

Dieburg: Verlauf Radroute Bahnhof - Campus



Runder Tisch „klimafreundliche Nahmobilität“ am 27.04.2021

Dipl.-Ing. Katalin Saary

Büro MOBILITÄTSLÖSUNG

Beratung von Kommunen und Verkehrserzeugern

Moderation und Beteiligungen von Veranstaltungen und Prozessen

- **Projekte (Auswahl):** VEP Wiesbaden, IGEK Sulzbach i.T., Nahmobilitäts-Check Offenbach, Parkraumuntersuchungen, Vorplanung Fahrradstraße Langen, Potentialanalyse zu Radschnellverbindungen in Hessen, Rad-Hauptnetz Hessen, NVP DADINA, Radverkehrskonzept Griesheim, Schulmobilitätspläne, Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, Schülerradrouten, Mobilitätskonzepte für Neubauvorhaben.....
- **Engagement (Auswahl):** FUSS e.V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland: seit 2019 Bundesvorstand, SRL (Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung): seit 2019 Mitglied im Vorstand, Mitbegründerin des bundesweiten Netzwerkes Shared Space (2013), Netzwerk Schule + Mobilität in Darmstadt und LK Darmstadt-Dieburg: Koordinatorin seit 2010, Mitherausgeberin des HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (seit 2014), FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) - AK 1.1.10 – Hinweise zur Nahmobilität; AK 2.1.4.1 „Fortschreibung Empfehlungen Fußverkehr“, Sachverständige für Kindermobilität für den Verein Kinderfreundliche Kommunen (seit 2018)



Agenda

Ziel: Radroutenverlauf zwischen Bahnhof und Campus festlegen

- Welche Anforderung an die Radroute bestehen?
- Welche Routenalternativen sind denkbar?
- Stärken und Schwächen der alternativen Radroutenverläufe
- Fazit

Kennzeichen einer „guten“ Radroute

Direkte Verbindung zwischen Quelle und Ziel ohne Umwege

Eindeutiger Routenverlauf ohne Hindernisse

Einfache Orientierung durch Beschilderung und/oder Markierung

Qualitätsstandards nach ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen)

- regelkonforme Breiten mit ebener, befestigter Oberfläche, Beleuchtung
- Barrierefrei: ohne Treppen, Rampenneigung max. 6 %
- Sichere Querungen (Aufstellflächen, Sicht, Mittelinsel, ggfs. Signalisierung)



Campus-Bahnhof: Wer fährt denn da?

Ziel: Route soll als Alltagsroute für alle nutzbar sein

- Zielgruppen
 - Studierende
 - weniger geübte Alltagsradfahrende, z.B. Familien mit Kinder
 - Schüler:innen



Route Campus-Bahnhof: für Schüler:innen, Studierende und Alltagsradler:innen

Entweder gemeinsam mit Autoverkehr auf der Fahrbahn
(Mischverkehr): Tempo 30-Zone, Fahrradstraße

Oder getrennte Führung an Tempo 50-Straßen (oder höher):
Radfahrstreifen, bauliche Radwege

➤ *Gemeinsame Führung mit Fußverkehr nur in begründetem Ausnahmefall*

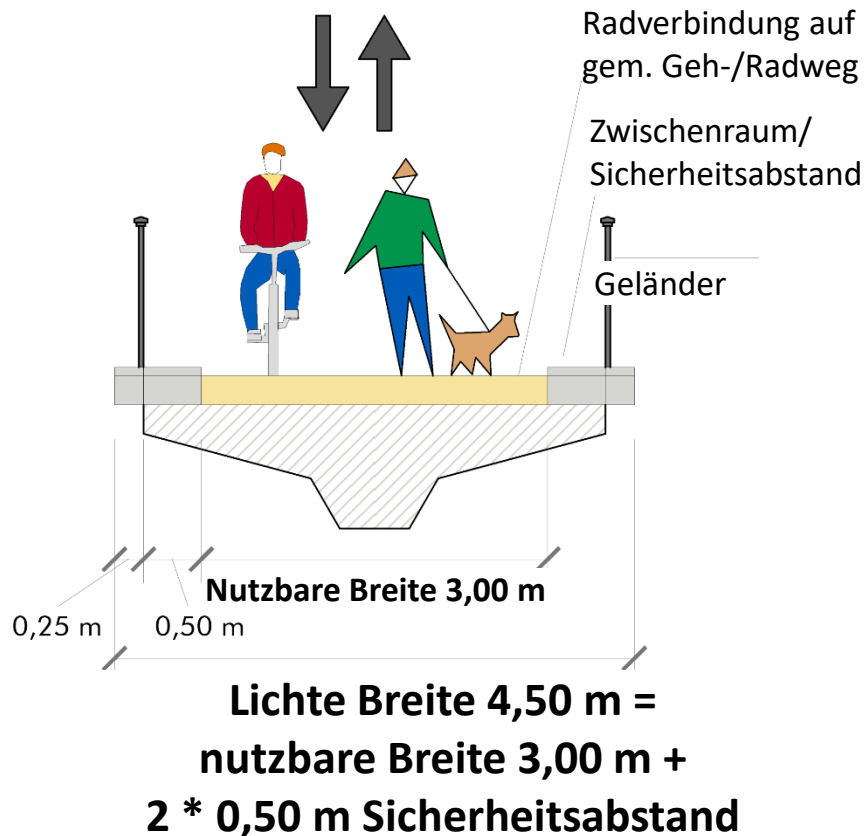


Nicht immer leicht verständlich: von Radverkehrsregeln und Breitenanforderungen

Führungsart	Regelmaße (EFA, ERA, RAST06, HBVA, HBS, VwV StVO)
	Tempo 30 (Zone oder Strecke): Keine eigene Radverkehrsanlagen, mit Autoverkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr) (Z274, Z274.1) Zweirichtungsverkehr: max. 6,00 m Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung: 3,50 m
	Fahrradstraße oder Fahrradzone : Radverkehr heute/künftig vorherrschende Verkehrsart Autoverkehr zu Gast, max. Tempo 30 (Z 244)
	Verkehrsberuhigter Bereich (Z 325): Radverkehr im Mischverkehr in Schrittgeschwindigkeit
	Einrichtungsrادweg (Z 237) 2,00 m (min. 1,60 m)
	Radfahrstreifen (Z 237) 1,85 m (2,00 m)
	Schutzstreifen 1,50 m (min. 1,25 m)
	getrennter Fuß- und Radweg (Z 241) Radweg: 2,00 m (min. 1,60 m)
	Zweirichtungsrادweg (Z 237, Z 241) 2,50 m (min. 2,00 m)
	gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z 240)
	- innerorts $\geq 2,50$ m (RSV $\geq 5,00$)
	Nur in begründeten Ausnahmefällen! Radverkehr hat Wahlfreiheit, Schrittgeschwindigkeit, Fußverkehr hat jederzeit Vorrang! Breite, wenn nur einseitig: min. 3,00 m
	Radschnellweg $\geq 3,00$ m (Rad)
Zusätzlich Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Parken (min. 50 cm) zu Radverkehrsanlage bzw. zu Gehweg (min. 30 cm)	

