RADENTSCHEID
FRANKFURT AM MAIN

#NeueWegeFFM

Frankfurter Kreuzungen

Vorschläge zur fahrrad- und fußgängerfreundlichen Umgestaltung Frankfurter Kreuzungen

... inkl. der kleinen Kreuzung ‘SiGlinde’

www.radentscheid-frankfurt.de



Mitarbeit:
Beatrix Baltabol, Rebecca Faller,
Bertram Giebeler, Torben Hedderich,
Wolfgang Hepp, Emiel Kappert,
Katharina Knacker, Matthäus Müller, Kai Röth

#NeueWegeFFM

Frankfurter Kreuzungen

Vorschläge zur fahrrad- und fußgängerfreundlichen Umgestaltung Frankfurter Kreuzungen

Stand: Februar 2022

Inhalt

Vorwort 7

Planungsgrundlagen & Grundsätzliches zu Kreuzungen 11

Kreuzungstypen und Umgestaltungsvorschläge 15

Teil 1 // Kleine Kreuzungen 17

- Die Frankfurter Kreuzung “SiGlinde” 19

Teil 2 // Große Kreuzungen 25

- Schutzkreuzung nach Niederländischem Vorbild am Beispiel Hansaallee/Miquelallee 26

- Kreisellösung am Beispiel Ginnheimer Hohl 28

Fazit 31

Literatur-/ Abbildungsverzeichnis 35

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 vor, dass von der Stadt ein Programm für den Umbau von Kreuzungen erarbeitet wird und bis 2022 mindestens 15 ampelgeregelte Kreuzungen fußgänger- und fahrradfreundlich sowie barrierefrei umgebaut werden.

Folgende Kreuzungen sollen gem. Magistratsbeschluss auf eine Umgestaltung überprüft werden:

1. Mainkai / Neue Mainzer Straße
2. Adickesallee / Eckenheimer Landstraße
3. Eschenheimer Tor (oben und unten)
4. Taunusanlage / Bockenheimer Landstraße
5. Obermainkai / Oskar-von-Miller-Straße
6. Grüneburgweg / Eschersheimer Landstraße
7. Hansaallee / Miquelallee
8. Junghofstraße / Taunusanlage
9. Fischerplätzchen
10. Bockenheimer Landstraße / Zeppelinallee
11. Schweizer Straße / Mörfelder Landstraße
12. Alfred-Brehm-Platz (Zoo)
13. Kaiserplatz
14. Jean-Monnet-Straße / Hügelstraße
15. Friedberger Tor

Die Auswahl der Kreuzungen orientiert sich im Wesentlichen an den zum damaligen Zeitpunkt aktuellen Unfallstatistiken und berücksichtigt damit vor allem Kreuzungen mit Unfallhäufungen.

Der Radentscheid Frankfurt hat die vorliegende Broschüre erstellt um:
// seine Ziele zur Planung “fußgänger- und fahrradfreundlicher Kreuzungen” zu konkretisieren
// detaillierte Vorschläge zur Umgestaltung zu unterbreiten
// die Debatte über die Gestaltung fahrradfreundlicher Infrastruktur in Frankfurt weiter zu führen.

Über die Festlegungen der Magistratsvorlage hinausgehend wurden zusätzlich Vorschläge zur Umgestaltung kleinerer, nicht ampelgeregelter Kreuzungen erarbeitet, die ebenfalls in dieser Broschüre vorgestellt werden.

Planungs-grundlagen & Grundsätzliches zu Kreuzungen

Problemstellung Kreuzungen

Für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen stellen Straßenkreuzungen die größten Gefahrenpunkte im städtischen Verkehr dar. Abbiegeunfälle an Kreuzungen enden für sie, als nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, oft tödlich.

Nach wie vor werden in Deutschland große Kreuzungen mit dem vorrangingen Ziel gestaltet, den motorisierten Verkehr möglichst störungsfrei fließen zu lassen. Insbesondere die gleichzeitige Signalisierung von abbiegenden Kfz und geradeaus fahrenden Radler:innen und Fußgänger:innen zur Minimierung der Rotphasen führen oft zu schweren oder tödlichen Unfällen. Kleine, nicht ampelgeregelte Kreuzungen, die sich oft in Tempo 30 Zonen befinden, sind weniger gefährlich als die großen Knotenpunkte, aber zugeparkte und unübersichtliche Kreuzungsbereiche sowie Kurvenradien, die ein sehr schnelles Abbiegen ermöglichen, stellen Gefahrenpunkte für Radfaher:innen besonders aber auch für Fußgänger:innen dar.

Der Radentscheid Frankfurt hat sich eingehend mit verschiedenen Knotenpunktsvarianten befasst, diese analysiert, bewertet und Gestaltungsbeispiele für verschiedene Frankfurter Kreuzungen erarbeitet.

Im ersten Teil werden kleine Kreuzungen ohne Lichtsignalanlagen, im zweiten Teil große ampelgeregelte Knotenpunkte betrachtet.

Kreuzungs-typen & Umgestaltungs-vorschläge

Teil 1 - Kleine Kreuzungen

nicht ampelgeregelt, höchstens eine Fahrspur je Richtung, meist Tempo 30

Erfreulicherweise gibt es in Tempo-30-Zonen mittlerweile viel Rad- und Fußverkehr. Selbstverständlich wünschen sich alle Verkehrsteilnehmer:innen ein sicheres und angenehmes Fortbewegen. Allerdings gibt es an vielen Kreuzungen Konflikt- und Gefährdungspotentiale. Für die objektive und subjektive Sicherheit ist es von zentraler Bedeutung, dass sich Verkehrsteilnehmer:innen früh genug sehen und dass die Kreuzungen ohne Hindernisse passiert werden können. Dazu müssen die Kreuzungen baulich so gestaltet sein, dass freie Sichtbeziehungen gewährleistet sind und Geschwindigkeiten reduziert werden.
Zusätzlich finden es viele Fußgänger:innen zurecht nicht akzeptabel, dass sie sich an Kreuzungen durch einen kleinen Bereich durchschlängeln sollen, der oft mit Fahrrädern, E-Rollern oder sogar Kleinkrafträdern zugestellt ist. Wo normale Fußgänger:innen Schlangenlinien gehen müssen, ist für Rollstuhlfahrende und Menschen mit Rollatoren oder Kinderwagen oft gar kein Durchkommen möglich.
Darüber hinaus ist es mittlerweile an vielen Stellen ein normales Bild, dass Lieferdienste, insbesondere Paketdienste, im Kreuzungsbereich oft auch auf Sperrflächen und Zebrastreifen stehen.

