

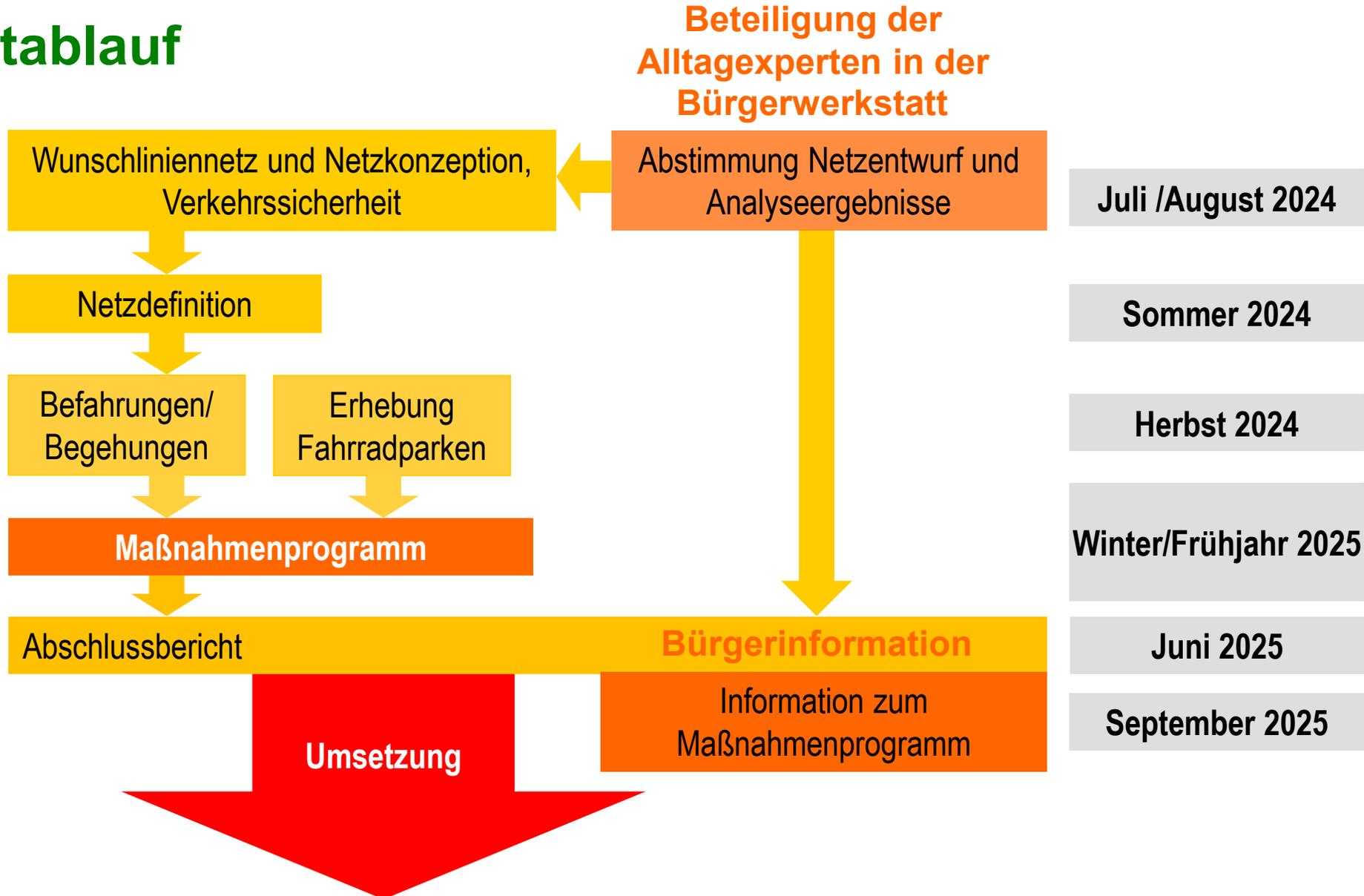
Fuß- und Radverkehrskonzept für die Stadt Gernsbach

Andrea Fromberg
Planungsbüro VIA eG, Köln

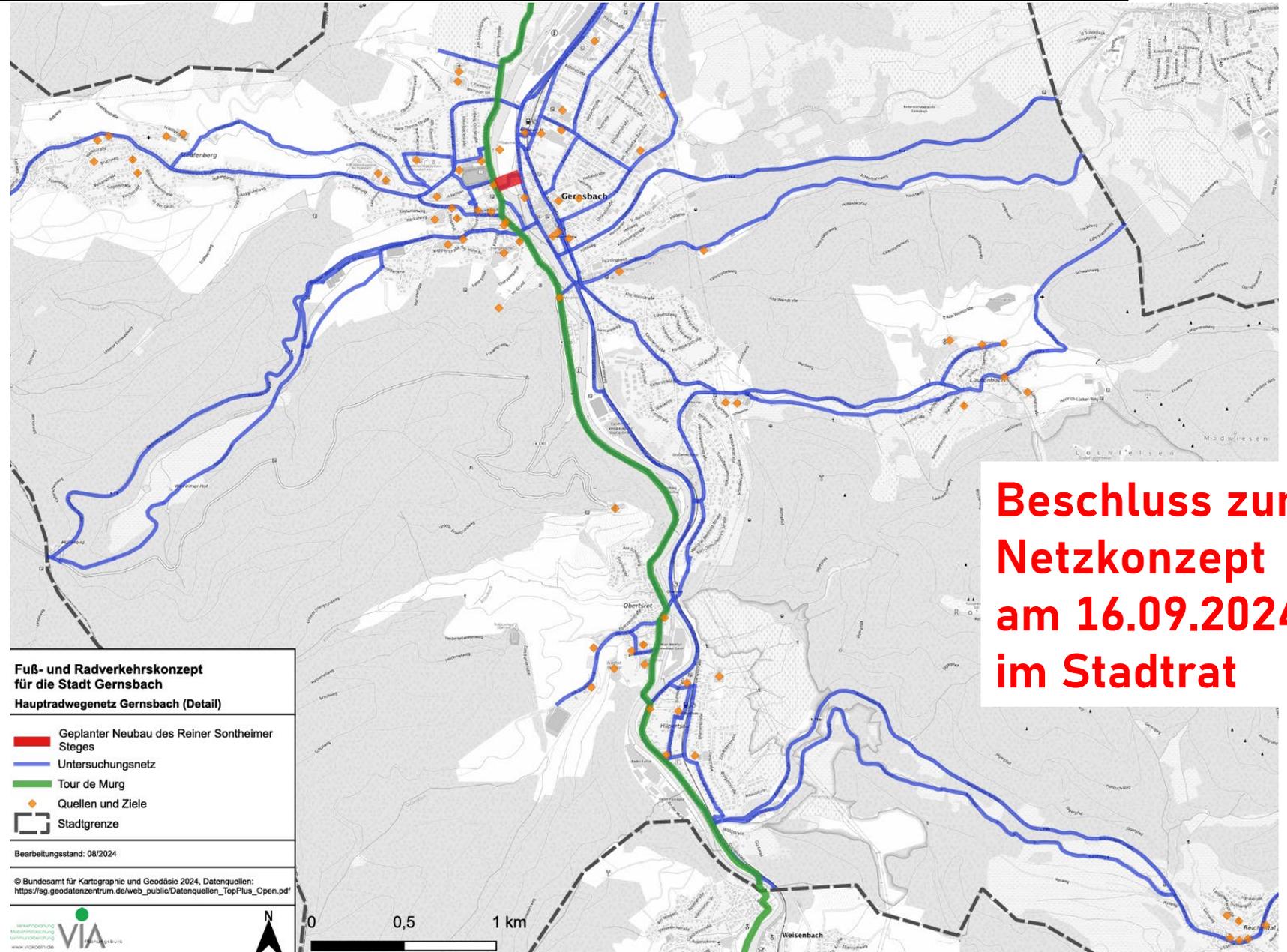
Ergebnispräsentation
Sonderausschuss 24. September 2025

@gernsbach.de

Projekttablauf



Hauptachsen für den Rad- und Fußverkehr



**Beschluss zum
Netzkonzept
am 16.09.2024
im Stadtrat**

**Fuß- und Radverkehrskonzept
für die Stadt Gernsbach**
Hauptradwegenetz Gernsbach (Detail)

- Geplanter Neubau des Reiner Sontheimer Steges
- Untersuchungsnetz
- Tour de Murg
- Quellen und Ziele
- Stadtgrenze

Bearbeitungsstand: 08/2024

© Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2024, Datenquellen:
https://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf

VIA
Planungsbüro
www.via-koeln.de

Radverkehrskonzept



Führungsformen im Hauptstraßennetz innerorts

(ERA-Basisstandard)

Einrichtungsrادweg

2,00 m

nur in Ausnahmefällen

1,60 m

(alte ERA: 1,60 m)

Radfahrstreifen

2,00 m

nur in Ausnahmefällen

1,85 m

(alte ERA: 1,85 m)

Schutzstreifen

1,50 m

kann auch breiter angelegt werden

(alte ERA 1,25 m)

Gemeinsamer Geh- und Radweg

4,00 / 3,00 m

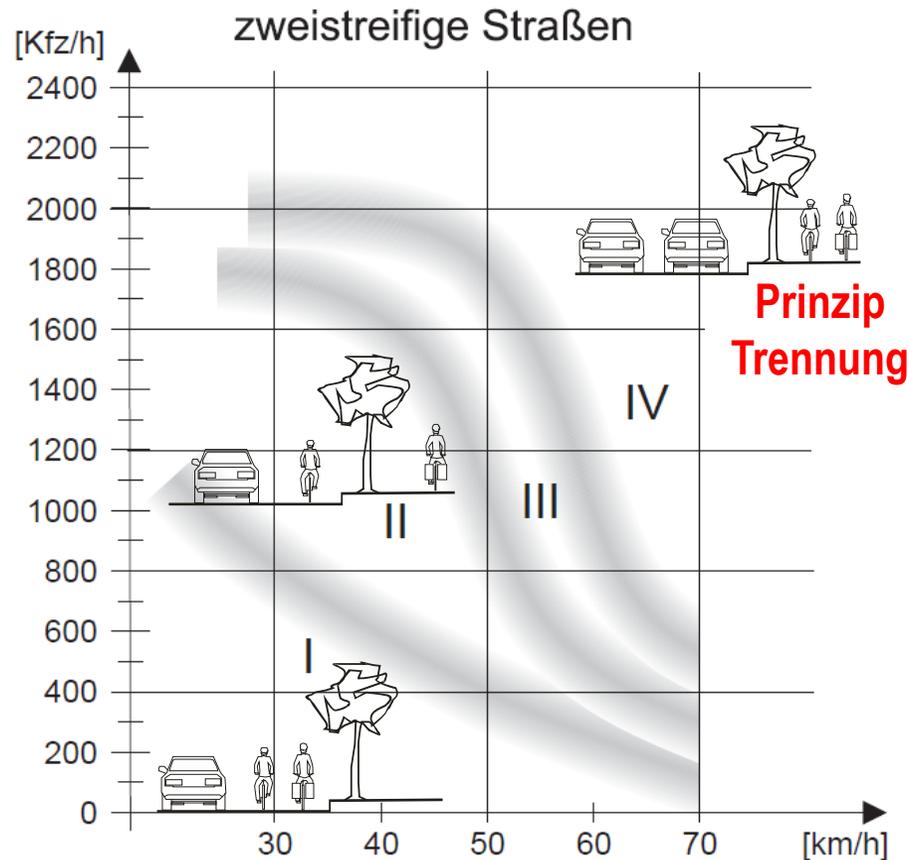
(außerorts 2,50 m)

(alte ERA: 2,50 m)



Kriterien für Führungsformen

Führungsformen innerorts



Prinzip Verträglichkeit

- I. Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn
- II. Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht
- III. Regeleinsatzbereich für Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)
- IV. Trennen vom Kfz-Verkehr ist unerlässlich

