

ADFC Langen/Egelsbach e.V. | Südliche Ringstr. 219 | 63225 Langen

Gemeinde Egelsbach
Freiherr-vom-Stein-Straße 13
63329 Egelsbach

Langen, 10.10.2023

Stellungnahme ADFC zum Abschlussbericht Verkehrskonzept

1 Einleitung

Die Stellungnahme des ADFC Langen-Egelsbach bezieht sich auf das Dokument

Verbesserung der Nahmobilität in Egelsbach unter Einbindung der Öffentlichkeit
– Abschlussbericht (Juni 2023)

Wir begrüßen, dass nach Jahren der Vorbereitung in dem vorliegenden Verkehrskonzept die meisten für den Radverkehr relevanten Punkte einbezogen sind und konkrete Maßnahmen vorgeschlagen werden. Bereits 2018 wurden fast alle im Verkehrskonzept enthaltenen Punkte vom ADFC benannt.

Ebenso begrüßen wir, dass für den Knotenpunkt Schulstraße/Lutherstraße (Kap. 5.4 bzw. 8.2 des Verkehrskonzepts) eine erste Maßnahme im Juli 2023 umgesetzt wurde, die für den Radverkehr sehr positiv ist. Auch zu Kap. 8.2 haben wir Anmerkungen.

2 Kap. 4 Verkehrskonzeption

4.3.2 Radverkehrsnetz – S.21 – Tab. Netzelemente im Radverkehr

Ein Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“ kann nach unserer Auffassung nicht als wirkliches Netzelement im Radverkehr gelten. Die Rechtslage für diese Wege zieht u.a. die genannte Einschränkung „Schrittgeschwindigkeit ca. 5km/h“ nach sich.

Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten kann jedoch der Zusatz „Radfahrer frei“ für den Radverkehr hilfreich sein.

Ähnlich sehen wir Fußgängerzonen mit Zusatz „Radfahrer frei“.

3 Kap. 5 Bestandsanalyse

3.1 Kap. 5.2 Netzkonzeption

Wir begrüßen die Erarbeitung eines Netzkonzeptes für den Radverkehr und sehen dies als eine Grundlage für die Priorisierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Bei der vorliegenden Version sehen wir Ergänzungsbedarf. Weitere Hauptrouthen 1. und 2. Ordnung sind mit breiterem Strich ergänzt:

ADFC Langen/Egelsbach e.V.

c/o Oliver Glindemann

Südliche Ringstr. 219

63225 Langen

Tel. 0177 3116319

Email: infoadfc@adfc-langen.de

Webseite: www.adfc-langen.de

Facebook: ADFC Langen-Egelsbach

Instagram: [adfc.langen.egelsbach](https://www.instagram.com/adfc.langen.egelsbach)