Musterlösungen vs. Ist-Situation

Beispiel: Anforderung an die Breite einer Überführung innerorts



Querung an der Bahn:
nutzbare = lichte Breite nur 3,00 m

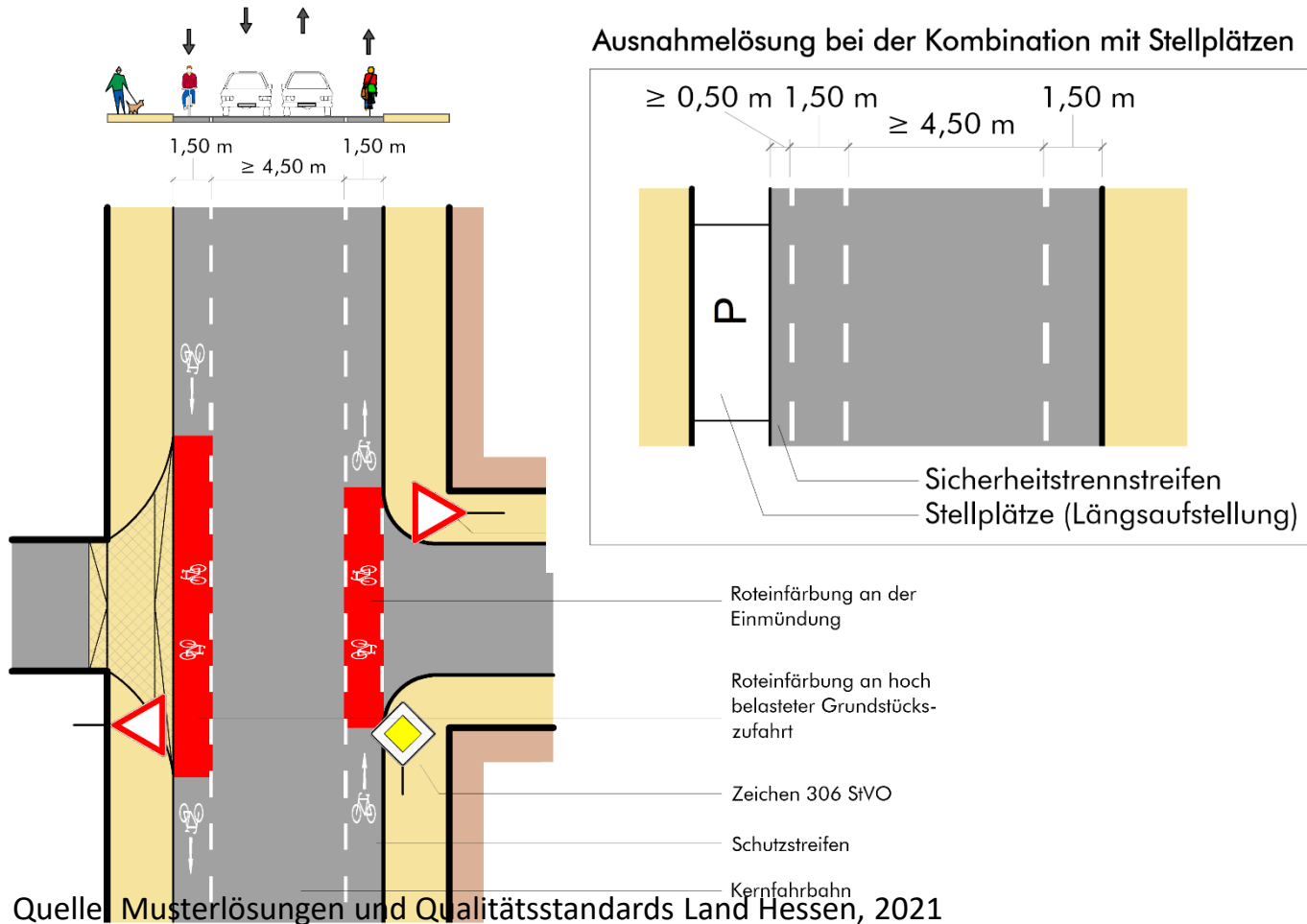


**➔ Eine gemeinsame Nutzung
ist nicht regelkonform und
auch nicht sicher!**

Quelle: Musterlösungen und Qualitätsstandards Land Hessen, 2021

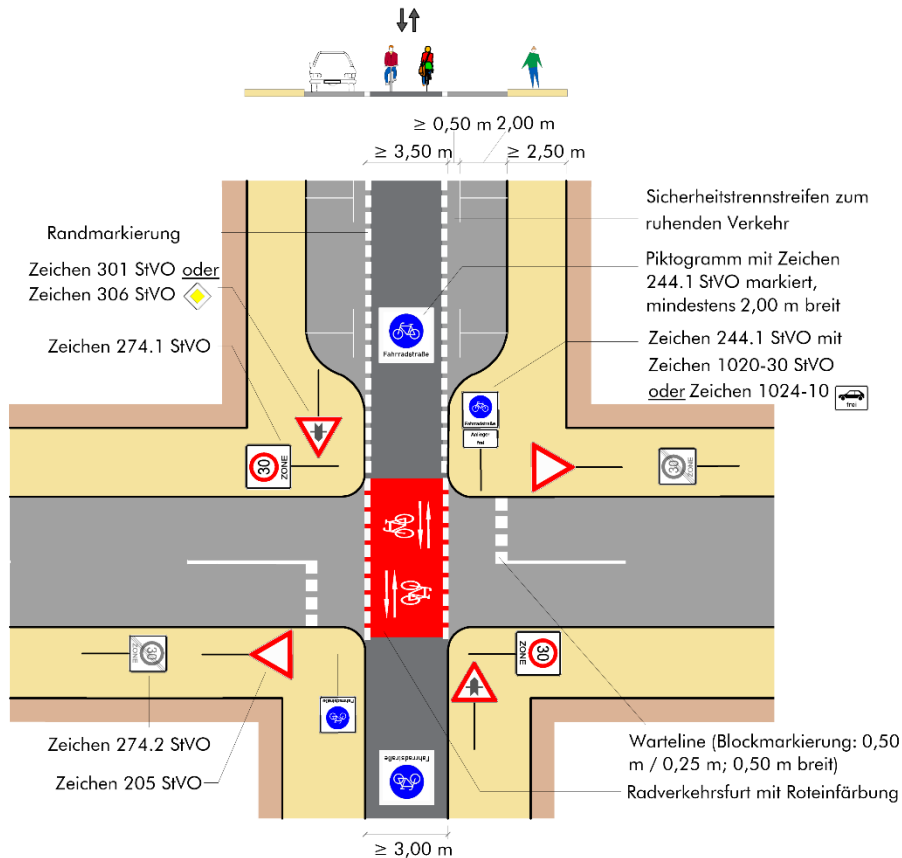
Beispiele von Musterlösungen

