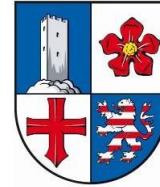


Informationsvorlage



Kreis
Bergstraße

Vorlage Nr.: 18-0336/1
erstellt am: 22.08.2017

Abteilung: Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz
Verfasser/in: Schierz, Corinna
Aktenzeichen: L-3/3_RR_13_Radverkehr

Antrag der FREIE WÄHLER-Fraktion vom 15.11.2016 betreffend Fortschreibung des Radwegkonzeptes des Kreises Bergstraße und Beschluss des Ausschusses für Regionalpolitik und Infrastruktur vom 23.03.2017 hierzu - Bericht der Verwaltung

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur	07.09.2017	Ö	Kenntnisnahme

Erläuterung:

Die FREIE WÄHLER-Fraktion im Kreistag Bergstraße hatte folgenden Antrag vom 15.11.2016 gestellt:

"Der Kreistag Bergstraße beschließt die Fortschreibung des Radwegkonzeptes des Kreises Bergstraße. Der Kreisausschuss wird mit den erforderlichen Maßnahmen beauftragt."

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 12.12.2016 den Antrag zur weiteren Beratung und abschließenden Beschlussfassung in den Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur verwiesen.

Der Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur hat in seiner Sitzung am 23.03.2017 die Verwaltung beauftragt, bis zur Ausschusssitzung am 07.09.2017 einen Bericht vorzubereiten unter Berücksichtigung nachfolgender Punkte und Aspekte:

Punkt 1:

Bereits umgesetzte Maßnahmen für den Radverkehr, auch im Hinblick auf die auf den Seiten 56/57 im Nahverkehrsplan 2014 - 2018 aufgeführten Handlungsfelder

Das vom Raumordnungsverband Rhein-Neckar im Auftrag des Kreises Bergstraße erstellte Radverkehrskonzept wurde 1992 erstellt. Auf den Daten der Jahre 2007/08 basierend, wurde das Radverkehrswegenetz des Kreises Bergstraße im Radroutenplaner Hessen durch zentrale Übermittlung der Daten u.a. durch den Tourismusbereich des Kreises Bergstraße und dem Arbeitsfeld GIS an die IVM GmbH als datenverwaltende Stelle des Radroutenplaners Hessen digital erfasst. Seit dem sind Veränderungen u.a. durch die Kommunen über Hessen Mobil direkt an die IVM übermittelt worden.

Inwieweit die Städte und Kommunen das Konzept berücksichtigen, bzw. welche Empfehlungen diese als Baulastträger umgesetzt haben, wurde nun in einem ersten Schritt in Form einer Abfrage bei den Kommunen im Kreis ermittelt:

Kommune	Ergebnis der Abfrage
Abtsteinach	Keine Veränderung
Bensheim	<p>Eigenes Radverkehrskonzept von 2015</p> <p>Die punktuellen Mängel welche durch die Erstellung des Konzeptes eruiert wurden, wurden und werden weiterhin sukzessive abgearbeitet und behoben.</p>
Biblis	<p>In Bezug auf die im Jahr 1992 gemachten Ausführungen für die Gemeinde Biblis sind die nachfolgenden Punkte abgearbeitet worden:</p> <p><u>Ortsdurchfahrt Biblis</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrradfreundlichkeit der Darmstädter Straße und der Wattenheimer Straße: Seit der Sanierung der Darmstädter Straße gibt es vom Ortseingang aus Richtung Groß-Rohrheim kommend bis in Höhe Freiherr-vom-Stein-Straße Angebotsstreifen. Diesen gibt es auch von der Einmündung Mittelstraße über die Kirchstraße bis zur Kreuzung mit der Wattenheimer Straße, wobei anzumerken ist, dass dieser Bereich aufgrund der damaligen Ausführung mit Pflastersteinen inzwischen einer Erneuerung bedarf. Die Wattenheimer Straße (aus Richtung Bürstadt kommend) selbst ist nicht breit genug für einen Angebotsstreifen. Allerdings ist hier auf einem Abschnitt die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. 2. Für den Kreisel im Norden von Biblis (B 44) ist eine Änderung der Verkehrsführung der L 3261 vorgesehen. Der Aufstellungsbeschluss hierzu wurde Ende 2016 gefasst. Im Zuge der Änderung der Verkehrsführung ist eine verbesserte Anbindung des Radweges Biblis – Groß-Rohrheim ohne die Notwendigkeit einer Querung von Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Derzeit ist sowohl die zeitliche Umsetzung als auch die Finanzierung (Landesbeteiligung) offen. 3. Der offizielle Radweg Richtung Bürstadt ist an der B44 ausgebaut und ausgewiesen. Der 1992 beschriebene Weg an der Reithalle vorbei ist weiterhin als Lückenschluss für Radwanderer nach Bobstadt bzw. Hofheim zu sehen. Die Problematik der Anliegerstraße aus dem Jahr 1992 ist nicht mehr gegeben. Allerdings ist der Zustand des Weges aufgrund der laufenden Weschnitzdeichsanierung in einem für Radfahrer desolaten Zustand. Inwieweit hier aus Mitteln der Deichsanierung eine bauliche Verbesserung erreicht werden kann, ist im Wesentlichen eine Frage des Finanzierungsanteiles des Landes. 4. Die unübersichtliche Kreuzung sollte zukünftig sicherer gestaltet werden. Vom Radweg an der B44 kommend ist linker Hand an der Wattenheimer Straße entlang eine Absenkung des Bordsteins angedacht, um Radfahrer auf dem Gehweg entlang über die Weschnitzbrücke zu führen, womit ein direkter Kreuzungsverkehr mit

Autofahrern vermieden werden könnte. Die Ausgestaltung der Querung im weiteren Verlauf ist konzeptionell noch nicht abgeschlossen, muss aber zu einer deutlichen Verbesserung des Radverkehrs führen.

