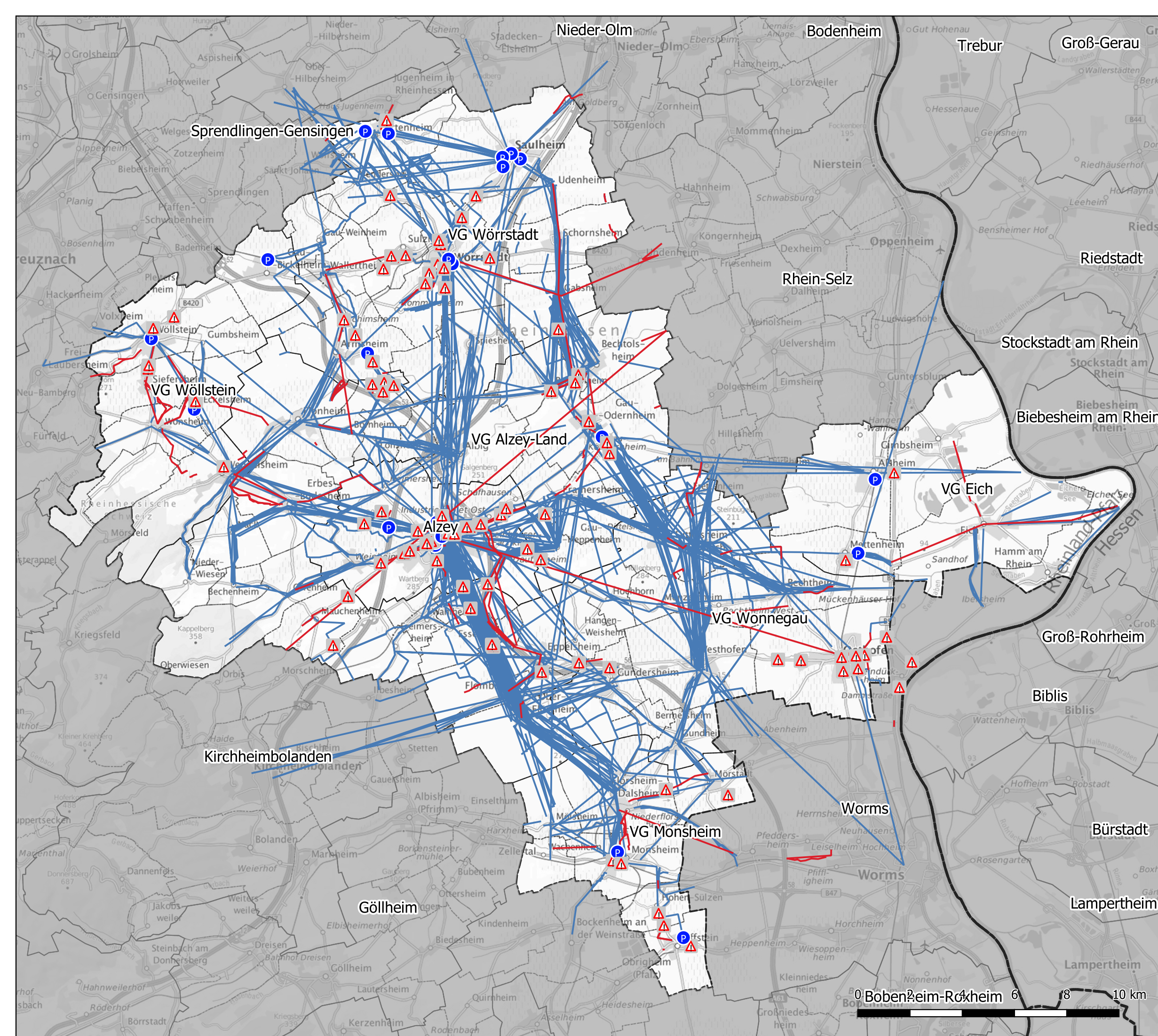
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Alzey-Worms

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 20.04.2023

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Datengrundlage: Eigene Daten



Anlage 5

Plan 5 Zielnetz Radverkehr 2035

Radverkehrskonzept

Landkreis Alzey-Worms

Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung
- Basisverbindung (Alternative)

Grenzen

- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Verbandsgemeinde
- Ortsgemeinde

Das Netz in der Gemarkung der VG Wörrstadt wurde durch das beauftragte Planungsbüro VIA erstellt. Eine Befahrung durch das Planungsbüro RV-K fand nicht statt. Alle Übergänge zwischen den Verbandsgemeinden wurden in einer Abstimmung mzwischen den Büros erarbeitet. Das Zielnetz ist unter anderem online im Web GIS abrufbar unter:

www.rv-k.de/LK_Alzey-Worms/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 05

Plan 05: Zielnetz Radverkehr 2035

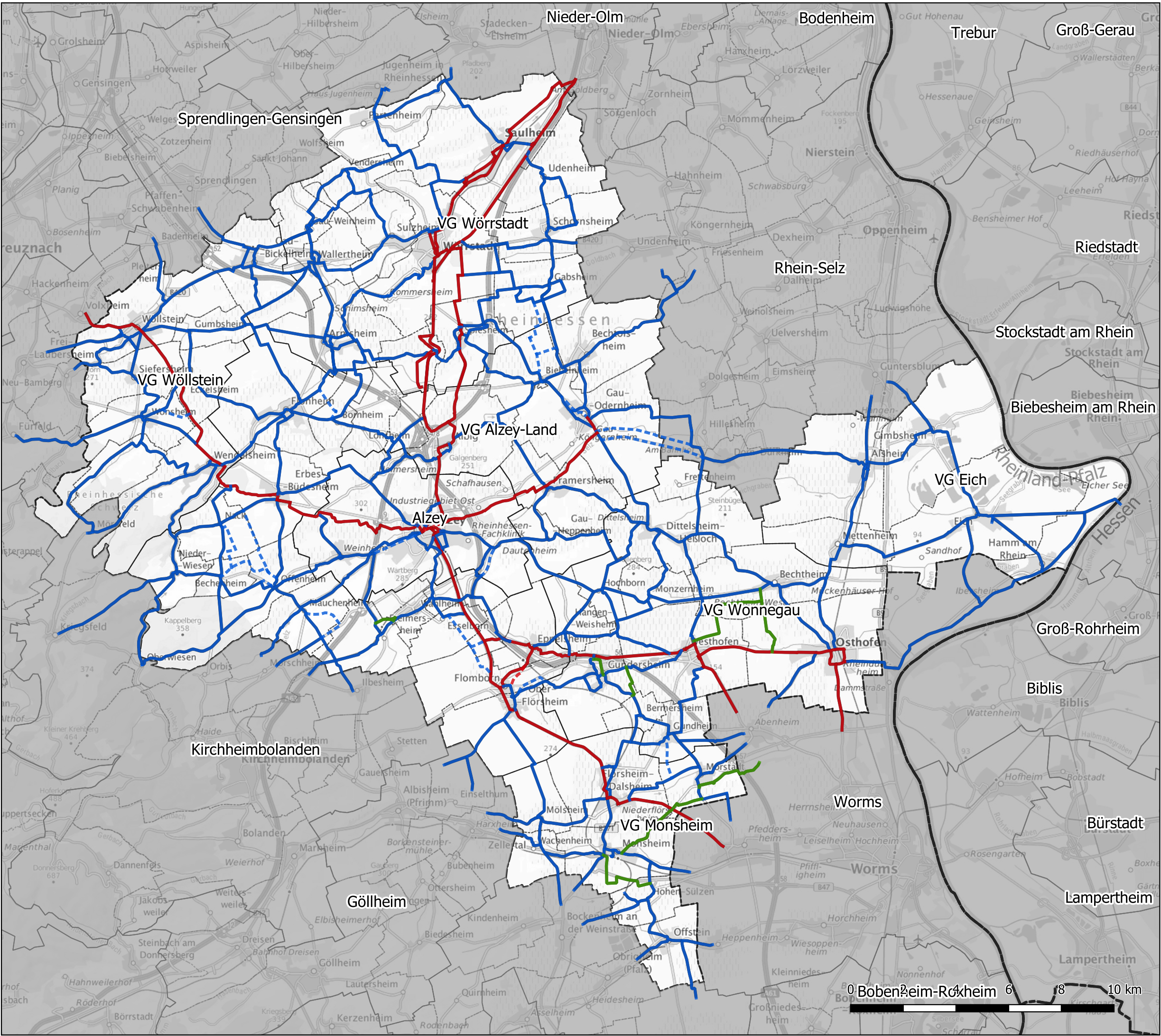
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Alzey-Worms

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 13.07.2023

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Datengrundlage: Eigene Daten, Planungsbüro VIA



Anlage 6

Plan 6 Bauliche Streckenmaßnahmen

Radverkehrskonzept

Landkreis Alzey-Worms

Streckenmaßnahme

- Bestehenden Weg verbreitern
- Radweg neu bauen
- Oberfläche asphaltieren
- Schadhafte Oberfläche sanieren
- Unbefestigten Weg ausbauen
- Sonstiges

Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung
- Basisverbindung (Alternative)

Grenzen

- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Verbandsgemeinde
- Ortsgemeinde

Alle Maßnahmenempfehlungen und das Zielnetz sind online im Web GIS abrufbar unter:

www.rv-k.de/LK_Alzey-Worms/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 06

Plan 06: Bauliche Streckenmaßnahmen

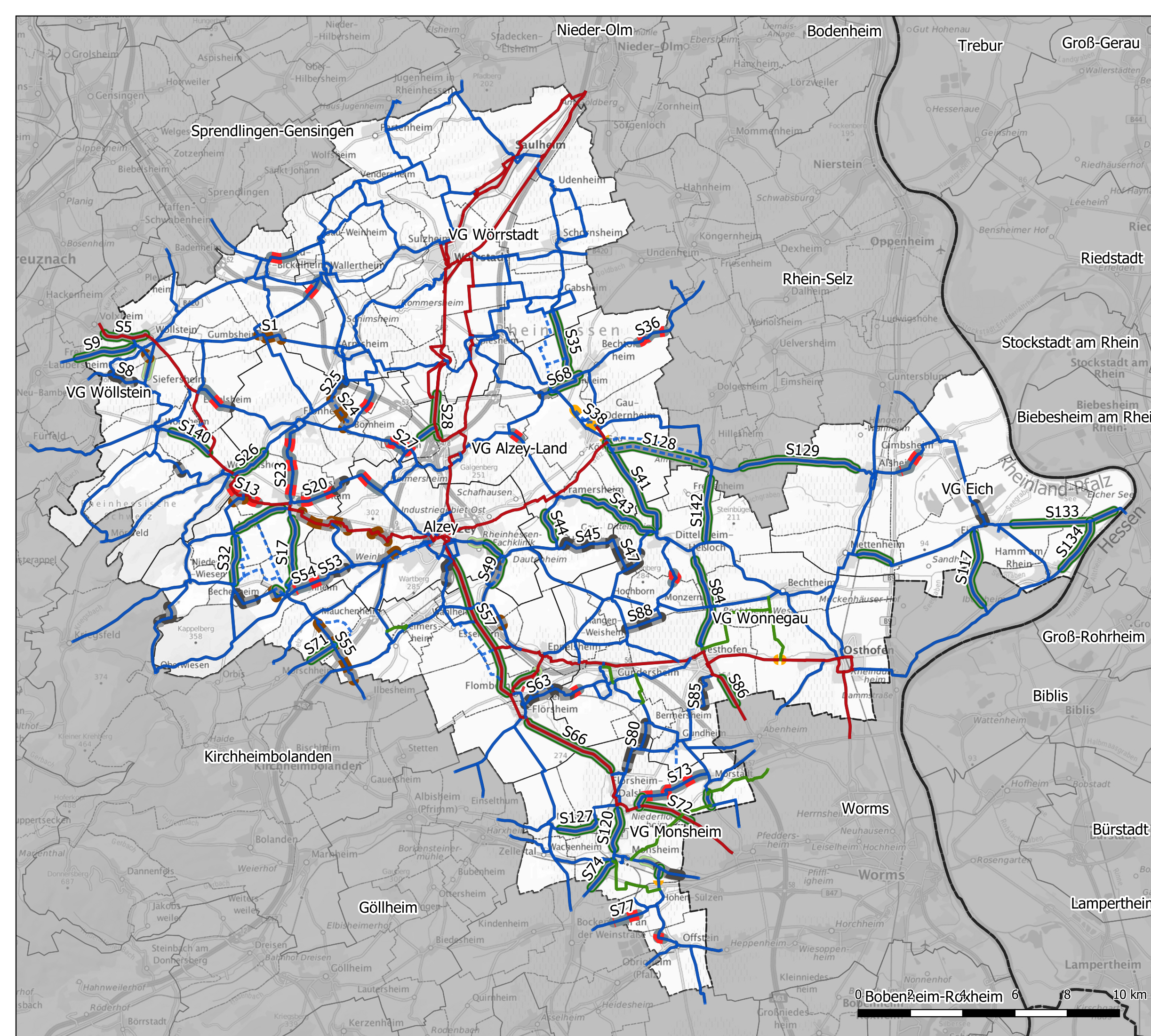
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Alzey-Worms

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 13.07.2023

Kartgrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Datengrundlage: Eigene Daten, Planungsbüro VIA



Anlage 7

Maßnahmendatenblätter

Verbindung: Armsheim - Gumbsheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Gumbsheim

Kommune 2: VG Wörrstadt

OG 2: Armsheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 1090 Meter

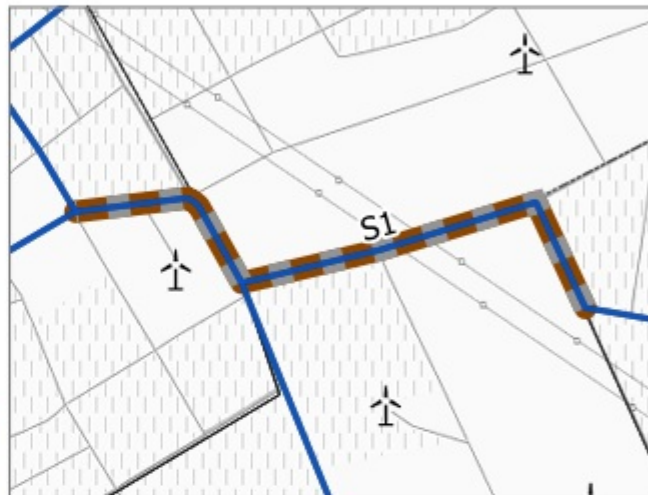
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  53  0

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 1.100.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Siefersheim - Wöllstein

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Siefersheim

Kommune 2: -

OG 2: Wöllstein

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 3021 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: L 400

Länge: Ca. 620 Meter

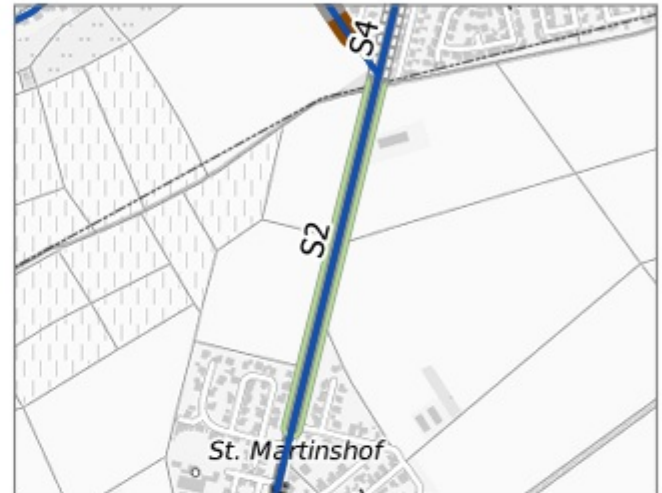
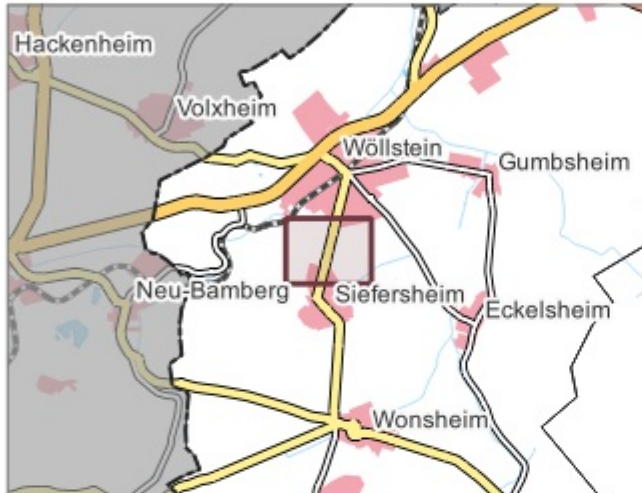
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung: UFR_17 6 0

Lage:



Situation: Der vorhandene Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig. Eingeschränkte Sichtverhältnisse und erhöhte Sturzgefahr durch hohen Bordstein am Übergang Fahrbahn Radweg am Orteingang Wöllstein.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Am Orteingang Wöllstein soll ein geregelter Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der bestehende Bordstein stellt eine Sturzgefahr für den Radverkehr dar.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 230.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Wöllstein - Siefersheim

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Wöllstein

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Geringes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 190 Meter

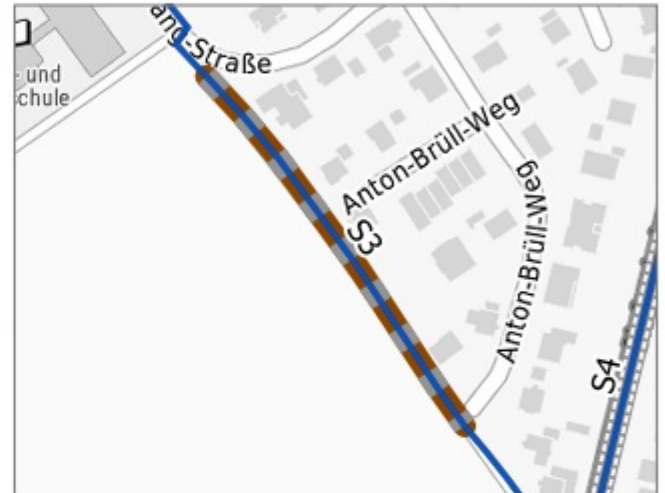
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  9  0

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Hier ist leider kein Foto vorhanden.



Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: C Kostenrahmen: 90.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Wöllstein - Volxheim

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Wöllstein

Kommune 2: Bad Kreuznach

OG 2: Volxheim

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Bund / Land

DTV: 6210 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 412

Länge: Ca. 1650 Meter

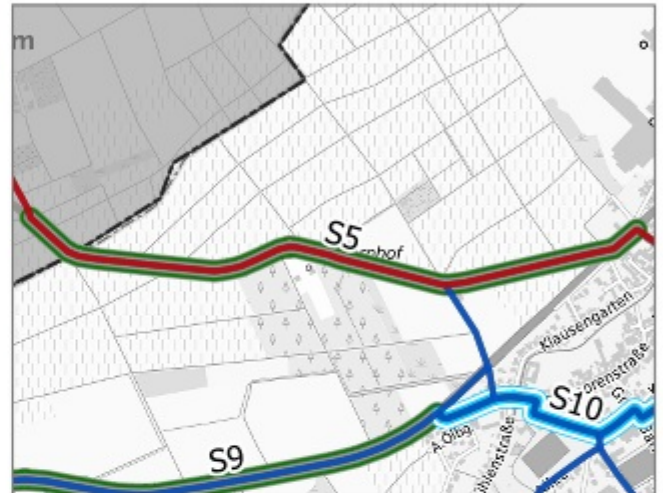
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  8  0

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 70 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 1.470.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (ca. 621 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Flonheim - Wöllstein

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Eckelsheim

Kommune 2: VG Wöllstein

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 400 Meter

GRW: nein

Tour. Radroute: nein

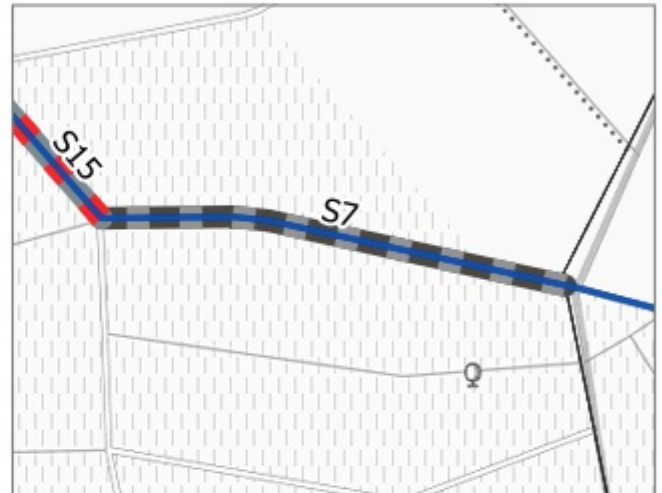
Bike and Ride: nein

Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  18  0

Lage:



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

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 400.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Siefersheim - Neu-Bamberg

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Siefersheim

Kommune 2: -

OG 2: Wöllstein

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: NSG, LSG, FFH, Biotop

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Mühlweg

Länge: Ca. 910 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  14  0

Lage:



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

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 560.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Wöllstein - Frei-Laubersheim

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Wöllstein

Kommune 2: VG Bad Kreuznach

OG 2: Frei-Laubersheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Bund

DTV: 5135 Kfz / 24h

Schutzgebiet: Biotop

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 420

Länge: Ca. 2150 Meter

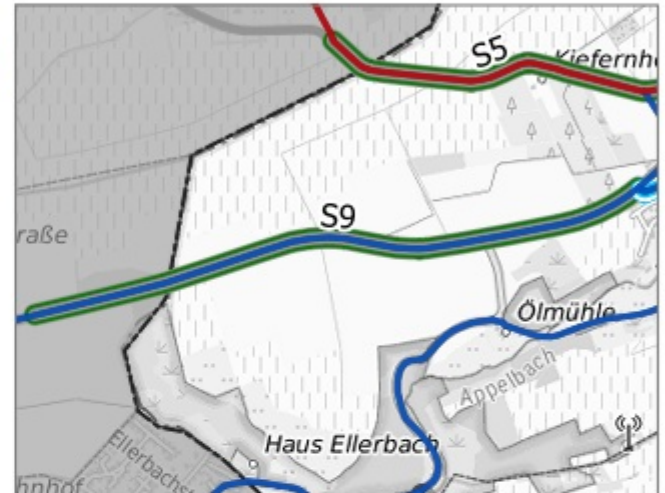
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  11  1

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 1.550.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und des Schwerlastverkehrs (ca. 410 SV / Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Stein-Bockenheim - Wendelsheim

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Wendelsheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 250 Meter

GRW: nein

Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: nein

Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  16  0

Lage:



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

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 150.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Wendelsheim - Erbes-Büdesheim

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Wendelsheim

Kommune 2: VG Alzey-Land

OG 2: Erbes-Büdesheim

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: LSG, Biotop

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Im Riedertal

Länge: Ca. 1420 Meter

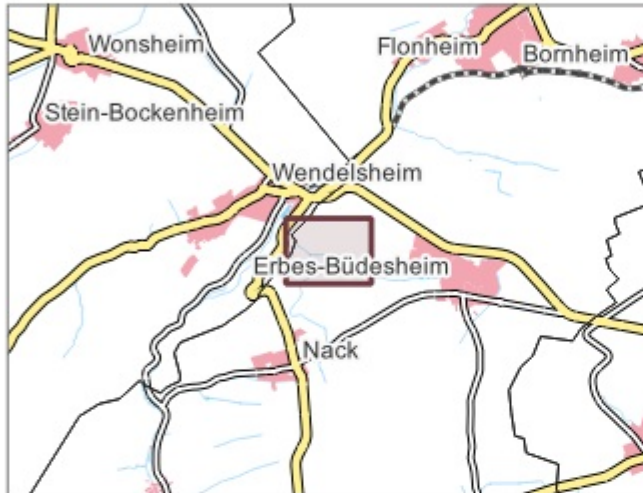
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  28  2

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 550.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Gau-Bickelheim - Gau-Weinheim

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Gau-Bickelheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 810 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: -

Beteiligung:  30  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 310.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Eckelsheim - Flonheim

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Eckelsheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 940 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  21  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 360.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: **Nack - Wendelsheim**

Kommune 1: **VG Wöllstein**

OG 1: **Erbes-Büdesheim**

Kommune 2: **VG Alzey-Land**

OG 2: **Nack**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Kommune**

DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **LSG**

Konflikt Naturschutz: **Mittleres Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: **Riederweg**

Länge: **Ca. 440 Meter**

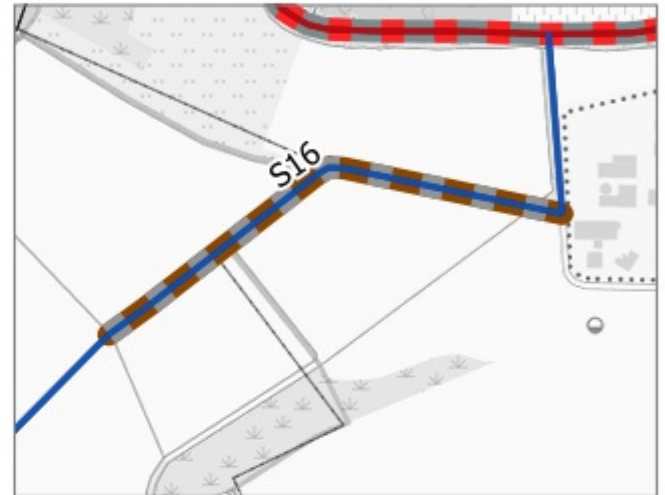
GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **nein** Schulverb. **nein**

Musterlösung: **OAA_01**

Beteiligung:  16  0

Lage:



Situation: **Der bestehende Weg ist unbefestigt.**

Maßnahme: **Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.**

Fotos:



Priorität: **C** Kostenrahmen: **230.000 €**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Begründung: **Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.**

Sonstiges: **-**

Verbindung: Erbes-Büdesheim - Offenheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Erbes-Büdesheim

Kommune 2: -

OG 2: Offenheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 3121 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 9

Länge: Ca. 2610 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  17  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 1.800.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung (3121 Kfz / 24h) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Im Rahmen der Kommunenabstimmung wurde eine Alternativverbindung westlich der K 9 über existieren Wirtschaftswege (mit Ausnahme eines noch herzustellenden Abschnittes von ca. 200m) aufgenommen. Eine Verbindung über diesen Streckenabschnitt soll im weiteren Verlauf der Planungen berücksichtigt werden.

Verbindung: Wallertheim - Gumbsheim

Kommune 1: VG Wörrstadt

OG 1: Wallertheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Borntaler Weg

Länge: Ca. 710 Meter

GRW: ja

Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: ja

Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  15  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 220.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Erbes-Büdesheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 1420 Meter

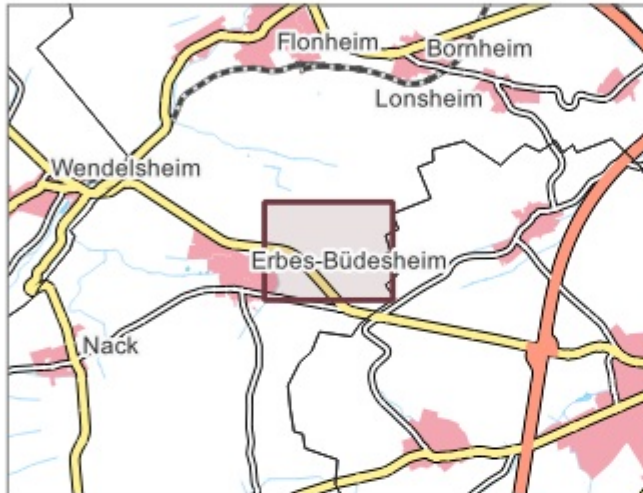
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  20  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 640.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

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

Sonstiges: -

Verbindung: Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Erbes-Büdesheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 550 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung: NRW_02 18 0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 330.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Am Steinigen Kopf

Länge: Ca. 950 Meter

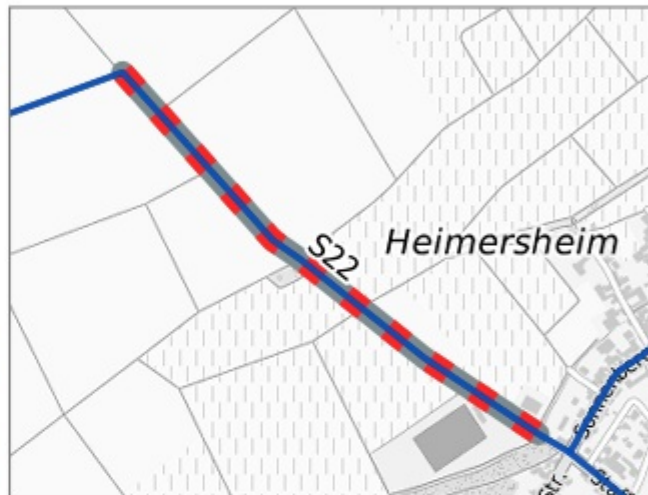
GRW: ja Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  15  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine teilweise schadhafte und gepflasterte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften, teilweise asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 410.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Erbes-Büdesheim - Flonheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Erbes-Büdesheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: NSG

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Aulheimer Mühle

Länge: Ca. 2510 Meter

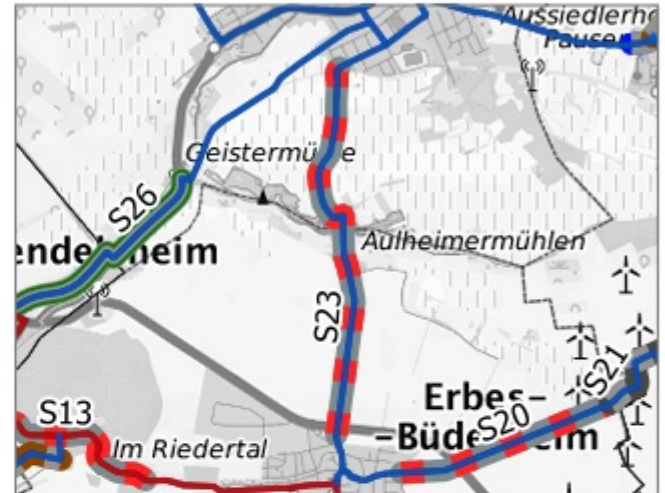
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: -

Beteiligung:  25  2

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 550.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Bornheim - Armsheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Bornheim

Kommune 2: -

OG 2: Flonheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: -

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 1340 Meter

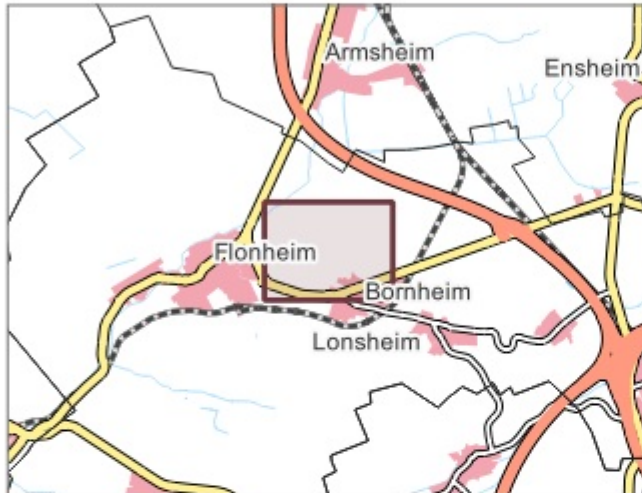
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  0  0

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 1.340.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Es handelt sich um eine alternative Verbindung zur Maßnahme S136.

Verbindung: Flonheim - Armsheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Flonheim

Kommune 2: VG Wörrstadt

OG 2: Armsheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 970 Meter

GRW: ja Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  27  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche und ist teilweise unbefestigt.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte Oberfläche und Asphaltieren des unbefestigten Wegeabschnittes auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 470.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Unbefestigte (und schadhafte) Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Laufende Planungen bezüglich des Ausbaus des dargestellten Abschnittes durch die Verbandsgemeinde Alzey-Land.

Verbindung: Flonheim - Wendelsheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Wendelsheim

Kommune 2: VG Wöllstein

OG 2: Flonheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 1949 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 401

Länge: Ca. 1510 Meter

GRW: ja

Tour. Radroute: ja

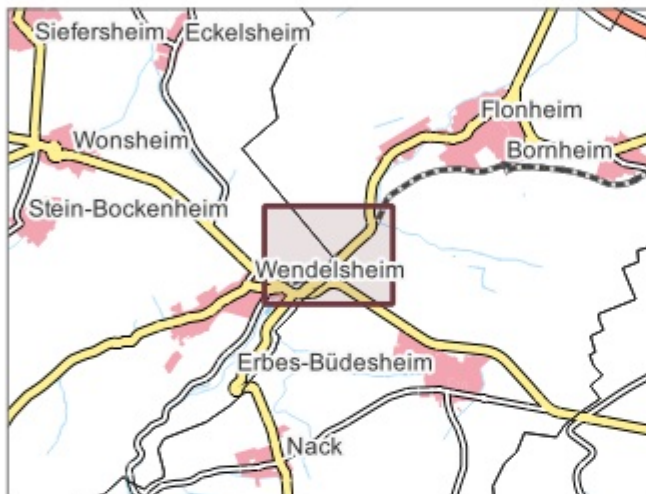
Bike and Ride: ja

Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  39  1

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 70 km/h. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung. Laufende Planungen zum Neubau eines straßenbegleitenden Radweges.

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: - €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges: Laufende Baurechtsschaffung.

Verbindung: Lonsheim - Bermersheim v.d.Höhe

Kommune 1: VG Alzey-Land OG 1: Bermersheim v. d. Höhe

Kommune 2: - OG 2: Lonsheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: 1261 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 1360 Meter

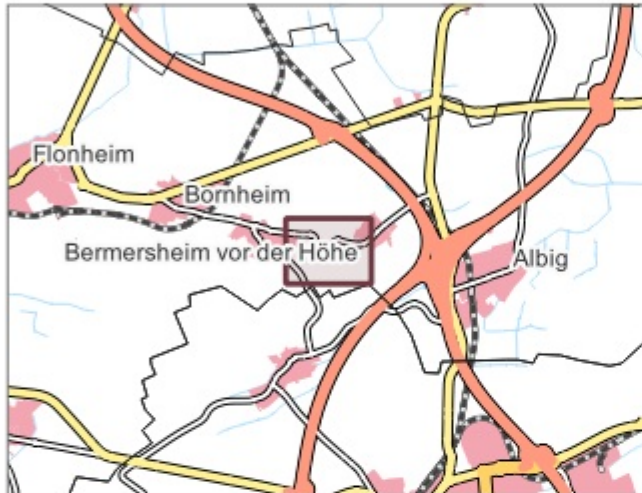
GRW: nein Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  10  1

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 680.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Ensheim - Albig

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Albig

Kommune 2: VG Wörrstadt

OG 2: Ensheim

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Bund

DTV: 5180 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 271

Länge: Ca. 1650 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  16  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 1.230.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (207 SV / 24h) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Fortführung der Maßnahme auf Gemarkung der VG Wörrstadt.

Verbindung: **Bermersheim - Albig**

Kommune 1: **VG Alzey-Land**

OG 1: **Bermersheim v. d.**

Kommune 2: **-**

OG 2: **Höhe Albig**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Landkreis**

DTV: **1261 Kfz / 24h**

Schutzgebiet: **-**

Konflikt Naturschutz: **Mittleres Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: **K 13**

Länge: **Ca. 670 Meter**

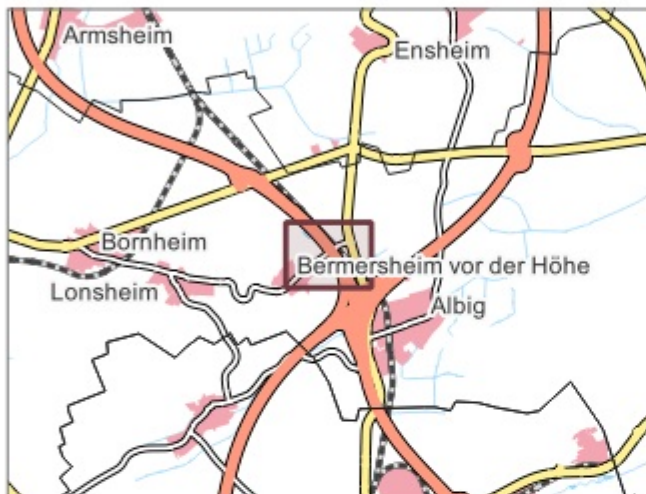
GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **ja** Schulverb.: **nein**

Musterlösung: **NRW_02**

Beteiligung:  **12**  **0**

Lage:



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

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der K13. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges. Einrichtung einer gesicherten Querungshilfe am Ende des Radweges (Querung der B271).

Fotos:



Priorität: **B** Kostenrahmen: **530.000 €**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, nur bedingt für den Radverkehr geeignet. Die Maßnahme stellt einen Lückenschluss zum geplanten Radweg entlang der B271 dar.

Sonstiges: **-**

Verbindung: **Nack - Erbes-Büdesheim**

Kommune 1: **VG Alzey-Land**

OG 1: **Erbes-Büdesheim**

Kommune 2: **-**

OG 2: **Nack**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Landkreis**

DTV: **1987 Kfz / 24h**

Schutzgebiet: **LSG**

Konflikt Naturschutz: **Mittleres Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: **K 7**

Länge: **Ca. 1870 Meter**

GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **ja** Schulverb.: **nein**

Musterlösung: **NRW_02**

Beteiligung:  **23**  **0**

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Baubeginn eines straßenbegleitenden Radweges seit 5. September 2022.

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

Fotos:



Priorität: **C** Kostenrahmen: **- €**

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

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

Sonstiges: Für die Maßnahme wurde keine Priorität und Kostenschätzung ermittelt, da sie sich bereits im Bau befindet.

Verbindung: **Nack - Bechenheim**

Kommune 1: **VG Alzey-Land**

OG 1: **Nack**

Kommune 2: **-**

OG 2: **Bechenheim**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Land**

DTV: **845 Kfz / 24h**

Schutzgebiet: **-**

Konflikt Naturschutz: **Mittleres Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: **L 407**

Länge: **Ca. 1690 Meter**

GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **nein** Schulverb.: **nein**

Musterlösung: **NRW_02**

Beteiligung:  **10**  **0**

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: **D** Kostenrahmen: **1.340.000 €**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Ungünstig**

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

Sonstiges: Eine Alternativführung über parallel verlaufende Wirtschaftswegen ist zu untersuchen.

Verbindung: Albig - Biebelnheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Biebelnheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 320 Meter

GRW: nein

Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja

Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  8  3

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist wassergebunden. Die parallel verlaufende L 408 / Flonheimer Str. verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Die Verkehrsstärke auf der L 408 / Flonheimer Str. beträgt 4.047 Kfz/24h.

Maßnahme: Der wassergebundene Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 61.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges: Es ist zu prüfen, ob durch die gewählte Trasse eine Kostenübernahme durch das Land (Herstellungsradschwinge) möglich ist.

Verbindung: Biebelnheim - Gabsheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Biebelnheim

Kommune 2: VG Wörrstadt

OG 2: Gabsheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 1727 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 430

Länge: Ca. 2680 Meter

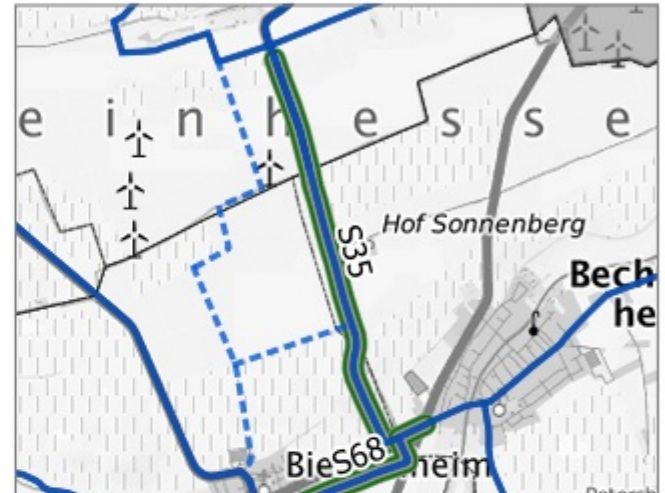
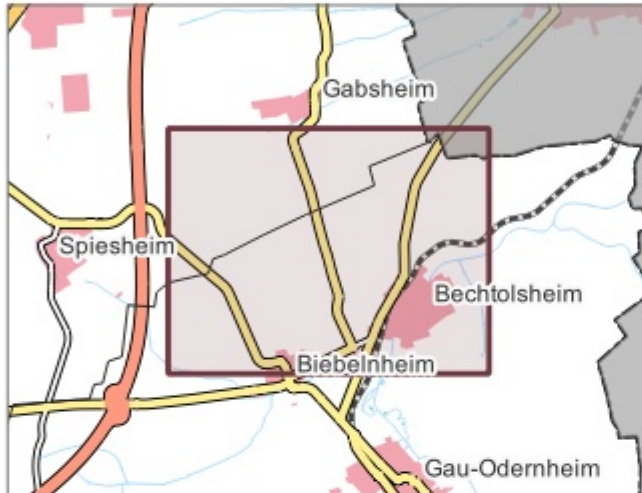
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  18  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 2.340.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: Die Planung zum Ausbau der abgestuften L 430 sind bereits fortgeschritten. Der Neubau eines straßenbegleitenden Radweges konnte deshalb nicht mehr berücksichtigt werden. Als Alternative können vorhandene Wirtschaftswege genutzt werden, die aber nicht durchgängig befestigt sind.

