

210/0196/2023

Sachbearbeiter: Abteilung 210
 Astrid Pillatzke
 Az: 210/Pil
 Datum: 27.04.2023

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit	Abstimmung
Magistrat	02.05.2023	Kenntnisnahme	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Landwirtschaft und Verkehr		Kenntnisnahme	
Stadtverordnetenversammlung		Kenntnisnahme	

Radverkehrskonzept - Sachstandsbericht - Ergänzung zur Vorlage 210/0189/2023

Inhalt der Mitteilung

Zunächst wird in dieser Mitteilung der Inhalt der Vorlage 210/0189/2023 wiederholt und um die Ergebnisse der erfolgten Prüfungen von 3 weiteren Straßenabschnitten ergänzt.

Grundsätzliches:

Zum Thema Radverkehr gibt es 3 Konzepte mit denen sich die Verwaltung und deren Umsetzung beschäftigt:

Konzept Stadt Groß-Umstadt (HDA)	Abschlussbericht 04/2017
Konzept Kreis DA-DI (Planungsbüro aus Frankfurt)	Abschlussbericht 12/2017
Konzept BUND – erstmalig vorgestellt	in 2021

Konzept Kreis:

- Beinhaltet die überörtlichen Radwege und -beziehungen, die jedoch auch die innerörtlichen Verbindungen tangieren.
- Es gibt interkommunale Treffen, organisiert durch den Landkreis, unter Beteiligung weiterer Behörden. 2 Treffen mit Vertreterinnen der Stadt haben stattgefunden. Frau Langendörfer von der Straßenverkehrsbehörde und Frau Pillatzke von der Abteilung Stadtplanung und Baurecht.
- Feststellung, dass alle Kommunen im Landkreis viele ähnliche Probleme haben.
 - Geringe öffentliche Verkehrsflächen in der Breite für eine rechtskonforme Aufteilung für Radfahrer, Fußgänger und Kfz.
 - Problematik der Einführung Tempo 30 auf klassifizierten oder sonstigen Straßen, die Tempo 30 nicht rechtfertigen (z.B. Gewerbegebiete)
 - Zuständigkeiten für die (bauliche) Umsetzung liegen nicht bei den Kommunen, sondern beim Straßenbaulastträger Land/Bund/Kreis = Hessen Mobil oder Landkreis

Konzept Stadt –

- Ein Maßnahmenkatalog/-konzept wurde erstellt.
- Aufteilung in Priorisierung und Art der Maßnahmen.
- Es gibt eine Kategorie über den aktuellen Status.
- Hier sieht man auch, dass doch einige Maßnahme umgesetzt wurden.
- Vereinbart wurde, dass seitens der Verwaltung halbjährlich ein Bericht erfolgt. (letzter formaler Bericht 08/2021/mündlicher Bericht 11/2021 jeweils im BA).

Konzept BUND –

- Radwegführung parallel zu den Hauptachsen.
- Es erfolgten Vorstellungen in der Verwaltung und im Bauausschuss.
- Allgemein auch in der Politik für sehr gut befunden.
- Wird auch seitens der Verwaltung favorisiert.
- Vorstellung einer Detailplanung in der Verwaltung im April 2022 (ehem. Erster Stadtrat Kreh i.V. Bürgermeister Kirch).
- Das Ergebnis verwaltungsseitig war, dass das Konzept des BUND weiterverfolgt werden sollte. (Hierzu gibt es aber bisher keinen politischen Beschluss).

Der letzte formale Bericht zum städtischen Radverkehrskonzept stammt vom August 2021 und endet mit der nachfolgenden verwaltungsseitigen Stellungnahme:

„Allgemeines:

Es ist festzustellen, dass viele Maßnahmen umgesetzt wurden oder kurz vor der Umsetzung sind, aber dass es auch immer wieder bei den gleichen Punkten stagniert. Abstimmungen, Anhörungen oder Genehmigungen mit oder durch die untere Verkehrsbehörde und Polizei gestalten sich oft als aufwändig. Insbesondere bei Landesstraßen, wenn die erforderliche Umsetzung bei Hessen Mobil liegt.

