

Verbesserungsvorschläge für den Radverkehr in Langen (Radroutenkonzept)

Begleitdokument zum Radentscheid Langen

Dieses Dokument unterbreitet konkrete Vorschläge zur Umsetzung der Forderungen im Radentscheid Langen. Diese sind kein Teil des Bürgerbegehrens. Die Verkehrswendeinitiative Langen-Egelsbach (ViLE) führt gerne Gespräche mit der Stadtverwaltung, den Fraktionen, der Stadtverordnetenversammlung, weiteren Organisationen und Bürger:innen über die Inhalte.

Dieses Dokument gliedert sich in vier Teile. **Teil A** entspricht in seinem Aufbau dem Aufbau des Bürgerbegehrens „Radentscheid Langen“ und bietet zu dessen fünf Forderungen jeweils konkrete Vorschläge, wie diese umgesetzt werden können. **Teil B** versucht, diese Vorschläge in ein übergreifendes Radroutenkonzept für Langen einzubinden. **Teil C** definiert Mindeststandards für die zu errichtende Radinfrastruktur, welche die Gegebenheiten in Langen berücksichtigt. **Teil D** untersucht Kosten und Finanzierung der Vorschläge.

Dieses Dokument ist Work in Progress. Bitte Vorschläge zu den passenden Punkten ergänzen und mit Namen versehen für Rückfragen. Vor Veröffentlichung erfolgt eine redaktionelle Überarbeitung und Konsolidierung.

A. Forderungen aus dem Radentscheid

1. Fahrradfreundliche Nebenstraßen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

- siehe Radroutenkonzept (Teil B)
- Fahrradzone um Dreieichgymnasium - Adolf-Reichwein-Schule gemäß des gemeinsamen Vorschlages von Jugendforum und ADFC

2. Sichere und durchgehende Rad- und Fußwege für alle

- siehe Radroutenkonzept (Teil B)
- Tempo 30 wird innerstädtisch Regel-Höchstgeschwindigkeit, Ausnahmen nur in begründeten Fällen
- Entfernung von uneindeutigen Markierungen von „anderen Radwegen“ (d.h. nicht benutzungspflichtigen Radwegen) wie z.B. auf der Bahnstraße, Gartenstraße.
- Radschutzstreifen in Dooring-Zonen werden durch Markierungen für Dooring-Zonen ersetzt (z.B. Bahnstraße, Gartenstraße, Nördliche Ringstraße)

- Alle Einbahnstraßen werden für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Dafür werden, soweit erforderlich, Ausweichmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen.
- Errichtung von Querungen der Bahn Nähe Bahnhof sowie südlich der Nordumgehung für Radfahrer und Fußgänger (Brücke oder besser Tunnel, der dem Sicherheitsgefühl der Nutzenden Rechnung tragen muss)
- Dort, wo ohnehin Baumaßnahmen stattfinden, sollte geprüft werden, ob bei dieser Gelegenheit die Einrichtung von Geh- und/oder Radwegen nach dem aktuellen Stand der Technik (RASt 06, E Klima 2022) erfolgen kann, oder zumindest eine gerechtere Verteilung des Verkehrsraums vorgenommen werden kann (verpasste Gelegenheiten zur Gehwegverbreiterung z.B. in der Schnaingartenstraße zwischen Bahn- und Gartenstraße; Flachsbachstraße oder Rheinstraße)
- Rücknahme der Genehmigung des Parkens auf dem Gehweg, wenn nicht genug Restbreite für die sichere Nutzung durch Fußgänger verbleibt (z.B. Gabelsberger Str.; Lutherstr. zwischen Nördlicher Ringstr. und Zinkeisenstr.)
- Erarbeitung von Konzepten mit den (Grund-)Schulen für sichere Schulwege insbesondere zu den großen Wohngebieten und zur Vermeidung der Gefährdung durch Elterntaxis

3. Kreuzungen werden für den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer

- siehe Radroutenkonzept (Teil B)
- Bereiche an Kreuzungen und Einmündungen, an denen das Parken nicht erlaubt ist, werden gekennzeichnet und Fahrradabstellbügel angebracht
- Einfahrten werden so gestaltet, dass die Querungswege für Zufußgehende kurz sind und Autofahrende zum Abbiegen ihre Geschwindigkeit angemessen reduzieren müssen; z.B. Einmündung Heinestr. in Bahnstr. (siehe Abbildung 1)