Verbindung: Bechtolsheim - Friesenheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Bechtolsheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 1140 Meter

GRW: ja

Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: ja

Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  28  3

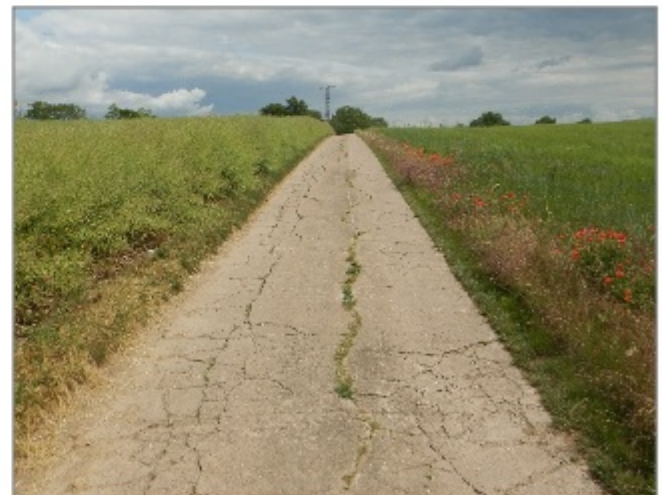
Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 440.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Albig - Freimersheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Albig

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 330 Meter

GRW: nein

Tour. Radroute: nein

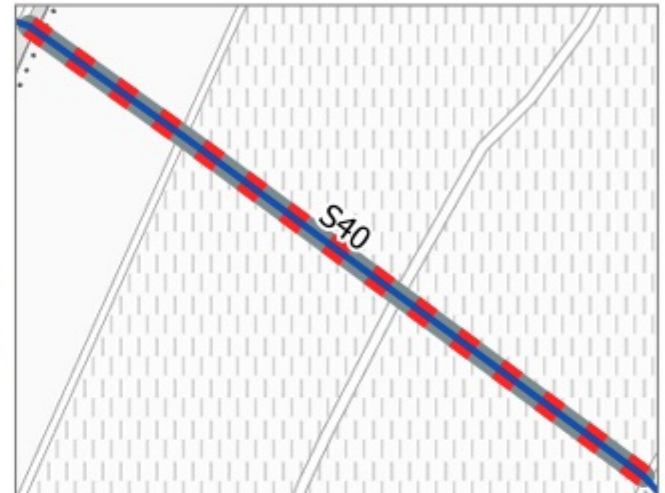
Bike and Ride: ja

Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: -

Beteiligung:  28  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 220.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Gau-Odernheim - Dittelsheim-Heßloch

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Gau-Odernheim

Kommune 2: VG Wonnegau

OG 2: Dittelsheim-Heßloch

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 2224 Kfz / 24h

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 414

Länge: Ca. 3910 Meter

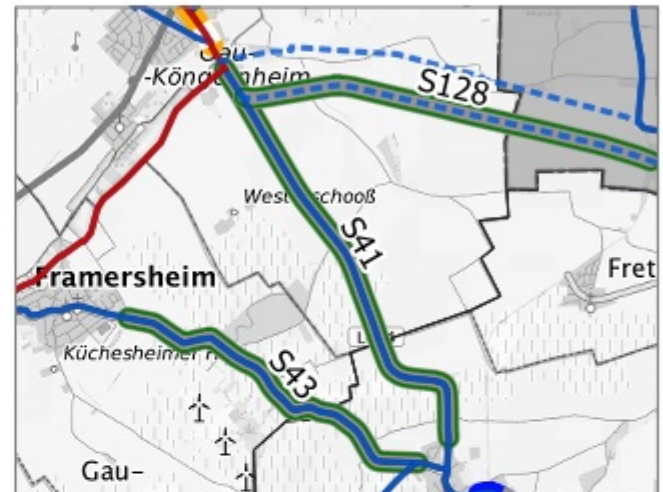
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  10  1

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 2.800.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Framersheim - Dittelsheim-Heßloch

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Framersheim

Kommune 2: VG Wonnegau

OG 2: Dittelsheim-Heßloch

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 898 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 30

Länge: Ca. 2990 Meter

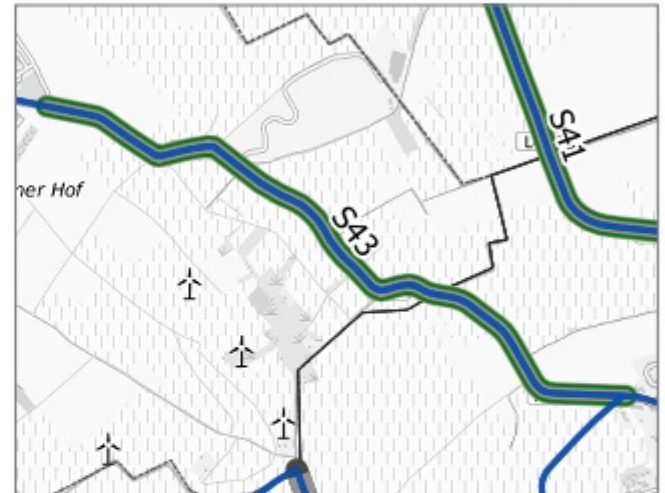
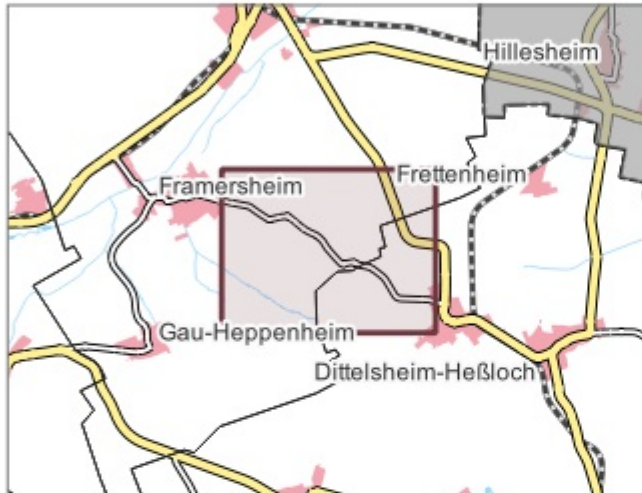
GRW: ja Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  1  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 2.570.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Framersheim - Gau-Heppenheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Gau-Heppenheim

Kommune 2: -

OG 2: Framersheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 947 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Geringes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 26

Länge: Ca. 1060 Meter

GRW: ja

Tour. Radroute: ja

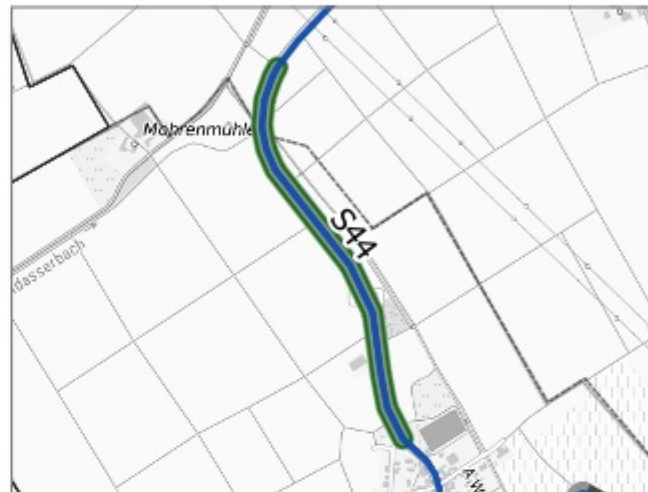
Bike and Ride: nein

Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  51  2

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 770.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Gau-Heppenheim - Dittelsheim-Heßloch

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Gau-Heppenheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 1740 Meter

GRW: nein

Tour. Radroute: nein

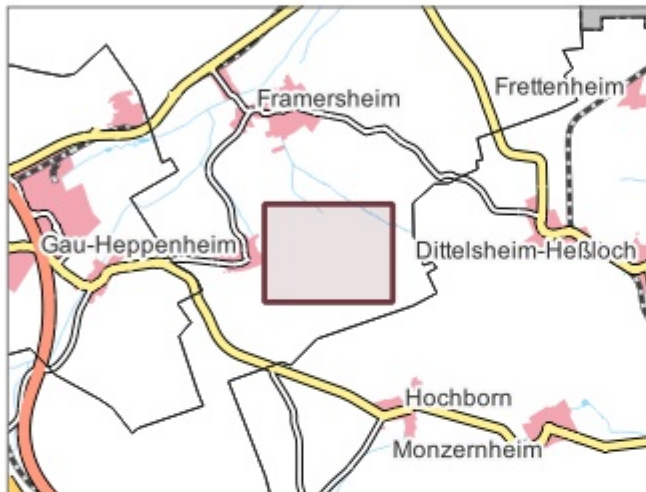
Bike and Ride: ja

Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  128  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine Kopfsteinpflasterdecke.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 740.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Kopfsteinpflasterdecken verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist eingeschränkt möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad.

Sonstiges: -

Verbindung: Gau-Heppenheim - Dittelsheim-Heßloch

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Framersheim

Kommune 2: VG Wonnegau

OG 2: Hochborn

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 1260 Meter

GRW: nein

Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja

Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  18  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 280.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Dautenheim - Eppelsheim

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis DTV: 2068 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 26

Länge: Ca. 990 Meter

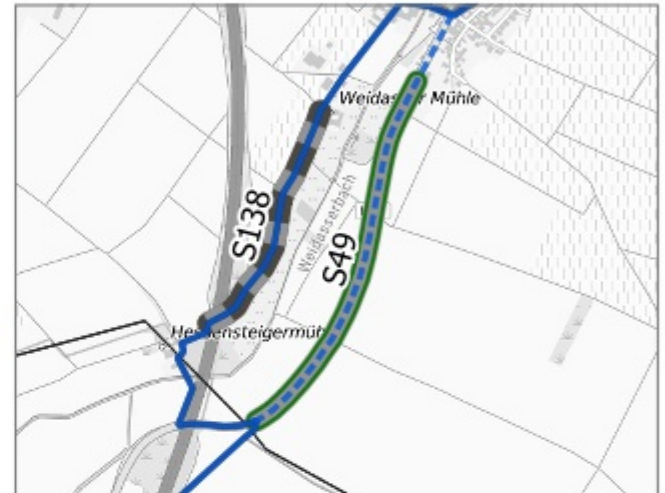
GRW: ja Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  28  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 800.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der Streckenabschnitt ist unter anderem Bestandteil des touristischen Radnetzes. Eine alternative Verbindung über den existierenden Weg westlich des Weidasserbaches ist ggf. zur prüfen.

Verbindung: Eppelsheim - Flomborn

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Eppelsheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Kommune / Kreis

DTV: 690 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Geringes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: K 27 / Bahnhofstr.

Länge: Ca. 190 Meter

GRW: ja Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_01

Beteiligung:  1  0

Lage:



Situation: Der vorhandene Gehweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 130.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende (und Radfahrende) aus. Durch illegale Nutzung können Konflikte zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden im Begegnungsverkehr entstehen.

Sonstiges: Es existiert ein städtebaulicher Vertrag.

Verbindung: Alzey Weinheim - Offenheim

Kommune 1: Alzey OG 1: Offenheim

Kommune 2: VG Alzey-Land OG 2:

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 1220 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  25  1

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist wassergebunden. Die Verkehrsstärke auf der parallel verlaufenden L 406 beträgt ca. 1.000 Kfz/24h (Es liegen keine aktuellen Daten bzgl. Verkehrsmengen vor).

Maßnahme: Der wassergebundene Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 610.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen, ob durch die gewählte Trasse eine Kostenübernahme durch das Land (Herstellungsrادweg) möglich ist.

Verbindung: Weinheim - Offenheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Offenheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: Biotop

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 1050 Meter

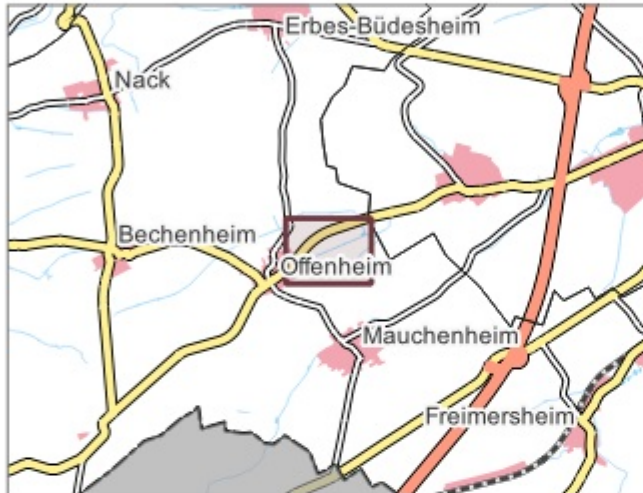
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  27  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte, teilweise wassergebundene Oberfläche. Die Verkehrsstärke auf der parallel verlaufenden L 406 beträgt ca. 1.000 Kfz/24h (Es liegen keine aktuellen Daten bzgl. Verkehrsmengen vor).

Maßnahme: Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 400.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: Es ist zu prüfen, ob durch die gewählte Trasse eine Kostenübernahme durch das Land (Herstellungsrادweg) möglich ist.

Verbindung: **Mauchenheim - Ilbesheim**

Kommune 1: **VG Alzey-Land** OG 1: **Mauchenheim**

Kommune 2: **VG Kirchheimbolanden** OG 2: **Freimersheim**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Kommune** DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **VSG**

Konflikt Naturschutz: **Hohes Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: **-**

Länge: **Ca. 2600 Meter**

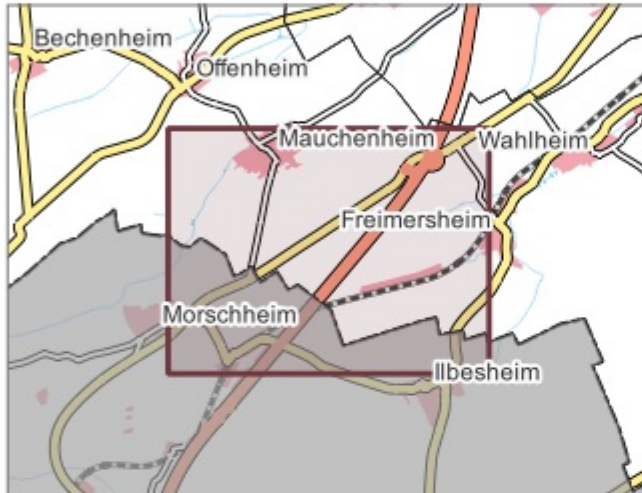
GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **nein** Schulverb.: **nein**

Musterlösung: **OAA_01**

Beteiligung:  **16**  **2**

Lage:



Situation: **Der bestehende Weg ist unbefestigt und verfügt teilweise über eine schadhafte Oberfläche.**

Maßnahme: **Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden. Es soll im Zuge der Maßnahme eine geischerte Querung der L 401 geschaffen werden.**

Fotos:



Priorität: **D** Kostenrahmen: **1.380.000 €**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Ungünstig**

Begründung: **Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.**

Sonstiges: **Östlich der Maßnahme wurde auf Wunsch der VG und der OG Mauchenheim eine Alternative aufgenommen. Diese ist zwar deutlich umwegiger und erfordert die Verlängerung der Maßnahme S71 (Neubau Radweg). Jedoch ist die Steigung im Vergleich zur derzeit gewählten Trasse wesentlich moderater.**

Verbindung: Alzey - Flomborn

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: VG Alzey-Land OG 2: Flomborn

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Bund DTV: 7394 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 271

Länge: Ca. 5590 Meter

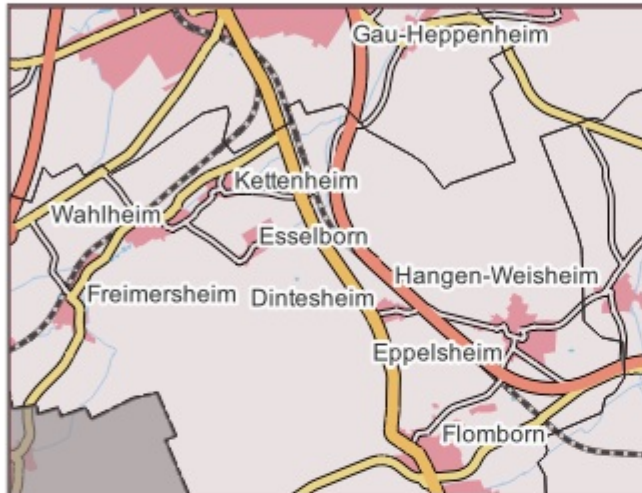
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  139  7

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h. Radfahrende können aktuell parallel verlaufende Wirtschaftswegeverbindungen mit schadhafter wassergebundener Oberfläche nutzen.

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 4.200.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung / des Schwerlastverkehrs (148 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Der vorhandene, parallel zur B 271 verlaufende Weg zwischen Esselborn und Dintesheim ermöglicht einen zeitnahen Teilausbau der Maßnahme.

Verbindung: Gundersheim - Flomborn

Kommune 1: VG Wonnegau

OG 1: Gundersheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 340 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: -

Beteiligung:  10  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 130.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Gundersheim - Ober-Flörsheim

Kommune 1: VG Wonnegau

OG 1: Gundersheim

Kommune 2: VG Alzey-Land

OG 2: Ober-Flörsheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 2000 Meter

GRW: nein

Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja

Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  28  0

Lage:



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

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 1.030.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Alzey - Kettenheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Kettenheim

Kommune 2: Stadt Alzey

OG 2: -

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 850 Meter

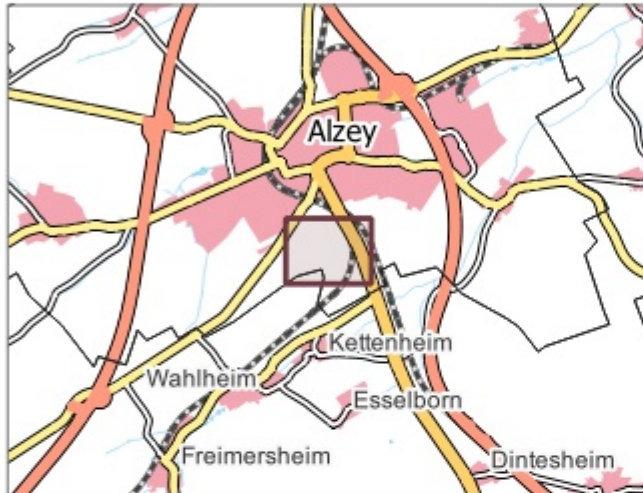
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  52  7

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 390.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: Die Maßnahme ist zusätzlich zur Maßnahme S57 (Neubau Radweg entlang B271) als kurzfristige Herstellung der Verbindung zwischen Kettenheim - Alzey angedacht.

Verbindung: Ober-Flörsheim - Flörsheim-Dalsheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Ober-Flörsheim

Kommune 2: VG Monsheim

OG 2: Flörsheim-Dalsheim

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Bund

DTV: 3633 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 271

Länge: Ca. 3660 Meter

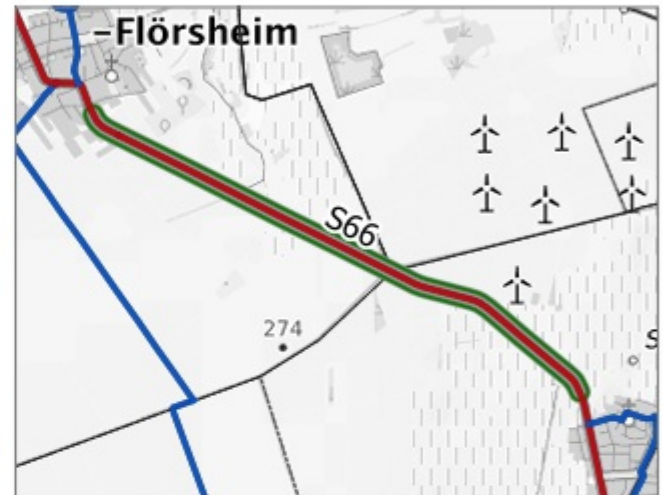
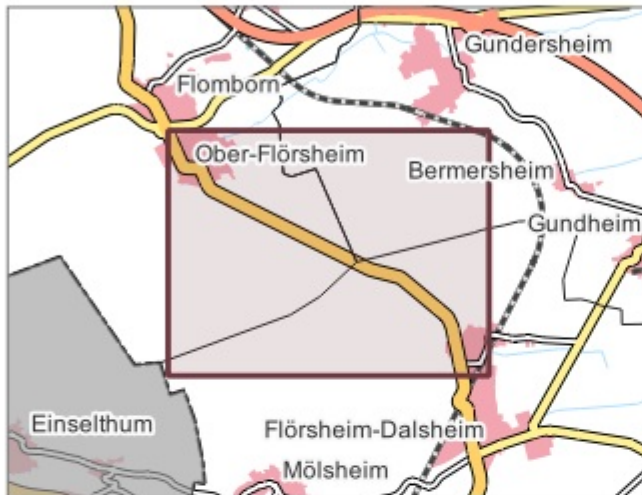
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  45  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 2.740.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (ca. 218 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Biebelnheim - Bechtolsheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Biebelnheim

Kommune 2: -

OG 2: Bechtolsheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune / Kreis

DTV: 1367 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 31

Länge: Ca. 1380 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung: OHA_06 30 1

Lage:



Situation: Der Weg besitzt eine wassergebundene Oberfläche und ist teilweise unbefestigt. Auf der parallel verlaufenden L 430 existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines eigenständigen / straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang des Heimersheimer Baches / der L 430. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges sowie einer Querungshilfe entsprechend der Musterlösung.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 640.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung nicht für den Radverkehr geeignet. Eine Querungshilfe ermöglicht das sichere Queren der Fahrbahn insbesondere bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen.

Sonstiges: Laufende Planung der Verbandsgemeinde hinsichtlich eines eigenständigen Radweges zu Verbindung Biebelnheim - Bechtolsheim entlang des Heimersheimer Baches. Die Maßnahme soll in Kombination mit der Punktmaßnahme P33 berücksichtigt werden. Es ist eine Abstufung der L 430 vorgesehen.

Verbindung: Freimersheim - Morschheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Mauchenheim

Kommune 2: VG Kirchheimbolanden

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 3452 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Geringes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 401

Länge: Ca. 1020 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  4  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 960.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (276 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Flörsheim-Dalsheim - Worms Pfeddersheim

Kommune 1: VG Monsheim OG 1: Flörsheim-Dalsheim

Kommune 2: - OG 2: Mörsstadt

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Land DTV: 2273 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 443

Länge: Ca. 2090 Meter

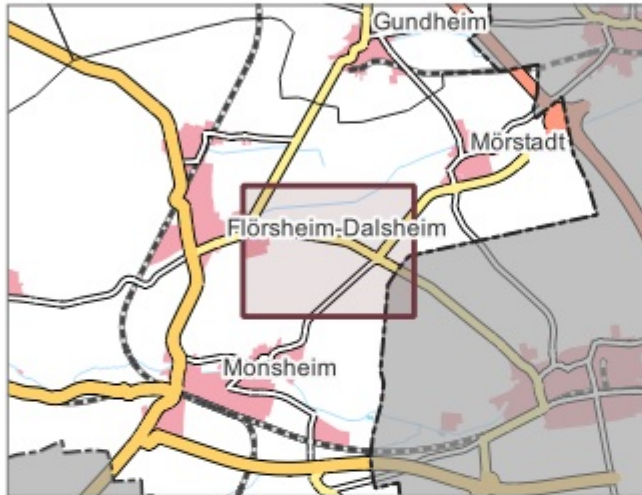
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  22  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 1.500.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Flörsheim-Dalsheim - Mörsstadt

Kommune 1: VG Monsheim OG 1: Flörsheim-Dalsheim

Kommune 2: - OG 2: Mörsstadt

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 2760 Meter

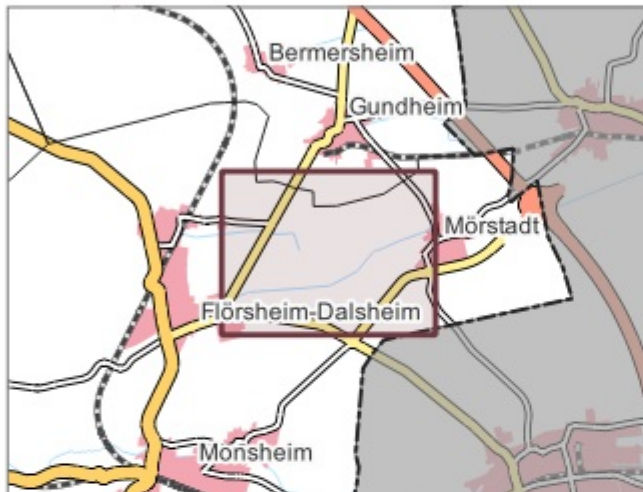
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: -

Beteiligung:  24  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 1.060.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

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

Sonstiges: Eine Anbindung Richtung Norden an Gundheim ist mit dem Ausbau eines ca. 600 m langen wassergebundenen Wirtschaftsweges möglich und wird anhand der alternativen Verbindung dargestellt. Es ist zu beachten, dass die K35, östlich der Alternative, geringe Verkehrsmengen (1.372 Kfz/24h) aufweist und somit für den Radverkehr auf der Fahrbahn geeignet ist.

Verbindung: Monsheim - Bockenheim an der Weinstraße

Kommune 1: VG Monsheim

OG 1: Monsheim

Kommune 2: VG Leiningerland

OG 2: Bockenheim a. d. Weinstraße

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Bund

DTV: 6437 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 271

Länge: Ca. 1300 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  19  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 1.180.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der hohen Kfz-Verkehrsbelastung / des Schwerlastverkehrs (ab ca. 150 SV/Tag) nicht / nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Offstein - Hohen-Sülzen

Kommune 1: VG Monsheim OG 1: Offstein

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Jahnstr.

Länge: Ca. 310 Meter

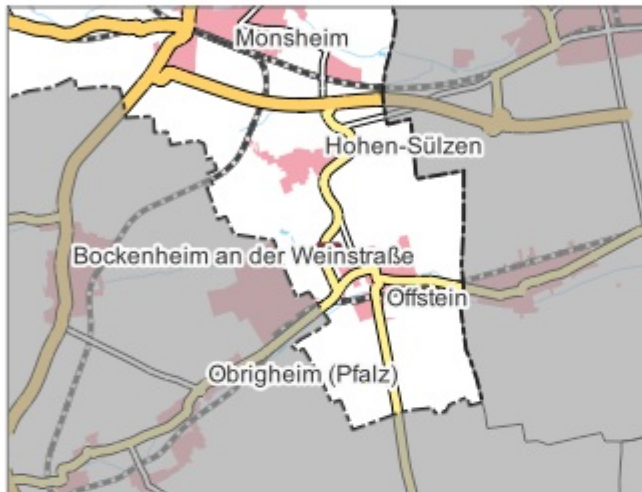
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: -

Beteiligung:  8  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte asphaltierte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 120.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Hohen-Sülzen - Bockenheim a. d. Weinstraße

Kommune 1: VG Monsheim

OG 1: Hohen-Sülzen

Kommune 2: VG Leiningerland

OG 2: Bockenheim a. d. Weinstraße

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 990 Meter

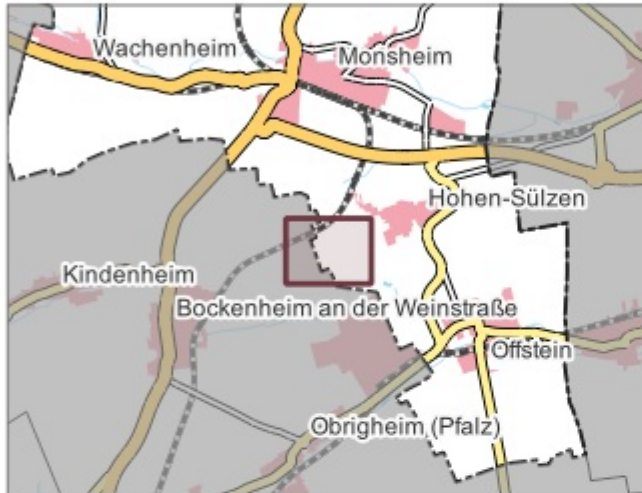
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: -

Beteiligung:  8  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 380.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

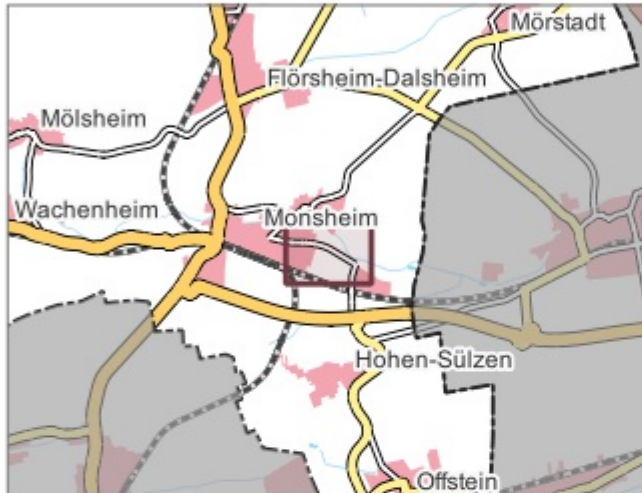
Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Monsheim - Worms Pfeddersheim
 Kommune 1: VG Monsheim OG 1: Monsheim
 Kommune 2: - OG 2: -
 Netzkat.: Radhauptverbindung
 Baulast: Landkreis DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**
 Straße: K 37
 Länge: Ca. 620 Meter
 GRW: ja Tour. Radroute: ja
 Bike and Ride: ja Schulverb. ja
 Musterlösung: NRW_02
 Beteiligung:  12  0

Lage:



Situation: Der vorhandene (gemeinsame) Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Er ist für beide Fahrtrichtungen benutzungspflichtig.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 180.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

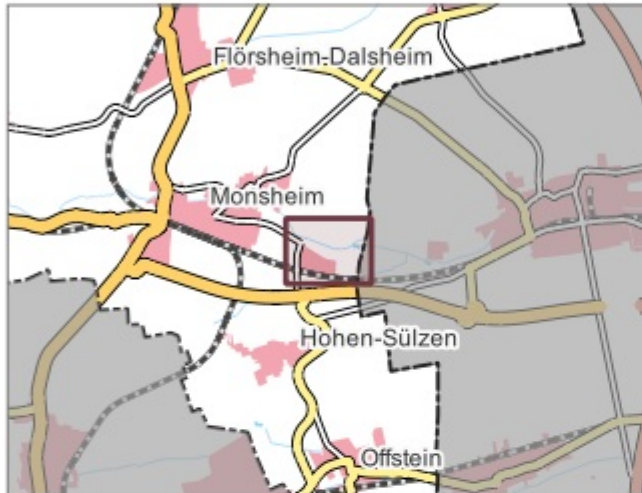
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: -

Verbindung: Monsheim - Worms Pfeddersheim
 Kommune 1: VG Monsheim OG 1: Monsheim
 Kommune 2: Stadt Worms OG 2: Stadt Worms
 Netzkat.: Radhauptverbindung
 Baulast: Kommune DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Konflikt Naturschutz: Geringes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße: Zellertalstraße
 Länge: Ca. 920 Meter
 GRW: ja Tour. Radroute: ja
 Bike and Ride: ja Schulverb. ja
 Musterlösung: OAA_01
 Beteiligung: NRW_02 11 0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine gepflasterte Oberfläche.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 470.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Nicht asphaltierte Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Sonstiges: -

Verbindung: **Bermersheim - Flörsheim-Dalsheim**

Kommune 1: **VG Monsheim**

OG 1: **Bermersheim**

Kommune 2: **VG Wonnegau**

OG 2: **Flörsheim-Dalsheim**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Kommune**

DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **-**

Konflikt Naturschutz: **Kein Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: **-**

Länge: **Ca. 2110 Meter**

GRW: **ja**

Tour. Radroute: **ja**

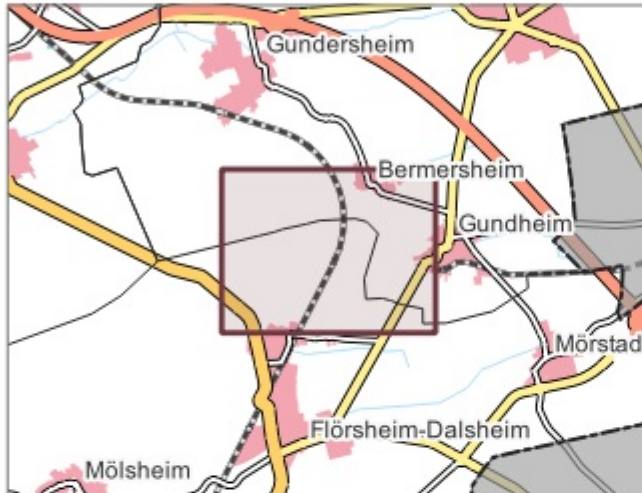
Bike and Ride: **ja**

Schulverb. **geringer Bedarf**

Musterlösung: **OAA_01**

Beteiligung: **NRW_02 22 0**

Lage:



Situation: **Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche. Es existiert keine geeignete Alternative.**

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: **B** Kostenrahmen: **870.000 €**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

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

Verbindung: Westhofen - Dittelsheim-Heßloch

Kommune 1: VG Wonnegau

OG 1: Dittelsheim-Heßloch

Kommune 2: -

OG 2: Westhofen

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 5228 Kfz / 24h

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 425

Länge: Ca. 3320 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  52  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 2.490.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Topografie, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (209 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Westhofen - Gundheim

Kommune 1: VG Wonnegau

OG 1: Westhofen

Kommune 2: -

OG 2: Gundheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: Oberfläche asphaltieren

Straße: -

Länge: Ca. 1180 Meter

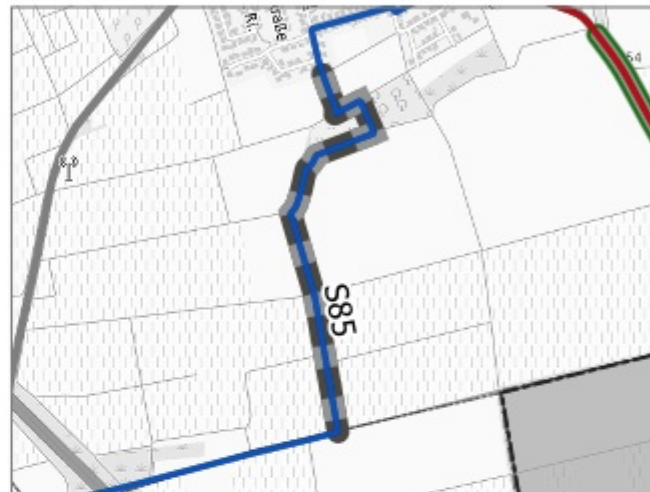
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. ja

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  11  1

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist nicht asphaltiert.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Hier ist leider kein Foto vorhanden.



Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: B Kostenrahmen: 450.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Nicht asphaltierte (z.B. schadhafte oder wassergebundene) Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Niederschlägen. Räumen im Winter ist nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.
Sonstiges: Alternativ können Radfahrende die parallel verlaufende L 425 nutzen. Diese besitzt jedoch keine Radverkehrsanlagen und ist aufgrund ihrer hohen Verkehrsmengen (3339 Kfz/24h) nicht für den Radverkehr geeignet. Der verfügbare Fahrbahnquerschnitt im Bereich der Unterführung der A 61 lässt keine Einrichtung eines straßenbegleitenden Radweges zu.

Verbindung: Westhofen - Abenheim

Kommune 1: VG Wonnegau

OG 1: Westhofen

Kommune 2: Stadt Worms

OG 2: -

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 6059 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 425

Länge: Ca. 1100 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  12  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 850.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (150 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Monzernheim - Hangen-Weisheim
 Kommune 1: VG Wonnegau OG 1: Westhofen
 Kommune 2: - OG 2: -
 Netzkat.: Radhauptverbindung
 Baulast: Kommune DTV: k.A.
 Schutzgebiet: -
 Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**
 Straße: -
 Länge: Ca. 1390 Meter
 GRW: nein Tour. Radroute: nein
 Bike and Ride: ja Schulverb. nein
 Musterlösung: OAA_01
 Beteiligung:  10  0

Lage:



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

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 710.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Alzey - Dautenheim

Kommune 1: Stadt Alzey

OG 1: -

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 7734 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Geringes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: L 409

Länge: Ca. 580 Meter

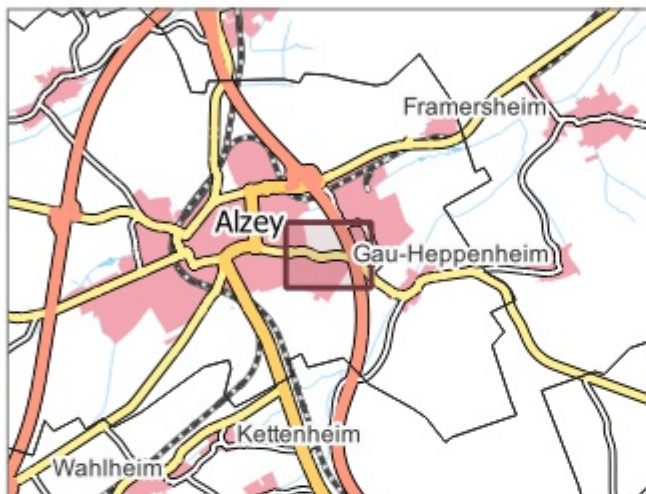
GRW: ja Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  14  0

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Maßnahme: Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 250.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (152 SV/24h) nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Alzey - Alzey Weinheim

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: Biotop

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 720 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  9  7

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 370.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Hochborn - Dittelsheim-Heßloch

Kommune 1: VG Wonnegau OG 1: Dittelsheim-Heßloch

Kommune 2: - OG 2: Hochborn

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 950 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  11  1

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Decke

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 400.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

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

Sonstiges: -

Verbindung: Monzernheim - Dittelsheim-Heßloch

Kommune 1: VG Wonnegau

OG 1: Monzernheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 450 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: -

Beteiligung:  46  0

Lage:



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

Maßnahme: Sanieren der schadhafte Oberfläche und asphaltieren der wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 190.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Gimbsheim - Alsheim

Kommune 1: VG Eich

OG 1: Gimbsheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 990 Meter

GRW: nein

Tour. Radroute: nein

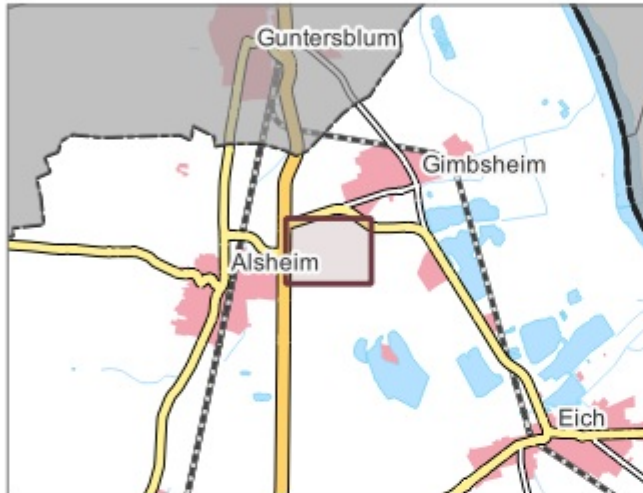
Bike and Ride: ja

Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: -

Beteiligung:  10  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 380.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr, mindern den Fahrkomfort und führen zu Zeitverlusten. Das Befahren mit Gepäck, bspw. von Einkäufen, kann zu Schäden am Gepäck oder gar zum Verlust einzelner Teile führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Eich - Gimbsheim

Kommune 1: VG Eich

OG 1: Eich

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: LSG, FFH, VSG, Biotop

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: L 437

Länge: Ca. 790 Meter

GRW: ja

Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: ja

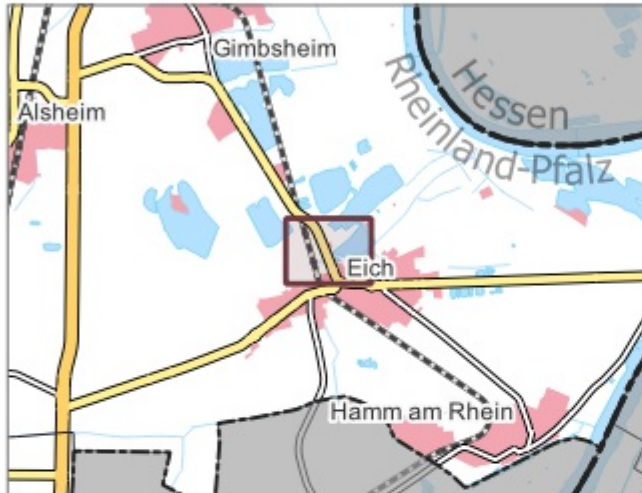
Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung: NRW_02

4 0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt des straßenbegleitenden Radweges verfügt über eine gepflasterte Decke.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 340.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges:

Verbindung: Alzey - Erbes-Büdesheim

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 800 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  23  0

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Die parallel verlaufende L 409 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Die Verkehrsstärke auf der L 409 beträgt 5.261 Kfz/24h.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 400.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen, ob durch die gewählte Trasse eine Kostenübernahme durch das Land (Herstellungsradschweg) möglich ist.

Verbindung: Alzey - Erbes-Büdesheim

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 830 Meter

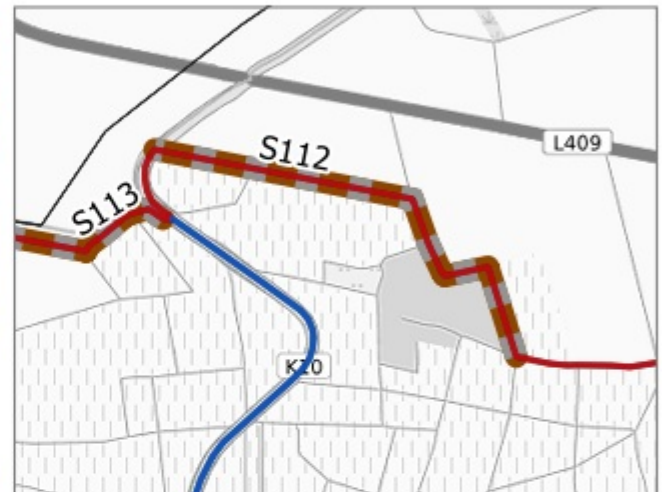
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  12  1

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Die parallel verlaufende L 409 verfügt über keine Radverkehrsanlagen. Die Verkehrsstärke auf der L 409 beträgt 5.261 Kfz/24h.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 470.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen, ob durch die gewählte Trasse eine Kostenübernahme durch das Land (Herstellungsrادweg) möglich ist.

Verbindung: Alzey - Erbes-Büdesheim

Kommune 1: Stadt Alzey

OG 1: Erbes-Büdesheim

Kommune 2: VG Alzey-Land

OG 2: -

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 1410 Meter

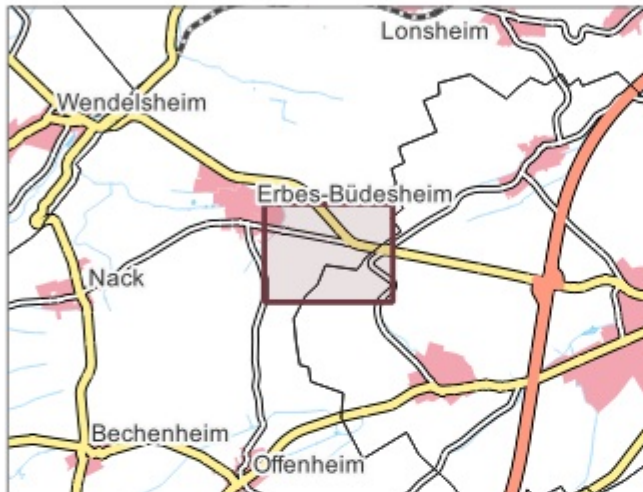
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  32  0

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Die parallel verlaufende L 409 / K 7 verfügen über keine Radverkehrsanlagen. Die Verkehrsstärke auf der K 7 beträgt 3.121 Kfz/24h.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 820.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Es ist zu prüfen, ob durch die gewählte Trasse eine Kostenübernahme durch das Land (Herstellungsrادweg) möglich ist.

Verbindung: Alzey - Alzey Weinheim

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: Badeweg

Länge: Ca. 70 Meter

GRW: ja Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: -

Beteiligung:  3  3

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 40.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: -

Verbindung: Alzey - Alzey Dautenheim

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land DTV: 7734 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 409

Länge: Ca. 590 Meter

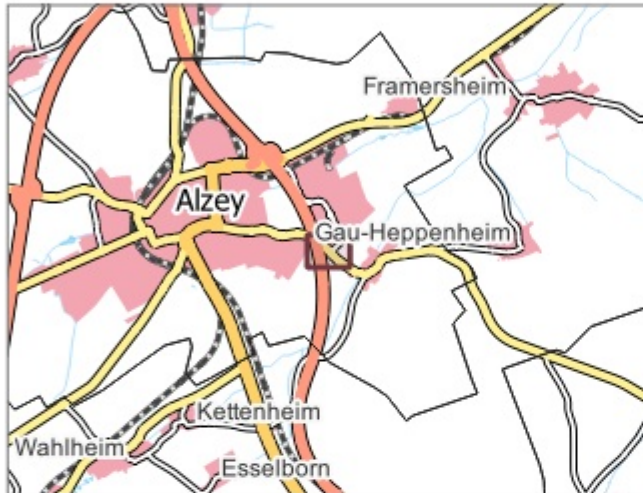
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  30  0

Lage:



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

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges (Ortseingang Dautenheim).

Fotos:



Priorität: A **Kostenrahmen:** Komplex

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex

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

Sonstiges: Laufende Planungen des LBM. Aufgrund der Kappenerweiterung der Brücke über die BAB 61 wird die Kostenschätzung als "komplex" eingestuft.

Verbindung: Eich - Ibersheim

Kommune 1: VG Eich

OG 1: Eich

Kommune 2: Stadt Worms

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 913 Kfz / 24h

Schutzgebiet: LSG, Biotop

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 46

Länge: Ca. 2860 Meter

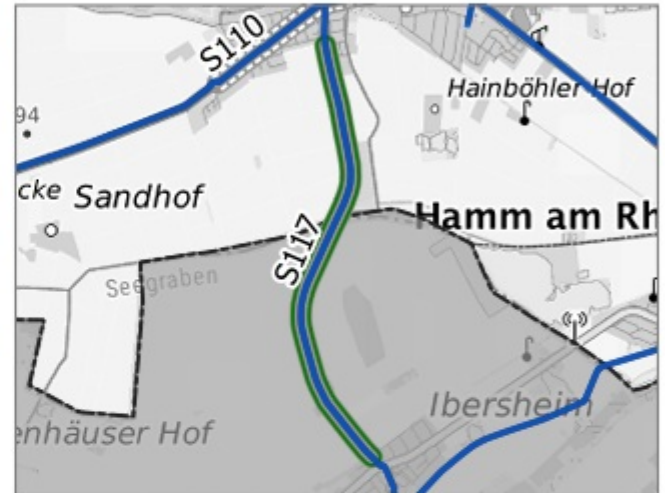
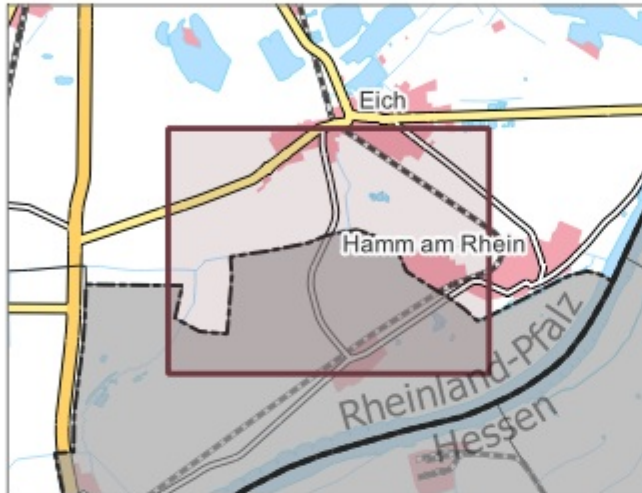
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  8  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 1.070.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Im Zuge der Flurbereinigung ist eine Wegeparzelle für einen straßenbegleitenden Radweg entlang der K 46 angedacht.

