

„Mobilität neu denken – Sichere Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr“



Bild: © peter-juelich.com unter <https://www.fr.de/frankfurt/>, Zugriff 19.06.2019

Klimaschutz und Umweltschutz – Gesellschaft fordert Veränderung

Quelle: Frankfurter Rundschau 19.06.2019



Die Straße am Hauptbahnhof, Frankfurts fahrradunfreundlichstem Ort, wird umgebaut.

Zeitenwende beim Radfahren

Die Koalition im Römer einigt sich auf die Förderung des Radverkehrs.

WANDEL IN HESSEN

Wiesbaden und Rüsselsheim rufen „Klimanotstand“ aus

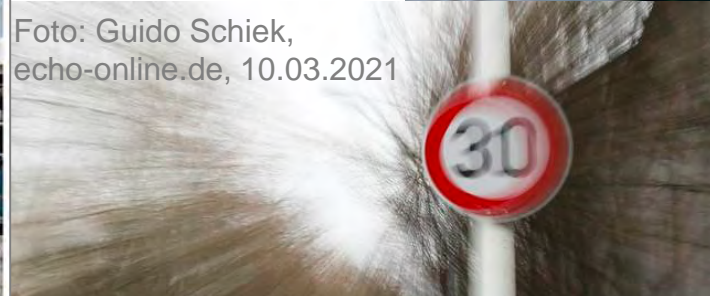
AKTUALISIERT AM 28.06.2019 - 12:35



Quelle: www.faz.net, Zugriff: 30.11.20

Quelle: echo-online.de, 27.01.2020

Foto: Guido Schiek, echo-online.de, 10.03.2021



Zehntausende für Verkehrswende

70 000 Unterschriften für Volksbegehren gesammelt / Autobahnen für Fahrraddemo gesperrt

VON TORSTEN WEIGELT



Quelle: Frankfurter Rundschau vom 29.08.2022



Initiative „Darmstadt fährt Rad“

STARTSEITE 7 GOLDENE REGELN BLOG PLANUNGSGRUNDLAGEN LINKS IMPRESSUM Suche

QUALITÄTSCHECK RADVERKEHRSNETZ DARMSTADT - Teil 3 2016 - 2020

Bewertung Netzdiagramm

Allgemeine Qualität für den Radverkehr

Kategorie	1_Pallaswiesenstr./Im Tiefen See	2_Kasinostr./Bismarckstr.	3_Heinheimer/Kranichsteiner	4_Rheinstr./Berliner Allee	5_Rheinstr./Neckarstr.	6_Dieburger/Heinheimer Str.	7_Kasinostr./Pallaswiesenstr.
Allgemeine Qualität	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Subjektive Qualität	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Unfallsicherheit	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5

Quelle: <https://www.darmstadtfaehrtrrad.org/>, Stand: 26.07.2022

2022 - © Darmstadt fährt Rad

ANALYSE DES BESTANDSRADVERKEHRSNETZES DARMSTADTS – KNOTENPUNKTE

Analyse signalisierter Kreuzungen an Straßen ≥ 40 km/h

- Teil 3.1 – Ergebnisse, Analyse der Ergebnisse
- Teil 1 – Analyse aller Strecken an Straßen ≥ 40 km/h
- Teil 2 – Stress, subjektive Sicherheit an den Strecken an Straßen ≥ 40 km/h

Gesamtbewertung der Knotenpunkte

In der Gesamtbewertung wurden Noten von 1-4 für die Qualitätskriterien für den Radverkehr vergeben. Unterteilt wurde in die Kategorien Allgemeine Qualität, Subjektive Qualität und Unfallsicherheit. Im folgenden Diagramm sind die 7 Kreuzungen über die drei Kategorien verglichen. Im Durchschnitt liegen alle drei Kategorien bei der Note 3. Jedoch insbesondere bei der subjektiven Sicherheit haben die 7 Kreuzungen noch schlechter abgeschnitten. Aber auch bei der Unfallsicherheit bewegen sich vier der 7 Knoten zwischen 3 und 4. Mehr dazu in der Tabelle der Anlage 2 **Vergleich und Bewertung der Kreuzungen**.

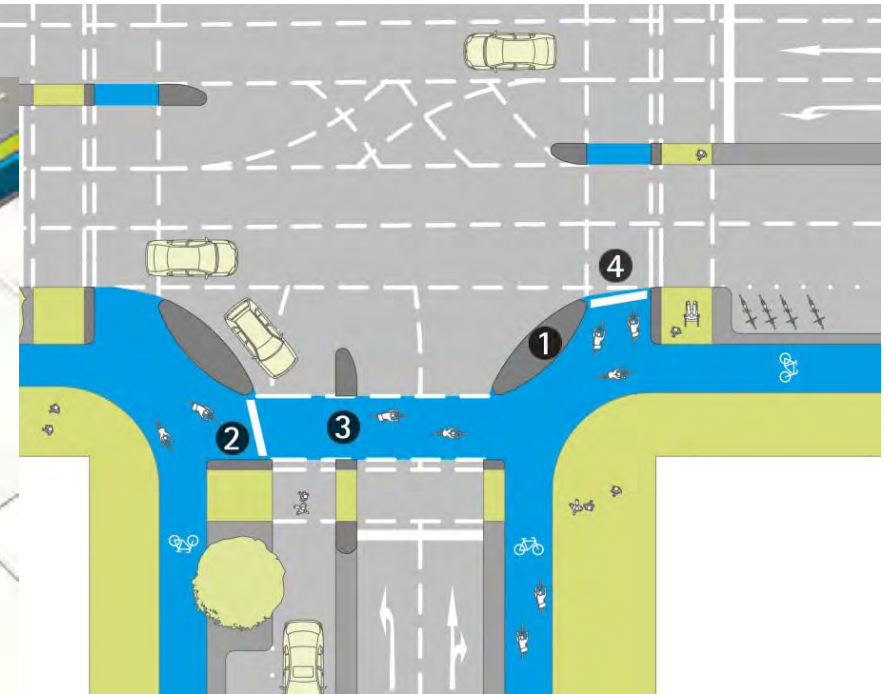
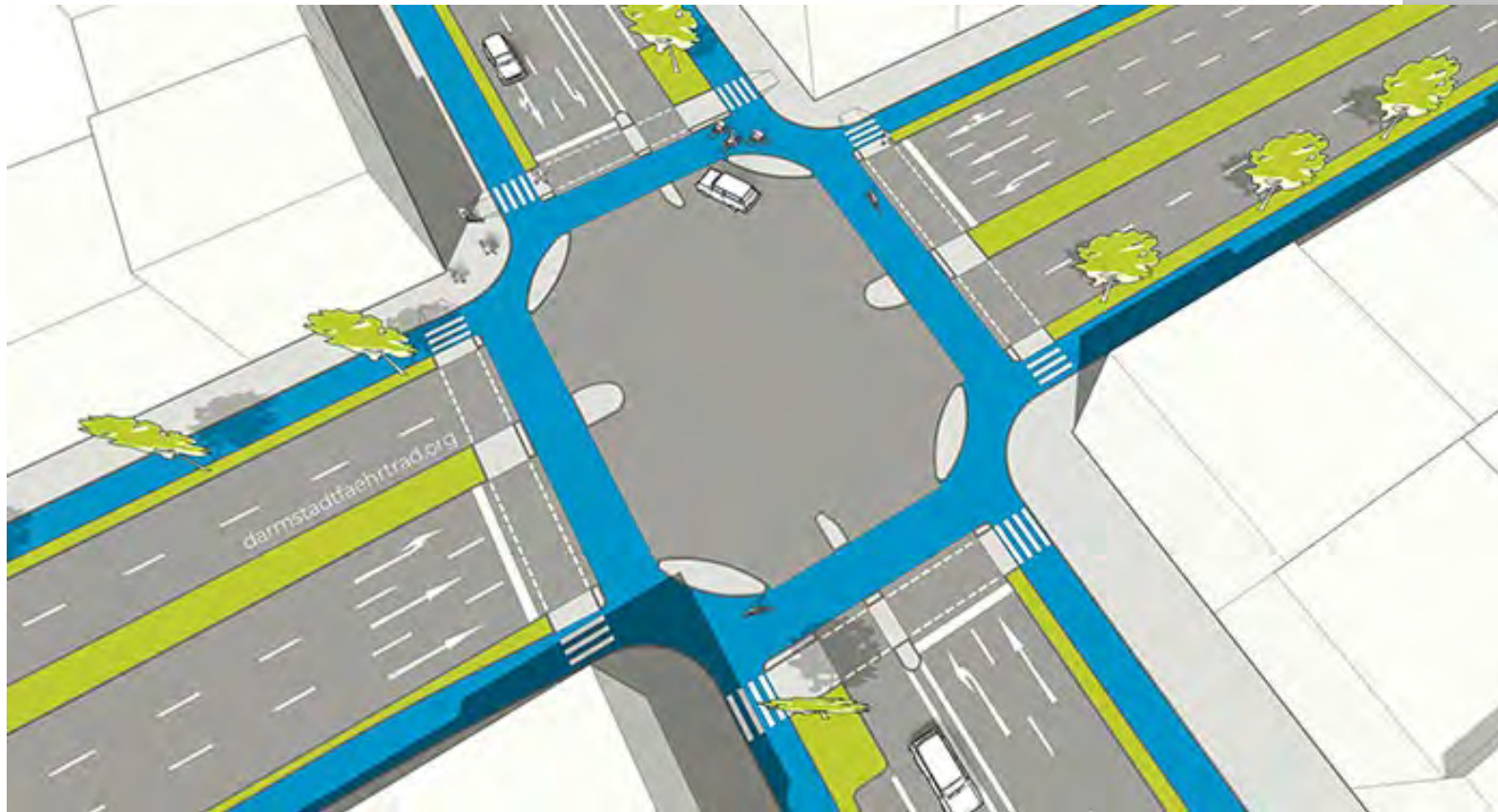
QUALITÄTSCHECK RADVERKEHRSNETZ DARMSTADT - Teil 3 2016 - 2020

Bewertung Netzdiagramm

Allgemeine Qualität für den Radverkehr

Kategorie	1_Pallaswiesenstr./Im Tiefen See	2_Kasinostr./Bismarckstr.	3_Heinheimer/Kranichsteiner	4_Rheinstr./Berliner Allee	5_Rheinstr./Neckarstr.	6_Dieburger/Heinheimer Str.	7_Kasinostr./Pallaswiesenstr.
Allgemeine Qualität	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Subjektive Qualität	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5
Unfallsicherheit	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5

Rad-/Fußverkehr an großen Knotenpunkten – Niederländischer Ansatz



Kreuzungslösung Niederlande

1. Schutzinsel
2. Wartenische
3. Trennung Gehweg
4. Vorgezogene Haltelinie

Quelle: <http://www.darmstadtfaehrtrrad.org/>, Zugriff 27.07.2022

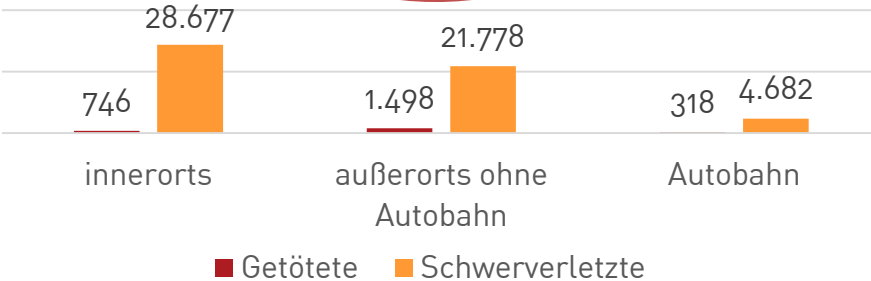
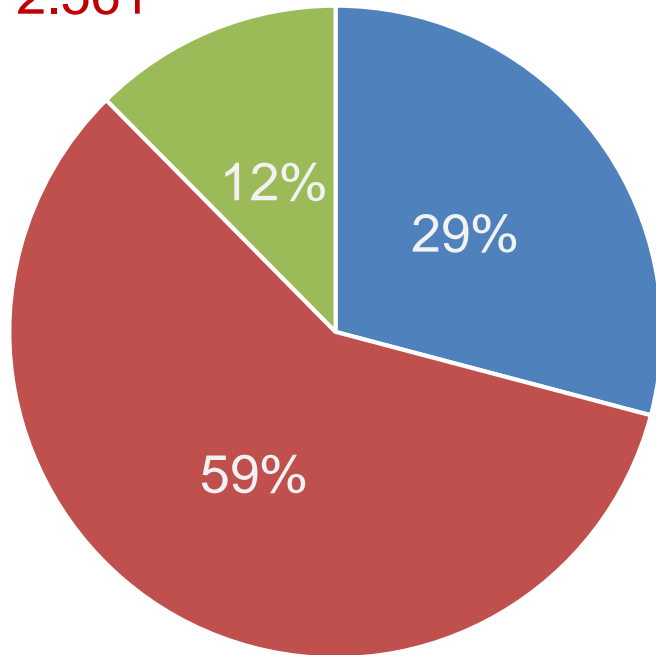


