



 Schüßler-Plan

ZIV Mobilität
planen

RDV Zwingenberg – Heppenheim
Öffentlichkeitsbeteiligung



Teil 1: Präsentation der Empfehlungsvariante

- Was ist eine Raddirektverbindung?
- Auswahl der Varianten
- Variantenbewertung & Empfehlungsvariante

Teil 2: Interaktive Beteiligung

- Information | Potenziale & Konflikte | Bewertung

Teil 3: Zusammenfassung und Ausblick

- Erste Erkenntnisse aus der Beteiligung
- Weitere Planungsschritte
- Offene Fragen

Ihre Meinung ist gefragt!



1. Mentimeter-Umfrage



Teil 1: Präsentation der Empfehlungsvariante

- Was ist eine Raddirektverbindung?
- Auswahl der Varianten
- Variantenbewertung & Empfehlungsvariante

Teil 2: Interaktive Beteiligung

- Information | Potenziale & Konflikte | Bewertung

Teil 3: Zusammenfassung und Ausblick

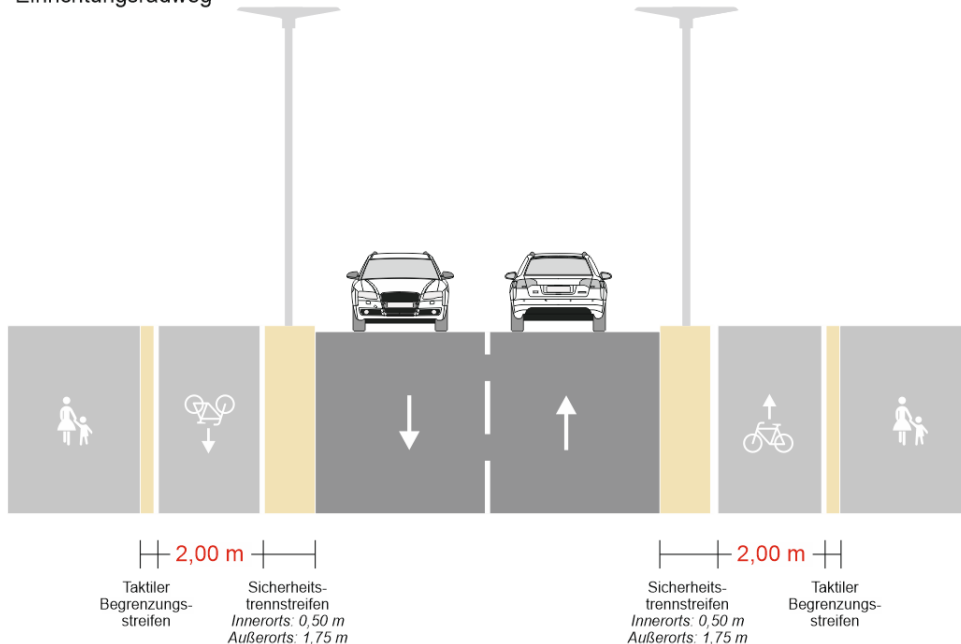
- Erste Erkenntnisse aus der Beteiligung
- Weitere Planungsschritte
- Offene Fragen

Was ist eine Raddirektverbindung?

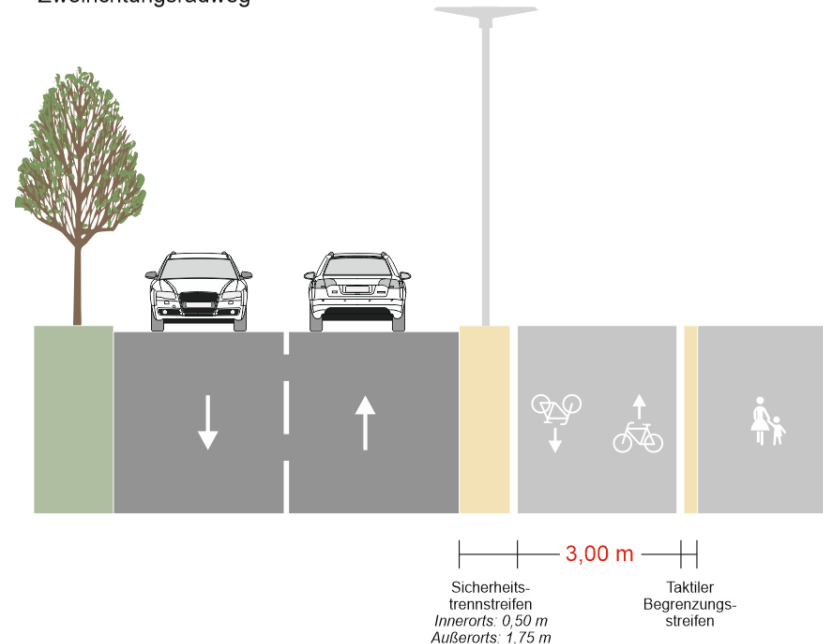
Komfortable Radwegeverbindung auf denen Radfahrende möglichst direkt, kreuzungsarm und sicher ans Ziel kommen.

- **Zielgruppe:** Alltagsradverkehr (Pendelnde, Berufs- und Ausbildungsverkehr)
- Hoher Ausbaustandard (Breite Wege, hohe Belagsqualität, gute Erkennbarkeit, ...)
- Raddirektverbindungen (RDV) $\neq$ schnelle Fahrgeschwindigkeiten des Radverkehrs $\rightarrow$ Verkürzte Reisezeit durch geringe Zeitverluste an Knotenpunkten und direkte Führung
- Raddirektverbindungen i.d.R. bei einem Potenzial von 1.500 Radfahrenden / Tag (im Querschnitt)

Raddirektverbindung (RDV)
Einrichtungsradschw



Raddirektverbindung (RDV)
Zweirichtungsradschw

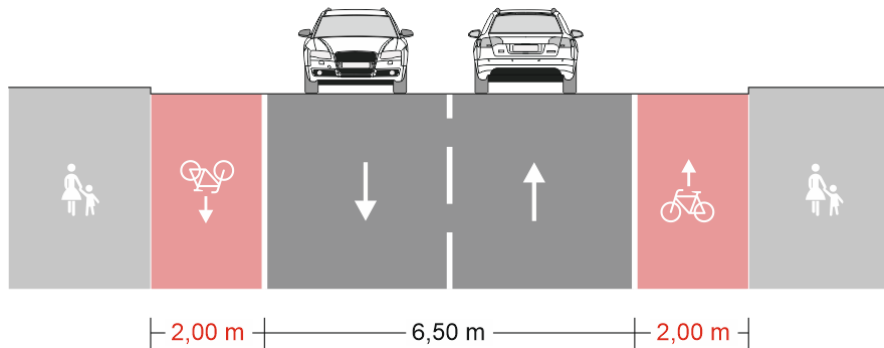


Was ist eine Raddirektverbindung?

Führungsbeispiele

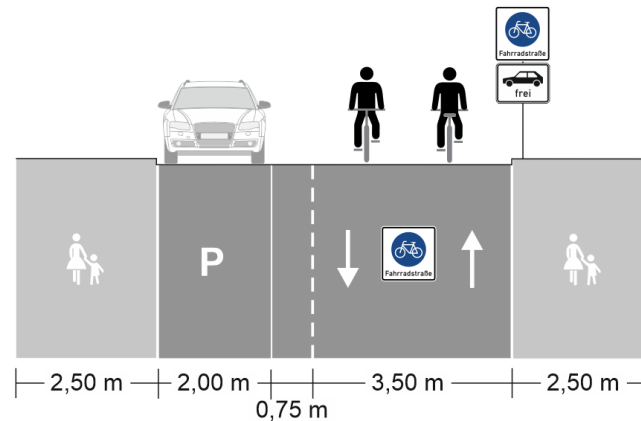
Radfahrstreifen

Regelbreite = 2,00 m



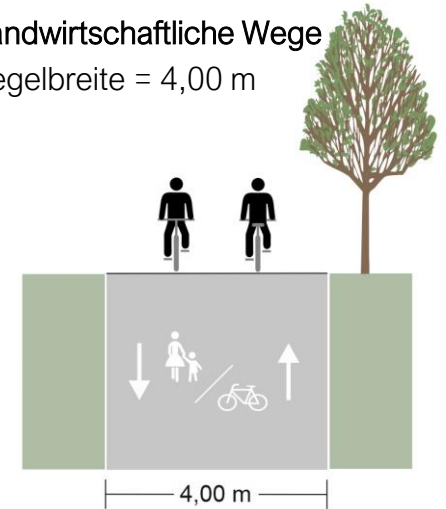
Fahrradstraße

Regelbreite = 3,50 m



Landwirtschaftliche Wege

Regelbreite = 4,00 m



Merkmale

- **Innerorts** an Hauptverkehrsstraße
- Zu Stellplätzen muss ein Sicherheitsabstand von min. 0,75 m eingehalten werden

- **Innerorts** in Nebenstraßen
- Fahrradstraße in Tempo-30-Zone (mit Kfz frei) mit Bevorrechtigung für den Radverkehr
- Zu Stellplätzen muss ein Sicherheitsabstand von min. 0,75 m eingehalten werden

- Führung **Außerorts**
- Landwirtschaftlicher Verkehr ist frei
- Nutzung nur bei entsprechenden Vereinbarungen zur Verkehrssicherheit, Reinigung und Winterdienst

Bundesebene

- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Landesebene

- Qualitätsstandards und Musterlösungen
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Darin enthalten sind Hinweise und Vorgaben für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen.