5. An der Einmündung Berliner Straße in die Wattenheimer Straße ist auf Grund der Straßenbreite ist keine Furtmarkierung möglich. Unbeschadet dessen, ist im Bereich der Berliner Straße auf Höhe der einmündenden Königsberger Straße eine Querung vorhanden, die allerdings voraussetzt, dass die Brücke auf dem Gehweg passiert wird.
6. Über die Berliner Straße existiert zwischen den Anliegerstraßen seit Jahren eine Fußgängerquerung, die auch von Radfahrern genutzt werden kann. Sie ist inzwischen allerdings von untergeordneter Bedeutung, da sich der Radweg rechtsseitig in Richtung Ortsausgang fortsetzt.
7. Der Wirtschaftsweg Richtung Einhausen ist für Radfahrer freigegeben und beschildert. Im Zuge einer Gesamtbewertung wäre es sicher von Vorteil, wenn der Ausbauzustand verbessert werden könnte, da in den Sommermonaten viele Radwanderer diese Verbindung von bzw. nach Einhausen/Lorsch nutzen.

Verbindung Biblis - Wattenheim – Nordheim

1. Durch die neue Streckenführung des Radweges nach Wattenheim, hat sich die Furtmarkierung nördlich des Riedsees erledigt. Die derzeit vorhandene Querung auf Höhe des Riedsees (Freizeitgelände Außerhalb 200) könnte zur Steigerung der Sicherheit eine Furtmarkierung ergänzt werden.
2. Am Ortseingang in Wattenheim aus Richtung Biblis kommend ist eine Querung der Straße ausgewiesen. Am Ortsausgang Wattenheim in Richtung Nordheim führt der Radweg ohne Querung der Straße auf das nächste Teilstück. Im Umkehrschluss muss aus Richtung Nordheim kommend die bestehende Vorfahrtsregelung beachtet werden. Eine Furtmarkierung könnte zur Steigerung der Sicherheit zuträglich sein.
3. In der Ortsdurchfahrt Wattenheim existiert auf Grund der engen Straßenverhältnisse eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.
4. Zwischen Nordheim und Wattenheim existiert inzwischen ein Radweg. Bei der Auffahrt auf den Radweg in Höhe Ortsausgang Nordheim in Richtung Wattenheim sind die entsprechenden Vorfahrtsregelungen zu beachten.

Die Rheinroute

1. Für die Beschilderung des Weges am Deich ist der RP zuständig. Leider bestehen dort aus Haftungsgründen Bedenken, den Weg für Radfahrer frei zu geben. Als Anliegergemeinde ist dies nur schwer nachvollziehbar, da von der Rheinmündung bis Biblis bzw. zukünftig bis Einhausen ein hervorragend ausgebauter Radweg zur Verfügung steht. Hier sollte im Interesse der erholungssuchenden Bürgerinnen und Bürger eine Lösung gefunden werden.

	<p>Des Weiteren hat die Gemeinde Biblis zusammen mit dem Geo-Naturpark einen Radrundweg erstellt und entsprechend ausgeschildert, der im Laufe des Jahres 2017 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.</p>
Birkenau	<p>Nach Überprüfung des Konzepts gibt es inzwischen folgende Radwege in der Gemeinde Birkenau:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Radweg Weinheim Birkenau, von Weinheim nach Birkenau als kombinierter Rad- und Fußweg von Birkenau nach Weinheim als Radstreifen auf der L3408 2. Durch Birkenau durch Richtung Reisen und Mörlenbach: als markierter Radweg auf Nebenstraßen (Weschnitztalradweg). 3. Zwischen Birkenau und Reisen außerhalb der Ortslagen parallel zur L3408 Rad- Fußweg in beiden Fahrtrichtungen. 4. Radweg zwischen der Bahnquerung vor der Herrenwiese und Reisen als kombinierter Rad- Fußweg in beiden Richtungen parallel zur Bahnlinie 5. Von Reisen Richtung Mörlenbach außerhalb der Ortslage als kombinierter Rad- Fußweg in beiden Richtungen. 6. Zwischen Birkenau und Nieder-Liebersbach als sehr schmaler Rad-Fußweg auf beiden Straßenseiten. In Nieder-Liebersbach selbst gibt es keinen Radweg <p>Im Rahmen der Dorfentwicklung wurde von der Firma Köhler und Leutwein ein Verkehrskonzept beauftragt, welches sich auch mit dem Radverkehr beschäftigt.</p>
Bürstadt	<p>Bürstadt ist mit baulichen Radwegen in die Richtungen Biblis, Hofheim, Worms, Lampertheim vernetzt. Die Verbindung Riedrode Lorsch wird dieses Jahr über Hessen Mobil realisiert. Innerhalb der Stadt gibt es Defizite entlang der Hauptverkehrsstraßen, insbesondere auf der Frankensteinstraße, sowie der Lampertheimer Straße und Mainstraße. Außerdem ist zu überlegen, ob die Verbindung auf der K62 ab Siegfriedbrücke bis zum Radweg durch Markierungen verbessert werden kann. Insbesondere nachts können hier Gefahren für Radfahrer entstehen.</p>
Einhausen	-
Fürth	<p>Verbindung Fürth – Schlierbachtal (Lindenfels) Für die Verbindung parallel zur L 3099 Ellenbach-Eulsbach über die Gemarkung Grenze hinaus wird derzeit eine Planung in Absprache mit der Stadt Lindenfels aufgestellt.</p> <p>Verbindung Fürth – Lörzenbach, Linnenbach und Erlenbach Auf dem Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der B38 zwischen Fürth und Lörzenbach ist eine Rampe mit Überquerungshilfe (Mittelinsel B38) in auf Höhe der Abzweigung nach Erlenbach K53 für die Anbindung in Richtung Erlenbach entstanden.</p> <p>Auf der Westseite der B38 Fürth-Lörzenbach besteht ein Zweirichtungsweg mit Querungshilfen an der K 53 (Mittelinsel) nach Erlenbach und an der B 460 (Mittelinseln mit Ampelreglung) in Richtung Heppenheim.</p> <p>Auf der Südseite der B 460 Zwischen Lörzenbach und Lauten Weschnitz besteht ein Zweirichtungsweg.</p>

