



#NeueWegeFFM

Frankfurter Fahrradstraße

Vorschläge zur fahrrad-
freundlichen Umgestaltung
Frankfurter Nebenstraßen



Mitarbeit:

Beatrix Baltabol, Rebecca Faller,
Torben Hedderich, Ansgar Hegerfeld,
Jörg Henzel, Wolfgang Hepp,
Katharina Knacker, Jonas Korenke,
Matthäus Müller, Heiko Nickel, Marc Schulz

#NeueWegeFFM

Frankfurter Fahrradstraße

Vorschläge zur fahrrad-
freundlichen Umgestaltung
Frankfurter Nebenstraßen

Stand: 19. Februar 2020

Inhalt

Vorwort	7
Planungsgrundlagen & Instrumente	11
Frankfurter Fahrradstraßen - Analysen und Umgestaltungsvorschläge	29
1. Grüneburgweg	31
2. Oeder Weg	51
3. Achse Robert-Mayer-Str. / Kettenhofweg	73
4. Frankenallee	95
5. Nordendstraße	103
6. Moselstr. / Westendstr.	111
7. Zeuläckerstraße	117
8. Gutzkowstraße	123
9. Brückenstraße	131
10. Oberräder Fußweg	143
11. Daimlerstr. / Schielestr.	153
Literatur- / Abbildungsverzeichnis	159

Vorwort

Vorwort

Der Radentscheid Frankfurt wurde 2018 gegründet, um mit Hilfe eines Bürgerentscheids eine bessere Fahrradinfrastruktur in Frankfurt durchzusetzen. Über 40.000 Frankfurter Bürgerinnen und Bürger unterstützten dieses Begehren innerhalb von vier Monaten mit Ihrer Unterschrift.

Aus rechtlichen Gründen wurde der Bürgerentscheid im April 2019 abgelehnt und dem Radentscheid stattdessen Verhandlungen mit dem Magistrat angeboten. Nach mehreren intensiven Verhandlungsrunden erfolgte eine Einigung auf ein umfangreiches Maßnahmenpaket, das zu der Magistratsvorlage M47 2019 „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ führte.

Diese wurde zunächst in den Ortsbeiräten diskutiert und am 29. August 2019 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

Der Stadtverordnetenbeschluss (Beschlussausfertigung §4424 zur M47 2019) sieht unter anderem für die nächsten drei Jahre den Umbau verschiedener Straßen bzw. Straßenabschnitte zu „Fahrradfreundlichen Nebenstraßen“ vor.

Der Radentscheid Frankfurt hat die vorliegende Broschüre erstellt um:

- seine Ziele zur Planung „Fahrradfreundlicher Nebenstraßen“ zu konkretisieren
- detaillierte Vorschläge zur Umgestaltung zu unterbreiten
- die Debatte über die Gestaltung fahrradfreundlicher Infrastruktur in Frankfurt weiter zu führen.

Planungs- grundlagen & Instrumente





Abb. 01:

Was sind eigentlich „Fahrradfreundliche Nebenstraßen“ (FN) und warum sind sie wichtig?

FN sind ein wesentlicher Baustein für ein durchgängiges und zusammenhängendes Fahrradwegenetz.

Sie stellen wichtige Verbindungen innerhalb und zwischen den einzelnen Stadtteilen her.

FN sollen so gestaltet sein, dass dort ein sicheres, konfliktarmes und zügiges Fahrradfahren möglich ist.

Hierzu ein Auszug aus dem Stadtverordnetenbeschluss (Beschlussausfertigung §4424 zur M47 2019) „Fahrradstadt Frankfurt am Main“:

„Die Stadt Frankfurt am Main wird in den nächsten Jahren weitere Nebenstraßen für den Radverkehr attraktiv umgestalten. Dies geschieht bevorzugt vor Kitas und Schulen, in Wohngebieten und Bereichen mit hoher Verkehrsdichte.“

Fahrradfreundliche Nebenstraßen zeichnen sich unter anderem durch folgende Merkmale aus, die jeweils im Einzelfall auf Umsetzbarkeit zu prüfen sind:

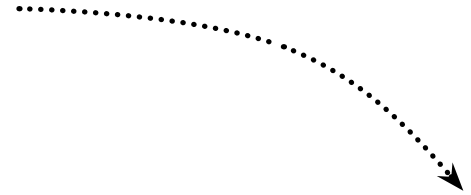
- *Ausweisung von Fahrradstraßen ohne KFZ-Durchgangsverkehr*
- *Aufpflasterung von Einmündungen aus Seitenstraßen bei Führung des Radwegs auf Gehwegniveau*
- *Freihalten von Sichtachsen, insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch Wegfall und ggf. bauliche Einfassung von Stellplätzen („Gehwegnasen“)*
- *falls kein Schutzstreifen vorhanden ist oder markiert wird, Markierung von Sharrows auf der Straße*
- *Schaffung von Sackgassen, Sperrung von Durchfahrten zur Eliminierung des Durchgangsverkehrs bei Offenhaltung für Fahrradfahrende und FußgängerInnen“*

Welche Straßen sollen umgestaltet werden?

Die Auswahl der in der Magistratsvorlage genannten Straßen basiert weitgehend auf den Planungen des Radentscheids und wurde auf Grundlage der durchgeführten Analyse des bestehenden Radwegenetzes und der vorhandenen Lücken erarbeitet.

*Hier ein weiterer Auszug aus der Magistratsvorlage:
Primär sollen folgende Straßen durch die Verwaltung auf eine Umgestaltung nach den oben beschriebenen Merkmalen hin geprüft werden:*

1. Achse Robert-Mayer-Straße und Kettenhofweg
2. Oeder Weg
3. Frankenallee
4. Gutzkowstraße
5. Oberräder Fußweg
6. Nordendstraße
7. Grüneburgweg
8. Moselstraße / Westendstraße
9. Daimlerstraße / Schielestraße
(Umfahrung Hanauer Landstr., Anschluss an Fahrradtrasse nach Hanau)
10. Brückenstraße
11. Zeuläckerstraße



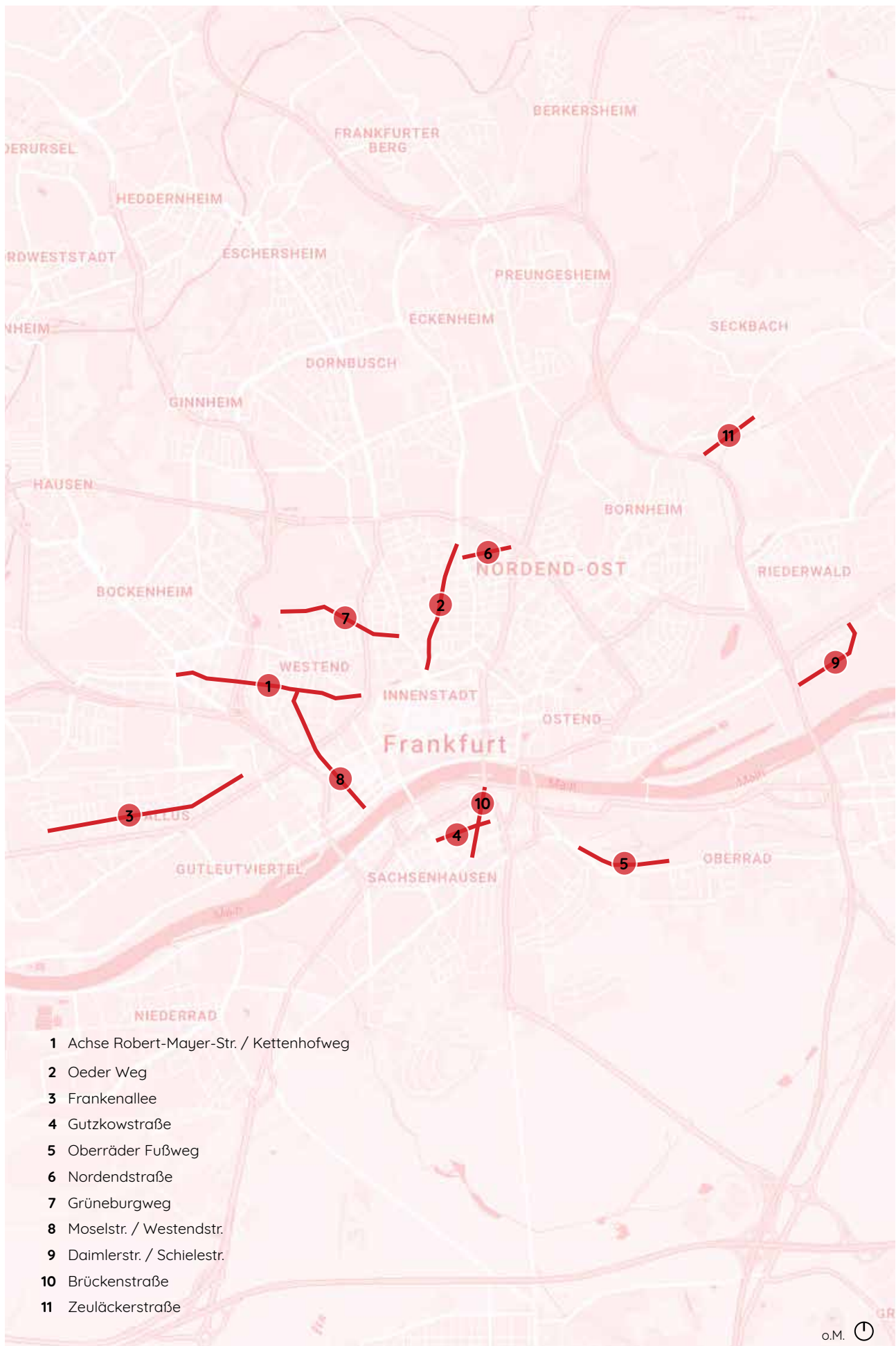


Abb.02: Übersicht/ Lage möglicher fahrradfreundlicher Nebenstraßen (2020-2025)

Gibt es genaue Regeln und Vorgaben für die Gestaltung von FNs?

Für FN gibt es bisher keine festgelegte Definition und keine Standards.

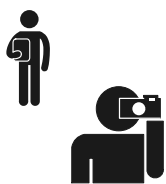
Deshalb haben wir, der Radentscheid Frankfurt, Umgestaltungsvorschläge erarbeitet und versucht, ein übergeordnetes Konzept aus verschiedenen Maßnahmen zu entwickeln, das nach Möglichkeit mit kleinen Modifikationen auf allen Fahrradfreundlichen Nebenstraßen angewendet werden kann.



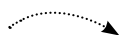
Wie sind wir vorgegangen?

Zunächst wurde eine Bestandsaufnahme der Straßen durchgeführt und anhand der erstellten Fotos und Notizen eine Kurzanalyse der Straßen erstellt.

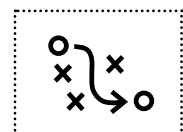
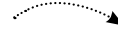
Für einige der elf benannten Straßen wurden im Anschluss verschiedene Varianten der Radwegführung und der Gestaltung von Fahrbahn und Seitenräumen durchgespielt und daraus ein übergeordnetes Konzept entwickelt, das sich auf einen großen Teil der FN anwenden lässt.



Ortsbegehung



Analyse des Ortes



Strategie entwickeln

Abb.03

Wurden alle im Stadtverordnetenbeschluss genannten Straßen umgeplant?

Nein, der Radentscheid arbeitet ausschließlich ehrenamtlich. Eine detaillierte Planung sämtlicher genannter Straßen übersteigt unsere Kapazitäten.

Die vorliegende Broschüre behandelt die einzelnen Straßen in unterschiedlicher Bearbeitungstiefe. Für einige Straßen wurden sehr detaillierte Pläne erstellt, andere Straßen sind weniger umfangreich bearbeitet oder nur fotografisch und textlich erfasst. Die Straßen sind in dieser Broschüre nach Bearbeitungstiefe sortiert dargestellt. Es wird kein abgeschlossenes Maßnahmenpaket vorgestellt, so dass die Planungen Stück für Stück vervollständigt und angepasst werden können.

Die unterschiedlichen Darstellungsarten sind das Resultat verschiedener Perspektiven und Handschriften unseres verschiedenen Professionen umfassenden Planungsteams.

Wie sollen die FN denn nun aussehen?

Um eine Sache gleich vorweg zu nehmen:

Aufgemalte Sharrows und Fahrradpiktogramme ohne weitere Maßnahmen sind für uns keine FN.

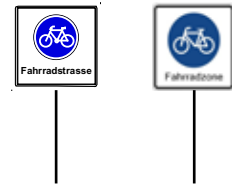
Die derzeitige Situation in Nebenstraßen ist oft so, dass sich Radfahrende in der „Dooringzone“ der parkenden Autos bewegen und es bei Begegnungsverkehr sehr eng wird.

Das heißt: Um die Situation zu verbessern, wird es ohne eine Reduzierung der Flächen für den MIV auch bei der Umgestaltung von Fahrradfreundlichen Nebenstraßen nicht gehen.

Bei den FNs legen wir nicht nur Wert auf eine Verbesserung für Radfahrende, sondern haben auch immer die Belange von Zu-Fuß-Gehenden und des ÖPNV im Blick und wollen insgesamt eine bessere Aufenthaltsqualität in den Straßen erreichen.

Unsere Regeln/ Forderungen für die Fahrradfreundlichen Nebenstraßen - "Die Frankfurter Fahrradstraße":

// Fahrradfreundliche Nebenstraßen werden in der Regel als Fahrradstraßen oder Fahrradzonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) und bei Erfordernis mit zugelassenem ÖPNV ausgebildet.



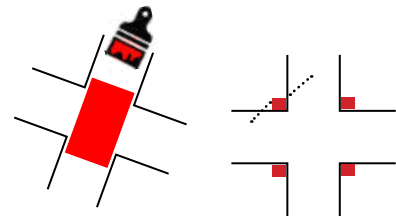
// Radfahren wird immer in beide Fahrtrichtungen ermöglicht.



// Die Fahrradstraßen werden, wann immer es die (Kfz-) Belastung der querenden Straße erlaubt, als Vorfahrtstraße geführt.



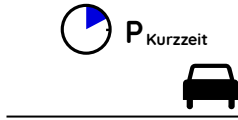
// Kreuzungsbereiche werden rot markiert.
Durch freie Gehwegnasen wird die Einsicht erhöht.



// Um die Behinderung/Gefährdung durch auf der Straße stehende Lieferfahrzeuge und das Parken in zweiter Reihe zu verhindern, werden in allen „FN“ in regelmäßigen Abständen Lade- und Lieferzonen eingerichtet.



// Der ruhende Verkehr wird deutlich, nach folgenden „Regeln“ reduziert:



An Straßenbereichen mit vielen Geschäften/Läden und Gastronomie werden ausschließlich Kurzzeitparkstände und Lade- und Lieferzonen ausgewiesen.



Langzeitparken findet im Regelfall nur auf einer der beiden Straßenseiten statt. (Die Seite kann im Verlauf der Straße wechseln). Bei Einbahnstraßen ist die in Kfz-Fahrtrichtung rechte Straßenseite zu wählen. Nur bei besonders breiten Straßenquerschnitten wird in Ausnahmefällen beidseitig längerfristiges Parken ermöglicht.



Zwischen Parkständen/ Lade- und Lieferzonen und der Fahrbahn befindet sich immer ein 1 m breiter Sicherheitstrennstreifen, der durch eine Blockmarkierung dargestellt wird.

Abb.09

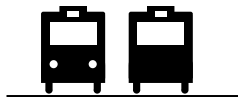
// Die Fahrgassenbreite der Fahrradstraße soll eine bestimmte Breite nicht überschreiten, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu drosseln und ein Überholen der Radfahrenden durch Kfz zu unterbinden.

Vorgeschlagene Fahrgassenbreite:



Bei Kfz-Verkehr in beide Richtungen

- **ohne** Busverkehr: 4,50 m
(min. 4,00 / max. 5,00 m)



- **mit** Busverkehr: min. 4,50 m
+ 2 x 1m Sicherheitstrennstreifen
(max. Fahrgasse 5,50 m)



Bei Kfz-Verkehr in eine Richtung

- **ohne** Busverkehr: 4,00 m
(min. 3,50 / max. 4,50 m)



- **mit** Busverkehr: min. 4,00 m
+ 1m Sicherheitstrennstreifen

oder: 5,00 m ohne Sicherheitstrennstreifen
(max. Fahrgasse 5,50 m)

Abb.10

// Sind die bestehenden Straßenquerschnitte breiter als die oben festgelegten Breiten, soll die gewonnene Fläche in der Regel dem Seitenraum zugeschlagen und in „Multifunktionsstreifen“ umgewandelt werden.

Die „Multifunktionsstreifen“ können verschiedene Nutzungen aufnehmen:

- mehr Platz für Fußgänger

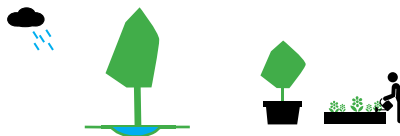


- Sitzgelegenheiten (z.B. „Parkletts“)



- Flächen für Außengastronomie

- Bäume- und Pflanzbeete



- Abstellmöglichkeiten für (Leih-)Fahrräder und E-Scooter



- Lade- und Lieferzonen



- Kurzzeitparken

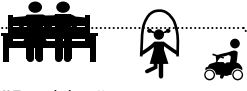


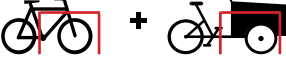
- Glas- und Altkleidercontainer



Abb.11

**Gestaltungsstandards
der "Frankfurter
Fahrradstraße":**

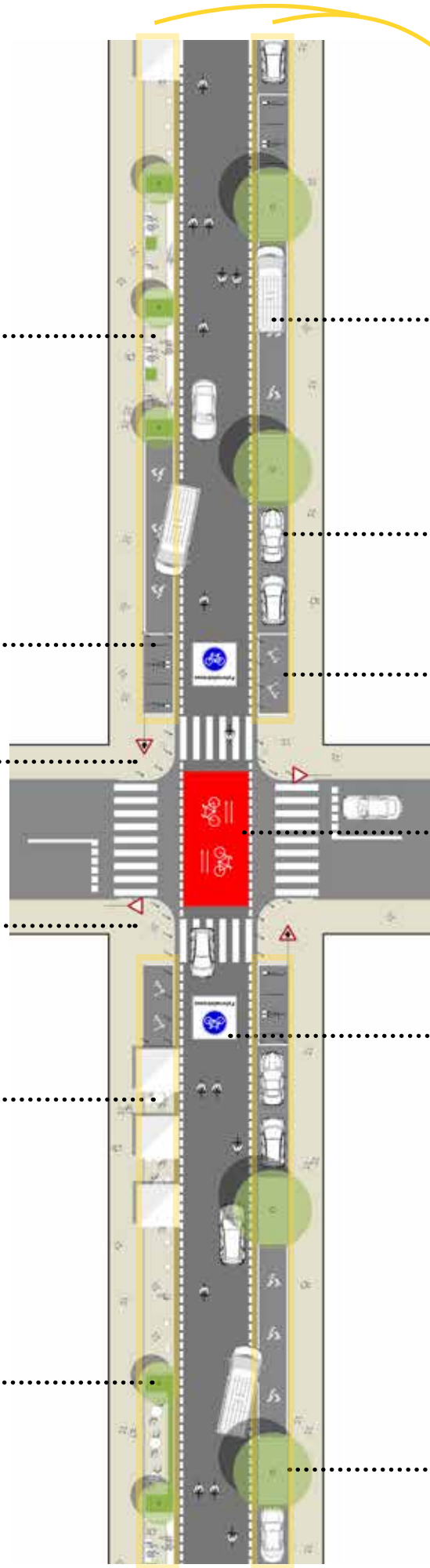

"Parklet"
Gehwegverweiterung
für mehr öffentlichen
Raum


Fahrradstellplätze
(mit ausreichend
Abstand für Lasten-
fahrräder)

freie Gehwegnasen
in Kreuzungs-
bereichen


Außengastronomie-
flächen für Cafés,
Restaurants, etc.


Begrünung (Pflanz-
beete/ Kübel) für mehr
Aufenthaltsqualität und
zur Verbesserung des
städtischen Mikroklimas



"Multifunktionsstreifen"

Liefer-/ Ladezone
Flächen für Be- und
Entladevorgänge

ausschließlich
Kurzzeitparken im
Bereich von Läden/
Geschäften und
Gastronomie

E-Scooter-Stellplätze

Rotmarkierung der
Fahrbahn in Kreuzungs-
bereichen

Piktogramme / Schilder
Ausweisung als Fahrrad-
straße (Kfz-Verkehr frei)

Baumpflanzungen
(Prüfung neuer Standorte
für straßenbegleitende
Baumpflanzungen)

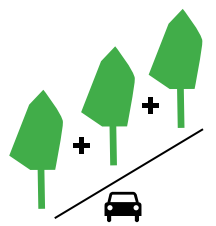
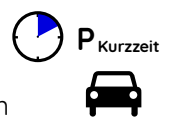


Abb.12

Können unsere Maßnahmen zur Umgestaltung schnell umgesetzt werden?

Ja, unser Maßnahmenpaket erfordert nicht zwingend einen kompletten Umbau der Straßen. Oft lassen sich zunächst durch temporäre Maßnahmen große Verbesserungen erzielen. Übergangslösungen ermöglichen einen „Testlauf“ und eine Bewertung der Maßnahme, bevor es zu aufwendigen Umbauten kommt.

Hier einige Beispiele von Interimslösungen aus anderen Städten:



Abb. 13/14: Broadway Ecke Madison Square Park, New York City

Der Broadway in New York City vor und nach der Umgestaltung. Sieben MIV Spuren wurden auf zwei Spuren reduziert. Neu entstanden ist eine breite Spur für Radfahrende und eine öffentliche Platzfläche, die zum Verweilen einlädt (vgl. Cachola Schmal 2018, S.29).



Abb. 15: Broadway, New York City

Mit dem Einsatz günstiger Materialien wurden in New York unter der Regierung von Bürgermeister Michael Bloomberg zahlreiche Stadtstraßen innerhalb kurzer Zeit umgestaltet und eine städtische Revolution in Gang gesetzt. Die Straßen wurden nicht weiter als reine Korridore zur Bewegung von möglichst vielen Autos und Lkws verstanden, sondern als wertvolle öffentliche Flächen, die verschiedenen Funktionen dienen (vgl. Cachola Schmal 2018, S.29).



Abb. 16: Broadway, New York City

Mit "Parklets" lässt sich der Seitenraum der Straße erweitern. Die Fläche kann als Außengastronomiefläche oder begrünter, möblierter und konsumfreier Aufenthaltsbereich genutzt werden.

Parklets werden im Bereich von Parkständen errichtet und erstrecken sich typischerweise vom Gehweg bis zur Breite der angrenzenden Parkstände im Straßenraum.

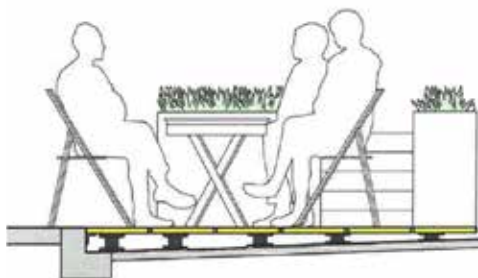
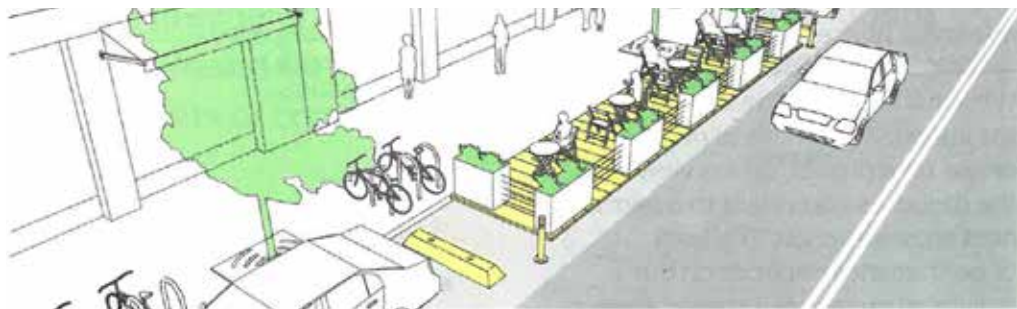


Abb.17: Beispiel "Parklet"

Auch lassen sich vorhandene Parkstände mit dem Einsatz weniger Materialien in einen Fahrradparkplatz verwandeln. Es braucht nicht viel: Fahrradständer, Fahrbahnmarkierungen und Poller oder Pflanzgefäße, die den Fahrradparkplatz zum Straßenraum abgrenzen.

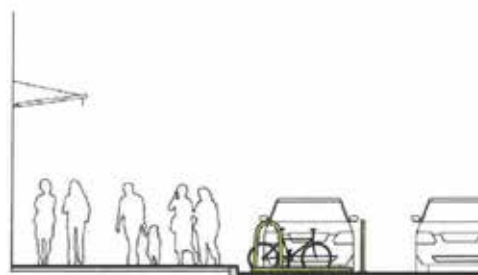
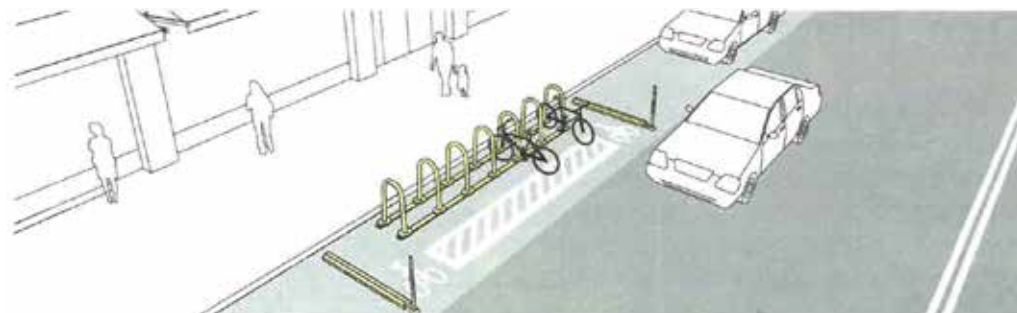


Abb.18: Beispiel "Bike Corral"

EXKURS 1:

Fahrradstraßen als Fahrradfreundliche Nebenstraßen

Untersuchung und Vergleich von geschützten Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen in Nebenstraßen.

- Warum haben wir uns entschieden, Nebenstraße als Fahrradstraßen vorzuschlagen?
- Wäre nicht ein geschützter Radfahrstreifen in Nebenstraßen auch sinnvoll, wie es auf Hauptstraßen empfohlen wird?
- Wieso macht eine Differenzierung der Ausgestaltung von Nebenstraßen und Hauptstraßen Sinn?

Variante 1

In der möglichen Ausgestaltung von Fahrradfreundlichen Nebenstraßen wurde beispielhaft die Westendstraße untersucht, die in dem dargestellten Abschnitt aktuell im Einbahn-Richtungsverkehr vom MIV befahren wird.

Bei einem Straßenquerschnitt von 6,80 bis 7,20 m, gemessen zwischen den Bordsteinen, wäre, so die Überlegung, ggf. ein geschützter Radfahrstreifen mit 3,00 m Breite für Zweirichtungsverkehr möglich, getrennt zur Fahrbahn durch einen baulichen Schutzstreifen mit 50 cm Breite.

Für die Straßenfahrbahn würde eine Breite von 3,30 m bis 3,70 m verbleiben. Seitliche Parkstände wären bei dieser Breite nicht möglich, würden bei dieser Variante im Straßenraum komplett entfallen. Ein sehr wichtiger, verkehrstechnischer Aspekt ist, dass es bei dieser Lösung zu ungewohnten Begegnungsverkehr zwischen allen Verkehrsteilnehmern insbesondere im Kreuzungsbereich kommen würde.

Ein weiterer Aspekt, der nicht für diese Lösung in Nebenstraßen spricht, ist, dass Müllfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge und Lieferfahrzeuge nicht uneingeschränkt fahren können. Bei dieser Lösung wird die Verkehrsführung für alle fahrenden Verkehrsteilnehmer auf dieser Straße „kanalisiert“ und der Bewegungsspielraum dadurch stark oder womöglich gefährlich eingeschränkt.

Variante 2

In Variante 2 ist die Westendstraße als Fahrradstraße nach StVO konzipiert, freigegeben für den MIV. Die Fahrradstraße hat hier eine Breite von 4,70 m bis 5,20 m. Parkstände sind möglich und werden grundsätzlich in Fahrtrichtung des MIV rechtsseitig angeordnet. Müllfahrzeuge, Einsatzfahrzeuge und Lieferfahrzeuge können uneingeschränkt die Fahrradstraße befahren.

Wenn alle Nebenstraßen in Stadtvierteln als Fahrradstraßen ausgeführt werden, ergibt sich eine klare Zonierung innerhalb der Fahrradstadt Frankfurt:

- Hauptstraßen werden mit geschütztem Radfahrstreifen ausgeführt.
- Nebenstraßen sind grundsätzlich Fahrradstraßen.

Durch Aufpflasterungen am Übergang von Hauptstraßen auf Nebenstraßen ließe sich der verkehrstechnische Wechsel für den MIV in ein Stadtviertel mit Fahrradstraßen bemerkbar machen.

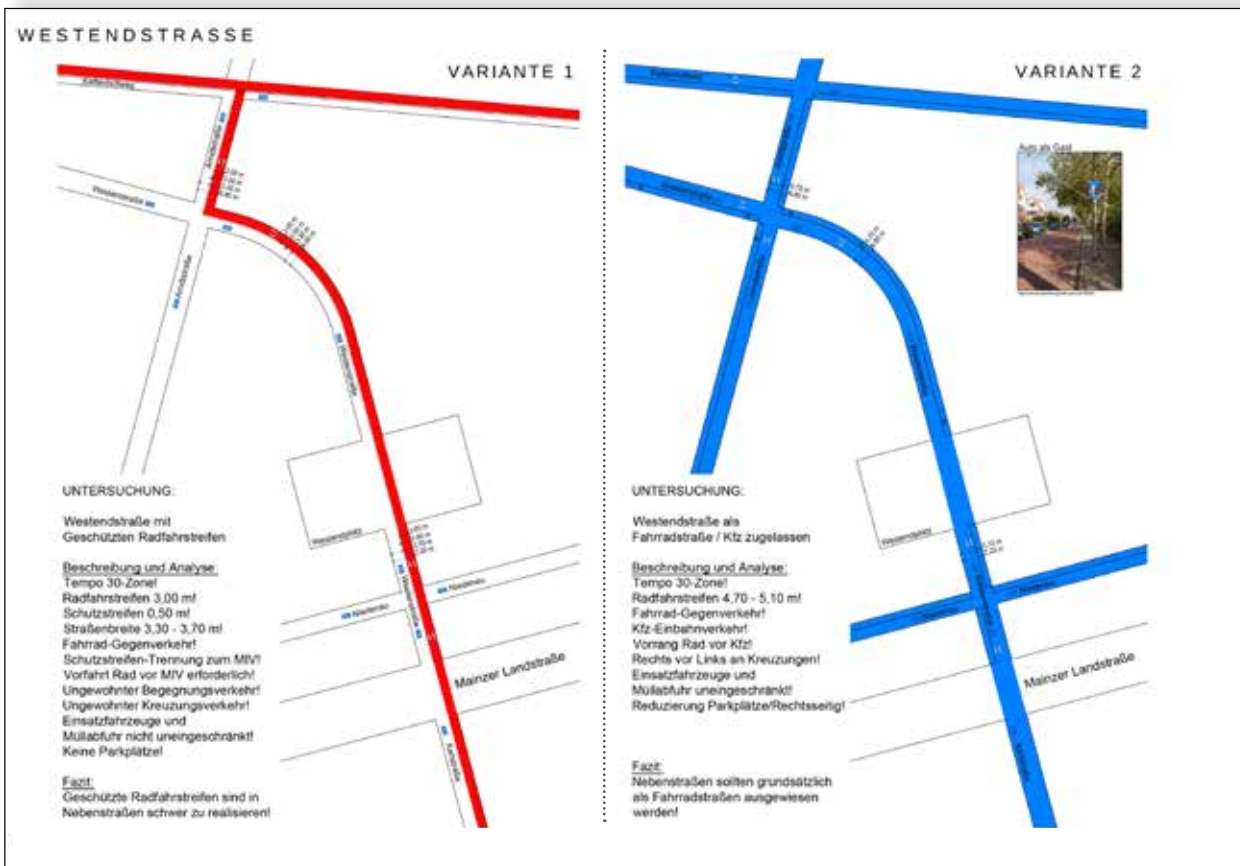


Abb.19: Untersuchung geschützter Radfahrstreifen vs. Fahrradstraße am Beispiel Westendstraße

EXKURS 2:

Fahrradstraße



Was ist eine Fahrradstraße?

Fahrradstraßen gibt es in Deutschland seit 1997, als sie mit der damaligen Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) eingeführt wurden. Sie sollen dazu beitragen, den Radverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten. Eine Fahrradstraße ist in der Regel dem Radverkehr vorbehalten, allerdings dürfen durch Zusatzbeschilderung auch andere Fahrzeuge zugelassen werden. Alle Fahrzeuge müssen in der Fahrradstraße mit mäßiger Geschwindigkeit (25-30 km/h) fahren. Zusätzlich ist es Radfahrenden erlaubt nebeneinander zu fahren.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist Sache der Kommunen. Vorgaben wo und wie dies geschehen kann und soll finden sich in verschiedenen Richtlinien und Vorschriften:

Die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV StVO) legt u.a. fest, dass auch die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt und eventuell alternative Verkehrsführungen vorgesehen werden sollen.

Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), das technische Regelwerk für innerstädtische Straßen in Deutschland, macht Aussagen dazu, wo und unter welchen Umständen Fahrradstraßen angelegt werden können: *„Fahrradstraßen können im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs angelegt werden, wenn Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies planerisch beabsichtigt ist.“* Die RAST sieht dies allerdings nur in Erschließungsstraßen bis etwa 400 Kfz/h vor. Auch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird hier nochmals festgelegt.

Noch etwas umfassender sind die Passagen zu Fahrradstraßen in der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV), die neben Regeln auch die Vorzüge sowie die Intention von Fahrradstraßen ausführt/benennt:

„Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren, wenn nötig muss zugelassener Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.“

„Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Fahrradstraßen sind aufgrund dieser Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet.“ (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA, 2010)

Nachdem in den Anfangsjahren der StVO-Novelle Fahrradstraßen eher selten ausgewiesen wurden, nutzen heute mehr und mehr Kommunen dieses Instrument um einfach, kostengünstig und schnell neue Fahrradinfrastruktur zu schaffen. Wobei ebendiese Vorteile sich auch als Nachteil erweisen können. Solange Fahrradstraßen nur durch das entsprechende Hinweisschild am Anfang und Ende markiert werden, sie sich aber sonst, mit Kfz-Verkehr und parkenden Autos zu beiden Seiten, nicht von anderen Straßen unterscheiden, haben sie eher Alibifunktion und werden nicht zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität beitragen.

Werden Sie allerdings in ein sinnvoll geplantes Netz von Fahrradverbindungen eingebunden, auffällig gekennzeichnet und möglichst ungestört von Kfz-Verkehr geführt, bieten sie großartige Möglichkeiten schnell erhebliche Verbesserungen für Radfahrende zu erzielen.

EXKURS 3:

Straßenraumproportionen

Die von der FGSV 2011 herausgegebenen *Empfehlung zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG)* ist ein umfassendes Werk, das sich mit zahlreichen Aspekten des Entwurfs von Straßen- und Platzräumen befasst. Es geht um integrierte Planungen im Zusammenspiel zwischen VerkehrsplanerInnen und Stadt- und FreiraumplanerInnen, mit dem Ziel sowohl eine hohe Funktionalität als auch eine hohe Gestaltqualität zu erreichen (vgl. ESG, S. 5).

Die ESG macht zur Aufteilung des Straßenraums folgende Aussage: Gestalterisch sollte der Mittelraum (das ist in der Regel das befestigte Asphaltband zwischen den Borden) den Gesamtraum nicht dominieren. Anzustreben ist vielmehr ein Breitenverhältnis in den folgenden Proportionen:

- Bei Straßen ohne Mittelstreifen:
30 % : 40 % : 30 %
- bei Straßen mit raumwirksamen Mittelstreifen 50 % : 50 %
(Seitenraum : Richtungsfahrbahn).
(ESG, S.35)

Auch die *RASt 06*, Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen benennt das angestrebte Verhältnis der Straßenraumproportion mit 30 : 40 : 30.

In einigen unserer Darstellung haben wir zur Information die Proportionen der bestehenden Aufteilung sowie der Aufteilung des Straßenraums nach der Umgestaltung angegeben.

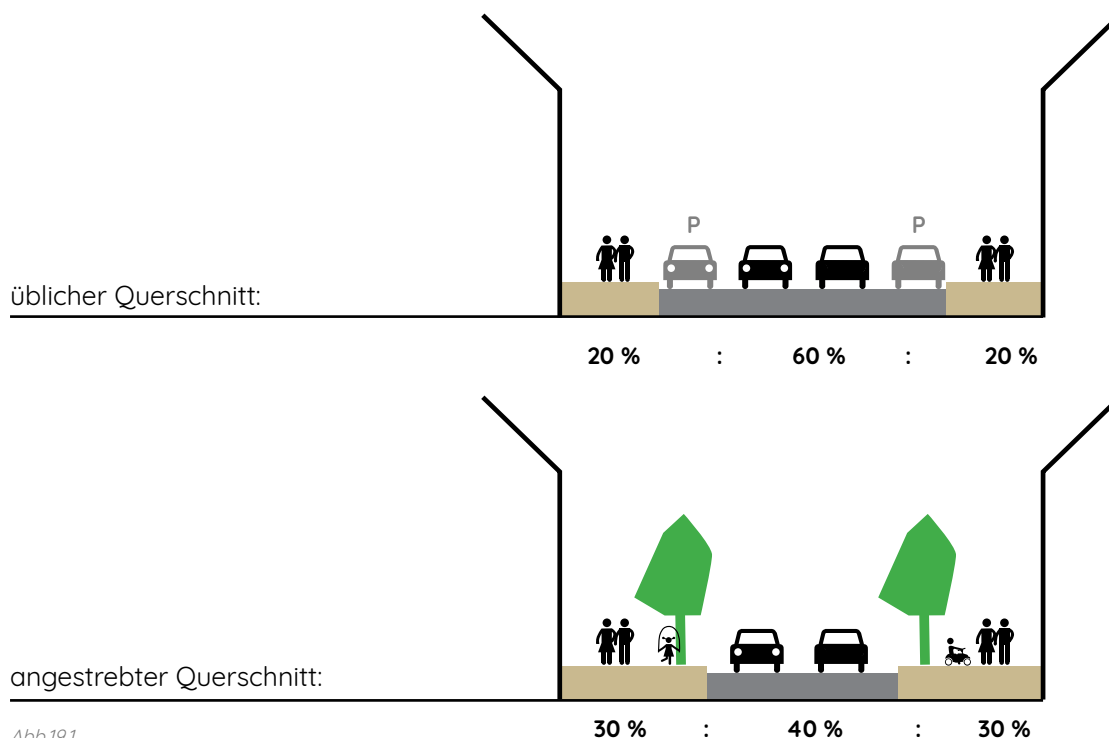


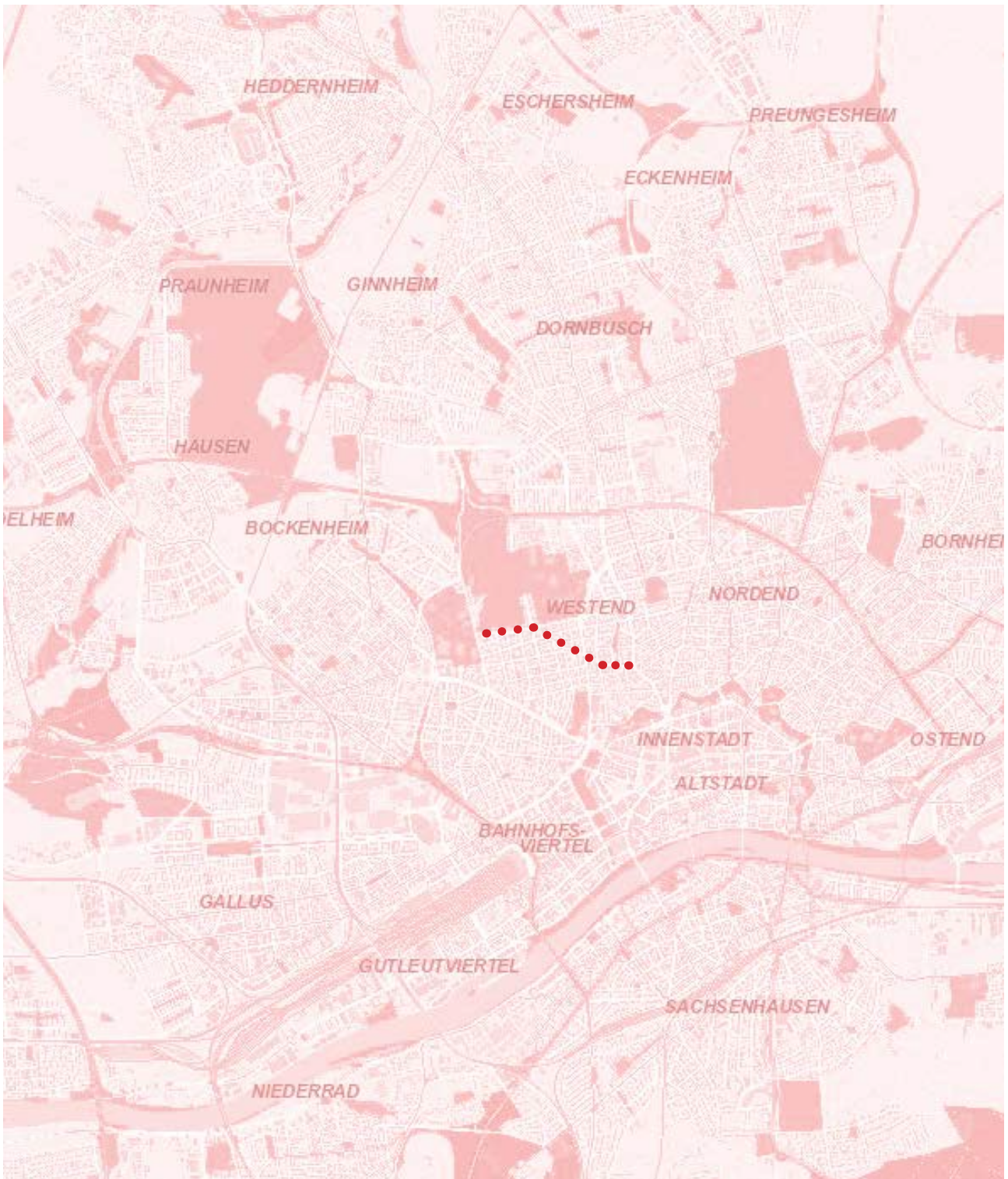
Abb.19.1

Bei der Entwicklung der „Frankfurter Fahrradstraße“ haben wir auf folgende Literatur, Richtlinien und Empfehlungen zurückgegriffen:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06, FGSV 2012
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, FGSV 2010
- Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete ESG, FGSV 2011
- Einrichtung von Fahrradstraßen, Thiemo Graf 2018
- Radnetz Hessen; Qualitätsstandards und Musterlösungen. Nahmobilität Mobiles Hessen 2030, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 2019

“Frankfurter
Fahrradstraßen”

Analysen und
Umgestaltungs-
vorschläge



01. Grüneburgweg

Lage: Westend

Länge: ca. 1,3 km

Abb.20

Betrachtungsraum

Der Grüneburgweg ist eine Geschäfts- und Quartiersstraße im Frankfurter Westend. Er verläuft von Ost nach West von der Eschersheimer Landstraße bis zur Siesmayerstraße. Der Grüneburgweg ist die geografische Fortsetzung der im Osten gelegenen Fichardstraße und endet im Westen gegenüber dem Palmengarten. In ihrem Verlauf ändert die Straße mehrfach ihren Charakter.

