Radverkehr in Karben

Sondersitzung S+I-Ausschuss
zur Bearbeitung der StVV-Beschlüsse
vom 8. Juli 2021 u.a.

2. September 2021
19:00 Uhr

Tagesordnungspunkte siehe Einladung

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.

Stellungnahme:

In Karben konnten bisher an den beiden Kreisverkehrsplätzen (KVP) keine Fußgängerüberwege (FGÜ) errichtet werden.

Am KVP Homburger Straße wurden die Einsatzkriterien nach einer Verkehrszählung nicht erreicht.

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.

Stellungnahme:

Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen nach R-FGÜ

	0-200 Kfz/h	200-300 Kfz/h	300-450 Kfz/h	450-600 Kfz/h	600-750 Kfz/h	über 750 Kfz/h
0-50 Fg/h						
50-100 Fg/h		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150 Fg/h		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150 Fg/h		FGÜ möglich				

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.

Stellungnahme:

Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen nach R-FGÜ						
	0-200 Kfz/h	200-300 Kfz/h	300-450 Kfz/h	450-600 Kfz/h	600-750 Kfz/h	über 750 Kfz/h
0-50 Fg/h						
50-100 Fg/h		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150 Fg/h		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150 Fg/h		FGÜ möglich				

Ergebnis KVP Homburger Str.:	Fg/h	Kfz/h	Ergebnis
Homburger Straße Süd:	44	387	
Homburger Straße West:	18	671	
Selzerbachweg:	63	221	
Karbener Weg:	30	158	

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.

Stellungnahme:

Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen nach R-FGÜ

	0-200 Kfz/h	200-300 Kfz/h	300-450 Kfz/h	450-600 Kfz/h	600-750 Kfz/h	über 750 Kfz/h
0-50 Fg/h						
50-100 Fg/h		FGÜ möglich	FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ möglich	
100-150 Fg/h		FGÜ möglich	FGÜ empfohlen	FGÜ empfohlen		
über 150 Fg/h		FGÜ möglich				

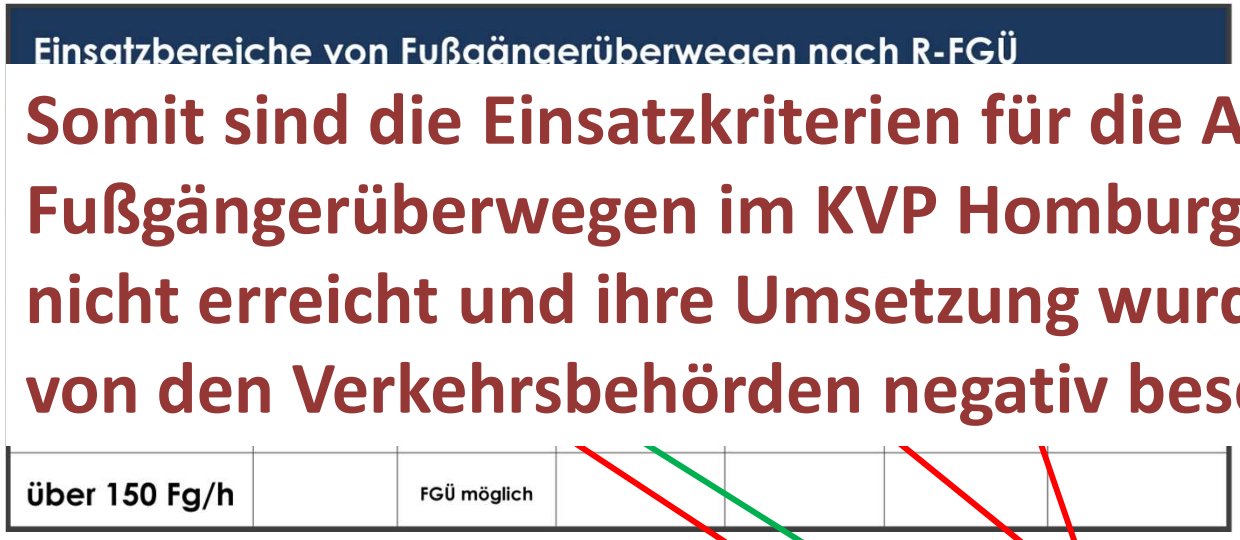
Ergebnis KVP Karbener Weg:	Fg/h	Kfz/h	Ergebnis
Homburger Straße Süd:	44	387	
Homburger Straße West:	18	671	
Selzerbachweg:	63	221	
Karbener Weg:	30	158	

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.