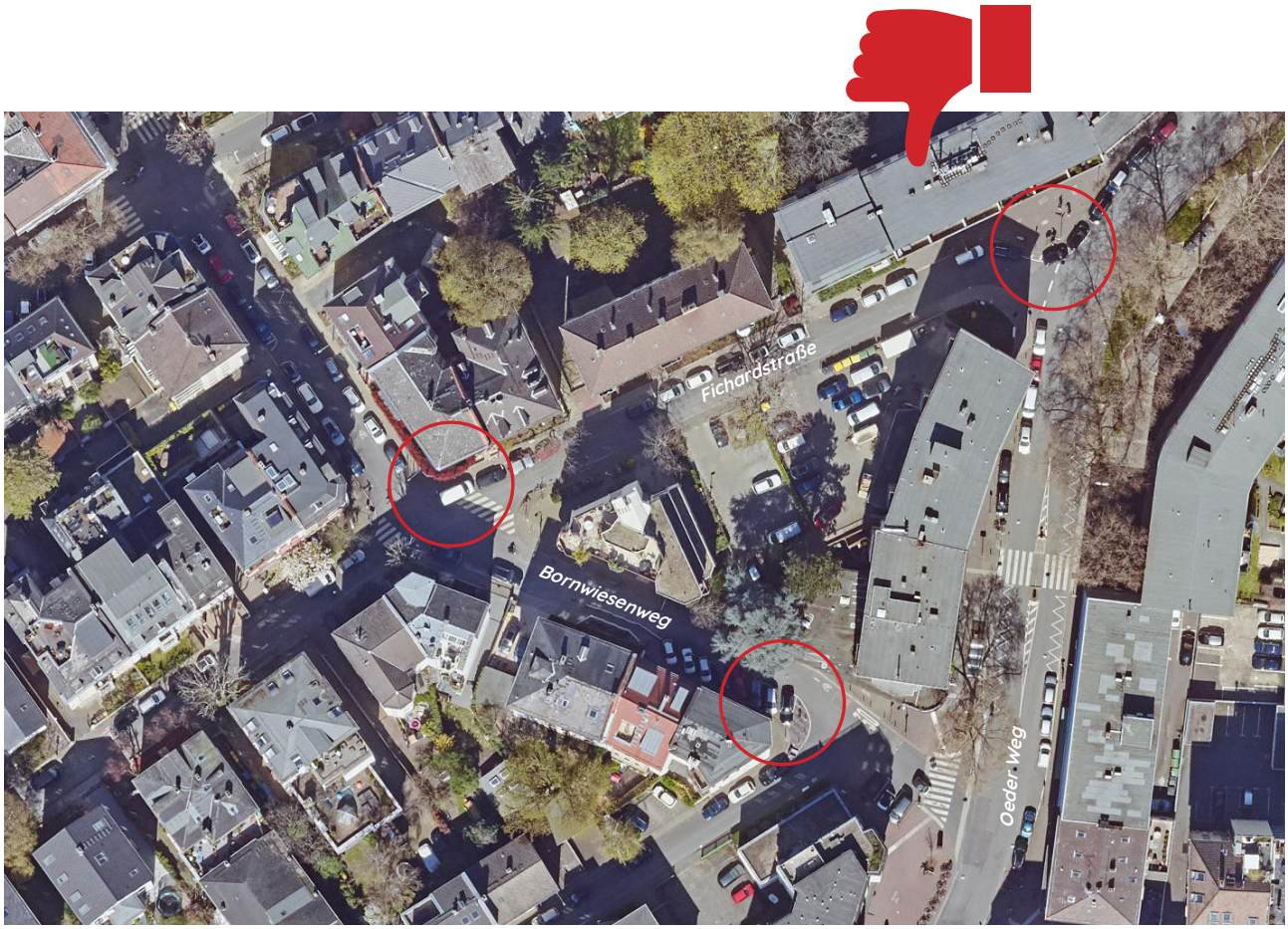


Abb. 01: Luftbild Oeder Weg / Bornwiesenweg / Fichardstraße

















Abb. 02-09: Alltag in Frankfurt: zugeparkte Geh- und Fußgängerüberwege

Das Anliegen des Radentscheid Frankfurt besteht darin, für kleine Kreuzungen ein übergeordnetes Konzept zu entwickeln, das sich mit kleinen Modifikationen, an möglichst vielen kleinen Kreuzungen im Stadtgebiet umsetzen lässt.

Unsere Lösung: Die Frankfurter Kreuzung ‘SiGlinde’

Im Namen ‘SiGlinde’ verbergen sich gleich drei Schlagworte, die für alle Kreuzungen in Wohnvierteln gelten sollten: Si wie sicher, Gl wie gleichberechtig und linde wie lindgrün.
SiGlinde ist sicher für alle Verkehrsteilnehmenden und gleichberechtigt, egal welche Mobilitätsform gewählt wurde. Da jede Kreuzung auch öffentlicher (Stadt-)Raum ist, trägt SiGlinde durch die Integration neuer Grünflächen, Baumpflanzungen und Sitzelemente zur Verbesserung des Mikroklimas und einer höheren Aufenthaltsqualität bei.
SiGlinde ist für alle Menschen gut nutzbar, das heißt Menschen, die bewegungseingeschränkt sind und Kinder wurden genauso bedacht wie Autofahrende oder Lieferdienste.



Abb. 10

Unsere geforderten Standards für kleine Kreuzungen:

// Der Kreuzungsbereich ist baulich so gestaltet, dass freie Sichtachsen gewährleistet sind und der in der StVO angegebene 5-Meter-Bereich zwingend freigehalten wird. In diesem Bereich werden auch keine Fahrradbügel angeordnet, da diese insbesondere für Kinder und Rollstuhlfahrer:innen eine Sichtbehinderung darstellen. Diese Bereiche (Sperrfläche/Gehwegnase) sind gegen regelwidriges Parken zu sichern (Poller, Sitzwürfel, etc.). Das gilt grundsätzlich auch für die lange Seite von T-Kreuzungen – auch wenn dort keine Straßeneinmündung ist, soll eine sichere Querungsmöglichkeit geschaffen werden.

// Die **Kurvenradien sind so klein wie möglich** (Müllfahrzeug/Feuerwehr) auszubilden, um zu schnelles Abbiegen zu unterbinden.

// Die Fahrbahnen im **Kreuzungsbereich** sollten möglichst **aufgepflastert** werden, um das Tempo zu reduzieren. Als temporäre Maßnahme könnte der Kreuzungsbereich markiert werden. Dabei müssen die Standards für barrierefreie Kreuzungen beachtet werden (Taktile Leitsysteme mit Doppelquerungen, keine Poller, Sitzwürfel, etc. im Querungsbereich). So ist eine sichere Querung auch für Menschen mit Bewegungseinschränkungen möglich.