Im östlichen Abschnitt zwischen Eschersheimer Landstraße und Reuterweg existieren in den EG-Zonen zahlreiche kleine Geschäfte, Restaurants, Cafés und Supermärkte. In diesem Bereich hat die Straße eine wichtige Versorgungsfunktion für die angrenzenden gründerzeitlichen Wohnquartiere. Dieser Abschnitt ist stark vom MIV geprägt. Der breite Straßenquerschnitt ermöglicht unerlaubtes Parken in der zweiten Reihe, das vor allem für Radfahrende zu gefährlichen Situationen führt. Insgesamt ist, mit Ausnahme zweier ca. 15 m langer Radfahrstreifen, keine Fahrradinfrastruktur in diesem Abschnitt des Grüneburgwegs vorhanden. Die Gehwege sind, vor allem auf der südlichen Straßenseite, für den dort hohen Anteil an zu Fuß gehenden Personen mit ca. 2,3 m zu schmal dimensioniert. Zudem fehlen in diesem Bereich Flächen für Außengastronomie oder Auslagen der Geschäfte.

Der mittlere Abschnitt zwischen Reuterweg und Mitscherlichplatz ist ebenfalls von einigen Restaurants und Geschäften in den EG-Zonen geprägt, dort wird die Straße durch viele Passanten genutzt. Hier befinden sich zudem zwei Geldinstitute und eine Tankstelle. Der Anteil des MIV ist in diesem Abschnitt geringer als im "Abschnitt Ost". Pkw-Stellplätze befinden sich auf beiden Straßenseiten. Auf der südlichen Straßenseite steht eine Baumreihe aus Robinien und Ahornen. Auch in diesem Abschnitt des Grüneburgwegs ist keine Fahrradinfrastruktur vorhanden. Die Gehwege haben eine angenehme Breite von ca. 3,2 m.

Im westlichen Abschnitt zwischen Mitscherlichplatz und Siesmayerstraße hat der Grüneburgweg einen ganz anderen Charakter. Dieser Bereich ist ausschließlich von Wohnbebauung geprägt. Auf der nördlichen Straßenseite befindet sich eine Baumreihe aus alten Kastanien, die der Straße zusammen mit den Vorgärten der Häuser einen grünen Charakter verleiht. Auch hier gibt es zu beiden Straßenseiten Pkw-Stellplätze im Straßenraum. Anders als in Abschnitt "Mitte" und "Ost" ist der Grüneburgweg hier als Einbahnstraße ausgewiesen. Zudem wird dieser Abschnitt von der Buslinie 75 (temporär 32) befahren. Für Radfahrende ist ab der Einmündung Freiherr-vom-Stein-Str. die Fahrt gegen die Einbahnstraße freigegeben. Die derzeitige Aufteilung des Straßenraums macht das Fahren bei entgegenkommenden Bus- und Pkw-Verkehr jedoch schwierig bis unmöglich und gefährlich.



Abb.21: Übersicht - Verlauf des Grüneburgwegs

Bestandssituation Abschnitt Ost | Mitte | West



Abb.22: Luftbild - Bestandssituation Grüneburgweg "Abschnitt Ost"



Abb.23: Luftbild Grüneburgweg "Abschnitt Mitte"



Abb.24: Luftbild Grüneburgweg "Abschnitt West"

Bild der Straße - Abschnitt Ost // Eschersheimer Landstraße - Reuterweg



Westlich der Kreuzung an der Eschersheimer Landstraße ist ein Radfahrstreifen vorhanden...



... dieser endet nach ca. 15m. Im hier breiten Gehwegbereich auf der nördlichen Straßenseite (im Bild rechts) befinden sich Fahrradstellplätze (gut frequentiert) sowie zwei Glascontainer und ein Altkleidercontainer.



Kurz vor der Einmündung der Körnerstraße befinden sich 5 Pkw-Stellplätze in Queraufstellung. Aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse führt das Zurückstoßen beim Ausparken für Radfahrende zu gefährlichen Situationen.



Aufgrund fehlender Lade-/ und Lieferzonen wird häufig in zweiter Reihe im Bereich der Fahrspur geparkt und ausgeladen...



... dies führt zu einer starken Verengung des nutzbaren Straßenraums und in Stoßzeiten zu Stau und teils waghalsigen Überholmanövern.

Bild der Straße - Abschnitt Ost // Eschersheimer Landstraße - Reuterweg



Abb.30

Die südliche Straßenseite wird über die komplette Länge von Kfz zum (Dauer-)Parken genutzt. Häufig auch in Bereichen des absoluten oder eingeschränkten Halteverbotes.



Abb.31

Für das Linksabbiegen in die Straße "Im Trutz" existiert eine separate Abbiegespur. Ist diese notwendig? Oder könnte durch den Entfall der breite Straßenraum nicht anders verteilt werden?



Abb.32

Um als Radfahrender sicher die parkenden Autos zu passieren, hält man ausreichenden Abstand und fährt nahezu in der Straßenmitte...



Abb.33

... was immer wieder zu Überholmanövern durch den MIV führt und entgegenkommende Verkehrsteilnehmer gefährdet.



Abb.34

Radfahrende haben am östlichen Ende des Grüneburgwegs die Möglichkeit die Eschersheimer Landstraße zu queren und geradeaus in die Fichardstraße zu fahren.

Der MIV muss rechts auf die Eschersheimer Landstraße abbiegen. Der dort vorhandene freilaufende Rechtsabbieger birgt erhöhtes Gefahrenpotentials für Rad- und Fußgänger und sollte umgestaltet werden.

Bestandssituation Abschnitt Ost
(Eschersheimer Landstraße - Reuterweg)



Abb.35: Stadtgrundkarte - Bestandssituation Grüneburgweg "Abschnitt Ost"

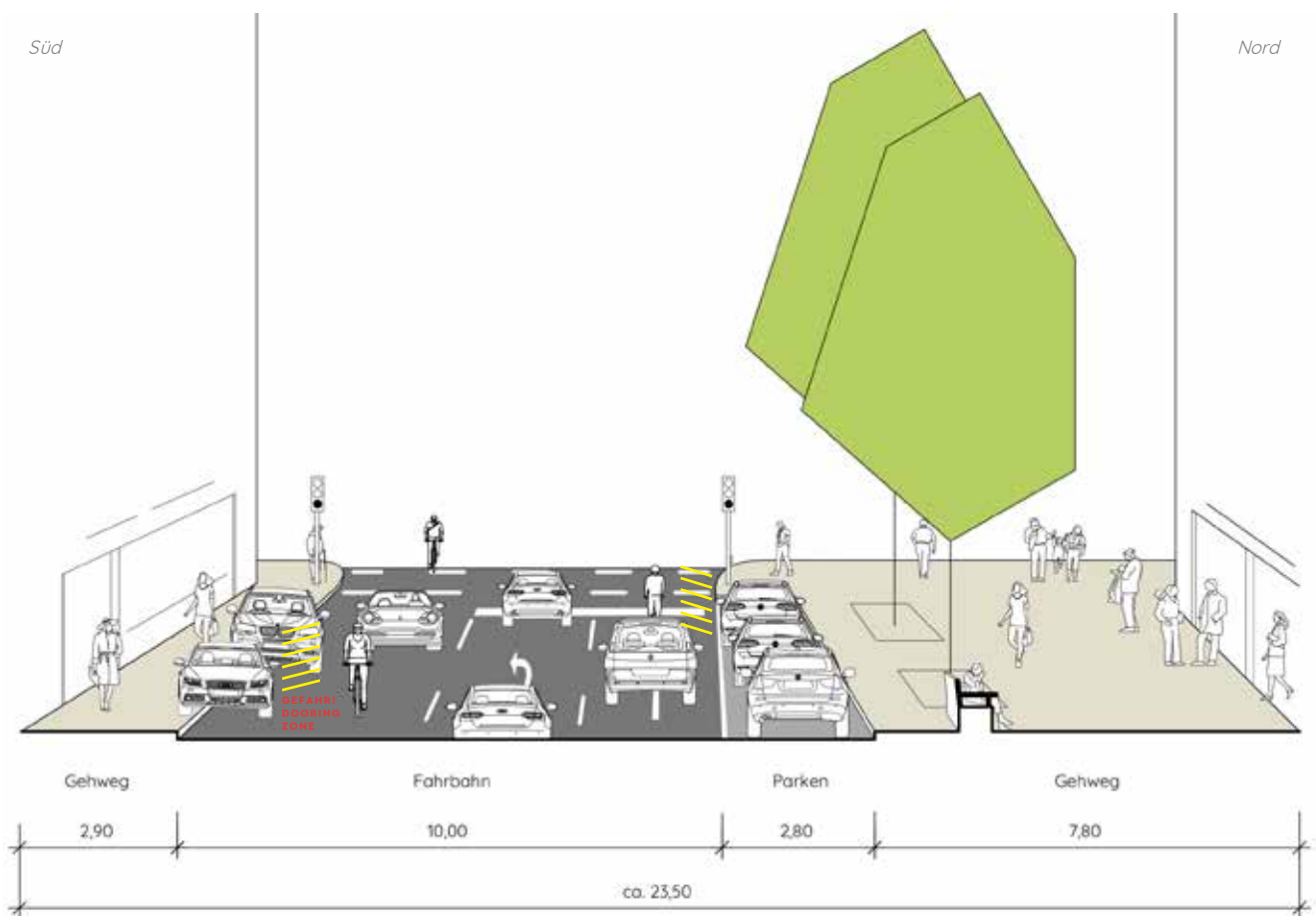


Abb.36 Straßenquerschnitt Bestand

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen (Eschersheimer Landstraße - Reuterweg)

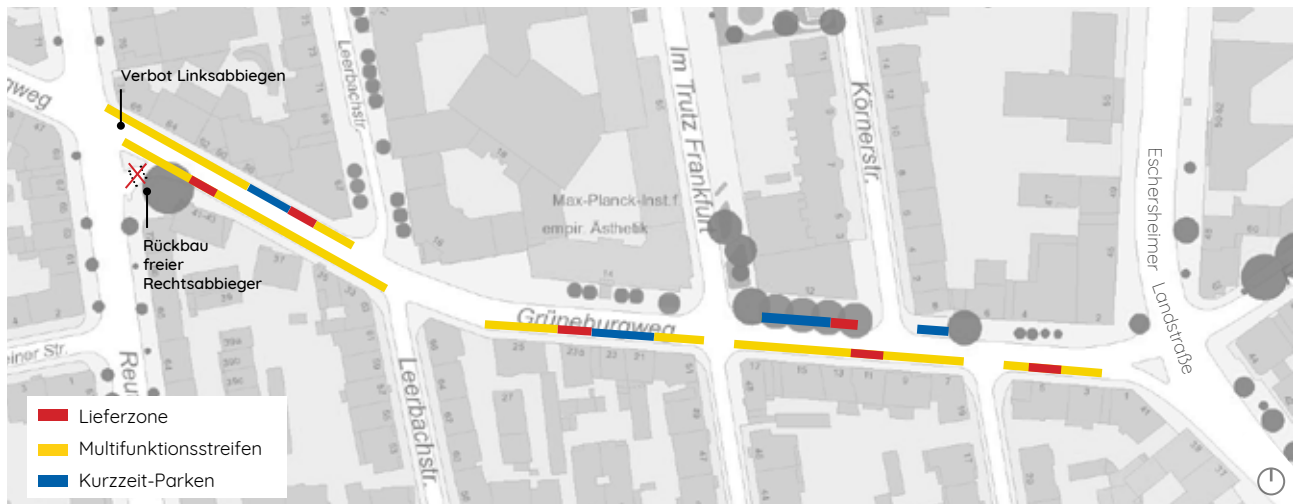


Abb.37: Übersichtsplan Umgestaltungsmaßnahmen Grüneburgweg "Abschnitt Ost"



Abb.38: Straßenquerschnitt Planung - neue Aufteilung des Straßenraums Grüneburgweg "Abschnitt Ost"

Maßnahmen:

- Ausweisung Grüneburgweg Teilabschnitt Ost als "Fahrradstraße", Kfz-Verkehr frei
- "Multifunktionsstreifen" (Gehwegweiterung, Parklets, Fahrradstellplätze, Ladezonen) im südlichen und teilweise nördlichen Fahrbahnbereich (-> Umwandlung von bestehenden Pkw-Stellplätzen)
- verbleibende Kfz-Stellplätze ausschließlich als "Kurzzeitparker"

Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße"

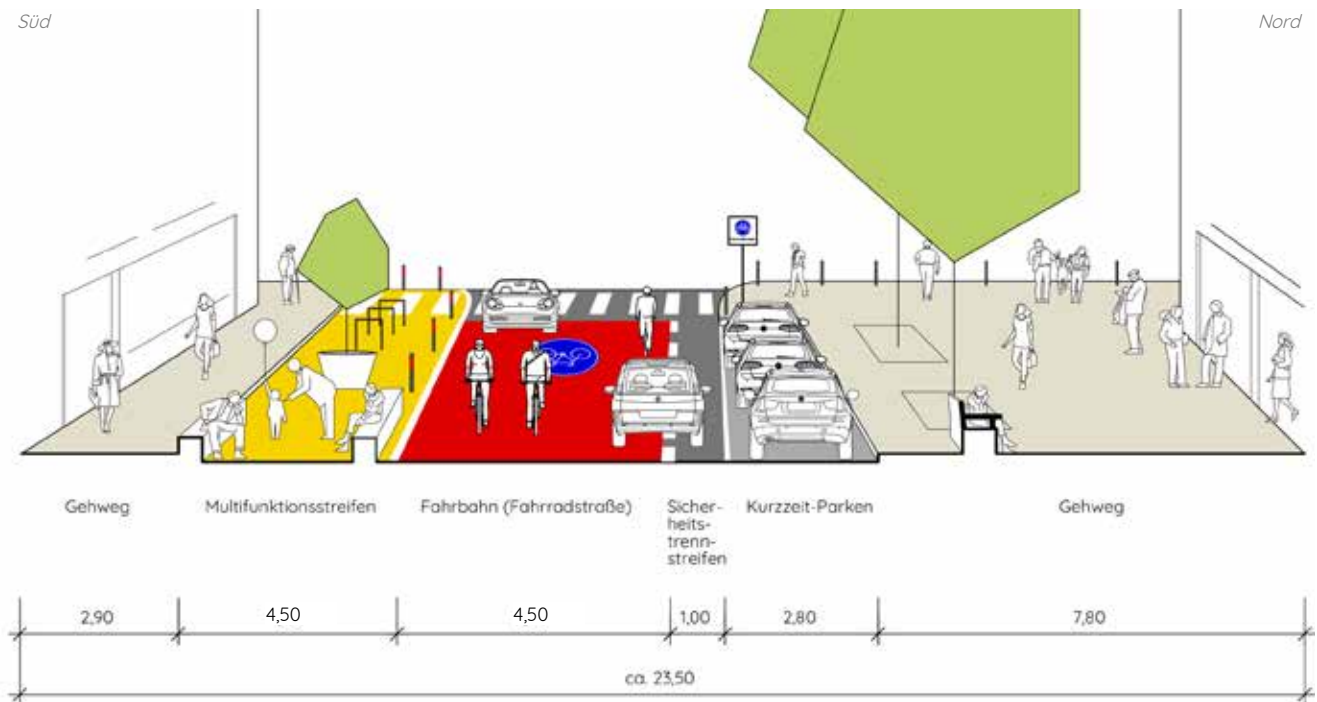


Abb.39: Straßenquerschnitt Planung Grüneburgweg "Abschnitt Ost" - Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße"

Hinweis "Markierung Fahrradstraße":

- Prinzipiell sehen wir im Bereich von Fahrradstraßen "Rotmarkierungen" im Bereich aller Kreuzungen als zwingend erforderlich.
- Eine komplette Rotmarkierung der Fahrradstraße kann in Erwägung gezogen werden, um trotz der erlaubten MIV-Nutzung (Kfz-Verkehr frei) den Vorrang für Radfahrende deutlich zu machen.
- In jedem Fall sollten Bodenmarkierungen mit dem Zeichen 244.1 ("Fahrradstraße") und Beschilderungen am Beginn der Fahrradstraße vorgesehen werden.

Grüneburgweg

Abschnitt Mitte // Reuterweg - Mitscherlichplatz



Abb.40: Luftbild Grüneburgweg "Abschnitt Mitte"

Bild der Straße - Abschnitt Mitte // Reuterweg - Mitscherlichplatz



Blick in den Grüneburgweg an der Kreuzung "Reuterweg".



Pkw-Parkstände befinden sich zu beiden Straßenseiten. Für Radfahrende wird es oft eng.



In den Erdgeschosszonen befinden sich im östlichen Bereich dieses Abschnitts zahlreiche kleine Restaurants und Geschäfte.



Im westlichen Bereich dominiert Wohnnutzung. Der Kfz-Verkehr ist in diesem mittleren Abschnitt des Grüneburgwegs deutlich geringer als in Abschnitt Ost.



Nach Querung der Feldbergstraße wird der Grüneburgweg von der Buslinie 36 befahren. Ab dort ist die Straße als Einbahnstraße ausgewiesen und für den MIV nur noch in Richtung Westen befahrbar.

Bild der Straße - Abschnitt Mitte // Reuterweg - Mitscherlichplatz



Abb.46

Für Radfahrende ist der Einbahnstraßenabschnitt zwischen Liebigstr. und Feldbergstr. nicht zur Benutzung im Zweirichtungsverkehr frei gegeben. Als wichtige Ost-West-Radroute sollte dies ermöglicht werden.



Abb.47

Am Mitscherlichplatz mündet der Grüneburgweg in einem Kreisverkehr und verschwenkt nach Westen in Richtung Palmengarten.



Abb.48

Der breite Straßenquerschnitt im mittleren Abschnitt des Grüneburgwegs bietet Potential zur Umgestaltung.



Abb.49

Auf der südlichen Straßenseite befindet sich in diesem Teilabschnitt des Grüneburgwegs eine Baumreihe aus Robinien und Ahornen, die der Straße einen grünen Charakter und mehr Aufenthaltsqualität verleihen.



Abb.50

Aus westlicher Richtung kommend besteht für den MIV eine separate Rechtsabbiegespur um in den Reuterweg einzubiegen. Ist diese erforderlich? Oder könnte durch den Entfall der Spur der breite Straßenraum nicht anders verteilt werden?

Bestandssituation Abschnitt Mitte
(Reuterweg - Mitscherlichplatz)

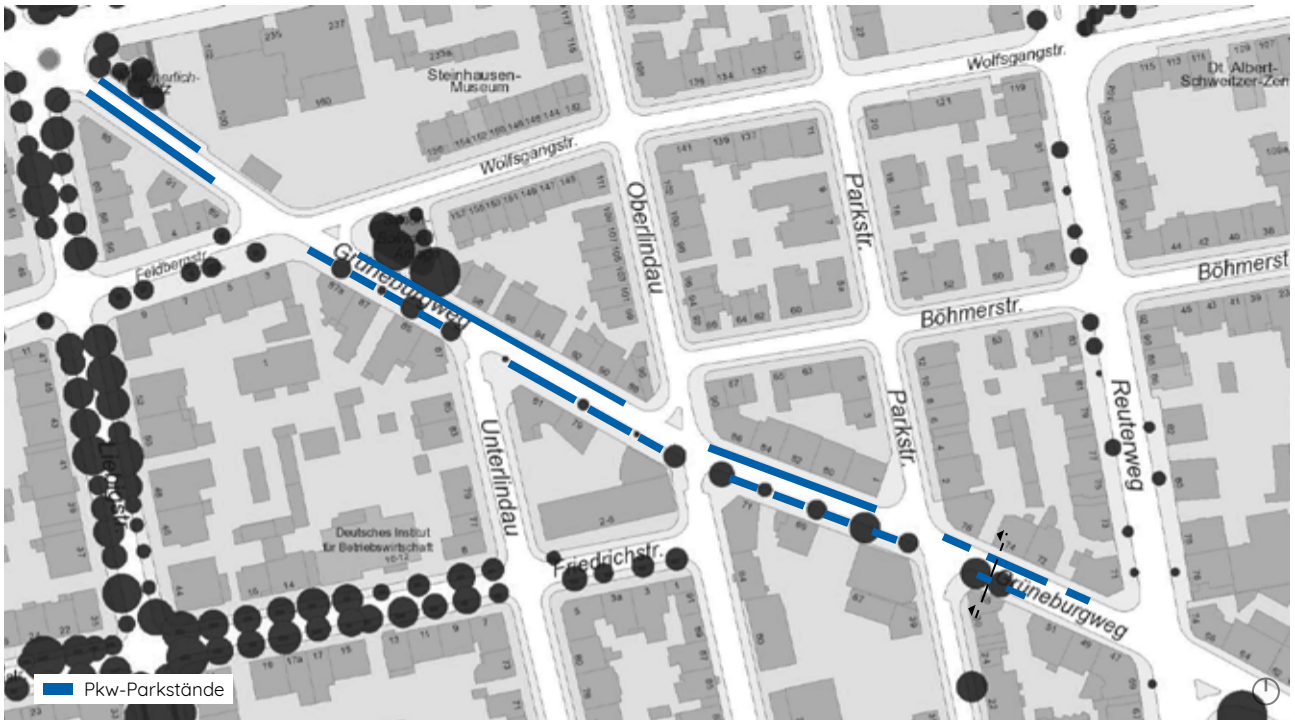


Abb.51: Stadtgrundkarte - Bestandssituation Grüneburgweg "Abschnitt Mitte"

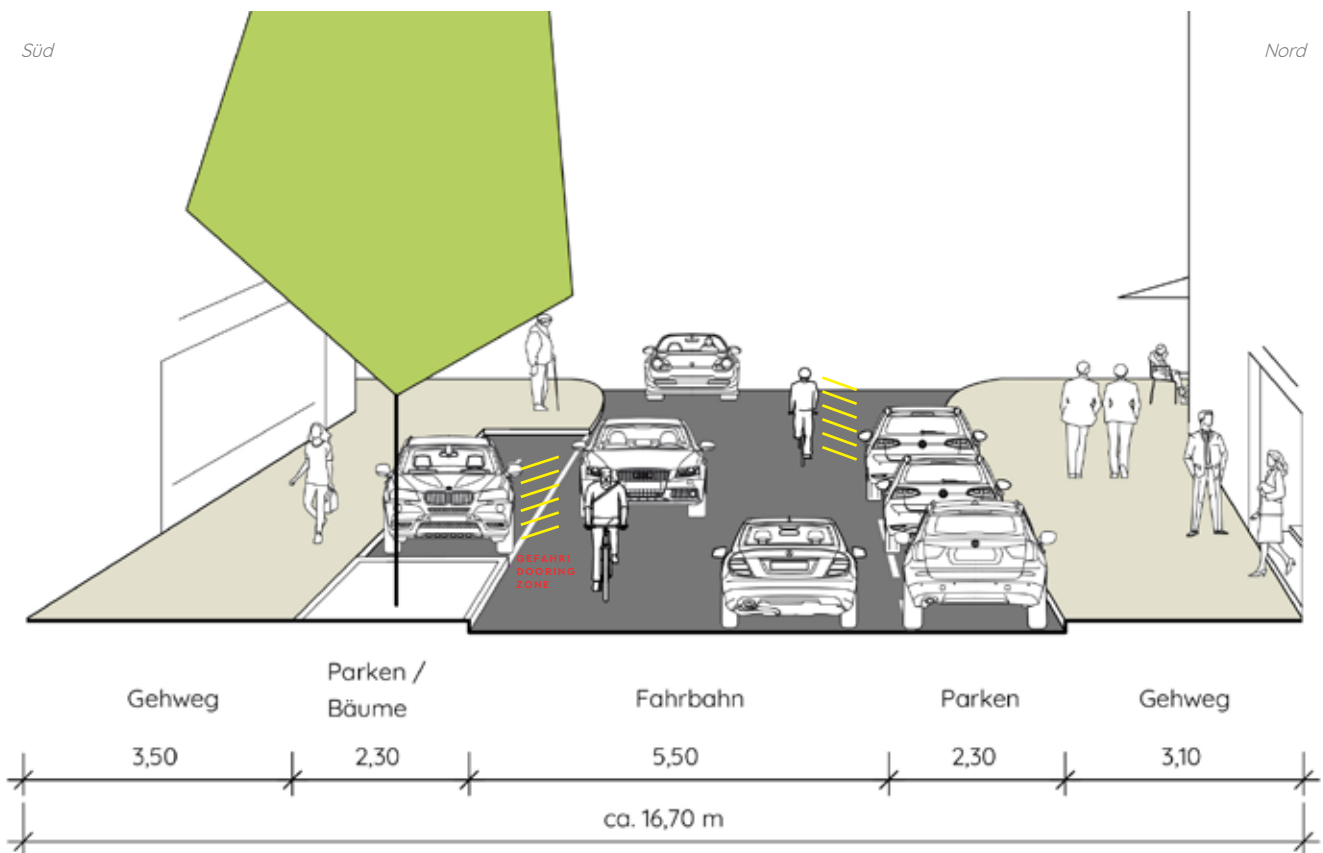


Abb.52: Straßenquerschnitt Bestand

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen
(Reuterweg - Mitscherlichplatz)

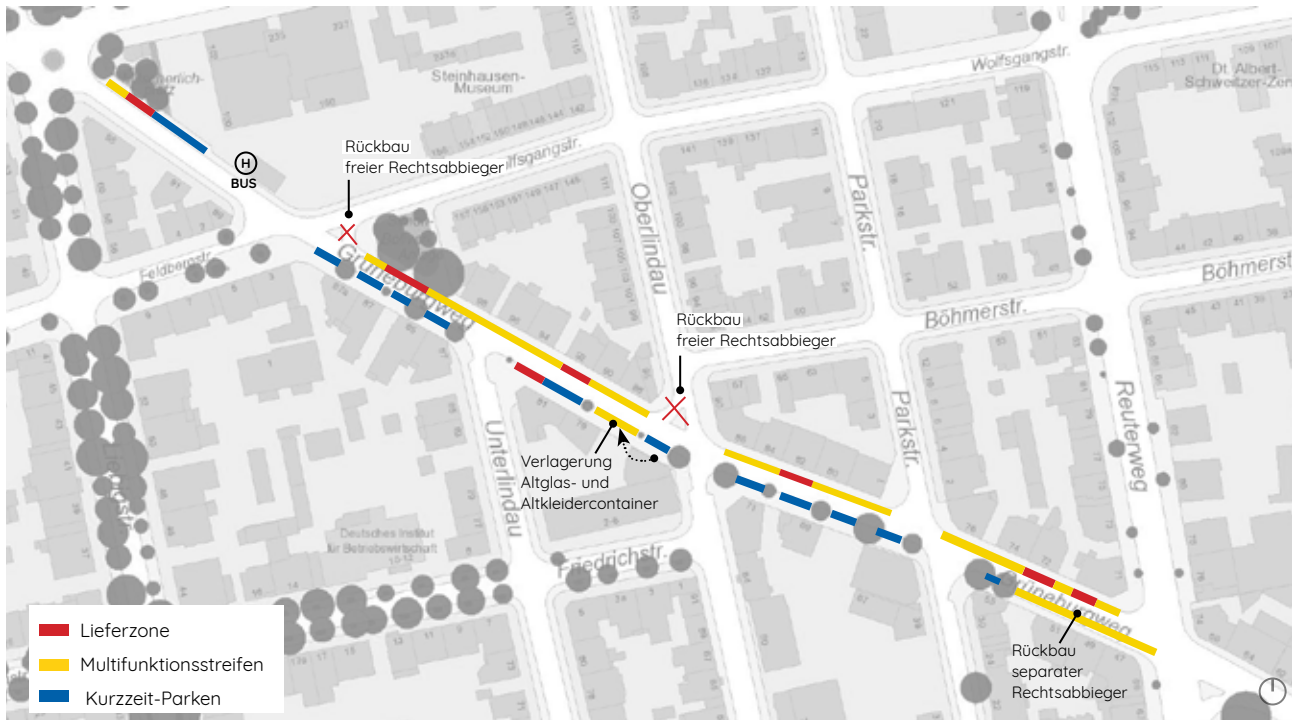


Abb.53: Übersichtsplan Umgestaltungsmaßnahmen Grüneburgweg "Abschnitt Mitte"

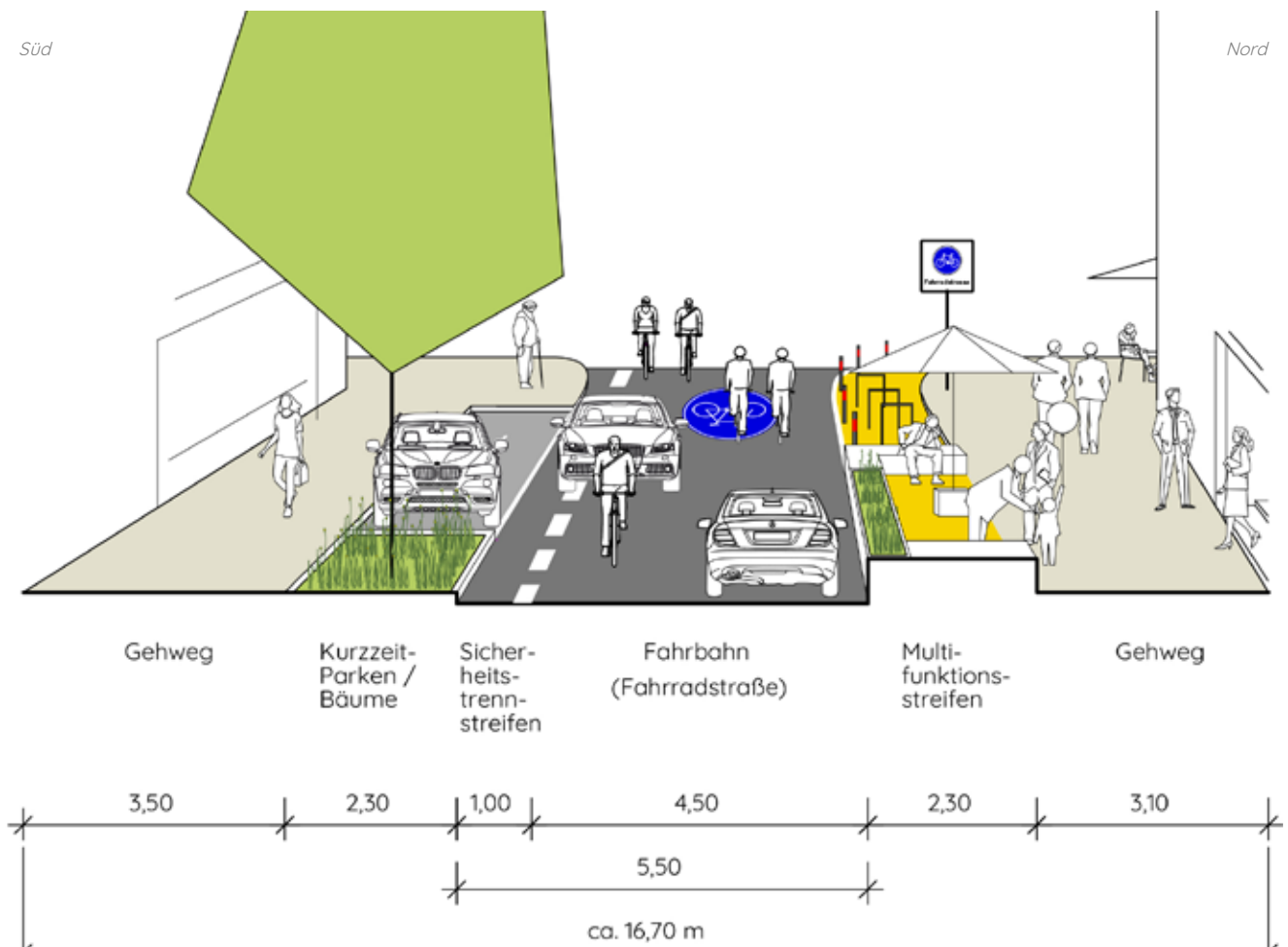


Abb.54: Straßenquerschnitt Planung - neue Aufteilung des Straßenraums Grüneburgweg "Abschnitt Mitte"

Maßnahmen:

- nahezu kompletter Entfall der Parkstände (Pkw) im nördlichen Straßenbereich
- Ausweisung Grüneburgweg-Teilabschnitt Mitte als "Fahrradstraße", Kfz-Verkehr frei
- "Multifunktionsstreifen" (Gehwegerverweiterungen, Parklets, Fahrradstellplätze, Ladezonen, etc.) im nördlichen und teilweise südlichen Fahrbahnbereich (-> Umwandlung von bestehenden Pkw-Stellplätzen)
- verbleibende Kfz-Stellplätze ausschließlich als "Kurzzeitparker"
- Rückbau der bestehenden, teils einmündenden "Freien Rechtsabbieger"
- Entfall der separaten Linksabbiegespur in Richtung Reuterweg

Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße"

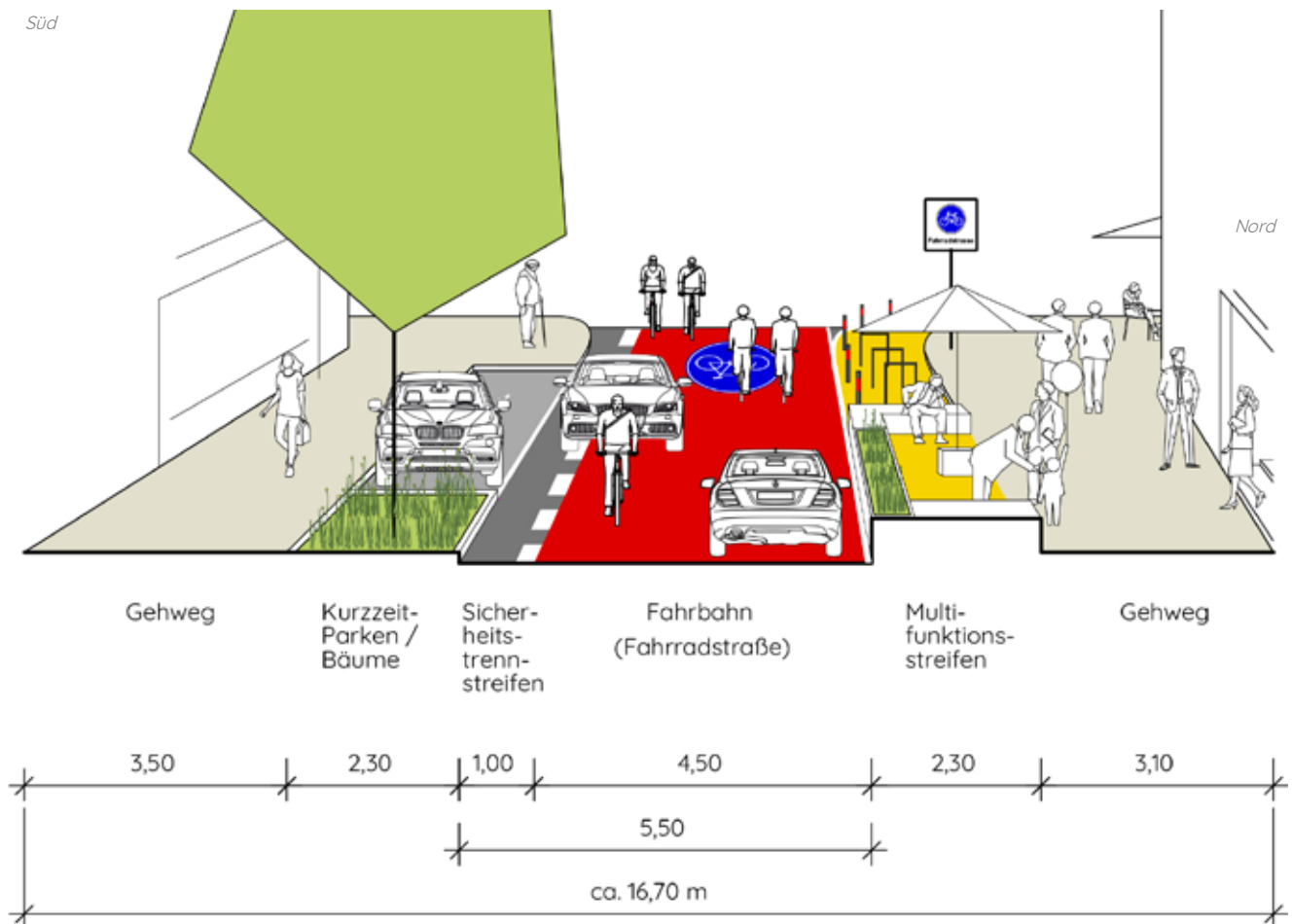


Abb.55: Straßenquerschnitt Planung Grüneburgweg "Abschnitt Mitte" - Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße"

Grüneburgweg

Abschnitt West // Mitscherlichplatz - Siesmayerstr.)



Abb.56: Luftbild Grüneburgweg "Abschnitt Mitte"

Bild der Straße - Abschnitt West // Mitscherlichplatz - Siesmayerstraße



Einmündung in den Grüneburgweg nach dem Kreisverkehr am Mitscherlichplatz in Richtung Siesmayerstr./Palmengarten. Dieser westliche Abschnitt des Grüneburgwegs ist als Einbahnstraße ausgewiesen und für Radfahrende zwischen Freiherr-vom-Stein-Str. und Kreisverkehr frei gegeben.



Vereinzelt wurden hier bereits Pkw-Stellplätze umgewidmet und neue Fahrradstellplätze geschaffen.



Parkende Autos wohin das Auge reicht... Der ruhende Verkehr dominiert das Bild der Straße in diesem Abschnitt des Grüneburgwegs.



Um als Radfahrender sicher die parkenden Autos zu passieren, hält man ausreichenden Abstand und fährt nahezu in der Straßenmitte. Eine Überholmöglichkeit für schneller fahrende Fahrzeuge besteht aufgrund des engen Straßenquerschnitts nicht.



Blick auf den Haupteingang des Frankfurter Palmengarten in der Siesmayerstraße. Hier befindet sich das westliche Ende/Anfang des Grüneburgwegs. Auf der nördlichen Straßenseite (im Bild rechts) befindet sich der Grüneburgpark. Er ist eine wichtige Grün- und Naherholungsfläche für das dicht bebaute umliegende Wohnquartier. Vom Grüneburgweg ist der Park über zwei Zugänge erreichbar.

Bild der Straße - Abschnitt West // Mitscherlichplatz - Siesmayerstraße



Blick in den Grüneburgweg vom Palmengarten in Richtung Osten. In diesem Bereich darf die Einbahnstraße nicht in Gegenrichtung mit dem Fahrrad befahren werden. Als Teil einer wichtigen Ost-West-Radroute sollte auch hier dies ermöglicht werden.



Im Bereich der Einmündung Freiherr-vom-Stein-Straße wurden neue Fahrradstellplätze und eine Rechtsabbiegespur für Radfahrende geschaffen...



... und ab dort ist die Befahrung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für Fahrräder frei gegeben. Markierungen/Piktogramme auf der Fahrbahn weisen neben der Beschilderung darauf hin.



Der verbleibende Straßenraum ist allerdings für eine sichere Nutzung durch Radfahrende besonders bei Begegnungsverkehr mit dem Bus zu gering.



Derzeit finden sich im Bereich des Grüneburgwegs einzelne "fahrradfreundliche" Maßnahmen, die allerdings nur punktuell und unzusammenhängend ausgeführt wurden.

(Soll hier zukünftig eine attraktive Fahrradnebenroute für eine steigende Anzahl an Radfahrenden realisiert werden, ist die Umsetzung weiterer fahrradfreundlicher Maßnahmen und eine deutliche Reduzierung des ruhenden Verkehrs erforderlich.)