	<p>Auf der Westseite der K53 ab Kreuzung B38 besteht ein Zweirichtungsweg bis Linnenbach. Verbindung Fürth – Lörzenbach-Rimbach</p> <p>Auf der Ostseite der B38 Fürth-Lörzenbach-Rimbach besteht ein Zweirichtungsweg ab Ortsausgang Lörzenbach bis Ortseingang Rimbach Verbindung Fürth – Krumbach – Reichelsheim</p> <p>Die Verbindungslücke Krumbach –Gumpen B38 ist nach wie vor nicht geschlossen.</p> <p>Auf der Südseite der B38 ab Krumbach „Im Eck“ wäre ein Radweg teilweise auf Wirtschaftswegen bis zum Gumpener Kreuz durchaus machbar. Verbindung Fürth – Erbach</p> <p>Ab Fürth B 38/460 Höhe Galgenhohl besteht ein asphaltierter Wirtschaftsweg bis Kröckelbach Im Hofacker weiterführend über den Windofweg nach Brombach Am Brombach.</p> <p>Auf der Südseite der B460 verläuft der Radweg teilweise auf Wirtschaftswegen bis Leberbach. Zwischen Leberbach und Weschnitz verläuft auf der Südseite ein Zweirichtungsweg parallel zur B460. Eine Verbesserung der Wirtschaftswege in diesem Bereich durch einen Asphalt Belag wäre hier wünschenswert.</p> <p>Fürth Innerörtlich</p> <p>In der Fahrenbacher Straße wurde die Einbahnstraße für die Radfahrer auch in der Gegenrichtung freigegeben um innerörtlich die Verbindung aus Richtung Fahrenbach zu verbessern.</p> <p>Fürth OT Krumbach innerörtlich</p> <p>Durch die Installierung der Ampelanlage auf der B460 Kreuzung B38 (Rosenhöhe) wurde auch hier eine Querungshilfe zwischenzeitlich geschaffen.</p>
Gorxheimer-tal	<p>In den vergangenen Jahrzehnten wurde mehrfach versucht Radwege im Gorxheimertal zu errichten, dies ist jedoch immer bereits im Planungsstadium gescheitert. Selbst beim Umbau der Landesstraße L 3257 im Jahr 2012 hat das Planungsbüro keine machbare Variante erarbeiten können. Somit gibt es leider keinen Radweg, was sich auch in absehbarer Zeit vermutlich nicht ändern wird.</p>
Grasellen-bach	<p>Der Radweg zwischen Affolterbach und Wahlen ist inzwischen über die ehemalige Bahntrasse zwischen Wald-Michelbach und Wahlen realisiert. Der Radweg zwischen Wahlen und Hammelbach befindet sich derzeit im Bau (über die Nationalen Projekte des Städtebaus). Weitere Maßnahmen konnten leider bis dato noch nicht umgesetzt werden.</p>
Groß-Rohrheim	<p>Die Situation für Radfahrer im Ortskern hat sich mit Bau der Umgehungsstraße grundlegend verändert. Durchgangsverkehrs ist seit 2009 auf die jetzt östlich von Groß-Rohrheim verlaufende Umgehungsstraße verlagert worden, so dass man im Ortszentrum auf der Korn- sowie Rheinstraße wieder problemlos mit dem Rad durch Groß-Rohrheim fahren kann</p> <p>Der als gravierende Gefahrenpunkt bezeichnete südliche Ortseingang hat sich durch den Rückbau des Bahnübergangs und den Bau der Unterführung ebenfalls stark verändert.</p>

