

Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
Fraktionsleitungsteam
Jens Matthias & Kathrin Anders



14. Januar 2018

Antrag 5 Punkte für mehr Fahrradsicherheit in 2018

Sehr geehrter Herr Anders,

die Fraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN bittet Sie, folgende Ergänzungsanträge zu dem Radverkehrsplan der Stadt Bad Vilbel auf die Tagesordnung des Planungs- Bau und Umweltausschusses und der nächsten Stadtverordnetenversammlung zu setzen:

1. Verbesserung der Fahrradsicherheit auf der Frankfurter Straße (Schöllberg)

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, im Rahmen der Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept die Sicherheit auf der Frankfurter Straße bei der bergabführenden Fahrt vom Schöllberg sicherer zu gestalten. Sofern die Einrichtung von Schutzstreifen nicht möglich ist, sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt und durch Überwachung durchgesetzt werden oder etwa andere geeignete Mittel zu Steigerung der Fahrradsicherheit angewandt werden.

Begründung:

Die Frankfurter Straße im Bereich Schöllberg ist eine wichtige Radverkehrsverbindung zwischen dem Heilsberg und der Kernstadt. Insbesondere Schüler*innen nutzen diese Route regelmäßig zum und vom Schulzentrum. Während für die bergaufführende Straßenseite ein Radfahrstreifen dem Radverkehr Sicherheit bietet, muss der bergabfahrende Radverkehr mit dem Kraftverkehr fahren. Da nicht nur der Radverkehr bergab mit höherer Geschwindigkeit unterwegs ist, sollte gerade hier der Radverkehr besser geschützt werden als es derzeit der Fall ist.

Dies kann durch einen Fahrradschutzstreifen (Zeichen 340, § 42 Abs. 6 Nr. 1 g StVO) ermöglicht werden. Im Gegensatz zu einem Radfahrstreifen, dürfen Kraftfahrzeuge Schutzstreifen bei Bedarf überfahren, sofern kein Fahrrad diesen Bereich gerade nutzt. Diese Möglichkeit berücksichtigt die schmalere Straßenbreite für diese Fahrtrichtung. Sollte die Einrichtung eines Schutzstreifens nicht möglich sein, sollte die Geschwindigkeit reduziert werden oder ein anderes Mittel zur nachhaltigen Steigerung der Radverkehrssicherheit ergriffen werden.

2. Verbesserung der Sicherheit in den Kreiseln der Homburger Straße

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, in 2018 die Sicherheit in den Kreiseln zu verbessern.

Ansatzpunkte sind:

- **Die Einfädelung von Autos und Radfahrer*innen vor dem Kiesel Kasseler Straße/Homburger Straße in der Bahnunterführung**
- **an den 1. und 2. Kreiseln durch roten Straßenbelag die Furten der Radfahrer für Autofahrer kenntlicher zu machen**
- **das Abkürzen der Kiesel durch "Kölner Teller" noch unattraktiv machen und dadurch einen sichereren Mischverkehr zu unterstützen.**

Begründung:

Die Ausgestaltung steht in mehrfacher Hinsicht im Gegensatz zur ERA 2010 (ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

Im Einzelnen

(einige Textpassagen und Bilder vom ADFC übernommen – vielen Dank)

1. Zitat ERA 2010, S. 54: „Bei der Führung des Radverkehrs in der Kreisverkehrszufahrt und der Kreisverkehrausfahrt ist folgendes zu beachten:
 - Schutzstreifen in den Kreisverkehrszufahrten werden bei einer Breite der Kreisverkehrszufahrt von 3,25 m etwa zu Beginn des Fahrbahnteilers aufgelöst. Damit soll das Nebeneinanderfahren von Kraftfahrzeug- und Radverkehr neben dem Fahrbahnteiler verhindert werden.“

Empfohlene Gestaltung:



Existierende Gestaltung:



- Die Kenntlichmachung der Fahrradfurt lenkt die Aufmerksamkeit nicht nur auf den Fußgängerübergang (Zebrastreifen) sondern auch auf den kreuzenden Fahrradverkehr.

Aktuelle Gestaltung am 2. Kreisel:



Gestaltung mit markierter Fahrradfurt:



- Die in Bad Vilbel nur mit Linien markierten Innenkreise werden regelmäßig überfahren, so dass PKW mit hoher Geschwindigkeit durch den Kreisel fahren. Radverkehr, der sich bereits im Kreisverkehr befindet wird dadurch geschnitten und gefährdet.



Abhilfe könnte die Einrichtung eines Kragens (Fahrbahn mit Überstand) oder Pflasterung oder die Installation von „Kölner Tellern“ sein. Dadurch wird das Schneiden der Mitte für den Kraftverkehr unattraktiver und gleichzeitig können Großfahrzeuge diesen Fahrbahnbereich noch nutzen.



3. Umwidmung der Parkstraße in eine Fahrradstraße

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, die Parkstraße als eine Fahrradstraße einzurichten, in der Kfz-Verkehr in einer Fahrrichtung zugelassen ist. Dadurch sollen die parallel verlaufenden nördlichen und südlichen Uferwege vom Radverkehr zugunsten des Fußverkehrs entlastet werden.

