

Stadt Griesheim: Radverkehrskonzept



2. Informationsveranstaltung 10. September 2020

Dipl.-Ing. Katalin Saary
Livia Bachmann

Die Stadt Griesheim leistet mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der Nahmobilität. Die Durchführung wird durch Mittel der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität finanziell unterstützt.

Agenda

- **Begrüßung, Einführung**
- **Input I: Bestandsanalyse**
 - Rückmeldungen aus Online-Beteiligung und Befahrung
 - Stärken-Schwächen
 - Handlungsschwerpunkte
- **Feedback**
- **Input II: Lokales Radnetz und Maßnahmen**
 - Lokales Radnetz für Griesheim
 - Maßnahmenübersicht
 - Detail: Fahrradstraße – Arbeitsstand
- **Ausblick: Wie geht es weiter**

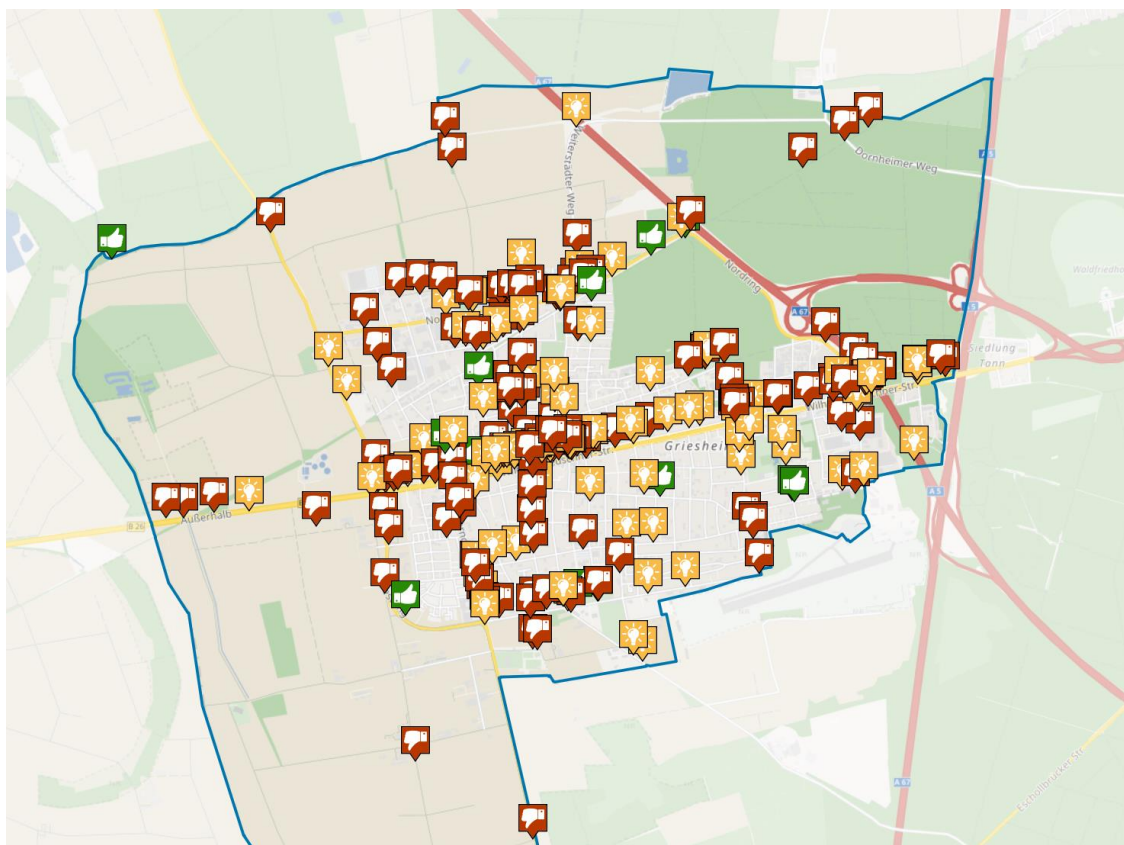
Bestandsanalyse. Rückmeldungen Bürgerschaft

Online-Beteiligung: 15. Mai bis 15. Juli 2020

Insgesamt **271 Beiträge** von **81 Bürger*innen**

- 149 zu Schwächen
- 15 zu Stärken
- 107 zu Ideen

Und viele Interessierte:
2.004 Seitenansichten
der Crowdmapping-Seite



Bestandsanalyse. Rückmeldungen Bürgerschaft

Wichtigste Themen aus 1. Workshop, Online-Beteiligung, Befahrung und andere

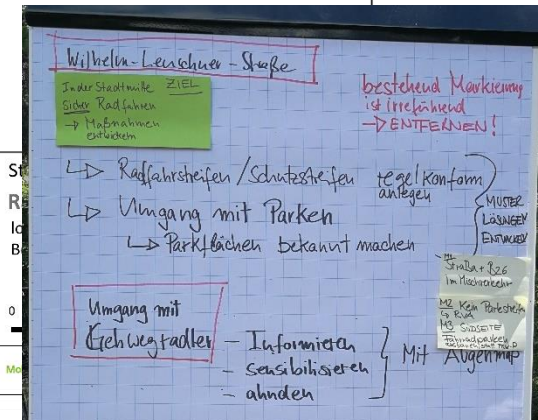
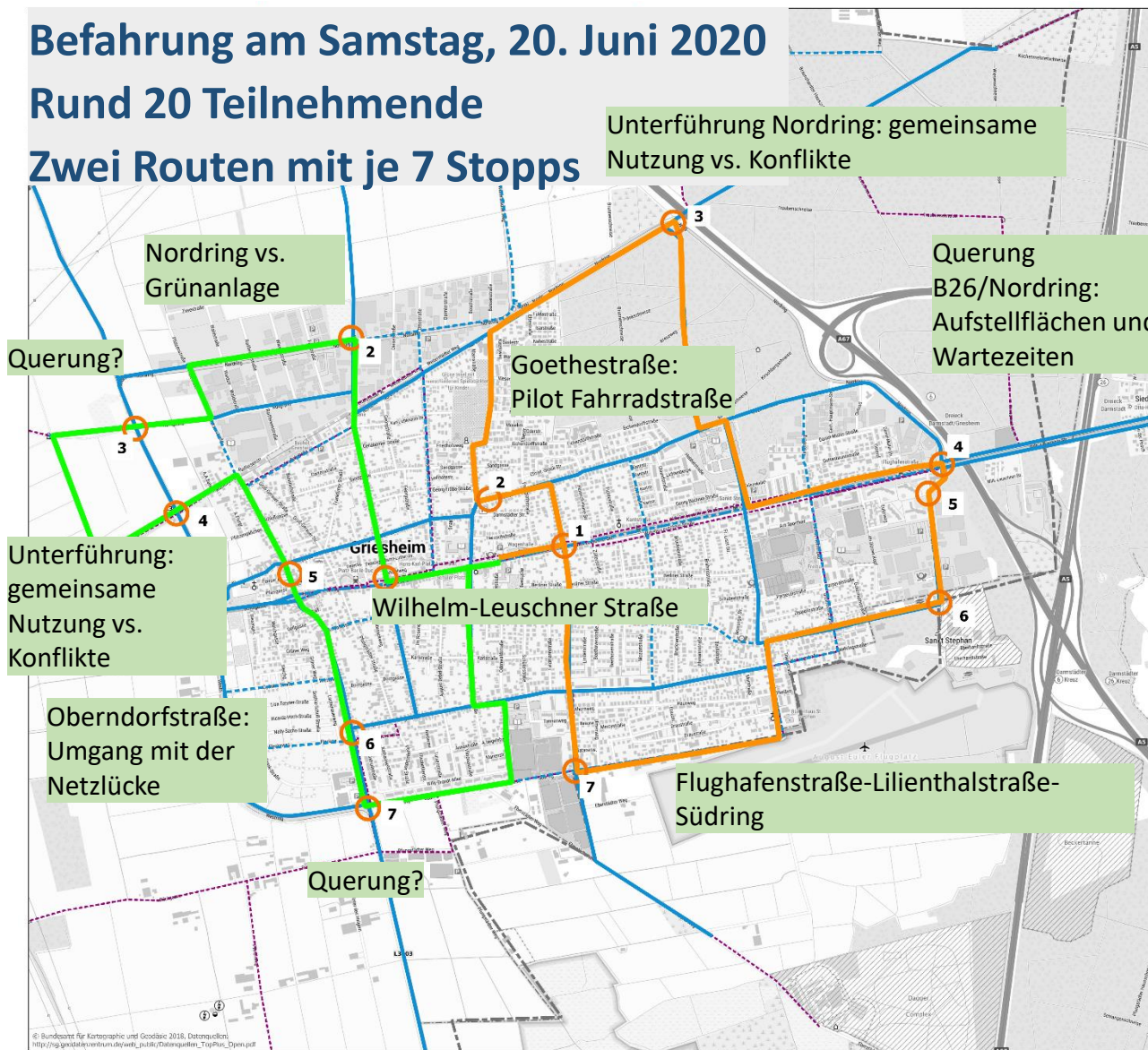
- **Wilhelm-Leuschner-Straße und Nordring**
 - Verbesserung der Querungssituation an allen Einmündungen
 - Angebot an regelkonformer Radverkehrsführung
- **Radverkehrsanlagen außerorts:**
 - herstellen bzw. qualifizieren an:
L3303, B26 Richtung Wolfskehlen, **B 26** Richtung Darmstadt (Südseite)
- **Innerorts flächendeckend:**
 - Sichtfelder in T30-Zonen
 - Querungsangebote Oberndorfer Straße und Südring
- Instandhalten von **Infrastruktur**
- Herstellen von sicheren **Fahrradabstellmöglichkeiten**
- Information und Kontrolle/Umsetzung zu **Verkehrsregeln**
 - Zielgruppe Autofahrende: Gehwegparken
 - Zielgruppe Radfahrende: FAQ „Wo ist Radfahren erlaubt“

Bestandsanalyse. Rad-Befahrung mit Interessierten

Befahrung am Samstag, 20. Juni 2020

Rund 20 Teilnehmende

Zwei Routen mit je 7 Stopps

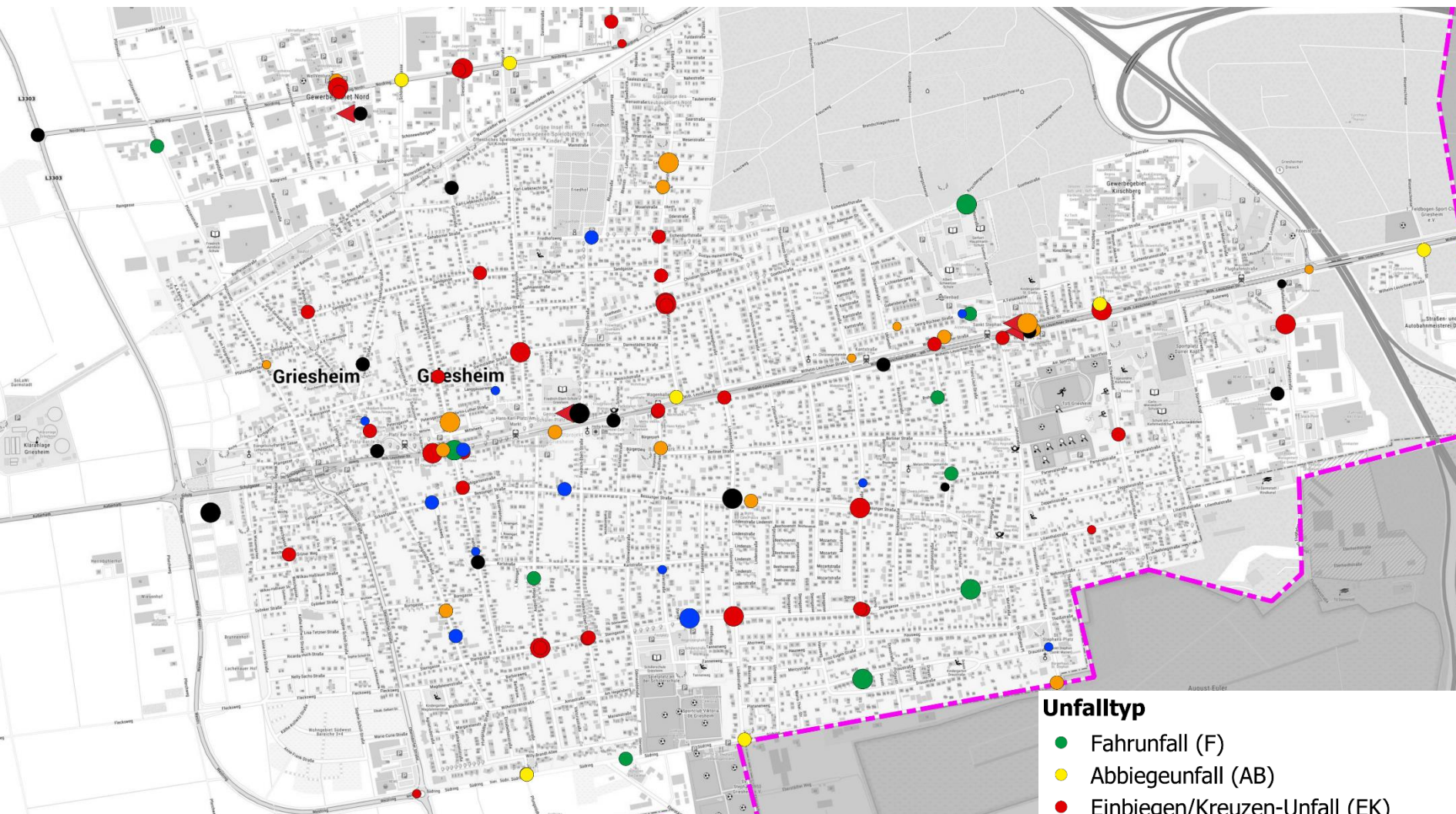


- Schwerverletzte
- Leichtverletzte
- Sachschaden

- Unfall durch Fahrlässigkeit (F)
- Unfall durch Abbiegen (AB)
- Unfall durch Einbiegen/Kreuzen (EK)
- Unfall durch Überschreiten (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

