Gut angelegt:
Popup-Bikelanes im Anlagen- und Cityring

28. Juni 2020

Ein gemeinsames Projekt von

RADENTSCHEID
FRANKFURT AM MAIN

adfc
Frankfurt am Main

Inhalt

Inhalt **2**

8 km Wander-Popup-Bikelane mitten in Frankfurt **4**
Hintergründe 4
Die Aktion 5
Erwartungen 5
Zum Weiterdenken 6

Geplanter Ablauf am Aktionstag **7**
Probeweiser Auf- und Abbau 7
Allgemeines 7
Aufbau 8
Abbau 9
Spurwechsel nach links 9
Vollsperrungen 10
Dokumentation als Zeitraffer-Video 16

Planung der Popup-Bikelane **17**

Lagepläne Anlagenring **18**
Wasserweg 18
Kreuzung Deutschherrnufer 18
Flößerbrücke 18
Kreuzung Oskar-von-Miller-Straße 20
Obermainanlage 3 20
Obermainanlage 7-10 / Ostendstraße 1 22
Obermainanlage 18-30 / Schwanenstraße 24
Kreuzung Hanauer Landstraße / Allerheiligentor 26
Friedberger Anlage 1-8 26
Kreuzung Sandweg / Pfingstweidstraße / Zeil 26
Friedberger Anlage 13-25 26
Friedberger Anlage 27-31 und in Höhe Bethmannpark 30
Kreuzung Friedberger Landstraße / Friedberger Tor 30
Eschenheimer Anlage 1-7 30
Kreuzung Eckenheimer Landstraße / Scheffelstraße 30
Eschenheimer Anlage 15-19 30
Kreuzung Petersstraße 34
Eschenheimer Anlage 21-38 34
Kreuzung Eschersheimer Landstraße / Eschenheimer Tor 34
Bockenheimer Anlage 1-7 38
Kreuzung Fellnerstraße 38
Bockenheimer Anlage 11-38 40
Bockenheimer Anlage 38 /An der Welle 40
Kreuzung Bockenheimer Anlage / Reuterweg 40

Bockenheimer Anlage 46 bis Taunusanlage 14 40
Kreuzung Guiollettstraße / Junghofstraße 44
Taunusanlage 12 und Kreuzung Mainzer Landstraße 44
Taunusanlage 11-1 46
Kreuzung Taunusstraße / Taunustor 48
Gallusanlage 8-7 48
Kreuzung Kaiserstraße 48
Gallusanlage 2 48
Kreuzung Münchner Str. / Gutleutstr. / Willy-Brandt-Platz 50
Untermainanlage und Hofstraße 52
Untermainbrücke 52

Lagepläne Cityring **54**
Neue Mainzer Straße 2-20 54
Kreuzung Weißfrauen- / Friedensstraße / Willy-Brandt-Platz 54
Neue Mainzer Straße 22-26 54
Kreuzung Kaiserstraße 56
Neue Mainzer Straße 28-38 56
Kreuzung Große Gallusstraße / Taunustor 56
Neue Mainzer Straße 46-68 58
Kreuzung Junghofstraße 58
Neue Mainzer Straße 72-84 58
Hochstraße 53-45 58
Hochstraße 43-27 62
Hochstraße 19-15 64
Kreuzung Taubenstr. / Gr. Eschenheimer Str. / Esch. Tor 64
Bleichstraße 61-45 64
Bleichstraße 33-17 64
Kreuzung Alte Gasse / Petersstraße 64
Bleichstraße 11-1 68
Kreuzung Konrad-Adenauer-Straße / Friedberger Tor 68
Seilerstraße 29-27 70
Kreuzung Klapperfeldstraße 70
Seilerstraße 25-7 72
Kreuzung Zeil 72
Lange Straße 69-55 72
Kreuzung Battonn- / Allerheiligenstraße / Allerheiligentor 72
Lange Straße 39-3 76
Kreuzung Schöne Aussicht 76
Ignatz-Bubis-Brücke 76
Kreuzung Deutschherrnufer 76

Impressum **80**

8 km Wander-Popup-Bikelane mitten in Frankfurt

Der ADFC Frankfurt und Radentscheid Frankfurt zeigen mit einer wandernden Popup-Bikelane entlang von City- und Anlagenring das Potential für eine schnelle fahrradfreundliche Umgestaltung an diesen Straßen auf.

Hintergründe

Die Covid-19 Pandemie verändert momentan unser aller Leben. Wir tragen Masken und halten Abstand. Und immer mehr von uns schwingen sich in den Fahrradsattel. Der Radverkehr hat besonders in den großen Städten zugenommen. Infolge dessen drängen sich nun mehr Fahrräder auf den engen Radwegen. Die Verantwortlichen in den Städten wie z.B. Berlin oder New York handeln: sie richten temporäre Radfahrstreifen ein, um dem erhöhten Radverkehr den nötigen Platz zu geben. Das Beste daran ist, dass dazu auch nicht viel nötig ist: ADFC Frankfurt und Radentscheid Frankfurt haben bereits bei zwei Aktionen an verschiedenen Stellen in der Stadt gezeigt, dass die Einrichtung temporärer Radstreifen mit einfachen Mitteln möglich ist.

Bei der dritten Aktion, der wandernden Popup-Bikelane, sollen temporäre Radstreifen im Anlagenring und Cityring eingerichtet werden - und das aus gutem Grund: es gibt dort keine zusammenhängende, durchgängige Radinfrastruktur, dagegen durchgängig drei Fahrstreifen für den KfZ-Verkehr! Das ist die Hauptursache, warum die meisten RadfahrerInnen durch die Parkanlage des Anlagenrings fahren. Dies geht nicht nur zulasten des Fußverkehrs, sondern macht es bei hohem Aufkommen von Rad-und Fußverkehr äußerst schwer, die Covid-19-Abstandsregeln einzuhalten.

Um den Frankfurterinnen und Frankfurtern in dieser Pandemie-Zeit und darüber hinaus mehr Sicherheit zu geben, sollten kurzfristig Radstreifen sowohl am Anlagen- als auch am Cityring errichtet werden.

Die Aktion

Mit der Aktion der wandernden Popup-Bikelane soll die Machbarkeit eines Radstreifens an City- und Anlagenring in der Praxis erprobt werden. Der Aktion voraus gingen gründliche und fundierte Planungen, die in dieser Broschüre ausführlich dargestellt sind.

Abbildung 1

Erwartungen

Die Stadtverwaltung Frankfurt hat jetzt die günstige Gelegenheit die Verkehrswende aktiv weiter fortzuführen und mitzugestalten und dabei die aktuelle Geschwindigkeit bei der Umsetzung zu nutzen. Mit Hilfe der temporären Popup-Bikelanes kann für einen kurzen Zeitraum eindrucksvoll gezeigt werden, wie eine veränderte Aufteilung des Verkehrsraumes wirkt.

Wir wünschen uns eine zügige Umsetzung unserer ausgearbeiteten Pläne für die Errichtung von Fahrradwegen entlang von City- und Anlagenring (die beide im Übrigen Bestandteil bei der Einigung zwischen Radentscheid und der Stadt sind).

So werden aus den temporären Maßnahmen längerfristig sichere Radwege. Wir wollen nicht nur die temporären Corona-Maßnahmen fordern, sondern auch Lösungen aufzeigen, wie Maßnahmen aus der Einigung zwischen Radentscheid und Stadt Frankfurt dauerhaft umgesetzt werden können. Nur so wird das Fahrrad Fahren für alle FrankfurterInnen sicher, attraktiv und schnell. Nur so kann die Mobilitätswende in Frankfurt gelingen!

Zum Weiterdenken

Langfristig gehen wir davon aus, dass es zu einer kompletten baulichen Umgestaltung des in Zeiten der autogerechten Stadtplanung angelegten Anlagen- und Cityring kommen wird. Verringerter Kfz-Verkehr, temporeduziert und einseitig geführt, dafür ein breiter Zweirichtungsradweg als sichere Trasse rund um die Innenstadt, sollte die langfristige Vision sein. Die Aufenthaltsqualität in den Wallanlagen, die als grünes Band die Stadt durchziehen, erhöht sich signifikant und die Stadt ist um eine Attraktion für ihre BürgerInnen und BesucherInnen reicher.

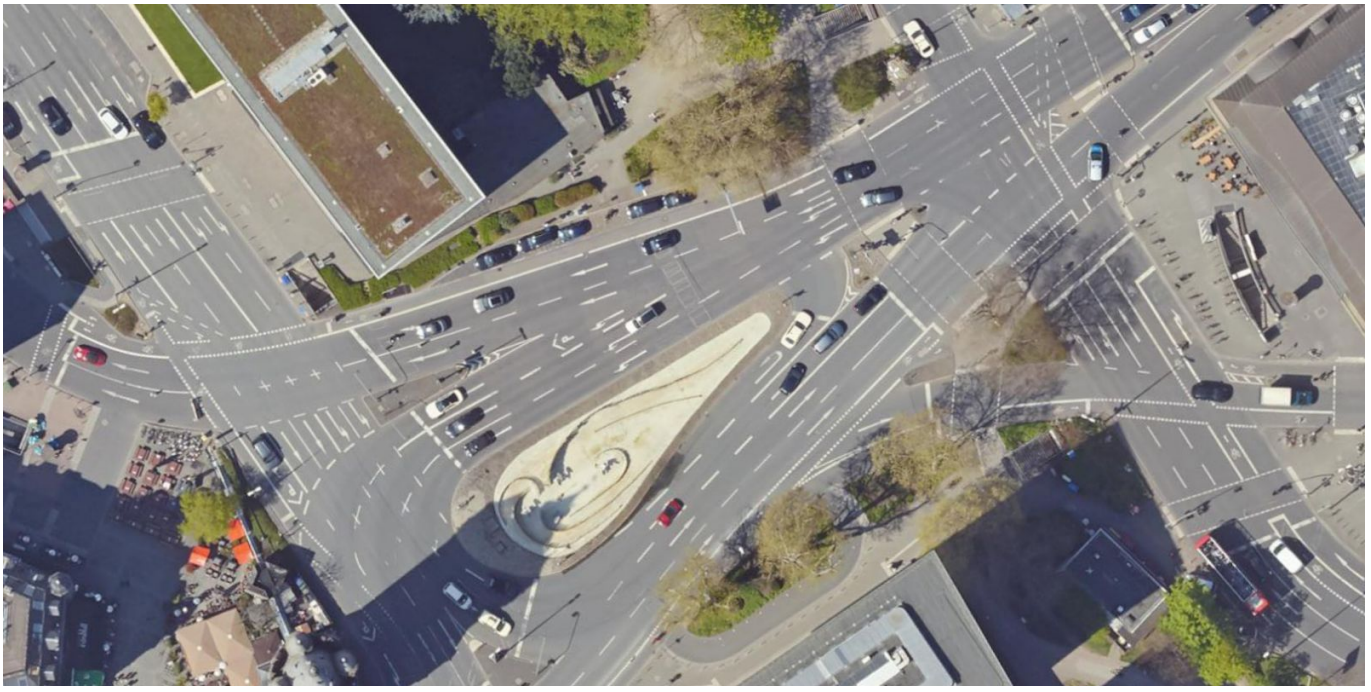


Abbildung 2 und 3: Knotenpunkte aus Zeiten autogerechter Stadtplanung

Geplanter Ablauf am Aktionstag

Probeweiser Auf- und Abbau

Auf- und Abbau wurden in verschiedenen Varianten auf einer mehrspurigen, aktuell für den Kfz-Verkehr gesperrten Straße probeweise getestet. Daraus hat sich folgender Ablauf ergeben, der mit den Behörden abgestimmt ist. Am 23. Juni 2020 wurde der Ablauf final mit allen Teilnehmenden der Aktion getestet und von der Landespolizei beobachtet.

Allgemeines

- Die Popup-Bikelane wird immer auf dem rechten Fahrstreifen aufgebaut (Ausnahme: Untermainanlage, dort auf dem linken Fahrstreifen).
- Dort, wo Radwege vorhanden sind, wird keine Popup-Bikelane aufgebaut. Die Teilnehmenden nutzen die Radwege (Ausnahme: Abschnitt Guiollettstraße / Taunusanlage, dort der rechte Fahrstreifen).
- Es bleibt in der Regel immer mindestens ein Fahrstreifen für den parallelen Kfz-Verkehr offen, der dort während der Aktion weiter fahren kann (Ausnahme: Sperrung 1-5).

Abbildung 4

- An Kreuzungen ist unser Vorschlag eine Teilsperrung des Kfz-Verkehrs, der die Popup-Bikelane quert oder berührt.
- Es gibt fünf Engstellen und Kreuzungspunkte. Dort ist unser Vorschlag eine temporäre Vollsperrung, während die Popup-Bikelane dort aufgebaut ist (Sperrung 1-5 in Abb. 2).
- Bei Sperrungen wird die Polizei wie üblich durch OrdnerInnen unterstützt, die nach der Absperrung durch die Polizei die Absicherung übernehmen.
- Spurwechsel nach links werden durch OrdnerInnen abgesichert (Stellen mit ★ in Abb. 2).
- Nach dem Auf- und Abbau der Popup-Bikelane im Anlagenring findet am Willy-Brandt-Platz eine Pause statt, bevor die Popup-Bikelane danach im Cityring auf- und abgebaut wird.

Aufbau

Nach dem führenden Polizeifahrzeug fährt ein Gruppe von OrdnerInnen, die die von der Polizei gesperrten Kreuzungen übernehmen und für den folgenden Zug absichern. Direkt nach der Ordnergruppe erfolgt der Aufbau der Leitkegel. FahrerInnen, die Leitkegel nach vorne bringen, fahren nach Ablieferung an den rechten Rand und warten dort. Es ist auf Einhaltung der Sicherheitsabstände zu anderen Teilnehmenden zu achten.

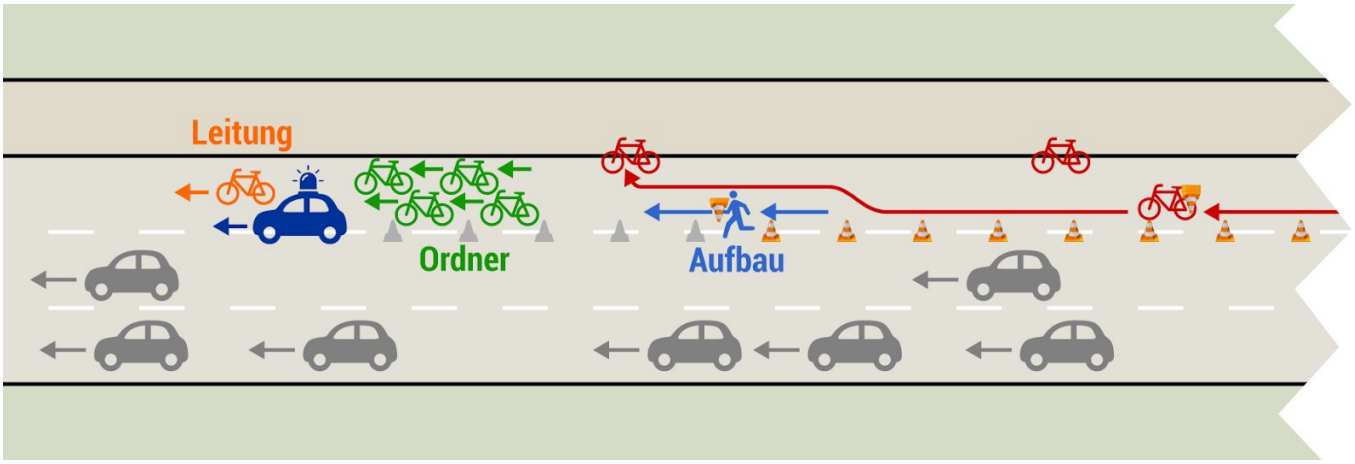


Abbildung 5

Abbau

Direkt nach dem Video-Fahrrad erfolgt der Abbau der Leitkegel. Am Rand wartende FahrerInnen fahren langsam los, sobald alle anderen vorbei sind und machen sich zur Leitkegel-Annahme bereit. Sobald sie Leitkegel erhalten haben, überholen sie das Video-Fahrrad rechts und fahren dann am linken Rand der Popup-Bikelane nach vorne zur Leitkegel-Ablieferung. Es ist auf Einhaltung der Sicherheitsabstände zu anderen Teilnehmenden zu achten. Nach dem Abbau fährt ein Polizeifahrzeug.

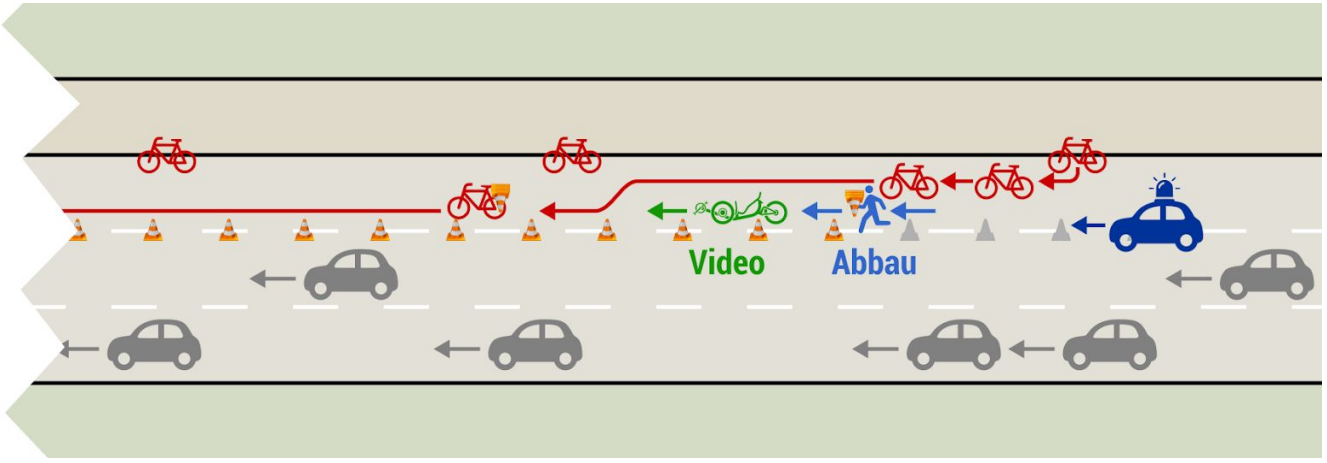


Abbildung 6

Spurwechsel nach links

Wenn sich die Fahrbahn verengt und die Popup-Bikelane einen Fahrstreifen nach links wechseln muss (z.B. durch Parkplätze auf dem rechten Streifen), wird die Verschwenkung der Leitkegel-Reihe zusätzlich vom Aufbau bis zum Abbau durch eine Ordnerin oder ein Ordner geschützt (Stellen gekennzeichnet mit ★ in Abb. 2).

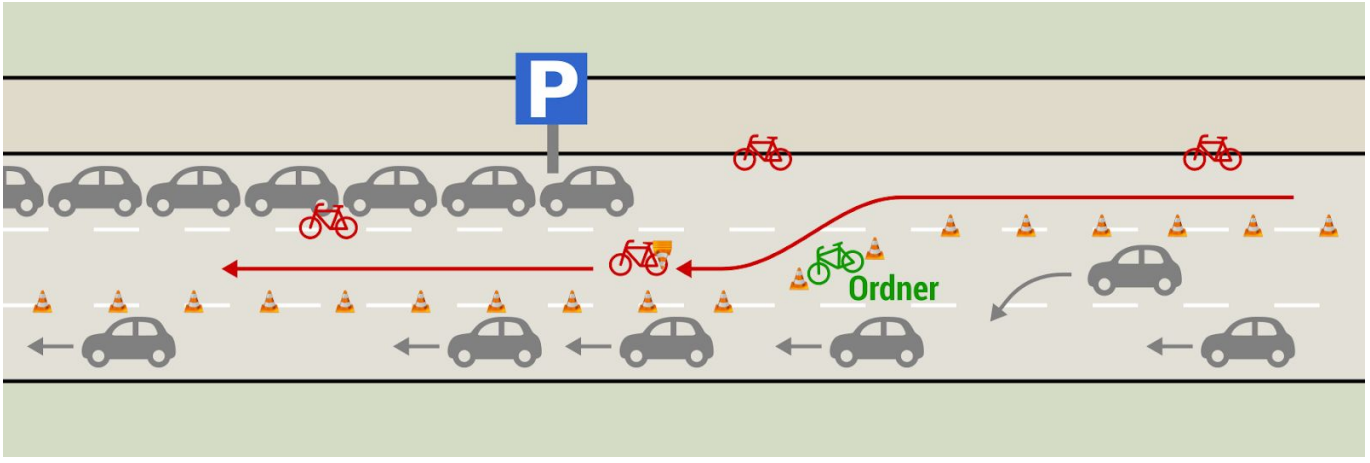


Abbildung 7

Vollsperrungen

Die Polizei sperrt alle parallelen Fahrstreifen zur Popup-Bikelane ab. Anschließend übernehmen OrdnerInnen die Position der Polizei, sichern ab (pro Fahrstreifen ein Rad) und sorgen dafür, dass die Teilnehmenden geschützt den folgenden Abschnitt befahren können. Im Folgenden werden die vier Punkte für Vollsperrungen erläutert.