Entwicklung Verkehrssicherheitsprogramme und Regelwerke

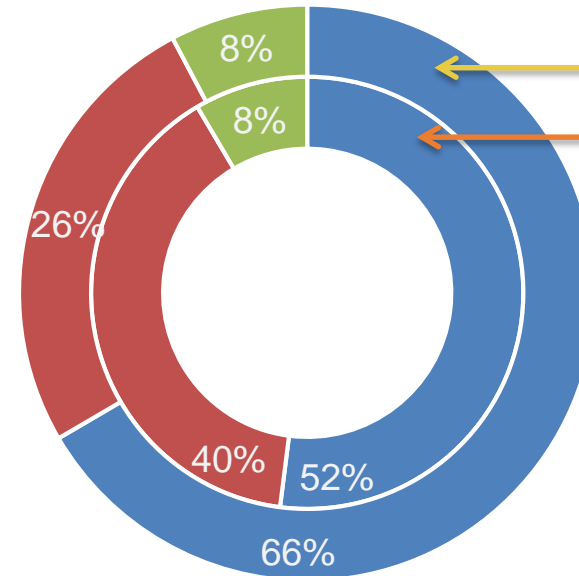
Verletzungsschwere nach Ortschaft

Getötete nach Ortschaft 2021

von 2.561



Verletzte nach Ortschaft 2021



Leichtverletzte
Schwerverletzte
von 55.137

Fuß- und Radverkehr innerorts:
– rund 30% aller SV
– rund 20% aller GT

- Innerhalb von Ortschaften
- Außerhalb von Ortschaften, ohne Autobahn
- auf Autobahnen

Verkehrssicherheitsprogramme 2030



Langfristiges Ziel
Null Straßenverkehrstote und schwere Verletzungen bis 2050



Zwischenziele
50% weniger Todesfälle und schwere Verletzungen zwischen 2020 und 2030



Ergebnisbezogene Zwischenziele
auf der Grundlage von wesentlichen Leistungsindikatoren im direkten Zusammenhang mit der Verringerung von Todesfällen und schweren Verletzungen

Safe-System-Ansatz

Ziele und Leistungskontrolle

Gemeinsame Verantwortung

Schwerpunkte:

- Infrastruktur: sichere Straßen und Gehwege
- sichere Fahrzeuge
- sichere Straßennutzung
 - sichere Geschwindigkeit
 - Fahren im nüchternen Zustand
 - Vermeiden von Ablenkungen beim Fahren
- Nutzung Sicherheitsgurte, Schutzausrüstung etc.
- neue Mobilitätsformen und demografischer Wandel
- schnelle und wirksame Notfalleinsätze

Quelle: <https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2022/02/220218-HVSK-WEB-Einzelseiten.pdf>, Zugriff 06.05.2022

Straßenverkehrsordnung (StVO 2021)

Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

„Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. **Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit.** Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

zu § 1 Grundregeln (Ziffer I, Rdnr. 1)

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. **Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.** Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

zu §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (Ziffer I.2, Rdnr. 5)

Veränderungen in der StVO 2021 – Änderungsbedarf Regelwerke

Verordnung vom 06.03.2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12.07.2021 (BGBl. I S. 3091) m.W.v. 28.07.2021

§ 2 wird wie folgt geändert:

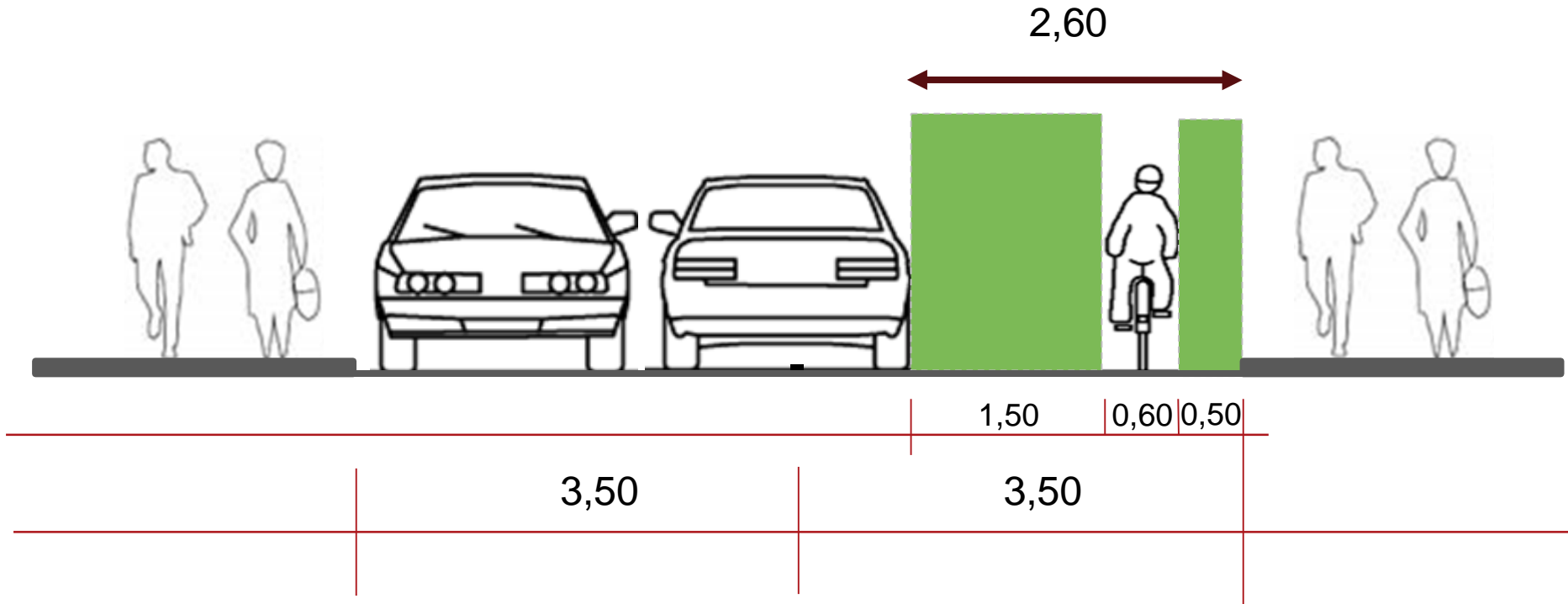
a) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„(4) **Mit Fahrrädern darf nebeneinander gefahren werden**, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird; anderenfalls muss einzeln hintereinander gefahren werden.“

§ 5 Absatz 4 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„**Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand** zu den anderen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von zu Fuß Gehenden, Rad Fahrenden und Elektrokleinstfahrzeug Führenden beträgt der ausreichende Seitenabstand **innerorts mindestens 1,5 m und außerorts mindestens 2 m**.“

So viel Platz gehört Radfahrenden !



Grafikelemente: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASSt, FGSV 2006

Quelle: Ortlepp, J.; Vision Zero – Anspruch und Wirklichkeit , zum AA39 der FGSV am 21.03.2019

StVO – weiterer erheblicher Reformbedarf

Symposium Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz Ergebnisse

Ergebnispapier ist online:
<https://www.fgsv.de/news-1/ergebnisse-des-symposiums-angemessene-geschwindigkeiten-im-strassennetz-301.html>

abrufbar unter:
www.agora-verkehrswende.de



StVO-Reform im Überblick

Zusammenfassung der Vorschläge zur Reform der Straßenverkehrsordnung für mehr Sicherheit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz sowie für bessere städtebauliche Entwicklung

POLITIKPAPIER



August 2022

01 Einleitung	5
1.1 Begründung des Reformbedarfs	7
1.2 Zusammenhang von Reformbedarfen und Zielsetzungen	9
1.3 Die Straßenverkehrsordnung im verkehrsrechtlichen Kontext	9
1.4 Aufbau der Synopse	10
02 Reformvorschläge für die StVO nach Themenbereichen	13
2.1 Allgemeine Zielsetzungen und kommunale Gestaltungsmöglichkeiten	11
2.2 Erweiterung der Erprobungsklausel	12
2.3 Regelhöchstgeschwindigkeiten	13
2.3.1 Innerorts	13
2.3.2 Außerorts	14
2.4 Regelungen für den Fußverkehr	14
2.5 Regelungen für den Radverkehr	15
2.6 Ruhender Kfz-Verkehr	16
2.6.1 Parkraummanagement erleichtern	16
2.6.2 Sicherheit und Leichtigkeit für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV gewährleisten	17
2.6.3 Digitalisierung des Parkraummanagements	18
2.6.4 Parken als Gemeingebrauch	19
2.7 Nutzung des Straßenraums	20
2.8 Weitere inhaltliche Reformvorschläge	20
2.8.1 Vorfahrtsregelungen für den ÖPNV	20
2.8.2 Ladezonen	20
2.8.3 Definition Schrittgeschwindigkeit	20
2.9 Strukturelle gesetzliche Reformen	21
2.9.1 Umstrukturierung StVO und StVG	21
2.9.2 Bundesmobilitätsgesetz	21

03 Schlussbemerkungen	23
--------------------------------	-----------

Verkehrssicherheit – Interaktiver Unfallatlas seit 2016 (Destatis)



Materialien unter <https://www.nahmobil-hessen.de/downloads/>

Qualitätsstandards und Musterlösungen

ANLAGE 10 – MUSTERZEICHNUNGEN FÜR BARRIEREFREIHEIT IM ÖFFENTLICHEN STRASSENRAUM UND DER EINSATZ VON TAKTILEN ELEMENTEN IM FUSS- UND RADVERKEHR

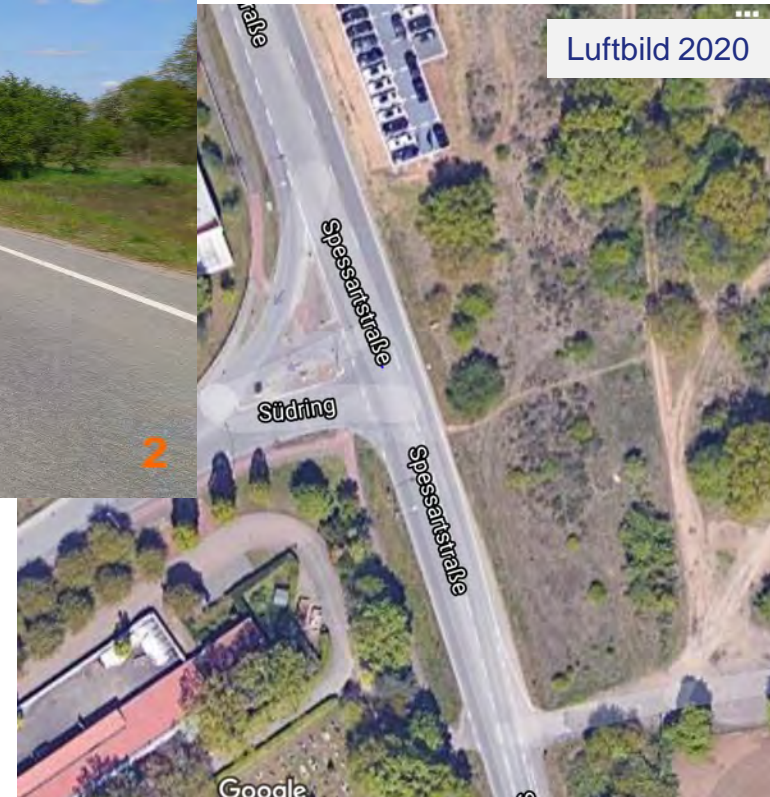
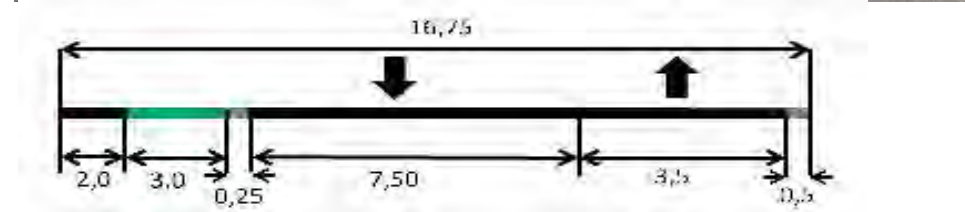
Aktuelle Ergänzungen und Hinweise werden unter: www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/ bereitgestellt.
z.B.: Anlage 10 – Musterzeichnungen für Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum und der Einsatz von taktilen Elementen im Fuß- und Radverkehr

