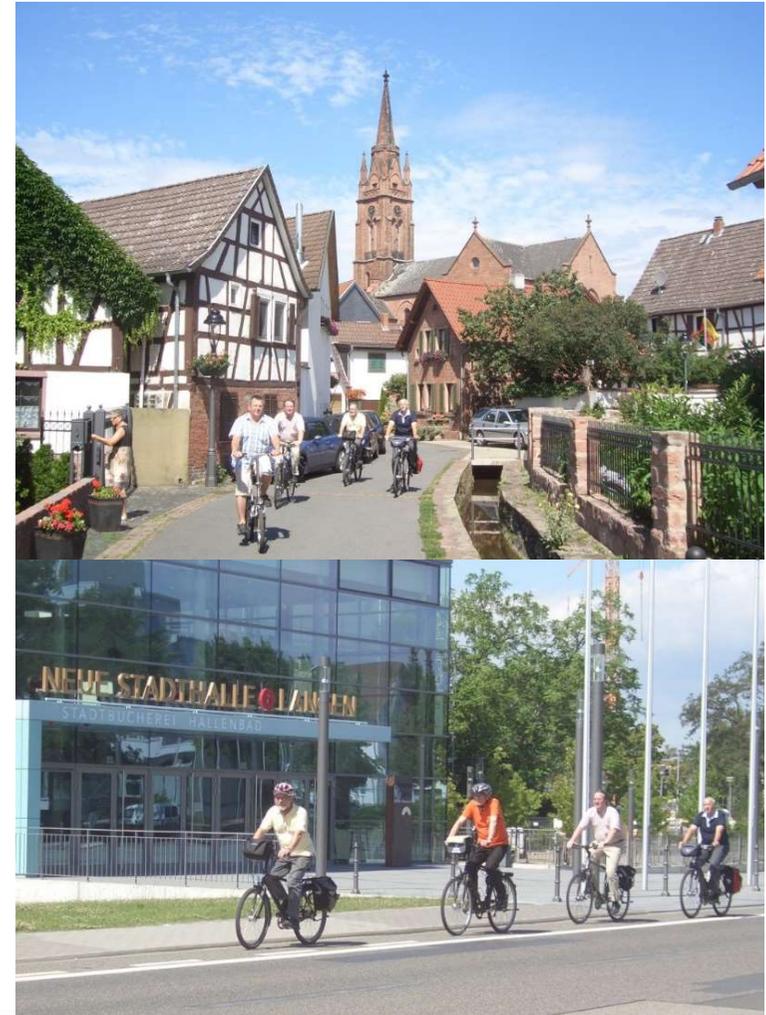


# Radverkehrskonzept Langen 2.0

Machen wir Langen (Hessen) bis  
2025 zur Velocity



Arbeitsgruppe Radverkehrskonzept des

ADFC Langen/Egelsbach – Stand Dezember 2017



**adfc**

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

# Radverkehrskonzept Langen 2025 - Gliederung

---

Vorteile des Radverkehrs für Langen

Wo stehen wir?

