Fahrrad-freundliches Heusenstamm 6.0

10. März 2025

Erste Fahrradstraße in Heusenstamm: Patershäuser Straße

Aktueller Stand März 2025

1 Zusammenfassung

Zitat: „Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem angenehmen so innig verbunden, wie bei Fahrrad.“ – Adam Opel

Seit 2021 befasse ich mich mit der Dokumentation der Situation des Radverkehrs in Heusenstamm. Diese Dokumentation ist ein Update auf den aktuellen Stand im März 2025. Sie zeigt auf, was sich in der letzten Zeit schon getan hat und was für den Radverkehr noch getan werden sollte, um ihn zu fördern.

Sehr viele Menschen wollen gerne mehr Radfahren, tun es aber nicht. Man kann sie „abholen“, indem man ihnen „den Weg bereitet“. Das heißt, eine gute und als sicher empfundene Infrastruktur bietet. Gut bedeutet, dass die Wege eben und leicht, also sicher zu befahren sind. Vor diesem Hintergrund beschreibe ich auch, wie man in die umliegenden Städte kommt. Da gibt es noch Potenzial. Viel Spaß beim Lesen.

Zusammengetragen von Roland Heidl, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Heusenstamm
Borsigstr. 27, 63150 Heusenstamm, Fahrrad@Heusenstamm.de
Quellenangaben: sofern nicht anders angegeben eigene Fotos des Autors.

Rad fahren ist prima. Für Dich. Und für unser Klima.

2 Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung 1

2 Inhaltsverzeichnis 2

3 Rahmenbedingungen 4

3.1 Warum ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel? 4
3.2 Mobilität ist ein Grundbedürfnis 4
3.3 Es kommt auf die Oberflächenqualität an 4
3.4 Welche Fahrrad-Infrastruktur wird als sicher empfunden? 5
3.5 Was bedeutet das für Heusenstamm? 6
3.6 Ziele in Heusenstamm 8
3.7 Heusenstamm ist gut fürs Radeln geeignet! 10
3.8 Nutzung durch den Radverkehr 10
3.9 Wie sicher ist das Radfahren in Heusenstamm? 12
3.10 Erreichbarkeit der Nachbarstädte mit dem Fahrrad 14
3.10.1 Verbindung der Stadtteile Heusenstamm und Rembrücken 14
3.10.2 Obertshausen 15
3.10.3 Rodgau 15
3.10.4 Rödermark-Waldacker 16
3.10.5 Dietzenbach 16
3.10.6 Dreieichenhain 17
3.10.7 Sprendlingen und Langen 18
3.10.8 Gravenbruch und Neu-Isenburg 18
3.10.9 Frankfurt 19
3.10.10 Offenbach über Stadthalle 20
3.10.11 Offenbach Rosenhöhe 20
3.10.12 Bieber 20
3.10.13 Fazit 20

4 Es tut sich viel in Heusenstamm 21

4.1 Die Industriestraße – Radverkehr runter vom Gehweg 21
4.2 Drei Radzählstellen in Heusenstamm 22
4.3 Die Patershäuser Straße ist seit Mai 2024 Fahrradstraße 23
4.4 Der ADAC hat Bike+Ride Anlagen getestet, auch in Heusenstamm 24
4.5 Lastenräder für die Stadtverwaltung 25
4.6 Lebenswerte Städte 25
4.7 Reparaturstationen am Bahnhof und in Rembrücken 26
4.8 Abgesenkte Bordsteine 26
4.9 ADFC Fahrradklima-Test 27
4.10 Bahnübergang Frankfurter Straße 28
4.11 Brücke über die Bieber am Schloss erneuert 28
4.12 Radweg L3117 – Heusenstamm – Neu-Isenburg 29
4.13 Radweg L3001 – Dietzenbach-Steinberg – Wildhofkreuzung 29
4.14 Umgang mit Mängeln und andere Themen des Radverkehrs 30

5 Anregungen für Maßnahmen, die das Radfahren fördern 31

5.1 Fahrrad-Abstellanlagen 31
5.1.1 Anforderungen 31
5.1.2 Ausgewählte Orte und ihre Fahrrad-Abstellanlagen 31
5.2 Überholabstand 53
5.3 Frankfurter Straße 55
5.4 Schutzstreifen-Markierung Philipp-Reis-Straße 58
5.5 Wegbeschaffenheit 59
5.5.1 Weg zwischen Bieberbachbrücke und Feldkreuz Niederröder Weg sanieren 59
5.5.2 Weg durch den Wald vom Niederröder Weg nach Rembrücken sanieren 60
5.5.3 Waldweg nach Westen ab Gravenbrucher Weg sanieren 61
5.5.4 Waldwege in Heusenstamm 63
5.5.5 Allee Oberflächenbelag sanieren 65
5.5.6 Alternative zur L3001 – Radweg von der Industriestraße nach Dietzenbach sanieren 66
5.6 Hohebergstraße 67
5.6.1 Zwischen Otto-Hahn-Schule und Ringstraße 67
5.6.2 Zwischen An der Düne und L3001 67
5.7 Industriestraße 68
5.8 Kreuzung Niederröder Weg/Ringstraße 68
5.9 Bahnübergang Friedrich-Ebert-Straße 69
5.10 Absenkung von weiteren Bordsteinkanten 69
5.10.1 Frankfurter Str. Zufahrt neuer REWE mit Kante, die ungünstig für den Radverkehr ist. 69
5.10.2 Hohebergstraße / Zufahrt in Richtung Eibenweg 70
5.10.3 Eibenweg / Verbindung zur Hohebergstaße (Gegenrichtung zu 5.10.2) 70
5.11 Kreuzung Alte Linde 71
5.12 Verkehrsführung auf der Friedrich-Baur-Straße 76
5.13 Berliner Kissen 77

6 Weitere Ideen 78

6.1 Update Radverkehrskonzept 78
6.2 Modal Split 78
6.3 Öffentliche Toiletten 78
6.4 Städtische Homepage 78
6.5 Aktion „Garagenparken“ 79
6.6 Kampagne „Miteinander läuft‘s besser“ 80
6.7 Kidical Mass in Heusenstamm? 81
6.8 Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern 83
6.9 Knotenpunkt Wegweisung – Radeln nach Zahlen 89

7 Verkehrsregeln gelten für alle Verkehrsteilnehmer, auch für Radfahrer! 91

7.1 Einige Verkehrsregeln … hätten Sie’s gewusst? 91

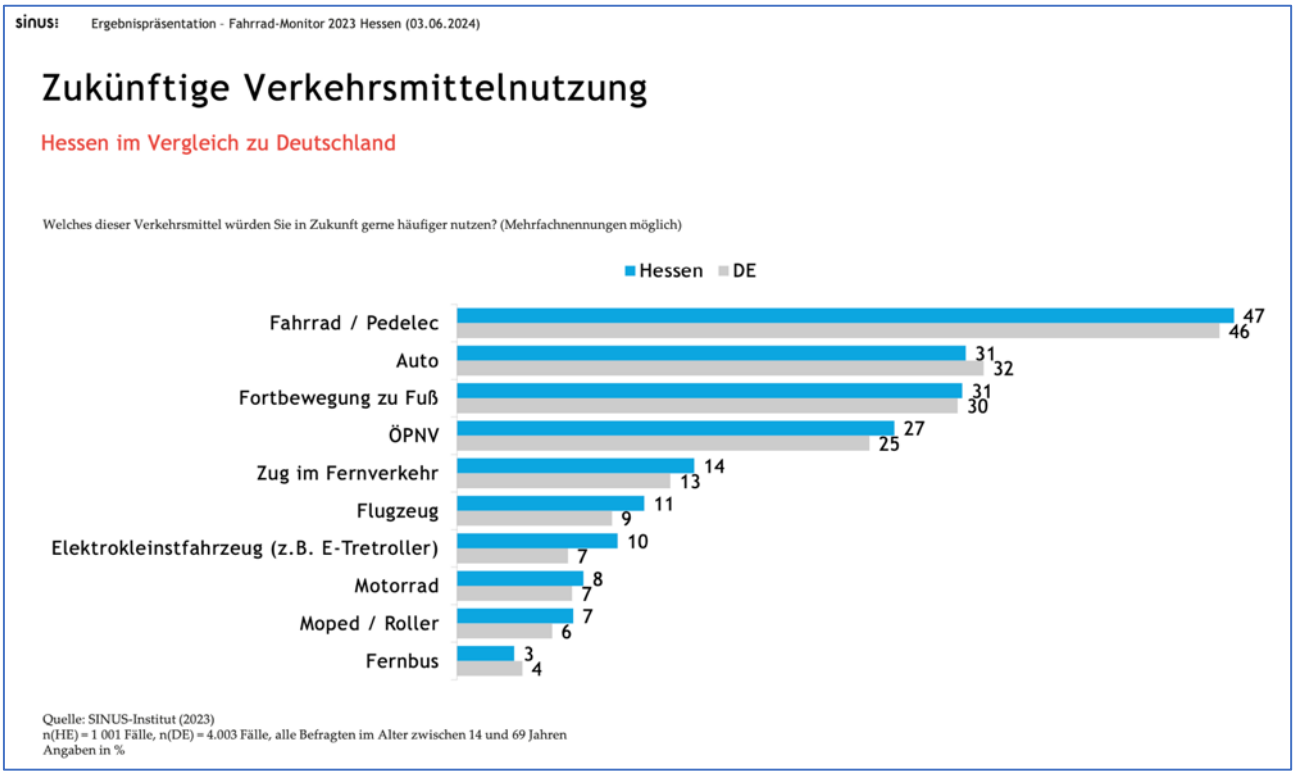
8 Schlusswort 95

8.1 Gesehen werden 95
8.2 Inspirationen 95
8.3 Autonomes Fahren 95

3 Rahmenbedingungen

3.1 Warum ist das Fahrrad ein wichtiges Verkehrsmittel?

Der Fahrrad-Monitor ist eine repräsentative Umfrage des Sinus-Instituts. Der Fahrrad-Monitor 2023 hat unter anderem ergeben: **Knapp die Hälfte der Menschen würde das Fahrrad in Zukunft gerne häufiger nutzen.** Das ist nicht nur in Hessen so, sondern ebenso in ganz Deutschland. Die Frage lautete: „Welches dieser Verkehrsmittel würden Sie in Zukunft gerne häufiger nutzen?“ Fast die Hälfte der Antworten entfiel auf das Fahrrad bzw. Pedelec.



Quelle: Sinus-Institut

3.2 Mobilität ist ein Grundbedürfnis

Zitat: „Das Fahrrad ist ein vollwertiges Verkehrsmittel für den täglichen Einsatz und nicht nur ein Gerät für Freizeitaktivitäten bei schönem Wetter. Das müssen viele noch begreifen.“ Dieter Fröhlich, Radverkehrsbeauftragter der Stadt Dreieich.

Unser Bürgermeister Steffen Ball hat mehrfach betont, dass er das Angebot für Radfahrer und Fußgänger verbessern möchte. Rad-, Fuß- und Autoverkehr sollen auf Augenhöhe gebracht werden.

Bundesweit hat im Schnitt jeder ein Fahrrad. Es gibt immer mehr Pedelecs, E-Bikes, Lastenräder, Fahrrad-Anhänger usw. Aktuell ist ungefähr jedes zweite verkaufte Rad ein E-Bike. Diese groben Aussagen dürften sich auch auf Heusenstamm herunterbrechen lassen. Klar ist, der Trend zum Radfahren ist ungebrochen und wird sich weiter fortsetzen. **Dafür braucht es eine vernünftige, auffallende und einladende Infrastruktur.** (Diese wird auch von E-Scootern genutzt.)

3.3 Es kommt auf die Oberflächenqualität an

Eine als sicher und komfortabel wahrgenommene Radinfrastruktur ist die Voraussetzung für den Radverkehr. Sicher bedeutet, keine Angst vor Unfällen haben zu müssen und komfortabel bedeutet eine glatte, ebene Oberfläche ohne Kanten, über die es sich leicht rollen lässt. Denn jede Unebenheit bedingt, dass das Rad leicht angehoben und abschließend wieder abgesenkt wird. Dabei wirkt jedes kleine Anheben

bremsend, weil dafür Energie benötigt wird. Bereits die geringe Rauheit, die ein Radweg mit Plattenbelag mit seinen zahlreichen Fugen aufweist, verschlingt durch das stärkere Walken im Reifen und kleine und kleinste Hebevorgänge unnötig Energie. Je rauer die Oberfläche, desto mehr Energie geht verloren.

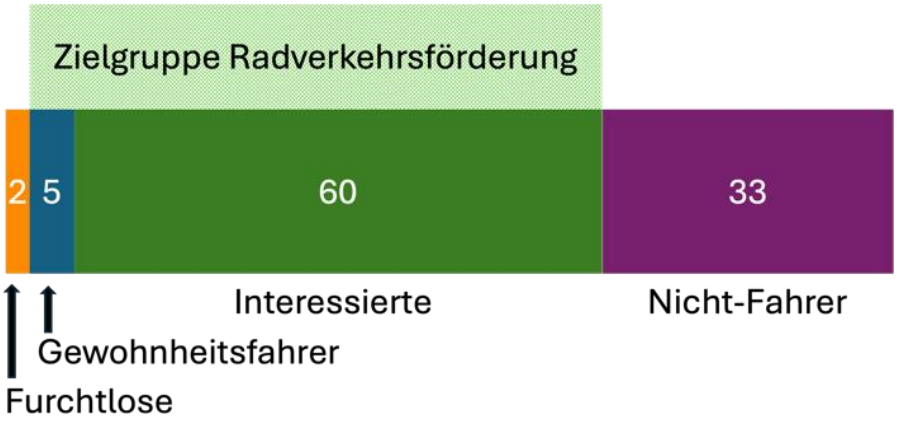
Mehr zu diesem sehr interessanten Thema findet man im Artikel „Nur Komfort? Oberflächenqualität von Radverkehrsanlagen“, aus der online Zeitschrift „Fahrrad Zukunft“ – Ausgabe 18 vom April 2014. Dort ist das sehr gut und verständlich erklärt. **Unbedingt lesenswert.**

Haben Sie nicht auch schon einmal etwas Fragiles mit dem Fahrrad transportiert? Sei es ein Kind, einen Kuchen oder etwas aus Glas oder Porzellan? Etwas, wo Sie vor einer Kante stark abbremsen und um jede Unebenheit und wirklich jedes Loch herumkurven? Radfahrer brauchen glatte Oberflächen und abgesenkte Kanten (sogenannte Null-Absenkung). Das gilt insbesondere auch für Strecken in Wald und Feld, die direkte Verbindungen zwischen den Orten sind. Siehe auch Kapitel 3.10 Erreichbarkeit der Nachbarstädte mit dem Fahrrad.

Ein weiteres wichtiges Argument: Ebene Oberflächen erhöhen die Sicherheit!

3.4 Welche Fahrrad-Infrastruktur wird als sicher empfunden?

Im Handbuch „Radverkehr in der Kommune“ von Thiemo Graf wird zunächst die Zielgruppe betrachtet. Demnach gibt es vier Nutzertypen von Radfahrern: die Furchtlosen, die Gewohnheitsfahrer, Interessierte und Nicht-Fahrer. Die Zielgruppe der Radverkehrsförderung sind die Gewohnheitsfahrer und die Interessierten. Sie machen rund zwei Drittel der Bevölkerung aus.



Thiemo Graf unterscheidet dann nach der Stress-Toleranz der Nutzertypen. „Um die große Nutzergruppe der Interessierten zu aktivieren, ist eine Radinfrastruktur erforderlich, die mindestens Stress-Level 2 erfüllt. Das entspricht dem niederländischen Planungsstandard mit baulich getrennten Wegeverbindungen und Knotenpunkten.“

Schlussfolgerung: Das Potenzial im Radverkehr wird mit der derzeitigen Infrastruktur nicht abgerufen. Wenn es eine bessere Rad-Infrastruktur gäbe, würde dies den Radverkehrsanteil unmittelbar erhöhen mit positiven Wirkungen auf das gesamte Verkehrsaufkommen und die Umwelt.

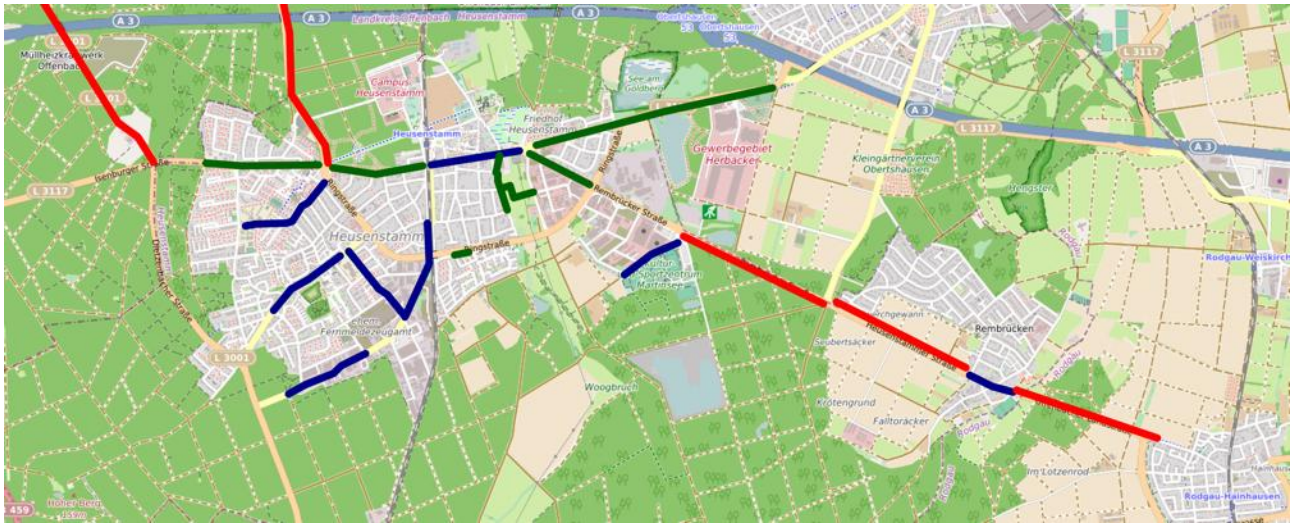
In der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesverkehrsministeriums (Juni 2022) wird die „kleine Laura“ (11 Jahre) als Ziel der Planung definiert. Warum? Weil man ab diesem Alter auf der Straße radeln *muss,* nicht mehr auf dem Gehweg fahren darf. Zitat: „Laura steht dabei sinnbildlich für die vielen Menschen aller Altersgruppen in Deutschland, die sich dann für das Radfahren entscheiden, wenn sie sich dabei auch sicher fühlen.“ Es wird erläutert, dass ein durchgehendes und eigenständiges Radverkehrsnetz wichtig ist, um getrennt vom Kfz-Verkehr fahren zu können.

3.5 Was bedeutet das für Heusenstamm?

In Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen wie zum Beispiel der Frankfurter Straße sollten der Fußverkehr, der Radverkehr und der Autoverkehr getrennt werden. Das wäre optimal.

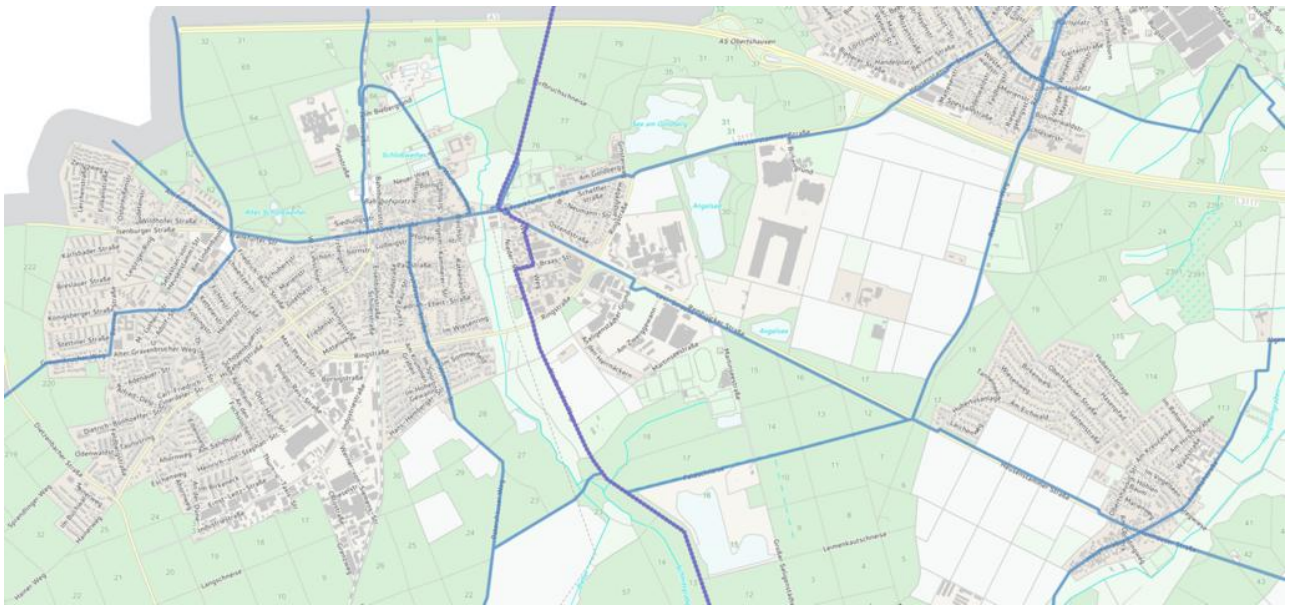
Zitat: „Gefährlich sind sich öffnende Autotüren auf der Frankfurter. Das Modell der verkehrsberuhigten Frankfurter von Hajo und seinem Freund, das im Frühjahr 2024 im Rathauseingang stand, hat mir super gefallen! Das größte Problem sind alte Leute mit Rollator oder Stock, die überall die Frankfurter überqueren, nur nicht auf dem Zebrastreifen.“ Jochen Friedrich

Ein Blick auf die nachfolgende Karte zeigt den aktuellen Bestand von Radfahrstreifen und Schutzstreifen in Heusenstamm. (Definition siehe Kapitel 7.1 Einige Verkehrsregeln … hätten Sie’s gewusst?)



