



h da

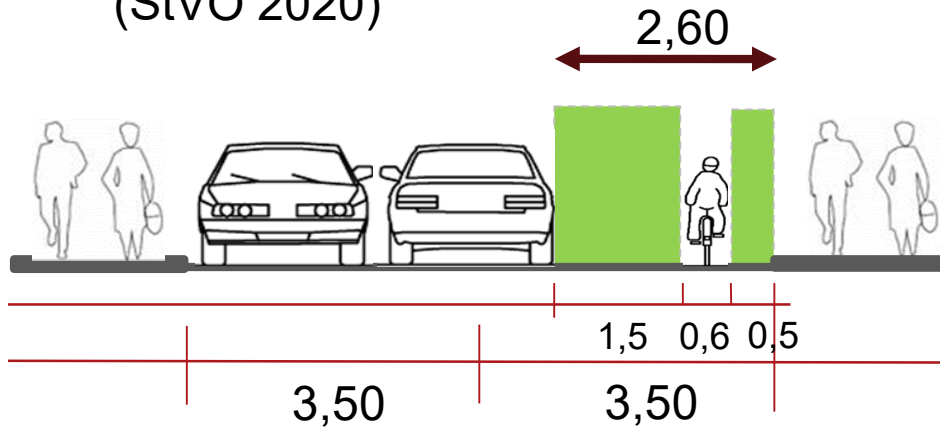
Bürgerbeteiligung zu Fahrradstraßen in Neu-Isenburg

Laura Kehrer

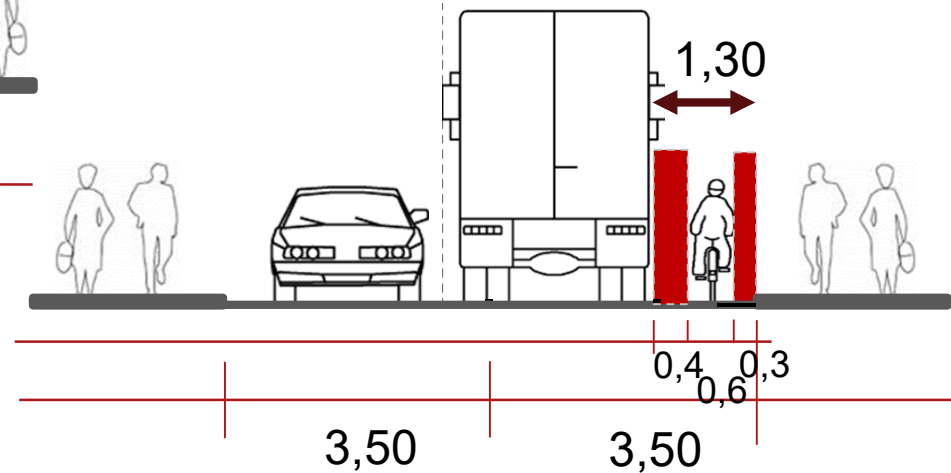
17.03.2022

Anlass: Verkehrssicherheit

So viel Platz gehört Radfahrenden!
(StVO 2020)



So viel Platz wird gelassen...



Quelle: Ortlepp, J.; Vision Zero – Anspruch und Wirklichkeit, zum AA39 der FGSV am 21.03.2019, Grafikelemente aus RAS (FGSV, 2006)