Infrastruktur – rollender Radverkehr

Infrastruktur – ruhender Radverkehr

Umsetzung

# Radverkehrskonzept Langen 2025 - Gliederung

---

**Ziele und Vorteile des Radverkehrs für Langen**

**Wo stehen wir?**

**Infrastruktur – rollender Radverkehr**

**Infrastruktur – ruhender Radverkehr**

**Umsetzung**

# Radverkehr in Langen - Ziele für 2025

---

- 2025 ist Langen auf über 40.000 Einwohner angewachsen, die Verkehrszunahme wird im Wesentlichen durch einen größeren Radler(innen)-anteil bewältigt – 25 % der Wege werden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Langen ist eine wirkliche Fahrradstadt.
- 2025 ist die Stadtmitte bevorzugt für FußgängerInnen und Radfahrende attraktiv gestaltet
- 2025 kann sich jede und jeder überall sicher, legal, bequem, auf kurzen Wegen und ohne Hindernisse durch Langen mit dem Fahrrad bewegen.
- 2025 gilt grundsätzlich Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet. Nur in Ausnahmefällen gibt es Straßen mit Tempo 50. Sie haben alle separate Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen, die zu jeder Jahreszeit – auch bei Eis und Schnee - gut zu befahren sind.
- 2025 durchziehen Radrouten auf weitgehend eigenen Radwegen oder „Fahrradstraßen“ mit Vorfahrt für Radler die Stadt in Ost-West und Nord-Süd-Richtung.
- 2025 gibt es an allen überörtlichen Straßen separate Radwege. Darüber hinaus führen gut ausgebaute Wege abseits von Straßen ab Langen zu den Nachbarorten und Radschnellwegen (die den Namen verdienen) nach Frankfurt, Darmstadt, Offenbach, Flughafen....
- 2025 finden Radfahrende fürs Fahrrad einen sicheren und gut erreichbaren Abstellplatz im Wohnbereich, am Arbeitsplatz, beim Einkaufen....
- 2025 sind zu Fuß Gehende, Radfahrende und Autofahrende Partner auf Augenhöhe.
- 2025 wissen es alle: Radfahren spart Energie und Emissionen, vermeidet Lärm, hilft gesund zu bleiben, macht Spaß und macht Langen lebenswerter. Langen wird den Erfolg dafür ernten, dass es in den Vorjahren in den Radverkehr investiert hat.

# Vorteile und Chancen des Radverkehrs für Langen.

---

- Langen braucht eine attraktive Stadtmitte, in der man gern bummelt, verweilt, einkauft.....
- Urbanes Leben stellt sich dann ein, wenn sich Menschen im städtischen Raum unmittelbar begegnen und sehen, und zwar ohne Windschutzscheibe davor und eine Tonne Blech drum herum.
- RadlerInnen kaufen eher am eigenen Wohnort ein als die, die mit dem Auto zum Einkaufen fahren....
- Radfahren liegt im Trend – daraus ergibt sich Wachstumspotenzial für Handel und Gewerbe.
- Die Chance des Einzelhandels in der Stadtmitte sind nicht Parkplätze vor der Tür, sondern Erreichbarkeit vor allem auch zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV.
- Bringservice ist heute immer mehr selbstverständlich – somit gibt es auch keine Mühe bei größeren Einkäufen.
- Bezüglich seiner Topographie ist Langen ideal für Radlerinnen und Radler – es gibt mit Ausnahme des Steinbergs kaum nennenswerte Steigungen. Und für Pedelecs ist auch der Steinberg kein Thema.
- Auch die Lage im Ballungsraum und die Nähe zu den Nachbarorten ist ideal für Radfahrten, auch außerhalb der Stadt.
- Es werden mehr und mehr Pedelecs genutzt; diese tragen wesentlich dazu bei, dass sich die Geschwindigkeiten im Radverkehr erhöhen und der Aktionsradius größer wird.

# Radverkehrskonzept Langen 2025 - Gliederung

---

Vorteile des Radverkehrs für Langen

Wo stehen wir?

Infrastruktur – rollender Radverkehr

Infrastruktur – ruhender Radverkehr

Umsetzung

# Wo stehen wir ?

---

## **Die Stadtverwaltung hat in den letzten Jahren zahlreiche Verbesserungen durchgeführt**

- Erste Fahrradstraße
- Neue Fuß- und Radwege bzw. Befestigung vorhandener Wege
- Radfahrstreifen und Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen (Bahnstraße, Südliche Ringstraße, Frankfurter Straße)
- Öffnung von Einbahnstraßen, Beschilderungen verbessert
- Neue Abstellanlagen, Ersatz der „Felgenkiller“, Absenken von Bordsteinen
- Markierungen und Piktogramme, die den Radverkehr sichtbar machen

## **Langen wächst, bald werden 40 000 Einwohner und mehr hier leben**

- Schon heute wird auf vielen Straßen und an vielen Kreuzungen im Berufsverkehr die Kapazitätsgrenze erreicht
- Parkplätze am alten Rathaus, in der Bahnstraße und am Bahnhof sind knapp
- Das Wachstum an Einwohnern und Arbeitsplätzen führt zu viel mehr Verkehr
- Noch ist der Radverkehrsanteil in Langen viel zu gering.
- Ohne größeren Radverkehrsanteil ist der Verkehrskollaps programmiert

## **Im Fahrradklimatest 2016 hat sich gezeigt, dass Langen sein Potenzial nicht ausgeschöpft hat.**

- Das Stadtzentrum ist nicht attraktiv, Radfahrende fühlen sich nicht sicher.
- ~~Nachholbedarf gibt es bei Breite von Radwegen und Falschparkkontrollen~~



# Radverkehrskonzept Langen 2025 - Gliederung

---

Vorteile des Radverkehrs für Langen

Wo stehen wir?

