



Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

AG „Verkehrsberuhigung Rüsselsheimer Straße“

Präsentation der AG-Rückmeldungen, 19. März 2021

Inhalt

1. Einführung (Ausgangssituation, Status Quo der Arbeitsgruppe und Ziele)

2. Vorschläge der AG

- Allgemeines
- Beiträge
- Diskussion Grundkonzeption

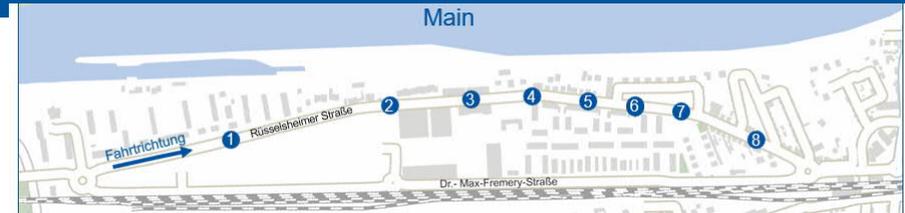
3. Sonstiges / Nächste Schritte

Einführung

Ausgangssituation

Ehemalige B43 Rüsselsheimer Straße soll überplant werden, denn ...

- überbreiter Fahrbahnquerschnitt
- unangebrachte Fahrgeschwindigkeiten,
- unzureichende Bedingungen für Fuß- und Radverkehr und
- geringe Aufenthaltsqualität im Seitenraum.

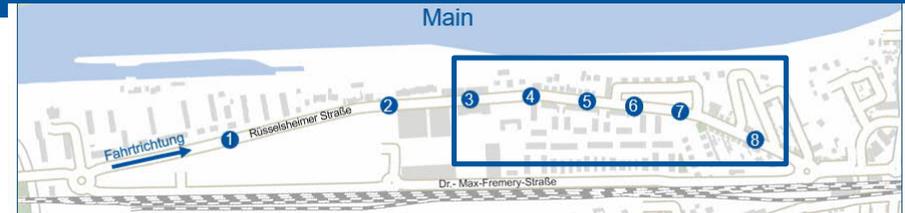


Fast 30 interessierte Anwohner der Rüsselsheimer Straße und anliegenden Wohnstraßen möchten sich bei der Neugestaltung des Straßenraums einbringen.

Daraufhin folgte die Gründung der „Arbeitsgruppe Verkehrsberuhigung Rüsselsheimer Straße“, als Kooperation von Anliegern und Stadtverwaltung, unter fachlicher Begleitung des Verkehrsplanungsbüros ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme aus Darmstadt.

Einführung

Ausgangssituation



Angelegt ist der Beteiligungsprozess auf 3-4 Runden, mit wiederholter Einbeziehung von Fachabteilungen (zB. Tiefbau, Städtebau, Umwelt, Verkehrsbehörde, ...)

1. Bestandsaufnahme und Festlegung Planungsziele
2. Information zu Planerischen Rahmenbedingungen
3. Entwicklung eines Straßen-Grundzugs
4. Festlegung bzgl. Detailbereichen

Bis jetzt:

1. Treffen am 30.09.2020 im Fritz-Treutel-Haus
2. Treffen war für Okt/Nov 2020 vorgesehen; Corona geschuldet wurde den Teilnehmern im Dezember ein Paket mit wesentlichen Planungsgrundlagen übergeben. Mit deren Hilfe konnten alle eigene Ideen für einen künftigen Querschnitt / Abschnitt entwickeln und zum 18.1.2021 zur Prüfung an die Stadt und ZIV übergeben. Dazu bot ZIV zur Rücksprache und Präzisierung eine Nachmittags-Sprechstunde an.

Die Ergebnisse hieraus werden hiermit vorgestellt. Dabei wollen wir klären, was aus Ihrer Sicht realisierbar wäre bzw. welche Ideen ggf. nicht umsetzbar sind (wg. Medien, Entwässerung ...). Ihre Rückmeldungen fließen dann wesentlich in die nächste Treffen der AG ein, wenn darauf aufbauend eine neuen Straßenraum-Konzeption abschnittsweise konkretisiert wird.

Einführung

Planungsziele der AG aus 1. Treffen

- Allgemeine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit
- Geeignete Parkieranordnung // Erweiterung des bisherigen Parkplatzbestands, da Wunsch nach mehr Parkplätzen östlich GdC-Platz
- Barrierefreier Ausbau der vorhandenen Bushaltestellen
- Fahrradnutzung durch den Ausbau von Radverkehrsanlagen begünstigen
- Attraktive Seitenraumgestaltung / Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Sichere Fußwege und Fußgängerquerungen
- Verbesserte Verbindung zwischen Quartier und Main

Inhalt

1. Einführung (Ausgangssituation, Status Quo der Arbeitsgruppe und Ziele)

2. Vorschläge der AG

- Allgemeines
- Beiträge
- Diskussion Grundkonzeption

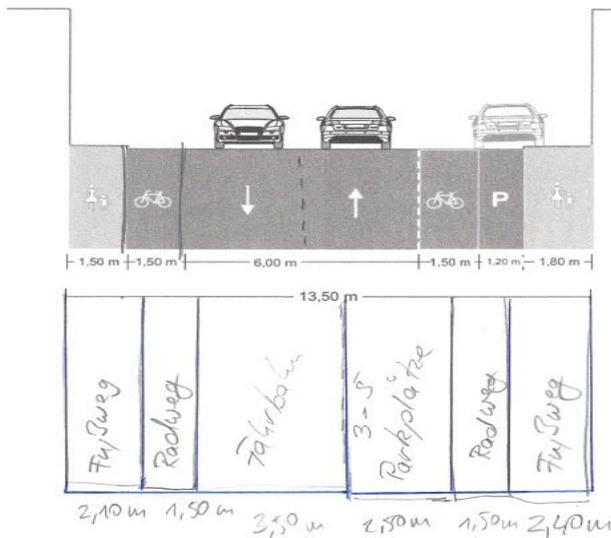
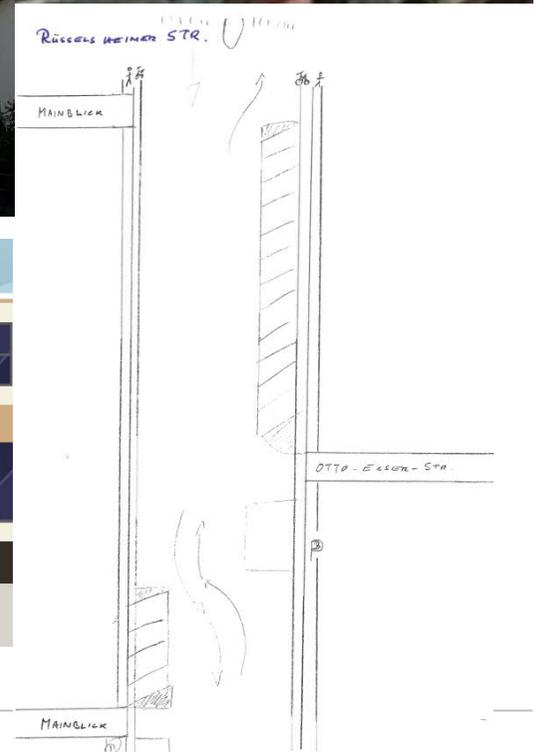
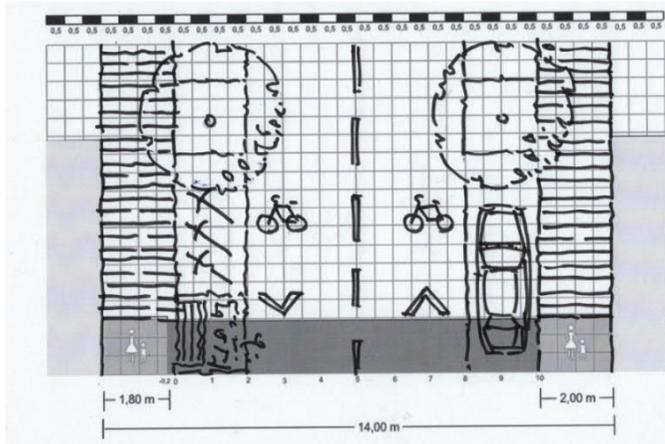
3. Sonstiges / Nächste Schritte

Überblick

- Vorschläge von 8 Teilnehmern
 - Überwiegend grafisch, mit textlicher Erläuterung;
 - 2 mal textlich gefasst
 - 1 mal per Präsentation
 - 2 mal umfangreiche Querschnitts-Beispiele
- Dabei wurden Arbeitshilfen der im Dezember übergebenen Planungshilfe genutzt (vermaßte Straßenquerschnitte für Bestand und als Muster, Streetmix), aber auch selbst skizziert. Nachstehend werden Beispiele aufgezeigt.

Vorschläge der AG-Teilnehmer

Vielfältige Qualitäten: Querschnitte und Abschnitte



Vorschläge der AG-Teilnehmer

Vielfältige Qualitäten: Schlagworte

VERENGUNG DER FAHRBAHN

GEHWEG VERBREITERN

Parkplätze schaffen

Fahrradstraße

Fahrradabstellanlagen

Überdachte Bushaltestelle

Sichere Fahrradwege

MAXIMAL 30 KM/H

Aufenthaltsflächen

Versetztes Parken

Zuwege zu Privatgrundstücken frei halten

Identifikationswert für Kelsterbach

STRASSENBEGRÜNUNG

Konkrete Nennungen

Kfz-Verkehr

- Maximal 30 km/h, die auch eingehalten werden
- Fahrbahnverengung (seitlich, mit Begrünung)
- Versetztes Parken

Radverkehr

- Sichere Radwege
- Fahrradstraße (Sharrow)
- Abstellmöglichkeiten im Seitenraum

Seitenraum

- Begrünung des Seitenraums
- Verbreiterung der Gehwege
- Aufenthaltsflächen schaffen
- Parklets / Hochbeete
- Fahrradabstellmöglichkeiten

Parkierungssituation

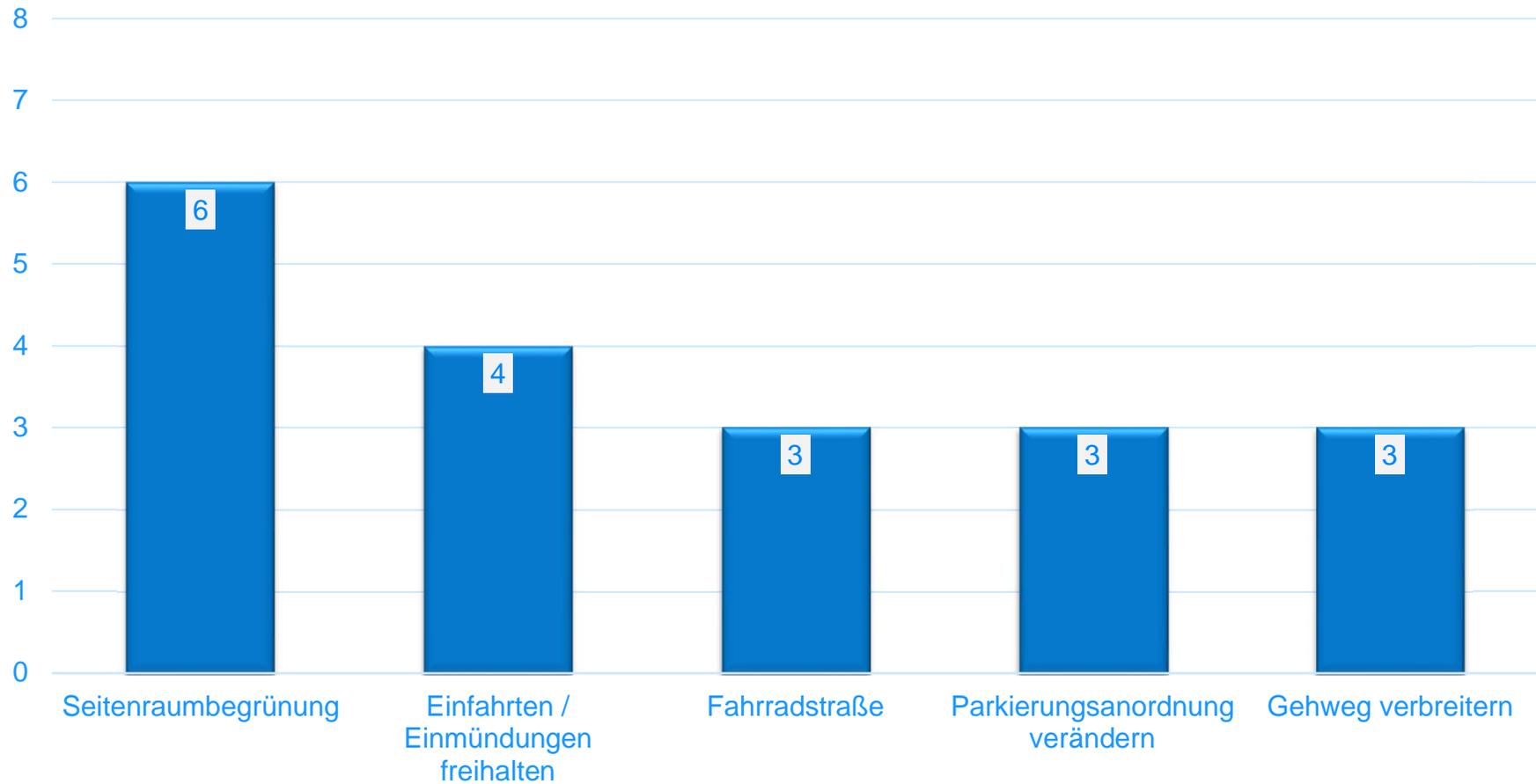
- Mehr Parkplätze im Bereich der Neubausiedlungen
- Keine Parkplätze in Zufahrten / Einfahrten
- Sichtverhältnisse verbessern beim Ausfahren aus Einfahrten oder Seitenstraßen
- Bei Radweg: Parkplätze zum fließenden Verkehr hin anordnen, dann den Radweg, dann den Gehweg. Das ist als Fahrradfahrer sicherer.

