

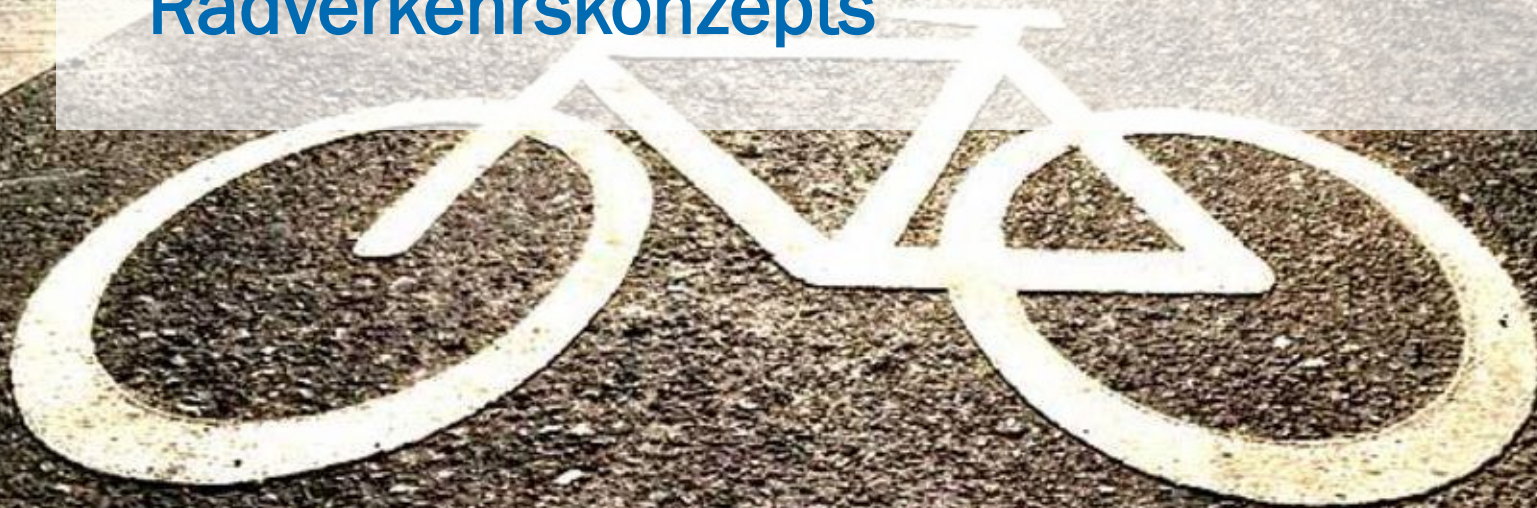


**Info-Termin:
Umsetzung Radverkehrskonzept
Rüsselsheim am Main
18.05.2021**

Tagesordnung



- Ausgangslage Radverkehr
- Entwicklungsprozess Radverkehrskonzept
- Inhalte des Radverkehrskonzepts
- Ausblick: Umsetzung des Radverkehrskonzepts



Warum Radverkehr fördern?



Radfahren ist:

- gesundheitsfördernd
- emissionsfrei
- flächensparsam
- preiswert
- schnell

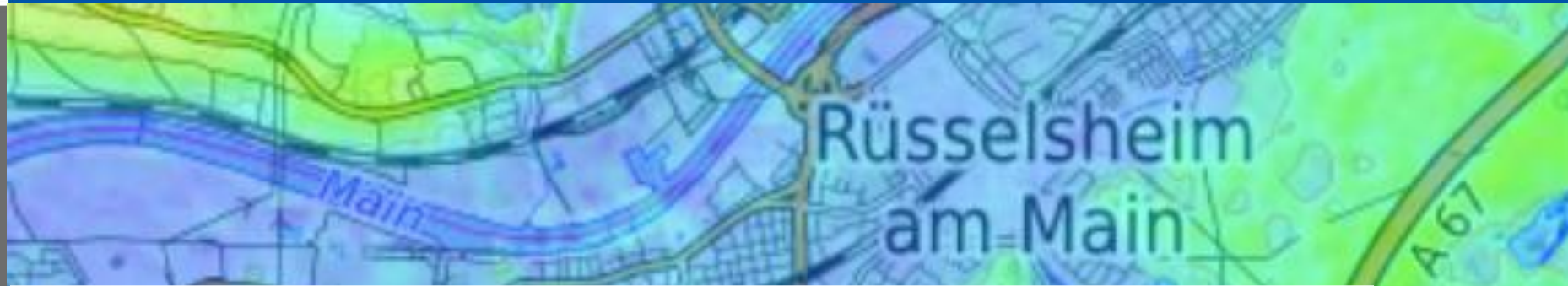


Wozu ist ein Radverkehrskonzept notwendig?



- Strategische Entwicklung des Radverkehrs anstatt einzelner Maßnahmen
- Frühzeitige Planbarkeit unter Berücksichtigung der Radverkehrsbelange
- Grundlage für Förderprogramme

Ausgangslage Radverkehr in Rüsselsheim am Main



- Letztes Radverkehrskonzept (RVK) von 1996
- RVK des Kreis Groß-Gerau von 2012
- Ausbau der Radinfrastruktur im Klimaschutzkonzept (2015) empfohlen
- Erste Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur im Green City Plan (2018) enthalten

Fortschreibung des Radverkehrskonzepts



Gemeinsame Fortschreibung mit dem Kreis Groß-Gerau:

- Enge Verknüpfung der Radroutennetze
- Gleiche Standards für Radverkehr
- Synergien in der Konzeptentwicklung

Entwicklung des Radverkehrskonzepts



2018

Sommer 2018:

Abstimmungen mit Kreis GG
zur gemeinsamen
Fortschreibung der RVK

20.08.2018:

Antragstellung Förderung

2019

Frühjahr 2019:

Interessenbekundung-
und Vergabeverfahren

16.04.2019:

Auftragserteilung R+T
Verkehrsplanung GmbH

16.05.2019:

Beginn RVK-Entwicklung

26.08.2019:

Beginn Sechswöchige
Online-Befragung

2020

06.02.2020:

Unterausschuss
Nahmobilität
1. Sitzung

12.03.2020:

Unterausschuss
Nahmobilität
Workshop

02.09.2020:

Unterausschuss
Nahmobilität
2. Sitzung

12.11.2020:

Unterausschuss
Nahmobilität
3. Sitzung

01.12.2020:

Fertigstellung
Radverkehrskonzept

2021

12.01.2021:

Magistratsbeschluss zur
DS 839/16-21

11.02.2021:

DS 839/16-21
pandemiebedingt in StVV
nicht behandelt

Mai/Juni 2020:

Start Abteilung Mobilität

Ausgangslage Radverkehr in Rüsselsheim am Main



- Hohes Potential durch Größe und Topographie
- Kfz-geprägtes Stadtbild
- Anpassungsbedarf der Radinfrastruktur

Ziele des Radverkehrs-konzepts



Steigerung des Radverkehrsanteils

- gleichwertiges Verkehrsmittel
- durchgängiges Radverkehrsnetz
- sichere und komfortable Radverkehrsanlagen
- für alle von 8 bis 88 Jahren



392 Teilnehmende im Kreis Groß-Gerau davon **110** aus Rüsselsheim am Main

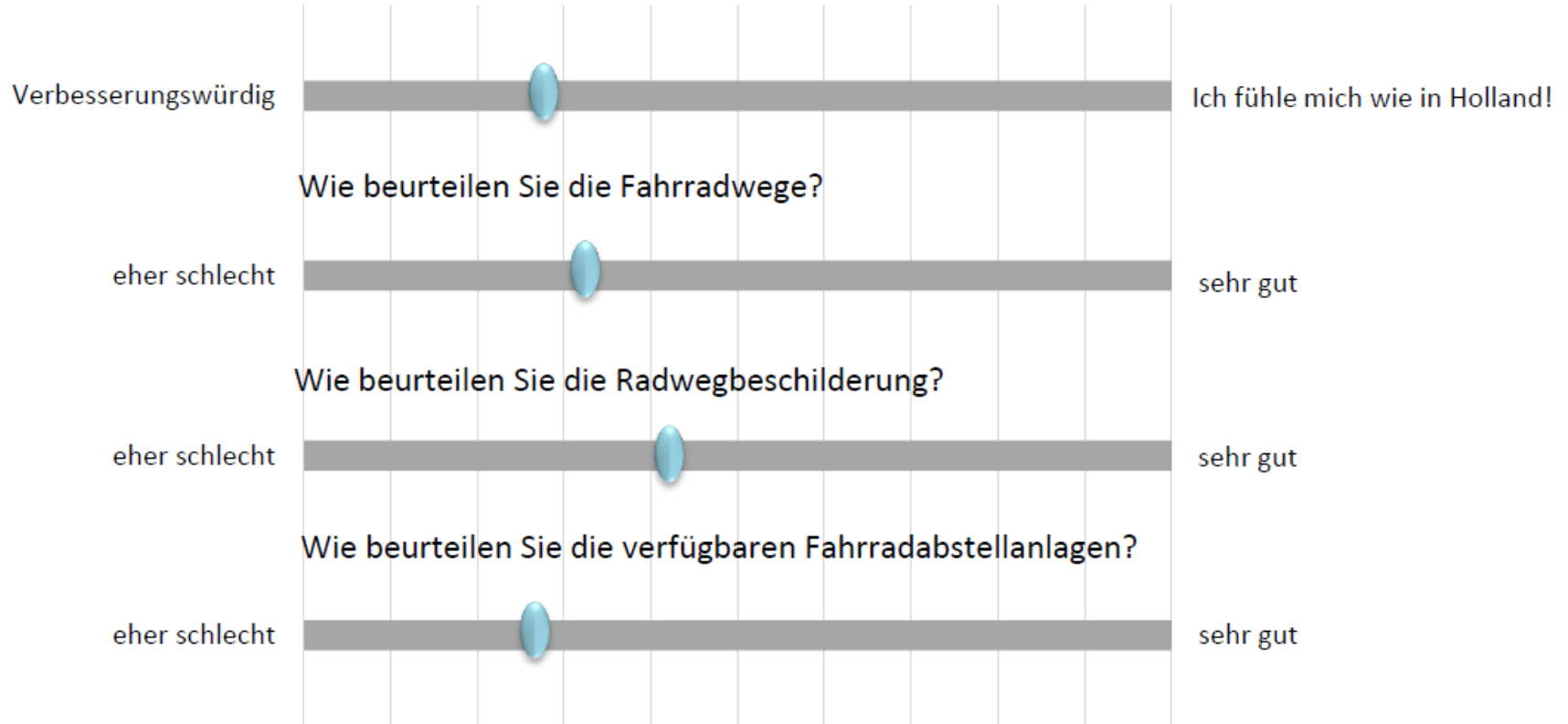
- Vorwiegend Berufstätige im Alter zwischen 31 und 65 Jahren
- Mehrheit männlich
- Knapp 90 % nutzen Fahrrad mindestens ein Mal pro Woche





