

Fahrradfreundliche Nebenstraßen

Oktober 2021

Wir haben dazu Wissenswertes für Sie zusammengestellt.

Parken:

Wann wird die monetäre Parkraumbewirtschaftung eingeführt?

Die Parkraumgebiete 17, 18, (Westend) 19, 20 und 35 (Nordend) sowie 38 bis 41 (Bornheim) wurden bereits eingeführt. Als nächstes ist geplant, die Parkraumgebiete 14, 15 und 16 (Westend) voraussichtlich Ende 2022 einzuführen. Weitere Informationen sind unter www.mainziel.de (→ Parkplätze/Bewohnerparken) erhältlich.

Welche Gebühren werden bei der monetären Parkraumbewirtschaftung erhoben?

2 € pro Stunde (0,50 € pro 15 Min)

Welche Regeln gelten in Zonen der monetären Parkraumbewirtschaftung?

Montag bis Freitag zwischen 07:00 und 19:00 bzw. 22:00 Uhr ist es für Kfz-Fahrer*innen ohne Bewohnerparkausweis erforderlich einen Parkschein zu ziehen. Bewohner*innen mit Bewohnerparkausweis sind von der Parkscheinplicht ausgenommen.

Wo dürfen Anwohner*innen künftig parken?

In ihrem Bewohnerparkgebiet. Hierfür beantragen Anwohner*innen einen Bewohnerparkausweis gegen Entrichtung einer Verwaltungsgebühr von 50 € für zwei Jahre. Es ist wahrscheinlich, dass durch die monetäre Parkraumbewirtschaftung bei Kosten von 2€/Stunde ein Abschreckungseffekt für ortsfremde Langzeitparker*innen (bspw. Pendler*innen) eintritt. Das bestätigen Beobachtungen in Zonen, in denen bereits Gebühren erhoben werden. Daher wird mit einer Entspannung der Stellplatzsituation im Bewohnerparkgebiet gerechnet. Ausweisinhaber*innen können die sonst durch ortsfremde Kfz belegten Stellplätze im Gebiet nutzen.

Wurde das Verhältnis von tatsächlich ausgegebenen Bewohnerparkausweisen zu tatsächlich zur Verfügung stehenden Anwohnerstellplätzen geprüft?

Nein. Das Bewohnerparken hat zum Ziel, entsprechend der rechtlichen Vorgaben in Quartieren mit hohem allgemeinen Parkdruck die Nutzung eines Teils der Stellplätze zugunsten von Anwohner*innen einzuschränken. Der Bewohnerparkausweis bietet allerdings keine Stellplatzgarantie im öffentlichen Raum.

Wurde die Relation der entfallenden Stellplätze zu den insgesamt zur Verfügung stehenden Stellplätzen im Viertel ermittelt?

Nein. Eine exakte Zahl von zur Verfügung stehenden legalen Stellplätzen wäre nur mit sehr hohem Aufwand und auch nur ungefähr zu ermitteln, da die Stellplätze vielfach nicht einzeln markiert sind.

Ist eine Erhöhung der Gebühren für das Anwohnerparken geplant?

Derzeit ist keine Erhöhung geplant.

Werden Handwerker*innen weiterhin die Möglichkeit haben, an der jeweiligen Arbeitsstelle zu parken?

Ja, durch die Beantragung eines Handwerkerparkausweises. Zudem werden Lieferzonen eingerichtet, die auch von Handwerk und Dienstleistern in Anspruch genommen werden können. Weitere Informationen zum Handwerkerparkausweis gibt es auf der Homepage des Straßenverkehrsamtes unter <https://frankfurt.de/leistungen/Fahrzeug-und-Verkehr-8957833/Besondere-Erlaubnisse-8957850/Handwerker-Parkausweis-Region-Frankfurt-RheinMain>

Sind Kurzzeitparkplätze geplant?

Ja, im Zeitraum zwischen 07:00 und 19:00 bzw. 22:00 Uhr, montags bis freitags.

Welche Regeln gelten für die vorgesehenen Lieferzonen?

Lieferzonen, die ergänzend zur Beschilderung mit einem entsprechenden Piktogramm auf dem Boden gekennzeichnet werden, reservieren Parkflächen für den Lieferverkehr. Neben Lieferanten von Geschäften, Restaurants etc. können auch Paketdienste die Flächen nutzen, so dass die häufig zu beobachtenden, oft gefährlichen Verkehrsbehinderungen durch Parken in zweiter Reihe reduziert werden. Da die Gültigkeit in der Regel auf werktags von 8 bis 18 Uhr eingeschränkt ist, können Anwohner*innen und deren Besucher*innen diese Flächen außerhalb dieser Zeiten als Stellplatz benutzen.