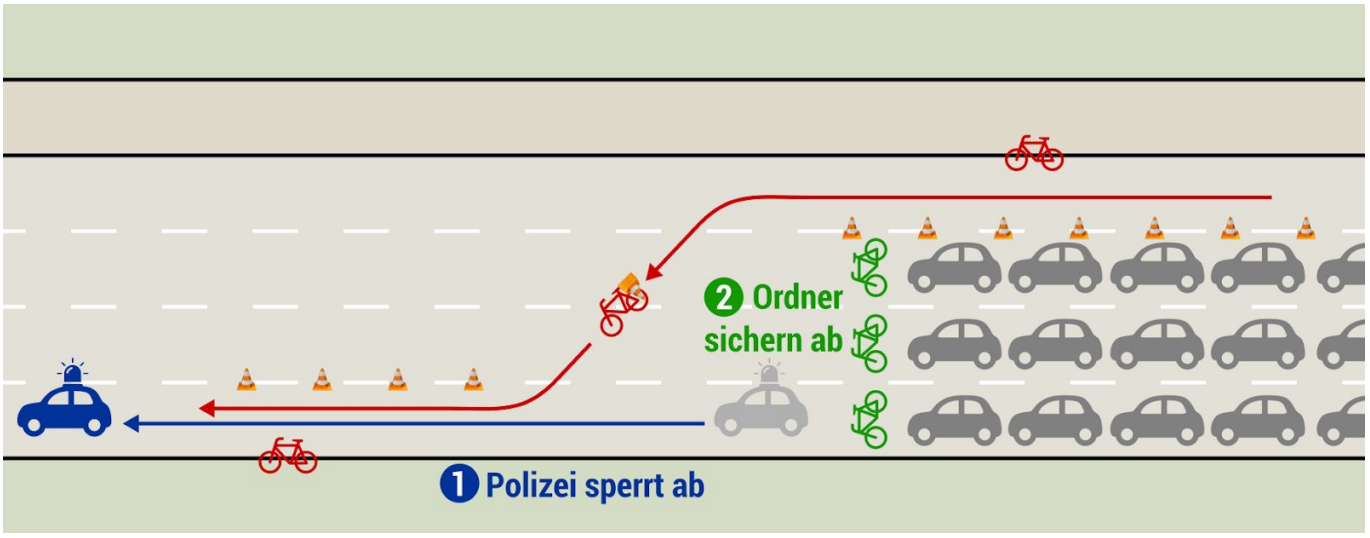


Abbildung 8

Vollsperrung 1: Friedberger Anlage zwischen Sandweg und Fichtestraße

Die Fahrbahn der Friedberger Anlage ist in diesem Bereich nur etwa 5 Meter breit (zwei schmale Fahrstreifen). Beim Aufbau der Popup-Bikelane reicht die verbleibende Restbreite der Fahrbahn nicht mehr, damit Kfz vorbeifahren können. Zur Vermeidung von Konflikten mit Kfz schlagen wir vor den Straßenabschnitt ab der Kreuzung Zeil / Pfingstweidstraße / Sandweg vollständig für wenige Minuten zu sperren, solange die Popup-Bikelane in dem Abschnitt aufgebaut ist.

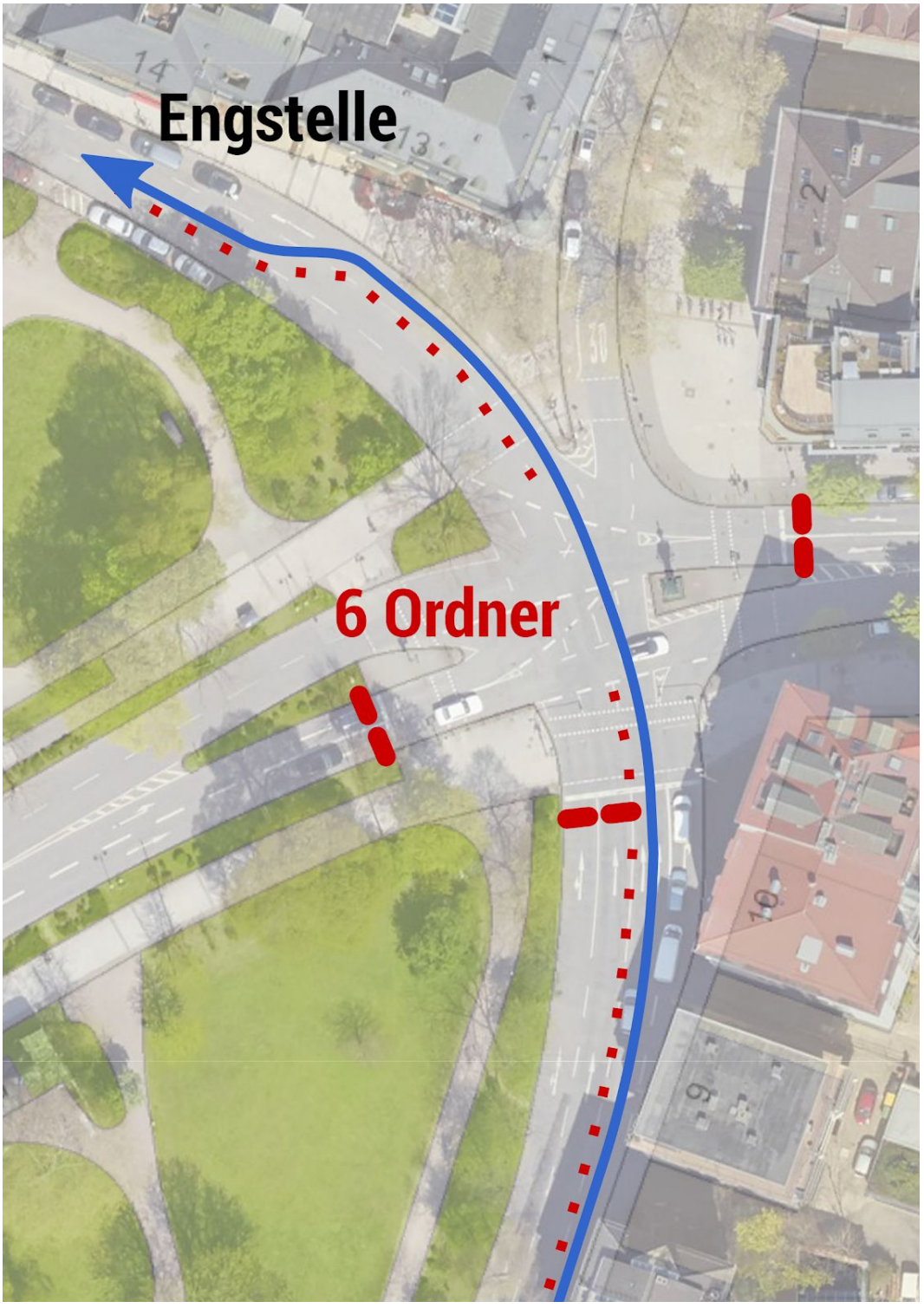


Abbildung 9

Vollsperrung 2: Kreuzung Taunusanlage / Mainzer Landstraße

Zum Linksabbiegen in die Taunusanlage müssen mehrere Fahrstreifen gekreuzt werden. Zur Vermeidung von Konflikten mit Kfz schlagen wir vor, dass alle verbleibenden Fahrstreifen ab der vorherigen Kreuzung Guiollettstraße / Junghofstraße durch die Polizei gesperrt werden. Anschließend übernehmen OrdnerInnen die Absicherung.

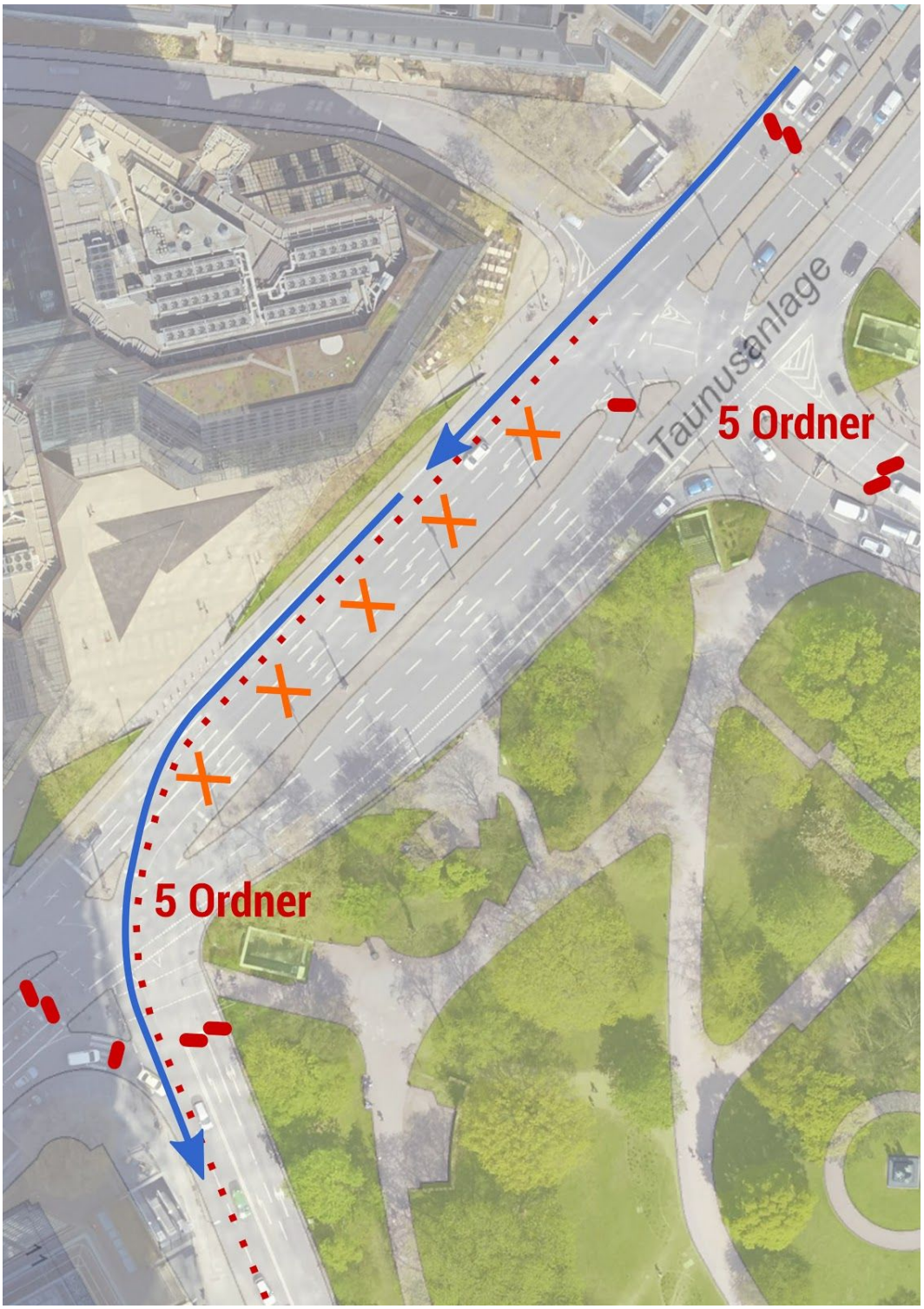


Abbildung 10

Vollsperrung 3: Kreuzung Gallusanlage / Münchner Straße

Zum Wechsel von dem rechten auf den linke Fahrstreifen in der Gallusanlage müssen mehrere Fahrstreifen gekreuzt werden. Zur Vermeidung von Konflikten mit Kfz schlagen wir wieder vor, dass alle drei verbleibenden Fahrstreifen durch die Polizei gesperrt werden. Anschließend übernehmen OrdnerInnen die Absicherung.

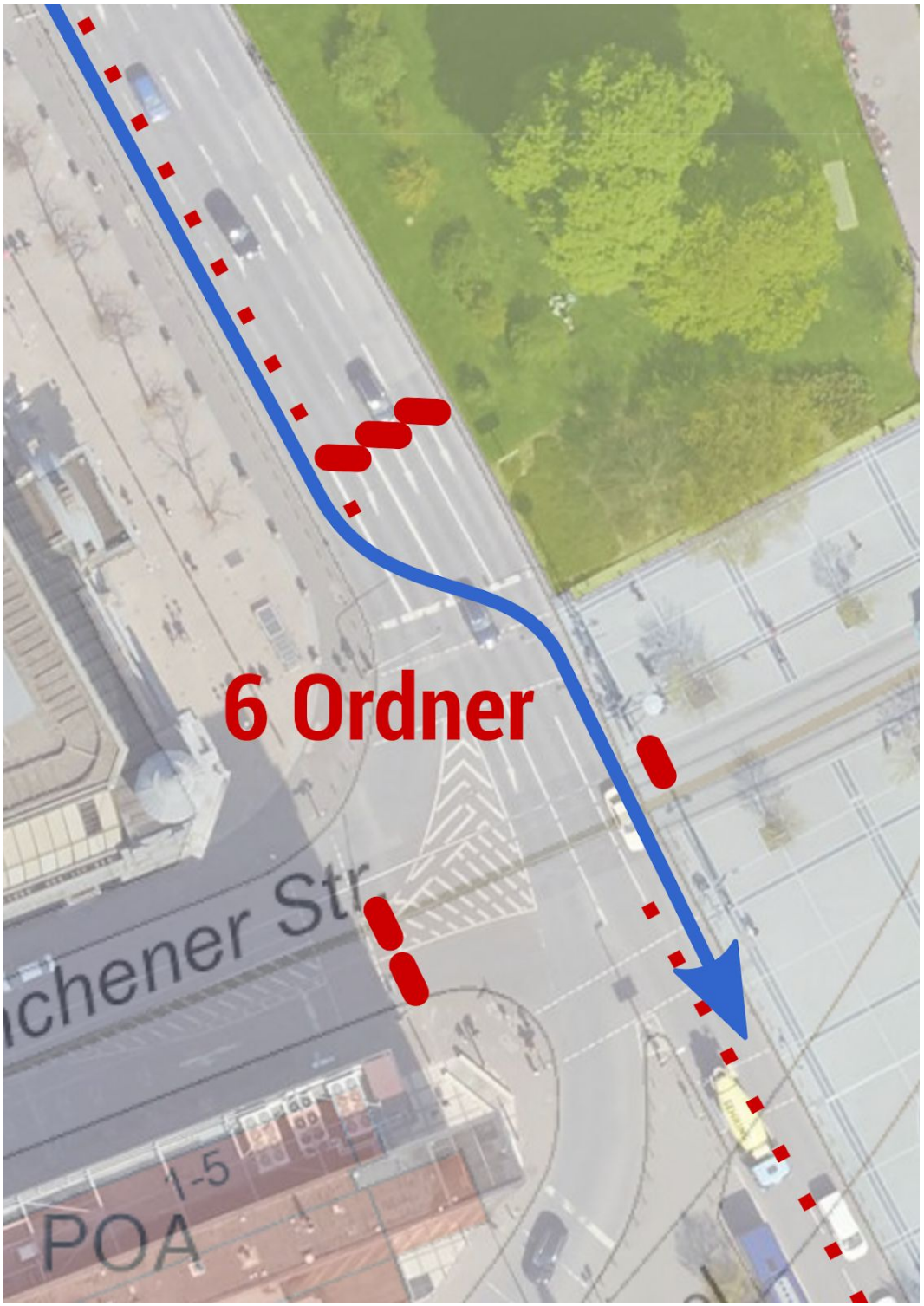


Abbildung 11

Vollsperrung 4: Neue Mainzer Straße zwischen Junghofstraße und Opernplatz

Die Fahrbahn der Neuen Mainzer Straße verengt sich in diesem Bereich durch eine Baustelle auf der rechten Seite. Außerdem wird der Bereich sehr häufig durch Falschparker auf der linken Seite zusätzlich verengt. Beim Aufbau der Popup-Bikelane reicht die verbleibende Restbreite der Fahrbahn nicht mehr, damit Kfz vorbeifahren können. Zur Vermeidung von Konflikten mit Kfz schlagen wir vor, den Straßenabschnitt ab der Kreuzung Junghofstraße vollständig für wenige Minuten zu sperren, solange die Popup-Bikelane in dem Abschnitt aufgebaut ist.

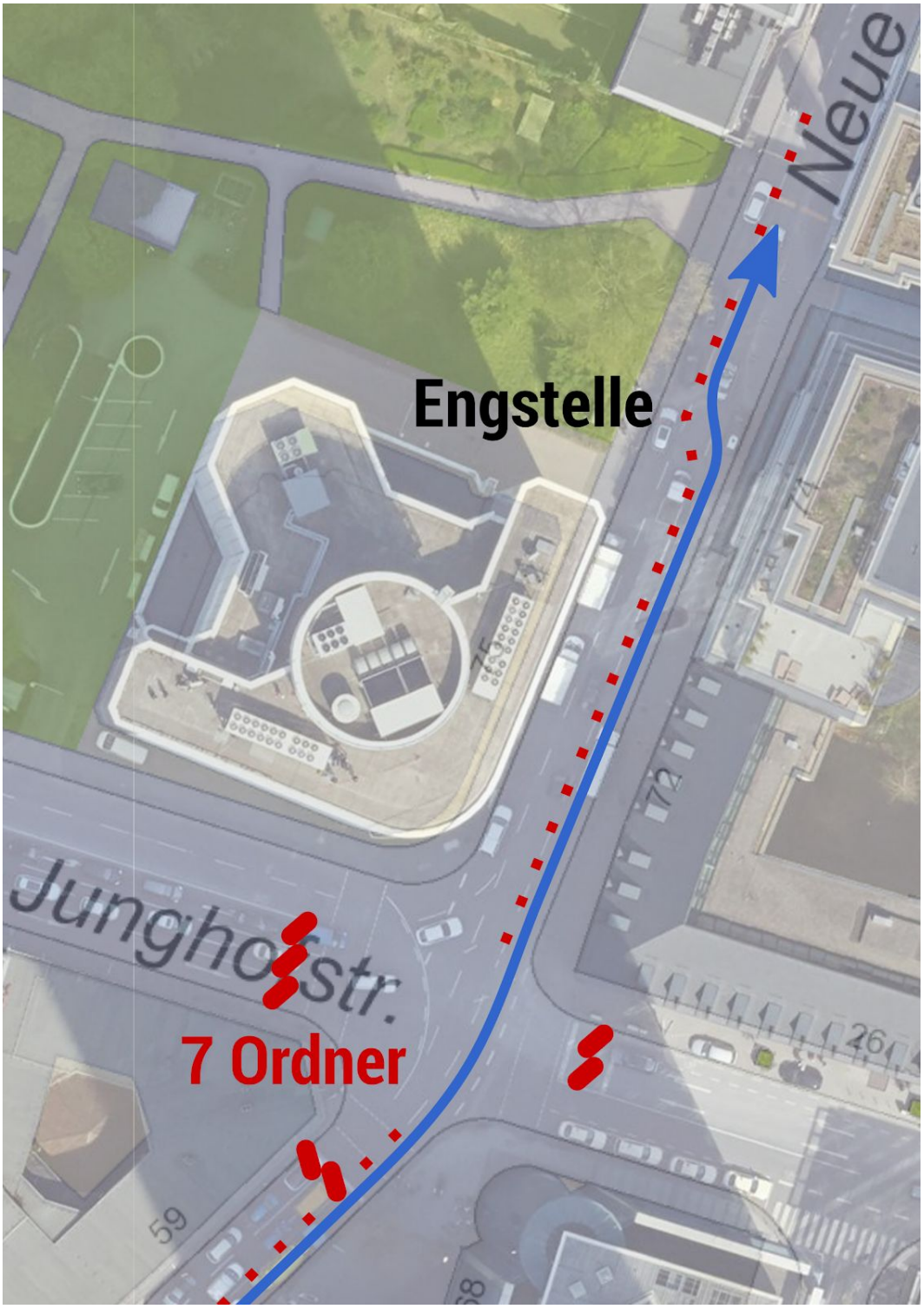


Abbildung 12

Vollsperrung 5: Kreuzung Ignatz-Bubis-Brücke / Deutschherrnufer / Seehofstraße

Zum Linksabbiegen in die Seehofstraße müssen mehrere Fahrstreifen gekreuzt werden. Zur Vermeidung von Konflikten mit Kfz schlagen wir vor, dass alle verbleibenden Fahrstreifen auf der Ignatz-Bubis-Brücke durch die Polizei gesperrt werden. Anschließend übernehmen OrdnerInnen die Absicherung.