Stellungnahme:



Somit sind die Einsatzkriterien für die Anlage von Fußgängerüberwegen im KVP Homburger Straße nicht erreicht und ihre Umsetzung wurde daher von den Verkehrsbehörden negativ beschieden

Ergebnis KVP Karbener Weg:	Fg/h	Kfz/h	Ergebnis
Homburger Straße Süd:	44	387	
Homburger Straße West:	18	671	
Selzerbachweg:	63	221	
Karbener Weg:	30	158	

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.

Stellungnahme:

Am KVP Luisenthaler Straße wurde die Errichtung von FGÜ bisher nicht befürwortet. Grund hierfür ist die hohe Kfz-Verkehrsbelastung und die Sorge, den Verkehrsablauf durch FGÜ zu stark zu beeinträchtigen (Rückstaubildung).

Ohne FGÜ wird der Vorrang gem. § 8 StVO geregelt. Auf querende Fußgänger haben aus den KVP herausfahrende Abbieger besondere Rücksicht zu nehmen und ggf. anzuhalten.

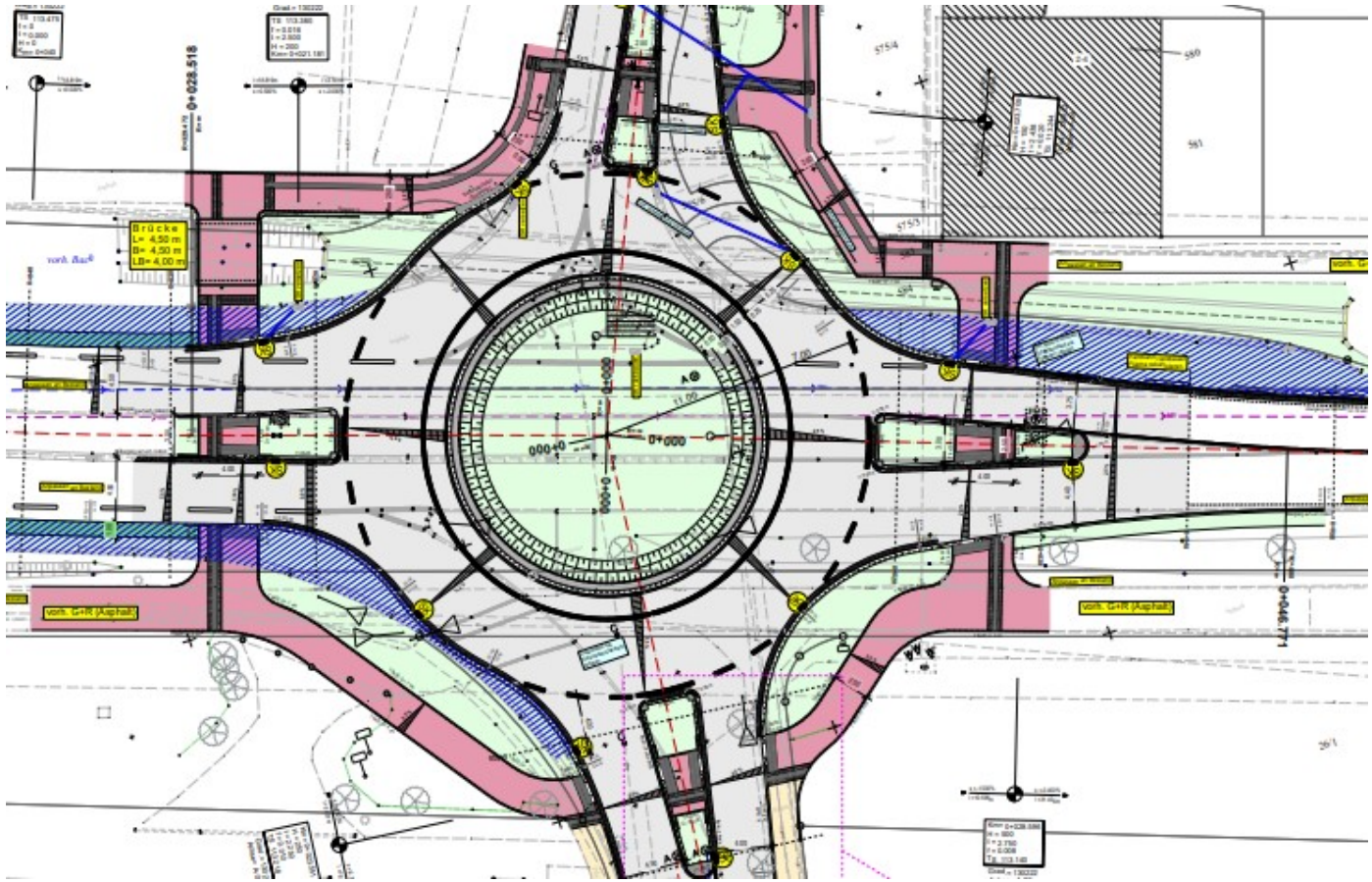
Es wird vorgeschlagen, am KVP Luisenthaler Straße eine Gesamtverkehrserfassung durchzuführen, auf deren Grundlage die weitere Vorgehensweise abzustimmen ist.