Stand 08.09.2022

Regelwerke und Realität – Knotenpunkt falsch entworfen



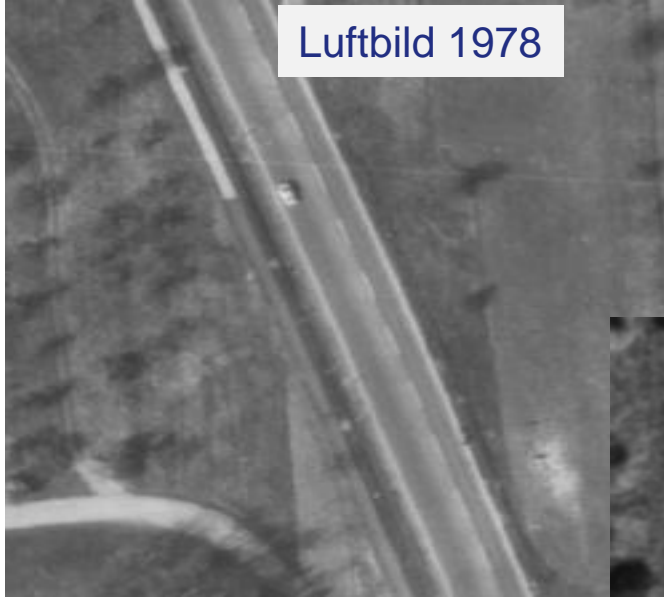
Verkehrsbelastung 2010	
DTV	4.855 [Kfz/24h]
Schwerverkehr	86 [Kfz/24h]
Radverkehr	188 [Rad/ 24h]



Quelle:
Balci, Neumann, Özcan im Rahmen der LV Auditverfahren im Verkehrswesen, SS 2016

Probleme sind bekannt – Lösungen seit Jahr(zehnt)en offen

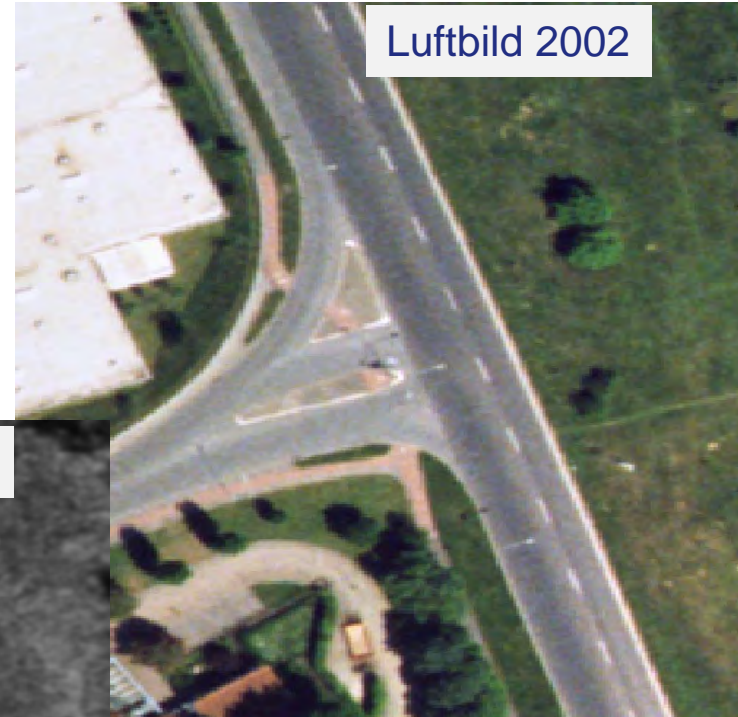
Luftbild 1978



Luftbild 1985



Luftbild 2002



Luftbild 2009



Quelle:
<https://buergergis.kreis-offenbach.de/>
Zugriff; 18.09.16



Leitgedanken und Handlungsansätze

Innovationen sind nicht aufzuhalten ...



Bild: Xoio, unter www.nationalgeographic.de/thumbnails/gallery/66/27/02/wie-wir-morgen-fahren-werden-22766.jpg

K29 zwischen Lollar und Staufenberg – erste Fahrradstraße Hessens außerhalb geschlossener Ortschaften

11.07.2022

Eine Fahrradstraße verbindet seit Mitte Mai die beiden Ortschaften Lollar und Staufenberg im Norden des Landkreises Gießen. Als Verkehrsversuch mit einer Laufzeit von sechs Monaten haben Radfahrer auf der Kreisstraße 29 zwischen den beiden Kommunen Vorrang vor motorisierten Fahrzeugen und dürfen sogar nebeneinander fahren. PKW, Motorräder und landwirtschaftliche Fahrzeuge sind dort im Prinzip nur Gäste, dürfen Radfahrer wegen des vorgeschriebenen Sicherheitsabstandes (außerorts zwei Meter) nicht überholen.

Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite (etwa 4,10 Meter), der zum Teil engen und unübersichtlichen Geschwindigkeiten kam es immer wieder zu gefährlichen Situationen oder zu vermeidbaren Verkehrsunfällen. Die Kreisstraße schon seit mehreren Jahren im Fokus der Behörden. Während der Krötenwanderungen in der Vergangenheit wurde die Straße regelmäßig längerfristig gesperrt. Aus der daraus resultierenden Beliebtheit der Strecke entstand im Jahr 2022 die Idee einer Fahrradstraße. In nur zwei Monaten und im Austausch mit den Gemeinden konnte die Fahrradstraße gegeben werden. Etwa sechs Wochen lang kontrollierten Beamte des Regionalen Ordnungspolizisten der beiden Kommunen Verkehrsteilnehmer auf der Strecke und klärten über die neuen Regeln. Den Abschluss dieser Maßnahmen endete am Freitag 01. Juli mit einem Präventionsnachmittag. Vertreter beider Kommunen und des regionalen Verkehrsdienstes führten fast 50 Gespräche mit unterschiedlich eingeladenen Medienvertretern durch und wiesen darauf hin, dass bei zukünftigen Verkehrskontrollen strengere Maßnahmen werden.

Folgende Regeln sind auf der Fahrradstraße K29 zu beachten:

- 1: Fahrradfahrer haben Vorrang und dürfen nicht überholt werden
- 2: Fahrradfahrer dürfen nebeneinander fahren
- 3: PKW's und Motorräder sind zugelassene Gäste, dürfen eine Maximalgeschwindigkeit von 30 KM/h jedoch nicht überschreiten
- 4: Landwirtschaftliche Anliegen sind ebenfalls zugelassen



Quelle: <https://www.polizei.hessen.de/>, Zugriff 17.07.2022

Baden-Württemberg – Modellprojekt „Schutzstreifen“ (2019 – 2021)

Auf rund 40 Pilotstrecken werden verschiedene Varianten von Radschutzstreifen außerorts untersucht.



Bilder: Beginn des Schutzstreifens am Ortsausgang Sandweier Richtung Baden-Oos und Ende des Schutzstreifens auf Höhe Wilhelm-Drapp-Straße in Baden-Oos
© Klaus Mutterer, unter <https://baden-baden.adfc.de/>, Zugriff 26.07.2022

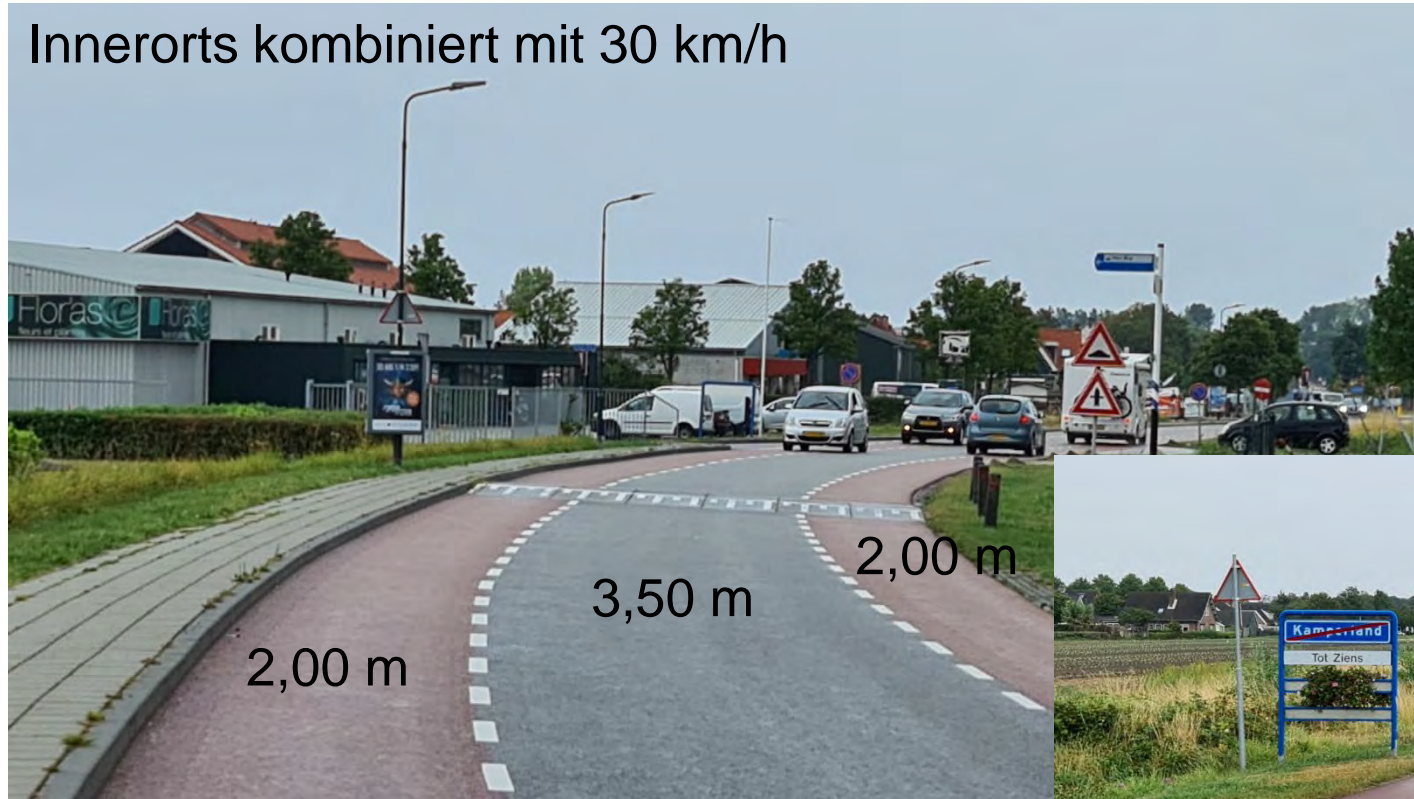
außerorts	
Stadt Aalen	Ostalbkreis
Stadt Backnang	Stadt Ostfildern
Stadt Baden-Baden	Landkreis Rastatt
Stadt Eislingen / Fils	Rems-Murr-Kreis
Stadt Filderstadt	Stadt Reutlingen
Stadt / Landkreis Heilbronn	Rhein-Neckar-Kreis
Landkreis Karlsruhe	Landkreis Rottweil
Gemeinde Königsbronn	Landkreis Schwäbisch Hall
Landkreis Konstanz	Landkreis Tübingen
Landkreis Lörrach	