◀ Fußgängerbeteiligung

Bestandsanalyse. Unfallsituation im Radverkehr



Unfallumstände

◄ Fußgärgbeteiligung

Unfallkategorie

- Schwerverletzte
- Leichtverletzte
- Sachschaden

Unfalltyp

- Fahr Unfall (F)
- Abbiegeunfall (AB)
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Unfall im Längsverkehr (LV)
- Sonstiger Unfall (SO)

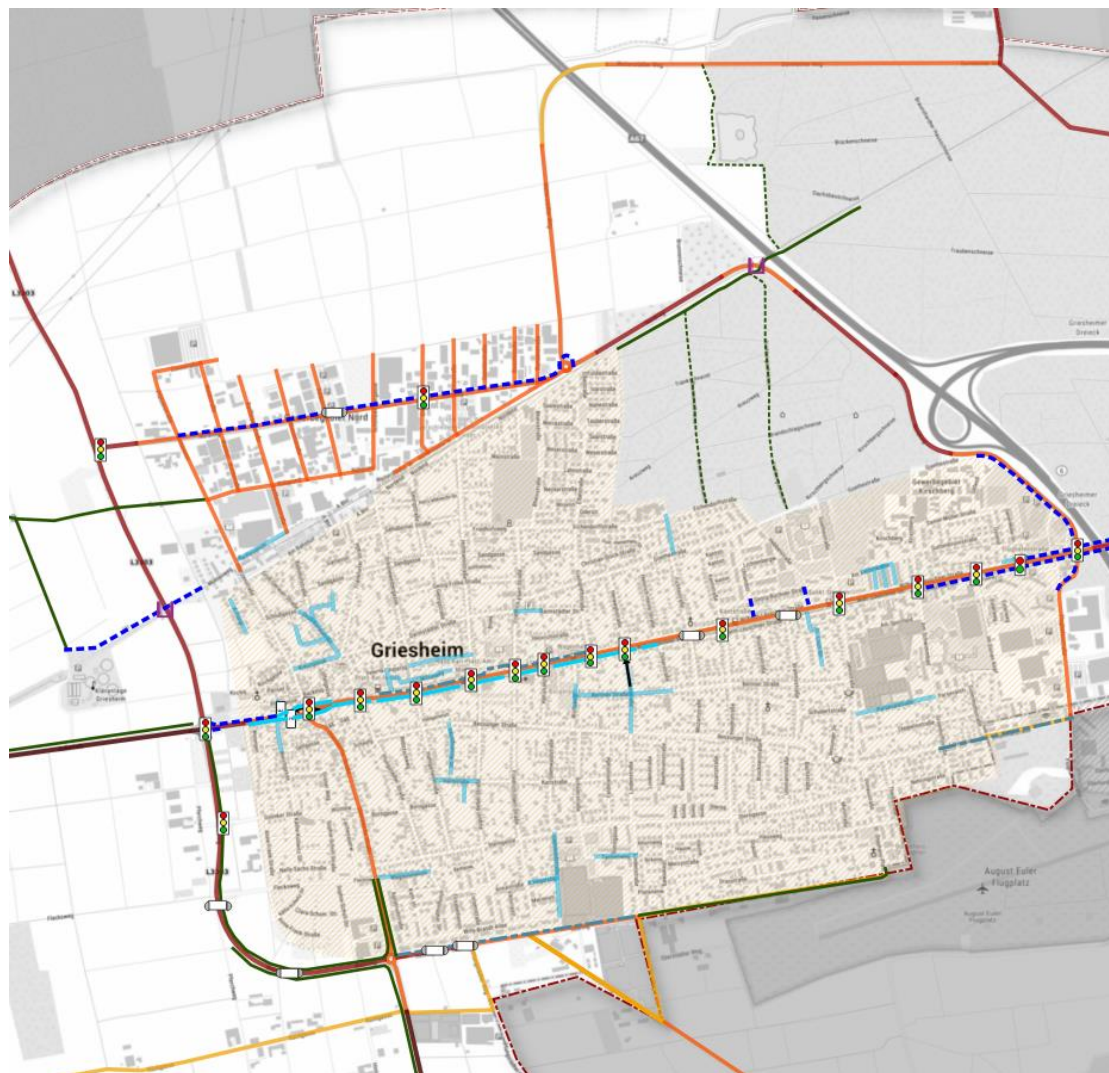
Bestandsanalyse. Unfallsituation im Radverkehr

Polizeilich bekannte Verkehrsunfälle 2017-2019

	Alle Verkehrsunfälle	Radunfälle
	Abs.	Abs.
Gesamt	1.441	113
Davon mit Verletzten	184	92
Altersverteilung		
Kinder (0-13 Jahre)	22	12
<i>davon auf dem Schulweg</i>	10	6
Jugendliche (14-17)	20	9
Junge Erwachsene (18-24)	249	11
Erwachsene (25-64)	820	52
65-74 Jahre	166	7
Senioren	154	12

- **81%** der verunfallten Radler sind verletzt
- Rund **50%** der verletzten **Kinder und Jugendlichen** waren mit dem Fahrrad unterwegs
- **12%** der verunfallten **Senioren** waren mit dem Fahrrad unterwegs

Bestandsanalyse. Führungsangebot



Geschwindigkeiten

-  Hauptverkehrsstraße, Tempo >70
-  Hauptverkehrsstraße, Tempo 70
-  Hauptverkehrsstraße, Tempo 60
-  Hauptverkehrsstraße, Tempo 50, tlw. nachts Tempo 30
-  Erschließungs-/Sammelstraße Tempo 50
-  Sammelstraße, Tempo 30
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Tempo 30-Zone

Führungsangebot

-  Radweg
-  Radfahrstreifen
-  Schutzstreifen
-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Gehweg/Fußgängerzone-Radverkehr frei
-  Landwirtschaftsweg mit Bedeutung für Radverkehr
-  Freizeitweg, gem. Fuß- und Radweg,
-  Einbahnstraße - Radverkehr frei

Querungsangebote

-  Lichtsignalanlage
-  Fußgängersignalanlage
-  Mittelinsel
-  Unterführung

Bestandsanalyse. Fahrradparken

Aufnahme Anzahl und Qualität an allen Straßenbahnhaltestellen und wichtigen Zielen.

Straßenbahn-Haltestellen	Anzahl	Ausstattung
Flughafenstraße	14	Anlehnbügel, Witterungsschutz
Sankt Stephan	78	
Kantstraße	74	
Wagenhalle	96	
	20	Vorderradhalter
Hans-Karl-Platz/Markt	58	Anlehnbügel, Witterungsschutz
Platz Bar-le-Duc	34	Anlehnbügel
	15	

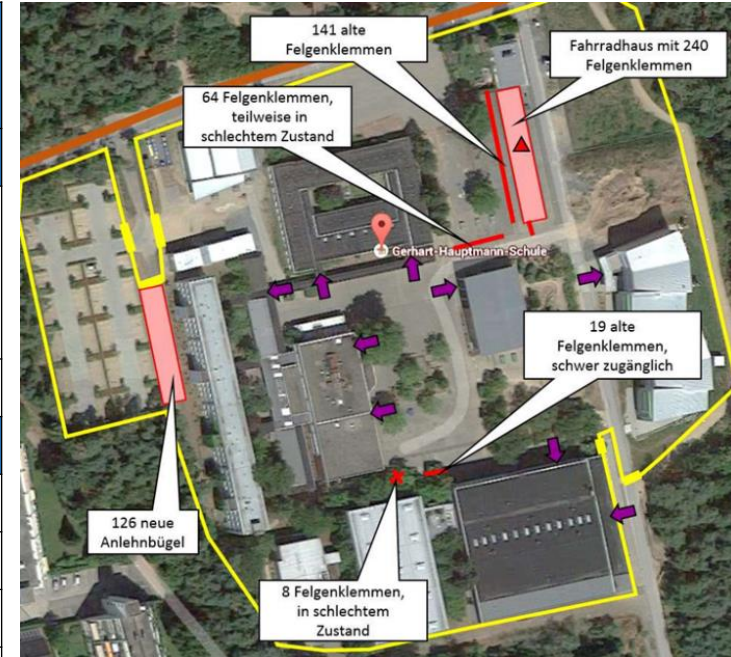
➔ Anlagen werden stark nachgefragt



Bestandsanalyse. Fahrradparken

Aufnahme Anzahl und Qualität an allen Straßenbahnhaltestellen und wichtigen Zielen.

	Anzahl	Ausstattung
Bildungseinrichtungen		
Gerhart-Hauptmann-Schule	Ca. 600	Vorderradhalter, Anlehnbügel, tlw. Witterungsschutz
Jugendzentrum	11	Vorderradhalter
Sportstätten		
Freibad	120	Vorderradhalter
Hallenbad	50	Anlehnbügel
Sportplätze Südring	120	Anlehnbügel
	25	Vorderradhalter
Sportplätze am Sportfeld	7	Vorderradhalter
Sportplätze Jahnstraße	10	Vorderradhalter
	10	Anlehnbügel



Bestandsanalyse. Fahrradparken

Aufnahme Anzahl und Qualität an allen Straßenbahnhaltestellen und wichtigen Zielen.

Wichtige Alltagsziele	Anzahl	Ausstattung
Feuerwehr	0	Kein Angebot
Friedhof	44	Anlehnbügel
Rathaus	28	Anlehnbügel
	12	Vorderradhalter
Nahversorger Nordring	ca. 10-20 pro Geschäft	Vorderradhalter
Nahversorger Flughafenstraße		
Nahversorger Oberndorfer Straße		
Ärztehaus		
Fußgängerzone	~alle 10 m 2	Vorderradhalter
Horst-Schmidt-Halle	102	Anlehnbügel
Bibliothek	20	Vorderradhalter
Polizei	0	Kein Angebot

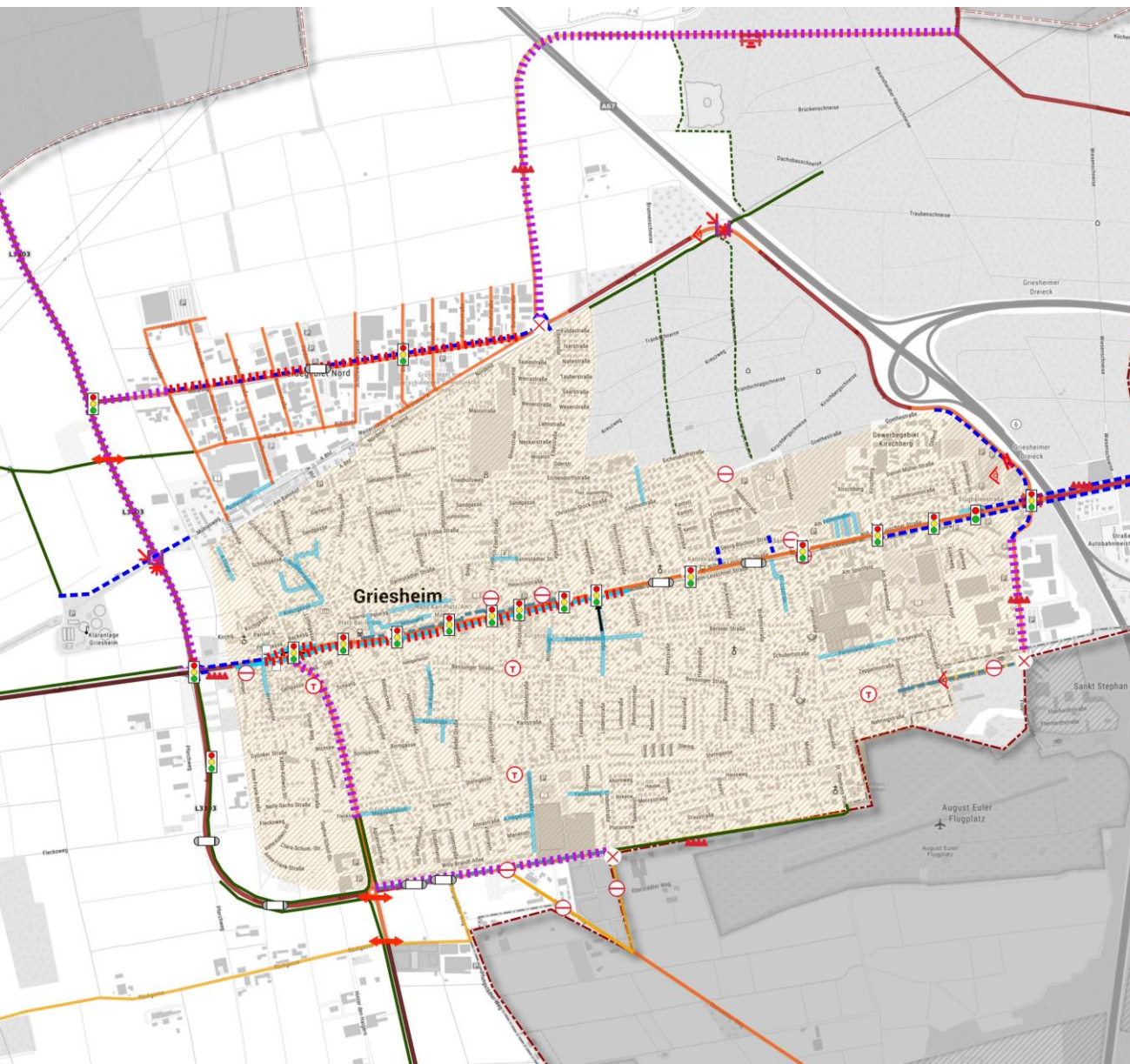


Radverkehrskonzept. **Stärken**

- Flächendeckend Tempo-30-Zonen in Wohngebieten
- Flächenhafte Rotmarkierung von besonderen Kreuzungen
- Neuer Oberflächenbelag der wichtigen Waldwege angenehm zu befahren
- Gutes Bike+Ride-Angebot an Haltestellen