Fahrradfahren in Rüsselsheim

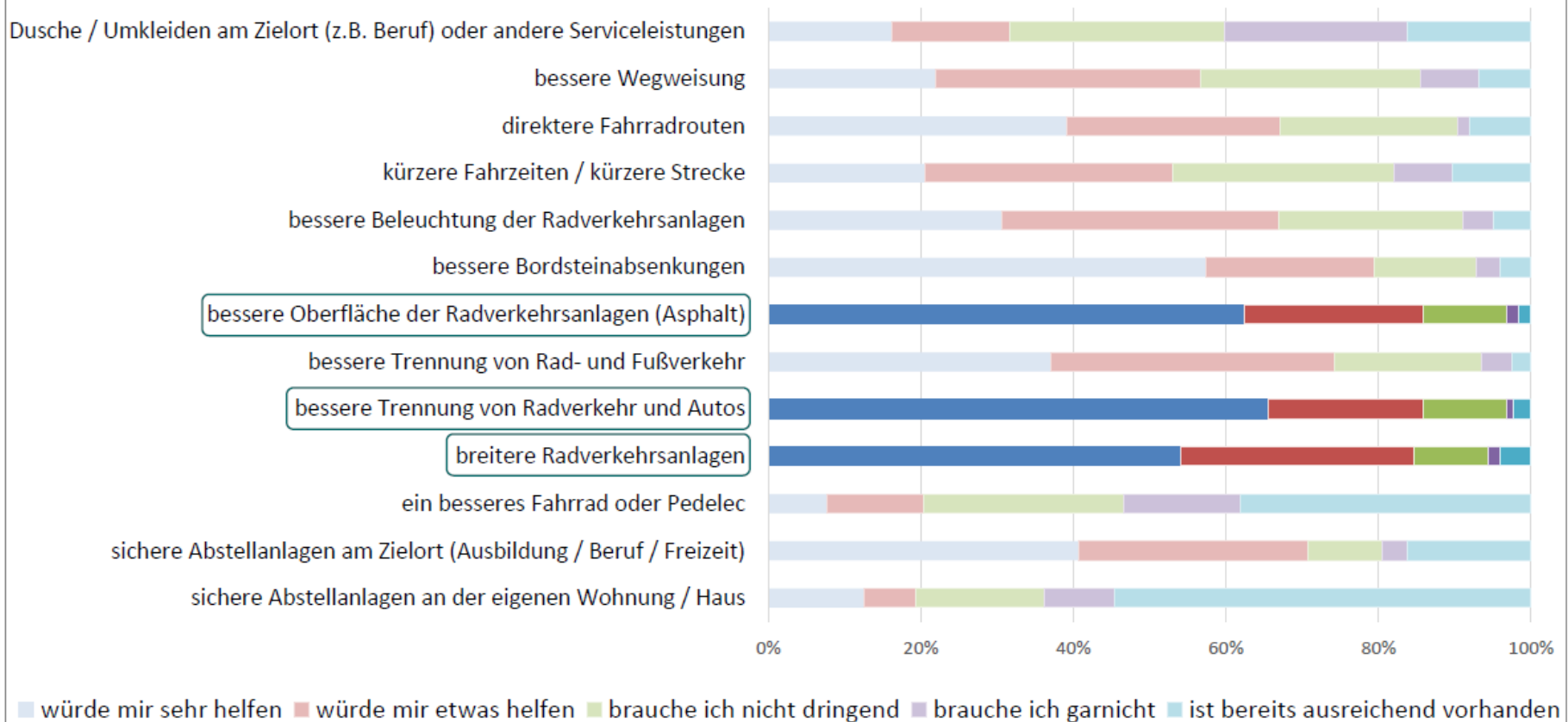
Wie würden Sie die Fahrradinfrastruktur in Rüsselsheim beurteilen?



