

210/0109/2021

Sachbearbeiter: Abteilung 210
 Az: Astrid Pillatzke
 210-Pil
 Datum: 24.08.2021

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

Radverkehrskonzept - Zwischenbericht August 2021

Inhalt der Mitteilung

Der Mitteilungsvorlage ist das aktualisierte Arbeitspapier der internen Arbeitsgruppe beigelegt.

Gegenüber dem verteilten Arbeitspapier vom November 2020 haben sich bei folgenden Maßnahmen Veränderungen ergeben:

lfd. Nr. 3 (Höchster Straße)

Es fand ein Behördentermin mit Polizei, örtliche Straßenverkehrsbehörde der Stadt Groß-Umstadt, sowie Hessen Mobil als Straßenbaulastträger statt.

Die vorhandenen durchgezogenen Linien bleiben erhalten und werden nicht durch Schutzstreifen (unterbrochene Linien) ersetzt. Die Demarkierung und Neumarkierung nach den heute gesetzlichen Vorschriften wird dann umgesetzt, wenn eine Deckenerneuerung auf dieser Strecke erfolgt. Die jetzige durchgezogene Linie mit tw. vorhandenen Piktogrammen entspricht einer alten Anordnung und stellt nach Auffassung von Hessen Mobil einen Mehrzweckstreifen bzw. eine „Restfahrbahn“ dar, die von Radfahrern genutzt werden kann.

lfd. Nr. 12, 13 und 16 (Georg-August-Zinn-Straße – Ampelanlage bis Bahnübergang)

Eine Anordnung zur Neuaufteilung der Fahrbahn mit Fahrradschutzstreifen in beiden Richtungen liegt nun vor und ist mit der Polizei abgestimmt. Für die Markierungsarbeiten wird derzeit noch eine ausführende Firma gesucht. Da der Straßenabschnitt zwischen Ampel und Bahnübergang mindestens halbtags gesperrt werden muss, werden die Arbeiten erst nach Beendigung des Ausbaus der Steinschönauer Straße erfolgen.

lfd. Nr. 14 Georg-August-Zinn-Straße – Bereich Bushaltestellen Goethestraße

Die bereits geäußerten Bedenken der unteren Verkehrsbehörde beim Landkreis Darmstadt-Dieburg zu einem Zebrastreifen im Bereich der Bushaltestellen in der Georg-August-Zinn-Straße in Höhe der Einfahrt Goethestraße haben sich nun in einer Ablehnung niedergeschlagen.

Es gibt hier Vorschriften, dass ein Fußgängerüberweg ausschließlich in einer Entfernung von mind. 50 m von der an einer Bushaltestelle haltenden Fahrzeugen zulässig ist. Zusätzlich müssten an der geplanten Stelle mindestens 20 Fußgänger pro Stunde die Straße überqueren wollen. Beides ist hier nicht gegeben. Eine Verschiebung des Zebrastreifens um 50 m Richtung Bahnschiene funktioniert

nicht. Eine Verschiebung stadteinwärts wäre etwa in Höhe der Frankenstraße. Auch das ist nicht zielführend, weil wenige Meter weiter wiederum die LSA besteht.

lfd. Nr. 20, 21 und 22 Carlo-Mierendorff-Straße/Ecke Scheuerweg bis „Lolly-Kreisel“

Der Radverkehr wird ab dem Scheuerweg auf die Fahrbahn geleitet. Hier wird noch an einer eindeutigen Beschilderung/Markierung o.ä. gesucht, damit die Radfahrenden nach der Ausfahrt aus dem Scheuerweg nicht mehr den breiten Bürgersteig bis zur LSA benutzen. Aufgrund der über Jahre gewohnheitsmäßigen und zulässigen Nutzung des breiten Bürgersteigs muss diese Veränderung erstmal Akzeptanz finden.

Das zusätzliche Radfahrersymbol in der Fußgängerampel beim Amtsgericht und Apotheke wurde entfernt. Hier dürfen die Radfahrenden die Straße nicht mehr fahrend queren. Auch diese Neuregelung muss von den dort regelmäßig querenden Radfahrenden noch verinnerlicht werden.

In der Realschulstraße selbst haben die Radfahrenden aufgrund der 30er Strecke die Fahrbahn zu benutzen. Obwohl der Bürgersteig entlang der Kirche, am Max-Planck-Gymnasium usw. teilweise sehr breit ist, genügt diese Breite nach den rechtlichen Vorgaben nicht für einen Fußgängerweg mit Zweirichtungsradverkehr.