Quelle: umap/OpenStreetMap http://u.osmfr.org/m/898965/ (eigene Darstellung)
Radfahrstreifen in grün, baulich getrennte Fuß- und Radwege in rot und Schutzstreifen in blau
Man erkennt, dass bereits weite Strecken in Heusenstamm für den Radverkehr markiert sind.

Außerdem verlaufen durch Heusenstamm etliche **ausgeschilderte Radwege** des Radwegenetzes des Kreis Offenbach sowie der Hessische Radfernweg R4:



Quelle: https://buergergis.kreis-offenbach.de

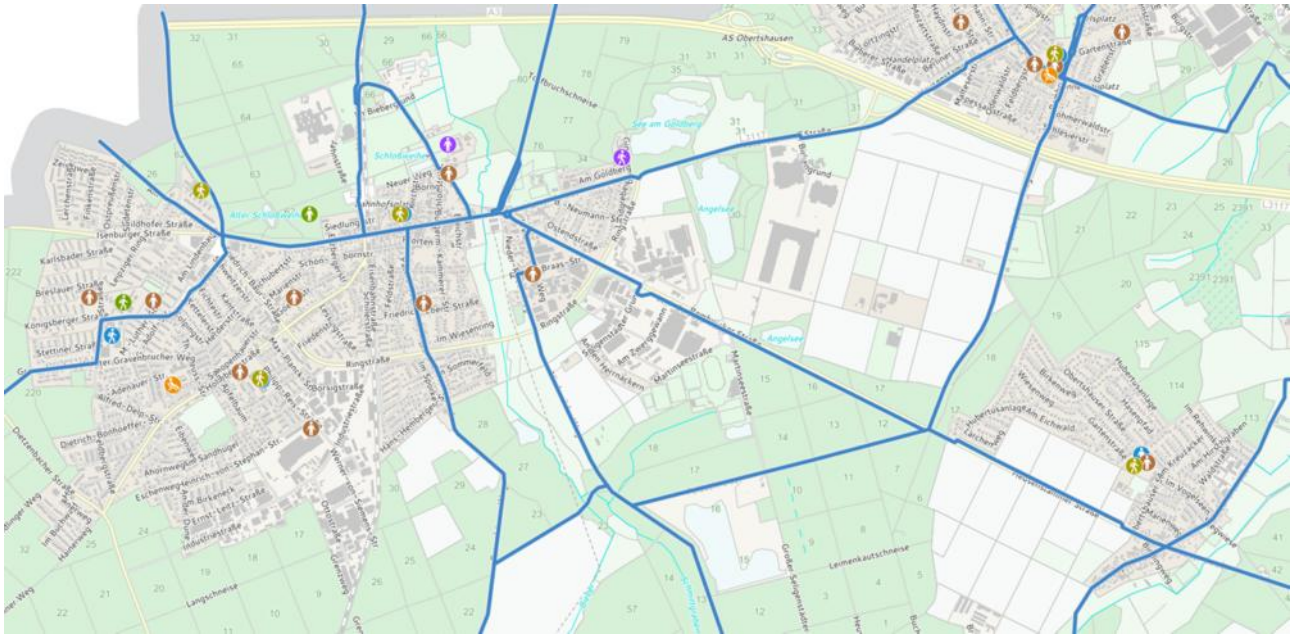
Derzeit wird das Radwegnetz des Kreises Offenbach überarbeitet und teilweise neu beschildert.

Quelle: Radroutenplaner Hessen https://radroutenplaner.hessen.de/map

Im Radroutenplaner Hessen ist das Radwegenetz durch die farbigen Linien dargestellt.

3.6 Ziele in Heusenstamm

In Heusenstamm sind Ziele unter anderem Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen:

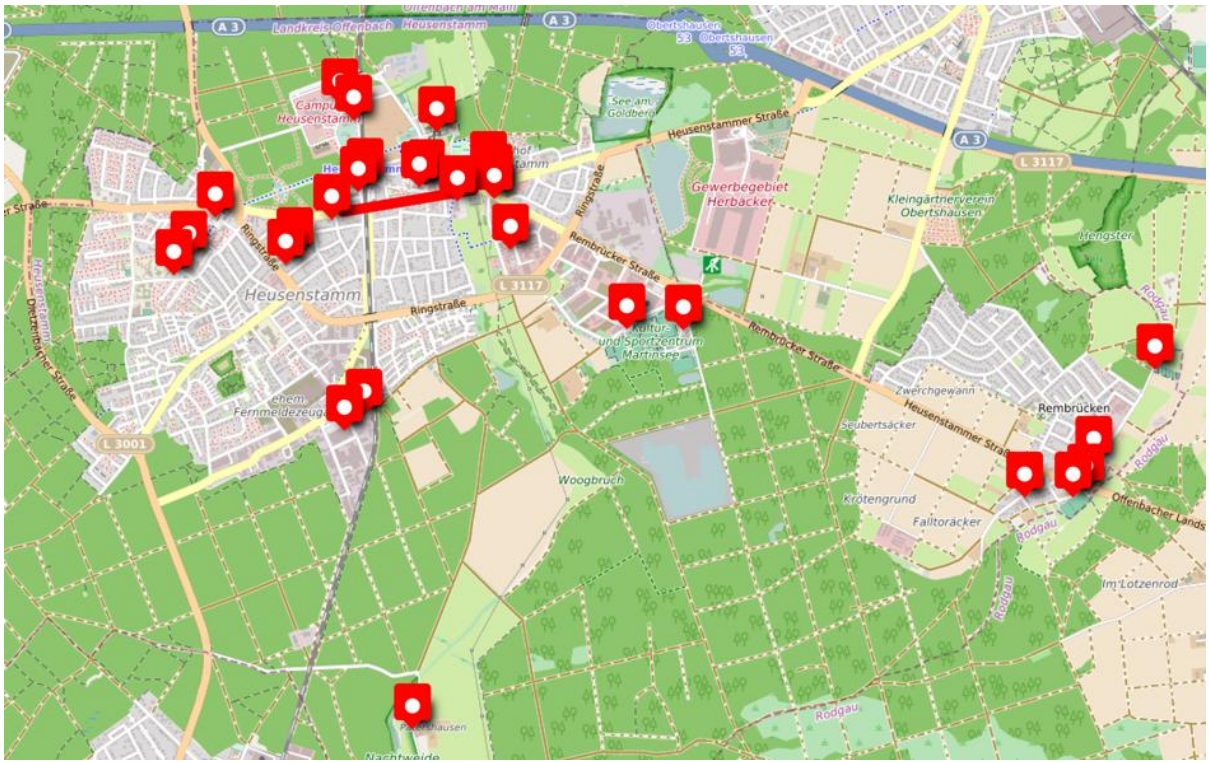


Quelle: https://buergergis.kreis-offenbach.de
Die blauen Linien zeigen das Radwegenetz des Kreises Offenbach

Legende:

Quelle: https://buergergis.kreis-offenbach.de

Weitere wichtige Ziele sind die Frankfurter Straße mit Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten, die REWE-Märkte, der ALDI, die Kirchen inkl. ihrer Gemeindehäuser, Ärzte, die Friedhöfe, das Rathaus, die Stadtbücherei, das Schwimmbad, die Sportstätten, das Jugendzentrum, der Bahnhof, der Campus sowie Hofgut Patershausen.



Quelle: umap/OpenStreetMap http://u.osmfr.org/m/946501/

Quelle: Strategie Zukunft Innenstadt vom August 2024, Seite 24
Auf der Frankfurter Straße liegen sehr viele Ziele in Heusenstamm.

3.7 Heusenstamm ist gut fürs Radeln geeignet!

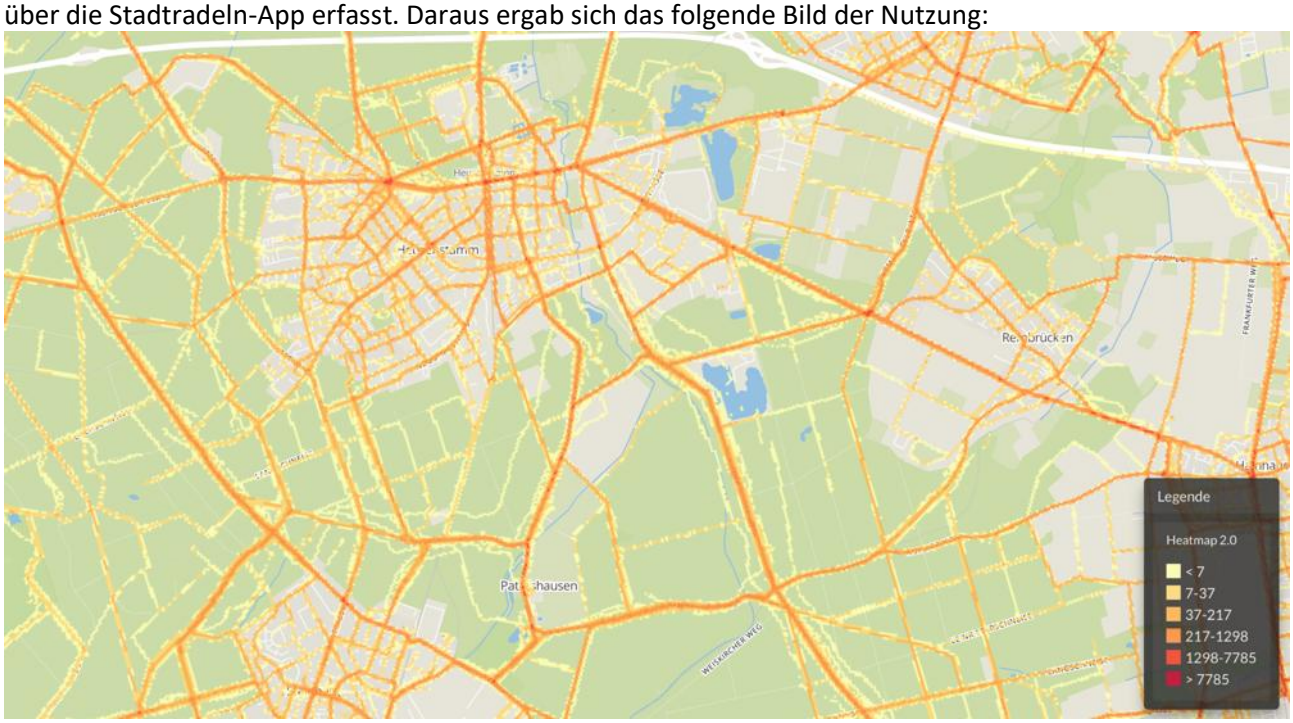
Die meisten innerstädtischen Ziele dürften im Bereich von zwei bis drei Kilometern gut erreichbar sein. Topografische Hindernisse wie Berge muss man nicht überwinden.

Heusenstamm ist somit erstklassig dafür geeignet, diese kurzen Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen.

In Heusenstamm gibt es keine vierspurigen Autostraßen. Die Umwidmung von einer Fahrspur in eine Fahrradspur (oder einen Radfahrstreifen) wie in anderen Städten gesehen ist somit bei uns nicht möglich.

3.8 Nutzung durch den Radverkehr

Beim **Stadtradeln 2023** wurden 4.007 Fahrten mit einer Stecke von insgesamt 42.584 km von 629 Personen über die Stadtradeln-App erfasst. Daraus ergab sich das folgende Bild der Nutzung:



Besonders stark ist die Frankfurter Straße frequentiert. Beliebt ist auch der Niederröder Weg sowie die Patershäuser Straße und ihre Verlängerung nach Süden zum Patershäuser Hof. Aus allen Richtungen wird die Kreuzung Alte Linde stark genutzt (dunkle Farbe). Auch im Jahr 2024 ergibt sich das gleiche Bild.

Beim **Stadtradeln 2024** wurden 3.851 Fahrten mit einer Stecke von insgesamt 36.266 km von 556 Personen über die Stadtradeln-App erfasst. Daraus ergab sich das folgende Bild der Nutzung:

Quelle: Datenportal von RiDE - Radverkehr in Deutschland

Der Großraum um Heusenstamm zeigt die tatsächlich gefahrenen Achsen deutlich. In dieser Darstellung sind es die gelben Linien. Stand 22.02.2024, Quelle RiDE Portal am Nahmobilitätskongress.

Das **Stadtradeln 2025** findet vom Sonntag, 18. Mai bis Samstag, 07. Juni 2025 statt. Die Auftakttour beginnt am 18.05.2025 um 11.00 Uhr im Schlossinnenhof. Die Siegerehrung findet am Freitag, 20. Juni 2025 im Rahmen des Fests „Alte Linde macht Musik“ um 19.00 Uhr statt.

3.9 Wie sicher ist das Radfahren in Heusenstamm?

Der Unfallatlas https://unfallatlas.statistikportal.de ist ein öffentliches Portal des Statistischen Bundesamts. Mit dem Unfallatlas werden Unfälle mit Personenschaden nach Straßenabschnitten sowie nach den einzelnen Unfallstellen auf Straßenebene sichtbar. Der Unfallatlas enthält Angaben aus der Statistik der Straßenverkehrsunfälle, die auf Meldungen der Polizeidienststellen basiert. Für meine Analyse habe ich Unfallorte mit Fahrrad-Beteiligung ausgewählt.

Unfallorte mit Fahrrad-Beteiligung 2020

Unfallorte mit Fahrrad-Beteiligung 2021

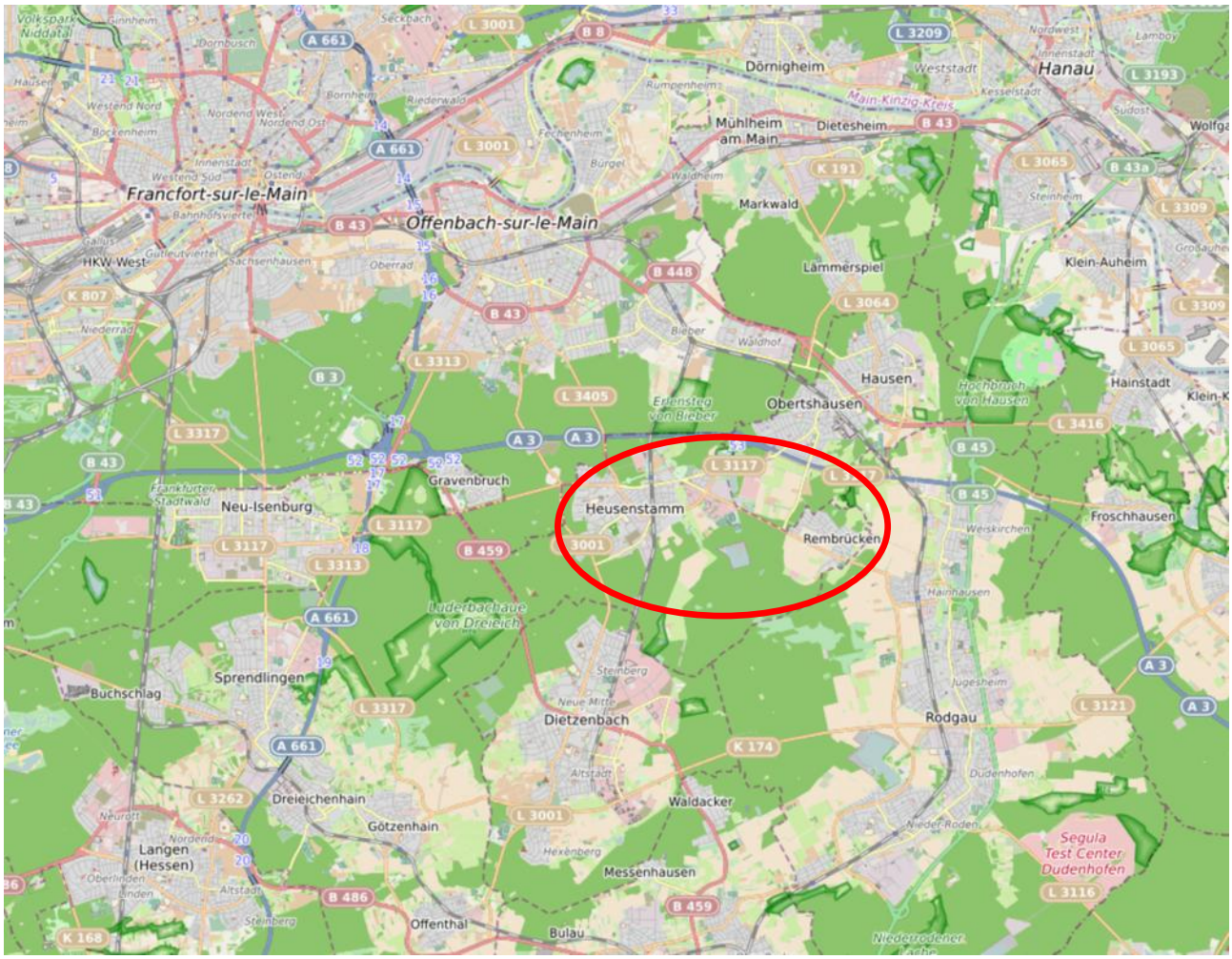
Unfallorte mit Fahrrad-Beteiligung 2022

Unfallorte mit Fahrrad-Beteiligung 2023

Leider ereignen sich gerade auf der Frankfurter Straße sehr viele Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung. Nicht nur aus diesem Grund ist eine Umgestaltung der Frankfurter Straße geboten.

Rückmeldungen zur Frankfurter Straße sind zum Beispiel: „Ich habe unserer Tochter verboten, auf der Frankfurter Straße zu radeln, weil es dort zu gefährlich ist.“ Oder: „Ich meide die Frankfurter Straße und nehme lieber einen Umweg über Nebenstraßen in Kauf, weil ich Angst habe.“ Auf der Frankfurter Straße wird auch öfters das Radeln auf dem Gehweg beobachtet. Ich interpretiere das als subjektive Wahrnehmung, dass die Frankfurter Straße auf der Fahrbahn zu unsicher ist und der Radfahrer lieber den geschützten Raum des Gehwegs nutzt. Dies ist allerdings verboten und setzt die Fußgänger Gefahren aus. Außerdem wird ein Radfahrer auf dem Gehweg vom Autoverkehr nicht erwartet, sodass sich der Radfahrer zum Beispiel bei Ein- und Ausfahrten einer unnötigen Gefahr aussetzt. Das ist vielen nicht bewusst.

