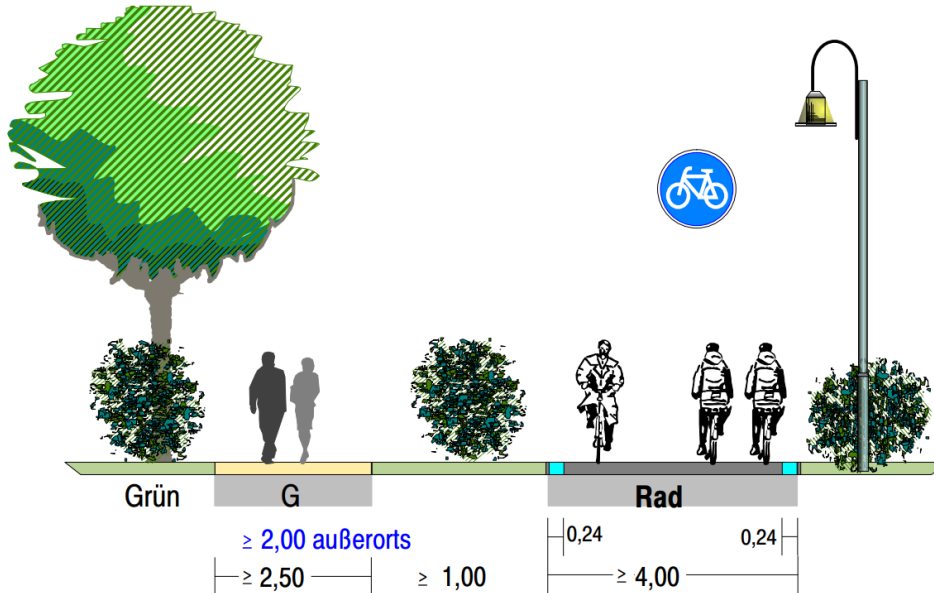
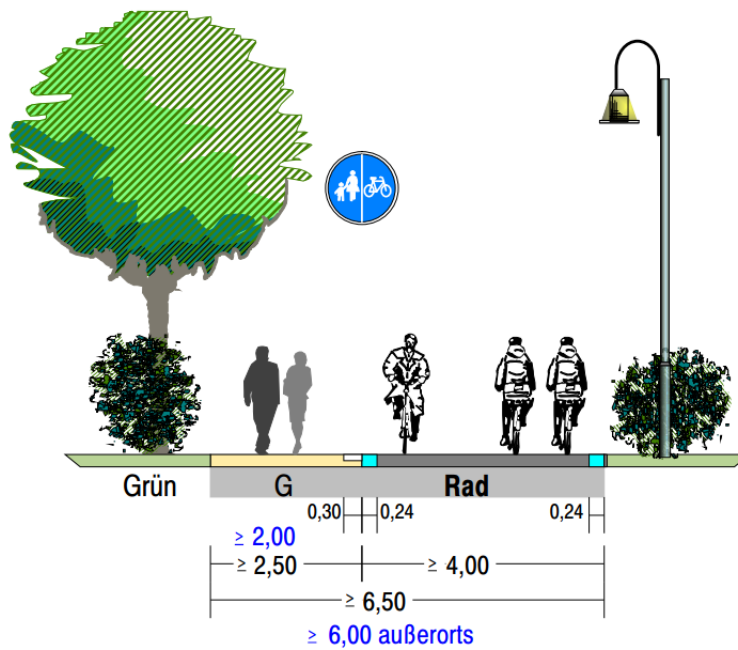


Anlagen

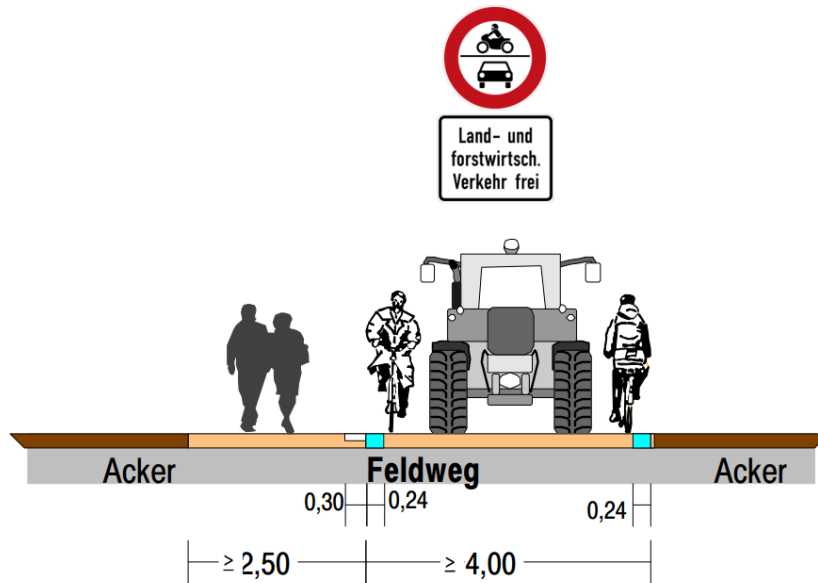
1 Selbstständig geführte Verbindungen



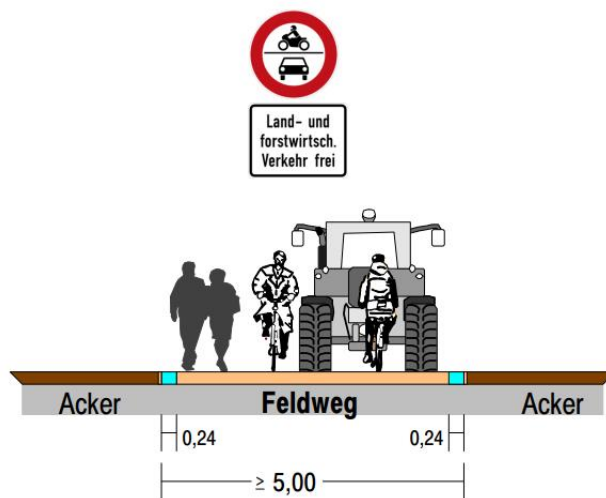
Musterquerschnitt S1S: Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr (1. Wahl)



Musterquerschnitt S2S: Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr (2. Wahl)

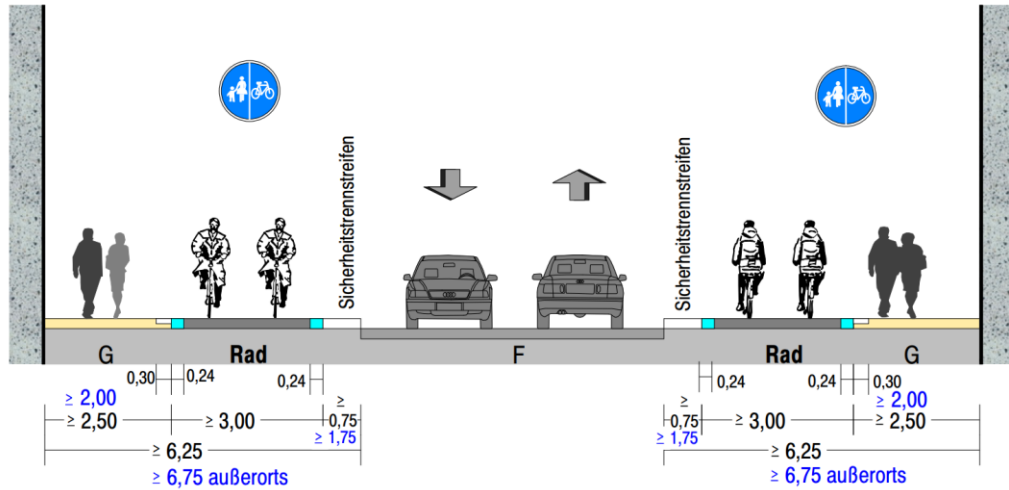


Musterquerschnitt S3S: Landwirtschaftlicher Weg (Regellösung)

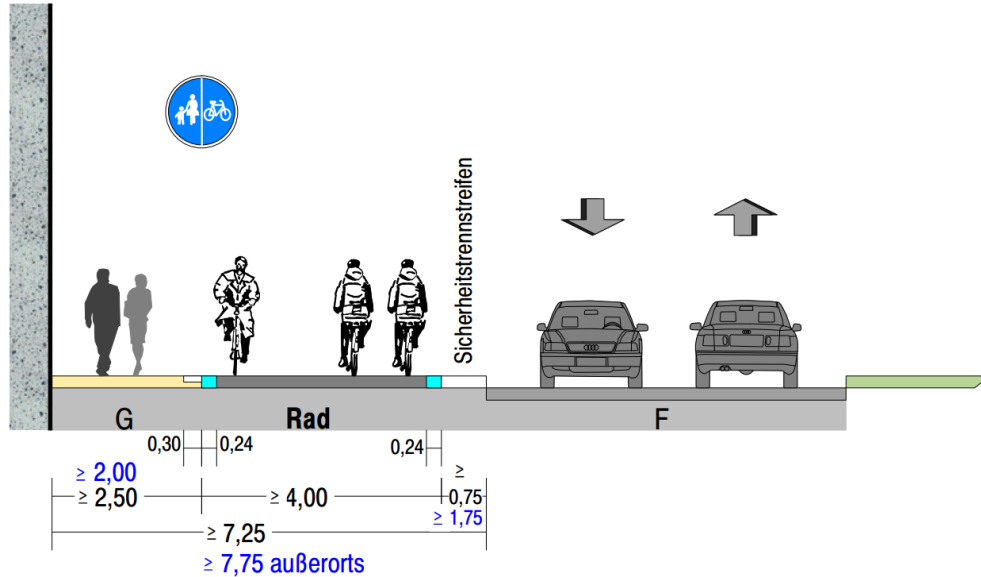


Musterquerschnitt S4S: Landwirtschaftlicher Weg (Mindestlösung)

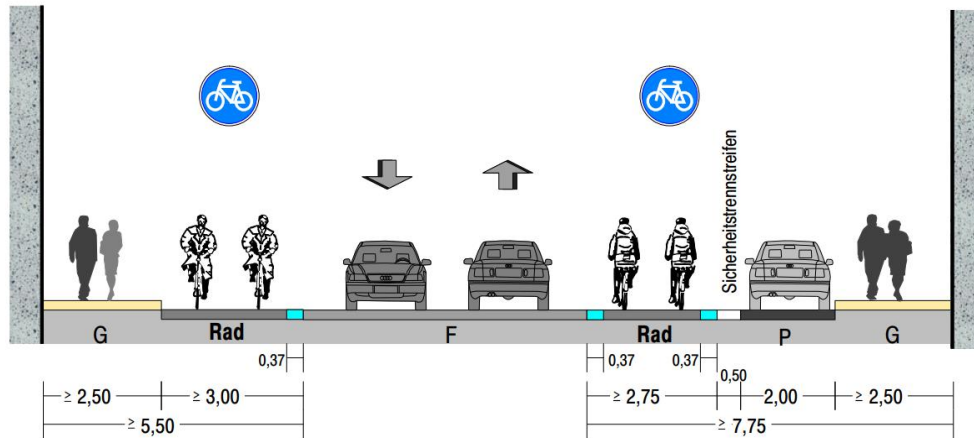
2 Führungen an Hauptverkehrsstraßen



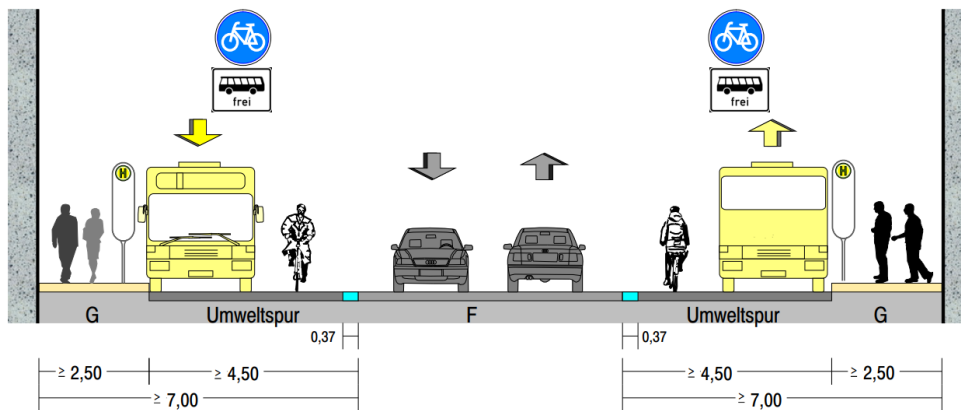
Musterquerschnitt H1S: Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr



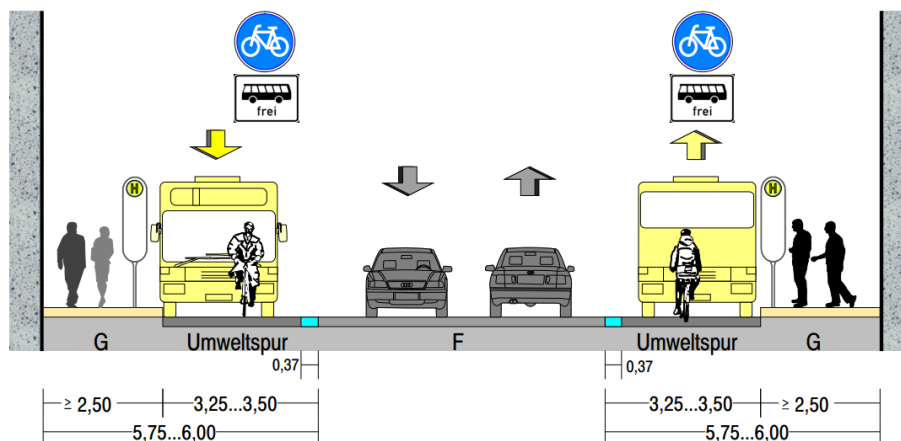
Musterquerschnitt H2S: Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr (einseitig)



Musterquerschnitt H3S: Radfahrstreifen

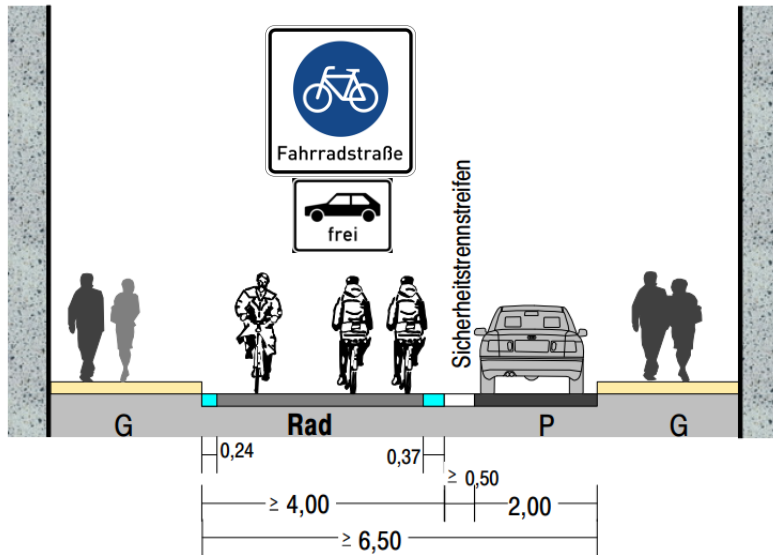


Musterquerschnitt H4S: Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbusverkehr (nebeneinanderfahren)

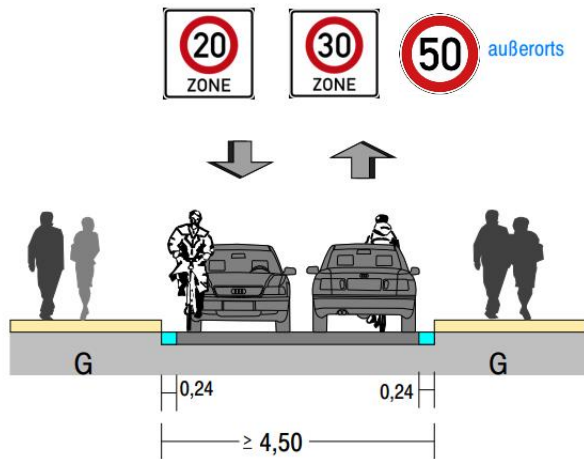


Musterquerschnitt H5S: Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbusverkehr (hintereinanderfahren)

3 Führungen auf Nebenstraßen

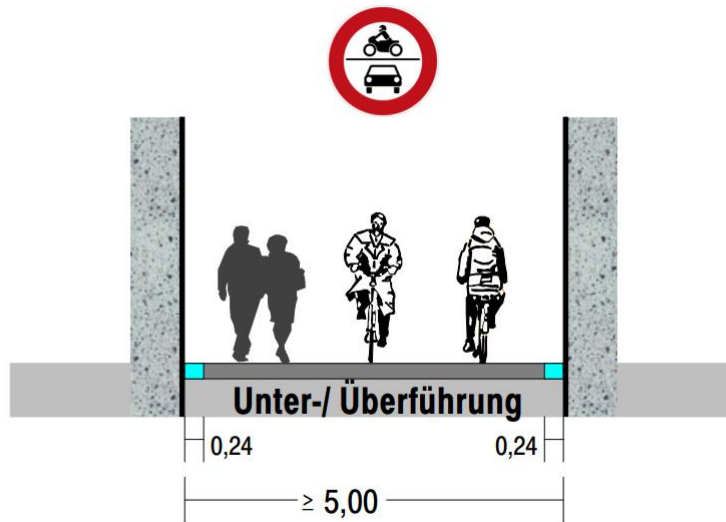


Musterquerschnitt N1S: Fahrradstraße



Musterquerschnitt N2S: Mischverkehr

4 Andere Führungsformen



Musterquerschnitt A1S: Unterführung / Überführung

Anlage 2.1
Standards für PRR und RSV in Rheinland-Pfalz

Radschnellwege Rheinland-Pfalz Standards für Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen Version 1.0, Stand 05.04.2019



Impressum

Herausgeber:

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
Friedrich-Ebert-Ring 14-20
56068 Koblenz

Ansprechpartner: Geschäftsbereich Planung / Bau; Ludger Schulz, Fachgruppe Projektplanung & Radwege in Rheinland-Pfalz

Tel.: 0261 / 3029-1148,

Fax: 0261 / 3029-1140

www.lbm.rlp.de/Aufgaben/Radwege/

ludger.schulz@lbm.rlp.de

im Auftrag des

Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz

Stiftsstraße 9

55116 Mainz

Ansprechpartner: Abt. Verkehr und Straßenbau; Ralf Keßler, Referat Straßenplanung, Umweltschutz im Straßenbau, Radwege

Tel.: 06131 / 16-2133

Fax: 06131 / 1617-2133

Ralf.Kessler@mwvlw.rlp.de

Redaktion

Ludger Schulz (Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz)

Sweco GmbH, Koblenz

Die Inhalte wurden mit den jeweiligen Fachabteilungen des Landesbetriebes Mobilität abgestimmt.

Bearbeitung

Beckmann Mediendesign

Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz, Koblenz

PGV Alrutz, Hannover

Sweco GmbH, Koblenz

Sofern nicht andere Quellen angegeben sind wurden die Fotos, Grafiken und Montagen durch Sweco GmbH im Auftrag des MWVLW erstellt.

Titelblatt

Foto: Dominik Ketz, Montage Beckmann Mediendesign

Inhalt

1	HINTERGRUND	8
2	GRUNDLEGENDE AUSGESTALTUNG VON PENDLER-RADROUTEN IN RHEINLAND-PFALZ	12
2.1	StVO-Ausstattung von Pendler-Radrouten	12
2.2	Pendler-Radrouten-spezifische Elemente der Grundausstattung	15
2.2.1	Durchgehende farbige Radmarkierung	15
2.2.2	Flächige Markierungen im Zuge der Pendler-Radrouten	15
2.2.3	Bodenpiktogramme	16
2.3	HBR-Beschilderung	16
2.3.1	Routenlogo	17
2.3.2	Vollwegweiser (Pfeil- und Tabellenwegweiser)	17
2.4	Weitere Ausstattung von Pendler-Radrouten	18
3	MUSTERLÖSUNGEN FÜR QUERSCHNITTE INNERORTS	19
3.1	Pendler-Radrouten auf der Fahrbahn	19
3.1.1	Pendler-Radrouten im Zuge einer Fahrradstraße	19
3.1.2	Pendler-Radrouten auf Fahrradstraße als Einbahnstraße	20
3.1.3	Pendler-Radrouten auf Fahrradstraße mit in einer Richtung zugelassenem Kfz-Verkehr (unechte Einbahnstraße)	20
3.1.4	Pendler-Radrouten auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen	21
3.1.5	Pendler-Radrouten auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen	22
3.1.6	Pendler-Radrouten im Zuge einer Erschließungsstraße	24
3.1.7	Pendler-Radrouten in Einbahnstraße	24
3.2	Pendler-Radrouten auf straßenbegleitenden Radwegen	25
3.3	Pendler-Radrouten auf straßenunabhängigen Radwegen	26
4	MUSTERLÖSUNGEN FÜR QUERSCHNITTE AUßERORTS	28
4.1	Pendler-Radrouten auf straßenbegleitenden Radwegen	28
4.2	Pendler-Radrouten auf straßenunabhängigem Radwegen	30
4.3	Pendler-Radrouten auf Wirtschafts- und Betriebswegen	31
5	MUSTERLÖSUNGEN FÜR KNOTENPUNKTE	33
5.1	Pendler-Radrouten auf der Fahrbahn	33
5.1.1	Pendler-Radrouten im Zuge einer Fahrradstraße	33



5.1.2	Pendler-Radroute in Erschließungsstraßen	35
5.1.3	Pendler-Radroute auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen	35
5.1.4	Pendler-Radroute auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen	35
5.1.5	Pendler-Radroute auf Fahrradstraße in Einbahnstraße	36
5.2	Straßenunabhängig geführte Radwege	38
5.3	Pendler-Radroute auf straßenbegleitendem Radweg außerorts	40
5.4	Pendler-Radroute über Wirtschafts- und Betriebswege	42
	ANHANG	46

Abbildungsverzeichnis

2 Grundlegende Ausgestaltung von Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz

Abbildung 1: Durchgehende reflektierende Bodenmarkierung	12
Abbildung 2: Bevorrechtigung der PRR auf der Fahrbahn mittels Vorfahrt gewähren.....	13
Abbildung 3: Bevorrechtigung der PRR auf der Fahrbahn mittels Halt. Vorfahrt gewähren.....	13
Abbildung 4: Bevorrechtigung der PRR auf der Fahrbahn bei abknickender Vorfahrt.....	14
Abbildung 5: PRR auf der Fahrbahn ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall).....	14
Abbildung 6: Durchgehende farbige Randmarkierung der Pendler-Radroute	15
Abbildung 7: Bodenpiktogramme PRR	16
Abbildung 8: Entwürfe für ein PRR-Logo	17
Abbildung 9: HBR-Pfeilwegweiser mit PRR-Routenlogo als Einschubplakette	18
Abbildung 10: Tabellenwegweiser mit PRR-Routenlogo als Einschubplakette	18

3 Musterlösungen für Querschnitte innerorts

Abbildung 11: Querschnitt Pendler-Radroute auf Fahrradstraße (Regelfall)	19
Abbildung 12: Aufsicht Pendler-Radroute auf Fahrradstraße.....	19
Abbildung 13: Pendler-Radroute auf Fahrradstraße in Einbahnstraße.....	20
Abbildung 14: Pendler-Radroute auf Fahrradstraße in unechter Einbahnstraße	20
Abbildung 15: PRR auf Radfahrstreifen.....	21
Abbildung 16: PRR auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen beidseitig	22
Abbildung 17: PRR auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen einseitig / alternierend	23
Abbildung 18: Querschnitt Pendler-Radroute in Erschließungsstraße (Ausnahmefall)	24
Abbildung 19: StVO-Beschilderung von für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen	24
Abbildung 20: Furt an Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht, innerorts	25
Abbildung 21: Radwegende mit Übergang in Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen	26
Abbildung 22: PRR auf straßenunabhängigem Zweirichtungsradweg innerorts (getrennter Geh- und Radweg, Regelfall)	27

4 Musterlösungen für Querschnitte außerorts

Abbildung 23: PRR auf straßenbegleitenden Einrichtungsradweg, außerorts (getrennter Geh- und Radweg, Regelfall)	28
Abbildung 24: PRR auf straßenbegleitenden Einrichtungsradweg, außerorts (gemeinsamer Geh- und Radweg bei sehr geringem Fußgängeraufkommen, Ausnahmefall)	28

Abbildung 25: Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg außerorts (gemeinsamer Geh- und Radweg, bei sehr geringem Fußgängeraufkommen, Ausnahmefall)	29
Abbildung 26: Straßenbegleitender links geführter und für den Radverkehr freigegebener Gehweg außerorts (Ausnahmefall).....	29
Abbildung 27: PRR auf straßenunabhängigem Zweirichtungsradweg außerorts (getrennter Geh- und Radweg, Regelfall)	30
Abbildung 28: PRR auf straßenunabhängigem Zweirichtungsradweg außerorts (gemeinsamer Geh- und Radweg bei sehr geringem Fußgängeraufkommen, Ausnahmefall)	30
Abbildung 29: PRR auf Wirtschaftsweg, Regelausstattung.....	31
Abbildung 30: PRR auf Betriebswegen.....	32
Abbildung 31: Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit HBR-Beschilderung.....	32
5 Musterlösungen für Knotenpunkte	
Abbildung 32: PRR auf Fahrradstraße mit Bevorrechtigung (Regelfall)	33
Abbildung 33: PRR auf Fahrradstraße ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)	34
Abbildung 34: PRR auf Fahrradstraße in Einbahnstraße mit Bevorrechtigung (Regelfall)	36
Abbildung 35: PRR auf Fahrradstraße in Einbahnstraße ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)	37
Abbildung 36: PRR auf straßenunabhängigen Wegen mit Bevorrechtigung (Regelfall)	38
Abbildung 37: PRR auf straßenunabhängigen Wegen ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)	39
Abbildung 38: Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Bevorrechtigung (Regelfall)	40
Abbildung 39: Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg ohne Bevorrechtigung (begründeter Ausnahmefall)	41
Abbildung 40: Bevorrechtigung im Wirtschafts-/Betriebswegenetz (Regelfall) bei einstreifigem Wirtschafts-/Betriebsweg	42
Abbildung 41: Bevorrechtigung im Wirtschafts-/Betriebswegenetz (Regelfall) bei zweistreifiger Wirtschafts-/Betriebsweg.....	43
Abbildung 42: Bevorrechtigung im Wirtschafts-/Betriebswegenetz (Regelfall bei besonders schwieriger / unübersichtlicher Stelle)	44
Abbildung 43: PRR im Wirtschafts-/Betriebswegenetz ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)	45

Abkürzungen

ERA	Empfehlung für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen e. V.
HAnwERA	Hinweise zur Anwendung der ERA in Rheinland-Pfalz (Entwurf Stand 2017)
HBR	Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz, Fortschreibung 2014
LBM	Landesbetrieb Mobilität
MWVLW	Ministerium für Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz
PRR	Pendler-Radroute
RMS	Richtlinien für Markierungen von Straßen
RSV	Radschnellverbindung
RSW	Radschnellweg
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
VZ	Verkehrszeichen
ZZ	Zusatzzeichen

1 Hintergrund

Seit 2010 werden Radschnellwege in Deutschland in die Überlegungen zur Lösungen von Verkehrsproblemen in Ballungsgebieten einbezogen.¹ Die Bezeichnung *Radschnellwege* wird heute (2018) als Überbegriff für *Radschnellverbindungen* und *Radvorrangrouten* verwendet, letztere werden in Rheinland-Pfalz als Pendler-Radrouten bezeichnet.

Radschnellwege

Radschnellverbindung
(nach FGSV 2014)

Radvorrangrouten
= Pendler-Radrouten in RLP

Radschnellwege stellen direkte und qualitativ hochwertige Verbindungen zwischen Quellen und Zielen dar. Aufgrund ihrer Führungsform (u. a. Direktheit, Geradlinigkeit, möglichst geringe Anzahl an Kreuzungen) und der guten Oberflächenbeschaffenheit ermöglichen sie eine gleichbleibend hohe Fahrgeschwindigkeit auf langer Strecke.

2014 veröffentlichte die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. das „Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“. Dieses Papier beschreibt die Standards von *Radschnellverbindungen* einschließlich Systemskizzen für ihre Ausgestaltung.

Die in dem Arbeitspapier der FGSV beschriebenen Einsatzfälle haben im Schwerpunkt Ballungsräume im Fokus. Um auch die ländlicher geprägten Siedlungsstrukturbereiche zu berücksichtigen und die Entwicklung von störungsarmen radgeeigneten Korridoren zu fördern, hat Rheinland-Pfalz seit 2014 das Konzept von Pendler-Radrouten im Sinne von Radvorrangrouten entwickelt.

So hat Rheinland-Pfalz 2014 das Thema aufgegriffen und im Rahmen einer Studie das Potenzial für Radschnellwege im Land untersucht. Im Ergebnis wurden sieben Potenzialräume beschrieben, die grundsätzlich für die Umsetzung von Radschnellwegen in Frage kommen. Die Durchführung von Machbarkeitsstudien für Radschnellwege (Radschnellverbindungen und Pendler-Radrouten) in den sieben Potenzialräumen wird seit 2018 vom Land mit 80 % mitfinanziert.

Die Förderung zum (Aus-) Bau von Radschnellverbindungen ist seit 2018 durch den Bund möglich. Die Voraussetzung für die Förderung ist unter anderem, „dass der Radschnellweg ein hohes Radverkehrspotenzial besitzt. Ein hohes Potenzial liegt in der Regel vor, wenn Prognoseverkehrsstärken von mehr als 2.000 Radfahrten pro Tag im Querschnitt zu erwarten sind“².

¹ Vgl. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/erste-umfassende-machbarkeitsstudie-fuer>

² Vgl. Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 vom 20.06.2018

Zusätzlich wird vom Land Rheinland-Pfalz seit **2019** für förderfähige Umsetzungsmaßnahmen ein Plus von 10 % gewährt.

Aktuell arbeitet die Forschungsgesellschaft an Empfehlungen für einen Standard für Radvorrangrouten: Radvorrangrouten haben die gleiche Netzfunktion wie Radschnellverbindungen aber ein geringeres Nutzerpotenzial als RSV. Der Standard ist gegenüber dem RSV-Standard verringert, gegenüber dem Grund-Standard der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) aber höher. Pendler-Radrouten in RLP entsprechen den Radvorrangrouten nach künftigem bundesweitem Standard.

Entwicklung von Radschnellverbindungen in Deutschland und Rheinland-Pfalz

Seit 2010	Radschnellwege werden in Deutschland in die Überlegung zur Lösung von Verkehrsproblemen in Ballungsgebieten einbezogen
2014	Veröffentlichung „Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
2014	Potenzialstudie zu Radschnellwegen in Rheinland-Pfalz mit Identifikation von sieben Potenzialräumen
2017	Änderung des Bundesfernstraßengesetzes zur Vorbereitung der Bundesförderung für den (Aus-)Bau von Radschnellwegen
2018	Mitfinanzierung von Machbarkeitsstudien zu 80 %
2018	Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030 des Bundes
2019	Gewährung eines Landeszuschusses von Plus 10 % für die Umsetzung von förderfähigen Maßnahmen in Rheinland-Pfalz
aktuell	Erarbeitung eines Standards für Radvorrangrouten (gleiche Netzfunktion wie RSV aber geringeres Nutzungspotenzial) durch die FGSV

Zielsetzung in Rheinland-Pfalz ist es, mit Pendler-Radrouten überwiegend auf vorhandenen Straßen und Wegen und mit geringeren umfangreichen Investitionen in Weg und Infrastruktur eine zeitnahe und kostengünstige Umsetzung zu ermöglichen. So sollen die gewünschten Effekte weitestgehend erreicht werden, indem z. B. Schnittstellen optimiert werden und somit eine Beschleunigung des Radverkehrs erreicht wird. Durch die Planung am Bestand wird der vorhandene (begrenzte) Verkehrsraum neu aufgeteilt.

Musterlösungen für Pendler-Radrouten (PRR) und Hinweise zur ergänzenden Ausstattung von Radschnellverbindungen (RSV)

Dieses Papier beinhaltet die beispielhafte Visualisierung wichtiger Elemente, die zukünftig bei der Einrichtung von Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz als landesweiter Standard Anwendung finden. Mit Hilfe der Standards sollen alle Verkehrsteilnehmer im Verkehrsraum schnell erkennen, welche Strukturen hier vor Ort anzutreffen sind.

Die Standards berücksichtigen einerseits den Standard auf Bundesebene (StVO, VwV-StVO, ERA, etc.) einschließlich sonstiger, fachspezifischer Regelwerke zu RSV und andererseits die landesspezifischen Empfehlungen (z. B. „Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ - HBR). Grundlage für die Ausgestaltung vor Ort sind zudem die „Hinweise zur Anwendung der ERA in Rheinland-Pfalz“ (HANwERA) in ihrer jeweils aktuellen Fassung (zukünftig im Fachportal unter www.radwanderland-fachportal.de abrufbar).

Musterlösungen für Radschnellverbindungen nach FGSV-Standard sind im „Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV von 2014 enthalten. Detailliertere Ausführungen liegen in Form der „Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg“³ vom August 2017 vor. Diese Musterlösungen gelten bei der Planung von Radschnellverbindungen auch in Rheinland-Pfalz. Landesspezifische Ergänzungen erfolgen mittels durchgehender Beschilderung gemäß „Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ auch für Radschnellverbindungen in RLP.

Das vorliegende Papier ist nicht abschließend und wird bei Bedarf fortgeschrieben.

Es wurde umfassend mit der Oberen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und unter Berücksichtigung bundesweiter Entwicklungen und Vorgaben erarbeitet.

Das Wichtigste im Überblick

	Radschnellverbindung nach FGSV	Pendler-Radroute
Mögliche Führungsformen	<p>Radschnellverbindungen werden in der Regel über straßenunabhängig geführte Radwege, straßenbegleitende Radwege, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen geführt.</p> <p>Im Regelfall ausgeschlossene Führungsformen hingegen sind: gemeinsame Geh- und Radwege, für den Radverkehr freigegebene Gehwege, verkehrsberuhigte Bereiche („Spielstraße) sowie verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche („20-er-Zone“).</p>	<p>Pendler-Radrouten werden in der Regel über baulich vorhandene geeignete Wege geführt. Dies können neben straßenunabhängigen oder straßenbegleitenden Wegen auch Radfahrstreifen, Schutzstreifen und außerhalb bei wenig Fußverkehr auch gemeinsame Geh- und Radwege sein.</p> <p>Die gemeinsame Nutzung von Wirtschafts- und Betriebswegen ist für Pendler-Radrouten zulässig.</p>

³ Vgl. https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload_fahrradlandbw/Downloads/Musterloesungen_Radschnellverbindungen_BW_170907.pdf

	Radschnellverbindung nach FGSV	Pendler-Radroute
Geschwindigkeiten	Durchschnittsgeschwindigkeit bis zu 30 km/h.	Durchschnittsgeschwindigkeit mind. 20 km/h.
Breiten	Zweirichtungsradweg $\geq 4,00$ m Einrichtungsradweg $\geq 3,00$ m Radfahrstreifen $\geq 3,00$ m	Zweirichtungsradweg $\geq 3,00$ m Einrichtungsradweg $\geq 2,00$ m Radfahrstreifen $\geq 2,00$ m

Zunächst wird die grundlegende Ausgestaltung von Pendler-Radrouten beschrieben. Es wird dabei differenziert nach StVO-Ausstattung, PRR-spezifischen Elementen und der HBR-Beschilderung.

Es folgen Systemskizzen für verschiedene Führungsformen (Musterlösungen für Querschnitte, innerorts wie außerorts) sowie Musterlösungen für Knotenpunkte.

2 Grundlegende Ausgestaltung von Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz

2.1 StVO-Ausstattung von Pendler-Radrouten



Abbildung 1: Durchgehende reflektierende Bodenmarkierung

Als leitendes Element, zur Wiedererkennbarkeit der Pendler-Radroute und Erkennbarkeit auch ohne Beleuchtung wird die **gesamte Strecke mit dem weißen Fahrbahnbegrenzungsstrich (VZ 295)** ausgestattet (vgl. Abbildung 1). Um ihre leitende Wirkung voll zu entfalten, sollte diese Markierung also - soweit möglich und vorrangig außerorts - an Rad- und Wirtschaftswegen **entlang des gesamten Streckenverlaufs** aufgebracht werden.

Es sollte sich hier um ein **reflektierendes Material (Dauermarkierung)** handeln, damit auch bei ungünstigen Lichtverhältnissen bzw. bei leichten Verschmutzungen

der Verlauf der Radroute vor allem im Außenbereich gut erkennbar bleibt.

Überall dort, wo die Vorfahrt nach VZ 205 (Vorfahrt gewähren.) oder 206 (Halt. Vorfahrt gewähren.) geregelt ist, soll die **Wartelinie** (Blockmarkierung: VZ 341) (vgl. Abbildung 2) bzw. die **Haltlinie** (VZ 294) (vgl. Abbildung 3) aufgebracht werden.

Begründung: Die Führung einer Pendler-Radroute über die Fahrbahn stellt eine besondere Situation dar, die eine Bevorrechtigung der PRR-führenden Straße an Kreuzungssituationen ermöglicht. Nur an diesen Situationen ist die Wartelinie oder die Haltlinie für die untergeordneten Straßen anzuordnen.

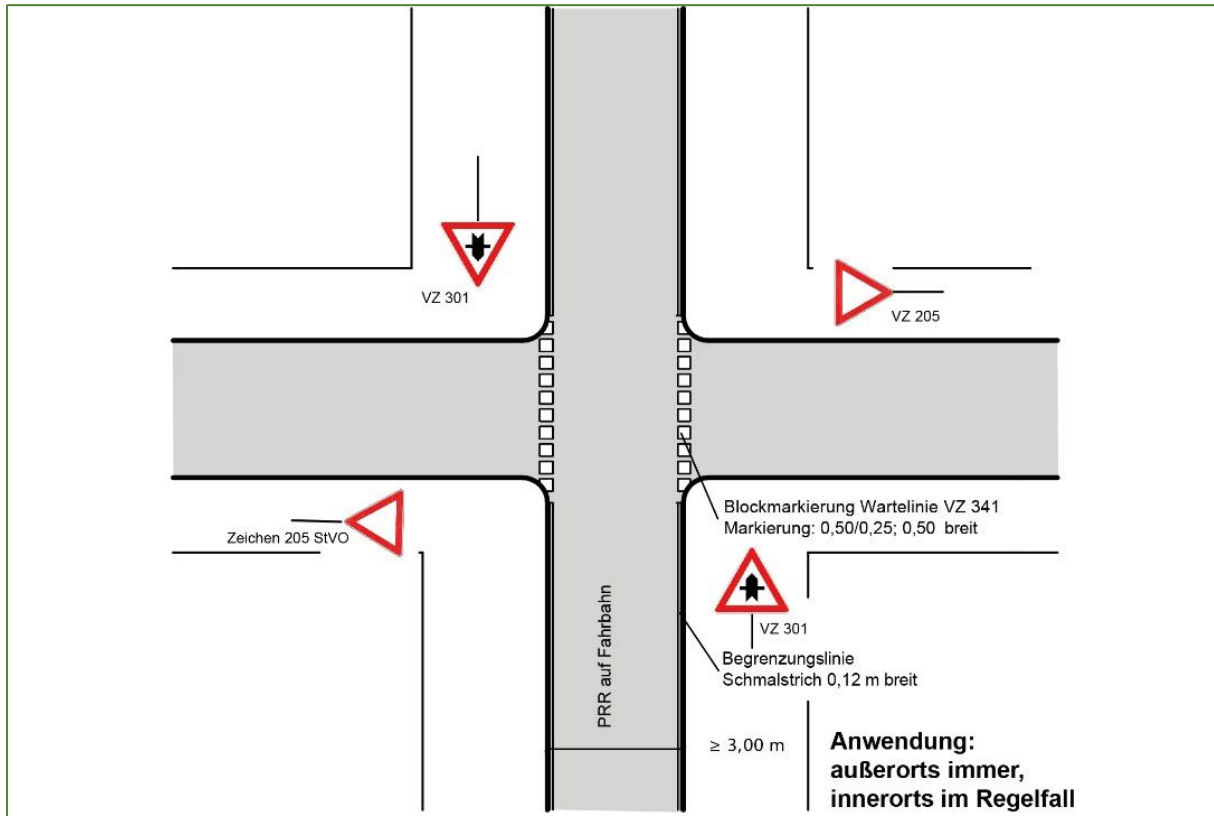


Abbildung 2: Bevorrechtigung der PRR auf der Fahrbahn mittels Vorfahrt gewähren

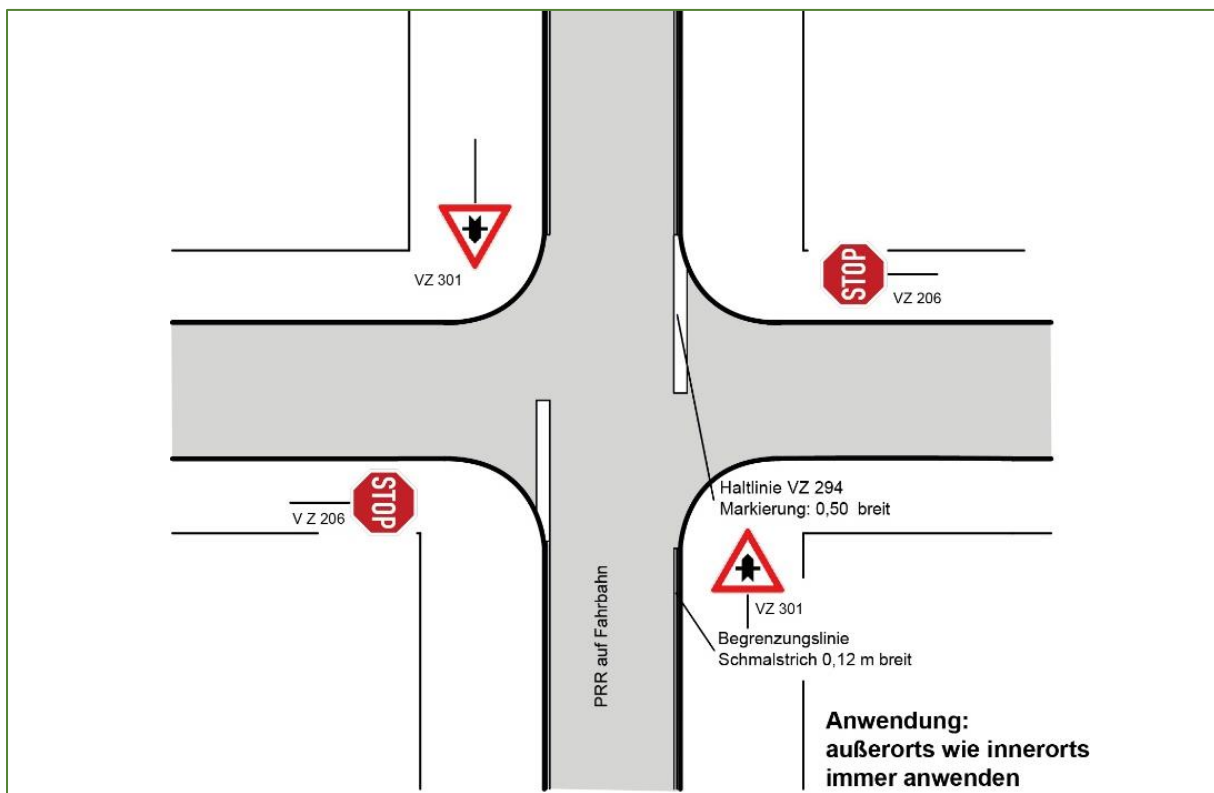


Abbildung 3: Bevorrechtigung der PRR auf der Fahrbahn mittels Halt. Vorfahrt gewähren

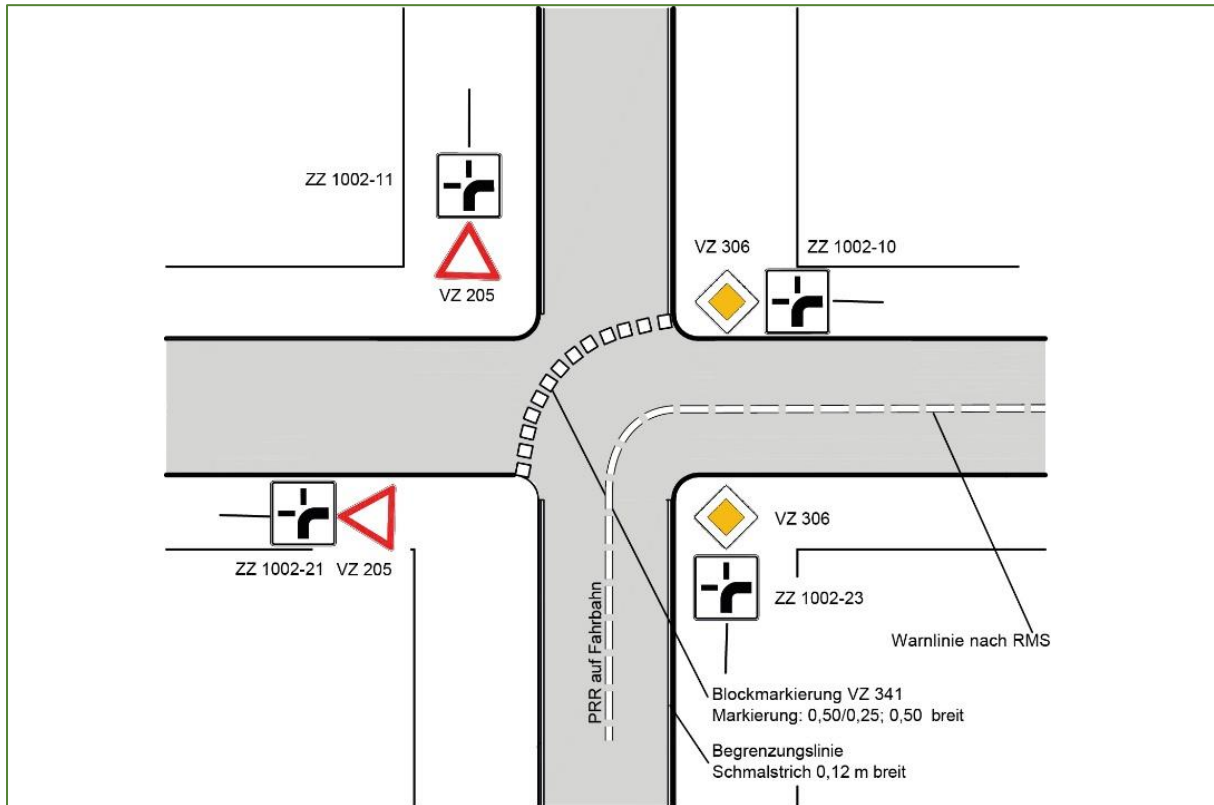


Abbildung 4: Bevorrechtigung der PRR auf der Fahrbahn bei abknickender Vorfahrt

Nur im Ausnahmefall ist die PRR an Knotenpunkten nicht bevorrechtigt. Hier wird per VZ 138 (Radfahrer kreuzen) auf diese Verkehrsteilnehmer gesondert hingewiesen (vgl. Abbildung 5).

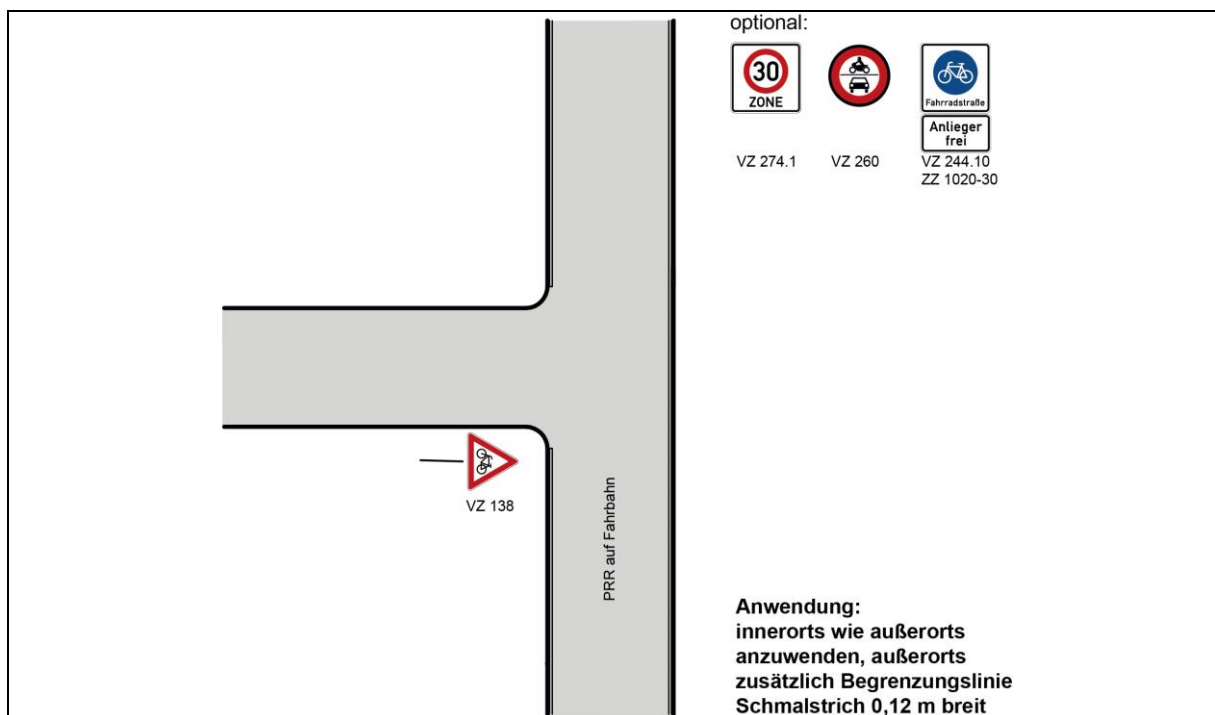


Abbildung 5: PRR auf der Fahrbahn ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)

2.2 Pendler-Radrouten-spezifische Elemente der Grundausrüstung

2.2.1 Durchgehende farbige Radmarkierung

Die StVO sieht keine anderen Farben außer weiß oder gelb (vorübergehende Markierungen, die die weißen Markierungen dann aufheben) im Straßenverkehrsraum vor.

Eine Entscheidung des Bundes bzgl. einer durchgehenden farbigen Randmarkierung in voraussichtlich Grün bei Radschnellwegen **bleibt zunächst abzuwarten**. Sollte der Bund zu der Entscheidung kommen, dass eine durchgehende farbige Randmarkierung bei Radschnellwegen aufgebracht werden kann, so wird diese auch bei Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz zum Einsatz kommen, um die Besonderheit des Angebots für alle Verkehrsteilnehmer zu unterstreichen.

Beim Pilotprojekt PRR Bingen – Ingelheim – Mainz wird die durchgehende farbige Randmarkierung im HRB-Grün (RAL 6024) umgesetzt.

Für Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz wird ein Breitstrich von 0,25 m, für Pendler-Radrouten ein Schmalstrich von 0,12 m empfohlen. Entscheidend für die Breite ist der Querschnitt des vorhandenen Verkehrsraums.



Abbildung 6: Durchgehende farbige Randmarkierung der Pendler-Radroute

Hier: Innerorts mit taktiler Begrenzung

2.2.2 Flächige Markierungen im Zuge der Pendler-Radroute

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) machen folgende Aussagen:

„Einfärbungen zwischen Markierungen von Radverkehrsanlagen erfolgen aus Sicherheitsgründen nur an **besonderen Konfliktbereichen**, z. B. im Zuge gekennzeichneter Vorfahrtsstraßen und an Knotenpunkten. Als Markierungsfarbe für Radverkehrsanlagen sollte **rot** verwendet werden.“ (ERA, S. 77).

Zur Hervorhebung von Radverkehrsanlagen der Pendler-Radroute auch **außerhalb von besonderen Konfliktpotenzialen** gemäß ERA (s. o.) liegen von Bundesseite noch **keine** einheitlichen Vorgaben vor.

Nach aktuellem Stand (Version 1.0 vom 08.04.2019) werden für Rheinland-Pfalz - jedoch vorbehaltlich der Vorgaben auf Bundesebene - folgende Empfehlungen gegeben: Gemäß StVO und der ERA werden Knotenpunkte dann flächig rot eingefärbt, wenn besondere Gefahrensituationen diese Kennzeichnung erforderlich macht.

Die Entscheidung zur etwaigen Einfärbung von Radverkehrsanlagen ist mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen.

2.2.3 Bodenpiktogramme

An unübersichtlichen Stellen können zur Verdeutlichung **Bodenpiktogramme** (Abbildung 7) angebracht werden. Es handelt sich hierbei um ein Zusatzelement zur linienhaften Markierung, das im Einzelfall anzuwenden ist.

Dabei ist darauf zu achten, dass sie **mindestens 50 m außerhalb von Entscheidungssituationen** aufgebracht sind.



Abbildung 7: Bodenpiktogramme PRR

Foto: Dominik Ketz; Montage Beckmann Mediendesign

Für RSV gelten die künftigen bundesweiten Vorgaben.

2.3 HBR-Beschilderung

Pendler-Radrouten und Radschnellverbindungen werden nach den verbindlichen Vorgaben des Landes gemäß der „Hinweise zur wegweisenden und touristischen Beschilderung für den Radverkehr in Rheinland-Pfalz“ (HBR 2014) ausgeschildert. Dabei kommen die nachfolgend dargestellten Elemente im Streckenverlauf und an Knotenpunkten zum Einsatz.

2.3.1 Routenlogo

Ein eigens entwickeltes **Routenlogo** (vgl. Abbildung 8) dient der routenorientierten Wegweisung der PRR, wie im Kapitel 5.1 der HBR 2014 beschrieben. Dabei wird dasselbe Grün verwendet, welches nach bundesweiten Vorgaben für Radschnellwege zukünftig Anwendung findet.

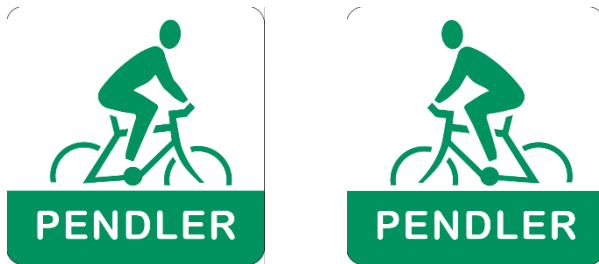


Abbildung 8: Entwürfe für ein PRR-Logo

Eine durchgängige Nummerierung der Pendler-Radrouten erfolgt jeweils bezogen auf den jeweiligen Potenzialraum (bspw. PRR 11 für die Pendler-Radroute Bingen – Ingelheim – Mainz für die erste im ersten Potenzialraum realisierte PRR, PRR 51 für die Pendler-Radroute Konz – Trier – Schweich).

Für die Beschilderung von Radschnellverbindungen in RLP kommt ein entsprechendes Routenlogo, das den bundesweiten Vorgaben zur StVO-Kennzeichnung von RSV entspricht, zum Einsatz.

2.3.2 Vollwegweiser (Pfeil- und Tabellenwegweiser)

Vollwegweiser (Pfeil- (vgl. Abbildung 9) und Tabellenwegweiser (vgl. Abbildung 10) werden aufgestellt:

- an allen Knoten, an denen eine Entscheidungssituation vorliegt, also in der Regel dort, wo sich zwei Verbindungen mit HBR-Radwegbeschilderungen kreuzen.
- in Ortszentren, an Bahnhöfen sowie gegebenenfalls an Parkplätzen, da diese Punkte als wichtige Ausgangspunkte für den Start einer Pendler-Radroute / einer Radschnellverbindung gelten.
- an Knoten, wo andere wichtige Verbindungen ohne Wegweisung aber mit hohem Radverkehrsaufkommen eine beschilderte Strecke kreuzen, z. B. straßenbegleitende Radwege
- entlang von Ausfallstraßen. Die Wegweisung bekommt hier die Funktion einer Zuführungsbeschilderung, um Radfahrer auf die beschilderten Routen aufmerksam zu machen.
- zur Bestätigung mit Ziel-, Kilometer- und Routenangabe ca. alle 2 bis 5 km.

Das Routenlogo wird entsprechend der HBR an Pfeil- und Tabellenwegweisern angebracht. Zur Bestätigung und Verdeutlichung des Streckenverlaufs können anstelle von Zwischenwegweisern **Tabellenwegweiser mit eingehängtem Routenlogo** der PRR / der Radschnellverbindung aufgestellt werden.



Abbildung 9: HBR-Pfeilwegweiser mit PRR-Routenlogo als Einschubplakette
Foto: Dominik Ketz; Montage Beckmann Mediendesign



Abbildung 10: Tabellenwegweiser mit PRR-Routenlogo als Einschubplakette

2.4 Weitere Ausstattung von Pendler-Radrouten

Infostelen („Außenaufsteller“) sind vergleichsweise kostenaufwändig, sodass sie an wenigen ausgewählten Punkten Platz finden können, wie zum Beispiel an den Schnittstellen der PRR mit ihren Zulaufwegen. Ein Entwurf ist noch zu erstellen.

3 Musterlösungen für Querschnitte innerorts

3.1 Pendler-Radroutes auf der Fahrbahn

3.1.1 Pendler-Radroute im Zug einer Fahrradstraße

Wird die Pendler-Radroute über Erschließungsstraßen (Zeile 1 der Prüfkriterien für eine Pendler-Radroute gemäß) geführt, sollten sie im Regelfall als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Sofern punktuelles Parken erlaubt ist, müssen mindestens 5,75 m Verkehrsraum zur Verfügung stehen (vgl. Abbildung 11).

Fahrradstraßen haben das Ziel, den Fahrradverkehr zu bündeln. Generell gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In begründeten Ausnahmefällen ist Anliegerverkehr oder Kfz-Verkehr durch Zusatzzeichen zugelassen. Punktuell Parken ist möglich (vgl. Abbildung 12).

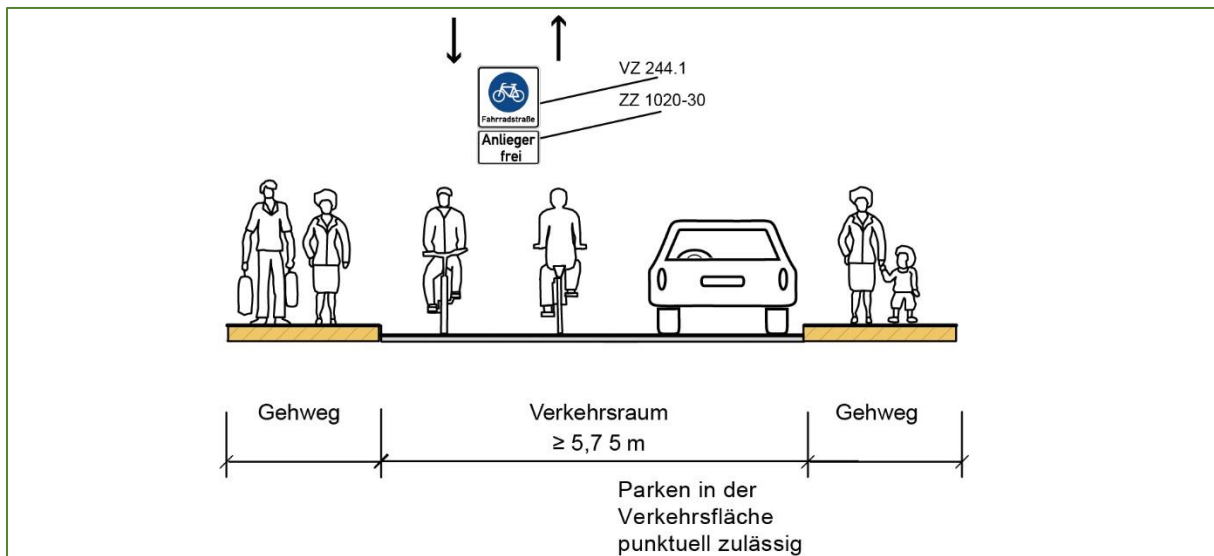


Abbildung 11: Querschnitt Pendler-Radroute auf Fahrradstraße (Regelfall)

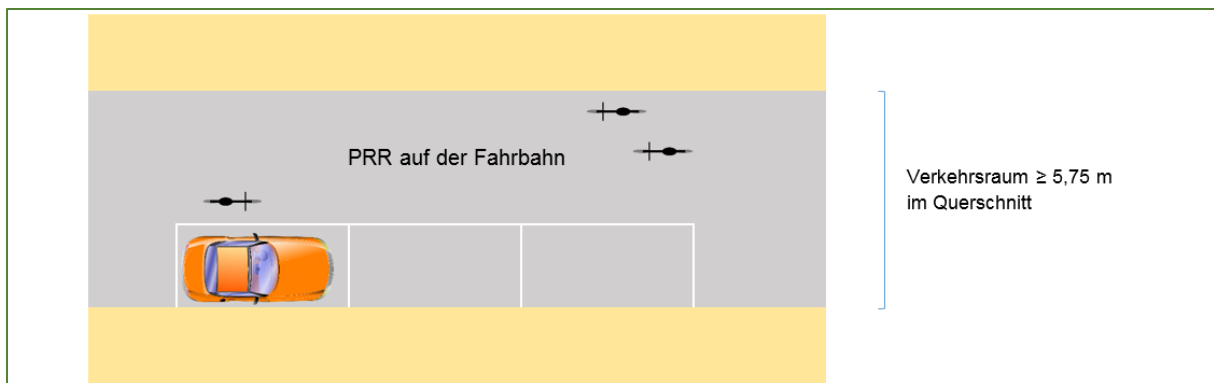


Abbildung 12: Aufsicht Pendler-Radroute auf Fahrradstraße

3.1.2 Pendler-Radroute auf Fahrradstraße als Einbahnstraße

Wird eine Fahrradstraße in einer echten Einbahnstraße angeordnet, so geschieht dies mit VZ 220 / ZZ 1000-32 und VZ 244.1 / ZZ 1020-30 sowie in Gegenrichtung mit VZ 244.1.