Bankverbindung

Volksbank Dreieich eG

BLZ 505 922 00

Konto Nr. 4 756 436

Steuernummer

28 250 5534 6 – K 01

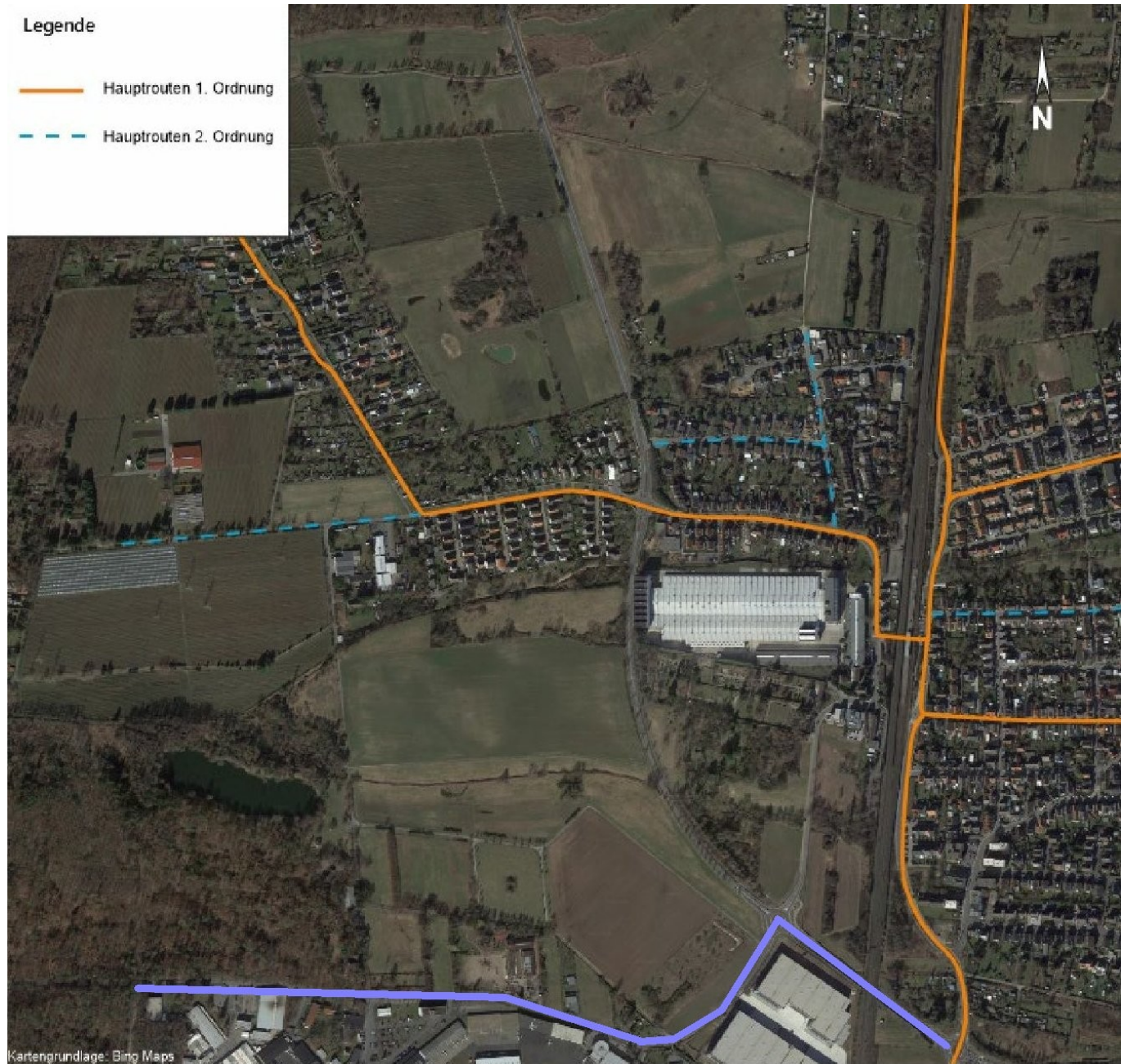
Als gemeinnützig anerkannt vom
Finanzamt Langen

Amtsgericht

Eingetragen ins Vereinsregister

Amtsgericht Offenbach a.M. VR 5331





Für den westlichen Teil ist für uns nicht plausibel, weshalb die Strecken westlich der K168 Richtung Kammereck als Haupttrouten 1. Ordnung gelten. Das erscheint überbewertet.

3.2 Kap. 5.4 Knotenpunkt Schulstraße/Lutherstraße...

In der Bestandsanalyse gibt es keinen Hinweis darauf, wie stark dieser Knotenpunkt genutzt wird und dass hier ein Schulweg verläuft.

Die Bestandsanalyse enthält keinerlei Kommentar zu dem Zebrastreifen westlich der Bushaltestelle „Lutherstr.“. Dieser Zebrastreifen ist nach unserer Einschätzung deplatziert und aufgrund des deutlichen Umwegs weniger genutzt als bei besserer Lage direkt an der Kreuzung.