Verbindung: Hohen-Sülzen - Monsheim

Kommune 1: VG Monsheim

OG 1: Monsheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 1878 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: Sonstiges

Straße: K 37

Länge: Ca. 220 Meter

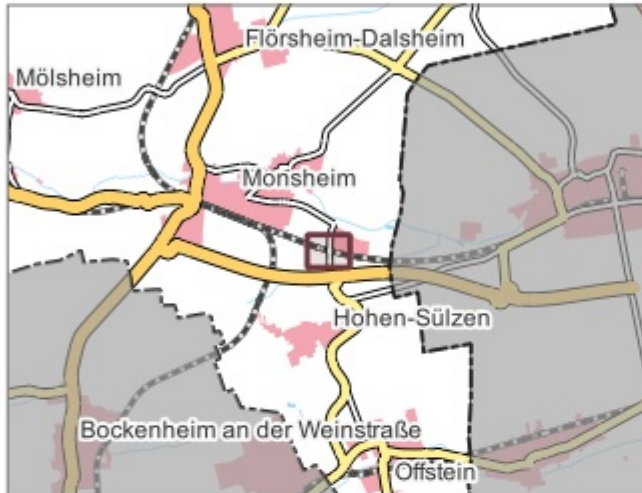
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung: SON_11 -24 0

Lage:



Situation: Keine sichere Querung der Bahntrasse möglich. Der straßenbegleitende Radweg endet ohne geregelten Übergang auf die Fahrbahn. Der Radverkehr wird über die K 37 im Mischverkehr geführt (Engstelle)

Maßnahme: Neubau einer Brücke / Unterführung im Zuge eines eigenständig geführten Radweges parallel zur K 37.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 500.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs und die geringe Fahrbahnbreite im Bereich der Bahntrasse lassen keine sichere Radverkehrsführung auf der Fahrbahn zu.

Sonstiges: Durch den Neubau einer Brücke / Unterführung kann insbesondere für den Alltagsradverkehr ein großes zusätzliches Radverkehrspotenzial erschlossen werden. Außerdem werden Reisezeitverlust verringert.

Verbindung: Hohen-Sülzen - Monsheim

Kommune 1: VG Monsheim

OG 1: Monsheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 1878 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 37

Länge: Ca. 270 Meter

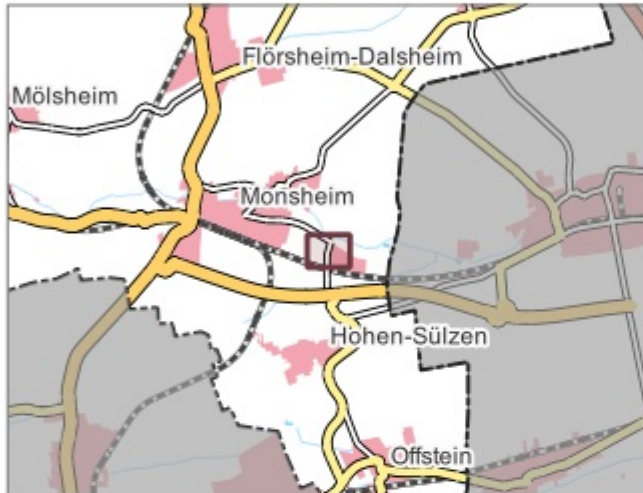
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  23  0

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt (abschnittsweise) bei XY km/h. (Es gibt keine geeignete Alternativverbindung / Derzeit können Radfahrende Verbindung XY nutzen). (Radfahrende können aktuell parallel verlaufende Wirtschaftswegverbindungen mit schadhafter wassergebundener Oberfläche nutzen.)

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Querungshilfe am Knotenpunkt K 37 / Wormser Straße.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 260.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Monsheim - Flörsheim-Dalsheim

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Kommune 1: VG Monsheim OG 1: Flörsheim-Dalsheim

Straße: B 271

Kommune 2: - OG 2: Monsheim

Länge: Ca. 1520 Meter

Netzkat.: Radhauptverbindung

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Baulast: Bund DTV: 3633 Kfz / 24h

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

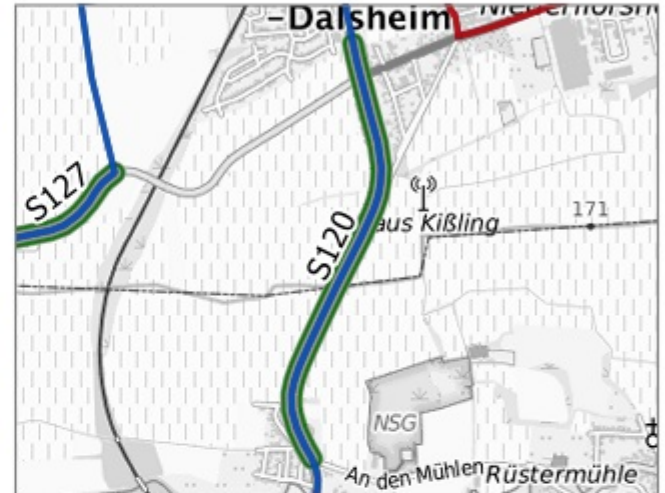
Schutzgebiet: -

Musterlösung: NRW_02

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Beteiligung:  57  0

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über den östlichen Wirtschaftsweg nutzen.

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 1.200.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

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

Sonstiges: Es existiert eine alternative Verbindung über parallel verlaufende (HBR beschilderte) Wirtschaftswege, die jedoch durch eine teilweise schadhafte Oberfläche und anspruchsvolle Topografie geprägt sind.

Verbindung: **Mörstadt - Flörsheim-Dalsheim**

Kommune 1: **VG Monsheim** OG 1: **Flörsheim-Dalsheim**

Kommune 2: **-** OG 2: **-**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Land** DTV: **3339 Kfz / 24h**

Schutzgebiet: **-**

Konflikt Naturschutz: **Mittleres Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: **L 442**

Länge: **Ca. 400 Meter**

GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **ja** Schulverb. **geringer Bedarf**

Musterlösung: **NRW_02**

Beteiligung:  10  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: **A** Kostenrahmen: **350.000 €**

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

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

Sonstiges: **-**

Verbindung: **Bechenheim - Offenheim**

Kommune 1: **VG Alzey-Land**

OG 1: **Offenheim**

Kommune 2: **-**

OG 2: **-**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Kommune**

DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **-**

Konflikt Naturschutz: **Hohes Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: **-**

Länge: **Ca. 960 Meter**

GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **ja** Schulverb.: **nein**

Musterlösung: **OAA_01**

Beteiligung:  **18**  **1**

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke (mit teilweise grobem Schotter) bzw. schadhafte Betonplatten. Derzeit können Radfahrende die parallel verlaufende L 405 nutzen, die jedoch über keine Radverkehrsanlagen verfügt.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:


Priorität: **B** **Kostenrahmen: 500.000 €**
Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: Laufende Untersuchungen der Verbandsgemeinde Alzey-Land. Die Umsetzung der Maßnahme S 122 ist in Kombination mit S 123 bzw. S 137 zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist eine Alternative Führung nord-östlich der L 405 denkbar.

Verbindung: Bechenheim - Offenheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Offenheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 270 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  12  0

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt. Derzeit können Radfahrende die parallel verlaufende L 405 nutzen, die jedoch über keine Radverkehrsanlagen verfügt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 260.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Laufende Untersuchungen der Verbandsgemeinde Alzey-Land. Die Umsetzung der Maßnahme S 123 ist in Kombination mit S 122 zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist eine Alternative Führung nord-östlich der L 405 denkbar.

Verbindung: Eppelsheim - Flomborn

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Flomborn

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Übergeordnete Radhauptverbindung

Baulast: Kommune / Kreis

DTV: 690 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Straße: K 27 / Am Glockenberg

Länge: Ca. 800 Meter

GRW: ja Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  32  0

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die Verbindung über den Mühlenweg nutzen.

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 640.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: Der Bauern- & Winzerverband kritisierte im Rahmen der TöB-Beteiligung die geplante Maßnahme. Aus fachlicher Sicht wäre die Führung über den Mühlenweg (s. Alternative) ebenfalls möglich.

Verbindung: Mülheim - Flörsheim-Dalsheim

Kommune 1: VG Monsheim

OG 1: Flörsheim-Dalsheim

Kommune 2: -

OG 2: Molsheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 1480 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 34

Länge: Ca. 1480 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  28  1

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 750.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: -

Verbindung: Gau-Odernheim - Dorn Dürkheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Gau-Odernheim

Kommune 2: VG Rhein-Selz

OG 2: Hillesheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 3076 Kfz / 24h

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 438

Länge: Ca. 3580 Meter

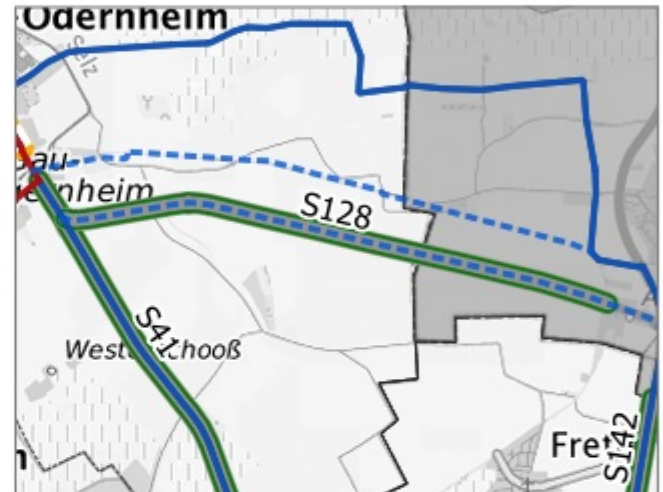
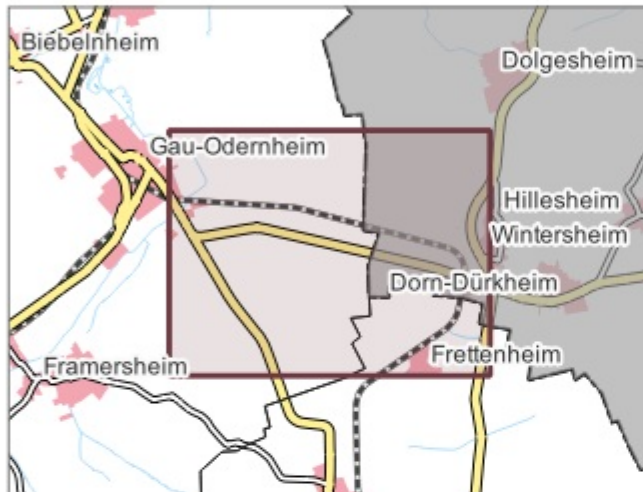
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. ja

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  15  4

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende die nördliche Verbindung über die touristische Radroute nutzen.

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

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 1.700.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

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

Sonstiges: Parallel zur L 438 verläuft eine stillgelegte Bahntrasse, die als Alternative zum straßenbegleitenden Radweg entlang der L 438 in Betracht gezogen werden soll.

Verbindung: Alsheim - Dorn Dürkheim - Gau-Odernheim

Kommune 1: VG Eich

OG 1: Alsheim

Kommune 2: VG Rhein-Selz

OG 2: Dorn-Dürkheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 1647 Kfz / 24h

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 438

Länge: Ca. 4410 Meter

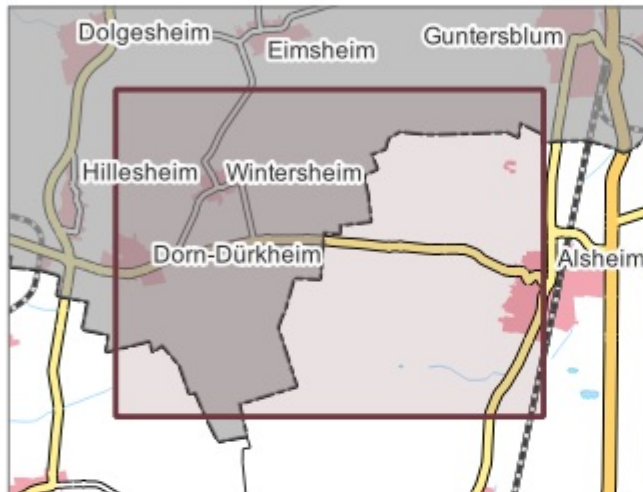
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  15  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 2.260.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

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

Sonstiges: Mit dem Neubau eines straßenbegleitenden Radweges würde eine Anbindung an den Bahnhof Alsheim geschaffen werden.

Verbindung: **Mörstadt - Pfeddersheim**

Kommune 1: **VG Monsheim** OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Landkreis** DTV: **2171 Kfz / 24h**

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: **Mittleres Konfliktpotential**

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: **K 35**

Länge: **Ca. 550 Meter**

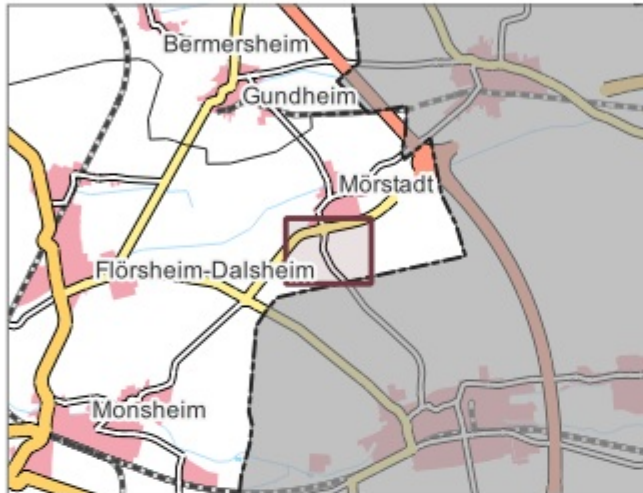
GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **ja** Schulverb. **nein**

Musterlösung: **NRW_02**

Beteiligung:  0  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: **D** Kostenrahmen: **610.000 €**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Topografie und der erhöhten Kfz-Verkehrsstärken nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Eich - Gernsheimer Fähre

Kommune 1: VG Eich

OG 1: Eich

Kommune 2: -

OG 2: Hamm am Rhein

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 1230 Kfz / 24h

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 440 / Gernsheimer Fahrt

Länge: Ca. 3910 Meter

GRW: ja Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  0  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 2.970.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Maßnahme soll im Zuge der Flurbereinigung berücksichtigt werden.

Verbindung: Hamm (am Rhein) - Gernsheimer Fährre

Kommune 1: VG Eich

OG 1: Hamm am Rhein

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 418 Kfz / 24h

Schutzgebiet: LSG, Biotop

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: K 45

Länge: Ca. 2150 Meter

GRW: ja

Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: nein

Schulverb. nein

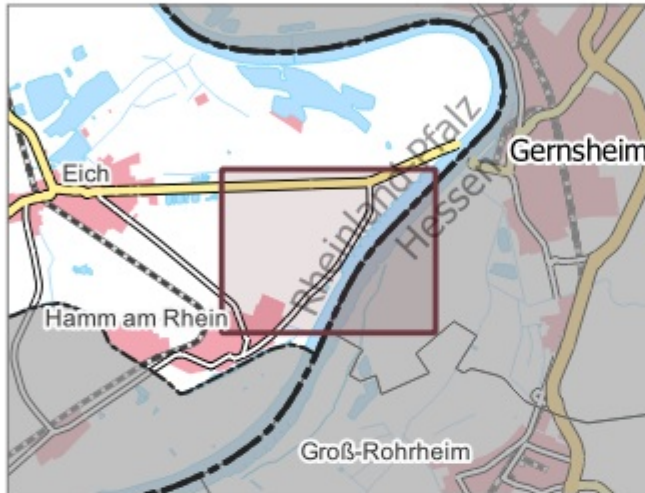
Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:

 0

 0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: D Kostenrahmen: 1.660.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Maßnahme soll im Zuge der Flurbereinigung berücksichtigt werden.

Verbindung: Mettenheim - Eich

Kommune 1: VG Eich

OG 1: Mettenheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Landkreis

DTV: 1207 Kfz / 24h

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: -

Maßnahmentyp: Radweg neu bauen

Straße: K 43

Länge: Ca. 1160 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. geringer Bedarf

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  0  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 900.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: Die Verkehrsmengen betragen 1.207 Kfz/24h. Es handelt sich um einen Lückenschluss, für den bereits Planungen existierten. Allerdings wurden diese durch die betroffenen Grundstückseigentümer nicht mitgetragen.

Verbindung: Bornheim - Armsheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Bornheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Schadhafte Oberfläche sanieren**

Straße: -

Länge: Ca. 610 Meter

GRW: ja

Tour. Radroute: ja

Bike and Ride: ja

Schulverb. nein

Musterlösung: -

Beteiligung:  0  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:



Priorität: A Kostenrahmen: 235.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Schadhafte Oberflächen erhöhen die Sturzgefahr und mindern den Fahrkomfort. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. Maßnahme S24 stellt eine Alternative zu dieser Maßnahme dar.

Sonstiges: Es handelt sich hierbei um einen Alternative zur Maßnahme S24

Verbindung: Offenheim - Bechenheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Offenheim

Kommune 2: -

OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 775 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Geringes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 405

Länge: Ca. 190 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  0  0

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Es gibt eine Alternativverbindung über abseits der L 405 verlaufende, jedoch schadhafte Wirtschaftswege.

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

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 260.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel

Begründung: Die Maßnahme stellt eine Alternative zur Maßnahme S123 dar. Die Umsetzung hängt u.a. von der Prüfung der UNB ab. Die Fahrbahn besitzt eine geringen Fahrbahnbreite. Die Führung im Mischverkehr ist aufgrund der geringen Verkehrsmenge für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Alternativ ist eine Herabsetzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h möglich. Umsetzung der Maßnahme ist in Kombination mit S122 zu berücksichtigen. Es existiert eine alternative Führung nord-östlich der L 405 (Wirtschaftswege). LBM steht der Umsetzung der Maßnahme aufgrund geringer Verkehrsmengen kritisch gegenüber. Es ist zu prüfen, ob durch die gewählte Trasse eine Kostenübernahme durch das Land (Herstellungsradweg) möglich ist.

Verbindung: Alzey Dautenheim - Eppelsheim

Kommune 1: Stadt Alzey OG 1: -

Kommune 2: - OG 2: -

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune DTV: k.A.

Schutzgebiet: LSG

Konflikt Naturschutz: Hohes Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: -

Länge: Ca. 640 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  0  0

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist nicht durchgängig asphaltiert. Derzeit können Radfahrende die K 26 nutzen, die jedoch über keinen Radverkehrsanlagen verfügt und erhöhte Verkehrsmengen (2.068 Kfz/24Hh) aufweist.

Maßnahme: Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.

Fotos:



Hier ist leider kein Foto vorhanden.



Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: B Kostenrahmen: 330.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

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

Sonstiges: Alternativ ist der Neubau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K 26 zu prüfen.

Verbindung: Eppelsheim - Alzey Dautenheim

Kommune 1: VG Alzey-Land

OG 1: Dinstesheim

Kommune 2: VG Alzey-Land

OG 2: Kettenheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Kommune

DTV: k.A.

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Kein Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: -

Länge: Ca. 220 Meter

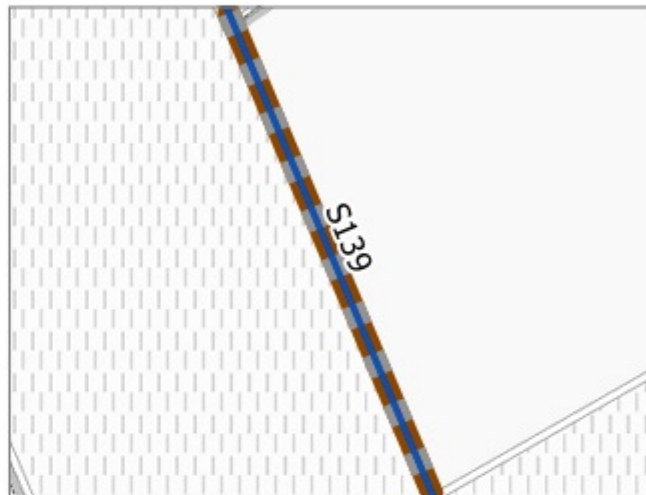
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: OAA_01

Beteiligung:  0  0

Lage:



Situation: Der bestehende Weg ist unbefestigt.

Maßnahme: Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 110.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

Sonstiges: Laufende Planungen durch die Verbandsgemeinde Alzey-Land.

Verbindung: Wendelsheim - Wonsheim

Kommune 1: VG Wöllstein

OG 1: Wendelsheim

Kommune 2: -

OG 2: Wonsheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 3985 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: Mittleres Konfliktpotential

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L 409

Länge: Ca. 1630 Meter

GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: ja Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  0  0

Lage:



Situation: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt abschnittsweise bei 100 km/h. Derzeit können Radfahrende Verbindung nördlich der L 409 über die bestehenden Wirtschaftswege nutzen.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Wonsheim) des Radweges.

Fotos:



Priorität: B Kostenrahmen: 1.350.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite, der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der Kurvigkeit, der Topografie und der hohen Kfz-Verkehrsbelastung sowie des Schwerlastverkehrs (199 SV/Tag) nicht für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Nördlich der Maßnahme existiert eine Alternative über ausgebauten Wirtschaftswege, die zwar umwegiger ist, jedoch ein flacheres Höhenprofil aufweist.

Verbindung: **Nieder-Wiesen - Oberwiesen**

Kommune 1: **VG Alzey-Land** OG 1: **Nieder-Wiesen**

Kommune 2: **VG Kirchheimbolanden** OG 2: **Kriegsfeld**

Netzkat.: **Radhauptverbindung**

Baulast: **Kommune** DTV: **k.A.**

Schutzgebiet: **LSG, Biotop**

Konflikt Naturschutz: **-**

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: **-**

Länge: **Ca. 1010 Meter**

GRW: **nein** Tour. Radroute: **nein**

Bike and Ride: **nein** Schulverb.: **nein**

Musterlösung: **OAA_01**

Beteiligung:  0  0

Lage:



Situation: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund. Es existiert keine Alternativverbindung

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: **D** Kostenrahmen: **500.000 €**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

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

Sonstiges: **-**

Verbindung: Dittelsheim-Heßloch - Hillesheim/Dorn-Dürkheim

Kommune 1: VG Wonnegau

OG 1: Heßloch

Kommune 2: -

OG 2: Frettenheim

Netzkat.: Radhauptverbindung

Baulast: Land

DTV: 1812 Kfz / 24h

Schutzgebiet: -

Konflikt Naturschutz: -

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: L425

Länge: Ca. 2290 Meter

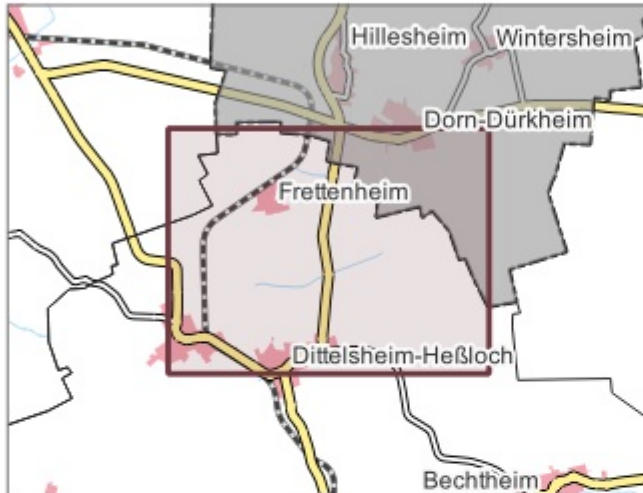
GRW: nein Tour. Radroute: nein

Bike and Ride: nein Schulverb. nein

Musterlösung: NRW_02

Beteiligung:  0  0

Lage:



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

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

Fotos:



Priorität: C Kostenrahmen: 1.600.000 €

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Ungünstig

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten, der erhöhten Kfz-Verkehrsbelastung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Anlage 8

Plan 7 Weitere Maßnahmen

Radverkehrskonzept

Landkreis Alzey-Worms

Bauliche Punktmaßnahmen

- Bordstein absenken
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) entfernen
- Einbauten (Poller, Umlaufsperr etc.) optimieren
- Führung an Knotenpunkt verbessern
- Überquerungsstelle sichern
- Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen

Nicht-bauliche Punktmaßnahmen

- Ausfahrt/Einmündung sichern
- VZ 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen
- VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) für Radverk
- Sonstiges

Nicht-bauliche Streckenmaßnahmen

- Benutzungspflicht Radweg aufheben
- Freigabe Einbahnstraße
- Fahrradstraße anordnen
- Piktogrammkette markieren
- Radverkehrsanlage markieren
- Sonstiges

Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung
- Basisverbindung (Alternative)

Grenzen

- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Verbandsgemeinde
- Ortsgemeinde

Alle Maßnahmenempfehlungen und das Zielnetz sind online im Web GIS abrufbar unter:
www.rv-k.de/LK_Alzey-Worms/Radverkehrskonzept/Final/WebGIS.html

Anlage 08

Plan 07: Weitere Maßnahmen

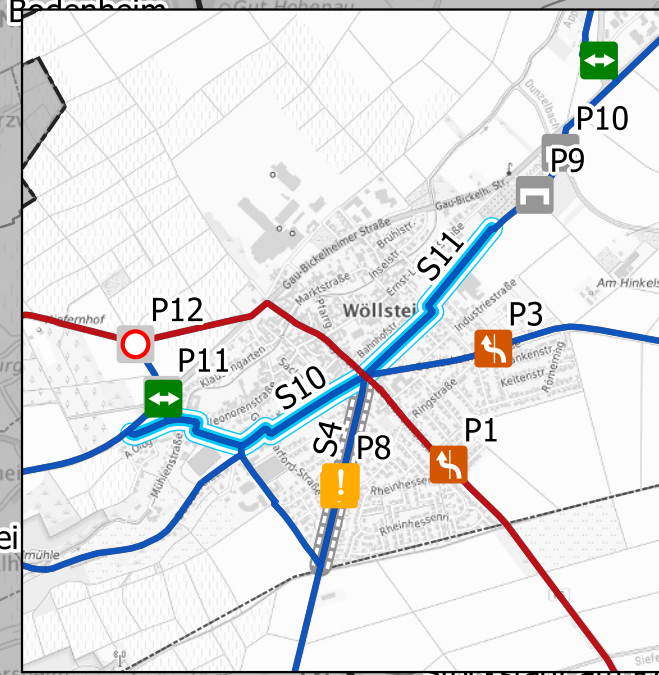
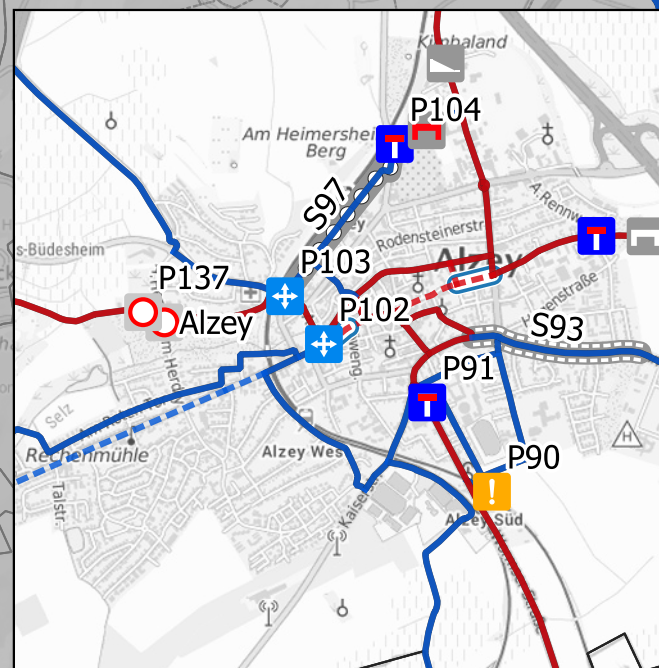
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Alzey-Worms

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 13.07.2023

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Datengrundlage: Eigene Daten, Planungsbüro VIA



0 Bobenheim-Rohrheim 6 8 10 km

Anlage 9

Plan 8 Ergebnisse 2. Online-Beteiligung

Radverkehrskonzept

Landkreis Alzey-Worms

Beteiligung positiv

- Sehr geringe Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Beteiligung negativ

- Sehr geringe Beteiligung
- Sehr hohe Beteiligung

Zielnetz Radverkehr 2035

- Übergeordnete Radhauptverbindung
- Übergeordnete Radhauptverbindung (Alternative)
- Radhauptverbindung
- Radhauptverbindung (Alternative)
- Basisverbindung
- Basisverbindung (Alternative)

Grenzen

- Landesgrenze
- Kreisgrenze
- Verbandsgemeinde
- Ortsgemeinde

Das Netz in der Gemarkung der VG Wörrstadt wurde durch das beauftragte Planungsbüro VIA erstellt. Maßnahmen für die VG Wörrstadt lagen zum Zeitpunkt der 2. Online-Beteiligung noch nicht vor und wurden daher nicht bewertet bzw. kommentiert. Meldungen und Kommentare der 1. Online-Beteiligung sind unter anderem online auf der Projekthomepage einsehbar: www.radverkehrskonzept-alzey-worms.de

Anlage 09

Plan 08: Ergebnisse 2. Online-Beteiligung

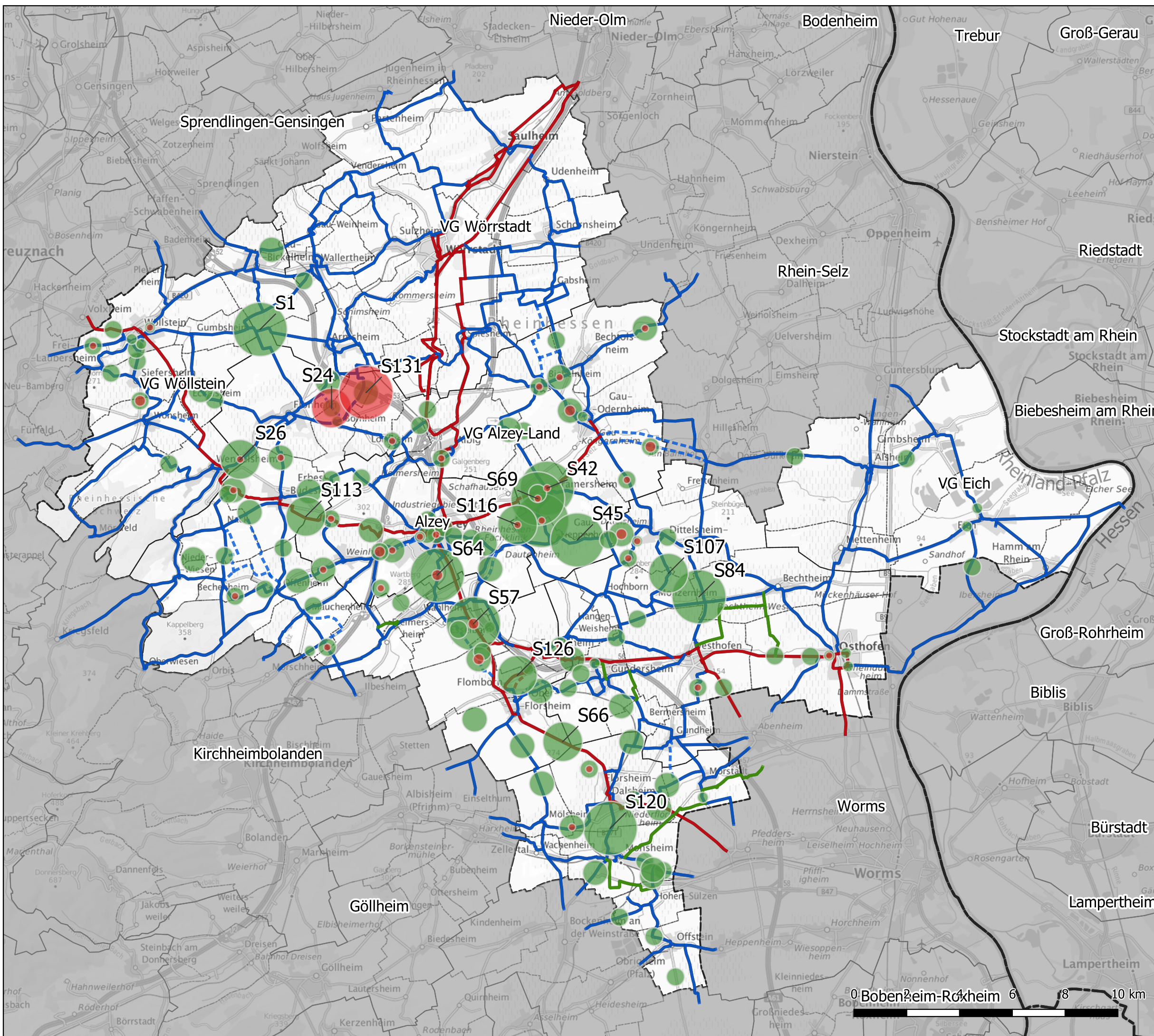
Projekt: Radverkehrskonzept
Landkreis Alzey-Worms

Bearbeitung: M.Sc. Marco von der Heyden

Datum: 13.07.2023

Kartengrundlage: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2022

Datengrundlage: Planungsbüro VIA, Eigene Daten



Anlage 10

Maßnahmenliste Priorität

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S28	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ensheim - Albig	Bund	A	1.230.000 €
S57	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Alzey - Flomborn	Bund	A	4.200.000 €
S66	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ober-Flörsheim - Flörsheim-Dalsheim	Bund	A	2.740.000 €
S120	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Monsheim - Flörsheim-Dalsheim	Bund	A	1.200.000 €
S5	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Wöllstein - Volxheim	Bund / Land	A	1.470.000 €
S13	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Wendelsheim - Erbes-Büdesheim	Kommune	A	550.000 €
S25	Sanieren der schadhaften Oberfläche und Asphaltieren des unbefestigten Wegeabschnittes auf dem betrachteten Abschnitt.	Flonheim - Armsheim	Kommune	A	470.000 €
S36	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Bechtolsheim - Friesenheim	Kommune	A	440.000 €
S63	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder	Gundersheim - Ober-Flörsheim	Kommune	A	1.030.000 €
S64	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Alzey - Kettenheim	Kommune	A	390.000 €
S136	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Bornheim - Armsheim	Kommune	A	235.000 €
S51	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Gehweg mit Freigabe für den	Eppelsheim - Flomborn	Kommune / Kreis	A	130.000 €
S68	Neubau eines eigenständigen / straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang des Heimersheimer Baches / der L 430. Einrichtung gesicherter	Biebelnheim - Bechtolsheim	Kommune / Kreis	A	640.000 €
S126	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges.	Eppelsheim - Flomborn	Kommune / Kreis	A	640.000 €
S53	Der wassergebundene Weg soll asphaltiert werden.	Alzey Weinheim - Offenheim	Kommune	A	610.000 €
S54	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Weinheim - Offenheim	Kommune	A	400.000 €
S111	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Alzey - Erbes-Büdesheim	Kommune	A	400.000 €
S112	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Alzey - Erbes-Büdesheim	Kommune	A	470.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S113	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Alzey - Erbes-Büdesheim	Kommune	A	820.000 €
S26	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung	Flonheim - Wendelsheim	Land	A	k.A.
S41	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges.	Gau-Odernheim - Dittelsheim-Heßloch	Land	A	2.800.000 €
S72	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des	Flörsheim-Dalsheim - Worms Pfeddersheim	Land	A	1.500.000 €
S84	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Westhofen - Dittelsheim-Heßloch	Land	A	2.490.000 €
S86	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Westhofen - Abenheim	Land	A	850.000 €
S94	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.	Alzey - Dautenheim	Land	A	250.000 €
S115	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges	Alzey - Alzey Dautenheim	Land	A	komplex
S121	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mörstadt - Flörsheim-Dalsheim	Land	A	350.000 €
S135	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mettenheim - Eich	Landkreis	A	900.000 €
S9	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Wöllstein - Frei-Laubsheim	Bund	B	1.550.000 €
S74	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Monsheim - Bockenheim an der Weinstraße	Bund	B	1.180.000 €
S1	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Armsheim - Gumbsheim	Kommune	B	1.100.000 €
S7	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder	Flonheim - Wöllstein	Kommune	B	400.000 €
S8	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Siefersheim - Neu-Bamberg	Kommune	B	560.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S14	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gau-Bickelheim - Gau-Weinheim	Kommune	B	310.000 €
S15	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Eckelsheim - Flonheim	Kommune	B	360.000 €
S62	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gundersheim - Flornborn	Kommune	B	130.000 €
S73	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Flörsheim-Dalsheim - Mörsstadt	Kommune	B	1.060.000 €
S80	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Bermersheim - Flörsheim-	Kommune	B	870.000 €
S85	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder	Westhofen - Gundheim	Kommune	B	450.000 €
S108	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gimbsheim - Alsheim	Kommune	B	380.000 €
S122	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Bechenheim - Offenheim	Kommune	B	500.000 €
S123	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Bechenheim - Offenheim	Kommune	B	260.000 €
S138	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Alzey Dautenheim - Eppelsheim	Kommune	B	330.000 €
S139	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Eppelsheim - Alzey Dautenheim	Kommune	B	110.000 €
S34	Der wassergebundene Weg soll asphaltiert werden.	Albig - Biebelnheim	Kommune	B	61.000 €
S71	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des	Freimersheim - Morschheim	Land	B	960.000 €
S128	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung	Gau-Odernheim - Dorn Dürkheim	Land	B	1.700.000 €
S140	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung	Wendelsheim - Wonsheim	Land	B	1.350.000 €
S29	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der K13. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges. Einrichtung einer gesicherten Querungshilfe am Ende des	Bermersheim - Albig	Landkreis	B	530.000 €
S49	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Dautenheim - Eppelsheim	Landkreis	B	800.000 €
S78	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Monsheim - Worms Pfeddersheim	Landkreis	B	180.000 €
S79	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Monsheim - Worms Pfeddersheim	Kommune	B	470.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S118	Neubau einer Brücke / Unterführung im Zuge eines eigenständig geführten Radweges parallel zur K 37.	Hohen-Sülzen - Monsheim	Landkreis	B	500.000 €
S119	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Querungshilfe am Knotenpunkt K 37 / Wormser Straße.	Hohen-Sülzen - Monsheim	Landkreis	B	260.000 €
S127	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung	Mölheim - Flörsheim-Dalsheim	Landkreis	B	750.000 €
S35	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des	Biebelnheim - Gabsheim	Landkreis	C	2.340.000 €
S3	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Wöllstein - Siefersheim	Kommune	C	90.000 €
S16	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Nack - Wendelsheim	Kommune	C	230.000 €
S19	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Wallertheim - Gumbsheim	Kommune	C	220.000 €
S23	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Erbes-Büdesheim - Flonheim	Kommune	C	550.000 €
S45	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Gau-Heppenheim - Dittelsheim-	Kommune	C	740.000 €
S47	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder	Gau-Heppenheim - Dittelsheim-	Kommune	C	280.000 €
S75	Sanieren der schadhafte asphaltierte Oberfläche auf dem betrachteten	Offstein - Hohen-Sülzen	Kommune	C	120.000 €
S77	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hohen-Sülzen - Bockenheim a. d. Weinstraße	Kommune	C	380.000 €
S88	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Monzernheim - Hangen-Weisheim	Kommune	C	710.000 €
S96	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Alzey - Alzey Weinheim	Kommune	C	370.000 €
S107	Sanieren der schadhafte Oberfläche und asphaltieren der wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Monzernheim - Dittelsheim-Heßloch	Kommune	C	190.000 €
S24	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Bornheim - Armsheim	Kommune	C	1.340.000 €
S137	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung	Offenheim - Bechenheim	Land	C	260.000 €
S2	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Am Ortseingang Wöllstein soll ein geregelter Übergang	Siefersheim - Wöllstein	Land	C	230.000 €
S109	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder	Eich - Gimbsheim	Kommune	C	340.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S129	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Alsheim - Dorn Dürkheim - Gau-Odernheim	Land	C	2.260.000 €
S142	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Dittelsheim-Heßloch - Hillesheim/Dorn-Dürkheim	Land	C	1.600.000 €
S17	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Erbes-Büdesheim - Offenheim	Landkreis	C	1.800.000 €
S31	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Nack - Erbes-Büdesheim	Landkreis	C	k.A.
S43	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Framersheim - Dittelsheim-Heßloch	Landkreis	C	2.570.000 €
S44	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Framersheim - Gau-Heppenheim	Landkreis	C	770.000 €
S40	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Albig - Freimersheim	Kommune	D	220.000 €
S27	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Lonsheim - Bermersheim	Kommune	D	680.000 €
S114	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Alzey - Alzey Weinheim	Kommune	D	40.000 €
S12	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Stein-Bockenheim - Wendelsheim	Kommune	D	150.000 €
S20	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim	Kommune	D	640.000 €
S21	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht	Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim	Kommune	D	330.000 €
S22	Sanieren der schadhaften, teilweise asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim	Kommune	D	410.000 €
S55	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden. Es soll im Zuge der Maßnahme eine geicherte Querung der L 401 geschaffen werden.	Mauchenheim - Ilbesheim	Kommune	D	1.380.000 €
S104	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Hochborn - Dittelsheim-Heßloch	Kommune	D	400.000 €
S141	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Nieder-Wiesen - Oberwiesen	Kommune	D	500.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S32	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Nack - Bechenheim	Land	D	1.340.000 €
S133	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Eich - Gernsheimer Fähre	Land	D	2.970.000 €
S117	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Eich - Ibersheim	Landkreis	D	1.070.000 €
S132	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mörstadt - Pfeddersheim	Landkreis	D	610.000 €
S134	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hamm (am Rhein) - Gernsheimer Fähre	Landkreis	D	1.660.000 €

