

Fachdienst Allgemeine Verwaltung
-Sitzungsdienst-

Matthias Stengel
Telefon 06101 602-261
Telefax 06101 602-350
E-Mail Matthias.Stengel@bad-vilbel.de

Anfrage Nr. 12 / 2026 der FDP-Fraktion in der nächsten Stadtverordnetenversammlung; Anfrage zum Radverkehrskonzept

Die Anfrage der FDP-Fraktion vom 26.08.2026 zum fortgeschriebenen Radverkehrskonzept wird wie folgt beantwortet:

I. Übergeordnete Zielsetzung und Messbarkeit

1. Welche konkreten, quantifizierbaren Kriterien und Zielwerte (z. B. prozentualer Modal-Split-Anteil, Reduktion von Unfallzahlen im Radverkehr) definiert der Magistrat für das Radverkehrskonzept und wie wird systematisch evaluiert, ob die beschlossenen Maßnahmen diese Ziele tatsächlich erreichen?

Ziel der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes ist es, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr in Bad Vilbel weiter zu verbessern und den Radverkehr als Bestandteil der Nahmobilität zu stärken. Hierzu definiert das Konzept ein Zielnetz mit einer Gesamtlänge von rund 116 Kilometern sowie ein darauf abgestimmtes Maßnahmenprogramm. Maßgebliche Planungsgrundsätze sind insbesondere Verkehrssicherheit, Direktheit, Fahrkomfort und eine gute Erkennbarkeit des Radverkehrsnetzes.

Verbindliche quantitative Zielwerte, insbesondere für den Modal Split oder für die prozentuale Reduzierung von Radverkehrsunfällen, wurden mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes nicht festgelegt.

Das Konzept sieht vielmehr eine regelmäßige Evaluierung vor. Hierbei sollen insbesondere der Umsetzungsstand der Maßnahmen dokumentiert und die entsprechenden Informationen über ein Web-GIS oder eine vergleichbare digitale Anwendung öffentlich zugänglich gemacht werden. Neben dem Fortschritt der einzelnen Maßnahmen sollen auch die Entwicklung der Radverkehrsnutzung und der Verkehrssicherheit betrachtet werden. In die Bewertung der Verkehrssicherheit sollen insbesondere die regelmäßigen Informationen der Polizei zu Unfallschwerpunkten und auffälligen Entwicklungen im Unfallgeschehen einbezogen werden.

II. Umgang mit bekannten Gefahrenpunkten im Bestand

2. Aus welchen fachlichen oder planerischen Gründen wurden eklatante, unfallträchtige Knotenpunkte – wie die rechtlich widersprüchliche Vorfahrtsregelung an den Kreisverkehren (z. B. Südbahnhof, Homburger Straße) sowie die kritische Querung des Niddaradwegs über die Friedberger Straße – in der Fortschreibung des Konzeptes nicht mit konkreten, prioritären Abhilfemaßnahmen unterlegt?

Die in der Anfrage genannten Bereiche wurden sowohl im Rahmen der Bestandsanalyse als auch im Zuge der Bürgerbeteiligung betrachtet. Im Rahmen der Online-Beteiligung vom 02. bis 29. September 2024 gingen insgesamt 527 Meldungen von 173 Bürgerinnen und Bürgern ein. Davon bezogen sich 196 Meldungen auf Gefahrenstellen. Die Homburger Straße, die Frankfurter Straße und die Friedberger Straße gehörten dabei zu den am häufigsten genannten Problembereichen.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes verfolgt jedoch ausdrücklich einen netzbezogenen und nicht ausschließlich auf einzelne Gefahrenstellen bezogenen Ansatz. Aus den festgestellten Defiziten wurden Maßnahmen entwickelt, mit der Stadtverwaltung abgestimmt und anschließend fachlich priorisiert. Die Verkehrssicherheit wurde hierbei ausdrücklich als wesentliches Kriterium berücksichtigt und bei der Priorisierung, neben der Netzbedeutung, mit hoher Gewichtung angesetzt.