Buslinienverkehr

Barrierefreier Ausbau der Haltestellen mit Witterungsschutz

Vorschläge der AG-Teilnehmer

Häufigste Rückmeldungen (n = 8)



Inhalt

1. Einführung (Ausgangssituation, Status Quo der Arbeitsgruppe und Ziele)

2. Vorschläge der AG

- Allgemeines
- Beiträge
- Diskussion Grundkonzeption

3. Sonstiges / Nächste Schritte

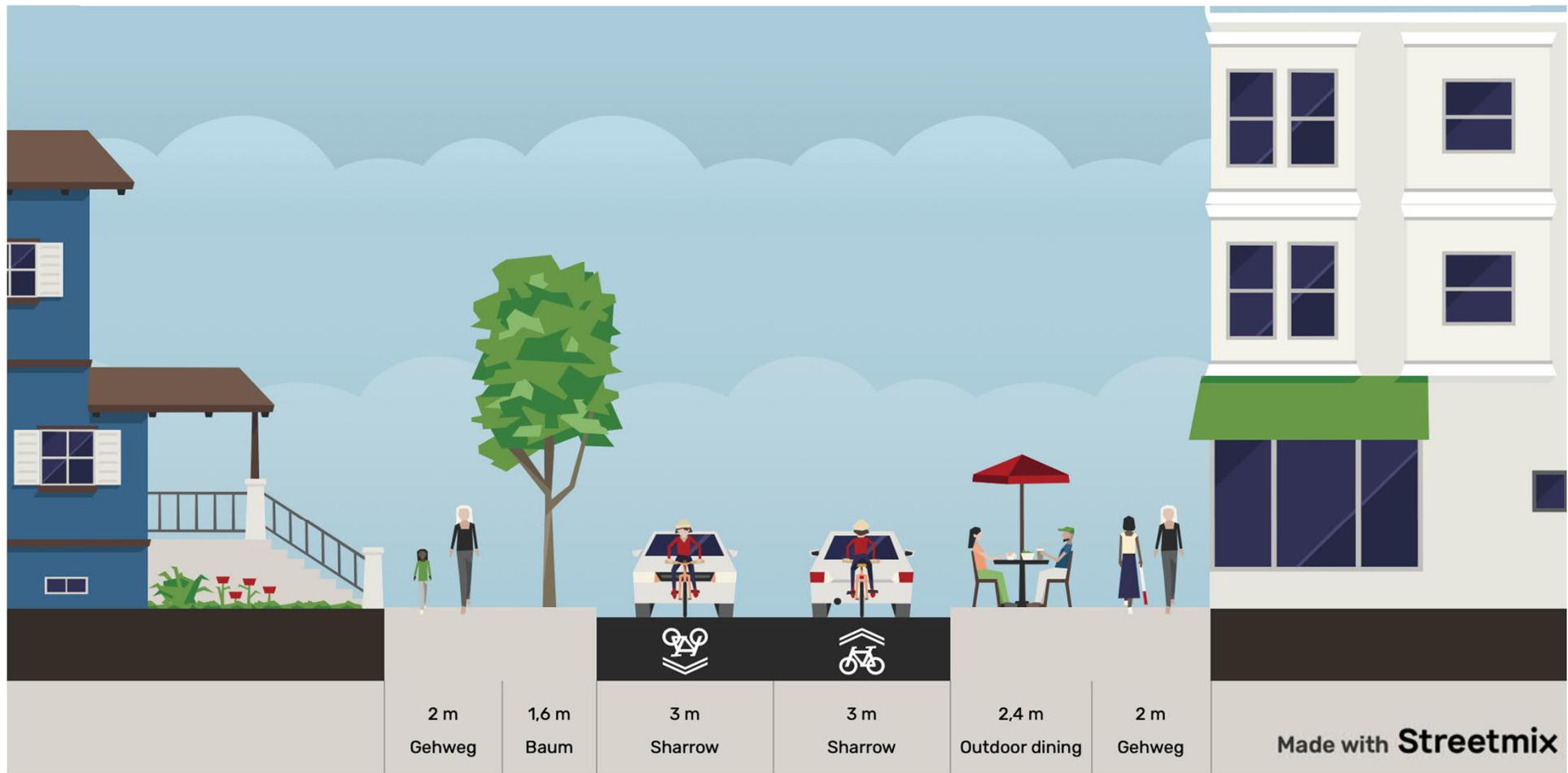
Vorschläge aus der AG

Beitrag 1

Eckpunkte des Vorschlags:

6m breite Fahrradstraße

2x ca. 4m Seitenraum mit Begrünung und Sitzmöglichkeit



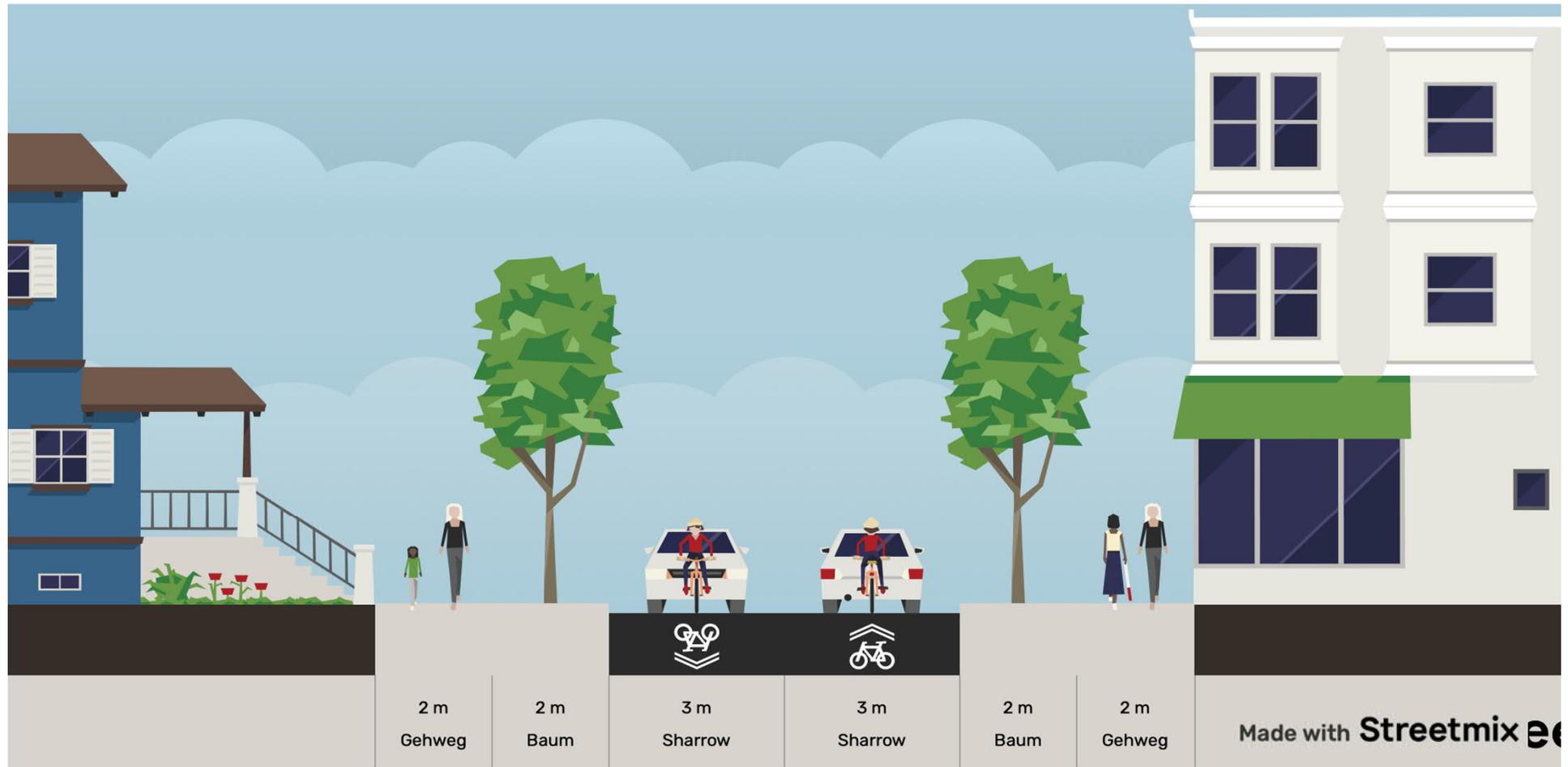
Vorschläge aus der AG

Beitrag 1

Eckpunkte des Vorschlags:

6m breite Fahrradstraße

2x 4m Seitenraum mit je 2m Randbegrünung



Vorschläge aus der AG

Beitrag 2

Eckpunkte des gezeigten Vorschlags:

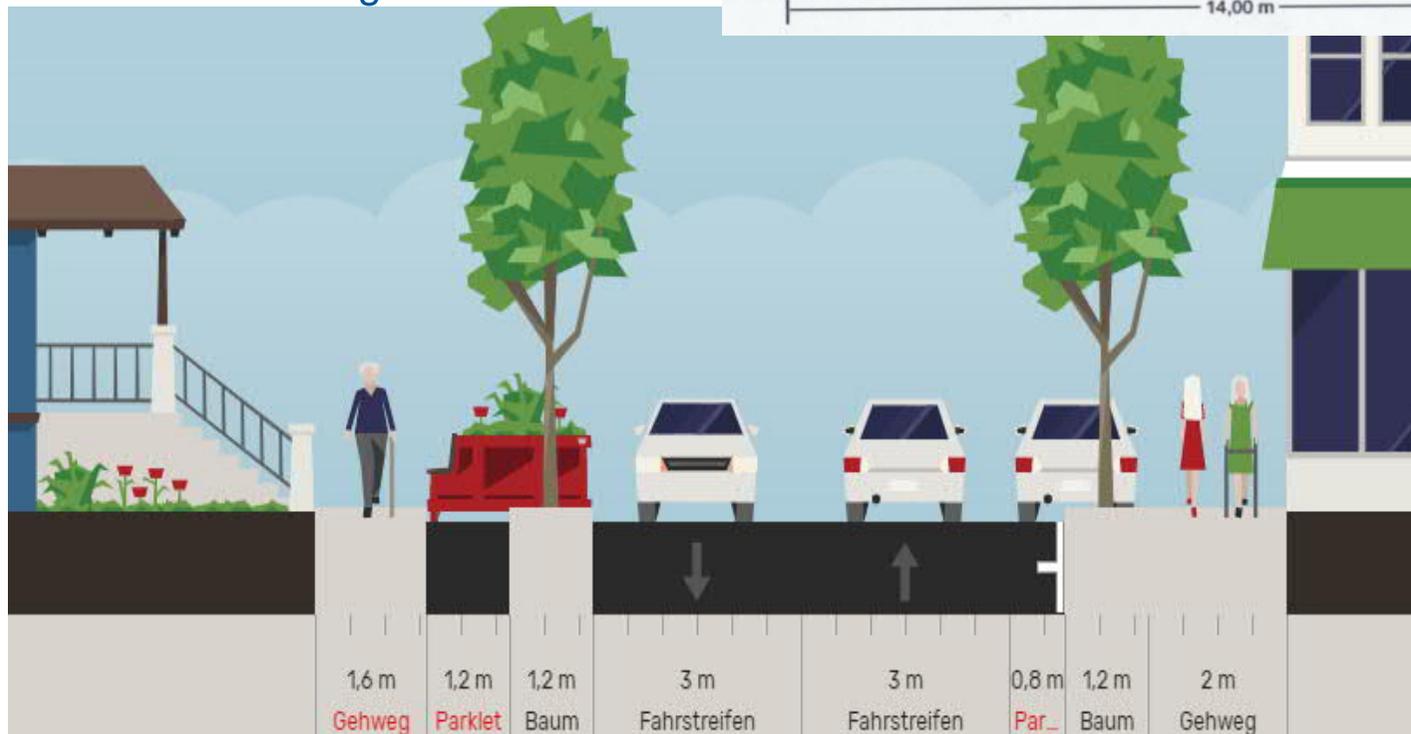
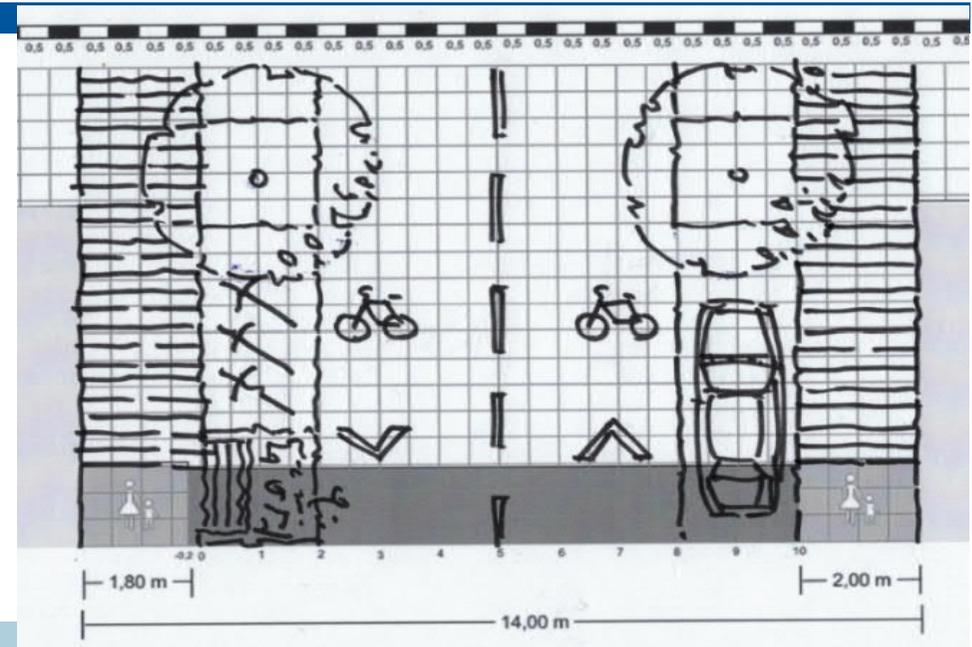
Tempo 30