Sind Abstellflächen für E-Scooter geplant?

Derzeit sind noch keine Abstellflächen für E-Scooter eingeplant. Diese können bei Bedarf und gemäß rechtlicher Vorgaben im Multifunktionsstreifen untergebracht werden. Das Dezernat für Mobilität und Gesundheit arbeitet derzeit an Vorgaben dazu.

Wird es Stellflächen für Lastenräder geben?

Derzeit sind noch keine Stellflächen für Lastenräder vorgesehen, diese können bei Bedarf und nach Rückmeldung durch den Ortsbeirat vorgesehen werden.

Fußverkehr:

Werden Fußverkehrszahlen ermittelt?

Teilweise werden Fußverkehrszahlen in den Zählungen an geeigneten Stellen miterfasst.

Was wird für den Fußverkehr getan?

Das Gehwegparken wird nicht mehr angeordnet, so dass der Gehweg allein dem Fußverkehr zur Verfügung steht. Die Kreuzungsbereiche werden, zunächst provisorisch mit Markierungen, Pollern und Bügeln, kompakter gestaltet, so dass Falschparken unterbunden wird. Sichtverhältnisse werden verbessert und Laufwege verkürzt. Kreuzungen werden somit künftig sicherer.

Wie wird der Straßenraum aufgewertet?

Mit den oben genannten Maßnahmen für den Fußverkehr werden teilweise Flächen frei, die Gestaltungsspielräume, zum Beispiel für Begrünung oder Sitzgelegenheiten, eröffnen. Außerdem werden Parkflächen punktuell oder über längere Abschnitte als „Multifunktionsstreifen“ umgestaltet. So ist mehr Platz für Außengastronomie oder Gestaltungselemente.

Wann werden die Straßen vollständig barrierefrei ausgebaut?

Bestätigt sich in der Testphase, dass sich die provisorischen Maßnahmen bewähren, sollen diese baulich umgesetzt werden. Dazu gehört selbstverständlich auch eine barrierefreie Umgestaltung. Eine feste Zeitplanung liegt hierfür noch nicht vor, der Ausbau erfolgt sukzessive in den nächsten Jahren.

Radverkehr:

Sicherheitstrennstreifen (STS) sind markiert, dennoch fahren einige Radfahrer*innen im STS statt links davon. Wird erwartet, dass sich die korrekte Nutzung einspielt oder wird über Alternativen nachgedacht?

Diese Problematik ist bundesweit bekannt. Die Kalkulation lautet: Je mehr Straßen mit Sicherheitstrennstreifen (STS) aus-/ nachgerüstet werden, desto mehr werden sie genutzt und in der Bevölkerung verstanden und akzeptiert.

Warum wird auch neben Sommergärten ein Sicherheitstrennstreifen markiert?

Um eine stetige Linienführung des Radverkehrs zu erreichen. Der Radverkehr soll nicht in Bereichen von Sommergärten an den Rand gedrängt werden, um sich dann später wieder in den Kfz-Verkehr einordnen zu müssen.

Wird es eine Aufklärungskampagne der Stadt geben, damit die „neuen“ Regeln für die Nutzung der fahrradfreundlichen Nebenstraßen verstanden werden?

Derzeit ist keine Aufklärungskampagne seitens der Stadt geplant, die Verwaltung wird die Entwicklung weiter aufmerksam beobachten und ggf. dort nachbessern, wo es erforderlich ist.

Wie sollen Radfahrer*innen dazu angehalten werden, sich an Regeln zu halten?

Die Fahrradstaffel der Stadt Frankfurt hat bereits im Jahr 2019 ihren Dienst aufgenommen und überwacht seitdem fleißig den (Rad-)Verkehr. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten wird die Einhaltung der Regeln überwacht.

Diagonalsperre:

Warum sind Diagonalsperren erforderlich?

Eine fahrradfreundliche Gestaltung funktioniert nur, wenn wenig Kfz-Verkehr besteht. Daher soll der Durchgangsverkehr ohne Ziel im Gebiet unterbunden werden. Das wird auch explizit im Beschluss § 4424 der Stadtverordnetenversammlung für die fahrradfreundlichen Nebenstraßen gefordert. Anliegerverkehr ist weiterhin möglich, da jede Liegenschaft erreichbar bleiben muss.

Warum soll der gesamte Verkehr in kleinere Nebenstraßen abgeleitet werden?