Hinsichtlich der angesprochenen Kreisverkehrsplätze ist zunächst zwischen der verkehrsrechtlichen Vorfahrtsregelung und der konkreten Führung des Radverkehrs zu unterscheiden.

Radfahrende können an einem Kreisverkehr grundsätzlich entweder auf der Kreisfahrbahn oder auf einem von der Kreisfahrbahn abgesetzten Radweg geführt werden. Welche Vorfahrtsregelung an einer konkreten Querungsstelle gilt, ist anhand der jeweiligen örtlichen Situation, der konkreten Radverkehrsführung sowie der vorhandenen Beschilderung und Markierung zu beurteilen. Dies gilt in gleicher Weise für Gehwege, auf denen durch das Zusatzzeichen 1022-10 StVO der Radverkehr zugelassen ist.

Wird der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt, nimmt er unmittelbar am Verkehr auf der Kreisfahrbahn teil. Ist an den Kreisverkehrszufahrten die Kombination aus Zeichen 205 StVO („Vorfahrt gewähren“) und Zeichen 215 StVO („Kreisverkehr“) angeordnet, hat der einfahrende Verkehr dem Verkehr auf der Kreisfahrbahn Vorrang zu gewähren. Dies umfasst auch den dort geführten Radverkehr.

Wird der Radverkehr dagegen auf einem vom Kreisverkehr abgesetzten Radweg geführt, ist anhand der konkreten örtlichen Ausgestaltung zu prüfen, ob dieser Radweg weiterhin räumlich und funktional dem Kreisverkehr zugeordnet ist. Bei einem nur geringfügig abgesetzten und unmittelbar dem Kreisverkehr zugeordneten Radweg kann die Querung der Zufahrten weiterhin Bestandteil der Kreisverkehrsführung sein. Bei stärker abgesetzten Radwegen ist die jeweilige Querungsstelle hingegen gesondert anhand ihrer konkreten verkehrsrechtlichen Ausgestaltung zu beurteilen.

Die in der Anfrage angesprochenen Radfahrerfurten sind aufgrund ihrer unmittelbaren räumlichen Nähe zur Kreisfahrbahn der jeweiligen Kreisverkehrsführung zuzuordnen. Dies entspricht der in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu Zeichen 215 StVO vorgesehenen Einbeziehung eines baulich angelegten, eng an der Kreisfahrbahn geführten Radweges in die Kreisverkehrsführung.

Damit unterliegt auch der Verkehr auf der Radfahrerfurt der Vorfahrtsregelung des Kreisverkehrs. Radfahrende, die die Furt in der entsprechenden Fahrtrichtung befahren, sind daher nicht als außerhalb des Kreisverkehrs querender Verkehr anzusehen, sondern als bevorzogter Verkehr der Kreisverkehrsführung. Der in den Kreisver-

kehr einfahrende Verkehr hat ihnen folglich, ebenso wie dem Verkehr auf der Kreisfahrbahn, Vorfahrt zu gewähren.

Die rote Markierung der Radverkehrsfurt dient insbesondere dazu, die Radverkehrsführung optisch hervorzuheben und deren Erkennbarkeit zu verbessern. Sie begründet für sich genommen jedoch keine eigenständige Vorfahrtsregelung.

Die in der Anfrage enthaltene Annahme, dass rot markierte Querungsstellen generell eine „Scheinsicherheit“ vermitteln, weil dort keine Vorrangregelung bestehe, kann daher nicht pauschal auf die betreffenden Kreisverkehrsplätze übertragen werden. Für die rechtliche Bewertung ist vielmehr stets die konkrete verkehrsrechtliche Anordnung einschließlich der Beschilderung und der tatsächlichen Radverkehrsführung maßgeblich.

Die im Rahmen der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes entwickelten Lösungen für die betreffenden Bereiche wurden durch die beauftragte Planungsgesellschaft RV-K mbH auf Grundlage der von ihr herangezogenen fachlichen Musterlösungen erarbeitet. Die konkrete Beschilderung und verkehrsrechtliche Ausgestaltung wurden anschließend durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geprüft und, soweit erforderlich, verkehrsrechtlich angeordnet. In das hierfür vorgesehene Verfahren wurde auch die Polizei einbezogen.