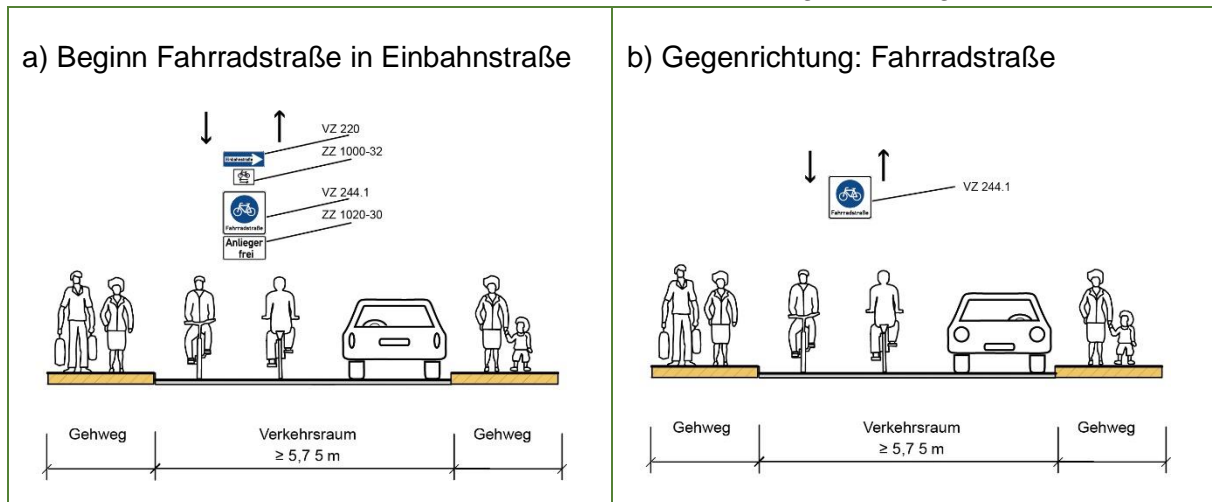


Abbildung 13: Pendler-Radroute auf Fahrradstraße in Einbahnstraße

Hinweis: Zudem können auch Schutzstreifen, bauliche Radwege oder Radfahrstreifen zur Führung des Radverkehrs in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung zum Einsatz kommen (vgl. ERA, Kapitel 7).

3.1.3 Pendler-Radroute auf Fahrradstraße mit in einer Richtung zugelassenem Kfz-Verkehr (unechte Einbahnstraße)

Wird eine Fahrradstraße in nur eine Richtung für den Kfz-Verkehr freigegeben (im Regelfall VZ 244.1 mit ZZ 1020-30), wird damit eine Einbahnstraßenregelung getroffen (vgl. auch Kapitel 3.1.1), wobei Kfz-Verkehr - bedingt durch Ein- und Ausfahrtsverkehr - in beide Richtungen möglich ist.

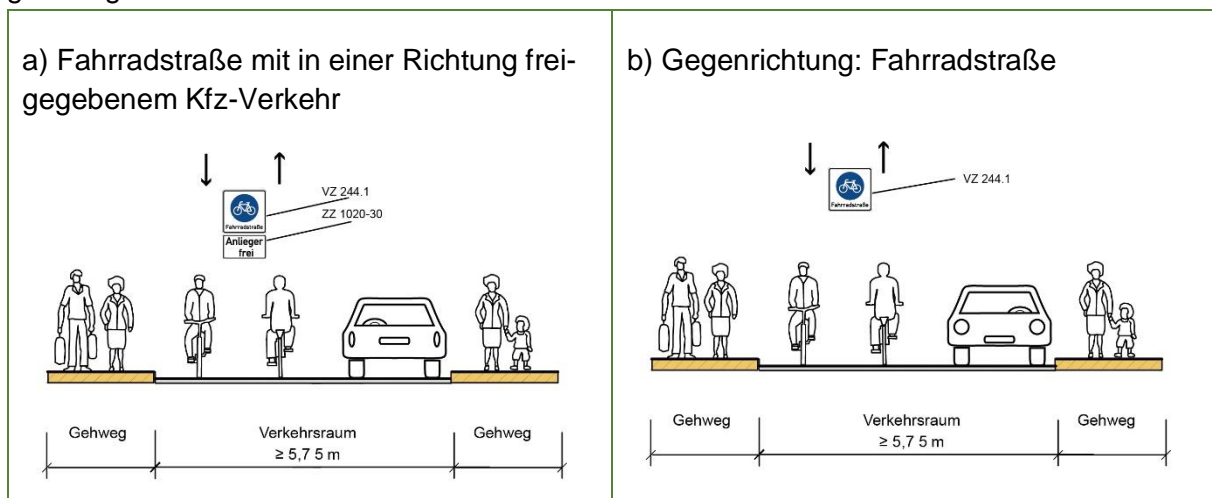


Abbildung 14: Pendler-Radroute auf Fahrradstraße in unechter Einbahnstraße

3.1.4 Pendler-Radroute auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen

Wird die Pendler-Radroute innerorts außerhalb von Tempo-30-Zonen und Fahrradstraßen über die Fahrbahn mitgeführt, so sollte dies, wo die Fahrbahnbreite es zulässt, auf Radfahrstreifen erfolgen (vgl. Abbildung 15).

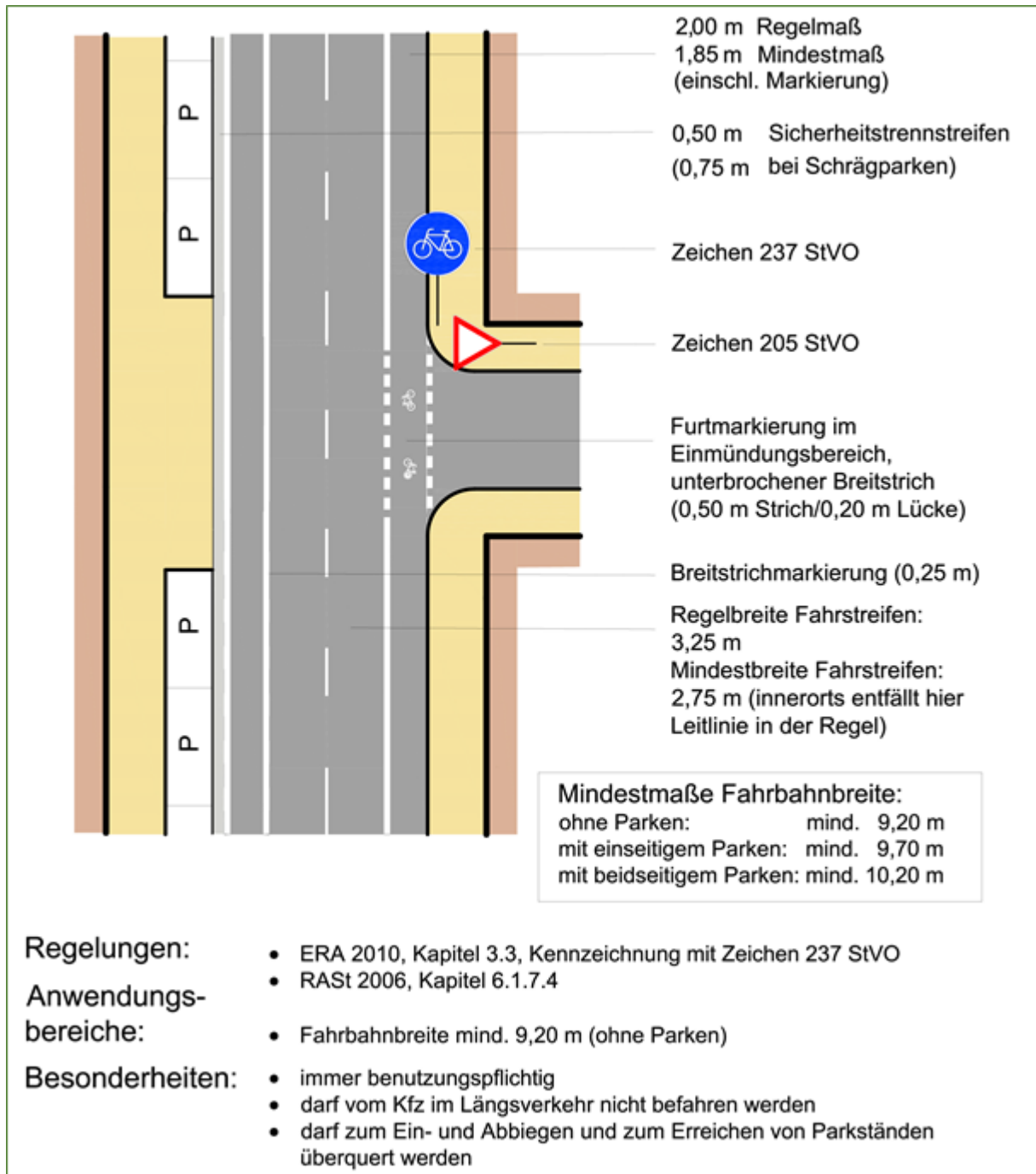


Abbildung 15: PRR auf Radfahrstreifen

Quelle: HANwERA, Blatt 3.3-1, bearbeitet

Bei einer Breite des Radfahrstreifens von über 3,25 m ist die Öffnung für den Busverkehr möglich.⁴

3.1.5 Pendlerradroute auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen

Sofern die Fahrbahnbreiten nicht ausreichend breit für die Anlage von Radfahrstreifen sind, sollten Schutzstreifen eingerichtet werden, falls die hierfür erforderlichen Fahrbahnbreiten vorhanden sind (vgl. Abbildung 16 und Abbildung 17).

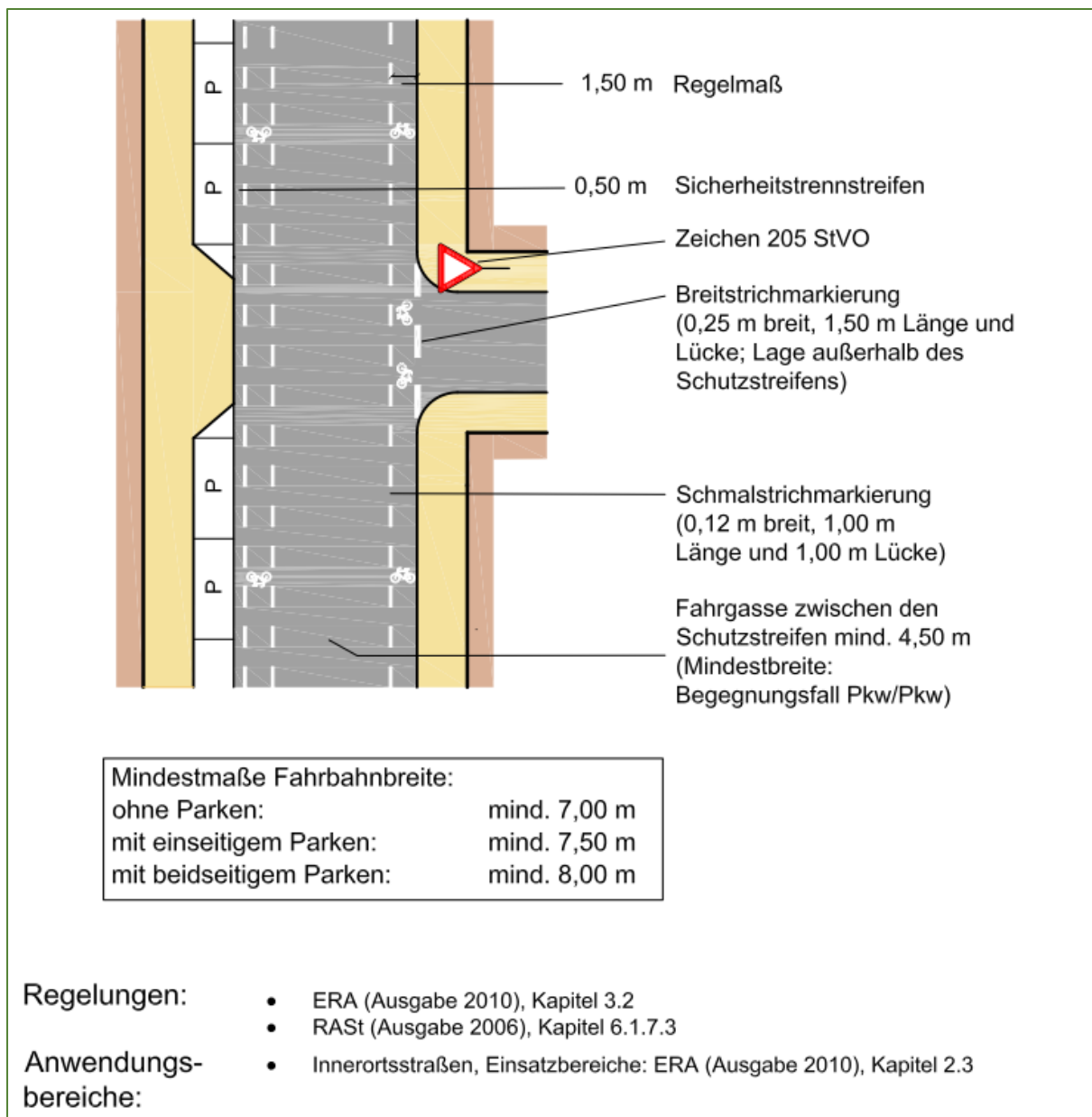


Abbildung 16: PRR auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen beidseitig

Quelle: HANwERA RLP, Musterblatt 3.2.-1, verändert (hier nur Darstellung des Regelmaßes)

⁴ Vgl. Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg, vgl. auch FGSV-Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen

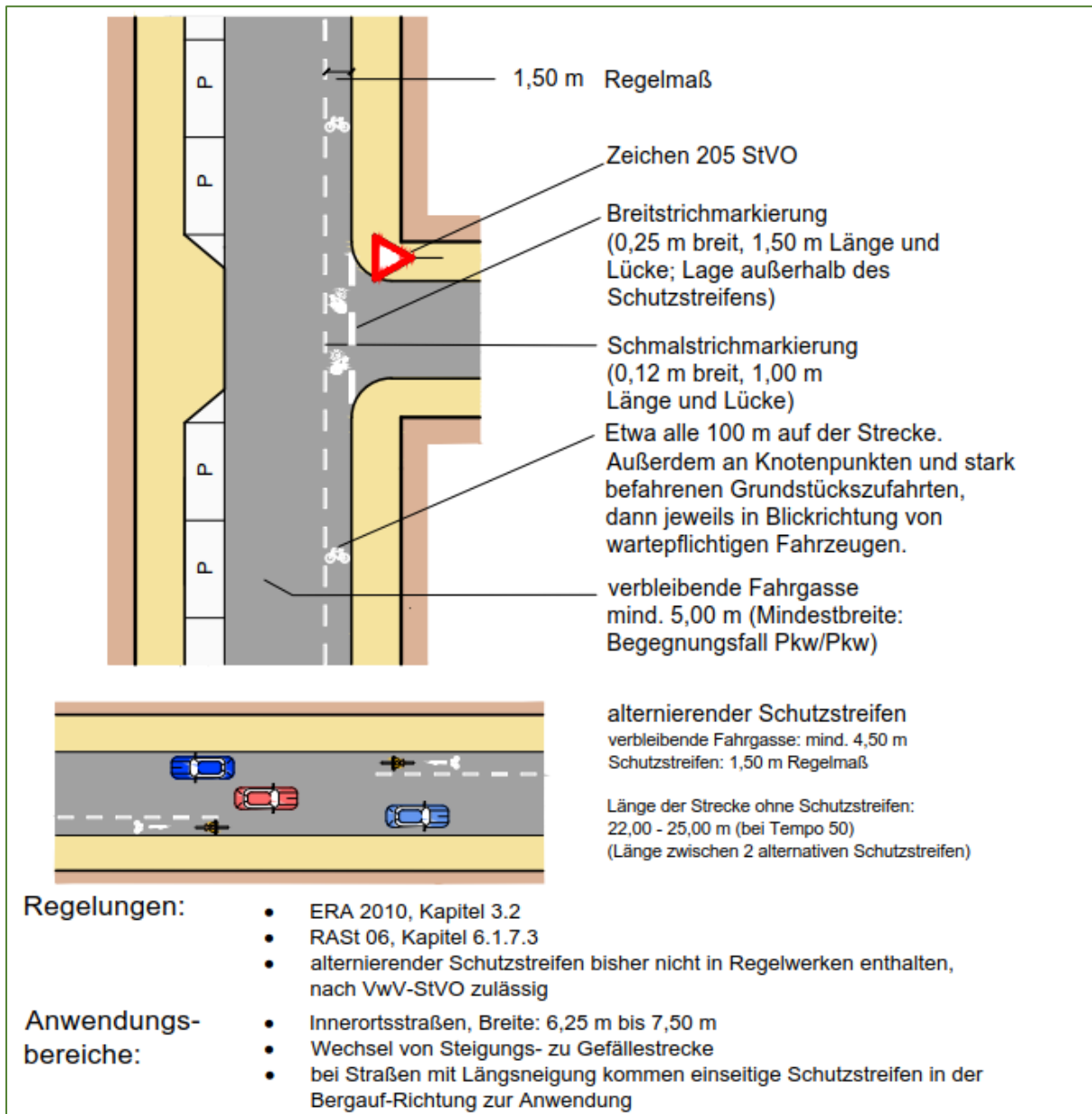


Abbildung 17: PRR auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen einseitig / alternierend

Quelle: HANwERA RLP, Musterblatt 3.2.-2, verändert (hier nur Darstellung des Regellaßes)

3.1.6 Pendler-Radroute im Zug einer Erschließungsstraße

In begründeten Ausnahmefällen kann eine Pendler-Radroute über eine **Erschließungsstraßen** (Zeile 1 der Prüfkriterien für eine Pendler-Radroute gemäß) geführt werden.

Es sind Bodenpiktogramme im Abstand von durchschnittlich 500 m in Form des PRR-Logos und mindestens 50 m außerhalb von Entscheidungssituationen aufzubringen (vgl. Abbildung 7).

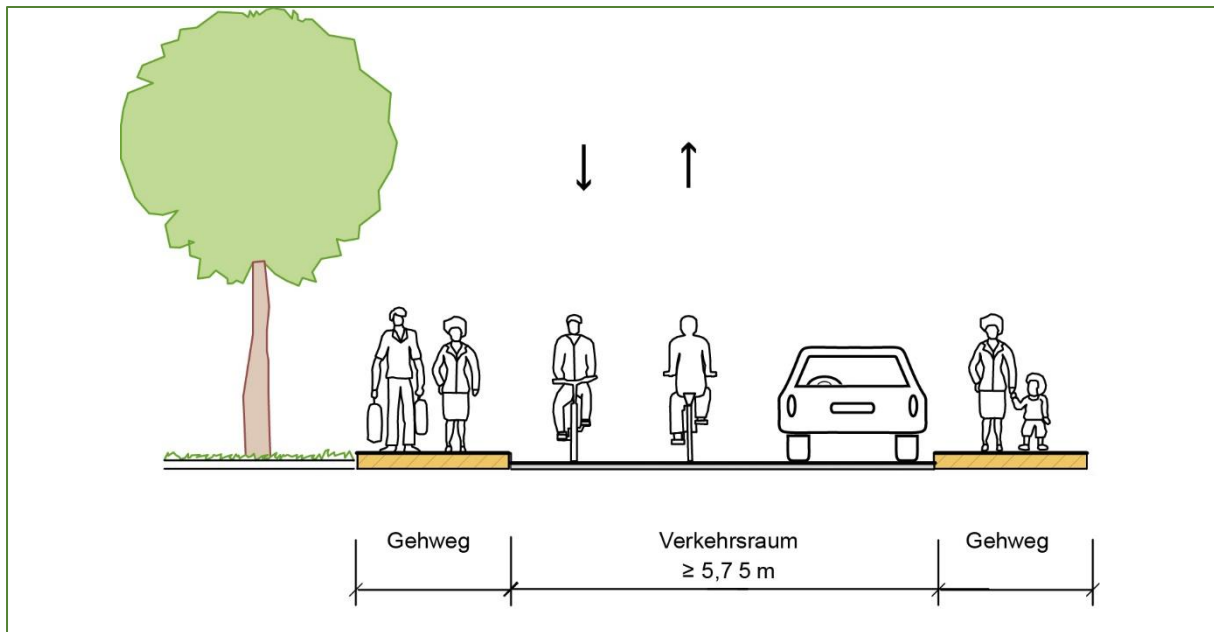


Abbildung 18: Querschnitt Pendler-Radroute in Erschließungsstraße (Ausnahmefall)

3.1.7 Pendler-Radroute in Einbahnstraße

Eine für den Radverkehr in entgegengesetzter Fahrtrichtung geöffnete Einbahnstraße wird in der Regel mit VZ 220 mit ZZ 1000-32 sowie VZ 267 mit ZZ 1022-10 ausgestattet (vgl. Abbildung 19).



Abbildung 19: StVO-Beschilderung von für den Radverkehr geöffneten Einbahnstraßen

Hinweis: Zudem können auch Schutzstreifen, bauliche Radwege oder Radfahrstreifen zur Führung des Radverkehrs in Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung zum Einsatz kommen (vgl. ERA, Kapitel 7).

3.2 Pendler-Radroute auf straßenbegleitenden Radwegen

Straßenbegleitend können Ein- oder Zweirichtungsradswege (Zeilen 4 und 5 der Prüfkriterien zur PRR) mit getrennter oder gemeinsamer Nutzung durch Fußgängerverkehr sein. Die jeweils erforderlichen Mindestmerkmale sind der Tabelle im Anhang zu entnehmen.

Für Pendler-Radrouten ist grundsätzlich die Führung über Einrichtungsradswege anzustreben. Zweirichtungsradswege sollten auch außerorts eine Ausnahme bleiben und erst nach sorgfältiger Prüfung eingerichtet werden. Gemäß VwV-StVO zu § 2 zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 ist die „Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“ Der rechts fahrende Radverkehr sollte durch Zusatzzeichen 1000-31 StVO auf Gegenverkehr hingewiesen werden.“⁵

Ebenso ist innerorts die **Trennung vom Fußverkehr** anzustreben, weshalb auf die Darstellung von Musterlösungen für die gemeinsame Nutzung verzichtet wird.

Laut ERA 2010 wird die Trennung der Fahrtrichtungen an unübersichtlichen Stellen wie z. B. engen Kurven durch eine Leitlinie empfohlen.

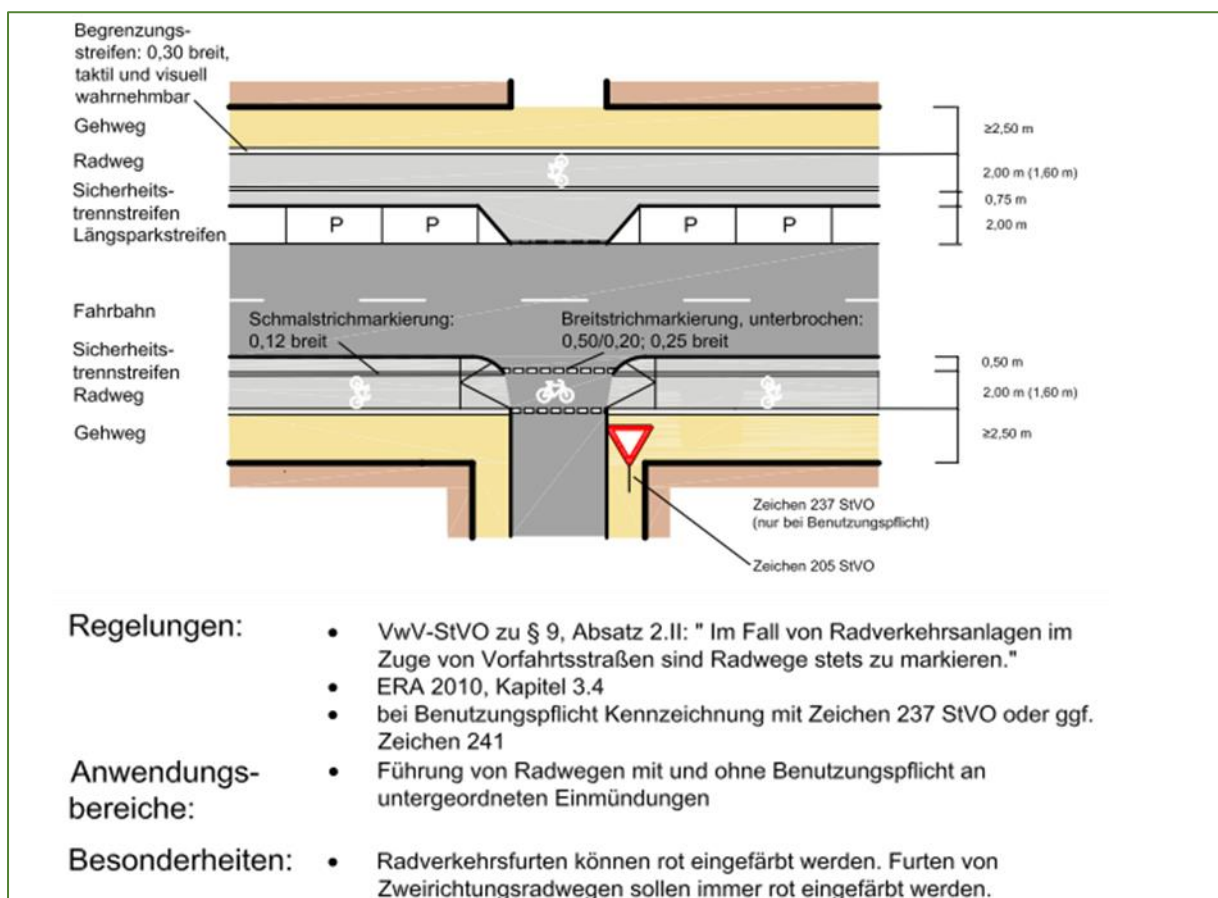


Abbildung 20: Furt an Radwegen mit und ohne Benutzungspflicht, innerorts

Quelle: HANwERA RLP, Blatt 3.4-1

⁵ Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010), S. 26

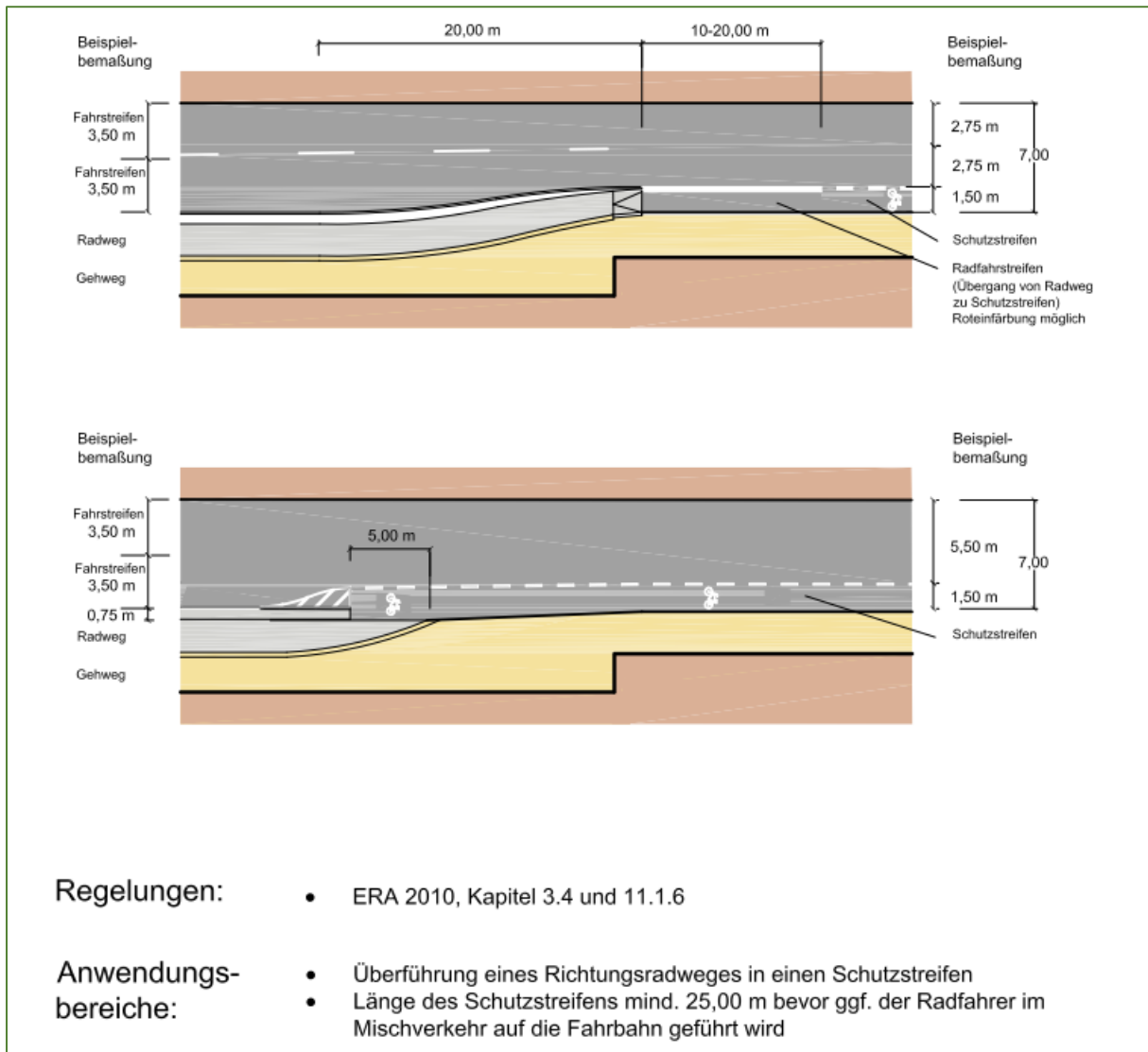


Abbildung 21: Radwegende mit Übergang in Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen

Quelle: HAnwERA RLP, Blatt 3.4-2

3.3 Pendler-Radroute auf straßenunabhängigen Radwegen

Straßenunabhängige bzw. selbstständig geführte Radwege (Zeilen 2 und 3 der Prüfkriterien der PRR) sind Radwege, die unabhängig von Straßen verlaufen. Dies sind z. B. Wege entlang von Gewässern oder Bahntrassen oder Wege durch Grünanlagen und Erholungsgebiete.

Innerorts sollte die Trennung zum Fußverkehr erfolgen.

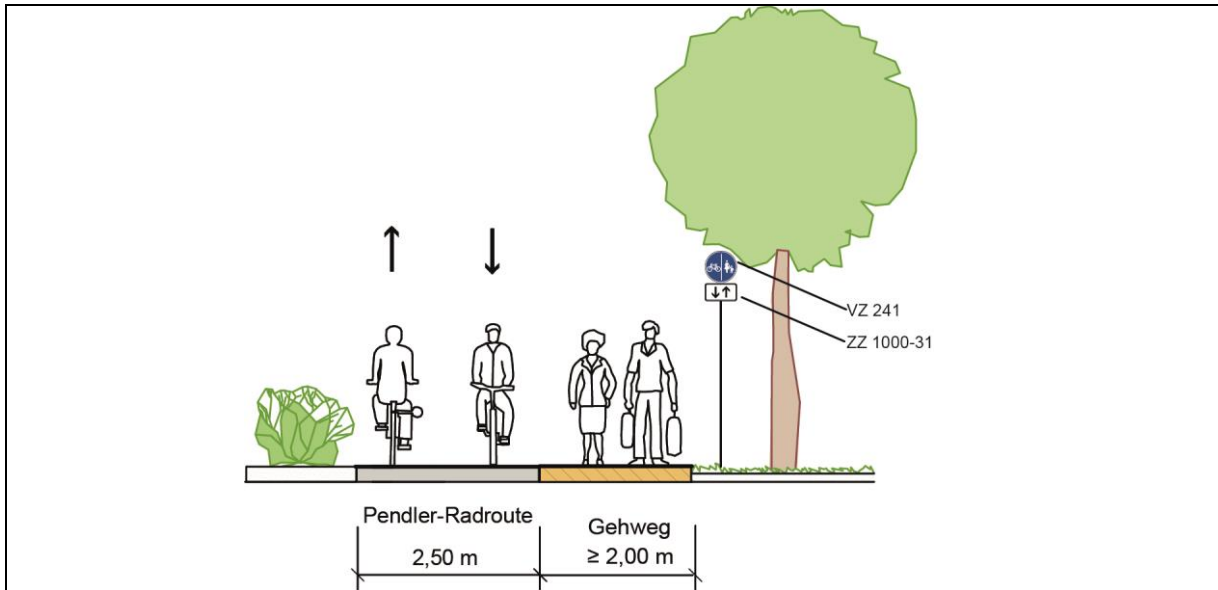


Abbildung 22: PRR auf straßenunabhängigem Zweirichtungsweg innerorts (getrennter Geh- und Radweg, Regelfall)

Anmerkung: Bei Neubau mit mind. 30 cm breitem, taktil erfassbaren und kontrastreichem Begrenzungsstreifen

4 Musterlösungen für Querschnitte außerorts

4.1 Pendler-Radroute auf straßenbegleitenden Radwegen

Auch außerorts sollte die Führung einer Pendler-Radroute über einen straßenbegleitenden Einrichtungsradweg der Regelfall, die Führung über einen Zweirichtungsradweg der Ausnahmefall, sein. Die Führung über Wirtschafts- und Betriebswege entspricht hingegen einer häufigen Führungsform für Pendler-Radrouten.

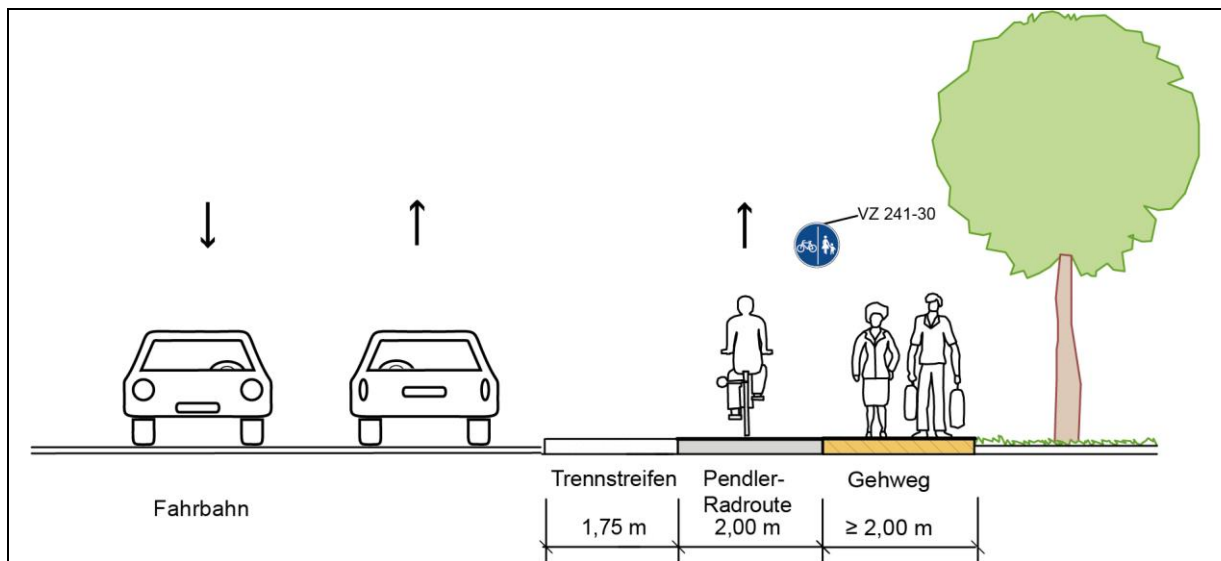


Abbildung 23: PRR auf straßenbegleitenden Einrichtungsradweg, außerorts (getrennter Geh- und Radweg, Regelfall)

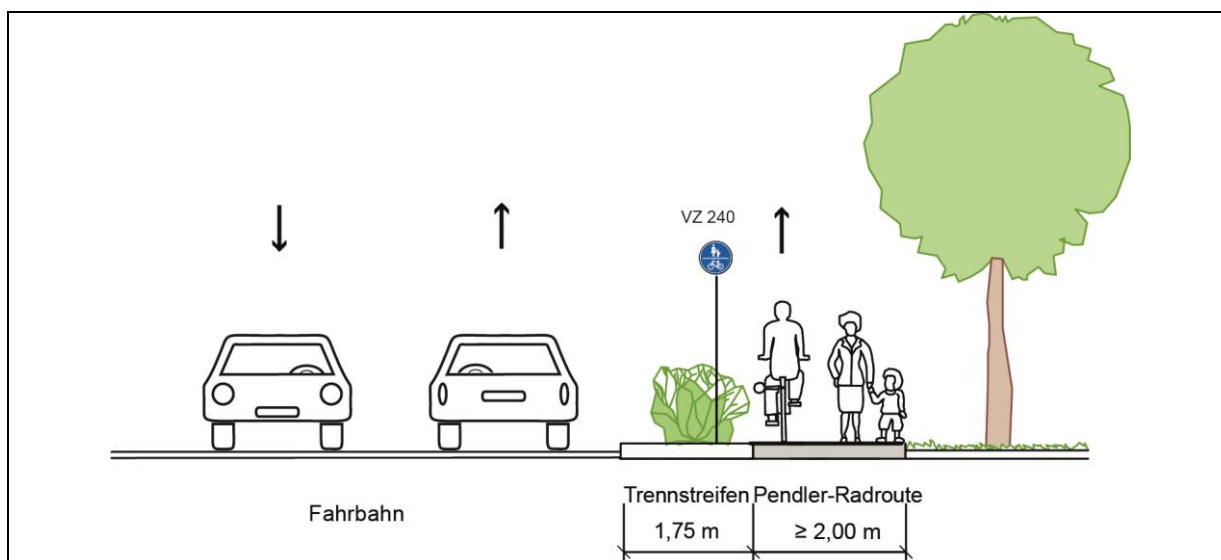


Abbildung 24: PRR auf straßenbegleitenden Einrichtungsradweg, außerorts (gemeinsamer Geh- und Radweg bei sehr geringem Fußgängeraufkommen, Ausnahmefall)

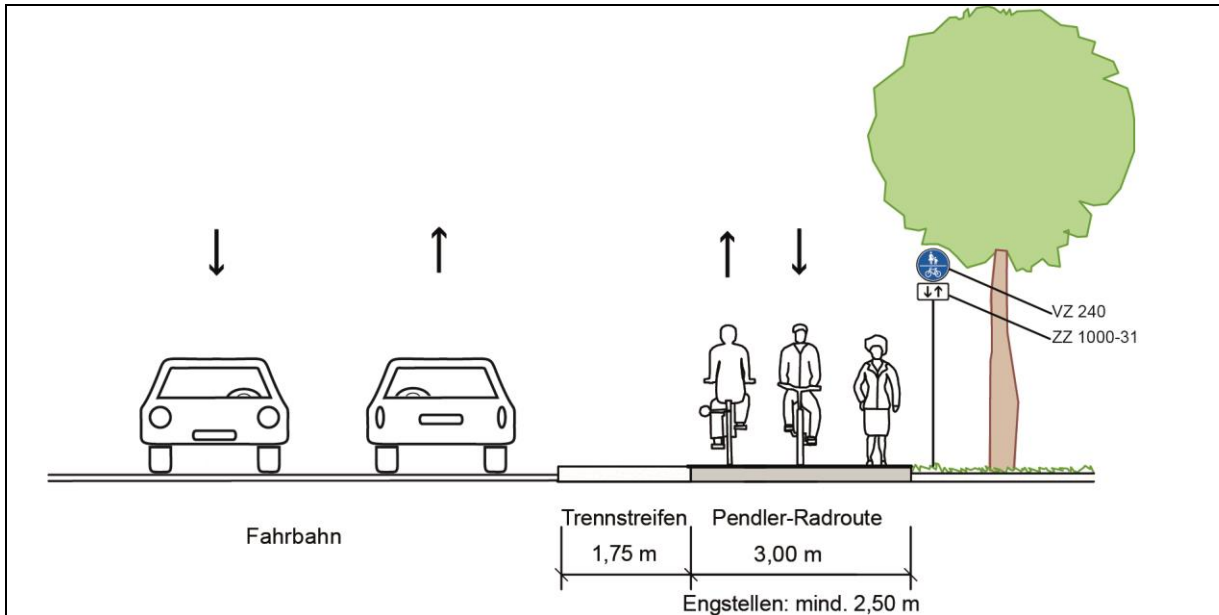


Abbildung 25: Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg außerorts (gemeinsamer Geh- und Radweg, bei sehr geringem Fußgängeraufkommen, Ausnahmefall)

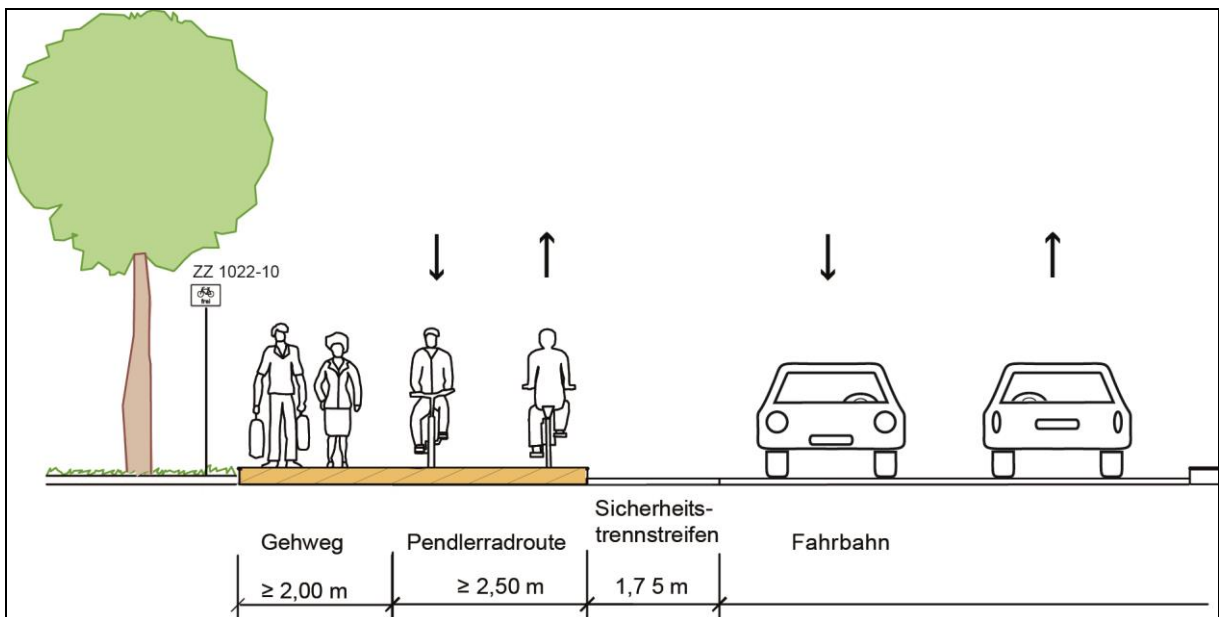


Abbildung 26: Straßenbegleitender links geführter und für den Radverkehr freigegebener Gehweg außerorts (Ausnahmefall)

4.2 Pendler-Radroute auf straßenunabhängigem Radwegen

Eine gemeinsame Nutzung der Wege von Rad- und Fußverkehren (vgl. Abbildung 28) ist bei Pendler-Radrouten außerorts grundsätzlich, bei Radschnellverbindungen nur als Standardunterschreitung zulässig.

Im Regelfall sollte auch außerhalb geschlossener Ortschaften die Trennung vom Rad- zum Fußgängerverkehr erfolgen (vgl. Abbildung 27).

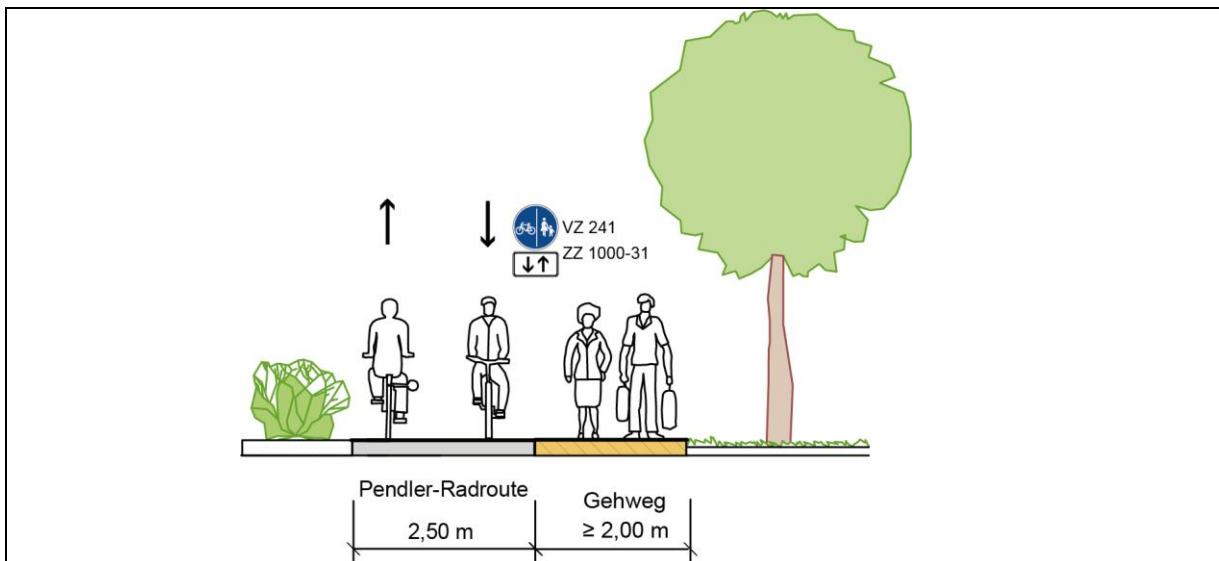


Abbildung 27: PRR auf straßenunabhängigem Zweirichtungsradweg außerorts (getrennter Geh- und Radweg, Regelfall)

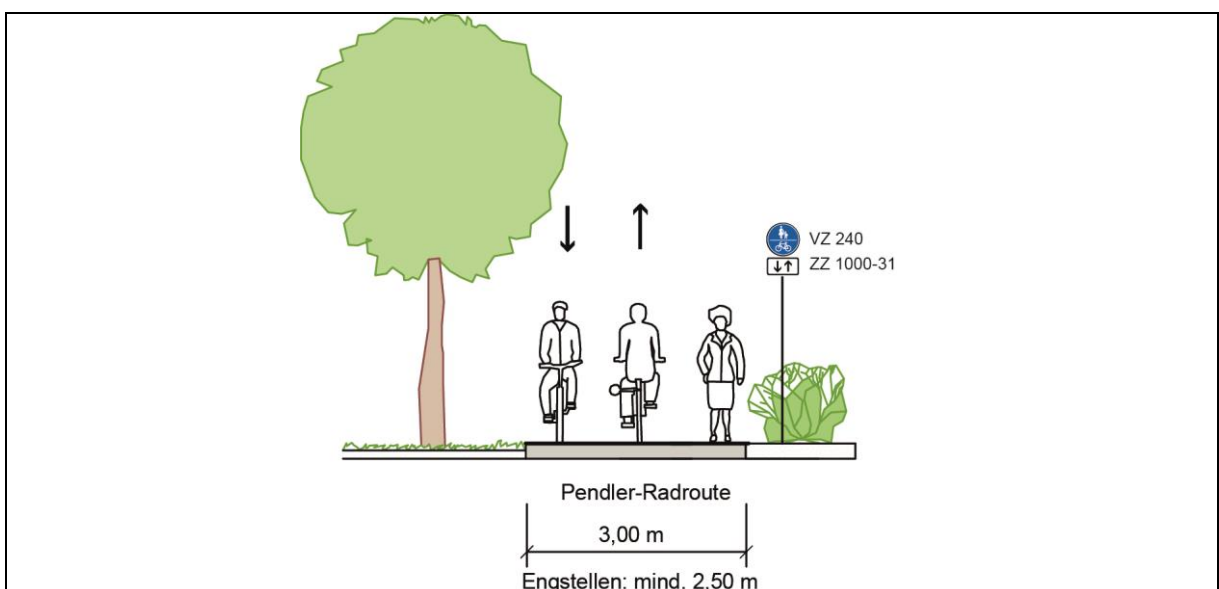


Abbildung 28: PRR auf straßenunabhängigem Zweirichtungsradweg außerorts (gemeinsamer Geh- und Radweg bei sehr geringem Fußgängeraufkommen, Ausnahmefall)

4.3 Pendler-Radroute auf Wirtschafts- und Betriebswegen⁶

Grundsätzlich sind diese Strecken (vorbehaltlich anderer Regelungen), wie bei allen anderen mit Wegweisung versehenen, also aktiv gewiesenen Radrouten, auch, von den räumlich betroffenen Kommunen bei dem Gemeindeversicherungsverband (GVV) als Pendler-Radrouten zu benennen.

Grundlage hierfür ist die einvernehmliche Zustimmung zur aktiven Lenkung (vgl. HBR 2014) und damit Freigabe für den Radverkehr durch die jeweils zuständige Kommune.

- Radfahrer und andere Nutzer sind zu besonderer Rücksichtnahme aufgefordert. Das „Kleine Zusatzschild“ (vgl. HBR 2014 Kapitel 5-3) kann im Wirtschafts- und Betriebswegesetz eingesetzt werden, wenn die PRR nicht grundsätzlich bevorrechtigt und für ein sicheres Miteinander der Verkehrsteilnehmer gegenseitige Rücksichtnahme unabdingbar ist.

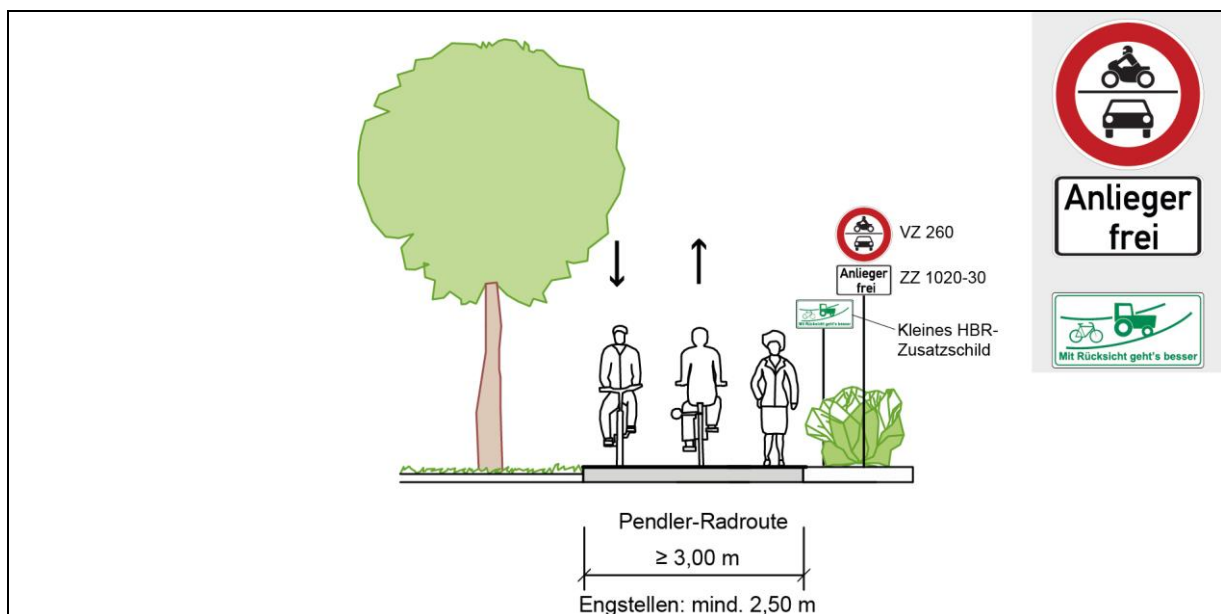


Abbildung 29: PRR auf Wirtschaftsweg, Regelausstattung

⁶ U.a. auch Forst-/Landwirtschaft / Weinbau, Waldwege, Betriebswege der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Deutsche Bahn, Deichwege, etc.

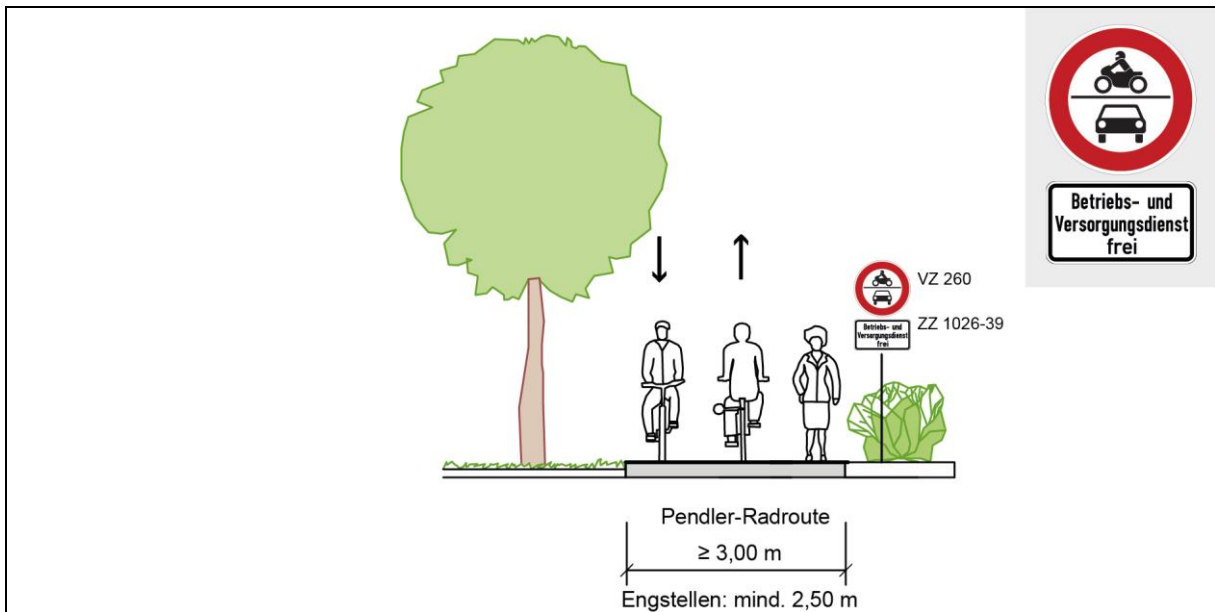


Abbildung 30: PRR auf Betriebswegen

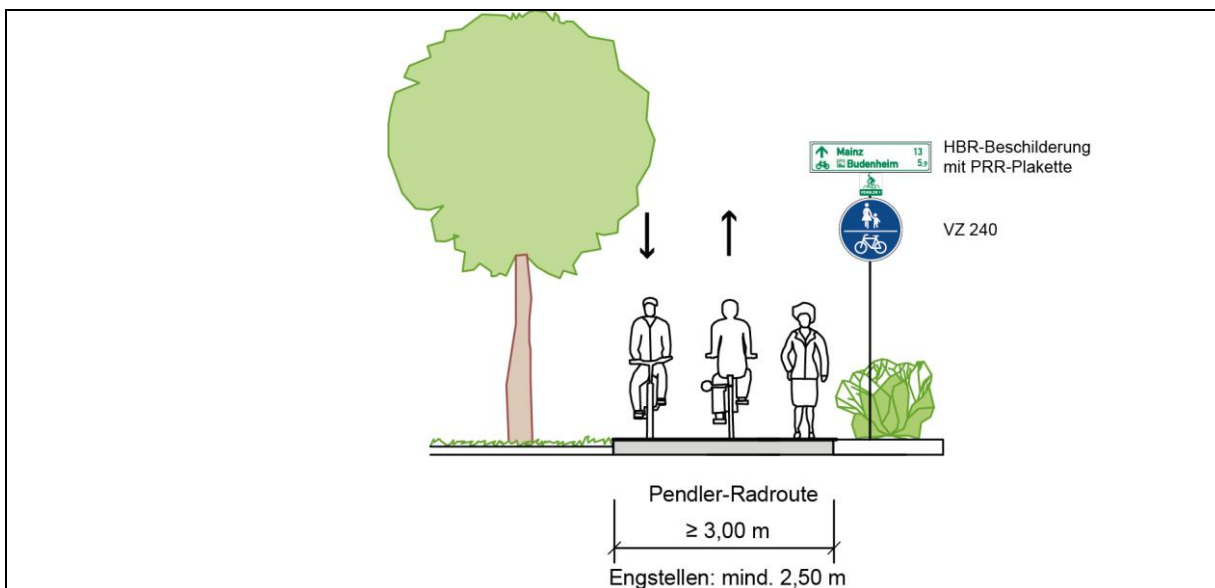


Abbildung 31: Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit HBR-Beschilderung

5 Musterlösungen für Knotenpunkte

Grundsätzlich sollte an Knotenpunkten der Pendler-Radrouten eine Bevorrechtigung für die PRR angestrebt werden.

5.1 Pendler-Radroute auf der Fahrbahn

5.1.1 Pendler-Radroute im Zuge einer Fahrradstraße

Eine Pendler-Radroute in einer Erschließungsstraße sollte möglichst als Fahrradstraße ausgewiesen sein.

Gemäß ERA 2010 können Hauptverkehrsverbindungen des Radverkehrs gegenüber Erschließungsstraßen bevorrechtigt werden, um die in der Radverkehrsnetzplanung angestrebten hohen Verkehrsqualitäten zu erreichen (vgl. Abbildung 32). Allerdings ist die Bevorrechtigung ganzer Straßenzüge problematisch, wenn damit der Kfz-Durchgangsverkehr ebenfalls begünstigt wird.⁷ Hier sind ggf. weitere Maßnahmen erforderlich.

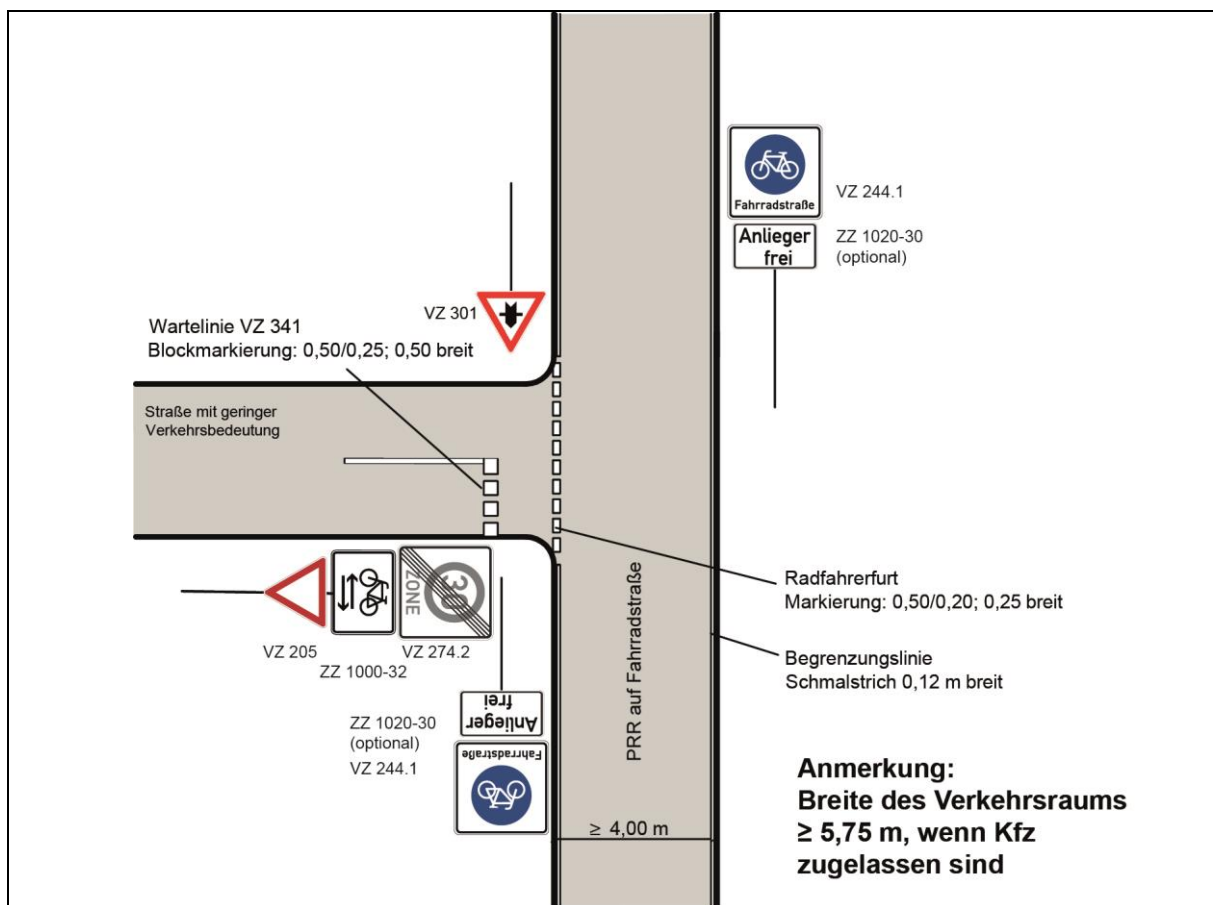


Abbildung 32: PRR auf Fahrradstraße mit Bevorrechtigung (Regelfall)

Anmerkung: Hier bei Auflösung einer Tempo 30 Zone

⁷ Vgl. ERA 2010, S. 60

Überall dort, wo die Vorfahrt nach StVO-Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) oder 206 (Halt. Vorfahrt gewähren.) geregelt ist, soll die Wartelinie (Blockmarkierung: StVO-Verkehrszeichen 341, vgl. Abbildung 2) bzw. die Haltlinie (StVO-Verkehrszeichen 294, vgl. Abbildung 3) aufgebracht werden.

