



BAD FRIEDRICHSHALL

Die Salzstadt an Neckar, Jagst und Kocher



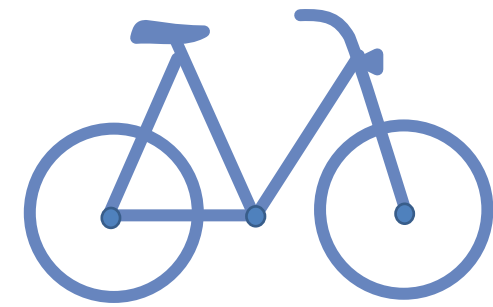
22. November 2022, Radverkehrskonzept Bad Friedrichshall
Abschlusspräsentation Gemeinderat Bad Friedrichshall

RADVERKEHRSKONZEPT BAD FRIEDRICHSHALL



Gliederung

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



1. Vorgehen – Radverkehrskonzept Bad Friedrichshall
2. Vorstellung des Klassifizierten Radverkehrsnetzes
3. Maßnahmenkonzept
4. Realisierung





Fedor
Balanov



Sylke
Petry



Uwe
Petry



Paul
Melia



Jens
Andreas



Tobias
Tengler



Natalia
Thomas



Myriam
Gieselmann



Fabian
Bolz



Laura
Hennig



Florian
Kesselheim



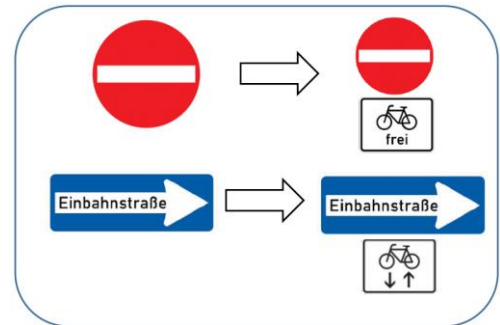
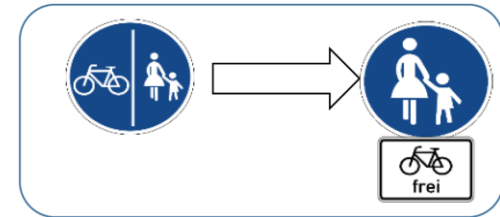
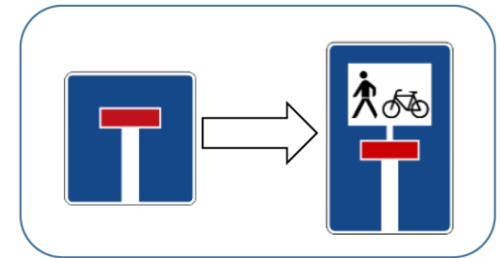
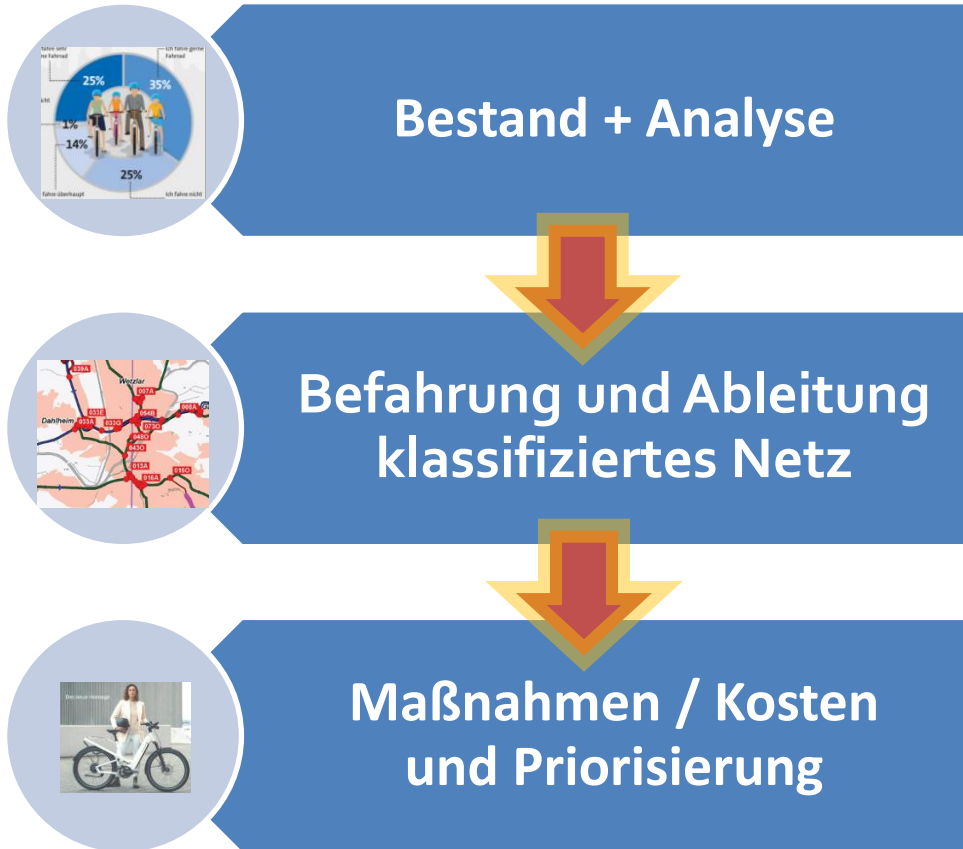
Johannes
Meierhöfer

TOP 1 – VORGEHEN |

ERARBEITUNG DES RADVERKEHRSKONZEPTES

1 – Vorgehen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



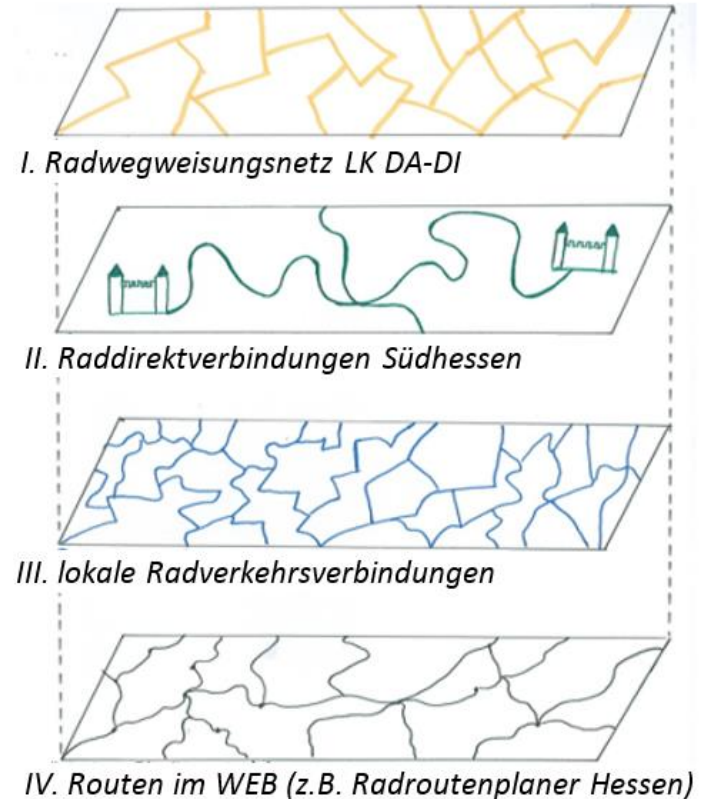
1 – Bestandsaufnahme

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



- Abgleich der Bestandsdaten
- Freizeitrouten
- Lokale und überregionale Radwege

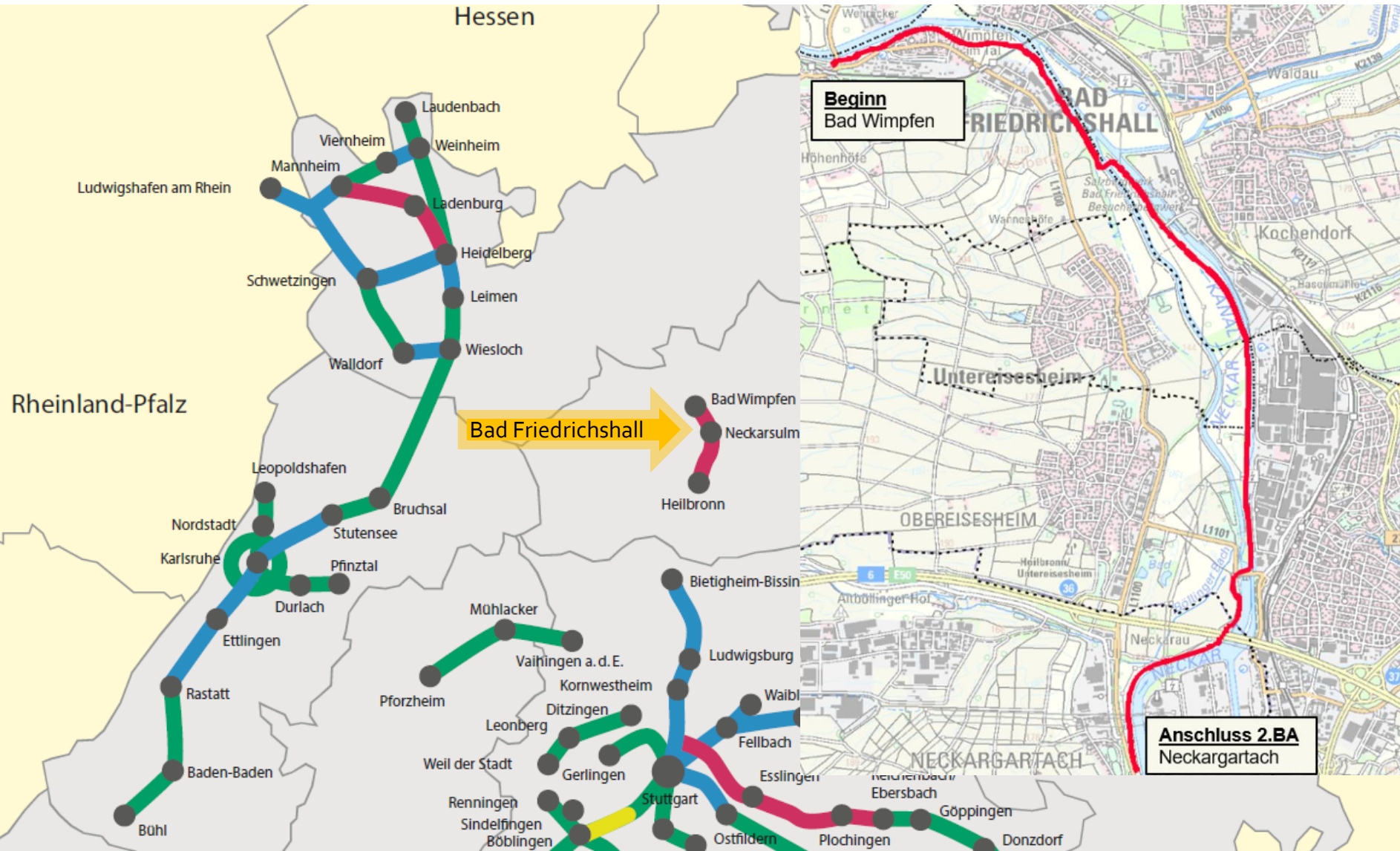
Überlagerungen und Netze
→ Synergien erzeugen



1 – Bestandsaufnahme

– Radschnellweg Bad Wimpfen – Heilbronn

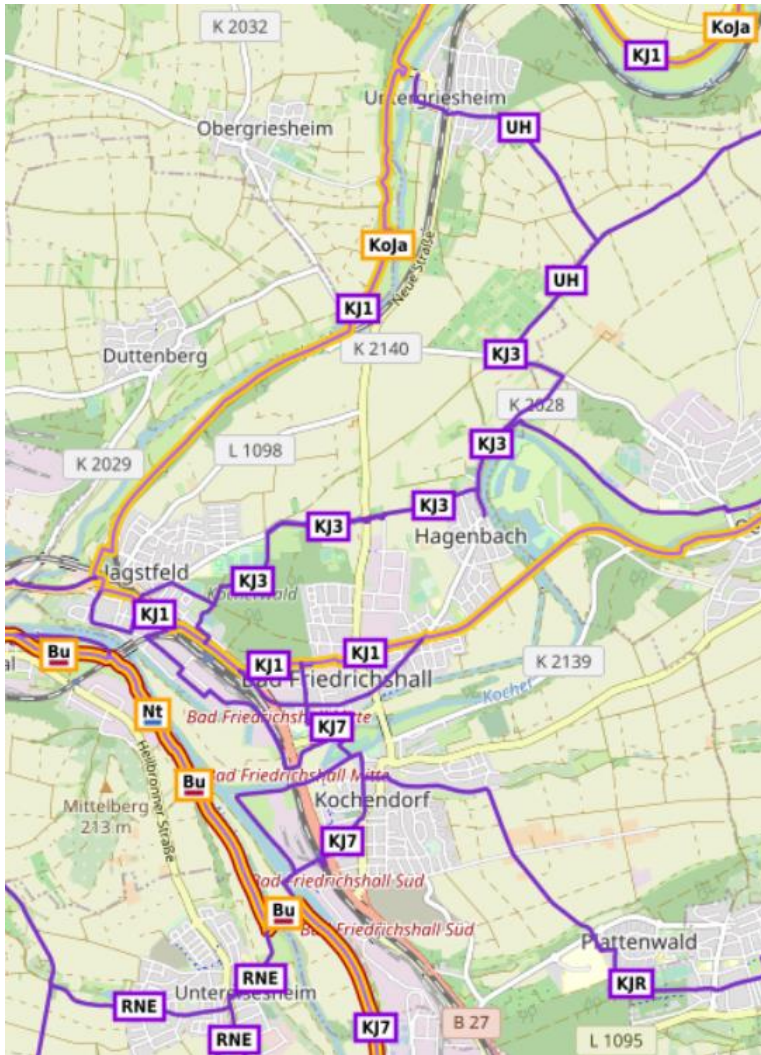
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



