

Radverkehrskonzeption mit neuen Mobilitätsansätzen für die Stadt Dieburg



Schlussbericht

Bearbeitung:

Prof. Dr.-Ing Jürgen Follmann

Marcell Biederbick, B.Eng.

Mark-Simon Krause

Studentisches Projektbüro Verkehrswesen

Juli 2011

im Auftrag von:



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangssituation	5
2. Vorgehensweise	7
3. Entwurfsgrundlagen.....	10
3.1 Entwurfsziele	10
3.2 Entwurfparameter	11
3.3 Wahl der Radverkehrsführung	12
3.4 Führungsformen des Radverkehrs	13
4. Bestandsaufnahme.....	14
4.1 Strukturanalyse	15
4.1.1 Topographie und Lage im Raum	15
4.1.2 Entwicklungspotenziale des Radverkehrs	16
4.1.3 Datengrundlage der Bestandsaufnahme	16
4.2 Ergebnisse der Bestandsanalyse	17
4.2.1 Geschwindigkeiten im Stadtgebiet.....	17
4.2.2 Bestehende Radverkehrsanlagen und Netzlücken	17
4.2.3 Quellgebiete und Zielpunkte	21
4.2.4 Freizeitverkehr	22
4.2.5 Radabstellanlagen.....	22
4.2.6 Wegweisung	25
4.2.7 Querungssituationen	27
4.2.8 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung	28
4.2.9 Unfallanalyse	28
4.3 Nutzergruppen	30
4.3.1 Ausstellung „Ab in die Pedale“	31
4.3.2 Schülerbefragung an den Schulen in Dieburg	36
5. Maßnahmenkonzept und Prioritäten	44
5.1 Grundlegende Gedanken zum Maßnahmenkonzept.....	44
5.1.1 Baustein Infrastruktur	45
5.1.2 Baustein Service.....	52
5.1.3 Baustein Information.....	56
5.1.4 Baustein Kommunikation	59

5.2	Einbindung wissenschaftlicher Aspekte	60
5.2.1	Alternierende Schutzstreifen.....	60
5.2.2	Begegnungszonen.....	62
5.3	Übersicht Maßnahmenkonzept und Prioritätenbildung.....	63
Quellen	70
Bilderverzeichnis	72
Tabellenverzeichnis	73

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Zulässige Geschwindigkeiten im Stadtgebiet
Anlage 2	Aktuelle Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet
Anlage 3	Quellen und Ziele im Stadtgebiet
Anlage 4	Buslinien und Haltestellen im Stadtgebiet
Anlage 5	Zentrale Querungsstellen im Stadtgebiet
Anlage 6	Unfälle mit Radfahrereteiligung
Anlage 7	Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen
Anlage 8.1	Fragebogen Schülerbefragung
Anlage 8.2	Strombelastung Radverkehr Schulen Gesamt
Anlage 8.3	Strombelastung Radverkehr Alfred-Delp-Schule
Anlage 8.4	Strombelastung Radverkehr Goetheschule
Anlage 8.5	Mängelkarte aus Schülerbefragung
Anlage 8.6	Fotodokumentation Mängel aus Schülerbefragung
Anlage 9.1	Fragebogen Ausstellung „Ab in die Pedale“
Anlage 9.2	Mängelkarte aus Bürgerbeteiligung
Anlage 9.3	Fotodokumentation Mängel aus Bürgerbeteiligung
Anlage 10.1	Mängelkarte aus Streckenbegehung
Anlage 10.2	Fotodokumentation Mängel aus Streckenbegehung
Anlage 11	Entwickeltes Wunschliniennetz
Anlage 12	Geplante Geschwindigkeiten im Stadtgebiet
Anlage 13	Geplante Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet
Anlage 14	Geplante Querungsstellen im Stadtgebiet
Anlage 15	Übersicht Maßnahmen mit Priorisierung
Anlage 16	Einsatzbereiche von speziellen Pilotprojekten
Anlage 17	Planungsdetail „Aschaffener Straße“
Anlage 18	Planungsdetail „Darmstädter Straße“
Anlage 19	Planungsdetail „Frankfurter Straße“
Anlage 20	Planungsdetail „Groß-Umstädter Straße“
Anlage 21	Planungsdetail „Groß-Zimmerer Straße“

Anlage 22	Planungsdetail „Hinter der Schießmauer“
Anlage 23	Planungsdetail „K128“
Anlage 24	Planungsdetail „Ketteler Straße“
Anlage 25	Planungsdetail „Minnefeld“
Anlage 26	Planungsdetail „Rheingaustraße“
Anlage 27	Planungsdetail „Bereich Altstadt“
Anlage 28	Planungsdetail „Frankfurter Straße/Minnefeld Kreisel“
Anlage 29	Planungsdetail „Kreisverkehr Aschaffener Straße“
Anlage 30	Planungsdetail „Alte Mainzer Landstraße“
Anlage 31	Planungsdetail „Minikreisverkehrsplatz Ketteler Straße“
Anlage 32	Planungsdetail „Knotenpunkt Minnefeld/Spitalstraße“
Anlage 33	Planungsdetail „Parkplatz Holzhäuser Weg“
Anlage 34	Radrundweg und touristische Route Dieburg

1. Ausgangssituation

Mobilität wird heute fast überall verlangt, egal ob auf dem Weg zur Arbeit oder Schule, bei Erledigungen, in der Freizeit oder bei anderen Gelegenheiten. Dabei stehen verschiedene Verkehrsmittel zur Auswahl (Pkw, Öffentlicher Personennahverkehr, Fahrrad). Das Mobilitätsverhalten unterscheidet sich nach Region, Nationalität, Alter und Zweck der Fahrt.

Im Gegensatz zu Ländern wie Dänemark oder den Niederlanden, in denen das Radverkehrsaufkommen anteilig am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich höher liegt (um die 30%), hat Deutschland noch einen recht geringen Anteil. Bundesweit liegt der Anteil durchschnittlich bei 9% am Gesamtverkehrsaufkommen und das, obwohl der Radverkehr in den letzten Jahren schon beträchtlich zugenommen hat. Seine Bedeutung ist besonders groß im Ausbildungsverkehr, Einkaufsverkehr und Freizeitverkehr. Aber auch im Berufsverkehr ist ein wachsender Anteil des Radverkehrs zu verzeichnen.

Schätzungen und Praxisbeispiele zeigen jedoch, dass sich gerade in Ballungsgebieten bis zu 30% der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr umlagern lassen und sich das Radverkehrsaufkommen deutlich steigern lässt. In fahrradfreundlichen Städte wie Delft (Niederlande) oder Münster (Deutschland) werden bereits jetzt 32% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Grundsätzlich bestehen also Entwicklungspotenziale, die durch entsprechende Maßnahmen gefördert werden müssen. Denn selbst in den so genannten fahrradfreundlichen Städten sind etwa 1/3 aller mit dem Auto zurückgelegten Fahrten Kurzstreckenfahrten mit Entfernungen um 3 bis 5 km.

Im April 2002 stellte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) daher den ersten Nationalen Radverkehrsplan („FahrRad!“) [4] in der Bundesrepublik Deutschland vor. Ziel des Plans ist es, für den Zeitraum von 2002 bis 2012 neue Wege und Umsetzungsstrategien zur Radverkehrsförderung zu initiieren, Handlungsempfehlungen zu geben und insgesamt einen Beitrag für ein fahrradfreundliches Klima zu liefern. Eine Fortsetzung des Plans mit neuen Empfehlungen und Strategien ist für den Zeitraum 2013 bis 2020 bereits vorgesehen.

Einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen werden nur dann voll wirksam, wenn sie auch in einem größeren Zusammenhang sinnfällig und aufeinander abgestimmt sind. So werden selbst sichere

und gut ausgebaute Radverkehrsanlagen nur dann Verkehr in nennenswertem Umfang auf sich ziehen, wenn sie tatsächlich Quellen und Ziele bedeutender Radverkehrsbeziehungen verbinden. Unangemessene Umwegfahrten, häufige Fahrtunterbrechungen oder gar abschnittsweises Schieben des Fahrrads sind zu vermeiden. Der Radverkehr muss also als Gesamtsystem gesehen werden. Hierzu gehören auch eine aufeinander abgestimmte Infrastruktur, ein zugehöriger Service, sowie Kommunikation und Information.

Die Stadt Dieburg beabsichtigt deshalb, die vorhandenen Radverkehrsanlagen zu einem geschlossenen Netz, differenziert nach Haupt- und Nebenverbindungen, zusammenzuführen. Durch ein attraktives und verkehrssicheres Radverkehrsnetz soll der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich erhöht werden. Hierdurch sollen die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner gesteigert und das Stadtgebiet vom Autoverkehr entlastet werden.

Ziel soll sein, Dieburg zur fahrradfreundlichsten Stadt in Hessen zu machen. Diese Vorgabe wurde eigens in das Stadtleitbild [15] aufgenommen, um dem Anliegen eine bedeutende Rolle in der künftigen Stadtentwicklung zukommen zu lassen.

2. Vorgehensweise

Bislang entwickelte sich der Bau von Radverkehrsanlagen häufig als Folge von Ausbau- und Umbauprogrammen für den Kfz-Verkehr, indem bei Straßenneubaumaßnahmen oder Neuordnungen von Straßenräumen auf eine fahrradfreundliche Erschließung der Streckenabschnitte Wert gelegt wurde. Daher entwickelte sich das Radverkehrsnetz entsprechend dem Ausbauprogramm für den Kfz-Verkehr und nicht aufgrund der potenziellen Nachfrage der Radfahrer. Aus diesem Grund ist bisher ein nur lückenhaftes und unübersichtliches Radverkehrsnetz entstanden.

Ziel sollte es jedoch sein, im Rahmen einer Angebotsplanung weitere Potenziale für den Fahrradverkehr zu erschließen, indem ein hochwertiges und vor allem flächendeckendes Radverkehrsnetz angelegt wird. Das zu erarbeitende Radverkehrskonzept hat zum Ziel, dem Radfahrer für alle Fahrten innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete von Dieburg sichere, bequeme und möglichst direkte Wege anzubieten.

Das auf die Straße umzulegende Radverkehrsnetz sollte daher so gut wie möglich auf ein zuvor ermitteltes Wunschliniennetz angepasst werden. Die Umlegung erfordert ein Wissen über die Struktur von Quellen und Zielen der Radfahrer und eine Vorstellung von der derzeitigen und künftigen Nutzung des Netzes. Diese Kenntnis bildet eine wesentliche Voraussetzung für den Entwurf einer optimalen Radverkehrskonzeption. Sie gewährleistet den Ausbau von Radverkehrsanlagen.

Zur Bestandsaufnahme zählte deshalb neben der Aufnahme bestehender Radverkehrsanlagen sowie des Geschwindigkeitsniveaus auch eine Lokalisierung von Quellen und Zielen im Planungsgebiet von Dieburg (Schulen, Sportanlagen, Bahnhof, Einkaufszentren etc.). Die Methodik der Zielnetzplanung hat sich bei der Entwicklung von Radverkehrskonzeptionen bewährt. Im Rahmen der Zielnetzplanung müssen durch ein geeignetes Wegeangebot sowohl der vorhandene Fahrradverkehr gesichert, als auch gleichzeitig eine stärkere Fahrradnutzung gefördert werden. Dies ist jedoch nur durch eine Angebotsplanung möglich, die sich aus der aktuellen und potenziellen Nachfrage ableitet.

Da nicht immer eine problemlose Verknüpfung der einzelnen Verbindung möglich ist, wurden am Anfang alle Hindernisse im Stadtgebiet erfasst, die

für den Radfahrer unüberwindbare Barrieren oder starke Sicherheits- sowie Komfortmängel bedeuten. Im Stadtgebiet von Dieburg sind beispielsweise die Bahnstrecke oder die Bundesstraße 45 bedeutende Barrieren.

Um detaillierte Kenntnisse über die aktuelle Nachfrage zu erhalten, wurden an allen Grund- und weiterführenden Schulen von Dieburg umfangreiche Schülerbefragungen durchgeführt, die Aufschluss über die Häufigkeit der Radnutzung und die Wahl der Routen geben sollte. Zudem konnten die Schülerinnen und Schüler der 4. bis 10. Klassen unterstützend angeben, welche Gefahrenstellen sich auf den unterschiedlichen Routen befinden.

Weitere Informationen zur aktuellen Nutzung wurden bei der Ausstellung „Ab in die Pedale“ auf dem Maimarkt 2010 zu Dieburg gesammelt. Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit auf einem Fragebogen zu bewerten, wie fahrradfreundlich sich Dieburg gestaltet. Zusätzlich sollte eine große Mängelkarte die Möglichkeit bieten, aus Sicht von Bürgerinnen und Bürgern verschiedene Problemstellen im Stadtgebiet zu markieren und genauer zu erläutern.

Bei der Analyse der potenziellen Ziel- und Quellpunkte wird dagegen davon ausgegangen, dass zwischen bestimmten Quellen und Zielen eine bestehende oder potenzielle Nachfrage herrscht, die durch ein fahrradfreundliches Wegeangebot abzudecken ist. In diesem Analyseschritt werden deshalb alle potenziellen Quellen und Ziele für den Fahrradverkehr untersucht und aufeinander abgestimmt.

Anhand der ermittelten Informationen der Bestandsaufnahme konnte anschließend ein Wunschliniennetz für die Stadt Dieburg entwickelt werden. In diesem Netz wird zwischen Haupt- und Nebenrouten für den Radverkehr unterschieden, denn zwangsläufig haben Straßen und Wege innerhalb des Stadtgebietes eine unterschiedliche hohe Bedeutung für den Radverkehr. Dabei sind auch verschiedene Zielgruppen zu berücksichtigen, um das Netz sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitfahrer attraktiv zu gestalten. Alltagsrouten haben eine möglichst direkte Verbindung zum Ziel, während bei Freizeitrouten möglicherweise eine Wegführung über sichere, interessante und abwechslungsreiche Routen im Vordergrund stehen.

Neben den Radverkehrsanlagen bilden Infrastruktureinrichtungen wie Abstellanlagen sowie Leit- und Informationssysteme einen weiteren, wichtigen

Bestandteil eines Radverkehrsnetzes und wurden daher in die Analyse einbezogen.

Aus der Festlegung des entwickelten Radverkehrsnetzes ergeben sich anschließend Maßnahmen für eine sichere und attraktive Ausgestaltung der Verbindungen. Anhand von Konkretisierungen werden Lösungsansätze aufgezeigt. Punktuelle Maßnahmen zur Umgestaltung von Straßenräumen, Einrichtungen von Radverkehrsanlagen und Entschärfung von Gefahrenstellen werden vorgeschlagen.

Da ein solches flächendeckendes Radverkehrsnetz in seiner Gesamtheit nicht kurzfristig umgesetzt werden kann, bedarf es einer Prioritätensetzung die festlegt, welche Abschnitte eines Wegenetzes als erste für die Realisierung vorzubereiten sind und welche Routen verstärkt für eine Umsetzung vorzusehen sind. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden hinsichtlich ihrer Dringlichkeit in drei Stufen nach Prioritäten sowie möglicher Umsetzung geordnet.

Ziel muss es sein, möglichst kurzfristig mit vorhandenen, fahrradfreundlichen Streckenabschnitten weite Teile des Stadtgebietes zu erschließen. Daher wird innerhalb des kurzfristig realisierbaren Netzes primär auf den Bestand von Radverkehrsanlagen, Tempo 30-Zonen, verkehrsarme oder verkehrsberuhigte Straßen sowie Wirtschaftswege zurückgegriffen, die ggf. durch eine Bestandsverbesserung und einige Lückenschließungen schon in kurzer Zeit eine flächendeckende, fahrradfreundliche Erschließung des Stadtgebietes gewährleisten. Ferner sind Streckenabschnitte mit Unfallhäufungsstellen sowie Schulwege im kurzfristig umsetzbaren Netz zu berücksichtigen.

Bestehende Planungen und Konzepte zum Radverkehr der benachbarten Städte, des Landkreises Offenbach sowie des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main wurden in die Entwicklung der Radverkehrskonzeption integriert.

3. Entwurfsgrundlagen

3.1 Entwurfsziele

Bei der Entwicklung eines Radverkehrsnetzes und der zugehörigen Radverkehrsanlagen sollten grundsätzlich zwei wichtige Ziele verfolgt werden. Neben einer hohen Verkehrssicherheit sollte auch immer eine ausreichende Qualität der Verkehrsabläufe gewährleistet werden. Die grundlegenden Anforderungen für diese Ziele sind in Tabelle 1 dargestellt.

Verkehrssicherheit	
Objektiv	Wahl von Führungsformen mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und guter Begreifbarkeit
	Gewährleistung guter Sichtverhältnisse, Erkennbarkeit der baulichen Gegebenheiten und ortsfester Beleuchtung
	Bauliche Ausführung mit geringem Sturz- und Gefährdungsrisiko
	Guter Erhaltungs- und Betriebszustand der Radverkehrsanlagen
Subjektiv	Vermeidung von Situationen, in denen sich die Nutzer gefährdet oder überfordert fühlen
	Wahl von Führungsformen mit geringer Abhängigkeit vom Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer
Qualität der Verkehrsabläufe	
Geschwindigkeiten	Ermöglichen von Überholungen aufgrund unterschiedlicher Nutzungsansprüche
	Minderung möglicher Störeinflüsse
Kraftaufwand	Ausbildung von Oberflächen mit geringen Rollwiderstand
	Minimierung von Umwegen
	Minimierung vermeidbarer Steigungen
	Stetige und schnelle Führung ohne unnötige Halte
Zeitverluste	Optimierte Gestaltung von Querungsstellen und Knotenpunkten
	Optimierte Signalisierung an Lichtsignalanlagen und Querungsstellen
	Gewährleistung aller Fahrbeziehungen an Knotenpunkten

Tabelle 1: Grundlegende Entwurfsanforderungen an Radverkehrsnetze [6]

Zudem sollten bei der Entwicklung eines Radverkehrsnetzes die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen berücksichtigt werden. Im Rahmen der Konzeption wurde auch deshalb neben dem Alltags- und Freizeitverkehr der Schülerverkehr sehr stark mit einbezogen. Denn durch unterschiedliche Auffassungsfähigkeiten im Straßenverkehr, Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge, individuell gewünschten Geschwindigkeiten und unterschiedliches Sicherheitsempfinden entstehen unterschiedliche Anforderungen durch die einzelnen Verkehrsteilnehmer, die entsprechend berücksichtigt werden sollten.

3.2 Entwurfparameter

Planerische Grundmaße für die Verkehrsräume des Radverkehrs lassen sich aus der Grundbreite und der Höhe des Radfahrers sowie den Bewegungsspielräumen ableiten. Zusätzlich sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit Radverkehrsanlagen durch einen Sicherheitstrennstreifen von der angrenzenden Verkehrsfläche abgesetzt werden. Einen Überblick über die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen zeigt Bild 1. Bei starkem Radverkehr und bei häufiger Nutzung durch mehrspurige Fahrräder können größere Breiten zweckmäßig sein.

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsrweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

¹⁾ Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

Bild 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen [6]

Weitere Entwurfparameter wie beispielsweise die Radien bei freier Trassierung, Steigungen an Rampen oder notwendige Sichtfelder im Verlauf der Trassierung sind den aktuellen Regelwerken zu entnehmen. Neben den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 [6] sind verschiedene Angaben auch in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) 2006 [10] zu finden.

3.3 Wahl der Radverkehrsführung

Für die Wahl der Radverkehrsführung an Stadtstraßen sind grundsätzlich drei Verfahrensschritte zu beachten:

- Vorauswahl von geeigneten Führungsformen,
- Prüfung der Realisierbarkeit und
- Vergleich der geeigneten Führungsformen.

Die Eignung bestimmter Führungsformen bei der Vorauswahl hängt im wesentlichen von der Stärke und den Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Beide Größen werden in Bild 2 zu Belastungsbereichen zusammengefasst. Die Übergänge zwischen den Belastungsbereichen sind keine harten Trennlinien, in begründeten Fällen kann durchaus davon abgewichen werden.

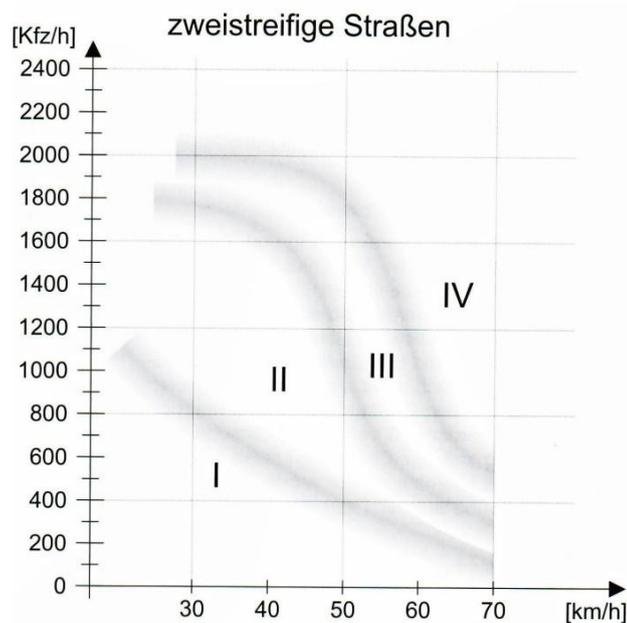


Bild 2: Belastungsauswahl zur Vorauswahl von Radverkehrsführung bei zweistreifigen Stadtstraßen [6]

In Bild 3 werden dann diesen Belastungsbereichen geeignete Führungsformen zugewiesen. In den Belastungsbereichen I und II ist die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn grundsätzlich vertretbar – bei Klasse I ohne zusätzliche Angebote, bei Klasse II mit zusätzlichen Angeboten wie Schutzstreifen oder nicht benutzungspflichtige Führungen. Im Belastungsbereich III kann das Trennen des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus Sicherheitsgründen erforderlich sein. Mischverkehr auf der Fahrbahn kann bei

günstigen Randbedingungen zum Beispiel mit Schutzstreifen zur Anwendung kommen. Im Belastungsbereich IV ist das Trennen aus Sicherheitsgründen notwendig.

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	<ul style="list-style-type: none"> - Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen) 	<ul style="list-style-type: none"> - bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg“ mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ ergänzt werden - bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein - bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	<ul style="list-style-type: none"> - Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht 	<ul style="list-style-type: none"> - bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein - bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	<ul style="list-style-type: none"> - Radfahrstreifen - Radweg - gemeinsamer Geh- und Radweg 	<ul style="list-style-type: none"> - bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei“ eingesetzt werden

Bild 3: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen [6]

Ist eine Realisierung einer Führungsform nicht möglich, ist eine Abstufung des Bereiches durch verkehrsplanerische oder -rechtliche Maßnahmen zu prüfen. Vielleicht ist dadurch eine Führungsform aus dem nächsttieferen Belastungsbereich erreichbar. Wenn nicht, sollte eine Überprüfung des Netzes und die Einrichtung einer Alternativroute erfolgen.

Sollten mehrere Führungsformen zur Auswahl stehen, ist zu prüfen, welche Führungsform aufgrund der verkehrlichen und straßenräumlichen Randbedingungen besonders zweckmäßig erscheint. Kriterien wie Kraftfahrzeug- und Schwerverkehrsstärke, Parkvorgänge sowie Einmündungen und Grundstückszufahrten sollten dabei berücksichtigt werden. Ebenso die Aspekte aus Kapitel 3.1, um Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit zu gewährleisten.

3.4 Führungsformen des Radverkehrs

Die genaue Anordnung und Ausbildung der verschiedenen Führungsformen im Zuge der Haupt- und Erschließungsstraßen ist in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 [6] umfangreich und detailliert beschrieben. Auf eine genauere Darstellung der einzelnen Führungsformen wird daher an dieser Stelle verzichtet.

4. Bestandsaufnahme

Die Bestandsanalyse wurde auf den Erkenntnissen und bestehenden Dokumentationen der Stadt Dieburg aufgebaut und um vertiefende Untersuchungen ergänzt. Alle Wegebereiche wurden abgefahren und wichtige Bereiche fotodokumentiert. Speziell die als kritisch angesehenen Bereiche wurden umfangreicher untersucht. Berücksichtigt wurden auch Teile anderer Wegernetze, die für die Benutzung durch Radfahrer geeignet erscheinen.

Unabhängig vom Vorhandensein von Radverkehrsanlagen wurden die Punkte im Straßennetz erfasst, an denen Fahrradfahrer behindert oder gefährdet werden. Ebenfalls berücksichtigt wurden Umfang und Qualität der vorhandenen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie die bestehende wegweisende Beschilderung im Radverkehr.

Grundlage für die Gestaltung eines Radverkehrsnetzes ist weiterhin die Lokalisierung von Quellen und Zielen im Planungsgebiet, dem Stadtgebiet von Dieburg (Schulen, Sportanlagen, Bahnhof, Einkaufszentren etc.). Eine wichtige Rolle stellen ebenfalls das vorhandene Geschwindigkeitsniveau sowie der öffentliche Personennahverkehr dar.

Detaillierte Informationen über die Nutzung der Verkehrsanlagen im Stadtgebiet und vorhandene Mängel im Straßennetz wurden durch zusätzliche Erhebungen gesammelt. Wichtige Ergebnisse lieferten hierbei vor allem die Schülerbefragung und die öffentliche Ausstellung während des Maimarktes. Im Gegensatz zu Planungen für den motorisierten Verkehr ist die exakte Bezifferung des Radverkehrsaufkommens von geringerer Bedeutung, weil Radverkehrsanlagen nur in Sonderfällen nach dem Verkehrsaufkommen dimensioniert werden müssen. Dennoch empfiehlt es sich, den Radverkehr auch quantitativ zu berücksichtigen. Eine Analyse der Menge und räumlichen Verteilung des Radverkehrs definiert seinen Stellenwert zum Beginn der Planung und lässt bereits Schwerpunkte der Fahrradnutzung erkennen. Die Kenntnis über die wichtigsten Radverkehrsströme erleichtert zudem die Aufstellung von Dringlichkeiten bei den durchzuführenden Verbesserungsmaßnahmen.

Die wesentlichen Ergebnisse aus der Bestandsaufnahme wurden in entsprechenden "Angebots-" und "Mängelpänen" dargestellt.

4.1 Strukturanalyse

4.1.1 Topographie und Lage im Raum

Dieburg liegt etwa 15 km östlich von Darmstadt und gehört dem Landkreis Darmstadt-Dieburg an. Insgesamt hat Dieburg 15.238 Einwohner (Stand 31.12.2009). Das Gemarkungsgebiet umfasst 23,11 km². Dieburg grenzt im Norden an die Gemeinde Münster, im Osten an den Ortsteil Münster-Altheim, im Südosten an den Ortsteil Groß-Umstadt-Semd, im Süden an den die Gemeinde Groß-Zimmern sowie im Westen an Ortsteil Grube Messel.

Dieburg ist durch die B 26 und die B 45 gut an die überregionalen Straßen angeschlossen und liegt recht zentral in der Wirtschaftsregion Rhein-Main. Über die Dreieichbahn und die Rhein-Main-Bahn sind Frankfurt, Wiesbaden, Mainz, Darmstadt sowie Aschaffenburg gut zu erreichen. Zudem gibt es Busverbindungen, die einen guten Anschluss an die umliegenden Städte gewährleisten.

Geschichtlich wie auch touristisch hat Dieburg einiges zu bieten. Dieburg ist durch seine Fachwerkhäuser geprägt und kann sehenswerte Bauwerke wie das Kapuzinerkloster, Schloss Fechenbach, das klassizistische Rathaus sowie die Burganlage Dieburg vorweisen. Dieburg gehört der Deutschen Fachwerksstraße an.

Das Bildungsangebot in Dieburg ist reichhaltig. Die Stadt verfügt über diverse Schulen und Schulformen. Darüber hinaus hat sich am Campus Dieburg ein Teil der Hochschule Darmstadt angesiedelt und stärkt damit das Bildungsangebot der Stadt. Die Universitätsstadt Darmstadt ist in ca. 15 min zu erreichen.

Möglichkeiten zur Naherholung bieten sich in den umliegenden Wald- und Landschaftsschutzgebieten, die mit einem Rad- und Wanderwegenetz erschlossen sind. Weiterhin verfügt Dieburg über diverse Parkanlagen, welche über das Stadtgebiet verteilt liegen und somit das Angebot zur Naherholung ergänzen.

Die Größe der Stadt, die verkehrsgünstige Lage sowie die Topographie bieten insgesamt sehr günstige Voraussetzungen für Radfahrer im Alltag und in der Freizeit.

4.1.2 Entwicklungspotenziale des Radverkehrs

Schätzungen und Praxisbeispiele zeigen, dass sich gerade in Ballungsgebieten bis zu 30% der Pkw-Fahrten auf den Radverkehr umlagern lassen und sich das Radverkehrsaufkommen deutlich steigern lässt. In fahrradfreundlichen Städten wie Delft (Niederlande) oder Münster (Deutschland) werden bereits jetzt 32% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Grundsätzlich bestehen also Entwicklungspotenziale, die durch entsprechende Maßnahmen gefördert werden müssen. Selbst in den so genannten fahrradfreundlichen Städten sind etwa ein Drittel aller mit dem Auto zurückgelegten Fahrten Kurzstreckenfahrten mit Entfernungen zwischen drei bis fünf km.

Auch in Dieburg kann durch ein attraktives und verkehrssicheres Radverkehrsnetz der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich erhöht werden. Somit könnten die zum Teil vorhandenen Parkraumprobleme in der Innenstadt entschärft und die verschiedenen Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern deutlich vermindert werden. Insgesamt könnte dies zur Beruhigung des Altstadtbereiches führen.

4.1.3 Datengrundlage der Bestandsaufnahme

Bestehende Ergebnisse und Untersuchungen wurden in die Bestandsaufnahme integriert und die Daten für die weitere Vorgehensweise berücksichtigt. Vor allem die Daten der Mängelbefragung von Bürgerinnen und Bürgern aus dem Jahre 2005 spielte hierbei eine wichtige Rolle.

Zudem wurden die bestehenden Planungen und Konzepte für künftige Umbaumaßnahmen im Straßenraum von Dieburg für die Radverkehrskonzeption zur Verfügung gestellt, in die Planungen eingebunden und bei den Maßnahmenvorschlägen entsprechend berücksichtigt. Während der Konzeption fand ein ständiger Austausch über die aktuellen Entwicklungen mit dem Bauamt der Stadt Dieburg statt.

4.2 Ergebnisse der Bestandsanalyse

4.2.1 Geschwindigkeiten im Stadtgebiet

Um einen Überblick über das vorhandene Straßennetz und dessen Geschwindigkeitsniveau im Stadtgebiet zu erhalten, wurden die vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Stadtgebiet aufgenommen und in Anlage 1 zusammengestellt.

Das Geschwindigkeitsniveau hat Auswirkungen darauf, an welchen Stellen der Einsatz von Radverkehrsanlagen möglich bzw. sinnvoll ist und wie es sich am besten aufeinander abstimmen lässt. In Tempo-30-Zonen werden beispielsweise keine Radverkehrsanlagen benötigt.

Im Stadtgebiet von Dieburg sind alle Hauptverkehrsstraßen mit zul. 50 km/h beschildert. Alle weiteren Erschließungsstraßen und Wohnstraßen sind als Tempo 30-Zone ausgewiesen, lediglich das Gewerbegebiet Nord ist mit zul. 50 km/h beschildert. Ausnahmen bilden zusätzlich der Häfnerweg und die Gabelsbergstraße, welche als verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet sind. Die Zufahrten zum Stadtgebiet über die Außerortsstraßen sind weitgehend mit zul. 70 km/h beschildert.

4.2.2 Bestehende Radverkehrsanlagen und Netzlücken

Eine vollständige Auflistung aller Radverkehrsanlagen im Straßennetz von Dieburg ist in Anlage 2 zusammengestellt. Es wird deutlich, dass kein zusammenhängendes und stetiges Radverkehrsnetz in Dieburg vorhanden ist. An einigen Stellen sind zwar Radverkehrsanlagen eingerichtet worden, eine einheitliche und aufeinander abgestimmte Gestaltung für ein attraktives Netz ist jedoch nicht zu erkennen.

Eine Übersicht über die Mängel in Bezug auf bestehende Radverkehrsanlagen und Netzlücken bietet Anlage 10.1. Zusätzlich sind die Mängel in Anlage 10.2 fotodokumentiert. Im Folgenden soll ein kurzer Überblick über die Art der Mängel gegeben werden.

Bei der Überprüfung der Regelbreiten konnte in der Aschaffener Straße ein Mangel festgestellt werden, da dort die notwendige Breite eines Radfahrstreifens nicht eingehalten wurde. Des Weiteren konnte in Bezug auf die Regelbreiten im Stadtgebiet ein weiterer kritischer Aspekt aufgenommen

werden. In der Vergangenheit wurden viele Radwege durch farbiges Pflaster von den Gehwegen optisch getrennt (Bild 4).



Bild 4: Trennung Geh-/Radweg durch farbiges Pflaster (Rheingaustraße)



Bild 5: Farbig falsch ausgebildete Furt im Einmündungsbereich

Die Regelbreiten entsprechen allerdings nicht den heutigen Richtlinien und wurden deshalb in den letzten Jahren von der Stadt Dieburg durch gemeinsame Fuß-/Radwege oder Fußwege mit Zusatz „Radfahrer frei“ beschildert. Eine optische Trennung ist aber weiterhin vorhanden und führt dadurch zu Konflikten. In folgenden Straßen konnten diese ungünstigen Flächeneinteilungen festgestellt werden:

- Aubergenviller Allee incl. Kreisverkehrsplatz,
- Darmstädter Straße,
- Groß-Umstädter Straße,
- Groß-Zimmerer Straße,
- Hinter der Schießmauer incl. Kreisverkehrsplatz,
- Ketteler Straße, sowie
- Rheingaustraße.

Durch die farbliche Trennung der Geh- und Radwege sind ebenso Mängel in der farblichen Gestaltung der zu querenden Einmündungen entstanden (Bild 5). Da diese zudem unregelmäßig und uneinheitlich im Stadtgebiet eingesetzt werden, sind Probleme unter den Verkehrsteilnehmern vorprogrammiert.

Trampelpfade definieren häufig mangelhafte oder fehlende Netzverbindungen im Radverkehrsnetz. Deshalb wurden diese ebenfalls aufgenommen und ausgewertet. Es konnten entlang der K128 - im Bereich Groß-Umstädter Straße bis Ketteler Straße (Bild 6) - sowie an der Querung der Bahnlinie auf

Höhe des Dammwegs (Bild 7) entsprechende Trampelpfade ermittelt werden. Des Weiteren im Bereich des Feuerwehrstützpunktes parallel zur Beethovenstraße. Alle Bereiche weisen eine starke Abnutzung der Oberfläche auf, was auf eine sehr regelmäßige Nutzung dieser Bereiche schließen lässt.



Bild 6: Trampelpfad entlang K128



Bild 7: Trampelpfad über Bahngleis am Ende des Dammwegs

Bei der Überprüfung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten im Stadtgebiet von Dieburg konnten fehlende und unzureichende Führungen an folgenden Knotenpunkten ermittelt werden:

- Knotenpunkt Aschaffenburger Straße/Groß-Umstädter Straße,
- Knotenpunkt Frankfurter Straße/Minnefeld sowie
- Knotenpunkt Frankfurter Straße/Lagerstraße.



Bild 8: Fehlende Führungselemente am Knotenpunktsarm Altstadt



Bild 9: Mangel Radverkehrsführung am Kreisverkehrsplatz Rheingaustraße

Hauptkritikpunkte waren fehlende Führungselemente im Knotenpunktbereich und ausreichend dimensionierte Aufstellflächen für Radfahrer (Bild 8).

Bei der Überprüfung der Radverkehrsführung an den Kreisverkehrsplätzen konnten in folgenden Bereichen Mängel ermittelt werden:

- Kreisverkehrsplatz Aubergenviller Allee/Rheingaustraße,
- Kreisverkehrsplatz Hinter der Schießmauer/Rheingaustraße sowie
- Kreisverkehrsplatz K128/Ketteler Straße.

An den Kreisverkehrsplätzen entstehen die Konflikte hauptsächlich durch das eingefärbte Pflaster auf den Gehwegen (Bild 9). Eine klare und einheitliche Führung des Radverkehrs fehlt somit und diese ist in Bezug auf weitere Kreisverkehrsplätze im Stadtgebiet nicht einheitlich. Der Kreisverkehrsplatz K128/Ketteler Straße weist einen Mangel in der Führung auf die Knotenpunktzufahrt auf.



Bild 10: Fehlende Radverkehrsanlage
(Frankfurter Straße)



Bild 11: Fehlende Radverkehrsanlagen
(K128)

Auch in Bezug auf mögliche Netzlücken wurde das bestehende Netz genauer untersucht. Auf folgende Straßen oder Teilabschnitten wurden Netzlücken ermittelt:

- Aschaffener Straße (stadtauswärts),
- Darmstädter Straße,
- Frankfurter Straße (Bild 10),
- Hinter der Schießmauer,
- K128 (Bild 11) sowie
- Ketteler Straße.

In diesen Bereichen ist zu prüfen, inwiefern Radverkehrsanlagen eingerichtet werden können.

4.2.3 Quellgebiete und Zielpunkte

Grundlage der Netzplanung für den Radverkehr ist eine Lokalisierung von Quellen und Zielen für Fahrten mit dem Fahrrad. Eine Übersicht über Quellen und Ziele in Dieburg bietet die Anlage 3.

Quellen bzw. Ziele des Radverkehrs sind insbesondere:

- zusammenhängende Wohngebiete,
- Schulen und Kindergärten,
- Schwerpunkte von Arbeitsplätzen,
- Einkaufs- und Dienstleistungsbereiche,
- wichtige Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie
- größere Freizeiteinrichtungen wie Bäder und Sportstätten.

Dieburg verfügt über verschiedene Bildungseinrichtungen, die im Folgenden kurz aufgelistet werden:

- Gutenbergschule und Marienschule (Grundschulen),
- Gustav-Heinemann-Schule und Anne-Frank-Schule (Förderschulen),
- Goetheschule (Kooperative Gesamtschule Sekundarstufe I),
- Alfred-Delp-Schule (Gymnasiale Oberstufe),
- Landrat-Gruber-Schule (Berufliches Gymnasium und Berufsschule),
- Private Tagesheim- und Internatsschule und Modern Music School (Sonstige Schulen) sowie
- Hochschule Darmstadt – Campus Dieburg (Hochschule).

Publikumsreiche Einkaufs- und Dienstleistungsbereiche befinden sich hauptsächlich im Kern- und Altstadtbereich rund um die Zuckerstraße, welche als Fußgängerzone ausgewiesen ist. Im nördlichen Industriegebiet befinden sich zentral gelegen zusätzlich mehrere Einkaufsmöglichkeiten. Des Weiteren sind im Süden Dieburgs an der Klein-Zimmerer Straße noch ein großer Einkaufs- und Baumarkt angesiedelt.

Im Norden von Dieburg liegt zudem ein ausgeprägtes Industriegebiet, in dem sich unterschiedlich große Firmen und Dienstleister angesiedelt haben. Dieses besitzt auch einen eigenen Gleisanschluss.

Zentraler Punkt des öffentlichen Verkehrs ist der Bahnhof im nördlichen Stadtkern von Dieburg. Alle wichtigen Verbindungen des öffentlichen Nah-

verkehrs treffen an dieser Stelle aufeinander und bieten zahlreiche Anbindungen in die umliegenden Städte sowie in die Mittel- und Oberzentren Aschaffenburg, Darmstadt und Wiesbaden.

Wichtige Freizeiteinrichtungen sind vor allem das Freibad, die Sportanlagen der DJK Viktoria Dieburg und des SC Hassia Dieburg, die Naherholungsgebiete „Am Wolfgangsee“ und „Am Spießfeld“ sowie die Grünanlagen um das Schloss.

Wichtige öffentliche Einrichtungen wie das Rathaus, das Landratsamt, die Bibliothek sowie die verschiedenen Kirchen, Kindergärten und Friedhöfe sind ebenfalls in Anlage 3 dargestellt.

4.2.4 Freizeitverkehr

Zahlreiche Möglichkeiten zur Naherholung bieten die umliegenden Wald- und Landschaftsschutzgebiete. Das Rad- und Wanderwegenetz ist umfangreich erschlossen und fängt direkt am Stadtrand an. Zusätzlich führen der Hessische Radfernweg Nr. 4 an Dieburg vorbei und die Rhein-Main-Vergnügen Route 5 startet und endet am Bahnhof Dieburg.

Die vorliegende Radverkehrskonzeption bezieht sich vor allem auf das bebaute Stadtgebiet von Dieburg. Wald- und Feldwege rund um Dieburg wurden nur punktuell am Stadtrand aufgenommen und Mängel beispielhaft dargestellt (Verbesserung Oberflächen).

4.2.5 Radabstellanlagen

In den letzten Jahren ist der Trend zu hochwertigen und entsprechend teuren Fahrrädern gegangen. Dies bedeutet auch, dass die Sensibilität bezüglich der Eignung der Abstellanlagen zunimmt. Das Angebot an geeigneten Abstellanlagen für Fahrräder an Wohnungen und an Zielen beeinflusst die Nutzung des Fahrrades in großem Maße. Angst vor Diebstahl und Beschädigung sowie Schwierigkeiten beim Abstellen und der Zugänglichkeit sind oft Hemmschwellen der täglichen Nutzung. Aber auch die richtige Dimensionierung und die Wahl des richtigen Standortes sind entscheidend. Die Abstellmöglichkeit sollte daher gewährleisten, dass das Fahrrad standsicher steht, nicht wegrollen kann und mit Rahmen und Laufrad am Fahrradständer abgeschlossen werden kann. Bügelrahmen mit mehreren Anschlussmöglichkeiten, Überdachungen, eine ausreichende und soziale Kontrolle durch Standort

und Beleuchtung sowie Abstellmöglichkeiten für Langzeitparker erhöhen die Akzeptanz [7].

Prinzipiell sollten alle wichtigen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr mit Abstellanlagen versehen sein und entsprechend der Nachfrage dimensioniert werden. Die Abstellanlagen sollten dabei so dicht wie möglich an den Eingängen der Gebäude oder den Haltestellen liegen, da ansonsten häufig eine mangelnde Nutzung oder in der näheren Umgebung „Wildes Parken“ festgestellt werden kann.

Zudem sollten vorhandene Abstellanlagen für die Benutzung des Fahrrades werben. Dazu gehört vor allem, dass die Abstellanlagen zur Diebstahlsicherung beitragen, einen Schutz gegen Witterungseinflüsse besitzen, ein geordnetes Abstellen gewährleisten und dem Standort gemäß gestaltet sind [2].



Bild 12: Radabstellanlagen im Bereich der Haltestelle „Post“



Bild 13: Radabstellanlagen am Bahnhof Dieburg

Im Stadtgebiet von Dieburg ist die Qualität vorhandener Radabstellanlagen sehr unterschiedlich. Im Bereich der ÖPNV-Haltestellen wurden beispielsweise die Anlagen modernisiert bzw. neu errichtet und bieten eine gute Ausstattung, wie Bild 12 zeigt.

Eine ausreichende Kapazität ist zur Zeit an allen Anlagen gegeben. Auch am Bahnhof Dieburg ist eine große Anzahl an Abstellmöglichkeiten eingerichtet (Bild 13). Allerdings konnte hier speziell in den Sommermonaten eine hohe Auslastung festgestellt werden. Eine Überprüfung und mögliche Erweiterung der Kapazitäten wäre daher empfehlenswert.

Die Betrachtung der weiteren Abstellanlagen im Stadtgebiet brachte das Ergebnis, dass an verschiedenen Stellen einzelne Abstellanlagen vorhanden

sind, diese aber größtenteils nicht den heutigen Anforderungen und Standards entsprechen.



Bild 14: Radabstellanlagen im Bereich der evangelischen Kirche St. Peter u. Paul



Bild 15: Radabstellanlagen am Rathaus

Die Beispiele in Bild 14 und Bild 15 zeigen Radabstellanlagen, die zwar eine Rahmenabschließbarkeit gewährleisten, aber keinen Witterungsschutz bieten. Hier wäre zu empfehlen, einen Witterungsschutz zu installieren, um eine attraktivere Abstellmöglichkeit und eine höhere Auslastung zu erhalten.



Bild 16: Felgenklemmer am Aldi-Einkaufsmarkt (Lagerstraße)



Bild 17: Felgenklemmer am Anfang der Fußgängerzone (Zuckerstraße)

Die Beispiele von Bild 16 bis Bild 19 zeigen verschiedene Bauarten von Felgenklemmern, die noch sehr häufig als Radabstellanlagen eingesetzt werden. In Dieburg konnten diese vor allem im Bereich von Einkaufsmärkten, Freizeiteinrichtungen sowie beiden Schulen ermittelt werden. Diese bieten den Nutzern keine Möglichkeit den Rahmen abzuschließen. Ebenso sind die Abstände der Halterungen so bemessen, dass das An- und Abschließen bei höherer Frequentierung Probleme bereitet. Häufig kommt es so zu Beschädigungen an den Fahrrädern. Erfahrungsgemäß sind diese Anlagen schwächer

ausgelastet und die Fahrräder werden alternativ an Geländern, Handläufen, Masten von Verkehrszeichen oder Laternen befestigt, damit der Fahrradrahmen fest angeschlossen werden kann.