Vom Grundsatz „rechts vor links“ abweichende Vorfahrtregelungen sind bei Kreuzungen und Einmündungen sowohl positiv (Z 306 oder 301) als auch negativ (Z 205 oder 206) zu beschildern (VwV Ziffer VI zu Zeichen 205 und 206 StVO) (vgl. z. B. Abbildung 32).

Da Fahrradstraßen nicht Bestandteil von Tempo 30-Zonen sind, entfallen die engen Grenzen, die die StVO im Hinblick auf eine Bevorrechtigung von Straßen innerhalb der Zonen setzt.⁸ Eine Bevorrechtigung durch VZ 301 ist so verkehrsrechtlich unproblematisch.

Werden keine anderen Anordnungen gemacht, gilt in Fahrradstraßen grundsätzlich Rechts-vor-Links (vgl. Abbildung 33).

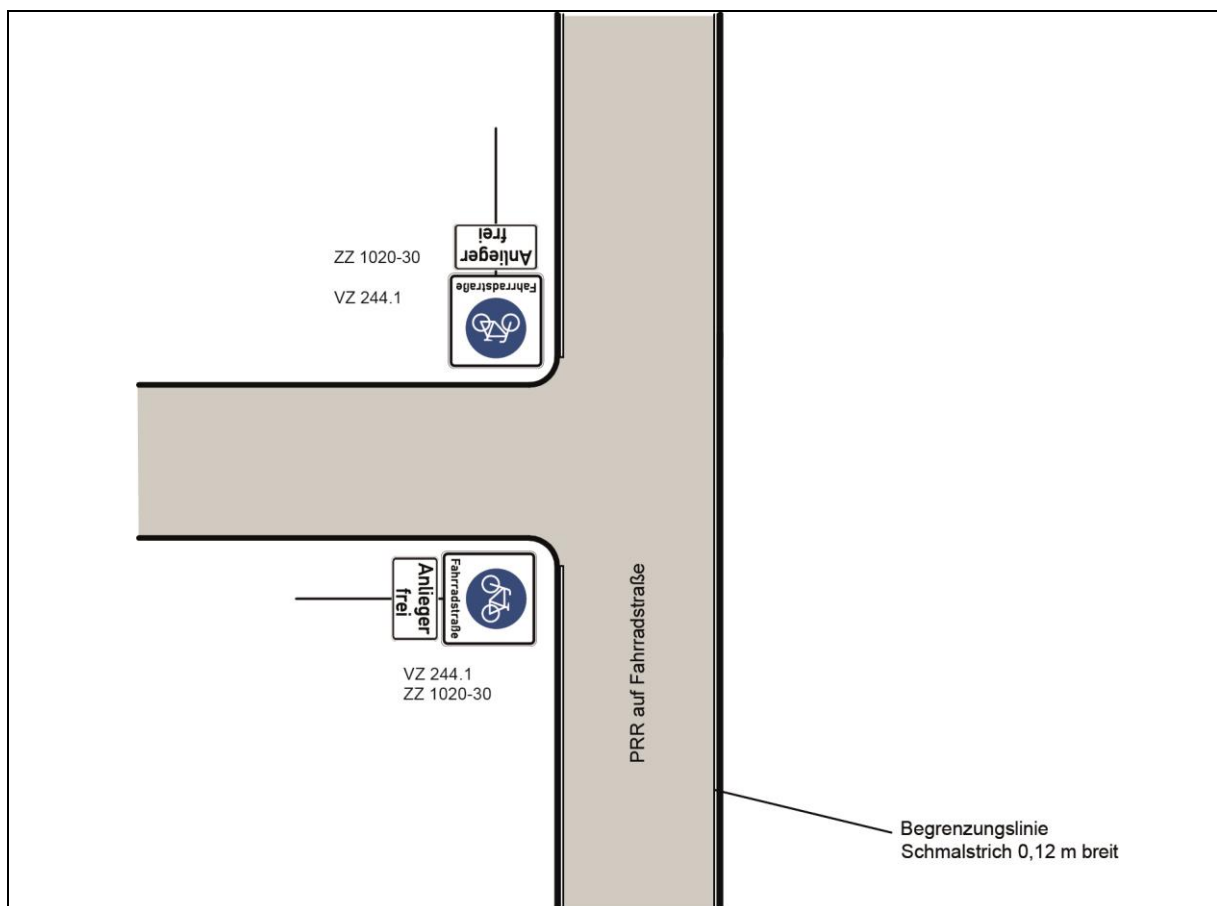


Abbildung 33: PRR auf Fahrradstraße ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)

⁸ Gemäß VwV-StVO gilt in Tempo 30-Zonen grundsätzlich die Regelung Rechts-vor-Links. „Wo die Verkehrssicherheit es wegen der Gestaltung der Kreuzung oder Einmündung oder die Belange des Buslinienverkehrs es erfordern, kann abweichend von der Grundregel "rechts vor links" die Vorfahrt durch Zeichen 301 angeordnet werden.“ (VwV zu § 45, Absatz 1-1e). Zu beachten ist des Weiteren, dass die Anordnung von Zeichen 301 („Vorfahrt“) nicht häufiger als an drei hintereinanderliegenden Kreuzungen oder Einmündungen erfolgen darf.

5.1.2 Pendler-Radroute in Erschließungsstraßen

Die Erschließungsstraße, über die die Pendler-Radroute führt, sollte im Regelfall vorfahrtsberechtigt sein (vgl. Abbildung 2, Abbildung 3 und Abbildung 4).

In Ausnahmefällen, wenn die PRR nicht bevorrechtigt ist, findet die Lösung der Abbildung 5 Anwendung.

5.1.3 Pendler-Radroute auf der Fahrbahn mit Radfahrstreifen

Vgl. Abbildung 15.

5.1.4 Pendler-Radroute auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen

Vgl. Abbildung 16 und Abbildung 17.

5.1.5 Pendler-Radroute auf Fahrradstraße in Einbahnstraße

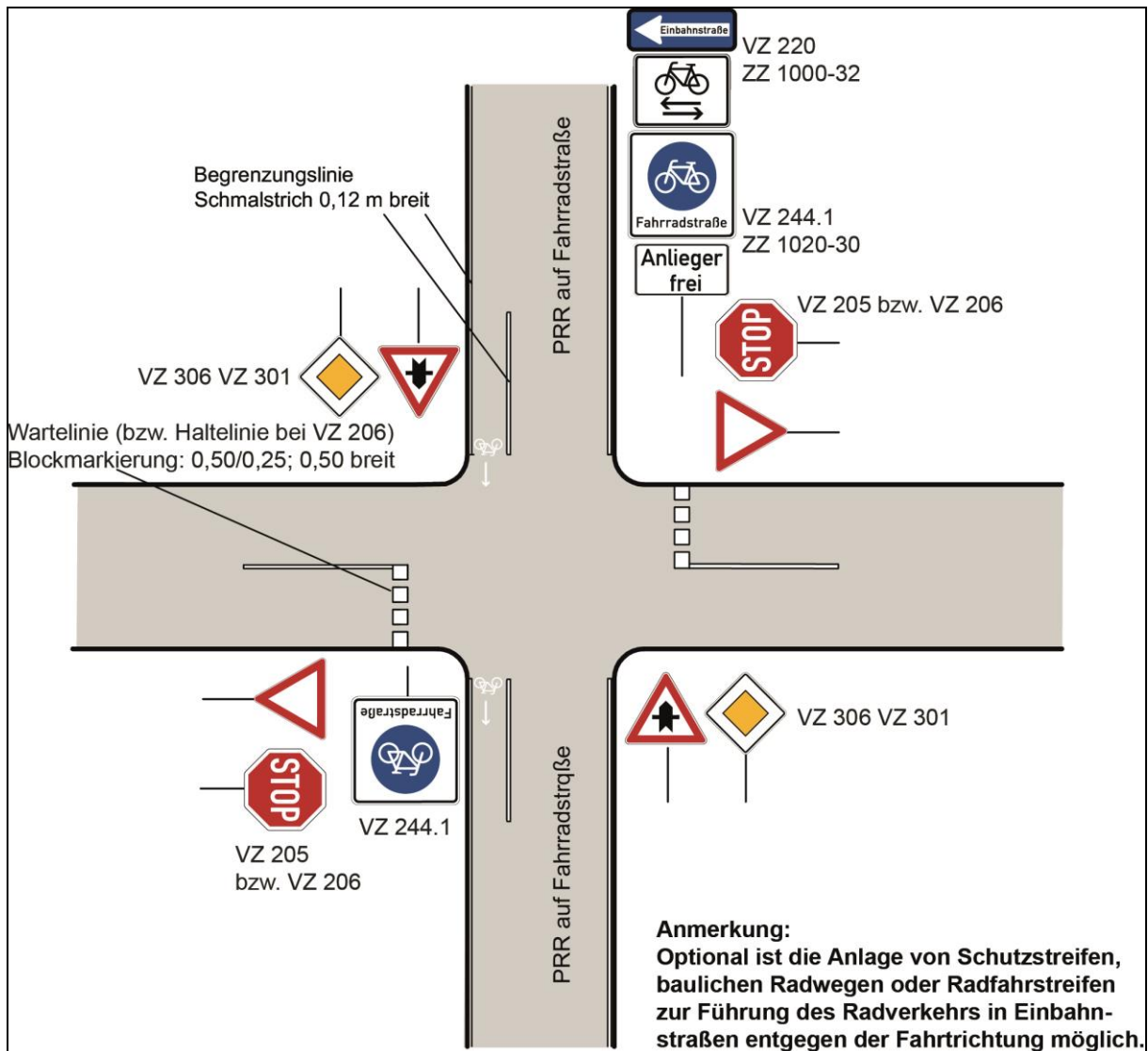


Abbildung 34: PRR auf Fahrradstraße in Einbahnstraße mit Bevorrechtigung (Regelfall)

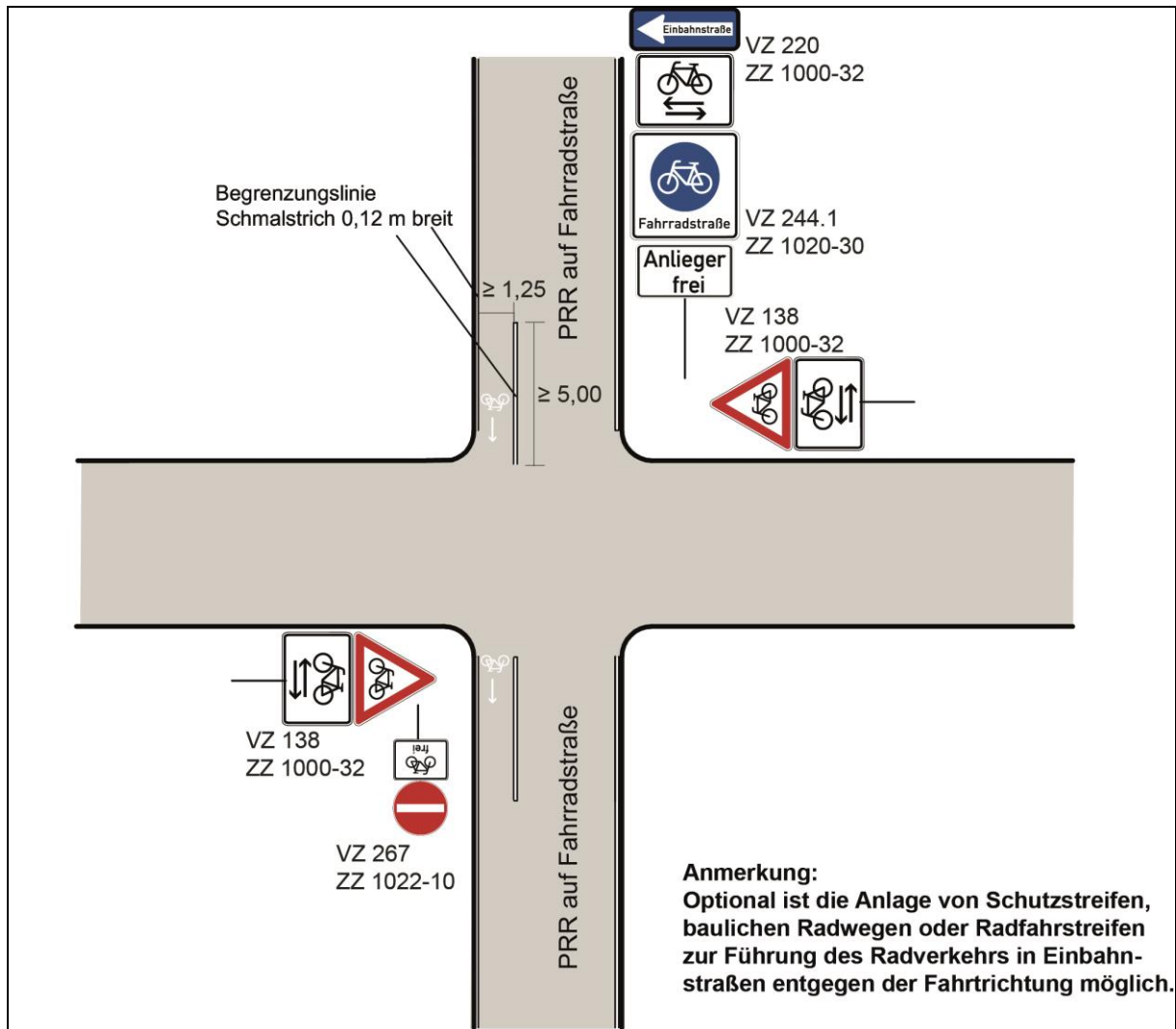


Abbildung 35: PRR auf Fahrradstraße in Einbahnstraße ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)

5.2 Straßenunabhängig geführte Radwege

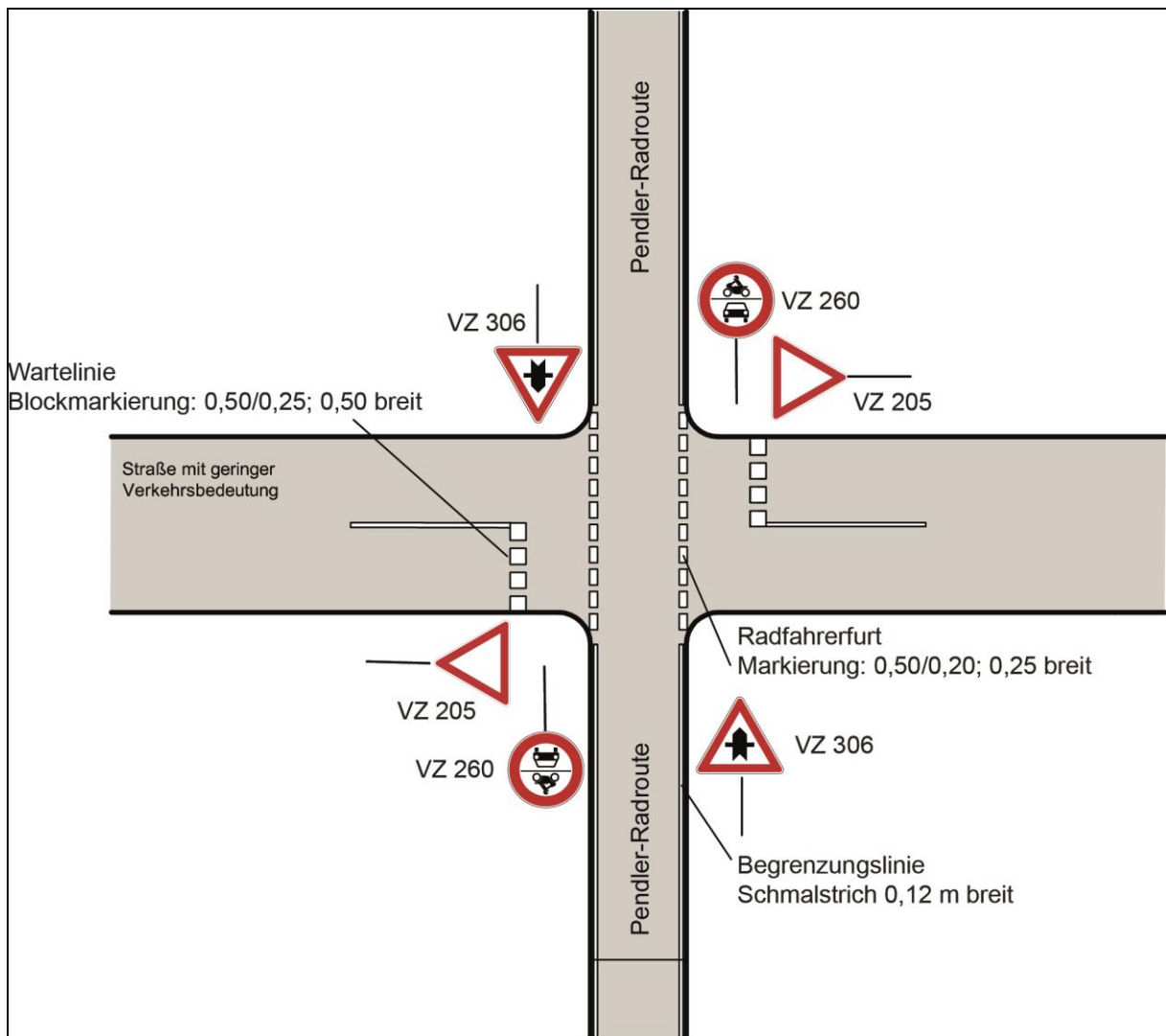


Abbildung 36: PRR auf straßenunabhängigen Wegen mit Bevorrechtigung (Regelfall)

(nur außerhalb klassifizierter Straßen anwendbar)

Quelle: Sweco GmbH nach HANwERA, Blatt 10.2-5

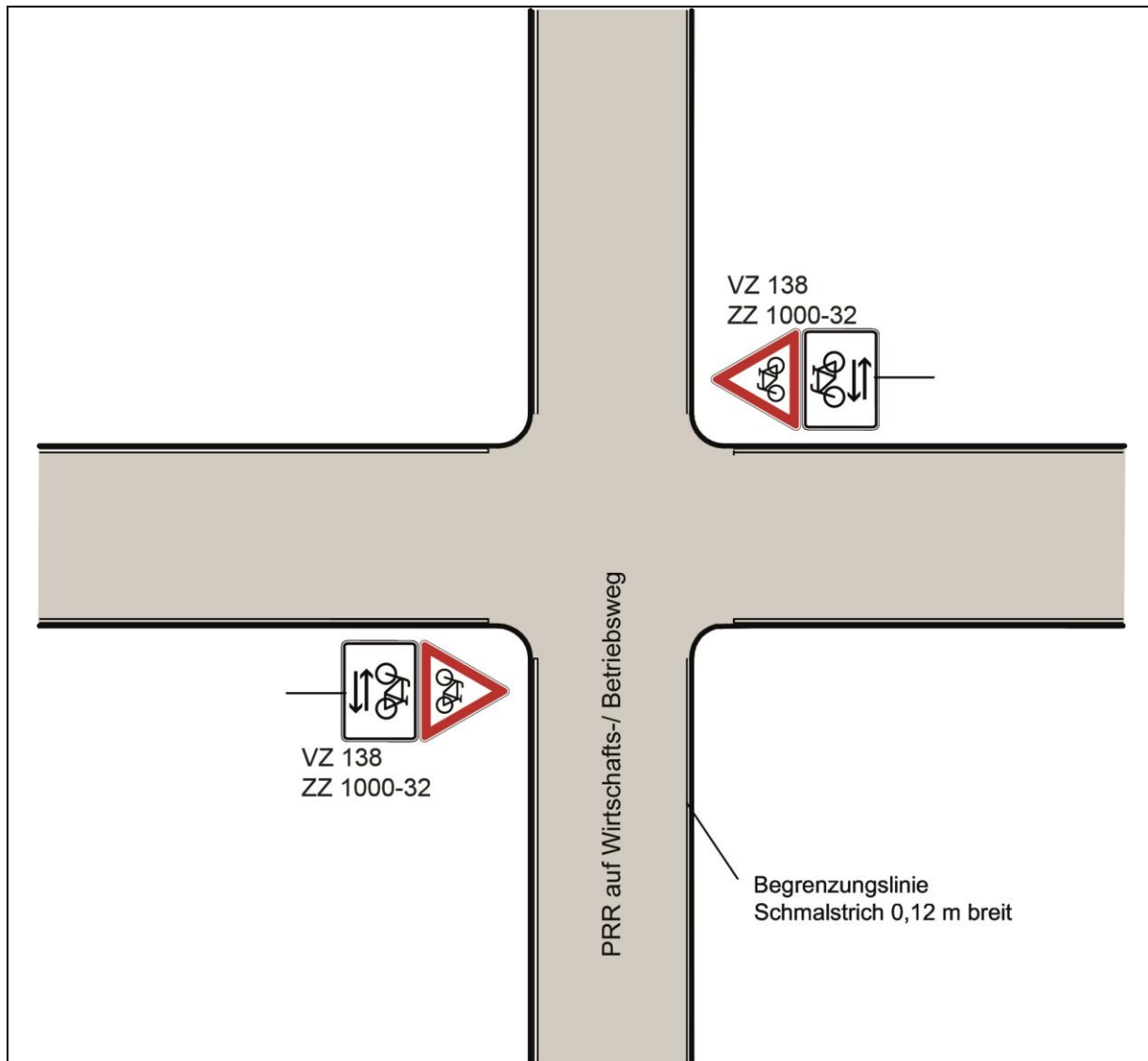


Abbildung 37: PRR auf straßenunabhängigen Wegen ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)

Quelle: Sweco GmbH nach HANwERA, Blatt 4.3-5

5.3 Pendler-Radroute auf straßenbegleitendem Radweg außerorts

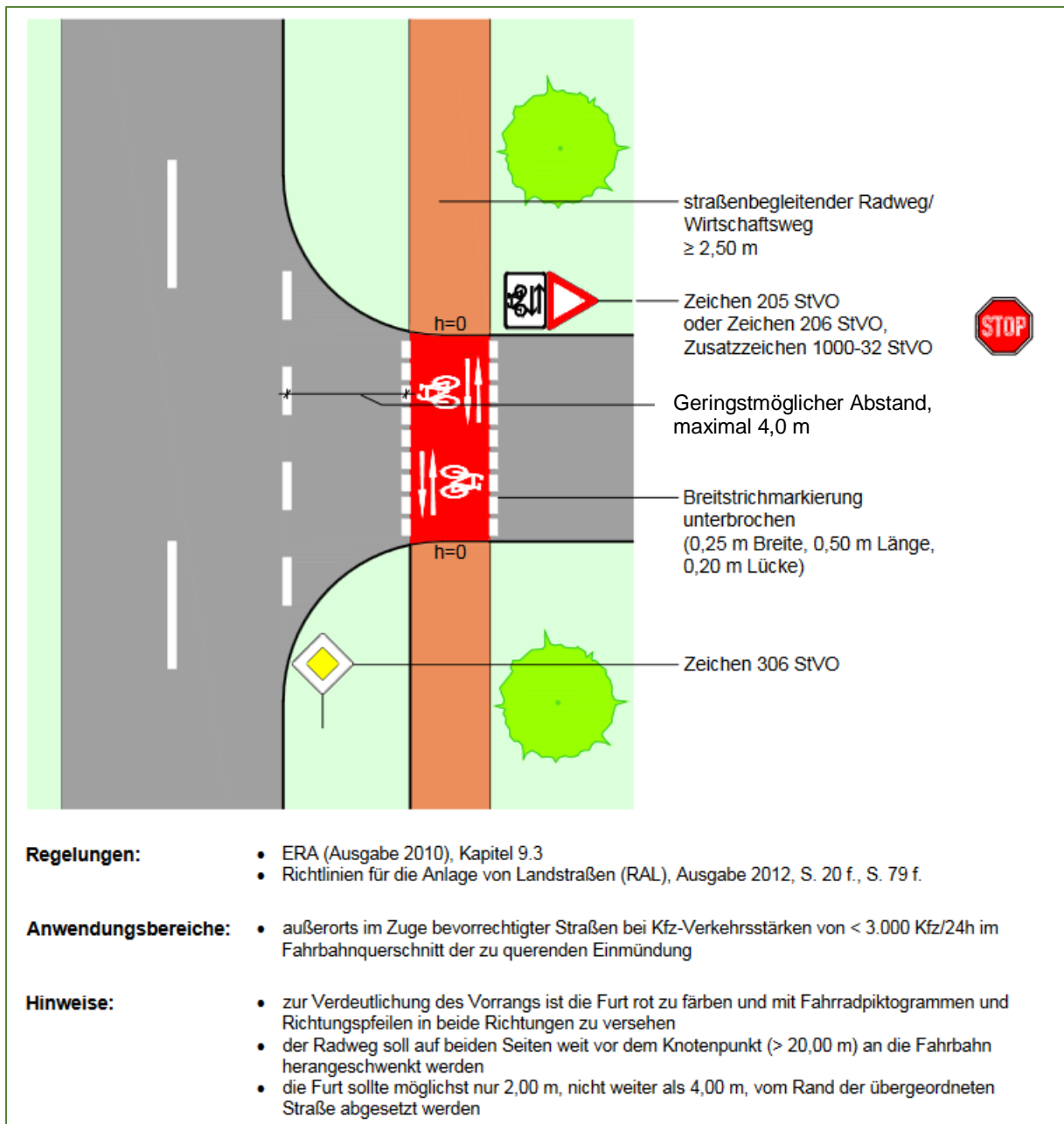


Abbildung 38: Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Bevorzugung (Regelfall)

Einrichtungsradweg ohne Zusatzzeichen 1000-32 und mit entsprechender Anpassung der Bodenpiktogramme. Beim Einrichtungsradweg ist die Heranführung des Radwegs an die Fahrbahn von Vorteil.

Quelle: nach Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Musterblatt 9.3-1 überarbeitet

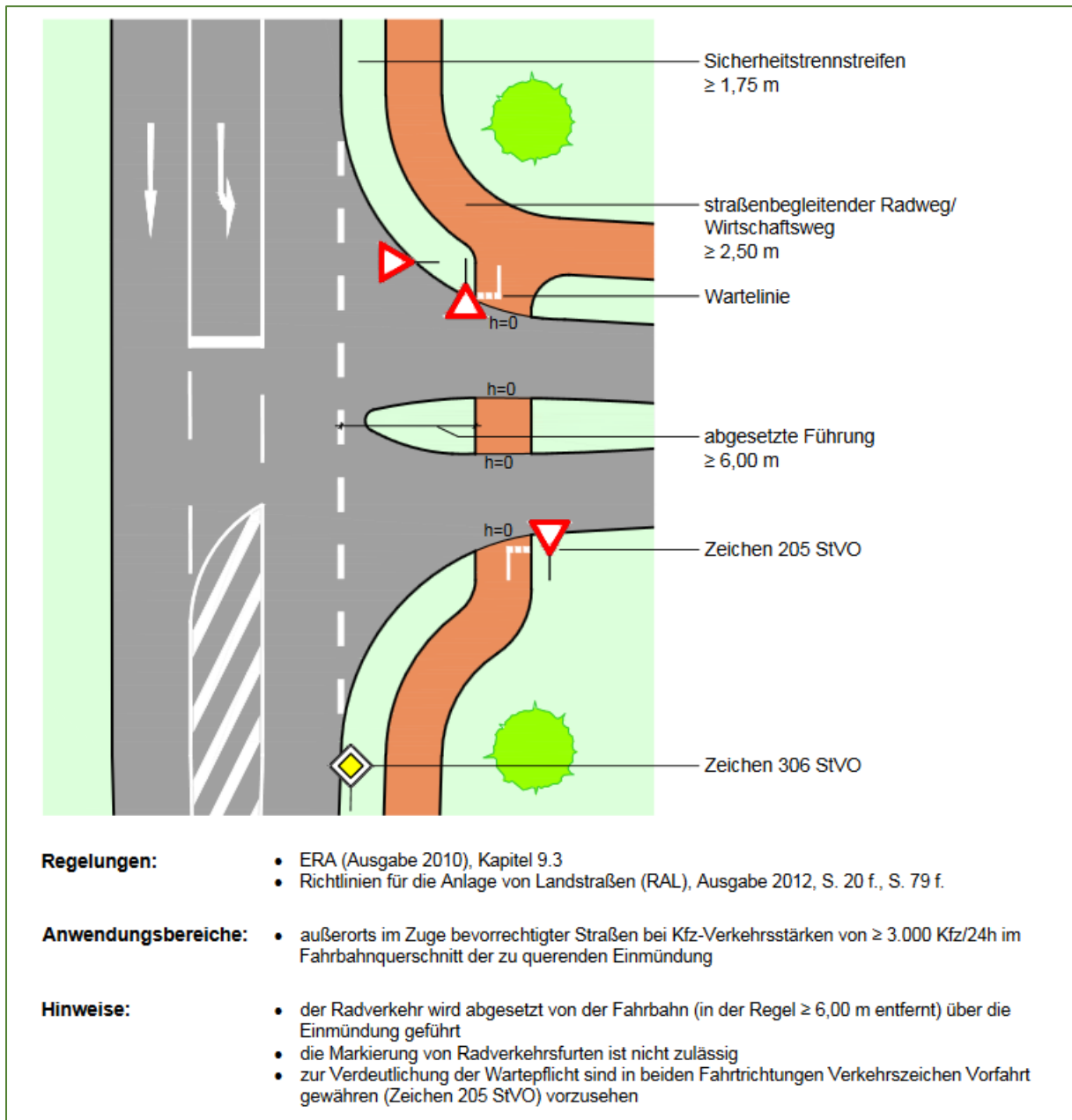


Abbildung 39: Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg ohne Bevorrechtigung (begründeter Ausnahmefall)

Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Musterblatt 9.3-3

5.4 Pendler-Radroute über Wirtschafts- und Betriebswege

Bei Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz werden die Strecken vielfach über vorhandene Wirtschafts- und Betriebswege geführt. Eine Bevorrechtigung im Wirtschafts- und Betriebswegenetz für die Pendler ist zwar wünschenswert und immer anzustreben, wird aber nicht immer umsetzbar sein.

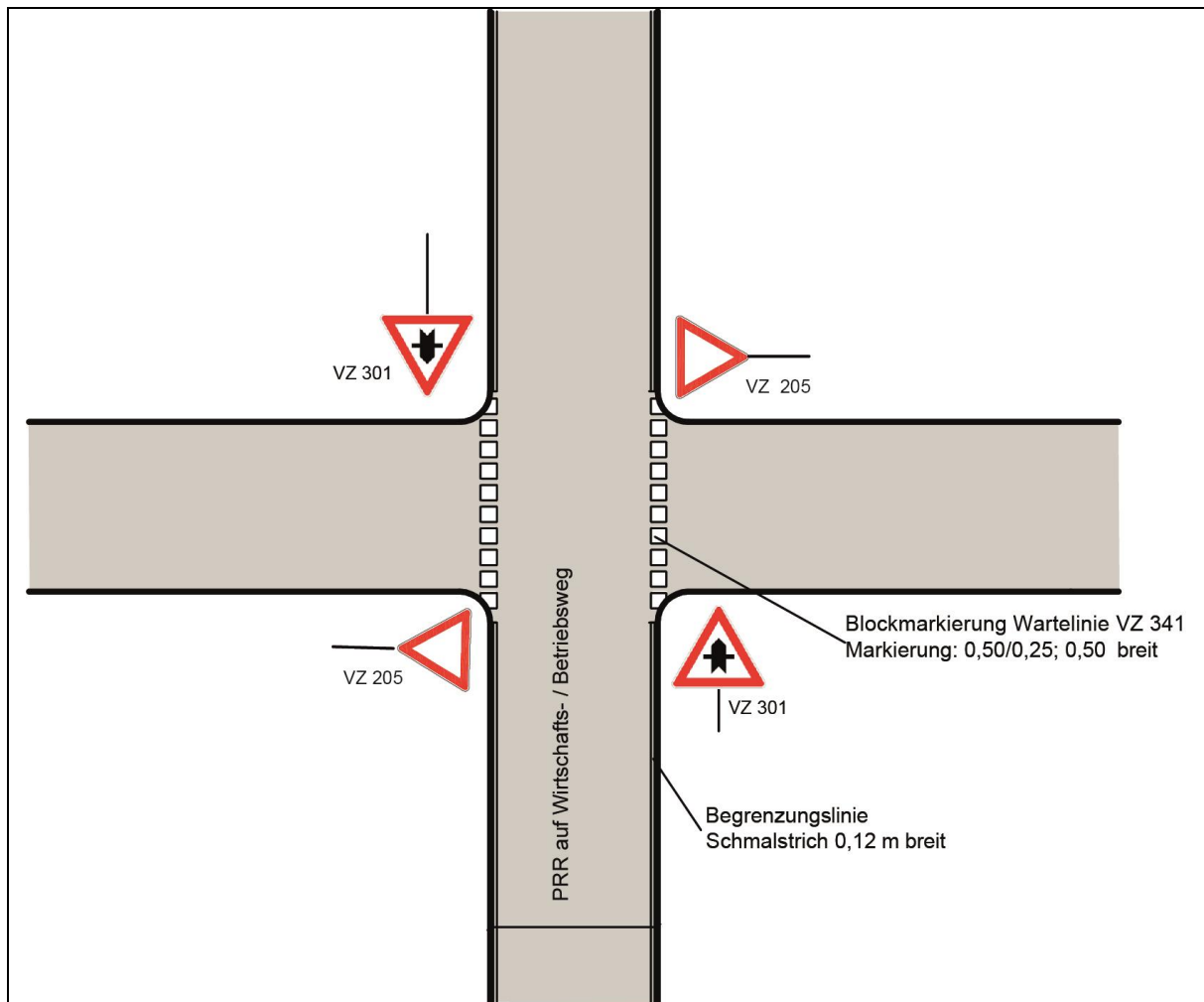


Abbildung 40: Bevorrechtigung im Wirtschafts-/Betriebswegenetz (Regelfall) bei einstreifigem Wirtschaftsbetriebsweg

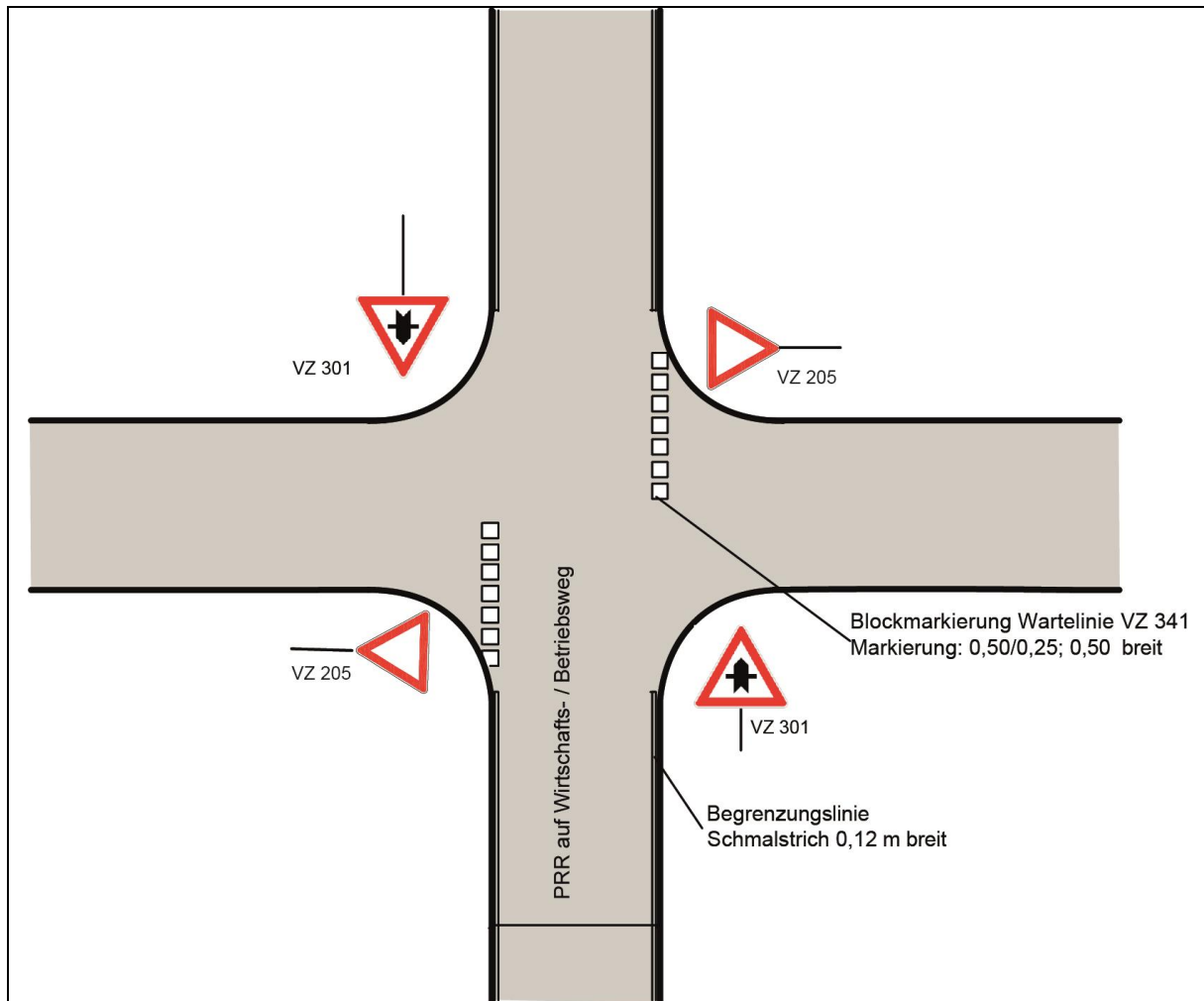


Abbildung 41: Bevorrechtigung im Wirtschafts-/Betriebswegenetz (Regelfall) bei zweistreifiger Wirtschafts-/Betriebsweg

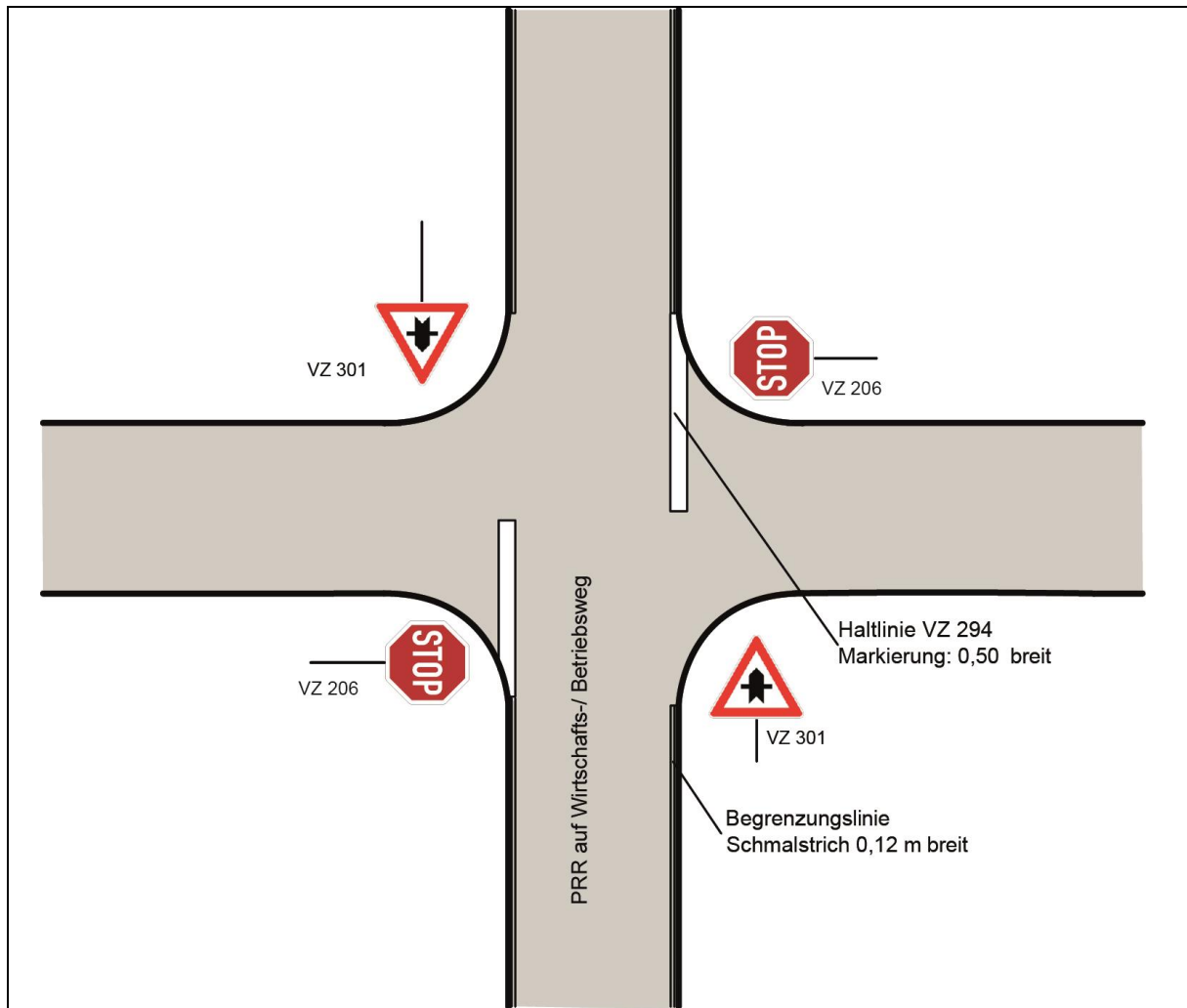


Abbildung 42: Bevorrechtigung im Wirtschafts-/Betriebswegenetz (Regelfall bei besonders schwieriger / unübersichtlicher Stelle)

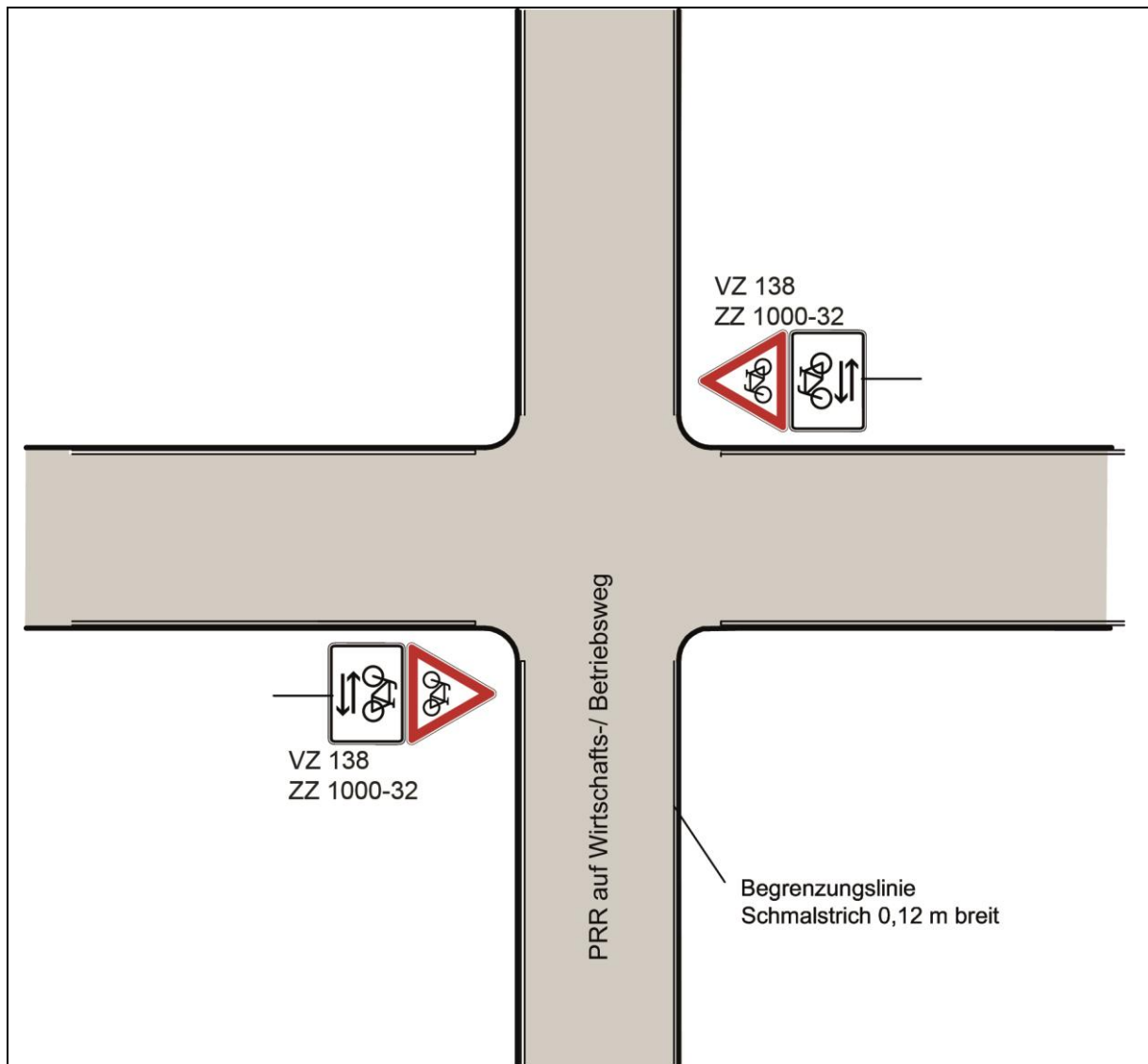


Abbildung 43: PRR im Wirtschafts-/Betriebswegenetz ohne Bevorrechtigung (Ausnahmefall)

Anhang

Prüfkriterien von Pendler-Radrouten in Rheinland-Pfalz

	Zeile	Anforderungen	Anforderungen Pendler-Radroute (PRR) Rheinland-Pfalz, 2016
			Regelmaß (Mindestmaß)
Länge		Mindestlänge	mindestens 5 km
Breiten (Strecke) Streckenlänge, auf der mind. ein Unterkriterium nicht eingehalten wird, liegt bei max. 10 % der Gesamtlänge	1	Mitführung auf Fahrbahnen	i. d. R. nicht, dann möglichst Fahrradstraße
	2	selbständig geführter Zweirichtungsweg	≥ 3,00 m Gesamtbreite einschl. Fußverkehr, (2,50 m, wenn nur für Radverkehr!) innerorts und an Stellen mit zeitweise hohem Fußgängeraufkommen: mit Gehweg ≥ 2,00 m (Gesamtbreite > 4,50 m)
	3	selbständig geführter Zweirichtungsweg (Engstelle)	≥ 3,00 m (2,50 m) Gesamtbreite einschl. Fußverkehr, innerorts und an Stellen mit zeitweise höherem Fußgängeraufkommen: mit Gehweg ≥ 2,00 m (Gesamtbreite > 4,50 m)
	4	Straßenbegleitender Zweirichtungsweg	≥ 2,50 m (nur für den Radverkehr!) und 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn mit Gehweg ≥ 2,00 m
	5	Straßenbegleitender Einrichtungsweg	≥ 2,00 m (nur für den Radverkehr!) und 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn mit Gehweg ≥ 2,00 m
	6	Radfahrstreifen (Einrichtungsbetrieb)	≥ 2,00 m (1,85 m) (nur für den Radverkehr!) (+ Sicherheitstrennstreifen zum Parken, nach ERA 2010, Tabelle 5)
	7	Radfahrstreifen mit zugelassenem Busverkehr	Wie FGSV
	8	Fahrradstraße	≥ 2,50 m mit 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken ≥ 3,00 m ohne Parken
	9	Wirtschaftsweg / Forstweg	≥ 3,00 m bei geringem Fußverkehr ≥ 3,00 m (2,50 m, wenn nur für Radverkehr!) < 3,00 m an Engstelle (< 20 m) Netzbedeutung, Bewirtschaftungsrichtung und Nutzungsintensität berücksichtigen!
	10	Unterführung	Nutzbare Breite ≥ 3,50 m (ERA 2010, Kap. 5.3)
	11	Überführung	Nutzbare Fahrfläche ≥ 4,00 m (ERA 2010, Kap. 5.3)
Zeitverluste	12	Mittlere Verlustzeit durch Anhalten und Warten	- außerorts 30 sec/km - innerorts 30 sec/km - je 10 Knotenpunkte kann ein Knotenpunkt

	Zeile	Anforderungen	Anforderungen Pendler-Radroute (PRR) Rheinland-Pfalz, 2016
			außer Acht gelassen werden
Fahrtgeschwindigkeit Streckenlänge, auf der mind. ein Unterkriterium nicht eingehalten wird, liegt bei max. 10 % der Gesamtlänge	13	Radien	Wie FGSV
	14	Oberfläche	Streckenlängen ohne Asphalt, Beton, Betonsteinpflaster und wassergebundene Decke hoher Belagsqualität
	15	Störungen Kfz	Wie FGSV
	16	Störungen Fußverkehr	Für innerorts: wie FGSV Für außerorts: vgl. Zeile 29
	17	Einbauten	Wie FGSV
	18	Steigungen	Wie FGSV
	19	Sonstiges	Streckenlänge, auf der die Fahrtgeschwindigkeit von 20 km/h aus sonstigen Gründen vermindert werden muss (z. B. verkehrsrechtliche Beschränkung, schlechte Sicht, hohes Radverkehrsaufkommen)
Knotenpunktarten	21	Vorrang (vorrangregelnde Verkehrszeichen)	wie FGSV Knotenpunkte ohne Vorrang max. 50%
	22	Querungsanlage	Verdeutlichen des Vorrangs durch Markierung (Regelfall) oder baulich (bei höherem Kfz-Aufkommen, i. d. R. > 5.000 Kfz / 24 h)
	23	Unterführung/ Überführung	Flache Rampen (höchstens 6 %), verlorene Steigung möglichst vermeiden
	24	Kreisverkehr für Radverkehr (ohne Kfz-Verkehr)	Wie FGSV
	25	Kleiner Kreisverkehr	Radverkehr auf Fahrbahn Verknüpfung der PRR mit stärker belasteten Straßen, DTV < 22.000 Entwurfselemente nach Kap. 3 Merkblatt Kreisverkehre, FGSV 2006 genau einhalten, insbesondere Angaben zu Ablenkung und Innenring
	26	Überquerungsstelle mit Wartepflicht und Mittelinsel	Mittelinsel mit ausreichender Bemessung für den zu erwartenden Rad- und ggf. Fußverkehr Wie FGSV
	27	Lichtsignalgeregelte Überquerungsstelle	Wie FGSV
	28	Lichtsignalgeregelter Knotenpunkt	mittlere Wartezeit im Regelfall ≤ 25 s, in begründeten Sonderfällen ≤ 35 s, ansonsten wie FGSV
	29	Strecken mit Fußverkehr	wie FGSV Gemeinsame Führung bei geringem Fußverkehr außerorts möglich (z. B. Wirtschaftsweg, mind. 3,00 m Breite)
Verträglichkeit mit konkurrierenden	30	Strecken mit benachbartem Gehweg	Wie FGSV
	31	Querungsstellen für Fußverkehr	Wie FGSV, ggf. Fußgängerüberweg markieren

	Zeile	Anforderungen	Anforderungen Pendler-Radroute (PRR) Rheinland-Pfalz, 2016
den Nutzungen	32	Strecken mit konkurrierender Nutzung durch die Landwirtschaft	gemeinsame Nutzung von Wirtschaftswegen mit Landwirtschaft möglich, empfohlen: Abstimmung mit den Landwirten, Vermeidung sog. landwirtschaftlicher gemeindeübergreifender Verbindungswege (Hauptwege), Sensibilisierung der Nutzer durch Hinweisschilder, Pressearbeit, Falblätter etc.

Quelle: LBM Rheinland-Pfalz (Hg., 2014): Potenzialbetrachtung Radschnellverbindungen in Rheinland-Pfalz, angepasst im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie

Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Stand: August 2017



**NEUE
MOBILITÄT**
bewegt nachhaltig

Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Die folgenden Musterlösungen zeigen beispielhaft bauliche Anlagen und Markierungen, die am häufigsten **im Zuge von Radschnellverbindungen** auftreten. Sie sollen die Planung vor Ort erleichtern und im Sinne einer möglichst großen Verständlichkeit und Akzeptanz auf allen Radschnellverbindungen des Landes Baden-Württemberg einheitlich angewandt werden. Die Musterlösungen basieren auf den Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg.

Die Wahl der Knotenpunktform richtet sich im konkreten Anwendungsfall unter anderem nach der Klassifizierung und der Verkehrsbelastung der zu querenden Straße bzw. des Knotens. Anlage 1 benennt die **Einsatzbereiche** aller an Radschnellverbindungen möglichen Knotenpunktformen. Es wird deutlich bei welcher Verkehrsbelastung eine Knotenpunktform geeignet oder nicht geeignet ist bzw. bei welcher Verkehrsbelastung im konkreten Einzelfall entschieden werden kann.

Um die zügige Befahrbarkeit einer Radschnellverbindung herzustellen, kommen bevorzugt planfreie und bevorrechtigte Knotenpunktführungen zum Einsatz, die in den Musterlösungen dargestellt sind. Die **Einfärbung** der Radverkehrsfurten erfolgt in der Farbe Rot, sofern regional keine andere Farbe üblich ist. An den Knotenpunkten außerhalb der Ortsdurchfahrten sind die Sichtfelder der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (FGSV, 2012) zu berücksichtigen.



Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Markierungslösungen

M 1 Markierungen im Zuge von Radschnellverbindungen

Selbstständig geführte Verbindungen

S 1 Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße (ohne FGÜ) - innerorts/ außerorts

S 2 Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße (mit FGÜ) - innerorts

S 3 Minikreisverkehr - innerorts

S 4 Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel - innerorts/ außerorts

S 5 Querungsstelle mit nicht vollständiger Signalisierung - innerorts/ außerorts

Führungen an Hauptverkehrsstraßen

H 1 Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr - innerorts

H 2 Führung auf Radfahrstreifen - innerorts

H 3 Bevorrechtigte Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr - außerorts

H 4 Bevorrechtigte Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr - außerorts

H 5 Führung an Kreisverkehren (Fahrbahn) - innerorts

H 6 Führung an Kreisverkehren (Seitenraum) - innerorts

H 7 Führung an Kreisverkehren (Seitenraum) - außerorts



Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Führungen auf Nebenstraßen

- N 1** Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen (Bevorrechtigung durch Beschilderung) - innerorts
- N 2** Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen (Bauliche Bevorrechtigung) - innerorts
- N 3** Aufgeweiteter Radaufstellstreifen - innerorts
- N 4** Rechts-vor-Links-Knoten mit Fahrbahnanhebung - innerorts

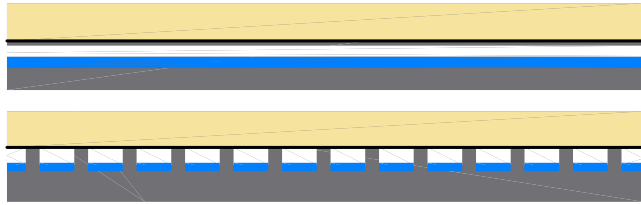
Kreuzung mit selbstständig geführten Fuß- und Radverkehrsrouten

- F 1** Kreuzung mit Gemeinsamen Geh-/ Radweg und Radweg (selbstständig) - innerorts/ außerorts
- F 2** Kreuzung mit Gehweg (selbstständig) - innerorts

Anlage 1 Einsatzbereiche für Knotenpunkte



Randmarkierung



Randmarkierung durchgehend

Schmalstrich weiß, retroreflektierend (Breite: 12 cm)

Schmalstrich blau (Breite: 12 cm)

Randmarkierung unterbrochen

Blockmarkierung (Länge: 0,50 m, Lücke: 0,20 m, Breite: 0,25 m)

Beistrich blau (Breite: 12 cm)

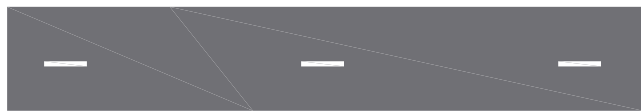
Mittelmarkierung



Mittelmarkierung vor Knotenpunkten:

Schmalstrich unterbrochen (Länge: 1,00 m, Lücke: 2,00 m)

wenn Breite der Radschnellverbindung: $\geq 3,50$ m



Mittelmarkierung außerhalb von Knotenpunkten:

Schmalstrich unterbrochen (Länge: 1,00 m, Lücke: 5,00 m)

wenn Breite der Radschnellverbindung: $\geq 3,50$ m

Furtmarkierung



Markierung Radverkehrsfurt:

Blockmarkierung unterbrochen (Länge: 0,50 m, Lücke: 0,20 m, Breite: 0,25 m)

Wartelinie für den Radverkehr



Wartelinie für den Radverkehr:

Blockmarkierung (Länge: 0,25 m, Lücke: 0,12 m, Breite: 0,25 m)

Markierung "Fahrradstraße"

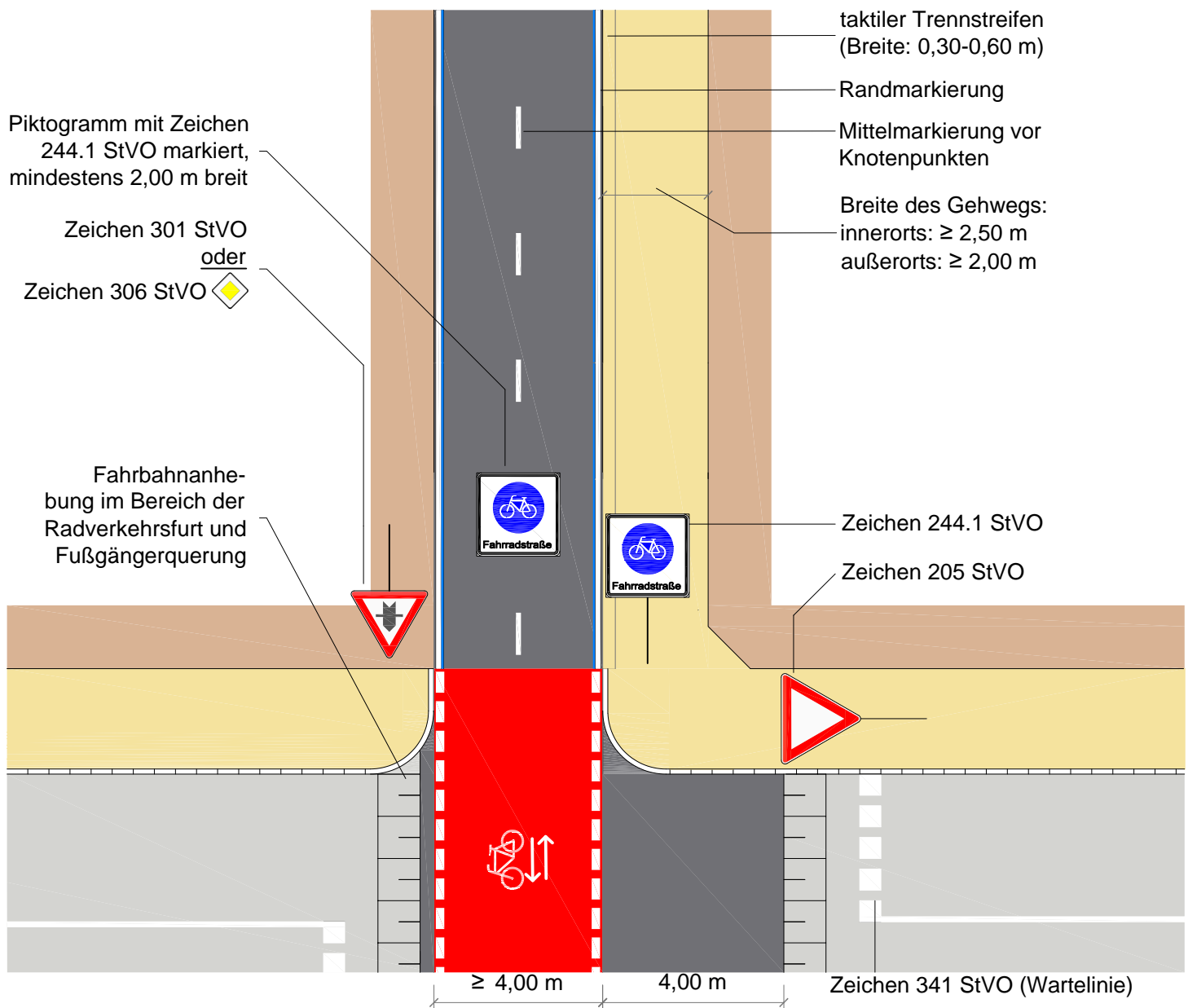


Bodenmarkierung des Zeichens 244.1 "Beginn einer Fahrradstraße"

(Länge: $\geq 2,00$ m, Breite: $\geq 2,00$ m)

Hinweise:

- die Mittelmarkierung wird bei Zweirichtungsführung ab einer Breite von mind. 3,50 m markiert
- bei Mischverkehrsführungen mit dem Kfz-Verkehr oder Fußverkehr ist auf die Mittelmarkierung zu verzichten
- in Fahrradstraßen mit Längsparken am Fahrbahnrand werden Randmarkierung und Beistrich unterbrochen (Blockmarkierung)
- die Markierung des Zeichens 244.1 StVO erfüllt eine unterstützende Funktion und ersetzt nicht die Anordnung der Verkehrszeichen



Regelungen:

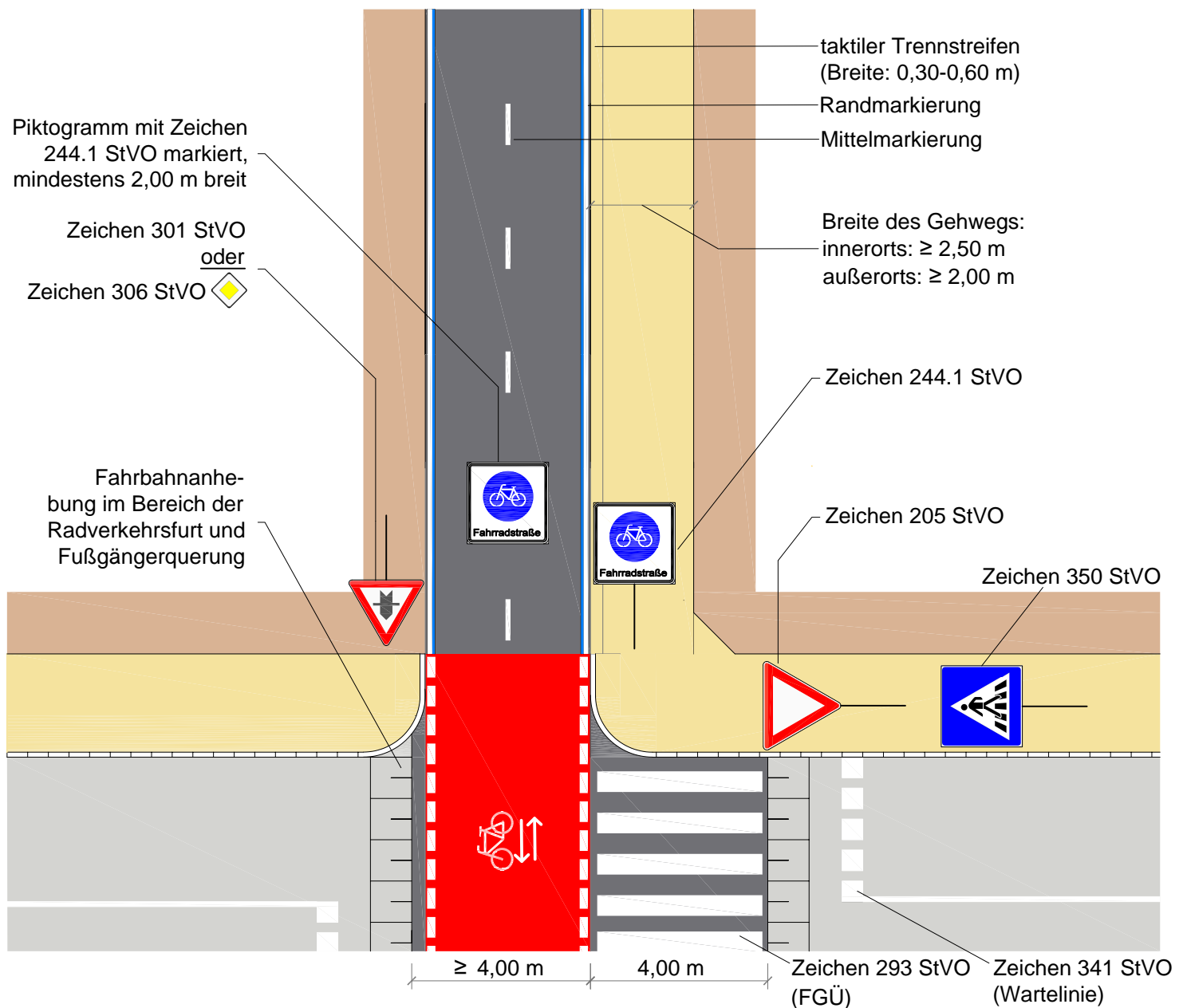
Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- geringes Fußgängeraufkommen
- querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- in landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz/24h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Musterlösung ist übertragbar auf landwirtschaftliche Wege. In diesem Fall ist auf die Mittelmarkierung zu verzichten. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO



Bevorrechtigte Querung an einer untergeordneten Straße (mit FGÜ) - innerorts



Regelungen:

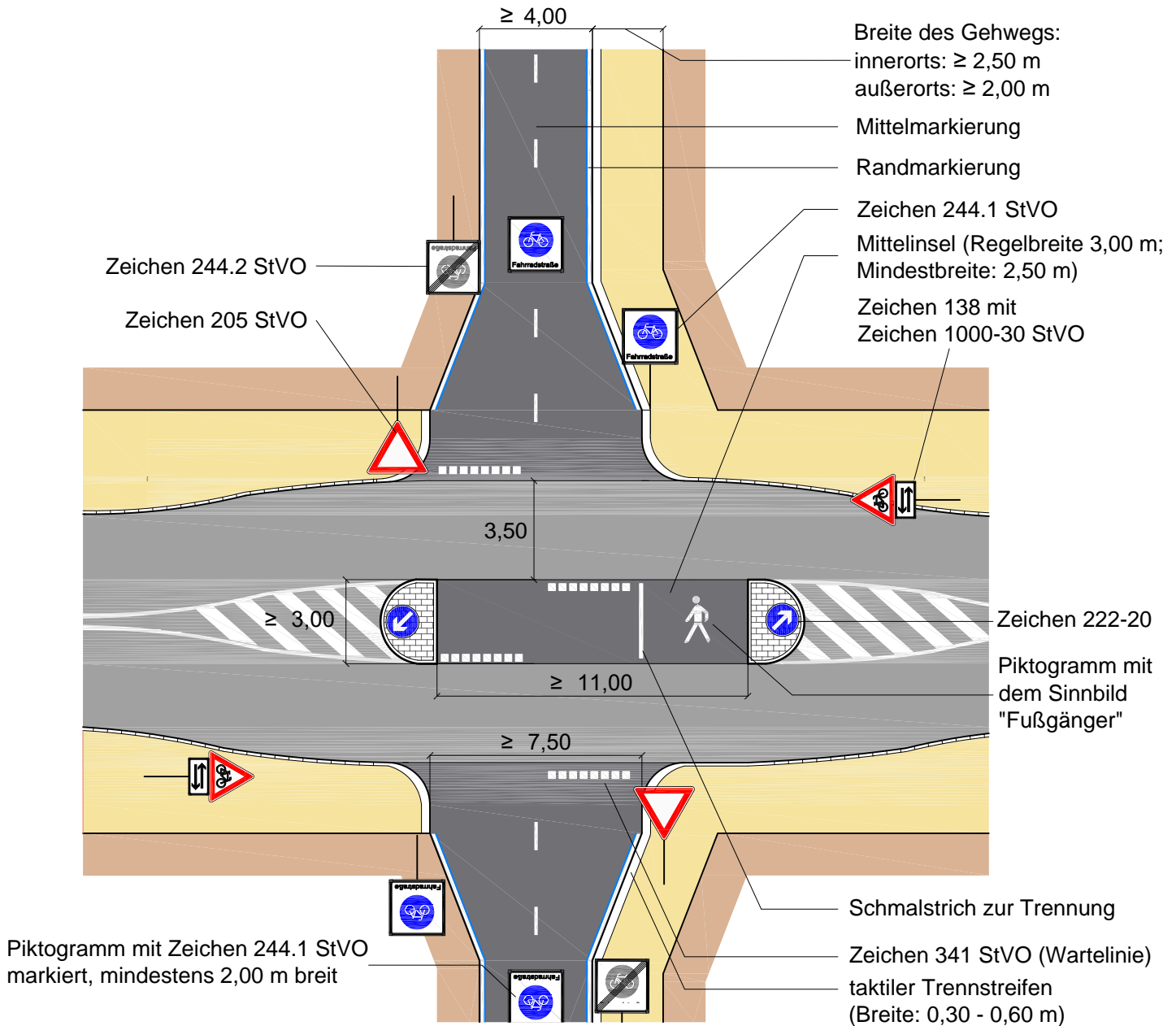
Anwendungsbereiche:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
- hohes Fußgängeraufkommen
- querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- in landschaftlich sensiblen Bereichen (z.B. landwirtschaftliche Wege) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Musterlösung ist übertragbar auf landwirtschaftliche Wege. In diesem Fall ist auf die Mittelmarkierung zu verzichten. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO





Regelungen:

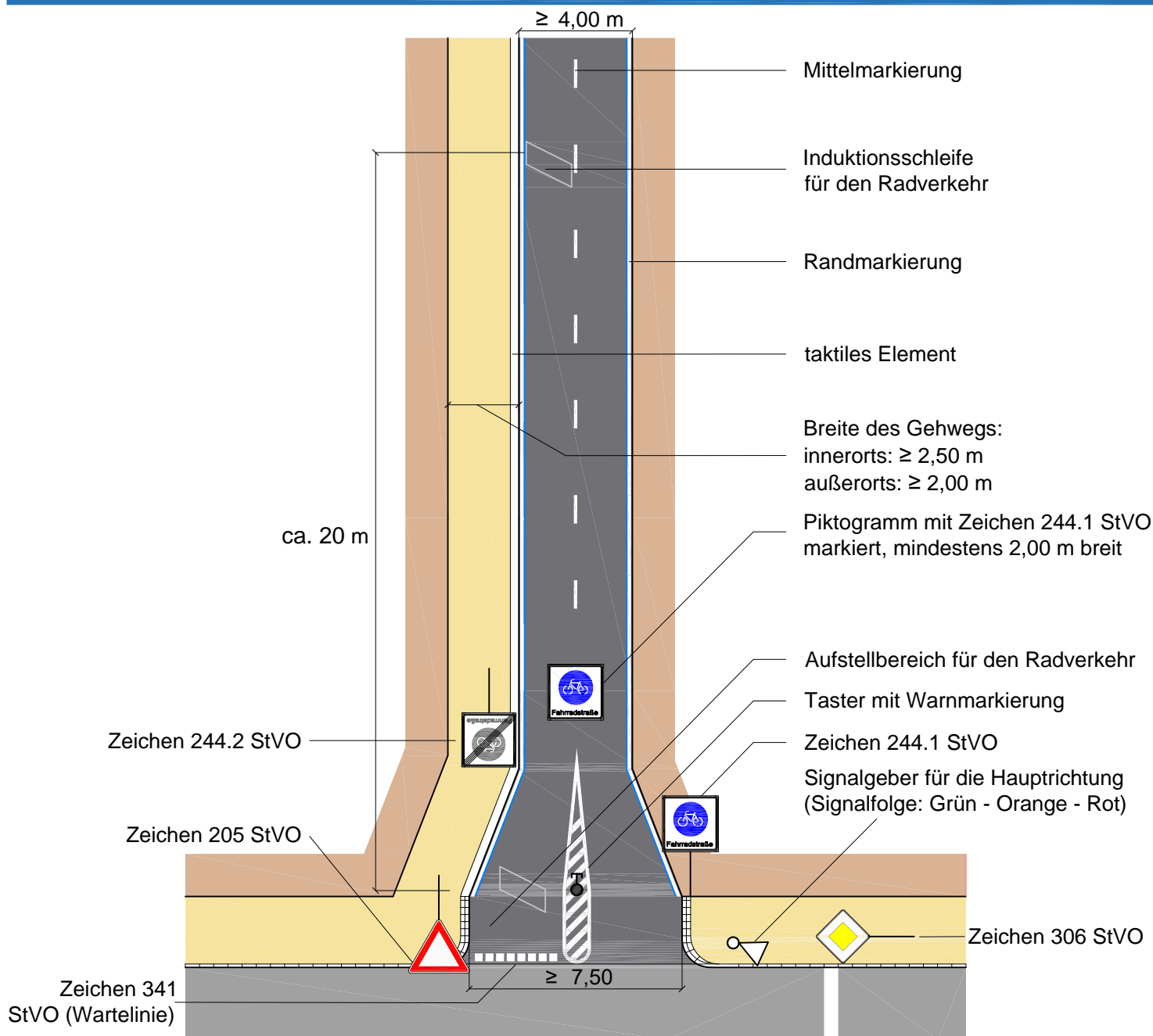
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2

Anwendungsbereiche:

- Querung einer Straße mit höherer Verkehrsbedeutung
- insbesondere außerorts
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- für den Kfz-Verkehr ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen
- es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- die Musterlösung ist auf landwirtschaftliche Wege übertragbar. In diesem Fall ist die Befahrbarkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge sicherzustellen und auf die Mittelmarkierung zu verzichten



Regelungen:

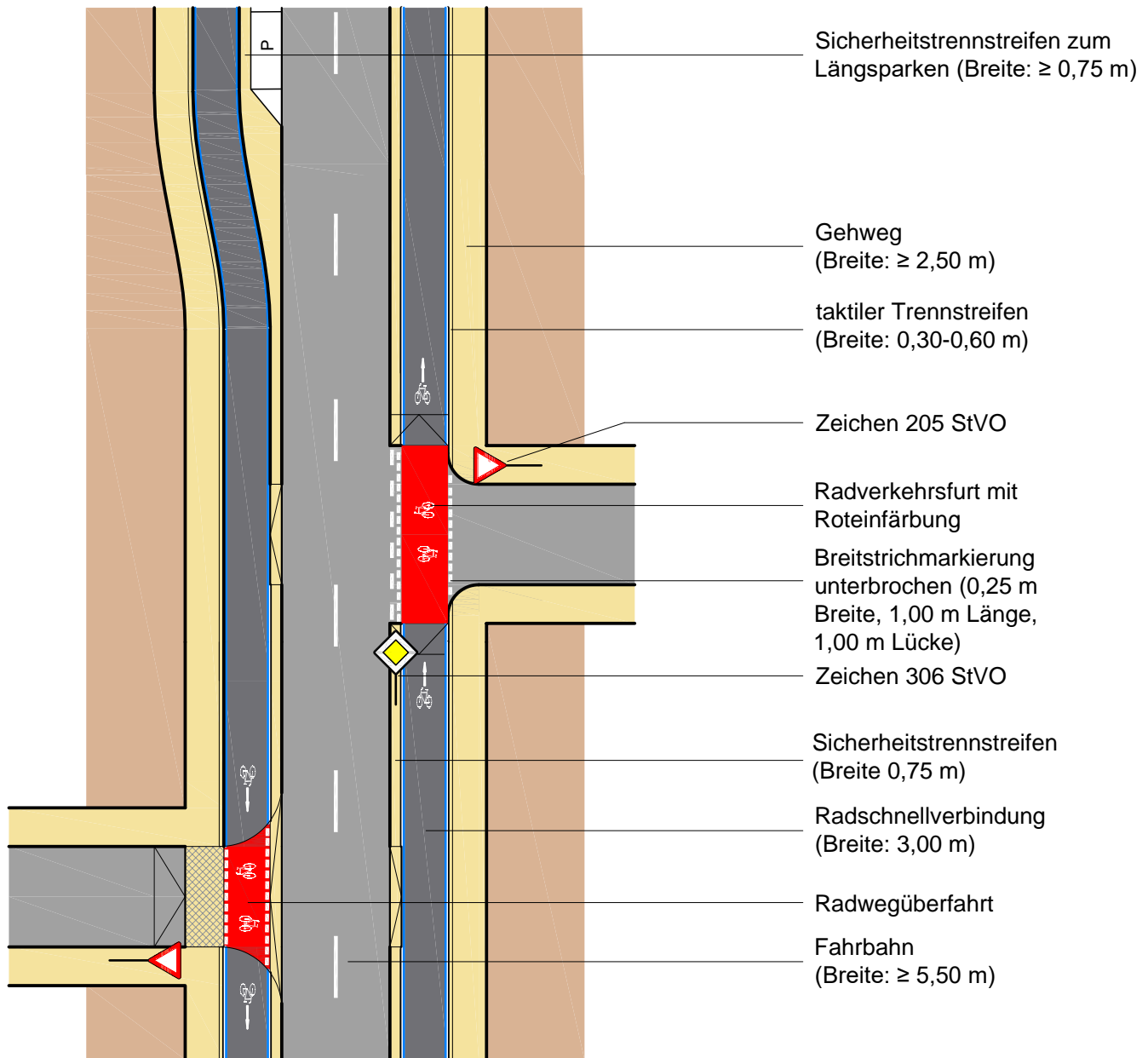
Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10; RiLSA (Ausgabe 2015) Kapitel 2.3 und 5.1
- Querung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße ($v \leq 50$ km/h) zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- die Anbringung eines Tasters direkt vor der Querungsstelle ist erforderlich, da manche Fahrräder nicht durch die Induktionsschleife erfasst werden können
- optional in Verbindung mit einer signalisierten Fußgängerquerung
- optional mit einem Signalgeber für den Radverkehr vor der Querungsstelle (Signalfolge: Rot - Grün - Rot oder Dunkel - Rot - Grün - Dunkel)
- mit steigender Kfz-Verkehrsstärke erhöht sich die Wartezeit für den Radverkehr
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Musterlösung ist auf landwirtschaftliche Wege übertragbar. In diesem Fall ist die Befahrbarkeit für landwirtschaftl. Fahrzeuge sicherzustellen und auf die Mittelmarkierung zu verzichten



Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr - innerorts



Regelungen:

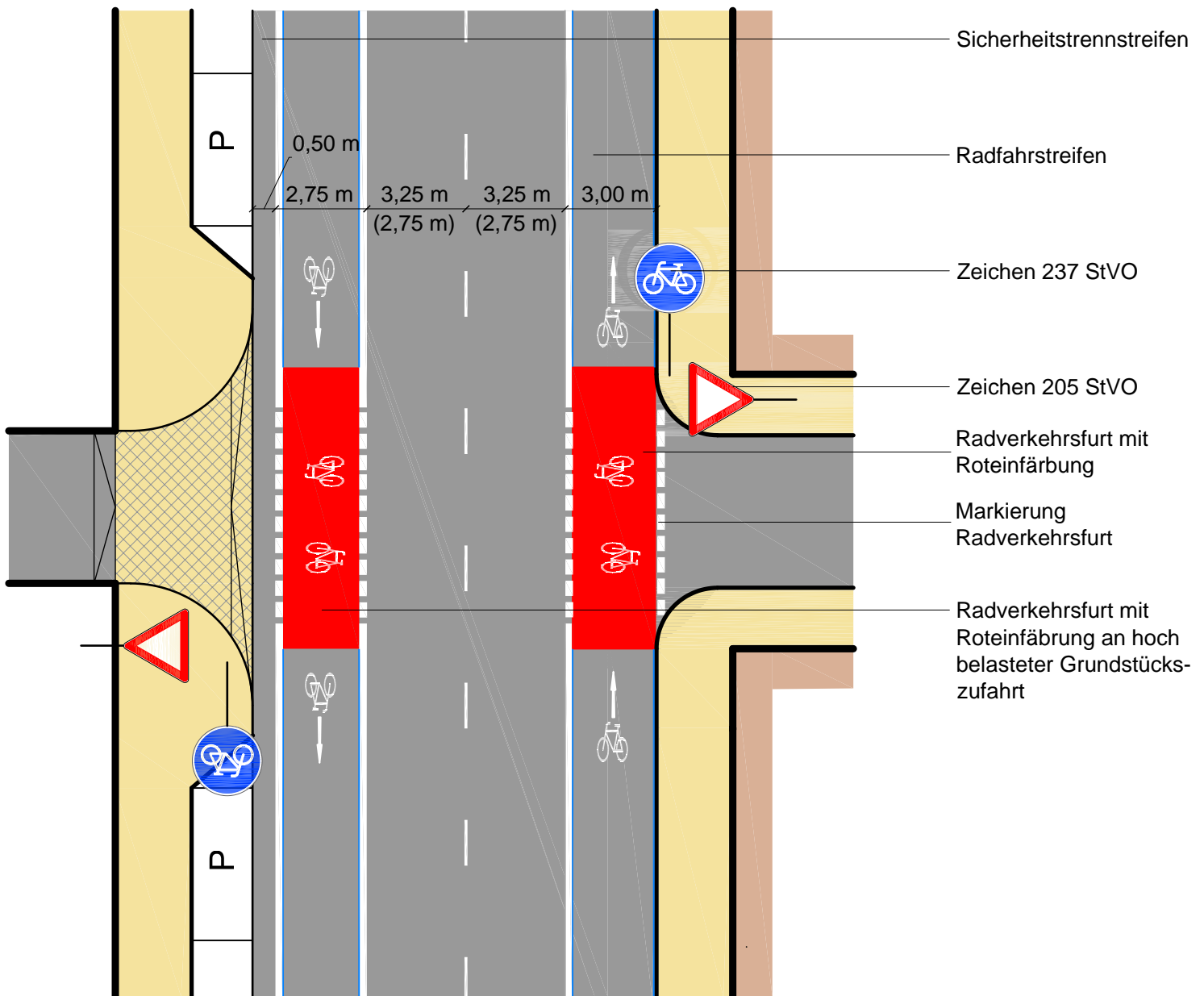
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

Anwendungsbereiche:

- Radschnellverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege
- innerorts
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

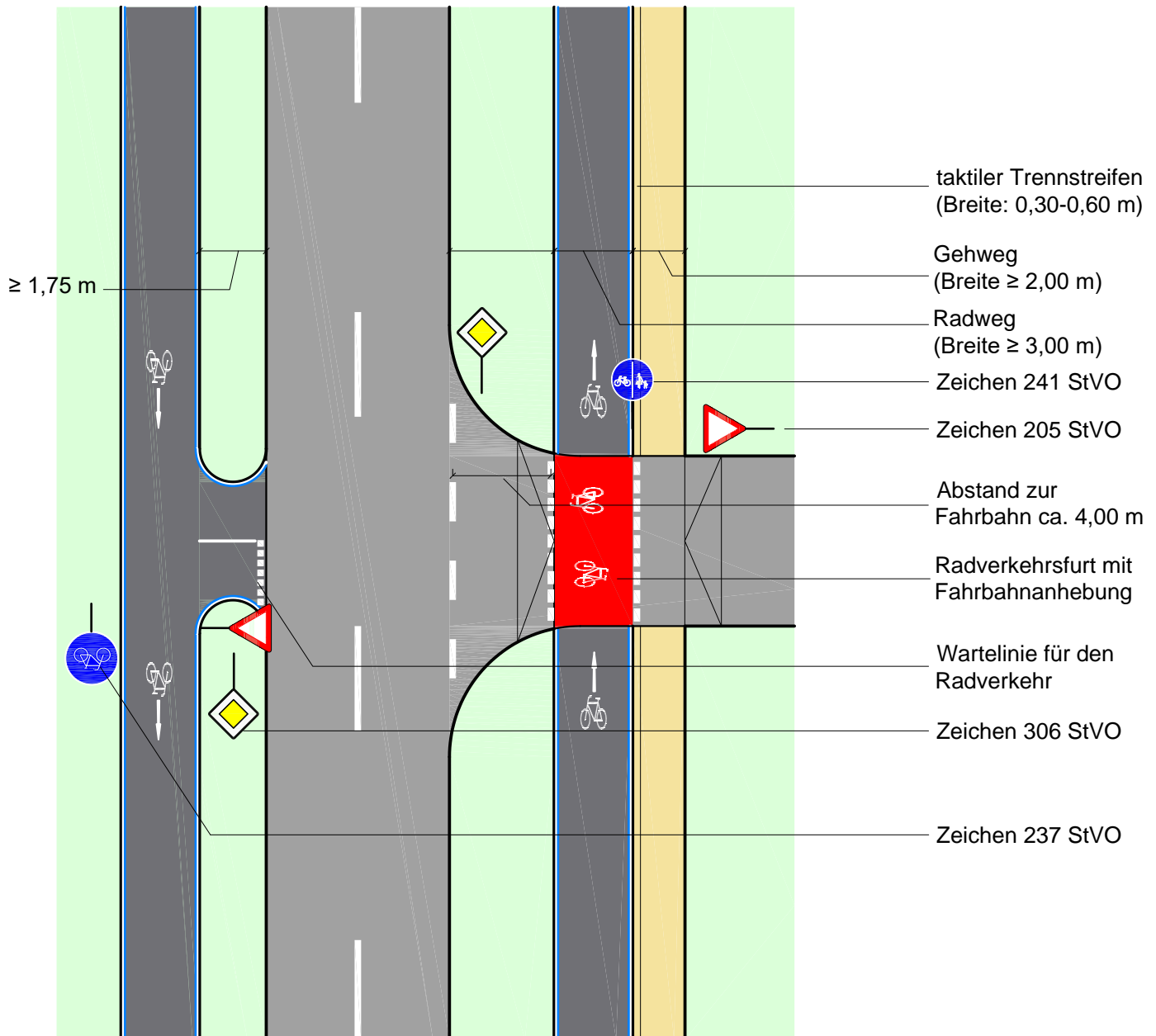


Regelungen:

Anwendungsbereiche:

Hinweise:

- StVO Zeichen 237; ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASSt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4
- Hauptverkehrsstraßen, insbesondere innerorts
- Fahrbahnbreite mindestens 11,50 m
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- bei einer Breite des Radfahrstreifens $\geq 3,25$ m ist eine Öffnung für den Busverkehr möglich
- nicht anzuwenden bei Parkplätzen mit Kurzzeitregelung



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.2

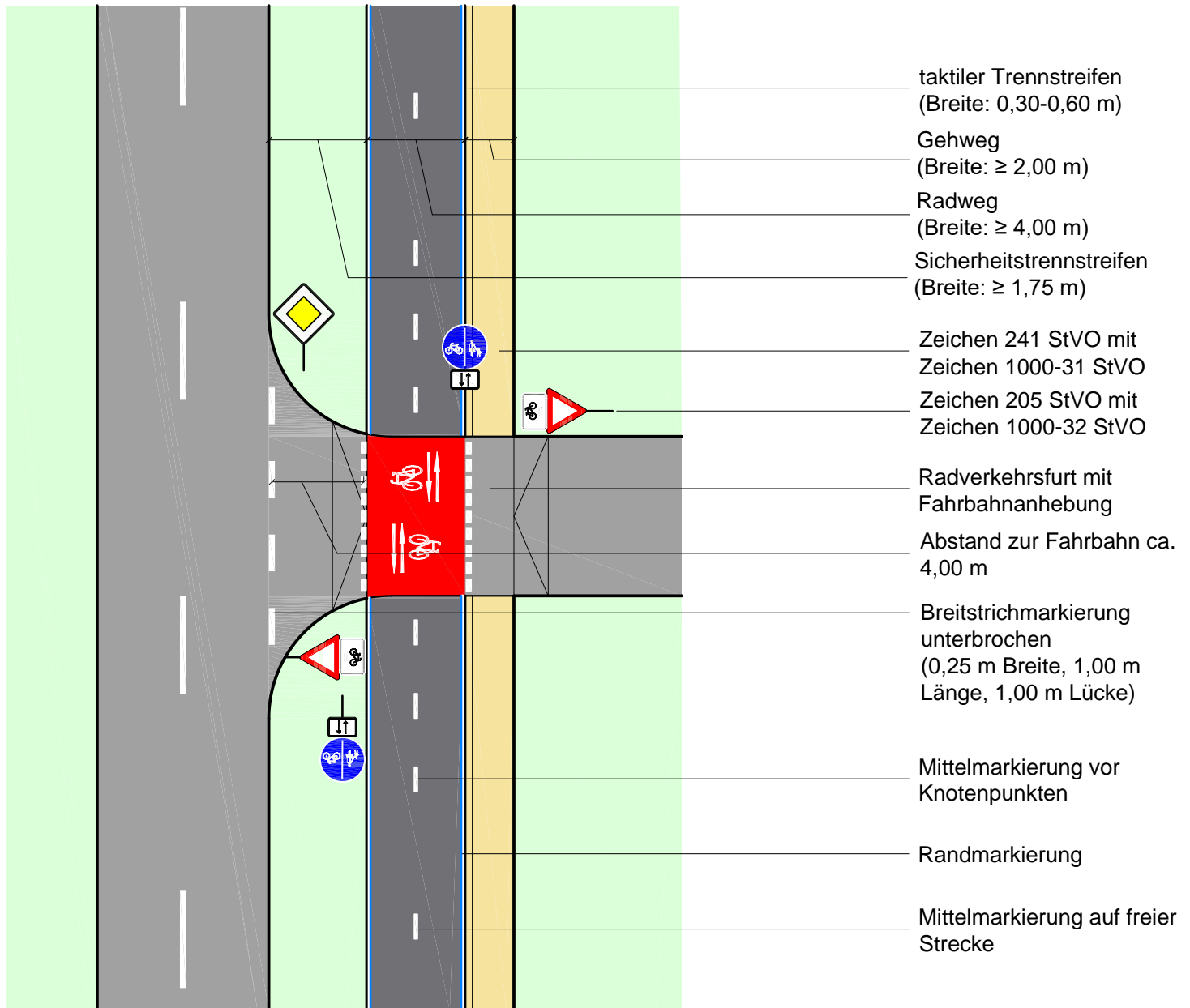
Anwendungsbereiche:

- Radschnellverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege
- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von ≤ 3.000 Kfz/24 h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung
- nicht an zu querenden Bundes- und Landesstraßen
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- die Fahrbahnanhebung ist optional
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen





Regelungen:

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

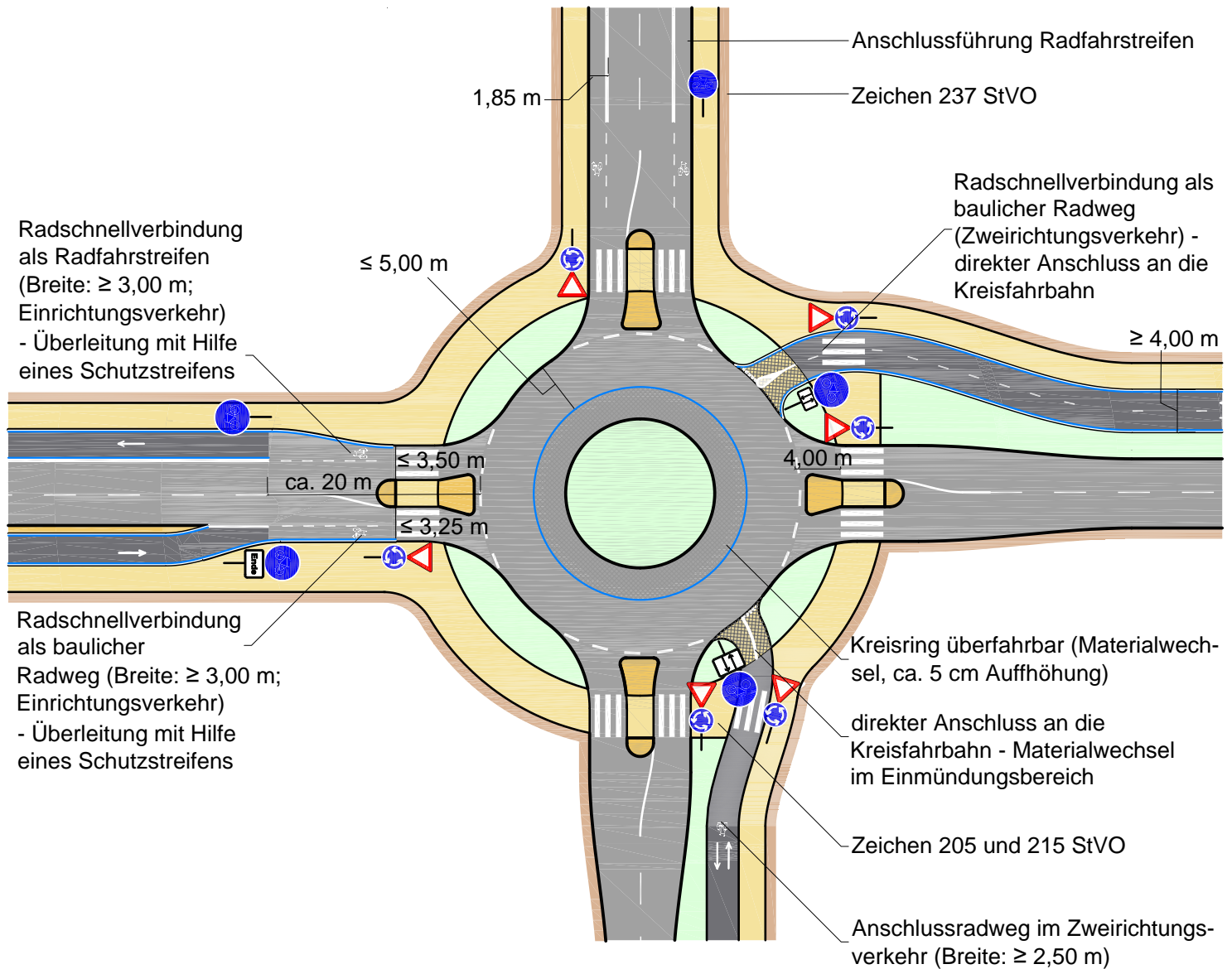
Anwendungsbereiche:

- außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen bei Kfz-Verkehrsstärken von ≤ 3.000 Kfz/24 h im Fahrbahnquerschnitt der zu querenden Einmündung
- nicht an zu querenden Bundes- und Landesstraßen

Hinweise:

- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen
- 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





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

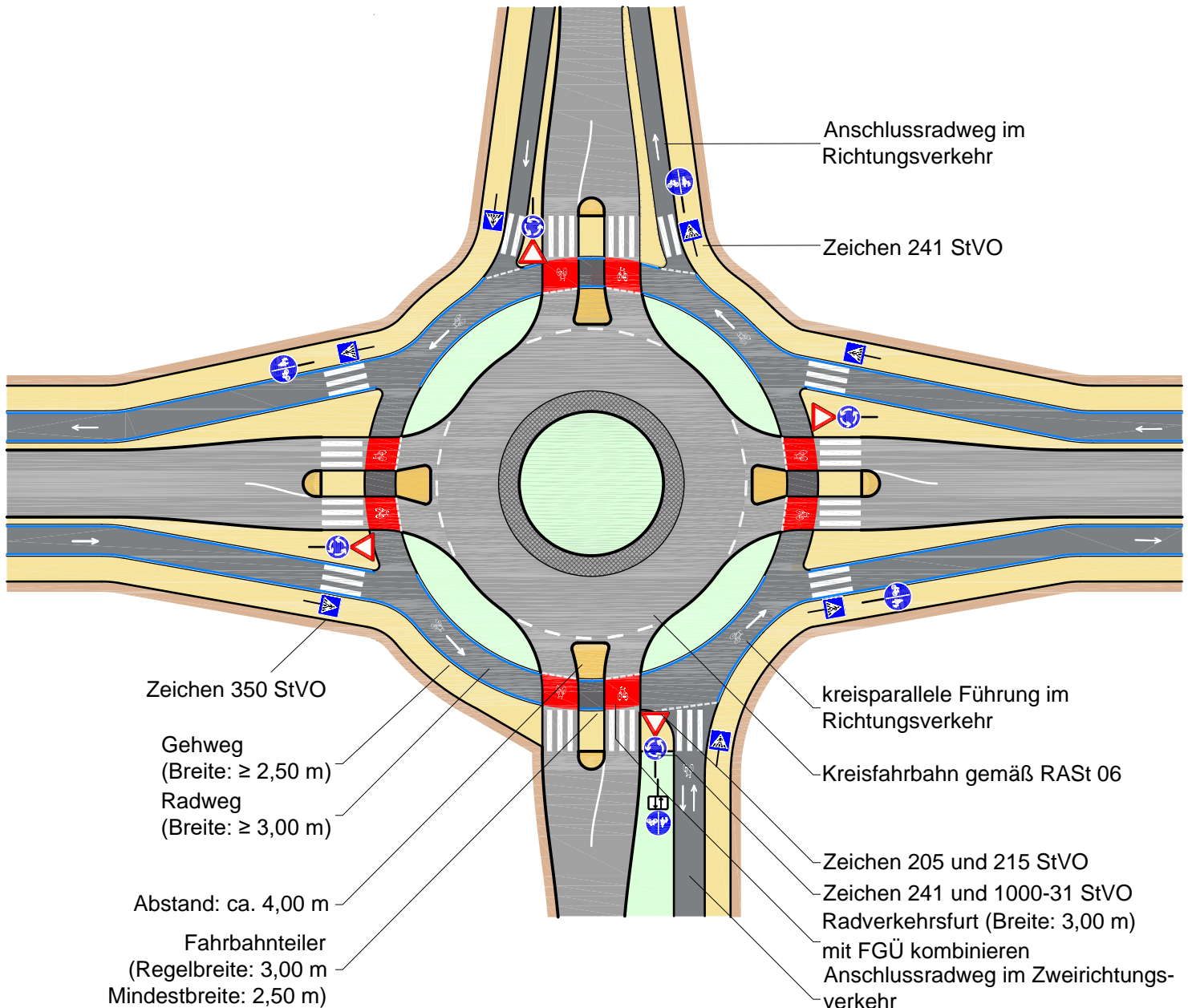
Anwendungsbereiche:

- Radschnellverbindungen an Kreisverkehren
- Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz/24h
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
- Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen
- Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
- Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungsbereiche:

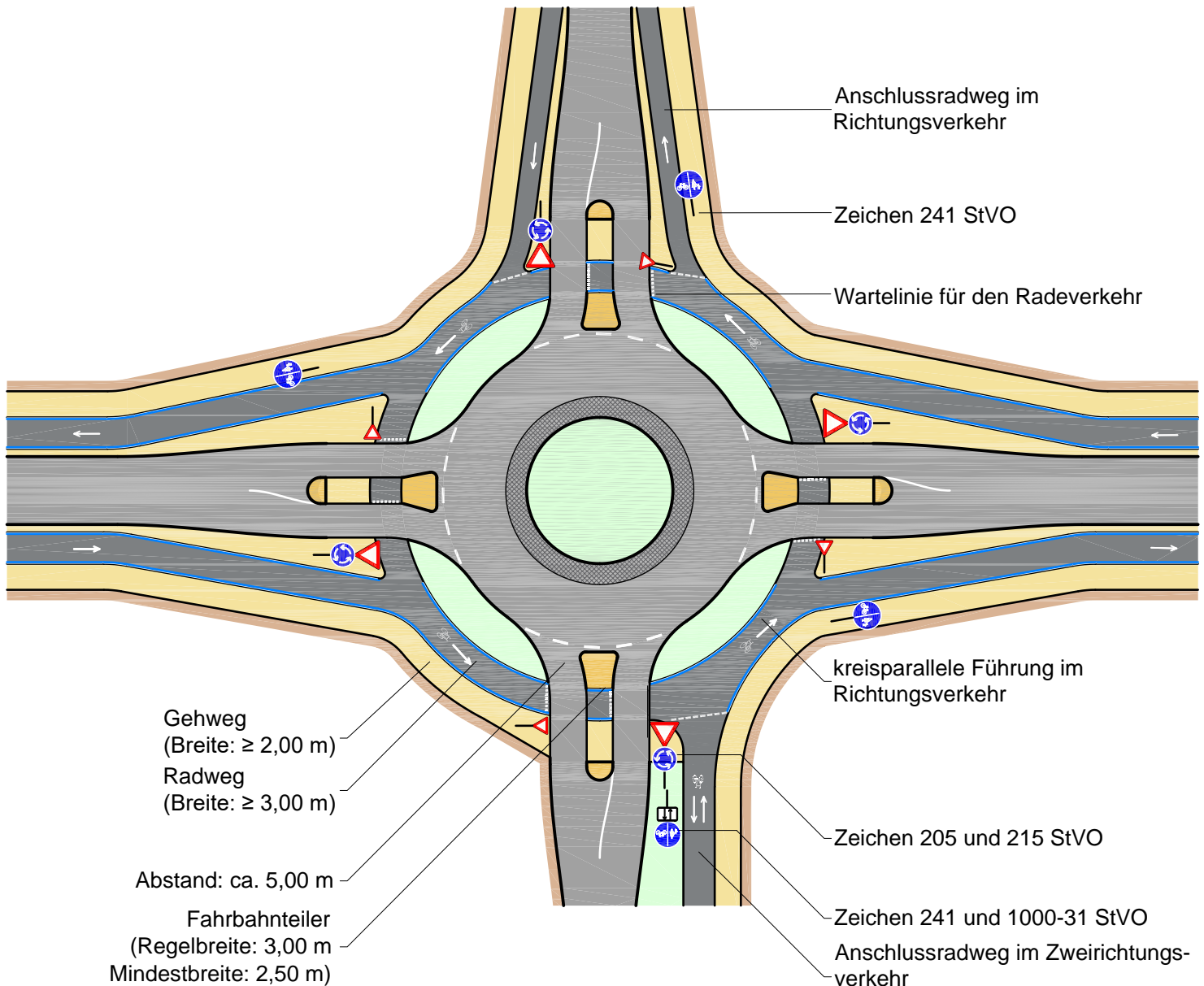
- bauliche Radschnellverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen



Führung an Kreisverkehren (Seitenraum) außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3

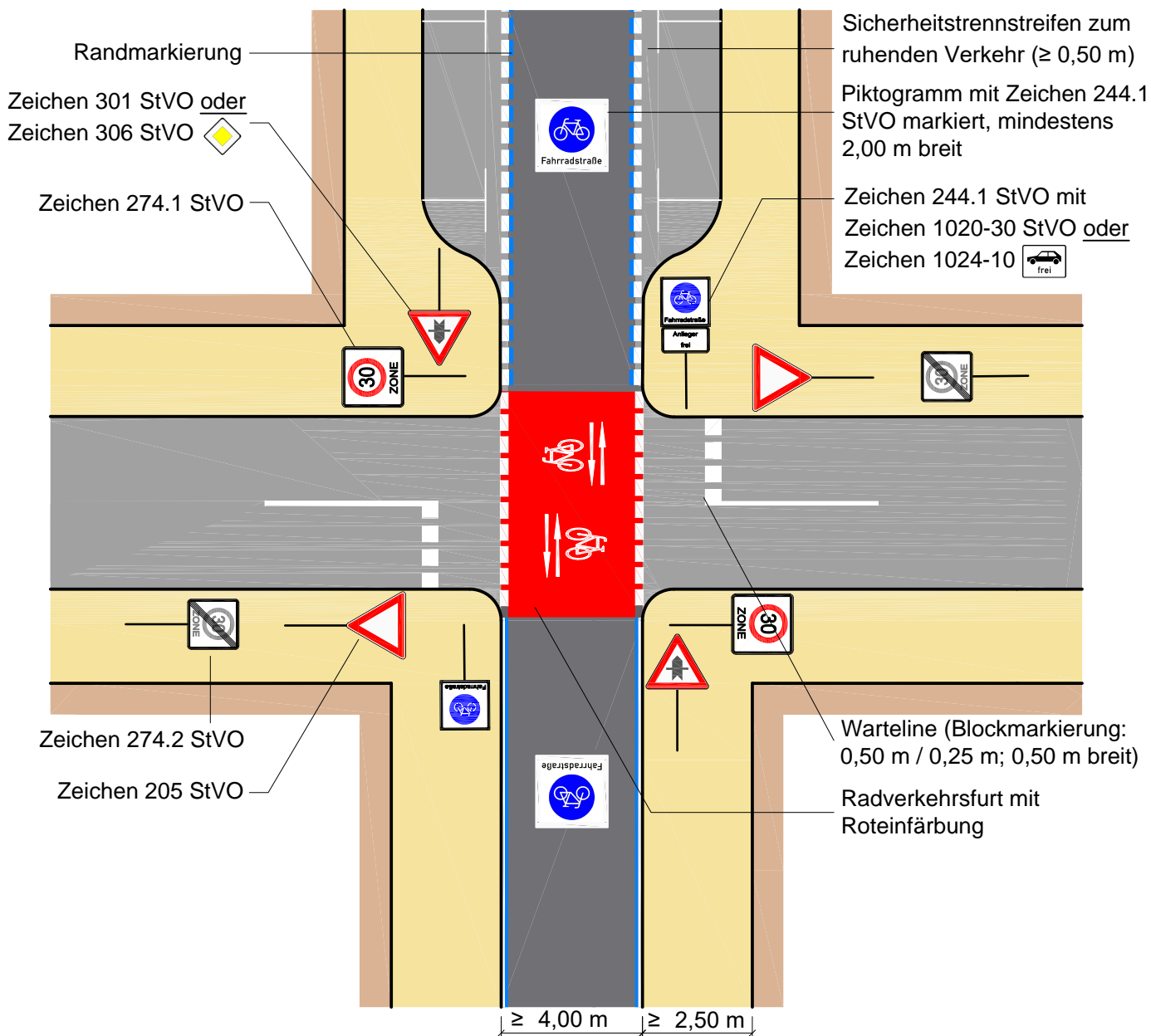
Anwendungsbereiche:

- bauliche Radschnellverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- der Radverkehr ist vorfahrrechtlich unterzuordnen
- die Markierung von Radverkehrsfurten ist nicht zulässig
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen

Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen (Bevorrechtigung durch Beschilderung) - innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

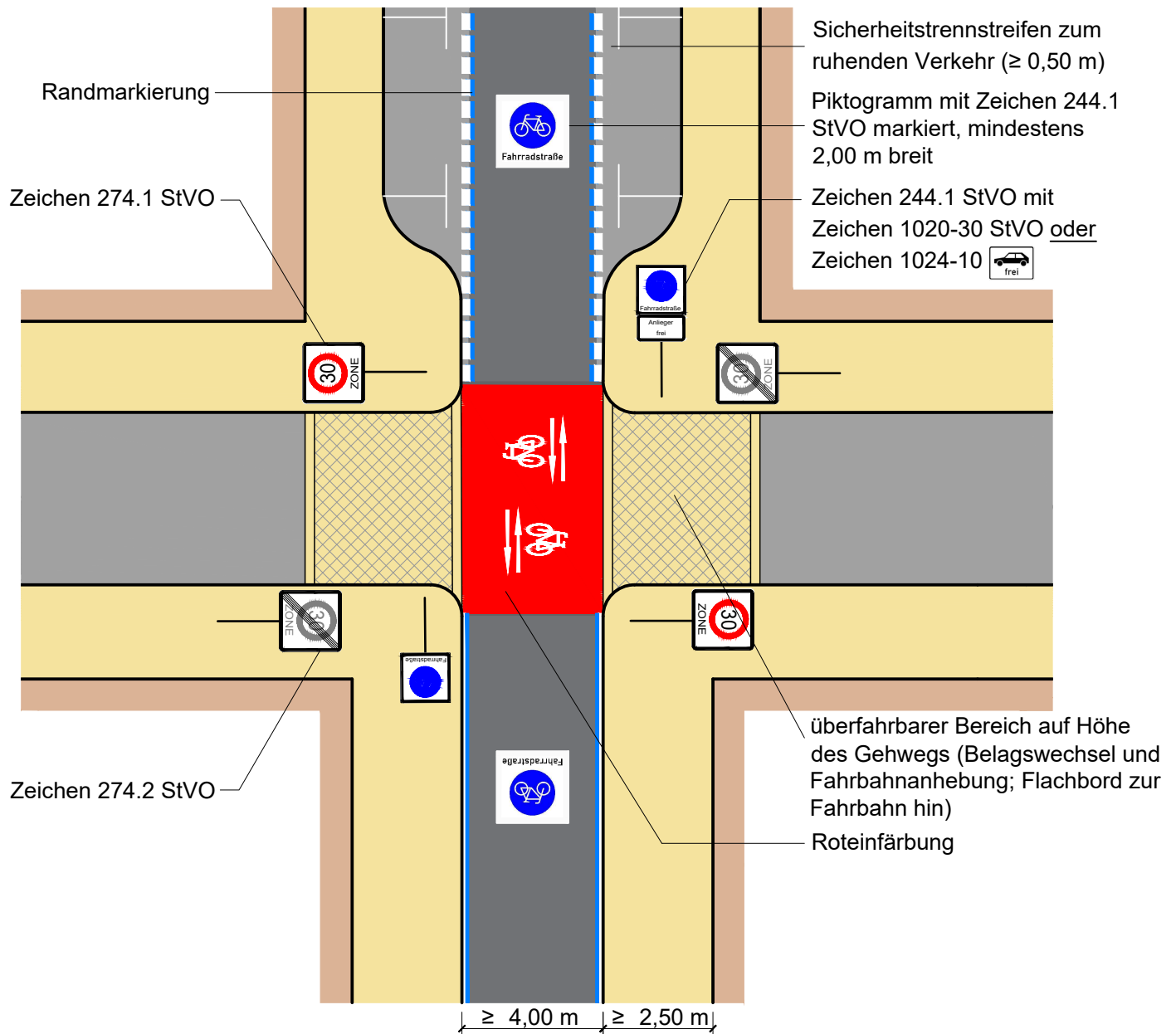
Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radschnellverbindung
- der Einsatzbereich der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RASSt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- §10 StVO; VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radschnellverbindung
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

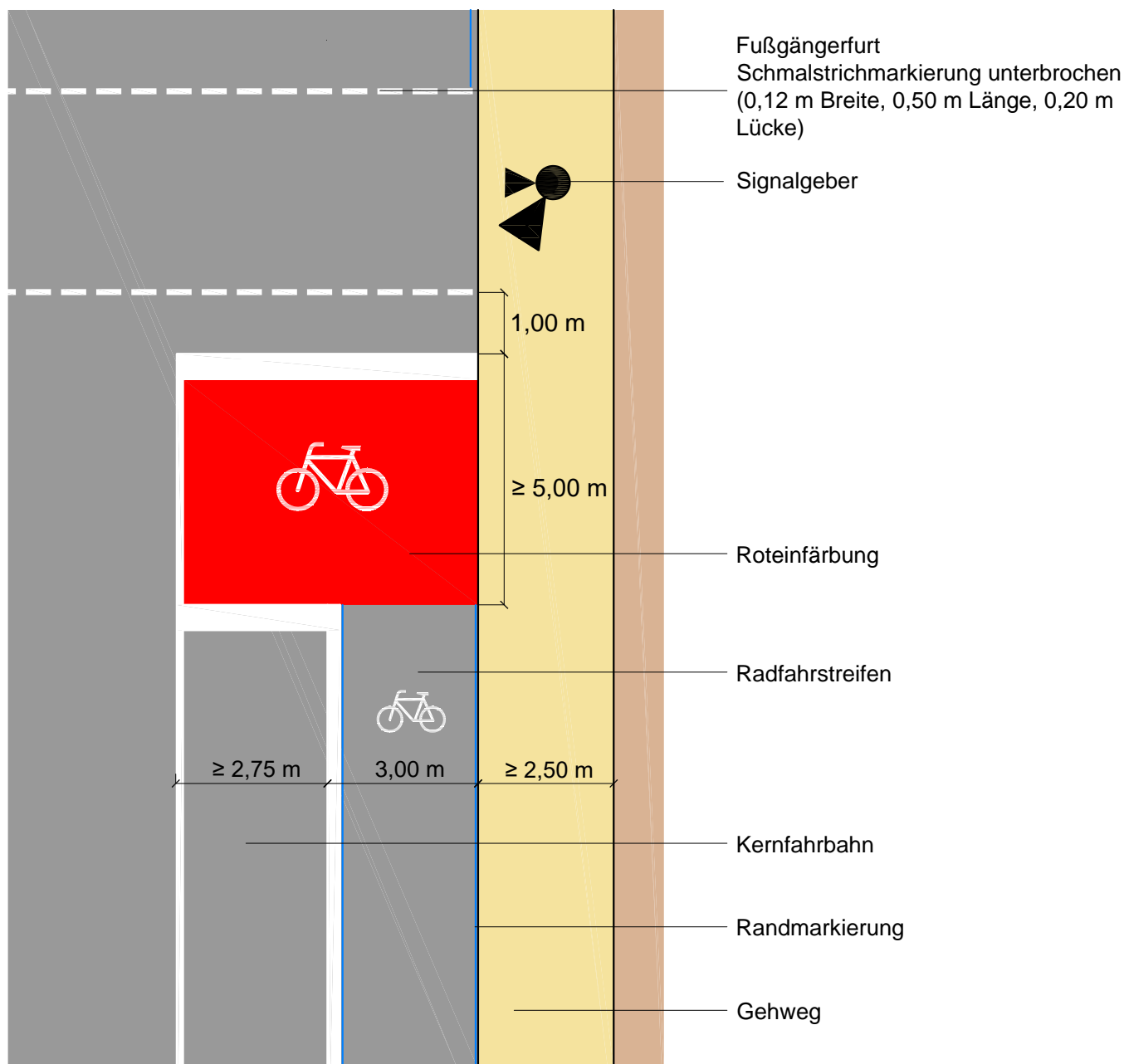
- im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen



Musterlösung

Radschnellverbindungen auf Nebenstraßen

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:

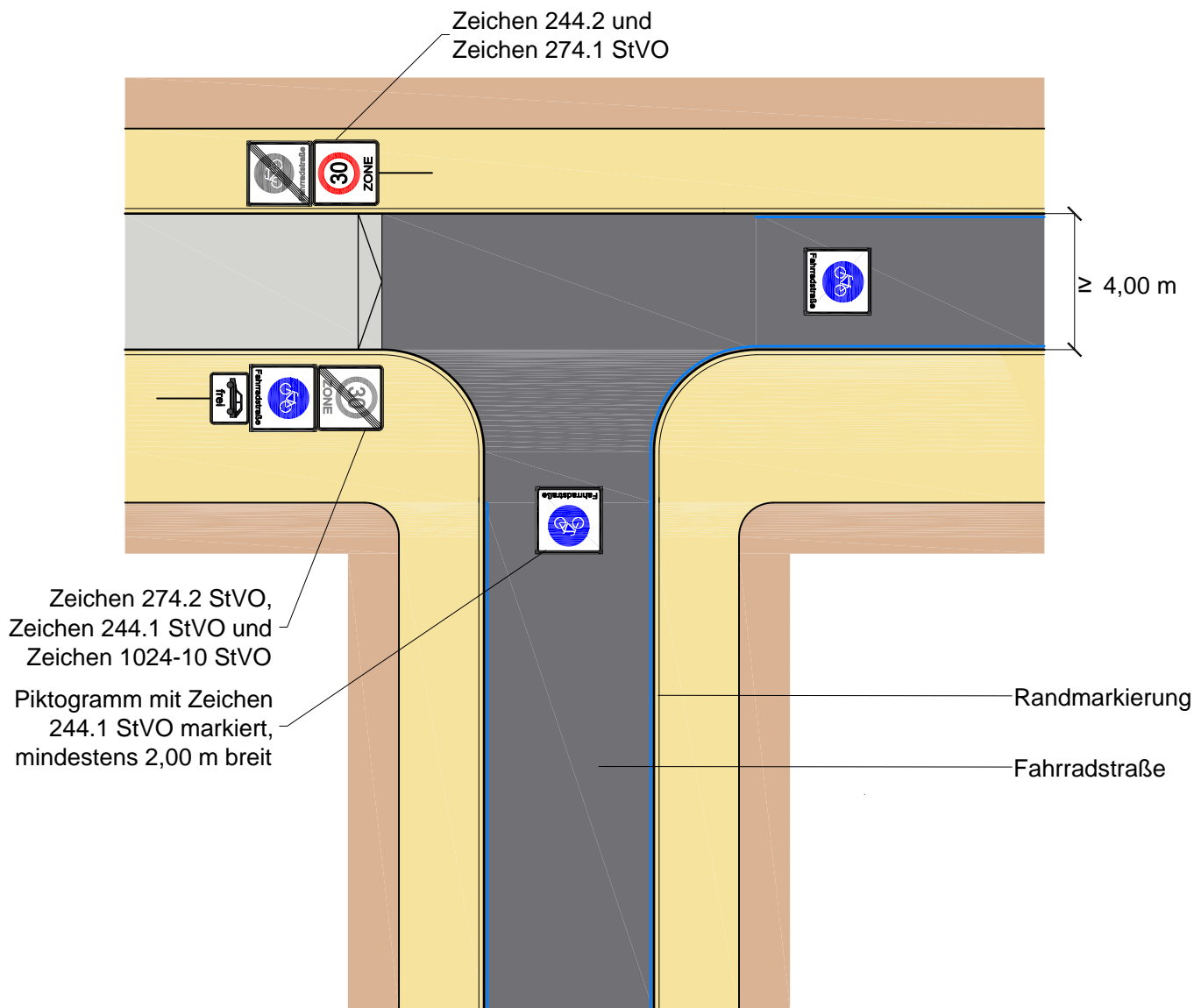
- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Musterblatt: N 3
Stand: August 2017





Regelungen:

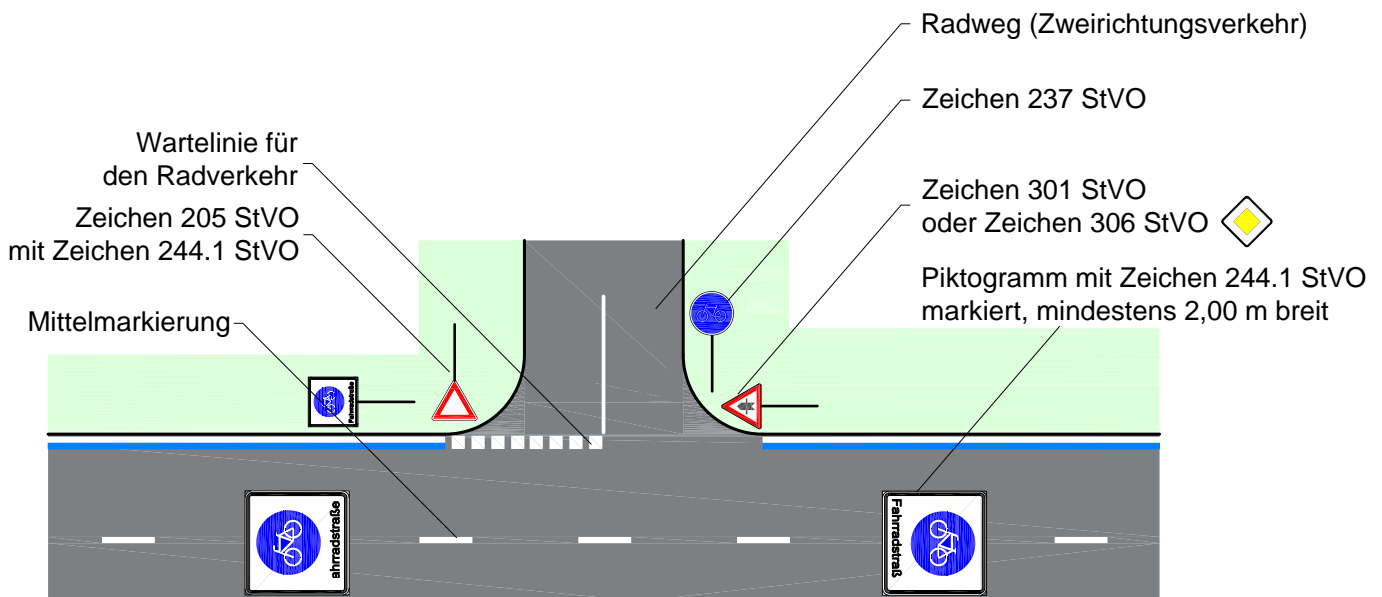
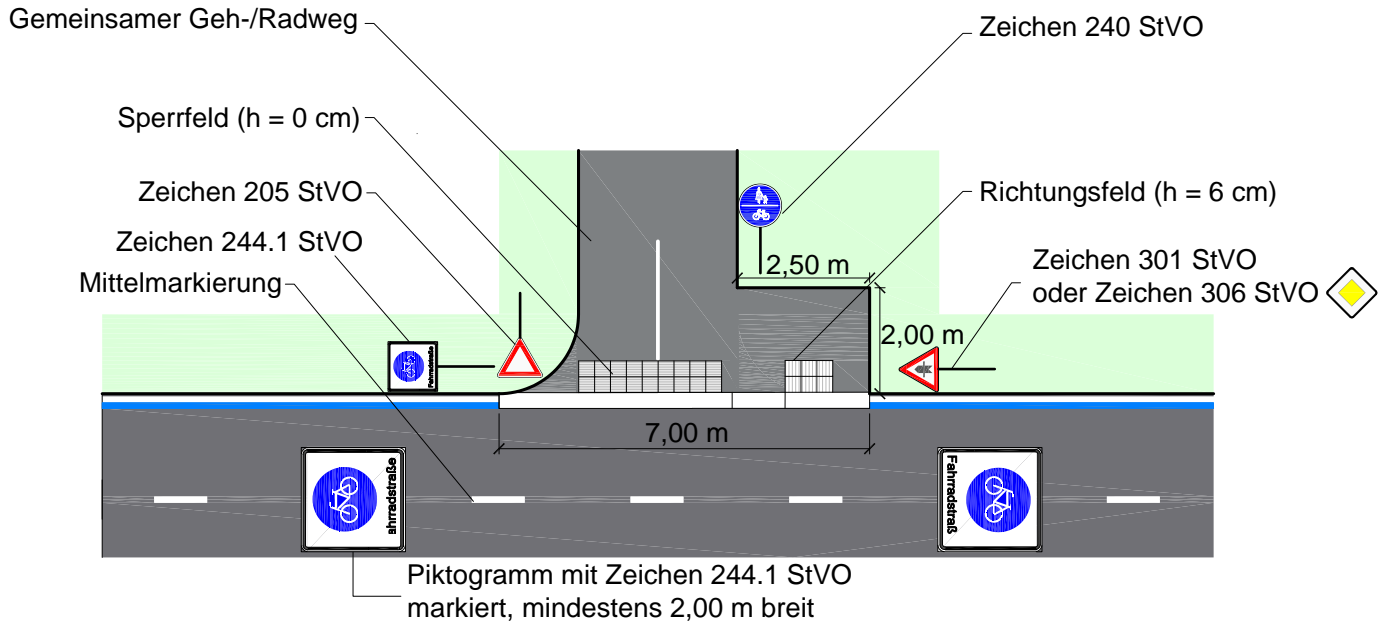
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RASSt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr in Tempo-30-Zonen
- nur im Ausnahmefall anzuwenden (bei Einhaltung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit)
- der Einsatzbereich ist der Anlage 1 zu entnehmen