Die von der FDP-Fraktion angesprochene Frage einer möglicherweise widersprüchlichen Vorfahrtsregelung an einzelnen Kreisverkehrsplätzen wird unabhängig von der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes im Rahmen der laufenden verkehrsrechtlichen Prüfung betrachtet. Soweit sich aus der örtlichen Verkehrssituation ein Anpassungsbedarf hinsichtlich Beschilderung, Markierung oder sonstiger Verkehrsführung ergibt, wird dieser nach Maßgabe der Straßenverkehrs-Ordnung und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse geprüft.

Für den angesprochenen Übergang des Niddaradweges über die Friedberger Straße gilt ebenfalls, dass die örtliche Situation im Rahmen der Bestandsaufnahme und der Bürgerbeteiligung berücksichtigt wurde. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes bildet die fachliche Grundlage für die weitere Entwicklung des Radverkehrsnetzes. Nicht jede im Rahmen der Beteiligung benannte Konfliktstelle führt jedoch zwangsläufig zu einer eigenständigen, priorisierten Einzelmaßnahme im abschließenden Maßnahmenkatalog.

3. Wie bewertet der Magistrat das verkehrsrechtliche und haftungsrechtliche Risiko für die Stadt Bad Vilbel als Baulastträger, wenn durch das bewusste Weglassen fahrradrechtlicher Schilder an rot markierten Kreisel-Furten eine gefährliche Scheinsicherheit („Vorfahrtsfalle“) aufrechterhalten wird und es an diesen Stellen zu schweren Unfällen kommt?

Die der Fragestellung zugrunde liegende Annahme, dass an den betreffenden Kreisverkehrsplätzen allein aufgrund des Fehlens zusätzlicher, speziell auf den Radverkehr bezogener Verkehrszeichen eine „Vorfahrtsfalle“ bestehe, wird nicht geteilt.

Für die rechtliche Bewertung der jeweiligen Verkehrssituation ist die rote Markierung der Radfahrerfurt nicht isoliert maßgeblich. Entscheidend ist vielmehr die gesamte verkehrsrechtliche Ausgestaltung des jeweiligen Kreisverkehrsplatzes sowie die konkrete Führung des Radverkehrs.

Wird der Radverkehr auf der Kreisfahrbahn geführt, nimmt er unmittelbar am Verkehr auf der Kreisfahrbahn teil. Soweit an den Kreisverkehrszufahrten die Kombination aus Zeichen 205 StVO („Vorfahrt gewähren“) und Zeichen 215 StVO („Kreisverkehr“) angeordnet ist, wird damit die Vorfahrt des Verkehrs auf der Kreisfahrbahn gegenüber dem einfahrenden Verkehr geregelt. Der auf der Kreisfahrbahn geführte Radverkehr ist hiervon erfasst.

Bei einem nur geringfügig von der Kreisfahrbahn abgesetzten Radweg kann die Radverkehrsführung ebenfalls Bestandteil der Kreisverkehrsführung und damit der entsprechenden Vorfahrtsregelung sein.

Die Radfahrerfurt selbst begründet keine eigenständige Vorfahrt. Ihre rote Markierung dient insbesondere der optischen Hervorhebung und Verdeutlichung der Radverkehrsführung und hat für sich genommen keinen eigenständigen regelnden Charakter.

Die konkrete verkehrsrechtliche Ausgestaltung der betreffenden Kreisverkehrsplätze wurde durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde geprüft und, soweit erforderlich, angeordnet. Grundlage hierfür waren unter anderem die fachlichen Lösungsvorschläge der mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes beauftragten RV-K mbH. Im vorgesehenen Verfahren wurde auch die Polizei beteiligt. Die Umsetzung der angeordneten Maßnahmen erfolgte durch den zuständigen Straßenbaulastträger.

Ein haftungsrechtliches Risiko der Stadt ist vorliegend nicht erkennbar. Die Verkehrsführung wurde entsprechend den geltenden Regelwerken angeordnet und umgesetzt.

