

Schweinfurt
Erstellen eines Radverkehrskonzepts

Bürgerforum
18. Oktober 2018
Rathausdiele Schweinfurt

- Fotoprotokoll -

Themen und Ergebnisse

**Planungsgemeinschaft
Verkehr**

**PGV
Dargel Hildebrandt GbR**

Klimafreundliche Mobilität –
Zukunft Radverkehr
Mobilität im ländlichen Raum
Detailplanung & Spezialaufgaben
Beratung & Kommunikation

Adelheidstraße 9 b
30171 Hannover

Telefon 0511/220 601-87
Telefax 0511/220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

Sparkasse Hannover
BIC/SWIFT: SPKHDE2HXXX
IBAN:
DE66 2505 0180 0910 0981 15

Steuernr.: 26/231/92906
Steuer-ID: DE281436035



**Ihre Partner
in Verkehrsfragen**

Diplomingenieure
Verkehrswesen
Beratende Ingenieure
für Bauwesen

Dipl.-Ing. Rainer Dargel
Dipl.-Ing. Edzard Hildebrandt

Dipl.-Geogr. Annika Wittkowski
Techn. MA. Patrick Szaguhn
Assistenz Andrea Wohlfahrt

Sie erreichen uns vom
Hauptbahnhof mit den
Stadtbahnlinien 1, 2 u. 8,
Haltestelle Schlägerstraße

Ablauf der Veranstaltung

17:00 Uhr Ankommen und Umsehen
 Begrüßung und Eröffnung
 Thematische Einführung
 Austausch an 4 Themenorten

Tauschen Sie sich aus zum Radverkehr!

ca. 19:00 Zusammenfassung erster Ergebnisse,
 Fragen und Diskussion
 Wie geht es weiter? Verabschiedung

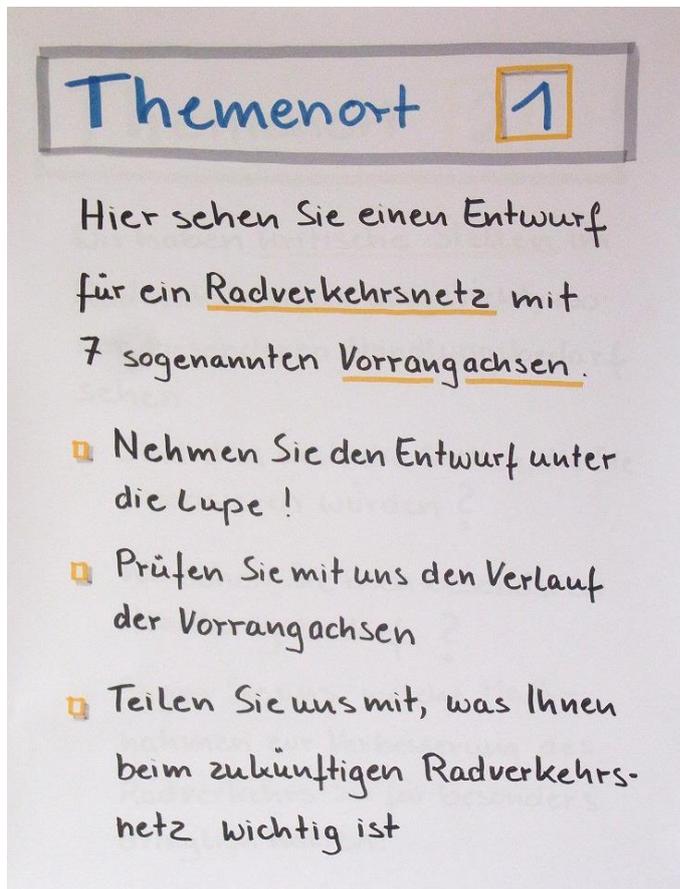
20:30 Uhr Ende der Veranstaltung



Themenort 1

Thema: Radverkehrsnetz und Vorrangachsen

Moderation: Annika Wittkowski

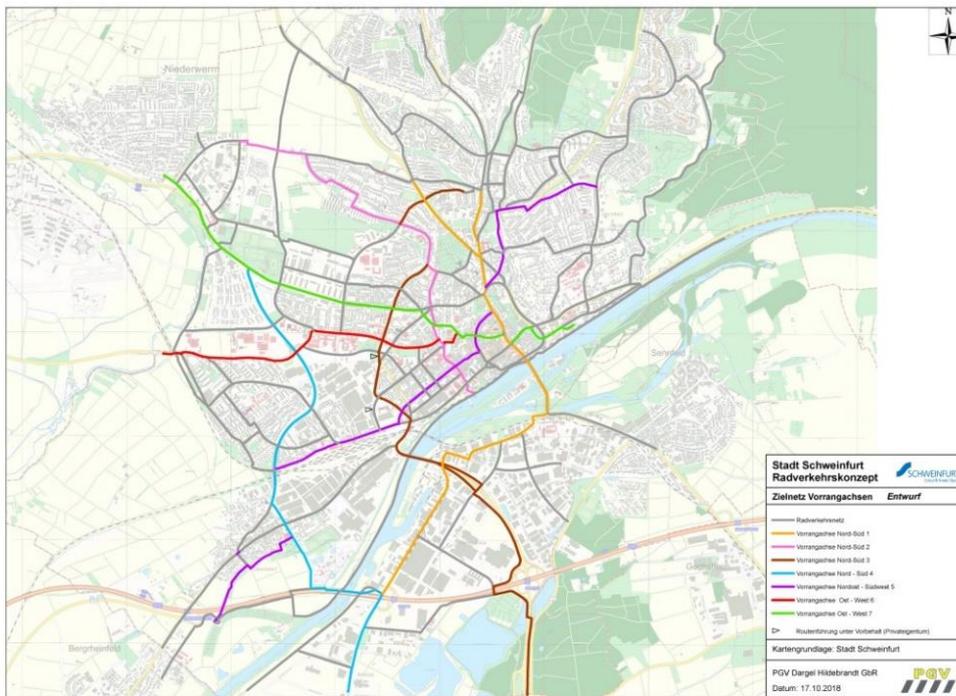


Themenort 1

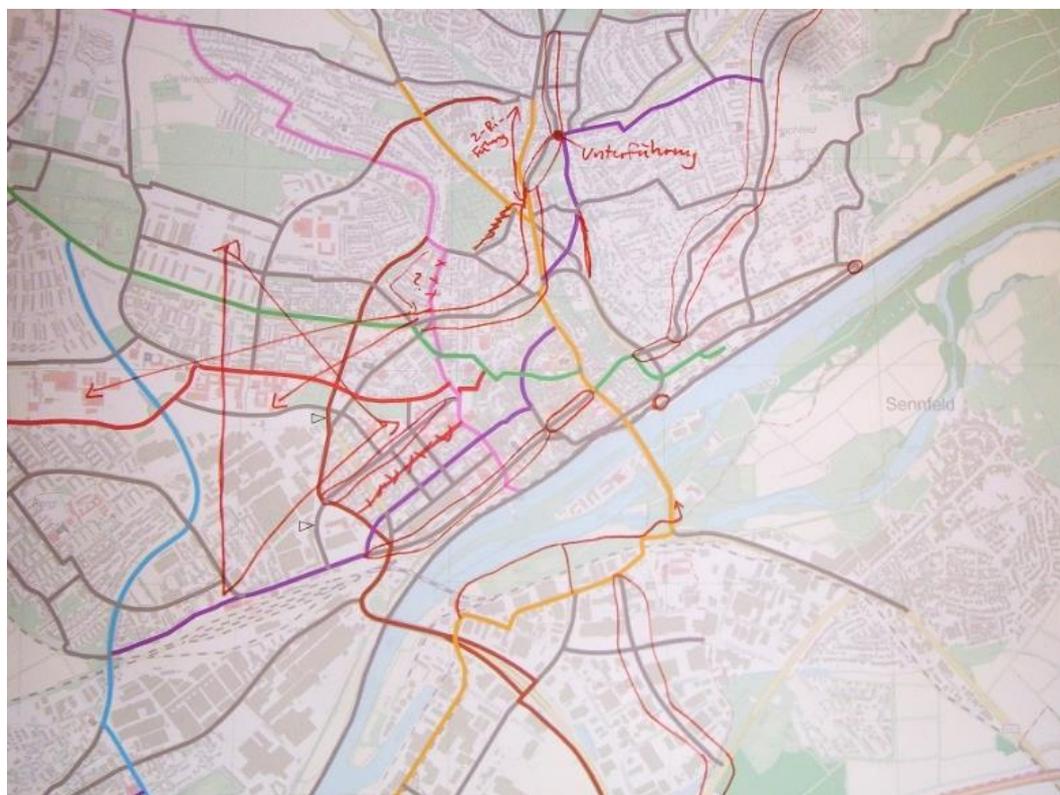
Hier sehen Sie einen Entwurf für ein Radverkehrsnetz mit 7 sogenannten Vorrangachsen.

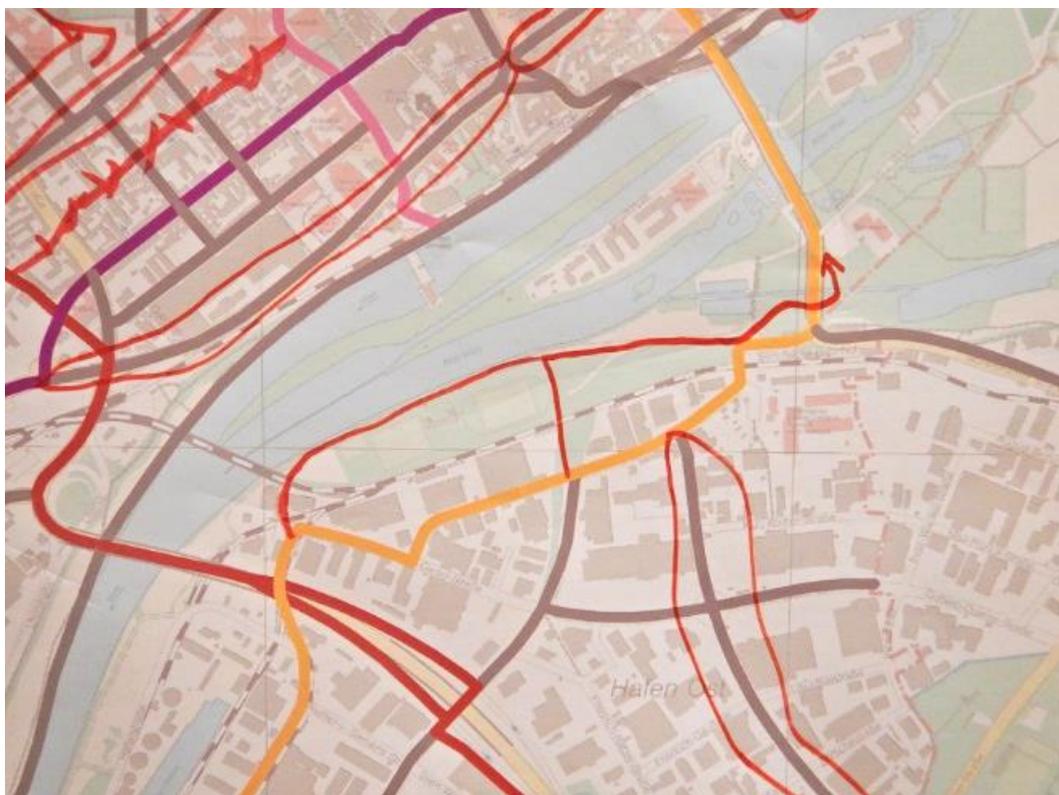
- Nehmen Sie den Entwurf unter die Lupe!
- Prüfen Sie mit uns den Verlauf der Vorrangachsen
- Teilen Sie uns mit, was Ihnen beim zukünftigen Radverkehrsnetz wichtig ist

