



# radverkehr

## infos

Mobilitätslösung

### Nicht immer leicht verständlich: von Radverkehrsregeln und Breitenanforderungen

Führungsart	Regelmaße (EFA, ERA, RASID6, HBVA, HBS, VwV StVO)
 <b>Tempo 30</b> (Zone oder Strecke): Keine eigene Radverkehrsanlagen, mit Autoverkehr auf der Fahrbahn (Mischverkehr) (Z274, Z274.1)	Zweirichtungsverkehr: max. 6,00 m Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung: 3,50 m
 <b>Fahrradstraße</b> oder <b>Fahrradzone</b> : Radverkehr heute/künftig vorherrschende Verkehrsart Autoverkehr zu Gast, max. Tempo 30 (Z 244)	
 <b>Verkehrsberuhigter Bereich</b> (Z 325): Radverkehr im Mischverkehr in Schrittgeschwindigkeit	
 <b>Einrichtungsradschulweg</b> (Z 237)	2,00 m (min. 1,60 m)
 <b>Radfahrstreifen</b> (Z 237)	1,85 m (2,00 m)
 <b>Schutzstreifen</b>	1,50 m (min. 1,25 m)
 <b>getrennter Fuß- und Radweg</b> (Z 241)	<b>Radweg: 2,00 m (min. 1,60 m)</b>
 <b>Zweirichtungsradschulweg</b> (Z 237, Z 241)	2,50 m (min. 2,00 m)
 <b>gemeinsamer Fuß- und Radweg</b> (Z 240)	
- innerorts	≥ 2,50 m (RSV ≥ 5,00)
 Nur in begründeten Ausnahmefällen! Radverkehr hat Wahlfreiheit, Schrittgeschwindigkeit, Fußverkehr hat jederzeit Vorrang! Breite, wenn nur einseitig: min. 3,00 m	
 <b>Radschnellweg</b>	≥ 3,00 m (Rad)
Zusätzlich Sicherheitstrennstreifen zwischen Fahrbahn und Parken (min. 50 cm) zu Radverkehrsanlage bzw. zu Gehweg (min. 30 cm)	

## holländische kreuzung

[bild von der hda wg. umbau landgraf-georg-str](#)

## sicher, sauber, fair

aus ökotest 4/2021. hier quellen und zahlen zusammenstellen → mobilitätsatlas u.a.

## Radfahren - Das überschätzte Risiko von hinten

<https://radunfaelle.wordpress.com/>

# 2020/21 radverkehrsinitiative ebüt und runder tisch radverkehr

- [http://hutmachergass.de/hmg/steffsblog/?page\\_id=4660](http://hutmachergass.de/hmg/steffsblog/?page_id=4660)
- umwelt:energie:ebuet#offensive\_radverkehr\_ein\_vorschlag\_des\_energiebuergertischs\_dieburg\_henning

## 25.8.2020 ebüt offensive radverkehr

- [http://hutmachergass.de/ebuet/20200825-ebuet-Initiative\\_Radverkehr.pdf](http://hutmachergass.de/ebuet/20200825-ebuet-Initiative_Radverkehr.pdf)

## runder tisch radverkehr

- folgte aus dieser initiative, kümmerer ist der KSM. im november erster workshop, protokoll?
- da es um klimafreundliche nahmobilität, und nicht nur um radverkehr gehen soll, wurde daraus der [runder tisch nahmobilität](#)

### 14.1.2021 9:30-11:40 ortstermin fahrradstraße mit var+

teilnehmende: Uwe Petry (var+), frau xy (var+), Andreas Achilles, herr Burur (bauamt), Christian Köppken-Watts (ebüt, bis 10:40), Stephan Weber (ebüt)

begehung, Petry macht verbesserungsvorschläge

### 17.1.2021 email

Hallo Christina, hallo Stephan,  
ich habe gestern mit Harald Schöning telefoniert. Hier ein paar interne Notizen dazu:

- Fahrradinitiative
  - Grundsätzlich begrüßt Harald die Initiative. Wichtig ist für ihn, dass die Gremien rechtzeitig eingebunden werden. Dafür müsste die Verwaltung dem Magistrat ein Konzept vorlegen, dass dann als Beschlussvorlage an die Stadtverordnetenversammlung geht. Das geht so erst wenn es etwas zu beschließen gibt. Bisher gibt es keine offizielle Information der Verwaltung an den Magistrat oder die Stadtverordnetenversammlung. Der offizielle Weg sollte erst nach der Wahl beschritten werden. Harald sieht durchaus Chancen für eine Zustimmung der Stadtverordneten wenn dies gut vorbereitet ist.
  - Für diesen Weg müssen die Maßnahmen definiert sein, es sollten Prioritäten gesetzt sein.
  - Harald stimmt zu, dass das Ziel eine Motivation zum Radfahren für bisher eher zögerliche Radnutzer/innen sein sollte, ohne andere Verkehrsteilnehmer/innen einzuschränken.
  - Wichtig ist es, dass Vorgehen transparent zu machen. Das ist aus Haralds Sicht bislang nicht ausreichend geschehen.
  - Es sollte die vorhandene Infrastruktur auf dem Stadtplan ergänzt werden, um die Lücken

- besser erkennen zu können.
- Vorschlag: Die priorisierten Routen bei einer Ortsbegehung besichtigen.
- Eine Terminankündigung für den 2. Workshop am 2. Februar ist bei Harald nicht angekommen.
- Das Einbeziehen der Anwohner/innen ist wichtig.
- Gehwege, Mülltonnen
  - Für die Umsetzung der Radinitiative ist das Freihalten der Gehwege wichtig. Ebenso für andere Gehwegnutzerinnen (Fuß, Rollstuhl, Rollator).
  - Die Abfallsatzung schreibt vor, dass die Mülltonnen an den Gehwegrand zu stellen sind (§ 20). „Der Straßenverkehr darf nicht oder nicht mehr als notwendig und vertretbar beeinträchtigt werden“. Das Freihalten der Gehwege ist nicht erwähnt. Harald schlägt vor, dass wir uns von Seiten des Energiebürgertischs gemeinsam mit der Behindertenbeauftragten an den Landrat wenden, um eine Anpassung der Satzung zu erreichen. Vorsitzender des Verbands ist der zuständige Dezernent des Landkreises (Robert Ahrnt?). Harald empfiehlt, dass wir uns trotzdem direkt an den Landrat wenden. Die Anpassung der Satzung ist die Voraussetzung dafür, dass vor Ort individuelle Lösungen für das Aufstellen der Mülltonnen an Sammelplätzen oder auf der Fahrbahn gefunden werden können.

Ich denke eine Überarbeitung des Stadtplans mit den Routen wäre sinnvoll. Nur müsste farblich oder durch Schraffuren erkennbar werden wo die Routen auf bereits vorhandener Infrastruktur verlaufen (z.B. Mlada Bolislav Weg) und wo nicht. Am besten durchgezogen wo schon vorhanden und schraffiert wo noch nicht. Ebenso sollten die vorhandenen Wege ergänzt werden, die wir jetzt nicht betrachten, wie z.B. der alte Bahndammweg, vielleicht in einer neutralen Farbe grau oder so?

Die Sache mit der Abfallsatzung können wir ja bei unserem nächsten Treffen besprechen. Mir scheint das ganz sinnvoll, was meint Ihr?

Grüße Henning

### **18.1.2021 email Christina**

er meinte Tempo 20, keine Straße mit Schrittgeschwindigkeit - das wäre dann auch keine vernünftige Radverbindung mehr. Rechtlicher Rahmen war unklar - er dachte auch über Fußgängerlogos am Rand der Straße neben den Gehwegen nach, um deutlich zu machen, Fußgänger sind auch auf der Straße willkommen (wenn auch nicht irgendwo). Leider sind viele Regelungen mit vorgegebenen Breiten von Wegen (rad, Fuß,...selbst Fahrradstraßen nach neuester Regelung sagte Petry) nicht wirklich tauglich für Altstädte mit schmalen Straßen.