Die Diagonalsperren sollen dazu dienen, den gebietsfremden Verkehr im Viertel insgesamt zu reduzieren. Die Umfahrungen der Diagonalsperren über die angrenzenden Anliegerstraßen ist für die zu unterbindenden Kfz-Durchgangsverkehre unattraktiv, da die Umfahrungen zu zeitaufwendig sind. Grundsätzlich wird angestrebt, dass der Kfz-Verkehr attraktivere Alternativrouten im Wesentlichen im Hauptstraßennetz findet. So soll gewährleistet werden, dass insgesamt weniger Verkehr in den Straßen stattfindet. Der Verkehr soll also gerade nicht in die Wohnstraßen „abgeleitet“ werden, sondern auf das Hauptstraßennetz verlagert werden.

Welchen Sinn/Nutzen haben die Einrichtung von Diagonalsperren und Einbahnstraßen für die Sicherheit des Radverkehrs?

Grundsätzlich sinkt durch geringere Kfz-Belastung das Konfliktpotential zwischen Kfz- und Radverkehr. Weniger Kfz-Verkehr führt zu einer „Entschleunigung“ in den betroffenen Straßen. Das kommt dem Radverkehr zugute und erhöht die Verkehrssicherheit.

Werden durch die Diagonalsperre die Rettungswege eingeschränkt?

Bei der Gestaltung der Diagonalsperren wird eine Durchlässigkeit für Rettungsfahrzeuge, bei Bedarf auch für Busse, berücksichtigt. Die uneingeschränkte Befahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge bleibt also erhalten.

Begleitung der Maßnahmen:

Wann wurden die bisherigen Verkehrszählungen durchgeführt – Sommer, Winter, Frühjahr, ...?

Verkehrszählungen wurden an repräsentativen Tagen außerhalb der Ferien in der warmen Jahreszeit durchgeführt. Im Winter werden grundsätzlich möglichst keine Zählungen durchgeführt, weil die Gefahr von Schnee- und Eisglätte besteht, die zu deutlichen Verzerrungen der Ergebnisse führen würde.

Es werden Verkehrsverlagerungen in das umliegende Straßennetz befürchtet. Ist hier eine Verkehrszählung auch im umliegenden Straßennetz auf Ausweichstrecken geplant?

Ja. Die Verkehrszählungen beschränken sich nicht auf die Straßen, die umgestaltet werden sollen, sondern werden auch in umliegenden Straßen durchgeführt. Zählungen stehen sowohl im Vorfeld als auch nach der Umsetzung der Maßnahmen an.

Wissenschaftliche Begleitung: Was sind die Evaluierungs- und Bewertungskriterien?

Die genauen Kriterien werden derzeit entwickelt. Die Evaluation wird nach jetzigem Stand mindestens quantitative Veränderungen der einzelnen Verkehrsmittel, Beobachtungen des Verkehrsverhaltens, Daten zur Verkehrssicherheit sowie die (erfragte) Zufriedenheit von Verkehrsteilnehmer*innen, Anwohner*innen und Gewerbetreibenden beinhalten.

Wie wird Erfolg/Misserfolg der Maßnahmen bewertet? Welche Kriterien werden hierfür definiert?

Die oben genannten Daten werden zunächst auf Grundlage der aktuellen Regelwerke und Erfahrungswerte fachlich analysiert und bewertet. Die Ergebnisse werden für die politischen Gremien (in der Regel zunächst der zuständige Ortsbeirat) als Entscheidungsgrundlage vorbereitet.

Weniger Kfz-Verkehr: Führt das zu mehr oder weniger Umsatz der Geschäfte? Gibt es dazu Fakten und Zahlen?

Ja, mit übereinstimmenden Ergebnissen, dass Radfahrer*innen und Fußgänger*innen die Frequenz im stationären Einzelhandel (Einkäufe/Person/Zeitraum) erhöhen. Dies wurde von den Gewerbetreibenden bei Befragungen falsch eingeschätzt. Das Potential eines erhöhten Rad- und Fußverkehrsaufkommens wird für die Umsatzzahlen unterschätzt. Zudem belegen Studien die positive Belebung von Geschäftsstraßen und gastronomisch geprägten Standorten durch mehr Nahmobilität. Eine Zusammenstellung relevanter Studien findet sich auf dem Radfahrportal der Stadt Frankfurt unter <https://www.radfahren-ffm.de/629-0-Fahrradfreundliche-Nebenstrassen.html>

Gewerbe:

Können Gewerbetreibende Wünsche zur Gestaltung des Multifunktionsstreifens vor ihrem Ladenlokal äußern (Bsp. Ladezone oder Fläche für Außengastronomie/Sommergärten)?