Obwohl ein Zebrastreifen mit Radverkehr direkt wenig zu tun hat, sehen wir indirekt einen Einfluss auf die Sicherheit des Radverkehrs abhängig davon, wo der Zebrastreifen verläuft.

4 Kap. 8 Maßnahmenvorschläge

4.1 Kap. 8.1 Langener Straße

Die Einrichtung einer Fahrradstraße sowie die Öffnung des südlichen Teils der Langener Straße für Radverkehr in beide Richtungen sind sehr positiv.

Dieser Weg wird von vielen Radfahrenden von und nach Langen (insbesondere Schülern) benutzt.

Für das nördliche Ende der Fahrradstraße an der Einmündung Im Brühl gibt es leider keine Abbildung im vorliegenden Dokument.

Am Knotenpunkt Schulstraße/Langener Straße sind die Sichtbeziehungen noch stärker eingeschränkt als beim Knotenpunkt Schulstraße/Lutherstraße.

Gemäß Maßnahmenvorschlag Abb. 22 soll allein die Vorfahrtsregelung die Verkehrssicherheit gewährleisten. Im Gegensatz zu Kap. 8.2 sind nicht einmal Markierungen auf der Fahrbahn der Schulstraße/Weedstr. vorgesehen.

Weitere Maßnahmen, die die Beachtung der Vorfahrtsregelung (auch bei Dunkelheit/Regen) unterstützen, sind nach unserer Einschätzung wünschenswert (s.a. Kommentar zu Kap. 8.2). Dies könnten evtl. sein:

- Aufpflasterung des Knotenpunktes (s. S.66 + S.71, Workshop 1 + 3 – hier nicht mehr erwähnt)
- Deutlichere Markierung auf der Straße im Querungsbereich (vgl. „Rote Einfärbung der Knotenpunktbereiche“, S.48)

Falls an der südlichen Einfahrt in die Langener Str. Pflanzkübeln aufgestellt werden (Verkehrskonzept S.48), sollte die verbleibende Breite ausreichend sein, um den Radverkehr nicht zu blockieren wenn z.B. ein einzelnes Fahrzeug auf Ausfahrt wartet.

Heute wird die Langener Straße in Verbindung mit Im Strengen auch gerne als Zufahrt zum Wohngebiet Im Brühl genutzt. Gemäß Verkehrskonzept ist im nördlichen Teil der Langener Straße keine Einschränkung für den Kfz-Verkehr auf Einbahnstraße vorgesehen. Wir schätzen, dass Begegnungen im Kfz-Verkehr bei der gegebenen Breite den Radverkehr beeinträchtigen und blockieren können. Daher halten wir hier eine Einbahnstraße für wünschenswert.

4.2 Kap. 8.2 Knotenpunkt Schulstraße/Lutherstraße...

Wir begrüßen, dass hier eine erste Maßnahme im Juli 2023 umgesetzt wurde, die für den Radverkehr sehr positiv ist.

Die Beschreibung der Lage in Kap. 5.4 ist insgesamt treffend („umstrittener Knotenpunkt in Bezug auf die Verkehrssicherheit“, „eingeschränkte Sichtbeziehungen“, „vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/h häufig überschritten“).

Bei der neuen Lösung soll die Geschwindigkeitsreduktion aus der Schulstr. in Richtung Westen einzig durch die neue Vorfahrtsregelung sowie die dezente Markierung auf der Straße erreicht werden.

Vor allem aufgrund der eingeschränkten Sichtbeziehungen ist für uns fraglich, ob dies für die Querung der Schulstraße aus Richtung Luther- oder Ernst-Ludwig-Straße hinsichtlich Verkehrssicherheit ausreichend gut ist.