// Um ein “wildes” Abstellen von Fahrrädern auf den Gehwegen im Kreuzungsbereich, z.B. an Verkehrsschildern zu vermeiden, werden im direkt angrenzenden Bereich ausreichend **Fahrradabstellanlagen** eingerichtet.

// Im direkten Umfeld der Kreuzungen werden jeweils **vier Lade-/ Lieferzonen** sowie **Parkmöglichkeiten für Handwerker:innen** (LLH-Zonen / aus allen Richtungen anfahrbar) eingerichtet.

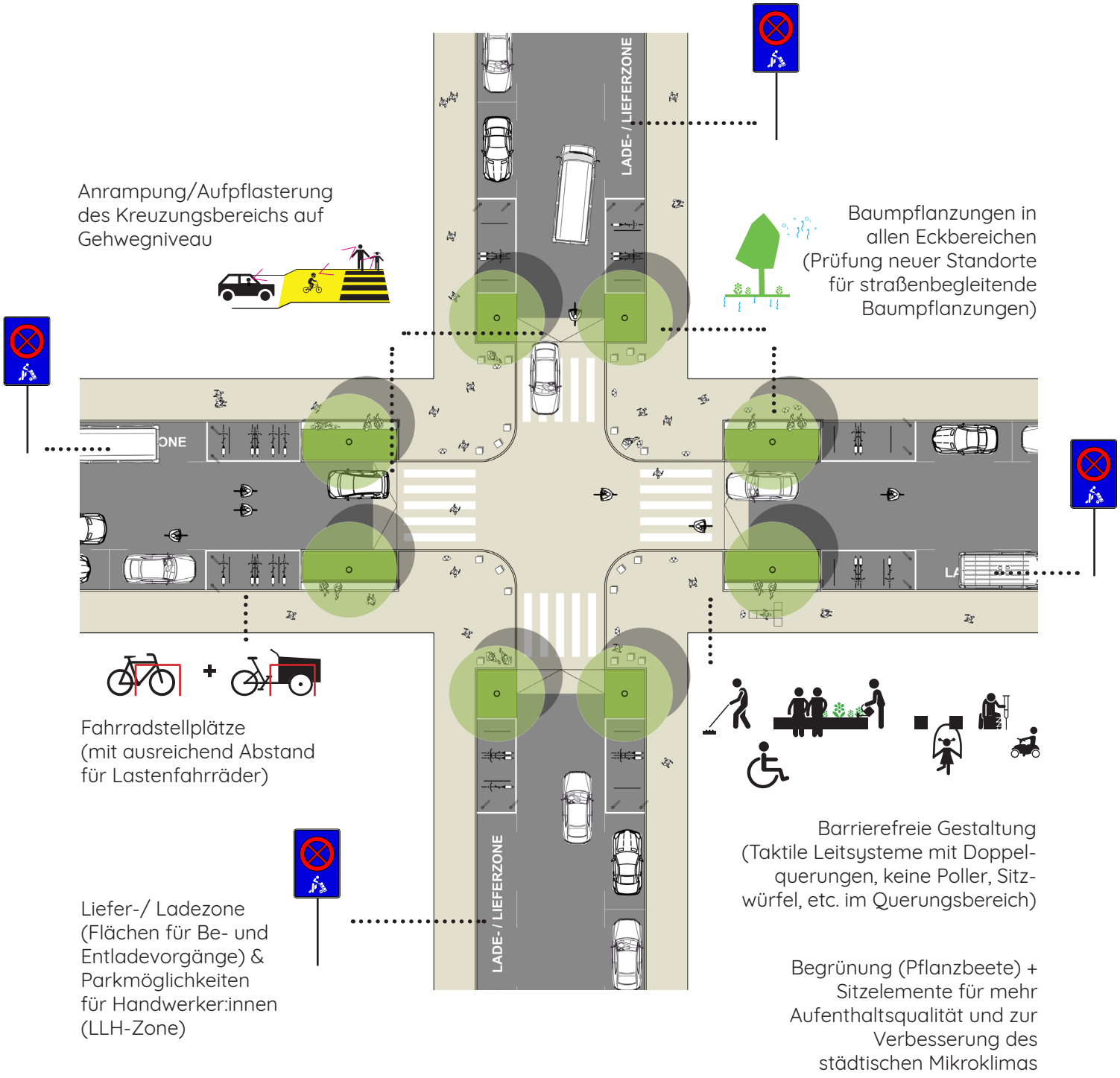


Abb. 11: Gestaltungsprinzip SiGlinde, langfristige Lösung mit baulicher Umgestaltung

Der Weg zu “SiGlinde” / Umsetzungsschritte:

Aktuelle Situation:

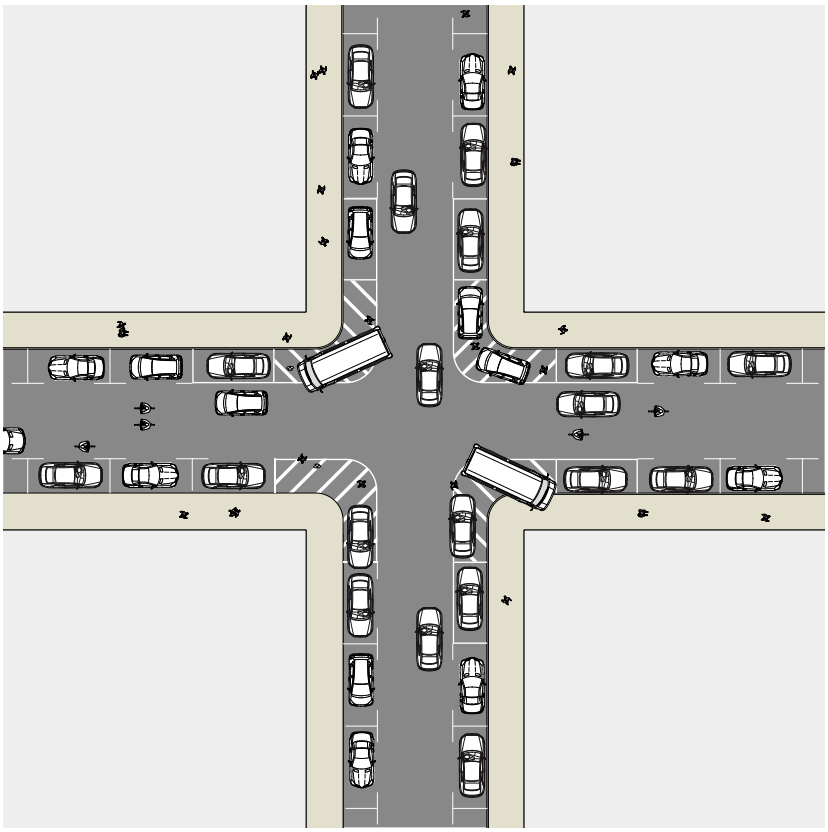


Abb. 12: Aktuelle Situation an Knotenpunkten (Prinzip)

Der Kfz-Verkehr und insbesondere der ruhende Verkehr nimmt viel Fläche in Anspruch. Kreuzungsbereiche werden, auch wenn sie als Sperrflächen markiert sind, regelmäßig zugeparkt und/oder von Lieferdiensten als kurzfristige Haltemöglichkeit missbraucht. Ein sicheres und komfortables Überqueren der Straße ist kaum möglich. Fahrräder werden oft im Gewegbereich abgestellt und behindern zu Fuß Gehende oder Rollstuhlfahrer:innen zusätzlich.