Anlage 11

Maßnahmenliste Baulast

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S9	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Wöllstein - Frei-Laubersheim	Bund	B	1.550.000 €
S28	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ensheim - Albig	Bund	A	1.230.000 €
S57	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Alzey - Flornborn	Bund	A	4.200.000 €
S66	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Ober-Flörsheim - Flörsheim-Dalsheim	Bund	A	2.740.000 €
S74	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Monsheim - Bockenheim an der Weinstraße	Bund	B	1.180.000 €
S120	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Monsheim - Flörsheim-Dalsheim	Bund	A	1.200.000 €
S5	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Wöllstein - Volxheim	Bund / Land	A	1.470.000 €
S1	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Armsheim - Gumbsheim	Kommune	B	1.100.000 €
S3	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Wöllstein - Siefersheim	Kommune	C	90.000 €
S7	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Flonheim - Wöllstein	Kommune	B	400.000 €
S8	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Siefersheim - Neu-Bamberg	Kommune	B	560.000 €
S12	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Stein-Bockenheim - Wendelsheim	Kommune	D	150.000 €
S13	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Wendelsheim - Erbes-Büdesheim	Kommune	A	550.000 €
S14	Sanieren der schadhafte asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gau-Bickelheim - Gau-Weinheim	Kommune	B	310.000 €
S15	Sanieren der schadhafte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Eckelsheim - Flonheim	Kommune	B	360.000 €
S16	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Nack - Wendelsheim	Kommune	C	230.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S19	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Wallertheim - Gumbsheim	Kommune	C	220.000 €
S20	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim	Kommune	D	640.000 €
S21	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht	Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim	Kommune	D	330.000 €
S22	Sanieren der schadhaften, teilweise asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Erbes-Büdesheim - Alzey Heimersheim	Kommune	D	410.000 €
S23	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Erbes-Büdesheim - Flonheim	Kommune	C	550.000 €
S25	Sanieren der schadhaften Oberfläche und Asphaltieren des unbefestigten Wegeabschnittes auf dem betrachteten Abschnitt.	Flonheim - Armsheim	Kommune	A	470.000 €
S27	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Lonsheim - Bermersheim	Kommune	D	680.000 €
S36	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Bechtolsheim - Friesenheim	Kommune	A	440.000 €
S40	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Albig - Freimersheim	Kommune	D	220.000 €
S45	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Gau-Heppenheim - Dittelsheim- Heßloch	Kommune	C	740.000 €
S47	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Gau-Heppenheim - Dittelsheim- Heßloch	Kommune	C	280.000 €
S55	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden. Es soll im Zuge der Maßnahme eine geischerte Querung der L 401 geschaffen werden.	Mauchenheim - Ilbesheim	Kommune	D	1.380.000 €
S62	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gundersheim - Flomborn	Kommune	B	130.000 €
S63	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Gundersheim - Ober-Flörsheim	Kommune	A	1.030.000 €
S73	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Flörsheim-Dalsheim - Mörsstadt	Kommune	B	1.060.000 €
S75	Sanieren der schadhaften asphaltierte Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Offstein - Hohen-Sülzen	Kommune	C	120.000 €
S77	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Hohen-Sülzen - Bockenheim a. d. Weinstraße	Kommune	C	380.000 €
S80	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Bermersheim - Flörsheim- Dalsheim	Kommune	B	870.000 €
S85	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Westhofen - Gundheim	Kommune	B	450.000 €
S88	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Monzernheim - Hangen-Weisheim	Kommune	C	710.000 €
S96	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Alzey - Alzey Weinheim	Kommune	C	370.000 €
S104	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Hochborn - Dittelsheim-Heßloch	Kommune	D	400.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S107	Sanieren der schadhaften Oberfläche und asphaltieren der wassergebundenen Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Monzernheim - Dittelsheim-Heßloch	Kommune	C	190.000 €
S108	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Gimbsheim - Alsheim	Kommune	B	380.000 €
S114	Sanieren der schadhaften asphaltierten Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Alzey - Alzey Weinheim	Kommune	D	40.000 €
S122	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Bechenheim - Offenheim	Kommune	B	500.000 €
S123	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Bechenheim - Offenheim	Kommune	B	260.000 €
S64	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Alzey - Kettenheim	Kommune	A	390.000 €
S136	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Bornheim - Armsheim	Kommune	A	235.000 €
S138	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Alzey Dautenheim - Eppelsheim	Kommune	B	330.000 €
S139	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Eppelsheim - Alzey Dautenheim	Kommune	B	110.000 €
S141	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Nieder-Wiesen - Oberwiesen	Kommune	D	500.000 €
S24	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Bornheim - Armsheim	Kommune	C	1.340.000 €
S34	Der wassergebundene Weg soll asphaltiert werden.	Albig - Biebelnheim	Kommune	B	61.000 €
S53	Der wassergebundene Weg soll asphaltiert werden.	Alzey Weinheim - Offenheim	Kommune	A	610.000 €
S54	Sanieren der schadhaften Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	Weinheim - Offenheim	Kommune	A	400.000 €
S111	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Alzey - Erbes-Büdesheim	Kommune	A	400.000 €
S112	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Alzey - Erbes-Büdesheim	Kommune	A	470.000 €
S113	Der unbefestigte Weg soll asphaltiert werden.	Alzey - Erbes-Büdesheim	Kommune	A	820.000 €
S109	Ausbau des betrachteten Abschnitts mit einer asphaltierten oder asphaltähnlichen Deckschicht.	Eich - Gimbsheim	Kommune	C	340.000 €
S79	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Monsheim - Worms Pfeddersheim	Kommune	B	470.000 €
S51	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Eppelsheim - Flornborn	Kommune / Kreis	A	130.000 €
S68	Neubau eines eigenständigen / straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang des Heimersheimer Baches / der L 430. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges sowie einer Querungshilfe entsprechend der Musterlösung.	Biebelnheim - Bechtolsheim	Kommune / Kreis	A	640.000 €
S126	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges.	Eppelsheim - Flornborn	Kommune / Kreis	A	640.000 €
S137	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Offenheim - Bechenheim	Land	C	260.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S2	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Am Ortseingang Wöllstein soll ein geregelter Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn geschaffen werden. Der bestehende Bordstein stellt eine Sturzgefahr für den Radverkehr dar.	Siefersheim - Wöllstein	Land	C	230.000 €
S26	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Flonheim - Wendelsheim	Land	A	k.A.
S32	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Nack - Bechenheim	Land	D	1.340.000 €
S41	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges.	Gau-Odernheim - Dittelsheim-Heßloch	Land	A	2.800.000 €
S71	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Freimersheim - Morschheim	Land	B	960.000 €
S72	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Flörsheim-Dalsheim - Worms Pfeddersheim	Land	A	1.500.000 €
S84	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Westhofen - Dittelsheim-Heßloch	Land	A	2.490.000 €
S86	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Westhofen - Abenheim	Land	A	850.000 €
S94	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg.	Alzey - Dautenheim	Land	A	250.000 €
S115	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Ende des Radweges (Ortseingang Dautenheim).	Alzey - Alzey Dautenheim	Land	A	komplex
S121	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mörstadt - Flörsheim-Dalsheim	Land	A	350.000 €
S128	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Gau-Odernheim - Dorn Dürkheim	Land	B	1.700.000 €

Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S129	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Alsheim - Dorn Dürkheim - Gau-Odernheim	Land	C	2.260.000 €
S133	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Eich - Gernsheimer Fähre	Land	D	2.970.000 €
S140	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn (Wonsheim) des Radweges.	Wendelsheim - Wonsheim	Land	B	1.350.000 €
S142	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Dittelsheim-Heßloch - Hillesheim/Dorn-Dürkheim	Land	C	1.600.000 €
S17	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Erbes-Büdesheim - Offenheim	Landkreis	C	1.800.000 €
S29	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges entlang der K13. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn des Radweges. Einrichtung einer gesicherten Querungshilfe am Ende des Radweges (Querung der B271).	Bermersheim - Albig	Landkreis	B	530.000 €
S31	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Nack - Erbes-Büdesheim	Landkreis	C	k.A.
S35	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Biebelnheim - Gabsheim	Landkreis	C	2.340.000 €
S43	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Framersheim - Dittelsheim-Heßloch	Landkreis	C	2.570.000 €
S44	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Framersheim - Gau-Heppenheim	Landkreis	C	770.000 €
S49	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Dautenheim - Eppelsheim	Landkreis	B	800.000 €
S78	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Monsheim - Worms Pfeddersheim	Landkreis	B	180.000 €

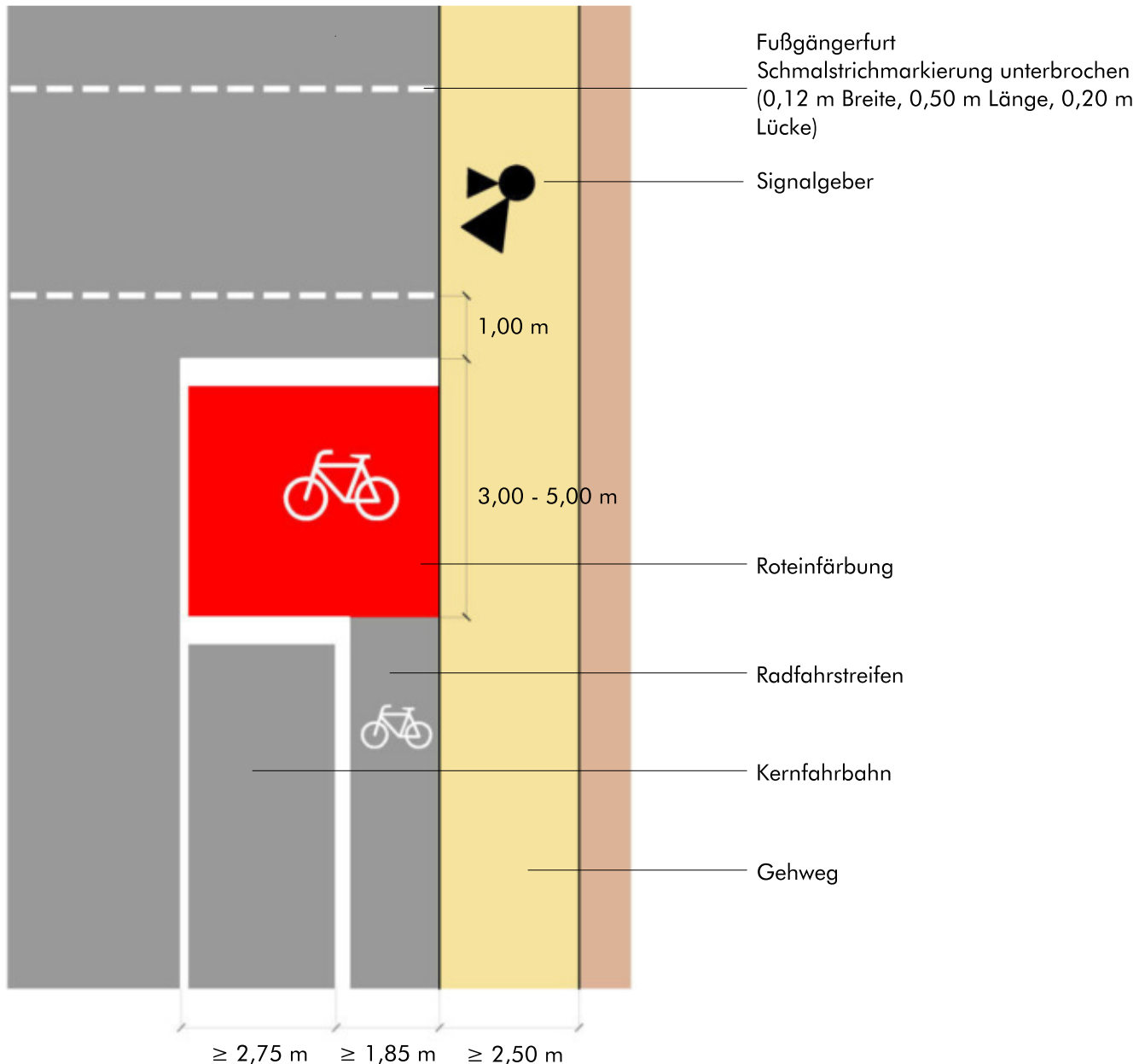
Nr.	Beschreibung	Verbindung	Baulast	Priorität	Kosten- rahmen
S117	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Eich - Ibersheim	Landkreis	D	1.070.000 €
S118	Neubau einer Brücke / Unterführung im Zuge eines eigenständig geführten Radweges parallel zur K 37.	Hohen-Sülzen - Monsheim	Landkreis	B	500.000 €
S119	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Querungshilfe am Knotenpunkt K 37 / Wormser Straße.	Hohen-Sülzen - Monsheim	Landkreis	B	260.000 €
S127	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mölheim - Flörsheim-Dalsheim	Landkreis	B	750.000 €
S132	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mörstadt - Pfeddersheim	Landkreis	D	610.000 €
S134	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Hamm (am Rhein) - Gernsheimer Fähre	Landkreis	D	1.660.000 €
S135	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung gesicherter baulicher Übergänge Fahrbahn-Radweg am Beginn und Ende des Radweges.	Mettenheim - Eich	Landkreis	A	900.000 €

Anlage 12

Musterlösungen

Radverkehrskonzept Landkreis Alzey-Worms

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

Anwendungsbereiche:

- In untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeaus fahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

ML: 3.6 - Bordsteinkante absenken Maßnahmentyp BOR

Situation:

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

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

Hinweise:

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

Quelle: DIN Norm 32984



Abbildung 1: Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

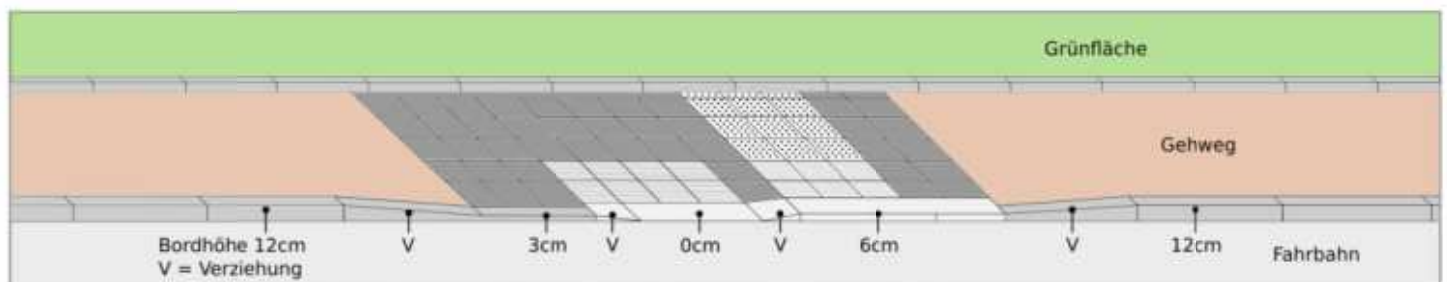


Abbildung 2: Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

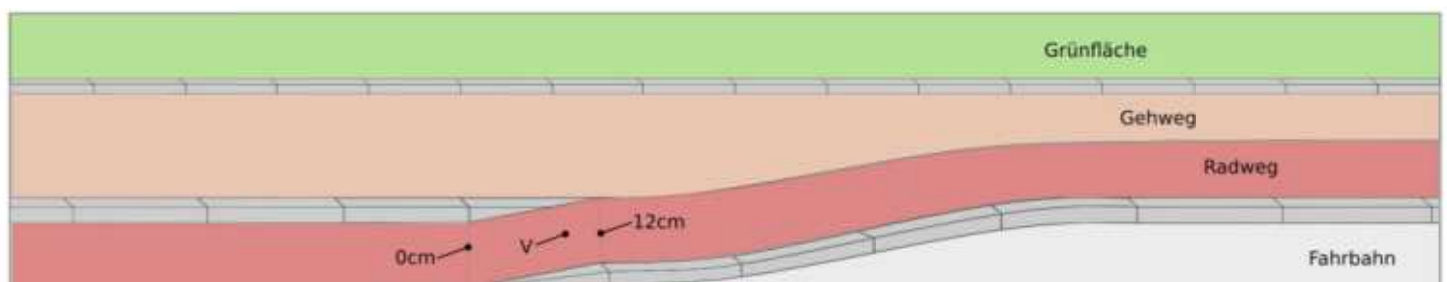
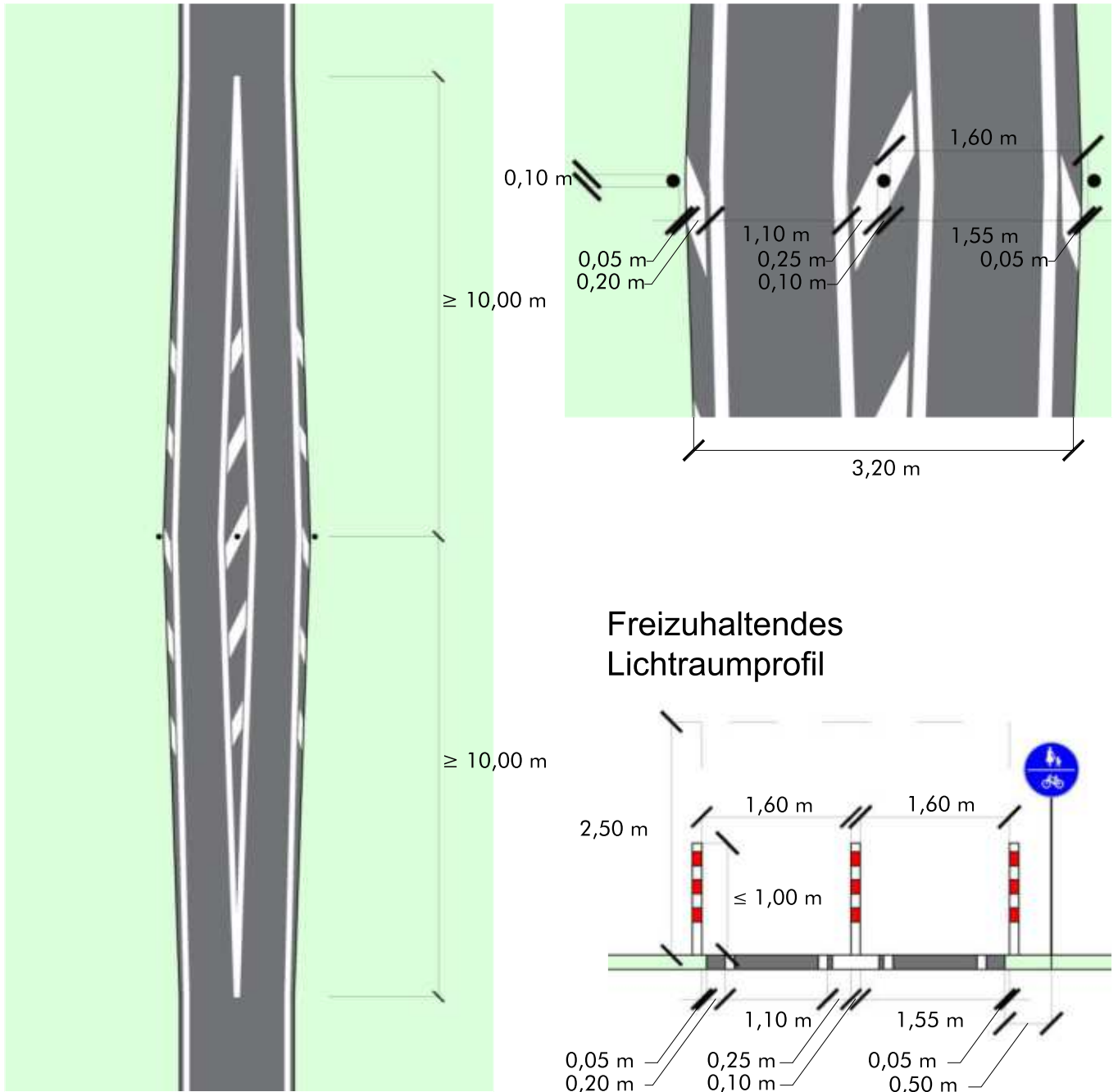


Abbildung 3: Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße

Radverbindung / Raddirektverbindung: Neubau mit angeordneten Sperrpfosten



- Im Bereich der Sperrpfosten muss der Weg von 2,50 m auf 3,20 m aufgeweitet werden. Die Länge der Verziehung beträgt mind. 10 m.

ML: 3.5a - Kfz-Zufahrtssperren

Maßnahmentyp DPE - Zufahrtssperren optimieren

Situation:

Zufahrtssperren sind dann sinnvoll, wenn Geh- und Radwege für anliegenden oder durchfahrenden Kfz-Verkehr attraktiv sind, land- oder forstwirtschaftlicher aber nicht über das verträgliche Maß hinaus behindert werden.

Maßnahme:

Verhinderung der Zufahrt von Kfz-Verkehr durch Poller oder Eingengung mit entsprechender Warnmarkierung.

Angestrebte Wirkung:

- Zufahrt Kfz-Verkehr verhindern
- Verdeutlichung der ausschließlichen Nutzung durch Rad- und Fußverkehr

Hinweise:

- Sperrpfosten und Umlaufsperrn bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung
- Markierung sollen taktil wahrnehmbar sein; Sperrpfosten sind auffällig zu färben und vollretroreflektierend auszuführen
- die verbleibende Wegbreite sollte für jede nutzbare Seite min. 1,5 m betragen
- Beim Einsatz von Pollern ist das Umfahren der Poller über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Auch diese sollen durch reflektierenden Elementen gut sichtbar sein.



Abbildung 1: Warnmarkierung eines Sperrpfostens

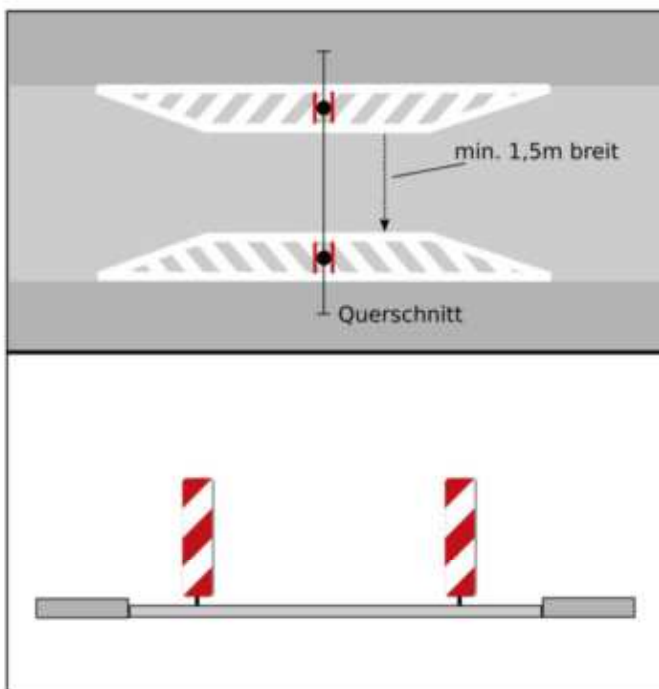


Abbildung 2: Fahrbahnverengung mit Warnbarken und Markierung

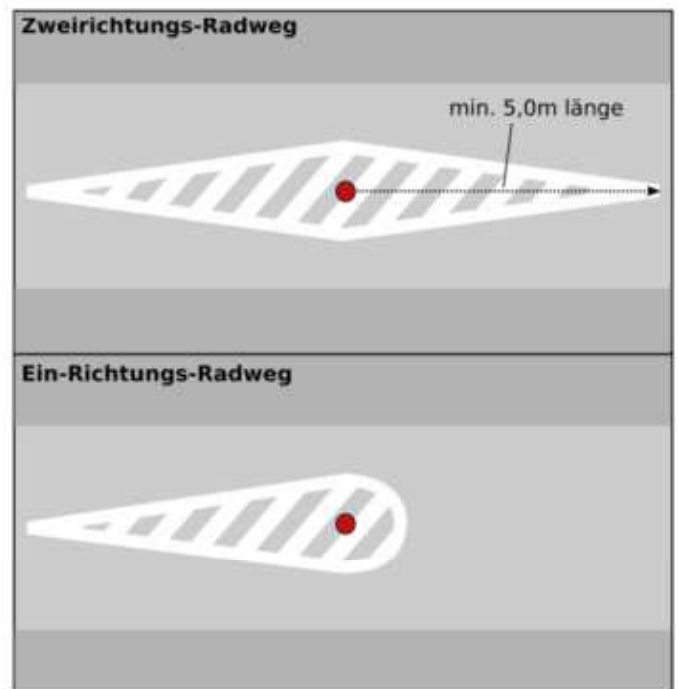


Abbildung 3: Markierung mit Sperrpfosten

ML: 3.5b - Umlaufsperrn ersetzen / korrigieren

Maßnahmentyp DPE - Aufmerksamkeit an Gefahrensituation schaffen

Situation:

Umlaufsperrn (Drängelgitter) sind auf Radwegen häufig dort anzutreffen, wo vorfahrtsberechtigten Straßen gequert werden müssen oder unübersichtliche Situationen und Gefahrenstellen bestehen.

In beiden Situationen ist das Ziel von Umlaufsperrn, den Radverkehr abzubremsen.

Umlaufsperrn stellen insbesondere für Radfahrende mit Anhängern, Lastenrädern oder Gepäcktaschen ein erhebliches Hindernis dar. Für unsichere Radfahrende besteht an zu eng gesetzten Umlaufsperrn Sturzgefahr. Umlaufsperrn dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage angeordnet werden. Der Einsatz ist auf den absolut notwendigen Umfang zu begrenzen.

Maßnahme:

Umlaufsperrn werden durch andere Elemente zur Aufmerksamkeitssteigerung ersetzt. Dies können Markierungen, Beschilderungen oder taktile Elemente sein.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmenden

Hinweise:

- Umlaufsperrn dürfen nur bei besonderer Gefahrenlage aufgestellt werden. Sie bedürfen einer verkehrsbehördlichen Anordnung.
- Umlaufsperrn sind auffällig und reflektierend zu markieren und in 2,50 Meter Abstand zueinander anzuordnen.
- Beim Einsatz von Umlaufsperrn ist das Umfahren über die angrenzenden Flächen mittels Hindernissen (Steine, Baumstämme etc.) zu verhindern. Diese müssen durch reflektierende Elemente gut sichtbar sein.
- Bei Querung von Bahnanlagen gelten die Bestimmungen der Deutschen Bahn (Durchgangsbreite 1,50m, keine Überlappung der Gitter, Notwendigkeit an Nebenbahnen stets prüfen).
- Aufmerksamkeitsstreifen sollten baulich mittels Rippen- oder Noppenplatten angelegt werden.
- Vorfahrtszeichen können ergänzend großflächig auf die Wegoberfläche markiert werden.



Abbildung 1: Umlaufsperrn mit zu geringer Durchgangsbreite, Überlappung der Gitter und ohne (reflektierende) Markierung

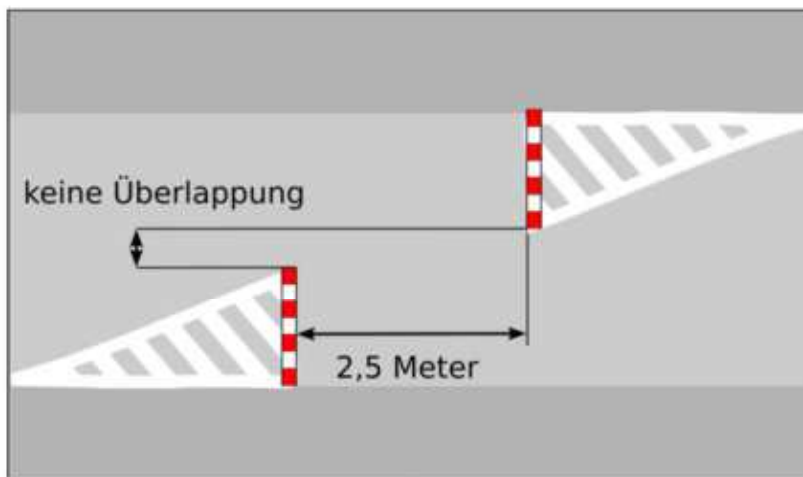


Abbildung 2: Empfohlene Anordnung von Umlaufsperrn - Einsatz von Umlaufsperrn nur bei besonderer Gefahrenlage

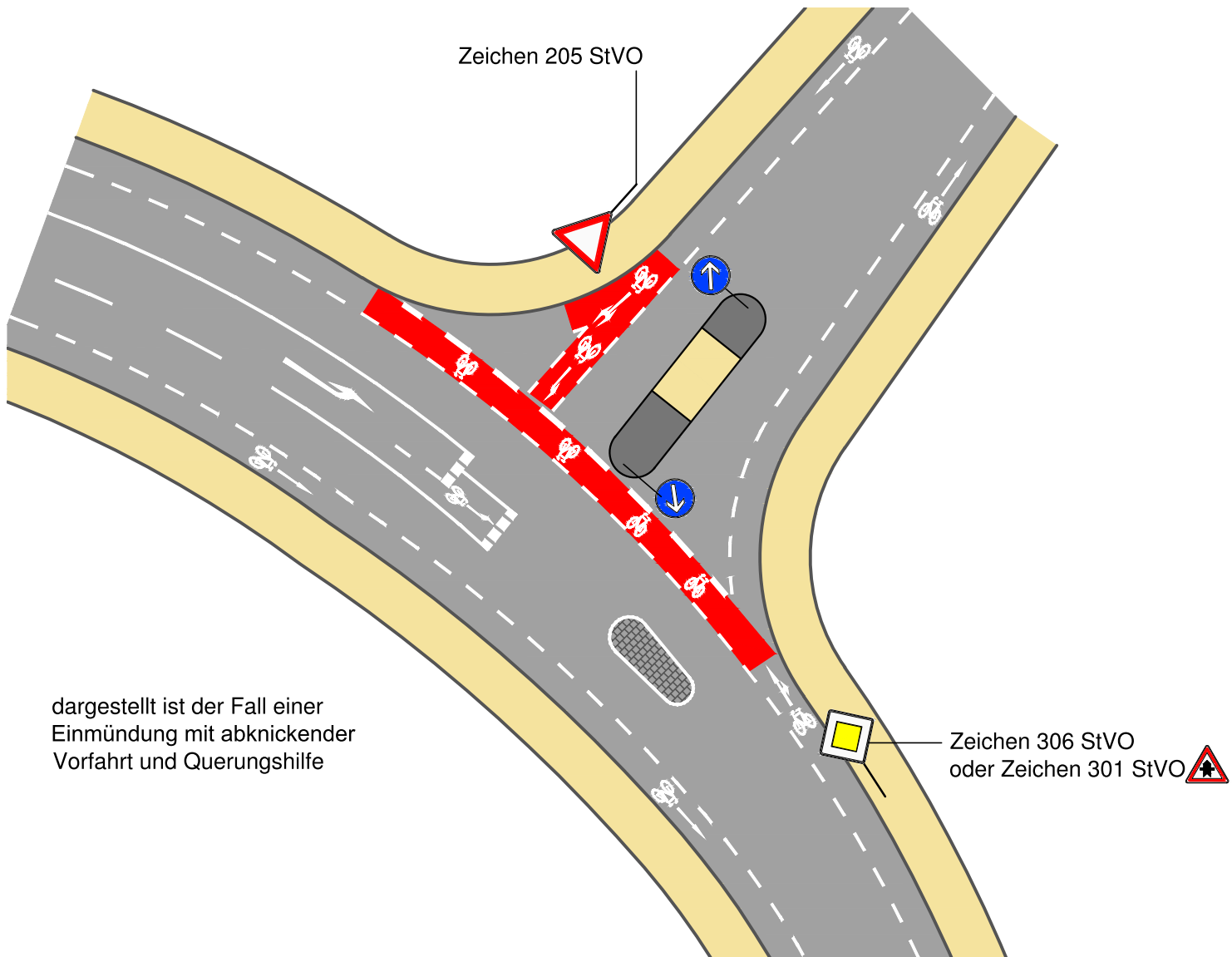


Abbildung 3: Baulicher "Rüttelstreifen" mit taktilen Elementen (Rippenplatten) zur Aufmerksamkeitssteigerung

Beispiellösung

Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2 und 4.3

Anwendungsbereiche:

- Einmündung oder Knotenpunkt unterschiedlicher Ausprägung mit Vorfahrtregelung durch Verkehrszeichen
- innerorts ($\geq 30\text{km/h}$) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Hinweise:

- zur Reduzierung der Furtlänge und potenzieller Gefahren ist zu prüfen, ob ein Rückbau großer Einmündungen möglich ist
- hohe Geschwindigkeiten abbiegender Fahrzeuge sind durch möglichst enge Kurvenradien zu verhindern
- nach Möglichkeit ist ein Nebeneinanderfahren von Lkw oder Bus und Radfahrer in der Einmündung baulich zu verhindern
- die Linksabbiegespur in der Einmündung soll Gefährdungen durch den toten Winkel reduzieren helfen
- rote Einfärbung der Furt an konflikträchtigen oder schlecht einsehbaren Knotenpunkten und Zu-/ Ausfahrten
- zur Furtmarkierung siehe Musterblatt 3.2-2

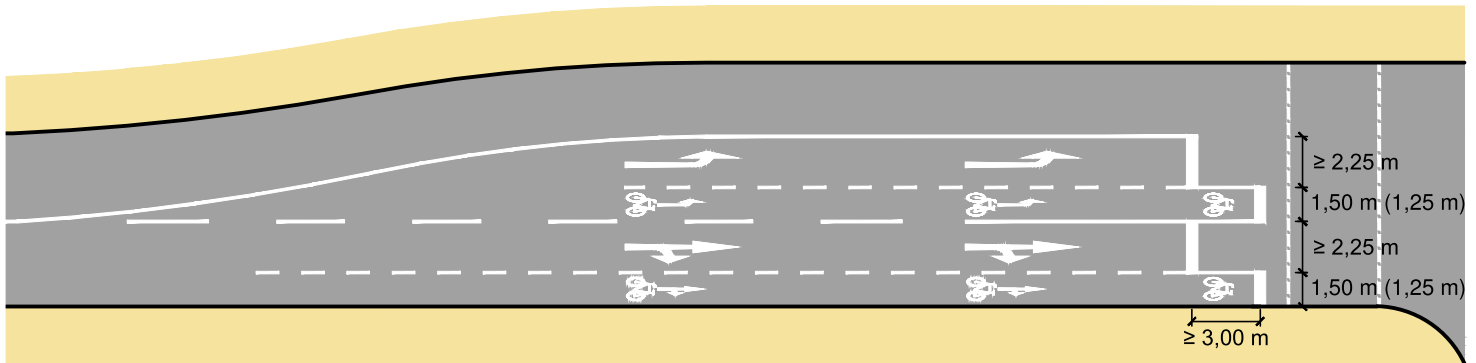


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

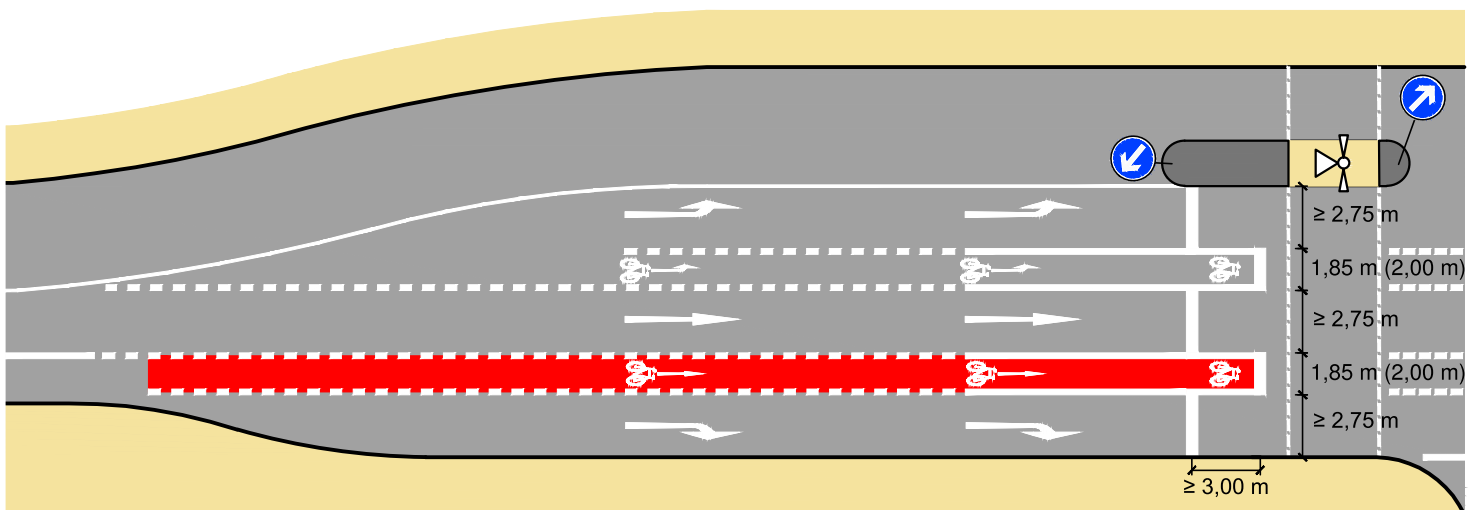
Musterblatt: 4.3-2
Stand: November 2017



Schutzstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Radfahrstreifen für geradeaus fahrenden und links abbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.4, Bild 48 und 52

Anwendungsbereiche:

- direktes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen
- bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hohem Anteil abbiegender Radfahrer

Hinweise:

- nicht mehr als zwei Fahrstreifenwechsel zum Einordnen
- bei ausreichenden Platzverhältnissen ist die Markierung von Radfahrstreifen zu bevorzugen
- bei beengten Verhältnissen sollen Schutzstreifen markiert werden
- insbesondere bei zwei Geradeausfahrstreifen für die Gegenrichtung sollen die Linksabbieger gesichert geführt werden
- an großen und unübersichtlichen Knotenpunkten wird empfohlen zusätzlich auch eine Führungsform für das indirekte Linksabbiegen anzubieten (siehe Musterblatt 4.4-1)
- rote Einfärbung des geradeaus führenden Radfahrstreifens
- bei einem hohen Schwerverkehrsanteil (ab ca. 600 SV/Tag) sollte der links abbiegenden Radverkehr mit Radfahrstreifen gesichert werden

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

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

Maßnahme:

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



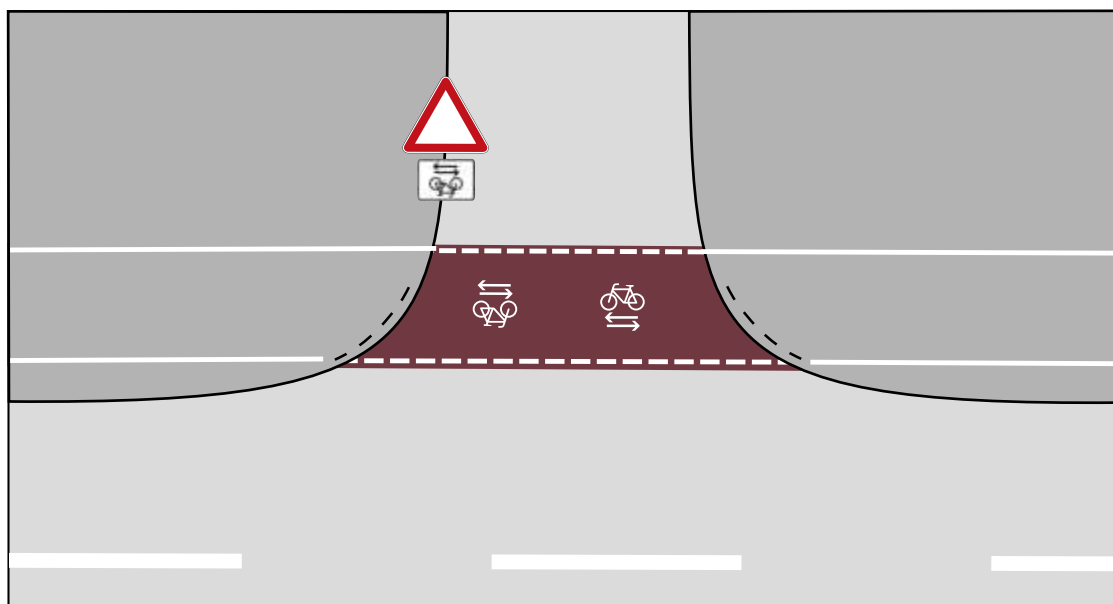
Rot eingefärbter Zweirichtungsradschwerg

Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

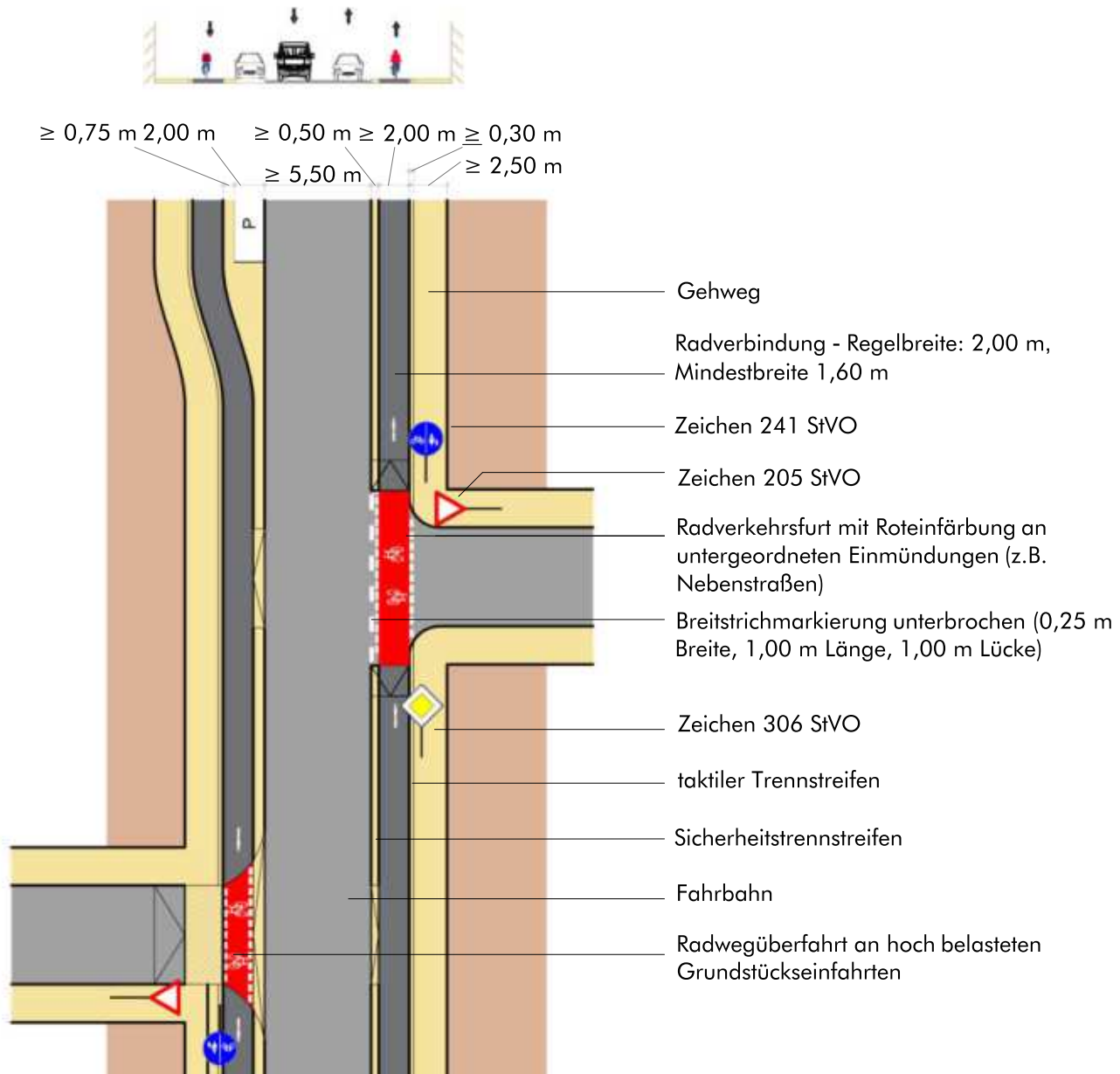
Zweirichtungsradschwerges sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradschwerges gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten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



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

maßstabslos

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

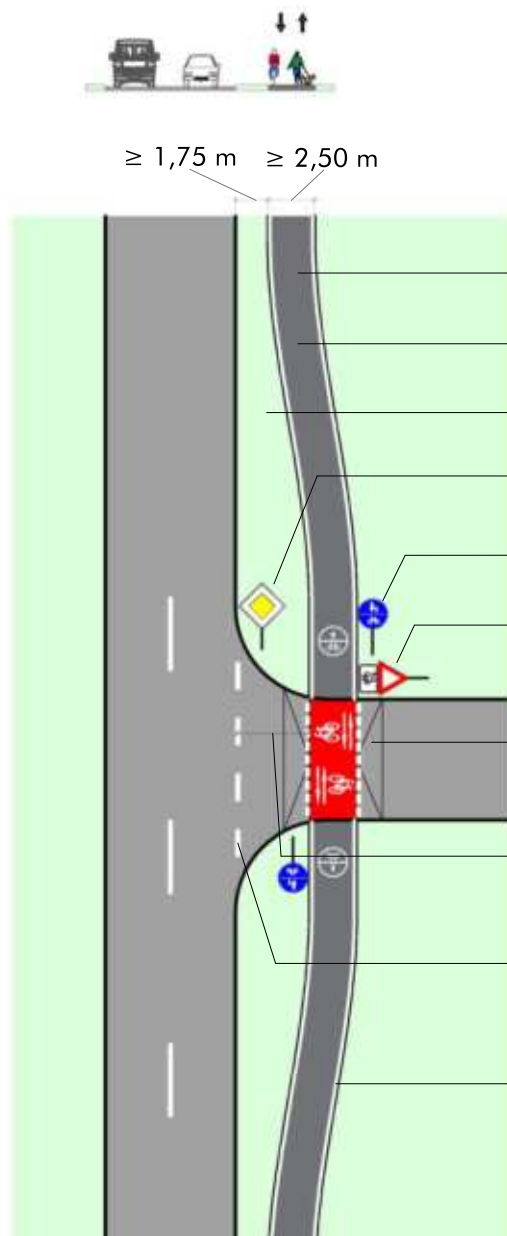
Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

Hinweise:

- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,10 m (Schrägparken) anzulegen
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen LKW muss die Fahrbahnbreite > 5,50 m betragen

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



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

Radverbindung als
gemeinsamer Geh-/Radweg

Länge der Verziehung:
ca. 20,00 m

Sicherheitstrennstreifen

Zeichen 306 StVO

Zeichen 240 StVO

Zeichen 205 StVO mit
Zeichen 1000-32 StVO

Radverkehrsfurt mit
Fahrbahnanhebung an
untergeordneten Einmündungen
(z.B. Nebenstraßen)

Abstand zur Fahrbahn
ca. 4,00 - 5,00 m

Breitstrichmarkierung
unterbrochen
(0,25 m Breite, 1,00 m
Länge, 1,00 m Lücke)

Randmarkierung

Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

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

ML: Asphaltieren von Wegen (OAA)

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege und Wege in Grünanlagen sind häufig nicht asphaltiert. Solche in der Regel wassergebundene, teilweise auch unbefestigte Wege verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt insbesondere auf Gefällestrrecken oder in Kurven die Sturzgefahr.

Während oder nach Niederschlag führen wassergebundene Wege zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung. Zusätzlich ist das Räumen und Reinigen der Wege nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist mit klassischen wassergebundenen Wegedecken nicht erreichbar.



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

Maßnahme:

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

Angestrebte Wirkung:

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

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt. Dies belegt unter anderem eine Studie des Landes Mecklenburg-Vorpommern¹.

Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden.

Beim Asphaltieren von Wirtschaftswegen ist mit zunehmender Breite und Nutzung durch schwere land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer stärkeren Versiegelung zu rechnen. Hier können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.



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

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

Wassergebundene Wegedecken Forstwege

Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahrradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anforderungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.