Radverkehrskonzept. Schwächen



Defizite für den Radverkehr

-  geeignetes Angebot für Radverkehr fehlt (Netzlücke)
-  Radverkehrsanlage entspricht nicht den Richtlinien
-  Furtmarkierung fehlt
-  schlechte Sichtverhältnisse
-  Hindernis: Poller, Sperren, Drängelgitter
-  Radverkehrsangebot fehlt (Netzlücke)
-  Radverkehrsangebot entspricht nicht ERA
-  Konflikte zw. Radverkehr, Fußverkehr u/o Autoverkehr
-  Gefährdung durch überhöhte Geschwindigkeit
-  Unterführung als Konfliktpunkt
-  Schadhafte/ungeeignete Oberfläche
-  Lichtsignalanlage mit Defiziten
-  fehlende/ungeeignete Querung
-  Knotenpunkt mit Defiziten

Geschwindigkeiten

-  Hauptverkehrsstraße, Tempo >70
-  Hauptverkehrsstraße, Tempo 70
-  Hauptverkehrsstraße, Tempo 60
-  Hauptverkehrsstraße, Tempo 50, tlw. nachts Tempo 30
-  Erschließungs-/Sammelstraße Tempo 50
-  Sammelstraße, Tempo 30
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  T-30-Zone

Führungsangebot

-  Radweg
-  Radfahrstreifen
-  Schutzstreifen
-  gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Gehweg/Fußgängerzone-Radverkehr frei
-  Landwirtschaftsweg mit Bedeutung für den Radverkehr
-  Freizeitweg, gem. mit Fußverkehr

**Sind alle relevanten
Punkte erfasst?
Haben Sie Fragen?**

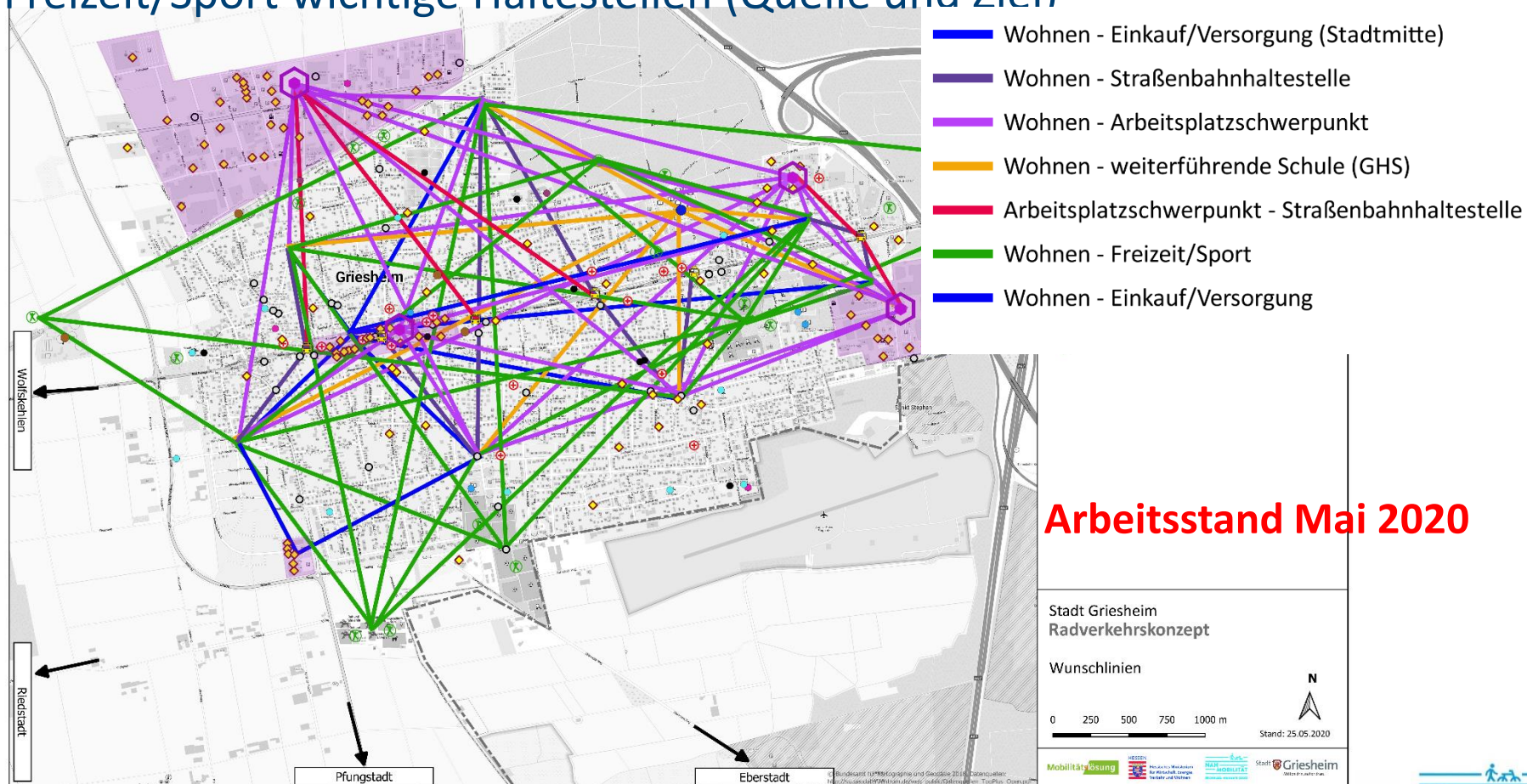
Lokales Radverkehrsnetz. Grundlagen

Netzkategorien nach RIN (Richtlinie für integrierte Netzgestaltung)

Kategoriengruppe		Kategorie	Bezeichnung	Beschreibung
AR	außerhalb bebauter Gebiete *	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren, Stadt-Umland-Verbindungen)
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen (z.B. zwischen Hauptzentren, innerörtliche Fortsetzung einer Stadt-Umland-Verbindung)
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	In Oberzentren: Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung → lokales Radnetz	Verbindung von • Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, • Verbindung von Stadtteil-/Ortsteilzentren untereinander sowie • zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	Anbindung aller Grundstücke und potenziellen Quellen und Ziele

Lokales Radverkehrsnetz. Wunschnlinien

Verbinden Quellen: Wohnstandorte, mit Zielen in **Griesheim**:
Arbeitsplatzschwerpunkte, weiterführende Schule, Stadtmitte/Einkauf,
Freizeit/Sport wichtige Haltestellen (Quelle und Ziel)