Netzplan:



Ergebnisse:

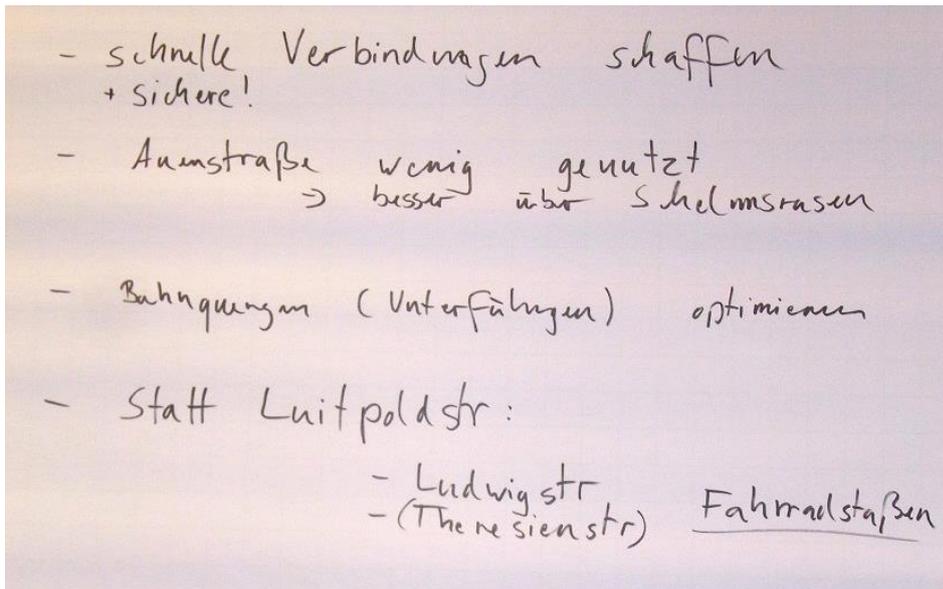




Achse Radweg /
 Unterquerung Paul-Rummel-
 Ring, weites Ri. Std-Blef.:
 Gefährd. Verbindung
 Ri. Kiliansberg -
 Überquerung B26!

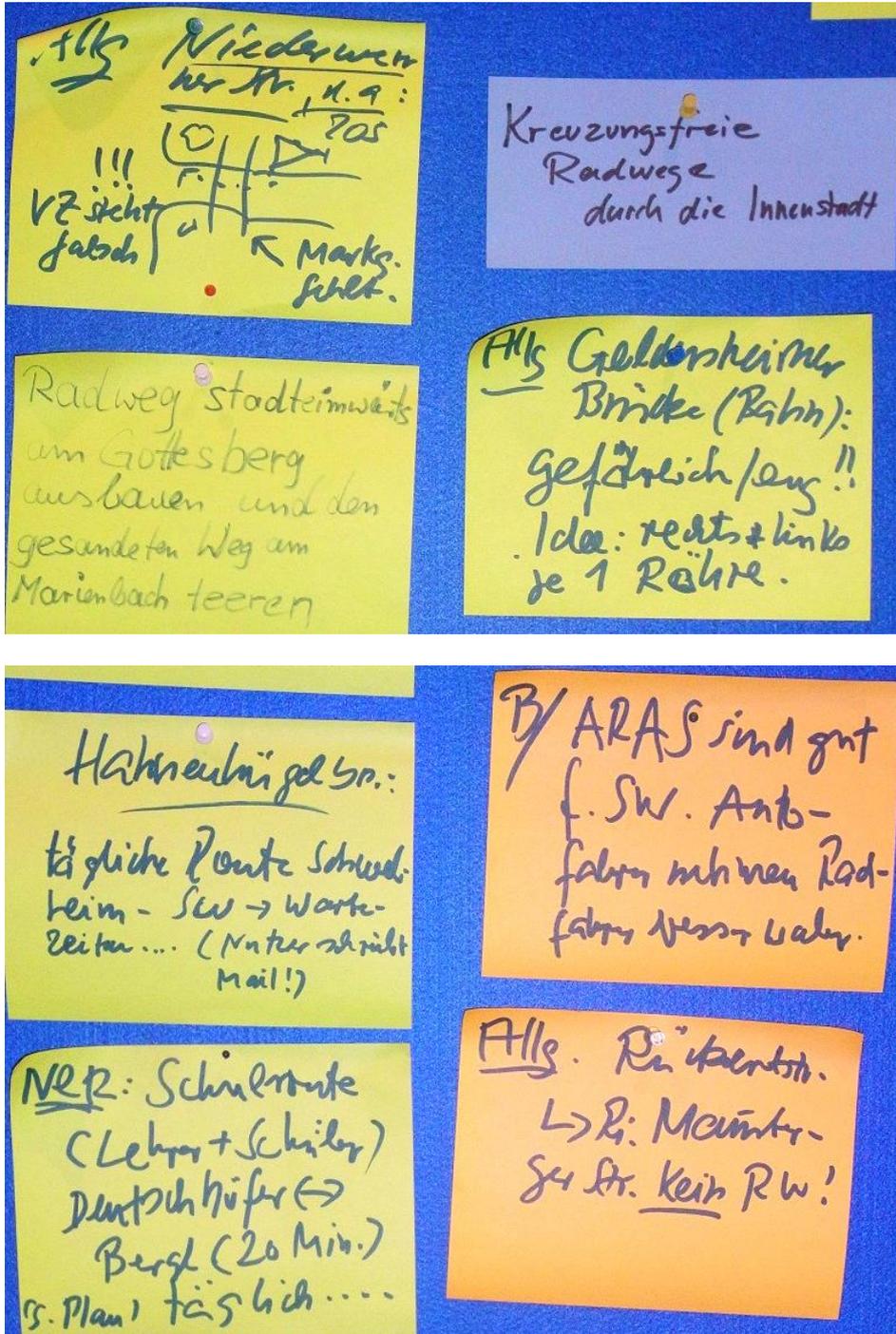
Achse nach Deutschhof /
 Hochfeld über LEO:
 Unterbrochen an B26!
 (Mainberger Str.)

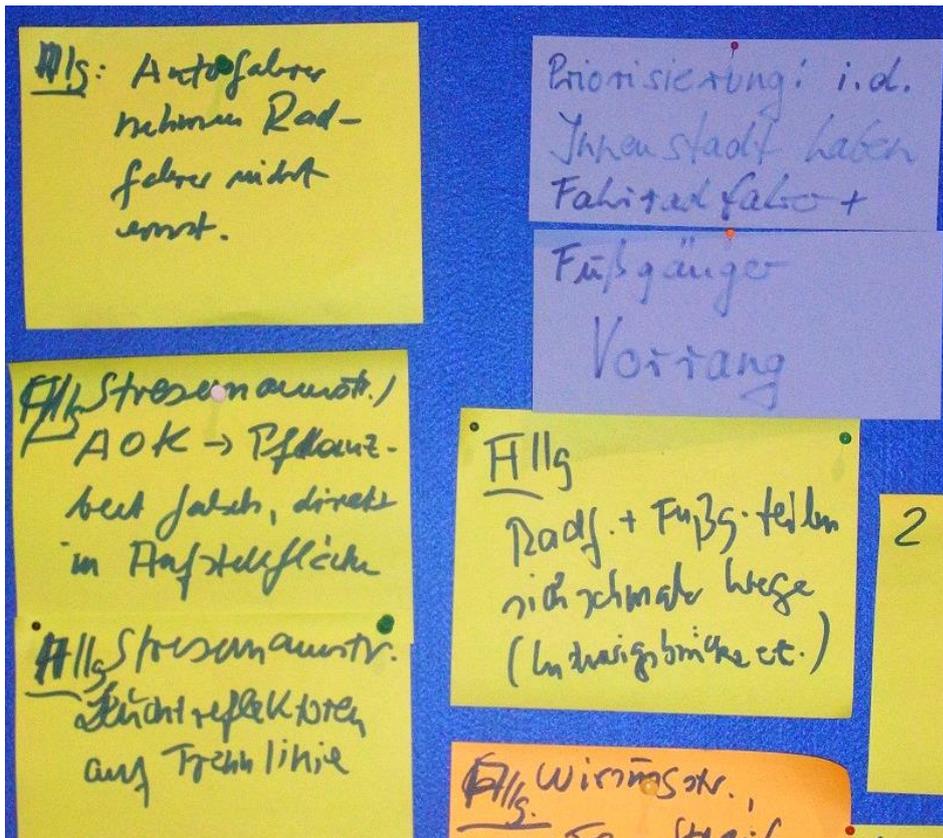
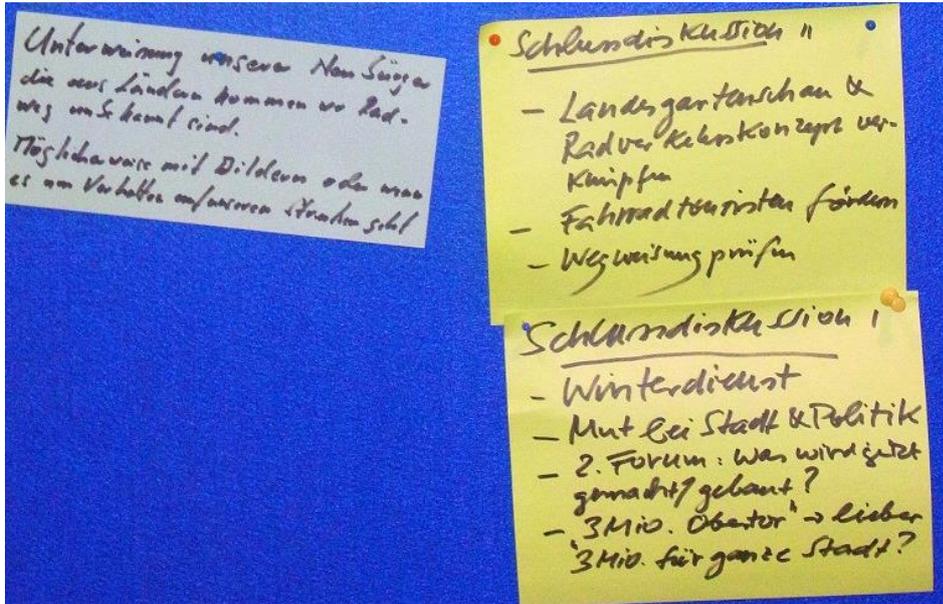
- Spitalstr. - Vorrangachse
wichtige West-Ost-Achse
- Vorrangachse nach Deutschhof
fehlt
- Vorrangachse über G. Woster-Str. /
Hauptbahnhofstr.
statt Luitpoldstr.
→ direktere
Führung
- Verbindung Bahnhof - FH-
Standorte
- Anbindung Schulen ↔ Wohngebiete
verbessern
- Anbindung nach Süden (Schwebheim)
aufnehmen
- Verbindung Unterführung - Am Sothenberg -
Teilburg / am Marienbach entlang

