



Radverkehrskonzept
Stadt Mühlheim am Main

ampel
rahmen
mainradweg
klima

Inhaltsverzeichnis

1. Warum ein Radverkehrskonzept.....	3
2. Strategien zur Umsetzung des Radverkehrskonzepts.....	3
3. Bestand	4
3.1 Vorhandene Radrouten.....	4
3.2 Benutzungspflichtige Radwege.....	6
3.3 Radparken.....	8
3.4 Wegweisung	9
3.5 Service.....	9
3.6 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	10
4. Entstehung des Radverkehrskonzepts	11
5. Grundlage: Radroutennetz.....	11
6. Gestaltung des Radroutennetzes.....	13
7. Maßnahmenprogramm.....	14
7.1 Das Routennetz wird auf Lücken, Schwachstellen und Hindernisse überprüft und ggfs. verbessert.	14
7.2 Radparken.....	17
7.3 Wegweisende Beschilderung	18
7.4 Öffentlichkeitsarbeit.....	19
7.5 Fortschreiben des Radverkehrskonzeptes der Stadt Mühlheim	19

Um die Potenziale des Radverkehrs im Alltagsverkehr stärker zu aktivieren, muss Radfahren zügig, sicher und bequem möglich sein und in einem Umfeld stattfinden, indem das Fahrrad als „normales“ Verkehrsmittel akzeptiert und genutzt wird. Hierfür ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung. Weitere wesentliche Bausteine des Gesamtsystems „Fahrrad“ sind der Servicebereich und Dienstleistungen sowie die Kommunikation und die Öffentlichkeitsarbeit.

-Nationaler Radverkehrsplan-

1. Warum ein Radverkehrskonzept

Fahrradfreundliche Mühlenstadt

Mühlheim hat für das Radfahren optimale Bedingungen durch steigungsfreie Strecken und eine Infrastruktur, die aufgrund der geringen Entfernungen von unter 5 km mit dem Fahrrad gut erreichbar ist. Das Fahrrad stellt sich damit als das optimale Verkehrsmittel für jung und alt dar.

Profil zeigen

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, den Fahrradanteil zu erhöhen durch Maßnahmen, die ein komfortables, zügiges und sicheres Fahrradfahren ermöglichen. Die Aufenthaltsqualität im Stadtraum soll durch eine stadtverträgliche Mobilität verbessert werden.

Zusammen mit der Bürgerschaft und Interessengruppen wurde damit in der Leitbilddiskussion eine konkrete Zielsetzung formuliert.

Das letzte Radverkehrskonzept stammt von 1987, ist also 22 Jahre alt. Eine Aktualisierung ist damit angezeigt. Seit dem 1. September 2009 gilt eine veränderte Straßenverkehrsordnung.

Durch die Leitbilddiskussion wurde das Thema Radfahren durch die Bürgerinnen und Bürger wieder in den Vordergrund gerückt. Den Mühlheimern ist eine Fahrradfreundliche Stadt wichtig.

2. Strategien zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes

Zielgerichtetes Handeln für eine attraktive Stadt

Die Strategie ist, Einzelmaßnahmen anhand eines Gesamtkonzeptes umzusetzen. Das Konzept dient als interne Verwaltungsanweisung und als Begründung bei anderen Behörden.

Bei Maßnahmen an Bundes-, Land- und Kreisstraßen ist das vorliegende Konzept eine Grundlage, um mit den Partnern aus Bund, Land und Kreis die Ausgestaltung im Sinne des Radverkehrs zu beeinflussen.

Für den Haushalt 2010 werden Mittel in Höhe von 55.000 € angemeldet. Dieser Betrag steht mit 10.000 € für Einzelmaßnahmen zur Schwachstellenbeseitigung zur Verfügung, wie z.B. Bordsteinabsenkungen, Markierungsarbeiten, Schilder und einzelne Abstellanlagen insbesondere rund um die Bahnhofstraße.

Weitere 45.000 € sind im Haushaltsjahr 2010 für den Umbau an der Bahnhofstraße /Mozartstraße als Leitprojekt angemeldet.

Andere, größere Maßnahmen, wie z.B. bauliche Maßnahmen, werden ebenfalls separat beschlossen.

Das Konzept ist mit einer breiten Beteiligung der Öffentlichkeit entstanden. Der Prozess führt zu einer Sensibilisierung für das Thema Radfahren bei allen Akteuren.

3. Bestand

Radverkehrsnetz

Die Stadt Mühlheim hat seit den 80 er Jahren ein relativ einheitliches Konzept zur Radverkehrsförderung verfolgt. Grundsätzlich ist ein umfangreiches naturnahes und autofreies Wegenetz für Radler (Freizeitrouten) vorhanden. Zur Schule, zum Einkaufen und zur Arbeit (Alltagsrouten) sind Routen für Radfahrer über die Gemeindegrenze hinaus ausgeschildert. Die lokale Radverkehrserschließung existiert faktisch über die vernetzten Tempo-30 Zonen.

Alltagsverkehr

In Mühlheim befinden sich alle Einkaufsmärkte in Fahrradentfernung wohnungsnah. Nur ein Markt liegt im Gewerbegebiet, der aber auch durch Radwege erschlossen ist. Eine funktionieren Kernstadt mit kleinen Läden und einem Wochenmarkt lädt zum Einkaufen mit dem Rad ein. Alle Schulen haben einen ausgearbeiteten Schulwegeplan bezogen auf den Fußweg bzw. für Kinder unter 10 Jahren, die auf dem Gehweg Radfahren dürfen.

