

B E S C H L U S S P R O T O K O L L

über die 13. öffentliche Sitzung

des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses

Sitzungstag : 23.01.2018

Sitzungsort : Rathaus, Am Sonnenplatz 1 (Sitzungssaal 1. OG)

Sitzungsdauer : Beginn: 19:02 Uhr – Ende: 21:47 Uhr

Unterbrechungen : - keine -

Die Mitglieder des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses waren durch Einladung vom 16.01.2018 - unter Angabe der zu behandelnden Tagesordnungspunkte - einberufen worden.

Einwände gegen die ordnungsgemäße Ladung wurden nicht erhoben.

Sitzungsort, Sitzungstag, Sitzungsbeginn sowie die Tagesordnung wurden im amtlichen Bekanntmachungsorgan der Stadt Bad Vilbel am 18.01.2018 veröffentlicht.

Der Planungs-, Bau- und Umweltausschuss war nach der Anzahl der erschienenen Mitglieder beschlussfähig (s. Anwesenheitsliste Seite 71).

Die Tagesordnung (Seite 72) wurde geändert (siehe Seite 73).

Über sämtliche Tagesordnungspunkte wurde in öffentlicher Sitzung verhandelt.

Für diese Sitzung des Planungs-, Bau- und Umweltausschusses enthalten die Seiten bis Beratungsergebnisse und Beschlüsse.

Völker
Vorsitzender

(Schenk)
Schriftführerin

Anwesenheitsliste:

Mitgliederzahl: 14

Fraktionsstärke:a) stimmberechtigt:**CDU**

Völker, Jens		7 Mitglieder
Althoff, Klaus		
Bender, Rolf		
Cleve, Andreas		
Kiessl, Brigitte		
Junker, Oliver		
Unger, Yvette		

SPD

André, Lucia	bis TOP 11	3 Mitglieder
Arabin, Klaus		
Koci, Katja	bis TOP 11	

GRÜNE

Breest, Clemens		2 Mitglieder
Mallmann, Ralph		

FDP

Reimann, Thomas		1 Mitglied
-----------------	--	------------

FREIE WÄHLER

Biere, Raimo		1 Mitglied
--------------	--	------------

b) nicht stimmberechtigt:

vom Magistrat:	ESR Herr Wysocki
von der Stadtverordnetenversammlung:	Herr Jens Matthias (GRÜNE)
von der Verwaltung:	VfA Stefanie Schenk
Gäste:	Herr Ott – IMB-Plan (zu TOP 2)

c) es fehlten:

Presse: 2

Zuhörer: 1

TAGESORDNUNG

1. Mitteilung
- 1.a des Ausschussvorsitzenden
- 1.b des Magistrates
2. Radverkehrskonzept 2017/212
3. Aufstellung des Bebauungsplanes "Christeneck", in Bad 2018/3
Vilbel-Heilsberg, Gemarkung Bad Vilbel nach
§ 2 BauGB
a) hier: Beschlussfassung über die vorgebrachten
Stellungnahmen/Anregungen während der Offenlage nach §
3 (2) Baugesetzbuch (BauGB)
4. b. Beschlussfassung als Satzung gemäß § 10 2018/4
Baugesetzbuch (BauGB)
5. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 32/18
Betr.:Verbesserung der Fahrradsicherheit auf der Frankfurter
Straße (Schöllberg)
6. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 33/18
Betr.:Verbesserung der Sicherheit in den Kreiseln der
Homburger Straße
7. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 34/18
Betr.: Umwidmung der Parkstraße in eine Fahrradstraße
8. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 35/18
Betr.:Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße
9. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom
14.01.2018 36/18
Betr.: Ausbau des Karbener Weges zwischen Kleinkarben
und Dortelweil
10. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.01.2018 - 35/18
betr.: Maßnahme zur Förderung der Nahmobilität
11. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.01.2018 - 36/18
betr.: Radverkehrskonzept, Netzentwicklung, Maßnahmen
mit hoher Priorität

Ende der Tagesordnung

Änderung der Tagesordnung:

Die TOPs 5 bis 11 werden direkt im Anschluss zu TOP 2 thematisiert, da Herr Ott von IMB-Plan bzgl. des Radverkehrskonzeptes anwesend ist und ggf. zu den Anträge nützliche Ergänzungen/Informationen beisteuern kann. Im Anschluss werden die TOPs 3 und 4 behandelt.

Einwände gegen die Änderungen wurden nicht erhoben.

TOP 1. Mitteilung**TOP 1.a des Ausschussvorsitzenden**

keine

TOP 1.b des Magistrates

Am 01.11.2017 wurde im Ausschuss der Antrag der SPD-Fraktion 30/17 - Charta „100 Kommunen für den Klimaschutz“ – und der daraus entstehende Bedarf eines Klimaschutzmanagers thematisiert. Hierzu hat sich ESR Herr Wysocki bei anderen Kommunen mit einer vergleichbar großen Einwohnerzahl über den Hergang erkundigt. Die Stadt Dreieich hat sich dazu bereit erklärt, in der nächsten Ausschusssitzung am 06.03.2018 darüber zu referieren. Herr Markloff (Ressortleitung Infrastruktur und Umwelt) und Frau Jung (Klimaschutzmanagerin) werden als Gäste anwesend sein.

Ab sofort wird in Bad Vilbel Bike-Sharing angeboten. Im vergangenen Jahr gab es hierzu bereits Gespräche mit einigen Anbietern, die jedoch eine Beteiligung seitens der Stadt Bad Vilbel als Grundvoraussetzung hatten. Der jetzige Anbieter handelt komplett frei und verlangt keine Beteiligung seitens der Stadt.

Vorerst soll abgewartet werden, wie das Angebot von den Bad Vilbeler Bürgern angenommen wird. Da es bereits zu den Fahrrädern diverse Rückfragen gab, wurde auf der Homepage der Stadt Bad Vilbel ein Merkblatt für die Bürger eingestellt. Auch hat die Stadtverwaltung einen Ansprechpartner genannt bekommen, der für Beanstandungen und Anregungen zur Verfügung steht.

TOP 2. Radverkehrskonzept

ESR Herr Wysocki begrüßt Herrn Ott von IMB-Plan, der das Radverkehrskonzept für die Stadt Bad Vilbel vorstellt. Im Anschluss wurden Fragen diskutiert.

„1. Die Stadtverordnetenversammlung beschließt das als Anlage beigefügte Radverkehrskonzept.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, das beigefügte Radverkehrskonzept konsequent zu verfolgen. Zur Umsetzung des Konzepts sollen gezielt Maßnahmen ergriffen werden, die zu einer Steigerung des Radverkehrsanteils führen.

3. Die Umsetzung der Maßnahmen sind haushaltsrelevant und werden entsprechend der Bereitstellung der Mittel nach und nach in die Tat umgesetzt.“

Abstimmungsergebnis:

Dafür:	CDU, FDP, SPD, Freie Wähler	12 Stimmen
Dagegen:	/.	0 Stimmen
Enthaltungen:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen

Der Antrag wurde angenommen.

TOP 5. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 32/18
Betr.:Verbesserung der Fahrradsicherheit auf der Frankfurter Straße
(Schöllberg)

Herr Mallmann (GRÜNE) erläutert den Antrag. Herr Junker (CDU) zeigt eine Alternative in Form eines eigenständigen Antrages auf. Über den Antrag soll im Anschluss zu TOP 2 abgestimmt werden.

Das Abstimmungsergebnis zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN lautet:

Dafür:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen
Dagegen:	CDU, FDP, Freie Wähler	9 Stimmen
Enthaltungen:	SPD	3 Stimmen

Über die Aufnahme des eigenständig eingereichten Antrages der CDU wurde wie folgt abgestimmt:

Dafür:	CDU, FDP, Freie Wähler, SPD	12 Stimmen
Dagegen:	/.	0 Stimmen
Enthaltungen:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen

Herr Junker (CDU) trägt den eigenständig eingebrachten Antrag vor. Der Antrag wird im Anschluss diskutiert.

Ergänzungsantrag 2 – Abstimmungsergebnis:
einstimmig

Ergänzungsantrag 3 – Abstimmungsergebnis:
einstimmig

TOP 6. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 33/18
Betr.:Verbesserung der Sicherheit in den Kreiseln der Homburger Straße

Herr Mallmann (GRÜNE) trägt den Antrag vor. Herr Arabin (SPD) stimmt Herrn Mallmann (GRÜNE) zu, dass die Markierungen der Fahrradfuhrten in den Kreiseln der Homburger Straße farblich besser markiert werden sollten. ESR Herr Wysocki bringt an, dass dies am besten am Biwer-Kreisel getestet wird. Herr Biere(Freie Wähler) erkundigt sich nach den im Antrag erwähnten „Kölner-Teller“ bzgl. des Abstimmungsergebnisses. Herr Mallmann (GRÜNE) beruft sich auf den 1. Satz des Antrages, der die grundsätzliche Sicherheit in den erwähnten Kreiseln betrifft.

Der Antrag wird dahingehend geändert, dass die Stadtverordnetenversammlung beschließt den Magistrat zu bitten in 2018 die Kreisel durch die farbliche Markierung der Fahrradfuhrten, beginnend mit dem Biwer-Kreisel, die Sicherheit zu gewährleisten.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

TOP 7. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 34/18
Betr.: Umwidmung der Parkstraße in eine Fahrradstraße

Herr Breest (GRÜNE) stellt den Antrag vor. Im Anschluss wird der Antrag diskutiert.

Abstimmungsergebnis:

Dafür:	Bündnis 90/DIE GRÜNEN	2 Stimmen
Dagegen:	CDU, FDP, SPD, Freie Wähler	12 Stimmen
Enthaltungen:	./.	0 Stimmen

Der Antrag wurde abgelehnt.

TOP 8. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 35/18
Betr.: Umwidmung der Saalburgstraße in eine Fahrradstraße

Herr Breest (GRÜNE) erläutert den Antrag. ESR Herr Wysocki wirft ein, dass die Thematik des Antrages bereits im Radverkehrskonzept zu finden ist (Seite 58).

Der Antrag wird zurückgezogen.

TOP 9. Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 14.01.2018 36/18
Betr.: Ausbau des Karbener Weges zwischen Kleinkarben und Dortelweil

ESR Herr Wysocki erläutert, dass es bereits seit mehreren Jahren Gespräche zum oben aufgeführten Antrag gibt. Demnächst wird ein Gespräch u.a. mit Landwirten, Naturschützern, Radfahrern, Politikern etc. stattfinden. Dementsprechend kann vorher keine Entscheidung diesbezüglich getroffen werden. Der Termin soll daher auch in der Stadtverordnetenversammlung thematisiert werden, damit alle Fraktionen vollends informiert sind.

Der Antrag wird zurückgezogen.

TOP 10. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.01.2018 - 35/18
betr.: Maßnahme zur Förderung der Nahmobilität

Herr Arabin (SPD) trägt den Antrag vor. ESR Herr Wysocki verweist auf den Radwegeplan für Bad Vilbel sowie auf die Verkehrskommission, die solche Themen behandelt. Des Weiteren wird Punkt 3 des Antrages gestrichen, da das entsprechende Gesetz dazu keinen Spielraum lässt. Bzgl. der Fahrradabstellanlagen ist derzeit eine Benutzungssatzung im Rechtsamt in Arbeit.

Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

21:38 Uhr → Frau Koci und Frau André verlassen die Sitzung.

TOP 11. Antrag der SPD-Fraktion vom 16.01.2018 - 36/18
betr.: Radverkehrskonzept, Netzentwicklung, Maßnahmen mit hoher Priorität

Die Punkte 1-3 haben sich durch die Diskussionen im Ausschuss bereits erledigt. ESR Herr Wysocki verweist nochmals auf die Verkehrskommission.

Der Antrag wird zurückgezogen.

TOP 3. Aufstellung des Bebauungsplanes "Christeneck", in Bad Vilbel-Heilsberg, Gemarkung Bad Vilbel nach § 2 BauGB
a) hier: Beschlussfassung über die vorgebrachten

**Stellungnahmen/Anregungen während der Offenlage nach § 3 (2)
Baugesetzbuch (BauGB)**

„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt nach eingehender Beratung sowie Abwägung der öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander die Beschlussempfehlung zu den nach § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) vorgebrachten Stellungnahmen/Anregungen während der Offenlage.“

Abstimmungsergebnis:

einstimmig

TOP 4. b. Beschlussfassung als Satzung gemäß § 10 Baugesetzbuch (BauGB)

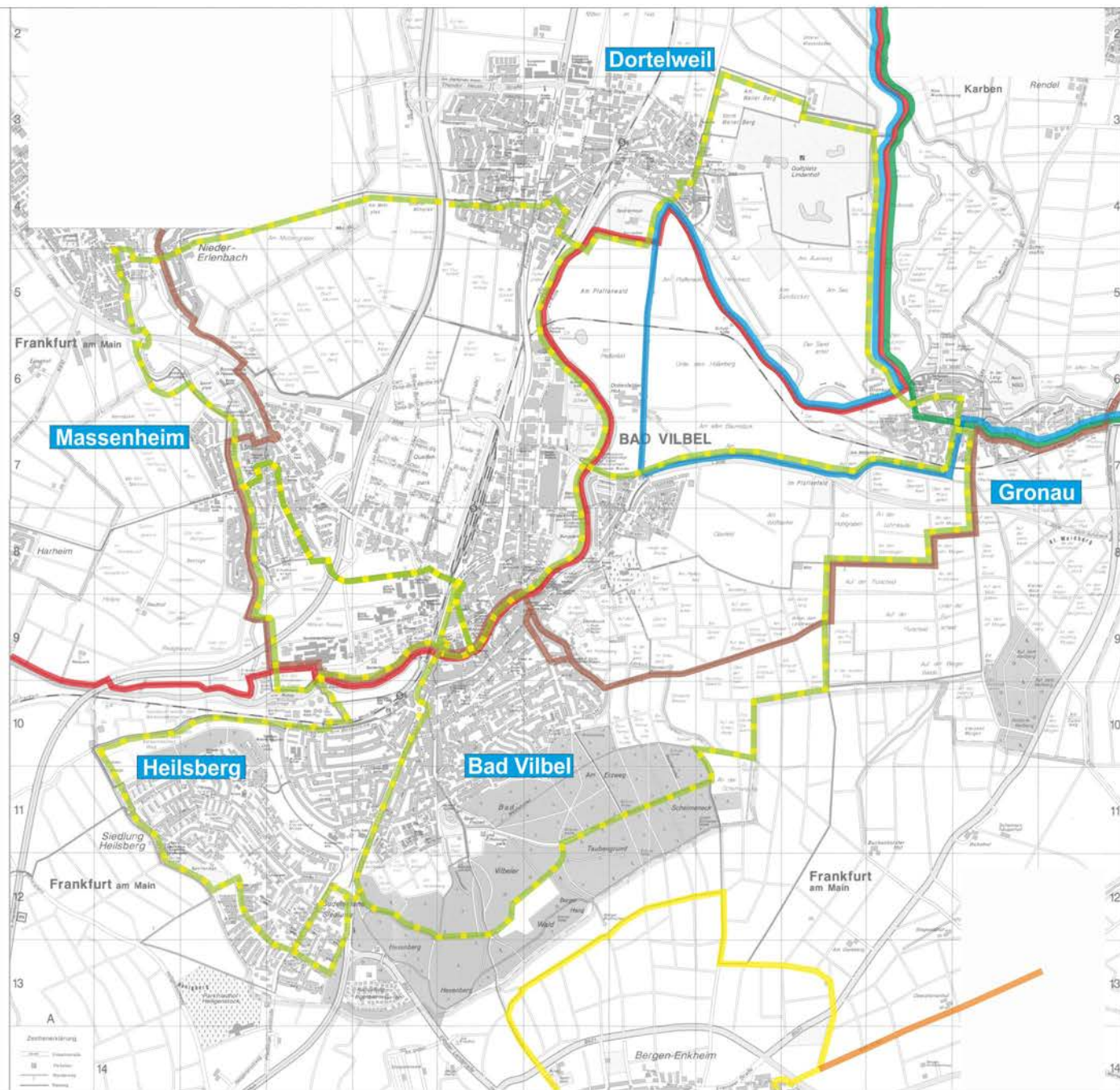
„Die Stadtverordnetenversammlung beschließt gemäß § 10 Baugesetzbuch (BauGB) den Bebauungsplanentwurf „Christeneck“, in Bad Vilbel-Heilsberg, Gemarkung Bad Vilbel, bestehend aus textlichen Festsetzungen, Planzeichnung und Begründung, sowie dem Umweltbericht mit Anlagen:

- Faunistische Untersuchungen und artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Abschlussprogramm kommunale Altlastenbeseitigung und Orientierende Untersuchung 'Christeneck', 1. und 2. Bericht
- Schalltechnische Untersuchung mit ergänzender Stellungnahme zur Erläuterung von Emissionsansätzen und Teilpegellisten
- Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung
als Satzung.

Ebenso werden die bauordnungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 81 Hess. Bauordnung (HBO) in Verbindung mit § 9 (4) Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen.“

Abstimmungsergebnis:

einstimmig



Überregionale Themenrouten

- R4 (Nord-Süd-Radweg)
- Regionalpark Niddaroute
- Regionalpark Rundroute
- Regionalpark Hohe Straße
- Grüngürtel Radrundweg

Regionale Themenrouten

- Hessische Apfelwein- und Obstwiesenroute
- Radrundweg Bad Vilbel

lin3 PLAN

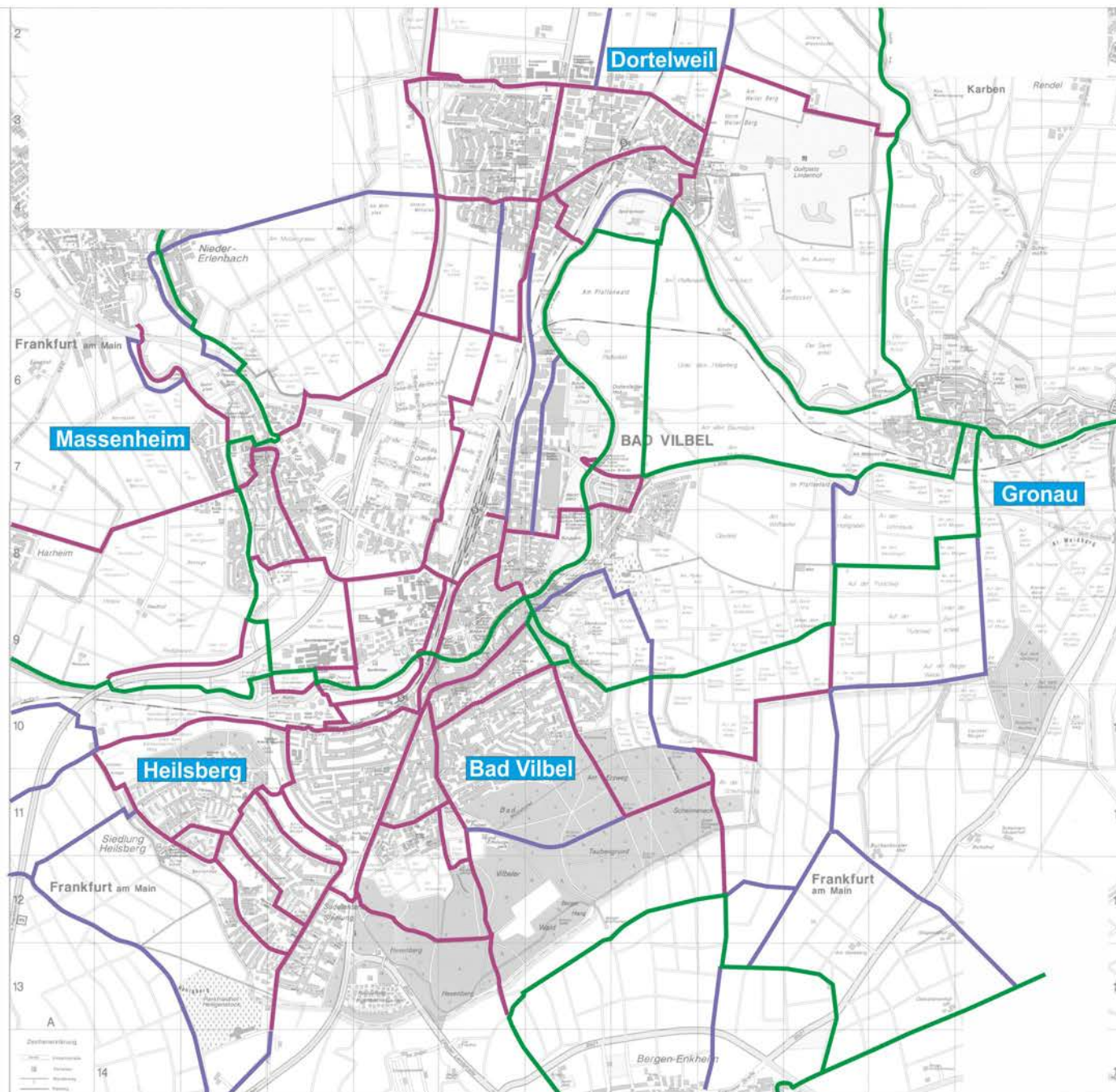
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Übersicht Themenrouten

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage 1



städtisches Wegenetz

- Hauptnetz (ausgeschildert)
- Nebennetz
- Freizeittrouten

im3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

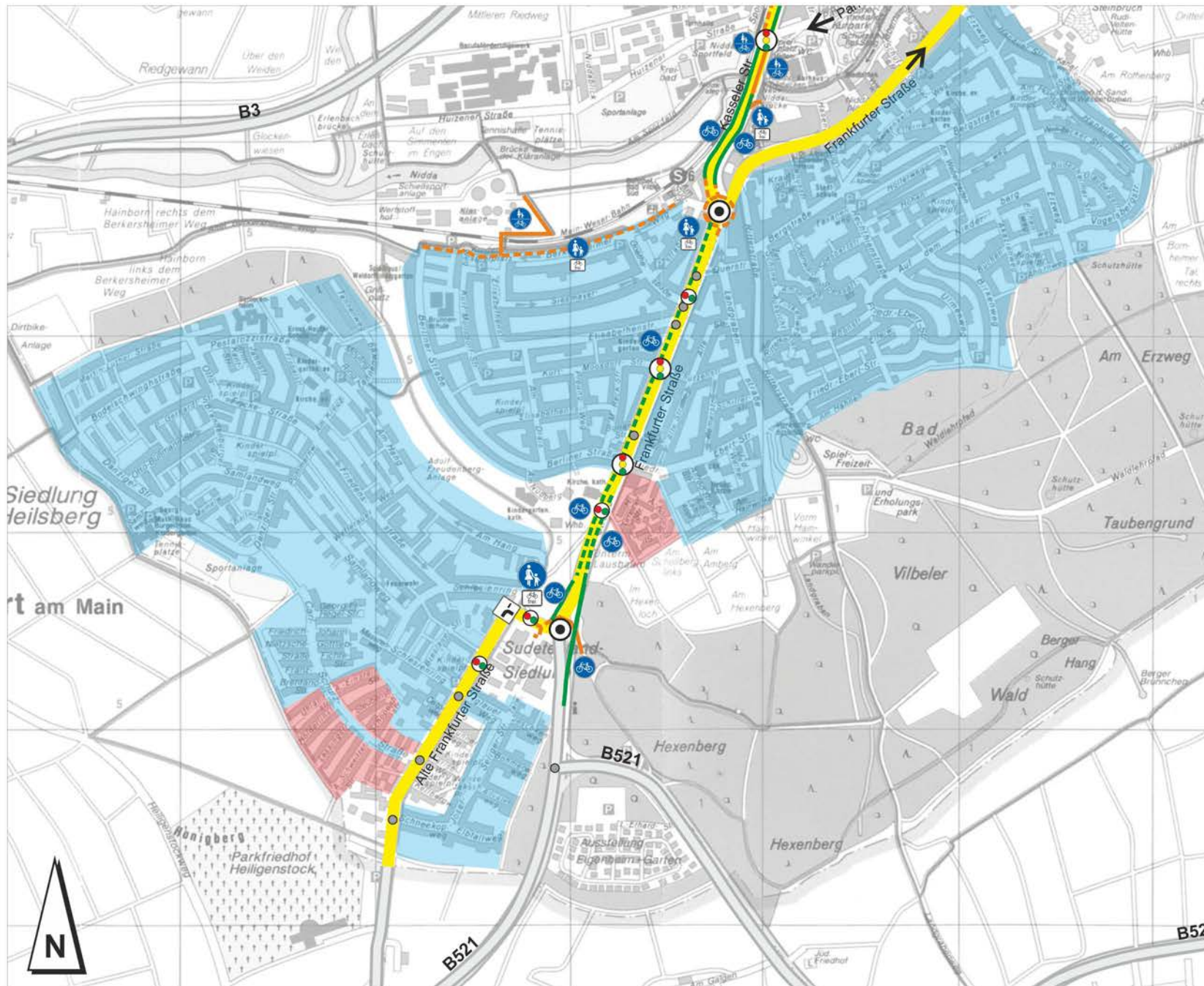
Stadt Bad Vilbel

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Überarbeitung des
Radwegenetzes
in Bad Vilbel

Übersicht Radwegenetz

3.1



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer
- Tempo-30 Zonen
- verkehrsber. Bereich
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- abknickende Vorfahrtsstr.