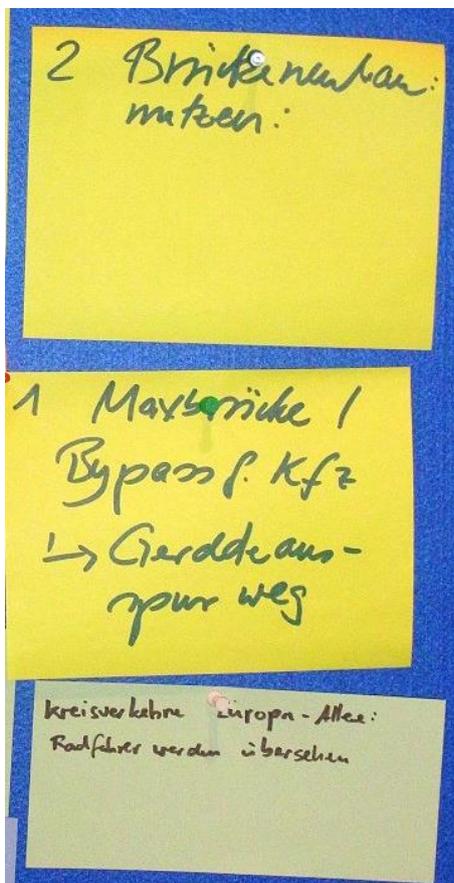
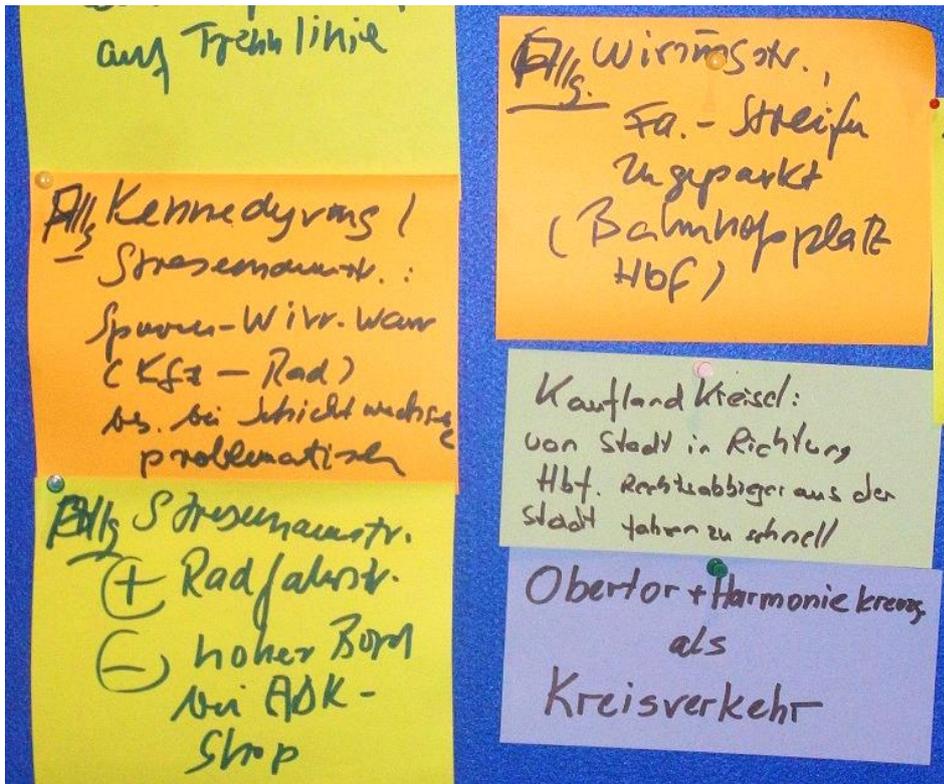


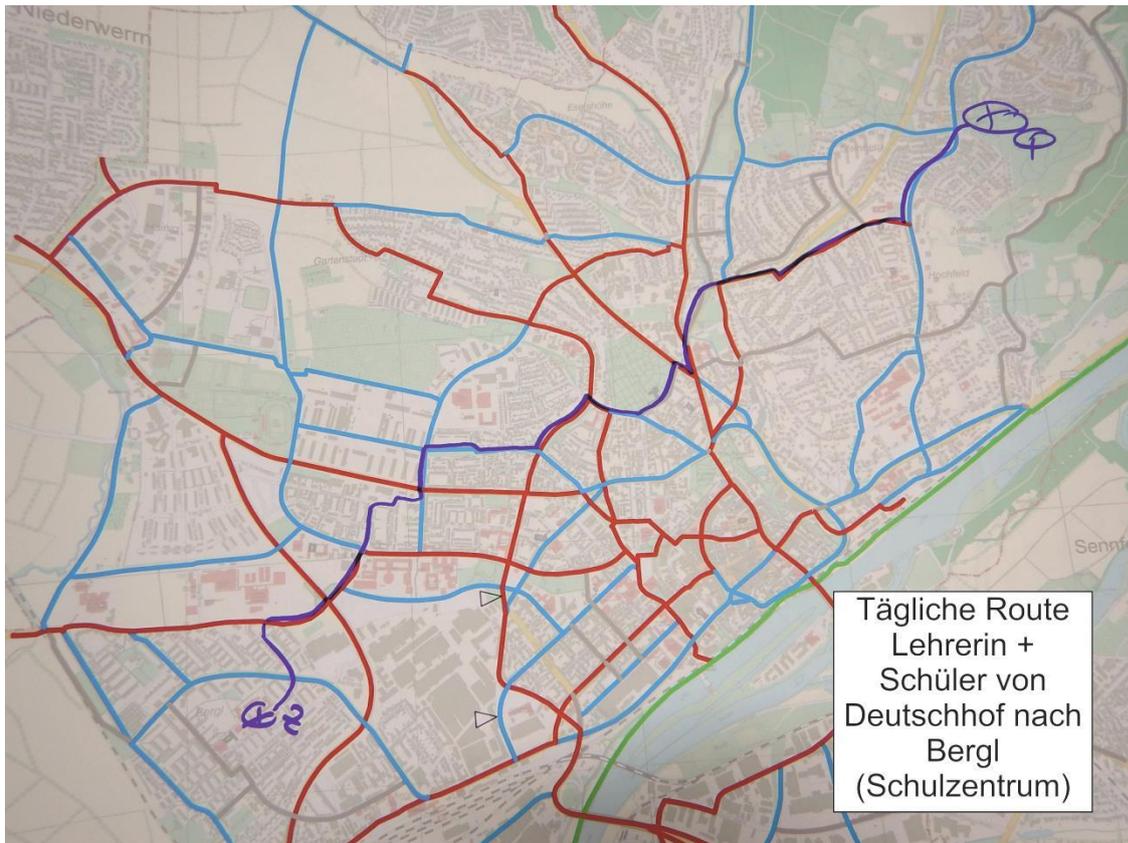
Textliche Ergänzungen durch die Moderatorin am Themenort 1:

- Oberstes Ziel aller Diskutierenden ist die Schaffung sicherer Routen, dabei sollen möglichst alle Zielgruppen und Stadteile berücksichtigt werden („Radfahren für alle“)
- Der Radverkehr bei Schüler*innen solle besonders mit schnellen und sicheren Achsen gefördert werden, um eine echte Alternativen, z.B. zum Bus, bieten zu können.
- Auch die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel sollte unterstützt werden, z.B. durch die Einrichtung einer Radstation am Hauptbahnhof.









Gezeigte Maßnahmenblätter Themenort 2:

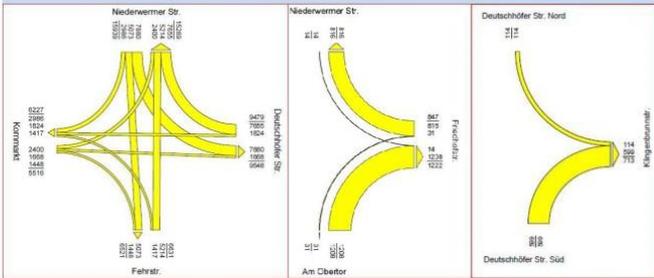
Radverkehrskonzept Stadt Schweinfurt



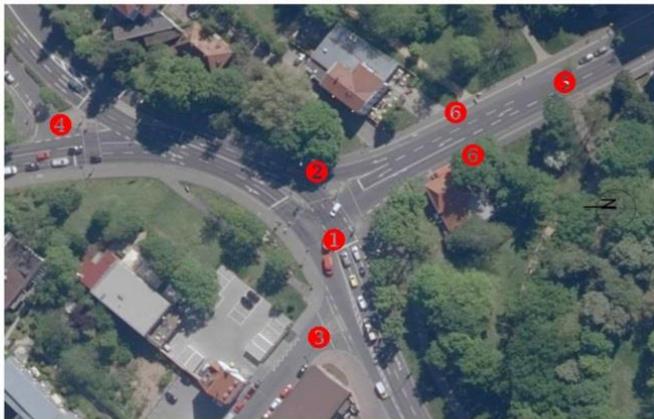
Niederwerrner Str. (B 26/286) / Kornmarkt / Fehrstr. (B 26/286) / Deutschhöfer Str.

Bestand / Probleme

- Straßenfunktion:
 - Innerörtliche Hauptverkehrs- und Anliegerstraßen
- Art der RVA:
 - Fehrstr./Deutschhöfer Str. (Nord): gem. 2-Richtg.-Geh-/Radweg, Fehrstr./Deutschhöfer Str. (Süd): Gehweg/Radf. frei; Kornmarkt beids. getr. Geh-/Radwege
- Verkehrsbelastung (DTV Kfz/24h):
 - Niederwerrner Straße 31.000, Fehrstraße ostl. Deutschhöfer Str. 13.100, Kornmarkt 11.700, Deutschhöfer Straße 19.000
 - Knotenströme siehe Knotenstromdiagramme unten
- Hauptmängel:
 - Fahrtunterbrechung/„Gedränge“ auf Dreiecksinsel im Knotenpunkt, Gefährdung durch Kfz im freien Rechtsabbieger
 - Verpflichtende Führung in Seitenräumen des Kornmarktes
- Radverkehrsbelastung/Tag: siehe Belastungsgrafik rechts



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Empfehlung:** Im Zuge des Radverkehrskonzeptes sollen **Barrierewirkung u. Undurchlässigkeit des Knotenpunktes „Am Obertor“ abgebaut** werden. Die Friedhofstr. stellt eine bedeutende Querverbindung zu nordwestlichen Stadtteilen dar. Diese Einzelmaßnahmen sind zu untersuchen:
1. **Einrichten einer zweiten Fuß- u. Radverkehrsfurt** über die Niederwerrner Str.
 2. **Wegfall oder Signalisation** des freien Rechtsabbiegers aus dem Kornmarkt
 3. **Anbindung Friedhofstr.** über vorhandene Mittelinsel an der Einmündung Niederwerrner Str.
 4. **Anbindung Klingenbrunnstr.** (Einbahnstr.!) mit Fahrradschleuse an Furt Deutschhöfer Str.
 5. **Einrichtung einer Mittelinsel** im Kornmarkt in Höhe der Überquerung Parkweg im Interesse der Fußgänger und der Verkehrsberuhigung
 6. **Kornmarkt:** Westseitig Fahrbahnführung der Radfahrer, ostseitig auf einem Radfahrstreifen.

