

Maßnahmenliste Radverkehrsanlagen

*Belastungsstufen (ERA 2010):
 IV: eigene Radverkehrsanlage erforderlich (muss),
 III: eigene Radverkehrsanlage wünschenswert (soll)

A) Radverkehrsanlagen an Magistralen

	Straße / Abschnitt	Ziel (Radentscheid)	ZEITHORIZONT (Kurzfristig = 1-2 Jahre; mittelfristig = 3-5 Jahre; langfristig = > 5 Jahre)			PRIORISIERUNG				Bemerkung, vorhandene Planungen, offene Fragen	
			Ersteinschätzung Verwaltung	Bau- last	Vorh. PL	Zeitl. Prio	Was heute?	Netz- bedeutung	Bel.-stufe*, Unfälle		Prio
A1	Waldstraße Bleichstraße – Hessenring	Durchgängig <u>eigene Radfahrspur</u> mit einer Standardbreite von 2,3m und Mindestbreite von 2m für den Radverkehr in jeder Richtung; besonderer Schutz des Radverkehrs in den Kreuzungsbereichen; Abstellmöglichkeiten entlang der Straße für Fahrräder; ausreichend Halteplätze für Lieferverkehr, um die zweckwidrige Nutzung der Radfahrspur zu verhindern; besondere Beachtung des Bereichs vor der AS-Schule incl. ÖPNV	Sofort: Bei gegebener Straßenaufteilung „ Verkehrsversuch “ mit Markierung einer reservierten Spur für Fahrräder; Absperrung des gesonderten „Rechtsabbiegers“ 1x in Christian-Pleß-Straße und 1x vor AS-Schule in Friedrichsring. 2022: Beginn der Planung für Neuaufteilung des Straßenraums (Freigabe 1x Längsparken, komfortable Radspur, je 1x „überbreite“ Kfz-Spuren) 2022: Beginn der Planung für grundlegende Neugestaltung der Kreuzung Waldstraße / Hessenring / Friedrichsring	Stadt	+	k	-4streifig, z.T. Busspur -Parken beidseits -kein Rad-angebot -DTV: 13.400-19.100 -Tempo (T) 50	NR, wichtige Nord-Süd- verbindung Netzlücke	- (III)-IV - 5 Unfälle auf 600m (2019)	1	Vorhandene Planung aus altem VEP könnte zwischen Bleichstraße und Bismarckstraße reaktiviert werden. IG: siehe Planungen Radverkehrskonzept_2007 : Ri. Süden: Radweg auf Gehweg (1,8m) Ri. Norden: Radfahrstreifen auf Fahrbahn (1,5m)
A2	Waldstraße Hessenring – Odenwaldring (B43)	Durchgängig Radfahrspur mit Standardbreite 2,3m und Mindestbreite 2m für Radverkehr je Richtung; bes. Schutz des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen; bes. Gestaltung Bereich Humboldtschule; ausreichend Halteplätze für Lieferverkehr (keine Nutzung Radfahrspur).	2022: Beginn der Planung für Neuaufteilung des Straßenraums (Freigabe 1x Längsparken, komfortable Radspur, je 1x „überbreite“ Kfz-Spuren)	Stadt+ RP		k	-DTV: 18.500-18.800 -T50		IV	1	
