

Rad-Analyseplan 4.2.4.3

Handlungsempfehlungen für den Rad-Verkehr

Grundlage: Analyse

Radnetz und Zielerreichung

Die Verbindung in die Region und das Schließen von Lücken im Radnetz sind Hauptaufgaben.

- Netzlücken schließen.
- Umwege auflösen oder attraktiv gestalten.
- Schnelle Verbindungen ins Umland schaffen.

Rad-Infrastruktur

Eine durchgehende Infrastruktur ohne Barrieren ist die wichtigste Basis des Radverkehrs.

- Radangebot prüfen.
- Oberflächenbeschaffenheit prüfen.
- Radlerfurten bauen.
- Querungen verbessern.

Ausstattung und Abstellen

Ausstattung ist bereits auf einem guten Stand - hier kann das Angebot bedarfsgerecht ausgebaut werden.

- Mehr Beleuchtung prüfen.
- Abstellanlagen ausbauen.
- Ampeln Radverkehrsfreundlich gestalten.
- Servicestation errichten.

Weitere Themen

Hier wird der Radverkehr geführt, wo andere eventuell behindert werden. Prüfen und andere Lösungen suchen.

- Radverkehr auf der Straße verbessern.
- Mehr Orientierung schaffen.

Netzanbindung: Das örtliche Radnetz weist bereits eine gute Grundstruktur auf, aber die Anbindung in die Umgebung muss verbessert werden.

Umgebung: Die wichtigen Ziele in der Umgebung müssen auch mit dem Rad gut erreichbar sein.

Mängel auflösen: Im bestehenden Netz sollen Lösungen für vorhandene Mängel gefunden werden.

Qualität schaffen: Gute Ausstattung und attraktive Wege schaffen.

Themen Gesamtstadt

Konflikte vermeiden: Radverkehr muss so geführt werden, dass er konfliktfrei und sicher ist.

Fehlt Angebot für Radfahrer über die Brücken auf der Aschaffburger Straße.

Vitrolles-Ring: Innerorts sind entlang des Vitrolles-Rings Engstellen und Konflikte mit anderen (Fußgänger, Zufahrten) die Regel.

Radweg Am Schwimmbad ausbauen. Durchgehendes Angebot separat vom Kfz-Verkehr. Auch im Vorgriff auf die Raddirektverbindung.

Rad-Analyseplan 4.2.4.1 Schwächen und Probleme beim Rad-Verkehr

Radnetz und Zielerreichung

Mängel im Zielnetz bedeuten, dass Radfahrer nicht die vorgeschlagenen Routen nutzen, sondern eigene Wege suchen. Bündelungseffekte bleiben aus.

Umwege bedeuten Zeitverlust.

Netzlücken spalten den Radstrom und leiten diesen auf das Verkehrsnetz anderer Verkehrsarten. Es entstehen Behinderungen.

Schnelle Verbindung ins Umland fehlt und dadurch weniger Pendelverkehr mit dem Rad.

Rad-Infrastruktur

Mängel bei der Radverkehrsführung verhindern Radverkehr.

Radweg zu eng.

Querung fehlt oder ist gefährlich.

Oberflächenbeschaffenheit erschwert Radfahren.

Fehlende Radlerfurten.

Barrieren behindern, v.a. mit Sonderfahrrädern.

Ausstattung und Abstellen

Gute Ausstattung von Radwegen und ausreichend Abstellanlagen an Zielorten erhöhen den Radverkehr.

Mängel bei Beleuchtung.

Zu wenig Abstellanlagen.

Radverkehr wird an der LSA nicht ausreichend berücksichtigt.

Weitere Themen

Mängel bei Sichtfenstern

Treppen statt Rampen.

Radwegeführung mit Konflikt.

Hier fehlt Hilfe bei Orientierung.

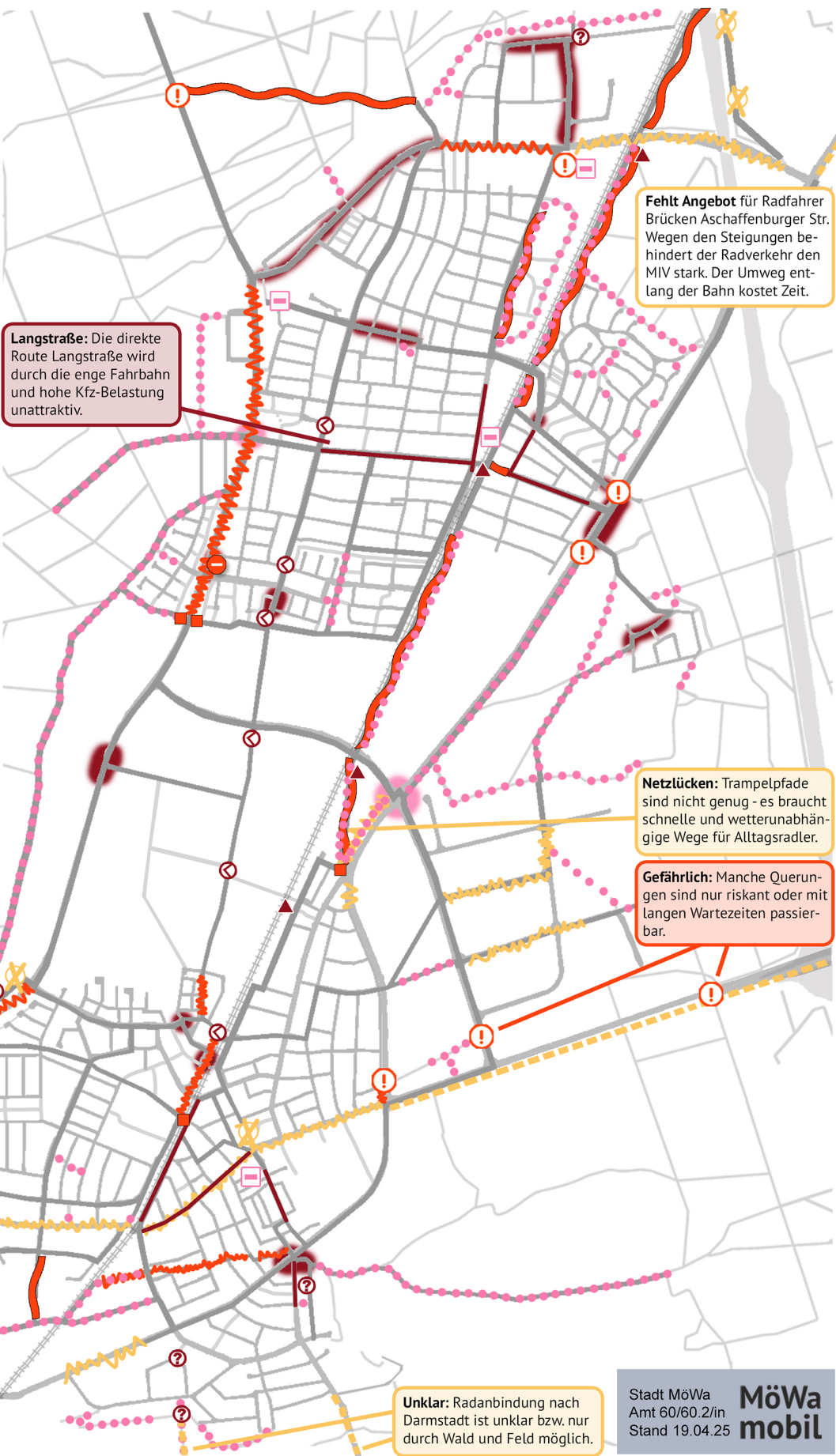
Straße ist eng und mit dem Rad wenig angenehm zu fahren.