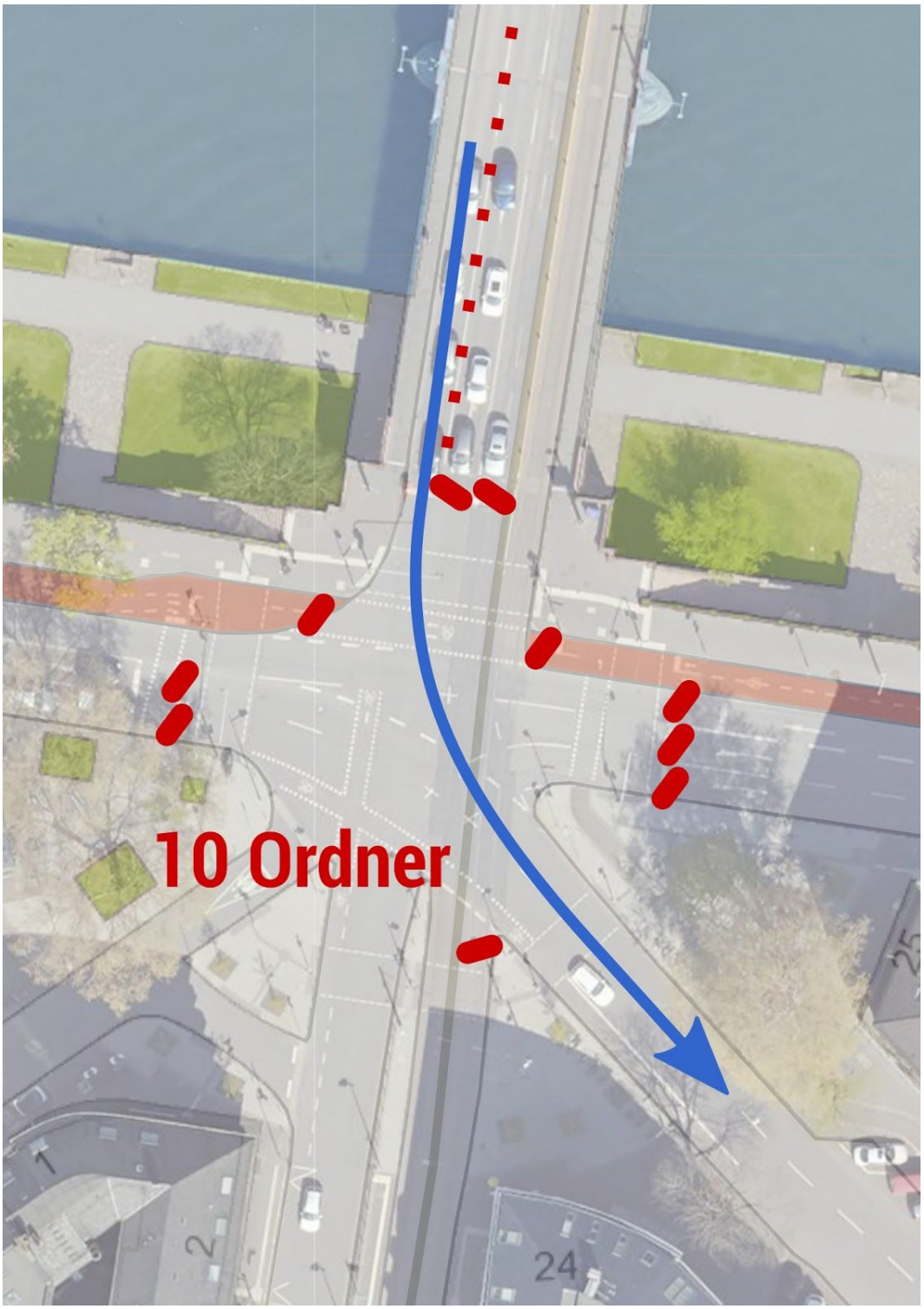


Abbildung 13

Dokumentation als Zeitraffer-Video

Zur medialen Dokumentation der Aktion ist die Erstellung eines Zeitraffer-Videos geplant. Dazu fährt ein mehrspuriges Liegefahrrad, das mit einer Kamera ausgestattet ist, in der Popup-Bikelane in genau dem Tempo, in dem die Popup-Bikelane auf- und abgebaut wird. Am Anfang, vor und nach der Pause und am Ende finden kurze Leerfahrten außerhalb der aufgebauten Popup-Bikelane statt. An diesen Stellen sind hinterher Schnitte möglich.

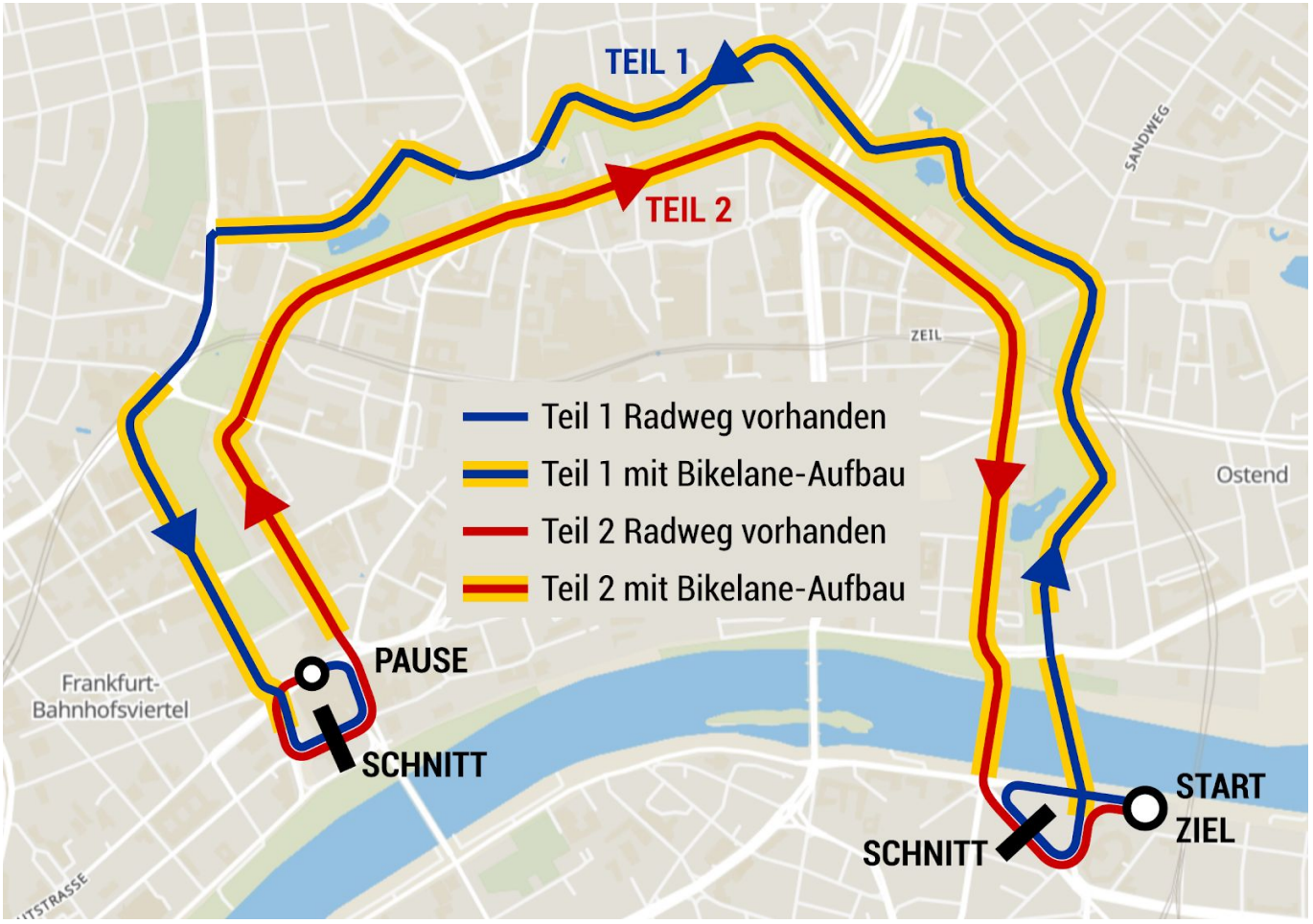


Abbildung 14

Planung der Popup-Bikelane

Um die Machbarkeit eines temporären Radstreifens im Anlagen- und Cityring nachzuweisen, wurde der Verlauf des Radstreifens vorab geplant. Die Ergebnisse der Planung sind in den anschließenden Kapiteln in 39 Lageplänen ausführlich dokumentiert. Bei der Planung haben wir auf die Berliner Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen [1] sowie die einschlägigen Regelwerke für Radverkehrsanlagen [2, 3] zurückgegriffen.

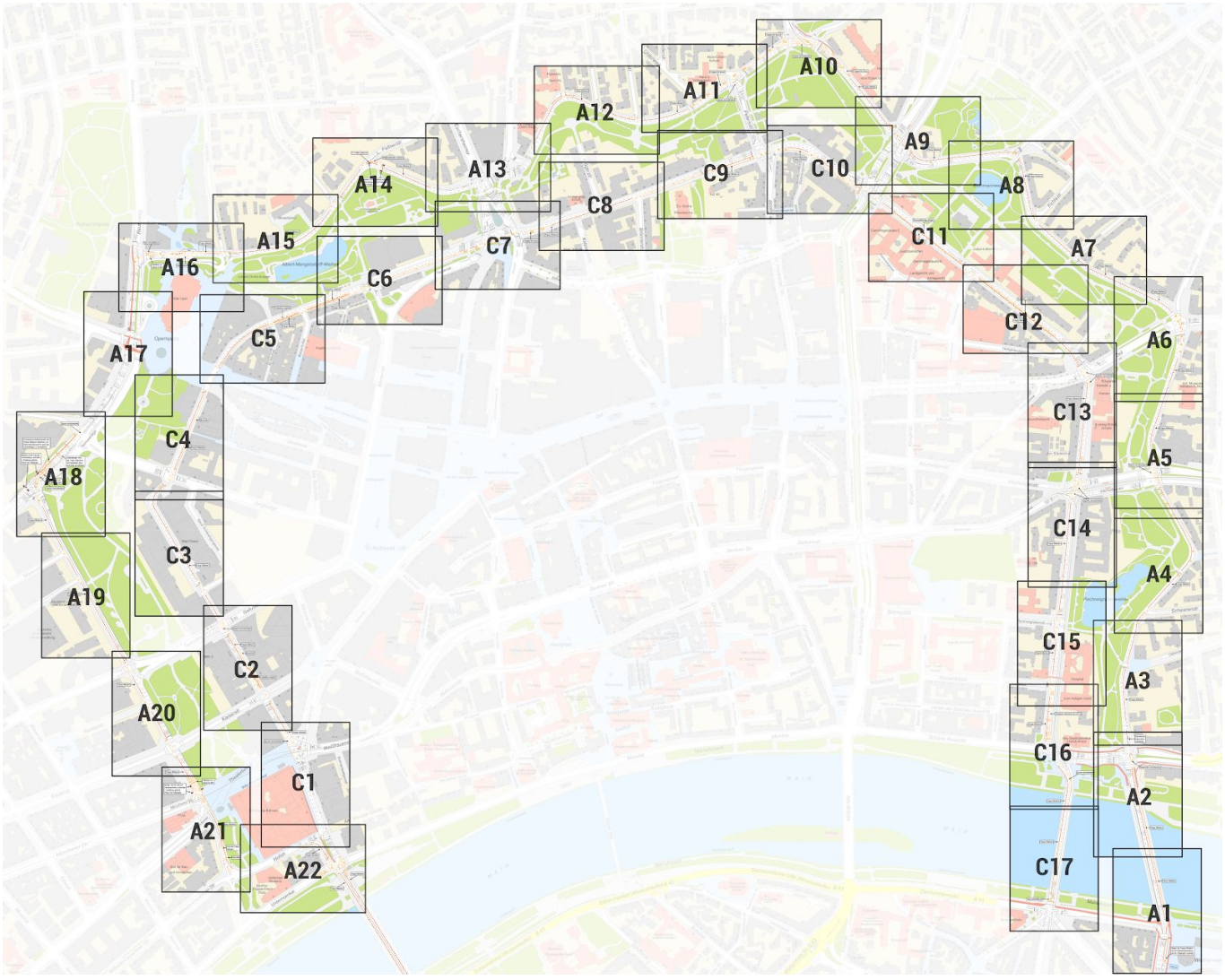


Abbildung 15

Besonderheiten am Aktionstag:
An einigen Stellen ist der zu bevorzugende Verlauf des Radstreifens im Rahmen des Aktionstages nicht realistisch darstellbar. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn der Radstreifen über einen derzeit als Kfz-Parkstreifen genutzte ehemaligen Kfz-Fahrstreifen verlaufen soll. Ein temporäres Halteverbot und ggf. Abschleppen nur für den Aktionstag ist unverhältnismäßig. Es würde sich aber anschließend im Rahmen der Einrichtung des Radstreifens problemlos durchführen lassen. Geplante Abweichungen beim Aufbau des Radstreifens im Rahmen des Aktionstages vom vorgeschlagenen Verlauf des Radstreifens sind deshalb im Text ***kursiv*** *markiert.*

Lagepläne Anlagenring

Wasserweg

Lageplan A1

Die Popup-Bikelane beginnt im Wasserweg an der Tiefgaragenausfahrt am Walther-von-Cronberg-Platz. Dort befindet sich eine Bordsteinabsenkung. Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Dieser Kfz-Fahrstreifen ist normalerweise nur für die Tiefgaragenausfahrt. Kfz, die aus der Tiefgarage kommen, können stattdessen direkt auf den zweiten Kfz-Fahrstreifen von rechts einbiegen.

Kreuzung Deutschherrnufer

Lageplan A1

Von drei Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen.

Flößerbrücke

Lageplan A1 und A2

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

Popup-Bikelane
Beginn der Popup-Bikelane
an der Bordsteinabsenkung
an der Tiefgaragen-Ausfahrt
Tiefgarage
31
32
33
34
35
2
4
6
8
10
13a
15a
17a
1

Lageplan A1

Kreuzung Oskar-von-Miller-Straße

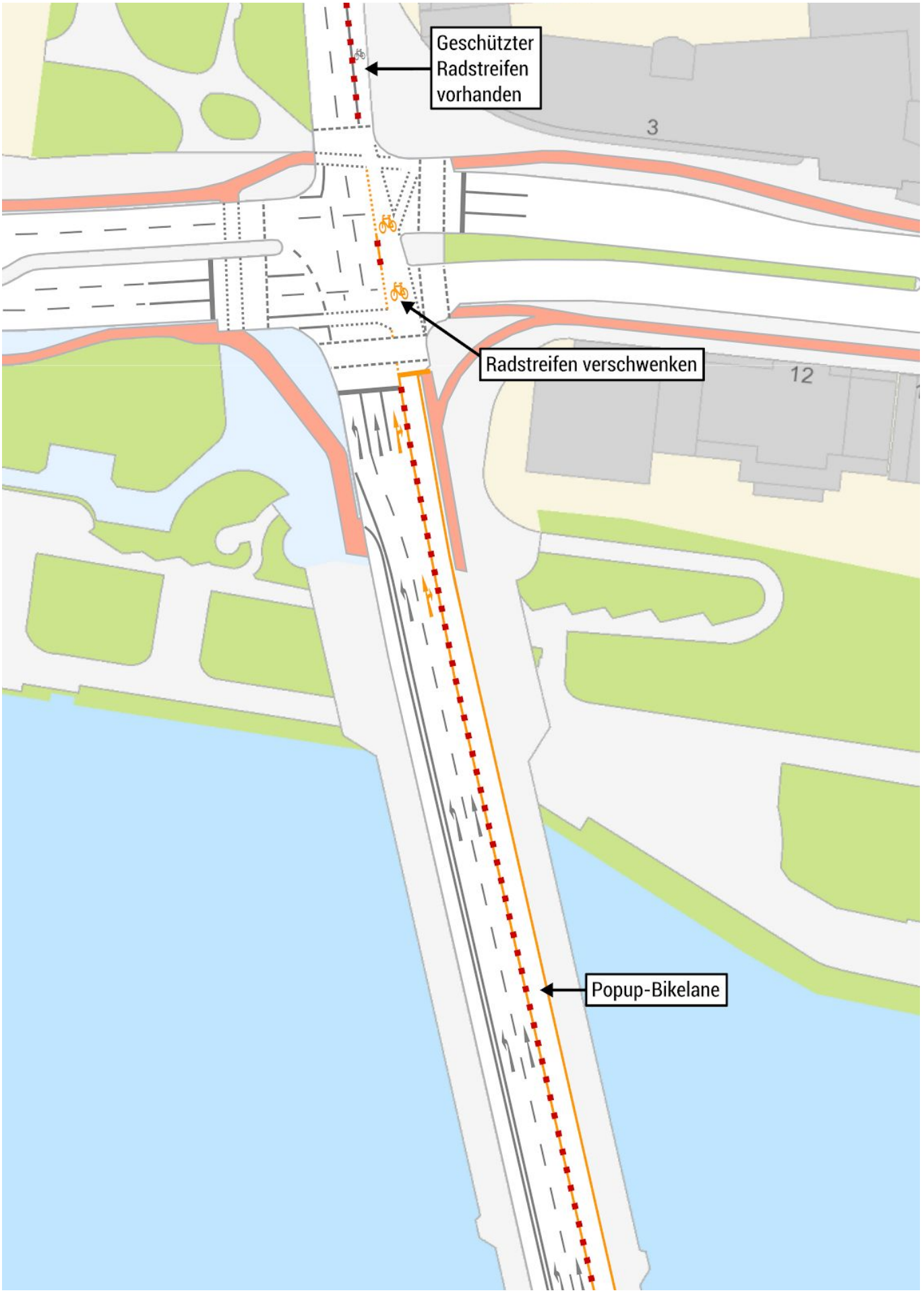
Lageplan A2

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen (Rechtsabbieger) zum Radstreifen. Auf dem zweiten Kfz-Fahrstreifen von rechts (Geradeaus) wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Oskar-von-Miller-Straße erlaubt. Der Radstreifen wird im Kreuzungsbereich mit gelben Markierungen verschwenkt, so dass sie hinter der Kreuzung in den vorhandenen geschützten Radstreifen in der Obermainanlage mündet.

Obermainanlage 3

Lageplan A2 und A3

Im Anfangsbereich der Obermainanlage ist ein kurzer geschützter Radfahrstreifen vorhanden. Es sind keine Anpassungen erforderlich.


Geschützter Radstreifen vorhanden
Radstreifen verschwenken
Popup-Bikelane
3
12

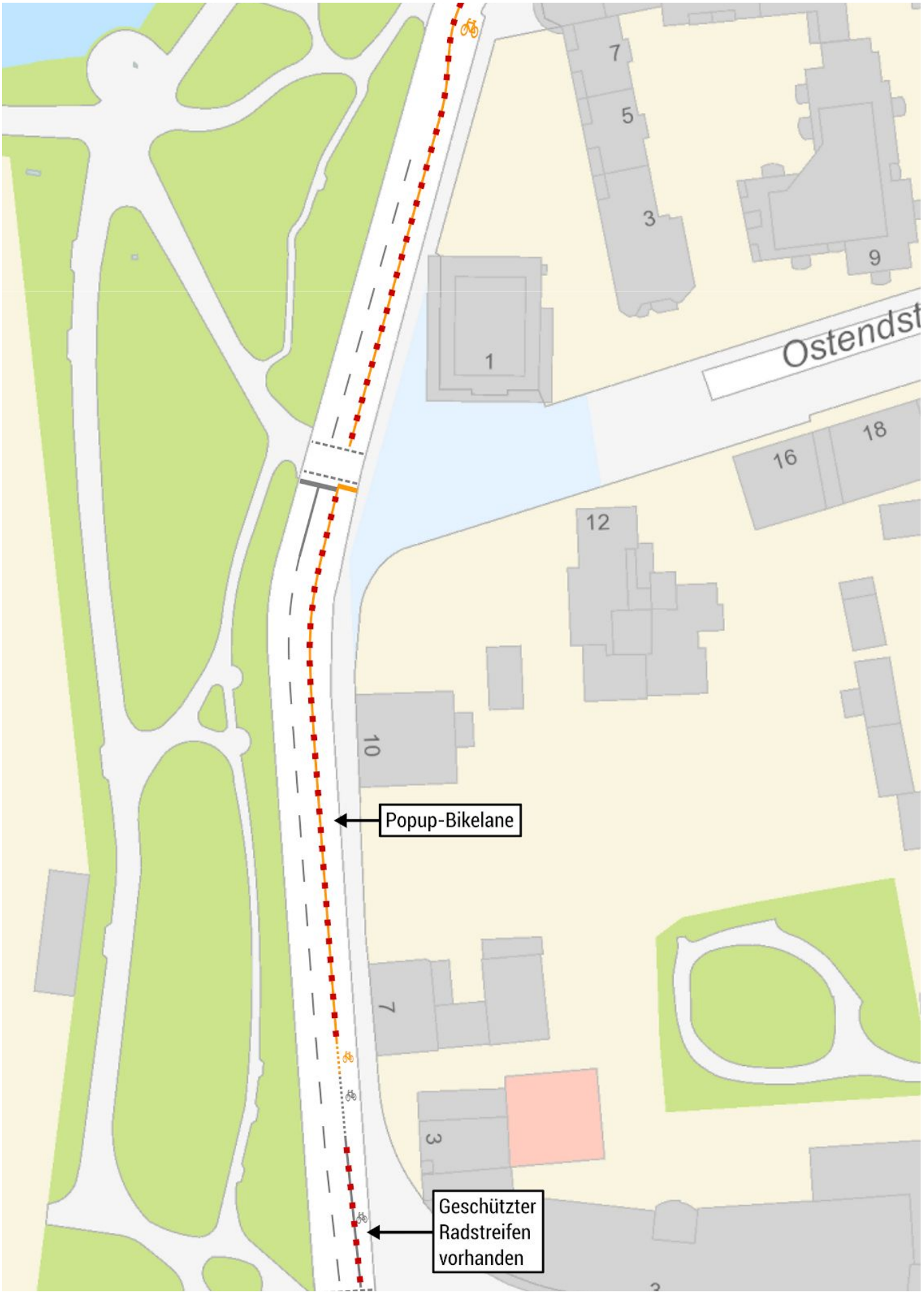
Lageplan A2

Obermainanlage 7-10 / Ostendstraße 1

Lageplan A3

Es gibt zwei Kfz-Fahrstreifen und ein Kfz-Parkstreifen. Das Parken auf dem rechten Streifen wird durch Halteverbot aufgehoben. Anschließend wird der rechte Streifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. An der Einmündung der Ostendstraße werden die Leitbaken unterbrochen, so dass zu Fuß Gehende am Fußgängerüberweg den Radstreifen passieren können.