Fahrradtourismus

Die Lage Mühlheims zwischen in Deutschland einzigartigen Hochhäusern in der Mainmetropole und dem landschaftlich reizvollen Spessart verbunden durch einen durchgehenden autofreien Radweg an einem landschaftlich reizvollen Fluss macht Mühlheim zu einem touristischen Durchgangsstation oder Stützpunkt für beide Richtungen.

3.1 Vorhandene Radrouten

Durch die Stadt Mühlheim sind verschiedene Radrouten ausgeschildert.

Das Routennetz hat eine Gesamtlänge von ca. 16 km.

Rund die Hälfte des Routennetzes sind autofrei. (Hennigweg/ Talweg/ Dammweg und Mainuferweg).

1,5 km Strecke der ausgeschilderten Routen führen über benutzungspflichtige Radwege (Friedensstraße, Ludwigstraße).

Die restlichen 6 km führen in der Regel durch Tempo-30-Zonen, Bahnseitenweg u.ä.

Unten sind die Hauptrouten aufgeführt. Weitere Routen deckungsgleich ausgeschildert: Routen des Odenwaldclub und z.B. die RMV- Route „Rhein-Main-Vergnügen Nr.9“.

Die Freizeit- und Fernrouten verlaufen größtenteils auf autofreien Strecken. Diese Strecken sind unterschiedlich ausgewiesen: Geh-Radweg mit verschiedenen Zusatzschildern, Durchfahrt verboten und Radfahrer frei etc.



Beschilderte Fernradrouten

- **Hessischer Fernradweg R4** Nord-Süd-Verbindung von Heusenstamm zum Talweg, Hennigweg, Dammweg, Bahnhofstraße, Bleichstraße, Dammweg westlich der Rodau bis zum Mainuferweg, nach Westen am Main entlang bis zur Rumpenheimer Fähre. (Umleitung während der Deichsanierung über R4, Fährenstraße, Ludwigstraße, Dammstraße)


- **Hessische Apfelwein- und Obstwiesenroute**, Verlauf in Mühlheim identisch mit R4, In Dietesheim: von den Steinbrüchen, Am Wingertsweg, Wingertstraße, Hauptstraße, Untermainstraße, Mainuferweg.
In Lämmerspiel: Offenbacher Weg, Schumacherstraße, Schlesierstraße, Steinheimer Straße, Gailenberg, Steinbrüche.


- Der **Main-Radweg** ersetzt seit Mai 2006 auf Mühlheimer Gemarkung den „Mainuferweg“. Der Main-Radweg führt von Bayreuth über Aschaffenburg bis Mainz am Main entlang. Diese Touristische Fernradroute wird über ein Serviceheft, Kartenmaterial und einen Internetauftritt vermarktet.


- **Alltagsroutennetz Kreis Offenbach**
Nord-Süd-Verbindung: Fährenstraße, Ludwigstraße, Dammstraße, Hennigweg, weiter wie R4.
West-Ost: Alter Frankfurter Weg, Friedensstrasse, Lämmerspieler Straße, Bahnseitenweg, Industriestraße, Bahnseitenweg, Wingertsweg





3.2 Benutzungspflichtige Radwege

In Mühlheim wurden in den letzten Jahren verschiedene Radwege gebaut (bzw. sind im Bau oder kurz vor der Umsetzung), die dem Radverkehr Wege zur Verfügung stellen, die der STVO voll genügen. Als positive Beispiele seien hier genannt:

- Gerhard-Hauptmann-Straße, Radfahrstreifen (kommunal) 750 m
- Ludwigstraße Radfahrstreifen (Kreis) 500 m
- Lämmerspieler Straße Radfahrstreifen (Land) 2.200 m
- Spessartstraße kombinierter Rad-Gehweg im Zweirichtungsverkehr außerhalb der Ortschaft (Land) 1.200 m

Andere benutzungspflichtige Radwege bzw. Radspuren wurden aufgegeben (Alter Frankfurter Weg 700 m, Bürgermeister-Beheim-Straße 400 m, Franzosenviertel). In allen Fällen entsprachen die Radwege nicht den Qualitätskriterien der Straßenverkehrsordnung.



schwarz: Tempo 50 Straßen

3.2.1 Radfahren an Straßen mit Tempo 50

lassifizierte Straßen mit gesondertem, benutzungspflichtigem Radweg:

- Friedensstraße Kreisel bis Rathaus beidseitig Rad-Gehweg
- Lämmerspieler Straße, beidseitig Radspur
- Offenbacher Straße zwischen Bieberer Straße und Bepo-Kreisel, Radweg beidseitig, Nordseite als Zweirichtungsradweg
- Dietesheimer Straße zwischen Dietesheim Wilhelmstraße und Mühlheim Fährenstraße, beidseitig Radspur
- Offenbacher Straße von Gemarkungsgrenze bis Kreisel beidseitig Radweg
- Oberthausenstraße ab Ortsausgang Lämmerspiel Radweg bzw. Radspur beidseitig
- Spessartstraße von Lämmerspiel bis Südring, Zweirichtungsradweg,
- Spessartstraße von Südring bis Dieselstraße, Radweg einseitig

3.2.2 Tempo 30 Zonen

Wohngebiete sind i.d.R. Tempo 30 Zonen ohne benutzungspflichtigen Radweg.

Ausnahmen sind die Gerhard-Hauptmann-Straße, die aufgrund der Breite der Fahrbahn aufgeteilt wurde in eine Radspur und eine Fahrspur.

Eine weitere Ausnahme ist in Lämmerspiel zu finden, wo durch die Tempo 30 Zone ein Zweirichtungsradweg geführt ist.