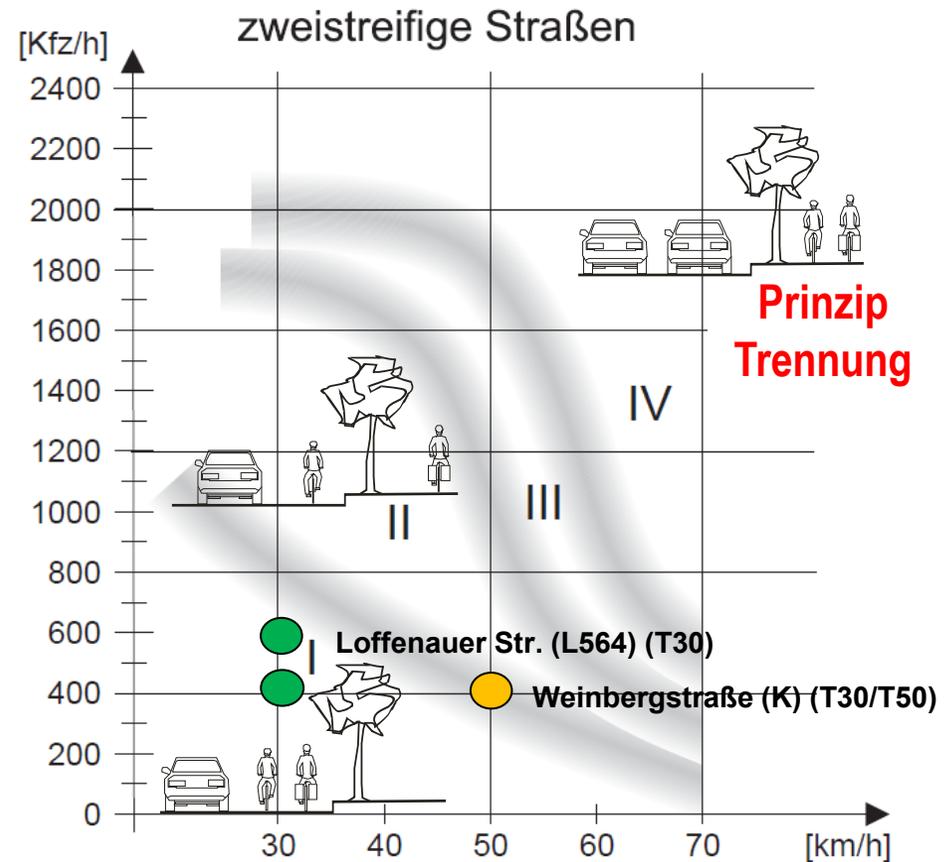
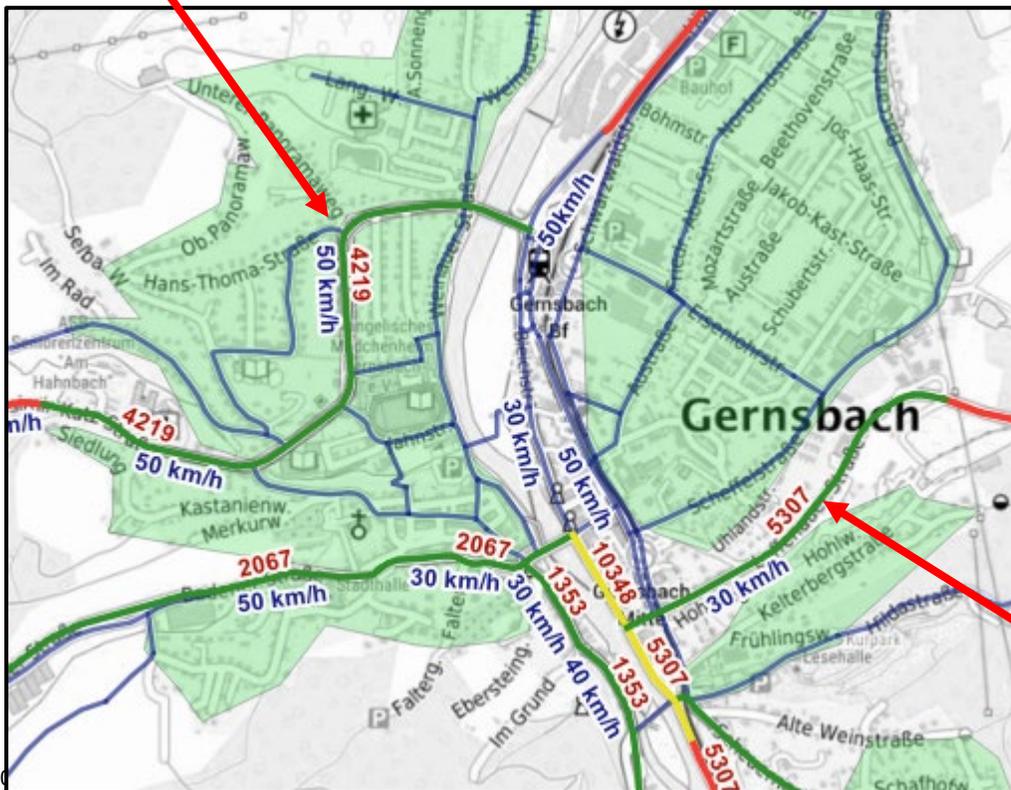
Übergänge sind nicht als harte Grenzen zu definieren

Außerorts gelten andere Regeln

Kriterien für Führungsformen

- 8200 DTV Kfz (2015/2017)
- 50 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Belastungsbereich I
- Belastungsbereich II
- Belastungsbereich III
- Belastungsbereich IV
- Tempo 30