Teil 1: Präsentation der Empfehlungsvariante

- Was ist eine Raddirektverbindung?
- **Auswahl der Varianten**
- Variantenbewertung & Empfehlungsvariante

Teil 2: Interaktive Beteiligung

- Information | Potenziale & Konflikte | Bewertung

Teil 3: Zusammenfassung und Ausblick

- Erste Erkenntnisse aus der Beteiligung
- Weitere Planungsschritte
- Offene Fragen

Auswahl der Varianten



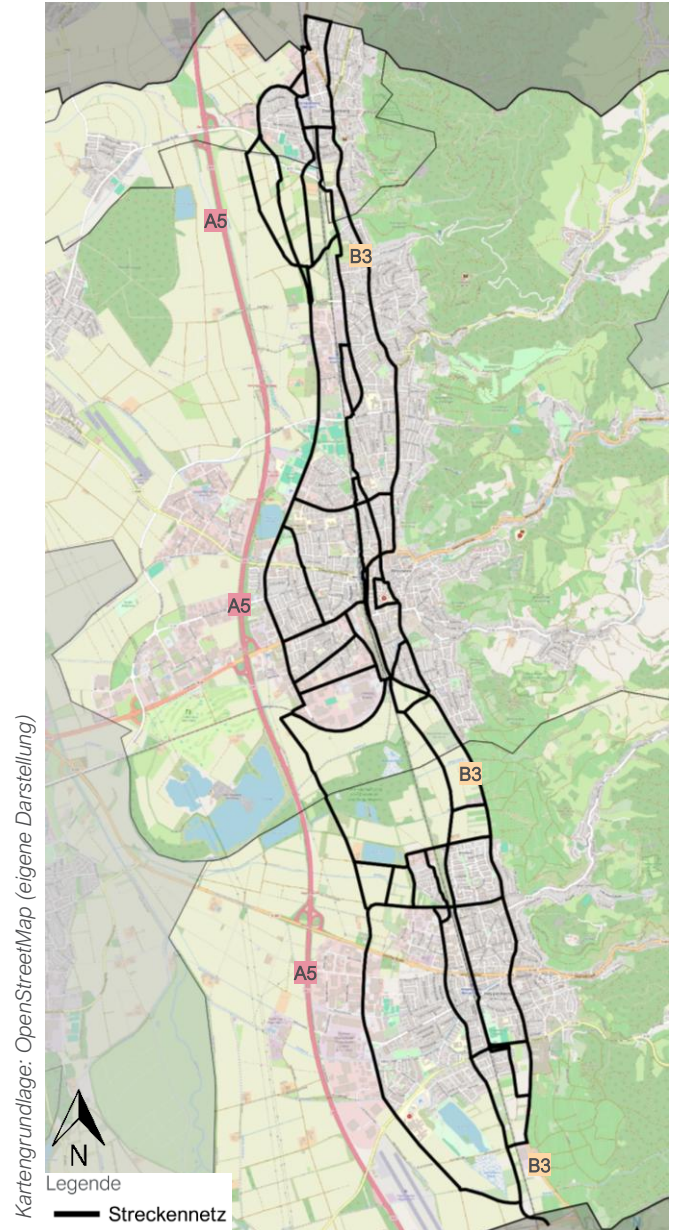
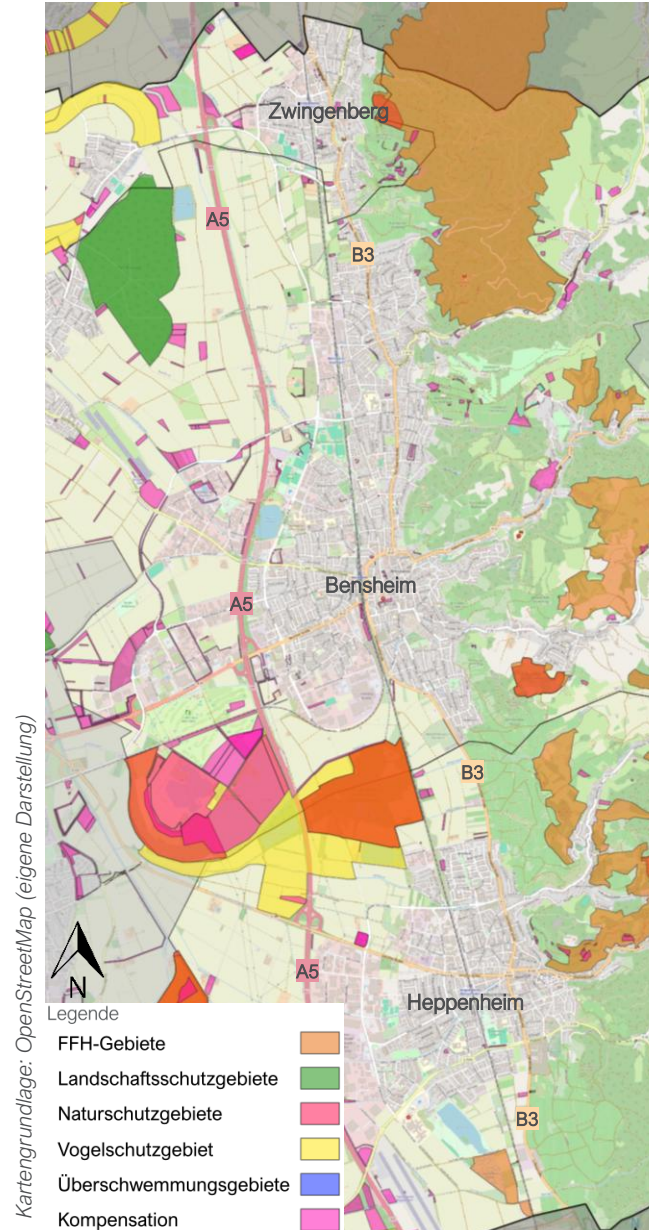
→ **Regelmäßige Abstimmungen** innerhalb der **Projektgruppe** bestehend aus Vertreter*innen des Kreises Bergstraße und der Städte Heppenheim, Bensheim und Zwingenberg.

Grundlagen

- Machbarkeitsstudien:
 - RSV Darmstadt – Rhein-Neckar (2019, R+T Verkehrsplanung GmbH)
 - RDV Darmstadt – Zwingenberg (2023, Hessen Mobil)
- Bestandsnetz, Querungen der Bahntrasse, Schutzzonen, Luftbilder...

Streckennetz

- Aus der Grundlagenanalyse wurde das Streckennetz entwickelt
- **Streckennetz** = mögliche Straßen und Wege, die für die RDV in Frage kommen könnten
- Anschließend wurden in einer ersten Abschätzung die Abschnitte des Streckennetzes nach ihrer möglichen Umsetzbarkeit eingeordnet