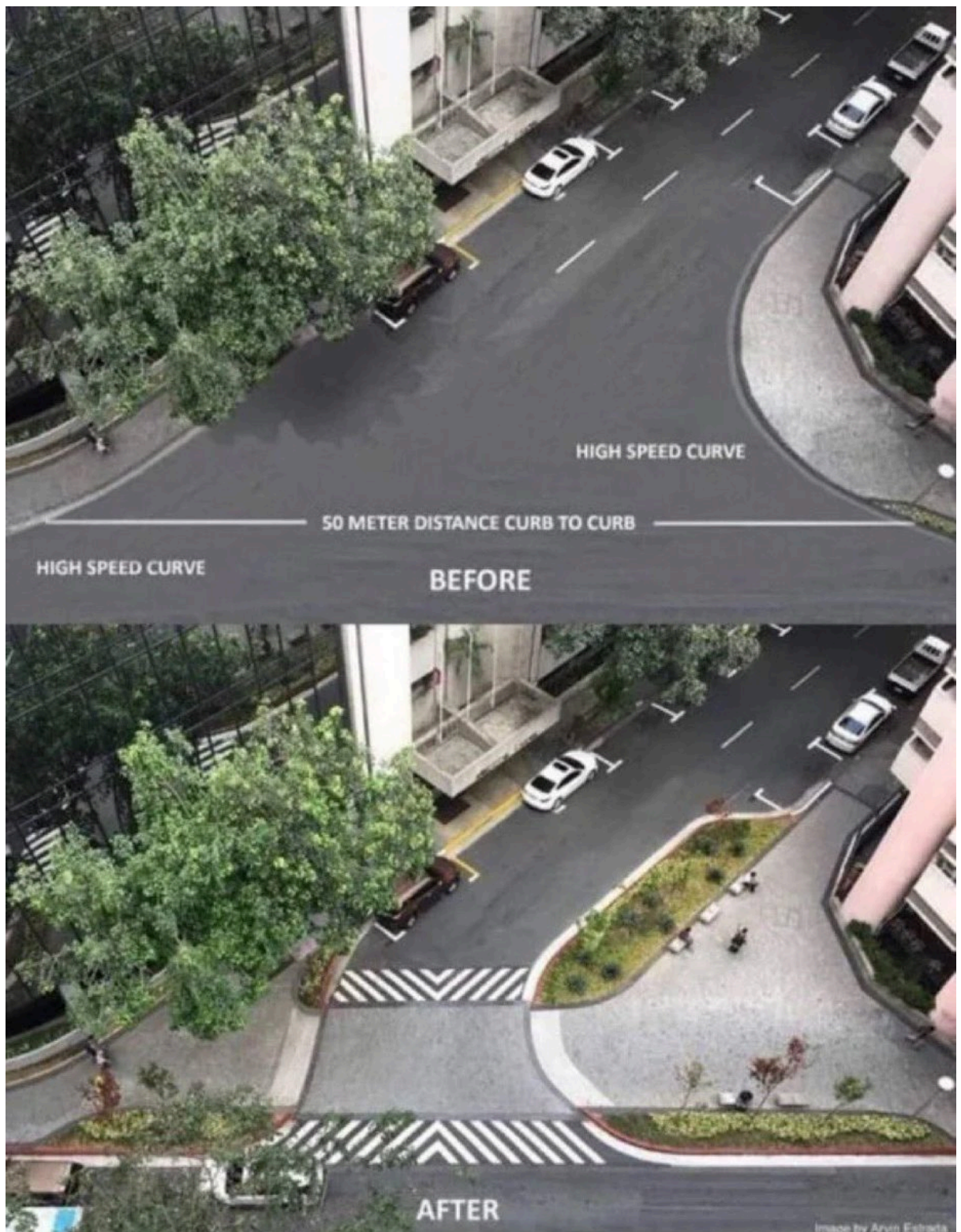


Abbildung 1: Menschenfreundliche Einmündung (unten)

4. Deutlich mehr Fahrradparkplätze und Fahrradständer

- siehe Radroutenkonzept (Teil B)
- Empfehlung von Nahmobil Hessen für Fahrradabstellplätze berücksichtigen:
https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/200504_Leitfaden_Fa

hrradabstellanlagen_RZ_web_Doppelseiten.pdf?fbclid=IwAR3Nb3az-3EPSbyzVPkX-dF9n2DBIQYpuOiS6glZGirTFbwBytMeK24tkPA

- Ausreichend Fahrradabstellplätze an relevanten Zielorten: Bahnhof, Wilhelm-Leuschner-Platz, Juki-Farm, Jugendfläche Winkelwiese, an Schulen und an den Bädern, Banken, Ärzten, Sportplätzen, an einigen Standorten der Bahnstraße; geeignete Plätze für Lastenräder an Kindergärten, in der Bahnstraße und an anderen Stellen
- In der Stellplatzsatzung werden die Vorgaben für Fahrradabstellplätze verbessert: ausreichend Abstellplätze für Besucher:innen, ausreichend Abstellplätze für Lastenräder, hochwertige Anschließmöglichkeiten, ebenerdig oder durch Rampen erreichbar, Wetter- und Diebstahlschutz bei Abstellanlagen im Außenbereich
- Auf Durchsetzung der Stellplatzsatzung bei Neubauten wird konsequent geachtet
- Bei Bestandsbauten Nachrüstung mit Wohnungsbaugenossenschaften diskutieren
- Errichtung und Betrieb eines für die Nutzer kostenfreien Fahrradparkhauses am Bahnhof
- Nach und nach Ersatz untauglicher Fahrradstände gegen taugliche
- Stadtkarte mit Plänen (u. a.), wo und wie viele Fahrradabstellmöglichkeiten (ca.) es gibt. Evtl. zusammen mit VVV zusammen mit weiteren Infos (Toiletten, etc.).

5. Unterstützende Maßnahmen zur Verkehrswende

- Einstellung weiterer Mitarbeiter:innen im Ordnungsamt
- Ordnungsamtsmitarbeiter:innen auch als mobile Fahrradstreifen
- Konsequente Ahndung von Gehwegparken (Problemstraßen z.B. Heinrichstraße, Walter-Rathenau-Straße, Mierendorffstraße, ...); Abschleppen, wenn Halter:in nicht kurzfristig ermittelbar. Bei Straßen, in denen das Gehwegparken seit Jahren/Jahrzehnten geduldet wurde, sollte den Betroffenen vorher kommuniziert werden, dass das Recht nun durchgesetzt wird (Ordnungsamt verteilt „gelbe Karten“)
- Mehr mobile und stationäre Blitzer zur Überwachung von Tempo- und Rotlichtverstößen
- Sicherung von Tempo 30 durch Fahrrad- Bus-freundliche Bodenschwellen, z.B. „Berliner Kissen“
- Elektronische Überwachung des Einfahrtsverbots in den Europaplatz
- Einrichtung eines Leihradsystems in Kooperation mit bestehenden Anbietern
- Beitritt der Stadt Langen zur Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) des Landes Hessen, um entsprechende Informationen, Unterstützung und Förderungen in vollem Umfang nutzen zu können
- Einrichtung von Fahrrad-Dauerzählstellen im Langener Stadtgebiet (neben der gerade eingerichteten Zählstelle auf der Raddirektverbindung z.B.: Egelsbacher Weg, Am Belzborn, vor der Kita Mittendrin etc.) als Grundlage für die weitere Radverkehrsplanung.
- Infobroschüre/Unterseite der Stadt/Aushang im Eckgebäude und an anderen geeigneten Stellen: Infos bzgl. Radverkehr, u.a. zum Fahren gegen die Einbahnstraße; Karte, welche Wege/Straßen wie geeignet für Radfahrende sind bzw. zu den Routen aus Teil B; derzeit noch Hinweise insbesondere für den motorisierten Individualverkehr zu nicht benutzungspflichtigen Radwegen, etc.
- Vor der Einrichtung von Baustellen, die auch Radwege betreffen, Berücksichtigung der Belange von Radfahrenden, im Idealfall anhand von definierten