3.10 Erreichbarkeit der Nachbarstädte mit dem Fahrrad

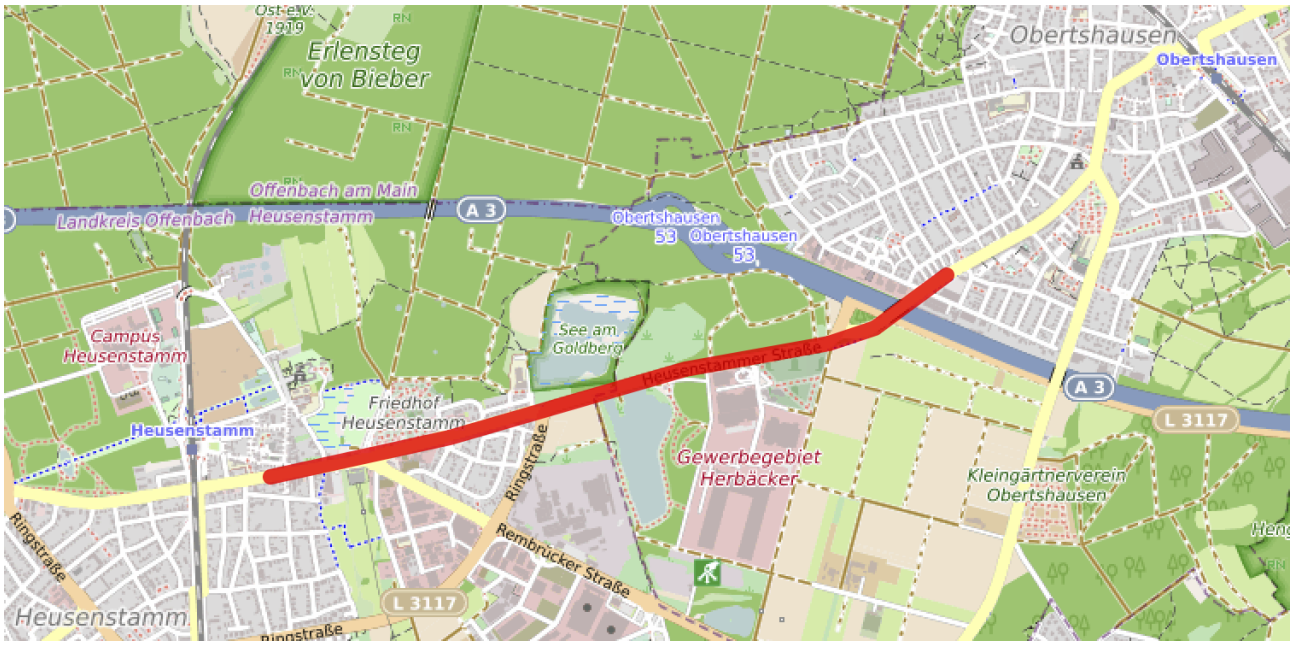


Quelle für alle Karten dieses Kapitels: umap

3.10.1 Verbindung der Stadtteile Heusenstamm und Rembrücken

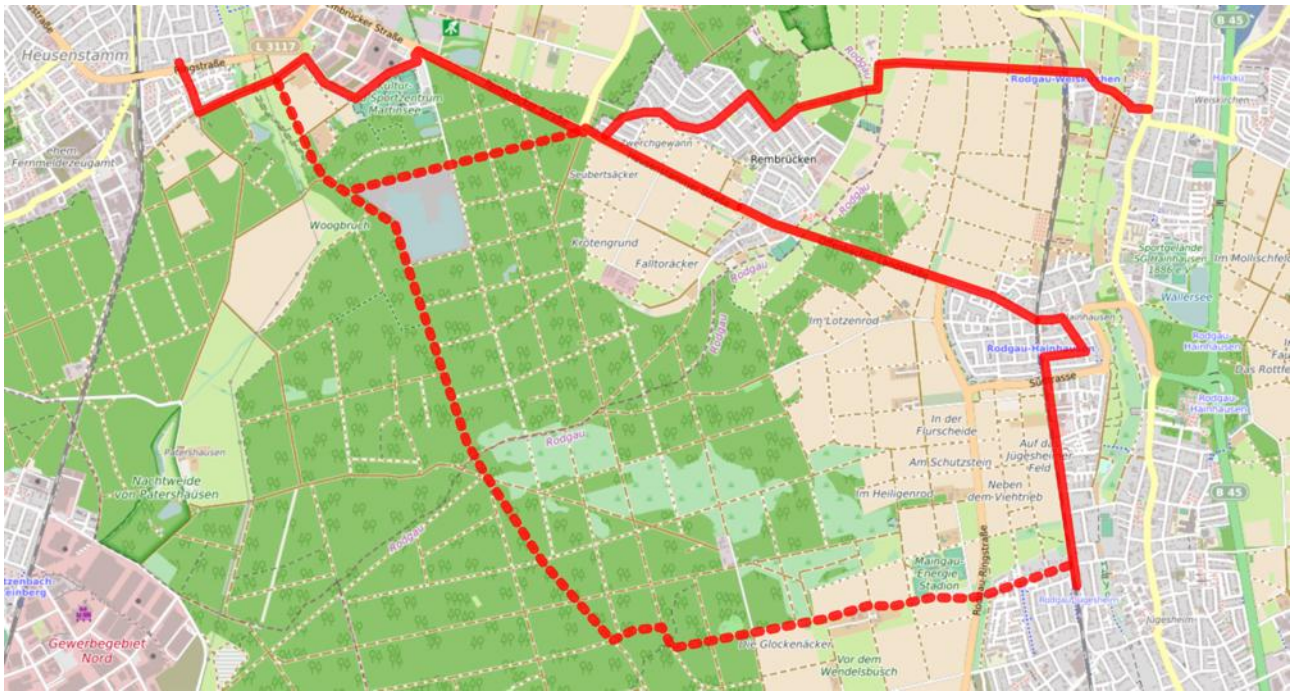
Aus Heusenstamm über das Sommerfeld, den Niederröder Weg oder die Rembrücker Straße Richtung Martinsee. Ab dort gibt es einen beleuchteten, vom Straßenverkehr getrennten gemeinsamen Fuß- und Radweg. Kurz vor Rembrücken, an der Abzweigung nach Obertshausen muss man mit der Bedarfsampel die Straßenseite wechseln, dann die Einmündung zur Hubertsanlage überqueren und kann auf einem schmalen, leicht welligen Weg bis Rembrücken fahren. Dort muss man über eine Querungshilfe die Straßenseite wechseln. Nach der Ortsdurchfahrt muss man erneut die Seite wechseln, wenn man weiter Richtung Hainhausen fahren möchte. Untergrund gut befahrbar, **aber der mehrfache Seitenwechsel ist sehr nachteilig für einen flüssigen Radverkehr.** Eine Alternative führt durch den Wald, am Kiesabbau vorbei. Diese Strecke ist aber teilweise schlecht befahrbar, siehe Kapitel „5.5.2 Weg durch den Wald vom Niederröder Weg nach Rembrücken sanieren“. Gesamtbewertung: gut.

3.10.2 Obertshausen



Der direkte Weg nach Obertshausen führt über die Heusenstammer Straße über die Autobahn. Der Weg ist entweder als Radfahrstreifen oder außerorts als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgebaut und inzwischen durchgängig asphaltiert, der Schotterabschnitt bei der Bushaltestelle DHL-Zentrum wurde inzwischen ebenfalls asphaltiert. Auf Obertshäuser Stadtgebiet ist der Weg ab der Einmündung bei der ARAL-Tankstelle sogar beleuchtet. **Schwachpunkt ist die Bedarfsampel bei der ARAL-Tankstelle.** Hier dauert es sehr lange, bis der Radverkehr grün bekommt. Kontaktschleifen mit entsprechendem Vorlauf könnten Abhilfe schaffen. Gesamtbewertung: gut.

3.10.3 Rodgau



Nach **Weiskirchen** über Rembrücken, hinter dem Tennisclub dann ein asphaltierter Feldweg. Sehr komfortabel.

Nach **Hainhausen** auch über Rembrücken, dann über den neuen gemeinsamen Fuß- und Radweg bis Hainhausen. Sehr gut.

Nach **Jügesheim** entweder über Hainhausen und dann entlang der S-Bahn, sehr komfortabel oder durch den Wald über teilweise asphaltierte und teilweise geschotterte, aber gut befahrbare Wege bis zur Waldfreizeitanlage. Ab dort asphaltiert bis Jügesheim. Die Ampel über die Rodgau-Ringstraße reagiert auch bei Fahrrädern schnell zu zuverlässig. Gesamtbewertung: gut.

Nach **Dudenhofen** über den Niederröder Weg (Radfernweg R4), dieser Feinkiesweg wurde im Gebiet von Rodgau saniert und ist jetzt gut befahrbar. Ab L3121 (Kreisquerverbindung) gemeinsamer Fuß- und Radweg neben der Straße, sehr gut befahrbar. Entweder bis zur Kreuzung mit Ampel ein Stück entlang der Rodgau-Ringstraße oder die Abkürzung Richtung Badesee und dann nach Osten nach Dudenhofen. Gesamtbewertung: gut.

Nach **Nieder-Roden** folgt man dem R4 über die neue Querungshilfe der Kreisquerverbindung, die nachts sogar beleuchtet ist, weiter nach Süden und kommt komfortabel Richtung Shell-Tankstelle in Nieder-Roden.

3.10.4 Rödermark-Waldacker

Hinter Patershausen zunächst links abbiegen, am Ende des Feldes verlässt man den asphaltierten Weg rechts nach Süden. **Dieser Weg ist mit grobem Schotter nicht gut zu befahren.** Am Ende wieder links auf einen anderen Schotterweg. Die Beschaffenheit ist nicht viel besser aber einigermaßen befahrbar. An der Kreisquerverbindung gibt es eine neu errichtete Querungshilfe. Das Teilstück bis zum asphaltierten Eulerweg ist **ein schrecklicher Trampelpfad.** Nach Regen sind große Schlammlöcher zu überwinden. Ab Eulerweg gibt es verschiedene Möglichkeiten, westlich nach Waldacker abzubiegen. Gesamtbewertung: Mangelhaft.

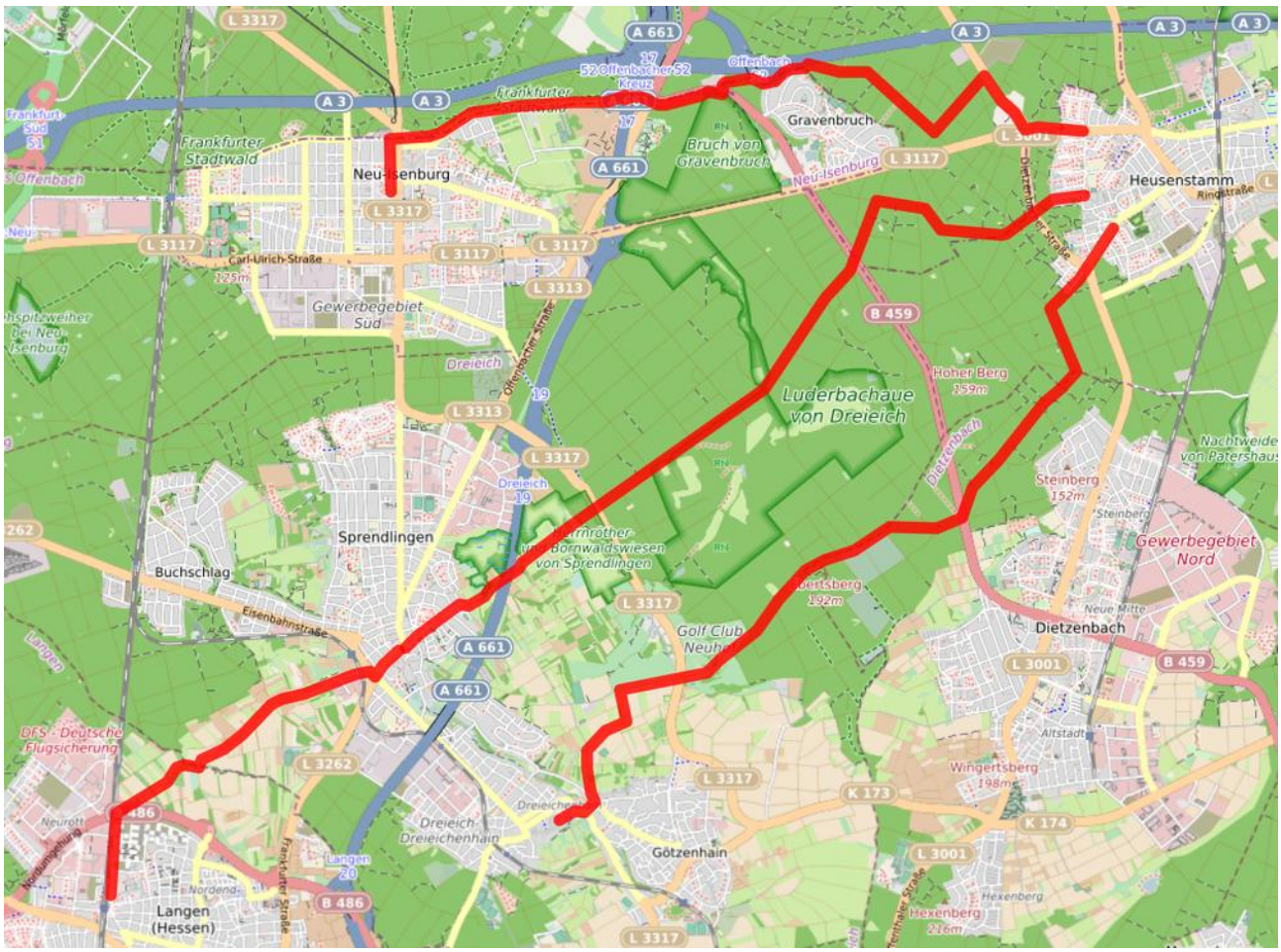
3.10.5 Dietzenbach

Je nachdem wo Ausgangspunkt und Ziel sind, gibt es verschiedene Möglichkeiten. A) Im Westen Heusenstamms kann man bei der Waldesruhe die L3001 mit Ampeln überqueren und durch den Wald zur Tannenstraße nach Dietzenbach fahren. Die geschotterten Wege sind halbwegs gut befahrbar. Bewertung: gut bis befriedigend. B) Ab Industriestraße kann man über die L3001 nach Steinberg fahren. In diesem Bereich gibt es eine Mehrzweckspur, die Geschwindigkeit ist auf 70 km/h beschränkt. Kurz vor Steinberg gab es am 07.04.2020 einen **tödlichen Unfall.** Zwischen Wildhof-Kreuzung und Steinberg ist ein straßenbegleitender gemeinsamer Fuß- und Radweg derzeit in der Vorplanung. Bis zur Realisierung wird es noch einige Zeit dauern. Bewertung: Diese Strecke ist derzeit nur für sehr selbstsichere Radler, **nicht aber für Kinder geeignet.**

C) Alternativ kann man nach dem Ortsausgang Heusenstamm von der Industriestraße nach Süden abbiegen und den parallel zur L3001 verlaufenden Waldweg nutzen. Dieser kommt in Dietzenbach in der Martinstraße raus. Die Wegbeschaffenheit ist schwer befahrbar. **Die Unebenheiten sind unangenehm.** Im Dietzenbacher Abschnitt ist der Weg schmal und nach Regen sehr matschig. Es fehlt die Entwässerung der Martinstraße, das Wasser läuft auf dem Weg in den Wald. Bewertung: Mangelhaft. D) Wesentlich entspannter ist es, östlich des S-Bahn-Verlaufs nach Dietzenbach zu radeln. Über die Richard-Wimmer-Straße und den Patershäuser Hof fährt man bis zur Waldstraße. Bis hier fährt es sich auf asphaltierter Strecke angenehm durch den Wald. Dort landet man jedoch im Industriegebiet und muss mit **Schwerlastverkehr** rechnen. Wenn man 250 m nach Westen radelt, kann man mehr oder weniger legal über ein Industriegrundstück zur S-Bahn-Station Steinberg fahren. Bewertung: **Erst prima, dann kritisch.** Gesamtbewertung: Ein rascher Bau des geplanten Radwegs entlang der L3001 wäre die beste Lösung. E) Von Rembrücken fährt man von der Hauptstraße in den Wald und grob geradeaus Richtung Patershäuser Hof, von dort wie Variante D. Bewertung: gut.

3.10.6 Dreieichenhain

Der direkte Weg nach Dreieichenhain – zur Burg – führt durch den Wald. Man startet in der Verlängerung der Hohebergstraße und überquert die L3001 bei der Waldesruhe mit Hilfe einer der beiden Ampeln. Der Weg führt westlich an Dietzenbach vorbei zu einem Parkplatz an der B459. Während die Wege durch den Wald auf Feinkies gut zu fahren sind, weist der Parkplatz viele große Schlaglöcher auf. Bei oder nach Regen ein unangenehmes Teilstück. **Über die B459 fehlt eine Querungshilfe.** Wegen des starken Verkehrs ist diese unbedingt erforderlich. Danach führt der Weg auf Feinkieswegen über den Dietzenbacher Ebertsberg Richtung Golf-Club Neuhof. Zur Querung der L3317 gibt es eine Ampel. Ab hier ist der Weg asphaltiert, weist aber im Verlauf viele Unebenheiten und Löcher auf. Vorbei an der Stangenpyramide befindet man sich auf hessischen Radfernweg R8 und gelangt in die Altstadt von Dreieichenhain. Gesamtbewertung: Auf den Feinkieswegen im Wald gut, wegen der Querung B459 und weiterer Mängel insgesamt nur ausreichend.



3.10.7 Sprendlingen und Langen

Man verlässt Heusenstamm über den Gravenbrucher Weg nach Westen und muss zunächst die L3001 überqueren. In der Kurve ist die Sicht eingeschränkt, **es fehlt eine Querungshilfe.** Im weiteren Verlauf nach Westen ist der **Weg schwer befahrbar.** Die Unebenheiten sind unangenehm. Ab dem Weg zwischen Dietzenbach und Gravenbruch ist die Oberfläche besser. Siehe 5.5.3 Waldweg nach Westen ab Gravenbrucher Weg sanieren. Nach drei Abzweigungen muss man die B459 queren. Auch **hier fehlt eine Querungshilfe** über die stark befahrene Bundesstraße. Gerade im Berufsverkehr eine Herausforderung. Danach geht es über die Bestewiesenschneise, die erst vor kurzem einen neuen Feinkiesbelag erhielt und sehr gut zu fahren ist. Nun ist die L3317 zu überqueren, eine Querungshilfe wäre wünschenswert. Im weiteren Verlauf stehen die drei Betonklötze, die die Durchfahrt für Kfz verhindern sollen, der Weg wurde inzwischen saniert. Der folgende Asphaltweg über die A661-Brücke ist ganz okay und führt nach Sprendlingen. Von dort kann man quasi geradeaus weiter über gute, asphaltierte Feldwege nach Langen fahren. Gesamtbewertung: Große Streckenabschnitte sind gut befahrbar, wegen dem groben Belag westlich von Heusenstamm sowie der fehlenden Querungshilfe B459 aber insgesamt nur ausreichend.

3.10.8 Gravenbruch und Neu-Isenburg

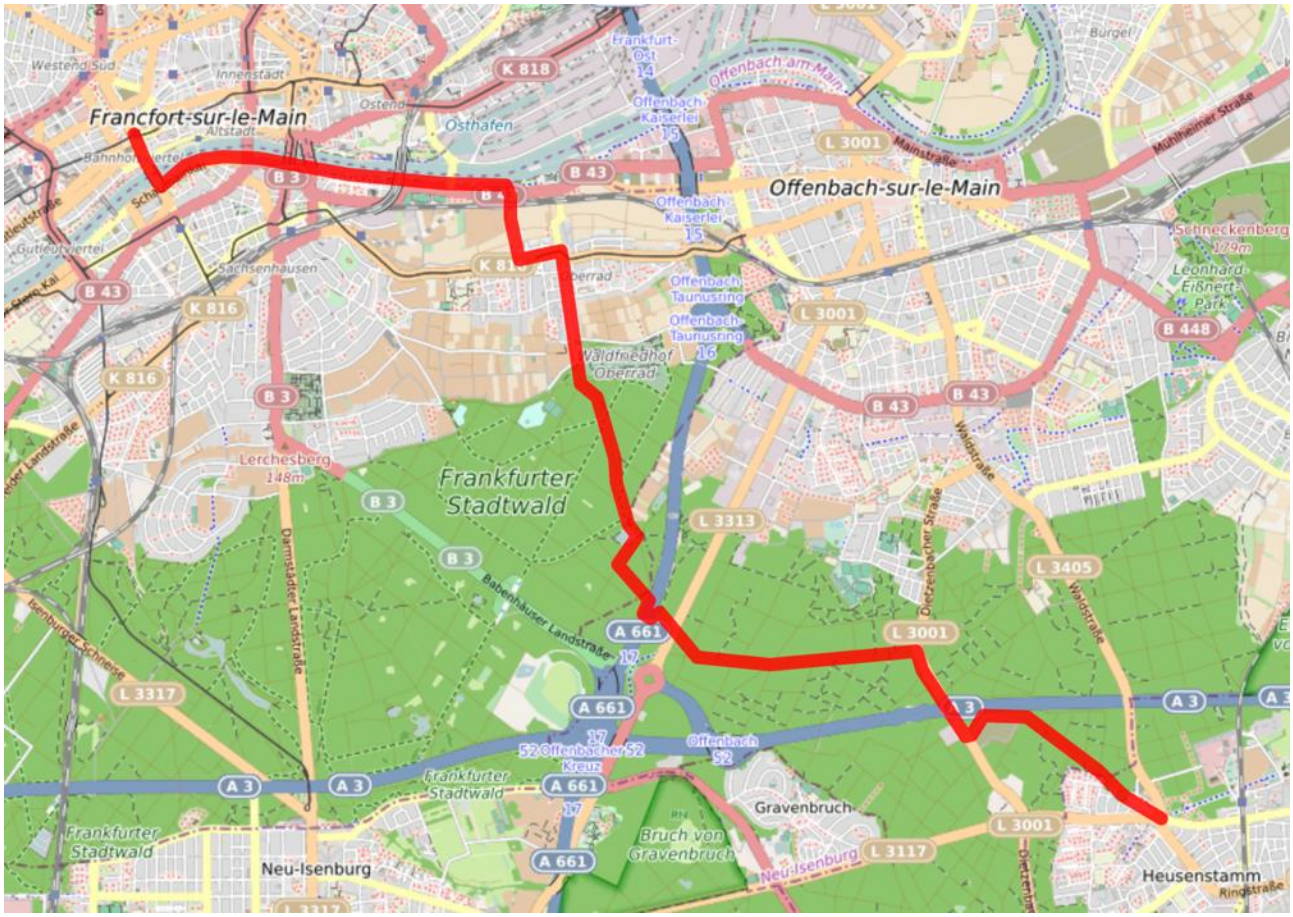
Der direkte Weg führt über die L3117 von Heusenstamm nach Gravenbruch und weiter nach Neu-Isenburg. Entlang dieser Landesstraße ist ein straßenbegleitender Radweg geplant. Der erste Bauabschnitt Heusenstamm – Gravenbruch soll im Frühjahr 2025 begonnen werden. Der zweite Bauabschnitt Gravenbruch – bis vor die A661 soll folgen. Der dritte Abschnitt über die A661 bis Neu-Isenburg ist noch eine Herausforderung.