Radfahren auf der Straße

3m breite Richtungs-Fahrsstreifen

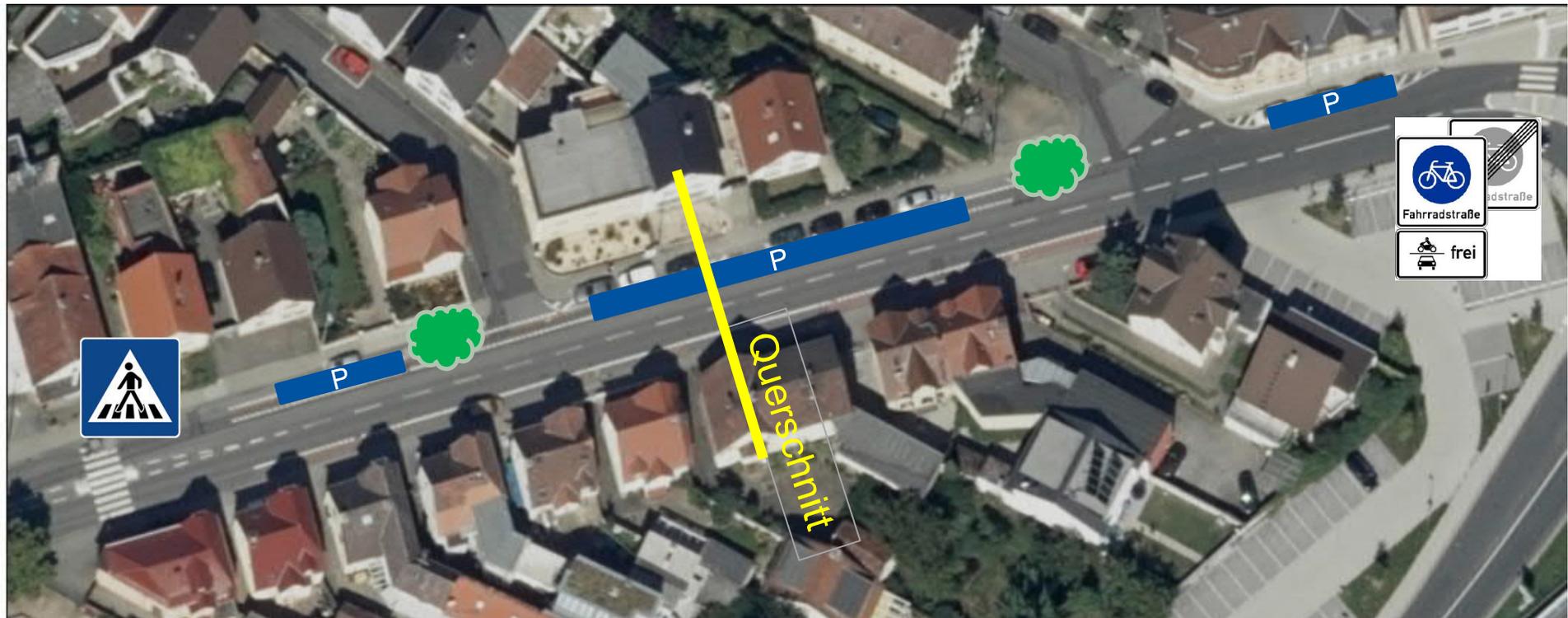
2m Randbegrünung / Parken im Wechsel

Links = Parklet, als Kombination aus Hochbeet und Sitzmöglichkeit



Vorschläge aus der AG

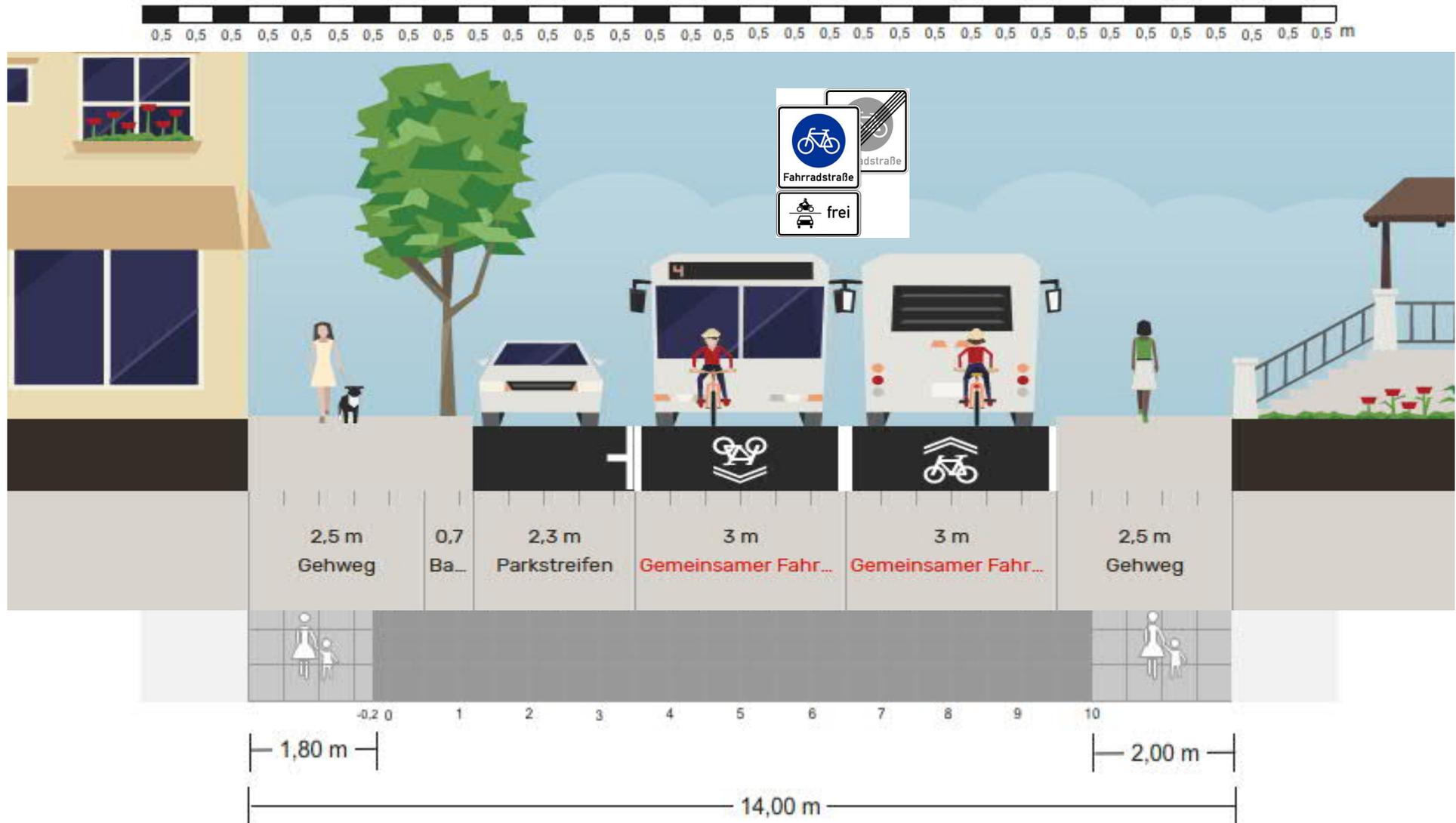
Beitrag 3, Querschnitt 1- Rüsselsheimer Straße 37



- Durchgängige Fahrradstraße
- Fußgängerüberweg bleibt bestehen (Spielplatz + temporäre Kita)
- Bäume in Flächen, in denen nicht geparkt werden kann/sollte
- Parkräume analog Bestand (nur nicht auf dem Gehweg!)
- Fußwege entsprechend verbreitert → kein Parken auf Gehwegen mehr!

Vorschläge aus der AG

Beitrag 3, Querschnitt 1- Rüsselsheimer Straße 37



Vorschläge aus der AG

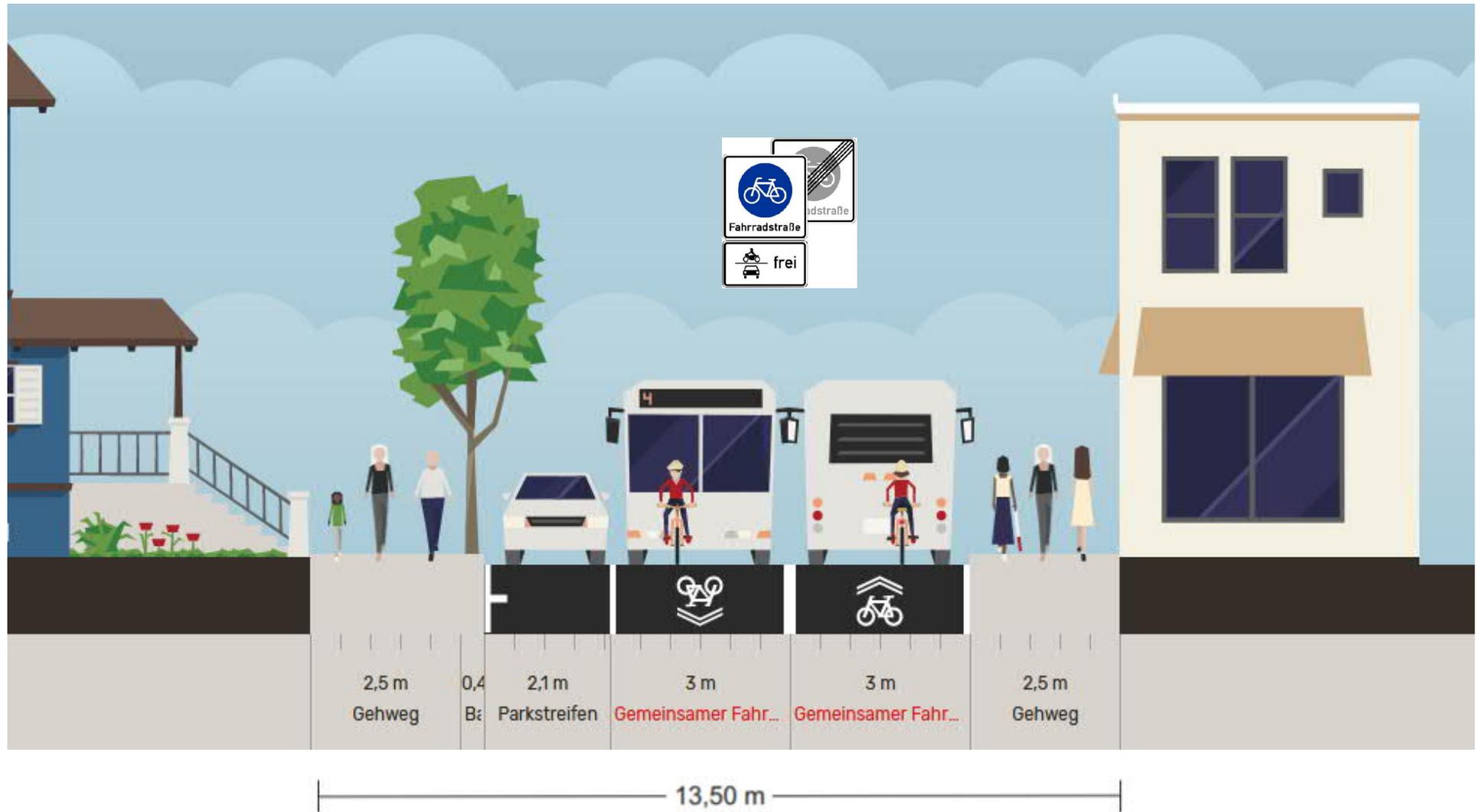
Beitrag 3, Querschnitt 2a – bis Haltestelle Mainblick / Otto-Esser-Str