Bild 18: Felgenklemmer an einer Sporthalle (Schwimmbadweg)



Bild 19: Felgenklemmer an einem Kindergarten

Vielerorts fehlen Abstellanlagen komplett. Beispielsweise sei der Bereich um die Fußgängerzone (Bild 20 und Bild 21) genannt. Aber auch an vielen öffentlichen Einrichtungen oder Gastronomiebetrieben konnten keine Radabstellanlagen ermittelt werden. Dies führt dazu, dass Fahrräder willkürlich im Straßenraum abgestellt werden und andere Verkehrsteilnehmer behindern.



Bild 20: Abgestellte Fahrräder in der Fußgängerzone (Zuckerstraße)



Bild 21: Abgestellte Fahrräder vor der Fußgängerzone (Badgasse)

4.2.6 Wegweisung

Nach Möglichkeit sollte sich jeder Radfahrer in einem vorhandenen Radverkehrsnetz leicht orientieren können, um sein Ziel einfach und schnell zu erreichen. Dabei ist zu beachten, dass die Wegweisung unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht werden muss. Zielorientierte Fahrer möchten über den

kürzesten bzw. schnellsten Weg zu ihrem Ziel finden. Freizeitfahrer dagegen möchten attraktiven Themenrouten folgen und landschaftliche Erholung genießen. Häufig überlagern sich unterschiedliche Wegweisungssysteme, so dass vor Ort an einem Mast eine Vielzahl von unterschiedlichen Wegweisern angebracht ist. Diese Informationsflut überfordert den Radfahrer und lässt letztendlich keine schnelle und eindeutige Orientierung zu. Daher ist eine einheitliche Beschilderung zu verwenden, welche dem Radfahrer bekannt ist. Zusätzlich sollte darauf geachtet werden, dass die Wegweisung regelmäßig und an allen wichtigen Knotenpunkten mit Verteilerfunktion erfolgt [9].

Über das Stadtgebiet von Dieburg sind eine Vielzahl von Wegweisern für den Radverkehr verteilt, die eine gute Orientierung zu den Zielen im Stadtgebiet bzw. den umliegenden Städten garantieren. Das Wegweisungssystem ist einheitlich und verständlich aufgebaut. Auf den Wegweisern sind das nächste Nah- und Fernziel sowie deren Entfernung benannt. Die Standorte



Bild 22: Wegweiser in Dieburg (Am Bahnhof)

wurden übersichtlich an allen zentralen Punkten im Stadtgebiet gewählt und der Gesamtzustand sowie die Erkennbarkeit der Wegweisungstafeln ist gut.

Der Fernradwanderweg und die Rhein-Main-Themenroute sind mit eigenen quadratischen Wegweisern beschildert. An manchen Stellen sind diese mit der eigentlichen Wegweisung kombiniert (Bild 22). Außerhalb des Stadtgebietes finden zusätzlich einfache Aufkleber an Pfosten (grün mit weißem Radfahrpiktogramm und Nummer der Route) oder kleine Wegweisungsschilder Verwendung.

4.2.7 Querungssituationen

Ausgewählte Strecken im Stadtgebiet von Dieburg wurden mit dem Fahrrad abgefahren, um die Probleme des Radverkehrs in besonderem Maße erkennen und berücksichtigen zu können. Neben den vorhandenen Radverkehrsanlagen wurde hierbei vor allem auf die Querungssituation und mögliche Engstellen im Streckenverlauf geachtet.

Anlage 5 bietet eine Übersicht über vorhandene und kritische Querungssituationen im Streckenverlauf. Unterschieden wird dabei vor allem zwischen kritischen Knotenpunkten sowie kritischen Querungssituationen im Straßenraum. Untersucht wurden neben den Querungsmöglichkeiten auch Signalisierung, Wartezeit und Führung über den Verkehrsraum.

Folgende, kritische Querungssituationen an Knotenpunkten konnten aufgenommen werden:

- Aschaffener Straße/Groß-Umstädter Straße (fehlende Führung),
- Frankfurter Straße/Minnefeld (fehlende Einrichtung bzw. Führung),
- Frankfurter Straße/Lagerstraße (lange Wartezeit) sowie
- Bahnübergang Frankfurter Straße (lange Wartezeit, fehlende Führung).

Aber nicht nur im Knotenpunktsbereich konnten Mängel festgestellt werden, auch im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen wurden fehlende oder mangelhafte Querungen festgestellt. An folgenden Stellen sollten daher die Querungsbedingungen genauer betrachtet und verbessert werden:

- Aschaffener Straße/Rodgaustraße/Henri-Dunant-Straße,
- Groß-Umstädter Straße/Ringstraße,
- Ketteler Straße/Goethestraße/Am Altstädter See,
- Minnefeld/Spitalstraße sowie
- Verlauf Dammweg über Bahnstrecke.

Abschließend ist noch anzumerken, dass die Querungsstellen im Verlauf des gemeinsamen Fuß-/Radweges parallel zum Burgweg Mängel aufweisen. Verschiedenste Elemente zur Verringerung der Geschwindigkeiten und zur Beruhigung der Verkehre wurden an den einzelnen Stellen eingerichtet, die ihren Zweck aus verschiedensten Gründen aber nicht ausreichend erfüllen. Eine Umgestaltung wird daher angeregt.

4.2.8 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung

In Dieburg sind zurzeit noch nicht alle Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet. Allerdings konnte auf den zentralen Achsen eine weitgehende Freigabe festgestellt werden. Komplett oder in Teilabschnitten sind „Altstadt“, „Klosterstraße“, „Steinweg“ und „Spitalstraße“ bereits freigegeben (Bild 23).



Bild 23: Öffnung von Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung (Steinweg)

Unter Beachtung der notwendigen Rahmenbedingungen wäre in der Ritterstraße, Römerstraße sowie der Spitalstraße zu prüfen, inwiefern diese für den Gegenverkehr freigegeben werden können. Speziell die Spitalstraße wird bereits jetzt in beide Fahrrichtungen häufig durch Radfahrer genutzt und sollte daher als Radverkehrsachse ausgebildet werden.

4.2.9 Unfallanalyse

Mit der Zunahme des Radverkehrs in den letzten Jahren mehren sich auch die öffentlich geäußerten Klagen über fehlerhaftes Verkehrsverhalten der Radfahrer. Im Rahmen eines Forschungsprojektes „Sichere Fahrradnutzung in der Stadt“ [14] konnten durch Beobachtungen, Verfolgungsfahrten und Befragungen konkrete Ergebnisse zum regelwidrigen Verhalten der Fahrradfahrer auf innerörtlichen Strecken und an Knotenpunkten ermittelt werden. Die häufigsten Fehler sind:

- Abbiegen ohne Handzeichen 60%,
- Fahren ohne Beleuchtung 26%,
- Kurvenschneiden 22%,
- nicht nach hinten sehen 20%,
- falsch einordnen 15%,
- Vorfahrt nehmen 14%,
- Radweg in falsche Richtung befahren 12%,
- Haltelinien oder Rotlicht überfahren 9%.

Gleichzeitig sind Verkehrsverstöße in hohem Maße von der Gestaltung der Verkehrswege beeinflusst. Fehlnutzungen weisen daher meist auf eine mangelhafte Gestaltung der Radverkehrsanlagen hin.

Unfallhäufungsstellen mit Radfahrerbeteiligung sind im Stadtgebiet von Dieburg keine vorhanden. Insgesamt konnten zwei getötete Radfahrer im Zeitraum von Januar 2006 bis August 2010 ermittelt werden. Bei Betrachtung der Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten wird allerdings deutlich, dass in den Jahren 2006 bis 2010 eine Vielzahl an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung im Stadtgebiet vorhanden waren (Tabelle 2).

	2006	2007	2008	2009	2010
Getötete	0	1	1	0	0
Schwerverletzte	4	7	0	1	0
Leichtverletzte	18	16	14	20	11

Tabelle 2: Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung im Stadtgebiet nach Schwere der Verletzung und Jahr

Betrachtet man das Unfallgeschehen aus Anlage 6 ein wenig genauer, erkennt man sehr schnell, dass sich ein Großteil der Unfälle entlang der Hauptverkehrsachsen ereignen. Durch Abgleich mit dem bestehenden Radverkehrsnetz wird deutlich, dass speziell in diesen Bereichen sichere Radverkehrsanlagen fehlen oder eine mangelhafte Gestaltung vorliegt.

Des Weiteren kann man sehr deutlich erkennen, dass sich viele Unfälle im Bereich von Knotenpunkten ereignet haben. Allerdings sind in den letzten Jahren bereits einige Umbaumaßnahmen in diesen Bereichen erfolgt. Weitere Umbaumaßnahmen sind geplant. Diese Entwicklung wurde im Rahmen der Konzeption entsprechend berücksichtigt.

Bei den Unfalltypen fallen die Typen Nummer 6 (Unfall im Längsverkehr), Nummer 3 (Einbiegen/Kreuzen-Unfall) sowie Nummer 2 (Abbiegeunfall) ins Auge. Alle weiteren Unfalltypen treten nur vereinzelt auf. Möglicherweise liegen hier auch Gründe in fehlenden oder mangelhaft gestalteten Radverkehrsanlagen speziell in den Knotenpunkten. Ein weiteres Problem ist die häufig fehlende Führung auf der Fahrbahn, weshalb sich die Radfahrer nicht im Sichtfeld des Autofahrers befinden und zu spät wahrgenommen werden. Aus diesem Grund werden Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn grundsätzlich empfohlen.

4.3 Nutzergruppen

Die Fahrradnutzung unterliegt wetterbedingt saisonalen Schwankungen. Die höchsten Verkehrsanteile liegen in der Regel in den Sommermonaten. Allerdings ist auch zu anderen Jahreszeiten häufig noch gutes „Radfahrwetter“ vorhanden und das Fahrrad wird oft genutzt.

Innerhalb der einzelnen Nutzergruppen und Fahrtzwecke kommen dem Radverkehr unterschiedliche Bedeutungen zu. Vielfach wird der Ausbildungsverkehr, hier insbesondere der Schülerverkehr, als der einzige für die Fahrradbenutzung wichtige Fahrtzweck angesehen. Aufgrund der Einschränkung in der Verkehrsmittelwahl sind hier meistens die größten Radverkehrsanteile anzutreffen.

Im Berufsverkehr sind demgegenüber die Radverkehrsanteile deutlich geringer. Da dieser Fahrtzweck jedoch in der Regel einen bedeutend größeren Beitrag zum Gesamtverkehr leistet, gilt es, die Zielgruppe der Berufspendler in der Erstellung einer Radverkehrskonzeption durch die Berücksichtigung von relevanten Zielen (Arbeitsplatzschwerpunkte) einzubeziehen, um so einen Anreiz zum Umstieg zu schaffen.

Die Berücksichtigung im Einkaufsverkehr wird ebenfalls häufig unterschätzt. Insbesondere für Einkäufe des täglichen Bedarfs im Nahbereich eignet sich das Fahrrad:

- kurze Entfernungen,
- ausreichende Transportfähigkeit,
- keine Parkplatzsuche im häufig überlasteten Innenstadtbereich und
- schneller gegenüber dem Pkw.

Zudem ist die Nutzung des Fahrrades gegenüber dem ÖPNV insbesondere in kleinen Städten wie Dieburg zeitlich und räumlich flexibler.

Nicht zu vergessen ist die in den letzten Jahren erheblich gestiegene Bedeutung im Freizeitverkehr. Nicht nur ortskundige Fahrer und regionale Ziele sind hierbei von Bedeutung, auch wächst der Anteil überregionaler Tourenfahrer kontinuierlich.

Um detaillierte Informationen über die einzelnen Nutzergruppen zu erhalten, wurden weiterführende Erhebungen durchgeführt. Es wurde an allen Schulen in Dieburg eine Befragung der Schüler durchgeführt, um Aufschluss über den

Anteil der Rad fahrenden Schüler zu bekommen und deren Routen im Stadtgebiet zu ermitteln.

Ebenso hatten Bürgerinnen und Bürger von Dieburg im Rahmen der zweitägigen Ausstellung „Ab in die Pedale“ die Möglichkeit, einen Fragebogen zur Nutzung des Fahrrades auszufüllen, um das vorhandene Fahrradklima in Dieburg zu bewerten. Der Fragebogen war angelehnt an eine bundesweite Bewertung durch den ADFC [1].

4.3.1 Ausstellung „Ab in die Pedale“

Unter dem Titel „Ab in die Pedale“ fand im Mai 2010 eine zweitägige Ausstellung zum Thema Radverkehr auf dem Maimarkt von Dieburg statt. Die Ausstellung sollte den Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit geben, sich über das aktuelle Radverkehrsnetz zu informieren und am Planungsprozess Teil haben zu können. Bewusst wurde in der örtlichen Presse auf den Stand hingewiesen.



Bild 24: Informationsstand zum Thema Radverkehr auf dem Maimarkt in Dieburg

Neben allgemeinen Informationen zum Thema Radverkehr hatte die Ausstellung vor allem das Ziel, eine kritische Bestandsaufnahme der Radverkehrssituation im Stadtgebiet aus Sicht der täglichen Nutzer zu erhalten. Dies erfolgte über einen Fragebogen (siehe Anlage 9.1), worauf Angaben zu verschiedenen Aussagen zum Thema Radverkehr gemacht werden konnten. Durch die getroffenen Aussagen sollte festgestellt werden, wie fahrradfreundlich Dieburg aus Sicht der Nutzer bewertet wird. Um Fragen zu beantworten und über Problemsituationen im Stadtgebiet zu diskutieren, wurde die Ausstellung durch Studierende des Studentischen Projektbüros betreut.

Insgesamt 106 Fragebögen wurden während des Maimarktes ausgefüllt. Anhand der Statistiken in Bild 25 bis Bild 27 wird deutlich, dass vor allem ältere Bürgerinnen und Bürger die Ausstellung besucht haben, die täglich oder zumindest sehr häufig das Radverkehrsnetz in Dieburg nutzen. Daher kann im Folgenden auch von qualitativen Angaben ausgegangen werden.

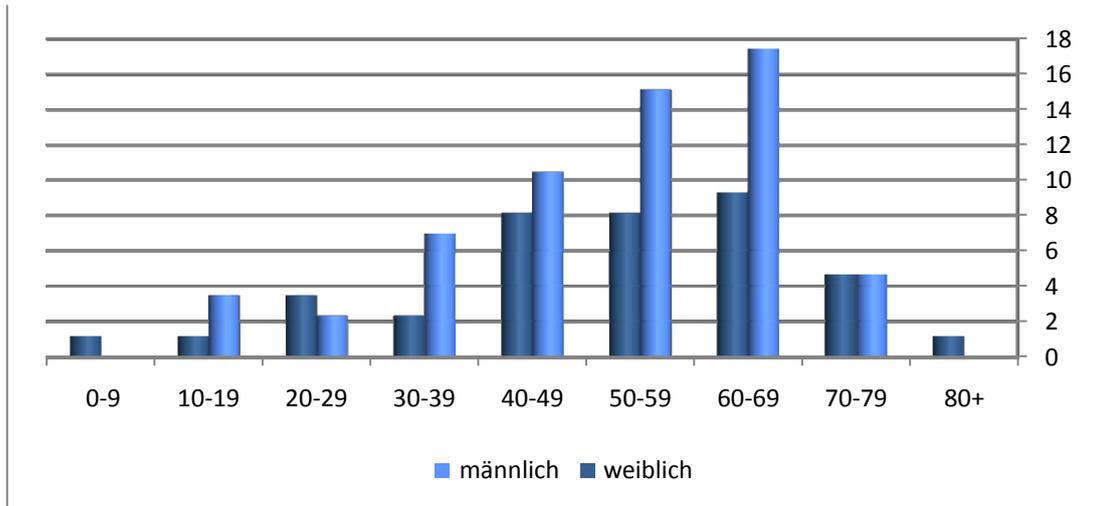


Bild 25: Verteilung der Befragten nach Altersgruppen und Geschlecht (Basis 106 Fragebögen)

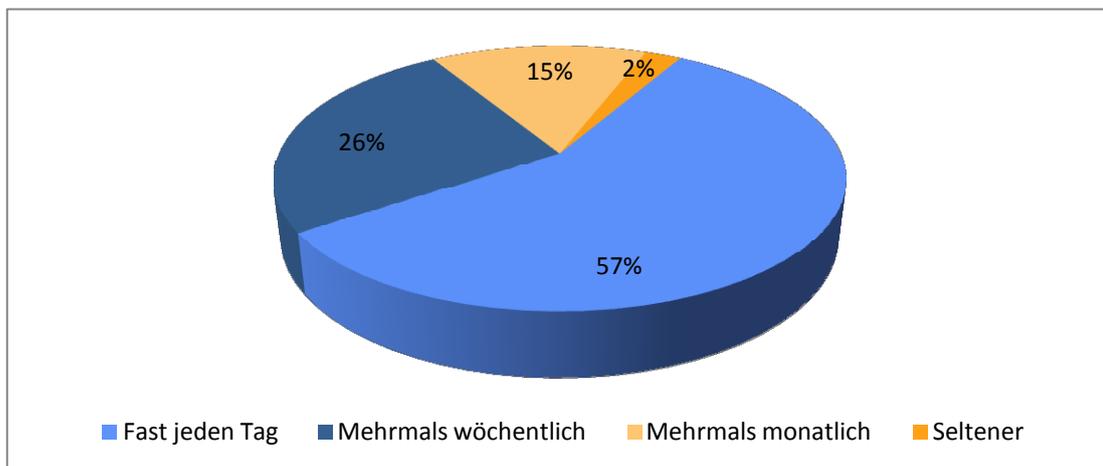


Bild 26: Häufigkeit der Nutzung des Fahrrades der Befragten (Basis 106 Fragebögen)

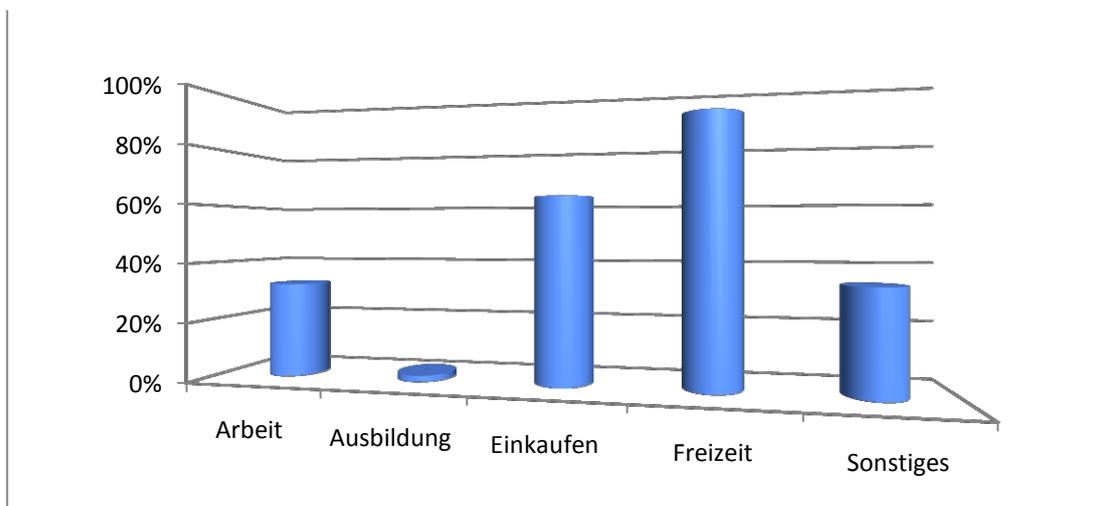


Bild 27: Grund zur Nutzung des Fahrrads - Mehrfachnennung möglich (Basis 106 Fragebögen)

Bei der Bewertung zu den Aussagen „Wie fahrradfreundlich ist Dieburg“ kamen die in Bild 28 zusammengestellten durchschnittlichen Bewertungen zu stande.

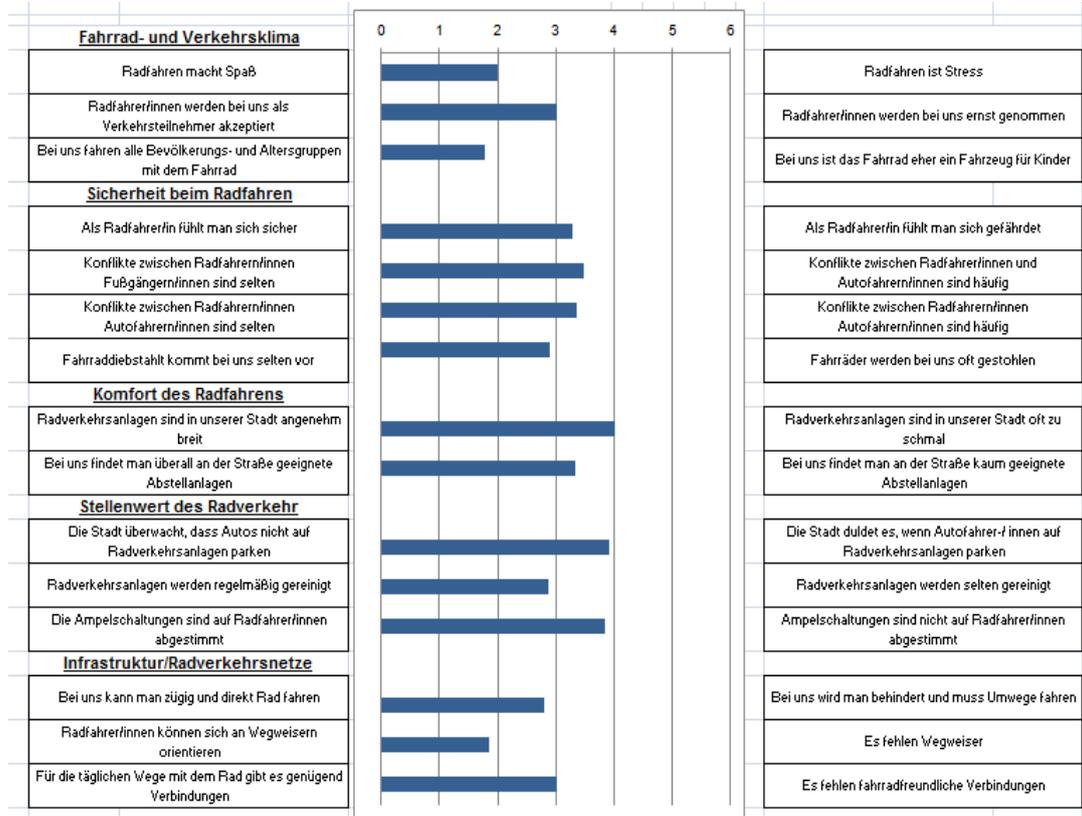


Bild 28: Übersicht und Benotung zu Aussagen „Wie fahrradfreundlich ist Dieburg“

Die Auswertung des Fragebogens gibt deutliche Hinweise, dass die befragten Bürgerinnen und Bürger das vorhandene Radverkehrsnetz als verbesserungswürdig und die Radverkehrsanlagen teilweise als nicht ausreichend empfinden. Speziell die Breite der Radverkehrsanlagen, Konflikte mit parkenden Pkw und die Abstimmung von Lichtsignalanlagen auf Radfahrer wurden bemängelt. Aber auch die Aspekte zum Sicherheitsempfinden der Radfahrer werden als verbesserungswürdig eingestuft.

Die positive Bewertung, dass Radfahren Spaß macht, lässt grundsätzlich darauf schließen, dass in Zukunft weitere Potenziale gewonnen werden können. Auch die Rückmeldung, dass bereits alle Bevölkerungs- und Altersgruppen mit dem Fahrrad fahren, kann als positives Signal verstanden werden. Des Weiteren wurde die vorhandene Wegweisung als positiv angesehen, die im Laufe der letzten Jahren im Rahmen der Ausweisung der hessischen Fernradwanderwege modernisiert wurde.

Neben dem Bewertungsbogen bot zudem eine große Mängelkarte die Möglichkeit, mittels farbiger Fähnchen kritische Stellen im Stadtgebiet zu markieren und diese auf dem Fragebogen genauer zu erläutern. Bei den Mängeln konnte zwischen den Kategorien in Tabelle 3 unterschieden werden.

Farbe	Kategorie	Übersicht über mögliche Mängel
	Einrichtung	fehlende oder falsche Ausweisung nach StVO fehlende Einrichtung von Radverkehrsanlagen Lücken im Radverkehrsnetz
	Funktionalität/ Nutzerakzeptanz	Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern bauliche Mängel (Aufstellfläche, Markierung, Einfärbung) mangelhafter Zustand / Schäden Hindernisse im Verkehrsraum unzureichende Sichtfelder
	Knotenpunkte/ Querungen	fehlende oder unzureichende Querungsmöglichkeit Mängel in der technischen Einrichtung fehlende Nutzerakzeptanz und Funktionalität der Anlagen Negativer Einfluss auf die Verkehrsabwicklung
	Abstellanlagen	fehlende Radabstellanlagen Kapazitätsprobleme fehlender und mangelhafter Diebstahlschutz fehlender oder mangelhafter Witterungsschutz
	Sonstiges	

Tabelle 3: Kategorien für Mängelnennungen auf der Übersichtskarte

Eine detailliertere Liste der genannten Mängel aus der Bürgerbeteiligung ist in Tabelle 4 zusammengestellt. In Anlage 9.2 sind die genannten Mängel samt Kategorisierung in einem Übersichtsplan dargestellt. In Anlage 9.3 wurden die einzelnen Mängel zudem als Fotodokumentation zusammengefasst.

Anhand der Anzahl der Nennungen wird deutlich, dass die Kategorien Einrichtung und Funktionalität/Nutzerakzeptanz am meisten genannt wurden. Dies ist ein deutlicher Hinweis auf fehlende bzw. unzureichende Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz. Auch in Bezug auf die Querungsmöglichkeiten an Knotenpunkten und im Verlauf dieser Hauptverkehrsstraßen gab es mehrfach Nennungen. Mit Blick auf die geplanten Umgestaltungsmaßnahmen können diese genannten Mängel aber bereits weitestgehend behoben werden.

Dem Thema Radabstellanlagen wurde dagegen von den Bürgerinnen und Bürgern nicht so viel Beachtung geschenkt. Hier waren nur einzelnen Nennungen vorhanden. Bei den sonstigen Mängeln handelte es sich weitestge-

hend um Aspekte zu eingerichteten Geschwindigkeiten im Stadtgebiet und den Zufahrtsstraßen.

Nr.	Straße / Kreuzung	Problematik
A	Frankfurter Straße	mangelhafte und fehlende Radverkehrsanlage
B	Minnefeld / Frankfurt Straße	problematische Querungsstelle; fehlende Radverkehrsanlage
C	Minnefeld – Bereich Spitalstraße	mangelnde Funktionalität; fehlende Radverkehrsanlage
D	Darmstädter Straße	mangelnde Funktionalität (Parken); mangelhafte Radverkehrsanlage
E	Aschaffener Straße	mangelnde Nutzerakzeptanz; mangelhafte Radverkehrs- anlage (stadteinwärts); fehlende Radverkehrsanlage (stadt- auswärts)
F	Groß-Umstädter Straße	fehlende Radverkehrsanlage
G	K128	fehlende Radverkehrsanlage
H	Kreisverkehrsplatz Ketteler Straße / K128 / Klein-Zimmerer-Straße	fehlende Radverkehrsführung (Querung)
I	Am Forst (Verlängerung) / K128	problematische Querungsstelle
J	Verlängerung Alzheimer Straße	mangelnde Funktionalität
K	Urberacher Weg	Mangelhafte Wegweisung und fehlende Geschwindigkeits- beschränkung
L	Burgweg	Sichtbehinderung; Konflikte mit parkenden Pkw
M	Aubergenviller Allee	problematische Querungsstelle
N	Herrenweg / Waldstraße	problematische Querungsstelle
O	Kreisverkehrsplatz Aubergenviller Allee	mangelhafte Nutzerakzeptanz; mangelhafte Radverkehrs- anlage
P	Rheingaustraße	mangelhafte Funktionalität; fehlende Radverkehrsanlage
Q	Kreisverkehrsplatz Rheingaustraße / Hinter der Schießmauer	mangelhafte Funktionalität; fehlende Nutzerakzeptanz
R	Steinweg	mangelhafte Funktionalität
S	Zuckerstraße	fehlende Nutzerakzeptanz
T	Zuckerstraße	fehlende Radabstellanlage
U	Hinter der Schießmauer	fehlende Radverkehrsanlage
V	Ketteler Straße	mangelhafte Funktionalität; fehlende Nutzerakzeptanz; fehlende Radverkehrsanlage
W	Schwimmbadweg	mangelhafte Funktionalität
X	K128 / Johannes-Brahms-Straße	fehlende Querungsmöglichkeit

Tabelle 4: Übersicht Mängelliste aus Bürgerbeteiligung

4.3.2 Schülerbefragung an den Schulen in Dieburg

Schülerinnen und Schüler legen im Nahbereich eines Stadtgebietes meist viele Wege mit dem Fahrrad zurück. Sie stellen sowohl im Alltagsradverkehr (Schulradverkehr) als auch im Freizeitverkehr (Radverkehr zu Freizeiteinrichtungen) eine der größten Radfahrgruppen. Zu bestimmten Tageszeiten sind deshalb die aus den Wohngebieten und dem Umland angrenzenden Straßen und Radverkehrsanlagen zu den Schulen stark frequentiert.

Der Schulwegsicherung wurde im Rahmen der Radverkehrskonzeption eine hohe Priorität eingeräumt. Schülerinnen und Schüler wurden über den Fragebogen in Anlage 8.1 direkt in den Planungsprozess einbezogen. Um alle wichtigen Aspekte berücksichtigen zu können, wurde der Fragebogen im Vorfeld mit der Stadt Dieburg abgestimmt. So konnten ausreichende Informationen über folgende Sachverhalte gewonnen werden:

- Verkehrsmittelwahl,
- Schulwege und Einzugsbereiche,
- Stärke der Radverkehrsströme,
- Gründe für die Nichtbenutzung des Fahrrads sowie
- Mängel und kritische Stellen von Radverkehrsanlagen.

Die Befragungen in der Alfred-Delp-Schule und der Goetheschule fanden im März 2010 statt. Auf eine Befragung der Schüler der Grundschulen wurde verzichtet, da die Schüler erst nach Absolvierung der Fahrradprüfung am Ende der dritten Klasse das Fahrrad nutzen und sich die Standorte größtenteils in der Nähe der weiterführenden Schulen befinden.

Um möglichst alle Schüler befragen zu können, wurden die Schulleiter im Vorfeld über die Befragung informiert und die Erhebungen entsprechend vorbereitet. Durch die Befragung während der Unterrichtszeiten und einer Betreuung von Studenten konnte am Ende eine Rücklaufquote von knapp 90% erreicht werden. Dies ermöglicht sehr genaue Rückschlüsse zum Thema Radverkehr aus der Sicht der Schüler.

Auch konnten durch dieses Verfahren Schüler aus benachbarten Städten mit einbezogen werden, um Informationen über die Nutzung von Routen außerhalb des Stadtgebietes von Dieburg zu erhalten.

Herkunft der Schüler

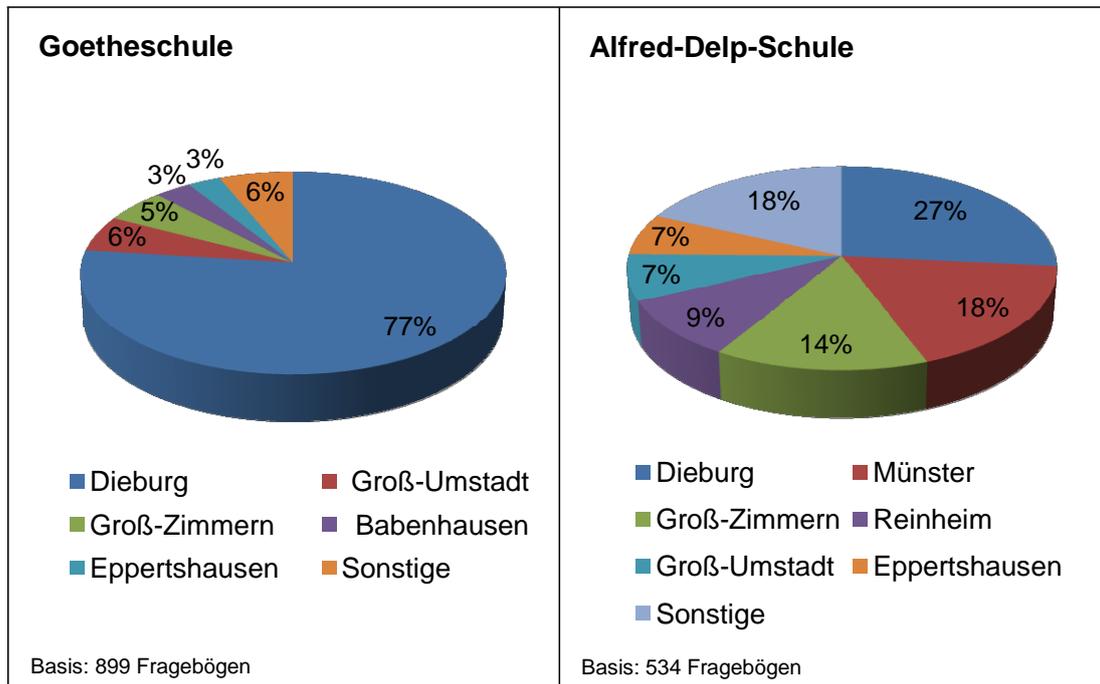


Bild 29: Herkunft der Schüler nach Schule

Betrachtet man die Herkunft der Schüler an den beiden Schulen, so sind unterschiedliche Tendenzen festzustellen. Während an der Goetheschule gut drei Viertel der Schüler aus Dieburg selbst kommen, ist dieser Anteil an der Alfred-Delp-Schule mit 27% deutlich geringer.

Während sich die Verteilung der auswärtigen Schüler an der Goetheschule fast gleichmäßig auf die umliegenden Städte und Kommunen verteilt, sind an der Alfred-Delp-Schule stärkere Anteile aus Münster und Groß-Zimmern festzustellen. Die restlichen Anteile verteilen sich gleichmäßig auf die weiteren umliegenden Städte und Kommunen.

Die unterschiedliche Verteilung bei der Herkunft ist vor allem durch die Sekundarstufe zwei an der Alfred-Delp-Schule zu begründen. Erfahrungswerte aus anderen Projekten zeigen, dass Schulen mit Oberstufe oder reine Oberstufenschulen ein erweitertes Einzugsgebiet haben. Die unterschiedliche Verteilung ist daher nicht überraschend und sollte bei der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt werden.

Verkehrsmittelwahl der Schüler

Bild 30 zeigt eine Verteilung nach Verkehrsmittelwahl aller befragten Schüler. Hierbei bestätigt sich, dass das Fahrrad mit 34% eine sehr wichtige Rolle im Schülerverkehr spielt. Es ist das meist genannte Verkehrsmittel. Berücksichtigt man zusätzlich, dass dieser Wert nur einen Mittelwert über das gesamte Jahr darstellt, wird der Anteil der Nutzer, die das Fahrrad nutzen, im Sommer noch einmal höher sein.

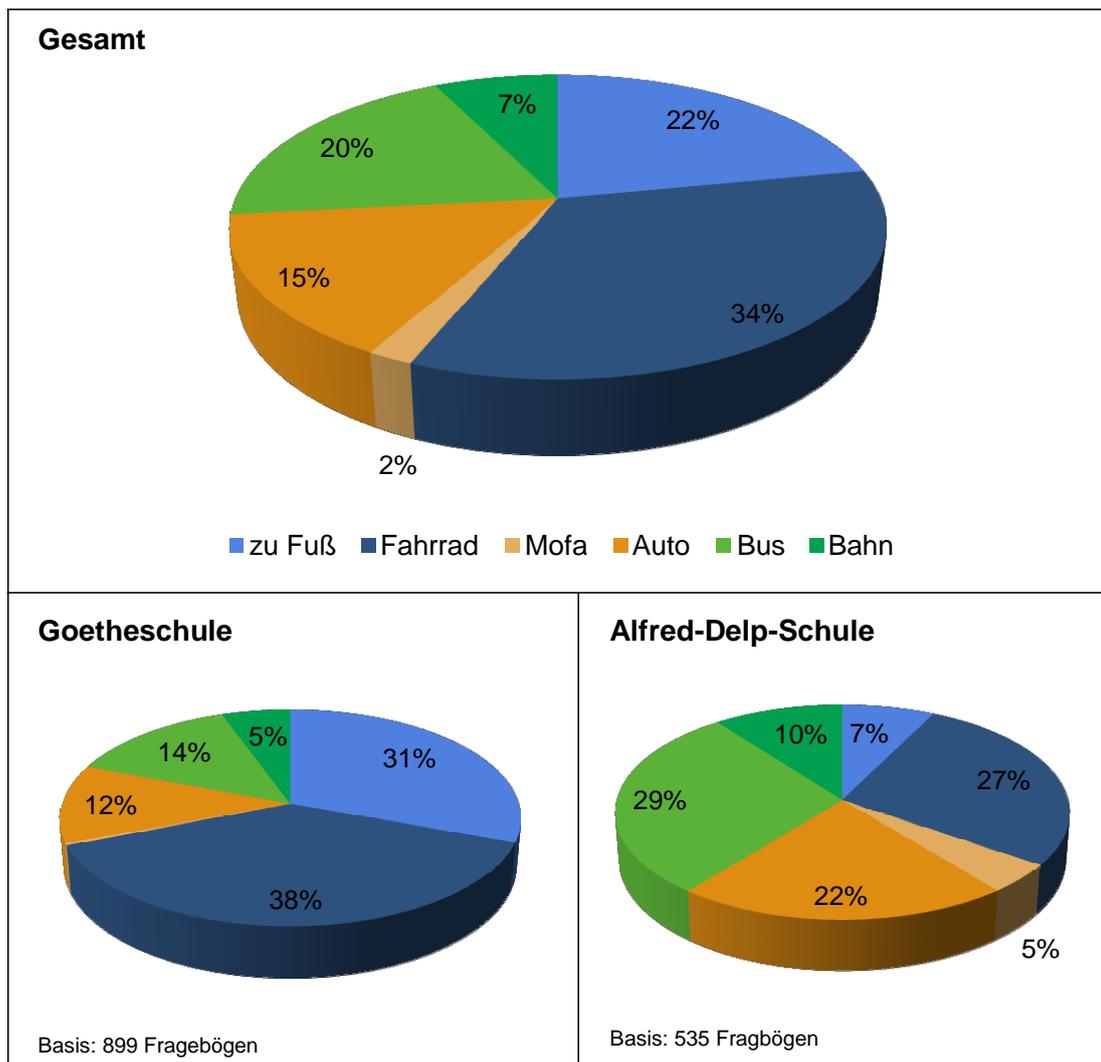


Bild 30: Verkehrsmittelwahl aus Schülerbefragung (Basis: 1434 Fragebögen)

Die Verteilung der Verkehrsmittel an den beiden Schulen unterscheidet sich deutlich. Dies ist vor allem mit der unterschiedlichen Schulform zu begründen. Während an der Goetheschule der Nichtmotorisierte Individualverkehr (NMIV) mit über zwei Drittel der Angaben das Verkehrsaufkommen dominiert, so verteilt sich das Verhältnis zwischen NMIV, Motorisierten Individual-

verkehr (MIV) sowie dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) an der Alfred-Delp-Schule recht gleichmäßig. Dies ist mit dem höheren Anteil an auswärtigen Schülern zu begründen, für die häufig eine Anreise mit dem Fahrrad nicht attraktiv genug erscheint.

Hierdurch verschieben sich gewisse Anteile vom NMIV hin zum ÖPNV. Ein weiterer Aspekt ist das Erlangen des Führerscheins in der Sekundarstufe zwei. Dies hat zur Folge, dass gewisse Anteile vom NMIV hin zum MIV wandern, ebenso vom ÖPNV zum MIV. Aus diesem Grund ist der MIV-Anteil an der Alfred-Delp-Schule mit 27% auch deutlich höher als an der Goetheschule.

Gründe Nutzung/Nichtnutzung des Fahrrads

Um weitere Potenziale für die Gewinnung von Nutzern des Fahrrads abschätzen zu können, wurde die Frage nach den Gründen der Nichtnutzung in den Fragebogen integriert. Bild 31 bietet eine Übersicht über die Anzahl der genannten Gründe.

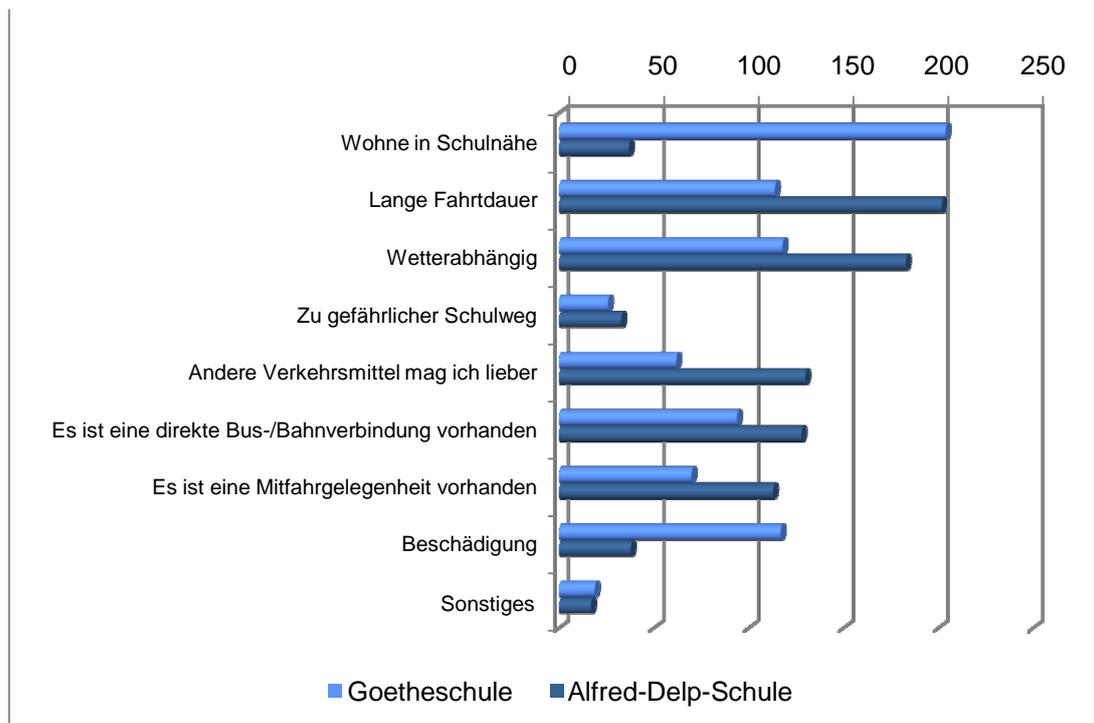


Bild 31: Gründe für die Nichtbenutzung des Fahrrads (Basis: 943 Fragebögen)

Es wird deutlich, dass die Herkunft der Schülerinnen und Schüler eine entscheidende Rolle der Nichtbenutzung spielt. Speziell an der Alfred-Delp-Schule ist erkennbar, dass durch den hohen Anteil der auswärtigen Schülerinnen und Schüler das Fahrrad häufig nicht genutzt wird. Eine längere Fahrtdauer, die Wetterabhängigkeit sowie ein gutes ÖPNV-Angebot oder eine mögliche Pkw-Anreise lassen das Fahrrad lediglich eine Alternative sein.

An der Goetheschule dagegen wird die Wohnungsnähe zum Schulstandort am häufigsten als Grund für die Nichtnutzung genannt. Auch hier spielen eine längere Fahrtdauer, die Wetterabhängigkeit und gute ÖPNV-Angebote eine entscheidende Rolle für die Nichtnutzung des Fahrrads. Diese können aber hauptsächlich den auswärtigen Schüler zugeordnet werden. Zusätzlich sticht an der Goetheschule allerdings die Angst vor Diebstahl oder Beschädigungen der Fahrräder als Grund für die Nichtbenutzung heraus. Dies bestä-

tigt den Trend, dass wenn ein Fahrrad vorhanden ist, es sich oftmals um ein hochwertiges und entsprechend teures Fahrrad handelt. Dies bedeutet, dass die Sensibilität bezüglich der Nutzung von Abstellmöglichkeiten zunimmt. Bei entsprechender Unsicherheit wird das Fahrrad eher zu Hause gelassen.

Die vergleichsweise geringen Prozentsätze bei der Antwort „gefährlicher Schulweg“ sind damit zu begründen, dass die Haupttrouten der Schulwege häufig durch Erschließungsstraßen mit einem geringen Verkehrsaufkommen führen. Hier kann der Radverkehr meist sicher auf der Fahrbahn fließen. Trotz Mängel im Radverkehrsnetz scheint dies alleine jedoch kein Ausschlusskriterium für die Nutzung des Fahrrads zu sein.