Standards/Richtlinien wie z.B. in Frankfurt:

https://www.radfahren-ffm.de/media/leitfaden_radverkehr_an_baustellen_frankfurt_mit_musterplaenen.pdf

- Umleitung des reinen Durchgangsverkehrs aus der Stadt heraus mit entsprechender Beschilderung

B. Radroutenkonzept für Langen

Das Radroutenkonzept für Langen identifiziert Hauptrouten und unterstützende Routen für den Radverkehr in Langen, über welche der größte Teil des Radverkehrs in Langen abgewickelt werden könnte. Dabei wird berücksichtigt, dass Radfahrende in der Regel keine großen Umwege akzeptieren. Alle Wege des täglichen Bedarfs (Arbeit, Einkauf und Bankgeschäfte, Freizeit, Kinderbetreuung, Arztbesuche, Behördengänge und sonstige Erledigungen) werden abgedeckt.

Durch Ertüchtigung der Haupt- und unterstützenden Routen können die zur Verfügung stehenden Mittel für den Radverkehr gezielt eingesetzt werden und allen Langenerinnen und Langenern ebenso wie Besuchern von außerhalb ein attraktives Radwegeangebot gemacht werden. Dieses Konzept ist Stück für Stück umzusetzen. Durch die vorherige Festlegung eines Gesamtkonzeptes wird deutlich, in welcher Reihenfolge und mit welcher Fahrradnetzwerkung die Maßnahmen angegangen werden sollen.

Visualisierung (Karte):

https://umap.openstreetmap.de/de/map/radentscheid-langen_65059#14/49.9934/8.6977

Relevante Ausgangs- und Endpunkte

Folgende relevante Ausgangs- und Endpunkte des Radverkehrs sollen berücksichtigt werden:

- ein- und ausfallender Verkehr, von Norden gegen den Uhrzeigersinn:
 - Frankfurt via Buchschlag (Raddirektverbindung)
 - Walldorf
 - Mörfelden
 - Darmstadt via Egelsbach (Raddirektverbindung)
 - Egelsbach (Langener Straße/Egelsbacher Straße und Raddirektverbindung)
 - Darmstadt via Egelsbach (Darmstädter Landstraße)
 - Koberstadt
 - Offenthal
 - Dreieichenhain / Götzenhain
 - Sprendlingen
- Langener Stadtteile
 - Neurott
 - Nordend-West
 - Nordend-Ost
 - Linden / Oberlinden
 - Zentrum

- Belzborn
 - Steinberg
- Schulen und Kindertagesstätten
 - Adolf-Reichwein-Schule
 - Dreieichschule
 - Albert-Einstein-Schule
 - Albert-Schweitzer-Schule
 - Ludwig-Erk-Schule
 - Geschwister-Scholl-Schule
 - Wallschule
 - Sonnenblumenschule
 - Erich-Kästner-Schule
 - Janusz-Korczak-Schule
 - Kitas
- Sport und Freizeit, u. a.
 - Georg-Sehring-Halle
 - Jahnhalle
 - SSG-Sportanlage
 - Musikschule
 - Neue Stadthalle
 - Hallenbad
 - Freibad, Paddelteich
 - Langener Waldsee
 - Bahnstraße
 - Kirchen
 - Gaststätten
- Einkauf
 - Einkaufszentrum Neurott (Edeka, toom, Aldi)
 - Forum Langen (Hit, ...)
 - Bahnstraße
 - Rheinstraße, Wassergasse
 - Lidl
 - Einkaufszentrum Winkelwiese (Aldi, REWE, dm, Rossmann)
 - Altstadtmarkt
 - weitere Wochenmärkte
- Ärzte
 - Asklepios-Klinik
 - Ärztezentrum Bahnstraße
- Behördengänge und Erledigungen
 - Behördenzentrum
 - Wertstoffhof
- Bahnhof

Priorisierung

Die Nummerierung der Routen orientiert sich am Radverkehrskonzept 2.0 des ADFC Langen/Egelsbach aus 2017; die Routen wurden jedoch an die aktuellen Gegebenheiten und Anforderungen angepasst.

Unabhängig von der Nummerierung ist die Priorisierung der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Dazu wurden die Routen einerseits in Haupt- und Nebenrouten eingeteilt. Innerhalb der Hauptrouten wird deren Bedeutung wie folgt eingeschätzt:

Prio 1: Route 12 — Fahrradstraße am ZenJA (verlängert westlich bis zum Bahnhof, östlich bis zum Paddelteich). Diese Route stellt eine zentrale Ost-West-Verbindung dar, die mit den vorgeschlagenen Maßnahmen sowohl für zügige als auch für „gemütliche“ Radelnde attraktiv ist. Der Großteil der Maßnahmen kann zeitnah und kostengünstig umgesetzt werden. Vorhandene Planungen zur Grünen Mitte werden aufgegriffen.

Prio 2: Route 13 — Oberlinden nach Belzborn. Diese Route ist von überragender Bedeutung für den Verkehr zu Schulen und Sportstätten. Kinder und Jugendliche sind besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende und daher in besonderem Maße auf eine sichere Infrastruktur angewiesen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind moderat und können zügig und kostengünstig umgesetzt werden. Es werden vorhandene Planungen, etwa zur Fahrradstraße am Belzborn aufgegriffen.

