

Samstag, 30. Mai 2020, Stadtausgabe / Frankfurt

Radentscheid zeigt Nebenstraßen-Konzept

Die ehrenamtliche Initiative hat ausgearbeitet, wie elf Seitenstraßen fahrradfreundlich werden können

VON FLORIAN LECLERC

Vor hochrangigen Vertretern der Stadtpolitik und der Verwaltung hat der Radentscheid Frankfurt am Mittwochabend am Mainkai sein Konzept für fahrradfreundliche Nebenstraßen vorgestellt. Wie Heiko Nickel vom Radentscheid mitteilte, nahmen 70 Zuhörerinnen und Zuhörer an der Veranstaltung teil, darunter Verkehrsdezernent Klaus Oesterling (SPD), CDU-Verkehrspolitiker Frank Nagel sowie Michaela Kraft, die Leiterin des Straßenbauamts, und Joachim Hochstein, der Leiter des Radfahrbüros im Straßenverkehrsamt.

Das Konzept, das der Radentscheid auf 172 Seiten ausgearbeitet hat, schlägt detaillierte Umbauten für elf Nebenstraßen vor. Jene Nebenstraßen, die laut Beschluss der Stadtverordnetenversammlung für einen Umbau bis 2023 zu prüfen sind: 1. die Achse Robert-Mayer-Straße und Kettenhofweg, 2. Oeder Weg, 3. Frankenallee, 4. Gutzkowstraße, 5. Oberräder Fußweg, 6. Nordendstraße, 7. Grüneburgweg, 8. Moselstraße/Westendstraße, 9. Daimlerstraße/Schielestraße, 10. Brückenstraße, 11. Zeuläckerstraße. Derzeit seien die meisten dieser Nebenstraßen so eng, dass sich Radfahrer in der Türzone der parkenden Autos bewegten, heißt es in dem Konzept. „Um die Situation zu verbessern, wird es ohne eine Reduzierung der Flächen für den motorisierten Individualverkehr nicht gehen.“

Aufgemalte Sharrows – dabei handelt es sich um markierte Fahrbahnen – und Fahrradpiktogramme ohne weitere Maßnahmen seien keine Fahrradstraßen, heißt es in dem Konzept, das der Radentscheid ehrenamtlich erarbeitet hat. Die Initiative fordert, die fahrradfreundlichen Nebenstraßen als Fahrradstraßen oder Fahrradzonen auszuzeichnen. Radfahren soll stets in beide Richtungen möglich sein. Radfahrer sollten, soweit machbar, an Kreuzungen Vorfahrt erhalten. Kreuzungen seien rot einzufärben und durch Gehwegnasen einsehbar zu machen. Das Parken für Autos soll beschränkt werden. Die Radspuren sollen eine Breite von 3,50 Metern nicht unterschreiten. Falls die Straßenbreite es zulasse, sollten Multifunktionsstreifen entstehen. Diese böten Platz für Fußgänger, Sitzmöglichkeiten sowie Einbuchtungen in den Straßenraum (englisch „Parklets“), außerdem Bäume und Beete, Flächen für Außengastronomie, Parkplätze für Räder und Leihräder, Lieferzonen, Kurzzeitparken.

Stadtrat Oesterling begrüßte das Konzept. Zuletzt habe die Stadt erlaubt, die Flächen für die Außengastronomie temporär zu vergrößern.

Siehe: radentscheid-frankfurt.de