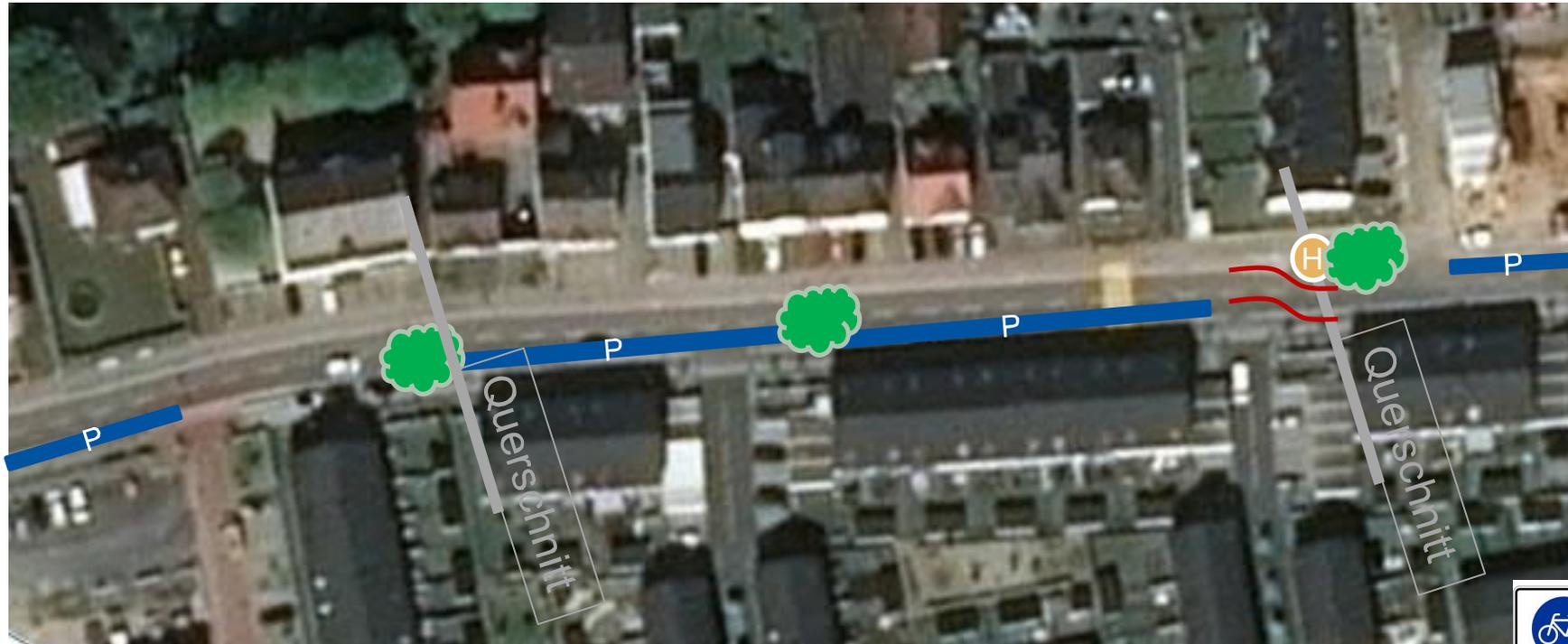
- Durchgehende Fahrradstraße
- Bäume in Flächen, in denen nicht geparkt werden kann/sollte
- Parkräume analog Bestand (nur nicht auf dem Gehweg!)
- Fußwege entsprechend verbreitert → kein Parken auf Gehwegen mehr!
- Fahrbahn-Verschwenkung in Höhe der Bushaltestelle – Ziele:
 - Reduktion Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs
 - Erhalt Gehwegbreite trotz Haltestellen-Überdachung
- Zusätzlicher Zugang zum Main denkbar

Vorschläge aus der AG

Beitrag 3, Querschnitt 2a – bis Haltestelle Mainblick / Otto-Esser-Str



Beitrag 3, Querschnitt 2b – Haltestelle Mainblick

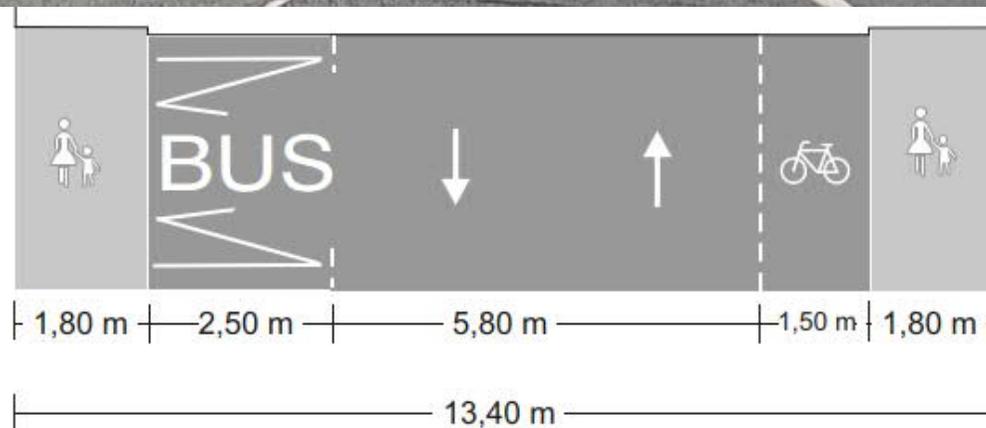
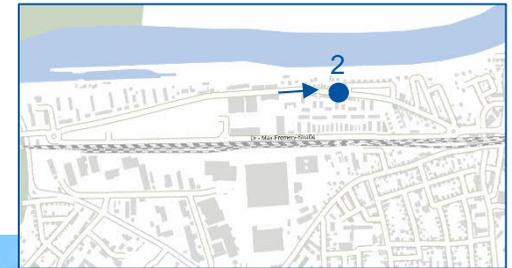


- Fahrradstraße
- Fahrbahn-Verschwenkung in Höhe der Bushaltestelle – Ziele:
 - Reduktion Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs
 - Erhalt Gehwegbreite trotz Haltestellen-Überdachung
- Neue Park- bzw. Halteflächen am südlichen Straßenrand
- Begrünung durch einzelne Bäume
- Begrünung zusätzlich durch Pflanzungen zwischen einzelnen Parkflächen denkbar



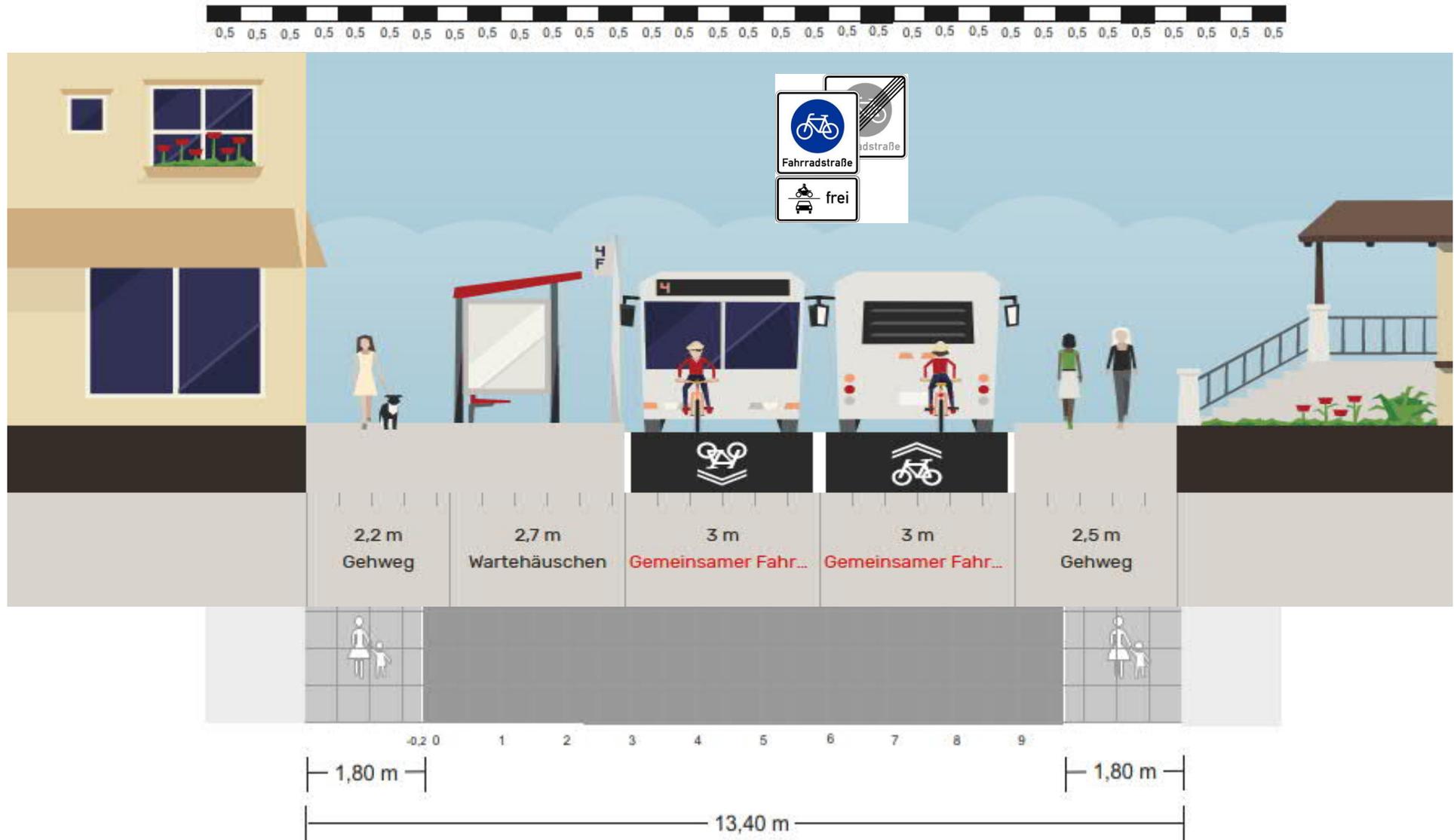
Vorschläge aus der AG

Bestand Querschnitt 2b - Haltestelle Mainblick

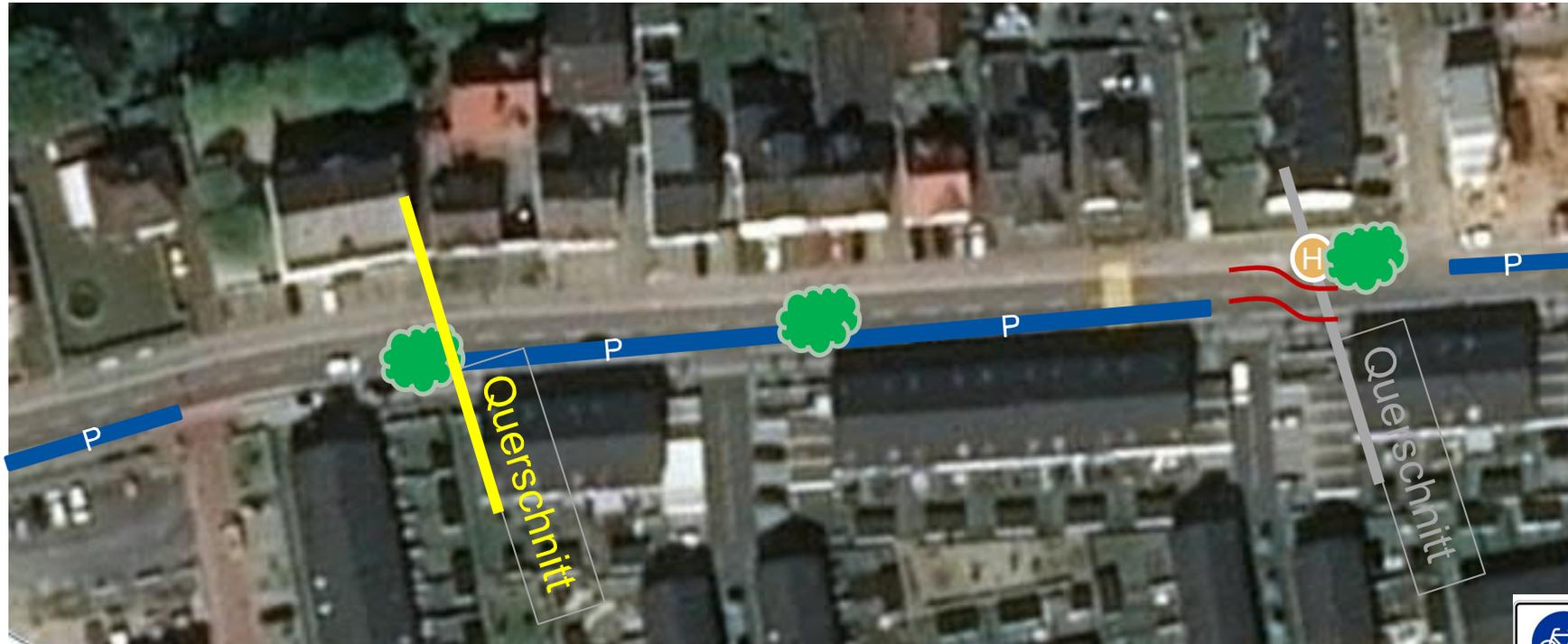


Vorschläge aus der AG

Beitrag 3, Querschnitt 2b – Haltestelle Mainblick



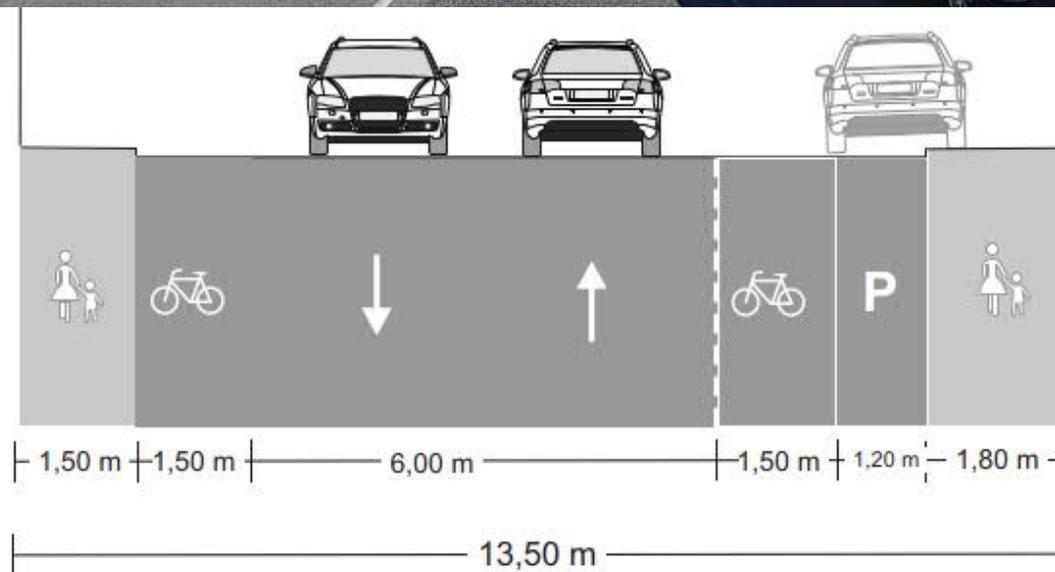
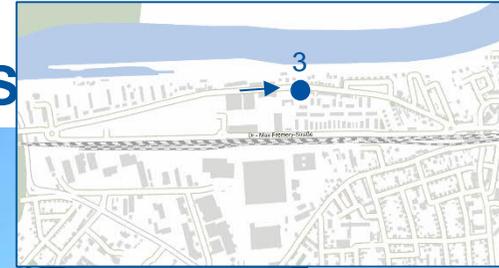
Beitrag 3, Querschnitt 3 - Rüsselsheimer Str. 81