Onlinebeteiligung III

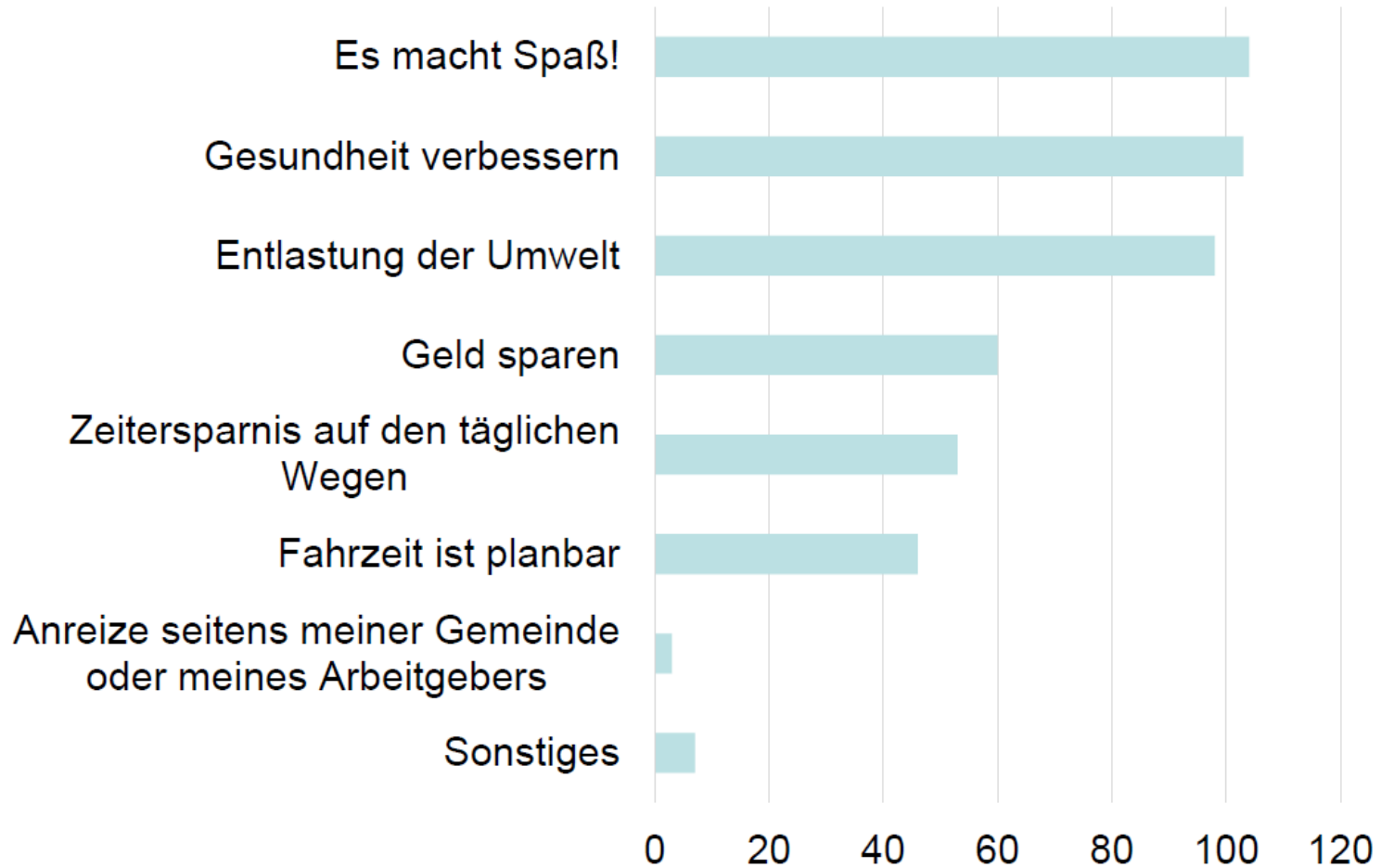


Was würde Ihnen helfen, damit sie (noch) häufiger mit dem Fahrrad fahren würden?





Was ist Ihre Motivation, Fahrrad zu fahren?



Onlinebeteiligung V

Defizite und Beispiellösungen



Onlinebeteiligung VI

Fehlende Verbindungen



Bestandteile des Radverkehrskonzepts

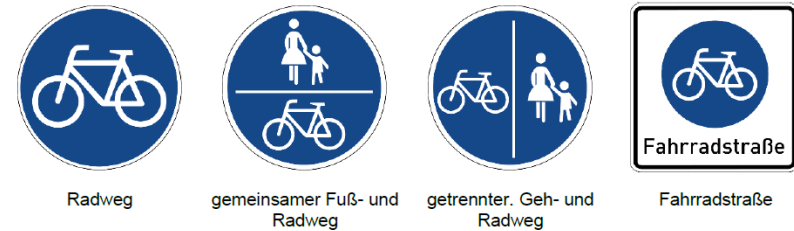
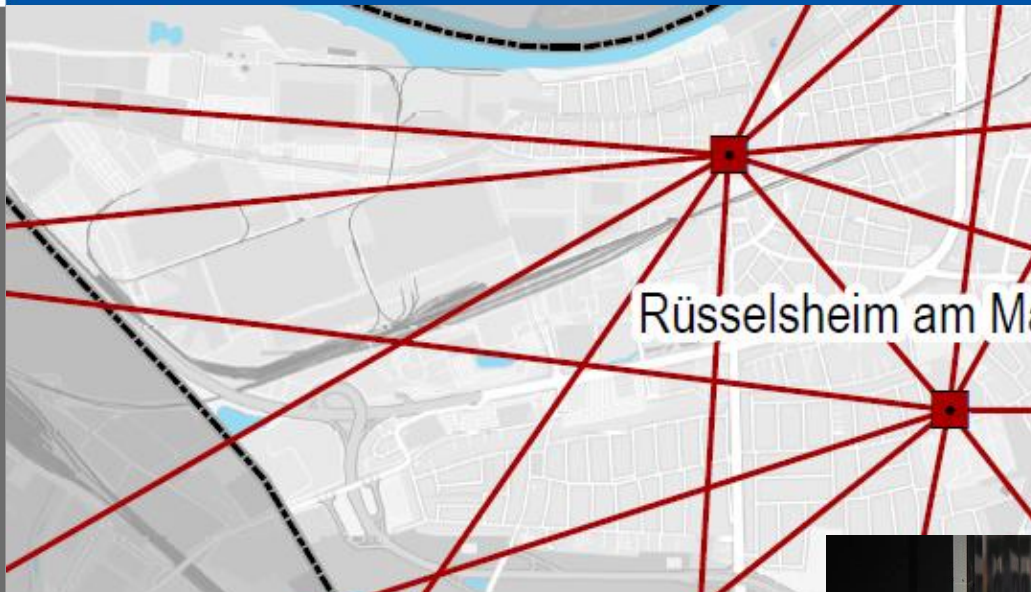


Abbildung 1: Kennzeichnung von Radwegen über die Verkehrszeichen 237, 240, 241, 244.1 StVO