Schritt 1

(kurzfristige Lösung ohne bauliche Umgestaltung)

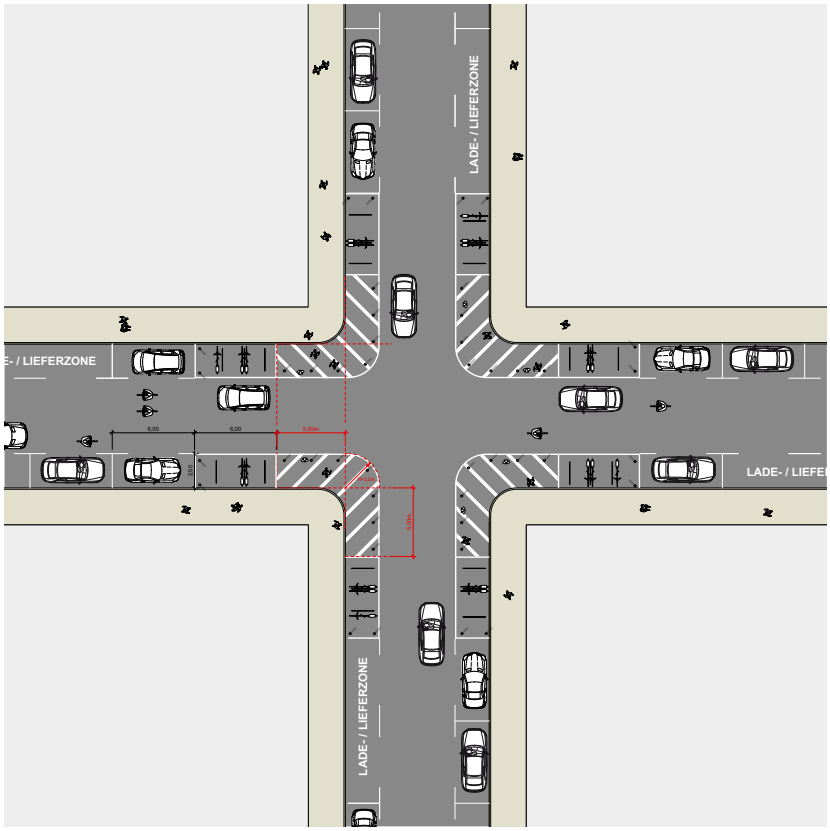


Abb. 13: Umgestaltungsschritt 1 - kurzfristige Lösung ohne bauliche Umgestaltung

An Kreuzungen und Einmündungen wird der nach StVO geforderte 5m Bereich freigehalten. Dieser Bereich wird als Sperrfläche markiert und, um regelwidriges Parken zu verhindern, abgepollert. Die Kurvenradien der Sperrflächen sind möglichst klein zu halten, um schnelles Abbiegen zu verhindern und querende Fußgänger:innen gut im Sichtfeld der Autofahr:innen zu haben. Damit alle zu Fuß gehenden oder rollstuhlfahrenden Menschen die Straße sicher und komfortabel überqueren können und auch Kindern eine gute Sicht gewährt wird, sind diese Flächen unbedingt freizuhalten. Dazu gehören nach Möglichkeit auch zusätzliche Elemente der Barrierefreiheit wie taktile Leitsysteme und Doppelquerungen. Die Querungsbereiche sind von Pollern freizuhalten. Fahrradbügel sollen in ausreichender Anzahl in den an die Sperrflächen angrenzenden Bereichen angeordnet werden. Im Anschluss an die Flächen für die Fahrradabstellanlagen wird je Fahrtrichtung eine Lade- und Lieferzone eingerichtet. Eine regelmäßige Anordnung dieser Zonen trägt dazu bei, dass sie gut auffindbar und in relativ kurzen Abständen angeordnet sind. Das wilde Halten von Lieferdiensten gefährdet Radfahrer:innen und Fußgänger:innen stark und muss zukünftig unbedingt verhindert werden.

Schritt 2 - SiGlinde

(langfristige Lösung mit baulicher Umgestaltung)

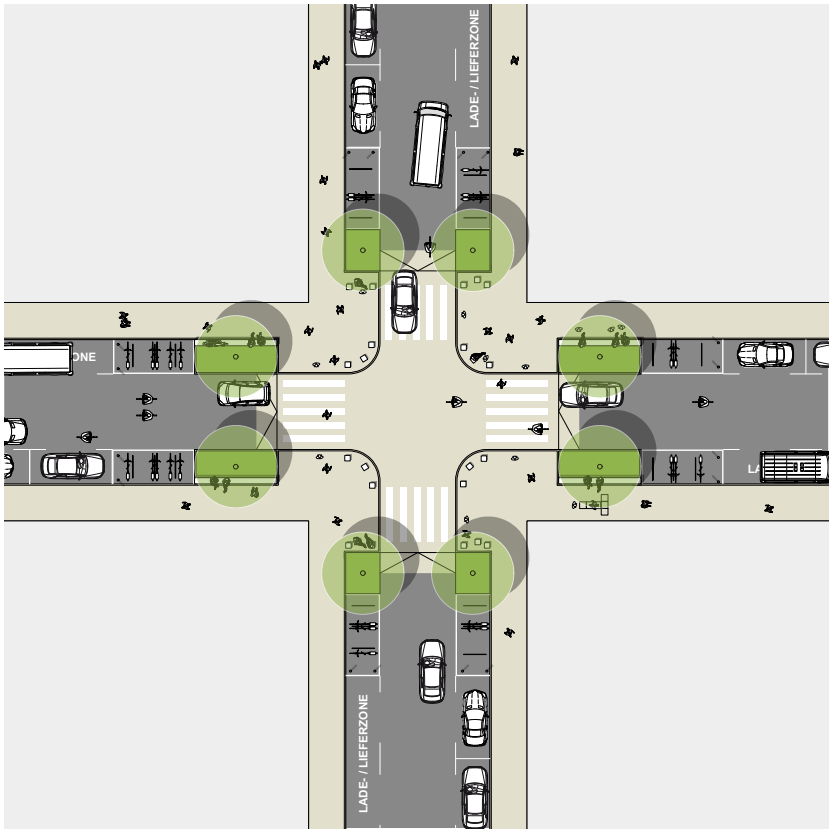


Abb. 14: Umgestaltungsschritt 2 - langfristige Lösung mit baulicher Umgestaltung

Die zuvor als Sperrfläche markierten und abgepollerten Bereiche werden in Gehwegflächen (sog. Gehwegnasen) umgestaltet. Ob hier eine Abpollerung weiterhin notwendig ist, sollte zunächst getestet werden. Sollte sich zeigen, dass zu viele Autofahrende weiterhin die StVO missachten, bzw. diese nicht ausreichend durchgesetzt wird, müssen diese Bereiche wieder durch Poller oder andere niedrige Elemente geschützt werden. Die Gewegnasen sind, wie zuvor die Sperrflächen, unbedingt freizuhalten.