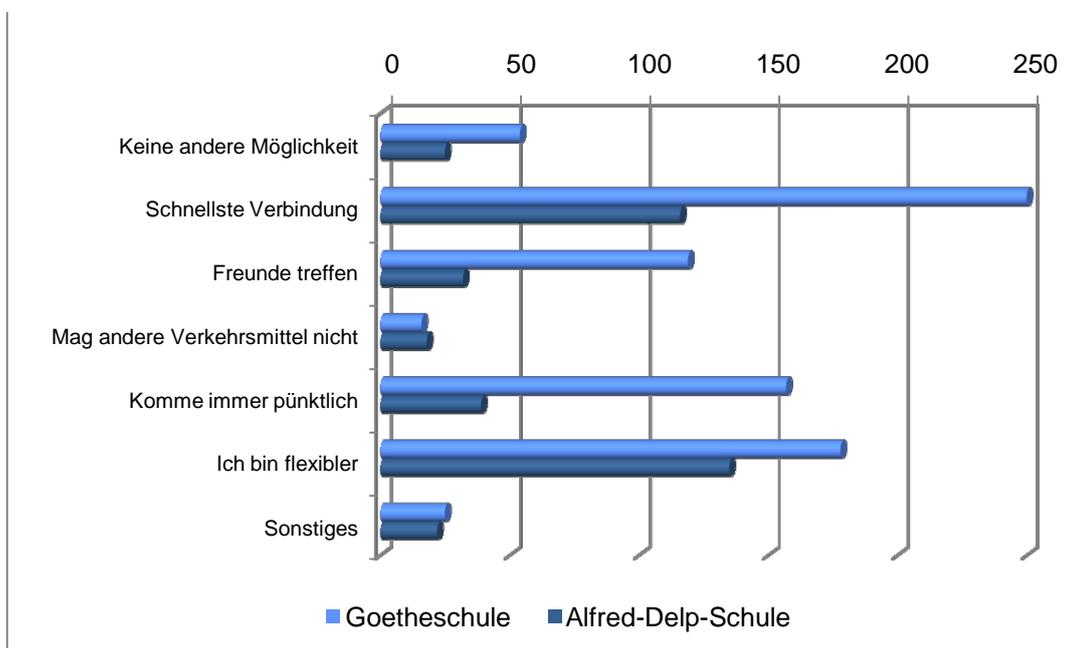


Bild 32: Gründe für die Nutzung des Fahrrads (Basis: 491 Fragebögen)

Wichtige Gründe für die Nutzung des Fahrrads sind vor allem eine schnelle und direkte Verbindung, Pünktlichkeit und Flexibilität (Bild 32). Speziell in der Sekundarstufe eins kommt noch der Aspekt hinzu, sich mit seinen Freunden treffen zu können. Dies ist insofern von Interesse, da auch solche Gruppenbildung entsprechend in den Planungen berücksichtigt werden sollte.

Routenwahl und Mängelstellen

Die in den Anlagen 8.2 bis 8.4 dargestellten Strombelastungspläne geben eine Übersicht über die Belastung der genutzten Wege mit dem Fahrrad im Stadtgebiet von Dieburg. Jede Schülerin und jeder Schüler mit Fahrrad sollte auf einem beiliegenden Stadtplan die Route von zu Hause bis zur Schule einzeichnen. In der Auswertung wurden die angegebenen Routen übereinander gelegt und die Ergebnisse der beiden Schulen als Gesamtstrombelastungsplan dargestellt.

Bei der Auswertung der Strombelastungspläne der beiden Schulen kann man ganz deutlich erkennen, dass sich einige Straßenbereiche erheblich in der Belastung von anderen Straßenbereichen abheben. Folgende Straßenbereiche/Achsen sind besonders stark belastet:

Alfred-Delp-Schule	Goetheschule
Aschaffener Straße/ Altstadt/ Schlossgasse/ Landratsamt	Aubergenviller Allee/ Rheingaustraße/ Hinter der Schießmauer/ Konrad-Adenauer-Straße
Frankfurter Straße/ Am Bahnhof/ Fuchsberg	Altstadt/ Ketteler Straße
Minnefeld/ Auf der Leer	Gutenbergweg/ Am Wall/ Steinweg
Rheingaustraße/ Steinweg/ Am Wall	Joh.-Seb.-Bach-Straße/ Am Altstädter See
Alte Mainzer Landstraße	Friedrich-Ebert-Straße
Gutenbergweg	Goethestraße
Holzhäuser Weg	Ringstraße
Steinstraße	Steinstraße

Tabelle 5: Stark belastete Straßenbereiche bei der Anreise mit dem Fahrrad

Erwartungsgemäß sind also die Bereiche um die Schulen mit am stärksten belastet, da sich auf den einzelnen Achsen die Radfahrer sammeln und ähnliche Routen zu den Schulen wählen. Darüber hinaus wird allerdings auch deutlich, dass viele Routen der Schüler durch Erschließungsstraßen mit wenig Verkehr führen, wo die Radfahrer sicher auf der Fahrbahn fahren können. Im Zuge einer Gesamtbetrachtung der Ströme wird allerdings deutlich, dass sich nur wenige klare Achsen im Stadtgebiet von Dieburg gebildet haben und sich speziell im Innenstadtbereich die Verkehre gleichmäßig verteilen. Hier gilt es zukünftig die Radverkehre zu bündeln und klare Achsen festzulegen.

Abschließend konnten die Schüler auf dem Fragebogen noch Mängel und kritische Stellen im vorhandenen Radverkehrsnetz angeben. Die Ergebnisse sind in den Anlage 8.5 dargestellt. Zusätzlich wurden die genannten Mängel in Anlage 8.6 mit Bildern dokumentiert.

Nr.	Straße / Kreuzung	Problematik
1	Frankfurter Straße/ Altstadt	problematische Querungssituation
2	Aschaffener Straße/ Ringstraße	problematische Querungssituation
3	Frankfurter Straße/ Lagerstraße	problematische Querungssituation
4	Frankfurter Straße/ B45	problematische Querungssituation
5	Frankfurter Straße/ Minnefeld	Fehlende Querungsanlagen
6	Groß-Umstädter Straße/ Max-Planck-Str.	Fehlende Querungsanlagen
7	Groß-Umstädter Straße/ Johann-Seb.-Bach-Straße	Fehlende Querungsanlagen
8	Forstamt / Groß-Umstädter Straße / Ringstraße	problematische Querungssituation
9	Ketteler Straße/ Goethestraße	problematische Querungssituation
10	Goethestraße	Hohes Sicherheitsrisiko aufgrund Verkehrschaos
11	Adenauer Straße/ Goethestraße	Hohes Sicherheitsrisiko aufgrund von Verkehrsaufkommen und Unübersichtlichkeit
12	Ketteler Straße/ Fröbelstraße	problematische Querungssituation
13	Altstadt – Höhe Strafanstalt	Mangelhafte Funktionalität; Konflikt mit parkenden PKW's
14	Ketteler Straße	Fehlende Radverkehrsanlage; mangelhafte Funktionalität
15	Hinter der Schießmauer	Fehlende Radverkehrsanlage
16	Hinter der Schießmauer / Friedrich-Ebert-Straße	problematische Querungssituation
17	Haltestelle Post	fehlende Funktionalität; Konflikt Fußgänger/ÖPNV
18	Schlossgartenplatz	mangelhafte Funktionalität und Radverkehrsanlage
19	Steinweg / Rheingaustraße	mangelnde Funktionalität ; fehlende Radverkehrsanlage
20	Kreisverkehrsplatz Aubergenviller Allee	mangelhafte Funktionalität; mangelhafte Radverkehrsanlage
21	Rheingaustraße	mangelhafte Funktionalität
22	Kreisverkehrsplatz Groß-Zimmerer Straße / K128	Mangelhafte und fehlende Radverkehrsanlage
23	Aubergenviller Allee	mangelhafte Funktionalität und Radverkehrsanlage
24	Aubergenviller Allee	problematische Querungssituation
25	Alte Mainzer Landstraße/ Holzhäuser Weg	problematische Querungssituation; mangelhafte Funktionalität
26	Alte Mainzer Landstraße / Steinweg	fehlende Funktionalität in Einbahnstraße: Probleme mit parkenden Pkw's
27	Am Wall / Holzhäuser Weg, Gutenbergweg, Steinweg	mangelhafte Funktionalität
28	Gutenbergweg	problematische Querungssituation
29	Gutenbergweg / Burgweg	problematische Querungssituation
30	Gutenbergweg	mangelhafte Funktionalität
31	Darmstädter Straße / Auf der Leer	problematische Querungssituation; mangelhafte Funktionalität aufgrund parkender PKW
32	Darmstädter Straße / Albinstraße	problematische Querungsanlage; fehlende Radverkehrsanlage
33	Minnefeld	Fehlende Radverkehrsanlagen
34	Bahnhof	Kritische Verkehrsabläufe mit Bussen
35	Landratsamt / Schloss	mangelhafte Funktionalität und Querungssituation
36	Gutenbergstraße / Am Wall	Mangelhafte Funktionalität
37	Alfred-Delp-Schule	Fehlende Radabstellanlagen
38	Fußgängerzone	Mangelnde Nutzerakzeptanz aufgrund fehlender Radverkehrsanlage

Tabelle 6: Übersicht an genannten Mängeln aus der Schülerbefragung

5. Maßnahmenkonzept und Prioritäten

5.1 Grundlegende Gedanken zum Maßnahmenkonzept

Die Radverkehrskonzeption ist als System aus den Bausteinen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation zu entwickeln [13]. Die *Infrastruktur* bildet dabei den Grundbaustein und schafft alle Voraussetzungen für ein sicheres und komfortables Radfahren. Dazu gehören alle Führungs- und Sicherungselemente wie auch einzelne Lösungen, die zu einem zügigen und angenehmen Vorwärtkommen beitragen. Ein flächenhaft geschlossenes Radverkehrsnetz verbindet alle wichtigen und relevanten Quellen und Ziele des Alltagverkehrs miteinander. Dieses Radverkehrsnetz wird unter Beachtung der im Angebots- und Mängelplan genannten Randbedingungen schrittweise entwickelt. Einbezogen wurden auch Maßnahmenvorschläge und Planungen der Stadt Dieburg.

Der *Service* beinhaltet alle Komponenten, welche zu einer bequemen Nutzung des Fahrrades, in Verbindung mit einer Reduzierung der Zugangsschwierigkeiten beitragen. Dazu zählen beim Service Dienstleistungsangebote wie ein schneller Reparaturservice, bewachtes Parken, Waschanlagen und die Möglichkeit zur Gepäckaufbewahrung. Solche privatwirtschaftlichen Angebote machen das Radfahren attraktiv, schaffen neue Arbeitsplätze und sind ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor. Es ist zu prüfen, ob entsprechende Angebote im Stadtgebiet von Dieburg aufgebaut werden können.

Informationen stellen eine weitere zentrale Komponente dar, denn „Radverkehrsförderung“ will eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bürger erreichen. Dazu sollten Wege vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt und dem gegenüber das Auto weniger genutzt werden. Die umfangreichen Vorteile des Radfahrens und die Verbesserung der Rahmenbedingungen (Neuerungen, Routen, Serviceangebot, Rechtsgrundlagen) müssen Bürgerinnen und Bürgern kontinuierlich vermittelt werden.

Die *Kommunikation* bildet den zentralen Schlüsselfaktor in allen zukünftigen Handlungsansätzen zur vermehrten Fahrradnutzung, da ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel ausschließlich über aufklärende, motivierende Kommunikation mit Bürgerinnen und Bürgern erreicht werden kann. Aber auch auf politischer Ebene kann vieles bewegt werden, wenn die Kommunikation zwischen allen Beteiligten erfolgreich gestaltet wird.

5.1.1 Baustein Infrastruktur

Radverkehrsanlagen

Das Radverkehrsnetz wird auf einem *stadtverträglichen Geschwindigkeitskonzept* aufgebaut. Es ist zu differenzieren zwischen dem (Haupt-) Verkehrsstraßennetz sowie den Erschließungs- und Wohnstraßen, die sich in der Regel in Tempo 30-Zonen befinden. In Tempo 30-Zonen werden keine Radverkehrsanlagen benötigt. Das Geschwindigkeitsniveau und die geringere Verkehrsbelastung erlauben die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Das stadtverträgliche Geschwindigkeitskonzept als Basis für die Radverkehrskonzeption ist in Anlage 12 dargestellt.

Ähnlich dem Netz für den Kfz-Verkehr wird auch für den Radverkehr zwischen Haupt- und Nebenrouten unterschieden [6]. Hauptrouten verbinden alle wichtigen Ziele und Quellen des Radverkehrs im Planungsraum sicher und weitestgehend umwegfrei. Nebenrouten sind den Hauptrouten nachgeordnet und verbinden Ziele und Quellen geringerer Bedeutung mit dem Netz der Hauptrouten. So haben Straßen und Wege innerhalb des Stadtgebietes eine unterschiedliche Bedeutung für den Radverkehr und werden unterschiedlich gestaltet. Der Anbindung an benachbarte Städte und Gemeinden kommt hierbei besondere Bedeutung zu, um regionale Verbindungen zu schaffen. Das auf die Straßen von Dieburg umgelegte Wunschliniennetz ist in Anlage 11 dargestellt.

Einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen werden nur dann voll wirksam, wenn sie auch in einem größeren Zusammenhang sinnfällig und aufeinander abgestimmt werden. Zur Entschärfung besonderer Gefahrenstellen werden jedoch auch punktuelle Maßnahmen sowie verkehrsordnende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Radverkehrsanlagen vorgeschlagen.

Bei der Ausbildung der Netzbestandteile ist auf eine möglichst einheitliche Qualität über längere Abschnitte einschließlich der Knotenpunktsbereiche zu achten. Die Attraktivität und somit die Akzeptanz der einzelnen Bestandteile eines Radverkehrsnetzes richtet sich nach der Qualität des am schlechtesten ausgebildeten Netzbestandteils. Einen Überblick über die geplanten Radverkehrsanlagen bietet die Anlage 13.

Aus der Festlegung des Radverkehrsnetzes ergeben sich Maßnahmen im Hinblick auf eine sichere und attraktive Ausgestaltung der Verbindungen. Solche Maßnahmen zur Herstellung von Radverkehrsanlagen setzen die Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel voraus. Deshalb wird im letzten Teil der Radverkehrsplanung eine Prioritätenreihung in drei Stufen entsprechend den Erfordernissen des Fahrradverkehrs erstellt. Das Maßnahmenkonzept ist in Kapitel 5.3 detailliert dargestellt.

Bevorrechtigung von Radfahrachsen

Öfter sind wichtige Radfahrachsen als selbstständig geführte Wege für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut. Auch in Dieburg sind solche Achsen westlich der Gersprenz vorhanden. Problematisch sind auf diesen Achsen vor allem die Querungsbereiche mit dem regulären Straßennetz. Häufig sind die Erschließungsstraßen bevorrechtigt, weshalb die Radfahrachse dem Anspruch einer zentralen und schnellen Verbindung nicht gerecht wird. Um die Bedeutung der Radfahrachsen aufzuwerten und die Sicherheit - besonders für Kinder - zu erhöhen, kann die Bevorrechtigung der Radfahrachse eine sinnvolle und wirksame Maßnahme sein.



Bild 33: Bevorrechtigte Fuß- und Radverkehrsachse in Dorsten [20]



Bild 34: Bevorrechtigte Fuß- und Radverkehrsachse in Lemgo [20]

Die Ausgestaltung der Querungsbereiche kann je nach Rahmenbedingungen unterschiedlich erfolgen. Eine mögliche Variante ist die Einrichtung einer Engstelle auf Niveau des Fuß-/Radweges (Bild 33). Ein Begegnungsfall von Kfz ist im Kreuzungsbereich nicht möglich. Durch Rampen und Aufpflasterung wird die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer im Querungsbereich erhöht. Zudem können so die Geschwindigkeiten des Kraftverkehrs deutlich reduziert werden. Empfehlenswert sind zudem Einfärbung, Piktogramme und Sägezahnmarkierung zur Verdeutlichung der Wartepflicht. Eine andere Vari-

ante ist die Einrichtung eines Fußgängerüberweges mit eigener Radwegefurt (Bild 34). In diesem Fall ist der Radfahrer ebenfalls nicht verpflichtet abzu- steigen, um zu queren. Eine Absenkung des Fuß- und Radweges auf Niveau der Straße ist zwingend notwendig, zudem sind ausreichende Sichtfelder freizuhalten.

Furtmarkierungen in Einmündungsbereichen

Die Verdeutlichung der Fuß- und Radverkehrsführung in Einmündungsbereichen sollte im Stadtgebiet immer einheitlich gestaltet werden. Durch entsprechende Furtmarkierungen, Piktogramme und Einfärbungen kann die Erkennbarkeit im Zuge von Vorfahrtsstraßen somit deutlich verbessern werden. Eine Übersicht über die korrekte Anordnung der unterschiedlichen Markierungen gibt Bild 35.

An Einmündungen von untergeordneten Straßen (Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, etc.) trägt eine Anhebung des Fuß- und Radwegs auf Gehwegniveau mittels Rampen zur Reduzierung der Geschwindigkeit bei. Somit wird die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert. Dabei sollte eine durchgängige und einheitliche Oberflächengestaltung mit Hervorhebung der Fuß- und Radfahrerfurten gewährleistet werden.

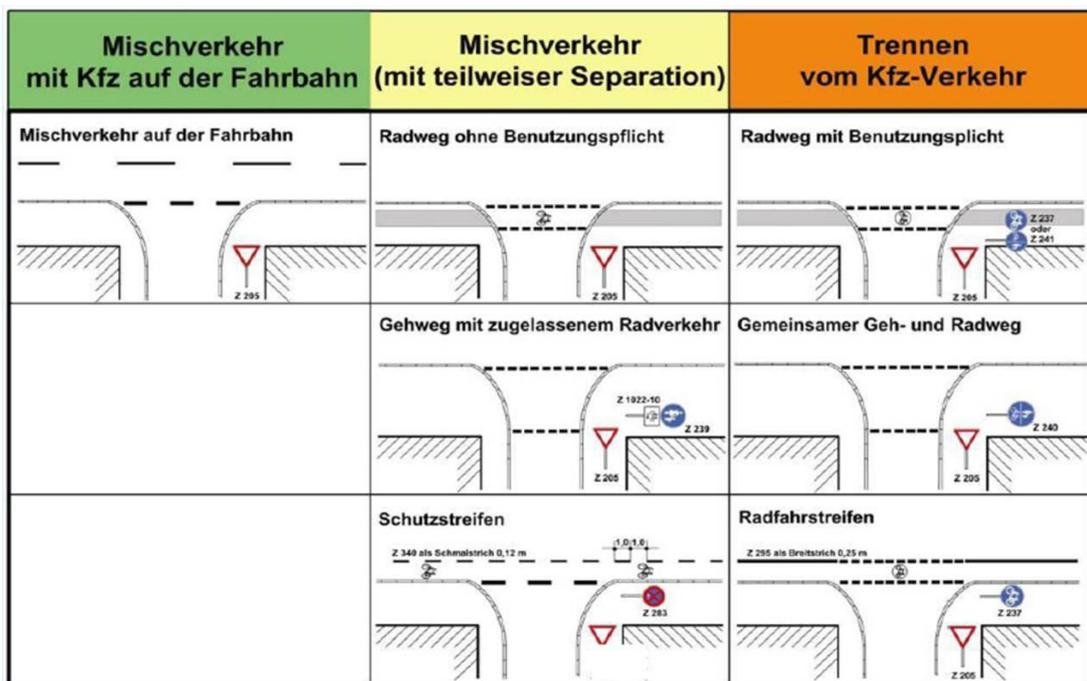


Bild 35: Furtmarkierungen in Einmündungsbereichen [15]

Übergang zwischen Seitenraum und Fahrbahn

Der Übergang zwischen Seitenraum und Fahrbahn bzw. umgekehrt sollte immer so ausgebildet sein, dass er mit Fahrrädern ohne Kanten in direkter Führung und ohne größere Verschwenkung befahren werden kann. Die bauliche Ausführung unterscheidet sich danach, ob eine vom Fußgängerverkehr gemeinsam genutzte oder getrennte Fläche erreicht bzw. verlassen wird.

Bei getrennter Führung ist eine Rampe die Regellösung für die Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Radweg und Fahrbahn (Bild 36). Als Breite wird mindestens die Breite des Radweges angesetzt. Eine Längsneigung von vier bis sechs Prozent ist für solche Rampen vorzusehen.

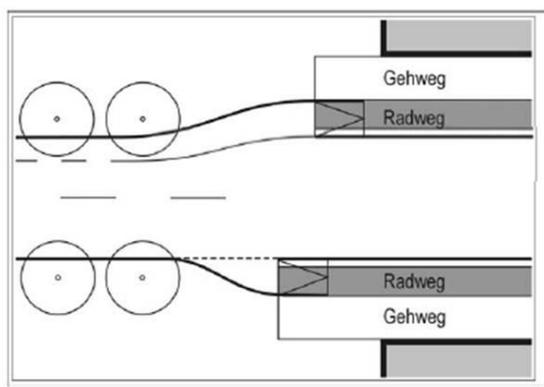


Bild 36: Übergang Radweg auf Schutzstreifen mittels Rampe [6]



Bild 37: Übergang mit überfahrbarem Bord im Einmündungsbereich [30]



Bild 38: Übergang Fuß-/Radweg auf Schutzstreifen mittels Rampe in Köln [17]



Bild 39: Übergang auf Schutzstreifen mit Versatz in Köln [17]

Bei einer gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr bestehen zwei unterschiedliche Möglichkeiten. Entweder es wird ein Flachbord oder ein 3cm-Bord senkrecht zur Fahrtrichtung des Radverkehrs verlegt (Bild 37). Wegen des Komfortmangels sollte diese Lösung allerdings nur in Ausnahmefällen angewandt werden. Besser geeignet ist in diesen Fällen eine Rampe, über die der Radfahrer die gemeinsame Fläche erreicht bzw. verlässt. Eine ausreichende Breite sollte gewährleistet werden, ebenso eine optische Unterscheidung zum Fußweg (Bild 38). Bei einem Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ kann die Rampenbreite auf einen Meter begrenzt sein. Ist ein leichter Versatz beim Anschluss an die nachfolgende Radverkehrsanlage auf der Fahrbahn vorhanden, kann auch ein leichter Verschwenk markiert werden (Bild 39).

Radabstellanlagen

Neben dem Ausbau des Radverkehrsnetzes und der Entschärfung von Gefahrenstellen sollten im Stadtgebiet zukünftig weitere moderne und weitestgehend einheitliche Abstellanlagen eingerichtet werden. Zur Zeit fehlen vielerorts hochwertige und attraktive Anlagen, die für die Nutzung des Fahrrads werben.



Bild 40: Hochwertige und nutzerfreundliche Abstellanlage in Dieburg



Bild 41: Überdachte Hängevorrichtung als Radabstellanlage [28]

Ein Ziel muss deshalb sein, dass neben den öffentlichen Einrichtungen auch möglichst viele Restaurants, Kneipen und Kaffees im Stadtgebiet von Dieburg über geeignete Abstellanlagen verfügen. Neben der Gastronomie bieten sich zum Beispiel auch Spiel- und Sportplätze an. Aber auch im Einzelhandel, Gewerbe und Dienstleistungsbereich könnten an vielen Stellen moderne Abstellanlagen errichtet werden und für die Nutzung des Fahrrads werben.

Bei der Einrichtung von Abstellanlagen sollte insbesondere auf den Einsatz von Anlehnbügeln und Witterungsschutz geachtet werden, wie in Bild 40 dargestellt ist. Solch hochwertige, nutzerfreundliche und sichere Anlagen wirken sich positiv auf die Entwicklung des Radverkehrs aus.

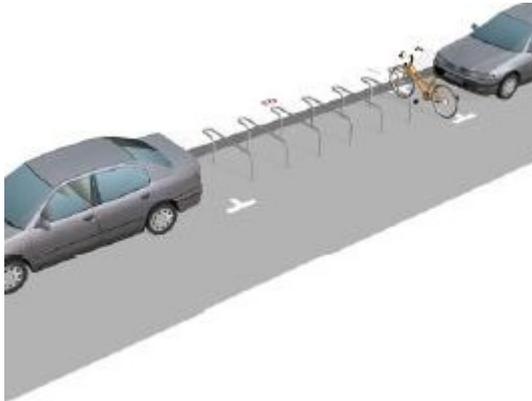


Bild 42: Anordnung von Fahrradstellplätzen im Straßenraum [29]



Bild 43: Fahrradparken im Bereich von Geschäften [29]

Eine hohe Bandbreite an innovativen Lösungen beim Fahrradparken ist vorhanden. Platzsparendes Parken kann zum Beispiel durch senkrechte Abstellanlagen erreicht werden (Bild 41). Im Bereich von Geschäften kann beispielsweise die Anordnung von Stellplätzen im Straßenraum eine Variante sein (Bild 42 und Bild 43). Die Ausfahrt aus der Abstellanlage zur Straße hin sollte allerdings nur bei schwach befahrenen Straßen eingesetzt werden.



Bild 44: Doppelstockparker in einer Fahrradabstellstation [22]



Bild 45: Fahrradkleingarage mit Zulassungsbeschränkung [22]

Bei sehr hoher Nachfrage nach Abstellplätzen kann der Einsatz von Doppelstockparkern mögliche Kapazitätsprobleme lösen (Bild 44). Eine sehr

hochwertige und sichere Variante könnte zum Beispiel auch eine Fahrradkleinanlage mit Zulassungsbeschränkung sein (Bild 45).

Notwendige Kapazitäten, Mindestmaße und Abstände sind in den „Hinweise zum Fahrradparken“ [7] sowie der Broschüre „... und wo steht ihr Rad“ [3] ausreichend aufgeführt und sollten entsprechend berücksichtigt werden.

Wegweisung

Aufgrund des überplanten Radverkehrsnetzes aber auch veränderten Zielen können sich leichte Änderungen in der Wegweisung ergeben. Die Standorte der Beschilderung sind während der Umgestaltungsmaßnahmen zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen. Sichtbarkeit und Eindeutigkeit der Richtungsvorgabe sind hierbei besonders zu beachten. Einmal aufgeführte Ziele sind konsequent durchgängig auszuschildern. Sonderwege, wie der beabsichtigte Dieburger Rundweg, müssen in die Beschilderung aufgenommen werden. Eine besondere Symbolik zur Gewährleistung der Erkennbarkeit ist zu wählen. Anschlüsse an die Radrundwege der umliegenden Städten und Gemeinden sollten ebenfalls geprüft werden.

5.1.2 Baustein Service

Dieburg als fahrradfreundlichste Stadt in Hessen zu präsentieren, ist eines der Hauptziele der Gruppe Verkehr aus dem Stadtleitbild. Um dieses Ziel zu erreichen, sollten auch verschiedene Maßnahmen rund um das Thema Serviceangebote verbessert werden. Mögliche Maßnahmen, die verschiedene Dienstleistungen für Radfahrende bieten, werden im Folgenden kurz vorgestellt. Eine Umsetzung für Dieburg ist entsprechend zu prüfen.

Fahrradverleihsysteme

Ein wichtiger Aspekt im Servicebereich ist das Thema Fahrradverleih. Eine Möglichkeit besteht hierbei über direkt betreute Stationen an zentralen Punkten, wo Kunden die Fahrräder leihen und wieder abgeben können (Bild 46).



Bild 46: Fahrradstation und Verleihservice am Hauptbahnhof in Darmstadt



Bild 47: Öffentliche Ausleihstation mit Hinweisschild zur Funktionsweise [22]

Eine moderne Variante ist das telefonische Buchen über einen externen Anbieter. An stadtbekanntem Stellen werden Abstellrichtungen für Fahrräder eingerichtet (Bild 47). Über eine Hotline, die an den Räder offensichtlich angebracht ist, können die Fahrräder gebucht werden. Mittels Codeeingabe oder Chipkarte (für regelmäßige Kunden) wird die Freigabe der Sperrvorrichtung erteilt. Bei Abgabe der Fahrräder an einer der beliebigen Stationen ist wieder der telefonische Kontakt oder die Chipkarte nötig, um den Abstellort bekannt zu geben und das Fahrrad zu sichern. Durch die Registrierung sind für den Anbieter ausreichende Sicherheiten vorhanden. Die Gebühren werden meist über ein Kreditkartensystem abgerechnet. Ein einfaches, transparentes und gleichzeitig attraktives Tarifsysteem für die Stadt Dieburg und den Landkreis Darmstadt-Dieburg wäre entsprechend zu entwickeln und müsste in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmittel stehen.

Einer der wesentlichen Vorteile dieses öffentlichen Verleihsystems ist die One-Way-Tauglichkeit. Es besteht immer die Möglichkeit, das Fahrrad nur für einen Weg zu nutzen. Nach Abgabe an einer Station kann der Weg entweder mit einem anderen Verkehrsmittel oder zu Fuß fortgesetzt werden. Auch wenn nicht immer gewährleistet werden kann, dass ein Fahrrad an einer Station verfügbar ist, sollte ausreichende Kapazitäten geschaffen werden.

Die Standorte der Stationen müssten entsprechend gut mit den Quell- und Zielverkehrsbeziehungen abgeglichen werden. Zentrale Punkte in Dieburg wären beispielsweise der Bahnhof, die Hochschule sowie der Bereich rund um die Fußgängerzone. Interessant könnten auch Stationen an öffentlichen Einrichtungen sowie zentral in Wohngebieten sein. Eine Einbindung der in Dieburg ansässigen Fahrradhändler wäre ebenso denkbar.

Service-Stationen

Servicestationen für Fahrräder können unterschiedlich gestaltet werden. Neben kleineren Anlagen mit Reparaturmaterialien (Bild 48) oder Luftpumpen (Bild 49) gehören auch umfangreicherer Angebote wie betreute Fahrrad-Service-Stationen (Bild 50) oder Waschanlagen (Bild 51) mittlerweile zu einem innovativen Radverkehrskonzept.



Bild 48: Kostenlose Self-Service-Station für Radfahrer in Salzburg [23]



Bild 49: Öffentliche Luftpumpenstation für Fahrräder in Münster [24]

Standorte und Umfang des Angebotes sollten gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern (eventuell Gruppe Stadtleitbild) entwickelt werden, um die nötige Akzeptanz für solche Stationen zu erhalten und eine ausreichende

Nutzung zu gewährleisten. Speziell regionale Routen und wichtige Verbindungen im Freizeitverkehr sollten bei der Planung kleinerer Service-Stationen berücksichtigt werden. Eine betreute Service-Station, eventuell mit Waschanlage, eignet sich dagegen nur an zentralen Stellen im Netz. In Dieburg könnte dies beispielsweise in der Nähe des Bahnhofes sein. Eine Einbindung sozialer Projekte zur Betreuung der Stationen sollte geprüft werden. Eine Verknüpfung mit der Wegweisung wäre ebenso denkbar.



Bild 50: Betreute Fahrrad-Service-Station in Stuttgart [25]



Bild 51: Waschanlage für Fahrräder [26]

Ein weiterer wichtiger Aspekt für einen guten Service sind separate Aufbewahrungssysteme für das Fahrradgepäck oder Einkaufstaschen. Häufig fehlen solche Möglichkeiten für eine sichere Aufbewahrung und das ständige Mitführen des Gepäcks ist in vielen Fällen unpraktisch.



Bild 52: Eigenständige Aufbewahrungssysteme für Fahrradgepäck [27]



Bild 53: Kombiniertes Aufbewahrungssystem für Fahrradgepäck [27]

Speziell im Bereich der Fußgängerzone sowie öffentlicher Einrichtungen sollte in Dieburg über die Installation solcher Aufbewahrungselemente nachgedacht werden (Bild 52 und Bild 53).

Radfahrkurse

Es gibt genügend Kinder und Erwachsene, die bislang aufgrund verschiedenster Gründe nicht gelernt haben, Fahrrad zu fahren. Deshalb sollte auch in Dieburg ein entsprechendes Angebot geschaffen werden, Radfahrkurse anzubieten. Um eine notwendige Auslastung solcher Kurse zu gewährleisten, ist eventuell eine Kooperation mit Vereinen und den angrenzenden Kommunen und Städten denkbar.

In Bezug auf den demografischen Wandel sind auch Trainings mit Senioren möglicherweise eine sinnvolle Variante, um verschiedene Möglichkeiten an Fahrrädern (auch pedelecs) für diese Altersgruppe aufzuzeigen und ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr zu schulen.

Weitere Angebotsmöglichkeiten

- Informations- und Verkehrssicherheitstage an Schulen,
- Informationen auf der Homepage der Stadt (u. a. Werbung für das Fahrradfahren, interessante Routen wie Dieburger Rundweg),
- Informationen über die Verteilung von Flyern,

5.1.3 Baustein Information

Dem Baustein Information kommt ebenfalls eine bedeutende Rolle zu. Die umfangreichen Einsatzbereiche des Verkehrsmittels Fahrrad müssen immer wieder aufgezeigt und Neuerungen sowie Erfolge publiziert werden. Nur wenn Anreize zur Nutzung des Fahrrads geschaffen werden, kann langfristig eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl einsetzen. Die Alternative Fahrrad muss deshalb erst einmal positiv erfahren werden und sich in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger festsetzen. Dabei ist der gestiegene Stellenwert des Fahrrads in der Freizeit sicherlich eine wichtige Hilfe.

Viele unterschiedliche Möglichkeiten an Maßnahmen können dabei im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt werden. Im Folgenden sollen deshalb einige ausgewählte Beispiele dargestellt werden.

Dieburger Fahrradstadtplan

Langfristig gesehen könnte die Stadt Dieburg einen Fahrradstadtplan anbieten, der auf Grundlage des Radverkehrskonzepts und der umgesetzten Maßnahmen basiert. Diese Maßnahme soll die gut ausgebauten und schnellen Radverkehrsverbindungen bekannter machen und zum häufigeren Nutzung des Fahrrads anregen. In diesem Fahrradstadtplan könnten die durchgängigen Radverkehrshauptachsen gekennzeichnet und Umsteigemöglichkeiten mittels Bike&Ride angezeigt werden. Zusätzlich sollten Informationen über das Angebot von Abstellplätzen, Fahrradgeschäften und weiteren Aspekten in Bezug auf das Fahrrad integriert werden.

Um den Einzelhandel und Einrichtungen mit Publikumsverkehr zu motivieren, könnten besonders aktive Kooperationspartner integriert werden. Die Rückseite könnte mit Hinweisen zum Fahrradtourismus und Öffnungszeiten öffentlicher Einrichtungen gefüllt werden. In diesem Zuge könnte auch der Radrundweg „RuDi“ vermarktet werden, der alle touristischen Ziele in Dieburg beinhaltet.

Mobilitätserziehung in den Schulen

Um eine nachhaltige stadtverträgliche Mobilität gewährleisten zu können, muss versucht werden, das individuelle Mobilitätsverhalten von Kindern frühzeitig zu überprüfen und ein Element zur Verkehrserziehung in der Schule aufzubauen. Dieses sollte auf den einzelnen Schultyp zugeschnitten sein und

verschiedene Schwerpunkte nach Altersstufen setzen. Eine feste Einbindung in den Unterricht und Projektwochen wäre dabei empfehlenswert. Hier können viele unterschiedliche Projekte bearbeitet werden, die auf die Verkehrssituation in Dieburg zugeschnitten sind und die Kinder individuell fördern. Erste Ideen könnten sein:

- Informationsveranstaltungen/-tage rund um das Thema Mobilität,
- Wahlpflichtfächer und Arbeitsgruppen rund um das Thema Mobilität,
- Schulwegsicherungsprojekte wie „Verkehrsdetektive Rad“,
- Entwicklung eines Schulwegradplaners,
- Auswahl, Beobachtung und Diskussion kritischer Punkte im Netz,
- Verkehrsversuche in Projektwochen mit wissenschaftlicher Begleitung,
- Aufbau von betreuten Fahrradwerkstätten an Schulen, sowie
- regelmäßige Kontrolle und Beratung zur Fahrradausstattung.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement kann ein wichtiger Ansatz zur konkreten Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrsverhaltens sein. Denn neben der Einsparung von Betriebskosten für Parkplätze können erwiesenermaßen auch die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeiter verringert werden. Aus diesem Grund sollte das Verkehrsmittel Fahrrad in den Betrieben viel stärker gefördert werden.

Über Aktionstage und Veranstaltungen könnten beispielsweise wichtige Grundlagenkenntnisse an die Mitarbeiter vermittelt werden. Durch die Benennung von Mobilitätsbeauftragten könnten Defizite im Betrieb erörtert und in Rücksprache mit allen Mitarbeitern verbessert werden. Wichtige Aspekte sind vor allem der Bedarf von Radabstellplätzen, Umkleide- und Duschköglichkeiten. Das Projekt Bike+Business bietet hier umfassende Informationsmöglichkeiten.

Um Anreize für einen Wechsel des Verkehrsmittels zu geben, wäre beispielsweise denkbar, dass Betriebe ihren Mitarbeitern, die künftig mit dem Fahrrad zu Arbeit kommen, zu günstigen Konditionen ein neues Fahrrad anbieten. Neben der langfristigen Förderung der Mitarbeiter könnte sich ein Betrieb somit gegenüber anderen Betrieben herausstellen und einen zusätzlichen Imagegewinn erwarten. Besonders radfahrerfreundliche Betriebe könnten im Laufe der Zeit ausgezeichnet und pressewirksam begleitet werden.

Bonussystem „Einkaufen mit dem Rad“

Wer in Zukunft zu speziellen Aktionstagen oder generell mit dem Fahrrad zum Einkaufen kommt, erhält bei diesem System einen Rabatt auf bestimmte Artikel. An speziell eingerichteten „Infostellen“ im Stadtgebiet können Radfahrer an diesen Tagen einen „Fahrradeinkaufsspass“ erhalten, mit dem sie - in Absprache mit dem Einzelhandel - in den beteiligten Geschäften einen Rabatt erhalten. Eine solche Kampagne sollte unbedingt durch die Presse begleitet werden und in regelmäßigen Abständen wiederholt werden.

Radweg Rund um Dieburg „Rudi“

Eine weitere Maßnahme könnte auch der Aufbau eines Radrundweges Dieburg sein. In vielen Städten und Gemeinden im Rhein-Main-Gebiet gibt es einen solchen Rundweg. Warum sollte es deshalb nicht auch um Dieburg einen individuellen Radrundweg geben? Der Rundweg (Anlage 34) könnte auch die wichtigsten touristischen Ziele in Dieburg über eine separate touristische Route im Stadtgebiet mit einschließen. Ein Anschluss an benachbarte Rundwege oder regionale Verbindungen wäre zudem zu prüfen.

Um dem Rundweg besondere Aufmerksamkeit zu schenken, sollte man eine eigene Symbolik entwickeln. Dieburg ist für den Schafzeichner Murmann bekannt, daher könnte man vielleicht ein gezeichnetes Schafsymbol integrieren.

Weitere Angebote

Nicht alle Projekte und Ideen können im Rahmen dieses Berichtes dargestellt werden, weshalb die folgende Auflistung Stichpunkthaft weitere Möglichkeiten für Maßnahmen aufzeigen soll:

- Informationen auf der Homepage der Stadt (u. a. Werbung für das Fahrradfahren, interessante Routen wie Dieburger Rundweg),
- Entwicklung von Werbekampagnen (z. B. Informationsflyer über Radverkehr, Zeitungsannoncen, Plakate),
- Ausschreibung von Wettbewerben wie fahrradfreundlichster Arbeitgeber, schönste Dekoration zum Thema Radverkehr in Schaufenstern,
- Teilnahme an Kampagnen (u. a. „Mit dem Rad zur Arbeit“) oder
- pressewirksame Eröffnungen von Teilbereichen der Radverkehrskonzeption.

5.1.4 Baustein Kommunikation

Mit der Projektgruppe Verkehr, Wohnen, Stadtgestaltung & Umwelt im Rahmen des Stadtleitbild wurde bereits ein gutes Instrument gefunden, sich den künftigen Entwicklungen und Veränderungen in Dieburg zum Thema Verkehr zu stellen und gemeinsame Ziele und Maßnahmen zu definieren. Für deren Umsetzung setzen sich Bürgerinnen und Bürger, die als Paten der Gruppe angehören, besonders intensiv ein. So können Wünsche und Anregungen der Menschen, die direkt vor Ort wohnen, sehr gut mit eingebunden werden. Auch das Thema Radverkehr ist im Rahmen dieser Projektgruppe sehr stark berücksichtigt. Weitere Möglichkeiten, die den Austausch untereinander stärken könnten, sollen folgend kurz vorgestellt werden.

Radroutenplaner Hessen und Meldeplattform

Ein wichtiges Element zur Förderung des Radverkehrs ist der Radroutenplaner Hessen. Hier haben Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, im Internet ihre Fahrradrouten nach verschiedensten Kriterien zu planen und über örtliche Verbindungen miteinander zu verknüpfen. Mit der integrierten Meldeplattform besteht zusätzlich die Möglichkeit, kritische oder mangelhafte Stellen im Radwegenetz zu melden und direkt an die betroffene Stadt weiterzuleiten. Diese moderne Art der Kommunikation ermöglicht einen schnellen Austausch und ein zeitnahes Handeln. Allerdings konnte festgestellt werden, dass die Austauschplattform noch zu wenig genutzt wird. Aus diesem Grund wird angeregt, die Meldeplattform konsequenter in das Online-Angebot der Stadt einzubinden und verstärkt für die Nutzung zu werben. Zudem sollten regelmäßig Statistiken und Ergebnisse publiziert werden, um die Ernsthaftigkeit des Projektes zu verdeutlichen. Denn somit kostengünstig eine einfache und unkomplizierte Kommunikation möglich.

Partnerschaft mit Medien für Rubrik „Rund um den Radverkehr“

Im Rahmen einer Partnerschaft könnten beispielsweise mit einem oder mehreren Medienpartnern das Thema Fahrrad langfristig aufgegriffen werden, um regelmäßig (z.B. einmal pro Woche oder Monat) zu wichtigen Themen rund um den Radverkehr zu berichten. Die Themen sollten mit der Projektgruppe Verkehr regelmäßig abgestimmt und besprochen werden. Eine weitere Variante wäre eine Kolumne in der örtlichen Presse, in dessen Rahmen Einzelpersonen ihre Arbeit oder Erlebnisse, die im Bezug zum Fahrrad stehen, vorstellen können.

5.2 Einbindung wissenschaftlicher Aspekte

Im Rahmen der Konzeption werden auch Maßnahmen vorgeschlagen, die derzeit noch keine Standardlösungen nach den Regelwerken in Deutschland darstellen, jedoch aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs als zukunftsweisend angesehen werden kann. Aus diesem Grund wurden sie als Test- bzw. Pilotprojekt im Rahmen der Konzeption mit aufgenommen und sollen nach Möglichkeit zur Anwendung kommen. Eine wissenschaftliche Begleitung, beispielsweise durch die Hochschule Darmstadt, wäre zu empfehlen.

5.2.1 Alternierende Schutzstreifen

Liegen besonders enge Querschnitte von unter 7,00 Meter vor, so könnte sich anbieten, den Schutzstreifen als asymmetrische Lösung in alternierender Form (wechselseitig angeordnet) einzusetzen (Bild 54). Das innovative Radverkehrskonzept für Dieburg sieht den Einsatz solcher alternierenden Schutzstreifens explizit vor. Es sind mehrere asymmetrische Lösungen unter Einbeziehung des Schutzstreifens geplant. Unter anderem auf der Achse Darmstädter Straße - Minnefeld sowie in der Ketteler Straße (Anlage 16).

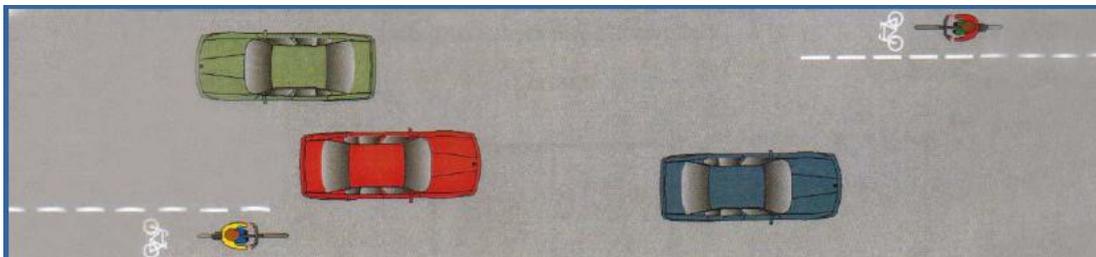


Bild 54: Beispieldarstellung alternierende Schutzstreifen [16]

Erste Pilotprojekte zur Förderung des Radverkehrs mit alternierenden Schutzstreifen laufen zur Zeit in Baden-Württemberg. Durch das Verkehrsministerium Baden-Württembergs wurde im Januar 2010 angekündigt, in jedem Regierungsbezirk zwei Pilotprojekte zu alternierenden Schutzstreifen durchführen zu wollen.

Die Stadt Leonberg in Baden-Württemberg wurde beispielsweise mit der Leonberger Straße in die Pilotstudie des Ministeriums in Baden-Württemberg aufgenommen. Für ein Jahr wird seit September 2010 in einem Vorher-Nachher-Vergleich die Situation in der Leonberger Straße beobachtet. Hierzu zählen das Fahrverhalten von Kfz- und Radfahrern, das Geschwindigkeitsverhalten der Kfz, aber auch insbesondere die Auswertung der Verkehrssi-

cherheitsentwicklung. Die Leonberger Straße ist in etwa vergleichbar mit den Randbedingungen der Darmstädter Straße und wurde deshalb auch als Musterbeispiel ausgewählt und genauer betrachtet [19].