Führung auf Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen



Beispiele von Musterlösungen

Fahrradstraße

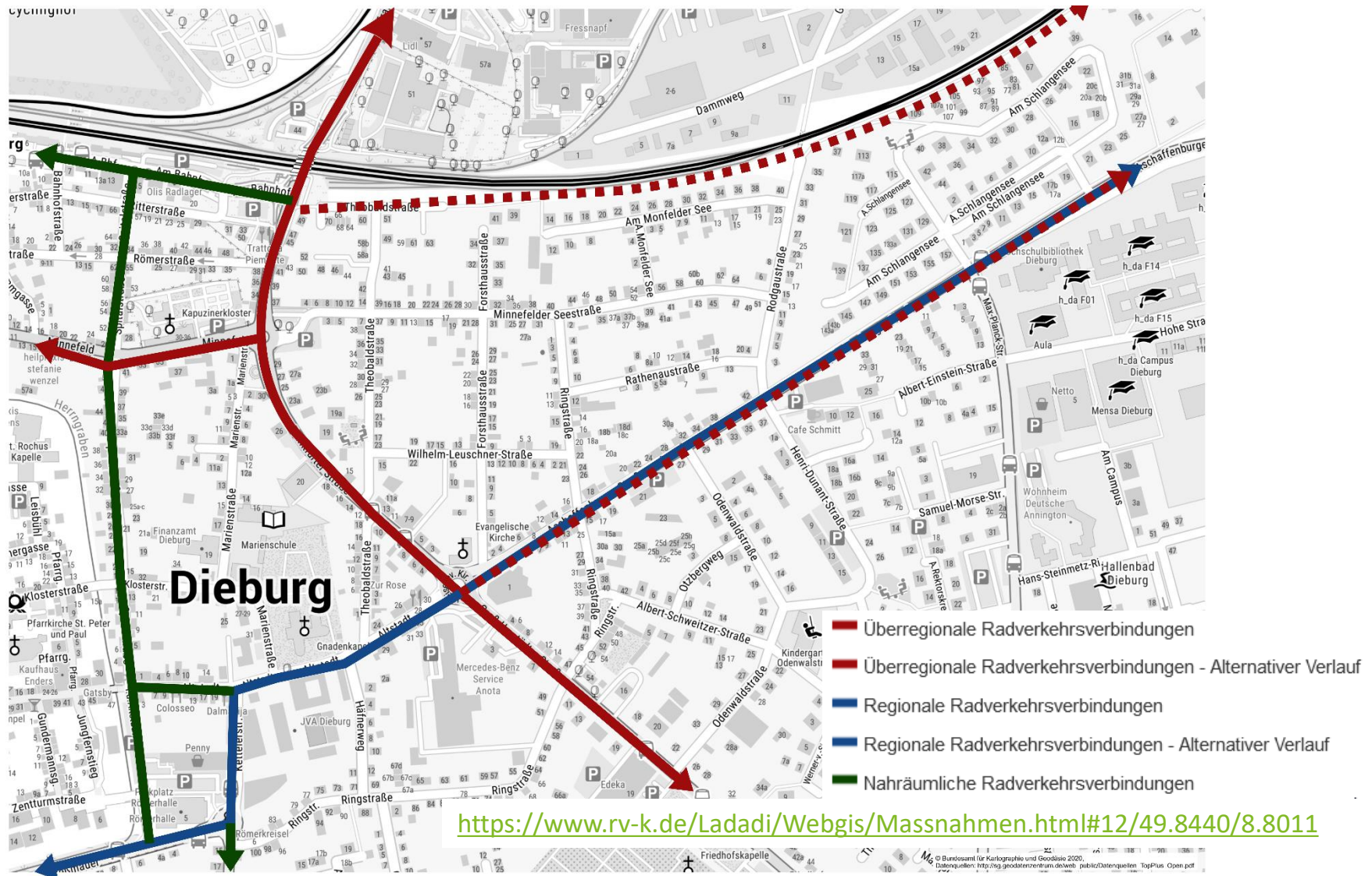


Mindestbreite Fahrbahn (Bord-Bord)

- Ohne Parken: **3,50 m**
- Einseitig Parken 2,00 m + Sicherheitstrennstreifen min. 0,50 m
→ Fahrbahnbreite min. **6,00 m**
- Beidseitig Parken à 2,00 m + Sicherheitstrennstreifen je min. 0,50 m
→ Fahrbahnbreite min. **8,50 m**

