

Betrachtungen über ein Radwegekonzept für die Orts-/Verbandsgemeinde Herxheim

Eine Ist-Analyse der bestehenden Radwegesituation in Herxheim mit Anmerkungen und Vorschlägen zu den anzustrebenden Zielsetzungen für eine zeitgemäße Ertüchtigung des Radwegenetzes.

Inhaltsverzeichnis:

1	Einleitung – Radwegekonzept für Herxheim	2
2	Innerörtliche Verbindungen	2
2.1	<i>Ortsteile und Nutzungszentren</i>	2
2.2	<i>Tabelle 1: Statusanalyse der innerörtlichen Verkehrswege für Radfahrer</i>	5
2.3	<i>Vorschläge für Ergänzungen des bestehenden Radwegenetzes</i>	7
3	Verbindungen in die Umgebung/Nachbarorte	9
3.1	<i>H-Hayna</i>	9
3.2	<i>Hatzenbühl</i>	9
3.3	<i>Herxheimweyher</i>	9
3.4	<i>Offenbach</i>	9
3.5	<i>Insheim</i>	9
3.6	<i>Rohrbach</i>	9
4	Regionale Verbindungen und touristische Radwege	10
5	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder – sonstige Infrastruktur für Fahrräder	10
6	Anhang	11
6.1	<i>Radwegekonzepte anderer Gemeinden</i>	11
6.2	<i>Richtlinien</i>	11
6.3	<i>Möglichkeiten einer Radwegeführung</i>	11
6.4	<i>Quellen- / Literaturverzeichnis</i>	13

1 Einleitung – Radwegekonzept für Herxheim

Veranlassung

Der Verkehrsausschuss- und der Gemeinderat der Ortsgemeinde Herxheim haben in ihren Sitzungen am 24.6.2020 bzw. 15.6.2020 festgelegt, im Haushalt für das Jahr 2021 Mittel zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes einzustellen. Siehe /1/

Die Gremien dokumentierten hiermit ihren Konsens, dass die derzeitige Verkehrssituation für Radfahrer verbessert werden muss. Als kurzfristige Maßnahmen wurde die Beseitigung von Mängeln bei bestehenden Radwegen beschlossen. Um den heutigen Ansprüchen an ein gemeindliches Radwegenetz zu genügen, geht der Handlungsbedarf jedoch über diese „Reparaturmaßnahmen“ hinaus.

Dazu sind umfangreiche fachkundige Analysen eines Fachbüros erforderlich, welches auf einer solchen Basis konkrete Umsetzungsvorschläge erarbeiten sollte.

Um die Beauftragung zu einer solchen Konzepterstellung erfolgversprechend auf den Weg zu bringen, ist es geboten und für Auftraggeber und Auftragnehmer hilfreich, vorab vorhandenes Wissen über die Faktenlage strukturiert zusammenzutragen.

Diesen Ansatz verfolgt die vorliegende Ausarbeitung, nämlich:

- Eine Darstellung der Istsituation – soweit bekannt – soll die fachliche Analyse der vorhandenen Gegebenheiten erleichtern.
- Eine Darstellung der offensichtlichen Mängel mit Angabe einer anzustrebenden Zielsetzung präzisiert die Vorstellungen für ein künftiges Radwegenetz.

2 Innerörtliche Verbindungen

2.1 Ortsteile und Nutzungszentren

Zur Analyse der Verbindungswege für Radfahrer innerhalb der Gemeinde ist eine Unterteilung der Gemeindefläche in einzelne Ortsbereiche und Nutzungszentren sinnvoll. Grundlage hierfür ist ein vorhandener Bedarf an Rad-Verkehrswegen zwischen den einzelnen Bereichen.

Der heute vorhandene Fahrradverkehr bewegt sich vor allem da, wo geeignete und sichere Fahrradwege bestehen (z.B. Klingbach-Radweg). In den Fällen, wo keine geeigneten Fahrradwege existieren und stattdessen verkehrsreiche Straßen benutzt werden müssen, ziehen es viele Bürger vor, den nach ihrer Meinung sichereren PKW zu benutzen. Bestes Beispiel hierfür ist der gesamte Bereich der Oberen und der Unteren Hauptstraße, die den Rang einer Landesstraße haben (L 493). Hier sind vergleichsweise wenig Radfahrer unterwegs, dafür aber sind die Straßen oftmals überlastet mit vorwiegend innerörtlichem PKW-Verkehr (z.B. zum Einkaufen, Arztbesuche, etc.), sowie einem nicht unerheblichen Anteil an Durchgangsverkehr (z.B. von Rülzheim in Richtung Offenbach/Landau).