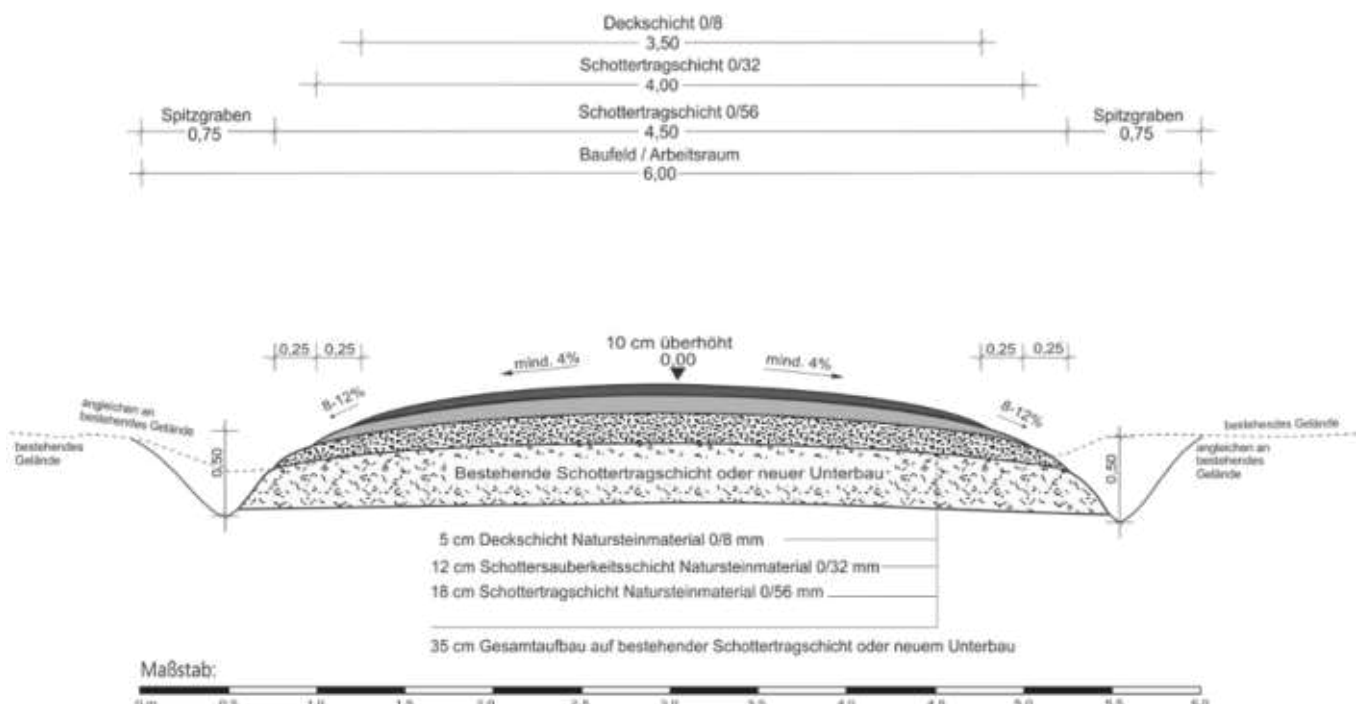
Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

Hinweise:

- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauprofils (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanlagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle: RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).

Regelquerschnitt Schotterwegesbau 4,5 m Breite Aufbau wassergebundener Weg nach Walzen und Verdichten



Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammreihe

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit für den Radverkehr sowie das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, können Piktogrammreihen eingesetzt werden, sofern die Situation Radverkehrsanlagen erfordert, der verfügbare Straßenraum eine regelkonforme Umsetzung jedoch nicht zulässt. Sie kommen insbesondere zur Schließung von Netzlücken in Frage oder auf Abschnitten, wo der Kfz-Verkehr nicht mit Radfahrenden rechnet.



Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen in Frankfurt Höchst.

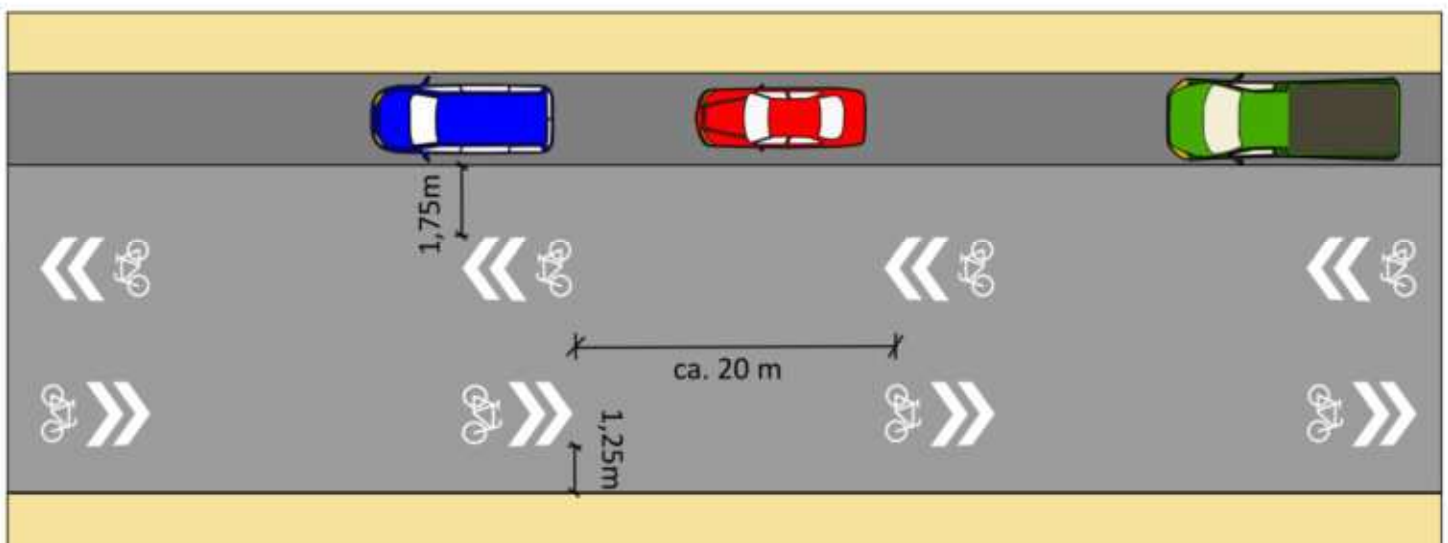
Angestrebte Wirkung:

- Verdeutlichung des Nutzungsrechts der Fahrbahn für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken ohne Radverkehrsanlagen auf Verbindungen mit besonderer Netzrelevanz
- Reduzierung der (illegalen) Seitenraumnutzung und Verhinderung von Konflikten zwischen Fußgängerinnen und Radfahrenden

Hinweise:

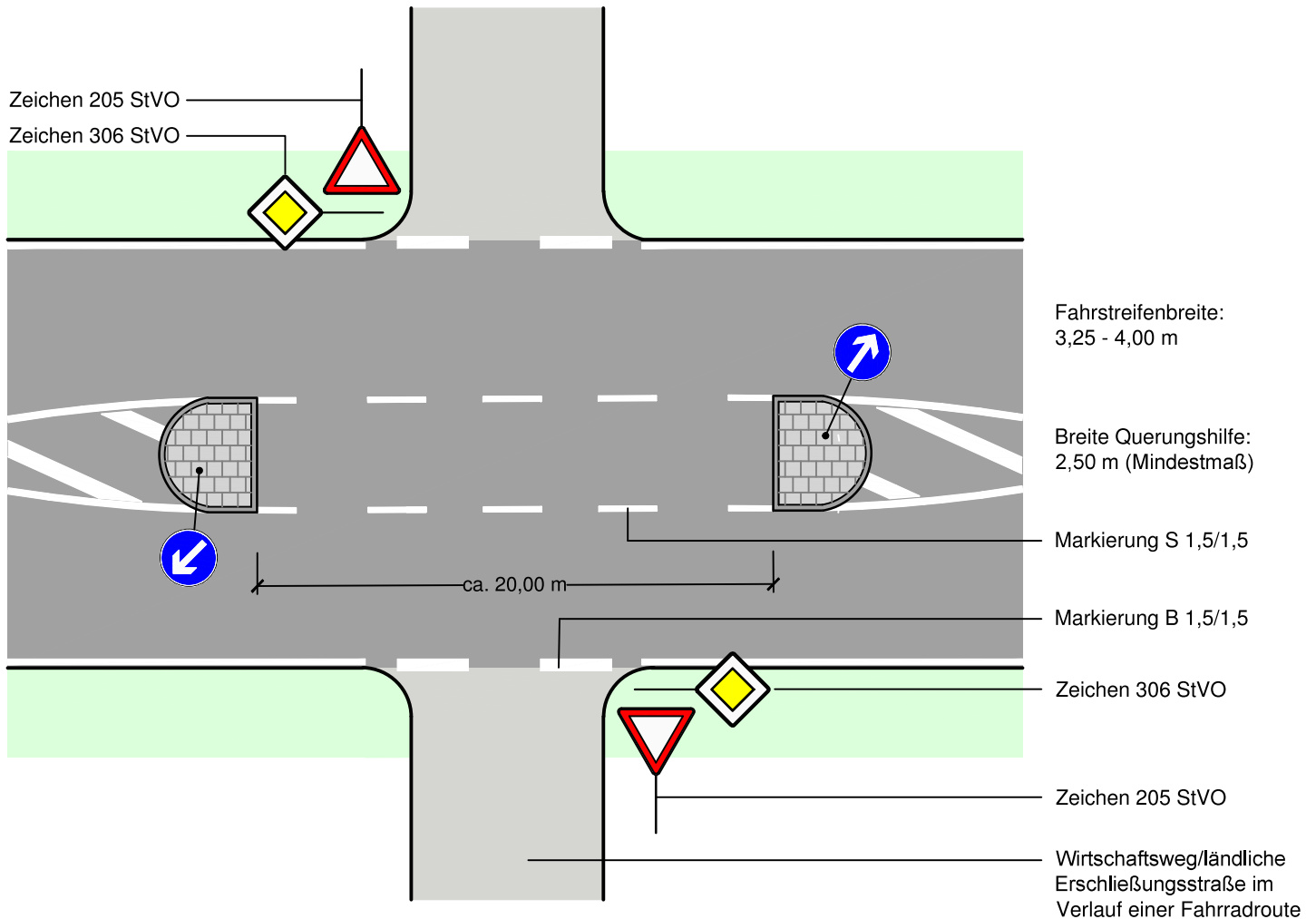
Fahrradpiktogrammreihe am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 20 m und in ausreichendem Abstand zum Bord (im Falle von Parkständen in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr) markieren.

Quelle: Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammreihen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit - Bergische Universität Wuppertal / Technische Universität Dresden - Juni 2021



Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammreihe.

maßstabslos



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2
- Sonderlösungen zur Anwendung bei Ab- und Einbiegevorgängen landw. Fahrzeuge

Anwendungsbereiche:

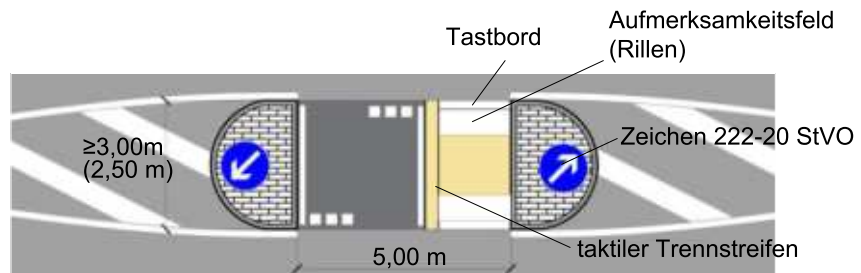
- Querung stark befahrener Straßen (> 5000 Kfz/Tag) durch Fahrradrouten im Zuge land- und forstwirtschaftlicher Wege oder schwach belasteter Straßen

Hinweise:

- die Länge der Querungshilfe ist auf die Schleppkurven der abbiegenden landwirtschaftlichen Fahrzeuge abzustimmen
- in beengten Verhältnissen können die Inselköpfe überfahrbar ausgeführt werden

Verschiedene Ausführungen der Mittelinsel innerorts und außerorts

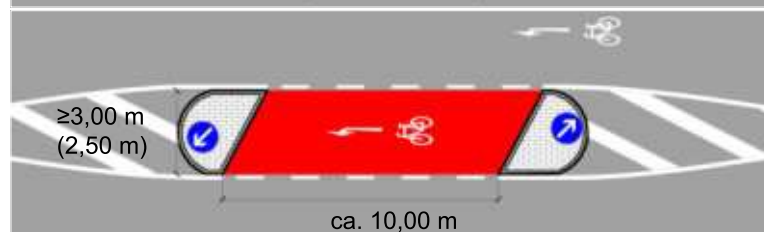
Getrennte
Querungshilfe
(Regelfall innerorts)



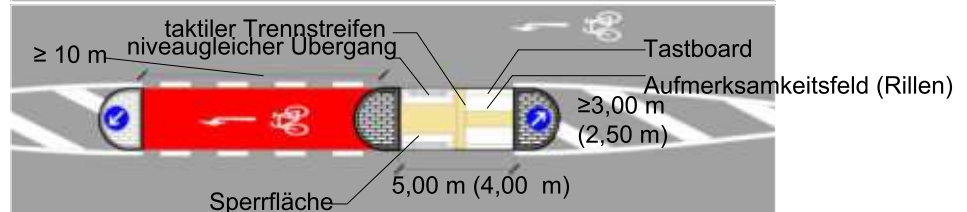
Kompakte Querungshilfe
(Regelfall außerorts)



Abgeschrägte Querungshilfe
für Radfahrende
(Querungsbedarf nur durch
Radfahrende)



Querungshilfe für zu Fuß
Gehende mit vorgelagerter
Aufstellfläche für den
linksabbiegenden Radverkehr



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3
- RAST 06, Kapitel 6.1.8.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

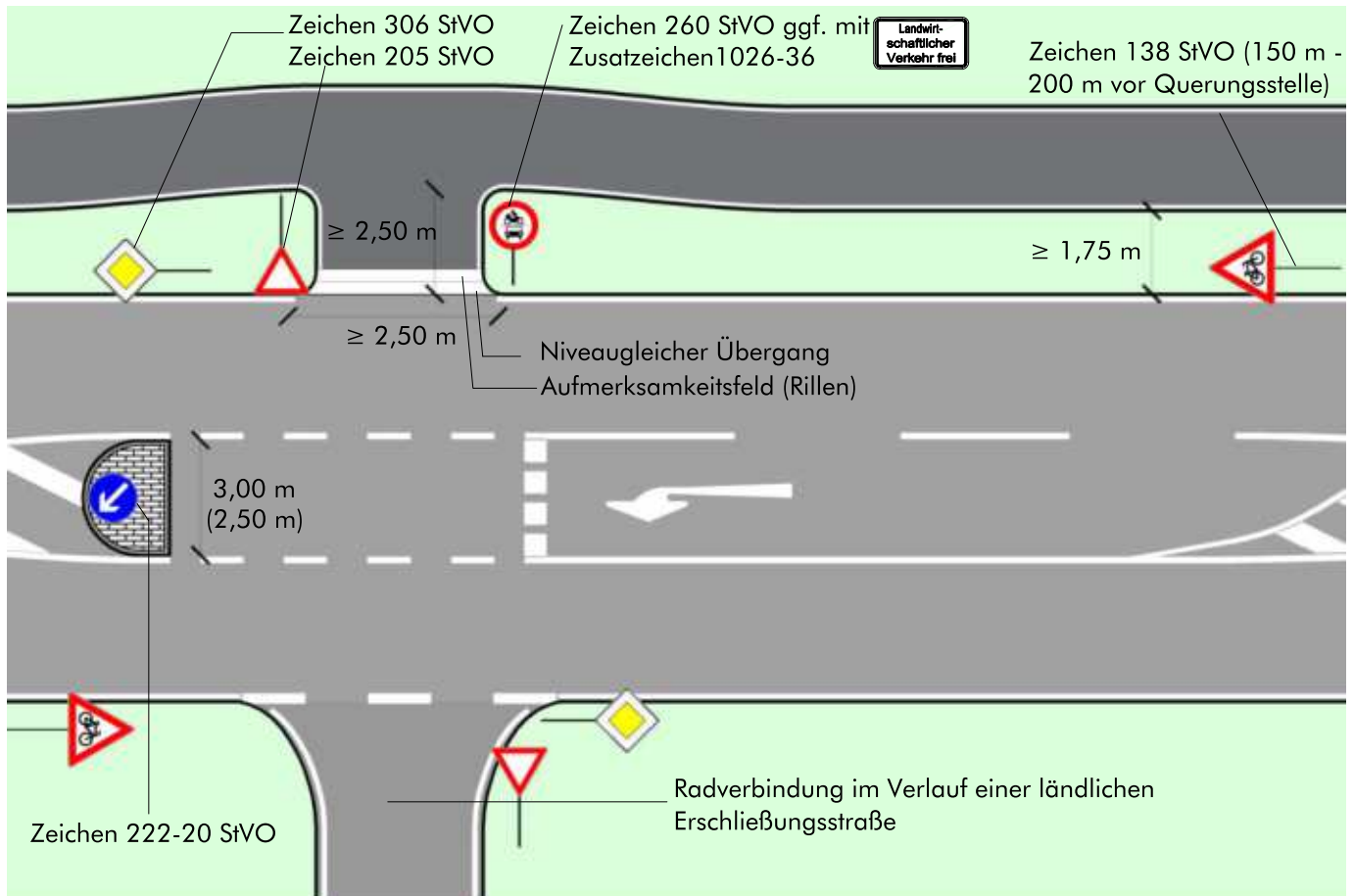
Anwendungs- bereiche:

- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Querung einer übergeordneten Straße.

Hinweise:

- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Für den Kfz-Verkehr ist im Zuge von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.
- Außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - aber außerhalb von Tempo-30-Zonen - wird empfohlen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

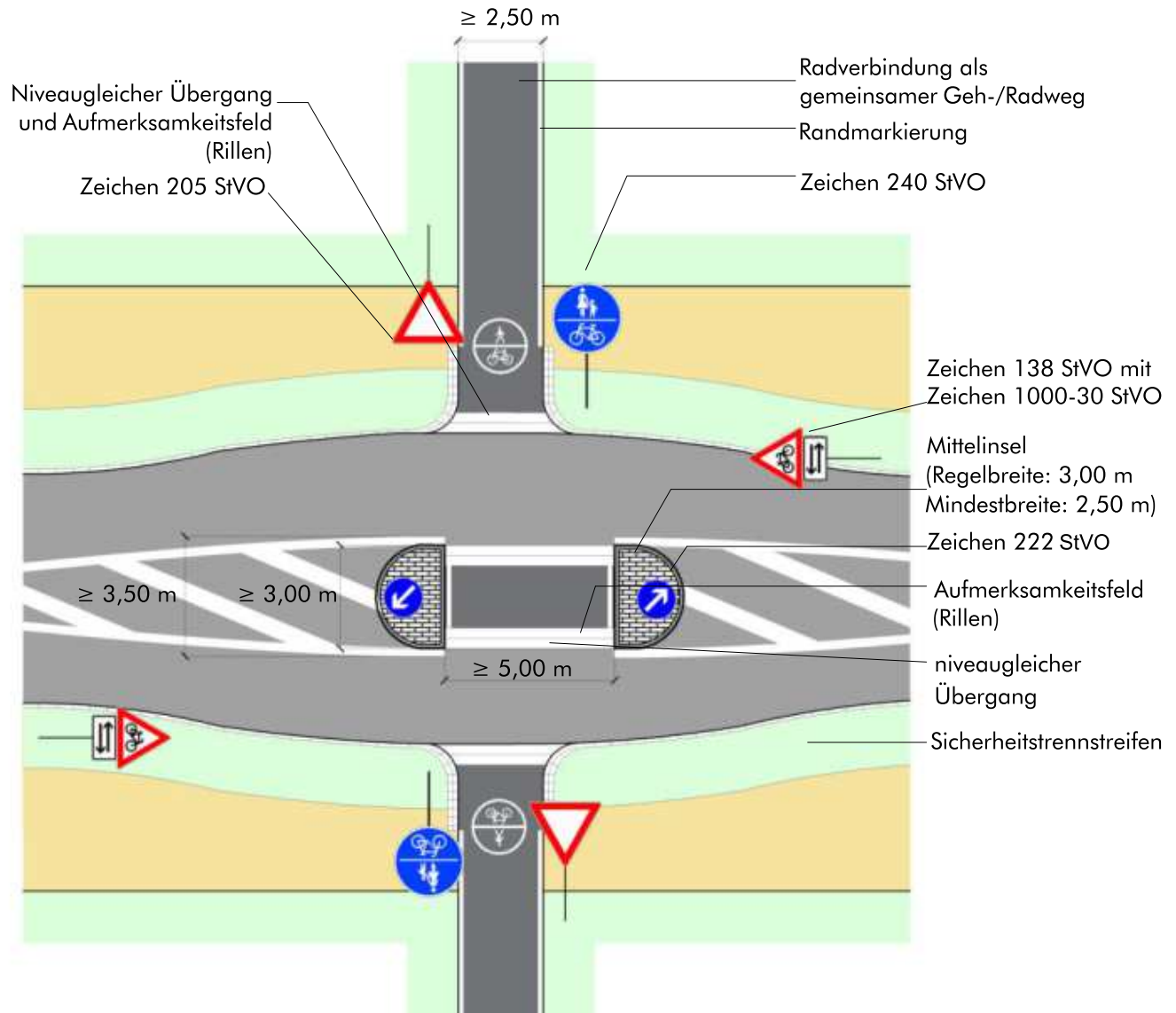
Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

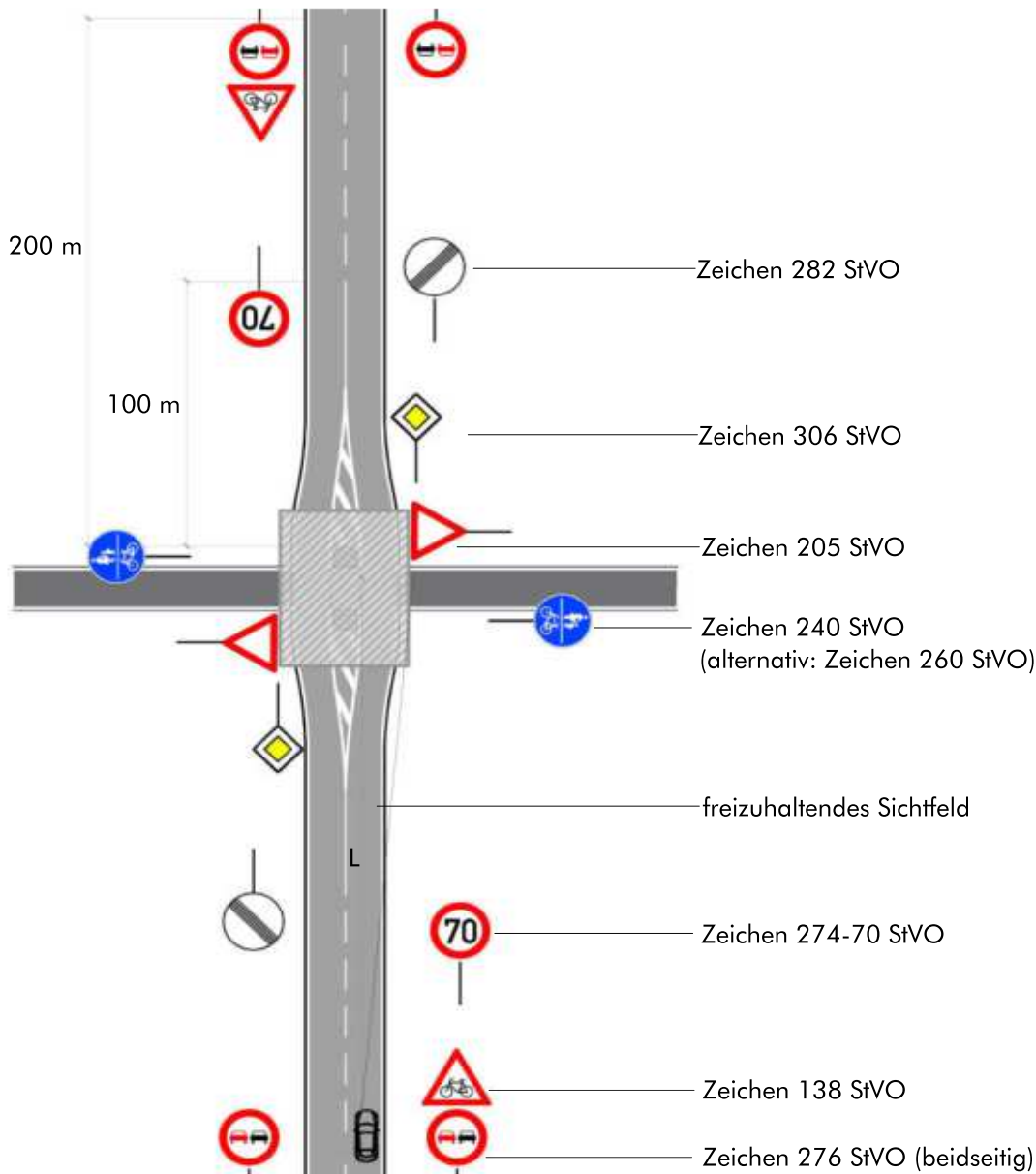
Querungsstelle mit Mittelinsel (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-6)



Regelungen:
Anwendungsbereiche:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen / bis max. 15.000 Kfz/Tag
- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordföhrung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordföhrung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Umfeld und Annäherungssituation einer Querungsstelle außerorts



Regelungen:

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

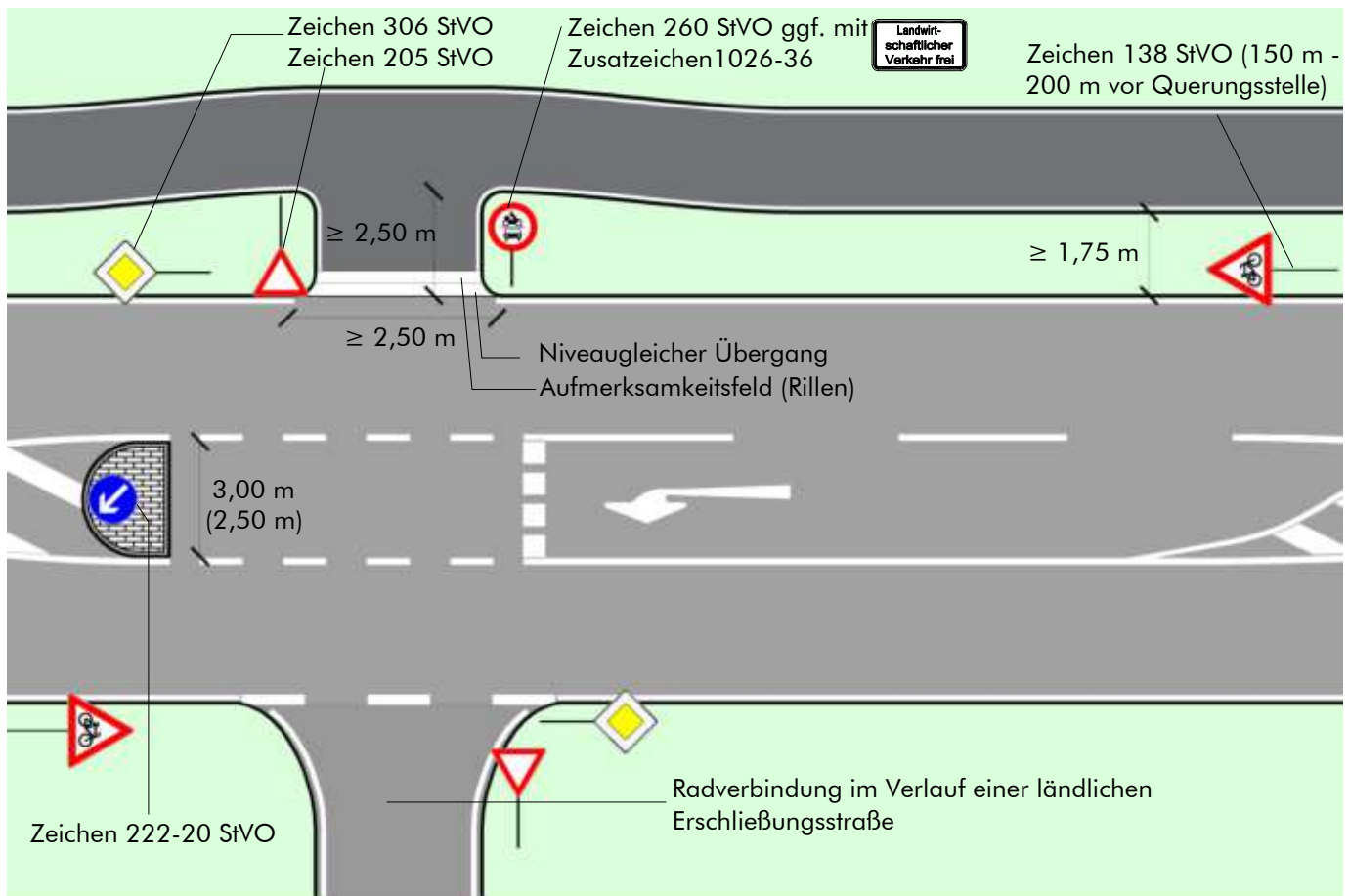
Anwendungsbereiche:

- Bei Querungen abseits von Verkehrsknotenpunkten
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen

Hinweise:

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

Querung einer übergeordneten Straße im Zuge einer Erschließungsstraße außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.4.2

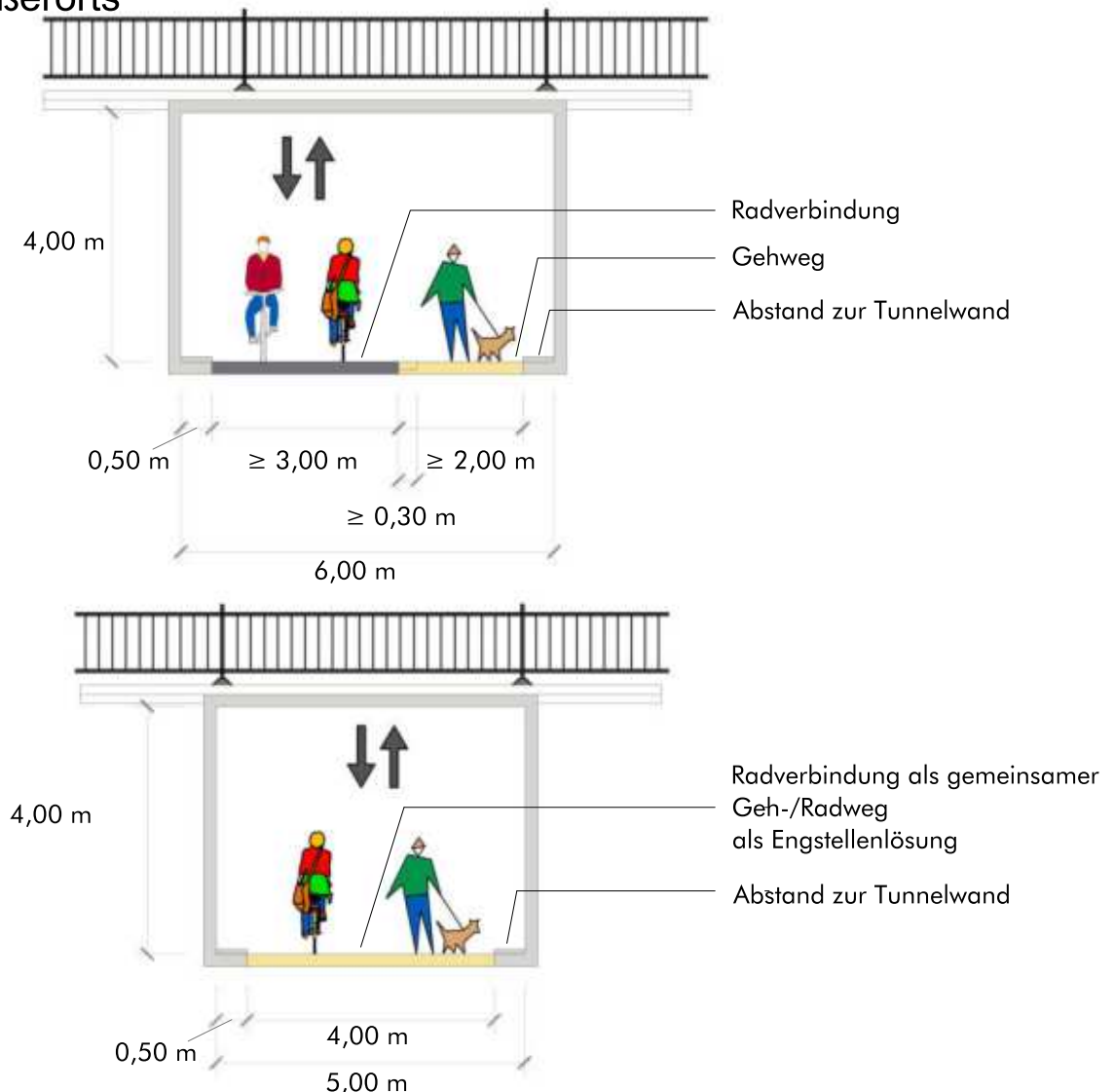
Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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

Unterführung innerorts/außerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen
- Anwendungsbereiche:**
- Querung bei Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen, Gewässern und Geländeeinschnitten
- Hinweise:**
- Bei Unterführungen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen ist die Bemessungsbreite für den Fußgängerverkehr nach EFA anzusetzen zzgl. mind. 2,50 m für den Radverkehr bei gemeinsamen Geh-/Radweg-Nutzung aufgrund einer Engstelle. Bei getrennter Geh- und Radwegführung ist bei Unterführungen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen eine Bemessungsbreite für den Fußgängerverkehr nach EFA anzusetzen zzgl. mind. 3,00 m für den Radverkehr.
 - Die lichte Höhe des Tunnelbauwerks sollte 4,00 m betragen, damit die Durchfahrt von Unterhalts-, Winterdienst- und Notfallfahrzeugen gewährleistet ist
 - Wenn die Unterführung nicht von Rettungs- und Betriebsfahrzeugen genutzt werden muss, kann die lichte Bauwerkshöhe ggf. auf 3,00 m verringert werden. Die Mindesthöhe beträgt 2,50 m
 - Für die Rampen ist eine Längsneigung von 3 - 4 % anzustreben
 - Die Längsneigung der Rampen darf 6 % nicht übersteigen
 - Beleuchtungsstärke: 3 - 7 lx
 - Die Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke sind zu beachten

ML: 1.7.2 - Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - Querung am Radwegende ohne Mittelinsel

Situation:

Zweirichtungsradwege erfordern am Anfang und Ende eine Möglichkeit zur sicheren Querung der Fahrbahn. Die Umsetzung der Querungsführung richtet sich nach den örtlich Gegebenheiten, welche sich meist durch das Verkehrsaufkommen (Kfz und Fußgänger/ Radfahrer) sowie die Fahrbahnbreite ergeben.

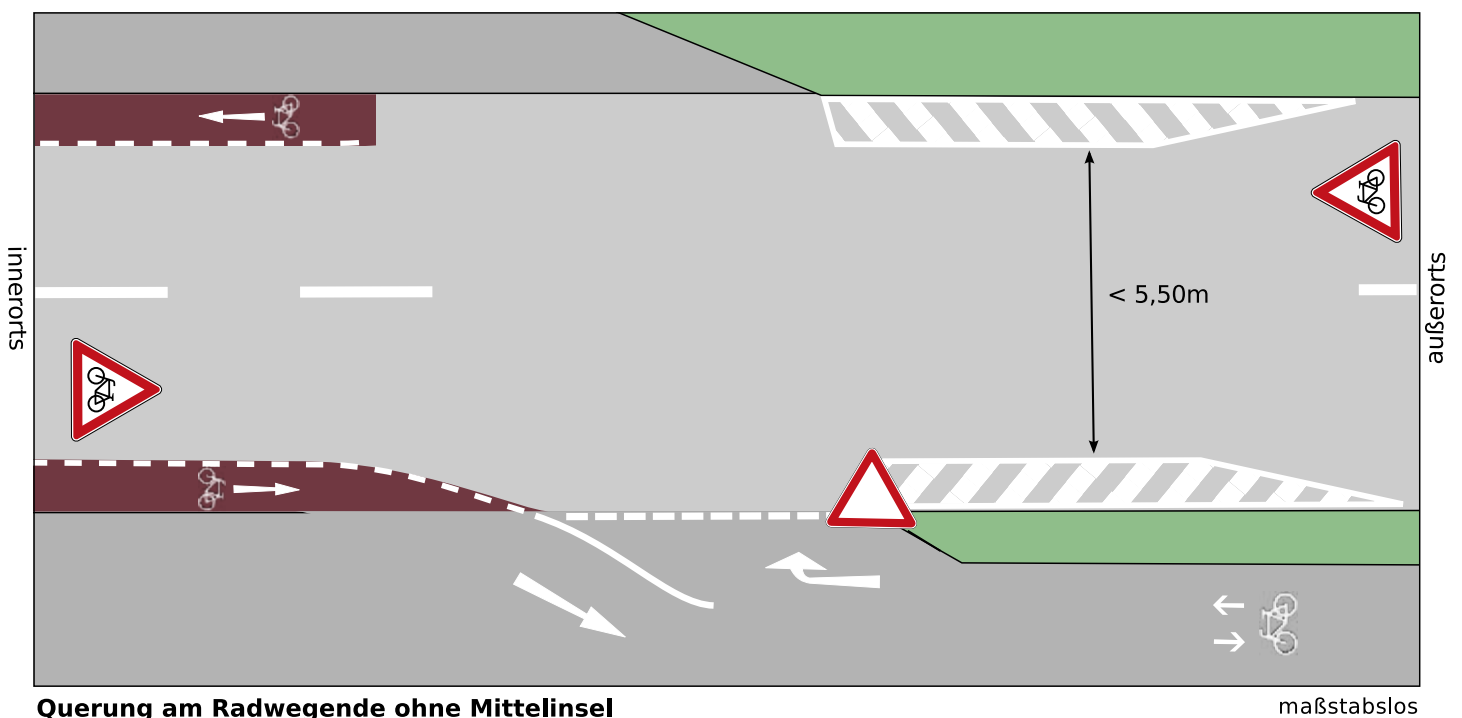
Angestrebte Wirkung:

- sicheres Queren der Fahrbahn
- sicherer Übergang der Führungsform (z.B. vom Radweg auf die Fahrbahn)
- Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr senken

Hinweise:

- bis zu einer Belastung von ca. 5000 Kfz/Tag anwendbar
- Anordnung einer Benutzungspflicht des Radweges ist nur bei besonderer Gefahrenlage zu geben; sofern keine Radweg-Benutzungspflicht angeordnet ist, sollte durch Zeichen 1022-10 ("Fahrrad frei"), ohne Zeichen 239 (Füßgängerweg), außerorts die Schrittgeschwindigkeit aufgehoben werden
- Einengung der Fahrbahn (z.B. über Markierung) empfehlenswert; die Verschwenkung darf nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis: Versatz/Verzierungslänge darf max. 1m/10m betragen
- ortsabhängig zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder Überholverbot für den Kfz-Verkehr und/oder Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kfz-Verkehr, gesichert werden soll

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5; RSt (2006), Kapitel 6.2.2.1



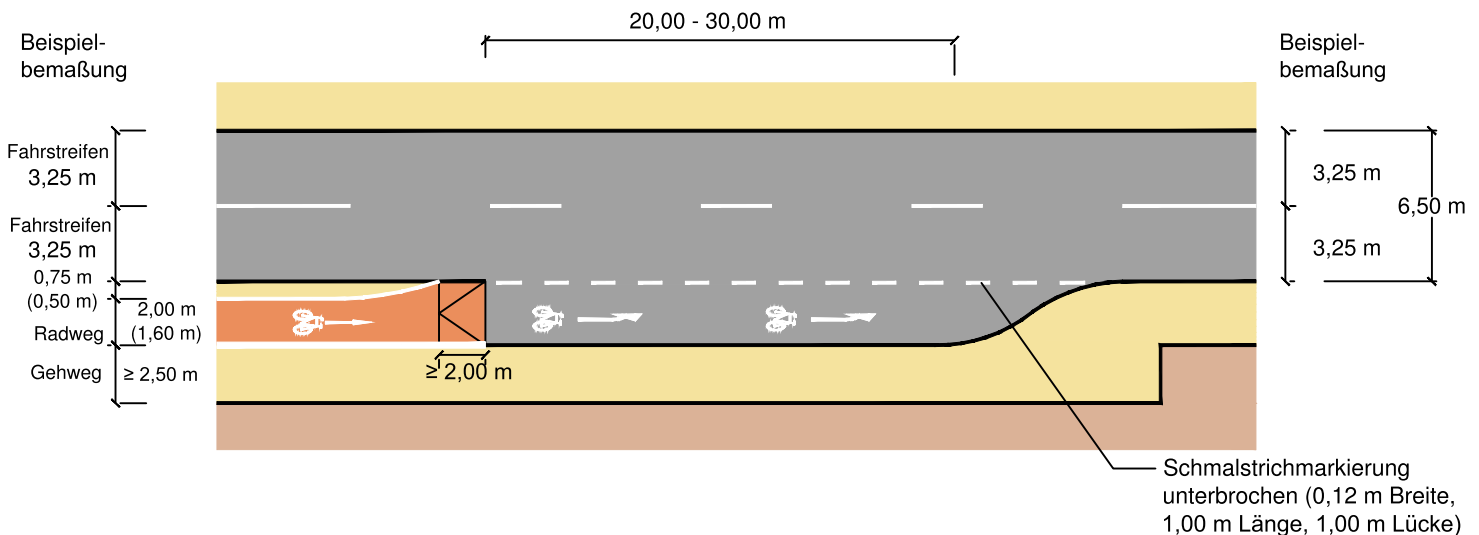
Musterlösung

Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Sonderform für Radwegende (1)



Übergang per Einfädelungstreifen



Regelungen:

- nicht in Regelwerk enthalten
- Sonderlösung zur Anwendung unter spezifischen örtlichen Gegebenheiten

Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Richtungsradweges in Fahrbahnniveau oder in einen Schutzstreifen
- zur Verdeutlichung und Akzeptanz der Radverkehrsführung

Hinweise:

- der Radverkehr ist deutlich vor der Führung auf Fahrbahnniveau (10,00 m bis 20,00 m) ohne Sichtverdeckungen parallel zum Kraftfahrzeugverkehr zu führen
- Rampenneigung 4% bis 6%
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert

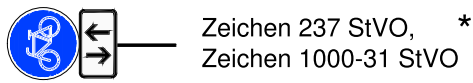


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

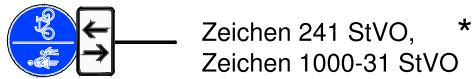
Musterblatt: 3.4-3
Stand: November 2017



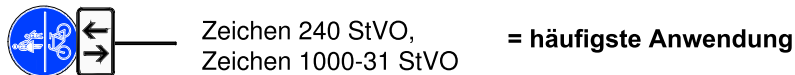
Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radwegende, Benutzungspflicht



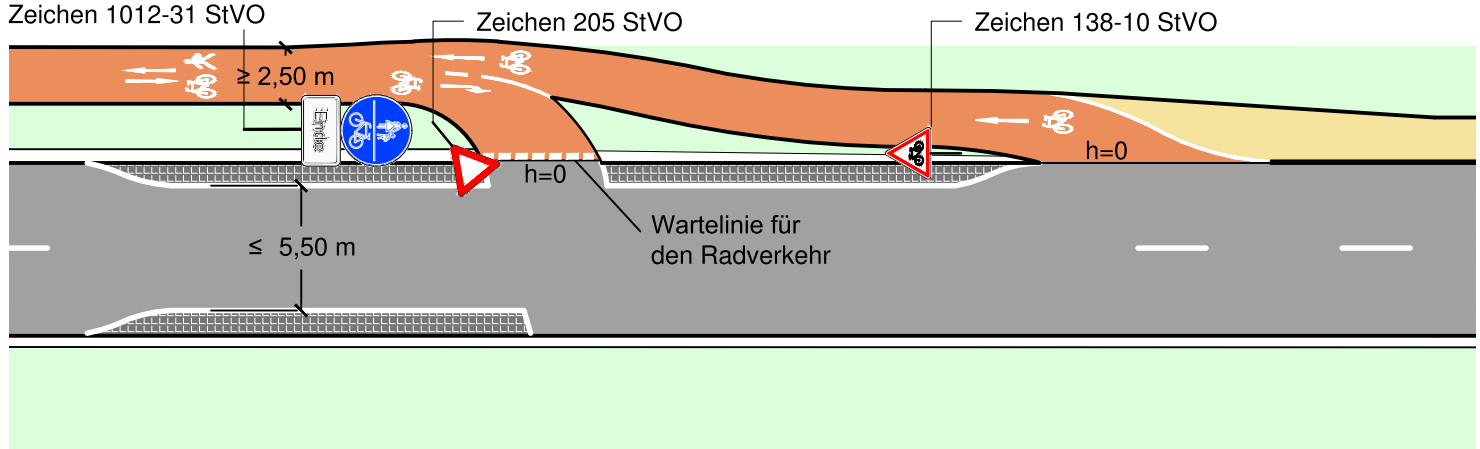
oder



oder



Zeichen 240 StVO,
Zeichen 1012-31 StVO



* Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich


Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- am Übergang von außerorts zu innerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterlösung 9.5-2
- bauliche Ausführung
- Einengung auch über Markierung denkbar
- es ist zu prüfen, ob auch von außerorts kommend der Übergang mit Zeichen 138-10 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