Raddirektverbindung Zwingenberg - Heppenheim

Befahrungsnetz & Vor-Ort-Befahrung

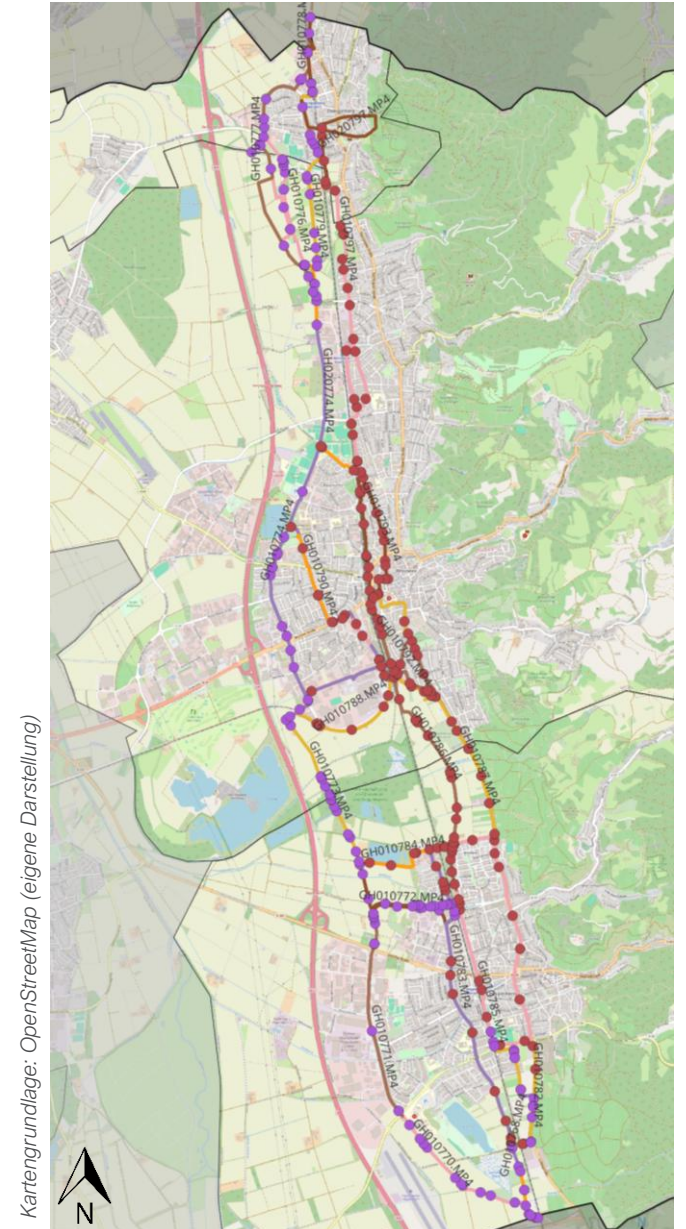
Befahrungsnetz

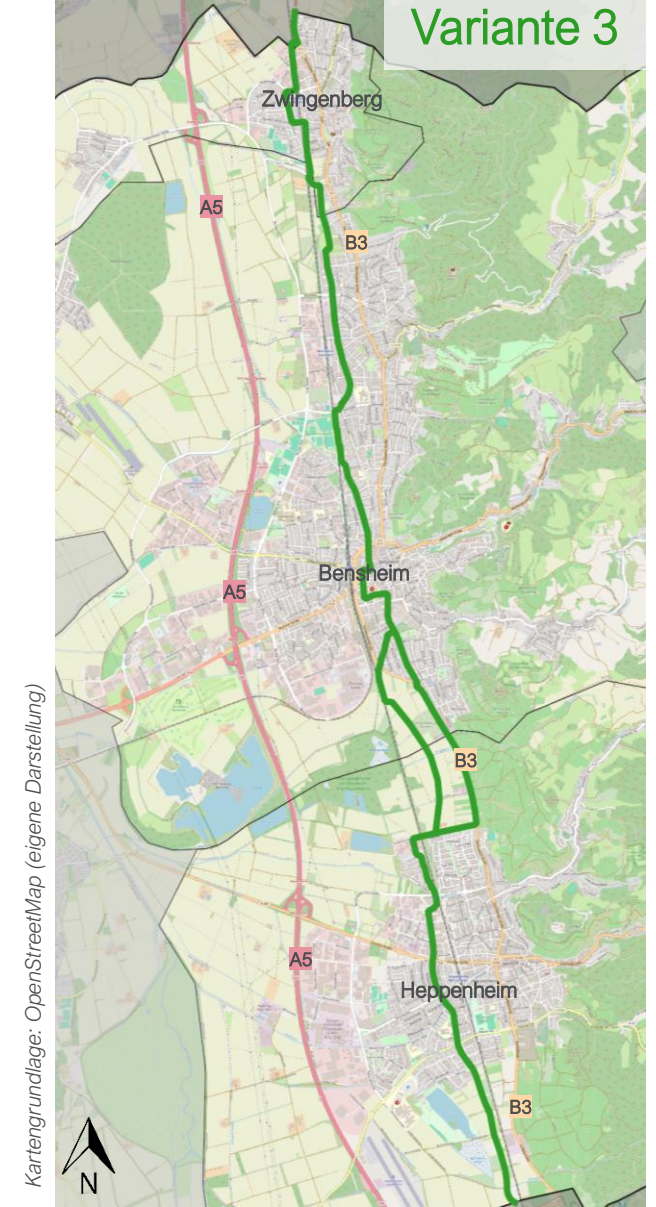
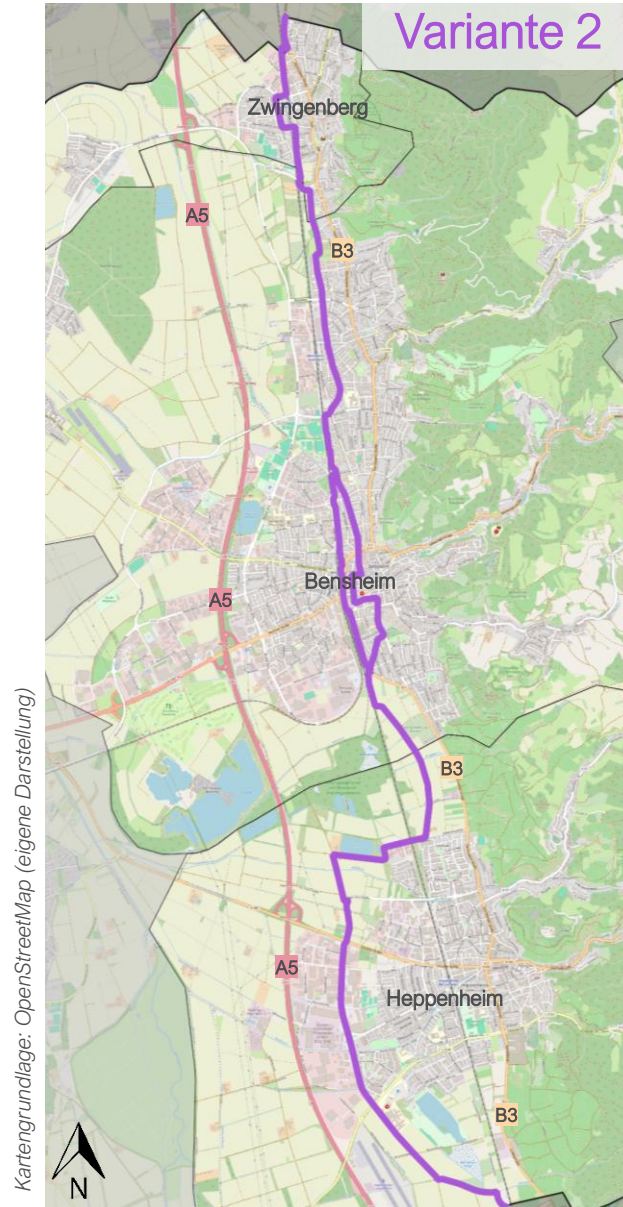
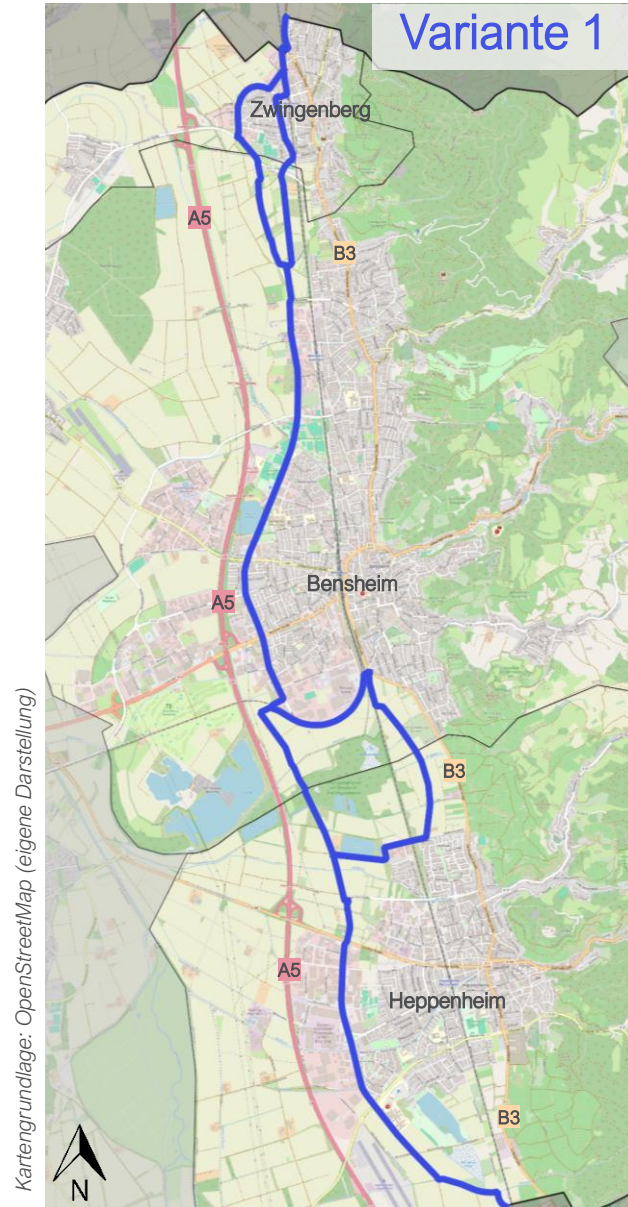
- Aus dem Streckennetz und der ersten Einschätzung über die Umsetzbarkeit wurde das Befahrungsnetz entwickelt und im Anschluss mit dem Fahrrad befahren (vgl. linkes Bild)

Befahrung

- 18. & 19. Februar 2025
- 70 km gefahrene Kilometer mit dem Fahrrad (vgl. rechtes Bild)
- 4:30 h Videomaterial & 370 Fotos (vgl. rechtes Bild)

→ Dient als Grundlage für die Findung der Streckenvarianten





Potenzial- und Konfliktstellen

1



Tiergartenstr.

3



Unterführung Gunderslachstr.

2

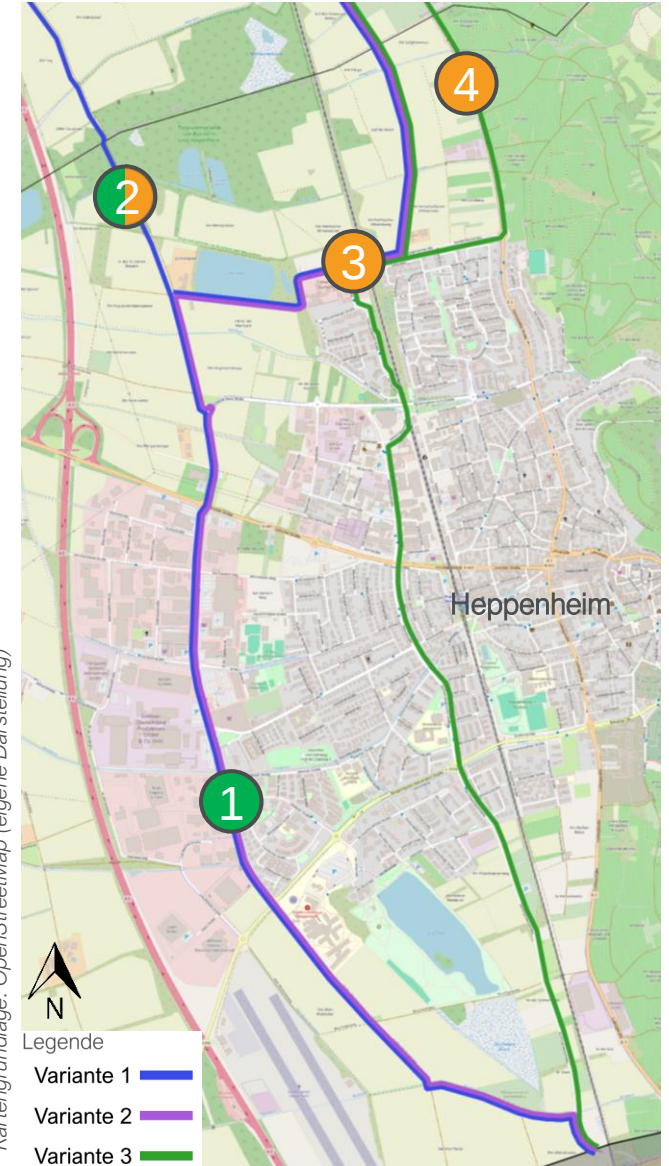


Naturschutzgebiet

4



B3





Teil 1: Präsentation der Empfehlungsvariante

- Was ist eine Raddirektverbindung?
- Auswahl der Varianten
- **Variantenbewertung & Empfehlungsvariante**