Erreichbarkeit: Badestelle und Schwimmbad sind nur mit Umweg oder wenig Qualität erreichbar. Potenziale für Nahverkehr im Ort werden dadurch verhindert.

Anbindung: Zu oft fehlt ein hochwertiger Radweg zu umliegenden Zielen.

Zu eng: Für viele Engstellen im Netz müssen Lösungen gefunden werden.

Themen Gesamtstadt



Rad-Analyseplan 4.2.4.2 Stärken und Potenziale beim Rad-Verkehr

Rad-Netz- und Zielerreichung

Dank kurzer Entfernungen und flacher Topographie ist Mörfelden-Walldorf sehr gut zum Radfahren geeignet.

- ✓ Alle Zielcluster sind sehr gut mit dem Rad erreichbar.
- ✗ Die Gesamtschule ist mit dem Rad auf Wegen ohne MIV erreichbar.
- ➡ Anschluss an Ziele in Umgebung durch Radweg.

Radverkehrsinfrastruktur

Grundsätzlich ist Mörfelden-Walldorf flächendeckend für den Radverkehr geeignet.

- ➡ Fahrradstraßen.
- ➡ Separate Radwege /-angebote an Hauptstraßen.
- ➡ Viele Wege zwischen den Stadtteilen.
- ➕ Mehr Barrierequerungsangebote für Fuß- und Radverkehr als für MIV.
- ➡ Einbahnstraßenfreigabe.
- ✓ Barrieren bereits abgebaut.

Ausstattung

Gute Angebote steigern den Radverkehrsanteil.

- Beleuchtung außerorts.
- Abstellanlagenanzahl.
- Abstellanlagenqualität (überdacht, Fahrradboxen, -garage).
- Service Stationen.

Weitere Potentiale

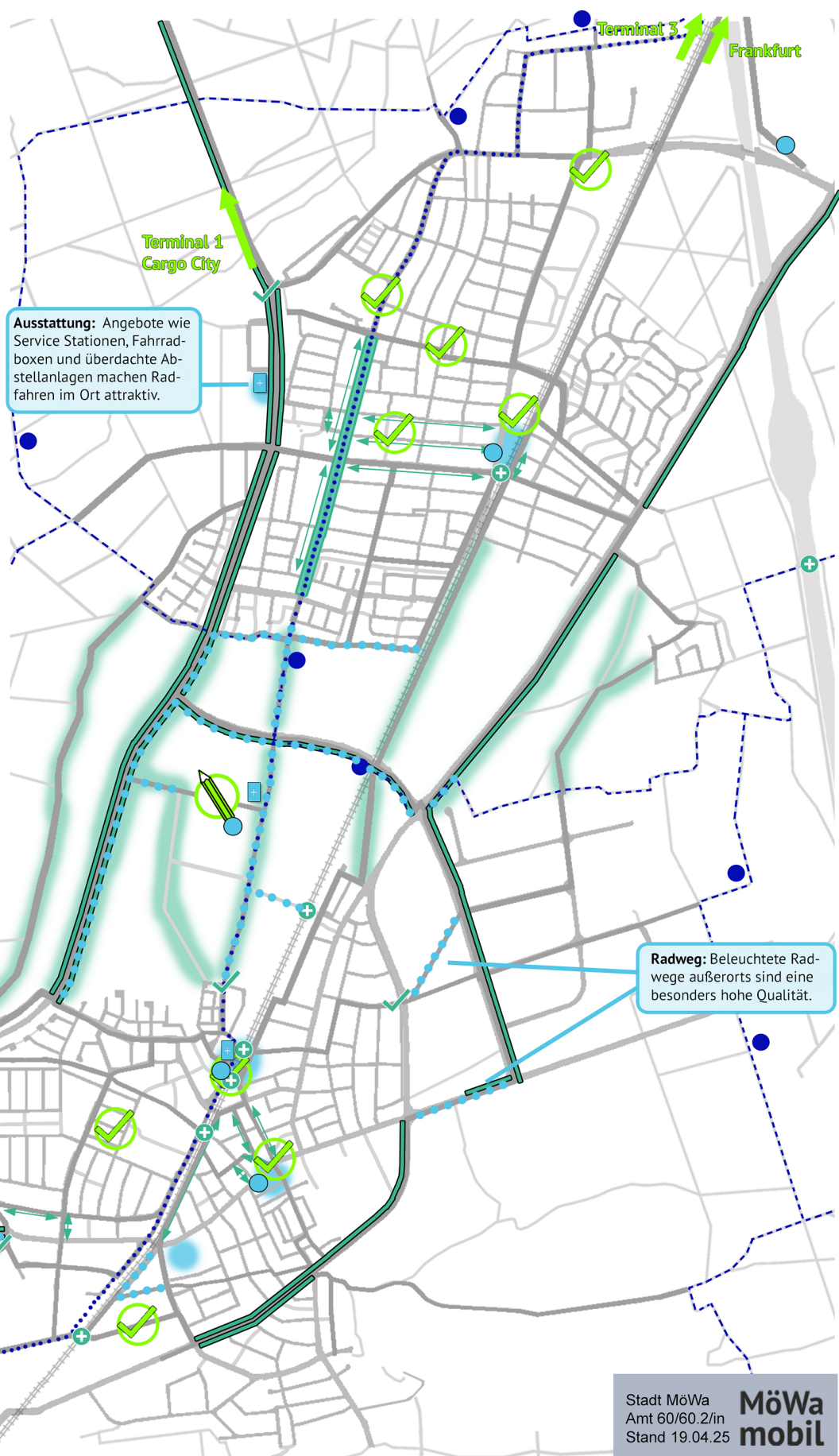
- Regionalparkrouten.
- Regionalparkattraktionen.
- Verlauf der Raddirektverbindung Kreis GG / Regionalverband.