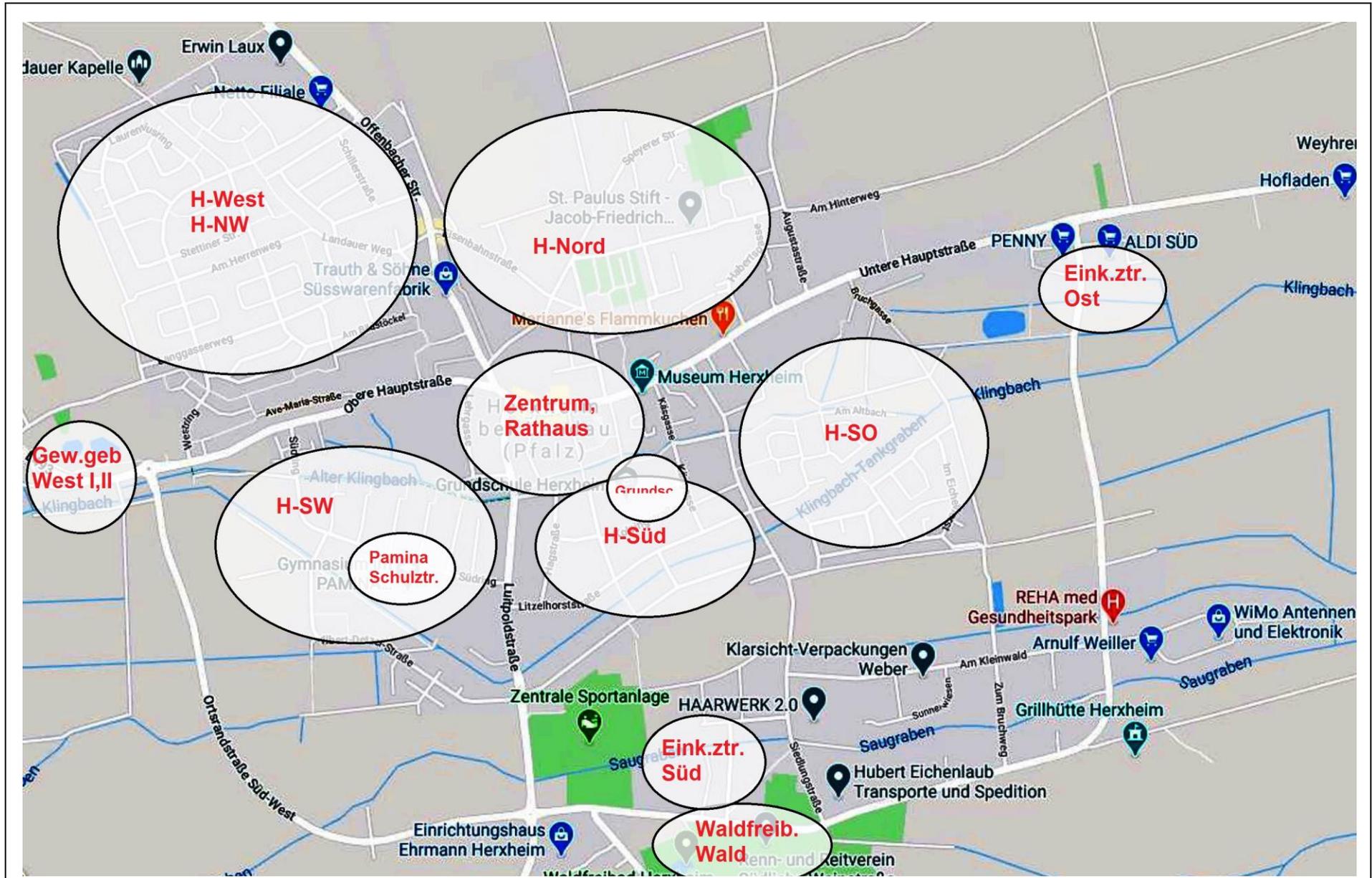
Durch die Erweiterung des Radwegnetzes und einer für Radfahrer freundlichen Gestaltung der Hauptstraße könnten viele Bürger veranlasst werden, vom PKW auf das Fahrrad umzusteigen und damit den Innerortsbereich von Autos und Abgasen zu entlasten.