Ja, dies ist ausdrücklich erwünscht. Rückmeldungen können über die jeweiligen Email-Adressen (aktuell: kettenhofweg@stadt-frankfurt.de bzw. grueneburgweg@stadt-frankfurt.de) der Stadt Frankfurt oder an den zuständigen Ortsbeirat gegeben werden. Die Anregungen werden geprüft und nach Möglichkeit in die Planung übernommen.

Wie und wo können Sommergärten beantragt werden?

Sommergärten stellen eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenraums dar und bedürfen der Genehmigung. Diese kann beim Amt für Straßenbau und Erschließung beantragt werden. Weitere Informationen gibt es unter <https://frankfurt.de/service-und-rathaus/verwaltung/aemter-und-institutionen/amt-fuer-strassenbau-und-erschliessung/sondernutzung>

Wie werden die Belange der Anwohner*innen und der Gewerbetreibenden berücksichtigt?

Gewerbetreibende und Anwohner*innen können ihre Belange dem Ortsbeirat mitteilen oder sich an die Verwaltung wenden (Kontakt siehe oben). Anregungen werden geprüft und wenn möglich in die Planung aufgenommen.

Wo sind Ladezonen geplant?

Die vorgesehenen Ladezonen können in den Planunterlagen eingesehen werden. Diese sind auf dem Radfahrportal der Stadt Frankfurt unter <https://www.radfahren-ffm.de/629-0-Fahrradfreundliche-Nebenstrassen.html> bereitgestellt.

Was ist das Konzept für den Handel? Wie soll die Anlieferung funktionieren und wie sollen Kunden mit dem Auto künftig die Geschäfte erreichen, wenn so viele Parkplätze wegfallen?

Durch die Einführung der monetären Parkraumbewirtschaftung besteht die Erwartung, dass künftig leichter ein freier Parkplatz gefunden werden kann, um in den Geschäften einzukaufen, da Pendler*innen und gebietsfremde Dauerparker*innen dem Gebiet fernbleiben. Für die Anlieferung sind Lieferzonen vorgesehen.

Wie sollen mobilitätseingeschränkte Personen, die auf die Nutzung eines Kfz angewiesen sind, zu den Geschäften kommen?

Vorhandene Behindertenstellplätze bleiben erhalten. Durch die Einführung der monetären Parkraumbewirtschaftung wird erwartet, dass grundsätzlich mehr Parkplätze frei sind, so dass Geschäfte auch für mobilitätseingeschränkte Personen, welche kein Anrecht auf Nutzung eines Behindertenstellplatzes haben, Parkplätze im Umfeld der Geschäfte finden.

Ist eine Begrünung bereits während der Erprobungsphase geplant, z.B. mittels Baumkübeln?

Ja, insbesondere in den Bereichen, in denen derzeit keine Begrünung vorhanden ist, sollen Grün-Elemente wie Baumkübel zum Einsatz kommen.

Verfahren:

Hat der Ortsbeirat nach der Erprobungsphase die Möglichkeit, die Maßnahmen zu bewerten und ggf. auch die Rückabwicklung zu beschließen?

Ja, der Ortsbeirat hat ein Mitspracherecht über die Weiterführung der Maßnahmen. Die endgültige Entscheidung liegt jedoch bei der Stadtverordnetenversammlung.

Wie ist der zeitliche Ablauf vorgesehen?

Bei den Projekten ist eine Erprobungsphase von mindestens einem Jahr geplant. Nach Evaluierung und Auswertung der Ergebnisse durch die wissenschaftliche Begleitung soll über das weitere Verfahren entschieden werden. Bei positivem Votum werden die Maßnahmen baulich umgesetzt.

Warum wurde die Planung nicht mit den Gewerbetreibenden und den Anwohner*innen abgestimmt?

Erster Ansprechpartner für die Verwaltung ist der zuständige Ortsbeirat. Daher wurden die Planungen zu den fahrradfreundlichen Nebenstraßen zunächst dem Ortsbeirat vorgestellt. In einem zweiten Schritt wurden gemeinsam mit dem Ortsbeirat Informationsveranstaltungen für Bürgerinnen und Bürger durchgeführt. Anschließend nimmt die Verwaltung Anregungen von Gewerbetreibenden und Anwohner*innen über die kommunizierten Emailadressen oder den Ortsbeirat gerne auf.