Hinweise:

- zur Verdeutlichung der Führung der Radschnellverbindung wird in der Fahrradstraße das Zeichen 244.1 StVO als Piktogramm markiert



Regelungen:

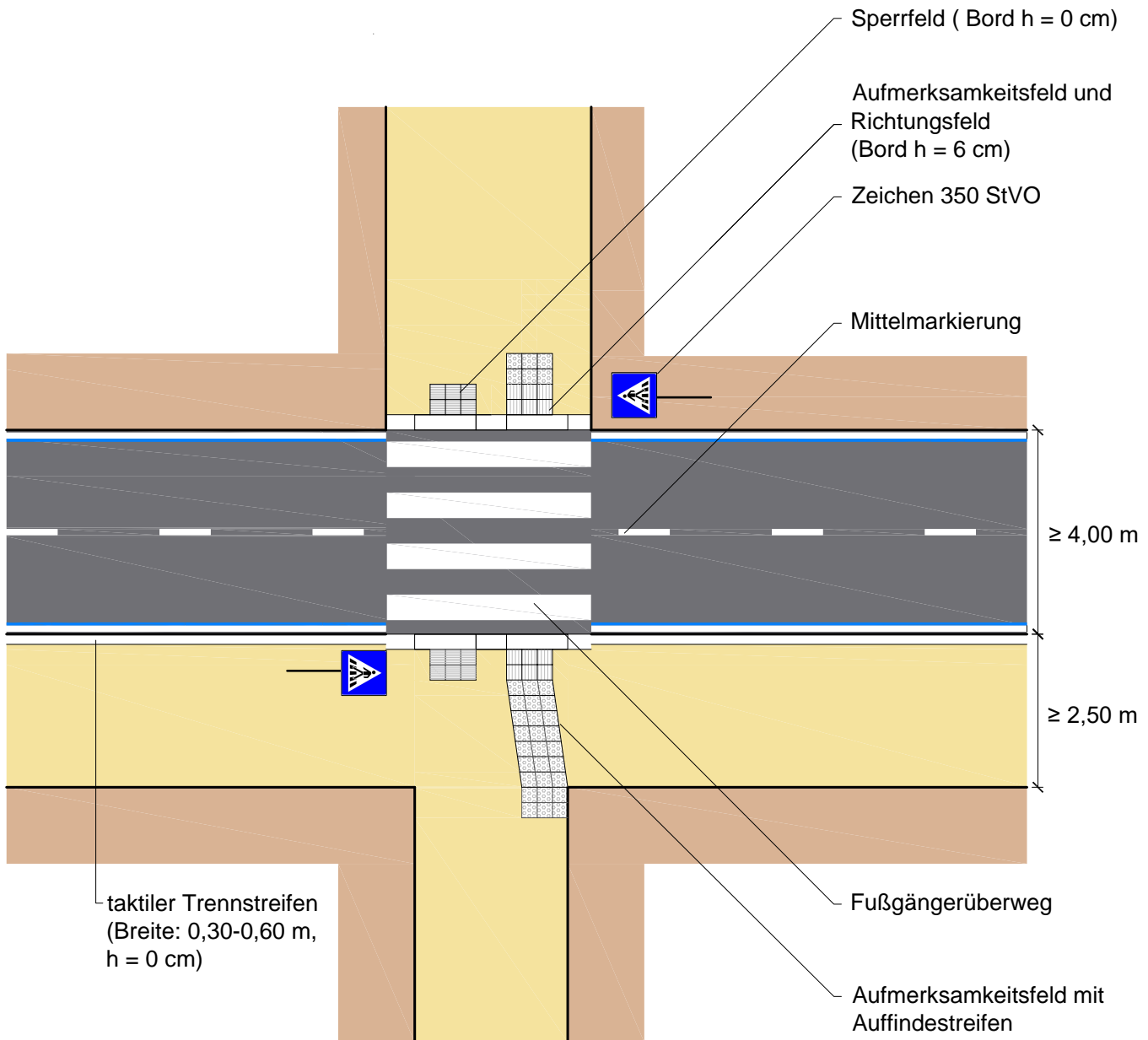
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

Anwendungsbereiche:

- Kreuzung einer Radschnellverbindung mit einem selbstständig geführten Geh-/Radweg oder einem selbstständig geführten Radweg

Hinweise:

- selbstständig geführte Radwege werden niveaugleich an die Radschnellverbindung herangeführt. Die Wartepflicht wird durch die Markierung einer verkleinerten Wartelinie für den Radverkehr verdeutlicht
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10; Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen

Anwendungsbereiche:

- Kreuzung einer Radschnellverbindung mit einem selbstständig geführten Gehweg

Hinweise:

- Einsatzgrenzen für Fußgängerüberwege sind zu beachten
- die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Einsatzbereiche für Knotenpunkte an Radschnellverbindungen außerhalb



Sortierung nach Musterblatt

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. querenden Straße	Knotenpunktform ↓	Musterlösungen	Verlustzeit	Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. Knotens																								
				bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Bevorrechtigte Querung RSV selbstständig geführt*	S 1		0 Sekunden	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel	S 4, H7		≤ 20 Sekunden	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Signalisierte Querung (Neubau)	S 5		≤ 40 Sekunden	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Bevorrechtigte Querung über eine einmündende RSV straßenbegleitend*	H 3, H 4		0 Sekunden	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	
Wartepflichtige Querung ohne Mittelinsel	-		≤ 25 Sekunden	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Überführung/ Unterführung (Neubau)	-		0 Sekunden	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green

* Querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße

Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. Knotens	Knotenpunktform ↓	Musterlösungen	Verlustzeit	Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. querenden Straße																								
				bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Lichtsignalanlage (Neubau)	S5		≤ 25 Sekunden ≤ 40 Sekunden	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Kompaktkreisverkehr	H5		≤ 15 Sekunden	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow
Rechts-vor-Links-Knoten	N 4		≤ 10 Sekunden	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange

Sortierung nach Verkehrsstärke

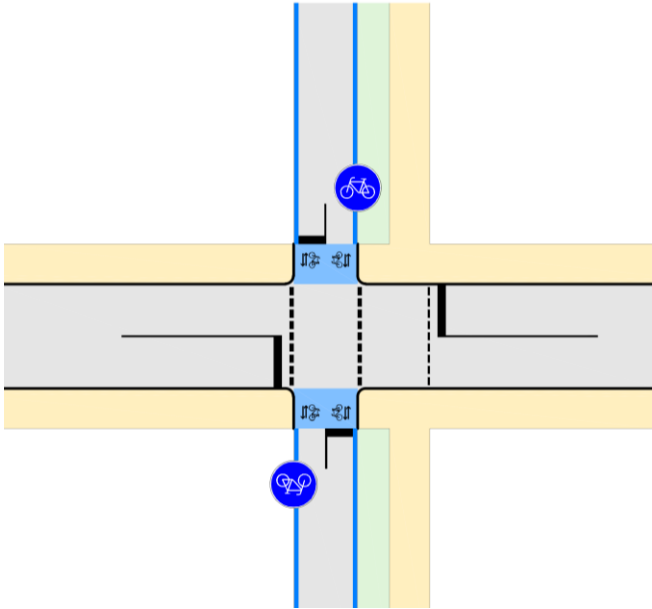
Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. querenden Straße	Knotenpunktform ↓	Musterlösungen	Verlustzeit	Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. Knotens																								
				bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Bevorrechtigte Querung RSV selbstständig geführt*	S 1		0 Sekunden	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	
Bevorrechtigte Querung über eine einmündende RSV straßenbegleitend*	H 3, H 4		0 Sekunden	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	
Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel	S 4, H7		≤ 20 Sekunden	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	
Wartepflichtige Querung ohne Mittelinsel	-		≤ 25 Sekunden	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Signalisierte Querung (Neubau)	S 5		≤ 40 Sekunden	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Überführung/ Unterführung (Neubau)	-		0 Sekunden	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	

* Querende Straße ist keine Bundes- oder Landesstraße

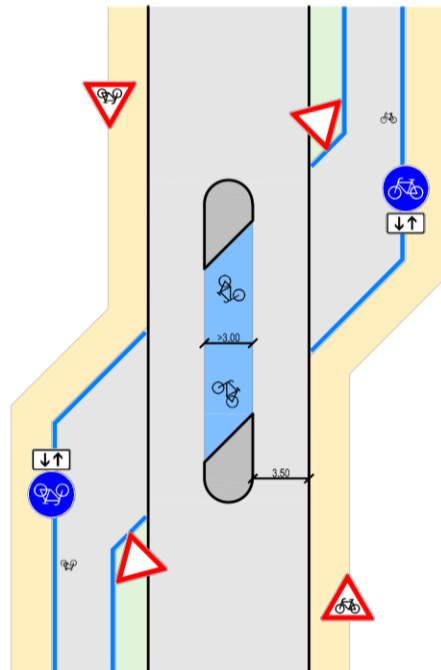
Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. Knotens	Knotenpunktform ↓	Musterlösungen	Verlustzeit	Verkehrsstärke (Kfz/24h) d. querenden Straße																								
				bis 1.000	bis 2.000	bis 3.000	bis 4.000	bis 5.000	bis 6.000	bis 7.000	bis 8.000	bis 9.000	bis 10.000	bis 11.000	bis 12.000	bis 13.000	bis 14.000	bis 15.000	bis 16.000	bis 17.000	bis 18.000	bis 19.000	bis 20.000	bis 21.000	bis 22.000	bis 23.000	bis 24.000	bis 25.000
Rechts-vor-Links-Knoten	N 4		≤ 10 Sekunden	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Kompaktkreisverkehr	H5		≤ 15 Sekunden	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	
Lichtsignalanlage (Neubau)	S5		≤ 25 Sekunden ≤ 40 Sekunden	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange

Green Einsatz empfohlen Yellow Einsatz möglich Orange Einsatz nicht empfohlen

S 6 Selbstständig geführte Verbindung – Lichtsignalanlage



S 7 Radschnellverbindung straßenbegleitend – wartepflichtig



Überquerungsstelle mit Wartepflicht

- Querungsanlage straßenbegleitender Radschnellwege (Seitenwechsel) über Hauptverkehrsstraßen
- Mittelinsel mit ausreichender Bemessung
- Ausreichend Zeitlücken zum Queren der Fahrbahn in der Hauptverkehrszeit

H 8 Mittelinsel mit Linksabbiegetasche



Abbildung: Foto und Gestaltung Lüft GmbH

Anlage 3
Anforderungen Radschnellwege

angelehnt an: Kriterien für RSV und PRR in Rheinland-Pfalz, LBM 2019.

	Führungsformen	Anforderungen Radschnellverbindungen	Anforderungen Pendler-Radroute	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
selbstständig geführte Verbindungen	Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr (2-Richtungsverkehr)	innerorts: Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) 1. Wahl: deutliche Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr ($\geq 1,00$ m) 2. Wahl: inkl. 0,30-0,60 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg	innerorts: Breite: $\geq 3,00$ m (2,50 m, wenn nur für Radverkehr!) (Rad) + $\geq 2,00$ m (Fuß)	Breite: 2,50 m (Rad) + > 2,50 m (Fuß)
		außerorts: Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $\geq 2,00$ m (Fuß) inkl. 0,30-0,60 m signifikanter Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg oder getrennte Führung beider Wege	außerorts: Breite: $\geq 3,00$ m (2,50 m, wenn nur für Radverkehr!) (Rad) + $\geq 2,00$ m (an Stellen mit zeitweise hohem Fußgängeraufkommen)	
	Gem. Führung von Rad- und Fußverkehr (2-Richtungsverkehr)			innerorts: Mindestens 2,50 m außerorts: Regelmaß: 2,50 m
	Wirtschaftsweg / Forstweg	außerorts: Breite: $\geq 4,00$ m (Rad & landwirtschaftl. Verkehr) + $\geq 2,50$ m (Fuß) Mindestens: 5,00 m (Rad- & landwirtschaftlicher & geringer Fußverkehr)	außerorts: Breite: $\geq 3,00$ m (bei geringerem Fußverkehr) $\geq 3,00$ m (2,50 m, wenn nur für Radverkehr!) <3,00 m an Engstelle (<20 m) Netzbedeutung, Bewirtschaftungsrichtung und Nutzungsintensität berücksichtigen! Ergänzung HBR-Zusatzbeschilderung	Nur asphaltiert oder vergleichbar ab 2,50 m Breite zulässig (möglichst 3,50 m)

angelehnt an: Kriterien für RSV und PRR in Rheinland-Pfalz, LBM 2019.

	Führungsformen	Anforderungen Radschnellverbindungen	Anforderungen Pendler-Radroute	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen	Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr	innerorts: Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) <i>Inkl. 0,30-0,60 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bzw. zum ruhenden Verkehr</i>	Breite: $\geq 2,00$ m (nur für Radverkehr) + $\geq 2,00$ m (Fuß) + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	Regelbreite 2,00 m Mindestbreite 1,60 m (bei geringem Radverkehr) + 1,80 m (Fuß) + 0,30 m Begrenzungsstreife (auf der Breite des Gehweges zuordnen)
		außerorts: Breite: $\geq 3,00$ m (Rad) + $\geq 2,00$ m (Fuß) + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn		
	Getrennte Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr (einseitig)	innerorts: Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $\geq 2,50$ m (Fuß) <i>Inkl. 0,30-0,60 m signifikanter Trennstreifen zum Gehweg + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bzw. zum ruhenden Verkehr (Längsparken)</i>	Breite: $\geq 2,50$ m (nur für Radverkehr) + $\geq 2,00$ m (Fuß) + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn	Regelbreite 2,50 m bei beidseitiger Führung 3,00 m bei einseitiger Führung Mindestmaß 2,00 m
		außerorts: Breite: $\geq 4,00$ m (Rad) + $\geq 2,00$ m (Fuß) <i>Gehweg + 1,75 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn</i>		

angelehnt an: Kriterien für RSV und PRR in Rheinland-Pfalz, LBM 2019.

	Führungsformen	Anforderungen Radschnellverbindungen	Anforderungen Pendler-Radroute	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen	Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr	In der Regel kein Einsatz	In der Regel kein Einsatz	Regelbreite hängt von der Nutzungsintensität ab siehe ERA vgl. Bild 15 Mindestbreite 2,50 m innerorts (bei geringer Nutzungsintensität)
	Gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr mit Zweirichtungsverkehr	In der Regel kein Einsatz	In der Regel kein Einsatz	innerorts: Keine Unterscheidung zur gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr
	außerorts: Keine Unterscheidung zur gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr mit Einrichtungsverkehr			
Radfahrstreifen	innerorts: ohne ruhendem Verkehr: Breite: 3,00 m mit ruhendem Verkehr: Breite: 2,75 m <i>+ 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (Längsparken)</i>	innerorts: Regelbreite: 2,00 m Mindestbreite: 1,85 (nur für Radverkehr!) <i>+ 0,50 m bis 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken</i> <i>+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum Senkrechtparken</i>	Mindestbreite: 1,85 m besser: 2,00 m <i>+ 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken</i> <i>+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen bei Schrägparken</i>	

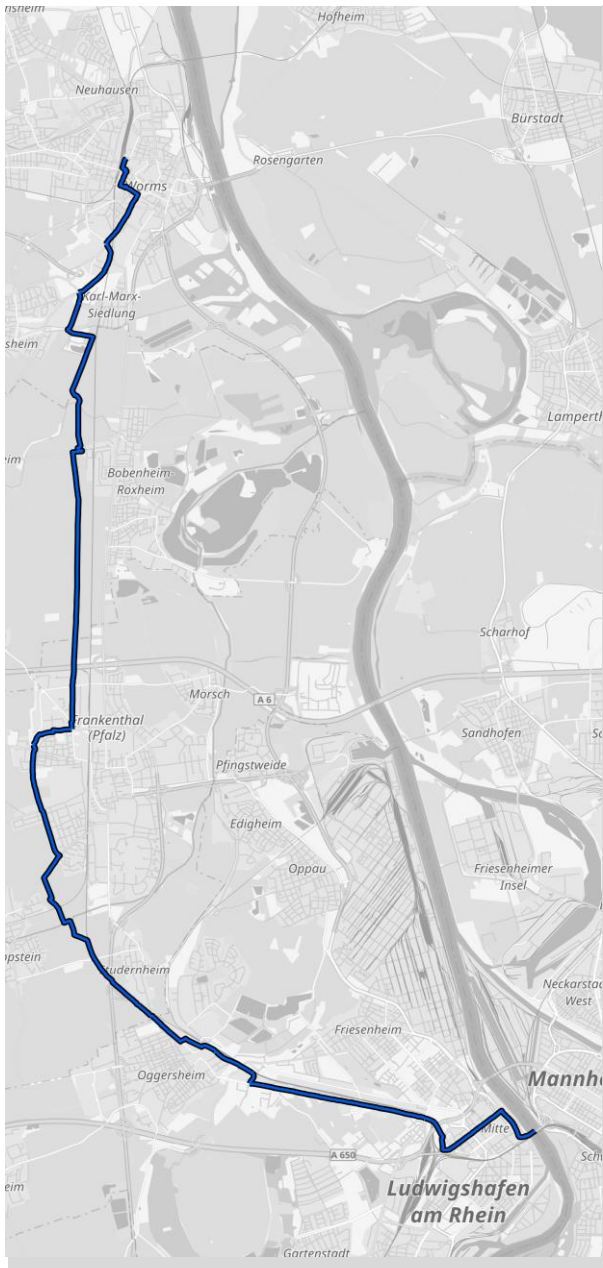
angelehnt an: Kriterien für RSV und PRR in Rheinland-Pfalz, LBM 2019.

	Führungsformen	Anforderungen Radschnellverbindungen	Anforderungen Pendler-Radroute	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen	Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbusverkehr	innerorts: hintereinanderfahren: Breite: 3,25 – 3,50 m nebeneinanderfahren: Breite: 4,50 – 4,75 m ≥ 4,75 m an Haltestellen + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (Längsparken)	Wie FGSV	Bussonderfahrstreifen: Empfohlene Breite: entweder > 4,75 m (Nebeneinanderfahren) oder < 3,50 m (Hintereinanderfahren)
	Schutzstreifen	In der Regel kein Einsatz	In der Regel kein Einsatz	innerorts: Mindestbreite zwischen dem Schutzstreifen und der Mittelinsel bzw. dem Mittelstreifen 2,25 m Mindestbreite: 1,25 m Regelbreite: 1,50 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen bei Schrägparken
Verbindungen auf Nebenstraßen	Fahrradstraßen	innerorts: Breite: ≥ 4,00 m + 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr außerorts: Breite: ≥ 4,00 m	Breite: ≥ 5,75 m inkl. gelegentlichen, einseitigen Parkständen	max. Geschwindigkeit 30 km/h keine Angaben zu Breitenansprüchen
	Mischverkehr		in der Regel nicht, dann möglichst Fahrradstraßen	innerorts: Tempo 30 bis 8.000 Kfz / 24h Tempo 50 bis 4.000 Kfz / 24h außerorts: Tempo 70 bis 4.000 Kfz/24h Tempo 100 bis 2.500 Kfz/24h

Anlage 4
Bewertungskriterien der Abschnitte

Note	1	2	3	4	5
Kriterium					
Realisierbarkeit RSV-Standard	"Radschnellverbindung"	>50 %"Radschnellverbindung"	"PRR"	ERA	Geringer als ERA
Schutzgebiete (FFH, NSG, LSG, Wald)	keine Schutzgebiete	WSG	LSG	FFH oder NSG	FFH + NSG
Konflikte (Summe aus Lw, Fuß, MIV, Parken)	keine Konflikte	geringe Konflikte	mäßige Konflikte	hohe Konflikte	sehr hohe Konflikte
Eingriffe in Privatgrundstücke erforderlich	kein Eingriff			Eingriff erforderlich	
Zusätzliche Versiegelung (auf 100er gerundet) (auch zusätzliche Streckenabschnitte)	keine zusätzliche Versiegelung	$\leq 2.000 \text{ m}^2/\text{km}$	$> 2.000 \text{ m}^2 \leq 3.000 \text{ m}^2/\text{km}$	$> 3.000 \text{ m}^2 \leq 4.000 \text{ m}^2/\text{km}$	$> 4.000 \text{ m}^2/\text{km}$
Grobe Kostenschätzung (inkl. Nebenwege, Beleuchtung und Ing.-Bauwerke)	$\leq 0,3 \text{ Mio}/\text{km}$	$0,3 < \text{€} \leq 0,5 \text{ Mio.}$	$0,5 < \text{€} \leq 1 \text{ Mio.}$	$1 < \text{€} \leq 1,5 \text{ Mio.}$	$1,5 < \text{€} \leq 2 \text{ Mio.}$

Anlage 5
Steckbriefe der Trassenvarianten



Länge Luftlinie [m]:	18.499
Länge Idealroute [m]:	21.929
Idealisierte Reisezeit [Min]:	53

Kennwerte der Trasse:

Kurzbeschreibung:

Westlicher Verlauf, über Frankenthal und LU-Oggersheim. Bobenheim-Roxheim wird tangiert. LU-Edigheim und LU-Oppau werden nicht erschlossen.

Länge Trasse [m]:	26.479
Umfangfaktor	1,21
Knotenp. mit Wartezeit	29
Trassen-Reisezeit [Min]:	74
Verlustzeit [Min]:	22

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]:	16,24
Gewerbe (Industrie) [km²]:	3,89
Verkauf [km²]:	0,58
Summe [km²]	20,71

Schulen [Anzahl]:	19
Bahnhaltepunkte [Anzahl]	45
Bushaltestellen [Anzahl]	266

Weitere Anmerkungen

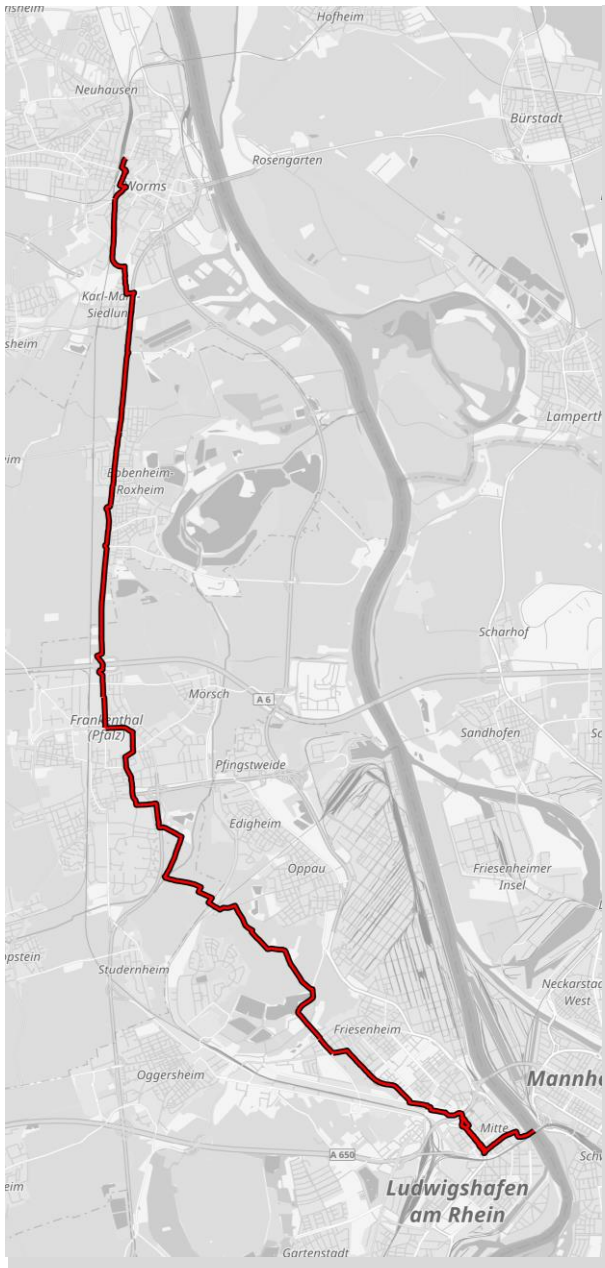
Teuerste Variante.

65% der Streckenlänge können den RSV-Standard erfüllen.

Trasse mit hoher Versiegelung, weil zum Teil Abschnitte neu hergestellt werden.

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 1, längengewichtet	Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	1,9
Konflikte:	2,8
Eingriffe privat:	2,1
Schutzgebiete:	1,0
Zusätzliche Versiegelung:	2,1
Kosten (ohne KP)	1,9

Anteil max. RSV-Standard	65%
Versiegelung [m²]:	36.701
Trassenkosten (ohne KP)	10.110.805 €



Länge Luftlinie [m]:	18.499
Länge Idealroute [m]:	21.929
Idealisierte Reisezeit [Min]:	53

Kennwerte der Trasse:

Kurzbeschreibung:

Mittiger Verlauf, über Bobenheim-Roxheim, Frankenthal und LU-Friesenheim. LU-Edigheim und LU-Oppau werden tangiert LU-Oggersheim nicht erschlossen.

Länge Trasse [m]:	25.622
Umfwegfaktor	1,17
Knotenp. mit Wartezeit	34
Trassen-Reisezeit [Min]:	74
Verlustzeit [Min]:	21

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]:	17,36
Gewerbe (Industrie) [km²]:	3,13
Verkauf [km²]:	0,46
Summe [km²]	20,94

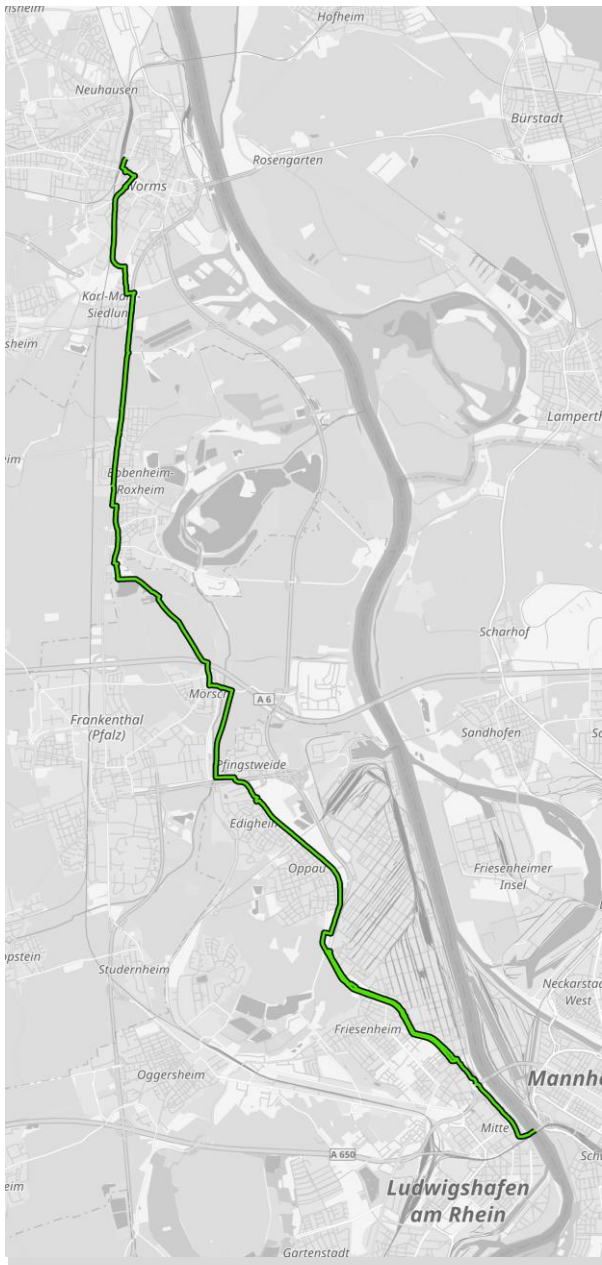
Schulen [Anzahl]:	24
Bahnhaltepunkte [Anzahl]	46
Bushaltestellen [Anzahl]	292

Weitere Anmerkungen

Günstigste Variante.
 72% der Streckenlänge können den RSV-Standard erfüllen.
 Geringste Versiegelung.
 Verlustzeit ähnlich hoch wie bei westlicher Trasse

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 2, längengewichtet	Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	1,9
Konflikte:	2,9
Eingriffe privat:	2,1
Schutzgebiete:	1,2
Zusätzliche Versiegelung:	1,6
Kosten (ohne KP)	1,7

Anteil max. RSV-Standard	72%
Versiegelung [m²]:	23.614
Trassenkosten (ohne KP)	7.899.321 €



Länge Luftlinie [m]:	18.499
Länge Idealroute [m]:	21.929
Idealisierte Reisezeit [Min]:	53

Kennwerte der Trasse:

Kurzbeschreibung:

Östlicher Verlauf, über Bobenheim-Roxheim, LU-Edigheim, LU-Oppau und LU-Friesenheim. Frankenthal wird tangiert. LU-Oggersheim wird nicht erschlossen.

Länge Trasse [m]:	22.719
Umfangfaktor	1,04
Knotenp. mit Wartezeit	21
Trassen-Reisezeit [Min]:	62
Verlustzeit [Min]:	10

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]:	15,24
Gewerbe (Industrie) [km²]:	6,15
Verkauf [km²]:	0,09
Summe [km²]	21,49

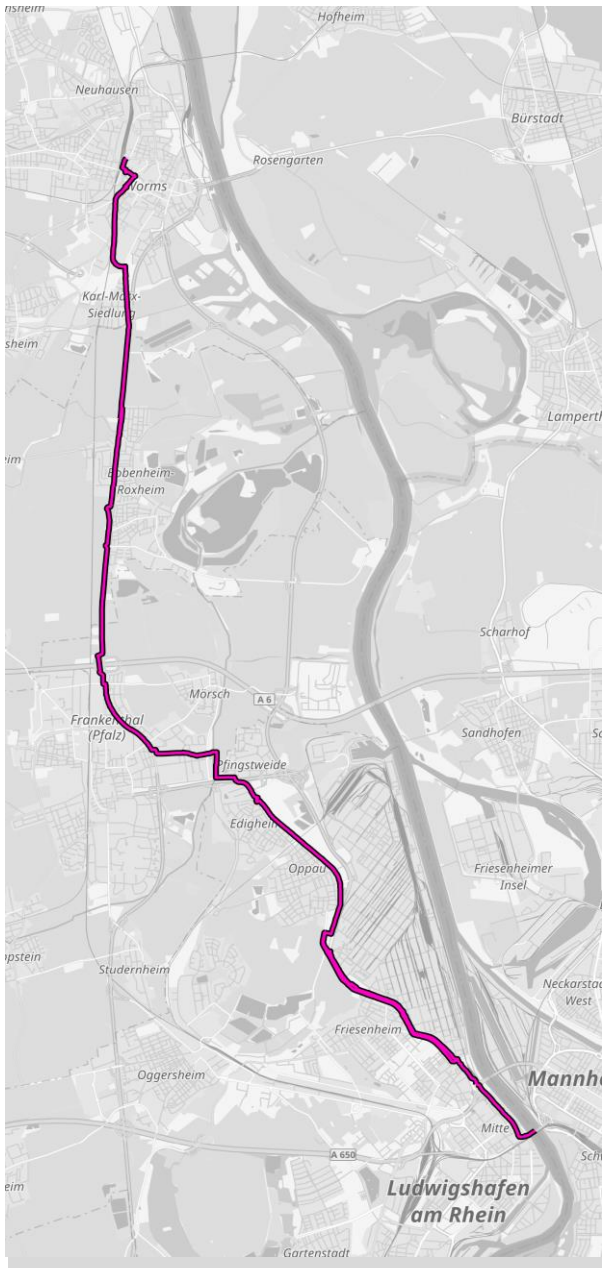
Schulen [Anzahl]:	18
Bahnhaltepunkte [Anzahl]	40
Bushaltestellen [Anzahl]	269

Weitere Anmerkungen

Mittlere Kosten.
 74% der Streckenlänge können den RSV-Standard erfüllen.
 Etwas höhere Versiegelung als die mittlere Trasse.
 Geringste Verlustzeit

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 3, längengewichtet	Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	1,8
Konflikte:	2,9
Eingriffe privat:	1,9
Schutzgebiete:	1,4
Zusätzliche Versiegelung:	2,0
Kosten (ohne KP)	1,8

Anteil max. RSV-Standard	74%
Versiegelung [m²]:	29.604
Trassenkosten (ohne KP)	8.078.509 €



Länge Luftlinie [m]:	18.499
Länge Idealroute [m]:	21.929
Idealisierte Reisezeit [Min]:	53

Kennwerte der Trasse:

Kurzbeschreibung:

Kombination Trasse 2+3, über Bobenheim-Roxheim, Frankenthal, LU-Edigheim, LU-Oppau und LU-Friesenheim. LU-Oggersheim wird nicht erschlossen.

Länge Trasse [m]:	22.888
Umfangfaktor	1,04
Knotenp. mit Wartezeit	27
Trassen-Reisezeit [Min]:	65
Verlustzeit [Min]:	12

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]:	16,80
Gewerbe (Industrie) [km²]:	6,96
Verkauf [km²]:	0,36
Summe [km²]	24,12

Schulen [Anzahl]:	20
Bahnhaltepunkte [Anzahl]	40
Bushaltestellen [Anzahl]	311

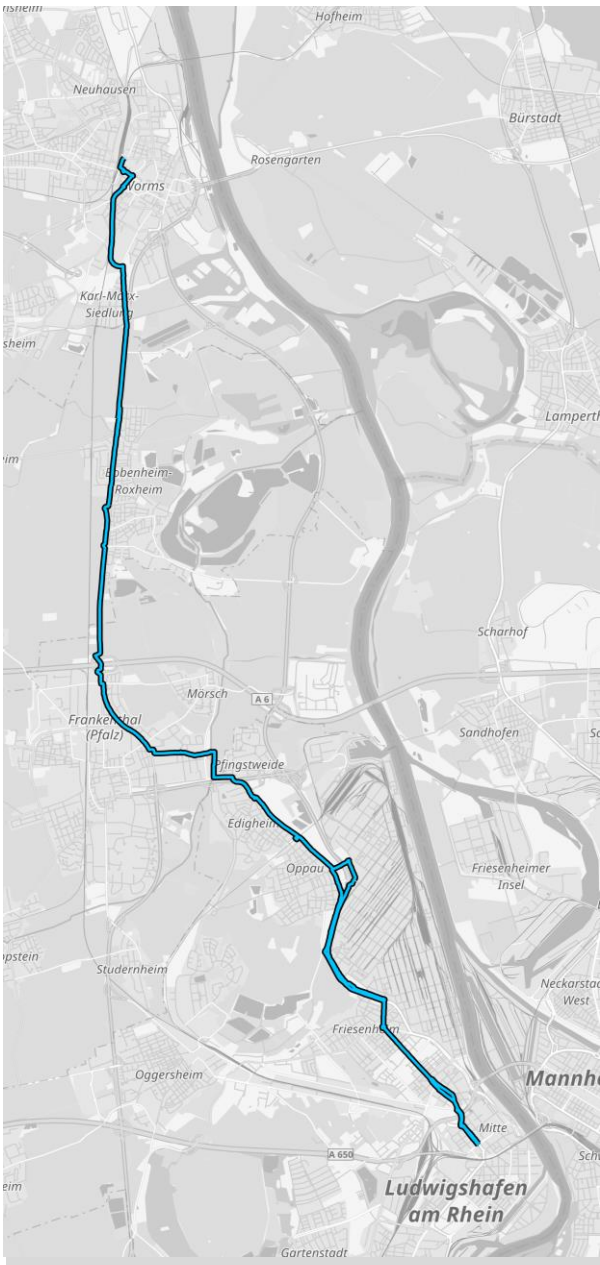
Weitere Anmerkungen

Mittlere Kosten.
 70% der Streckenlänge können den RSV-Standard erfüllen.
 Geringe Versiegelung und Verlustzeit
 Höchste Erschließungswirkung

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse 4, längengewichtet	Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	1,7
Konflikte:	3,1
Eingriffe privat:	2,0
Schutzgebiete:	1,0
Zusätzliche Versiegelung:	2,0
Kosten (ohne KP)	1,7

Anteil max. RSV-Standard	70%
Versiegelung [m²]:	27.348
Trassenkosten (ohne KP)	7.829.268 €

Trasse:	Vorzugstrasse	Trassenvarianten-Nr.	Final
---------	---------------	----------------------	-------



Länge Luftlinie [m]:	18.499
Länge Idealroute [m]:	21.929
Idealisierte Reisezeit [Min]:	53

Kennwerte der Trasse:

Kurzbeschreibung:

Kombination Trasse 2+3, über Bobenheim-Roxheim, Frankenthal, LU-Edigheim, LU-Oppau und LU-Friesenheim. LU-Oggersheim wird nicht erschlossen.

Länge Trasse [m]:	22.692
Umfangfaktor	1,03
Knotenp. mit Wartezeit	29
Trassen-Reisezeit [Min]:	65
Verlustzeit [Min]:	12

Erschließungswirkung der Trasse

Wohnen [km²]:	16,41
Gewerbe (Industrie) [km²]:	7,13
Verkauf [km²]:	0,40
Summe [km²]	23,94

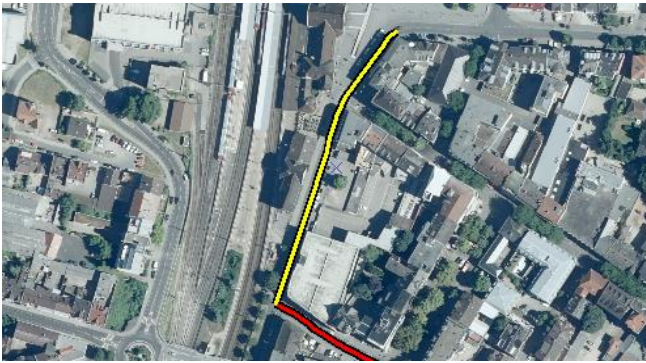
Schulen [Anzahl]:	20
Bahnhaltepunkte [Anzahl]	50
Bushaltestellen [Anzahl]	343

Weitere Anmerkungen

Mittlere Kosten.
75% der Streckenlänge können den RSV-Standard erfüllen.
Versiegelung und Trassenkosten im mittleren Bereich.

Mittelwert der Einzelabschnitte von Trasse Final, längengewichtet	Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	1,7
Konflikte:	3,0
Eingriffe privat:	1,8
Schutzgebiete:	1,0
Zusätzliche Versiegelung:	1,9
Kosten (ohne KP)	1,6

Anteil max. RSV-Standard	75%
Versiegelung [m²]:	31.377
Trassenkosten (ohne KP)	8.228.862 €

Abschnitts-Nr.**WO-01****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Worms

Länge [m]:

186

Straßenname(n):

Bahnhofstraße

zwischen Siegfriedstraße und Kriemhildenstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche Breite 2,75m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, senkrecht, wechselnd

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR (RSV auf diesem Abschnitt nicht möglich)	3
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	40.000 €	1

Zukünftige**Führungsform:**

Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-01** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 186

Straßenname(n): Bahnhofstraße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Rückbau Gehweg (Parken), Herstellung beidseitiger
Radfahrstreifen (2,00m), Entfall Parken im Seitenraum,
Markierung als RSV

Kosten: 40.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Herstellung beidseitiger Schutzstreifen 1,25m, Markierung als
RSV

Kosten: 15.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-02

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

173

Straßenname(n):

Kriemhildenstraße

zwischen Bahnhofstraße und Friedrich-Ebert-Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen, Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	14.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Schutzstreifen

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-02** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 173

Straßenname(n): Kriemhildenstraße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Anlage von beidseitigen Schutzstreifen je 1,50m breit,
Markierung als RSV

Kosten: 14.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-03

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

222

Straßenname(n):

Kriemhildenstraße

zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Lutherring

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche
Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	18.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Schutzstreifen

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-03** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 222

Straßenname(n): Kriemhildenstraße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform:

Maßnahme(n):

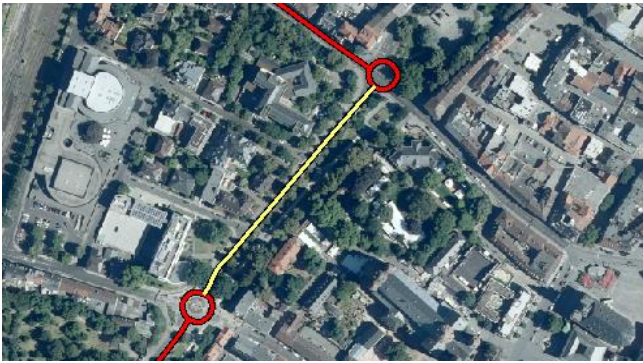
Kosten:

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Anlage von beidseitigen Schutzstreifen je 1,50m breit,
Markierung als RSV

Kosten: 18.000 €



Kommune: Worms **Länge [m]:** 221

Straßenname(n): Lutherring
zwischen Kriemhildenstraße und Andreasstraße

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen, Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,5m, Oberfläche Asphalt, abschnittsweise Parken im Seitenraum, längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	11.000 €	1

**Zukünftige
Führungsform:** Schutzstreifen

Umsetzungskategorie: 2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-04** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 221

Straßenname(n): Lutherring

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

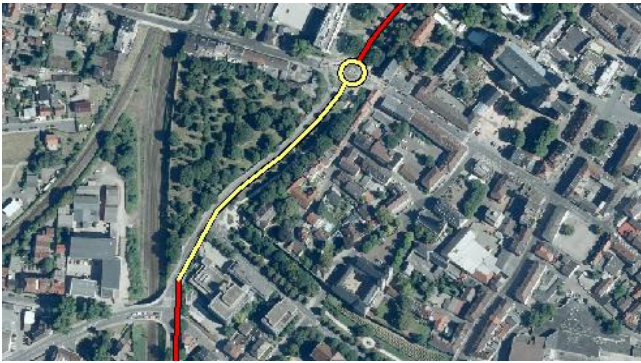
Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 11.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-05

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

346

Straßenname(n):

Willy-Brandt-Ring / Neusatz
zwischen Andreasstraße und Kolpingstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,5m, Oberfläche
Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	64.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-05** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 346

Straßenname(n): Willy-Brandt-Ring / Neusatz

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Rückbau Gehweg, Neuherstellung beidseitiger Radfahrstreifen
1,85m, Markierung als RSV

Kosten: 64.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 18.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-06

Trasse(n): **Vorzugstrasse**



Kommune:

Worms

Länge [m]:

1.036

Straßenname(n):

Cornelius-Heyl-Straße

zwischen Kolpingstraße und August-Horch-Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert)/ Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Straße 50 km/h/ Geh-/Radweg getrennt, Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 2m, Oberfläche Asphalt, abschnittsweise Parken im Seitenraum, längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	254.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-06** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 1.036

Straßenname(n): Cornelius-Heyl-Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Teilweiser Rückbau Geh- Radweg, Herstellung beidseitiger
Radfahrstreifen 3,00m breit, Parken im nördlichen Bereich
entfällt, Markierung als RSV

Kosten: 254.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen einseitig; Straßenbegleitender Einrichtungsradweg

Maßnahme(n): Abschnittsweise Erneuerung der Oberfläche des bestehenden
Radwegs auf der Ostseite, Herstellung einseitiger
Radfahrstreifen mit 1,85m Breite auf der Westseite, Markierung
als RSV

Kosten: 136.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

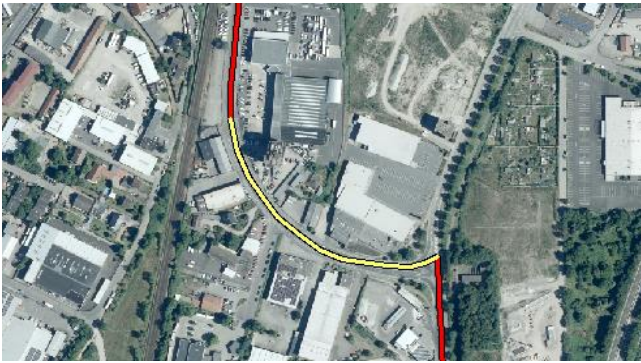
Maßnahme(n): Herstellung beidseitiger Schutzstreifen 1,25m, Markierung als
RSV

Kosten: 79.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-07

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

293

Straßenname(n):

Cornelius-Heyl-Straße
zwischen August-Horch-Straße und Klosterstraße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 1,8m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	100.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-07** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 293

Straßenname(n): Cornelius-Heyl-Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Rückbau Gehweg beidseitig (Anteil Rad), Herstellung
beidseitiger Radfahrstreifen 3,00m breit, Markierung als RSV

Kosten: 100.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV, Herstellung von 0,75m Trennstreifen zur
Fahrbahn nicht möglich

Kosten: 15.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Geh-/Radweg getrennt

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 15.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-08

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

116

Straßenname(n):

Klosterstraße

zwischen Cornelius-Heyl-Straße und Abzweigung Klosterstraße

Bestand:

Planung Südumgehung, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	14.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

4 (in Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen umzusetzen)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-08** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 116

Straßenname(n): Klosterstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Umwidmung in Fahrradstraße, Markierung als RSV

Kosten: 14.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 14.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 14.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-09

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

68

Straßenname(n):

Klosterstraße

zwischen Abzweig Klosterstraße und Klosterstraße 80

Bestand:

Planung Südumgehung, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	Engstelle 4,00m gemeinsam mit geringem Anteil Fußverkehr	
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	4.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Geh- und Radweg (gemeinsam)

Umsetzungskategorie:

4 (in Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen umzusetzen)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-09** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 68

Straßenname(n): Klosterstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbständig geführter Weg
Geh- und Radweg (gemeinsam)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 4.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 4.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 4.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-10

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

128

Straßenname(n):

Klosterstraße

zwischen Klosterstraße 80 und Klosterstraße 94

Bestand:

Planung Südumgehung, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	15.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

4 (in Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen umzusetzen)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	WO-10	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Worms **Länge [m]:** 128

Straßenname(n): Klosterstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Umwidmung in Fahrradstraße, Markierung als RSV

Kosten: 15.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 15.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 15.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-11

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

333

Straßenname(n):

Klosterstraße

zwischen Klosterstraße 94 und Abzweig L523

Bestand:

Planung Südumgehung, Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Straße 50 km/h, bauliche Breite 8m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	30.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Umsetzungskategorie:

4 (in Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen umzusetzen)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **WO-11** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Worms **Länge [m]:** 333

Straßenname(n): Klosterstraße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Neuherstellung beidseitiger Radfahrstreifen mit 2,00m Breite,
Markierung als RSV

Kosten: 30.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Herstellung beidseitiger Schutzstreifen 1,50m, Markierung als
RSV

Kosten: 25.000 €

Abschnitts-Nr.

WO-12

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Worms

Länge [m]:

71

Straßenname(n):

Klosterstraße

zwischen Abzweig L523 und Lerchenweg

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Anliegerstraße (Rad frei),
bauliche Breite 7m, Oberfläche Asphalt, Pflaster, Parken auf
Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	63.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	WO-12	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Worms **Länge [m]:** 71

Straßenname(n): Klosterstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche, Umwidmung in Fahrradstraße,
Markierung als RSV, Parken entfällt

Kosten: 63.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 59.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 4000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 59.000 €

Abschnitts-Nr.**WO-13****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Worms

Länge [m]:

236

Straßenname(n):

Klosterstraße

zwischen Lerchenweg und Eisbach

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Anliegerstraße (Rad frei), VZ 239 ZZ 1022-10, bauliche Breite 7m, Oberfläche Asphalt, Pflaster, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	208.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	WO-13	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Worms	Länge [m]: 236
-----------------	-------	-----------------------

Straßenname(n):	Klosterstraße
------------------------	---------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Erneuerung der Oberfläche, Umwidmung in Fahrradstraße, Markierung als RSV, Parken entfällt
---------------------	---

Kosten:	208.000 €
----------------	-----------

Pendler-Route

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

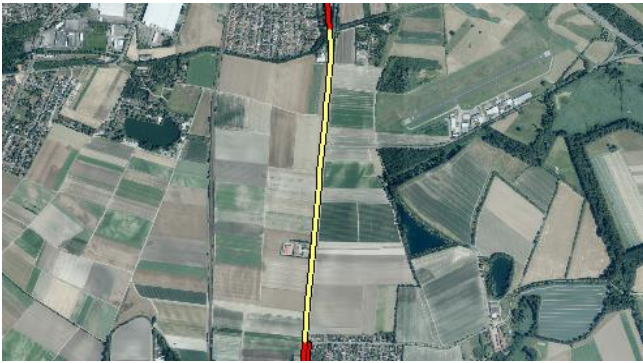
Kosten:	193.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 12000 €
----------------	-----------	--

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	193.000 €
----------------	-----------

Abschnitts-Nr.**BO-RO-01****Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 1.550

Straßenname(n): Weg parallel zur L523
zwischen Eisbach und Littersheimer Weg

Bestand: Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, ZZ 1026-36,
bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	Engstellen	
Konflikte:	geringe Konflikte	2
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	2325 qm/km	2
Kosten:	366.000 €	1

Zukünftige

Führungsform: Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie: 3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. BO-RO-01 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 1.550

Straßenname(n): Weg parallel zur L523

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 5,00m

Kosten: 366.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 62.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 76000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 62.000 €

Abschnitts-Nr.

BO-RO-02

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

195

Straßenname(n):

Weg parallel zur Wormser Landstraße
zwischen Littersheimer Weg und Gartenstraße

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, ZZ 1026-36,
bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	Engstellen	
Konflikte:	geringe Konflikte	2
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	292 qm/km	2
Kosten:	47.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **BO-RO-02** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 195

Straßenname(n): Weg parallel zur Wormser Landstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 5,00m

Kosten: 47.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 8.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 10000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 8.000 €

Abschnitts-Nr.

BO-RO-03

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

307

Straßenname(n):

Wormser Landstraße
zwischen Gartenstraße und Franz-Voll-Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche
Breite 4m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:	Verkehrsstärke L523	
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	16.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Schutzstreifen

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. BO-RO-03 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 307

Straßenname(n): Wormser Landstraße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Herstellung von einseitigem Schutzstreifen auf Westseite mit
1,50m Breite, Markierung als RSV

Kosten: 16.000 €

Abschnitts-Nr.

BO-RO-04

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

80

Straßenname(n):

Weg parallel zur Franz-Voll-Straße
zwischen Franz-Schubert-Straße und L457

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 3m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Bäume, Grün)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	279 qm/km	4
Kosten:	68.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. BO-RO-04 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 80

Straßenname(n): Weg parallel zur Franz-Voll-Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung des Gesamtquerschnitts auf 6,50m, Erneuerung der Oberfläche, evtl. Verbreiterung Brücke

Kosten: 68.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 5,00m

Kosten: 20.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 4.000 €



Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 439

Straßenname(n): Weg parallel zur Wormser Landstraße
zwischen Littersheimer Weg und Franz-Schubert-Straße

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche
Breite 3m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:	Beibehaltung Hecke als Lärmschutz, keine Verbreiterung möglich	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	439 qm/km	2
Kosten:	40.000 €	1

Zukünftige Führungsform: Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie: 2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. BO-RO-05 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 439

Straßenname(n): Weg parallel zur Wormser Landstraße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Umwidmung in Fahrradstraße, Markierung als RSV, Herstellung einer Querungshilfe am Littersheimer Weg

Kosten: 40.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 22000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

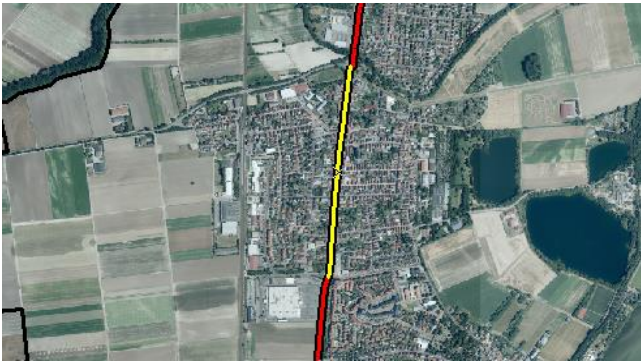
Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 40.000 €

Abschnitts-Nr.