Besonderheit am Aktionstag:
Der Kfz-Parkstreifen ist im Rahmen der Aktion nicht nutzbar. Stattdessen wird der rechte Kfz-Fahrstreifen genutzt, auf dem auch Leitkegel aufgebaut werden.


7
5
3
9
1
Ostendst
16
18
12
10
Popup-Bikelane
7
3
Geschützter
Radstreifen
vorhanden

Lageplan A3

Obermainanlage 18-30 / Schwanenstraße

Lageplan A4

Es gibt zwei Kfz-Fahstreifen und ein Kfz-Parkstreifen, der sich jedoch teilweise auf dem Gehweg befindet. Das Parken auf dem rechten Streifen wird durch Halteverbot aufgehoben. Da die Fahrbahnbreite durch vorgezogene Gehwegnasen im Bereich der Einmündung der Schwanenstraße nicht ausreicht für zwei Kfz-Fahrstreifen und ein Radstreifen, wird der Kfz-Verkehr im Bereich zwischen der Ostendstraße und Schwanenstraße auf einen Fahrstreifen verengt. Anschließend wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Vor der Obermainanlage 22 werden die Leitbaken unterbrochen, so dass zu Fuß Gehende am Fußgängerüberweg den Radstreifen passieren können. An der Einmündung der Schwanenstraße werden die Leitbaken unterbrochen, so dass Kfz den Radstreifen passieren können.

Popup-Bikelane
Schwanenstr.
weiher
29
28
27
26
24
22
21
20
19
18
1
7
9
8
10
2
4
6
7
5
15

Lageplan A4

Kreuzung Hanauer Landstraße / Allerheiligentor

Lageplan A5

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen (Rechtsabbieger) zum Radstreifen. Auf dem zweiten Kfz-Fahrstreifen von rechts (Geradeaus) wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Hanauer Landstraße erlaubt. Auf dem linken Kfz-Fahrstreifen (Linksabbieger) wird zusätzlich das Geradeausfahren in die Friedberger Anlage erlaubt. Die Kfz-Fahrstreifen und der Radstreifen werden im Kreuzungsbereich mit gelben Markierungen verschwenkt, so dass sie hinter der Kreuzung in die vorhandenen Fahrstreifen münden. Der Radstreifen verläuft über die vorhandene Sperrfläche und mündet danach in den Kfz-Fahrstreifen der Rechtsabbieger aus der Hanauer Landstraße. Die Kfz-Rechtsabbieger aus der Hanauer Landstraße in die Friedberger Anlage werden stattdessen direkt auf den zweiten Fahrstreifen von rechts geleitet. Im Bereich des Zebrastreifen wird ein Stoppschild aufgestellt und eine Haltelinie vor der Querung des Radstreifens markiert.

Friedberger Anlage 1-8

Lageplan A5 und A6

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

Kreuzung Sandweg / Pfingstweidstraße / Zeil

Lageplan A6

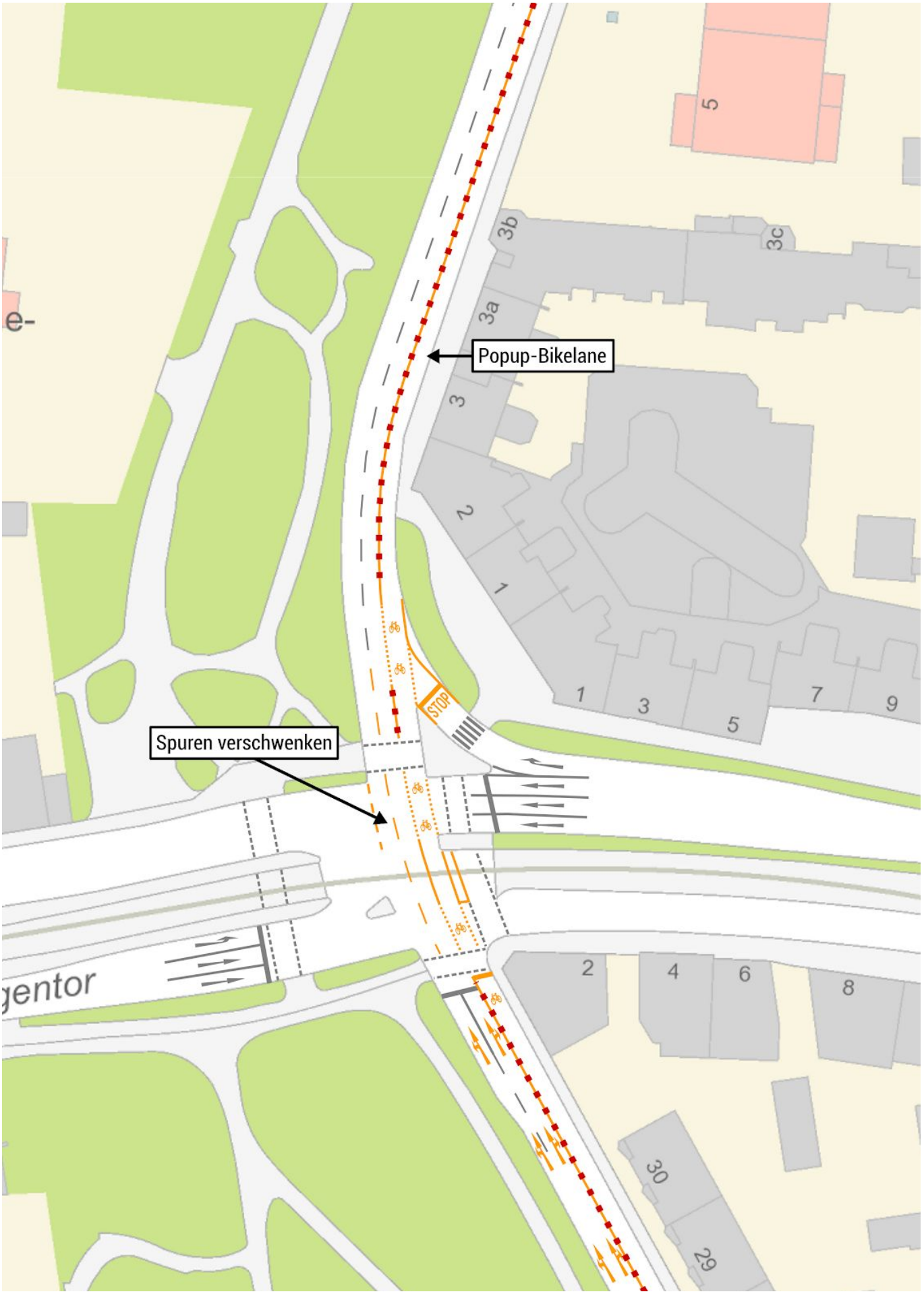
Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der zweite Fahrstreifen von rechts (Halb-Rechtsabbieger in den Sandweg) zum Radstreifen. Auf dem rechten Kfz-Fahrstreifen (Rechtsabbieger in die Pfingstweidstraße) wird zusätzlich das Halb-Rechtsabbiegen in den Sandweg erlaubt. Es wird vor der Kfz-Haltelinie eine Fahrrad-Aufstellfläche eingerichtet, um dem Radverkehr auch das sichere Abbiegen vor dem Kfz-Verkehr in die Pfingstweidstraße und den Sandweg zu ermöglichen.

Friedberger Anlage 13-25

Lageplan A6 und A7

Es gibt zwei Kfz-Fahrstreifen und zwei Kfz-Parkstreifen (links und rechts). Das Parken auf dem rechten Streifen wird durch Halteverbot aufgehoben. Anschließend wird der rechte Streifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. An der Einmündung der Palmstraße und Fichtestraße werden die Leitbaken unterbrochen, so dass Kfz den Radstreifen passieren können.

Besonderheit am Aktionstag:
Der Kfz-Parkstreifen ist im Rahmen der Aktion nicht nutzbar. Stattdessen wird der rechte Kfz-Fahrstreifen genutzt, auf dem auch Leitkegel aufgebaut werden.


Popup-Bikelane
Spuren verschwenken
STOP
5
3b
3c
3a
3
2
1
1
3
5
7
9
2
4
6
8
30
29
gentor

Lageplan A5

Popup-Bikelane
Rad-Aufstellfläche
Popup-Bikelane
Zeil
1a
16
15
13
1
6
6a
2
2
10
9
8
7
6
Jüd. Museum
Initiative 9. Nov

Lageplan A6

Popup-Bikelane
Palmstr.
4
19a
19
18b
18a
18
16
15
14
12
10
8
7
5
17
17a
20
21
22
24
25

Lageplan A7

Friedberger Anlage 27-31 und in Höhe Bethmannpark

Lageplan A8 und A9

Von drei bzw. ab Berger Straße vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. An der Einmündung der Berger Straße werden die Leitbaken unterbrochen, so dass Kfz den Radstreifen passieren können.

Kreuzung Friedberger Landstraße / Friedberger Tor

Lageplan A9

Von fünf Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen (Rechtsabbieger und Geradeaus) zum Radstreifen. Auf dem zweiten Kfz-Fahrstreifen von rechts (Geradeaus) wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Friedberger Landstraße erlaubt. Die Kfz-Rechtsabbieger aus der Friedberger Landstraße in die Eschenheimer Anlage erhalten im Bereich des Zebrastreifen ein Stoppschild und es wird eine Haltelinie vor der Querung des Radstreifens markiert.

Eschenheimer Anlage 1-7

Lageplan A9 und A10

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. In Höhe der Bushaltestelle “Scheffeleck” endet die Trennung durch Leitbaken und der Radstreifen ist für den Busverkehr freigegeben.

Kreuzung Eckenheimer Landstraße / Scheffelstraße

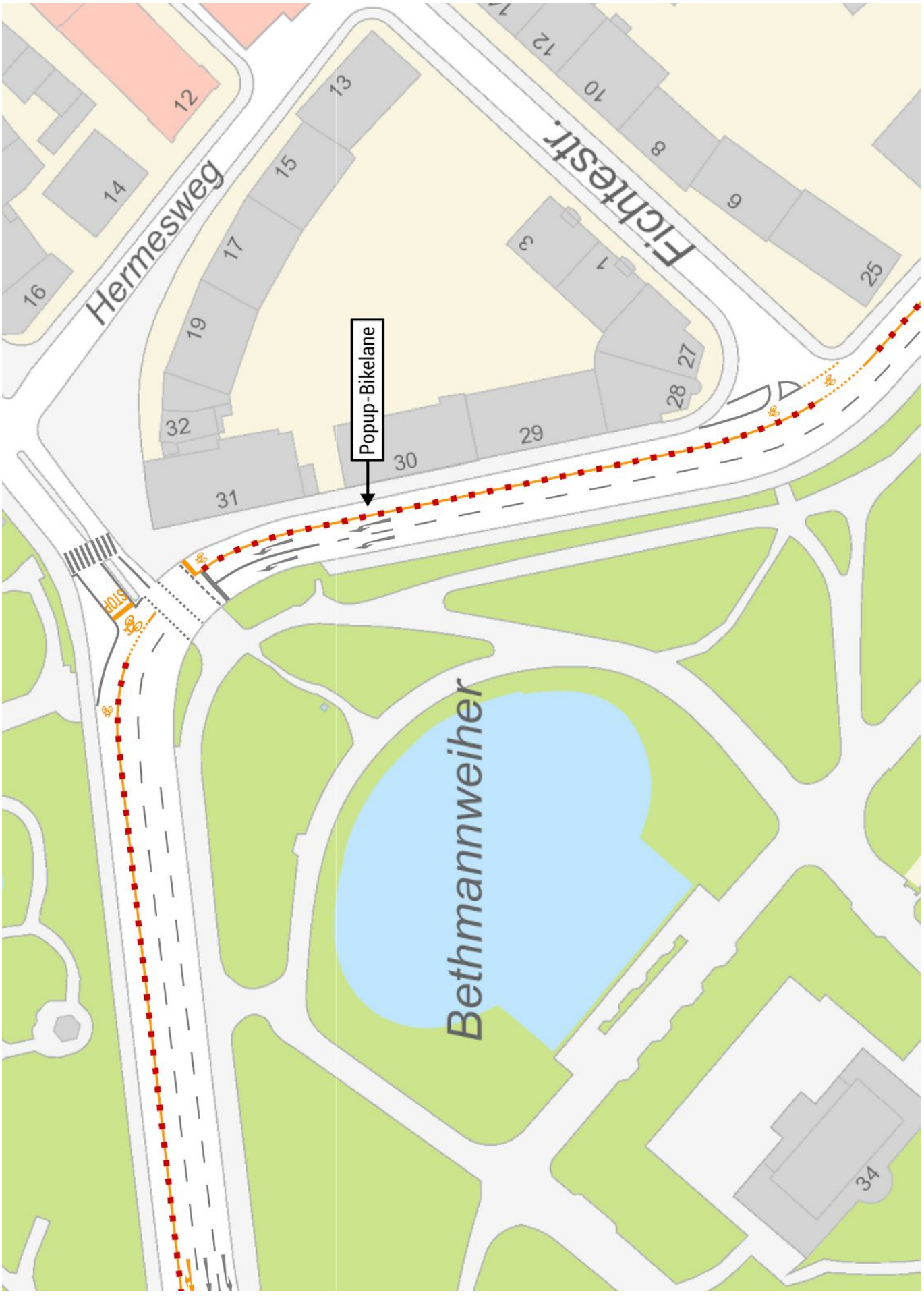
Lageplan A10

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der zweite Fahrstreifen von rechts zum Radstreifen. Auf dem rechten Fahrstreifen ist Rechtsabbiegen in die Scheffelstraße und Eckenheimer Landstraße möglich. Nach der Kreuzung wird der Radstreifen auf den rechten Fahrstreifen zurückgeführt. Die linken beiden Fahrstreifen werden im Kreuzungsbereich verschwenkt.

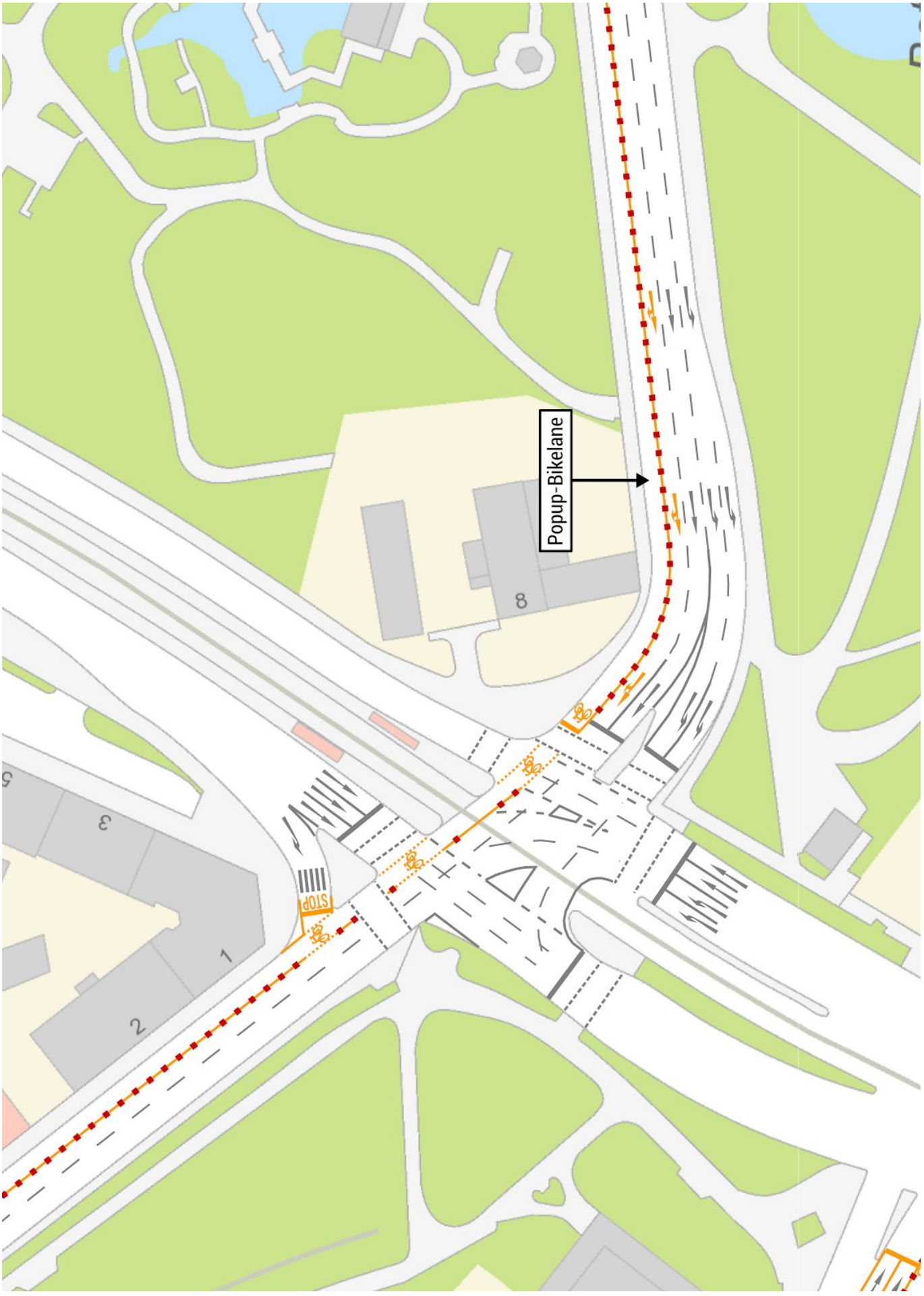
Eschenheimer Anlage 15-19

Lageplan A10 und A11

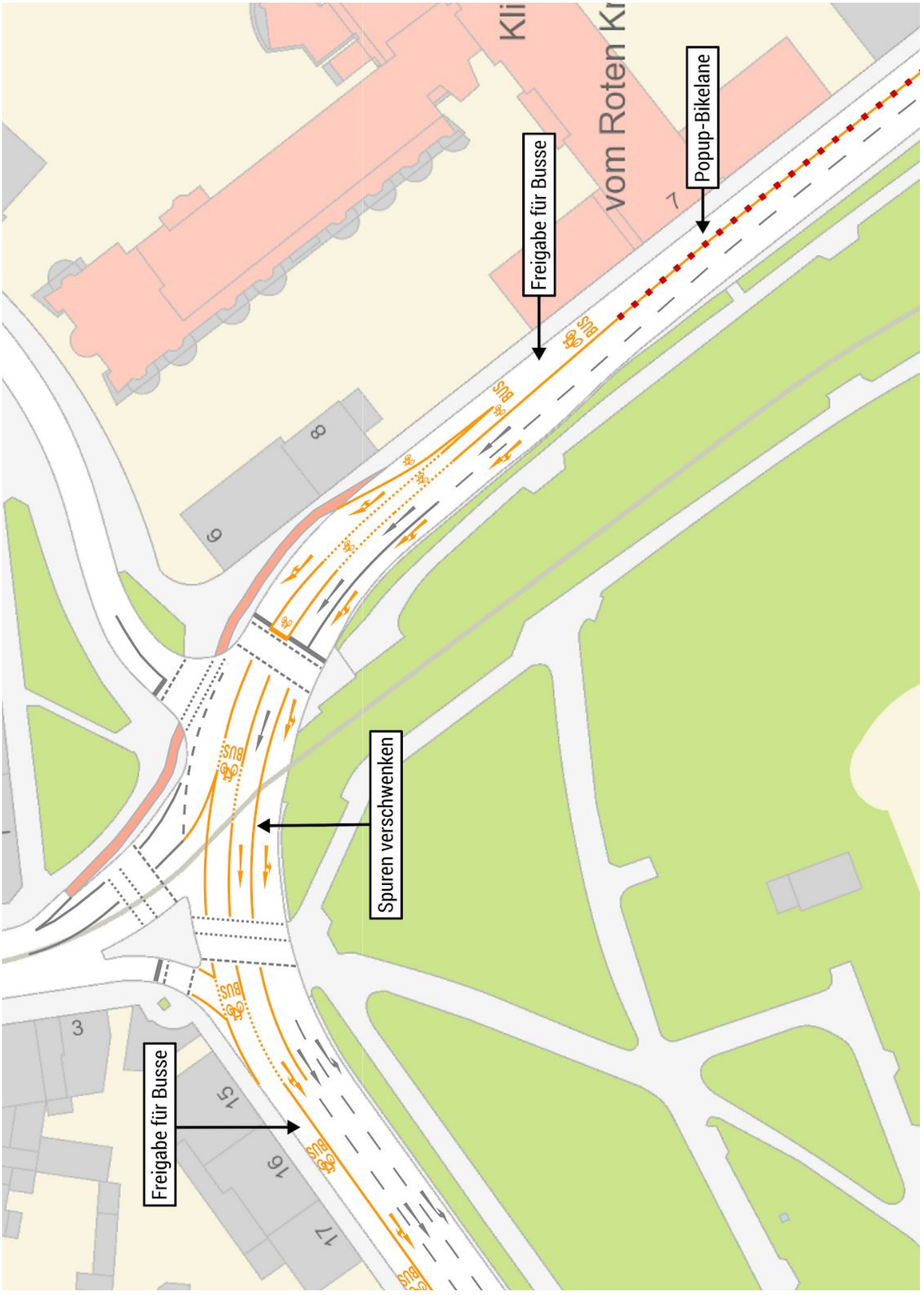
Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und für den Busverkehr freigegeben.