Gute Infrastruktur: Tempo 30 oder weniger, freigegebene Einbahnstraßen und kaum Barrieren - gute Bedingungen für Radfahrer.

Verbindung: Zwischen und innerhalb der Stadtteile sind gibt es mehr Wege mit dem Rad als für den Kfz-Verkehr. Hier ist das Rad vergleichbar schnell wie der MIV.

Schön: Viele Radwege und -routen sind landschaftlich attraktiv und bieten hohe Qualität beim Radfahren in der Freizeit.

Themen Gesamtstadt



Ausstattung: Angebote wie Service Stationen, Fahrradboxen und überdachte Abstellanlagen machen Radfahren im Ort attraktiv.

Radweg: Beleuchtete Radwege außerorts sind eine besonders hohe Qualität.

Radweg: Separate Radwege entlang von Hauptstraßen außerorts.

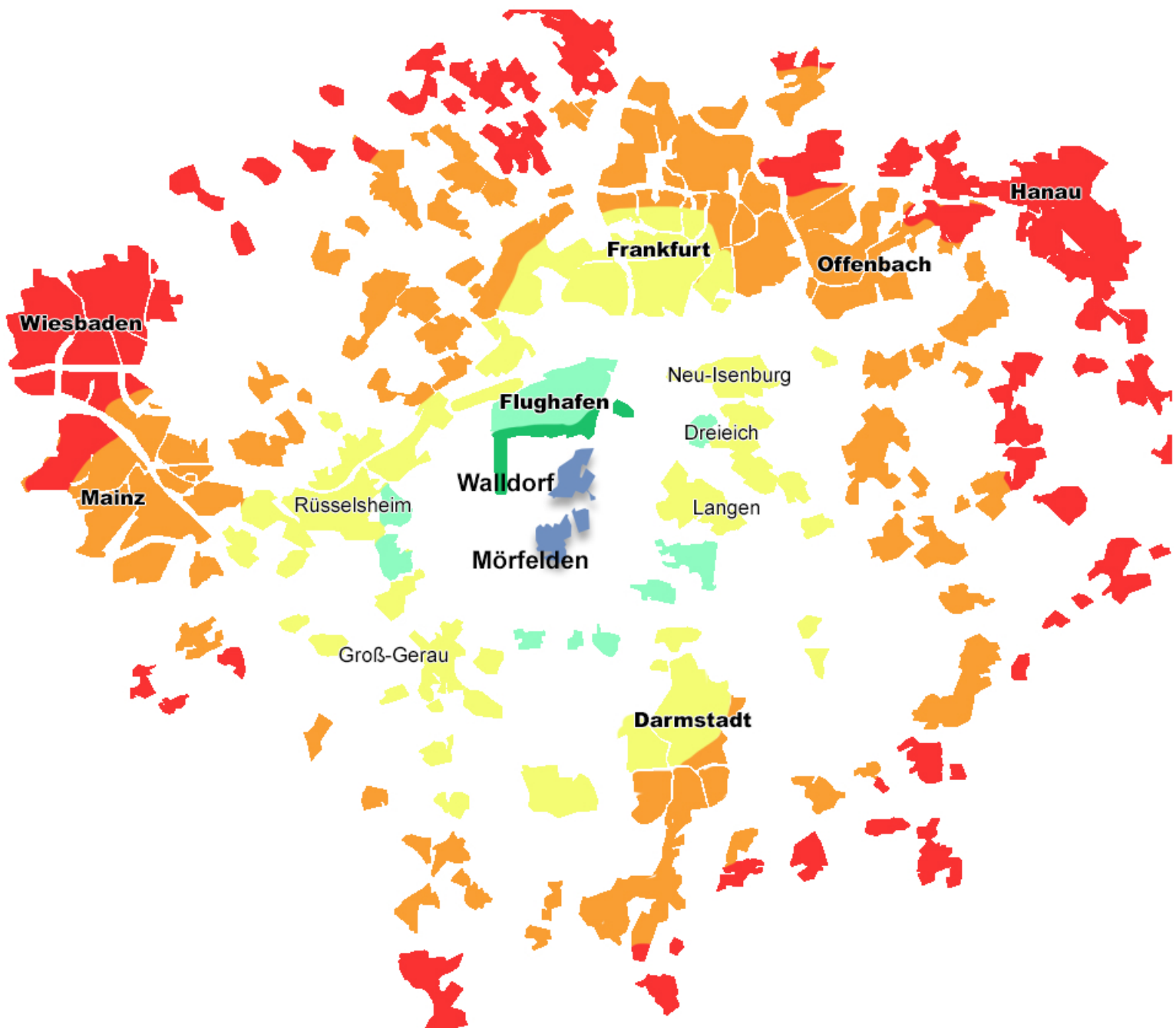
Routen: Der Anschluss an das übergeordnete Routennetz und die in Planung befindliche Raddirektverbindung zum Flughafen nutzen dem Radverkehr im Ort.

Radverkehr 4.2.1.1

Fahrtdauer zu regionalen Zielen

Es werden alle Wegearten herangezogen. Deshalb wird in der Abbildung kein Netz hinterlegt. Die Fahrtdauer und Wegeführung wird über den Routenplaner google-maps abgeleitet.