BO-RO-06

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

905

Straßenname(n):

Franz-Voll-Straße / Frankenthaler Straße
zwischen L457 und Südring

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche Breite 7,5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (markiert), längs, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:	wenn Ortsumgehung umgesetzt, sonst altern. Streckenführung nötig	
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	55.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Schutzstreifen

Umsetzungskategorie:

4 (in Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen umzusetzen)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. BO-RO-06 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 905

Straßenname(n): Franz-Voll-Straße / Frankenthaler Straße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Herstellung beidseitiger Schutzstreifen mit je 1,50m, Markierung als RSV, Anordnung von Tempo 30, Parken auf Fahrbahn entfällt

Kosten: 55.000 €

Abschnitts-Nr.**BO-RO-07****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

346

Straßenname(n):Weg parallel zur Frankenthaler Straße
zwischen Südring und Mittelstraße**Bestand:**Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, VZ 250; ZZ
1026-36, Rad auf eigene Gefahr frei, bauliche Breite 3,5m,
Oberfläche Asphalt**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	RSV	1
Konflikte:	mäßige Konflikte (Gebüsch, Landwirtschaft)	3
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	519 qm/km	2
Kosten:	108.000 €	2

Zukünftige**Führungsform:**

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **BO-RO-07** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 346

Straßenname(n): Weg parallel zur Frankenthaler Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 5,00m zzgl. 1,75m
Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, abschnittsweise
Erneuerung der Oberfläche

Kosten: 108.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV, teilweise Erneuerung der Oberfläche

Kosten: 56.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 17000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 56.000 €

Abschnitts-Nr.**BO-RO-08****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

316

Straßenname(n):Weg parallel zur Frankenthaler Straße
zwischen Mittelstraße und Silcherring 13**Bestand:**

Planung Ortsumgehung, im Bestand nicht vorhanden

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Gebüsch, Landwirtschaft)	3
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	474 qm/km	2
Kosten:	75.000 €	1

Zukünftige**Führungsform:**

Sonstiger Weg

Umsetzungskategorie:

4 (in Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen umzusetzen)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **BO-RO-08** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 316

Straßenname(n): Weg parallel zur Frankenthaler Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Straßenbegleitende Führung
Sonstiger Weg

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 5,00m zzgl. 1,75m
Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn

Kosten: 75.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Straßenbegleitende Führung
Sonstiger Weg

Maßnahme(n): Markierung als RSV

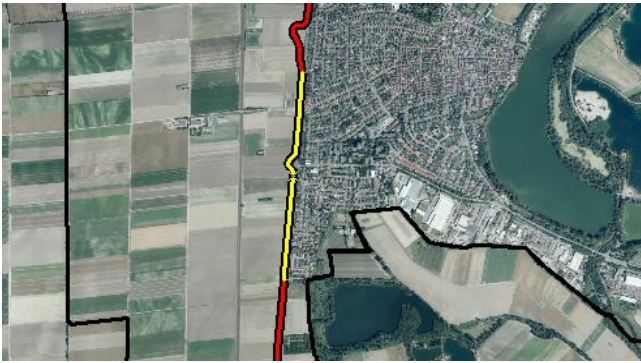
Kosten: 13.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 16000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 13.000 €

Abschnitts-Nr.**BO-RO-09****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

1.055

Straßenname(n):

Weg parallel zur Frankenthaler Straße

zwischen Silcherring 13 und Gerhart-Hauptmann-Straße

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, VZ 250; ZZ 1026-36, Rad auf eigenen Gefahr frei, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Gebüsch, Landwirtschaft)	3
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1582 qm/km	2
Kosten:	329.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. BO-RO-09 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 1.055

Straßenname(n): Weg parallel zur Frankenthaler Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Straßenbegleitende Führung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 5,00m zzgl. 1,75m
Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, abschnittsweise
Erneuerung der Oberfläche

Kosten: 329.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 43.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 52000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 43.000 €

Abschnitts-Nr.**BO-RO-10****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

804

Straßenname(n):Weg parallel zur L523
zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Gemeindegrenze
Bobenheim-Roxheim**Bestand:**Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, VZ 250; ZZ
1026-36, Rad auf eigenen Gefahr frei, bauliche Breite 3,5m,
Oberfläche Asphalt**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Gebüsch, Landwirtschaft)	3
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1205 qm/km	2
Kosten:	250.000 €	2

Zukünftige**Führungsform:**

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **BO-RO-10** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 804

Straßenname(n): Weg parallel zur L523

Radschnellverbindung

Führungsform: Straßenbegleitende Führung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 5,00m zzgl. 1,75m
Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, abschnittsweise
Erneuerung der Oberfläche

Kosten: 250.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

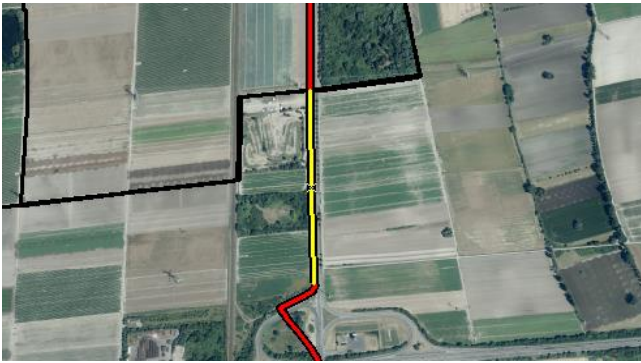
Kosten: 33.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 40000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 33.000 €

Abschnitts-Nr.**FT-01****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

501

Straßenname(n):Weg parallel zur L523
zwischen Gemeindegrenze Bobenheim-Roxheim und Auffahrt zur A6
Nord**Bestand:**Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, VZ 250; ZZ
1026-36, Rad auf eigenen Gefahr frei, bauliche Breite 3,5m,
Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	Engstelle AMC Frankenthal	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Gebüsch, Landwirtschaft)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	751 qm/km	2
Kosten:	156.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-01	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Frankenthal	Länge [m]: 501
-----------------	-------------	-----------------------

Straßenname(n):	Weg parallel zur L523
------------------------	-----------------------

Radschnellverbindung

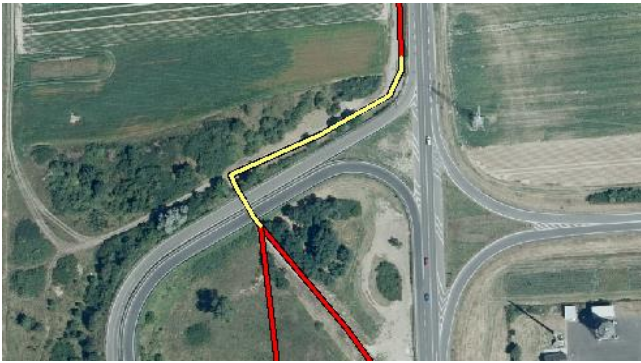
Führungsform:	Straßenbegleitende Führung Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)	
Maßnahme(n):	Verbreiterung auf mindestens 5,00m zzgl. 1,75m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn, abschnittsweise Erneuerung der Oberfläche	
Kosten:	156.000 €	

Pendler-Radroute

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)	
Maßnahme(n):	Markierung als RSV	
Kosten:	21.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 25000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute	
Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute	
Kosten:	21.000 €	

Abschnitts-Nr.**FT-02****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

142

Straßenname(n):Weg parallel zur L523
zwischen Auffahrt zur A6 Nord und Auffahrt zur A6 Süd**Bestand:**Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	Engstellen Unterführung 1,50-3,50m	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Unterführung)	3
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	356 qm/km	3
Kosten:	45.000 €	2

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-02	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Frankenthal **Länge [m]:** 142

Straßenname(n): Weg parallel zur L523

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 6,00m (4,00m Rad, 2,00m Fuß)

Kosten: 45.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

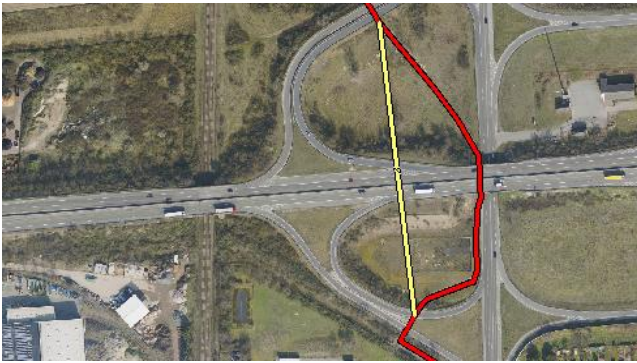
Kosten: 6.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 6.000 €

Abschnitts-Nr.**FT-03A****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

243

Straßenname(n):Weg
zwischen Unterführungen**Bestand:**

im Bestand nicht vorhanden, , bauliche Breite 0m, Oberfläche

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	sehr hohe Konflikte (Neubau Unterführung A6)	5
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	974 qm/km	4
Kosten:	144.000 €	3

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

4 (in Zusammenhang mit anderen Baumaßnahmen umzusetzen)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-03A	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	---------------	-------------------	----------------------

Kommune:	Frankenthal	Länge [m]:	243
-----------------	-------------	-------------------	-----

Straßenname(n):	Weg
------------------------	-----

Radschnellverbindung

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Neuherstellung einer Unterführung der A6 für den Radverkehr mindestens 4,00m breit, Markierung als RSV
---------------------	---

Kosten:	144.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Neuherstellung einer Unterführung der A6 für den Radverkehr mindestens 3,00m breit, Markierung als RSV
---------------------	---

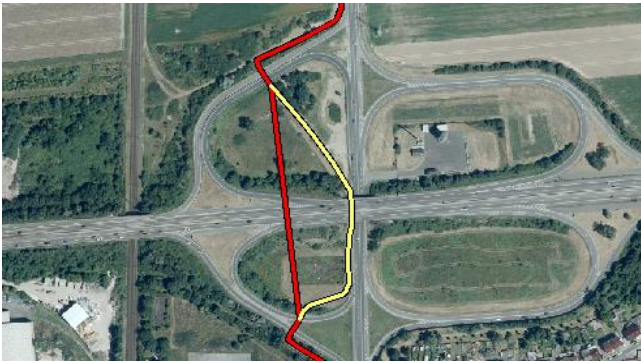
Kosten:	102.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 12000 €
----------------	-----------	--

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute
---------------------	--

Kosten:	102.000 €
----------------	-----------

Abschnitts-Nr.**FT-03B****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

299

Straßenname(n):Weg parallel zur L523
zwischen Auffahrt zur A6 Nord und Auffahrt zur A6 Süd**Bestand:**Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	Engstellen Unterführung 1,50-3,50m	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Unterführung)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	749 qm/km	3
Kosten:	94.000 €	2

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. FT-03B **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Frankenthal **Länge [m]:** 299

Straßenname(n): Weg parallel zur L523

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 6,00m (4,00m Rad, 2,00m Fuß)

Kosten: 94.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV, Engstelle Unterführung 1,50m

Kosten: 12.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 12.000 €

Abschnitts-Nr.**FT-04****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

266

Straßenname(n):Weg parallel zur L523
zwischen Auffahrt zur A6 Süd und Industriestraße**Bestand:**Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 3m, Oberfläche
Asphalt**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	geringere Breite vor Unterführung	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Rad- und Fußverkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	930 qm/km	4
Kosten:	130.000 €	2

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-04	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune: Frankenthal **Länge [m]:** 266

Straßenname(n): Weg parallel zur L523

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 6,50m zzgl. 0,75m Sicherheitstrennstreifen

Kosten: 130.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 5,00m zzgl. 0,75m Sicherheitstrennstreifen

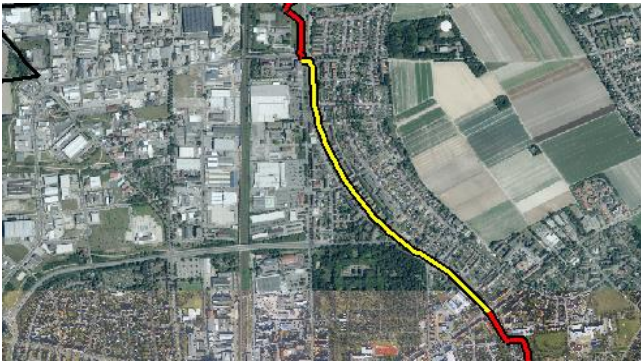
Kosten: 133.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 13000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Geh-/Radweg gemeinsam

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 11.000 €

Abschnitts-Nr.**FT-05****Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Frankenthal **Länge [m]:** 1.356

Straßenname(n): Wormser Straße / Berliner Straße / Nordring
zwischen Industriestraße und Mörscher Straße

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone/
Einbahnstraße (Rad nicht frei), bauliche Breite 5m, Oberfläche
Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:	Breite Fahrbahn <4,00m	
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	678 qm/km	2
Kosten:	336.000 €	1

**Zukünftige
Führungsform:** Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie: 3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-05	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Frankenthal **Länge [m]:** 1.356

Straßenname(n): Wormser Straße / Berliner Straße / Nordring

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Umwidmung in Fahrradstraße und Parkstände einseitig markieren, Parkstände im Bereich der Einbahnstraße in Grünstreifen einrücken (Reduzierung Parken), Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung; abschnittsweise Erneuerung Oberfläche, Markierung als RSV

Kosten: 336.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, Markierung als RSV

Kosten: 55.000 €

Abschnitts-Nr.**FT-06****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

148

Straßenname(n):

Ostring

zwischen Mörscher Straße und Weg hinter Ostring 9

Bestand:Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone/
Einbahnstraße (Rad nicht frei), bauliche Breite 5m, Oberfläche
Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	15.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-06	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Frankenthal	Länge [m]: 148
-----------------	-------------	-----------------------

Straßenname(n):	Ostring
------------------------	---------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße, Entfall Parken auf Fahrbahn, Markierung als RSV
---------------------	---

Kosten:	15.000 €
----------------	----------

Pendler-Route

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße und Parkstände einseitig markieren, Markierung als RSV
---------------------	---

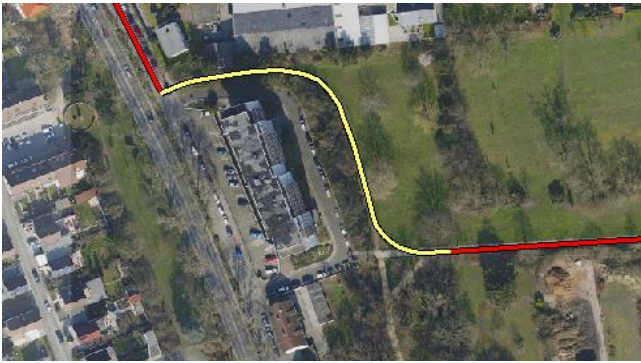
Kosten:	17.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Mischverkehr (angelehnt an N2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, Markierung als RSV
---------------------	--

Kosten:	6.000 €
----------------	---------

Abschnitts-Nr.**FT-07****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

165

Straßenname(n):Weg
zwischen Ostring und Abweig**Bestand:**Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 2m, Oberfläche
Wassergebundene Decke**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Grün, Bäume)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	741 qm/km	5
Kosten:	118.000 €	3

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-07	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune:	Frankenthal	Länge [m]: 165
-----------------	-------------	-----------------------

Straßenname(n):	Weg
------------------------	-----

Radschnellverbindung

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 6,50m (2,50m Fuß, 4,00m Rad), Erneuerung der Oberfläche
---------------------	---

Kosten:	118.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,00m (2,00m Fuß, 3,00m Rad), Erneuerung der Oberfläche
---------------------	---

Kosten:	87.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 8000 €
----------------	----------	---

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Erneuerung der Oberfläche, Markierung als RSV
---------------------	---

Kosten:	69.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.**FT-08****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

426

Straßenname(n):

Weg

zwischen Ostring und Amselweg

Bestand:Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Grün, Bäume)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1491 qm/km	4
Kosten:	187.000 €	2

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-08	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune: Frankenthal **Länge [m]:** 426

Straßenname(n): Weg

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 6,50m (2,50m Fuß, 4,00m Rad)

Kosten: 187.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 5,00m (2,00m Fuß, 3,00m Rad)

Kosten: 107.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Geh-/Radweg gemeinsam

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 18.000 €

Abschnitts-Nr.**FT-09****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Frankenthal

Länge [m]:

485

Straßenname(n):

Weg

zwischen Amselweg und Schwalbenweg

Bestand:Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	Engstellen möglich	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Grün, Bäume)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1696 qm/km	4
Kosten:	212.000 €	2

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-09	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Frankenthal	Länge [m]: 485
-----------------	-------------	-----------------------

Straßenname(n):	Weg
------------------------	-----

Radschnellverbindung

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 6,50m (2,50m Fuß, 4,00m Rad)
---------------------	--

Kosten:	212.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,00m (2,00m Fuß, 3,00m Rad)
---------------------	--

Kosten:	122.000 €
----------------	-----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	20.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

FT-10

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Frankenthal

Länge [m]:

106

Straßenname(n):

Weg

zwischen Schwalbenweg und Abzweig

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	Engstelle Brücke	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Grün, Bäume)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	371 qm/km	4
Kosten:	68.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	FT-10	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune:	Frankenthal	Länge [m]: 106
-----------------	-------------	-----------------------

Straßenname(n):	Weg
------------------------	-----

Radschnellverbindung

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 6,50m (2,50m Fuß, 4,00m Rad), Erneuerung der Oberfläche
---------------------	---

Kosten:	68.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,00m (2,00m Fuß, 3,00m Rad)
---------------------	--

Kosten:	27.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 6000 €
----------------	----------	---

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	5.000 €
----------------	---------

Abschnitts-Nr.**FT-11****Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen/Frankenthal **Länge [m]:** 454

Straßenname(n): Weg
zwischen Am Kanal und Abzweig Brücke

Bestand: Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, VZ 250; ZZ 1022-10; ZZ 1026-36, bauliche Breite 4m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	RSV	1
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	454 qm/km	2
Kosten:	102.000 €	1

**Zukünftige
Führungsform:** Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie: 3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. FT-11 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen/Frankel **Länge [m]:** 454

Straßenname(n): Weg

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 5,00m, Teilweise Erneuerung der Oberfläche

Kosten: 102.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 19.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 23000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 19.000 €

Abschnitts-Nr.**LU-01****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

324

Straßenname(n):

Weg

zwischen Brücke Am Kanal und Brüsseler Ring

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam, Zweirichtungsverkehr, VZ 240; ZZ 1000-31, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Bäume)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1295 qm/km	4
Kosten:	340.000 €	4

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-01	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 324
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Weg
------------------------	-----

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung des Gesamtquerschnitts auf 6,50m zzgl. 0,75m Sicherheitstrennstreifen
---------------------	--

Kosten:	340.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsverkehr (angelehnt an H2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung des Gesamtquerschnitts auf 4,50m zzgl. 0,75m Sicherheitstrennstreifen
---------------------	--

Kosten:	162.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 16000 €
----------------	-----------	--

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	13.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-02

Trasse(n): **Vorzugstrasse**



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

385

Straßenname(n):

Oppauer Straße
zwischen Am Kanal und Bannwasserstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Radfahrstreifen,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, VZ 237, bauliche Breite 2m,
Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	41.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-02	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 385
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Oppauer Straße
------------------------	----------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung Radfahrstreifen auf 3,00m, Rückbau Mitteltrennung, Markierung als RSV
---------------------	--

Kosten:	41.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	16.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	16.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-03

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

243

Straßenname(n):

Oppauer Straße

zwischen Bannwasserstraße und Ostring

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Radfahrstreifen, Einrichtungsverkehr, einseitig, VZ 237, bauliche Breite 2m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	25.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. LU-03 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 243

Straßenname(n): Oppauer Straße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Herstellung eines Radfahrstreifens auf der Ostseite, Markierung als RSV

Kosten: 25.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV, Führung Richtung Süden auf Radfahrstreifen, Führung Richtung Norden auf parallelem Geh-/Radweg

Kosten: 10.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-04

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

19

Straßenname(n):

zwischen Kreisverkehr und bestehendem Geh- und Radweg

Bestand:

Lückenschluss, , bauliche Breite 0m, Oberfläche

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Grünfläche, Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	74 qm/km	4
Kosten:	20.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-04	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 19

Straßenname(n):

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Neuherstellung einer 4,00m breiten Führung

Kosten: 20.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Neuherstellung einer 3,00m breiten Führung

Kosten: 10.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 1000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 10.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-05

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

150

Straßenname(n):

K1

zwischen Landwirtschaftlichem Weg und Abzweig Kreisverkehr

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam, Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Bäume, Fußverkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	526 qm/km	4
Kosten:	139.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an H2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-05	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]:	150
-----------------	--------------	-------------------	-----

Straßenname(n):	K1
------------------------	----

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsverkehr (angelehnt an H2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 6,00m + 0,75m Trennstreifen zur Fahrbahn
---------------------	--

Kosten:	139.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,00m + 0,75m Trennstreifen zur Fahrbahn
---------------------	--

Kosten:	113.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 8000 €
----------------	-----------	---

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	7.000 €
----------------	---------

Abschnitts-Nr.**LU-06****Trasse(n): Vorzugstrasse****Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

149

Straßenname(n):

Anliegerstraße

zwischen Friedhof und Landwirtschaftlichem Weg

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, VZ 240, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt, abschnittsweise Parken im Seitenraum, längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Landwirtschaft, Fußverkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	224 qm/km	2
Kosten:	36.000 €	1

Zukünftige**Führungsform:**

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-06	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]:	149
-----------------	--------------	-------------------	-----

Straßenname(n):	Anliegerstraße
------------------------	----------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,00m, Entfall Straßenbegleitendes Parken
---------------------	---

Kosten:	36.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	6.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 8000 €
----------------	---------	---

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute
---------------------	--

Kosten:	6.000 €
----------------	---------

Abschnitts-Nr.

LU-07

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 209

Straßenname(n): Weg
zwischen Zufahrt Gartenbaumarkt und Friedhof

Bestand: Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam, Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:	ohne 0,75m Trennstreifen zur Fahrbahn	
Konflikte:	hohe Konflikte (Bäume, Fußverkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	523 qm/km	3
Kosten:	131.000 €	3

Zukünftige

Führungsform: Zweirichtungsverkehr (angelehnt an H2S)

Umsetzungskategorie: 3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. LU-07 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 209

Straßenname(n): Weg

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an H2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 5,00m

Kosten: 131.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 11000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Geh-/Radweg gemeinsam

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 3,00m

Kosten: 30.000 €

Abschnitts-Nr.**LU-08****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

270

Straßenname(n):

Anliegerstraße

zwischen TV Edigheim und Zufahrt Gartenbaumarkt

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Anliegerstraße, Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 4m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	zusätzlich Anliegerverkehr zu TV Edigheim	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Anliegerverkehr, Fußverkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	270 qm/km	2
Kosten:	47.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-08	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]:	270
-----------------	--------------	-------------------	-----

Straßenname(n):	Anliegerstraße
------------------------	----------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Selbstständig geführter Weg Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,00m
---------------------	-------------------------

Kosten:	47.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Selbstständig geführter Weg Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	11.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 14000 €
----------------	----------	--

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute
---------------------	--

Kosten:	11.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-09

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

268

Straßenname(n):

Anliegerstraße

zwischen Friedhof und Landwirtschaftlichem Weg

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 3m, Oberfläche
Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:	keine separater Gehweg	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Fußverkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	11.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. LU-09 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 268

Straßenname(n): Anliegerstraße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Selbstständig geführter Weg
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 11.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 14000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 11.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-10

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

33

Straßenname(n):

Ostring

zwischen Zufahrt Kleingartenanlage und Abzweig

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Radweg, Zweirichtungsverkehr, einseitig, VZ 237, ZZ 1000-31, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	ohne 0,75m Trennstreifen zur Fahrbahn	
Konflikte:	hohe Konflikte (Bäume, Fußverkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	116 qm/km	4
Kosten:	40.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-10	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 33
-----------------	--------------	----------------------

Straßenname(n):	Ostring
------------------------	---------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 4,00m, Fußverkehr nur auf Gehweg Südseite zulässig.
---------------------	---

Kosten:	40.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsverkehr (angelehnt an H2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 3,00m
---------------------	-------------------------

Kosten:	10.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	2.000 €
----------------	---------

Abschnitts-Nr.**LU-11****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

331

Straßenname(n):

Weg

zwischen Kleingartenanlage und Ostring

Bestand:

Selbstständig geführte Verbindung, Anliegerstraße, Zweirichtungsverkehr, VZ 240/ VZ260; ZZ 1026-36/ VZ260; ZZ1020-30, bauliche Breite 2m, Oberfläche Asphalt, Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	Engstelle Unterführung	
Konflikte:	geringe Konflikte (Anlieger Kleingartenverein)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	331 qm/km	2
Kosten:	144.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-11	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]:	331
-----------------	--------------	-------------------	-----

Straßenname(n):	Weg
------------------------	-----

Radschnellverbindung

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)		
Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,00m, Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt		
Kosten:	144.000 €		

Pendler-Radroute

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung		
Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung		
Kosten:	128.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 17000 €	

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)		
Maßnahme(n):	Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt (gepflasterter Teil), Neu Hergestellten Asphaltweg als RSV markieren, bestehenden Asphaltweg als Fußweg markieren		
Kosten:	100.000 €		

Abschnitts-Nr.**LU-12****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

544

Straßenname(n):

Weg

zwischen Rheinstraße und Kleingartenanlage

Bestand:

Selbstständig geführte Verbindung, Geh-/Radweg gemeinsam, Landwirtschaftlicher Weg, Zweirichtungsverkehr, VZ 240/ VZ260; ZZ 1026-36/ VZ260; ZZ1020-30, bauliche Breite 2m, Oberfläche Asphalt, Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Grün, Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	544 qm/km	2
Kosten:	240.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-12	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 544

Straßenname(n): Weg

Radschnellverbindung

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 5,00m, Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt

Kosten: 240.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 210.000 € zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 27000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt (gepflasterter Teil), Neu Hergestellten Asphaltweg als RSV markieren, bestehenden Asphaltweg als Fußweg markieren

Kosten: 160.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-13

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 274

Straßenname(n): Bad-Aussee-Straße
zwischen Rheinstraße und Bürgermeister-Trupp-Straße

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 4,5m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	31.000 €	1

**Zukünftige
Führungsform:** Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie: 2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-13	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 274

Straßenname(n): Bad-Aussee-Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Parken einseitig anordnen (kein beidseitiges Parken),
Umwidmung in Fahrradstraße inkl. Sicherheitstrennstreifen zu
Parken, Markierung als RSV

Kosten: 31.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Umwidmung in Fahrradstraße inkl. beidseitigem
Sicherheitstrennstreifen zu Parken, Markierung als RSV

Kosten: 31.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 31.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-14

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

400

Straßenname(n):

L523

zwischen Bürgermeister-Trupp-Str. und Übergang auf Pflaster

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Radweg, Einrichtungsverkehr, einseitig, VZ 237, bauliche Breite 2m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	abschnittsweise Engstellen durch Bahnkörper	
Konflikte:	geringe Konflikte (Grün)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	700 qm/km	2
Kosten:	175.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-14	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 400
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	L523
------------------------	------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Wo Möglich (Schienen) Verbreiterung auf 3,00m + Trennstreifen 0,75m
---------------------	--

Kosten:	175.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Herstellung 0,75m Trennstreifen
---------------------	---------------------------------

Kosten:	75.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	16.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-15

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

456

Straßenname(n):

L523

zwischen Übergang Asphalt zu Pflaster und LSA Werkszufahrt

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Radweg, Einrichtungsverkehr, einseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Grün)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	799 qm/km	2
Kosten:	222.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-15	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]:	456
-----------------	--------------	-------------------	-----

Straßenname(n):	L523
------------------------	------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 3,00m + Beibehaltung des Trennstreifens
---------------------	---

Kosten:	222.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 2,00m + Beibehaltung des Trennstreifens
---------------------	---

Kosten:	86.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 23000 €
----------------	----------	--

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Gepflasterten Trennstreifen als Radverkehrsfläche markieren
---------------------	---

Kosten:	14.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-16

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

418

Straßenname(n):

L523

zwischen LSA Werkszufahrt und Friesenheimer Straße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Radweg, Einrichtungsverkehr, einseitig, bauliche Breite 1,5m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Grün)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	628 qm/km	2
Kosten:	178.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-16	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 418

Straßenname(n): L523

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 3,00m + Beibehaltung des Trennstreifens

Kosten: 178.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 2,00m + Beibehaltung des Trennstreifens

Kosten: 53.000 € **zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 21000 €**

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 53.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-17

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

726

Straßenname(n):

Weg parallel zur Brunckstraße
zwischen Friesenheimer Straße und Teichgartenweg

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche
Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:	kein getrennter Gehweg möglich	
Konflikte:	hohe Konflikte (Rad- und Fußverkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	30.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. LU-17 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 726

Straßenname(n): Weg parallel zur Brunckstraße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 30.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 30.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-18

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

338

Straßenname(n):

Weg parallel zur Brunckstraße
zwischen Teichgartenweg und Friedrich-Profit-Straße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 4m, Oberfläche
Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	evtl. ohne 0,75m Trennstreifen, Engstelle Tankstelle	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Grün, Bäume)	3
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	506 qm/km	2
Kosten:	127.000 €	2

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-18	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 338

Straßenname(n): Weg parallel zur Brunckstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 5,50m + 0,75m Trennstreifen

Kosten: 127.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 14.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 14.000 €

Abschnitts-Nr.**LU-19****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

346

Straßenname(n):Weg parallel zur Brunckstraße
zwischen Friedrich-Profit-Straße und Ruthenstraße**Bestand:**Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt, Ein-
und Zweirichtungsverkehr, VZ 241-30, bauliche Breite 3m, Oberfläche
Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	evtl. ohne 0,75m Trennstreifen	
Konflikte:	hohe Konflikte (Bäume)	4
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1039 qm/km	3
Kosten:	217.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. **LU-19** **Trasse(n):** **Vorzugstrasse**

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 346

Straßenname(n): Weg parallel zur Brunckstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 5,50m + 0,75m Trennstreifen

Kosten: 217.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 4,00m + 0,75m Trennstreifen

Kosten: 87.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Geh-/Radweg getrennt

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 14.000 €

Abschnitts-Nr.**LU-20****Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 467

Straßenname(n): Ruthenstraße
zwischen Brunckstraße bis Kreisverkehr

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert)/ Einbahnstraße mit Radfahrstreifen in Gegenrichtung, Straße 50 km/h, Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 8m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (markiert und unmarkiert), längs, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	61.000 €	1

Zukünftige Führungsform: Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie: 1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-20	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 467
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Ruthenstraße
------------------------	--------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. beidseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Parken, Öffnung der Fahrbahn der Einbahnstraße für den Radverkehr, Entfall des bestehenden Radfahrstreifens und Einrücken der Parkstände, Markierung als RSV
---------------------	--

Kosten:	61.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	61.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute
----------------------	---

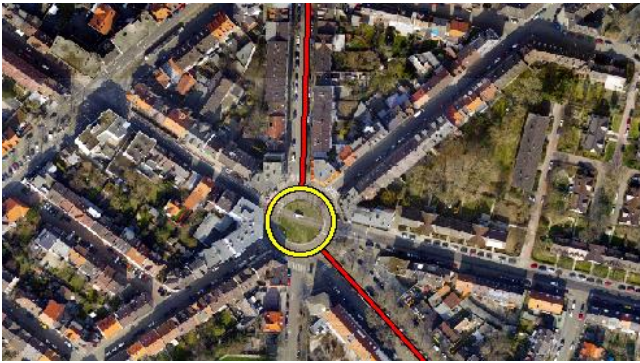
Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute
---------------------	--

Kosten:	33.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-21

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune: Ludwigshafen

Länge [m]: 129

Straßenname(n): Ruthenplatz

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Kreisverkehr, bauliche Breite 9m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Straßenbahn, Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	37.000 €	1

Zukünftige

Führungsform: Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Umsetzungskategorie: 3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-21	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 129

Straßenname(n): Ruthenplatz

Radschnellverbindung

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): Austausch des Oberflächenbelags auf 3,00m Breite im
Randbereich, Markierung als RSV

Kosten: 37.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

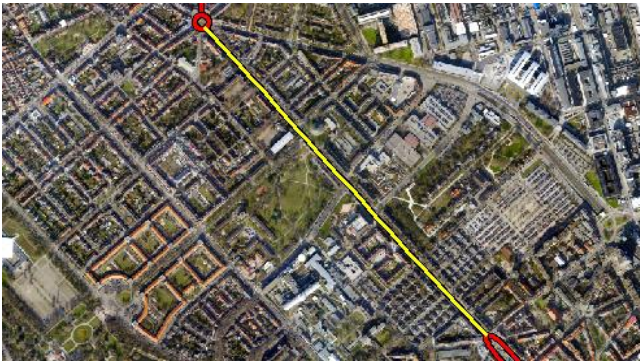
Kosten: 37.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 6.000 €

Abschnitts-Nr.**LU-22****Trasse(n): Vorzugstrasse**

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 1.199

Straßenname(n): Leuschnerstraße
zwischen Ruthenplatz und Goerdelerplatz

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), z.T. Tempo-30 sonst Tempo-50, beidseitig, bauliche Breite 6m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn, Parken im Seitenraum, längs, schräg, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:	Fahrradstraße mit getrennten Richtungsfahrbahnen	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	132.000 €	1

Zukünftige Führungsform: Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie: 2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-22	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 1.199

Straßenname(n): Leuschnerstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. beidseitiger
Sicherheitstrennstreifen zu Parken, Markierung als RSV
(Einrichtungsverkehr)

Kosten: 132.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 132.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 132.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-23

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 164

Straßenname(n): Goerdelerplatz
zwischen Leuschnerstraße und Blücherstraße

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, senkrecht, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	Fahrradstraße mit getrennten Richtungsfahrbahnen	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	27.000 €	1

Zukünftige Führungsform: Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie: 2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-23	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 164
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Goerdelerplatz
------------------------	----------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. einseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken, Markierung als RSV (Einrichtungsverkehr), Parkplatz Goerdelerplatz zur Fahrbahn mit Trennelementen absichern, Befahrung nur über Zufahrten ermöglichen
---------------------	--

Kosten:	27.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	27.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

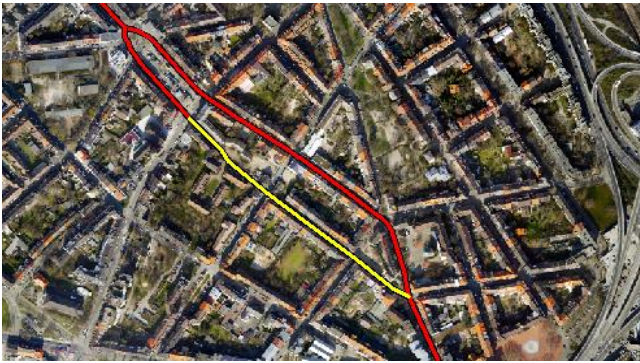
Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	27.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-24

Trasse(n): **Vorzugstrasse**



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

408

Straßenname(n):

Blücherstraße

zwischen Goerdelerplatz und Gräfenaustraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 4m, Oberfläche Asphalt und Pflaster, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert) und im Seitenraum, längs, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	55.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-24	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 408
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Blücherstraße
------------------------	---------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. einseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken, Markierung als RSV (Einrichtungsverkehr), Parkstände einseitig anordnen
---------------------	---

Kosten:	55.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. beidseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Parken, Markierung als RSV
---------------------	---

Kosten:	40.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute
---------------------	--

Kosten:	40.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.**LU-25****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

159

Straßenname(n):

Gräfenaustraße

zwischen Blücherstraße und Bürgermeister-Grünzweig-Straße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt, Einrichtungsverkehr, einseitig, VZ 241-30, bauliche Breite 3m, Oberfläche Pflaster, Parken im Seitenraum, längs, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	18.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-25	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 159

Straßenname(n): Gräfenaustraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n): Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. beidseitiger
Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken, Markierung als RSV

Kosten: 18.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 18.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 18.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-26

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

390

Straßenname(n):

Bürgermeister-Grünzweig-Straße
zwischen Gräfenaustraße und Benckiserstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Radfahrstreifen,
Einrichtungsverkehr, VZ 237, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	16.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-26	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 390

Straßenname(n): Bürgermeister-Grünzweig-Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 16.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 16.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung

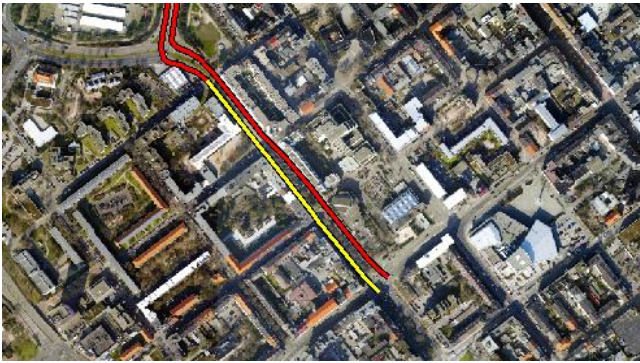
Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung

Kosten: 16.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-27

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

390

Straßenname(n):

Heinigstraße

zwischen Benckiserstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Radfahrstreifen, Einrichtungsverkehr, VZ 237, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, schräg, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	16.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-27	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 390
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Heinigstraße
------------------------	--------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	16.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	16.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

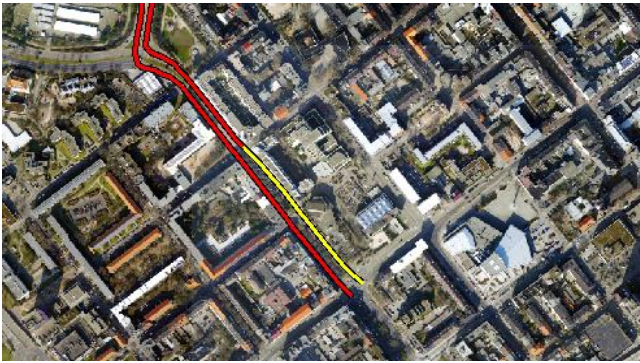
Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	16.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-28

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

259

Straßenname(n):

Heinigstraße

zwischen Kaiser-Wilhelm-Straße und Bahnhofstraße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt,
Einrichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 1m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	15.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-28	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 259
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Heinigstraße
------------------------	--------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Entfall eines Fahrstreifens und Markierung Radfahrstreifen 3,00m breit, Markierung als RSV
---------------------	---

Kosten:	15.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 4,00m (kein Trennstreifen möglich)
---------------------	--

Kosten:	65.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg getrennt
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung Anteil Radverkehr auf 1,50m, evtl. Umgestaltung Haltestellenbereich notwendig
---------------------	--

Kosten:	6.000 €
----------------	---------

Abschnitts-Nr.

LU-29

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune: Ludwigshafen

Länge [m]: 125

Straßenname(n): Heinigstraße
zwischen Bahnhofstraße und Benckiserstraße

Bestand: Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche Breite 3,25m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	7.000 €	1

Zukünftige Führungsform: Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie: 1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-29	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 125

Straßenname(n): Heinigstraße

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Entfall eines Fahrstreifens und Markierung Radfahrstreifen
3,00m breit, Markierung als RSV

Kosten: 7.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Entfall eines Fahrstreifens und Markierung Radfahrstreifen
2,00m breit, Markierung als RSV (Einrichtungsverkehr), evtl.
Beibehaltung des zweiten Fahrstreifens möglich bei teilweise
Überbauung der Mitteltrennung

Kosten: 7.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

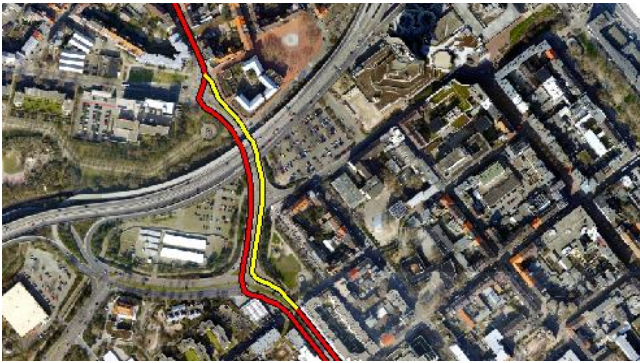
Maßnahme(n): Herstellung einseitiger Schutzstreifen 1,25m, Markierung als
RSV

Kosten: 7.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-30

Trasse(n): **Vorzugstrasse**



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

394

Straßenname(n):

Bürgermeister-Grünzweig-Straße
zwischen Benckiserstraße und Gräfenaustraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche
Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	22.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

1 (unmittelbare Umsetzung notwendig)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-30	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 394

Straßenname(n): Bürgermeister-Grünzweig-Straße

Radschnellverbindung

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Entfall eines Fahrstreifens und Markierung Radfahrstreifen
3,00m breit, Markierung als RSV

Kosten: 22.000 €

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n): Entfall eines Fahrstreifens und Markierung Radfahrstreifen
2,00m breit, Markierung als RSV (Einrichtungsverkehr)

Kosten: 22.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Herstellung einseitiger Schutzstreifen 1,25m, Markierung als
RSV

Kosten: 20.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-31

Trasse(n): **Vorzugstrasse**



Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 121

Straßenname(n): Gräfenaustraße
zwischen Blücherstraße und Seilerstraße

Bestand: Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt, Einrichtungsverkehr, einseitig, VZ 241-30, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Pflaster, Parken im Seitenraum, längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	20.000 €	1

Zukünftige Führungsform: Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie: 3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-31	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 121
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Gräfenaustraße
------------------------	----------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. einseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken, Markierung als RSV (Einrichtungsverkehr), Teilrückbau bestehender Radverkehrsanlage
---------------------	---

Kosten:	20.000 €
----------------	----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. einseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken, Markierung als RSV (Einrichtungsverkehr)
---------------------	--

Kosten:	14.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute
----------------------	---

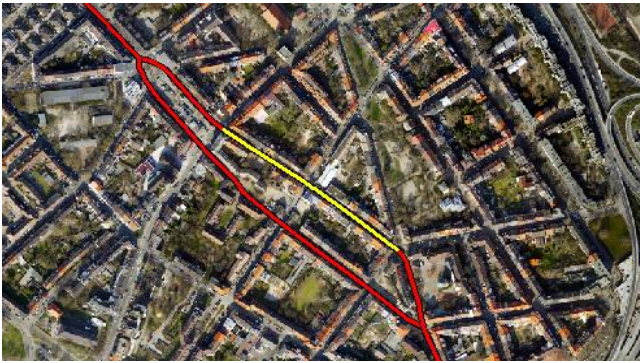
Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute
---------------------	--

Kosten:	14.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.

LU-32

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

303

Straßenname(n):

Seilerstraße

zwischen Gräfenaustraße und Goerdelerplatz

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt und Pflaster, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	34.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-32	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 303
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Seilerstraße
------------------------	--------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. einseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken, Markierung als RSV (Einrichtungsverkehr), Parkstände einseitig anordnen
---------------------	---

Kosten:	34.000 €
----------------	----------

Pendler-Route

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	34.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Mischverkehr (angelehnt an N2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	13.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.**LU-33****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

163

Straßenname(n):

Goerdelerplatz

zwischen Seilerstraße und Leuschnerstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, senkrecht, beidseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	Fahrradstraße mit getrennten Richtungsfahrbahnen	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	27.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-33	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 163
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Goerdelerplatz
------------------------	----------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Führung auf Nebenstraße Fahrradstraße (angelehnt an N1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. einseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken, Markierung als RSV (Einrichtungsverkehr), Parkplatz Goerdelerplatz zur Fahrbahn mit Trennelementen absichern, Befahrung nur über Zufahrten ermöglichen
---------------------	--

Kosten:	27.000 €
----------------	----------

Pendler-Route

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	27.000 €
----------------	----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	siehe Führungsform zur Herstellung einer Radschnellverbindung
----------------------	---

Maßnahme(n):	siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Radschnellverbindung
---------------------	--

Kosten:	27.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.**LU-34****Trasse(n): Vorzugstrasse****Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

420

Straßenname(n):

Brunckstraße

zwischen Carl-Bosch-Straße und Haltestelle Rotsückerweg

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt (z.T. gemeinsam), Einrichtungsverkehr, VZ 241 (240); ZZ 1022-11, bauliche Breite 2m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Bäume)	4
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1049 qm/km	3
Kosten:	368.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-34	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 420
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Brunckstraße
------------------------	--------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,50m + 0,75m Trennstreifen, Evtl. Verlegung von Haltestellen notwendig
---------------------	---

Kosten:	368.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 4,00m + 0,75m Trennstreifen
---------------------	---

Kosten:	175.000 €
----------------	-----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg getrennt
----------------------	---

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	17.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.**LU-35****Trasse(n):** **Vorzugstrasse****Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

968

Straßenname(n):

Brunckstraße

zwischen Haltestelle Rottstückerweg und Friesenheimer Straße

Bestand:Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Radweg, Einrichtungsverkehr,
VZ 237; ZZ 1022-11, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	2
evtl. Abweichung:	Engstelle Tankstelle	
Konflikte:	hohe Konflikte (Bäume)	4
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	3387 qm/km	4
Kosten:	847.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

1 / 3

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-35	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 968
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Brunckstraße
------------------------	--------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,50m + 0,75m Trennstreifen
---------------------	---

Kosten:	847.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 4,00m + 0,75m Trennstreifen
---------------------	---

Kosten:	363.000 €
----------------	-----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	39.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.**LU-36****Trasse(n): Vorzugstrasse****Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

572

Straßenname(n):

L523

zwischen Friesenheimer Straße und erneuertem Abschnitt

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam, Einrichtungsverkehr, VZ 240; ZZ 1022-11, bauliche Breite 2m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1717 qm/km	3
Kosten:	458.000 €	3

Zukünftige**Führungsform:**

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-36	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]:	572
-----------------	--------------	-------------------	-----

Straßenname(n):	L523
------------------------	------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,50m + 0,75m Trennstreifen
---------------------	---

Kosten:	458.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 4,00m + 0,75m Trennstreifen
---------------------	---

Kosten:	287.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 28000 €
----------------	-----------	--

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf mindestens 2,50m
---------------------	------------------------------------

Kosten:	72.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.**LU-37****Trasse(n): Vorzugstrasse****Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

194

Straßenname(n):

L523

Abschnitt mit erneuertem Pflaster

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam, Einrichtungsverkehr, VZ 240; ZZ 1022-11, bauliche Breite 3m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	388 qm/km	2
Kosten:	107.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-37	Trasse(n):	Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	-------------------	----------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]:	194
-----------------	--------------	-------------------	-----

Straßenname(n):	L523
------------------------	------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 5,50m + 0,75m Trennstreifen
---------------------	---

Kosten:	107.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 4,00m + 0,75m Trennstreifen
---------------------	---

Kosten:	49.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 10000 €
----------------	----------	--

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	8.000 €
----------------	---------

Abschnitts-Nr.

LU-38

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

409

Straßenname(n):

Weg

zwischen L523 und Parkplatz BASF

Bestand:

Selbstständig geführte Verbindung, Geh-/Radweg gemeinsam, Einrichtungsverkehr, VZ 240; ZZ 1022-11, bauliche Breite 2m, Oberfläche Asphalt

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Bäume)	4
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	818 qm/km	3
Kosten:	103.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-38	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	---------------------------------

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 409
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Weg
------------------------	-----

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 4,00m
---------------------	-------------------------

Kosten:	103.000 €	zzgl. Beleuchtung (optional) ca. 20000 €
----------------	-----------	--

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Selbstständig geführte Verbindung Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf mindestens 2,50m
---------------------	------------------------------------

Kosten:	26.000 €
----------------	----------

Abschnitts-Nr.**LU-39****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

103

Straßenname(n):

Parkplatz BASF

zwischen Geh-Radweg und Anfang Parkplatz

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Radfahrstreifen, Einrichtungsverkehr, bauliche Breite 2m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, senkrecht, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	5.000 €	1

Zukünftige**Führungsform:**

Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. LU-39 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 103

Straßenname(n): Parkplatz BASF

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Führung auf Nebenstraße (Einrichtungsverkehr)
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Markierung Sicherheitstrennstreifen zu Parken, Parken um
0,75m versetzen, Markierung als RSV

Kosten: 5.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Führung auf Nebenstraße (Einrichtungsverkehr)
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 5.000 €

Abschnitts-Nr.

LU-40

Trasse(n): Vorzugstrasse



Kommune:

Ludwigshafen

Länge [m]:

72

Straßenname(n):

Parkplatz

zwischen Anfang Parkplatz und Bürgermeister-Trupp-Straße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt,
Zweirichtungsverkehr, einseitig, bauliche Breite 3m, Oberfläche
Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	3.000 €	1

Zukünftige

Führungsform:

Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. LU-40 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 72

Straßenname(n): Parkplatz

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

kostengünstige Alternative

Führungsform: Führung auf Parkplatz
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 3.000 €

Abschnitts-Nr.**LU-41****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

106

Straßenname(n):

Fritz-Trambauer-Straße

zwischen Bürgermeioster-Trupp-Straße und Parkplatz BASF

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam, Zweirichtungsverkehr, einseitig, VZ 240; ZZ 1000-31, bauliche Breite 3m, Oberfläche Pflaster

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:	ohne 0,75m Trennstreifen zur Fahrbahn	
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	53.000 €	2

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. LU-41 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 106

Straßenname(n): Fritz-Trambauer-Straße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 5,00m, Bushaldebucht entfällt

Kosten: 53.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Geh-/Radweg gemeinsam

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 5.000 €

Abschnitts-Nr.**LU-42****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

266

Straßenname(n):Fritz-Trambauer-Straße
zwischen Parkplatz BASF und Rheinstraße**Bestand:**Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt,
Zweirichtungsverkehr, einseitig, VZ 241; ZZ 1000-31, bauliche Breite
5m, Oberfläche Pflaster**Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard**

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:	ohne 0,75m Trennstreifen zur Fahrbahn	
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1
Kosten:	11.000 €	1

Zukünftige**Führungsform:**

Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Umsetzungskategorie:

2 (zeitnahe Umsetzung möglich)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr. LU-42 **Trasse(n):** Vorzugstrasse

Kommune: Ludwigshafen **Länge [m]:** 266

Straßenname(n): Fritz-Trambauer-Straße

Radschnellverbindung

Führungsform:

Maßnahme(n):

Kosten:

Pendler-Radroute

Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Maßnahme(n): Markierung als RSV

Kosten: 11.000 €

kostengünstige Alternative

Führungsform: siehe Führungsform zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Maßnahme(n): siehe Maßnahmen zur Herstellung einer Pendler-Radroute

Kosten: 11.000 €

Abschnitts-Nr.**LU-43****Trasse(n):** Vorzugstrasse**Kommune:**

Ludwigshafen

Länge [m]:

317

Straßenname(n):

Rheinstraße

zwischen Fritz-Trambauer-Straße und Ostring

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt (z.T. gemeinsam), Zweirichtungsverkehr, einseitig, VZ 241/240; ZZ 1000-31, bauliche Breite 3m, Oberfläche Pflaster, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

Bewertung von höchstmöglich realisierbarem Standard

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	3
evtl. Abweichung:	ohne 0,75m Trennstreifen zur Fahrbahn	
Konflikte:	hohe Konflikte (Parken, Schwerlastverkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1111 qm/km	4
Kosten:	278.000 €	3

Zukünftige

Führungsform:

Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Umsetzungskategorie:

3 (Umsetzung mit erheblichem Aufwand verbunden)

Details Varianten siehe nächste Seite

Abschnitts-Nr.	LU-43	Trasse(n): Vorzugstrasse
-----------------------	--------------	--

Kommune:	Ludwigshafen	Länge [m]: 317
-----------------	--------------	-----------------------

Straßenname(n):	Rheinstraße
------------------------	-------------

Radschnellverbindung

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)
----------------------	---

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 6,50m
---------------------	-------------------------

Kosten:	278.000 €
----------------	-----------

Pendler-Radroute

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Zweirichtungsverkehr (angelehnt an H2S)
----------------------	--

Maßnahme(n):	Verbreiterung auf 4,50m
---------------------	-------------------------

Kosten:	120.000 €
----------------	-----------

kostengünstige Alternative

Führungsform:	Verbindung an Hauptverkehrsstraße Geh-/Radweg gemeinsam
----------------------	--

Maßnahme(n):	Markierung als RSV
---------------------	--------------------

Kosten:	13.000 €
----------------	----------

Knoten-Nr.

WO-K-01



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Bahnhofstraße / Kriemhildenstr.

Bestand:

Mischverkehr, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen

Musterlösung:

BaWü - N4 (angelehnt)

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau eines nicht signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

Verdeutlichung des "Abknickens" der RSV

Verlustzeit:

25 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-02



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Kriemhildenstr. / Friedrich-Ebert-Straße / Rathenaustraße

Bestand:

Kreisverkehr ohne besondere Beschilderung

Zukünftige Knotenpunktform:

Kreisverkehr - Führung auf Fahrbahn

Musterlösung:

BaWü - H5

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

20 Sekunden

Kosten:

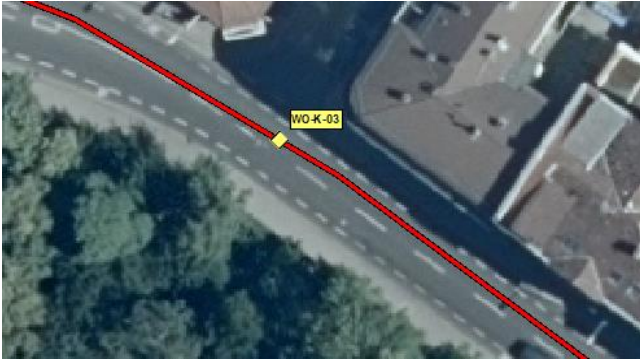
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-03



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Kriemhildenstr. / Luisenstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr (Schutzstreifen)

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung:

ähnlich BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

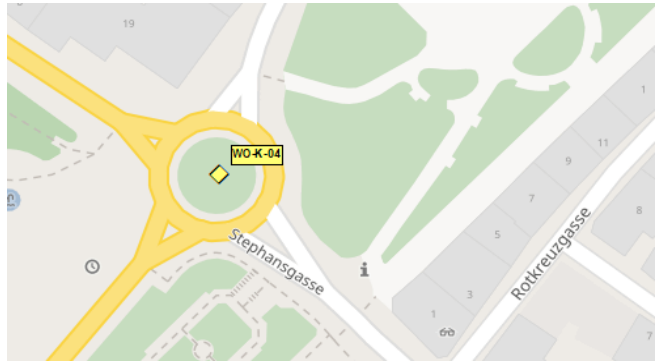
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-04



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Kriemhildenstr. / Lutherring

Bestand:

Kreisverkehr ohne besondere Beschilderung

Zukünftige Knotenpunktform:

Kreisverkehr - Führung auf Fahrbahn

Musterlösung:

BaWü - H5

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

20 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-05



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Lutherring / Berggartenstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr (Schutzstreifen)

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung:

ähnlich BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-06



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Lutherring / Am Bergkloster

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr (Schutzstreifen)

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung:

ähnlich BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

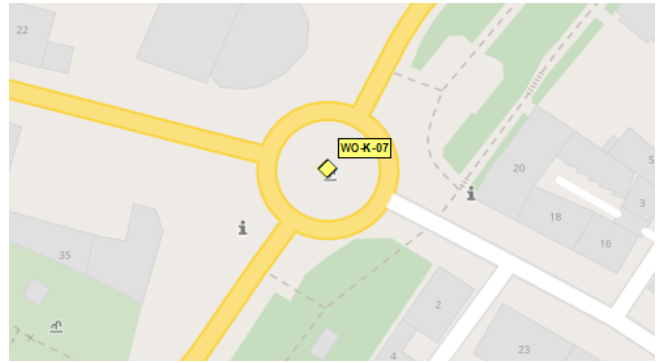
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-07



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Lutherring / Andreastr. / Willy-Brandt-Ring

Bestand:

Kreisverkehr ohne besondere Beschilderung

Zukünftige Knotenpunktform:

Kreisverkehr - Führung auf Fahrbahn

Musterlösung:

BaWü - H5

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

20 Sekunden

Kosten:

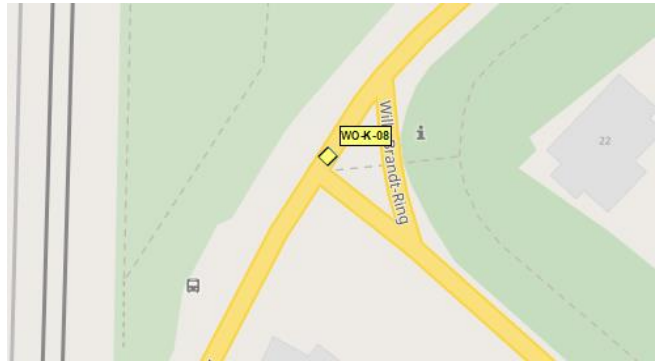
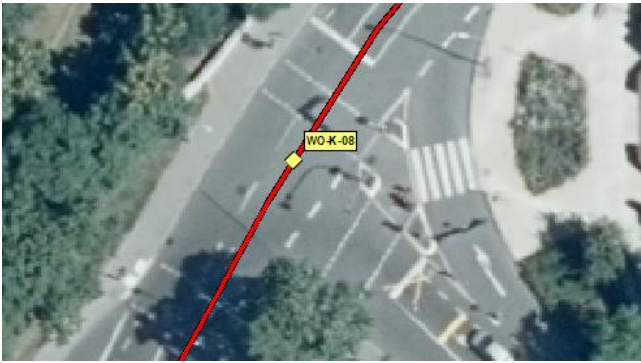
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-08



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Willy-Brandt-Ring / Neusatz

Bestand:

Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Signalisierung mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen

Musterlösung:

BaWü - N3

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau eines signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

Verbesserung der Querung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr mittels Induktionsschleife, evtl.aufgeweiteten Radaufstellstreifen herstellen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

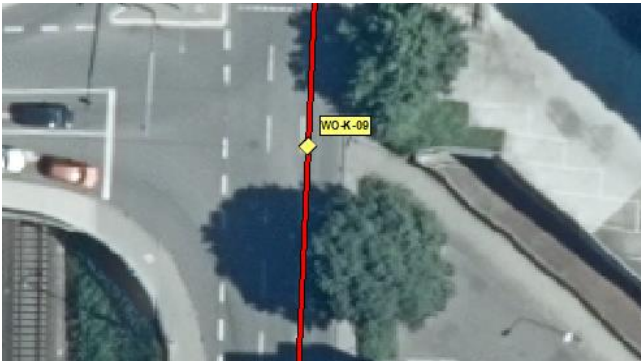
50.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-09



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Neusatz / Kolpingstraße

Bestand:

Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Signalisierung mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen

Musterlösung:

BaWü - N3

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau eines signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

Verbesserung der Querung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr mittels Induktionsschleife, evtl.aufgeweiteten Radaufstellstreifen herstellen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

50.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-10



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Cornelius-Heyl-Str. / Eisbachstr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über markierte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen

Musterlösung:

BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

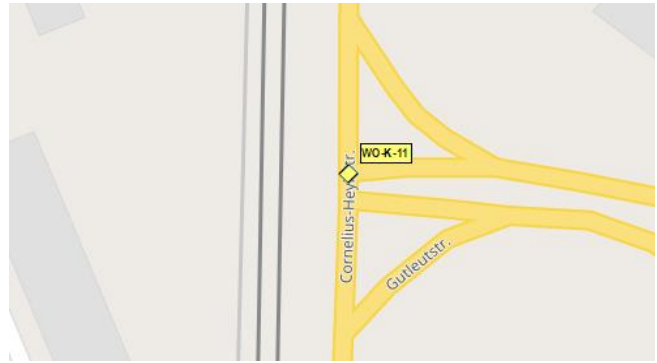
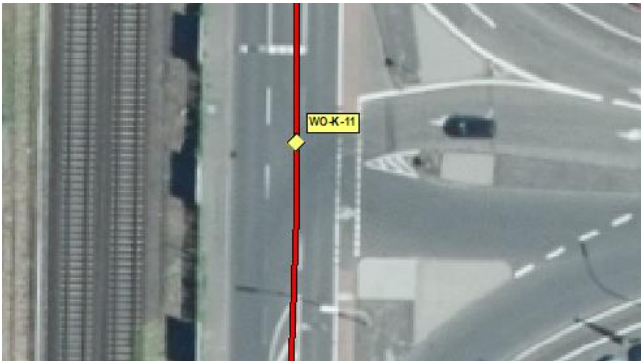
10.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-11



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Cornelius-Heyl-Str. / Gutleutstr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über markierte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen

Musterlösung:

BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

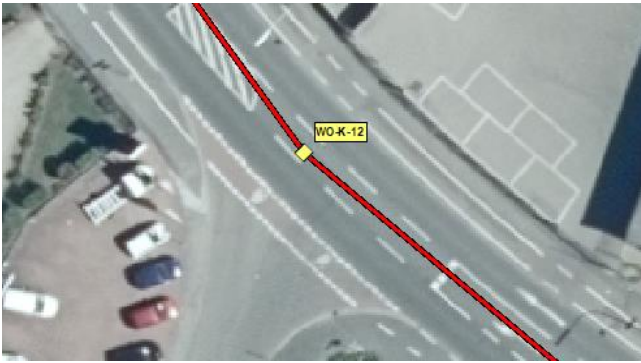
10.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-12



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Cornelius-Heyl-Str. / August.Horch-Str.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über markierte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen

Musterlösung:

BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

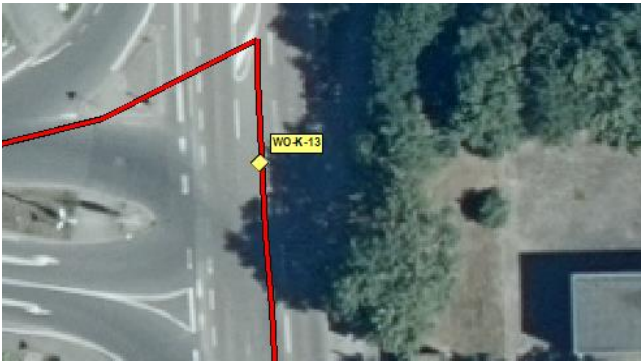
10.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-13



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Cornelius-Heyl-Str. / Klosterstr.

Bestand:

Rad- und Gehwegunterführung an Klosterstraße (Planung Südumgehung)

Zukünftige Knotenpunktform:

Unterführung

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

im Zuge der Planung der Südumgehung Worms

Beschreibung der Maßnahmen:

im Zuge der Planung der Südumgehung Worms

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-14



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Klosterstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Nach Bau von Südumgehung Vorrang für RSV entlang der
Klosterstraße durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

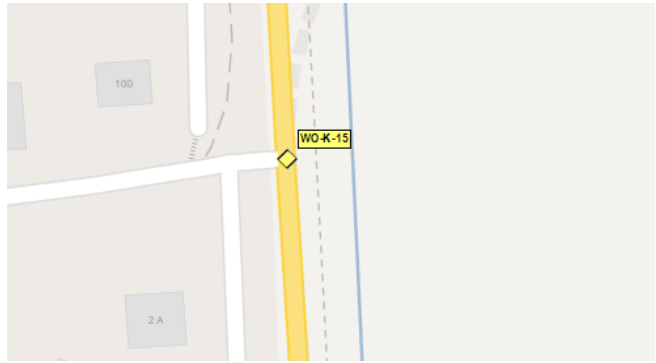
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

WO-K-15



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Klosterstr. / Der Alte Postweg

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen

Musterlösung:

BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Vorrang für RSV über eine flächig eingefärbte Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

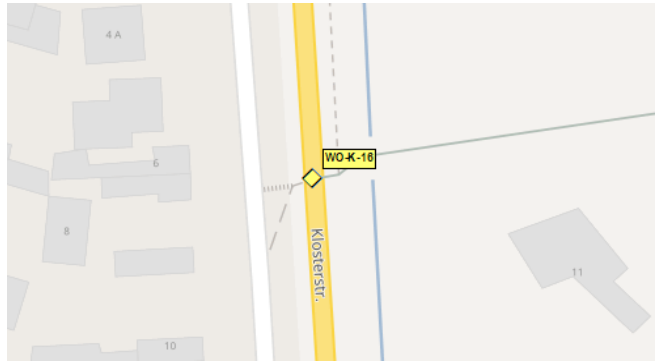
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

WO-K-16



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Klosterstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen

Musterlösung:

BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorrang für RSV über eine flächig eingefärbte Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

WO-K-17



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Klosterstr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Wartepflichtige Querung im Mischverkehr (Radfahrstreifen)

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

im Zuge der Planung der Südumgehung Worms

Beschreibung der Maßnahmen:

im Zuge der Planung der Südumgehung Worms

Verlustzeit:

15 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

WO-K-18



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Klosterstr. / Lerchenweg

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

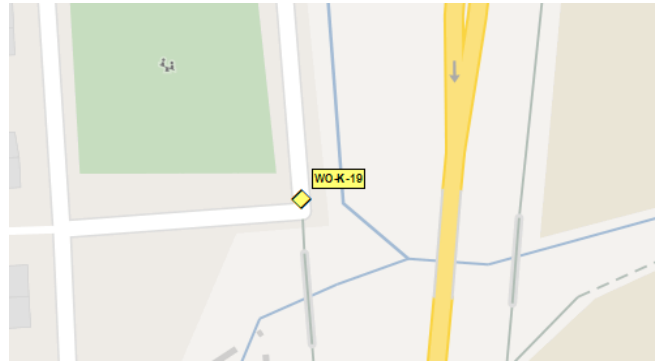
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

WO-K-19



Kommune:

Worms

Straßenname(n) KP:

Klosterstr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

WO-K-20



Kommune: Worms

Straßenname(n) KP: L523

Bestand: Landwirtschaftlicher Weg, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung: Abbildung 40
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen: Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

BR-K-01



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

L523

Bestand:

Landwirtschaftlicher Weg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 40

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

BR-K-03



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: L523

Bestand: Landwirtschaftlicher Weg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung: Abbildung 40
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Vorrang entlang RSV markieren

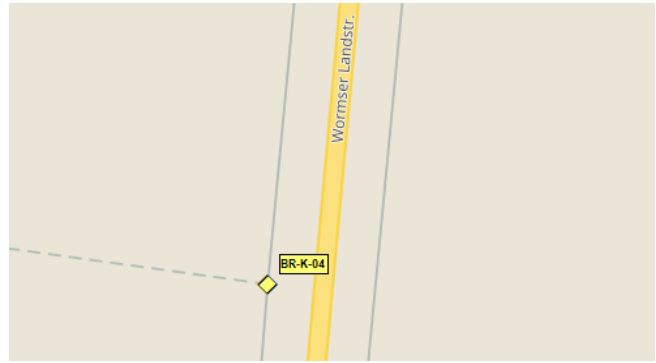
Beschreibung der Maßnahmen: Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr. BR-K-04



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: L523

Bestand: Landwirtschaftlicher Weg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

Abbildung 40

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

BR-K-05



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

L523 / Littersheimer Weg

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf einer untergeordneten Straße (Littersheimer Weg)

Zukünftige Knotenpunktform:

Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel

Musterlösung:

BaWü - S4 / S7

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Ausbau einer Querungshilfe

Beschreibung der Maßnahmen:

Herstellung einer wartepflichtigen Querung mit Mittelinsel prüfen, ggf. Anpassung der Fahrbahnränder

Verlustzeit:

20 Sekunden

Kosten:

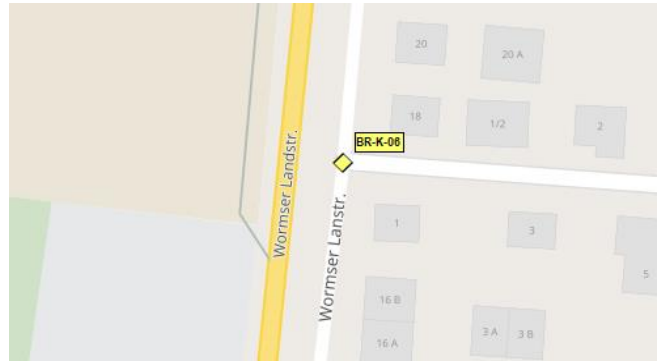
30.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-06



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

Wormser Landstr. / Gartenstr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV entlang der Wormser Landstraße durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

BR-K-07



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: Wormster Landstr.

Bestand: Mischverkehr, Kreuzender FGÜ

Zukünftige Knotenpunktform:

Kreuzung mit Gehweg (FGÜ)

Musterlösung:
ggf. Abweichung

BaWü - F2

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

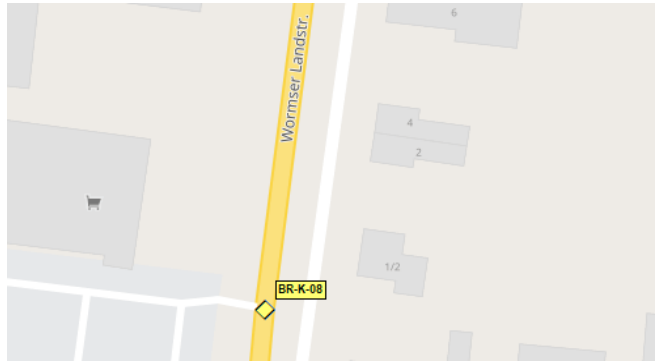
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-08



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: Wormser Landstr.