Aber Begegnungszone scheint da am ehesten zu passen. In der Realität ist das in manchen Spitalstr.-abschnitten sowieso die derzeitige Nutzung, da es keine Fußwege gibt.

Zum Treffen: ja, er redet wirklich ohne Punkt und Komma - und nur mäßig strukturiert. Er hat aber etliche sinnvolle Anmerkungen und Ideen dabei (zumindest in den ersten knapp 60 Min., die ich mitverfolgen konnte...., wor wir noch nicht mal vom Bhf bis zur Darmstädter Str. kamen).

## **ag radverkehr in dieburg 2018**

- Gerhild, Beate, Christina Köpken-Watts, Stephan

## 13.11.

Gerhild Beate und ich hatten heute unser erstes Treffen in unserem FahrRad-Arbeitskreis:-) Als Dritte im Bunde war Christiane Köpfen-Watts dabei, die damals am Follmann-Konzept mitgearbeitet hat. Hier sind die Kerngedanken und Fragen, die wir heute mal sortiert haben und die teilweise auch schon auf der Klausurtagung angesprochen wurden.

- Radverkehrskonzept Follmann: Bestandsaufnahme
  - Was ist schon passiert?
  - Was fehlt noch?
  - Was ist inzwischen hinzugekommen?
- Vision Innenstadt: Öffentlichen Raum neu verteilen, für ein lebenswertes und menschenfreundliches Stadtzentrum, Balance zwischen Radfahrern, Fußgängern, ÖPNV, Autofahrern neu aushandeln, Orientierung an Bedürfnissen der Menschen, oft ist der Raum für KFZ überdimensioniert...
- Vision Zufahrten: Nord-Süd, Ost-West, Ringverbindung, und Durchfahrt der Innenstadt für RadfahrerInnen, Querungen mit Autos und Fußgängern prüfen: Wo sind unfallträchtige Stellen? Bündelung und Visualisierung des Radverkehrs sorgt für mehr Sicherheit; auch für Kinder, ältere Bürgerinnen, behinderte Menschen muss eine unabhängige Mobilität möglich sein
- Anknüpfung an außerörtliche Radverkehrswege: Richtung Darmstadt, Groß-Umstadt, Münster, Groß-Zimmern, Babenhausen, Aschaffenburg: Schnelle Wege schaffen, Hindernisse abbauen,
- Vision Infrastruktur: Abstellmöglichkeiten, Ladestationen, Radverleih,...
- Vision Öffentlichkeitsarbeit: Information und Schaffung einer Radkultur
- Anfrage an Stadtverwaltung: Wer kümmert sich in Dieburger Verwaltung um Radverkehrsentwicklung, Weiterbildung, Teilnahme an Netzwerktreffen etc., außerdem: Radwegebeauftragte,r aus Dieburger Bevölkerung beantragen

Am 1.12. um 10:00 Uhr treffen wir uns wieder, um die Innenstadt mal genauer unter die Lupe zu nehmen und die erste Vision etwas zu konkretisieren. Vielleicht hat ja jemand Lust, sich anzuschließen?

Barbara

ihr seid ja sehr aktiv gewesen, euer Treffen klingt vielversprechend. Sollten wir jetzt erstmal euren nächsten Termin abwarten und dann zusammen diskutieren, wie wir weiter vorgehen. Den Antrag für eine\*n Radverkehrsbeauftragte\*n hatten wir diskutiert und sollten wir im neuen Jahr unbedingt stellen, vielleicht gemeinsam mit der Vorstellung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises.