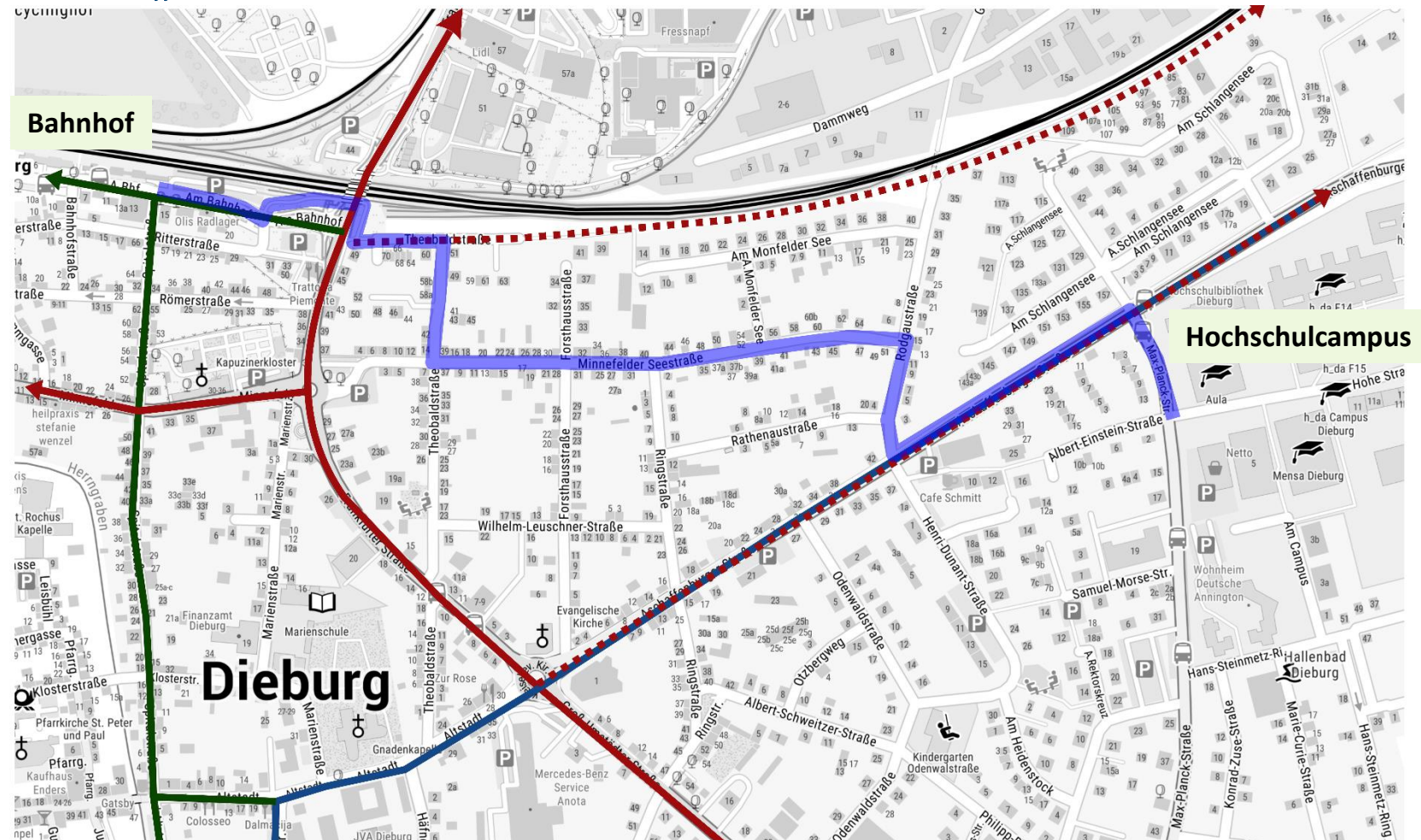
Quelle: Musterlösungen und Qualitätsstandards Land Hessen, 2021

Radverkehrskonzept LADADI 2018: Routen in Dieburg



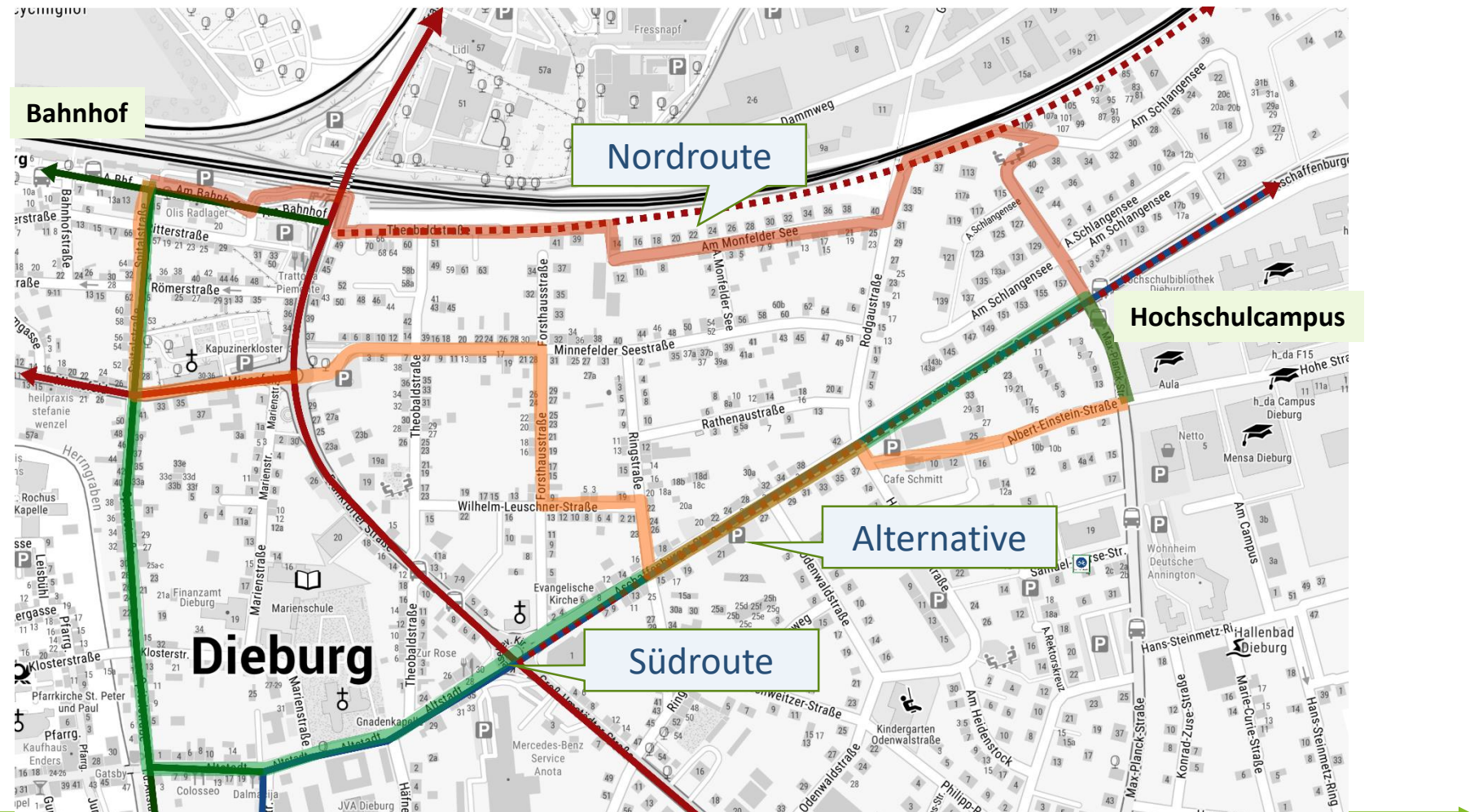
Betrachtete Routen zwischen Bahnhof und Campus