Prio 3: Route 5 — Raddirektverbindung

Prio 4: Route 3 — Mörfelder Landstraße und Südliche Ringstraße. Verbindet Bahnhof etc. mit Verwaltungszentrum und ist aktuell sehr gefährlich

Prio 5: Route 8 — Hans-Kreiling-Allee etc. als zweite Nord-Süd-Verbindung neben der Raddirektverbindung

Hauptrouten

Gesamtlänge: ca. 15,2 km

Route 3: Mörfelder Landstraße / Südliche Ringstraße

Verlauf: von Westen über Mörfelder Landstraße und Südliche Ringstraße bis Kurt-Schumacher-Straße (ca. 3 km)

Erschließt: Verkehr von und nach Walldorf; Anschluss an Route 5; Behördenzentrum; Stadthalle; Steinberg; Ost-West-Achse (schnelle Alternative zu Route 12 (Fahrradstraße am ZenJA))

Zustand/Maßnahmen: Abschnitt Mörfelder Landstraße: Ab der Querungshilfe bei der Einmündung der B 486 Umwidmung des gemeinsamen Geh- und Radwegs in einen Gehweg, Reduktion der Fahrbahn auf je eine Spur pro Richtung, Verzicht auf die Linksabbiegerspur; Einrichtung baulich getrennter Radwege. Vor dem Kreisel Berliner Allee wird alternativ das Einfädeln auf die Fahrbahn erlaubt. Bei der Querung der Berliner Allee wird der Vorrang des Radverkehrs deutlich gekennzeichnet.

Kreuzung Südliche Ringstraße / Sandweg: Im Sandweg wird die separate Rechtsabbiegespur entfernt; der Sandweg enthält Fahrradstreifen in Verlängerung der Fahrradstreifen der Südlichen Ringstraße sowie eine Fahrradaufstellfläche vor der Ampel. Abschnitt Südliche Ringstraße: Planungen zur Neugestaltung durch die Stadtverwaltung sind im Gange. Der Radweg muss baulich getrennt von der Fahrbahn und in ausreichendem Abstand von parkenden Autos geführt werden. Dazu entfallen soweit erforderlich die Parkplätze am Fahrbahnrand; es bestehen ausreichend Parkmöglichkeiten an der Stadthalle und am Rathaus bzw. für die Anwohnenden auf dem eigenen Grundstück. Durch den Wegfall der Parkplätze entfallen auch die Verschwenkungen des Radwegs.

An allen Ampeln werden Grünpfeile für rechtsabbiegende Radfahrende installiert (am Sandweg ermöglicht durch die Fahrradstreifen). Die Ampeln werden so gesteuert, dass bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h eine Grüne Welle besteht. Es wird ein Grünphasenanzeiger für Radfahrende installiert. (siehe z.B. <https://www.sazbike.de/markt-politik/radverkehr/yunex-traffic-installiert-gruenphasen-anzeige-radfahrer-in-hamburg-2928661.html>)

Route 5: Raddirektverbindung

Verlauf: von Norden über die Liebigstraße, Bahnhofsvorplatz, östlich entlang der Bahnlinie auf Walter-Rietig-Straße, Wiesengrund (ca. 3 km)

Erschließt: Verkehr von und nach Frankfurt, Buchschlag, Neu Isenburg, Egelsbach, Erzhausen, Darmstadt; Bahnhof; Forum Langen; Wohngebiet Nordend-West; Wohngebiet Linden; Nord-Süd-Achse

Zustand/Maßnahmen: Weitestgehend fertiggestellt; Bahnhof und nördlicher Ortsausgang ausstehend. Querung des Bahnhofsvorplatzes komplex, wird in einem separaten Verfahren behandelt, hier out of scope.

Bordsteine an der Zufahrt zur Thomas-Münzer-Straße müssen abgesenkt werden, ebenso an der Liebigstraße gegenüber Denn's.

Route 8: Hans-Kreiling-Allee, Zimmerstraße

Verlauf: Hans-Kreiling-Allee, Heinrichstraße, Zimmerstraße (ca. 2 km)

Erschließt: Anschluss von und nach Sprendlingen, Naherholungsgebiet, Nordend, Bahnstraße, Rathaus, Behördenzentrum, Stadthalle; Schulen und Sportstätten; Anschluss an Raddirektverbindung über Leukertsweg

Zustand/Maßnahmen: Hans-Kreiling-Allee: Kreisel mit Alter Römerstraße: Aktuell Beschilderung und Verkehrsführung völlig unklar. Versetzen des Ortseingangsschildes vor diesen Kreisel; vereinfachte Einfahrt und Ausfahrt (siehe Skizze); Verbreiterung dieses



Wegs auf den Grünstreifen.

Abbildung 2: Kreisel Hans-Kreiling-Allee

Beide Kreisel: Zebrastreifen an allen Zufahrten, parallel dazu rote Fahrradfurten; tempomindernde Maßnahmen vor Querungshilfen

Heinrichstraße: Gehwegparken aufgrund ausreichender verbleibender Gehwegbreite nicht zulässig, zwei Optionen - Option 1: versetztes Parken und Ausweisung als Fahrradstraße, PKW und Busse frei; Kreuzung mit der Gartenstraße: Vorrang für Fahrradstraße; Option 2: Einbahnstraße in südliche Richtung, Fahrräder frei, Tempo 20, Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (Zeichen 277.1)