Die Leonberger Straße (L 1141) gehört mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von etwa 9.000 Kfz/24h zu den Hauptverkehrsachsen in Leonberg. Sie weist in weiten Bereichen einen geradlinigen Streckenverlauf auf. Dieser wurde bislang mittels alternierender Parkstände unterbrochen. Mit der getätigten Ausweisung von alternierenden Schutzstreifen wird der Straßenquerschnitt optisch eingengt. Die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit soll dadurch gesenkt und somit auch die Verkehrssicherheit erhöht werden. Gleichzeitig bietet sich der Stadt Leonberg nun die Möglichkeit den schon lange angestrebten Netzlückenschluss für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung zu realisieren.

Die Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn mit einer gestrichelten Leitlinie markiert (Bild 55). Die Schutzstreifen in der Leonberger Straße wurden beispielsweise mit einer Breite von 1,50 Meter angelegt, 1,25 Meter sind ebenso denkbar. Die verbleibende Fahrgassenbreite von 5 Meter ermöglicht die gefahrlose Begegnung zweier PKW. Die eingerichteten Schutzstreifen eröffnen damit die Möglichkeit, dem Radverkehr am Fahrbahnrand eine Fläche zur Verfügung zu stellen, die jedoch im Bedarfsfall vom motorisierten Verkehr überfahren werden darf. Auf dem Schutzstreifen darf nicht geparkt, jedoch zum Be- und Entladen gehalten werden.



Bild 55: Alternierende Schutzstreifen in der Leonberger Straße der Stadt Leonberg [18]

Ein weiteres Pilotprojekt wurde bisher in der Stadt Lörrach in Baden-Württemberg durchgeführt, auf der ehemaligen Landesstraße L138. Im Zuge der Untersuchungen wurden bisher - ebenso wie in Leonberg - keine Auffälligkeiten in Bezug auf die Verkehrssicherheit des Radverkehrs festgestellt. Weitere Einsatzbereiche sind geplant. Ein Einsatz von alternierenden Schutzstreifen in Hessen ist bisher nicht bekannt.

5.2.2 Begegnungszonen

Die Begegnungszonen sind ein Schweizer Modell und werden dort seit dem Jahre 2002 eingesetzt. Nach der Signalisationsverordnung (SSV) der Schweiz dürfen Begegnungszonen nur auf Nebenstraßen in Bereichen mit Wohn- und/oder Geschäftsnutzung eingerichtet werden [21].

Durch die Einrichtung einer Begegnungszone wird den Fußgängerinnen und Fußgängern in Wohn- und Geschäftsstraßen auch die Fahrbahn als Bewegungsraum zur Verfügung gestellt. Fußgängerinnen und Fußgänger haben gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vorrang und können jederzeit und überall die Fahrbahn queren.



Bild 56: Eingerichtete Begegnungszone in der Stadt Basel [21]



Bild 57: Eingerichtete Begegnungszone in der Gemeinde Horw [21]

Die eingerichteten Begegnungszonen zeichnen sich durch verschiedene Gestaltungen aus. Es sind lediglich wenige Randbedingungen einzuhalten. So ist das Parken beispielsweise nur an den durch Beschilderung oder Markierung gekennzeichneten Stellen erlaubt (Bild 56).

Im Gegensatz zum in Deutschland angewandten verkehrsberuhigten Bereich beträgt in Begegnungszonen die Höchstgeschwindigkeit 20 km/h. Dieser Aspekt ist im Zuge von Radverkehrsachsen sehr begünstigend, um eine zügige Fahrt zu ermöglichen (Bild 57). Eine Einrichtung von Fahrradstraßen gestaltet sich in vielen Straßen sehr schwierig, da ausreichende Gehwegbreiten nicht vorhanden sind bzw. teilweise gar nicht oder nur durch kostenintensive Umgestaltungen realisiert werden können. Die Einrichtung von Begegnungszonen im Zuge von Radverkehrsachsen kann daher eine sinnvolle und kostengünstige Alternative sein. Bisher sind in Deutschland noch keine Begegnungszonen im Rahmen eines Pilotprojektes untersucht worden. Dieburg

könnte im Zuge der Realisierung einer solchen Straßenraumnutzung eine Vorreiterrolle in Deutschland einnehmen und wichtige Erkenntnisse sammeln. Eine Zusammenarbeit mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erscheint erforderlich.

Grundsätzlich bieten sich mehrere Bereiche für die Einrichtung von Begegnungszonen im Stadtgebiet von Dieburg an. Einen Überblick über mögliche Bereiche bietet Anlage 16.

5.3 Übersicht Maßnahmenkonzept und Prioritätenbildung

Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht der für die Stadt Dieburg geplanten Maßnahmen mit Einstufung der Priorität in den Stufen von 1 bis 3. Stufe 1 – dringender Handlungsbedarf – umfasst Maßnahmen auf den bedeutenden Radverkehrsachsen, die akute Mängel aufweisen und vorrangig auszubauen bzw. zu verbessern sind. In Stufe 2 – hoher Handlungsbedarf – sind vor allem Maßnahmen aufgeführt, die Streckenabschnitte mit fehlerhaften Radverkehrsanlagen oder das Nebennetz betreffen. Trotzdem besitzen auch diese Maßnahmen eine hohe Bedeutung für das Gesamtnetz und sollten daher möglichst zeitnah umgesetzt werden. Stufe 3 – Handlungsbedarf – umfasst einzelne Punkte im Nebennetz. Diese Maßnahmen stehen häufig in Zusammenhang mit anderen Maßnahmen, um eine Gleichheit im Stadtgebiet zu gewährleisten.

Die Maßnahmen sind zudem entsprechend dem möglichen Zeitrahmen für ihre Durchführung eingeteilt in:

- sofort – Durchführung in den nächsten 3 Monaten,
- kurzfristig – Durchführung in des nächsten Jahres,
- mittelfristig – Durchführung in den nächsten 3 Jahren sowie
- langfristig – Durchführung in den nächsten 5 Jahren.

Einen Überblick über die Bereiche der einzelnen Maßnahmen bietet die Anlage 15.

Nr.	Abschnitt	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Stand	Fotodokumentation		Planungsdetails
						Anlage 8.6	Anlage 9.3	
Albinstraße								
1	Eimmündung Am Wall	Grünsmitt - Sichtfelder und Verkehrsräume dauerhaft von Bewuchs freihalten Befestigung Trampelpfade und Absenkung Bord zur Verdeutlichung der Querungssituation	2	sofort kurzfristig				-
	Knotenpunkt Schlossgasse/Gutenbergweg	siehe Maßnahme 43 (Gutenbergweg)	-	-				-
Alte Mainzer Landstraße								
2	Knotenpunkt Burgweg	Umgestaltung zum Mikrokreisverkehrsplatz zur Sicherung der Verkehrsabläufe	2	mittelfristig		25	75	Anlage 30
3	Querungsstelle auf Höhe des Fuß-/Radweges	Einrichtung einer Engstelle zur Sicherung der Verkehrsabläufe Anhebung Querungsstelle auf Geh-/Radwegniveau zur Verdeutlichung Grünsmitt und Freihalten notwendiger Sichtfelder gewährleisten Bewerksichtigung des Fuß-/Radverkehrs im Zuge der Fahrradachse prüfen Farbige Oberflächengestaltung zur Verdeutlichung der Fahrradachse prüfen	1	mittelfristig mittelfristig sofort mittelfristig mittelfristig		25	9	Anlage 30
Altstadt								
4	Keiteler Straße bis Spitalstraße	Verknüpfung und gestalterische Einbindung an bestehende Fußgängerzone prüfen	3	mittelfristig			57	Anlage 27
Am Wall								
	Knotenpunkt Gutenbergweg	siehe Maßnahme 43 (Gutenbergweg)	-	-				-
5	Gutenbergweg bis Steinweg	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante) Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Alternative)	2	kurzfristig				-
An der Brückenmühle								
6	Hinter der Schießmauer bis Schlossgasse	Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung	2	kurzfristig				-
7	Parkplatz Auf der Leer	Ausdünnung und bessere Beleuchtung der eingerichteten Hindernisse (Findlinge) prüfen	3	kurzfristig			6	-
	Knotenpunkt Schlossgasse/Albinstraße	siehe Maßnahme 80 (Schlossgasse)	-	-				-
Aschaffenburger Straße								
8	Altheimer Straße bis Max-Planck-Straße	Grünsmitt - Sichtfelder und Verkehrsräume dauerhaft von Bewuchs freihalten Breite des gemeinsamen Fuß-/Radweges nach aktuellem Regelwerk anpassen Verbesserung des baulichen Zustands (Oberflächenbeschaffenheit)	1	sofort sofort mittelfristig			28	Anlage 17
9	Knotenpunkt Max-Planck-Straße	Einrichtung Kreisverkehrsplatz aufgrund neuer Geleitsentwicklung prüfen (Vorzugsvariante) Einrichtung von Fahrbahnteilern als sichere Querungsanlage prüfen (Alternative) Ausreichende Beleuchtung der Querungsstelle gewährleisten (Alternative) Furmarkierungen im Einmündungsbereich markieren und einfärben (Alternative) Rückbau Knotenpunkt zur Sicherung der Verkehrsabläufe (Alternative)	2	langfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig mittelfristig			E2	27
10	Max-Planck Straße bis Henri-Dunant-Straße (stadteinwärts) Max-Planck Straße bis Henri-Dunant-Straße (stadtauswärts)	Grünsmitt - Sichtfelder und Verkehrsräume dauerhaft von Bewuchs freihalten Verbesserung des baulichen Zustandes (Oberflächenbeschaffenheit) Einrichtung eines gemeinsamen Fuß-/Radweges prüfen Grünsmitt - Sichtfelder und Verkehrsräume dauerhaft von Bewuchs freihalten	1	sofort mittelfristig mittelfristig mittelfristig			26	Anlage 17
11	Knotenpunkt Henri-Dunant-Straße	Einrichtung Übergänge von Fuß-/Radweg auf Schutzstreifen (beidseitig) in Höhe Max-Planck-Straße Einfärben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen Gestaltung Einmündungsbereiche aus untergeordneten Richtungen auf Gehwegniveau prüfen	1	kurzfristig		2	E1	Bericht
12	Henri-Dunant-Straße bis Groß-Umstädter Straße	Umgestaltung des Straßenquerschnitts - Markieren von Parkständen im Seitenraum Einrichtung von Schutzstreifen beidseitig Einfärben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen	1	kurzfristig			24	Anlage 17
13	Knotenpunkt Groß-Umstädter-Straße	Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz ohne umlaufenden Radweg	1	mittelfristig	in Planung	1	21+23	Anlage 29.1
Aubergenviller Allee								
14	Knotenpunkt Groß-Zimmer-Straße / Rheingaustraße	Entfernung Verkehrszeichen Z-239 und Z-1022-10 am gesamten Kreisverkehrsplatz Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe) Rückbau von Übergangsrampen Seitenraum auf Fahrbahn in Höhe Kreisverkehrsplatz	2	sofort mittelfristig kurzfristig		20	O	70

Nr.	Abschnitt	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Stand	Fotodokumentation		Planungsdetails
						Anlage 8.6	Anlage 9.3	
15	Rheingaustraße bis Querungsstelle Fuß-/Radweg	Einrichtung Schutzstreifen unter vereinigten Verhältnissen prüfen (Vorzugsvariante)	1	kurzfristig		23		68
		Einrichtung von alternierenden Schutzstreifen als Pilotprojekt prüfen (Alternative)		mittelfristig				
		Einfläben von Schutzstreifen im Verlauf der gesamten Achse prüfen Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)						
16	Querungsstelle auf Höhe des Fuß-/Radweges	Einrichtung Engstelle zur Sicherung der Verkehrsabläufe	1	mittelfristig		24	M	69
		Anhebung der Querungsstelle auf das Niveau des Geh-/Radweges		mittelfristig				
		Freihalten notwendiger Sichtfelder gewährleisten		sofort				
		Bewortung des Fuß-/Radverkehrs im Zuge der Fahrradachse prüfen Farbige Oberflächengestaltung zur Verdeutlichung der Fahrradachse prüfen		mittelfristig				
Auf der Leer								
17	Darmstädter Straße bis Gutenbergrweg	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante)	3	kurzfristig				13
		Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich prüfen (Alternative)						
Dammweg								
18	Querung Bahnlinie	Einrichtung einer Querungsstelle über Bahnschienen prüfen (Niveaugleich)	2	mittelfristig				81
Darmstädter Straße								
19	Fuchsberg bis Burgweg	Entfernen von Z-240 und Z-241 auf gesamten Abschnitt	1	sofort		31+32+33	D	14+15
		Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)		kurzfristig				
		Neuordnung des Parkens - Markieren von Stellplätzen im Seitenraum		kurzfristig				
		Einrichtung von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotversuches prüfen		kurzfristig				
		Einfläben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen	2	kurzfristig				
		Rückbau der Übergangsrampen von Fuß-/Radweg auf Fahrbahn in Höhe "Auf der Leer"		mittelfristig				
20	Querungsstelle Burgweg	Einrichtung Übergang von Fuß-/Radweg auf Schutzstreifen in Höhe der Querungsstelle (stadteinwärts)	1	kurzfristig				Bericht
		Einrichtung Übergang und Aufstellbereich für Radfahrer zur Nutzung der Querungsstelle (stadtauswärts)						
21	Einmündung Berliner Straße	Verdeutlichung Fuß-/Radweges durch farbige Aufplasterung hervorheben (Niveau Radweg)	2	mittelfristig				Bericht
		Furmarkierungen im Einmündungsbereich markieren und einfärben						
		Verdeutlichung des Zweirichtungsverkehres durch Markierung von Dreiecken/Sägezähnen						
22	Einmündung Darmstädter Straße	Freischneiden und Freihalten der Sichtfelder im Einmündungsbereich	1	sofort				-
Frankfurter Straße								
23	Groß-Umsstädter-Straße bis Am Bahnhof	Umgestaltung des Straßenquerschnitts - Markieren von Parkständen im Seitenraum	1	mittelfristig	in Planung			20
		Einrichtung von Schutzstreifen beidseitig						
		Einfläben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen						
		Einrichtung von Übergangsrampen Seitenraum auf Fahrbahn in Höhe "Am Bahnhof"						
24	Knotenpunkt Minnfeld	Umgestaltung zum Kreisverkehrsplatz ohne umlaufenden Radweg	1	mittelfristig	in Bau	39	B	19
25	Bahnübergang	Umbau zur Umpföhrung mit Einrichtung von gemeinsamen Fuß-/Radwegen	2	mittelfristig	in Bau			Anlage 28
26	Lagerstraße bis Gewerbestraße	Beidseitige Einrichtung eines gemeinsamen Fuß-/Radweges	2	mittelfristig				-
		Furmarkierungen im Einmündungsbereich markieren und einfärben						
27	Knotenpunkt Gewerbestraße	Einrichtung eines Kleinen Kreisverkehrsplatzes	3	mittelfristig	realisiert			-
28	Gewerbestraße bis Nordring	Beidseitige Einrichtung eines gemeinsamen Fuß-/Radweges mit Breite nach aktuellem Regelwerk	2	mittelfristig			A	33+34
		Verbesserung des baulichen Zustands (Oberflächenbeschaffenheit)						
29	Knotenpunkte B45	Überprüfung der Vorfahrtssituation samt Gestaltung der Rampeneinmündungen	1	kurzfristig		5		35
Goethestraße								
30	Knotenpunkt Ketteler Straße / Am Altstädter See	Umgestaltung zum Minkreisverkehrsplatz zur Sicherung der Verkehrsabläufe	1	mittelfristig		9		Anlage 31
31	Friedrich-Ebert-Straße bis Konrad-Adenauer-Straße	Umgestaltung des Straßenraums zur Sicherung der Schülerverkehre prüfen	1	mittelfristig		10+11		64

Nr.	Abschnitt	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Stand	Fotodokumentation		Planungsdetails
						Anlage 8.6	Anlage 9.3	
Groß-Umstädter Straße								
32	K128 bis Johann-Sebastian-Bach-Straße (stadteinwärts)	Einrichten eines Schutzstreifens Einfärben des Schutzstreifens in Einmündungsbereichen Austausch farbiger graue Pflastersteine (Standardfarbe)	2	mittelfristig sofort mittelfristig	in Planung in Planung			39 Anlage 20.1
	K128 bis Johann-Sebastian-Bach-Straße (stadtauswärts)	Austausch Z-240 gegen Z-239 mit Z-1022-10 im gesamten Abschnitt Hervorhebung/Einfärbung des Fuß-/Radweges in Höhe des Atrahauses Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)						
33	Einmündung Max-Plank-Straße	Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe) Einfärben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen	2	mittelfristig	in Planung	6		-
34	Einmündung Johann-Sebastian-Bach-Straße	Einmündungsbereich der untergeordneten Richtung auf Gehwegniveau gestalten Furtmarkierungen im Einmündungsbereich markieren und optisch hervorheben	2	mittelfristig		7		Anlage 29
35	Johann-Sebastian-Bach-Straße bis Odenwaldstraße (stadteinwärts)	Einrichtung eines Schutzstreifens Einfärben des Schutzstreifens in Einmündungsbereichen Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)	2	mittelfristig sofort mittelfristig	in Planung			41 Anlage 20.1
	Johann-Sebastian-Bach-Straße bis Odenwaldstraße (stadtauswärts)	Austausch Z-240 gegen Z-239 mit Z-1022-10 im gesamten Abschnitt Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)	2					
36	Knotenpunkt Odenwaldstraße / Zufahrt Friedhof	Einmündungsbereiche der untergeordneten Richtungen auf Gehwegniveau gestalten Furtmarkierungen im Einmündungsbereich markieren und optisch hervorheben Umgestaltung der Haltestelle - Halten am Fahrbahnrand und Einrichtung einer Radverkehrsführung	2	mittelfristig	in Planung			42 Anlage 29
37	Odenwaldstraße bis Ringstraße	Einrichten von Schutzstreifen beidseitig Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)	1	mittelfristig	in Planung			43 Anlage 20.2
38	Knotenpunkt Ringstraße	Einmündungsbereiche der untergeordneten Richtungen auf Gehwegniveau gestalten Einrichtung Engstelle in südlicher Nebenrichtung zur Sicherung der Querungsvorgänge Einfärben der Schutzstreifen in Einmündungsbereichen	1	mittelfristig		8		44 Anlage 29
39	Ringstraße bis Aschaffenburgter Straße	Einrichten von Schutzstreifen beidseitig Einfärben von Schutzstreifen im Bereich der Tankstellenzufahrten Entfernung der Verkehrszeichen Z-239 und Z-1022-10 Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)	1	mittelfristig	in Planung	F		22 Anlage 20.2
	Knotenpunkt Aschaffenburgter Straße / Frankfurter Straße	siehe Maßnahme 13 (Aschaffenburgter Straße)	-	-	-	-	-	-
Groß-Zimmerer Straße								
40	K 128 bis Grenzstraße	Einrichten von Schutzstreifen beidseitig	2	kurzfristig		22		Anlage 21
41	Grenzstraße bis Rheingaustraße	Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe) Entfernung Verkehrszeichen Z-239 und Z-1022-10 im gesamten Abschnitt Einrichtung von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotversuches prüfen Einfärben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen	2 1	mittelfristig kurzfristig				72 Anlage 21
42	Haltestelle Aubergenviller Allee	Rückbau von Übergangsrampen Seitenraum auf Fahrbahn in Höhe Kreisverkehrsplatz Umgestaltung des Haltestellenbereiches mit Anpassung der Elemente für Barrierefreiheit	3	mittelfristig				71 -
	Knotenpunkt Aubergenviller Allee/Rheingaustraße	siehe Maßnahme 14 (Aubergenviller Allee)	-	-	-	-	-	-
Gutenbergweg / Hügelstraße								
43	Knotenpunkt Am Wall	Einrichtung einer Engstelle mit Bevorrechtigung Fuß-/Radverkehr prüfen	1	kurzfristig		36		74 -
44	Am Wall bis Fuß-/Radweg	Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung	1	kurzfristig				-
45	Brückenbauwerk	Verbreiterung der bestehenden Brücke zur Abwicklung der Verkehre	1	mittelfristig		30		12 -
46	Brückenbauwerk bis Auf dem Frohngrund	Neuordnung des Parkens - Markieren von Stellplätzen auf Fahrbahn für ausreichend Raum und Sichtfelder	1	sofort				-
47	Knotenpunkt Burgweg	Umgestaltung mit Bevorrechtigung Fahrradachse zur Sicherung der Verkehrsabläufe Farbige Oberflächengestaltung zur Verdeutlichung der Fahrradachse prüfen Hindernisse in Nebenrichtung zur Verdeutlichung der Fahrradachse prüfen Freihalten notwendiger Sichtfelder gewährleisten	1	kurzfristig		29	L	10 -

Nr.	Abschnitt	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Stand	Fotodokumentation		Planungsdetails
						Anlage 8.6	Anlage 9.3	
48	Querungsstelle auf Höhe des Fuß-/Radweges	Einrichtung Engstelle zur Sicherung der Verkehrsabläufe	1	mittelfristig		28		Vergleich Anlage 30
		Anhebung Querungsstelle auf Geh-/Radwegniveau zur Verdeutlichung		sofort				
		Freihalten notwendiger Sichtfelder gewährleisten		mittelfristig				
49	Herrenweg	Bevorrechtigung des Fuß-/Radverkehrs im Zuge der Fahrradachse prüfen	2	mittelfristig				
		Farbige Oberflächengestaltung zur Verdeutlichung der Fahrradachse prüfen		sofort				
		Freihalten notwendiger Sichtfelder gewährleisten		mittelfristig				
50	Hinter der Schießmauer	Einrichtung Engstelle zur Sicherung der Verkehrsabläufe	2	mittelfristig			N	Vergleich Anlage 30
		Anhebung Querungsstelle auf Geh-/Radwegniveau zur Verdeutlichung		sofort				
		Freihalten notwendiger Sichtfelder gewährleisten		mittelfristig				
51	Altstadt bis Rheingaustraße	Einrichtung Schutzstreifen unter verengten Verhältnissen prüfen (Vorzugsvariante)	1	kurzfristig		15+16+17	U	Anlage 22
		Einrichtung von alternierenden Schutzstreifen als Pilotprojekt prüfen (Alternative)						
		Einmaliges Einfärben von Schutzstreifen im Verlauf der gesamten Achse prüfen						
52	Knotenpunkt in der Altstadt	Einmaliges Einfärben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen	2	kurzfristig				Anlage 27
		Haltestellenkennzeichnung auf Fahrbahn nach RAST 06						
		Einmündungsbereich der untergeordneten Richtung auf Gehwegniveau gestalten						
53	Knotenpunkt Rheingaustraße	Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)	2	kurzfristig		18	Q	-
		Entfernung der Verkehrszeichen Z-239 und Z-1022-10 am gesamten Kreisverkehrsplatz						
		Rückbau von Übergangsrampen Seitenraum auf Fahrbahn in Höhe Kreisverkehrsplatz						
54	Holzhäuser Weg	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante)	2	kurzfristig		27		7
		Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Alternative)						
		Anpassung der Verkehrsführung im Kurvenbereich zur Sicherung der Verkehrsabläufe						
55	In der Altstadt	Einrichtung Fahrradstraße prüfen (Vorzugsvariante)	1	kurzfristig				Anlage 27
		Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Alternative)						
		Verdeutlichung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
56	Knotenpunkt Zentrumstraße	Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau	1	kurzfristig				Anlage 27
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
57	Hohe Straße bis Am Forst	Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau	3	mittelfristig				-
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau		sofort				
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
58	Am Forst bis Groß-Umsiedler-Straße	Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau	2	mittelfristig				Anlage 23
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
59	Groß-Umsiedler Straße bis Groß-Zimmerer-Straße	Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau	2	mittelfristig			G	Anlage 23
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
60	Höhe Johann-Brahms-Straße	Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau	1	mittelfristig			X	-
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
61	K128 bis Goethestraße	Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau	1	kurzfristig		12	V	Anlage 24.1
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
62	Goethestraße bis Hinter der Schießmauer	Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau	1	kurzfristig		14		Anlage 24.3
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						
		Einrichtung Knotenpunkt durch farbige Aufpflasterung auf Fahrbahnniveau						

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

Nr.	Abschnitt	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Stand	Fotodokumentation		Planungsdetails
						Anlage 8.6	Anlage 9.3	
63	Hinter der Schießmauer bis Altstadt	Neuordnung des Straßensystems - Einrichten von Schutzstreifen beidseitig	1	kurzfristig				Anlage 24,3
		Austausch farbiger gegen graue Pflastersteine (Standardfarbe)		mittelfristig				
64	Knotenpunkt Altstadt	Einmündungsbereich der untergeordneten Richtung auf Gehwegniveau gestalten	1	kurzfristig				Anlage 27
		Einfarben des Schutzstreifens im Einmündungsbereich zur Verdeutlichung der Vorfahrt						
Klein-Zimmerer-Straße								
65	K128 bis B26	Anpassung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf zul. 70 km/h	3	sofort				51
Klosterstraße								
66	Marienstraße bis Spitalstraße	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante)	2	kurzfristig				
		Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich prüfen (Alternative)						
Beibehaltung der derzeitigen Einbahnstraßenregelung prüfen (Alternativ Z-253)								
67	Spitalstraße bis Steinstraße	Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung	1	kurzfristig			33	C
		Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Alternative)						
Beibehaltung der derzeitigen Einbahnstraßenregelung prüfen (Alternativ Z-253)								
68	Knotenpunkte Pfarrgasse und Steinstraße	Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung	2	kurzfristig			33	C
		Verdeutlichung der Nebenachsen durch Aufstellen des Fahrverbots						
Lagerstraße								
69	Frankfurter Straße bis Nördling	Umgestaltung des Straßenschnitts - Markieren von Parkständen im Seitenraum	3	langfristig				36
		Einrichtung von Schutzstreifen beidseitig						
Einfarben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen								
Marienstraße								
70	Minnefeld bis Altstadt	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante)	3	kurzfristig				
		Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich prüfen (Alternative)						
Markt								
71	Knotenpunkt Steinstraße	Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung	1	kurzfristig				
		Verdeutlichung des zeitlichen Fahrverbots durch große und sichtbare Schilder						
Einrichtung moderner Abstellanlagen zur Verdeutlichung Radfahrverbot Fußgängerzone								
72	Steinstraße bis Rheingaustraße	Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung	1	kurzfristig				
		Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung						
73	Steinstraße bis Schlossgasse	Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung	1	kurzfristig				
		Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung						
Minnefeld								
Knotenpunkt Frankfurter Straße								
siehe Maßnahme 24 (Frankfurter Straße)								
74	Frankfurter Straße bis Fuchsberg	Einrichtung von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen	1	kurzfristig			33	C
		Einrichten von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen						
Einrichten von Halt- und Parkverboten auf gesamten Abschnitt								
75	Knotenpunkt Spitalstraße	Einrichtung einer Fußgängerschutzanlage zur Sicherung der Querungsvorgänge	1	kurzfristig				Anlage 32
		Koordination mit Fahrradstraße/Begegnungszone durch Schleifen in der Nebenrichtung						
Minnfelder Seestraße (Wohngebiet)								
76	Umfliegendes Wohngebiet	Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich prüfen (Vorzugsvariante)	3	kurzfristig				Anlage 16
		Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Alternative)						
Rheingaustraße								
Knotenpunkt Hinter der Schießmauer								
siehe Maßnahme 52 (Hinter der Schießmauer)								
77	Hinter der Schießmauer bis Groß-Zimmerer-Straße	Einrichtung von alternierenden Schutzstreifen als Pilotprojekt prüfen (Alternative)	1	kurzfristig			19	P
		Einfarben von Schutzstreifen in Einmündungsbereichen						
Neuordnung des Straßensystems mit Einrichtung von Schutzstreifen (Vorzugsvariante)								
Knotenpunkt Groß-Zimmer-Straße / Aubergenviller Allee								
siehe Maßnahme 14 (Aubergenviller Allee)								

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

Nr.	Abschnitt	Maßnahme	Priorität	Umsetzung	Stand	Fotodokumentation		Planungsdetails
						Anlage 8.6	Anlage 9.3	
Römerstraße (Wohngebiet)								
78	Steinstraße bis Am Wall	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante) Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich prüfen (Alternative)	3	kurzfristig				Anlage 16
Schlossgasse								
79	Steinstraße bis Landratsamt	Einrichtung Fahrradstraße prüfen	1	kurzfristig				-
80	Knotenpunkt Albinstraße/An der Brückenmühle	Umgestaltung mit Bevorrechtigung Fahrradstraße zur Sicherung der Verkehrsabläufe	1	kurzfristig		35		-
81	Bereich Landratsamt	Verdeutlichung der zentralen Fahrradachse durch Fahrbahnmarkierung und Beschilderung Erweiterung bzw. Ergänzung einer Brücke zur besseren Abwicklung der Verkehre Verbreiterung der Wege auf 3,00 Meter zur besseren Abwicklung der Verkehre	1	kurzfristig mittelfristig		36		74 -
	Knotenpunkt Am Wall	siehe Maßnahme 43 (Gutenbergweg/Hügelstraße)	-	-				-
Schwimmbadweg								
82	Konrad-Adenauer-Straße bis Lessingstraße	Einrichtung verkehrsberuhigter Bereich prüfen (Vorzugsvariante) Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Alternative)	3	kurzfristig		W		79 -
Spitalstraße								
83	Am Bahnhof bis Zuckerstraße	Einrichtung einer bevorrechtigten Fahrradstraße mit zugelassenem Anliegerverkehr (Vorzugsvariante) Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Alternative)	1	kurzfristig				17 -
84	Knotenpunkte im Verlauf der Trasse	Farbige Oberflächengestaltung zur Verdeutlichung der Fahrradstraße prüfen Verengung der Fahrbahn mittels Hindernisse zur Verlangsamung der Abläufe prüfen	1	kurzfristig				-
	Knotenpunkt Minnefeld	siehe Maßnahme 75 (Minnefeld)	-	-				-
Steinstraße (Mischgebiet)								
85	Minnefeld bis Klosterstraße	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante) Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Alternative)	3	kurzfristig				-
Steinweg								
86	Alte Mainzer Landstraße bis Rheingaustraße	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante) Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Alternative)	2	kurzfristig		27	R	5 -
Weißturmstraße / Zenturnstraße								
87	In der Altstadt bis Rheingaustraße	Einrichtung Begegnungszone im Rahmen eines Pilotprojekts prüfen (Vorzugsvariante) Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches (Alternative)	2	kurzfristig				-
Zuckerstraße (Fußgängerzone)								
88	Alle Einfahrtsbereiche	Verdeutlichung des zeitlichen Fahrverbots durch große und sichtbare Schilder	1	sofort			T	1+2 -
Allgemeine Maßnahmen								
Erstellung eines Konzeptes für die Einrichtung von modernen und sicheren Abstellanlagen an zentralen Punkten im Stadtgebiet								
Überprüfung und Anpassung der Wegweisung, welche durch Maßnahmen der Radverkehrskonzeption entstehen								
Verbesserung des Serviceangebotes, der Kommunikation und der Information rund um das Radfahren								

Quellen

- [1] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)
Fahrradklimatest 2005
www.adfc.de/2596_1
- [2] Alrutz, D., Bohle, W., Willhaus, E.
Bewertung der Attraktivität von Radabstellanlagen in:
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V56
Bergisch Gladbach, 1998
- [3] Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in NRW (AGFS)
Broschüre „... und wo steht ihr Fahrrad“
Krefeld, 2003
- [4] Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
StVO – Straßenverkehrsordnung, zuletzt geändert mit Verordnung vom 1. Dezember 2010
www.bmvbs.de, 13.07.2011
- [5] Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012 – FahrRad!
Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland
Berlin, 2002
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Empfehlungen für den Radverkehr (ERA)
Köln, 2010
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen
Hinweise zum Fahrradparken
Köln, 1995
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (H RaS)
Köln, 2002
- [9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
Köln, 1998
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
RASt – Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
Köln, 2007
- [11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur
Straßenverkehrsordnung
Köln, 1998
- [12] Fries, C; Habermehl, K.; Petry, U.
Radverkehr im Landkreis Darmstadt-Dieburg
Darmstadt, 2001
- [13] Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
FahrRad in NRW!
www.fahrradfreundlich.nrw.de (07.09.2007)
- [14] Pauen-Höppner U.,
Sichere Fahrradnutzung in der Stadt
Bericht der der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 235
Bergisch Gladbach, 1991
- [15] Radverkehr an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen
Präsentation Gwiasada P., Kolloquium ERA
Köln, 2010

- [16] Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten
Präsentation Baier R., Fahrradakademie
März, 2010
- [17] Stadt Köln - Bereich Stadtplanung – Verkehr – Radfahren in Köln
www.stadt-koeln.de (letzter Zugriff 28.06.2011)
- [18] Stadt Leonberg – Bereich Planen + Bauen – Verkehrsplanung
www.stadt-leonberg.de (letzter Zugriff 28.06.2011)
- [19] Stadtleitbild Dieburg – Arbeitsgruppe 2 - Ziele
Dieburg, 2008
- [20] www.nationaler-radverkehrsplan/praxisbeispiele (letzter Zugriff 28.06.2011)
- [21] www.begegnungszonen.ch (letzter Zugriff 28.06.2011)
- [22] www.bikeandride.de (letzter Zugriff 28.06.2011)
- [23] www.stadt-salzburg.at (letzter Zugriff 13.06.2011)
- [24] www.janwerthmann.de (letzter Zugriff 13.06.2011)
- [25] www.feuerbach.de (Pressemitteilung vom 24.06.2010)
- [26] www.zweirad-kisskalt.de (letzter Zugriff 23.06.2011)
- [27] www.orion.bausysteme.de (letzter Zugriff 13.06.2011)
- [28] www.gronard.de (letzter Zugriff 13.06.2011)
- [29] www.radland-steiermark.at (letzter Zugriff 23.06.2011)
- [30] www.gallery.lithonplus.de (letzter Zugriff 24.06.2011)

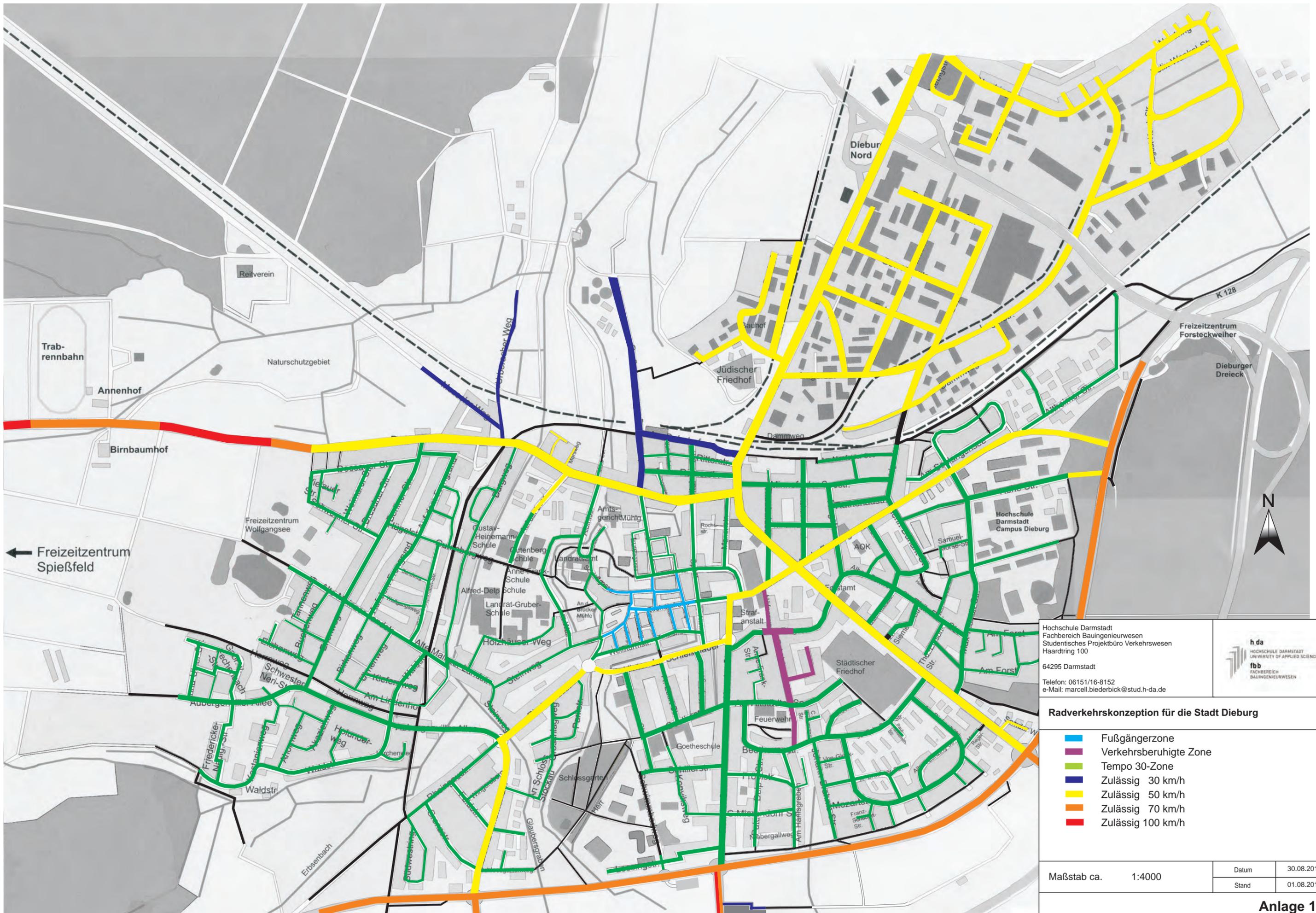
Bilderverzeichnis

Bild 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen [6].....	11
Bild 2: Belastungsauswahl zur Vorauswahl von Radverkehrsführung bei zweistreifigen Stadtstraßen [6].....	12
Bild 3: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen [6].....	13
Bild 4: Trennung Geh-/Radweg durch farbiges Pflaster (Rheingaustraße)	18
Bild 5: Farbig falsch ausgebildete Furt im Einmündungsbereich.....	18
Bild 6: Trampelpfad entlang K128	19
Bild 7: Trampelpfad über Bahngleis am Ende des Dammwegs	19
Bild 8: Fehlende Führungselemente am Knotenpunktsarm Altstadt	19
Bild 9: Mangel Radverkehrsführung am Kreisverkehrsplatz Rheingaustraße	19
Bild 10: Fehlende Radverkehrsanlage (Frankfurter Straße)	20
Bild 11: Fehlende Radverkehrsanlagen (K128).....	20
Bild 12: Radabstellanlagen im Bereich der Haltestelle „Post“	23
Bild 13: Radabstellanlagen am Bahnhof Dieburg	23
Bild 14: Radabstellanlagen im Bereich der evangelischen Kirche	24
Bild 15: Radabstellanlagen am Rathaus	24
Bild 16: Felgenklemmer am Aldi-Einkaufsmarkt (Lagerstraße).....	24
Bild 17: Felgenklemmer am Anfang der Fußgängerzone (Zuckerstraße)	24
Bild 18: Felgenklemmer an einer Sporthalle (Schwimmbadweg).....	25
Bild 19: Felgenklemmer an einem Kindergarten.....	25
Bild 20: Abgestellte Fahrräder in der Fußgängerzone (Zuckerstraße)	25
Bild 21: Abgestellte Fahrräder vor der Fußgängerzone (Badgasse)	25
Bild 22: Wegweiser in Dieburg (Am Bahnhof)	26
Bild 23: Öffnung von Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung (Steinweg).....	28
Bild 24: Informationsstand zum Thema Radverkehr auf dem Maimarkt in Dieburg.....	31
Bild 25: Verteilung der Befragten nach Altersgruppen und Geschlecht (Basis 106 Fragebögen)	32
Bild 26: Häufigkeit der Nutzung des Fahrrades der Befragten (Basis 106 Fragebögen)	32
Bild 27: Grund zur Nutzung des Fahrrads - Mehrfachnennung möglich (Basis 106 Fragebögen)	32
Bild 28: Übersicht und Benotung zu Aussagen „Wie fahrradfreundlich ist Dieburg“	33
Bild 29: Herkunft der Schüler nach Schule.....	37
Bild 30: Verkehrsmittelwahl aus Schülerbefragung (Basis: 1434 Fragebögen)	38
Bild 31: Gründe für die Nichtbenutzung des Fahrrads (Basis: 943 Fragebögen)	40
Bild 32: Gründe für die Nutzung des Fahrrads (Basis: 491 Fragebögen).....	41
Bild 33: Bevorrechtigte Fuß- und Radverkehrsachse in Dorsten [20]	46
Bild 34: Bevorrechtigte Fuß- und Radverkehrsachse in Lemgo [20]	46
Bild 35: Furtmarkierungen in Einmündungsbereichen [15]	47

Bild 36: Übergang Radweg auf Schutzstreifen mittels Rampe [6].....	48
Bild 37: Übergang mit überfahrbaren Bord im Einmündungsbereich	48
Bild 38: Übergang Fuß-/Radweg auf Schutzstreifen mittels Rampe in Köln [17].....	48
Bild 39: Übergang auf Schutzstreifen mit Versatz in Köln [17].....	48
Bild 40: Hochwertige und nutzerfreundliche Abstellanlage in Dieburg	49
Bild 41: Überdachte Hängevorrichtung als Radabstellanlage [28]	49
Bild 42: Anordnung von Fahrradstellplätzen im Straßenraum [29].....	50
Bild 43: Fahrradparken im Bereich von Geschäften [29]	50
Bild 44: Doppelstockparker in einer Fahrradabstellstation [22]	50
Bild 45: Fahrradkleingarage mit Zulassungsbeschränkung [22]	50
Bild 46: Fahrradstation und Verleihservice am Hauptbahnhof in Darmstadt	52
Bild 47: Öffentliche Ausleihstation mit Hinweisschild zur Funktionsweise [22].....	52
Bild 48: Kostenlose Self-Service-Station für Radfahrer in Salzburg [23]	53
Bild 49: Öffentliche Luftpumpenstation für Fahrräder in Münster [24]	53
Bild 50: Betreute Fahrrad-Service-Station in Stuttgart [25].....	54
Bild 51: Waschanlage für Fahrräder [26].....	54
Bild 52: Eigenständige Aufbewahrungssysteme für Fahrradgepäck [27]	54
Bild 53: Kombiniertes Aufbewahrungssystem für Fahrradgepäck [27].....	54
Bild 54: Beispieldarstellung alternierende Schutzstreifen [16]	60
Bild 55: Alternierende Schutzstreifen in der Leonberger Straße der Stadt Leonberg [18]	61
Bild 56: Eingerichtete Begegnungszone in der Stadt Basel [21].....	62
Bild 57: Eingerichtete Begegnungszone in der Gemeinde Horw [21].....	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Grundlegende Entwurfsanforderungen an Radverkehrsnetze [6].....	10
Tabelle 2: Anzahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung im Stadtgebiet nach Schwere der Verletzung und Jahr	29
Tabelle 3: Kategorien für Mängelnennungen auf der Übersichtskarte.....	34
Tabelle 4: Übersicht Mängelliste aus Bürgerbeteiligung	35
Tabelle 5: Stark belastete Straßenbereiche bei der Anreise mit dem Fahrrad	42
Tabelle 6: Übersicht an genannten Mängeln aus der Schülerbefragung.....	43



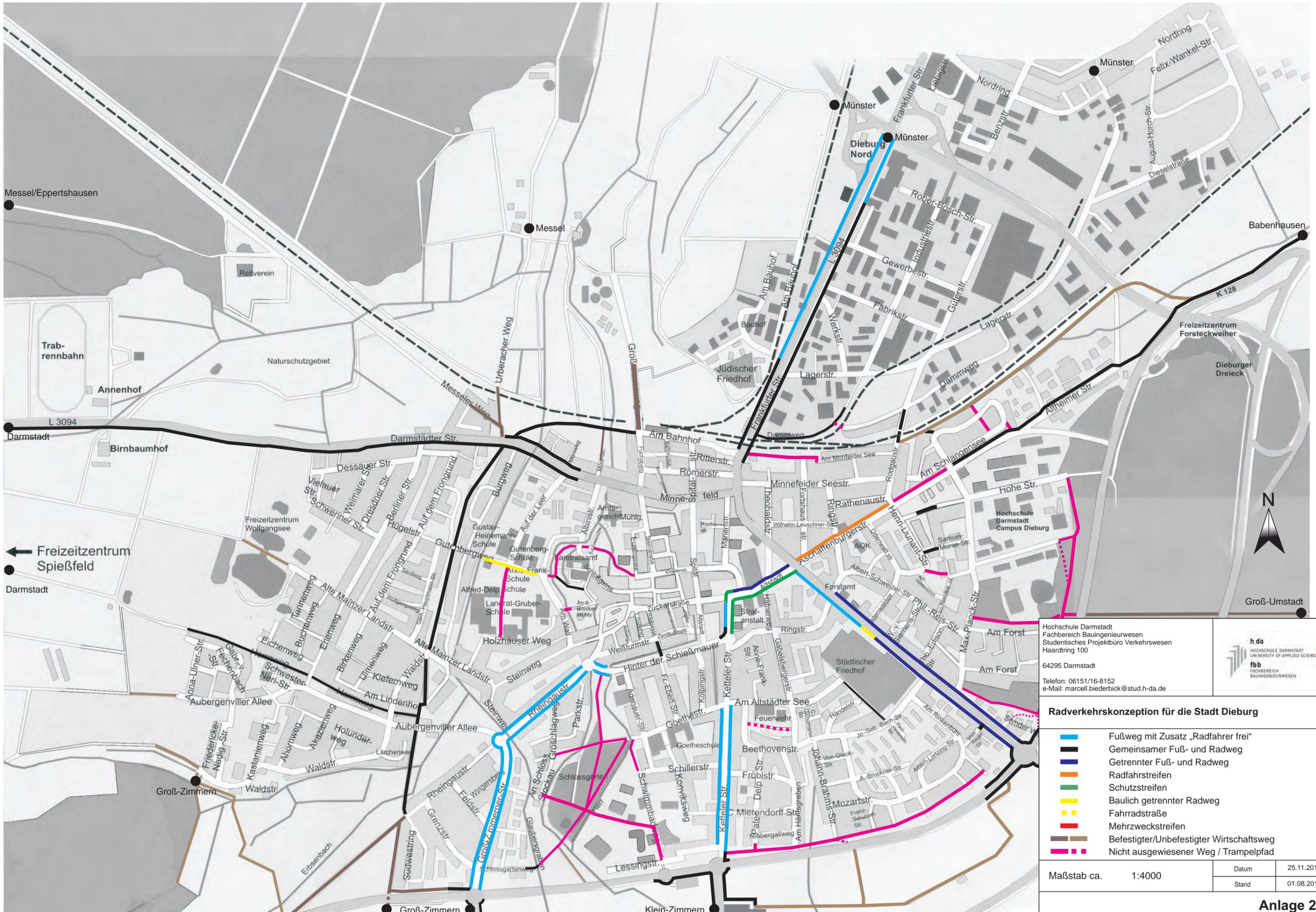
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigte Zone
- Tempo 30-Zone
- Zulässig 30 km/h
- Zulässig 50 km/h
- Zulässig 70 km/h
- Zulässig 100 km/h