Bestandssituation West
(Mitscherlichplatz - Siesmayerstraße)



Abb.67: Stadtgrundkarte - Bestandssituation Grüneburgweg "Abschnitt West"

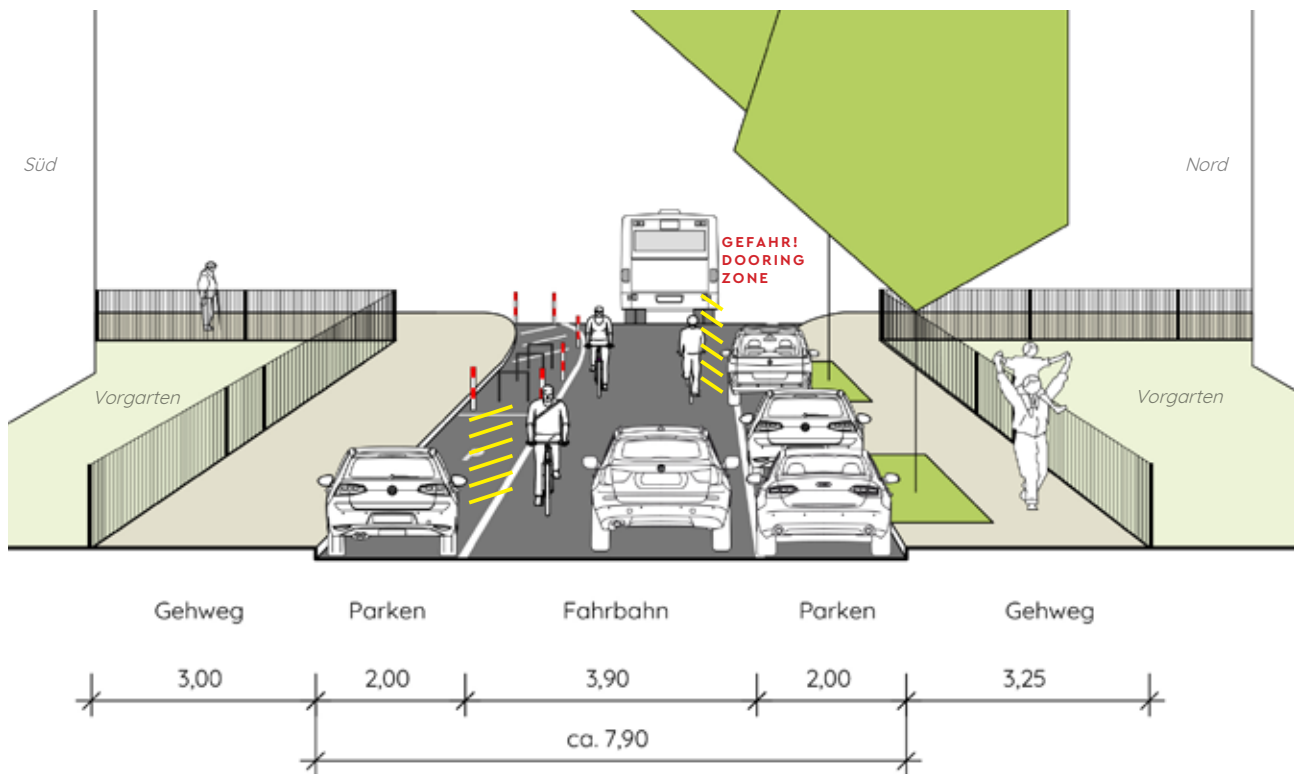


Abb.68: Straßenquerschnitt Bestand

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt West (Mitscherlichplatz - Siesmayerstraße)



Abb.69: Übersichtsplan Umgestaltungsmaßnahmen Grüneburgweg "Abschnitt West"

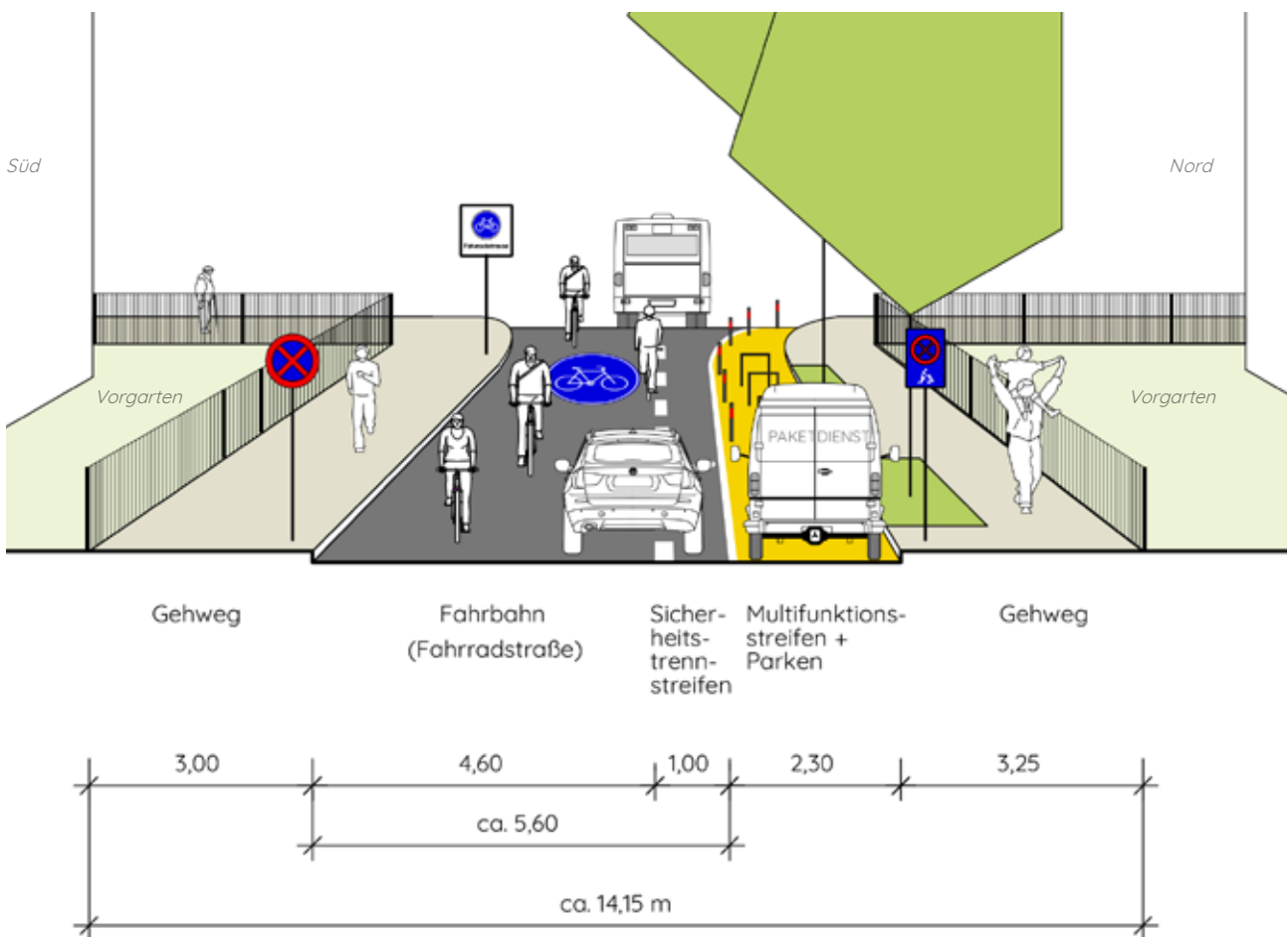


Abb.70: Straßenquerschnitt Planung - neue Aufteilung des Straßenraums Grüneburgweg "Abschnitt West"

Maßnahmen:

- kompletter Entfall der Parkstände (Pkw) und Fahrradbügel im südlichen Straßenbereich
- Ausweisung Grüneburgweg Teilabschnitt West als "Fahrradstraße", Kfz-Verkehr frei
- Ladezonen und Fahrradstellplätze im nördlichen Fahrbahnbereich
(-> Umwandlung/ Reduzierung von bestehenden Parkständen)

Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße"

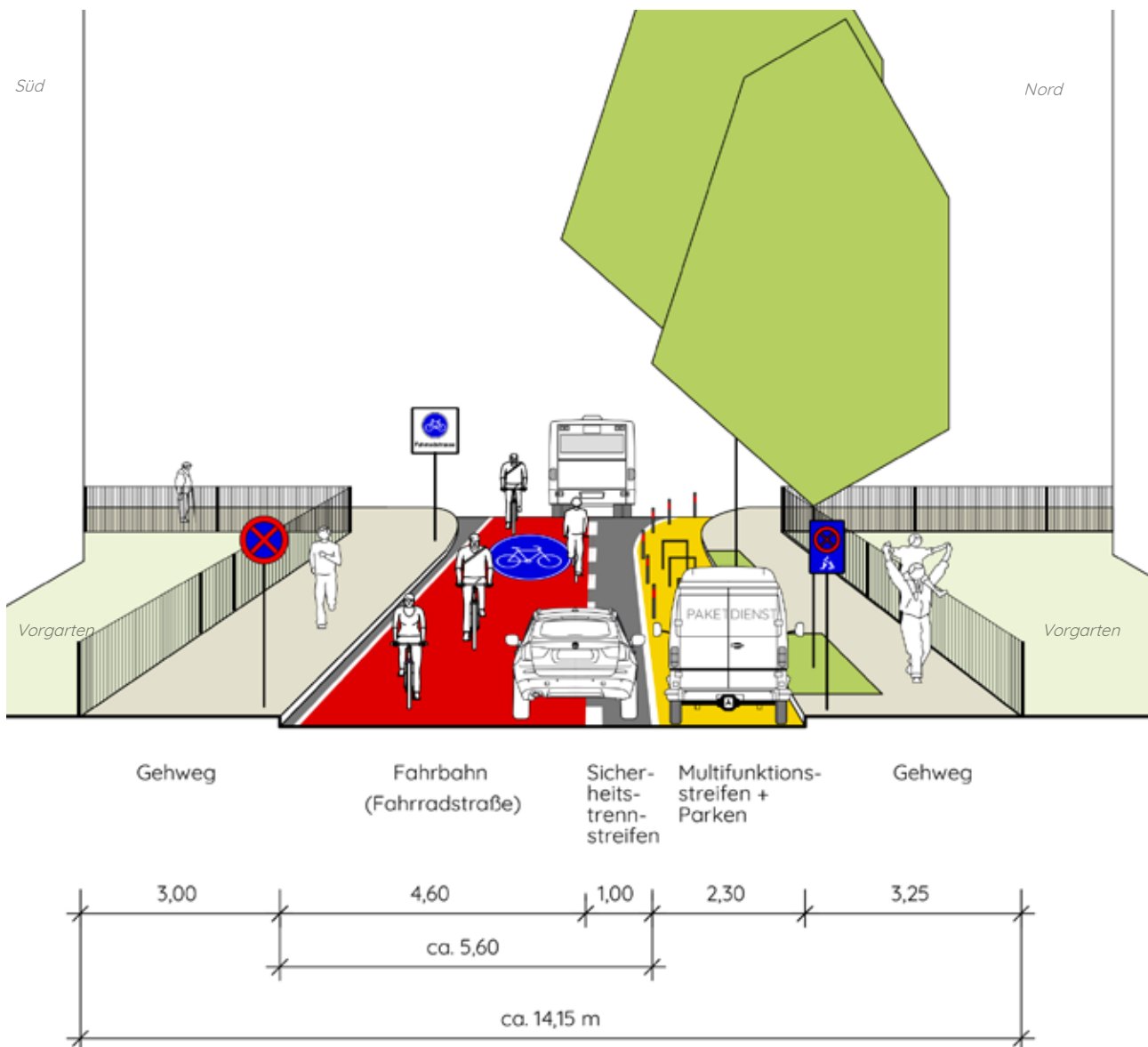
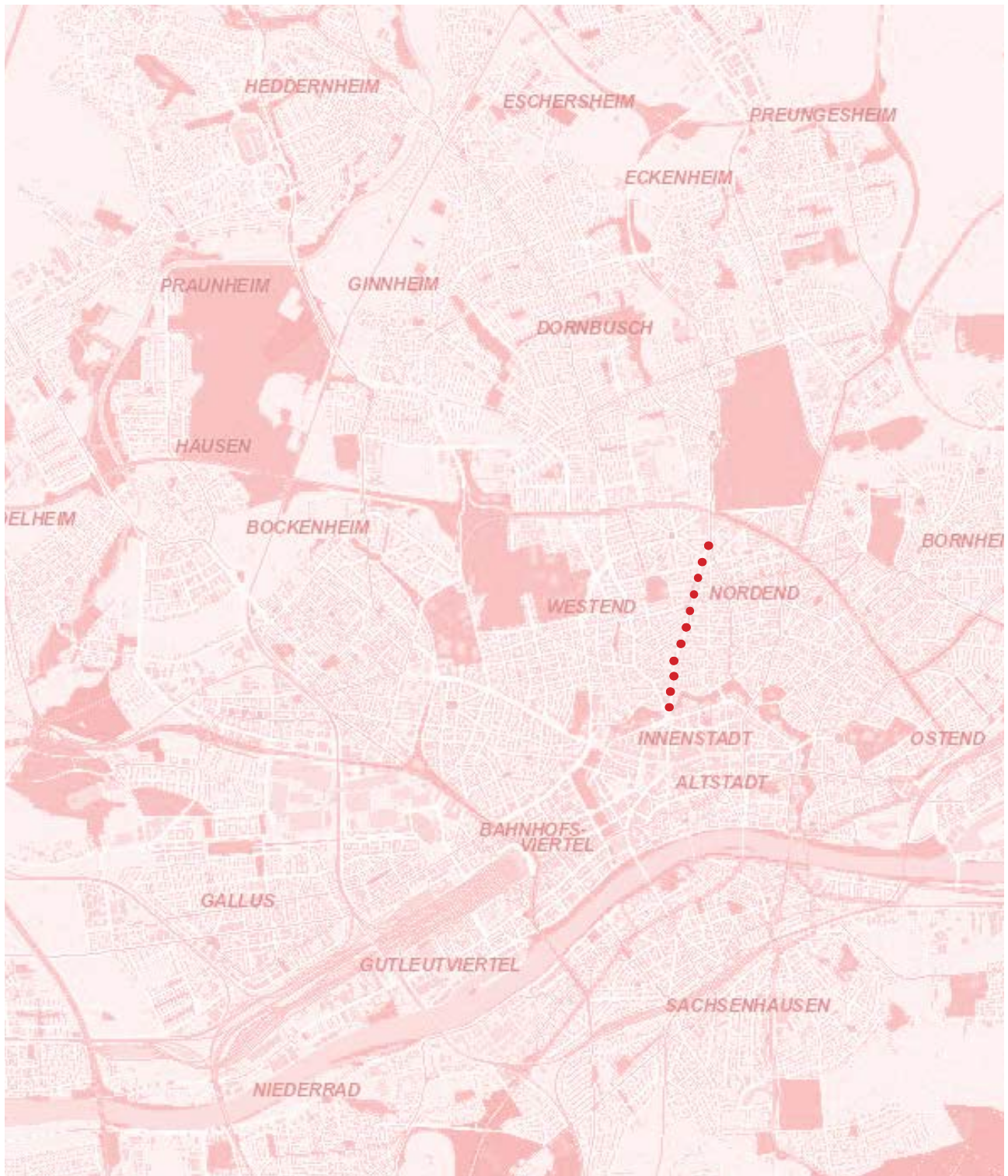


Abb.71: Straßenquerschnitt Planung Grüneburgweg "Abschnitt West" - Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße"



2. Oeder Weg

Lage: Nordend

Länge: ca. 1,3 km

Abb.72

Betrachtungsraum

Der Oeder Weg ist eine zentrale Straße und wichtige Nord-Süd Verbindung im Frankfurter Stadtteil Nordend. Die Straße verläuft vom Anlagenring in Höhe des Eschenheimer Tors in einem leichten Anstieg stadtauswärts nach Norden. Sie mündet südlich der Deutschen Nationalbibliothek kurz vor dem Alleenring in die Eckenheimer Landstraße. Der Oeder Weg ist eine relativ stark befahrene Straße. Den Hauptanteil bildet der motorisierte Individualverkehr, hinzu kommt Lieferverkehr mit Kleintransportern und Lkw-Verkehr. Aber auch zahlreiche Radfahrende nutzen den Oeder Weg als Nord-Süd-Verbindung und als Nebenroute zu den großen Hauptachsen Eschersheimer und Eckenheimer Landstraße. Die südlichen ersten 240 Meter des Oeder Wegs zwischen dem Eschenheimer Tor und der Jahnstraße/Querstraße sind als Einbahnstraße (Fahrrichtung Nord) ausgewiesen. Von Norden kommender Verkehr wird durch die Querstraße zur Eschersheimer Landstraße geleitet. Durch den Oeder Weg führen die Buslinie 36 und am Wochenende die Nachtbuslinie n3.

Der südliche und mittlere Abschnitt des Oeder Weges (Eschenheimer Anlage - Adlerfluchtplatz) ist eine bedeutende Geschäftsstraße im Nordend mit wichtiger Versorgungsfunktion für die umliegenden Wohnquartiere. Einzelhandels- und Fachgeschäfte, Handwerksbetriebe, Dienstleister, Restaurants und Cafés befinden sich hier in den Erdgeschosszonen der Häuser und prägen das Bild der Straße. In diesem Bereich der Straße sind dadurch sehr viele Fußgänger unterwegs, was oft zu Gedränge auf den schmalen Gehwegen führt. Die Bebauung wechselt in diesem Abschnitt im Wesentlichen zwischen Altbauten der Gründerzeit und Wohn- und Geschäftsbauten der Nachkriegszeit.

Nördlich des Adlerfluchtplatzes ändert sich das Bild des Oeder Wegs: hier finden sich ausschließlich großbürgerliche Wohnbauten und einige Villen der Gründerzeit, Geschäfte gibt es keine mehr. Das Bild der Straße ist diesem Abschnitt auch durch die Paul-Hindemith-Grünanlage auf der westlichen Straßenseite und die Epiphaniaskirche an der Kreuzung Nordendstr./ Holzhausenstr. geprägt.



Abb.73: Verlauf des Oeder Weg

Bestandssituation Oeder Weg / Abschnitt Süd

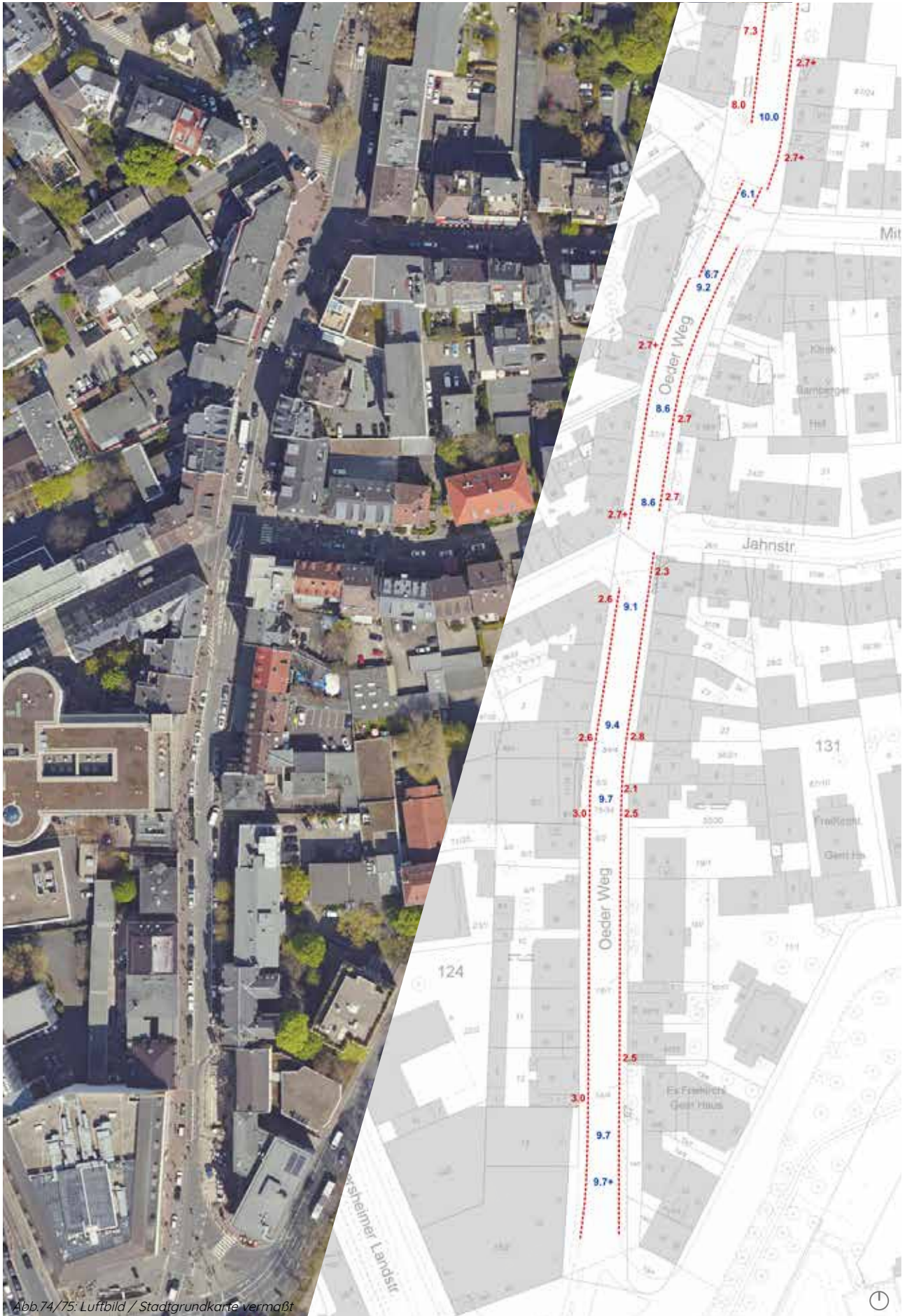


Abb.74/75: Luftbild / Stadtgrundkarte vermaßt

Bild der Straße - Abschnitt Süd // Eschenheimer Anlage - Bornwiesenweg



Blick Richtung Eschenheimer Turm am südlichen Ende des Oeder Weges. Auf der östlichen Straßenseite (im Bild links) befinden sich Schrägparkplätze, auf der westlichen Straßenseite ist das Parken für Pkw parallel der Straße gestattet.



Dieser Abschnitt des Oeder Weges ist als Einbahnstraße (Fahrtrichtung Nord) ausgewiesen. Für Radfahrer ist die Befahrung gegen die Fahrtrichtung gestattet. Ein markierter Sicherheitstrennstreifen (B = ca 80cm) soll Radfahrende vor "Doorings-Unfällen" mit den auf beiden Straßenseiten parkenden Autos schützen.



Punktuell wurden auf einstigen Pkw-Stellplätzen neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen. Für die zahlreichen Geschäfte, Restaurants und Cafés in diesem Straßenabschnitt ist die Anzahl an vorhandenen Fahrradstellplätzen jedoch deutlich zu gering.



Die vorhandenen Gehwege sind mit einer Breite von 2,5-3,0 m für Fußgänger deutlich zu schmal. Häufig wird dieser Bereich zusätzlich durch Außengastronomie oder für die Lagerung/Anlieferung von Waren genutzt und die Nutzung für Fußgänger stark eingeschränkt.



Ab der Kreuzung "Querstraße/Jahnstraße" ist der Oeder Weg für den MIV in beide Richtungen befahrbar. Von Norden kommender Verkehr wird hierdurch die Querstraße zur Eschersheimer Landstraße geleitet. Auch hier sind die vorhandenen Gehwege für die Anzahl an Passanten deutlich zu schmal und häufig durch unerlaubt parkende Fahrzeuge verstellt.

Bild der Straße - Abschnitt Süd // Eschenheimer Anlage - Bornwiesenweg



Blick in den Oeder Weg auf Höhe der Einmündung "Mittelweg" in Richtung Süden. Auf der westlichen Straßenseite (i.B.: links) befinden sich Schrägparkstände, der Gehweg verjüngt sich hier von knapp 9 m auf ca. 2,7 m. Auf der östl. Straßenseite hat der Gehweg in diesem Bereich eine angenehme Breite von ca. 7 m. Allerdings ist hier das Parken auf dem Gehweg gestattet und die vorhandene Fläche nur eingeschränkt für Fußgänger nutzbar.



Der MIV muss an der Kreuzung Querstraße/ Jahnstraße nach rechts in Richtung Eschersheimer Landstraße abbiegen. Für Radfahrende ist die Befahrung des südlichen Einbahnstraßen-Abschnitts des Oeder Weges im Gegenverkehr freigegeben. An der Lichtsignalanlage besteht für den Radverkehr eine separate Spur.



Im südlichen Abschnitt des Oeder Weges weisen Fahrradsymbole und Pfeile auf der Fahrbahn auf den in beide Fahrtrichtungen stattfindenden Radverkehr hin. Zudem existiert in diesem Bereich auf beiden Straßenseiten ein 80cm breiter Sicherheitsstreifen parallel der Parkstände.



Als zukünftige "Fahrradfreundliche Nebenstraße" ist die bestehende Radverkehrssituation/-infrastruktur auf dem Oeder Weg unzureichend und muss verbessert werden. Radfahrende (und Fußgänger) benötigen hier mehr Raum, um sich sicher im Straßenverkehr bewegen zu können. Hier müsste eine deutliche Reduzierung des ruhenden Verkehrs erfolgen, um den Straßenraum neu verteilen und fahrradfreundlich gestalten zu können.



Auch sollte eine mögliche Reduzierung von separaten Abbiegespuren im Bereich von Lichtsignalanlagen überprüft werden (Flächenpotential zur Umnutzung).

Bestandssituation Abschnitt Süd (Bereich Einbahnstraße)
 (Eschenheimer Anlage - Kreuzung Querstraße/Jahnstraße)

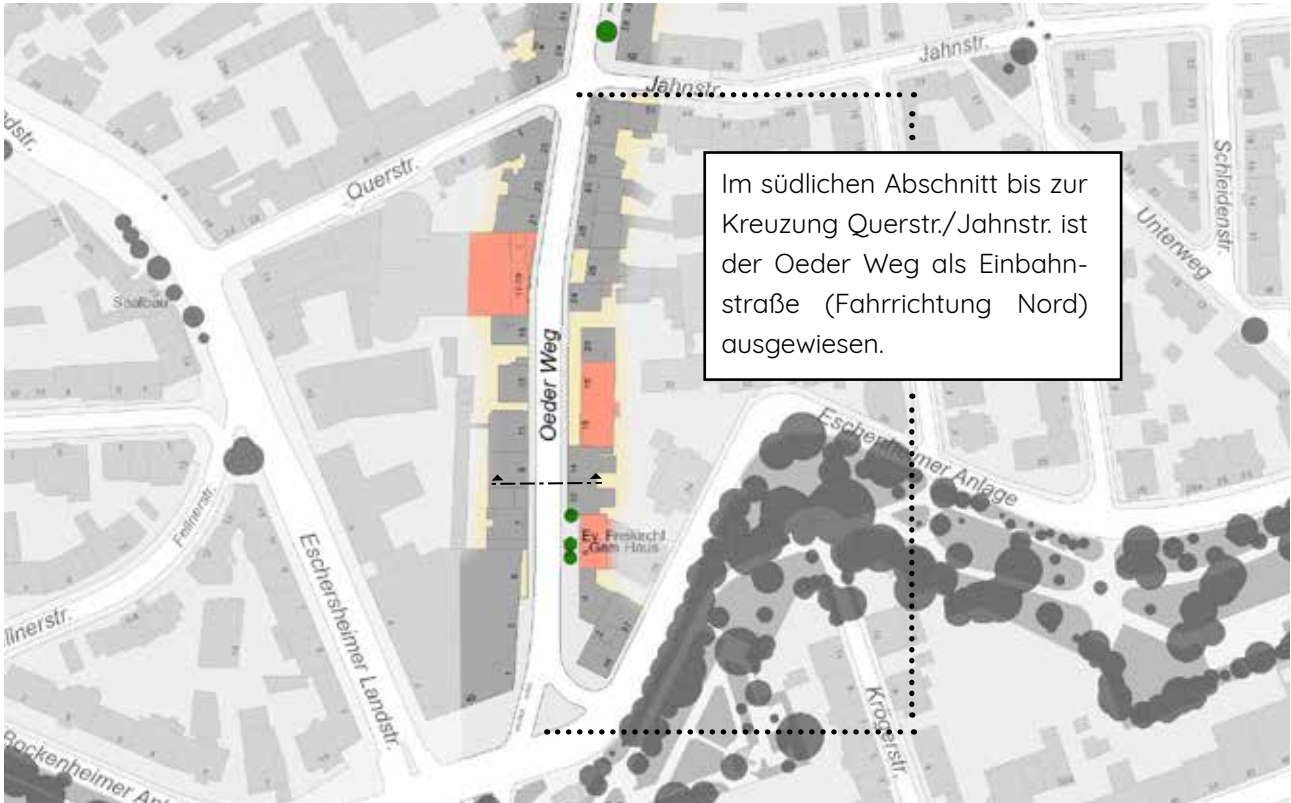


Abb.86: Stadtgrundkarte Grüneburgweg Süd

West

Ost

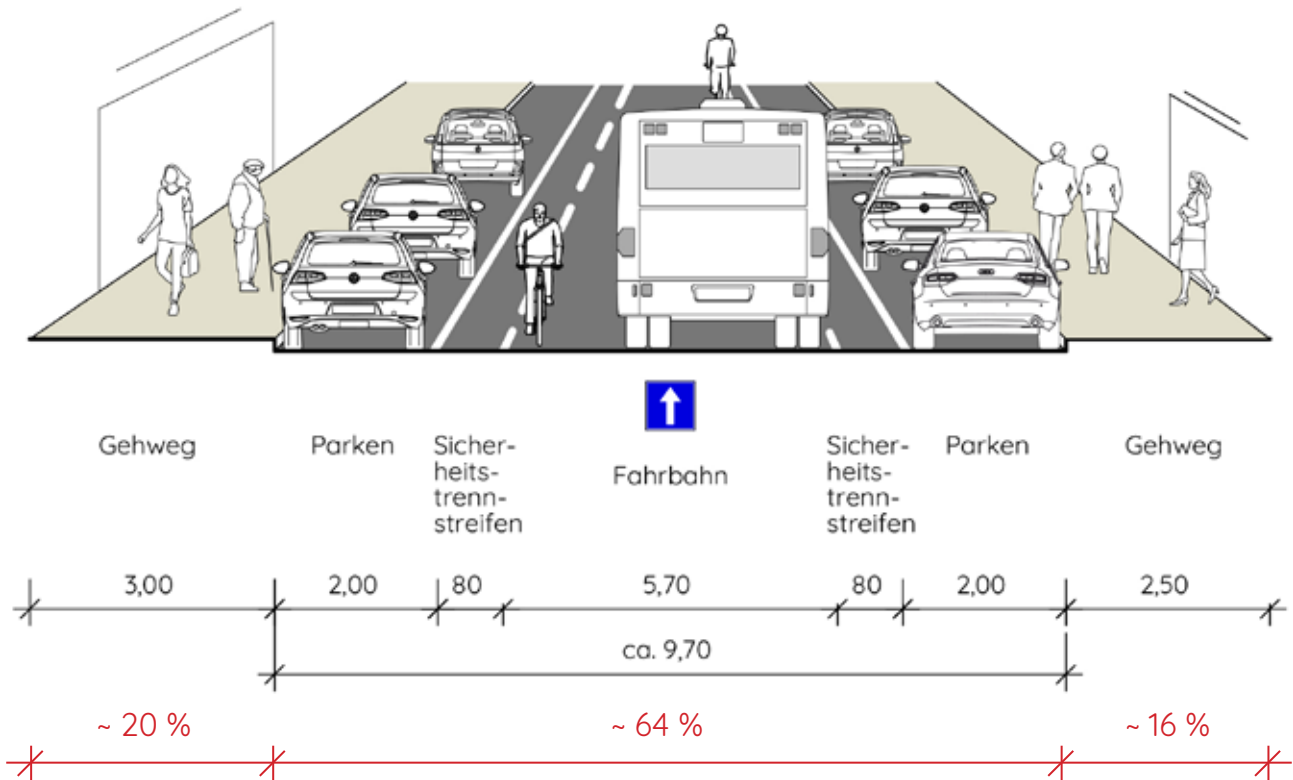


Abb.87: Straßenquerschnitt Bestand

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Süd (Bereich Einbahnstraße)
 (Eschenheimer Anlage - Kreuzung Querstraße/Jahnstraße)



Abb.88: Luftbild Grüneburgweg Süd

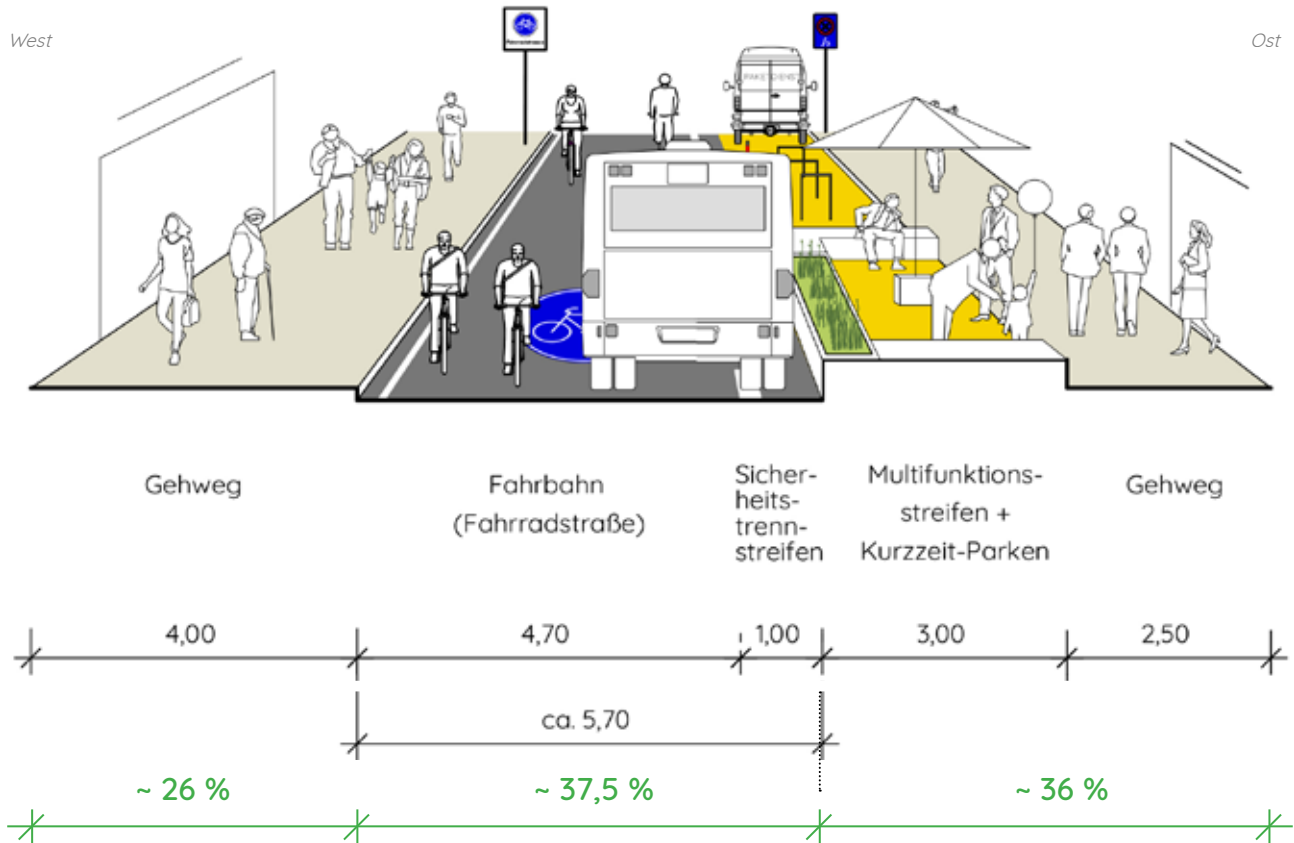


Abb.89: Straßenquerschnitt Planung Oeder Weg Abschnitt Süd 1 - Umgestaltung zur Fahrradstraße, Kfz-Verkehr frei

Maßnahmen:

- Ausweisung Oeder Weg Teilabschnitt Ost als "Fahrradstraße", Kfz-Verkehr frei
- "Multifunktionsstreifen" (Gehwegerweiterung, Parklets, Fahrradstellplätze, Ladezonen)
+ Pkw-Kurzzeitstellplätze im östlichen Fahrbahnbereich
(-> Umwandlung von bestehenden Pkw-Stellplätzen)
- kompletter Entfall der bestehenden Kfz-Stellplätze im westlichen Fahrbahnbereich

Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße"

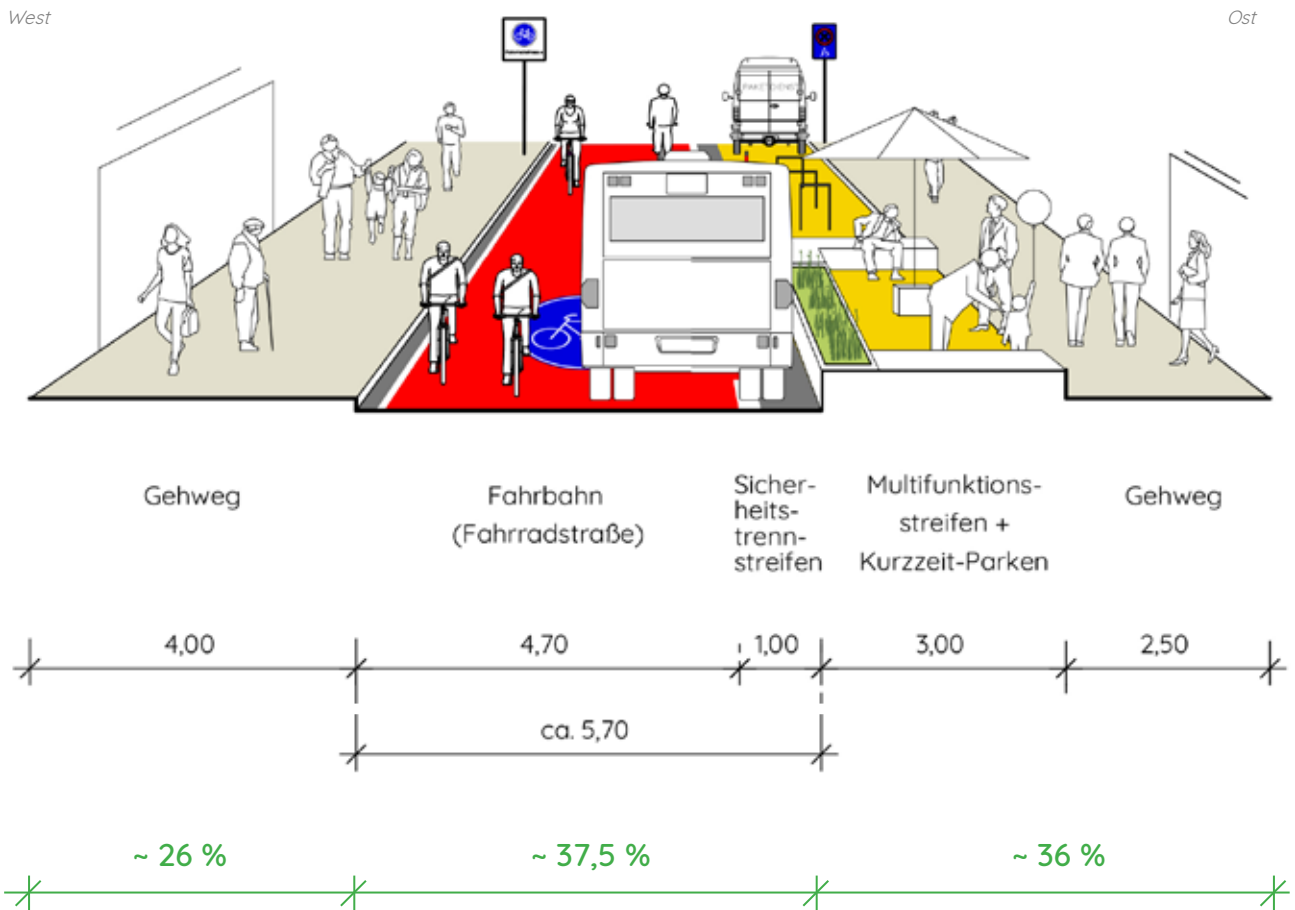


Abb.90: Straßenquerschnitt Planung Oeder Weg "Abschnitt Süd 1" - Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße"

Bestandssituation Oeder Weg / Abschnitt Mitte



Abb.91/92: Luftbild / Stadtgrundkarte vermaßt

Bild der Straße - Abschnitt Mitte // Bornwiesenweg - Stalburgstraße



Abb.93

Ab der Einmündung Bornwiesenweg schlängelt sich der Oeder Weg leicht ansteigend mit je einer Fahrspur pro Richtung weiter nach Norden.

An den Gehwegnasen befinden sich Fahrradabstellmöglichkeiten. Der Fußgängerüberweg ist nach der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Querstr./Jahnstr. (Abstand ca. 150m) die nächste "sichere" Querungsmöglichkeit für Fußgänger.



Abb.94

Im Bereich der Einmündung Finkenhofstraße weitet sich der östliche Gehwegbereich zu einer kleinen Platzfläche mit großen Platanen auf (im Bild rechts). In diesem Bereich besteht absolutes Halteverbot.

Auf der westlichen Straßenseite befinden sich Parkstände im Straßenraum, ...



Abb.95

... der Gehwegbereich wird stark durch die ansässigen Restaurants/Cafés als Außengastronomiefläche genutzt. Für zu Fuß gehende Verkehrsteilnehmer verbleibt nur ein schmaler Restraum.



Abb.96

Nach der Einmündung "Oberweg" befinden sich Parkstände zu beiden Straßenseiten. Der Straßenraum hat hier eine Breite von ca. 11 m.



Abb.97

Die Gehwegbereiche sind in diesem Abschnitt mit einer Breite von 3,70 - 4,20m deutlich breiter als im südlichen Abschnitt des Oeder Weges. Durch die Nutzung als Außengastronomiefläche oder das Abstellen von Fahrrädern verbleibt für zu Fuß gehende Verkehrsteilnehmer auch hier nur ein schmaler Restraum.

Bild der Straße - Abschnitt Mitte // Bornwiesenweg - Stalburgstraße



An den Gehwegnasen befinden sich in der Regel Fahrradabstellmöglichkeiten. Für zu Fuß gehende ist in diesen Bereichen jedoch zu wenig Platz. Hier sollte besser eine Verlagerung der Fahrradstellplätze in den Straßenraum (Umwandlung von Pkw-Stellplätzen) erfolgen.



Zu beiden Straßenseiten befinden sich Parkstände im Straßenraum. Das Bild der Straße ist in diesem Bereich stark vom ruhenden Verkehr geprägt. Die zahlreichen parkenden Autos stellen ein hohes Gefahrenpotential ("Dooring Unfälle") für Radfahrende dar. Die Gehwege sind hier mit ca. 4m deutlich breiter als im südlichen Abschnitt des Oeder Wegs.



Im mittleren Abschnitt des Oeder Wegs ist die Geschwindigkeit ebenfalls auf maximal 30 km/h beschränkt. Auch hier befinden sich Geschäfte, Cafés und Restaurants in den EG-Zonen der Häuser. Die Gehwege dienen häufig als Fläche für Außengastronomie oder Geschäftsauslagen.



An der Einmündung Adlerfluchtstraße wurden bereits neue Fahrradabstellmöglichkeiten im Straßenraum geschaffen.



In diesem Bereich befindet sich auf der östlichen Straßenseite (im Bild links) der Adlerfluchtplatz - eine kleine Grünfläche mit Kinderspielplatz. Die einzige sichere Quermöglichkeit der Straße (LSA) befindet sich ca. in der Mitte des Parks, nicht an seinen Zugängen. Die Schaffung neuer Fußgängerüberwege in beiden Kreuzungsbereichen könnten eine gute Alternative zur LSA darstellen und sollten geprüft werden.