Zimmerstraße: Wegweisung fehlt; Kreisel Zimmer-/Jahnstraße: Kreuzung mit Stoppschild, Vorfahrt für Fahrradstraße Jahnstraße; Benutzungspflicht für Radweg auf Westseite südlich der Wolfsgartenstraße aufheben; Verkehrsversuch: „schmale Kernfahrbahn“ (d.h. zwei Radspuren, nur eine Kfz-Spur mittig; bei Begegnungsverkehr Ausweichen auf Radspur; verbreitet und bewährt z.B. in Spanien, aktuell als Verkehrsversuch in Heusenstamm); Tempo 30; südlich der Südlichen Ringstraße: als Fahrradstraße ausweisen, KfZ frei; zu Schulbeginn- und Ende Zufahrt für Kfz verboten, ausgenommen Schulbusse und Lehrpersonal; die beiden Parkplätze südlich der Einmündung Thomas-Mann-Weg entfallen; Übergang zum Leukertsweg: Fahrbahnbelag aufbringen

Route 12: Fahrradstraße am ZenJA

Verlauf: Von der Raddirektverbindung (Route 5) auf Höhe Odenwaldstraße über Odenwaldstraße, Schillerstraße, Albertus-Magnus-Platz, Jahnstraße, Wiesgäßchen, Wassergasse, Obergasse, Teichstraße, Paddelteich (ca. 3 km)

Erschließt: Raddirektverbindung, Bahnhof, Dreieichschule, Petrusgemeinde, ZenJA, Ludwig-Erk-Schule, Kita Mittendrin, KSV, TV Langen, Wochenmarkt am Jahnplatz, Altstadt, Altstadtmarkt, Stadtkirche (via Route 12b); Freibad, Paddelteich, Verkehr Richtung Dreieichenhain; Anschluss an Route 8 und darüber Bahnstraße und Ziele südlich der Südlichen Ringstraße; Ost-West-Achse (gemütlichere Alternative zu Route 5 (Südliche Ringstraße))

Zustand/Maßnahmen: Ausweisung als Fahrradstraße auf gesamter Länge (ggf. ohne Wassergasse). Einseitiges, versetztes Parken statt beidseitigem Parken, sodass Fahrräder und Kfz einander passieren können. Querung des Sandwegs durch eine induktionsgesteuerte Ampel mit Vorrangschaltung für den Radverkehr. Umsetzung der „Begradigung“ der Fahrradstraße in der „Grünen Mitte“. Deutlicher Ausbau der Fahrradabstellmöglichkeiten am Jahnplatz und Wilhelm-Leuschner-Platz.

Route 13: Oberlinden über Belzborn bis zum Steinberg

Verlauf: Lortzingstraße, Bahnüberführung, Thomas-Münzer-Straße, (Walter-Rietig-Straße), Im Birkenwäldchen, (Goethestraße,) An der Rechten Wiese, Leukertsweg, Am Belzborn, Egelsbacher Straße, Am Bergfried (ca. 4,2 km)

Erschließt: Wohngebiet Oberlinden, Bahnquerung, Wohngebiet Belzborn; südliche Ost-West-Achse; Anschluss an Raddirektverbindung (Route 5); Schülerverkehr zwischen mehreren Schulen und Sportstätten; Wohngebiet Steinberg / Am Bergfried, Friedhof, Anschluss an Route 9, Route 13, Route 17 und Route 10

Zustand/Maßnahmen: Die Lortzingstraße soll Fahrradstraße werden. Die Bahnbrücke wird für den Radverkehr freigegeben. Bei entsprechender Witterung ist ein Winterdienst erforderlich. An der Kreuzung mit der Friedrich-Ebert-Str./In den Tannen soll die Achse Lortzingstr.–Bahnbrücke Vorfahrt bekommen; an den querenden Straßen werden Stop-Schilder und Schwellen angebracht. Das Drängelgitter am Fuß der Brücke ist zu entfernen. Die Bahnbrücke ist zu steil, mittelfristig ist ein Neubau oder Umbau mit geringerer Steigung erforderlich. Am Ende der Thomas-Münzer-Str. zur Raddirektverbindung ist der Bürgersteig abzusenken. Die Querrinne an den Enden der Straße Birkenwäldchen ist zu entfernen. Der gepflasterte Weg an der rechten Wiese ist am Beginn in geeigneter Weise vom Parkplatz der SSG abzugrenzen, über die ganze Länge von Bewuchs zu befreien und möglichst auf 3 m zu verbreitern. Geh- und Radweg von der Stadthalle in Richtung Osten auf Leukertsweg führt in den Gegenverkehr; 50m früher auf den Leukertsweg führen. Wenn möglich, sollte die Route südlich der Häuser Südliche Ringstraße 137 bis 147 führen. Hierzu ist zu prüfen, wie der bestehende Fußweg verbreitert werden kann. Die Ecke Am Belzborn/Wilhelmstr durchgehend ausbauen und Linksabbiegen am Ende Wilhelmstr. für Radfahrer zu ermöglichen. Am Belzborn, Egelsbacher Straße und Am Bergfried als Fahrradstraße ausweisen. Umbau der Kreuzung Darmstädter Straße zum Hölzenbein-Kreisel ist zu befürworten; Ausbau der Straße am Bergfried für Kfz-Verkehr konterkariert Maßnahmen zur Verkehrswende. Ausbau für Radverkehr wäre ausreichend und für Fußgänger und Radfahrer sicherer; die jetzige Planung enthält keine sinnvolle Führung vom geplanten Radweg auf die Fahrbahn am oberen Ende.