Bedingt durch Corona gab es kaum Präsenz- und vor Ort-Termine, zusätzliche Aufgaben, ebenfalls aufgrund von Corona bei allen Ordnungsbehörden, haben weiterhin zu Verzögerungen bei der Abarbeitung des Maßnahmenkataloges geführt.

Vorschlag zum weiteren Vorgehen:

Der Fokus liegt eher bei dem Konzept des BUND. Selbstverständlich werden die Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept weiter geprüft, bearbeitet und nach Möglichkeit umgesetzt.“

Aktuell:

Aufgrund des notwendigen Wechsels an der Verwaltungsspitze in 2022 und anderen wichtigen zu bearbeitenden Projekten im letzten Jahr gab es erst Anfang diesen Jahres die Möglichkeit einer internen Abstimmung mit Bürgermeister Kirch und der Projektgruppe der Verwaltung mit

Herrn Schmidt – Straßenverkehrsbehörde
Herrn Möllmann- Straßen- und Radwegebau
Frau Pillatzke - Stadtplanung

Wir haben bei diesem Termin nochmal festgestellt, dass nicht die „großen“ ersichtlichen Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt werden konnten, insbesondere weil die Straßenbaulast nicht bei der Gemeinde liegt, öffentliche Stellplätze betroffen wären oder auch straßenverkehrsrechtliche Vorschriften entgegenstehen.

Eine große Maßnahme war, auf einer in unserer Baulast stehenden Straße die Radfahrer in der **Realschulstraße** auf die Fahrbahn zu führen. Dies war möglich und ist sogar rechtlich erforderlich, weil hier eine Tempo 30 Strecke eingeführt wurde. Diese Maßnahme, entwickelt und umgesetzt aus dem Radverkehrskonzept, hat jedoch auch viel Unverständnis hervorgerufen, weil es ja den breiten Bürgersteig mit Radfahrernutzung gab. Diese Nutzung war und ist unzulässig. In der Praxis wird der „illegale Radweg“ (breiter Bürgersteig) trotzdem von vielen Radfahrenden sogar in beiden Richtungen weiterhin genutzt.

Eine weitere größere Maßnahme auf gemeindeeigener Straße war die Neumarkierung nach den aktuellen Vorschriften in der **Georg-August-Zinn-Straße zwischen Ampelkreuzung und Bahnlinie**. Die Autofahrer dürfen diesen Schutzstreifen befahren und den Radfahrenden nur mit ausreichend Sicherheitsabstand überholen. Letzteres funktioniert aber nur, wenn es keinen Gegenverkehr gibt. Bei Gegenverkehr muss der Autofahrer hinter dem Radfahrenden herfahren. Leider halten nicht alle an diese Vorschriften und der Radfahrende wird ohne ausreichend Sicherheitsabstand überholt. Die Radfahrenden fühlen sich deshalb auf diesem Streckenabschnitt auch nicht sicher. Deshalb ist die Akzeptanz, diesen Streckenabschnitt mit der rechtskonformen Markierung zu nutzen, nicht groß.

Eine aus dem Konzept vorgeschlagene Querungshilfe in dem gleichen Streckenabschnitt in Höhe der Bushaltestelle Ecke Goethestraße kann aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreite nicht eingerichtet werden. Als Alternative wurde ein Zebrastreifen geprüft, aber auch ein solcher ist wiederum wegen mangelnder Anzahl von querenden Fußgängern und des notwendigen Abstandes zu den Bushaltestellen nicht erlaubt.

Aus dem Maßnahmenkonzept wurde der Vorschlag nach mehr **Fahrradabstellanlagen** auch in allen Stadtteilen umgesetzt. Die Vorschläge zu den Standorten wurden mit den jeweiligen Ortsbeiräten abgestimmt.