17.10.2018



Radverkehrskonzept Stadt Schweinfurt



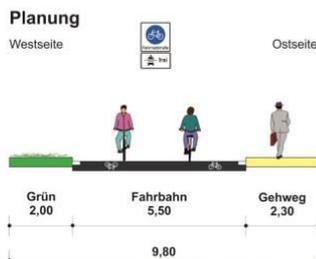
Am Gottesberg / Klingenbrunnstraße

Bestand / Probleme

- Straßenfunktion:
 - Erschließungsstraße, v.a. westl. Stadtteil Hochfeld und Grün- und Erholungsflächen entlang des Marienbaches
- Art der RVA (Verlauf der VA5)
 - Keine Radverkehrsanlage
- Verkehrsbelastung:
 - DTV: ca. 750/24h (Obertor – Schützenstraße); ;
 - DTV: ca. 8.000 Kfz/24h (Schützenstr. – Deutschhöfer Straße)
 - Radverkehr 500/24h (2017)
 - Busverkehr: Mo – Fr 2 Linien mit 8 Abfahrten /h (aktueller Fahrplan)



Konzept / Varianten



Verlauf Vorrangachse 5 und Maßnahmenpunkte der gepl. Fahrradstraße

Empfehlungen / Umsetzung

- Das Radverkehrskonzept sieht für den Straßenzug im Verlauf der Südwest-Nordost-Vorrangachse 5 eine attraktive, autoarme Radverbindung zwischen der Innenstadt/ Am Obertor und den nordöstlichen Stadtteilen Hochfeld, Steinberg, Zeilbaum und Deutschhof vor. Vorteile dieser Radachse liegen somit besonders in einer Meidung der Deutschhöfer Str. auf größerer Länge und der stärkeren Steigung bzw. Gefälle im Zuge der Verbindung über den Krankenhausstandort. Zur Ertüchtigung des überwiegend als Fahrradstraße vorzusehenden Straßenzugs werden folgende Schritte empfohlen:
- Analyse des vermuteten Durchgangsverkehres z.B. mittels Kennzeichenerfassung und Verkehrszählungen, Ableitung ggf. von verkehrslenkenden Maßnahmen des Fremdverkehrs an den Gebiets-Ein- und Ausfahrten
 - Analyse/Detailplanung an Ein-/Ausfahrt-, Abzweigungs- und evtl. Problem- punkten, um Verträglichkeit und Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten
 - Ausweisung von Am Gottesberg und Klingenbrunnstraße als Fahrrad- straßen; Kennzeichnung der Fahrradstraßenfunktion mittels Fahrbahn- randmarkierung und Fahrradstraßenpiktogrammen auf der Fahrbahn

17.10.2018



Radverkehrskonzept Stadt Schweinfurt



Knotenbereich Galgenleite / Benno-Merkle-Straße

Bestand / Probleme

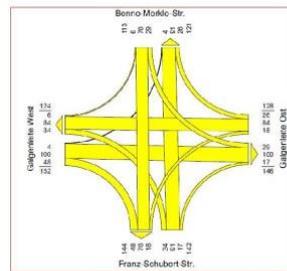
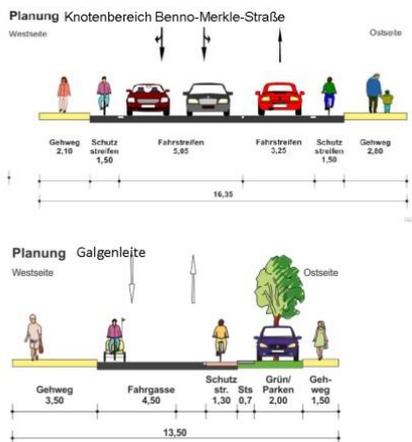
- Straßenfunktion: Innerörtliche Verkehrs- und Erschließungsstraßen
- Art der RVA / Vorrangachse
 - Galgenleite: Nicht benutzungspflichtiger Radweg/Südseite; VA2/3
 - Benno-Merkle-Str.: Radfahrstreifen Richtung Norden; VA2
 - Franz-Schubert-Str: beidseitig getrennte Radwege
- Verkehrsbelastung (Radverkehr siehe Grafik):
 - DTV KFZ Galgenleite Ost 3.600 / West 3.000, Benno-Merkle-Str. 10.800, Franz-Schubert-Straße 10.500
- Hauptmängel:
 - Einseitige Zweirichtungsführung Galgenleite (kein duales Angebot)
 - Fehlende Möglichkeit zum zügigen Linksabbiegen im gesamten Knoten



Konzept / Varianten



Empfohlen wird auf Basis der vorliegenden verkehrstechnischen und geometrischen Gegebenheiten und der bereits vorhandenen Präsenz des Radverkehrs die Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn zu stärken und das direkte Linksabbiegen – aus der F.-Schubert-Str. indirekt – mit markierten Aufstellbereichen deutlich attraktiver und sicherer zu gestalten.



17.10.2018



Radverkehrskonzept Stadt Schweinfurt



Knoten Brückenstraße / P.-Rummert-Ring / Rusterberg

Bestand / Probleme

➤ Straßenfunktionen:

- Hauptverkehrsstraßen, zentrale Umfahrung der Innenstadt sowie Mainquerung

➤ Art der RVA:

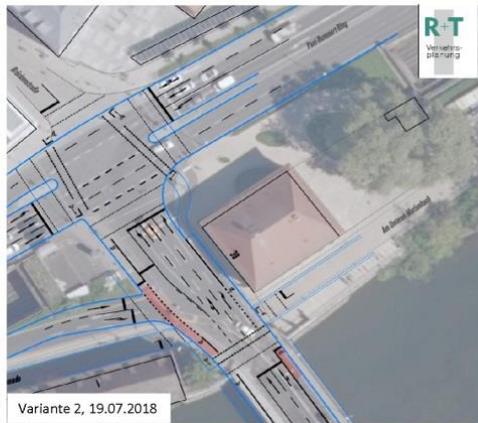
- Gemeinsamer Geh-/Radweg P.-Rummert-Ring, eins. u. Maxbrücke, beids.

➤ Verkehrsbelastung:

- DTV KFZ Paul-Rummert-Ring (St 2272): 32.600/ 24h
- DTV KFZ Rusterberg: 16.300/24h
- DTV KFZ Maxbrücke(St 2272) : 31.600/24h
- Starke Abbiegebeziehung Maxbrücke Richtung Osten (P.-Rummert-Ring)
- Radverkehr (2018)



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

Ein Konzept der Stadt Schweinfurt (Büro R+T) sieht für den nördl. Anschlussbereich der neuen Maxbrücke eine Vollsinalisation vor, das zu befürworten ist. Die favorisierte Variante 2 sieht RVA unmittelbar am Fahrhahnrand vor sowie:

- Anlage von Radfahrstreifen auf der Maxbrücke
- Angebote von Aufstellflächen zum indirekten Linksabbiegen
- Herstellung einer gesicherten Querungsanlage für den Main-Radweg; alternativ steht eine kreuzungsfreie Lösung unterhalb der Maxbrücke zur Diskussion.



17.10.2018



Radverkehrskonzept Stadt Schweinfurt



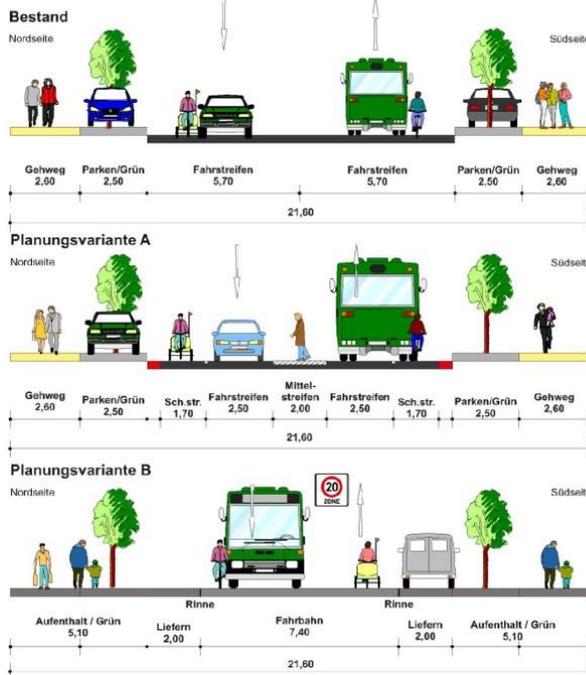
Luitpoldstraße (Landwehrstr. – Rüfferstr.)

Bestand / Probleme

- **Straßenfunktion:**
 - Quartierserschließung, Zentrum des Stadtteils Innenstadt-West
 - Zielstellung ISEK 2007: Innerstädtische belebte Geschäftsstraße
- **Art der RVA:** keine RVA
- **Verkehrsbelastung:**
 - DTV KFZ: 11.800/24h (2017), LKW und Busse 5-10%
 - Radverkehr 580/24h (2016)
 - Busverkehr Mo-Fr: 5 Linien mit 28 Abfahrten/h (aktueller Fahrplan)



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

Die Luitpoldstraße soll ihrer Funktion als Stadtteilzentrum mit Geschäfts- und Aufenthaltsfunktionen, zwischen Innenstadt und Stadtgalerie, als Radverkehrs-Vorrangachse und Linienbusachse besser gerecht werden. Es werden beispielhaft zwei fuß- u. radverkehrsfreundliche Lösungen entwickelt. Die Kfz-Zufahrtsrouten von/zur Stadtgalerie sollen nicht hier nicht verlaufen.