Bestandssituation Oeder Weg / Abschnitt Mitte (Oberweg - Stalburgstraße)

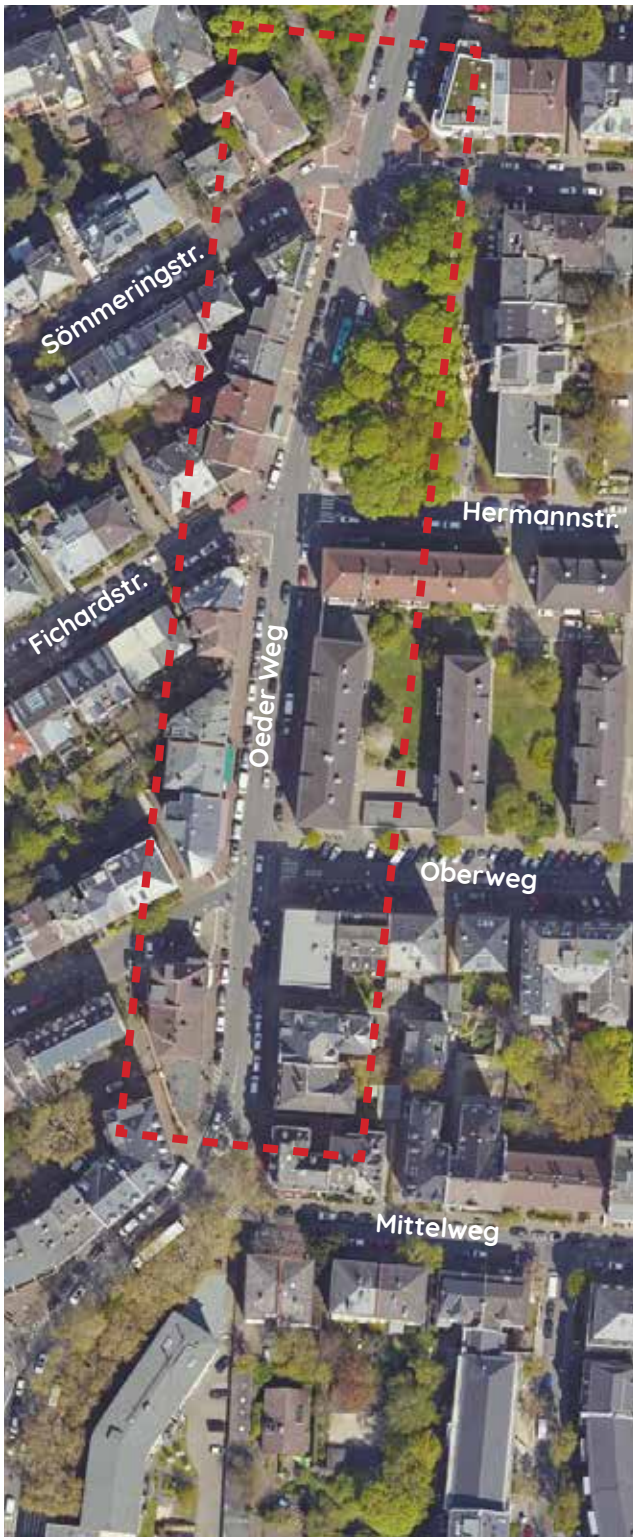


Abb.103: Luftbild

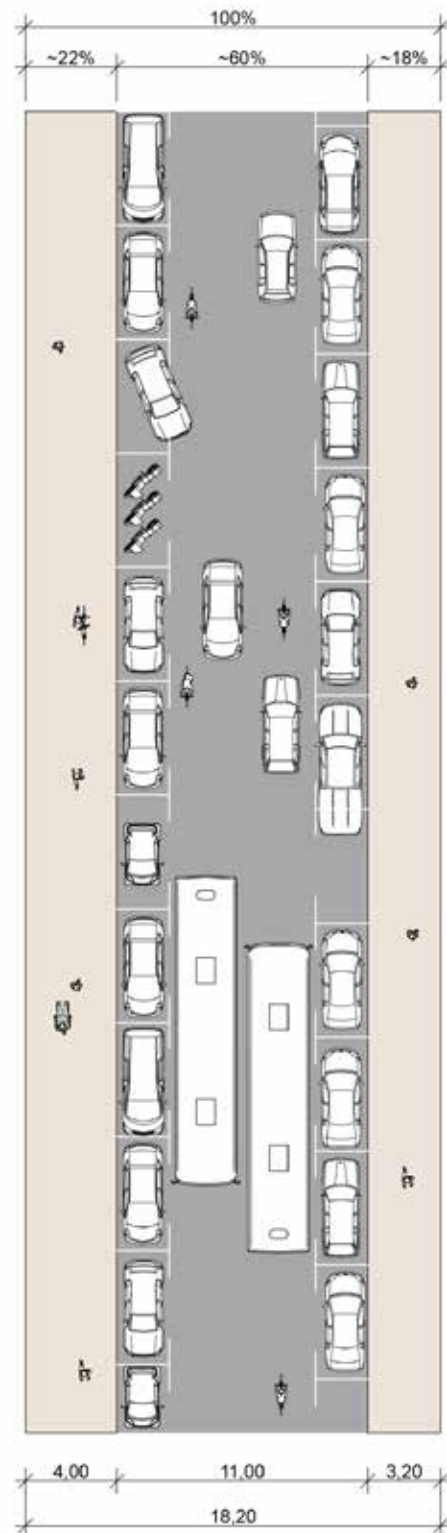


Abb.104: Lageplan Bestandssituation

Bestand:

- ruhender Verkehr (Langzeitparker) auf beiden Straßenseiten
- MIV Zweirichtungsverkehr
- Busverkehr (Linie 36)
- keine Fahrradinfrastruktur

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Mitte (Oberweg - Stalburgstraße)

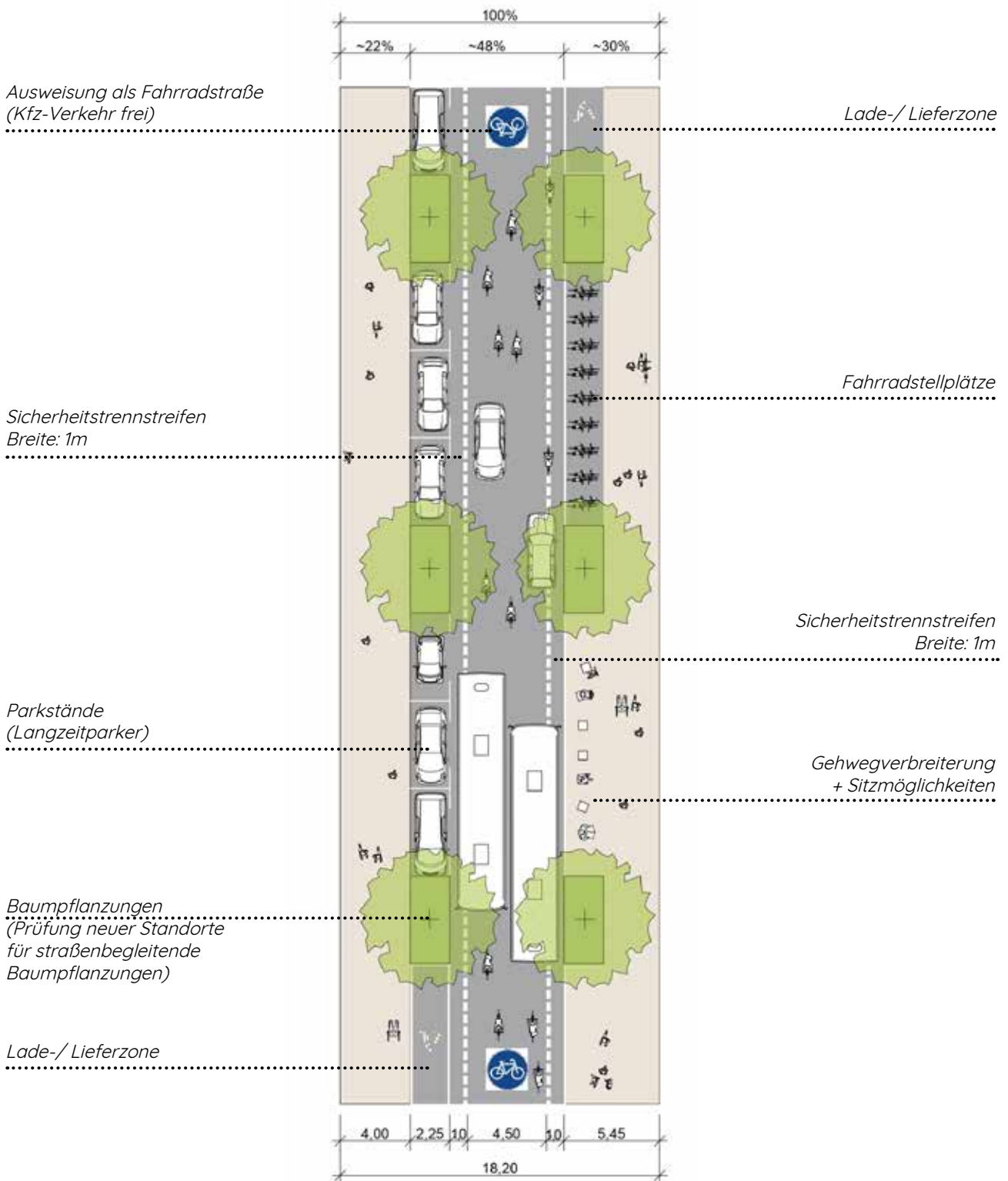


Abb.105: Lageplan Umgestaltungsvorschlag

Maßnahmen:

- Ausweisung Oeder Weg Teilabschnitt Mitte als "Fahrradstraße", Kfz-Verkehr frei
- Reduzierung der vorhandenen Pkw-Parkstände
- Einrichtung eines "Multifunktionsstreifen" (Lieferzonen, Fahrrad- und E-Scooter-Stellplätze, Pkw-Parkstände) + Sicherheitstrennstreifen (B: 1m) auf beiden Straßenseiten

Bestandssituation Oeder Weg / Abschnitt Nord



Abb.106/107 Luftbild / Stadtgrundkarte vermaßt



Bild der Straße - Abschnitt Nord // Stalburgstraße - Eckenheimer Landstraße



Ab der Kreuzung Lersnerstr./Stalburgstr. beginnt der nördliche Abschnitt des Oeder Wegs. Auf der westlichen Straßenseite (hier im Bild links) befindet sich über eine Länge von ca. 300m die Paul-Hindemith-Grünanlage.



Entlang der östlichen Straßenseite (im Bild rechts) stehen Wohngebäude. Auf beiden Straßenseiten sind auf dem gesamten Abschnitt Pkw-Parkstände im Straßenraum angeordnet. Auf der gegenüberliegenden Seite darf in Teilbereichen geparkt werden.



An der Einmündung zur Glauburgstr. befindet sich eine Lichtsignalanlage. Von Süden kommend existiert eine separate Rechtsabbiegespur um in die Glauburgstr. einzubiegen. Ist diese notwendig? Auch stellt sich die Frage, ob die LSA notwendig ist, oder nicht durch einen Fußgängerüberweg ersetzt werden könnte?



Blick von der Einmündung Schwarzburgstr. nach Süden. Auf der westlichen Straßenseite (im Bild rechts) beginnt ab hier die Paul-Hindemith-Anlage. Die Geschwindigkeit ist auch in diesem Abschnitt auf max. 30 km/h beschränkt.



In Richtung Süden (stadteinwärts) wird der Oeder Weg von der Buslinie 36 bis zur Einmündung in die Querstraße befahren.

Bild der Straße - Abschnitt Nord // Stalburgstraße - Eckenheimer Landstraße



Nach der Einmündung Schwarzburgstraße befindet sich zu beiden Seiten des Oeder Wegs Wohnbebauung mit Vorgartenzone. Der Straßenraum ist mit ca. 11 m relativ breit und verleitet zum Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit (30km/h).

Fahrradinfrastruktur ist in diesem Abschnitt des Oeder Wegs nicht vorhanden.



Auf der westlichen Straßenseite (im Bild links) ist das Parken auf dem Gehweg gestattet. Auf der östlichen Straßenseite wird im Straßenraum geparkt. Von Süden kommend existieren an der LSA Holzhausenstr./Nordendstr. eine separate Linksabbiegerspur und eine Spur für geradeaus/rechts.



Von Norden kommend besteht eine ähnliche Situation. Hier existiert an der LSA Holzhausenstr./Nordendstr. eine separate Linksabbiegerspur und eine Spur für geradeaus/rechts.

Sind die separaten Linksabbiegerspuren notwendig?



Im Bereich der Epiphaniaskirche befinden sich auf der östlichen Straßenseite Schrägparkplätze im Straßenraum. Auf der westlichen Straßenseite (im Bild links) ist das Parken auf dem Gehweg gestattet.



Am nördlichen Ende gabelt sich der Oeder Weg und mündet in die Eckenheimer Landstraße.

Bestandssituation Oeder Weg / Abschnitt Nord (Bereich Paul-Hindemith-Anlage)



Abb.118: Luftbild

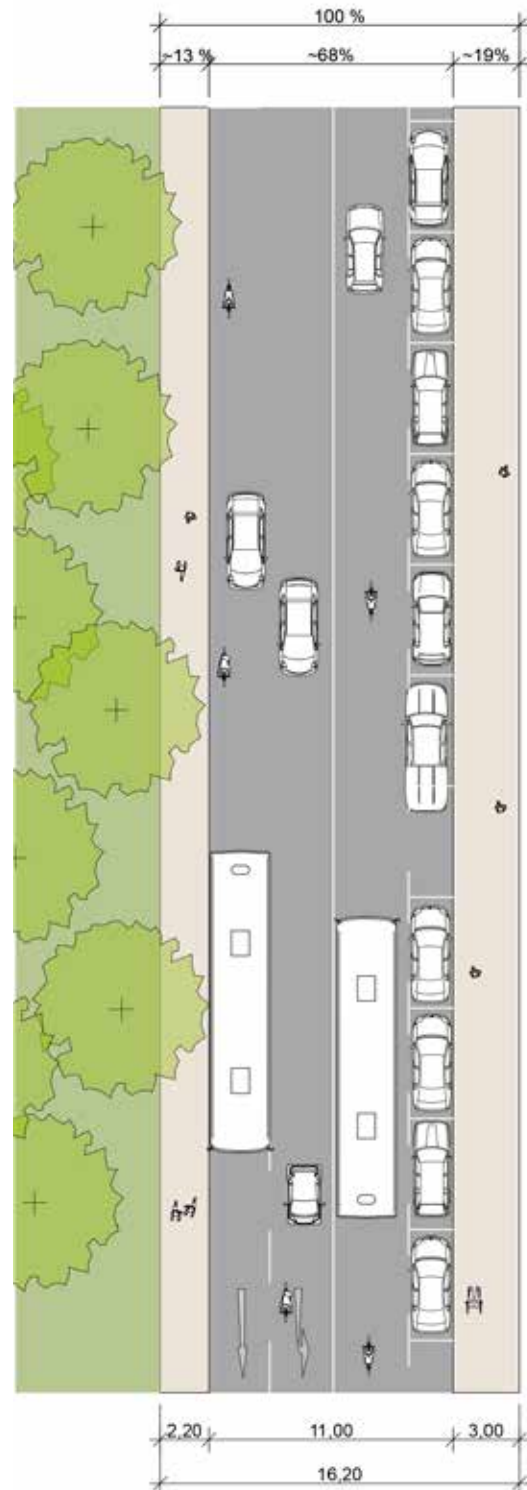


Abb.119: Lageplan Bestandssituation

Bestand:

- ruhender Verkehr (Langzeitparker) im Bereich der Paul-Hindemith-Anlage nur auf einer Straßenseite (Ost)
- MIV Zweirichtungsverkehr
- Busverkehr (Linie 36)
- keine Fahrradinfrastruktur

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Nord (Bereich Paul-Hindemith-Anlage)

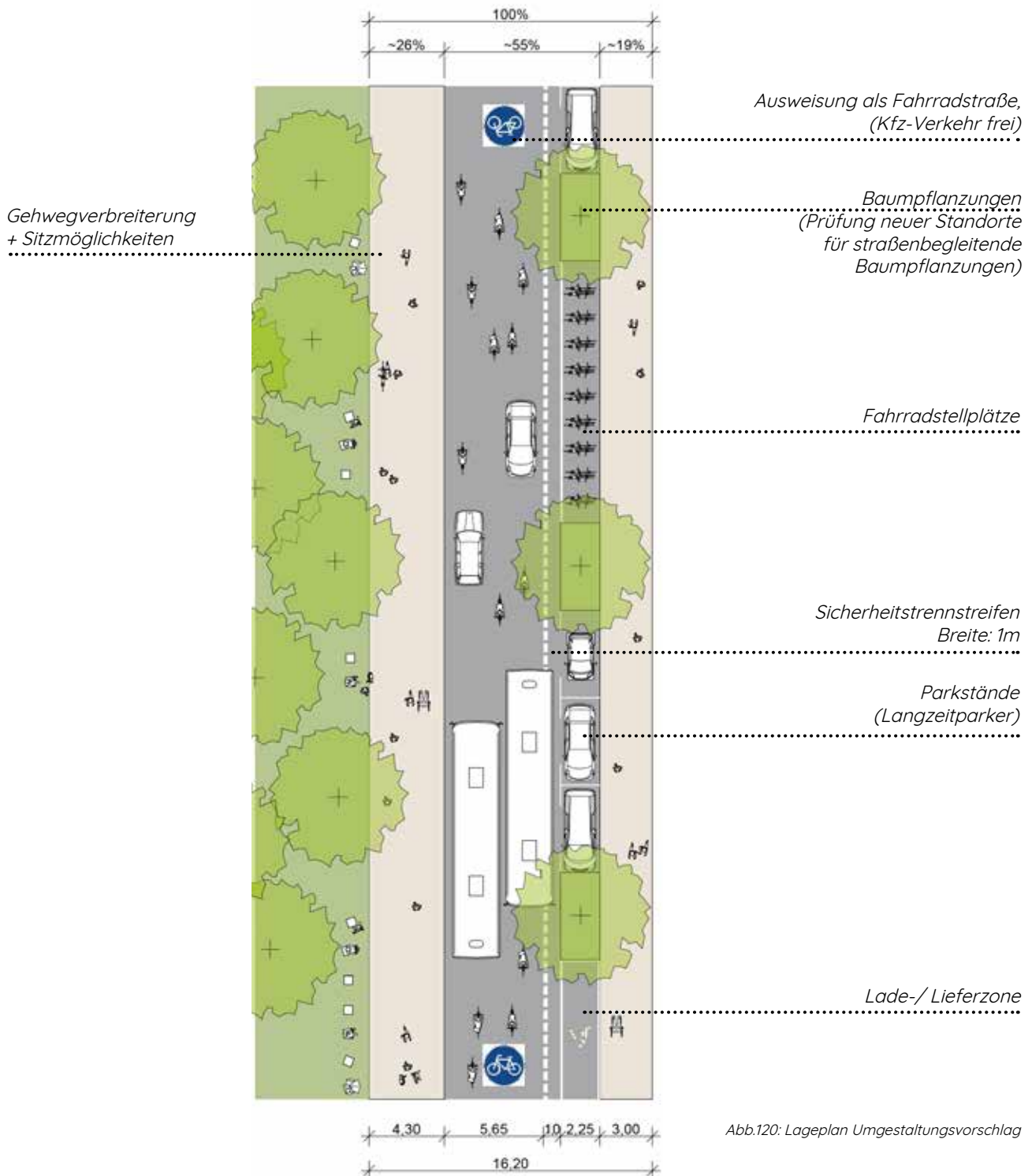


Abb.120: Lageplan Umgestaltungsvorschlag

Maßnahmen:

- Ausweisung Oeder Weg Teilabschnitt Nord als "Fahrradstraße", Kfz-Verkehr frei
- Verbreiterung des Gehwegs parallel der Grünanlage von 2,20 m auf 4,30 m
- Entfall aller Parkstände auf der westlichen Straßenseite
- Reduzierung der Parkstände auf der östlichen Straßenseite; stattdessen Einrichtung eines "Multifunktionsstreifens" mit Lieferzonen, Fahrrad- und E-Scooter-Stellplätzen sowie Pkw-Parkständen + Sicherheitstrennstreifen (B: 1 m)

Bestandssituation Oeder Weg / Abschnitt Nord
(Schwarzburgstraße - Eckenheimer Landstraße)



Abb.121: Luftbild

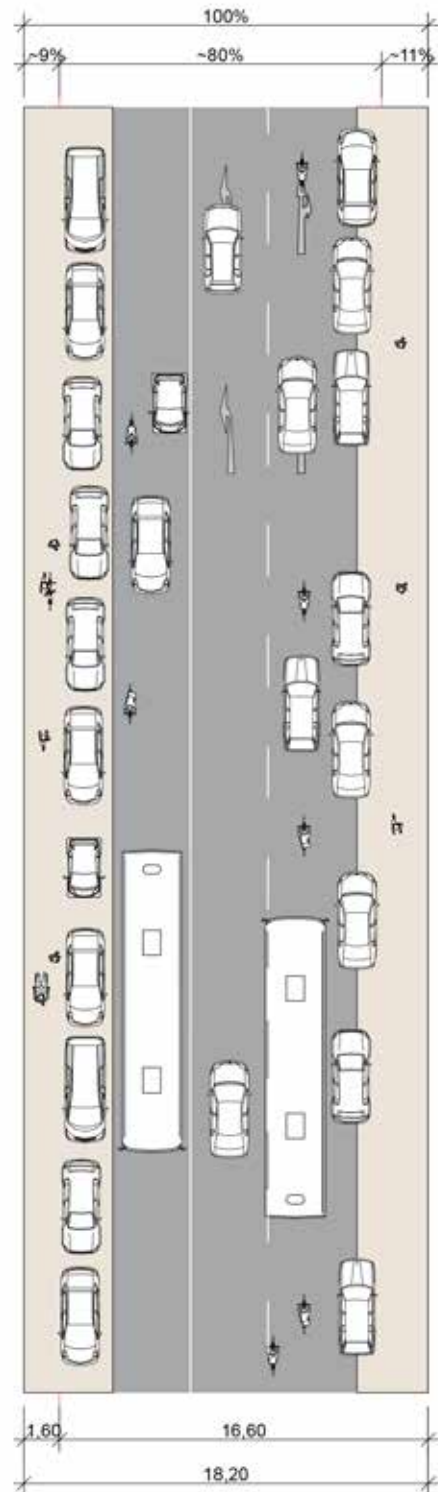


Abb.122: Lageplan Bestandssituation

Bestand:

- ruhender Verkehr (Langzeitparker) auf beiden Straßenseiten, teilweise auf dem Gehweg
- MIV Zweirichtungsverkehr
- Busverkehr (Linie 36)
- keine Fahrradinfrastruktur

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Nord
(Schwarzburgstraße - Eckenheimer Landstraße)

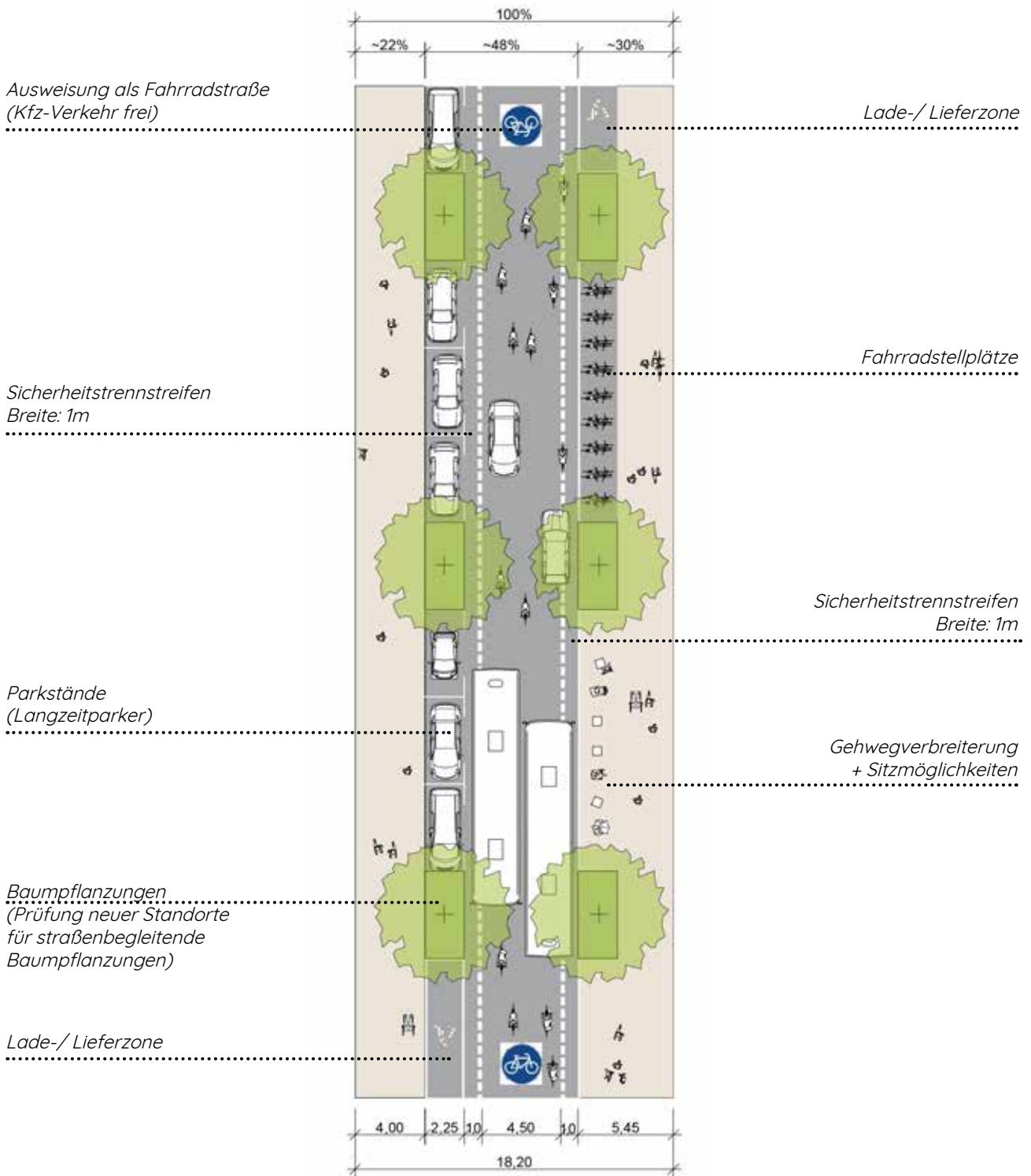


Abb.123: Lageplan Umgestaltungsvorschlag

Maßnahmen:

- Ausweisung Oeder Weg Teilabschnitt Nord als "Fahrradstraße", Kfz-Verkehr frei
- Reduzierung der vorhandenen Pkw-Parkstände
- Einrichtung eines "Multifunktionsstreifen" (Lieferzonen, Fahrrad- und E-Scooter-Stellplätze, Pkw-Parkstände) + Sicherheitsstrennstreifen (B: 1 m) auf beiden Straßenseiten

Zum Weiterdenken...

Szenario "Modalfilter/Durchgangssperren"

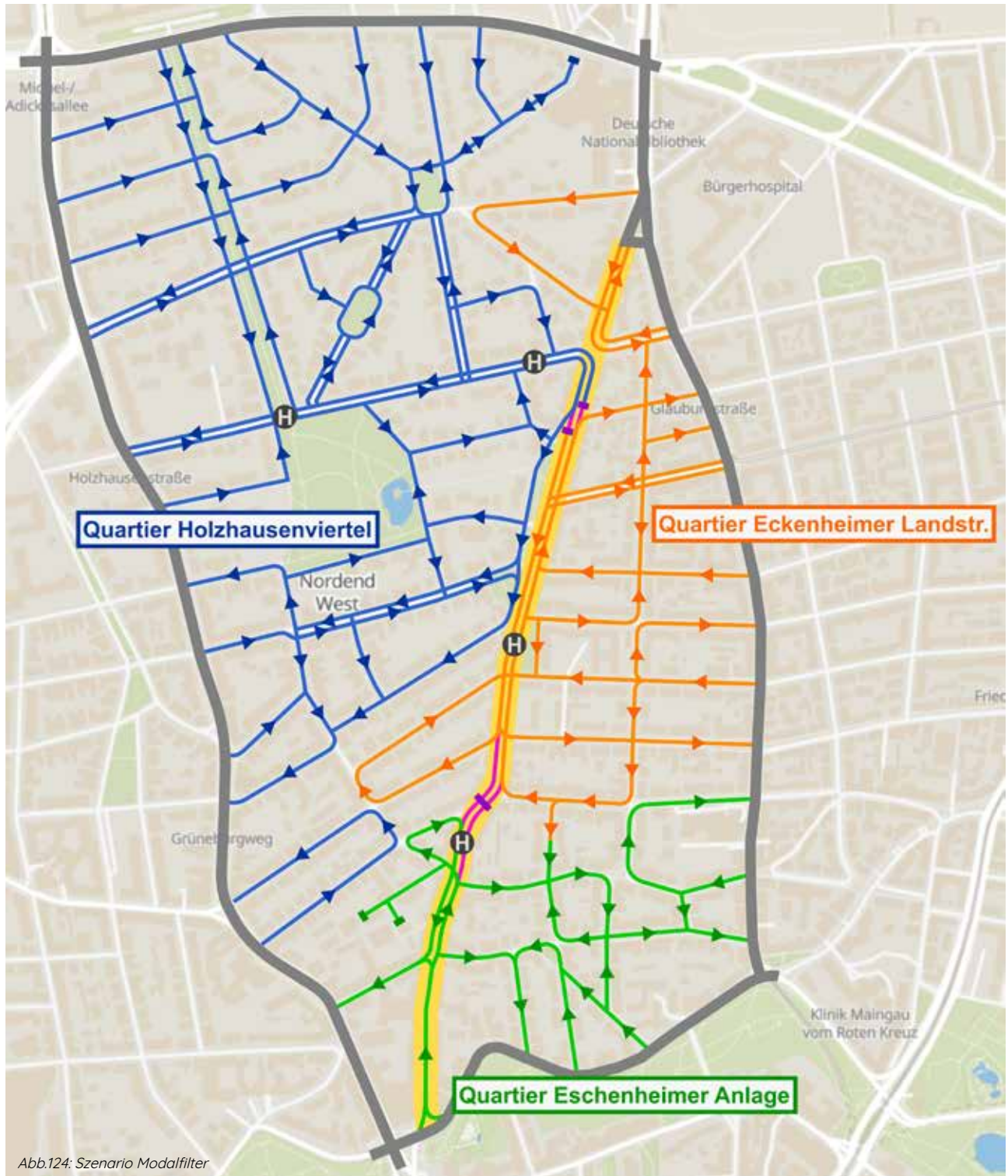
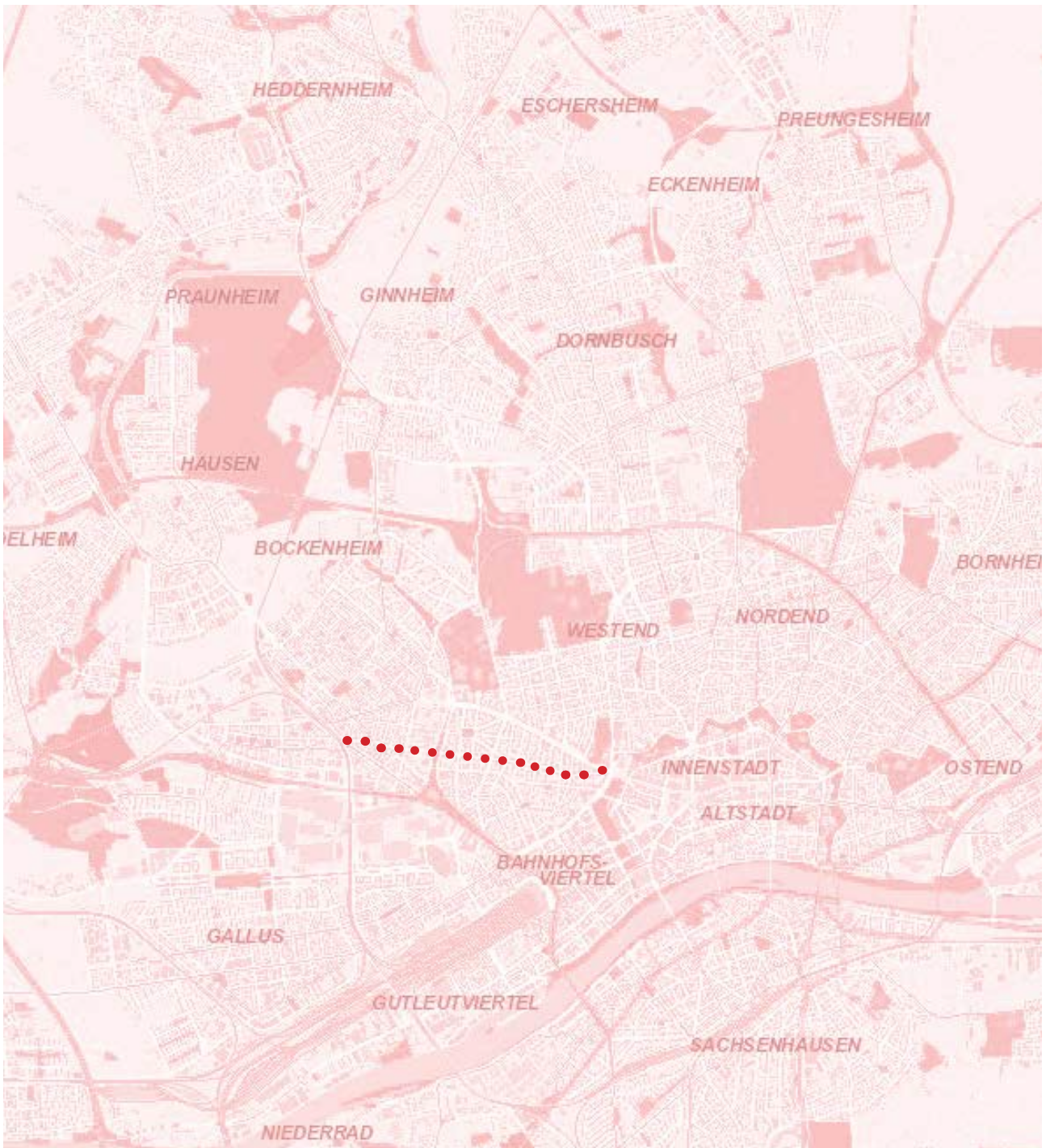


Abb.124: Szenario Modalfilter

Das Quartier zwischen Eschersheimer, Eckenheimer und Anlagen-/Alleenring könnte durch sogenannte Modalfilter (diagonale Pollerreihen auf Kreuzungen) in kleinere Quartiere geteilt werden. Somit würde der Durchgangsverkehr auf dem Oeder Weg komplett entfallen und der Autoverkehr würde sich auf den Ziel-/Quellverkehr zu den Wohnungen und Geschäften im Quartier begrenzen.

Eine Modifikation der Sperren wäre für den Erhalt der Buslinie 36 im Oeder Weg erforderlich. Hier wären Schranken oder im Boden versenkbare Poller denkbar.

Ergebnis: im Oeder Weg wäre eine Fahrradstraße mit wenig Autoverkehr (oder Fußgängerzone) möglich.



03. Robert-Mayer-Str. / Kettenhofweg

Lage: Westend-Süd, Bockenheim

Länge: ca. 2 km

Betrachtungsraum

Die Achse „Robert-Mayer-Straße / Kettenhofweg“ besteht aus zwei Teilabschnitten - den beiden Nebenstraßen „Robert-Mayer-Straße“ im Stadtteil Bockenheim und dem „Kettenhofweg“ im Westend. Sie verläuft in ihrer gesamten Länge etwa vom Westbahnhof bis zur Alten Oper und stellt für Radfahrende eine wichtige Ost-West-Verbindung und Parallelroute zur stark befahrenen Adalbertstraße und zur Bockenheimer Landstraße dar. Zukünftig soll die Achse „Robert-Mayer-Straße / Kettenhofweg“ zudem Teilstück des neuen Radschnellwegs „Vordertaunus-Frankfurt“ werden und der Radverkehr von der Schloßstraße kommend bis zur Alten Oper geführt werden.

Im Osten beginnt die Achse als Kettenhofweg an der Bockenheimer Landstraße nahe der Alten Oper und führt bis zur Senckenberganlage. Nach der Senckenberganlage verläuft die Achse als Robert-Mayer-Straße weiter nach Westen bis zur Kreuzung Hamburger Allee / Nauheimer Straße nahe dem Westbahnhof.

Der östliche Teilabschnitt des Kettenhofwegs ist als Einbahnstraße ausgewiesen und wechselt zwischen seinen beiden Endpunkten mehrmals die Fahrtrichtung. Für Radfahrende ist die Befahrung für den Zweirichtungsverkehr frei gegeben. (Beschilderungen und Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn weisen Autofahrende auf den aus beiden Richtungen kommenden Radverkehr hin). Der Straßenquerschnitt weist eine Breite von ca. 11m auf. Parkstände befinden sich zu beiden Straßenseiten. Der Charakter des Kettenhofweges ist im östlichen Bereich bis zur Ulmenstraße durch Bürogebäude und Hochhäuser geprägt, der westliche Bereich ist mit vier- bis fünfstöckigen Häusern bebaut und weist eine Reihe von denkmalgeschützten Gründerzeitgebäuden auf.

Der westliche Teilabschnitt der Achse - die Robert-Mayer-Straße - ist für den MIV und Radfahrende in beide Fahrtrichtungen befahrbar. Der Straßenquerschnitt ist mit ca. 15m deutlich breiter als im Kettenhofweg. Auch hier befinden sich zu beiden Straßenseiten Parkstände; anders als im Kettenhofweg jedoch zwischen Baumreihen. Die Bebauung der an der Straße liegenden Grundstücke besteht größtenteils aus gründerzeitlichen Wohnhäusern. Nur am östlichen Ende der Robert-Mayer-Straße befinden sich mit dem Physikalischen Verein und dem Prüfungsamt Informatik der Goethe-Universität öffentliche Gebäude. Direkt an der Senckenberganlage entsteht derzeit ein neuer Wohn- und Bürokomplex - das Senckenbergquartier (Wohnen, Hotel, Büro + Kita).



Abb.126: Verlauf der Achse Robert-Mayer-Str. - Kettenhofweg

Bestandssituation

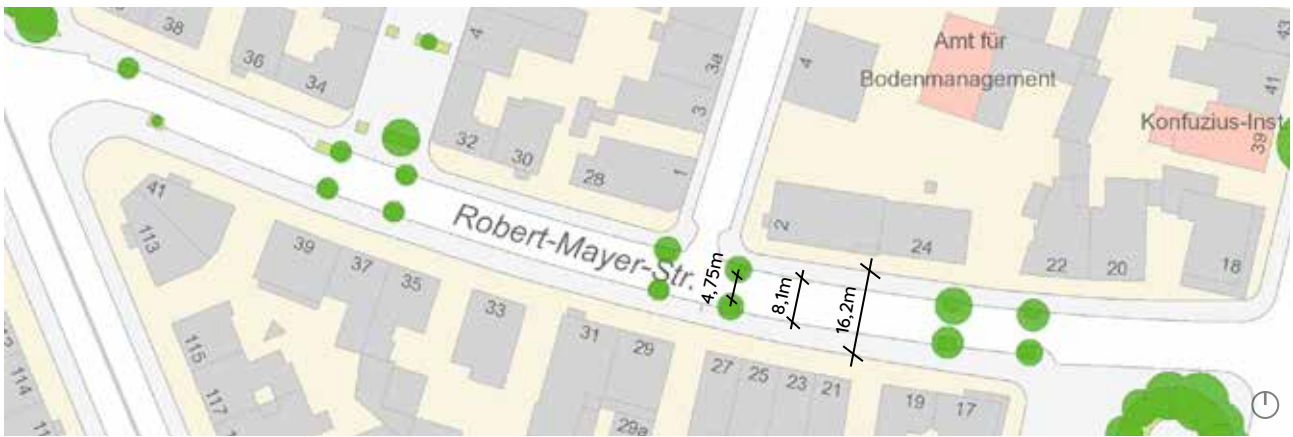


Abb.127/128: Luftbild/ Stadtgrundkarte - Typische Bestandssituation in der Robert-Mayer-Str.



Abb.129/130: Typische Bestandssituation im Kettenhofweg



Abb.131

Die Einfahrt von der Bockenheimer Landstraße ist bereits gut geregelt. Von der Alten Oper aus gibt einen Radweg in beide Richtungen, so dass man die Einfahrt in den Kettenhofweg problemlos anfahren kann.



Abb.132

Auf dem östlichen Stück des Kettenhofwegs bestehen nur auf der stadtauswärts linken Seite Parkstände.



Abb.133

Auf den folgenden Abschnitten sind beiderseitig Parkplätze. Hier ist oft kein flüssiges Durchkommen möglich, sobald auch noch ein fahrendes Auto ins Spiel kommt. Es existieren keine Lieferzonen und Kurzzeitstellplätze.

-> Hier muss eine deutliche Reduzierung des ruhenden Verkehrs erfolgen. In den Nebenstraßen müssten Liefer-/ Kurzzeitparkplätze eingerichtet werden.



Abb.134



Abb.135

An den Kreuzungen gilt rechts vor links:

Könnte hier der Kettenhofweg eine Fahrradvorfahrtsstraße werden, so dass man nicht an jeder Kreuzung abbremsen muss?

(Die Kreuzungen sind unterschiedlich ausgebildet. Manche sind etwas „abgepollert“, manche stark, manche gar nicht. Hier wäre eine Vereinheitlichung z.B. durch „Betonhocker/-kübel“ mit anschließenden Radabstellplätzen gut denkbar, da es ein belebtes Wohnviertel mit wenigen Aufenthaltsmöglichkeiten ist.)



Abb.136

Problematik an der Kreuzung Kettenhofweg/ Mendelssohnstraße: Oft ist für Radfahrer*innen durch die wartenden oder falsch parkenden Autos nach Überqueren der Straße kaum Platz. Auch bei langen Autowarteschlangen existiert oft kein Platz um auf der rechten Seite nach vorne zu fahren. -> hier sollten klare Markierungen der Flächen für Radfahrer*innen vorgesehen werden.



Abb.137

Am ersten Abschnitt der Robert-Mayer-Straße befindet sich momentan die Baustelle des Senckenberg Quartiers (Wohnen, Büro, Hotel, Kita). Hier ist momentan nicht ersichtlich wie die Straßenführung zukünftig aussehen wird.



Abb.138

Westlich der Kreuzung Gräfstraße gibt es einen schmalen Bürgersteigradweg. Dieser ist für FußgängerInnen und Radfahrende kaum erkennbar und wird fast nicht genutzt. Um den Autoverkehr abzubremsen gibt es Aufpflasterungen in der Straße, die aber auch den Radverkehr abbremsen. Autos parken links und rechts der Straße, dazwischen befinden sich Baumpflanzungen.



Abb.139

Die neue Fahrradfreundliche Nebenstraße würde unvermittelt enden: Die kreuzende Nauheimer Straße ist eine stark befahrene zweispurige Straße ohne jegliche Radverkehrsführung. Die in Verlängerung der Robert-Mayer-Str. verlaufende Hamburger Allee ist eine Einbahnstraße vom Westbahnhof kommend. Diese als Radfahrende in Gegenrichtung zu fahren ist wegen der Kurve und der sehr schnell fahrenden Autos nicht erlaubt und wäre gefährlich. Als natürliche Weiterführung zum Knotenpunkt Westbhf. sollten hier dringend beide Richtungen für Radfahrende erschlossen werden.

Richtung Westbhf. ↙

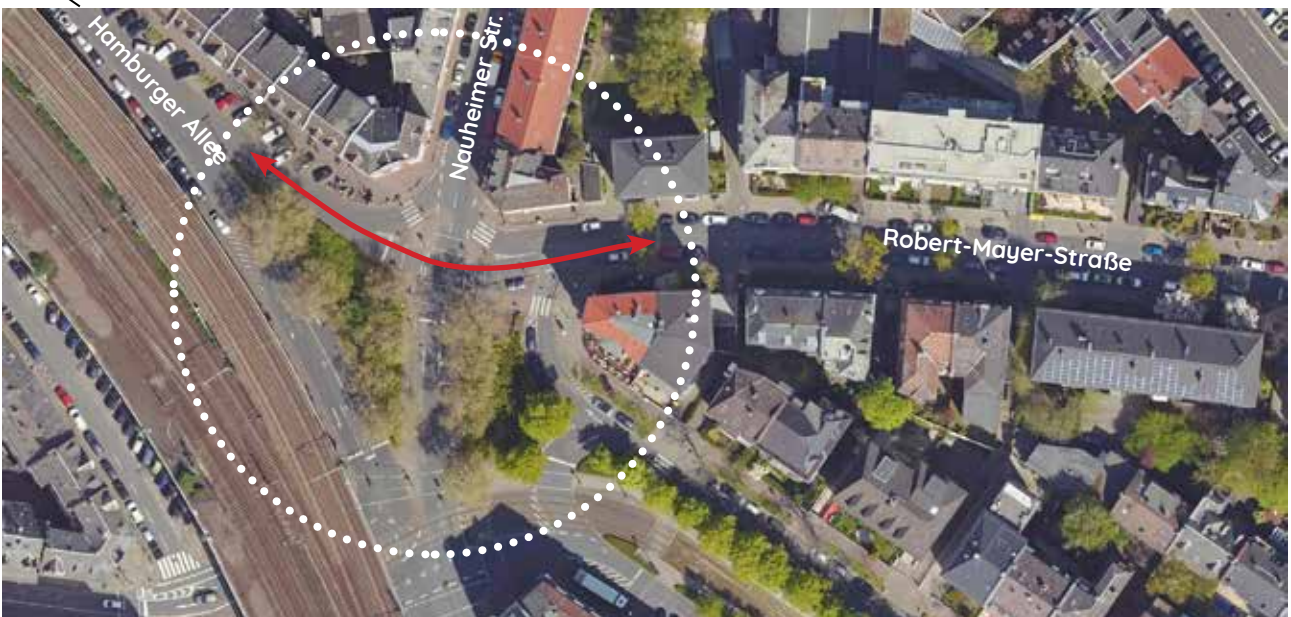


Abb.140: Knotenpunkt "Westbahnhof" - Fortführung eines sicheren Radweges bis zum Westbahnhof

Maßnahmen

- Ausweisung als Vorfahrtsstraße und Fahrradstraße im gesamten Abschnitt, Kfz-Verkehr frei
- Reduzierung der vorhandenen Pkw-Parkstände
- Einrichtung eines "Multifunktionsstreifen" (Lieferzonen, Fahrrad- und E-Scooter-Stellplätze, Pkw-Parkstände) + Sicherheitstrennstreifen (B: 1m) auf der Seite der Parkstände
- Freihalten von Sichtachsen, insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch Wegfall und ggf. bauliche Einfassung von Stellplätzen („Gehwegnasen“)
- Umgestaltung der Kreuzung Schloßstraße (Optimierung für Fuß- und Radverkehr)
- Umgestaltung der Kreuzung Mendelssohnstraße als Vorfahrtsstraße ohne LSA
- Umgestaltung der Kreuzung Feuerbachstraße als Mini-Kreisverkehr zur Anbindung der dortigen FN
- Ausweisung als Einbahnstraße zur Reduktion des Kfz-Verkehr im Quartier:
 - Schloßstraße -> Nauheimer Straße
 - Schloßstraße -> Kiesstraße
 - Gräfstraße -> Kiesstraße
- Drehung der Richtung der bestehenden Einbahnstraße zur Reduktion des Kfz-Verkehr im Quartier:
 - Beethovenstraße -> Schumannstraße
- Modalfilter (z.B. an den Kreuzungen Gräfstraße, Arndtstraße, Ulmenstraße, ...)

Verkehrliche Situation

Robert-Mayer-Straße

In der Robert-Mayer-Straße ist das Kfz-Verkehrsaufkommen für eine Nebenstraße überdurchschnittlich hoch. Das Quartier kann durch diese Straße von Kfz geradlinig in beide Richtungen durchfahren werden. Durch ihre bauliche Gestaltung hat die Robert-Mayer-Straße zwar den Charakter aber derzeit noch nicht die Funktion einer Nebenstraße.

Der westliche Abschnitt zwischen Nauheimer Straße und Schloßstraße wird häufig als Umfahrung der Nauheimer Straße genutzt, wenn sich in dieser ein Rückstau vor dem Knoten Adalbertstraße / Schloßstraße bildet. In der Robert-Mayer-Straße bildet sich vor der Kreuzung Schloßstraße dann ebenfalls ein Rückstau. In die Gegenrichtung ist dieser Abschnitt Teil der ausgeschilderten Route von der südlichen Schloßstraße zum Westbahnhof. Da die Fahrbahnbreite zwischen den Baumreihen und Parkständen sehr schmal ist, ist die Straße eigentlich ungeeignet für Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen. Es kommt bei Begegnungen zwischen Kfz durch deren wachsende Breite zunehmend zu Behinderungen, die auch den Radverkehr sehr stark ausbremsen. Der mittlere Abschnitt der Robert-Mayer-Straße zwischen Schloßstraße und Gräfstraße kann ebenfalls in beide Fahrtrichtungen befahren werden. Er hat den gleichen schmalen Querschnitt wie der westliche Abschnitt und dadurch die gleichen Probleme. Der westliche Abschnitt zwischen Gräfstraße und Senckenberganlage liegt im Bereich des Bebauungsplans 569 und hat im Zuge der Planungen für den Kulturcampus Bockenheim ein hohes Potential für eine attraktive Umgestaltung. Nördlich und südlich der Robert-Mayer-Straße ist dort ein Grünstreifen geplant.