<https://www.agfk-bw.de/angebote/details/modellprojekte-schutzstreifen-4602>, Zugriff 02.11.2022

Neue Aufteilung Straßenräume – Beispiel Niederlande

Innerorts kombiniert mit 30 km/h



außerorts kombiniert mit 60 km/h



Bild: Ortsdurchfahrt Kamperland, Niederlande, Province Zeeland,
24.08.2022

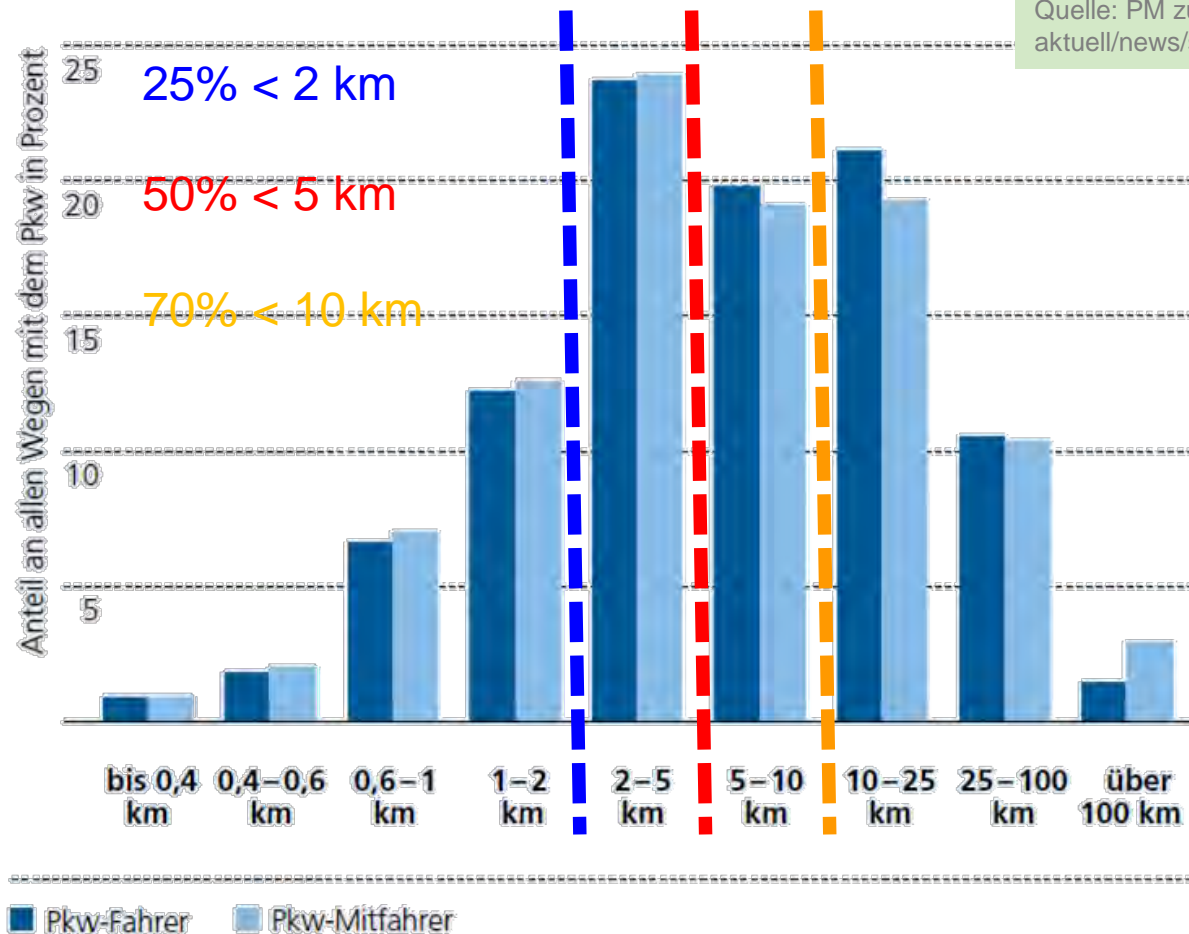
Angebot muss passen – Motivieren zum Verändern



Experten diskutierten, wie die Verkehrswende aussehen kann und was dazu noch fehlt
© Rolf Oeser, in <https://www.fnp.de/frankfurt/mit-der-seilbahn-durch-die-stadt-90134093.html>

Ansätze liegen im nahen und persönlichen Lebensumfeld

Wegelängen im Pkw-Verkehr

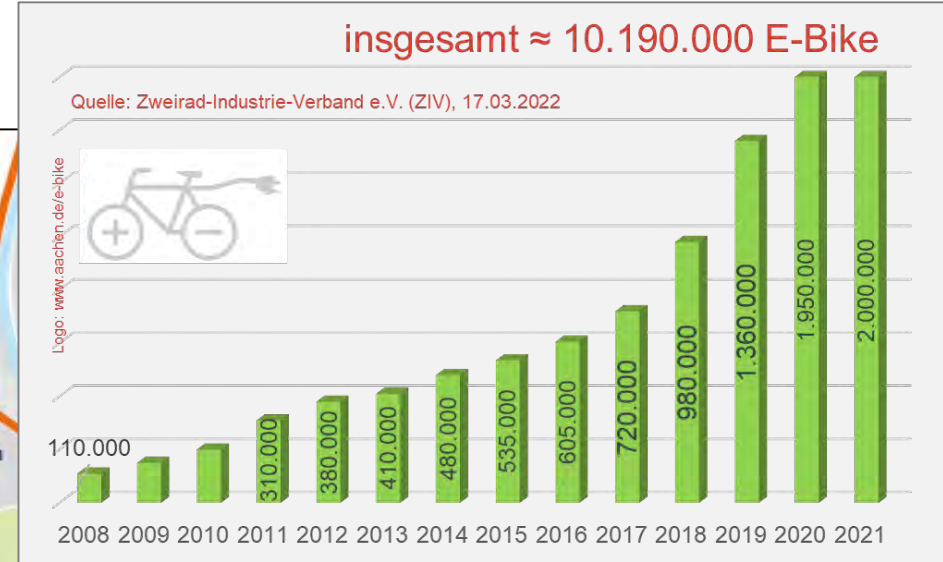
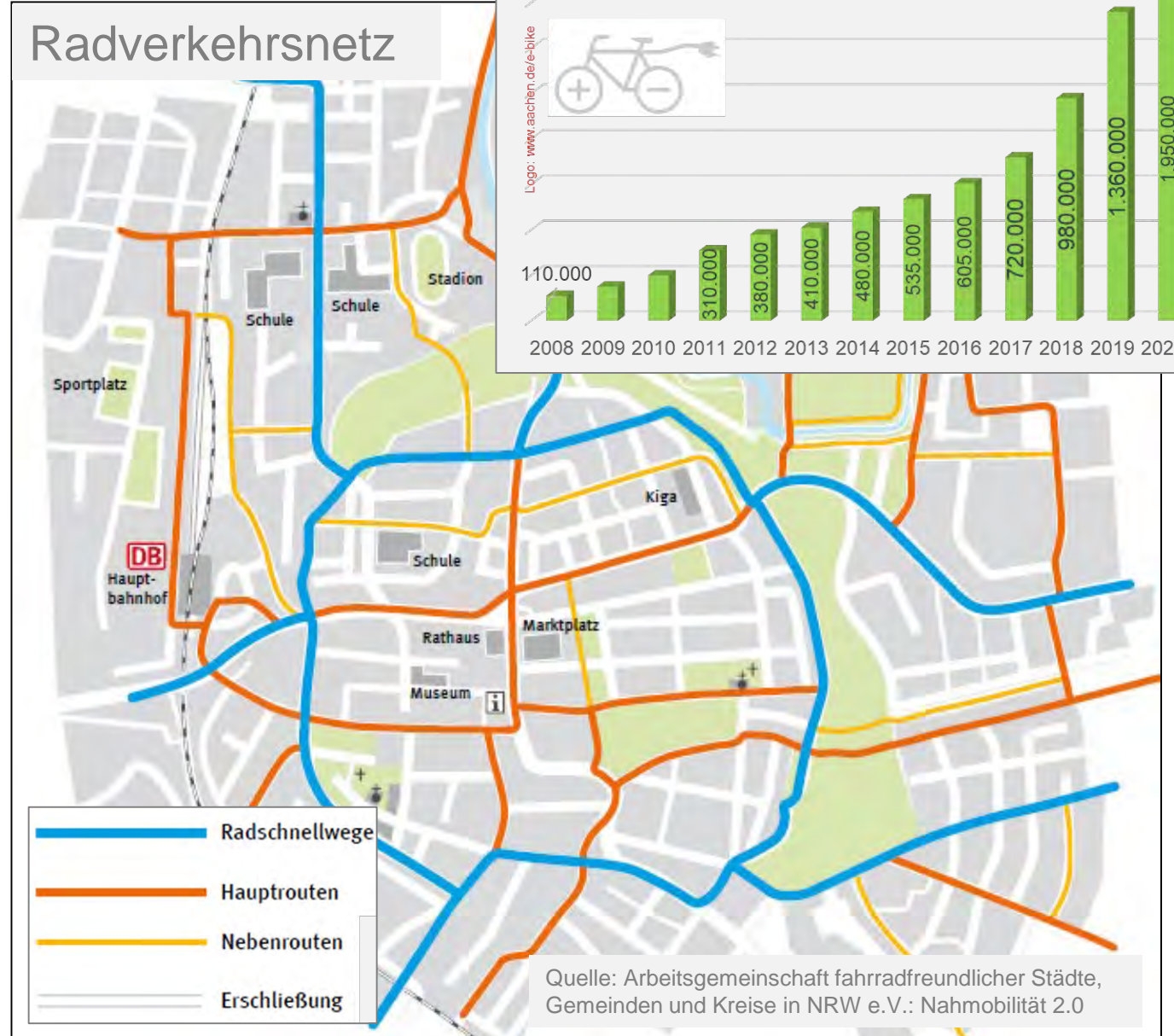


Mit 28% ist das Auto das am zweithäufigsten genutzte Verkehrsmittel für Wege zwischen 1 und 3 km (2013: 34%) in Darmstadt.

Quelle: PM zur SrV 2018 vom 07.02.2020 unter: <https://www.darmstadt.de/nachrichten/darmstadt-aktuell/news/studie-der-tu-dresden-belegt-steigenden-anteil-des-radverkehrs-in-darmstadt>



Netze für Fuß- und Radverkehr weiterentwickeln



Radschnellverbindung Darmstadt – Frankfurt

Idee:

2 Masterarbeiten im FB BU
(Philipp Konrad/ Tobias Marquard), 2013/ 2014
mehrere Seminare im Verkehrswesen

Realisierung:

1. Abschnitt Egelsbach – Wixhausen, 06. Juni 2019
2. Abschnitt bei Wixhausen, 08. Juni 2020
3. Abschnitt bis Langen, 30. Oktober 2021
4. Abschnitt Wixhausen – Darmstadt, Herbst 2022



durchgängiges
Befahren 2024



Radverkehrsinfrastruktur für den Alltag regional – Offenbach

Fahrrad-Achsen Stadt Offenbach
 gefördert über Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“
 (Projektzeitraum 2018 bis 2021)

Ein neuer Weg für 2000 Radfahrer täglich

OFFENBACH/NEU-ISENBURG Sprendlinger Landstraße soll versuchsweise Fahrradspur erhalten / Routenänderung bis 2019

VON ANNETTE SCHLEGL

Ordnungshütergeleit und polizeiliche Absperrung bei der Überquerung der Sprendlinger Landstraße – so sicher kommt man als Radfahrer normalerweise nicht von Offenbach nach Neu-Isenburg. Die rund 30-köpfige Gruppe aus Behördenvertretern, die sich am Montagvormittag auf den Sattel schwang, erlebte trotzdem hautnah, was es heißt, mit dem Fahrrad in die Nachbarstadt unterwegs zu sein: Die Gefahr lauert quasi überall. Ein Netz an Fahrradrouten soll künftig Offenbach durchzie-



Ordnungshütergeleit bei der Überquerung der Sprendlinger Landstraße. MÖNKHAUSEN

FINANZIERUNG

4,5 Millionen Euro erhält die Stadt Offenbach aus Klimaschutzmitteln des Bundes, um Fahrradrouten entstehen zu lassen. 1,5 Millionen Euro muss die Stadt selbst beisteuern.