Besonders hingewiesen werden muss auf die vollständig fehlende Möglichkeit für Radfahrer aus den Ortsteilen NW und Nord, welcher demnächst durch ein Neubaugebiet stark erweitert werden soll, auf sicherem Weg in das Ortszentrum zu gelangen. Die einzige Verbindung führt derzeit über die verkehrsreichen, teilweise sehr engen und dazu noch meistens zugeparkten Straßen Niederhohlstraße und Eisenbahnstraße. Die Alternative Oberhohlstraße ist aus Sicherheitsgründen absolut ungeeignet. Die Situation wird sich künftig noch erheblich verschärfen, wenn das derzeit in Planung befindliche Neubaugebiet "Im Kalkofen" erschlossen und bebaut wird.

Die Erstellung eines Konzepts wird auf Basis der folgenden Ortsteile und Nutzungszentren vorgenommen:

- Zentrum, Rathaus
- H-Nord
- H-West und Nordwest
- H-Südwest
- H-Süd
- H-Südost
- Pamina-Schulzentrum
- Grundschule
- Grundschule
- Waldfreibad, Herxheimer-Wald
- Einkaufszentrum Süd
- Einkaufszentrum Ost
- Gewerbegebiet West I, II

Bild 1: Ortsteile und Nutzungszentren



2.2 Tabelle 1: Statusanalyse der innerörtlichen Verkehrswege für Radfahrer

Der folgende Tabelle enthält eine sicherheits- und verkehrstechnische Bewertung der Radrouten zwischen den einzelnen Ortsteilen und Nutzungszentren.

	Zentrum, Rathaus	H-Nord	H-West H-NW	H-SW	H-Süd	H-SO	Pamina-Schulztr.	Grundsch.	Waldfreib. H-Wald	Eink.ztr. Süd	Eink.ztr. Ost	Gewerbeg. West I,II
Zentrum, Rathaus		S gef	S gef	RW	R+S	RW	RW	RW	R+S	R+S	RW	RW
H-Nord	S gef		S	R+S	S gef	S gef	S gef	S gef	S gef	S gef	R+S(Feld)	R+S
H-West H-NW	S gef	S		R+S	R+S	RW	R+S	R+S	R+S	R+S	R+S	RW
H-SW	RW	R+S	R+S		R+S	RW	k B	R+S	RW	RW	RW	RW
H-Süd	R+S	S gef	R+S	R+S		R+S	R+S	k B	R+S	R+S	RW	RW
H-SO	RW	S gef	RW	RW	R+S		RW	RW	R+S	R+S	RW	RW
Pamina-Schulztr.	RW	S gef	R+S	k B	R+S	RW		k B	k B	k B	k B	k B
Grundsch.	RW	S gef	R+S	R+S	k B	RW	k B		k B	k B	k B	k B
Waldfreib. H-Wald	R+S	S gef	R+S	RW	R+S	R+S	k B	k B		k B	k B	k B
Eink.ztr. Süd	R+S	S gef	R+S	RW	R+S	R+S	k B	k B	k B		k B	k B
Eink.ztr. Ost	RW	R+S(Feld)	R+S	RW	RW	RW	k B	k B	k B	k B		k B
Gewerbeg. West I,II	RW	R+S	RW	RW	RW	RW	k B	k B	k b	k B	k B	

Obere u. Untere Hauptstraße	S gef.
-----------------------------	--------

Legende:

- RW Radweg
- R+S Radweg u. minder gefährl. Straße
- S überwiegend Straße, teilw. gefährlich

- S gef. gefährliche Straße
- k B. kein Bedarf

2.3 Vorschläge für Ergänzungen des bestehenden Radwegenetzes

Die folgenden Erläuterungen des Ergänzungsbedarfs beziehen sich auf die Kennzeichnungen E1 bis E7 in Bild2.