1 – Bestandsaufnahme

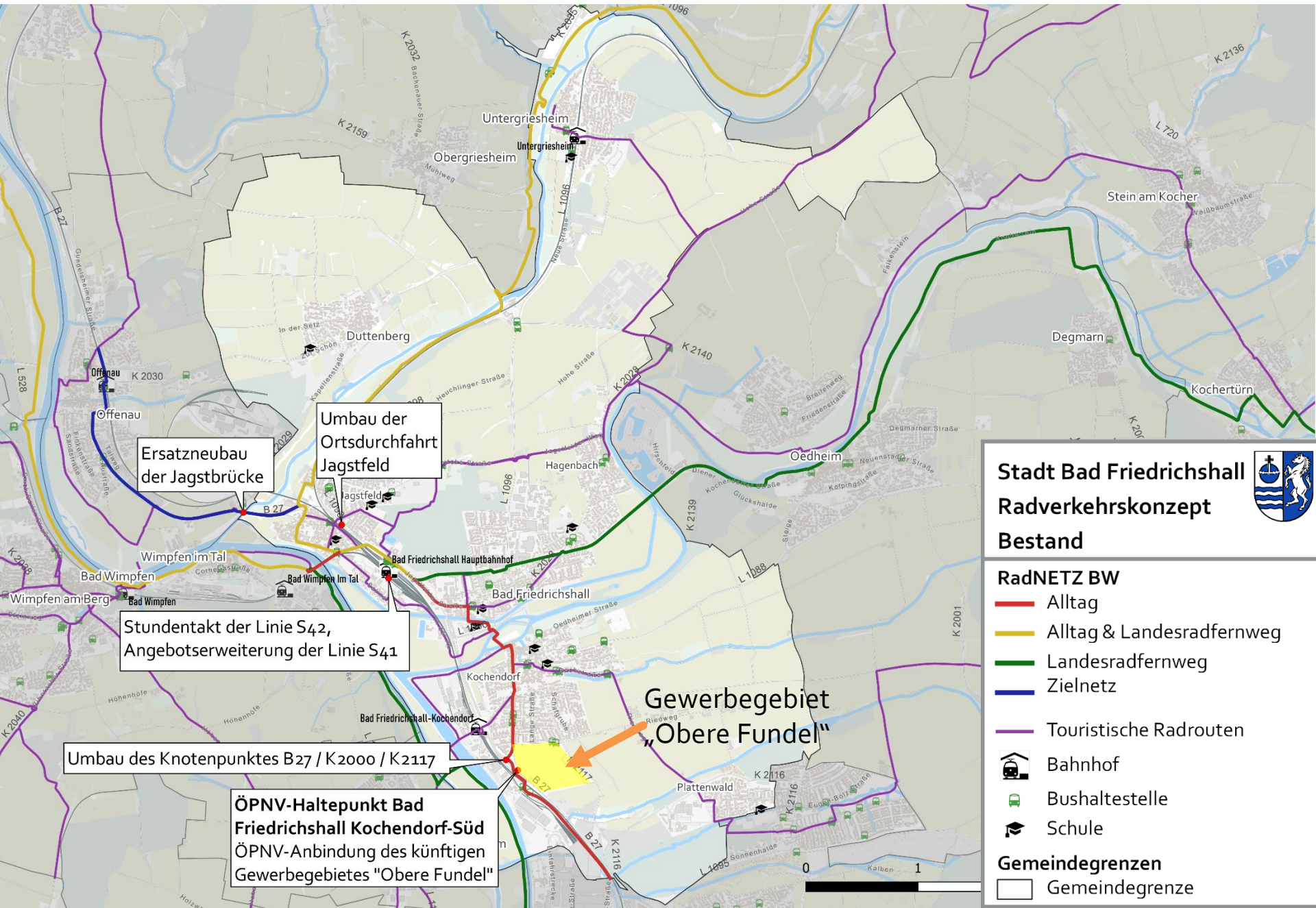
– touristische Radrouten

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



kontinental		
PAN	Paneuropa-Radweg Paneuropa Route	PAN
regional		
Bu	Burgenstraße Mannheim - Bayreuth	Bu
Koja	Kocher-Jagst-Radweg	Koja
Nt	Neckartal-Radweg Villingen-Schwenningen - Mannheim	Nt
other		
BTR	Brettachtalradweg Neuenstadt am Kocher - Geddelsbach	BTR
KJ1	KJ1 Tagestour am Kocher-Jagst-Radweg	KJ1
KJR	KJ2 Regiotour Kochertal	
KJ3	KJ3 Die Hohe Straße zwischen Kocher- un.	KJ3
KJB	KJ4 3-Bäche Tour	
KJ6	KJ6 Rund um den Hardthäuser Wald	KJ6
KJ7	KJ7 4-Täler-Radtour	KJ7
NSS	N2 Salz & Sole Radweg	
RNE	RadNETZ BW HN Ldkr	
RNE	RadNETZ BW HN Stadt	
RNN	Radroute Neckarsulm-Neuenstadt	
Schef	Schefflenztal-Radweg	Schefflenztal-Radweg
UH	Untergriesheim-Hagenbach	
WT6	WT6 Per Pedal zur Poesie	WT6

1 – Bestandsaufnahme



Stadt Bad Friedrichshall 

Radverkehrs-konzept

Bestand

RadNETZ BW

- Alltag
- Alltag & Landesradfernweg
- Landesradfernweg
- Zielnetz
- Touristische Radrouten

-  Bahnhof
-  Bushaltestelle
-  Schule

Gemeindegrenzen

- Gemeindegrenze

1 – Befahrungen | Foto- und Video-Dokumentation

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Alte Bahntrasse, VAR+ ©



Übergang Nordbahnhöfle, VAR+ ©

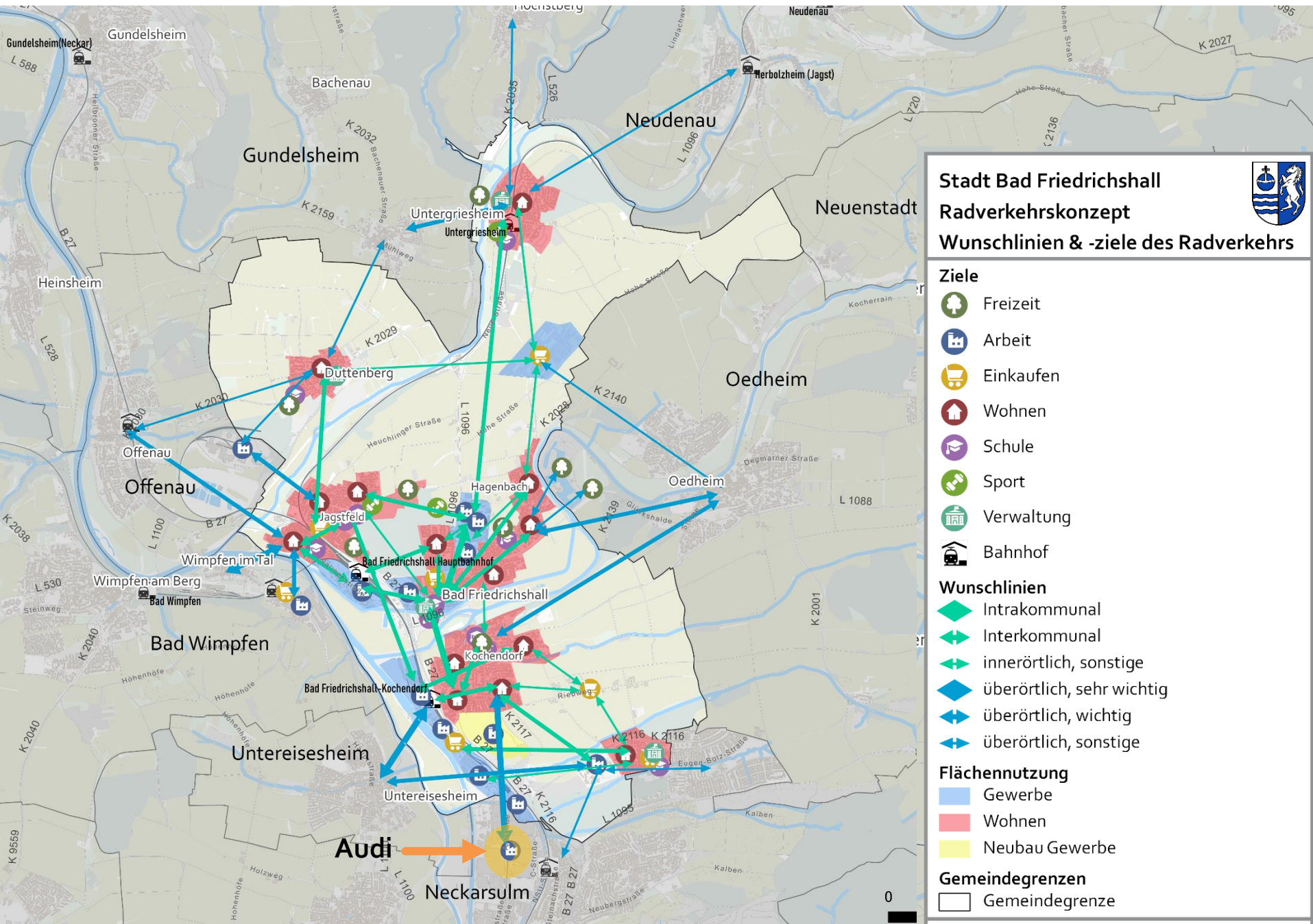


Industriestraße, VAR+ ©



Jagstbrücke, VAR+ ©

1 – Wunschliniennetz Bad Friedrichshall





Stadt Bad Friedrichshall
Radverkehrskonzept
Wunschlinien & -ziele des Radverkehrs

Ziele

-  Freizeit
-  Arbeit
-  Einkaufen
-  Wohnen
-  Schule
-  Sport
-  Verwaltung
-  Bahnhof

Wunschlinien

-  Intrakommunal
-  Interkommunal
-  innerörtlich, sonstige
-  überörtlich, sehr wichtig
-  überörtlich, wichtig
-  überörtlich, sonstige

Flächennutzung

-  Gewerbe
-  Wohnen
-  Neubau Gewerbe

Gemeindegrenzen

-  Gemeindegrenze

1 – Öffentlichkeitsbeteiligung | Workshop

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



1 – Öffentlichkeitsbeteiligung | Befahrung

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



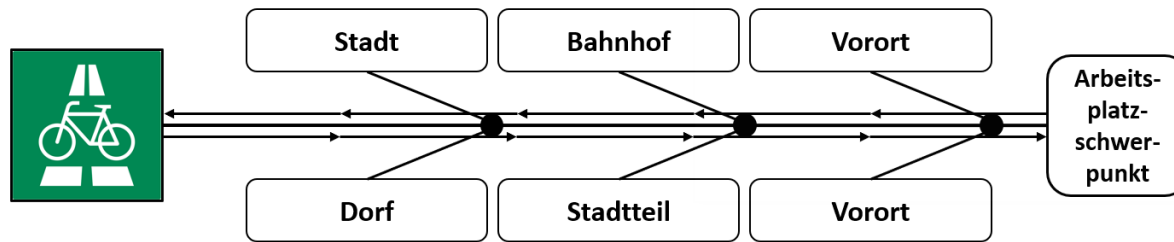
Befahrung am
07.05.2022 in
Bad Friedrichshall



TOP 2 – VORSTELLUNG DES KLASSIFIZIERTEN RADVERKEHRSNETZES

2 – Das Klassifizierte Radverkehrsnetz

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Klassifizierung der Radrouten