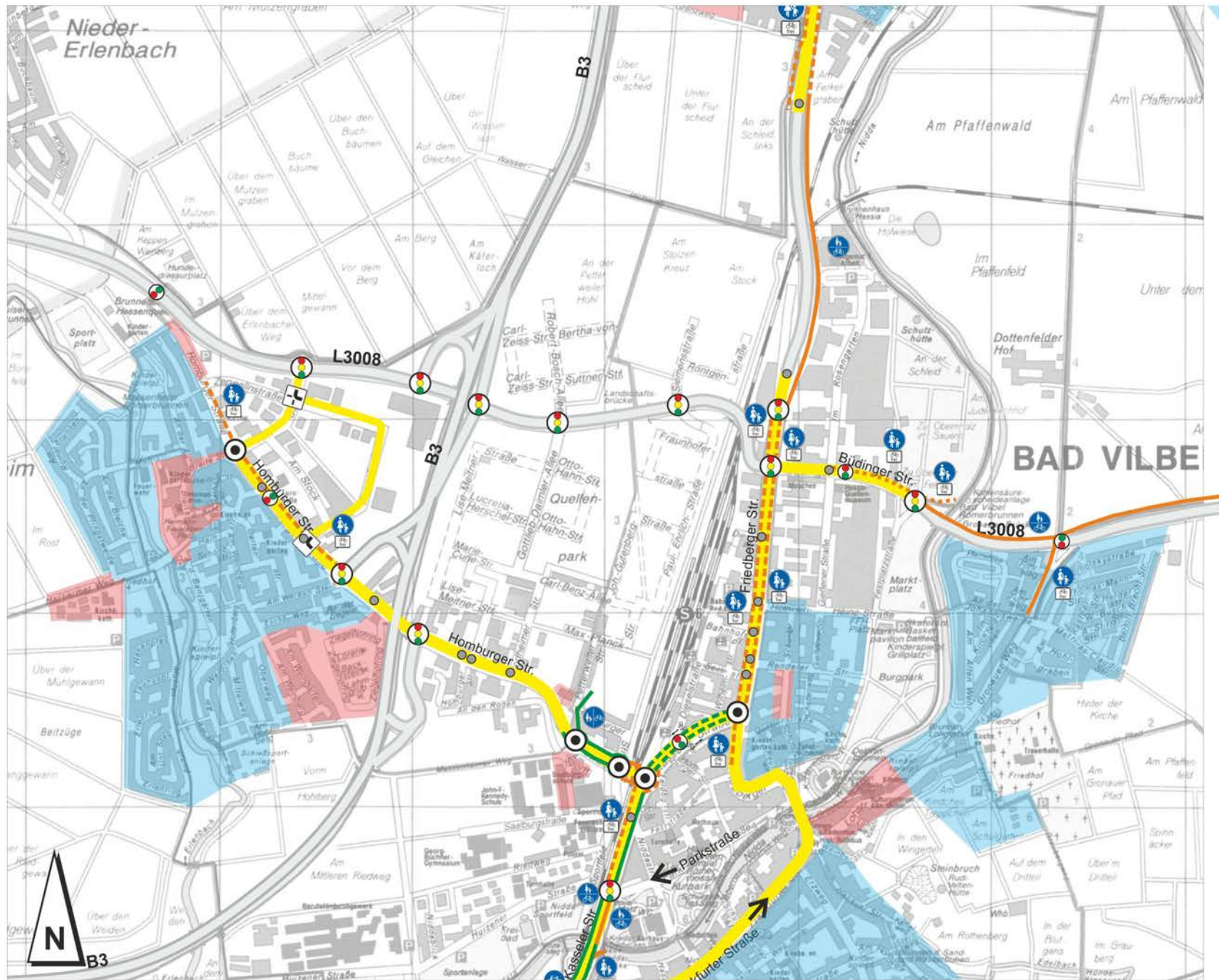
lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

Heilsberg + Kernstadt (Süd)
 Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage 3.1

3.2



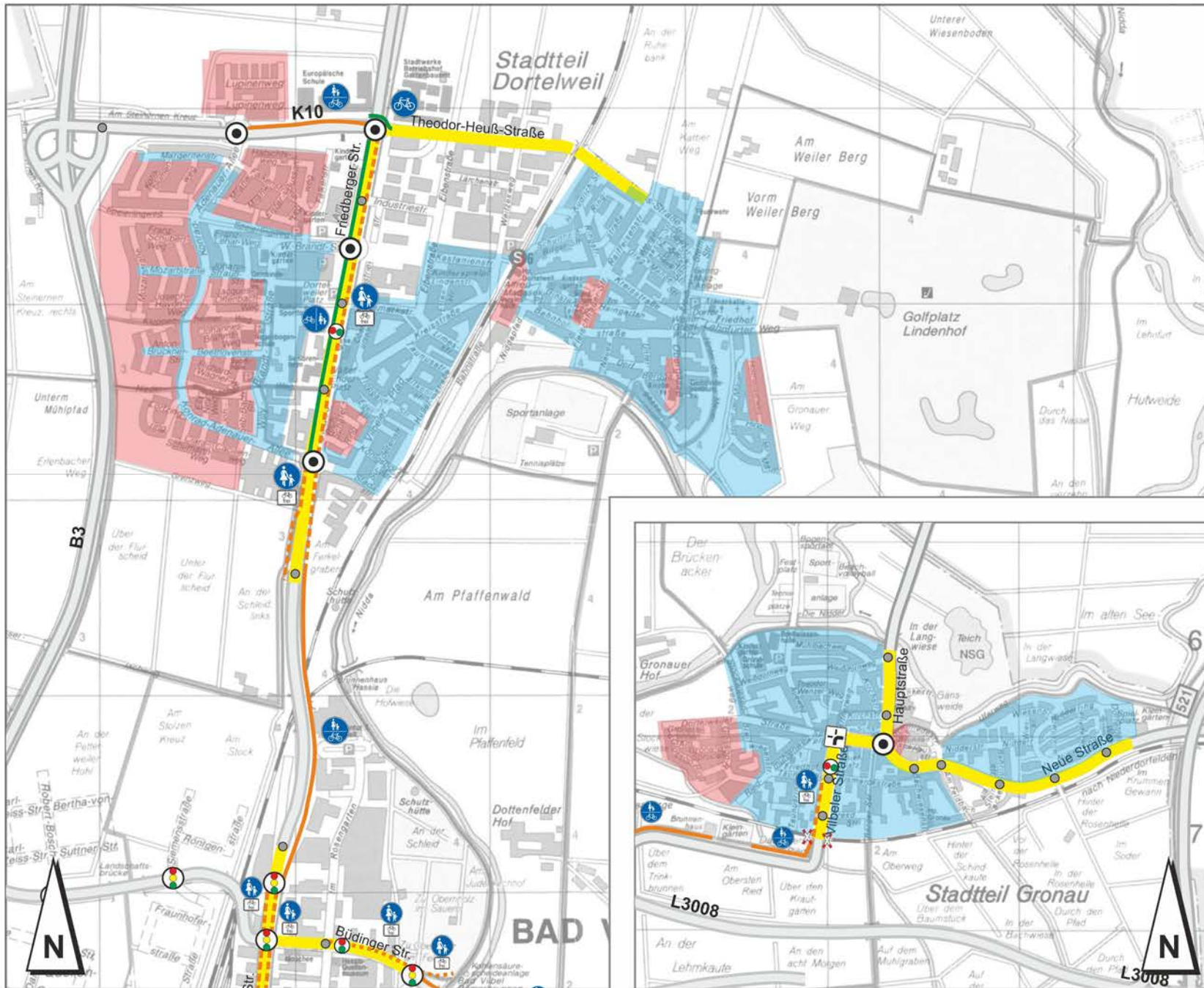
- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer
- Tempo-30 Zonen
- verkehrsb. Bereich
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- abknickende Vorfahrtsstr.

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Kernstadt (Nord) + Massenheim
 Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB

3.3



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

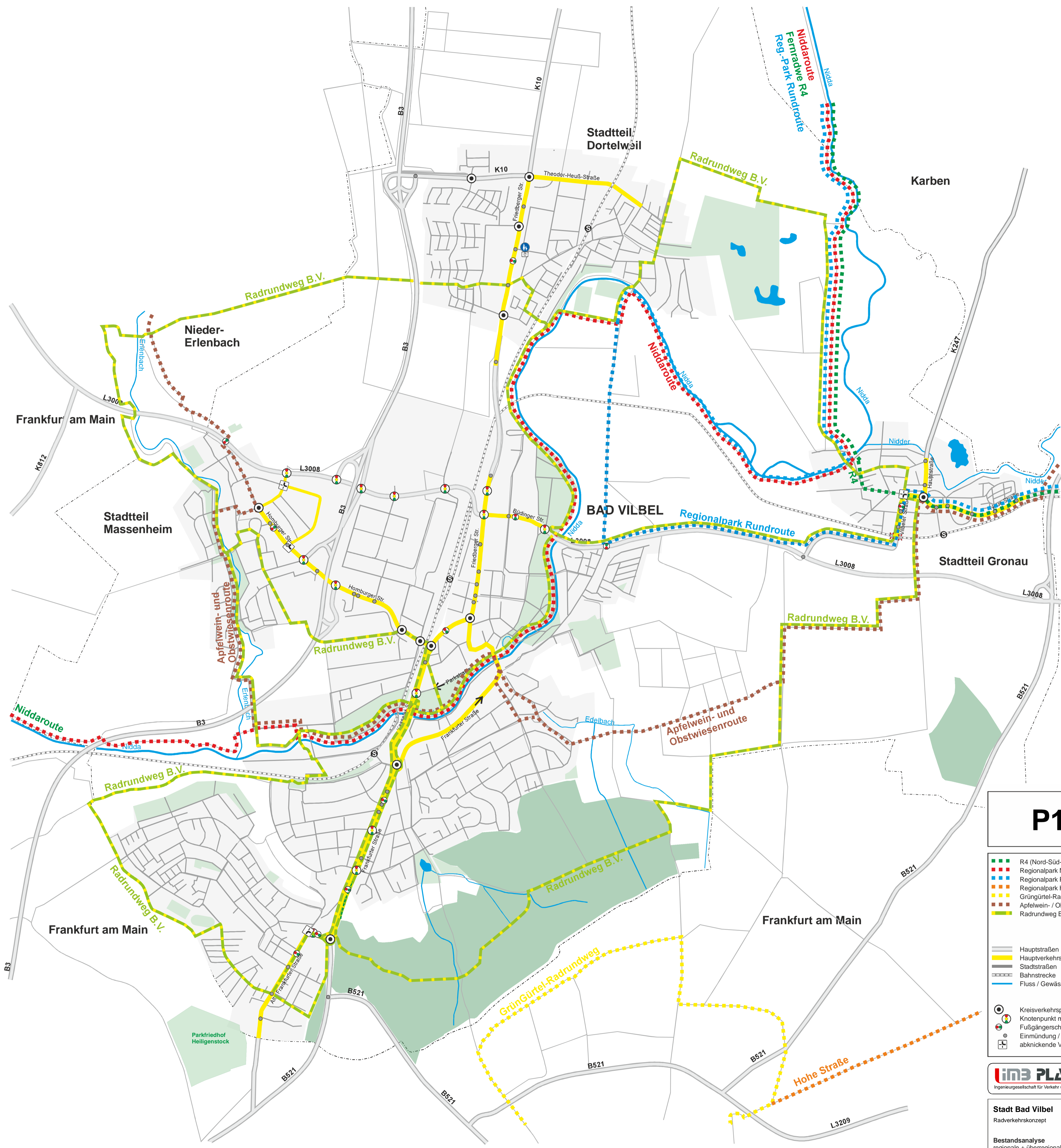
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer
- Tempo-30 Zonen
- verkehrsber. Bereich
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- abknickende Vorfahrtsstr.

lin3 PLAN
 Ingenieuresellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

Dortelweil + Gronau
 Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage 3.3
----------------	------------	-------------------



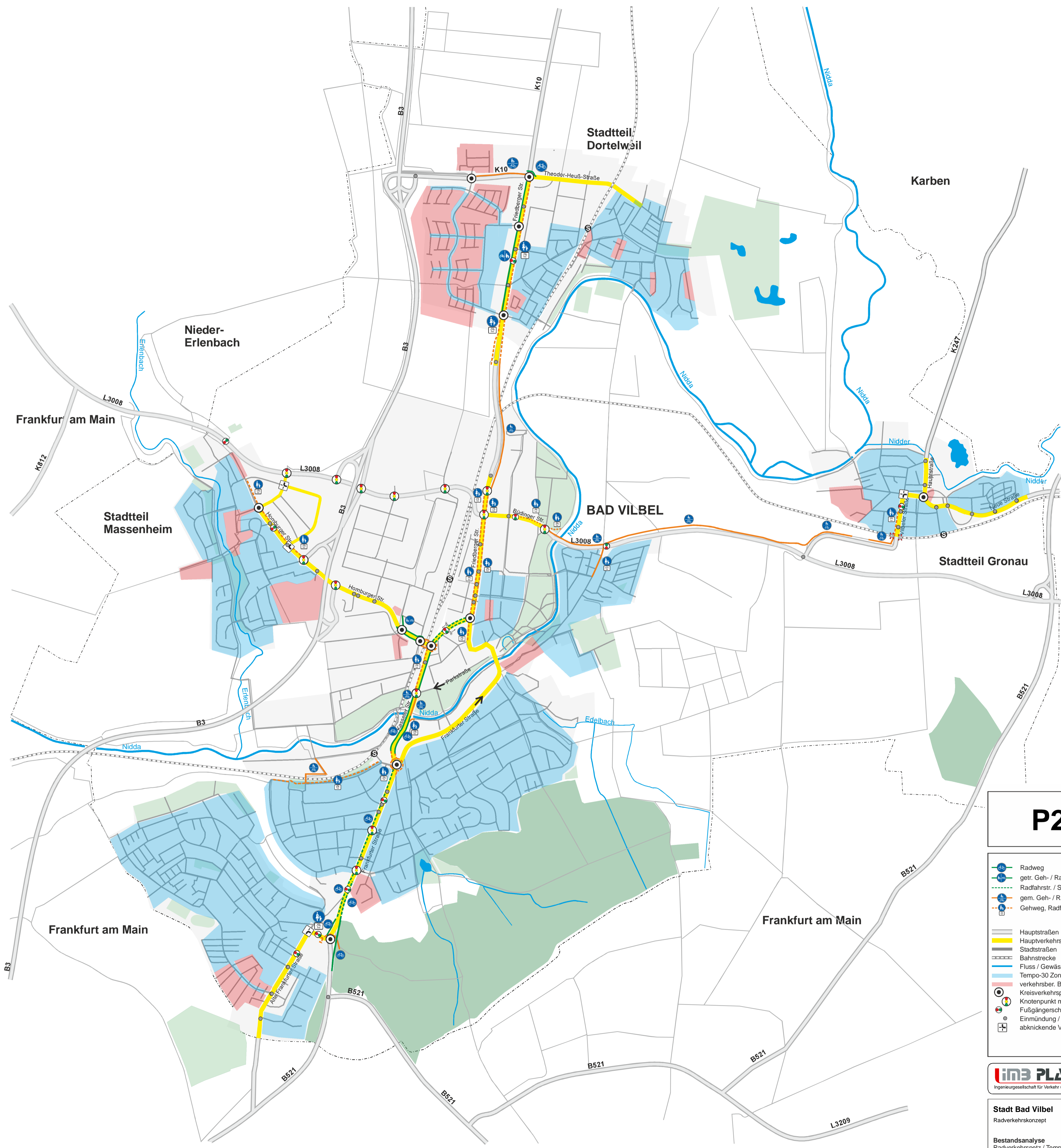
P1

- R4 (Nord-Süd-Radweg)
 - Regionalpark Niddaroute
 - Regionalpark Rundroute
 - Regionalpark Hohe Straße
 - Grüngürtel-Radrundweg
 - Apfelwein- / Obstwiesenr.
 - Radrundweg B.V.
-
- Hauptstraßen (Außerorts)
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Stadtstraßen
 - Bahnstrecke
 - Fluss / Gewässer
-
- Kreisverkehrsplatz
 - Knotenpunkt mit LSA
 - Fußgängerschutzanlage
 - Einmündung / Kreuzung
 - abknickende Vorfahrtsstraße



Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Bestandsanalyse
regionale + überregionale Themenrouten



P2

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer
- Tempo-30 Zonen
- verkehrsber. Bereich
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- abknickende Vorfahrtsstr.



Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

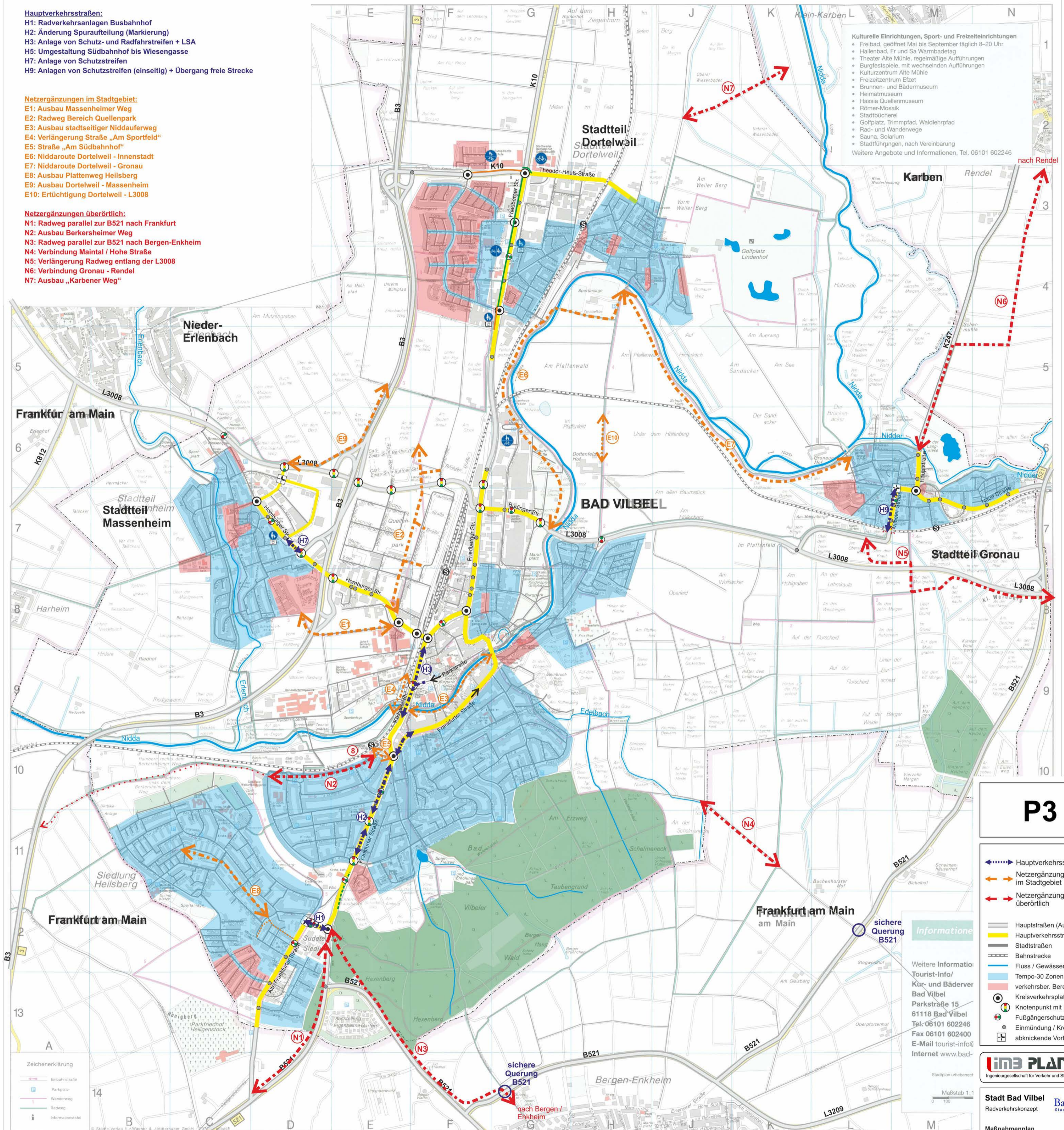
Bestandsanalyse
Radverkehrsnetz / Tempo 30 / VB
03 / 2017 22-112C Anlage 2

- Hauptverkehrsstraßen:**
H1: Radverkehrsanlagen Busbahnhof
H2: Änderung Spuraufteilung (Markierung)
H3: Anlage von Schutz- und Radfahrstreifen + LSA
H5: Umgestaltung Südbahnhof bis Wiesengasse
H7: Anlage von Schutzstreifen
H9: Anlagen von Schutzstreifen (einseitig) + Übergang freie Strecke

- Netzergänzungen im Stadtgebiet:**
E1: Ausbau Massenheimer Weg
E2: Radweg Bereich Quellenpark
E3: Ausbau stadtsseitiger Niddaerweg
E4: Verlängerung Straße „Am Sportfeld“
E5: Straße „Am Südbahnhof“
E6: Niddaroute Dortelweil - Innenstadt
E7: Niddaroute Dortelweil - Gronau
E8: Ausbau Plattenweg Heilsberg
E9: Ausbau Dortelweil - Massenheim
E10: Ertüchtigung Dortelweil - L3008

- Netzergänzungen überörtlich:**
N1: Radweg parallel zur B521 nach Frankfurt
N2: Ausbau Berkersheimer Weg
N3: Radweg parallel zur B521 nach Bergen-Enkheim
N4: Verbindung Maintal / Hohe Straße
N5: Verlängerung Radweg entlang der L3008
N6: Verbindung Gronau - Rendel
N7: Ausbau „Karbener Weg“

- Kulturelle Einrichtungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen**
- Freibad, geöffnet Mai bis September täglich 8-20 Uhr
 - Hallenbad, Fr und Sa Warmbadetage
 - Theater Alte Mühle, regelmäßige Aufführungen
 - Burgfestspiele, mit wechselnden Aufführungen
 - Kulturzentrum Alte Mühle
 - Freizeitzentrum Efzet
 - Brunnen- und Bädereuseum
 - Heimatmuseum
 - Hassia Quellenmuseum
 - Römer-Mosaik
 - Stadtbücherei
 - Golfplatz, Trimpfad, Waldlehrpfad
 - Rad- und Wanderwege
 - Sauna, Solarium
 - Stadtführungen, nach Vereinbarung
- Weitere Angebote und Informationen, Tel. 06101 602246



P3

- Informationen**
- ➡ Hauptverkehrsstr.
 - ➡ Netzergänzungen im Stadtgebiet
 - ➡ Netzergänzungen überörtlich
 - Hauptstraßen (Außerorts)
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Stadtstraßen
 - Bahnstrecke
 - Fluss / Gewässer
 - Tempo-30 Zonen
 - verkehrsber. Bereich
 - ⊙ Kreisverkehrsplatz
 - ⊙ Knotenpunkt mit LSA
 - ⊙ Fußgängerschutzanlage
 - ⊙ Einmündung / Kreuzung
 - ⊙ abknickende Vorfahrtsstr.
- Weitere Information:
 Tourist-Info/
 Kur- und Bäderver
 Bad Vilbel
 Parkstraße 15
 61118 Bad Vilbel
 Tel. 06101 602246
 Fax 06101 602400
 E-Mail tourist-info@
 Internet www.bad-

LINE PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrsplan
 Maßstab 1:1
 08 / 2017 22-112C Plan 3

- Zeichenerklärung**
- Einbahnstraße
 - Parkplatz
 - Wanderweg
 - Radweg
 - Informationstafel

nach Frankfurt

LAGEPLAN

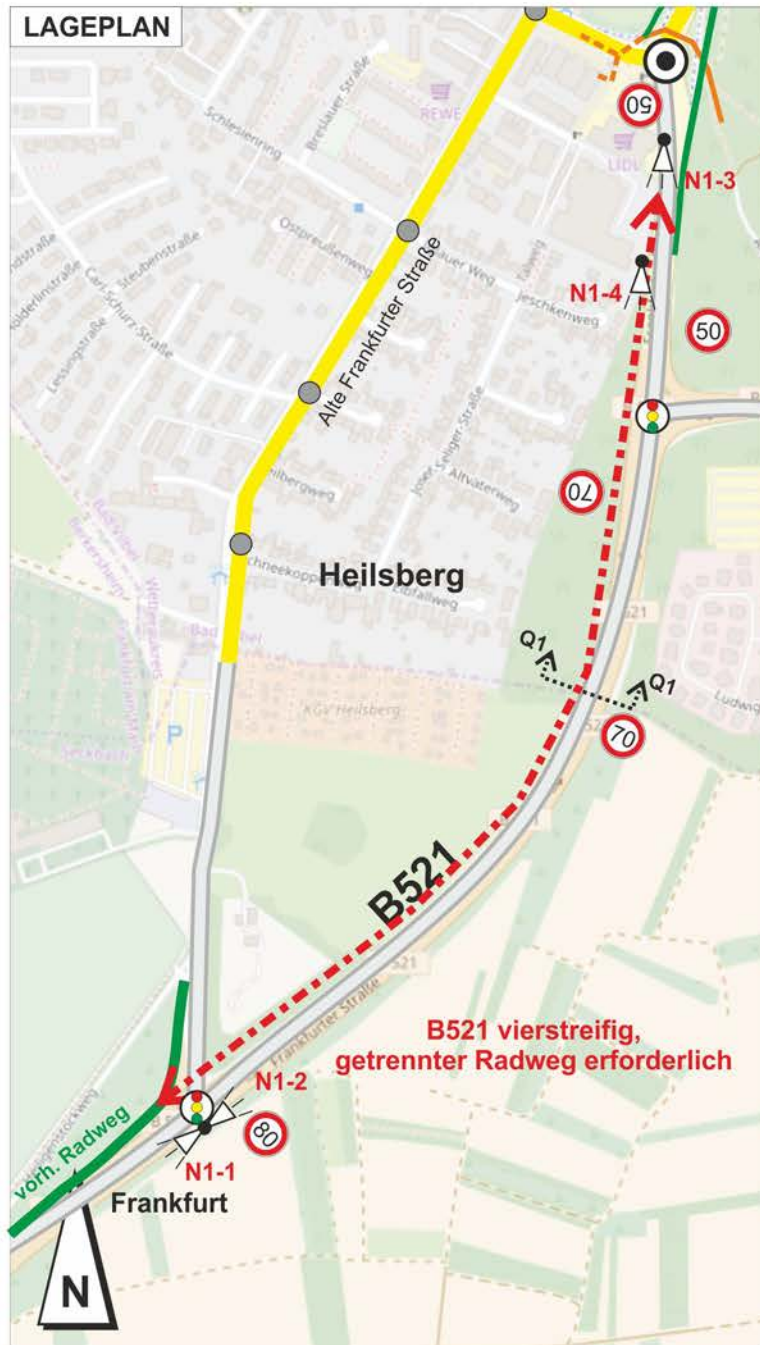


Bild N1-1: B521 von Frankfurt



Bild N1-2: B521 nach Bad Vilbel

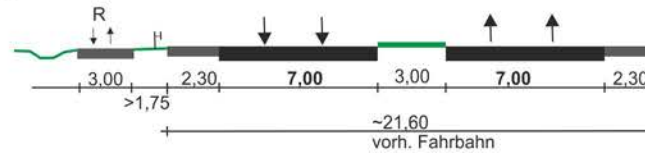


Bild N1-3: Frankfurter Straße (Richtung Süden)



Bild N1-4: Frankfurter Straße (Richtung Süden)

Q 1:



DTVv: ~ 30.000 Kfz/24h (2010)
 Spitzenstd.: >2.400 Kfz/h
 zul. V: 70 km/h

aufgrund des vorhandenen Ausbaus (2-Bahnig), der hohen Verkerksbelastung und der hohen Geschwindigkeiten ist der Radverkehr auf der Fahrbahn aus Sicherheitsgründen nicht vertretbar.

Der Radverkehr kann fahrbahnbegleitende im Zweirichtungsverkehr räumlich von der straße abgesetzt geführt werden.

N1

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich

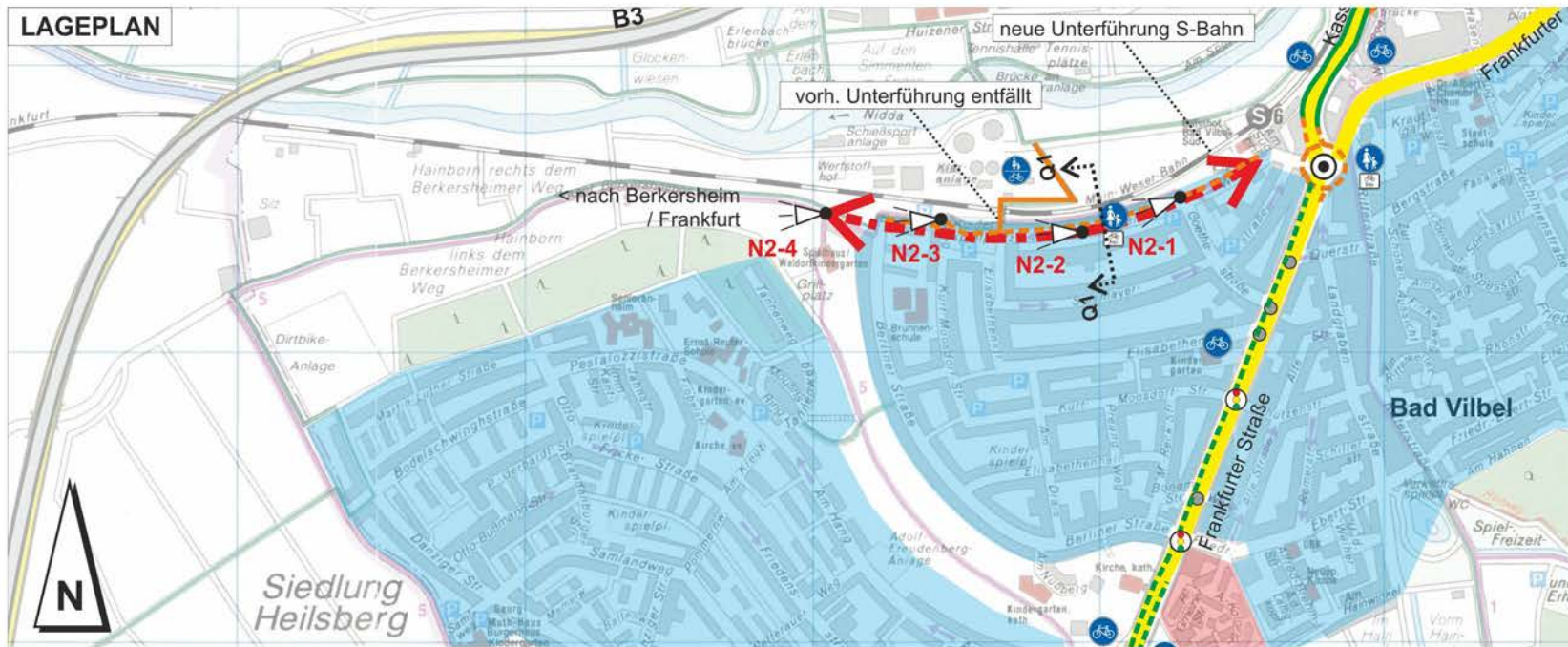
Radweg parallel zur B521 nach Frankfurt

Datum: 08/2017

Maßstab: -

Blatt: Anlage N1

LAGEPLAN



N2

- Radweg
 - getr. Geh- / Radweg
 - Radfahrstr. / Schutzstr.
 - gem. Geh- / Radweg
 - Gehweg, Radfahrer frei
-
- Hauptstraßen (Außerorts)
 - Hauptverkehrsstraßen
 - Stadtstraßen
 - Bahnstrecke
 - Fluss / Gewässer
 - Tempo-30 Zonen
 - verkehrsber. Bereich
 - Kreisverkehrsplatz
 - Knotenpunkt mit LSA
 - Fußgängerschutzanlage
 - Einmündung / Kreuzung



Bild N2-1: Ausfahrt Parkplatz



Bild N2-3: Übergang Fußweg / Straße

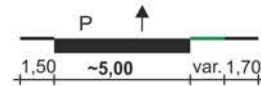


Bild N2-2: Fußweg (Radfahrer frei)



Bild N2-4: Weiterführung (westlich Berliner Str.)

Q 1: „Berkersheimer Weg“



DTVv: rd. ? Kfz/24h
 Spitzenstd.: ? Kfz/h
 zul. V: 30 km/h (T-30 Zone)

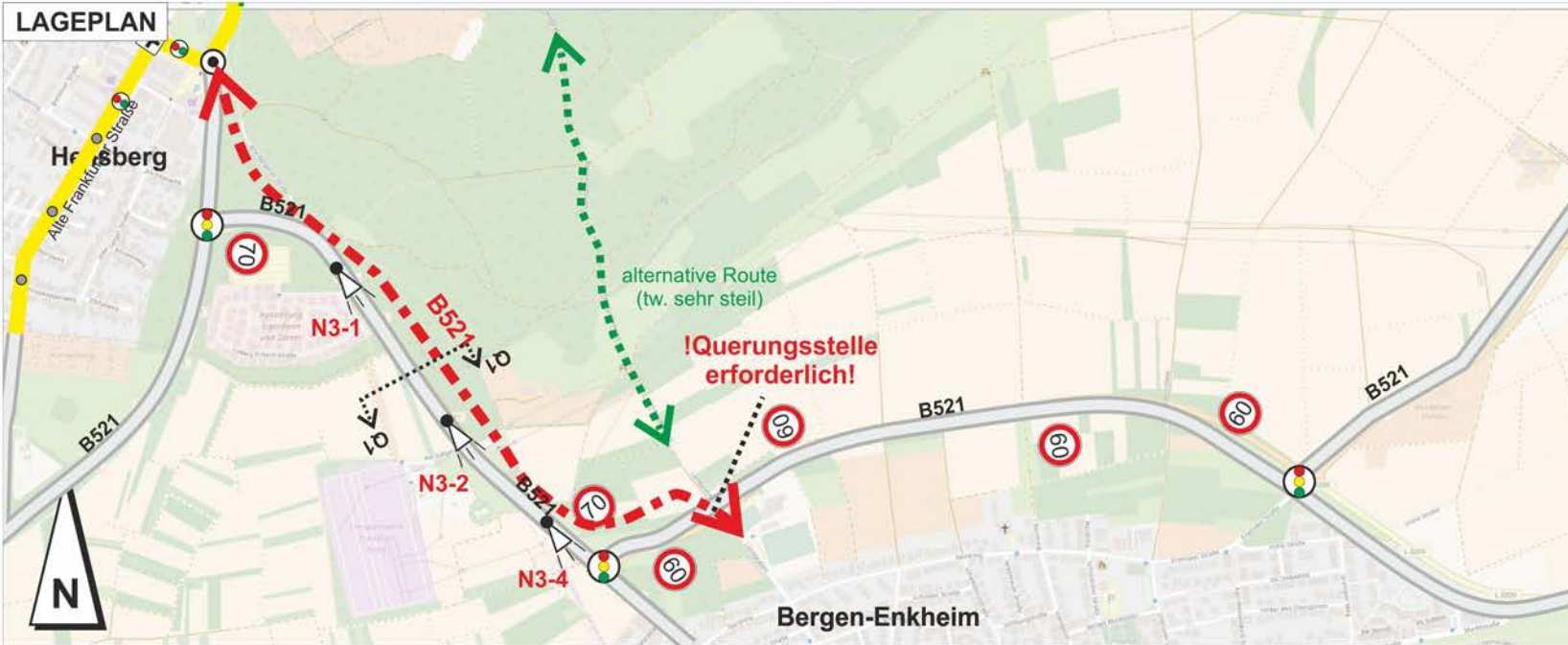
Empfehlungen:
 Nach ERA bzw. StVO ist die Anlage von Radverkehrsanlagen in Tempo-30 Zonen nicht zugelassen, d.h. der geplante Ausbau eines Zweirichtungsrادweg muss getrennt vom Berkersheimer Weg erfolgen.



Stadt Bad Vilbel Radverkehrskonzept

Netzergänzungen überörtlich
 Ausbau Berkersheimer Weg

N3



- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung



Bild N3-1: B521 „Fertighausausstellung“



Bild N3-3: B521 Lichtsignalanlage

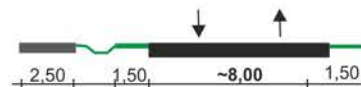


Bild N3-2: B521, Haltstelle Berger Warte



Bild N3-4: fehlende Querung B521

Q 1:



DTVw: ~ 30.000 Kfz/24h (2010)
 Spitzenstd.: >2.400 Kfz/h
 zul. V: 60 km/h

Empfehlung:

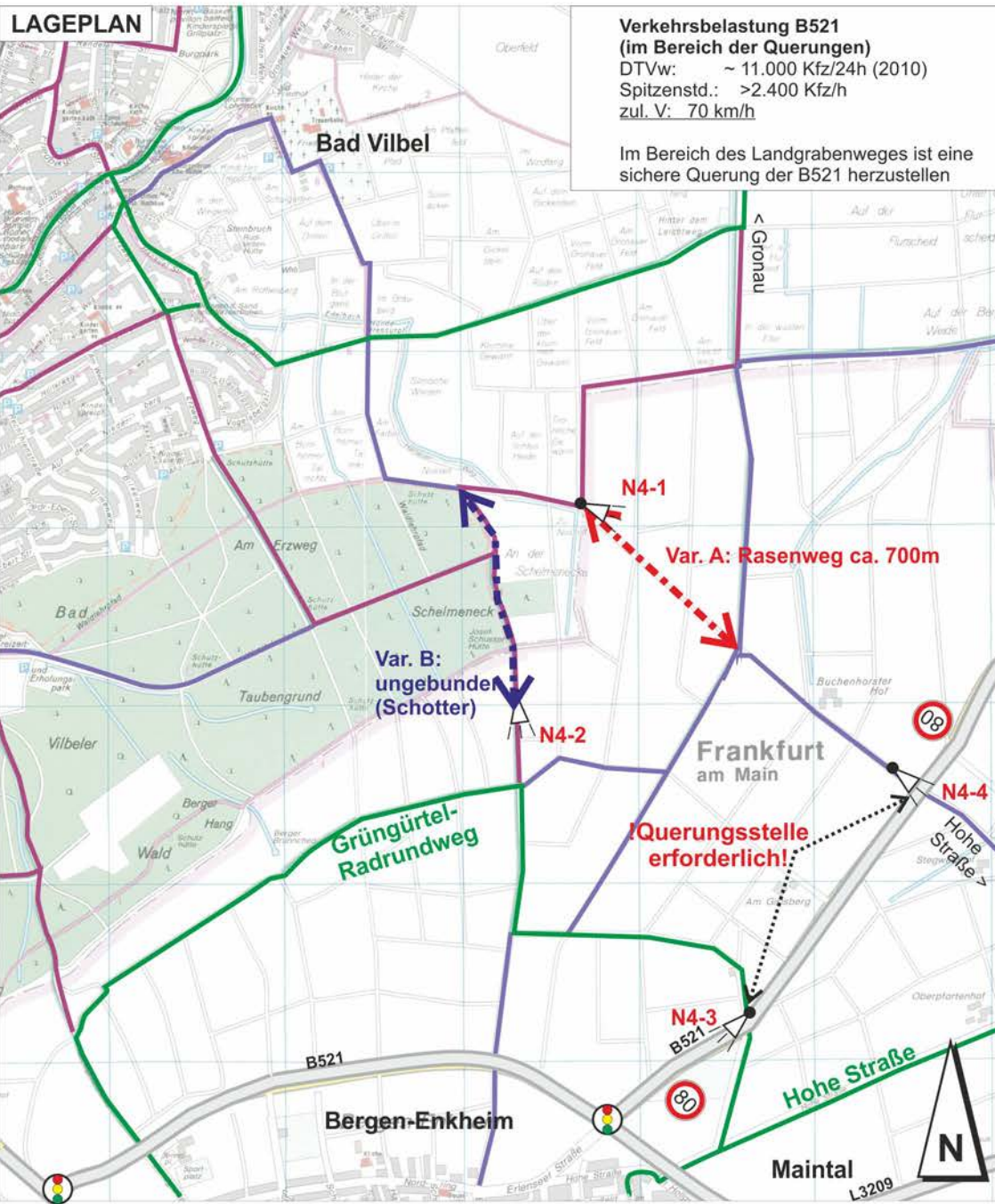
aufgrund der Entwurfsklasse nach RAL, der hohen Verkehrsbelastung und der gefahrenen Geschwindigkeiten ist ein straßenunabhängiger oder fahrbahnbegleitender Radweg erforderlich.

Im Bereich des Landgrabenweges wird empfohlen eine sichere Querung der B521 herzustellen (Fahrbahnsteiler).



Netzergänzungen überörtlich
 Radweg parallel zur B521 Bergen-Enkh.

LAGEPLAN



**Verkehrsbelastung B521
(im Bereich der Querungen)**
 DTVw: ~ 11.000 Kfz/24h (2010)
 Spitzenstd.: >2.400 Kfz/h
 zul. V: 70 km/h

Im Bereich des Landgrabenweges ist eine sichere Querung der B521 herzustellen



Bild N4-1: vorh. Weg am Edelbach



Bild N4-2: vorh. Schotterweg



Bild N4-3: Querung B521 (Grünürtel-Rundweg)



Bild N4-4: Querung B521 (Ri. Stegweidhof)

N4

städtisches Wegenetz

- Hauptnetz
- Nebennetz
- Freizeitrouen

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich
Verbindung Maintal / Hohe Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage N4

N5



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Stadtstraßen
- Bahnstrecke
- Fluss / Gewässer

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung



Bild N5-1: L3008 (Abfahrt nach Gronau)



Bild N5-3: L3008, (Richtung Osten)

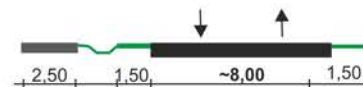


Bild N5-2: Vilbeler Straße



Bild N5-4: L3008, (Richtung Westen)

Q 1:



DTVw: ~ 18.400 Kfz/24h (2011)
zul. V: 70 km/h

Empfehlung:

aufgrund der Entwurfsklasse nach RAL, der hohen Verkehrsbelastung und der hohen Geschwindigkeiten ist ein straßenunabhängiger oder fahrbahnbegleitender Radweg erforderlich.