Infrastruktur – rollender Radverkehr

Infrastruktur – ruhender Radverkehr

Umsetzung

# Infrastruktur - rollender Radverkehr

---

## Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur

- Am bequemsten und sichersten fühlen sich Radelnde auf Straßen und Wegen ohne oder mit nur sehr geringem Autoverkehr.
- Mischverkehr bei Tempo 30 mit und ohne Schutzstreifen ist der Regelfall.
- Wo Tempo 50 zugelassen wird, sind Schutzstreifen oder Radfahrstreifen erforderlich.
- Radwege, Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind im Bereich von Kreuzungen und Abbiegebereichen und sonstigen Querungen farbig (rot) und so anzulegen, dass die Autofahrenden Radfahrende deutlich und rechtzeitig wahrnehmen.
- Bei Mischverkehr machen im Zweifelsfall und bei unklaren Situationen Fahrradpiktogramme deutlich, dass RadlerInnen hier fahren dürfen.
- Ampelschaltungen sind nicht nur nach den Bedürfnissen der Autofahrer zu optimieren.
- An Ampeln muss der Radfahrende eine Aufstellfläche vor wartenden KFZ haben. Rechtsabbiegende Radlerinnen und Radler sollten bei rot nicht warten müssen (grüner Pfeil).
- Weitere Einbahnstraßen sollen für RadlerInnen in beiden Richtungen geöffnet werden.
- Kreisel sind im gesamten Stadtgebiet nach der gleichen Logik zu gestalten. RadfahrerInnen sind vor dem Kreisel auf die Fahrbahn zu führen. Die Kreisel sind so anzulegen, dass Kraftfahrzeuge diese nur mit mäßiger Geschwindigkeit passieren können und Überholen von Radelnden im Kreisel nicht möglich ist.

# Infrastruktur - rollender Radverkehr

---

## Die Routen

Die Routen des Radverkehrskonzepts aus 2009 wurden im Hinblick auf die aktuellen Anforderungen zu einem ZIELKONZEPT 2025 weiterentwickelt. Da Langen wächst, kommen einige Routen hinzu. Weiterhin mussten einige Routen verändert werden. Einzelheiten zu allen Routen sind in der Anlage dargestellt, die vom Grundsatz auf dem bisherigen Radverkehrskonzept aufbaut. Auf den Folgeseiten sind die neuen Routen und die wesentlichen Änderungen aufgeführt.

Grundsätzlich gilt:

- Gemeinsame Fuß- und Radwege sind so breit anzulegen, dass beide Verkehrsarten sich nicht behindern (möglichst nicht Mindestbreiten, sondern Regelwerte).
- Das Beschilderungssystem ist – auch innerstädtisch - auszubauen.
- Poller und Umlaufsperrern sind auf die allernötigsten Exemplare zu reduzieren und so aufzustellen, dass auch ein Rad mit Anhänger oder ein Behindertenrad mit 3 Rädern bequem passieren kann.

Das innerstädtische Netz wird ergänzt durch separate Fahrradwege an den Ausfallstraßen zu den Nachbarorten, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen an den übrigen außerörtlichen Straßen sowie Radschnellwege und besondere Rad- und Fußwege unabhängig von den Straßen in die Nachbarorte.