Hermesweg
Fichtestr.
Popup-Bikelane
Bethmannweiher
12
13
14
15
16
17
19
32
31
30
29
28
27
1
3
8
9
10
12
25
34
STOP

Lageplan A8



Lageplan A9



Lageplan A10

Kreuzung Petersstraße

Lageplan A11

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen (Rechtsabbieger und Geradeaus) zum Radstreifen. Auf dem zweiten Kfz-Fahrstreifen von rechts (Geradeaus) wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Sackgasse am Haus der Volksarbeit erlaubt. Die aus der Petersstraße kommenden Kfz-Fahrstreifen werden im Kreuzungsbereich so verschwenkt, dass diese in die verbleibenden Kfz-Fahrstreifen der Eschenheimer Anlage münden.

Eschenheimer Anlage 21-38

Lageplan A11, A12 und A13

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Bis zur Bushaltestelle “Unterweg” gibt es keine Trennung durch Leitbaken und der Radstreifen ist bis zum Unterweg für den Busverkehr freigegeben. An der Einmündung von Unterweg, Sternstraße und Blumenstraße werden die Leitbaken unterbrochen, so dass Kfz den Radstreifen passieren können.

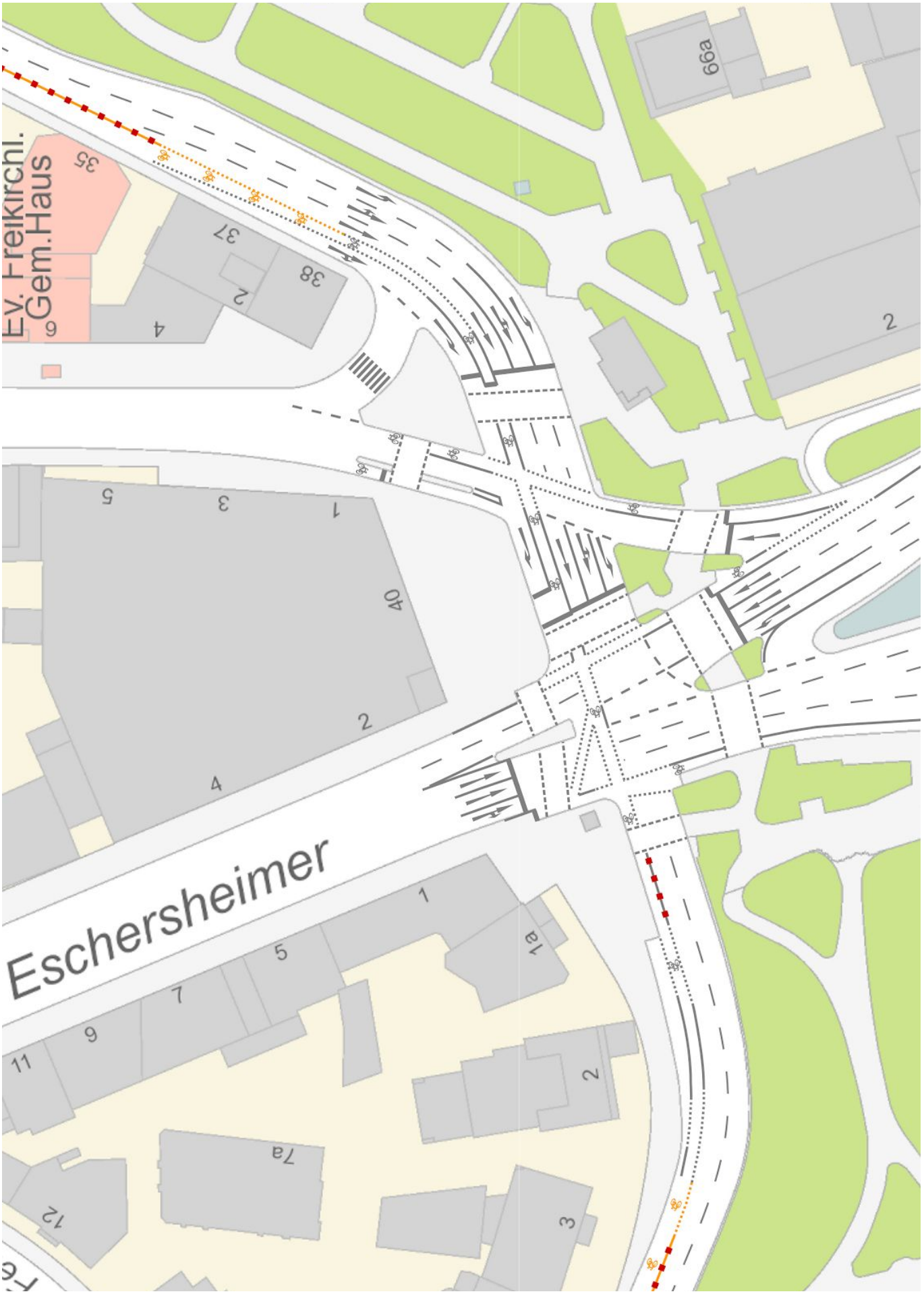
Kreuzung Eschersheimer Landstraße / Eschenheimer Tor

Lageplan A13

Es ist ein Radfahrstreifen vorhanden. Es sind keine Anpassungen erforderlich.

Lageplan A11

Lageplan A12



Lageplan A13

Bockenheimer Anlage 1-7

Lageplan A13 und A14

Es gibt zwei Kfz-Fahrstreifen und ein Kfz-Parkstreifen. Das Parken auf dem rechten Streifen wird durch Halteverbot aufgehoben. Anschließend wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

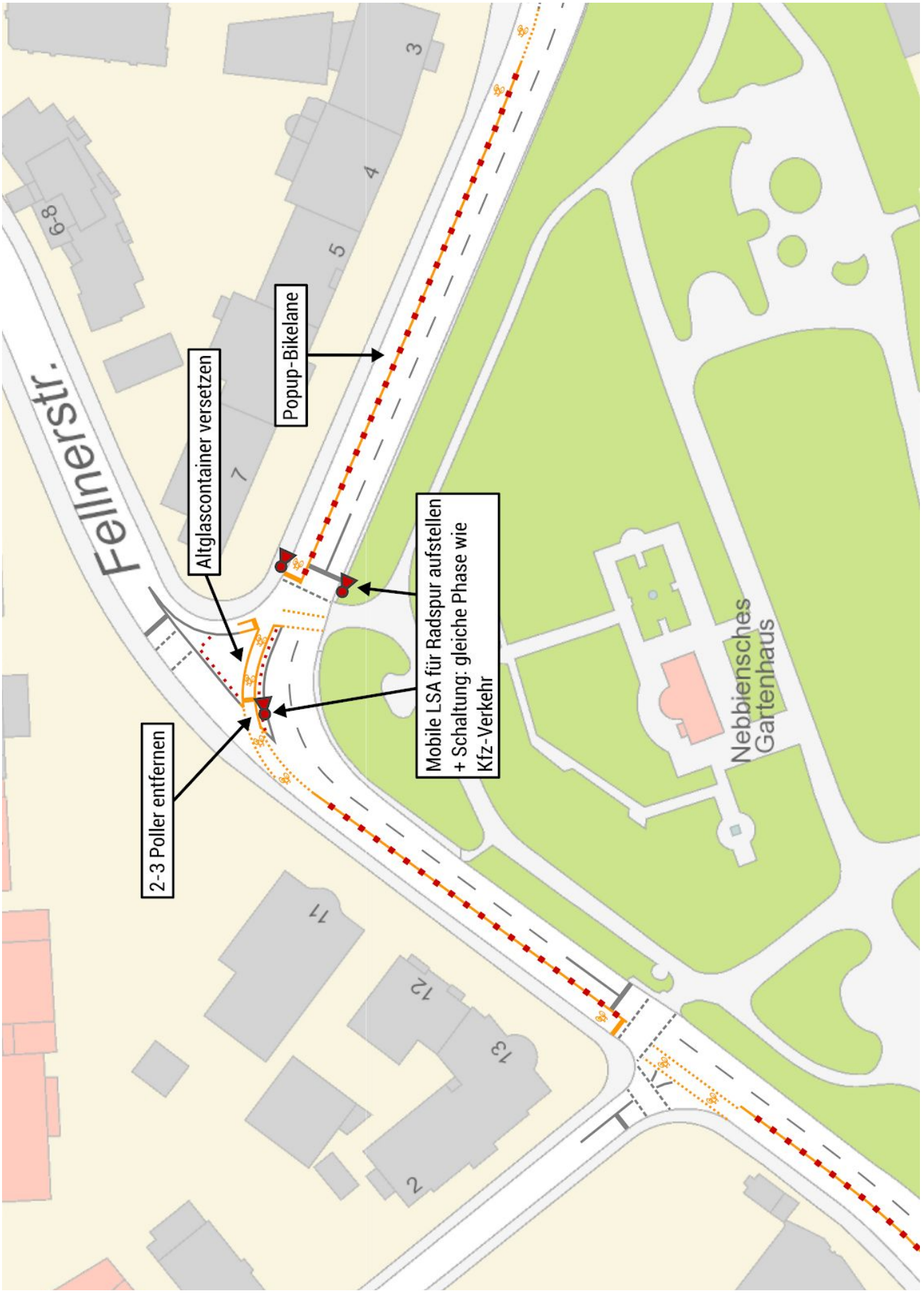
Besonderheit am Aktionstag:
Der Kfz-Parkstreifen ist im Rahmen der Aktion nicht nutzbar. Stattdessen wird der rechte Kfz-Fahrstreifen genutzt, auf dem auch Leitkegel aufgebaut werden.

Kreuzung Fellnerstraße

Lageplan A14

Der Radstreifen wird über die Verkehrsinsel geführt. Die Verkehrsinsel hat keine Bordsteinkante, sondern ist auf Fahrbahnniveau. Sie ist durch Poller geschützt. Für den Radstreifen sind 2-3 Poller im Bereich des Radstreifens zu entfernen. Die restlichen Poller dienen gleichzeitig zum Schutz des Radstreifens und können erhalten bleiben. Daher sind keine Leitbaken erforderlich. Der Altglascontainer auf der Verkehrsinsel wird so versetzt, dass er nicht auf dem Radstreifen steht (möglichst großer Abstand wegen Glasscherben).

Besonderheit am Aktionstag:
Die Verkehrsinsel ist im Rahmen der Aktion nicht nutzbar. Stattdessen wird der rechte Kfz-Fahrstreifen genutzt, auf dem auch Leitkegel aufgebaut werden.



Lageplan A14

Bockenheimer Anlage 11-38

Lageplan A15

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. An den Einmündungen der Straße Im Trutz Frankfurt und der Leerbachstraße werden die Leitbaken unterbrochen, so dass Kfz den Radstreifen passieren können.

Bockenheimer Anlage 38 /An der Welle

Lageplan A16

Nach der Ausfahrt der Tiefgarage Alte Oper werden die linken beiden Kfz-Fahrstreifen durch gelbe Markierungen nach links verschwenkt. Der Radstreifen wird ebenfalls nach links verschwenkt von dem rechten Fahrstreifen auf den zweiten Fahrstreifen von rechts.

Kreuzung Bockenheimer Anlage / Reuterweg

Lageplan A16

Die Anzahl der Kfz-Linksabbieger-Fahrstreifen wird von drei auf zwei reduziert. Auf dem rechten Kfz-Linksabbieger-Fahrstreifen wird ein Radstreifen markiert. Die Haltelinie für Kfz wird vorgezogen. Auf dem Kfz-Rechtsabbieger-Fahrstreifen wird eine Aufstellfläche für Rad-Rechtsabbieger angelegt.

Im Kreuzungsbereich mündet der Popup-Radstreifen in den vorhandenen Radfahrstreifen aus dem Reuterweg kommend.

Bockenheimer Anlage 46 bis Taunusanlage 14

Lageplan A16 und A17

Es ist ein Radfahrstreifen vorhanden. Es sind keine Anpassungen erforderlich.

Lageplan A15

Lageplan A16

Lageplan A17

Kreuzung Guiollettstraße / Junghofstraße

Lageplan A18

Die beiden Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen vor der Kreuzung werden bisher nach der Kreuzung auf dem 1. und 2. Fahrstreifen von rechts fortgesetzt. Da der rechte Fahrstreifen nach der Kreuzung als Radstreifen dient, werden die beiden Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen im Kreuzungsbereich durch eine gelbe Markierung auf den 2. und 3. Fahrstreifen von rechts verschwenkt.

Taunusanlage 12 und Kreuzung Mainzer Landstraße

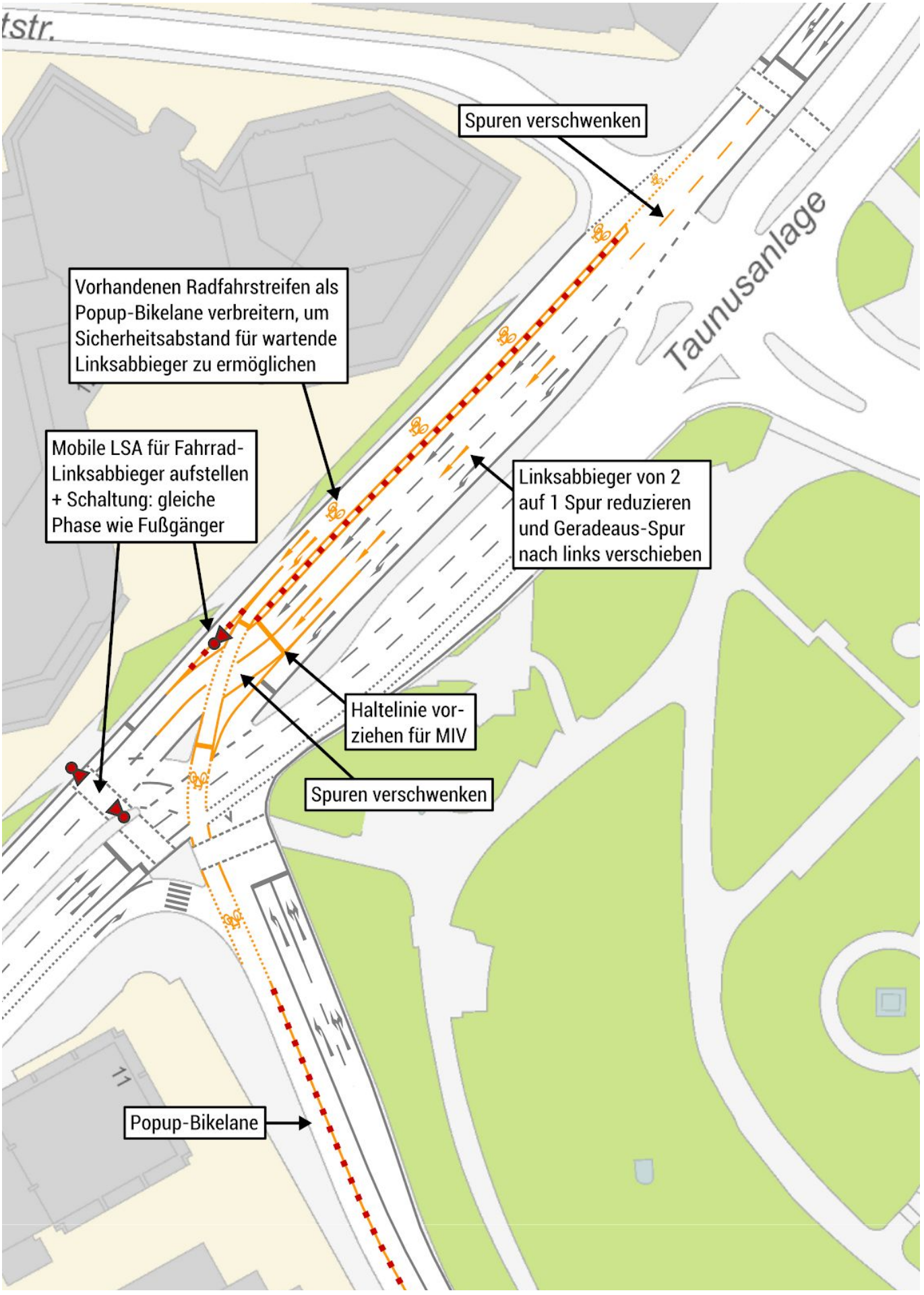
Lageplan A18

Von den vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Der vorhandene Radfahrstreifen wird dadurch verbreitert. Dies ist erforderlich, weil die LSA getrennte Phasen für Geradeausfahrer und Linksabbieger hat und der wartende und fahrende Radverkehr somit den erforderlichen Abstand zueinander einhalten kann. Es wird ein Kfz-Linksabbieger-Fahrstreifen durch ein Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen ersetzt. Somit gibt es vor der Kreuzung zwei Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen und ein Kfz-Linksabbieger-Fahrstreifen. Der wegfallende zweite Kfz-Linksabbieger-Fahrstreifen ist entbehrlich, da nach der Kreuzung nur ein Kfz-Fahrstreifen zur Verfügung steht.

Die Haltelinie der Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen wird soweit zurückgezogen, dass Rad-Linksabbieger die Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen vor der baulichen Dreiecksinsel im Kreuzungsbereich queren können. Für Rad-Linksabbieger wird eine mobile LSA aufgestellt, die gleichgeschaltet ist mit der Phase der Fußgängerampel über die Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen. Somit gibt es keine Konflikte zwischen Rad-Linksabbiegern und Kfz-Geradeaus-Verkehr. Die LSA für Kfz-Linksabbieger beginnt zum gleichen Zeitpunkt, hat jedoch eine kürzere Räumzeit. Somit kann der linksabbiegende Radverkehr die Kreuzung in einem Zug queren. Langsame Radfahrende halten an der LSA für Kfz-Linksabbieger und benötigen ggf. eine zweite Phase.

Nach der Kreuzung wird der Radstreifen auf dem rechten von zwei Fahrstreifen fortgesetzt.

Besonderheit am Aktionstag (siehe auch Abbildung 10):
Die vorgezogene Haltelinie wird durch eine temporäre Sperrung simuliert. Dazu wird bereits die vorherige Kreuzung Guiollettstraße / Junghofstraße durch die Polizei voll gesperrt (auch der Geradeausverkehr).



Lageplan A18

Taunusanlage 11-1

Lageplan A19

Von zwei Kfz-Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süd wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. An den Einmündungen der Marienstraße und Niddastraße werden die Leitbaken unterbrochen, so dass Kfz den Radstreife passieren können.

Der Kfz-Fahrstreifen in Fahrtrichtung Nord bleibt unverändert.

Dass eine Verengung von zwei auf ein Kfz-Fahrstreifen die Leistungsfähigkeit des Anlagenrings nicht einschränkt, zeigte bereits die Baustelle des Marienturms (Taunusanlage 9-10), während der von 2015 bis 2019 über vier Jahre nur ein Fahrstreifen zur Verfügung stand.

Lageplan A19

Kreuzung Taunusstraße / Taunustor

Lageplan A20

Von zwei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Auf dem verbleibenden Kfz-Fahrstreifen (Geradeaus) wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Taunusstraße erlaubt.

Gallusanlage 8-7

Lageplan A20

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. An der Einmündung der Neckarstraße werden die Leitbaken unterbrochen, so dass Kfz den Radstreifen passieren können.

Kreuzung Kaiserstraße

Lageplan A20

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Auf dem zweiten Kfz-Fahrstreifen von rechts (Geradeaus) wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Kaiserstraße erlaubt.