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich
Verlängerung Radweg entlang L3008

LAGEPLAN

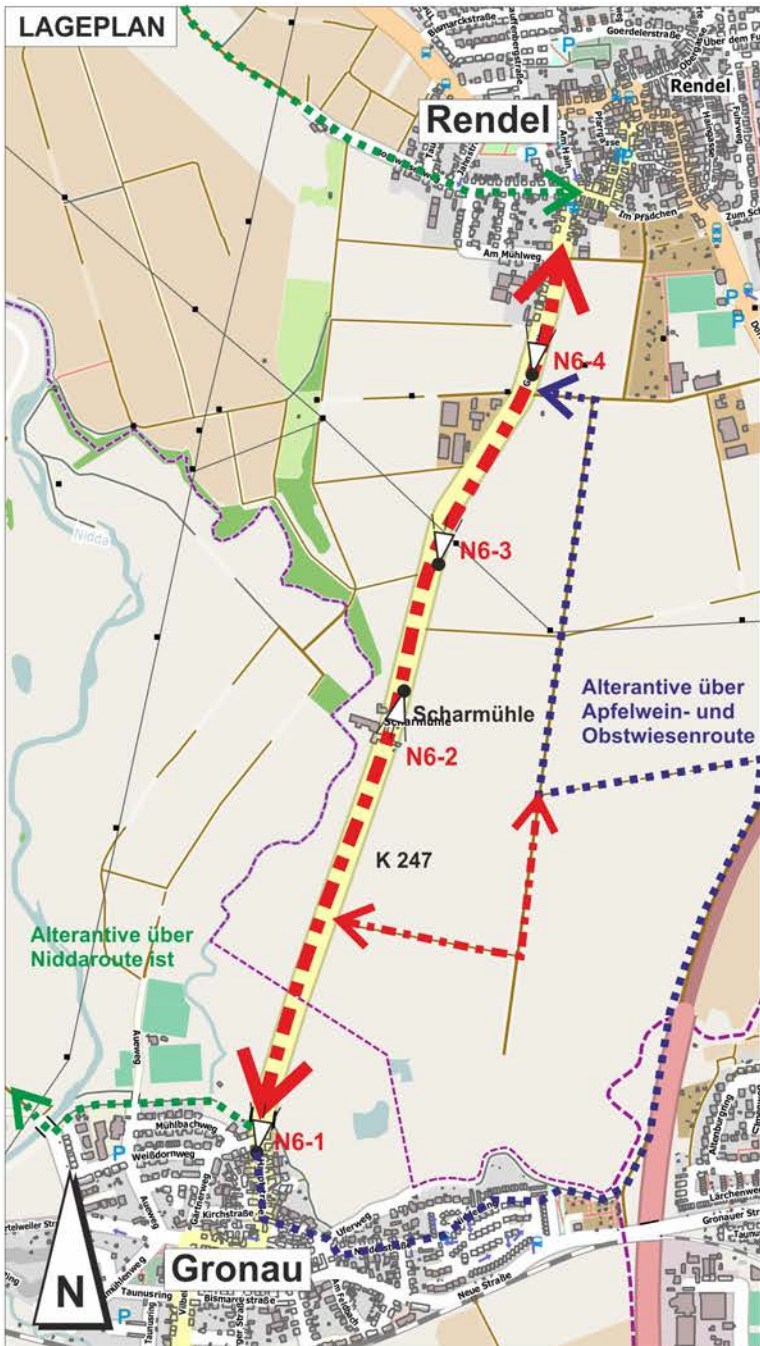


Bild N6-1: K247 Nidderbrücke (Ortsausgang)



Bild N6-3: K247 „freie Strecke“



Bild N6-2: K247 Bereich Scharmühle



Bild N6-4: K247 Ortseingang Rendel

Q 1 Kreisstraße 247:



DTVw: ~ 2.200 Kfz/24h (2015)
 Spitzenstd.: ca. 200 Kfz/h
 zul. V: 100 (60) km/h

von den Verkehrsbelastungen ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn prinzipiell möglich. Die vorhandene Fahrbahnbreite der K 247 beträgt allerdings weniger als 6,00m, so dass die Begegnung von Pkw in Höhe eines Radfahrers nicht mehr mit ausreichendem Sicherheitsabstand möglich ist.

Umweg über Niddaroute ca. +3,0km

Umweg über Apfelwein- und Obstwiesenroute ca. +1,5 km

N6

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel 
 Radverkehrskonzept

Netzergänzungen überörtlich
 Verbindung Gronau - Rendel

LAGEPLAN

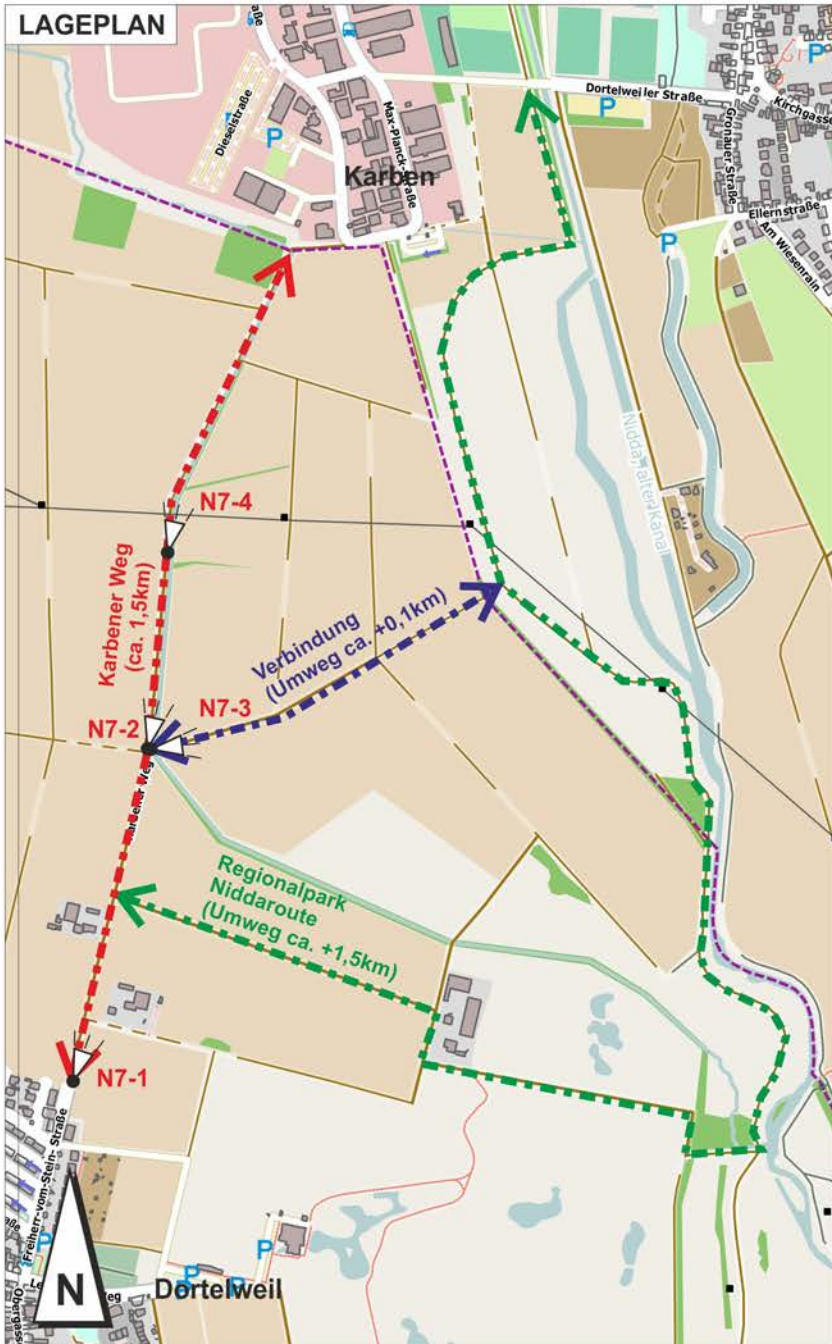


Bild N7-1: Karbener Weg (Richtung Norden)



Bild N7-2: Karbener Weg



Bild N7-3: Weg Richtung Osten



Bild N7-4: Karbener Weg (unbefestigt)

N7

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Netzergänzungen überörtlich
Ausbau „Karbener Weg“

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage N7



Bild 1: Ortseingang



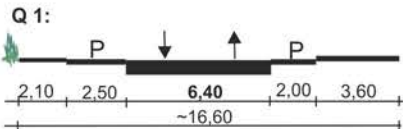
Bild 2: Straßenquerschnitt / Einmündung



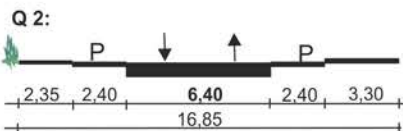
Bild 3: Haltestellen „Iglauer Weg“



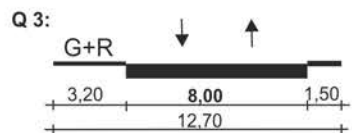
Bild 4: Signalanlage Busbahnhof Heilsberg



DTVw: 6.000 - 7.000 Kfz/24h (2017)
 Spitzenstd.: 550 - 700 Kfz/h
 zul. V: 40 km/h

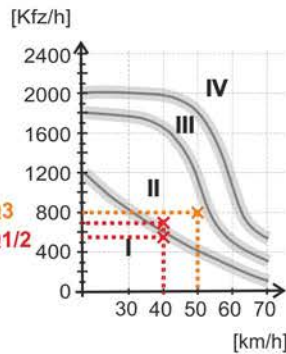


Belastungsbereich I / II
 Vorauswahl nach (ERA):
 Mischverkehr / Schutzstreifen



DTVw: rd. 10.400 Kfz/24h (2017)
 Spitzenstd.: rd. 800 Kfz/h
 zul. V: 40/50 km/h

Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach (ERA):
 Schutzstreifen /
 Kombinationen Mischverkehr



LAGEPLAN



H1.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

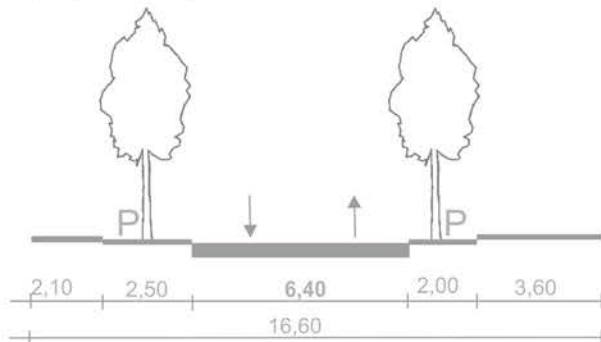
lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

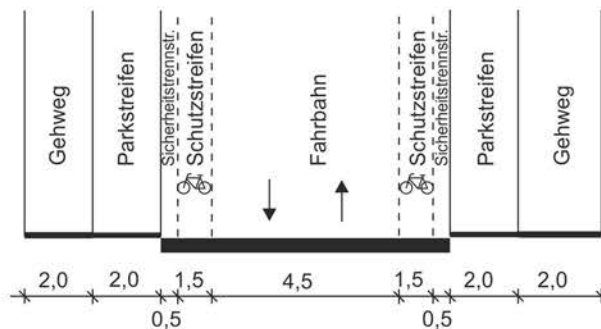
Bestandsaufnahme
 ST Heilsberg - Alte Frankfurter Straße

H1.2

Q 1 (Bestand):



Q 1/2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlungen:

Im Bereich Q1/2 sollte der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.


Im Bereich von Q3 sollte eine Ausweitung der zul. Geschwindigkeit von 40km/h bis zum Kreisverkehr erfolgen.

Im Zuge einer Umgestaltung des Busbahnhofes ist die Anlage von Radverkehrsanlagen zu prüfen. (Erläuterungen siehe Kapitel 4.1.1).

LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

 Untersuchungsstrecke

lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Empfehlungen

ST Heilsberg - Alte Frankfurter Straße

Datum: 08/2017

Maßstab: -

Blatt: Anlage H1.2



Bild 5: Kreisverkehr



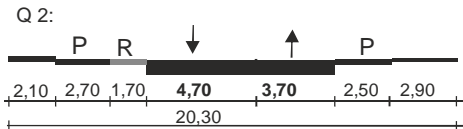
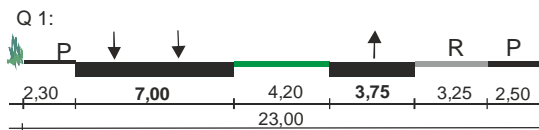
Bild 6: Übergang Radweg / Radfahrstreifen



Bild 7: Lichtsignalanlage Berliner Str.

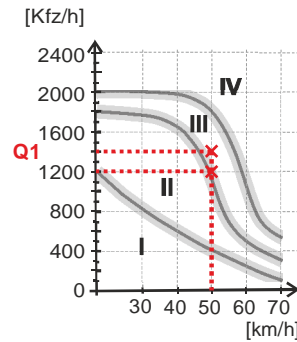


Bild 8: Beginn Radfahrstreifen



DTVw: rd. 19.000 Kfz/24h (2013)
 Spitzenstd.: 1.200 - 1.400 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III,
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstreifen / Radweg / gemeins. G+R



H2.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH


Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Frankfurter Straße (Süd)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Date: Anlage H2.1

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H2.2

 Untersuchungsbereich

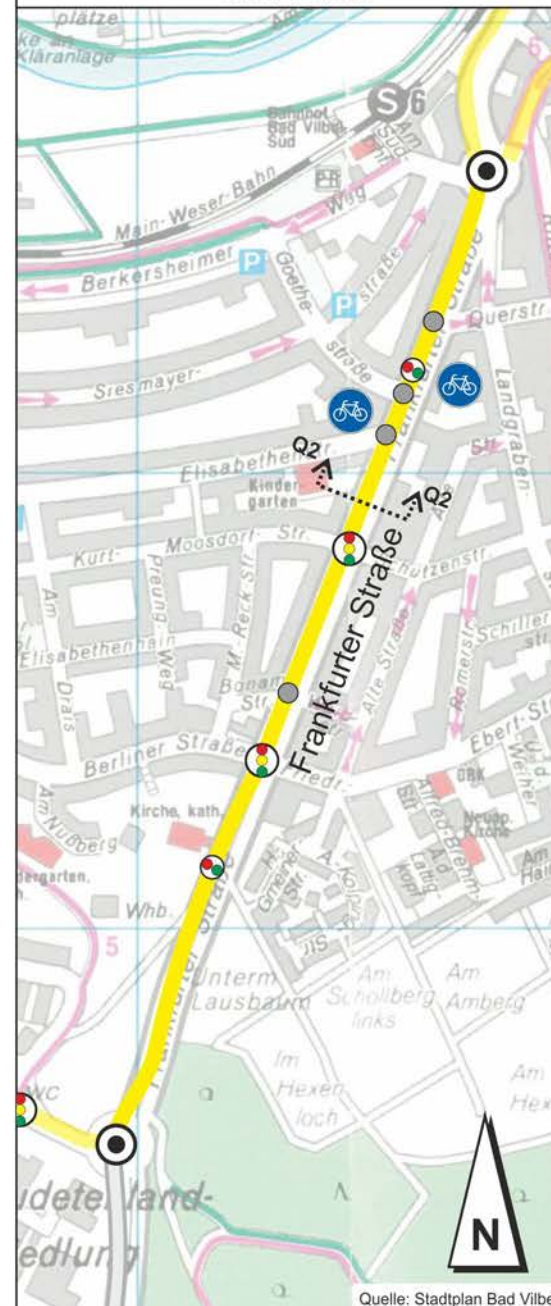
lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel 
Radverkehrskonzept

Empfehlungen
Kernstadt - Frankfurter Straße (Süd)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage H2.2

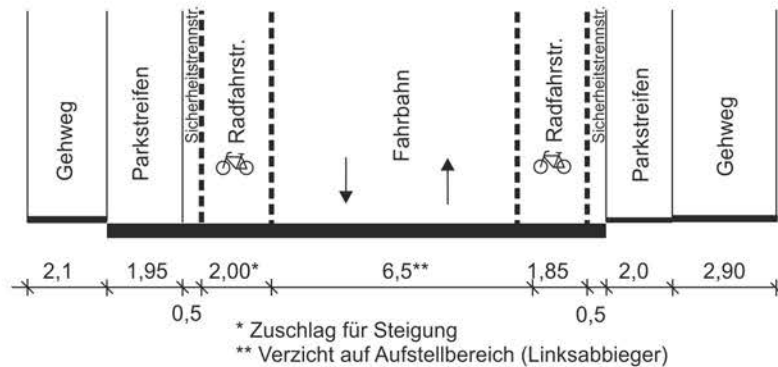
LAGEPLAN



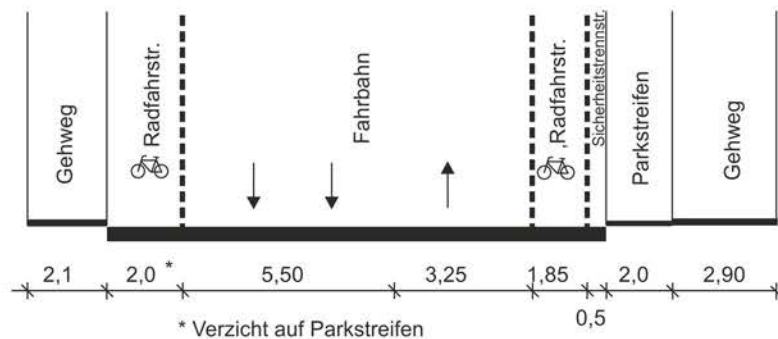
Q 2 (Bestand):



Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):
(mit 2. Fahrspur im KP-Bereich bergauf)



Empfehlung:

Für den Bereich zwischen Berliner Straße und Südbahnhof (Q2) wird als Kompromiss die Beibehaltung des vorhandenen Querschnittes empfohlen.



Bild 9: Busspur Richtung Südbahnhof



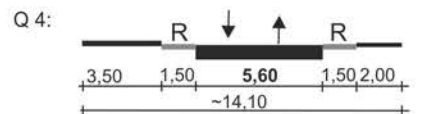
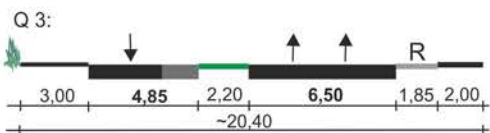
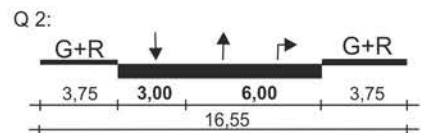
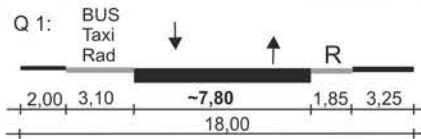
Bild 10: Haltestelle Niddastraße



Bild 11: Rampe südl. Viadukt

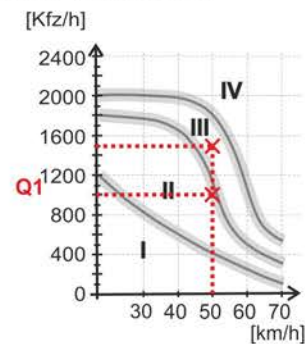


Bild 12: Schutzstreifen beidseitig



DTVw: bis 18.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd.: 1.000 - 1.500 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich II - III
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Radfahrstreifen / Radweg / gemeins. G+R



H3.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

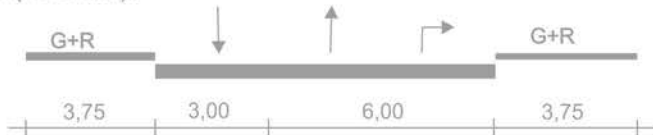
Bad Vilbel
 Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Kasseler Straße

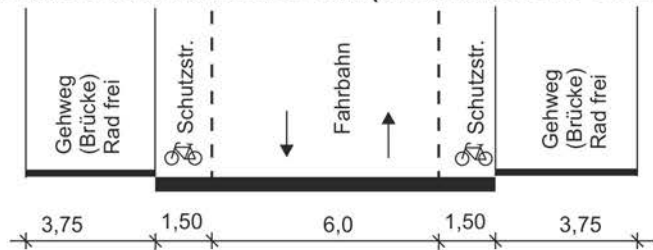
Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H3.2

Q 2 (Bestand):



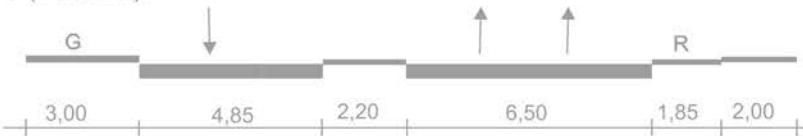
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen + Gehweg, R frei):



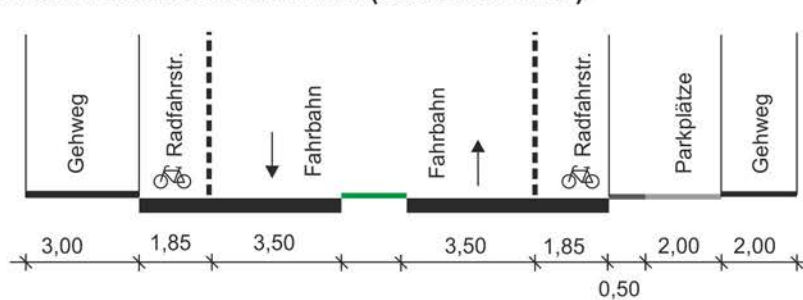
Empfehlung Q 2:

Anlage eines Schutzstreifens in Kombination mit Gehweg Radfahrer frei von der Niddabrücke bis zur signalisierten Einmündung Parkstraße (Schwarzer Weg).