	<p>Hier können Radfahrer mittlerweile die ehemalige B44 und die jetzige K31 mittels einer Radbrücke überqueren und so in Richtung Biblis oder in Richtung Gernsheim fahren. Der Weg in Richtung Gernsheim erfolgt hierbei, wie in dem Konzept vorgeschlagen, durch die Bibliser Straße von dort aus durch die „Unterführung Falltorhausstraße“ durch die Feldstraße, Waldstraße, Schillerstraße und Gutenbergstraße auf den westlichen der ehemaligen B44 geschaffenen Radweg in Richtung Klein-Rohrheim und Gernsheim.</p> <p>Das Ende des Fahrradweges in die Schücostraße/Industriestraße mündet in der „Fahrradunterführung Falltorhausstraße“ oder man gelangt durch die Bibliser Straße über die Radbrücke über die K31 in Richtung Biblis. Auch hier gibt es positive Veränderungen: Durch den Bau der Umgehungsstraße konnte die ehemalige B44 zurückgebaut werden und fungiert heute mit einer neuen Asphaltsschicht versehen als landwirtschaftlicher Weg der hauptsächlich von Radfahrern und Fußgängern genutzt wird.</p> <p>Die im Konzept bemängelten fehlende Beschilderung entlang der Dammverteidigungsweges in der westlichen Gemarkung wurde inzwischen vorgenommen.</p> <p>Einen Radverkehrsweg direkt entlang der L3111 nach Einhausen gibt es derzeit leider noch nicht.</p>
Heppenheim	<p>Zwischenzeitlich sind alle Wohngebiete als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, damit auch die Radverkehrsbelange hinsichtlich der gemeinsamen Verkehrsführung innerhalb der vorhandenen Verkehrsflächen abgedeckt.</p> <p>Folgende Maßnahmen sind ausgeführt bzw. in Planung: Neu im Bestand (zu 1991):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bürgermeister-Kunz-Straße als innerstädtische Verbindung von der B3/Darmstädter Straße zur B460/Lorscher Straße mit beidseitig abgesetzten Radwegen 2. Umwandlung der beidseitigen Mehrzweckspur in der Tiergartenstraße in Radfahrstreifen bei gleichzeitigem Haltverbot 3. Radweg auf dem landwirtschaftlichen Weg parallel zur L3398 ab dem Schwarzen Graben mit Überführung über die Neue Weschnitz mit Anbindung an das Lorscher Wegenetz 4. Radschutzstreifen auf der B3/Darmstädter Straße von der Hermannstraße bis zum Bensheimer Weg als Verringerung der Radweglücke auf der B3 5. Radweg auf einem landwirtschaftlichen Weg parallel zur B3 von der Nordstadt in Heppenheim nach Bensheim (Fabrikstraße) 6. Landwirtschaftlicher Weg Bruchgrabenweg als Ergänzung im Radwegenetz 7. Landwirtschaftlicher Weg Weidequerweg als Ergänzung im Radwegenetz 8. Beidseitiger Schutzstreifen auf der B460/Siegfriedstraße in der Vorstadt als Lückenschluss im Radwegenetz

	<p>9. Beidseitiger Schutzstreifen als Teilstück auf der B460/Siegfriedstraße innerorts im Stadtteil Wald-Erlenbach</p> <p>10. Zur Zeit geplanter Radweg entlang der L3398 ab dem Schwarzen Graben mit Überführung über die A5 mit Anbindung an das Heppenheimer Radwegenetz</p> <p>11. Zur Zeit geplanter Radweg entlang der B460/Siegfriedstraße ab dem Stadtteil Kirschhausen bis zum Stadtteil Wald-Erlenbach</p> <p>12. Zur Zeit geplanter Radweg als beidseitiger Schutzstreifen auf der B460/Siegfriedstraße ab dem Graben bis zur Vorstadt (siehe Punkt 8)</p> <p>13. Ausgewiesene Radwegeverbindung über landwirtschaftliche Wege zwischen Heppenheim und Laudenbach</p> <p>14. Beidseitiger Radweg entlang der L3398 von dem Knotenpunkt Hirschhorner-/Stadionstraße über die DB-Strecke bis zum Knotenpunkt G.-Hauptmann-Str./Am Erbachwiesenweg</p> <p>15. Einseitiger Schutzstreifen (Westseite) in der Weiherhausstraße (Tempo 50)(Anmerkung: die Weiherhausstraße schließt westlich der DB-Trasse nördlich an die Bgm.-Kunz-Str. an)</p>
Hirschhorn	Keine Veränderungen
Lampertheim	Kartenauszug aus dem Radroutenplaner Hessen wurde vorgelegt
Lautertal	Die Komfortmängel zwischen Beedenkirchen und Brandau (K 69) sind seit Sanierung der dortigen Kreisstraße behoben. Straßenmängel auf der K 55 Gadernheim-Knoten-Schannenbach sind behoben bzw. werden in diesem Jahr behoben. Radverkehrsanlagen sind inzwischen vorhanden auf der B 47 zwischen Elmshausen und Reichenbach. Gebaut werden diese z.Zt. zwischen Elmshausen und Wilmshausen.
Lindenfels	<p>Die Gemeinde Fürth und die Stadt Lindenfels sind derzeit unter der Federführung der Gemeinde Fürth dabei, ein Konzept für einen Radweg von Fürth-Ellenbach nach Lindenfels-Eulsbach zu erstellen. Ein erster Anlauf im Jahre 2014 ist leider an der mangelnden Zusammenarbeit mit den privaten Grundstückseigentümern gescheitert, die Verhandlungen sollen aber wieder aufgenommen werden.</p> <p>Hinsichtlich der Ausweisung von Mountainbike-Strecken ist Lindenfels der Auffassung, dass der Geo-Naturpark Bergstraße-Odenwald als Ansprechpartner und Koordinator fungieren sollte. In der Vergangenheit wurde festgestellt, dass die Gemeinde Lautertal einerseits als auch die die Stadt Lindenfels (Vorschlag des Ortsbeirats Kolmbach) andererseits im Bereich Neunkirchner Höhe zum Teil parallele Strecken ausgearbeitet haben. Diese Planungen wurden im Februar 2017 an den Geo-Naturpark zur weiteren Abstimmung weitergeleitet.</p>
Lorsch	<p><u>Verbindung Lorsch – Heppenheim</u></p> <p>Der schmale Schotterweg zur verlängerten Friedensstraße wurde mit einer wassergebundenen Decke überzogen. Im Zuge dieser Maßnahme wurden auch die Aufstellflächen geebnet und vergrößert. Zusätzlich werden zur Verbesserung der Sichtverhältnisse die Hecken zurückgeschnitten.</p>