24 % der insgesamt 11.500 Meter Straße mit Radwegen befinden sich in Tempo 30 Zonen.

Im Alten Frankfurter Weg ist der Gehweg für den Radverkehr freigegeben, jedoch nicht benutzungspflichtig. Dies führt bei der Frage nach der Benutzungspflicht häufig zu Verwirrung und Konflikten.

Verkehrslenkungsmaßnahmen, bremsende Elemente, die den PKW-Verkehr lenken, bremsen oder an der Durchfahrt hindern sollen, sind auch für den Radverkehr ein Hindernis.

3.2.3 Einbahnstraßen

1998 wurden die ersten Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung freigegeben. Weitere wurden erst später freigegeben:

- Gutenbergstraße
- Paulstraße
- Rumpenheimer Straße
- Amselweg
- Friedrich-Ebert-Straße
- Bahnhofstraße
- Hallgartenstraße
- Marktsraße
- Austräße (unechte Einbahnstraße zwischen Trachstraße und Ringstraße)
- Lilienweg (angeordnet 12.2009)
- Brühlstraße (angeordnet 12.2009)
- Holbeinstraße (geplant)

Die Bundesstraße B43 ist als Tempo 50 Straße nicht gegen die Richtung für den Radverkehr freigegeben. Die Einbahnstraßen der B43 verlaufen wie folgt:

Fahrtrichtung Hanau:

Friedensstraße ab Anton-Dey-Straße, Schillerstraße, Fichtestraße, Hegelstraße

Fahrtrichtung Offenbach:

Hanauer Straße, Dietesheimer Straße, Offenbacher Straße bis Albertstraße

3.2.4 Radwege im Kreuzungsbereich

An Hauptknotenpunkten wird der Radverkehr in der Regel zusammen mit den Fußgängern über höherliegende Mittelinseln geführt.

Im Stadtgebiet finden sich nur wenige Ampeln, an denen der Radverkehr berücksichtigt wurde. Mehrfach werden Radwege durch Zebrastreifen unterbrochen.

Bordabsenkungen im Zuge von Radwegen befinden sich z.T. nur an der Fußgängerfurt, meistens fehlt die Radfurt und das Radsymbol in der Ampelschablone.

Im Juni 2009 wurde auf der Hegelstraße eine Einfädelspur für den Radverkehr markiert. Der Linksabbiegende Radverkehr kann sich hier, geschützt hinter einer Sperrfläche vor dem Konfliktpunkt in den fließenden Verkehr einfädeln.

3.3 Radparken

- Alle öffentlichen Gebäude wurden mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet.
- Am Bahnhof Mühlheim befinden sich eine überdachte Fahrradabstellanlage und Fahrradboxen, die bei den Stadtwerken zu mieten sind.

- Die Stellplatzsatzung der Stadt Mühlheim sieht zwei Fahrradabstellplätze je Wohnung bei Mehrfamilienhäusern vor.
- Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze für Einrichtungen mit Besucherverkehr sind in der Stellplatzsatzung aufgeführt.
- Die Stellplatzsatzung beschreibt die Anforderungen an einen Fahrradabstellplatz.

3.4 Wegweisung

In Mühlheim überlagern sich verschiedene Wegweisungssysteme.

Der Hessische Fernradweg R4, der Mainradweg und die Apfelweinroute sind ausgeschildert.

Der Kreis Offenbach hat ein ausgeschildertes Alltagsroutennetz.

Die Alltagsrouten und der Mainradwege entsprechen dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr der Forschungsgesellschaft für Straßen – und Verkehrswesen. Eine Ortsbezeichnung an autofreien Ortseingängen findet sich in Dietesheim am Maintor.

Innerstädtische Zielbeschilderung

Auf Schildern mit weißer Schrift auf grünem Grund wird auf diverse Ziele mit Entfernungsangaben hingewiesen. Die folgenden Ziele sind ausgeschildert: Altstadt, Mainuferweg, Lämmerspiel, Fähre, Rumpenheim und Friedrich-Ebert-Schule. Die Beschilderung ist rudimentär, die Wegeführung führt im Wesentlichen an der Rodau entlang. An zwei Stellen (Hildebrandsmühle und Bleichstraße bis Saint-Priest-Straße/Bachgasse) weicht die Route von den Fernradrouten ab.

Die Instandhaltung der Beschilderung ist je nach Baulastträger unterschiedlich geregelt.

3.5 Service

3.5.1 Wartung, Verkauf und Verleih von Fahrrädern

Im Stadtgebiet bieten zwei Fachgeschäfte ihre Dienstleistungen rund um das Fahrrad an. Das Fachgeschäft in der Offenbacher Straße ist als Service und Verleihstelle bei den Serviceangeboten zum Main-Radweg aufgeführt.

3.5.2 Gepäckdienst und Lieferservice

Gepäckaufbewahrung und Lieferservice bezogen auf den Einkaufsbereich Bahnhofstraße sind formell nicht vorhanden. Getränkelieferungen sind auf Anfrage möglich. Gepäckdienste für Radreisende werden von den bett+bike Betrieben Hotel - Café Kinnel, Häusser Appartements und Hotel Dreispitz angeboten.

3.5.3 Fahrradmitnahme im ÖPNV

Auf den Schienenstrecken des Rhein-Main-Verkehrsverbundes ist die Fahrradmitnahme im Allgemeinen möglich und kostenfrei.