Aktuell auf der Mehrzweckspur der Landesstraße zu fahren ist kein Vergnügen. Die Autos rauschen mit 100 km/h vorbei. Alternativ fährt man nur bis zur Wildhofkreuzung, dann rechts abbiegen. Hier auf den

straßenbegleitenden gemeinsamen Fuß- und Radweg zu gelangen, ist nicht ganz einfach. **Eine offizielle, legale Lösung gibt es nicht.** An der Gaststätte Wildhof vorbei, später biegt man links ab und kommt auf den Waldweg, der nördlich um Gravenbruch herumführt. Von dort nach Gravenbruch. Die Wegbeschaffenheit ist höchstens befriedigend. Der offizielle Weg nach Neu-Isenburg führt durch Gravenbruch und über die Ampel zwischen Esso-Tankstelle und Autokino auf die westliche Seite der B459. Alternativ kann man weiterfahren und quert bei der Autobahnmeisterei die B459. Hier ist sie vierspurig und meist nur mit Wartezeit zu überqueren. **Der Waldweg weiter nach Westen ist viel zu schmal,** vom Belag aber gut zu befahren.

3.10.9 Frankfurt

Eine Variante könnte sein, den gemeinsamen Fuß- und Radweg ab Kreuzung Alte Linde nach Offenbach zu nehmen und durch Offenbach an den Main zu fahren, um dort den Radweg entlang des Flusses nach Frankfurt zu nutzen.



Die kürzere Verbindung geht jedoch durch den Wald. Hierzu fährt man entweder vom Frankfurter Weg oder über die Kreuzung Alte Linde zum Müllheizkraftwerk. Nach Überquerung der Autobahn A3 nimmt man die Heusenstammer Schneise (Wegbeschaffenheit befriedigend bis ausreichend) und die Brücke über die Sprendlinger Landstraße. Dann unter der A661 hindurch, am Maunzenweiher vorbei, die Buchrainstraße in Oberrad hinunter an den Main. Dort hat man quasi freie Bahn, weil man nicht durch Ampeln oder Kreuzungen aufgehalten wird. Um die Innenstadt zu erreichen, wäre es kürzer, über den Goetheturm und den Wendelsweg zu fahren, hier herrscht aber spätestens ab der Mörfelder Landstraße viel mehr Verkehr. Außerdem hat die Variante über Oberrad weniger Höhenmeter zu überwinden. Richtung Hauptbahnhof kann man nach der Unterführung der A661 links abbiegen und über den Sachsenhäuser Landwehrweg, den Letzten Hasenpfad, die Oppenheimer Landstraße, Burnitzstraße, Stresemannallee und Friedensbrücke fahren.

Gesamtbewertung: **die Wege durch den Wald sind teilweise sehr uneben und mit grobem Schotter,** bieten aber freie Fahrt. Je früher man den Mainuferradweg erreicht, desto besser. Von dort kommt man gut an sein Ziel in Frankfurt.

3.10.10 Offenbach über Stadthalle

Ab Kreuzung Alte Linde den Straßen-begleitenden gemeinsamen Fuß- und Radweg entlang der L3405. Dieser ist durch eine Leitplanke vom Autoverkehr geschützt. Nachts blenden entgegenkommende Fahrzeuge. **Die Pflege des Weges lässt zu wünschen übrig:** Im Herbst liegt oft viel Laub auf dem Radweg und im Winter wird nicht oder nur Abschnitt-weise Schnee geräumt. Bewertung: gut.

3.10.11 Offenbach Rosenhöhe

Über die Wildhofkreuzung den Straßen-begleitenden gemeinsamen Fuß- und Radweg entlang des Müllheizkraftwerks und über die Autobahn. **Der Weg ist sehr schmal** und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und erforderlichen Ausbaubreiten. Der Bewuchs rechts und links des Weges wird nur einmal im Jahr zurückgeschnitten, was zur weiteren Verengung des ohnehin zu schmalen Weges führt. Da darf kein anderer Radler entgegenkommen, vor allem nicht mit Lastenrad oder Anhänger. Der Winterdienst wird nicht vorgenommen. Die Oberfläche des Belags ist gut.

3.10.12 Bieber

Ab Friedhof Heusenstamm nach Norden dem hessischen Radfernweg R4 folgen und die Autobahn überqueren. Der Weg wurde erst vor wenigen Jahren saniert und ist ein größtenteils gut befahrbarer Feinkiesbelag. Die zweite Variante ist vom Schwimmbad unter der Autobahn zum Waldeck in Bieber. Dieser Weg wurde vom Baustellenverkehr sehr stark in Mitleidenschaft gezogen. Die endgültige Wiederherstellung ist erst für Mai 2025 vorgesehen. Bis dahin mangelhaft. Man kann nach der Autobahn auch rechts abbiegen zu den Kleingartenanlagen und der grünen Lokomotive. Der asphaltierte Straßenbelag ist ab der Lokomotive bis zur Bremer Straße schlecht und hat viele Schlaglöcher.

3.10.13 Fazit

Alle Nachbarstädte sind mit dem Fahrrad erreichbar. Einige Verbindungen sind gut. Aber die Schwachpunkte sind fehlende Querungshilfen, teilweise zu schmale Wege, teilweise schlechte Oberflächenqualität. Bei manchen Wegen muss man die Straßenseite (teilweise mehrfach) wechseln.

Ein flächendeckendes, asphaltiertes Wegenetz, das alle Orte im Kreis Offenbach verbindet, wäre eine Idee für ein Pilotprojekt in Hessen. Kann sich die Stadt Heusenstamm beim Kreis Offenbach oder der Kreis beim Land oder beim Bund dafür stark machen und bewerben? Auch Offenbach und Frankfurt müssten an Heusenstamm besser angebunden werden. Eine gute Infrastruktur hätte viele Vorteile.

4 Es tut sich viel in Heusenstamm

4.1 Die Industriestraße – Radverkehr runter vom Gehweg

Mehr Details auf der [städtischen Homepage](). Der Verkehrsversuch mit der engen Kernfahrbahn hat am 01.11.2023 begonnen. Radfahrer geben durchweg positive Rückmeldungen.

Wetter (Ø)	März 2023 KW 12	November 2023 KW 45	Juni 2024 KW 23
Temperatur	11,5 Grad	8,9 Grad	14,5 Grad
Niederschlag	2,1 l/m²	1,3 l/m²	1,9 l/m²

KW 12 2023	Kfz	Rad
21.03.2023	3936	232
22.03.2023	3772	308
23.03.2023	3889	237
Durchschnitt **Referenzwert**	3866	259

KW 45 2023	Kfz	Rad
07.11.23	3678	278
08.11.23	3800	310
09.11.23	3945	247
Ø	3808 -2%	278 +7%

KW 23 2024	Kfz	Rad
04.06.24	3556	405
05.06.24	3404	294
06.06.24	3543	326
Ø	3501 -10%	342 +32%

M. Knapp

Quelle: h_da über RIS-Portal Stadt Heusenstamm

Der Anteil der Radler auf den Gehwegen, auf denen das Radfahren nicht mehr zulässig ist, nimmt ab. Die meisten Autofahrer haben sich inzwischen an die neue Verkehrssituation gewöhnt. Es wird sehr häufig hinter Radlern abgewartet, bis diese dann gefahrlos überholt werden können.

Zitat: „Die Industriestraße bin ich bewusst entlanggefahren und habe es genossen! Optisch ist sie absolut gelungen, auch fühle ich mich auf dem roten Streifen sehr sicher, trotzdem gibt es noch viele Autofahrer, die sich nicht an die 30 km halten.“ (Jochen Friedrich)

4.2 Drei Radzählstellen in Heusenstamm

Quelle: umap http://u.osmfr.org/m/1132117/

Ende 2024 wurden in Heusenstamm drei Zählstellen gebaut: Frankfurter Straße, östlich vom Torbau, Niederröder Weg und Radweg nach Obertshausen. Im Frühjahr 2025 wird zunächst in einem vierwöchigen Probebetrieb die Funktionsweise überprüft. Nach der Freigabe durch Hessen Mobil sind die Daten öffentlich einsehbar: https://hessen-mobil.eco-counter.com/?siteId=300032839

Zählstelle auf der Frankfurter Straße

Auf dem Radweg entlang der L3001 zwischen Müllheizkraftwerk und Wildhof gibt es ebenfalls eine neue Zählstelle.

4.3 Die Patershäuser Straße ist seit Mai 2024 Fahrradstraße

Heusenstamms erste Fahrradstraße – ein voller Erfolg für den Radverkehr. Vor den Markierungsarbeiten wurde der Belag an den kritischen Stellen ausgebessert.

	Fahrradstraße bedeutet Höchstgeschwindigkeit 30 km/h mit Rücksicht auf Radfahrer ggf. langsamer Nebeneinanderfahren von Radlern ist erlaubt Keine automatische Vorfahrtsberechtigung, ohne vorfahrtsregelnde Verkehrszeichen gilt auch weiterhin „rechts vor links“ Ohne Zusatzschilder dürfen ab hier nur noch Fahrradfahrer in die Straße einfahren. Die Straße gehört in diesem Fall in der gesamten Fahrbahnbreite nur dem Radverkehr. Die Patershäuser Straße ist für Kfz/Motorräder freigegeben, **nicht jedoch für LKW**

Die Fahrradstraße Patershäuser Straße wurde gefördert:

https://www.nahmobil-hessen.de/foerderung/foerdermittel-des-bundes/sonderprogramm-stadt-und-land/

4.4 Der ADAC hat Bike+Ride Anlagen getestet, auch in Heusenstamm

Heusenstamm hat die Note sehr gut erhalten. Moniert wurde lediglich, dass es keine Schließfächer gibt. Die hat aber bis jetzt keiner vermisst. **Positiv: Fahrradmitnahme im RMV ist kostenlos!**

ADAC Test 2024: Die Bewertung der Bike+Ride-Anlagen im Umland von Großstädten

Frankfurt/Main

	Lage	Ausstattung	Freie Kapazität	Sonderausstattung	ADAC Urteil
Gewichtung	*30 %*	*40 %*	*20 %*	*10 %*	*100 %*
Heusenstamm	++	++	++	o	++
Kelsterbach	++	+	++	--	++
Groß Karben	+	++	++	--	+[1]
Eschborn	++	++	++	--	+
Alzenau	++	+	++	--	+
Niedernhausen	++	o	++	--	+
Nidderau-Windecken	–	++	++	--	+
Kronberg	++	--	++	--	o

[1] Um weniger als 1 Prozent der insgesamt möglichen Punkte bessere Note nur knapp verpasst

[2] K.O. für den kompletten Bahnhof, weil lediglich Vorderradhalter vorhanden waren

[3] Bahnhof verfügte über keine Bike+Ride-Anlage

Noten: ++ (sehr gut) + (gut) O (ausreichend) – (mangelhaft) -- (sehr mangelhaft)

Quelle: ADAC e.V. © ADAC e.V. 10.2024

Testbahnhof: **Heusenstamm** **ADAC Urteil: sehr gut**

Einpendelstadt: **Frankfurt am Main**

Testzeitpunkt: 21.05.2024

Ergebnis im Überblick	Lage	Ausstattung	Freie Kapazität	Sonder-ausstattung	Gesamt
Heusenstamm	++	++	++	o	++

Anzahl vorhandener Abstellplätze am Bahnhof insgesamt:	188
Davon überdacht:	188
Abstellplätze mit Möglichkeit, das Rad am Rahmen anzuschließen:	188
Anzahl gesicherte Abstellplätze in Fahrradparkhaus/ -garage oder Boxen:	30
Auslastung der frei zugänglichen Abstellplätze zum Testzeitpunkt:	78

🙂 Abstellanlagen in der Regel direkt am Bahnhofszugang

☹ Keine Schließfächer (z.B. für Fahrradhelm oder Regenkleidung) an den Abstellanlagen

🙂 Teilweise Lademöglichkeiten für Pedelecs/ E-Bikes an den Abstellanlagen

🙂 Wartungsstation zum Selfservice an den Abstellanlagen

4.5 Lastenräder für die Stadtverwaltung

Die Stadt Heusenstamm hat drei Lastenräder angeschafft, die im Friedhof, von der Feuerwehr und für die Stadtverwaltung eingesetzt werden.

Foto Lukas Welge – Quelle: Klimaschutzbericht vom Juli 2024

4.6 Lebenswerte Städte

Heusenstamm ist der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ beigetreten. Sie setzt sich für eine nachhaltigere und sicherere Verkehrsgestaltung in Städten ein. Durch die Reduzierung von Geschwindigkeiten will die Initiative sowohl Verkehrsunfälle minimieren als auch die Luftqualität verbessern und den Lärmpegel in städtischen Gebieten verringern. Langfristig zielt sie darauf ab, den Fahrverkehr zu beruhigen und Städten eine lebenswertere, sicherere und umweltfreundlichere Infrastruktur zu bieten.

Die von der Initiative, der mittlerweile 1.130 Städte angehören (Stand 10.03.2025), fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten. **Ein reduziertes Tempo der Kraftfahrzeuge erhöht das Sicherheitsempfinden des Radverkehrs.**

Siehe https://www.lebenswerte-staedte.de/de/

4.7 Reparaturstationen am Bahnhof und in Rembrücken

Seit März 2024 gab es eine Fahrrad-Reparaturstation an der Ostseite des S-Bahnhofs (linkes Foto).
Mit dem tegut teo Selbstbedienungsmarkt hat der Betreiber dort auch eine Reparaturstation installiert (rechtes Foto).

Bei der Station am Bahnhof wurden leider viele Werkzeuge trotz Stahlseilen gestohlen. Anfang November 2024 wurde ein neues Werkzeugset zur Verfügung gestellt. Die Luftpumpe funktionierte nicht mehr. Die Herstellerfirma Orion Bausysteme GmbH aus 64584 Biebesheim hat sich geweigert, die Luftpumpe im Rahmen einer Gewährleistung zu reparieren. Im Januar 2025 wurde daher beschlossen, wegen des anhaltenden Vandalismus die Reparatursäule am Bahnhof wieder abzubauen. Schade.

4.8 Abgesenkte Bordsteine

Im Sommer 2023 wurden insgesamt 13 Absenkungen hergestellt. Diese finden sehr hohen Zuspruch bei den Radlern.

Quelle: umap http://u.osmfr.org/m/888945/
Die Karte zeigt die Stellen, an denen der Bordstein für die Radler abgesenkt wurde.

4.9 ADFC Fahrradklima-Test

Der Fahrradklima-Test findet alle zwei Jahre von September bis November statt. In Heusenstamm gab es 2024 wieder eine sehr hohe Beteiligung. Heusenstamm hat auch an der erstmal durchgeführten Kommunalbefragung teilgenommen. **Die Ergebnisse werden am 17. Juni 2025 veröffentlicht.**

Landkreis	Ort	Mindest-TN-Zahl	TNZ	TN pro 10.000 EW
Offenbach	Dietzenbach	50	**156**	45
Offenbach	Dreieich	50	**97**	23
Offenbach	Egelsbach	50	**42**	37
Offenbach	Hainburg	50	**35+3**	26
Offenbach	Heusenstamm	50	**201**	104
Offenbach	Langen	50	**196+8**	52
Offenbach	Mainhausen	50	**23+2**	25
Offenbach	Mühlheim am Main	50	**101+4**	36
Offenbach	Neu-Isenburg	50	**138**	35
Offenbach	Obertshausen	50	**138**	55
Offenbach	Rodgau	50	**119**	26
Offenbach	Rödermark	50	**81**	28
Offenbach	Seligenstadt	50	**76+1**	36

Gemessen an der Teilnehmerzahl pro 10.000 Einwohner weist Heusenstamm einen weit überdurchschnittlichen Wert auf.

4.10 Bahnübergang Frankfurter Straße

Die Verwerfungen wurden beseitigt. Man kann jetzt auch mit dem Fahrrad ohne zu große Unebenheiten über den Bahnübergang Frankfurter Straße fahren.

4.11 Brücke über die Bieber am Schloss erneuert

Die marode Brücke wurde durch eine neue ersetzt.

4.12 Radweg L3117 – Heusenstamm – Neu-Isenburg

Quelle: https://umap.openstreetmap.fr/de/map/new/#14/50.0528/8.7514 OpenStreetMap

Der Radweg entlang der L3117 von Heusenstamm bis zur Brand-Schneise vor der Autobahn A661 soll von Frühjahr 2025 bis Herbst 2025 gebaut werden (rot eingezeichnet). Der dritte Bauabschnitt, der die Autobahn quert, ist leider noch in der Planung.

4.13 Radweg L3001 – Dietzenbach-Steinberg – Wildhofkreuzung

Hessen Mobil plant einen Rad- und Gehweg an der L 3001 zwischen Dietzenbach-Steinberg und dem Knotenpunkt L 3117/ L 3001 ("Wildhofkreuzung").

Nach dem tödlichen Unfall 07.04.2020 und dem Unfall am 24.02.2023 ist der rasche Bau eines Radwegs an der L3001 dringend notwendig.

In der Karte ist der bestehende Radweg blau und der zu erstellende Radweg rot gekennzeichnet.
Quelle: OpenStreetMap http://u.osmfr.org/m/929007/

L3001, Blickrichtung nach Nord, vor der Wildhofkreuzung.

Baubeginn des Radwegs ist voraussichtlich 2028.

4.14 Umgang mit Mängeln und andere Themen des Radverkehrs

Im Rahmen des digitalen Rathauses kann man Schwachpunkte melden:

„Sie haben Mängel in Heusenstamm entdeckt, wie zum Beispiel Schlaglöcher auf der Straße, illegal entsorgter Müll im Wald oder einer Grünfläche, einen klappernden Gullydeckel oder defekte Straßenbeleuchtung? Dann nutzen Sie gerne den Mängelmelder und Ihr Anliegen wird vollautomatisch an uns weitergeleitet. Vergessen Sie nicht, den genauen Ort des Schadens beziehungsweise Mangels anzugeben und schicken Sie uns gerne dazu ein (oder auch mehrere) Fotos.“ (Quelle: städtische Homepage)

http://www.mängelmelder.de/

Daneben kann man Begebenheiten bezüglich des Radverkehrs auch mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Heusenstamm, Roland Heidl besprechen. Hierzu wurde von der Stadt Heusenstamm die E-Mail-Adresse Fahrrad@Heusenstamm.de eingerichtet. Schreiben Sie mir oder sprechen Sie mich an!

Themen des Radverkehrs werden auch regelmäßig am **ADFC-Radler-Stammtisch** besprochen. Er findet alle zwei Monate im Vereinsheim der Fußball-Abteilung des TSV Heusenstamm in der Martinseestraße 6 statt.

Die nächsten Termine sind:

Montag, 14. April 2025, 19.00 Uhr
Montag, 23. Juni 2025, 19.00 Uhr
Montag, 18. August 2025, 19.00 Uhr
Montag, 13. Oktober 2025, 19.00 Uhr

5 Anregungen für Maßnahmen, die das Radfahren fördern

Es gibt Potenzial, die Bedingungen für den Radverkehr in Heusenstamm zu verbessern. Nachfolgend einige Anregungen.