-  Von beiden Stadtteilen aus ist das Ziel in 30 Minuten oder weniger mit dem Rad erreichbar.
-  Das Ziel ist von einem der beiden Stadtteile unter 30 Minuten Fahrtzeit erreichbar.
-  Das Ziel ist zwischen 30 und 60 Minuten Fahrtdauer mit dem Rad entfernt.
-  Die Fahrtdauer beträgt 60 bis 90 Minuten mit dem Rad.
-  Um das Ziel zu erreichen muss länger als 1 1/2 Stunden mit dem Rad gefahren werden.



Radverkehr 4.2.1.2

Rad-Infrastruktur

Radverkehrs-Infrastruktur setzt sich aus verschiedenen, fahrradfreundlichen Angeboten im öffentlichen Verkehrsraum zusammen. Hierzu gehören Schutz- und Angebotsstreifen, Tempo 30, Radwege und Fahrradstraßen. Hinzu kommen außerorts Wirtschaftswege. Wichtig sind zudem Radlerfurten und Querungsangebote.

Radfahrfreundliche Infrastruktur

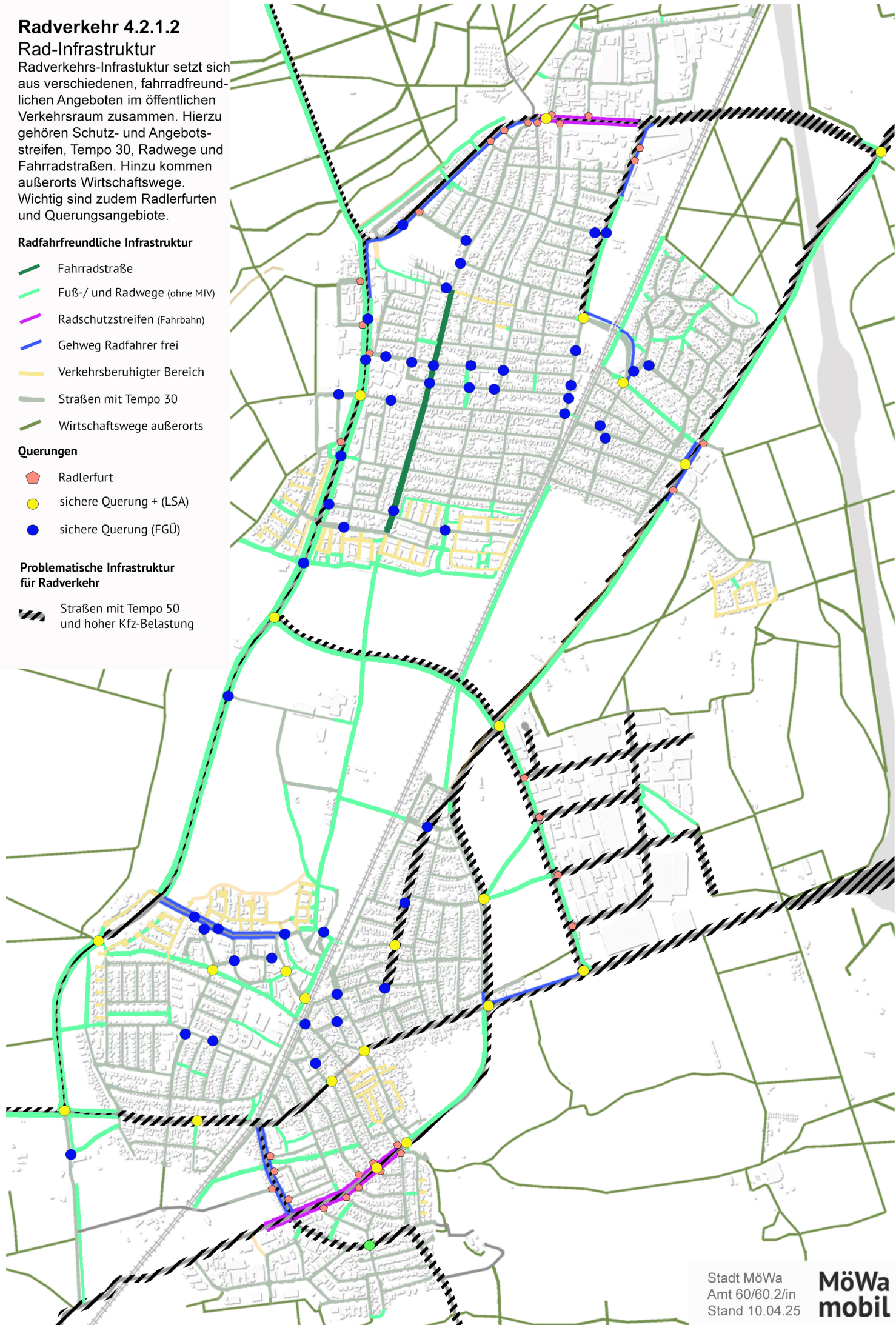
- Fahrradstraße
- Fuß-/ und Radwege (ohne MIV)
- Radschutzstreifen (Fahrbahn)
- Gehweg Radfahrer frei
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Straßen mit Tempo 30
- Wirtschaftswege außerorts

Querungen

- Radlerfurt
- sichere Querung + (LSA)
- sichere Querung (FGÜ)