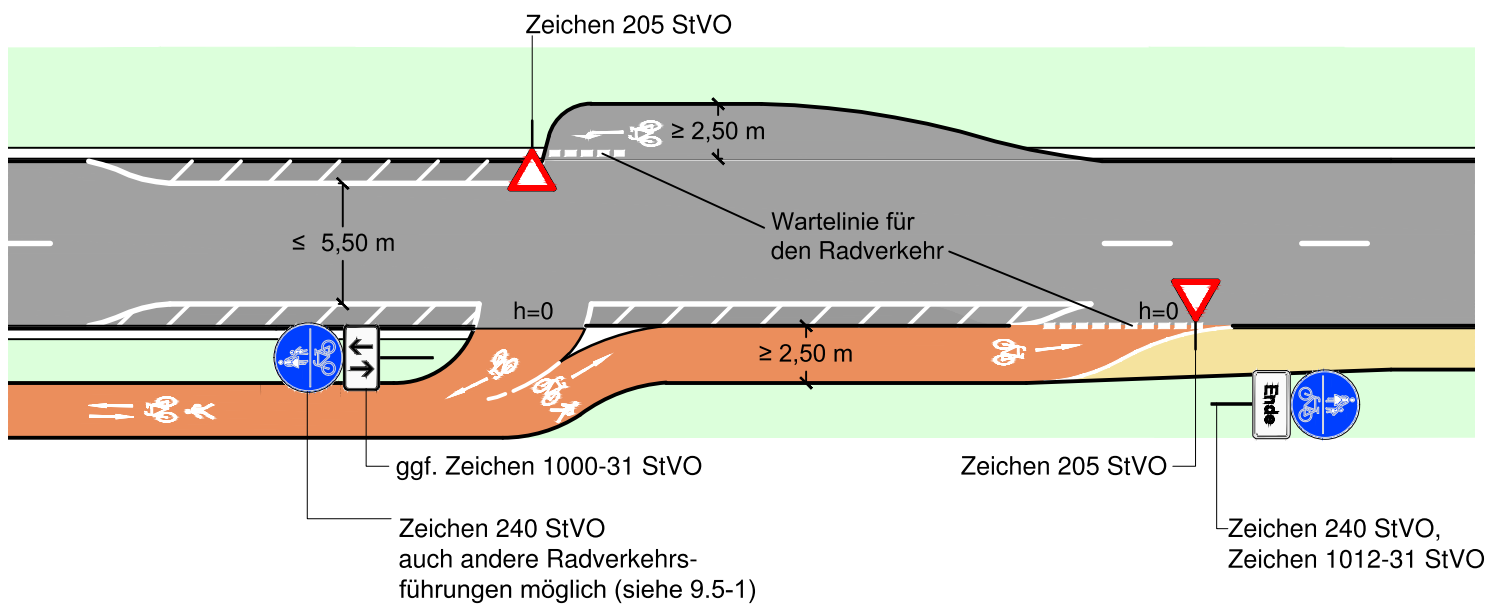


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-1
Stand: November 2017



Auflösung Zweirichtungsradweg ohne Mittelinsel Querungsbedarf am Radweganfang, Benutzungspflicht




Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge der Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen im Übergang von Richtungsbetrieb zu Zweirichtungsbetrieb
- am Übergang von innerorts zu außerorts
- bis zu einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-8
- Ausführung als Markierungslösung
- Einengung auch über bauliche Ausführung denkbar
- es ist zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer)  und/oder ein Überholverbot für den Kraftfahrzeugverkehr angezeigt ist und ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu beschränken ist

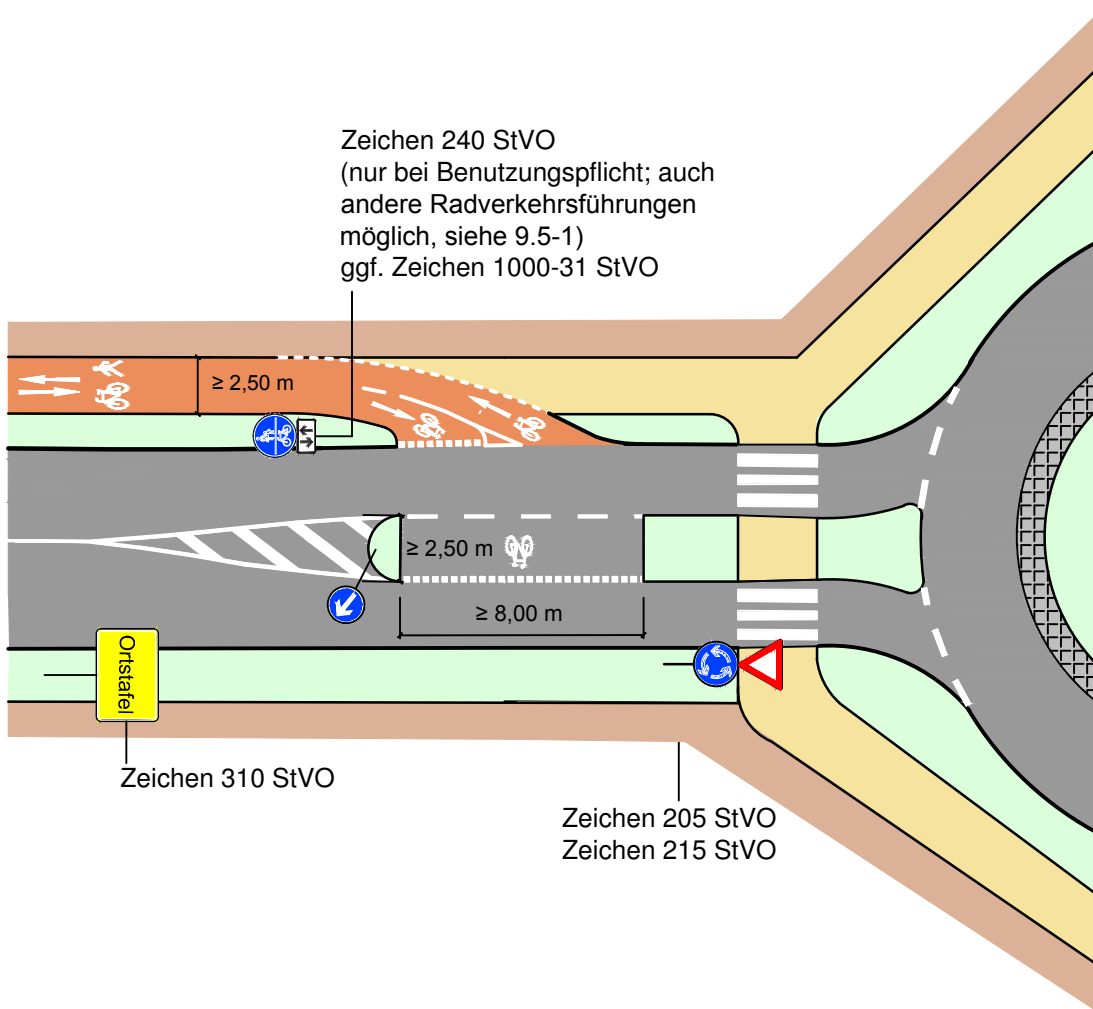


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-7
Stand: November 2017



Auflösung Zweirichtungsrادweg vor Kreisverkehr Querungsbedarf am Radwegende



Regelungen:

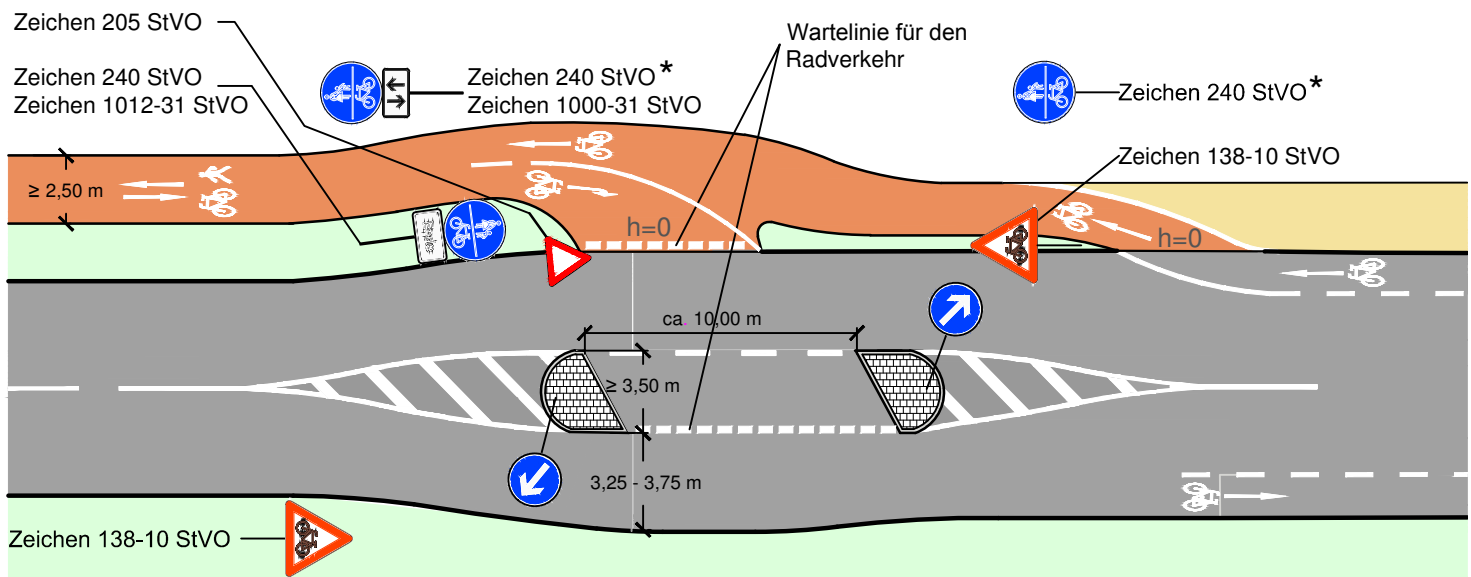
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5 und 9.5

Anwendungsbereiche:

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

Hinweise:

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



* Es ist auch eine Beschilderung mit Zeichen 237 StVO oder Zeichen 241 StVO möglich.

Bei diesen Varianten sind Anpassungen der Markierungen und der baulichen Wegeführung erforderlich.

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-4
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr

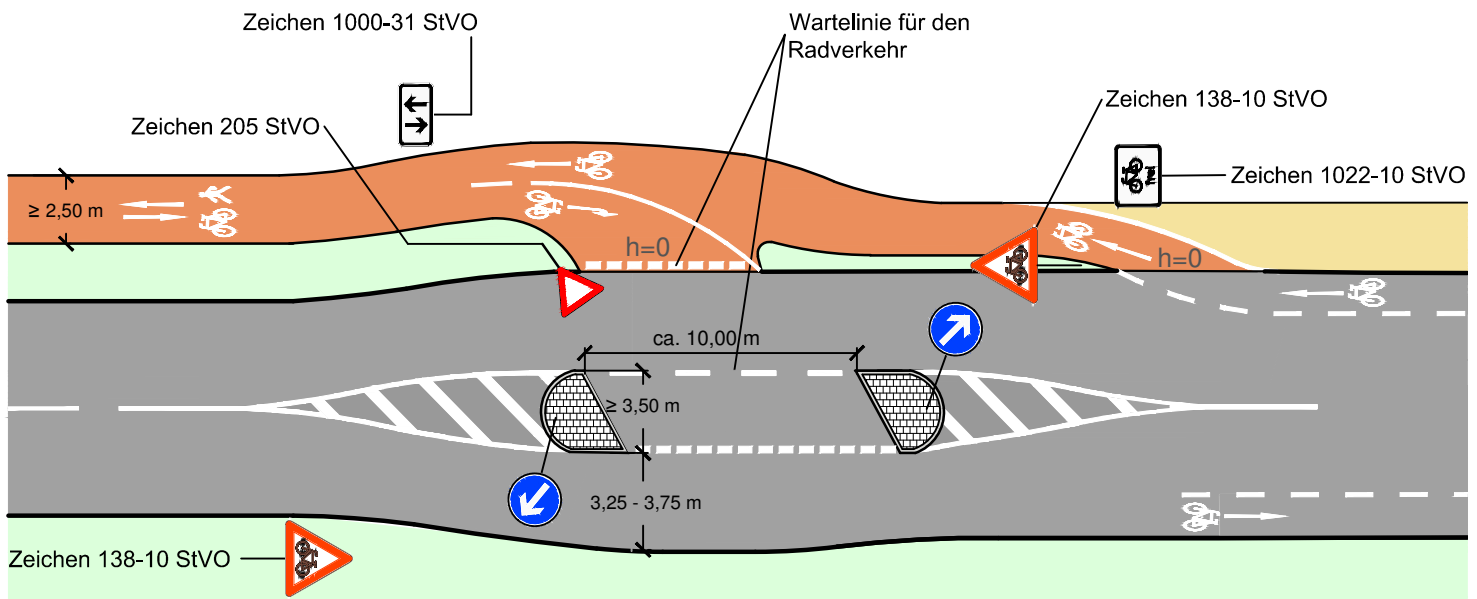


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-3

Stand: November 2017







Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- am Übergang von außerorts in die Ortsdurchfahrt zur Sicherung von nicht benutzungspflichtigen Rad- und Gehwegen beim Wechsel von Zweirichtungsbetrieb zu Richtungsbetrieb
- ab einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/Tag; auch darunter, wenn die räumlichen Verhältnisse es zulassen

Hinweise:

- mit Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-3
- damit Mittelinseln geschwindigkeitsdämpfend wirken, sollten sie mindestens 3,50 m breit sein; sonst mindestens 2,50 m
- mit ausreichendem Abstand zwischen den Inselköpfen auch in Kombination mit einem mittig einmündenden Weg möglich
- fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr
- durch Zeichen 1022-10  ohne Kombination mit Zeichen 239  ist keine Schrittgeschwindigkeit vorgeschrieben
- die Anordnung von Zeichen 1022-10 ohne Zeichen 239 ist innerorts und außerorts möglich

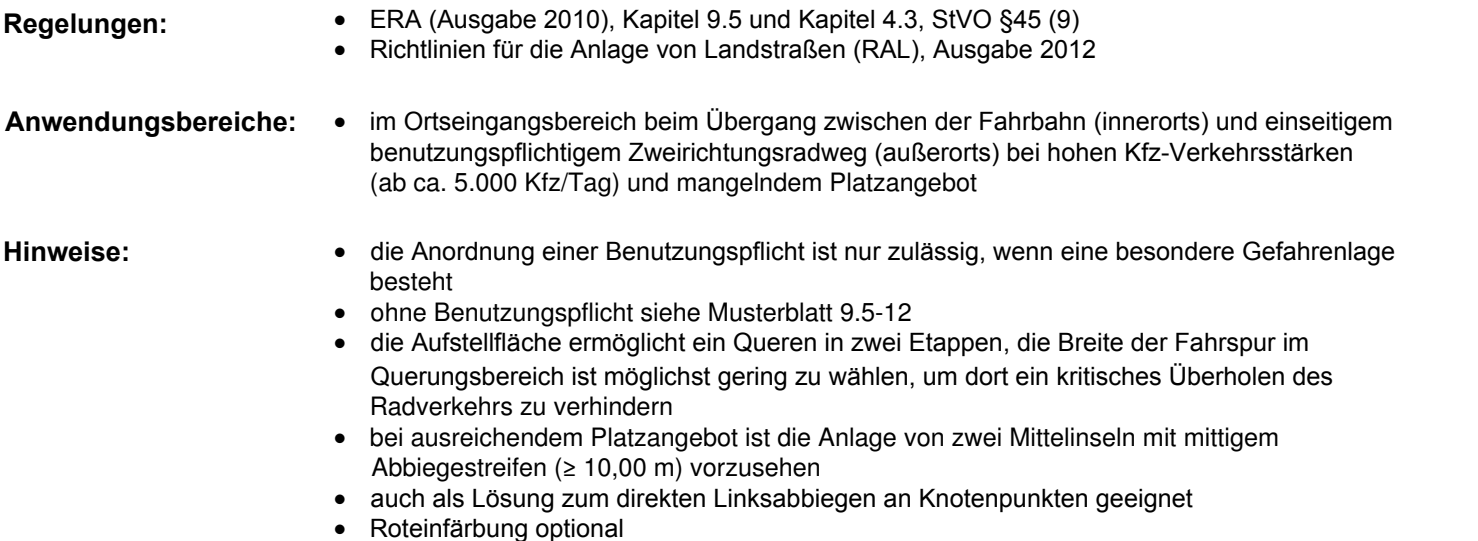


Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: 9.5-4
Stand: November 2017



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig



ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

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

Maßnahme:

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



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

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



VZ357-50



VZ357-51



VZ357-52

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art Maßnahmentyp VVS

Situation:

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

Maßnahme:

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

Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

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

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



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



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



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




Anlage 13



Stellungnahmen TöB-Beteiligung




Radverkehrskonzept Alzey-Worms – Ergebnis der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange



Teil A: Stellungnahmen zu vorgeschlagenen Streckenmaßnahmen




Vorschlag zur Berücksichtigung der Stellungnahmen:





 Anregungen/Bedenken werden berücksichtigt
  Anregungen/Bedenken werden zum Teil berücksichtigt
  Anregungen/Bedenken werden nicht berücksichtigt




Nr.	TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlußvorschlag
S 13	Landwirtschafts- kammer	<p>Der Weg wird aktuell sehr stark für Freizeitaktivitäten der Bürger genutzt. Es liegen augenscheinlich wenige landw. Flächen direkt an dem Weg. Ein Gefahrenpotential besteht allerdings aufgrund anliegender Weinberge, für die dieser Weg auf einer Strecke von ca. 200m als Wendeweg dient. Dieser Abschnitt liegt direkt hinter einer Kurve und ist deshalb schlecht einsehbar. Ein Aussiedlerhof und zwei Reiterhöfe werden über den Weg erschlossen. Entstanden ist der Weg in der befestigten Form zum Rübentransport an die Bahnverladestation Wendelsheim. Für den Rübentransport wird der Weg heute als Zufahrtsweg (Leerfahrt) zu den angrenzenden Ackerflächen genutzt. Für den überörtlichen landw. Verkehr dient er als Alternative zur L409 (Wendelsheim – Erbes-Büdesheim).</p> <p>Aus landw. Sicht ist der Weg wichtig. Bei eventuellem Ausbau des Weges für den Radverkehr, wird die Freizeitnutzung wahrscheinlich attraktiver und es wird mit deutlich zunehmender Nutzung gerechnet. Hier wären ergänzend zur Erneuerung der Fahrbahndecke Maßnahmen notwendig, um Gefahrenstellen zu entschärfen und ein Ausweichen zu ermöglichen.</p>	<p>Die Maßnahme S 13 stellt eine wichtige und direkte Verbindung zwischen Erbes-Büdesheim und Wendelsheim dar. Die teilweise sehr schadhafte Oberfläche verschlechtert nicht nur den Fahrkomfort, sondern auch die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die vorgeschlagene Strecke führt an einem nach § 30 BNatSchG besonders geschütztes Gebiet vorbei. Da der Weg bereits vollversiegelt ist und lediglich saniert werden soll, stellt die Maßnahme keinen Eingriff dar.</p>	 <p>An der Maßnahme S 13 wird festgehalten. Die Vorschläge der Landwirtschaftskammer werden in der Projektplanung berücksichtigt.</p>
S15 (+S7)	Landwirtschafts- kammer	<p>Die Maßnahmen S15 und S7 liegen auf einem bereits für den Radverkehr beschilderten Wirtschaftsweg (grünes Schild). Der Weg wird von Radfahrern und Fußgängern stark genutzt. Die Landwirte und Winzer in der Gemeinde Eckelsheim konnten sich bisher mit der kombinierten Nutzung arrangieren. Bei einem Ausbau wird jedoch mit stärkerer Frequentierung gerechnet, welches das Gefahrenpotential, insbesondere in der Weinberglage, erhöhen wird. Dort stoßen die Rebzeilen im ca. 90° Winkel auf den Weg und er dient</p>	<p>Der betrachtete Abschnitt stellt eine direkte Verbindung zwischen Eckelsheim und Flonheim dar, wo sich ebenfalls die Realschule + befindet. Die Abschnitte verfügen über eine teilweise schadhafte wassergebundene Decke, mit</p>	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und es wird empfohlen die Anregungen im Zuge der Projektplanung zu berücksichtigen.</p>




		u.a. als Wendeweg. Bezüglich der Art des Ausbaus und den damit verbundenen Kosten sehen die örtlichen Landwirte die vorgeschlagenen Maßnahmen kritisch. Für die landw. Nutzung genügt der aktuelle Ausbau sowie der Zustand vollkommen aus. Der Wegezug ist für den landw. Verkehr sehr wichtig, hierüber werden viele Ackerflächen und Weinbergsflächen erschlossen. Bei der Rübenabfuhr dient der Weg als Zufahrtsweg (Leerfahrt). Die örtliche Bauern- und Winzerschaft fordert die Entschärfung von Gefahrenstellen, Schaffung von Ausweichmöglichkeiten und eine Beschilderung, die Fahrradfahrer und Fußgänger eindeutig auf die Tatsache der Wirtschaftswegenutzung, mit allen damit verbundenen Nachteilen, hinweist.	grobem Schotter sowie schadhafte Betonplatten und Kopfsteinpflaster. Befahren nach oder bei Niederschlag führt zu Verschmutzung und Verschleiß. Räumen im Winter ist nicht möglich. Die Sichtverhältnisse sind sehr gut. Es wird empfohlen mittels Bodenmarkierung auf die gemeinsame Wegenutzung hinzuweisen und die Maßnahmen weiter zu betrachten.	
S 16	Landwirtschaftskammer	Der unbefestigte Weg grenzt an Ackerflächen an und wird u.a. zur Rübenabfuhr benutzt. Der Sinn dieses Weges für den Radverkehr ist nicht nachvollziehbar, da nördlich davon der Riedertalweg und im Süden zukünftig zwischen Erbes-Büdesheim und Nack, zwei Radwege vorhanden sind, die bessere Routen darstellen. Der Weg würde lediglich auf der L407 enden, ohne direkt an ein Ziel zu führen.	Die Maßnahme S 16 stellt eine Alternative zur Führung über die kurvenreiche L 407 dar. Die Verkehrsmengen betragen hier 845 Kfz/24h, wodurch eine Führung im Mischverkehr in der Regel verträglich wäre.	 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Beide Alternativen sind aus fachlicher Sicht möglich.
S 17	Landwirtschaftskammer	Bei dieser Streckenführung bestehen Bedenken aufgrund der angrenzenden Weinberge und den damit verbundenen Gefahren. Diese müssen bei der Planung unbedingt berücksichtigt werden.	Im Rahmen einer detaillierten Planung würde dieser Aspekt geprüft werden. Darüber hinaus existiert eine mögliche Alternativverbindung westlich des Maßnahmenvorschlages, die ebenfalls in Betracht gezogen werden sollte.	 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird empfohlen den Gefahrenaspekt bei Projektplanung zu berücksichtigen.
S 20	Landwirtschaftskammer	Der Weg ist für die Landwirtschaft von essentieller Bedeutung. Hierüber werden sehr viele Acker- und Weinbergsflächen erschlossen. Außerdem dient er der Rübenabfuhr. Eine Verschmutzung des Weges wird hier häufig nicht vermeidbar sein. Aktuell wird der Weg schon für Freizeitaktivitäten (meist Spaziergänger) genutzt. Eine weitere Erhöhung nicht-landwirtschaftlicher Nutzung sehen die Landwirte vor Ort kritisch, da es zu Konflikten kommen wird. Der Weg führt in seinem Verlauf westlich der L 409 entlang einer Hecke. In dem Abschnitt ist er auch durch das Wurzelwachstum stark beschädigt. Bei Laubfall im Herbst ist der Weg entlang dieser Hecke bei Nässe sehr glatt. Die Sicht für landw. Fahrzeuge mit Frontanbaugerät, die von den Wegen zwischen dem Heckenstreifen den Weg queren oder auf ihn einbiegen wollen, ist sehr schlecht, so dass ankommende Fahrradfahrer leicht übersehen werden können.	Radfahrende haben auf für den Radverkehr freigegebenen Wirtschaftswegen mit den üblichen Verschmutzungen zu rechnen. Die schadhafte Oberfläche stellt ein Gefahrenpotenzial dar, da sich Radfahrende auf das Fahren auf der schadhafte Oberfläche und gleichzeitig auf den landw. Verkehr konzentrieren müssen. (Kompromiss mit Verbindung über S 113 + Führung auf K7 (784 Kfz/24h)	 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird empfohlen den Gefahrenaspekt bei Projektplanung zu berücksichtigen.




S 21	Landwirtschaftskammer	Der Weg ist als Schotterweg im Zuge der Errichtung von Windenergieanlagen ausgebaut worden und wird, wie der Weg S20, zur Erschließung dieser Anlagen genutzt. Die Befestigung müsste hier, um Schäden zu vermeiden, für sehr hohe Traglasten geeignet sein.	Siehe Stellungnahme S 20	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis auf die Traglasten wird bei der Projektplanung berücksichtigt.</p>
S 22	BWV Alzey-Heimersheim	Der Bauern und Winzerverein Heimersheim, sieht die von Ihnen geplante Maßnahme S22 in Heimersheim „Am steinigen Kopf“, als sehr kritisch an. So verständlich das Vorhaben zum Ausbau der Radwege auch ist, darf man doch einige sehr entscheidende Punkte nicht vergessen. Der betroffene Weg wurde ursprünglich als landwirtschaftlicher Wirtschaftsweg angelegt und wird seither auch dementsprechend genutzt. Er stellt die Erschließung der Weinberglage „Sonnenberg“ sowie der nördlich davon liegenden Ackerflächen sicher und dient auch als Rübenabfuhrweg. Dementsprechend intensiv ist dessen Nutzung. In einem Teil hat er Hohlwegcharakter, Hecken und Bäume sind auf beiden Seiten wegbegleitend, was ein Ausweichen erschwert. Bei Laubfall und Nässe ist der Weg oft glatt und Baumwurzeln führen zu Unebenheiten im Pflaster. Schon heute wird der Weg stark von Freizeitnutzern frequentiert, weshalb viele Kollegen von Gefahrensituationen zu berichten wissen. Besonders das queren oder einbiegen von den Weitenwegen birgt Gefahren, da durch die Abschlüssigkeit besonders Radfahrer bergab sehr schnell unterwegs sind, während die Sicht von seitlich auf den Weg fahrenden landwirtschaftlichen Maschinen durch den Bewuchs behindert ist. Im Bereich des Sportplatzes werden zudem bei Veranstaltungen Teile des Weges als Parkplatz genutzt, was die Durchfahrt hindert. Im unteren Bereich befindet sich eine landwirtschaftliche Halle am Weg, deren Zufahrt auf den Weg führt und ebenfalls schlecht einsehbar ist. Zum Thema der Sanierung sollten die Maßnahmen nicht zu ausufernd werden. Die geplanten Maßnahmen müssen auf jeden Fall statisch so vorgenommen werden, dass sie dem landwirtschaftlichen Verkehr standhalten. Auch die Frage der Kostenübernahme von Folgekosten durch zukünftige Reparaturmaßnahmen müssen im Vorfeld bereits geklärt sein, wobei wir eine Kostenbeteiligung ablehnen. Der Kosten – Nutzen – Faktor muss gewährleistet sein. Der Weg erfüllt in seiner aktuellen Beschaffenheit auch einen wichtigen Zweck bei Regenereignissen. Durch die gepflasterte Oberfläche wird Oberflächenwasser bei Niederschlagsereignissen abgebremst, es kann teilweise in den Fugen versickern, was dem Hochwasserschutz im Ortskern zugutekommt. Außerdem gewährleistet der Pflasterweg ein sicheres Befahren bei Nässe. Da die Steigung sich in einem Rahmen von 17 bis 20% bewegt ist die raue, steinige	Die Bedenken des BWV Heimersheim hinsichtlich Fahrbahnbelag und der damit verbundenen Risiken sind nachvollziehbar. Die Frage der technischen Bauausführung und einem für Landwirtschaft und Radverkehr geeigneten Ausbauzustand sowie der durch Bau und Instandhaltung entstehenden Kosten und ihrer Teilung sollte vor der Entscheidung über Bau und Planung mit allen Beteiligten geklärt werden.	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. An dem Ziel der Maßnahme wird festgehalten. Die Belange der Landwirtschaft im Hinblick auf die technische Bauausführung und Kostenübernahme sind zu berücksichtigen und vor der Projektplanung zu klären.</p>




		Oberfläche für den landwirtschaftlichen Verkehr gerade bei herbstlichen Witterungsverhältnissen unabdingbar für die Bodenhaftung der Räder und damit für ein sicheres Befahren.		
S 22	Landwirtschaftskammer	Der Weg stellt die Erschließung in die Weinbergslagen und die nördlich davon liegenden Ackerflächen sicher. Er dient außerdem als Rübenabfuhrweg. Dementsprechend häufig wird er genutzt. In einem Teilbereich hat er Hohlwegcharakter, Hecken und Bäume sind auf beiden Seiten wegbegleitend, was ein Ausweichen erschwert. Schon heute wird der Weg stark von Freizeitnutzern frequentiert. Eine besondere Gefahrensituation stellt das Queren oder Einbiegen in den Weg von den Seitenwegen dar. Durch die Abschlüssigkeit sind Fahrradfahrer meist sehr schnell bergab unterwegs, während die Sicht von seitlich auf den Weg fahrenden landw. Maschinen durch den Bewuchs behindert ist. Im Bereich des Sportplatzes werden Teile des Weges bei Veranstaltungen als Parkplatz genutzt, was die Durchfahrt behindert. Eine landw. Halle wird über diesen Weg erschlossen. Bei Laubfall und Nässe ist der Weg oft sehr glatt.	Siehe Stellungnahme S 22 BWV	Siehe Stellungnahme S 22 BWV
S 23	Landwirtschaftskammer	Der Weg wird landwirtschaftlich als Verbindungsweg der Gemarkungen Erbes-Büdesheim und Flonheim stark genutzt. Auf Erbes-Büdesheimer Gemarkung liegen Ackerflächen an, der Weg wird u.a. zur Rübenabfuhr (von der Geistermühle leer kommend) genutzt. Auf der Flonheimer Gemarkung liegen Weinberge an diesem Weg. Er ist teilweise ein touristischer Weg (Hiwweltour) und wird entsprechend stark von Wanderern genutzt. Für den Alltagsradverkehr wird die Streckenführung kritisch gesehen. Es sind starke Höhenunterschiede zu überwinden. Besondere Gefahren stellen die angrenzenden Weinberge dar.	Die Verbindung verbindet Erbes-Büdesheim und Flonheim, wo sich ebenfalls die Realschule + befindet. Somit hat sie einen eindeutigen Nutzen für den Alltagsradverkehr. Es existiert keine geeignete Alternative. Es wird die Meinung geteilt, dass Abschnitte auf der Verbindung teilweise topografisch anspruchsvoller sind als üblich im Landkreis. Vor dem Hintergrund der steigenden Nutzung von Pedelecs, wird der zu überwindende Höhenunterschied jedoch weniger kritisch gesehen.	 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. An dem Ziel der Maßnahme wird festgehalten. Die Belange der Landwirtschaft im sind zu berücksichtigen und vor der Projektplanung zu klären.
S 24	VG AZ-Land	Soll als Alternativverbindung aufgenommen werden für den Fall, dass die Bahntrasse nicht genutzt und die Maßnahme S136 nicht umgesetzt werden kann.	Die Stellungnahme der VG Alzey-Land wird aus fachlicher Sicht geteilt.	 Der Stellungnahme wird zugestimmt.
S 28 S 29	BWV Albig	Bei beiden Maßnahmen keine Bedenken, solange keine Wirtschaftswege betroffen sind und keine Kosten für die Anlieger jetzt und auch in Zukunft anfallen werden.	Die Frage, ob und in welchem Umfang Wirtschaftswege bei den Maßnahmen S 28 und S 29 in Anspruch genommen werden	 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Inanspruchnahme




			müssen, wird in der konkreten Projektplanung geklärt.	von Wirtschaftswegen wird in der Projektplanung geklärt.
S 30	BWV Albig	Dieser Wirtschaftsweg ist sehr schmal und es gibt keine große Ausweichmöglichkeit, was zu einem Gefahrenpotential führen würde. Der offizielle Weg durch die Ortsgemeinde Albig ist nur geringfügig länger und führt durch eine Spielstraße, sodass die anfallenden Kosten nicht zu rechtfertigen sind.	Die Stellungnahme des BWV Albig wird aus fachlicher Sicht geteilt.	 <p>Auf die Maßnahme kann verzichtet werden, da bereits eine innerörtliche Radwegeverbindung zur Verfügung steht.</p>
S 32	VG AZ-Land, OG Bechenheim	Bechenheim schlägt eine Streckenführung über einen parallel verlaufenden Wirtschafts- bzw. Grünweg vor, wenn an der L407 Bechenheim – Nack nicht gebaut werden kann.	Die Stellungnahme der VG AZ-Land wird aus fachlicher Sicht geteilt, sofern der Umwegigkeitsfaktor von 1,2 nicht überstiegen wird.	 <p>Die vorgeschlagene Streckenführung über einen parallel verlaufenden Wirtschaftsweg wird als Alternative zur Maßnahme S 32 im Radverkehrskonzept dargestellt.</p>
S 34	BWV Biebelnheim	Diese Maßnahme ist absolut wichtig und richtig. Dieser Weg wird intensiv von Fußgängern und Radfahrern genutzt. Seitens der Landwirtschaft ist darauf zu achten, dass der Weg so breit wie möglich ausgebaut wird. Die Fahrbahnbreite sollte mind. 3,5 Meter betragen. Dieser Weg dient der Landwirtschaft als Ortsumfahrung, um das Nadelöhr in der Mitte von Biebelnheim zu entlasten. Es ist auch darauf zu achten, dass Bäume und Hecken auf eine Breite von 4 Meter zurückgeschnitten sind und keine Autos die Durchfahrt behindern. Sollten die geforderten Breiten nicht eingehalten werden können oder eine freie Durchfahrt nicht immer möglich sein, hat dieser Weg keinen Nutzen für die Landwirtschaft und eine Kostenbeteiligung der Landwirtschaft wird abgelehnt.	<p>Der Weg befindet sich im Einflussbereich des 10m-Streifens zum Gewässer (Heimersheimer Bach). Ein Ausbau bedarf einer wasserrechtlichen Genehmigung. Eine Asphaltierung stellt aus naturschutzfachlicher Sicht einen Eingriff dar und muss detailliert geprüft werden.</p> <p>Um den Eingriff innerhalb des 10m-Streifens zum Heimersheimer Bach gering zu halten, sollte eine Sanierung mit einer wassergebundenen Decke geprüft werden.</p>	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Möglichkeit der Sanierung der wasserdurchlässigen Decke wird in der Projektplanung geprüft.</p>
S 35	BWV Biebelnheim	Ein Radweg nach Gabsheim entlang der Straße L 430 wird als nicht so dringend empfunden. Hier wäre zu prüfen, ob eine Anbindung von Biebelnheim an den Radweg Spiesheim / Gabsheim nicht sinnvoller und kostengünstiger wäre. Eventuell wäre dies durch wenige kurze Lückenschlüsse innerhalb der Gemarkung zu erreichen.	Die Frage der Dringlichkeit der Maßnahme wird im weiteren Verfahren im Rahmen der Priorisierung noch beantwortet. Der Bau eines parallelen Radweges entlang der L 430 kann bei der	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es liegt eine Planung zum Ausbau der als Kreisstraße abgestuften L 430 vor. Die</p>


			bestehenden Ausbauplanung nicht mehr berücksichtigt werden. Eine alternative Wegeführung über vorhandene Wirtschaftswege ist (teilweise) möglich.	Berücksichtigung eines straßenbegleitenden Radwegs ist nicht mehr möglich. Es wird daher auf eine alternative Trassenführung über vorhandene Wirtschaftswege verwiesen.
S 35	VG AZ-Land	Eine Anbindung an den Radweg Spiesheim/Gabsheim kann für die OG Bechtolsheim keine Option sein. Außerdem liegt der touristisch aufgewertete Mittelpunkt Rheinhessens an der L430 und sollte direkt angefahren werden können.	Siehe S 35 BWV Biebelnheim.	 Siehe S 35 BWV Biebelnheim.
S 39	BWV Albig	Das Stück Wirtschaftsweg zwischen Albig und Gau Odernheim ist unserer Meinung nach nicht notwendig, da ein asphaltierter Radweg von Albig über Biebelnheim nach Gau Odernheim schon vorhanden ist und keine öffentlichen Straßen befahren oder überquert werden müssen. Dieser Radweg ist auch nicht steil und kann deswegen auch von Kindern und Radfahrern ohne Elektroantrieb genutzt werden. Hingegen muss bei dem genannten Weg zuerst das Stück S40 befahren werden, um dahin zu gelangen. Da dieser Wirtschaftsweg nicht so starkgenutzt wird, sehen wir keine Notwendigkeit Veränderungen an dem Weg vorzunehmen. Durch stärkere Nutzung des Wirtschaftsweges würde auch das Wild, gerade zur Brut- oder Setzzeit, sehr viel stärker gestört werden.	Die Ausführungen des BWV Albig sind nachvollziehbar. Aufgrund der bereits existierenden Radwegeverbindung Albig – Biebelnheim – Gau-Odernheim ist die vorgeschlagene Verbindung von nachrangiger Bedeutung. Außerdem würde dieser Vorschlag wegen der teilweise steilen Wegeführung zu keinem Zeitvorteil führen.	 Der Stellungnahme wird zugestimmt. Die vorgeschlagene Verbindung wird aus dem Radwegekonzept entfernt, da es bereits attraktivere Alternativen gibt.
S 39 + S 40	Gemeinde Albig	Die Projekte S39 + S40 halten wir für komplett irrelevant. Zum einen besteht ja die Möglichkeit über den Radweg von Albig nach Biebelnheim und dann in den neuen Radweg nach Gau-Odernheim zu fahren, und zum anderen ist die Strecke S40 so steil, dass hier nur Profis mit dem Rad die Steigung packen. Mit dem Asphaltieren des Weges S39 würde man für Autofahrer eine Direktverbindung von Gau-Odernheim nach Albig schaffen. Es ist davon auszugehen, dass auf dieser Strecke dann privater Autoverkehr stattfinden würde.	Siehe Stellungnahme S 39 BWV Albig	Siehe Stellungnahme S 39 BWV Albig
S 40	BWV Albig	Der Wirtschaftsweg ist ein stark landwirtschaftlich genutzter Weg. Mit den breiten Maschinen wird der Weg in voller Breite benötigt und so wären Konflikte mit Radfahrern vorprogrammiert. Weinberge ziehen auf den Weg, deshalb besteht die Gefahr, dass bei voller Laubwand die Fahrradfahrer zu spät oder gar nicht von den Traktorfahrern gesehen werden., was unserer Meinung ein großes Gefahrenpotential birgt. Zudem sind viele Radfahrer mit Musik im Ohr unterwegs und achten leider nicht darauf, was um sie herum passiert.	Es handelt sich um einen befestigten Betonweg, der in Teilen saniert werden sollte. Er kann bereits jetzt von Radfahrenden genutzt werden. Eine Sanierung wäre sinnvoll, jedoch nicht mit oberster Priorität notwendig.	 Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahme der Wegesanierung ist nicht von hoher Priorität.