A3	Waldstraße Odenwaldring - Brunnenweg	Durchgängig eigene Radfahrspur mit Standardbreite von 2,3m und Mindestbreite von 2m für Radverkehr je Richtung; bes. Schutz des Radverkehrs in den Kreuzungsbereichen;	Hier ist insbesondere die Kfz-Verkehrssituation auf dem Brunnenweg zu berücksichtigen.	Stadt		m	-DTV: 22.400-28.000 -T50		IV	1	
A4	Frankfurter Straße Kaiserstraße – August-Bebel- Ring	„Schienenkonflikt“ entschärfen durch Ausschluss des Längsparkens; durchgängig eigene <u>Radspur</u> mit Regelbreite 2,30 – (mindestens jedoch <u>Schutzstreifen</u> in Abschnitten mit ungenügender Breite)	Sofort: Stopp des Längsparkens und farbliche Markierung eines „Schutzstreifens“ in den Abschnitten, in denen derzeit die Radfahrenden die Schienen queren müssen. Langfristig: Generalsanierung Straße (mit/ohne Straßenbahnverlängerung)			k + l	-Z.T. Schutzstreifen Kaiserstraße -Luisenstraße -DTV: 6.000-7.400 -T50	-HR	II Sturzgefahr	2	Verkehrsversuch? Machbarkeitsstudie zur Straßenbahnverlängerung
A5	Untere Grenzstraße (B43) Bieberer bis Ostbahnhof	Beidseitig <u>baulich</u> getrennter <u>Radweg</u>		Stadt+ RP	+	l	-4streifig -Parken beidseits -kein Rad-angebot -DTV:25.800-27.300 -T50	-kein Netz- bestandteil -Nord-Süd- spange	IV	1	
A6	Untere Grenzstraße (B43) Ostbahnhof bis Clariant-Gelände	Beidseitig baulich getrennter Radweg		Stadt+ RP	+	m-l	-DTV: 28.800-29.700 -T50	-HR	IV	1	IG: Die Planung zeigt den letzten Stand der Machbarkeitsstudie: z.T. Radfahrstreifen (1,85m), z.T. Gehwegradweg (Verzicht auf Längsparken) Ausführungsplanung des KP U.G./ Hebestr. liegt vor; für U.G./Mühlheimer Str. Stand siehe Machbarkeitsstudie
A7	Mühlheimer Straße (B43) Ulmenstraße – Untere Grenzstr.	Radschnellweg (Vorzugsvariante RSV: F-OF)	2022: Realistische Abschätzung durch die Verwaltung, wie lange die Umsetzung des „Radschnellwegs“ dauern wird. Je nach Ergebnis vsl.: kurzfristig: Auffrischung der Markierungen für „ Schutzstreifen “ langfristig: Planung RSV	Stadt+ RP	-	k + l	-4streifige Schnellstr. -„Radfahr“streifen (1,6m) -DTV: 27.200-30.500 -T50	-HR	IV	2	IG: derzeit liegen noch keine Planungen vor; Informationsaustausch erfolgt bei Vorlage der Planungen