Gallusanlage 2

Lageplan A20

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

Lageplan A20

Kreuzung Münchner Str. / Gutleutstr. / Willy-Brandt-Platz

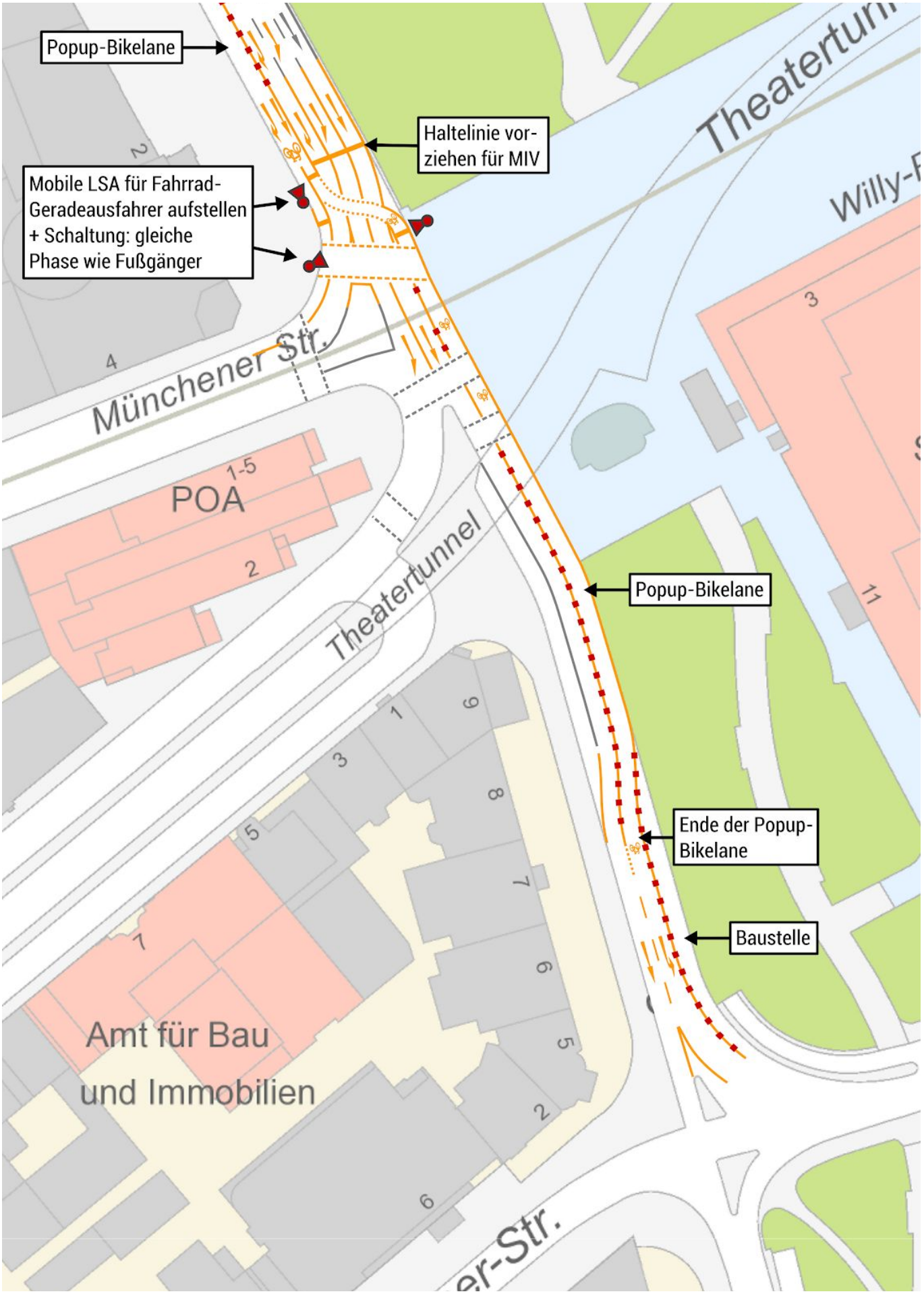
Lageplan A21

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Die Kfz-Rechtsabbieger in die Münchner Straße und die Kfz-Rechtsabbieger in die Gutleutstraße werden jeweils ein Fahrstreifen nach links verschoben und im Kreuzungsbereich durch gelbe Markierungen verschwenkt. Der Kfz-Geradeaus-Verkehr in die Untermainanlage reduziert sich von zwei Fahrstreifen auf ein Fahrstreifen.

Der Radstreifen wird nach der Kreuzung in der Untermainanlage auf dem linken Kfz-Fahrstreifen fortgesetzt. Dazu wird die Haltelinie der Kfz-Fahrstreifen soweit zurückgezogen, dass der Radverkehr die Kfz-Fahrstreifen vor dem Willy-Brandt-Platz queren kann. Für den Rad-Geradeaus-Verkehr wird eine mobile LSA aufgestellt, die gleichgeschaltet ist mit der Phase der Fußgängerampel über die Kfz-Geradeaus-Fahrstreifen. Somit gibt es keine Konflikte zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr.

Vorteil für den Radverkehr ist, dass dieser einfacher auf den Willy-Brandt-Platz kommt und auch über den Platz den Weg fortsetzen kann, da im weiteren Verlauf bis zum Mainufer keine zufriedenstellende temporäre Radinfrastruktur mit einfachen Mitteln realisierbar ist. Der Willy-Brandt-Platz bietet durch seine Größe ausreichend Platz um Abstand von zu Fuß Gehenden zu halten.

Besonderheit am Aktionstag (siehe auch Abbildung 11):
Die vorgezogene Haltelinie wird durch eine temporäre Sperrung simuliert. Dazu werden alle drei verbleibenden Fahrstreifen durch die Polizei gesperrt.



Lageplan A21

Untermainanlage und Hofstraße

Lageplan A21 und A22

Von zwei Kfz-Fahrstreifen wird der linke Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Der Radstreifen endet vor der Kreuzung Wilhelm-Leuschner-Straße / Hofstraße und geht in den Kfz-Linksabbieger-Fahrstreifen über. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und Baustellen in diesem Bereich ist eine Fortführung nicht möglich. Eine erneuter Beginn des Radstreifens ist zwischen Hofstraße und Untermainkai möglich.

Untermainbrücke

Lageplan A22

Von vier Kfz-Fahrstreifen werden die äußeren Fahrstreifen zu Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Im Kreuzungsbereich werden die Radstreifen gelb markiert.

Lageplan A22

Lagepläne Cityring

Neue Mainzer Straße 2-20

Lageplan C1

Es ist ein Radfahrstreifen vorhanden. Es sind keine Anpassungen erforderlich.

Kreuzung Weißfrauen- / Friedensstraße / Willy-Brandt-Platz

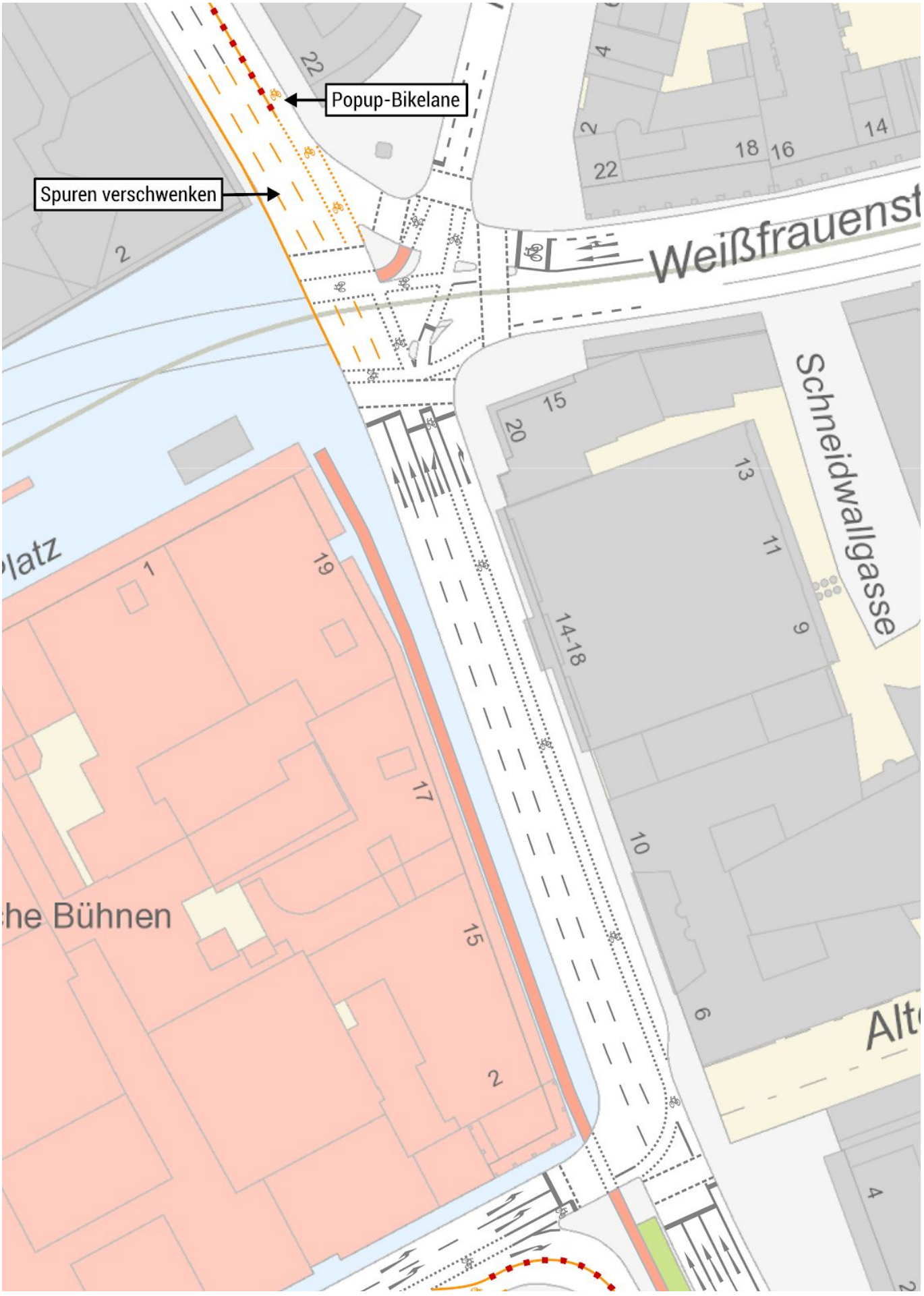
Lageplan C1

Es ist ein Radfahrstreifen vorhanden. Es sind keine Anpassungen erforderlich. Die drei Fahrstreifen vor der Kreuzung werden im Kreuzungsbereich so verschwenkt, dass diese in die drei verbleibenden Fahrstreifen nach dem Kreuzungsbereich münden (aktuell beginnt auf der linken Seite ein neuer Fahrstreifen).

Neue Mainzer Straße 22-26

Lageplan C1 und C2

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.


Popup-Bikelane
Spuren verschwenken
Weißfrauenst
Schneidwallgasse
Platz
he Bühnen
Alt
22
2
4
18
16
14
15
20
13
11
9
14-18
1
19
17
10
6
15
2
4

Lageplan C1

Kreuzung Kaiserstraße

Lageplan C2

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Der zweite Kfz-Fahrstreifen von rechts (Geradeaus) wird zum Rechtsabbieger-Fahrstreifen.

Neue Mainzer Straße 28-38

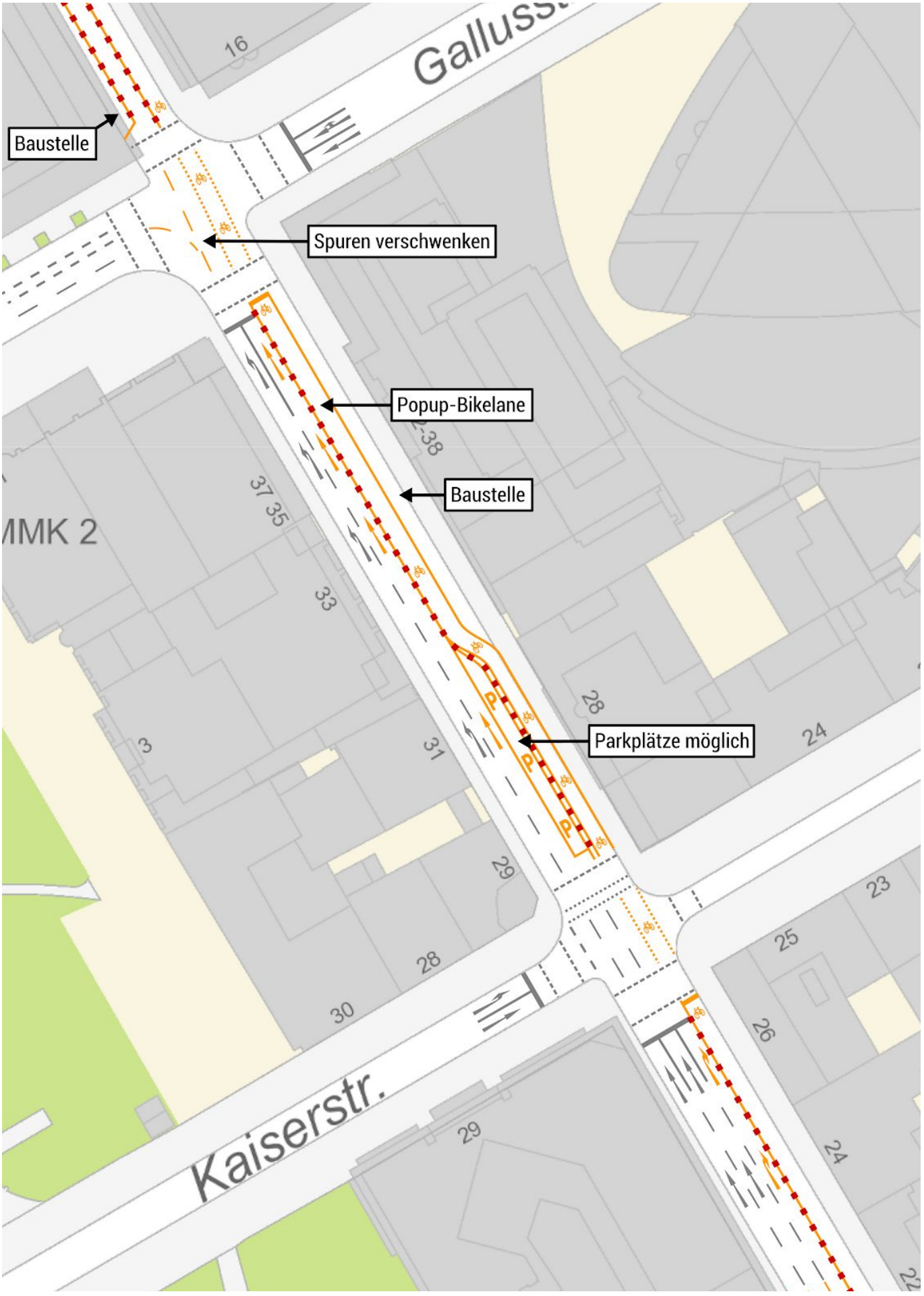
Lageplan C2

Von vier Kfz-Fahrstreifen ist auf dem rechten Fahrstreifen eine Baustelle. Der zweite Fahrstreifen von rechts wird zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Vor der Baustelle sind auf diesem Streifen Parkplätze möglich. Der Radstreifen verläuft bis zur Baustelle auf dem rechten Fahrstreifen.

Kreuzung Große Gallusstraße / Taunustor

Lageplan C2

Von vier Kfz-Fahrstreifen ist auf dem rechten Fahrstreifen eine Baustelle. Der zweite Fahrstreifen von rechts wird zum Radstreifen. Der zweite Fahrstreifen von links wird zum Geradeaus-Fahrstreifen. Der linke Fahrstreifen bleibt Linksabbieger-Fahrstreifen.


Baustelle
Spuren verschwenken
Popup-Bikelane
Baustelle
Parkplätze möglich
Kaiserstr.
MMK 2

Lageplan C2

Neue Mainzer Straße 46-68

Lageplan C3

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

Kreuzung Junghofstraße

Lageplan C4

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Auf dem mittleren Fahrstreifen wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Junghofstraße erlaubt. Auf dem linken Fahrstreifen wird zusätzlich zum Linksabbiegen das Geradeausfahren in die Neue Mainzer Straße erlaubt.

Neue Mainzer Straße 72-84

Lageplan C4

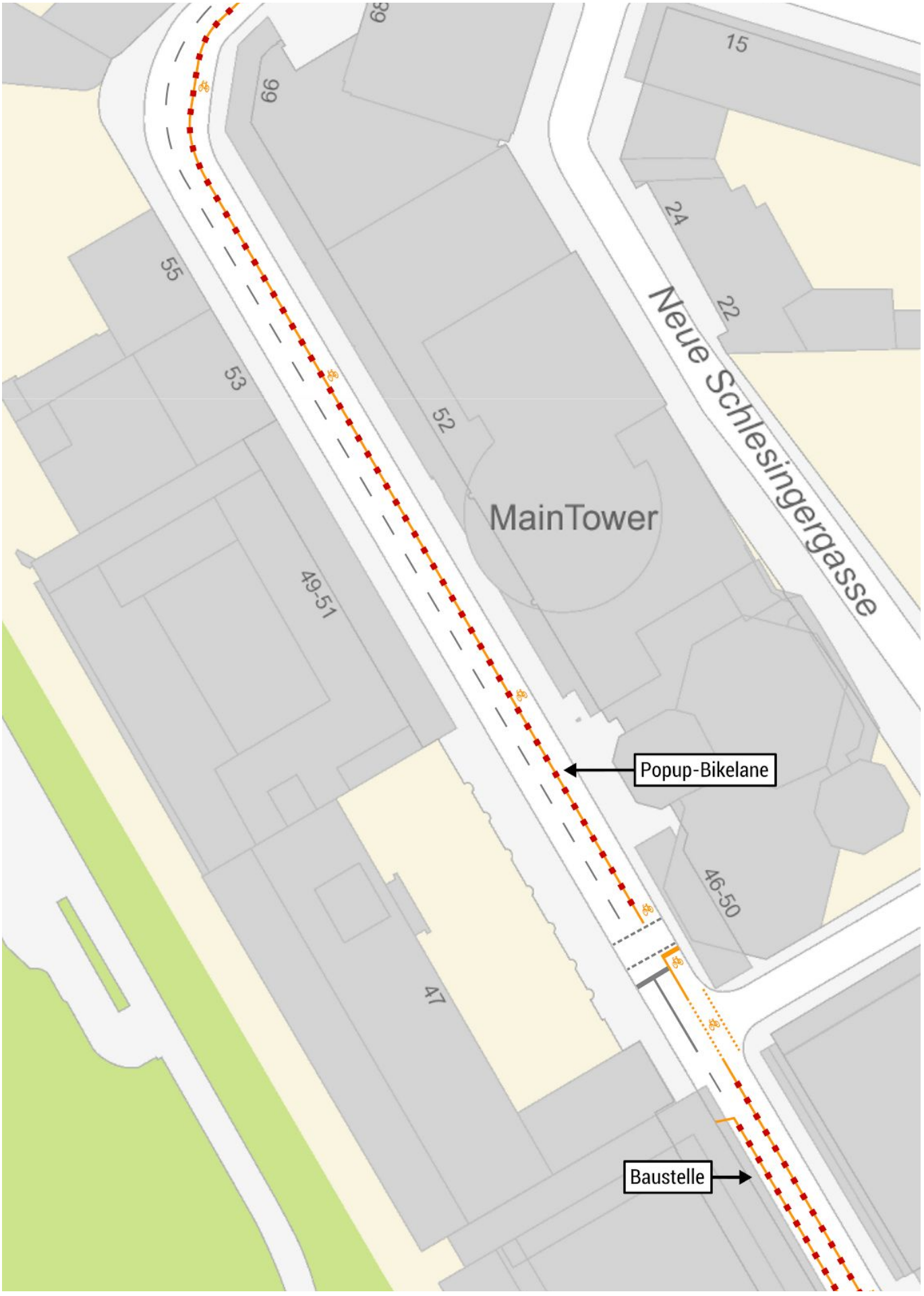
Es gibt zwei Kfz-Fahrstreifen und ein Kfz-Parkstreifen (links). Das Parken auf dem linken Streifen wird durch Halteverbot aufgehoben. Anschließend wird der linke Parkstreifen zum Kfz-Fahrstreifen. Der rechte Fahrstreifen wird zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Im Bereich der Baustelle auf dem rechten Fahrstreifen werden die beiden Fahrstreifen zu einem Fahrstreifen zusammengeführt. Der Radstreifen wird auf den mittleren Streifen verschwenkt.

Durch häufiges Falschparken auf dem linken Fahrstreifen gibt es bereits jetzt effektiv eine einspurige Engstelle im Bereich der Baustelle. Außerdem war der Straßenabschnitt während vergangenen Baustellen in der Hochstraße in den Vorjahren bereits mehrfach einspurig. Daher ist durch eine Reduktion auf ein Kfz-Fahrstreifen in diesem Bereich keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Cityrings zu erwarten.

