

Energiebürgertisch Dieburg

Mehr Rad für die Stadt im Grünen – eine Initiative des Energiebürgertischs Dieburg

mit Unterstützung des ADFC Darmstadt-Dieburg



Die besondere Situation, in der wir uns wegen der Corona Pandemie derzeit befinden, hat viele Menschen bewogen, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Das Fahrrad wird als Verkehrsmittel wiederentdeckt, was auch im Dieburger Stadtbild deutlich sichtbar ist. Vor diesem Hintergrund schlagen wir eine Initiative Radverkehr für Dieburg vor. Die Radinfrastruktur und Radfahrbedingungen sollen so verbessert werden, dass die Vorteile des Verkehrsmittels Fahrrad gegenüber dem PKW auf den kurzen Distanzen im städtischen Umfeld gut ausgenutzt werden können - und auch von Radfahrenden gerne ausgenutzt werden. Diese Vorteile bestehen im Wesentlichen in den niedrigeren Kosten, der Lärminderung vor allem in den Wohngebieten, dem entscheidend geringeren Platzbedarf, der Verbesserung der Luftqualität und der Erhöhung der Verkehrssicherheit. So kann eine deutliche Steigerung der Lebensqualität für alle Bewohnerinnen, Bewohner und Gäste unserer Stadt erreicht werden.

Außerdem würde damit eine aus Klimaschutzgründen ohnehin notwendige Umgestaltung des lokalen Verkehrssystems unterstützt und beschleunigt.

Nach unserer Einschätzung ist die Akzeptanz für Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs im Augenblick deutlich höher als in normalen Zeiten. Diesen Schwung gilt es auszunutzen, wie in vielen anderen Städten derzeit praktiziert, um damit das Fahrrad als attraktivstes Verkehrsmittel für die kurzen Strecken in Dieburg zu etablieren.

Der Vorschlag gliedert sich an mehreren Stellen in die Dieburger Stadtpolitik ein. Zum einen hat die Stadtverordnetenversammlung am 5. März 2020 beschlossen, die Verwaltung mit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts zu beauftragen. Zum anderen ist für Herbst 2020 im Rahmen des Klimaschutzmanagements der Beginn der Maßnahme „Radverkehrsförderung als Leitprojekt“ vorgesehen. Die hier vorgeschlagene Initiative Radverkehr soll diese Maßnahme unterstützen und konkretisieren. Die Initiative Radverkehr kann zudem an die bereits vorhandene Radverkehrskonzeption¹ anknüpfen und verfügt somit über eine solide planerische Basis.

Ziel ist es, ein durchgängiges Netz an komfortablen, auch für Lastenräder und Anhänger gespannten geeigneten Fahrradroutes zu schaffen, das die wesentlichen Start- und Zielorte innerhalb des Stadtgebiets verbindet. Schwerpunkt soll die Verbindung der Wohngebiete mit den Einkaufsmärkten, der Fußgängerzone, Kindertagesstätten, Schulen, Sportstätten, dem Bahnhof und den Gewerbegebieten sein.

Das Risiko, dass ein solcher Vorgriff auf das geplante Mobilitätskonzept möglicherweise Fakten schafft, die später korrigiert werden müssten, ist aus unserer Sicht gering. Es ist nicht zu erwarten, dass sich mit dem Mobilitätskonzept, das sich wesentlich auf die Schulinsel und den Innenstadtbereich konzentriert, grundsätzliche Änderungen in der Routenführung für den Radverkehr ergeben, die im Widerspruch zu den hier vorgeschlagenen Maßnahmen stehen.

¹ Jürgen Follmann, Marcell Biederbick, Mark-Simon Krause (2011): Radverkehrskonzeption mit neuen Mobilitätsansätzen für die Stadt Dieburg, <https://dieburg.de/index.php/fahrradfahren/radwegekonzept>

Vorschläge zum Vorgehen

1. „Runden Tisch Radverkehr/Nahmobilität“ einrichten

Es wird ein „Runder Tisch Radverkehr/Nahmobilität“ in Dieburg eingerichtet. Dieser hat die Aufgabe auf Basis des Stadtleitbilds und der Radverkehrskonzeption von 2011, die Umsetzung der Initiative Radverkehr zu begleiten und dabei auch Aspekte der Verknüpfung mit und Verbesserung von ÖPNV und Fuß-Mobilität zu berücksichtigen.