Teil 2: Interaktive Beteiligung

- Information | Potenziale & Konflikte | Bewertung

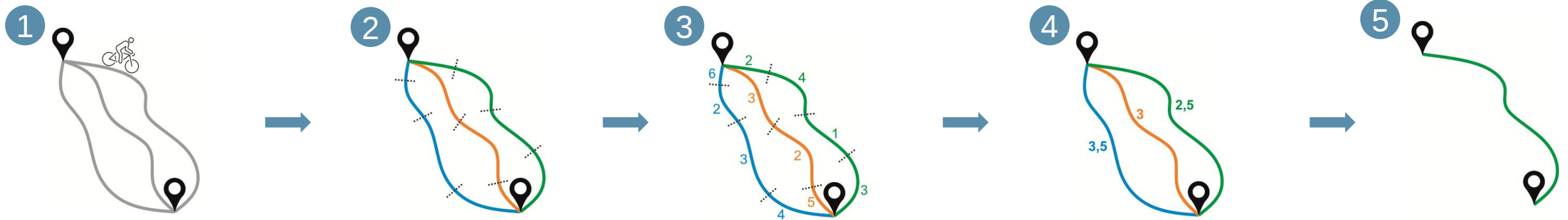
Teil 3: Zusammenfassung und Ausblick

- Erste Erkenntnisse aus der Beteiligung
- Weitere Planungsschritte
- Offene Fragen



→ **Regelmäßige Abstimmungen** innerhalb der **Projektgruppe** bestehend aus Vertreter*innen des Kreises Bergstraße und der Städte Heppenheim, Bensheim und Zwingenberg.

Vorgehen zur Auswahl einer Empfehlungsvariante



Grundlage der Bewertung bildet die Befahrung vor Ort

- Befahrung des zuvor festgelegten Streckennetzes

Einteilung des befahrenen Streckennetzes in Teilabschnitte

- Bei Wechsel der Streckencharakteristik, Führungsform etc.

Bewertung der Teilabschnitte anhand eines standardisierten Bewertungskatalogs

- Bei Wechsel der Streckencharakteristik, Führungsform etc.

Ermittlung der Gesamtbewertung für jede Variante

- Bewertete Teilabschnitte werden zu Varianten zusammengesetzt
- Aus den Bewertungen der Teilabschnitte wird eine Durchschnittsnote für jede Variante ermittelt
- Die Ermittlung der Durchschnittsnote erfolgt längenbezogen (Teilabschnittslänge bezogen auf Gesamtlänge der Variante)

Ableiten der Empfehlungsvariante

- Variante mit bester Durchschnittsnote = Empfehlungsvariante

Kriterium	Unterkriterium	Bewertungsgrundlage
Streckenattraktivität	Direktheit	Umwegefaktor
	Umsetzbarkeit	%-Anteil im RDV-Standard realisierbar
	Führungsform	Selbstständig / straßenbegleitende Führung Fahrradstraße / Wirtschaftsweg / Radfahrstreifen Schutzstreifen / Mischverkehr
	Zeitverluste	s/km Zeitverlust
Konfliktpunkte	Konflikt mit dem fließenden Kfz-Verkehr	%-Anteil des Streckenabschnitts beeinflusst
	Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	Anzahl entfallender Stellplätze
	Konflikt mit dem landwirtschaftlichen Verkehr	%-Anteil des Streckenabschnitts beeinflusst
	Konflikt mit dem Fußverkehr	%-Anteil des Streckenabschnitts beeinflusst
Umsetzungsrelevante Faktoren	Entfall von Bäumen	Anzahl entfallender Bäume
	Naturräumliche Schutzzonen	Kein Schutzgebiet betroffen Landschaftsschutzgebiet / Überschwemmungsgebiet Naturschutzgebiet / FFH-Gebiet / Biotope
	Neuversiegelung	m ² Neuversiegelung pro km
	Grobkostenschätzung	€ pro km

Hinweise

- Schulnotensystem von 1 bis 6
- Alle Unterkriterien wurden **gleich gewichtet**.

Verlauf der Empfehlungsvariante

Am Erbachwiesenweg → Großer Weidäckerweg → Tiergartenstr. →
Bürgermeister-Kunz-Str. → Außerhalb → weiter auf Außerhalb durch das
Naturschutzgebiet → Berliner Ring → östlich des Berliner Rings → Bleichstr. →
Ahornstr. → Platanenallee → Rieslingstr. → B3

Mögl. Konfliktpunkte

- Naturschutzgebiet am Tongrubengelände zwischen Heppenheim und Bensheim

Varianteninformationen

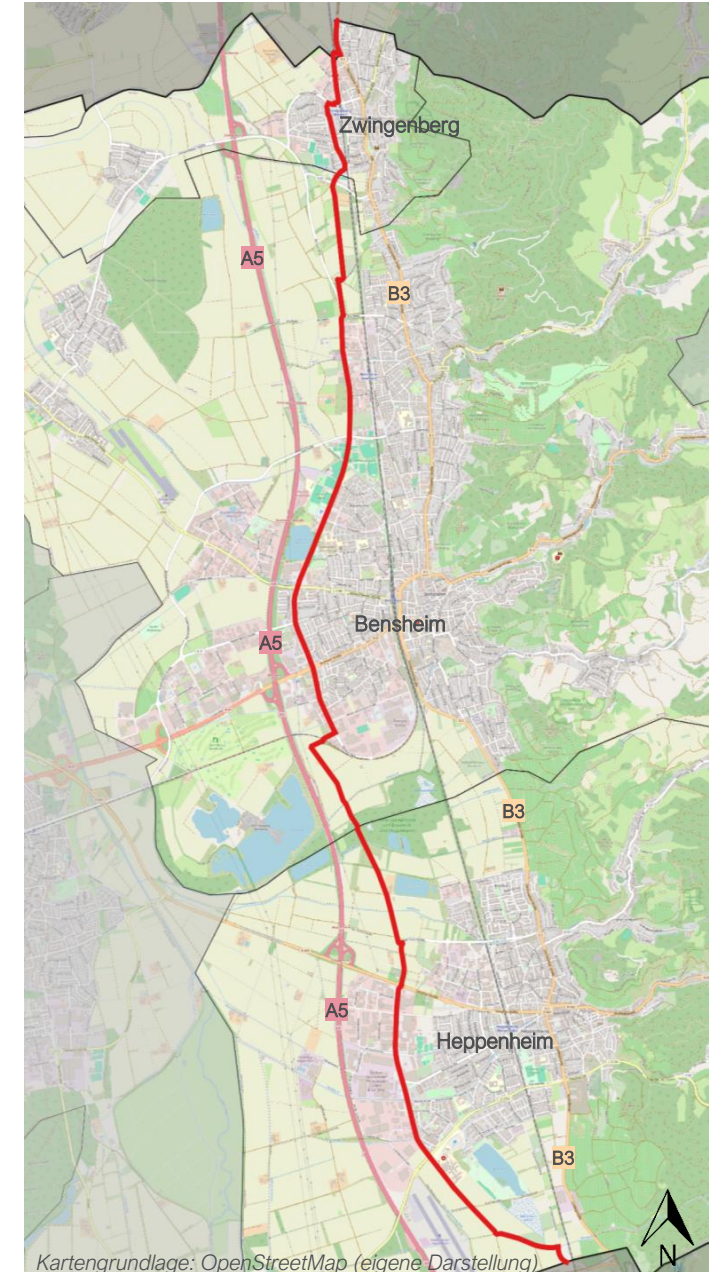
Streckenlänge: 14.620 m

Zeitverluste: 310 s | 5,2 min (21,2 s/km)

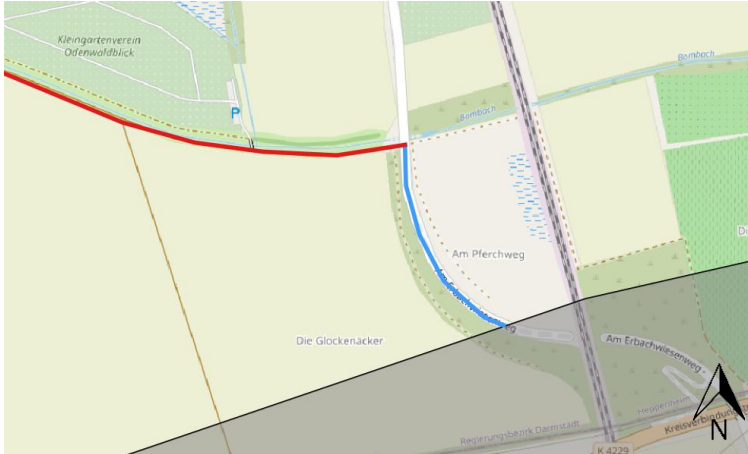
Kosten*: 21.074.000 € (1.441.450 €/km) | Baukosten = 16,9 Mio. €

zzgl. Baukosten Ingenieurbauwerk ca. 1.500.000 Mio. €
(unabhängig Variante)