Q 3 (Bestand):



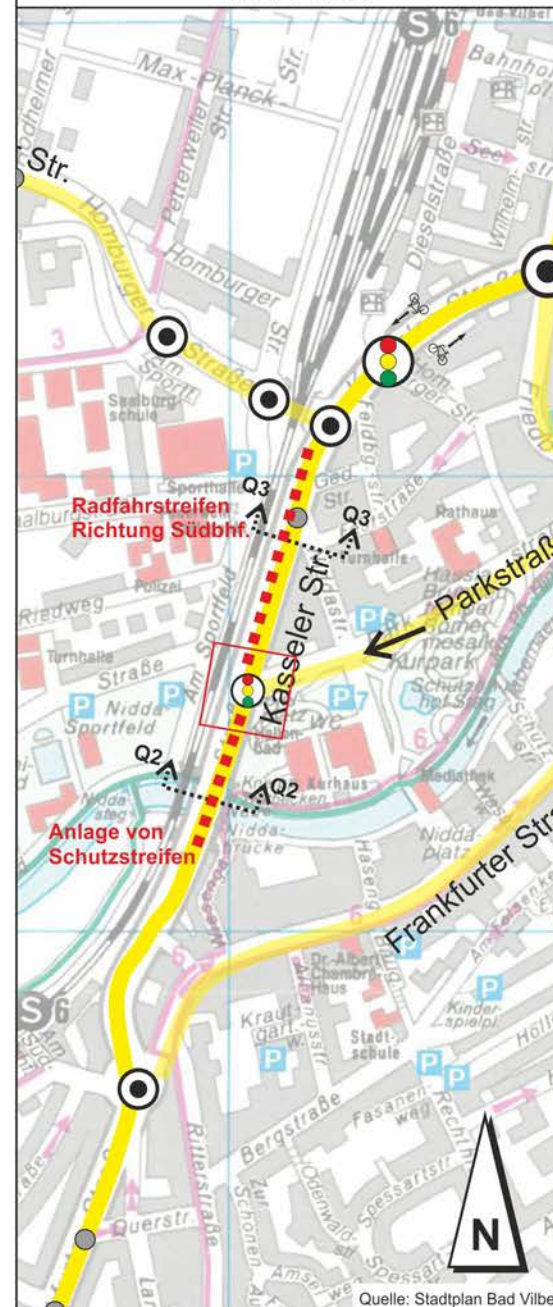
Q 3: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlung Q 3:

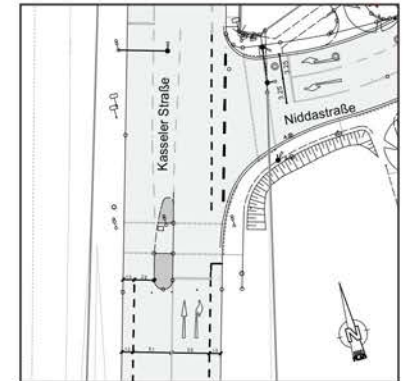
Einrichtung von Radfahrstreifen mit Umgestaltung des Straßenraums nach Beendigung der Bauarbeiten im Zuge des 3.+4. S-Bahn-Gleises.

LAGEPLAN



Untersuchungsbereich

Skizze KP Kasseler Str. / Niddstr.



lin3 PLAN

Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel

Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Empfehlungen

Kernstadt - Kasseler Straße

Datum: 08/2017

Maßstab: -

Blatt: Anlage H3.2

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel



Bild 13: Bushaltestelle Kasseler Straße



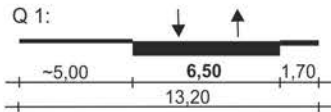
Bild 14: vorh. Ausbau mit farbiger Mittelspur



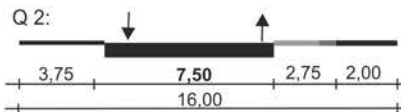
Bild 15: Querung (LSA) „Zufahrt Hassia“



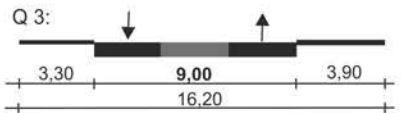
Bild 16: Ortseingang aus Richtung Dortelweil



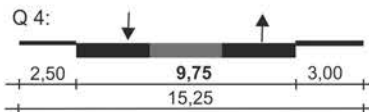
Friedberger Str. Q1 (2012):
 DTVw: rd. 9.000 Kfz/24h
 Spitzenstd. 600 - 800 Kfz/h
 zul V: 50 km/h
 V_{85} : <50 km/h



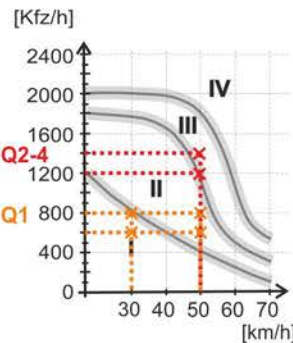
Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Kombination Mischverkehr



Friedberger Str. Q2-4 (2012):
 DTVw: 14.600 - 17.900 Kfz/24h
 1.200 - 1.400 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



Belastungsbereich III
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstreifen / Radweg /
 gemeinsamer G+R



H4.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

Bad Vilbel
 Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Friedberger Straße

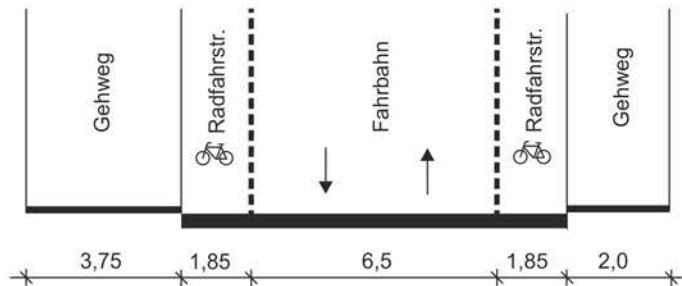
Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H4.1

H4.2

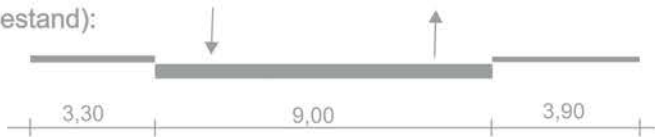
Q 2 (Bestand):



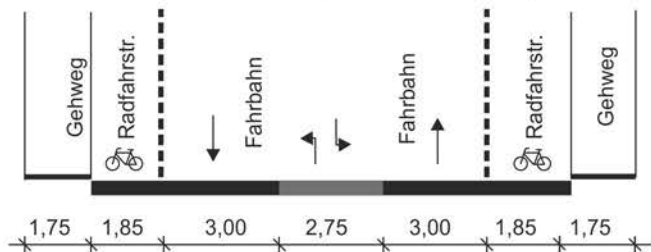
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Q 3 (Bestand):



Q 3: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlungen Q 2/3:

Unter den vorhandenen Randbedingungen werden derzeit keine Änderungen an den vorhandenen Querschnitten empfohlen (Erläuterungen siehe Abschnitt 4.1.4).

LAGEPLAN



Untersuchungsbereich

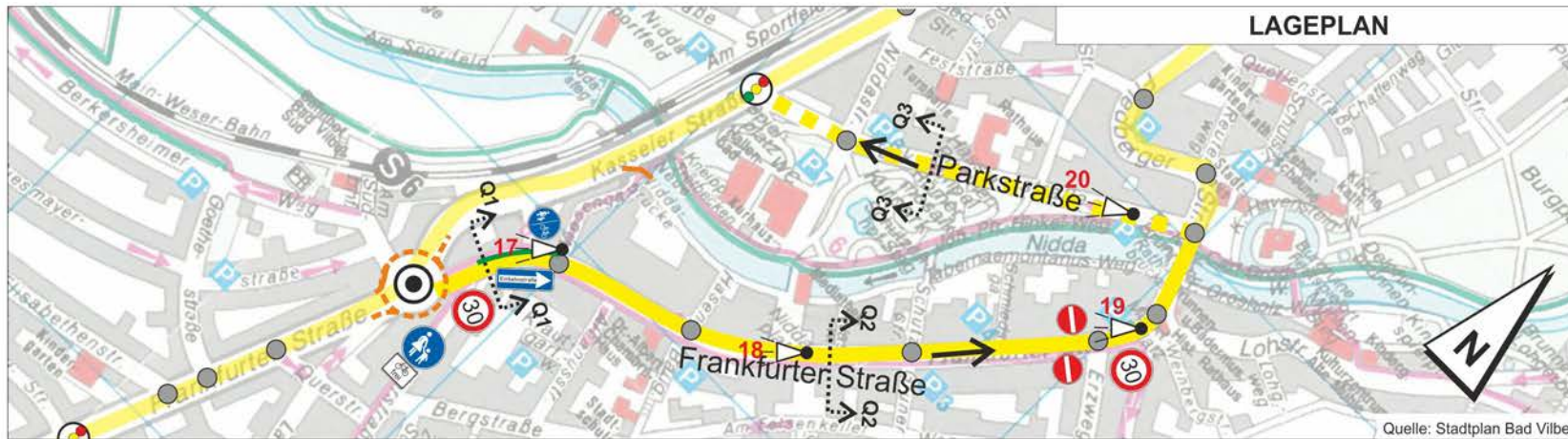
im3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

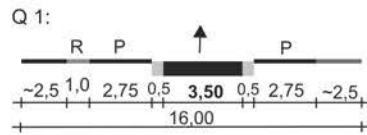
Empfehlungen
Kernstadt - Friedberger Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H4.2

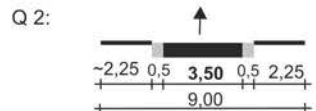
H5.1



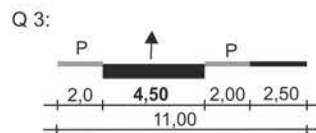
- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Frankfurter Straße Q1+2 (2012):
 DTVw: 5.100 - 8.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. 500 - 700 Kfz/h
 zul. V: 30 km/h

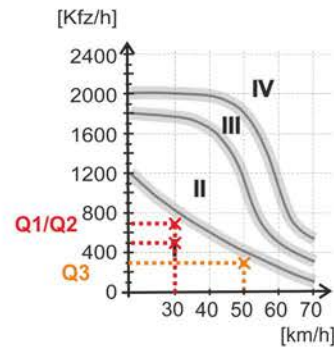


Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



Parkstr. Q3 (2012):
 DTVw: rd. 2.900 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. <300 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



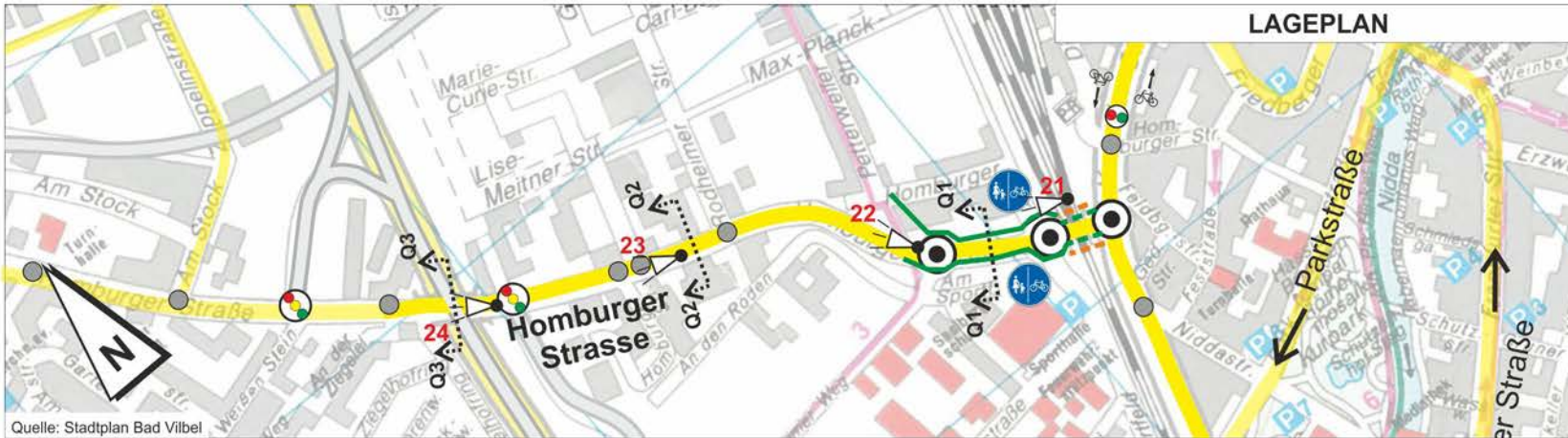
lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Frankfurter Str. / (Parkstr.)

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H5.1

H6.1

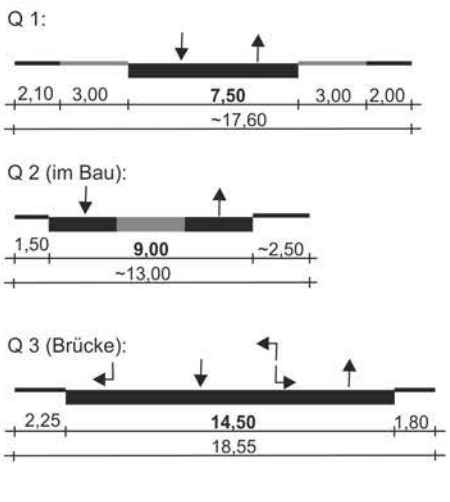


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

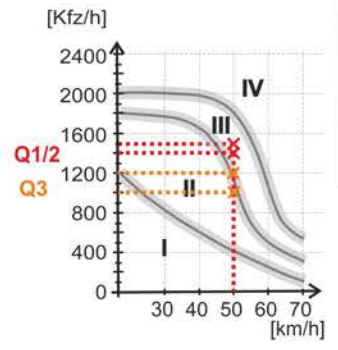


Homburger Str. Q1/2 (2012):
 DTVw: rd. 16.200 - 16.500 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.400 - 1.500 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R

Homburger Str. Q3 (2012):
 DTVw: rd. 12.700 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.200 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich II - III
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R



H7.1

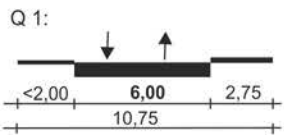


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

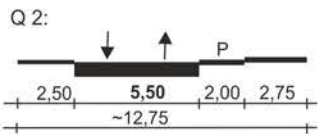
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

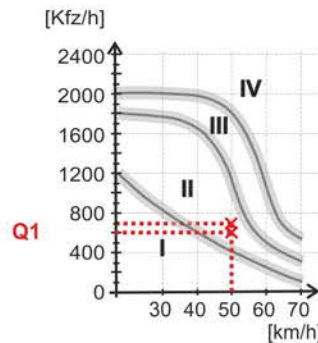
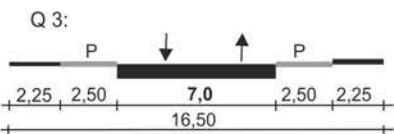
- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Homburger Straße Q1 (2012):
 DTWv: rd. 6.800 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd. 600 - 700 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen,
 Kombination Mischverkehr
 für Q2 und Q3 liegen keine
 aktuellen Verkehrsdaten vor.



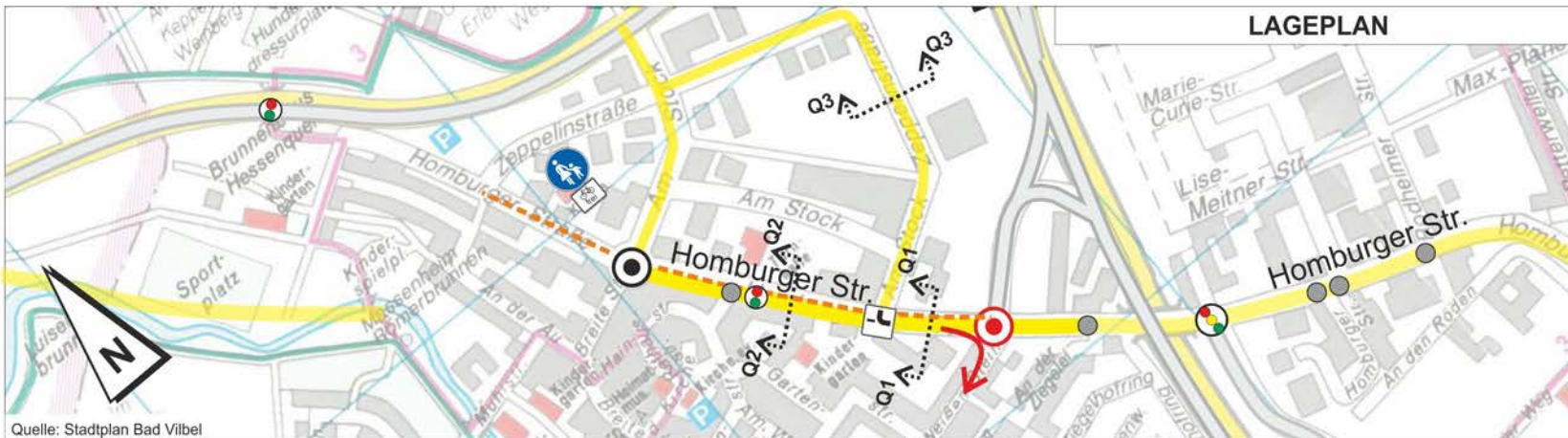
lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Massenheim - Homburger Strasse

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H7.1

H7.2



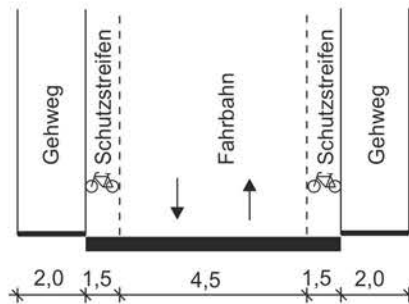
Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

Führung des Radverkehrs in Richtung Massenheimer Weg im Zuge des gepl. Kreisverkehrs (Markierung / Beschilderung)

Q 1 (Bestand):



Q 1: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlung Q 1:

Unter den vorhandenen Randbedingungen werden derzeit keine Änderungen an den vorhandenen Querschnitten empfohlen (Erläuterungen siehe Abschnitt 4.1.7).

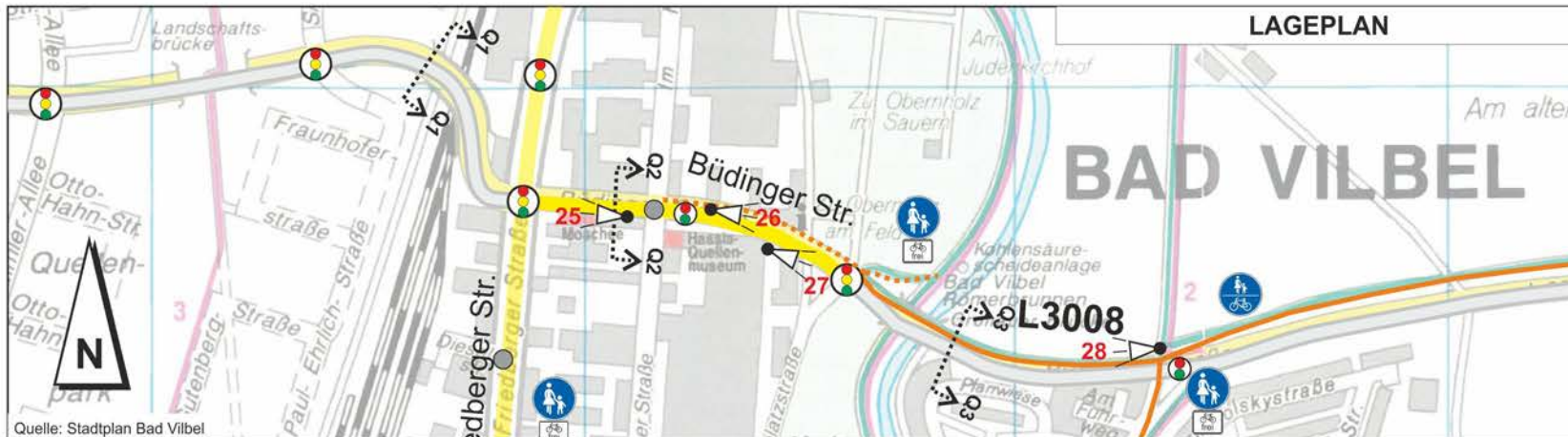
Untersuchungsstrecke

im3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Empfehlungen
Massenheim - Homburger Strasse

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage H7.2



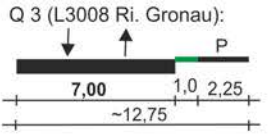
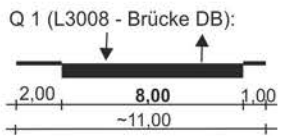
H8.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

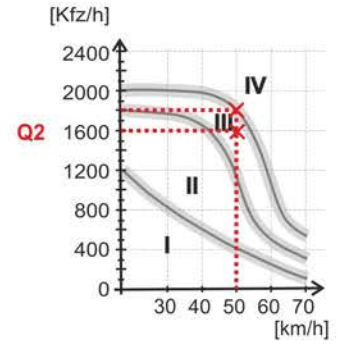
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Büdinger Str. (2010):
 DTVw: rd. 19.000 Kfz/24h
 Spitzenstd. 1.600 - 1.800 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich III - IV
 Vorauswahl nach ERA:
 Radfahrstr. / Radweg / gem. G+R



lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Kernstadt - Büdinger Straße

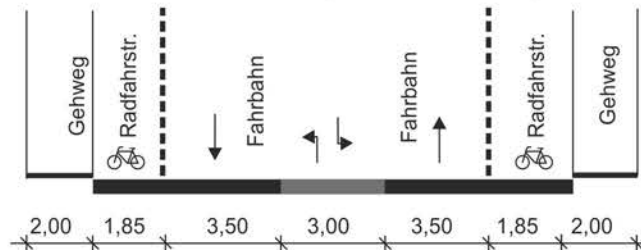
H8.2



Q 2 (Bestand):



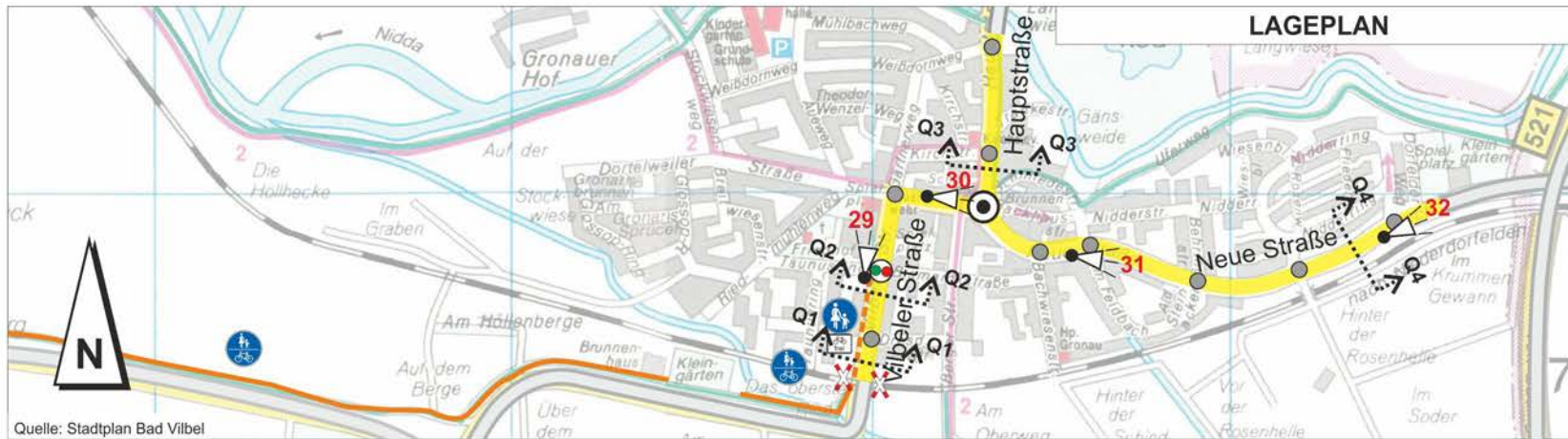
Q 2: aus Vorauswahl nach ERA (Radfahrstreifen):



Empfehlungen Q 2:

Unter den vorhandenen Randbedingungen ist die Anlage von Radverkehrsanlagen nicht möglich. Es wird daher empfohlen, alternative Strecken zu benutzen und entsprechend auszubauen.