Weitere Vorgehensweise:

Die Projektgruppe der Verwaltung prüft bis Mai 2023 nochmal die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem städtischen Radverkehrskonzept für die folgenden 3 Straßenabschnitte:

Breite Gasse – „Lollykreisel“ bis Kreisel Richer Straße (städtische Straße)

- Querschnitt Bestandsaufnahme
- Querschnitt Planung mit „rechtskonformer“ Aufteilung für Radfahrer, Fußgänger und Kfz.
- Kostenschätzung bei Umsetzung

Carlo-Mierendorff-Straße bis Bahnübergang (klassif. Straße)

- Ermittlung der „reinen“ Fahrbahnbreite. (Beibehalt der jetzigen Bürgersteige und beidseitige Parkstände).
- Prüfung Möglichkeit Herstellung Schutzstreifen auf Fahrbahn.

Richer Straße/Mörsweg (klassif. Straße)

- Ermittlung der kompletten öffentlichen Verkehrsflächen (Breiten) Überschlägige Prüfung ob Neuaufteilung der gesamten Strecke für Radfahrer, Kfz. und Fußgänger möglich ist (Bauausführung durch Hessen Mobil) oder
- Ermittlung der „reinen“ Fahrbahnbreiten mit Prüfung Herstellung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn (Anordnung durch die Stadt/Umsetzung Hessen Mobil).

Sobald die Ergebnisse der Prüfungen vorliegen, werden diese im Magistrat und im Bauausschuss vorgestellt, um dann auch eine Entscheidung herbeizuführen, ob an dem Maßnahmenkatalog aus dem Radverkehrskonzept mit all den vorgeschilderten Hürden weitergearbeitet werden soll oder das

Konzept des BUND weiterverfolgt werden soll.

Viele Grundlagen für eine erfolgreiche Umsetzung des BUND-Konzeptes sind vorhanden, so liegen zum Beispiel fast alle Straßen neben den Haupterschließungsachsen in verkehrsberuhigten Bereichen mit Tempo 30.

Bei dem Konzept des BUND sieht die interne Projektgruppe auch einvernehmlich die Möglichkeit der Ausweisung von Radstraßen.

Ergänzung zur Vorlage 210/0189/2023

Prüfergebnis:

Die Projektgruppe hat die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem städtischen Radverkehrskonzept für 3 weitere Straßenabschnitte geprüft:

1. Breite Gasse – „Lollykreisel“ bis Kreisel Richer Straße (städtische Straße)

Die absolute Breite der öffentlichen Verkehrsfläche beträgt derzeit 10,50 m davon

Fahrbahn	6,00 m
Gehweg Nordseite	1,50 m
Gehweg „Rad frei“ Südseite	3,00 m

Zunächst wurde festgestellt, dass die Fahrbahnbreite mit 6 m erhalten bleiben soll - aufgrund der Verkehrsbedeutung und der notwendigen Radien für LKW bei den Ein- und Ausfahrten vom Gewerbegebiet „Am Brüchelsteg“ und den Märkten in diesem Bereich.

Der südliche Gehweg hat eine Breite von 3 m und könnte somit als „Gemeinsamer Rad- und Gehweg“ – allerdings nur als Einrichtungsradweg ausgewiesen werden. Die Vorschriften zur Mindestbreite für einen gemeinsamen Rad- und Gehweg von 2,5 m + Abstand zur Fahrbahn von 0,50 m wären eingehalten.

Auf der nördlichen Seite könnte ein 1,50 m breiter Schutzstreifen für den Radfahrenden markiert werden unter Beibehaltung des 1,50 breiten Gehweges.

Es gibt dort keine Längsparkstände. Zwischen den Senkrechtparkständen im Bereich des Geldautomaten liegt der Bürgersteig mit 1,50 m, so dass kein weiterer Sicherheitsraum notwendig wird. Die notwendige Restfahrbahnbreite von 4,50 außerhalb des Schutzstreifens wäre ebenfalls eingehalten.