Der Runde Tisch soll aus Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung, des Ausschusses für Umwelt und Infrastruktur, des ADFC, des Energiebürgertischs und ggf. weiterer Einrichtungen bestehen. Zur fachlichen Unterstützung soll bei Bedarf ein entsprechend qualifiziertes Planungsbüro hinzugezogen werden.

Erste Aufgabe des Runden Tisches Radverkehr/Nahmobilität ist die Überprüfung und ggf. Anpassung der unten aufgeführten Routenvorschläge, die auf der Radverkehrskonzeption von 2011 beruhen. Die Überprüfung soll sich ausdrücklich auf die ausgewählten Hauptrouten des Wegenetzes konzentrieren und prüfen in wieweit sich durch bauliche Maßnahmen oder Änderungen in den rechtlichen Regelungen Anpassungsbedarf bei der Routenplanung ergibt. Eine vollständige Überarbeitung der Radverkehrskonzeption ist vorerst nicht erforderlich.

Ergänzungen sind im Bereich der Anbindung der geplanten Neubaugebiete Dieburg-Süd, -West, und Allmendländer notwendig, da diese im Konzept von 2011 noch nicht berücksichtigt wurden.

Außerdem soll der Runde Tisch eine sinnvolle Bürgerbeteiligung organisieren, um so die Erfahrungen der Menschen vor Ort zu integrieren und für eine große Akzeptanz der Maßnahmen zum Rad- und Fußverkehr zu sorgen.

2. Durchgängige Routen schaffen

Auf Basis der oben beschriebenen Überprüfung kann mit der Ausweisung von durchgängigen Fahrradrouen begonnen werden. Die unten vorgeschlagenen Routen sind so gewählt, dass die wesentlichen Start- und Zielorte im Stadtgebiet miteinander verbunden werden. Wichtige Aspekte dabei sind

- eine durchgängige Routenführung, möglichst frei von Umwegen,
- Vorrang für Radfahrerinnen und Radfahrer auf diesen Routen (Fahrradstraße, Fahrradzone),
- Vorfahrt wo immer rechtlich möglich,
- eine deutliche Kennzeichnung z.B. durch rot eingefärbten Asphalt oder großformatige Symbole auf der Fahrbahn
- und eine durchgängige Wegweisung.

Die deutliche Kennzeichnung erhöht die Sicherheit ist aber gleichzeitig auch ein sichtbares Signal: Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sind hier willkommen!

Die dafür notwendigen Investitionen sind nach unserer Einschätzung überschaubar und beschränken sich in den meisten Fällen auf Markierungsarbeiten und das Aufstellen von Schildern. Fahrradstraßen und Routen können für den KFZ-Verkehr freigegeben werden und stellen somit keine Einschränkung des PKW und Lieferverkehrs dar. Fahrradverkehr hat hier allerdings Vorrang und darf nicht behindert werden. Die Vorfahrtsregeln entsprechen denjenigen anderer Straßen, es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, so wie derzeit schon in praktisch allen Dieburger Wohngebieten.

Die erste(n) Route(n) sollten baldmöglichst eingerichtet werden, um die vorhandene Dynamik auszunutzen. Im weiteren Verlauf soll das Routennetz zügig komplettiert werden.

Routenvorschläge (erschlossene Orte) in Anlehnung an die Radverkehrskonzeption

Die Routenvorschläge müssen vom Runden Tisch Radverkehr/Nahmobilität im Zuge der Überarbeitung der Radwegekonzeption auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.

Dieburg-West (Nordroute) ↔ Schulinsel ↔ Landratsamt ↔ Innenstadt

Schweriner Straße ↔ Berliner Straße (St. Wolfgang, Kita St. Wolfgang) ↔ Hügelstraße ↔ Mladá Boleslav Weg (Schulinsel, Sporthallen) ↔ Am Wall ↔ Schlossgasse (Landratsamt) ↔ Markplatz (Fußgängerzone)

Dieburg-West (Südroute) ↔ Schulinsel ↔ Innenstadt

Aubergenviller Allee (Kita Muggelburg) ↔ Radweg alte Bahntrasse (Lebensmittelmarkt, Anschluss an Route zum Bahnhof) ↔ Alte Mainzer Landstraße (Anschluss zu Schulinsel über Holzhäuser Weg) ↔ Steinweg ↔ Rheingaustraße ↔ Markplatz (Fußgängerzone).