2.3.1 Ergänzung E1:

Verbindung: Zentrum - H-Nord

Radweg Niederhohlstr. – Speyerer Str. – Alzheimer Weg

Verbesserungswert: Neuer Radweg ersetzt bisherige Benutzung teils sehr gefährlicher Straßen

2.3.2 Ergänzung E2:

Verbindung: Zentrum - H-NW

Radweg Niederhohlstr. – Eisenbahnstr.

Verbesserungswert: Neuer Radweg ersetzt bisherige Benutzung teils sehr gefährlicher Straßen

Benötigt Radwegübergang Hauptstr. in Höhe Niederhohlstr. z. Verbindung nach H-Nord

2.3.3 Ergänzung E3:

Verbindung: H-Süd, Waldfreibad, Wald, Eink.zentr. Süd - Zentrum, H-Nord

Radweg Marktstr. – Platz St. Appolinaire – Leonhard-Peters-Str.

Ausgangspunkt ist Brücke a.d. Ev. Kirche

Verbesserungswert: Neuer Radweg ersetzt bisherige Benutzung allg. Verkehrsstraßen

Benötigt Radwegübergang Hauptstr. in Höhe Niederhohlstr. z. Verbindung nach H-Nord

2.3.4 Ergänzung E4:

Verbindung zu Waldfreibad, Eink.zentr. Süd, H-Wald, Sportanlagen

Lückenschluss zw. Klingbachradweg u. Zentr. Sportanlage

Radweg Luitpoldstr. zw. Kettelerstr. u. Bonifatiusstr.

Verbesserungswert: Verlängerter Radweg ersetzt bisherige Benutzung verkehrsreicher Straße

2.3.5 Ergänzung E5:

Radweg in Bonifatiusstr.

Ersatz für das viel zu schmale Teil des Klingbachradwegs, beginnend hinter der Metzgerei Adam bis zur Richard-Flick-Str. direkt am Bach entlang

Verbesserungswert: Beseitigung einer Gefahrenstelle

2.3.6 Ergänzung E6:

Lückenschluss zw. Reha-Zentrum und Wiegehalle

Verbesserungswert: Ersetzt bisherige Benutzung sehr gefährlicher Straßen, Beseitigung einer Gefahrenstelle

2.3.7 Ergänzung E7:

Radweg für Obere und Untere Hauptstraße komplett, von Einmündung Westring durchgehend bis Einkaufszentrum Ost (Aldi, Penny, DM)

Verbesserungswert: Beseitigung der erheblichen Gefahrenstelle Obere u. Untere Hauptstraße auf ganzer Länge.

Tabelle 2: Status d. innerörtlichen Verkehrswege für Radfahrer nach Umsetzung der Ergänzungen E1-E4, E7

Der folgenden Tabelle können die Qualitätsmerkmale der Radrouten zwischen den Ortsteilen nach Umsetzung der Ergänzungsvorschläge E1 bis E4 u. E7 entnommen werden.

	Zentrum, Rathaus	H-Nord	H-West H-NW	H-SW	H-Süd	H-SO	Pamina-Schulztr.	Grundsch.	Waldfreib. H-Wald	Eink.ztr. Süd	Eink.ztr. Ost	Gewerbeg. West I,II
Zentrum, Rathaus		E1	E2	RW	E3,E4	RW	RW	RW	E3,E4	E3,E4	RW	RW
H-Nord	E1		S	R+S	E1	E1	E1	E1	E1	E1	R+S(Feld)	R+S
H-West H-NW	E2	S		R+S	R+S	RW	R+S	R+S	R+S	R+S	R+S	RW
H-SW	RW	R+S	R+S		R+S	RW	k B	R+S	RW	RW	RW	RW
H-Süd	E3,E4	E1	R+S	R+S		R+S	R+S	k B	R+S	R+S	RW	RW
H-SO	RW	E1	RW	RW	R+S		RW	RW	R+S	R+S	RW	RW
Pamina-Schulztr.	RW	E1	R+S	k B	R+S	RW		k B	k B	k B	k B	k B
Grundsch.	RW	E1	R+S	R+S	k B	RW	k B		k B	k B	k B	k B
Waldfreib. H-Wald	E3,E4	E1	R+S	RW	R+S	R+S	k B	k B		k B	k B	k B
Eink.ztr. Süd	E3,E4	E1	R+S	RW	R+S	R+S	k B	k B	k B		k B	k B
Eink.ztr. Ost	RW	R+S(Feld)	R+S	RW	RW	RW	k B	k B	k B	k B		k B
Gewerbeg. West I,II	RW	R+S	RW	RW	RW	RW	k B	k B	k b	k B	k B	