## 1.12.2018 begehung innenstadt

- Gerhild, Beate, Stephan

### fahrradabstellanlagen

die meisten im stadtgebiet sind als horizontale rohre (umgekehrtes U, auch in S-form) ausgeführt, was zwar ganz nett aussieht und einigermaßen funktioniert, aber nicht [stand der technik](#) ist, schon lange nicht mehr: die räder sind nur gegen rausrollen gesichert, wenn das schloss durchs lauf rad geführt wird, mit entsprechender belastung der speichen, oder mittels cobrakabel am vertikalen rohr

gehalten wird. außerdem sind sie eher platzverschwendend, s. bushaltestelle schießmauer.

## geh/radweg altstadt zwischen kreisel und marienstraße

s. email an Ordnungsamt [Ordnungsamt@dieburg.de](mailto:Ordnungsamt@dieburg.de) 3.4.2019 und  
D:\oeko+politik\verkehr\radverkehr\radweg\_altstadt

## 13.9.2018 "Mehr Platz zum RADFAHREN"

- [Grüne Griesheim](#) Im restaurant des TuS Griesheim
- Gerhild Krause, Henning Eckel, ich waren da
- "menschen zum radfahren verführen"
- [bmvi fahrradportal](#)
- fahrradaktionstag - der klimaschutzmanager soll sowas machen laut antrag?
- die struktur, beiträge und diskussion waren recht brauchbar, dennoch mal wieder zuviel überzeugungsarbeit bei leuten, die nicht mehr überzeugt werden müssen und zu wenig konkrete ideen und forderungen, um mehr platz für radfahren zu erreichen. Gerhild forderte visionen, sie wollte Kopenhagen hier.

## anträge

### 21.3.2019

aus dem konzept D:\oeko+politik\verkehr\radverkehr\20190227-AK\_Radverkehr.pdf |  
Innenstadtverkehr in Dieburg

1. Schilder und Markierungen für Radfahrer\*innen sollen auf einen aktuellen Stand gebracht und wieder nutzbar gemacht werden (!!!Fahrradstraße, aber auch in ganz Dieburg;)
2. Abstellanlagen für Radfahrer\*innen vermehren und modernisieren (Marktplatz, Kirchplatz, Zuckerstraße, Bushaltestelle „Hinter der Schießmauer“ mit Abstellplätzen mit Überdachung?)
3. Appell an Eigentümer von ungeeigneten Fahrradständern, nutzbare Abstellanlagen anzuschaffen (!!!POST, Sparkasse Marktplatz, NKD; ....)
4. Fahrradwegkennzeichnung auf dem Kirchplatz, eindeutige Abgrenzung zu Parkplätzen, Parken nur in ausgewiesenen Flächen
5. Verkehrsberuhigung in der Fahrradstraße am Herrngraben zwischen Römerhalle und Ecke Zuckerstraße: Entfernung der schrägen Parkplätze (Gefährdung der Radfahrer beim rückwärts Ausparken)
6. Einfahrt in die Straße „Altstadt“ nur noch für Anwohner, auch zum Schutz der Radfahrer, die die Fahrradstraße kreuzen, kein Abbiegen mehr in Richtung Römerhalle von der Altstadt
7. Burgweg: Mlada Boleslav-Weg: Parkplatz vor der Brücke entfernen
8. Verkehrsberuhigung in der Weißturmstraße: Nur noch Anwohner? Parkplatzsuchende aus der Weißturmstraße heraushalten
9. Fahrradweg in der Straße „Hinter der Schießmauer“ mit Sicherheitsabstand zu parkenden Autos + Tempo 30!!
10. Weitere Gefahrenstellen für Fußgänger und Radfahrer mit Hilfe Dieburger Bürger auffinden

