

Generalverkehrsplan Darmstadt

# **RADWEGEPLAN**

**ENTWURF**

—Stadtplanungsamt Darmstadt

—Oktober 1977

- R a d w e g e p l a n -TEXTVERZEICHNIS

Seite:

1.	EINLEITUNG UND ZUSAMMENFASSUNG	1
2.	BESTANDSAUFNAHME	
	Fahrradbestand	2
	Quellen und Ziele, Verkehrserhebungen	3
	Fahrweiten, Unfälle, Radfahrer als	
	Verkehrsteilnehmer	4
	Anregungen aus der Bevölkerung	5
	Vorhandene Radwege und für Radverkehr	
	geeignete Wege	6
	Folgerungen	
3.	PLANUNG	
	Grundsätze für die Konzeption des	
	Radwegenetzes	7
	Ausführungsvorschlag	8
	Realisierung	10
	Radfahren im Stadtzentrum	11

ABBILDUNGEN

Abb. 1	Wohnbevölkerung, Schulen und Arbeitsplätze
Abb. 2	Sonstige Verkehrserzeuger für den Fahrradverkehr
Abb. 3/4	Verkehrszählungen 1965/1976
Abb. 5	Verkehrsbeziehungen
Abb. 6	Fahrtweiten im Radverkehr
(Abb. 7)	Hauptnetz-Vorschlag
s.Anl.B 1	
(Abb. 8)	Radwanderwege-Hauptnetz
s.Anl.B 2	

ANLAGEN

Anl. A	Bestand - Radwegenetz - (Lageplan 1 : 20.000)
Anl. B	Zielplanung (Lageplan 1 : 20.000)
Anl. C	Ausbau - Dringlichkeitsprogramm mit Schätzkosten

## 1. EINLEITUNG UND ZUSAMMENFASSUNG

In Darmstadt gibt es mehr Fahrräder als Autos. Trotzdem spielt der Radverkehr im täglichen Verkehrsgeschehen eine untergeordnete, kaum bemerkte Rolle. Nur etwa jede zehnte Fahrt im Stadtgebiet führt per Rad zu - meist in der Nähe liegenden - Zielen.

Bisher wurde der Radverkehr bei den Verkehrs- und Straßenplanungen nur wenig berücksichtigt:  
Die Hauptstraßen, längs derer sich die Radfahrer früher orientierten, sind für diese zu gefährlich. Die gesonderten Radwege bilden kein zusammenhängendes Netz. Zudem verlaufen sie meist unmittelbar am Bordstein von Hauptstraßen, wo das Radfahren wegen der Abgase und des Autolärms nicht sehr angenehm ist. Ausweichmöglichkeiten auf Nebenstraßen bestehen zuweilen, sind aber oft umwegig und schlecht aufzufinden. Das Radeln durch Grünanlagen ist verboten.

Seit einigen Jahren erfreut sich das Fahrrad wieder steigender Beliebtheit als Mittel für sportliche Freizeitbetätigung, besonders für Radwanderungen in die umliegenden Wälder mit ihrem vorzüglich ausgebauten Forstwegenetz. Im Schülerverkehr werden Räder und Mofas nach wie vor viel benutzt, ebenso im Kurzstreckenverkehr zu Arbeitsstätten und zum Einkaufen bei Schönwetter.

Diese Entwicklungen führten zu einem Beschluß der Stadtverordnetenversammlung vom 28.2.1974, der den Magistrat aufforderte, "ein Grobkonzept für ein Radwegenetz in Darmstadt auszuarbeiten und darauf aufbauend ein erstes kurz- und mittelfristiges Realisierungsprogramm bei minimalem Finanzaufwand aufzustellen."

Leitgedanke des hierzu im Stadtplanungsamt ausgearbeiteten Vorschlags ist es, das Radfahren in Darmstadt durch Schaffung eines zusammenhängenden, zügig und weitgehend abseits der Hauptverkehrsstraßen geführten Wegenetzes attraktiver zu machen. Dieses in Abb. 7 und Anlage B dargestellte Netz soll

- einerseits die Wohngebiete möglichst direkt und verkehrssicher mit den Hauptzielen des Radverkehrs verbinden, insbesondere mit den weiterführenden Schulen, ferner den Arbeitsstätten, den Stadtteilzentren und dem Stadtkern;
- andererseits den Freizeit-Radwanderern durchgehende Verbindungen quer durch die Stadt zu den Erholungsräumen anbieten, die wenigstens durch Grünstreifen von den Fahrbahnen getrennt sind.

Bei einigen wichtigen Verbindungen bleibt freilich keine andere Wahl als die Schaffung bzw. Weiterverwendung von Bordstein-Radwegen, z. B. längs der Kasinostraße.

Das in Abb. 8 gesondert dargestellte Radwanderwege-Hauptnetz ist mit den gleichzeitig laufenden Überlegungen zum "Stadtentwicklungsprogramm Grün- und Freiflächen" abgestimmt.

Auf die Förderung des Radwanderns zielen auch die Bemühungen, eine Freizeitkarte für die Stadt und den umliegenden Wanderbereich mit Eintragung u. a. der Radwanderwege herauszugeben.

Viele der vorgeschlagenen innerstädtische Radwege lassen sich im Rahmen größerer Straßen- oder Grünflächenbauten ausführen und sind somit an deren Zeitplan gebunden. Für die gesondert auszubauenden Radwege wird ein Dringlichkeitsprogramm vorgeschlagen (Anlage C). In der ersten Stufe können mit einem Aufwand von 0,4 Mio DM die größten Lücken des Radwegenetzes geschlossen werden. Für den Ausbau der übrigen fehlenden Verbindungen ist mindestens der gleiche Betrag erforderlich.

## 2. BESTANDSAUFNAHME

### 2.1 Bestand an Fahrrädern in Darmstadt:

Fahrräder, Mofas und Mopeds werden in der amtlichen Fahrzeugstatistik nicht erfaßt. Durch Hochrechnung der bei der Verkehrs-Haushalt-Befragung im November 1974 erfaßten Fahrzeugzahlen läßt sich für Darmstadt ein Bestand von

ca. 60.000 Fahrrädern (einschl. Mofas)	und
ca. 1.200 Mopeds	

ermitteln. Auf 100 Einwohner treffen somit 43 Fahrräder.