Maßnahmenliste Radverkehrsanlagen

	Straße / Abschnitt	Ziel (Radentscheid)	ZEITHORIZONT (Kurzfristig = 1-2 Jahre; mittelfristig = 3-5 Jahre; langfristig = > 5 Jahre)				PRIORISIERUNG				Bemerkung, vorhandene Planungen, offene Fragen
			Ersteinschätzung Verwaltung	Bau- last	Vorh. PL	Zeitl. Prio	Was heute?	Netz- bedeutung	Bel.-stufe*, Unfälle	Prio	
A8	Bieberer Straße Berliner Straße - Marktplatz	Lückenschluss: <u>Freigabe</u> der <u>Einbahnstraße</u> in Gegenrichtung für Radverkehr	Sommer 2022: Freigabe durch Beschilderung Wilhelmsplatz (Westseite) zum Marktplatz 2022: Vorplanung für Neuaufteilung der Flächen / Längsparken / Fahrs Spuren im Abschnitt Wilhelmsplatz – Berliner Straße	Stadt		k + m	-Einbahn (Ri. Ost) -Breite:~3m -Längsparken -Linienbus -DTV: 2.200 -T50	-NR -Netzlücke	I	2	Signalgeber für Radausfahrt zum Marktplatz wurde bereits vorinstalliert
A9	Bieberer Straße Mathildenstraße und Bismarckstraße	Fahrradstraße „Entschärfung“ der Einfahrt vom / zum Mathildenplatz (abknickende Vorfahrtstr.) „Entschärfung“ der Ausfahrt Finanzamt	Planung erforderlich	Stadt	-	k	-2streifig -Mischverk.+ Piktogramm -Linienbus (Schleppkurve) -DTV: 11.300-14.600 -T50	-HR	III	2	Ggf. Musterblatt RV-27; QH-1: Kombination aus Mittelinsel + Linksabbieger (Hess. Musterlösungen)
A10	Bieberer Straße Bismarckstraße – Untere Grenzstraße	<u>Radfahrspur</u> ; <u>stadtwärts</u> ggf. <u>Busspur mit</u> <u>Freigabe</u> für Radverkehr	Kurzfristig: Freigabe Busspur prüfen Mittelfristig: Prüfen neue Flächenaufteilung unter Aufgabe Längsparken			k + m	-2streifig+ Busspur; -1-2-seits Längsparken -DTV: 11.300-13.500 -T50	-HR -Netzlücke	III	1	
A11	Aschaffener Straße Hamburger Straße – Bremer Straße	Radfahrstreifen				k + m	-2streifig -1-2-seits Längsparken -Linienbus -DTV:8.700-11.700 -T50	-HR -Netzlücke	II - III	1	IG: ISEK (Rahmenplan) für Bieber beschlossen, frühere Planungen (Hamburger und Bremer Str.), nicht gem. heutigen Standards
A12	Seligenstädter Straße Waldhofstraße – Stadtgrenze	<u>Protected Bike Lane</u> , unter Berücksichtigung der Planungen ÖPNV (z.B. Buswendeschleife auf Höhe der Heinrich-Krumm-Straße); Verbesserung des Belags				k-m	-2streifig -Radfahrstr. (1,85m) -DTV: 8.100-11.400 -T50	-HR	-3 Unfälle auf 600m (Knoten) - II - III	2	IG: aktueller Planungsstand Buswendeschleife liegt vor
A13	Sprendlinger Landstraße (L3001) Bismarckstraße – Odenwaldring	<u>Radfahrspur</u> ; Verzicht auf eine Seite Längsparken; besondere Beachtung von Kreuzung Starkenburgring und Einfahrt Sanaklinikum	2022: Umsetzungsbeginn geplant	Stadt+ RP		k-m	-2-3streifig -Alternativroute Schu- mannstr. -DTV: 18.500-19.000 -T50	-z.T. HR,z.T. kein Netz- bestandteil	IV	1-2	Hauptroute via Weikertsbloch- str. / Schumannstr. könnte geprüft werden. (Ohne Ampel- querung am Odenwaldring, jedoch nicht akzeptabel.) IG: Ausführungsplanung; Umsetz- ungsbeginn in 2022 geplant
A14	Sprendlinger Landstraße Odenwaldring – Gebäude Fredenhagen	Baulich getrennter Radweg				I	-DTV: 22.000-23.700 -T50	Heute Kein Netzbestand teil	IV	2	Alternativroute Schumannstraße vermutlich zu schmal für eigene Radverkehrsführung (8m Fahrgasse zwischen Bäumen)
A15	Marienstraße Waldstraße – Sprendlinger Landstraße	Radschnellweg (Vorzugsvariante)	Kurz-mittelfristig: Konkretisierung der Planung Langfristig: Umsetzung der Maßnahme (vgl. Baulicher Radweg)			I	-Einbahnstr. (Ri.Ost) -Parken beidseits längs/quer -DTV: 5.300-5.600 (HVStr) -T50	-NR -Netzlücke	I - II	2	Planungsstand? IG: derzeit liegen keine Planungen vor; Informationsaustausch erfolgt bei Vorlage der Planungen
A16	Landgrafenring, Hessenring Bieberer Straße – Waldstraße	Durchgängige Sonderspuren für Radverkehr, Alternativroute Grünring, Netzlücke zw. Eigenheimstr. und Bieberer bzw. weiter bis Ostbahnhof (Emmastr.), z.B. durchgängig jeweils auf der „Innenseite“ eine Fahrradspur		Stadt		k-m	-Je Ri. Einstreifig + Längsparken -grüne Alternativroute -DTV(N): 3.400-4.600 DTV(S): 2.400-2.600 -Breite: 2x4m	-HR -RVA + Netz- lücke	I	2-3	-Alternativroute Grünring, -Netzlücke zw. Eigenheimstr. und Bieberer bzw. weiter bis Ostbahnhof (Emmastr.)