Planungsvariante A (Mittelstreifen, Schutzstreifen)

- Mittelstreifen mit beidseitigen Schutzstreifen im vorhandenen Querschnitt
- Zwischen den Anliegerstraßen Anordnung eines baulich abgesetzten gepflasterten Zweimeter-Mittelstreifens als Querungshilfe und Gliederungselement

Planungsvariante B (Mischflächencharakter)

- Gestaltung mit Mischflächencharakter im zentralen Abschnitt, mit bordfreiem Straßenumbau, Tempo-20-Zone, Liefer- und Aufenthaltszone außerhalb der Fahrbahn

17.10.2018



Radverkehrskonzept Stadt Schweinfurt



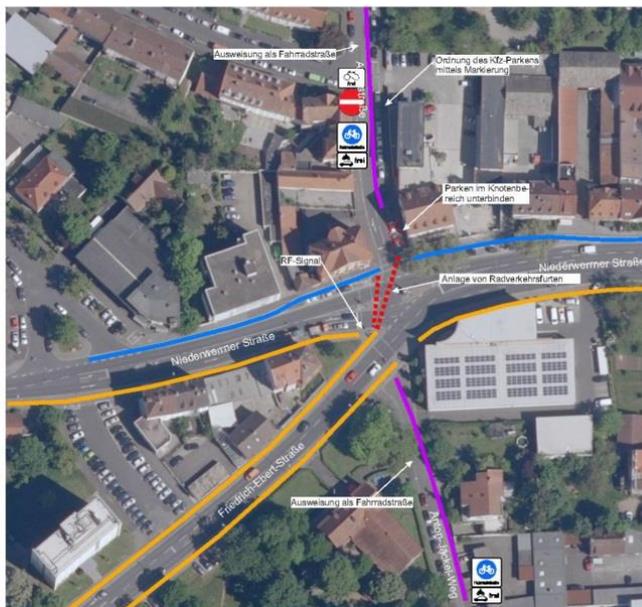
Knotenbereich Niederwerner Straße/Friedrich-Ebert-Straße

Bestand / Probleme

- Straßenfunktionen:
 - Auenstraße: Erschließungsstraße
 - Niederwerner Straße / Fr.-Ebert-Str. - Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsbelastung (2011):
 - DTV KFZ Niederwerner Straße (Osten): 27.200/24h
 - DTV KFZ Friedrich-Ebert-Straße: 14.100/24h
 - DTV KFZ Niederwerner Straße(Westen): 14.700/24h
 - DTV KFZ Auenstraße: 900/24h
 - Radverkehr: Auenstraße – 240 /24h (2015)



Konzept / Varianten



Empfehlungen / Umsetzung

- Empfehlung:** Der Knotenbereich Niederwerner Str. (B 286)/Fr.-Ebert-Str./A.-Jäckel-Weg/Auenstr. bildet einen wichtigen, gesicherten Zwangs- und Überquerungspunkt im Zuge der Vorrangachsen VA2 und VA7. In diesem Konzept verläuft die VA2 in nördlicher Richtung anschließend durch die Auen- und Friedhofstraße bis zur Galgenleite und weiter in Richtung Esels Höhe. Empfohlen wird:
- Ausweisung der Auenstraße und der Anton-Jackel-Straße als Fahrradstraßen
 - Anlage von separaten Radverkehrsfurten von / in Richtung Auenstraße mit eigenem Radfahrersignal und Integration in das bestehende Signalprogramm
 - Unterbinden der Ausfahrt aus der Auenstraße (unechte Einbahnstraße)
 - Ordnung des Kfz-Parkens in der Auenstraße, sodass eine klar erkennbare Fahrgasse für den Radverkehr ermöglicht wird, die eine Breite von mind. 3,5m besitzt

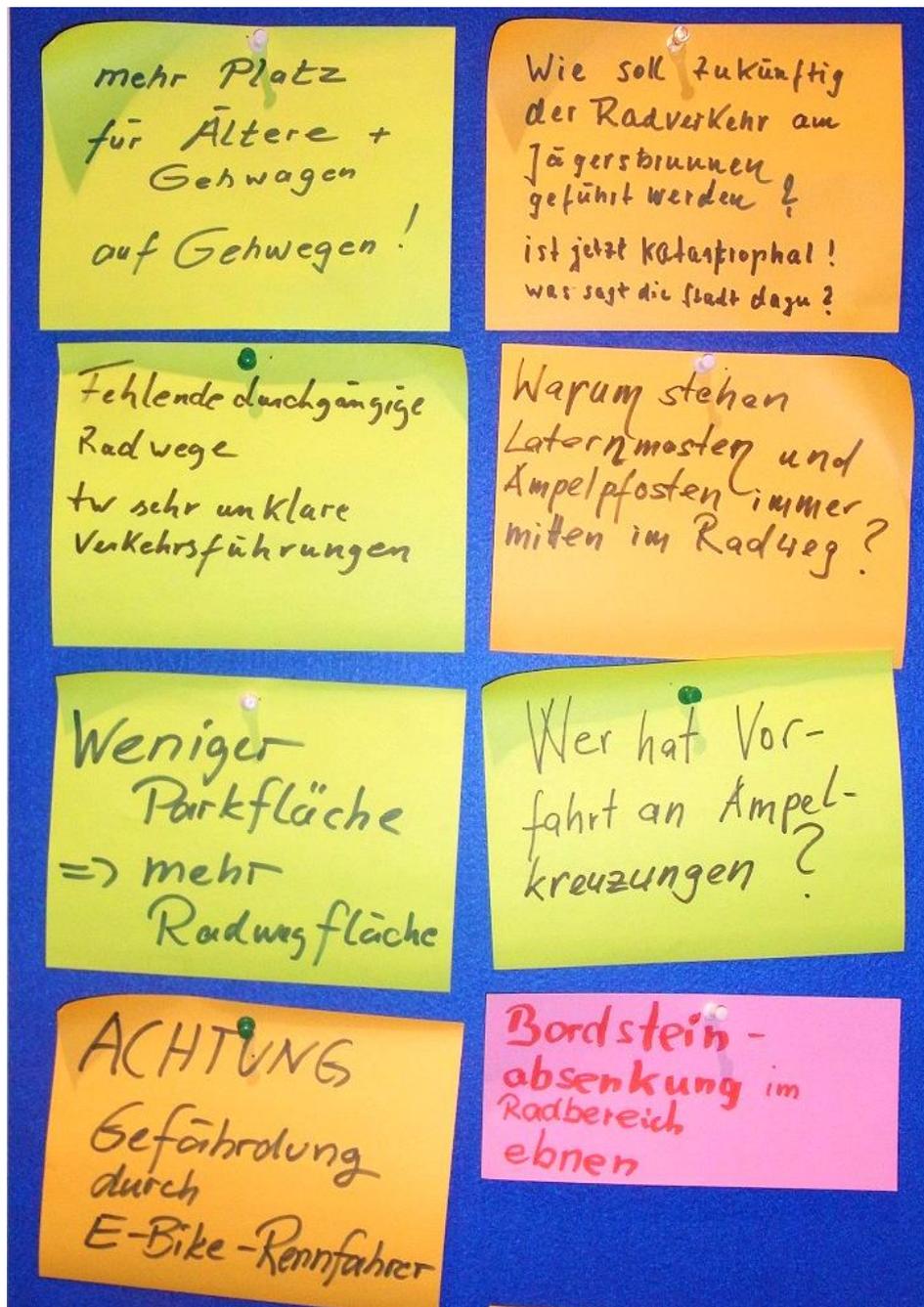


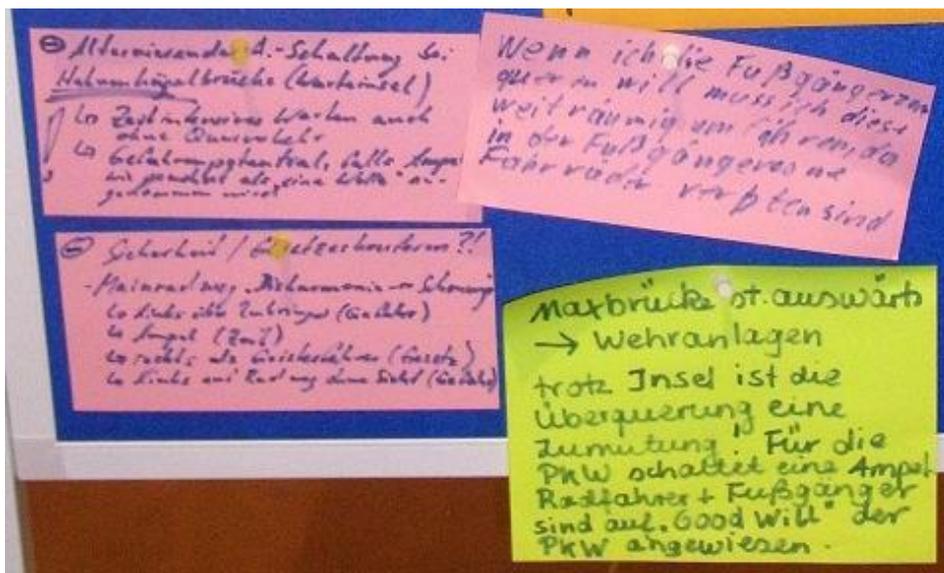
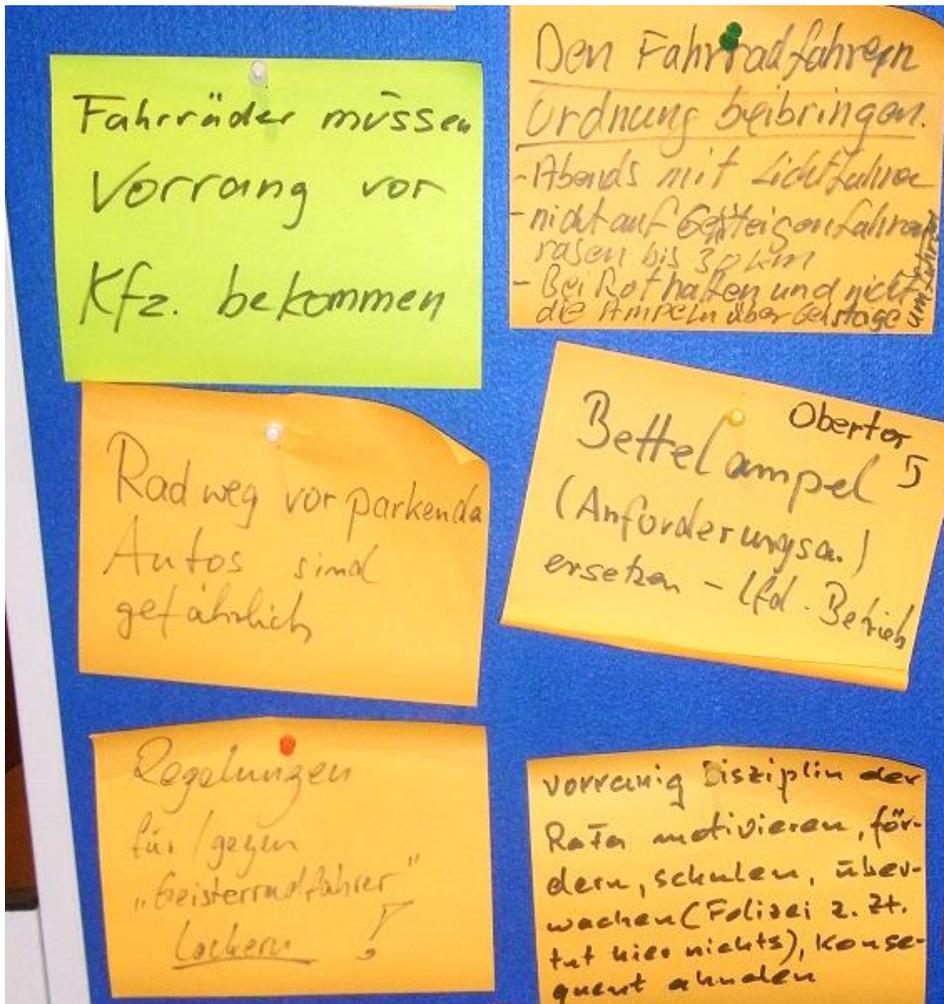
17.10.2018