	<p>Im Rahmen der Neukonzeption der Fahrradwegbeschilderung wurden die Radverkehrsverbindungen nach Heppenheim auch von der Von-Hausen-Straße und in den langen Ruten ausgewiesen. Weiterhin wurde vor einigen Jahren im südlichen Gemarkungsbereich von Lorsch eine weitere Brücke über die Weschnitz errichtet über die es nun auch möglich ist, parallel zur L 3198 auf einem asphaltierten Wirtschaftsweg nach Heppenheim zu fahren.</p> <p><u>Verbindung Lorsch – Bensheim</u> Die entlang der Bahnlinie verlaufende Radverbindung wurde in Teilbereichen verbreitert und neu asphaltiert. Der Verbindungsweg von der Odenwaldallee bis zum neu gebauten Besucherinformationszentrum wurde ebenfalls neu asphaltiert. Der auf der Gemarkungsgrenze installierte Poller wurde ausgetauscht.</p> <p><u>Verbindung Lorsch – Einhausen</u> Die Unebenheiten in der wassergebundenen Decke „Im Taubenfang“ parallel zur BAB 67 wurden beseitigt. Die Beschilderung wurde im Rahmen der Neukonzeption der Fahrradwegbeschilderung auch an dieser Stelle verbessert.</p> <p><u>Verbindung Lorsch – Neuschloß – Lampertheim</u> Durch eine bauliche Umgestaltung mit Einrichtung von Parkbuchten in der Neckarstraße wird der nunmehr als gemeinsamer Geh- und Radweg (VZ 240 StVO) Bereich nicht mehr zuggeparkt. Auch die farbliche Markierung an den Einmündungen der Seitenstraßen wurde aufgebracht. Ebenso wurden die flachen Betonschwellen in der Mannheimer Straße eingebaut, was jedoch nur bedingt die Situation verbessert hat. Dieser Punkt wurde auch im Rahmen der Vorbesprechungen zum Radverkehrskonzept Lorsch zur Bearbeitung aufgenommen. Die vorgeschlagenen Bordsteinabsenkungen wurden ebenfalls realisiert.</p> <p><u>Verbindung Lorsch – Hüttenfeld</u> Auf der Seehofstraße wurden zur Verbesserung der Gesamtsituation zwei Querungshilfen mit Aufstellflächen gebaut.</p> <p><u>Verbindung Lorsch – Bürstadt</u> Der Parallel zur Bahnlinie verlaufende Radfernweg (R 9) wurde von der K 31 bis zum Bahnhof Riedrode umgesetzt. Das Teilstück von der K 31 ins „Rod“ wird noch in diesem Jahr als wassergebundene Decke neu hergestellt.</p>
Mörlenbach	-
Neckarsteinach	-
Rimbach	<p>Im März 2013 wurde von der Gemeinde Rimbach ein Antrag auf Gewährung einer Bundeszuwendung auf Ausgabenbasis (AZA) beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit mit Sitz in Berlin gestellt, mit dem Ziel die Radverkehrsinfrastruktur durch Wegweisungssysteme und Fahrradbügel zu verbessern. An markanten Stellen mit Publikumsverkehr (Odenwaldhalle, Rathaus, Stadion Rimbach) wurden die modernen Fahrradbügel errichtet. In den</p>