## anträge

- svv 24.6.2019 [Antrag](#) der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit Vorlage: 2019/XVIII-1809 - 2019\_XVIII\_1809\_Sitzungsvorlage.pdf
  - ⇒ IUA mit zeitschiene versickert
- svv 5.3.2020 [Antrag](#) der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen: Verbesserung und Sicherung der Verkehrsabläufe in der Dieburger "Fahrradstraße" Vorlage: 2020/XVIII-2128 - 2020\_XVIII\_2128\_Sitzungsvorlage.pdf
- svv 1.10.2020
  - Der Magistrat wird beauftragt die Abläufe in der „Fahrradstraße“ in Dieburg grundlegend zu prüfen und der Stadtverordnetenversammlung Verbesserungsvorschläge mit Kostenvorschlägen zur Entscheidung vorzulegen so dass alle Verkehrsteilnehmenden, aber insbesondere die Fahrradfahrenden sich hier sicher fortbewegen können. Dabei soll der Schlussbericht der h-da Darmstadt (Mai 2018) berücksichtigt werden und mit aktuellen Entwicklungen (insbesondere Maßnahmen zum Klimaschutz) in Einklang gebracht werden. A:34:0

## rad radverkehr radweg

- [radverkehrskonzept LkDADI](#)
  - <http://radverkehr-konzept.de/de/home>
  - [Datenblätter zu den baulichen Maßnahmen \(nach Nummerierung\)](#)
  - [Datenblätter zu den baulichen Maßnahmen \(nach Priorisierung\)](#)
  - [Tabelle mit der Priorisierung](#)
  - [Mit einem Klick auf die Maßnahmen im Webgis kann das jeweilige Maßnahmendatenblatt abgerufen werden](#) - Links oben im Webgis gibt es eine Suchfunktion, mit der man gezielt nach bestimmten Maßnahmen suchen kann.
    - [Die Legende zum Webgis](#)
  - [Übersichtspläne des Zielnetz Radverkehr nach Verbindungskategorien](#)
  - [Übersichtspläne der Maßnahmen](#)
- [radwege](#)
- [radfahren in köln](#) umfangreicher blog
- [Bernd Sluka](#)
- aus dem [rareifo](#): Wer vernünftig Radfahren will, beansprucht die Fahrbahn, wer sich dort unsicher fühlt, sollte richtiges Radfahren lernen und nicht nach Wegen schreien, die seine Unsicherheit "fördern". Das Unsicherheitsgefühl im normalen, innerstädtischen Fahrverkehr rührt bei den meisten nämlich daher, dass sie unsichere (ungeübte) Radfahrer sind. Die Verkehrsführung selbst ist nicht unsicher!

## benutzungspflicht

[hier](#) gefunden]] Standardmäßig habe ich immer entsprechende selbstgefertigte Formulare bei mir, die ich allerdings bisher noch nie gebraucht habe. Wahrscheinlich übersteigt der Inhalt einen einzelnen Kommentar, er wird dann wahrscheinlich verteilt. Auch geht die Formatierung verloren. Verwendung auf eigene Gefahr. ☐

## Widerspruch gegen Verwarnungsgeld wegen Nichtbenutzung des oben angegebenen Radwegs

Hiermit widerspreche ich einem Verwarnungsgeld wegen Nichtbenutzung des oben auf Seite 1 angegebenen Radwegs, da der Radweg

☐ nicht zumutbar ist wegen

☐ starken Schäden

☐ starker Verschmutzung mit damit erhöhter Sturzgefahr

☐ er nicht von Schnee geräumt wurde

☐ Sonstiges: \_\_\_\_\_

☐ seine Benutzung meine Sicherheit reduziert,

☐ wegen mangelnden Sichtbeziehungen zu querenden Kfz

☐ Fußgänger nicht erkannt werden können

☐ Blendung durch entgegenkommende Kfz

☐ linksseitige Benutzung innerorts angeordnet wurde ohne die vorgeschriebenen Sicherheitsvorkehrungen

☐ Sonstiges: \_\_\_\_\_

☐ keine Benutzungspflicht besteht,

☐ da kein Zeichen 237, 240 oder 241 vorhanden ist

☐ der Radweg mehr als ca. 5 m von der Straße entfernt ist und damit nicht straßenbegleitend ist

☐ da nach § 39(2) StVO die Fahrbahn zum Radweg erklärt wurde.