🚲 **Radschnellverbindungen**

🚲 **Zubringerrouen**

🚲 **Pendler-Radrouten (P)**

🚲 **Basis-Radrouten (B)**

🚲 **Verdichtungsnetz (V)**

Pendlerrouen



zur Arbeit / zum Bahnhof

Basisrouen



zur Schule / zum Einkaufen

2 – Das Klassifizierte Radverkehrsnetz

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

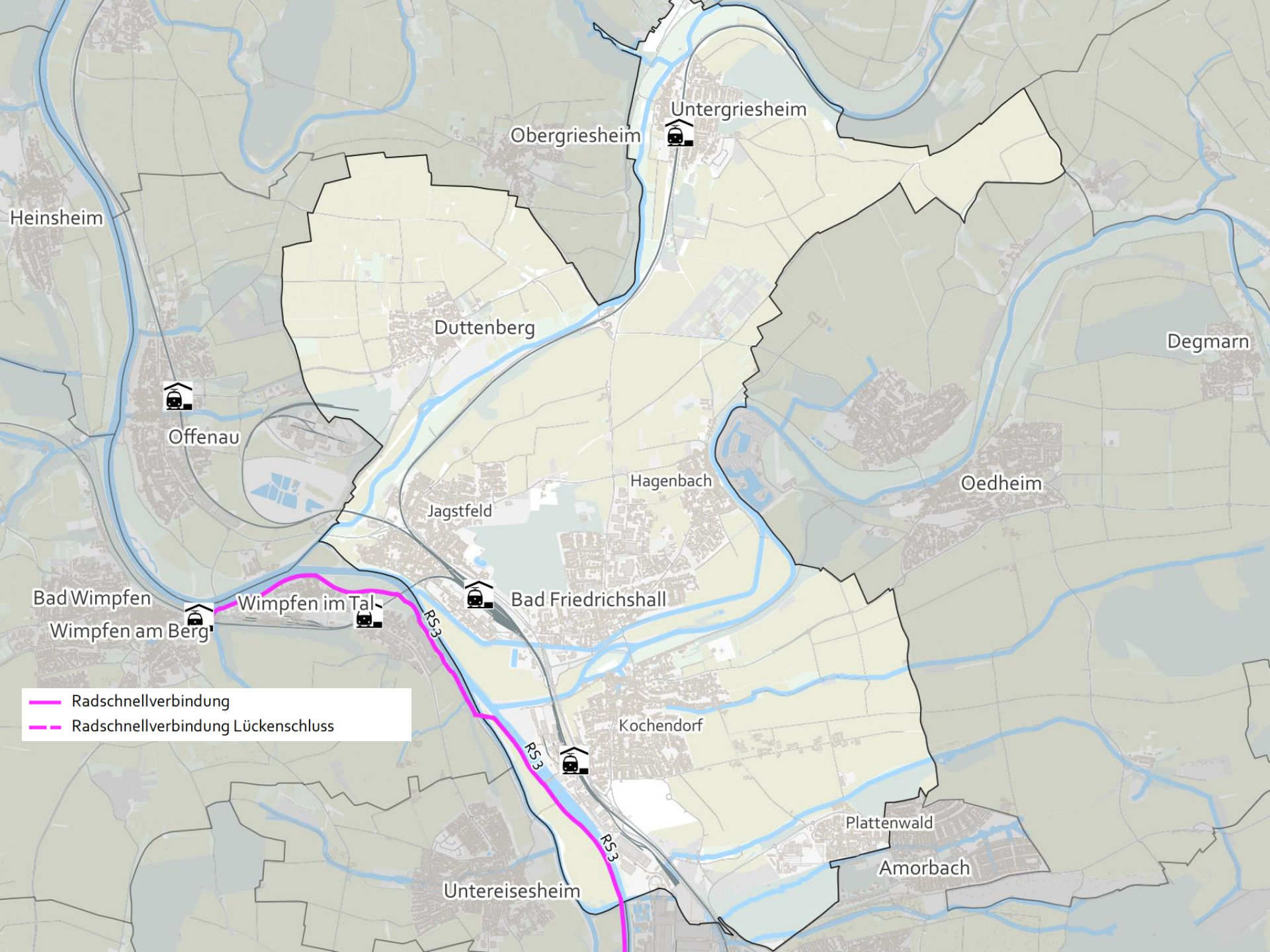




Die Anforderungen an das Radverkehrsnetz Bad Friedrichshall ergeben sich aus den Regelwerken:

- **ERA,**
- **RIN und**
- **RASt**

und wurden aufgrund der folgenden Punkte abgeleitet:

- **Schlüssigkeit**
- **Erkenn- und Begreifbarkeit**
- **Sicherheit**
- **Direktheit**
- **Netzdichte**
- **Komfort und Attraktivität**



-  Radschnellverbindung
-  Radschnellverbindung Lückenschluss

Heinsheim

Offenau

Bad Wimpfen

Wimpfen am Berg

Wimpfen im Tal

Jagstfeld

Bad Friedrichshall

Kochendorf

Untereisesheim

Obergriesheim

Untergriesheim

Duttenberg

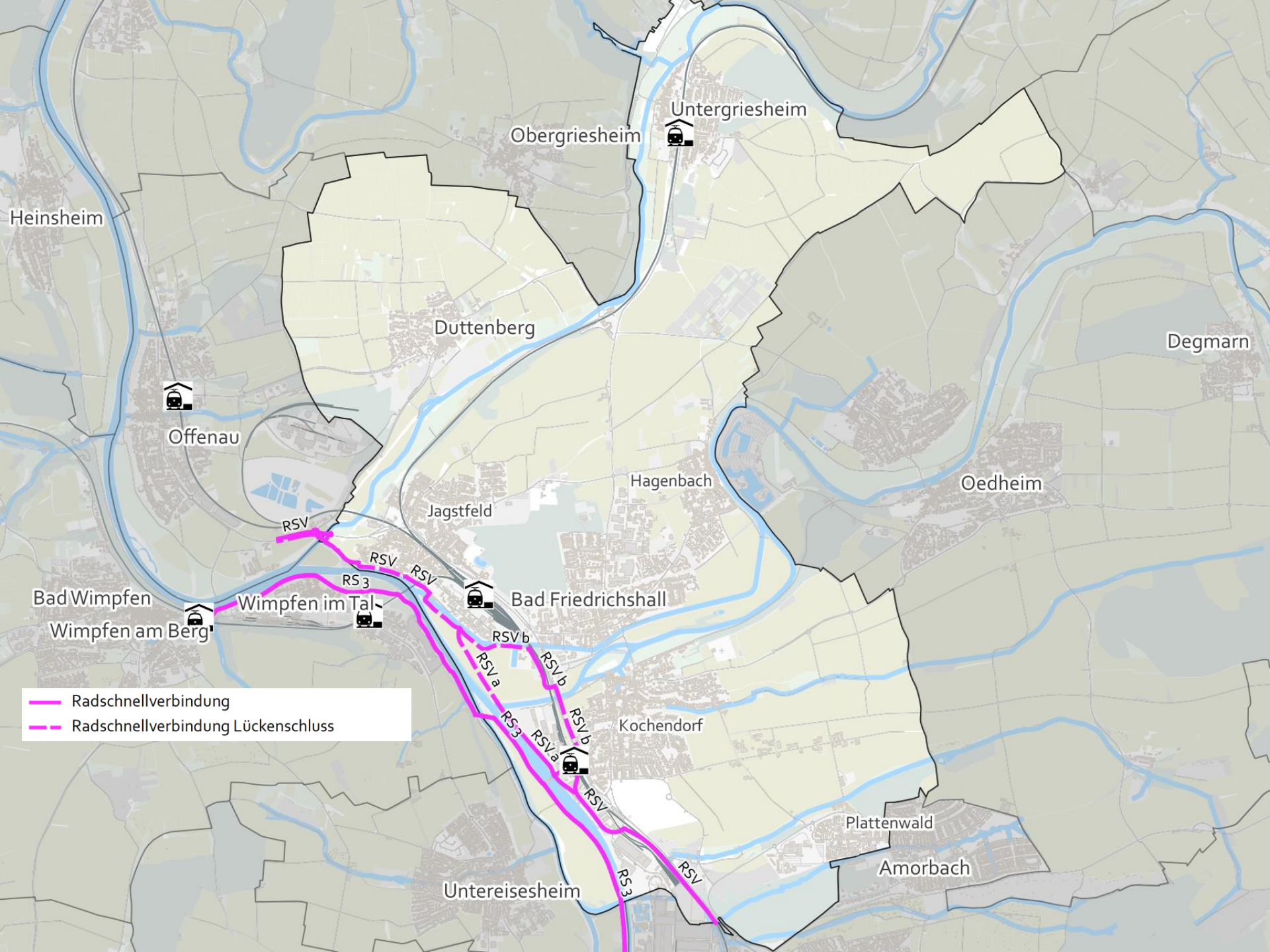
Hagenbach

Plattenwald

Amorbach

Oedheim

Degmarn



- Radschnellverbindung
- - Radschnellverbindung Lückenschluss

Heinsheim

Offenau

Bad Wimpfen
Wimpfen am Berg

Wimpfen im Tal

Duttenberg

Jagstfeld

Bad Friedrichshall

Untereisesheim

Obergriesheim

Untergriesheim

Hagenbach

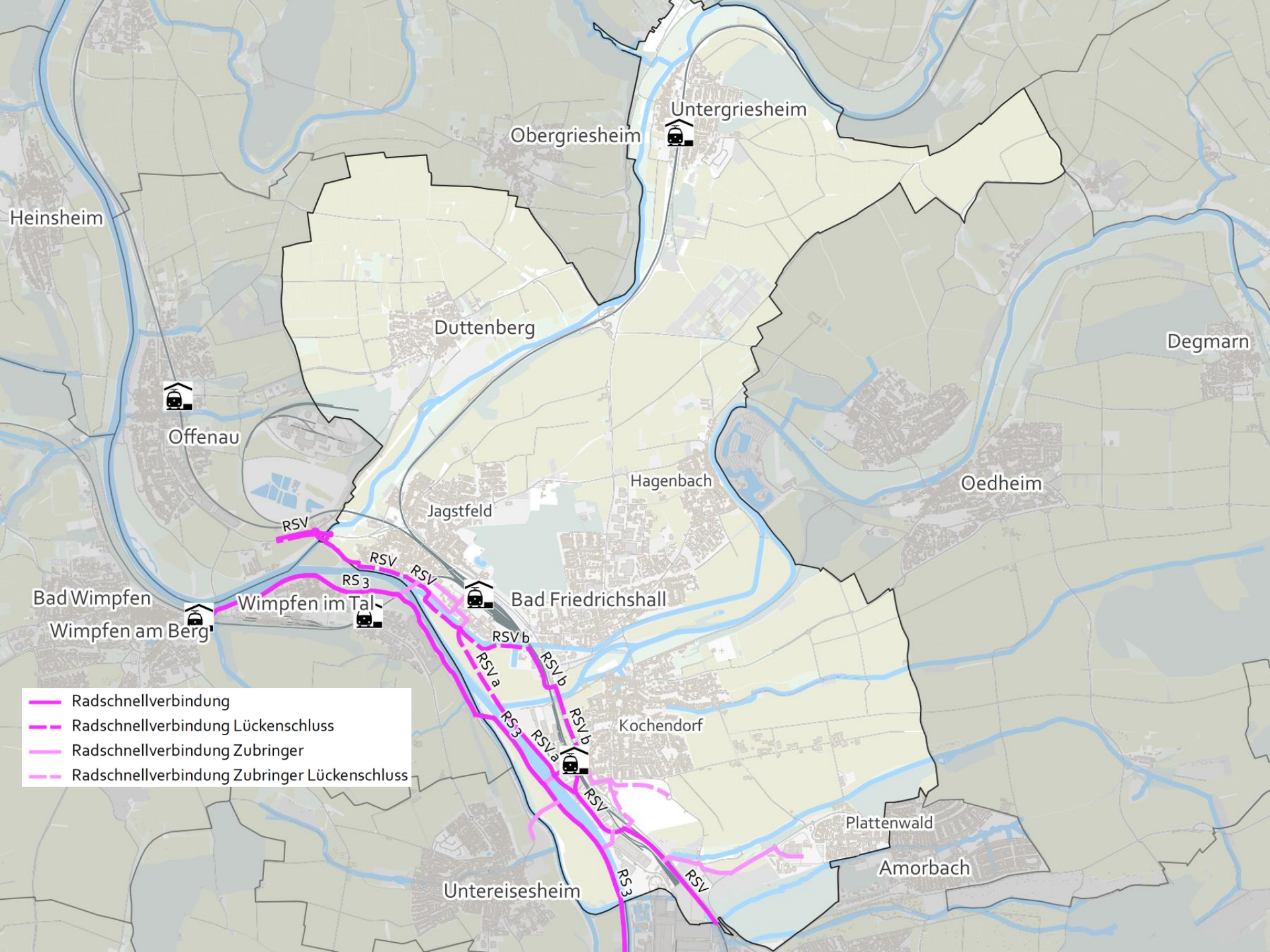
Kochendorf

Oedheim

Plattenwald

Amorbach

Degmarn



- Radschnellverbindung
- - - Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- · · Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss

Heinsheim

Offenau

Bad Wimpfen

Wimpfen am Berg

Wimpfen im Tal

Duttenberg

Jagstfeld

Untereisesheim

Obergriesheim

Untergriesheim

Hagenbach

Bad Friedrichshall

Kochendorf

Oedheim

Plattenwald

Amorbach

Degmarn

RSV

RSV

RS3

RSV

RS3

RSV b

RSV a

RS3

RSV b

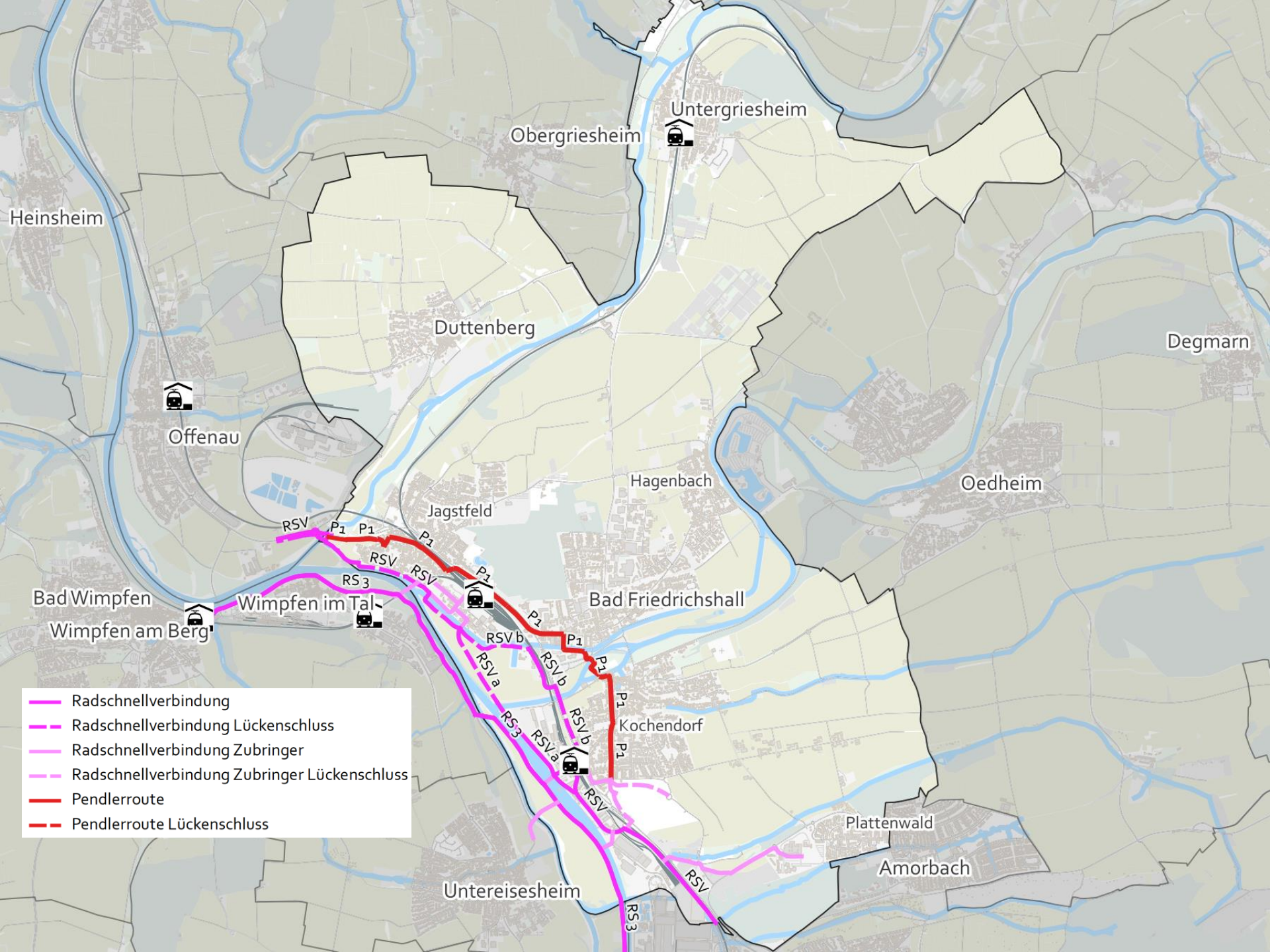
RSV a

RS3

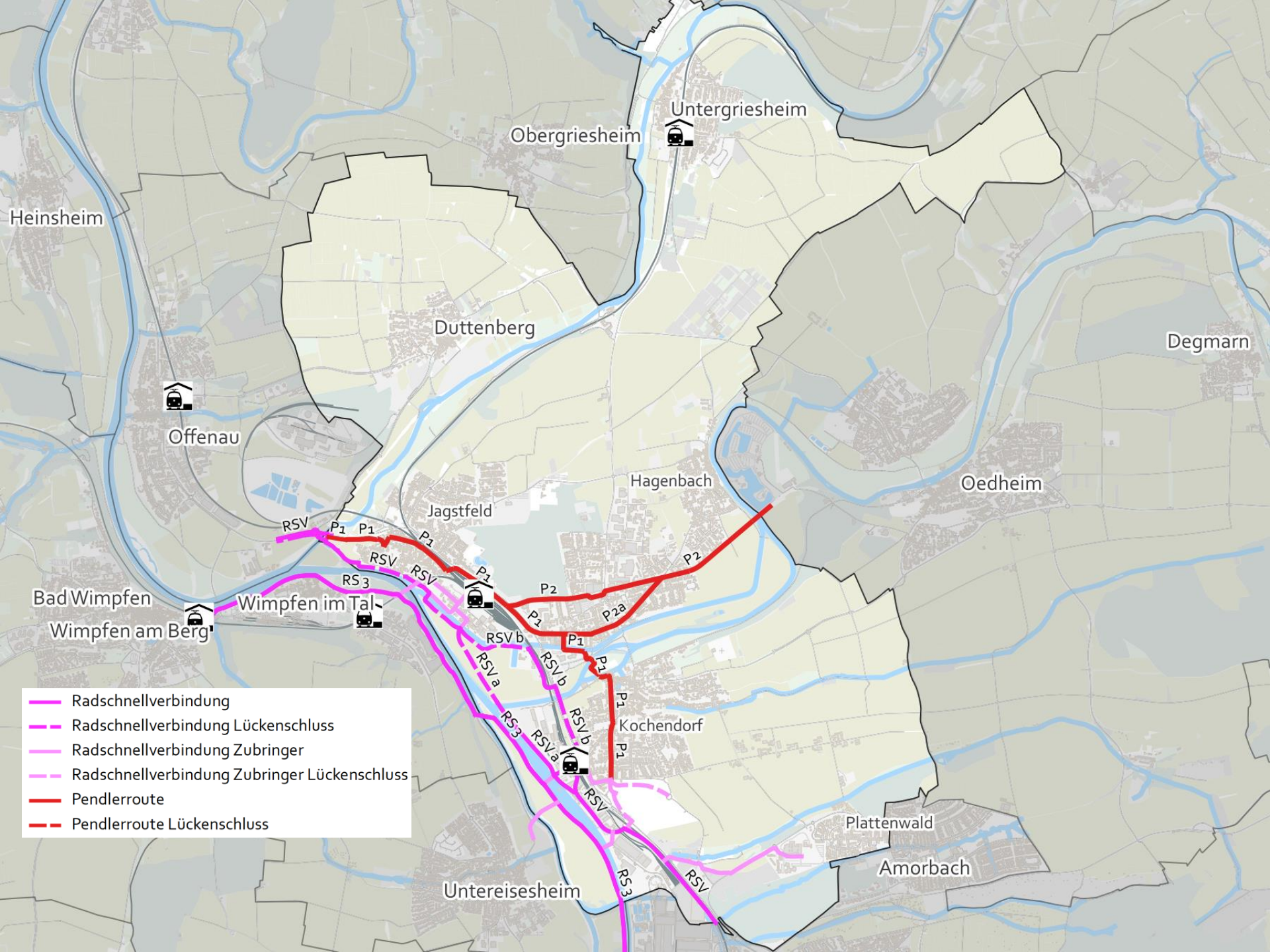
RSV

RS3

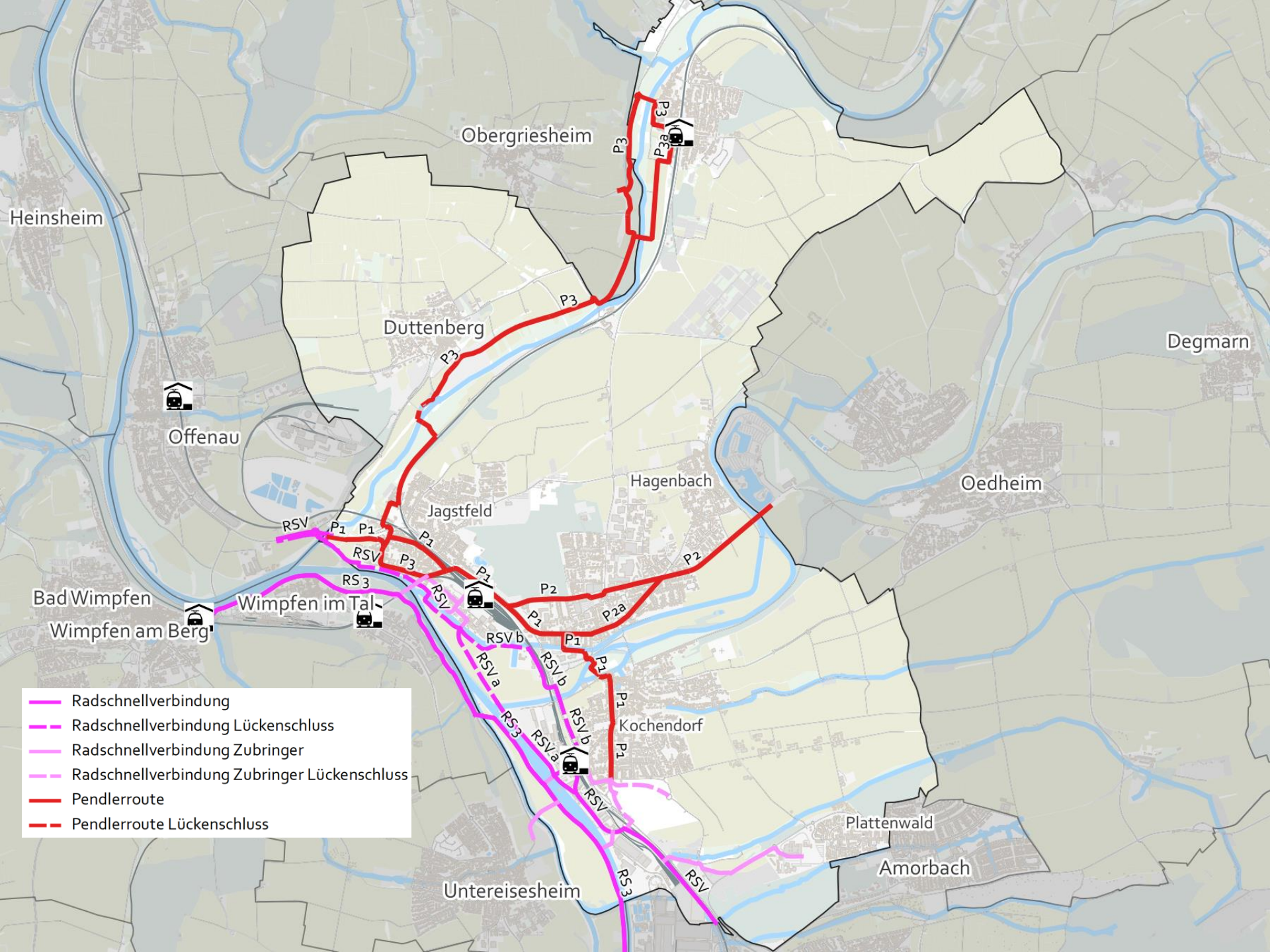
RSV



- Radschnellverbindung
- - Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- - Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss
- Pendleroute
- - Pendleroute Lückenschluss



- Radschnellverbindung
- - Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- - Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss
- Pendleroute
- - Pendleroute Lückenschluss



- Radschnellverbindung
- - - Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- - - Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss
- Pendlerroute
- - - Pendlerroute Lückenschluss