Weinbergstraße

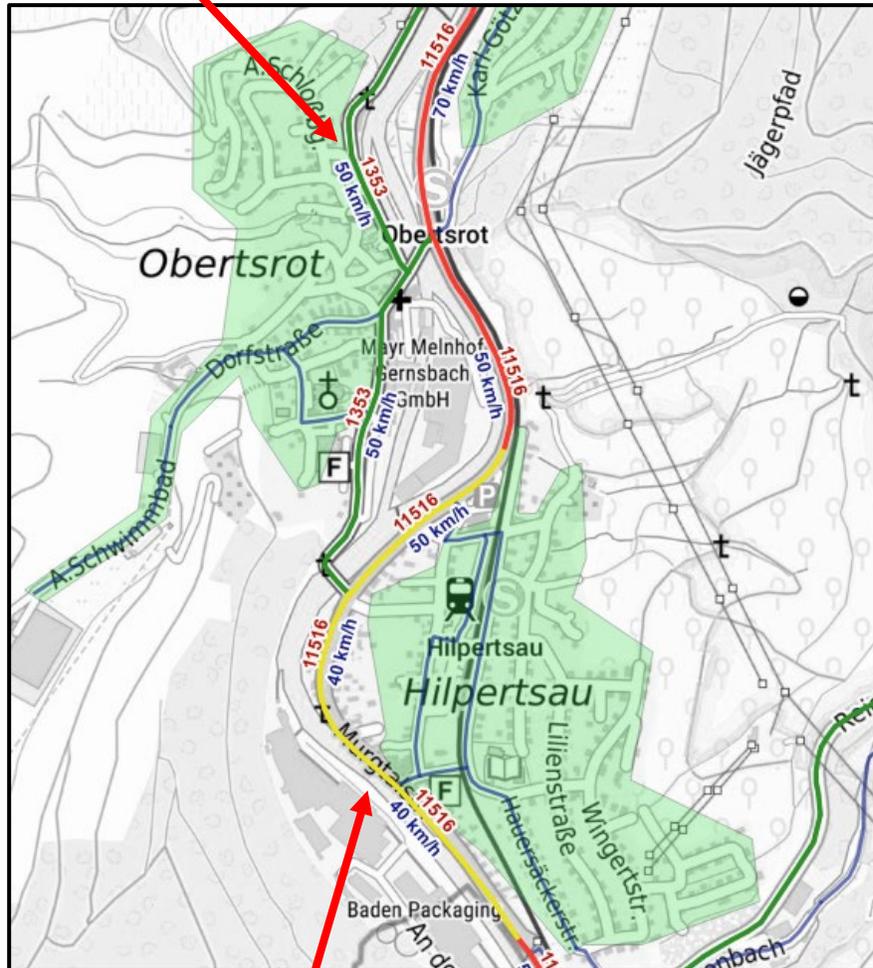


Prinzip Verträglichkeit

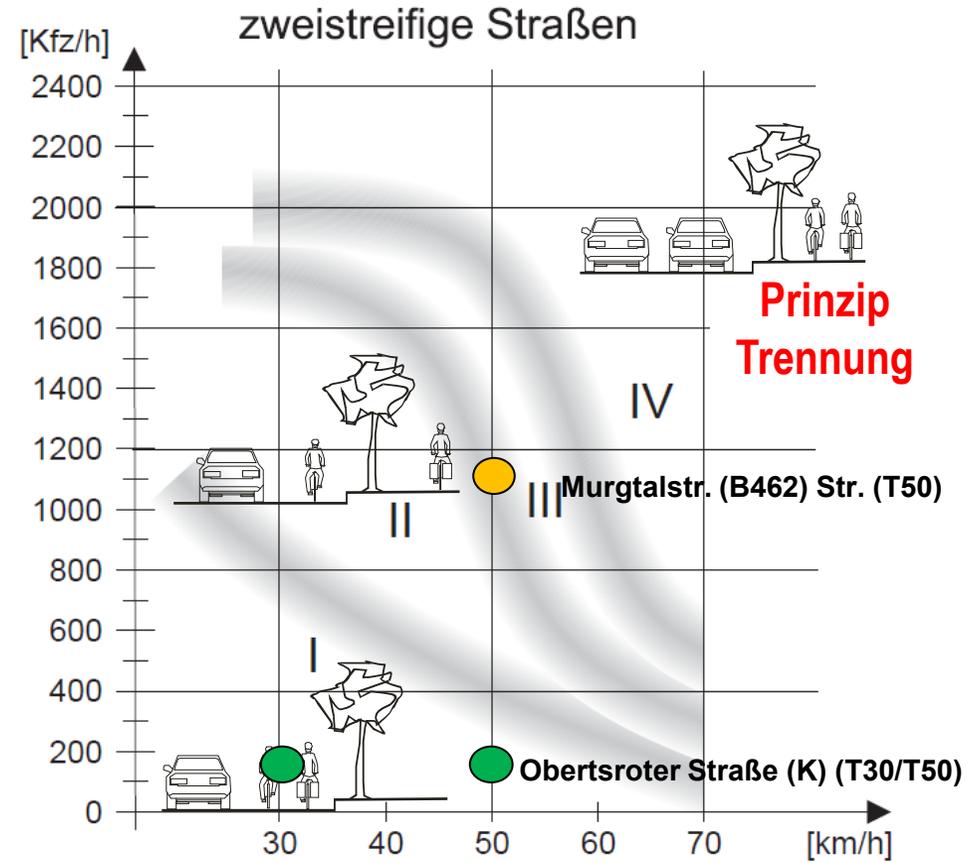
Loffenauer Straße

Kriterien für Führungsformen

Obertsroter Straße



Murgtalstraße



Prinzip Verträglichkeit

Prinzip Trennung

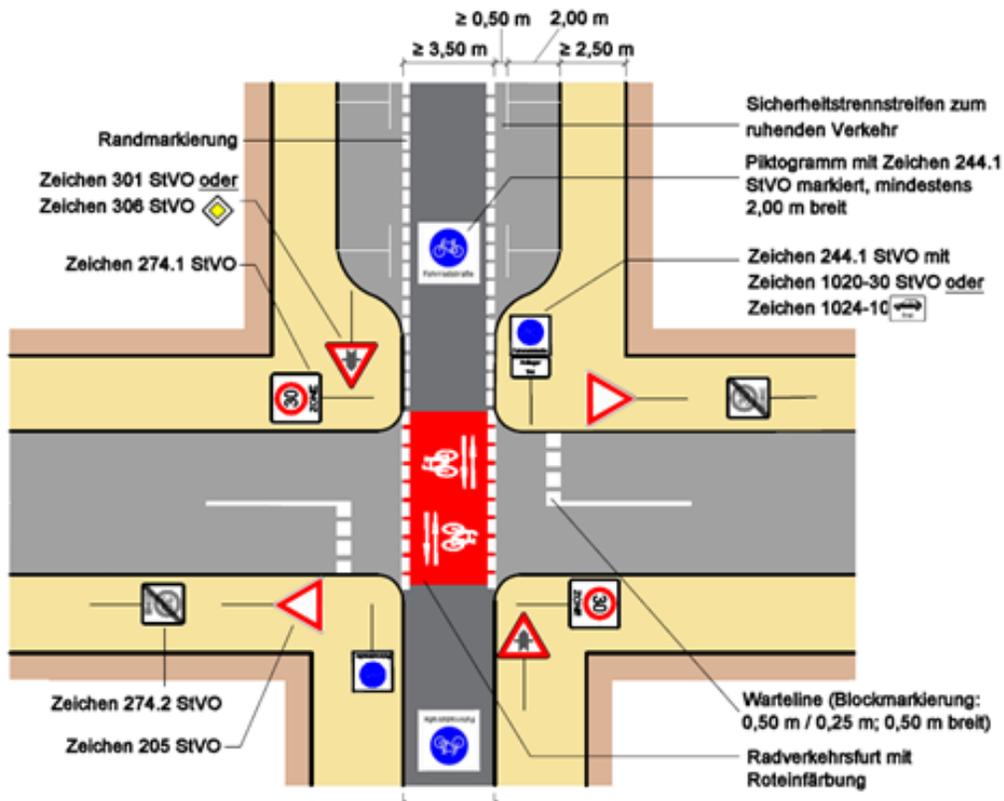
Führungsformen im „Grünen Netz“

Musterlösung

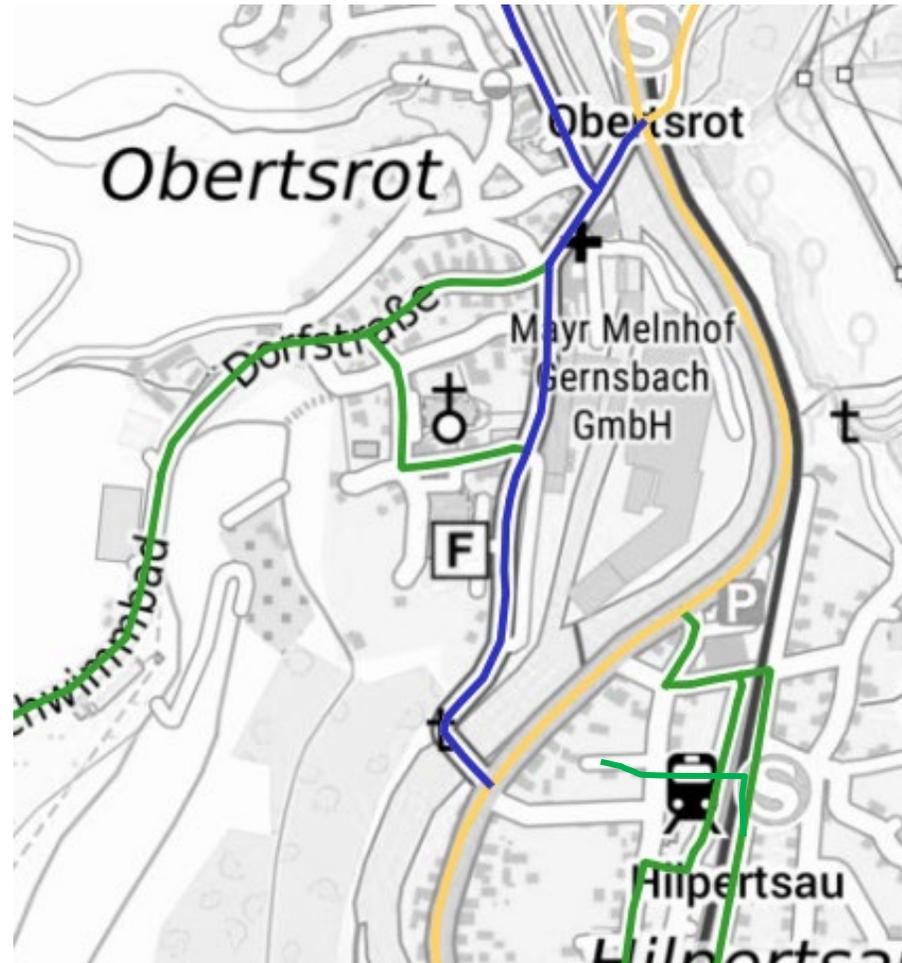
Raddirektverbindungen auf Nebenstraßen

Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen

Bevorrechtigung durch Beschilderung - innerorts



Fahrradstraßen innerorts



Alternativen zum Gelben Netz : Fahrradstraßen außerorts



Billerbeck, Kreis Coesfeld



Dülmen, Kreis Coesfeld



Bochum, Ruhrtalradweg



Stadt Recklinghausen

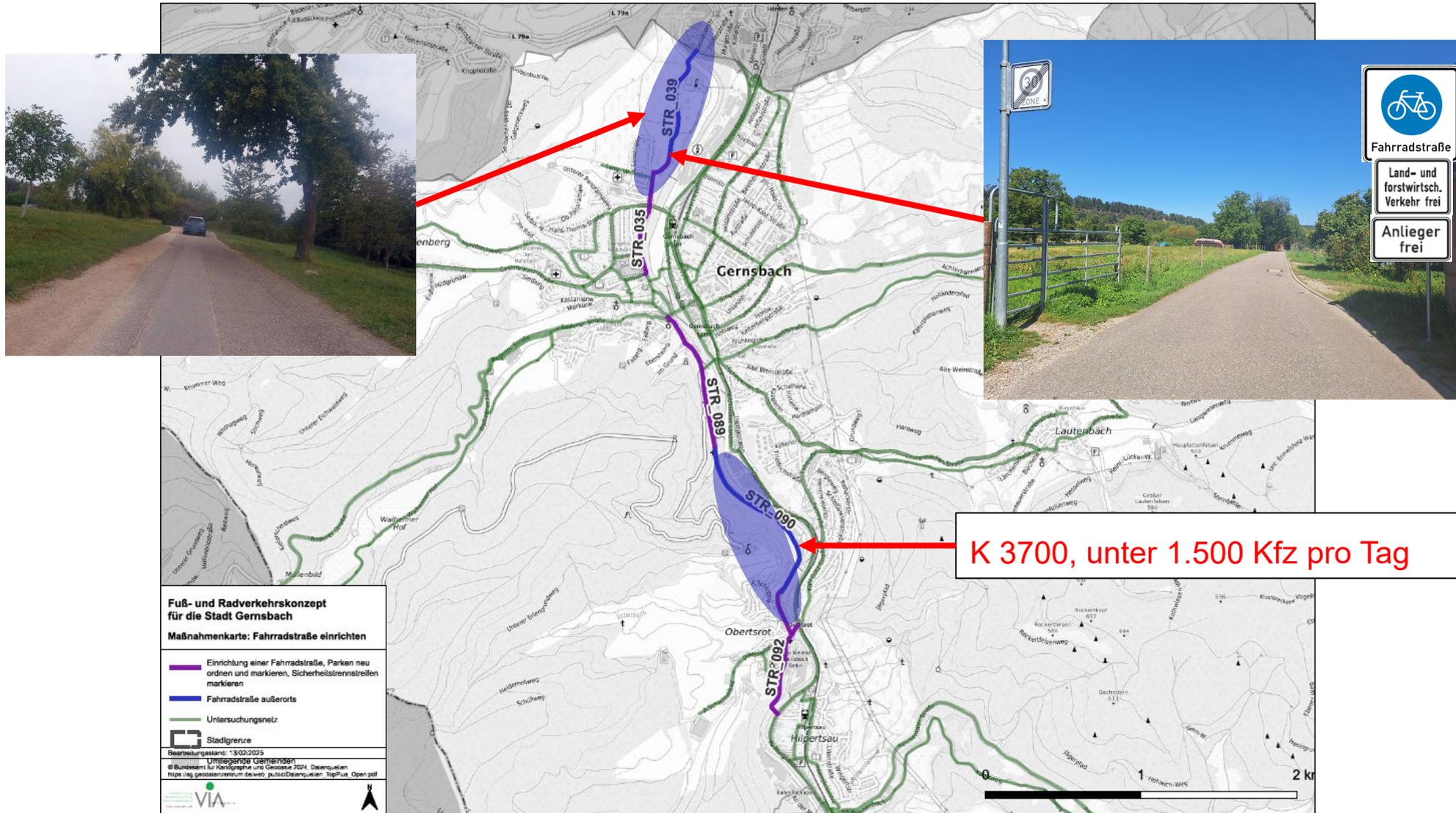
Das gilt:

- Tempo 30
- Radfahrende sind gleichberechtigt
- dürfen nebeneinander fahren

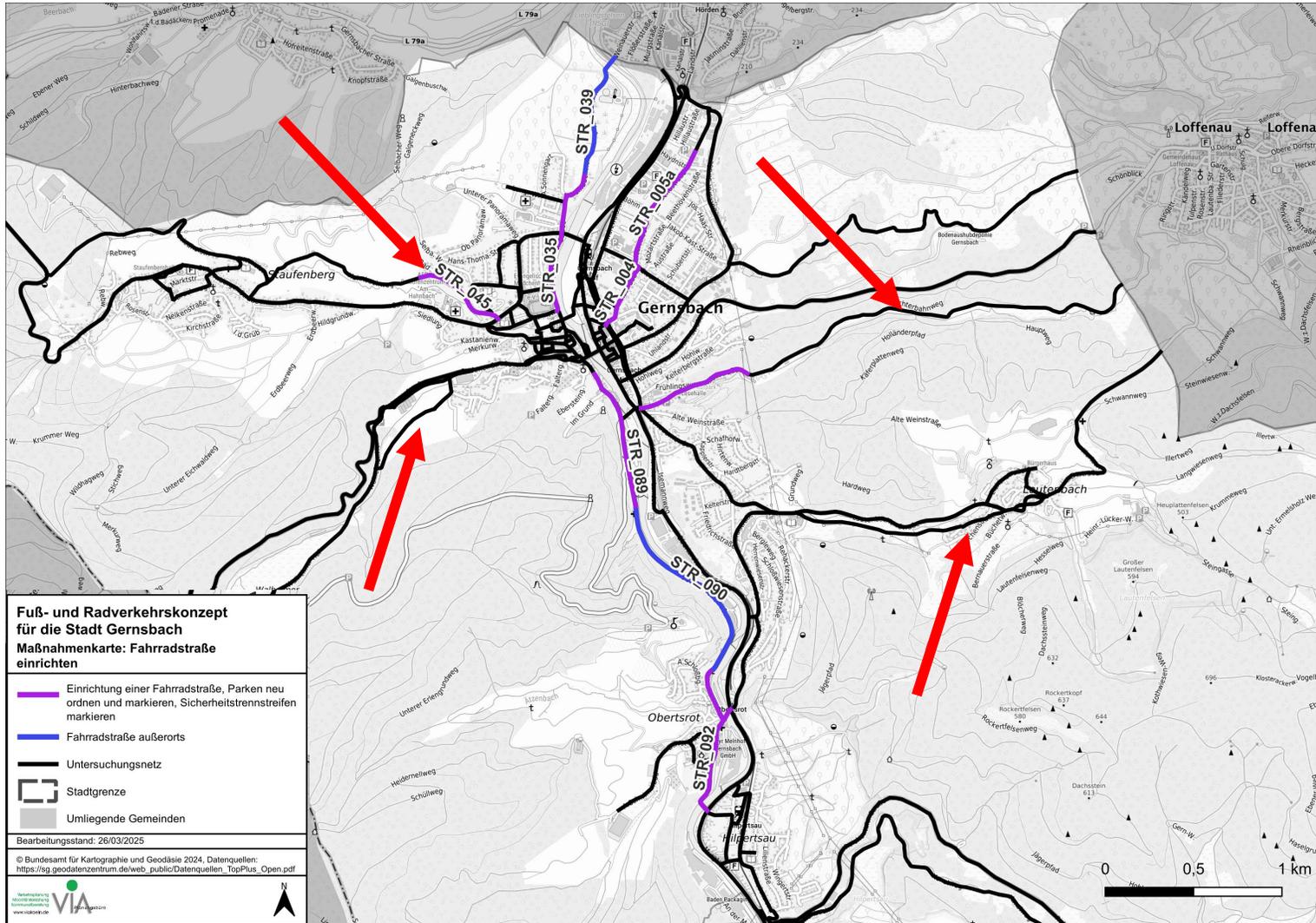
Ausnahmen möglich:

- Kfz frei
- Anlieger frei
- land-/forst-wirtschaftlicher Verkehr frei

Alternativen zum Gelben Netz: Fahrradstraßen außerorts



Fahrradstraßen auch auf den Hauptachsen der Nahmobilität zwischen den Ortsteilen

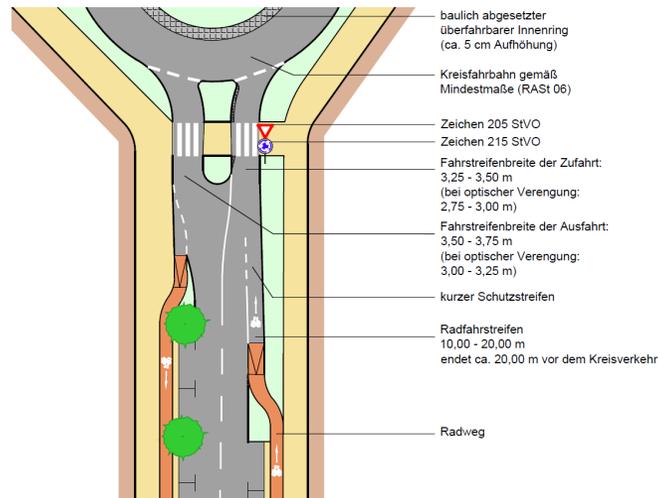


Maßnahmenplanung an Knotenpunkten

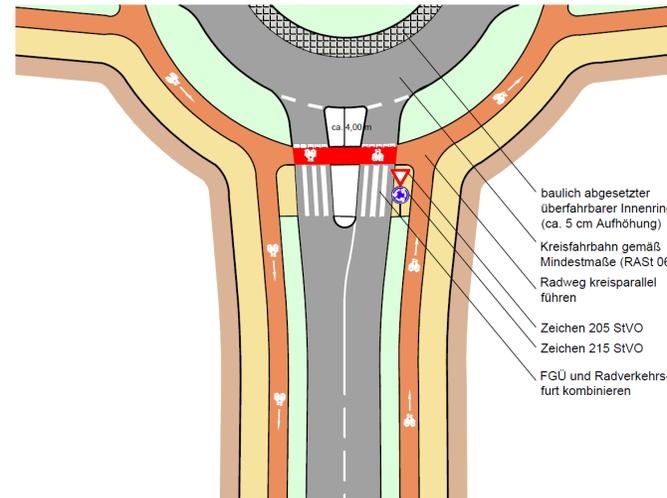


Grundsätzliche Empfehlung für Radverkehrsführung im Kreisverkehr

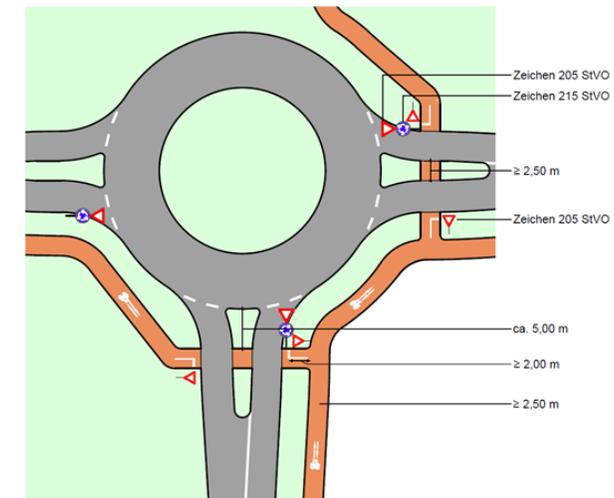
- Radverkehrsführung in Kreisverkehren **harmonisieren!**
- innerorts **IMMER mit Zebrastreifen**: auch an Fußverkehr denken!



- **innerorts**
- **<15.000 DTV**



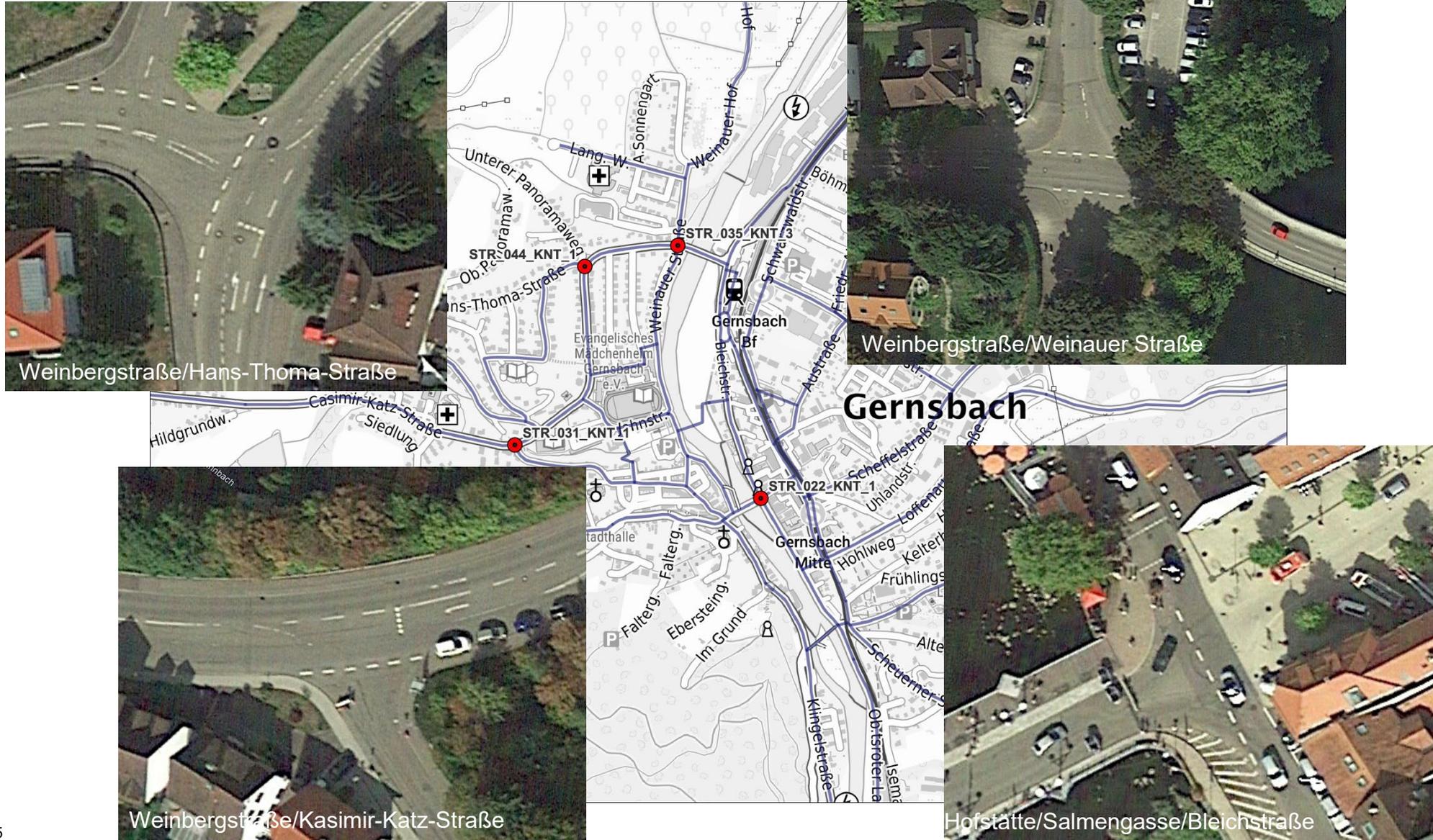
- **innerorts**
- **>15.000 DTV**



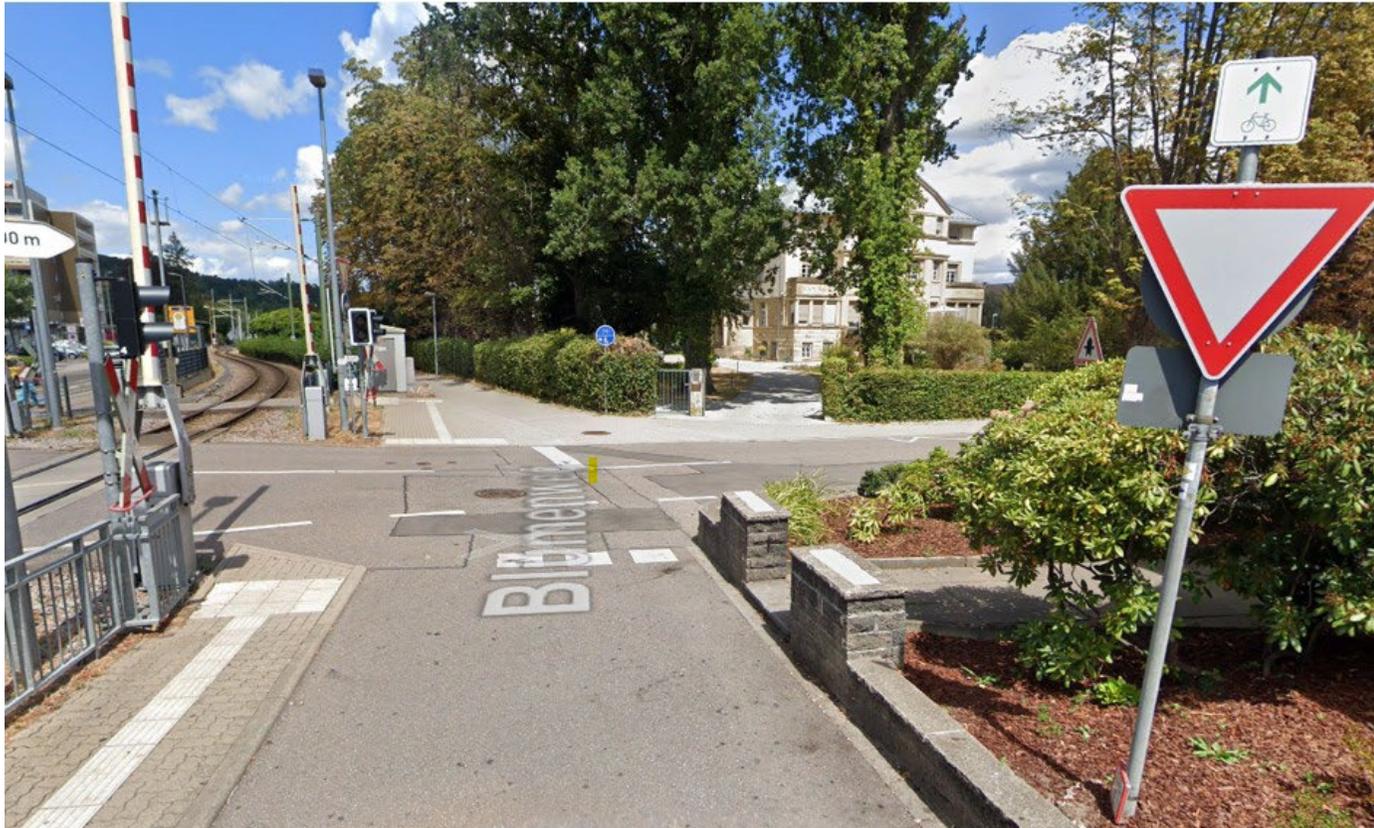
- **außerorts**

- innerorts nach Möglichkeit auf Fahrbahn und im Richtungsverkehr
- wenn innerorts im Seitenraum, dann im Richtungsverkehr und mit Vorrang für Radverkehr
- außerorts im Seitenraum mit Wartepflicht für Radverkehr
- einheitlich beschildern und markieren! Musterlösungen konsequent anwenden!