Bestand: bevorrechtigter Mischverkehr (Supermarkteinfahrt)

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung: ähnlich BaWü - H2
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen: kein Handlungsbedarf

Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: - €

Umsetzungskategorie: D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-09



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: Franz-Voll-Str. / L457

Bestand: Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung: keine Musterlösung
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Bordsteinabsenkung

Beschreibung der Maßnahmen: Überleitung von Süden in Parallelweg herstellen durch Bordsteinabsenkung

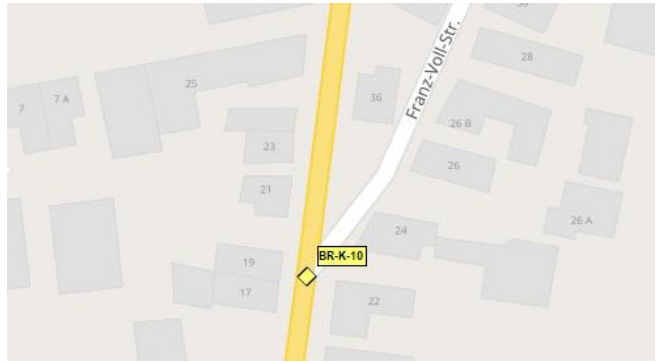
Verlustzeit: 20 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-10



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: Franz-Voll-Str.

Bestand: bevorrechtigter Mischverkehr, künftig deutlich weniger Kfz-Verkehr wegen Ortsumgehung

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung:
ggf. Abweichung

keine Musterlösung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

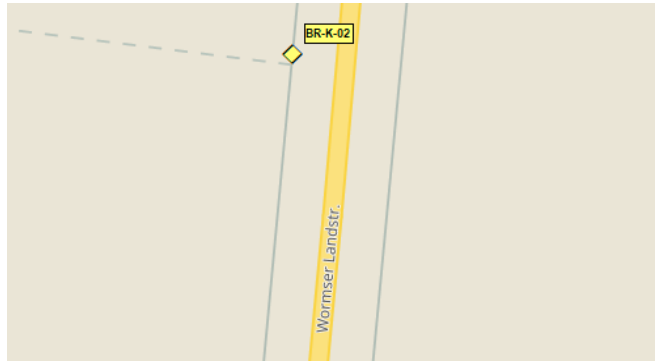
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-02



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: L523

Bestand: Landwirtschaftlicher Weg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

Abbildung 40

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

BR-K-11



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

Franz-Voll-Str. / Roxheimer Str. / Grünstadter Str.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr, künftig deutlich weniger Kfz-Verkehr wegen Ortsumgehung

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-12



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: Frankenthaler Str. / Albert-Einstein-Str.

Bestand: bevorrechtigter Mischverkehr, künftig deutlich weniger Kfz-Verkehr wegen Ortsumgehung

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung:
ggf. Abweichung

keine Musterlösung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-13



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: Frankenthaler Str. / Georgenstr.

Bestand: bevorrechtigter Mischverkehr, künftig deutlich weniger Kfz-Verkehr wegen Ortsumgehung

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung: keine Musterlösung
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen: kein Handlungsbedarf

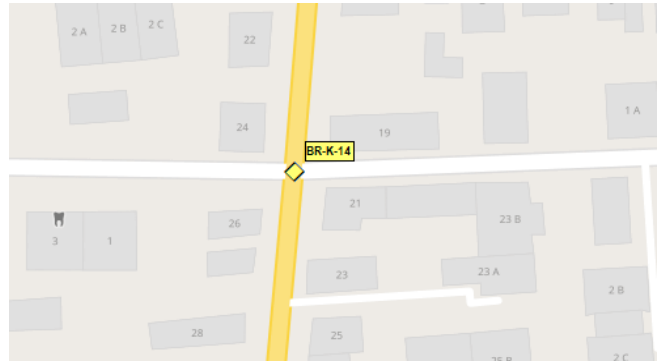
Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: - €

Umsetzungskategorie: D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-14



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

Frankenthaler Str. / Carl-Benz-Str. / Vom-Steon-Str.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr, künftig deutlich weniger Kfz-Verkehr wegen Ortsumgehung

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

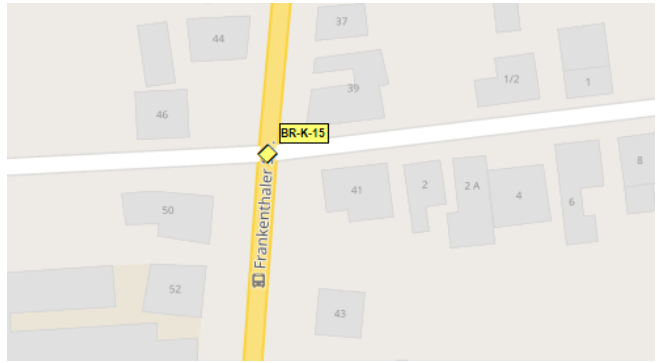
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-15



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

Frankenthaler Str. / Max-Planck-Str. / Konrad-Adenauer-Ring

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr, künftig deutlich weniger Kfz-Verkehr wegen Ortsumgehung

Zukünftige Knotenpunktform:

Schutzstreifen

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-16



Kommune: Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP: Frankenthaler Str. / Südring / Haardtstraße

Bestand: Kreisverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Kreisverkehr - Führung auf Fahrbahn

Musterlösung:
ggf. Abweichung

BaWü - H5

Maßnahmentyp

Bordsteinabsenkung

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Herstellung eines direkten Anschlusses an die Kreisfahrbahn

Verlustzeit:

20 Sekunden

Kosten:

15.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-17



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

Frankenthaler Str. / -neue Umgehungsstr.-

Bestand:

Neuer Kreisverkehr (Planung Ortsumgehung)

Zukünftige Knotenpunktform:

Kreisverkehr - Führung im Seitenraum (ausserorts)

Musterlösung:

BaWü - H7

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

im Zuge der Planung der Ortsumgehung

Beschreibung der Maßnahmen:

im Zuge der Planung der Ortsumgehung

Verlustzeit:

20 Sekunden

Kosten:

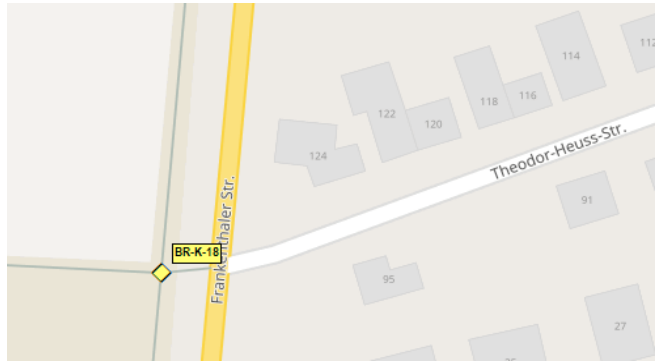
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

BR-K-18



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

Frankenthaler Str. / Am Meldengarten

Bestand:

Landwirtschaftlicher Weg, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

BR-K-19



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Straßenname(n) KP:

Frankenthaler Str. / Berliner Str.

Bestand:

Landwirtschaftlicher Weg, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 40

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-01



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Sonstiger Weg

Bestand:

Landwirtschaftlicher Weg, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 40

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-02



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Wormser Str. / Industriestr.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs mit LSA im Zuge eines benutzungspflichtigen Zweirichtungsradwegs, Furtmarkierung an freiem Rechtsabbieger mangelhaft

Zukünftige Knotenpunktform:

Mit LSA signalisierte Querung

Musterlösung:

kein Muster

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen, Furt für Radverkehr markieren

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

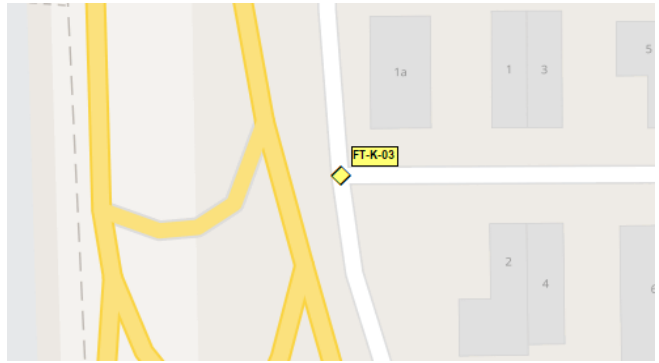
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

FT-K-03



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Berliner Str. / Nordendstr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-04



Kommune: Frankenthal

Straßenname(n) KP: Berliner Str.

Bestand: Mischverkehr, Kreuzender FGÜ

Zukünftige Knotenpunktform: Kreuzung mit Gehweg (FGÜ)

Musterlösung: ggf. Abweichung

Maßnahmentyp keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen: kein Handlungsbedarf

Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: - €

Umsetzungskategorie: D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

FT-K-05



Kommune: Frankenthal

Straßenname(n) KP: Berliner Str.

Bestand: Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform: Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung: Abbildung 32
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen: Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

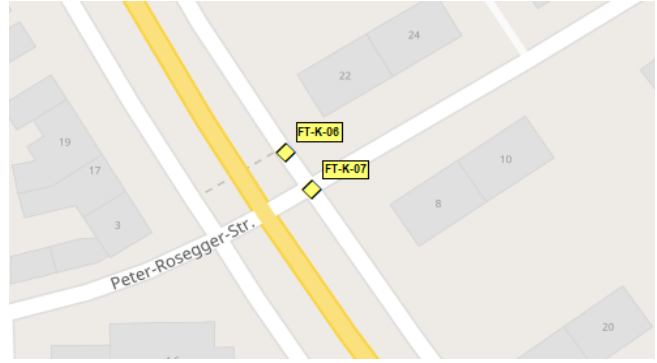
Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-06



Kommune: Frankenthal

Straßenname(n) KP: Berliner Str.

Bestand: Mischverkehr, Kreuzender FGÜ

Zukünftige Knotenpunktform: Kreuzung mit Gehweg (FGÜ)

Musterlösung:
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen: kein Handlungsbedarf

Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: - €

Umsetzungskategorie: D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr. FT-K-07



Kommune: Frankenthal

Straßenname(n) KP: Peter-Rosegger-Str. / Berliner Str.

Bestand: Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform: Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung: Abbildung 32
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen: Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

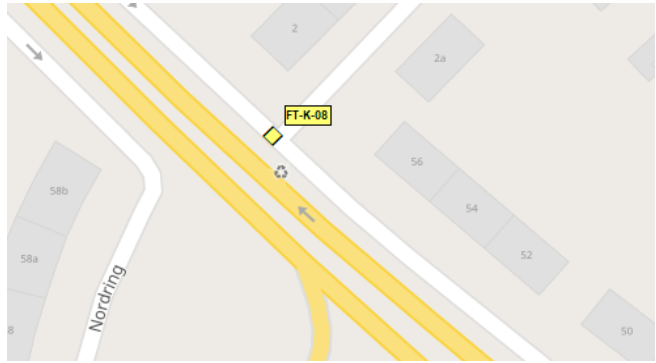
Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-08



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Berliner Str. / Wilhelm-Raabe Str.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-09



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Berliner Str. / Nordring / Fritz-Reuter-Str.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-10



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Nordring / August-Becker-Str.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

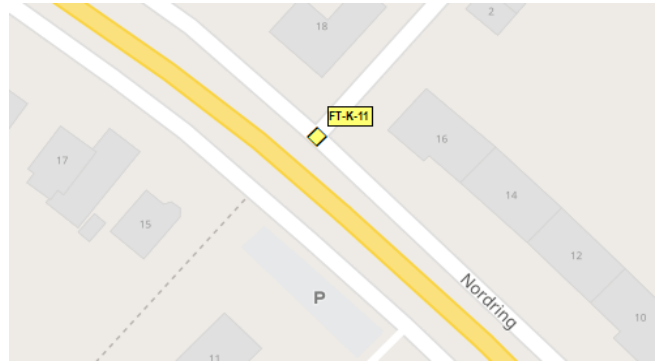
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-11



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Nordring / Scheffelstr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

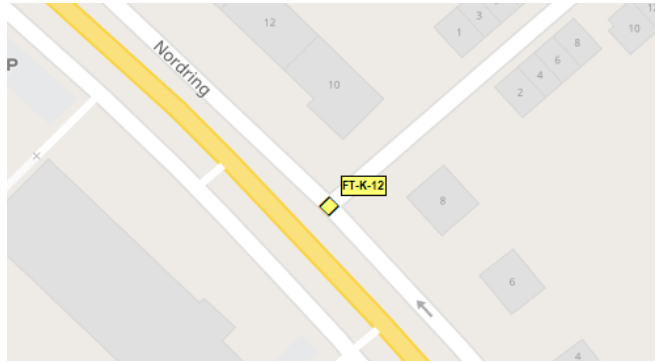
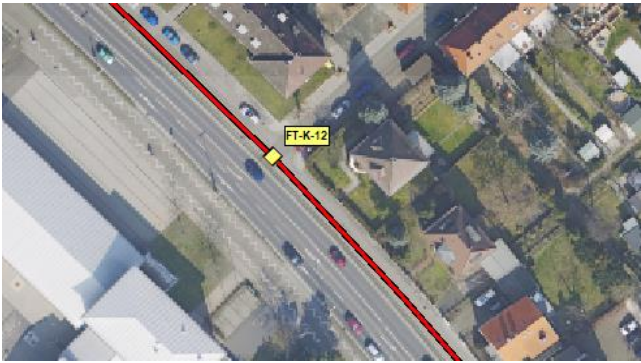
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-12



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Nordring / Pestalozzistr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-13



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Nordring / Ostring / Mörscher Str.

Bestand:

Übergang Mischverkehr zu Furt für Radverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

Abbildung 33 + LSA

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen, Furt für Radverkehr flächig markieren

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

10.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

FT-K-14



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Ostring / Ziegelhofweg

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

FT-K-15



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Ostring

Bestand:

Übergang von Geh-Radweg zu Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung

Zukünftige Knotenpunktform:

Übergang per Einfädelungstreifen

Musterlösung:

Abbildung 21 (angelehnt)

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Übergang verbessern

Beschreibung der Maßnahmen:

Übergang von Radweg auf Fahrradstraße markieren (evtl. mittels Einfädelungstreifen)

Verlustzeit:

10 Sekunden

Kosten:

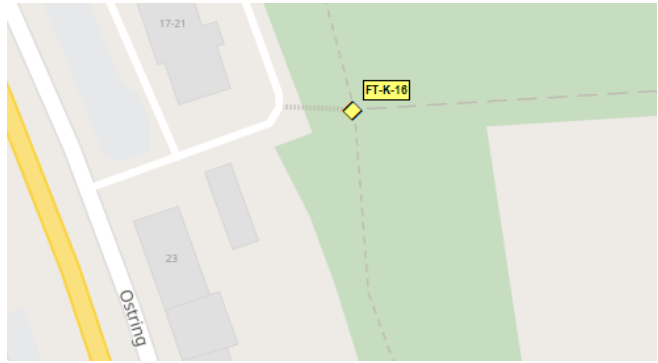
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

FT-K-16



Kommune: Frankenthal

Straßenname(n) KP: Sonstiger Weg

Bestand: Kreuzung mit Geh-/Radweg

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenunabhängiger Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

keine Musterlösung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf da Weg mit entsprechendem
Ausradiusradius (20m) neu hergestellt wird.

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

FT-K-17



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Mannheimer Str.

Bestand:

Kreuzung mit Mannheimer Straße, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenunabhängiger Weg ohne Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 37

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau eines nicht signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

wartepflichtige Querung absichern durch Markierung und Beschilderung

Verlustzeit:

25 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

FT-K-18



Kommune: Frankenthal

Straßenname(n) KP: Starenweg

Bestand: Kreuzung mit Starenweg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenunabhängiger Weg ohne Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

Abbildung 37

Maßnahmentyp

Umbau eines nicht signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

wartepflichtige Querung absichern durch Markierung und Beschilderung

Verlustzeit:

25 Sekunden

Kosten:

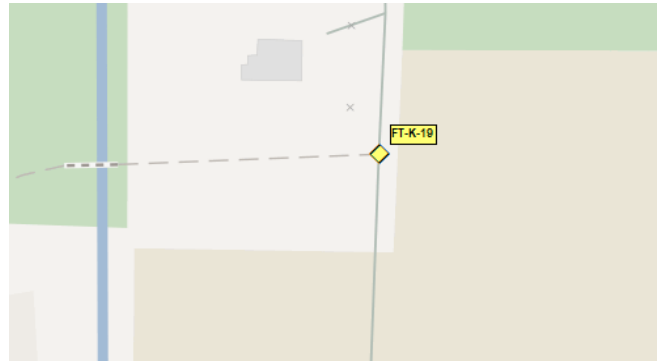
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

FT-K-19



Kommune:

Frankenthal

Straßenname(n) KP:

Sonstiger Weg

Bestand:

Kreuzung mit Landwirtschaftlichem Weg, fehlende
Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf, im Idealfall Ausrundung herstellen

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-01



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Am Kanal

Bestand:

Kreuzung mit Landwirtschaftlichem Weg, fehlende
Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

kein Handlungsbedarf, im Idealfall Ausrundung herstellen

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

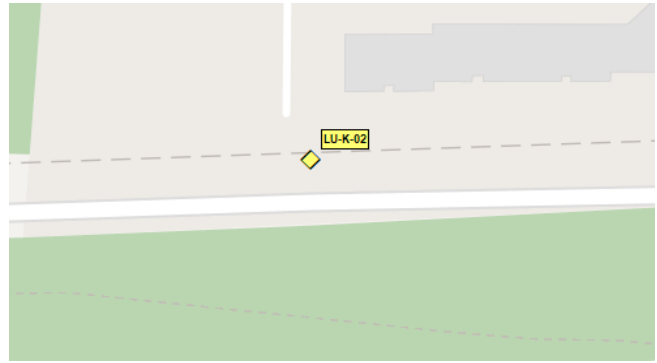
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-02



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Am Kanal

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte ungenügend markierte Radverkehrsführung im Zuge eines benutzungspflichtigen Zweirichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 38

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

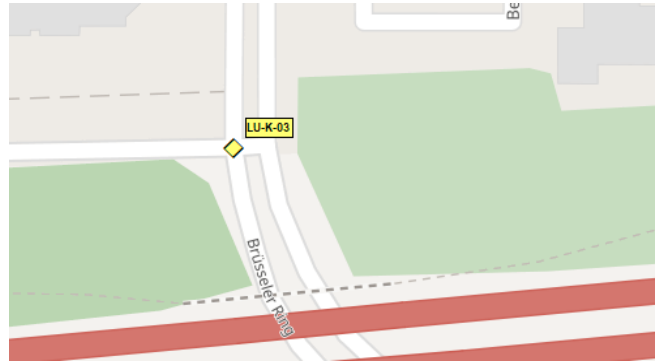
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-03



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Am Kanal / Brüsseler Ring / Oppauer Str.

Bestand:

Übergang von Geh-Radweg zu Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung

Zukünftige Knotenpunktform:

Übergang auf Mischverkehr ohne Bevorrechtigung

Musterlösung:

H8

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Linkabbieger-Tasche markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

wartepflichtige Querung absichern durch Markierung und Beschilderung, evtl. Herstellung eines Linksabbiegestreifens für die RSV auf Brüsseler Ring

Verlustzeit:

10 Sekunden

Kosten:

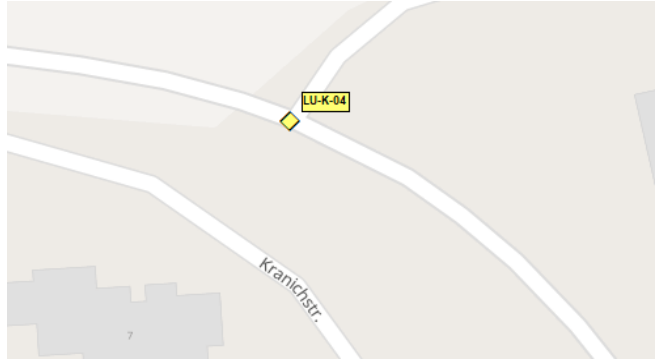
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-04



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Oppauer Str. Kanaldamm

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr (Radfahrstreifen)

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen

Musterlösung:

BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

3.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-05



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Oppauer Str. / Bannwasserstraße

Bestand:

Richtung Norden Mischverkehr. Richtung Süden bestehende wartepflichtige Führung mit LSA (Radfahrstreifen)

Zukünftige Knotenpunktform:

Signalisierung mit aufgeweitetem Radaufstellstreifen

Musterlösung:

BaWü - N3

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau eines signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

Verbesserung der Querung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr mittels Induktionsschleife, evtl.aufgeweiteten Radaufstellstreifen herstellen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

20.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-06



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Oppauer Str. / Ostring

Bestand:

Kreisverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Kreisverkehr - Führung auf Fahrbahn

Musterlösung:

BaWü - H5

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Bordsteinabsenkung

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Herstellung eines direkten Anschlusses an die Kreisfahrbahn

Verlustzeit:

20 Sekunden

Kosten:

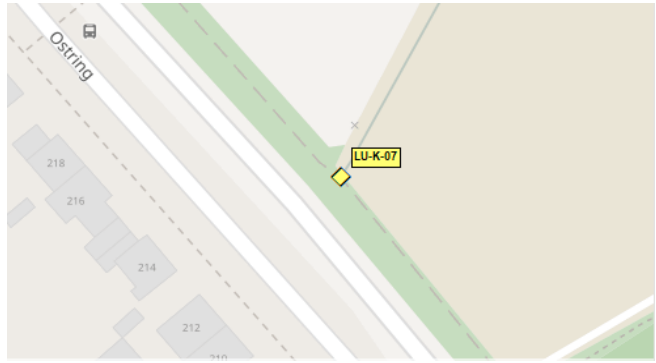
15.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-07



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

K1

Bestand:

Landwirtschaftlicher Weg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 40

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-08



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

K1 / Zufahrt Friedhof

Bestand:

Landwirtschaftlicher Weg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 40

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-09



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

K1 / Zufahrt Friedhof

Bestand:

Kreuzung mit Stichstraße, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 38 (angelehnt)

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

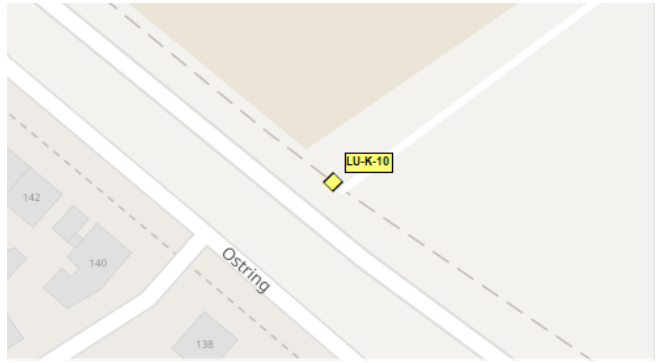
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-10



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: K1

Bestand: Landwirtschaftlicher Weg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

Abbildung 40

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

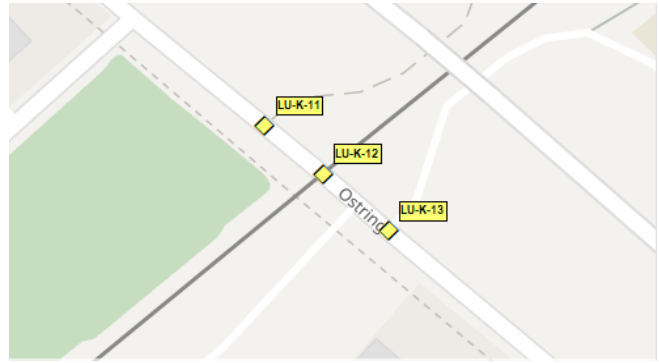
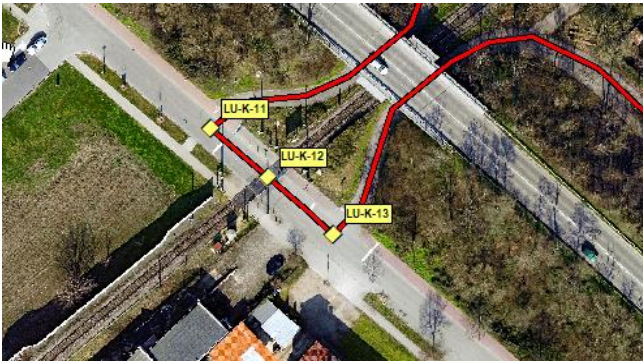
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-11



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Ostring

Bestand: Kreuzung mit Stichstraße, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

keine Musterlösung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung und Markierung; Zukünftig separate Querungsmöglichkeit auf Achse der RSV wünschenswert

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

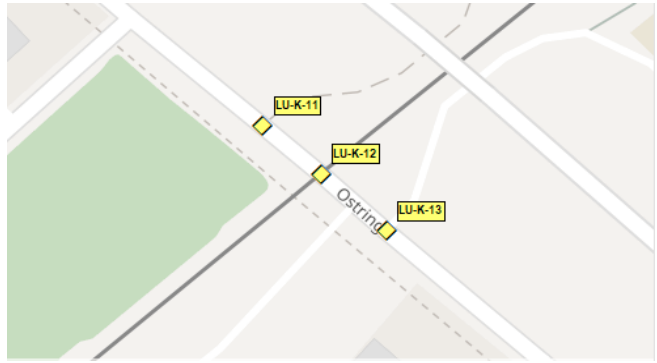
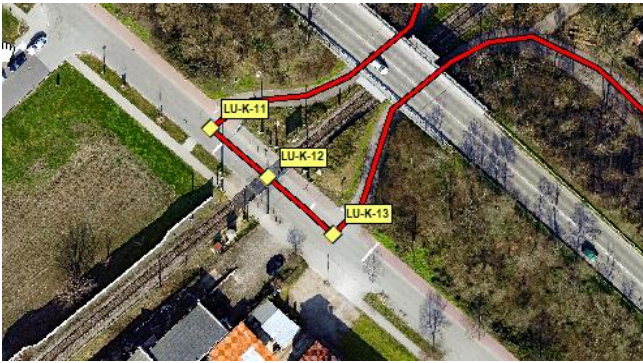
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-12



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Ostring

Bestand: Kreuzung mit Bahnlinie

Zukünftige Knotenpunktform: Kreuzung mit Bahnlinie

Musterlösung: keine Musterlösung
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen: kein Handlungsbedarf

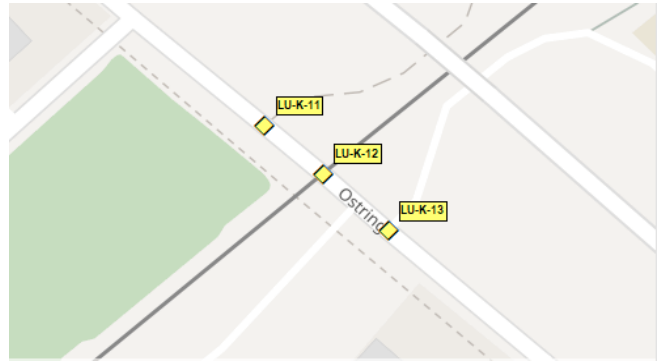
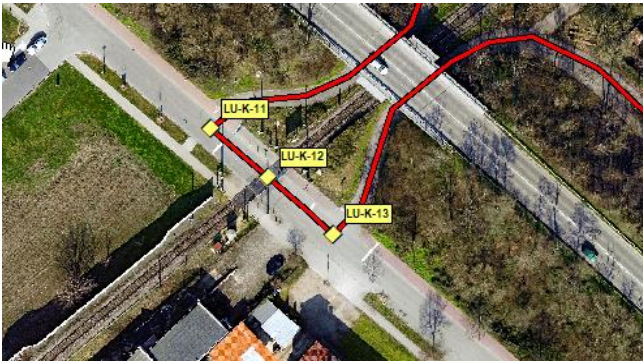
Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: - €

Umsetzungskategorie: A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-13



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Ostring

Bestand: Kreuzung mit Stichstraße, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

keine Musterlösung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung und Markierung; Zukünftig separate Querungsmöglichkeit auf Achse der RSV wünschenswert

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-14



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: K1

Bestand: Landwirtschaftlicher Weg, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform: Landwirtschaftlicher Weg mit Bevorrechtigung

Musterlösung: Abbildung 40
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen: Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-15



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: K1

Bestand: Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform: Mit LSA signalisierte Querung

Musterlösung: kein Muster
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen: Furt für Radverkehr markieren

Verlustzeit: 40 Sekunden

Kosten: 10.000 €

Umsetzungskategorie: B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-16



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Ostring / Rheinstr. / Bad-Aussee-Str.

Bestand:

Übergang Radweg auf Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau eines signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

Umgestaltung des Lichtsignalgeregelten Knotenpunktes prüfen

Verlustzeit:

15 Sekunden

Kosten:

100.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-17



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Bad-Aussee-Str. / Bürgermeister-Trupp-Str.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf einer untergeordneten Straße (Bürgermeister-Trupp-Straße)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau eines signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

Furt für Radverkehr markieren, Signalgeber für Radverkehr hinzufügen, Haltelinie für MIV aus Bürgermeister-Trupp-Straße nach hinten verlegen

Verlustzeit:

15 Sekunden

Kosten:

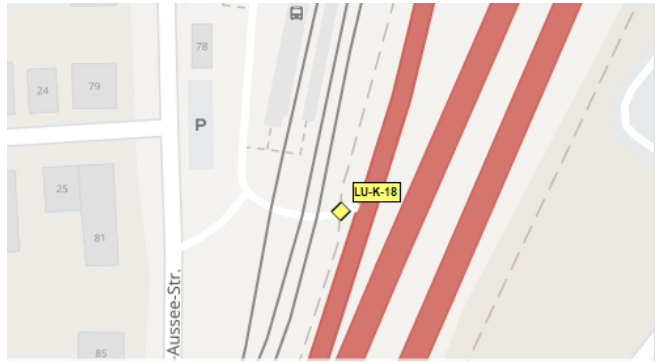
75.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-18



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

L523 / Zufahrt Oppau Endstelle

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furt im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - H1 (angelehnt)

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

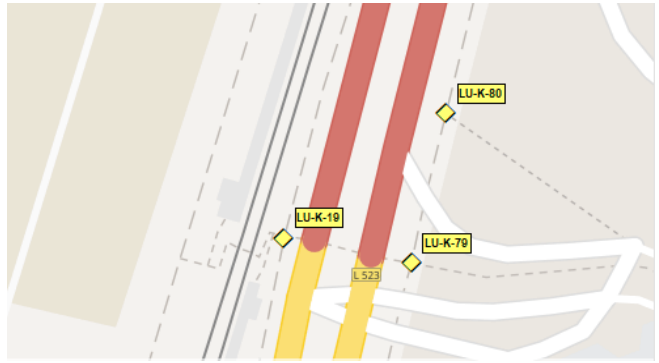
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-19



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

L523 / Fußweg

Bestand:

Kreuzung mit Geh-/Radweg, keine klar definierte Bevorrechtigung

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - H1 (angelehnt)

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-20



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

L523 / Friesenheimer Straße

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs über LSA mit rot eingefärbten Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradsweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau eines signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

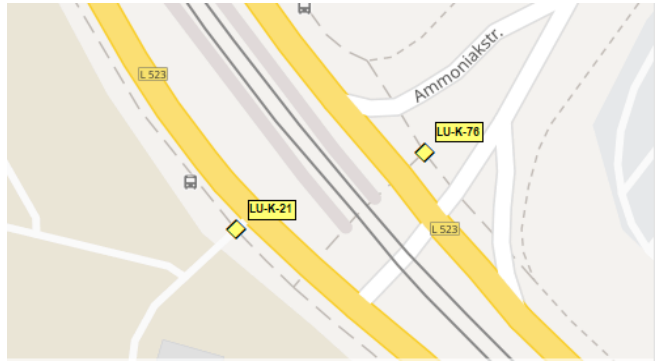
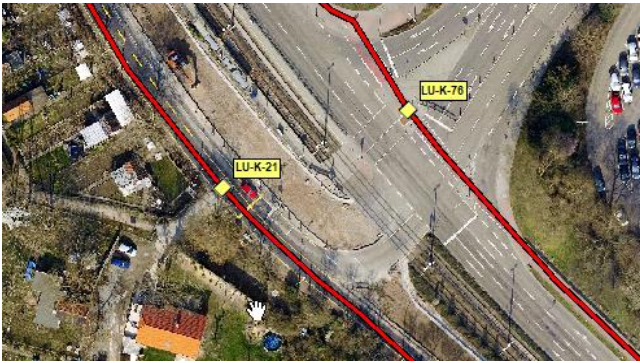
5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-21



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Oberfläche im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - H1

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

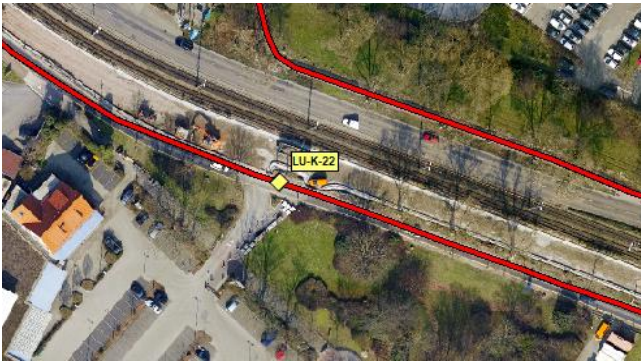
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-22



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr. / Eschenbachstr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Zweirichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - H1

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

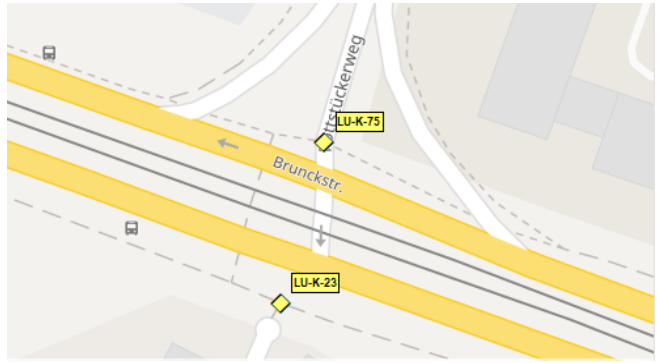
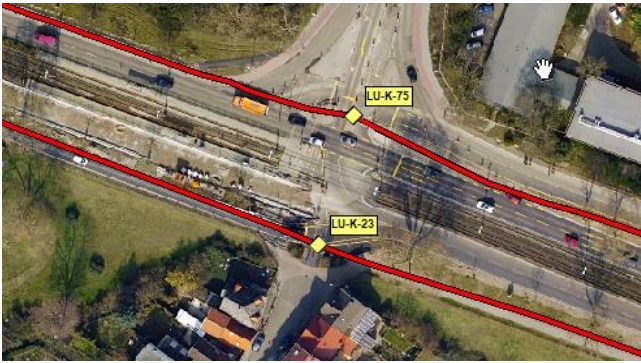
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-23



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Brunckstr. / Friedrich-Profit-Str.

Bestand: Kreuzung mit Überweg Geh-/Radweg, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform: Straßenbegleitender Einrichtungsradweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung: BaWü - H1
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen: Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch flächige Einfärbung und Beschilderung

Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-24



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr. / Rückertstr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - H1

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

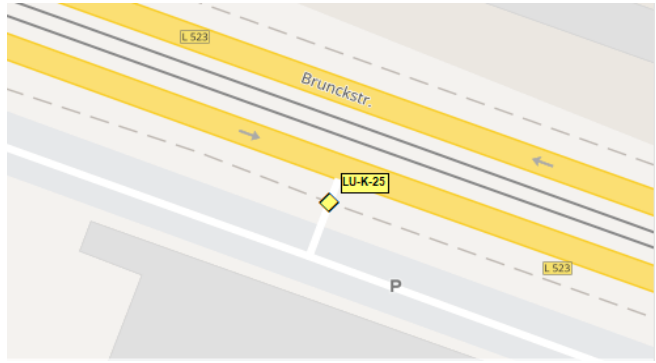
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-25



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - H1

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-26



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Ruthenstr. / Eschenbachstr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furt im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-27



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Ruthenstr. / Eckermannstr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furt im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-28



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Ruthenstr. / Sternstr.

Bestand:

Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

Abbildung 33 + LSA

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer
Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

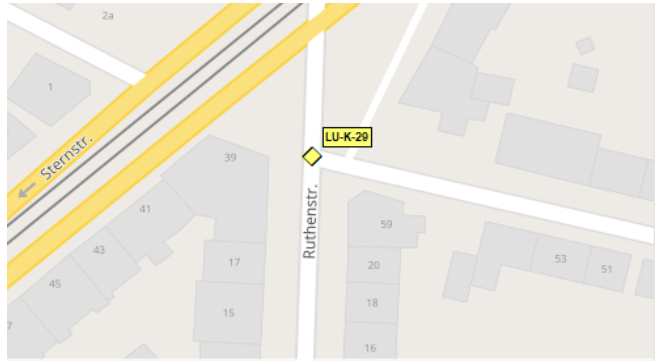
5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-29



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Ruthenstr. / Leopoldstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV über eine Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

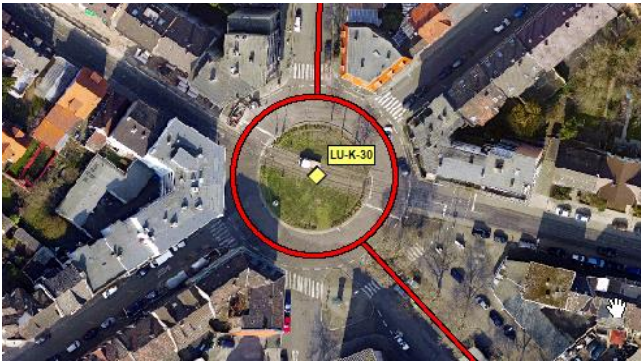
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-30



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Ruthenstr. / Carl-Bosch-Str. / Leuschnerstr.

Bestand: Kreisverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Kreisverkehr - Führung auf Fahrbahn

Musterlösung:
ggf. Abweichung

keine Musterlösung

Maßnahmentyp

im Zuge der Planung der RSV

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

im Zuge der Planung der RSV

Verlustzeit:

20 Sekunden

Kosten:

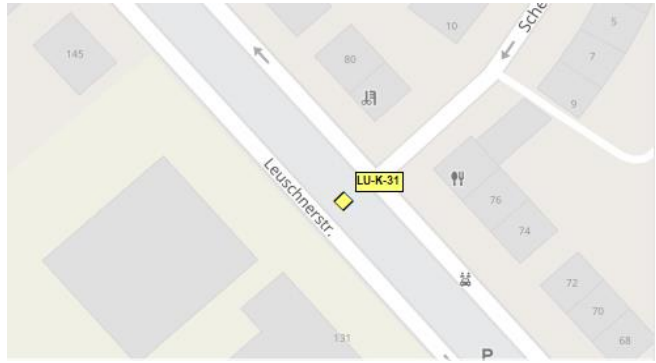
- €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-31



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Scheffelstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

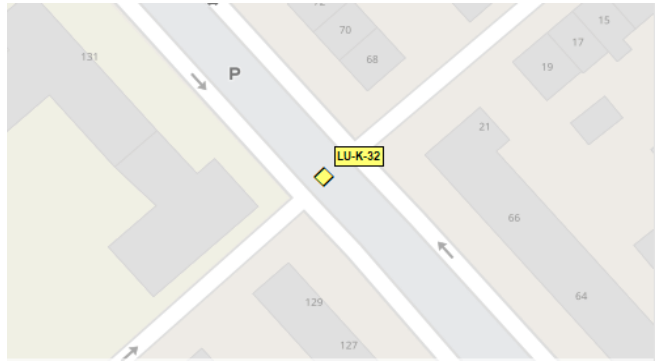
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-32



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Platenstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch
Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-33



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Arnimstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch
Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

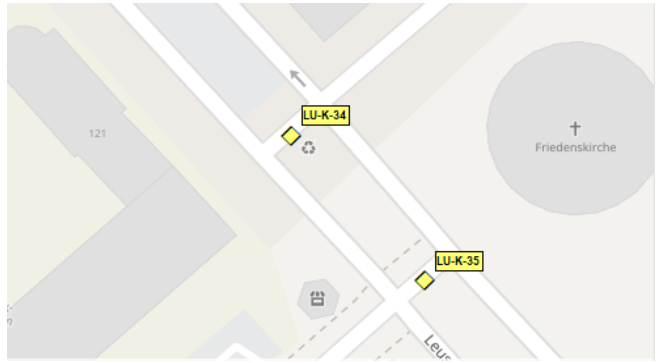
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-34



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Schopenhauerstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

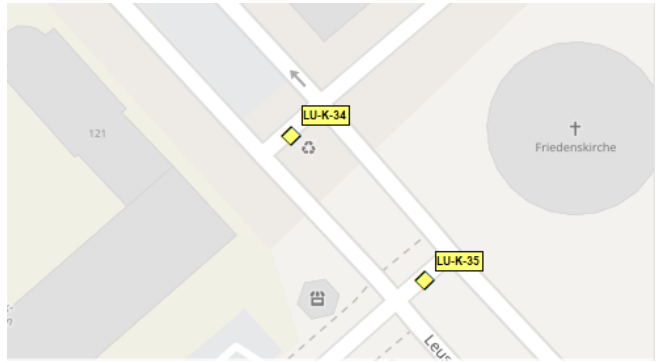
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-35



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Fichtestr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

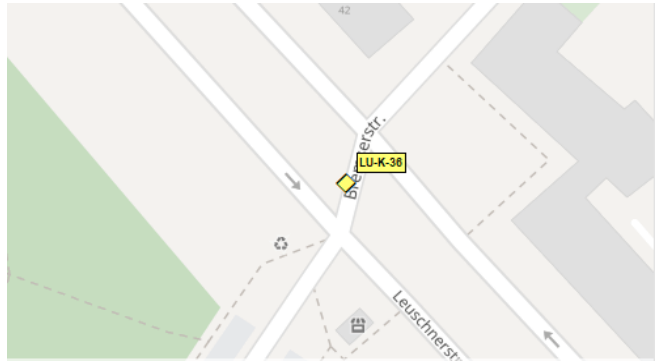
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-36



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Bremsenstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch
Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

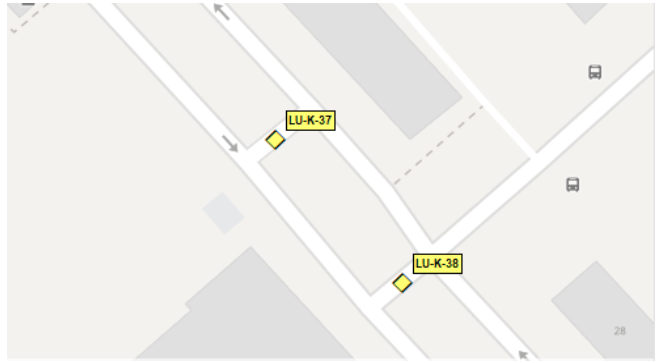
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-37



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Leuschnerstr.

Bestand: bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

Abbildung 32

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch
Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

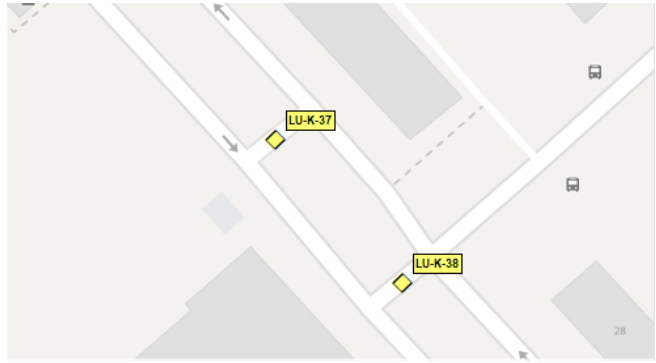
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-38



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Karl-Müller-Str.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

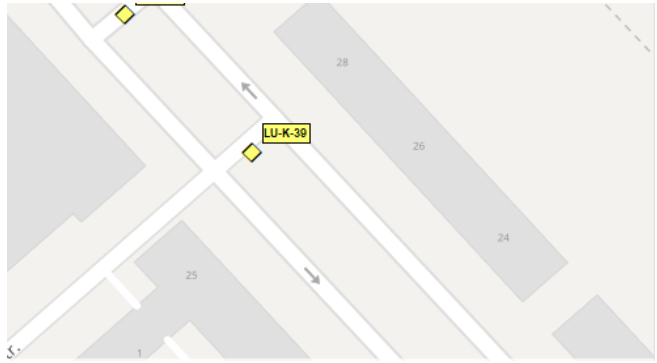
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-39



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / René-Bohn-Str.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

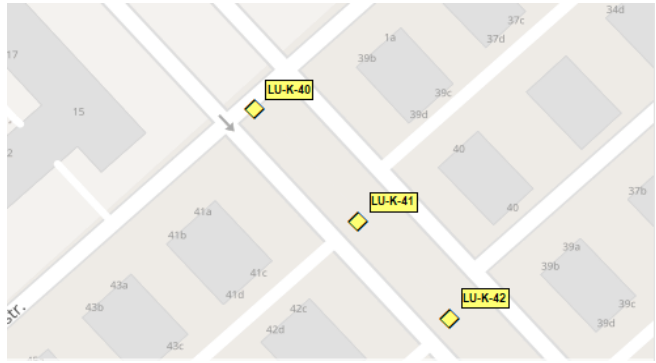
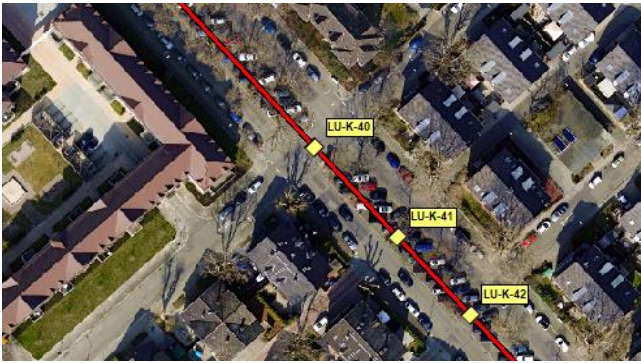
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-40



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Anilinstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

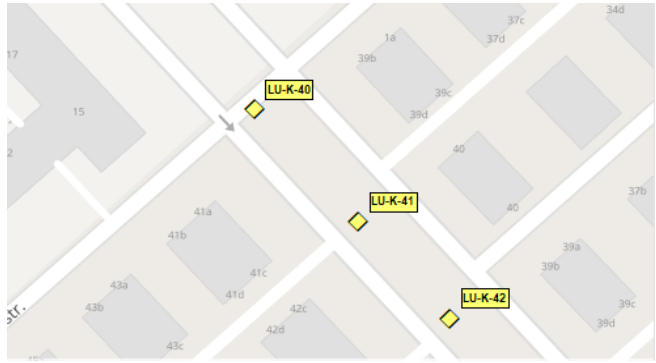
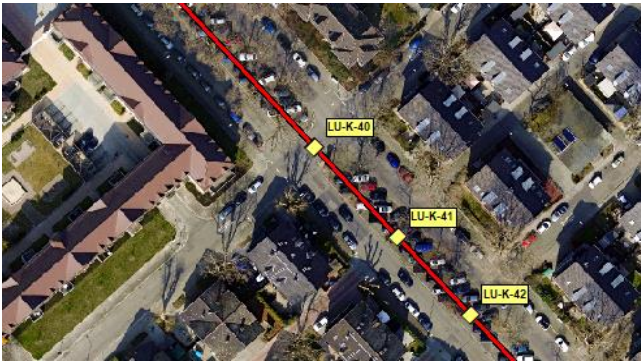
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-41



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / 3. Gartenweg

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

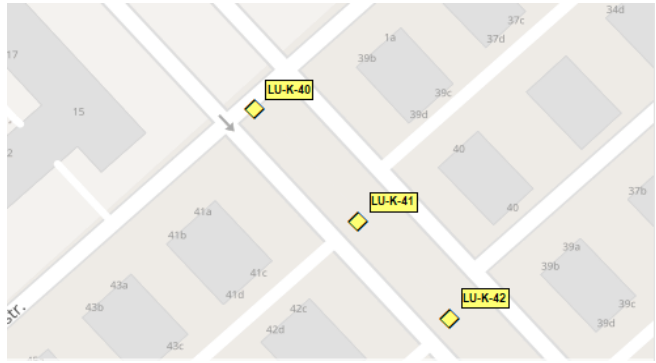
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-42



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Sodastr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

**Beschreibung der
Maßnahmen:**

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch
Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-43



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / 2.Gartenweg

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-44



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Liebigstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-45



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / 1. Gartenweg

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

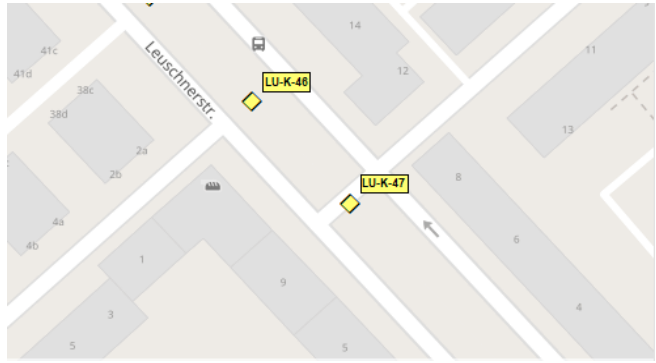
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-46



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Bürgerstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-47



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Lenastr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

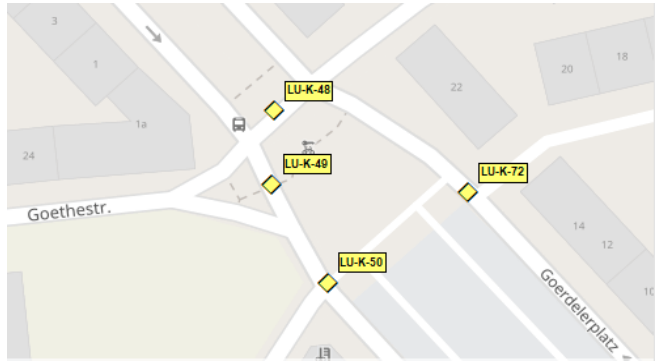
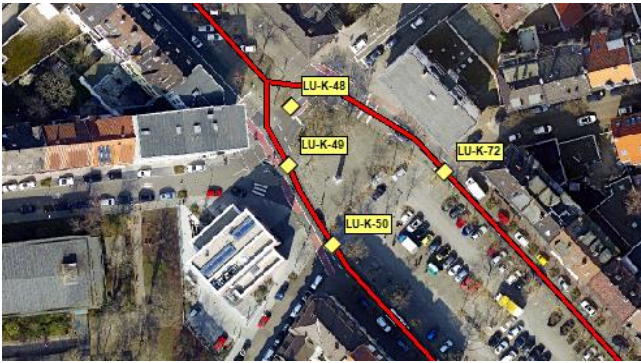
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-48



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Leuschnerstr. / Hemshofstr.

Bestand:

Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

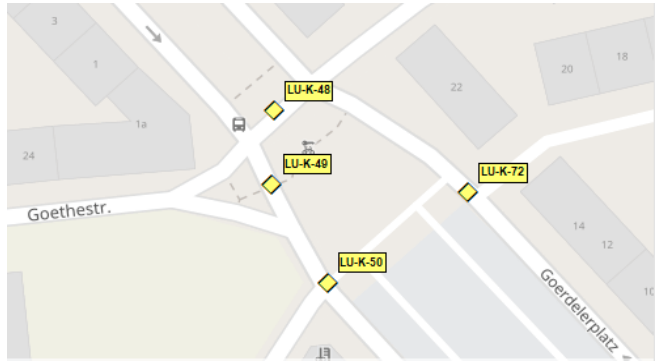
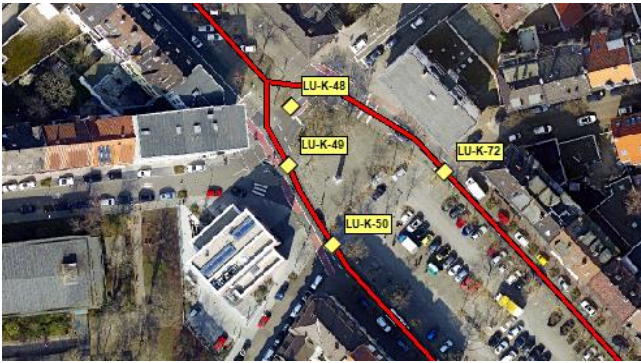
15.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-49



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Goerdelerplatz / Goethestr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr (Schutzstreifen)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

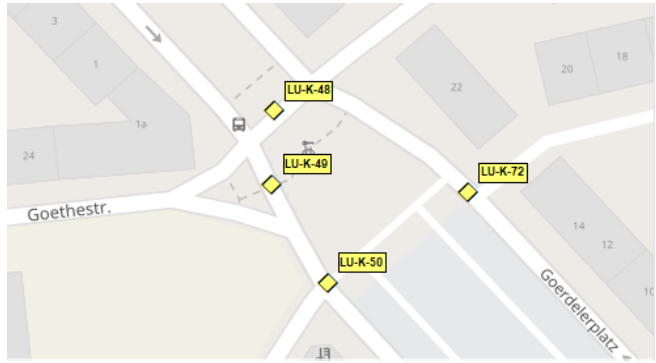
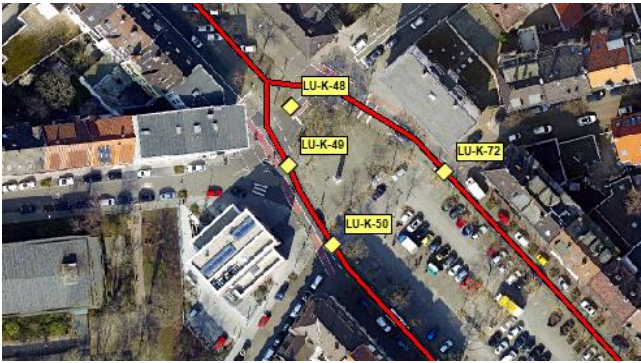
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-50



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Goerdelerplatz / Falkenstr.

Bestand:

bevorrechtigter Mischverkehr (Schutzstreifen)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-51



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Goerdelerplatz / Rohrlachstr.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf einer untergeordneten Straße

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

eventuell Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

eventuell Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

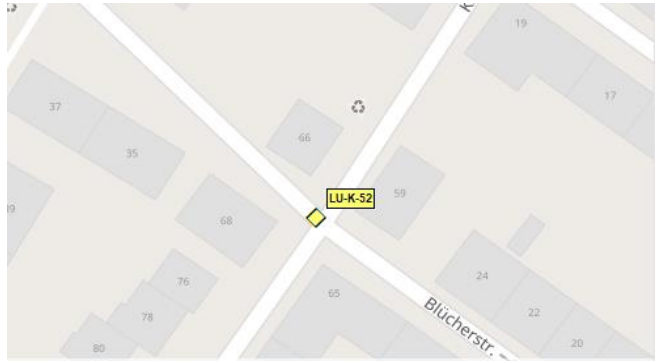
- €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-52



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Blücherstr. / Kanalstr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

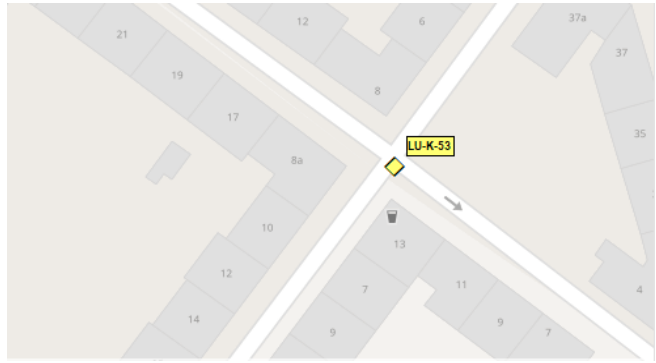
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-53



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Blücherstr. / Welserstr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

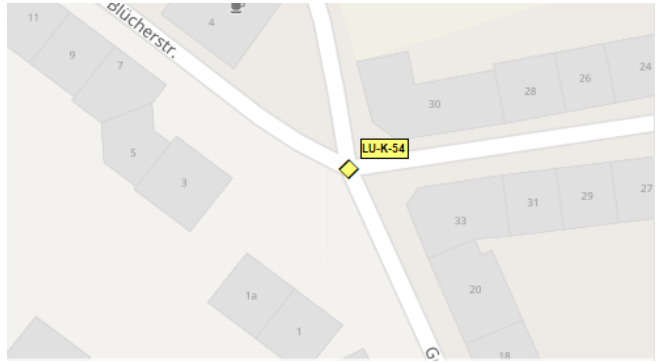
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-54



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Blücherstr. / Gräfenaustr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

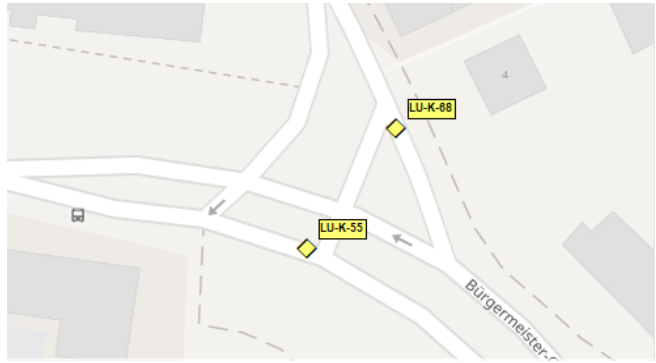
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-55



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Gräfenaustr. / Bürgermeister-Grünzweig-Str.

Bestand:

Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen, Entfall eines Linksabbiegestreifens als Aufstellfläche für den Radverkehr

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

10.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-56



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Bürgermeister-Grünzweig-Str.

Bestand:

Radfahrstreifen, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

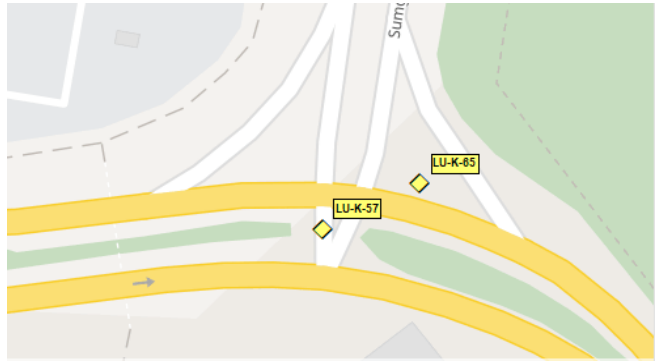
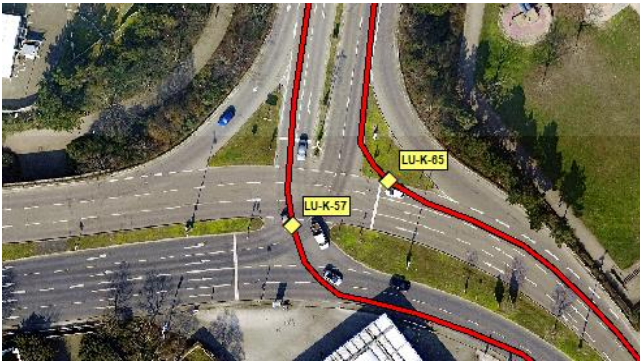
5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-57



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Bürgermeister-Grünzweig-Str. / Heinigstr.

Bestand:

Radfahrstreifen, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-58



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Heinigstr. / Benckiserstr.

Bestand:

Radfahrstreifen, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-59



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Heinigstr. / Bahnhofstr.

Bestand:

Radfahrstreifen, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

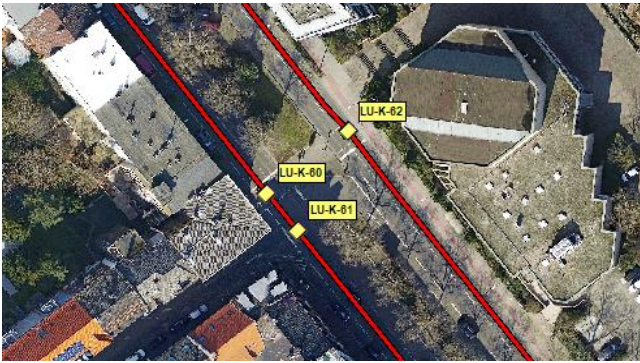
5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-60



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Heinigstr.

Bestand: Radfahrstreifen, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform: Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung: keine Musterlösung
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen: Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

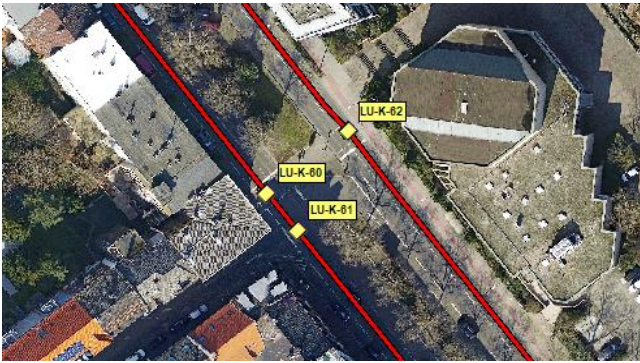
Verlustzeit: 40 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-61



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Heinigstr. / Dörrhorststr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über Radfahrstreifen

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen

Musterlösung:

BaWü - H2

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-62



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Heinigstr.

Bestand: Radfahrstreifen, Bestehende wartepflichtige Führung mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform: Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung: keine Musterlösung
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen: Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit: 40 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-63



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Heinigstr. / Bahnhofstr.