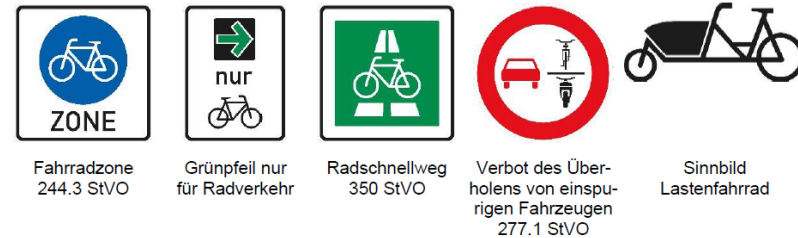
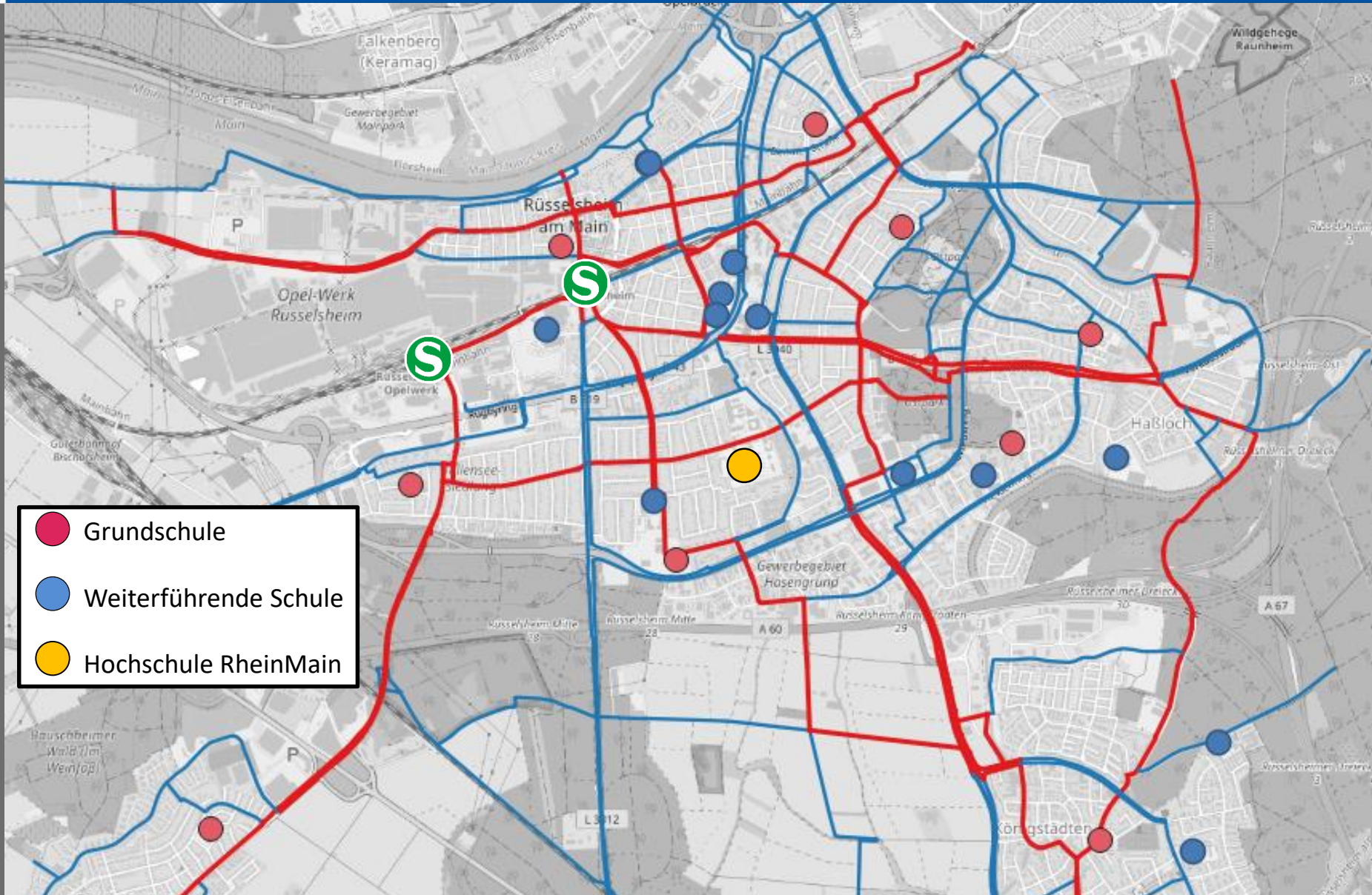


Abbildung 2: Neue Verkehrszeichen für den Radverkehr der StVO-Novelle 2020

- Netzkonzeption
- Grundlagen Radverkehr
- Bestandsanalyse



Radverkehrsnetz Rüsselsheim am Main



Bestandteile des Radverkehrskonzepts



R+T
Verkehr: planung

Maßnaß

Abschnitts-Nr. RUSS-S079

Kommune: Rüsselsheim am Main
Ortsteil: Bauschheim
Straßenname(n): Oppenheimer Straße

Mangelkategorie: Keine Radverkehrsanlage
Mangelbeschreibung: Die vorhandenen Mehrzweckstreifen sind als Radverkehrsanlage dar. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70km/h

Handlungsempfehlung: Änderung des Querschnitts, um den Radverkehr abgetrennt v. dem Kfz-Verkehr zu machen

Routenkategorie: Verbindungsroute
Prioritätsstufe: 1
Kosten: 1.490.000 €

ggf. kurzfristige Maßnahmen:

R+T
Verkehr: planung

Musterlösungen Radverkehr: Außerorts

Musterlösung 2.1 Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg (außerorts)

Situation:
Ein straßenbegleitender Zweirichtungsradweg einer bevorrechtigten Kfz-Straße quert eine Einmündung. Die Kfz-Stärke der zu querenden Einmündung pro Stunde entscheidet über die Querungsform. Sofern möglich, wird empfohlen, den Radweg im Mündungsbereich zu bevorzugen (Variante A). Ist die Einmündung stark befahren (> 3000 Kfz/h) wird empfohlen, dem Kfz-Verkehr Vorrang zu geben (Variante B). Hierbei sind die Unterschiede bei dem Absetzen der Radwegführung sowie der Beschilderung zu achten (siehe Hinweise).

Angestrebte Wirkung:

- sehr gute Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs
- sichere und schnelle (vorzugsweise ununterbrochene) Querung des Radverkehrs

Hinweise:
Variante A

Variante B

- Radweg ab min. 20 m vor Querbereich parallel zur Fahrbahn (2 m - max. 4 m abgesetzt) führen
- rot eingefärbte Furt mit Fahrradpiktogrammen und Richtungspfeilen verdeutlicht, zusätzlich zu Beschilderung, den Vorrang des Radverkehrs
- Radweg im Querbereich ca. 8 m von der Fahrbahn absetzen
- Markierung der Radwegführung ist nicht zulässig; verdeutlicht, zusätzlich zu Beschilderung, Vorrang des Kfz-Verkehrs im Mündungsbereich

Abbildung: Straßenbegleitender Radweg im Querbereich in Kirchheim unter Teck

Quellen:
ERA (2010), S. 70ff.
Radverkehrskonzept Landkreis Darmstadt-Dieburg, Planungsbüro Radverkehr-Konzept, 2017