Lokales Radverkehrsnetz. Radverkehrsverbindungen

Darmstadt-Dieburg: Zielnetz 2030

Überregionale Radverkehrsverbindung

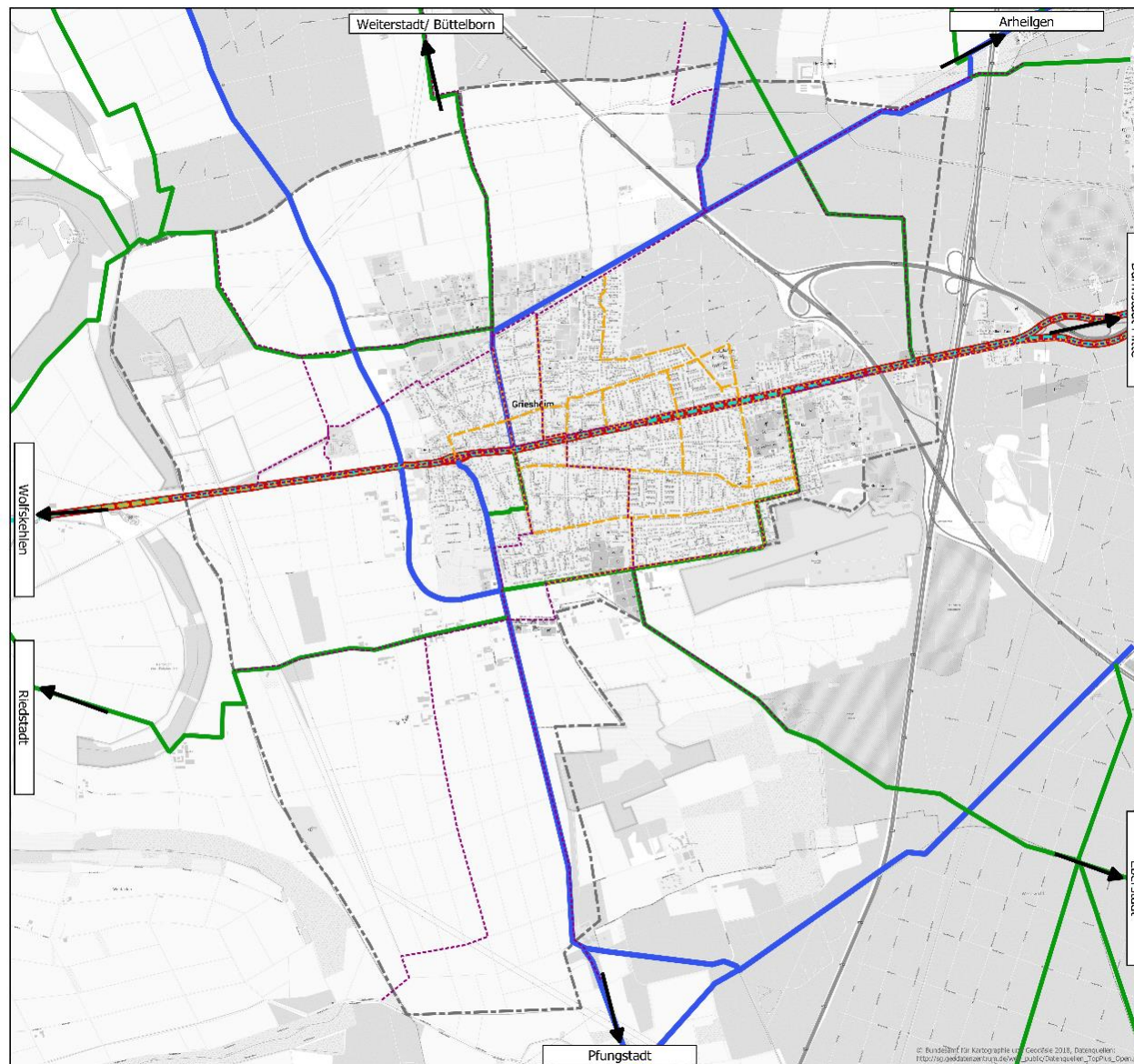
Regionale Radverkehrsverbindung

Nahräumliche Radverkehrsverbindung

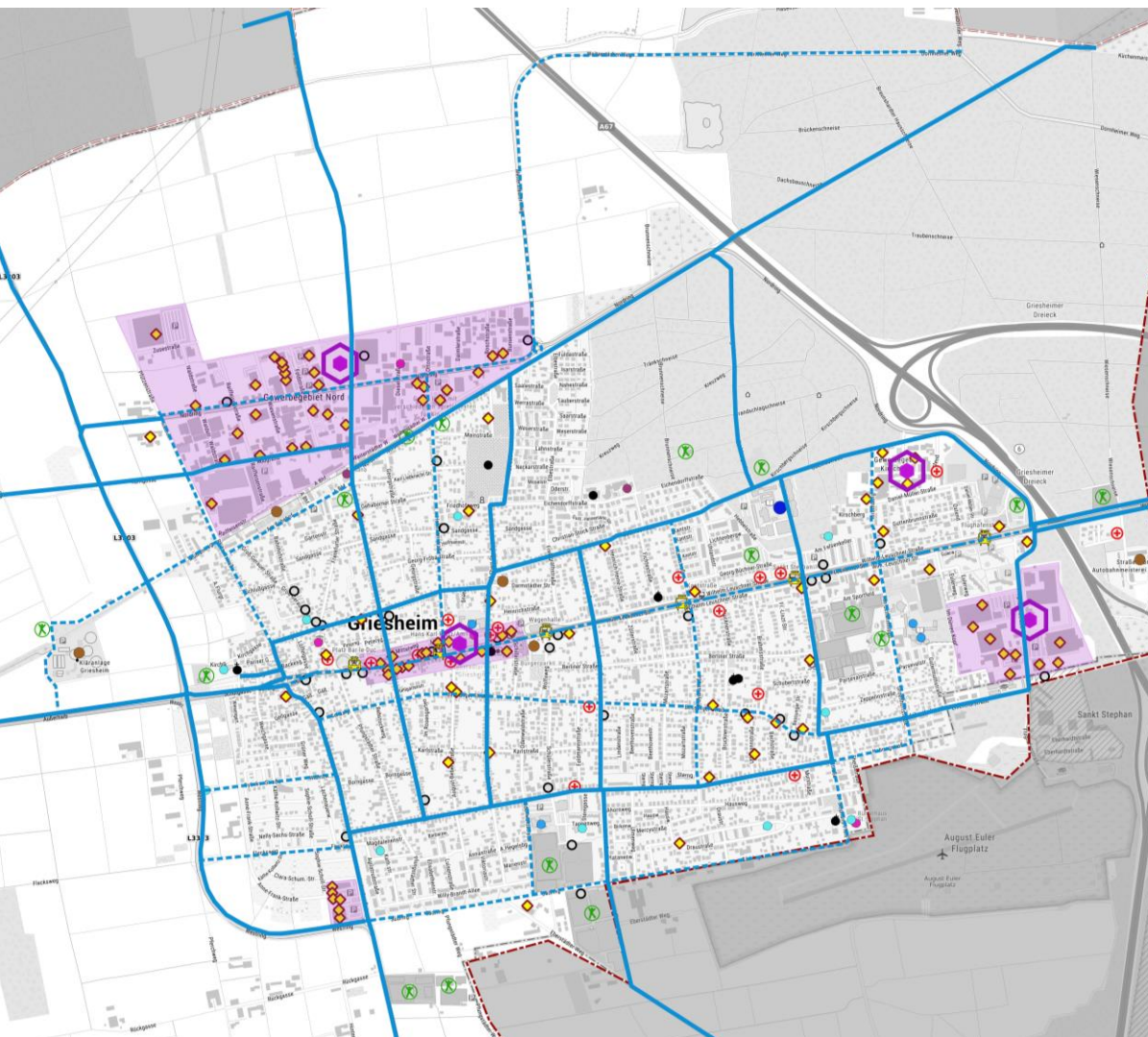
Radhauptnetz Hessen (Stand 2019)

Schülerradrouten (Stand 2015)

Radroute mit Wegweisung



Lokales Radverkehrsnetz. Routen



- lokale Hauptroute
- - - lokale Hauptroute (Alternative)
- ... lokale Nebenroute

Nutzungen

- KiTa
- Grundschule
- weiterführende Schule
- ⊗ Spiel-, Sport-, Freizeitanlage
- Senioren-/ Altenwohnanlage
- soziale Einrichtung
- Kirche, Moschee, Friedhof
- ⊕ medizinischer Schwerpunkt
- ◆ Einkauf, Dienstleistung
- Gastronomie
- städtische Ämter



Arbeitsplatzschwerpunkt

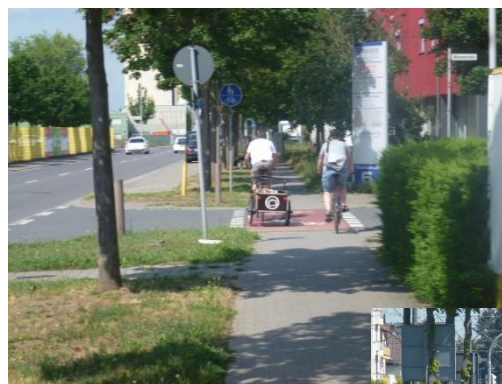
Radverkehrskonzept. Handlungsfelder



Handlungsfeld. Radverkehrsführung

Durchgängiges Netz für den Radverkehr herstellen und Lücken schließen

Stichpunkte: Querschnittsaufteilung/Straßenraumumgestaltung, Radverkehrsanlage herstellen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder separate Führung (Radweg)), Piktogrammspur, Fahrradstraße



Handlungsfeld. Sichere Radverkehrsführung

Führungsart		Regelmaße (EFA, ERA, RAS06, HBVA, HBS)
	Tempo 30 (Zone oder Strecke): Keine eigene Radverkehrsanlagen, mit Autoverkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr) (Z274, Z274.1)	Zweirichtungsverkehr: max. 6,00 m Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung: 3,50 m
	Fahrradstraße	Fahrradstraße oder Fahrradzone: Radverkehr heute/künftig vorherrschende Verkehrsart Autoverkehr zu Gast, max. Tempo 30 (Z 244)
	Verkehrsberuhigter Bereich: Mischverkehr in Schrittgeschwindigkeit (Z325)	
	Schutzstreifen	1,50 m (min. 1,25 m)
	Radfahrstreifen (Z 237)	1,85 m (2,00 m)
	Einrichtungsrادweg (Z237)	2,00 m (min. 1,60 m)
	einseitiger Zweirichtungsrادweg (Z 237 oder Z 241)	3,00 m (min. 2,50 m) RSV $\geq$ 3,00 m (Rad)
	beidseitiger Zweirichtungsrادweg (Z 237 oder Z 241)	2,50 m (min. 2,00 m) RSV $\geq$ 4,00 m (Rad)
	gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z 240)	
	- innerorts	$\geq$ 2,50 m (RSV $\geq$ 5,00)
	- außerorts	2,50 m (RSV: 4,00 m/RDV: 3,00 m)
	Radschnellverbindung (RSV)	Breiten höher als Regelmaß

Handlungsfeld. Sichere Querungen

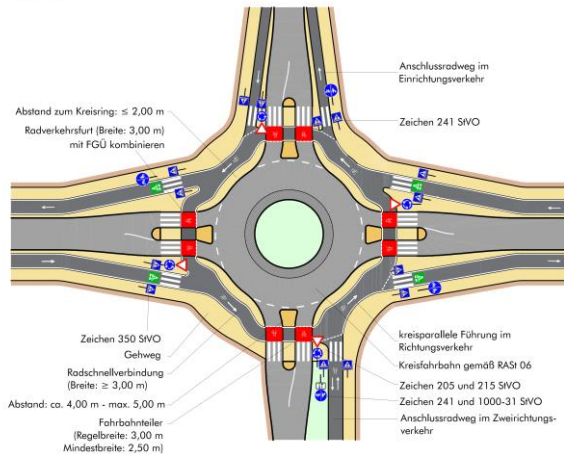
Sichere und bedarfsgerechte Querungen

Stichpunkte: Knotenpunktgestaltung, Sichtfelder, Signalisierung, Mittelinsel, Furtmarkierung und Aufstellflächen



Handlungsfeld. Sichere Querungen

Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen innerorts

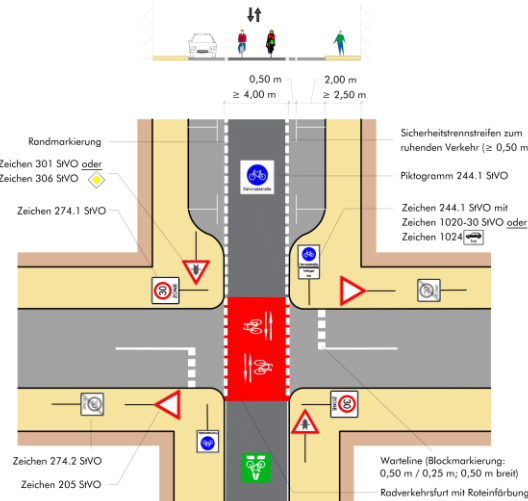


- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5
- Anwendungsbereiche:**
- Bauliche Radschnellverbindungen an Kreisverkehren
 - Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum
- Hinweise:**
- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
 - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbliche Belag aufzuraufen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
 - Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
 - Die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HfVA auszuführen
 - Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch angehoben werden
 - Der Abstand des umlaufenden Radweges sollte $\leq 2,00$ m zum Kreisring betragen

Stand: März 2019

Musterblatt: RSV-15

Führung in einer Fahrradstraße innerorts

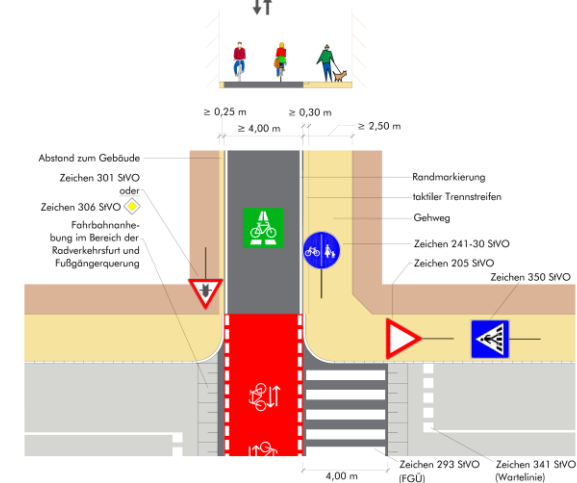


- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
 - VwV SVO zu Zeichen 244.1 und 244.2
- Anwendungsbereiche:**
- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radschnellverbindung
- Hinweise:**
- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
 - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbliche Belag aufzuraufen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
 - Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
 - Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

Musterblatt: RSV-8

Stand: März 2019

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10
- Anwendungsbereiche:**
- Querung einer untergeordneten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz/24 h)
 - Hohes Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen (≥ 60 zu Fuß Gehende pro Stunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)
 - Nicht anzuwenden bei Bundes- oder Landesstraßen
- 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.)
 - Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbliche Belag aufzuraufen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
 - Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
 - In städtebaulich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
 - Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
 - Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Musterblatt: RSV-2

Stand: März 2019

Quelle: HMWEVW (2019): Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wiesbaden

Handlungsfeld. Infrastruktur

Infrastruktur verbessern

Stichpunkte: Oberflächen erneuern/verbessern, Grünpflege, Umlaufsperrn („Drängelgitter“), Beleuchtung



Handlungsfeld. **Beschilderung und Wegweisung**

Wegweisende Beschilderung: Standorte anpassen und ergänzen,
Straßenverkehrsrechtliche Beschilderung optimieren



Handlungsschwerpunkt. Fahrradparken

Fahrradparken an Straßenbahnhaltestellen und wichtigen Zielen

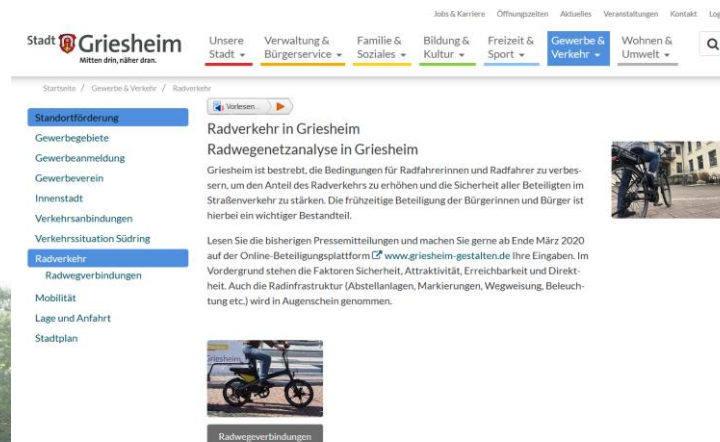
An städtischen Zielen: bedarfsgerecht herstellen