Das Konzept sieht im schmalen Abschnitt zwischen Nauheimer Straße und Gräfstraße eine Ausweisung als Einbahnstraße mit wechselnder Richtung vor, um den Kfz-Durchgangsverkehr aus dem Quartier rauszuhalten. Zwischen Nauheimer Straße und Schloßstraße soll die Fahrtrichtung in Richtung Nauheimer Straße festgelegt werden, so dass die Umfahrungsmöglichkeit der Nauheimer Straße bei Stau entfällt. Gleichzeitig bleibt die Zufahrt zum Westbahnhof erhalten. Durch die Planung zur Umgestaltung des Knotens Adalbertstraße / Schloßstraße zu einem Kreisverkehr würde die Robert-Mayer-Straße später auch um den Verkehr zum Westbahnhof entlastet werden. Zwischen Schloßstraße und Gräfstraße soll es zwei gegenläufige Einbahnstraßen-Abschnitte mit Ableitung des Kfz-Verkehrs über die Kiesstraße geben.

folgt in Kürze

Abb.141: Übersicht Einbahnstraßen

Durch Einrichtung von Einbahnstraßen in der Robert-Mayer-Straße wird außerdem die Kreuzung mit der Schloßstraße entlastet, da aus der Robert-Mayer-Straße keine Kfz, sondern nur noch Radfahrende kommen. Daher kann die LSA teilweise entfallen bzw. für den Rad- und Fußverkehr optimiert werden (nur zur Querung der Straßenbahnlinie 16 erforderlich). Eine Umgestaltung der Kreuzung ist insbesondere auch in Hinblick auf den geplanten Radschnellweg Vordertaunus-Frankfurt erforderlich, der dort von der Schloßstraße in die Robert-Mayer-Straße mündet. Das derzeitige Linksabbiegen entspricht nicht den qualitativen Anforderungen eines Radschnellwegs.

Im Abschnitt zwischen Gräfstraße und Senckenberganlage können beide Fahrtrichtungen für den Kfz-Verkehr bestehen bleiben. Am Kreuzungspunkt mit dem geplanten Grünstreifen soll der Fußverkehr durch eine Aufpflasterung, Überwege oder eine ähnliche Gestaltung Vorrang erhalten.

Kettenhofweg

Der Kettenhofweg wird verkehrlich durch die Kreuzung Mendelssohnstraße in zwei Abschnitte geteilt.

Der westliche Abschnitt zwischen Senckenberganlage und Mendelssohnstraße ist als Einbahnstraße derzeit durchgehend von West nach Ost für Kfz befahrbar. Die Richtung der Einbahnstraße soll im Abschnitt zwischen Schumannstraße und Beethovenstraße gedreht werden. Über den Beethovenplatz können Kfz diesen Abschnitt mit einem geringen Umweg weiterhin umfahren, so dass alle Ziele im Quartier weiterhin erreichbar bleiben. Der Kfz-Durchgangsverkehr wird dadurch jedoch deutlich reduziert.

Die Kreuzung Mendelssohnstraße wird derzeit durch eine LSA geregelt. In der Haupt-Ampelphase haben die Mendelssohnstraße in beide Fahrtrichtungen sowie die beiden Fußgängerüberwege über den Kettenhofweg grün. In zwei weiteren kurzen Phasen hat erst der westliche Kettenhofweg und anschließend der östliche Teil grün - parallel dazu auch die beiden Fußgängerüberwege über die Mendelssohnstraße. Bei den kurzen Grünphasen des Kettenhofwegs können nicht mehr als meistens etwa drei Kfz aus dem Kettenhofweg ausfahren. Dadurch entsteht bei hohem Verkehrsaufkommen ein Rückstau im Kettenhofweg. Der Radverkehr wird durch den Rückstau ebenfalls sehr stark behindert und ausgebremst, da regelkon-

formes Überholen von Kfz nicht mehr möglich ist. Radfahrende müssen sich in die Kfz-Warteschlange einreihen. In die Gegenrichtung hat der Radverkehr bei stehenden Kfz auch oft Schwierigkeiten durchzukommen.

Das Konzept sieht ein Verzicht der LSA an der Kreuzung vor. Dies ist aus folgenden Gründen möglich:

- Die Mendelssohnstraße hat kein hohes Verkehrsaufkommen einer Hauptstraße und an den übrigen Seitenstraßen der Mendelssohnstraße gibt es auch keine LSA.
- Durch die Umgestaltung als FN wird der Kfz-Verkehr im Kettenhofweg auf ein Minimum reduziert.
- Laut der in [1] dargestellten Musterlösungen "RSV-1", "RSV-2" und "RSV-8" ist eine Querung einer übergeordneten Straße bis zu einer Verkehrsmenge von bis zu 3.000 Kfz/Tag als Vorfahrtsstraße möglich.

Die Kreuzung soll nach der Musterlösung "RSV-8" umgestaltet werden.

In Kombination ist eine Aufpflasterung der Fußgängerüberwege über die Mendelssohnstraße nach der Lösung "RSV-2" möglich.

Der östliche Abschnitt des Kettenhofwegs hat bereits zwei Punkte, an denen die Richtung der Einbahnstraße wechselt, wodurch Durchgangsverkehr reduziert wird. Zusätzlich sind an vielen Kreuzungen Modalfilter möglich, um den Kfz-Verkehr weiter zu reduzieren und neue Flächen mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. An der Kreuzung Arndtstraße ist ein Modalfilter beispielhaft dargestellt. Der bestehende kleine Platz wird vergrößert. Der Kfz-Verkehr aus dem nördlichen Teil der Arndtstraße wird in die Corneliusstraße geleitet. Dadurch wird der Kfz-Verkehr im Kettenhofweg auf die Menge reduziert, die aus dem südlichen Teil der Arndtstraße kommt.

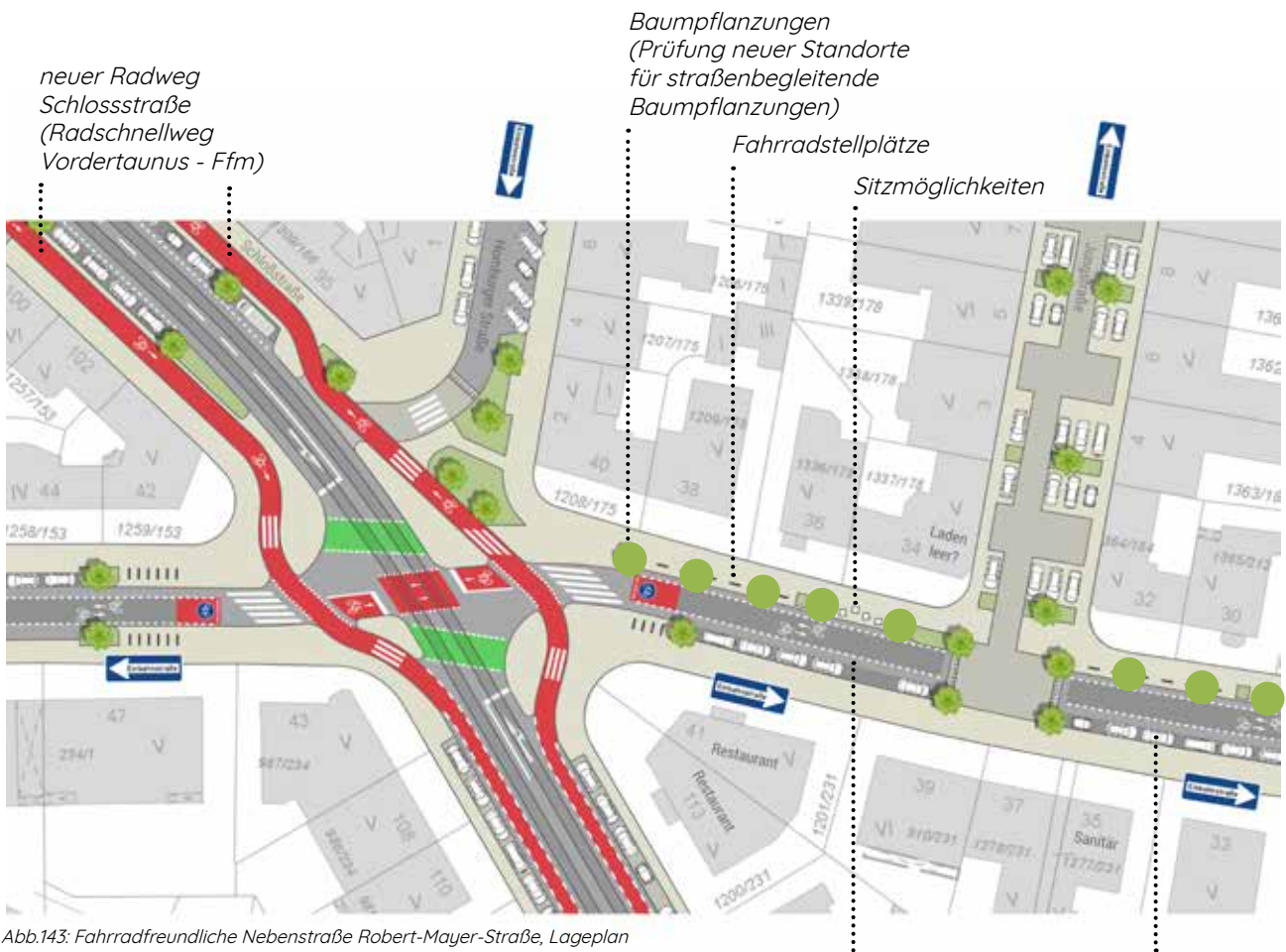
Die Kreuzung Feuerbachstraße ist eine Besonderheit im künftigen Radroutennetz. Hier kreuzen sich zwei Fahrradstraßen nach aktuellem Planungsstand. Um nicht eine der beiden Straßen als Vorfahrtsstraße zu bevorzugen, soll ein Mini-Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von ca. 14 Meter die beiden FN miteinander verknüpfen. Radfahrende können ein Kreisverkehr zügig durchfahren, während Kfz dort abgebremst werden. Die Mittelinsel soll überfahrbar ausgeführt werden, damit die Kreuzung für große Fahrzeuge von Feuerwehr und Müllabfuhr weiterhin passierbar bleibt.

Zusätzlich sind an vielen Kreuzungen Modalfilter möglich, um den Kfz-Verkehr weiter zu reduzieren und neue Flächen mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. An den Kreuzungen Arndtstraße und Ulmenstraße sind Modalfilter beispielhaft dargestellt.

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt West
 (Robert-Mayer-Straße // Anschluss Schloßstraße - Jungstraße)



Abb.142: Luftbild Robert-Mayer-Straße



neuer Radweg
 Schloßstraße
 (Radschnellweg
 Vordertaunus - Ffm)

Baumpflanzungen
 (Prüfung neuer Standorte
 für straßenbegleitende
 Baumpflanzungen)

Fahrradstellplätze

Sitzmöglichkeiten

Sicherheitstrennstreifen
 Breite: 1m

Parkstände
 (Kurzzeit)

Abb.143: Fahrradfreundliche Nebenstraße Robert-Mayer-Straße, Lageplan

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt West
 (Robert-Mayer-Straße // Kiesstraße - Kulturcampus)



Abb.144: Luftbild Robert-Mayer-Straße



Abb.145: Fahrradfreundliche Nebenstraße Robert-Mayer-Straße, Lageplan Teil II

Rotmarkierung im Kreuzungsbereich



Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Ost (Kettenhofweg // Senckenberganlage - Beethovenstraße)

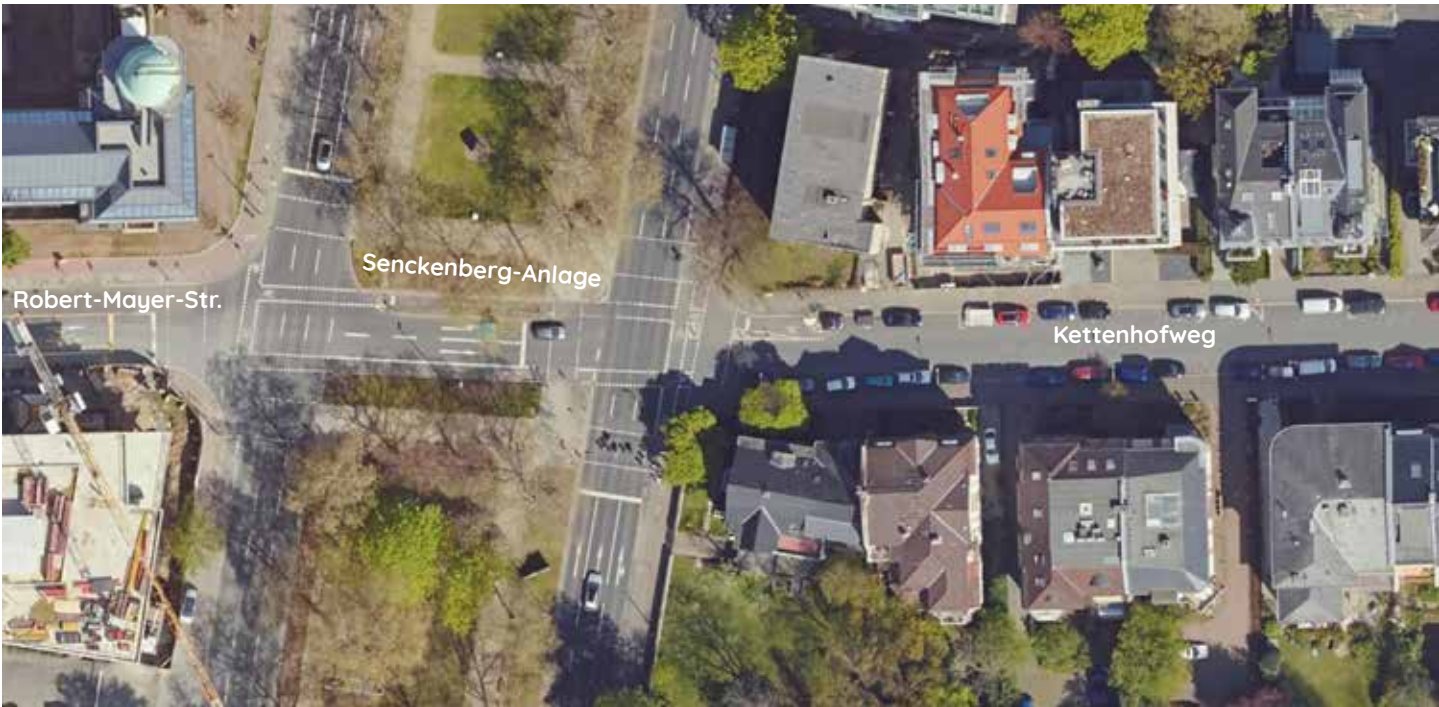


Abb.146: Luftbild Kettenhofweg

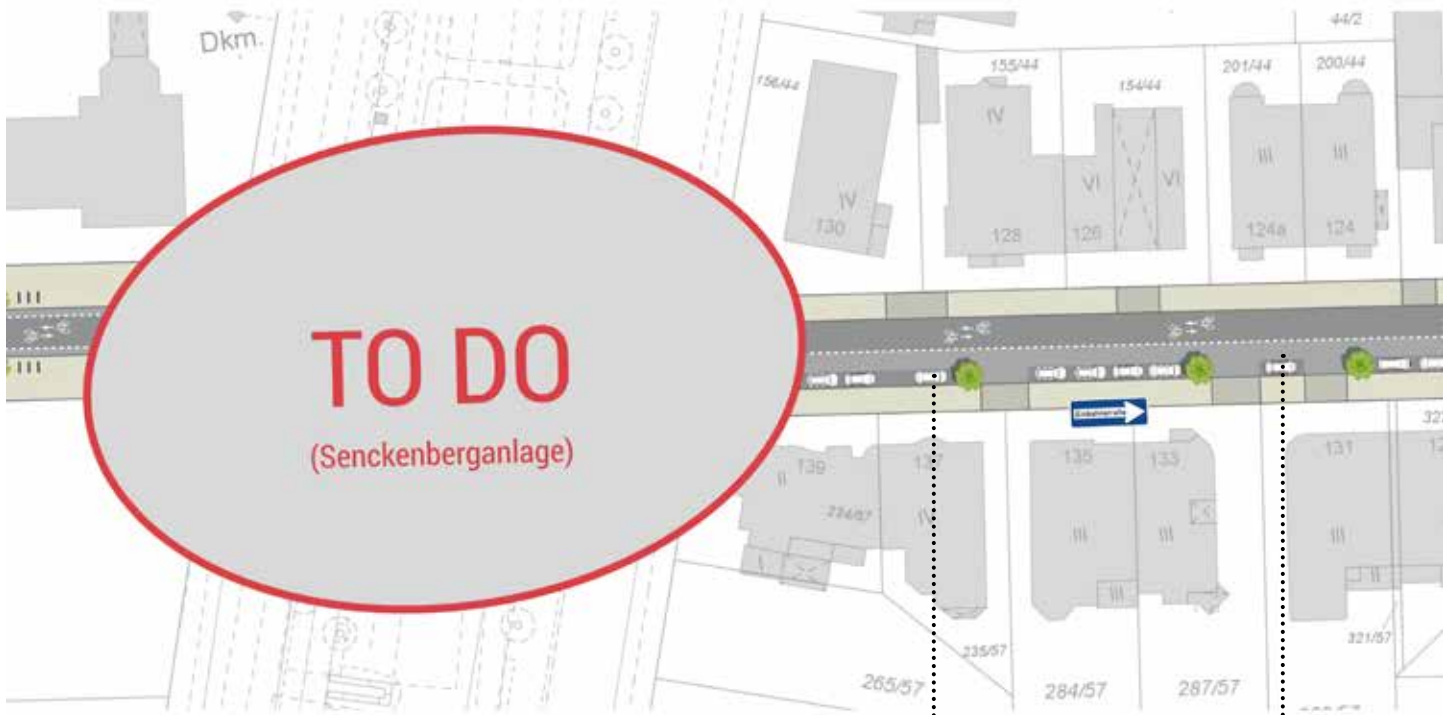
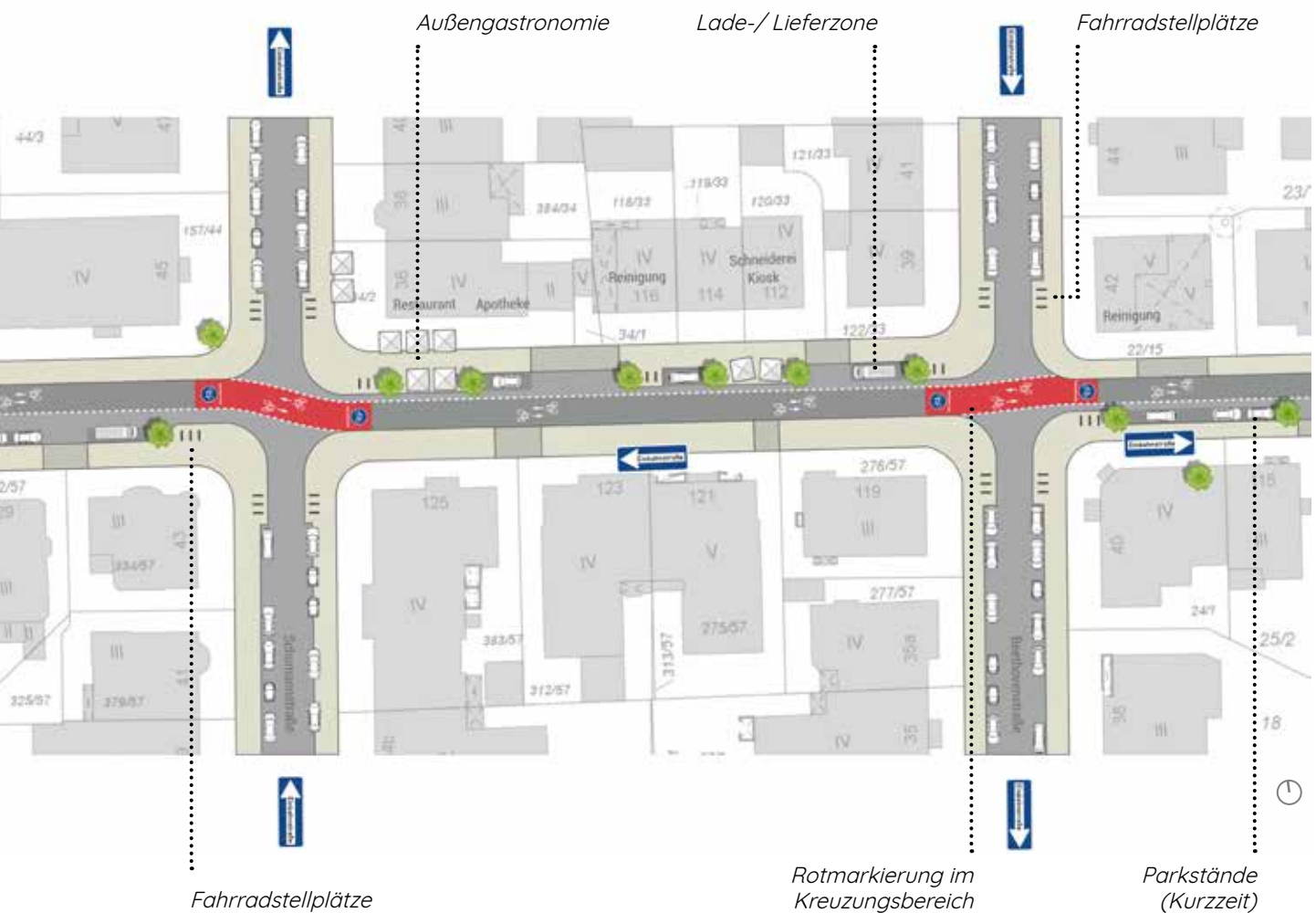


Abb.147: Fahrradfreundliche Nebenstraße Kettenhofweg, Lageplan Teil I

Parkstände
(Langzeit)

Sicherheitstrennstreifen
Breite: 1m



Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Ost (Kettenhofweg // Mendelssohnstraße - Lindenstraße)

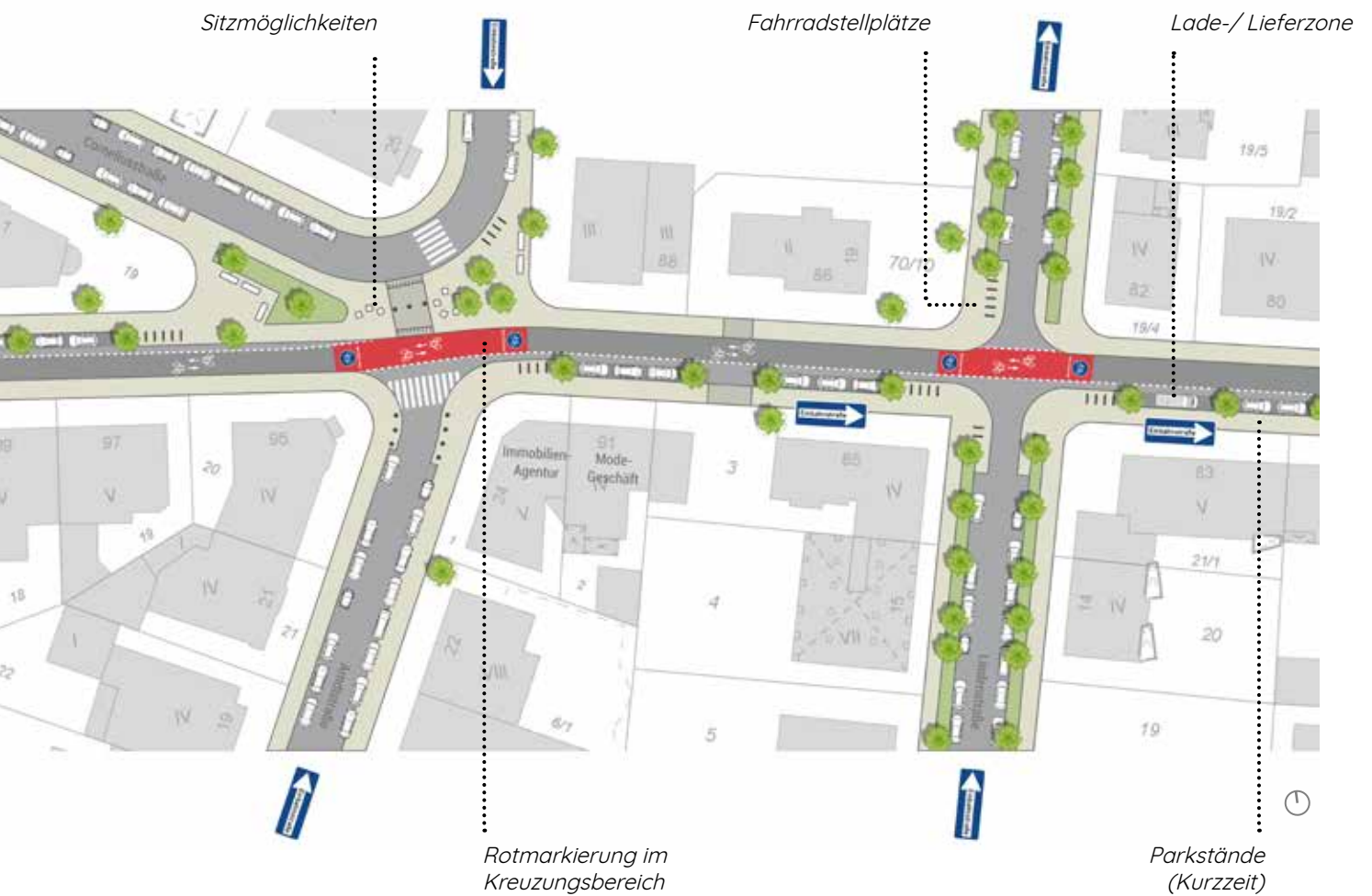


Abb.148: Luftbild Kettenhofweg



Abb.149: Fahrradfreundliche Nebenstraße Kettenhofweg, Lageplan Teil II

Rotmarkierung im Kreuzungsbereich



Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Ost
(Kettenhofweg // Brentanostraße - Ulmenstraße)



Abb.150: Luftbild Kettenhofweg

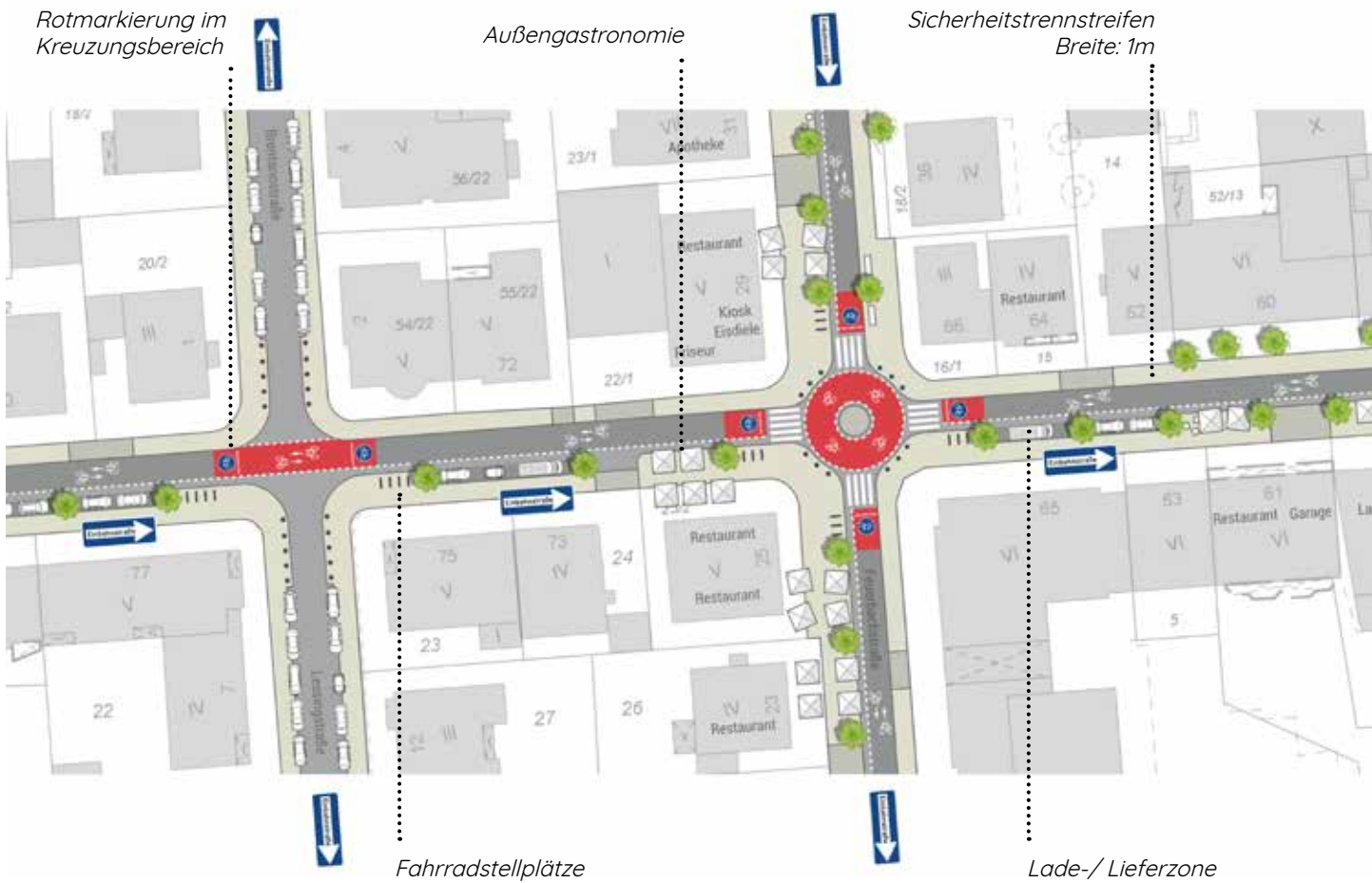
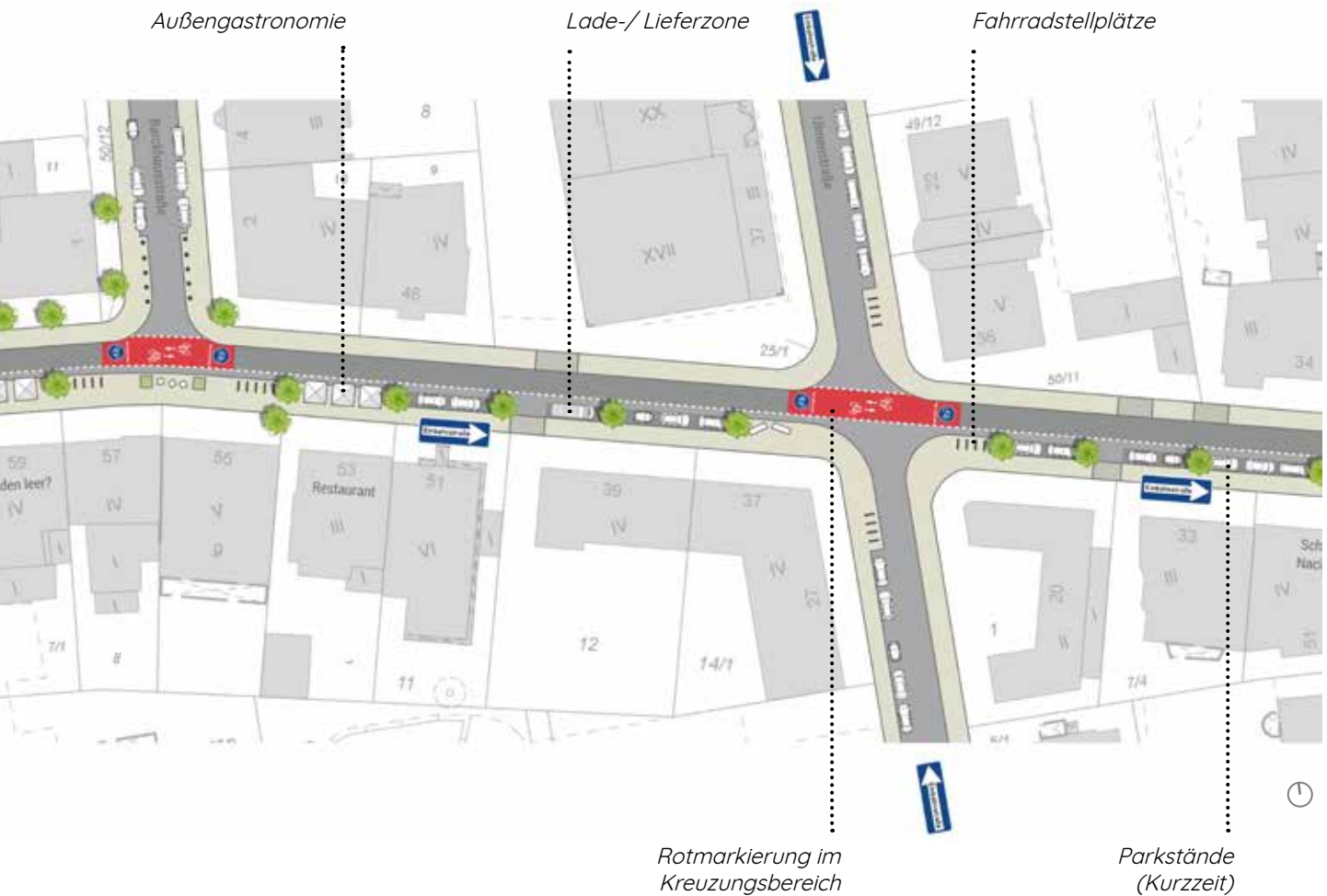


Abb.151: Fahrradfreundliche Nebenstraße Kettenhofweg, Lageplan Teil III



Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Ost
 (Kettenhofweg // Niedenau - Bockenheimer Landstraße)



Abb.152: Luftbild Kettenhofweg

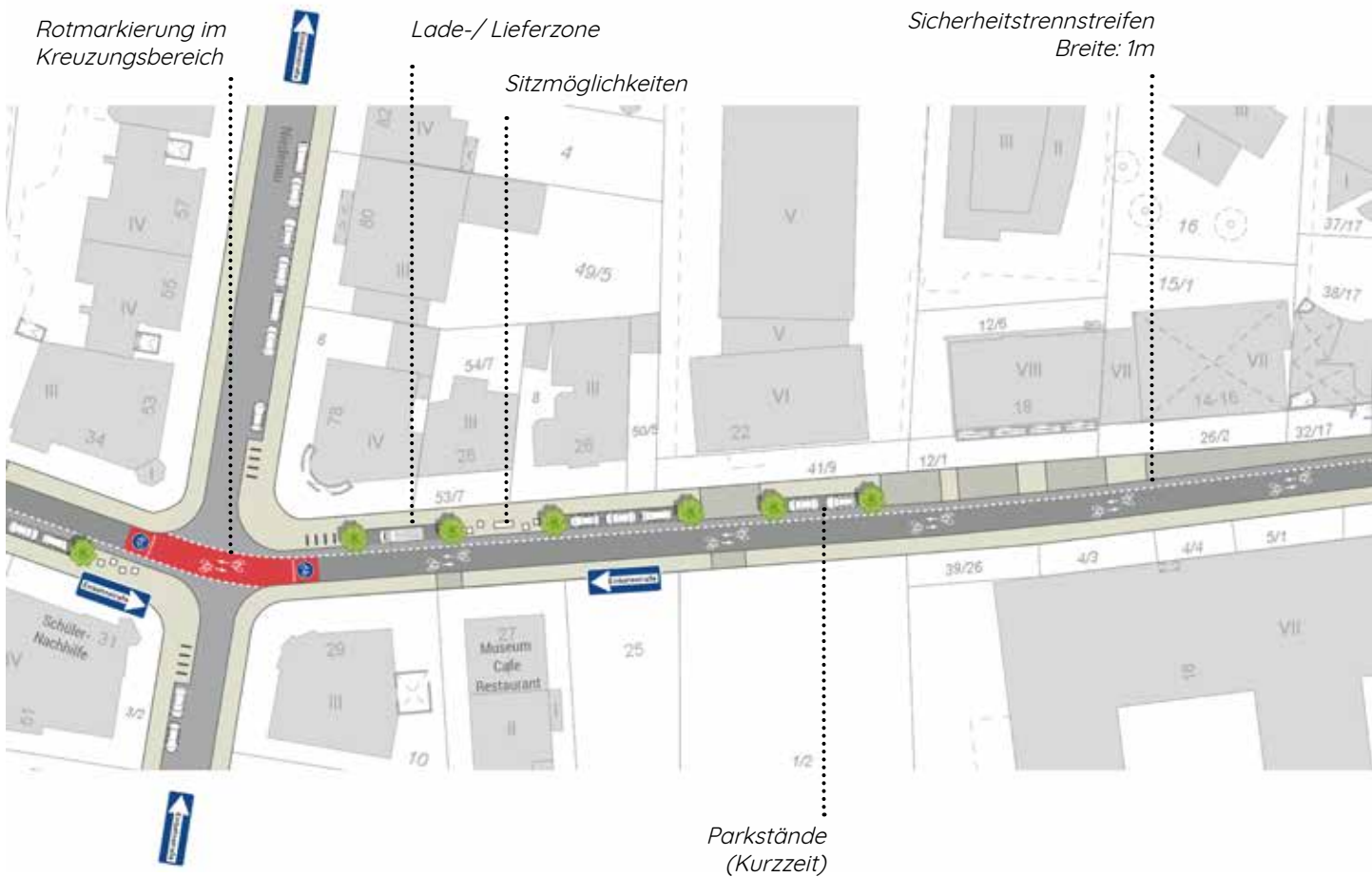


Abb.153: Fahrradfreundliche Nebenstraße Kettenhofweg, Lageplan Teil IV



Lade-/ Lieferzone



Rotmarkierung



Zum Weiterdenken...

Szenario "Modalfilter/Durchgangssperren"



Abb.154: Szenario Modalfilter im Kettenhofweg

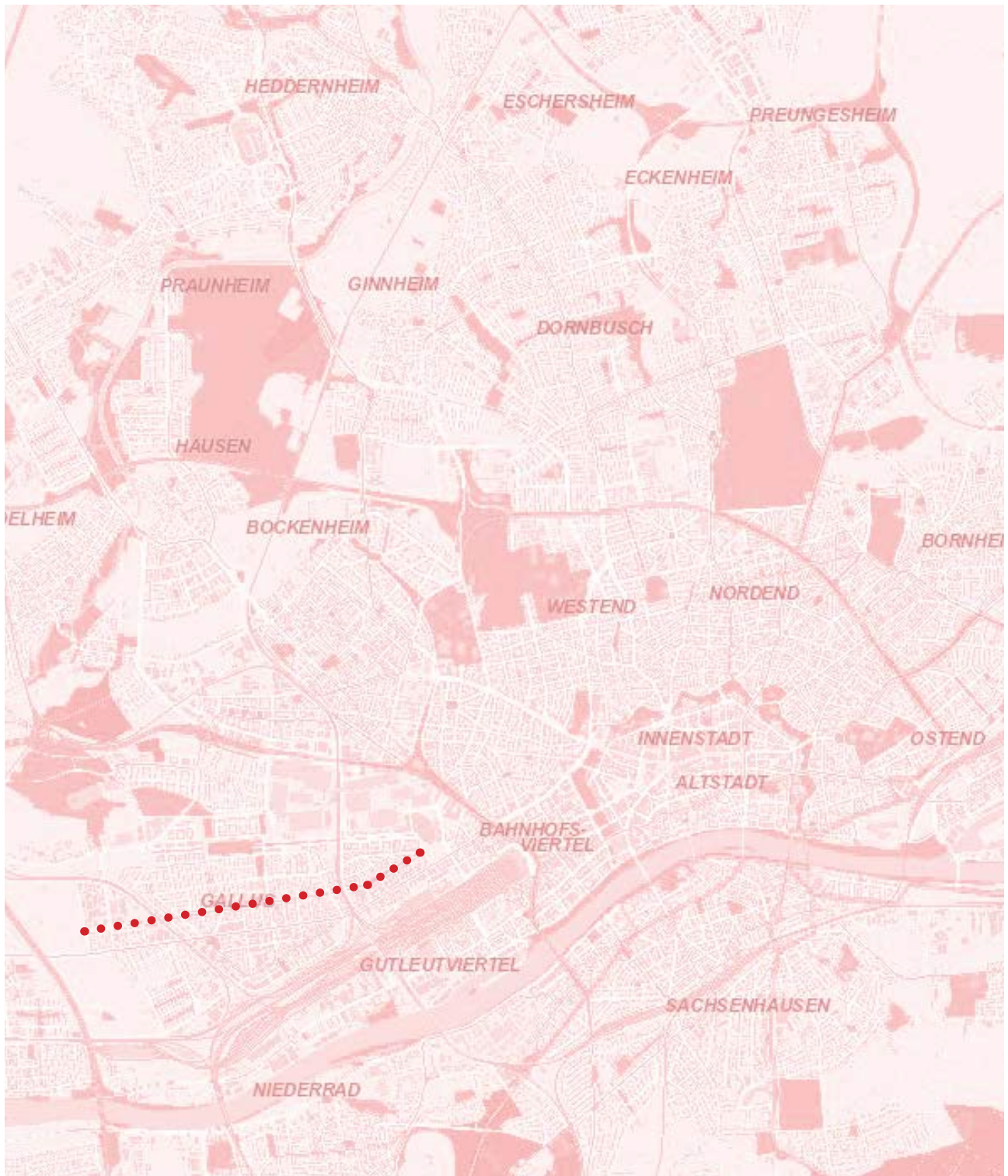
Das Quartier zwischen Bockenheimer Landstraße und Anlagen-/Alleenring könnte durch sogenannte Modalfilter (diagonale Pollerreihen auf Kreuzungen) in zwei Quartiere geteilt werden.

Da somit kein Durchgangsverkehr im Kettenhofweg möglich wäre, würde sich der Autoverkehr auf den Ziel-/Quellverkehr zu den Wohnungen und Geschäften im Quartier begrenzen.

Ergebnis: im Kettenhofweg wäre eine Fahrradstraße mit wenig Autoverkehr möglich.

Wir schlagen vor bereits in einem ersten Schritt Modalfilter an der Beethoven- und Schumannstraße vorzusehen (siehe Planung).

Alternativ könnte die Einbahnrichtung in diesem Abschnitt gedreht werden, um den aktuell hohen Anteil an Durchgangsverkehr von der Senckenberganlage zur Mendelssohnstraße zu reduzieren.



04. Frankenallee

Lage: Gallus

Länge: ca. 2,7 km

Abb.155

Betrachtungsraum

Die Frankenallee im Gallusviertel ist eine Allee, die durch einen breiten mittigen Grünstreifen geteilt wird. Sie führt quer durch den Stadtteil, parallel zur südlich liegenden Mainzer Landstraße.

Beginnend an der derzeitigen Baustelle am Güterplatz (westlich des Skyline Plazas) mit Übergang in die parallel verlaufende Europaallee erstreckt sie sich mit einer Länge von insgesamt knapp 2,7 km bis zur Mönchhofstraße im Westen.

Westlich der Schlossborner Straße wird die Frankenallee durch die Bahntrasse nach Höchst unterbrochen. Ihre Länge beträgt vom Güterplatz bis zu dieser Stelle ca. 2,1 km. Westlich der Bahntrasse ändert sich der Charakter der Straße sehr stark. Der mittige Grünstreifen wird nur noch ein kleines Stück weiter geführt und geht dann in große Parkplätze im Industriegebiet über. Dieser Abschnitt wurde hier nicht weiter betrachtet.

Im breiten begrüneten Mittelstreifen im östlichen Teil der Frankenallee, der hauptsächlich von Fußgängern genutzt wird, befindet sich eine doppelreihige Baumreihe mit altem Baumbestand. Jeden Freitag findet auf der Frankenallee im Bereich des Quäkerplatzes der "Wochenmarkt Gallus" statt.