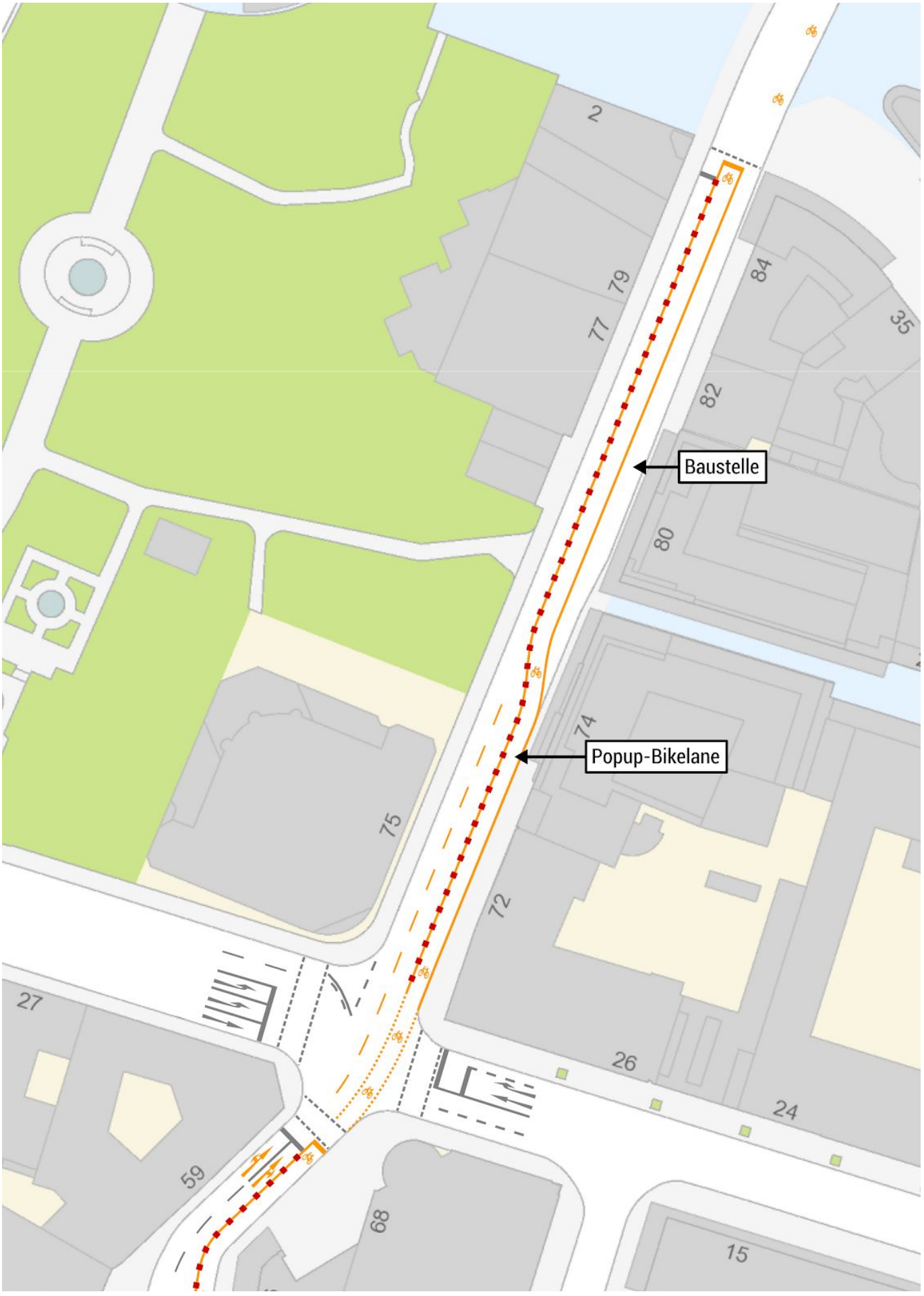
Hochstraße 53-45

Lageplan C5

Es gibt zwei Kfz-Fahrstreifen und ein Kfz-Parkstreifen (links). Das Parken auf dem linken Streifen wird durch Halteverbot aufgehoben. Anschließend wird der linke Streifen zum Kfz-Fahrstreifen. Der rechte Fahrstreifen wird zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.


15
99
24
55
22
Neue Schlesingergasse
53
52
MainTower
49-51
Popup-Bikelane
46-50
47
Baustelle

Lageplan C3


Baustelle
Popup-Bikelane
2
79
77
84
35
82
80
74
75
72
27
26
24
59
68
15

Lageplan C4

Parkplätze möglich
Popup-Bikelane
Kaiserhofstr.
Kl.Hochstr.

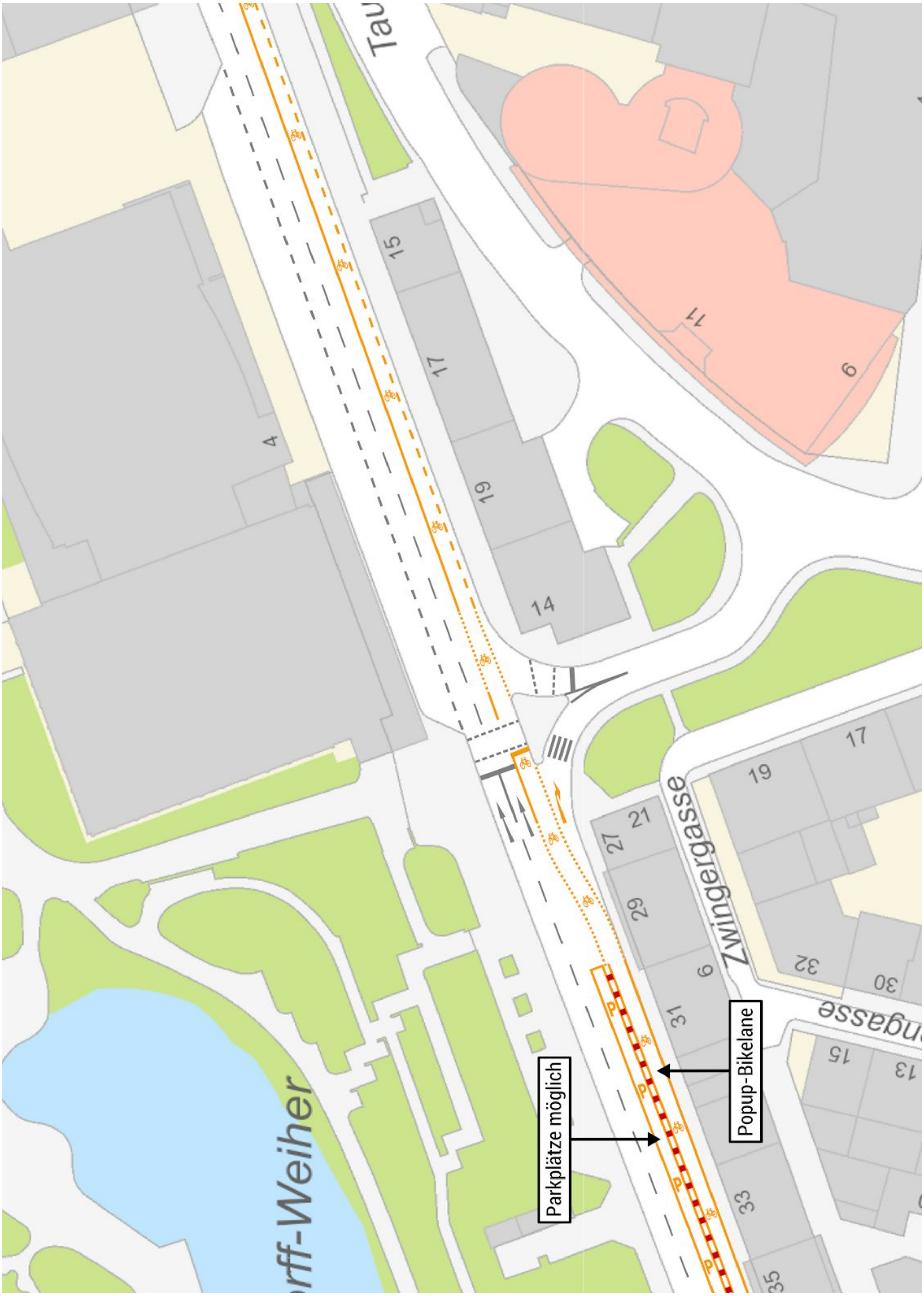
Lageplan C5

Hochstraße 43-27

Lageplan C5 und C6

Es gibt zwei Kfz-Fahrstreifen und zwei Kfz-Parkstreifen (beidseitig). Das Parken auf dem linken Fahrstreifen wird durch Halteverbot aufgehoben. Anschließend wird der linke Fahrstreifen zum Kfz-Fahrstreifen. Der rechte Fahrstreifen wird zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Auf dem zweiten Fahrstreifen von rechts kann Parken ermöglicht werden, so dass die linken beiden Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr verbleiben. Es ist auf eine mindestens 1,00 m breite Dooringzone zwischen Parkplätzen und Radstreifen zu achten!

Besonderheit am Aktionstag:
Der Kfz-Parkstreifen ist im Rahmen der Aktion nicht nutzbar. Stattdessen wird der rechte Kfz-Fahrstreifen genutzt, auf dem auch Leitkegel aufgebaut werden.



Lageplan C6

Hochstraße 19-15

Lageplan C6 und C7

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Der Radstreifen wird nicht durch Leitbaken getrennt, damit die baulich eingefassten Parkplätze am rechten Fahrbahnrand nutzbar bleiben.

Kreuzung Taubenstr. / Gr. Eschenheimer Str. / Esch. Tor

Lageplan C7

Die Markierung des vorhandenen Radfahrstreifens ist hier kaum noch erkennbar. Von fünf Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen.

Bleichstraße 61-45

Lageplan C7 und C8

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

Bleichstraße 33-17

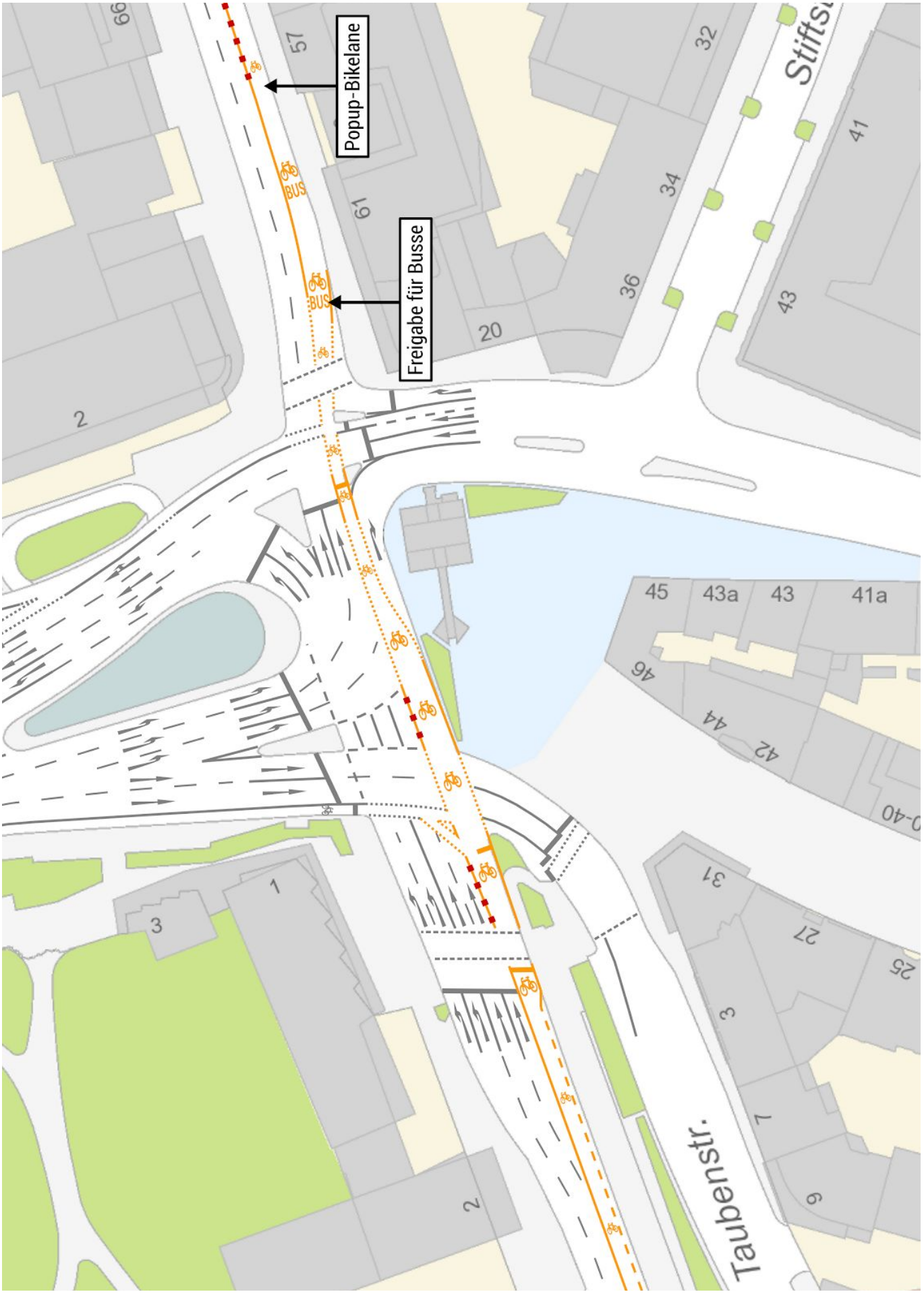
Lageplan C8 und C9

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Der Radstreifen wird nicht durch Leitbaken getrennt, damit die baulich eingefassten Parkplätze am rechten Fahrbahnrand nutzbar bleiben.

Kreuzung Alte Gasse / Petersstraße

Lageplan C9

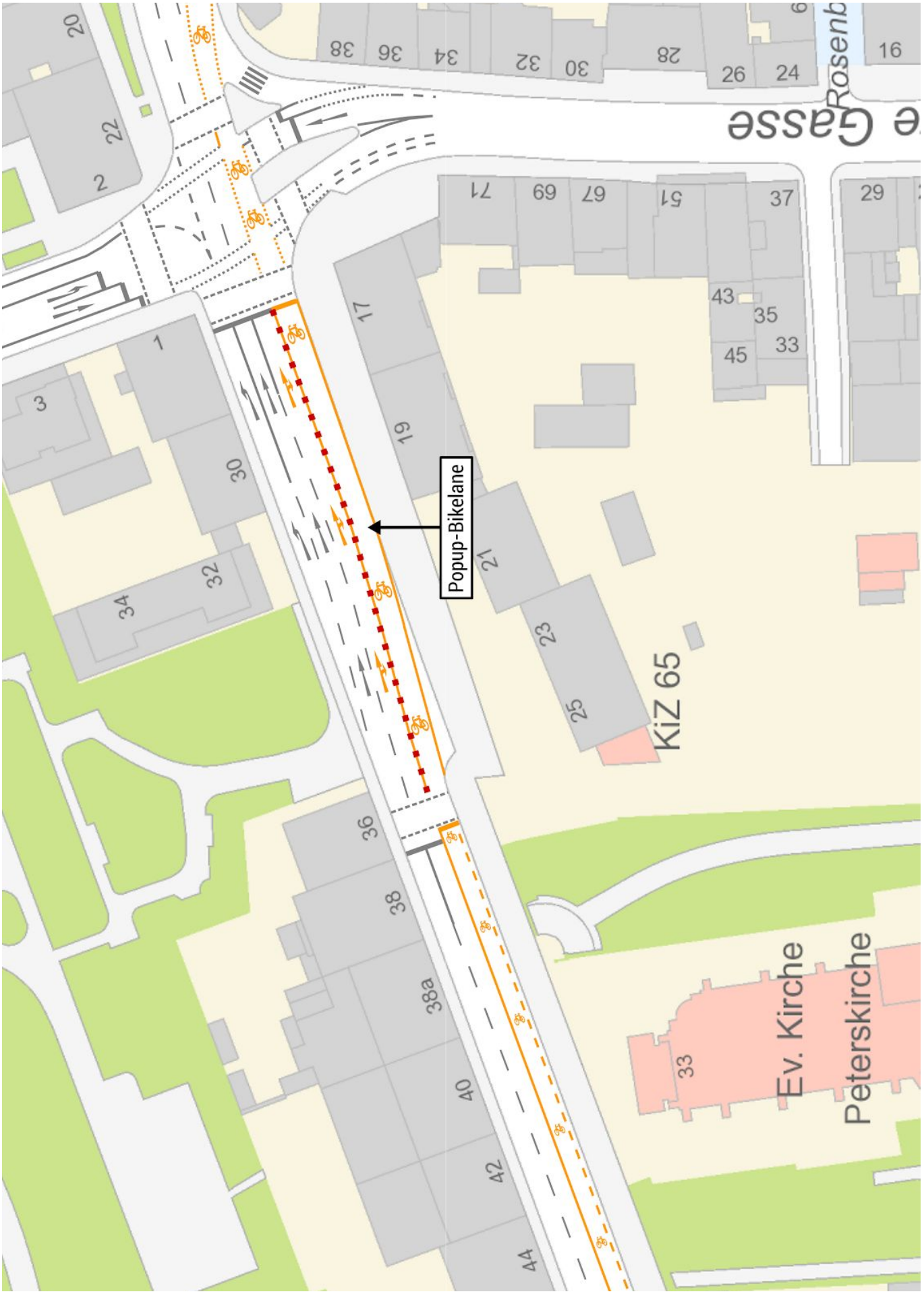
Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen.



Lageplan C7

Brönnerstr.
rögerstr.
Amtsanwalt-
schaft
Katzer
Main Schule
Popup-Bikelane
44
46
48
50
50a
52-56
2
4
34
32
30
28
26
24
25
23
21
45
16
18
1a
1
3
5
7
60
62
64
66
66a
55
57

Lageplan C8


Popup-Bikelane
KiZ 65
Ev. Kirche
Peterskirche
Rosenb
e Gasse

Lageplan C9

Bleichstraße 11-1

Lageplan C10

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

Kreuzung Konrad-Adenauer-Straße / Friedberger Tor

Lageplan C10

Von sieben Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Geradeaus-Fahrstreifen zum Radstreifen. Die beiden Rechtsabbieger-Fahrstreifen werden nicht benötigt, da die Konrad-Adenauer-Straße anschließend seit Frühjahr 2020 einspurig ist. Daher kann der rechte Rechtsabbieger-Fahrstreifen ebenfalls zum Radstreifen werden. Vor der Kreuzung gibt es eine Weiche zur Verzweigung der beiden Radstreifen.

Lageplan C10

Seilerstraße 29-27

Lageplan C11

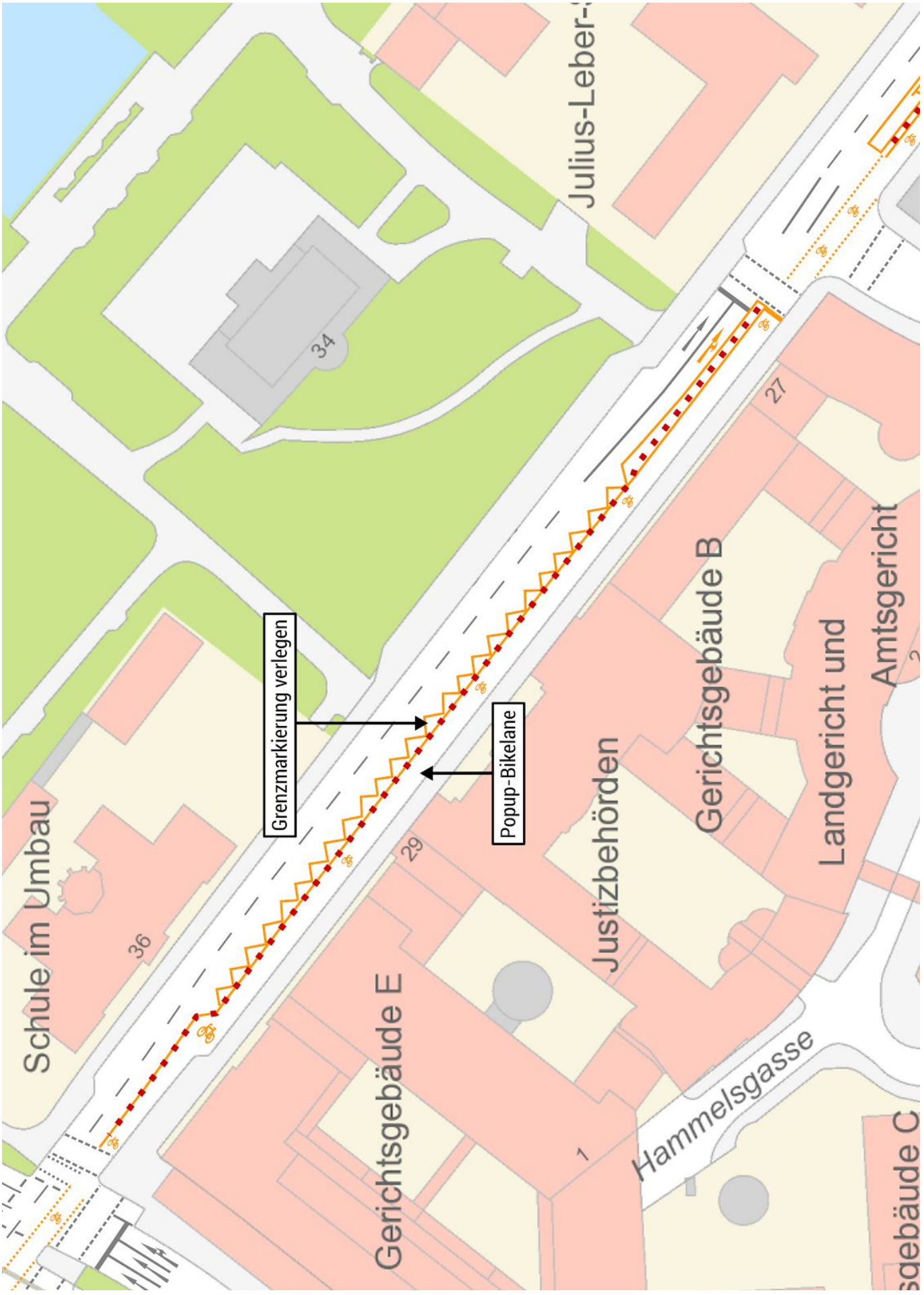
Es gibt drei Kfz-Fahrstreifen und ein Streifen, der mit einer Grenzmarkierung (Zick-Zack-Linie) markiert ist. In diesem Bereich in Höhe der Gerichtsgebäude besteht Halteverbot. Die Grenzmarkierung wird auf dem rechten Fahrstreifen eingerichtet. Stattdessen wird der Streifen am rechten Fahrbahnrand zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

Besonderheit am Aktionstag:
Der Streifen mit der Grenzmarkierung soll im Rahmen der Aktion nicht genutzt werden. Stattdessen wird der rechte Kfz-Fahrstreifen genutzt, auf dem auch Leitkegel aufgebaut werden.