Problematische Infrastruktur für Radverkehr

- Straßen mit Tempo 50 und hoher Kfz-Belastung

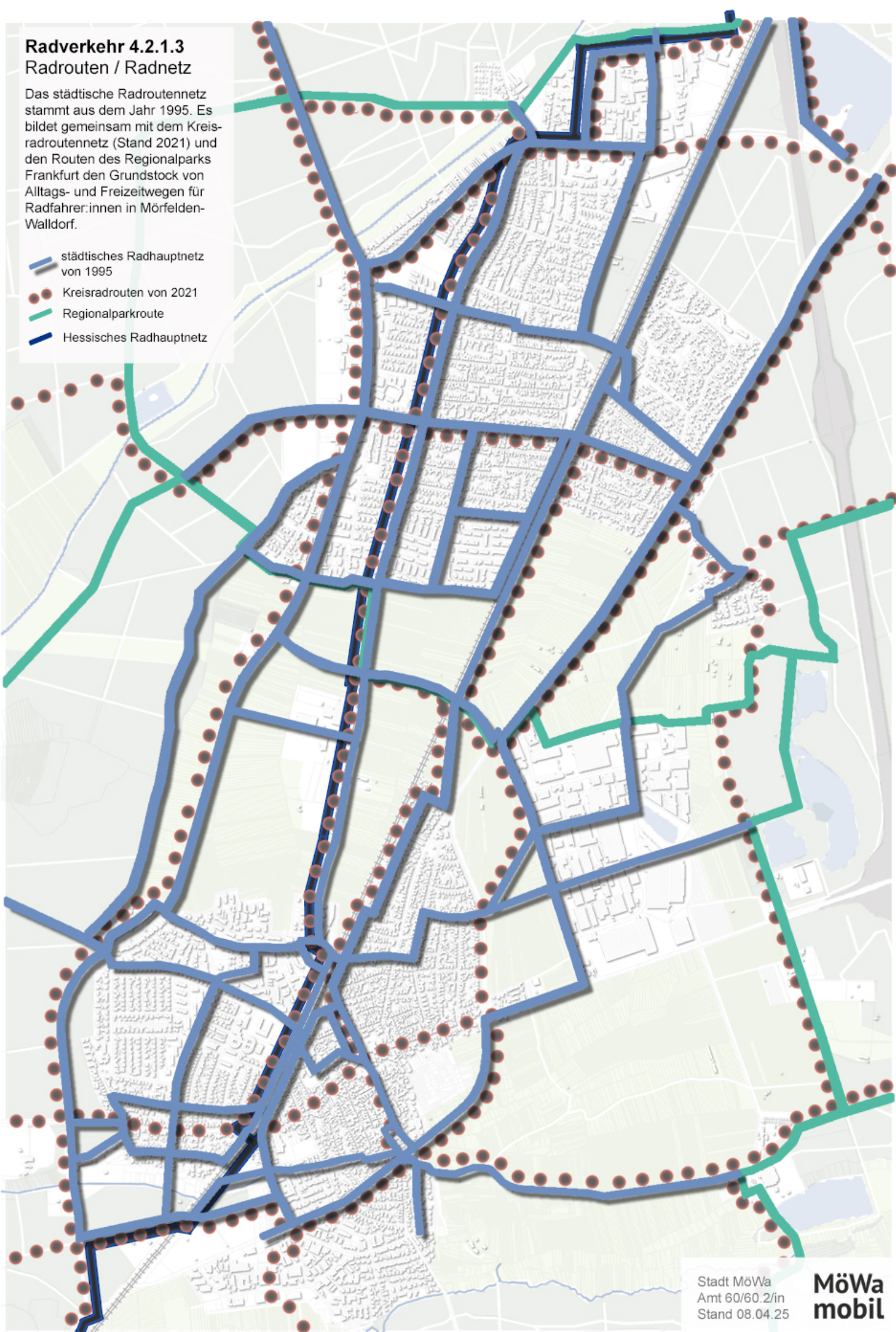


Radverkehr 4.2.1.3

Radrouten / Radnetz

Das städtische Radroutennetz stammt aus dem Jahr 1995. Es bildet gemeinsam mit dem Kreisradroutennetz (Stand 2021) und den Routen des Regionalparks Frankfurt den Grundstock von Alltags- und Freizeitwegen für Radfahrer:innen in Mörfelden-Walldorf.

- städtisches Radhauptnetz von 1995
- Kreisradrouten von 2021
- Regionalparkroute
- Hessisches Radhauptnetz