Es handelt sich um eine erste **Grobkostenschätzung die im weiteren Prozess konkretisiert wird. Die **Bruttokosten** wurden mittels Kostenrechner aus den Qualitätsstandards und Musterlösungen geschätzt und auf das **Jahr 2030** hochgerechnet (Basisjahr 2018). Enthalten sind neben den Baukosten und Kosten für Grunderwerb auch die **Planungskosten die pauschal in Höhe von 20 %** berücksichtigt werden.*



Kartengrundlage: OpenStreetMap (eigene Darstellung)

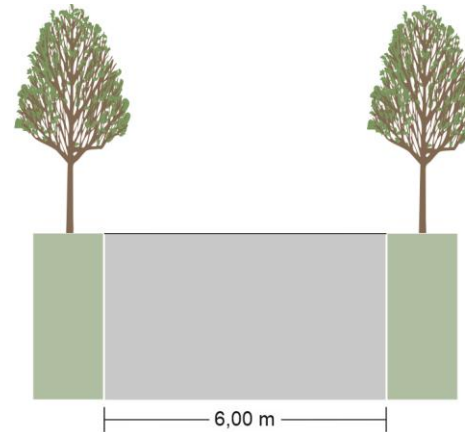


Hintergrundkarte: OpenStreetMap

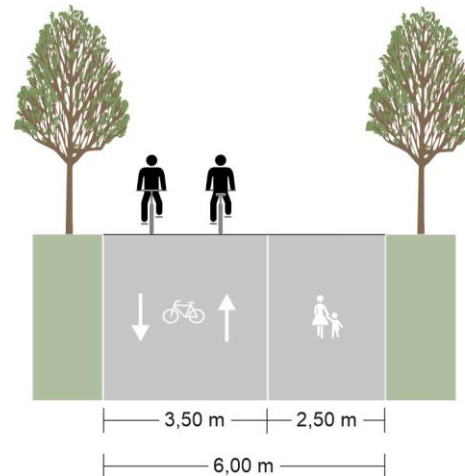


Blickrichtung: Süden

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

- Abschnittslänge** 190 m
- Ortslage** außerorts
- Ist-Zustand**
 - Ehemalige Bahnüberführung (Breite = 6 m)

Geplante Führungsform

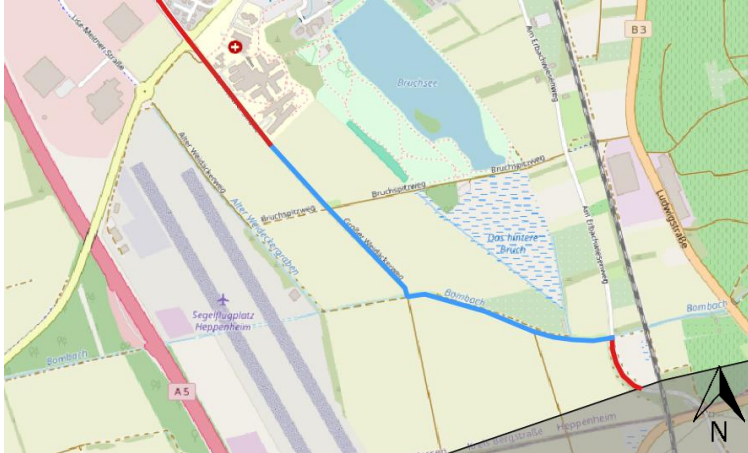
- Getrennter Geh- & Radweg
- Breite = 3,50 m

Konflikte

- Kosten
- Ggf. Deutsche Bahn

Bauliche Maßnahme

- Wiederherstellung der Brücke Am Erbachwiesenweg
- Beschilderungen und Markierungen anbringen
- Ggf. Beleuchtung anbringen

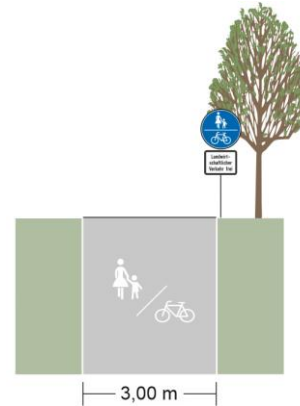


Hintergrundkarte: OpenStreetMap



Blickrichtung: Westen

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

Abschnittslänge 190 m
Ortslage außerorts

Ist-Zustand

- Gemeinsamer Geh- & Radweg (Breite = 3 m);
landwirtschaftlicher Verkehr frei

Geplante Führungsform

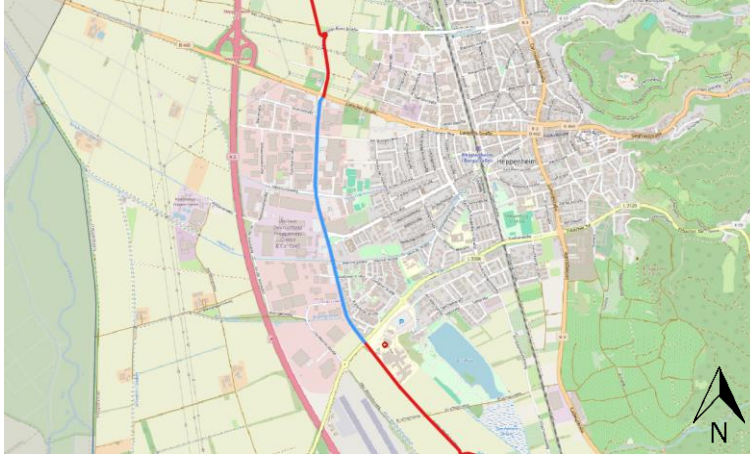
- Gemeinsamer Geh- & Radweg;
landwirtschaftlicher Verkehr frei
- Breite = 4,00 m

Konflikte

- Eingriff in landwirtschaftliche genutzte Fläche
- Neuversiegelung

Bauliche Maßnahme

- Ausbau des bestehenden Wegs um 0,50 m
- Beschilderungen und Markierungen anbringen
- Ggf. Beleuchtung anbringen

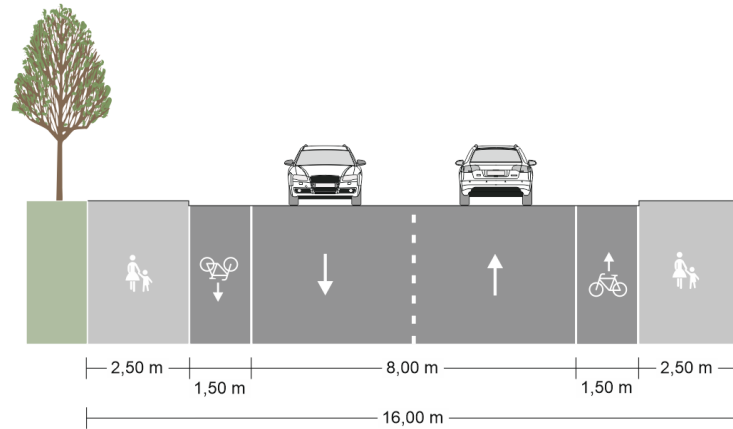


Hintergrundkarte: OpenStreetMap

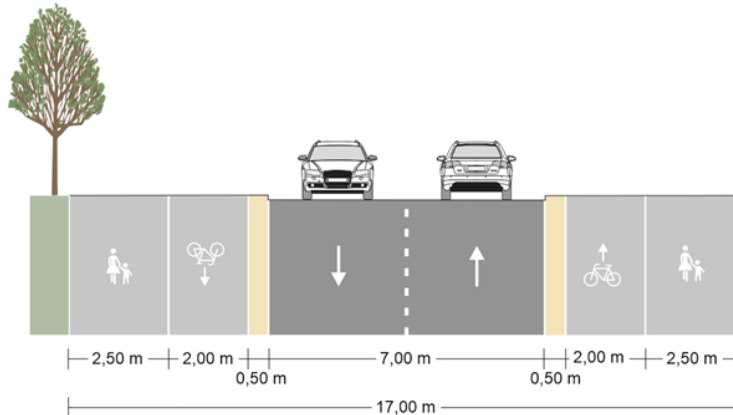


Blickrichtung: Norden

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

Abschnittslänge 1.825 m
Ortslage innerorts

Ist-Zustand

- Radfahrstreifen (Breite = 1,50 m) beidseitig

Geplante Führungsform

- Straßenbegleitender Einrichtungsradweg, getrennt vom Fußverkehr
- Breite = 2 m zzgl. 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr

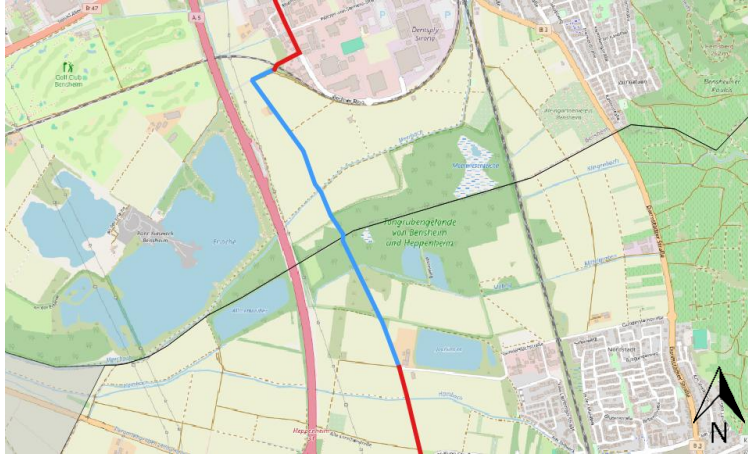
Konflikte

- Teilweise Entfall von Bäumen
- Entfall weniger Kfz-Stellplätze
- Neuversiegelung