Kreuzung Klapperfeldstraße

Lageplan C11

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Auf dem mittleren Fahrstreifen wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Klapperfeldstraße erlaubt. Der kurze vorhandene Radfahrstreifen im Kreuzungsbereich wird durch gelbe Markierung verbreitert.



Lageplan C11

Seilerstraße 25-7

Lageplan C12

Es gibt drei Kfz-Fahrstreifen und ein Kfz-Parkstreifen (rechts). Das Parken auf dem rechten Streifen wird durch Halteverbot aufgehoben. Anschließend wird der rechte Streifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Auf dem zweiten Streifen von rechts kann Parken ermöglicht werden, so dass die linken beiden Fahrstreifen für den fließenden Kfz-Verkehr verbleiben. Es ist auf eine mindestens 1,00 m breite Dooringzone zwischen Parkplätzen und Radstreifen zu achten!

Besonderheit am Aktionstag:
Der Kfz-Parkstreifen ist im Rahmen der Aktion nicht nutzbar. Stattdessen wird der rechte Kfz-Fahrstreifen genutzt, auf dem auch Leitkegel aufgebaut werden.

Kreuzung Zeil

Lageplan C13

Von vier Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Auf dem zweiten Fahrstreifen von rechts (Geradeaus) wird zusätzlich das Rechtsabbiegen zur Zeil erlaubt. Im Kreuzungsbereich werden die verbleibenden beiden Geradeaus-Fahrstreifen mit gelben Markierungen verschwenkt.

Lange Straße 69-55

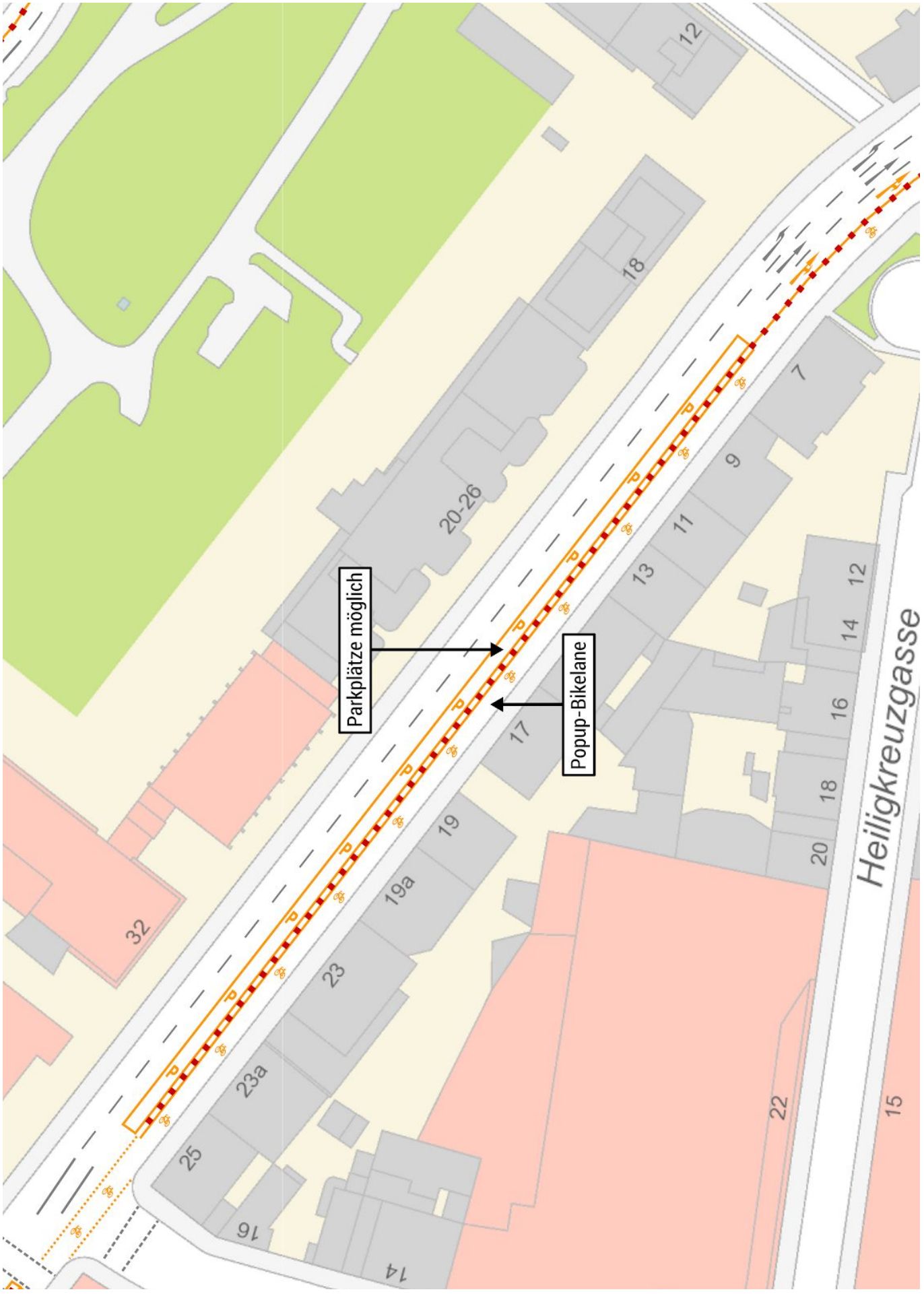
Lageplan C13 und C14

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt.

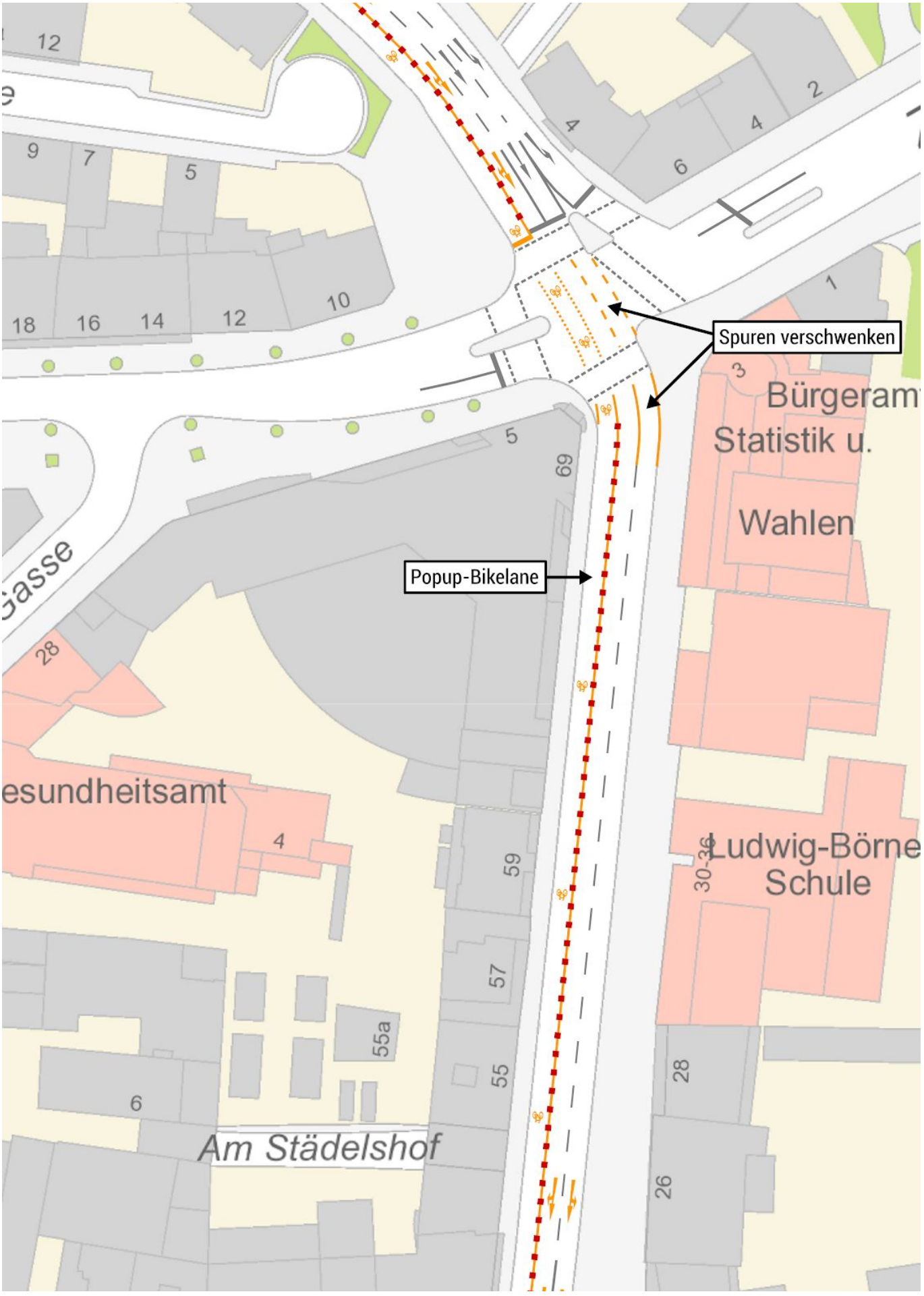
Kreuzung Battonn- / Allerheiligenstraße / Allerheiligentor

Lageplan C14

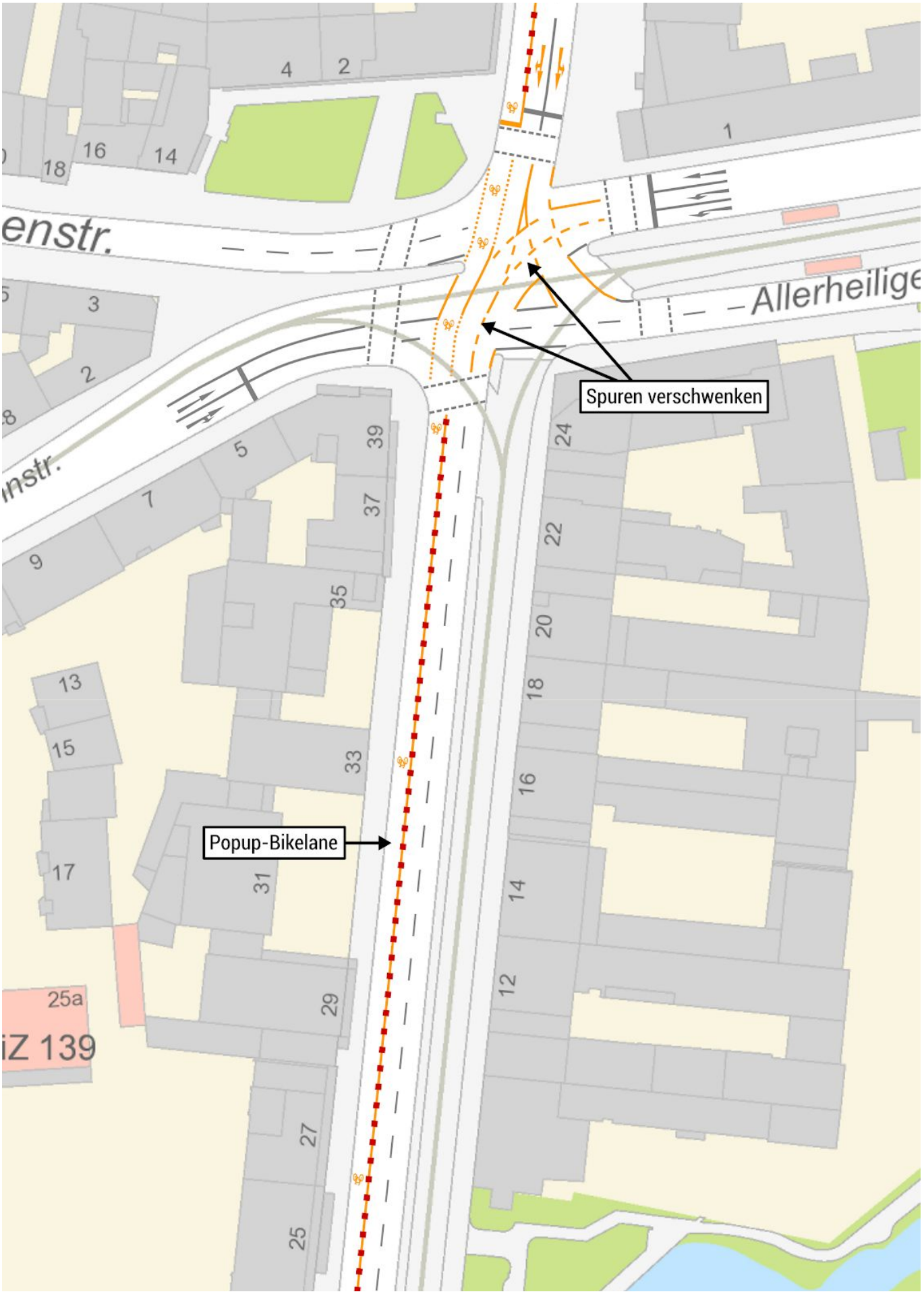
Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Auf dem mittleren Fahrstreifen von rechts (Geradeaus) wird zusätzlich das Rechtsabbiegen in die Allerheiligenstraße erlaubt. Auf dem linken Fahrstreifen wird zusätzlich das Geradeausfahren in die Lange Straße erlaubt. Im Kreuzungsbereich werden die Fahrstreifen entsprechend mit gelben Markierungen verschwenkt.



Lageplan C12



Lageplan C13



Lageplan C14

Lange Straße 39-3

Lageplan C14, C15 und C16

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. Die baulich eingefassten Parkplätze werden aufgehoben, da der Gehweg in diesem Bereich sehr schmal ist und es einige Geschäfte gibt. Der freiwerdende Platz kommt dem Fußverkehr zugute.

Im letzten Abschnitt ab Fischerfeldstraße ist der Fahrbahnquerschnitt mit 10 m sehr breit. Es werden drei reduzierte Fahrstreifen je 2,50 m eingerichtet. Der Radstreifen wird auch auf 2,50 m verengt. Damit wird die Leistungsfähigkeit der folgenden Kreuzung nicht eingeschränkt.

Kreuzung Schöne Aussicht

Lageplan C16

Es ist ein Radfahrstreifen vorhanden. Es sind keine Anpassungen erforderlich.

Ignatz-Bubis-Brücke

Lageplan C16 und C17

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen und durch Leitbaken getrennt. In der Kurve am Nordufer werden die verbleibenden zwei Kfz-Fahrstreifen so verschwenkt, dass keine Konflikte mit dem Radverkehr entstehen.

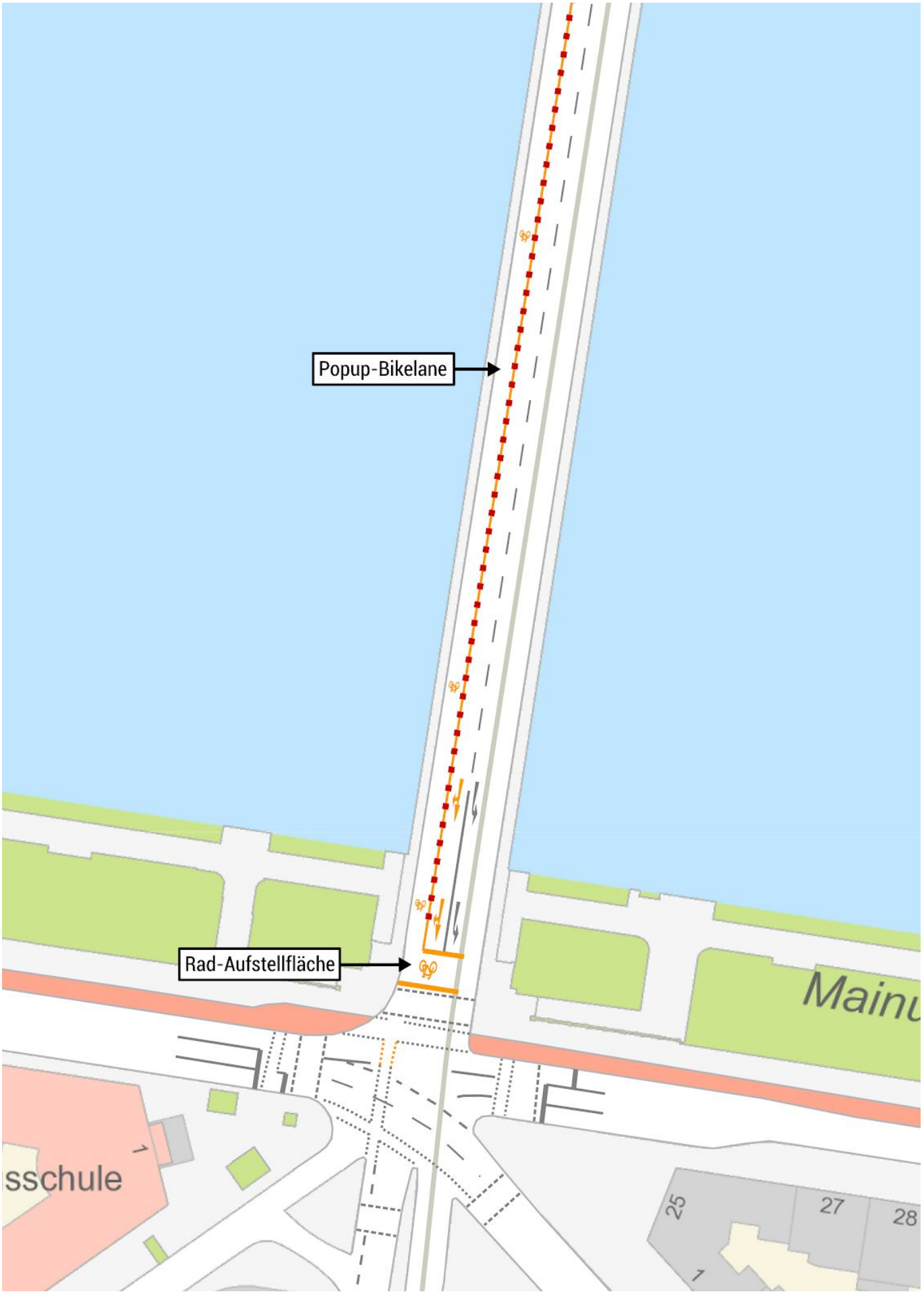
Kreuzung Deutschherrnufer

Lageplan C17

Von drei Kfz-Fahrstreifen wird der rechte Fahrstreifen zum Radstreifen. Der Radstreifen mündet im Kreuzungsbereich in den vorhandenen Schutzstreifen der Dreieichstraße. Es wird vor der Kfz-Haltelinie eine Fahrrad-Aufstellfläche eingerichtet, um dem Radverkehr auch das Linksabbiegen in die Seehofstraße zu ermöglichen.

Lageplan C15

Lageplan C16



Lageplan C17

Impressum

Literaturverzeichnis

1. Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin 2020
2. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, FGSV 2012
3. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, FGSV 2010

Abbildungsverzeichnis

Titelbild	Hegerfeld, A., (2020): Eigene Fotografie
Abb. 1, 4, 14	Hedderich, T., (2020): Eigene Darstellung Kartengrundlage: OpenStreetMap, Lizenz: Open Database License (ODbL)
Abb. 2, 3, 9-13, 15	Hedderich, T., (2020): Eigene Darstellung Kartengrundlage / Luftbild: Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main
Abb. 5-8	Hedderich, T., (2020): Eigene Darstellung
Lagepläne	Hedderich, T., (2020): Eigene Darstellung Kartengrundlage: Stadtvermessungsamt Frankfurt am Main

Verfasser

RADENTSCHEID
FRANKFURT AM MAIN

mail@radentscheid-frankfurt.de
www.radentscheid-frankfurt.de

adfc
Frankfurt am Main

kontakt@adfc-frankfurt.de
www.adfc-frankfurt.de

Mitarbeit

Beatrix Baltabol, Alexander Breit, Anke Bruß, Werner Buthe, Rebecca Faller, Claudia Nora Fischer, Bertram Giebeler, Torben Hedderich, Ansgar Hegerfeld, Wolfgang Hepp, Katharina Knacker, Jonas Korenke, Jan Taeschner

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

Frankfurt am Main, Juni 2020