# Rollender Radverkehr - Neuerungen - Änderungen

---

## Ost – West (nur wesentliche Neuerungen)

- **Mittig** durch Langen: Verlängerung der „Fahrradstraße“ (Bereich Gymnasium) bis zur Bahn und bis zum Alten Rathaus bzw. zur Wassergasse (Route R 12). **Erste Priorität.**
- **Bahnstraße** (R2): Neugestaltung der **oberen Bahnstraße** mit viel Platz für Fußgänger und Radfahrer ohne Parkverkehr. **Hohe Priorität.**
- Ausbau Südliche Route vom Steinberg durchs Neubaugebiet Belzborn bis Waldstadion Oberlinden (R 13). Diese stark frequentierte „**Schülerroute**“ (Verkehre Egelsbach – weiterführende Schulen – Sportstätten) muss **hohe Priorität** haben.
- **Zusätzliche Route** Neurott – Brücke über B 486 – Einkaufscenter - Bahnhof – Westendstraße– Unterführung B 486 – nördl. B486 – neuer paralleler Weg zur alten B 3 bis Ampel am Krankenhaus (R 16). *Realisierung mit Entwicklung der Baugebiete.*
- Veränderte, **separate Routenführung** durch Neubaugebiet: PEI – Langen Nord (Neuer separater Radweg zwischen Lärmschutzanlage der B486 und Neubaugebieten von Unterführung Liebigstraße bis Einkaufsmärkte Rossmann/Aldi) - Elisabeth Selbert-Allee – Pestalozzistraße – Wallstraße - Lutherplatz (R 6). Im Westen auch Anschluss an künftigen **Radschnellweg** Richtung Langener Waldsee – Flughafen. *Realisierung mit Entwicklung der Baugebiete*

# Rollender Radverkehr - Neuerungen - Änderungen

---

## Nord - Süd (nur wesentliche Neuerungen)

- Durchgehender Ausbau **Bahnparallele westlich der Bahn** (R7, R 14), Verlängerung als „echter“ **Radschnellweg** westlich vorbei an Dreieich Richtung Frankfurt. Querungshilfe Paul-Ehrlich-Straße oder besser Brücke parallel zur Bahn. Im Bereich Friedrich-Ebert-Str. Ausbau Weg parallel zur Bahn. *Zielvorstellung, schrittweise Realisierung.*
- **Raddirektverbindung** (Dreieich-) Modellflugplatz – (Brücke über Unterführte Liebigstraße) Liebigstr. - Bahnhof – W-Rietig-Str. – Leukertsweg (-Egelsbach). *Höchste Priorität im Zusammenhang mit der durchgehenden Raddirektverbindung..*
- Neue Achse Anschluss **Neubaugelbiet Liebigstraße** über Elisabethenstr. – Bahnstr. – Walter-Rietig-Str. (R 18) an die Stadtmitte und Schulen. *Realisierung mit Entwicklung Neubaugelbiet.*
- Achse Hans-Kreiling-Allee – Heinrichstraße – Zimmerstraße für **Quelle-Ziel-Verkehre** Bahnstraße und Schulen ausbauen. *Schrittweise mit Realisierung der nördlichen Baugebiete.*
- **Achse Stadtmitte – Egelsbach** (R 9) statt durch Wilhelmstraße durch Lerchgasse, Wegfall Schwenk über kurzen Abschnitt der Südlichen Ringstraße (*nur Änderung der Beschilderung*)
- **Achse „Alte B3“** durchgehend „radfahrfreundlich“ gestalten (R 10, R 17). *Weitgehend Überhang aus Radverkehrskonzept 1.*