Bauliche Maßnahme

- Kreisverkehre herstellen
- Beschilderungen und Markierungen anbringen

Raddirektverbindung Zwingenberg - Heppenheim Empfehlungsvariante – Außerhalb



Hintergrundkarte: OpenStreetMap

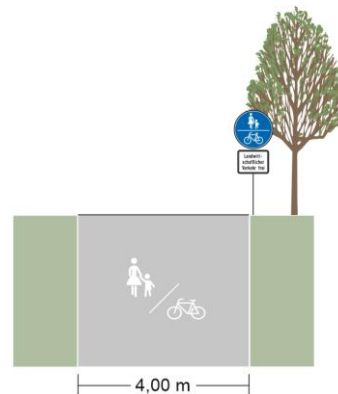


Blickrichtung: Norden

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

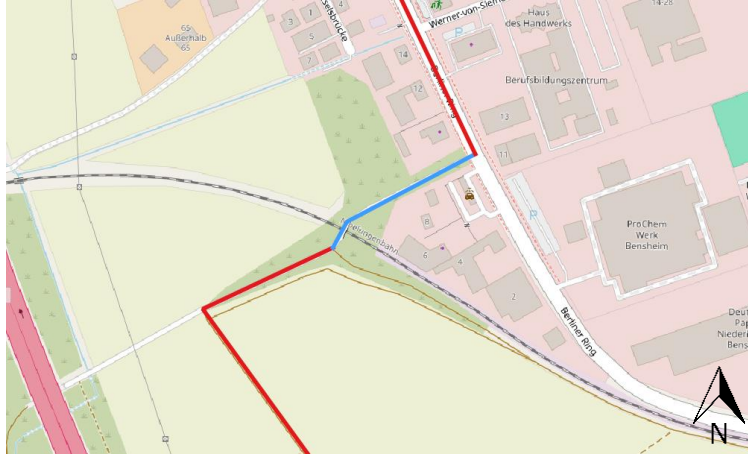
- Abschnittslänge** 1.855 m
Ortslage außerorts
- Ist-Zustand**
- Gemeinsamer Geh- & Radweg (Breite = 3,50 m bis 4 m); landwirtschaftlicher Verkehr frei
- Geplante Führungsform**
- Gemeinsamer Geh- & Radweg; landwirtschaftlicher Verkehr frei
 - Breite = 4,00 m

Konflikte

- Teilweise Eingriff in Naturschutzgebiet
- Teilweise Neuversiegelung

Bauliche Maßnahme

- Teilweise Ausbau des bestehenden Wegs um 0,50 m
- Beschilderungen und Markierungen anbringen
- Ggf. Beleuchtung anbringen

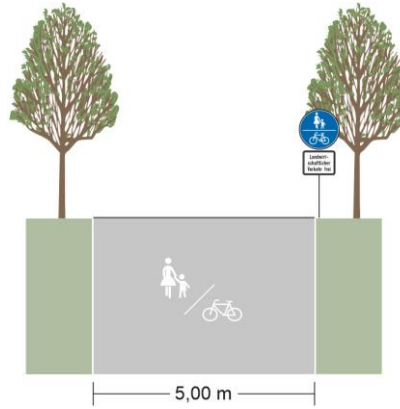


Hintergrundkarte:
OpenStreetMap

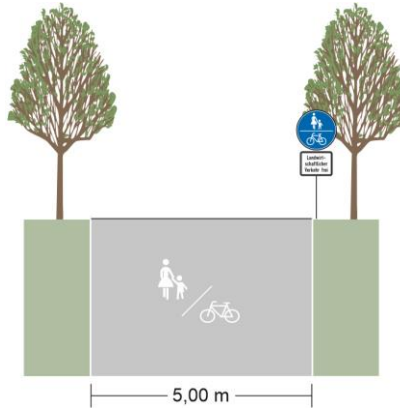


Blickrichtung: Osten

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

Abschnittslänge 160 m
Ortslage außerorts

Ist-Zustand

- Gemeinsamer Geh- & Radweg (Breite = 5 m);
landwirtschaftlicher Verkehr frei

Geplante Führungsform

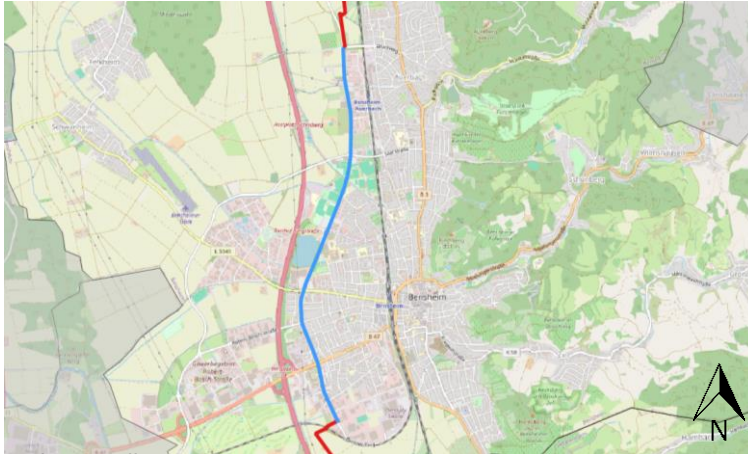
- Gemeinsamer Geh- & Radweg;
landwirtschaftlicher Verkehr frei
- Breite = 5,00 m

Konflikte

- Querung An der Erlache – Berliner Ring

Bauliche Maßnahme

- Beschilderungen und Markierungen anbringen
- Ggf. Beleuchtung anbringen

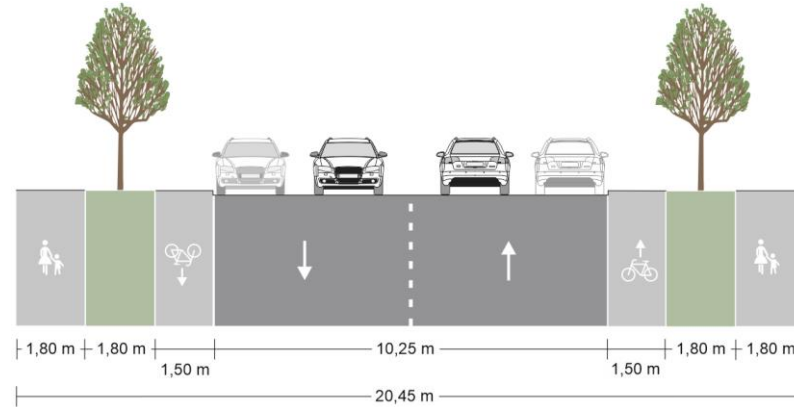


Hintergrundkarte:
OpenStreetMap

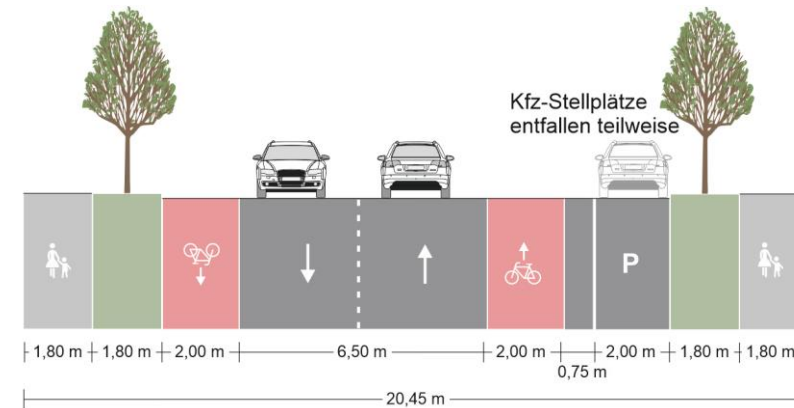


Blickrichtung: Norden

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

Abschnittslänge 4.465 m
Ortslage innerorts

Ist-Zustand

- Straßenbegleitender Einrichtungsradschweg (Breite = 1,50 m) beidseitig

Geplante Führungsform

- Radfahrstreifen
- Breite = 2 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum fließenden Kfz-Verkehr

Konflikte

- Teilweise Entfall von Kfz-Stellplätzen
- Grundstückszufahrten, Süden Schwerverkehr

Bauliche Maßnahme

- Anpassen des Seitenraums (u.a. Bord versetzen)
- Beschilderungen und Markierungen anbringen