Sollte die Errichtung von FGÜ möglich werden, können in Karben trotzdem keine roten Fahrbahnmarkierungen für den Fahrradverkehr eingerichtet werden, da es keine getrennten Fuß- und Radwege sind.

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

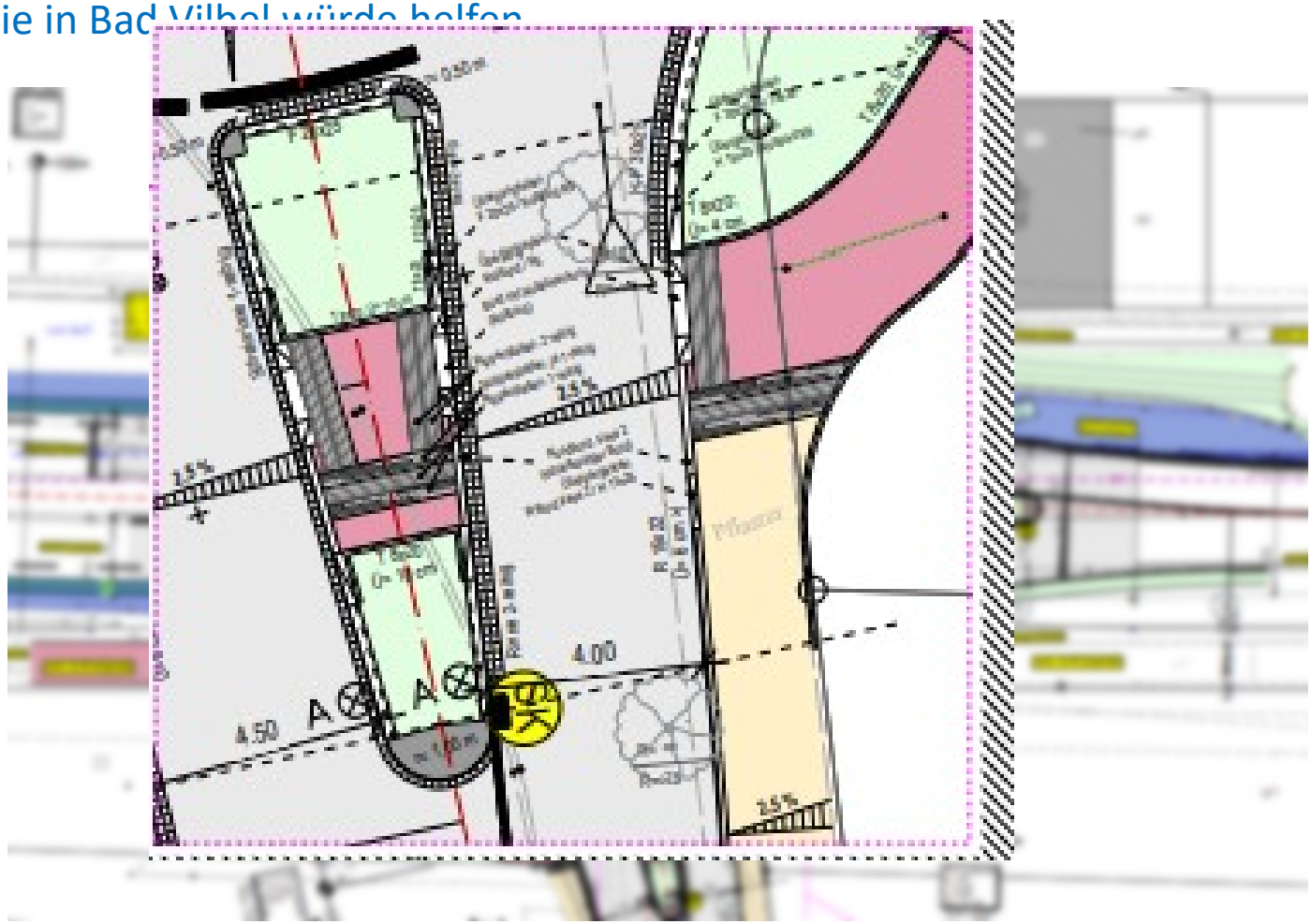
Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.



SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

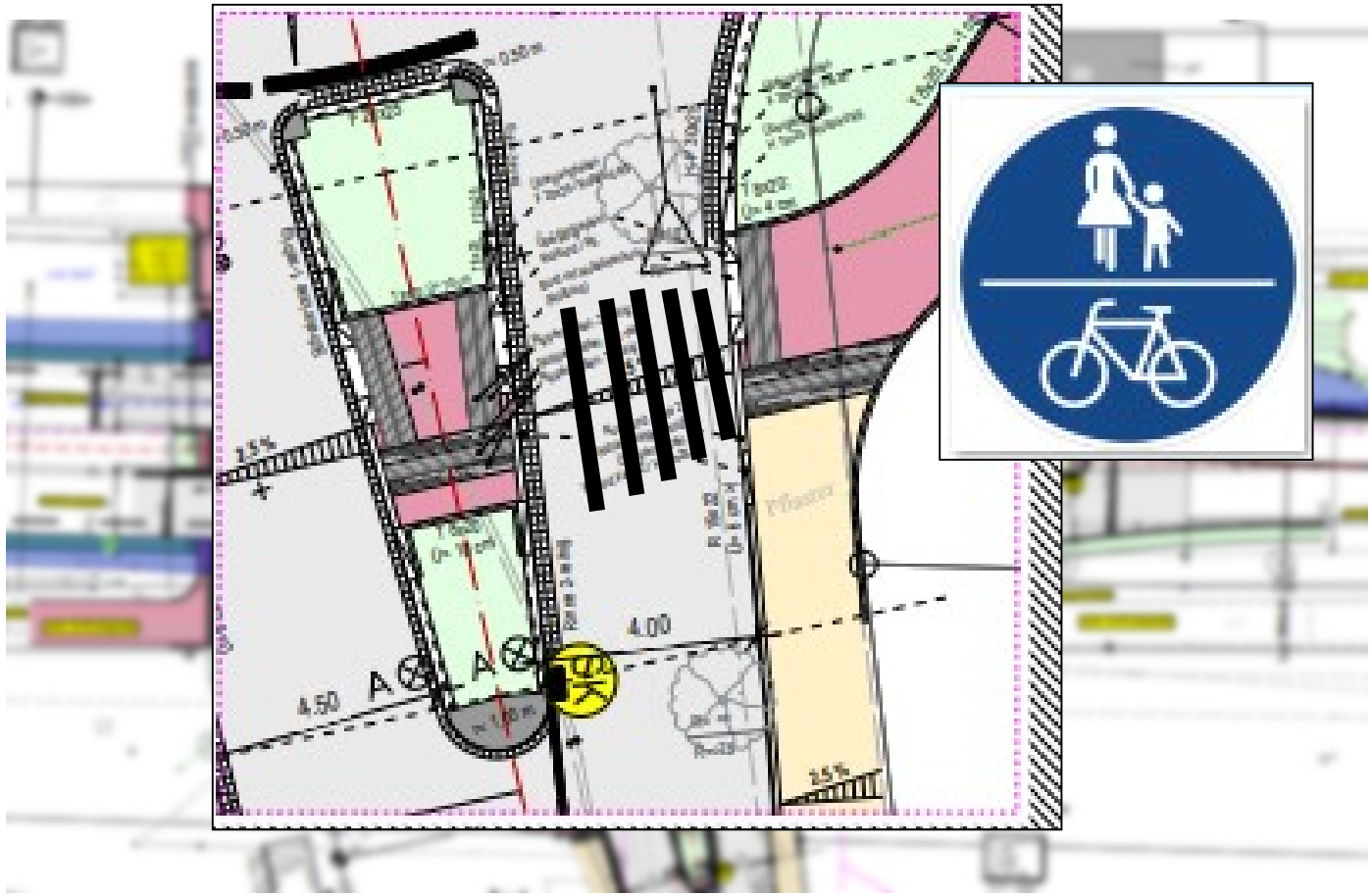
Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen



SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.



SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, ob eine farbliche Markierung als Querungshilfe an Karbener Kreiseln durchgeführt werden kann“

Begründung: Fahrradfahrer haben ein unsicheres Gefühl bei der Querung der Fahrbahn und schieben dann das Fahrrad. Eine farbliche Markierung wie in Bad Vilbel würde helfen.

SPD Prüfantrag vom 14.3.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, wo durch markierte Schutzstreifen eine größere Sicherheit für Radfahrende auf Karbener Straßen erreicht werden.“

Antrag wird mit den anderen Anträgen zur gleichen Thematik (TOP 6, lfd. Nr. 2, 9, 10 und 13) behandelt.

SPD Prüfantrag vom 11.10.2020

„Niddaradweg – Verbesserung der gemeinsamen Nutzung –

Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der gemeinsamen Nutzung unterschiedlicher Gruppen insbesondere Fahrradfahrer (…) und Senioren, Fußgänger, Erziehende mit Kinderwagen, Mobilitätseingeschränkte ..ergriffen werden können. Hierbei ist der ADFC, Seniorenbeirat und Zweckverband Niddaroute mit einzubeziehen. Als kritischer Bereich ist die Strecke zwischen Brücke Schloss Groß-Karben und KSV zu betrachten. Primäres Ziel ist es, die Geschwindigkeit der Radfahrer zu reduzieren.“

SPD Prüfantrag vom 11.10.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der gemeinsamen Nutzung unterschiedlicher Gruppen insbesondere Fahrradfahrer (…) und Senioren, Fußgänger, Erziehende mit Kinderwagen, Mobilitätseingeschränkte ..ergriffen werden können. Hierbei ist der ADFC, Seniorenbeirat und Zweckverband Niddaroute mit einzubeziehen. Als kritscher Bereich ist die Strecke zwischen Brücke Schloss Groß-Karben und KSV zu betrachten. Primäres Ziel ist es, die Geschwindigkeit der Radfahrer zu reduzieren.“

Die Niddaroute ist im genannten Abschnitt als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert.