☐ eine Benutzungspflicht nicht als solche klar erkennbar ist

☐ Ich wünsche eine gerichtliche Klärung des Falles.

Aus der VwV-StVO:

Die Straßenverkehrsbehörde, die Straßenbaubehörde sowie die Polizei sind gehalten, bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Radverkehrsanlagen auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen den Zustand der Sonderwege zu überwachen.

Erforderlichenfalls sind von der Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizei bauliche Maßnahmen bei der Straßenbaubehörde anzuregen. Vgl. Nummer IV 1 zu § 45 Abs. 3; Rn. 54.

Zu § 2 StVO Absatz 4 Satz 2 Nummer IV Rn. 29

Auf diese Verpflichtung der Polizei habe ich hingewiesen.

Ort, Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)

§ 43 Wirksamkeit des Verwaltungsaktes

(1) Ein Verwaltungsakt wird gegenüber demjenigen, für den er bestimmt ist oder der von ihm betroffen wird, in dem Zeitpunkt wirksam, in dem er ihm bekannt gegeben wird. Der Verwaltungsakt wird mit dem Inhalt wirksam, mit dem er bekannt gegeben wird.

...

(3) Ein nichtiger Verwaltungsakt ist unwirksam.

§ 44 Nichtigkeit des Verwaltungsaktes

(1) Ein Verwaltungsakt ist nichtig, soweit er an einem besonders schwerwiegenden Fehler leidet und dies bei verständiger Würdigung aller in Betracht kommenden Umstände offensichtlich ist.

(2) Ohne Rücksicht auf das Vorliegen der Voraussetzungen des Absatzes 1 ist ein Verwaltungsakt nichtig,

...

4. den aus tatsächlichen Gründen niemand ausführen kann;

5. der die Begehung einer rechtswidrigen Tat verlangt, die einen Straf- oder Bußgeldtatbestand verwirklicht;

6. der gegen die guten Sitten verstößt.

(3) Ein Verwaltungsakt ist nicht schon deshalb nichtig, weil

1. Vorschriften über die örtliche Zuständigkeit nicht eingehalten worden sind, außer wenn ein Fall des Absatzes 2 Nr. 3 vorliegt;

...

(5) Die Behörde kann die Nichtigkeit jederzeit von Amts wegen feststellen; auf Antrag ist sie festzustellen, wenn der Antragsteller hieran ein berechtigtes Interesse hat.

Antrag auf Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht des oben angegebenen Radwegs.

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit beantrage ich die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht, hilfsweise die ermessensfehlerfreie Neuverschilderung des oben auf Seite 1 angegebenen Radweges. Begründungsdetails siehe oben.

Ort, Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Anschrift

Name in Druckbuchstaben: \_\_\_\_\_

Straße und Hausnummer: \_\_\_\_\_

PLZ und Ort: \_\_\_\_\_

Telefonnummern:

privat: \_\_\_\_\_

dienstlich: \_\_\_\_\_

## **schutzstreifen**

sehe ich mittlerweile kritisch:

- in aller regel (viel) zu schmal, insbesondere wenn rechts geparkt wird. s.u. umstädter straße, aber auch dieburger straße in darmstadt
- führen dazu, dass mit zu wenig abstand überholt wird, im vergleich zum zustand ohne schutzstreifen. der schutzstreifen müsste mindestens 2 m breit sein, damit ein autofahrer, der mit zu geringem abstand überholt den schutzstreifen deutlich überfahren muss.