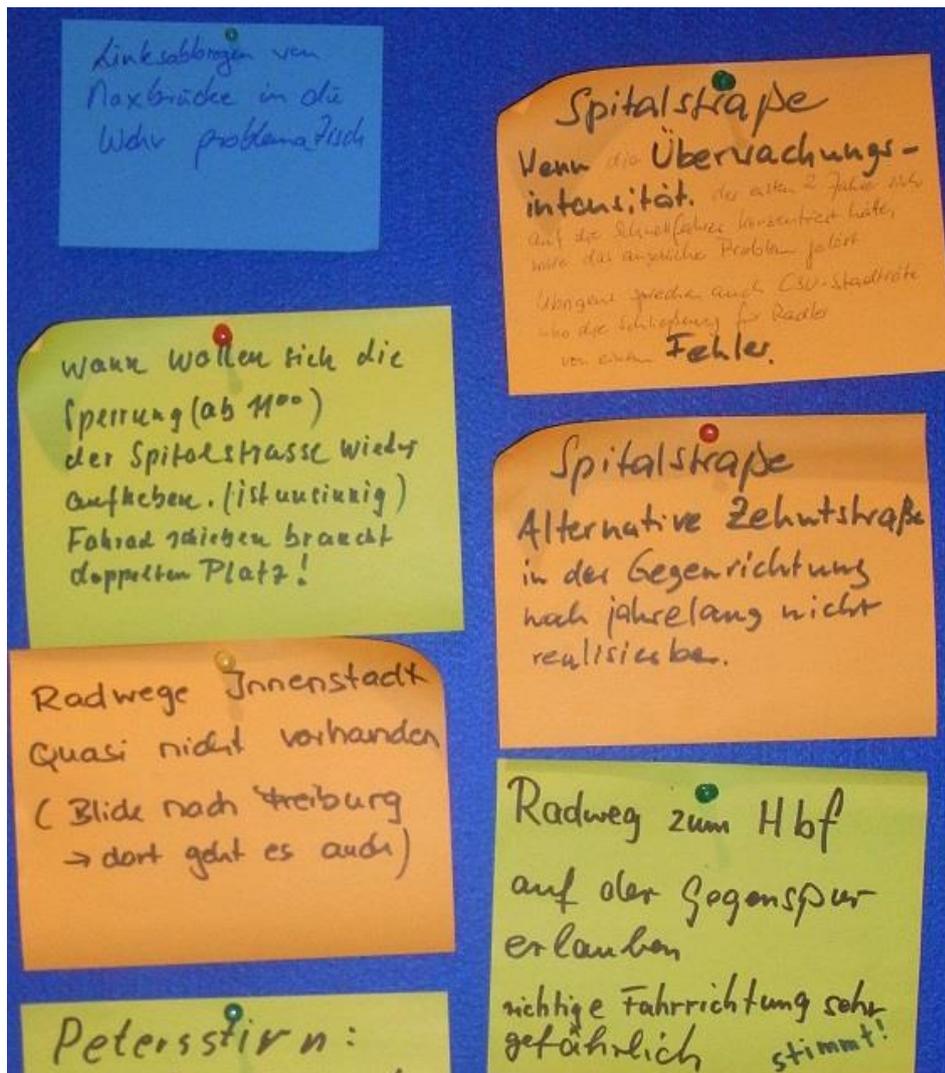


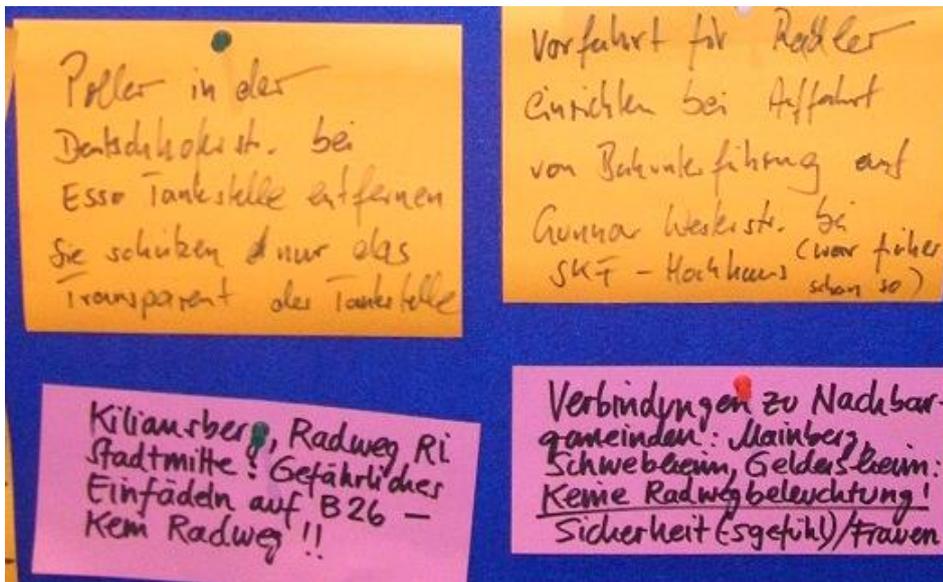
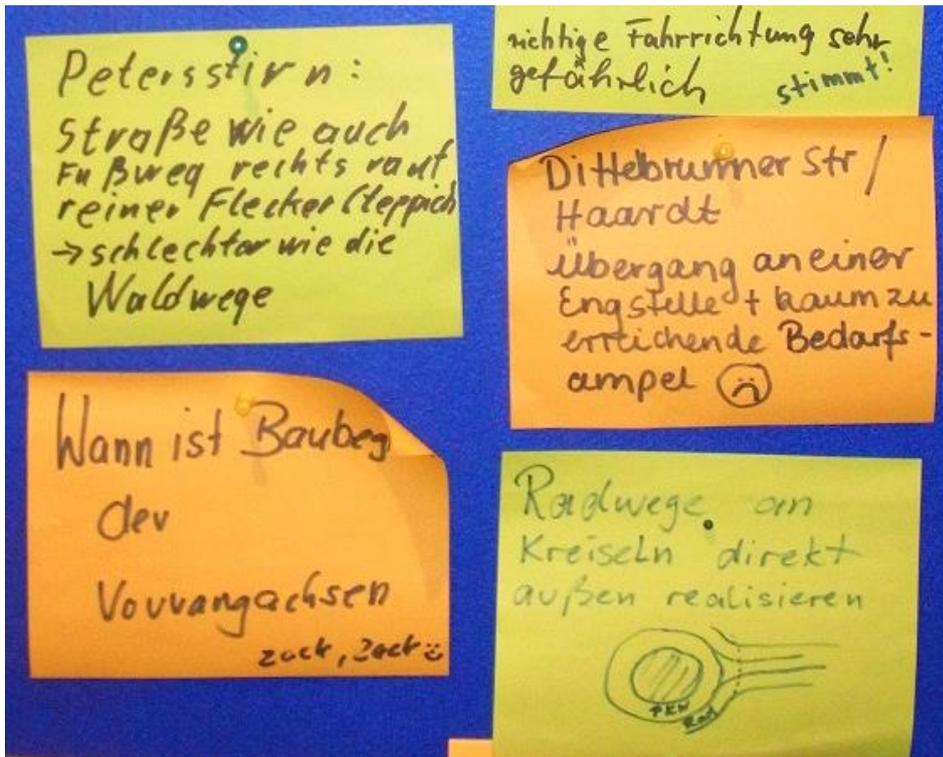
„Blaue Wand“: gesammelte Themen und Anmerkungen











Verkehrstüchtige
Fahrräder benutzen
Vielleicht viele in die
Verkehrsschule in der
Friedrich-Heim-Str. schicken

Klare Kennzeichnung
von Radwegen -
Trennung von Fußgängern
und Radfahren

Spitalstraße für Radler
gesperrt
Werden Autobahnen künftig
auch gesperrt f. alle Autofahrer
wegen ein paar Rausen, anstatt
diese zu bestrafen?

Unterführung Maxbrücke
für Mainradweg in
beide Richtungen

Welches Budget
welcher Zeitraum
sieht der Stadtrat
vor?

Obertor
Querung Stadt-
einwärts / ausw.
schwierig!

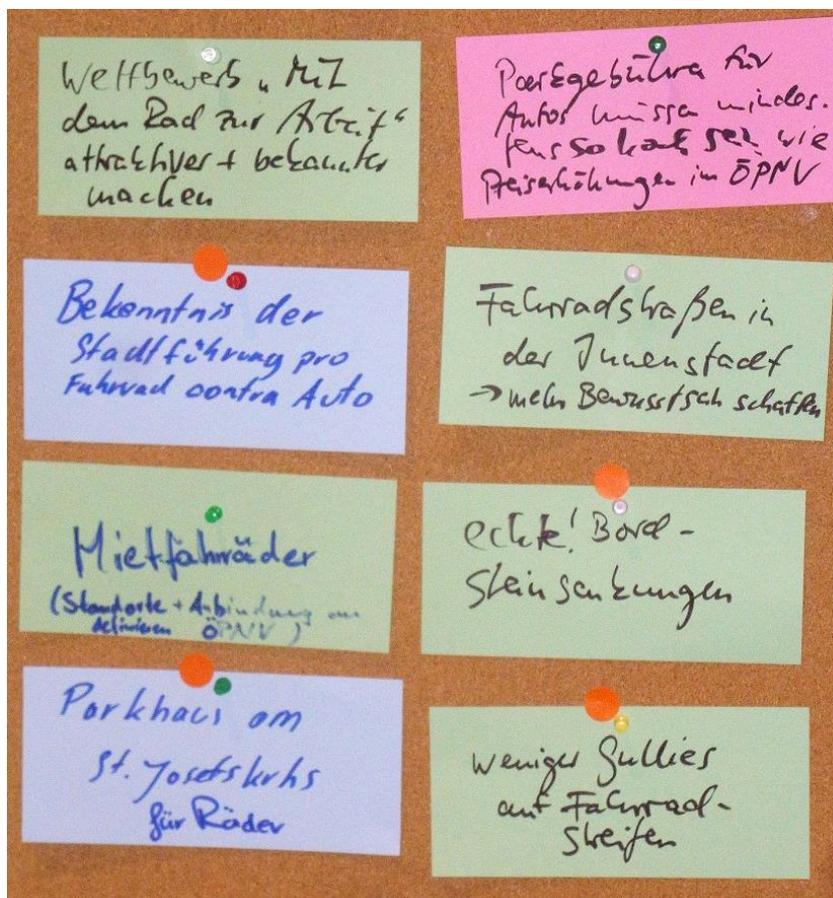
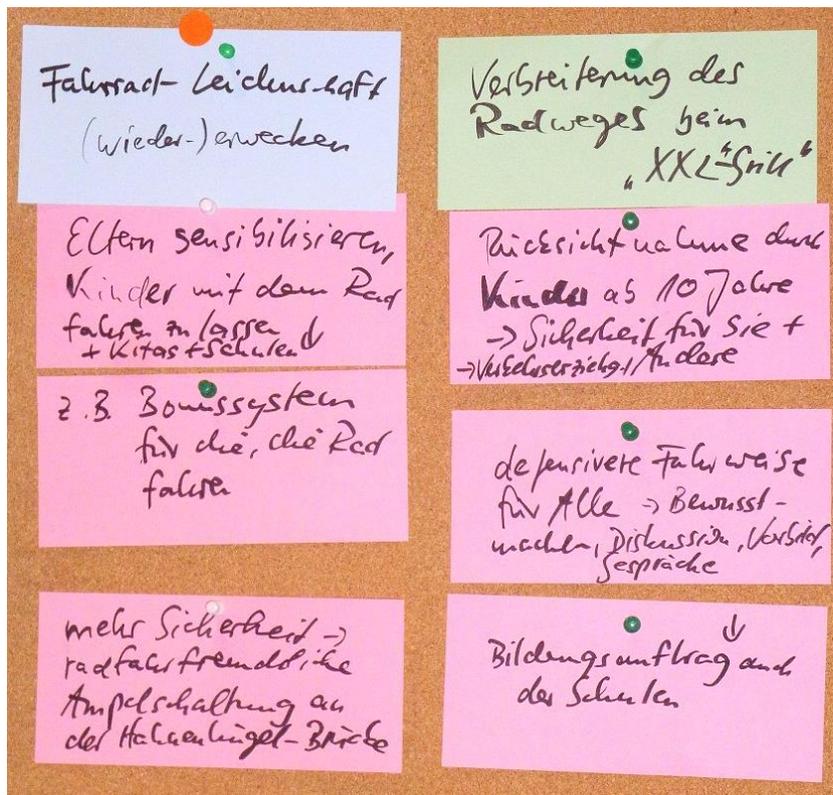
Schilder an Baustellen
"Radfahrer absteigen"
ist ein NOGO!
Ersatzwege bereitstellen!
... das wäre was...