III. Umgang mit dem Gutachten und Änderungen an vorgeschlagenen Maßnahmen

4. Welche konkreten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen, die vom beauftragten Planungsbüro im Rahmen der Konzepterstellung ursprünglich erarbeitet und vorgeschlagen wurden, wurden nicht in die finale, zur Abstimmung vorgelegte Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes übernommen? Wir bitten um eine detaillierte, synoptische Gegenüberstellung aller im Vorfeld gestrichenen Entwurfselemente.

Die in der Anfrage zugrunde gelegte Darstellung, wonach lediglich 15 von mindestens 58 vorgeschlagenen Punktmaßnahmen in die Maßnahmenliste aufgenommen worden seien, entspricht nicht der Struktur des veröffentlichten fortgeschriebenen Radverkehrskonzeptes.

Die RV-K mbH hat insgesamt 100 Maßnahmenempfehlungen entwickelt. Diese gliedern sich in:

- 51 Streckenmaßnahmen,
- 13 bauliche Punktmaßnahmen und
- 36 weitere Punktmaßnahmen.

Die Maßnahmen wurden unter Berücksichtigung der Kriterien Verkehrssicherheit, Direktheit und Fahrkomfort entwickelt, mit der Stadtverwaltung abgestimmt und anschließend fachlich priorisiert.

Veränderungen zwischen einzelnen Arbeits- und Abstimmungsständen sind nicht ohne Weiteres mit einer „Streichung“ von Maßnahmen gleichzusetzen. Im Planungs- verlauf können Maßnahmen unter anderem zusammengeführt, inhaltlich oder räum- lich angepasst oder aufgrund einer fachlichen Bewertung nicht weiterverfolgt werden.

Ein im Erläuterungsbericht dokumentiertes Beispiel ist die ursprünglich vorgesehene zusätzliche Niddabrücke zwischen Bad Vilbel-Dortelweil und Karben-Rendel. Diese wurde aufgrund der zu erwartenden erheblichen Umweltbeeinträchtigungen im weite- ren Abstimmungsprozess nicht weiterverfolgt.

Eine vollständige synoptische Gegenüberstellung sämtlicher Arbeits-, Abstimmungs- und Zwischenstände lässt sich daher nicht aus dem abschließenden Maßnahmenka- talog ableiten.

5. Wer (welche Abteilung, Person oder Gremium) hat zu welchem exakten Zeitpunkt und auf Basis welcher Befugnis die Streichung bzw. Nichtübernahme dieser ur- sprünglichen Fachmaßnahmen des Gutachters veranlasst, bevor das Konzept in die politischen Gremien eingebracht wurde? Wie lautet hierfür die sachliche Begründung in jedem der mutmaßlich rund 70 Maßnahmen?

Die Annahme, dass eine größere Zahl fachlicher Empfehlungen der Planungsgesell- schaft durch eine einzelne Abteilung, eine einzelne Person oder ein einzelnes Gre- mium ohne entsprechenden Abstimmungs- und Dokumentationsprozess aus dem Konzept entfernt worden sei, trifft nicht zu.

Der Entstehungs- und Abstimmungsprozess ist im Erläuterungsbericht nachvollzieh- bar dokumentiert. Nach dem Projektauftritt im Juni 2024 erfolgte zunächst eine Ab- stimmung zwischen der Stadtverwaltung und der RV-K mbH. Nach Erstellung des ersten Konzeptentwurfs fand Anfang Dezember 2024 eine weitere Abstimmung zum Netzentwurf und zu den Maßnahmenempfehlungen statt.

Anfang Januar 2025 wurde der mit der Stadt Bad Vilbel abgestimmte erste Konzept- entwurf dem ADFC vorgestellt und anschließend in Abstimmung mit der Stadt weiter angepasst. Im Februar 2025 stellte die RV-K mbH den damaligen Konzeptstand ein- schließlich der vorläufigen Ergebnisse der Verkehrskommission vor.