Route „Runder Tisch“

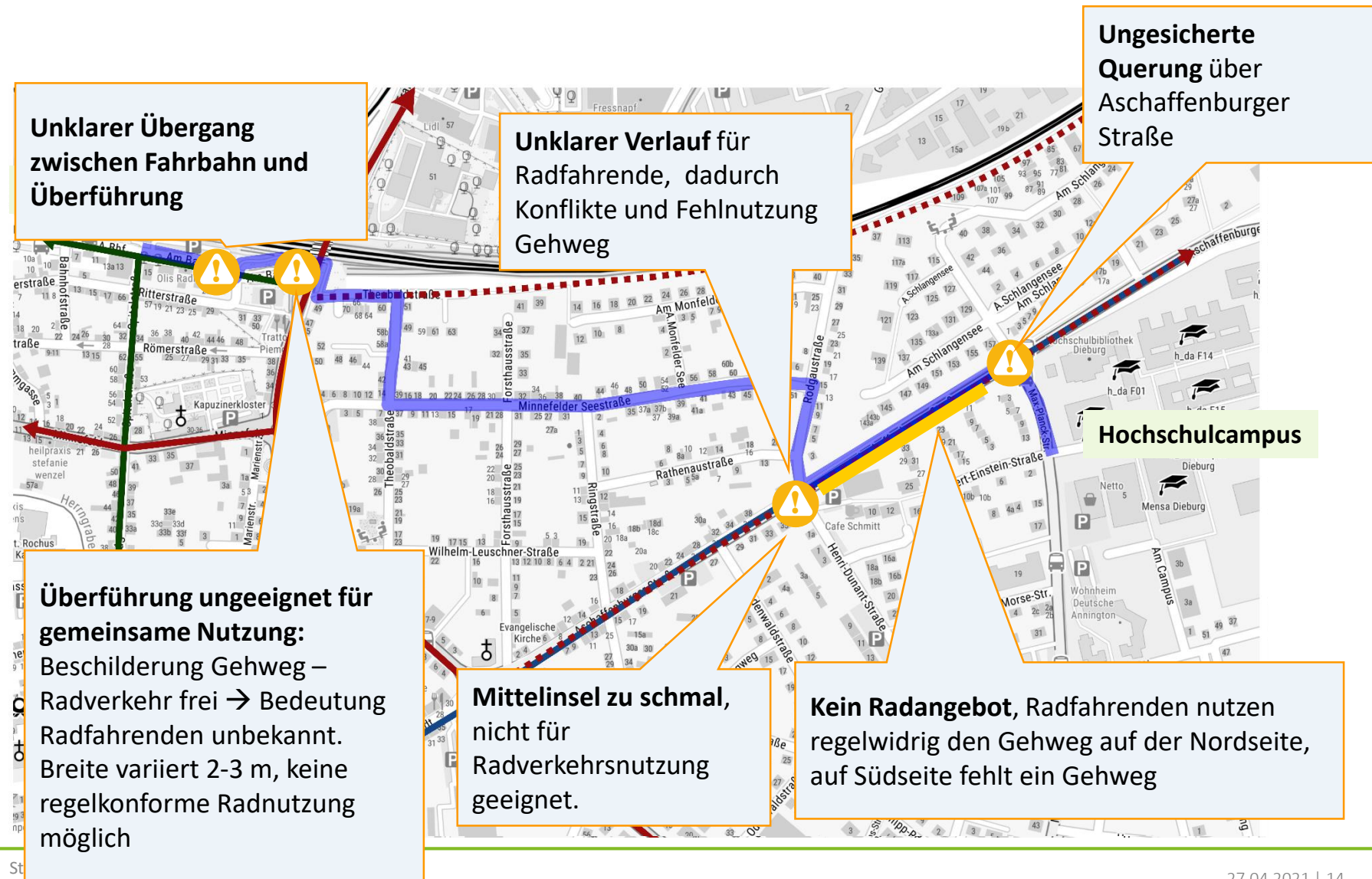


Betrachtete Routen zwischen Bahnhof und Campus

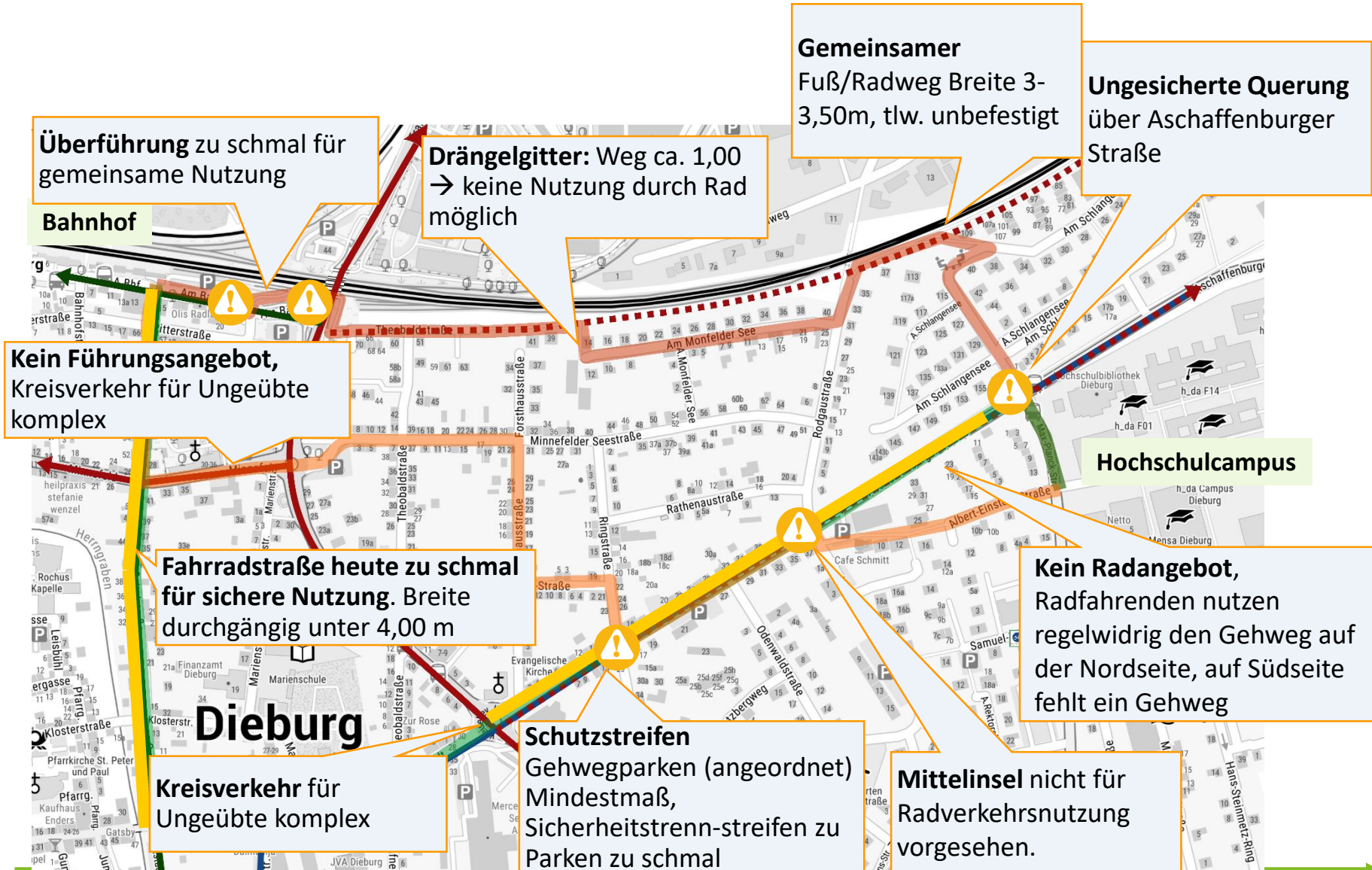
Weitere mögliche Routen



Route „Runder Tisch“: Schwächen



Weitere Routen: Schwächen



Alle Routen: Stärken und Schwächen

Durch die Wohngebiete

- + Verlauf durch **Tempo 30-Zone** mit geringem Kfz-Verkehr, Südroute mit **Fahrradstraße**
 - **In Tempo 30-Zonen Gehwegbreiten** zu schmal um durchgängig sicher von Kindern befahren zu werden, Behinderung auch durch Mülltonnen usw.
 - **Fahrradstraße auch Fahrbahn** zu schmal für sichere Begegnung
- Sichtfelder** an Einmündungen für auf dem Gehweg radelnden Kindern sind sicher freizuhalten



Alle Routen: Stärken und Schwächen

Aschaffenburg Straße

- + Schutzstreifen zwischen Frankfurter Straße und Rodgaustraße
- + Gehwegbreite genügend, dass Kinder hier radeln können
- Schutzstreifen mit Mindestbreite zw. Groß-Umstädter-Straße und Henri-Dunant-Str. zu schmal, bei Parken Gefahr durch Doring-Unfälle
- Kein Führungsangebot zwischen Rodgaustraße und Max-Planck-Straße (regelwidrige Gehwegnutzung)
- Verbindung an Bahn mit Barrieren (Drängelgitter), Borden und auf tlw. unbefestigtem Weg