Heinsheim

Obergriesheim

Offenau

Duttenberg

Degmarn

Hagenbach

Oedheim

Bad Wimpfen

Wimpfen im Tal

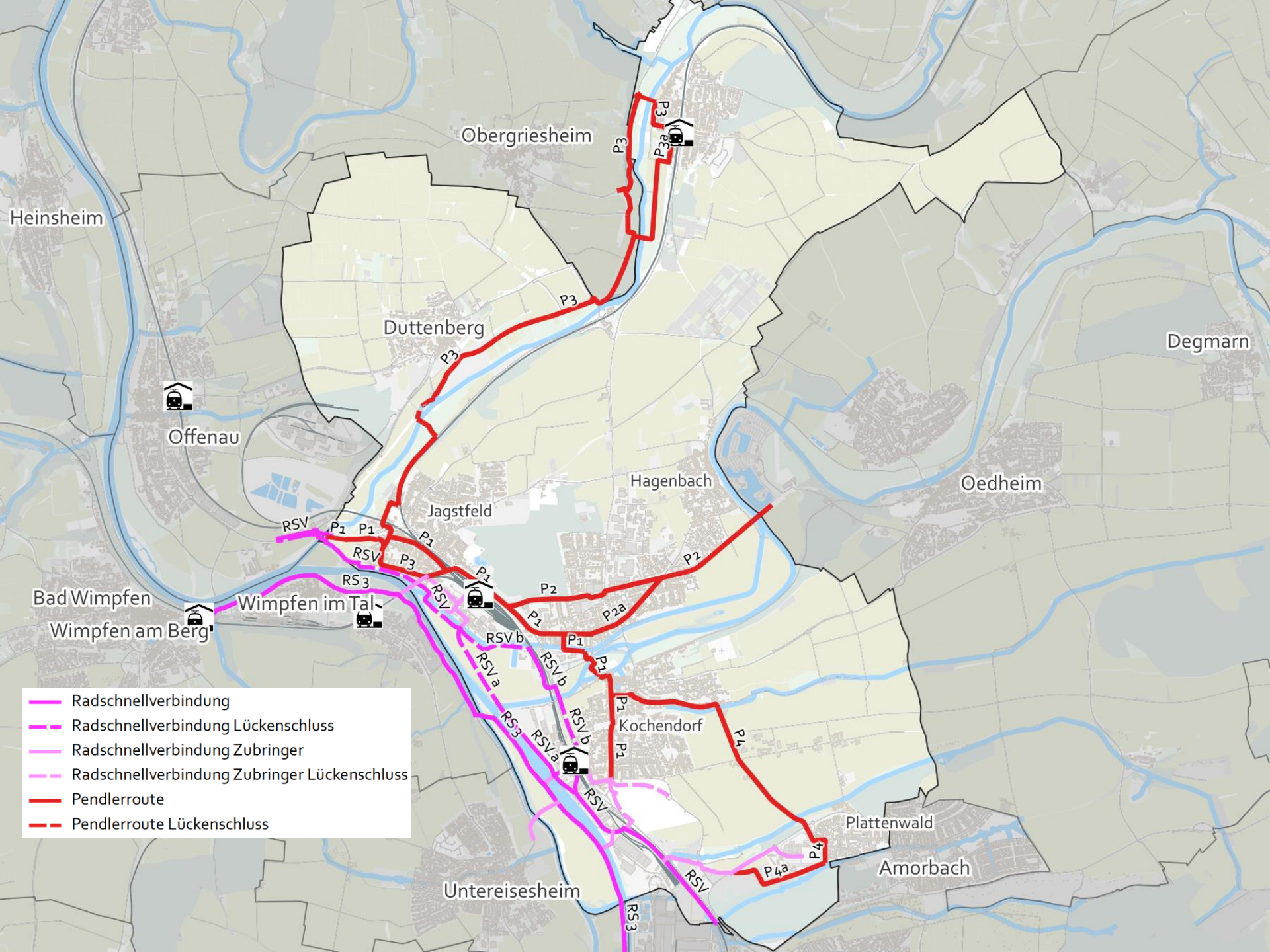
Jagstfeld

Kochendorf

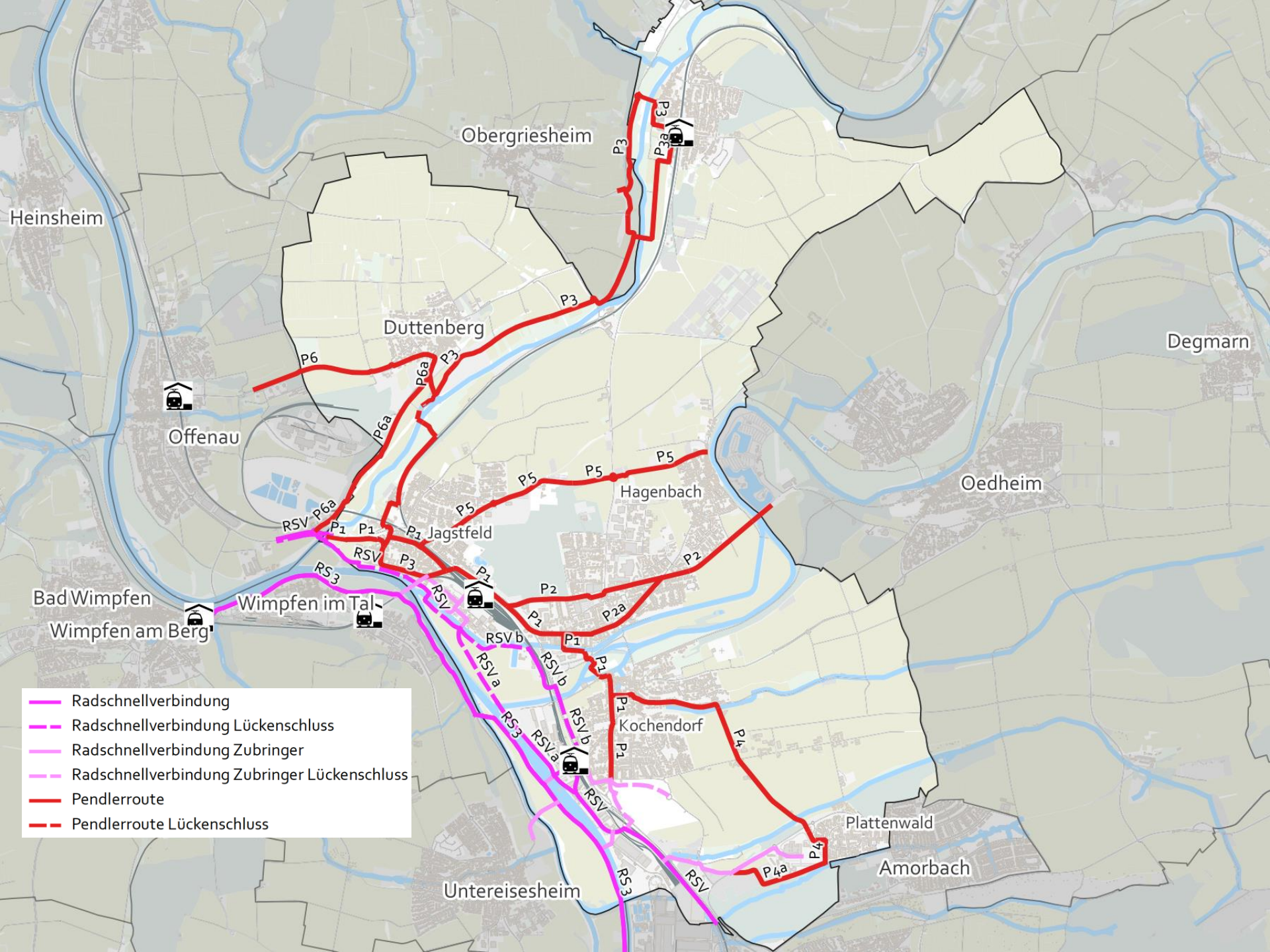
Untereisesheim

Plattenwald

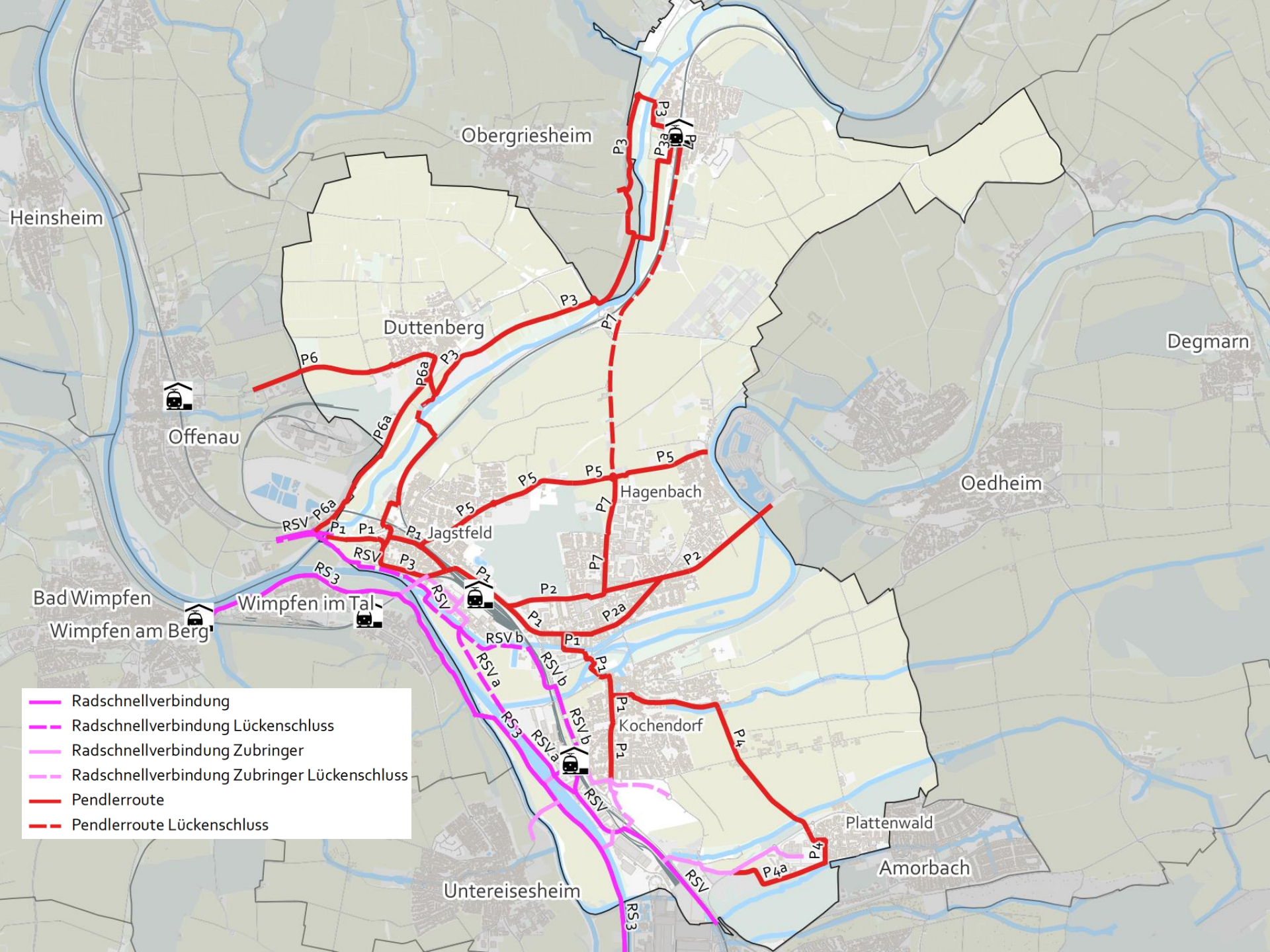
Amorbach



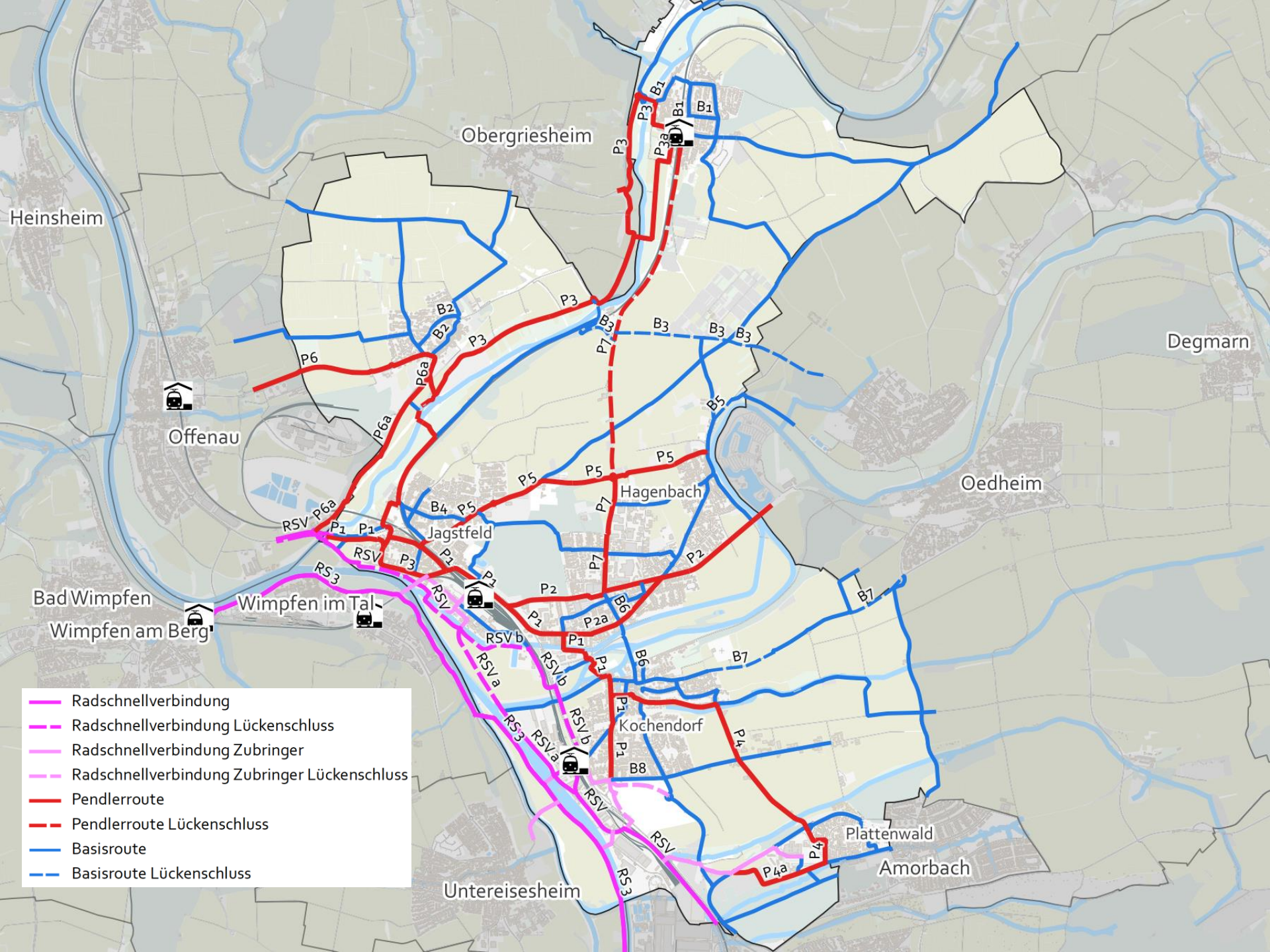
- Radschnellverbindung
- Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss
- Pendlerroute
- Pendlerroute Lückenschluss



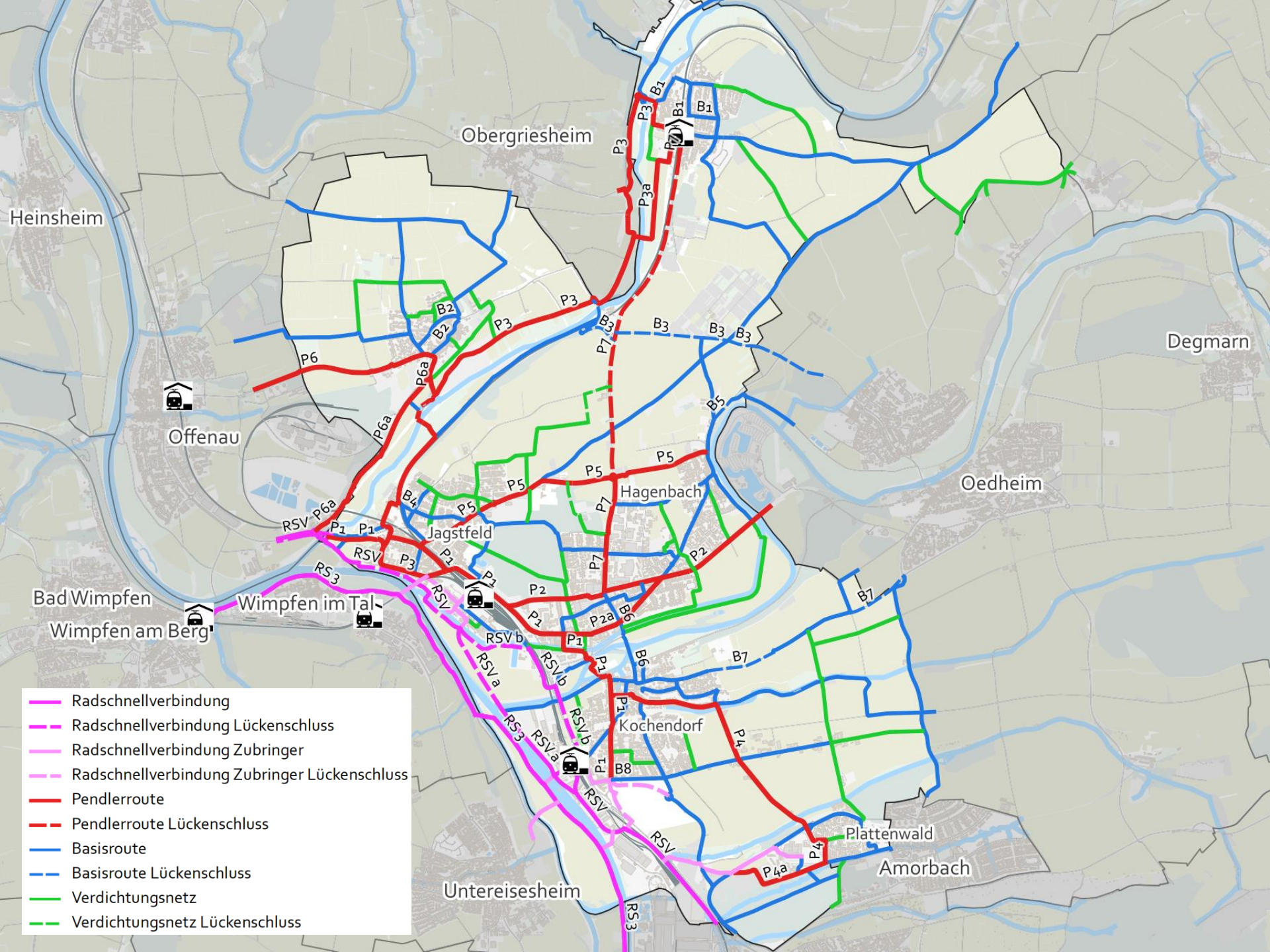
- Radschnellverbindung
- - - Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- - - Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss
- Pendleroute
- - - Pendleroute Lückenschluss



- Radschnellverbindung
- Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss
- Pendleroute
- Pendleroute Lückenschluss



- Radschnellverbindung
- - - Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- - - Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss
- Pendlerroute
- - - Pendlerroute Lückenschluss
- Basisroute
- - - Basisroute Lückenschluss



- Radschnellverbindung
- - - Radschnellverbindung Lückenschluss
- Radschnellverbindung Zubringer
- - - Radschnellverbindung Zubringer Lückenschluss
- Pendlerroute
- - - Pendlerroute Lückenschluss
- Basisroute
- - - Basisroute Lückenschluss
- Verdichtungsnetz
- - - Verdichtungsnetz Lückenschluss



TOP 3 – MAßNAHMENKONZEPT

3 – Regelwerke

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Stand: November 2017
NEUE MOBILITÄT
Planungsbüro VIA AG



Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Stand: März 2018
NEUE MOBILITÄT
Planungsbüro VIA AG



Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg
Stand: März 2018
NEUE MOBILITÄT
Planungsbüro VIA AG



Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Arbeitsgruppe Straßenentwurf
FGSV

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

ERA

R 2

Ausgabe 2010

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg
- Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
- Musterlösungen für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

3 – Ableitung von Maßnahmen

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Ableitung von Maßnahmen nach dem Stand der Technik (QSt-BW, ERA, RIN und RASt)

Hauptkriterien

- Sicherheit
- Direktheit
- Erkenn- und Begreifbarkeit
- Schlüssigkeit
- Netzdichte
(90% der Einwohner sollen in 200 m eine Radhaupttroute erreichen können)
- Attraktivität und Komfort

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Für das Radverkehrskonzept Aalen verwendete Musterlösungen

Knotenpunkte		
Kurzzeichen / Seite in Musterlösungen RadNETZ BW	Erläuterung	Foto
3.2-1 / S. 10	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Markierung beidseitiger Schutzstreifen	
3.2-2 / S. 11	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen an Einmündung (einseitig)	
3.2-7 / S. 16	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Markierung einseitiger Schutzstreifen	