Der S-Bahn-Haltepunkt in Mühlheim ist auf der Nordseite und gleisseitig mit einem Aufzug ausgestattet. Allerdings ist der nördliche Aufzug häufig defekt, was ein Tragen des Rades bis in die Unterführung nötig macht. Die Treppe auf der Südseite des Haltepunktes ist mit einer Führungsschiene für Fahrräder bzw. Kinderwagen ausgestattet.

Am S-Bahnhaltepunkt in Dietesheim stehen Rampen zur Verfügung.

Der Stadtbus ist für die Fahrradmitnahme nicht ausgelegt, bedient allerdings auch zu kurze Strecken, als das diese für die Fahrradmitnahme interessant wären.

3.5.4 Fahrradtouristik

Mühlheim hat Fahrradtouristen auf einer Tagestour einige landschaftliche Besonderheiten zu bieten. Das Naherholungsgebiet ist unter Insidern ein beliebtes Tagesausflugsziel. Gastronomisch und in Bezug auf Übernachtungsmöglichkeiten ist Mühlheim für den Radreisende noch wenig attraktiv. Der Main-Radweg als eigenes Label ist seit Mai 2006 ausgeschildert und wurde ab 2007 in den Druckmedien vermarktet. Der Main-Radweg ist einer der am häufigsten befahrenen Fernradwege in Deutschland und ist für herausragende Qualität ausgezeichnet worden. Im Serviceheft zum Main-Radweg werden für Mühlheim zwei „bett und bike“- Unterkünfte aufgeführt sowie ein Fahrradladen als Servicestation.

Touristische Hinweise sind auf der Apfelweinroute zu finden. Stelen weisen auf die Mühlen entlang der Rodau und Bieber hin.

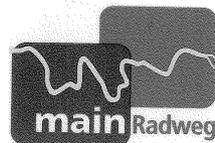
Themenrouten, wie z.B. „Rodaurenaturierung und Gailenberg“ werden auf Faltpänen beschrieben. Entlang des Mains sind weitere Stelen und Infotafeln im Zusammenhang mit der Regionalparkroute geplant.

Im Hessischen Radroutenplaner werden die regionalen und überregionalen Routen eingepflegt.

3.6 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Seit 2005 nehmen Mühlheimer Betriebe an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teil. Die Stadt Mühlheim ist an der Imagekampagne Bike + Business aktiv beteiligt.

Bezogen auf touristischen Radverkehr werden die Apfelweinroute, der Hessische Fernradweg R4 sowie der Main-Radweg überregional vermarktet. Seit Frühjahr 2008 führt durch Mühlheim eine Route des RMV, die in einem Falblatt der Serie Rhein-Main-Vergnügen veröffentlicht ist.



4. Entstehung des Radverkehrskonzepts¹

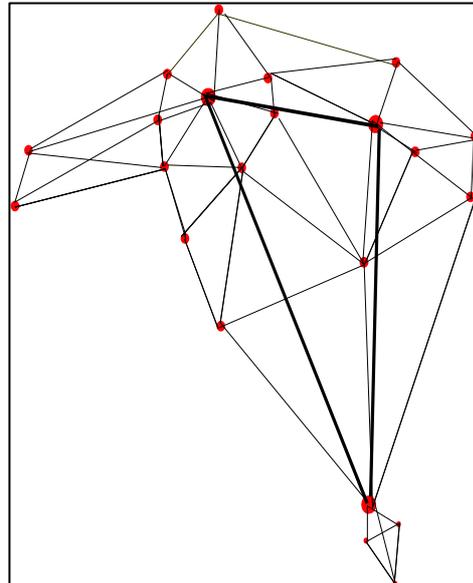
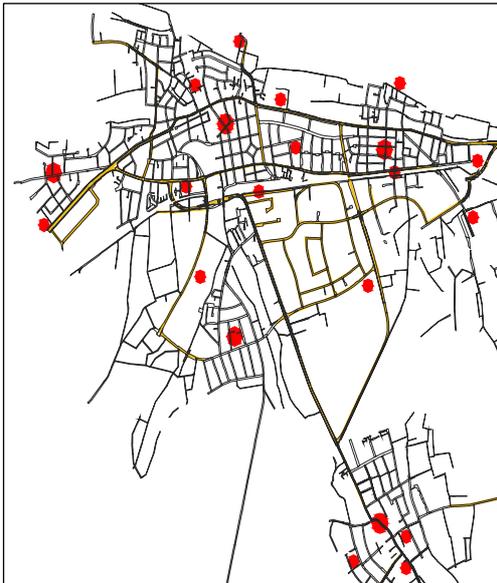
Die Verwaltung hat in den letzten Jahren die Bestandsaufnahme des Radverkehrsnetzes und dessen Infrastruktur systematisch fortgeführt. Anlass waren die wegweisenden Beschilderungen, die durch den Kreis Offenbach (Alltagsrouten) und durch die Frankentourismus GmbH bzw. ADFC (Mainradweg) eingerichtet wurden. Weiter wurde von der IVM (Integriertes Verkehrsmanagement) der Radroutenplaner eingerichtet. Auf der Grundlage der Streckenüberprüfung wurden Lücken und Schwachstellen deutlich, die mit einem Routenplan und einem Maßnahmenprogramm für bestimmte Standardsituationen erfasst und planerisch gelöst wurden.

Mit dem Leitbildprozess wurden die Ideen in die Öffentlichkeit getragen und dort bei mehreren Veranstaltungen zur Diskussion gestellt. Korrekturen wurden daraufhin insbesondere am Radroutennetz vorgenommen.