H9.1

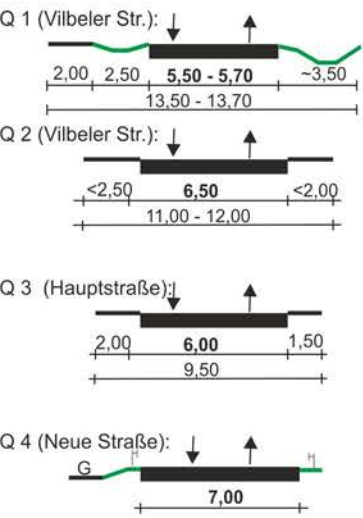


- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

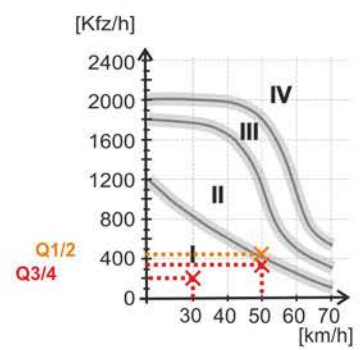


Vilbeler Str. Q1/Q2:
 DTVw: rd. 5.700 Kfz/24h (2015)
 Spitzenstd.: bis 450 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h

Belastungsbereich I - II
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr bzw.
 Schutzstreifen /
 Kombinationen Mischverkehr

Hauptstr (Q3) / Neue Str. (Q4):
 DTVw: <2.200 Kfz/24h (2015)
 Spitzenstd.: bis 200 - 350 Kfz/h
 zul. V: 30 - 50 km/h

Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

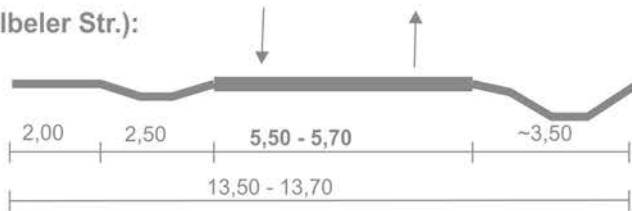
Bestandsaufnahme ST Gronau
 Vilbeler Str. / Hauptstr. / Neue Straße

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage H9.1

H9.2



Q 1 (Vilbeler Str.):

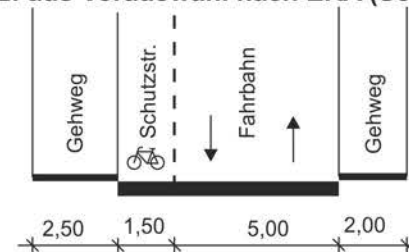


Q 2 (Vilbeler Str.):



vorhandene Fahrbn müsste zur Anlage eines einseitigen Schutzstreifens auf 6,50m verbreitert werden. Hiervon betroffen wären auch die begleitenden Entwässerungseinrichtungen bzw. Grünanlagen.

Q 1 / 2: aus Vorauswahl nach ERA (Schutzstreifen):



Empfehlung Q 1 / Q2:

Prüfung des Übergangs von der freien Strecke (Radweg) auf die Ortsdurchfahrt im Bereich des Bahnübergangs sowie die Anlage eines einseitigen Schutzstreifens zwischen der Dortelweiler Straße und der Bahnstrecke.



Bild 33: Zufahrt Fa. Stada



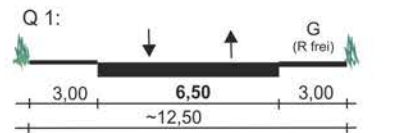
Bild 34: vorn. Querungsstelle



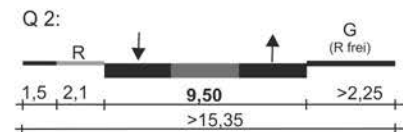
Bild 35: Einmündung Kreisstraße



Bild 36: Bushaltestelle „Am Sonnenplatz“

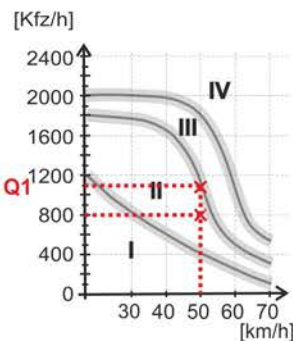
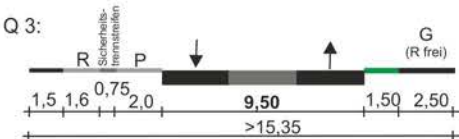


DTVw: rd. 13.000 Kfz/24h (2012)
 Spitzenstd.: 900 - 1.000 Kfz/h
 zul. V: 50 km/h



Belastungsbereich II
 Vorauswahl nach ERA:
 Schutzstreifen / Kombination
 Mischverkehr, Gehweg R frei

für Q2 und Q3 liegen keine
 aktuellen Verkehrsmengen vor



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

H10.1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Bestandsaufnahme
 Dortelweil - Friedberger Straße



E1

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei

- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen

- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

- 28 Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Bild E1-1: heutiges Ausbauende



Bild E1-2: Massenheimer Weg

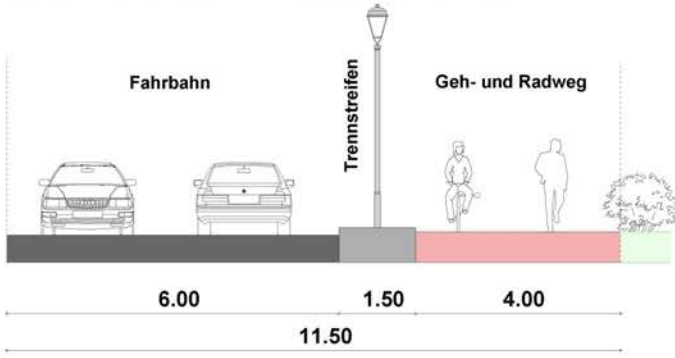


Bild E1-3: Massenheimer Weg (Richtung B3)



Bild E1-4: Anschluss in Richtung Massenheim

Q1 Straßenquerschnitt Massenheimer Weg:



lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
Ausbau Massenheimer Weg

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E1
----------------	------------	------------------

Querschnitt 1 (Grünzug)

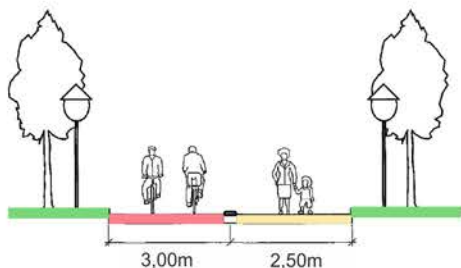


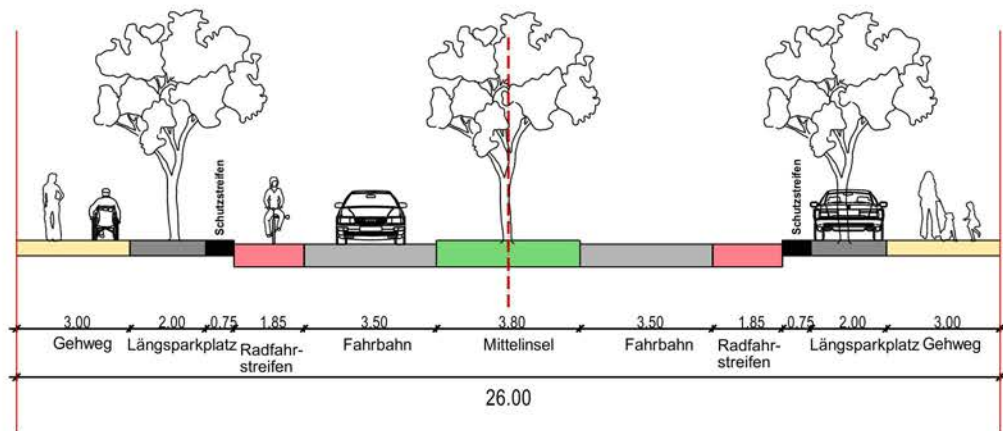
Bild E2-1: vorh. Weg über Grünbrücke (Ri. Süden)



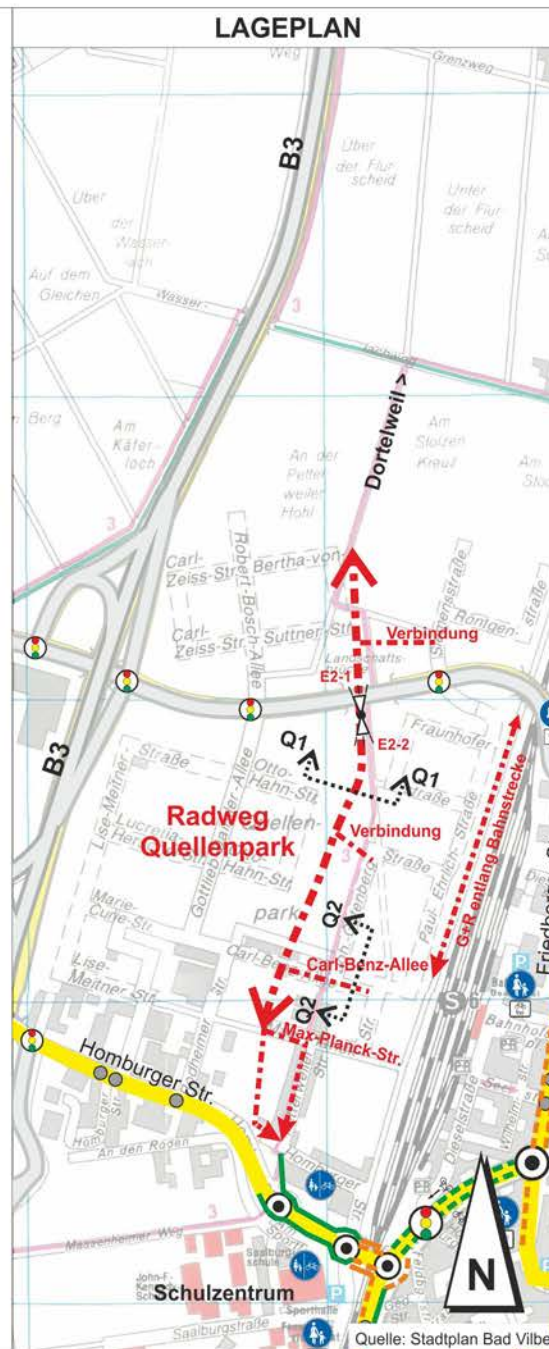
Bild E2-2: Grünbrücke (Richtung Norden)

Querschnitt 2 (Carl-Benz-Allee)

CARL-BENZ-ALLEE



LAGEPLAN



E2

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

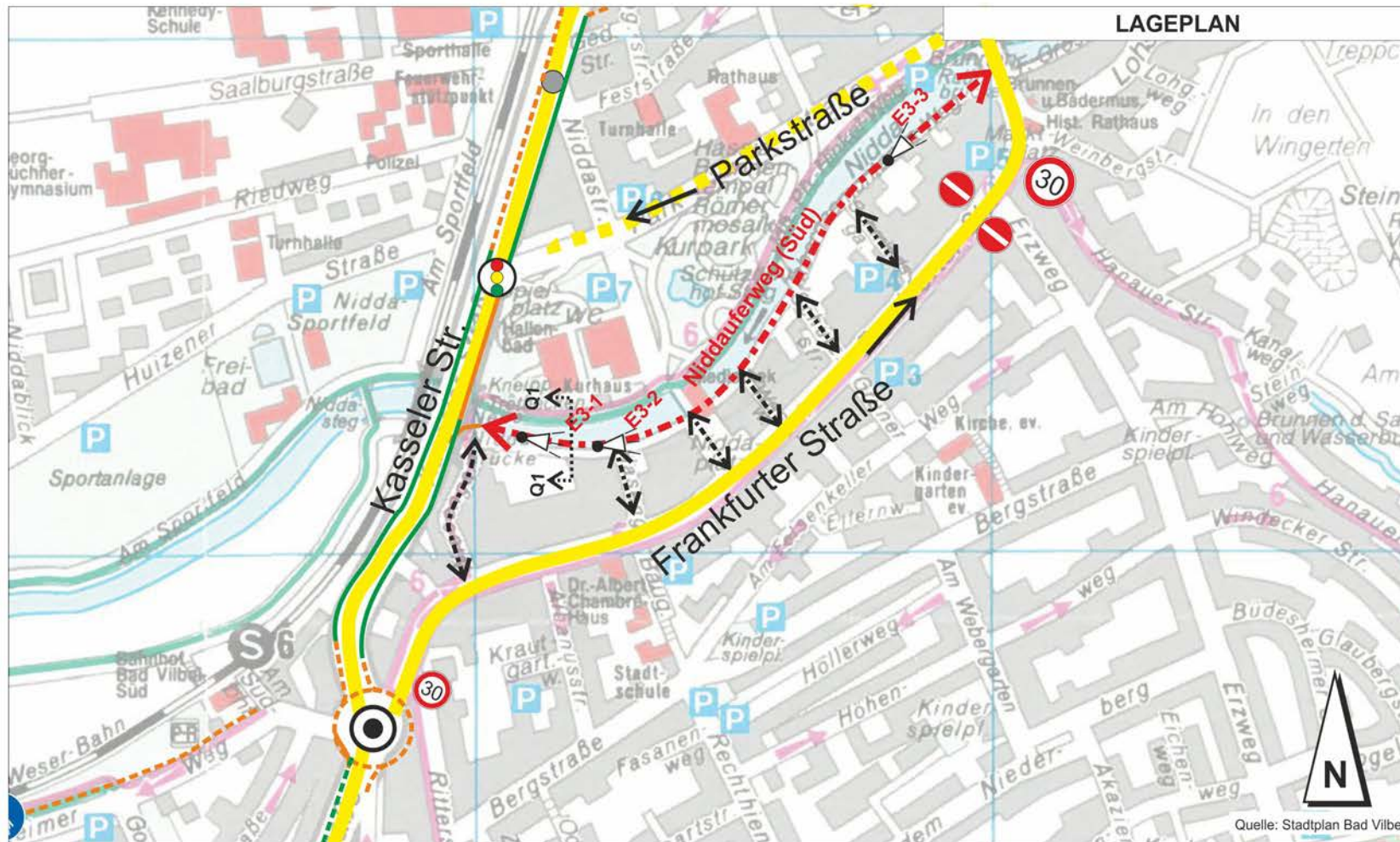
Bad Vilbel
Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
Radweg im Bereich Quellenpark

Datum: 08/2017 Maßstab: - Blatt: Anlage E2

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

E3



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung



Bild E3-1: vorh. Niddaufferweg (Ri. Mediathek)



Bild E3-2: vorh. Ausbau im Bereich Hasengasse



Bild E3-3: vorh. Weg zum Marktplatz

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept

Verbindungen im Stadtgebiet
Ausbau des südlichen Niddaufferweges

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E3
----------------	------------	------------------



Bild E4-1: Einmündung „Am Sportfeld“



Bild E4-2: Am Sportfeld (Richtung Norden)

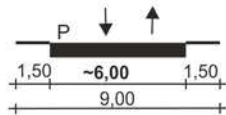


Bild E4-3: Weg östlich Sportfeld (Ri. Norden)



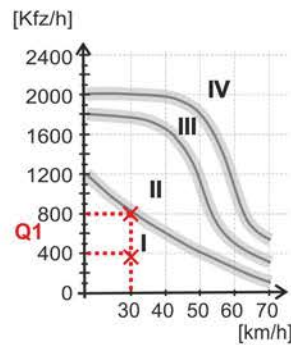
Bild E4-4: Brücke über die Nidda

Q 1: „Am Sportfeld“



DTVw: 4.500 Kfz/24h (2011)
 Spitzenstd.: 400 - 500 Kfz/h
 zul. V: 30 km/h

Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

E4

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
 Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
 Verlängerung der Straße „Am Sportfeld“

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E4
----------------	------------	------------------



Bild E5-1: Straße „Am Südbahnhof“ (Ri. Osten)



Bild E5-2: Straße „Am Südbahnhof“ (Ri. Westen)



Bild E5-3: Siesmayerstraße



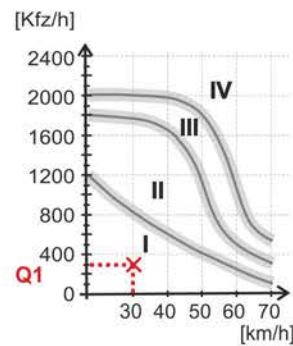
Bild E5-4: Berkersheimer Weg

Q 1: „Am Südbahnhof“

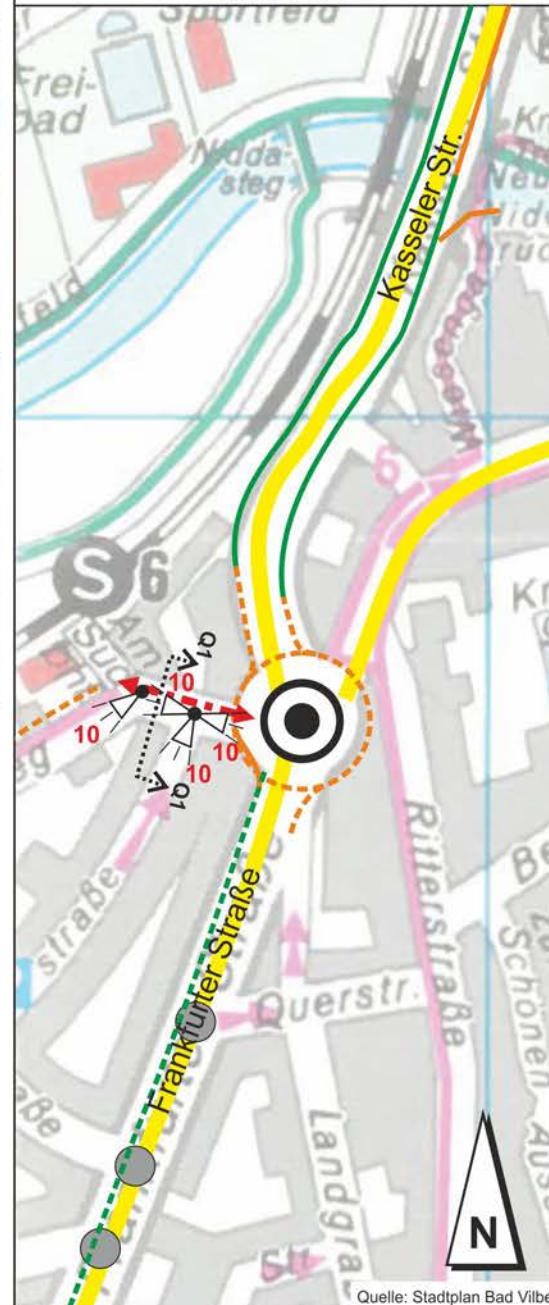


DTVw: 4.200 Kfz/24h (2007)
 Spitzenstd.: 300 Kfz/h
 zul. V: 30 km/h

Belastungsbereich I
 Vorauswahl nach ERA:
 Mischverkehr



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

E5

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
 Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
 Radverkehrskonzept

Verbindungen im Stadtgebiet
 Straße „Am Südbahnhof“

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E5
----------------	------------	------------------



Bild E6-1: südlich Sportanlagen Dortelweil



Bild E6-2: vorh. Fußgängerbrücke



Bild E6-3: wassergeb. Decke (RI, Niddertalbahn)