Kreisverkehre



Nahmobilitäts-Achse am Blumenweg - Querungen



- Bevorrechtigung aufgrund des Bahnübergangs nicht möglich.
- Aufpflasterung des Knotenpunktes, Markierung von Wartelinien und Beschilderung mit VZ 205, um Wartepflicht zu verdeutlichen

schon umgesetzte Sofortmaßnahme!

Fußverkehrskonzept



Bewertung der Maßnahmen nach den Bedürfnissen von zu Fuß Gehenden

Sicherheit als Basis für das zu Fuß Gehen:

- als **objektive Verkehrssicherheit** (u.a. nach Unfallstatistik), auch mit unterschätzten Risiken (z.B. für stark Sehbehinderte)
- als **subjektive Unsicherheit**, mit Tendenz zur Mobilitätseinschränkung v.a. bei Älteren oder aus Elternsicht für ihre Kinder

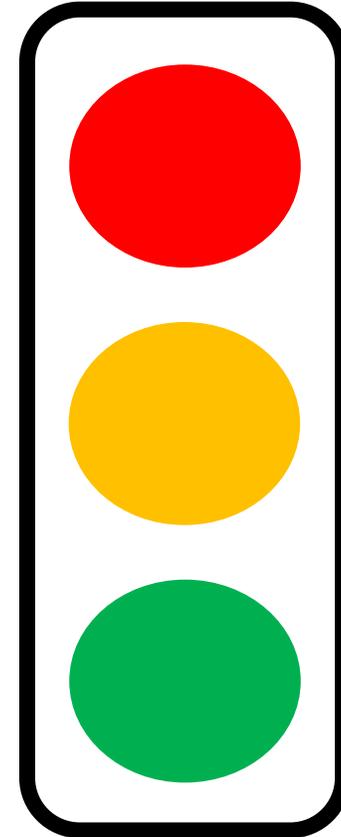
Einschränkung der Bewegungsfreiheit: Barrierefreiheit

wirkt hindernd auf Menschen (mit Handicap):

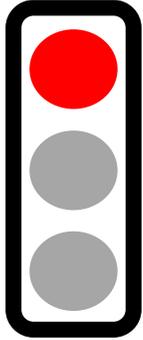
- langes **Warten** an der Ampel, kurze Grünzeiten
- erzwungene **Umwege, Stufen** (v.a. für Gehbehinderte)
- **Oberflächenmängel**

Attraktivität

- Freude an der **ungestörten Bewegung** nebeneinander zu Fuß
- einladende Orte zum Verweilen, für **Sozialkontakte**
- städtebaulich verträgliche **Straßenraumgestaltung**



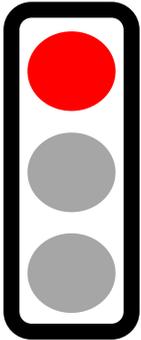
Querungen verbessern



Sicherheit



Querung verbessern: Fußgängerüberweg



Beschreibung der Situation

- Mittelinsel ohne Vorrang
- wichtige Querungsstelle für zu Fuß Gehende vom Bahnhof zum neuen Areal (Lidl, Edeka, Senioreneinrichtung)

Maßnahmenempfehlung

- Nachrüstung der Mittelinseln mit Zebrastreifen (FGÜ) prüfen
- Generell: Innerorts sollten nach RAST und dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren immer die FGÜ an allen Knotenpunktarmen markiert werden.
- Dies ist eine Maßnahme, die die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr innerorts enorm steigert, die Querung für seheingeschränkte Personen barrierefrei macht und das Geschwindigkeitsniveau der Kfz insgesamt verringert.

Sicherheit

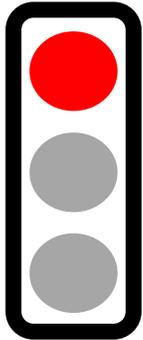


Neuer Kreisverkehr am Bahnhof Gernsbach



Marienheide

Querung verbessern: Fußgängerüberweg



Beschreibung der Situation

- nicht barrierefreie Querungsstelle
- Querungsbedarf zum/vom Bahnhof
- wichtige Achse für Kita- und Schulkinder
- Beteiligungsformate: Geschwindigkeitsüberschreitungen



Bahnhofstraße (Hilpertsau)



Maßnahmenempfehlung

- Einrichtung von FGÜ in Kombination mit einem vorgezogenen Seitenraum prüfen

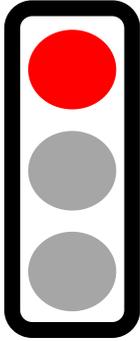


Hitdorfer Straße, Leverkusen



Sicherheit

Querung verbessern: Bahnquerungen optimieren



Beschreibung der Situation

- Bahnquerungen nicht beschränkt
- Querung für viele Kita- und Schulkinder

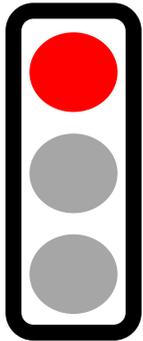


Sicherheit

Maßnahmenempfehlung

- prüfen, ob Bahnübergang beschränkt und so gesichert werden kann

Keine Gehwege in der Gernsbacher Altstadt: verkehrsberuhigte Bereiche



Beschreibung der Situation

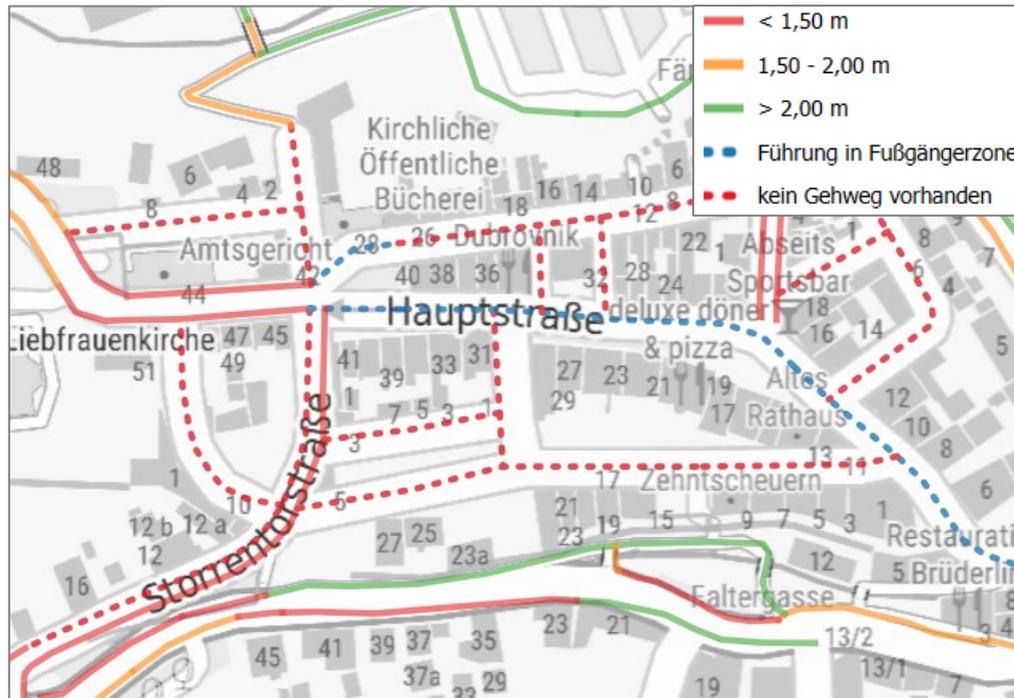
- Gehwege nicht vorhanden
- wichtige Fußwegeachsen im Altstadtbereich



Amtsstraße, Kornhausstraße

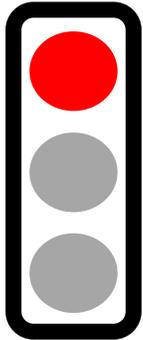


Turm-gasse, Judengasse



Sicherheit

Keine Gehwege in der Gernsbacher Altstadt: verkehrsberuhigte Bereiche

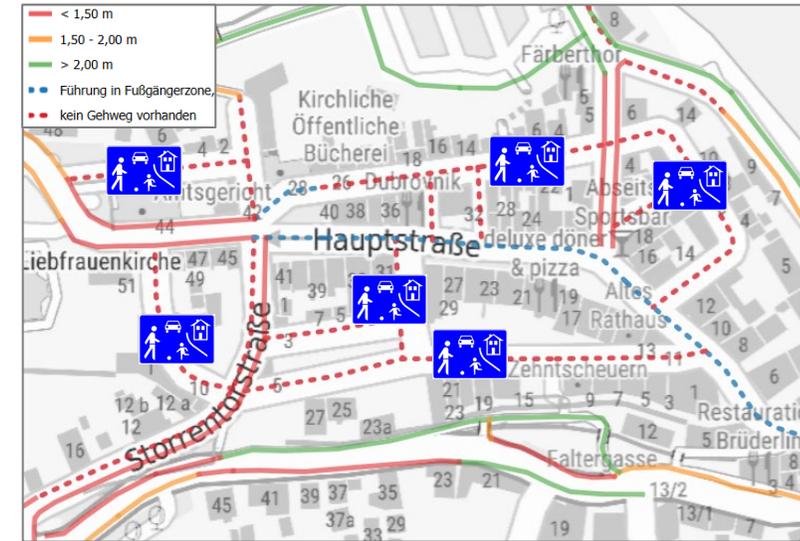


Sicherheit

Maßnahmenempfehlung:

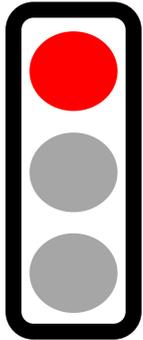
- **Verkehrsberuhigten Bereich** einrichten, ggf. punktuell Straßenraum umgestalten
 - Schrittgeschwindigkeit für Kfz
 - Fußverkehr darf die gesamte Straße nutzen, auch zum Spielen
 - Kfz-Verkehr muss sich anpassen
 - Kfz-Parken muss markiert werden

 **zu Fuß Gehen in der Altstadt verbessern und attraktivieren !**



„Eingangstor“ zum Verkehrsberuhigten Bereich, Horn Bad Meinberg

Keine Gehwege in der Gernsbacher Altstadt: verkehrsberuhigte Bereiche



Sicherheit

Beschreibung der Situation

Lage der neuen Fuß- und Radbrücke:

- sensibler Bereich mit voraussichtlich hohem Fuß- und Radverkehrsaufkommen
- keine Flächenpotenziale für regelgerechte Gehwege am Färbertorplatz
- neue Wohnbebauung mit Parkhaus ist geplant

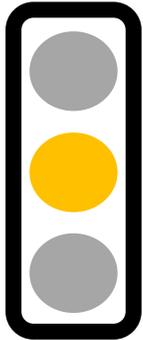
Maßnahmenempfehlung

- **Verkehrsberuhigten Bereich** einrichten
 - Schrittgeschwindigkeit für Kfz
 - Fußverkehr darf die gesamte Straße nutzen
 - Kfz-Verkehr muss sich anpassen
 - Kfz-Parken muss markiert werden



„Eingangstor“ zum Verkehrsberuhigten Bereich, Horn Bad Meinberg

Parkstreifen in Multifunktionsstreifen umwandeln



Barrierefreiheit

Beschreibung der Situation

- Fahrräder, E-Roller, Außengastronomie, Abfalltonnen, Möblierung (Parkautomaten) schränken die Gehwegbreite und die Sicht (Kinder!) zusätzlich ein.