Maßstab ca.	1:4000	Datum	30.08.2010
		Stand	01.08.2010



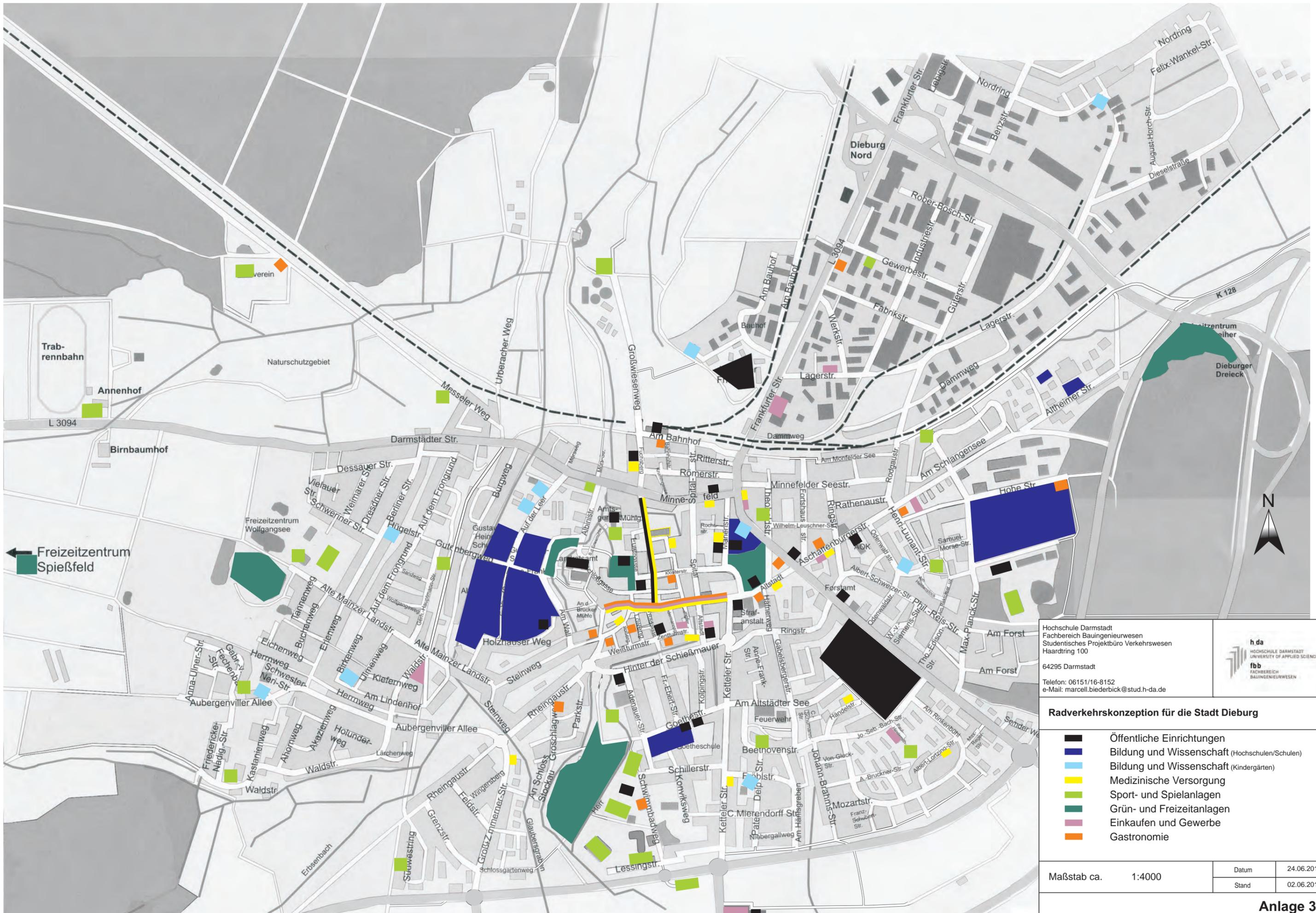
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg	
—	Fußweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
—	Gemeinsamer Fuß- und Radweg
—	Getrennter Fuß- und Radweg
—	Radfahrstreifen
—	Schutzstreifen
—	Baulich getrennter Radweg
- - -	Fahrradstraße
—	Mehrzweckstreifen
—	Befestigter/Unbefestigter Wirtschaftsweg
- - -	Nicht ausgewiesener Weg / Trampelpfad

Maßstab ca.	1:4000	Datum	25.11.2010
		Stand	01.08.2010

Anlage 2
 Aktuelle Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet



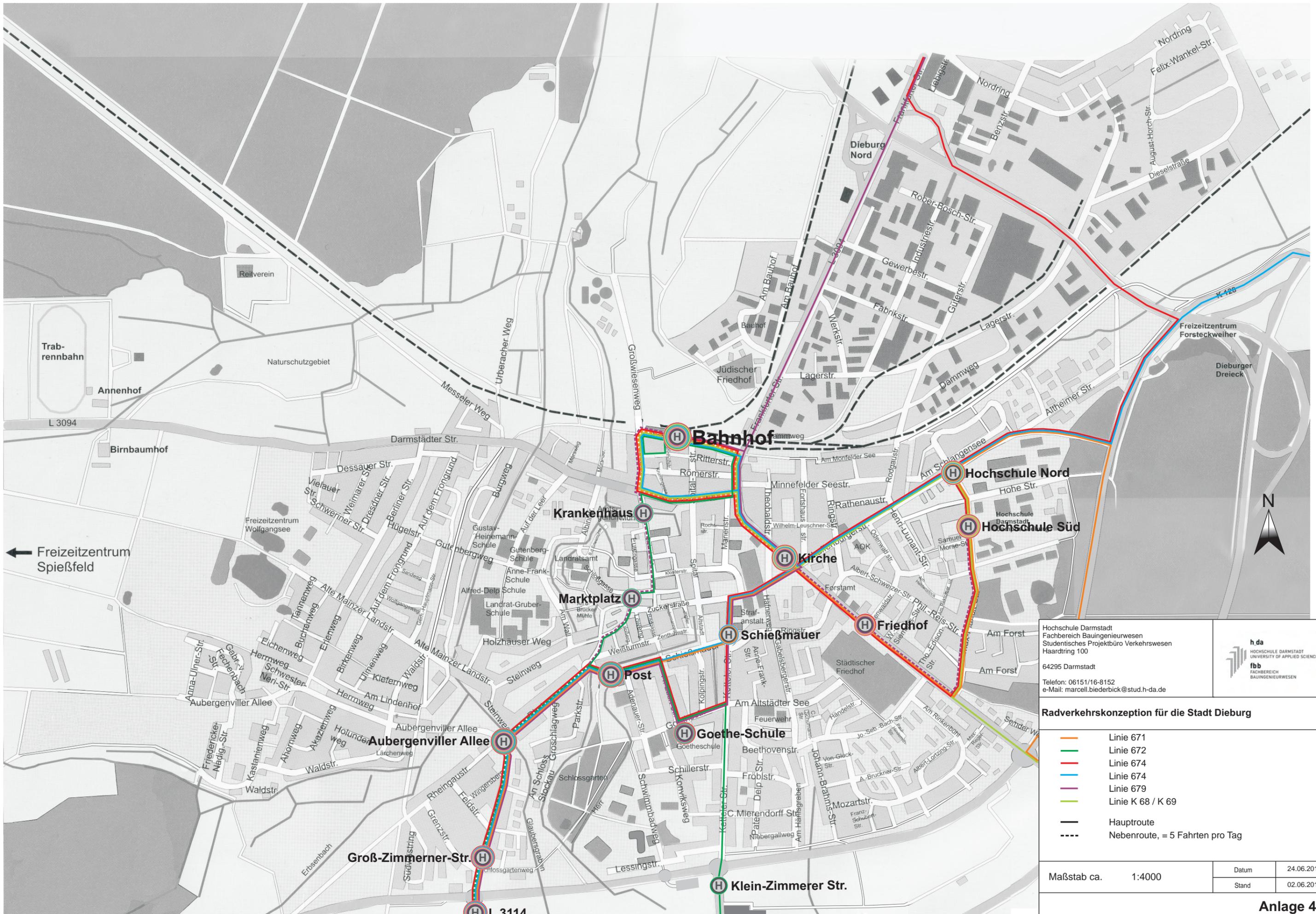
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg	
■	Öffentliche Einrichtungen
■	Bildung und Wissenschaft (Hochschulen/Schulen)
■	Bildung und Wissenschaft (Kindergärten)
■	Medizinische Versorgung
■	Sport- und Spielanlagen
■	Grün- und Freizeitanlagen
■	Einkaufen und Gewerbe
■	Gastronomie

Maßstab ca.	1:4000	Datum	24.06.2010
		Stand	02.06.2010

Anlage 3
 Quellen und Ziele im Stadtgebiet



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de

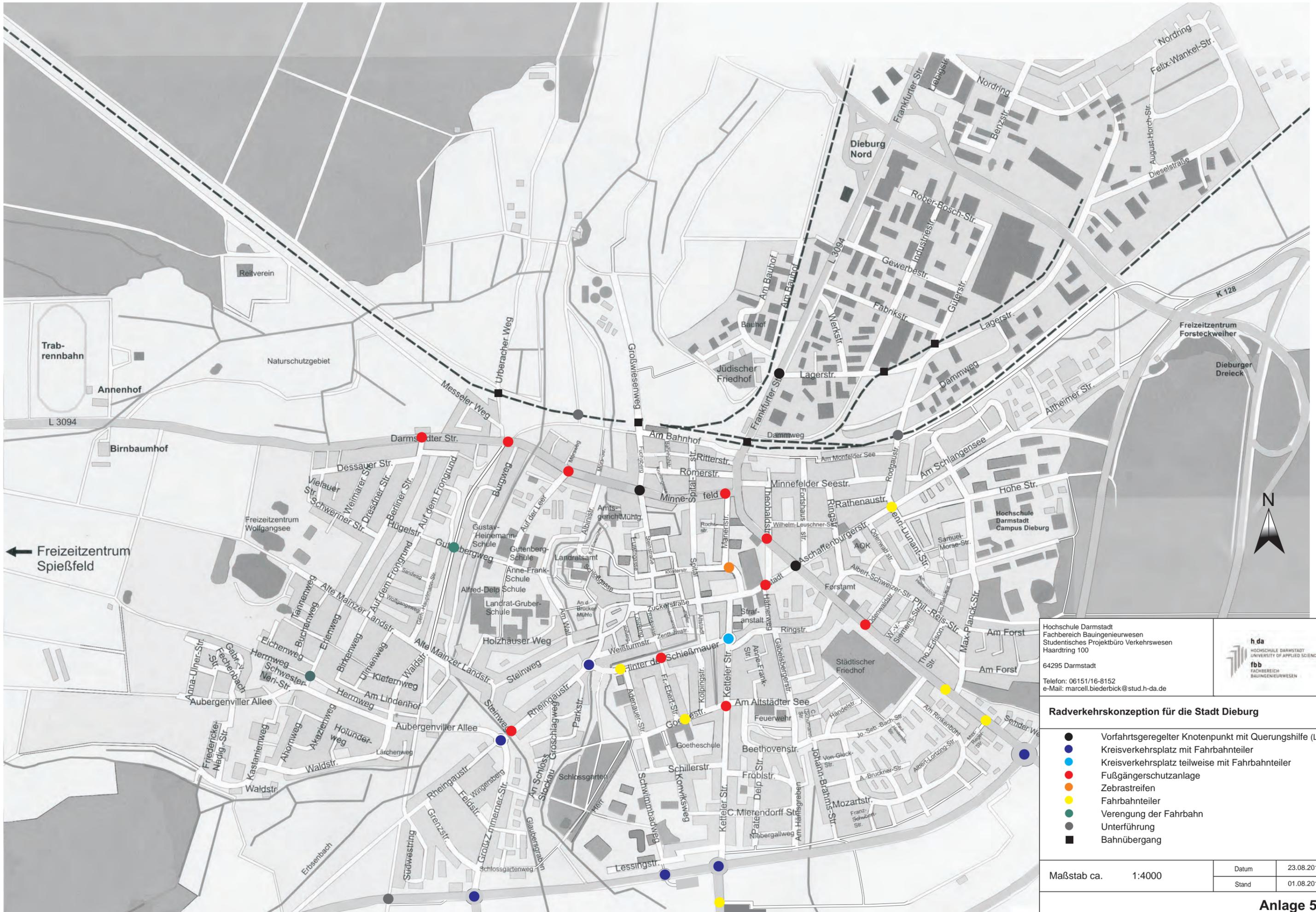


Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Linie 671
- Linie 672
- Linie 674
- Linie 674
- Linie 679
- Linie K 68 / K 69
- Hauptroute
- - -** Nebenroute, = 5 Fahrten pro Tag

Maßstab ca.	1:4000	Datum	24.06.2010
		Stand	02.06.2010

Anlage 4
 Buslinien und Haltestellen im Stadtgebiet



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de

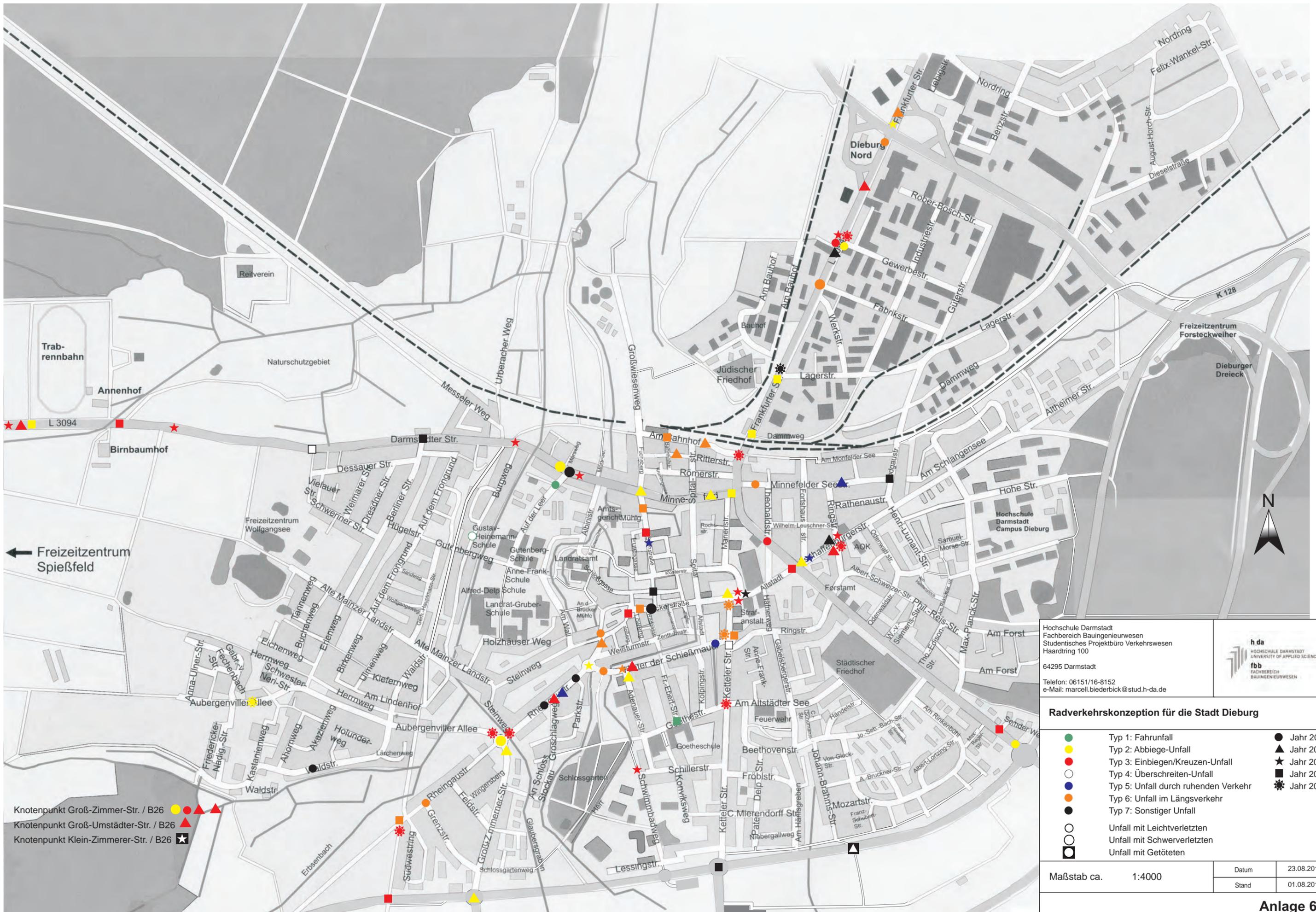


Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt mit Querungshilfe (LSA)
- Kreisverkehrsplatz mit Fahrbahnteiler
- Kreisverkehrsplatz teilweise mit Fahrbahnteiler
- Fußgängerschutzanlage
- Zebrastrifen
- Fahrbahnteiler
- Verengung der Fahrbahn
- Unterführung
- Bahnübergang

Maßstab ca.	1:4000	Datum	23.08.2010
		Stand	01.08.2010

Anlage 5
 Zentrale Querungsstellen im Stadtgebiet



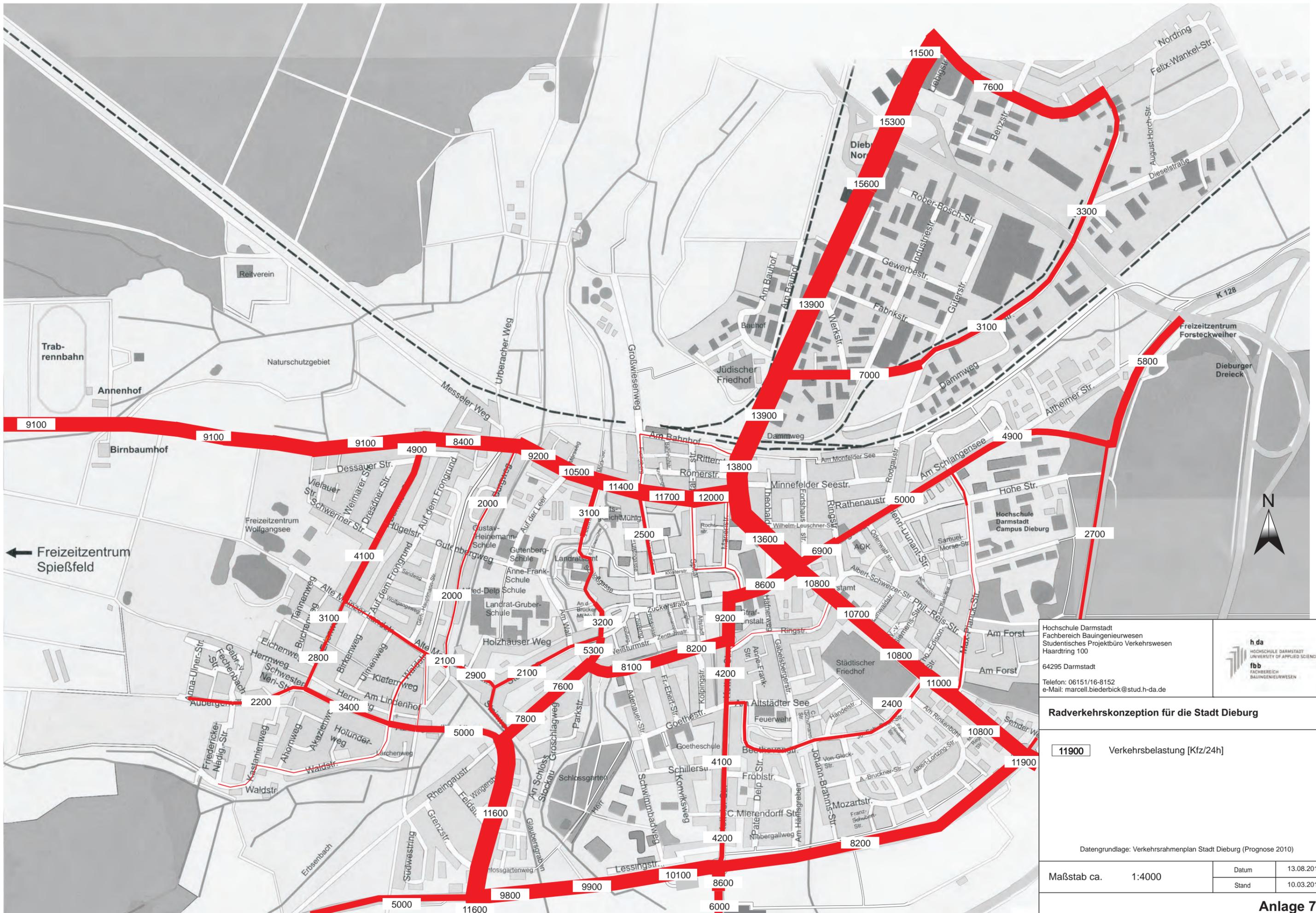
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg			
●	Typ 1: Fahrunfall	●	Jahr 2006
●	Typ 2: Abbiege-Unfall	▲	Jahr 2007
●	Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall	★	Jahr 2008
○	Typ 4: Überschreiten-Unfall	■	Jahr 2009
●	Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr	★	Jahr 2010
●	Typ 6: Unfall im Längsverkehr		
●	Typ 7: Sonstiger Unfall		
○	Unfall mit Leichtverletzten		
○	Unfall mit Schwerverletzten		
●	Unfall mit Getöteten		

Maßstab ca.	1:4000	Datum	23.08.2010
		Stand	01.08.2010

Anlage 6
 Unfälle mit Radfahrereteiligung



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

11900 Verkehrsbelastung [Kfz/24h]

Datengrundlage: Verkehrsrahmenplan Stadt Dieburg (Prognose 2010)

Maßstab ca.	1:4000	Datum	13.08.2010
		Stand	10.03.2010

Anlage 7
 Verkehrsbelastung auf den Hauptachsen

Schüler(-innen)fragebogen



Angaben zur Schule:

Schule: Marienschule Goetheschule Alfred-Delp-Schule
 Klasse: 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13

Persönliche Angaben:

Geschlecht: weiblich männlich
 Wohnort: Altheim Babenhausen Breitefeld Dieburg Eppertshausen
 Groß-Umstadt Groß-Zimmern Gundernhausen Klein-Zimmern Messel
 Münster Schaaheim Roßdorf Sonstiges: _____

Stadtteil: _____ Straße: _____

Welche Verkehrsmittel benutzt Du auf Deinem Schulweg?

	5x / Woche	3-4x / Woche	1-2x / Woche
zu Fuß/Roller/Board	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mofa/Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus (öffentl. Verkehr)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bahn (öffentl. Verkehr)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Auswahl ist Jahreszeitabhängig

Welche Linien werden genutzt?

Hauptsächlich: Alternativ:
 ich muss unterwegs umsteigen (Wegekette)

Warum fährst Du immer/ fast immer mit dem Fahrrad zur Schule?

Ich habe keine andere Möglichkeit.
 es ist die schnellste Verbindung.
 Ich kann mich mit meinen Freunden treffen
 Ich mag andere Verkehrsmittel nicht.
 Ich komme immer pünktlich.
 Ich bin flexibler.
 Sonstiges: _____

Weshalb wird das Fahrrad nie oder selten für den Schulweg benutzt?

Ich wohne in der Nähe der Schule.
 Fahrt zur Schule dauert mir zu lange.
 Zu sehr wetterabhängig.
 Zu gefährlicher Schulweg/ fühle mich nicht sicher.
 Andere Verkehrsmittel benutze ich lieber.
 Es ist eine direkte Busverbindung vorhanden.
 Es ist eine Mitfahrgelegenheit vorhanden (Eltern, Freunde).
 Abgestellte Räder werden beschädigt oder Teile gestohlen.
 Sonstiges: _____

Bewerte folgende Aspekte bei der Fahrradanreise:

	1	2	3	4	5	6
Stellplatzangebot	<input type="checkbox"/>					
Entfernung Schulgebäude/Stellplätze	<input type="checkbox"/>					
Schutz vor Diebstahl	<input type="checkbox"/>					
Gefahr von Vandalismus	<input type="checkbox"/>					

Bewerte folgende Aspekte für deine Anreise:

	1	2	3	4	5	6
Stellplatzangebot (PKW/ Mofa)	<input type="checkbox"/>					
Haltemöglichkeiten an der Schule	<input type="checkbox"/>					
Entfernung Bushaltestelle-Schule	<input type="checkbox"/>					
Ausstattung Bushaltestelle	<input type="checkbox"/>					
Verkehrssituation an der Schule	<input type="checkbox"/>					

Kennzeichne bitte Deinen Schulweg mit einem Farbstift im Stadtplan auf der Rückseite und markiere besonders gefährliche Stellen durch einen Kreis.

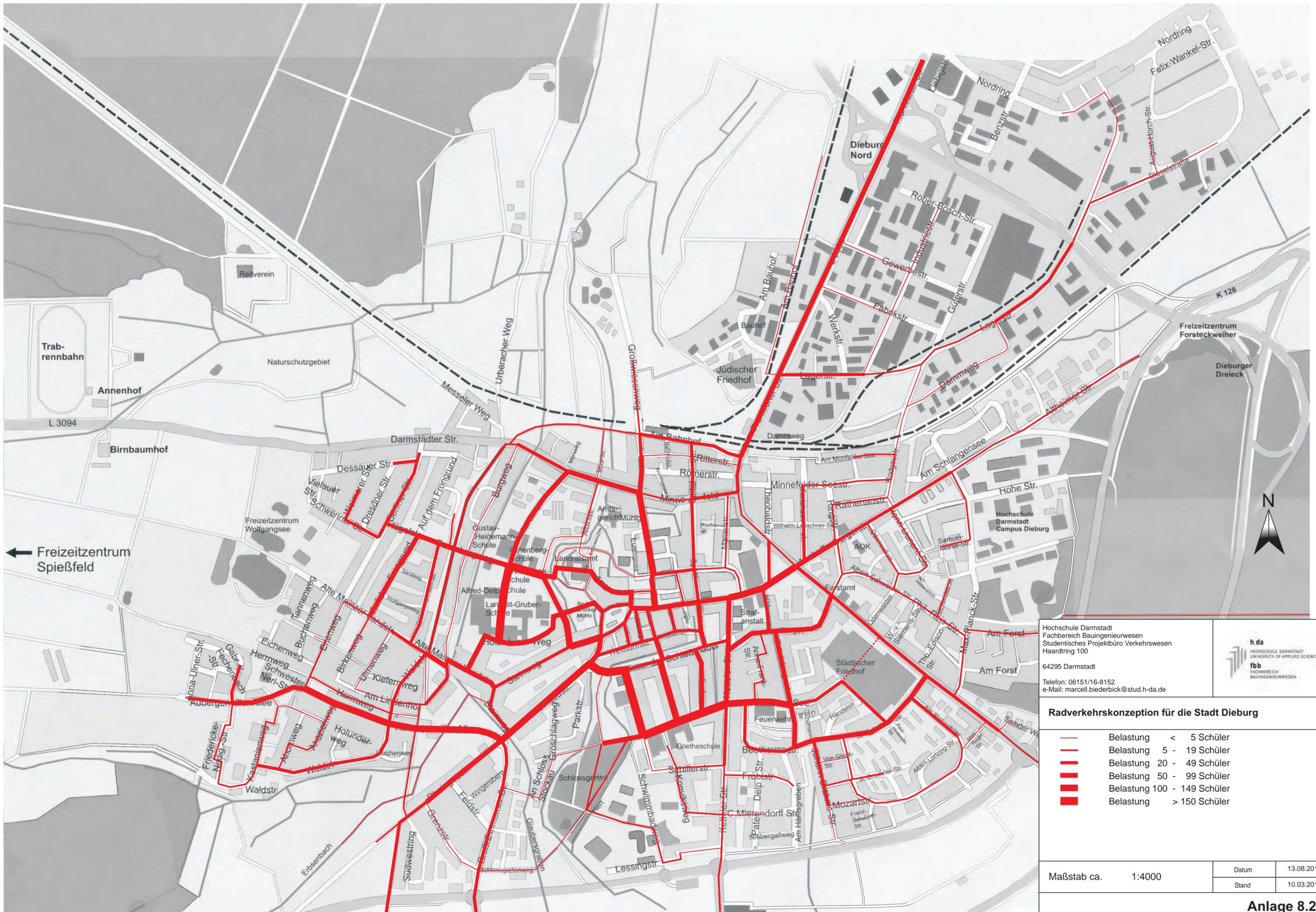
Warum ist es hier gefährlich?



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg	
Datum	13.08.2010
Stand	10.03.2010



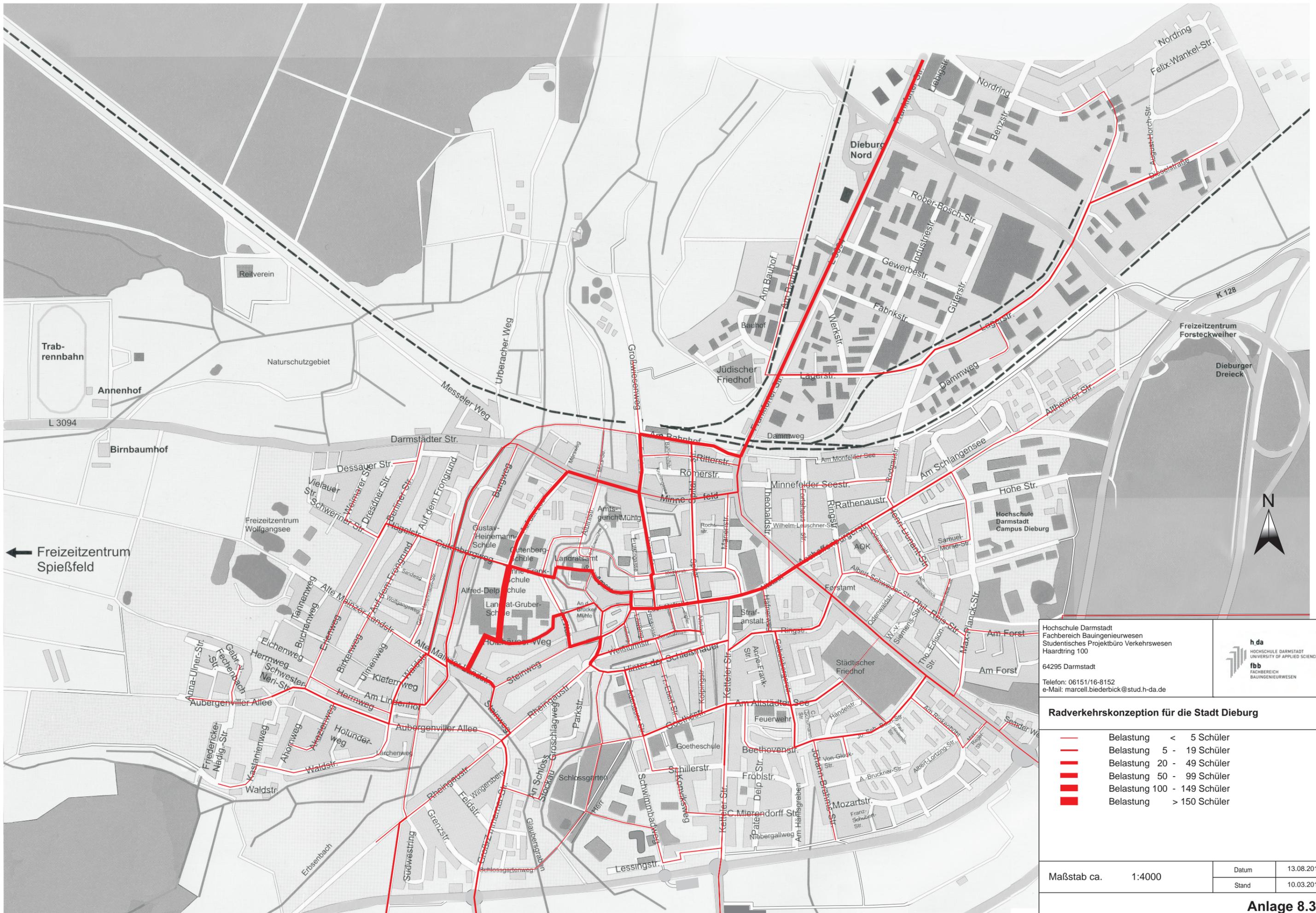
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

	Belastung < 5 Schüler
	Belastung 5 - 19 Schüler
	Belastung 20 - 49 Schüler
	Belastung 50 - 99 Schüler
	Belastung 100 - 149 Schüler
	Belastung > 150 Schüler

Maßstab ca.	1:4000	Datum	13.08.2010
		Stand	10.03.2010



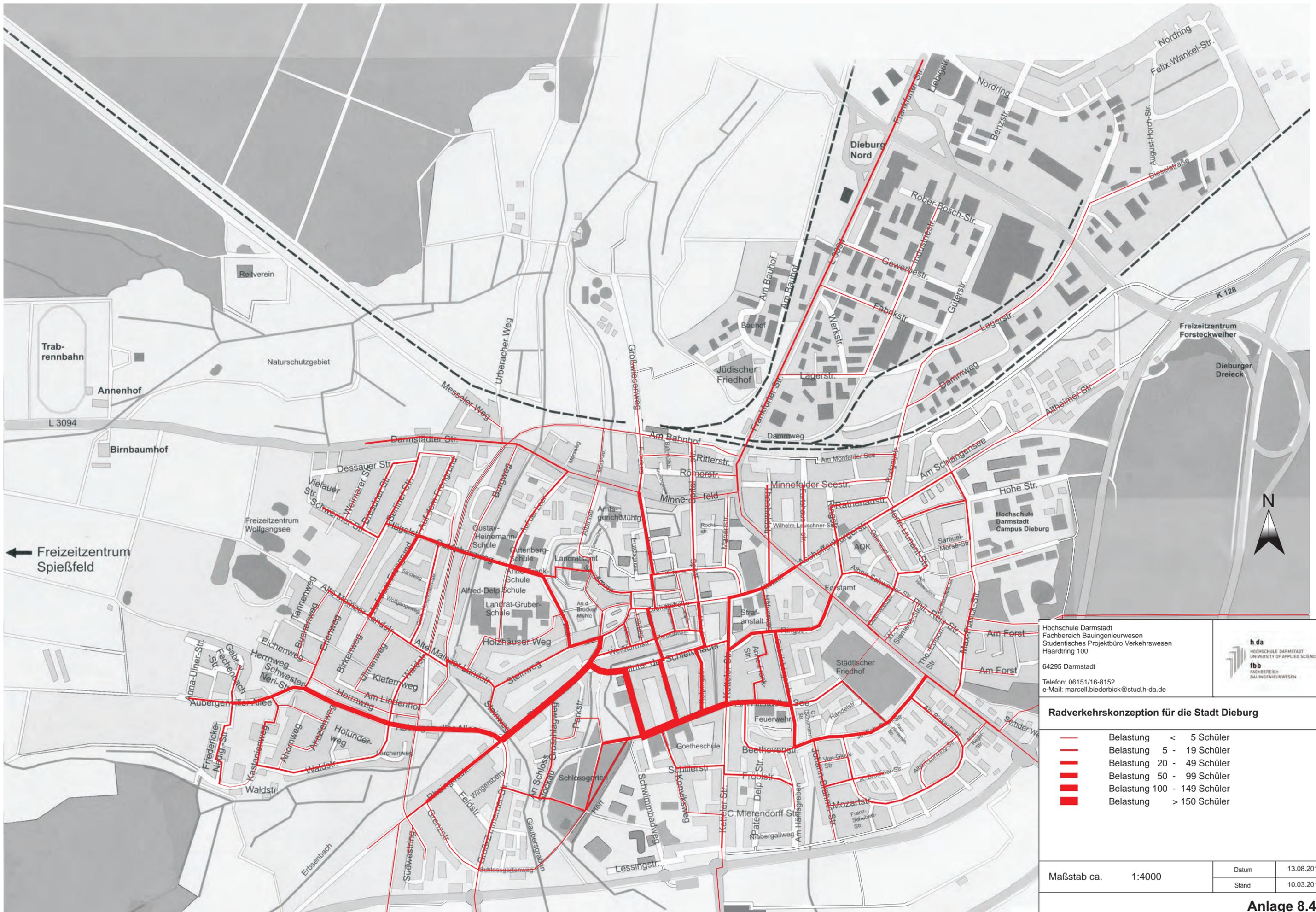
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

	Belastung < 5 Schüler
	Belastung 5 - 19 Schüler
	Belastung 20 - 49 Schüler
	Belastung 50 - 99 Schüler
	Belastung 100 - 149 Schüler
	Belastung > 150 Schüler

Maßstab ca. 1:4000	Datum	13.08.2010
	Stand	10.03.2010



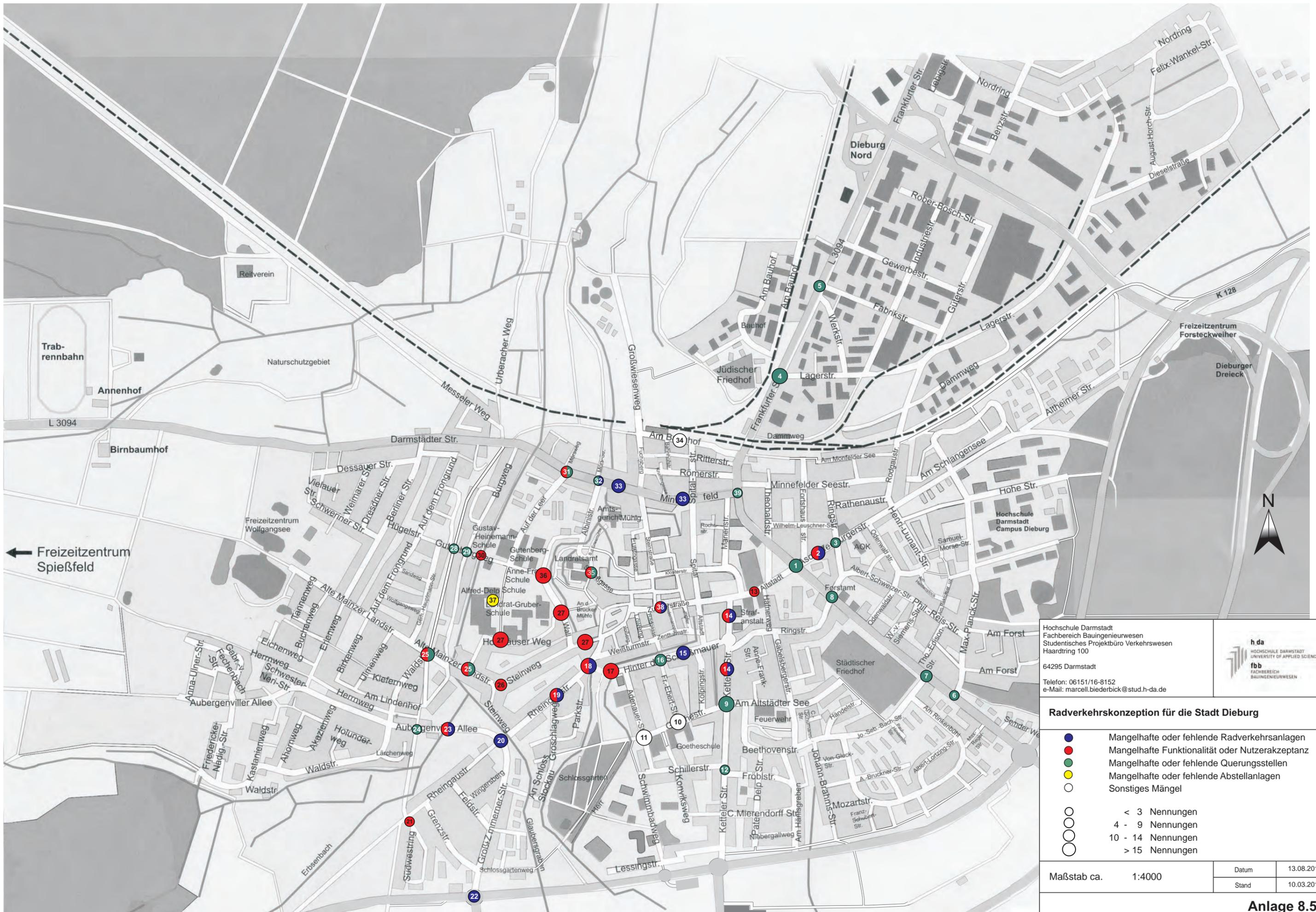
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

	Belastung < 5 Schüler
	Belastung 5 - 19 Schüler
	Belastung 20 - 49 Schüler
	Belastung 50 - 99 Schüler
	Belastung 100 - 149 Schüler
	Belastung > 150 Schüler

Maßstab ca.	1:4000	Datum	13.08.2010
		Stand	10.03.2010



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg	
● (Blue)	Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen
● (Red)	Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz
● (Green)	Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen
● (Yellow)	Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen
○ (White)	Sonstiges Mängel
○ (Small)	< 3 Nennungen
○ (Medium)	4 - 9 Nennungen
○ (Large)	10 - 14 Nennungen
○ (Very Large)	> 15 Nennungen

Maßstab ca.	1:4000	Datum	13.08.2010
		Stand	10.03.2010

Anlage 8.5
Mängelkarte aus Schülerbefragung



Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de			
Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg			
<ul style="list-style-type: none"> ● Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen ● Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz ● Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen ● Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen ○ Sonstiges Mängel 			
Maßstab ca. 1:4000		Datum	13.08.2010
		Stand	10.08.2010
Anlage 8.6			
Fotodokumentation Mängel aus Schülerbefragung			



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen
- Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz
- Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen
- Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen
- Sonstiges Mängel

Maßstab ca. 1:4000

Datum	13.08.2010
Stand	10.08.2010

Anlage 8.6

Fotodokumentation Mängel aus Schülerbefragung

Fähnchen – Nummer:

Straßenname / Kreuzung: _____

Um was handelt es sich

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Fehlende Verbindung | <input type="checkbox"/> Fehlende soziale Sicherheit |
| <input type="checkbox"/> Radverkehrsanlage mangelhaft | <input type="checkbox"/> Querungsmöglichkeiten |
| <input type="checkbox"/> Unzureichende Abstellanlagen | <input type="checkbox"/> Sonstiges |

Kurze Beschreibung der Problematik

Statistik

Alter: _____ Männlich (M) / Weiblich (W): _____

Wie häufig wird das Fahrrad benutzt?

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Fast jeden Tag | <input type="checkbox"/> Mehrmals wöchentlich |
| <input type="checkbox"/> Mehrmals monatlich | <input type="checkbox"/> So gut wie nie |

Zu welchem Zweck (mehrfache Nennungen möglich)

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Zur Arbeit | <input type="checkbox"/> Zum Einkaufen |
| <input type="checkbox"/> Zur Ausbildung | <input type="checkbox"/> Sonstiges |
| <input type="checkbox"/> Im Freizeitverkehr | |

Gründe für Nichtnutzung

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Witterung | <input type="checkbox"/> Fehlende Abstellanlagen |
| <input type="checkbox"/> Zu langsam / unbequem | <input type="checkbox"/> Zu gefährlich |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges | <input type="checkbox"/> Abstellanlagen sind nicht gesichert bzw. nicht witterungsgeschützt |

Wie fahrradfreundlich gestaltet sich Dieburg?