Bild E6-4: gepl. Renaturierungsbereich

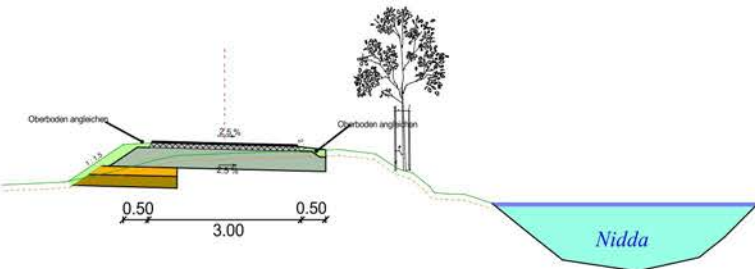


Bild E6-5: Weg zur Kohlenräusescheideanlage

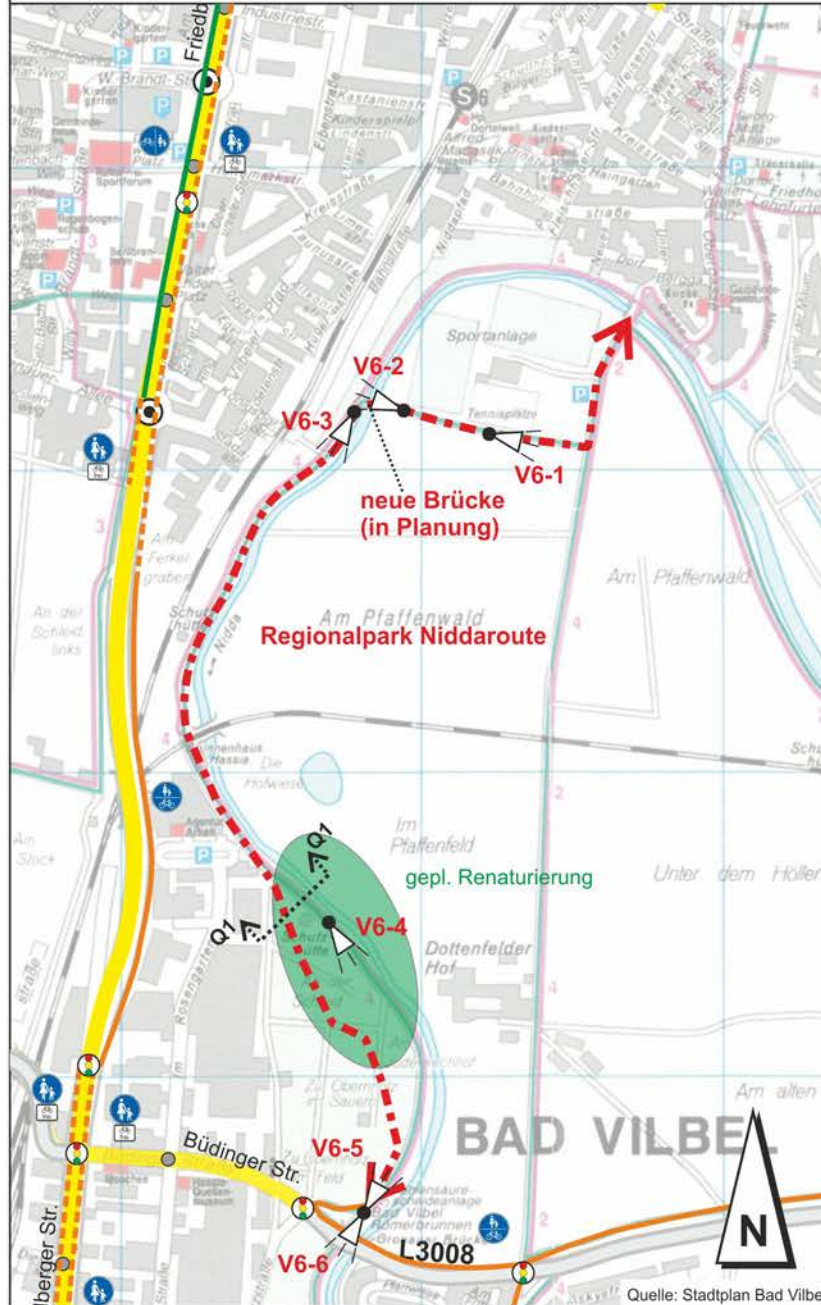


Bild E6-6: vorh. Ausbauende (L3008)

Querschnitt 1 (Niddaroute)



LAGEPLAN



E6

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Dortelweil - Innenstadt „Niddaroute“

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage E6

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

E7

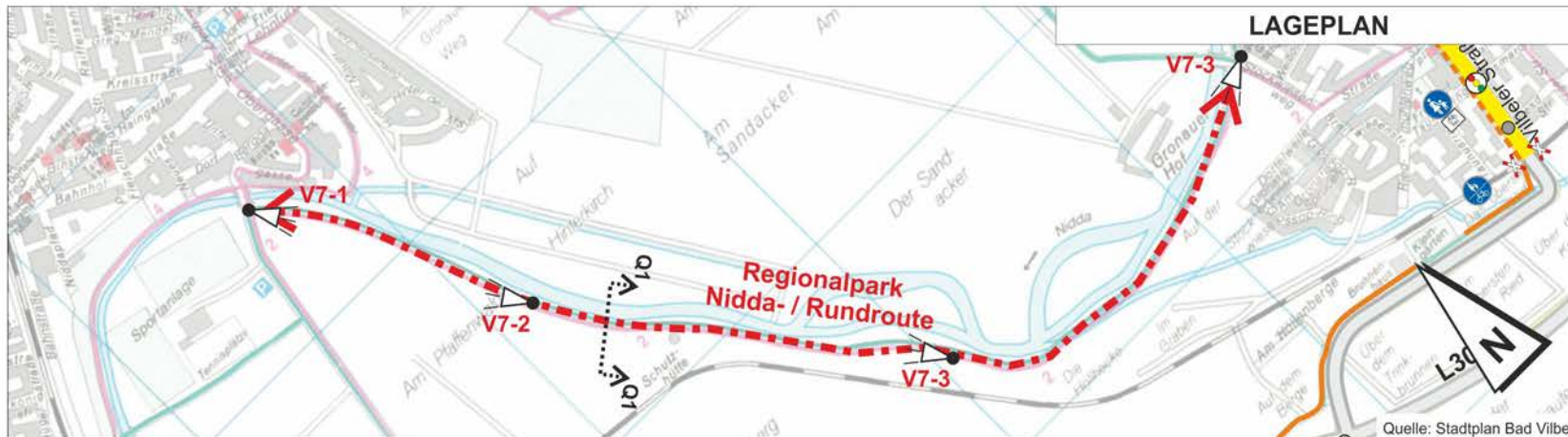


Bild E7-1: ST Dortelweil (Richtung Osten)



Bild E7-2: Am Pfaffenwald

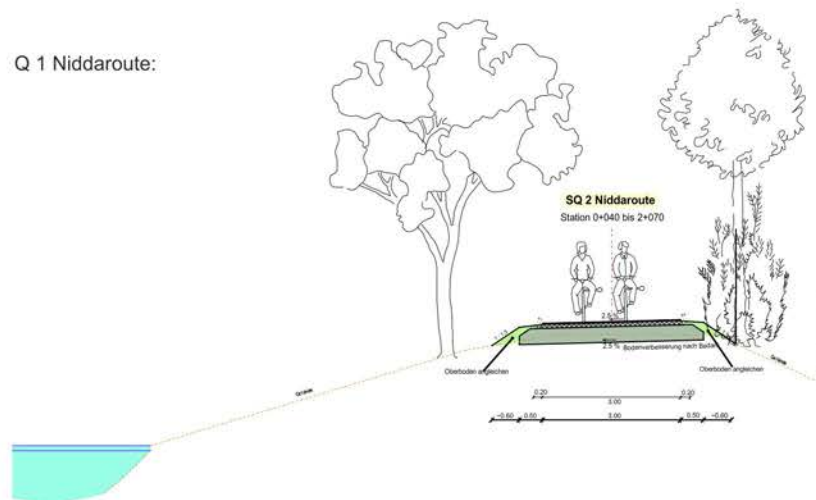


Bild E7-3: wassergeb. Decke (Renaturierung)



Bild E7-4: Gronau Stockwiesenweg (Ri. Westen)

Q 1 Niddaroute:



- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel
Radverkehrskonzept

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Dortelweil - ST Gronau „Niddaroute“

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E7
----------------	------------	------------------



Bild E8-1: Verbindungsweg zur Frankfurter Str.



Bild E8-2: Querung Schlesienring



Bild E8-3: Plattenweg nördlich Schlesienring



Bild E8-4: Querung Wetterauer Weg

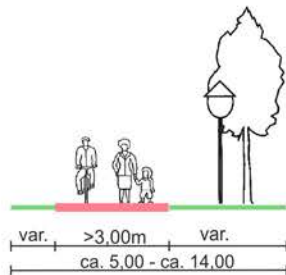


Bild E8-5: Plattenweg südlich Pommernweg

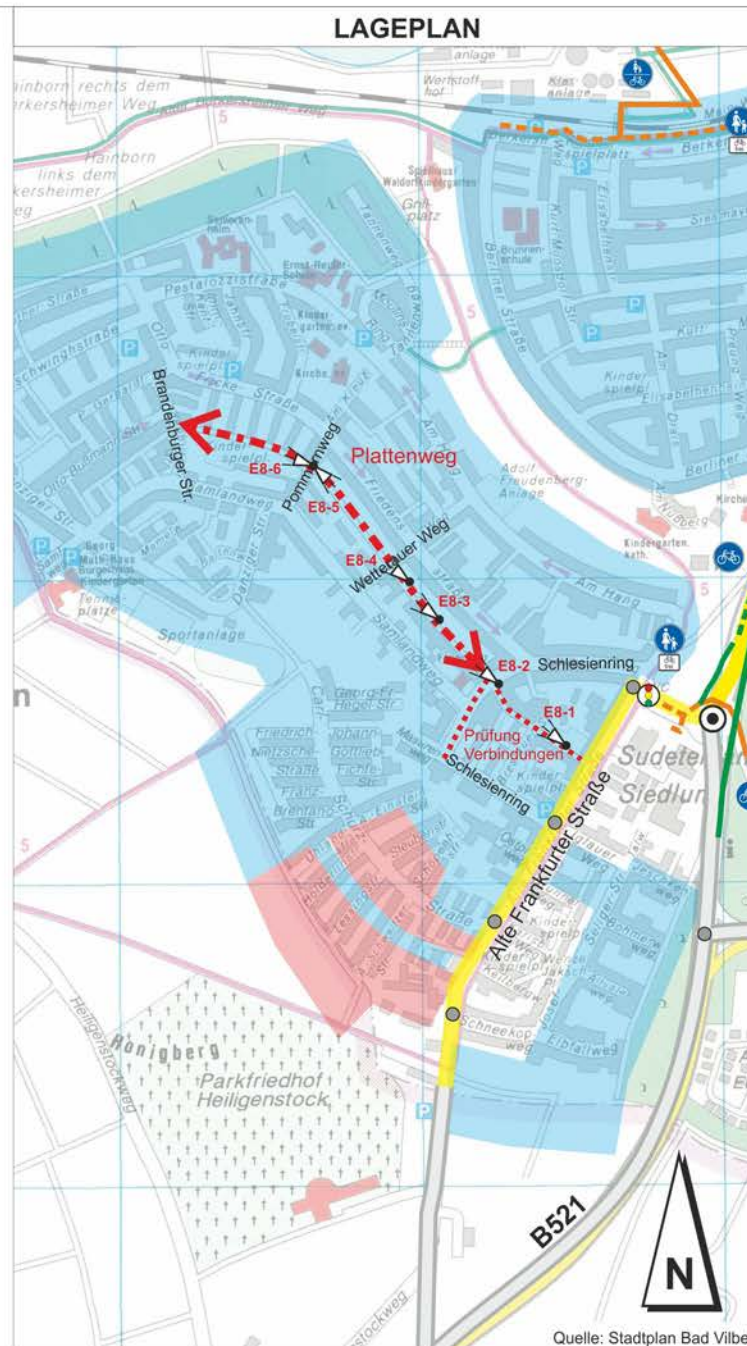


Bild E8-6: Pommernweg (Sackgasse)

**Querschnitt
(Plattenweg)**



LAGEPLAN



Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

E8

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung
- Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Heilsberg, Plattenweg

Datum: 08/2017	Maßstab: -	Blatt: Anlage E8
----------------	------------	------------------



Bild E9-1: süd. Wasserlachweg (parallel B3)



Bild E9-2: wassergeb. Decke (Pfützen)



Bild E9-3: wassergeb. Decke (vor Rampe B3)



Bild E8-4: Asphalt (Bereich Rampe zur B3)



Bild E8-5: Betonplatten (gebrochen)

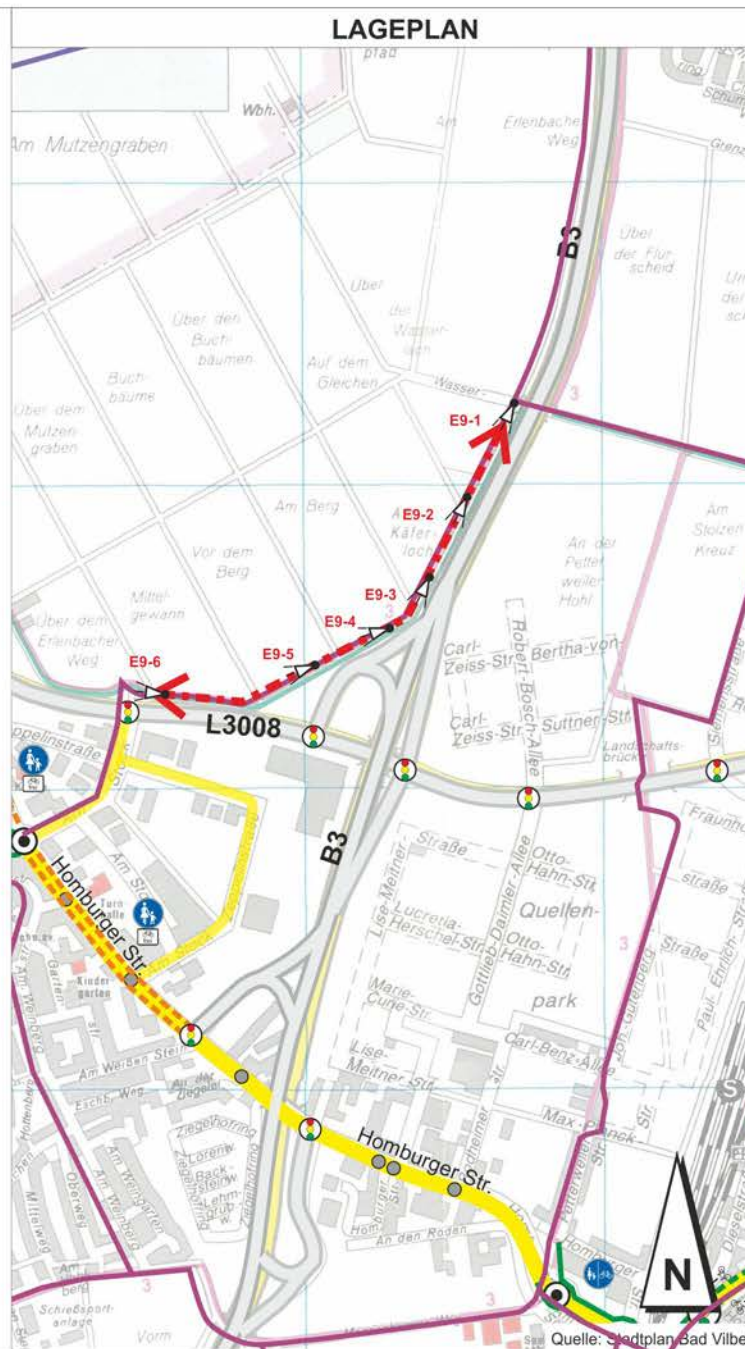


Bild E8-6: Querung der L3008 (LSA)

Empfehlung:

Der parallele Weg westlich der B3 zwischen dem Wasserlachweg und der Querung an der Landesstraße 3008 ist nur teilweise mit Asphalt bzw. Beton befestigt und weist Schäden auf (Schlaglöcher, Risse, gebrochene Betonplatten). Bei schlechtem Wetter ist der Weg nicht komfortabel zu befahren.

Durch eine Ausbesserung des vorhandenen Weges kann eine direkte und komfortable Verbindung zwischen dem Stadtteil Dortelweil und dem Stadtteil Massenheim geschaffen werden.



E9

-  Radweg
-  getr. Geh- / Radweg
-  Radfahrstr. / Schutzstr.
-  gem. Geh- / Radweg
-  Gehweg, Radfahrer frei
-  Hauptstraßen (Außerorts)
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Kreisverkehrsplatz
-  Knotenpunkt mit LSA
-  Fußgängerschutzanlage
-  Einmündung / Kreuzung
-  Bild mit Standpunkt und Blickrichtung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel 
Radverkehrskonzept

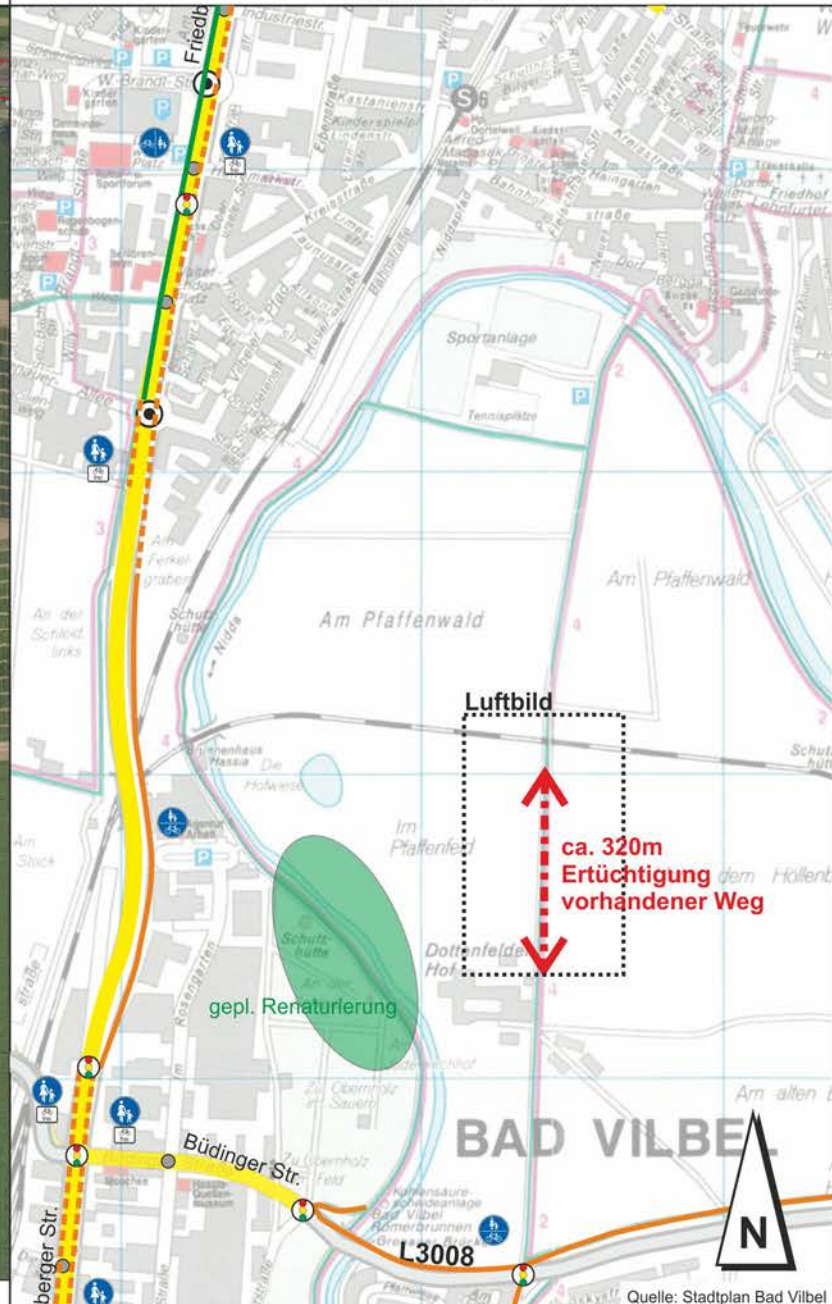
Verbindungen im Stadtgebiet
ST Dortelweil - Massenheim

Datum: 08/2017 Maßstab: - Datei: Anlage E9

Luftbild



LAGEPLAN



E10

- Radweg
- getr. Geh- / Radweg
- Radfahrstr. / Schutzstr.
- gem. Geh- / Radweg
- Gehweg, Radfahrer frei
- Hauptstraßen (Außerorts)
- Hauptverkehrsstraßen
- Kreisverkehrsplatz
- Knotenpunkt mit LSA
- Fußgängerschutzanlage
- Einmündung / Kreuzung

lin3 PLAN
Ingenieurgesellschaft für Verkehr und Stadtplanung mbH

Stadt Bad Vilbel **Bad Vilbel**
Radverkehrskonzept Stadt der Quellen

Verbindungen im Stadtgebiet
ST Dorteilweil - Kernstadt (L3008)

Quelle: Stadtplan Bad Vilbel

Bad Vilbel, 25.7.2015

Technische Dienstleistungen
 Beratung, Anfertigung
 20.07.2015
 Bad Vilbel

61118 Bad Vilbel

Bauamt Bad Vilbel

Frankfurter Str. 5

61118 Bad Vilbel

Fax: (06101) 602-303

PROTEST GEGEN JUGENDHAUS CHRISTENECK

Sehr geehrte Damen und Herren,
 hiermit legen wir Beschwerde ein gegen den geplanten Bau des Jugendhauses Christeneck.
 Wir befürchten erhebliche Lärmbeeinträchtigung bei Tagesnutzung und bei Nachtnutzung.

Wir wohnen in [redacted] es handelt sich um das Grundstück welches direkt an dem Fußgängerweg zum Feldweg/Waldweg belegen ist. D.h. dass wir Lärmwirkungen nicht nur von der Straße aus zu befürchten haben, sondern quasi rund ums Haus mit erhöhter Lärmbeeinträchtigung zu kämpfen haben werden. Wir sind eine Familie mit kleinen Kindern und benötigen am Tag und in der Nacht unsere absolute Ruhe. Das ist ein Grund, warum wir aus der Großstadt nach Bad Vilbel gezogen sind.

Besucher des Jugendhauses werden rund um die Uhr um unser Haus "herumschleichen" und sich nachts lautstark und mit Gettoblastern und anderem Musikgeräten an der vor unserem Haus platzierten Parkbank "herumlungern", wie dies heute zum Teil bereits stattfindet. Das können wir und wollen wir nicht zulassen! Das Jugendhaus soll auch nachts für Partys zur Verfügung gestellt werden, das wird unsere bisherige Lebensqualität ganz erheblich beeinträchtigen!

Ferner befürchten wir, dass die Anlage für große Veranstaltungen ab 200 Teilnehmer genutzt wird und außerdem auch Konzertveranstaltungen erlaubt werden sollen. Da es sich um ein reines Wohngebiet handelt, gehört diese Anlage nicht hierher und wird nicht nur den Grundstückswert am Heilsberg vollkommen abwerten sondern auch eine für ein Wohngebiet unzulässigen Lärmpegel erreichen!

1a) Lärmschutz würde nicht ausreichend berücksichtigt: Im Bebauungsplan werden entsprechend der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung Maßnahmen festgesetzt, die dazu führen, dass mögliche Lärmemissionen entsprechend den gesetzlichen Grundlagen auf ein sozial adäquates Maß gesenkt werden.

1b) "Rund um die Uhr"-Belästigungen, Störung der Nachtruhe: In der schalltechnischen Untersuchung sind auch die nächtlichen Ruhezeiten berücksichtigt worden.