An Einmündungen in die Aschaffenburg Straße **Sichtfelder** für auf dem Gehweg radelnden Kindern sind sicher freizuhalten

Querungsangebote: Stärken und Schwächen

Querung der Aschaffener Straße

- **gesicherte Querung** fehlt: Ringstr., Rodgastr. und Max-Planck-Straße

Überführung Frankfurter Straße

- Bauliche Breite für gemeinsame Nutzung durch Fuß- und Radverkehr **grundsätzlich nicht ausreichend (unter 3 m nutzbare Breite)**

Kreisverkehre Frankfurter Straße (Minnefeld bzw. Aschaffener Str.)

- + Alle Zu-/Ausfahrten mit Zebrastreifen, sichere Querung zu Fuß möglich, Kinder können hier ihr Fahrrad schieben,
- + Erwachsene fahren sicher auf der Kreisfahrbahn

Ampel Spitalstraße/Minnefeld

- Aufstellfläche für Radverkehr fehlt, Signalisierung nicht Radfahrfreundlich (Anforderung)

Fazit für Routen zwischen Bahnhof und Campus

Handlungsbedarf
Minnefeld: sichere
Radverkehrsführung

Ausschluss Netzlücke: auf der Brücke
ist keine regelkonforme Nutzung für
Radfahrende umsetzbar

Ausschluss Netzlücke: minderbreiter
Fußweg ist nicht verbreiterbar, keine
regelkonforme Nutzung für Radfahrende
möglich