3.3-2 / S. 18	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Furtmarkierung im Zuge von Radfahrstreifen	
3.4-4 / S. 22	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Sonderform für Radwegende (2)	

Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Knotenpunkte

Kurzzeichen / Seite in Musterlösungen RadNETZ BW	Erläuterung	Foto
3.6-3 / S. 26	Führungsform an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen Signalisierte Furt an Fuß- und Radweg/Gehweg mit Zusatzzeichen 1022-10	
4.3-1 / S. 29	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Linksabbiegen aus übergeordneten Knotenpunktarmen	
4.3-2 / S. 30	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung	
4.4-2 / S. 32	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Fahradweiche	
4.4-30 / b / S. 32	Radverkehrsführung an Knotenpunkten Vorgezogene Haltlinie, aufgeweiteter Radaufstellstreifen (einseitig / zweiseitig)	

3 – Maßnahmenkataster Bad Friedrichshall

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



RADVERKEHRSKONZEPT BAD FRIEDRICHSHALL

Anlage 2a Maßnahmenkataster



Planungsbüro VAR+
Dipl.-Ing. Uwe Petry
Riedeselstr. 48
64283 Darmstadt

Ort und Datum:
Darmstadt, September 2022

Bad Friedrichshall

Inhalt des Maßnahmenkatasters

- Erläuterungen
- Musterlösungen
- Steckbriefe der Routen
- Maßnahmenübersichtstabellen
- Maßnahmenblätter

Das Maßnahmenkataster gibt eine Übersicht über die im Rahmen des Radverkehrskonzepts vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation. Es handelt sich bei den Vorschlägen um auf den geltenden Regelwerken basierende Musterlösungen, die bis zur Umsetzung noch tiefergehende Detailplanung und Prüfung bedürfen.



3 – Maßnahmenkataster Bad Friedrichshall

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Maßnahmenblatt: Radverkehrskonzept Bad Friedrichshall
Maßnahmennummer: P2a-010

Allgemeine Angaben:
Typ (Strecke / Knoten): S Kommune: Bad Friedrichshall Trasse: P2a
Straßenname: Friedrichshaller Straße Länge der Strecke: 260 [m]
Von: Sprengelbachstraße Bis: L 1096 (Kocherwaldstraße)

Kartendarstellung des Segments **Lage des Segments im Luftbild**

Beschreibung des Ist-Zustands
Klassifizierung: G
Beschreibung des Ist-Zustandes: Tempo-20-Zone und Gehweg Radfahrer frei

Beschreibung der Maßnahme
Maßnahme
Beschreibung: Piktogrammkette beidseitig mit einseitigem Parken (Sicherheitstrennstreifen)
Beschreibung der Maßnahme: Markierung von einer beidseitigen Piktogrammkette und Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr
Alternative:

Foto der Befahrung **Abbildung der Musterlösung**

Überschlägige Kostenannahme: 6.500 € Priorität: I

Bild: **Musterlösung:**

Radverkehrskonzept Bad Friedrichshall 15.09.2022

3 – Maßnahmen | Fahrradstraßen



Fahrbahnbreite (Regelmaß): 4,00 m
(3,50 m Mindestmaß, 3,00 m punktuelle Engstellen)
Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen: 0,50 m



Quelle: <https://qimby.net/image/1855/beginn-einer-fahrradstrasse-radvorrangroute-aachen>

WIR SIND FAHRRADSTRASSE!