Zum Vergleich (nach der amtlichen Statistik, Stichtag 30.6.1974):

756 Motorräder
46.594 Pkw+Kombi (33/100 E)
3.884 Lkw + sonstige Kfz

(Durch Hochrechnung der bei der Haushalterhebung erfragten Pkw-Bestände kommt man auf 44.700 Pkw, so daß die auf gleiche Weise errechnete Zahl von 60.000 Fahrrädern gesichert erscheint).



## 2.2 Quellen und Ziele des Fahrradverkehrs

Ausgangspunkte des Fahrradverkehrs sind die Wohnquartiere in Darmstadt.

Ziele sind insbesondere

im Ausbildungsverkehr die weiterführenden Schulen, in den Außenbezirken auch einige Grundschulen (Abb. 1)

im Berufsverkehr die Arbeitsplatz-Eallungen in den Industrie- und Gewerbevierteln

und im Gelegenheitsverkehr die örtlichen Einkaufszentren sowie die Freizeiteinrichtungen: Bäder, Sportanlagen (Abb. 2), die sehr verstreut liegenden Jugendeinrichtungen und die Ansätze der Rad-Wanderwege (sh. Anlage A).

## 2.3 Verkehrserhebungen

Bei den Verkehrszählungen im Juni 1965 und im Mai 1976 wurde der Fahrradverkehr gesondert erfaßt. Abb. 3 und 4 zeigen die auf den Verkehrsstraßen gezählten Radfahrer. Die gleichzeitig erfaßten Zahlen des Kfz-Verkehrs liegen im allgemeinen um ein Vielfaches höher.

Deutlich erkennbar ist in Abb. 3 und 4, wie der Radverkehr die ebenen Straßen im westlichen Stadtgebiet bevorzugt.

Der geringe Anteil des Fahrradverkehrs am Berufsverkehr wurde auch von der Volkszählung 1970 bestätigt: Von den 33.200 "Binnenpendlern" (= Darmstädter, die innerhalb der Stadtgrenzen arbeiten und ihren Arbeitsplatz nicht zu Fuß erreichen) gaben nur 2.600 = 8 % das Fahrrad als überwiegend benutztes Verkehrsmittel an. Von den Schülern und Studenten fahren 30 % der nicht zu Fuß gehenden (= 2540) mit dem Rad zur Schule.

In Abb. 6 sind die bei der Volkszählung 1970 ermittelten Radfahr-Verkehrsbeziehungen der Berufs- und Ausbildungsbinnenpendler dargestellt. Man erkennt ausgeprägte Verkehrsbeziehungen zwischen Arheilgen und dem Industrieviertel (Bezirk 26 - dazu gehört auch Merck!) Heimstättensiedlung - Verlegerviertel / W.-Leuschner-Schule (Bezirk 53) Eberstadt - Lichtenbergschule (Bezirk 43);

ferner von den jeweils naheliegenden Wohnbezirken zu Bezirk 43 - Lichtenbergschule (403 Rad-Pendler)  
" " 34 - Georg-Büchner-Schule + TH Lichtwiese (305 Rad-Pendler)  
" " 13 - TH Stadtmitte (265 Rad-Pendler)  
" " 14 - Viktoriaschule (255 Rad-Pendler)  
" " 21 - Schulinsel (224 Rad-Pendler)  
" " 27 - Schulzentrum Nord (im Jahr 1970 schon 184 Rad-Pendler)

ferner  
zu Bezirk 26 - Industrieviertel (687 Rad-Pendler)  
" " 53 - Verlegerviertel (407 Rad-Pendler, einschließlich Schüler der W.-Leuschner-Schule und Studenten der Fachhochschule)

zu Bezirk 71 - Ortskern Eberstadt (255 Rad-Pendler einschl. Schüler/Studenten)  
" " 61 - Ortskern Arheilgen (230 Rad-Pendler einschl. Schüler/Studenten)

Es fällt auf, daß von den vielen im Stadtkern Beschäftigten für den Weg zur Arbeit nur sehr wenige (280 = 4 %) das Rad benutzen.

#### 2.4 Fahrtweiten des Radverkehrs

Wie die Darstellung (Abbildung 5) der Radverkehrsbeziehungen zeigt, wird das Fahrrad im Berufs- und Schülerverkehr fast nur für kurze Entfernungen benutzt. Die mittlere Länge aller Fahrten beträgt nach einer Untersuchung des Stadtplanungsamtes Karlsruhe 2 bis 2,5 km, in Darmstadt vermutlich noch etwas weniger. (Abb. 6)

Das Konzept eines Radweg-Netzes muß also nicht unbedingt von einer Schaffung durchgehender Achsen durch die Stadt ausgehen. Es ist zunächst notwendiger, die erkennbaren Kurzwegbeziehungen zu den Hauptzielen der Radfahrer mit Radwegen zu versehen.

Im Hinblick auf den Sport-, Wander- und Erholungsverkehr sollte man freilich anstreben, diese auf spezielle Ziele (insbesondere Schulen) ausgerichteten Teilnetze letztlich doch zu einem geschlossenen Gesamtnetz zu verbinden.

#### 2.5 Unfälle mit Radfahrern

Die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen Radfahrer beteiligt waren, sank in Darmstadt stetig ab, vermutlich wegen des Rückgangs des Fahrradverkehrs. Seit 1968 nehmen jedoch die Unfälle mit Moped- bzw. Mofa-Beteiligung etwa in gleichem Umfang zu.

Unfallbeteiligte	Jahr									
	1958	1963	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Fahrräder	306	209	201	176	167	150	140	132	134	109
Mofas + Mopeds	260	123	59	83	122	139	134	171	135	164
insgesamt*)	5545	7792	8047	8950	10002	9373	10026	9831	8823	8850

Der Anteil dieser Unfälle am gesamten Unfallgeschehen im Stadtgebiet ist zwar gering. Bei 80 % der gemeldeten Unfälle mit Radfahrern wurde jedoch der Radfahrer verletzt; 2 Radfahrer verunglückten 1975 tödlich. Ähnliches gilt für die Unfälle mit Mofabeteiligung. Dies zeigt die besondere Schutzwürdigkeit dieser Gruppe von Verkehrsteilnehmern.