Im weiteren Verfahren wurde das Konzept den zuständigen städtischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Eine Zuordnung einzelner Maßnahmen zu einer gezielten Entfernung durch eine be- stimmte Person oder ein einzelnes Gremium lässt sich aus dem dokumentierten Pla- nungsprozess nicht ableiten. Änderungen und Anpassungen erfolgten vielmehr im Rahmen des fachlichen Abstimmungs- und politischen Beratungsverfahrens.

6. Wie rechtfertigt der Magistrat fachlich die von der CDU/SPD-Koalition durchge- setzte Streichung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn? Wie verträgt sich die Begründung, Piktogramme hätten „keinen regelnden Charakter“, mit bundesweiten verkehrsplanerischen Erkenntnissen zur Unfallprävention und Akzeptanzsteigerung im Mischverkehr?

Die RV-K mbH führt im Erläuterungsbericht ausdrücklich aus, dass Piktogrammket- ten die Aufmerksamkeit für den Radverkehr erhöhen, das Radverkehrsnetz sichtbar

machen und zur Sicherheit des Radverkehrs sowie zur Akzeptanz der Fahrbahnnutzung beitragen können. Insbesondere für wichtige Lückenschlüsse, bei denen kurzfristig keine bauliche Radverkehrsinfrastruktur geschaffen werden kann, werden Piktogrammketten als geeignete Maßnahme empfohlen.

Gleichzeitig weist die RV-K mbH darauf hin, dass Piktogrammketten weder in der StVO noch in der VwV-StVO oder den Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) geregelt sind und daher mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen sind.

Die Aussage, dass Piktogrammketten keinen eigenständigen regelnden Charakter besitzen, bezieht sich somit auf ihre fehlende unmittelbare verkehrsrechtliche Regelungswirkung. Daraus folgt nicht, dass ihnen keine verkehrsplanerische Wirkung zukommt. Nach der fachlichen Einschätzung der RV-K mbH können sie insbesondere der Sichtbarkeit und Verdeutlichung der Radverkehrsführung dienen.

Im fortgeschriebenen Konzept sind insgesamt vier Streckenmaßnahmen des Typs „Piktogrammkette markieren“ enthalten.

Soweit einzelne Empfehlungen im Rahmen der politischen Beratung verändert oder nicht Bestandteil des abschließenden Beschlusses geworden sind, ist dies dem Beratungs- und Beschlussverfahren der zuständigen politischen Gremien zuzuordnen.

IV. Aktualität und Widersprüche in der digitalen Bürgerinformation

7. Unbenannt.

8. Wie erklärt der Magistrat die eklatanten Widersprüche zwischen den Inhalten der Online-Karte „Web-GIS“ zum Radverkehrskonzept auf der städtischen Website und dem tatsächlich vom Parlament beschlossenen Maßnahmenkatalog?

Die interaktive Karte wurde ursprünglich als Bestandteil der fachlichen Dokumentation durch die RV-K mbH aufgebaut. Im Erläuterungsbericht wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dort die im Rahmen der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen dargestellt werden.

Nach Abschluss des politischen Beratungsverfahrens wurde der Datenbestand durch die RV-K mbH entsprechend den gefassten Gremienbeschlüssen aktualisiert. Die finale Datenübergabe mit den aufgrund der politischen Beschlüsse angepassten Maßnahmenblättern erfolgte am 30.07.2025.

Sollten in der aktuellen Darstellung des Web-GIS dennoch Abweichungen gegenüber dem abschließend beschlossenen Maßnahmenkatalog bestehen, sind diese im Rahmen der laufenden Aktualisierung der digitalen Datenbestände zu bereinigen.

Für die Frage, welche Maßnahmen politisch beschlossen wurden, ist ausschließlich der abschließende Beschluss der Stadtverordnetenversammlung einschließlich der hierzu gehörenden Anlagen maßgeblich.

9. Handelt es sich bei den auf der Online-Karte sichtbaren, aber im schriftlichen Konzept fehlenden Elementen um Maßnahmen des Planungsbüros, die im Vorfeld der politischen Beratung aus dem Entwurf entfernt wurden?