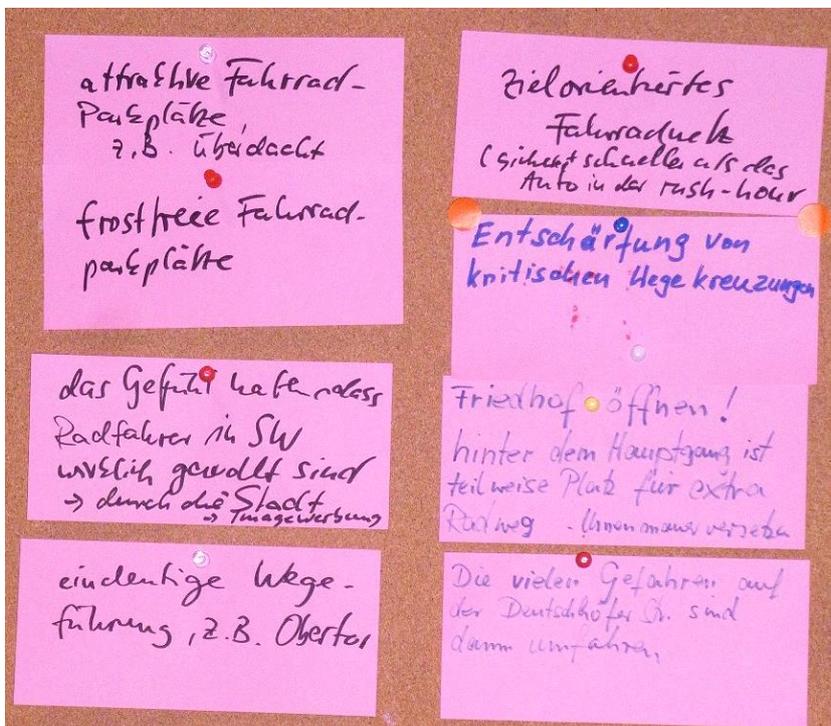
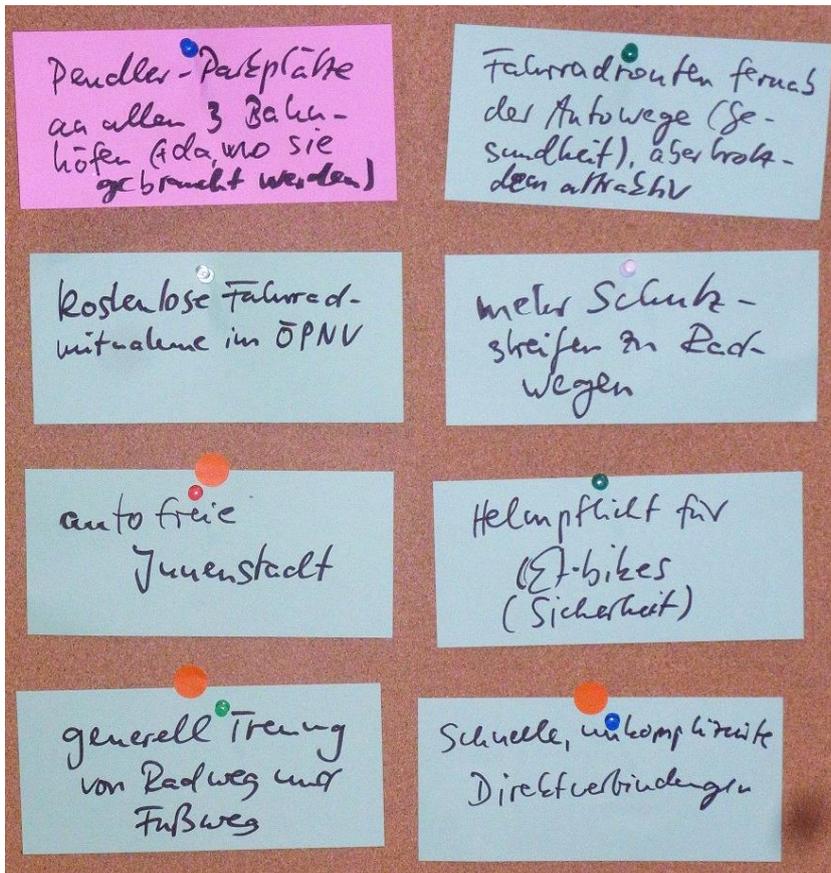
Ein brauchbares Rad-
verkehrskonzept kostet
(viel) Geld und geht zu
Lasten der Autofahrer.
Gibt es dafür eine
Bereitschaft im Stadtrat?

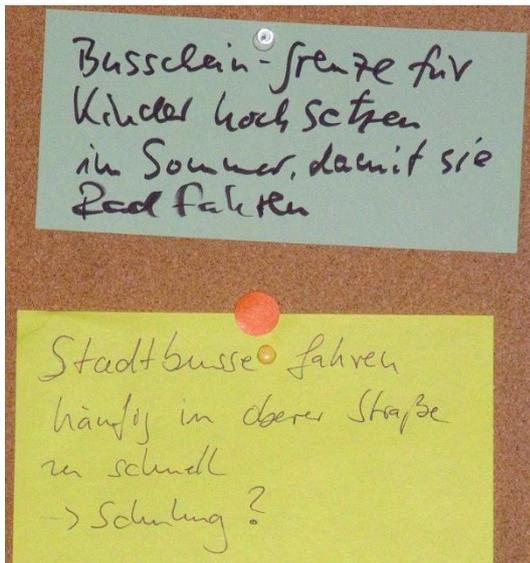
Radfahrer möchten nicht den
Weg mit Fußgängern teilen!
(falls denn: Raum auf den Straßen
Autos wegnehmen und dort
Radwege anlegen.

Entschärfung
Nebenspur
Kaufhofkreisel

Sensoren (für
Ampeln) 100m⁵⁰
früher







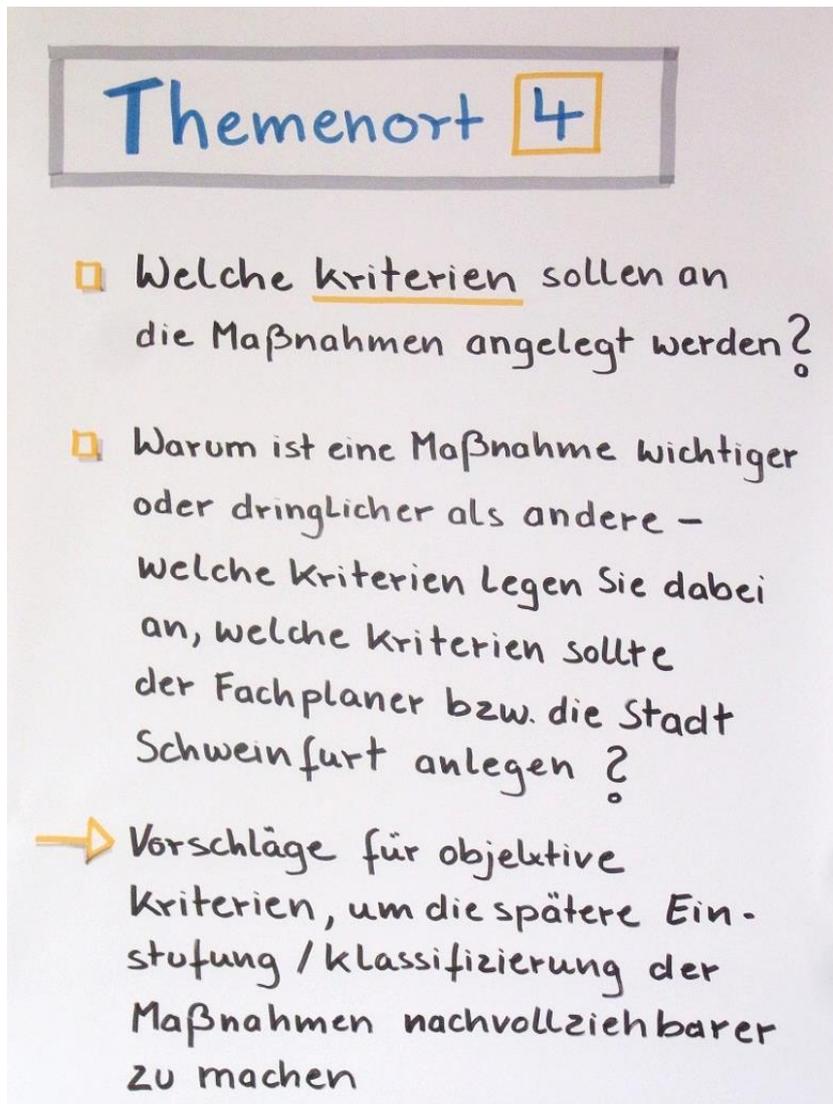
Textliche Ergänzungen durch die Moderatorin am Themenort 3:

- teilweise kontroverse Diskussionen (verschiedene Sichtweisen, verschiedene Bedürfnisse) am Beispiel des Fahrradweges über den Friedhof
- Teilnehmer*innen waren in verschiedenen Rollen vor Ort: Eltern, Arbeit, Freizeit, ältere Menschen usw.
- Gesundheit steht für viele nicht im Vordergrund, eher schnell, sicher und unkompliziert an sein Ziel zu gelangen, bzw. die Radwege sogar schneller und sicherer als das Auto in der rush hour zu machen
- Anmahnen, sich auf die Traditionen als Rad-Stadt zu erinnern und danach zu handeln (Fahrrad-Leidenschaft wiedererwecken)
- genereller Wunsch nach mehr gegenseitiger Rücksicht aller Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr
- Infrastruktur der Straßen: weniger Gullies, niedrigere Bordsteine oder andere Hindernisse, da sonst der Fahrfluss unterbrochen wird