S 41	VG AZ-Land, OG Gau Odernheim	Die Ortsgemeinde Gau-Odernheim bittet um Prüfung einer alternativen Wegeführung über parallel verlaufende Wirtschaftswege, um schneller und aussichtsreicher zu einem Radweg zwischen Gau-Odernheim und Dittelsheim-Heßloch zu gelangen. Dies dürfe die „große Lösung“ aber nicht ausschließen. Diese mögliche Zwischenlösung darf aber nicht dazu führen, dass die Maßnahme S41 schlechter priorisiert wird.	Im Rahmen der Befahrung wurde keine Alternativführung ermittelt.	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine attraktive alternative Wegeführung über vorhandene Wirtschaftswege wäre wünschenswert, ist aber nicht wirklich möglich.</p>
S 49	Landwirtschaftskammer	S49 + S138: eine der beiden möglichen Maßnahmen soll die Verbindung zwischen Kettenheim-Bahnhof, Eppelsheim und Dautenheim herstellen. Die Maßnahme S49 wäre mit Flächenverlust guter landw. Flächen verbunden, da auf jeden Fall Grundstückskäufe getätigt werden müssten. Die Wegeführung über die Alternative S138 wäre in enger Abstimmung mit den örtlichen Landwirten denkbar. Die beste Wegeführung für einen in Teilstrecken kombinierten Rad-/Wirtschaftsweg, aber zum Großteil nur als Radweg ausgebautes Teilstück, wäre folgende Alternative auf Dautenheimer Gemarkung, Flur 16 Nr. 60, Flur 15 Nr. 54, 63, 53/3, Flur 17 Nr. 14/1, Nr.6	Beide Varianten S 49 und S 138 weisen Vor- und Nachteile auf. Die Variante S 138 verläuft in einem Landschaftsschutzgebiet. Ein voll versiegelter Ausbau beinhaltet ein hohes Konfliktpotential mit dem Naturschutz. Nachteil der Variante S 49 ist der notwendige Grunderwerb. Die vorgeschlagene dritte Variante ist ähnlich zu bewerten wie die Maßnahme S 138 und würde zudem in Teilabschnitten in einem Überschwemmungsgebiet verlaufen.	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die letztendlich zur wählende Trassenvariante wird vor der konkreten Projektplanung unter Abwägung der jeweiligen Gesichtspunkte Flächenerwerb, und Naturschutz zu entscheiden sein. Dabei ist auch ein nicht voll versiegelter Ausbau zu prüfen.</p>
S 49	BWV Eppelsheim	a.) Der vorhandene Radweg läuft wie beschrieben an der sehr unübersichtlichen und sehr stark befahrenen Kreisstraße K26 aus. Dies zeigt, dass auch dieser Radweg vor Jahren unüberlegt geplant und umgesetzt wurde. b.) Eine Nutzung gut ausgebauter Wirtschaftswege durch die Weinberge von Radweg Eppelsheim, unter der Autobahnbrücke Richtung Dautenheim, erfordert keinen weiteren Ausbau und löst somit keine weiteren Kosten aus. Ein genauer Verlauf wäre mit der Landwirtschaftskammer und den örtlichen Bauervereinen abzustimmen. Die wenigen „Likes“ und „Deslikes“ aus der Bürgerbeteiligung sind nicht für eine Planung relevant und könnten vernachlässigt werden.	Derzeit existiert kein Radweg auf dem betrachteten Abschnitt der K 26. Es handelt sich um einen Abschnitt der Hiwwel-Route und des Mühlen-Radweges. Der Radverkehr wird bei 2.086 Kfz/24h im Mischverkehr geführt, was unter Berücksichtigung der Empfehlungen für Radverkehrsanalgen als vertretbar angesehen wird. Die Führung unter der Brücke der BAB 61 stellt eine Engstelle dar, wo aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten vermutlich kein getrennter Geh- und Radweg umgesetzt werden kann. Im weiteren Verlauf wären jedoch bauliche Eingriffe in Form von einer Befestigung des unbefestigten Weges	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die endgültige Entscheidung über die Trassenführung findet im Rahmen der Projektplanung statt.</p>




			parallel zum Weidasserbach notwendig. Hierbei sind jedoch naturschutzrechtliche Belange genauer zu prüfen (Gewässerrandstreifen).	
S 51	BWV Eppelsheim	<p>a.) Nach dem vorliegenden „Städtebaulichen Vertrag“ mit dem Hospizverein Rheinhessen e.V. (Bau eines Hospizes) und dem Verein für ambulante spezialisierte Palliativversorgung e.V. (Bürogebäude), wurde aufgrund des möglich gemachten vergleichsweise günstigen Erwerbs, Ackerland — zum Sonderbaugebiet ausgewiesen. Die Vereine haben sich vertraglich verpflichtet, den vorhandenen Feldweg zu einem Wirtschafts-/Rad-/Fußweg zu erschließen. Lt. Aussage von Bürgermeisterin Klenk-Kaufmann liegt die vorgeschriebene Bürgschaft über 80.000 Euro vor. Gemäß Vertrag soll nach Erschließung seitens der Weg an die Gemeinde zurückgegeben werden. Inwieweit der Winterdienst und die Verkehrssicherungspflicht bei den Vertragspartnern bleibt, müsste noch einmal geprüft werden bzw. man sollte sie daran festmachen. Es gibt überhaupt keine Notwendigkeit, neben dem von Eppelsheim kommend rechts geplanten, und zur Umsetzung verpflichtend, einen weiteren Radweg zu erschließen. Eine Querung der Kreisstraße ermöglicht den Radfahrern dann die Nutzung des „Mühlwegs“.</p> <p>b.) Der auf der gegenüberliegenden Seite vorhandene Weinberg könnte bei einer Erschließung (links von Eppelsheim kommend) nicht mehr vollumfänglich bearbeitet werden, da die Wendemöglichkeiten derzeit schon sehr eingeschränkt sind und der Bewirtschafter ohnehin schon bei der Neuanlage sehr weit vom Grenzstein Abstand genommen hat, um überhaupt eine Bewirtschaftung zu ermöglichen.</p>	Die Regelungen des städtebaulichen Vertrags zur Herstellung eines Wirtschafts-, Rad und Fußweges werden berücksichtigt.	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen und die Informationen im Maßnahmenblatt berücksichtigt.</p>
S 55a	VG AZ-Land, OG Freimersheim	Die Ortsgemeinde Freimersheim wünscht sich eine Verbindung ab der Aufspringmühle entlang der Bahngleise mit Anschluss an die Maßnahme S55. Die im Web GIS markierte Radhauptverbindung (Kat. II) bedeutet für die Bürger ein deutlicher Umweg und die Überwindung einer unangenehmen Steigung auf der Hauptstraße.	Die Führung parallel zu den Bahngleisen ist aus fachlicher Sicht ebenfalls möglich, wurde jedoch im Abstimmungstermin mit den Ortsgemeinden der VG Alzey-Land vom 15.11.2022 (s. Protokoll, Punkt 2.6.) auf die im Konzept dargestellte Führung verlegt.	 <p>Die Führung wird entsprechend des Vorschlags der Ortsgemeinde korrigiert.</p>
S 55b	VG AZ-Land, OG Mauchenheim	Laut Gemeinderat ist der Weg S55 zu steil, er bevorzuge eine Wegeführung über den Freimersheimer Weg. Dafür müsste die Maßnahme S71 (Radweg entlang der L401) verlängert werden.	Der Weg auf dem nördlichen Abschnitt im Bereich der Maßnahme S 55 ist in der Tat steiler im Vergleich zu üblichen Steigungen im Landkreis. Der Vorschlag der Gemeinde wird jedoch aus fachlicher Sicht kritisch	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Vorschlag der</p>





			gesehen, da ein erhöhter Umweg entstünde, der zudem mit erhöhten Kosten für die Verlängerung der Maßnahme S71 (Neubau Radweg) einherginge. Auch ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des zunehmenden Anteils an Pedelets Steigungen immer weniger als Ausschlusskriterium zu sehen sind.	Ortsgemeinde wird als alternative Trasse aufgenommen.
S 56 (+S 99)	VG AZ-Land, OG Wahlheim	Beide Maßnahmen werden von der Ortsgemeinde nicht befürwortet. Alternativ schlägt die Ortsgemeinde vor, einen Wirtschaftsweg nördlich von Freimersheim weiter auszubauen und anschließend einen straßenbegleitenden Radweg entlang der K23 zu bauen. Die Strecke sei flacher, fände einen Anschluss über die L445 und führe dann direkt auf den Betonweg entlang der Autobahn/Autobahnbrücke nach Alzey-Weinheim.	Die von der VG Alzey-Land vorgeschlagene Führung entlang der K 23 ist aus fachlicher Sicht vertretbar. Ein straßenbegleitender Radweg wird aufgrund der geringen Verkehrsmengen (1.329 Kfz/24h) nicht für erforderlich gehalten, da eine Führung im Mischverkehr verträglich ist. Bei dem zum Ausbau vorgeschlagenen Wirtschaftsweg handelt es sich um einen geeigneten Vorschlag auf kommunaler Ebene. Die Maßnahme ist jedoch für das Ziel des Radverkehrskonzeptes auf Kreisebene Ortsmitten zu verbinden nicht zwingend erforderlich.	 <p>Die Führung wird entsprechend des Vorschlags der Ortsgemeinde korrigiert. Ein straßenparalleler Radweg wird aufgrund der geringen Verkehrsmengen auf der K23 jedoch nicht für zwingend notwendig gehalten. Der Ausbau des Wirtschaftswegs kann auf lokaler Ebene erfolgen. Die Maßnahmen werden gestrichen</p>
S 57	VG AZ-Land	Je nachdem wann die Maßnahme S57 umgesetzt wird, soll eine Zwischenlösung über einen parallel verlaufenden Wirtschaftsweg erfolgen – im WebGIS als Alternative Verbindung (Kat. II) markiert. Dafür müsste aber dringend eine Sanierung des Weges erfolgen. Diese mögliche Zwischenlösung darf aber nicht dazu führen, dass die Maßnahme S57 schlechter priorisiert wird.	Der Bau eines straßenbegleitenden Radwegs entlang der B 271 (S 57) hat aus fachlicher Sicht Priorität. Die Nutzung der parallel verlaufenden Wirtschaftswegs als Teil des Radwegenetzes ist möglich und kann bei nur langfristig möglicher Realisierung des Radwegs entlang der B271 als Zwischenlösung sinnvoll sein.	 <p>Die Stellungnahme wird zu Kenntnis genommen. Die angesprochenen Wirtschaftswegs bleiben Teil des Radwegenetzes. Die Frage der Sanierung / des Ausbaus der Wirtschaftswegs wird im Zusammenhang mit der Planung der Maßnahme S57 geklärt.</p>
S 61	VG AZ-Land, OG Ober-Flörsheim	Die Ortsgemeinde sieht keine Notwendigkeit in der Maßnahme S 61. Südlich davon sei bereits ein Radweg nach Einzeltum ausgewiesen und diesen könne man mit einem Lückenschluss an Stetten anbinden. Eine Neuplanung könnte hier erhebliche Kosten einsparen!	Die vorgeschlagene Route liegt in einem Vogelschutzgebiet.	 <p>Die Strecke bleibt Teil des Radwegenetzes. Auf einen vollbefestigten Ausbau wird aus</p>

				Gründen des Naturschutzes und des geringen Bedarfes verzichtet.
S 62	BWV Gundersheim	Sanierung der schadhafte Oberfläche auch für landwirtschaftlichen Verkehr notwendig und sinnvoll.	Der Ausbau liegt im gemeinsamen Interesse von Landwirtschaft und Radverkehr.	 Die Stellungnahme wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
S 63	BWV Gundersheim	Ausbau für landw.Verkehr nicht notwendig, Kosten unverhältnismäßig	Die Verbindung zwischen Ober-Flörsheim und Gundersheim verfügt über eine schadhafte und teilweise wassergebundene Oberfläche mit grobem Schotter. Sie ist nicht für den Radverkehr geeignet. Eine alternative Führung ab Ober-Flörsheim entlang der L 386 bis zum Brückenbauwerk über die Bahntrasse kann im weiteren Verlauf geprüft werden.	 Die Stellungnahme des BWV Gundersheim wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Kritik in Bezug auf die Streckenführung Ober-Flörsheim – Gundersheim über die landwirtschaftlichen Wege wird eine Alternative entlang der L 385 in Form eines straßenbegleitenden Radweges bis zur Brücke über die Bahntrasse aufgenommen. Die Maßnahme bleibt jedoch vorerst Bestandteil des Konzeptes.
S 65	BWV Mölsheim	<p>Der Bauernverein Mölsheim lehnt die geplante Radhauptverbindung S65 ab.</p> <p>Bei dem beschriebenen Weg handelt es sich um die Nord-Süd Tangente der Ackergemarkung Mölsheim. Der Zustand des Weges wird treffend beschrieben, das heißt aber nicht, dass er für die landwirtschaftliche Verwendung unzureichend wäre. Während der Ackerzweitbereinigung 2000/2001 wurden andere Wege mit Schotter ausgebaut um Traglasten für die Zuckerrübenabfahrt per LKW zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang wurde der „Brachweg“ in seiner Priorität abgestuft. Die Jagdgenossenschaft Mölsheim hatte einen Teil des Weges auf eigene Kosten ausgebaut, um das Fahren mit leichten Fahrzeugen zu verbessern. Sollte der beschriebene Weg wie vom Landkreis gewünscht ausgebaut werden, sehen wir folgende Probleme:</p> <p>1. Der Weg wird nach wie vor ein Wirtschaftsweg sein und von der Landwirtschaft genutzt. Daraus ergeben sich Probleme im Begegnungsverkehr und bei der Bewirtschaftung der Flächen. Durch Verschmutzung des Weges bei nasser Witterung ergeben sich Konflikte bei der Verkehrssicherheit, die für Landwirtschaft und Radverkehr unterschiedlicher nicht sein könnten. 2. Je</p>	Die Problematik der kombinierten Nutzung von Wirtschaftswegen ist bekannt. Aus fachlicher Sicht ist sie insbesondere dann sinnvoll, wenn es keine Alternativen für eine wichtige Radwegeverbindung gibt. Dies ist dann der Fall, wenn eine hohe Nachfrage hinsichtlich des Alltagsradverkehrs erwartet wird. Im vorliegenden Fall ist dies jedoch nur bedingt gegeben. Z.B. besuchen weniger als 10 Schülerinnen und Schüler von Mölsheim die Realschule in Flörsheim-Dalsheim. Darüber hinaus wird angenommen, dass sich der Einkaufsverkehr in Richtung Ober-Flörsheim orientiert. Es ist daher im Vergleich zu den	 Am grundsätzlichen Ziel einer Nutzung als kombinierten Rad- und Wirtschaftsweg wird festgehalten, jedoch wird u.a. aus Gründen des Naturschutzes auf einen befestigten Ausbau des vorgeschlagenen Teilstücks verzichtet.




		<p>nach Ausbau wird weitere Fläche versiegelt, wodurch ein Bedarf an Ausgleichsfläche generiert wird. Diese Ausgleichsflächen werden nicht von der Landwirtschaft bereitgestellt. 3. Die Kostenfrage ist nicht geklärt und kann nicht auf die Grundstückseigentümer oder Bewirtschafter abgewälzt werden, da hier ein übergeordneter Nutzen erzeugt werden soll. Uns stellt sich prinzipiell die Frage, ob eine Kosten-Nutzen-Rechnung gemacht wurde und ermittelt wurde wie hoch die Radverkehrsfrequenz überhaupt sein wird. Die Kreisverwaltung geht davon aus, dass die Radwege außer in der Freizeit auch für den Berufsweg oder von Schülern benutzt wird. Dies wird wohl eher die Ausnahme denn die Regel sein. Unser Fazit. Es ist zwar wünschenswert, dass Radwege für die Allgemeinheit auch überregional gebaut werden. Bei der Trassenführung ist aber darauf zu achten, dass landwirtschaftliche Wege nicht gleich Radwege sind und umgekehrt. Die Ansprüche an die jeweilige Nutzung sind sehr unterschiedlich und könnten nur mit Kompromissen gelöst werden die keinen der Beteiligten zufrieden stellen würden. Wer müsste welche Einschränkungen in Kauf nehmen und wie sollen Konflikte bei der Unterhaltung und Nutzung gelöst werden um permanente Spannungen gar nicht erst entstehen zu lassen? Die Realität zeigt, dass es hier keine befriedigende Antwort gibt.</p>	<p>entstehenden Sanierungskosten nur ein bedingter Nutzen zu erwarten.</p> <p>Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die Route als Teil des Zielnetzes beizubehalten, jedoch die Sanierung mit geringer Priorität einzustufen. Hinzu kommt, dass der Ausbau eines bislang nicht befestigten Teilstücks aufgrund der Lage in einem Vogelschutzgebiet voraussichtlich nicht genehmigungsfähig ist.</p>	
S 65	BWV Dalsheim	<p>Der rot eingezeichnete Weg auf dem Plateau kollidiert ebenfalls mit einem eingetragenen und mit Schotteraufbereiteten Abfahrweg in der Rübenkampagne. Des Weiteren liegt an diesem Weg eine große Feldholzinsel, die als Rückzugsgebiet für Wildtiere auf dem Plateau dient. Des Weiteren stellt sich auch hier die Frage, wie die Radwege-Führung sich mit dem geplanten Radwege-Neubau zur B271 verträgt.</p>	Siehe S 65 BWV Mölsheim	Siehe S 65 BWV Mölsheim
S 66	OG Flörsheim-Dalsheim	<p>Im Grundsatz begrüßen wir eine Verbindung nach Flörsheim-Dalsheim. Anbindung zu Einkaufsmöglichkeiten, Bank, Apotheke, Post. Es wäre hier zu klären, ob es andere Möglichkeiten gibt, die nicht direkt neben einer Bundesstraße liegen, z.B. Kombination mit Maßnahme S125.</p>	<p>Die Maßnahme S66 stellt eine direkte Verbindung zwischen Flörsheim-Dalsheim und Ober-Flörsheim dar. Eine eigenständige Führung des Radweges wird aus fachlicher Sicht kritisch gesehen. Zum einen befindet sich westlich der B 271 ein Vogelschutzgebiet. Daher würde sich der straßenbegleitende Radweg an der B 271 im Bereich eines ohnehin verkehrsbelasteten Raumes befinden. Zum anderen existieren bereits teilweise straßenbegleitende</p>	<p> Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. An der Maßnahme wird festgehalten.</p>





			Wirtschaftswege, die für den Bau eines Radweges genutzt werden können.	
S 68	BWV Biebelnheim	Ein Rad- und Fußweg nach Bechtolsheim ist generell wünschenswert. Insbesondere, da sich in Bechtolsheim die Grundschule befindet. Eine sichere Querung der L436 muss geschaffen werden. Seitens der Landwirtschaft wird dieser Weg nicht genutzt und benötigt. Er dient derzeit rein als Wendeweg. Ein Neubau kann also als reiner Rad- und Fußweg erfolgen. Eine mögliche Kostenbeteiligung der Landwirtschaft wird abgelehnt.	Die Einschätzung des Bauern- und Winzervereins wird geteilt bzw. zur Kenntnis genommen.	 <p>Die Stellungnahme wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p>
S 69	VG AZ-Land, OG Framersheim	Für den Streckenabschnitt nach der Brücke über den Weidasserbach bis zur K26/Maßnahme S44 bringt die OG Framersheim eine Variante ins Spiel, die die Landwirtschaft sowie der Gemeinderat vorziehen würden, wenn die naturschutzrechtliche Prüfung eine Machbarkeit zuließe:	Sowohl die Maßnahme S 69 als auch die vorgeschlagene Variante sind naturschutzrechtlich problematisch (u.a. Überschwemmungsgebiet). Die Verbindung hat für den Alltagsradverkehr eine eher untergeordnete Bedeutung. Eine Führung des Radverkehrs über die K 26 im Mischverkehr ist bezogen auf die Verkehrsmengen vertretbar.	 <p>Ein vollversiegelter Ausbau der Variante S69 und der vorgeschlagenen Variante wird aus Gründen des Gewässer- und Naturschutzes nicht unterstützt. Die laufenden Planungen auf Gemeindeebene werden zur Kenntnis genommen. und die Strecke als Alternative dargestellt.</p>
S 76	BWV Offstein	Der parallel verlaufende Wirtschaftsweg entlang der L 455 wurde im Rahmen des Ausbaus der damals neuen Straße neu erstellt, und dient den angrenzenden Grundstücken als unverzichtbarer Wendeweg, sowie für den Abtransport der erwirtschafteten Feldfrüchte. Auch entsteht in absehbarer Zeit hier ein neues Weinbaugebiet, wo hier besonders Radfahrer bei einer geschlossenen Laubwand besonders gefährdet sind. Auch besteht des öfteren die Gefahr der Verschmutzung durch die Zuwege in die westlichen Gemarkungsteile. Von den angrenzenden Bewirtschaftern sowie vom Bauernverein Offstein wird diese Maßnahme wegen den zusätzlichen Belastungen abgelehnt.	Es existiert eine asphaltierte Alternative östlich der L455, die jedoch nicht direkt an das Zielnetz aus dem Radverkehrskonzept der VG Leiningerland anknüpft. Eine Verbindung der Netze ist jedoch mit Anpassungen auf Gemarkung der VG Leiningerland möglich. Die VG wurde dahingehend kontaktiert.	 <p>Der Netzabschnitt wurde auf die Alternative verlegt. Die Maßnahme S76 kann aufgrund dessen entfallen.</p>
S 80	BWV Dalsheim	Bermersheimer Weg: es handelt sich um einen zentralen Zufahrtsweg für die östliche Gemarkung Dalsheim und die angrenzenden Weinberge in Bermersheim. Auch hier verläuft der überwiegende Teil der Weinberge quer zum Weg, so dass die Rebzeilen auf den Weg zulaufen und nicht parallel dazu. Viele Probleme bei der gemeinschaftlichen Nutzung.	Die Bewertung des BWV ist nachvollziehbar, dennoch wird eine gemeinschaftliche Nutzung bei gegenseitiger Rücksichtnahme für machbar gehalten. Es existiert keine geeignete Alternative. Zudem handelt es sich um Abschnitte der	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. An der Radwegeverbindung wird festgehalten, die vorgeschlagene Sanierung ist jedoch nicht von höchster Priorität.</p>


		Ergänzend zum Zellerweg: Hinweis auf Funktion als Zufahrtsweg für Weinbergs- und Ackerflächen, Verlauf der Rebzeilen quer zum Weg. Wird auch von Ackerschleppern benutzt, die Richtung Plateau fahren.	Hiwwel-Radroute und Tour de Worms. Zellerweg: Die Maßnahme war Teil des Konzeptes zur Öffentlichkeitsbeteiligung und wird jedoch u.a. wegen dem Verlauf in einem Vogelschutzgebiet nicht mehr verfolgt.	
S 81	BWV Gundersheim	Ausbau für landw.Verkehr nicht notwendig, Kosten unverhältnismäßig, besondere Unfallgefahr, weil Weinbergsschlepper auf den Weg ausfahren und wenden müssen.	Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter und stellt eine direkte Anbindung nach Gundersheim sowie den Bahnhof dar. Eine Führung im Mischverkehr über die parallel verlaufende K 35 ist aufgrund der geringen Verkehrsmengen (976 Kfz/24h) für den Radverkehr denkbar.	 Der Erhalt der Maßnahme wird im Gemeinderat entschieden. Die Maßnahme bleibt dafür vorerst im Konzept bestehen.
S 82	BWV Gundersheim	Sanierung der schadhafte Oberfläche auch für landwirtschaftlichen Verkehr sinnvoll. Bei der Ausfahrt aus dem Weg auf die L386 besteht aber eine erhöhte Unfallgefahr, der Weg ist daher als Radweg nicht geeignet.	Die Maßnahme S 82 kann vernachlässigt werden, da eine nicht umwegigere und dennoch sichere Alternative über Gundersheim möglich ist (Hiwwelroute).	 Die Maßnahme S82 entfällt, da eine alternative Führung über die Hiwwelroute in Gundersheim möglich ist.
S 82	BWV Eppelsheim	Der vorhandene Radweg ist in vielen Teilen unterwurzelt und die Gemeinde Eppelsheim kommt schon jetzt bei der Unterhaltung nicht nach. Dies zeigt, dass die Ortsgemeinde Eppelsheim bereits jetzt überfordert scheint.	Siehe S82 BWV Gundersheim	Siehe S82 BWV Gundersheim
S 86	BWV Worms-Abenheim	Der Vorstand des Bauern & Winzerverein Worms-Abenheim hat sich mit dem Planungsvorschlag RV-K Planungsbüro Maßnahme Nr.: S86 L 425 Abenheim — Westhofen befasst und ist nach ausführlicher Besprechung im Vorstand zu dem Entschluss gekommen, dass die Maßnahme in der Art und Weise von uns als Bauernverein abgelehnt wird. Begründung: Der Straßenverlauf der Landstraße 425 führt von Abenheim aus über eine starke Linkskurve auf eine Steige aus dem Ort hinaus. Der gesamte Weg bis zum Beginn des Radweges wird von einer Böschung rechts und links der	Die Maßnahme S 86 ist aus fachlicher Sicht dann sinnvoll, wenn Sie auf dem Gebiet der Stadt Worms fortgeführt wird. Dazu ist eine Abstimmung mit der Stadt Worms erforderlich.	 Es wird empfohlen, die Frage eines Radwegs entlang der L 425 mit Vertretern der Stadt Worms, des LBM und des Bauern- und Winzervereins in einem Vor-Ort-Termin zu besprechen. Das


		<p>Straße begrenzt. Ebenso dient die Landstraße L425 als ausgewiesene Umleitungsstrecke zur Autobahn A61 in beide Richtungen. Für Radfahrer wäre hier ein riesiges Gefahrenpotential gegeben. Aus unserer Sicht wären schwere Unfälle nur eine Frage der Zeit. Die aktuelle Planung ist für uns als Praktiker vor Ort nicht sinnvoll. Bereits bebaute und befestigte Wege sollten hier in Betracht gezogen und geprüft werden. Auf ein Vorrecht für den landwirtschaftlichen Verkehr möchten wir ebenfalls nicht verzichten d.h. wir bestehen darauf. In Betracht käme hier der Weg Mühlheimer Hohl Richtung Westhofen zwischen weit einsehbaren landwirtschaftlichen Flächen entlang, bis hin nach Westhofen auf den bereits bestehenden Radweg der dort verläuft. Wir als Bauern & Winzerverein schlagen einen Vororttermin nach Absprache vor. Mit Sicherheit kommen wir so zu einem Ergebnis das alle Beteiligte zufrieden stellt. Wir bitten um Ihr Verständnis.</p>		<p>Radverkehrskonzept wird dann entsprechend des Ergebnisses des Vor-Ort-Termins angepasst.</p>
S 89	BWV Gundersheim	<p>Hangparalleler Schotterweg im Höllenbrand, Ausbau für landw. Verkehr nicht notwendig. Nach Aussagen der unteren Naturschutzbehörde gibt es keine Genehmigung für einen weiteren Asphaltweg im Vogelschutzgebiet Höllenbrand.</p>	<p>Die Ersteinschätzung Naturschutz hat ergeben, dass die Maßnahme aufgrund des Verlaufs in einem Vogelschutzgebiet ein hohes Konfliktpotential beinhaltet.</p>	<p></p> <p>Es wird empfohlen auf die Maßnahme S 89 zu verzichten, da sie aus naturschutzrechtlicher Sicht problematisch und voraussichtlich nicht realisierbar ist.</p>
S 90	Stadt Alzey	<p>St. Georgenstraße (und Selzgasse sowie Obere Antoniterstraße - letztere ist bereits entfernt): Öffnung für Radverkehr entgegen Verkehrsrichtung nicht sinnvoll, da Straßenbreite deutlich zu gering und zusätzlich relativ hohes Verkehrsaufkommen.</p>	<p>Die Stellungnahme der Stadt Alzey wird zur Kenntnis genommen. Auf die Darstellung der Maßnahmen „Öffnung Einbahnstraße“ wird aus Gründen der Verkehrssicherheit verzichtet.</p>	<p></p> <p>Es wird empfohlen auf die Maßnahme zu verzichten.</p>
S 94	Landwirtschaftskammer	<p>Aus landw. Sicht bestehen beim Ausbau des Teilstückes zwischen A61 und Alzey folgende Bedenken: Parallel, nördlich zur L409 verläuft ein unbefestigter Wirtschaftsweg. Dieser dient der Erschließung der Ackerflächen und als Wendeweg. Die Abfuhr der Zuckerrüben wird hierüber sichergestellt. Die Abfuhr der Zuckerrüben und die Erschließung über den nördlich gelegenen Weg ist nicht möglich.</p>	<p>Die Maßnahme S 94 betrifft ausschließlich den straßenbegleitenden Gehweg, der für eine gemeinsame Führung mit dem Radverkehr eine Verbreiterung erfordert (ca. 1,5m). Sofern es die vorhandenen Fahrbahnbreiten auf der L 409 zulassen, kann die Verbreiterung (in Teilen) auf der Fläche der Kfz-Fahrbahn erfolgen.</p>	<p></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird geprüft, ob die Maßnahme ohne Inanspruchnahme des Wirtschaftswegs möglich ist.</p>
S 108	BWV Gimsheim	<p>Der befestigte Wirtschaftsweg in Richtung Alsheim ist in diesem Konzept als Radweg mit aufgenommen worden. Hier sehen wir ein hohes Konfliktpotential zwischen Radfahrern und Landwirten. Der Weg wird heute</p>	<p>Der betrachtete Abschnitt zwischen Gimsheim und Alsheim stellt eine wichtige Verbindung dar, da der</p>	<p></p>

		<p>schon von vielen Radfahrern und Fußgängern genutzt, und ist eine Hauptverbindung für die Landwirtschaft zum südlichen Teil der Gemarkung mit Äckern und Weinbergen. Da ein Großteil des Weges am Naturschutzgebiet Altrhein vorbeiführt, ist ein Ausweichen oder Überholen nur auf der Acker zugewandten Seite möglich. Bei einer Wegbreite von 3m ist also das Überfahren der angrenzenden Äcker erforderlich.</p> <p>Hier gab es in der Vergangenheit schon öfter Konflikte, da Radfahrer oftmals auf dem Betonweg verbleiben und Traktoren über den Acker fahren müssen, und so einen Schäden bei den Anliegern verursachen.</p> <p>Das dieser zum Teil Weg zum Teil schadhaft ist richtig. Da aber die Sanierung eines Feldweges von den Grundstückseigentümern bzw. der Jagdgenossenschaft finanziert werden muss, sind Überlegungen im Gange durch die Entsiegelung von Flächen die Kosten zu minimieren.</p> <p>Wir bitten Sie in diesem Bereich das Konzept zu überdenken und Vorschläge zum friedlichen nebeneinander von Landwirtschaft und Radfahrern zu erarbeiten. Unserer Meinung nach ist das im jetzigen Zustand nicht möglich. Beim zweiten Weg, Richtung Eich sehen wir von Seiten der Landwirtschaft kein Konfliktpotential, da dieser Weg sowieso für Fahrzeuge gesperrt ist.</p>	<p>Bahnhof in Alsheim angebunden wird. Die Sichtverhältnisse auf dem Wirtschaftsweg sind nicht eingeschränkt. Generell kann auf die gemeinsame Wegenutzung durch entsprechende Bodenmarkierungen und Kampagnen hingewiesen werden.</p>	<p>Es wird vorgeschlagen, an dem grundsätzlichen Ziel einer Nutzung als kombinierten Rad- und Wirtschaftsweg festzuhalten. Inwieweit eine Sanierung mit dem Einverständnis der Landwirtschaft und dem Wegeigentümer notwendig und möglich ist, ist vor einer Sanierungsplanung zu klären.</p>
S 112	Landwirtschaftskammer	<p>Der Streckenverlauf führt durch eine große Weinberglage mit allen damit verbundenen Gefahren. An vielen Stellen ist die Übersicht sehr schlecht, entlang des Waldes (schattenseitig) wird es bei Laubfall zu Glätte und Verschmierungen kommen. Eine echte Streckenführung für den Alltagsradverkehr lässt sich über diese Wirtschaftswege schlecht realisieren.</p>	<p>Die Maßnahmen S 112 und S 113 sehen den Ausbau eines Wirtschaftsweges als kombinierten Rad- und Wirtschaftsweg vor. Der Verlauf der Routen wurde von der Verbandsgemeinde an das Planungsbüro übermittelt. Es handelt sich um eine wichtige Verbindung zwischen Alzey und Erbes-Büdesheim. Eine alternative Führung entlang der L 409 wäre weniger attraktiv und mit erheblichem Grunderwerb verbunden. Unter Abwägung aller Gesichtspunkte wird diese als die zu bevorzugende Führung angesehen. Mögliche Konfliktsituationen sollten durch Aufklärungskampagnen soweit möglich vermieden werden.</p>	<p></p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Trassenführung wird beibehalten, da hier im Vergleich zur Führung entlang der L 409 sowohl eine attraktivere Routenführung möglich ist als auch auf Grunderwerb verzichtet werden kann.</p>
S 113	Landwirtschaftskammer	<p>Der Weg wird für die angrenzen Ackerflächen als Wendeweg benötigt. Im 90° Winkel sind zwei Heckenreihen vorhanden, welche die Sicht auf ankommende</p>	<p>Siehe S 112</p>	<p></p>

		Radfahrer für landw. Maschinenführer behindern und somit eine Gefahr darstellen.		Siehe S 112
S 115	Landwirtschaftskammer	Bei der Ausweisung eines Fahrradweges an dieser Straße ist aus landw. Sicht unbedingt die aktuell vorhandene Breite zu erhalten. Die Ortsdurchfahrt von Dautenheim ist sehr eng und mit landw. Maschinen schwierig zu befahren. Eine Fahrbahnverengung in den breiteren Straßenteilen vor der Ortschaft würde dies auch für den unbedingt notwendigen Schwerverkehr (Lieferungen an landw. Betriebe mit LKW) zusätzlich erschweren. Über das Industriegebiet zum Selztalradweg könnte ohne großen Aufwand eine Verbindung für den Radverkehr hergestellt werden.	Die Stellungnahme wird aus fachlicher Sicht geteilt. Es wird empfohlen die Hinweise und Richtlinien der einschlägigen Regelwerke zur Anlage von Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen. In Verbindung mit den Maßnahmen S 93 und S 94 würde eine direkte Radverbindung von Dautenheim in die Stadt Alzey entstehen. Eine Führung über das Industriegebiet ist keine Alternative, da diese zu umwegig ist. Inwieweit die Maßnahme auf der bestehenden Straße oder parallel dazu geführt werden kann, muss in der vertieften Projektplanung geprüft werden.	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die vorgebrachten Anregungen werden bei der Projektplanung geprüft. Eine Führung über das Industriegebiet ist keine Alternative zu einer Direktverbindung in das Stadtzentrum.</p>
S 116	Landwirtschaftskammer	Diese Maßnahme ist nicht nachvollziehbar und aus landwirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll als alltagstaugliche Verbindung für den Radverkehr.	Auch aus der Sicht des Naturschutzes ist diese Verbindung problematisch. Sie führt durch ein Naturschutz- und ein Überschwemmungsgebiet.	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auf die Maßnahme S 116 wird verzichtet.</p>
S 122	VG AZ-Land, OG Bechenheim	<p>Maßnahme kommt erst dann zum Tragen, wenn S 123 oder S 137 umgesetzt sind. Alternativ schlägt Bechenheim eine Wegführung östlich der L 405 vor.</p> <p>Die Maßnahme sollte erweitert werden, um für Radfahrer aus Offenheim und Bechenheim eine Anbindung an das Waldgebiet Vorholz zu schaffen. Im Vorholz gibt es breite Waldwege, die von Radfahrern bis zum Forsthaus Vorholz befahren werden können. Eine Alternative wäre ein straßenbegleitender Radweg entlang der L406 mit Anbindung an Orbis. Anmerkung VG: Mit der Inwertsetzung des Forsthaus Vorholz als Anlaufpunkt für Bürger und Touristen ist von einer Zunahme des Radverkehrs aus den umliegenden Dörfern und Städten zu rechnen.</p>	Die Stellungnahme wird aus fachlicher Sicht geteilt. Ein entsprechender Hinweis zur Umsetzung von S 122 in Verbindung mit S 123 / S 137 ist auf dem Maßnahmendatenblatt vermerkt.	 <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Ergänzung der Radwegeverbindung in das Vorholz ist wünschenswert, jedoch rechtfertigt die geringe Verkehrsbelastung auf der L 406 und L 407 nicht den Bau eines straßenbegleitenden Radwegs für den Alltagsradverkehr. Inwieweit ein Radweg für touristische Zwecke hergestellt werden soll, bedarf einer gesonderten Prüfung. Die Strecke</p>



				wird im Konzept als Radhauptverbindung dargestellt.
S 123	VG AZ-Land, OG Bechenheim	Die Ortsgemeinde lehnt diese Variante ab. Die Kosten seien zu hoch und man befürchte bei Starkregenereignissen eine ungebremste Wasserführung in die Ortslage.	Die Position der Gemeinde wird zur Kenntnis genommen. Das Radverkehrskonzept sieht zwischen Bechenheim und Offenheim drei alternative Verbindungen vor, die auch auf den Maßnahmendatenblättern vermerkt wurden.	 Die Position der Gemeinde wird zur Kenntnis genommen.
S 125	OG Flörsheim-Dalsheim	Bei dieser Maßnahme sehen wir die Notwendigkeit einer Asphaltierung des Weges und weisen auf einen Ausbau auf 3,50m hin. Hier sehen wir eine Verbindung/Lückenschluss als Ersatz für Maßnahme S66 zur Anbindung nach Flörsheim-Dalsheim, mit evtl. Verringerung der Gesamtkosten.	Siehe Maßnahme S 65. Steht im Widerspruch zum BWV Mölsheim.	 Siehe Maßnahme S 65
S 126	BWV Eppelsheim	a.) Nach dem vorliegenden „Städtebaulichen Vertrag“ mit dem Hospizverein Rheinhessen e.V. (Bau eines Hospizes) und dem Verein für ambulante spezialisierte Palliativversorgung e.V. (Bürogebäude), wurde aufgrund des möglich gemachten vergleichsweise günstigen Erwerbs, Ackerland — zum Sonderbaugebiet ausgewiesen. Die Vereine haben sich vertraglich verpflichtet, den vorhandenen Feldweg zu einem Wirtschafts-/Rad-/Fußweg zu erschließen. Lt. Aussage von Bürgermeisterin Klenk-Kaufmann liegt die vorgeschriebene Bürgschaft über 80.000 Euro vor. Gemäß Vertrag soll nach Erschließung seitens der der Weg an die Gemeinde zurückgegeben werden. Inwieweit der Winterdienst und die Verkehrssicherungspflicht bei den Vertragspartnern bleibt, müsste noch einmal geprüft werden bzw. man sollte sie daran festmachen. Es gibt überhaupt keine Notwendigkeit, neben dem von Eppelsheim kommend rechts geplanten, und zur Umsetzung verpflichtend, einen weiteren Radweg zu erschließen. Eine Querung der Kreisstraße ermöglicht den Radfahrern dann die Nutzung des „Mühlwegs“. b.) Nach Erreichen des Endes des unter a) vorgeschriebenen privat zu erschließenden Radwegs kann die Kreisstraße von den Radfahrern überquert werden und den Mühlweg ohne Einfluss des öffentlichen Verkehrs nutzen.	Der vorgeschlagene Mühlenweg ist als Alternativroute geeignet und wurde durch das Planungsbüro zu Anfang als Radhauptverbindung aufgenommen. Im Abstimmungstermin mit der VG wurde der Wunsch geäußert, die Verbindung entlang der Straße „Am Glockenberg“ in das Radverkehrskonzept aufzunehmen. Aus fachlicher Sicht stellt der Mühlenweg eine geeignete Verbindung dar, sodass S 126 entfallen kann.	 Der Stellungnahme des BWV wird zugestimmt und das Radverkehrskonzept um den Mühlenweg ergänzt.
S 129	BWV Dorn-Dürkheim	Der geplante Radweg parallel zur L438 Dorn-Dürkheim – Alsheim betrifft in der Gemarkung Dorn-Dürkheim Flächen, die sowohl weinbaulich als auch im Ackerbau genutzt werden. Am Ortsausgang von Dorn-Dürkheim nach Alsheim ist ein Grasweg mit einer Länge von 600 m vorhanden, danach endet der Weg. Um einen Radweg zu bauen, müssten auf den folgenden 800 m von allen Grundstückseigentümern Flächen aufgekauft werden. In der Gemarkung Alsheim ist ebenfalls kein Weg parallel zur Straße vorhanden, und im letzten Teilstück der L 438 (kurz vor Alsheim „in der Hohl“), sehen wir aufgrund des Geländes den Bau eines Radwegs als sehr problematisch. Durch den groß-	Die Aussagen des BWV Dorn-Dürkheim sind treffend und nachvollziehbar. Die Realisierbarkeit des Radweges hängt in starkem Maße von den angesprochenen Fragen des Grunderwerbs und der Ausgleichsflächen ab. Ein separater Radweg im Bereich der Hohl vor	 Es wird vorgeschlagen, die Stellungnahme des BWV Dorn-Dürkheim zur Kenntnis zu nehmen und den Vorschlag aufzugreifen, Einzelheiten vor Beginn der Projektplanung gemeinsam zu besprechen.




		<p>flächigen Ankauf von landwirtschaftlicher Fläche verlieren einige Betriebe für sie wichtige Vermarktungsflächen im Weinbau. Eine Doppelnutzung der Wege beinhaltet auch ein erhebliches Gefahrenpotenzial für alle, die die Wege nutzen. Besonders in der Hauptvegetationszeit der Weinberge und bei der Durchführung verschiedener Pflegemaßnahmen ist ein hohes Risikopotenzial vorhanden (z.B. Laubschnitt). Ein weiterer wichtiger Aspekt des Projektes ist die Kostenfrage eines neuen Weges, der von den Betrieben nicht benötigt wird. Durch die Versiegelung der Flächen eines Radweges werden Ausgleichsflächen benötigt. Sollte dieser Ausgleich in der Gemarkung Dorn-Dürkheim erfolgen, würde den Betrieben weitere Bewirtschaftungsflächen entzogen. Wir bitten Sie, unsere Bedenken in Ihren Planungen zu berücksichtigen, und würden das Thema und eine weitere Diskussion gerne mit einem Vororttermin verbinden.</p>	<p>Alsheim wird als schwierig umsetzbar erachtet.</p> <p>Dennoch sollte an der Zielsetzung eines Radweges von Dorn-Dürkheim nach Alsheim wegen der damit verbundenen Anbindung an das regionale und überregionale Bahnnetz festgehalten werden. Die angesprochenen Realisierungsfragen sollten im Zuge bzw. vor der konkreten Projektplanung angegangen werden.</p>	
S 130	BWV Eppelsheim	<p>a.) Es gibt überhaupt keine Notwendigkeit, neben der vorhandenen Straße einen weiteren Radweg zu erschließen, da die vorhandene Straße K 27 gering von PKW's, LKW's und sehr gering von landwirtschaftlichen Fahrzeugen genutzt wird. Eine gemeinsame Nutzung der vorhandenen Straße für ALLE Verkehrsteilnehmer ist aus unserer Sicht ohne Probleme möglich.</p> <p>b.) Abgesehen von der vorhandenen komfortablen in a) aufgeführten Situation, sind die vorhandenen Gegebenheiten für eine Umsetzung des Vorhabens sehr ungünstig. Die Grenzsteine, sowohl Richtung Hangen-Weisheim als auch von Hangen-Weisheim kommend, würden eine Erschließung eines Radwegs nahezu unmöglich machen, weil die Grenzsteine nur ca. 1 Meter von der vorhandenen Straße im „Straßengraben“ liegen. Ein Zukauf von etlichen Flurstücken wäre unumgänglich — völlig unrealistisch!</p> <p>c.) Den neuen Vorschlag, ein Radweg durch die landwirtschaftliche Fläche zu führen, lehnen wir alleine schon deshalb ab, weil ALLE Weinberge schräg laufen, was für eine Bearbeitung mit Weinbergsschlepper ohnehin schon sehr platzaufwendig ist und entsprechendes Fahrgeschick voraussetzt. Vorhandene Böschungen verengen die Wegfläche. Der Flächenverlust wäre immens. Die Endpfähle der angrenzenden Weinberge müssten mindestens um 1,50 m versetzt werden, deshalb ist diese Option komplett auszuschließen.</p> <p>d.) Alternativvorschlag: Der vorhandene Radweg am Böllenbach kann genutzt werden. Nach Überquerung der Kreisstraße führt ein weiterer bestehender Radweg Richtung Westhofen. Hier bieten sich mehrere Möglichkeiten gut befahrbare Wege Richtung Hangen-Weisheim zu nutzen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird aus fachlicher Sicht geteilt. Es handelt sich hierbei um einen Vorschlag der VG Wonnegau. Die K 27 verfügt über 794 Kfz/24h, was eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr laut Regelwerken zulässt.</p>	 <p>Dem Vorschlag des BWV wird zugestimmt. Die Maßnahme entfällt und das Netz wird angepasst.</p>



S 139	BWV Dintesheim	<p>Betreffend der Maßnahme S139, ca. 220m Asphaltweg zwischen OG Dintesheim und OG Kettenheim gilt es folgende Anmerkungen zum Ausdruck zu bringen: Der genannte Weg soll als Radhauptverbindung kategorisiert werden, dies birgt Konflikt- und Gefahrenpotential, da dieser Weg ebenfalls ein Hauptwirtschafts-weg für sowohl Weinbau- als auch große Ackerbaumaschinen fungiert. Des Weiteren liegt dieser Weg direkt an Weinbergen, die in den darauf und darunter folgenden Abschnitten direkt auf den Weg laufen und der besagte Weg dadurch zum Wenden benötigt wird. Gerade im Sommer bei Laubschnittarbeiten besteht die Gefahr eines Aufeinandertreffens der Radfahrer mit den rotierenden Schneidwerkzeugen der eingesetzten Maschinen, da der Schlepperfahrer den Weg nicht rechtzeitig einsehen kann, die Radfahrer jedoch zumeist unachtsam und mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind und die Gefahr nicht einschätzen können. Zumindest Konflikte sind dadurch vorprogrammiert. Hierbei stellt sich die Frage nach der korrekten Verkehrssicherungspflicht und der Haftung im Falle von Unfällen, da nach einem bereits anderorts getroffenen Gerichtsurteil der Schlepperfahrer kein Haftungsträger ist, sofern Personen im Gefahrenbereich der Maschinen (meist 50m Umkreis) für ihn nicht ersichtlich sind. In der Maßnahme wird die Befestigung des Weges durch Asphaltierung beschrieben. Hier birgt ebenfalls das anfallende Oberflächenwasser bei Regenfällen Gefahrenpotential. Da der geplante Wegeabschnitt eine Verlängerung weiterer ca. 600m abschüssigen Betonweges darstellt, ist hier mit großer Menge anfallenden Oberflächenwassers zu rechnen, diese müssten effektiv abgeleitet werden. Eine Befestigung durch andere Materialien wird in diesem Fall nicht ausreichen. Hinzu kommt das bereits jetzt schon vorhandene Sammeln des Wassers weitere ca. 500m wegabwärts, was ein Passieren des Weges mit dem Rad deutlich erschwert und ebenfalls zu Radunfällen führen kann, da bereits mindestens dreiviertel des Weges nach einem Regenereignisses überschwemmt sind. Diese Gefahrenstelle ist die einzig durchgängig befestigte Fortführung des geplanten Weges.</p>	<p>Die Maßnahme S 139 beinhaltet die Befestigung eines Wirtschaftswegs auf einer Länge von nur 220m, mit der jedoch eine durchgängige befestigte Wegeverbindung von Dintesheim zum Bahnhof Kettenheim / Dautenheim hergestellt werden könnte. Alternativ müsste ein ca. 1 km langer, wassergebundener Abschnitt parallel zur BAB 61 asphaltiert werden. Dies wäre im Vergleich zur Maßnahme S139 mit erheblich mehr Kosten verbunden.</p>	 <p>Es wird empfohlen, an dem grundsätzlichen Ziel des Ausbaus des Wirtschaftswegs als kombinierten Rad- und Wirtschaftsweg festzuhalten. Die Belange der Landwirtschaft im Hinblick auf die technische Bauausführung, Wasserableitung und Kostenübernahme sind vor der Projektplanung zu klären.</p>
-------	----------------	--	---	--

Teil B: Ergänzende Vorschläge der TÖB für Streckenmaßnahmen

Nr.	TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlußvorschlag
-----	-----	--------------------------	-------------------------	-------------------

S 131	VG AZ-Land	Solange der Kauf der stillgelegten Bahntrasse Flonheim – Bornheim – Armsheim noch nicht abschließend geklärt ist, soll an der Maßnahme S131 festgehalten werden. Sollte der Kauf nicht zustande kommen, kann die Maßnahme entfernt werden. Im anderen Fall müsste ein Fachbeitrag Naturschutz und eine artenschutzrechtliche Prüfung sowie die anschließende Entscheidung durch die Untere Naturschutzbehörde über einen möglichen Bau des Radwegs entscheiden, sofern die Ortsgemeinde dies so beschließt.	Die Maßnahme war aufgrund der massiven Kritik in der 2. Online-Beteiligung und seitens des Naturschutzes nicht Bestandteil der TÖB-Beteiligung Die Untere Naturschutzbehörde bewertet die Maßnahme sehr kritisch, da sie ein hohes Konfliktpotential beinhaltet. Auch in der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Maßnahme vielfach abgelehnt. Grundsätzlich wird die Umsetzung aufgrund der naturschutzrechtlichen Belange und der bereits vorhandenen Alternative (s. S136) aus fachlicher Sicht als nicht notwendig erachtet. Zwischenzeitlich hat der Gemeinderat Bornheim auf einen Ankauf des Bahndamms verzichtet.	 Die Maßnahme wird im Konzept nicht als eigenständige Maßnahme dargestellt.
E 1	VG AZ-Land	Für die Radwege zwischen Mauchenheim, Freimersheim und Wahlheim wurden unabhängig voneinander Änderungswünsche eingereicht. Die Ortsgemeinde Mauchenheim bittet um einen Vor-Ort-Termin mit dem Planungsbüro, um die Gegebenheiten gemeinsam zu besichtigen und um mögliche Lösungen zu besprechen. Dabei könnte auch die Variante Wahlheim mit einer Anbindung an Freimersheim besprochen werden.	Wurde zwischenzeitlich mit den Gemeinden im Veraltungsworkshop besprochen.	Nicht erforderlich
E 2	Stadt Alzey	Kaiserstraße: beiderseitiger Radschutzstreifen und Entfernung der Parkplätze – auch wegen Gehwegmindestmaßunterschreitung – wird von der Stadt Alzey im Rahmen der anstehenden Straßensanierung vom Kreisel (ED-Tankstelle) bis zur Einmündung Theodor-Heuss-Ring angestrebt.	Wird mit Stadt Alzey abgeklärt und evtl. nachgetragen	Wird mit Stadt Alzey abgeklärt und evtl. nachgetragen.
E 3	VG Wonnegau	Strecke von Bermersheim nach Gundersheim Die Ortsgemeinde Bermersheim hat einen Wirtschaftsweg ausgebaut. Er zweigt einige Meter nach dem Ortsende von der Straße in Richtung Gundersheim ab in die Gemarkung in Richtung Westhofen. Nach der Autobahnbrücke gibt es einen vorhandenen, ausgebauten Wirtschaftsweg, der entlang der Autobahn und im weiteren Verlauf unter der Autobahn	Bermersheim – Gundersheim: Die beschriebene Alternativstrecke ist sehr umwegig, kann allerdings als Basisverbindung (grünes Zielnetz) aufgenommen werden. Eine Verbindung über den Wirtschaftsweg parallel zu dem Bahndamm (s.	 Es wird vorgeschlagen, die Verbindung als Basisverbindung in das Radverkehrskonzept aufzunehmen.