80 000 Euro an Fördergeldern fließen für die Verbesserung der Radwegverbindung an die Stadt Neu-Isenburg, der städtische Eigenanteil liegt dort bei 24 000 Euro. ann

kreisel rechts in den Wald abbiegen. Die Stadt Offenbach müsste den Weg noch asphaltieren, was „sofort gemacht werden kann, weil die Gelder da sind“, so Lemke. So wäre die lebensgefährliche Fahrt durch den Kreisel nicht mehr nötig, den Radler laut Follmann bisher eigentlich nehmen müssen, um verkehrsrrechtlich richtig zu fahren.

Im weiteren Verlauf soll die A3 auf dem Mehrzweckstreifen überquert werden, bevor man auf Neu-Isenburger Gemarkung zum „Nadelohr für den Radverkehr in der Region“ kommt. Radwege führen von hier in alle Richtungen: nach Dietzenbach, Dreieich und Neu-Isenburg. Der Radfahrer muss hier aber aufpassen, um auf Neu-Isenburger Gemarkung nicht in den Kreisel zu geraten, der sich rechts in den Wald abbiegen und den Radweg dann einfach nördlich weiterzuführen.

Als Zeithorizont für die Realisierung der Radroute wurde 2019 genannt. „Wir sind frohen Mutes, es wird das schaffen“, so Lemke.

Die Sprendlinger Landstraße mit Markierungen und rot-weißen Abgrenzungen zum kombinierten Weg für Radfahrer und Fußgänger umfunktioniert werden. Das haben sich die Planer überlegt, die bisher in fünf großen Abstimmungen rund um die Sprendlinger Landstraße, die als „Nadelohr für den Radverkehr in der Region“ kommt, Radwege führen von hier in alle Richtungen: nach Dietzenbach, Dreieich und Neu-Isenburg. Der Radfahrer muss hier aber aufpassen, um auf Neu-Isenburger Gemarkung nicht in den Kreisel zu geraten, der sich rechts in den Wald abbiegen und den Radweg dann einfach nördlich weiterzuführen.

Quelle: Frankfurter Rundschau, 16.10.2018

Eröffnung 20. Mai 2022



Auffällig

Sicher zwischen zwei Kommunen

Radverbindung zwischen Offenbach und Neu-Isenburg ist eröffnet

Fahrrad-Achsen bis in die Nachbarstadt

Von Martin Kuhn

OFFENBACH • Stau, Stau, Stau. Der Verkehrskollaps schlägt sich täglich in Verkehrsnachrichten nieder. Längst ist klar, dass die Mobilität in Ballungsräumen neu organisiert werden muss. In Offenbach könnten Fahrradstraßen eine Möglichkeit sein. Sechs solcher Achsen wurde auf Initiative des ADFC erarbeitet. Ein entsprechender Beitrag zu einem Bundeswettbewerb ist auf dem Weg nach Berlin. Eine (positive) Antwort erwartet man im Herbst.

Es ist etwas visionär, was den Initiatoren da für Offenbach vorschwebt. Eine aktuelle Projektskizze der Stadtplanung zur Fördermaßnahme des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ sieht vor, sechs Fahrradstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa neun Kilometern einzurichten. Diese Fahrradstraßen stehen nicht allein, sondern sind in Radtrassen eingebunden und stellen somit qualitativ hochwertige Verbindungen in umliegende Gemeinden sicher. Für die Initiatoren des ADFC

ist sich ADFC-Vorstand Wolfgang Christian sicher.

Sechs Abschnitte, neun Kilometer

Dazu hat man Kontakt mit Obertshausen und Neu-Isenburg aufgenommen. Offenbach ist prädestiniert für eine „sinnhafte Vernetzung durch Fahrradstraßen“, meinen die

Quelle: Offenbach Post vom 24.05.2022

Quelle: Offenbach Post vom 30.05.2017

Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Flächen

Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen

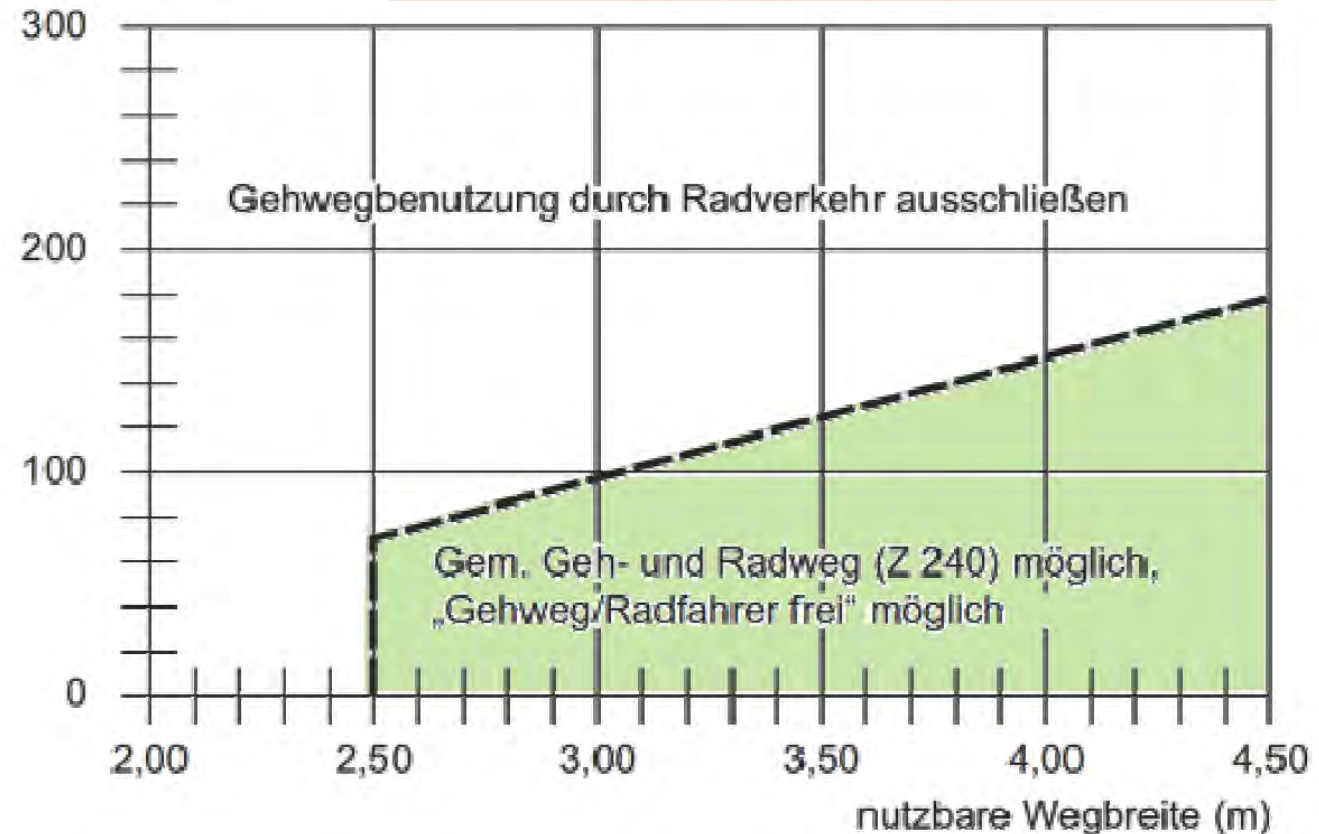
Tabelle 1: Maximal verträgliche Fußgänger- und Radfahrerbelastung in der Spitzenstunde

Nutzbare Gehwegbreite	Σ Radfahrer + Fußgänger	Davon Fußgänger
> 2,50 – 3,00 m	70	≥ 40
> 3,00 – 4,00 m	100	≥ 60
> 4,00 m	150	≥ 100

Quelle:
FGSV: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002)

Zu Fuß Gehende
und Radfahrende
je Spitzenstunde

Hinweis: Der Anteil der Radfahrenden soll bei hoher Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzenden nicht überschreiten.



Quelle: FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)

Blickwinkel aller am Verkehr Teilnehmenden einnehmen

Nicht der Mensch kreuzt die Fahrbahn,
die Fahrbahn kreuzt seinen Lebensraum.

Am **6. Februar 2019** wird eine 53 Jahre alte Frau auf dem Cityring in Höhe der Stadtkirche überfahren. Sie hatte versucht, die Straße zu Fuß zu überqueren.
Seit **9. August 2019** gilt "Tempo 30" ganztägig auf dem Abschnitt zwischen Hängelstraße und Große Bachgasse.

Quelle: Darmstädter Echo 05.08.2019 unter https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/cityring-tempo-30-lasst-auf-sich-warten_20331266

Querung Fuß- und Radverkehr



Quelle: Balci, Neumann, Özcan im Rahmen der LV Auditverfahren im Verkehrswesen, SS 2016

Beleuchtung macht Querungsstellen auch außerorts sichtbar

Quelle: Dreieich-Zeitung vom 05.03.2021

Warmweißes Licht erhellt die Mittelinsel

Kreisstraße 174: Mehr Sicherheit an Querung – Pilotprojekt soll „Leuchtzukunft“ aufzeigen



2021

KREIS OFFENBACH (tmj). Der Kreis entschärft sukzessive die im „Leitbild Mobilität“ genannten Gefahrenpunkte. An einer der häufigsten genutzten Querungsstellen, die im April 2017 an der Kreisstraße 174 zwischen Dietzenbach und Rodgau (Kreisquerverbindung) eingerichtet wurde, ist eine besondere Beleuchtung installiert worden, damit Radfahrer und Fußgänger auch im Dunkeln sicher über die Straße kommen.

„Der Schutz der Verkehrsteilnehmer ist an dieser Mittelinsel besonders wichtig, da hier viele Fahrzeuge unterwegs sind und sich der Radfernweg R4 des Landes Hessen sowie die stark frequentierte Ost-West-Verbindung kreuzen. Die Beleuchtung an der Querungshilfe ist eine gute Investition in die Zukunft, denn an dieser Stelle soll eines Tages auch der Radschnellweg FRM 9 zwischen Seligenstadt, Dietzenbach, Dreieich, Neu-Isenburg und dem Flughafen verlaufen.“

Masten mit Photovoltaikmodulen: So präsentiert sich die neue Lichtanlage an der Schnittstelle von Radfernweg und Kreisquerverbindung zwischen Dietzenbach und Rodgau. Radfahrer und Fußgänger steuern das Lampen-Ensemble mit ihren Bewegungen wie von Geisterhand.