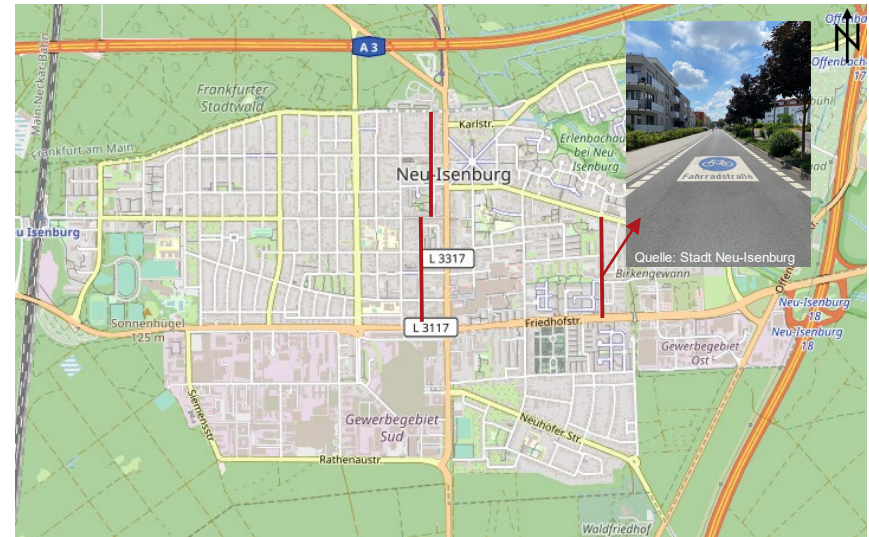
Einordnung der Netzfunktion



© P3 Agentur

Quelle: Nahmobilität 2.0 AGFS NRW

- Anbindung an „BIKE Offenbach“
- Anbindung an die Radschnellverbindung DA-FFM



Quelle: Openstreetmap

Regelwerke / Grundlagen

Straßenverkehrsordnung (StVO und VwV-StVO)

- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren
- Höchstgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden beträgt 30 km/h
- Beschilderung

Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06)

- Max. Verkehrsbelastung 400 Kfz/h
- Max. Geschwindigkeit 30 km/h

Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

- Hauptverbindung des Radverkehrs
- Bevorrechtigung gegenüber anderen Erschließungsstraßen
- Empfehlung für Markierung an Knotenpunkten

Bestandsaufnahme - Zusammenfassung

ÖPNV- Netz

- Gutes innerstädtisches Busliniennetz
- Bhf.: Fernzüge bis FFM
- S3,S4

Parken/ Geschwindigkeit

- 30er Zone
- Parken möglich

Unfallanalyse

- 32 Unfälle in 3 Jahren
- Höchster Anteil:
 - Sonstiger Unfall
 - Fahr Unfall
 - Ruhender Verkehr

Verkehrserhebung Luisenstraße

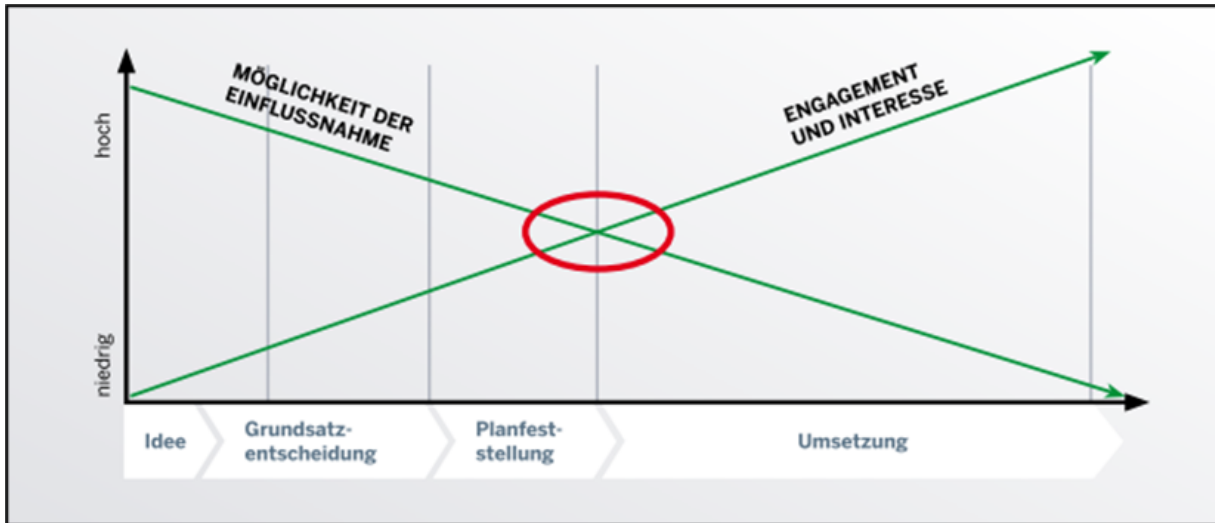
- 150 KFZ/ 24h
- 210 Fahrräder/ 24h
- $V_{85} = <30$ km/h