Auch hier gilt der Grundsatz der StVO, ins. § 1:

SPD Prüfantrag vom 11.10.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der gemeinsamen Nutzung unterschiedlicher Gruppen insbesondere Fahrradfahrer (…) und Senioren, Fußgänger, Erziehende mit Kinderwagen, Mobilitätseingeschränkte ..ergriffen werden können. Hierbei ist der ADFC, Seniorenbeirat und Zweckverband Niddaroute mit einzubeziehen. Als kritscher Bereich ist die Strecke zwischen Brücke Schloss Groß-Karben und KSV zu betrachten. Primäres Ziel ist es, die Geschwindigkeit der Radfahrer zu reduzieren.“

Die Niddaroute ist im genannten Abschnitt als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgeschildert.

Auch hier gilt der Grundsatz der StVO, ins. § 1:

(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme

(2) Wer am Verkehr teilnimmt hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

SPD Prüfantrag vom 11.10.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der gemeinsamen Nutzung unterschiedlicher Gruppen insbesondere Fahrradfahrer (…) und Senioren, Fußgänger, Erziehende mit Kinderwagen, Mobilitätseingeschränkte ..ergriffen werden können. Hierbei ist der ADFC, Seniorenbeirat und Zweckverband Niddaroute mit einzubeziehen. Als kritischer Bereich ist die Strecke zwischen Brücke Schloss Groß-Karben und KSV zu betrachten. Primäres Ziel ist es, die Geschwindigkeit der Radfahrer zu reduzieren.“

Was ist bereits umgesetzt:

SPD Prüfantrag vom 11.10.2020

„Der Magistrat wird beauftragt zu prüfen, welche Maßnahmen zur Verbesserung der gemeinsamen Nutzung unterschiedlicher Gruppen insbesondere Fahrradfahrer (…) und Senioren, Fußgänger, Erziehende mit Kinderwagen, Mobilitätseingeschränkte ..ergriffen werden können. Hierbei ist der ADFC, Seniorenbeirat und Zweckverband Niddaroute mit einzubeziehen. Als kritischer Bereich ist die Strecke zwischen Brücke Schloss Groß-Karben und KSV zu betrachten. Primäres Ziel ist es, die Geschwindigkeit der Radfahrer zu reduzieren.“

Was ist bereits umgesetzt:

Rückschnitt und Verbesserung der Sichtverhältnisse

Was könnte noch umgesetzt werden?

Eine Trennung von Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr durch Fahrbahnmarkierung?

Die Wegebreite für geförderte Zweirichtungsradweg muss 2,50 m betragen. Da der Weg 3,00 m ist, blieben für die Fußgänger 0,50 m

Den Weg verbreitern, auf 4,50 m z. B.?

Im Bad Vilbeler Kurpark wurde neben der 3,00 m breiten Route ein 1,50 m breiter Gehweg angebaut. Pflaster war Gehweg, Asphalt Radweg.

Trennung wurde aufgehoben, da es auch hier Konflikte gab

Was könnte noch umgesetzt werden?

Was sind denn die Vorschläge der Ausschussmitglieder ?

Was könnte noch umgesetzt werden?

Was könnte noch umgesetzt werden?

Eine Entlastung der Niddaroute ?

Der Wetteraukreis plant die „Kurze Wetterau“ und der Regionalverband hat eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg in Auftrag gegeben – mehr dazu in Top 15.
Problem: Umsetzung braucht noch einige Zeit!

Auf dem Ostufer könnte ein Entlastungsweg geschaffen werden, in wassergebundener Decke!