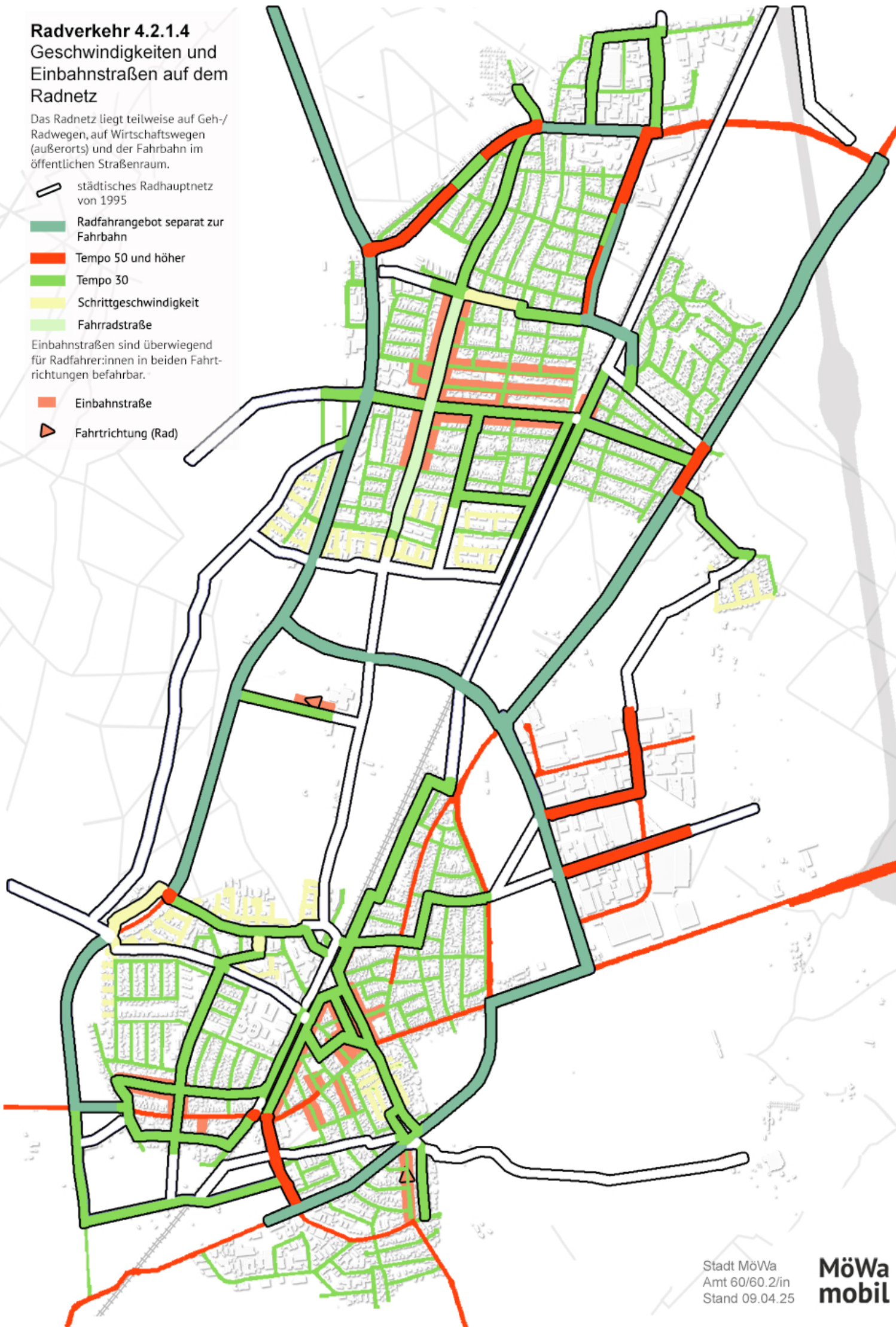


Radverkehr 4.2.1.4

Geschwindigkeiten und Einbahnstraßen auf dem Radnetz

Das Radnetz liegt teilweise auf Geh-/Radwegen, auf Wirtschaftswegen (außerorts) und der Fahrbahn im öffentlichen Straßenraum.

-  städtisches Radhauptnetz von 1995
 -  Radfahrangebot separat zur Fahrbahn
 -  Tempo 50 und höher
 -  Tempo 30
 -  Schrittgeschwindigkeit
 -  Fahrradstraße
- Einbahnstraßen sind überwiegend für Radfahrer:innen in beiden Fahrtrichtungen befahrbar.
-  Einbahnstraße
 -  Fahrtrichtung (Rad)

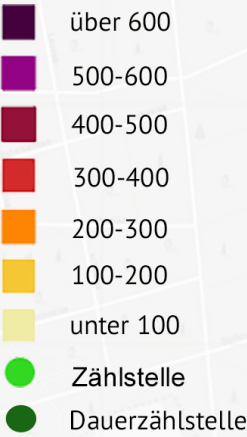


Rad-Analyse 4.2.1.5

Verkehrszahlen

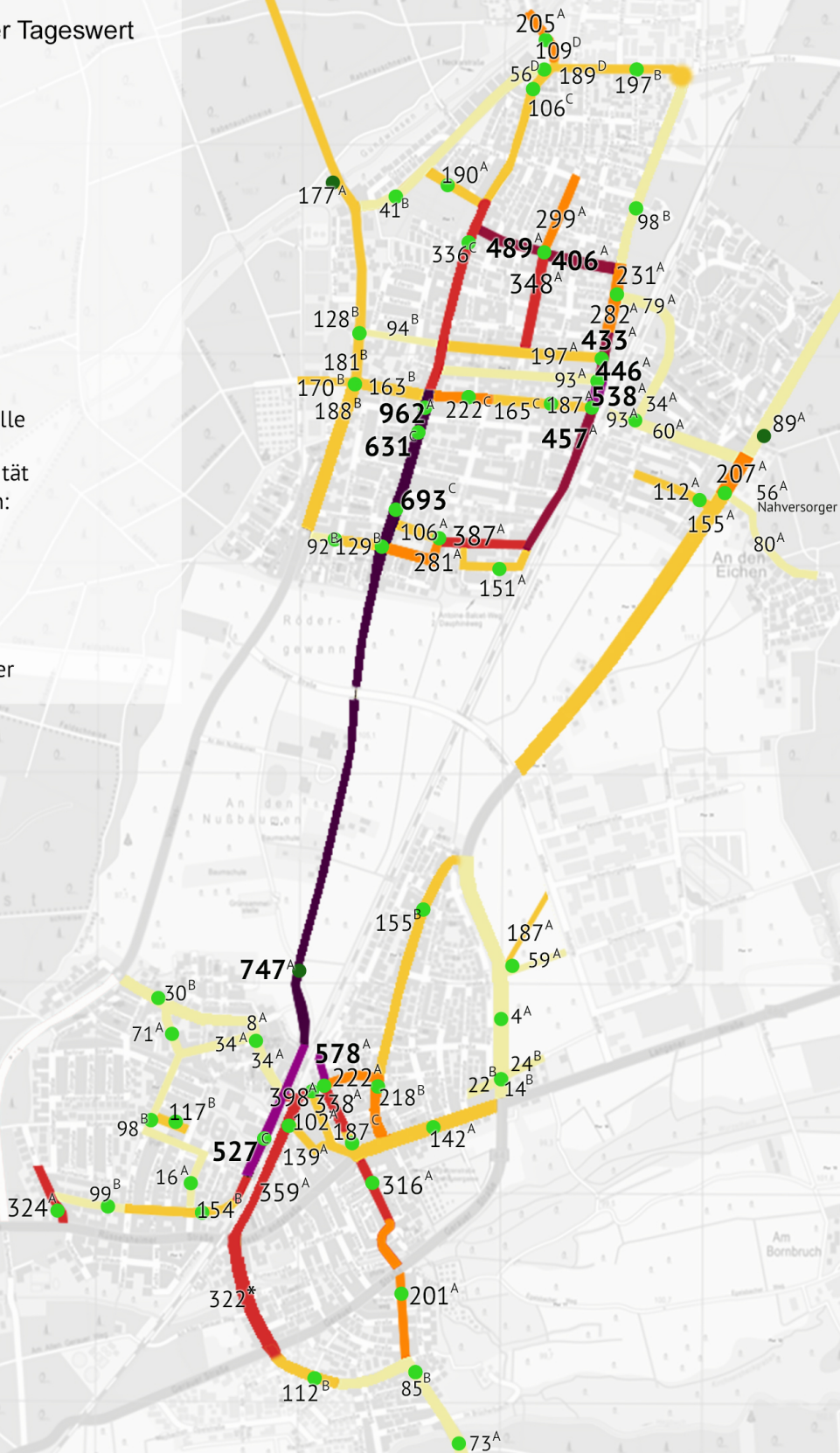
Rad-Verkehr

Anzahl Radfahrer Tageswert



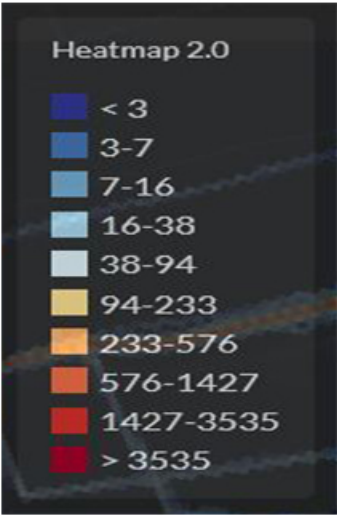
Angabe zur Aktualität
der Verkehrszahlen:

- A = 2024
- B = 2023
- C = 2022
- D = 2020
- E = 2019
- * = 2018 oder früher

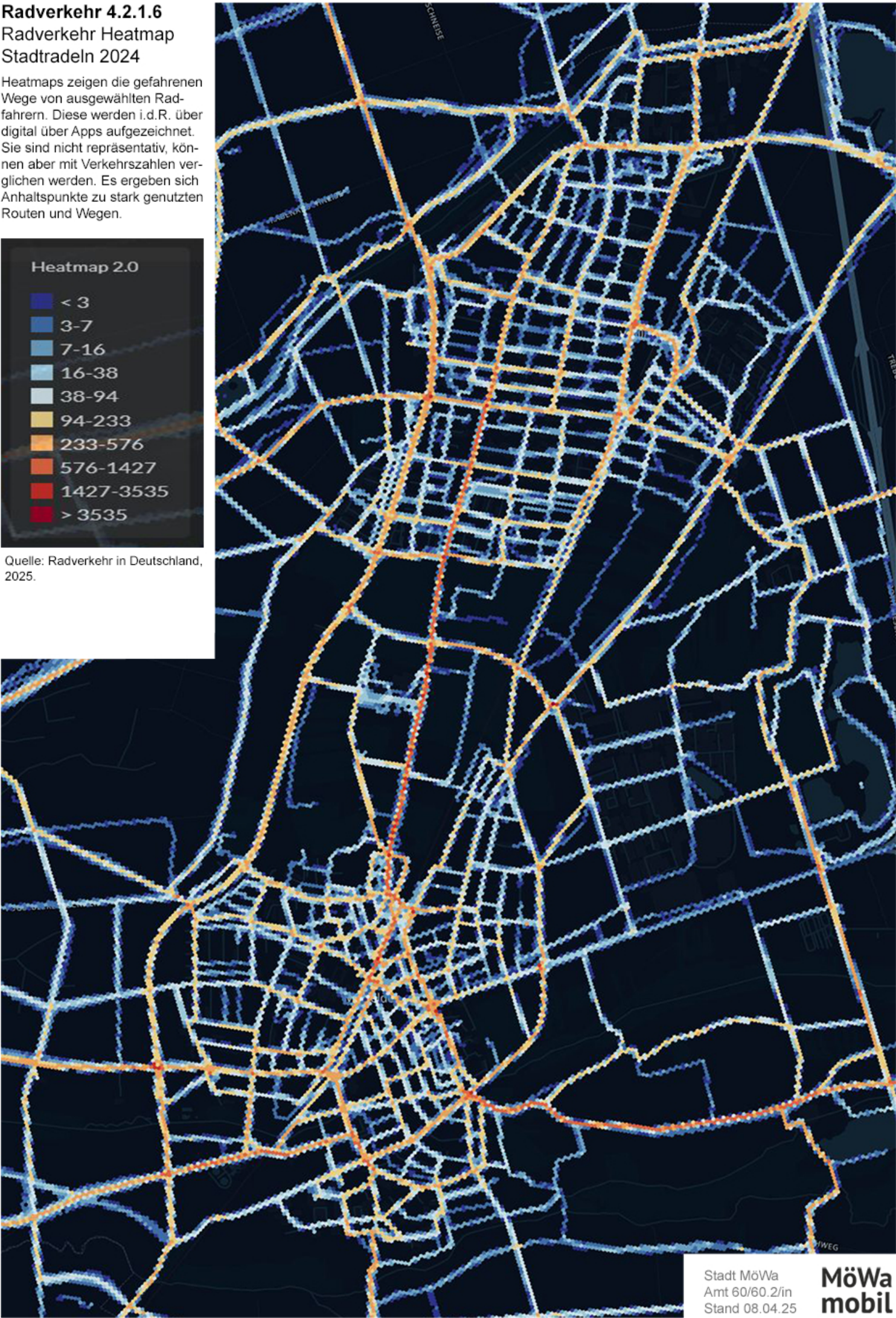


Radverkehr 4.2.1.6
Radverkehr Heatmap
Stadtradeln 2024

Heatmaps zeigen die gefahrenen Wege von ausgewählten Radfahrern. Diese werden i.d.R. über digital über Apps aufgezeichnet. Sie sind nicht repräsentativ, können aber mit Verkehrszahlen verglichen werden. Es ergeben sich Anhaltspunkte zu stark genutzten Routen und Wegen.



Quelle: Radverkehr in Deutschland, 2025.