	<p>Jahren 2015 und 2016 wurde eine aufwendige Radwegebeschilderung durchgeführt. Es wurde eine Route innerorts ausgeschildert, um möglichst viele Radfahrer abseits der B38 durch Rimbach zu führen. Daher sind zurzeit keine weiteren Planungen angedacht. Beide Maßnahmen (Beschilderung und Fahrradbügel) wurden im Zeitraum von Januar 2015 bis Dezember 2015 durchgeführt.</p> <p>Im Jahr 2010 wurde an der Bahnstation Rimbach-Zotzenbach ein "Park and Ride"-Parkplatz eingerichtet. Die Ortsteile Lauten-Weschnitz/ Mitlechtern und Zotzenbach sind mit dem Fahrrad gut über Radwege erreichbar. Das neue Baugebiet in Zotzenbach wurde nachträglich mit einem Radweg angebunden.</p> <p>In Rimbach Mitte ist die Strecke an der Bundesstraße teilweise mit roten Einfärbungen der Fahrbahn markiert.</p> <p>In der Rathausstraße und im Bereich Marktplatz wird aktuell ein Tempo 10 Zonenbereich eingerichtet um Fuß- und Radverkehr besser zu schützen.</p> <p>Kampagnen und aktiver Einsatz des Bürgermeisters bzw. der Verwaltung in Vorbildfunktion stärken die Akzeptanz des Fahrrades als Verkehrsmittel.</p> <p>Die Teilnahme an der bundesweiten Aktion „Stadtradeln“ wurde zudem in hohem Maß von der Kirchengemeinde unterstützt</p> <p>Die Fahrradwege wurden in das Portal des Radroutenplaners des Hessischen Verkehrsministeriums eingepflegt:</p>
Viernheim	<p>Von den im Radwegekonzept von 1992 dargestellten geplanten Maßnahmen sind einzelne umgesetzt worden. Innerorts fand ein Lückenschluss an der Mannheimer Str. statt, Richtung Heddesheim an der L631 wurde ein Stück Radweg einseitig gebaut und die Goethe- und Krimhildstr. wurden als Fahrradstraße ausgewiesen.</p> <p>Das regionale Radverkehrskonzept besitzt allerdings einen erheblichen Überarbeitungsbedarf.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die aktuelle örtliche Situation stimmt nicht mehr überein. Insbesondere die 1986 gebaute Entlastungsstraße West mit parallelem Radweg fehlt und im Osten das Baugebiet Bannholzgraben mit Anbindungen für den Radverkehr. 2. Die Bestandsdarstellungen im Plan stimmten vielfach bereits nicht mit der damaligen Realität überein. 3. Die laut Legende zu vermerkenden Komfort-, Sicherheits- sowie Beschilderungs- und Markierungsmängel sind in diesem Maßstab kaum zu behandeln. Deshalb fehlen sie auch weitgehend in diesem Plan und müssten in feinerer Betrachtung neu erhoben werden. 4. Die Anforderungen an geeignete regionale Radverkehrsstrecken haben sich in der Zwischenzeit geändert. Für wichtige Verbindungen denkt man inzwischen an Fahrradschnellwege. E-Mobilität hat begonnen auch den Radverkehr zu verändern. Spielstraßen sind dementsprechend ungeeignet als Baustein eines Regionalen Radverkehrskonzeptes (Schrittgeschwindigkeit)

	<p>Für Viernheim sind die wichtigsten Verbindungen zu Nachbarkommunen, die bisher nicht in geeigneter Qualität vorhanden sind die nachfolgend genannten. Sie wären ein wichtiger Baustein für die Überarbeitung eines derartigen Konzeptes:</p> <p>Nach Mannheim NO (Gartenstadt, Schönau, Sandhofen) Nach Lampertheim Nach Hüttenfeld Nach Muckensturm, Großsachsen</p> <p>Bei den beiden ersten existieren nur ungebunden befestigte Forstwege in unzureichender Qualität. Für die beiden letzten ist eine Radwegführung an der L3111 notwendig, der nach Hüttenfeld auch im Programm des Landes ist.</p>
Wald-Michelbach	-
Zwingenberg	-

Liste aller Rad-/Gehwege im Zuge der Freien Strecke (FS) von Kreisstraßen in der Bau- last des Kreises (Mitteilung L-3/2 Fachbereich Kreisstraßen):

- K3, FS Lampertheim - Landesgrenze
- K4, FS Viernheim – Landesgrenze
- K24, FS Rimbach – Fahrenbach und Fahrenbach –Fürth
- K53, FS von B38 – Linnenbach und Linnenbach – Erlenbach
- K61, FS von Nordheim bis L3261
- K62, FS B47 bis Riedrode
- K66, FS Rodau bis Kreisgrenze
- K67, FS Zwingenberg – Rodau, Rodau – Fehlheim und Fehlheim – Schwanheim

K12, Birkenau – Reisen unverändert vorhanden, allerdings in diesem Bereich zur Ge- meindestraße abgestuft

Nach 1992 von Hessen Mobil ausgeführte Radwegprojekte im Kreis Bergstraße bis heute (Mitteilung Hessen Mobil):

Straße	Abschnitt
B 3	Ausbau der OD Bensheim, Geh- und Radwegüberführung
B 38	Rimbach - Lörzenbach
B 44	Biblis – Bobstadt (Ortsumgehung Bobstadt)
B 47	Bensheim - Lorsch
B 47	Schönberg - Elmshausen
B 47	Elmshausen - Reichenbach

B 47	Gadernheim - Kolmbach
B 47	Anschluss Rheinbrücke Worms, UF Deichunterhaltungsweg Süd und Nord (unter beiden Richtungsfahrbahnen)
B 47	Riedrode – Lorsch, R9 Herstellungsradweg entlang der DB
B 460	Lautenweschnitz - Fürth (B38)
L 535	Kreidacherhöhe - Siedelsbrunn
L 3120	Kreidacherhöhe - Wald Michelbach (Bahnhof)
L 3105	Wald Michelbach - Aschbach
L 3105	Aschbach - Affolterbach
L 3120	Weier
L 3409	Zotzenbach
L 3111	Lorsch - Hüttenfeld
L 3398	Heppenheim - Hüttenfeld
L 3261	Lampertheim – Rosengarten – La.Wehrzollhaus Neubau Radweg
K 66	Hähnlein - Rodau
K 3	Lampertheim - Kreisgrenze

Diese Evaluierung ersetzt keine präzise Bestandsaufnahme, sondern kann nur für als erste Einschätzung dienen.