Die Schilder Radfahrer frei mussten deshalb abmontiert werden. Aufgrund dessen, dass die Radfahrenden die Fahrbahn nutzen, sollte es auch nicht mehr zu den genannten Konflikten im Aufstellbereich der Bushaltestelle kommen.

An dieser Stelle sei nochmal angemerkt, dass in 30er Zonen oder auf 30er Strecken der Gehweg grundsätzlich nur für Fußgänger zur Verfügung steht. Die Radfahrenden haben die Fahrbahn zu benutzen. Deshalb wurden die blauen Schilder als Hinweis, dass der Bürgersteig ein Fußweg ist, mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ alle beseitigt.

Diese Beschilderung (Ausweisung Fußweg mit Radfahrer frei) erfolgt erst wieder nach dem „Lolly-Kreisel“ im Adenauerring. Dort gilt aber auch wieder Tempo 50. Der gemeinsame Fuß- und Zweirichtungsradweg ist hier ebenfalls zu schmal. Im Konzept wird auch dort empfohlen, das Zusatzschild „Rad frei“ zu entfernen und für den Radfahrenden Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu markieren. Hier muss noch geprüft werden, ob die Fahrbahn die erforderliche Breite aufweist und was ein beidseitiger Schutzstreifen gegebenenfalls für Auswirkungen auf die Längsparker im Adenauerring Richtung Gustav-Hacker-Siedlung hat.

Aufgrund der Verlegung der Bushaltestelle vom MPG zur Druckerei Füßler hat sich u.a. der Wartebereich für die Schüler vergrößert. Deshalb ist auch die Ausbildung eines Buskaps nicht mehr erforderlich.

Die Praxis hat gezeigt (eigene Erfahrungen), dass das Radfahren auf der Fahrbahn innerhalb der 30er Strecke tatsächlich gut funktioniert und sich durch das Aufstellen des Blitzers in diesem Streckenabschnitt, die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeugfahrenden sich erheblich reduziert hat und es nochmal ein zusätzliches höheres Sicherheitsgefühl für den Radfahrenden gibt.

lfd. Nr. 64 – Fahrradabstellanlage im gesamten Stadtgebiet

Die Abteilung 240 (Straßenbau) hat gemeinsam mit der Abt. 210 (Stadtplanung und Baurecht) in allen Stadtteilen geeignete Standorte für neue oder zusätzliche Abstellanlagen ausgedeutet und den jeweiligen Ortsvorstehern diese Flächen vorgeschlagen. Überwiegend handelt es sich hierbei um Flächen im Bereich der Friedhöfe, an Bushaltestellen oder Bürgerhäuser u.ä.

Es gibt mittlerweile Rückmeldungen aus allen Stadtteilen. Außer von Richen. Hier wurde seitens der Verwaltung jedoch nur ein Vorschlag unterbreitet, nämlich im Bereich der Bushaltestellen in der Semder Straße. Diese Abstellanlagen würden dann jedoch erst im Zusammenhang mit einem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen geplant und umgesetzt. Zum Teil gab es aus den

Ortsbeiräten zusätzliche oder Änderungswünsche zu den Standorten. Auch wurden bereits etliche neue Abstellanlagen montiert.

In der beigefügten Liste können die Vorschläge der Verwaltung, die Rückmeldungen aus den Ortsbeiräten und der Stand der Umsetzung entnommen werden.

Aus dem OB Umstadt kamen noch weitere Vorschläge. Die Flächen liegen teilweise im Bereich des Marktplatzes. Da die Fahrradabstellanlagen fest montiert werden, können diese nicht, wie andere Möblierungen – z.B. Absperrpoller, Blumenkübel – für Veranstaltungen entfernt werden. Dies führt insbesondere beim Winzerfest zu Problemen, weil an den genannten Stellen diverse Vereine ihre Stände haben. Das gleiche gilt für Stände am Weihnachtsmarkt oder andere größere Veranstaltungen. Ein Verschieben der Stände zugunsten von Fahrradabstellanlagen ist aufgrund fehlenden Platzes und zur Sicherung von Rettungswegen nicht möglich.

Zusätzliches zum Radverkehrskonzept -Radverkehrskonzept BUND

Der BUND Groß-Umstadt hat sich ebenfalls mit dem Thema Radverkehrskonzept und den darin aufgeführten Maßnahmen befasst und ein eigenes Konzept erstellt, welches mittlerweile auch im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Landwirtschaft und Verkehr am 06.07.2021 vorgestellt wurde. Der BUND hat, wie die Verwaltung auch bereits mehrmals angemerkt hat, erkannt, dass die Maßnahmen vorwiegend die Hauptstraßen betreffen, die Groß-Umstadt von Norden nach Süden und von Osten nach Westen durchziehen.