Private Eigentümer informieren und unterstützen



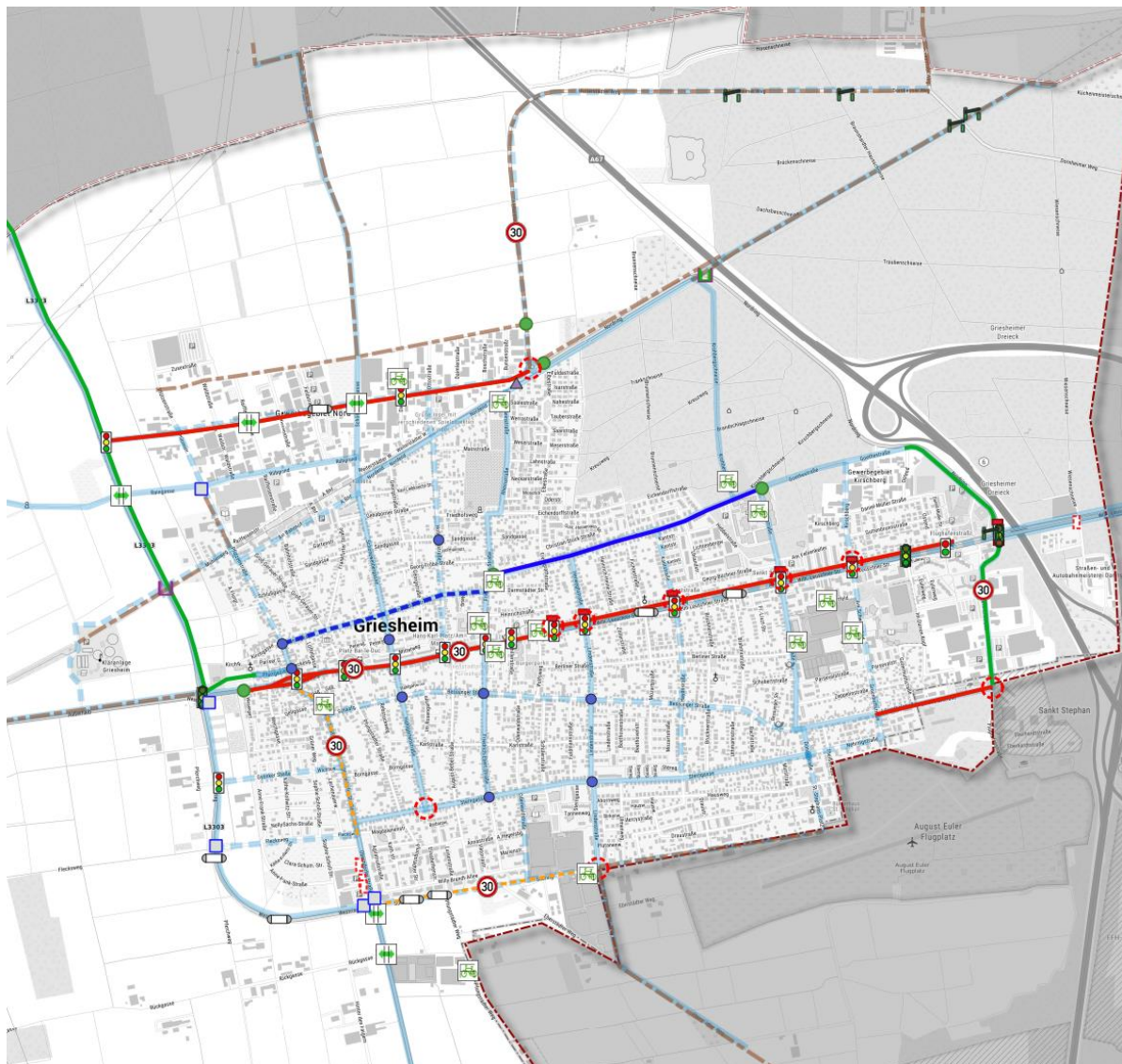
Handlungsschwerpunkt. Information und Organisation

- Informieren über radfahrgerechtes und radfahrfreundliches Verhalten
- Schaffen der geeigneten Rahmenbedingungen



Haben Sie Fragen?

Radverkehrskonzept. Maßnahmenübersicht



Streckenbezogene Maßnahmen

-  Radverkehrsanlage ausbauen/herstellen
-  Radverkehr durch Radpiktogramme sichtbar machen
-  Fahrradstraße einrichten
-  Fahrradstraße: optionale Verlängerung
-  Straßenraum-/Querschnitt umgestalten
-  Oberfläche instandhalten
-  Beleuchtung verbessern/herstellen
-  Streckengeschwindigkeit Tempo 30 anordnen

punktueller Maßnahmen

-  LSA: Radfahrfreundliche Signalisierung
-  Kreuzungspunkt radfahrgerecht Umgestaltung
-  sicheres Querungsangebot herstellen
-  Sichtfelder an Einmündungen freihalten
-  Aufstellfläche/ARAS markieren
-  Radverkehrs-Furt herstellen
-  Umlaufsperrn regelkonform herstellen
-  Übergänge gestalten: Stadteingang, Fahrradstraße
-  Beschilderung für Radverkehrsnutzung anpassen
-  Angebot Fahrradparken herstellen/verbessern
-  Unterführung pflegen

Querungen Bestand

-  Lichtsignalanlage
-  Fußgängersignalanlage
-  Mittelinsel
-  Unterführung

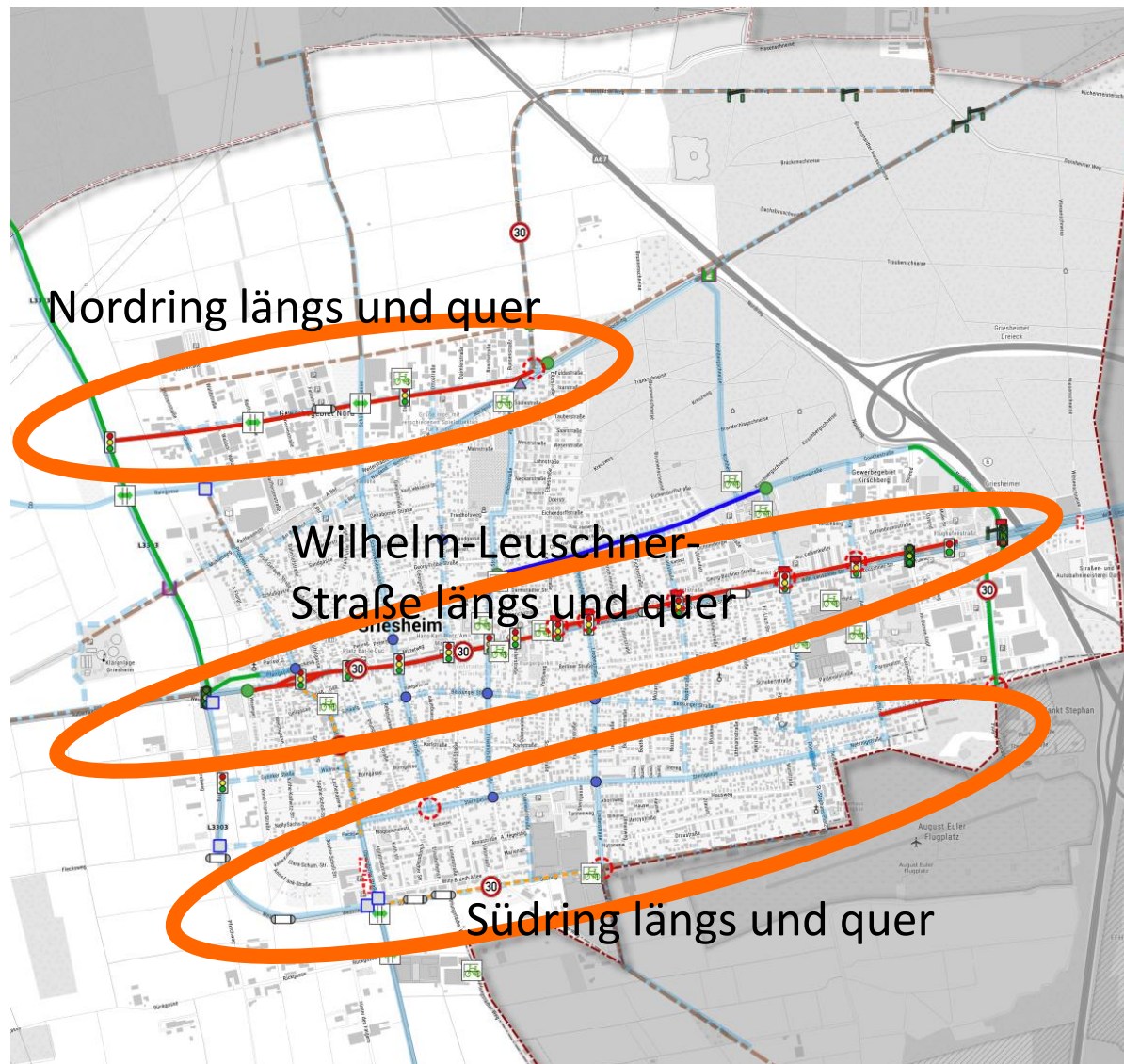
Radabstellanlagen Bestand

-  B+R-Plätze an Straßenbahnhaltestellen
-  Fahrrad.parken an wichtigen Zielen

Lokales Radnetz

-  lokale Hauptroute
-  lokale Hauptroute (Alternative)
-  lokale Nebenroute

Radverkehrskonzept. Maßnahmenswerpunkte



Streckenbezogene Maßnahmen

-  Radverkehrsanlage ausbauen/herstellen
-  Radverkehr durch Radpiktogramme sichtbar machen
-  Fahrradstraße einrichten
-  Fahrradstraße: optionale Verlängerung
-  Straßenraum-/Querschnitt umgestalten
-  Oberfläche instandhalten
-  Beleuchtung verbessern/herstellen
-  Streckengeschwindigkeit Tempo 30 anordnen

punktueller Maßnahmen

-  LSA: Radfahrfreundliche Signalisierung
-  Kreuzungspunkt radfahrgerecht Umgestaltung
-  sicheres Querungsangebot herstellen
-  Sichtfelder an Einmündungen freihalten
-  Aufstellfläche/ARAS markieren
-  Radverkehrs-Furt herstellen
-  Umlaufsperrn regelkonform herstellen
-  Übergänge gestalten: Stadteingang, Fahrradstraße
-  Beschilderung für Radverkehrsnutzung anpassen
-  Angebot Fahrradparken herstellen/verbessern
-  Unterführung pflegen

Querungen Bestand

-  Lichtsignalanlage
-  Fußgängersignalanlage
-  Mittelinsel
-  Unterführung

Radabstellanlagen Bestand

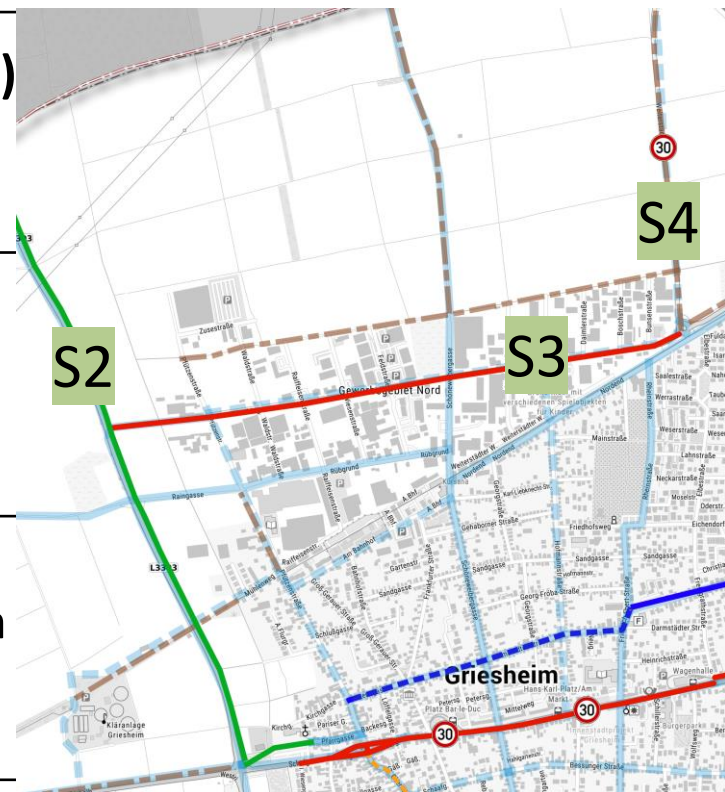
-  B+R-Plätze an Straßenbahnhaltestellen
-  Fahrrad.parken an wichtigen Zielen

Lokales Radnetz

-  lokale Hauptroute
-  lokale Hauptroute (Alternative)
-  lokale Nebenroute

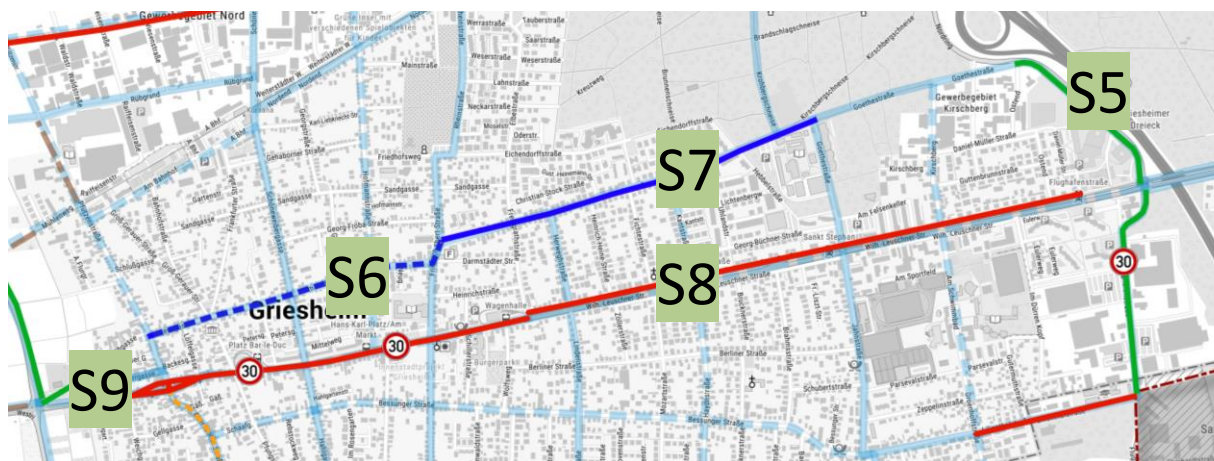
Maßnahmen. Sichere Radverkehrsführung 1/3