Maßnahmenliste Radverkehrsanlagen

	Straße / Abschnitt	Ziel (Radentscheid)	ZEITHORIZONT (Kurzfristig = 1-2 Jahre; mittelfristig = 3-5 Jahre; langfristig = > 5 Jahre)				PRIORISIERUNG				Bemerkung, vorhandene Planungen, offene Fragen	
			Ersteinschätzung Verwaltung	Bau- last	Vorh. PL	Zeitl. Prio	Was heute?	Netz- bedeutung	Bel.-stufe*, Unfälle	Prio		
A17	Friedrichsring Waldstraße – Sprendlinger Landstraße	Durchgängige Sonderspuren für Radverkehr, Ausschluss des Längsparkens vor Monopolverwaltung / AOK, ggf. Umnutzung von Wegen im Grünbereich, Fahrradstraße in der parallelen Anliegerstraße Starkenburgring bis Friedrichsweiher	2022: Vorplanung für Ausschilderung der Fahrradstraße , vorläufige Anbindung an Starkenburgring.			m	-T50 (teilw. T 30); z.T. Linienbus (S) -2streifig -beidseits Parken -z.T. Wege Grünring vorh. -DTV: 11.000-13.200 -T50	-HR -Netzlücke Waldstr.- Sennfelder	III	1-2	Planungsstand Sanaklinikum ? IG: siehe Planungen Sana_Klinikum: Im Vorbereich entsteht mit der Neugliederung Parken evtl. neue verfügbare Räume	
A18	Bischofsheimer Weg Schloßgartenstraße – Am Wiesengrund	Radfahrstreifen	Aufgrund der Lage im LSG ist eine Verbeiterung (= zusätzliche Versiegelung) schwer umzusetzen und erfordert lange Planungsvorläufe			I	-gem. Geh-/Radweg (Ost) -Charakter: außerorts -DTV:2.800-5.400 -T30/T50 -Breite: ~5,70m -Busverkehr -LSG (Versiegelung)	-Heute Kein Netzbestand teil -Führung über LWweg	I – (II)	2-3	Alternativroute westl. über landwirtschaftlichen Weg	

B) Radverkehrsanlagen an Nebenstraßen

	Straße / Abschnitt	Ziel	ZEITHORIZONT			PRIORISIERUNG				Bemerkung, vorhandene Planung, offene Fragen	
			Ersteinschätzung Verwaltung	Vorh. Planungen	Prio	Was heute?	Netz- bedeutung	Bel.-stufe, Unfälle	Prio		
B1	Fuldaweg, Werraweg Brunnenweg – Obere Grenzstraße	<u>Fahrradstraße</u> , Bevorrechtigung der Fahrradachse an sämtlichen Querungen: Furten mit Fahrbahnanhebung, ggf. Haifischzähne.	Kurzfristig: Voraussetzung zur Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen Planung 2022 starten			k	-Mischverkehr -Zone 30 -Breite <3,5m <DTV	-HR		2	Teilelement einer Ersatzlösung für Brunnenweg (zu schmal): Verbindung Bieber-Rosenhöhe noch identifizieren.
B2	Am Wiesengrund Bischofsheimer Weg – Mühlheimer Straße	Fahrradstraße	Kurzfristig: Voraussetzung zur Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen			k	-Zone 30 ~Breite 4m -Parken einseitig <DTV	-Heute Kein Netzbest.teil -Führung über LWweg		2-3	
B3	Groß-Hasenbach-Straße Bleichstraße - Geleitsstraße	Verkehrsberuhigte Zone: Sackgasse, Durchfahrt für Kfz zur Geleitsstraße sperren. Ggf. alternativ Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich	Prüfung kann 2022 erfolgen Langfristig: Straße soll grundhaft erneuert werden (ggf. dann erst Umbau zu VB).			k-m I	-Zone 30 (VB im weiteren Verlauf) <DTV	-Kein Netz -aber Zuweg zur City		2-3	Hol-Bring-Verkehre zur Schule beachten, ggf. Elternhaltestelle an geeigneter Stelle errichten (besser zur Schule?)
B4	Humboldtstraße Dornbuschstraße – Waldstraße	Fahrradstraße	Kurzfristig: Voraussetzung zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Abschnitt prüfen Mittelfristig: weiterer Verlauf prüfen			k	-Zone 30 <DTV -Breite ~ 5m	Kein Netz		Stück: 3 Str- zug:2	Weiterer Verlauf Humboldtst.? Als Alternativroute zum Ring (B43) durchgängig sinnvoll!
B5	Bernardstraße Goethering - Kaiserstraße	Fahrradstraße, Reduzierung des beidseitigen Längsparkens	Kurzfristig: Voraussetzung zur Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen			k + m	-Zone 30 -DTV: 2.200-500 -Einbahn (Ri. Ost), R frei -Parken beidseits -Breite: ~3,5	-NR -Verb. nach F	I	1-2	Superblock? Stand Planung? IG: Anfrage bei Stadtentwicklung läuft