- Maßnahmenkatalog
- Musterlösungen

Maßnahmenübersicht



Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
Markierungen erneuern	Oberflächenverbesserungen	Umgestaltung von Knotenpunkten
Beschilderung anpassen	Herstellung von Radwegenden und Ausleitungen	Umgestaltung von Querschnitten
Poller und Umlaufsperrn anpassen	Herstellung neuer Radverkehrsanlagen	
	Verbreiterungen bestehender Radverkehrsanlagen	

Durchlässigkeit verbessern



Engstellen beseitigen



Sicherheit durch Sichtbarkeit



Führung verdeutlichen



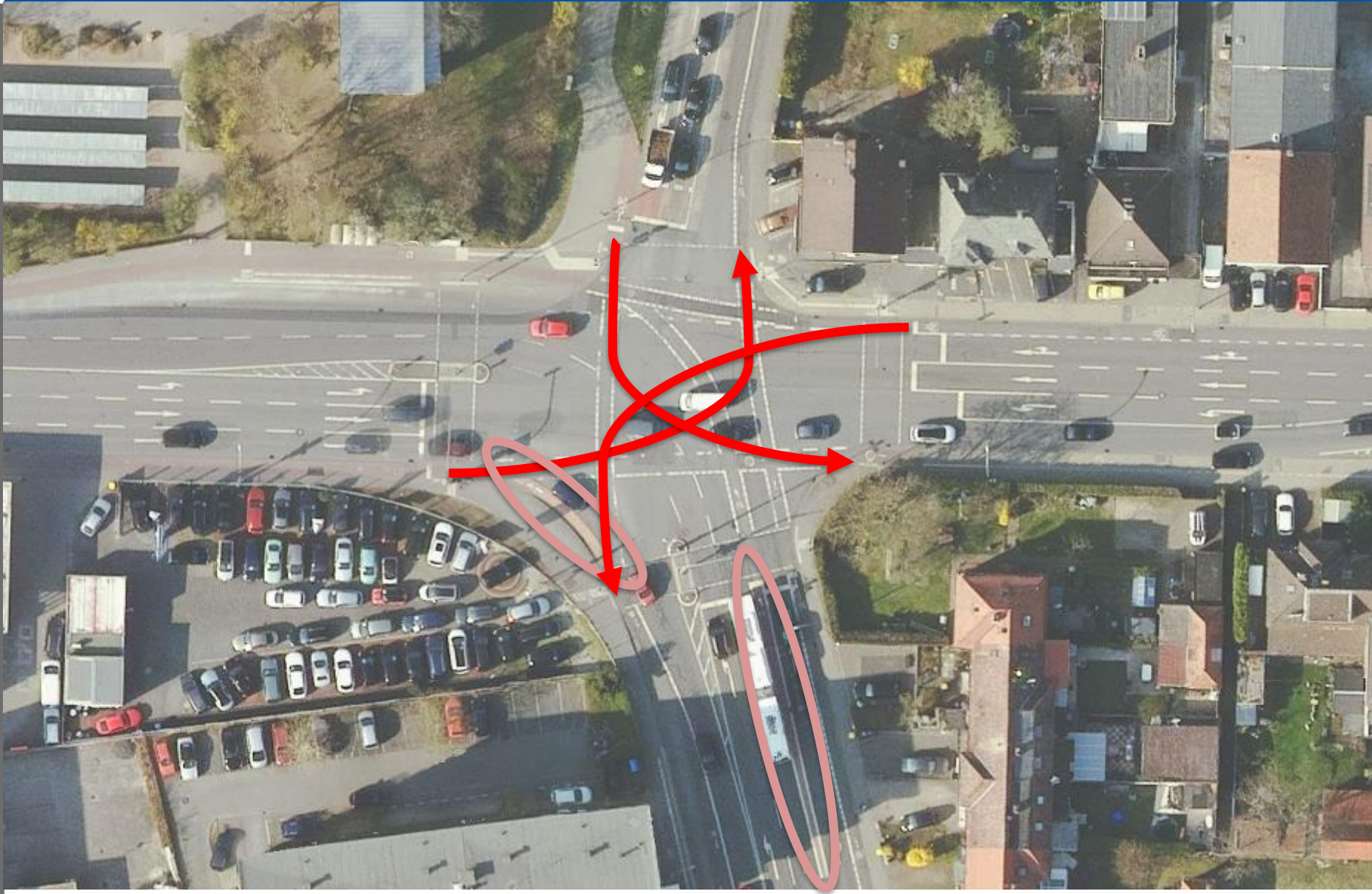
Durchgängige Verbindungen schaffen



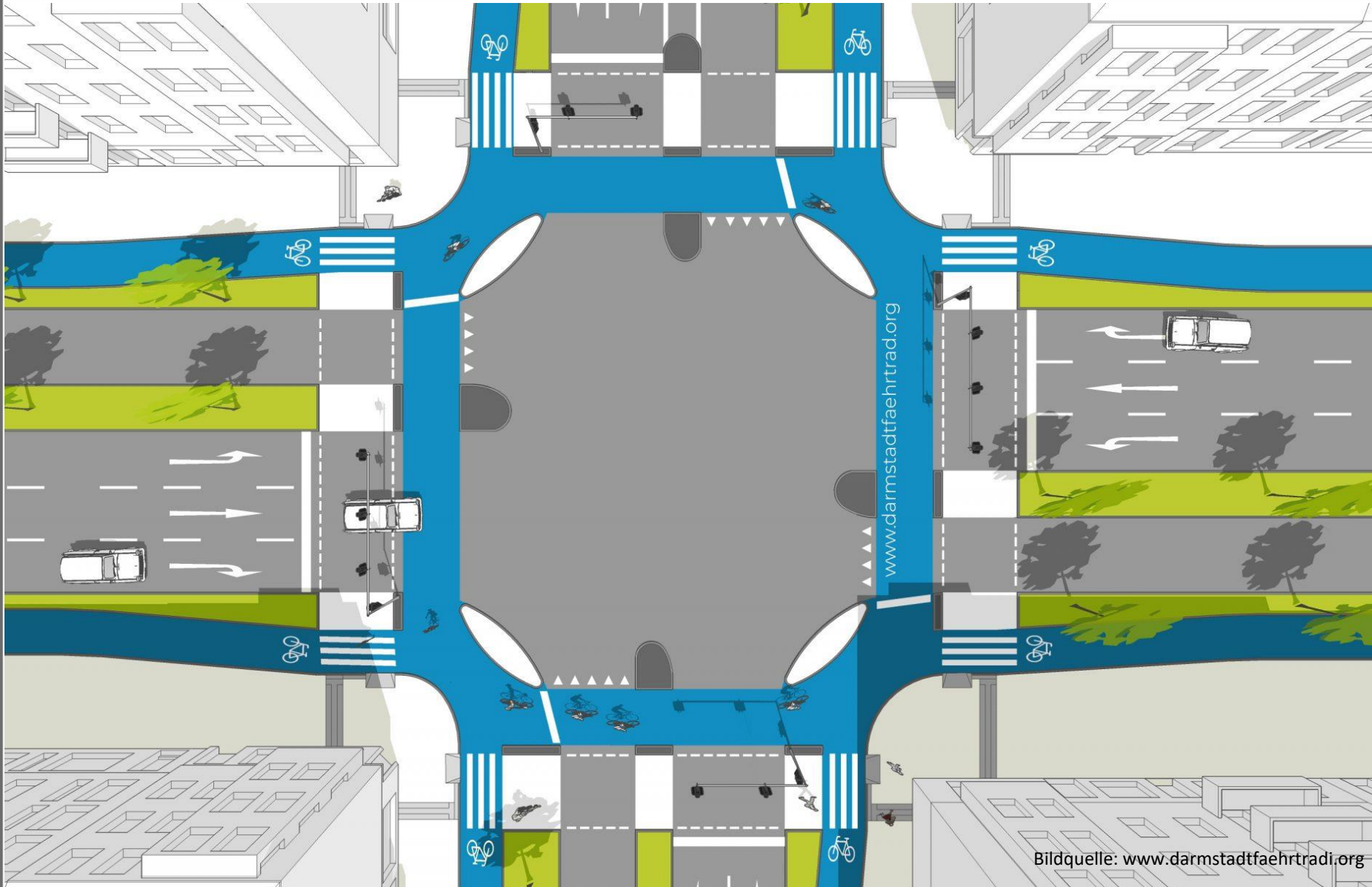
„Dooring“ vermeiden



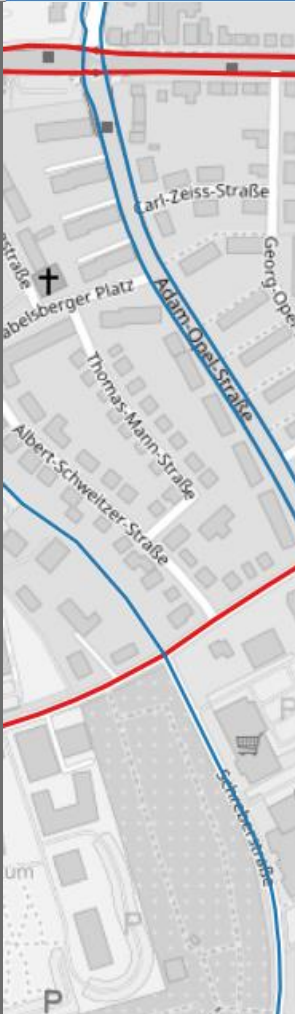
Sichere und intuitive Führung an Knotenpunkten



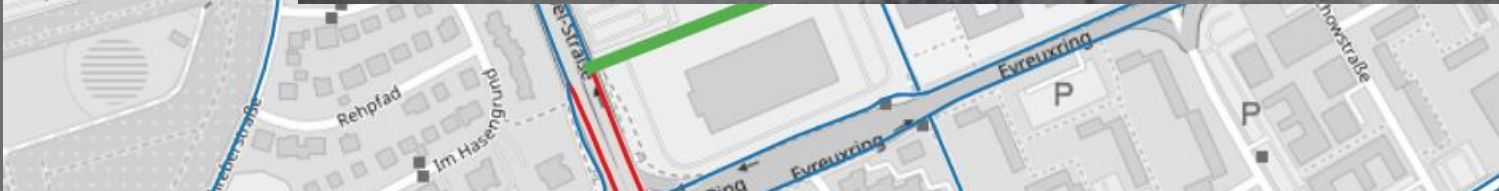
Prinzip einer geschützten Kreuzung



Fahrradstraßen in Rüsselsheim am Main



Bildquelle: bike-offenbach; offenbach.de



Bestandteile des Radverkehrs-konzepts



Marketing-Strategie

- Sichtbarmachung
- Information zu Angeboten
- Einfacher Zugang



Maßnahmenübersicht



Anzahl	Kurzfristig (bis ein Jahr)	Mittelfristig (1 - 5 Jahre)	Langfristig (5 - 10 Jahre)	Gesamt
Priorität 1	71	84	3	158
Priorität 2	41	59	22	122
Priorität 3	3	12	8	23
Gesamt	115	155	33	303

142 Einzelmaßnahmen sind in 15 Maßnahmenbündeln zusammengefasst

Kosten	Kurzfristig (bis ein Jahr)	Mittelfristig (1 - 5 Jahre)	Langfristig (5 - 10 Jahre)	Gesamt
Priorität 1	349.000 €	935.000 €	1.489.000 €	2.773.000 €
Priorität 2	129.000 €	2.601.000 €	3.627.000 €	6.357.000 €
Priorität 3	3.000 €	243.000 €	3.171.000 €	3.417.000 €
Gesamt	481.000 €	3.779.000 €	8.287.000 €	12.547.000 €