Bitte bewerten Sie, welche Aussage eher zutrifft

Fahrrad- und Verkehrsklima

- | | | | |
|---|---|--|---|
| Radfahren macht Spaß | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Radfahren ist Stress | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Radfahrer/innen werden bei uns als Verkehrsteilnehmer akzeptiert | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Radfahrer/innen werden bei uns ernst genommen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Bei uns fahren alle Bevölkerungs- und Altersgruppen mit dem Fahrrad | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Bei uns ist das Fahrrad eher ein Fahrzeug für Kinder | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Sicherheit beim Radfahren

- | | | | |
|---|---|---|---|
| Als Radfahrer/in fühlt man sich sicher | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Als Radfahrer/in fühlt man sich gefährdet | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Fußgängern/innen sind selten | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Fußgängern/innen sind häufig | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Autofahrern/innen sind selten | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Konflikte zwischen Radfahrern/innen und Autofahrern/innen sind häufig | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Fahrraddiebstahl kommt bei uns selten vor | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Fahrräder werden bei uns oft gestohlen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Komfort des Radfahrens

- | | | | |
|---|---|--|---|
| Radverkehrsanlagen sind in unserer Stadt angenehm breit | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Radverkehrsanlagen sind in unserer Stadt oft zu schmal | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Bei uns findet man überall an der Straße geeignete Abstellanlagen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Bei uns findet man an der Straße kaum geeignete Abstellanlagen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Stellenwert des Radverkehrs

- | | | | |
|---|---|--|---|
| Die Stadt überwacht, dass Autos nicht auf Radverkehrsanlagen parken | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Die Stadt duldet es, wenn Autofahrer/innen auf Radverkehrsanlagen parken | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Radverkehrsanlagen werden regelmäßig gereinigt | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Radverkehrsanlagen werden selten gereinigt | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Die Ampelschaltungen sind auf Radfahrer/innen abgestimmt | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Die Ampelschaltungen sind nicht auf Radfahrer/innen abgestimmt | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

Infrastruktur/Radverkehrsnetze

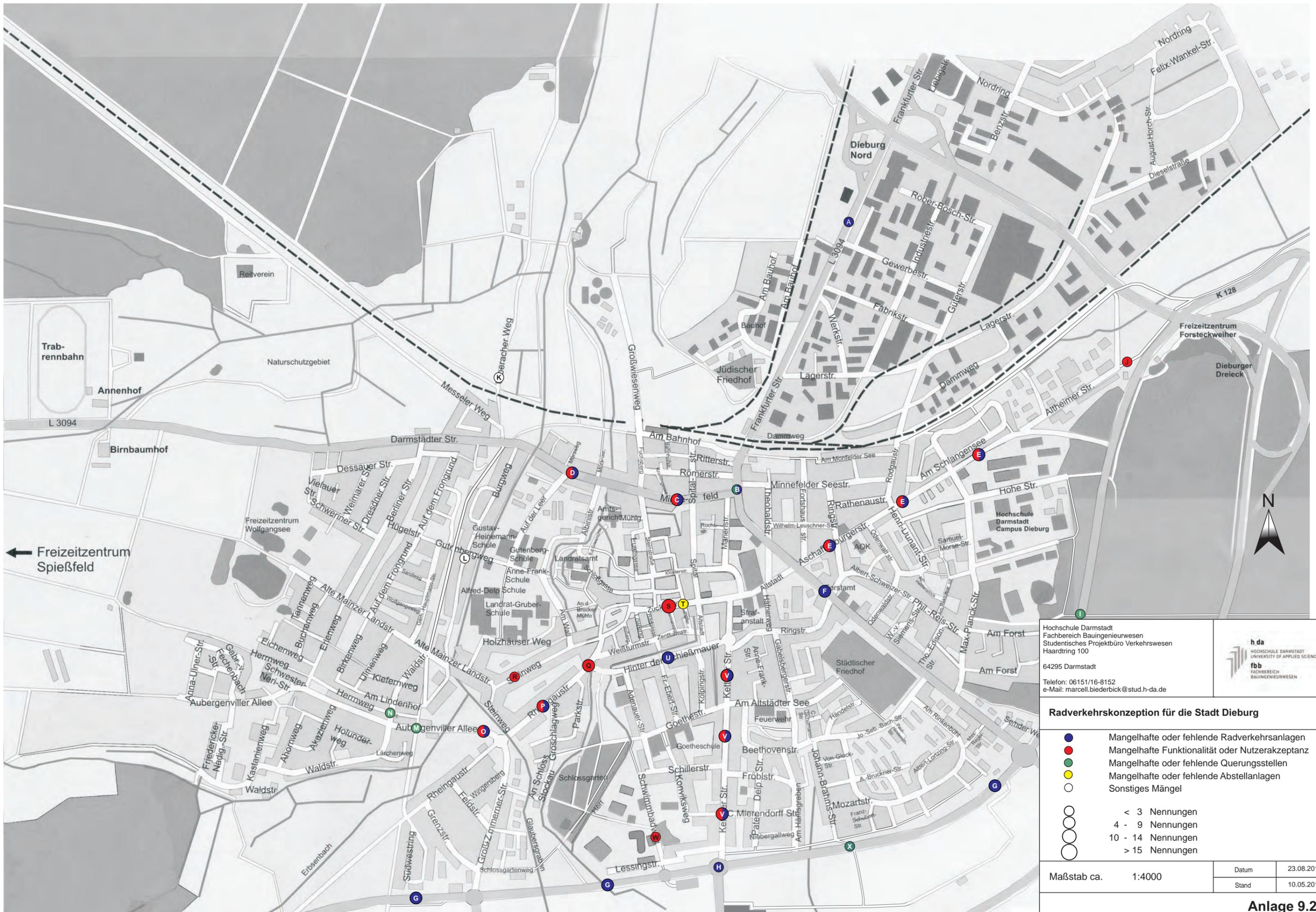
- | | | | |
|--|---|---|---|
| Bei uns kann man zügig und direkt Rad fahren | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Bei uns wird man behindert und muss Umwege fahren | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Radfahrer/innen können sich an Wegweisern orientieren | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Es fehlen Wegweiser | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Für die täglichen Wege mit dem Rad gibt es genügend Verbindungen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Es fehlen fahrradfreundliche Verbindungen | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

angelehnt an Fragebogen des ADFC-Fahrradklimas 2005 (www.adfc.de)

Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bauingenieurwesen
Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
Haardtring 100
64295 Darmstadt
Telefon: 06151/16-8152
e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

Datum	13.08.2010
Stand	10.04.2010



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen
 - Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz
 - Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen
 - Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen
 - Sonstiges Mängel
-
- < 3 Nennungen
 - 4 - 9 Nennungen
 - 10 - 14 Nennungen
 - > 15 Nennungen

Maßstab ca.	1:4000	Datum	23.08.2010
		Stand	10.05.2010

Anlage 9.2
Mängelkarte aus Bürgerbeteiligung



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de

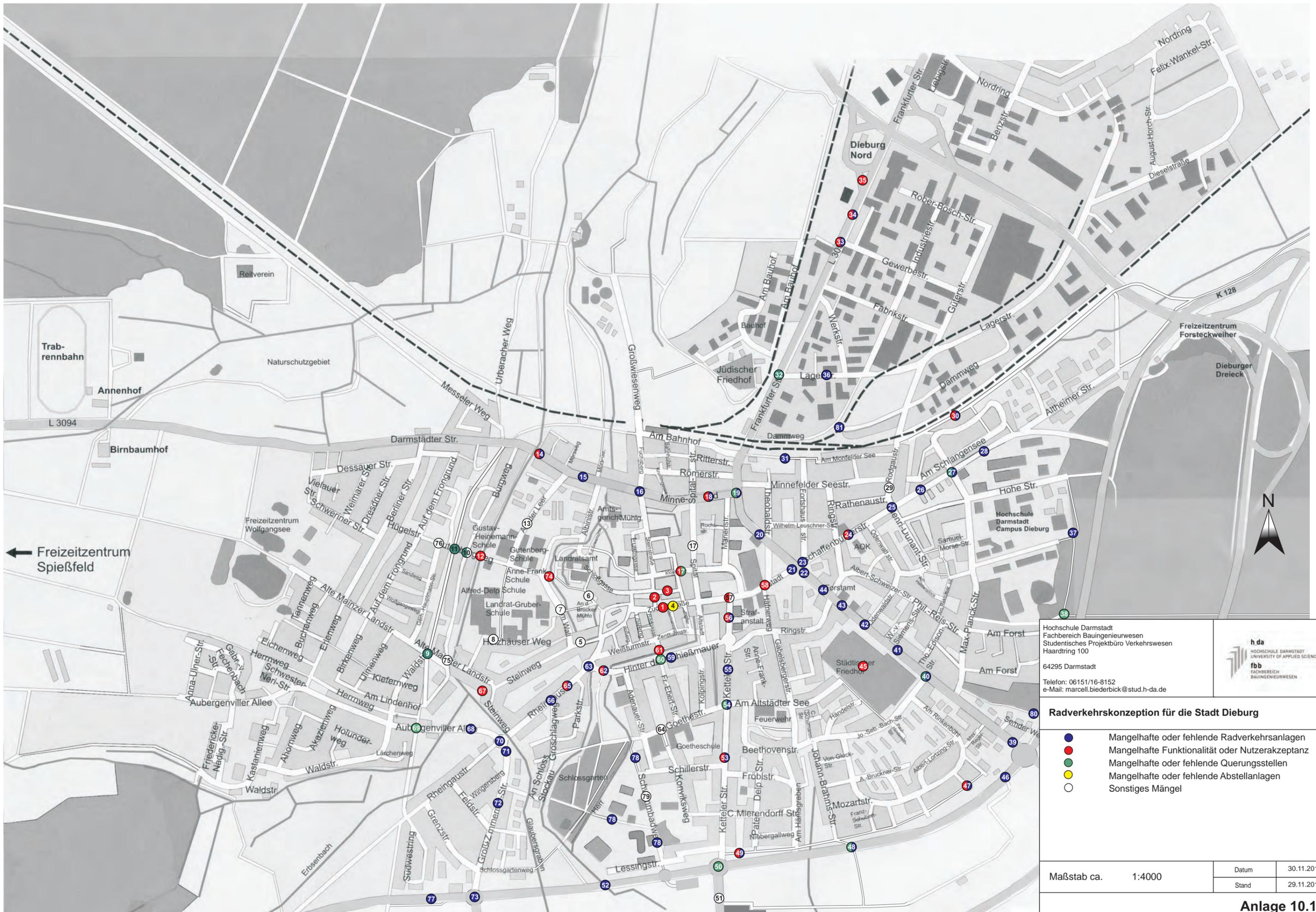


Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen
- Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz
- Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen
- Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen
- Sonstige Mängel

Maßstab ca.	1:4000	Datum	13.08.2010
		Stand	10.08.2010

Anlage 9.3
 Fotodokumentation Mängel aus Schülerbefragung



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen
- Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz
- Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen
- Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen
- Sonstiges Mängel

Maßstab ca.	1:4000	Datum	30.11.2010
		Stand	29.11.2010

Anlage 10.1
Mängelkarte aus Streckenbegehung



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen
- Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz
- Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen
- Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen
- Sonstige Mängel

Datum	30.11.2010
Stand	29.11.2010



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen
- Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz
- Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen
- Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen
- Sonstige Mängel

Maßstab ca. 1:4000	Datum	30.11.2010
	Stand	29.11.2010

Anlage 10.2
 Fotodokumentation Mängel aus Streckenbegehung



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Mangelhafte oder fehlende Radverkehrsanlagen
- Mangelhafte Funktionalität oder Nutzerakzeptanz
- Mangelhafte oder fehlende Querungsstellen
- Mangelhafte oder fehlende Abstellanlagen
- Sonstige Mängel

Maßstab ca. 1:4000

Datum 30.11.2010

Stand 29.11.2010



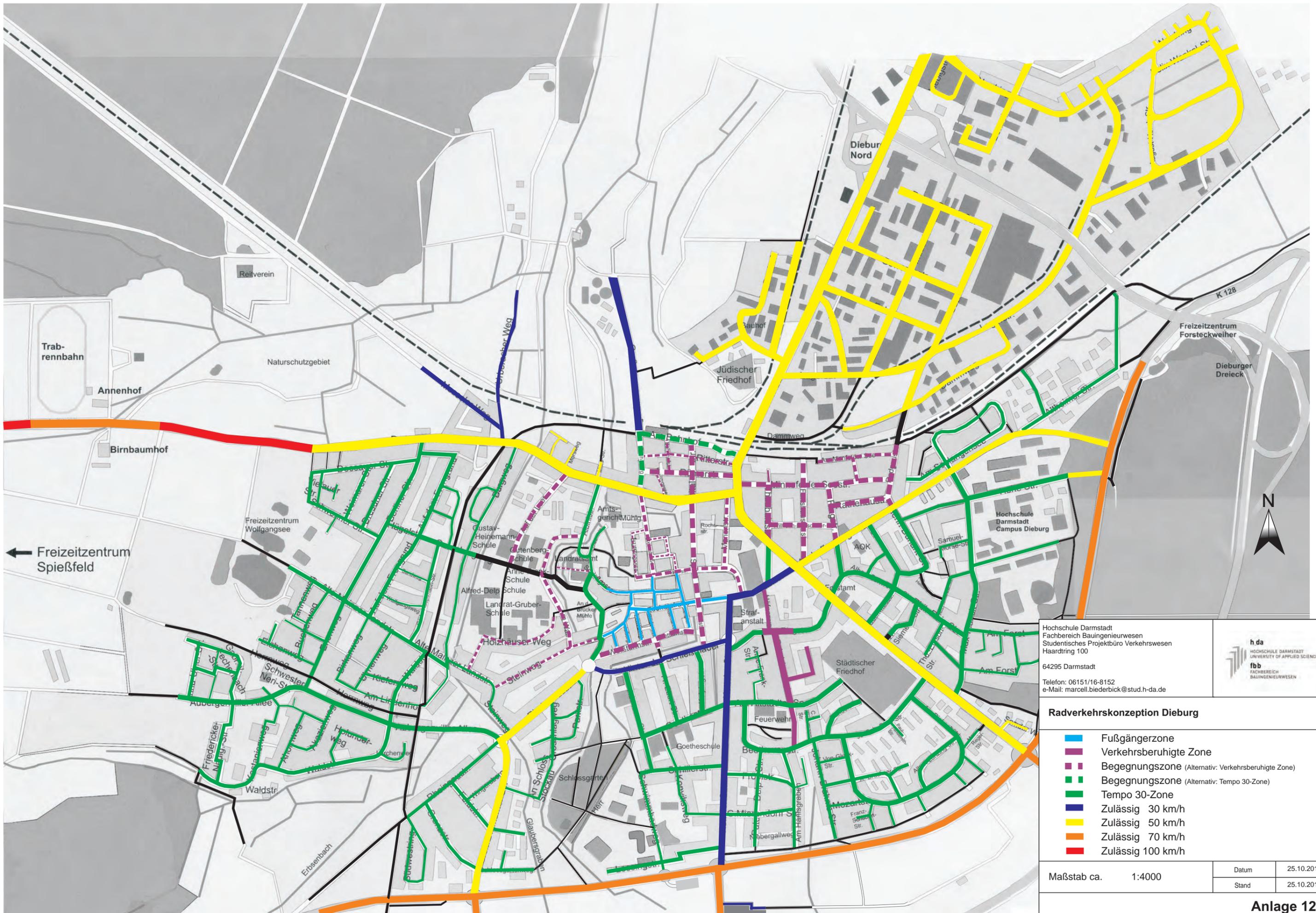
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Haupttrouten
- Nebenrouten
- Anschlüsse an übergeordnetes Radverkehrsnetz

Maßstab ca.	1:4000	Datum	16.06.2011
		Stand	16.06.2011



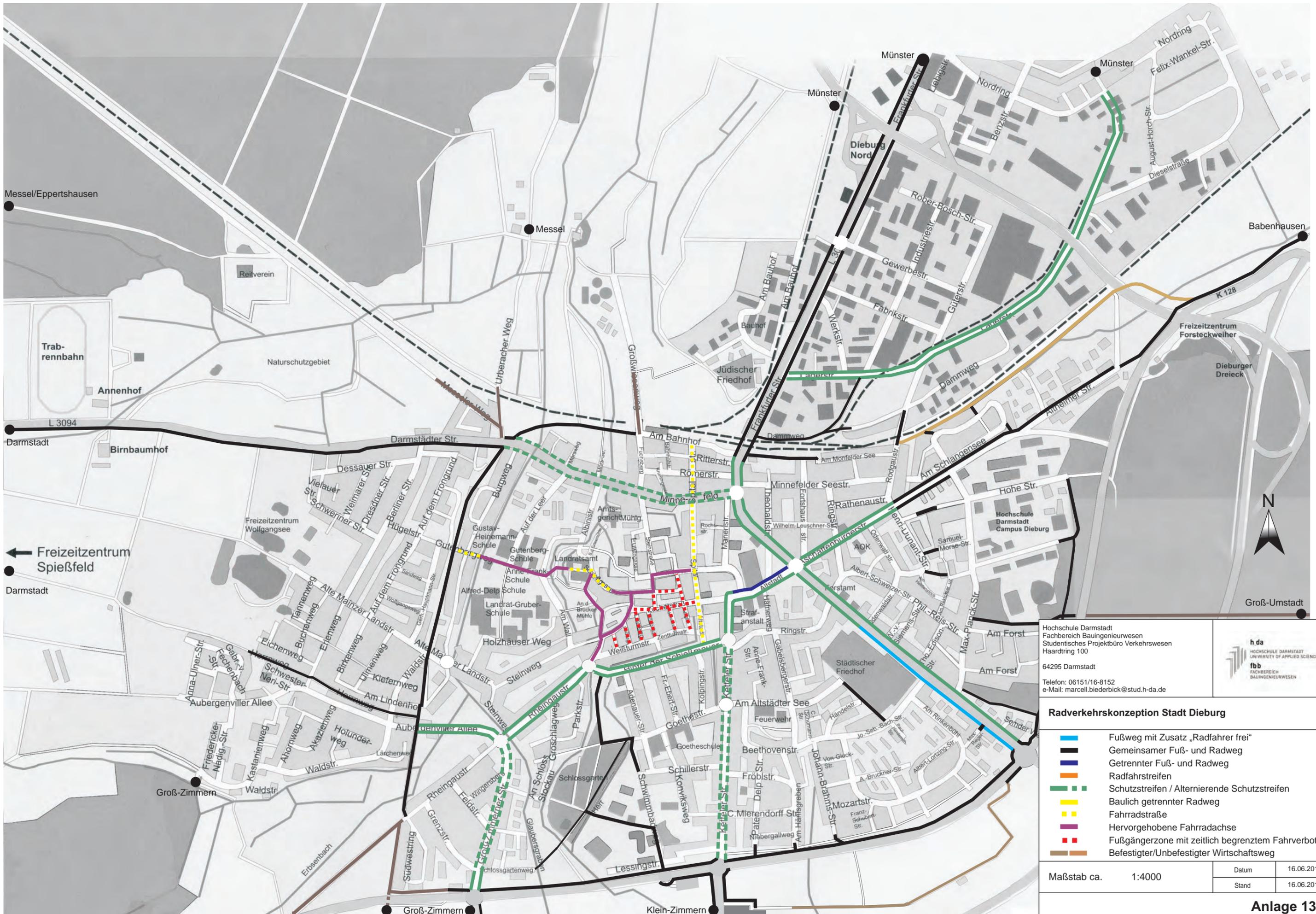
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption Dieburg	
■	Fußgängerzone
■	Verkehrsberuhigte Zone
■	Begegnungszone (Alternativ: Verkehrsberuhigte Zone)
■	Begegnungszone (Alternativ: Tempo 30-Zone)
■	Tempo 30-Zone
■	Zulässig 30 km/h
■	Zulässig 50 km/h
■	Zulässig 70 km/h
■	Zulässig 100 km/h

Maßstab ca. 1:4000	Datum	25.10.2010
	Stand	25.10.2010

Anlage 12
 Geplante Geschwindigkeiten im Stadtgebiet



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederick@stud.h-da.de



- Radverkehrskonzeption Stadt Dieburg**
- Fußweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
 - Gemeinsamer Fuß- und Radweg
 - Getrennter Fuß- und Radweg
 - Radfahrstreifen
 - - - Schutzstreifen / Alternierende Schutzstreifen
 - Baulich getrennter Radweg
 - Fahrradstraße
 - Hervorgehobene Fahrradachse
 - - - Fußgängerzone mit zeitlich begrenztem Fahrverbot
 - Befestigter/Unbefestigter Wirtschaftsweg

Maßstab ca.	1:4000	Datum	16.06.2011
		Stand	16.06.2011



← Freizeitzentrum
Spießfeld



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de

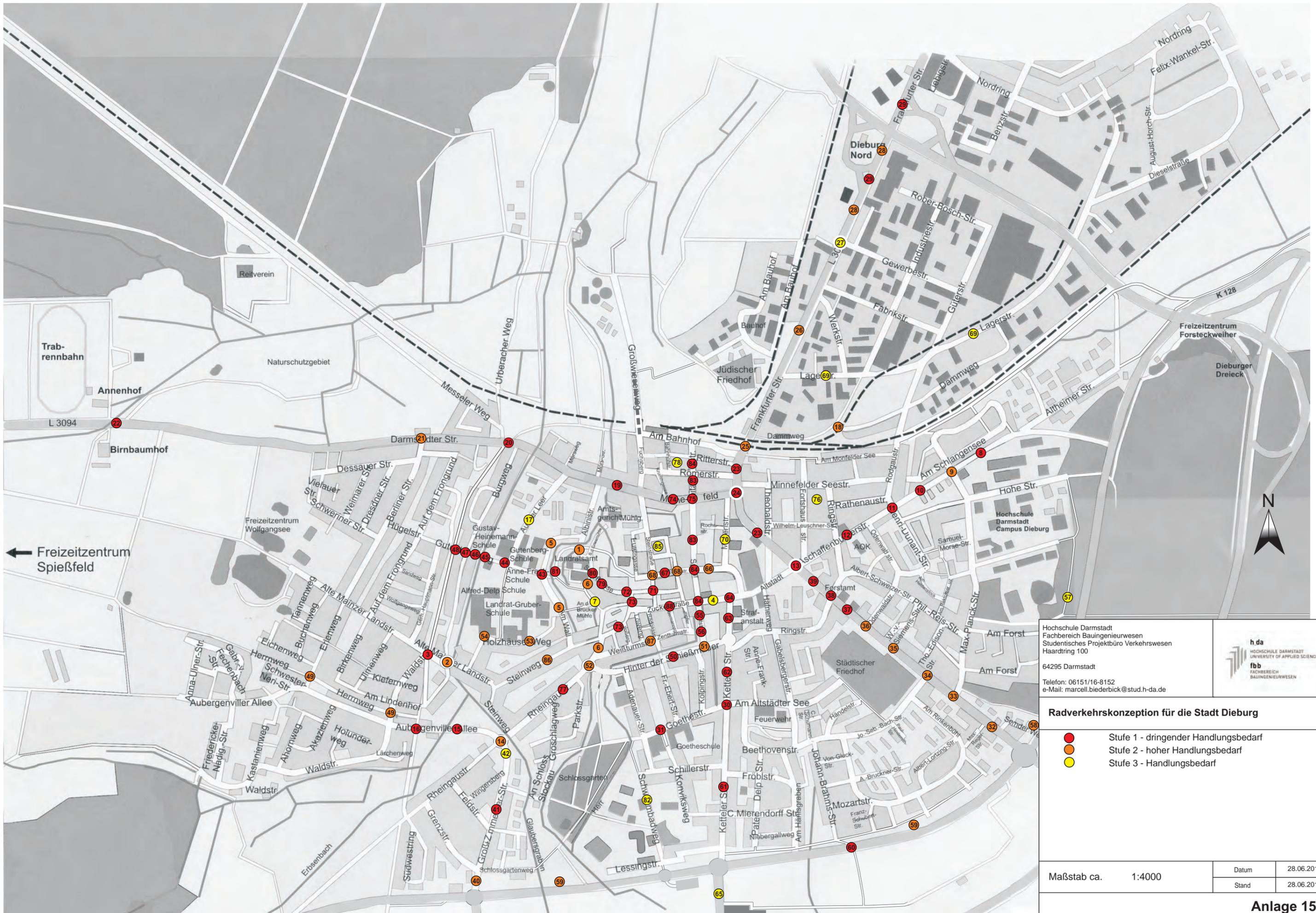


Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt mit Querungshilfe (LSA)
- Kreisverkehrsplatz mit Fahrbahnteiler
- Kreisverkehrsplatz teilweise mit Fahrbahnteiler
- Fußgängerschutzanlage
- Zebrastrifen
- Fahrbahnteiler
- Verengung der Fahrbahn (teilweise mit Aufpflasterung)
- Unterführung
- Bahnübergang

Maßstab ca.	1:4000	Datum	16.06.2011
		Stand	16.06.2011

Anlage 14
Geplante Querungssituationsituation im Stadtgebiet



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de

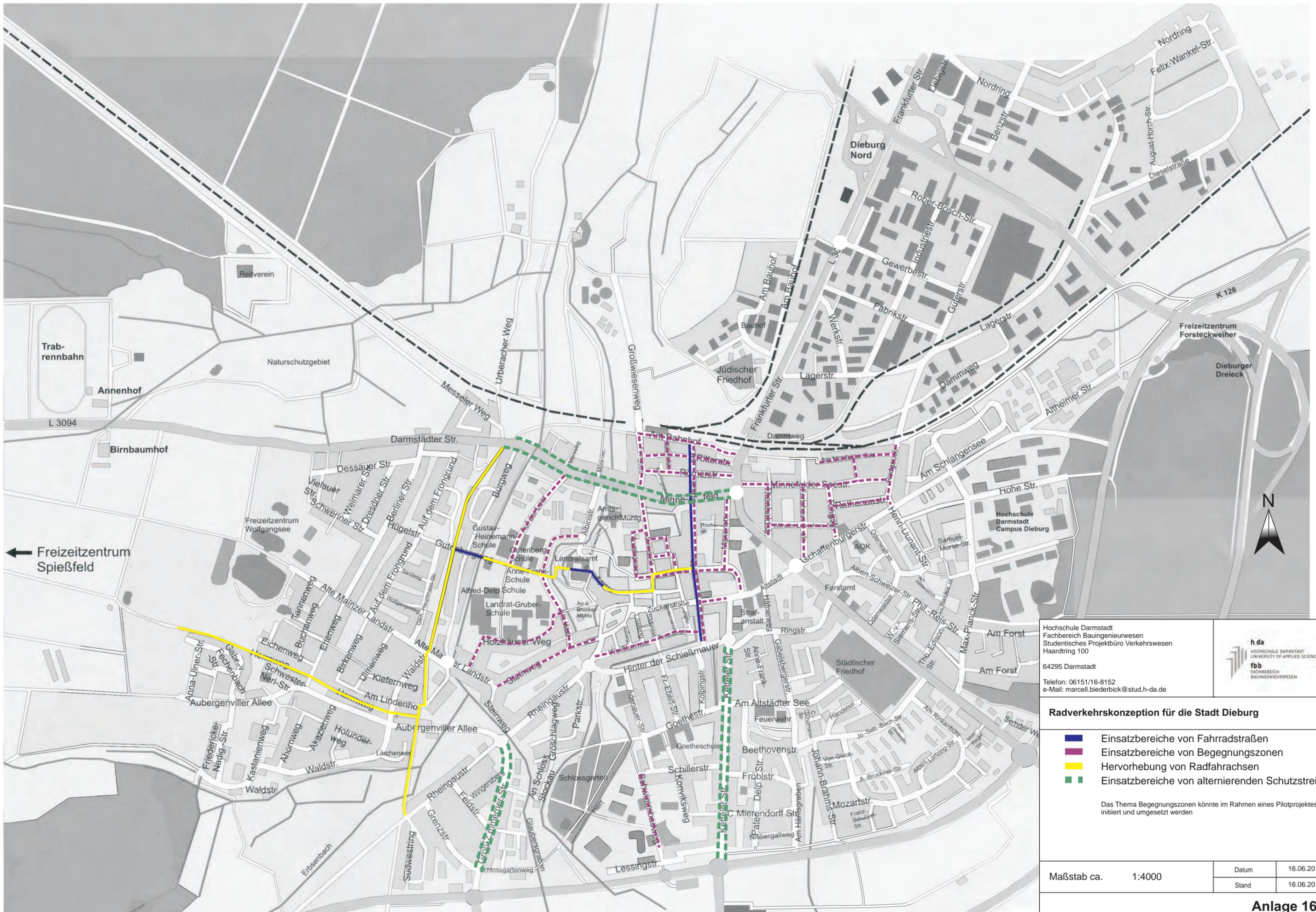


Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Stufe 1 - dringender Handlungsbedarf
- Stufe 2 - hoher Handlungsbedarf
- Stufe 3 - Handlungsbedarf

Maßstab ca.	1:4000	Datum	28.06.2011
		Stand	28.06.2011

Anlage 15
 Übersicht Maßnahmen mit Priorisierung



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



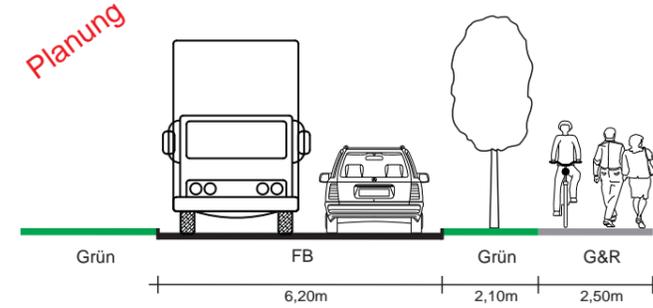
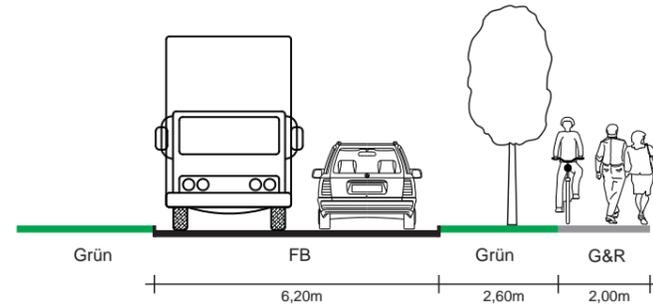
Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Einsatzbereiche von Fahrradstraßen
- Einsatzbereiche von Begegnungszonen
- Hervorhebung von Radfahrachsen
- Einsatzbereiche von alternierenden Schutzstreifen

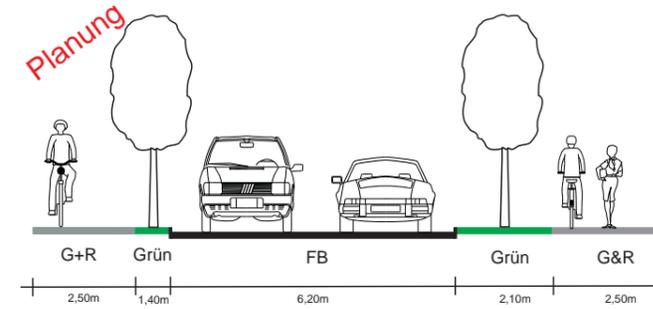
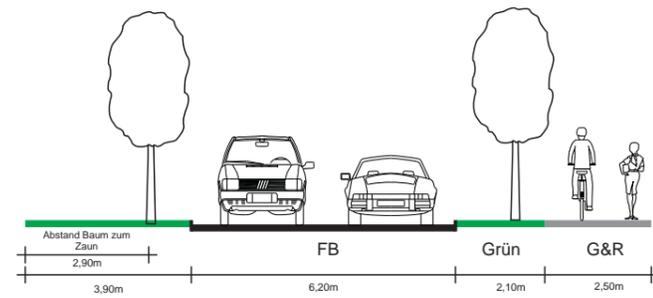
Das Thema Begegnungszonen könnte im Rahmen eines Pilotprojektes initiiert und umgesetzt werden

Maßstab ca.	1:4000	Datum	16.06.2011
		Stand	16.06.2011

Abschnitt 1: „Alzheimer Straße“ bis „Max-Planck Straße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)

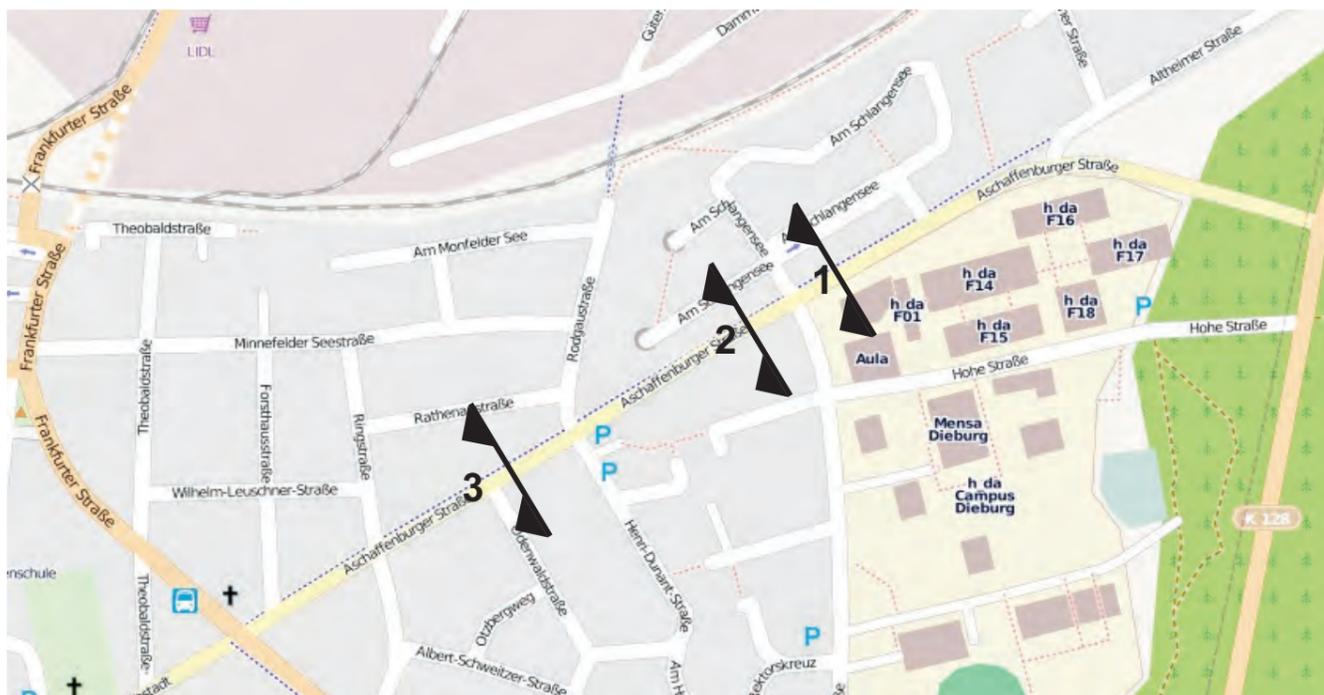
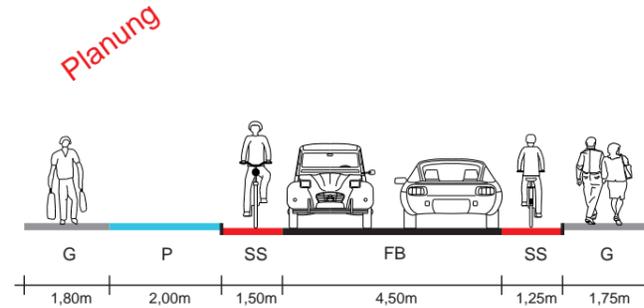
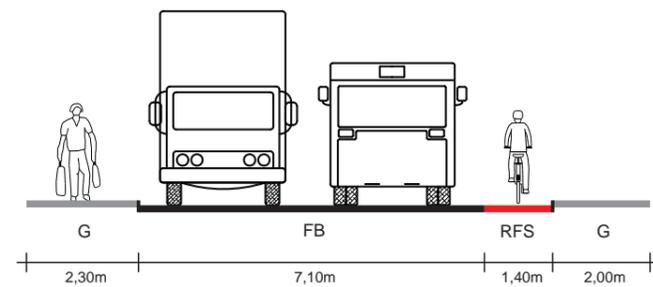


Abschnitt 2: „Max-Planck Straße“ bis „Henri-Dunant-Straße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Ausbildung eines Übergangs von Gemeinsamen Fuß- und Radweg auf Schutzstreifen im Bereich Henri-Dunant-Straße nach aktuellem Regelwerk

Abschnitt 3: „Henri-Dunant-Straße“ bis „Groß-Umstädter-Straße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
4900 - 6900 Kfz/Tag
je nach Abschnitt

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

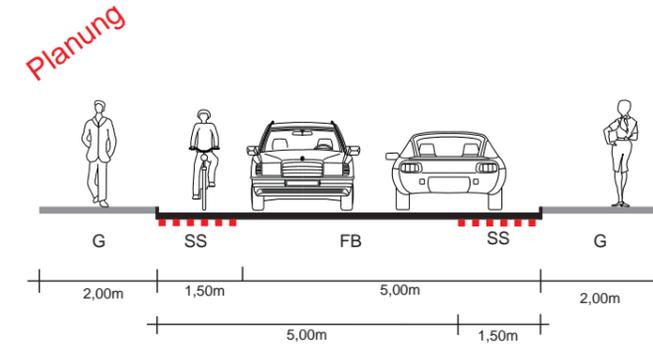
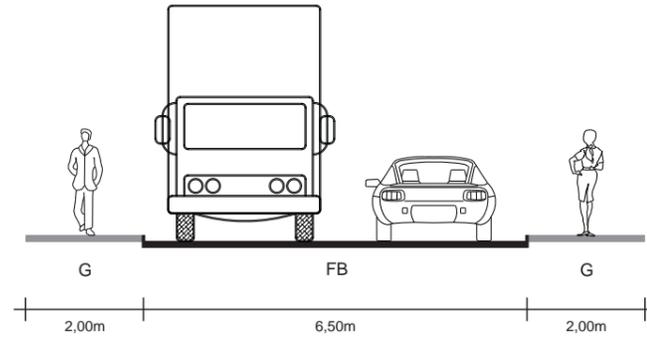
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de	 HOCHSCHULE DARMSTADT UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES FACHBEREICH BAUINGENIEURWESEN
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

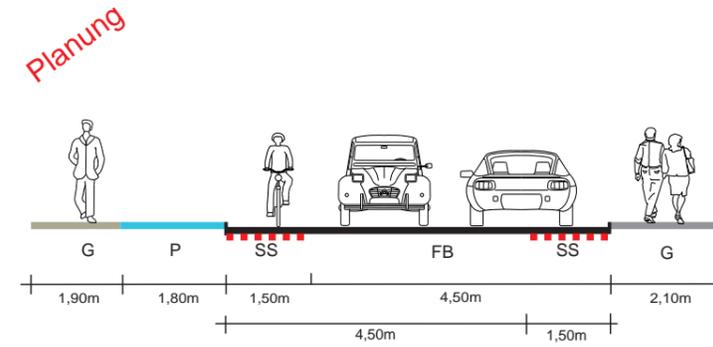
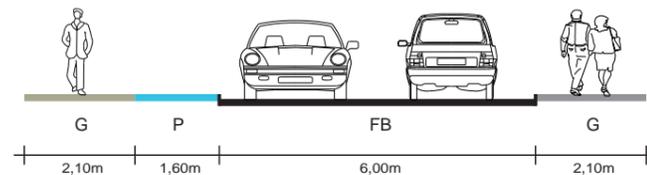
Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

Abschnitt 1: „Fuchsberg“ bis „Albinstraße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)

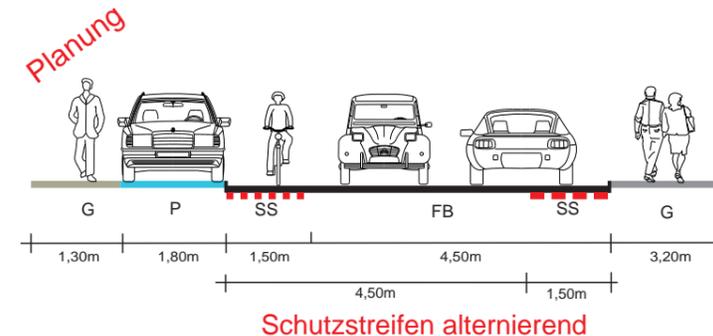
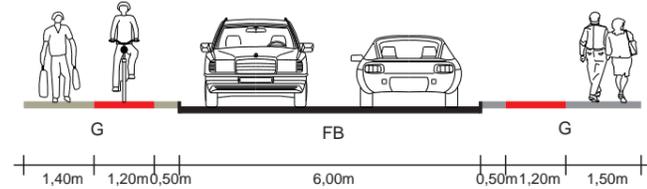


Einsatz von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojektes testen - Abschnittslänge von etwa 100 Meter wählen

Abschnitt 2: „Albinstraße“ bis „Auf der Leer“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Abschnitt 3: „Auf der Leer“ bis „Brücke“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
9200 - 11400 Kfz/Tag
je nach Abschnitt

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

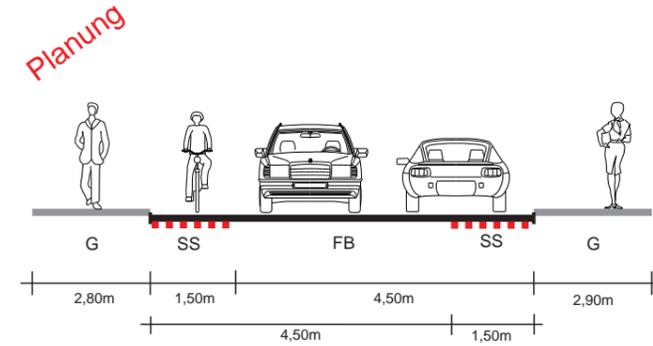
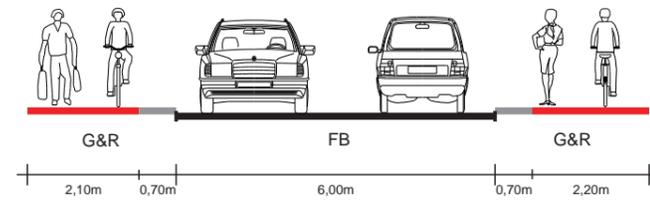
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

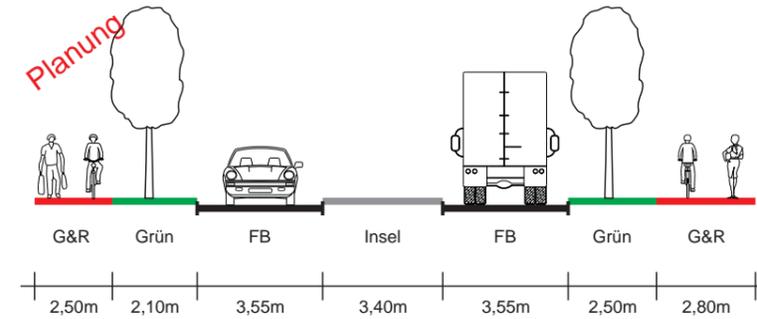
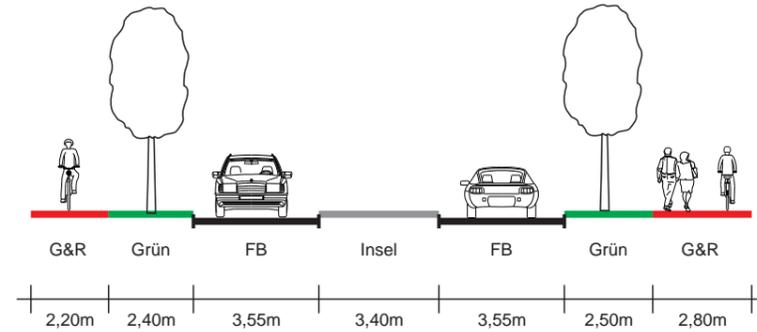
Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

Abschnitt 1: „Brücke“ bis „Burgweg“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



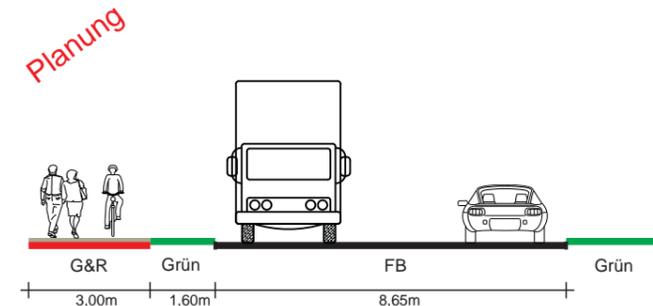
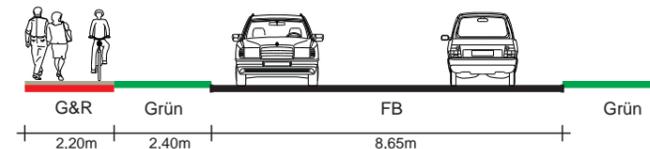
Einsatz von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojektes testen - Abschnittslänge von etwa 100 Meter wählen

Abschnitt 2: „Burgweg“ bis „Messeler Weg“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Ausbilden eines Übergangs von bordsteingeführten Geh-/Radweg auf Schutzstreifen samt Aufstellflächen nach aktuellem Regelwerk auf Höhe der Fußgängerschutzanlage

Abschnitt 3: „Messeler Weg“ bis „Berliner Straße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
8400 - 9200 Kfz/Tag
je nach Abschnitt