ÖPNV

Die Frankenallee ist durch den nördlichen Ausgang der S-Bahn-Station Galluswarte an die S3-S6 sowie die Buslinie 52 angeschlossen. Zudem ist am Güterplatz ein Anschluss an die U-Bahn Linie 5 geplant (voraussichtliche Eröffnung 2024).



Abb.156: Verlauf der Frankenallee

Bestandssituation



Abb.157/158: Bestandssituation Frankenallee HNr.80-151 (rechts: Luftbild / links: Stadtgrundkarte)

Bild der Straße // Frankenallee



Foto 1: Fahrbahnbreite in der Regel 7,50 m



Foto 2: Gehwegnasen, Fahrbahnbreite in der Regel 3,50 m

Beide Fahrbahnen – in West- und Ostrichtung – weisen eine Breite in der Regel von 7,50 Meter auf, gemessen von Bordstein zu Bordstein (Foto 1). Die Gehwegbreiten betragen in der Regel 4,00 Meter, teilweise mit Gehwegradweg.

Ausnahmen Fahrbahnbreiten:

- Im Abschnitt zwischen Speyerer Straße und Hellerhofstraße: 7,00 m
- Unter der Bahnbrücke Galluswarte: 7,30 m
- Im westlichen Abschnitt ab Lorsbacher Straße bis zum Ende: 6,10 m

Folgende Kreuzungen sind im Bereich von Fußgängerüberwegen durch Gehwegnasen verjüngt (Foto 2). Hier beträgt die Fahrbahnbreite lediglich ca. 3,50 bzw. 5,00 Meter:

- Kreuzung Speyerer Straße: 5,00 m
- Kreuzung Hufnagelstraße: 3,50 m
- Kreuzung Kriegkstraße: 3,50 m
- Kreuzung Flörsheimer Straße: 3,50 m
- Kreuzung Schwalbacher Straße: 3,50 m
- Kreuzung Krifteler Straße: 3,50 m



Foto 3: Straßenverjüngung auf 3,50 m vor Hausnr. 132-136



Foto 4: Bushaltestelle vor Hausnr. 103 Fahrbahnbreite ca. 3,50 m

Die Straßenabschnitte vor den Hausnr. 132-136 (Foto 3) und vor der Friedenskirche haben lediglich eine Breite von ca. 3,50 m. Im Bereich der Bushaltestelle Galluswarte vor Hausnr. 103 beträgt die Fahrbahnbreite ebenfalls ca. 3,0 m (Bild 4).

Umgestaltungsvorschläge

Variante 1

Zweirichtungsradweg und Verlagerung MIV

Die Betrachtung des gesamten Straßenquerschnitts ermöglicht folgende Umgestaltung:

- Verlagerung des gesamten MIV auf die nördliche Seite des Grünstreifens (1-Spur je Richtung / Auflösung der Einbahnstraßenregelung)
- neuer Zweirichtungsradweg (auf Straßenniveau) im Bereich der heutigen südlichen Fahrspur
- breiter Gehweg (4m, ohne Radwegmarkierung) im südlichen Bereich
- Entfall des MIV und des ruhenden Verkehrs im Bereich der südlichen Fahrspur

Norden

Süden

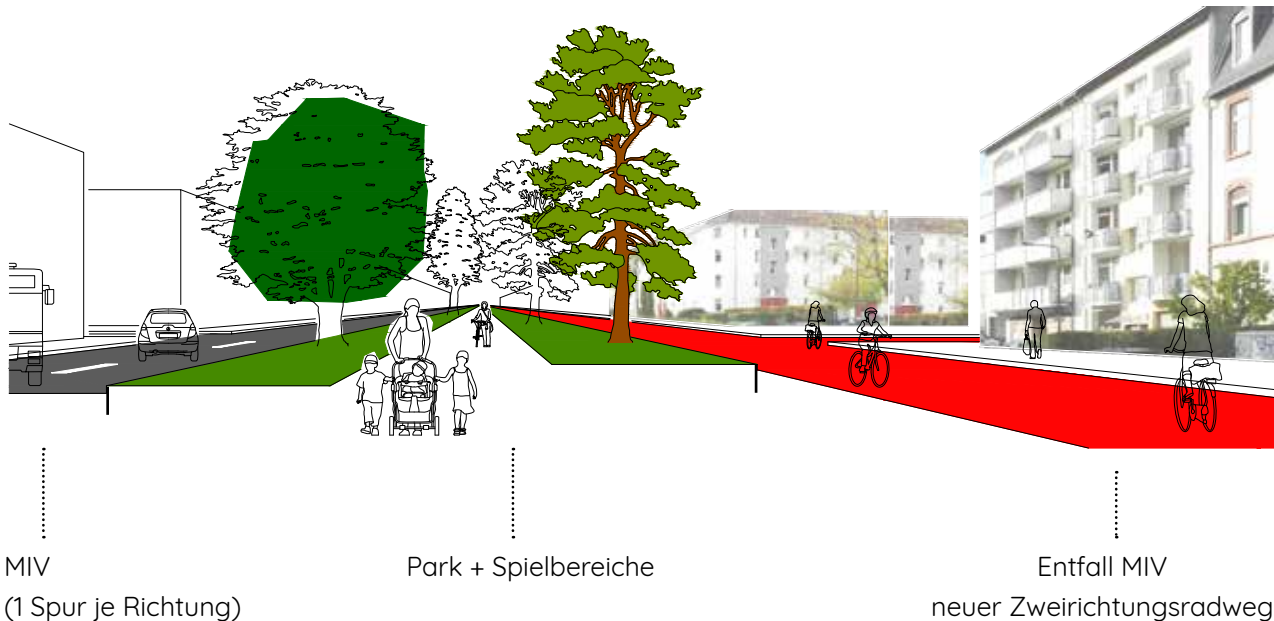


Abb.163: Straßenquerschnitt Frankenallee, Planung

Auswirkungen

- Reduzierung/Entfall Pkw-Stellplätze (ca. 75%)
- Veränderung der kompletten Verkehrsführung erforderlich

Gewinn

- optimale Radwegbreite ohne Konflikte mit Fußgängern
- Verbreiterung der Gehwege für Fußgänger auf 4,00 m Breite
- mehr Aufenthaltsqualität durch Verlagerung des MIV und Reduzierung des ruhenden Verkehrs
- einbindende Seitenstraßen als Fahrradstraßen möglich

Variante 2: Radweg auf Straßenniveau Nord/ Süd

Die Fahrbahnbreite von 7,50 Meter lässt folgende Einteilung des Straßenquerschnitts zu:

- Gehweg (ohne Radwegmarkierung) 4,00 m
- Radweg auf Straßenniveau 2,30 - 2,00 m
- Sicherheitsstreifen 0,45 m
- Fahrbahn MIV 2,75 - 3,05 m
- Parkierungsstreifen 2,00 m

Bestand:

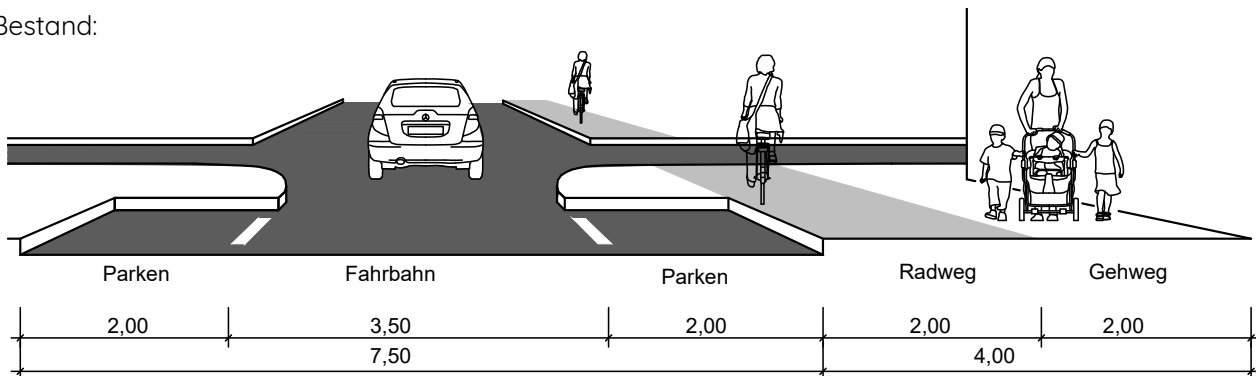


Abb.164: Straßenquerschnitt Bestand

Planung:

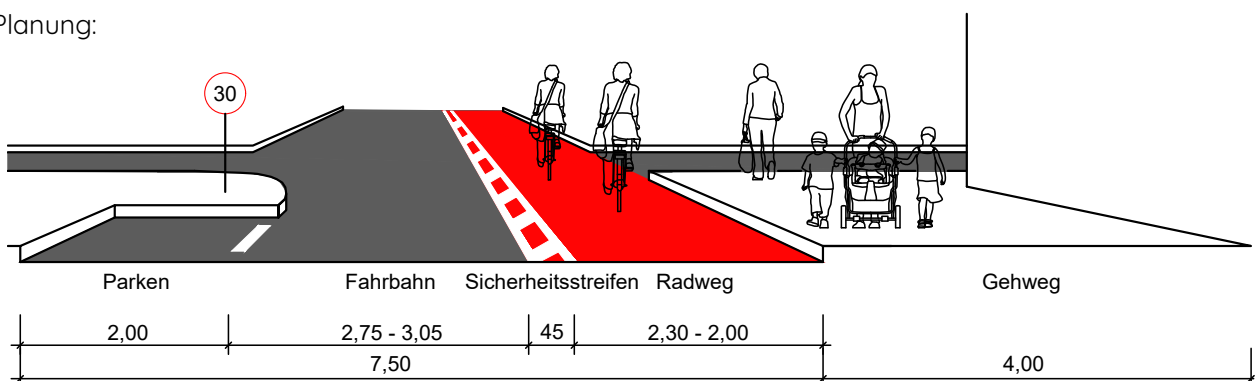


Abb.165: Planung: möglicher Straßenquerschnitt mit Radweg auf Straßenniveau

Auswirkungen

- Rückbau Gehwegnasen, div. Leuchten u. a. erforderlich
- Reduzierung Parkplätze um ca. 50%
- Einschränkung des MIV

Gewinn

- optimale bis gute Radwegbreite ohne Konflikte mit Fußgängern
- Verbreiterung der Gehwege für Fußgänger auf 4,00 m Breite
- einbindende Seitenstraßen als Fahrradstraßen möglich

Fazit

Anbindung und Verkehrsführung

Aktuell ist die östliche Anbindung der Frankenallee an die Europaallee schwierig. Der vorhandene Straßenabschnitt in die Europaallee mit einer Fahrbahnbreite von nur 6,0 Meter (!) macht die Ausführung von separaten Radwegen momentan schwer bzw. gar nicht möglich!

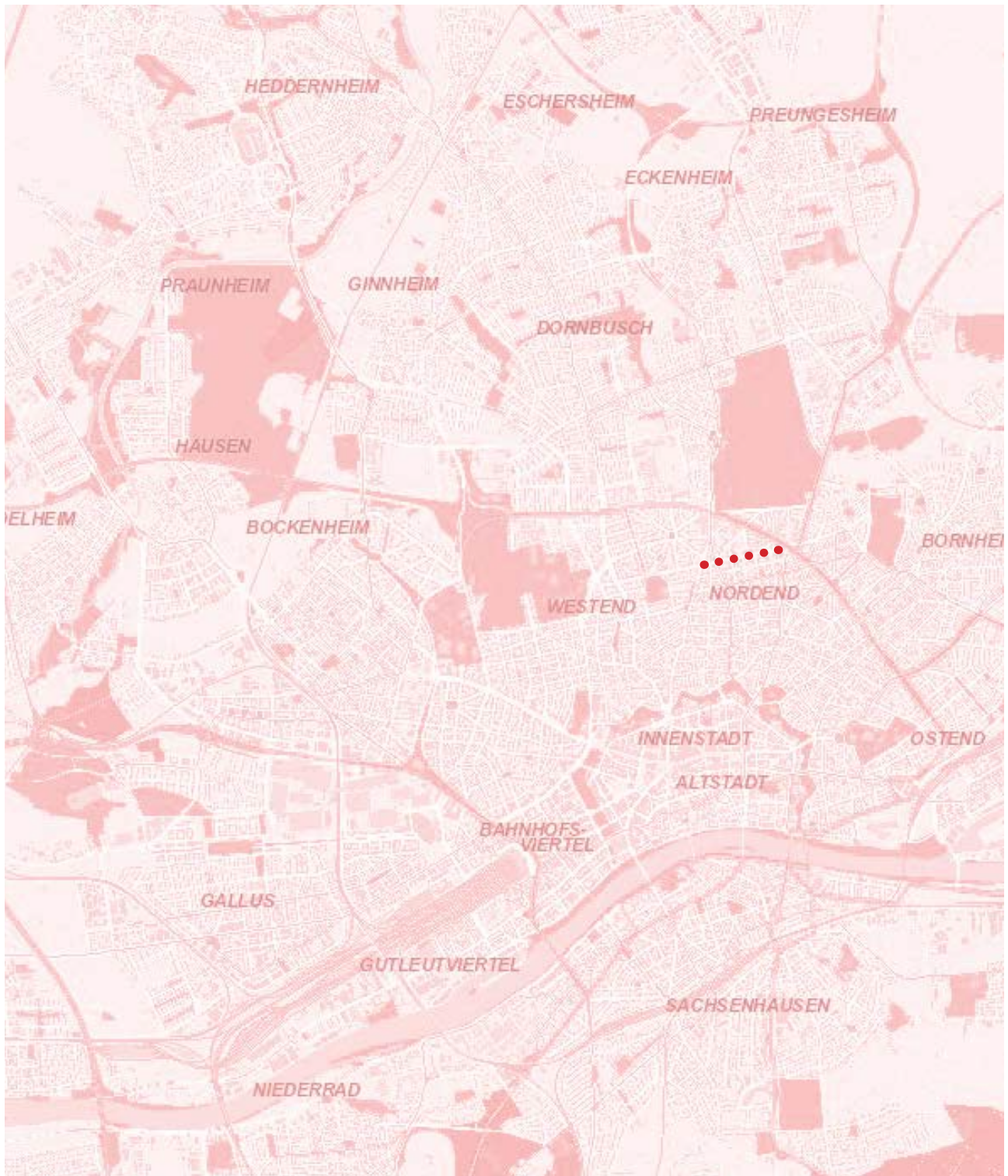
Ausgehend von der Darstellung im Bebauungsplan 715 soll nach Abschluss der Baumaßnahme (Hochhaus Güterplatz) die Frankenallee mit zwei separaten Straßen bis zur Europaallee fortgeführt werden. Radwege in ausreichender Breite sollten im Zuge dessen ausgeführt werden.

Die Anbindung im Westen an die Mainzer Landstraße, an der eine Unterquerung der Bahnschienen möglich ist, könnte über die diagonal verlaufende Sodener Straße erfolgen.

Grundsätzlich wäre die Verkehrsführung für den MIV zu überdenken.

Um z. B. Kollisionen mit Radfahrern beim Rechtsabbiegen in Seitenstraßen zu vermeiden, könnte entweder das Rechtsabbiegen untersagt werden oder die einbindende Seitenstraße als Einbahnstraße oder als Fahrradstraße mit Einbahnregelung auf die Frankenallee für den MIV ausgeführt werden.

Generelles Tempolimit "30 km/h" in der Frankenallee.



05. Nordendstraße

Lage: Nordend

Länge: ca. 0,6 km

Abb.166

Betrachtungsraum

Die Achse „Nordendstraße – Holzhausenstraße“ verläuft vom Nibelungenplatz im Osten, bis zur Hansaallee im Westen und stellt somit eine direkte Verbindung zwischen dem Campus der Frankfurt University of Applied Sciences und dem Campus der Goethe-Universität dar.

Am Nibelungenplatz beginnt die Nordendstraße und führt nach Westen bis zur Eckenheimer Landstraße. An der Eckenheimer Landstraße ändert sich der Straßename, von hier an verläuft die Holzhausenstraße weiter nach Westen und endet nach knapp 890 m an der Hansaallee. Die Achse kreuzt nach ca. 650 m den Oeder Weg - eine weitere zukünftige fahrradfreundliche Nebenstraße und wichtige Nord-Süd-Verbindung.

Das Bild der beiden Straßen ist von einer weitgehend geschlossenen gründerzeitlichen Bebauung geprägt. Der Abschnitt der Holzhausenstraße zwischen Oeder Weg und Eschersheimer Landstraße wird von gut erhaltenen Villengebäuden dominiert. Hier befindet sich das Holzhausenviertel, das zu den besten Adressen im Frankfurter Nordend zählt.

Die Achse „Nordendstraße-Holzhausenstraße“ verfügt über einen guten Verkehrsanschluss an den öffentlichen Personennahverkehr. Am Beginn der Nordendstraße, am Nibelungenplatz, befindet sich die gleichnamige Bus- und Straßenbahnhaltestelle (Buslinie 30/36, Straßenbahnlinie 12). An der Kreuzung mit der Eschersheimer Landstraße befindet sich die U-Bahnstation der Linien U1, U2, U3 und U8. Zudem wird die Holzhausenstraße ab dem Oeder Weg von der Buslinie 36 befahren.

Fahrradinfrastruktur ist in beiden Straßen keine vorhanden.

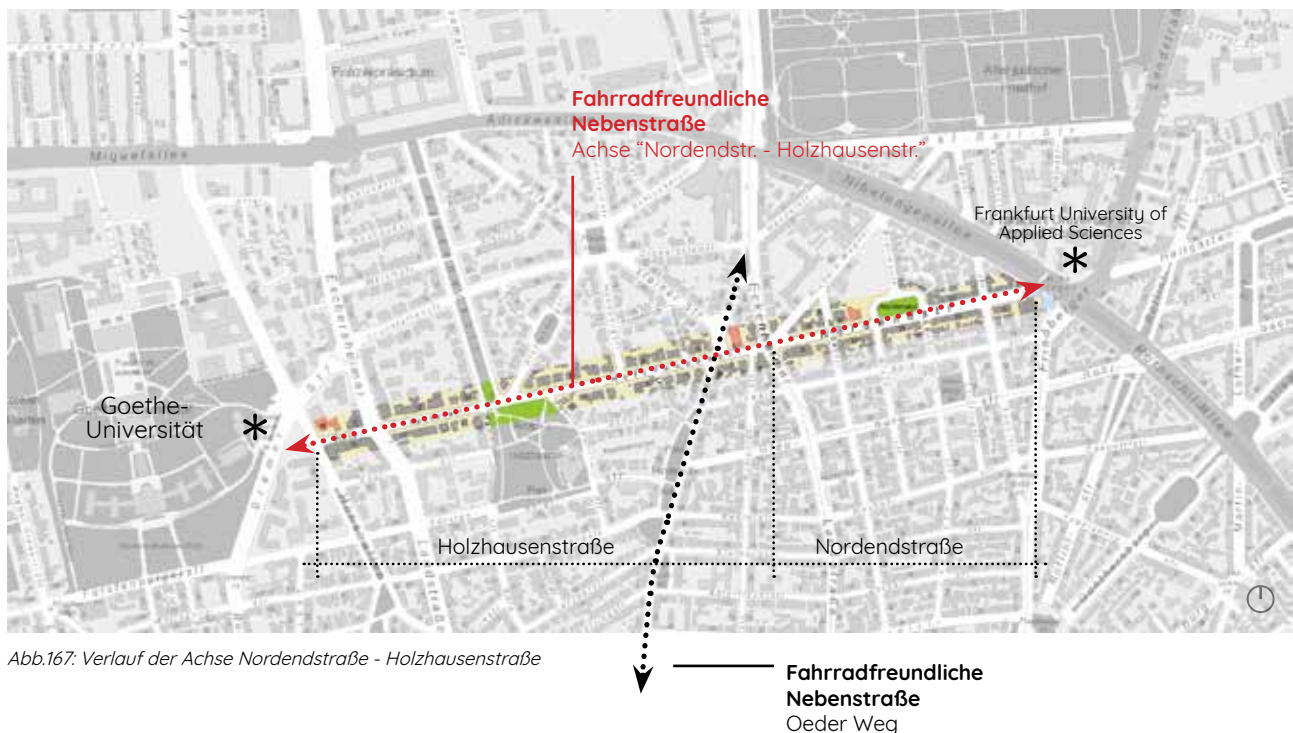


Abb.167: Verlauf der Achse Nordendstraße - Holzhausenstraße

Bild der Straße - Abschnitt Ost (Nordendstraße)



Abb.168

Die Nordendstraße beginnt im Westen an der Nibelungenallee. Hier der Blick auf die Einmündung in den Alleenring aus der Nordendstraße kommend.



Abb.169

Blick Richtung Osten:

Im Bereich kurz vor der Einmündung in den Alleenring befinden sich Parkstände auf beiden Seiten der Fahrbahn im Seitenraum.



Abb.170

Blick Richtung Westen: Im weiteren Verlauf bis zur Kreuzung mit der Lenastraße, gibt es auf beiden Straßenseiten Senkrechtparkstände im Seitenraum und in der Mitte der Straße einen Parkstreifen mit Längsparkständen. Die Nordseite der Straße ist von einer Baumreihe mit großen Rosskastanien gesäumt. Die Bebauung entlang der Nordendstraße besteht überwiegend aus einer gründerzeitlichen Blockrandbebauung ohne Vorgartenzone.



Abb.171

Selbst um die Bäume herum wird noch geparkt...



Abb.172

Der ruhende Verkehr prägt in diesem Abschnitt das Bild der Straße.

Autos über Autos, soweit das Auge reicht...

Bild der Straße - Abschnitt Ost (Nordendstraße)



Abb.173

Im Rahmen des Forschungsprojektes "Vernetzte Spiel- und Begegnungsräume" wurde im August 2008 Deutschlands erste Begegnungszone in der Nordendstraße (Höhe Lenaustraße/ Café Größenwahn) eingeweiht.



Abb.174

Im Sommer wird diese Fläche deutlich besser angenommen. ;))

Schön wäre es, wenn es in der Stadt mehr solcher Bereiche gäbe.



Abb.175

Im weiteren Verlauf der Straße, entlang der kleinen Grünanlage befinden weiterhin beidseitig Senkrechtparker.



Abb.176

...die hier vom Seitenraum auf die Fahrbahn wechseln und derzeit teilweise von einer Baustelleneinrichtung belegt sind. In diesem Straßenabschnitt gibt es keine regelmäßige Baumreihe vielmehr stehen die Bäume unregelmäßig verteilt auf beiden Straßenseiten. Hier ist die Straße Einbahnstraße Richtung Westen. Für RadfahrerInnen im Begegnungsverkehr mit Autos wird es manchmal eng. (Blick Richtung Westen)



Abb.177

An der Kreuzung mit der Eckenheimer Landstraße (dort wo die Stoppschilder zu erkennen sind) endet die Nordendstraße. Die Verlängerung der Straßenachse heißt von dort an Holzhausenstraße.

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt Ost
(Bereich Nordendstraße)

Straßenbreite ~ 10,50 m

AKTUELLE SITUATION

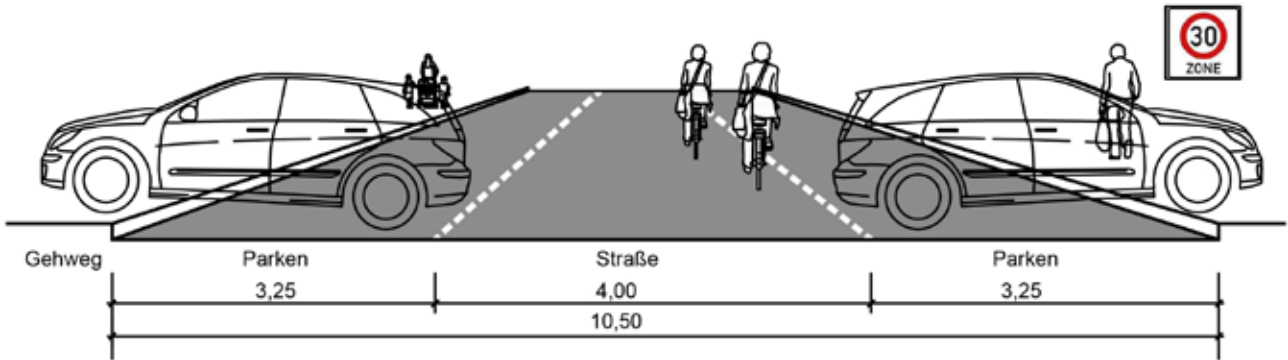


Abb.178: Straßenquerschnitt, Bestand Nordendstraße

NACH DER UMGESTALTUNG

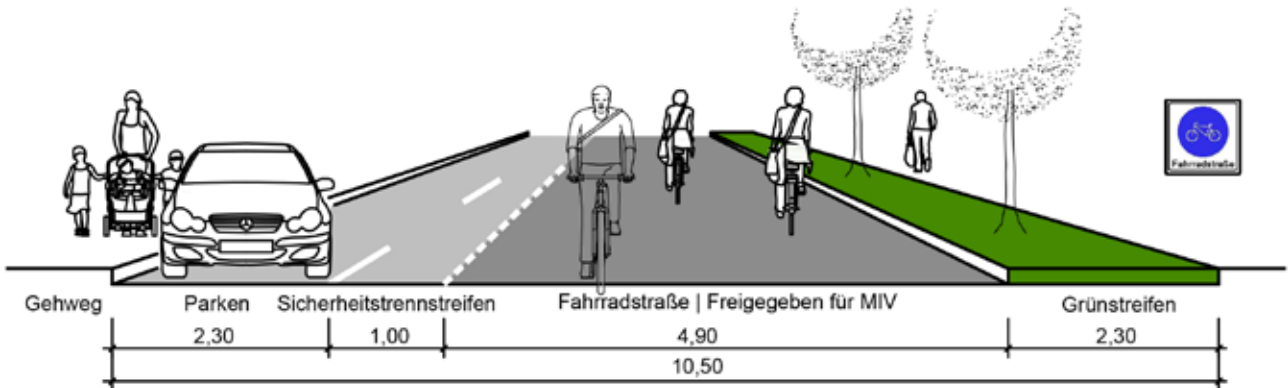


Abb.179: Straßenquerschnitt, Planung Nordendstraße

UMGESTALTUNG DER STRASSE

Straßenbreite 10,50 m | Fahrradstraße 4,90 m | Sicherheitstrennstreifen 1,0 m | "Multifunktionsstreifen" 2,30 m | Einseitiges Parken | Lieferzonen 2,30 m

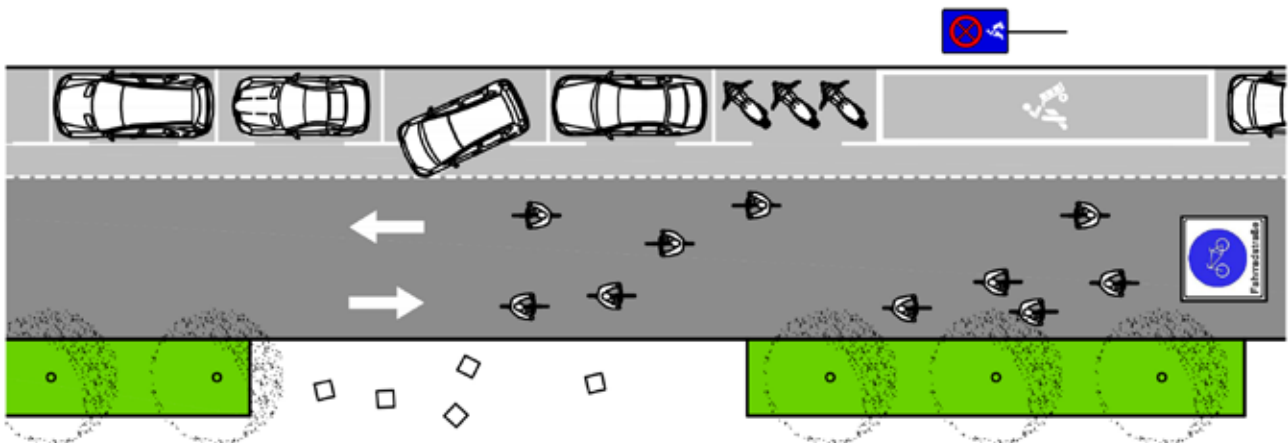


Abb.180: Lageplan, Umgestaltungsvorschlag Nordendstraße

Bild der Straße - Abschnitt West (Holzhausenstraße)



Blick Richtung Westen:

Der Beginn der Holzhausenstraße, hier der Abschnitt zwischen Eckenheimer Landstraße und Oeder Weg. Auch hier gibt es Längsparkstände auf beiden Straßenseiten, mit Ausnahme an dem Bereich vor der Epiphaniaskirche.



Das Bild der Holzhausenstraße, einer begehrten Wohnadresse, ist von den beidseitigen Baumreihen aus großen Rosskastanien und den villenartigen Gebäuden mit breiten Vorgärten geprägt.

Beidseitig der Fahrbahn befinden sich auch hier Längsparkstände meist, zumindest teilweise, auf dem Gehweg. Die Holzhausenstraße wird von der Buslinie 36 befahren. Die Haltestellen sind grundsätzlich als Haltestellenkaps ausgebildet.



Wie an vielen Stellen in Frankfurt mangelt es auch in der Holzhausenstraße an Lade- und Lieferzonen. Parken in zweiter Reihe ist keine Seltenheit.



Blick Richtung Westen:

Im Bereich des Holzhausenparks sind die Längsparkstände beidseitig zur Hälfte im Seitenraum. Die Fahrbahn wirkt extrem breit, für FußgängerInnen bleibt relativ wenig Platz.



Blick Richtung Westen: Westlich der ampelgeregelten Kreuzung mit der Eschersheimer Landstraße befindet sich die einzige Fahrradinfrastruktur der gesamten Straßenachse. Auf der Südseite der Straße zwischen der Hansaallee und der Eschersheimer Landstraße gibt es einen kurzen Fahrradschutzstreifen mit etwas unklarer Führung am Haltestellenkap. In diesem Straßenbereich entstanden in den letzten Jahren neue große Wohngebäude.

Umgestaltungsvorschlag / Maßnahmen Abschnitt West
(Bereich Holzhausenstraße (mit ÖPNV))

Straßenbreite ~ 8,70 m

AKTUELLE SITUATION

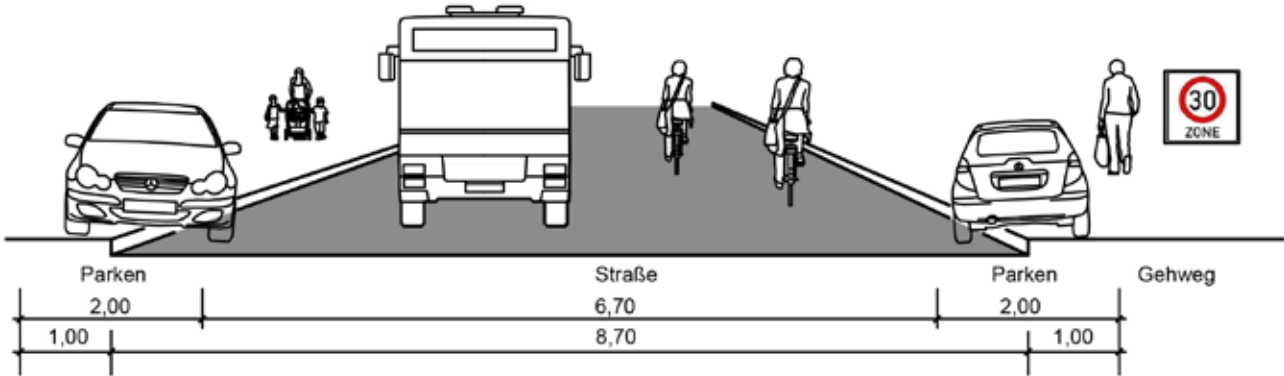


Abb.186: Straßenquerschnitt, Bestand Holzhausenstraße

NACH DER UMGESTALTUNG

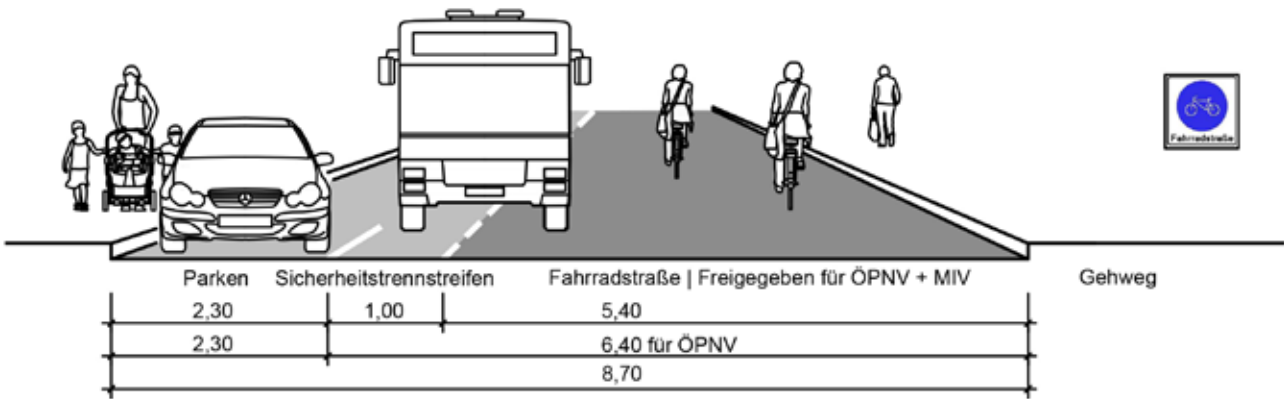


Abb.187: Straßenquerschnitt, Planung Holzhausenstraße

UMGESTALTUNG DER STRASSE

Straßenbreite 8,70 m | Fahrradstraße 5,40 m | Busverkehr | Sicherheitstrennstreifen 1,0 m | "Multifunktionsstreifen" 2,30 m

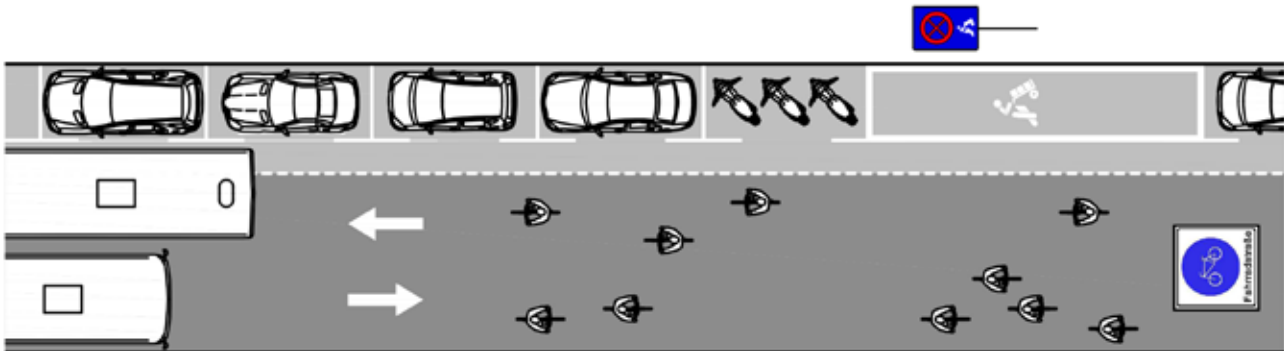
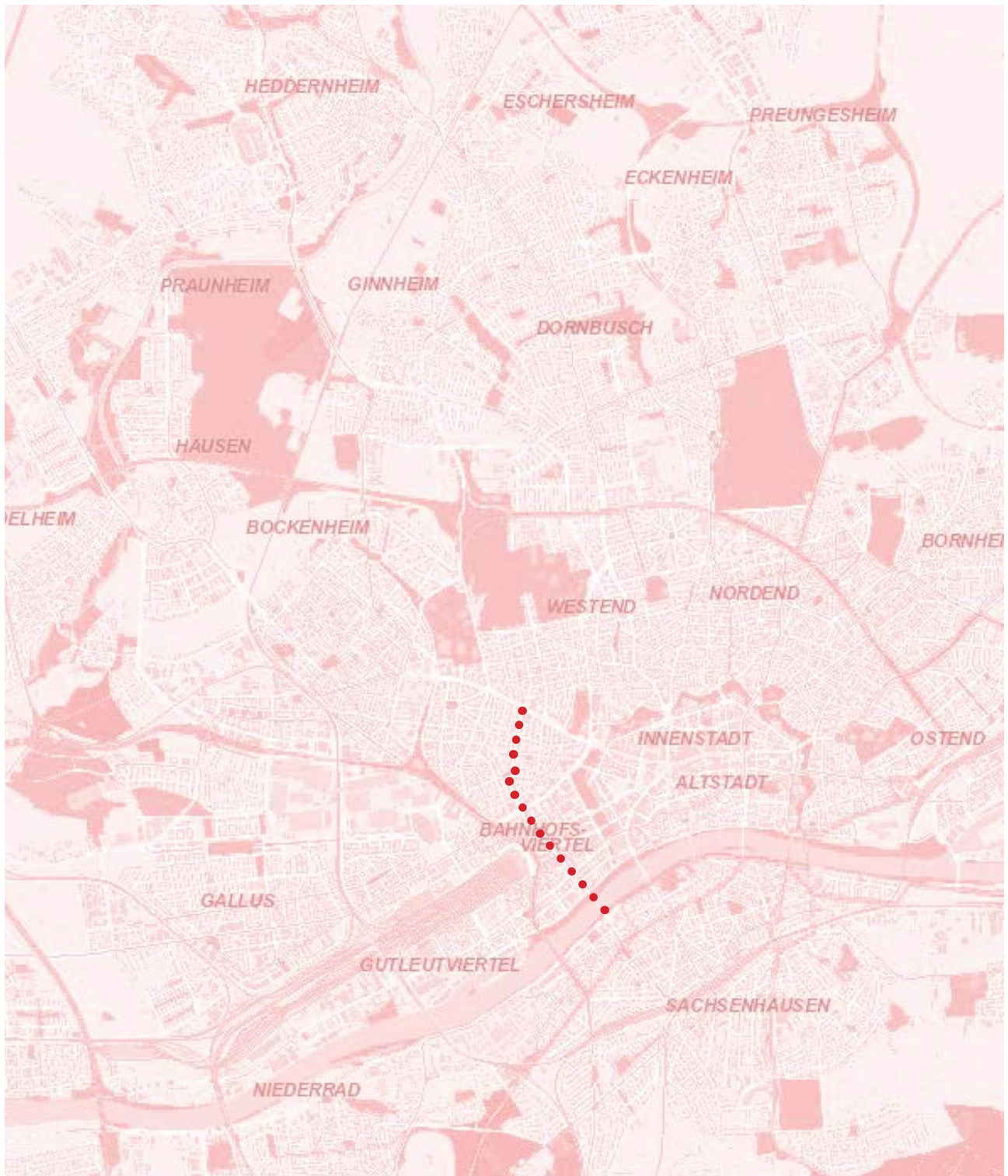


Abb.188: Lageplan, Umgestaltungsvorschlag Holzhausenstraße

Umgestaltungsvorschläge

- Ausweisung als Fahrradstraße, Kfz-Verkehr frei
- Verlängerung der Fahrradfreundlichen Nebenstraße nach Westen bis zum Ende der Holzhausenstraße
-> Schaffung der fahrradfreundlichen Achse "Nordendstr. - Holzhausenstr."
- Freihalten von Sichtachsen, insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch Wegfall und ggf. bauliche Einfassung von Stellplätzen („Gehwegnasen“)
- Reduzierung der vorhanden Parkstände
- Einrichtung von Multifunktionsstreifen



06. Moselstr. / Westendstr.

Lage: Bahnhofsviertel, Westend

Länge: ca. 1,7 km

Abb.189

Betrachtungsraum

Die Achse „Moselstraße – Westendstraße“ befindet sich in den Frankfurter Stadtteilen Bahnhofsviertel und Westend und soll zukünftig eine fahrradfreundliche Verbindung zwischen der Bockenheimer Landstraße und dem Mainufer (Hohlbeinsteg) bilden.

Die Achse besteht aus den Straßen Windmühlstraße, Moselstraße, Karlstraße, Westendstraße und Feuerbachstraße und erstreckt sich insgesamt über eine Länge von ca. 1,7 km.

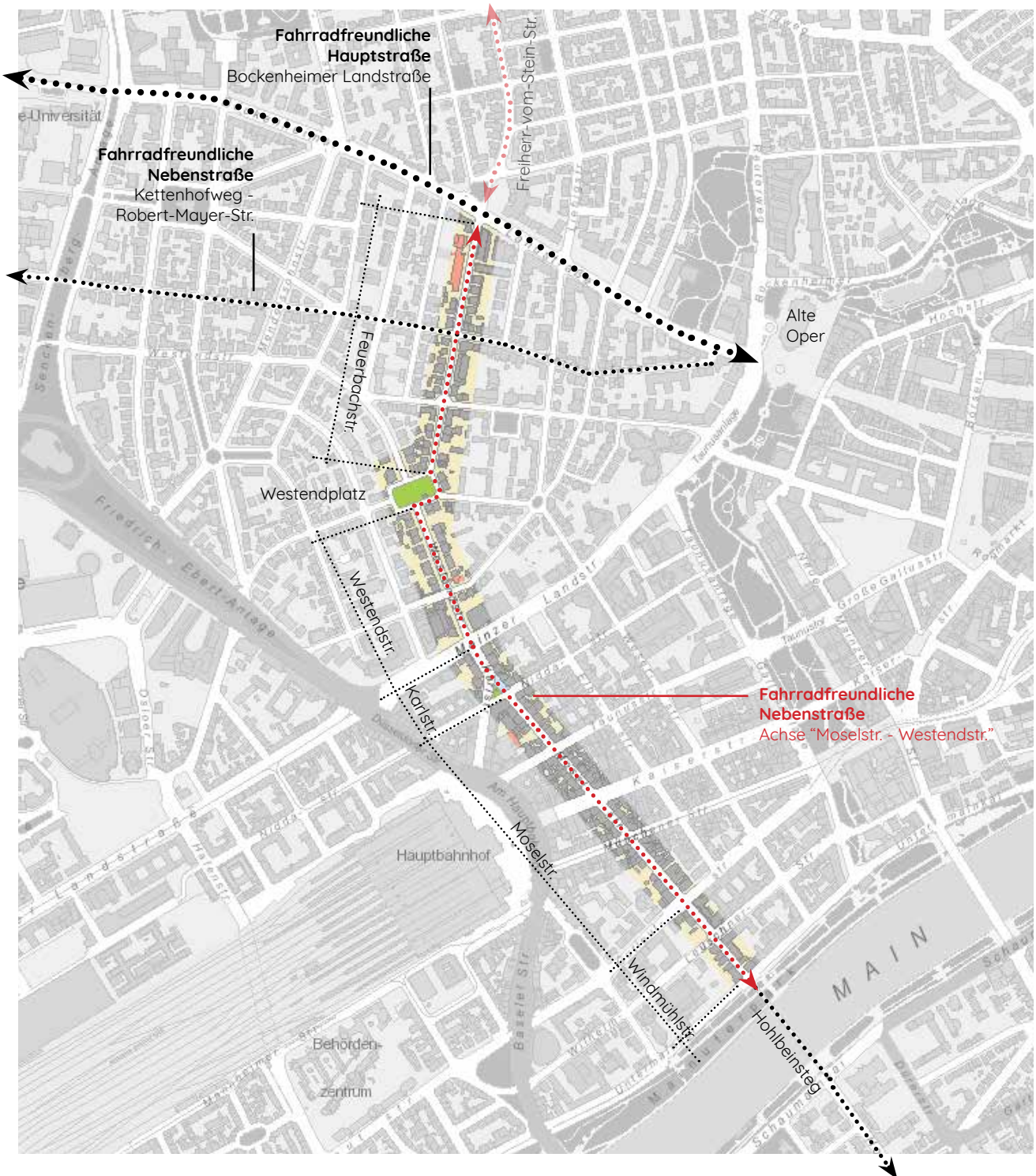


Abb.190: Verlauf der Achse "Moselstr. - Westendstr."