Das sind die folgenden Achsen

- Richer Straße/Mörsweg/Höchster Straße
- Adenauerring/Bruchweg/Realschulstraße/Carlo-Mierendorff-Straße/Hans-Böckler-Straße und Habitzheimer Straße
- Höchster Straße/Georg-August-Zinn-Straße/bis Otto-Hahn-Straße

Auf diesen Straßen fließt der meiste Verkehr.

Auf diesen Straßen wird geparkt.

Diese Straßen sind meist qualifizierte Straßen (Kreis- oder Landesstraßen) und somit nicht in städtischer Baulast

Tempo 30 ist auf diesen Straßen wegen ihrer Bedeutung kaum umsetzbar.

Die Straßen haben oft eine Straßenrandbebauung – die Häuser stehen mit ihren Außenwänden direkt am öffentlichen Straßenraum.

Letzteres bedeutet u.a., dass hier kaum Spielraum besteht, die Straßen aufzuweiten und den Straßenraum neu mit entsprechend breiten Bürgersteigen, Radfahrstreifen, Parkstreifen und Fahrbahnen aufzuteilen. Zusätzlich obliegt die Umsetzung der Maßnahmen bei dem zuständigen Straßenbaulastträger – also meist Hessen Mobil oder beim Landkreis Darmstadt-Dieburg. Nur im geringen Maße bei der Stadt Groß-Umstadt selbst.

Aufgrund dieser vorgeschilderten Rahmenbedingungen, die eine schnelle oder auch eine praktikable Umsetzung der Maßnahmen erschweren, „schickt“ der BUND bei seinem Konzept die Radfahrenden auf die Parallelstraßen zu den Hauptverkehrsachsen. Diese Parallelstraßen führen meist durch Wohngebiete, sind in der Baulast der Stadt Groß-Umstadt und befinden sich auch in 30 er Zonen.

Durch eine entsprechende Beschilderung könnten die Radahrenden so sicherer durch Umstadt geleitet werden. Bauliche Maßnahmen oder auch Markierungsarbeiten könnten somit überwiegend entfallen.

Nachstehend mal ein Beispiel für eine Fahrt vom Freibad Richtung Richen abseits der stark

befahrenen Hauptachse:

- vom Freibad über den Feldweg Richtung Mühlstraße, über den Kühlen Grund und Herrnwiesenweg/Am Stadtgraben zur Georg-August-Zinn-Straße
- an der LSA im Bereich „Ararat“ die Georg-August-Zinn-Straße queren
- auf der Rückseite der Wallstraße (Stadtgraben) die Untere Marktstraße queren, an der Stadthalle vorbei über die „Kappesgärten“ bis Breite Gasse
- Breite Gasse im Bereich Rewe queren und auf dem Weg zwischen Schreinerei Ohl und der Kleingartenanlage Richtung Tiefe Wiesen.

Bei Bedarf kann immer noch zu anderen Zielen abgebogen werden z.B. über den Riegelgartenweg zum Tivoli, in der Unteren Marktstraße Richtung Marktplatz, nach der Stadthalle über die 30er Zone Kappesgärtenweg/Hinter der Fitz zum Rewe Markt usw.

Hierfür sind ein Beschilderungssystem und Kommunikationswege zu entwickeln. Es ist klar, dass sich nicht alles beschildern lässt und dass es auch solche Situationen oder Abschnitte geben wird, wo der Radfahrende wieder ein Stück auf Haupteerschließungsstraßen fahren oder die Hauptachsen queren muss.

Auch werden nicht alle Radfahrende diese „sicheren“ Wege benutzen. Bereits heute gibt es Radfahrende, die diese Nebenstraßen bevorzugen, weil sie diese kennen und es gibt auch Radfahrende, die sich auch heute nicht an die vorgeschriebenen Regeln halten (Fahren auf dem Bürgersteig, entgegen von Einbahnstraßen, queren der Straßen an unsicheren Stellen, obwohl sichere Querungen nur ein paar Meter weiter sind usw.)

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.

20.08.2021

Astrid Pillatzke

Anlagen:

Arbeitspapier Stand August 2021

Liste Fahrradabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet Stand August 2021