Obere u. Untere Hauptstraße	E7
-----------------------------	-----------

3 Verbindungen in die Umgebung/Nachbarorte

Nachfolgend werden die Radrouten zu den weiteren Gemeinden der Verbandsgemeinde und Umgebung bewertet.

3.1 H-Hayna

Radweg mit Beleuchtung vorhanden

Verbesserungspotential: Erhöhung der Sicherheit im Bereich Ehrmann-Kreisel

3.2 Hatzenbühl

Gut ausgebauter Radweg vorhanden

Verbesserungspotential: Lückenschluss zw. St.-Christophorus-Str. und Einfahrt Ehrmann. Derzeit eine große Gefahrenstelle.

3.3 Herxheimweyher

Radweg mit Beleuchtung vorhanden.

Endet derzeit abrupt an der Abzweigung zur SO-Umgehung/Im Riegel.

Wird von Herxheimweyher kommend von Radfahrern als Zufahrt zum Einkaufszentrum Ost benutzt, die sich auf der Auto-Abbiegespur (**Gefahrenstelle!**) einordnen müssen.

Verbesserungspotential: Gefahrenstelle beseitigen. Prüfung gemäß den Richtlinien für Pendler-Radwege.

Hinweis: Dem Radweg kommt besondere Bedeutung wegen der Anbindung an die Bahnstation Rülzheim (Stadtbahn Karlsruhe/Germersheim) zu.

3.4 Offenbach

Gut ausgebauter Radweg vorhanden.

Überquerung der Offenbacher Str. am Nordende der Industriestraße ist gefährlich, Fahrzeuge kommen oft mit hoher Geschwindigkeit

Verbesserungspotential: Gefahrenstelle beseitigen

Anfang des Radwegs im Bereich Tankstelle übersichtlicher gestalten

Hinweis: Bei der Erstellung des Bebauungsplans für den geplanten Neubau des Netto-Marktes östlich der Offenbacher Str. sollte auf eine gute und sichere Einbindung des Radweges geachtet werden.

3.5 Insheim

Radweg vorhanden

Verbesserungspotential: Prüfung gemäß den Richtlinien für Pendler-Radwege

Hinweis: Dem Radweg kommt besondere Bedeutung wegen der Anbindung an die Bahnstation Insheim zu.

3.6 Rohrbach

Radweg vorhanden

Verbesserungspotential: Prüfung gemäß den Richtlinien für Pendler-Radwege

Hinweis: Dem Radweg kommt besondere Bedeutung wegen der Anbindung an die Bahnstation Rohrbach zu.

4 Regionale Verbindungen und touristische Radwege

Durch den Gemarkungsbereich und den Ort Herxheim führen mehrere touristische Radwege und Radwege mit regionaler Bedeutung. Die Radwege sind teilweise gut beschildert, es besteht aber an einigen Stellen Verbesserungsbedarf. Viele ortsfremde Benutzer dieser Radwege sind an einigen Stellen unsicher über den weiteren Verlauf und sind deshalb auf den Rat zufällig angetroffener Bürger angewiesen.

5 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder – sonstige Infrastruktur für Fahrräder

Zu ergänzen (Qualität der Anbindung an den ÖPNV usw...)