## **anfragen**



## **anfrage modellversuch schutzstreifen umstädter straße**

- nur piktogramme statt gestrichelter linien

hallo Bernd,

ich hab jetzt ein paar megabytes zusammengesucht:

die anfänge:

<http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/2011-XVII-0118-A-Lage%20Vorplanung.pdf>

[http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/UEV-2011\\_09\\_01-Nr.1.pdf](http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/UEV-2011_09_01-Nr.1.pdf)

[http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/UEV-2011\\_09\\_17-Nr.2.pdf](http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/UEV-2011_09_17-Nr.2.pdf)

[http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/UEV-2011\\_09\\_19-Nr.3.pdf](http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/UEV-2011_09_19-Nr.3.pdf)

die mitteilung über den "modellversuch", schutzstreifen bei einer restbreite von weniger als 4,50 m anzuordnen. <http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/MV-2014-XVII-1599.pdf>

am anfang unter anfragen und anregungen gibts noch was dazu

[http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/STV-2014\\_05\\_15-Nr.34.pdf](http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/STV-2014_05_15-Nr.34.pdf)

radverkehrskonzeption für Dieburg von Follmann

[http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/STV-2011\\_05\\_26-Nr.2-Follmann.pdf](http://gruene-dieburg.de/download/umstaedter/STV-2011_05_26-Nr.2-Follmann.pdf)

deine anregungen finde ich gut! da ich sehr selten da her fahre (m.e. ist das eine verbindung ausschließlich für die bewohner der südlichen umstädter straße zur innenstadt), habe ich das noch garnicht so wahrgenommen.

Die Schutzstreifen verleiten hier zu falschem Radfahren.

genau das ist der punkt! den ich bisher so nicht gesehen habe.

ich werde mal eine anfrage starten, was bei dem "modellversuch" herausgekommen ist und dann deine anregungen vorschlagen. das ist ja sowas wie in der dieburger straße in Darmstadt, besser als schutzstreifen, die eigentlich keine sind.

Welche Bedeutung haben denn die Haifischzähne am Bahnhof?

das hier mit zweiradfahrenden haifischen zu rechnen ist nee, im ernst, vermutlich der übliche hinweis auf die rechts-vor-links-regel, da man durch den blick in die weiten des dieburger ostens vielleicht übersehen könnte, dass von rechts eine straße einmündet, und zwar die dieburger fahrradstraße.

das mit dem winterpokal muss ich mir mal in ruhe angucken. bei ungemütlichem, d.h. nassem wetter fahre ich im winter ja eher weniger.

## **anfrage wg. professorenweg im forst**

<http://gruene-dieburg.de/fraktion/anf-radforst.htm>

# anfrage wg. radverkehrsregelung marienstraße-kapuzinerkreisel

<http://gruene-dieburg.de/fraktion/anf-crazymary.htm>

## vom buvko

- [buvko20](#)
- zusammen mit radleitbild / Christina Köpken-Watts bei der stadt anregen, benutzungspflicht in der darmstädter straße (neubau 97) aufzuheben
  - untermauern: StVO, ERA, VwV
  - era: Gemeinsame Geh- und Radwege (240)
    - Innerorts die Ausnahme
    - Außerorts die Regel
    - Mindestens 2,50m (innerorts bei geringem Fußverkehrsaufkommen)
  - getrennter Fuß- und Radweg (241)
    - Für den Radweg mindestens 1,50 m
- wenn frankfurter straße fertig aus steinstraße ab krankenhauszufahrt [w shared space](#) / [w begegnungszone](#) machen
  - bahnhofsvorplatz dto
- spitalstraße: widersprechen sich fahrradstraße + shared space?
- carsharing in dieburg?
  - gibts noch nicht. in darmstadt jede menge book 'n drive

From:

<https://hutmachergass.de/dw-2016/> - **Stephans dokuwiki**

Permanent link:

<https://hutmachergass.de/dw-2016/doku.php?id=umwelt:verkehr:radfusz:radverkehr>

Last update: **202506252154**