5. Grundlage: Radroutennetz

Die Wohngebiete sind i. d. R. als Tempo 30 Zonen angelegt. Hier ist das Radfahren komfortabel und sicher auf der Straße möglich. Unterbrochen werden diese Zellen durch Tempo 50 Straßen, wo für den Radverkehr zusätzliche Maßnahmen notwendig sind (parallel oder als Querung). Das Radroutennetz verfolgt die Idee der Verbindung von Zellen (der Tempo 30 Zonen). Außerhalb dieser Zellen liegen Ziele wie: das Sportzentrum, der Lidl in Dietesheim, das Bürgerhaus, Maincenter und der Waldfriedhof. Auch diese Ziele sind an das Radroutennetz anzubinden.



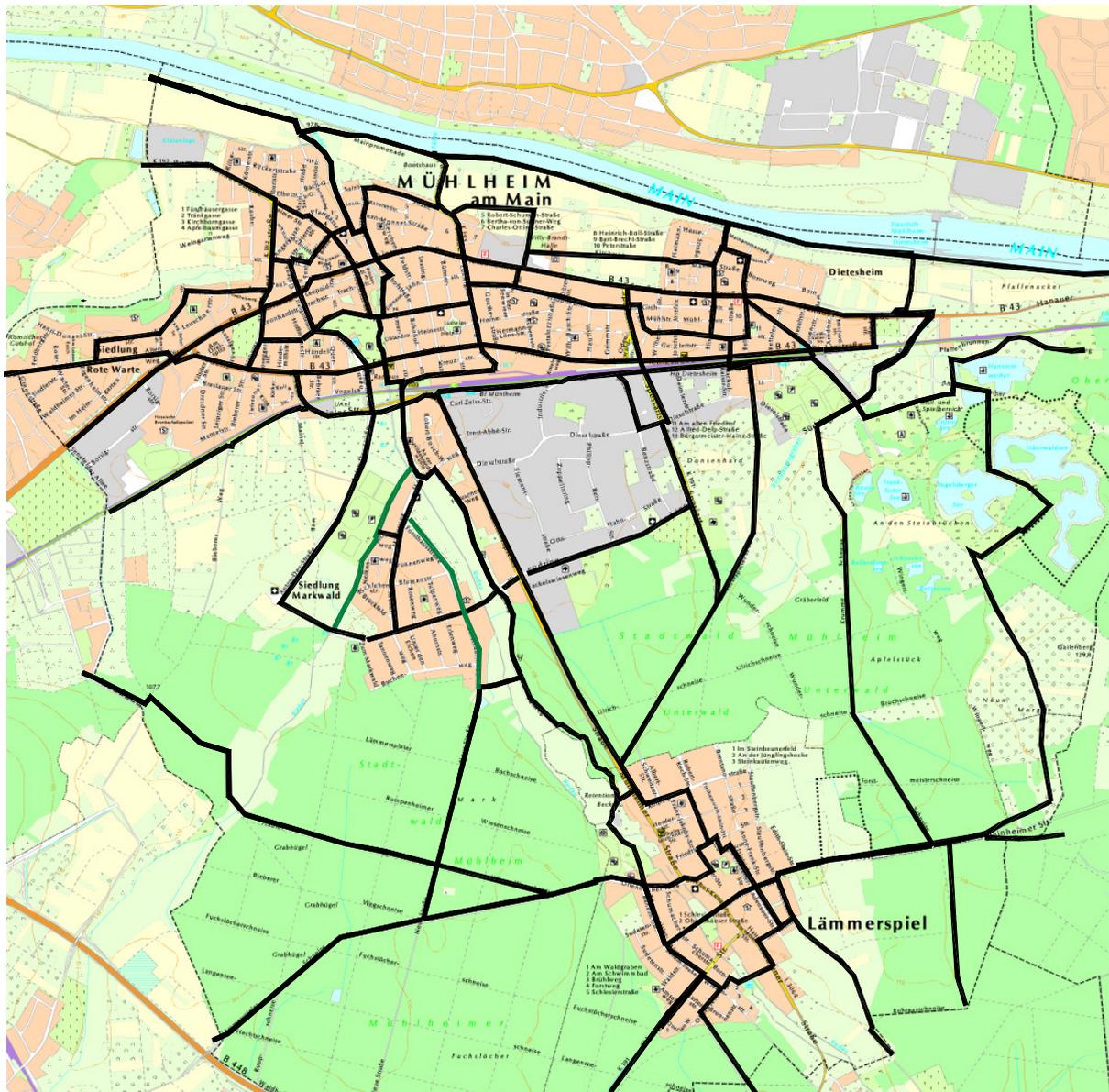
links: rot- Ziele innerhalb der einzelnen Zellen, Gelb- Tempo 50 Straßen
rechts: die kürzeste Verbindung (Luftlinie) zwischen den Zielen / Zellen

¹ Hier: Zusammenfassung, ausführlich in „Leitprojekt Fahrradfreundliches Mühlheim –Dokumentation–“

Das oben dargestellte theoretische Radroutennetz wurde auf die vorhandenen Wege und Straßen übertragen.

Das Routennetz stellt eine Priorisierung dar, wo aus der Fülle der möglichen Strecken und notwendigen Maßnahmen eine Auswahl getroffen wird.

Mindestens die Radrouten sollen den nachfolgenden Kriterien entsprechen.



Das Mühlheimer Radroutennetz (geplant)

6. Gestaltung des Radroutennetzes

Leitsatz: Das Radroutennetz soll zügig, sicher und auf kürzestem Weg befahrbar sein.