Eine Verlagerung des Individualverkehrs hin zu häufigerer Benutzung des Fahrrads, erfordert vor allem im Innerortsbereich auch Verbesserungen an der übrigen Fahrrad-Infrastruktur. Ein wesentlicher Punkt sind vor allem Abstellmöglichkeiten an den häufig angefahrenen Zielpunkten. Neben der Ausstattung wichtiger Bus-Haltestellen mit Fahrradständern durch die Gemeinde sind hier besonders auch die Betreiber von Geschäften, Arztpraxen, Banken, Gaststätten, etc. gefordert. Im Rahmen der Umsetzung eines Fahrradkonzeptes sollte diesbezüglich die Gemeindeverwaltung aktiv auf diese Zielgruppen zugehen und vor allem große Geschäfte, wie z.B. Supermärkte, direkt ansprechen. Gerade die großen Märkte haben hier aktuell erhebliche Defizite und bieten meist sehr große Parkflächen für Kraftfahrzeuge, vielfach aber keine, zu wenig oder ungeeignete Fahrradständer. Es ist nicht akzeptabel, wenn gerade die großen Märkte Radfahrer absolut geringschätzig behandeln.

Hinsichtlich der Eignung von Fahrradständern sind heute – vor allem mit Blick auf den rasant ansteigenden Anteil von E-Bikes - folgende Merkmale wichtig:

- Eignung auch für breitere Reifen, wie sie gerade bei E-Bikes oft vorkommen
- Möglichkeit zum diebstahlsicheren Anschliessen/Anketten von Fahrrädern/E-Bikes. Dies betrifft ggf. auch die Verankerung des Fahrradständers.
- Ausreichende Anzahl von Fahrrad- Abstellplätzen bei ausreichendem Abstand. Viele heutige Fahrradständer haben einen so geringen Abstand, dass in der Praxis nur jeder zweite oder dritte Stellplatz genutzt werden kann.
- "Funktion vor Design" – absolut untauglich sind z.B. wendelförmige Radständer (DM-Markt ganz neu installiert !), sehr funktionell dagegen jene an Rathaus/Sparkasse.

6 Anhang

6.1 Radwegkonzepte anderer Gemeinden

Andere Gemeinden haben es vorgemacht – es liegen bereits diverse Radwegkonzepte vor, die eine gewisse Orientierung geben können, besonders hinsichtlich der möglichen und zulässigen Lösungsansätze.

Beispielhaft sei verwiesen auf:

- Radverkehrskonzept Stadt Menden /3/
- Radwegkonzept Gemeinde Graben-Neudorf /4/

6.2 Richtlinien

Bezüglich gegebener Richtlinien kann auf die in /1/ bereits genannten Vorgaben verwiesen werden. Dort heißt es:

„Grundlagen für ein Radverkehrskonzept sind neben der StVO und VwV-StVO insbesondere die

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN),
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt),
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).“

Zusätzlich ist auf die in der Schrift des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz erlassenen Richtlinien zur Gestaltung von Pendler-Radwegen zu verweisen./2/

6.3 Möglichkeiten einer Radwegführung

Hinweis:

Die Inhalte und Informationen dieses Abschnitts wurden dem RADWEGEKONZEPT der Gemeinde Graben-Neudorf entnommen /4/.

Folgende Radwegführungsformen sind an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen möglich:

Radverkehr auf der Fahrbahn

Eine Radverkehrsführung auf der Fahrbahn im Mischverkehr ist bei Breiten zwischen 6,00 m bis 7,00 m und einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von unter 400 Kfz/h unproblematisch. Bei hohen Belastungen ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu empfehlen.

Schutzstreifen

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn und darf von den Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall befahren werden. Dabei wird er durch eine Leitlinien-Markierung auf der Fahrbahn dargestellt. Die Breite des Schutzstreifens muss mindestens 1,25 m betragen.

Radfahrstreifen

Der Radfahrstreifen ist ein abgetrennter Sonderfahrstreifen, der mit Zeichen 237 StVO „Radweg“ gekennzeichnet ist. Er ist für den Radverkehr immer benutzungspflichtig und wird grundsätzlich nur im Einrichtungsverkehr betrieben. Der Radfahrstreifen sollte mindestens 1,85 m breit sein.

Baulich angelegte Radwege

Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Bei Benutzungspflicht wird der Radweg mit Zeichen 237 StVO „Radweg“ oder Zeichen 241 StVO „getrennter Gehund Radweg“ gekennzeichnet, ohne diese Kennzeichnung sind diese Wege nicht benutzungspflichtig. Die Regelbreite der Radwege beträgt bei geringem Verkehr 1,60 m, ansonsten 2,00 m.

