FWG
Freie Wählergemeinschaft
Homberg-Efze

Ausschuss BPUS

Christian Utpatel

Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Stadtentwicklung

Telefonkonferenz am 20. April 2020 zum Thema „Kasseler Straße“

Zu „Variante 3“

Man muss in der Argumentation präzise zwischen „Mindest-“ und „Regel-“ unterscheiden:

In Variante 3 entsprechen die Maße von Bürgersteig, Radschutzstreifen und Fahrbahn den Mindestmaßen die in den einschlägigen Verordnungen vorgegeben sind.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen beträgt die *Mindest*breite für einen Radschutzstreifen 1,25 Meter (https://de.wikipedia.org/wiki/Radverkehrsanlage#Schutzstreifen)
Dies ist in der Variante 3 durchgängig bis kurz vor die Drehscheibe gegeben!

Allerdings bevorzugen sowohl das Land Hessen als auch der ADFC eine *Regel*breite von 1,50 m. Deshalb sind auch nur Radschutzstreifen mit *Regel*breite förderfähig.

Der Bürgermeister schreibt, Variante 3 wäre „nicht regelkonform“. Das stimmt für den Juristen, denn der Radschutzstreifen entspräche nicht dem „Regel“maß. Daraus ist aber nicht zu schließen, dass Variante 3 grundsätzlich nicht zulässig wäre, denn die Empfehlungen sehen ja durchaus auch eine Mindestbreite unter Regelmaß vor.

Das Problem mit Variante 3 ist also nicht, dass sie nicht gebaut werden dürfte, sondern sie ist nicht förderfähig. Das ist ein wesentlicher Unterschied. Daraus ergeben sich drei Möglichkeiten:

- Bauen mit Radschutzstreifen in Mindestbreite, aber ohne Fördermittel in Anspruch zu nehmen
- Bauen ohne irgendeine Radinfrastruktur, aber mit Fördermitteln
- Mit dem Fördergeber in Verhandlung treten, dass die geforderten höheren Ansprüche an Radschutzstreifen aufgrund der vorgegebenen Rahmenbedingungen nicht erfüllbar sind und klären, ob dennoch eine (Teil-) Förderung erfolgen kann: „Lieber in Mindestbreite als gar nicht.“ Es kann ja im Horizont der „Verkehrswende“ nicht sein, dass eine Straße nur dann gefördert wird wenn sie keine Radinfrastruktur bekommt.

Neue Variante „April“

Der neue Vorschlag erweitert das Planungsgebiet um die Kreuzung Kasseler Straße/ Mühlhäuser Straße. Dieser Bereich ist in den bisherigen Beratungen ausdrücklich ausgenommen gewesen – noch in den Vorbereitungen zur letzten Stavo hieß es auf Nachfrage der FWG, dass dieser Bereich jetzt nicht Gegenstand der Betrachtung sei. Bisher ging es lediglich um den Bereich entlang des Stadtparks Alter Friedhof, also etwa von Höhe Katholischer Kirche bis zur Drehscheibe.

Der Kreuzungsbereich Mühlhäuser Straße und dann der weitere Verlauf der Kasseler Straße zum Basthauptweg erfordern aber eine eigenständige Betrachtung und können jetzt nicht mal eben auf Grundlage einer Radwegplanung mitentschieden werden. Es müsste ja auch erstmal die grundsätzliche Frage geklärt werden, ob man die Kreuzung überhaupt so gestalten will, ob es möglicherweise noch ganz andere Verkehrsführungen gibt, und was aus der Anbindung des Adolf-Kolping-Wegs wird.

Für den eigentlich kritisch diskutierten Bereich bedeutet der neue Vorschlag aus dem Hause Unger, dass zwischen der Fußgängerampel und der Drehscheibe keinerlei Fahrrad-Infrastruktur vorgesehen ist. Dieser Vorschlag fällt also noch hinter Variante 3 zurück. Er entspräche der Lösung, Variante 3 ohne Radschutzstreifen zu bauen.

Die Aufgabe, für diesen Bereich einen neuen praktikablen Entwurf zu machen, der über die bisher diskutierten Varianten hinausgeht, hat das Büro Unger also nicht erfüllt. Hier wird mit einem neuen Szenario vom eigentlichen Thema abgelenkt.

Auch wenn man sich darauf einlässt, nun auch den Bereich Mühlhäuser Straße in die Diskussion einzubeziehen, ist der neue Vorschlag aus dem Haus Unger wenig hilfreich. Es gäbe keinerlei Regelung für den Radverkehr zwischen Kreisverkehr und Fußgängerampel. Der Radverkehr stadtauswärts müsste an der Fußgängerampel die Fahrbahn überqueren und würde dann in beiden Richtungen gemischt mit Fußgängern auf dem Bürgersteig weiterfahren. Ich habe den Plan an den ADFC weitergeleitet, der nicht einbezogen war in die Planung. Fazit:

"Die innerörtliche einseitige Führung eines Zweirichtungsradwegs [noch dazu als kombinierter Geh- und Radweg] gilt in der Unfallforschung als eine der größten Quellen von Unfällen zwischen Radfahrern und Kfz. Das ist eine der unsichersten Führungsformen überhaupt und wäre an so einer Stelle (mit regem Verkehr zu dem EKZ bzw. von dort heraus, aber vermutlich auch noch weiteren Grundstückszufahrten) entgegen allen zeitgemäßen Regelwerken."

ADFC / Ullrich Horstmann, Ulrich Wüstenhagen, 13.4.2020 (zitiert mit Zustimmung)

Schlussfolgerung

Offenkundig hat auch die Fa. Unger keine weitere Idee, wie Radverkehrsanlagen im Planungsgebiet zwischen katholischer Kirche und Drehscheibe unter Einhaltung der Regelbreiten möglich sind. Möglicherweise gibt es tatsächlich keine optimale Lösung.

Bleibt also Variante 3: Radschutzstreifen in Mindestbreite (wie in Variante 3 vorgesehen) sind aus Sicht der FWG besser als gar keine Radverkehrsanlagen.

Wir schlagen vor den Magistrat zu beauftragen: Mit dem Fördermittelgeber ist zu klären, ob angesichts der baulichen Gegebenheiten ausnahmsweise eine Förderung möglich ist obwohl nur die Mindestbreite der Radschutzstreifen, nicht aber die Regelbreite eingehalten wird.

Die FWG spricht sich dafür aus, Variante 3 ggf. ohne Fördermittel zu bauen. Gerade in diesem Bereich mit erwartbar starkem Verkehr rund um die Drehscheibe und der Zufahrt zum Parkplatz des Einkaufszentrums erscheint uns ein vollkommener Verzicht auf Radanlagen nicht verantwortbar.

Christian Utpatel
stv. Fraktionsvorsitzender