Eine besondere Häufung von Fahrradunfällen in bestimmten Gegenden oder Knotenpunkten ist nicht festzustellen.

\*) An allen Unfällen in Darmstadt beteiligte Verkehrsteilnehmer

## 2.6 Radfahrer als Verkehrsteilnehmer

Radfahrer erzeugen keine Umweltbelastung und benötigen geringen spezifischen Verkehrsraum.

Schwierigkeiten treten gelegentlich auf, wenn Fußgänger und Radfahrer den gleichen Weg benutzen, zumal wenn Radwege auch von Mofas benutzt werden dürfen: Belästigung älterer Leute auf Spazierwegen in den Grünanlagen, Gefährdung spielender Kinder auf Gehwegen in Wohngebieten.

## 2.7 Anregungen aus der Bevölkerung

Bei der Verkehrserhebung 1974 hatten die Beantworter des Fragebogens die Möglichkeit, eigene Anregungen zu den Verkehrsverhältnissen in Darmstadt zu formulieren. 1.132 Fragebogen enthielten Anregungen oder Kritik zum individuellen Verkehr. Auf etwa jedem 10. davon fanden sich Verbesserungswünsche zugunsten der Radfahrer!

Die Hälfte dieser Bemerkungen zum Radverkehr (111) fordert allgemein mehr Anlagen für den Radverkehr im Stadtgebiet oder kritisiert die mangelnde Sicherheit beim Radfahren und die Beseitigung früher vorhandener Radwege. Aus vielen Formulierungen geht hervor, daß die Einsender das Fahrrad gern öfters benutzen würden, wenn bessere und sicherere Radwegverbindungen zur Verfügung ständen.

9 Einsender beschwerten sich über das Parken von Autos auf Radwegen, 3 über die zu geringe Absenkung der Bordsteine an den Radweg-Zu- und Abfahrten, 2 über fehlende Fahrrad-Abstellmöglichkeiten im Stadtkern. 4 regen an, das Radfahren auf Gehwegen bzw. in Grünanlagen zuzulassen, 4 Einsender beklagen sich über Belästigungen der Fußgänger durch Radfahrer auf Gehwegen.

57 Anregungen beziehen sich auf Einzelprobleme in bestimmten Straßen und enthalten meist die Forderung nach Bau von Radwegen:

Kranichsteiner Straße	( 13 )	
Rheinstraße	( 9 )	
Pützerstraße	( 5 )	(Beschwerden über die Freigabe der Radwege zum Parken)
Pallaswiesenstraße	( 4 )	
Heidelberger Landstr.	( 3 )	
Heinheimerstraße	( 2 )	davon 1 Beschwerde über Radfahrer auf dem Gehweg)
Hindenburgstraße	( 2 )	
Bismarckstraße	( 2 )	

Je 1 x genannt wurden Heidelberger Straße, Kasinostraße, Julius-Reiber-Straße, Landgraf-Georg-Straße am Mercksplatz, Rhönring, Herrengarten-Wege und östlicher Woogs-Randweg. Beschwerden über den Straßenzustand betrafen die innere Frankfurter Straße (2), Dieburger Straße, Kirch-, Bismarck- und Kranichsteiner Straße.

## 2.8 Vorhandene Radwege, Rad-Seitenstreifen, für Radfahrer geeignete Nebenstraßen, Feld- und Waldwege (Anlage A)

Anlage A zeigt den bislang recht unzusammenhängenden und zufälligen Bestand an Radwegen oder abmarkierten Seitenstreifen im Stadtbereich und der Umgebung Darmstadt. Auffällig ist das fast völlige Fehlen von Radwegen in Darmstadt-Nordwest (Industrie- und Bahnhofviertel) und in Darmstadt-Mitte. Der Zustand der bestehenden Radwege ist nicht immer gut. Die Absenkung der Bordsteine am Beginn und Ende der Radwege wurde auffallend oft unzulänglich ausgeführt.

Auf Nebenstraßen mit geringem Kfz-Verkehr und ausreichend breiter Fahrbahn können die Radfahrer i.a. relativ ungefährdet und ungestört die Fahrbahn benutzen. In Anlage A sind diejenigen Nebenstraßen durch Punktierung herausgehoben, die sich ohne besondere Maßnahmen als Bestandteil eines Radwegesystems eignen. Beispiele: Heinrichwingertsweg - Traisaer Straße - Paul-Wagner-Straße (Verbindung zur Lichtenbergsschule!), Erbacher Straße - Seiterweg, Am Elfengrund - Carlo-Mierendorff-Straße - Weingartenstraße.

Die Waldwege im Bereich des Forstamtes Darmstadt sind in meist ausgezeichnetem Zustand und für Radwanderungen bestens geeignet. Nur an wenigen Stellen sind hier Verbesserungen oder Ergänzungen zu wünschen. Weniger gut sieht es im Bereich südlich Eberstadt aus.

Von den Feldwegen sind i.a. nur diejenigen gut befahrbar, die im Zuge des Wirtschaftswegebau eine Befestigung erhielten; geschotterte Wege verwandeln sich rasch wieder in Schlagloch-Pisten. Im östlichen Stadtgebiet findet man ein gut angelegtes Netz befestigter Feldwege, das an das Waldwegenetz anschließt.

Im westlichen Stadtgebiet und im anschließenden Ried enden die befestigten Wege leider meist kurz vor den Gemarkungsgrenzen.

Die wenigen Verbindungen zu den Nachbargemarkungen sind meist in schlechtem Zustand und nur schwer zu finden.

## 2.9 Folgerungen aus der Bestandsaufnahme

Neben den Standorten von Schulen, Bädern, Sporteinrichtungen und den Anfängen der Radwanderwege geben die Fahrbeziehungen im Straßennetz wichtige Anhaltspunkte für die richtige Lage von Radwegen.

Insbesondere ist ersichtlich, daß eine Nord-Süd-Verbindung im Westen der Innenstadt bis zur Frankfurter Landstraße vorrangig zu schaffen ist. Dringlich ist auch die Schaffung besserer Verbindungen aus fast allen Richtungen zur Stadtmitte, ferner zum Schulzentrum und Bürgerpark Nord und nach Kranichstein.