Fahrradabstellplätze und Lade- und Lieferzonen schließen sich wie bei Schritt eins an die Kreuzungsbereiche an. Um den Straßenraum grüner zu gestalten, die Kreuzung aufzuwerten und Frankfurter resilienter gegen den Klimawandel zu machen, sollen im Anschluss an die Gehwegnasen Baumpflanzungen erfolgen.

Die Pflege und Bewässerung der neuen Bäume kann in Form von sog. “Baumpatenschaften” durch engagierte Bürger:innen erfolgen. Die unter den Bäumen entstehenden offenen Baumscheiben, können als Urban Gardening Flächen genutzt und von Bürger:innen bepflanzt werden.

Teil 2 - Große Kreuzungen

Hauptstraßen-Kreuzungen (ampelgeregelt mit mehreren Fahrspuren pro Richtung)

Große innerstädtische Knotenpunkte mit bis zu sechs Fahrspuren pro Richtung stellen besondere Gefahrenpunkte für Radfahrende und zu Fuß gehende dar. Der Radentscheid Frankfurt hat sich eingehend mit verschiedenen Knotenpunktvarianten befasst, diese analysiert, bewertet und Gestaltungsbeispiele für verschiedenen Frankfurter Kreuzungen erarbeitet.
Bei der Untersuchung, wie man diese Kreuzungen sicherer gestalten kann, wurden insbesondere zwei Lösungen betrachtet, die z.B. in den Niederlanden seit längerer Zeit zur Anwendung kommen und sich auch an dem Planungsleitfaden „Radnetz Hessen – Qualitätsstandards und Musterlösungen“ orientieren:

1. Die Schutzkreuzung nach Niederländischem Vorbild,
bei der die Radwege so verschwenkt werden, dass abbiegende Autofahrer:innen eine verbesserte Sicht auf geradeausfahrende Radler:innen erhalten und beinahe rechtwinkligen Abbiegeradien das Tempo verlangsamen und zu einer erhöhten Sicherheit beitragen (am Beispiel Kreuzung Hansa-/Miquelallee)

und

2. Kreisellösungen
mit bevorrechtigter Führung des Radverkehrs auf umlaufenden separaten Radspuren mit angehobenen Überfahrten – am Beispiel Ginnheimer Hohl

Im Zuge dieser Planungen kommen wir zu folgenden Schlussfolgerungen:

Für die großen innerstädtischen Kreuzungen gibt es nicht die EINE sichere Lösung. Jede Kreuzung muss für sich betrachtet werden, keines der untersuchten Kreuzungsdesigns ist wirklich sicher für Radfahrende und zu Fuß Gehende, **daher muss es das langfristige Ziel sein, den innerstädtischen motorisierten Individualverkehr soweit zu reduzieren, dass große Kreuzungen schrittweise zurückgebaut werden können und es langfristig keine Kreuzungen mit drei und mehr Fahrspuren pro Richtung geben wird.**

Um kurzfristige Sicherheit zu erlangen, ist die Trennung von geradeausfahrenden Radfahrer:innen und abbiegenden Kfz wesentlich. Dies muss durch separate Signalisierung und den Rückbau von freien Rechtsabbiegern zeitnah umgesetzt werden. Gerade die separate Signalisierung sollte als Maßnahme stärker in Betracht kommen.

Schutzkreuzung nach Niederländischem Vorbild am Beispiel Hansaallee/Miquelallee

Schutzkreuzungen nach niederländischem Vorbild sind in innerstädtischen Bereichen meist besser geeignet als Kreisellösungen, weisen aber auch Nachteile auf und bieten keine absolute Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Die Kreuzung Hansa-/Miquelallee nach niederländischem Vorbild zu einer Schutzkreuzung umzugestalten, wäre aus unserer Sicht nicht besonders kompliziert und aufwändig, denn Radwege bzw. Radstreifen sind bereits bis in den unmittelbaren Kreuzungsbereich vorhanden. Es müsste also nicht zusätzlicher Platz irgendwo anders „herausgeschlagen" werden, noch nicht einmal Kfz-Fahrspuren müssten entfallen.
Im Unterschied zum Bestand würde der Radweg nicht vor der Kreuzung vom Gehwegniveau auf das Fahrbahnniveau heruntergenommen werden, sondern verbliebe auf Gehwegniveau und würde unmittelbar vor der Querungssituation ein Stück nach rechts verschwenkt werden.
Links neben dem Radweg würde ein linsenförmiges Trennelement den nach rechts abbiegenden Kfz-Verkehr ein Stück auf Distanz halten und zu einem fast rechtwinkligen Abbiegemanöver zwingen. Dies verlangsamt den Abbiegevorgang und es schafft eine Sichtbeziehung zwischen dem rechtsabbiegendem Kfz-Verkehr und dem geradeaus die Kreuzung querenden Radverkehr – der zentrale Sicherungseffekt dieses Kreuzungsdesigns. Dadurch wird der in Deutschland „klassische" Rechtsabbiegeunfall vermieden.
Bei der Umgestaltung der Kreuzung sollte insbesondere auch die Sicherheit der Fußgänger:innen und die Barrierefreiheit beachtet werden. Dazu gehören der Einsatz taktiler Elemente zur Trennung von Bürgersteig und Radweg sowie der Einbau von Doppelquerungen, auch auf den Mittelinseln.

Im Falle der Kreuzung Hansaallee/Miquelallee muss dem aber eine allgemeine Bemerkung vorangestellt werden: Kreuzungen dieser Dimension sollte es mitten im innerstädtischen Raum zukünftig nicht mehr geben. Die 4- oder gar 5-streifige Kfz-Führung pro Richtung wie hier an der Miquelallee oder zweistreifige Abbieger wie die Süd-West-Fahrbeziehung dieser Kreuzung sind schon heute übertriebener Luxus für das Automobil und passen nicht mehr ins Leitbild einer urbanen städtebaulichen Situation in unmittelbarer Nähe zur Universität und mehreren Schulen im Umfeld.