Nebenrouten

Gesamtlänge: ca. 28,1 km

Route 1: Nördliche Ringstraße

Verlauf: Nördliche Ringstraße (ca. 1,7 km)

Erschließt: Bahnhof; Anschluss an Route 5 (Raddirektverbindung), Route 18, Route 9, Route 10; Ost-West-Achse; Anschluss in Richtung Asklepios-Klinik

Zustand/Maßnahmen: Im unteren (westlichen) Bereich von Bahnhof bis Lutherstraße Schutzstreifen in der Dooring-Zone. Hier stattdessen die Dooring-Zone markieren und Tempo 30 anordnen. Zwischen Lutherstraße und Elisabeth-Selbert-Allee ist das Fahren auf dem Bürgersteig erlaubt; da Fahren auf der Fahrbahn aber Normalfall ist, hier ebenfalls eine Dooring-Zone markieren. Tempo 30 auf gesamter Länge. Kreuzung mit Elisabeth-Selbert-Allee zum Kreisverkehr umbauen, um sichere Ein- und Ausfahrt von dieser und zum Zwei-Richtungs-Radweg auf dem restlichen Bereich der Nördlichen Ringstraße zu ermöglichen. Eine gefahrlose Querungsmöglichkeit für Fußgänger ist einzurichten. Die Ampel zur Querung der Frankfurter Straße muss von einer „Bettelampel“ zu einer gleichberechtigten Schaltung angepasst werden; insbesondere muss diese für den Fuß- und Radverkehr immer grün zeigen, wenn sie für die von der Nördlichen Ringstraße links abbiegenden KfZ grün zeigt. Für die Querung der Rechtsabbiegespur von der Nördlichen Ringstraße wird ein Zebrastreifen markiert.

Route 1b: Westendstraße

Verlauf: (Südliche) Westendstraße, Dietrich-Bonhoeffer-Straße, Georg-August-Zinn-Straße, Am Dornbusch, Tunnel unter Nordumgehung (ca. 1,5 km)

Erschließt: Bahnhof; Nordend; Route 9; Ost-West-Achse

Zustand/Maßnahmen: Westendstraße: Bodenschwellen animieren zum Fahren in der Dooring-Zone, dort Parkplätze durch Fahrradabstellplätze oder Begrünung ersetzen; Ausweisung Weg von Westendstraße bis Hans-Kreiling-Allee als paralleler Rad- und Fußweg (Zeichen 241); Verbreiterung des Wegs von Am Dornbusch zum Tunnel

Route 1c: Anschlussstelle Sprendlingen / Langen Nord

Verlauf: Winkelwiese, Tunnel unter Nordumgehung, Feldweg entlang Anschlussstelle Sprendlingen / Langen Nord, Querung der Frankfurter Straße (ca. 0,5 km)

Erschließt: Einkaufszentrum Winkelwiese, Asklepios-Klinik; Alternative Querung der Frankfurter Straße

Zustand/Maßnahmen: wassergebundene Wegedecke auf dem Feldweg; Einrichtung einer Querungshilfe zur Querung der Frankfurter Straße, dazu Verlegung des Beginns der separaten Rechtsabbiegespur nach Süden; Schild „Achtung Radfahrer“ beidseitig

Route 2a: Bahnstraße

Verlauf: Bahnstraße über Lutherplatz und Rheinstraße bis Wassergasse (ca. 1,5 km)

Erschließt: Bahnstraße, Altstadt

Bemerkung: Lutherplatz und Rheinstraße bis Wassergasse sollten gemeinsam mit der Bahnstraße als zentrale Einkaufs- und Gastronomiezeile verstanden werden. Dies bedeutet

insbesondere für den Lutherplatz, dass der bestehende, überdimensionierte Verkehrsraum vom fahrenden Verkehr umgewidmet wird, um ihn dem Fußverkehr, der Gastronomie und dem allgemeinen Aufenthalt zugänglich zu machen.

Zustand/Maßnahmen: Untere Bahnstr.: Durchgehend Tempo 30. Dauerhafte stationäre Geschwindigkeitskontrollen. Entfernung der ehemaligen Markierungen für den Radweg auf dem Bürgersteig und an den Einfahrten in der unteren Bahnstr.

Obere Bahnstr.: Reduzierung der Parkplätze auf der oberen Bahnstraße zugunsten von Lieferzonen und in die Erde gepflanzten Bäumen; stattdessen Parkplätze im Umfeld. Die abmarkierten Seitenstreifen sollten dort, wo der Gehweg direkt angrenzt, baulich dem Gehweg zugeschlagen werden bzw. teilweise für Begrünung genutzt werden. Der überbreite Kreisel Lutherplatz ist, ggf. unter Aufgabe des Kreisels, so umzubauen, dass Kfz nur mit mäßiger Geschwindigkeit passieren können und zur Sicherheit aller Radfahrende im Kreisverkehr nicht überholen können, der „gesparte“ Platz kommt den Fußgängern zugute. Rheinstr: In der Rheinstr ist durchgehend Tempo 30 anzuordnen und mangels ausreichendem Platz der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Der Straßenraum ist neu aufzuteilen, insbesondere sind die Gehwege auf ein nutzbares Maß zu verbreitern, auch indem Parkplätze aufgegeben werden.

Route 2b: Gartenstraße

Verlauf: Bahnhof, Friedrichstraße, Gartenstraße, Lutherplatz, August-Bebel-Straße (ca. 1,6 km)

Erschließt: Bahnhof, Anschluss an Raddirektverbindung, Wohngebiete entlang der Straßen, Altstadt; Ost-West-Achse

Zustand/Maßnahmen: Gartenstraße durchgehend Tempo 30 mit regelmäßigen Kontrollen oder baulichen Maßnahmen. Bzgl. Lutherplatz siehe Route 2a. August-Bebel-Straße Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (Zeichen 277.1)

Route 4: Berliner Allee

Verlauf: Berliner Allee, Lohschneise, Im Loh (ca. 1,8 km)

Erschließt: Wohngebiet Oberlinden, Martin-Luther-Kirche, Albert-Schweitzer-Schule, Georg-Sehring-Halle, Albert-Einstein-Schule, Sportplätze, Wohngebiet Im Loh; Alternativroute nach Egelsbach; Anschluss an Raddirektverbindung über Leukertsweg

Zustand/Maßnahmen: zwischen Handelstraße und Im Loh Ausweisung als Fahrradstraße, Kfz frei

Route 6: Neurott, Nordend, Lutherplatz

Verlauf: Paul-Ehrlich-Straße, Leerwegtunnel, Alte Römerstraße oder alternativ südlich der Nordumgehung, Hans-Kreiling-Allee, Elisabeth-Selbert-Allee, Pestalozzistraße, Wallstraße, Lutherplatz (ca. 3,3 km)