### 3. PLANUNG

#### GRUNDSÄTZE FÜR DIE KONZEPTION DES RADWEGENETZES:

##### 3.1 Wunschlinien des Radverkehrs

Radwege sollen in erster Linie die Wohngebiete über kurze bis mittlere Entfernungen mit den Hauptzielen des Radverkehrs verbinden, insbesondere mit den weiterführenden Schulen, Industrie- und Gewerbevierteln, Sport- und Erholungsflächen und den Stadtteil-Zentren bzw. dem Stadtkern.

Ein Teil dieser Radwege soll zu einem Hauptnetz zusammengefaßt werden, das insbesondere für die Sportfahrer und Radwanderer durchgängige Verbindungen im Stadtgebiet und zur umgebenden Erholungslandschaft anbietet.

Nebenstraßen mit geringem Kfz.-Verkehr kann man ohne besondere Vorkehrungen in das Radwegsystem einbeziehen, wenn sie sich nach Fahrbahnbreite und -belag dazu eignen.

##### 3.2 Attraktive Führung und Radwege

Das Radwegsystem soll von der Bevölkerung "angenommen" werden. Im einzelnen ist anzustreben:

3.21 Führung der Radwegverbindungen möglichst abseits der gefährlichen Hauptverkehrsstraßen durch Nebenstraßen und Grünanlagen.

3.22 An Verkehrsstraßen möglichst Trennung der Radwege durch Grünstreifen von der Fahrbahn.

3.23 Möglichst wenig Steigungen.

3.24 Zügige und im Verlauf überschaubare Führung durchgehender Radwegverbindungen, um ein schnelles Vorankommen und sichere Orientierung zu ermöglichen.

##### 3.3 Gesichtspunkte der Sicherheit

3.31 Wenn an Verkehrsstraßen der Raum für begrünte Trennstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn nicht ausreicht und wenn das Halten am Fahrbahnrand erlaubt ist, soll ein Schutzstreifen in Breite der aufschlagenden Wagentüren neben dem Radweg verlaufen.

3.32 Als Notlösung trägt auch die Abtrennung eines Radseitenstreifens von der Fahrbahn zur Sicherheit bei (vorgeschlagen z. B. an der überbreiten Fahrbahn der Reuterallee in Eberstadt).

- 3.33 Hauptverkehrsstraßen sollen nur an signalgeregelten Stellen gekreuzt werden, möglichst mit speziellen Lichtzeichen für Radfahrer.
- 3.34 In innerstädtischen Grünanlagen sollen Rad- und Gehwege getrennt verlaufen, da andernfalls die Belästigung alter Leute und die Gefährdung spielender Kleinkinder durch Mofas und ungestüme Fahrer zu ständigen Mißhelligkeiten führt. Am günstigsten ist ein durch Grünstreifen oder Rasenflächen völlig abgetrennter Verlauf (vorgeschlagen für die Radwegführung durch den Herrngarten und längs des Martinpfades, im TH-Lichtwiesen-Park teilweise schon durchgeführt). Weniger befriedigend ist eine Trennung durch Farbmarkierung. Nur auf ausreichend breiten und speziell von Kindern und alten Leuten wenig benutzten Wegen kann man Radfahrer und Fußgänger gemeinsam führen. (Albert-Schweitzer-Anlage, Wege im Bürgerpark Nord, Wanderwege im Wald).
- 3.35 Auch manche schmale Gehwege längs der Verkehrsstraßen werden von Fußgängern so wenig benutzt, daß man sie für Radfahrer freigeben kann (z. B. an der nördlichen Kasinostraße). Diese Notlösung ist jedoch nicht anwendbar in der Nähe von Kindergärten, Schulen, Altersheimen und vor Einkaufsgeschäften.
- 3.36 Längs der Ausfallstraßen sollte man auch dann Radwege oder befestigte Seitenstreifen vorsehen, wenn Waldwege parallel dazu verlaufen. Letztere sind nämlich nachts mangels Beleuchtung und Frequentierung nicht sicher genug. (Heidelberger Landstraße, Verbindung nach Wixhausen und Nieder-Ramstadt).

#### 3.4 Ausführungsvorschlag

##### 3.41 Hauptnetz

In Abb. 7 und Anlage B "Zielplanung Radwegenetz" ist der Vorschlag für ein künftiges geschlossenes Radwegesystem dargestellt, der die vorher beschriebenen Grundsätze berücksichtigt. Die durchgehenden Hauptverbindungen sind in den Plänen hervorgehoben.

Das Hauptnetz soll knapp 100 km lang sein. Etwa die Hälfte davon ist entweder völlig neu zu bauen oder als Ersatz für zwar vorhandene, aber im Zuge von Straßenbaumaßnahmen untergehende Verbindungen neu anzulegen. (Die an Verkehrsstraßen beidseitig anzulegenden Wege sind dabei nur einfach gezählt).

##### 3.42 Nebenwege

Das Hauptnetz wird wesentlich ergänzt durch ein Netz von Nebenwegen etwa gleichen Umfangs. Da die Radfahrer i. a.

nur kurze Strecken zurücklegen, haben einige Strecken des Nebennetzes die gleiche, zuweilen sogar höhere Belastungen zu erwarten als manche Abschnitte des durchgehenden Hauptnetzes. Dies ist bei der Festlegung der Ausbauprioritäten ebenso zu berücksichtigen wie der Umstand, daß einige Teile des Hauptnetzes erst auf lange Sicht realisierbar sind.

### 3.43 Radwanderwegenetz

In Abb. 8 sind diejenigen Hauptverbindungen hervorgehoben, die sich wegen ihrer Führung im Grünen besonders als durchgehende Radwanderwege eignen. Sie finden ihre Fortsetzung in den größtenteils vorhandenen Wanderwegen der Forst- und Feldgemarkungen. Es wird angestrebt, den Radwanderern das Auffinden der durchgehenden Wege durch die geplante Freizeitkarte und geeignete Wegemarkierungen zu erleichtern; die dafür notwendigen umfangreichen Erkundungen wurden in Zusammenarbeit mit dem Velocipedclub Darmstadt 1976 durchgeführt.