Begründung:

Beide Uferwege parallel der Nidda sind für Fußgänger*innen wie Fahrradfahrende sehr beliebt und häufig genutzt. Dadurch, dass der Radverkehr nicht entgegen der Frankfurter Straße fahren darf, weicht er auf beide Uferwege aus. Der stadtseitige Uferweg ist an vielen Stellen sehr schmal und unterschreitet die geforderte Ausbaubreite von 3 Metern z.T. bis zur Hälfte (schmalste Stellen 1,70 m). Am nördlichen Ufer führt die Niddaroute zusätzlich den überörtlichen Radverkehr entlang. Da für den Fußverkehr nur ein zu schmaler und nicht durchgehender Randstreifen angelegt worden ist, nutzt er die ursprünglich für den Radverkehr vorgesehene Fahrbahn mit. Die dadurch provozierten Konflikte haben den Magistrat bereits dazu veranlasst, den Radweg in einen gemeinsamen Fuß- und Radweg umzuwandeln. Somit müssen auf beiden Routen der Radverkehr auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen und die Geschwindigkeit anpassen und ggf. auch absteigen. Das wird von Radfahrenden nicht immer berücksichtigt, so dass es zu anhaltenden Beschwerden der Fußgänger kommt. Für schnelle (überörtliche) Verbindungen ist solch ein Streckenabschnitt eine Zumutung.

Um die Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr zu entschärfen soll v.a. der überörtliche Radverkehr der Niddaroute durch die Parkstraße geführt werden. Vom Burgpark kommend würde er über die Friedberger Straße in die Parkstraße geführt. Im Kreuzungsbereich Niddastraße würde der Radverkehr am Kurhaus vorbei wieder auf die Niddaroute geführt werden. Gleiches gilt in umgekehrter Richtung. Für die Fußgängerinnen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und Eltern mit Kinderwägen würde sich die Aufenthaltsqualität auf dem Uferweg im Kurpark deutlich verbessern.

Die Umwidmung der Parkstraße in eine Fahrradstraße ist möglich, da die Parkstraße bereits heute eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h aufweist und nur für eine Fahrrichtung freigegeben ist. Fahrradstraßen dienen der Förderung und Bündelung des Radverkehrs ohne großen Infrastrukturaufwand. Der Kfz-Verkehr kann durch Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ die bisherige Fahrtrichtung nutzen, muss jedoch auf den Radverkehr Rücksicht nehmen.

4. Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, die Saalburgstraße als eine Fahrradstraße einzurichten, in der Anlieger-Verkehr zugelassen ist. Dadurch sollen die radfahrenden Schülerinnen und Schüler im Umfeld des Schulzentrums mehr Sicherheit gewährt bekommen.

Begründung:

Sehr viele Schülerinnen und Schüler sowie auch Lehrkräfte nutzen täglich das Fahrrad für ihre Schulwege. Die Saalburgstraße erschließt alle Schulen, so dass hier alle Radfahrenden zur und von den Schulen durchfahren müssen. Die Straße ist eine Nebenstraße, auf der die Geschwindigkeit auf maximal 30km/h festgelegt ist. Somit erfüllt die Saalburgstraße alle nötigen Voraussetzungen, um als Fahrradstraße eingerichtet zu werden.

Um das hohe Radverkehrsaufkommen besser zu schützen und den Radverkehr auch zu fördern, soll die Saalburgstraße als Fahrradstraße umgewidmet werden. Der Kfz-Verkehr für Anlieger ist durch Zusatzzeichen freizugeben.

Im Radverkehrskonzept wird die Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße empfohlen.

5. Ausbau des Karbener Weges zwischen Kleinkarben und Dortelweil

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, den Magistrat zu bitten, die Vorzugslösung des Radverkehrskonzeptes zur Verbindung Karben / Dortelweil aufzugreifen und die direkte Verbindung kurzfristig für den Radverkehr auszubauen. Alternative Routenführungen, die mit Umwegen für den Radverkehr einhergehen, sollen nicht weiter in Erwägung gezogen werden.

Begründung:

Die direkte Verbindung zwischen Theodor-Heuss-Straße in Dortelweil und der Dieselstraße in Kleinkarben wird heute bereits von zahlreichen Radfahrenden regelmäßig genutzt, so u.a. der Radverkehr zu und von der Kurt-Schumacher-Schule. IMB Plan schreibt im Radverkehrskonzept, dass die direkte Verbindung die Vorzugslösung ist. Die erwähnten Alternativen haben sich aufgrund des Vogel- und Naturschutzes als nicht durchführbar erwiesen. Andere Routenführungen sind stets mit Umwegen und weiterer Versiegelung und

Wegebau in der Natur verbunden. Diese Nachteile wiegen die Vorteile der direkten Verbindung nicht auf.

Um Schleichverkehr auf der ausgebauten Strecke zu verhindern, müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden.

Diese Maßnahme sollte so schnell wie möglich realisiert werden, da bereits seit Jahren die Forderung im Raum steht und die Verbindung im Rahmen der „Kurzen Wetterau“ eine große Bedeutung für den überörtlichen Radverkehr hat.

Mit freundlichen Grüßen

im Namen der Fraktion

Jens Matthias und Kathrin Anders