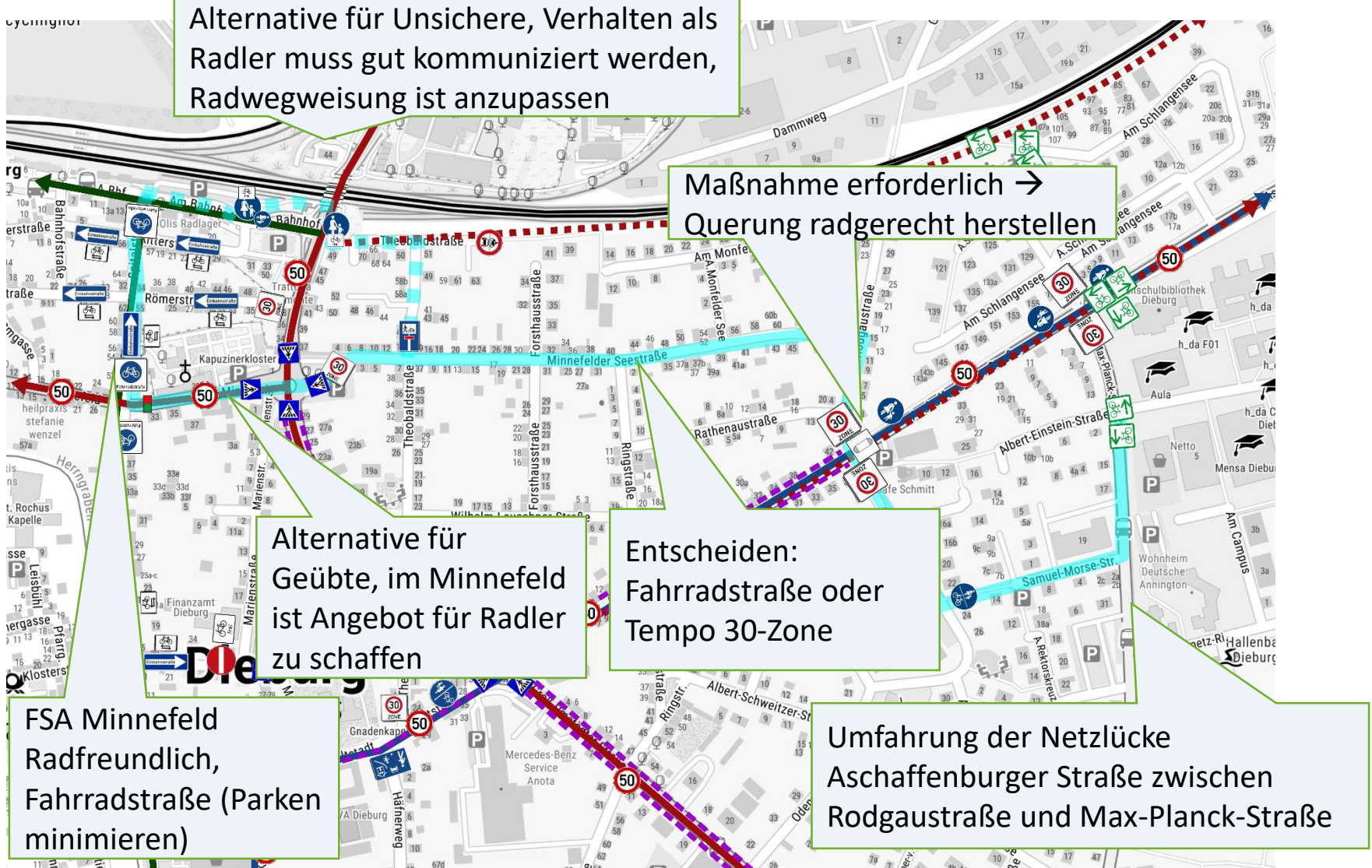
Handlungsbedarf
Fahrradstraße

Handlungsbedarf
Aschaffener Str.-Altstadt
breitere Schutzstreifen mit
Sicherheitstrennstreifen zum
Parken

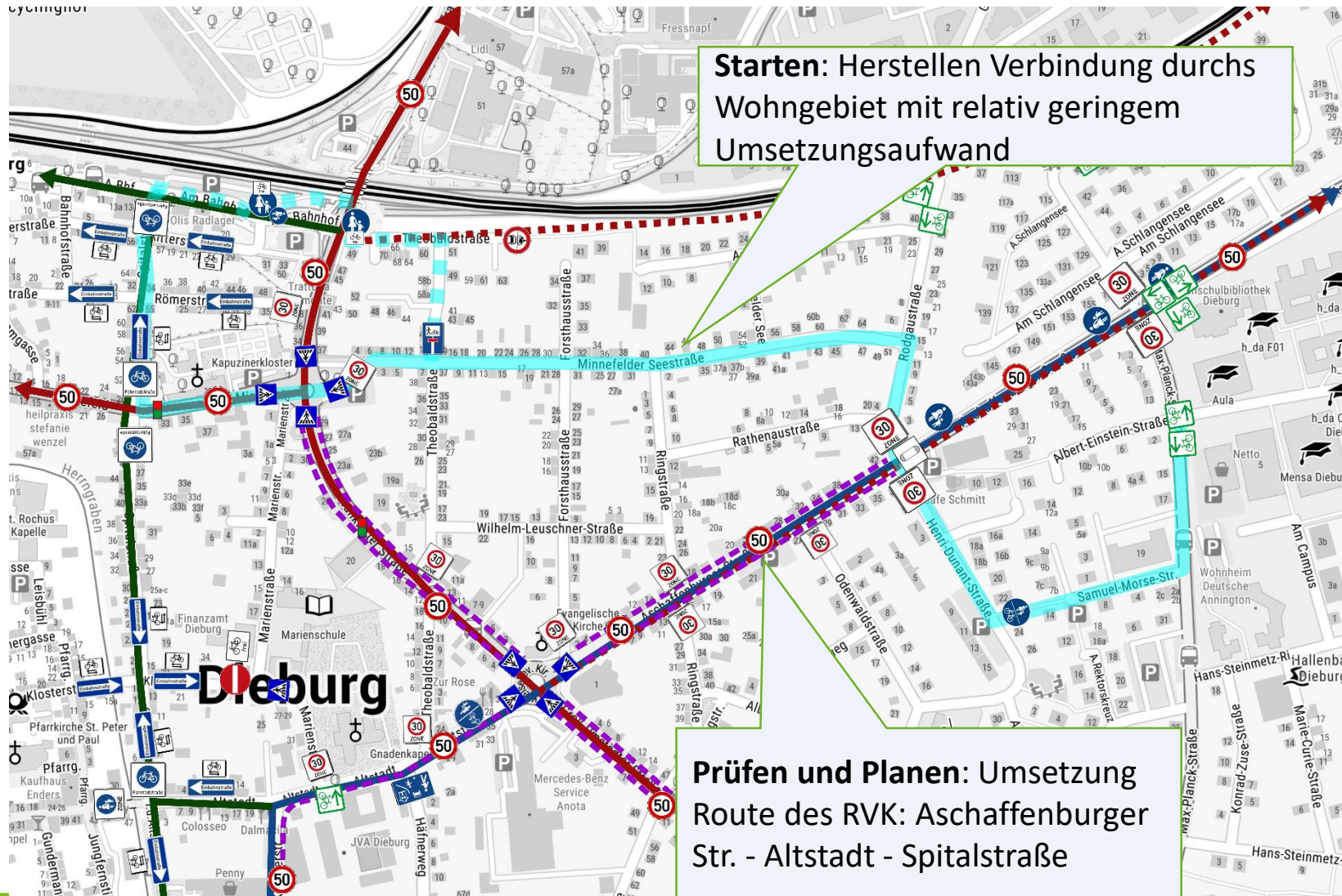
Handlungsbedarf
Querungen
Aschaffener Str.