Aus der Darstellung einzelner Elemente im Web-GIS kann nicht ohne Weiteres geschlossen werden, dass es sich um Maßnahmen handelt, die im Vorfeld der politischen Beratung gezielt aus dem Konzept entfernt wurden.

Das Web-GIS war Bestandteil der fachlichen Bearbeitung und bildete im Planungsverlauf auch Arbeits- und Entwicklungsstände ab. Für die abschließende Bewertung ist daher zwischen fachlichen Arbeitsständen, den im Erläuterungsbericht dokumentierten Maßnahmenempfehlungen und dem nach Abschluss der politischen Beratung beschlossenen Maßnahmenbestand zu unterscheiden.

Soweit einzelne Datensätze im Web-GIS noch einen früheren Bearbeitungsstand wiedergeben, handelt es sich um einen Aktualisierungsbedarf der digitalen Darstellung. Ein solcher Datenstand stellt für sich genommen keinen Nachweis dafür dar, dass Maßnahmen unzulässig oder außerhalb des vorgesehenen Verfahrens aus dem politischen Beratungsprozess entfernt wurden.

10. Wann wurde diese Online-Karte letztmalig inhaltlich sowie datentechnisch aktualisiert, welche Abteilung ist für die Pflege verantwortlich, und welche Maßnahmen wird der Magistrat ergreifen, um dieses informationelle Chaos auf der städtischen Website unverzüglich zu beheben?

Die fachlichen Daten des Radverkehrskonzeptes wurden nach Abschluss der politischen Beratung durch die beauftragte RV-K mbH nochmals aktualisiert. Die finale Datenübergabe mit den aufgrund der Gremienbeschlüsse angepassten Maßnahmendaten erfolgte am 30.07.2025.

Für die weitere Darstellung ist zwischen der fachlichen Datenhaltung und der technischen Veröffentlichung im Web-Angebot zu unterscheiden. Die Aktualisierung erfolgt verwaltungsintern in Abstimmung zwischen den zuständigen Fachdiensten Straßenverkehrsbehörde sowie Infrastruktur, Kanal und Straße. Die technische Umsetzung und Veröffentlichung entsprechender Änderungen im Web-Angebot kann anschließend bei der Planungsgesellschaft RV-K mbH beauftragt werden.

11. Gibt es andere Informationsquellen, die interessierte Bürger nutzen können, um sich effizient und transparent einen Überblick über den aktuellen Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu verschaffen?

Neben dem auf der städtischen Internetseite veröffentlichten Radverkehrskonzept einschließlich Erläuterungsbericht, Maßnahmenliste, Maßnahmendatenblättern und Web-GIS wird über den Fortgang der Umsetzung regelmäßig im Rahmen der politischen Gremien informiert.

Der aktuelle Umsetzungsstand ist bereits weiter fortgeschritten, als dies eine ausschließlich auf den Beschluss des Radverkehrskonzeptes im Juli 2025 bezogene Betrachtung erkennen lässt.

Unmittelbar nach der Beschlussfassung wurde mit der Umsetzung erster Maßnahmen begonnen. Im Juli 2025 wurde die Verlängerung der Straße „Am Sportfeld“

westlich der Bahnstrecke als Fahrradstraße fertiggestellt. Die Maßnahme verbessert eine wichtige Verbindung zwischen Innenstadt, Kurpark sowie Schul- und Sportzentrum.

Ebenfalls im Juli 2025 wurde der Freibadsteg baulich so angepasst, dass er von Radfahrenden befahren werden kann.

Darüber hinaus wurde westlich des Südbahnhofs eine neue beziehungsweise aufgewertete Wegeverbindung hergestellt. Zwischen dem westlichen Ausgang des S-Bahn-Haltepunkts Süd und dem Freibadsteg wurde die bestehende Verbindung auf einer Länge von rund 350 Metern verbreitert und für ein sicheres und komfortables Miteinander von Fuß- und Radverkehr aufgewertet.