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

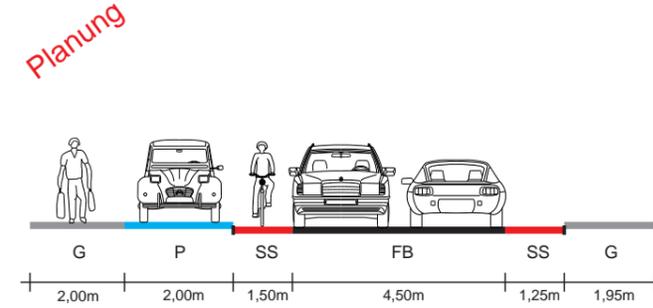
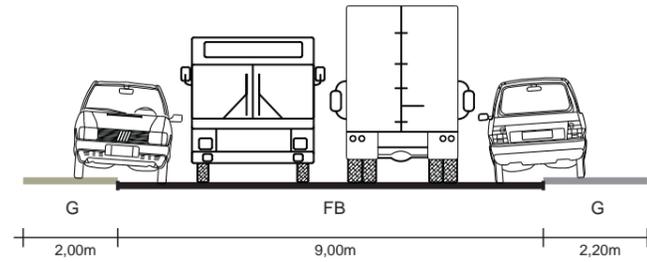
Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bauingenieurwesen
Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
Haardtring 100
64295 Darmstadt
Telefon: 06151/16-8152
e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

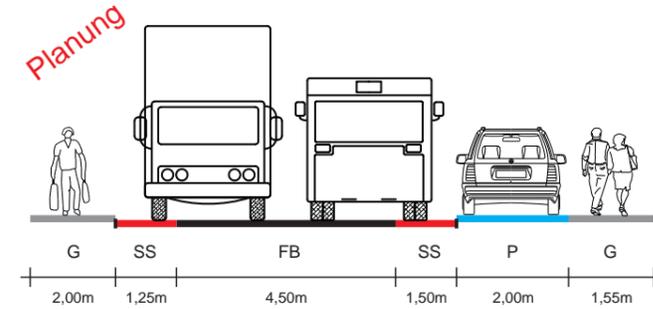
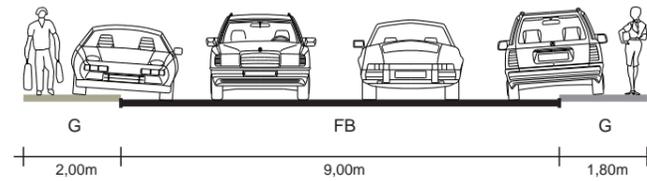
FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

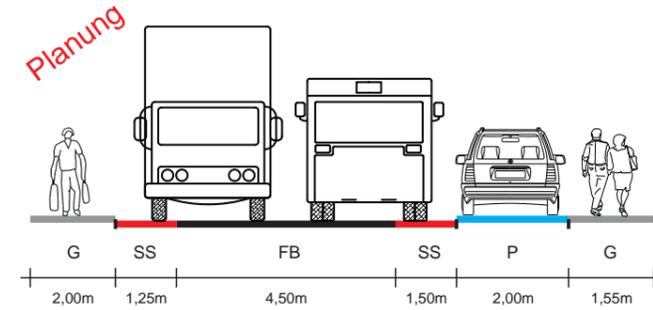
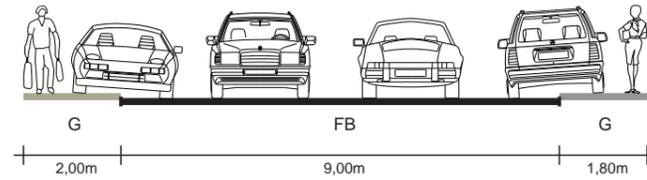
Abschnitt 1: „Groß-Umstädter Straße“ bis „Theobaldstraße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Abschnitt 2: „Theobaldstraße“ bis „Minnefeld“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Abschnitt 3: „Minnefeld“ bis „Am Bahnhof“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Ausbilden eines Übergangs von Gemeinsamen Fuß- und Radweg auf Schutzstreifen im Bereich der Einmündung „Am Bahnhof“ nach aktuellem Regelwerk



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
ca.13800 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

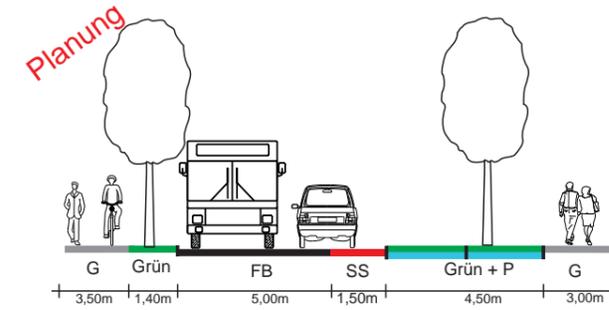
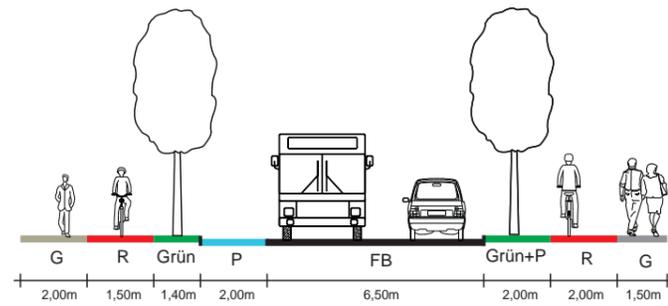
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

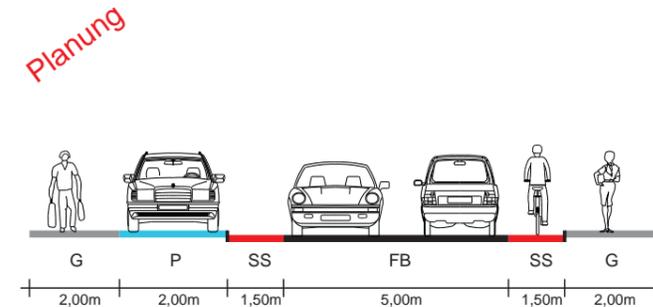
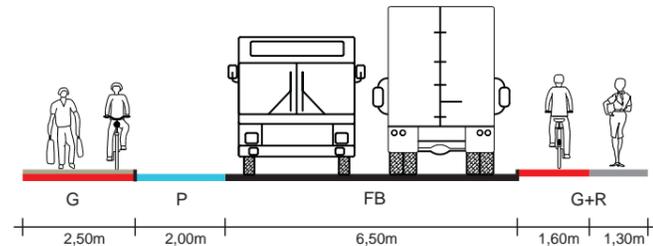
Datum	22.11.2010
Stand	22.11.2010

Abschnitt 1: „Max-Planck-Straße“ bis „Odenwaldstraße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)

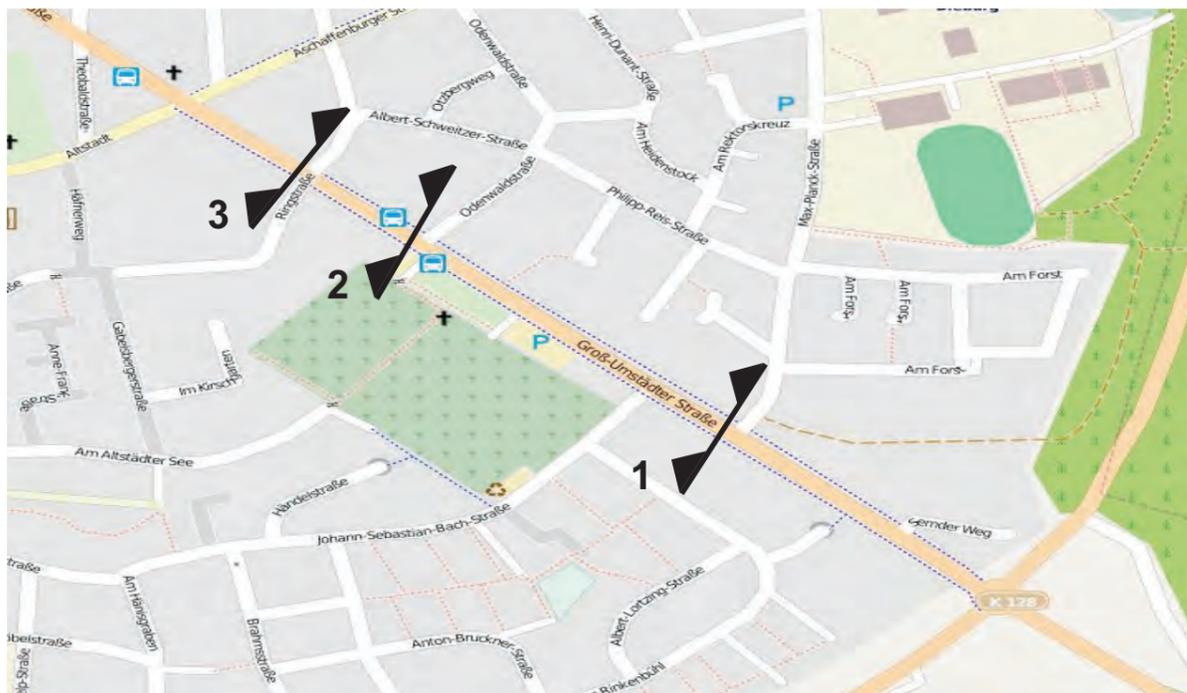
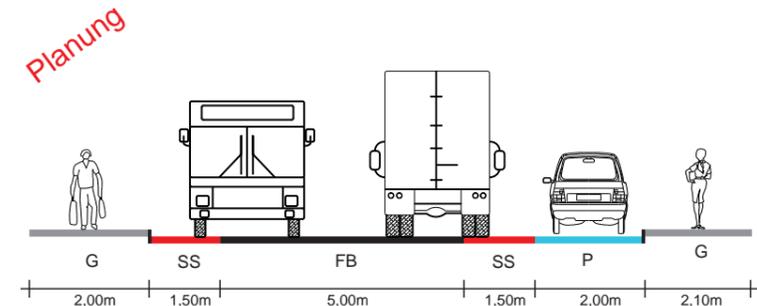
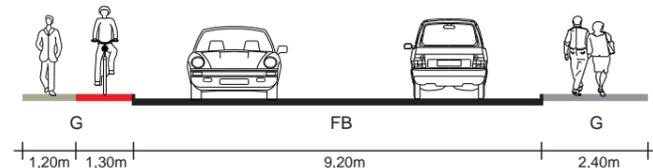


Ausbilden eines Übergangs von Schutzstreifen auf Gehweg mit Zusatz „Gehweg frei“ nach der Bushaltestelle „Friedhof“ (Stadtauswärts) nach aktuellem Regelwerk

Abschnitt 2: „Odenwaldstraße“ bis „Ringstraße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Abschnitt 3: „Ringstraße“ bis „Aschaffener Straße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
10700 - 11000 Kfz/Tag
je nach Abschnitt

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

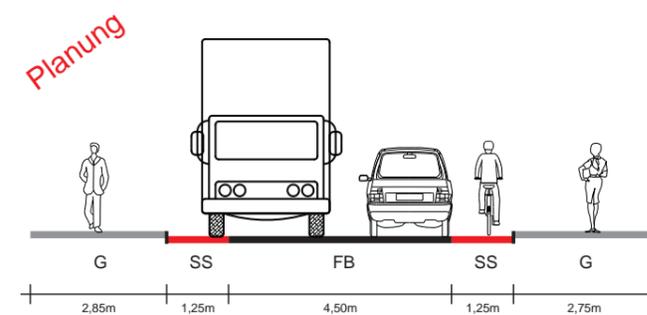
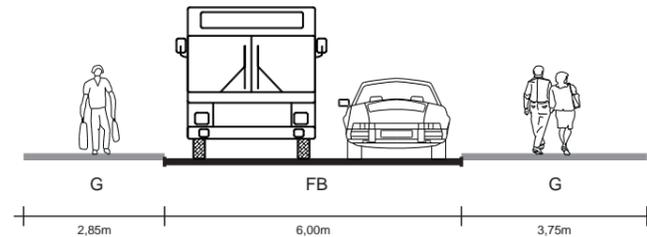
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

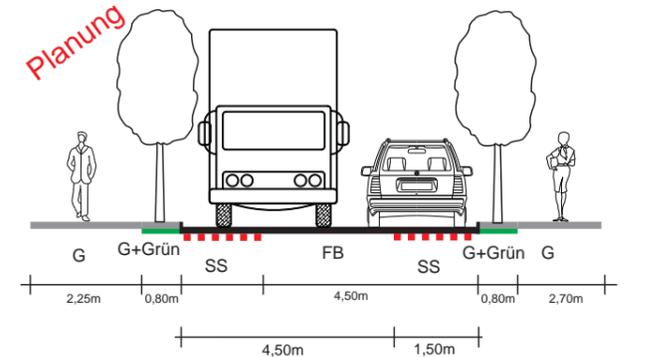
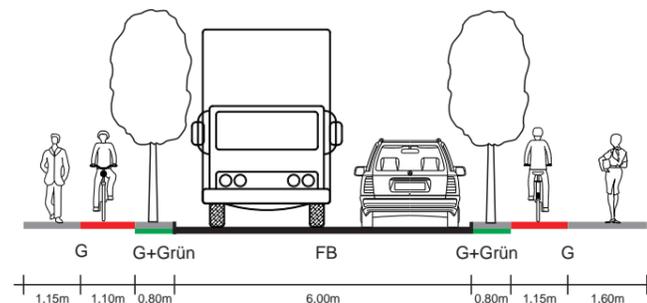
FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	22.11.2010
Stand	22.11.2010

Abschnitt 1: „Kreisel K128“ bis „Grenzstraße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)

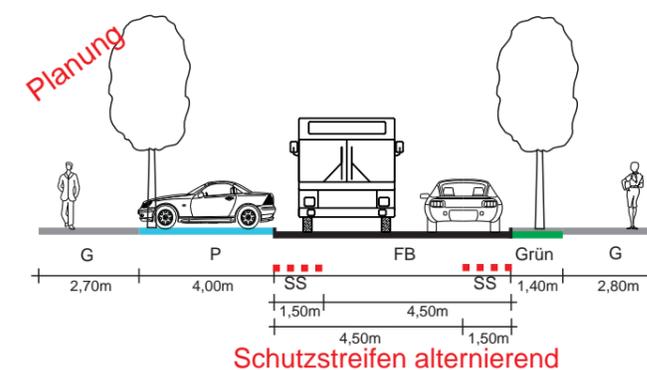
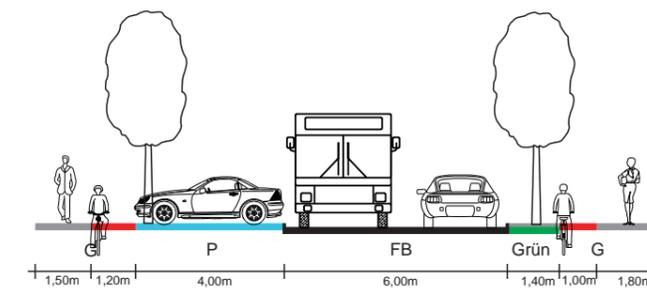


Abschnitt 2: „Grenzstraße“ bis „Feldstraße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Einsatz von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojektes testen - Abschnittslänge von etwa 100 Meter wählen

Abschnitt 3: „Feldstraße“ bis „Einmündung von rechts (Am Schloß Stockau)“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
11600 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

VARIANTE 1
Vorzugsvariante

Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bauingenieurwesen
Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
Haardtring 100
64295 Darmstadt
Telefon: 06151/16-8152
e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de

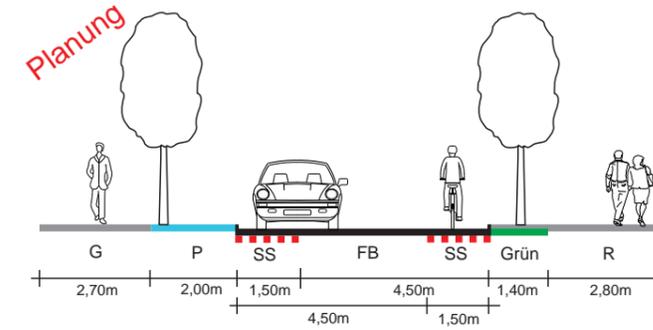
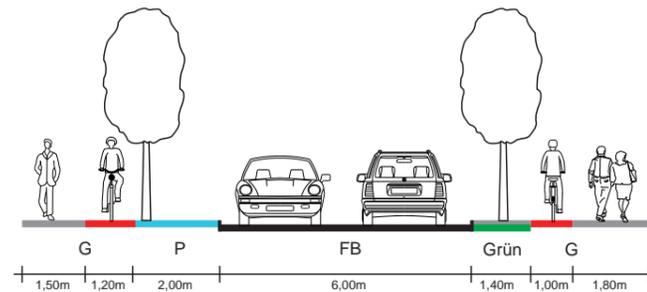
Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	28.03.2010
Stand	28.03.2010

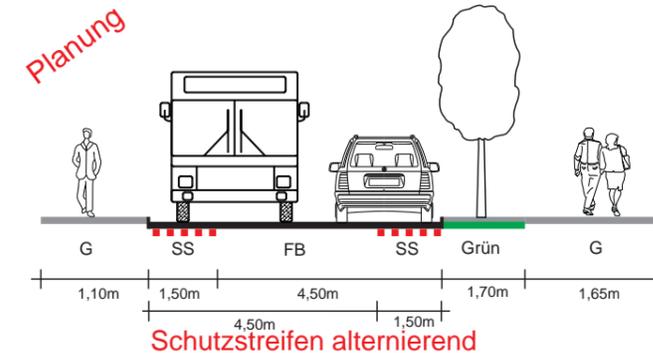
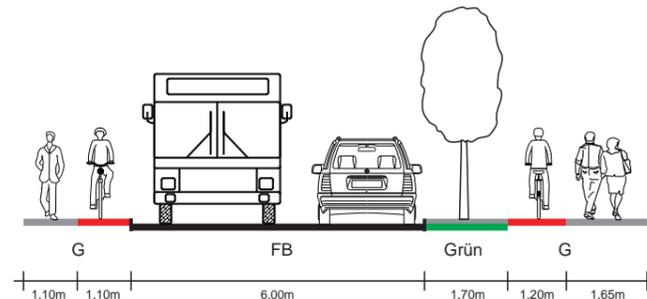
Anlage 21.1
Planungsdetail Groß-Zimmerner Straße

Abschnitt 4: „Feldstraße“ bis „Einmündung von rechts (Am Schloß Stockau)“



Schutzstreifen alternierend

Abschnitt 5: „Einmündung - Am Schloß Stockau“ bis „Kreisel“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Schutzstreifen alternierend

VARIANTE 1 Vorzugsvariante

Einsatz von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojektes testen - Abschnittslänge von etwa 100 Meter wählen



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
11600 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

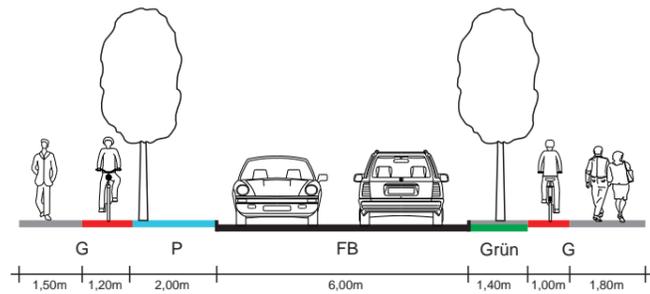
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

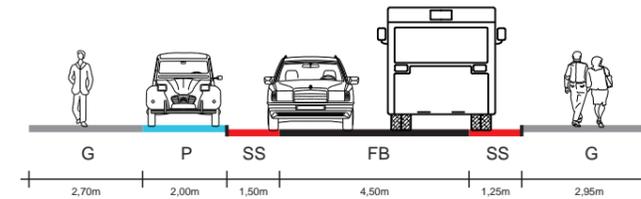
FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

Abschnitt 4: „Feldstraße“ bis „Einmündung von rechts (Am Schloß Stockau)“



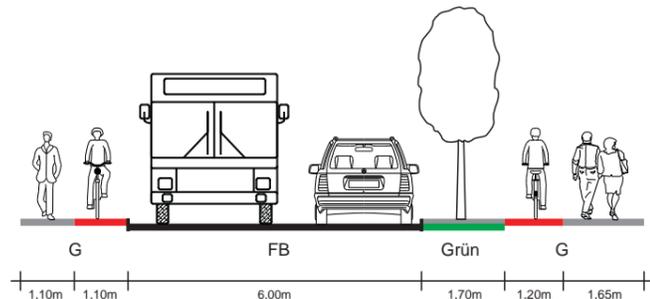
Planung



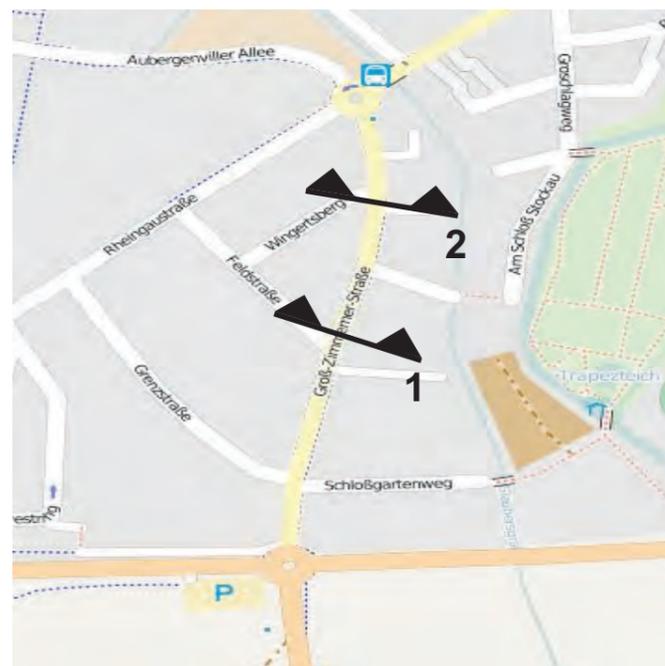
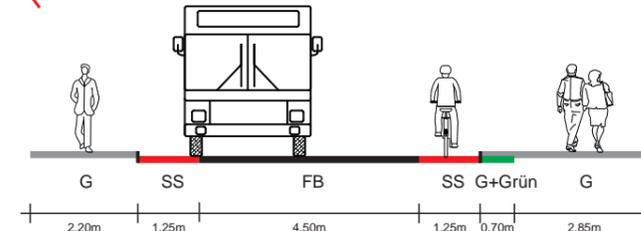
VARIANTE 2
Alternative

Sofern der Baumbestand langfristig versetzt oder entfernt werden kann, würde sich diese Variante für die Einrichtung eignen.

Abschnitt 5: „Einmündung - Am Schloß Stockau“ bis „Kreisel“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Planung



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
11600 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

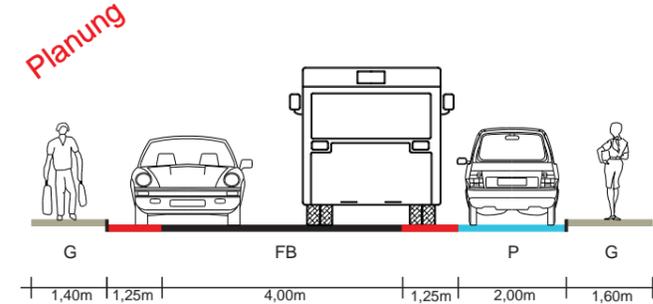
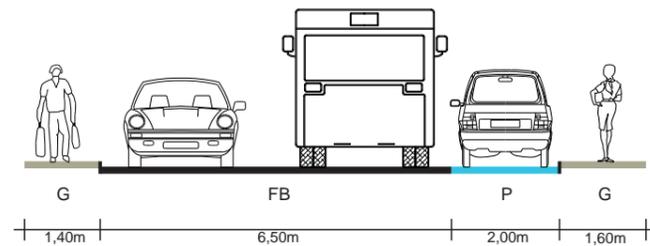
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	22.11.2010
Stand	22.11.2010

Abschnitt 1: „Kolpingstraße“ bis „Friedrich-Ebert-Straße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)

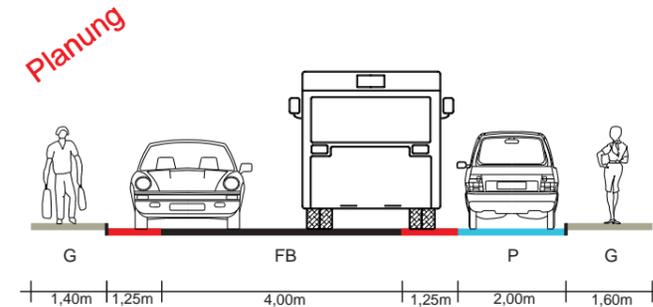
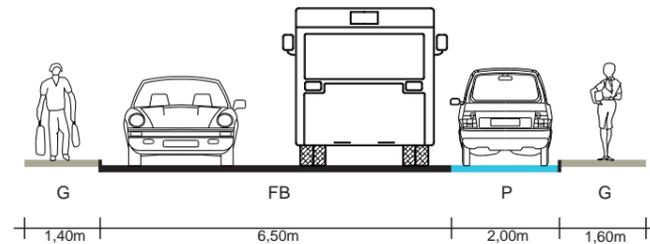


VARIANTE 1

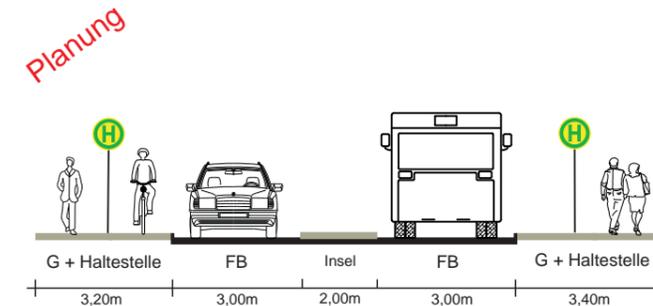
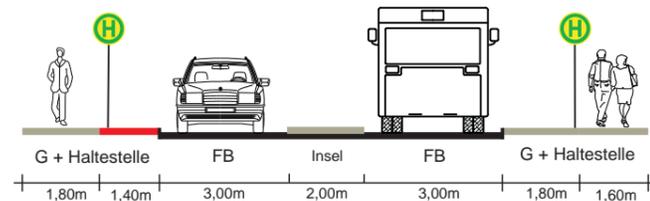
Vorzugsvariante

Verengte Variante - Modellversuch - eventuell mit eingefärbten Schutzstreifen - über den gesamten Abschnitt

Abschnitt 2: „Friedrich-Ebert-Straße“ bis „Konrad-Adenauer-Straße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Abschnitt 3: „Konrad-Adenauer-Straße“ bis „Rheingaustraße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Im Knotenpunktsbereich vor der Haltestelle sind eingefärbte Schutzstreifen zu markieren.

Im Bereich nach der Haltestelle bis hin zum Kreisverkehr ist eine Markierung von Schutzstreifen - beidseitig mit Breite 1,25m - zu prüfen. Alternativ einseitige Markierung vom Kreisverkehr kommend.



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
ca. 8200 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

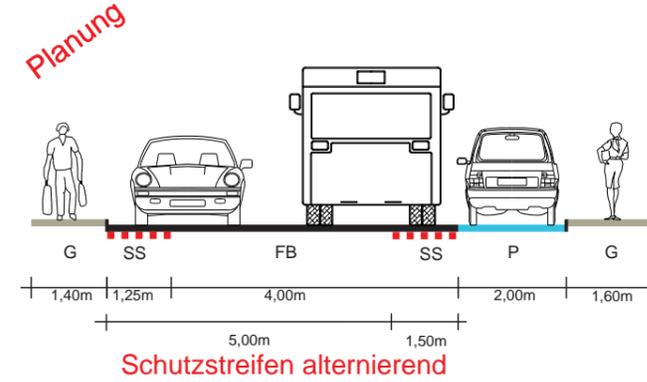
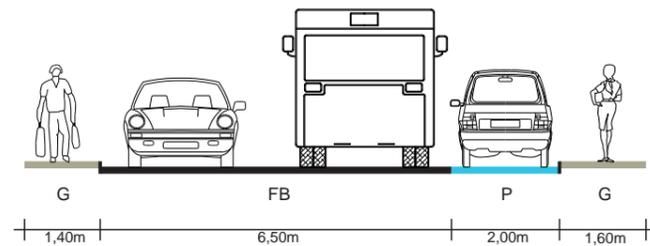
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

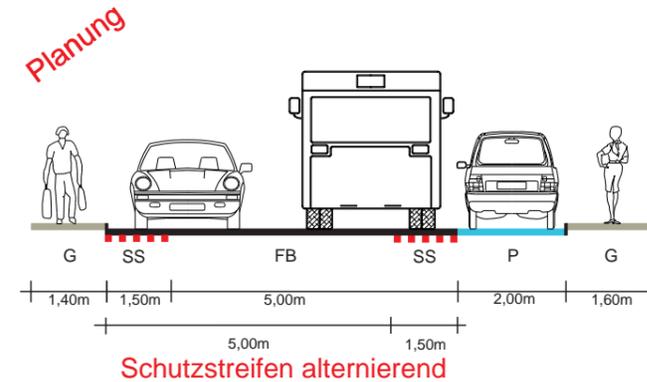
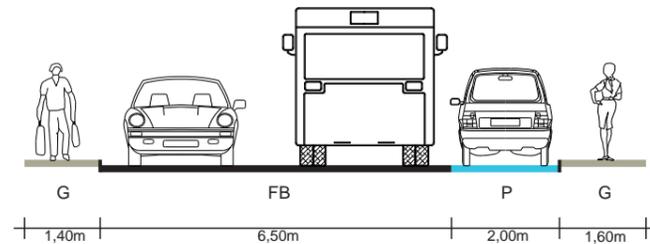
FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

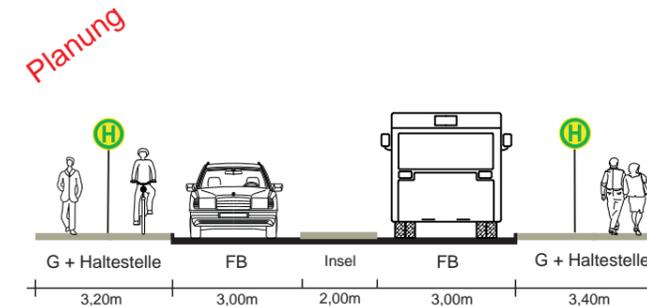
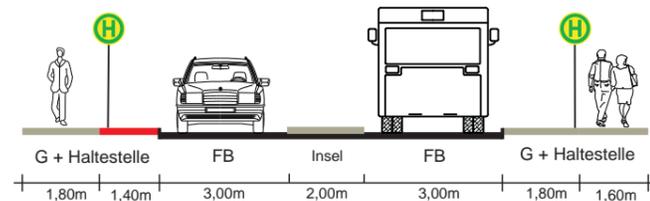
Abschnitt 1: „Kolpingstraße“ bis „Friedrich-Ebert-Straße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Abschnitt 2: „Friedrich-Ebert-Straße“ bis „Konrad-Adenauer-Straße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Abschnitt 3: „Konrad-Adenauer-Straße“ bis „Rheingaustraße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



VARIANTE 2 Alternative

Einsatz von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojektes testen - Abschnittslänge von etwa 100 Meter wählen

Im Knotenpunktsbereich vor der Haltestelle sind eingefärbte Schutzstreifen zu markieren.

Im Bereich nach der Haltestelle bis hin zum Kreisverkehr ist eine Einrichtung von Schutzstreifen - vom Kreisverkehr kommend zu markieren.



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
ca. 8200 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

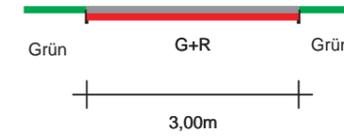
Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

Abschnitt 1: „Groß-Umstädter Straße“ bis „Groß-Zimmerner Straße“



Kein Bestand

Planung

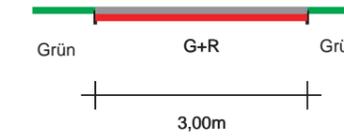


Einrichtung einer fahrbahnbegleitenden Radverkehrsführung auf Seiten der Bebauung nach aktuellem Regelwerk



Kein Bestand

Planung

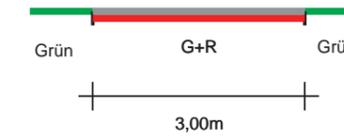


Prüfen eines Fahrbahnteilers zur sicheren Querung auf Höhe Pater-Delp-Straße



Kein Bestand

Planung



Verbreiterung oder Ergänzung von Brückenbauwerke zur sicheren Führung des Radverkehrs zwischen Schwimmbadweg und Groß-Zimmerner-Straße



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Landstraße

Verkehrsbelastung:
5000 - 10100 Kfz/Tag
je nach Abschnitt

Geschwindigkeit:
zul. 70 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
keine

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Straßenbegleitender Radweg außerorts

Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

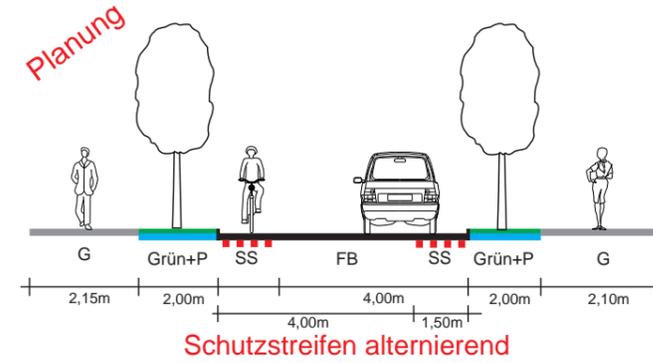
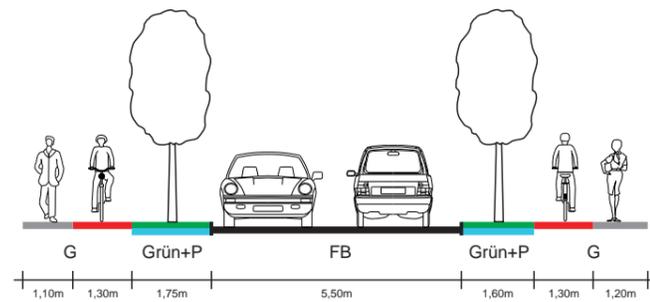
Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	22.11.2010
Stand	22.11.2010

Anlage 23
Planungsdetail K128

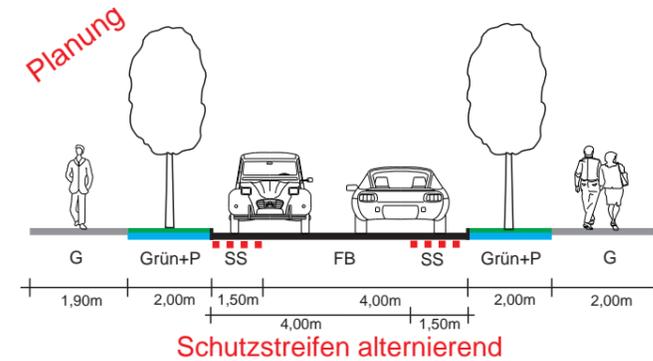
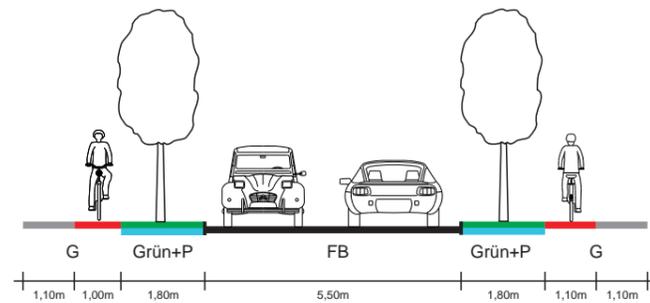
Abschnitt 1: „Kreisel K128“ bis „Konviktsweg“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



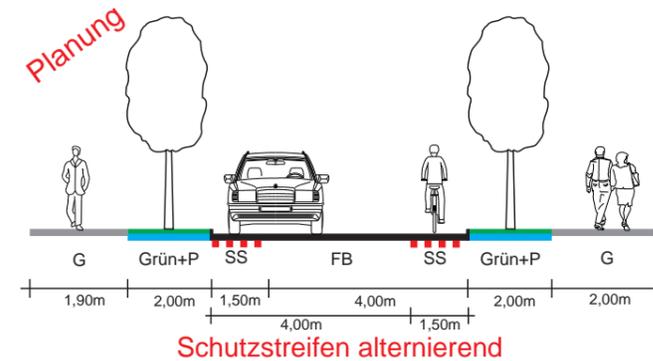
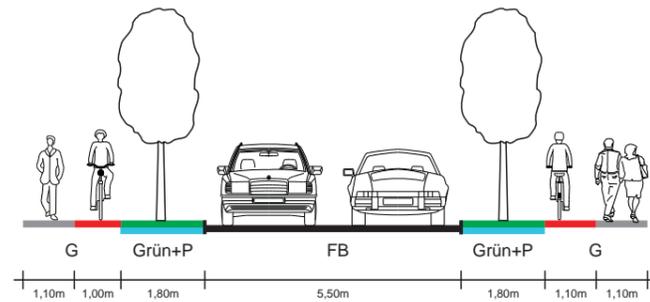
VARIANTE 1 Vorzugsvariante

Einsatz von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojektes testen - Abschnittslänge von etwa 100 Meter wählen

Abschnitt 2: „Konviktsweg“ bis „Schillerstraße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Abschnitt 3: „Schillerstraße“ bis „Goethestraße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
ca. 4200 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

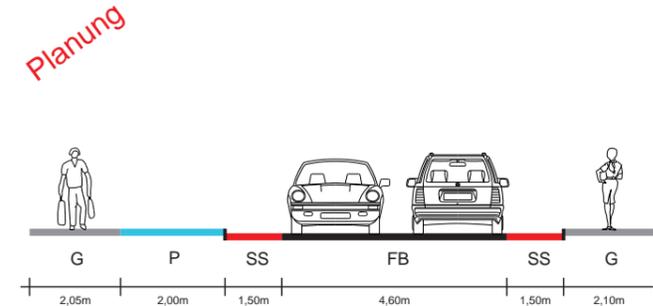
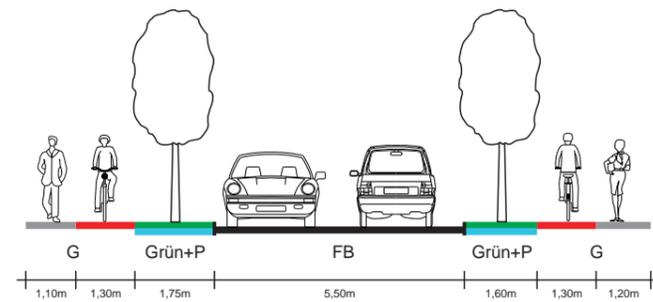
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

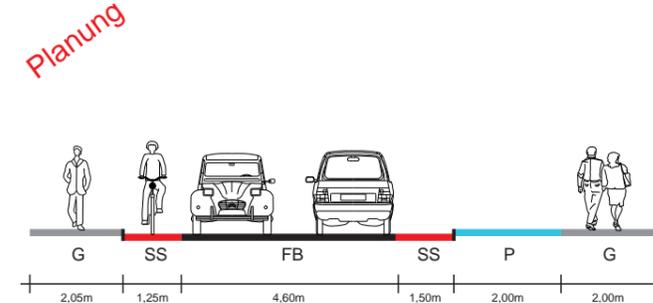
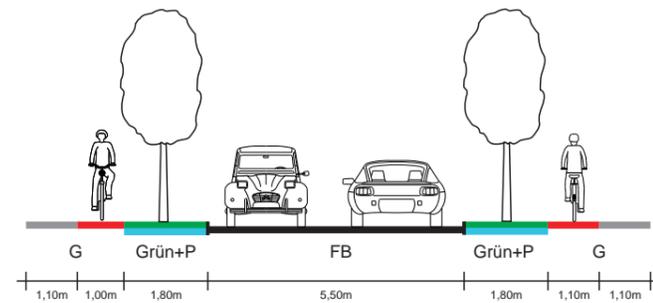
- FB - Fahrbahn
- P - Stellfläche zum Parken
- SF - Sperrfläche
- G - Gehweg
- R - Radweg
- G&R - Gemeinsamer Geh- und Radweg
- G+R - Getrennter Geh- und Radweg
- RFS - Radfahrstreifen
- SS - Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

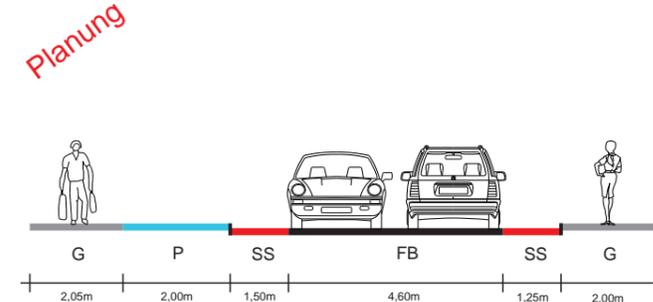
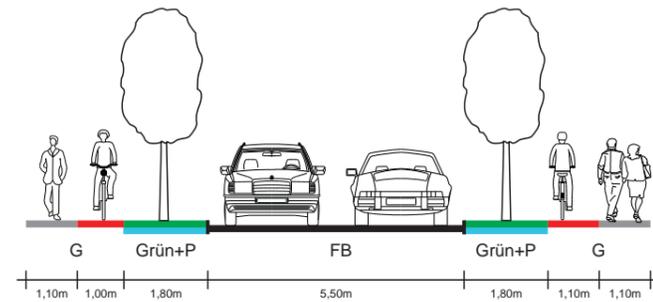
Abschnitt 1: „Kreisverkehr K128“ bis „Konviktsweg“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Abschnitt 2: „Konviktsweg“ bis „Schillerstraße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Abschnitt 3: „Schillerstraße“ bis „Goethestraße“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
4200 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

VARIANTE 2

Alternative

Sofern der Baumbestand langfristig versetzt oder entfernt werden kann, würde sich diese Variante für die Einrichtung eignen.