Handlungsbedarf
Aschaffener Straße, ab
Rodgastr.

Empfehlung für Route zwischen Bahnhof und Campus

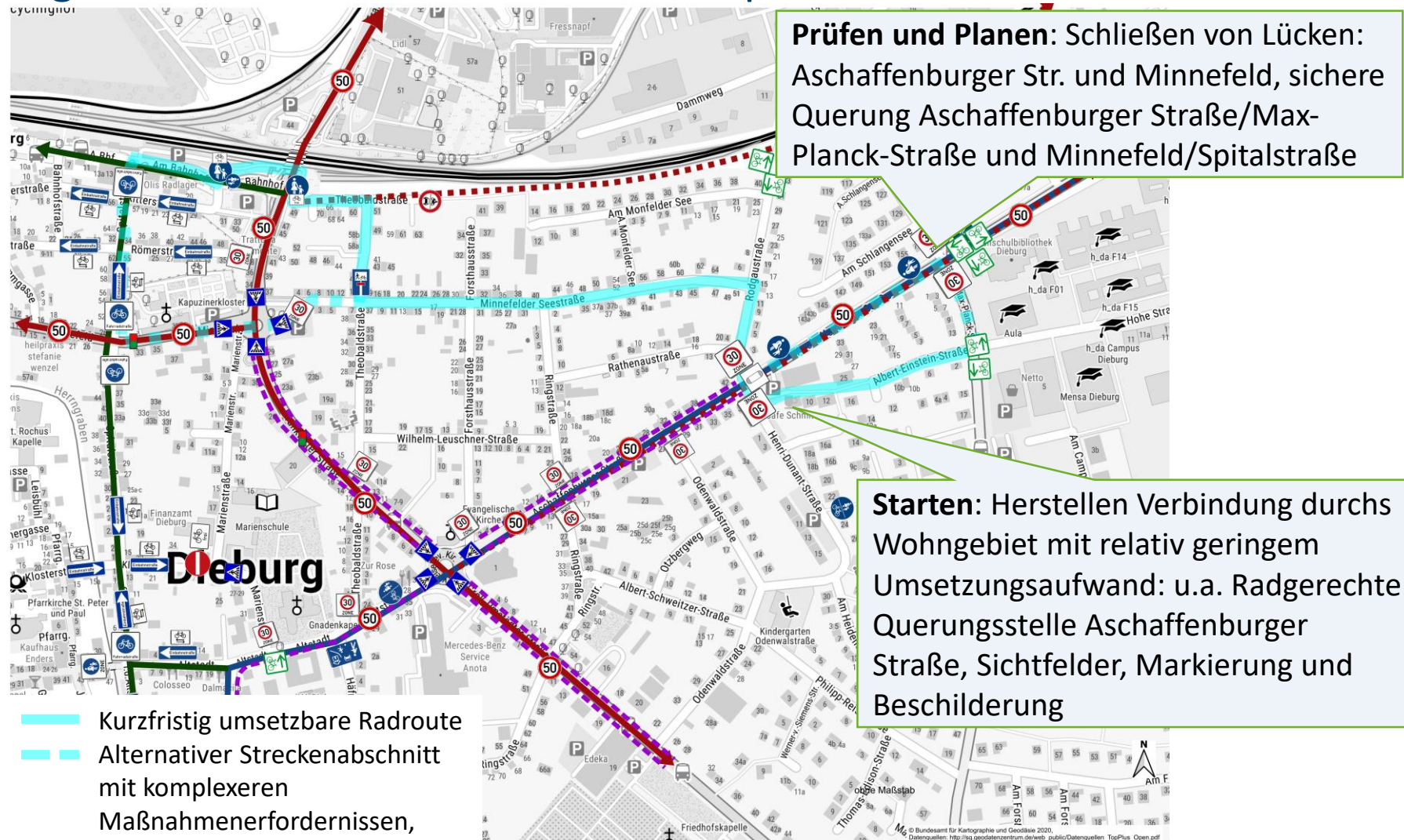


Empfehlung für Route zwischen Bahnhof und Campus



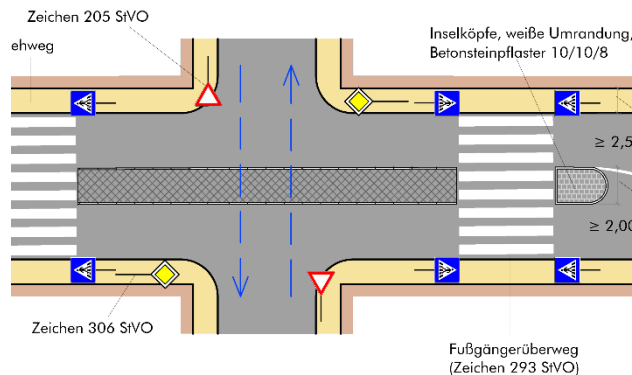
Empfehlung für Route zwischen Bahnhof und Campus

Ergebnis der Diskussion im Workshop am 27.4.2021

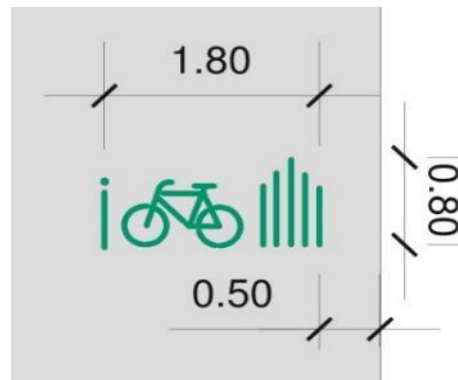


Wie weiter?

- Aktualisieren des Arbeitsstandes auf Grundlage der Ergebnisse heute
- Entwickeln von Maßnahmen zur Routengestaltung
- Diskussion am Runden Tisch



Quelle: Musterlösungen und Qualitätsstandards Land Hessen, 2021





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Foto Broadway+Times Square in NY, Katalin Saary