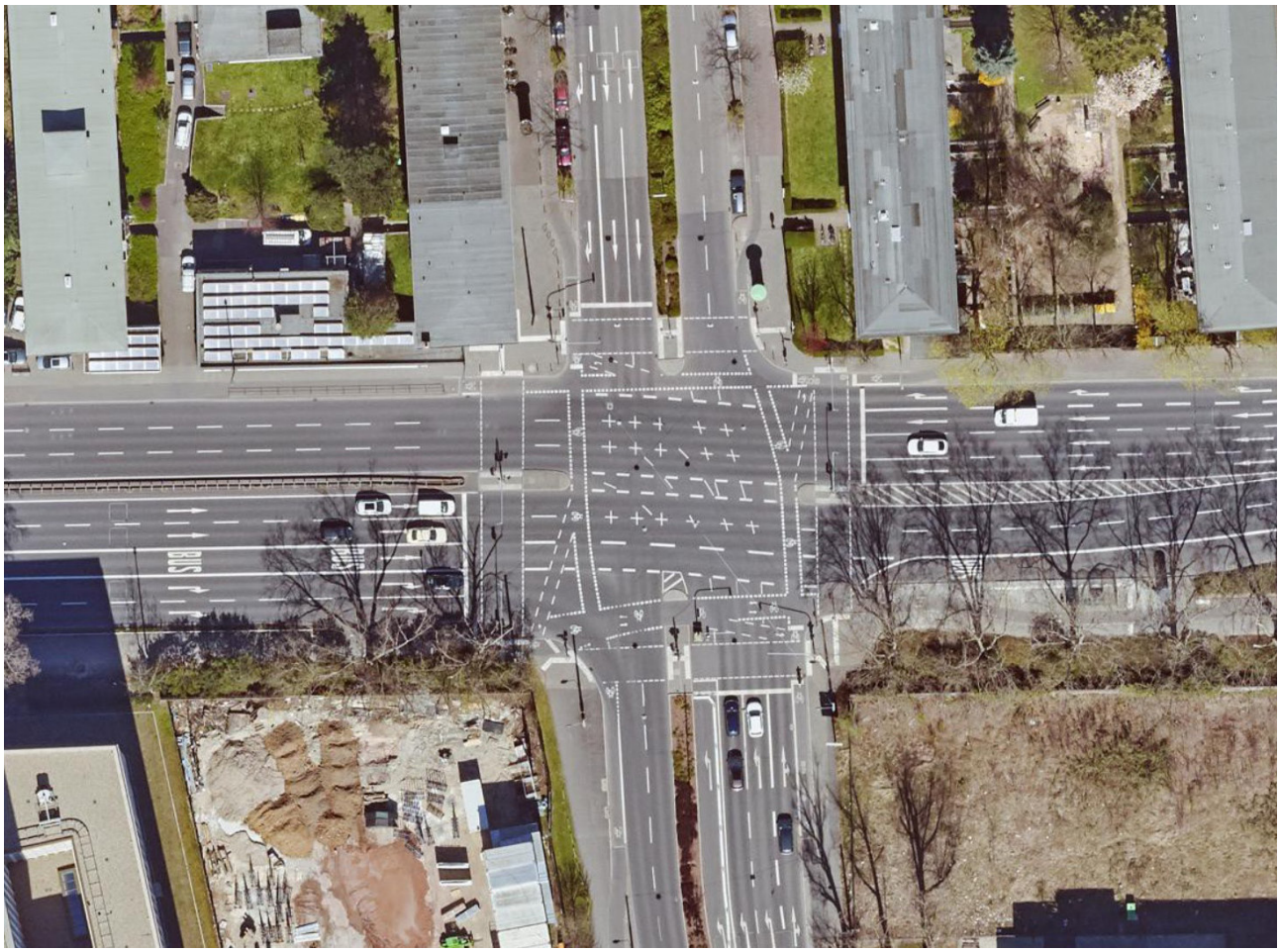


Abb. 15: Luftbild Hansaallee/Miquelallee heute

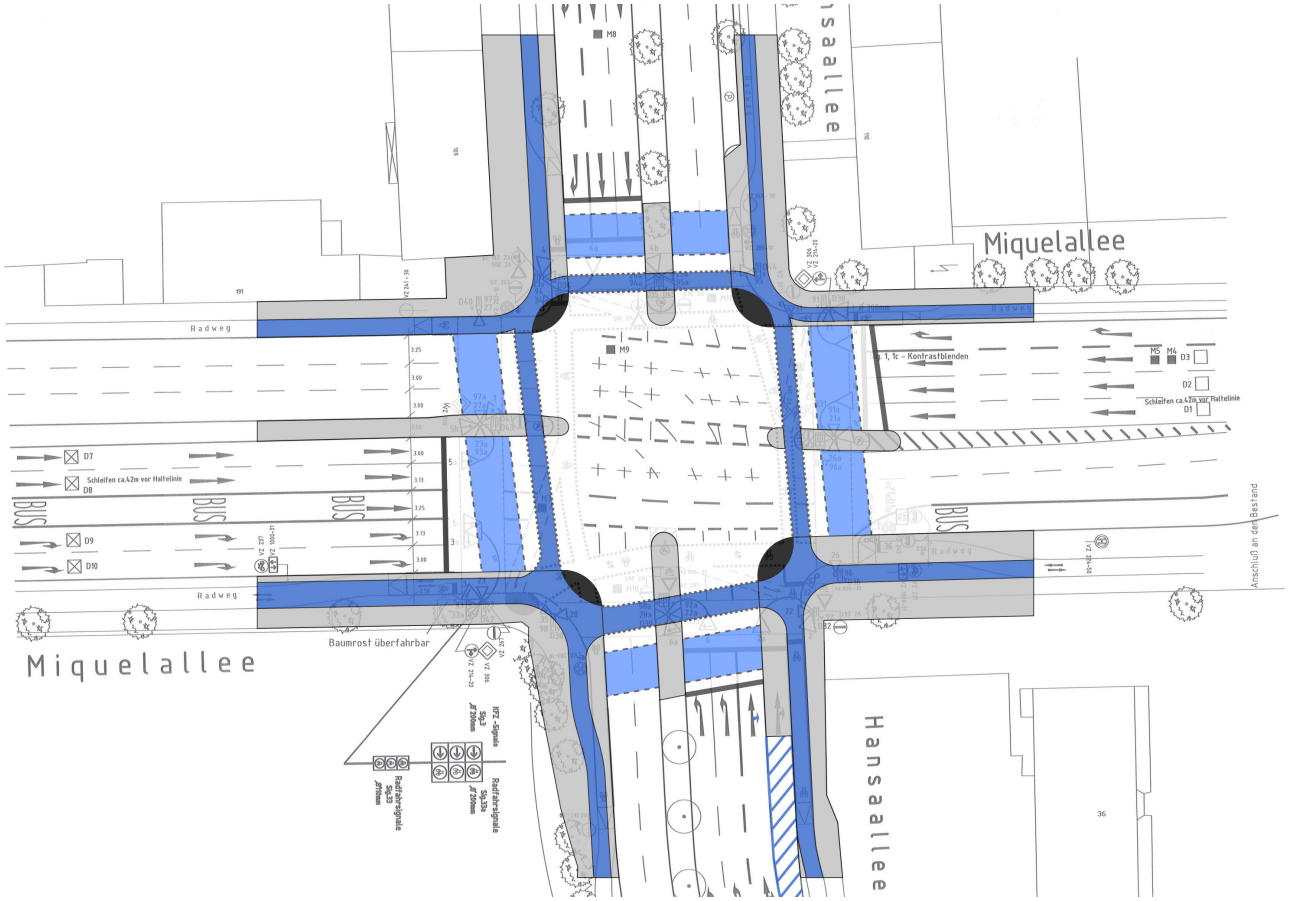


Abb. 16: Nachher: Schutzkreuzung nach niederländischem Vorbild am Beispiel Hansaallee/Miquelallee

Kreisellösung am Beispiel Ginnheimer Hohl

Kreisellösungen an großen Knotenpunkten eignen sich nur an wenigen Stellen im Stadtgebiet, da sie platzfordernd und städtebaulich schwierig zu integrieren sind. Sie bevorzugen das verzögerungsfreie Durchfahren mit dem Rad und gelten als sichere Lösung für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Die sehr große und komplexe, insgesamt 6-armige Verkehrsanlage an der Hügelstraße mit der Einmündung von 4 weiteren Straßen in die Hauptdurchgangsstraße ist notorisch unfallgefährlich - nicht nur für den Radverkehr, sondern auch für den Fußverkehr. Eine Umgestaltung der gesamten Verkehrsbeziehung kann von dem erheblichen Platzangebot profitieren. Hier wäre eine Kreisverkehrslösung eine sinnvolle Alternative.

Zentrales Problem der Verkehrssicherheit dort ist momentan die zu hohe Geschwindigkeit des auf der Hügelstraße durchfahrenden Kfz-Verkehrs, in beiden Richtungen. Zusätzliches Problem ist die sehr enge Einmündung der Raimundstraße, die Kfz- und Radverkehr in beiden Richtungen in Konflikte treibt. Ein Kreisverkehr hat eine zwangsentschleunigende Wirkung. Je kleiner er ist, desto stärker ist dieser Effekt. Der vorliegende Entwurf ist ein Kompromiss, der jedoch erheblicher Verkehrsbelastung Rechnung trägt. Die Kurhessenstraße würde nicht wie im Bestand an der Hügelstraße angeschlossen, sondern direkt bis zum Kreisel durchgeführt.