Igelbachstraße

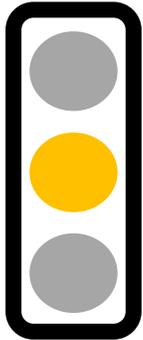
Maßnahmenempfehlung

- **Multifunktionsflächen** statt Parkstreifen einrichten
- alle Einbauten, wie Radabstellanlagen, Ladesäulen etc. sowie sonstige (temporäre) Barrieren, finden auf diesen Flächen Platz → freie Gehflächen



Heilbronn

Barrierefreiheit an Querungsstellen verbessern



Barrierefreiheit

Beschreibung der Situation:

- Zebrastreifen und Ampeln sind tlw. nicht barrierefrei gestaltet
- Es fehlen die Bordabsenkungen / differenzierten Doppelborde



Weinbergstraße (K3766)



Igelbachstraße (L78) / Murginsel

Maßnahmenempfehlung:

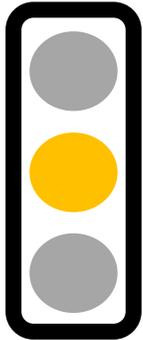
- Querungsstellen (systematisch) barrierefrei herstellen
- Prioritäten-Liste erarbeiten
- Optimierung von Ampeln: mit 1,0 m/s (unterster Grenzwert laut RiLSA) rechnen
- Mehr-Sinne-Prinzip: akustische und taktile Leitsysteme und Doppelbord ergänzen



Monheim



Barrierefreiheit an Bushaltestellen herstellen



Barrierefreiheit

Beschreibung der Situation:

- Bushaltestellen nicht barrierefrei ausgebaut



Maßnahmenempfehlung:

- Bushaltestellen (systematisch) barrierefrei herstellen
- Prioritäten-Liste erarbeiten bzw. abarbeiten

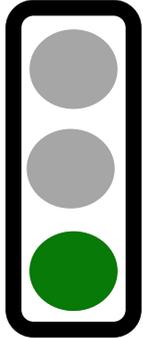


Castrop-Rauxel



Stadtallendorf

Aufenthaltsqualität auf dem Salmenplatz erhöhen



Attraktivität

Beschreibung der Situation:

- zentraler Platz mit sehr guten Elementen: Wasserspiel und Sonnensegel
- aber:
- Parkflächen ziehen Parksuchverkehr an
- keine barrierefreien Sitzgelegenheiten
- wenig Begrünung
- Barrieren („Steinblöcke“)

Maßnahmenempfehlung:

- Verlagerung der öffentlichen Parkplätze in Parkierungsanlage
- Barrierefreie Sitzgelegenheiten
- keine Kfz-Durchfahrt mehr ermöglichen
- mehr Begrünung
- Barrieren entfernen oder kontrastreicher gestalten



Prioritäten und Kostenschätzung



Prioritäten

Schulwegrelevanz

- Maßnahme liegt im unmittelbaren Einzugsbereich einer Schule = 2 Punkte (bis zu einem Radius 350 m)
- Maßnahme liegt auf der Schulwegroute eines Schulwegplans = zusätzlich 1 Punkt

Verkehrssicherheit (Unfallbelegung nach Unfallanalyse) Rad- und Fußverkehrsunfälle

- Maßnahme an Knoten oder Strecke mit mehr als 1 Unfall = 3 Punkte
- Maßnahme an Knoten oder Strecke mit 1 Unfall = 2 Punkte

Bürgervotum

- mehrere Nennungen = 2 Punkte
- eine Nennung = 1 Punkt

Netzbedeutung Rad- und Fußverkehr

- Maßnahme liegt auf Nahmobilitätsachse = 3 Punkte
- Maßnahme liegt auf Wunschlinie 1. Ordnung = 2 Punkte
- Maßnahme liegt auf Wunschlinie 2. Ordnung = 1 Punkte

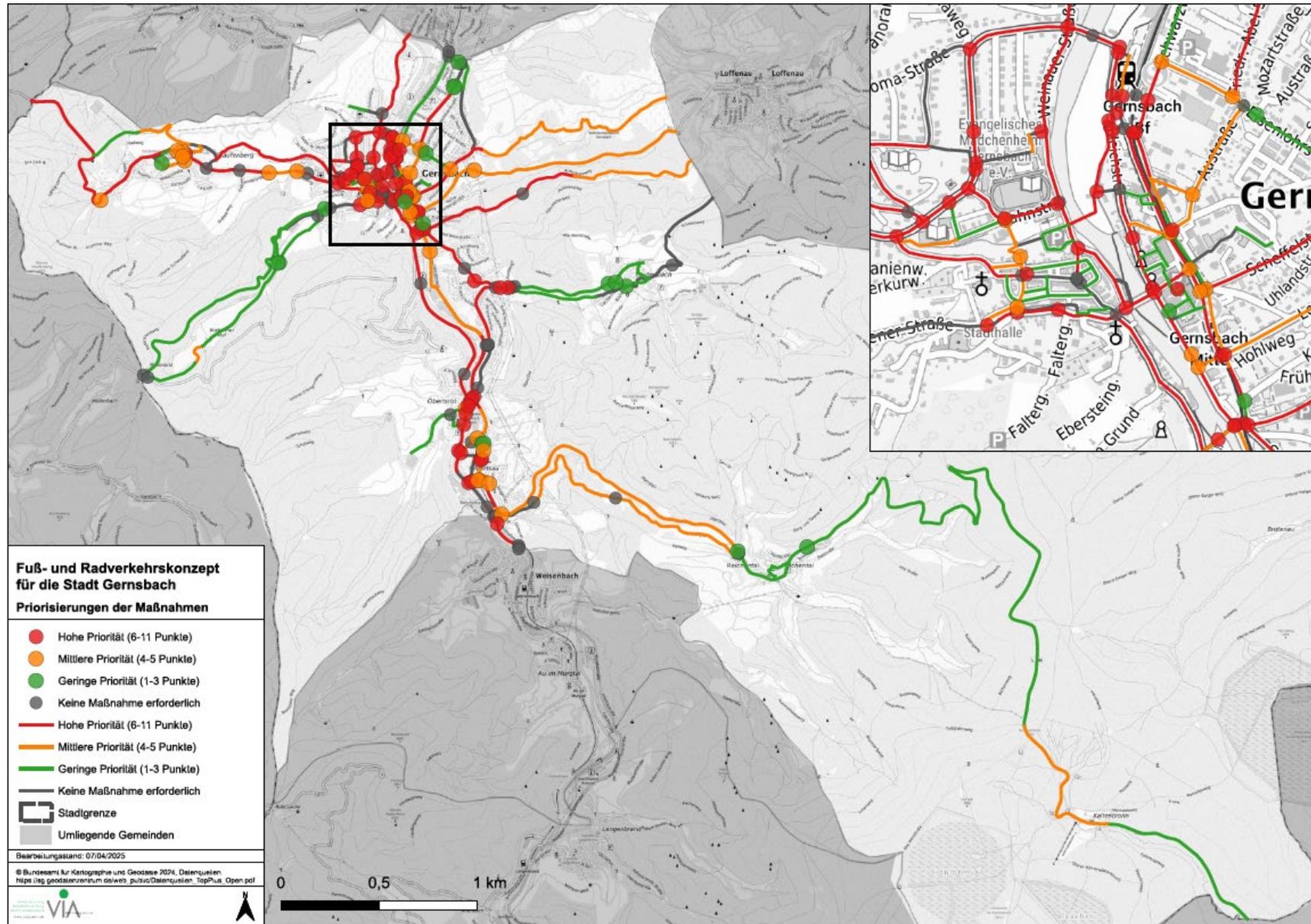
Kfz-Belastung außerorts

- > 2.500 DTV = 2 Punkte
- 1.000 – 2.500 DTV = 1 Punkt
- < 1.000 DTV = 0 Punkte

Touristische Bedeutung

- Maßnahme liegt auf RadNETZ Baden-Württemberg = 2 Punkte
- Weitere touristische Route: 1 Punkt

Prioritäten



Überschlägige Kostenschätzung

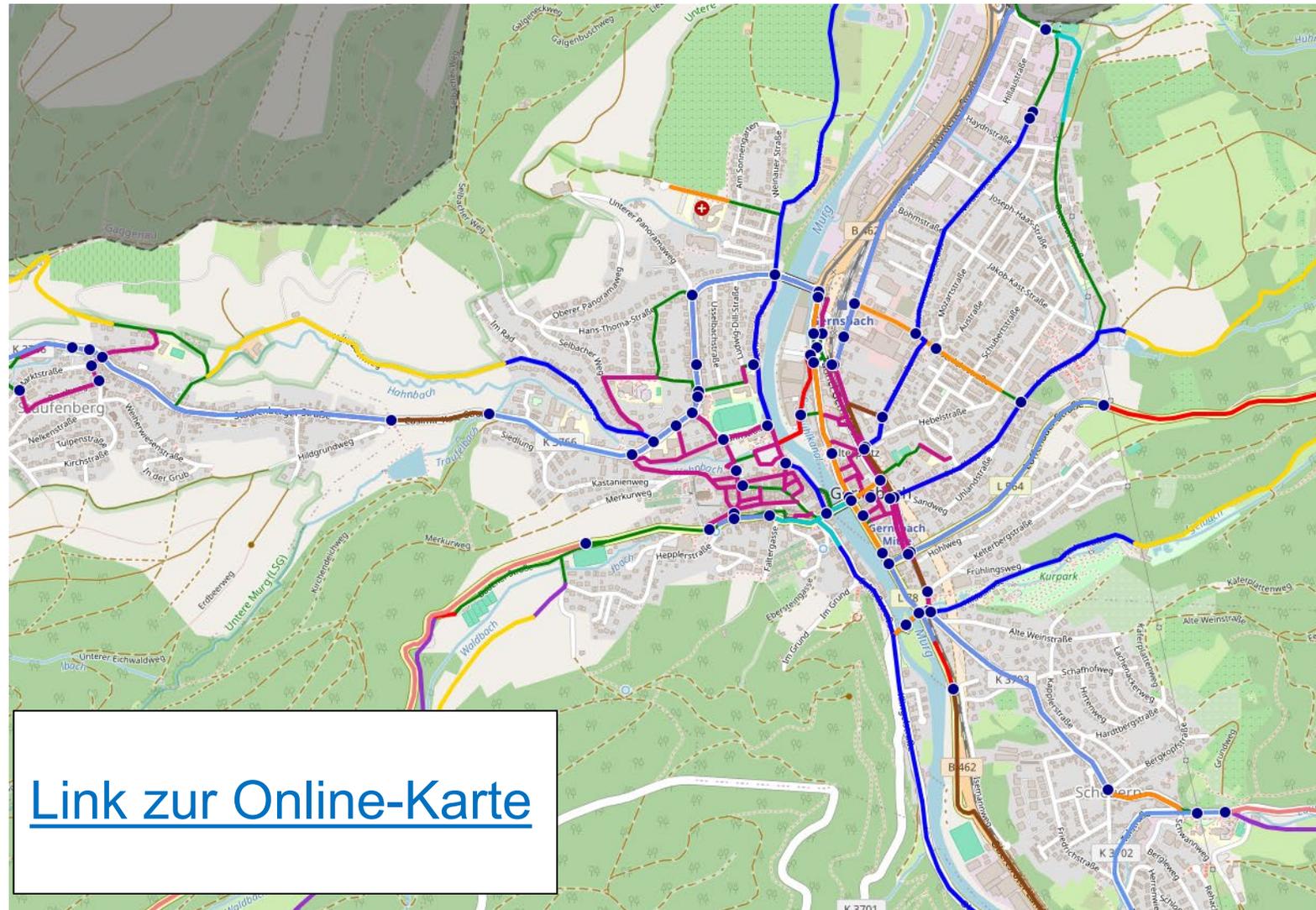
Priorisierung \ Baulast	Geringe Priorität (1-3 Punkte)	Mittlere Priorität (4-5 Punkte)	Hohe Priorität (6-11 Punkte)	Gesamt
Bund	0 €	271.600 €	655.590 €	927.190 €
Land	3.658.480 €	2.668.330 €	351.500 €	6.678.310 €
Kreis	478.300 €	109.200 €	2.072.690 €	2.660.190 €
Stadt	655.605 €	1.734.570 €	1.738.955 €	4.129.130 €
Gesamt	4.792.385 €	4.783.700 €	4.818.735 €	14.394.820 €