Im Hinblick auf die umgesetzten Maßnahmen auf den Seiten 56/57 im Nahverkehrsplan 2014 - 2018 aufgeführten Handlungsfelder, ergeben sich folgende Hinweise:

Kommunales Mobilitätsmanagement

VRNnextbike ist in Bensheim mit 8 Stationen präsent (sowie 3 weitere angedacht) und seit dem Frühjahr 2017 sind im Stadtgebiet Bürstadt weitere 4 Stationen (18 Räder) entstanden.

Die Stadt Heppenheim hat bereits Kontakt mit dem VRN aufgenommen. Die Umsetzung soll im Herbst 2017 in den parlamentarischen Gremien der Stadt beschlossen werden, sodass die Stationen bis zum Beginn der Fahrradsaison 2018 eingerichtet sein sollten. Die Einrichtung der Stationen (Fundamentarbeiten) wird mit Zustimmung des Kreises aus Landesmitteln anteilig gefördert (50 % Zuschuss, max. 550 €)

Auf der Homepage www.vrnnextbike.de können die Stationen und nähere Einzelheiten zum System abgerufen werden.

Vom Kreis werden keine Mietfahrradangebote vermarktet oder angeboten.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Eine entsprechende freiwillige Teilnahme von Firmen konnte bislang nicht umgesetzt werden.

Punkt 2:

Geänderte gesetzliche Anforderungen und Fördermöglichkeiten für die Einrichtung und Gestaltung von Radwegen

Das Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße von 1992 basierte auf selbständig formulierte Qualitätsansprüche an das Radverkehrsnetz und das Wegweisungskonzept.

Das heutige Standardwerk und maßgebliches technisches Regelwerk für Planung, Entwurf, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen in Deutschland sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Herausgeber ist die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die neuen ERA 2010 beschreiben den Stand der Technik zum Radverkehr, der in einem längeren Diskussionsprozess an die so genannte "Fahrradnovelle" der StVO angepasst wurde.

Neu gegenüber dem erstmalig erschienenen ERA von 1995 sind die präzisierten Möglichkeiten der Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn statt auf einem Bordsteinradweg, vor allem ein Prüfverfahren, welche Führungsform die geeignetste ist. Radverkehrsnetzplanung, Radverkehrsanlagen außerorts sowie die Grundzüge des Fahrradparkens und der Fahrradwegweisung sind als weitere Elemente der Radverkehrsförderung in den ERA beschrieben.

Die ERA bilden damit die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen. Die ERA gelten für Radverkehrsverbindungen der Verbindungsfunktionsstufen II bis V gemäß den RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete.

Die ERA ergänzen und vertiefen die maßgeblichen planerischen und entwurfstechnischen Richtlinien, insbesondere die

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (FGSV 121),
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (FGSV 200),
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) (FGSV 201) und die – Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) (FGSV 321)

Sie ersetzen gleichzeitig die „Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung" (FGSV 241) aus dem Jahr 1998. Den straßenverkehrsrechtlichen Rahmen hierfür bilden die Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in den jeweils gültigen Fassungen. In die ERA sind auch die Neuerungen der 46. StVO-Novelle vom 1.9.2009 eingeflossen.

In Hessen wurde die ERA 2010 bislang nicht durch einen Einführungserlass für Hessen verbindlich gemacht.

Punkt 3:

Neue Anforderungen im Hinblick auf die erhebliche Zunahme des Radverkehrs und ein geändertes Nutzungsverhalten

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland dar. Darüber hinaus liefert er mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und

gesellschaftlichen Herausforderungen. Experten prognostizieren, dass der Anteil des Radverkehrs in Deutschland bis 2020 auf durchschnittlich 15 % steigen kann.

Mit dem am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen „Nationalen Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ (NRVP) soll der Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik und nachhaltigen Mobilitätspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden gefördert werden. Als Teil dieser integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zielt er über die Förderung des Radverkehrs hinaus auch auf eine Stärkung des so genannten Umweltverbunds aus Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr insgesamt.

Generell sind die Ansprüche an die Radverkehrsführungen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Unterschiedliche Nutzergruppen (zum Beispiel Pendler, Jugendliche, Ältere) haben teils sehr unterschiedliche Anforderungen (zum Beispiel Alltags-, Einkaufs- und Freizeitfahrten) an die Radverkehrsinfrastruktur. Die Geschwindigkeiten des Radverkehrs haben sich deutlich erhöht, schwanken aber sehr stark. Durch den wachsenden Anteil an Pedelecs entstehen zusätzlich neue Anforderungen, wie beispielsweise hinsichtlich Freiheit von Absätzen und Schwellen oder Kurvenradien an die Radverkehrsinfrastruktur.