- Durchgehende Fahrradstraße
- Fahrbahn-Verschwenkung in Höhe der Bushaltestelle – Ziele:
 - Reduktion Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs
 - Erhalt Gehwegbreite trotz Haltestellen-Überdachung
- Neue Park- bzw. Halteflächen am südlichen Straßenrand
- Begrünung durch einzelne Bäume
- Begrünung zusätzlich durch Pflanzungen zwischen einzelnen Parkflächen denkbar

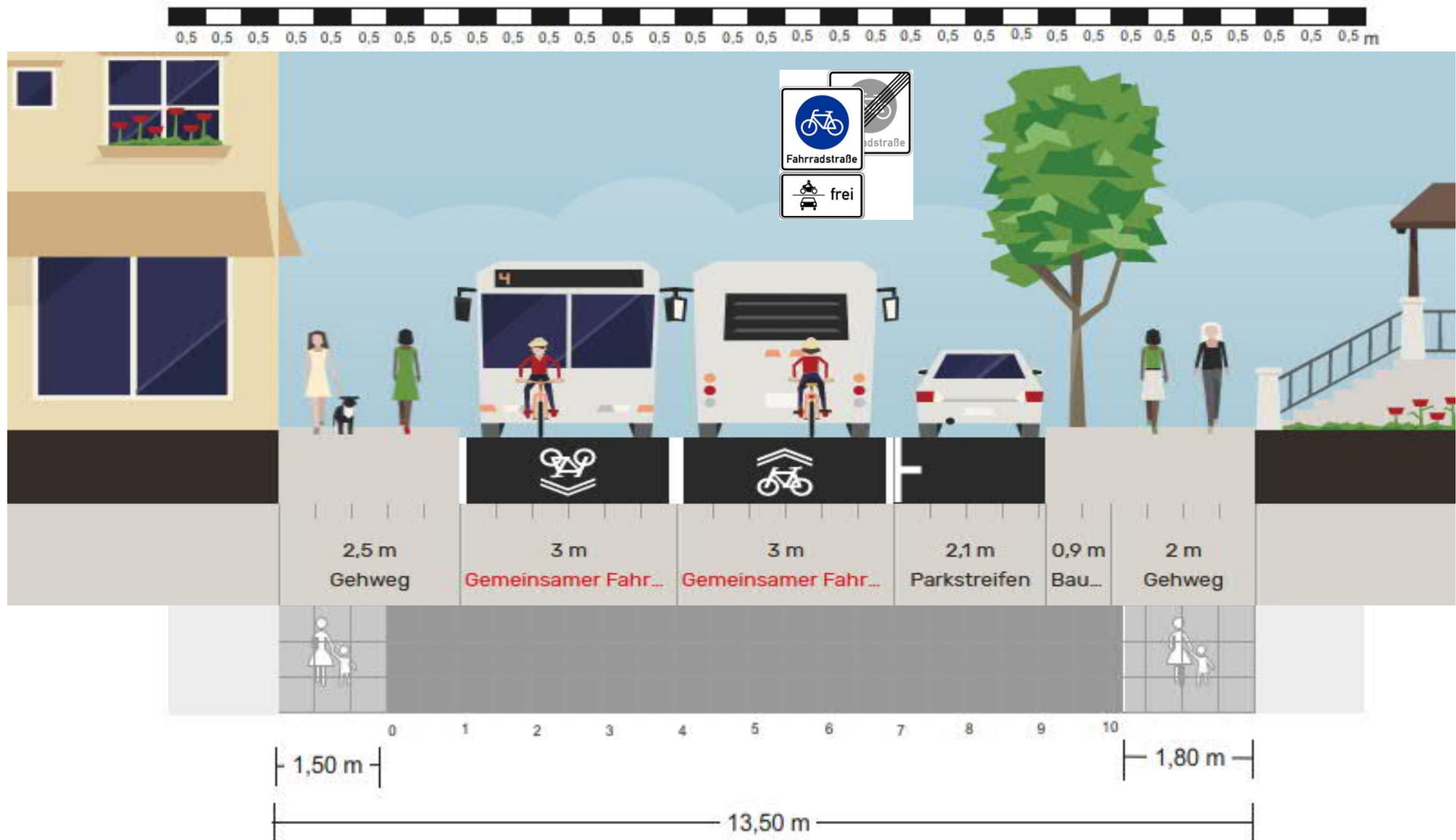
Vorschläge aus der AG

Bestand: Querschnitt 3 auf Höhe Rüsselsheimer S



Vorschläge aus der AG

Beitrag 3, Querschnitt 3 - Rüsselsheimer Str. 81



Vorschläge aus der AG

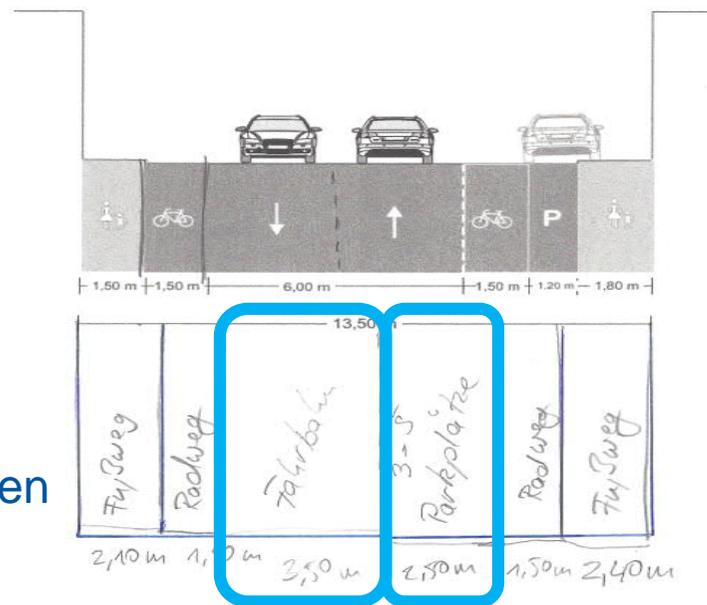
Beiträge 4+5 :

Verschwenkung / Engstellen

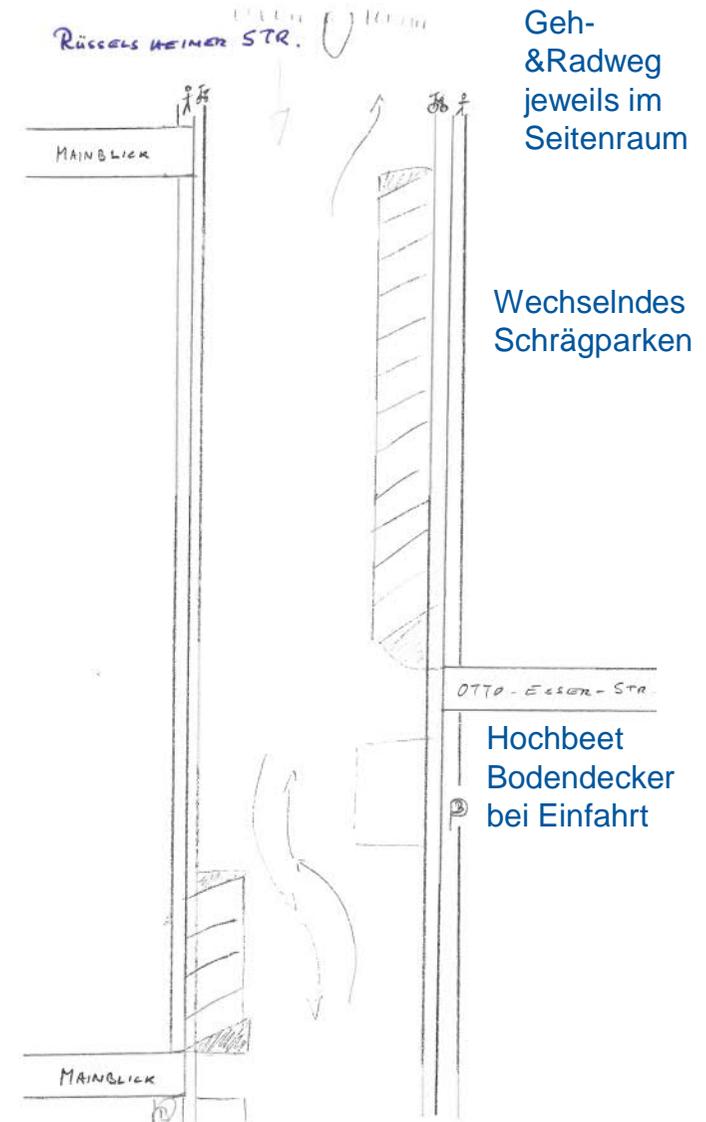
- Reduzierung Durchfahrtsbreite durch versetzte seitliche Begrünung bzw. in Kombination mit Parkplätzen

Querschnitt 3 auf Höhe Rüsselsheimer Str. 81

Bestand



Vorschlag
6m für Fahren
und Parken



Inhalt

1. Einführung (Ausgangssituation, Status Quo der Arbeitsgruppe und Ziele)

2. Vorschläge der AG

- Allgemeines
- Beiträge
- **Diskussion Grundkonzeption**

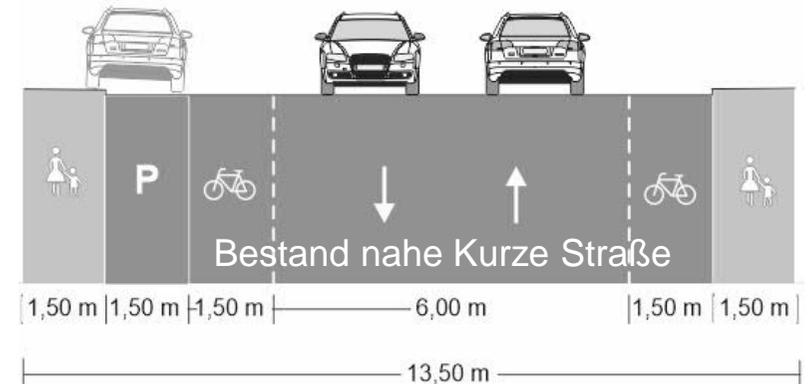
3. Nächste Schritte

Grundkonzeption

Diskussionsvorschlag

Derzeit durchgehend 6m für Kfz, je 1,50m für Rad plus Parkstreifen von 1,5 bis 2,0m.

Restbreite für Fußweg: je 1,5 bis 2,0m, teils beparkt!



Mehr Flächen für Fußwege ist nur möglich, wenn Fahrbahnfläche reduziert wird.

=> Grundsätzliche Festlegung bzgl. Flächen für fließenden Verkehr

Maßgeblich: Anforderungen aus Radverkehrsführung und Linienbusbetrieb

- Eigene Radverkehrsanlagen sind sicher, sie beanspruchen aber Fläche (mind. 2x 1,5m) und können im Seitenraum zu zusätzlichen Konflikten führen (Fußverkehr, Einfahrten).
- Und: bis Tempo 30 kann Radverkehr ohne eigene Anlage gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr ausreichend sicher geführt werden.
- Tempo 30 per Tempolimit oder Fahrradstraße

Vorschlag für Grundkonzeption:

- **Radfahrer werden auf der Straße geführt, bei max. Tempo 30 & Fahrrad-Piktogramme**
- **Fahrbahnbreite 6 m** (wg. Bus-Begegnung), Fahrbahnbreite 6 bis 8,50 m
- **Dazu am Fahrbahnrand gestalterische Elemente zur Geschwindigkeitsreduzierung:** versetztes Parken, Fahrbahnverengungen, Begrünung, Straßenmöblierung
- **Gehwege mit Aufenthaltsmöglichkeiten und Begrünung**

Grundkonzeption

Grundlage für Fahrradstraße

Eigenschaften:

- In der Regel 4,00 – 6,00 m breit
- **Radfahrer haben Vorrang**, dürfen nebeneinander fahren
- Kann für weitere Verkehrsteilnehmer freigegeben werden, beispielsweise Kfz (s.rechts). **Die müssen sich aber dem Radverkehr anpassen, ihn nicht behindern oder gefährden!**
- **Höchstgeschwindigkeit 30 km/h**
Einbindung in Tempo 30-Bereich möglich (verdeutlicht zulässige Geschwindigkeit!)
- Allgemeine Vorfahrtsregeln gelten (Rechts-vor-Links kann, muss aber nicht)
- Wie auf „normalen“ Straßen gilt: Kinder unter 8 Jahren auf den Gehweg
- Fahrradstraßen sollten ggü. Nebenstraßen möglichst bevorrechtigt sein.