**Investitionsvolumen:
rund 3.500.000 €
350.000 € pro Jahr
abzügl. Fördermittel**

2. Phase
Bürgerinformation:
Online-Karte



Online-Maßnahmenkarte



Daten anzeigen x Schließen

Fuß- und Radverkehrskonzept für die Stadt Gernsbach

von VIA

Maßnahmenplanung

- Knotenpunktmaßnahme
- Neubau Radverkehrsanlage
- Neubau Radverkehrsanlage (weiterer Bedarf)
- Ausbau Radverkehrsanlage
- Oberflächenanierung
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit prüfen
- Schutzstreifen/Piktogrammreihe markieren
- Fahrradstraße einrichten
- Randmarkierung herstellen
- Fußverkehrsmaßnahme
- Sonstige Maßnahmen
- Keine Maßnahme erforderlich
- Geprüfte Alternative

Weitere zuschaltbare Layer:

Prioritäten

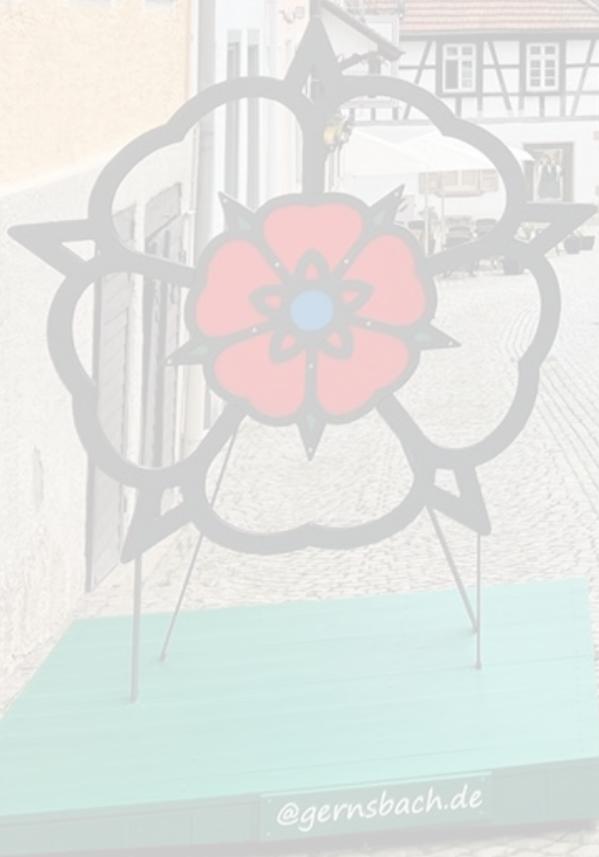
- Hohe Priorität (6-11 Punkte)
- Mittlere Priorität (4-5 Punkte)
- Niedrige Priorität (1-3 Punkte)

Zentrale Orte, Gemeinden und Ortsteile

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Gemeinde ohne zentralörtl. Funktion

Wunschliniennetz

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**





Fahrradstraßen außerorts auf klassifizierten Straßen

Bundesland	Kreis	Gemeinde/Stadt	Straßenname	Status
Niedersachsen	LK Gießen	Lollar und Daubringen	K29	umgesetzt
Sachsen-Anhalt	LK Harz	Timmenrode und Warnstedt	K1360	umgesetzt
Bayern	LK Ebersberg	Glonn und Moosach	St2351	in Umsetzung
Niedersachsen	LK Goslar	Immenrode	K24	Beschlussvorlage
Sachsen	LK Nordsachsen	Eilenburg	K7430	Beschlussvorlage
Sachsen-Anhalt	LK Börde und Salzlandkreis	Altenweddingen und Unseburg	K1261	geplant
Hessen	LK Waldeck-Frankenberg	Asel-Süd	K59	abgelehnt

**Pilotprojekt
für das Land
Baden-Württemberg?**

Prinzipiell teilt die AGFK-BW die Einschätzung aus dem Leitfaden zu Fahrradstraßen der AGFS-NRW, wonach die VwV-StVO zu Zeichen 244.1 nicht nach Straßenklassen unterscheidet und somit bspw. die Möglichkeit besteht, eine schwach vom Kfz-Verkehr belastete Kreisstraße als Fahrradstraße auszuweisen.

Wir würden Ihnen empfehlen, sich frühzeitig mit der oberen oder obersten Verkehrsbehörde abzustimmen. Hierzu hat der Landkreis Rastatt als AGFK-Mitglied auch die Möglichkeit, die AG Straßenverkehrsbehörden der AGFK-BW zu nutzen.

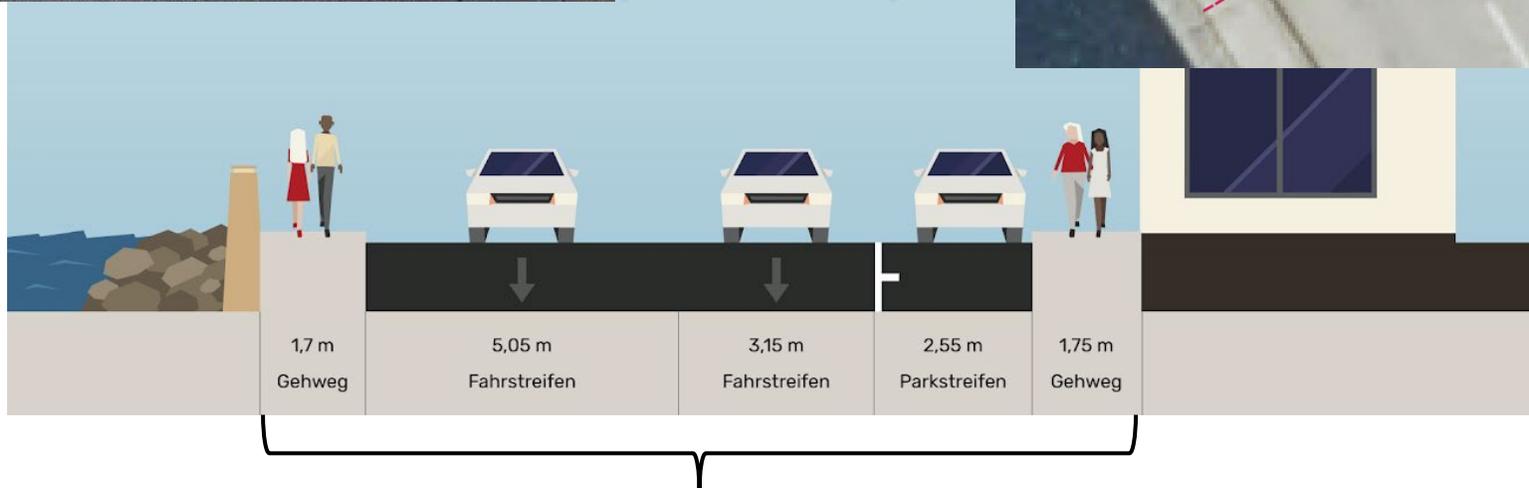
Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK BW), per Email 01.07.2025