Das Radfahren kann als Verkehrsmittel im Alltag besonders auf Strecken bis ca. 5 km seine systematischen Stärken voll entfalten. Die Geschwindigkeit der Fortbewegung, der Abstand zwischen Parken und Ziel, die absolute Zeit, der mögliche Bewegungsradius von Personen, die nicht die volle Bandbreite der Verkehrsmittelwahl zur Verfügung hat und die tatsächlichen Kosten stehen in einem guten Verhältnis zueinander.

Voraussetzung dafür ist jedoch, dass

- mit dem Rad nicht die gleichen „Umwege“ gefahren werden, wie mit flächenintensiveren Fahrzeuge mit höheren Geschwindigkeiten
- gleichwohl die Sicherheit des Radverkehrs gewährleistet ist, auch wenn die Radfahrer die gleichen Strecken benutzen wie schnellere und flächenintensivere Fahrzeuge.
- und wenn das Vorankommen des Radverkehrs deutlich über der Schrittgeschwindigkeit liegt.

Es wird ein Radroutennetz angestrebt, bei dem

- Tempo 50 Straßen Einrichtungen für den Radverkehr wie z.B. Radfahrstreifen in Fahrtrichtung aufweisen und
- in Tempo 30 Straßen das Radfahren auf der Fahrbahn in beide Richtungen möglich ist.
- Benutzungspflichtige Radwege sollen durchgängig hindernisfrei befahrbar sein.
 - sichtbar geführt, Anfang/ Ende/Kreuzung
 - zulässig befahrbar, möglichst auch im Kreuzungsbereich
 - möglichst erkennbare Verkehrsregelung
 - fahrtechnisch einfach zu bewältigen
 - zügig befahrbar (schneller als Schrittgeschwindigkeit)

Bei den Befahrungen zur Bestandsaufnahme des Radroutennetzes wurde insbesondere auf Abweichungen von den o.g. Kriterien geachtet. Daraus wurde ein Maßnahmenprogramm erstellt, das die systematischen Probleme darstellt und das Standardlösungen vorschlägt.

Aus dem Maßnahmenprogramm und der Bestandsaufnahme lassen sich die Maßnahmen i.d.R. generieren. Andere Maßnahmen werden nur temporär von Bedeutung sein (Baustelleneinrichtungen). Es gibt die unterschiedlichsten Akteure, die bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts beteiligt sind (Bund, Land, Kreis, Betreiber von Einkaufsmärkten, Wohnungsbau, Geschäftsleute etc). Es kann bei den einzelnen Problemlagen verschiedene Lösungen geben. Zum Beispiel die Sicherheit des Radverkehrs bei Tempo 50 Straßen kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h erhöht werden oder durch einen Radweg. Daher wurde auf einen vollständigen Katalog der Maßnahmen verzichtet. Das Konzept dient als Grundlage mit den verschiedenen Akteuren Lösungen zu erarbeiten, bzw. bei Planungen den Radverkehr stärker zu berücksichtigen.

Die Vorschläge im Maßnahmenkatalog, usw. beziehen sich auf Strecken bzw. Kreuzungen des „geplante Radroutennetzes“.

7. Maßnahmenprogramm

7.1 Das Routennetz wird auf Lücken, Schwachstellen und Hindernisse überprüft und ggfs. verbessert.

7.1.1 Entlang Tempo 50 Straßen

Radrouten entlang Tempo 50 Straßen sollen nach Möglichkeit Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen in Fahrtrichtung aufweisen.

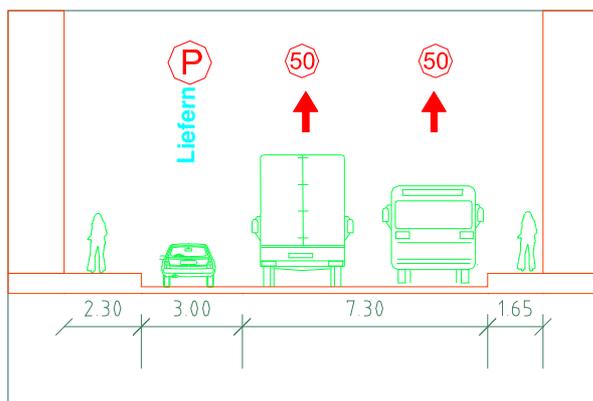
Bezogen auf die Radrouten sind insgesamt 10.000 Meter Straße mit Tempo 50 ohne Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen oder Radwege angelegt. Dies ist die Hälfte der Radstrecken an Tempo 50 Straßen.



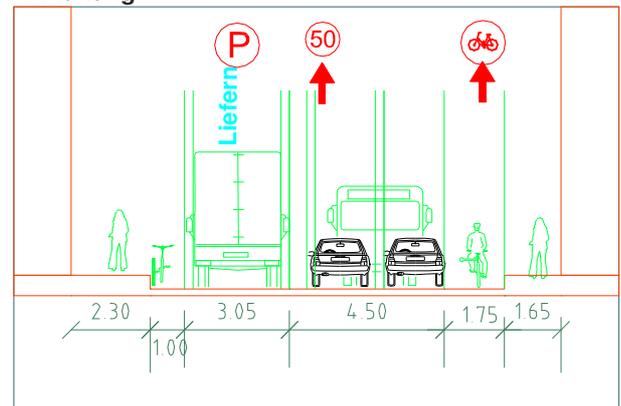
← In diesem Übersichtsplan sind die Radrouten gezeigt. Die blauen (hellgrauen) Linien zeigen die Strecken an Tempo 50 Straßen, an denen keine Einrichtungen für den Radverkehr vorhanden sind.