Foto: Markus Jordan



Umverteilen der Straßenräume – Fuß- und Radverkehr fördern



Quelle: Darmstädter Echo vom 20.08.2020 unter https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/mehr-platz-fur-darmstadts-fahrradfahrer_22125954

Frankfurt – Wilhelm-Epstein-Straße (2015)



Darmstadt, Dieburger Straße 2021
(Foto: Guido Schiek) unter www.echo-online.de



Quelle: Hochstein, J.: Sicher Radfahren im Konflikt mit anderen Verkehrsansprüchen in Frankfurt, 24. September 2019, h_da

Darmstadt – Parken am Straßenrand entfällt 2019

vorher



- Flächengewinn Fußverkehr
- intuitive Führung durch vollflächige Rotmarkierung
- 1,85 m bis 2,20 m
- Sichtbeziehungen an Knotenpunkten und Ausfahrten gesichert durch Poller

- legales Parken halbseitig
- Radstreifen beidseitig unter 1,85 m
- kein Sicherheitsabstand zum Parken

nachher



Quelle: Rossteutscher, P.:
Maßnahmen und Herausforderungen für mehr Radverkehrssicherheit am Beispiel Darmstadt. 24. September 2019, h_da

Stellplatz für 1 Pkw = Stellplatzfläche für 8 Fahrräder



Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Schulungsunterlagen Uko 2022

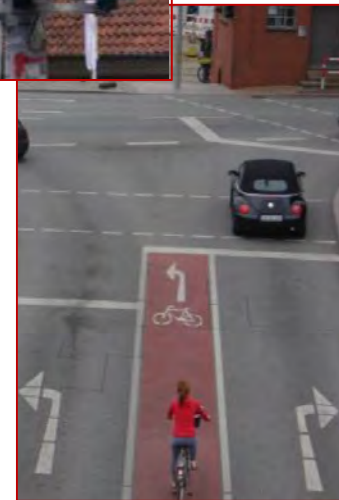
Vor Abbiegern schützen und Abbiegen sichern



Bild: <https://www.tag24.de>, Immer mehr Radfahrer sterben auf deutschen Straßen, 02.04.2019, Zugriff 04.05.2019

Knotenpunkte – sichtbare Aufstellbereiche und/ oder getrennte Ampelschaltungen für Radfahrende und Autos

- Furtmarkierungen
- Vorgezogene Haltlinien oder zeitliche Vorläufe
- Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS)
- Radfahrstreifen in Mittellage
- gesonderte Abbiegephase
- Verzicht auf Dreiecksinseln



Bilder: Dreieich, Straßenverkehrsbehörde 2015

Rossteutscher, P.: Maßnahmen und Herausforderungen für mehr Radverkehrssicherheit am Beispiel Darmstadt.

24. September 2019, h_da

Ortlepp, J.: ADFC-Tagung "Sichere Kreuzungen für den Radverkehr", 26.09.2019 Berlin

Forschungsprojekt SQUADA im Rahmen des NRVP 3.0

Hier fühlen sich ziemlich viele auf dem Rad wohl.



Aber wie bekommen wir **ALLE** objektiv und subjektiv sicher über Knotenpunkte?



Foto: Axel Wolfermann, CC BY-SA 4.0

Pilotversuch geschützte Kreuzung

SQUADA - Separiertes und sicheres Queren für Alle in Darmstadt

PROJEKTZEITRAUM 1.1.2021 - 1.12.2024	LAND HESSEN	STAND DER INFORMATION 21.4.2021
------------------------------------------------	-----------------------	-------------------------------------------

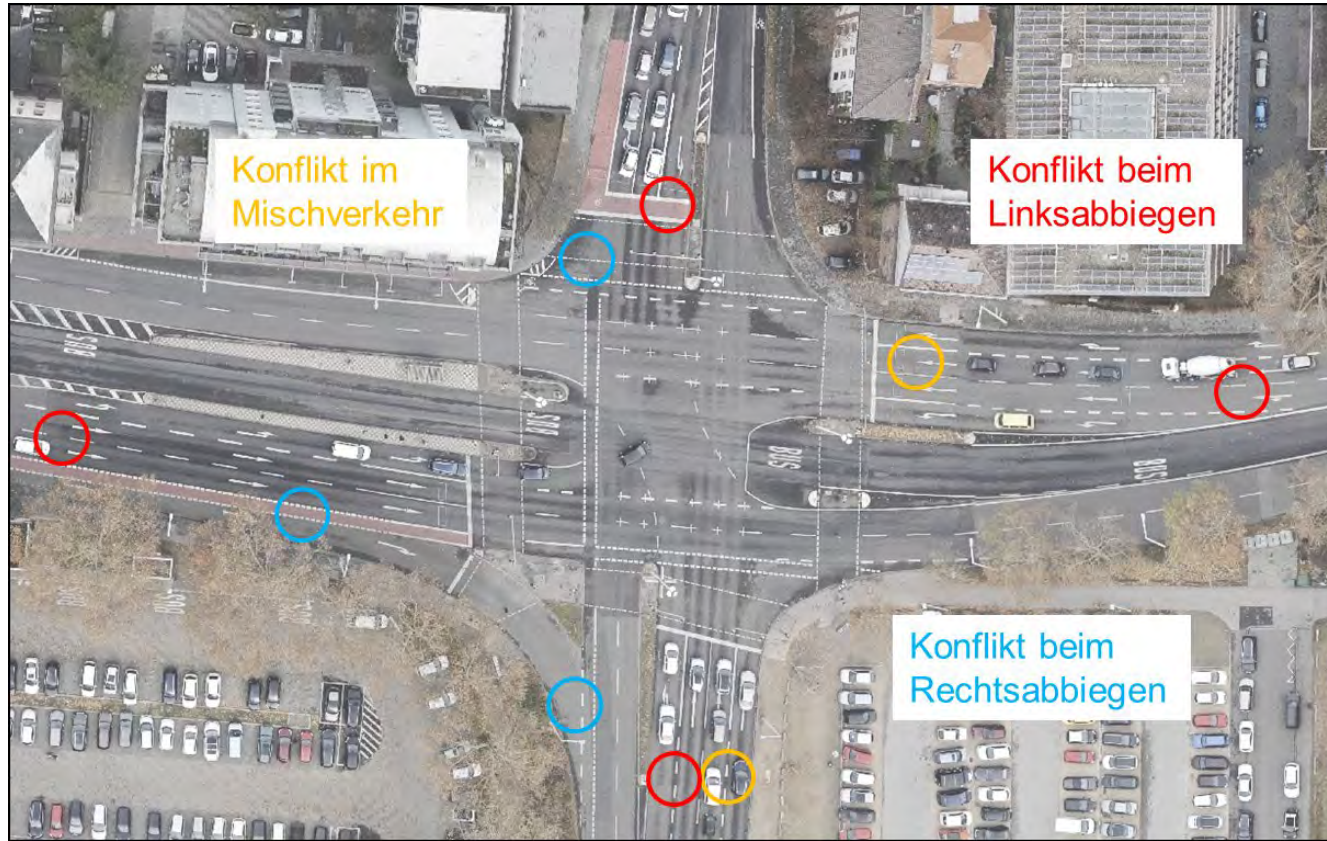
Geschützte Kreuzungen nach niederländischem Vorbild werden in der Fachwelt kontrovers diskutiert. In diesem Verbundprojekt von Wissenschaftsstadt Darmstadt und Hochschule Darmstadt soll das Design in Verkehrsversuchen stufenweise erprobt und aus Sicht aller Verkehrsteilnehmenden evaluiert werden.

https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Themen/Wissenspool/Projekte/Projektbeispiele/Projekte/23023_squada_separiertes_und_sicheres_queren_f.html

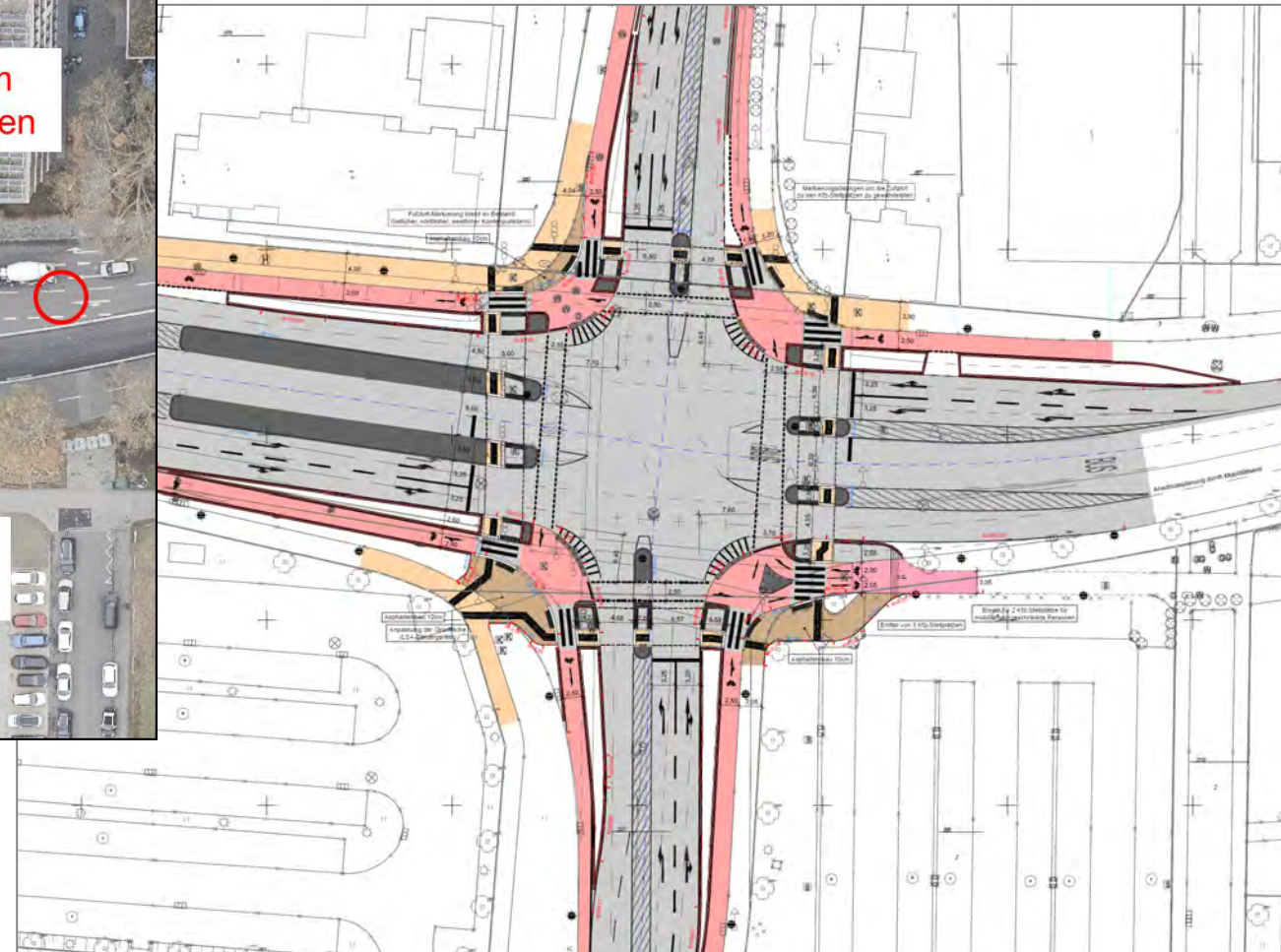
Rad- und Fußverkehr an großen Knotenpunkten – Niederlande Beispiel Amsterdam



Darmstadt – SQUADA: Lösungsvorschlag



KP Landgraf-Georg-Straße/ Pützerstraße/ Teichhausstraße
Lösungsvorschlag: Stand 07/ 2022



Konflikte/ Defizite am Knotenpunkt
Landgraf-Georg-Straße/ Pützerstraße/ Teichhausstraße