Auf dem Niddaradweg im Bereich der Brücke Stockwiesenweg wurde die Radverkehrsführung zwischenzeitlich entsprechend der Musterlösung der RV-K mbH bevorrechtigt. Die Umsetzung umfasst eine rot markierte Furt mit Fahrradsymbol über die Einmündung sowie das Zusatzzeichen „Radfahrende von links und rechts“ als Hinweis für den einmündenden Kfz-Verkehr.

Im Mai 2026 wurden mit den Maßnahmen P55 „Bordsteinabsenkung Feldbergstraße“ und P56 „Bordsteinabsenkung Homburger Straße“ zwei weitere Maßnahmen des beschlossenen Radverkehrskonzeptes umgesetzt.

Darüber hinaus hat die Stadt Bad Vilbel eine Vorstudie zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Radverkehrsführung am Kreisverkehrsplatz „Festspiele“ in Auftrag gegeben. Ziel der Vorstudie war es, die bestehende Radverkehrsführung zu untersuchen und Möglichkeiten für eine sichere und verständliche Führung des Radverkehrs am Kreisverkehr aufzuzeigen.

Unabhängig von der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurden außerdem alle Einbahnstraßen im Stadtgebiet daraufhin geprüft, ob sie grundsätzlich für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden können. Dabei wurden die jeweiligen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie die Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt. Wo die Voraussetzungen für eine Freigabe gegeben sind, wird eine entsprechende Öffnung im Rahmen der geltenden verkehrsrechtlichen Möglichkeiten geprüft und umgesetzt. Dies ist zuletzt im Höhenweg, im Hollerweg, in der Seestraße und in der Siesmayerstraße geschehen.

Darüber hinaus wurden weitere kleinere Maßnahmen, etwa durch Anpassungen von Beschilderungen, das Entfernen oder Versetzen von Absperrpollern sowie Markierungsarbeiten, umgesetzt. Diese Einzelmaßnahmen wurden nicht jeweils gesondert öffentlich kommuniziert.

Seit dem Beschluss des Radverkehrskonzeptes im Juli 2025 wurden damit bereits mehrere Maßnahmen umgesetzt.

Die Stadt weist auf ihrer Internetseite darauf hin, dass sich das fortgeschriebene Radverkehrskonzept in der Umsetzung befindet. Neben den vollständigen Konzeptunterlagen sind dort eine digitale Übersicht über Radinfrastrukturmaßnahmen sowie weitere Informationen zum Radverkehr abrufbar.

Der weitere Umsetzungsstand wird regelmäßig im Planungs-, Bau- und Umweltausschuss berichtet. Darüber hinaus wird die Verkehrskommission über den Fortgang der Umsetzung informiert.

Ergänzend informiert die Stadt über wesentliche Umsetzungsschritte und abgeschlossene Maßnahmen im Rahmen ihrer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere über die städtischen Social-Media-Kanäle und die entsprechende Pressebeurichterstattung.

Die im Radverkehrskonzept enthaltene Priorisierung stellt keine starre zeitliche Reihenfolge für die Umsetzung dar. Sie bildet vielmehr eine fachliche Grundlage für die weitere Bearbeitung. Für die konkrete Umsetzung sind neben der fachlichen Priorität insbesondere die jeweiligen planerischen Voraussetzungen, Zuständigkeiten, erforderlichen Abstimmungen und Genehmigungen sowie die tatsächliche Umsetzbarkeit der einzelnen Maßnahmen maßgeblich.

Eine pauschale monatliche Veröffentlichung des Bearbeitungsstandes jeder einzelnen Maßnahme ist daher nicht vorgesehen. Der Umsetzungsstand wird vielmehr entsprechend dem tatsächlichen Bearbeitungsfortschritt über die genannten Informationswege kommuniziert.

Damit stehen neben den veröffentlichten Konzeptunterlagen und dem Web-GIS mehrere Informationswege zur Verfügung, über die sich interessierte Bürgerinnen und Bürger über den Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes informieren können.

F. d. R.

Stengel (FBL)

Einverstanden:

Wysocki (Bürgermeister)