↓ Die Querschnitte unten zeigen, wie ein Radfahrstreifen entlang der Bundesstraße zwischen Bahnhofstraße und Marktstraße (im Bereich der vorhandenen Parkbucht) aussehen könnte. Eine überbreite Fahrspur macht das Vorbeifahren zweier PKW möglich. LKW und Busse können nicht nebeneinander fahren.

B43 zwischen Bahnhofstraße und Marktstraße
-Bestand-



B43 zwischen Bahnhofstraße und Marktstraße
-Planung-



7.1.2 Anfang und Ende von Radwegen

Ist der Anfang eines Radweges nicht zu erkennen, wird die Auffahrt auf diesen verpasst oder durch gewagte Manöver angesteuert. Bei schrägen Bordsteinkanten rechnet der nachfolgende Verkehr nicht unbedingt mit dem Ausschwenken des Radfahrers. Fährt der Radfahrer in einem zu spitzen Winkel über ein Bord auf den Radweg besteht Sturzgefahr. Das Ende eines Radweges wirft häufig die Frage nach der Vorfahrtsregelung auf. Radwege sollten besser hinter als vor einer Kreuzung enden, um den Radverkehr noch über diesen kritischen Punkt zu leiten. Auch ist der linksabbiegende Radverkehr bei der Gestaltung der Fahrspuren zu berücksichtigen. Wird ein Radweg vom Seitenbereich auf die Fahrspur geleitet, hilft eine Markierung, den KFZ-Verkehr vom Fahrbahnrand fernzuhalten, bis der Radverkehr sich eingefädelt hat.



Einfädelspur für den Radverkehr anstatt Anforderungen:

- Eindeutige, gut sichtbare Zufahrt zum Radweg
- flache Absenkung der Zufahrt
- Radweg endet erst hinter der Kreuzung bzw. deutlich davor
- Am Radwegende wird der Radverkehr in den Verkehr geschützt eingefädelt



Radwegende an der Kreuzung

7.1.3 Linienführung im Kreuzungsbereich

Die Linienführung von Radwegen soll

- möglichst geradlinig
- unmittelbar entlang bzw. auf der Fahrbahn (gut sichtbar) geführt sein.



Geradlinig entlang der Fahrbahn



anstatt über Fußgängerfurten bzw. über Fußgängerüberwege

7.1.4 Signale im Zuge von Radrouten

Bevor die StVO 2009 in Kraft trat, galt für den Radverkehr die Ampel für den Fahrverkehr, außer wenn eine Radfurt an einer Fußgängerfurt endete. Die seit Herbst 2009 gültige StVO sieht vor, dass der Radverkehr die Ampel für den Fahrverkehr zu beachten hat. Allerdings mit einer Übergangsregelung, nach der bis zum 1. September 2009 die Fußgängerampel zu beachten ist. Die Frage, ob man bei grünem Signal für den Fahrverkehr und bereits rotem Signal der Fußgängerampel als Radfahrer noch fahren darf, beantwortet das Gesetz in Verbindung mit einem Blick in den Kalender. Die unklare, mindestens schwer verständliche Rechtslage, kann durch Radsymbole in den Signalen abgeholfen werden.

Da eine grundsätzliche Führung des (schnelleren) Radverkehrs zusammen mit dem (langsameren) Fußgängern eine Einschränkung für den Radverkehr bedeutet und oft ein Verziehen der Weglinie, ist die Fahrampel in der Regel die sicherere und günstigere Lösung für den Radverkehr. Endet eine Radfurt an einer Fußgängerfurt, ist die einfachste Lösung die Ampel durch ein Radsymbol zu ergänzen, um die Situation eindeutig zu gestalten. Gegebenenfalls ist eine Radfurt zu markieren, wenn noch keine vorhanden ist, wie im Beispiel im Abschnitt 7.1.3 (Bild oben rechts). Es gibt einige Sonderfälle in Mühlheim aufgrund von Zweirichtungsradwegen und Radwegende im Kreuzungsbereich. Die Kreuzungen müssen daher einzeln überprüft werden, um eine geeignete Lösung zu finden.

7.1.5 Hindernisse im Zuge von Radwegen und Radrouten

Auf den Radwegen finden sich Hindernisse, die temporär eine Durchfahrt verhindern. Da die Radwege häufig in den Seitenbereichen angeordnet sind, werden Radwege gerne zugeparkt, mit Mülltonnen oder Sperrmüll verstellt. Es gehört zu den Aufgaben der Ordnungsbehörde, auf regelwidriges Parken zu reagieren. Darum soll hier nicht näher darauf eingegangen werden. Öffentlichkeitsarbeit kann etwas bewirken. Im Zweifel helfen Absperrbügel oder Poller an wichtigen Punkten. Zumeist ist diesem Problem nur mit der Verlegung des Radweges an den Fahrbahnrand (anstatt auf dem Gehweg) entgegenzukommen.

Dauerhafte Hindernisse auf Radrouten haben alle ihren Grund und ihre Berechtigung (Verkehrsberuhigung, Durchfahrt von motorisierten Fahrzeugen verhindern etc.) Auf den Radrouten wären Lösungen, die auch den Radverkehr Raum einräumen geeigneter.



Baustellen und Umleitungen

Das zugrundeliegende Netz (benutzungspflichtige Wege, ausgeschilderte Routen) wird auch bei Baustelleneinrichtungen, Umleitungen und sonstigen Störungen grundsätzlich mit berücksichtigt.

Baustellen stellen ein Hindernis auch für den Radverkehr dar. Hier soll verstärkt auf das Freihalten der Radrouten geachtet werden und gegebenenfalls eine Umleitungsbeschilderung für den Radverkehr eingerichtet werden. Die hier dargestellten Situationen zwingen den Radverkehr zum Schieben des Rades, da die Radwegbeschilderung trotz der Behinderung gültig ist.