Die Straßenverkehrsbehörde wird hier die notwendigen „Neubeschilderungen“ und Markierungsarbeiten veranlassen.

Die im Maßnahmenkonzept vorgeschlagenen Maßnahmen sind mit erheblichen Umbaumaßnahmen und auch hohen Kosten verbunden.

2. Carlo-Mierendorff-Straße bis Bahnübergang (klassif. Straße)

Bei der Carlo-Mierendorff-Straße wurde geprüft, ob dort auch die Einrichtung von Schutzstreifen möglich wäre.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,50 m.

Auf der Seite Richtung Bahnhof müsste das Parken komplett entfallen, weil hier die Fahrbahn mitgenutzt wird und somit ein Schutzstreifen am Fahrbahnrand nicht angeordnet werden kann.

Auf der anderen Seite von der Sparkasse kommend Richtung Ampelanlage müsste zwischen einem Schutzstreifen von 1,50 m (Regelmaß) und den vorhandenen Längsparkständen noch ein Sicherheitsstreifen von 0,50 m berücksichtigt werden. Somit wären dies 2 m.

Bei Wegfall der Parkmöglichkeiten Richtung Sparkasse und einem 1,50 m (Regelmaß) breiten Schutzstreifen auf dieser Seite sowie einem weiteren Schutzstreifen gegenüber mit 2 m verbliebe eine Fahrbahnbreite von 4 m. Das Mindestmaß von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen wäre nicht eingehalten.

Lösbar wäre dies nur bei Reduzierung der Schutzstreifen beidseitig auf das Mindestmaß von 1,25 m. Dann wäre die vorgegebene Fahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen von 4,50 m eingehalten.

Aber auch hier würden die Parkplätze auf der Seite Richtung Sparkasse alle wegfallen.

3. Richer Straße/Mörsweg (klassif. Straße)

Bei diesem Streckenabschnitt wurde geprüft, ob dort auch die Einrichtung von Schutzstreifen möglich wäre.

Die Fahrbahn hat eine Breite von 7,00 m, sodass um das Mindestmaß an Restfahrbahn zwischen den Schutzstreifen von 4,50 m zu erhalten, auf beiden Seiten nur das Mindestmaß von 1,25 m für einen Schutzstreifen möglich wäre.

Bedeutet aber auch, dass das Parken im Bereich des Augenarztes und ehemalige Metzgerei Dambach wegfallen muss, weil es sich um Fahrbahnparken handelt.

Die Parkplätze vor dem Käsekeller Wolf und dem Anwesen „Blumeins“ müssten ebenfalls beseitigt werden, weil kein Platz mehr für den erforderlichen Sicherheitsabstand von weiteren 0,50 m zu den Längsparkständen möglich ist.

Beim Wegfall dieser vorstehenden Parkmöglichkeiten, gäbe es in dem ganzen Straßenzug Richer Straße/Mörsweg keine Parkmöglichkeiten mehr.

Anlage:

Maßnahmenkatalog mit den fertiggestellten bzw. nach Prüfung nicht umsetzbaren Maßnahmen

22.02.2023 / 26.04.2023

Abt. 210/Pillatzke

(Anmerkung:

Zum Radverkehrskonzept wurden seit 2018 7 formale Mitteilungsvorlagen einschl. dieser erstellt. Bei den ersten 3 Vorlagen war in der Beratungsfolge die Stadtverordnetenversammlung aufgenommen.

Danach hatte man sich darauf verständigt, dass die weiteren Berichte „nur“ noch in den Fachausschuss gehen sollen. Ab dieser Vorlage wird die Stadtverordnetenversammlung zum Thema „Radverkehrskonzept“ wieder in die Beratungsfolge aufgenommen.)