Bestand:

keine Querungsmöglichkeit für Radverkehr vorhanden (LSA nur Fußgänger)

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-64



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Heinigstr. / Benckiserstr.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

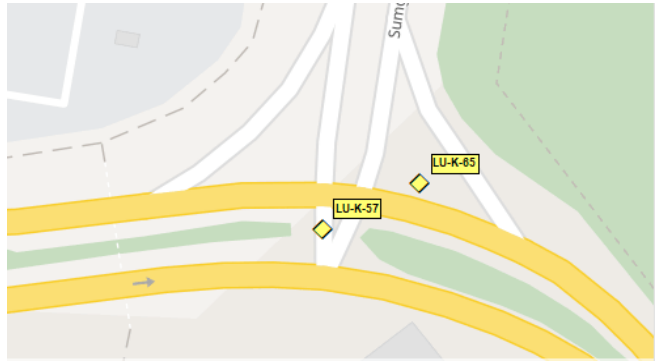
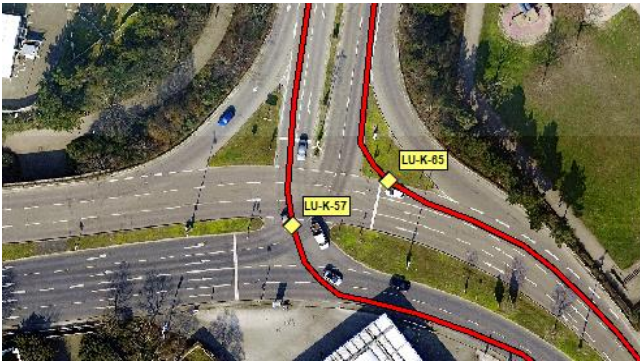
5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-65



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Heinigstr. / Sumgaitallee

Bestand:

freier Rechtsabbieger

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Entfall äusserer Geradeausstreifen, Anlegen Rechtsabbiegestreifen für Radverkehr, Zusätzlicher Signalgeber für RAB Radfahrstreifen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

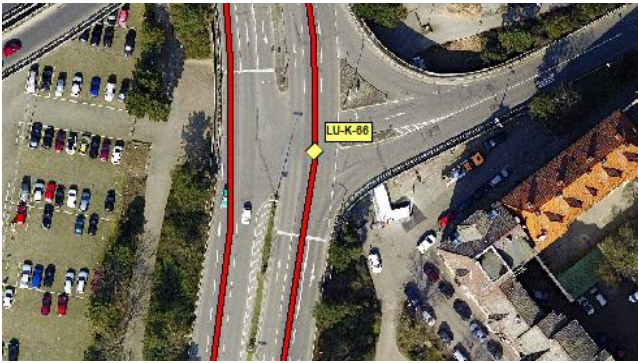
15.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-66



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Bürgermeister-Grünzweig-Str. / Jaegerstr.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-67



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Bürgermeister-Grünzweig-Allee / Havering Allee

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

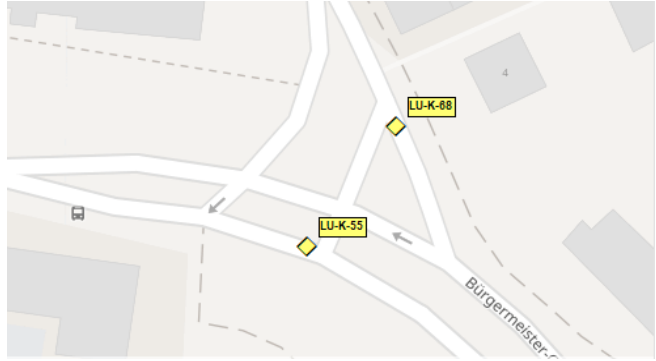
5.000 €

Umsetzungskategorie:

C (sonstige Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-68



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Gräfenaustr. / Limburgstr.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Radfahrstreifen + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Umgestaltung äusserer Geradeausstreifen, Anlegen Rechtsabbiegestreifen für Kfz, Anpassung Dreiecksinsel für RAB (Schleppkurve)

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

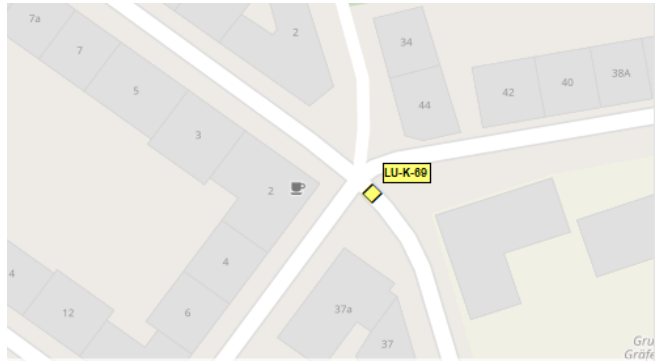
20.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-69



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Gräfenaustr. / Welserstr. / Seilerstr.

Bestand:

Übergang von Geh-Radweg zu Mischverkehr, Bestehende wartepflichtige Führung

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

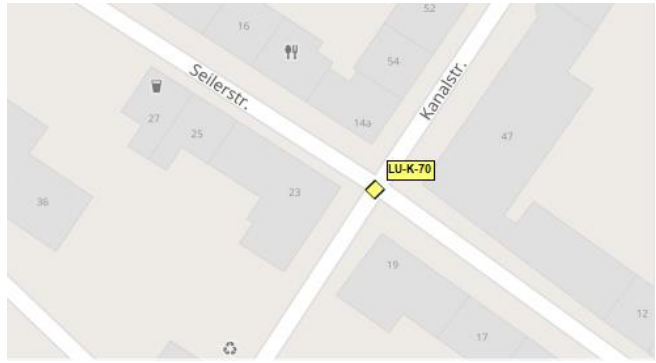
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-70



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Seilerstr. / Kanalstr.

Bestand:

Mischverkehr, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-71



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Seilerstr. / Rohrlachstr.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf einer untergeordneten Straße

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

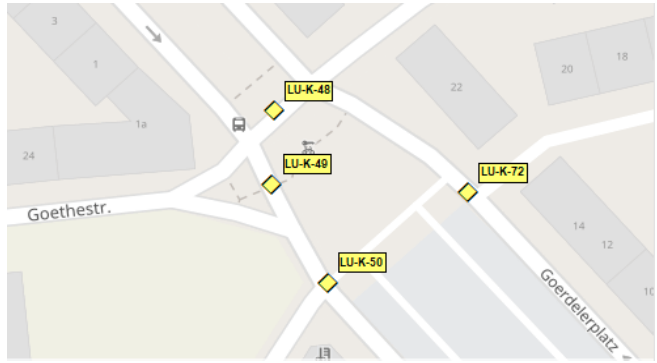
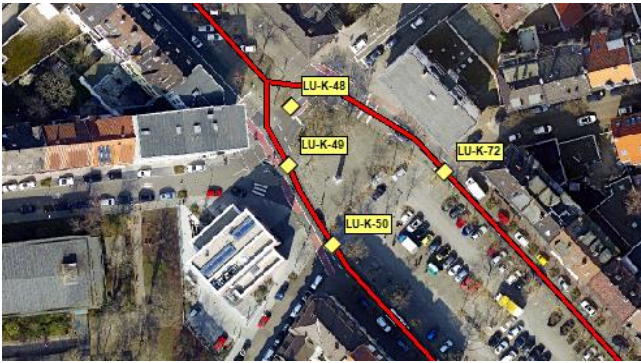
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-72



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Goerdelerplatz / Goethestr.

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung im Zuge eines nicht benutzungspflichtigen Einrichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße mit Bevorrechtigung

Musterlösung:

Abbildung 32

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten, Vorrang für RSV durch Beschilderung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

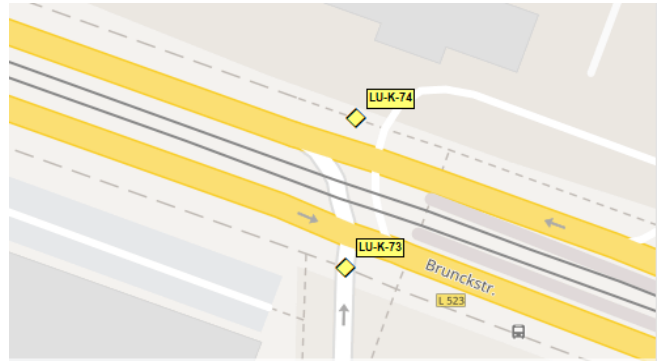
5.000 €

Umsetzungskategorie:

A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-73



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr. / Ruthenstr.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit LSA

Zukünftige Knotenpunktform:

Fahrradstraße ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

keine Musterlösung

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Umbau einer signalisierten Überquerungsstelle

Beschreibung der Maßnahmen:

Signalprogramm prüfen und evtl. zur Vermeidung langer Wartezeiten für den Radverkehr anpassen, Entfall eines Linksabbiegestreifens als Aufstellfläche für den Radverkehr

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

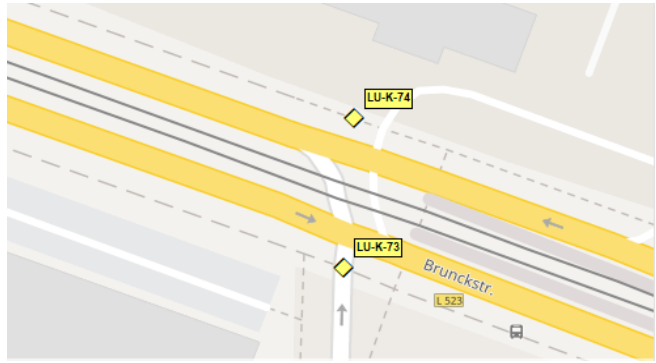
5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-74



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Brunckstr.

Bestand: Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs über Kreuzung mit Geh-/Radweg

Zukünftige Knotenpunktform: Straßenbegleitender Einrichtungsrادweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung: BaWü - F1 (angelehnt)
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen: Vorfahrtsregelung ändern, Vorrang für RSV durch Beschilderung und Markierung

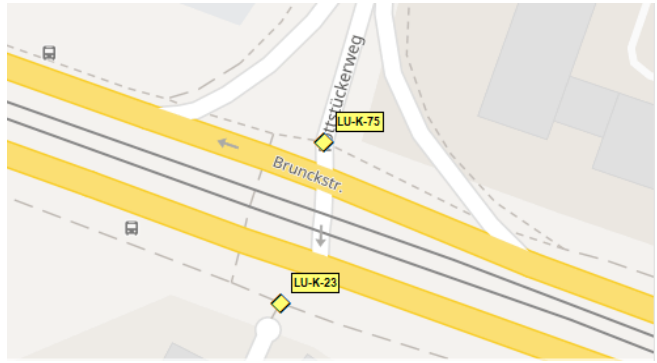
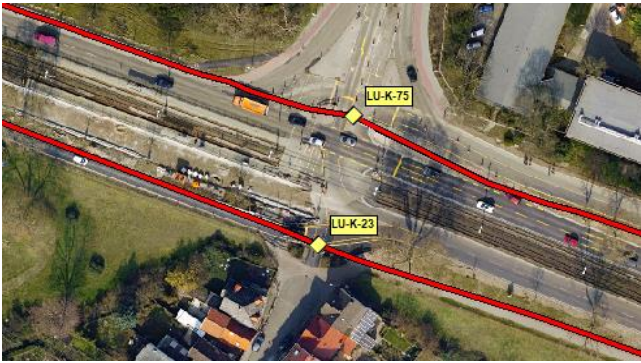
Verlustzeit: 0 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: A (Anpassung der Verkehrsregelung)

Knoten-Nr.

LU-K-75



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr. / Rottstückerweg

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs über LSA mit freiem Rechtsabbieger mit rot eingefärbten Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsweg ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

ggf. Abweichung

ähnlich Abbildung 39 + LSA

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

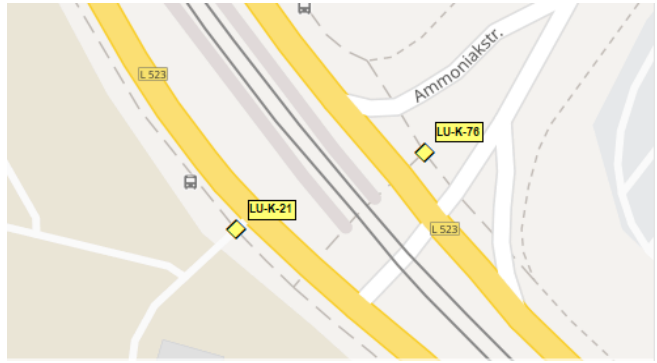
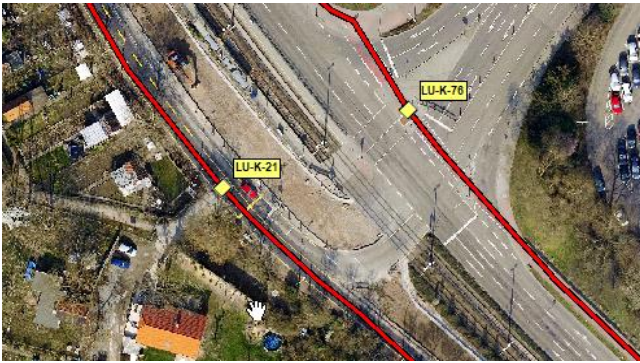
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-76



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr. / Ammoniakstr.

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs über LSA mit rot eingefärbten Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsweg ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

ähnlich Abbildung 39 + LSA

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

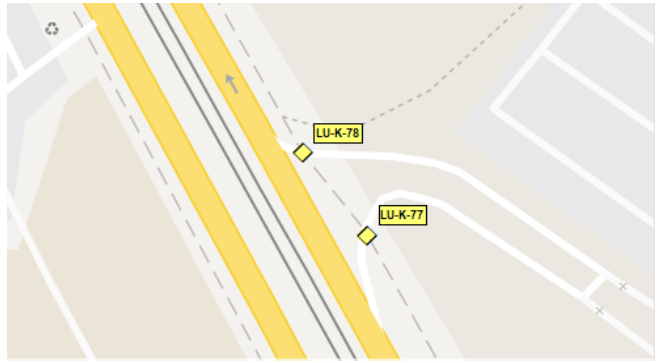
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-77



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr. / Zufahrt BASF

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - H1

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

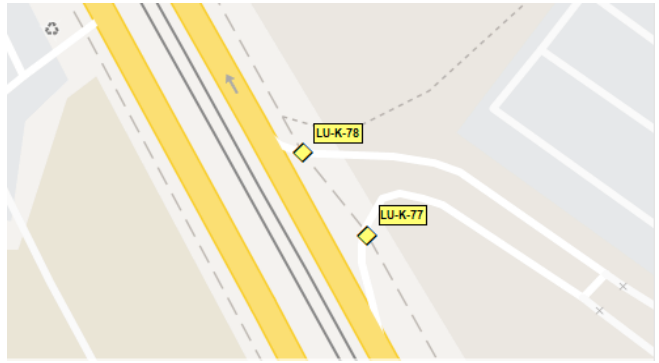
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-78



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Brunckstr. / Zufahrt BASF

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs über LSA mit rot eingefärbten Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradsweg ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

ähnlich Abbildung 39 + LSA

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

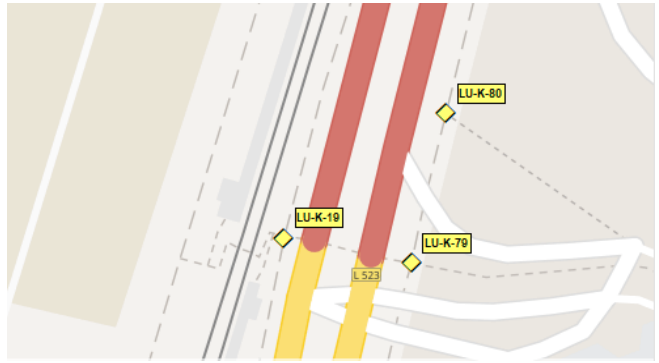
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-79



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

L523 / Zufahrt BASF

Bestand:

Bestehende, wartepflichtige Führung des Radverkehrs über LSA mit rot eingefärbten Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradsweg ohne Bevorrechtigung + LSA

Musterlösung:

ähnlich Abbildung 39 + LSA

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

40 Sekunden

Kosten:

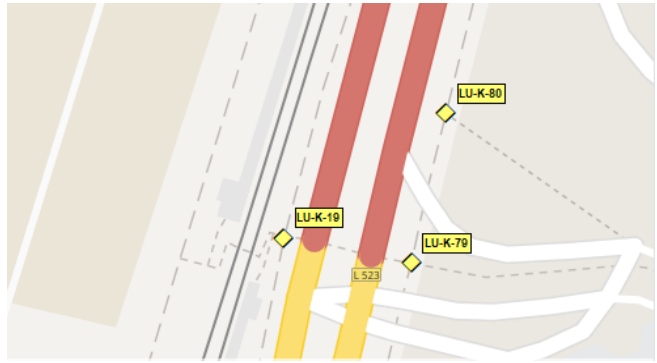
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-80



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

L523 / Zufahrt BASF

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung im Zuge eines benutzungspflichtigen Einrichtungsradswegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsradsweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - F1 (angelehnt)

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Verdeutlichung des Vorrangs der RSV über Markierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-81



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Parkplatz

Bestand: Querung, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV (Rechts-vor-links)

Zukünftige Knotenpunktform: Übergang auf Mischverkehr ohne Bevorrechtigung

Musterlösung: BaWü - S5 (angelehnt)
ggf. Abweichung

Maßnahmentyp Umbau eines nicht signalisierten Knotenpunkts

Beschreibung der Maßnahmen: wartepflichtigen Übergang absichern durch Markierung und Beschilderung

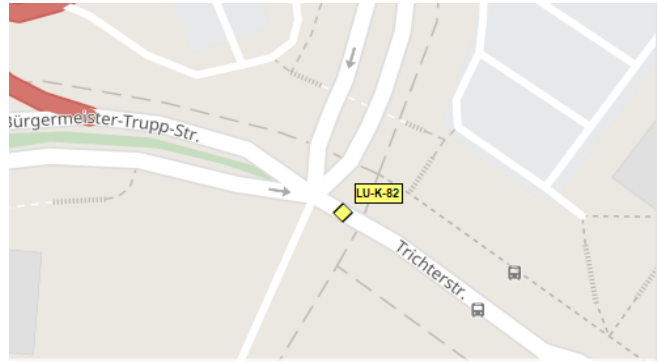
Verlustzeit: 10 Sekunden

Kosten: 5.000 €

Umsetzungskategorie: B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-82



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Trichterstr.

Bestand: Kreuzung mit Trichterstraße, keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel

Musterlösung:
ggf. Abweichung

BaWü - S4

Maßnahmentyp

Herstellung einer Querungshilfe

Beschreibung der Maßnahmen:

Herstellung einer wartepflichtigen Querung mit Mittelinsel prüfen

Verlustzeit:

25 Sekunden

Kosten:

25.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-83



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Fritz-Trambauer-Str. / Zufahrt Parkplatz

Bestand:

Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Zweirichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Einrichtungsrادweg mit Bevorrechtigung (innerorts)

Musterlösung:

BaWü - H1

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

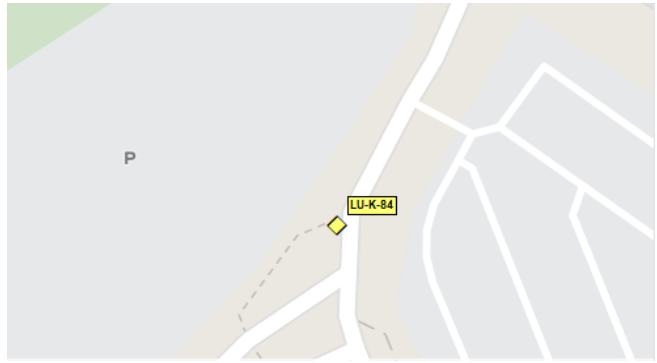
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-84



Kommune:

Ludwigshafen

Straßenname(n) KP:

Fritz-Trambauer-Str.

Bestand:

Kreuzung mit Fritz-Trambauer-Str., keine Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV, Mangelhafte Ausführung der Mittelinsel

Zukünftige Knotenpunktform:

Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel

Musterlösung:

BaWü - S4

ggf. Abweichung

Maßnahmentyp

Herstellung einer Querungshilfe

Beschreibung der Maßnahmen:

Herstellung einer wartepflichtigen Querung mit Mittelinsel prüfen

Verlustzeit:

25 Sekunden

Kosten:

25.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-85



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Rheinstr.

Bestand: Bestehende, bevorrechtigte Radverkehrsführung über rot eingefärbte Furten im Zuge eines benutzungspflichtigen Zweirichtungsradwegs

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

Abbildung 38

Maßnahmentyp

keine Maßnahme

Beschreibung der Maßnahmen:

kein Handlungsbedarf

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

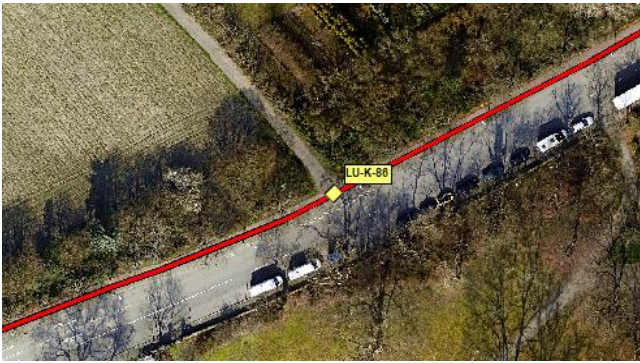
- €

Umsetzungskategorie:

D (keine Maßnahme erforderlich)

Knoten-Nr.

LU-K-86



Kommune: Ludwigshafen

Straßenname(n) KP: Rheinstr.

Bestand: Kreuzung mit Stichstraße, fehlende Bevorrechtigung auf der vorgesehenen Trasse der RSV

Zukünftige Knotenpunktform:

Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit Bevorrechtigung

Musterlösung:
ggf. Abweichung

Abbildung 38

Maßnahmentyp

Vorrang entlang RSV markieren

Beschreibung der Maßnahmen:

Bevorrechtigung bleibt erhalten: Erneuerung einer hervorhebenden, flächenhaften Einfärbung der Furtmarkierung

Verlustzeit:

0 Sekunden

Kosten:

5.000 €

Umsetzungskategorie:

B (bauliche Maßnahme erforderlich)

Abschnitts-Nr.

ZT1-01

Trasse(n): Anbindung 1,2



Kommune:

Worms

Länge [m]:

639

Straßenname(n):

Wormser Landstraße
zwischen Obere Bahnhofstraße und Frankenthaler Weg

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT1-02

Trasse(n): Anbindung 1



Kommune:

Worms

Länge [m]:

3.938

Straßenname(n):

Weg

zwischen Wormser Landstraße und Stadtgrenze Weinsheim

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, bauliche Breite 4m, Oberfläche unbefestigt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:	11.815 qm	3

Zukünftige Führungsform:

Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n):

Neuherstellung einer 3m breiten Führung

Abschnitts-Nr.

ZT1-03

Trasse(n): Anbindung 1



Kommune:

Worms

Länge [m]:

2.043

Straßenname(n):

Weg
zwischen Stadtgrenze Weinsheim und L456

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, bauliche
Breite 4m, Oberfläche Betonplatten

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT1-04

Trasse(n): Anbindung 1



Kommune: Bobenheim-Roxheim **Länge [m]:** 1.163

Straßenname(n): Weg
zwischen L456 und L457

Bestand: Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, bauliche
Breite 4m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte	2
Eingriffe privat:	Eingriff erforderlich	4
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	1.163 qm	2

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Anliegerweg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): abschnittsweise Erneuerung der Oberfläche

Abschnitts-Nr.

ZT1-05

Trasse(n): Anbindung 1



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

73

Straßenname(n):

Kleinniedesheimer Str.
zwischen L457 und Beginn Bebauung

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche
Breite 5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): abschnittsweise Erneuerung der Oberfläche

Abschnitts-Nr.

ZT1-06

Trasse(n): Anbindung 1



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

185

Straßenname(n):

Kleinniedesheimer Str.
zwischen Beginn Bebauung und Unterführung

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 4m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

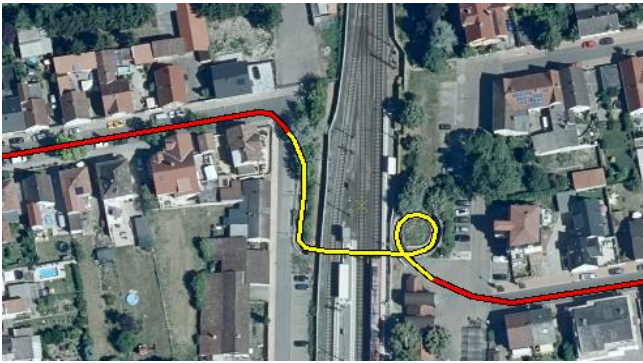
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT1-07

Trasse(n): Anbindung 1



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

118

Straßenname(n):

Kleinniedesheimer Straße / Unterführung
zwischen Unterführung und Bahnhofplatz

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Unterführung, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Fußverkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Unterführung (angelehnt an A1S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT1-08

Trasse(n): Anbindung 1



Kommune:

Bobenheim-Roxheim

Länge [m]:

400

Straßenname(n):

Bahnhofstraße / Grünstadter Straße
zwischen Bahnhofsplatz und Frankenthaler Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn markiert und unmarkiert, längs, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT2-01

Trasse(n): Anbindung 2



Kommune:

Worms

Länge [m]:

2.247

Straßenname(n):

Weg parallel zur L395 / Weg am Eisbach
zwischen Frankenthaler Weg und Nidesheimer Straße

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Fußverkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT2-02

Trasse(n): Anbindung 2



Kommune:

Worms

Länge [m]:

3.514

Straßenname(n):

Weg parallel zur L395 / Weg am Eisbach
zwischen Frankenthaler Weg und Nievesheimer Straße

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 3m, Oberfläche
wassergebundene Decke

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Fußverkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

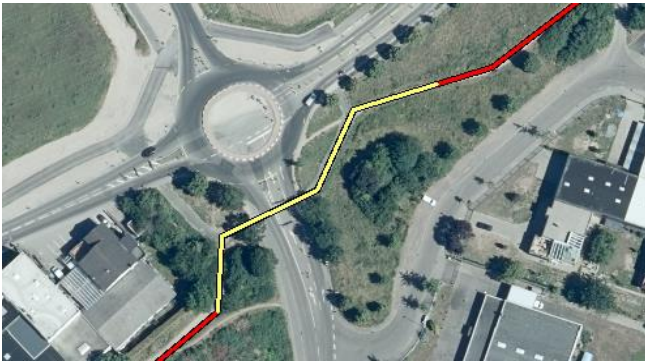
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT2-03

Trasse(n): Anbindung 2



Kommune:

Worms

Länge [m]:

110

Straßenname(n):

Weg
zwischen Nievesheimer Straße und Im Winkel

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche
Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Gebüsch)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT2-04

Trasse(n): Anbindung 2



Kommune:

Worms

Länge [m]:

551

Straßenname(n):

Weg
zwischen Nievesheimer Straße und Im Winkel

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche
Wassergebundene Decke

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Gebüsch)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	2.206 qm	4

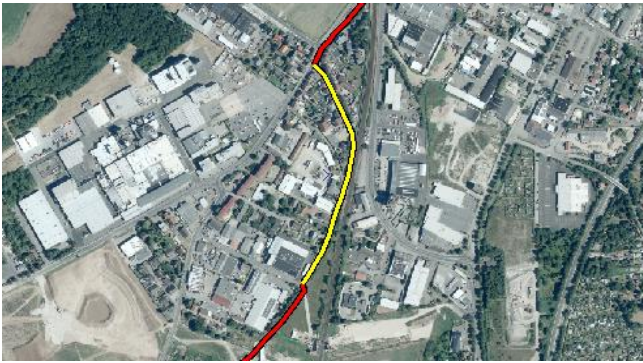
Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt

Abschnitts-Nr.

ZT2-05

Trasse(n): Anbindung 2



Kommune:

Worms

Länge [m]:

494

Straßenname(n):

Im Winkel / Speyerer Straße
zwischen Weh und Horchheimer Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche
Breite 4,5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert),
längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:	Erschließung Industrie	
Konflikte:	hohe Konflikte (Parken, Kfz, Lkw)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): Parken einseitig anordnen, Erneuerung der Oberfläche

Abschnitts-Nr.

ZT2-06

Trasse(n): Anbindung 2



Kommune:

Worms

Länge [m]:

395

Straßenname(n):

Speyerer Straße
zwischen Horchheimer Straße und Gutleutstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Radfahrstreifen,
Einrichtungsverkehr, bauliche Breite 2m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:	Breite	
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz- und Radverkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

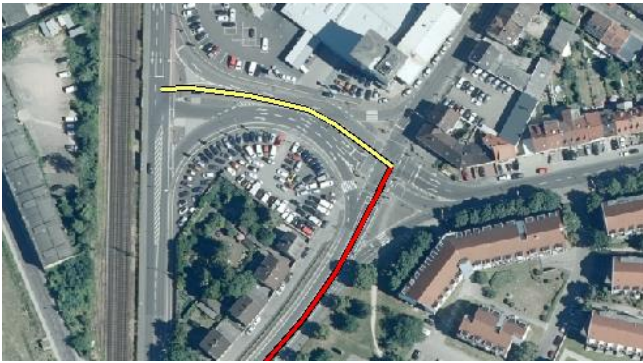
Maßnahme(n):

Wenig Handlungsspielraum (Unterführung)

Abschnitts-Nr.

ZT2-07

Trasse(n): Anbindung 2



Kommune:

Worms

Länge [m]:

101

Straßenname(n):

Gutleutstraße
zwischen Speyerer Straße und Bahngleisen

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,8m, Oberfläche
Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz- und Radverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT3-01

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

572

Straßenname(n):

Pfiffligheimer Straße
zwischen Frankenthaler Straße und An der Hasenbrücke

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 4m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

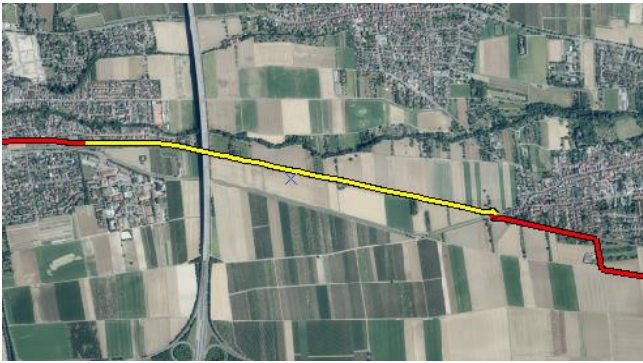
Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): Markierung von Parkständen auf der Fahrbahn

Abschnitts-Nr.

ZT3-02

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

2.111

Straßenname(n):

Ostrandsiedlung / Weg parallel zur Bahntrasse
zwischen An der Hasenbrücke und Bahnübergang

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, Vz 1026-36,
bauliche Breite 3m, Oberfläche Wassergebundene Decke

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	6.333 qm	3

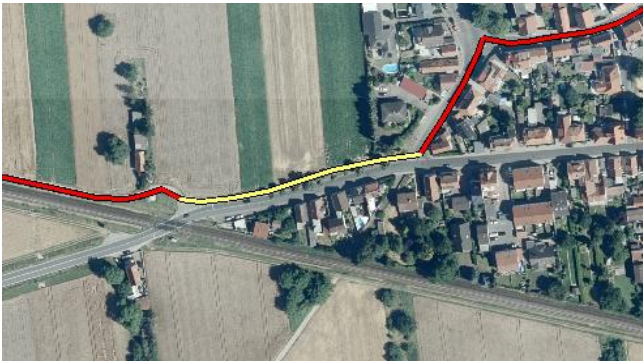
Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt

Abschnitts-Nr.

ZT3-03

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

149

Straßenname(n):

Alzeyer Straße
von Heppenheimer Straße bis Bahnübergang

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche Breite 6,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Grünfläche)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	374 qm	3

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Maßnahme(n): Neuherstellung einer mindestens 2,50m breiten Führung für den Radverkehr

Abschnitts-Nr.

ZT3-04

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

82

Straßenname(n):

Heppenheimer Straße
von Landgrafenstraße bis Alzeier Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche Breite 6,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT3-05

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

310

Straßenname(n):

Landgrafenstraße

von Georg-Löwel-Straße bis Heppenheimer Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 6,5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig abwechselnd

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße

Fahrradstraße (angelehnt an N1S)

Maßnahme(n):

Parken einseitig markieren, Umwidmung in Fahrradstraße zzgl. einseitiger Sicherheitstrennstreifen zu Längsparken

Abschnitts-Nr.

ZT3-06

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

147

Straßenname(n):

Georg-Löwel-Straße
von Alzeyer Straße bis Landgrafenstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 4m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig abwechselnd

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT3-07

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

199

Straßenname(n):

Georg-Löwel-Straße
von Bahnübergang bis Alzeyer Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 4,5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT3-08

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

163

Straßenname(n):

Georg-Löwel-Straße
zwischen Bahnübergang und Abzweig

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, VZ 1026-36,
bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	327 qm	2

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT3-09

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

347

Straßenname(n):

Weg
zwischen Georg-Löwel-Straße und Lutherbaumstraße

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, bauliche
Breite 4m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

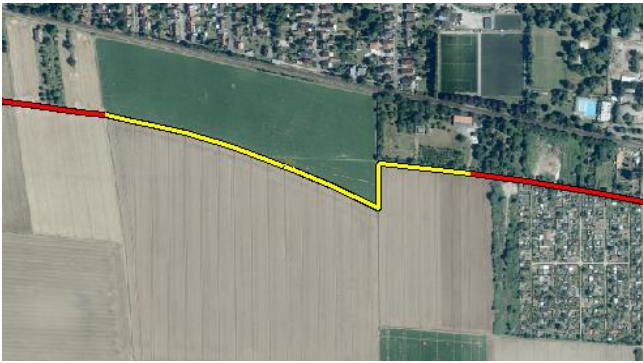
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT3-10

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

691

Straßenname(n):

Weg

zwischen Lutherbaumstraße und Am Mondscheinweg 40

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche unbefestigt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Neuherstellung einer 3,00m breiten Führung

Abschnitts-Nr.

ZT3-11

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

910

Straßenname(n):

Am Mondscheinweg
zwischen Am Mondscheinweg 40 und Kirschgartenweg

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, ZZ 1026-36,
bauliche Breite 4m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn
(unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	910 qm	2

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche

Abschnitts-Nr.

ZT3-12

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

50

Straßenname(n):

Kirschgartenweg

zwischen Mondscheinweg und Kirschgartenweg 1

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt, Einrichtungsverkehr, VZ 241-30, bauliche Breite 1,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n):

Rückbau Gehweg, Neuherstellung beidseitiger Radfahrstreifen 1,85m

Abschnitts-Nr.

ZT3-13

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

56

Straßenname(n):

Kirschgartenweg / Kolpingstraße
zwischen Kirschgartenweg 1 und Der breite Michelsweg 2

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, beidseitig,
bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

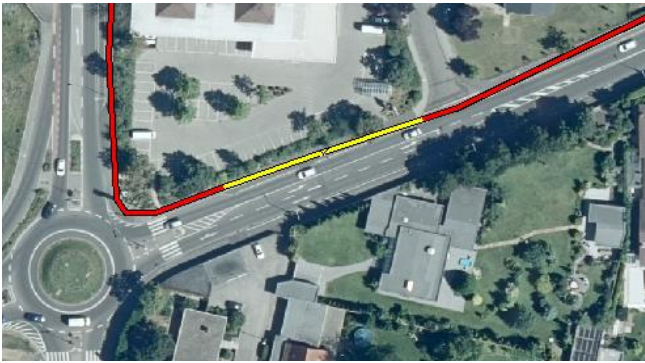
Maßnahme(n):

Anlage von beidseitigen Schutzstreifen je 1,50m breit

Abschnitts-Nr.

ZT3-14

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

53

Straßenname(n):

Kolpingstraße

zwischen Der breite Michelsweg 2 und Am Wolfsgraben

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt, Einrichtungsverkehr, beidseitig, VZ 241-30, bauliche Breite 1,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n):

Rückbau Gehweg, Neuherstellung beidseitiger Radfahrstreifen 1,85m

Abschnitts-Nr.

ZT3-15

Trasse(n): Anbindung 3



Kommune:

Worms

Länge [m]:

471

Straßenname(n):

Kolpingstraße

zwischen Am Wolfsgraben und Cornelius-Heyl-Straße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam, Einrichtungsverkehr, beidseitig, VZ 240, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (markiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	PRR	3
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n):

Rückbau Gehweg, Neuherstellung beidseitiger Radfahrstreifen 1,85m, Enfall Parken auf Fahrbahn

Abschnitts-Nr.

ZT4-01

Trasse(n): Anbindung 4



Kommune:

Abenheim

Länge [m]:

392

Straßenname(n):

Wonnegastraße
zwischen Klausenbergstraße und Talbachweg

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

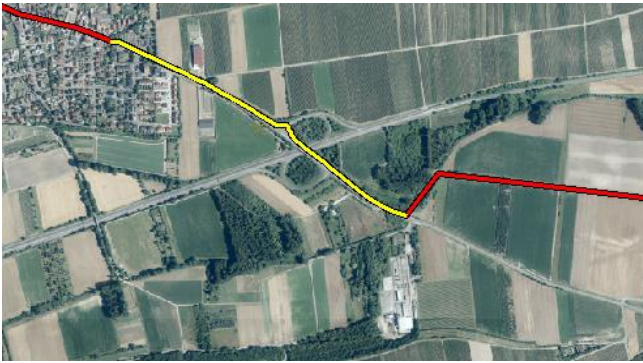
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT4-02

Trasse(n): Anbindung 4



Kommune:

Abenheim

Länge [m]:

1.071

Straßenname(n):

Weg parallel zur L425
zwischen Talbachweg und Grailsbach

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche
Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	535 qm	2

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf 3,00m

Abschnitts-Nr.

ZT4-03

Trasse(n): Anbindung 4



Kommune:

Herrnsheim

Länge [m]:

2.225

Straßenname(n):

Weg
zwischen Grailsbach und L439

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Landwirtschaftlicher Weg, Zweirichtungsverkehr, VZ 240, VZ 1026-36, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Wassergebundene Decke

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr, Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

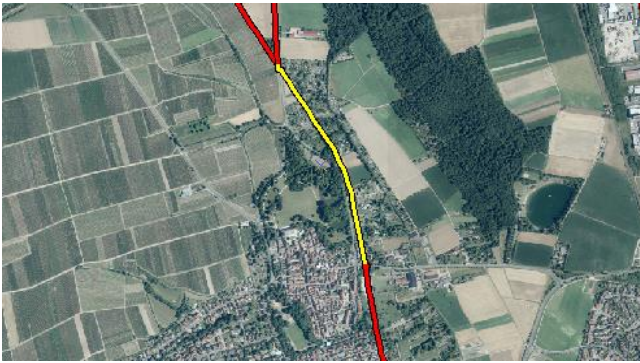
Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt

Abschnitts-Nr.

ZT4-04

Trasse(n): Anbindung 4,5



Kommune:

Herrnsheim

Länge [m]:

928

Straßenname(n):

Weg
zwischen L439 und Fahrweg

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Landwirtschaftlicher Weg, Zweirichtungsverkehr, VZ 240, VZ 1026-36, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Wassergebundene Decke

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr, Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

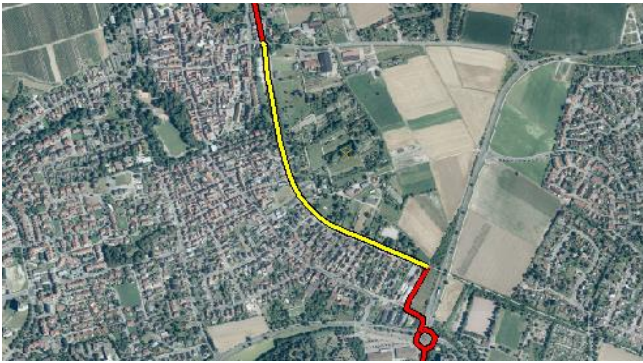
Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt

Abschnitts-Nr.

ZT4-05

Trasse(n): Anbindung 4,5



Kommune:

Worms

Länge [m]:

962

Straßenname(n):

Weg
zwischen Fahrweg und Hessenweg

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Landwirtschaftlicher Weg, Zweirichtungsverkehr, VZ 240, VZ 1026-36, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Wassergebundene Decke

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr, Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche zu Asphalt

Abschnitts-Nr.

ZT4-06

Trasse(n): Anbindung 4,5



Kommune:

Worms

Länge [m]:

182

Straßenname(n):

Hessenweg

zwischen Ernst-Ludwig-Straße und Herrnsheimer Hauptstraße 179

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, VZ 1020-12, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt, Pflaster, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

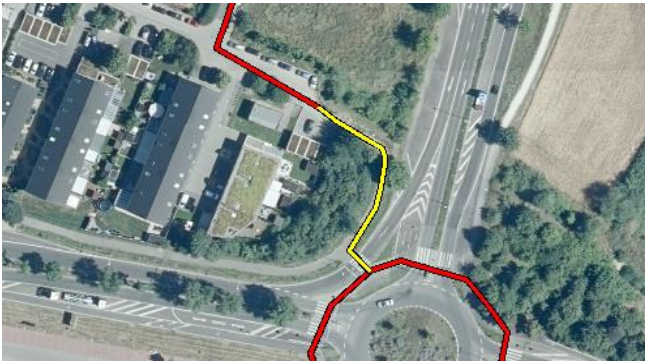
Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): abschnittsweise Erneuerung der Oberfläche, Parken auf Fahrbahn entfällt

Abschnitts-Nr.

ZT4-07

Trasse(n): Anbindung 4,5



Kommune:

Worms

Länge [m]:

67

Straßenname(n):

Weg

zwischen Herrnsheimer Hauptstraße und Von-Steuben-Straße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam, Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 3m, Oberfläche Pflaster

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

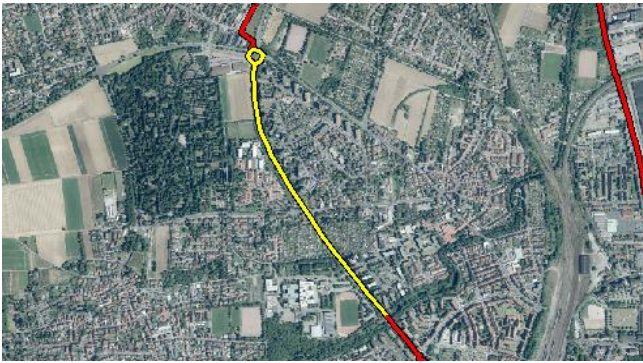
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT4-08

Trasse(n): Anbindung 4,5



Kommune:

Worms

Länge [m]:

1.379

Straßenname(n):

Von-Steuben-Straße

zwischen Dr.-Carl-Sonnenschein-Straße und Pfrimmanlage

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt, Einrichtungsverkehr, VZ 241-30, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n):

Markierung Trennstreifen Rad-/Fußverkehr

Abschnitts-Nr.

ZT4-09

Trasse(n): Anbindung 4,5



Kommune:

Worms

Länge [m]:

215

Straßenname(n):

Von-Steuben-Straße
zwischen Pfrimmanlage und Bebelstraße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg getrennt,
Einrichtungsverkehr, VZ 241-30, bauliche Breite 1,5m, Oberfläche
Asphalt, Parken auf Fahrbahn (markiert), längs, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	hohe Konflikte (Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Einrichtungsverkehr (angelehnt an H1S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT4-10

Trasse(n): Anbindung 4,5



Kommune:

Worms

Länge [m]:

1.001

Straßenname(n):

Von-Steuben-Straße
zwischen Bebelstraße und Friedrich-Ebert-Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche
Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n):

Anlage von beidseitigen Schutzstreifen je 1,50m breit

Abschnitts-Nr.

ZT4-11

Trasse(n): Anbindung 4,5



Kommune:

Worms

Länge [m]:

57

Straßenname(n):

Friedrich-Ebert-Straße
zwischen Gutenbergstraße und Bahnhofstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche
Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n):

Anlage von beidseitigen Schutzstreifen je 1,50m breit

Abschnitts-Nr.

ZT5-01

Trasse(n): Anbindung 5



Kommune:

Osthofen

Länge [m]:

114

Straßenname(n):

Thomas-Mann-Straße
zwischen-Friedrich-Ebert-Straße und Goldbergstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 4,5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, alternierend

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT5-02

Trasse(n): Anbindung 5



Kommune:

Osthofen

Länge [m]:

164

Straßenname(n):

Goldbergstraße

zwischen Thomas-Mann-Straße und Alter-Herrnsheimer-Weg

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, alternierend

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

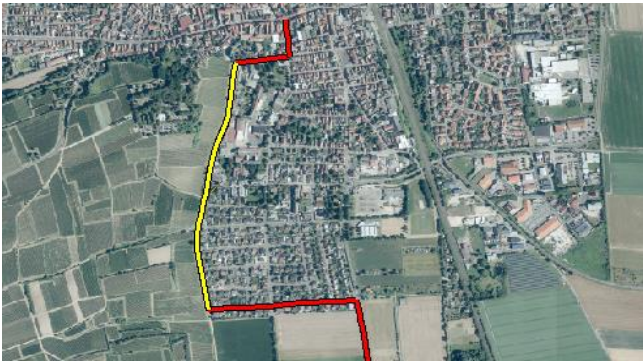
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT5-03

Trasse(n): Anbindung 5



Kommune:

Osthofen

Länge [m]:

787

Straßenname(n):

Alter-Herrnsheimer-Weg
zwischen Goldbergstraße und Hölderlinstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 6m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, alternierend

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT5-04

Trasse(n): Anbindung 5



Kommune:

Osthofen

Länge [m]:

447

Straßenname(n):

Hölderlinstraße

zwischen Alter-Herrnsheimer-Weg und L439

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Tempo-30-Zone, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, alternierend

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

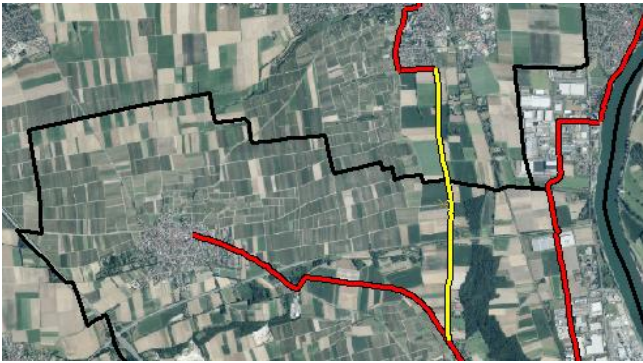
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT5-05

Trasse(n): Anbindung 5



Kommune:

Herrnsheim

Länge [m]:

3.409

Straßenname(n):

Weg parallel zur L439
zwischen Hölderlinstraße und Am Untertor

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, VZ 240, bauliche Breite 3m, Oberfläche
Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	LSG	3
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n): abschnittsweise Erneuerung der Oberfläche

Abschnitts-Nr.

ZT6-01

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

95

Straßenname(n):

Ibersheimer Straße
zwischen Seebach und Rheinuferstraße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 3,00m

Abschnitts-Nr.

ZT6-02

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

504

Straßenname(n):

Rheinuferstraße
zwischen Ibesheimer Straße und Kirchstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 4m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-03

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

434

Straßenname(n):

Rheinuferstraße
zwischen Kirchstraße und Dammstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-04

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

488

Straßenname(n):

Weg parallel zum Rhein
zwischen Rheinuferstraße und Oberrheinstraße

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführter Weg
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-05

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

505

Straßenname(n):

Rheinweg
zwischen Am Fahrt und Oberrheinstraße

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführter Weg
Sonstiger Weg

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-06

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

93

Straßenname(n):

Am Fahrt
zwischen Rheinufer und Sommerdamm

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:	Fußgänger auf Fahrbahn	
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr, Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-07

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

389

Straßenname(n):

Hüttenstraße

zwischen Sommerdamm und Mittelrheinstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 6m, Oberfläche Asphalt, Wassergebundene Decke, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:	Fußgänger auf Fahrbahn	
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr, Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche

Abschnitts-Nr.

ZT6-08

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

479

Straßenname(n):

Mittelrheinstraße
zwischen Hochrheinstraße und Kreielsbach

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	240 qm	2

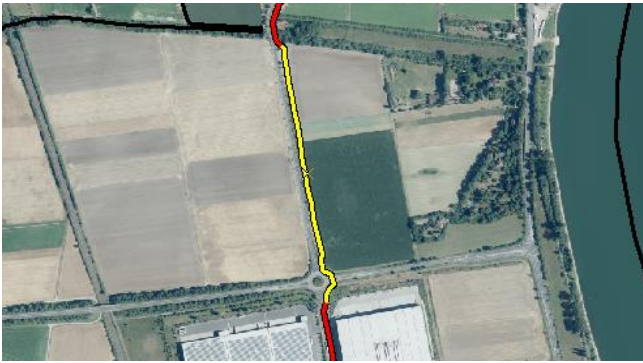
Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

Maßnahme(n): Verbreiterung auf mindestens 3,00m, Laternenmasten versetzen

Abschnitts-Nr.

ZT6-09

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

560

Straßenname(n):

Mittelrheinstraße
zwischen Kreielsbach und L425

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, bauliche
Breite 3,5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführter Weg
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-10

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

2.694

Straßenname(n):

Langgewann / Auf dem Sand / Am Gallborn
zwischen L425 und Mainzer Straße

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Geh-/Radweg gemeinsam,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 2,5m, Oberfläche
Pflaster, abschnittsweise Parken im Seitenraum, längs, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Fußverkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Zweirichtungsradweg (angelehnt an H2S)

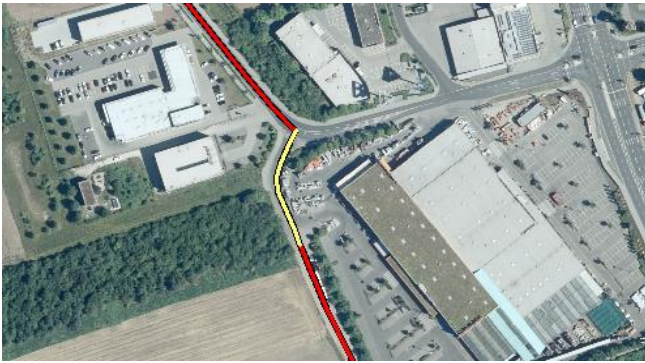
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-11

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

77

Straßenname(n):

Auf dem Sand
Zufahrt Baumarkt

Bestand:

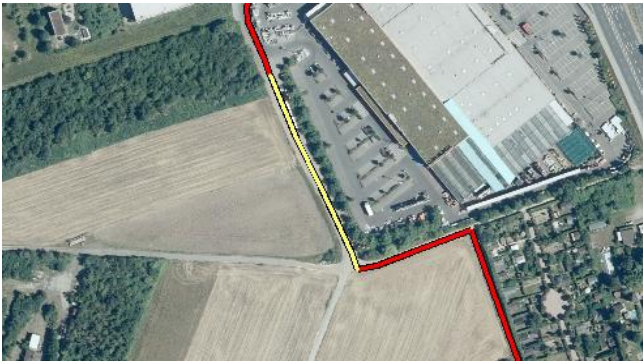
Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Zufahrt Baumarkt, bauliche Breite 8m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, senkrecht

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

**Kommune:**

Worms

Länge [m]:

131

Straßenname(n):

Weg

Zufahrt Baumarkt bis Abzweig

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, bauliche Breite 9m, Oberfläche Wassergebundene Decke, Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n):

Neuherstellung einer 4,00m breiten Führung

Abschnitts-Nr.

ZT6-13

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

73

Straßenname(n):

Weg

von Abzweig Baumarkt bis Abzweig Am Holzhof

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, ZZ 1026-36, bauliche Breite 3,5m, Oberfläche Wassergebundene Decke

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	RSV	1
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	37 qm	2

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Landwirtschaftlicher Weg (angelehnt an S4S)

Maßnahme(n): Neuherstellung einer 4,00m breiten Führung

Abschnitts-Nr.

ZT6-14

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

171

Straßenname(n):

Weg
von Abzweig bis Am Holzhof

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Landwirtschaftlicher Weg, bauliche
Breite 4m, Oberfläche unbefestigt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Landwirtschaft)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: In Planung durch Stadt Worms

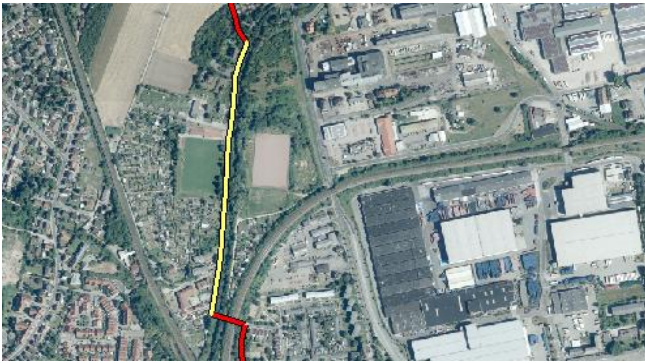
Maßnahme(n):

Ausbau in Planung

Abschnitts-Nr.

ZT6-15

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

569

Straßenname(n):

Am Holzhof
zwischen neuem Weg und Brücke

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 20 km/h, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt, abschnittsweise Parken auf Fahrbahn (unmarkiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche

Abschnitts-Nr.

ZT6-16

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

72

Straßenname(n):

Brücke
zwischen Am Holzhof und Ahornweg

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg / Fußgängerbrücke,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:	Engstelle Brücke	
Konflikte:	sehr hohe Konflikte (Fußgängerbrücke)	5
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S1S)

Maßnahme(n): Verbreiterung und Freigabe der Fußgängerbrücke für den Radverkehr

Abschnitts-Nr.

ZT6-17

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

267

Straßenname(n):

Ahornweg
zwischen Unterführung und Große Weide

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Geh-/Radweg gemeinsam,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 3m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführte Verbindung
Zweirichtungsverkehr (angelehnt an S1S)

Maßnahme(n): Erneuerung der Oberfläche

Abschnitts-Nr.

ZT6-18

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

324

Straßenname(n):

Ahornweg

zwischen Große Weide und Bensheimer Straße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-19

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

149

Straßenname(n):

Bensheimer Straße
zwischen Ahornweg un Kreisverkehr

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche Breite 7m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n):

Anlage von beidseitigen Schutzstreifen je 1,50m breit

Abschnitts-Nr.

ZT6-20

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

480

Straßenname(n):

Mainzer Straße
zwischen Kiesstraße und Johanniterstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Radfahrstreifen,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche
Asphalt, Parken im Seitenraum, längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Radfahrstreifen (angelehnt an H3S)

Maßnahme(n):

tw. Erneuerung Markierung Radfahrstreifen

Abschnitts-Nr.

ZT6-21

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

397

Straßenname(n):

Mainzer Straße
zwischen Johanniterstraße und Siegfriedstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen,
Einrichtungsverkehr, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche Asphalt,
Parken im Seitenraum, längs, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Anlage von einseitigem Schutzstreifen 1,50m breit

Abschnitts-Nr.

ZT6-22

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

243

Straßenname(n):

Arndtstraße / Gaustraße
zwischen Mainzer Straße und Schillerstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen,
Einrichtungsverkehr, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche Asphalt,
Parken im Seitenraum, längs, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT6-23

Trasse(n): Anbindung 6



Kommune:

Worms

Länge [m]:

184

Straßenname(n):

Gaustraße
zwischen Schillerstraße und Siegfriedstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche
Asphalt, Parken auf Fahrbahn (markiert), längs, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	mäßige Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	3
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

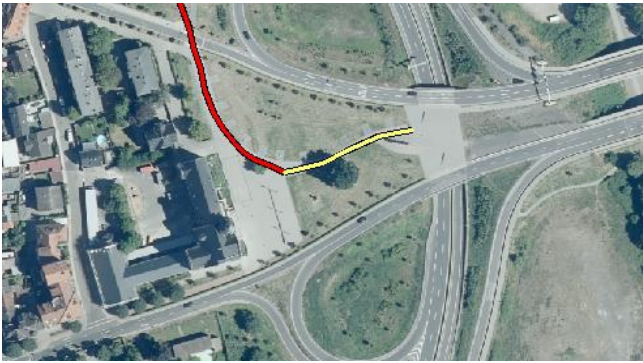
Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

Maßnahme(n): Anlage von einseitigem Schutzstreifen 1,50m breit

Abschnitts-Nr.

ZT7-01

Trasse(n): Anbindung 7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

69

Straßenname(n):

Weg am Küchler-Denkmal
zwischen Floßhafenstraße und Küchlerplatz

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 7m, Oberfläche Pflaster

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführter Weg
Sonstiger Weg

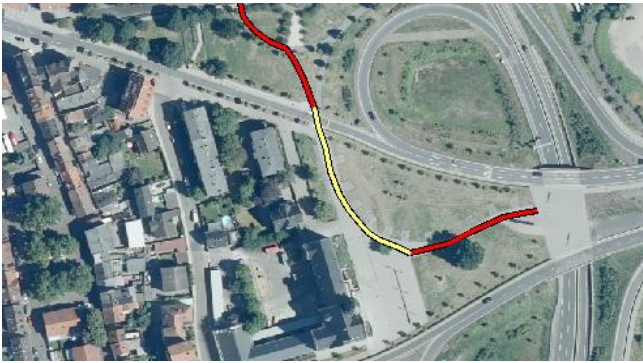
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT7-02

Trasse(n): Anbindung 7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

95

Straßenname(n):

Küchlerplatz
zwischen Küchler-Denkmal und Rheinstraße

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 7m, Oberfläche Pflaster

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	PRR	3
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführter Weg
Sonstiger Weg

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT7-03

Trasse(n): Anbindung 7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

70

Straßenname(n):

Weg
zwischen Rheinstraße und Barbarossaplatz

Bestand:

Selbstständig geführter Weg, Sonstiger Weg, Zweirichtungsverkehr,
bauliche Breite 3m, Oberfläche Pflaster

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Selbstständig geführter Weg
Sonstiger Weg

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT7-04

Trasse(n): Anbindung 7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

364

Straßenname(n):

Nibelungenring
zwischen Rheinstraße und Berliner Ring

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 30 km/h, bauliche Breite 5m, Oberfläche Asphalt und Pflaster, Parken im Seitenraum, senkrecht, einseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Führung auf Nebenstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT7-05

Trasse(n): Anbindung 7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

60

Straßenname(n):

Berliner Ring
zwischen Nibelungering und Berliner Ring

Bestand:

Verbindung an Hauptverkehrsstraße, Gehweg, Zweirichtungsverkehr,
einseitig, bauliche Breite 4m, Oberfläche Pflaster

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard: evtl. Abweichung:	ERA	4
Konflikte:	geringe Konflikte (Fußverkehr, Grünfläche)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:	90 qm	2

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Geh-/Radweg getrennt

Maßnahme(n):

Neuherstellung einer mindestens 2,50m breiten Führung für den
Radverkehr

Abschnitts-Nr.

ZT7-06

Trasse(n): Anbindung 7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

75

Straßenname(n):

Berliner Ring
zwischen Karl-Hofmann-Anlage und Wallstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Radweg, Straße 30 km/h,
Zweirichtungsverkehr, bauliche Breite 6m, Oberfläche Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT7-07

Trasse(n): Anbindung 7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

255

Straßenname(n):

Berliner Ring
zwischen Wallstraße und Remeyerhofstraße

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen,
Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche
Asphalt

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen

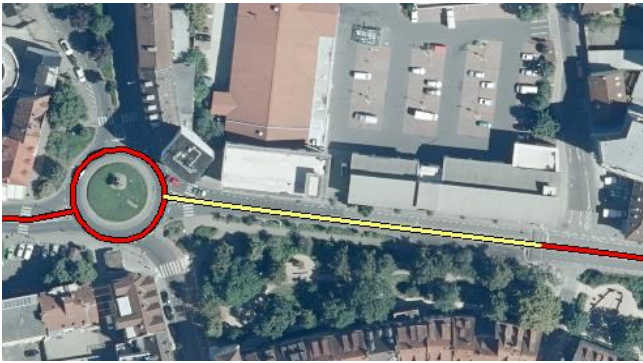
Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT7-08

Trasse(n): Anbindung 7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

115

Straßenname(n):

Berliner Ring

zwischen Remeyerhofstraße und Mainzer Str.

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (markiert), Schutzstreifen, Radweg, Einrichtungsverkehr, beidseitig, bauliche Breite 1,25m, Oberfläche Asphalt, Pflaster

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	geringe Konflikte (Kfz-Verkehr)	2
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Schutzstreifen, Radweg

Maßnahme(n):

-

Abschnitts-Nr.

ZT7-09

Trasse(n): Anbindung 6,7



Kommune:

Worms

Länge [m]:

583

Straßenname(n):

Siegfriedstraße

zwischen Mainzer Straße und Hauptbahnhof Worms

Bestand:

Führung auf der Fahrbahn (unmarkiert), Straße 50 km/h, bauliche Breite 5,5m, Oberfläche Asphalt, Parken im Seitenraum, senkrecht, beidseitig

		Bewertung (Note 1-5)
Erfüllung Standard:	ERA	4
evtl. Abweichung:		
Konflikte:	hohe Konflikte (Kfz-Verkehr, Parken)	4
Eingriffe privat:	kein Eingriff	1
Schutzgebiete:	keine	1
Zusätzliche Versiegelung:		1

Zukünftige Führungsform: Verbindung an Hauptverkehrsstraße
Mischverkehr (angelehnt an N2S)

Maßnahme(n):

Anordnung von Tempo-30