Verkehrserhebung Ludwigstraße

- 383 KFZ/ 24h
- 133 Fahrräder/ 24h
- $V_{85} = <30$ km/h

Einbindung der Öffentlichkeit

Partizipationsparadox



Quelle: Geschäftsstelle des Lander NRW



Quelle: Instagram Neu-Isenburg



Quelle: Instagram Neu-Isenburg

Testfeld Fahrradstraße I

- **Informationsinhalte:** Allgemeine, rechtliche Grundlagen und Entwurfselemente einer Fahrradstraße
 - **Durchführung:** Gruppen zur Erkundung von Luisen- und Ludwigstraße (zu Fuß und mit Rad)
 - **Ziel:** Anregung und Meinungen der Bürger:innen aufnehmen
- Berücksichtigung in der Entwurfsplanung

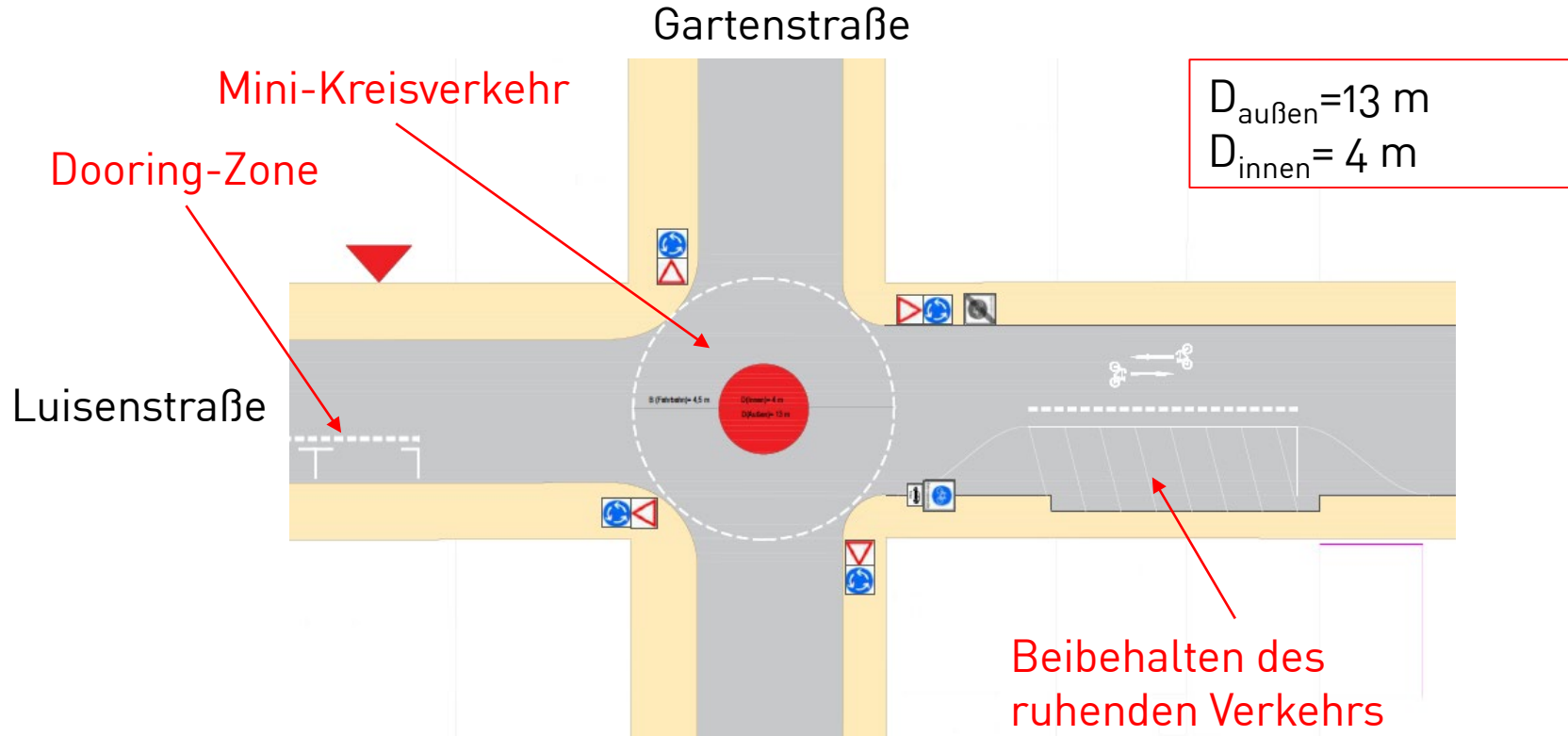


Testfeld Fahrradstraße II

- **Informationsinhalte:** Vorstellen der Entwurfsplanung
- **Durchführung:** Demonstration der Planungselemente durch provisorische Markierung [Dooring Zone, Fahrradabstellanlagen, Mini-Kreisverkehr → provisorische Beschilderung]
- **Ziel:** Veranschaulichung der Planung und Einbindung der Bürgerschaft