Darüberhinaus wird im Benehmen mit dem Landkreis Darmstadt und Groß-Gerau der Ausbau fehlender Verbindungswege - meist an den Gemarkungsgrenzen - angestrebt. Im Stadtgebiet Darmstadt geht es dabei vorrangig um fehlende Radwege längs der äußeren Eschollbrücker Straße, einige Feldwege westlich Arheilgen und Wixhausen, im Mörsbacher Grund und östlich von Kranichstein, um Verbindungen vom Kranichsteiner Wildpark zum Bahnhof Messel, von der Grube Prinz von Hessen und vom Bernhardsbrunnchen nach Osten, ferner um den Bau eines Wanderweges am Südrand des Mühltales und die Wege hinter der TH-Lichtwiese.

Im Landkreis sind vor allem vorhandene, aber bei Nässe unpassierbare Feldwegeverbindungen in den ehemaligen Neckarschleifen zu befestigen: Von Griesheim, Eschollbrücken, Hahn und Hähnlein nach Westen und von Pfungstadt nach Süden (zum Moer und Erlensee), im Pfungstädter Wald die verlängerte Nußbaumallee und die Brandschneise (als Verbindungen von Pfungstadt bzw. Seeheim nach Eberstadt, in Nieder-Ramstadt-West der Feldweg südlich der Modau; es fehlen straßenparallele Radwege an der B 26 zwischen Griesheim und Wolfskehlen und zwischen Roßdorf und Darmstadt, an der Landesstraße Darmstadt - Eschollbrücken, eine Verbindung längs des Sandbachs über die Autobahn westlich Pfungstadt (eventuell bei deren Verbreiterung herzustellen) und eine zügige Verbindung von den Fischteichen nach Roßdorf-Rehberg.

### 3.5 Realisierung

#### 3.51 Finanzierung der gesondert auszubauenden Radwege:

Mit jährlich ca. 150.000 DM für die Realisierung des Radwegeplans können erhebliche Verbesserungen des Radwegenetzes im Lauf weniger Jahre erreicht werden (sh. Anlage C: Zusammenstellung der Maßnahmen mit Dringlichkeitsstufung und Kostenschätzung).

#### 3.52 Radwege beim Neu- oder Ausbau von Verkehrsstraßen:

Dies ist im allgemeinen unproblematisch. Die Stadtverordnetenversammlung hat bereits beschlossen, daß bei allen künftigen Straßenbauvorlagen für Verkehrsstraßen auf die Frage der Radwege gesondert einzugehen ist (Beschluß vom 28.2.1974). Einige der im Zielplan vorgesehenen Radwege sind allerdings erst langfristig möglich (darunter Bestandteile des Hauptnetzes: innere Frankfurter Straße, Klappacher Straße). Beim Bau übergeordneter Straßen (insbesondere beim Nordzubringer) ist darauf zu achten, daß die begleitenden und kreuzenden Rad- und Fußwege in die städtische Baumaßnahme einbezogen werden, selbst wenn ihr Bau von Bund und Land nicht oder nicht voll bezuschußt wird.

#### 3.53 Nachträgliche Schaffung von Radwegen an ausgebauten Verkehrsstraßen:

Auch hier bedarf es im Einzelfall meist keines großen Aufwandes: Absenkung der Bordsteine (zweckmäßigerweise auch gleich für Teile der Fußgängerfurten wegen der Rollstuhlfahrer); Versetzung von Licht-, Verkehrszeichen- und Ampelmasten; Farbmarkierung zwischen Geh- und Radweg; Radweg-Schilder. Insgesamt sind jedoch für diese wesentlichen Teile des Ausführungsvorschlages erhebliche Beträge aufzuwenden.

#### 3.54 Radwege in Grünanlagen:

Bei geplanten Grünanlagen und Grünzügen kann man die Wege im allgemeinen erst bei deren Ausbau anlegen, sofern man sich nicht an vorhandene Feldwege halten kann. Die Führung von Radwegen durch vorhandene Grünanlagen setzt in den meisten Fällen ebenfalls bauliche Maßnahmen voraus (sh. die Ausführungen in den Abschnitten 2.6, 3.24 und 3.34).

### 3.6 Radfahren im Stadtzentrum

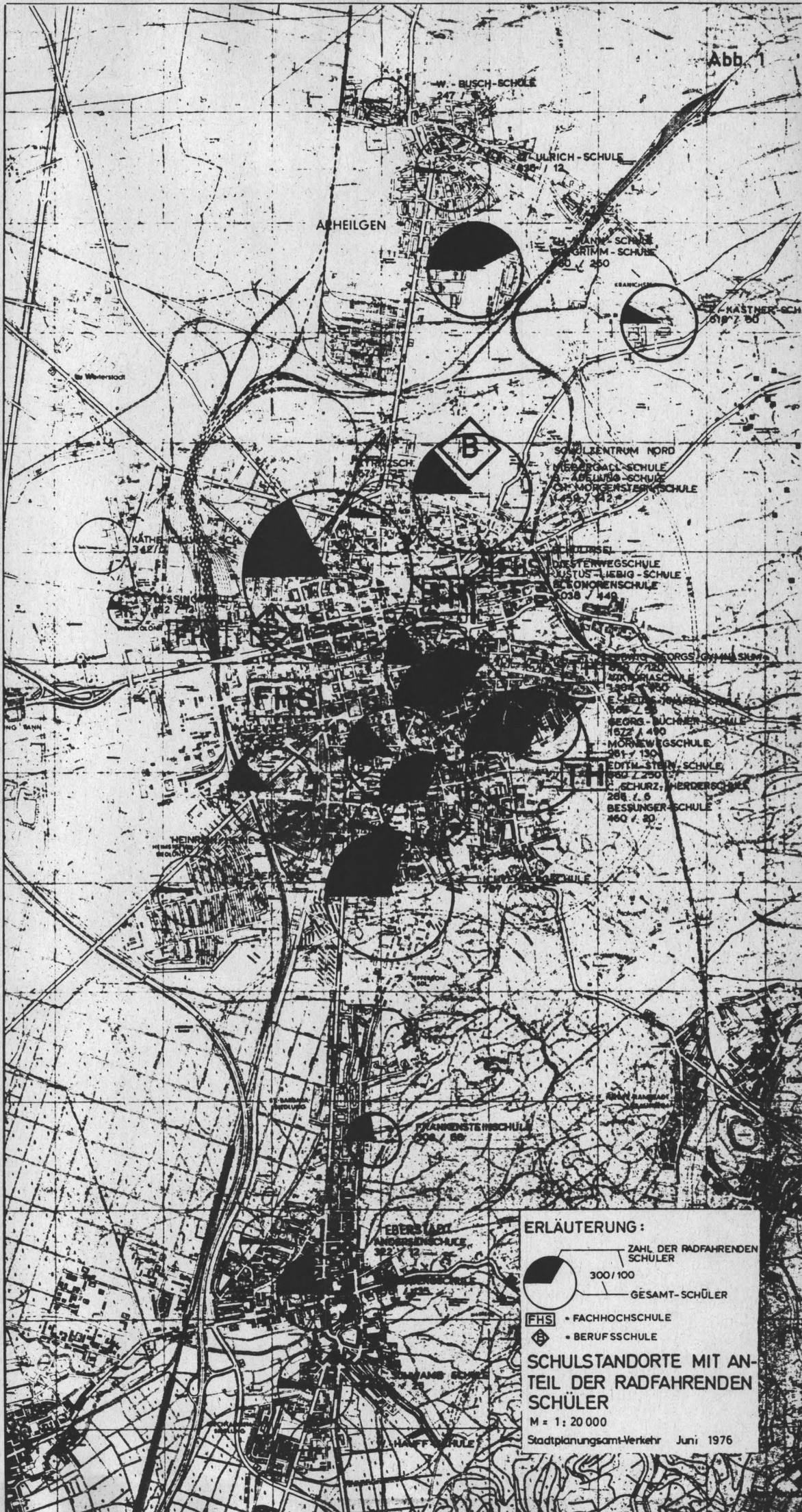
In den engen Einkaufsstraßen kann das Radfahren nicht zugelassen werden. Anderes gilt für die weiträumigeren Straßen und Plätze des künftigen Fußgängerbereichs, die eine gewisse Trennung der Andienungs-Fahrbereiche von der Zone längs der Schaufenster erhalten.