Dieburg-Süd ↔ Innenstadt ↔ Bahnhof

(Anschluss Dieburg-Süd neu) (Baumarkt, Lebensmittelmarkt) ↔ Pater Delp Str. oder Am Hänisgraben, (Wohngebiet östlich Kettelerstraße,) ↔ Beethovenstraße ↔ Am Altstädter See ↔ Kettelerstraße (Anschluss Goethestraße/Goetheschule) ↔ Römerkreisel (Römerhalle, Lebensmittelmarkt) ↔ Altstadt (Anschluss vorhandene Fahrradstraße, Fußgängerzone) ↔ Spitalstraße ↔ Bahnhof

Diese Route könnte statt über die Pater Delp Str. / Am Hänisgraben auch über die gesamte Länge der Kettelerstraße geführt werden.

Dieburg Campus ↔ Bahnhof

Hohe Straße (FH Campus) ↔ Max-Planck-Straße (Lebensmittelmarkt) ↔ Aschaffener Straße ↔ Rodgaustraße ↔ Minnefelder Seestraße ↔ Theobaldstraße ↔ Brücke an der Bahnunterführung ↔ Am Bahnhof (Bahnhof)

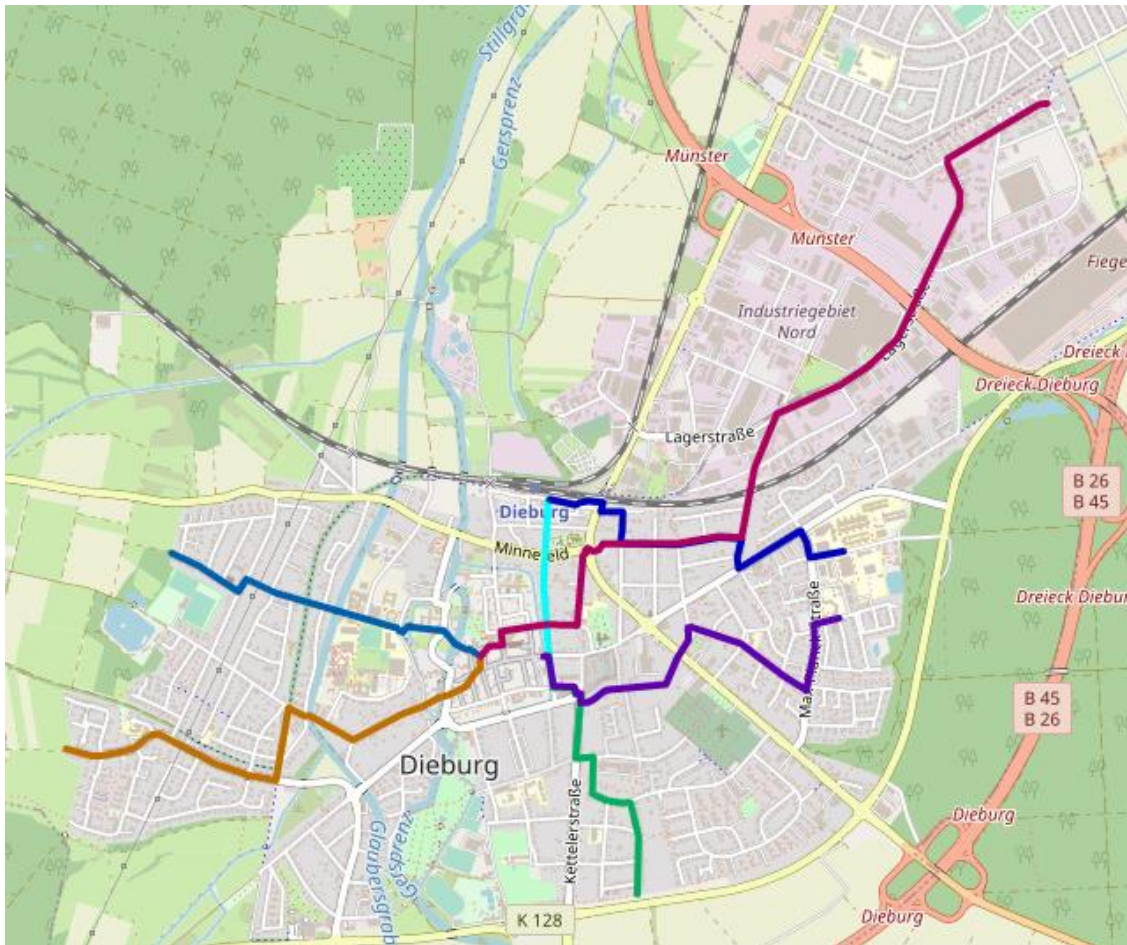
Dieburg Campus ↔ Innenstadt

Hans-Steinmetz-Ring (Wohngebiet Campus) ↔ Max-Planck-Straße (Lebensmittelmarkt) ↔ Philip-Reis-Straße (Kita Odenwaldstraße) ↔ Albert-Schweitzer-Straße ↔ Ringstraße ↔ Kettelerstraße ↔ Römerkreisel (Römerhalle, Lebensmittelmarkt) ↔ Altstadt (Anschluss vorhandene Fahrradstraße, Fußgängerzone)