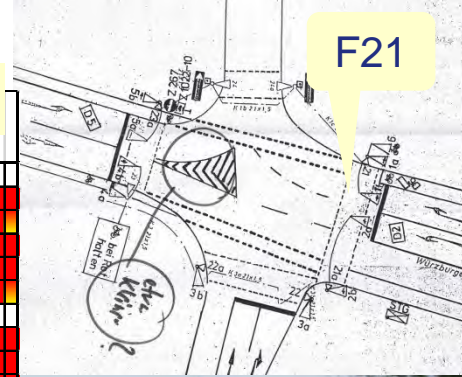
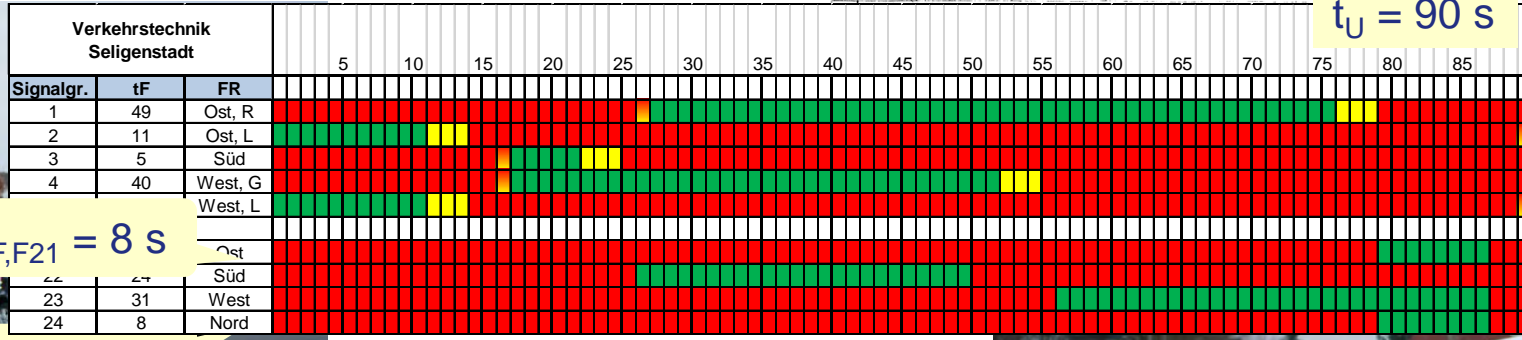
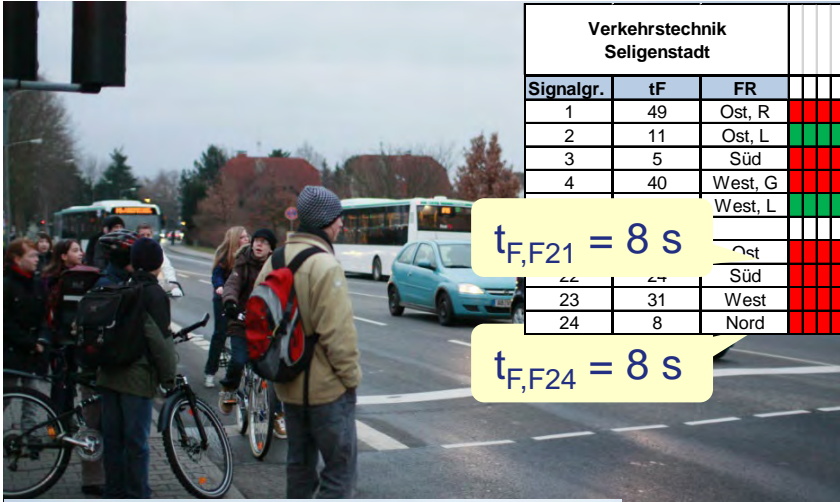
Quelle: Peter Rossteutscher: Sichere Kreuzung für Alle!, Symposium Verkehrssicherheit h_da, 20.09.2022

Ausreichende Kapazitäten für alle



Quelle: Hochstein, J.: Sicher Radfahren im Konflikt mit anderen Verkehrsansprüchen in Frankfurt, 24. September 2019, h_da

Lichtsignalanlagen – Qualität für Alle erreichen



t_{F,F21} = 8 s

t_{F,F24} = 8 s



Ziel sollten maximale Wartezeiten für Fuß-/Radverkehr unter 60 s sein

Qualitätsstufe	Fuß- und Radverkehr maximale Wartezeit [s]	Kfz-Verkehr mittlere Wartezeit [s]
A	≤ 30	≤ 20
B	≤ 40	≤ 35
C	≤ 55	≤ 50
D	≤ 70	≤ 70
E	≤ 85	> 70
F	> 85	Kfz-Verkehr > Kapazität



Sicherheit benötigt Sichtbarkeit –
Sichtbarkeit benötigt Platz



Stadtverträgliche Geschwindigkeiten



<https://cdn.meine-vm.de/>, Zugriff; 15.05.2021

Kommunen gemeinsam offensiv für Veränderungen ...

**540
30** Lebenswerte Städte und Gemeinden

Die Initiative Forderungen Schon dabei Mitmachen News Weitere Infos/Links FAQ Online-Konferenz

Weit über 200 Teilnehmer bei erster Online-Konferenz der Initiative am 22.6.

[Videoaufzeichnung der Konferenz](#), (via Youtube-Kanal der [Stadt Aachen](#))

Am 22. Juni fand die erste Online-Konferenz der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ statt. Im Mittelpunkt stand der Austausch der Gründerinnen und Gründer der Initiative mit den Beitrittskommunen aus dem gesamten Bundesgebiet, Pressevertreterinnen und –vertretern und allen Interessierten. Impulsreferate zum aktuellen Stand der Initiative sowie zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für die Umsetzung der Forderungen der starken Gemeinschaft sorgten für vielfältigen, zielgerichteten Input. Eine ganze Reihe von verkehrlichen Beispielen aus den Beitrittskommunen rundeten das Programm der ausgesprochen praxisorientierten Veranstaltung ab.

Aufzeichnung der Online-Konferenz (via Youtube-Kanal der Stadt Aachen)



Quelle: <http://lebenswerte-staedte.de/online-konferenz.html>, Zugriff 18.09.2022

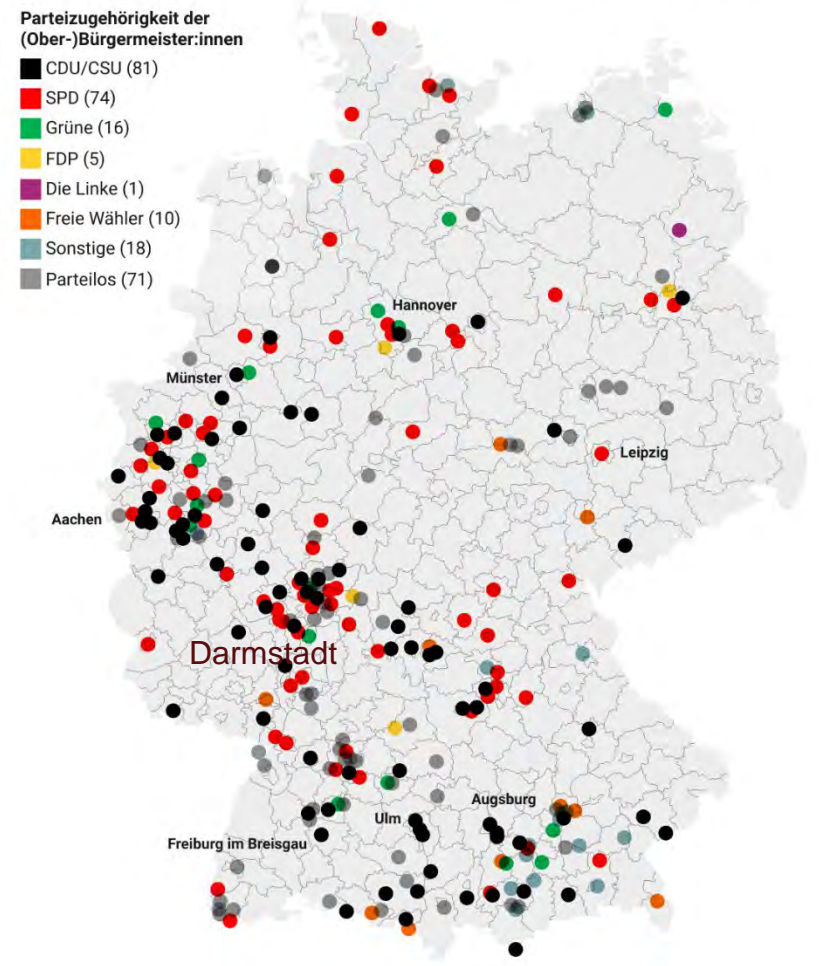
In der Initiative
"Lebenswerte Städte durch
angemessene
Geschwindigkeiten"
engagieren sich bereits

276

Städte und Gemeinden
für mehr
Entscheidungsfreiheit
bei der Anordnung von
Tempolimits

Diese 276 Kommunen wollen Tempo 30

Städte und Gemeinden (sowie Landkreis Stendal), die sich bis 07.09.2022 der kommunalen Initiative "Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten" angeschlossen haben.



Grafik: Agora Verkehrswende (09/2022) | Alle Namen unter: <http://lebenswerte-staedte.de> • Erstellt mit Datawrapper

Überzeugen mit Aktionen, Pilotprojekten und Experimentierklausel



Quelle: https://www.echo-online.de/lokales/darmstadt/warum-streiten-darmstadts-rad-und-autofahrer-so-unfair_22578925, Zugriff 29.11.2020

Provisorien verdeutlichen Chancen und sichern Beteiligung ...



© Foto: Häsler unter <https://www.op-online.de/region/dietzenbach/lego-kreisel-koennte-werden-4790996.html>, 06.03.2015, Zugriff 12.07.2021

Sulzbach (Ts) – Hauptstr./ Schwalbacher Str./ Platz an der Linde

2019



Experimentierräume erklären und greifbar machen

Anreize zum Abbremsen

VERKEHRSKONZEPT Gruppe der Hochschule Darmstadt stellt bei Rundgang erste Ideen vor

VON MANUEL SCHUBERT

Egelsbach – Gleich zu Beginn gibt's ein Lob vom Professor: „Die Durchfahrt ist unterbunden, das ist genau der richtige Weg“, sagt Jürgen Follmann und deutet auf die beiden Schranken vor der Wilhelm-Leuschner-Schule. Die Heidelberger Straße ist die erste von vielen Stationen bei dem gut anderthalbstündigen Rundgang, zu dem die Gemeinde und die Hochschule Darmstadt geladen haben. Die Veranstaltung ist der Auftakt auf dem Weg zum neuen Verkehrskonzept, das die Bachelor- und Masterstudenten des Fachbereichs Bau- und Umweltingenieurwesen im Auftrag der Gemeinde erarbeiten sollen.

„Wir empfehlen, mal als Pilotversuch alle Einbahnstraßen ein Jahr lang für Radfahrer in beide Richtungen zu öffnen.“

Prof. Jürgen Follmann

Die rund 20 Teilnehmer des Rundgangs – darunter einige Gemeindevertreter – begutachten diverse heikle Stellen im Ort, so auch vor der Grundschule. Dass Elterntaxis durch die Straße heizen, sei durch die Absperrung verhindert, das sei schon einmal sehr gut, meint Follmann. Doch wie auf Kommando fährt ein Mann im schwarzen BMW heran und stellt sich auf den Lehrerparkplatz. „Vielleicht müsste man die Schranke noch weiter nach vorn setzen und mit einem Zahlencode versehen“, schlägt Follmann vor. Es sind viele kleine Ideen wie diese, die der Professor und seine Studierenden bei der Auftaktveranstaltung präsentieren. Bei weiteren Terminen in

den folgenden Monaten soll es dann ins Detail gehen.

Gesprächsbedarf gibt es natürlich auch an der nächsten Station: am „Scharfen Eck“, der unübersichtlichen Kreuzung von Bahn-, Schul-, Luther- und Ernst-Ludwig-Straße. „Aus meiner Sicht ist das die gefährlichste Ecke in Egelsbach“, sagt Bürgermeister Tobias Wilbrand. „Wenn ich hier mit dem Fahrrad langfahre, gucke ich immer dreimal“, bestätigt Inge Braukmann-Best (WGE). Viele Jugendliche würden mit ihren Rollern jedoch einfach über die Kreuzung rasen, ohne auf die Vorfahrtsregeln zu achten. Marc Gasper (SPD) meint: „Alles, was hilft, die Geschwindigkeit zu drosseln, ist gut. Hier wird viel zu schnell gefahren.“

Man solle den Fokus auf den Schulweg – also die Nord-Süd-Achse – legen, regt Follmann an: „damit die Kinder mit ihren Eltern Radfahren können und gut gesehen werden“. Er schlägt vor, Rechts vor Links einzuführen. „So brutal das ist: So kriegen wir Geschwindigkeit raus, weil alle vorsichtiger fahren müssen.“ Auch könne man den Kreuzungsbereich auf das Niveau des Bordsteins anheben – ein weiterer Anreiz zum Abbremsen.