Das Ziel sollte daher sein, Radwege multifunktional in ausreichender Breite und „unterbrechungsarm“ anzulegen beziehungsweise auszuführen. Die Radverkehrsnetze sind vor Ort in sich konsistent und frei von Barrieren zu gestalten. Hierbei ist den Belangen des Radverkehrs hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Schnelligkeit angemessen Rechnung zu tragen und auf dieser Grundlage entsprechend der finanziellen Möglichkeiten die fahrradfreundliche Gestaltung des gesamten für den Radverkehr nutzbaren Wegenetzes zu erreichen. Eine konsequent erarbeitete Netzplanung für den Alltagsverkehr, die einzelne Netzkategorien mit dazugehörigen Qualitätsmaßstäben definiert, ist das Ziel.

Wichtig ist, dass nicht nur lokale Radverkehrsnetze entstehen, sondern dass diese zu zusammenhängenden regionalen und landesweiten Netzen verbunden werden. Um überregionale Planungen zu erleichtern, können zur räumlichen Darstellung beispielsweise die Standards und Strukturen der Geodateninfrastruktur Deutschland eine hilfreiche Unterstützung bieten.

Im Zusammenhang mit der Förderung des Radverkehrs ist ein weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur nötig. Daneben wird die Erhaltung und Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen eine zunehmend wichtige Aufgabe, deren Bedeutung auch in finanzieller Hinsicht nicht unterschätzt werden darf. Eine systematische Zustandserfassung sollte die Grundlage dafür bilden. Entscheidend ist beim Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsanlagen bzw. der Straßeninfrastruktur allgemein, dass die Radverkehrsanlagen angemessen dimensioniert werden und in diesem Zusammenhang stets der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt wird.

Der steigende Radverkehr führt zudem schon jetzt in einigen Städten, insbesondere an Kreuzungen, zu Kapazitätsproblemen. Es ist zu erwarten, dass diese Problematik bei dem allgemeinen Trend, das Fahrrad mehr zu nutzen, auch ein Thema für viele andere Kommunen wird. Dies ist bei der Planung der Infrastruktur genauso zu berücksichtigen wie die jeweiligen Interessen unterschiedlicher Radfahrerinnen und Radfahrer, die gegenüber den Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (nicht zuletzt den zu Fuß gehenden) abzuwägen sind.

Neben der Infrastruktur gibt es verschiedene Dienstleistungen, die die Nutzung des Fahrrads attraktiv macht:

- Sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr kann eine Wegweisung bei der Orientierung helfen. Wichtig ist jedoch, dass das Erscheinungsbild einheitlich ist und das Wegweisungsnetz keine Lücken aufweist.
- Lademöglichkeiten für Akkus von Pedelecs erhöhen die Reichweite und schaffen eine zunehmende Attraktivität für diese Fahrzeuge.
- Durch die Fahrradmitnahme im ÖPNV werden attraktive Wegeketten ermöglicht.
- Ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten steigert die Attraktivität für die Nutzer.

Punkt 4:

Bestehende Radwegkonzepte von Kommunen des Kreises oder Überlegungen hierzu

Im Bereich des Kreises Bergstraße erfolgte nach einem vom VRRN koordinierten Konzept im Einvernehmen mit den Städten und Gemeinden die Beschilderungen des Neckartal-Radweges (Hirschhorn und Neckarsteinach) sowie die rechtsrheinisch verlaufende „Die Veloroute Rhein“ entlang von Lampertheim, Biblis und Groß-Rohrheim sowie aktuell die Regionalparkrouten („Kurpfalzachse“ und „Rheinachse“).

Länderübergreifenden Planungen im Kreisgebiet bestehen im Bereich des Ulfenbachtal-Radweges und des Steinachtal-Radweges.

Die Städte und Gemeinden Bürstadt, Biblis, Lampertheim und Groß-Rohrheim konzipieren aktuell die Raderlebnisroute Ried mit einer virtuellen Routenführung und einer Beschilderung.

Bestehende oder sich in Aufstellung befindliche Radwegkonzepte:

- Bensheim
- Birkenau (Verkehrskonzept)
- Lampertheim
- Lorsch

Punkt 5:

Geschätzte Kosten für eine Fortschreibung des Radwegkonzeptes des Kreises.

Die Gesamtkosten sind abhängig von der Ausgestaltung der einzelnen Arbeitspakete und weiterer Tätigkeiten wie bspw. Bürgerbeteiligung, Bike-and-Ride-Analyse, Bewertung Fahrradwegweisung etc. Die Kosten werden nach einer ersten Marktsondierung und einer informellen Anfrage auf ca. 70.000 € - 90.000 € inkl. MwSt. geschätzt.

Zudem ist der Verwaltungsaufwand zur Projektkoordinierung und zur Abstimmung mit zu berücksichtigen.

Es gibt Fördermöglichkeiten für die Erstellung von Radverkehrskonzepten. Besonders zu erwähnen ist dabei ein Programm des Bundesumweltministeriums für Klimaschutzkonzepte. Diese übernehmen im Bewilligungsfall 50 Prozent der Planungskosten.

Modellprojekte können durch die Bundesförderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans vom 18.12.2013 mit bis zu 80% gefördert werden.