Experimentierraum



Quelle: Eigene Darstellung

Testfeld Fahrradstraße II – Provisorische Markierung

Demonstration Dooring- Zone

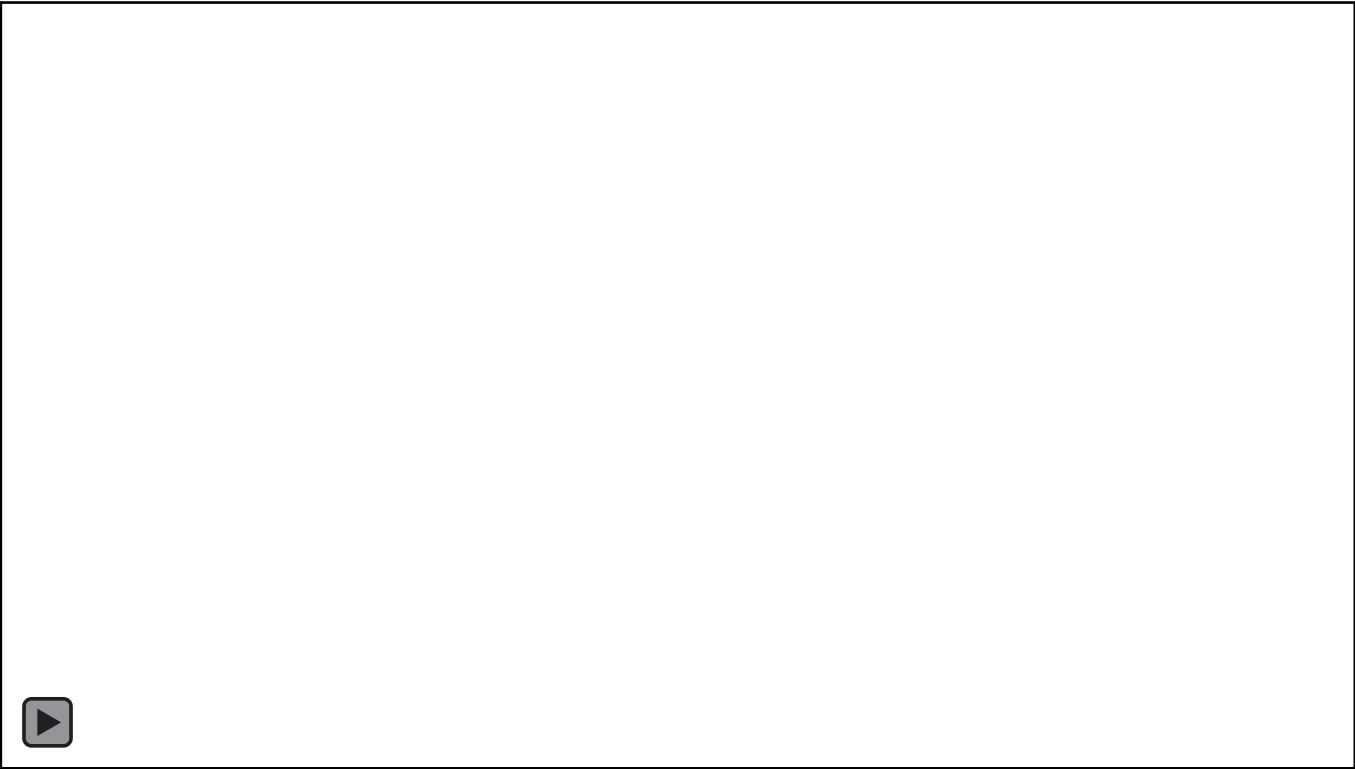


Testfeld Fahrradstraße II – Provisorische Markierung

Demonstration Mini-Kreisverkehr



Drohnenaufnahme



Presse

Instagram



Offenbach Post

15 NEUISENBURG

Ein Kreisel aus Farbe

FAHRRADSTRASSE Markierungen zeigen an, wie Strecke gestaltet werden könnte

VON LEO F. POSTL

Neu-Isenburg – Da staut so mancher Anwohner der Luisenstraße nicht schlecht, als plötzlich Studierende der Hochschule Darmstadt an bestimmten Stellen Markierungen auf den Asphalt malt. Noch mehr Aufmerksamkeit erfährt die „Installation“ eines Kreises im Kreuzungsbereich mit der Gemeinstraße. Mit Maler-Eisbein wird das Zentrum auf den Asphalt gezeichnet und mit Sprayfarbe farblich auffällig gestaltet. „Die Reaktion der Leute war recht unterschiedlich“, verweist Studentin Laura Kehler auf Aufmerkungen wie „So ein Quatsch!“ bis hin zu „Endlich wird mal was gemacht“. Mit 14 Metern Durchmesser entspricht der Kreis nicht nur den verkehrstechnischen Anforderungen, sondern passt auch genau in die Kreuzungsfäche.