Es ist vorgesehen, eine gelegentliche Vermietung der Räumlichkeiten der Jugendeinrichtung außerhalb der üblichen Betriebszeiten zu ermöglichen. Allerdings können aufgrund der geringen Größe der Einrichtung dort keine größeren Feiern stattfinden. Die Vermietung orientiert sich an den erforderlichen Ruhezeiten. Es ist z.B. an Kindergeburtstage gedacht. Die Vermietung erfolgt ausschließlich an Vereine, Institutionen sowie an erwachsene und eingewiesene Personen, die in der Lage sind, die für die Einrichtung geltenden Vorschriften und Regeln durchzusetzen. Die Regeln im Bezug auf Veranstaltungsdauer und verträgliches Verhalten werden so gestaltet, dass dem Ruhebedürfnis der angrenzenden Wohnbebauung Rechnung getragen wird. Erfahrungen mit der Vermietung in anderen Einrichtungen zeigen, dass es in Bezug auf die Einhaltung von vereinbarten Regeln keine Probleme gibt. Zudem ist vorgesehen, das Verlassen der Räumlichkeiten und damit das Ende der Veranstaltung über eine digitale Schließanlage zu kontrollieren.

Vermeidung von Konflikten durch Fehlverhalten von Nutzern ist nicht Aufgabe des Bebauungsplans, sondern ein ordnungsrechtliches Thema. Durch das Fachpersonal vor Ort wird davon unabhängig sichergestellt, dass die für den Schutz der Anwohner erforderlichen Verhaltensregeln durch die Besucher der Freizeiteinrichtung eingehalten werden.

1c Lärm durch nächtliche Partys: Es ist vorgesehen, eine gelegentliche Vermietung der Räumlichkeiten der Jugendeinrichtung außerhalb der üblichen Betriebszeiten zu ermöglichen. Allerdings können aufgrund der geringen Größe der Einrichtung dort keine größeren Feiern stattfinden. Die Vermietung orientiert sich an den erforderlichen Ruhezeiten. Es ist z.B. an Kindergeburtstage gedacht. Die Vermietung erfolgt ausschließlich an Vereine, Institutionen sowie an erwachsene und eingewiesene Personen, die in der Lage sind, die für die Einrichtung geltenden Vorschriften und Regeln durchzusetzen. Die Regeln im Bezug auf Veranstaltungsdauer und verträgliches Verhalten werden so gestaltet, dass dem Ruhebedürfnis der angrenzenden Wohnbebauung Rechnung getragen wird. Erfahrungen mit der Vermietung in anderen Einrichtungen zeigen, dass es in Bezug auf die Einhaltung von vereinbarten Regeln keine Probleme gibt. Zudem ist vorgesehen, das Verlassen der Räumlichkeiten und damit das Ende der Veranstaltung über eine digitale Schließanlage zu kontrollieren.

1d) Zu großer Lärm durch Veranstaltungen ab 200 Personen: Die Jugendeinrichtung ist für den pädagogisch begleiteten Betrieb geplant. In diesem Rahmen können auch z.B. auf der Dirtbike-Bahn in seltenen Fällen größere Veranstaltungen stattfinden, die jedoch eine Teilnehmerzahl von ca. 300 Personen nicht überschreiten werden. Veranstaltungen dieser Größenordnung finden bereits jetzt auf der Dirtbike-Bahn statt. Diese Veranstaltungen müssen die Kriterien für "seltene Ereignisse" im Sinne der 18. BImSchV (Sportanlagenlärmverordnung) bzw. der Freizeitlärmrichtlinie erfüllen, wie in der schalltechnischen Untersuchung auf S. 22 ff. erläutert. Bei der organisatorischen Umsetzung des Bebauungsplans wird sichergestellt, dass keine Veranstaltungen durchgeführt werden, die über die in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Szenarien hinausgehen.
 Veranstaltungen für 1.000 Besucher sind weder vorgesehen noch realistisch. Soweit in der schalltechnischen Untersuchung diese Zahl genannt wird, bezieht sich diese auf einen hilfsweise herangezogenen Emissionsansatz für Beschallungsanlagen bei Veranstaltungen mit weniger als 1.000 Besuchern. Die Ergebnisse der Untersuchung sind daher als Sicherheits-Annahme im Sinne einer oberen Abschätzung zu verstehen.

Wir wollen erreichen dass

- Die gesetzlichen Werte für Wohngebiete eingehalten werden. Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen werden nicht ausreichen, um diese für Wohngebiete vorgesehene Werte einzureichen. **1g**
- Außerdem wollen wir zumindest eine geänderte Wegführung und die Schließung des Fußgängerwegs an unserer Straße erreichen **1h**
- Ferner wird sich die ohnehin angespannte Parkplatzsituation erheblich verschlechtern. Wir wollen diesbezüglich eine konkrete Planung von der Stadt für zusätzliche Parkflächen sehen. **1i**
- Schließlich wurde nicht durch Studien, Bürgerbefragung, etc. nachgewiesen, dass in Bad Vilbel überhaupt ein sozialer und kultureller Bedarf für eine derartige Anlage besteht. In einer Stadt mit einer Altersstruktur wie Bad Vilbel fällt es auch schwer zu glauben, dass die Jugendlichen aus der Kernstadt und den anderen Stadtteilen ein solch abgelegenes Projekt, welches weder mit Bussen, noch mit Bahnen und aufgrund der vorhandenen Steigung auf dem Weg zum Heilsberg auch nicht mit dem Fahrrad erreicht werden kann, überhaupt annehmen werden. Dies ist im höchsten Maße ungewiss. Die Zahl der auf dem Heilsberg wohnenden Jugendlichen rechtfertigt die Größe der Anlage jedenfalls nicht. **1j**
- 1k**
- 1l**

H
Es handelt sich daher um eine politische Fehlentscheidung und um fehlerhafte Verwendung offenbar zur Verfügung stehender Mittel, die für wirklich sinnvolle Projekte, wie zB die Aufwertung der S-Bahn hofs in Bad Vilbel Süd sehr viel dringender gebraucht würde, wo man mit dem Kinderwagen aufgrund der fehlenden Unterführung schlichtweg nicht in Richtung Frankfurt fahren einsteigen kann.

Mit freundlichen Grüßen



1e) Der Bebauungsplan widerspricht dem Trennungsgebot: Zwischen einem Reinen Wohngebiet und einer Wohnfolgeeinrichtung wie diese Freizeiteinrichtung für Jugendliche gibt es kein Trennungsgebot. Eine solche Freizeiteinrichtung wäre als "Anlage für kulturelle und soziale Zwecke" z.B. innerhalb eines Allgemeinen Wohngebiets generell zulässig. Allgemeine Wohngebiete sind aber neben Reinen Wohngebieten gemäß ihrer Stafflung nach Schutzbedürftigkeit ohne Abstand nebeneinander zulässig. Daraus folgt, dass auch zwischen einer solchen Anlage für kulturelle und soziale Zwecke wie diese Freizeiteinrichtung und dem Reinen Wohngebiet keine räumliche Trennung erforderlich ist.

1f) siehe hierzu Pkt. 1a

1g) Werte für Wohngebiete einhalten: Im Bebauungsplan werden alle Maßnahmen festgesetzt, die gemäß schalltechnischer Untersuchung auf planungsrechtlicher Ebene ergriffen werden müssen, um eine Belastung des Wohngebiets durch die Freizeiteinrichtung als Einrichtung der sozialen und kulturellen Infrastruktur über das sozial adäquate Maß hinaus zu vermeiden. Zugrundegelegt wurde dabei die Lage der Einrichtung neben einem Reinen Wohngebiet. Weitere Maßnahmen, z.B. Regelungen zu Öffnungszeiten und Besucherverhalten, werden im Rahmen der organisatorischen Umsetzung des Vorhabens durchgeführt.

1h) Geänderte Wegführung/Schließung des Fußgängerweges: Der angesprochene Weg liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und kann daher über planungsrechtliche Festsetzungen nicht verändert werden. Zudem hat sich die Wegführung auf dem Heilsberg in den letzten Jahrzehnten bewährt und soll daher auch nicht geändert werden. Es ist auch nicht dargelegt, warum der angesprochene Weg eine besondere Belastung für Anwohner darstellen sollte, der Anregung wird daher nicht gefolgt.

1i) Parkplatzsituation: Im Plangebiet sind 8 Stellplätze vorgesehen. Die reichen für die Mitarbeiter/innen der Einrichtung sowie für Anlieferung und erwachsene Kurzzeitbesucher aus. Die Jugendlichen selbst benötigen keine Stellplätze, da sie noch nicht Auto fahren dürfen. Falls Eltern ihre Kinder bringen, können sie in dem Erschließungstisch der Danziger Straße halten. Dieser Bedarf ist aber erfahrungsgemäß gering, da sich die Einrichtung vor allem an elternunabhängige Jugendliche richtet. Bei Vermietungen und Veranstaltungen wird darauf hingewiesen, dass keine weiteren Stellplätze vorhanden sind und somit Besucher zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV anreisen müssen.

1j) Bebauungsplan sei nicht erforderlich, da kein Bedarf bestehe: Gemäß § 11 Sozialgesetzbuch - Aches Buch sowie § 35 Hessisches Kinder- und Jugendhilfegesetzbuch ist die außerschulische Jugendbildung ein Schwerpunkt der Jugendarbeit. Entsprechende Angebote für Jugendliche in Bezug auf Sport, Spiel und Geselligkeit sind in der Siedlung Heilsberg bislang kaum vorhanden. Durch die Freizeiteinrichtung wird dieser Bedarf gedeckt. Es soll den Jugendlichen in diesem Stadtteil ein pädagogisch begleitetes Angebot für ihre Freizeitgestaltung gemacht werden, um sie auf diese Weise zu gesellschaftlicher Mitverantwortung und sozialem Engagement anzuregen. Es kann also nur im Interesse der Bewohner/innen des Stadtteils sein, dass eine solche Einrichtung besteht.

1k) Der Standort Christeneck sei zu ablegen: Ein wichtiger Faktor bei der Wahl des Standorts bildet die schon vorhandene Dirtbike-Bahn. Sie stellt bereits jetzt ein wichtiges Angebot für die Jugendlichen dar. Allerdings fehlen der Bahn feste Räumlichkeiten z.B. Toiletten, Räume für die Reparatur und Wartung der Fahrräder, aber auch für ergänzende Angebote, die sich auf den Außen- und den Innenbereich beziehen und die Nutzungsmöglichkeiten verbessern. Infolgedessen sind im Außenbereich noch weitere Flächen für Trendsportarten vorgesehen und im Inneren multifunktional zu nutzende Räume. Die landschaftlich durchaus attraktive Lage in Verbindung mit der bereits vorhandenen Nutzung steht der Auffassung, dass sich die Jugendlichen „in die hinterste Ecke“ gedrängt fühlen, entgegen.

1) Fehlende Erreichbarkeit für Jugendliche: Die Einrichtung richtet sich an selbständige Jugendliche aus der Siedlung Heilsberg im Alter zwischen 12 und 18 Jahren. Für diese Jugendlichen ist das Jugendzentrum zu Fuß oder mit dem Rad gut zu erreichen, zumal die Dirtbike-Bahn bereits ein etablierter Standort ist. Weiterhin ist mittlerweile die Linienführung des VILbusses verbessert worden, so dass die gesamte Siedlung Heilsberg durch die Haltestellen mit dem optimalen Einzugsbereich von max. 300 m abgedeckt wird. Auch in der Nähe des Christenecks befindet sich nun eine Bushaltestelle („Bodelschwingerstraße“). Falls sich im Rahmen der Nutzung der Jugendeinrichtung ein zusätzlicher Bedarf ergeben sollte, könnte auch hinsichtlich der Frequenz eine Anpassung erfolgen.

Der Hinweis, dass es sich um eine politische Fehlentscheidung handelt und um fehlerhafte Verwendung offenbar zur Verfügung stehender Mittel wird zur Kenntnis genommen.

Der Hinweis dass die Aufwertung des S-Bahnhofes in Bad Vilbel-Süd sehr viel dringender gebraucht würde, wird zur Kenntnis genommen mit der Anmerkung, dass der barrierefreie Umbau der Station durch die zuständige Deutsche Bahn in Angriff genommen wird.

E: 16.01.2018

~~Matthias~~



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

**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**
FRAKTION BAD VILBEL



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.

32/18

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.

33/178 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.“



Herrn Stadtverordneten-Vorsteher

Herbert Anders

61118 Bad Vilbel

Die Fraktionen von CDU und FDP Fraktion stellen folgende Ergänzungsanträge zum Radverkehrskonzept

1. Alternative Radwegweisung Schöllberg

Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Magistrat, eine alternative Wegweisung am Schöllberg für den Radverkehr in Richtung Innenstadt ab der signalgeregelten Kreuzung Berliner Straße zu installieren. Die Wegeführung soll dabei über die Friedrich-Ebert-Straße und die Ritterstraße; alternativ auch über die Friedrich-Ebert-Straße, die Alte Straße und die Landgrabenstraße erfolgen. Dabei ist die Radwegweisung mit geeigneten Darstellungsmitteln (Beschilderung und/oder Piktogrammen) auszuführen.

Begründung:

Erfolgt mündlich

2. Ausbau des Nidderuferweges in Gronau

Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Magistrat, in das Radverkehrskonzept den Ausbau des Nidderuferweges in Gronau zwischen der Regionalpark Niddaroute (Niddaradweg) am Stockwiesenweg und der K247 (Ortseinfahrt Gronau) aufzunehmen. Der Weg soll auf einer Breite von 2,5m in Asphalt vergleichbar mit dem Niddaradweg ausgebaut werden. Eine Ausbaubreite von 2,5m wird aufgrund der geringeren Nutzungsfrequenz zum vorgenannten Radweg als vertretbar erachtet.

Der Ausbau soll in zwei Bauabschnitten erfolgen. Der erste und prioritäre Abschnitt beläuft sich auf das Teilstück Stockwiesenweg bis Brücke Aueweg (Sportplatz) (ca. 185m). Der zweite Abschnitt umfasst die Strecke von der Brücke bis zur Mündung auf die K247 (ca. 270m).



3. Ausbau der Verbindung zwischen der Regionalpark Niddaroute(Niddaradweg) und dem Wegenetz Golfplatz

Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Magistrat, dass in der Skizze dargestellte Wegstücke zwischen der Regionalpark Niddaroute(Niddaradweg) und dem Wegenetz des Golfplatzes zu sanieren. Das entsprechende Teilstück stellt eine wichtige Verbindung dar und ist auch Teil des Bad Vilbeler Radrundweges.



Irene Utter, CDU

Jörg-Uwe Hahn, FDP

Irene Utter

Jörg-Uwe Hahn

~~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.~~

33/18

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:

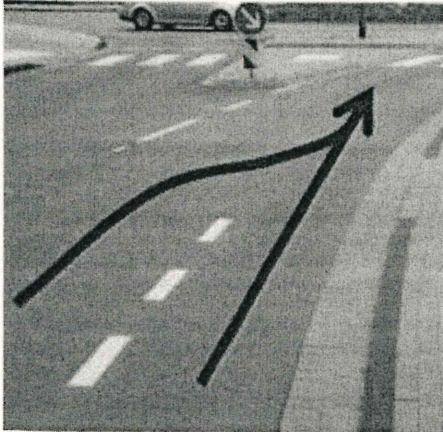
Die Ausgestaltung steht in mehrfacher Hinsicht im Gegensatz zur ERA 2010 (ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen).

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:



2. 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:



3. 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.



34/18

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 Fahrtrichtung 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 stadtsseitige 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 Fahrtrichtung 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.

35/18

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.

36/18

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

35/18 **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.

36/18 **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



**Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Ortsverein Bad Vilbel
Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung**

Herr Stadtverordnetenvorsteher
Herbert Anders
Rathaus

Bad Vilbel, 16. Januar 2018

Am Sonnenplatz 1
61118 Bad Vilbel

Sehr geehrter Herr Anders,

wir möchte Sie bitten folgenden Antrag auf die Tagesordnung für die Stadtverordnetenversammlung am 06. Februar 2018 zu setzen. Sollte das Radverkehrskonzept nicht auf der Tagesordnung am 06. Februar 2018 behandelt werden, bitten wir den Antrag zu verschieben. Weiter bitten wir um vorherige Behandlung im Plan,-Bau- und Umweltausschuss.

Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität

Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat der Stadt Bad Vilbel folgenden Punkte um Rahmen des

1. Die Stadt bildet eine **AK Radverkehr**. Dieser begleitet die Umsetzung und Fortentwicklung des Radverkehrskonzepts und wirkt an der Beseitigung von Mängeln des bestehenden Netzes mit.
Dem AK gehören Vertreter*innen der Stadtverordnetenversammlung, der Verwaltung, der Schulen, des ADFC, der AG Barrierefreiheit, sachkundige Bürger*innen und des Seniorenbeirats an. Die Details eines solchen AK und evtl. weitere Mitglieder sollen im PBUA abgestimmt werden.
Der AK soll Empfehlungen bei der **Priorisierung des Netzausbaus und der Mängelbeseitigung** geben. Die Kompetenz soll möglichst weitgehend sein, so könnten Mängelbeseitigungen abschließend im AK behandelt werden. Regelmäßige Befahrungen der Radwege wären eine gute Grundlage für die Arbeit des AKs
2. Die Stadt soll einen **Stadtplan mit den Radwegen** herausgeben, bei dem die Radwege bezogen auf die Qualität der Verbindungen beurteilt und dargestellt werden.
3. In Wohngebieten ist die **gemeinsame Nutzung** des Straßenraumes dem Bau von Radwegen vorzuziehen, Tempo 30 ist dafür eine Voraussetzung. Die Nutzung der Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung soll dort die Regel werden.

Fraktion

Lucia André
Klaus Arabin
Mirjam Fuhrmann
Carsten Hauer (stv. Vors.)
Katja Koci
Christian Kühl (. Vors.)
Udo Landgrebe (Magistrat)
Walter Lochmann (stv. Vors.)
Tanja Tahmassebi-Hack
Michael Wolf
Isil Yönter

C/O

Christian Kühl
Im Mühlengrund 31
61118 Bad Vilbel
Mobil 0170 545 9091
e-mail:
christian.kuehl@spd-
badvilbel.de

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Ortsverein Bad Vilbel
Postfach 13 03
61101 Bad Vilbel
Tel. 40 56 22

e-mail: fraktion@spd-badvilbel.de
Website: www.spd-badvilbel.de
Bankverbindung
Konto: 1003496

Frankfurter Volksbank (BLZ 501 900 00)





4. **Fahrradabstellplätze:** Die Situation an Nord und Südbahnhof zeigen einen höheren Bedarf. Das Chaos für Sommer 2018 ist vorprogrammiert.
Die Abstellzeit der Räder an den Abstellanlagen sollte begrenzt werden und die Möglichkeit geprüft werden auch Fahrräder zu entfernen, z.B. zu lange abgestellte, defekte und grob regelwidrig abgestellte Räder, insbesondere Benutzung von als Gehhilfen gedachten Geländern. Dies ist auch angesichts der sich ausbreitenden Leihräderangebote dringend erforderlich
5. Die Wegweiser der Bad Vilbeler Radwege sollten im Sinne einer besseren Lesbarkeit überarbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Kühl
Fraktionsvorsitzender



**Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Ortsverein Bad Vilbel
Fraktion in der Stadtverordnetenversammlung**

Herr Stadtverordnetenvorsteher
Herbert Anders
Rathaus

Bad Vilbel, 16. Januar 2018

Am Sonnenplatz 1
61118 Bad Vilbel

Sehr geehrter Herr Anders,

wir möchte Sie bitten folgenden Antrag auf die Tagesordnung für die Stadtverordnetenversammlung am 06. Februar 2018 zu setzen. Sollte das Radverkehrskonzept nicht auf der Tagesordnung am 06. Februar 2018 behandelt werden, bitten wir den Antrag zu verschieben. Weiter bitten wir um vorherige Behandlung im Plan,-Bau- und Umweltausschuss.

Antrag Radverkehrskonzept, Netzentwicklung, Maßnahmen mit hoher Priorität

Sie Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat der Stadt Bad Vilbel bei der Umsetzung des Radverkehrskonzept auf folgende Punkte zu achten:

- 1) Durchgehende Umsetzung der „kurzen Wetterau“ von Karben bis Frankfurt mit den Lückenschlüssen Pappelweg, der Kreuzung von Dottenfelderhof kommend über die Büdinger Straße und in der Verlängerung Frankfurter Straße B 521 stadtauswärt ohne „Umleitung“ über den Heilsberg
- 2) Ertüchtigung der Verbindungen in die Nachbarorte Berkersheim über Berkersheimer Weg, Massenheim nach Harheim , Kernstadt zur Hohen Straße als Anschluss nach Bergen Enkheim und Maintal. Insbesondere bei der Verbindung nach Bergen Enkheim ist die Berücksichtigung der Höhenprofile, nicht nur der Entfernung, entscheidend.
- 3) Die Anschlüsse an die überregionalen Themenrouten (Anlage 1 zum Radverkehrskonzept) .
- 4) Pilotierung Bewegungsabhängiger, weniger greller Beleuchtung, z.B. Massenheim nach Hui-zener Straße (Verlängerung Mühlengrund)

Fraktion

Lucia André
Klaus Arabin
Mirjam Fuhrmann
Carsten Hauer (stv. Vors.)
Katja Koci
Christian Kühl (. Vors.)
Udo Landgrebe (Magistrat)
Walter Lochmann (stv. Vors.)
Tanja Tahmassebi-Hack
Michael Wolf
Isil Yönter

C/O

Christian Kühl
Im Mühlengrund 31
61118 Bad Vilbel
Mobil 0170 545 9091
e-mail:
christian.kuehl@spd-
badvilbel.de

Sozialdemokratische Partei Deutschlands

Ortsverein Bad Vilbel
Postfach 13 03
61101 Bad Vilbel
Tel. 40 56 22

e-mail: fraktion@spd-badvilbel.de
Website: www.spd-badvilbel.de
Bankverbindung
Konto: 1003496

Frankfurter Volksbank (BLZ 501 900 00)





Begründung

Um die Alltagsnutzung des Fahrrads für Einkäufe und Wege zur Arbeit zu fördern wird ein Ausbau des überörtlichen Radwegenetzes erforderlich. Damit kann auch eine spürbare Reduzierung des individuellen PKW Verkehrs erreicht werden. Hohe Priorität haben die Verbindungen nach Frankfurt, die helfen können die Verkehrsbelastung bei Hessestag besser in den Griff zu bekommen.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Kühl
Fraktionsvorsitzender