Den Radverkehr im Kreisel mitzuführen, verbietet sich hier wegen der hohen Verkehrsbelastung und der Komplexität. Im Gegenteil würde der Radverkehr außerhalb des Kreisels, aber noch vorfahrtsberechtigt, auf einem separaten niveaugleichen (d.h. an den Straßenquerungen angerampten) Zweirichtungs-Radweg geführt. Um Konflikte mit Fußgänger:innen zu vermeiden, sollte dieser Radweg zum Bürgersteig baulich getrennt oder mindestens mit taktilen Elementen abgegrenzt werden.
Raimundstraße und Ginnheimer Hohl, beides Bestandteile der wichtigen städtischen Radroute Nordweststadt-Universität-City, würden zu Fahrradstraßen umgestaltet. Kfz-Verkehr wäre nach wie vor erlaubt, aber entschleunigt und in der Priorisierung heruntergestuft.

Der Umgestaltungsvorschlag orientiert sich an den hohen Sicherheitsstandards des Planungsleitfadens “Radnetz Hessen - Qulitätsstandards und Musterlösungen” des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Auch der dort vorgesehene Standard zur verzögerungsarmen Durchfahrmöglicheit für Fahrradfahrende wird übernommen.
Aus städtebaulicher Sicht wird eine Art “Autobahnabfahrtskreuz” in Richtung “Stadtteil-Eingang” umgestaltet und der gesamte öffentliche Raum aufgewertet. Zudem werden wichtige Raddirektwege zwischen Uniarealen sowie zwischen Stadtteil und Zentrum aufgewertet: Vorfahrt für Radfahrende mit Rücksichtnahme auf den Autoverkehr, der signalfrei und zügig geführt wird.