Die Querung der Fußgängerzone ist kein Problem, wenn jeder Rücksicht nimmt.

Prof. Jürgen Follmann Hochschule Darmstadt

Im Rahmen des Findungsprozesses für eine Fahrradstraße in Neu-Isenburg, die in Nord-Süd-Richtung verläuft, findet nach einer ersten Befragung mit Anwohnern ein zweites Workshop statt, zusammen mit Studierenden der Hochschule Darmstadt um Prof. Jürgen Follmann. „Um die Sache ziemlich realitätsnah darzustellen, haben wir die entsprechenden Markierungen in Straßenverlauf aufgebracht“, erklärt Follmann. Dann macht sich der Thow, leidet er bei den richtigen Anwohnern, auf zur

Besichtigung. Die AG Verkehrswende hatte sich schon zu Beginn, als die Wahl der Fahrradstraße auf den Verlauf der Luisenstraße fiel, angekündigt. Die Gruppe bewegt sich nicht an diesem „Testfeld Fahrradstraße“. Wir lehnen diese Sanktionierung unter dem Begriff Fahrradstraße aus mehreren Gründen ab. Es gibt bei dieser Variante keine durchgehende Straße, sondern es handelt sich um zwei getrennte Teilstücke, so die Begründung. Die Nicht-Abnahme wird von allen Seiten bejaht.