S1	Vernetzung von Quellen und Zielen (Routen) Festlegen von Hauptrouten, die vorrangig hergestellt/ertüchtigt werden
S2	Pfungstadt - Griesheim - Büttelborn - Groß-Gerau: Lückenschluss der regionalen Radverkehrsverbindung durch Radverkehrsanlage
S3	Nordring zw. Weiterstädter Weg und L3303: Qualifiziertes Radverkehrsangebot herstellen durch Ausbau der bestehenden Infrastruktur oder durch Flächenneuverteilung
S4	Weiterstädter Weg: Sichere Nutzung ermöglichen durch Instandhalten/Ausbessern der Oberfläche, Geschwindigkeitskontrolle



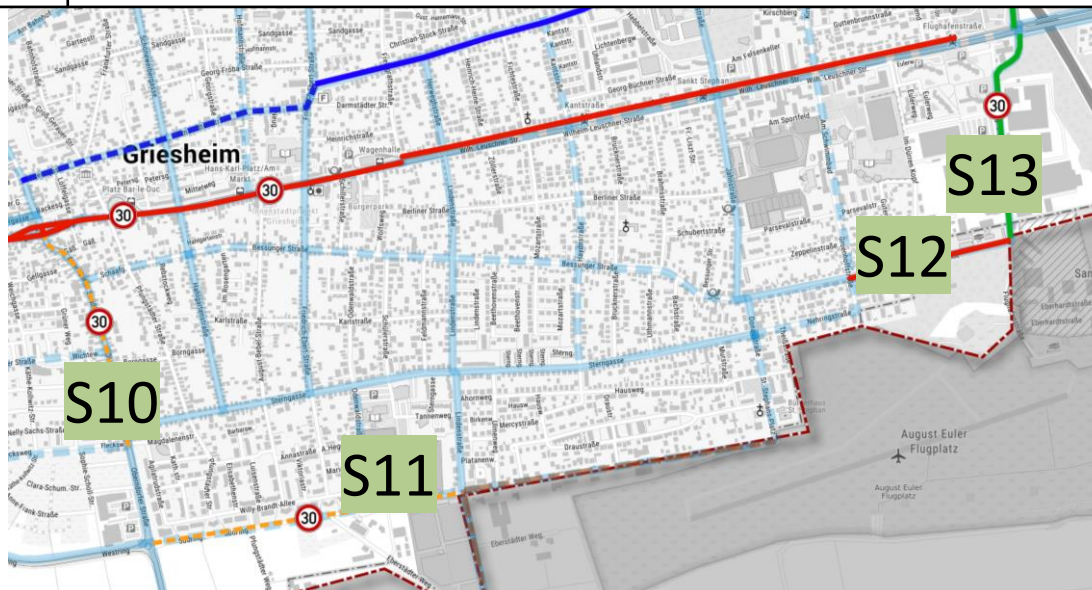
Maßnahmen. Sichere Radverkehrsführung 2/3

S5	Nordring zw. Goethestraße und B26: Regelkonformes Radverkehrsangebot herstellen
S6	Fahrradstraßen einrichten
S7	Pilot: Goethestraße als Fahrradstraße
S8	Wilhelm-Leuschner-Straße: Durch Geschwindigkeitsbegrenzung im Kernbereich und Flächenumverteilung regelkonformes Radverkehrsangebot herstellen
S9	B26: Stadteingang West radfahrfreundlich gestalten



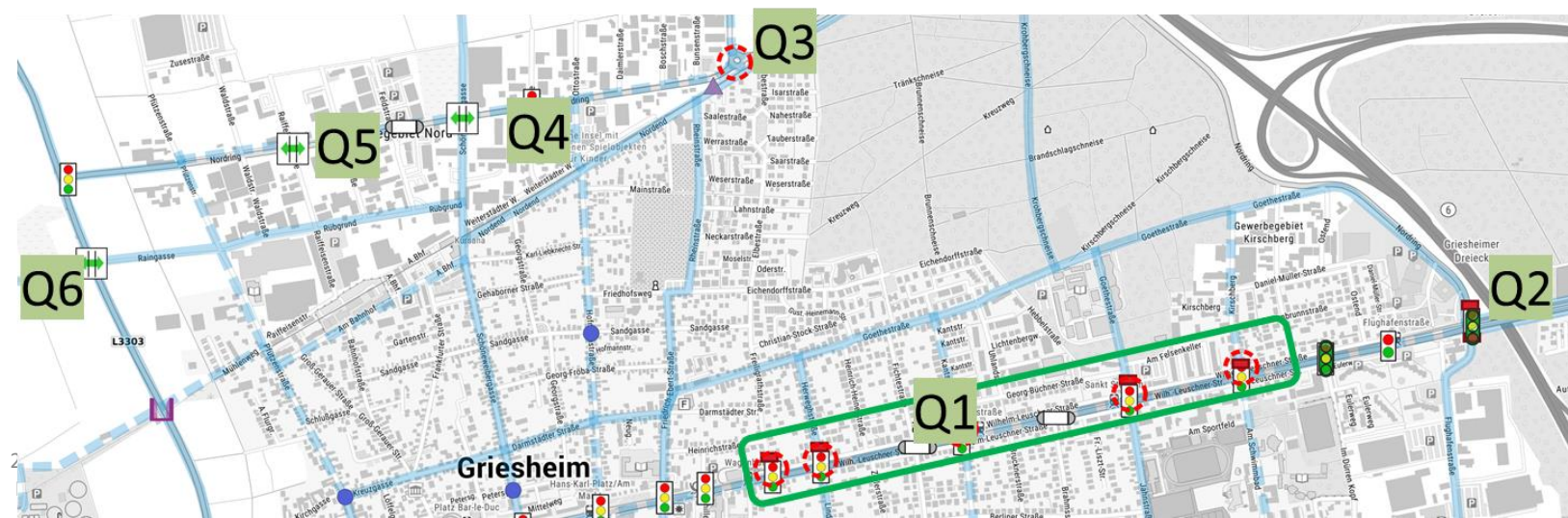
Maßnahmen. Sichere Radverkehrsführung 3/3

S10	Oberndorferstraße: Geschwindigkeit reduzieren und Radverkehr sichtbar machen (Piktogrammspur)
S11	Südring: Geschwindigkeit reduzieren und Radverkehr sichtbar machen
S12	Lilienthalstraße: Umgestaltung Straßenraum um T30-Zone mit Radverkehr auf der Fahrbahn sichtbar zu machen
S13	Flughafenstraße: Geschwindigkeit reduzieren und Radverkehr sichtbar machen



Maßnahmen. Sichere und bedarfsgerechte Querungen 1/2

Q1	Anliegerstraße Wilhelm-Leuschner-Straße: Sichere Querung der signalisierten Querstraßen
Q2	Wilhelm-Leuschner-Straße/Flughafenstraße: diskriminierungsfreie Signalisierung und radfahrfreundliche Führung
Q3	Kreisverkehr Nordring/Weiterstädter Weg: Sichere Nutzung der Kreisfahrbahn durch Radverkehr ermöglichen
Q4	Nordring/Schönweibergasse: Sichere Querung Nordring herstellen
Q5	Nordring/Raiffeisenstraße: Sichere Querung Nordring herstellen (Ampel ist geplant)
Q6	L3303/Raingasse: Querungssituation durch Mittelinsel verbessern



Maßnahmen. Sichere und bedarfsgerechte Querungen 2/2

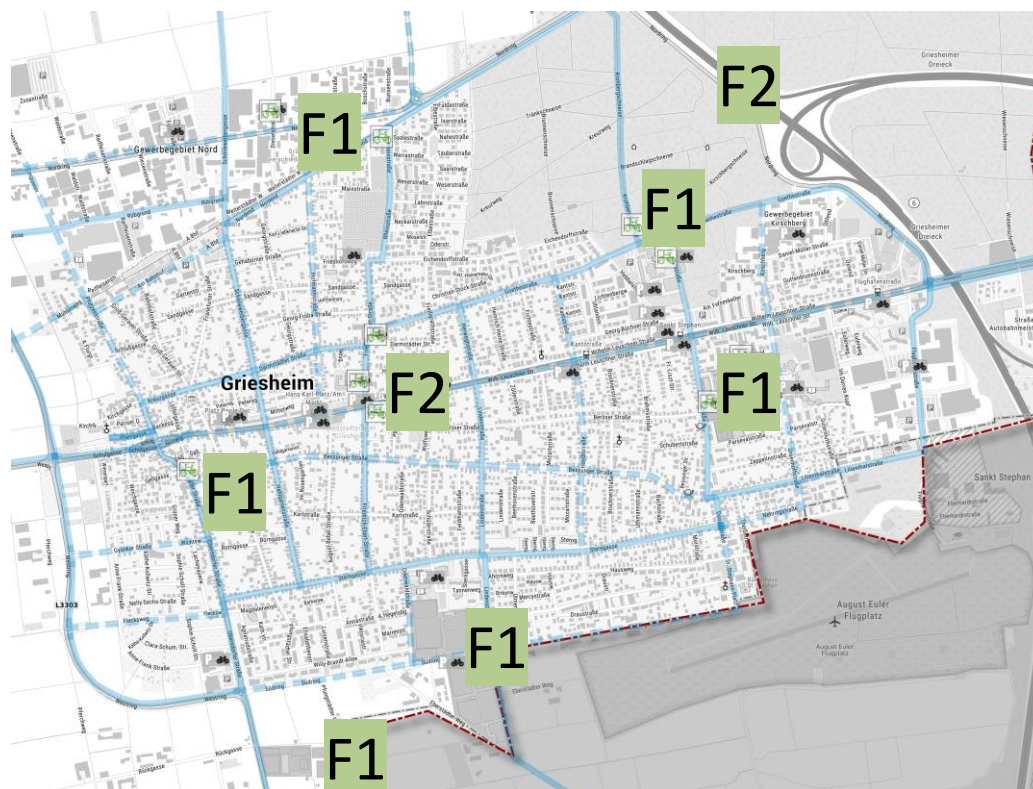
Q7	B26/L3303/Westring: diskriminierungsfreie Signalisierung für Fuß- / Radverkehr
Q8	Kreisverkehr Südring/Westring: in der südl. Ausfahrt Querung herstellen
Q9	L3303/Rückgasse: Mittelinsel als Querungshilfe wg. Freizeitnutzungen herstellen
Q10	Südring/Lindenstraße: mit Minikreisel einfaches Queren sichern (Prüfauftrag)
Q11	Flughafenstraße/Lilienthalstraße: Umgestalten des Knotenpunctes um Übergang von heute Strecke 50 in Tempo 30-Zone eindeutiger sichtbar zu machen
Q12	Sichtfelder an Wohnstraßen (Tempo 30-Zone) freihalten
Q13	Furten (rot)-markieren



Q12: Sichtfelder in Wohnstraßen
Q13: Furten (rot)markieren

Maßnahmen. Fahrradparken

F1	B+R-Anlagen an den Straßenbahnhaltestellen , so erforderlich ausbauen, ggfs. Fahrradparkhaus prüfen
F2	Sicheres und witterungsgeschütztes Fahrradparken an wichtigen Zielen in ausreichender Zahl herstellen



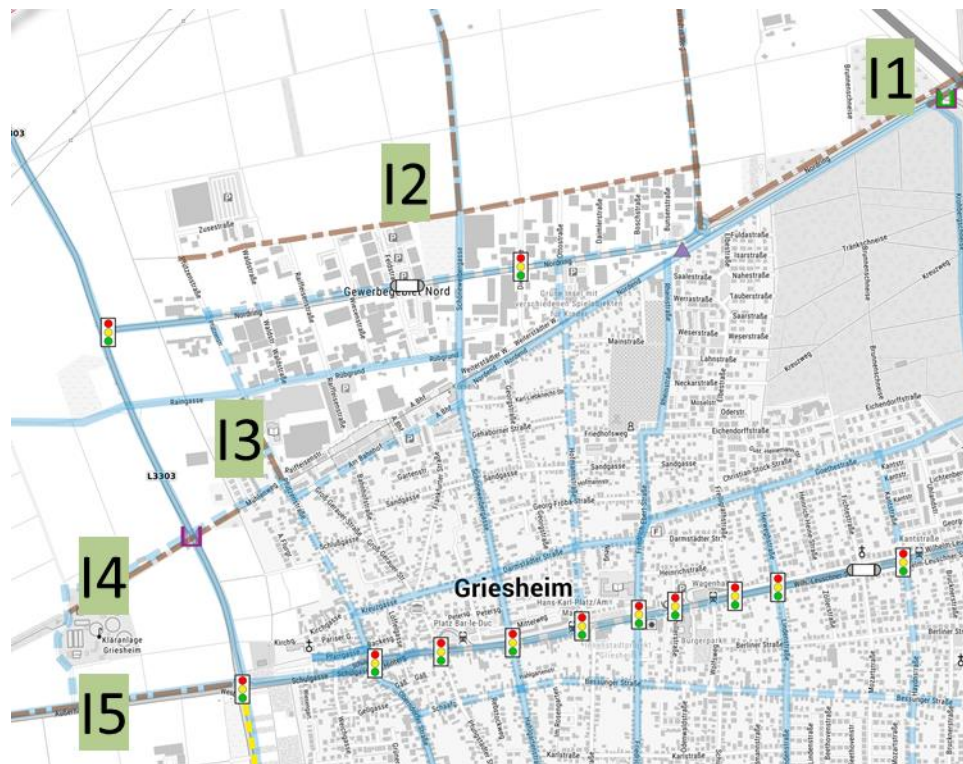
Maßnahmen. Wegweisung und Beschilderung

B1	Wegweisende Beschilderung an Netzplanung anpassen
B2	StVO-Beschilderung Radfahrfreundlich ergänzen