**Erste Ideen aus Sicht der Nahmobilität
zur städtebaulichen Umgestaltung der
Achse Igelbachstraße und
Bleichstraße**

Igelbachstraße: Bestand

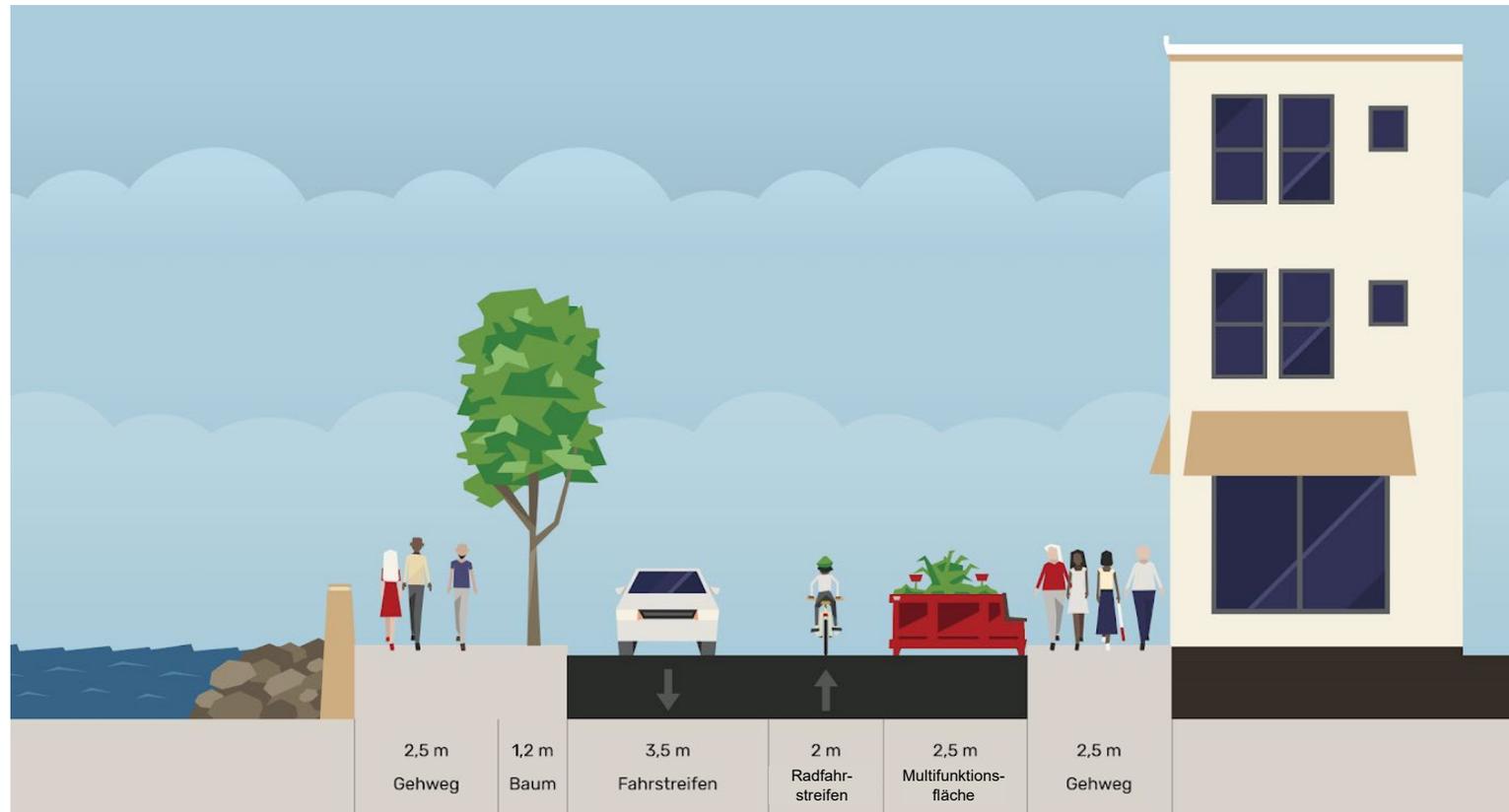


Querschnitt im Bereich Zugangs zum Rathaus



14,20 m: 10,75 m MIV und 3,45 m FV

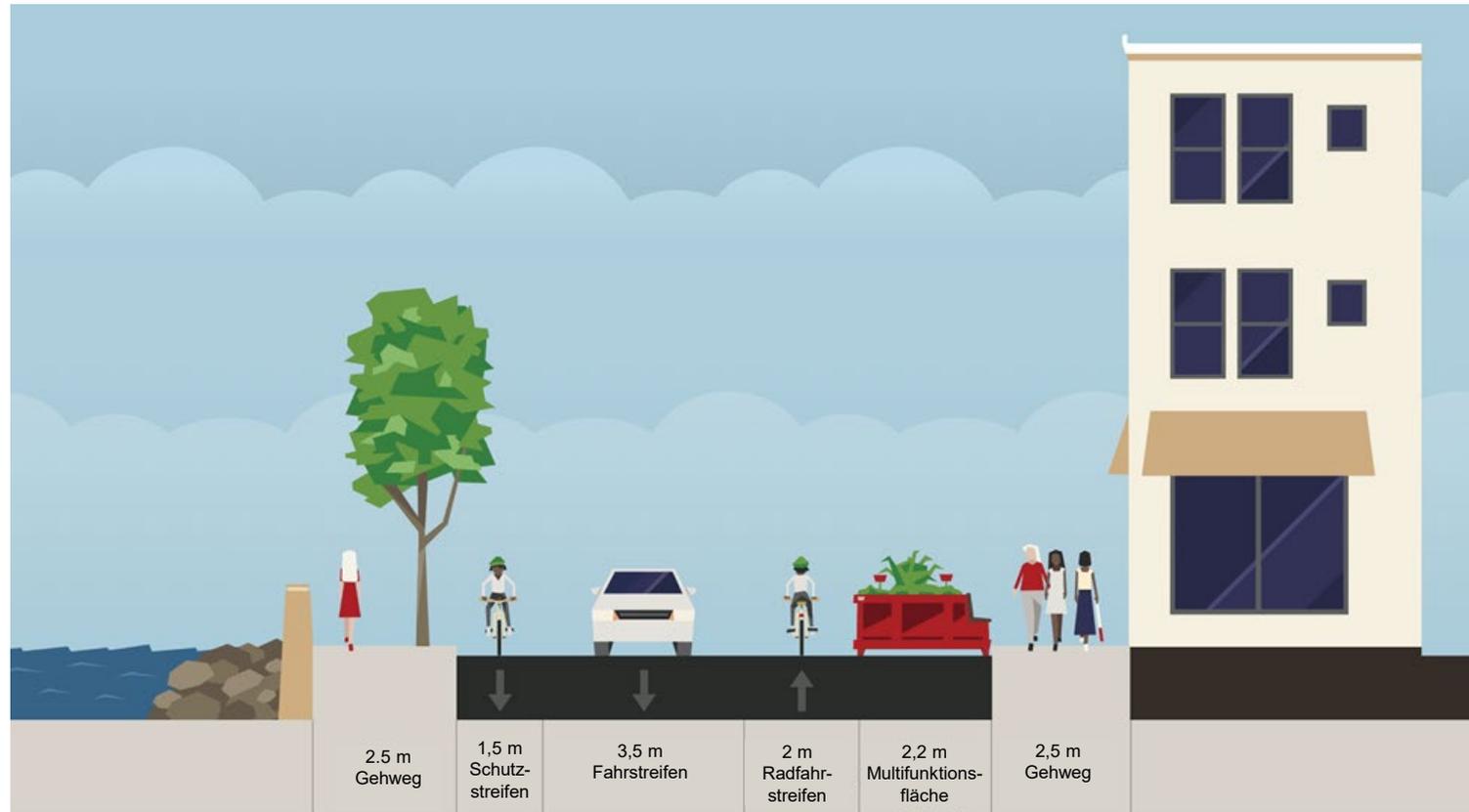
Igelbachstraße – Variante „Promenade“



14,20 m: 3,50 m MIV, 2,00 m RV, 5,00 m FV

- Radfahrstreifen in Gegenrichtung
- Multifunktionsfläche für (Fahrrad-)Parken, Grünflächen, Mobiliar, Außengastro
- Westlich: „Promenade entlang der Murg“
- Östlich: Gehwege mit Regelbreite

Igelbachstraße – Variante mit beidseitiger Radverkehrsführung



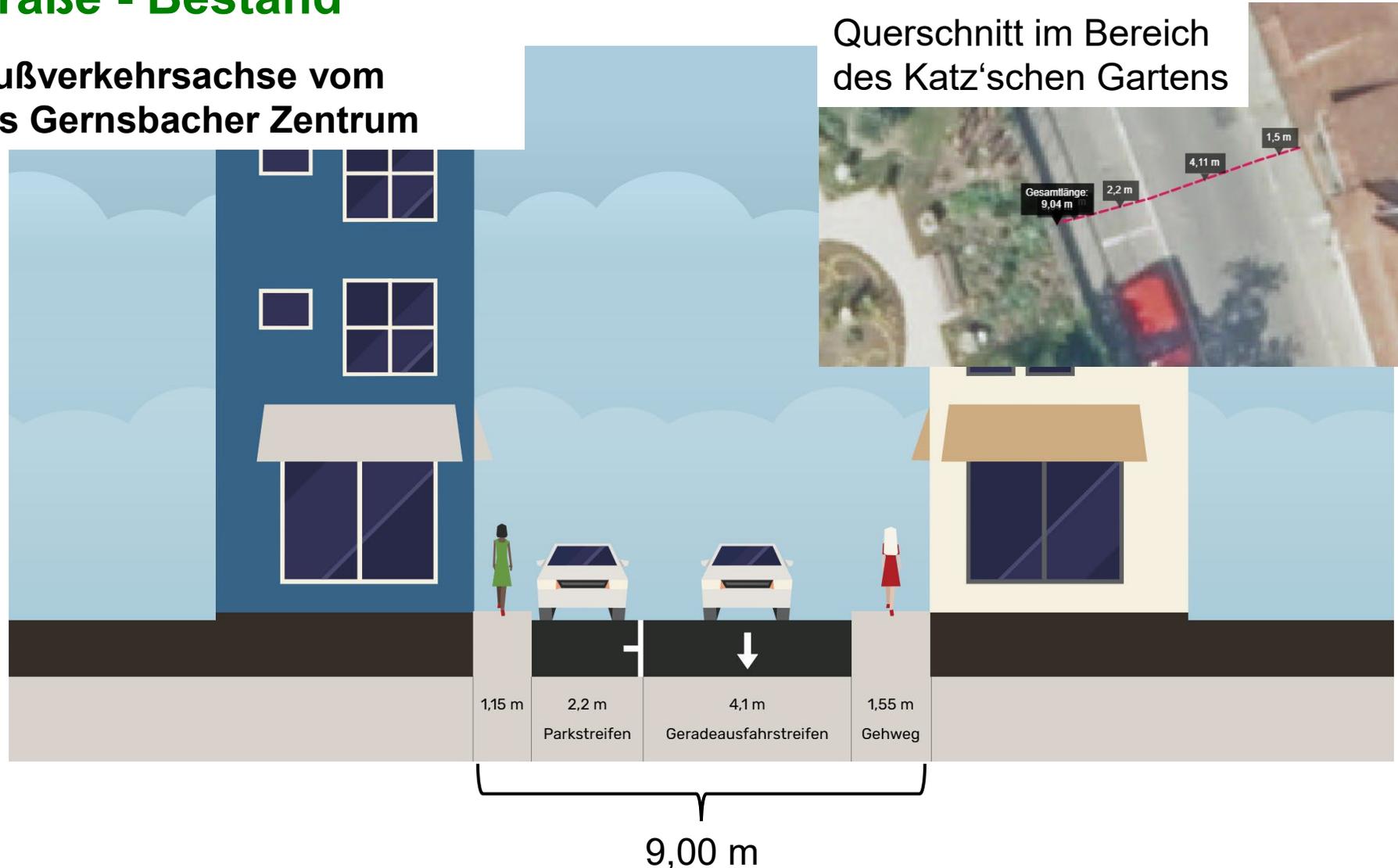
14,20 m: 3,50 m MIV, 3,50 m RV, 5,00 m FV

- Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen
- Radfahrstreifen in Gegenrichtung
- Multifunktionsfläche für (Fahrrad-)Parken, Grünflächen, Mobiliar, Außengastro
- beidseitig Gehwege mit Regelbreite

Bleichstraße - Bestand

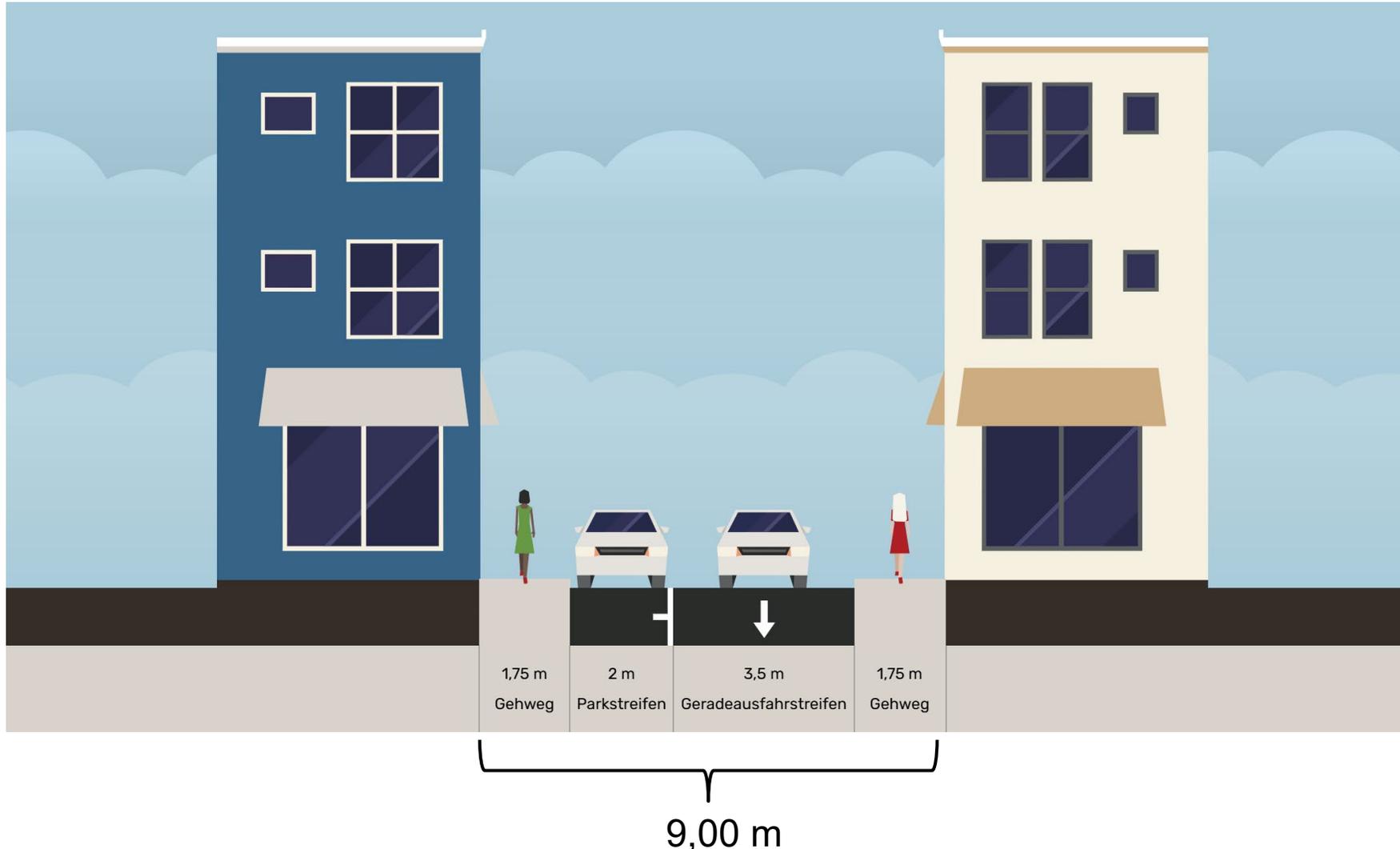
Wichtige Fußverkehrsachse vom
Bahnhof ins Gernsbacher Zentrum

Querschnitt im Bereich
des Katz'schen Gartens



6,3 m MIV und 2,7 m FV (70 % MIV | 30 % FV)

Bleichstraße – Variante mit Parkstreifen, ohne Radverkehrsinfrastruktur



- Parkstreifen bleibt
- Gehwege mit 1,75 m Breite
- keine Radverkehrsinfrastruktur:
Mischverkehr

Bleichstraße – Variante mit Schutzstreifen, ohne Parkstreifen



- Parkstreifen entfällt
- beidseitig Gehwege in Regelbreite
- einseitiger Schutzstreifen (in Gegenrichtung)

Verkehrsversuch
!

**Von Kreisverkehr
Bahnhof bis
Loffenauer Straße**

9,00 m:
3,5 m MIV, 1,5 m RV, 4 m FV (39 % MIV | 61 % Umweltverbund)

Neubau erforderlich oder Parallele in Wert setzen

Bsp. Gernsbach – Loffenau (L564, DTV 2021: 5.307)

Umfwegfaktor bei 1,1