Bild der Straße // Hohlbeinsteg - Windmühlstraße



Abb.191



Abb.192



Abb.193

Die Fahrradfreundliche Nebenstraße sollte bereits am Holbeinsteg/Main und somit in der Windmühlstraße beginnen (wichtige Anknüpfung sowohl nach Sachsenhausen, als an die West/Ost Achse). Vom Holbeinsteg kommend kann man sowohl links als auch rechts eine Ampel überqueren, hier müsste eine klare Wegkennzeichnung für Radfahrende eine Straßenüberquerung erleichtern.



Abb.194

In der Windmühlstraße gibt es nur, von Süden nach Norden gesehen, an der linken Straßenseite Parkplätze, hier müssten keine entfallen..

Bild der Straße // Moselstraße - Karlstraße



Abb.195

Zahlreiche Kreuzungen mit Ampelschaltungen befinden sich auf der Moselstraße.

Als Radfahrer*in muss man an fast jeder Ampel stehen bleiben.

Lösung: grüne Welle für Radfahrende.

Parkplätze sind auf beiden Seiten der Straße vorhanden. Die Zweirichtungsstraße bietet allerdings Platz.

Problem im Bahnhofsviertel: Kurzzeitparker mitten auf der Fahrbahn.

Lösung: Einrichtung von Lieferparkplätzen.



Abb.196

Nach Kreuzung der Taunusstraße wird die Moselstraße für Autofahrer*innen zur Einbahnstraße.

Theoretisch ist die Einmündung für Radfahrende von Süd nach Norden markiert, praktisch wird diese sowohl von Autofahrenden wie Fußgänger*innen oft als Aufenthaltsfläche interpretiert.



Abb.197

Problem: Die Kreuzung mit der Niddastraße. Hier bestehen Unsicherheiten wer Vorfahrt hat bzw. können Radfahrende leicht "übersehen" werden. Hier sollte es Vorfahrt für die Achse Mosel- /Karlstraße und eine auffällige Markierung geben.



Abb.198

Entlang des Karlsplatzes, zwischen Mosel- und Westendstraße wurde ein schmaler Zweirichtungsradweg eingerichtet.

Bild der Straße // Karlstraße - Mainzer Landstraße



An der Kreuzung des Radwegs entlang des Karlplatzes mit der Mainzer Landstraße befindet sich ein Fußgängerüberweg auf dem Radweg, allerdings kurz nach bzw. vor einer Ampel. Dieser wird von Radfahrenden, die Grün haben, oft missachtet, auch Fußgänger*innen sind verwirrt wo sie gehen dürfen oder warten sollen.

Hier sollte eine eigene Ampelschaltung für Radfahrende vorgesehen werden.



Das erste Teilstück der Westendstraße stellt für Radfahrende welche von Norden kommen eine unklare Verkehrsführung dar. Sie müssen die Straßenseite wechseln, um an der Kreuzung zur Mainzer Landstraße auf der richtigen Seite zu stehen, um in die Karlstraße zu gelangen. Auf der Fahrbahn ist allerdings nur eine Markierung für Fahrräder aus Süden kommend.



Im weiteren Verlauf der Westendstraße befinden sich beidseitig Parkstände. Bei Begegnungsverkehr wird es hier eng und gefährlich.

Bild der Straße // Westendplatz - Westendstraße



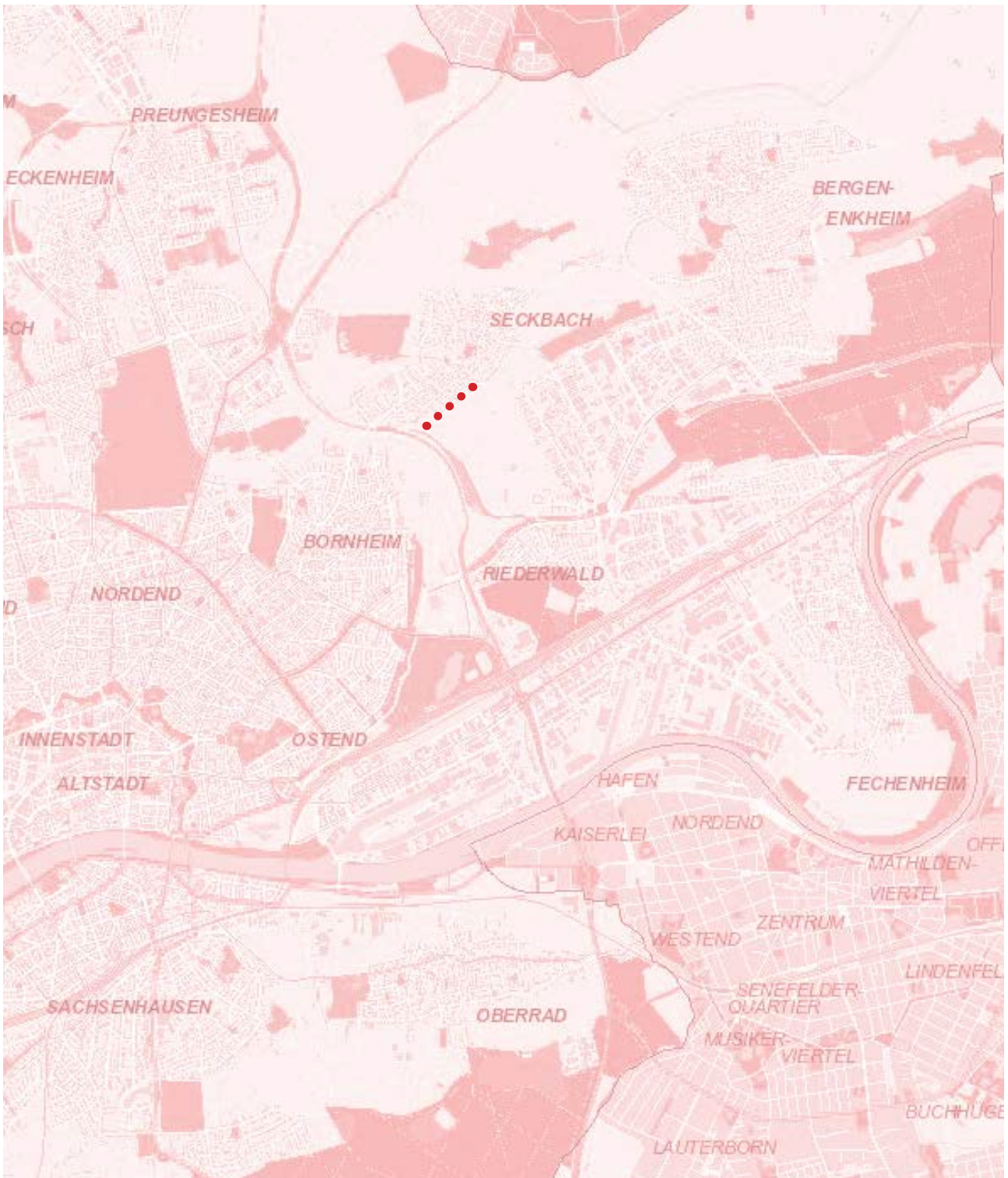
Westendplatz:

Hier darf der Radverkehr den Platz kreuzen (Konfliktzone mit Fußgängern). Es besteht eine unklare Situation wer Vorfahrt beim Ausfahren aus dem Platz hat.

Ab dem Westendplatz soll die fahrradfreundliche Verbindung/ Achse über die Feuerbachstraße weiter nach Norden bis zur Bockenheimer Landstraße geführt werden.

Beurteilung / Maßnahmen:

- Ausweisung als Fahrradstraße Kfz-Verkehr frei
- Freihalten von Sichtachsen, insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch Wegfall und ggf. bauliche Einfassung von Stellplätzen („Gehwegnasen“)
- Schaffung von Sackgassen, Sperrung von Durchfahrten zur Eliminierung des Durchgangsverkehrs bei Offenhaltung für Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende



07. Zeuläckerstraße

Lage: Seckbach

Länge: ca. 0,5 km

Abb.203

Betrachtungsraum

Die Zeuläckerstraße ist eine Neben-/Quartiersstraße im Stadtteil Ffm-Seckbach, die an ihrem westlichen Abschluss als Sackgasse endet und an den Rad- und Fußweg "Am Galgenberg" anschließt.

Die Straße ist Teil einer wichtigen Nord-Süd-Radverbindung im Frankfurter Osten zwischen den Ortsteilen Ostend (Ostpark) und Bergen-Enkheim über Seckbach.

Die Gesamtbetrachtung sowie eine fahrradfreundliche Gesamtgestaltung dieser Verbindung sind von relevanter Bedeutung für den Radverkehr im Frankfurter Osten. Das Ziel "Fahrradfreundliche Nebenstraße Zeuläckerstr." sollte daher weiter gefasst werden. Unser Ziel ist es, eine durchgängig fahrradfreundliche Nebenroute zwischen dem Frankfurter Norden und Osten zu schaffen (siehe Abb.204) und dafür die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen umzusetzen.

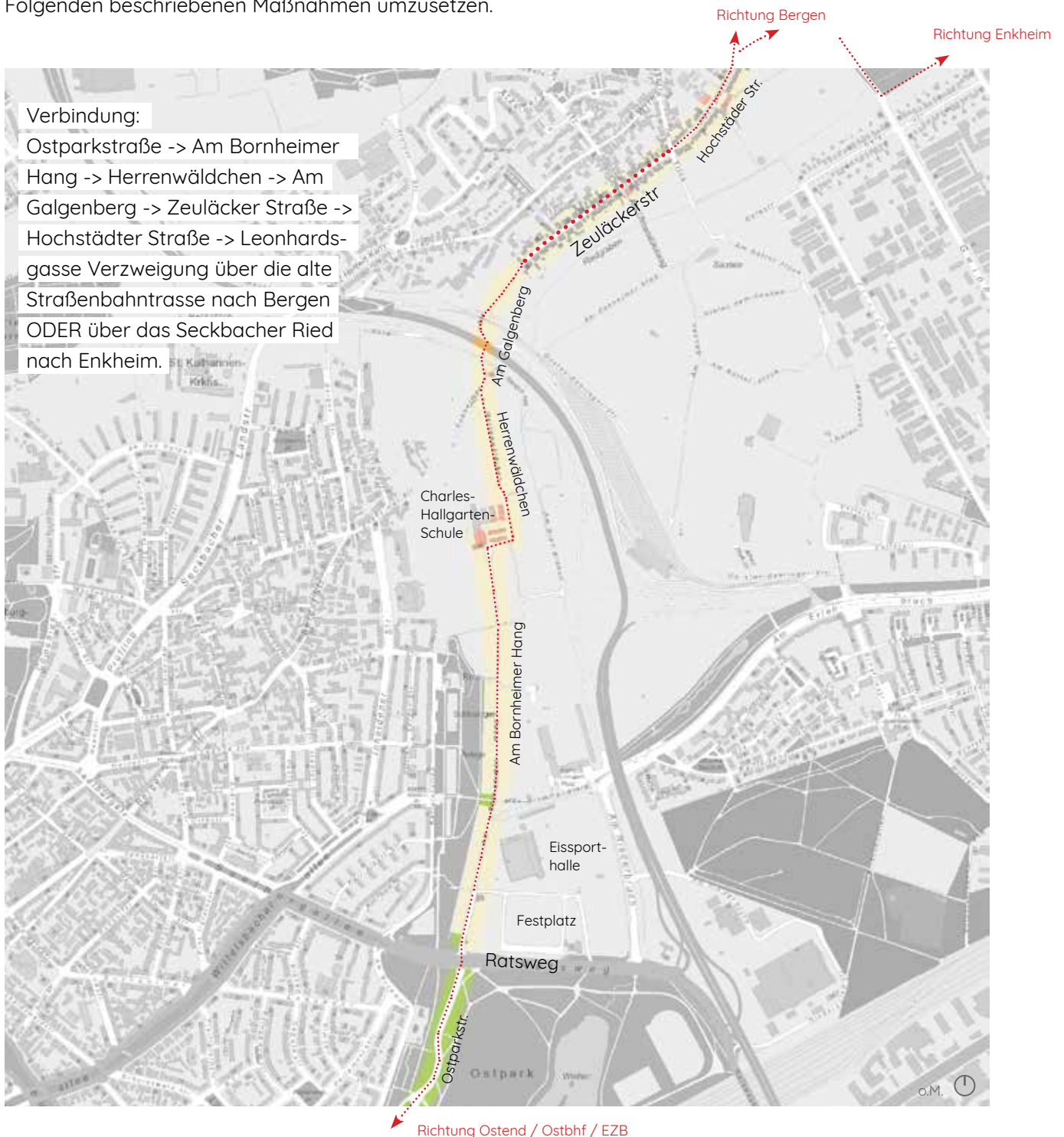


Abb.204: Fahrradfreundliche Verbindung/ Nebenroute Ostend - Bergen-Enkheim

Bild der Straße // Am Bornheimer Hang - Zeuläcker Straße



Abb.205

Die Straße "Am Bornheimer Hang" beginnt am Ratsweg und führt von dort aus Richtung Norden, wo sie an der Charles-Hallgarten-Schule als Sackgasse endet. Außerhalb der Schulzeit ist hier sehr wenig Verkehr.

Der sich im Norden anschließende Weg „Herrenwäldchen“ (in Verlängerung "Am Galgenberg") ist eine autofreie Verbindung von ca. 2 m Breite, die durch Schrebergärten führt und in der Zeuläckerstraße im Stadtteil Seckbach endet.



Abb.206

Die Oberflächenqualität des Weges "Am Bornheimer Hang" ist in vielen Bereichen in einem schlechten Zustand. Hier sollte (zumindest in den am stärksten beschädigten Bereichen) eine neue Asphaltierung des Weges erfolgen.



Abb.207

Der Abzweig vom Parkplatz an der Hallgartenschule: Die Poller sind ungeschickt gestellt -> es kommt jeweils nur eine Person durch. Sie sollten dahingehend umgestellt werden, dass Platz für zwei Personen im Gegenverkehr bleibt, aber dennoch kein Auto den Weg zurparken kann.



Abb.208

Die Kurve in das Herrenwäldchen ist eng und unübersichtlich -> um die Einsicht in die Kurve zu verbessern sollte hier die Anbringung eines Hohlspiegels erfolgen; oder (besser) eine Vergrößerung des Kurvenradius.



Abb.209

Die Oberflächenbeschaffenheit (Asphalt) des Bereichs "Herrenwäldchen" ist in einem sehr guten Zustand. Zudem ist in diesem Streckenabschnitt eine Beleuchtung vorhanden. Die Wegbreite liegt bei ca. 2,0m.

Im Falle einer zukünftigen Nutzung als "Fahrradstraße" und der damit verbundenen Zunahme an Radverkehr müsste dieser Weg jedoch verbreitert werden.



Abb.210

Die Einmündung Herrenwäldchen/Am Enkheimer Steg ist sehr kritisch und unübersichtlich:

Von Bornheim kommende Radfahrende fahren meist mit hohem Tempo den Berg herunter und treffen auf die abgepollerte Einmündung.

Hier sollte eine Markierung/Schraffierung vor der Einmündung erfolgen und zukünftig eine Einmädelung ohne potentiellen Crash ermöglichen.



Abb.211

Fortsetzung Am Galgenberg in die Zeuläcker Straße

Der Mittelpfosten ist wichtig um potentielle Autofahrer fernzuhalten, aber der Platz zum Vorbeifahren ist aktuell zu gering (Bitte auch an Kinderanhänger etc. denken!).



Abb.212

Nach Unterquerung der Autobahn (A661) erreicht man die Quartierstraße Zeuläckerstraße.

Diese ist eine Sackgasse und mit Tempo 30 ausgelegt. Hier existiert nur sehr wenig Autoverkehr durch Anwohner etc.

Beurteilung / Maßnahmen:

Die Zeuläckerstraße eignet sich mit dem jetzigen Status Quo sehr gut als Fahrradnebenstraße und wird als solche auch stark genutzt.

Der zu fahrradfreundlichen Durchfahrt geeignete Status Quo entsteht jedoch nur dadurch, dass in illegaler Weise auf der Nord-Seite der Straße auf dem Gehweg geparkt wird. Auch das legalisierte Gehwegparken auf der Süd-Seite ist im Sinne der Fußgängerfreundlichkeit zu überdenken.

Aus dieser Überlegung heraus sollte in der Zeuläckerstraße generell das Parken von Autos auf Gehwegen unterbunden werden und nur auf einer Fahrbahnseite das Kfz-Parken (auf der Fahrbahn ohne Gehwegbenutzung) erlaubt werden. Zudem sollte die Ausweisung als "Fahrradstraße für Pkw frei" erfolgen und die damit verbundenen Beschilderungen und Markierungen (Piktogramme) im Fahrbahnbereich erfolgen.



Abb.213

Das gleiche gilt für die Hochstaße:

Auch hier parken Kfz auf beiden Seiten unter Benutzung des Gehweges. Der einzige Unterschied ist, dass dies in der Hochstaße auch auf beiden Seiten gestattet ist. Auch hier sollte wie oben genannt das Parken ausschließlich auf der Fahrbahn und nur auf einer Fahrbahnseite gestattet werden.



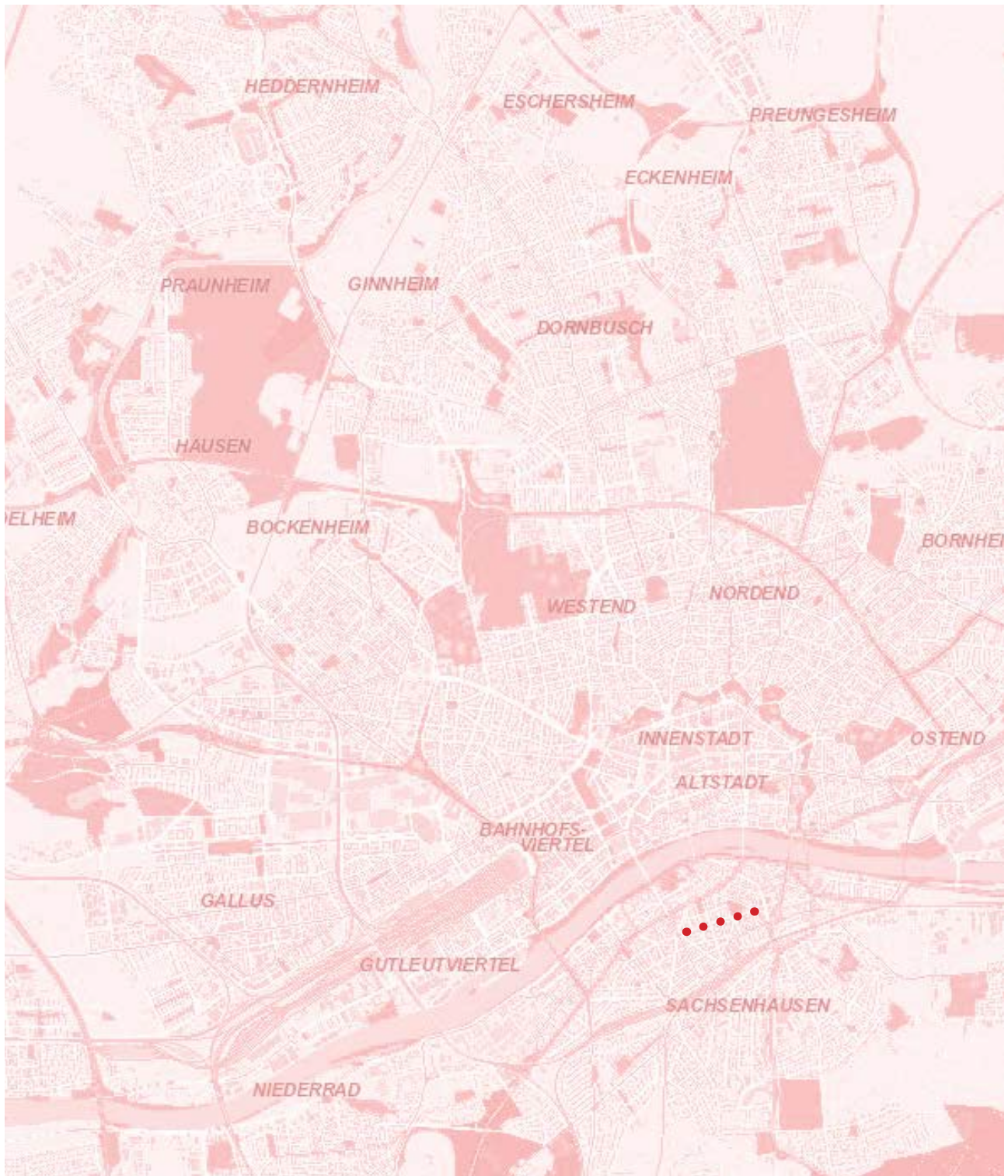
Abb.214

Weitere Maßnahme: Beschilderung

Der Weg sollte ausgeschildert werden.

Insbesondere an seinem Ende an der Leonhardsgasse sollte auf die weitere Fahrt nach Bergen über die alte Straßenbahntrasse hingewiesen werden.

Ebenso auch auf die Weiterfahrt nach Enkheim über das Seckbacher Ried.



08. Gutzkowstraße

Lage: Sachsenhausen

Länge: ca. 0,6 km

Abb.215

Betrachtungsraum

Die Gutzkowstraße befindet sich im Frankfurter Stadtteil Sachsenhausen-Nord. Sie beginnt im Westen am Schweizer Platz (Schweizer Straße) und endet im Osten an der Schifferstraße. Die Straße stellt eine wichtige Ost-West Nebenroute dar, mit Anschluss an die großen Sachsenhäuser Stadtachsen Schweizer Straße und Darmstädter Landstraße. In ihrem Verlauf kreuzt die Straße im Bereich des Alten Friedhofs eine weitere "Fahrradfreundliche Nebenstraße", die Brückenstraße. Somit entsteht ein wichtiger Anschluss an eine fahrradfreundliche Nord-Süd Verbindung innerhalb des Stadtteils.

Die Gutzkowstraße hat eine Länge von ca. 600 m und weist einen Straßenquerschnitt von ca. 15,50 m auf. Auf beiden Straßenseiten befinden sich Parkstände - auf einer Seite Schrägparker, auf der anderen Längsparker (Lage wechselt nach jedem Häuserblock). Fahrradinfrastruktur ist keine vorhanden. Die Gutzkowstraße ist als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

Das Bild der Straße ist geprägt durch dichte gründerzeitliche Wohnbebauung und eine hohe Anzahl an ruhendem Verkehr. Geschäfte, Restaurants und Cafés befinden sich in der nahegelegenen Schweizer Straße und Brückenstraße.

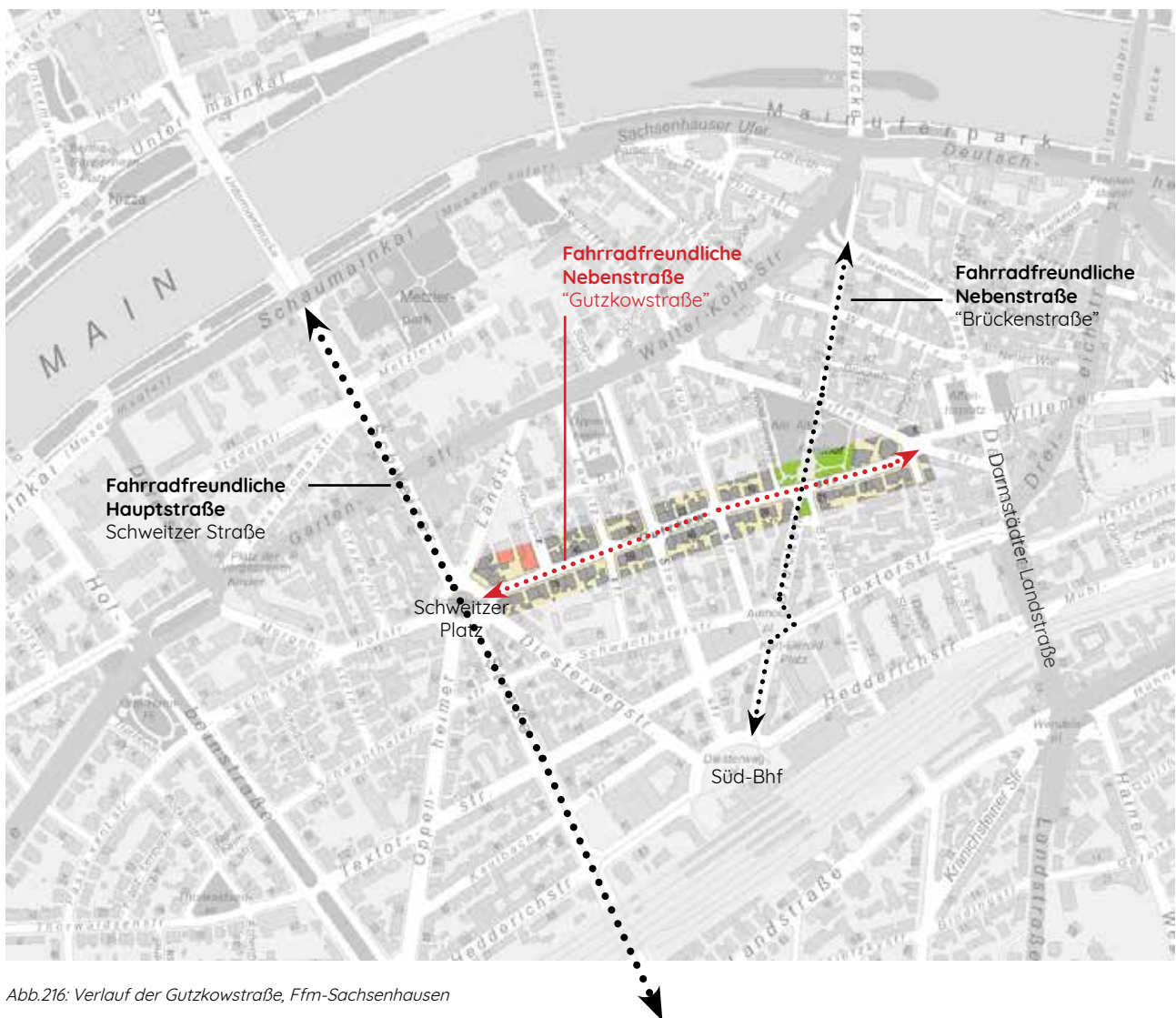


Abb.216: Verlauf der Gutzkowstraße, Ffm-Sachsenhausen

Bestandssituation Gutzkowstraße / Abschnitt Ost



Abb.217/218: Luftbild/Stadtgrundkarte Gutzkowstraße "Abschnitt Ost"

Bild der Straße - Abschnitt Ost // Schifferstraße - Laubstraße



Am östlichen Ende der Gutzkowstraße an der Kreuzung Schifferstraße/Martin-May-Straße befindet sich auf der nördlichen Straßenseite eine kleine Fläche mit 6 Fahrradbügeln. Direkt angrenzend befinden sich Pkw-Schrägparkstände.

Frei gehaltene Flächen für Zu-Fuß-Gehende sind nicht vorhanden. Durch geparkte Pkw und Fahrräder ist der Kreuzungsbereich für Fußgänger schlecht einsehbar.



Die Gutzkowstraße weist in diesem Abschnitt einen Querschnitt mit einer Breite von ca. 16,25 m auf. Nur vereinzelt befinden sich Geschäfte oder Gastronomie in den EG-Zonen der Häuser.



Die Gutzkowstraße ist eine typische Wohnstraße. Der Parkdruck durch die vielen Bewohner ist dementsprechend hoch. Derzeit befinden sich auf beiden Straßenseiten Parkstände (sowohl Längs-, als auch Schrägparker).



Die Gehwege haben in diesem Abschnitt eine Breite von ca. 3 m, sind im Randbereich jedoch für den ruhenden Verkehr frei gegeben. Für Zu-Fuß-Gehende ist die verbleibende Fläche zudem häufig durch parkende Fahrräder (aufgrund fehlender Fahrradstellplätze) nur eingeschränkt nutzbar.



Im Bereich der Grünanlage "Am Alten Friedhof" besteht an der Einmündung "Bruchstraße" ein Fußgängerüberweg, der eine sichere Nord/Süd-Querung der Straße ermöglicht.

Bestandssituation Gutzkowstraße / Abschnitt West



Abb.224/225: Luftbild / Stadtgrundkarte Gutzkowstraße "Abschnitt West"

Bild der Straße - Abschnitt West // Laubestraße - Schweizer Platz



Auch im westlichen Abschnitt der Gutzkowstraße befinden sich auf beiden Straßenseiten Parkstände. Der Straßenquerschnitt verjüngt sich auf einem ca. 60 m langen Teilabschnitt auf ca. 12 m Breite (siehe Bild links: hier befinden sich zu beiden Seiten Längsparkstände).



Östlich und westlich dieses Abschnitts ist die Straße mit einem Querschnitt von ca. 15,50 m deutlich breiter. Durch Schräg-/ und Längsparkstände wird der Straßenraum jedoch vom ruhenden Verkehr dominiert. Zahlreiche parkende Autos prägen hier das Bild der Straße.



Für Zu-Fuß-Gehende bleibt häufig nur ein schmaler Restraum im Seitenraum der Straße.



In den Kreuzungsbereichen wurden vereinzelt Sperrflächen eingerichtet, um die Sicherheit für Fußgänger beim Queren der Straße zu erhöhen.



Am westlichen Ende mündet die Gutzkowstraße am Schweizer Platz in die Schweizer Straße und stellt als Ost-West Achse eine wichtige Verbindung zu der Sachsenhäuser Haupt- und Geschäftsstraße dar.

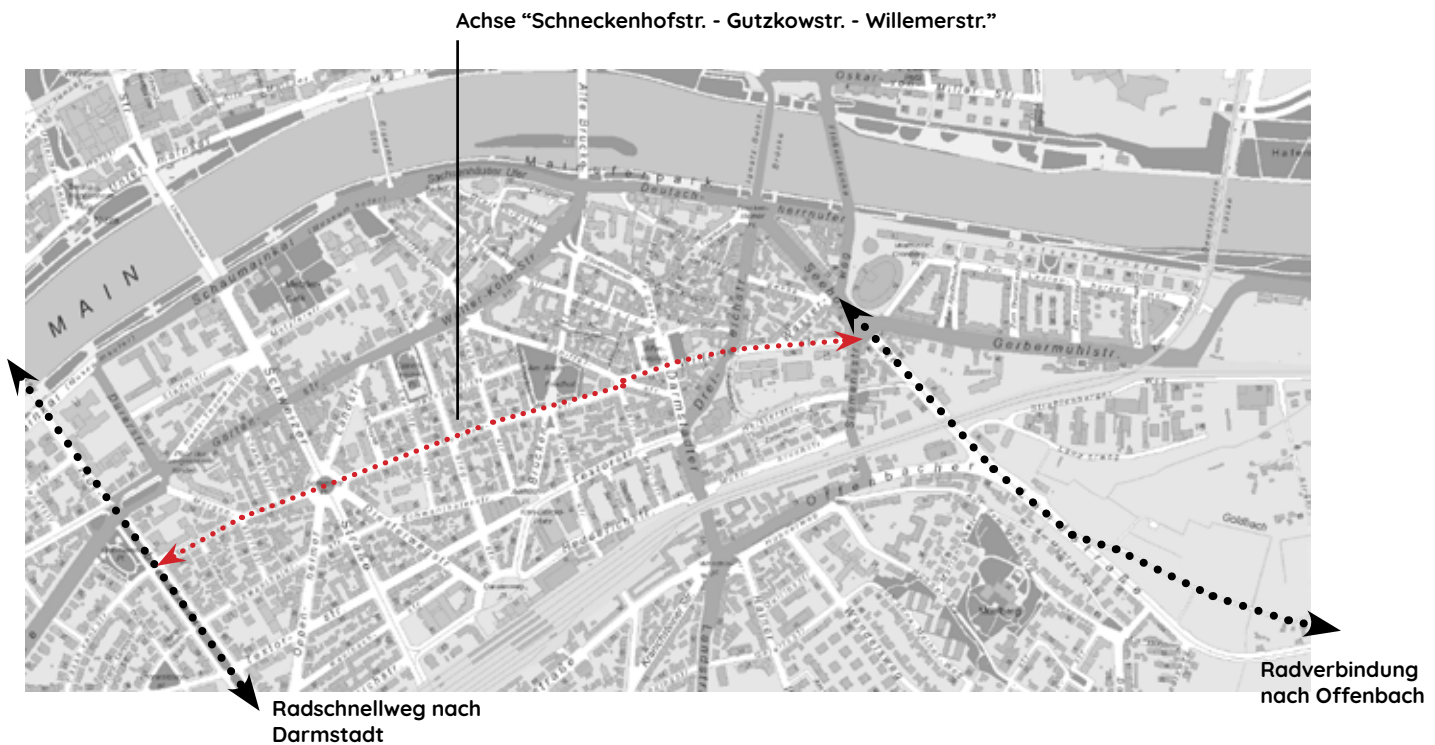
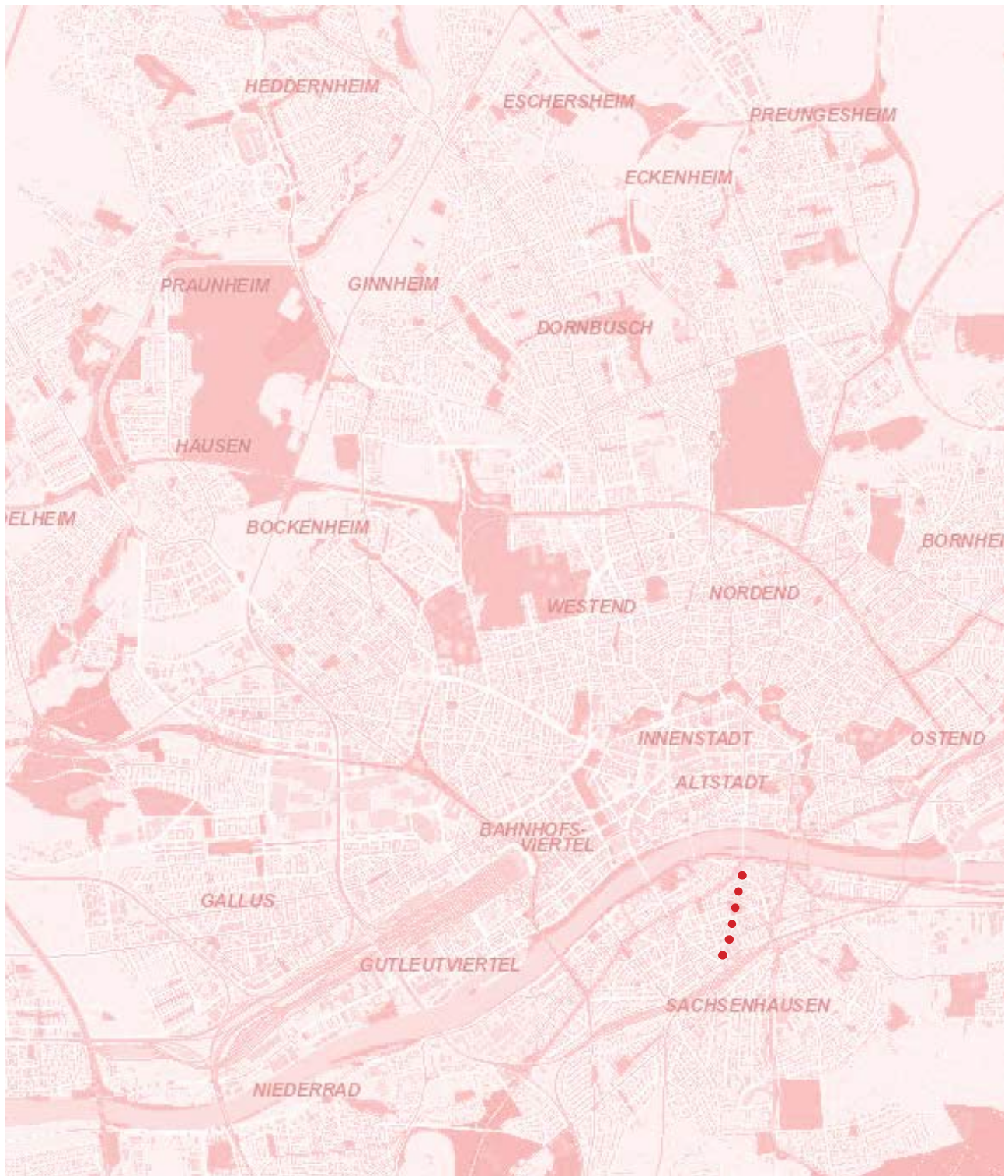


Abb.231: Planung: Fahrradfreundliche Achse "Schneckenhofstr. - Gutzkowstr. - Willemerstr."

Zukünftig soll die Achse "Schneckenhofstr. - Gutzkowstr. - Willemerstr." an ihrem östlichen Ende an die Fahrradverbindung nach Offenbach und an ihrem westlichen Ende an den Fahrradschnellweg aus Darmstadt anschließen. Insgesamt soll die Achse zu einer fahrradfreundlichen Ost-West-Verbindung in Sachsenhausen entwickelt werden.

Maßnahmen:

- Ausweisung der Achse "Schneckenhofstr. - Gutzkowstr. - Willemerstr." als Fahrradstraße, Kfz-Verkehr frei
- Reduzierung von Pkw-Parkständen
- "Multifunktionsstreifen" (Gehwegverbreiterung, Parklets, Fahrradstellplätze, Ladezonen) im südlichen und teilweise nördlichen Fahrbahnbereich (-> Umwandlung von bestehenden Pkw-Stellplätzen)
- Freihalten von Sichtachsen, insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch Wegfall und ggf. bauliche Einfassung von Stellplätzen („Gehwegnasen“)
- Schaffung von Sackgassen, Sperrung von Durchfahrten zur Eliminierung des Durchgangsverkehrs bei Offenhaltung für Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende



09. Brückenstraße

Lage: Sachsenhausen

Länge: ca. 0,6 km

Abb.232

Betrachtungsraum

Die Brückenstraße befindet sich im Frankfurter Stadtteil Sachsenhausen. Sie beginnt im Norden an der Elisabethenstraße und endet im Süden am Diesterwegplatz vor dem Südbahnhof. Die Straße stellt mit Anschluss an den ÖPNV/DB-Knotenpunkt Südbahnhof und der unmittelbaren Nähe zum Mainufer eine wichtige Nord-Süd Fahrrad-Nebenroute dar. In ihrem Verlauf kreuzt die Straße im Bereich südlich des Alten Friedhofs eine weitere "Fahrradfreundliche Nebenstraße", die Gutzkowstraße. Hier entsteht somit zukünftig ein wichtiger Anschluss an eine fahrradfreundliche Ost-West Verbindung innerhalb des Stadtteils. Die Brückenstraße hat eine Länge von ca. 600 m. Sie lässt sich anhand ihrer wechselnden Gestaltung in vier Abschnitte unterteilen - Nord, Grünanlage/Spielplatz, Mitte und Süd.

Der nördliche Abschnitt ist geprägt durch viele kleine Geschäfte, Restaurants und Cafés. Hier weist die Straße einen Querschnitt von ca. 13,50 m auf. Der Seitenraum hat eine Breite von 2,8 - 3,0 m und wird stark von Passanten frequentiert und als Außengastronomiefäche genutzt. Auf beiden Straßenseiten bestehen Parkstände für den ruhenden Verkehr. Nach der Kreuzung Schifferstraße beginnt der Abschnitt "Park". Hier befindet sich in Verlängerung der Brückenstraße die kleine Parkanlage "Am Alten Friedhof". Für Radfahrende und zu Fuß Gehende stellt sie eine wichtige Nord-Süd-Wegeverbindung und den Lückenschluss in die südlich weiter führende Brückenstraße dar.

Nach der Grünanlage verläuft die Brückenstraße als Quartiersstraße weiter in Richtung Adlhochplatz. Hier befinden sich zu beiden Straßenseite Bäume (*Tilia cordata*, *Stadt-Linde*) im Seitenraum. Zwischen den Baumscheiben befinden sich Senkrechtparker. Das Bild der Straße ist hier stark durch die vielen parkenden Autos geprägt.

Am Adlhochplatz verspringt der Straßenverlauf und führt östlich an dem Platz vorbei. Die Brückenstraße quert hier die Textorstraße und führt weiter bis zum Diesterwegplatz. In diesem Abschnitt verlaufen Gleiskörper der Straßenbahn im Straßenraum. Zudem existieren auf beiden Straßenseiten Schrägparkstände für den ruhenden Verkehr.

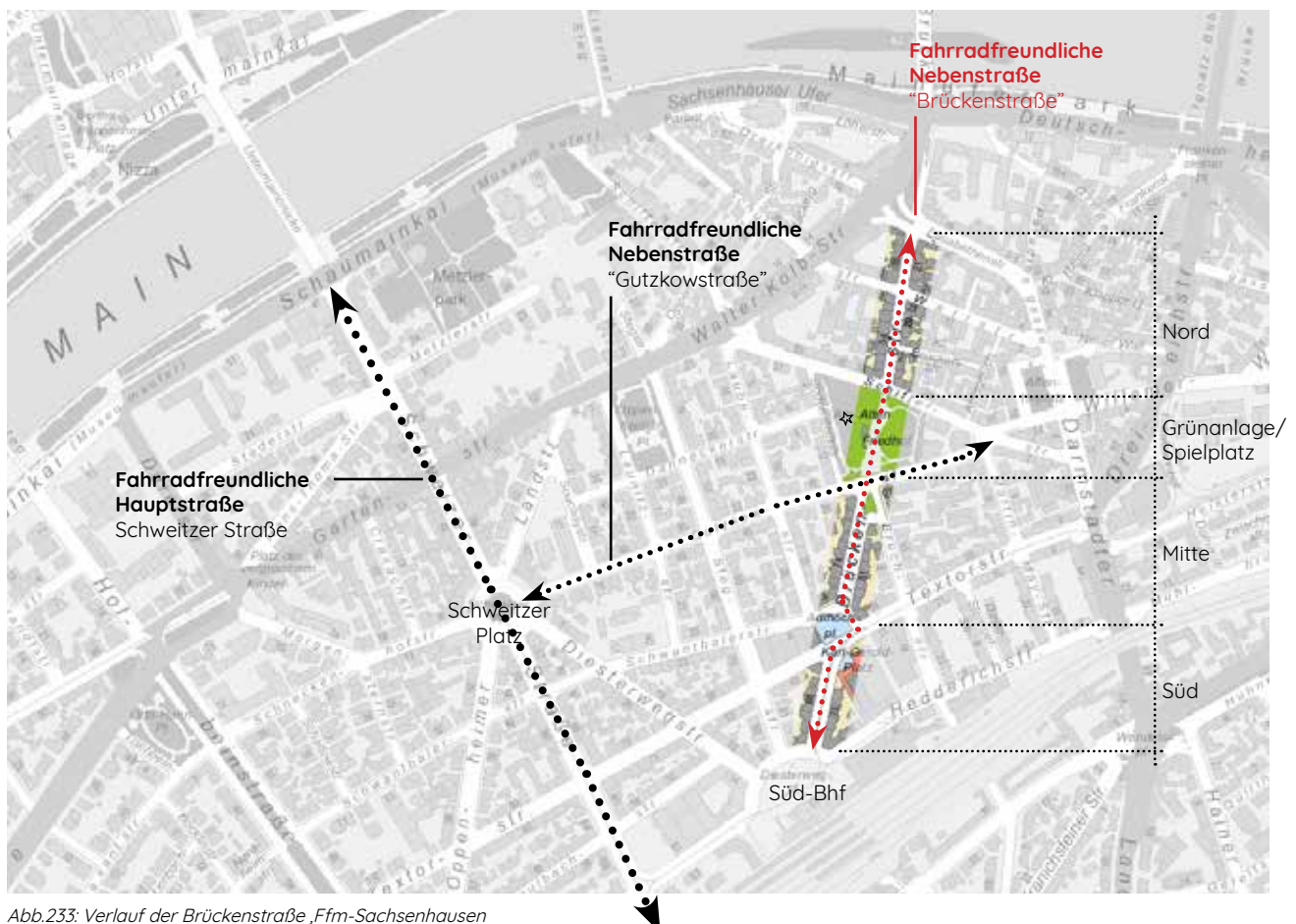


Abb.233: Verlauf der Brückenstraße ,Ffm-Sachsenhausen

Bestandssituation Brückenstraße / Abschnitt Nord



Abb.234/235: Luftbild / Stadtgrundkarte Brückenstraße "Abschnitt Nord"

Bild der Straße - Abschnitt Nord // Elisabethenstraße - Alter Friedhof



Im nördlichen Abschnitt befinden sich in der Brückenstraße zahlreiche Geschäfte, Restaurants und Cafés in den EG-Zonen der Gebäude. Die Gehwege sind mit ca. 2,8 m für den hohen Anteil an zu Fuß gehenden Passanten relativ schmal, da sie häufig als Außengastronomiefläche/Auslagefläche genutzt werden.