Maßnahmenliste Radverkehrsanlagen

B6	Geleitsstraße Mittelseestraße – Kaiserstraße	Fahrradstraße	Neue Planung erforderlich		m	- Zone 30 - DTV: 4.000	-NR	I	2	IG: Im Rahmen Bike OF wird dieser Abschnitt nicht umgesetzt; hierzu bedarf es erneuter Planungen Parallele Hospitalstraße ist Fahrradstr. (=HR) mit Bleichstr.
B7	Erich-Ollenhauer-Straße Hamburger Straße – Heusenstammer Weg	Radfahrstreifen	Vorplanung erforderlich		k-m	-Tempo 30 tags (T50) -DTV: 10.000-13.700 -2Streifig -Längs-und Senkr.parker -Breite:6,5-9	-HR -Netzlücke	II	1-2	Nicht in Verbindung mit Senkrechtparkern (Ärztelhaus, KiG)
B8	Schloßgartenstraße / Clara-Grein-Straße Bürgeler Straße – Stadtgrenze	Radfahrstreifen	Kurzfristig: Flächenaufteilung (Breiten) prüfen		k + m	-T30 -DTV: 5.400-2.800 -Parken beidseits? -Breite: ~6m	Kein Netz aber sinnvolle Ergänzung	I – (II)	2-3	
B9	Eberhard-v. Rochow-Straße Waldstraße – Gravenbruchweg	Radfahrstreifen	Neue Flächenaufteilung erforderlich (Entfernung Längsparken)		m	-2streifig -beidseits Längsparker -T50/(T30) -DTV: 9.300-8.300 -Breite: ~6,40m	Kein Netz	II - III	2-3	Alternativweg via Grünring
B10	Buchhügelallee / Elbestraße Rhönstraße - Tempelseestraße	Vorrang für Radverkehr			k	-Radfahr- + Schutzstr. -z.T. Bus -DTV: 1.700 (3.400) -Tempo?	-HR	I	3	Erreichbarkeit Ziele für Kfz sicherstellen, Kfz-Durchfahrt sperren oder Rad gegen Einbahnstr. sichern?
B11	Lämmerspieler Weg Laskabrücke – An den Eichen	Belag erneuern, Radfahrspuren			k-m	-Tempo? -Breite: ~ 4,40m -DTV: 1.000	-NR	I	3	

C) selbständig geführter Radweg

	Straße / Abschnitt	Ziel	ZEITHORIZONT			PRIORISIERUNG				Bemerkung, vorhandene Planung, offene Fragen
			Ersteinschätzung Verwaltung	Vorh. Planung	Prio	Was heute?	Netzbedeutung	Bel.-stufe, Unfälle	Prio	
C1	Industriebahnradweg, Johann-Strauß-Weg Senfelderstraße – Sprendlinger Landstraße	Radvorrangroute; Radverkehr wird an allen Querungen bevorrechtigt, die Querungen baulich und durch Markierungen besser sichtbar gemacht.	Kann 2022 umgesetzt werden.		m		-HR -südl. Ring		2	Prüfung der mögl. Bevorrechtigung
C2	Grünring Waldstraße – Sprendlinger Landstraße	Instandsetzung / Ausbau			k-m		-NR		2-3	

Maßnahmenliste Radverkehrsanlagen

C3	Mainuferradweg Hafenplatz / Am Hafendeck / Jean-Weipert- Straße	Bevorrechtigung der Fahrradachse			m				2	Hafensicherheit bedenken, Mainuferradweg generell verbreitern?
----	--	----------------------------------	--	--	---	--	--	--	---	--