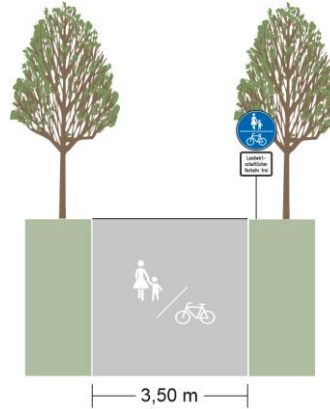


Hintergrundkarte:
OpenStreetMap

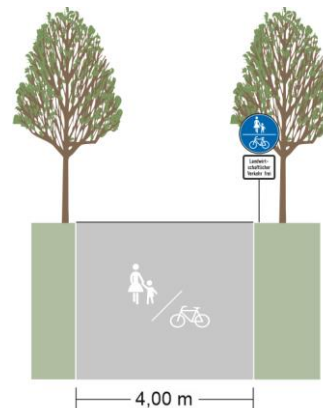


Blickrichtung: Norden

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

Abschnittslänge 1.190 m
Ortslage außerorts

Ist-Zustand

- Gemeinsamer Geh- & Radweg (Breite = 3,50 m); landwirtschaftlicher Verkehr frei

Geplante Führungsform

- Gemeinsamer Geh- & Radweg; landwirtschaftlicher Verkehr frei
- Breite = 4,00 m

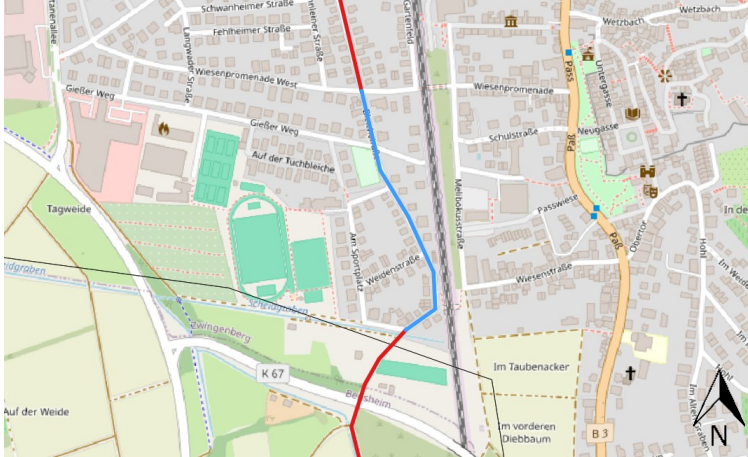
Konflikte

- Eingriff in landwirtschaftliche genutzte Fläche
- Neuversiegelung
- Ggf. Teilweise Entfall von Bäumen

Bauliche Maßnahme

- Ausbau des bestehenden Wegs um 0,50 m
- Beschilderungen und Markierungen anbringen
- Ggf. Beleuchtung anbringen

Raddirektverbindung Zwingenberg - Heppenheim Empfehlungsvariante - Bleichstraße

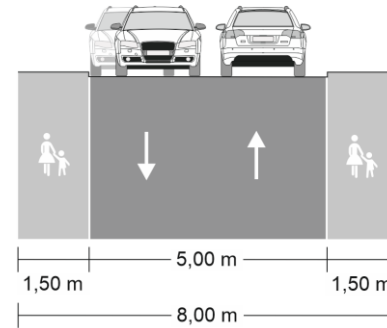


Hintergrundkarte: OpenStreetMap

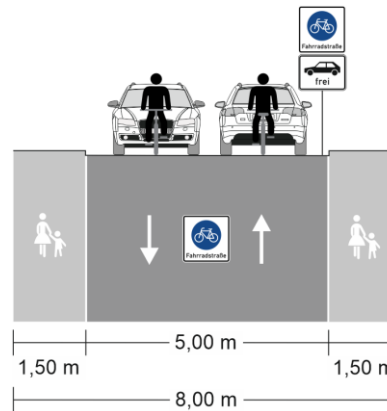


Blickrichtung: Süden

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

Abschnittslänge 615 m
Ortslage innerorts

Ist-Zustand

- Radverkehr im Mischverkehr

Geplante Führungsform

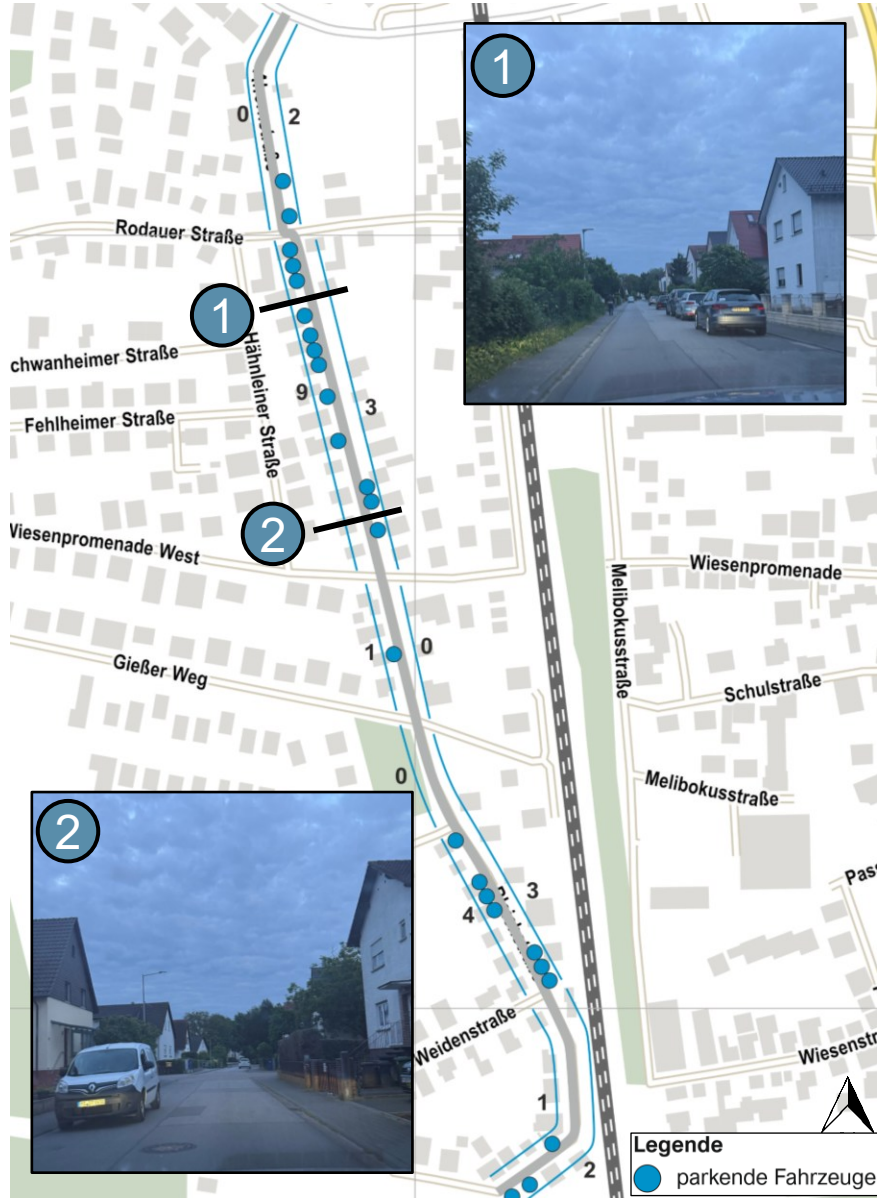
- Fahrradstraße
- Breite = 5 m

Konflikte

- Ggf. teilweise Entfall von Kfz-Stellplätzen

Bauliche Maßnahme

- Beschilderungen und Markierungen anbringen



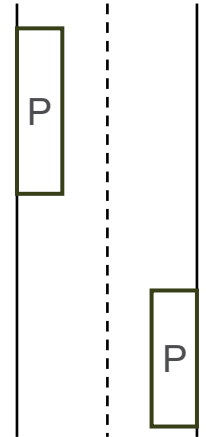
Hinweise

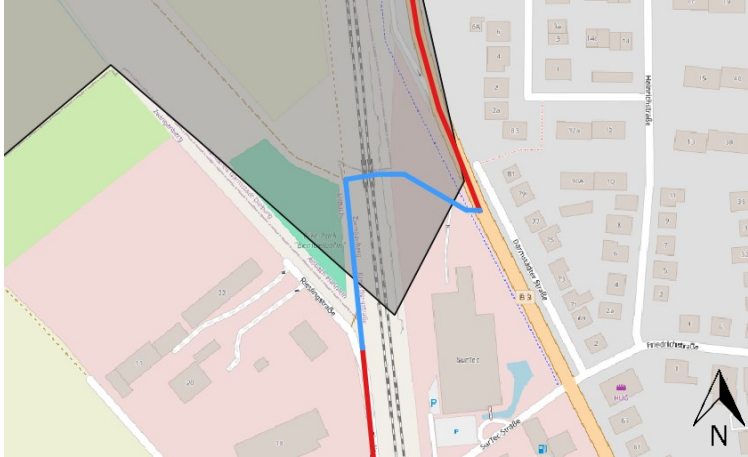
- Erhebung: Mittwoch, 07.05 um 21 Uhr
- Abschnittslänge: 775 m
- **Parkende Fahrzeuge: 25**

Maßnahmen

- Neuordnung der Parkstände in der Bleichstraße (→ kein vollständiger Entfall der Parkstände)
- Alternierende (wechselseitige) Anordnung der Parkstände mit genauer Verortung durch Markierungen
→ Verringerung der „Durchschusswirkung“ des Kfz-Verkehrs
- Innerhalb der Bereiche, in denen geparkt werden darf, kann der Standard einer Raddirektverbindung nicht erreicht werden