  **30**

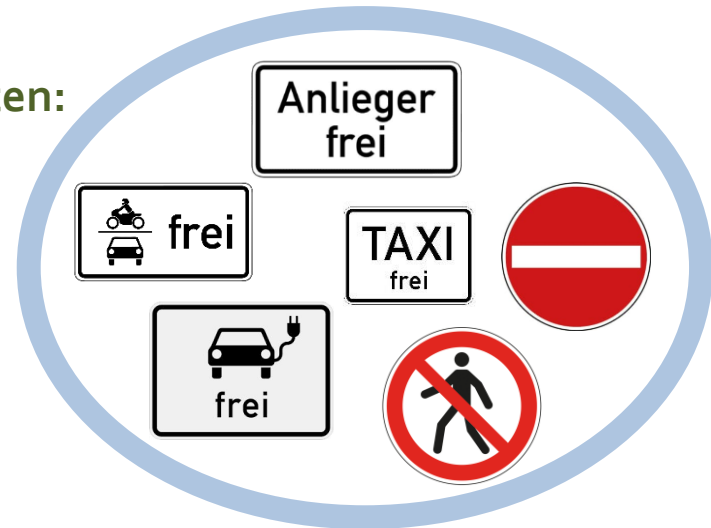
Vorrang Nebeneinander erlaubt Max. Tempo

Kein Durchgangsverkehr

Viele Möglichkeiten:



+

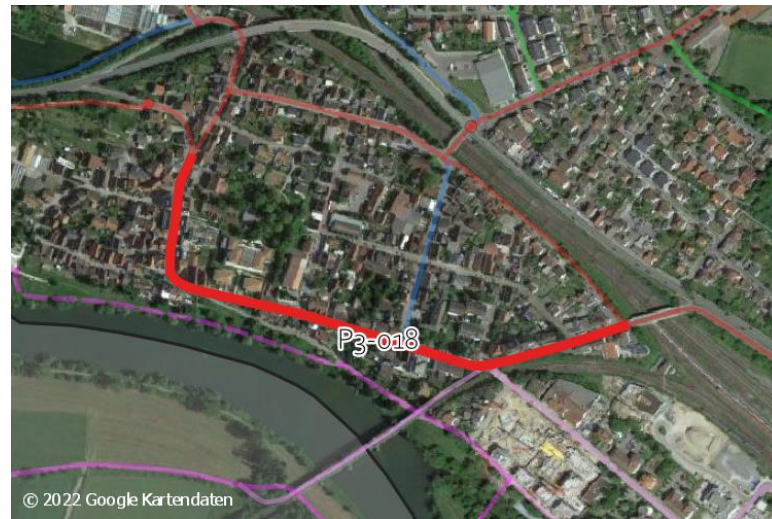


3 – Maßnahmen | Fahrradstraße

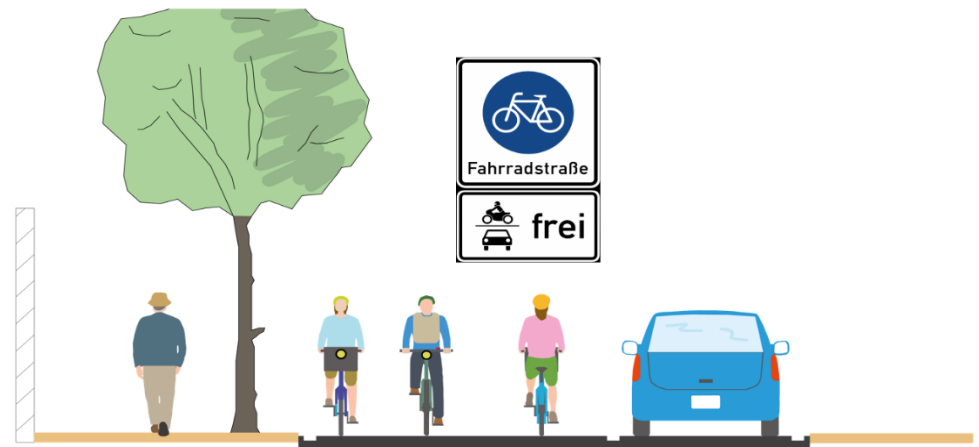


Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

Beispiel: Offenauer Straße – Deutschordenstraße – Poststraße



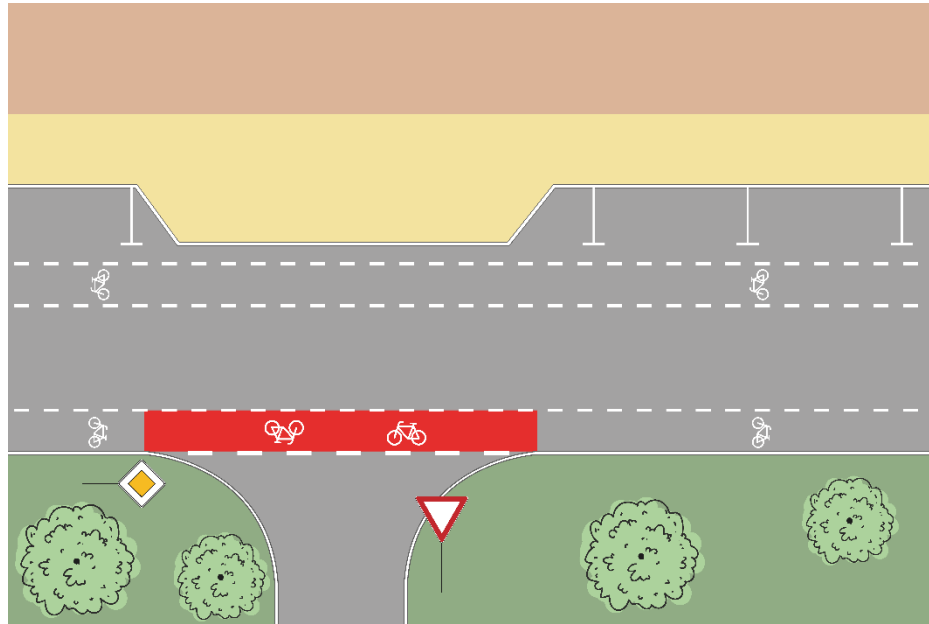
Deutschordenstraße, VAR+ ©



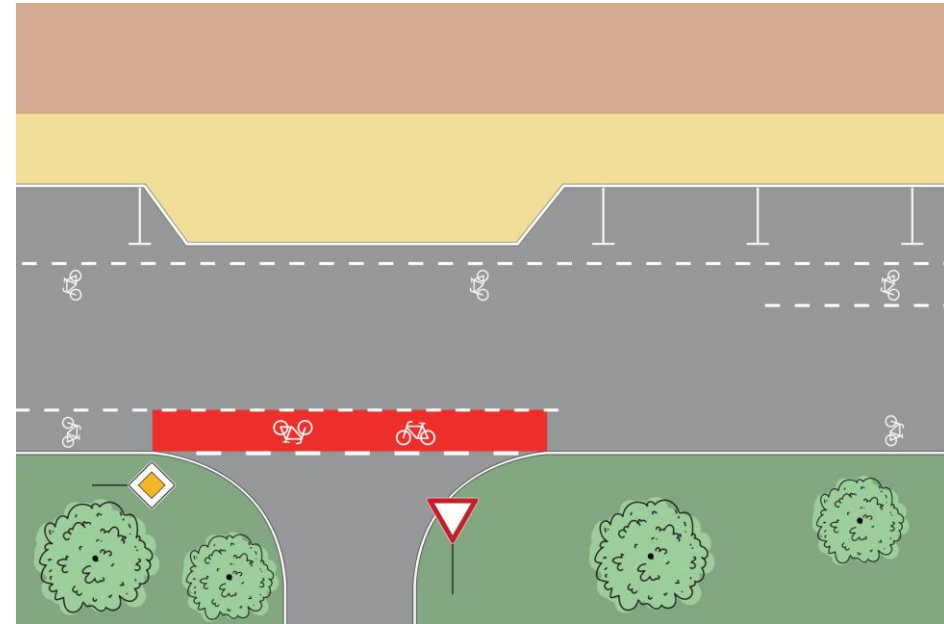
3 – Maßnahmen | Schutzstreifen



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Schutzstreifen beidseitig mit einseitigem Parken



Schutzstreifen einseitig mit gegenläufiger Piktogrammreihe alternierend und einseitigem Parken

Kernfahrbahn Breite: 4,50 m (Mindestens 4,10 m)

Schutzstreifen Breite: 1,50 m (Mindestens 1,25 m)

Sicherheitstrennstreifen zu Stellplätzen: 0,75 m (Mindestens 0,50 m)



Schutzstreifen einseitig, Aalen VAR+ ©



Schutzstreifen beidseitig, Aalen VAR+ ©



Schutzstreifen beidseitig, Weilburg VAR+ ©



Schutzstreifen & Piktogrammreihe
gegenläufig, Osnabrück

Osnabrücker Zeitung: Sanders, J. 2021

3 – Maßnahmen | Schutzstreifen



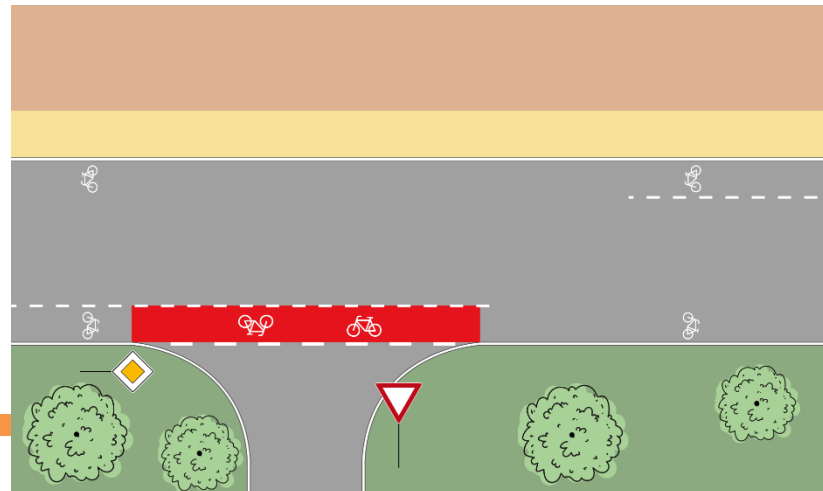
Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Beispiel: K 2030 (Zur Schön)



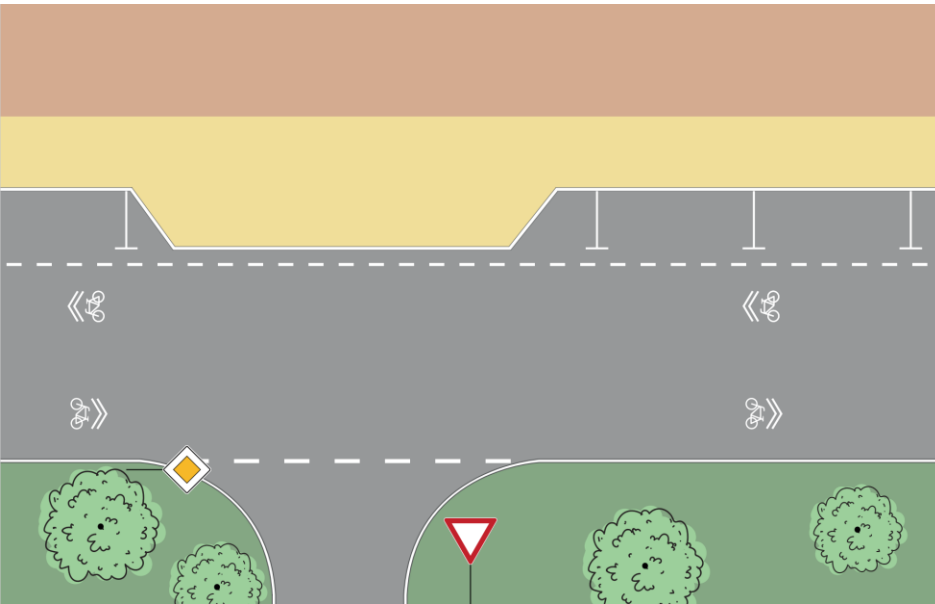
K 2030 (Zur Schön), VAR+ ©



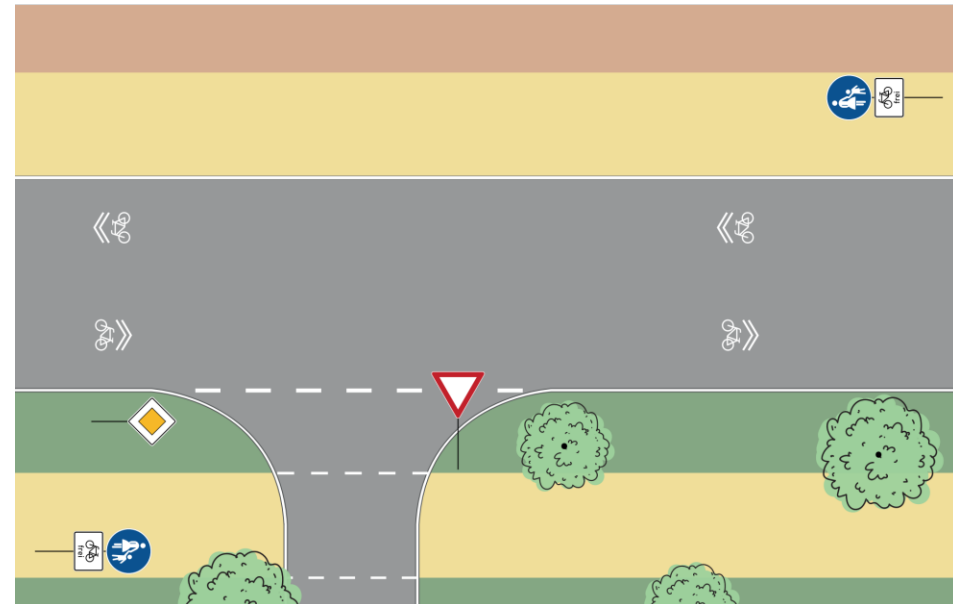
3- Maßnahmen | Piktogrammreihe



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Piktogrammreihe mit Sicherheits-trennstreifen zu einseitigem Parken