Abb. 17: Luftbild Ginnheimer Hohl

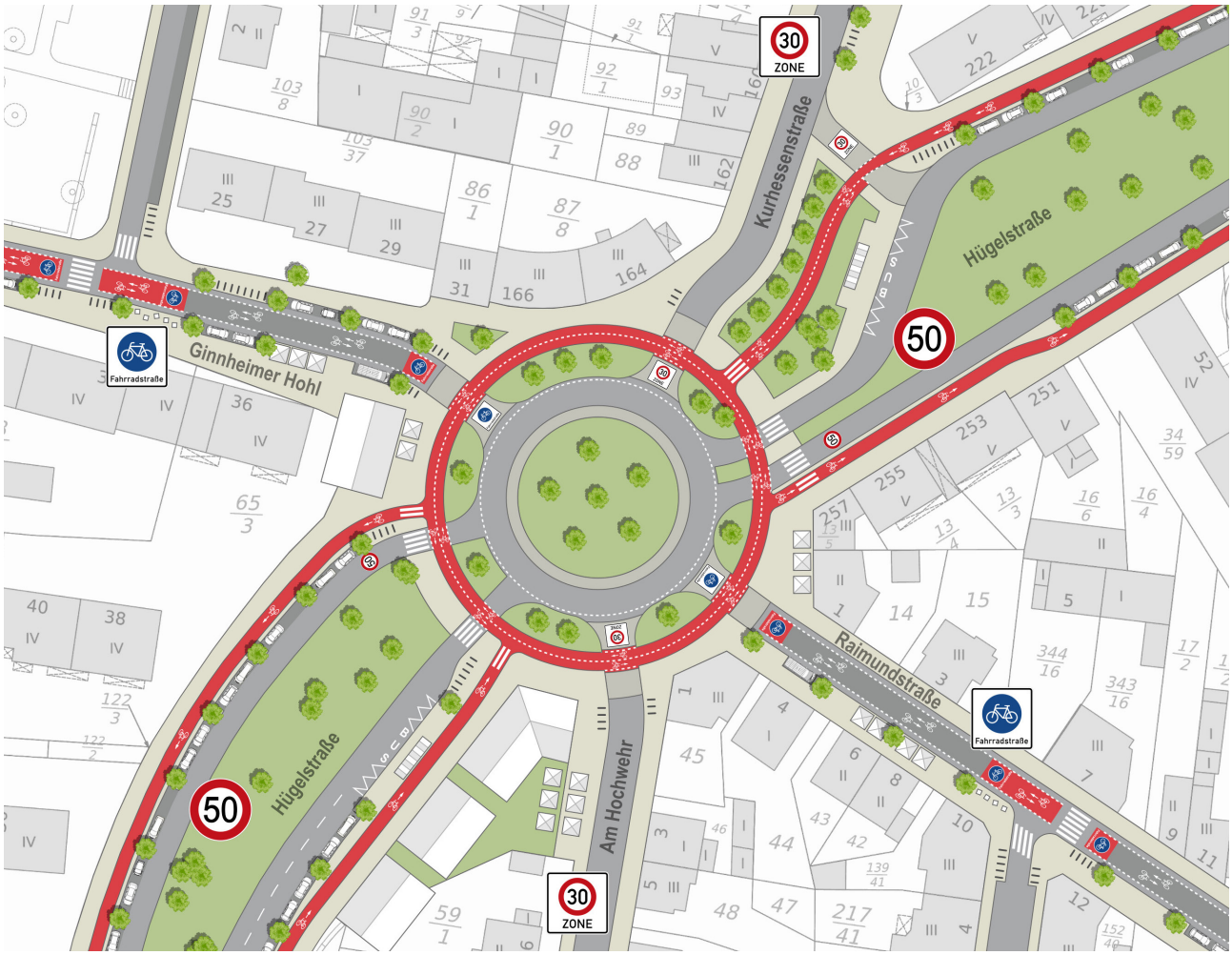


Abb. 18: Kreisellösung am Beispiel Ginnheimer Hohl

Fazit

Das Thema der fahrradfreundlichen Umgestaltung von Kreuzungen, wie u.a. in dem Stadtverordnetenbeschluss „Fahrradstadt Frankfurt am Main“ beschlossen, stellt sich bei näherer Betrachtung als recht komplex dar.

Während sich für die großen innerstädtischen Kreuzungen mit ihren zahlreichen Fahrspuren und komplexen Abbiegebeziehungen unserer Meinung nach kaum regelhafte sichere Kreuzungsdesigns entwickeln lassen, besteht allerdings bei kleinen Kreuzungen in Wohnquartieren/-gebieten die Möglichkeit, diese mit relativ geringem Aufwand nach übergeordneten Prinzipien sicher und attraktiv umzugestalten.

Die von uns entwickelte Frankfurter Kreuzung „SiGlinde“ stellt eine hervorragende Lösung für die verschiedenen Problemsituationen im städtischen Verkehr dar. Es werden die dringend benötigten Fahrradabstellflächen und für zu Fuß Gehende breite, sichere, barrierefreie und komfortable Querungsmöglichkeiten geschaffen, sowie Flächen auf denen Lieferdienste und Handwerker:innen kurzfristig und regelkonform halten können.

Die veränderte Aufteilung des Straßenraums und die damit verbundene Umwidmung von Pkw-Stellplätzen trägt der veränderten Nutzung, die durch die Zunahme des Radverkehrs, der Renaissance des zu Fuß Gehens sowie der Zunahme von Lieferdiensten entsteht, Rechnung - der Straßenraum wird gleichberechtigt neu verteilt und die Sicherheit für zu Fuß Gehende und Radfahrende erhöht.

Für die großen Kreuzungen dagegen gibt es unseres Erachtens nach keine einfachen und schnell umsetzbaren Lösungen.
Hier sollte das langfristige Ziel in einer deutlichen Reduzierung des motorisierten Verkehrs liegen. Kreuzungen mit mehr als zwei Fahrspuren pro Richtung werden immer städtebaulich als auch verkehrstechnisch problematisch sein.
Um kurzfristig die dringend benötigte Sicherheit für Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen zu gewährleisten, müssen die Grünphasen für geradeaus fahrende Fahrradfahrer:innen und abbiegende Kfz strikt getrennt werden und freie Rechtsabbieger schnellstmöglich rückgebaut werden.

Literatur-/ Abbildungs-verzeichnis

Literaturverzeichnis

Design Manual for Bicycle Traffic, CROW, Ede (Netherlands), 2016

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

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): Luftbild Oeder Weg / Bornwiesenweg / Fichardstraße, Eigene Darstellung nach https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000, geprüft am 24.11.2020.

Abb. 10: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2021): Pikto SiGlinde, Eigene Darstellung.

Abb. 11: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2021): Gestaltungsprinzip SiGlinde, langfristige Lösung mit baulicher Umgestaltung, Eigene Darstellung.

Abb. 12: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2021): Aktuelle Situation an Knotenpunkten (Prinzip), Eigene Darstellung.

Abb. 13: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2021): Umgestaltungsschritt 1 - kurzfristige Lösung ohne bauliche Umgestaltung, Eigene Darstellung.

Abb. 14: Radentscheid Frankfurt, Faller, R., (2021): Umgestaltungsschritt 2 - langfristige Lösung mit baulicher Umgestaltung, Eigene Darstellung.

Abb. 15: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2021): Luftbild Hansaallee/Miquelallee heute, Eigene Darstellung nach https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000, geprüft am 18.05.2021.

Abb. 16: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2021): Nachher: Schutzkreuzung nach niederländischem Vorbild am Beispiel Hansaallee/Miquelallee, Eigene Darstellung.

Abb. 17: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2021): Luftbild Ginnheimer Hohl, Eigene Darstellung nach https://geoinfo.frankfurt.de/mapbender/application/stadtplan?visiblelayers=857/4206&scale=25000, geprüft am 18.05.2021.

Abb. 18: Radentscheid Frankfurt, Hedderich, T., (2021): Kreisellösung am Beispiel Ginnheimer Hohl, Eigene Darstellung.

Verfasser:

RADENTSCHEID
FRANKFURT AM MAIN

mail@radentscheid-frankfurt.de

www.radentscheid-frankfurt.de

Mitarbeit:
Beatrix Baltabol, Rebecca Faller,
Bertram Giebeler, Torben Hedderich,
Wolfgang Hepp, Emiel Kappert,
Katharina Knacker, Matthäus Müller, Kai Röth

Ansprechpartnerinnen “Team Planung”:
Beatrix Baltabol & Rebecca Faller

Urheberrechte liegen bei den Verfasser:innen.
Veröffentlichung, auch in Auszügen, nur mit
Genehmigung der Verfasser:innen.

Frankfurt am Main, Februar 2022



www.radentscheid-frankfurt.de