Grundkonzeption

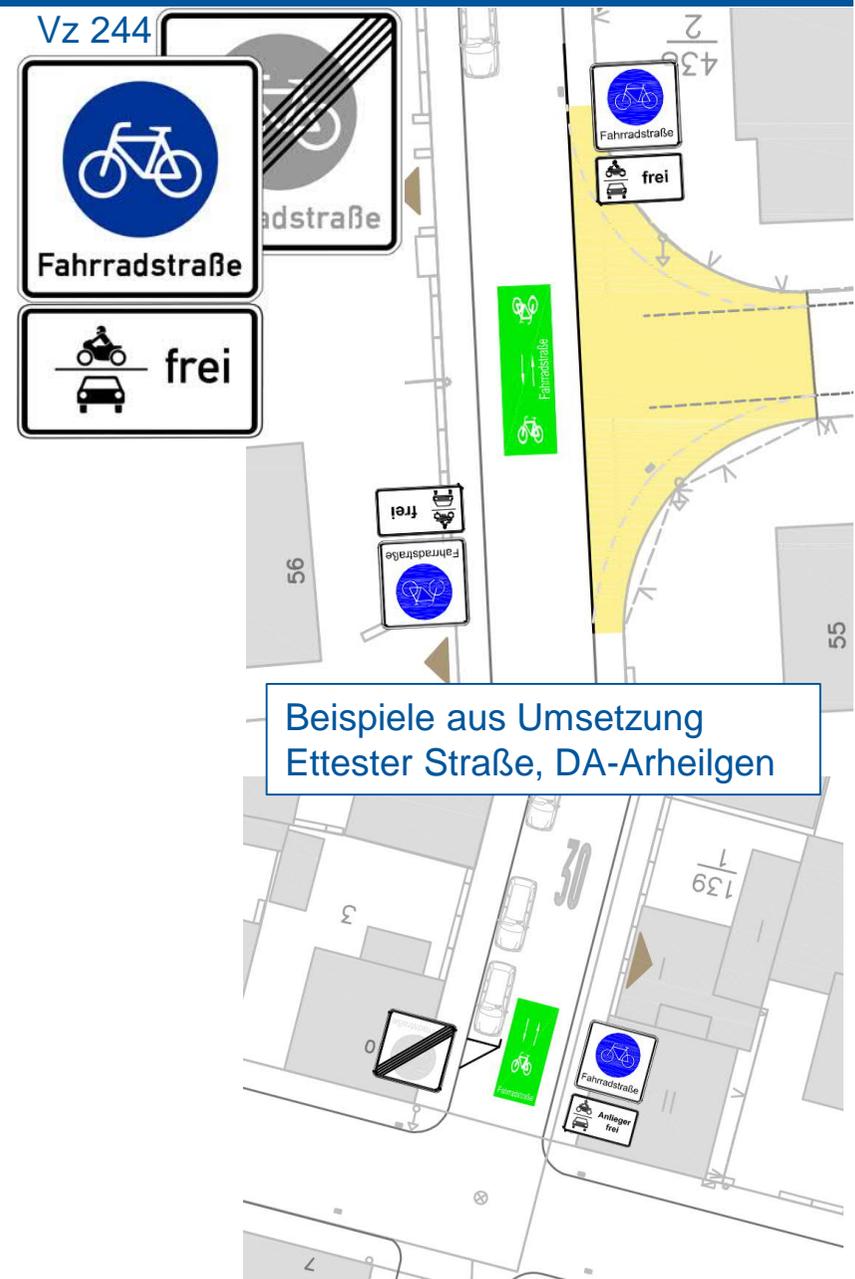
Grundlage für Fahrradstraße

Vorteile:

- Hohe Akzeptanz bei Anwohnern und Radfahrenden wg. Verkehrsberuhigung
- Radfahrende haben Vorrang, Kfz müssen sich unterordnen
- Nebeneinander Radeln ist attraktiv
- Umsetzung im Allg. kostengünstig
- Werbung für Radfahren / Öffentlichkeitswirksam

Nachteile:

- Noch wenig bekannt, insbesondere hinsichtlich der Begünstigung des Radverkehrs und der Einschränkung für Kfz-Verkehr
- Deshalb ist die Unterordnung der Kfz in der Praxis nicht immer gegeben
- Skepsis zur Notwendigkeit von Fahrradstraßen



Beispiele aus Umsetzung
Ettester Straße, DA-Arheilgen

Quelle: https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Flyer_Im-Erlich-070519.pdf

Grundlagen zu Zonenregelungen

Grundlage für eine 30er Zone

- Grundsätzlich sollen Radfahrer mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn geführt werden
- Geschwindigkeitsreduzierung kann durch Aufpflasterungen in Kombination mit Fußgängerquerungen erzielt werden
- Fußgängerquerungen sollten in regelmäßigen Abständen vorhanden sein (ca. alle 150 bis 200 m)
- es gilt in erster Linie die Vorfahrtsregel „Rechts vor Links“ (Ausnahme: bei Buslinienbetrieb)



Grundlage Verkehrsberuhigter Bereich

- Vorwiegend auf Straßen mit sehr geringem Verkehr (bis zu 4.000 KFZ / Tag)
- Verkehrsberuhigte Bereiche sind niveaugleich, also ohne Gehwege und mit ausreichender Anzahl an Parkplätzen
- Fahrtgeschwindigkeit in der Regel Schrittgeschwindigkeit, kann auch in 30 km/h Zonen integriert werden.
- Aufenthaltsfunktion überwiegt



Grundkonzeption

Weiterer Input ZIV

Mitteltrennung oder Aufpflasterung?

als Querungshilfe, Gestaltung und zur visuellen Einschränkung von Fernsicht



Inhalt

1. Einführung (Ausgangssituation, Status Quo der Arbeitsgruppe und Ziele)

2. Vorschläge der AG

- Allgemeines
- Beiträge
- Diskussion Grundkonzeption

3. Nächste Schritte

Nächste Schritte

Offene Punkte / Klärung von/mit Stadt & Dritten

Schaffung von Engstellen okay, in denen keine Kfz-Begegnung möglich ist?

- durch Senkrechtparken (mind. 5 m Raumbedarf auf Fahrbahn)
- Haltestellen (Bus blockiert 1 Richtungsfahrstreifen)
- Haltestelle als Engstelle in beiden Richtungen
(z.B. 4 m Durchfahrtsbreite zwischen Haltestellen)?

Begegnungsstellen in Engstellenbereichen? Welche Abstände?

Erfahrung der LNVGG in punkto Engstellen bzw. Einrichtungsfahrstreifen (-breite?)

Allgemein: Einschränkungen durch Tiefbau (Entwässerung / Medien)?

Vorgaben aus Winterdienst / Instandhaltung / Entsorgung / Bewässerung / ...

Wo können Bäume (nicht) gepflanzt werden, bzw. welche Bäume sind geeignet?

Vorgaben von Stadt/Kreis/Land (Standards, Förderung, ...)

bzgl. Kaps, Inseln, Hochbeeten ... (Dimensionierung, Bewuchs, ...)

Mögliche Möblierung im Seitenraum (z.B. Sitzgruppe / Spielgeräte, ...)

Nächste Schritte

Weiteres Vorgehen

- Heutiger Input wird aufgenommen & Arbeitsstand der Stadtverwaltung mitgeteilt.
- Stadtverwaltung prüft zwischenzeitlich Zulässigkeit der Betriebsformen (u.a. verkehrs-/genehmigungsrechtliche Belange von Zone 30 / Fahrradstraße) und ggf. auch deren Förderfähigkeit und damit verbundene Vorgaben.
- In Abhängigkeit davon:
Nächstes Treffen der AG, gerne mit Beteiligung von Fachabteilungen und Dritten, z.B. Freiraumplaner/Landschaftsplaner wg. Gestaltung Straßen- und Seitenraum.

-
- Ergebnisse des Treffens werden wieder Stadtverwaltung vorgestellt werden.
 - Weitere AG-Runde zum Finalisieren der AG-Konzeption.
 - Übergabe an Fachabteilungen zur abschließenden Prüfung, bzw. planerischen Ausarbeitung...



Zentrum
für integrierte
Verkehrssysteme

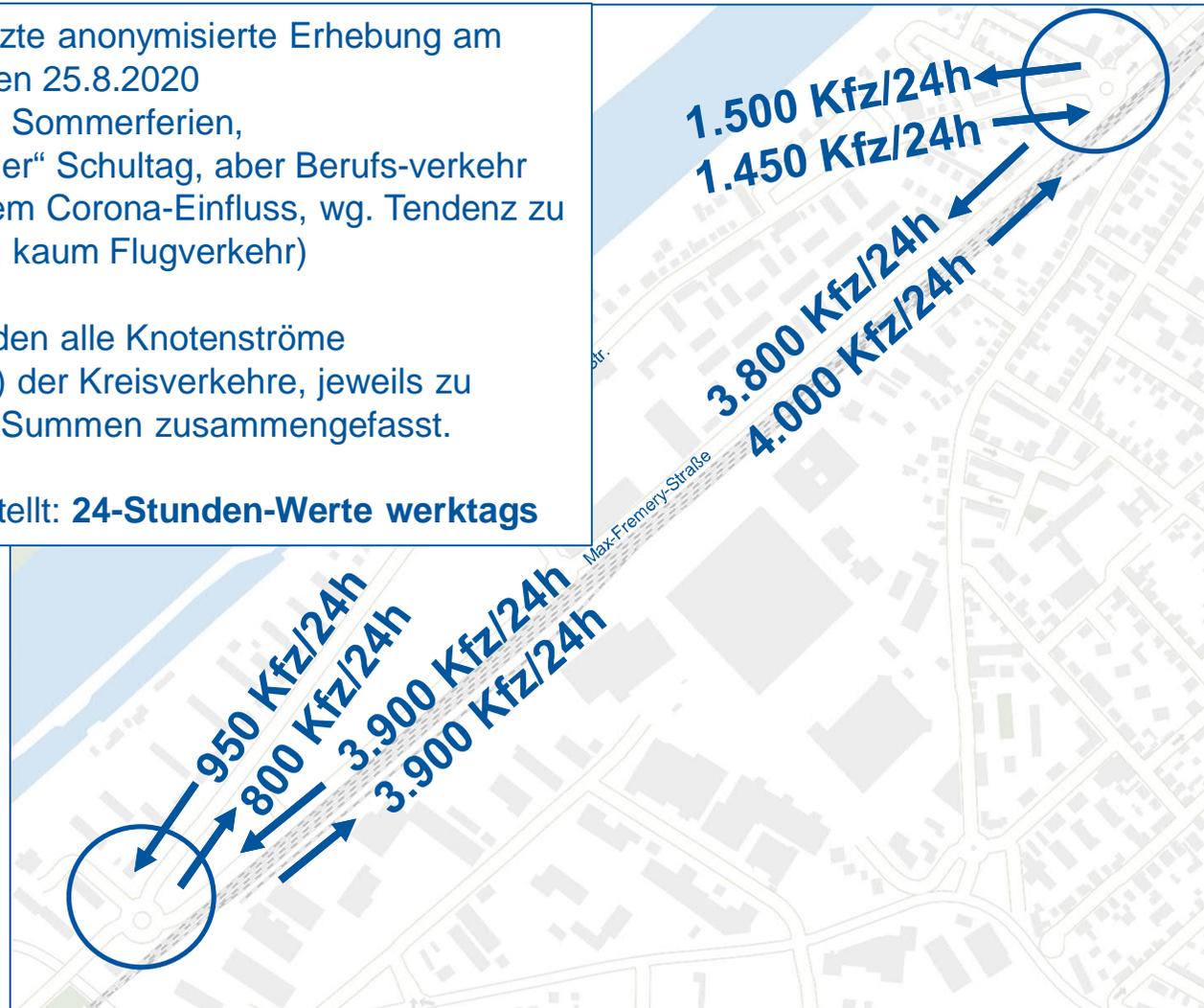
Kontakt:

Dipl.-Ing.
Frank Striegl
(06151) 27028 49
striegl@ziv.de

Aktuelle Verkehrserhebungen

Knotenstromerhebung an den Kreisverkehren

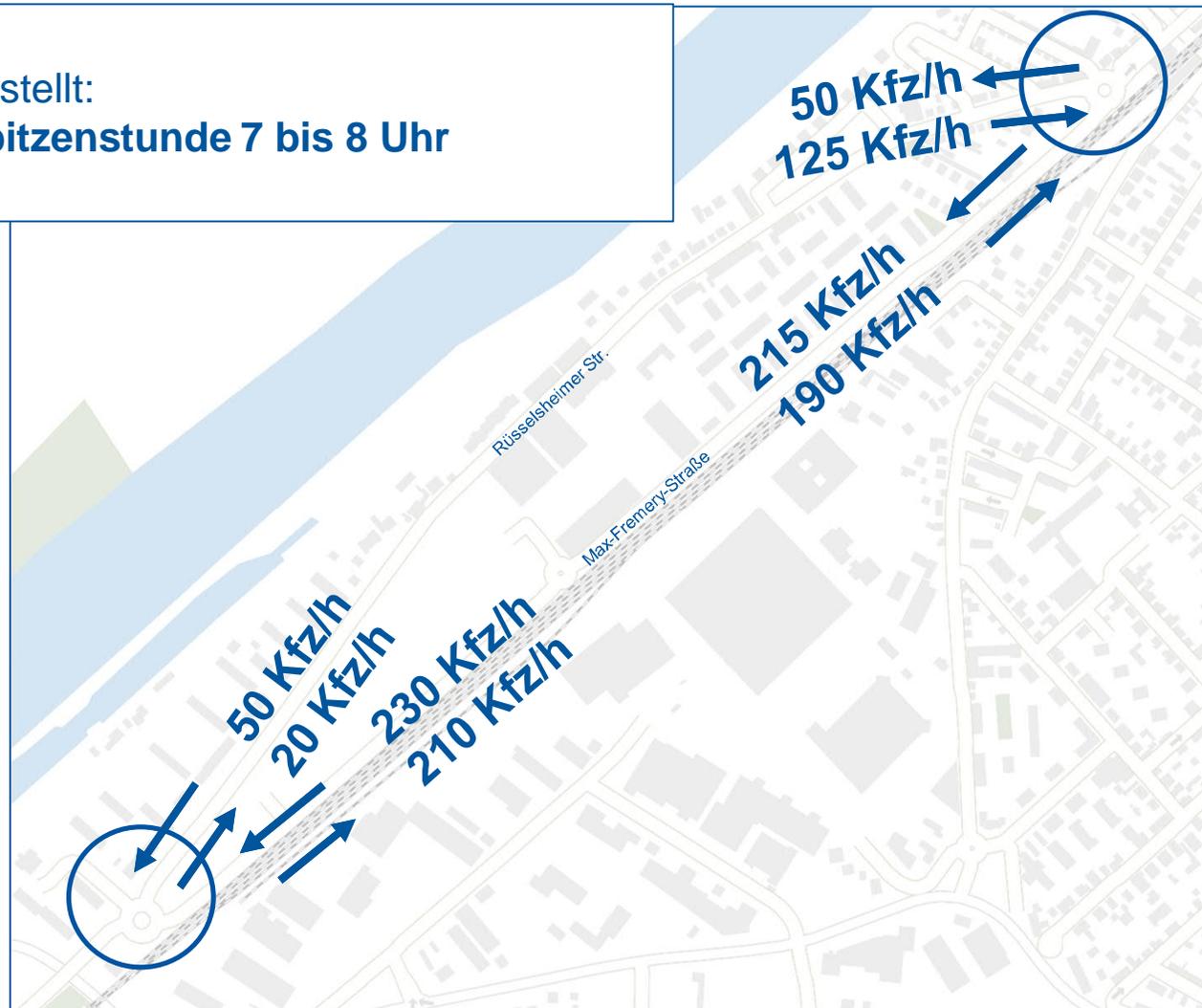
- Videogestützte anonymisierte Erhebung am Dienstag, den 25.8.2020
(= nach den Sommerferien, d.h. „normaler“ Schultag, aber Berufsverkehr unter leichtem Corona-Einfluss, wg. Tendenz zu Homeoffice, kaum Flugverkehr)
- Erfasst wurden alle Knotenströme (= Abbieger) der Kreisverkehre, jeweils zu 15-Minuten-Summen zusammengefasst.
- Hier dargestellt: **24-Stunden-Werte werktags**



Aktuelle Verkehrserhebungen

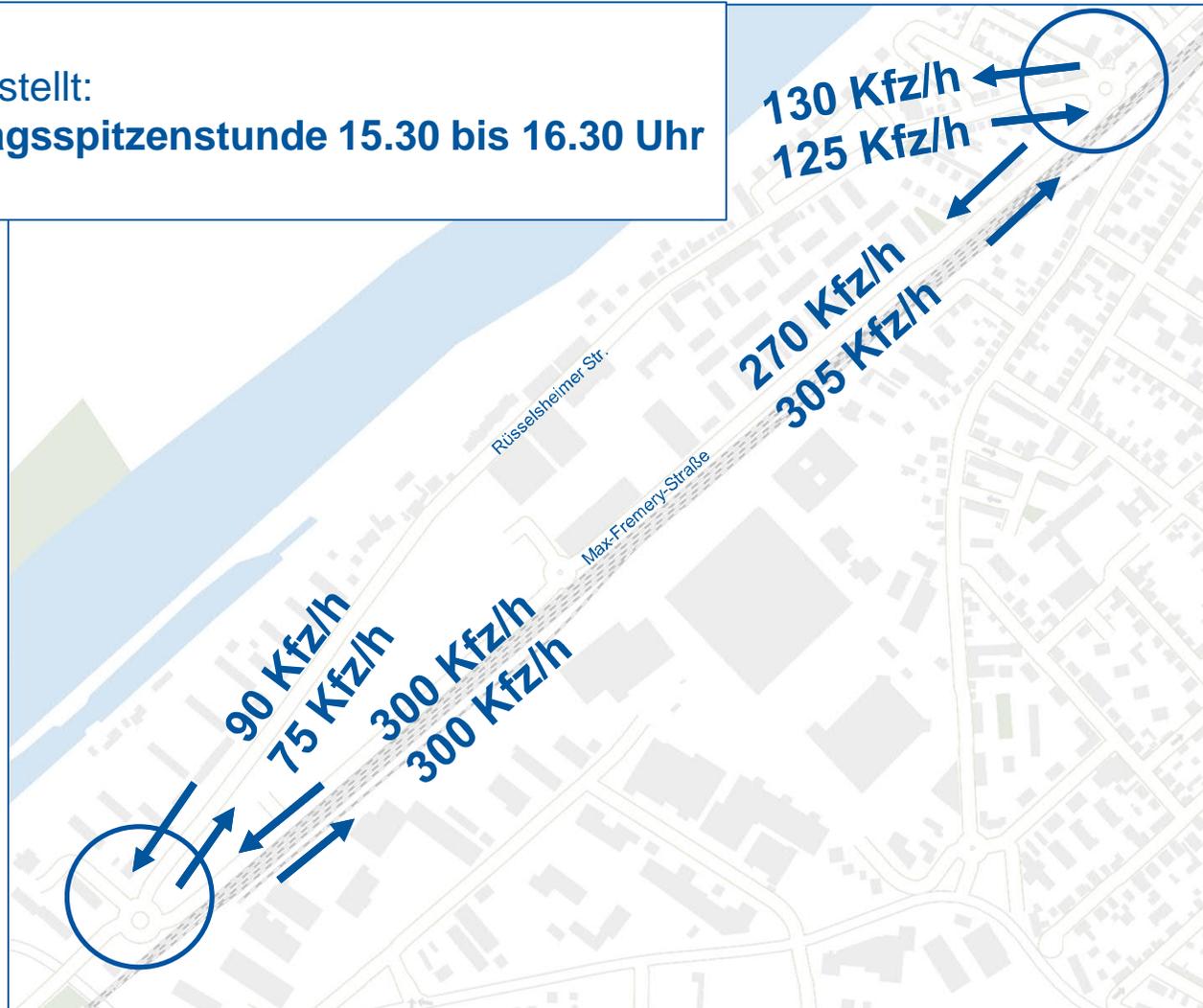
Knotenstromerhebung an den Kreisverkehren

Hier dargestellt:
Morgenspitzenstunde 7 bis 8 Uhr



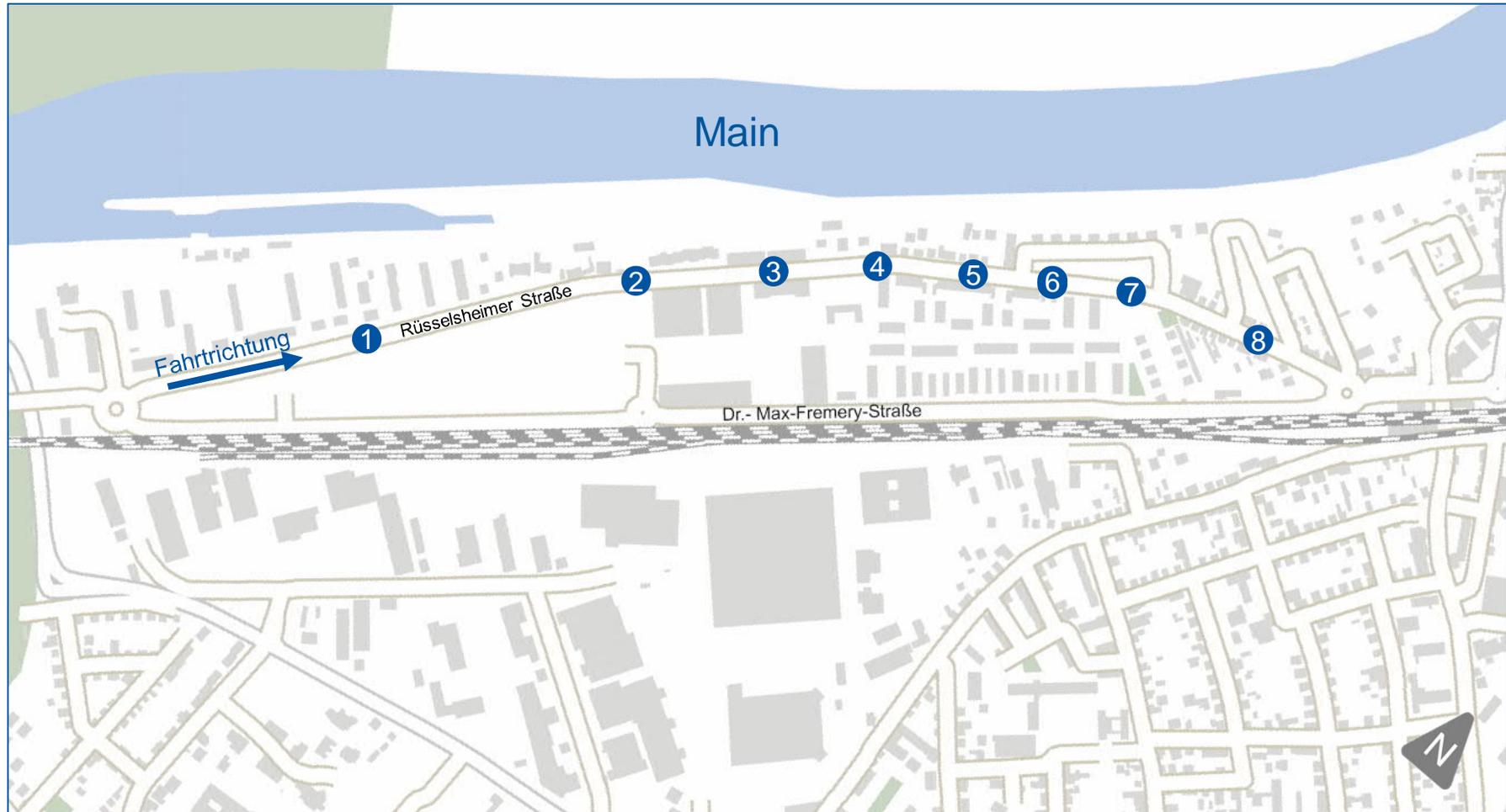
Knotenstromerhebung an den Kreisverkehren

Hier dargestellt:
Nachmittagsspitzenstunde 15.30 bis 16.30 Uhr



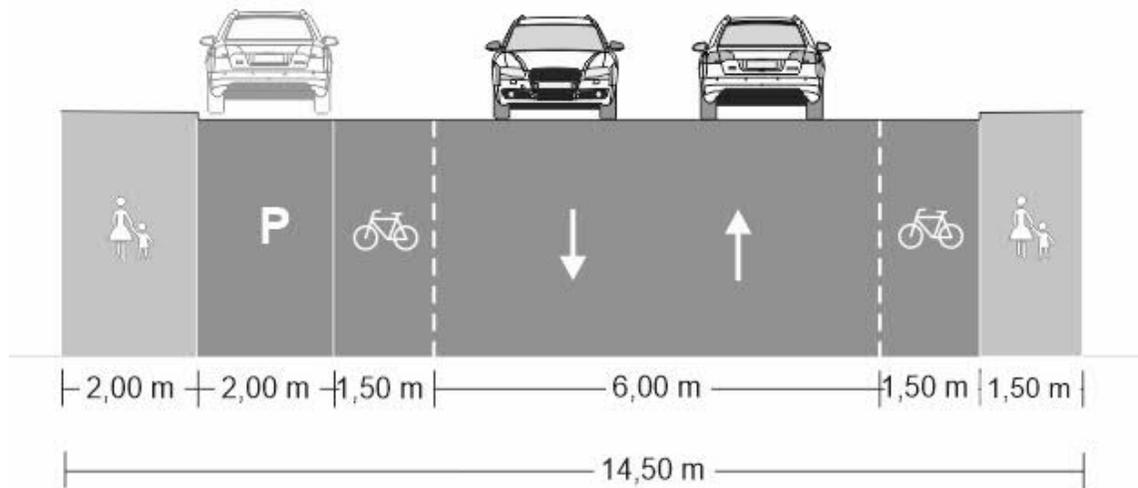
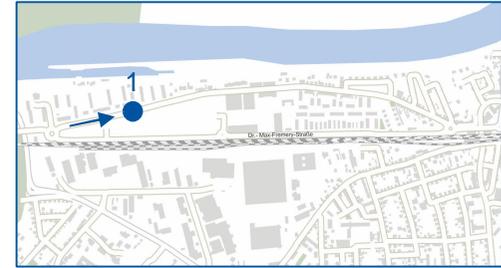
Bestandsaufnahme und -analyse