Zur Zeit ist nur die Verbindung Elisabethen-Schulstraße für Radfahrer freigegeben. Anhand der hier zu sammelnden Erfahrungen sollte man prüfen, ob man das Radfahren zusätzlich auf Rhein- und Wilhelminenstraße, Luisenplatz, Friedens- und Marktplatz erlaubt werden kann. Die Durchfahrten zum Stadtkern sind wesentliche Bestandteile des Gesamt-Radwegenetzes, so z. B. für die Verbindung zur Jugendherberge am Woog. Durch entsprechende Beschilderung wäre auf rücksichtsvolles Fahren hinzuweisen. Das Mofafahren ist in diesen Bereichen auszuschließen.

Abstellplätze für Fahrräder sind im Citybereich vorgesehen auf dem Ludwigsplatz, Friedensplatz (bzw. Pali-Parkplatz), an der Kaufhof-treppe, am Schloß gegenüber dem Marktplatz, an der Stadtkirche, vor dem Justus-Liebig-Haus und dem Stadthaus (Grafenstraße) und an der Hauptpost.

- 3.7 Das Ordnungsamt ist in jeder Phase der Realisierung des Radwegeplans zu beteiligen.  
(Nach Abstimmung mit BOR Beier am 15. 11. 1977 nachgetragen.)