„Hier sehen wir die Markierung eines Kreisfeldes an einer Anfahrt. Obwohl der Platz nicht als Parkplatz ausreicht, werden hier immer wieder Fahrzeuge“, zeigt Follmann auf eine Grundstücksanfahrt. Da bekanntlich Markierungen kaum bewegt werden, schlägt der Professor das Aufstellen eines Fahrschildes vor. „Dabei bis vier Räder können hier problemlos stehen“. Dazu weiter verweist eine Markierung gerade mit einem halben Meter breit von der Parkfläche. „Das ist die Door Zone“, erklärt der Verkehrsberater und verweist auf gute Erfahrungen, neben den geparkten Fahrzeugen eine „Durchfahrungszone“ auszuweisen. „Allerdings gab es anfangs in Offenbach ein paar Irritationen, denn die Räder beklagen sich über einen viel zu schmalen Radstreifen. Dabei sollten sie genau die



Testfeld für die neue Fahrradstraße: Dieser Radler fährt prompt gegen den Kreisverkehr. Die Markierungen verschwanden nach dem Workshop wieder.

nicht – Verkehrsteilnehmer auf neue verkehrslenkende Maßnahmen reagieren, zeigt sich am kurz zuvor aufgestellten Müllreißer. Kaum stehen die Teilnehmer der Fläche. „Das ist die Door Zone“, erklärt der Verkehrsberater und verweist auf gute Erfahrungen, neben den geparkten Fahrzeugen eine „Durchfahrungszone“ auszuweisen. „Allerdings gab es anfangs in Offenbach ein paar Irritationen, denn die Räder beklagen sich über einen viel zu schmalen Radstreifen. Dabei sollten sie genau die



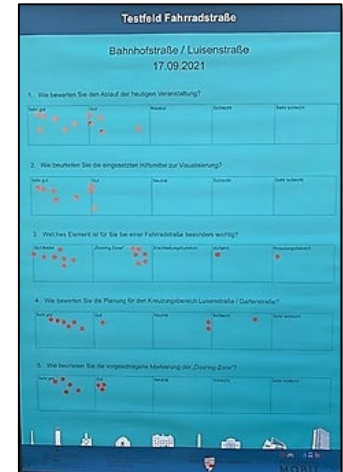
1,50 Meter Abstand, bitte: Christine Wolf (vorne) und Laura Kehler zeigen mit Zoolandien die Distanz, die Autofahrer beim Überholen wählen müssen.

Am Ende sind die Teilnehmer aufgeteilt. Punkte an einer Beurteilungswand anzuhängen – alle entscheiden sich für „sehr gut“ oder „gut“. Bürgermeister Herbert Hünkel hofft, dass nach der Zustimmung durch das Stadtparlament die Umsetzung bald erfolgen kann – man sei ja schließlich schon „zwei Jahre“ dran.

Testfeld Fahrradstraße I & II - Stimmungsbild

Testfeld Fahrradstraße I (15.07.2021)	Testfeld Fahrradstraße II (17.09.2021)
Fragen (n=20)	Fragen (n=24)
Wurden Ihre Erwartungen an die Veranstaltung erfüllt? Wie bewerten Sie die heutige Veranstaltung?	Wie bewerten Sie den Ablauf der heutigen Veranstaltung?
Wie gut fühlen Sie sich zum Thema Fahrradstraße informiert?	Wie beurteilen Sie die eingesetzten Hilfsmittel zur Visualisierung?
Wie finden Sie Fahrradstraßen?	Welches Element ist für Sie bei einer Fahrradstraße besonders wichtig?
Wie bewerten Sie Fahrradstraßen als zentrumsnahe Radverbindungen?	Wie bewerten Sie die Planung für den Kreuzungsbereich Luisenstraße/Gartenstraße?
Befürworten Sie die Einrichtung von Fahrradstraßen in Neu-Isenburg?	Wie beurteilen Sie die vorgeschlagene Markierung der „Dooring-Zone“?

➔ Sehr positives Feedback



Ausblick – Neu-Isenburg Fahrradstraße

- Teilnahme an Veranstaltungen wie Stadtradeln, europäische Mobilitätswoche, Parking Day
- Aufwertung des bestehenden Radverkehrsnetz (Radverkehrskonzept 2015)
- Hohe Akzeptanz in der Bürgerschaft („AG Radverkehr“ gemeinsam mit Verwaltung und Verbänden)
- Einrichtung weiterer Fahrradstraßen
- Radabstellanlagen vor öffentlichen Einrichtungen