Erschließt: Neurott, Neubaugebiet und Bürgerpark Nordend, Lutherplatz; Anschluss an Route 5 (Raddirektverbindung), Route 1, Route 18

Zustand/Maßnahmen: Paul-Ehrlich-Straße: Entfernung des Radstreifens in der Doorring-Zone, Markierung der Doorring-Zone, durchgehend Tempo 30. Leerwegtunnel: Piktogramme „Achtung, Radfahrende auf Fahrbahn“. Direkte Verbindung Leerwegtunnel zur Alten Römerstr. (in der aktuellen Planung nur Fussweg vorgesehen?); Alte Römerstraße: versetztes Parken, Tempo 30. Rad- und Fußweg südlich der Nordumgehung parallel zur

alten Römerstraße muss ausgebaut werden. Hans-Kreiling-Allee: siehe Route 8.
Elisabeth-Selbert-Allee: z. Zt. noch schlechter Fahrbahnbelag, fehlender Bürgersteig (wird gerade ausgebaut); Tempo 30 beibehalten, versetztes Parken. Kreuzung mit Nördlicher Ringstraße zum Kreisel umbauen.

Route 7: Neurott

Verlauf: Pittlerstraße, Robert-Bosch-Straße (ca. 2,2 km)

Erschließt: Einkaufszentrum Neurott, Gewerbegebiet Neurott inkl. DFS und PEI; Anschluss an Route 3 (Mörfelder Landstraße) und Route 5 (Raddirektverbindung); S-Bahn Langen Flugsicherung

Zustand/Maßnahmen: S-Bahn-Unterführung zur Bahnquerung ausbauen; auf Robert-Bosch-Straße Fahrrad-Piktogramme auf Bürgersteig entfernen, Radstreifen in Dooring-Zone entfernen und Dooringzone markieren, durchgehend Tempo 30. Pittlerstraße Radweg-Benutzungspflicht aufheben, Tempo 30. Zwischen Am Weißen Stein und Monzastraße Radstreifen in Dooring-Zone entfernen und Dooringzone markieren, durchgehend Tempo 30

Route 9: Egelsbacher Straße bis Nordend

Verlauf: Egelsbacher Straße, Lerchgasse, (Leukertsweg, Wilhelmstraße), Rheinstraße, Lutherstraße (ca. 2,4 km)

Erschließt: Verkehr nach Egelsbach, insb. von Schüler:innen, Bahnstraße/Lutherplatz; Anschluss an Route 1/1b und 2

Zustand/Maßnahmen: Rheinstraße durchgehend Tempo 30. Ampel zur Querung der Südlichen Ringstraße (Schülerverkehr!). Erneuerung des Fahrbahnbelags auf dem Egelsbacher Weg, Unterbindung von KfZ-Schleichverkehr zu den Kleingärten. Lutherstraße zwischen Nördlicher Ringstraße und Dietrich-Bonhoeffer-Straße: Wegfall der unzulässig auf dem westseitigen Bürgersteig markierten Parkstände.

Route 10: Steinberg

Verlauf: Obergasse, Hügelstraße, Kurt-Schumacher-Straße, Am Schleifweg, Oberer Steinberg, Steinkautenweg (ca. 1,6 km)

Erschließt: Altstadt, Steinberg, Friedhof, Verkehr Richtung Koberstadt (Naherholung)

Zustand/Maßnahmen: Hügelstraße: Gehwegparken nicht gestattet, aber offenbar geduldet. Stattdessen versetztes Parken. Querung Südliche Ringstraße: Zeichen 138 (Achtung Radverkehr!) auf der Südlichen Ringstraße.

Route 11: von Mörfelden über Forstring

Verlauf: von Richtung Kläranlage über Forstring nach Berliner Allee (ca. 1 km)

Erschließt: Verkehr von und nach Mörfelden; Wohngebiet Oberlinden

Zustand/Maßnahmen: Wegweisung im Wald von Mörfelden muss angepasst werden (Radverkehr wird zur Zeit weiter südlich auf die Prinzessin-Margaret-Allee geführt), am Forstring ergänzt werden. Fahrbahnschäden auf dem Forstring. Tempo 30 auf dem Forstring muss durch Geschwindigkeitskontrollen und ggf. Bodenschwellen durchgesetzt werden. Einrichtung einer Querungshilfe auf der Prinzessin-Margaret-Allee (gibt es die nicht inzwischen?).

Route 12b: Abkürzung von Fahrradstraße zur Altstadt

Verlauf: Fuß-/Radweg von der Kreuzung Wiesgässchen/Sterzbachstraße querend Rheinstraße und Fahrgasse zur Altstadt (ca. 0,3 km)

Erschließt: Abkürzung von Route 12 (zentrale Fahrradstraße Ost-West) zur Altstadt

Zustand/Maßnahmen: sehr eng, keine Entwässerung, schlechter Belag, Verschmutzung durch Hundekot. Allgemeine Sanierung für Fuß- und Radverkehr

Route 14: RSW Westseite (Sommerroute)

Verlauf: Paul-Ehrlich-Straße, Raiffeisenstraße, Weg parallel zur Bahn, Nassoviastraße, Weg parallel zur Bahn, Wagnerstraße (ca. 3,2 km)

Erschließt: Bahnhof; Gewerbegebiet, Alternative zur Raddirektverbindung, welche den konflikträchtigen Bahnhofsvorplatz vermeidet; Anschluss an Routen 4 und 13.

Zustand/Maßnahmen: Ausbau des Wegs entlang der Bahnlinie. Nassoviastraße als Fahrradstraße ausweisen.