Straßenquerschnitte Standorte



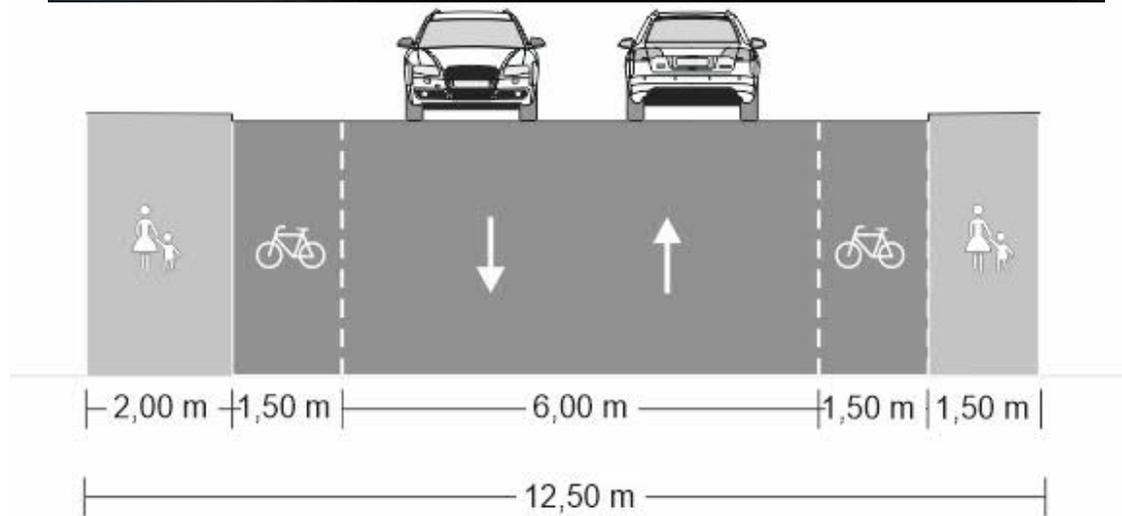
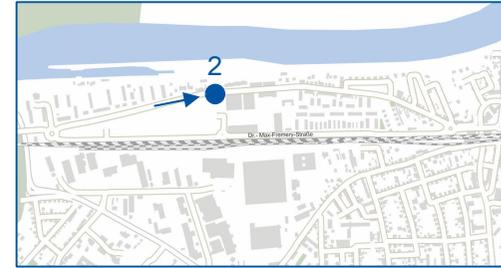
Bestandsaufnahme und -analyse

Querschnitt 1



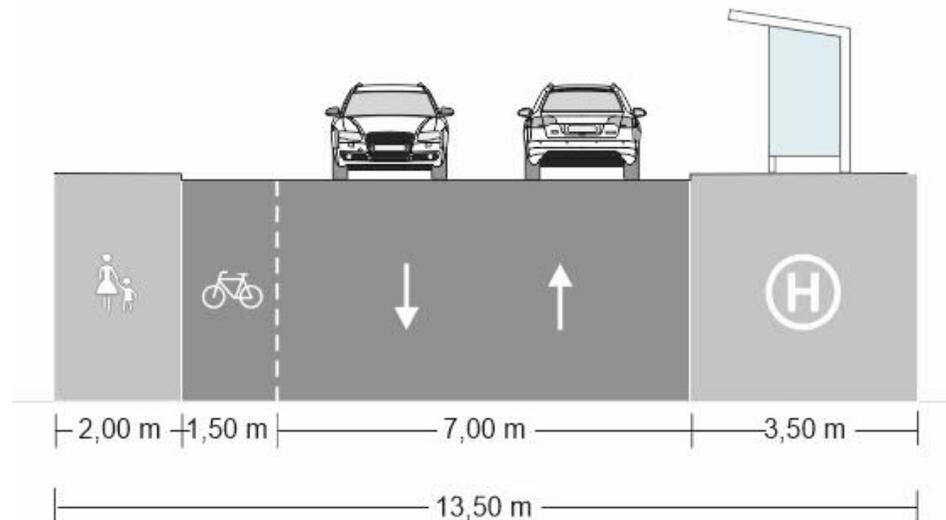
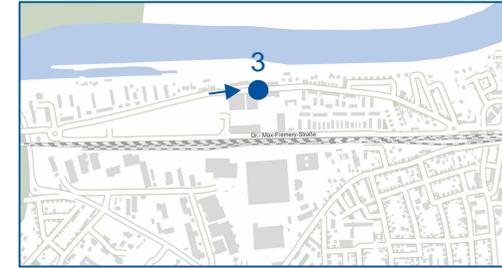
Bestandsaufnahme und -analyse

Querschnitt 2



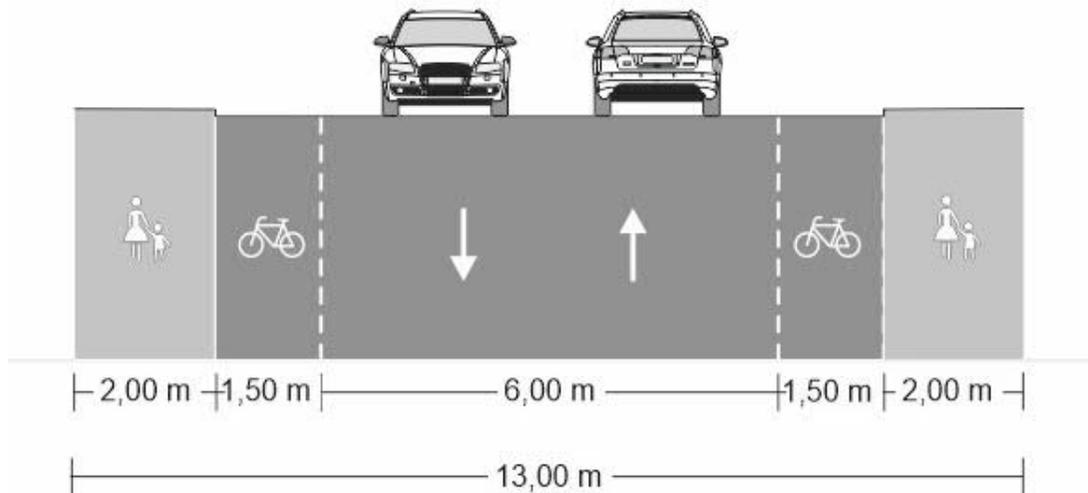
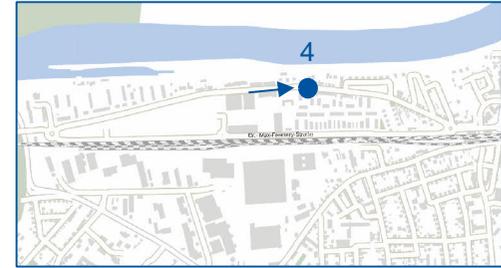
Bestandsaufnahme und -analyse

Querschnitt 3



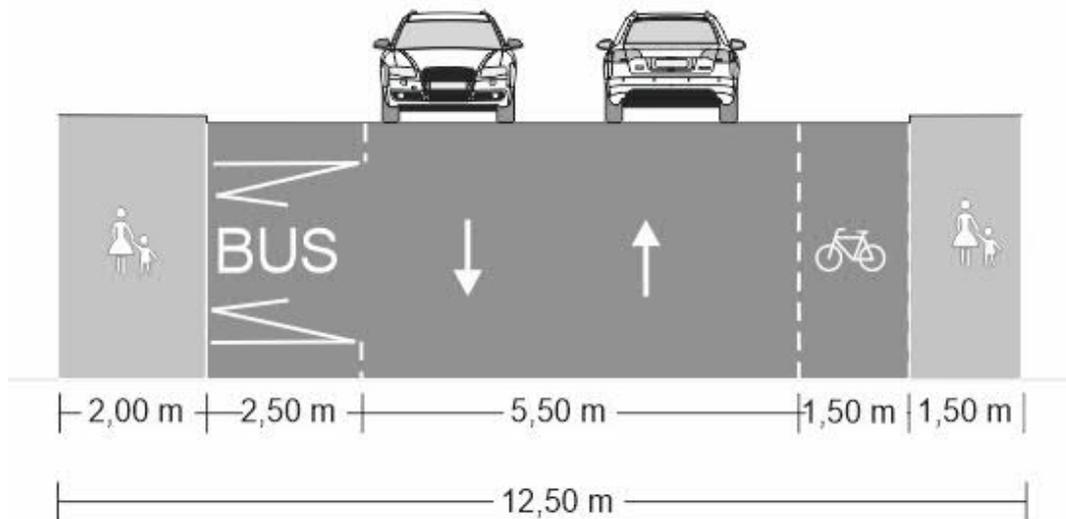
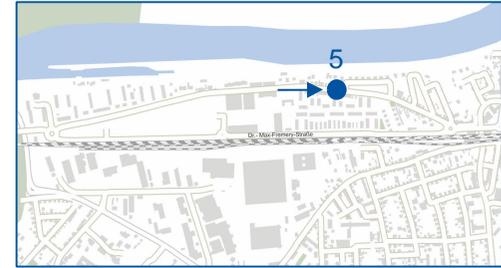
Bestandsaufnahme und -analyse

Querschnitt 4



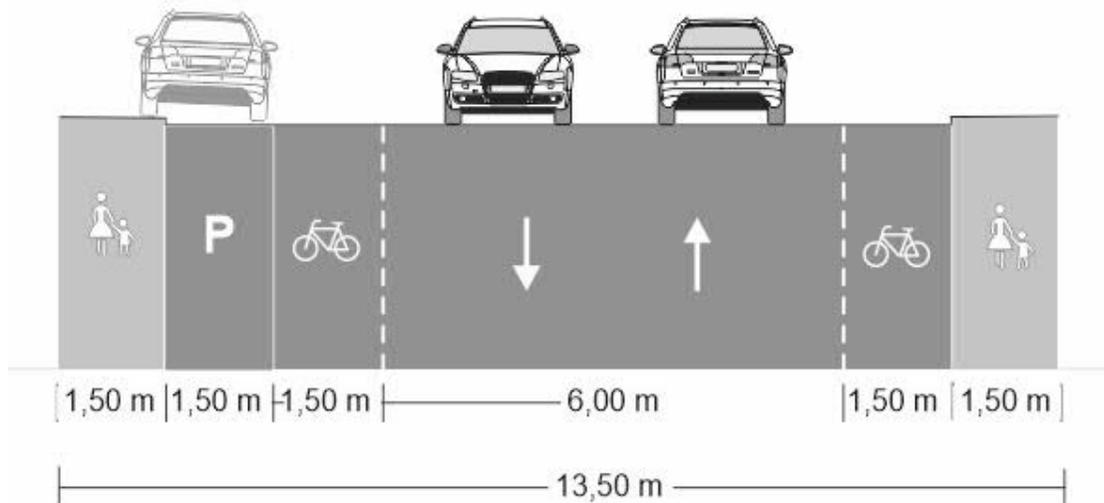
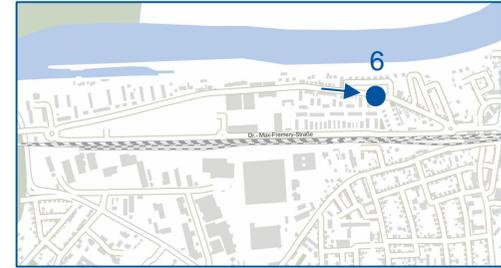
Bestandsaufnahme und -analyse

Querschnitt 5



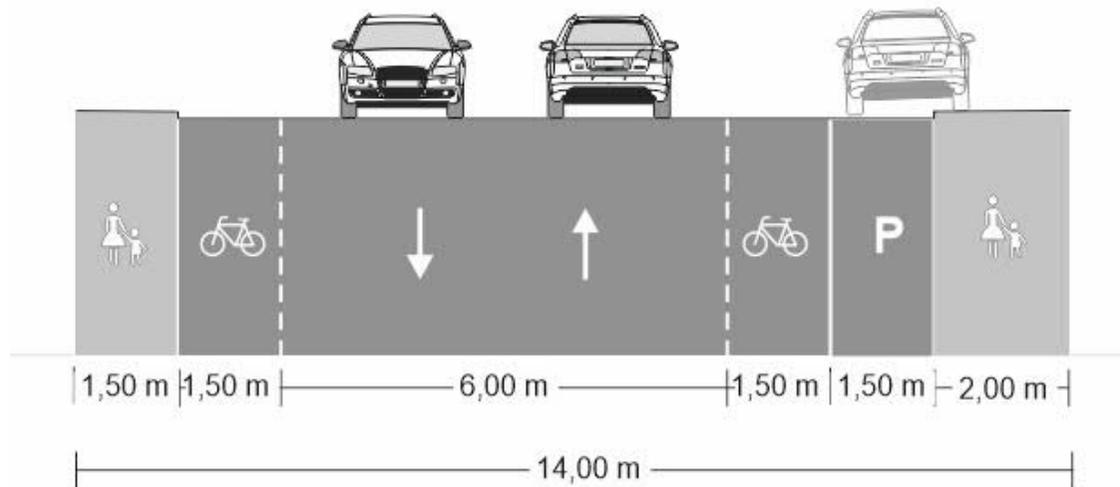
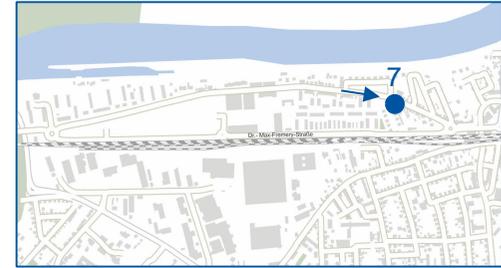
Bestandsaufnahme und -analyse

Querschnitt 6



Bestandsaufnahme und -analyse

Querschnitt 7



Bestandsaufnahme und -analyse

Querschnitt 8