		<p>hindurch nach Gundersheim führt. Auf diese Weise ist man fernab vom Fahrzeugverkehr auf der Kreisstraße.</p> <p>Radverkehr innerhalb von Gundersheim Über die zuvor genannte Strecke erreicht man die Ortslage von Gundersheim über die Jahnstraße. Diese mündet in die Straße "Neuweg" (K 35). Entlang des Neuwegs gibt es einen ausgebauten Fuß-/Radweg. Er führt bis zur L 386. Man kann an dieser Stelle die L 386 kreuzen und vorbei am Mitfahrer-Parkplatz und über die Autobahnbrücke auf dem Radweg entlang der Autobahn fahren, welcher von Westhofen nach Eppelsheim führt.</p> <p>Strecke von Hochborn nach Dittelsheim-Heßloch Aus Hochborn heraus gibt es einen ausgebauten Wirtschaftsweg, der am Wasserhaus vorbei zur Aussichtsplattform und Gaststätte "Kloppberg" führt. Von dort kann man über einen weiteren Wirtschaftsweg hinunter auf die Kreisstraße fahren. Der Weg mündet wenige Meter nach der Ortsausfahrt des Ortsteils Dittelsheim auf die Kreisstraße nach Framersheim. Die im Konzept dargestellte Wegeführung von der Gaststätte in die Ortsmitte ist nur mit viel finanziellen Aufwand realisierbar.</p> <p>Radverbindung von Dittelsheim-Heßloch, Ortsteil Heßloch, nach Dorn-Dürkheim Von der L 425 zweigt einige 100 m nach der Ortslage in Richtung Norden ein ausgebauter Wirtschaftsweg ab. Er wurde im Zuge der Herstellung von Windenergieanlagen ausgebaut. In Höhe der Anlagen hat man die Möglichkeit, nach links auf einen ebenfalls ausgebauten Wirtschaftsweg zu fahren, der dann in die Ortslage von Dorn-Dürkheim führt.</p>	<p>Maßnahme S81) oder entlang der K 35, die über 976 Kfz/24h verfügt, sollte als Radhauptverbindung gewählt werden.</p> <p>Gundersheim: Nach Kenntnisstand des Planungsbüros wurde auf der Rheinstraße ein straßenbegleitender Radweg (südlich der Fahrbahn) mit Mittelinseln als Querungshilfe für den Radverkehr im Zuge der (touristischen) Radverkehrsverbindung (Hiwwel_Radrouten / Tour de Worms) angelegt. Somit existiert bereits eine sichere Querungsmöglichkeit der L 386.</p> <p>Dem Vorschlag einer alternativen Wegeführung bei Dittelsheim kann aus fachlicher Sicht zugestimmt werden</p> <p>Die beschriebene alternative Führung abseits der L 425 wurde nicht befahren. Allerdings stellt sie laut der Beschreibung eine in Betracht zu ziehende Verbindung dar, sofern die Oberfläche entsprechend den Qualitätsanforderungen des Alltagsradverkehrs entspricht.</p>	<p> Es wird vorgeschlagen, die Verbindung als Basisverbindung in das Radverkehrskonzept aufzunehmen.</p> <p> Dem Vorschlag einer alternativen Wegeführung bei Dittelsheim wird zugestimmt. Maßnahme S 105 entfällt.</p> <p> Die beschriebene Verbindung wird als Basisverbindung in das Routenkonzept aufgenommen.</p>
--	--	---	---	--

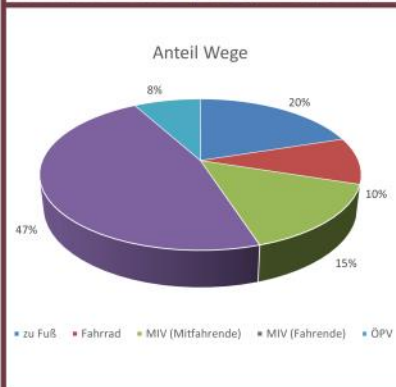
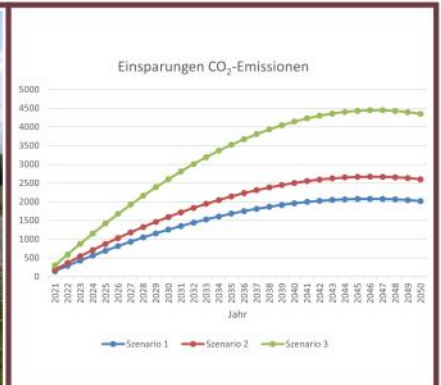
		<p>Verbindung zwischen Westhofen und Bechtheim Die Ortsgemeinde Westhofen hat einen Wirtschaftsweg ausgebaut, der sich ideal als Verbindung nach Bechtheim anbietet. Man kann Westhofen in Höhe des kleinen Gewerbegebietes im nördlichen Teil der Ortslage auf einem Wirtschaftsweg, er trägt die Bezeichnung "Mettenheimer Weg", verlassen. Nach einigen 100 m zweigt in Richtung Bechtheim-West ein neu ausgebauter Weg ab. Unterhalb von Bechtheim-West stößt man auf einen seit vielen Jahren vorhandenen ausgebauten Wirtschaftsweg, der dann auf die Straße zwischen Osthofen und Bechtheim stößt. Einige 100 m vorher gibt es die Möglichkeit, den Wirtschaftsweg nach Norden zu verlassen und über einen weiteren Wirtschaftsweg, vorbei am Weingut Dreißigacker, in die Ortslage hinein zu fahren. Dort wiederum besteht die Möglichkeit, über die Pfandturnstraße zur Kurpfortenstraße zu gelangen. Wenige Meter in Richtung Norden zweigt die Winzerstraße ab, in deren Verlängerung der sogenannte "Kuhweg" auf den Radweg neben der Landesstraße Osthofen - Mettenheim führt.</p> <p>Radverbindung zwischen Bechtheim und Osthofen Den im vorherigen Punkt genannten Wirtschaftsweg, welcher am Weingut Dreißigacker vorbeiläuft, kann man auch in südlicher Richtung befahren. Über zwei Kurven kommt man so nach Osthofen. Auf dieser Teilstrecke fehlen noch einige Meter in der Gemarkung Osthofen. Wir warten hier auf den Bewilligungsbescheid zum Ausbau dieses Teilstückes, welches dann im Laufe des Jahres 2023 ausgebaut wird.</p> <p>Weg zwischen Westhofen und Hochborn Als wegemäßige Verbindung zwischen den beiden Dörfern bietet sich ein ausgebauter Wirtschaftsweg an. Er verläuft jedoch nicht so, wie es im Konzept dargestellt ist.</p> <p>Stadtlage Osthofen In mehreren Gremien werden in Osthofen Radwegeverbindungen im Stadtinneren diskutiert. Sie entsprechen nicht den Darstellungen im Konzept.</p>	<p>Die beschriebene alternative Führung stellt laut der Beschreibung eine in Betracht zu ziehende Verbindung dar, sofern die Oberfläche entsprechend den Qualitätsanforderungen des Alltagsradverkehrs entspricht. Sie kann als Basisverbindung (grünes Ziernetz) in das Radverkehrsnetz aufgenommen werden. Allerdings stellt sie keinen Ersatz für die Verbindung Westhofen – Dittelsheim-Heßloch (S 84) dar.</p> <p>Bechtheim – Osthofen: Sofern die Verbindung nicht umwegig ist, kann das Radverkehrsnetz dahingehend angepasst werden. Es ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsmengen auf der K 42 2.342 Kfz/24h betragen und somit knapp unter dem Grenzwert für eine sichere Führung des Radverkehrs im Mischverkehr befinden.</p> <p>Das Planungsbüro bittet um weitere Informationen der beschriebenen Streckenführung.</p> <p>Das Planungsbüro bittet um weitere Informationen.</p>	 Die beschriebene Verbindung wird als Basisverbindung in das Routenkonzept aufgenommen.  Die beschriebene Verbindung wird als Basisverbindung in das Routenkonzept aufgenommen.
--	--	--	---	--

Anlage 14

CO2-Einsparpotenziale

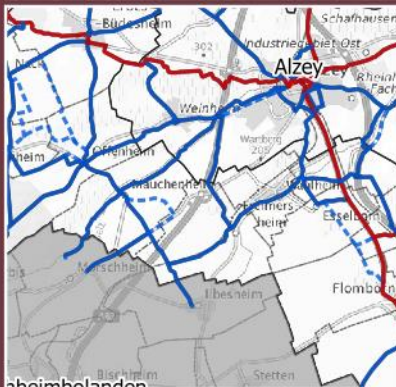


Anlage 14



Kurzbericht CO₂-Einsparpotenziale

Radverkehrskonzept Landkreis Alzey-Worms
April 2023



Auftrag:

Landkreis Alzey-Worms

Kreisverwaltung Alzey-Worms

Ernst-Ludwig-Straße 36

55232 Alzey



**Landkreis
Alzey-Worms**
KREISVERWALTUNG

Bearbeitung:

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

kontakt@rv-k.de

www.rv-k.de



Frankfurt am Main, Mai 2023

CO₂-Einsparpotenzial durch die Förderung des Radverkehrs

Inhalt

1.	Ausgangslage	4
2.	Internationale, nationale und lokale Ziele	5
3.	Analyse Ist-Situation Landkreis Alzey-Worms	6
4.	Prognose Entwicklung Radverkehr	9
5.	Prognose CO ₂ -Entlastung	12
6.	Fazit	15

1. Ausgangslage

Die Klimaerwärmung und der verursachende CO₂-Ausstoß sind die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Die globalen Folgekosten sind bereits jetzt enorm, eine zukünftige Entwicklung kaum seriös hervorsehbar. Klar ist jedoch, dass die Folgekosten weiter steigen werden.

Energieverbrauch nach Sektoren
in Deutschland 2021

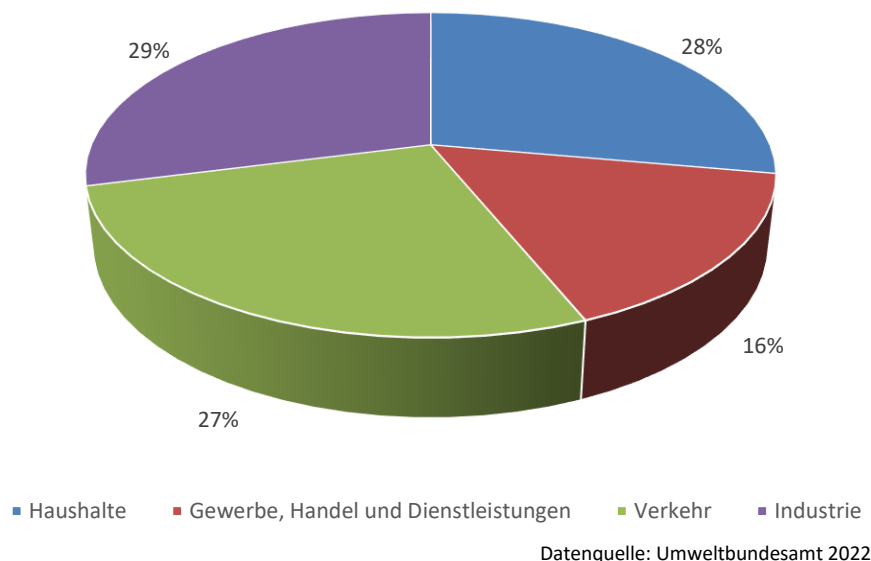


Abbildung 1: Energieverbrauch nach Sektoren in Deutschland 2021

Alle Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens sind hierbei als Verursacher in die Pflicht zu nehmen, zu einer Reduzierung und langfristig zu einer Nullabsenkung der CO₂-Emissionen beizutragen.

Auf den Verkehrssektor entfallen nach einer Berechnung des Umweltbundesamtes (siehe **Abbildung 1**) dabei 27 Prozent des Endenergieverbrauches.

Dass insbesondere im Verkehrssektor ein Umdenken dringend erforderlich ist, zeigt die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Vergleich zu den anderen Verursachersektoren. Zieht man als Bezugsjahr das Jahr 1990 heran, ist die Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im Vergleich zu den weiteren Sektoren mit gut acht Prozent äußerst gering. Positiv herauszuheben sind die Anstrengungen im Bereich Emissionen aus Brennstoffen, die die sektorbezogenen CO₂-Emissionen mehr als halbieren konnten.

Die Einsparungen der einzelnen Sektoren seit 1990 ist in **Abbildung 2** dargestellt.

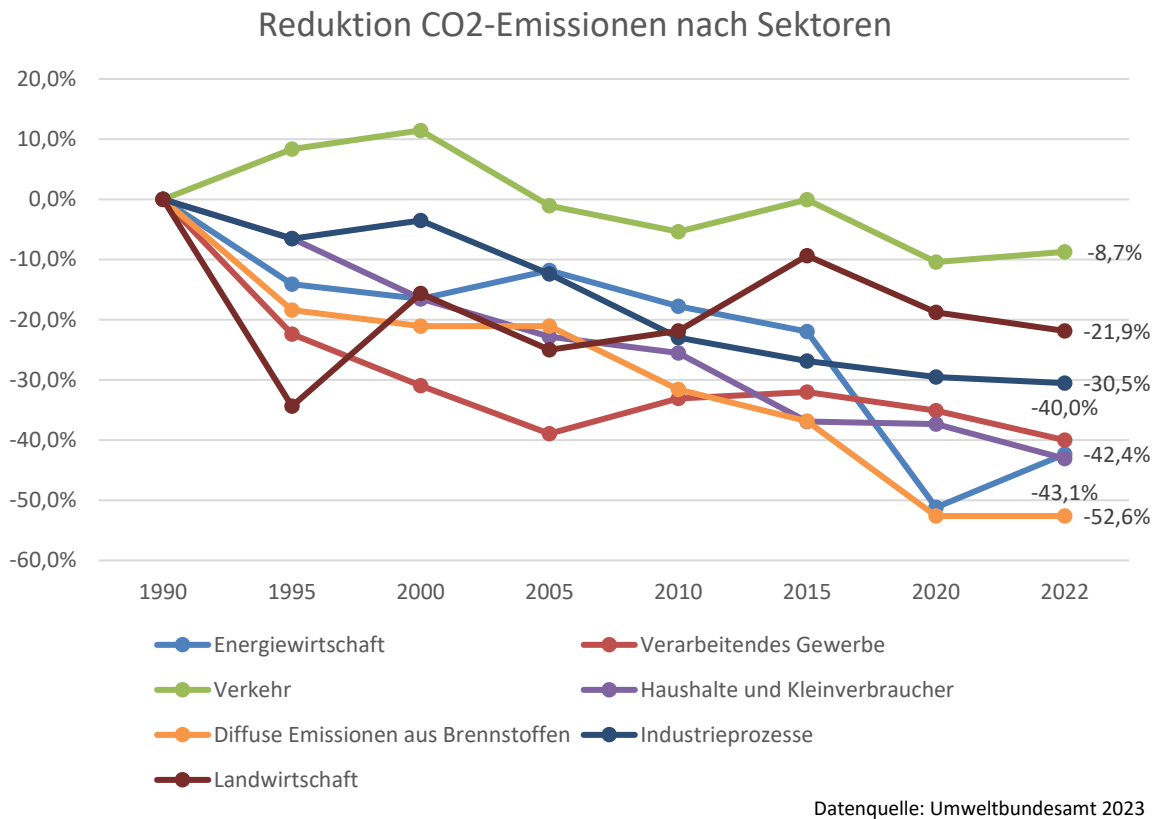


Abbildung 2: Reduktion CO₂-Emissionen nach Sektoren

2. Internationale, nationale und lokale Ziele

Auf den politischen Ebenen werden mehr und mehr Ziele vereinbart, die zu einer Verringerung der CO₂-Emissionen führen und die zunehmende Erderwärmung langfristig abschwächen sollen. Daraus entsteht eine Handlungsnotwendigkeit für kommunale Akteure sowie die weiteren Verbrauchssektoren.

Europa und Deutschland spielen hierbei eine Vorreiterrolle. Im Sinne des Umweltschutzes, aber auch zur Verhinderung oder Verminderung von potenziellen Schäden an der Wirtschaft und der Lebensqualität in Europa, soll bis zum Jahr 2030 der CO₂-Ausstoß in der EU um 55%, verglichen mit dem Ausstoß im Jahr 1990, reduziert werden¹. Die Bundesregierung gibt für Deutschland sogar 65% bis 2023 und Klimaneutralität bis 2045 als Ziel an². Das Land Rheinland-Pfalz orientiert sich in dem Klimaschutzkonzept von 2015, welches eine Fortschreibung 2021 erhielt, an den Zielen der Bundesregierung und wollte ebenfalls bezogen auf das Jahr 1990 bis zum Jahr 2020 40 Prozent der CO₂-Emissionen einsparen. Die Zielerreichung wird derzeit geprüft. Bis zum Jahr 2050 will Rheinland-Pfalz Klimaneutralität erreichen, aber mindestens eine Reduktion um 90%³.

¹ EU Climate Target Plan 2030, European Commission, 2020

² Klimaschutzgesetz, Die Bundesregierung, 2022

³ Klimaschutzkonzept des Landes Rheinland-Pfalz, Ministerium für Wirtschaft, Klimaschutz, Energie und

Der Anteil des Straßenverkehrs an den CO₂-Emissionen liegt in der EU bei etwa 29 Prozent⁴. Auf den motorisierten Individualverkehr entfallen dabei 15 Prozent des gesamten CO₂-Ausstoßes⁵.

Während in vielen Bereichen der CO₂-Ausstoß in Deutschland bereits deutlich reduziert wurde, ist eine Reduktion im Verkehrssektor erst etwa seit dem Jahr 2000 und deutlich schwächer ausgeprägt zu beobachten (siehe auch **Abbildung 2**).

Die Reduktion von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor kann durch drei Grundprinzipien erreicht werden:

- Verkehr vermeiden,
- Verkehr verlagern (öffentlicher Personenverkehr, Radverkehr, Fußverkehr),
- Verkehr verbessern (Antriebstechnik, Verkehrsablauf).

Ziel des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Alzey-Worms (siehe **Kapitel 3**) ist es, eine Verlagerung des Verkehrs vom Pkw auf das Fahrrad sowie den kombinierten Verkehrsträgern Fahrrad und ÖPNV zu erreichen.

Die weiteren Einsparpotenziale im Bereich Verkehr „Verkehr vermeiden“ (soziologisch, raumplanerisch) und „Verkehr verbessern“ (technisch, rechtlich) werden im Rahmen dieser Potenzialermittlung nicht berücksichtigt.

3. Analyse Ist-Situation Landkreis Alzey-Worms

Um das CO₂-Einsparpotenzial des Landkreises Alzey-Worms ermitteln zu können sind mehrere Prognose-Fälle sowie die Ist-Situation zu bewerten. Insgesamt werden drei Prognosefälle bewertet. Der Nullfall prognostiziert die Entwicklung, die eintritt, wenn der Modal-Split-Berechnung zu Grunde liegende Mitteleinsatz (2008-2017) in die Radverkehrsförderung beibehalten wird. Weiter wird die Entwicklung für die Prognosefälle „konservative Steigerung“ und „ambitionierte Steigerung“ bewertet.

Ausgangssituation / Ist-Situation

Die Treibhausgasemissionen für den Verkehrssektor betragen im Landkreis Alzey-Worms 476.111 Tonnen CO₂ pro Jahr (2020)⁶. Das entspricht 46% der gesamten Emissionen des Landkreises. Der gesamte Verkehrssektor in Deutschland verursacht dagegen nur 29% der CO₂-Emissionen (siehe **Abbildung 1**). Damit ist der Anteil der Emissionen des Verkehrs im Vergleich zu Gesamtdeutschland im Landkreis Alzey-Worms deutlich höher.

Landesplanung Rheinland-Pfalz, 2015

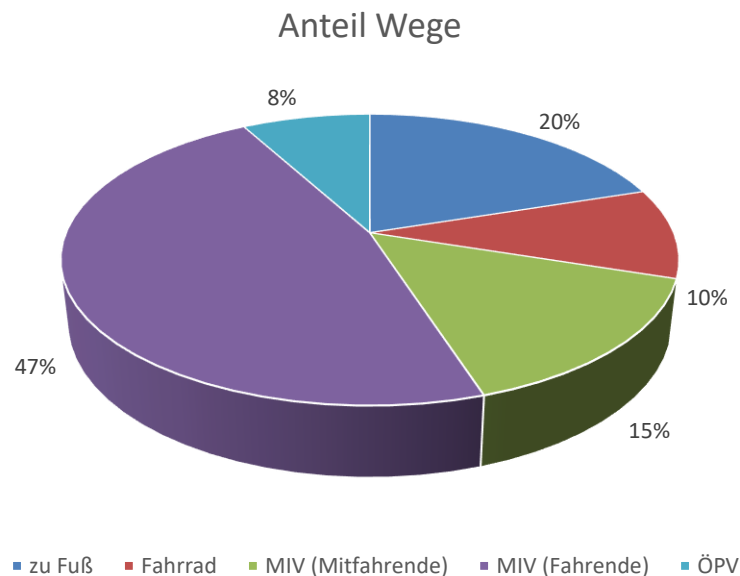
⁴ Statistisches Bundesamt, 2023

⁵ Europäisches Parlament, 2018

⁶ Ergebnisübersicht Landkreis Alzey-Worms, Klimaschutz-Planer, 2023

Aktuell liegen keine Daten zum Modal Split bezogen auf den Anteil der Wege im Landkreis Alzey-Worms vor. Um einen Radverkehrsanteil für die Ist-Situation bestimmen zu können, muss die Verkehrsmittelverteilung der Studie Mobilität in Deutschland 2017⁷ herangezogen werden.

Der Landkreis Alzey-Worms wird dabei als städtischer Kreis in einer Region mit Verstädterungsansätzen angesehen⁸. **Abbildung 3** zeigt den gemäß der MiD-Studie anzusetzenden Modal Split für den Anteil der Wege.



Datenquelle: MiD 2017

Abbildung 3: Anteil Wege (MiD 2017)

Die Verkehrsarten zu Fuß und Fahrrad machen zusammen etwa 30 Prozent aller zurückgelegten Wege aus. Mit Blick auf die zurückgelegte Distanz ist der Anteil allerdings wesentlich geringer. Lediglich knapp sechs Prozent der Gesamtverkehrsleistung werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt (siehe **Abbildung 4**). Die Grundlage für die Berechnung des Anteils der zurückgelegten Strecken sind die Daten für Personenkilometer des Landkreises⁹. Dabei wird sich auf die Daten von 2019 bezogen, da die Daten aus dem Jahr 2020 auf Grund der pandemischen Situation nicht vergleichbar sind.

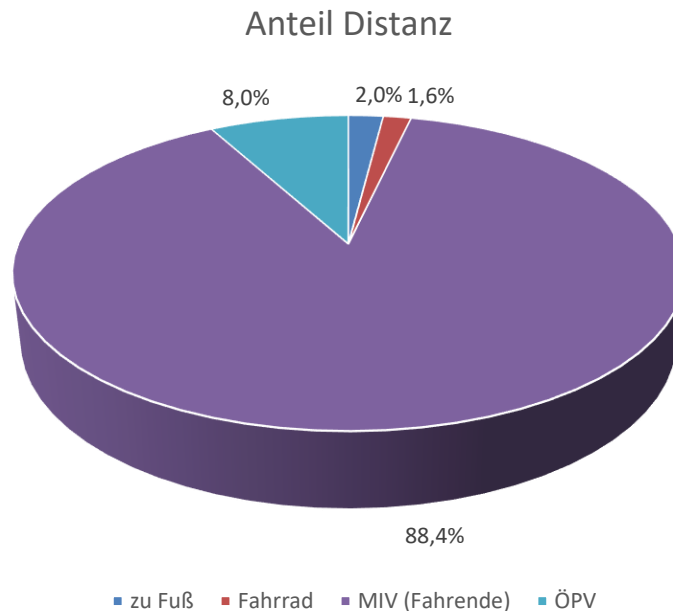
Mit Blick auf die CO₂-Emissionen bedeutet dies, dass der Verkehrsträger Rad insbesondere dort Potenziale hat, wo er längere Strecken ersetzen kann, also im Bereich der Pedelec-Nutzung sowie im Verkehrsverbund mit dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV).

⁷ Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

⁸ Siedlungsstrukturelle Kreistypen Gebietsstand 2018, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn, 2021

⁹ Klimaschutz-Planer, 2023, Landkreis Alzey-Worms, online

Der Vergleich der Grafiken „Anteil Wege“ und „Anteil Distanz“ zeigt auf, dass Verlagerungen von kurzen Strecken, die in der Regel innerorts zurückgelegt werden, aus Gründen der lokalen Lebens- und Luftqualität und weiterer positiver Aspekte anzustreben sind, dass sie aber mit Blick auf die CO₂-Emissionen nur eine geringe Bedeutung haben.



Datenquelle:
Landkreis Alzey-Worms

Abbildung 4: Anteil zurückgelegte Strecken in Prozent

Für den Landkreis Alzey-Worms ergibt sich somit eine Gesamtleistung von 2,3 Milliarden Kilometern, die 2019 zurückgelegt wurden. Eine Unterscheidung von Fahrenden und Mitfahrenden beim motorisierten Individualverkehr gibt es bei der Datenerhebung des Landkreises Alzey-Worms nicht. Aufgeteilt nach den Verkehrsträgern ergibt dies folgendes Leistungsbild:

Tabelle 1: Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2016/2017 bzw. 2019

Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2016/2017 bzw. 2019					
Verkehrsträger	zu Fuß	Fahrrad	MIV (Mitfahrer)	MIV (Fahrer)	ÖPV
Anteil Wege	20%	10%	15%	47%	8%
Anteil Leistung	2,0%	1,6%	k.A.	88,4%	8,0%
Leistung in Mio. Km	47	38	k.A.	2063	187

Grundlage für die Ermittlung der Verkehrsleistung nach Verkehrsträgern für das Jahr 2007/2008 bildet dabei die durchschnittliche Entwicklung des Modal Splits in Deutschland zwischen 2008 und 2017 bzw. 2019. Die Angaben aus **Abbildung 4** wurden entsprechend zurückgerechnet.

Tabelle 2: Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2007/2008

Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2007/2008					
Verkehrsträger	zu Fuß	Fahrrad	MIV (Mitfahrer)	MIV (Fahrer)	ÖPV
Anteil Wege	22,3%	9,8%	16,0%	45,4%	6,5%
Anteil Leistung	1,8%	1,5%	k.A.	80%	7,2%
Leistung in Mio. Km	38	31	k.A.	1698	154

Der in **Tabelle 3** dargestellte Vergleich der Jahresverkehrsleistungen zwischen 2007/2008 und 2016/2017 zeigt auf, dass die Verkehrsleistung des Radverkehrs im betrachteten Zeitraum gering zugenommen hat, während der MIV deutlich zugenommen hat. Auch die Verkehrsleistung insgesamt ist deutlich gestiegen.

Tabelle 3: Entwicklung Verkehrsleistung zwischen 2007/2008 und 2016/2017

Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern Vergleich 2007/2008 und 2016/2017 bzw. 2019					
Verkehrsträger	zu Fuß	Fahrrad	MIV (Mitfahrer)	MIV (Fahrer)	ÖPV
Veränderung Anteil Wege in %-Punkten	-2,3	+0,2	-1,0	+1,6	+1,5
Veränderung Anteil Leistung in %-Punkten	+0,2	+0,1	k.A.	+8,4	+0,8
Veränderung Leistung in Mio. Km	+9	+7	k.A.	+365	+33

4. Prognose Entwicklung Radverkehr

Es werden Prognosen für die Jahre 2030, 2040 und 2050 getroffen, für die jeweils drei Szenarien berechnet werden:

- **Szenario 1:** Gleichbleibender Mitteleinsatz (finanziell, personell) und gleichbleibende Flächenverteilung der Verkehrsflächen zur Förderung des Radverkehrs;
- **Szenario 2:** Moderate Steigerung des Mitteleinsatzes und moderate Verbesserung der Flächenverteilung zu Gunsten des Radverkehrs.
- **Szenario 3:** Ambitionierte Steigerung des Mitteleinsatzes und ambitionierte Verbesserung der Flächenverteilung zu Gunsten des Radverkehrs.

Der finanzielle Mitteleinsatz bezieht sich auch mit Blick auf die CO₂-Reduktion wichtigen Maßnahmen zum Ausbau von Bike and Ride-Anlagen und damit zur Förderung der Verkehrsmittelkombination Fahrrad – ÖPV.

Als Bezug wird dabei der gesamte Mitteleinsatz von Bund, Ländern und Kommunen im Zeitraum 2008 bis 2017, also dem Zeitraum, der für die Radverkehrsentwicklung zwischen den Jahren 2007/2008 und 2016/2017 relevant ist, herangezogen.

Ab Mitte der 2000er Jahre ist eine moderate Steigerung der Mittel und eine moderate Verbesserung der Flächenverteilung zu Gunsten des Radverkehrs zu beobachten. Es tritt folglich Szenario 2 ein.

Folgende weitere Annahmen werden unabhängig vom Mitteleinsatz mit Blick auf den Radverkehr getroffen:

- Demographischer Wandel: Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Alzey-Worms bleibt mittel- bis langfristig konstant.
- Mobilitätsverhalten: Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split steigt durch gesellschaftliche Entwicklungen jährlich um 0,1 Prozentpunkte (Zeitraum bis 2050).
- Leistungsfähigkeit: Die Leistungsfähigkeit des Fahrrads steigt durch die stetige Zunahme von elektrounterstützten Fahrrädern. Die durchschnittlich zurückgelegte Distanz des Radverkehrs steigt jährlich um ein Prozent (Zeitraum 2008-2030; Marktsättigung Pedelec im Jahr 2030 erreicht).
- Die Gesamtverkehrsleistung bleibt bei 2,3 Milliarden Kilometern konstant.

Folgende Steigerung des Radverkehrs wird pro Jahr in den drei Szenarien und unter Berücksichtigung der oben genannten Annahmen erwartet:

Tabelle 4: Veränderung Anteil Wege Radverkehr

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Veränderung Anteil Wege Radverkehr in %-Punkten	+ 0,1	+ 0,15	+0,3

Für die Prognose wird davon ausgegangen, dass der Mitteleinsatz ab etwa 2020 moderat gesteigert worden ist. Angaben für die Szenarien 1 und 3 werden für den Prognosehorizont 2030 daher nicht gemacht. Die Prognosen für die Jahre 2040 und 2050 basieren auf dem Szenario 2 im Jahr 2030.

Tabelle 5: Szenarien zur Entwicklung des Radverkehrs

2030	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	*	12,0%	*
Anteil Leistung Radverkehr	*	4,5%	*
Leistung in Mio. Km	*	66	*
2040	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	12,3%	13,5%	16,9%
Anteil Leistung Radverkehr	4,6%	4,7%	5,0%
Leistung in Mio. Km	68	75	94
2050	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	13,3%	15,0%	19,9%
Anteil Leistung Radverkehr	4,7%	4,9%	5,4%
Leistung in Mio. Km	74	84	111

Bei den getroffenen Annahmen steigt die Verkehrsleistung des Radverkehrs bis 2040 im Szenario 1, also ohne Steigerung des Mitteleinsatzes, auf 4,6%. Dies entspricht einer Entlastung der übrigen Verkehrsträger um 68 Millionen Kilometer. Dieser Anstieg ist durch die Verbreitung der elektrounterstützten Fahrräder sowie auf die gesellschaftliche Entwicklung zurückzuführen.

Abbildung 5 zeigt dabei die Entwicklung der Verkehrsleistung für die unterschiedlichen Szenarien. Bei der Annahme einer gleichbleibenden Gesamt-Verkehrsleistung trägt die steigende Verkehrsleistung des Radverkehrs direkt zu einem reduzierten Ressourcenverbrauch bei.

Maßgebend mit Blick auf die Entlastung des CO₂-Ausstoßes ist dabei die Frage, von welchem Verkehrsträger die zukünftigen Radfahrenden umsteigen. Eine nennenswerte Entlastung tritt nur dort ein, wo durch die Fahrt mit dem Fahrrad auf eine Fahrt mit dem Pkw verzichtet wird.

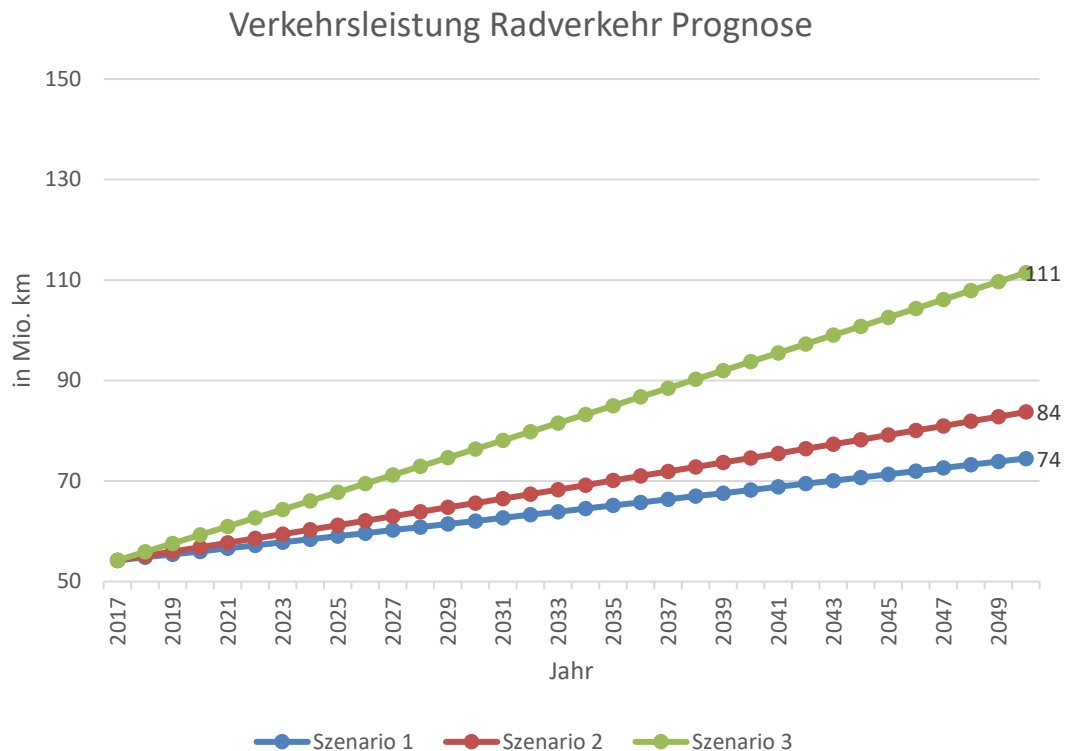


Abbildung 5: Prognose Verkehrsleistung Radverkehr

Besonders starke Auswirkungen haben dabei längere Fahrten, die beispielsweise durch den Einsatz von elektrounterstützten Fahrrädern oder die Kombination von Verkehrsmitteln zukünftig umweltfreundlicher zurückgelegt werden.

5. Prognose CO₂-Entlastung

Um das Einsparpotenzial mit Blick auf die CO₂-Emissionen bestimmen zu können, ist eine Vorhersage erforderlich, welche Verkehrsmittel durch die steigende Fahrradnutzung ersetzt werden.

Die Studie Pedelection¹⁰ hat diese Fragestellung mit Blick auf Pedelec-Neunutzende untersucht. Eine Übertragung auf Radfahrende generell ist unter Berücksichtigung bestimmter Randbedingungen möglich. Die Studie unterscheidet dabei zwischen Freizeit- und Pendlerverkehr. Darüber hinaus ist auch der Umsteigefall vom Fahrrad auf das Pedelec berücksichtigt. Für die im Folgenden getroffenen Annahmen werden die Werte für den Alltagsverkehr genutzt und der Anteil der Umsteigenden vom Fahrrad auf das Pedelec sowie solche Fahrten, die vorher gar nicht getätigt worden sind (in der Regel Freizeitverkehr) herausgerechnet.

¹⁰ Pedelection-Endbericht: Verlagerungs- und Klimaeffekte durch Pedelec-Nutzung im Individualverkehr, Institut für Transportation Design (Hochschule für Bildende Künste Braunschweig) & Institut für Energie- und Umweltforschung, 2015

Tabelle 6: Ersetzte Verkehrsmittel

	Pkw	ÖPV	Sonstiges	zu Fuß
Ersetzte Verkehrsmittel durch Fahrradnutzung	78%	13%	8%	1%

Die aus der Pedelec-Studie hervorgegangenen Werte (siehe

Tabelle 6) ermöglichen nun eine Berechnung der CO₂-Einsparungen für die drei oben durchgespielten Szenarien.

Die Grundlage für die Berechnung der CO₂-Reduktion stellen dabei die Ziele der EU-Kommission zu einer schrittweisen Minderung des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes pro gefahrenen Pkw-Kilometer dar. Seit 2020 darf der durchschnittliche CO₂-Ausstoß bei Neuwagen den Wert 95 g/km nicht mehr übersteigen¹¹. Der Leitfaden Kommunalen Klimaschutzes¹² hat für die Jahre 2000 bis 2020 folgende Werte für die CO₂-Emissionen von Pkw und ÖPV pro Personenkilometer errechnet und empfiehlt diese für die Erstellung von Kurzbilanzen im Personenverkehr (siehe **Tabelle 7**).

Tabelle 7: CO₂-Ausstoß für die Erstellung von Kurzbilanzen im Personenverkehr

	2000	2005	2010	2015	2020
CO ₂ -Ausstoß Pkw	240	222	204	185	169
CO ₂ -Ausstoß ÖPV	103	89	80	75	70

Die Werte berücksichtigen dabei auch die energetische Vorkette, also die CO₂-Emissionen, die während der Produktion der Fahrzeuge und Gleise entstehen. Die Entwicklung des CO₂-Ausstoßes nimmt im Durchschnitt etwa 3,5 g/km (ÖPV 1,5 g/km) pro Jahr ab. Es wird die Annahme getroffen, dass sich diese Entwicklung zukünftig konstant fortsetzt.

¹¹ EU-Verordnung des europäischen Parlaments und des Rates zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge, Brüssel, 2019

¹² Klimaschutz in Kommunen, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, 2011

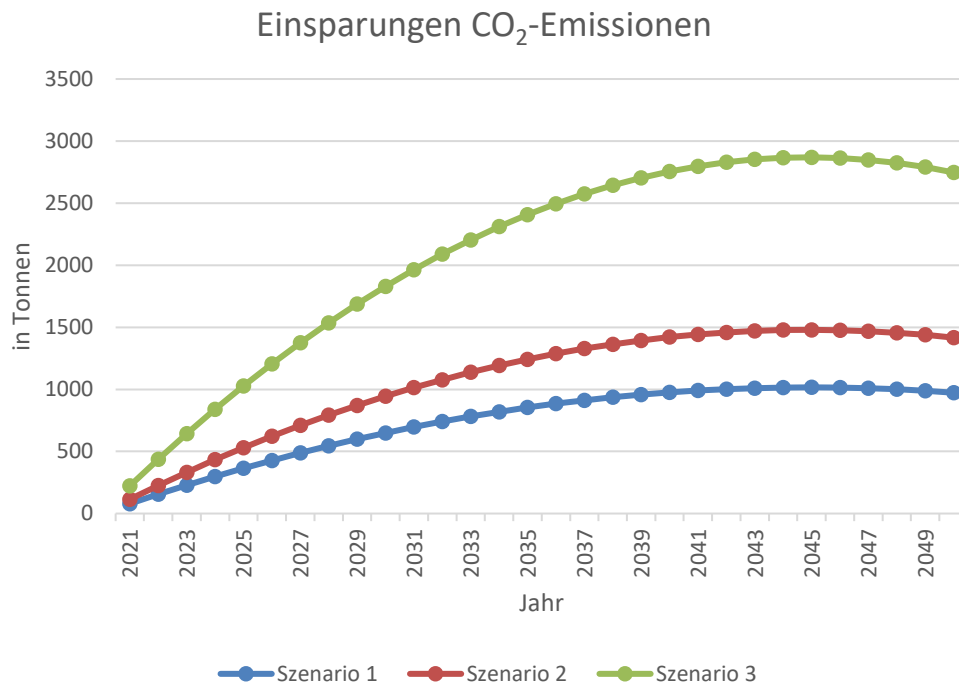


Abbildung 6: CO₂-Einsparung pro Jahr

Auf Basis dieser Berechnung ergeben sich für den betrachteten Prognosezeitraum die in **Abbildung 6** dargestellten CO₂-Einsparungen.

Die in den späteren Jahren des Prognosezeitraums abnehmenden Einsparungen resultieren aus der Annahme, dass die Emissionen des Pkw-Verkehrs in den kommenden Jahren durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien zurückgehen.

Tabelle 8 zeigt die Menge des CO₂-Ausstoßes, die in der Summe bis zu den jeweiligen Prognosejahren eingespart wird.

Tabelle 8: Summe der CO₂-Einsparungen

Summe der CO ₂ -Einsparungen in Tonnen		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
2035	Umstieg von Pkw (78 %)	7487	10.894	21.118
	Umstieg von ÖPV (13 %)	512	746	1445
	Gesamt	7999	11.640	22.564
2050	Umstieg von Pkw (78 %)	22.174	32.275	62.578
	Umstieg von ÖPV (13 %)	1495	2176	4218
	Gesamt	23.668	34.450	66.796

Die Reduktion der CO₂-Emissionen bei ambitioniertem Mitteleinsatz betragen in der Summe im Jahr 2050 zusätzlich etwa 67.000 Tonnen. Bezugswert ist dabei die Leistung des Verkehrsträgers Radverkehr im Jahr 2020. Die bereits in den letzten Jahren zu verzeichnende Reduktion der CO₂-Emissionen des Verkehrs im Landkreis Alzey-Worms setzt sich somit fort. Im Vergleich zu 2020,

wo der Verkehrssektor im Landkreis für 476.111 Tonnen CO₂-Emissionen verantwortlich war, könnte bis 2050 eine Einsparung von rund 14% erreicht werden.

6. Fazit

Die in dieser Untersuchung ermittelten Zahlen (siehe **Tabelle 8**) zeigen, dass der Radverkehr erhebliches Potenzial besitzt, zu einer Minderung des CO₂-Ausstoßes beizutragen und damit die Folgen des Klimawandels abschwächen kann. Entschlossenes und ambitioniertes Handeln der lokalen Entscheidungstragenden ist dabei die Grundvoraussetzung.

Betrachtet man die Radverkehrsplanung mit dem Ziel der CO₂-Einsparungen, sind vor allem Bike and Ride- und Pedelec-Nutzung zu fördern. In diesen beiden Bereichen besteht besonderes Potenzial, da sie die leistungsstarken Methoden des Radverkehrs darstellen. Bei der Verlagerung von Wegen können hohe CO₂-Einsparungen erzielt werden.

In der Umsetzung erfordert dies eine Förderung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen zielnaher und moderner Bike and Ride-Anlagen sowie von Investitionen in die Radverkehrsanlagen im Bahnhofsumfeld und auf den direkten Verbindungen vom Bahnhof in die Wohngebiete im Einzugsgebiet des Bahnhofs.

Mit Blick auf die Pedelec-Nutzung muss eine pedelec-taugliche Infrastruktur geschaffen werden. Längere Strecken zwischen bedeutenden Zielen sollen auf möglichst direktem Weg mit möglichst wenig Fahrtunterbrechungen bei einer Regelgeschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde zurückgelegt werden können.