5.1 Fahrrad-Abstellanlagen

An den in Kapitel „3.6 Ziele in Heusenstamm“ genannten Zielen sollten brauchbare Fahrrad-Abstellanlagen vorhanden sein. Wie man sein Fahrrad richtig sichert, beschreibt der ADFC:
https://www.adfc-rodgau.de/diebstahl

5.1.1 Anforderungen

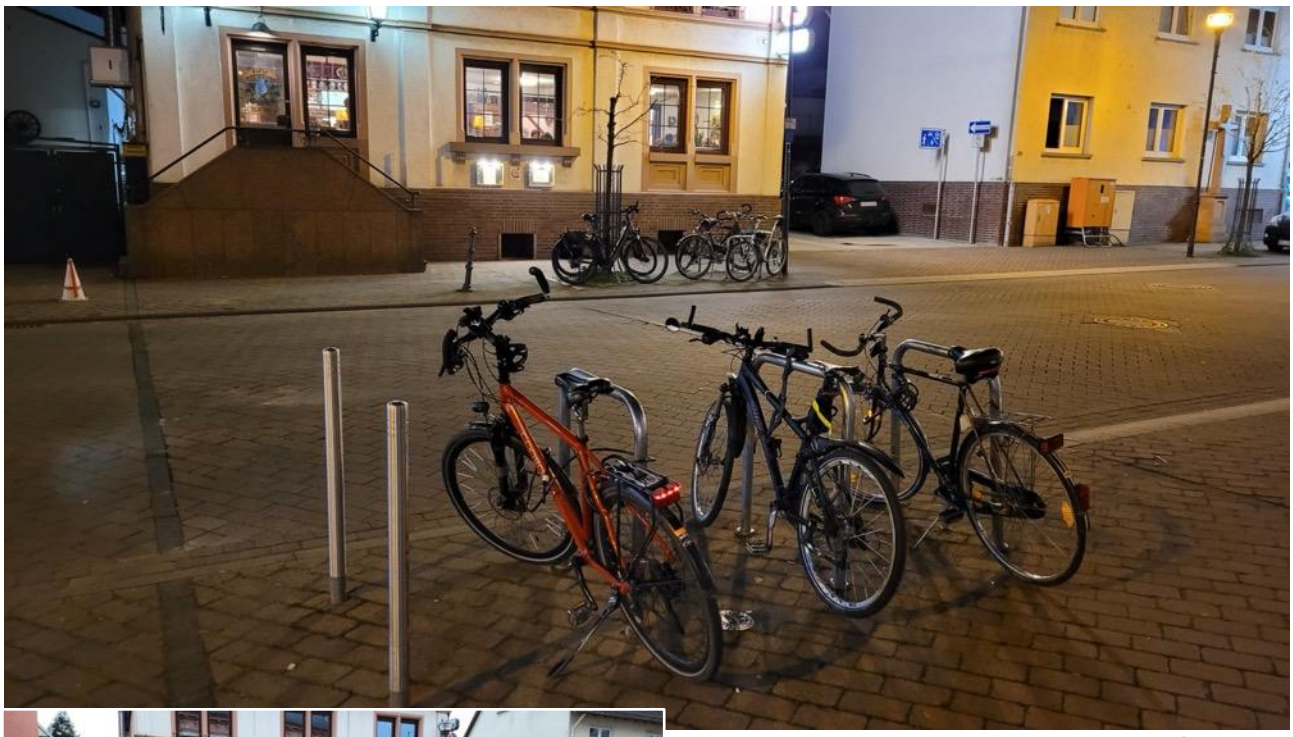
Fahrrad-Abstellanlagen sollten mindestens einen Bügel haben, an den man sein Fahrrad **anschließen** kann. Wünschenswert wären zudem eine Überdachung sowie Licht, das an die Straßenbeleuchtung gekoppelt ist, also mit dieser an und aus geht.

5.1.2 Ausgewählte Orte und ihre Fahrrad-Abstellanlagen

Wenn man sein Ziel angesteuert hat, muss das Fahrrad geparkt werden. Das gelingt mal besser und mal schlechter, wie einige ausgewählte Standorte ergeben:

5.1.2.1 Frankfurter Straße mit Gastronomie und Einkaufsmöglichkeiten

Frankfurter Straße Nähe Bahnübergang – oft genutzte Bügel



Teilweise erhöhter Fahrrad-Abstell-Bedarf vor der Gaststätte Katja sowie gegenüber. Vor der Treppe zur Gaststätte sind inzwischen zwei Steine auf dem Gehweg platziert.

Auch am Schlosshotel gibt es reichlich Bedarf – aber nicht ausreichende Möglichkeiten.

Vor der Adalbert-Stifter-Schule

Am Dalles – während des Stadtrundgangs mit dem Projekt Frankfurter Straße: mehr Stellplätze gewünscht, hier mit Sprühkreide verdeutlicht.

5.1.2.2 Sportzentrum Martinsee

Vor dem Sportzentrum Martinsee gibt es viele Bügel, an denen man sein Rad anschließen kann.

Auf dem Gelände leider nur Felgenkiller.

5.1.2.3 Bahnhof Heusenstamm

Die abschließbaren Boxen am S-Bahnhof Heusenstamm kann man bei der Stadt mieten.

Überdachte Fahrradstellplätze am Bahnhof Ost-Seite – leider keine Beleuchtung.

Bei der Erstellung der Dokumentation ist mir aufgefallen, dass es einige Standorte von Fahrrad-Abstellanlagen gibt, an denen „Schrott-Räder“ abgestellt sind. Wer kümmert sich darum, diese zu entfernen?

Überdachte Fahrradstellplätze am Bahnhof West-Seite – leider keine Beleuchtung.

Der Bahnhof ist ein sehr wichtiges Ziel in Heusenstamm, was rund um die Uhr genutzt wird. Daher sollten die Abstellanlagen beleuchtet werden. Denn: „Im Stadtgebiet Heusenstamm (einschließlich des Stadtteils Rembrücken) wurden im Jahr 2022 insgesamt 56 polizeilich registrierte Fahrraddiebstähle verzeichnet. Im Jahr 2023 sank die Anzahl auf 46 Fälle, was einem Rückgang von etwa 17,86 % entspricht. Ein besonderer Schwerpunkt dieser Diebstähle ist im Bereich des Bahnhofs in Heusenstamm festzustellen.“ Quelle: Polizeipräsidium Südosthessen. Man kann also grob sagen ein Fahrraddiebstahl pro Woche.

5.1.2.4 Haus der Begegnung Rembrücken

Schöne Fahrradbügel am Haus der Begegnung in Rembrücken

5.1.2.5 Friedhöfe

Friedhof Rembrücken – wenige Stellplätze, aber Bügel

Am Friedhof Heusenstamm fehlt die eine Rückwand, das Dach hat ein Loch. Ein Schmuckstück? Immerhin gibt es Bügel.

Am Haupteingang des Friedhofs Heusenstamm gibt es fünf Bügel.

5.1.2.6 Einkaufsmärkte

REWE Werner-von-Siemens-Straße: überdacht und auf der linken Seite komfortabel. Rechts Felgenkiller.

Rewe Nähe Feuerwehr: sehr brauchbar aber nicht überdacht

Beim ALDI Teil 1: ohne Dach aber brauchbar

Anderer Fahrrad-Parkplatz beim ALDI: Felgenkiller ohne Dach.

REWE Alte Linde

Brauchbare Bügel neben dem REWE Alte Linde

Interessantes Modell vor der Apotheke.

5.1.2.7 Haus der Stadtgeschichte

Nichts, woran man sein Rad anschließen könnte. Hier fehlt eine gute Fahrrad-Abstellanlage.

5.1.2.8 Waldesruhe

An der Waldesruhe treffen sich Leute, um ab dort zu Walken. Vor dem Wald könnten zumindest Bügel angebracht werden.

5.1.2.9 Kindergärten

Beispiel Kita St. Cäcilia. Links noch brauchbar für Kinder-Räder und Roller.

5.1.2.10 Grundschulen

Adalbert-Stifter-Schule – ziemlich gut aber nicht überdacht

Lindenschule, jede Menge brauchbare Bügel

5.1.2.11 Adolf-Reichwein-Schule

Überdacht, aber sonst nicht mehr zeitgemäß (Felgenkiller) an der Adolf-Reichwein-Schule

5.1.2.12 Adolf-Reichwein-Gymnasium

Das Gymnasium hat eine schöne und gut belegte Fahrrad-Halle.

Allerdings auch leider nur Felgenkiller und keine Lösung, sein Rad sicher anzuschließen.

5.1.2.13 Rathaus

Provisorische Abstellmöglichkeiten am Schloss (Weinfest 2024), leider kann man die Räder nicht fest dranschließen. Die Stadt Frankfurt stellt mobile Fahrradbügel bei Großveranstaltungen auf, z.B. bei der Eurobike. Vielleicht könnte die Stadt Heusenstamm solche Abstellanlagen für das Weinfest ausleihen?

Schloss-Innenhof – hier kann man das Rad anschließen

5.1.2.14 Stadtbücherei

Bügel zum Anschließen von Fahrrädern auf dem Kirchplatz

5.1.2.15 Schwimmbad

Ist das der ideale Abstellplatz? Zitat: „Am Schwimmbad Heusenstamm sind die Fahrrad-Abstellanlagen sehr ungünstig platziert, sodass sie nur von einer Seite benutzt werden können. Außerdem sind sie nicht überdacht. Optimal wären Fahrradständer, die auch vom Kassenplatz des Schwimmbads einsehbar wären, das würde die Sicherheit erhöhen.“ (Regina Heidl)

Neben dem Schwimmbad für das Fitness-Center gibt es eine Menge Bügel ohne Dach.

Auf der Freifläche vor dem Schwimmbad wäre ein möglicher Standort für eine überdachte und beleuchtete Fahrrad-Abstellanlage. Das Schwimmbad braucht eine **vernünftige** Fahrrad-Abstellanlage.

5.1.2.16 TSV Fußball Sportstätte

Überdachte Bügel und es gibt sogar Licht mit Bewegungsmelder

5.1.2.17 Evangelische Kirche

Ganz neue und moderne, funktionale Fahrradständer bei der evangelischen Kirche. Vorbildlich!

5.1.2.18 Campus

Nähe Eingang des Hotels, auf der nördlichen Seite des Campus

Am Haupteingang Campus lieblose Felgenkiller auf Schotter und daneben ein Motorrad.

5.1.2.19 Alte Linde

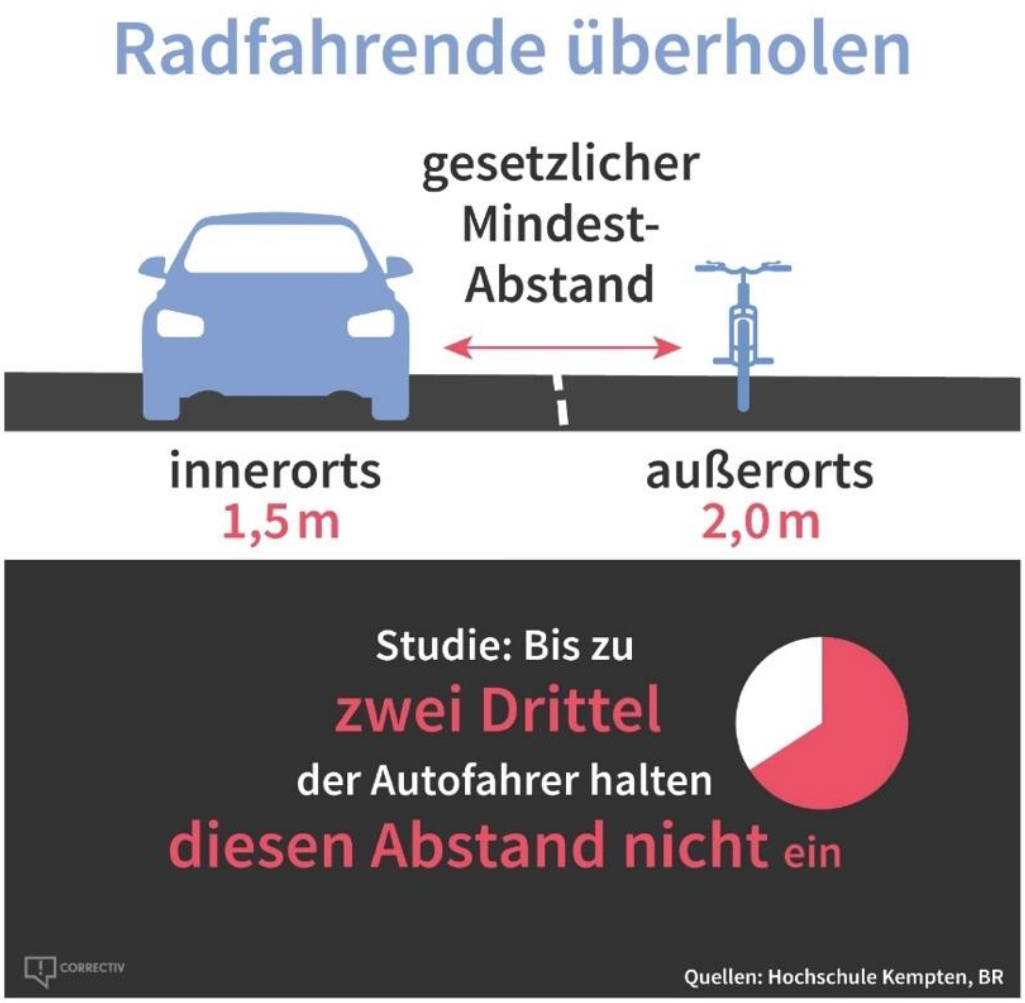
Nähe Bäckerei Alte Linde: Bügel zum Anschließen

Dieser Fahrradständer beim Optiker hat wohl nur symbolischen Charakter

5.1.2.20 Gutes Beispiel auch im Landkreis OF

Sehr gute Fahrrad-Abstellanlage vor dem Rathaus in Mühlheim am Main

5.2 Überholabstand



Die meisten Autofahrer überholen die Verkehrsteilnehmer auf dem Rad zu eng. Statt der vorgeschriebenen eineinhalb Meter (innerorts) beträgt die Distanz oft sogar weniger als die Hälfte dessen. Das ist das Ergebnis einer Studie der Hochschule Kempten, für die Studierende und Professoren zusammen über 2.000 Überholvorgänge in ihrer Region ausgewertet haben.

YouTube Video zum Überholabstand
https://youtu.be/YJFli-GOYv8?si=ouOYgXPwW1n3awc4

Das zu enge Überholen insbesondere an den Verkehrsinseln (Isenburger Straße, Frankfurter Straße, Hohebergstraße) ist ein Dauerthema bei den Anliegen, die mir vorgetragen werden. Hier bedarf es guter Ideen bezüglich Abhilfe. Denn an diesen Engstellen kann nicht überholt werden. Viele Autofahrer tun es trotzdem. Das Foto mit der Sprühkreide verdeutlicht, dass dort nur ein schmaler Streifen für das Auto bliebe, also der Platz definitiv nicht ausreicht, um den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,5 m einzuhalten.

Eine Idee könnte sein, den Schutzstreifen im Bereich der Inseln viel breiter zu markieren. Dann müssten die Radler aber auch diese Fläche für sich einnehmen. Aktuell wird man angehupt, wenn man so radelt, dass man nicht überholt werden kann.

5.3 Frankfurter Straße

Es gab eine Bürgerbeteiligung zur Zukunft der Frankfurter Straße. Als Ergebnis legte der Magistrat im August 2024 die „Entwicklungsstrategie für die Zukunft der ‚Frankfurter'" vor.

Der Radverkehr genießt darin einen hohen Stellenwert. Als Ziel wird z. B. formuliert: „Die Frankfurter Straße wird zukunftsfähig und sicher gestaltet. Die Aufteilung der Nutzungsbereiche im Straßenraum hat sich zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verändert."

7. Zukunftsvisionen

Abb. 47: Open Space | Darstellung ProjektStadt

Vision 1: Open Space

Die Frankfurter Straße als belebte und zukunftsfähige verkehrsberuhigte Stadtmitte mit vielfältigen Aufenthaltsmöglichkeiten und Grün.

Quelle: Entwicklungsstrategie für die Zukunft der „Frankfurter"

Eine Vision, wie sie hier dargestellt wird, gefällt mir gut. Wichtig ist eine hohe Aufenthaltsqualität, die durch mehr grün, also vitale Bäume erreicht werden könnte.

Ein weiteres Zitat aus diesem Strategiepapier: „Für mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität auf der Frankfurter Straße benötigt es einen schrittweisen Umbau des öffentlichen Straßenraums sowie dessen Neugestaltung zugunsten umweltfreundlicher Mobilitätsformen und mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr."

Bei der Präsentation der Ergebnisse im Mai 2024 im Rathaus war auch das Modell von Hajo Kloos zu sehen. Dargestellt wurde die Frankfurter Straße als Fahrradstraße: „Die Grundidee war, eine gemeinsame Nutzung der Frankfurter Straße für Fußgänger, Radfahrer, Anwohner, Zulieferer und den öffentlichen Nahverkehr zu gewährleisten, ohne dabei eine „durchgängige“ gerade Achse zu schaffen. Dies wird durch einen geschwungenen Fahrweg, einen „Bürger“-Platz und Flächen für z.B. Außengastronomie erreicht. So kann eine einladende Atmosphäre für Groß und Klein geschaffen werden. Die notwendigen Einfahrten und Einmündungen wurden berücksichtigt. Kurzzeit-Parkplätze könnten jeweils zwischen den Bäumen eingerichtet werden, wobei gilt: Je weniger, desto besser.“ Warum nicht?!

Modell von Hajo Kloos – Frankfurter Straße als Fahrradstraße

Ich finde die Idee sehr gut und würde es begrüßen, wenn die Stadt das mal ausprobieren würde.

Wichtig ist vor allem ein harmonisches Miteinander von motorisiertem Verkehr, Radverkehr und Fußgängern mit gegenseitiger Rücksichtnahme auf der Frankfurter Straße.

Der Schutzstreifen auf der Frankfurter Straße zwischen Bahnübergang und Feuerwehr-Kreisel wurde vor sehr langer Zeit markiert. Er entspricht heute weder den gesetzlichen Vorgaben noch einer geeigneten Nutzungsmöglichkeit. **Er ist schlichtweg gefährlich.** Denn er weist eine Breite von lediglich 1,20 m bis 1,30 m auf und führt direkt an den längs parkenden Fahrzeugen vorbei. Der Radler muss nach Rechtsprechung jedoch einen ausreichenden Abstand zu parkenden Autos einhalten, sonst ist er mit Schuld an einem Unfall, der sich durch eine plötzlich öffnende Autotür ereignet. Dieser Abstand wird mit rund einem Meter bemessen. Dieser Abstand kann nur eingehalten werden, wenn man ganz links auf dem Schutzstreifen radelt. Der Schutzstreifen sollte links von dieser „Dooring-Zone“ verlaufen und mindestens 1,50 m breit sein.

Auch die Gegenrichtung in der Frankfurter Straße die gleichen Mängel. Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. 8 Metern.

Die veralteten Markierungen werden spätestens mit der Erneuerung der Fahrbahndecken entfallen.

Ist hier auch eine enge Kernfahrbahn wie auf der Industriestraße möglich?

5.4 Schutzstreifen-Markierung Philipp-Reis-Straße

Philipp-Reis-Straße, Höhe Otto-Hahn-Schule, Blickrichtung Fernmeldezeugamt

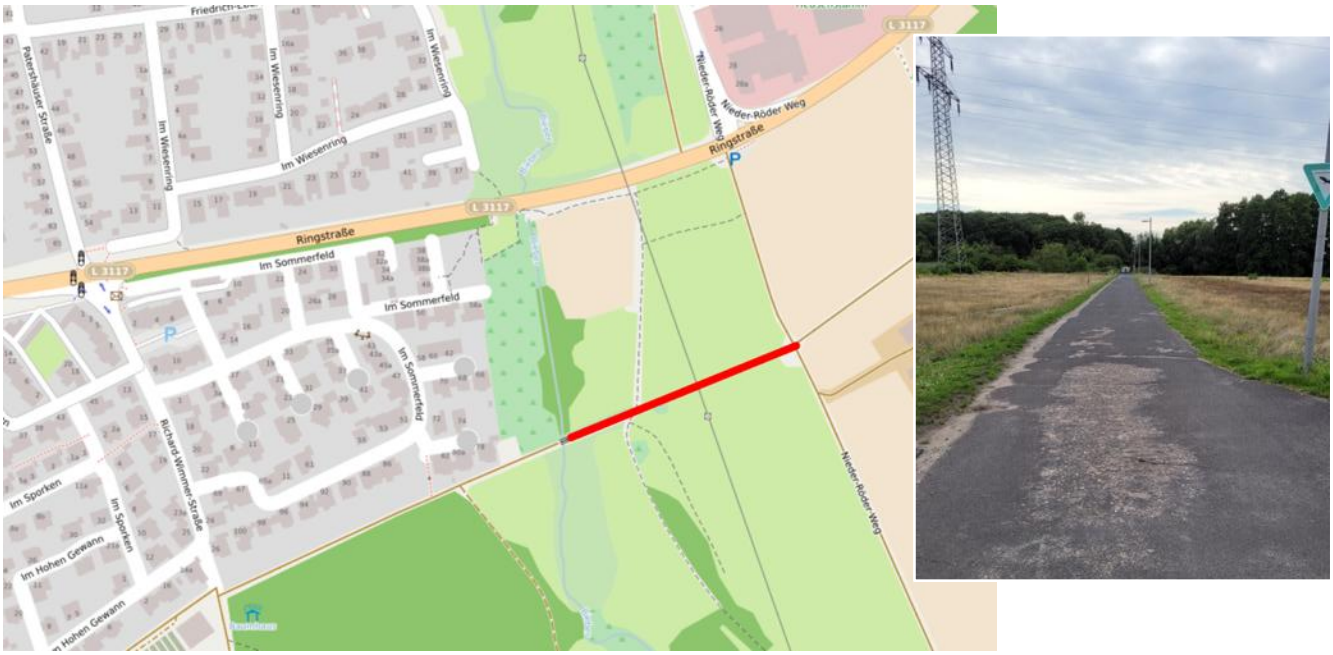
Eine ähnliche Situation gibt es in der **Philipp-Reis-Straße.** Sie ist 8 m breit. Dort sind die Striche mit 25 cm Breite angebracht, aber vielfach stark abgefahren. Eine ähnliche Regelung wie in der Industriestraße mit schmaler Kernfahrbahn wäre hilfreich.