Radverkehr 4.2.1.7

Unfälle mit Radverkehr
2021-2023

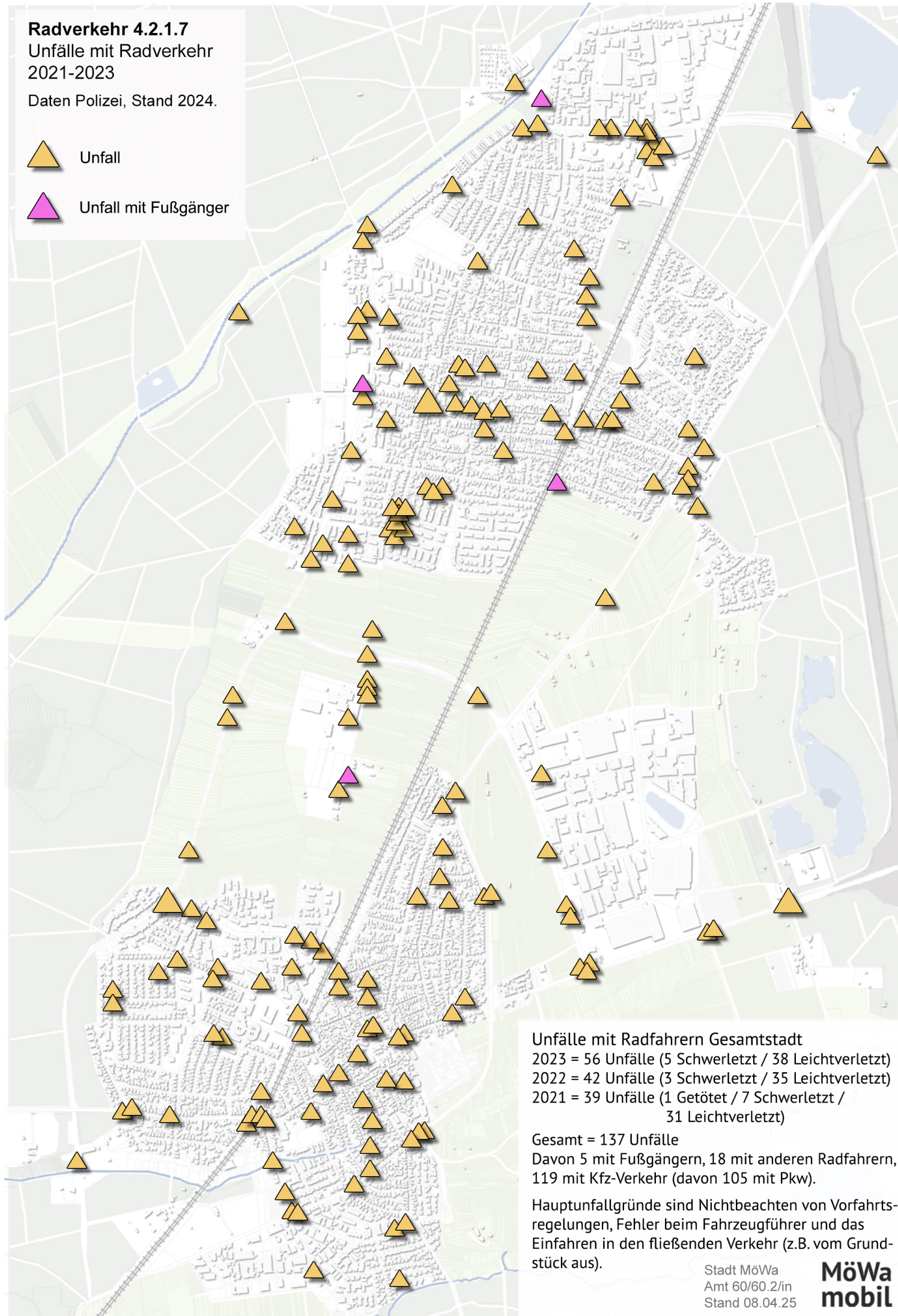
Daten Polizei, Stand 2024.



Unfall



Unfall mit Fußgänger



Unfälle mit Radfahrern Gesamtstadt

2023 = 56 Unfälle (5 Schwerletzt / 38 Leichtverletzt)

2022 = 42 Unfälle (3 Schwerletzt / 35 Leichtverletzt)

2021 = 39 Unfälle (1 Getötet / 7 Schwerletzt /
31 Leichtverletzt)

Gesamt = 137 Unfälle

Davon 5 mit Fußgängern, 18 mit anderen Radfahrern,
119 mit Kfz-Verkehr (davon 105 mit Pkw).

Hauptunfallgründe sind Nichtbeachten von Vorfahrts-
regelungen, Fehler beim Fahrzeugführer und das
Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. vom Grund-
stück aus).

Stadt MöWa
Amt 60/60.2/in
Stand 08.04.25

**MöWa
mobil**

Radverkehr 4.2.2.1

Radabstellanlagen

Abstellanlagen an Zielen fördern den Radverkehrsanteil, wenn sie nah, ausreichend und von guter Qualität sind. Beleuchtung und Überdachung, aber auch Stabilität sind wichtige Faktoren. Aufgeführt werden nachfolgend nur städtische Abstellanlagen und die Abstellplätze an größeren Supermärkten.

Städtische Radabstellangebote; insgesamt 1.544 Abstellplätze:

-  Abstellanlage
-  Überdachte Abstellanlage
-  Fahrrad-Boxen / -Garage
-  nur für Mitarbeiter / Besucher

Supermarkt-Rad-Abstellplätze

-  Abstellanlage

Im Hintergrund

— städtisches Radhauptnetz von 1995

● Kreisradrouten von 2021

Abstellangebote, welche von Geschäften, Dienstleistern, Gastronomie, Vereinen oder anderen öffentlich zugänglichen Einrichtungen aufgestellt wurden, sind hier nicht berücksichtigt.

Stadt MöWa
Amt 60/60.2/in
Stand 06.06.25

**MöWa
mobil**

Radverkehr 4.2.3.1 Fahrrad-Servicestationen

Öffentliche Reparaturangebote können den Radverkehr unterstützen, da sie bei Pannen unterwegs Platz und Werkzeug zur Selbsthilfe bieten. Das kann vor allem am Wochenende hilfreich sein, wenn Fahrradläden geschlossen haben.

-  Service Station, Werkzeuge kostenfrei
 -  Schlauchomat, Material kostenpflichtig
 -  Fahrradladen
- Im Hintergrund
-  städtisches Radhauptnetz von 1995
 -  Kreisradrouten von 2021
 -  Regionalparkroute
 -  Hessisches Radhauptnetz



Radverkehr 4.2.3.2
Wegweisende Beschilderung

Die Radverkehrsbeschilderung in Mörfelden-Walldorf wird durch den Kreis Groß-Gerau geplant und ausgeführt. Sie orientiert sich an den Kreisradrouten und schildert regional aus. Lokale Ziele sind nur wenige vertreten.

Wegweiser mit interner Nummer und Richtungsangabe

Im Hintergrund

- städtisches Radhauptnetz von 1995
- Kreisradrouten von 2021
- Regionalparkroute
- Hessisches Radhauptnetz