# Rollender Radverkehr - Neuerungen - Änderungen

---

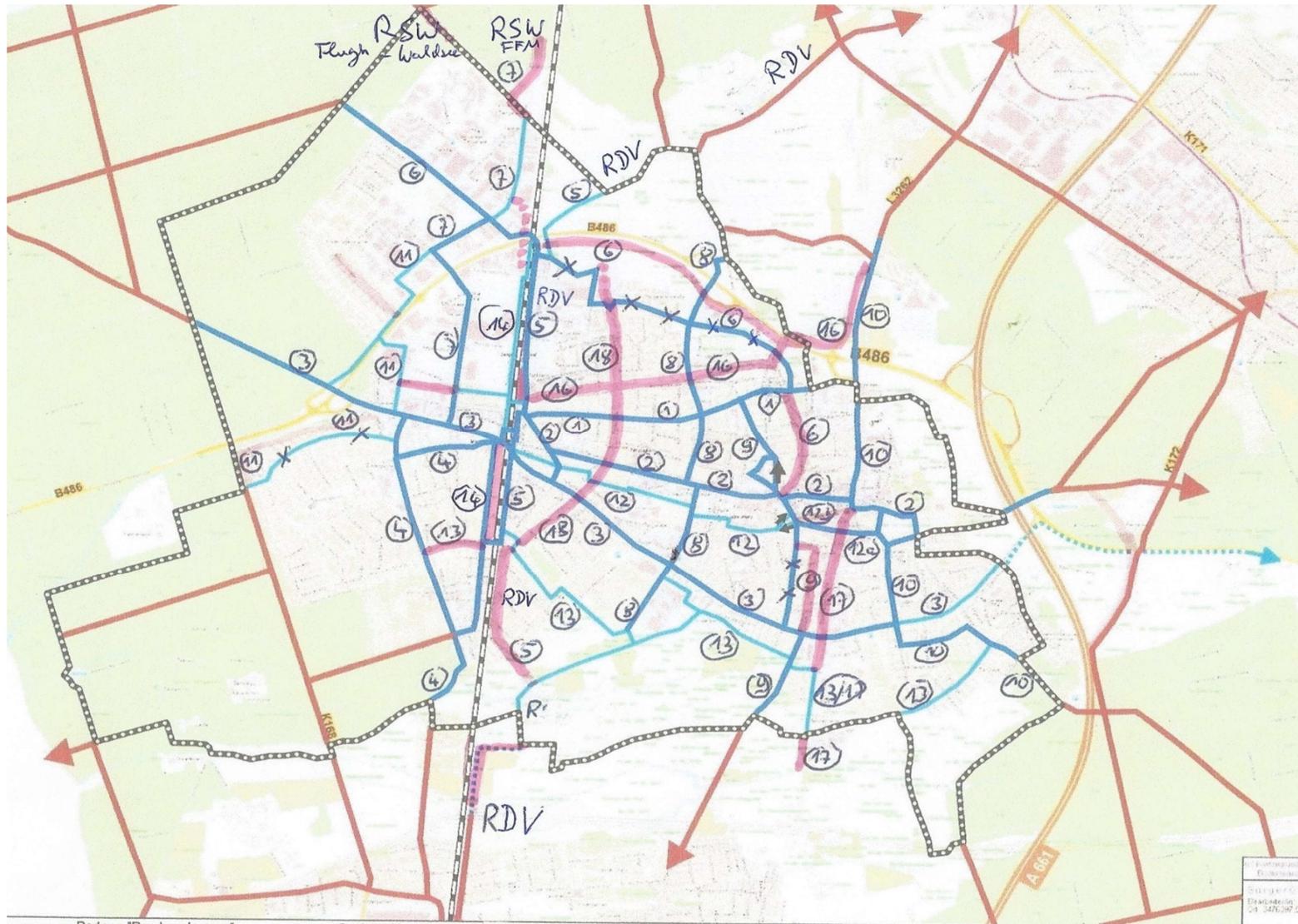
**Bahnquerungen:** Die Bahnquerungen bedeuten ein erhebliches Hindernis in den Ost-West-Achsen

- Unterführung Liebigstraße zu eng und Abstand zu Unterführung am Bahnhof zu weit, eigentlich zwei neue Querung für Fußgänger und Radler erforderlich (*Konzept für optimale Lage und Anbindungen ist noch zu erarbeiten*)
- Unterführung Bahnstraße – Mörfelder Landstraße *langfristig Trennung Fußgänger und Radfahrer*
- Überführung Lortzingstr. – Thomas Münzer Str.: *Langfristig* Neubau mit flachen Rampen.

**Überörtliche Routen:**

- Raddirektverbindung Ffm-Da *schnellstmöglich realisieren*
- Radschnellweg Richtung Frankfurt vorbei an Dreieich auf der Bahnwestseite (Beginn Achat Hotel)
- Radschnellweg zum Waldsee und Flughafen (Beginn am Achat Hotel)
- Entlang B486 (Ost und West) separater Radweg
- Radweg entlang alter B3 Richtung Dreieich sanieren
- Durchgehend breite Seitenstreifen oder separate Radwege entlang alte B3 nach Egelsbach, K 168 und Koberstädter Straße

# Radrouten Langen



# Radverkehrskonzept Langen 2025 - Gliederung

---

Vorteile des Radverkehrs für Langen

Wo stehen wir?

Infrastruktur – rollender Radverkehr

Infrastruktur – ruhender Radverkehr

Umsetzung

# Infrastruktur - Ruhender Radverkehr

---

Das ZIELKONZEPT 2025 enthält auch die Anlagen für den ruhenden Verkehr.