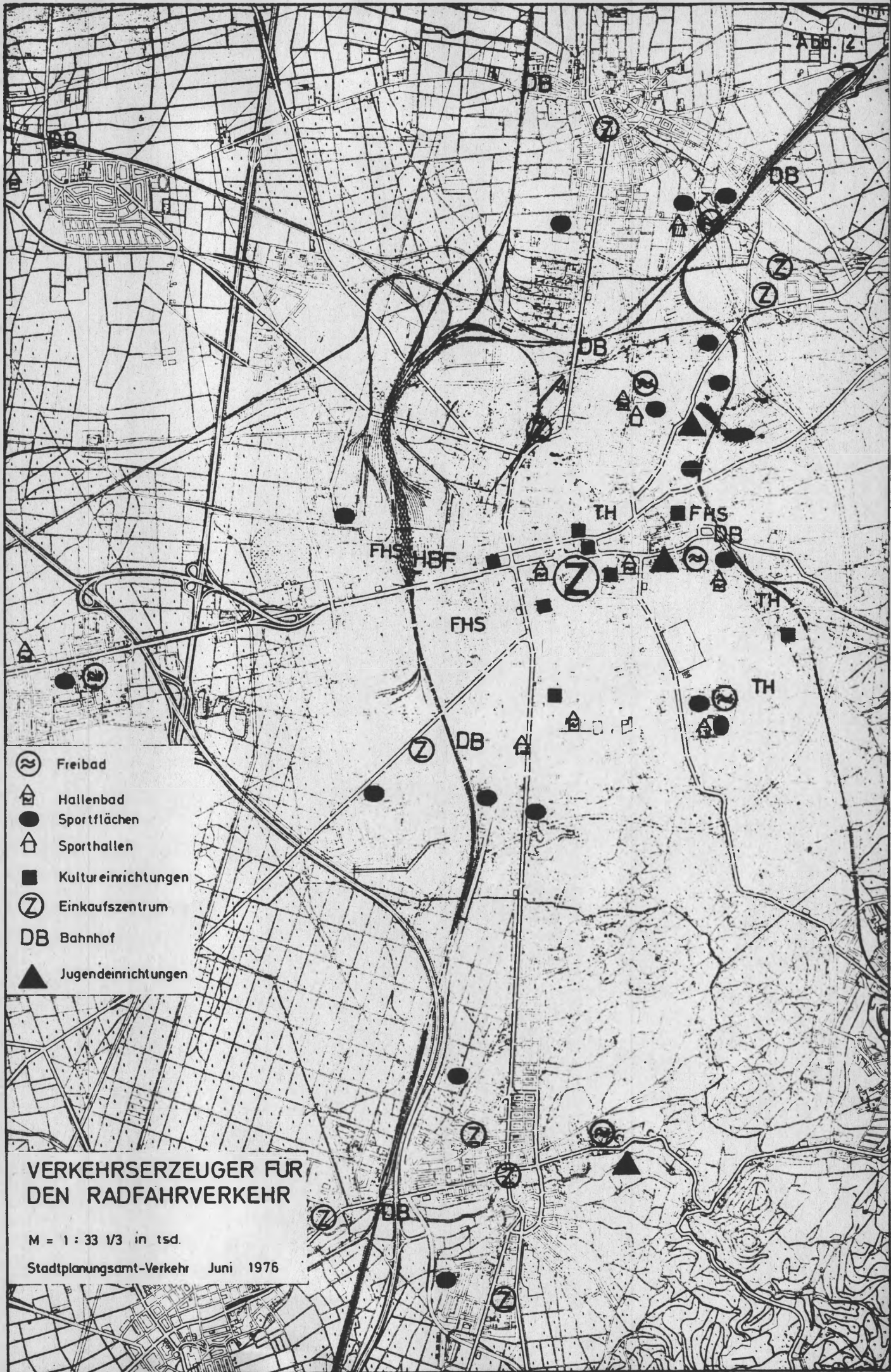


**ERLÄUTERUNG:**

- ZAHL DER RADFAHRENDEN SCHÜLER 300 / 100
- GESAMT-SCHÜLER
- FHS = FACHHOCHSCHULE
- B = BERUFSSCHULE

**SCHULSTANDORTE MIT ANTEIL DER RADFAHRENDEN SCHÜLER**  
M = 1 : 20 000  
Stadtplanungsamt-Verkehr Juni 1976





- ⊙ Freibad
- 🏠 Hallenbad
- Sportflächen
- 🏠 Sporthallen
- Kultureinrichtungen
- ⊙ Einkaufszentrum
- DB Bahnhof
- ▲ Jugendeinrichtungen

**VERKEHRSERZEUGER FÜR  
DEN RADFAHRVERKEHR**

M = 1 : 33 1/3 in tsd.  
 Stadtplanungsamt-Verkehr Juni 1976





ABB. 3

Radfahrer / h (17<sup>00</sup> - 18<sup>00</sup>)

- < 20
- 20 - 60
- 60 - 100
- > 100

VERKEHRSZÄHLUNG  
MAI / JUNI 1965  
- Radfahrer -

M = 1 : 33 1/3 in tsd.

Stadtplanungsamt - Verkehr Juni 1976






**VERKEHRSZÄHLUNG**  
**MAI 1976**  
**-Radfahrer -**  
M = 1 : 33 1/3 in tsd.  
Stadtplanungsamt - Verkehr Juli 1976





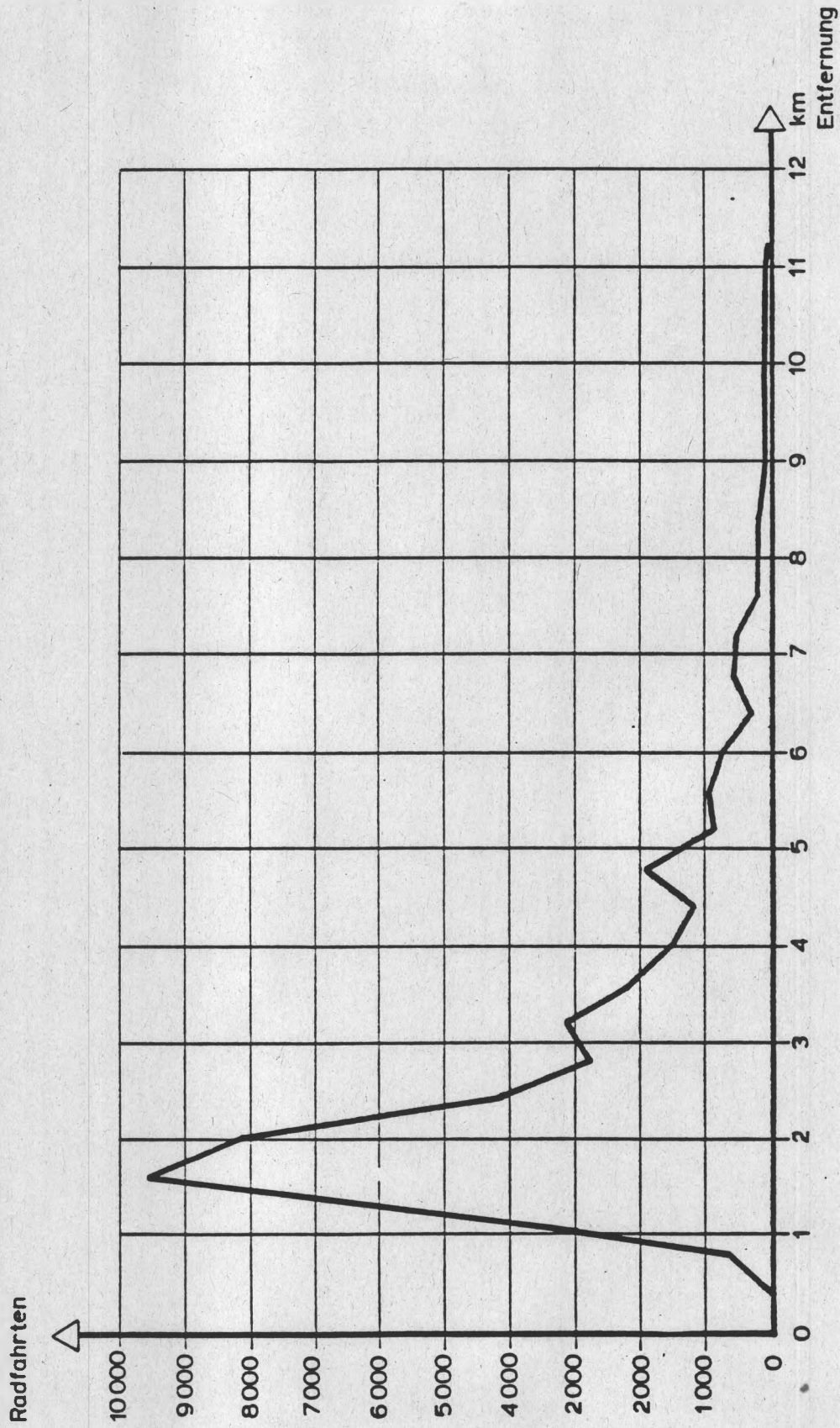
 1mm Breite  $\approx$  10 Radfahrer  
 bzw. 20 Fahrten / Tag  
 Eingezzeichnete Verkehrsbe-  
 ziehungen  $\geq$  10

## VERKEHRSBEZIEHUNGEN DES RADVERKEHRS

Binnenfahrten im Ausbildungs- und  
Berufsverkehr zwischen den statistischen  
Bezirken (Quelle: Volkszählung 1970)

M = 1 : 33 1/3 in tsd.