Bildung einer Arbeitsgruppe zur Koordinierung und Umsetzung der Maßnahmen

- Tiefbauamt
 - Abteilung Straßen- und Ingenieurbau
 - Sachgebiet Verkehrsplanung
 - Abteilung Mobilität
- Straßenverkehrsbehörde



Maßnahmenumsetzung



- 120 Einzelmaßnahmen sind ohne weitere konzeptionelle Vorplanungen umsetzbar
 - 11 bereits umgesetzt → 109 Maßnahmen
 - Davon sind 71 kurzfristig umsetzbar → Umsetzungsprozess läuft bereits
- Inhalte des RVK wurden in Planungsprozesse für größere Maßnahmen bereits aufgenommen

Maßnahmenbündel



Nr.	Bezeichnung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
1	Waldweg/ Bonner Straße	12	18	0
2	Stockstraße	6	4	0
3	Kurt- Schuhmacher- Ring	2	0	3
4	Hessenring	14	4	0
5	Georg-Jung-Str. / Max-von- Laue-Str. / Sauerbruchstr.	4	1	0

Maßnahmenbündel



Nr.	Bezeichnung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
1	Waldweg/ Bonner Straße	12	18	0
2	Stockstraße	6	4	0
3	Kurt- Schuhmacher- Ring	2	0	3
4	Hessenring	14	4	0
5	Georg-Jung-Str. / Max-von- Laue-Str. / Sauerbruchstr.	Wird im Zusammenhang mit dem Quartier am Ostpark berücksichtigt		

Maßnahmenbündel



Nr.	Bezeichnung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
6	L3040 / Adam-Opel-Str. Westseite	2	4	0
7	L3040 / Adam-Opel Str. Ostseite	6	3	0
8	Evreuxring	6	2	3
9	Regionalparkweg Blauer See	9	0	0
10	Brunnenstraße / Oppenheimer Straße	1	2	0

Maßnahmenbündel



Nr.	Bezeichnung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
6	L3040 / Adam-Opel-Str. Westseite	Wird im Zusammenhang mit der Deckensanierung von HessenMobil umgesetzt		
7	L3040 / Adam-Opel Str. Ostseite			
8	Evreuxring	6	2	3
9	Regionalparkweg Blauer See	Direkt umzusetzen		
10	Brunnenstraße / Oppenheimer Straße	Wird im Zusammenhang mit der Entwicklung der Eselswiese sowie dem Haushaltsbegleitantrag Nr. 22 umgesetzt		

Maßnahmenbündel



Nr.	Bezeichnung	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig
11	Darmstädter Straße	5	2	0
12	Rugby-Ring nördlich der Bahn	8	7	2
13	Alzeyer Straße	3	0	0
14	Nauheimer Straße	0	5	0
15	Knoten Adam-Opel- Straße / Haßlocher Straße	0	4	0



- Umbau Adam-Opel-Straße
- Fertigstellung Radverkehrskonzept
 - Einrichtung AG Radverkehr
 - Umsetzung/Planung erster Maßnahmen
- Fahrradbarometer
- Errichtung neuer Radabstellanlagen
 - Bike+Ride-Offensive (Bhf Rüsselsheim und Opelwerk)
 - Marktstraße
- Weiterer Förderantrag Bike+Ride-Offensive

Radverkehr: laufende/geplante Projekte



- Erweiterung Bike+Ride-Anlagen
- Fahrrad-Reparaturstationen
- Veranstaltungsorganisation (Stadtradeln, 3-gewinnt-Radtour, Cargobike-Roadshow)
- Verbesserung der Radverkehrsführungen an Baustellen
- Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)
 - Einrichtung Arbeitsgruppe SMM
 - Priorisierung der Maßnahmenumsetzung im RVK
- Begleitung Machbarkeitsstudien
Radschnellverbindungen im Kreis Groß-Gerau
- Umbau L3040

Fördermöglichkeiten



Förderprogramm	Gegenstand der Förderung	Regel-Förderquote
Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität	<ul style="list-style-type: none"> Bau von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und dafür erforderliche Planungsleistungen Planungen und Konzepte Öffentlichkeitsarbeit 	70 %
Mobilitätsförderungsgesetz des Landes Hessen	<ul style="list-style-type: none"> Bau, Ausbau und Planung von Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur 	70 %
Sonderprogramm Stadt und Land	<ul style="list-style-type: none"> Neu-, Um- und Ausbau einschließlich der erforderlichen Planungsleistungen von Radverkehrsinfrastruktur 	75 % Bis 31.12.2021: 80 %
Nationale Klimaschutzinitiative - Kommunalrichtlinie	<ul style="list-style-type: none"> Mobilitätsstationen 	40 %
	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur 	40 %
	<ul style="list-style-type: none"> Radabstellanlagen in Bahnhofsnähe (DB Bike+Ride-Offensive) 	60 %
Nationale Klimaschutzinitiative – Klimaschutz durch Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> investive regionale Maßnahmen mit Modellcharakter zur Förderung des Radverkehrs (nur Maßnahmenbündel) 	75 % Bis 31.12.2021: 80 %



Das Radverkehrskonzept soll im Grundsatz beschlossen werden, um als Grundlage für die Entwicklung des Radverkehrs in Rüsselsheim am Main zu gelten:

- **Anforderungsprofil Radverkehr + Zielnetz**
- **Bestandsanalyse → Maßnahmenkatalog**
- **Dynamische Weiterentwicklung**
- **Fortlaufendes Monitoring → UA Nahmobilität**



Fragen und Anregungen zur Vorbereitung des PBUA am 10.06.2021 an

vincenzo.trevisan@ruesselsheim.de

sebastian.renner@ruesselsheim.de



**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!**