Route 17: Klinikum, Frankfurter Straße, Darmstädter Straße

Verlauf: Röntgenstraße, Frankfurter Straße, Fahrgasse, Darmstädter Straße (ca. 2,9 km)

Erschließt: Asklepios Klinik, Altstadt, Musikschule, Altenheime, Wertstoffhof, Verkehr von und nach Darmstadt; Nord-Süd-Achse

Zustand/Maßnahmen: Die Ampel zur Querung der Frankfurter Straße muss von einer „Bettelampel“ zu einer gleichberechtigten Schaltung angepasst werden; insbesondere muss diese für den Fuß- und Radverkehr immer grün zeigen, wenn sie für die von der Nördlichen Ringstraße links abbiegenden KfZ grün zeigt. (Siehe Route 1)

Frankfurter Straße: Im Nördlichen Bereich zwei Optionen. Option 1: Entfernung der Parkplätze auf einer Fahrbahnseite, Einrichtung eines durch Separatoren geschützten Radwegs, auf der anderen Fahrbahnseite Abstand zwischen Radschutzstreifen und parkenden Autos erhöhen. Option 2: Tempo 30, Radverkehr fließt im Kfz-Verkehr mit. Fahrgasse: Tempo 20. Kfz-Durchgangsverkehr von Norden wird auf die Nordumgehung umgeleitet, von Süden auf die Südliche Ringstraße oder Rheinstraße.

Darmstädter Straße: nördlich der Südlichen Ringstraße Tempo 30. Parken auf dem Bürgersteig ist wegen der Breite nicht möglich und muss aufgehoben werden; ggf. versetztes Parken. Kreuzung Südliche Ringstraße: Aufstellflächen für Radfahrende markieren. Südlich der Südlichen Ringstraße Installation von Separatoren an den Radschutzstreifen.

Route 18: Elisabethen- und Walter-Rietig-Straße

Verlauf: Elisabethenstraße, Heinestraße, Walter-Rietig-Straße (ca. 2 km)

Erschließt: Wohngebiet Nordend, neuer Bürgerpark, neue Grundschule, neue Kita, Kaufhaus Braun und andere Geschäfte, Bahnstraße, Anschluss an Raddirektverbindung; Nord-Süd-Achse

Zustand/Maßnahmen: Ausweisung als Fahrradstraße (Kfz frei) mit Vorrang an Querungen (außer Bahnstraße). Vor Kaufhaus Braun fallen 4 Längsparkplätze in der Elisabethenstraße weg; es bestehen aber Parkplätze hinter Kaufhaus Braun. Um den Verkehr von der Elisabethenstraße zur Heinestraße sicher zu führen, wird die Einmündung von der

Heinestraße in die Bahnstraße als menschenfreundliche Einmündung (siehe Abb. 1) ausgestaltet.

Route 19: Zusätzliche Bahnquerung

Verlauf: Monzastraße, neu Bahnunterführung, Weserstraße (ca. 0,6 km)

Erschließt: zentrale Bahnquerung; Einkaufszentren Neurott, Gewerbebetriebe, Forum Langen; Nordend

Zustand/Maßnahmen: Bau einer neuen Bahnquerung als Unterführung für Zufußgehende und Radfahrende; Weserstraße: Tempo 30 (Erweiterung der bestehenden Tempo-30-Zone), versetztes Parken

Weitere Routen

RuLa (Rund um Langen)

Die Route „Rund um Langen“ stellt eine bedeutsame Freizeitradroute dar und geht auf ehrenamtliche Initiative zurück. Notwendige Verbesserungen sind mit dem ADFC Langen/Egelsbach abzustimmen.

Fahrradweg entlang der B 486

Ein Fahrradweg entlang der B 486 nach Mörfelden wurde in Aussicht gestellt. Dieser sollte unabhängig von einem möglichen Ausbau der B 486 umgesetzt werden, da er im Gegensatz zu jenem einen Beitrag zu Verkehrswende und Klimaschutz leistet.

Alternativroute ins Neurott

Eine zusätzliche Route ins Neurott wäre wünschenswert, z.B. über Am Weißen Stein, Dieselstraße (Brücke), Steubenstraße, Robert-Bosch-Straße. Konkrete Maßnahmen müssten erarbeitet werden.

C. Mindeststandards

Grundsätzlich sind die Musterlösungen und Mindeststandards von Nahmobil Hessen einzuhalten

(https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2021/01/Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te_Auflage_web.pdf). Abweichend bzw. darüber hinaus gelten die folgenden Mindeststandards:

Bauliche Trennung von Radweg und Fahrbahn

Wo im obigen Konzept eine bauliche Trennung von Radweg und Fahrbahn gefordert wird, eine solche aus Platzgründen jedoch nicht vollständig ausgeführt werden kann, können Separatoren eingesetzt werden. Diese müssen so gestaltet sein, dass ein Überfahren auch durch große Kfz (z.B. SUV, Transporter) und Busse als erhebliches Hindernis wahrgenommen wird.

D. Kosten und Finanzierung

Die meisten der vorgeschlagenen Maßnahmen lassen sich kostengünstig durch Fahrbahnmarkierungen, das Auf- bzw. Umstellen von Verkehrszeichen, und das Aufbringen von Bodenelementen (Fahrbahnmarkierungen oder Bodenschwellen) ohne Tiefbauarbeiten umsetzen.

Einige Maßnahmen fügen sich in bestehende Planungen (z.B. zur Grünen Mitte oder der Neugestaltung der Südlichen Ringstraße) ein und erzeugen somit ebenfalls nur geringe Kosten.

Die zusätzlichen Kräfte bei der Ordnungspolizei finanzieren sich teilweise selbst.

Die übrigen Maßnahmen können wie im Radentscheid gefordert wie folgt finanziert werden:

- Nutzung von Fördermitteln von EU, Bund und Land, insb. bei Maßnahmen, die als Verkehrsversuch ausgewiesen werden.
- Einsparungen im Verkehrsetat durch Einstellung von Maßnahmen, welche nicht der Verkehrswende dienen (z.B. Ausbau der Straße Am Bergfried für KfZ)
- Erlösen aus Parkraumbewirtschaftung