Stadtplanungsamt - Verkehr Juni 1976



Verteilung der zurückgelegten Weglängen der Radfahrten

(Quelle: GVP Karlsruhe)



Anlage C zum Radwegeplan  
Darmstadt

Zusammenstellung der Maßnahmen

1. Dringlichkeit

geschätzte Kosten  
(sparsamer Ausbau)

- |    |  |             |
|----|--|-------------|
| 1. | Kranichsteiner Straße, NW-Seite,<br>Kranichstein - Rhönring  |             |
| a) | Bartningstraße bis Teich südlich<br>Kastanienallee<br>(z. T. provisor. Anlage eines Geh- und<br>Radwegs, endgültiger Ausbau beim Straßenbau<br>Osttangente - Kranichstein)   | 35.000,- DM |
| b) | Bürgerpark Nord: Für den in der Planung<br>des Bürgerparks vorgesehenen Geh- und Radweg<br>ab Teich bis Ziegelhütte werden zusätzlich<br>benötigt<br>Rest-Wegesystem ab Ziegelhütte bis Schul-<br>zentrum bzw. Nordbad ist im Bürgerpark-<br>Ausbauprogramm schon finanziert | 45.000,- DM |
| c) | Schwarzer Weg - Rhönring, vorl. Ausbau   | 5.000,- DM  |
| 2. | Rhönring: ab Frankfurter Straße beidseitig bis<br>Osttangente, dann einseitig bis Kranichsteiner<br>Straße (Gegenrichtung über Vogelsbergstraße)   | 25.000,- DM |
| 3. | Kasinostraße (Frankfurter Straße - Bismarckstr.)   | 40.000,- DM |
| 4. | Untere Rheinstraße (Berliner Allee - Neckarstr.)   | 37.000,- DM |
| 5. | Mittlere Rheinstraße (Südseite bis Luisenplatz)  | 7.000,- DM  |
| 6. | Hindenburgstraße - Steubenplatz - Am Alten<br>Bahnhof - Dolivostraße   | 46.000,- DM |
| 7. | Herrngarten West-Ost (Schulinsel-TH)   | 6.000,- DM  |
| 8. | Herrngarten Nord-Süd (Schloßgartenplatz -<br>Friedensplatz)  | 21.000,- DM |



9.	Eschollbrücker Straße (Nordseite ab Hindenburgstr.- Groß-Gerauer_Weg + Südseite auf Bahnbrücke	40.000,- DM
10.	Reuterallee - Walter-Rathenau-Straße	29.000,- DM
11.	Griesheimer Weg (Reuterallee - Schwanenstraße)	7.000,- DM
12.	Pfungstädter Straße (W.-Rathenau-Str.-Pfungstadt)	24.000,- DM
13.	Landgraf-Georg-Straße (Merckstraße-Teichhaus-/ Pützerstraße)	11.000,- DM
14.	Martinspfad	12.000,- DM
15.	Heidelberger Straße (Westseite von Hermannstr.- Ahastraße)	5.000,- DM
16.	Heidelberger Str./Cooperstraße - Am Elfengrund	5.000,- DM
	Summe	400.000,- DM =====

2. Dringlichkeit

21.	Seeheimer Straße (Westseite bis Brandschneise)	
22.	Weiterstädter Straße (westlich der Bahn)	Kosten nicht ermittelt
23.	Lichtwieseweg (Nd.-Ramstädter-Str.-TH) und Verbindung TH-Lichtwiese-Schnampelweg	
24.	Neu-Kranichstein - Jagdschloß, südlich Kranich- steiner Straße	20.000,- DM
25.	Radweg ab Woogsplatz längs der Mühlstraße und durch Rud.-Mueller-Anlage zur Woogs-Südseite	
26.	Spessartring (Kranichsteiner Str.-Dieburger Str.)	17.000,- DM
27.	Wixhausen (Aumühlen-Rückhaltebecken) - Arheilgen (Greinstraße)	
28.	Landskronstraße (Nordseite von Ludwigshöh- und Kiesbergstr.) und Weg durch Prinz-Emil-Garten	
29.	Verbindung Bessunger - Seekatzstraße (Edith- Stein-Schule)+ Jahnstraße (Südseite)	Kosten nicht ermittelt
30.	Jägertorstraße	
31.	Maulbeerallee	
32.	N-S-Weg im Grünzug Arheilgen - Hilsbruch zwischen Maulbeerallee und Jacob-Jung-Straße	
33.	Südliche Wilhelminenstraße - Klappacher Straße bis Böllenfalltor	

34. Äußere Eschollbrücker Straße
35. Parkstraße Kranichstein (Westseite)
36. Eberstadt-Ostrandweg
37. westliche Heinrichstraße, Teilabschnitte an Nordseite
38. Bismarckstraße - Dornheimer Weg
39. Jahnstraße (Südseite)

Im Rahmen des Verkehrsstraßen-Ausbaus werden in den nächsten Jahren entstehen:

Radwege längs Gräfenhäuser Straße  
Osttangente (zunächst nördlich Rhönring)  
Karlsruher Straße (bis Lincolnsiedlung)  
Schloßgartenplatz  
Landgraf-Georg-Straße bis Ostbahnhof  
Neckarstraße  
Nordtangente, einschl. Ersatz der Bahnübergänge nach Arheilgen und Kranichstein  
Westtangente im Industrieviertel

Beim Ausbau der Grünanlagen sind vorgesehen:

Radwege bzw. Rad-/Gehwege im  
Bürgerpark Nord, mit Verbindungen zur Fasanerie und durch den Karlshof zum Spessartring  
Grünzug Ruthsenbach durch Kranichstein u. Arheilgen  
Modau-Grünzug Eberstadt  
Grünzug Ost-West. südl. von Bessungen und der Heimstättensiedlung  
Grünzug Arheilgen-Südwest  
Grünzug südlich Wixhausen