Themenort 4

Thema: Kriterien für die Priorisierung von Maßnahmen

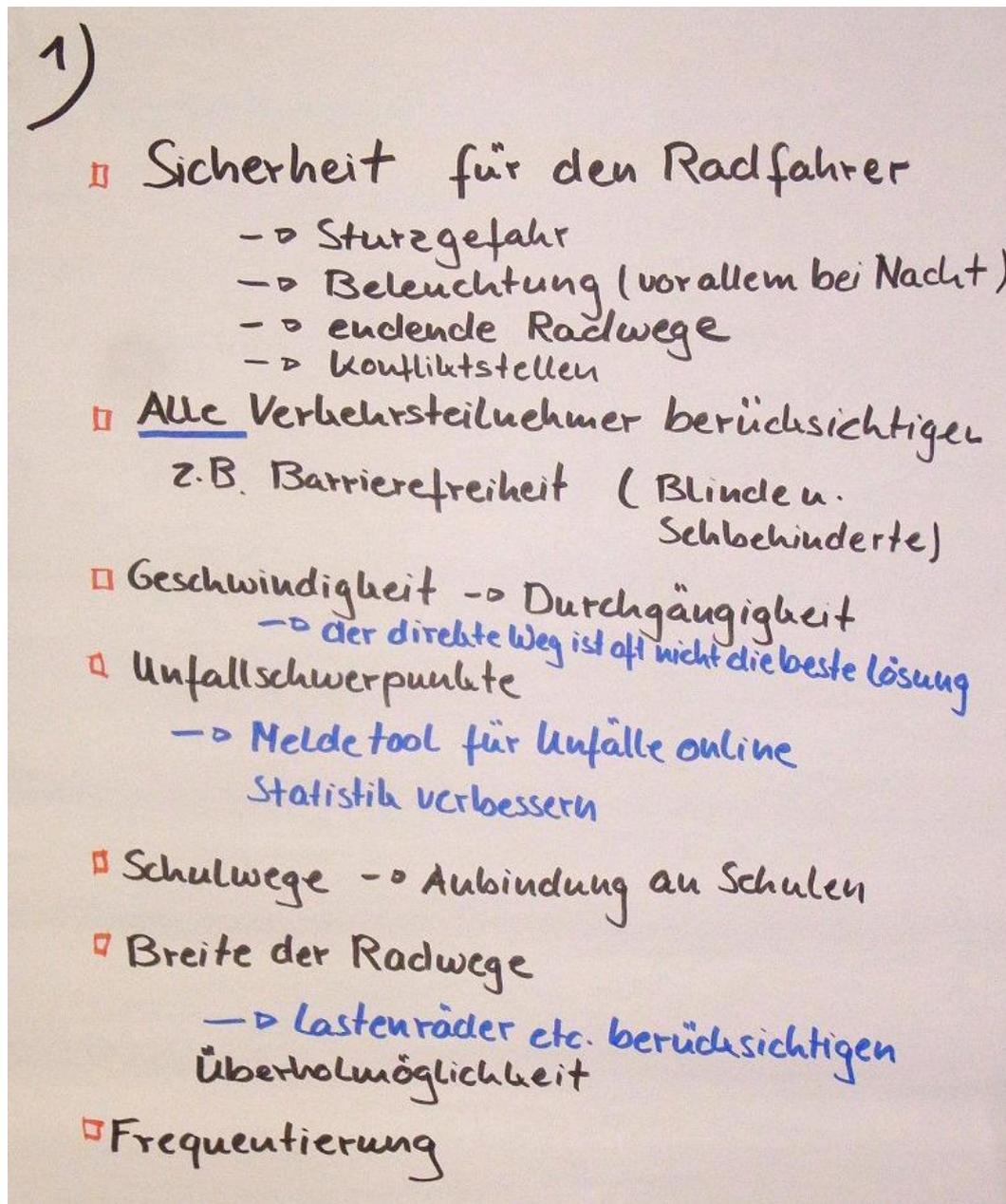
Moderation: Claudia Schelp



Themenort 4

- Welche kriterien sollen an die Maßnahmen angelegt werden?
- Warum ist eine Maßnahme wichtiger oder dringlicher als andere – welche Kriterien legen Sie dabei an, welche Kriterien sollte der Fachplaner bzw. die Stadt Schweinfurt anlegen?
- Vorschläge für objektive Kriterien, um die spätere Einstufung / klassifizierung der Maßnahmen nachvollziehbarer zu machen

Ergebnisse:



2)

□ Sicherheit

-▷ Sichtbarkeit Kfz Verkehr

□ Schnell umsetzbar

-▷ weil die Maßnahme günstig ist

-▷ weil nicht so viele Genehmigungs-
schleifen notwendig sind

-▷ geringe Widerstände

□ Umsetzbarkeit / machbar

→ [Umgang miteinander aller Verkehrsteil-
nehmenden] ^{Kriterien} damit Verkehr funktioniert

-▷ Öffentlichkeitsarbeit

zur gegenseitigen Rücksichtnahme
Klima verändern

□ Wie lange die Bürger schon darauf warten

□ Durchgängigkeit

-▷ intelligente Technik für alle

Infrarot u.a. bei Ampelschaltungen

→ Kriterium für das Gelingen eines Miteinanders

Als Grundvoraussetzung wurde eine veränderte Haltung im Verkehr genannt. Rücksichtnahme und Verständnis für die anderen Verkehrsteilnehmenden „von allen für alle“, wurde intensiv thematisiert.

3)

- ▣ kleine Maßnahmen sofort an-
gehen
 - ▸ Ansprechpartner von der Stadt
+ Ortstermin
 - ▸ z. B. während der Baumaßnahme
- ▣ komfortable Radwege
 - ▸ Verkehr weitweg
Luftqualität
 - ▸ Spaß am Fahren
- ▣ sinnvolle Durchgängigkeit
- ▣ eigene Führung des Radverkehrs

Woher kommen die Besucher*innen?



...und wie sind sie angereist?

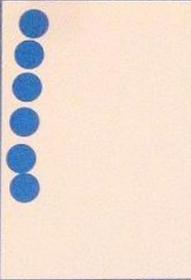
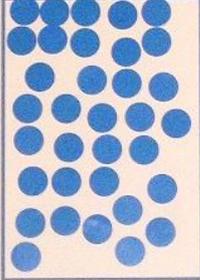
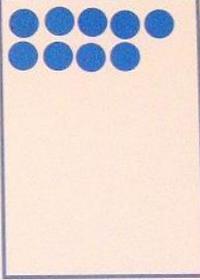


SCHWEINFURT
Zukunft findet Stadt

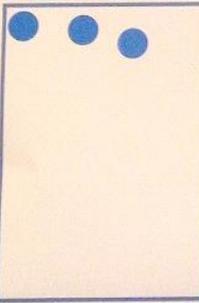
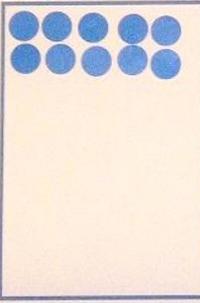
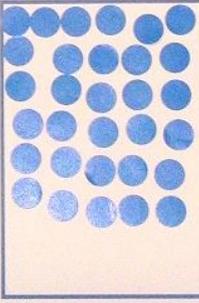
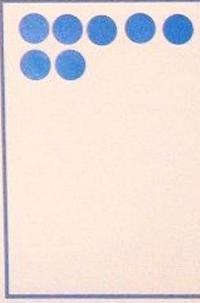
Herzlich Willkommen beim Bürgerforum Radverkehr Schweinfurt

Wer ist heute Abend hier ?

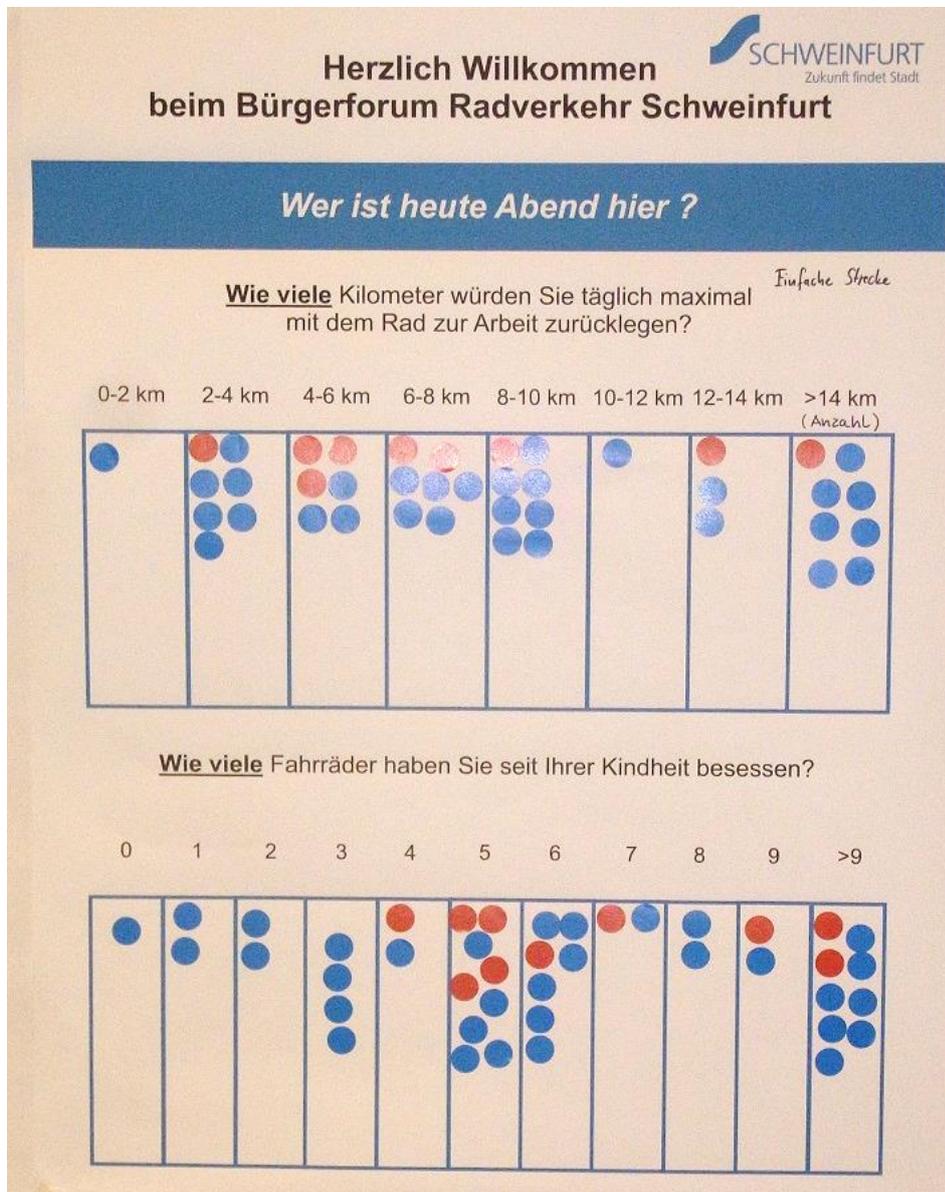
Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute Abend gekommen?
Bitte setzen Sie **einen Punkt** in das entsprechende Feld.

Welcher Altersgruppe gehören Sie an?
Bitte setzen Sie **einen Punkt** in das entsprechende Feld.

unter 25 Jahre	25 bis 45 Jahre	45 bis unter 65 Jahre	65 Jahre und älter
			

... und ein paar interessante Details zum Radfahren.



Kontaktdaten:

PGV Dargel-Hildebrandt GbR

Edzard Hildebrandt
Annika Wittkowski

Adelheidstraße 9 b

30171 Hannover

Telefon 0511/220 601-87

Telefax 0511/220 601-990

info@pgv-dargel-hildebrandt.de

www.pgv-dargel-hildebrandt.de

SCHELP MEDIATION

Claudia Schelp

Bertha-von-Suttner-Platz 15

30173 Hannover

Telefon: 0177 2989770

cs@schelp-mediation.de

www.schelp-mediation.de