- Die Zahl der Fahrradabstellplätze im öffentlichen Raum ist an den Bedarf anzupassen.
- Fahrradständer müssen modernen Ansprüchen genügen, keine „Felgenkiller“.
- die Fahrradabstellplätze sind möglichst zu überdachen.
- An stark frequentierten Haltestellen des ÖPNV und in der Stadtmitte sind abschließbare Boxen in ausreichender Zahl vorzusehen.
- Am Bahnhof sind die Errichtung und der Betrieb eines Fahrradparkhauses voranzutreiben.
- Wegen des vermehrten Einsatzes von Pedelecs sind Ladestationen z.B. am Bahnhof und in Einkaufszonen erforderlich.
- Auch öffentliche Luftpumpen sollten hier zur Verfügung stehen.



# Infrastruktur - Ruhender Radverkehr

---

## Anforderung Fahrradabstellplätze:

Bei Neu- und Umbauten von Wohngebäuden müssen Fahrradabstellplätze mit hoher Qualität entsprechend der Anzahl und Größe der Wohneinheiten durch die geplante **Anpassung der Stellplatzsatzung** verbindlich vorgeschrieben werden mit folgenden Eigenschaften:

- ebenerdig bzw. über flache Rampen zu erreichen;
- überdacht;
- abschließbar.

Für Betriebe gelten diese Anforderungen sinngemäß entsprechend der Zahl der Arbeitsplätze. Es ist sicherzustellen, dass die Vorgaben der Satzung eingehalten werden.

Für vorhandene Gebäude sind **Anreize** zu schaffen, damit Abstellplätze in vergleichbarer Qualität entstehen. Für privaten Wohnungsbestand leistet die Stadt Beratung und Förderung bei der Einrichtung von platzoptimierten barrierefreien Abstellanlagen.

Bei Handel, Gewerbe und öffentlichen Gebäuden sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl und Qualität für Kunden Pflicht.

# Radverkehrskonzept Langen 2025 - Gliederung

---

Vorteile des Radverkehrs für Langen

Wo stehen wir?

Infrastruktur – rollender Radverkehr

Infrastruktur – ruhender Radverkehr

Umsetzung

# Umsetzung - guten Radverkehr immer sicherstellen

---

## Kosten:

Es muss klar sein, dass für den Radverkehr Investitionen erforderlich sind und ein angemessener Teil des Haushaltsbudgets für Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen vorzusehen ist. Mögliche Förderungen durch Bund, Land und EU müssen ausgeschöpft werden.

## Laufend:

- Baustellen dürfen erst genehmigt werden, wenn klar ist, wie der Radverkehr während der Bauzeit sicher geführt wird. Die Verkehrsrechtlichen Anordnungen müssen kontrolliert werden.
- Falschparken auf Radverkehrsanlagen muss durch verstärkte Kontrollen unterbunden werden.
- Schilder, Müllcontainer und ähnliches haben auf Radwegen nichts zu suchen.
- Sondernutzungen für Events und Gastronomie müssen so dimensioniert werden, dass der Radverkehr problemlos passieren kann.

# Umsetzung Zielkonzept

---

Das **ZIELKONZEPT 2025** muss auf politischer Ebene diskutiert und beschlossen werden und Eingang in die städtischen Planungen finden. Es ist klar, dass das ZIELKONZEPT 2025 nur schrittweise umgesetzt werden kann. Insbesondere im Rahmen aller Straßen- und sonstigen Bauplanungen sind die betroffenen Teile zu realisieren. Zwischenzustände mit Provisorien können sinnvoll sein. Radverkehrsanlagen sind erheblich billiger als Anlagen für den Autoverkehr. Ein KFZ-Parkplatz braucht 12 qm Fläche, ein KFZ-Fahstreifen auf 1 km Länge eine Fläche von 3000 qm. Dagegen passen auf einen PKW-Parkplatz ein Vielfaches an Fahrradabstellplätzen. Ein Fahstreifen für RadlerInnen benötigt nur einen Bruchteil des Aufwandes eines Fahstreifen für Kraftfahrzeuge.

Die Stadt muss eine(n) „Radverkehrsbeauftragte(n)“ benennen, die bzw. der die Einhaltung des Konzepts überwacht und einfordert. Alle Planungen muss sie/er im Hinblick auf das Konzept prüfen und mitzeichnen. Missachtung der Erfordernisse des Radverkehrs führt automatisch zur Ablehnung.

# Radverkehrskonzept Langen 2.0

## Anlagen: Maßnahmen auf den Routen durch Langen



Arbeitsgruppe Radverkehrskonzept des

ADFC Langen/Egelsbach – Stand Dezember 2017