Weitere Maßnahmen, die die Beachtung der Vorfahrtsregelung (auch bei Dunkelheit/Regen) unterstützen, sind nach unserer Einschätzung wünschenswert. Dies könnten evtl. sein:

- Aufpflasterung des Knotenpunktes (s. S.66 + S.71, Workshop 1 + 3 – hier nicht mehr erwähnt)
- Deutlichere Markierung auf der Straße im o.g. Querungsbereich (vgl. „Rote Einfärbung der Knotenpunktbereiche“, S.48)
- Verlegung des Zebrastreifens an den Knotenpunkt

Die Umgestaltungsmöglichkeiten sind natürlich durch die baulichen Gegebenheiten beschränkt. Auf der Ecke Lutherstr./Bahnstr. befindet sich ein kaum genutztes Stück Vorgarten. Einige Quadratmeter hiervon könnten die Möglichkeiten erweitern.

Es ist wünschenswert, wenn der Abschlussbericht eine Einschätzung hierzu beinhaltet und eine Aussage, ob die Gemeinde den Erwerb von einigen Quadratmetern anstreben sollte.

4.3 Kap. 8.3 Einbahnstraßenring...

Die Anpassung der Vorfahrtsregelung an Knotenpunkten zu „rechts-vor-links“ sehen wir positiv.

Wir gehen davon aus, dass diese auch für den Knotenpunkt Weedstr./Obergärten gilt.

Als weitere unterstützende Maßnahme wäre eine deutliche Markierung auf der Fahrbahn für den querenden Radverkehr Obergärten – Weedstr. wünschenswert (wg. Linksabbiegern aus der Weedstr. Richtung Schulstr.).

Im Plan ist nicht vorgesehen, den Einbahnstraßenring für Radverkehr in der Gegenrichtung freizugeben, obwohl es in Kap. 4.3.2, S.25, heißt „Die Einbahnstraßen sollten grundsätzlich für Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar sein.“.

Der ADFC vertritt ebenso den Standpunkt, dass Einbahnstraßen grundsätzlich für Radverkehr in Gegenrichtung befahrbar sein sollten.

Mit Realisierung der Maßnahmen aus Kap. 8.1 und 8.2 des Verkehrskonzepts sehen wir in diesem speziellen Fall eine eher geringe Priorität für die Freigabe (u.a. auch wegen der insgesamt verfügbaren Breite).

4.4 Kap. 8.4 Rheinstraße

Keine Anmerkungen, für Radverkehr nach unserer Einschätzung geringere Bedeutung (obwohl Route 2.Ordnung im Netzkonzept)

4.5 Kap. 8.5 Wolfsgartenstraße

Keine Anmerkungen, für Radverkehr auch nach geplanter Verringerung der Breite gut, recht wenig Autoverkehr

4.6 Kap. 8.6 Knotenpunkt Heidelberger Straße/K168

S.59 „Die Kreisstraße 168 verbindet Bayerseich mit dem Ortskern Egelsbachs.“ ist völlig unverständlich.

Die Vorzugsvariante wäre die Einrichtung eines Kreisverkehrs.

Bei der erwogenen provisorischen Umgestaltung (Variante 1) beträgt gemäß Abb.27 der Umweg über die Mittelinsel über 2x 50m (S.59 unten: „Für den Linksabbiegestreifen stehen mit der Maßnahme noch ca. 50 m als Aufstellfläche für das Linksabbiegen zur Verfügung“).

Schon allein aufgrund dieses Umwegs dürfte die Akzeptanz recht gering sein. Dieses Provisorium sollte nach unserer Meinung nicht realisiert werden.

Varianten 2 und 3 sind bzgl. Radverkehr gut möglich.

Wenn es keine Alternative mit Mittelinsel gibt, bei der Umwege wie in Variante 1 nicht entstehen (evtl. Mittelinsel neben Abbiegespur), ist ein Kreisverkehr bevorzugt.

Mit freundlichen Grüßen,

Oliver Glindemann

1. Vorsitzender ADFC Langen/Egelsbach