Zweirichtungsradwege

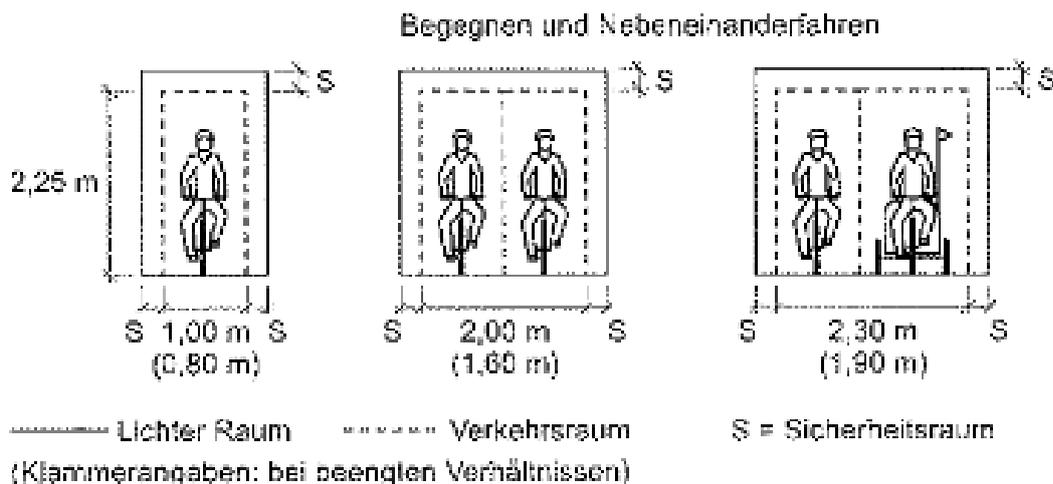
Aufgrund der häufigen Unfälle durch die Benutzung der Radwege auf der linken Seite, wird der Zweirichtungsverkehr selten innerorts eingesetzt. Zweirichtungsradwege werden ebenfalls baulich angelegt und müssen an Einmündungen und Grundstückseinfahrten besonders gesichert geführt werden. Beschilderung der der Zweirichtungsradwege erfolgt wie bei baulich geführten Radwegen mit Zeichen 237 StVO „Radweg“ oder Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder Zeichen

241 StVO „getrennter Geh- und Radweg“. Das Regelmaß für die Breite beträgt 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung. Gemeinde Graben-Neudorf Radwegekonzept 2018 Erläuterungsbericht- Seite 8

Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr

Eine Gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Fußverkehr ist vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Möglich sind sowohl benutzungspflichtige Führungen mit Zeichen 240 StVO „gemeinsamer Geh- und Radweg“ als auch in besonderen Fällen solche ohne Benutzungspflicht mit dem Zeichen 239 StVO „Gehweg“ und Zusatzzeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei“. Die Breite bei gemeinsamen Geh- und Radwege beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m.

Die Planerischen Grundmaße der Verkehrsräume für den Radverkehr ergeben sich aus dem Verkehrs- und Sicherheitsraum und sind aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich.



6.4 Quellen- / Literaturverzeichnis

/1/ Beschluss 2020/0496-1 15.06.2020 Aktenzeichen: 3/161-02 Fortschreibung des Radwegenetzes sowie Beseitigung von Mängeln, Protokoll der Sitzung des Ortsgemeinderates Herxheim vom 15.06.2020

/2/ Radschnellwege Rheinland-Pfalz, Standards für Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen, Version 1.0, Stand 05.04.2019, Herausgeber LBM Rheinland-Pfalz

https://www.radwanderland-fachportal.de/dokumente/upload/190604_Standards_PRR_und_RSV_003.pdf

/3/ Radverkehrskonzept Stadt Menden

https://www.menden.de/fileadmin/user_upload/Leben_in_Menden/Stadtplanung/Verkehr/Radverkehrskonzept_Menden_ErlBericht.pdf

/4/ RADWEGEKONZEPT GEMEINDE GRABEN-NEUDORF

https://www.graben-neudorf.de/fileadmin/Dateien_Gemeinde/Pdf_Dateien/Projekte/Radwegekonzept/radwegekonzept_2019_teil1_seite_01-34.pdf