Bis zur Kreuzung Schulstr./Wallstr. ist die Brückenstraße als Einbahnstraße ausgewiesen. An den Gehwegnasen im Kreuzungsbereich wurden neue Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.



Für Zu-Fuß-Gehende bleibt durch dort abgestellte Fahrräder jedoch häufig nur ein schmaler Restraum um die Straße in diesem Bereich queren zu können. Rollstuhlfahrende müssen sich irgendwo eine Lücke suchen...

Wünschenswert wären freie Gehwegnasen und Fahrradstellplätze im direkt angrenzenden Bereich der heutigen Parkstände.



Südlich der Kreuzung Schulstr./Wallstr. ist die Brückenstraße in beide Fahrtrichtungen befahrbar. Parkstände befinden sich hier nur auf der westlichen Straßenseite (im Bild rechts).



An der Einmündung in die Schifferstraße befindet sich eine Lichtsignalanlage. Auch hier ist der nutzbare Gehwegbereich für Zu-Fuß-Gehende aufgrund von Außengastronomieflächen sehr eingeschränkt.

Bestandssituation Brückenstraße / Abschnitt Grünanlage/ Spielplatz



Abb.241/242: Luftbild / Stadtgrundkarte Brückenstraße "Abschnitt Grünanlage/Spielplatz"

Bild der Straße - Abschnitt Grünanlage/Spielplatz // Alter Friedhof



Abb.243

An der Schifferstraße am Übergang zwischen Brückenstr./Am Alten Friedhof befinden sich zwei Lichtsignalanlagen, die für Fußgänger eine sichere Querung der Straße ermöglichen.



Abb.244

Der "Alte Friedhof" ist eine beliebte kleine Grünanlage mit Spielplatz, die von Kindern und Passanten vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad besucht wird.



Abb.245

Die breite befestigte Fläche befindet sich in Verlängerung der Brückenstraße und stellt eine wichtige Wegeverbindung für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrer dar. Vor allem bei hohem Besucherandrang kommt es hier häufig zu Konflikten zwischen spielenden Kindern, Radfahrenden, und Zu-Fuß-Gehenden.



Abb.246

Nur ein paar wenige Fahrradabstellmöglichkeiten sind in der Grünanlage vorhanden. Vor allem bei schönem Wetter ist der Bedarf jedoch deutlich höher.



Abb.247

Am südlichen Ende der Grünanlage befindet sich ein Fußgängerüberweg als einzige „sichere“ Querungsmöglichkeit über die Gutzkowstraße.

Bestandssituation Brückenstraße / Abschnitt Mitte



Abb.248/249: Luftbild / Stadtgrundkarte Brückenstraße "Abschnitt Mitte"



Bild der Straße - Abschnitt Mitte // Gutzkowstraße - Adlhochplatz



Blick auf die Grünanlage „Alter Friedhof“. Aus Richtung Süden kommend werden Radfahrende nach recht/links in die Gutzkowstraße geleitet.



Dieser Abschnitt der Brückenstraße ist als Einbahnstraße ausgewiesen (Fahrtrichtung Süd). Hier befinden sich zu beiden Straßenseiten Schrägparkstände. Dazwischen befinden sich Baumpflanzungen (Tilia cordata ‚Greenspire‘, Stadt-Linde). Der Straßenverlauf verschwenkt in diesem Teilstück mehrmals leicht von rechts nach links.



„Unter“ den Schrägparkständen ist der einstige Radweg noch deutlich erkennbar.



Für Zu-Fuß-Gehende ist der Gehwegbereich durch den ruhenden Verkehr deutlich in seiner Nutzbarkeit eingeschränkt.



Am „Adlhochplatz“ verschwenkt die Brückenstraße und führt westlich am Platz vorbei. In diesem Bereich ändert sich die Fahrtrichtung der Einbahnstraßenregelung. Für Radfahrende ist die Befahrung der Straße in beide Fahrtrichtungen frei gegeben.

Bestandssituation Brückenstraße / Abschnitt Süd

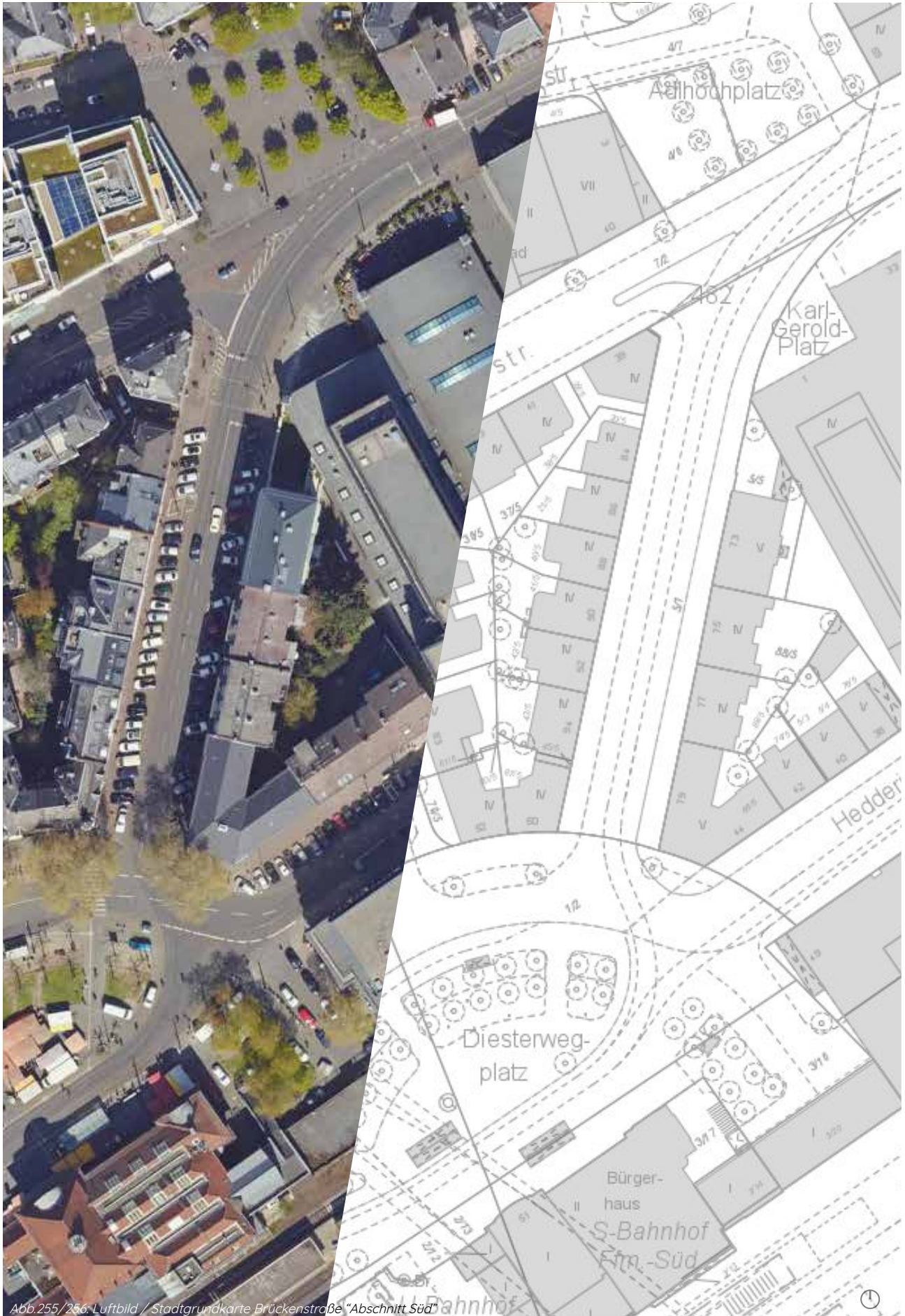


Abb. 255/256 Luftbild / Stadtgrundkarte Brückenstraße "Abschnitt Süd"

Bild der Straße - Abschnitt Süd // Adlhochplatz - Diesterwegplatz



Abb.257

Ab der Kreuzung „Textorstraße“ wird die Brückenstraße von mehreren Straßenbahnlinien befahren. Die Gleiskörper in der Fahrbahn stellen für Radfahrende ein hohes Gefahrenpotential dar.



Abb.258

Zu beiden Straßenseiten befinden sich auch in diesem Abschnitt Schrägparkstände.



Abb.259

Auch hier nutzt der ruhende Verkehr den einstigen Radweg im Seitenraum.



Abb.260

Für Zu-Fuß-Gehende bleibt häufig nur ein schmaler Restraum auf dem Gehweg zur Nutzung übrig.

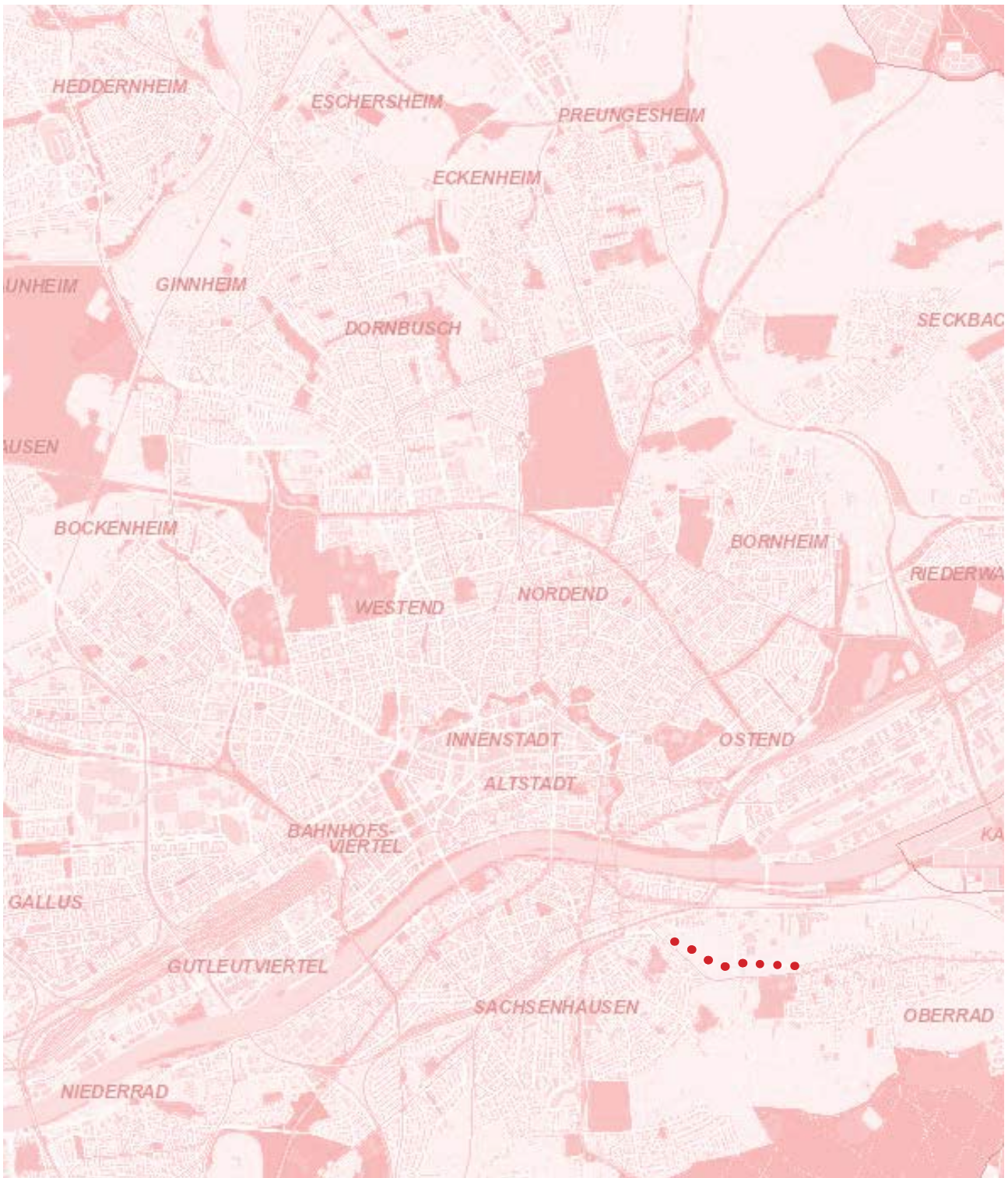


Abb.261

Am südlichen Ende trifft die Brückenstraße auf den Diesterwegplatz. Hier befindet sich der Südbahnhof als wichtiger ÖPNV-Knoten und Umstiegspunkt.

Maßnahmen:

- Ausweisung der Brückenstraße als Fahrradstraße, Kfz-Verkehr frei
- Reduzierung von Pkw-Parkständen
- "Multifunktionsstreifen" (Gehwegweiterung, Parklets, Fahrradstellplätze, Ladezonen) im südlichen und teilweise nördlichen Fahrbahnbereich (-> Umwandlung von bestehenden Pkw-Stellplätzen)
- Freihalten von Sichtachsen, insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch Wegfall und ggf. bauliche Einfassung von Stellplätzen („Gehwegnasen“)
- Sperrung von Durchfahrten zur Eliminierung des Durchgangsverkehrs bei Offenhaltung für Fahrrad fahrende und Zu-Fuß-Gehende



10. Oberräder Fußweg

Lage: Sachsenhausen

Länge: ca. 1 km

Abb.262

Betrachtungsraum

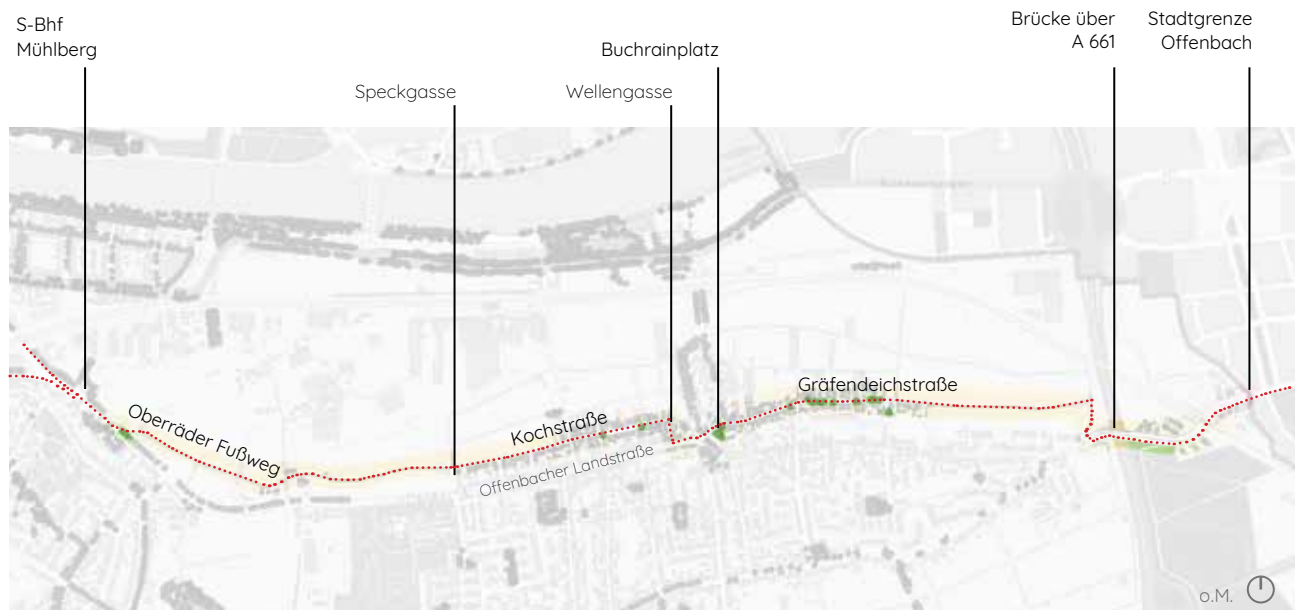


Abb.263: Lage/ Verlauf des Oberräder Fußweges



Abb.264: Luftbild mit Darstellung der geplanten Radwegeführung (rot)

Bestandssituation -> Umgestaltungsvorschläge

Westliches Ende (S-Bhf "Mühlberg", Offenbacher Landstraße)



Problem: nicht aus Richtung Westen /stadtauswärts zugänglich

Vorschlag:

Erweiterung der Ampelanlage für eine Überquerung der Straße an der S-Bahn-Haltstelle Mühlberg, dann Zwei-Richtungs-Radweg unter Wegfall der Parkplätze bis zum Beginn des Oberräder Fußwegs.

Kreuzung mit "Strahlenberger Weg"



Problem: fehlende Einsehbarkeit

Vorschlag 1: Vorfahrt für Radfahrer/Fahrzeuge auf Oberräder Fußweg

Vorschlag 2: Anbringung von Hohlspiegeln

Kochstraße ab Balduinstraße



Abb.269



Abb.270

Problem: Schlechter Straßenbelag, Einengung durch Falschparker

Vorschlag 1: Straße sanieren

Vorschlag 2: Einrichtung einer Fahrradstraße mit verstärkten Kontrollen bzgl. Falschparkern

Kochstraße vor Kreuzung Speckgasse



Abb.271



Abb.272



Abb.273

Problem: gemeinsamer Fußweg/Radweg, mangelnde Breite

Vorschlag: Prüfung, ob Verbreiterung des Weges und Ausweisung eines Radweges hier möglich ist

Kreuzung Wellengasse / Offenbacher Landstraße



Problem: mangelnde Sicht um Ecke

Vorschlag: Anbringung eines Hohlspiegels

Kreuzung Wehrstraße / Offenbacher Landstraße



Problem: zu schmaler Zwei-Richtungs-Radweg, unklare Situation

Feldweg/Verlängerung Gräfendeichstraße nach Osten



Problem:

- Straßenbelag teils brüchig, Schlaglöcher
- ausgeprägte Verschmutzung durch landwirtschaftliche Maschinen

Vorschlag: Straßenbelag erneuern, Verschmutzungen zeitnah beseitigen

Östliches Ende der Verbindung – Offenbacher Landstraße



Abb.278



Abb.279

Problem: mangelnde Einsehbarkeit durch Büsche und Sträucher

Vorschlag: Hohlspiegel anbringen, regelmäßiger Rückschnitt



Abb.280

Problem: Querung der Oberräder Landstraße nur unter Schlenker möglich

Vorschlag: Bordsteinkante an Straßenbahnquerung entsprechend absenken



Abb.281

Problem: mangelnde Markierung der Quermöglichkeit für Radfahrer, dadurch Gefährdung durch Autofahrer

Vorschlag: deutliche Markierung, Rotfärbung der Asphaltdecke im Kreuzungsbereich



Abb.282

Problem: Bordsteinkante aus Richtung Offenbach kommend nicht rechtzeitig abgesenkt, dadurch Gefährdung durch Hängenbleiben an Bordsteinkante

Vorschlag: Bordstein früher absenken, Kurvenradius vergrößern

Östliches Ende der Verbindung – Verbindung nach Offenbach-Kaiserlei



Abb.283

Problem: Unterquerung der Zugstrecke nur auf schmalstem Weg (Trampelpfad) neben der Autobahn A661 möglich.

Vorschlag: Prüfung einer deutlichen Verbreiterung und asphaltierter Ausbau der Verbindung



Abb.284



Abb.285



Abb.286



Abb.287



Abb.288

Östliches Ende der Verbindung – Verbindung nach Offenbach-Kaiserlei

Vorschläge für den Bau von Brücken/ Unterführungen :



Abb.289



Abb.290

Um die Radverbindung nach Offenbach zu verbessern und die Querung der A661 zu erleichtern wird der Bau einer Radfahrer/ Fußgänger Brücke oder Unterführung vorgeschlagen.



Abb.291

Var. 1: Der Verlauf entspricht der deklarierten Nebenstraße. Die Ausführung soll jedoch als Zweirichtungsweg ausgeführt werden. Der MIV nutzt die andere Hälfte der Brücke.



Abb.292

Var. 2: Unterführung

Da sowohl die A661, als auch die Bahntrasse hoch gelegt sind, scheint die Umsetzung einer Unterführung relativ einfach realisierbar zu sein, da nur die Böschungen durchbohrt werden müssten.

Var. 3 (siehe oben):

Neue Brücke neben der bestehenden DB-Brücke. (3a und 3b zeigen unterschiedliche Varianten).

Alternativvorschlag:

Verbindung südlich parallel der Bahntrasse über Seehofstraße/ Strahlenberger Weg / Im Bärengarten

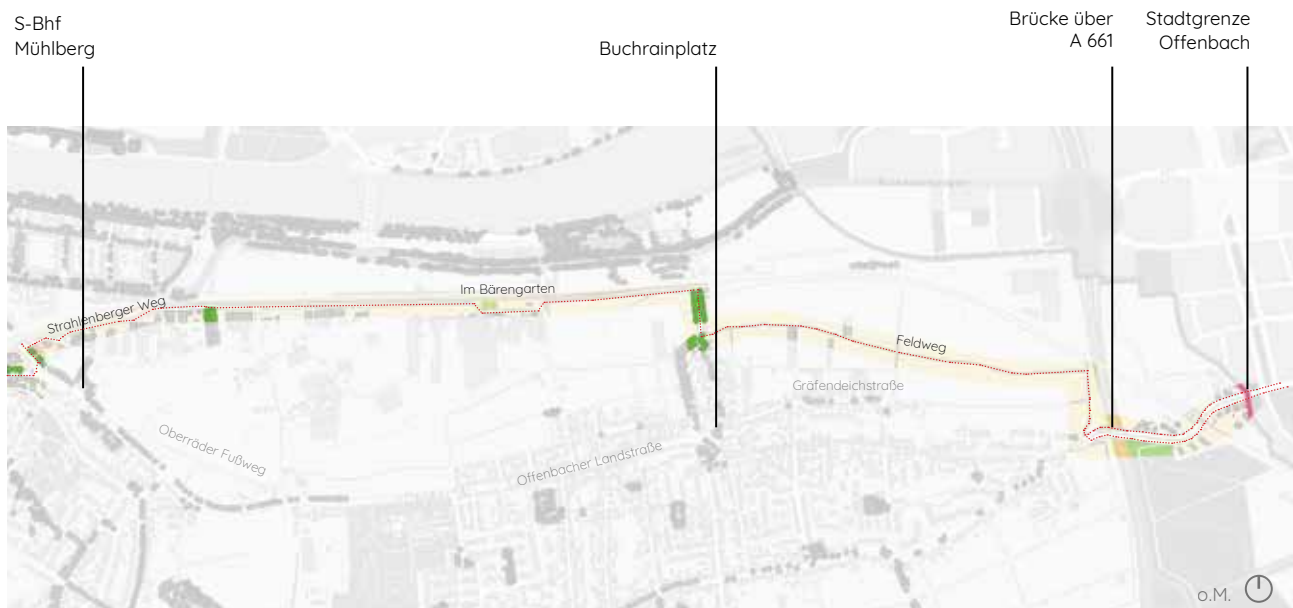


Abb.293: Alternativer Radwegeverlauf

Vorteile: kaum parkende Autos, keine Ampeln, größtenteils breit ausgebaut

Nachteile: schlechtere Erreichbarkeit aus Oberrad, dadurch weniger attraktiv als Alternative zur Offenbacher Landstraße



Abb.294/295: Luftbild Alternativer Radwegeverlauf



Abb.296

Problem: Zugang aus Richtung Mörfelder Landstraße in Seehofstraße/ Strahlenberger Weg problematisch

Vorschlag: Schaffung einer direkten Querungsmöglichkeit von Straßenbahngleisen und Fahrbahnen, Verbreiterung des gemeinsamen Rad-/ Gehwegs



Abb.297



Abb.298



Abb.299



Abb.300



Abb.301



11. Daimlerstr. / Schielestr.

Lage: Ostend

Länge: ca. 1 km

Abb.302

Bild der Straße - Querung Hanauer Landstraße / Daimlerstraße



Die Querung von der Hanauer Landstraße zur Daimlerstraße ist nicht fahrradfreundlich gestaltet. Immerhin sind Bordsteinkanten abgesenkt. Dennoch ist es viel zu eng, winkelig und man kommt sich mit Fußgängern in die Quere. Auch ist die Querung nicht an allen Stellen möglich. Teilweise wird man lediglich zu den Straßenbahnhaltstellen geführt.



Bild der Straße - Eindrücke Daimlerstr., Ausfahrt „Bechtle“ bzw. IT-Gewerbepark, Parksituation



Abb.306

In der Daimlerstraße könnten einzig bauliche Einfassungen von Stellplätzen vor und hinter der Ausfahrt des IT-Gewerbeparks helfen.

Mindestens ein Schutzstreifen und/oder Sharrows wären notwendig, wobei diese vermutlich nicht beachtet werden würden.

Gleiches gilt in Richtung Hanauer Landstraße an der „Hilti“-Ausfahrt.

Andere Maßnahmen sind kaum möglich.

Insgesamt ist das Fahren mit dem Fahrrad in diesem Gebiet nicht ratsam. Der Fahrbahnbelag ist oft sehr schlecht. Es gibt im Industriegebiet sehr viele Ein- und Ausfahrten und sehr viel Verkehr.

Die Dooring-Gefahr ist hoch.

Im gesamten Gebiet, vorrangig in der Weismüller-, Riederhof- und Schielestraße, ist fast jedes Stück Gehweg (auch der Bereich mit absolutem Halteverbot) zugeparkt. In der Riederhofstraße ist der dort teilweise vorhandene Radweg nicht nutzbar, da von Kleinlastern oftmals blockiert.



Abb.307



Abb.308



Abb.309

Bild der Straße - Einbiegung aus Daimlerstraße in die Weismüllerstraße, Situation Weißmüllerstraße, Eindruck Riederhofstraße (vom Main kommend), Schielestraße



Abb.310



Abb.311



Abb.312



Abb.313

Bild der Straße - Daimlerstraße > Hanauer Landstraße,
Kreuzung Felix-Wankel-Straße,
Übergang > Hanauer Landstraße
(Querung in stadteinwärts zur Hanauer Landstr. nur umständlich möglich)



Literatur-/ Abbildungs- verzeichnis

Literaturverzeichnis

Baier, Reinhold (Hg.) (2012): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. RASt 06. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Korrigierter Nachdruck Mai 2012. Köln: FGSV-Verl. (FGSV R1 - Regelwerke, 200).

Becker, Annette; Lampe, Stefanie; Negussie, Lessano; Cachola Schmal, Peter (Hg.) (2018): Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt. Birkhäuser; Deutsches Architekturmuseum; Ausstellung. Basel: Birkhäuser.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete. ESG. Ausg. 2011. Köln: FGSV-Verl. (FGSV R2 - Regelwerke, 230).

Graf, Thiemo (Hg.) (2018): Einrichtung von Fahrradstraßen. i.n.s.- Institut für innovative Städte; Marie Swenson Promotion GmbH & Co. KG. 1. Auflage. Röthenbach a.d. Pegnitz: Thiemo Graf Verlag (Die Blaue Reihe, Band 1).

Gwasda, Peter; Alrutz, Dankmar (Hg.): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. ERA. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen; Verband der Schadenversicherer. Ausg. 2010. Köln: FGSV-Verl. (FGSV R2 - Regelwerke, 284).

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.) (2019): Radnetz Hessen; Qualitätsstandards und Musterlösungen. Nahmobilität Mobiles Hessen 2030.

National Association of City Transportation Officials (2013): Urban street design guide. Washington: Island Press.

Abbildungsverzeichnis

Titelbild: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Frankfurter Fahrradstraßen – Vorschläge zur fahrradfreundlichen Umgestaltung Frankfurter Nebenstraßen, Eigene Darstellung nach <http://Schwarzplan.com>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Abb.01: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Pikto Fahrrad mit Herz, Eigene Darstellung.

Abb.02: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Übersicht/ Lage möglicher fahrradfreundlicher Nebenstraßen (2020-2025), Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+-Main>, zuletzt geprüft am 29.08.2019.

Abb.03: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Pikto Vorgehensweise, Eigene Darstellung.

Abb.04-11: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Pikto Regeln Fahrradfreundliche Nebenstraßen, Eigene Darstellung.

Abb.12: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Gestaltungsstandards der „Frankfurter Fahrradstraße“, Eigene Darstellung.

Abb.13-14: Becker, Annette; Lampe, Stefanie; Negussie, Lessano; Cachola Schmal, Peter (Hg.) (2018): Fahr Rad! Die Rückeroberung der Stadt. Birkhäuser; Deutsches Architekturmuseum; Ausstellung. Basel: Birkhäuser, S.28

Abb.15: National Association of City Transportation Officials (2013): Urban street design guide. Washington: Island Press., S.91

Abb.16: <https://i1.wp.com/peopleforbikes.org/page/-/uploads/GLP/Broadway%20between%20Columbus%20Circle%20and%2058th.jpg?w=570&crop=0%2C0px%2C100%2C378px>, zuletzt geprüft am 15.02.2020.

Abb.17: National Association of City Transportation Officials (2013): Urban street design guide. Washington: Island Press., S.75

Abb.18: National Association of City Transportation Officials (2013): Urban street design guide. Washington: Island Press., S.75

Abb.19: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2020): Untersuchung geschützter Radfahrstreifen vs. Fahrradstraße am Beispiel Westendstraße, Eigene Darstellung.

Abb.19.1: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenraumverhältnisse, Eigene Darstellung.

Abb.20: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Grüneburgweg, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Abb.21: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Übersicht - Verlauf des Grüneburgwegs, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000> zuletzt, geprüft am 18.12.2019.

Abb.22: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild - Bestandssituation Grüneburgweg "Abschnitt Ost", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.23: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild Grüneburgweg "Abschnitt Mitte", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.24: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild Grüneburgweg "Abschnitt West", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.25-34: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Eigene Fotografie

Abb.35: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Stadtgrundkarte - Bestandssituation Grüneburgweg "Abschnitt Ost", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.36: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Bestand, Eigene Darstellung

Abb.37: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Übersichtsplan Umgestaltungsmaßnahmen Grüneburgweg "Abschnitt Ost", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.38: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Planung - neue Aufteilung des Straßenraums Grüneburgweg "Abschnitt Ost", Eigene Darstellung

Abb.39: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Planung Grüneburgweg "Abschnitt Ost" - Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße", Eigene Darstellung

Abb.40: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild Grüneburgweg "Abschnitt Mitte", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.41-45: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Eigene Fotografie

Abb.46-50: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B., (2019): Eigene Fotografie

Abb.51: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Stadtgrundkarte - Bestandssituation Grüneburgweg "Abschnitt Mitte", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.52: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Bestand, Eigene Darstellung

Abb.53: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Übersichtsplan Umgestaltungsmaßnahmen Grüneburgweg "Abschnitt Mitte", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.54: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Planung - neue Aufteilung des Straßenraums Grüneburgweg "Abschnitt Mitte", Eigene Darstellung

Abb.55: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Planung Grüneburgweg "Abschnitt Mitte" - Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße", Eigene Darstellung

Abb.56: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild Grüneburgweg "Abschnitt Mitte", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.57-61: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Eigene Fotografie

Abb.62-66: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B., (2019): Eigene Fotografie

Abb.67: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Stadtgrundkarte - Bestandssituation Grüneburgweg "Abschnitt West", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.68: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Bestand, Eigene Darstellung

Abb.69: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Übersichtsplan Umgestaltungsmaßnahmen Grüneburgweg "Abschnitt West", Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 18.12.2019.

Abb.70: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Planung - neue Aufteilung des Straßenraums Grüneburgweg "Abschnitt West", Eigene Darstellung

Abb.71: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Planung Grüneburgweg "Abschnitt West" - Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße", Eigene Darstellung

Abb.72: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Oeder Weg, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Abb.73: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Verlauf des Oeder Weg, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.74: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Luftbild, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 07.01.2020.

Abb.75: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Stadtgrundkarte vermaßt, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 03.01.2020.

Abb.76/77: Radentscheid Frankfurt, Hegerfeld, A., (2020): Eigene Fotografie

Abb.78: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B., (2020): Eigene Fotografie

Abb.79-85: Radentscheid Frankfurt, Hegerfeld, A., (2020): Eigene Fotografie

Abb.86: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Stadtgrundkarte Grüneburgweg Süd, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 09.12.2019.

Abb.87: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Bestand, Eigene Darstellung

Abb.88: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Luftbild Grüneburgweg Süd, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 07.01.2020.

Abb.89: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Planung Oeder Weg Abschnitt Süd 1 - Umgestaltung zur Fahrradstraße, Kfz-Verkehr frei, Eigene Darstellung

Abb.90: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Straßenquerschnitt Planung Oeder Weg "Abschnitt Süd 1" - Alternativvorschlag "Markierung Fahrradstraße", Eigene Darstellung

Abb.91: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Luftbild, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 07.01.2020.

Abb.92: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Stadtgrundkarte vermaßt, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 03.01.2020.

Abb.93-96: Radentscheid Frankfurt, Hegerfeld, A., (2020): Eigene Fotografie

Abb.97: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B., (2020): Eigene Fotografie

Abb.98-102: Radentscheid Frankfurt, Hegerfeld, A., (2020): Eigene Fotografie

Abb.103: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Luftbild, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 07.01.2020.

Abb.104: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B. (2020): Lageplan Bestandssituation, Eigene Darstellung

Abb.105: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B. (2020): Lageplan Umgestaltungsvorschlag, Eigene Darstellung

Abb.106: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Luftbild, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 07.01.2020.

Abb.107: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Stadtgrundkarte vermaßt, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 03.01.2020.

Abb.108-117: Radentscheid Frankfurt, Hegerfeld, A., (2020): Eigene Fotografie

Abb.118: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Luftbild, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 07.01.2020.

Abb.119: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B. (2020): Lageplan Bestandssituation, Eigene Darstellung

Abb.120: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B. (2020): Lageplan Umgestaltungsvorschlag, Eigene Darstellung

Abb.121: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Luftbild, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 07.01.2020.

Abb.122: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B. (2020): Lageplan Bestandssituation, Eigene Darstellung

Abb.123: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B. (2020): Lageplan Umgestaltungsvorschlag, Eigene Darstellung

Abb.124: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Szenario Modalfilter, Eigene Darstellung

Abb.125: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Robert-Mayer-Str/ Kettenhofweg, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Abb.126: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Verlauf der Achse Robert-Mayer-Str. - Kettenhofweg, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.127: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild - Typische Bestandssituation in der Robert-Mayer-Str., Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.128: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Stadtgrundkarte - Typische Bestandssituation in der Robert-Mayer-Str., Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.129: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild - Typische Bestandssituation im Kettenhofweg, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.130: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Stadtgrundkarte - Typische Bestandssituation im Kettenhofweg, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.131: Luftbild, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 27.01.2020.

Abb.132-136: Radentscheid Frankfurt, Knacker, K. (2019): Eigene Fotografie

Abb.137: Luftbild, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.10.2019.

Abb.138/139: Radentscheid Frankfurt, Knacker, K. (2019): Eigene Fotografie

Abb.140: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Knotenpunkt "Westbahnhof" - Fortführung eines sicheren Radweges bis zum Westbahnhof, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.10.2019.

Abb.141: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Übersicht Einbahnstraßen, Eigene Darstellung

Abb.142: Luftbild Robert-Mayer-Straße, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 16.02.2020.

Abb.143: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Fahrradfreundliche Nebenstraße Robert-Mayer-Straße, Lageplan, Eigene Darstellung

Abb.144: Luftbild Robert-Mayer-Straße, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 16.02.2020.

Abb.145: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Fahrradfreundliche Nebenstraße Robert-Mayer-Straße, Lageplan, Eigene Darstellung

Abb.146: Luftbild Kettenhofweg, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 16.02.2020.

Abb.147: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Fahrradfreundliche Nebenstraße Kettenhofweg, Lageplan Teil I, Eigene Darstellung

Abb.148: Luftbild Kettenhofweg, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 16.02.2020.

Abb.149: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Fahrradfreundliche Nebenstraße Kettenhofweg, Lageplan Teil II, Eigene Darstellung

Abb.150: Luftbild Kettenhofweg, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 16.02.2020.

Abb.151: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Fahrradfreundliche Nebenstraße Kettenhofweg, Lageplan Teil III, Eigene Darstellung

Abb.152: Luftbild Kettenhofweg, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 16.02.2020.

Abb.153: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Fahrradfreundliche Nebenstraße Kettenhofweg, Lageplan Teil IV, Eigene Darstellung

Abb.154: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2020): Szenario Modalfilter im Kettenhofweg, Eigene Darstellung

Abb.155: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Frankenallee, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019.

Abb.156: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Verlauf der Frankenallee, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.157: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild, Bestandssituation Frankenallee HNr.80-151, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.158: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Stadtgrundkarte, Bestandssituation Frankenallee HNr.80-151, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.159-162: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2019): Eigene Fotografie

Abb.163: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2019): Straßenquerschnitt Frankenallee, Planung, Eigene Darstellung

Abb.164: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2019): Straßenquerschnitt Bestand, Eigene Darstellung

Abb.165: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2019): Planung: möglicher Straßenquerschnitt mit Radweg auf Straßenniveau, Eigene Darstellung

Abb.166: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Nordendstraße, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019

Abb.167: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Verlauf der Achse Nordendstraße - Holzhausenstraße, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.168-173: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B., (2020): Eigene Fotografie

Abb.174: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B., (2019): Eigene Fotografie

Abb.175-177: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B., (2020): Eigene Fotografie

Abb.178: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2020): Straßenquerschnitt, Bestand Nordendstraße, Eigene Darstellung

Abb.179: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2020): Straßenquerschnitt, Planung Nordendstraße, Eigene Darstellung

Abb.180: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2020): Lageplan, Umgestaltungsvorschlag Nordendstraße, Eigene Darstellung

Abb.181-185: Radentscheid Frankfurt, Baltabol, B., (2020): Eigene Fotografie

Abb.186: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2020): Straßenquerschnitt, Bestand Holzhausenstraße, Eigene Darstellung

Abb.187: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2020): Straßenquerschnitt, Planung Holzhausenstraße, Eigene Darstellung

Abb.188: Radentscheid Frankfurt, Henzel, J., (2020): Lageplan, Umgestaltungsvorschlag Holzhausenstraße, Eigene Darstellung

Abb.189: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Moselstr./Westendstr., Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019

Abb.190: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Verlauf der Achse "Moselstr. - Westendstr." Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 19.12.2019.

Abb.191-202: Radentscheid Frankfurt, Knacker, K., (2019): Eigene Fotografie

Abb.203: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Zeuläckerstraße, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019

Abb.204: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Fahrradfreundliche Verbindung/ Nebenroute Ostend - Bergen-Enkheim, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 09.01.2020.

Abb.205: Radentscheid Frankfurt, Nickel, H., (2019): Eigene Fotografie

Abb.206-211: Radentscheid Frankfurt, Hepp, W., (2019): Eigene Fotografie

Abb.212-214: Radentscheid Frankfurt, Nickel, H., (2019): Eigene Fotografie

Abb.215: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Gutzkowstraße, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019

Abb.216: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Verlauf der Gutzkowstraße, Ffm-Sachsenhausen, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 30.01.2020.

Abb.217: Luftbild Gutzkowstraße „Abschnitt Ost“, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.218: Stadtgrundkarte Gutzkowstraße „Abschnitt Ost“, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.219-223: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Eigene Fotografie

Abb.224: Luftbild Gutzkowstraße „Abschnitt West“, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.225: Stadtgrundkarte Gutzkowstraße „Abschnitt Ost“, <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.226-230: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Eigene Fotografie

Abb.231: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Planung: Fahrradfreundliche Achse "Schneckenhofstr. - Gutzkowstr. - Willemerstr." Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.232: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Brückenstraße, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019

Abb.233: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Verlauf der Brückenstraße, Ffm-Sachsenhausen, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 30.01.2020

Abb.234: Luftbild Brückenstraße "Abschnitt Nord", <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.235: Stadtgrundkarte Brückenstraße "Abschnitt Nord", <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.236-240: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Eigene Fotografie

Abb.241: Luftbild Brückenstraße "Abschnitt Grünanlage/Spielplatz", <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.242: Stadtgrundkarte Brückenstraße "Abschnitt Grünanlage/Spielplatz", <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.243-247: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Eigene Fotografie

Abb.248: Luftbild Brückenstraße "Abschnitt Mitte", <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.249: Stadtgrundkarte Brückenstraße "Abschnitt Mitte", <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.250-254: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Eigene Fotografie

Abb.255: Luftbild Brückenstraße "Abschnitt Süd", <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.256: Stadtgrundkarte Brückenstraße "Abschnitt Süd", <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.01.2020.

Abb.257-261: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2020): Eigene Fotografie

Abb.262: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Oberräder Fußweg, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019

Abb.263: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf des Oberräder Fußweges, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 31.10.2019

Abb.264: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild mit Darstellung der geplanten Radwegführung (rot), Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 01.11.2019.

Abb.265: Radentscheid Frankfurt, Korenke, J., (2019): Schrägluftbild Ausschnitt Offenbacher Landstraße, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main/@50.101788,8.6991649,445m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47bd096f477096c5:0x422435029b0c600!8m2!3d50.1109221!4d8.6821267>, geprüft am 31.10.2019

Abb.266-280: Radentscheid Frankfurt, Korenke, J., (2019): Eigene Fotografie

Abb.281: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild Ausschnitt Offenbacher Landstraße, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 31.10.2019

Abb.282-288: Radentscheid Frankfurt, Korenke, J., (2019): Eigene Fotografie

Abb.289: Radentscheid Frankfurt, Müller, M., (2019): Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main/@50.101788,8.6991649,445m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47bd096f477096c5:0x422435029b0c600!8m2!3d50.1109221!4d8.6821267>, geprüft am 12.11.2019

Abb.290: Radentscheid Frankfurt, Müller, M., (2019): Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main/@50.101788,8.6991649,445m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47bd096f477096c5:0x422435029b0c600!8m2!3d50.1109221!4d8.6821267>, geprüft am 12.11.2019

Abb.291: Radentscheid Frankfurt, Müller, M., (2019): Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main/@50.101788,8.6991649,445m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47bd096f477096c5:0x422435029b0c600!8m2!3d50.1109221!4d8.6821267>, geprüft am 12.11.2019

Abb.292: Radentscheid Frankfurt, Müller, M., (2019): Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main/@50.101788,8.6991649,445m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47bd096f477096c5:0x422435029b0c600!8m2!3d50.1109221!4d8.6821267>, geprüft am 12.11.2019

Abb.293: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Alternativer Radwegeverlauf, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 31.10.2019

Abb.294: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild Alternativer Radwegeverlauf, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 01.11.2019

Abb.295: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Luftbild Alternativer Radwegeverlauf, Eigene Darstellung nach <https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000>, geprüft am 01.11.2019

Abb.296: Radentscheid Frankfurt, Korenke, J., (2019): Schrägluftbild Ausschnitt Offenbacher Landstraße, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main/@50.101788,8.6991649,445m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47bd096f477096c5:0x422435029b0c600!8m2!3d50.1109221!4d8.6821267>, geprüft am 31.10.2019

Abb.297-301: Radentscheid Frankfurt, Korenke, J., (2019): Eigene Fotografie

Abb.302: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2019): Lage/ Verlauf Daimlerstraße/Schielestraße, Eigene Darstellung nach <https://www.google.com/maps/place/Frankfurt+am+Main>, zuletzt geprüft am 15.11.2019

Abb.303-316: Radentscheid Frankfurt, Schulz, M., (2019): Eigene Fotografie

Verfasser:



mail@radentscheid-frankfurt.de

www.radentscheid-frankfurt.de

Mitarbeit:

Beatrix Baltabol, Rebecca Faller,
Torben Hedderich, Ansgar Hegerfeld,
Jörg Henzel, Wolfgang Hepp,
Katharina Knacker, Jonas Korenke,
Matthäus Müller, Heiko Nickel, Marc Schulz

Ansprechpartner "Team Planung":

Beatrix Baltabol & Rebecca Faller

Urheberrechte liegen beim Verfasser.
Veröffentlichung, auch in Auszügen,
nur mit Genehmigung des Verfassers.

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2020