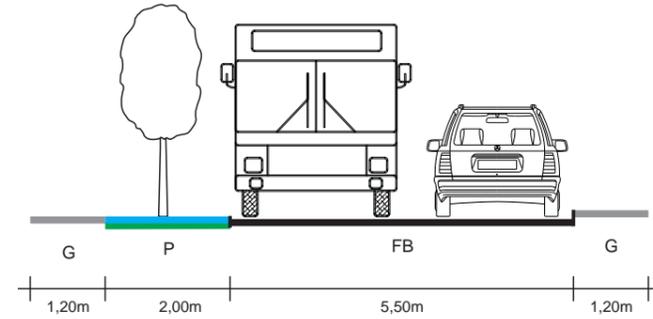
Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bauingenieurwesen
Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
Haardtring 100
64295 Darmstadt
Telefon: 06151/16-8152
e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

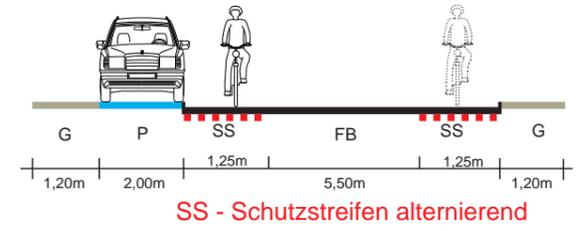
- FB - Fahrbahn
- P - Stellfläche zum Parken
- SF - Sperrfläche
- G - Gehweg
- R - Radweg
- G&R - Gemeinsamer Geh- und Radweg
- G+R - Getrennter Geh- und Radweg
- RFS - Radfahrstreifen
- SS - Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	22.11.2010
Stand	22.11.2010

Abschnitt 4: „Goethestraße“ bis „Kreisel“ (Blickrichtung Stadteinwärts)

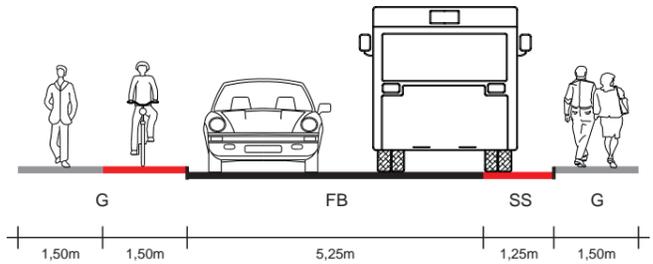


Planung

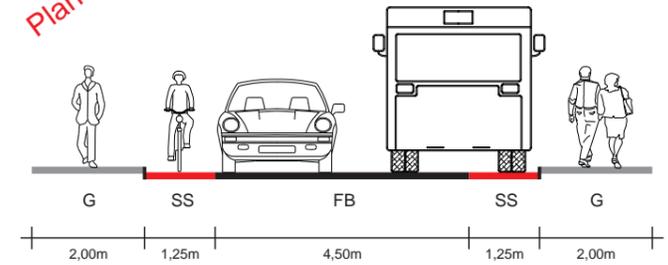


Einsatz von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojektes testen - Abschnittslänge von etwa 100 Meter wählen

Abschnitt 5: „Kreisel“ bis „Altstadt“ (Blickrichtung Stadteinwärts)



Planung



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
4200 - 9200Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

VARIANTE 1+2

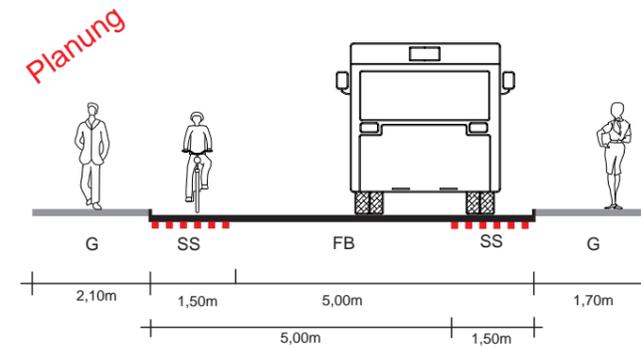
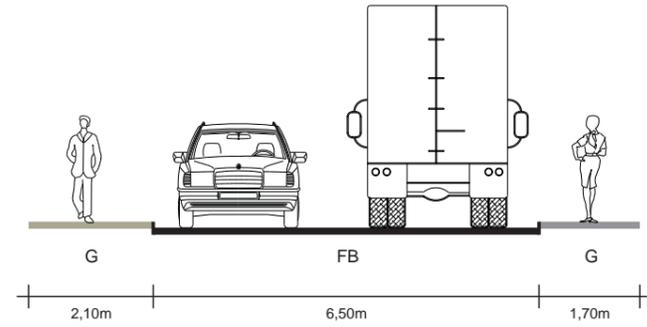
Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bauingenieurwesen
Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
Haardtring 100
64295 Darmstadt
Telefon: 06151/16-8152
e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

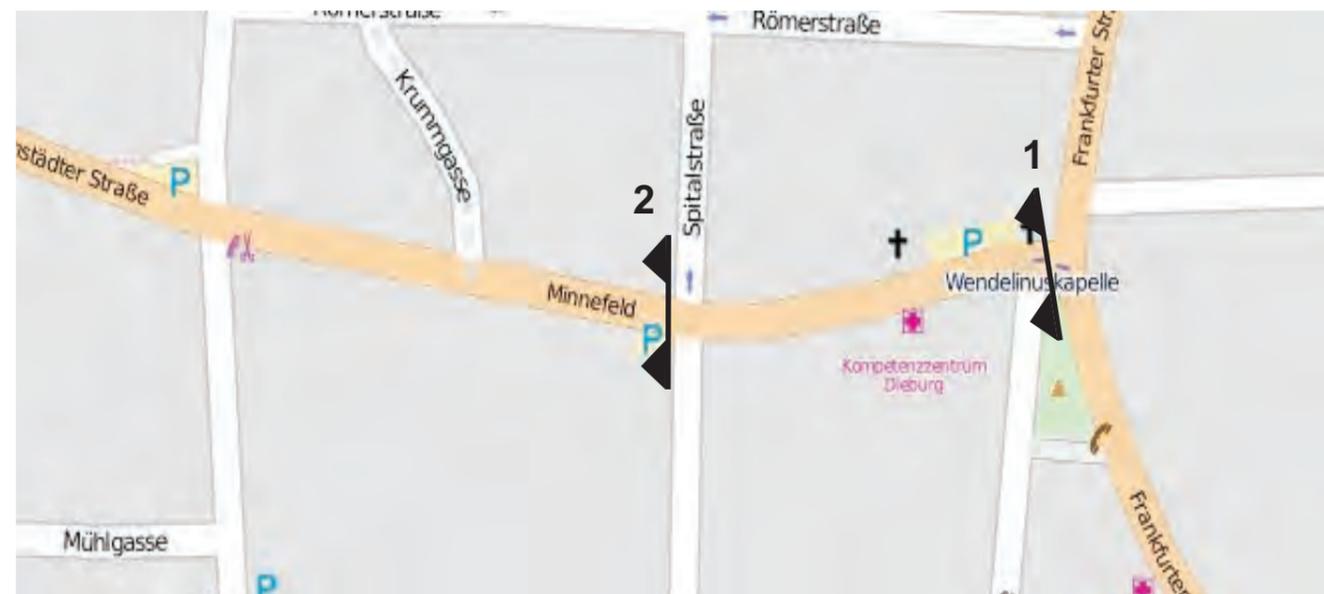
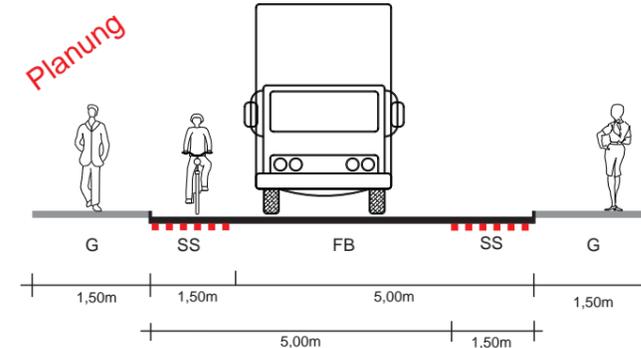
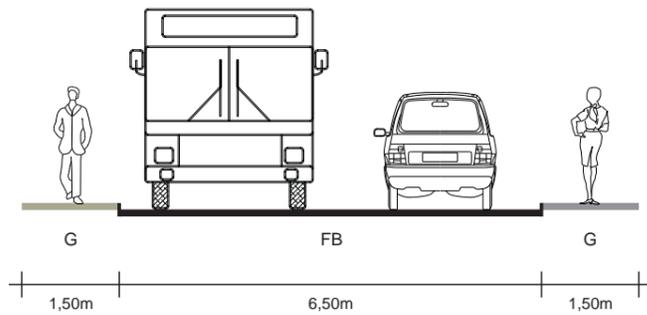
Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

Abschnitt 1: „Frankfurter Straße.“ bis „Spitalstraße“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Einsatz von alternierenden Schutzstreifen im Rahmen eines Pilotprojektes testen - Abschnittslänge von etwa 100 Meter wählen

Abschnitt 2: „Spitalstraße“ bis „Fuchsberg“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
11700 - 12000 Kfz/Tag
je nach Abschnitt

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

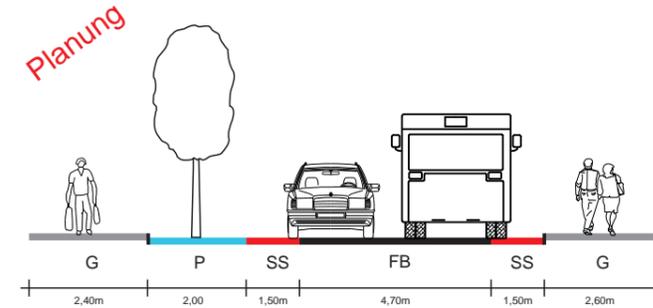
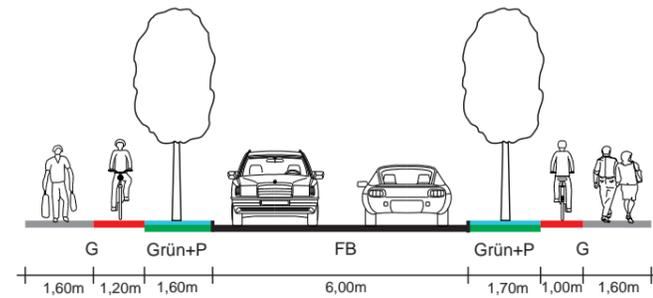
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011

Abschnitt 1: „Hinter der Schießmauer“ bis „Groschlagweg“ (Blickrichtung Stadtauswärts)

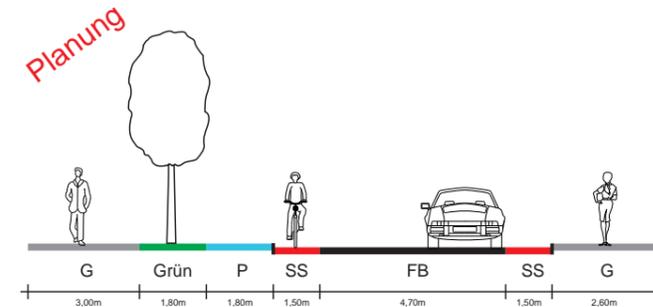
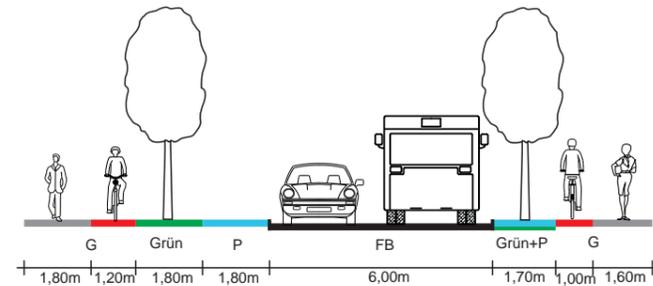


Eine Anordnung des Parkstreifens auf der anderen Straßenseite ist aufgrund einer höheren Anzahl an Stellplätze zu prüfen.

Eine Anordnung des Parkstreifens auf der anderen Straßenseite ist aufgrund geringer Baumfällarbeiten zu prüfen.

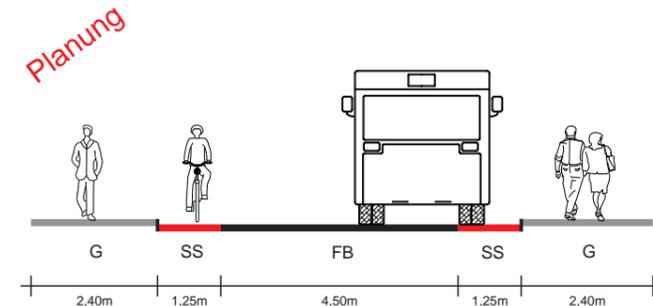
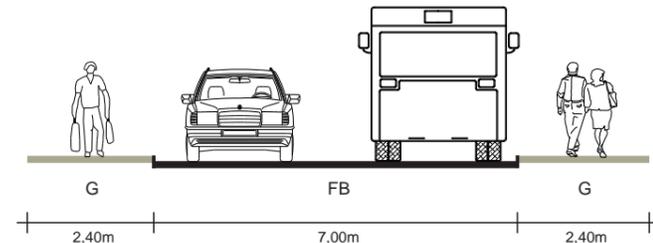
Eine Verbreiterung der Fahrbahn bis zu 80 cm wäre auf Kosten eines schmaleren Gehwegs grundsätzlich möglich, wobei ein stetiger Querschnitt empfohlen wird.

Abschnitt 2: „Groschlagweg“ bis „Steinweg“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Eine Verbreiterung der Fahrbahn bis zu 80 cm wäre auf Kosten eines schmaleren Gehwegs grundsätzlich möglich, wobei ein stetiger Querschnitt zu empfehlen.

Abschnitt 3: „Steinweg“ bis „Kreisverkehr“ (Blickrichtung Stadtauswärts)



Straßeninformationen:

Art der Straße:
Hauptverkehrsstraße

Verkehrsbelastung:
ca. 7800 Kfz/Tag

Geschwindigkeit:
zul. 50 km/h

Bisherige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

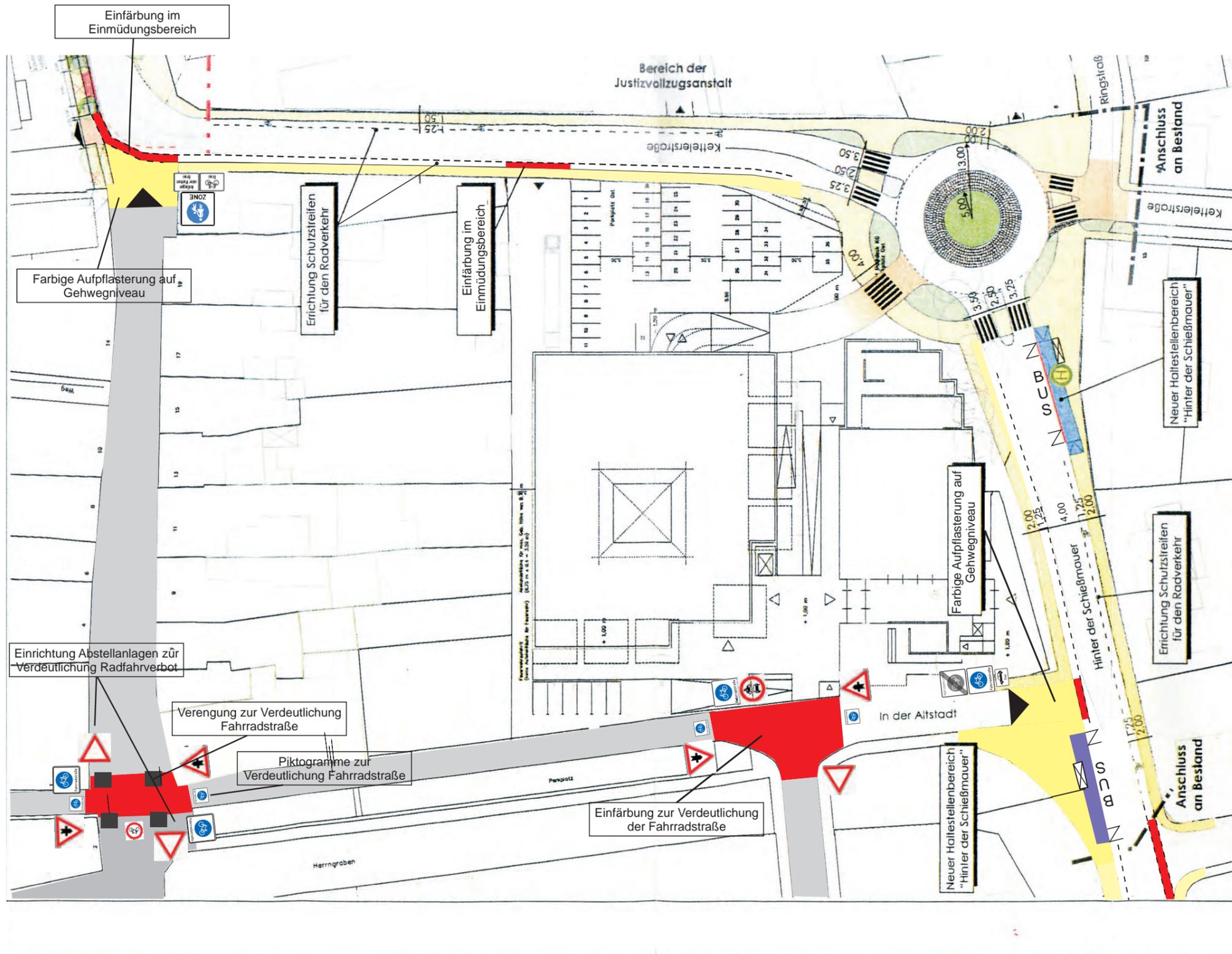
Künftige Funktion für den Radverkehr:
Zentrale Achse

Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Studentisches Projektbüro Verkehrswesen Haardtring 100 64295 Darmstadt Telefon: 06151/16-8152 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de	
--	--

Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

FB	-	Fahrbahn
P	-	Stellfläche zum Parken
SF	-	Sperrfläche
G	-	Gehweg
R	-	Radweg
G&R	-	Gemeinsamer Geh- und Radweg
G+R	-	Getrennter Geh- und Radweg
RFS	-	Radfahrstreifen
SS	-	Schutzstreifen / Alternierender Schutzstreifen

Datum	22.11.2010
Stand	22.11.2010



Die Verkehrsführung in der „Spitalstraße“ und „In der Altstadt“ durch Einrichtung von Einbahnstraßen ist zu prüfen. Eine mögliche Zufahrtsbeschränkung in eine Fahrtrichtung kann auch durch Z-260 erfolgen. Dadurch würde der entgegen kommende Radverkehr im Zuge der Fahrradstraße besser verdeutlicht.

Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de

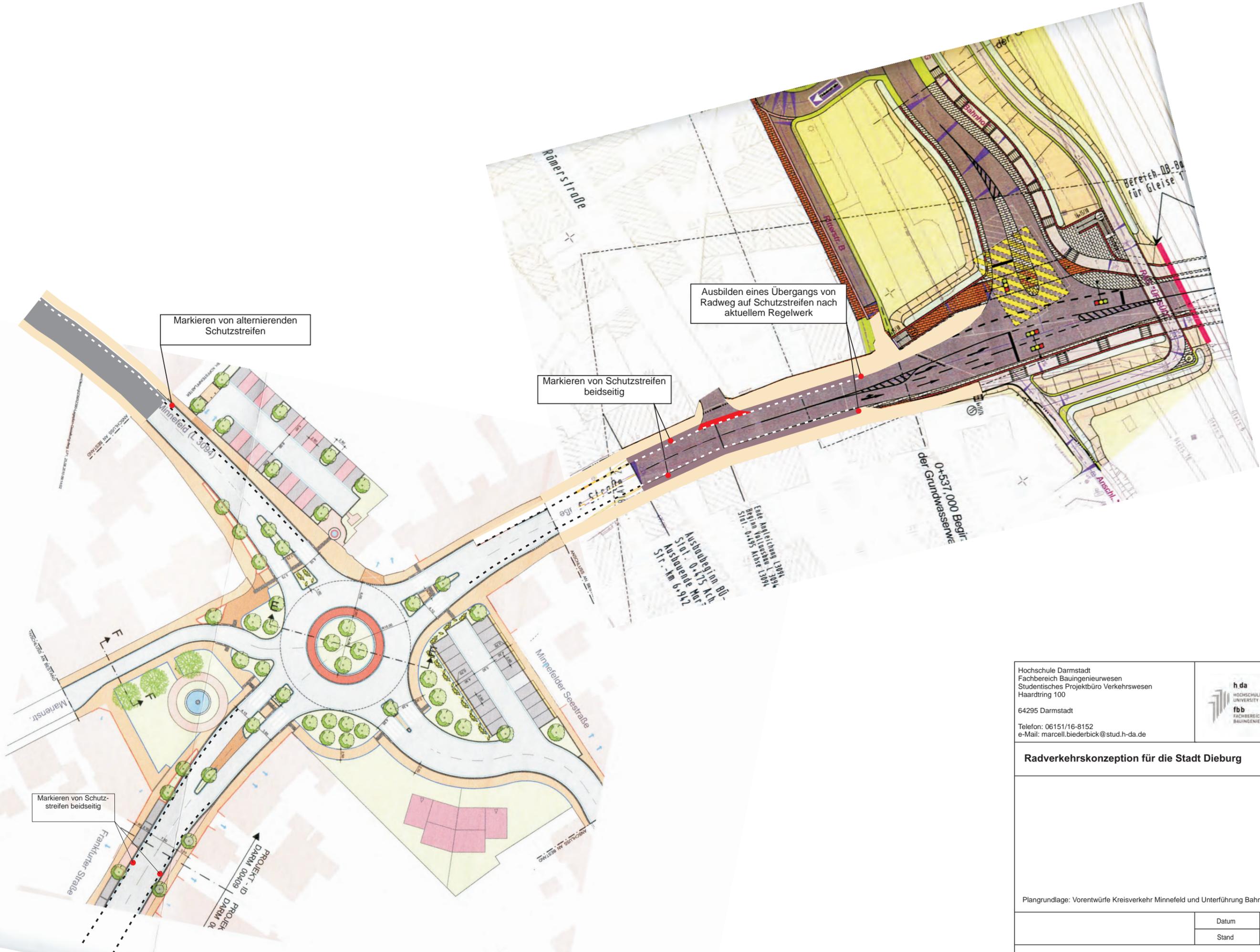


Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- Grünfläche
- Geh-/Fußweg
- Rote Einfärbung Schutzstreifen
- Haltestellenbereich mit Wartehäuschen
- Ausgewiesene Begegnungszone
- Aufpflasterung zur Kennzeichnung Knotenpunkte
- Radabstellanlage

Plangrundlage: Vorentwurf KVP Hinter der Schießmauer/Kettler Straße

Maßstab ca. 1:750	Datum	22.11.2010
	Stand	22.11.2010



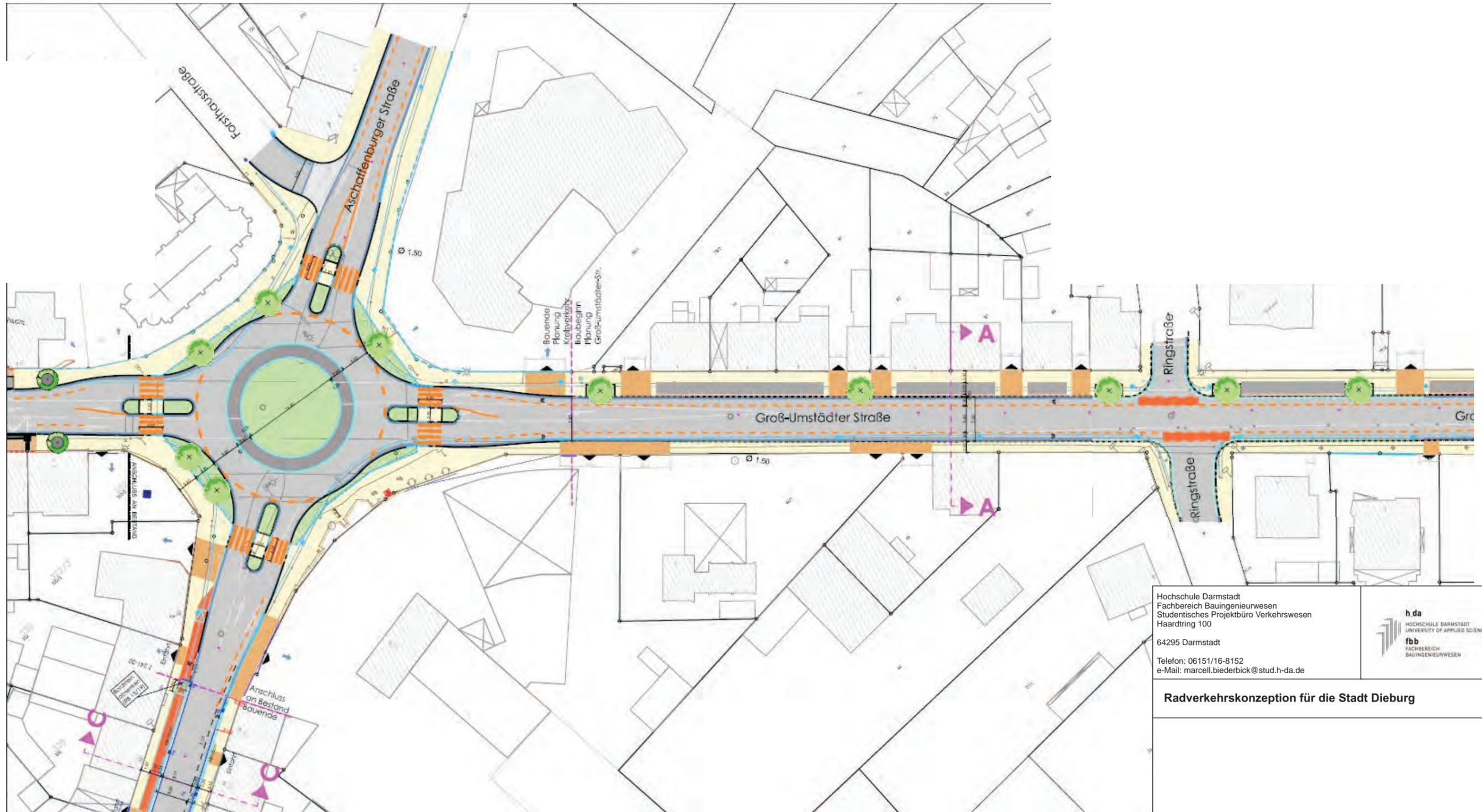
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

Plangrundlage: Vorentwürfe Kreisverkehr Minnefeld und Unterführung Bahn (Stadt Dieburg)

Datum	28.03.2011
Stand	28.03.2011



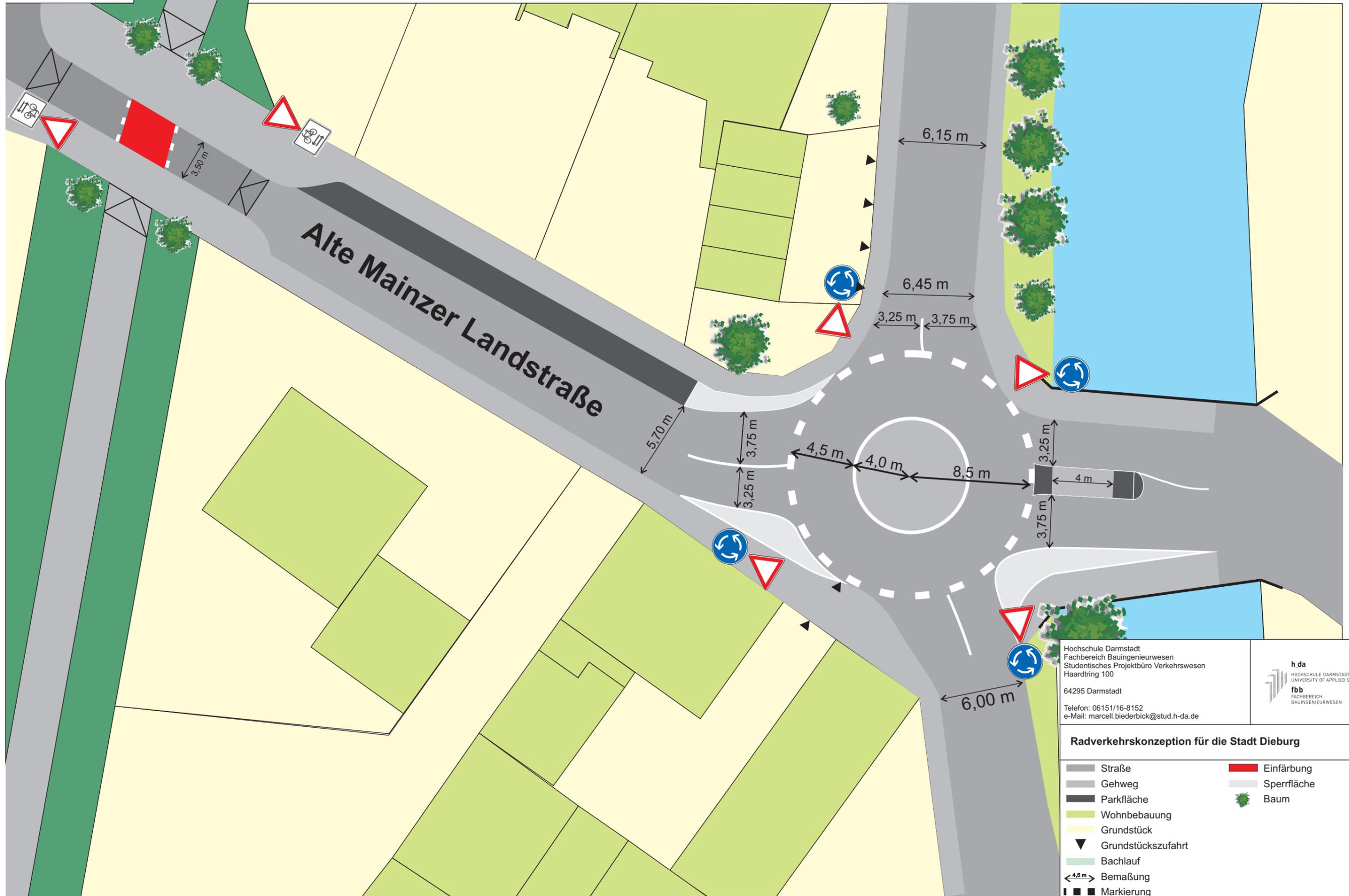
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

Plangrundlage: Vorplanung Ortsgerechter Straßenausbau
 Groß-Umstädter Straße (Stadt Dieburg)

Datum	22.06.2011
Stand	22.06.2011



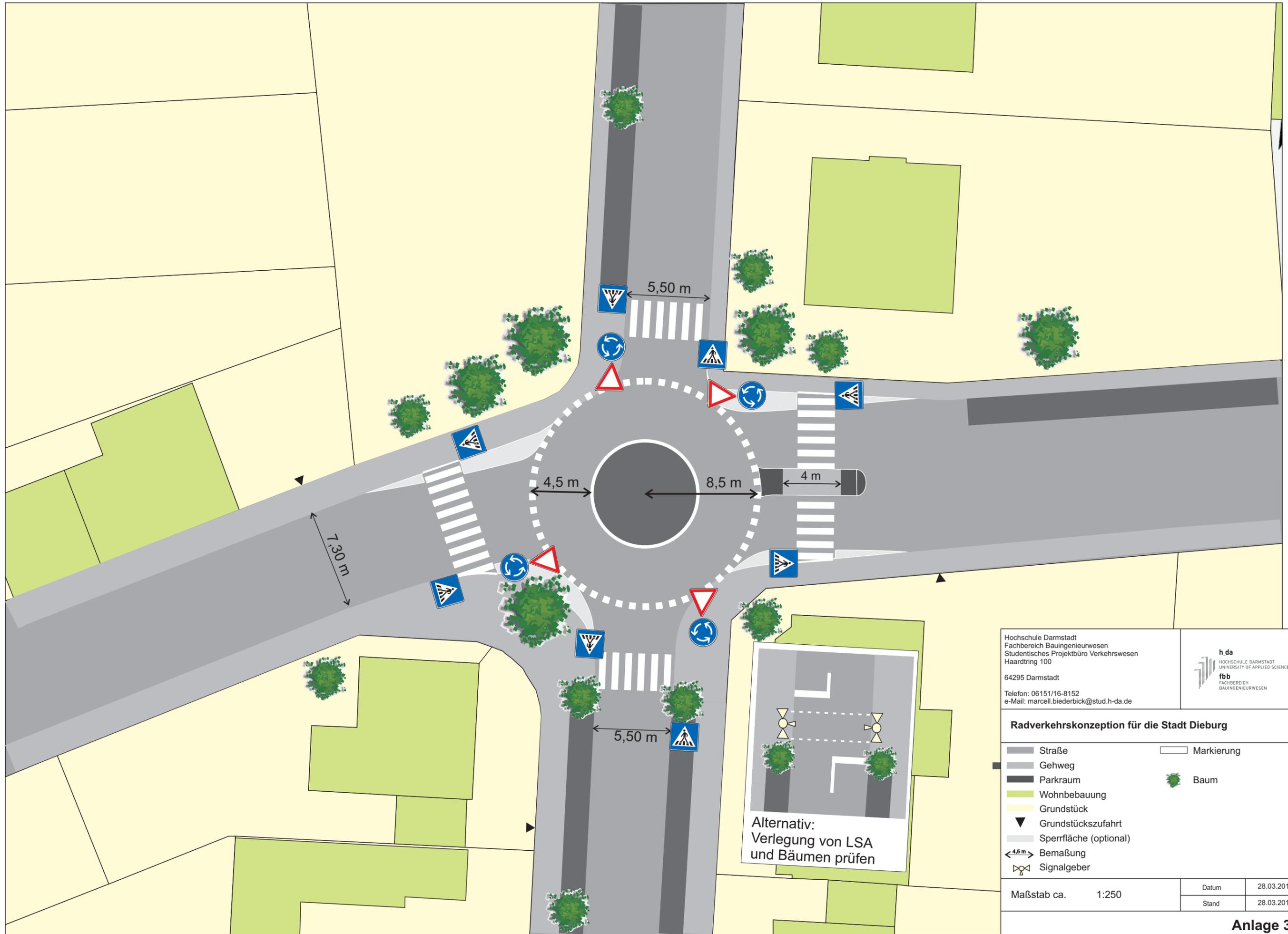
Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg	
— Straße	■ Einfärbung
— Gehweg	■ Sperrfläche
■ Parkfläche	● Baum
■ Wohnbebauung	
■ Grundstück	
▼ Grundstückszufahrt	
■ Bachlauf	
← 4,5 m → Bemaßung	
■ ■ ■ Markierung	

Maßstab ca. 1:250	Datum	28.03.2011
	Stand	28.03.2011

Anlage 30
 Planungsdetail Alte Mainzer Landstraße



Alternativ:
Verlegung von LSA
und Bäumen prüfen

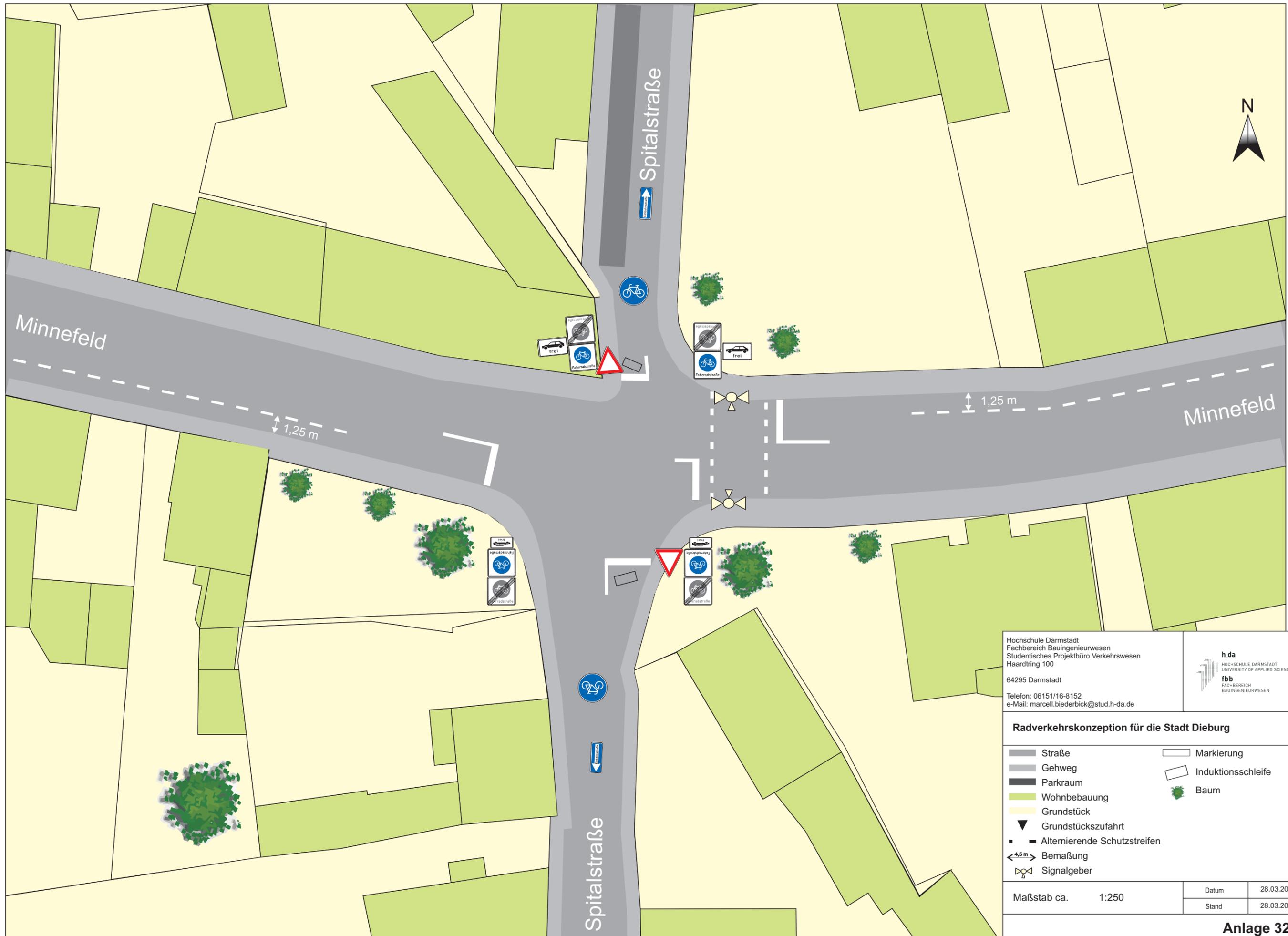
Hochschule Darmstadt
Fachbereich Bauingenieurwesen
Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
Haardtring 100
64295 Darmstadt
Telefon: 06151/16-8152
e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

— Straße	— Markierung
— Gehweg	— Baum
— Parkraum	
— Wohnbebauung	
— Grundstück	
▼ Grundstückszufahrt	
— Sperrfläche (optional)	
← 4,5 m → Bemaßung	
⊗ Signalgeber	

Maßstab ca. 1:250	Datum	28.03.2011
	Stand	28.03.2011

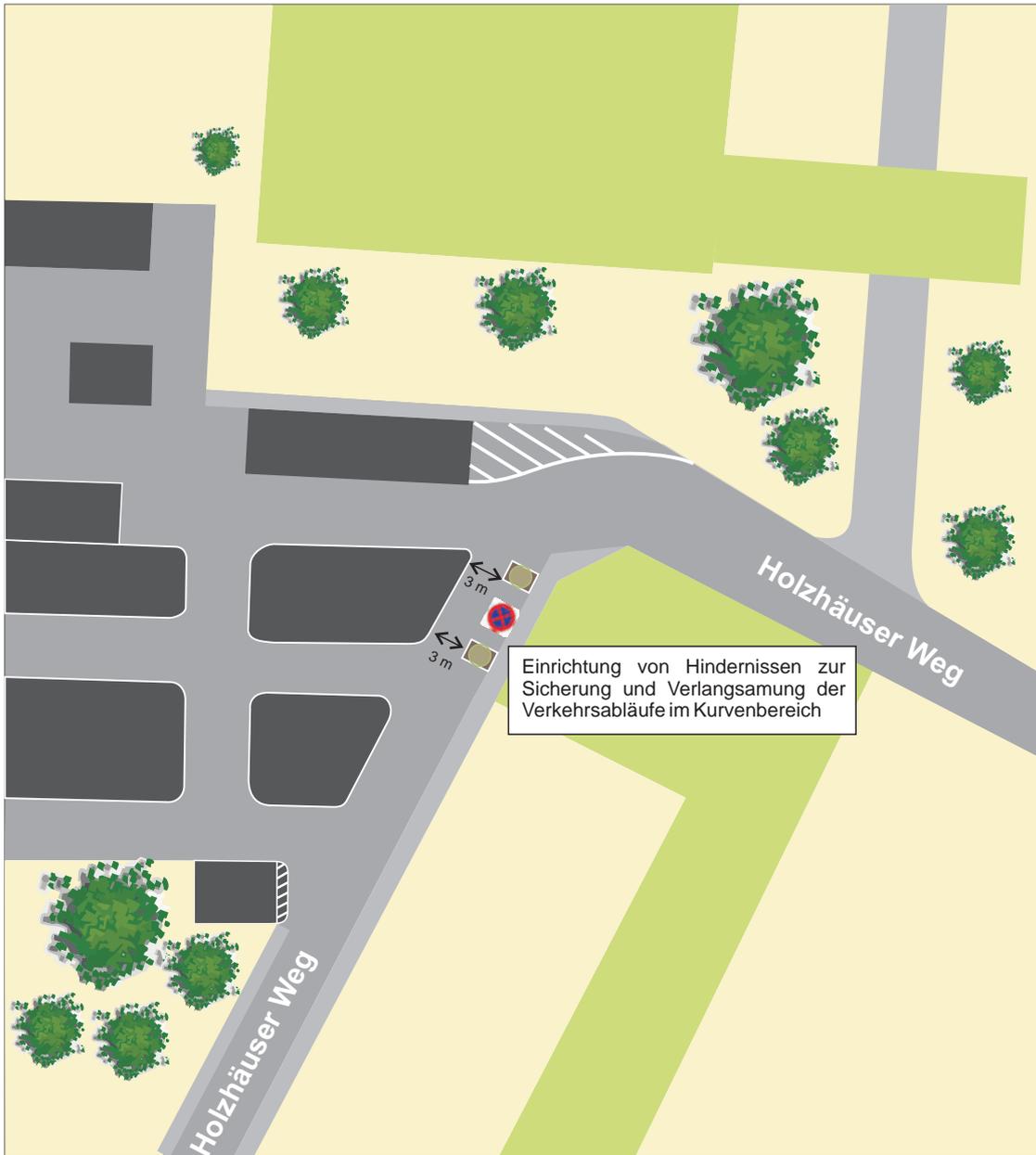


Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg			
	Straße		Markierung
	Gehweg		Induktionsschleife
	Parkraum		Baum
	Wohnbebauung		
	Grundstück		
	Grundstückszufahrt		
	Alternierende Schutzstreifen		
	Bemaßung		
	Signalgeber		
Maßstab ca.	1:250	Datum	28.03.2011
		Stand	28.03.2011

Anlage 32
 Planungsdetail Knotenpunkt Minnefeld/Spitalstraße



Aufgrund der Straßenraumgestaltung ist eine Einrichtung als Begegnungszone (Pilotprojekt) bzw. verkehrsberuhigter Bereich zu empfehlen

Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbick@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

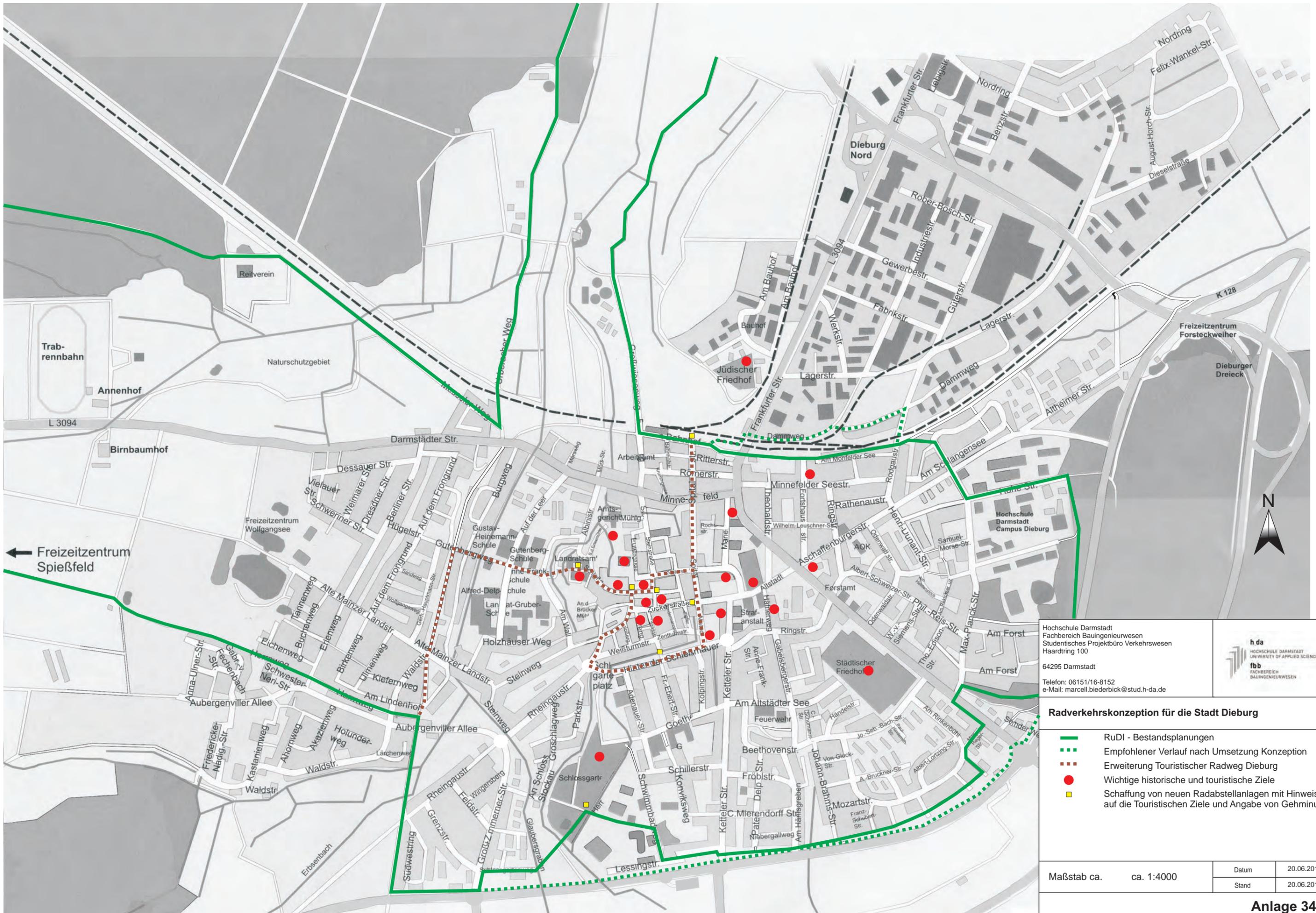
- Straße
- Gehweg
- Parkstände
- Wohnbebauung
- Grundstück
- Pflanzkübel

Datum	22.06.2011
-------	------------

Stand	22.06.2011
-------	------------

Anlage 33

Planungsdetail Parkplatz Holzhäuser Weg



Hochschule Darmstadt
 Fachbereich Bauingenieurwesen
 Studentisches Projektbüro Verkehrswesen
 Haardtring 100
 64295 Darmstadt
 Telefon: 06151/16-8152
 e-Mail: marcell.biederbeck@stud.h-da.de



Radverkehrskonzeption für die Stadt Dieburg

- RuDI - Bestandsplanungen
- - - Empfohlener Verlauf nach Umsetzung Konzeption
- - - Erweiterung Touristischer Radweg Dieburg
- Wichtige historische und touristische Ziele
- Schaffung von neuen Radabstellanlagen mit Hinweisen auf die Touristischen Ziele und Angabe von Gehminuten

Maßstab ca.	ca. 1:4000	Datum	20.06.2011
		Stand	20.06.2011