Radweg verstellt durch Container bzw. Baugerüst

Weitere Hindernisse zeigen sich in Schneereichen Wintern an den Übergängen von Rad-Gehwegen zu Radfahrstreifen. An diesen Stellen wird von den Räumfahrzeugen die Zufahrt zwischen Gehweg und Radfahrstreifen durch aufgeschobenen Schnee verbaut. Diese Flächen bleiben entsprechend lange als Eisflächen auch bei Tauwetter erhalten und stellen eine erhebliche Gefahrenquelle dar.

7.2 Radparken

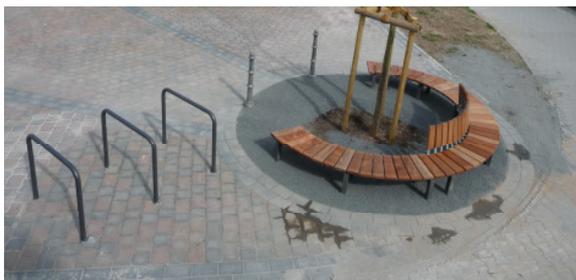
Weitere Abstellanlagen bzw. Abstellplätze sollen an Zielen wie Läden, Einkaufsstraße, Supermärkte, Banken, Arztpraxen etc. eingerichtet werden. Anlehnbügel gelten als Standard. Das Ziel ist, Anlehnbügel dezentral nach Bedarf aufzustellen.



Längsparker an Anlehnbügel anstatt



Querparker an Felgenhalter



Gut zu erreichende Anlehnbügel



anstatt versteckte Felgenhalter

7.3 Wegweisende Beschilderung

Die vorhandene wegweisende Beschilderung wird ergänzt durch eine hinweisende Beschilderung (S- Bahn) und Ortsbezeichnungen an den autofreien Ortseingängen.

Wegweisende Beschilderung

Die vorhandene Beschilderung wird optimiert und durch lokale touristische Ziele ergänzt. Dazu wird ein Schilderkataster erstellt und an die entsprechenden Stellen verteilt, die mit der Beschilderung befasst sind. Ziel ist es dabei, die Routen eindeutig, richtig, lückenlos, verkehrsrechtlich zulässig und übersichtlich zu beschildern und entsprechend in Karten einzutragen. Ein Schilderwald durch mehrere Schilderstandorte an einem Knoten durch verschiedene Betreiber soll vermieden werden. Das Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist die Grundlage für die Beschilderungen. Die lokale Beschilderung soll sich auf lokale Themenrouten und die Ausschilderung zu Zielen wie Schwimmbad, Freibad und Bahnhof von und zu den Radrouten beschränken.

Ortsbezeichnung

Der Radverkehr nähert sich zumeist auf einem anderen Weg an einen Ort als der Autoverkehr. Dem Autoverkehr weisen die großen gelben Tafeln nicht nur darauf hin, dass hier langsamer gefahren wird sondern auch in welchem Ort man sich befindet.

In Dietesheim weiß man nach der Deichsanierung zumindest ab der Hochwassermauer, in welchen Ort man nun einfährt. Ein solcher Hinweis in einer gestalterisch ansprechenden Form ist auch an anderen Stellen wünschenswert.



Verkehrsrechtliche Beschilderungen

Sackgasse

Die Beschilderung ist nach der neuen StVO darauf zu überprüfen, ob es auch für den Radverkehr (Fußgänger) eine Sackgasse darstellt. Die StVO unterscheidet zwischen einer echten Sackgasse und einer Sackgasse für den motorisierten Verkehr. Nachfolgend sind die sogenannten Sackgassen aufgeführt, die für den Radverkehr eine Verkehrsverbindung darstellen:

- Zimmerstraße nach Süden Richtung Hennigweg
- Friedrichstraße Richtung Offenbacher Straße und Marktstraße (Radroute)
- Bahnseitenweg an der Bahnhofssüdseite (Radroute)
- In Dietesheim drei Stichwege, die zum Main führen
- In Dietesheim am alten Friedhof (beidseitig)
- Saint-Priest-Straße Richtung Rodau

7.4 Öffentlichkeitsarbeit

Zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit und die Vernetzung der Akteure sollen durch das Konzept gefördert werden.

Gute Erfahrungen wurden bereits mit bike & business, „Mit dem rad zur Arbeit“ und dem Leitprojekt „fahrradfreundliches Mühlheim“ gemacht.

Auch die Meldeplattform Radverkehr und der Radroutenplaner haben den Informationsaustausch zwischen den Akteuren (Behörden, Radfahrer, Vereine) verstärkt.

Geplant ist, das Routennetz mittels Flyer oder auch auf den Internetseiten der Stadt und im Routenplaner zu kommunizieren.

Ziel ist eine Sensibilisierung aller Akteure für die Belange und Vorteile des Radfahrens.

7.5 Fortschreiben des Radverkehrskonzeptes der Stadt Mühlheim

Das Radverkehrskonzept wird alle 5 Jahre fortgeschrieben.

Dabei wird festgestellt, inwieweit das Maßnahmenprogramm umgesetzt werden konnte, ob es ggfs. Anpassungen und Ergänzungen bedarf aufgrund von neuen Regelungen gibt.

Weiter ist festhalten, welche weitergehenden Maßnahmen insbesondere bei den begleitenden Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit und Qualitätsmanagement aufgrund eines verbesserten Wegenetzes anzustreben sind.

Der vorliegende Maßnahmenkatalog soll bis 2015 umgesetzt werden.