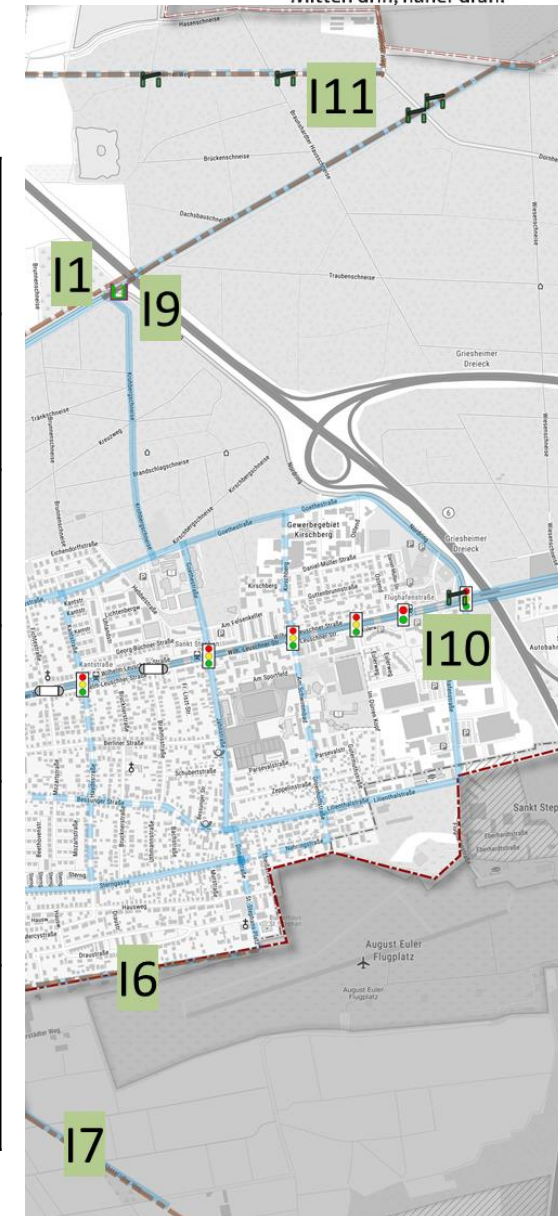
Maßnahmen. Infrastruktur 1/2

I1	Parallelen Weg am Nordring zw. Weiterstädter Weg und Unterführung A67 sanieren
I2	Ausbau paralleler Wirtschaftsweg zum Nordring
I3	Pfützenstraße: Fahrbahnoberfläche sanieren
I4	Mühlenweg bis Grillhütte: Oberfläche sanieren und regelmäßige Grünpflege
I5	B26 außerhalb Richtung Wolfskehlen: gem. Fuß- und Radweg sanieren und verbreitern



Maßnahmen. Infrastruktur 2/2

I6	Südring östlich Lindenstraße: Fahrbahnoberfläche sanieren
I7	Eberstädter Weg: Fahrbahnoberfläche sanieren
I8	Sicherung einer ausreichenden Beleuchtung , z.B. Westring
I9	Unterführung Waldweg/A67: regelmäßige Grünpflege, langfristig Verbreiterung anstreben
I10	Umlaufsperrn: Herstellen der Umlaufsperrn an der Wilhelm-Leuschner-Straße/Querung Straßenbahn entsprechend der aktuellen Regeln
I11	Schranken an Forstwegen: Aufnehmen von Gesprächen um eine durchgängige Befahrbarkeit auch von Forstwegen herzustellen



Maßnahmen. & Organisation 1/2

I&O1	Durchführen von Aktionen, Kampagnen und Projekte : z.B. Stadtradeln
I&O2	Mobilitätsmanagement : Beratung von Schulen, Neubürgern und Betrieben zu Förderung des Radverkehrs
I&O3	Radverkehrsbeauftragte*r als Koordinator*in und Ansprechperson
I&O4	Einrichten Runder Tisch Radverkehr
I&O5	Umsetzen der Richtlinien und Empfehlungen
I&O6	Verankerung von Maßnahmen in kommunalen Plänen



Quelle: Jeweilige Webseite

Goethestraße zur Fahrradstraße? **Prüfauftrag!**

Anforderungen an eine Fahrradstraße (Z 244)

■ **Straßenverkehrsordnung (StVO) und Verwaltungsvorschrift zur StVO**

- Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- Höchstgeschwindigkeit: 30 km/h (oder weniger...)
- Das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist erlaubt.
- Anderer Fahrzeugverkehr kann durch Zusatzzeichen zugelassen werden.

■ **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**

- Bündelung des Radverkehrs, Fahrradstraßen als Hauptachsen
- Hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglichen (Bevorrechtigung an Knotenpunkten, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für Kfz, etc.)

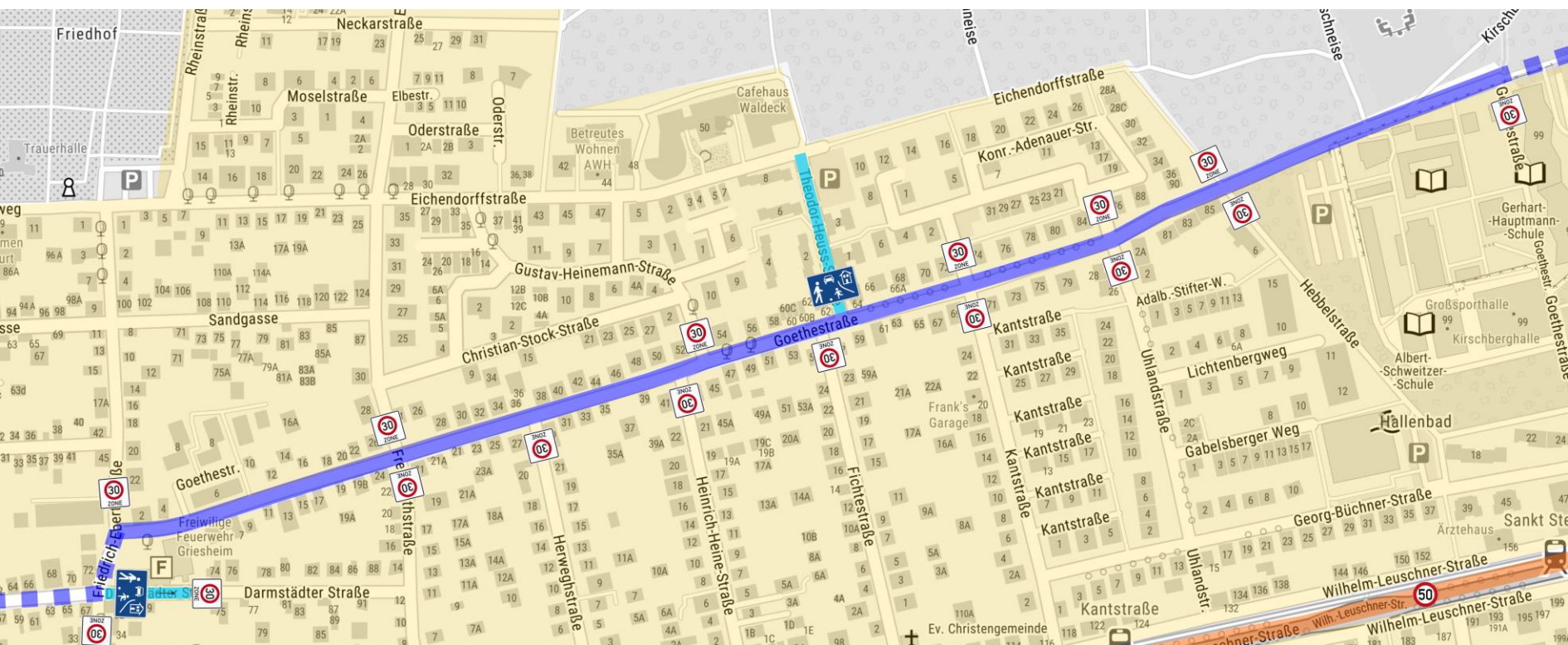


Goethestraße als Fahrradstraße. Bestandsituation

Nutzungen



Goethestraße als Fahrradstraße. Verkehrsrechtliche Regelungen



 Verlauf der geplanten Fahrradstraße

 Denkbarer weiterer Verlauf der Fahrradstraße

 Straßenbahn-Haltestelle



Verkehrszeichen 274-50 StVO: Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50



Verkehrszeichen 274 StVO: Tempo-30-Zone



Verkehrszeichen 325 StVO: Verkehrsberuhigter Bereich

 Hauptverkehrsstraße, Tempo 50

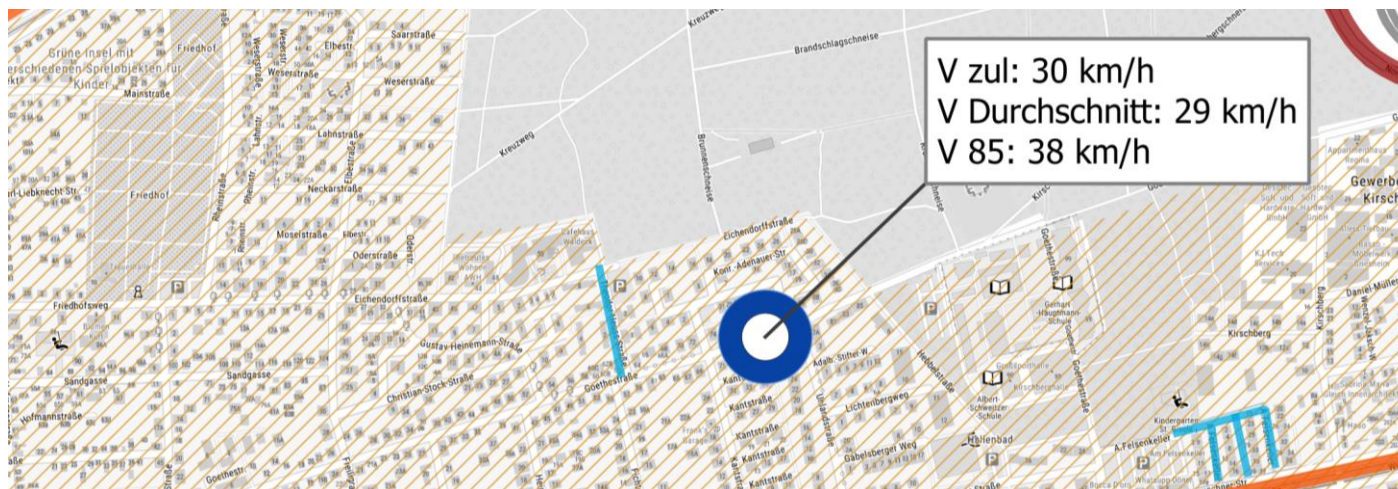
 Tempo-30-Zone

 Verkehrsberuhigter Bereich

Goethestraße als Fahrradstraße. Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeit

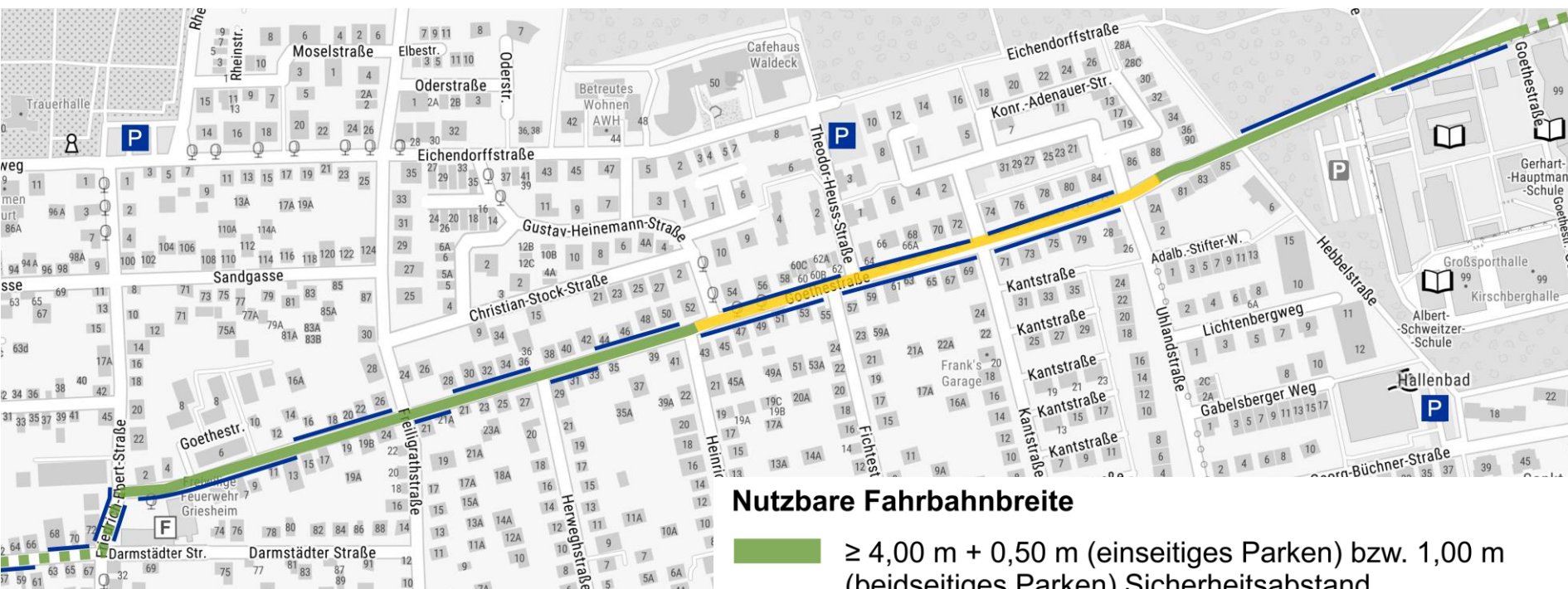
Montag, 14.10.2019

- Aufkommen: 1.860 Fz/d, Radverkehrsanteil ca. 25 %
 - Durchschnittsgeschwindigkeit: 29 km/h
 - V85: 38 km/h (sollte unter zul. Höchstgeschwindigkeit liegen)
- ➔ Nur 50 % halten die zul. Geschwindigkeit von Tempo 30 ein!



Goethestraße als Fahrradstraße. Parken

- Parken im öffentlichen Straßenraum: 103 Längsparkstände
- Parken auf privatem Grund (Luftbild) : etwa 440



Nutzbare Fahrbahnbreite

-  $\geq 4,00 \text{ m} + 0,50 \text{ m}$ (einseitiges Parken) bzw. $1,00 \text{ m}$ (beidseitiges Parken) Sicherheitsabstand
-  $> 4,00 \text{ m}$ und $< 4,50 \text{ m}$ (einseitiges Parken) bzw. $5,00 \text{ m}$ (beidseitiges Parken)

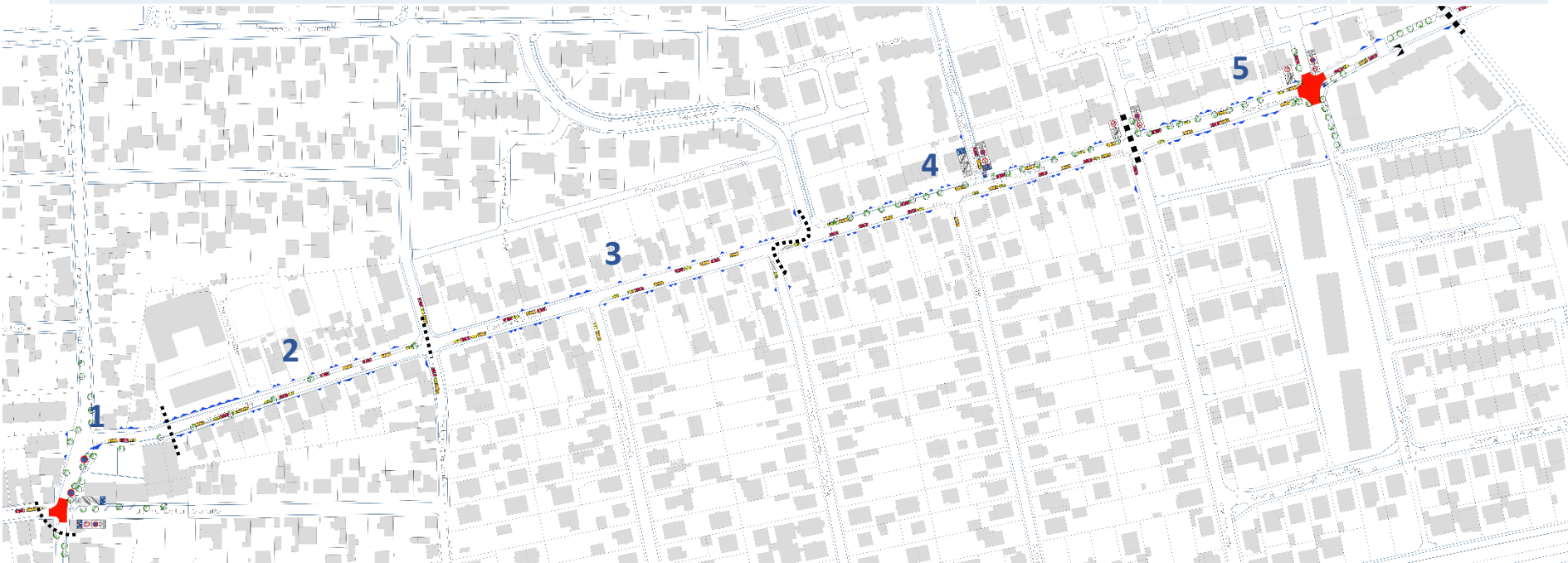
 Markiertes Fahrbahnparken (Zone für eingeschränktes Halteverbot, VZ 290 StVO)



Öffentliche Parkfläche

Goethestraße als Fahrradstraße. Parksituation nachts

Abschnitt	Angebot	Nachfrage	Belegungsgrad
1: Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Str./Goethestraße	10	11	110%
2: Feuerwehr -Freiligrathstraße	16	17	106%
3: Freiligrathstr. – Gustav-Heinemann-Str.	22	21	95%
4: Gustav-Heinemann-Str. - Kantstraße	26	25	96%
5: Kantstraße-Hebelstraße	12	13	108%
6: östlich Hebelstraße	17	1	6%



Goethestraße als Fahrradstraße. Nächste Schritte

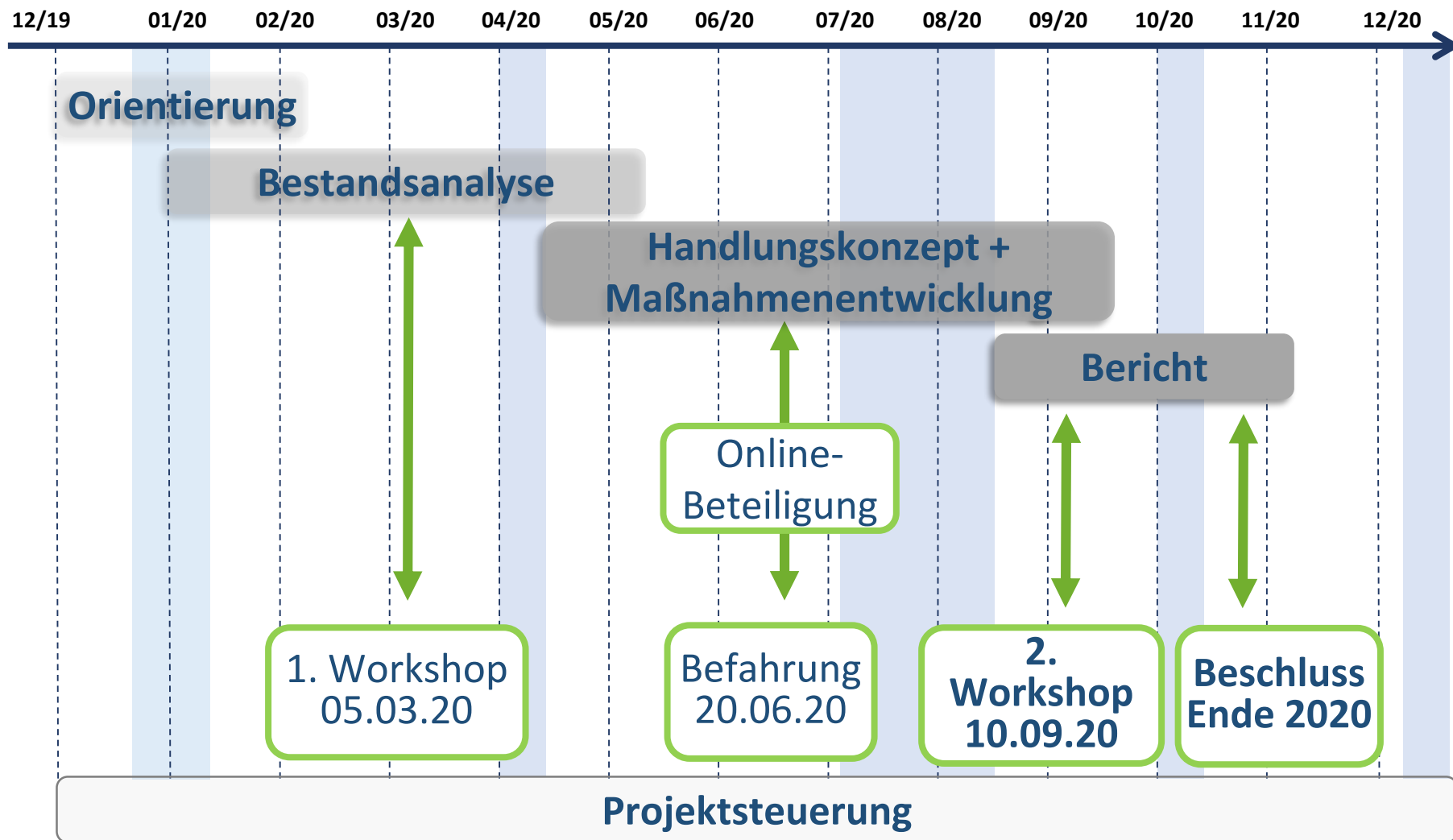
Fachliche Bewertung: Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist grundsätzlich möglich und empfehlenswert

Zu entscheiden ist:

- Bevorrechtigen und wenn ja wie?
- Zusätzliche Maßnahmen? Welche?

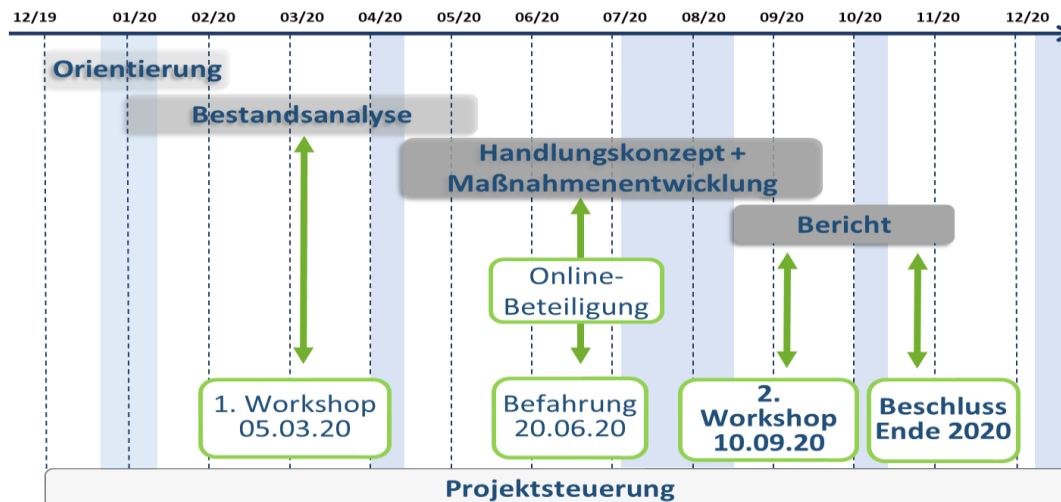


Radverkehrskonzept. Zeitschiene



Radverkehrskonzept. Weiteres Vorgehen

- Einarbeiten der Rückmeldungen
- Konkretisieren der Maßnahmen (Steckbriefe)
- Fertigstellen des Berichtes bis Ende Oktober
- Beschlussfassung in Magistrat und Stadtverordnetenversammlung
- Konstituieren eines Runden Tisches Radverkehr um Umsetzung der Maßnahmen beratend zu begleiten





Vielen Dank für Ihr Kommen und Ihre Mitarbeit

Foto Broadway+Times Square in NY, Katalin Saary

MOBILITÄTSLÖSUNG
www.mobilitaetsloesung.de

Robert-Bosch-Straße 7
64293 Darmstadt

T + 49 (0) 6151 – 950 94 86 / -20
F + 49 (0) 6151 – 99282-72

helene.pretsch@mobilitaetsloesung.de
katalin.saary@mobilitaetsloesung.de