Der Leiter des Ordnungsamts, Christian Rücker, hat zur Markierung in der Philipp-Reis-Straße geschrieben: „Die Erneuerung der Fahrbahnmarkierung wird vorläufig nicht erfolgen, da wir zunächst die Novellierung der StVO abwarten möchten. Aktuell sind die gesetzlich vorgeschriebenen (aber nicht mehr zeitgemäßen) 1,25 m breiten Radschutzstreifen markiert. Eine erneute Markierung dieser Breite wäre nicht zielführend, da man auch in der Verwaltungsvorschrift zur StVO hinsichtlich der Gestaltung von Schutzstreifen auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) hingewiesen wird. Diese empfiehlt mittlerweile eine Mindestbreite von 1,5 m. Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. empfiehlt sogar eine Mindestbreite von 1,85 m. Bei einer Straße mit entsprechendem Schwerlastverkehr dürfen wir (gemäß der aktuellen Rechtslage) eine Restfahrbahnbreite von 5,5 m nicht unterschreiten. Ziel ist es aber natürlich, bei einer Neumarkierung die maximale Breite auszunutzen.“

Ich finde das eine gute Vorgehensweise. Allerdings wären häufigere Geschwindigkeitsüberwachungen hilfreich, denn hier wird meistens viel zu schnell gefahren, was u.a. den Radverkehr gefährdet.

5.5 Wegbeschaffenheit

5.5.1 Weg zwischen Bieberbachbrücke und Feldkreuz Niederröder Weg sanieren



Quelle: OpenStreetMap

Der Weg ist eine viel befahrene Radverbindung zwischen Sommerfeld und Martinsee. Der Belag weist inzwischen sehr viele Fehlstellen und damit starke Unebenheiten auf. Der desolate Abschnitt hat eine Länge von ca. 200 m und sollte zeitnah erneuert werden, so wie die sanierten Wege bei Patershausen.

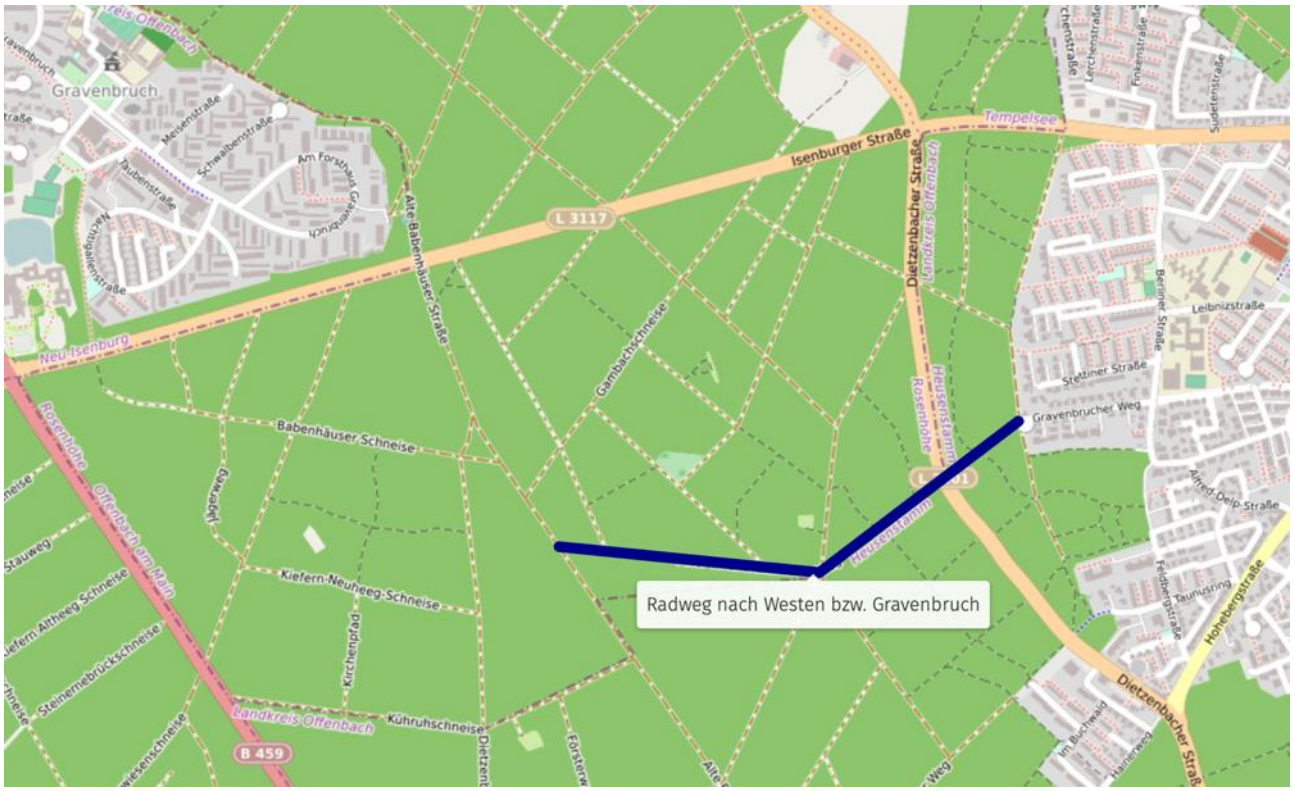
Die Beleuchtung sollte mit Bewegungsmeldern ausgerüstet werden, damit sie auch nachts an gehen. Denn diese Lampen brennen nicht die ganze Nacht.

5.5.2 Weg durch den Wald vom Niederröder Weg nach Rembrücken sanieren

Quelle: OpenStreetMap

Der Weg ist eine viel befahrene Verbindung zwischen Obertshausen / Rembrücken und dem Sommerfeld bzw. dem Südosten Heusenstamms. Das markierte Teilstück ist vor *sehr* langer Zeit asphaltiert worden und inzwischen durch Witterung und Wurzeln stark zerstört worden. Dieser Weg muss dringend saniert werden. Für diesen Weg ist die Stadt Obertshausen zuständig.

5.5.3 Waldweg nach Westen ab Gravenbrucher Weg sanieren



Dieses Wegstück ist schon seit sehr vielen Jahren ein grober Schotter und nur mühsam mit dem Rad befahrbar. Es ist ein ausgewiesener Radweg. Offenbacher Territorium, zuständig ist Hessen Forst. ….
Außerdem fehlt hier eine Querungshilfe über L3001.

Unzumutbarer Belag – schon seit vielen Jahren! Sehr große Steine bilden die Oberfläche. Die Steine sind meist zwischen 1 und 3 cm groß. Siehe Kapitel „3.3 Es kommt auf die Oberflächenqualität an“.

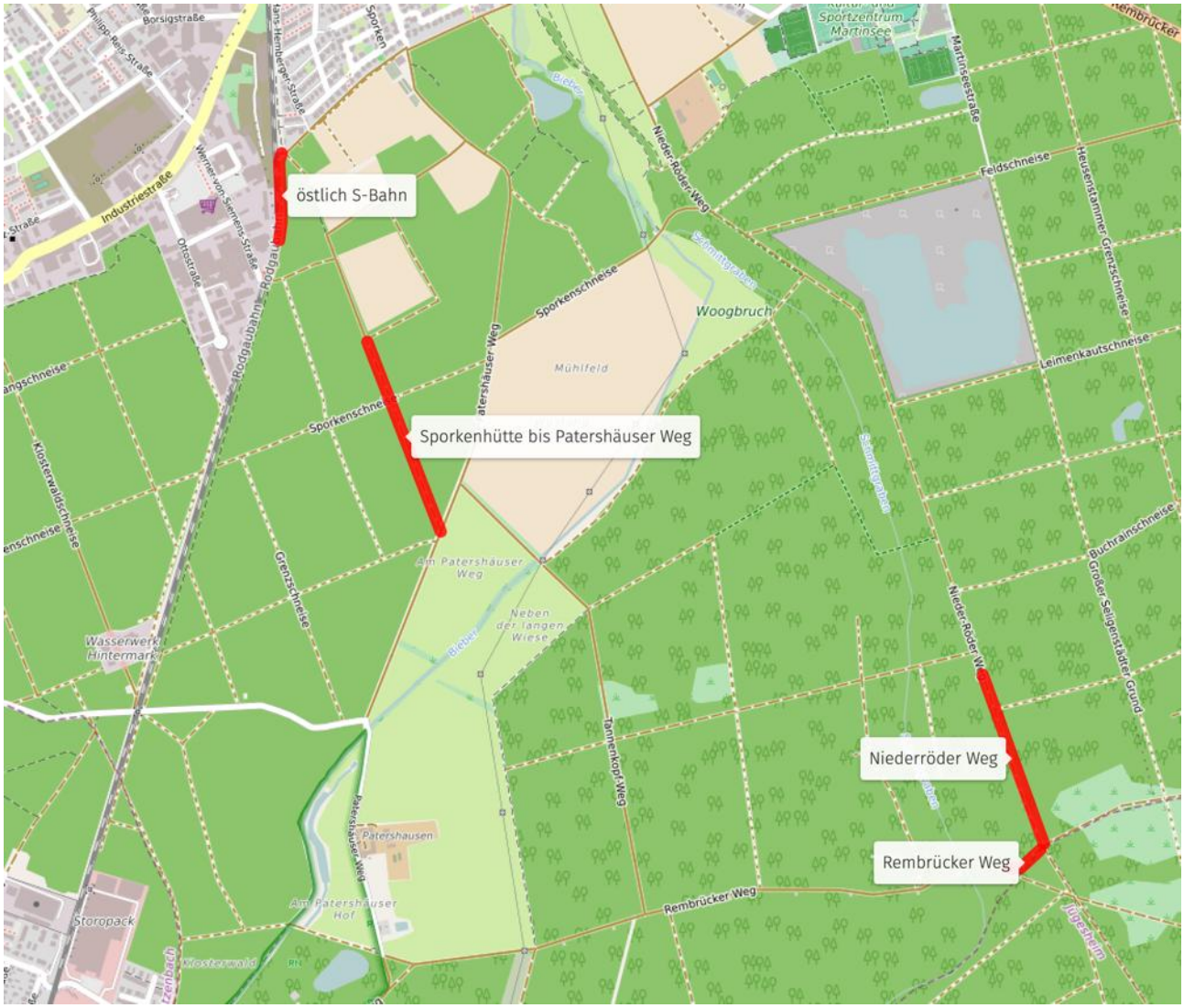
Grobe Steine und Schlaglöcher – sehr ungünstig für den Radverkehr.

Ein ausgeschilderter Radweg!
http://u.osmfr.org/m/893078/

Hier fehlt eine Feinkiesdeckschicht.

Nachgemessen: Die Steine sind 1 bis 3 cm groß, teilweise mehr, schlecht für den Radverkehr.

5.5.4 Waldwege in Heusenstamm



Quelle: umap: http://u.osmfr.org/m/1087294/.

Diese Reihenfolge ist meine Priorisierung:

5.5.4.1 Rembrücker Weg

Von Rembrücken kommend wurde der Weg in Richtung Patershausen inzwischen in zwei Bauabschnitten sehr gut hergestellt. Allerdings fehlt das letzte Stück bis zum Anschluss an die Asphaltstrecke. Das sind ca. 170 Meter. Gerade hier, im abschüssigen und kurvigen Bereich ist der Weg besonders schlecht.

Rembrücker Weg

5.5.4.2 Östlich der S-Bahn-Linie

Das ist zwischen Bahnunterführung Aldi/Rewe und dem Sommerfeld. Im Bereich der Bahnunterführung wurde der Weg saniert, weiter nördlich aber noch nicht. Dort stehen bei Regen auch immer große Pfützen. Es fehlt somit ein Stück von ca. 230 Metern.

Östlich der S-Bahn-Linie. Diese beiden Punkte würden die begonnenen Arbeiten vollenden. Lässt sich das bitte noch machen? Diese anderen beiden Strecken empfehle ich für die nächsten Sanierungen:

5.5.4.3 Sporkenhütte bis Patershäuser Weg

Nähe Sporkenhütte. Der Schotter ist sehr grob. Die eingezeichnete Strecke verbindet die beiden Asphaltwege. Circa 520 Meter.

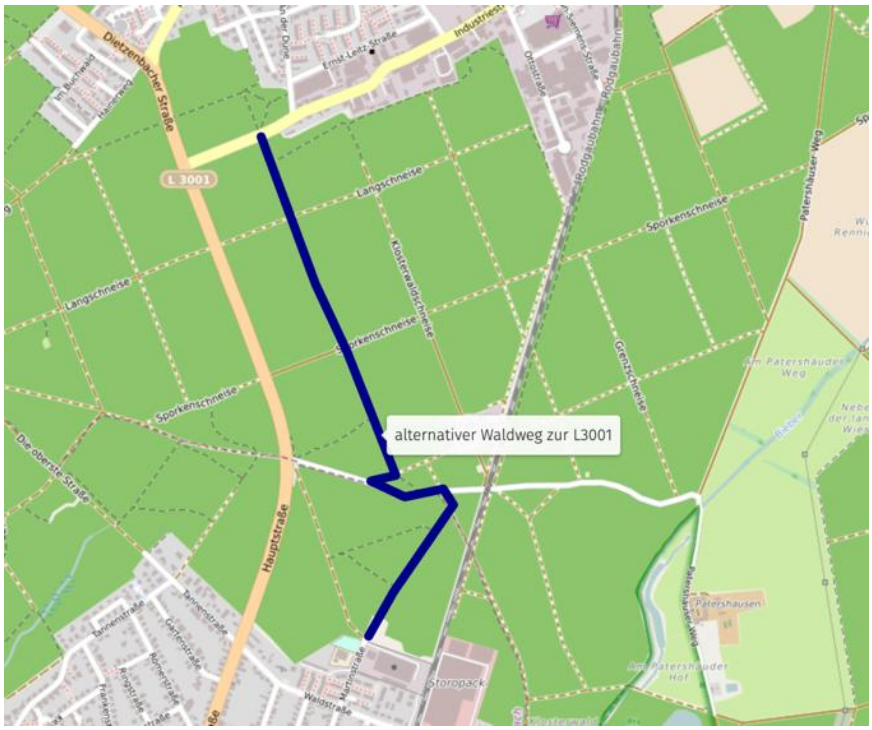
5.5.4.4 Niederröder Weg

Dieser wurde vor längerer Zeit von einem asphaltierten Weg auf Feinkies zurückgebaut. Der südlichste Teil auf Heusenstammer Gemarkung ist aber inzwischen durch Waldarbeiten stark in Mitleidenschaft gezogen worden und der grobe Schotter dominiert. Circa 450 Meter von der Kreuzung nach Norden.

5.5.5 Allee Oberflächenbelag sanieren

Gerade bei Regen keine gute Oberfläche in der Allee: Beim Radeln wird man sehr schmutzig an den Beinen.

5.5.6 Alternative zur L3001 – Radweg von der Industriestraße nach Dietzenbach sanieren



Die Strecke von Heusenstamm nach Dietzenbach durch den Wald verläuft auf einem Gebiet, das zumindest teilweise der Stadt Offenbach gehört.

http://u.osmfr.org/m/893078/

Der nördliche Teil ist eine holperige Schotterstrecke

Dietzenbach, Wald vor der Einmündung in die Martinstraße – wenn es geregnet hat eine Schlammstrecke. Das muss durch einen anderen Belag optimiert werden. Außerdem führt die fehlende Entwässerung in der Martinstraße zu einem Abfließen des Wassers über den Weg in den Wald.

5.6 Hohebergstraße

Der markierte Radschutzstreifen verläuft nur zwischen An der Düne und der Otto-Hahn-Schule.

5.6.1 Zwischen Otto-Hahn-Schule und Ringstraße

Hier ist die Straße sehr breit und voll und ganz dem Autoverkehr gewidmet. Drei Fahrspuren in nördliche Richtung vor der Ringstraße! Die Fahrbahn hat eine Breite von ca. 13,50 Metern. Durch eine andere Markierung könnte dem Radverkehr Raum gegeben werden. Inzwischen gilt hier auch Tempo 30.

5.6.2 Zwischen An der Düne und L3001

Auch hier fehlt eine Markierung bzw. Beschilderung für den Radverkehr. Dies wäre insbesondere wichtig, weil auf der L3001 ein Radweg geplant wird und hier der erforderliche Anschluss hergestellt werden muss. Siehe Kapitel 4.13 Radweg L3001 – Dietzenbach-Steinberg – Wildhofkreuzung.
Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wäre ebenfalls hilfreich für den Radverkehr.

5.7 Industriestraße

Zwischen dem Ortsausgang und der L3001 muss ebenfalls der Anschluss an den Radweg auf der L3001 hergestellt werden. Siehe Kapitel 4.13 Radweg L3001 – Dietzenbach-Steinberg – Wildhofkreuzung. Im Übrigen weist dieser Straßenabschnitt vor allem stadtauswärts größere Löcher in der obersten Deckschicht auf.

5.8 Kreuzung Niederröder Weg/Ringstraße

Die Führung des Radverkehrs ist verbesserungsbedürftig. Es gibt eine Ampel, aber die ist mit Bedarfsanforderung und für Fußgänger. Blick aus der Gegenrichtung:

Hier quert der hessische Radfernweg R4 die Ringstraße.

5.9 Bahnübergang Friedrich-Ebert-Straße

Der Übergang Friedrich-Ebert-Straße ist extrem uneben. Die Flächen zwischen den Schienen haben unterschiedliche Höhen. Man muss den Lenker mit beiden Händen festhalten, sodass man in der abknickenden Vorfahrt kein Handzeichen geben kann. Sehr ungünstig für Radfahrer.