Dieburg Nord ↔ Gewerbegebiet ↔ Innenstadt

Nordring (Wohngebiet Dieburg Nord, Anschluss Münster) ↔ Lagerstraße (Gewerbegebiet) ↔ Güterstraße (Gewerbegebiet) ↔ Bahnunterführung ↔ Rodgaustraße ↔ Minnefelder Seestraße ↔ Marienplatz ↔ Marienstraße (Marienschule, Finanzamt) ↔ Klosterstraße ↔ Steinstraße ↔ Marktplatz (Fußgängerzone)

Vorschläge für Hauptradrouten in Dieburg



Farbige Markierungen: vorgeschlagene Routenführung
Türkis: vorhandene Fahrradstraße

Weitere Maßnahmen

Nachdem der Fokus des Runden Tisches Radverkehr/Nahmobilität zunächst auf der Umsetzung der Radrouten liegt, sollen im Weiteren auch die Schwachstellen an den existierenden Wegen und Abstellplätzen zum Thema werden. Ein Fokus sollte dabei auf der kinder- und familienfreundlichen Gestaltung der Radrouten liegen, damit Kinder gefahrlos an das Radfahren herangeführt werden können. Auch die Bedürfnisse von Fußgängerinnen und Fußgängern sollen eine zentrale Rolle spielen.

Besonders wichtig ist

- das Zuparken von Geh- und Radwegen im gesamten Stadtgebiet konsequent zu unterbinden, dazu zählt auch das weithin geduldete Parken mit 2 Rädern auf dem Gehweg bei Restbreiten von weniger als 2,5m,
- Konzepte für das Aufstellen von Mülltonnen und gelben Säcken zu entwickeln, die es ermöglichen die Rad- und Gehwege auch an Müllabfuhrtagen frei zu halten,
- die Bordsteine im Kreuzungsbereich abzusenken,
- bei Straßenneubau oder Sanierung darauf zu achten, dass keine Abschrägung des gesamten Gehwegs im Bereich von Grundstückzufahrten erfolgt,
- für ausreichend Abstellplätze für Fahrräder und Lastenräder insbesondere an viel frequentierten Orten zu sorgen und
- weitere Serviceangebote für den Radverkehr zu entwickeln.

Um die optimale Koordination mit dem Leitprojekt Radverkehr des Klimaschutzmanagements zu erreichen, wäre es sinnvoll die Hauptrouten zügig zu bearbeiten und dann unmittelbar mit der Umsetzung zu beginnen. Dieser Zeitplan passt zu den vorgesehenen Aktivitäten im Rahmen des Klimaschutzmanagements, die aus der Abstimmung mit einem Planungsbüro und verschiedenen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit bestehen.

Dieburg, im August 2020,
überarbeitete Fassung November 2020

Über den Energiebürgertisch

Der Energiebürgertisch Dieburg ist ein Zusammenschluss von engagierten Bürgerinnen und Bürgern, offen für die Mitarbeit interessierter Menschen aller Generationen und politisch neutral und unabhängig.

Wir wollen dazu beitragen, dass die Themen Energieversorgung, Energieeffizienz, Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel in allen gesellschaftlichen Gruppen verstärkt wahrgenommen werden. Es soll ein breiter Dialog zwischen den Dieburger Bürgerinnen und Bürgern, der Wirtschaft und der Kommune gefördert werden. Wir wollen verständlich machen, was der Energiewende zugrunde liegt und Akzeptanz schaffen für Projekte, die dem Klimaschutz dienen.

Wir stoßen Projekte an in den Bereichen erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Energieeinsparung, klimafreundliche Mobilität und Anpassung an den Klimawandel. Der Energiebürgertisch fungiert dabei als Bindeglied zwischen Bürgerinnen und Bürgern, Firmen und der Kommune.

Kontakt:

Energiebürgertisch Dieburg

Web: www.ebt-dieburg.de/

Mail: info@ebt-dieburg.de