„Wir empfehlen außerdem, mal als Pilotversuch alle Einbahnstraßen ein Jahr lang für Radfahrer in beide Richtungen zu öffnen“, verkündet Follmann, als die Gruppe durch die schmale Schulstraße weiterzieht. „Wenn einem dann hier ein Lastenrad entgegen kommt, wird es aber eng“, entgegnet Stefan Ehrhard (Grüne). „Das hier ist ein Drei-Zentimeter-Bordstein“, analysiert Follmann. „Wenn man ihn auf einen Zentimeter absenkt, kann der Radfahrer einfach ausweichen.“ Während des Rundgangs fallen dem Verkehrsexperten immer wieder neue Dinge

auf, die die Gemeinde mal hinterfragen könnte. So auch ein rot-weißer Pfosten an der Ecke zur Judengasse: „Der muss weg“, sagt Follmann sofort. „Er hat eigentlich keinen Sinn. Autos passen dort eh nicht durch und für Radfahrer ist das im Dunkeln richtig gefährlich.“

So auch am Kirchplatz, wo Follmann ein Stoppschild ins Auge sticht. „Warum steht das hier? Man hat doch alle Sichtfelder“, meint der Ver-

kehrsexperte. „Hier kann man mal entrümpeln.“ Eine Rechts-vor-Links-Regelung sei ausreichend, er könne sich sogar einen Mini-Kreisell vorstellen, so Follmann, „das würden wir gerne prüfen“. Und Wilbrand ergänzt: „Meine Zukunftsvision ist, dass hier alles in einem einheitlichen Pflaster gestaltet wird – ein richtiger Platz also.“

Zum Abschluss gibt es noch ein kleines Experiment: Vier von Follmanns Studenten

verwandeln die Ecke Kirchstraße/Freiherr-vom-Stein-Straße mit einer roten Plane kurzerhand in einen Kreisell. Zunächst sind die Autofahrer verwirrt – viele fahren einfach links am Kreisell vorbei. Doch mit ein bisschen Gestikulieren klappt's. „Man sieht, dass es funktioniert“, sagt Follmann. „Alle fahren langsamer und vorsichtiger.“

Als es allmählich dunkel wird und die Gruppe zum Bürgerhaus zurückkehrt,

sind immer noch zahlreiche junge Radler auf den Straßen unterwegs. „Ich finde es richtig klasse, dass die Kinder auch um 19.30 Uhr noch mit dem Rad fahren“, attestiert Follmann. „Der Radverkehr hat hier in den letzten Jahren unheimlich zugenommen“, bestätigt Wilbrand. „Aber weil wir so unstrukturiert sind, geht es wild in alle Richtungen. Es wäre wichtig, dass das Verkehrskonzept diese Wege etwas steuert.“



Wie lässt sich das „Scharfe Eck“ entschärfen? Darüber diskutierten Prof. Jürgen Follmann (Zweiter von rechts) und seine Studierenden (zu erkennen an den hellgrünen Polohemden) mit den Egelsbachern. FOTOS (2): STROHLEIT



Mit einer Plane machten die Studenten die Ecke Kirchstraße/Freiherr-vom-Stein-Straße zum Kreisell. FOTO: MSC



Der Pfosten muss weg: Beim Rundgang fiel Follmann eines auf, was die Gemeinde hinterfragen könnte.

Quelle:
Offenbach Post
12.09.2022

Stadt Darmstadt – Quartalsberichte Radverkehrs-Infrastruktur

Verbesserungen für Radler

Die Stadt veröffentlicht Bericht zur Radmobilität / Neue Markierungen und Abstellmöglichkeiten

Von Elisabeth Sailer

DARMSTADT. Bessere Markierungen, mehr Abstellbühgel, Überhol- oder Parkverbote für Autos. Die Stadt hat im vergangenen Quartal einiges getan, um die Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Was alles geschehen ist, listet sie in ihrem Bericht über den Ausbau der Radmobilität im zweiten Quartal 2022 mit Vorher-Nachher-Bildern und kurzem Text auf. Die auf 18 Seiten dargestellten Maßnahmen sind alle zwischen April und Juni umgesetzt worden.

Unter anderem hat die Stadt in der Eschollbrücker Straße stadtauswärts zwischen Großgerauer Weg und Haardring auf dem vier Meter breiten gemeinsamen Geh- und Radweg Radpiktogramme an den Grundstückszufahrten anbringen lassen. Auch neue Warmmarkierungen vor Bäumen gibt es. Die Überleitung vom vorherigen Radstreifen auf den Geh- und Radweg ist nun rot markiert.

Viel mehr Farbe kam auf der Heidelberger Landstraße zum Einsatz. Bei der Fahrbahndeckensanierung wurde zwischen Hausnummer 55 und der Edisonstraße Nord auf knapp



Die Stadt will die Situation für Radfahrer verbessern, wie hier in der Bleichstraße in Richtung Steubenplatz. Dort ist die neue Markierung am Boden noch knallig rot. Foto: Guido Schiek

500 Metern Länge eine bessere Führung des Radverkehrs umgesetzt – und die Strecke rot eingefärbt. Zuvor wurde der Radverkehr über schmale Seitenstreifen geführt, die teilweise nur einen Meter breit waren, erläutert die Stadt. Auch die Fahrstreifen für Autos waren an der Kreuzung zu schmal. Die Stadt hat den separaten Linksablegestreifen in die nördliche Edisonstraße entfernen lassen, wodurch die Spezialfläche in der Fahrbahnmitte weggefallen

ist. Nun konnte sie einen regelkonformen Radstreifen schaffen, schreibt die Stadt. Auch an der Kreuzung der Heidelberger Landstraße mit der Carl-Ulrich-Straße gab es Anpassungen und neue Markierungen.

Auf der Höhe des Biengartens in der Diebinger Straße haben an der Seite regelmäßig Autofahrer ihre Wagen geparkt, erinnert das Rathaus. Dadurch sei entweder der auch für Radfahrer freigegebene Gehweg oder die Fußgasse nur einge-

schränkt nutzbar gewesen. Die Stadt hat hier zwei Anlehnbügel für vier Fahrräder und einen Sperrfosten errichtet, der Autos am Parken hindert.

Veränderungen gab es auch in der Bleichstraße. Laut Mitteilung hat sich die Radverkehrsführung aus der Bleichstraße in Richtung Süden, die seit 2020 als Verkehrsversuch erprobt wurde, bewährt. Die wissenschaftliche Begleitung durch die Hochschule Darmstadt habe diese Einschätzung bestä-

tigt. Anfang Juli wurden im Bereich Bleichstraße/Steubenplatz Schäden an der Fahrbahn behoben, dann wurde der Verkehrsversuch mit kleinen Anpassungen in eine dauerhafte Lösung überführt.

Auch kleinere Veränderungen sollen das Radfahren angenehmer machen. An der Stelle, wo die Pfingststädter Straße unter der Eisenbahn hindurchführt, dürfen Radler und Mofafahrer nicht mehr überholt werden. Und auf dem Orangerieparkplatz gibt es nun Abstellmöglichkeiten für 20 Fahrräder statt bisher nur für zehn.

Aus dem Bericht geht hervor, dass neben den großen Projekten auch viele kleinere Verbesserungsmaßnahmen im Stadtgebiet stetig dazu beitragen würden, das Radfahren sicherer und damit für die Bürgerinnen und Bürger attraktiver zu machen. „Letzteres ist ungemein wichtig, denn wenn wir die Menschen davon überzeugen können, öfter mit dem Rad zu fahren, kommen wir bei der Mobilitätswende einen großen Schritt voran“, erläutert Mobilitätsdezernent Michael Kolmer.

Der Bericht der Stadt ist im Internet abrufbar auf <https://bit.ly/3Rnqj2N>.

Quelle: Darmstädter Echo vom 31.08.2022

Wissenschaftsstadt Darmstadt

Wie können wir weiterhelfen?

LEBEN IN DARMSTADT RATHAUS STANDORT DARMSTADT ERLEBEN

Leben in Darmstadt | Mobilität und Verkehr | Radfahren in Darmstadt | Maßnahmen und Projekte

Bildung
Gesundheit
Klimaschutz
Mobilität und Verkehr

MASSNAHMEN UND PROJEKTE

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt informiert regelmäßig in ihren Quartalsberichten über die umgesetzten Maßnahmen im Bereich der Radmobilität:

- Quartalsbericht 2/2022
- Quartalsbericht 1/2022

Quartalsberichte 2021:

- Quartalsbericht 4/2021
- Quartalsbericht 3/2021
- Quartalsbericht 2/2021
- Quartalsbericht 1/2021

Quartalsberichte 2020:

- Quartalsbericht 4/2020
- Quartalsbericht 3/2020
- Quartalsbericht 2/2020
- Quartalsbericht 1/2020

Quartalsberichte 2019:

KONTAKT
Mobilitätsamt

Radverkehrs-Infrastruktur
Quartalsbericht über umgesetzte Maßnahmen
2. Quartal (April bis Juni) 2022

Wissenschaftsamt Darmstadt

Quelle: www.darmstadt.de/leben-in-darmstadt/mobilitaet-und-verkehr/radfahren-in-darmstadt/massnahmen-und-projekte, Zugriff 05.09.2022



Planungs-Check Nahmobilität Unterstützung der Kommunen bei der Planung

Für AGNH-Mitglieder kostenfrei!

Weitere Infos zur Bewerbung (ausschließlich online) unter:

www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/planungs-check-nahmobilitaet/

Start im Sommer 2020

Projektphase Q1 2021

Schlussbericht Mai 2021

Start im Dezember 2021

Projektphase Q1 2022

Teilnahme möglich bis 18. Nov. 2022

Ausblick – Anlässe für einen Planungs-Check (exemplarisch)

Bau- und Erhaltungsmaßnahme



Radverkehr



<http://www.darmstadtfahrrad.org/?p=1938>

Barrierefreiheit



Marx / Meister 2015

Lichtsignalanlagen



Kruse / Buchspies 2016

Sichtfelder



Leitungs- und Kanalsanierung



<https://www.garstedt.de>

Fußverkehr



Arbeitsstellen



Schulwege



<https://www.op-online.de/> Heusenstamm, Leibnizstraße, 18.02.11, 04.05.2018

Überquerungsstellen



... auch Planungen, die Kommunen durch Dritte erstellen lassen, beispielsweise im Rahmen von Baugebieten für Wohnen und Gewerbe (wie HLG oder DSK), Konversionsflächen oder städtebauliche Erschließungsverträge mit Investoren

<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/planungs-check/> Stand 24.11.2020

Leitgedanken und Handlungsansätze

- Innovationen sind nicht aufzuhalten
- Angebot muss passen – Motivieren zum Verändern
- Blickwinkel aller am Verkehr Teilnehmenden einnehmen
- Umverteilen der Straßenräume – Fuß- und Radverkehr fördern
- Vor Abbiegern schützen und Abbiegen sichern
- Ausreichende Kapazität und Qualität für alle
- Sicherheit braucht Sichtbarkeit – Sichtbarkeit braucht Platz
- Stadtverträgliche Geschwindigkeit
- Überzeugen mit Aktionen, Pilotprojekten und Experimentierklausel
- Aktivitäten und Veränderungen veröffentlichen

es in Darmstadt am häufigsten kracht (echo-online.de), 14.05.2020

Zukunft ist aus Mut gemacht*)

*) Zitat aus Frankfurter Rundschau vom 03.08.2020

Kontakt: juergen.follmann@h-da.de

Bild: https://radentscheid-darmstadt.de/wordpress/wp-content/uploads/2020/04/cropped-180919_Ring-frei_render-scaled-1.jpg