Wahlfreie Führung: Piktogrammreihe & Gehweg „Radfahrer frei“

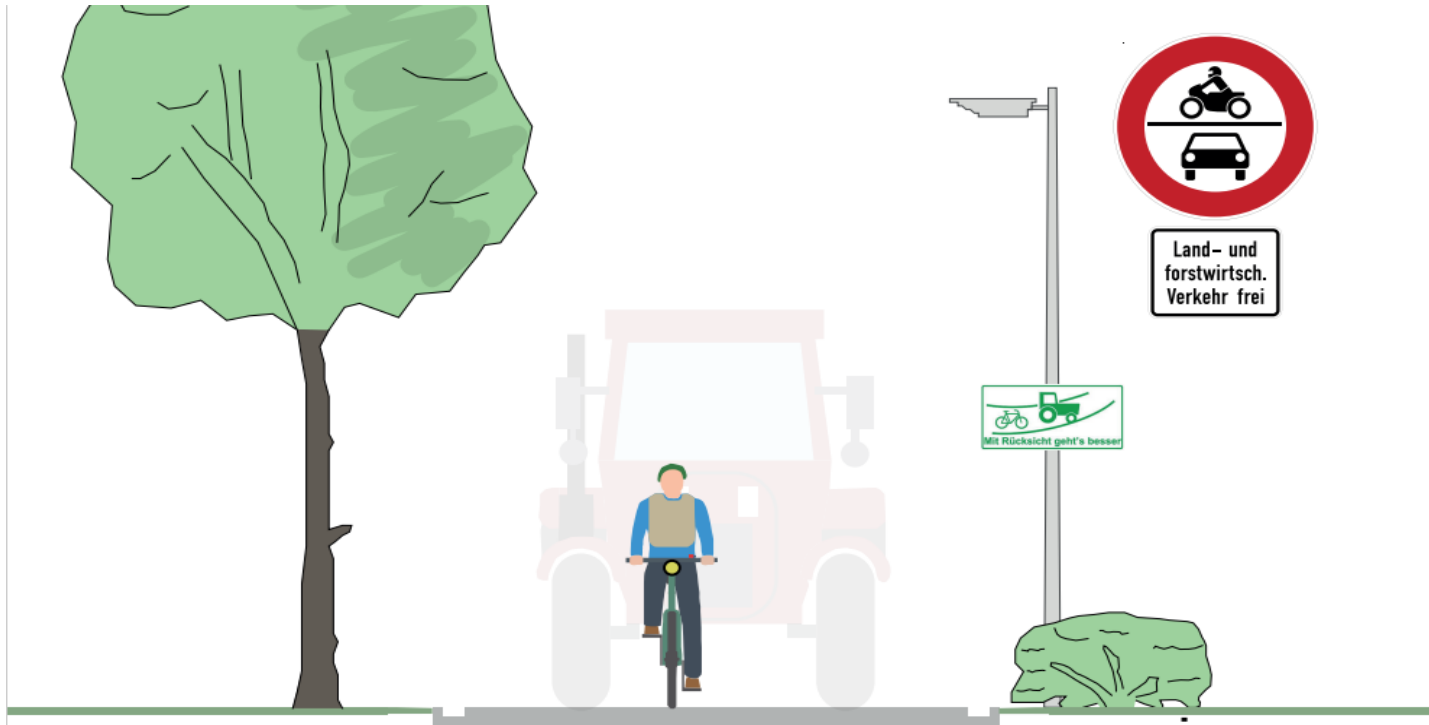
Piktogrammketten sind eine Bodenmarkierung zur Lenkung des Radverkehrs, durch die Radfahrende auf der Fahrbahn sichtbar gemacht werden.



Piktogrammkeite mit Winkelpfeilen in Nördlingen, VAR+ ©

3 – Maßnahme | Wirtschaftsweg

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Breite: 2,50 m (Musterlösungen BW)

Straßenbegleitend außerorts Sicherheitstrennstreifen: 1,75 m

3 – Maßnahme Wirtschaftsweg

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



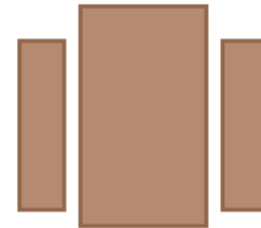
3 – Maßnahme | Wirtschaftsweg

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Rücksicht
macht Wege breit

Tisch-Bank-
Kombination



- Ausweichtaschen
- Herstellung von Aufenthaltsqualität



TOP 4 – REALISIERUNG

4 – 15-Jahre-Umsetzungsplan

Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry



Abstimmung mit

- Baulastträgern (Landkreis, Bund)
- Nachbarkommunen

Beantragung von Fördermitteln

EU-Fördergelder für die Kommune
Einstieg und Wegweiser



Arbeitsprogramm	Priorität	Kosten
3 Jahres-Programme	Exemplarische Maßnahmenaufteilung	
1. 2023-2025	<ul style="list-style-type: none"> • RSV Bad Wimpfen – Heilbronn (RS 3) • Variantenuntersuchung RSV „Bad Friedrichshall“ • 50 % der Zubringerrouten • Pendlerroute 1 • Fahrradstraßen in Jaldersfeld (Abschnitt P3, B4) 	-* - 2.370.000 € 620.000 € 50.000 €
	Summe Kosten	3.040.000 €
2. 2026-2028	<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 1 von 4 RSV „Bad Friedrichshall“ • 50 % der Zubringerrouten • Pendlerroute 2 und 2a • Basisrouten (keine Fahrradstraßen B2, B3, B6) • Fahrradstraßen in Duttlingen & Duttenberg (B1, B2) 	2.600.000 € 2.370.000 € 160.000 € 140.000 € 20.000 €
	Summe Kosten	5.290.000 €
3. 2029-2031	<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 2 von 4 RSV „Bad Friedrichshall“ • Pendlerroute 3 • Pendlerroute 4 • Pendlerroute 5 • Basisrouten (keine Fahrradstraßen B5, B7) 	2.600.000 € 1.520.000 € 100.000 € 350.000 € 20.000 €
	Summe Kosten	4.890.000 €
4. 2032-2034	<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 3 von 4 RSV „Bad Friedrichshall“ • Pendlerroute 3a • Pendlerroute 4a • Pendlerroute 6 und 6a • Basisrouten (keine Fahrradstraßen B4, B7) 	2.100.000 € 100.000 € 300.000 € 120.000 € 1.640.000 €
	Summe Kosten	5.520.000 €
5. 2035-2037	<ul style="list-style-type: none"> • Abschnitt 4 von 4 RSV „Bad Friedrichshall“ • Pendlerroute 7 • Maßnahmen im Verdichtungsnetz 	2.600.000 € 2.530.000 € 740.000 €
	Summe Kosten	5.870.000 €

Ausgabenverteilung auf 15 Jahre

4 – Fahrradparken



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+) - Dipl.-Ing. Uwe Petry

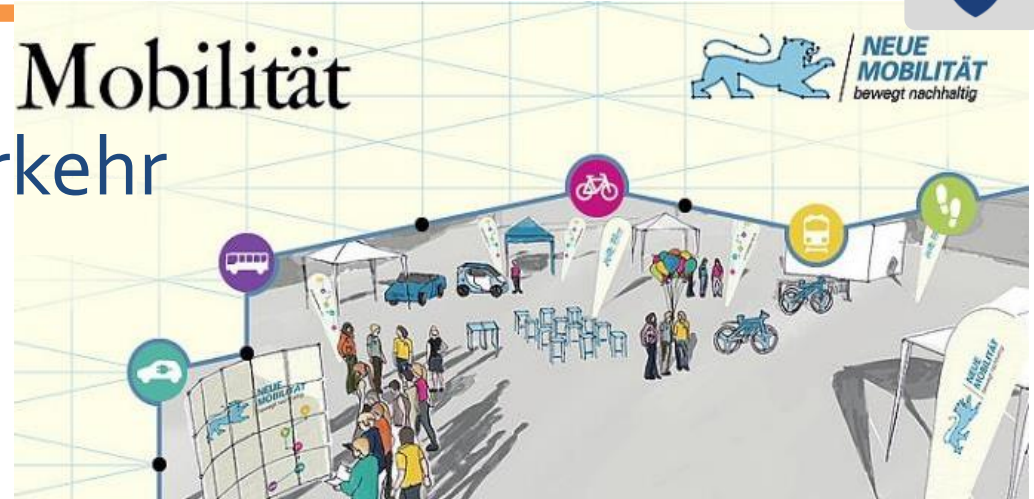


4 – Öffentlichkeitsarbeit



Planungsbüro Verkehrsalternative Rad- + Fußverkehr (VAR+)

- Runder Tisch Radverkehr
- Mobilitätstag
- Fahrradstadtplan
- Mobilitätsbildung



Unser Ziel Förderung des Radverkehrs

Die Stadt Dreieich unternimmt bereits seit einiger Zeit große Anstrengungen, den Verkehr fahrad- und umweltfreundlicher zu bewältigen. Seit 2008 gibt es den Runden Tisch Radverkehr. Die Stadt war die erste Kommune im Kreis Offenbach, die sich gemeinsam mit dem ADFC und den Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung an einen Tisch gesetzt hat, um geeignete Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu erarbeiten. Hierzu zählt unter anderem die Einrichtung von Fahrradstraßen. Diese hilft wichtige Fahrradverbindungen sicher zu machen und fördert den Umstieg von anderen Verkehrsmitteln auf das Rad. Dadurch soll der Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen weiter erhöht werden.

Radfahrerinnen und Radfahrer erleben in Fahrradstraßen, dass sie dort einen klaren Vorrang haben. Die Fahrbahn ist in erster Linie zum Radeln da. Kraftfahrzeuge spielen ausnahmsweise nur eine Nebenrolle: Sie sind verpflichtet, den Vorrang des Radverkehrs zu respektieren und besonders rücksichtsvoll zu fahren.

Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass auch die Unfälle in den umgewandelten Straßen zurückgegangen sind.

Ihre Ansprechpartner in Dreieich sind

Fachbereich Bürger und Ordnung
Herr Thomas Müller
Telefon: 06103 601-100
E-Mail: thomas.mueller@dreieich.de

ADFC Dreieich e.V.
Herr Bernd Kiefer
Telefon: 06103 61366
E-Mail: radverkehr@adfc-dreieich.de



Fahrradstraßen im Kreis Offenbach

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen werden Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität von Radverkehrverbindungen erhöht (Seligenstadt, Langen).

Förderung der Fahrradstraße im Rahmen des Klimaschutzes

Die Einrichtung der ersten Dreieicher Fahrradstraße wird durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit mit rund 152.000 Euro im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative gefördert. Das sind mehr als 62 % der veranschlagten Kosten. Allmeindieser Förderrahmen zeigt, welche Bedeutung die Bundesregierung der Erhöhung des Radverkehrsanteils im Rahmen des Klimaschutzes beimisst.

Nationale Klimaschutzinitiative

Mit der Nationalen Klimaschutzinitiative initiiert und fördert das Bundesministerium seit 2009 zahlreiche Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten. Ihre Programme und Projekte decken ein breites Spektrum an Klimaschutzaktivitäten ab: Von der Entwicklung langfristiger Strategien bis hin zu konkreten Hilfestellungen und investiven Fördermaßnahmen. Diese Vielfalt ist Garant für gute Ideen. Die Nationale Klimaschutzinitiative trägt zu einer Verankerung des Klimaschutzes vor Ort bei. Von ihr profitieren Verbraucher:innen und Verbraucher:innen ebenso wie Unternehmen, Kommunen oder Bildungseinrichtungen.



Fahrradstraße in Dreieich

Gefördert durch:
Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages





Dipl.-Ing. Uwe Petry

Planungsbüro **VAR+**

Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt

Tel.: 06151 - 10 19 10 5

Fax: 06151 - 66 03 71

Mobil: 0173 9 311 322

E-Mail: uwe.petry@varplus.de

Homepage: www.varplus.de

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**