5.10 Absenkung von weiteren Bordsteinkanten

Wie in Kapitel „4.8 Abgesenkte Bordsteine“ dargelegt, kommen solche einfachen Maßnahmen sehr gut an bei der Rad fahrenden Bevölkerung. Deshalb ist es sinnvoll, weitere Kanten abzusenken. Dies wird auch unterstrichen durch die Ausführungen in Kapitel „3.3 Es kommt auf die Oberflächenqualität an“. Von Radlern wurden unter anderem folgende Stellen vorgeschlagen:

5.10.1 Frankfurter Str. Zufahrt neuer REWE mit Kante, die ungünstig für den Radverkehr ist.

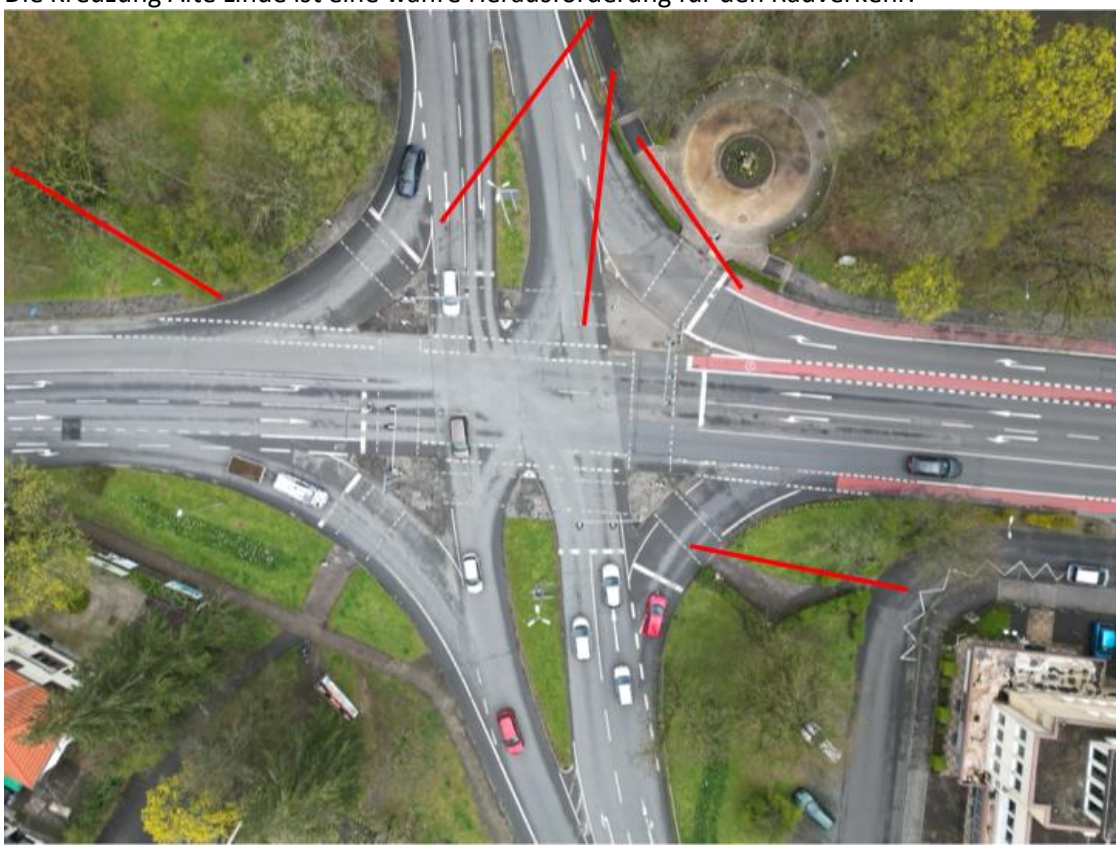
5.10.2 Hohebergstraße / Zufahrt in Richtung Eibenweg

5.10.3 Eibenweg / Verbindung zur Hohebergstaße (Gegenrichtung zu 5.10.2)

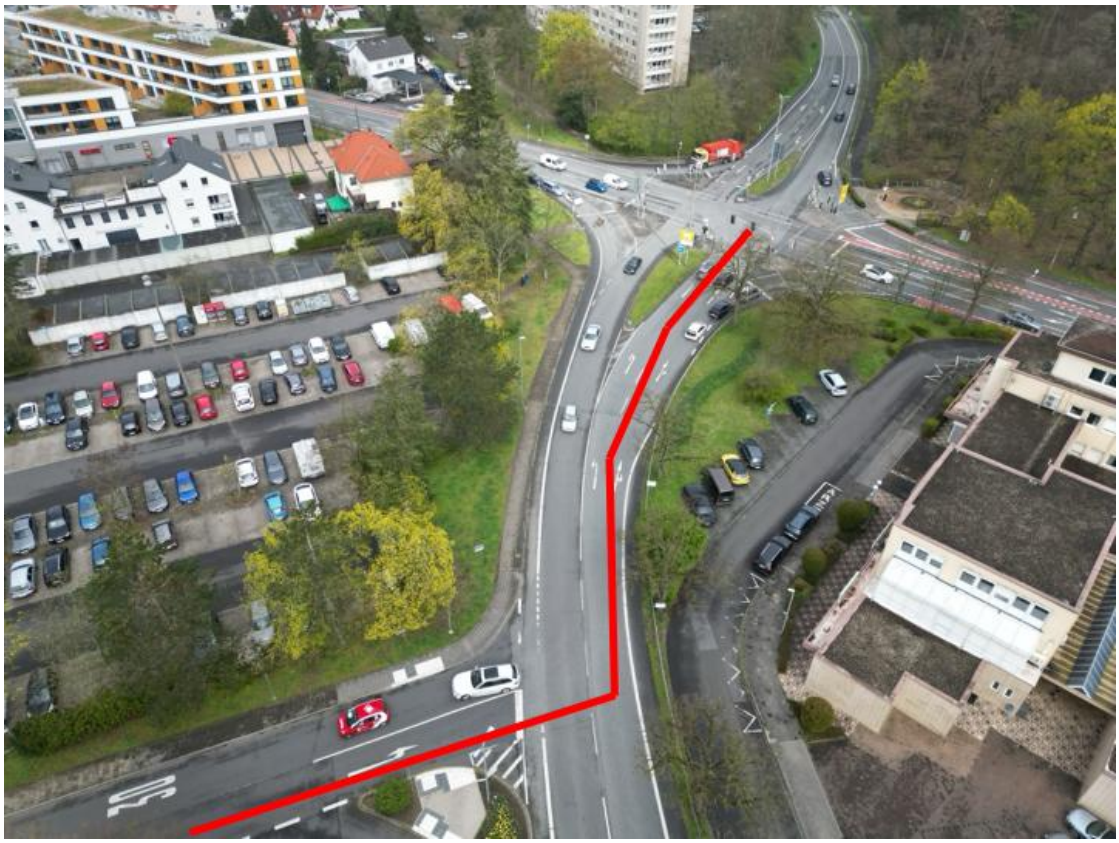
Außerdem: Siehe Kapitel „5.11 Kreuzung Alte Linde“, fehlende Absenkung für Radwege Richtung OF-Rosenhöhe sowie Gravenbruch.

5.11 Kreuzung Alte Linde

Die Kreuzung Alte Linde ist eine wahre Herausforderung für den Radverkehr.



Markierungen für den Radverkehr unvollständig, Führung für den Radverkehr nur in Ost-West-Richtung vorhanden. Die roten Striche verdeutlichen erforderliche Radverkehrs-Beziehungen.



Der Radverkehr ist auf sich gestellt. Aktuell geht das nur ungeschützt im Mischverkehr.

Blick aus der Leibnizstraße kommend. Für die Öffnung der Leitplanke in Fortsetzung der Leibnizstraße in östlicher Richtung für den Radverkehr konnte sich die Stadt Heusenstamm wegen Sicherheitsbedenken nicht entscheiden. Deshalb erscheint die Verbesserung der Situation des Radverkehrs von der Leibnizstraße über die Alte-Linde-Kreuzung und die Fortsetzung in Richtung Innenstadt und in Richtung Offenbach wichtig. Von Süden her kommend kann der Radfahrer zunächst noch auf einem Seitenstreifen auf der Ringstraße in Richtung Alte-Linde-Kreuzung fahren. Vor Erreichen dieser Kreuzung verschwindet dieser Seitenstreifen.

Radverkehr in Richtung Heusenstamm Innenstadt

An der Stelle, an der der Seitenstreifen jetzt endet, sollte dieser rechts über den Parkbereich parallel zum bestehenden Fußweg zur Friedrich-Bauer-Straße als Fahrradspur geführt werden. Hierzu müsste an dieser Stelle die Leitplanke entfernt werden. Der Radverkehr könnte dann über die Friedrich-Bauer-Straße bis zur Beethoven-Straße geführt werden und dort in die Frankfurter Straße münden.

Radverkehr in Richtung Offenbach

An der Stelle, an der der Seitenstreifen jetzt endet, sollte dieser auch geradeaus als Fahrradspur über die Alte-Linde-Kreuzung fortgesetzt werden. Auf der Nordseite der Kreuzung müsste dieser Streifen auf vernünftige Weise in den bestehenden Radweg geleitet werden.

Die beschriebenen Maßnahmen fördern die Sicherheit und den Verkehrsfluss des Radverkehrs. Es ist nicht zu erwarten, dass die seit Längerem geführten Diskussionen zum Umbau der Alte-Linde-Kreuzung zeitnah umgesetzt werden. Um so wichtiger erscheint es, auf eine zeitnahe Realisierung der genannten Punkte zur Verbesserung des Radverkehrs hinzuwirken.

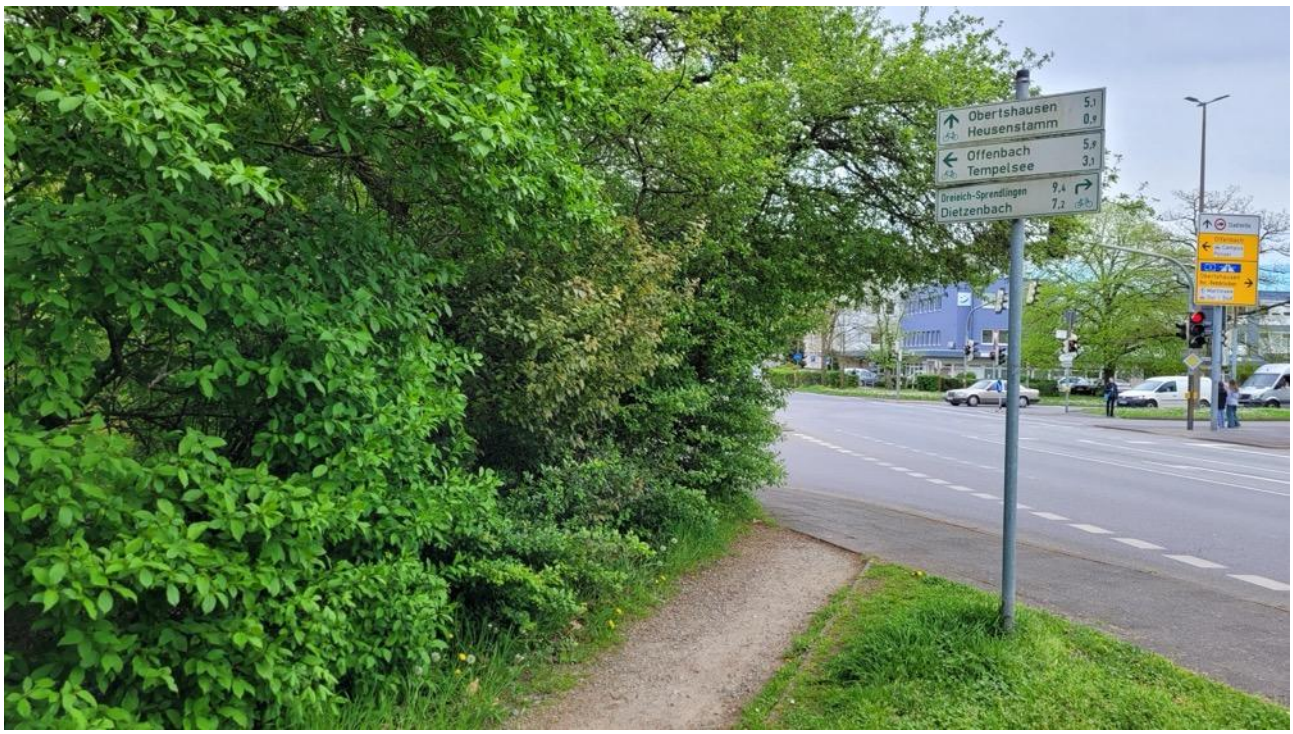
Was ist mit dem Linksabbieger Richtung Westen? Der Radverkehr muss aktuell in den Autoverkehr!

Schutzstreifen und Fahrbahn zu eng, Piktogramme abgefahren. Nach rechts abbiegende Fahrzeuge können gar nicht anders, als über den markierten Schutzstreifen zu fahren und somit den Radlern den Raum zu nehmen.

Zufahrt oder Zugang in die Allee? Ampel mit Signalisierung Fuß- und Radverkehr erforderlich.
Außerdem durchgängig schalten. Niemand möchte auf einer Verkehrsinsel länger verweilen. Bitte Bedarfs-schalter entfernen.

Absenkung des Bordsteins? Ausgeschilderte Radwege Richtung OF-Rosenhöhe sowie Gravenbruch. Lösung für Gegenrichtung zur Allee erforderlich. Freien Rechtsabbieger aus Richtung Offenbach entfernen?

Nach Regen kommt man nicht mehr trockenen Fußes über diesen Weg.



Unzumutbar für den Radverkehr, der aus Am Frankfurter Weg kommt.

Zufahrt auf den Fuß-/Radweg? Reduktion der Leitplanke erforderlich, um gut in Richtung Offenbach radeln zu können. Achtung: Für aus Offenbach kommende Radfahrer bedarf es einer Querungshilfe!

Dies sind alles keine finalen Lösungen für die Alte-Linde-Kreuzung aber die Auflistung der größten Schwachpunkte.

5.12 Verkehrsführung auf der Friedrich-Baur-Straße

Von Südost kommend (Goethestraße bis Schubertstraße) sind Parkplätze auf der linken Seite markiert. Ab der Schubertstraße bis Hausnummer 3 wird auf der rechten Seite geparkt. Dort gibt es keine Markierungen. Die Friedrich-Baur-Straße ist eine Einbahnstraße, aber für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Wenn man also in Richtung Südost fährt, leidet der Radverkehr – wenn er auf der rechten Fahrbahnseite fährt – unter den erheblichen Hebungen im Straßenbelag, die die Wurzeln der Bäume gebildet haben, die zwischen der Friedrich-Baur-Straße und der Ringstraße stehen.

Friedrich-Baur-Straße mit wechselnden Parkständen

Erhebliche Verwerfungen. Könnten die Autos nicht einfach dort parken? Oder kann die Straße so saniert werden, dass die Bäume nicht geschädigt werden?

5.13 Berliner Kissen

Berliner Kissen zwischen Adolf-Reichwein-Schule und Adolf-Reichwein-Gymnasium

Im Stadtgebiet sind etliche „Berliner Kissen“ verbaut, also Aufpflasterungen im Straßenverlauf oder in Kreuzungsbereichen. Die Idee war damals, den Kfz-Verkehr zu bremsen. Der Zustand der meisten Berliner Kissen ist schlecht für den Radverkehr. Es sind „Kanten“ zu Beginn und am Ende der Hemmnisse zu überfahren. In der Patershäuser Straße wurden im Frühjahr 2024 die Kanten entschärft und man kann nun viel leichter darüber radeln. Dies ist bei vielen anderen Berliner Kissen im Stadtgebiet ebenfalls erforderlich.

Kreuzung Kantstraße / Herderstraße mit Berliner Kissen als Beispiel für eine Kreuzung. Es gibt Dutzende Berliner Kissen in Heusenstamm.

6 Weitere Ideen

6.1 Update Radverkehrskonzept

Das letzte Radverkehrskonzept für Heusenstamm stammt aus dem Jahr 2007. Nach 18 Jahren bildet es keine verlässliche Grundlage mehr. Diese Dokumentation „Fahrrad-freundliches Heusenstamm“ beschreibt die aktuelle Situation für den Radverkehr in Heusenstamm, kann aber ein Radverkehrskonzept nicht ersetzen. Ein Update wäre somit sinnvoll.

6.2 Modal Split

Der Modal Split beschreibt in der Verkehrswissenschaft die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel. In Deutschland wird der Modal Split regelmäßig untersucht, um zu verstehen, wie Menschen sich fortbewegen und welche Verkehrsträger bevorzugt werden.

Bisher liegen keine Daten bezüglich Modal Split in Heusenstamm vor. Eine Erhebung wäre sinnvoll. Wenn Daten über den Verkehrsanteil von Kfz, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und sonstige wie z. B. Motorräder vorlägen könnten darauf Planungen erfolgen und Ziele definiert werden, wie sich der Modal-Split verändern soll.

Hier geht es um die Frage „wie viel mehr Menschen sollen das Fahrrad nutzen?“ Das Fahrrad leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO2-Emissionen im Verkehrssektor. Jeder Pendler oder Einkäufer, der vom Pkw aufs Rad umsteigt, reduziert die Pkw-Dichte im Straßenverkehr und die Parkplatzsuche. Mit mehr Radverkehr würde sich auch das Erscheinungsbild der Stadt Heusenstamm verbessern: Sowohl in Bewegung als auch ruhend: Fahrräder beanspruchen nur einen Bruchteil des Platzes, den ein Pkw verbraucht. Und Fahrräder sind nicht so laut wie Autos.

6.3 Öffentliche Toiletten

Wer mit dem Rad unterwegs ist, muss auch mal. Aber nicht nur die Radfahrer. Eine öffentliche Toilette gibt es am Bahnhof, Westseite (Münzeinwurf). Außerdem am Friedhof Heusenstamm. Darüber hinaus zu den Öffnungszeiten des REWE-Centers in der Werner-von-Siemens-Straße. Weitere Möglichkeiten sollten geschaffen werden. Das Angebot wird durch Cafes und Restaurants ergänzt mit der Nebenbedingung des Verzehrs.

Außerdem wäre ein (oder mehrere) **Trinkwasserspender** zum Beispiel auf der Frankfurter Straße hilfreich.

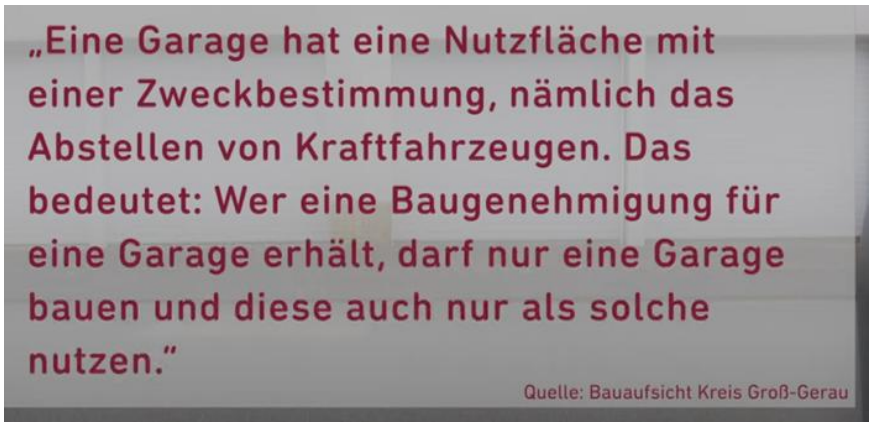
6.4 Städtische Homepage

Der Radverkehr muss eine größere Aufmerksamkeit auf der städtischen Homepage erhalten. Das Fahrrad ist nicht nur Freizeit-Vergnügen, sondern **ein Alltags-Verkehrsmittel. Das sollte sichtbar gemacht werden.**

Unter „Leben & Wohnen“ gibt es „Verkehr & Mobilität“. Dort wird zunächst die Anbindung mit dem Auto ausführlich gewürdigt. Und dann: „Aber auch innerhalb der Stadt geht es prächtig voran: Das kontinuierlich vorangetriebene Radwegenetz ist gut für Umwelt, Gesundheit und Verkehr.“

Unter „Freizeit & Kultur“ gibt es „Sport & Freizeit“. Dort wird „Rad fahren“ als Seite angeboten. Das ist ausbaufähig. Anregungen und Beispiele gibt es bei den Städten Augsburg, Darmstadt, Dresden, Stuttgart usw.

6.5 Aktion „Garagenparken“



https://www.moerfelden-walldorf.de/de/aktuelles/projekte/garagenparken/
Mörfelden-Walldorf hat eine Plakat-Aktion für entspanntes Parken ins Leben gerufen und wirbt auf humorvolle Weise und mit einem Augenzwinkern für das Parken in der eigenen Garage. Ziel ist es, die Fahrzeughalter mit Freundlichkeit für das Thema "Garagenparken" zu sensibilisieren. Die Plakate zeigen deshalb aus Sicht eines Autos, warum es schöner ist in einer Garage zu stehen, als draußen zu parken.

Gravenbruch ist im Januar 2025 ebenfalls dieser Aktion beigetreten. „Die Allgemeinheit profitiert von freien Flächen, was die Parkplatzsuche entspannt und auch den Zugang für Einsatzfahrzeuge erleichtert. „Letztendlich führt das Garagenparken zu mehr Lebensqualität im Stadtteil – für alle“, betonen Bürgermeister Gene Hagelstein und Erster Stadtrat Stefan Schmitt bei der Vorstellung der Kampagne.“

Das wäre doch auch etwas für Heusenstamm.

Denn sehr viele Garagen stehen voller Gerümpel und die Autos auf der Straße oder, noch schlimmer, halb auf dem Gehweg. Das vermindert die Verkehrsfläche – also den **öffentlichen Raum** – für alle: Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer. Eine Stadt wird nicht dadurch schöner, dass überall Autos herumstehen. Haben wir uns schon so sehr daran gewöhnt und damit abgefunden?

6.6 Kampagne „Miteinander läuft‘s besser“

Mobilität

Kampagne „Miteinander läufts besser“

Ob mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß – auf den Stuttgarter Straßen geht es oft eng her. Die Kampagne „Miteinander läufts besser“ der Landeshauptstadt zeigt, wie alle Verkehrsteilnehmer gelassen, respektvoll und vor allem sicher ans Ziel kommen. Mit Tipps und Informationen, damit das Miteinander besser klappt.

Im Internet bin ich auf eine nachahmenswerte Kampagne von Stuttgart aufmerksam geworden: „Miteinander läuft‘s besser“. Damit alle Verkehrsteilnehmer gelassen, respektvoll und vor allem sicher ans Ziel kommen. **Das wäre doch auch etwas für Heusenstamm.**

Radfahrer fühlen sich von Autos bedrängt. Autofahrer ärgern sich über Radler, die sich nicht an die Verkehrsregeln halten. Und Fußgänger stören sich einerseits an zugeparkten Gehwegen und andererseits auch am oftmals rücksichtslosen Verhalten von Radfahrern. Doch es geht auch anders. Damit alle Verkehrsteilnehmer entspannt ans Ziel kommen, ist gegenseitige Rücksicht wichtig.

Die Kampagne nennt neun Regeln

1. Verkehrsregeln sind für alle da
2. Volle Konzentration und Augen auf die Straße
3. Rücksicht statt Risiko
4. Öfter mal einen Blick riskieren
5. „Ey – du bist nicht alleine auf der Straße!“
6. Richtig handeln statt recht haben
7. Alles eine Frage des Blickwinkels
8. Rad nimmt Rücksicht
9. Richtig Parken – Stuttgarter Ecken für mehr Sichtbarkeit

Quelle und weitere Info: https://www.stuttgart.de/leben/mobilitaet/miteinander-laeufts-besser/index.php

6.7 Kidical Mass in Heusenstamm?

Wer die Aktion noch nicht kennt: Die Kidical Mass ist ein Fahrradkorso, bei dem Kinder und Jugendliche zusammen mit ihren Eltern, Großeltern und Freunden auf dem Fahrrad oder Laufrad, im Lastenrad, im Anhänger oder auf dem Kindersitz Straßen einnehmen, die sie im Alltag leider nicht gefahrlos nutzen können. Als Demonstration angemeldet, wird die Kidical Mass von der Polizei begleitet, so fahren alle gemeinsam auf der Fahrbahn. Mittlerweile gibt es Kidical Masses in immer mehr Städten und zwei Mal im Jahr finden bundesweite Aktionswochen für mehr Verkehrssicherheit für die Jüngsten statt.