Beispiel: alternierende Anordnung von Parkständen



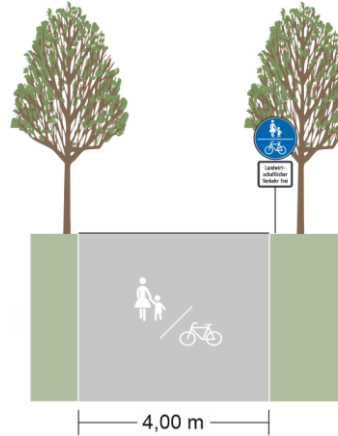


Hintergrundkarte: OpenStreetMap

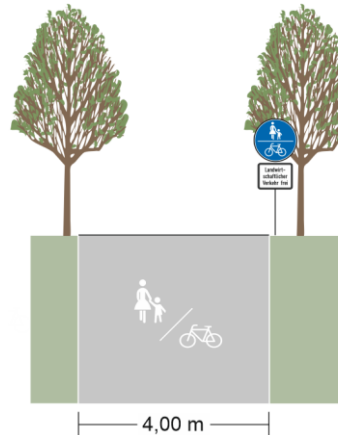


Blickrichtung: Norden

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Merkmale

Abschnittslänge 180 m
Ortslage außerorts

Ist-Zustand

- Gemeinsamer Geh- & Radweg (Breite = 4,00 m); landwirtschaftlicher Verkehr frei

Geplante Führungsform

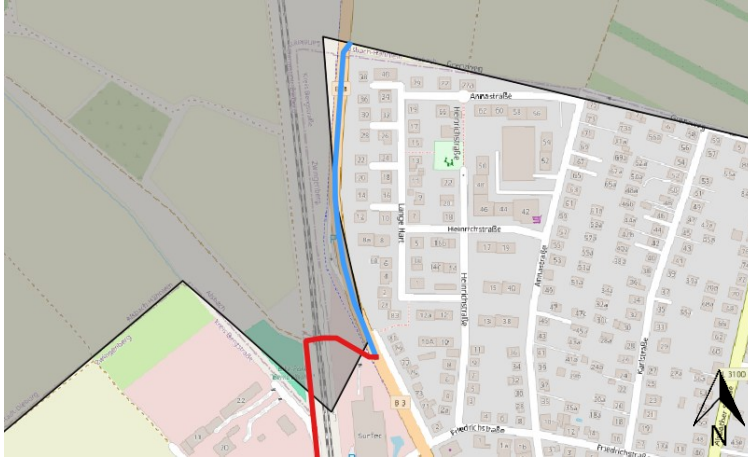
- Gemeinsamer Geh- & Radweg (Breite = 4,00 m); landwirtschaftlicher Verkehr frei

Konflikte

- Unterführung
- Gewerbe östlich der Unterführung (Lkw)

Bauliche Maßnahme

- Beschilderungen und Markierungen anbringen
- Ggf. Beleuchtung anbringen

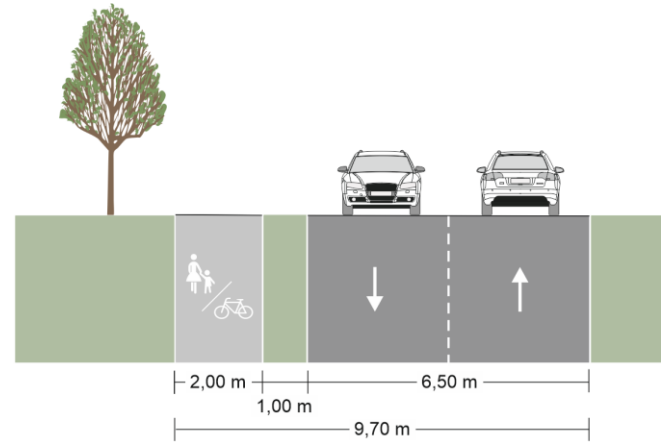


Hintergrundkarte: OpenStreetMap

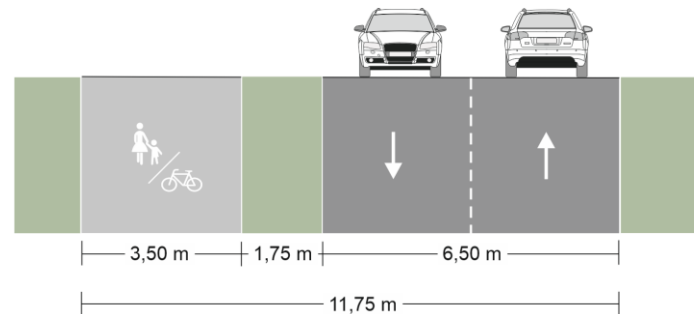


Blickrichtung: Norden

Bestandsquerschnitt



Planungsquerschnitt



Hinweis: Abbildung zeigt Beispielquerschnitt. Ggf. auch Führung auf östlicher Seite der B3. Querung wird im Projektverlauf mit Hessen Mobil abgestimmt

Merkmale

Abschnittslänge 335 m
Ortslage innerorts

Ist-Zustand

- Straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg (westlich) im Zweirichtungsverkehr (Breite = 2 m)

Geplante Führungsform

- Straßenbegleitender gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr
- Breite = 3,50 m

Konflikte

- Entfall von Bäumen
- Neuversiegelung

Bauliche Maßnahme

- Ausbau des bestehenden Weps um 1,50 m
- Aufweitung der Fahrbahn für Neubau Mittelinsel
- Beschilderungen und Markierungen anbringen
- Ggf. Beleuchtung anbringen

- Die Strecke stellt ein wichtiges Element der Gesamtverbindung Rhein-Main / Rhein-Neckar dar
- Die Empfehlungsvariante erfüllt die Vorgaben der Qualitätsstandards und Musterlösungen → Voraussetzung für Förderung
- Weitere Vor-/Nachteile der Empfehlungsvariante:

Vorteile	Nachteile
+ Verbindung kann einen hohen Ausbaustandard erreichen	- Führung durch das Naturschutzgebiet Tongrubengelände
+ Direkte Führung	- Umsetzungskosten
+ Geringe Zeitverluste → schnelles Vorankommen	- Verlauf eher am Stadtrand → Anbindungen / Zubringer definieren
+ Nutzung bestehender Wege	
+ Überwiegend Trennung von Kfz-Verkehr	

- Der dargestellte Verlauf, die Führungsform und die Grobkosten stellen den **vorläufigen Stand der Planung** vorbehaltlich weiterer Behördenabstimmungen dar. Im weiteren Planungsprozess kann es zu Anpassungen kommen.

Teil 1: Präsentation der Empfehlungsvariante

- Was ist eine Raddirektverbindung?
- Auswahl der Varianten
- Variantenbewertung & Empfehlungsvariante

Teil 2: Interaktive Beteiligung

- Information | Potenziale & Konflikte | Bewertung

Teil 3: Zusammenfassung und Ausblick

- Erste Erkenntnisse aus der Beteiligung
- Weitere Planungsschritte
- Offene Fragen



Interaktive Beteiligung ca. 45 min

INFORMATION

- Information zum Routenverlauf

POTENZIALE & KONFLIKTE

- Verorten von **Potenzialstellen** (Chancen)
- Verorten von **Konfliktstellen**
- Verorten von möglichen **Alternativen**

BEWERTUNG

- Ihre Meinung ist gefragt!



Teil 1: Präsentation der Empfehlungsvariante

- Was ist eine Raddirektverbindung?
- Auswahl der Varianten
- Variantenbewertung & Empfehlungsvariante

Teil 2: Interaktive Beteiligung

- Information | Potenziale & Konflikte | Bewertung

Teil 3: Zusammenfassung und Ausblick

- **Erste Erkenntnisse aus der Beteiligung**
- Weitere Planungsschritte
- Offene Fragen



Teil 1: Präsentation der Empfehlungsvariante

- Was ist eine Raddirektverbindung?
- Auswahl der Varianten
- Variantenbewertung & Empfehlungsvariante

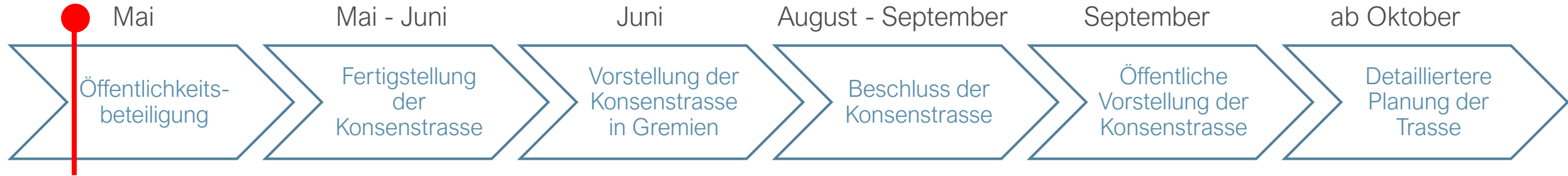
Teil 2: Interaktive Beteiligung

- Information | Potenziale & Konflikte | Bewertung

Teil 3: Zusammenfassung und Ausblick

- Erste Erkenntnisse aus der Beteiligung
- **Weitere Planungsschritte**
- Offene Fragen

Weitere Planungsschritte



- Heppenheim: 05. Mai
- Bensheim: 14. Mai
- Zwingenberg: 15. Mai

Ihre Meinung ist gefragt!



2. Mentimeter-Umfrage



Teil 1: Präsentation der Empfehlungsvariante

- Was ist eine Raddirektverbindung?
- Auswahl der Varianten
- Variantenbewertung & Empfehlungsvariante

Teil 2: Interaktive Beteiligung

- Information | Potenziale & Konflikte | Bewertung

Teil 3: Zusammenfassung und Ausblick

- Erste Erkenntnisse aus der Beteiligung
- Weitere Planungsschritte
- Offene Fragen

Offene Fragen



Weitere Informationen zum Projekt:



www.kreis-bergstrasse.de/raddirektverbindung



 Schüßler-Plan

ZIV Mobilität
planen

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Bietergemeinschaft Schüßler-Plan | ZIV
c/o Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH
Hanauer Landstraße 211
60314 Frankfurt am Main