Auftakt der Kidical Mass am 27.04.2024 in Dietzenbach. Die Ordner haben rote Westen an.

Am Radler-Stammtisch kam die Idee auf, nach der erfolgreichen Nudel-Party in Heusenstamm – der Abstands-Demo am 19. August 2023 – auch eine Kidical Mass in Heusenstamm zu veranstalten.

Der genaue Termin muss noch festgelegt werden.

Was sind die Ziele der Aktion?

▪ Die Kidical Mass setzt sich für eine kinderfreundliche und damit auch für alle Generationen lebenswertere Stadt ein.
▪ Alle Kinder und Jugendlichen können sich sicher und selbstständig in der Stadt bewegen – zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV.
▪ Die Kinder sollen die Möglichkeit haben, sicher über die großen Straßen der Stadt zu fahren.
▪ In der kinderfreundlichen, grünen Stadt gibt es viele und vielfältige Freiräume zum Spielen und für Begegnungen zwischen allen Menschen.
▪ Die Tour soll das Bedürfnis nach und die Notwendigkeit für sichere Radwege sichtbar machen. Sie soll den Druck auf Politik und Verwaltung erhöhen, in der Verkehrsplanung die Belange von Kindern stärker als bislang zu berücksichtigen.

Wer ist die Zielgruppe?

▪ Alle Kinder und Jugendliche, die bereits selbst Radfahren können bis ca. 12 Jahre
▪ Babys, Kleinkinder auf Sitzen, in Anhängern, Lastenrädern und Laufrädern
▪ Familien & Freunde, von 0 bis 99 Jahren.

Wie sollte die Stecke geplant werden?
▪ 5 bis 8 km, selbst die 3 bis 4jährigen schaffen es ohne Probleme
▪ teilweise wird Pause mit Zwischenkundgebung zum Straßenmalen mit Kreide eingebaut
▪ keine engen Straßen in Wohngebieten, kein Kopfsteinpflaster
▪ große Straßen, damit ihr auch gesehen werdet
▪ Geschwindigkeit ca. 8 – 12 km/h je nach Breite der Straßen
▪ Am Ziel sollte ein Event sein, bei dem die Teilnehmer noch verweilen können

→ Das Ziel könnte z.B. in der Jahnstraße sein, Garten des TSV. Im Mai 2024 leider nicht möglich.

Wann sollte der Fahrradkorso stattfinden? Tag/Uhrzeit?
▪ Sehr abhängig von Strukturen vor Ort
▪ Sonntag ist typischer Ausflugstag, aus Erfahrung mehr Teilnehmer
▪ Samstag ist klassischer Besorgungstag, eher geringere Teilnehmerzahlen, kann aber je nach Stadt zu mehr Aufmerksamkeit führen, da einige Städte sonntags keine Menschen auf Straßen haben
▪ Nachmittags ist ideal, da weniger stressig für Familien sowie Mittagsschlaf Kleinkinder
▪ Kidical Masses gibt es bereits regelmäßig in Offenbach und Dietzenbach. Eine Termin-Abstimmung mit den dortigen Veranstaltern ist erforderlich.
▪ In Rodgau ist eine Kidical Mass für Samstag, 26. April 2025 geplant.

Was wir brauchen
▪ Korker, also Menschen, die als Ordner freiwillig helfen, Seitenstraßen abgesperrt zu halten, bis der Fahrradkorso vorüber ist.
▪ Flyer und deren Verteilung an Kitas, Grundschulen und weiterführende Schulen, am besten über die Elternbeiräte.
▪ Information über Facebook usw.
▪ Außerdem Einbindung von örtlichen Vereinen wie z.B. TSV und/oder Rugbyclub?

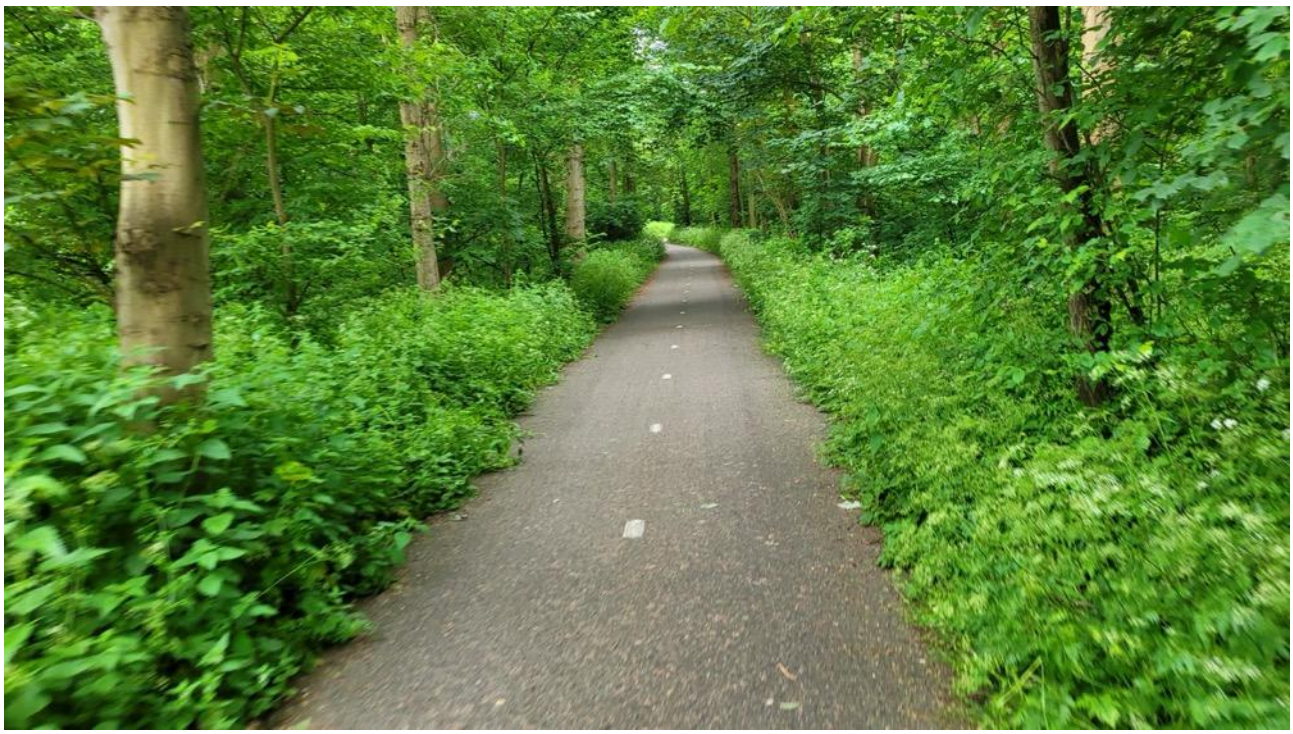
Quelle: https://kinderaufsrad.org

6.8 Erfahrungen aus anderen europäischen Ländern

Wer im Ausland unterwegs ist, findet dort manchmal Gegebenheiten, die nachahmenswert erscheinen.

Fahrrad-Überweg ins Slowenien, Bevorrechtigung für den Radverkehr. Foto Josef Winzig

Viel befahrene Straße in Zoutelande (Niederlande) mit **enger Kernfahrbahn. Funktioniert bestens.**


Gut ausgebaute, ebene, asphaltierte Waldwege in den Niederlanden.

Zwei-Richtungs-Radweg in den Niederlanden, parallel zur Straße für den Autoverkehr.

Ortschaft Axel in den Niederlanden: Verengung der Autofahrspuren auf einen einspurigen Durchlass, um Geschwindigkeit und Verkehrsmenge zu reduzieren. Eine Idee für die Frankfurter Straße in Heusenstamm?

Vlissingen, Niederlande: Größere Autostraßen werden einfach gequert, indem man darunter durchfährt.

Middelburg, Niederlande:
Kontaktschleifen für die Fahrrad-Ampel

La Palma – eine Insel zum Radeln. Diese Schilder stehen überall! Foto: Susanne Stallmann

Der Überholabstand von mindestens 1,5 m gilt auch in Frankreich. Foto Josef Winzig

Rechts: Metz (Frankreich), der Radverkehr darf trotz roter Ampel geradeaus fahren, wenn kein Fahrzeug kommt. Foto Josef Winzig

Oben: Brüssel (Belgien) gleiche Regelung.
Gefühlt fast an jeder zweiten Ampel in Brüssel.

Fahrrad-Überweg in Belgien: Sehr häufig mit einer Querungshilfe ausgestattet (Mittelinsel). Der Radverkehr hat eine „Vorfahrt achten"-Beschilderung. Dennoch bleiben fast alle (!!!) Autofahrer stehen, und lassen den Radfahrer queren. Außerdem zu sehen: Separater Radweg auf beiden Straßenseiten. Das ist keine Besonderheit sondern die Regel.

London: Die Hälfte der Straße wurde für den Radverkehr separiert. Foto: Julia Weitzel

6.9 Knotenpunkt Wegweisung – Radeln nach Zahlen

Knotenpunktsystem in den **Niederlanden,** hier Knotenpunkt Nr. 73 und Wegweisung zu Nr. 74 und Nr. 76. Im Radroutennetz eines Knotenpunktsystems sind alle Kreuzungen (Knotenpunkte) von Radrouten durchnummeriert. An den Knotenpunkten stehen Wegweiser zu allen benachbarten Knotenpunkten. Hier werden neben der Nummer des Knotenpunktes die Wege zu benachbarten Knotenpunkten ausgewiesen. Die Wegweiser zu einem benachbarten Knotenpunkt sind mit dessen Nummer beschriftet. An einigen Knotenpunkten stehen zudem Orientierungstafeln mit einer Karte des Netzsystems und den Nummerierungen der Knotenpunkte der näheren Umgebung. So kann man leicht und einfach zu einem Ziel navigieren.

Knotenpunktsystem in **Belgien** – und asphaltierte Wege für den Radverkehr durch den Wald.
Hier Knotenpunkt Nr. 529 mit Abzweigung zu Nr. 39 bzw. Nr. 528.

Für die Niederlande und Belgien gibt es eine Internetseite https://www.fietsknoop.nl/fietsroute-planner (durch den Browser übersetzen lassen) sowie eine App. Über diese kann man eine beliebige Route planen. Entweder man schreibt sich die Nummern in der Reihenfolge auf oder bei Benutzung der App bekommt man bei Annäherung an einen Knotenpunkt die Nummer des nächsten Zwischenziels angesagt. Wundervoll.

Ein solches System wäre natürlich auch für Heusenstamm, den Landkreis Offenbach, das Rhein-Main-Gebiet oder ganz Hessen erstrebenswert. In einigen wenigen Regionen in Deutschland gibt es das Knotenpunktsystem bereits.

7 Verkehrsregeln gelten für alle Verkehrsteilnehmer, auch für Radfahrer!

Also liebe Radler, zum Beispiel:

- An roten Ampeln stehen bleiben.
- Bei Dunkelheit nicht ohne Licht fahren.
- Nicht auf dem Gehweg fahren.
- Nicht über einen Zebrastreifen *fahren*.

- Radfahrer sollten Handzeichen geben, wenn sie abbiegen wollen.
- Radfahrer sollten sich in der dunklen Jahreszeit möglichst hell kleiden (siehe letzte Seite).
- Radfahrer sollten den toten Winkel von Kfz/LKWs meiden.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) legt in § 1 die Grundregeln fest: Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert **ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.** Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

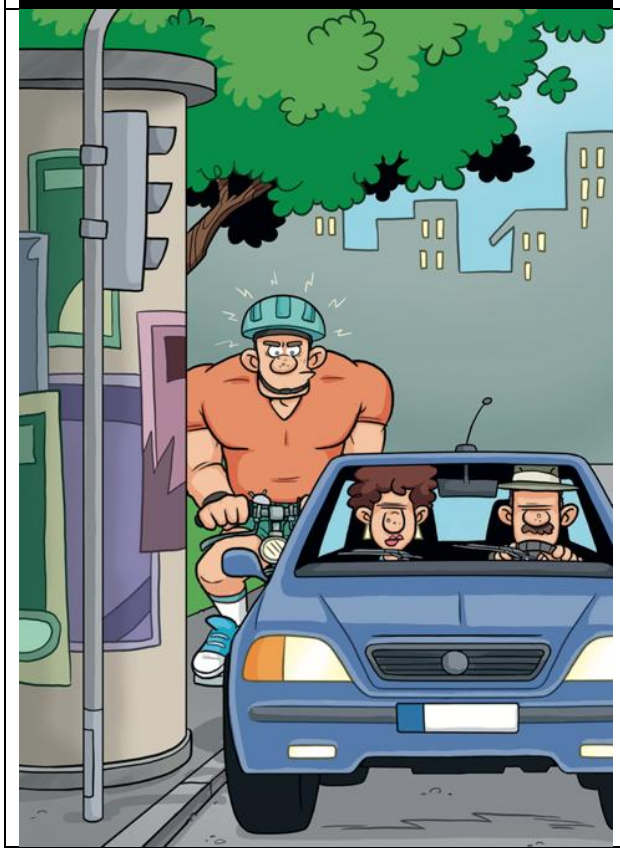
Wenn sich alle daran halten würden, wäre das Leben einfacher und sicherer.

7.1 Einige Verkehrsregeln … hätten Sie's gewusst?

	Radweg Auf einem Radweg muss man als Radfahrer fahren „Benutzungspflicht". Andere Fahrzeuge oder Fußgänger dürfen den Radweg nicht benutzen. Man darf als Radfahrer grundsätzlich nur in die „richtige" Richtung fahren, also auf der rechten Seite. „Geisterfahrer" sind insbesondere an Einmündungen, Kreuzungen und Ausfahrten stark gefährdet, weil keiner mit ihnen rechnet.
	Gehweg Muss nicht als Gehweg beschildert sein, wenn er z.B. durch einen Bordstein von der Fahrbahn abgegrenzt ist. **Darf nur vom Fußverkehr genutzt werden.** Radler dürfen hier nicht fahren, aber: Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen mit dem Fahrrad den Gehweg benutzen. Ist allerdings ein Radweg vorhanden, der baulich von der Straße abgegrenzt ist, dürfen die Kinder alternativ dazu auch auf diesem fahren. Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen sich aussuchen, ob sie mit dem Fahrrad den Gehweg, den Radweg oder die Fahrbahn benutzen. Nach dem 10. Geburtstag dürfen Kinder mit dem Fahrrad nicht mehr auf dem Gehweg fahren. Wird ein Kind bis zum vollendeten 8. Lebensjahr auf dem Fahrrad von einer Aufsichtsperson (Mindestalter 16 Jahre) begleitet, darf diese ebenfalls den Gehweg benutzen.

	Wenn der Gehweg zusätzlich das Zeichen **„Radfahrer frei“** hat, kann es sich der Radler **aussuchen:** entweder auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit fahren, man darf Fußgänger weder behindern, noch gefährden oder aber auf der Straße in beliebigem Tempo fahren. Keine Benutzungspflicht für Radfahrer!
	Gemeinsamer Geh- und Radweg. Benutzungspflichtig für Radfahrer. Autos dürfen den Weg nicht benutzen.
	Getrennter Rad- und Gehweg. Benutzungspflichtig für Radler. Hier wird den beiden Verkehrsarten eine spezielle Spur zugewiesen. Rechts oder links, je nach Beschilderung. Autos sind auf dem getrennten Fuß- und Radweg nicht erlaubt.
	Der **Schutzstreifen** ist kein eigener Fahrstreifen, sondern Bestandteil der Fahrbahn. Der Schutzstreifen, der auch Angebotsstreifen genannt wird, ist mit einer durchbrochenen, dünneren, gestrichelten Linie gekennzeichnet. Das bedeutet: Ein Fahrzeugführer darf die gestrichelte Linie bei Bedarf und unter besonderer Vorsicht überfahren, sofern er den Radfahrer nicht gefährdet. „Bei Bedarf“ bedeutet beispielsweise für Ausweichbewegungen im Begegnungsverkehr oder in engen Straßen. Eine durchgängige Nutzung als Fahrstreifen ist aber nicht zulässig, auch für Motorradfahrer. **Auf dem Schutzstreifen dürfen Kfz weder halten noch parken.** Autos müssen ggü. Radlern den Überholabstand von mindestens 1,50 m einhalten. Radfahrer müssen zu parkenden Autos mindestens 1 m Abstand halten, um nicht in sich plötzlich öffnende Türen zu geraten.

	Der **Radfahrstreifen** ist mit einer dicken, durchgehenden Linie von der Pkw-Fahrbahn abgetrennt. Kennzeichnung durch blaues Schild mit weißem Fahrrad (siehe oben). **Auf Radfahrstreifen dürfen Autos nicht fahren, halten oder parken.** Autos müssen ggü. Radlern den Überholabstand von mindestens 1,50 m einhalten. Radfahrer müssen zu parkenden Autos mindestens 1 m Abstand halten, um nicht in sich plötzlich öffnende Türen zu geraten. Die durchgezogene Linie darf von Autos nicht überfahren werden.
	Grünpfeil für den Radverkehr An Ampeln mit Grünpfeil für den Radverkehr ist das Abbiegen nach rechts nach dem Anhalten auch bei Rot erlaubt, sofern eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Fußgängern und Fahrzeugen der freigegebenen Verkehrsrichtung, ausgeschlossen ist.
	Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen: Autos und Krafträder mit Beiwagen dürfen einspurige Fahrzeuge, z.B. Fahrräder, nicht überholen.
	Zebrastreifen: Vorrang für Fußgänger. Dies gilt für Radler nur, wenn sie absteigen und ihr Rad schieben!
	Haifischzähne Die Spitzen der Zähne zeigen laut StVO immer auf das Fahrzeug, das warten muss. Die Vorfahrt selbst wird durch ein entsprechendes Schild oder die Rechts-vor-links Regelung bestimmt.

	Überholabstand Seit 2020 gilt in der StVO ein Überholabstand von mindestens 1,5 m. Außerorts oder beim Überholen von Kindern oder Fahrrädern mit Anhänger sind es mindestens 2,0 m. Der Radfahrer muss bei längs parkenden Kfz so fahren, dass er einen Abstand von 1 m zu parkenden Kfz einhält, um nicht von sich plötzlich öffnenden Fahrzeugtüren behindert wird.
	**Überholen wartender Autos** Radfahrende dürfen laut StVO Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten – etwa an einer roten Ampel –, rechts überholen, soweit ausreichend Platz vorhanden ist. Vorausgesetzt, sie tun dies mit „mäßiger Geschwindigkeit“ und „besonderer Vorsicht“. Dabei sind Radfahrer auf die Rücksichtnahme der Autofahrer angewiesen: Für sie besteht keine Pflicht, rechts neben sich genügend Raum zu lassen. Wenn Sie Rad fahren, bedenken Sie, dass Auto- und Lkw-Fahrer Sie trotz Vorsicht übersehen können. Meiden Sie den toten Winkel – im Zweifel also lieber im Blickfeld des Fahrenden bleiben oder hinter dem Fahrzeug stehen bleiben. **Rechts vorbeifahren (§ 5 Abs. 8 StVO)** Radfahrer dürfen auch rechts an wartenden Autos vorbeifahren, wenn ausreichend Raum vorhanden ist (etwa 1 m). Das Rechtsüberholen ist nur zwischen der Fahrzeugkolonne und dem Bordstein erlaubt, nicht zwischen Fahrzeugschlangen.

Bildquellen: https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrszeichen/
https://www.runtervomgas.de

8 Schlusswort

8.1 Gesehen werden

Bei Dunkelheit nur mit Licht und heller Kleidung

Reflektierende Jacke, Reifen mit Reflektorstreifen und am Vorderrad zusätzlich Speichenreflektoren.
Es ist fahrlässig, ohne Licht und mit dunkler Kleidung zu fahren.

8.2 Inspirationen

„Verleihe deiner Straße einen Hauch Niederlande“

Wo Sie sich Inspiration holen können: Auf dieser Webseite wandelt eine KI die Straßenzüge nach dem Vorbild niederländischer Stadtplanung um. https://dutchcyclinglifestyle.com/de

Ich hab das ausprobiert mit unserer Frankfurter Straße in Heusenstamm. Als Vorschlag der künstlichen Intelligenz kommen auch Bilder mit Kopfsteinpflaster. Das würde ich in jedem Fall vermeiden.

8.3 Autonomes Fahren

Und noch ein Gedanke zum Abschluss

Autonomes Fahren ist ein Thema, das auf uns zukommt. Autonomes Fahren bedeutet, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholabstände eingehalten werden. Eine schöne Zukunft?