Zwischenzeitlich kann man eine weitere Markierung zum besseren Miteinander aufbringen

LINKE-Antrag vom 19.01.2021 / GRÜNE-Antrag vom 24.01.2021

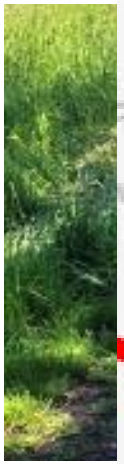
„Klingelwiesenweg zur Fahrradstraße umwandeln.“

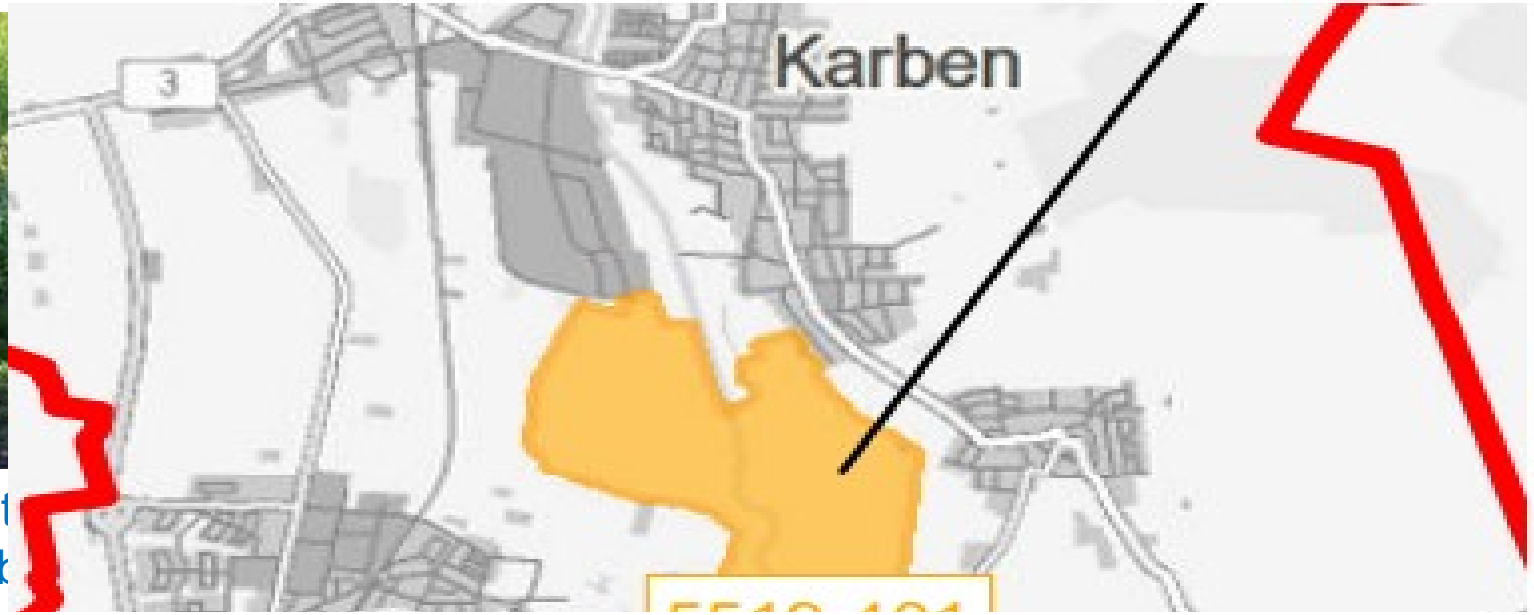
Die Anträge werden zurückgestellt und nach TOP 15 behandelt

CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

1. *Verbindung Rendel – Klein-Karben / Gewerbegebiet: Ausbesserung und Verbreiterung des Bornwiesenweges (zwischen von Rendel kommend Linkskurve Höhe Hellenberg bis Feldwegkreuzung / Rechtskurve an den Pollern*





Weg ist
Gewerb

Strecke liegt im Vogelschutzgebiet, Ausbau ist mit Umweltbehörden abzustimmen. Verbreiterung vielleicht durch Entsiegelung möglich

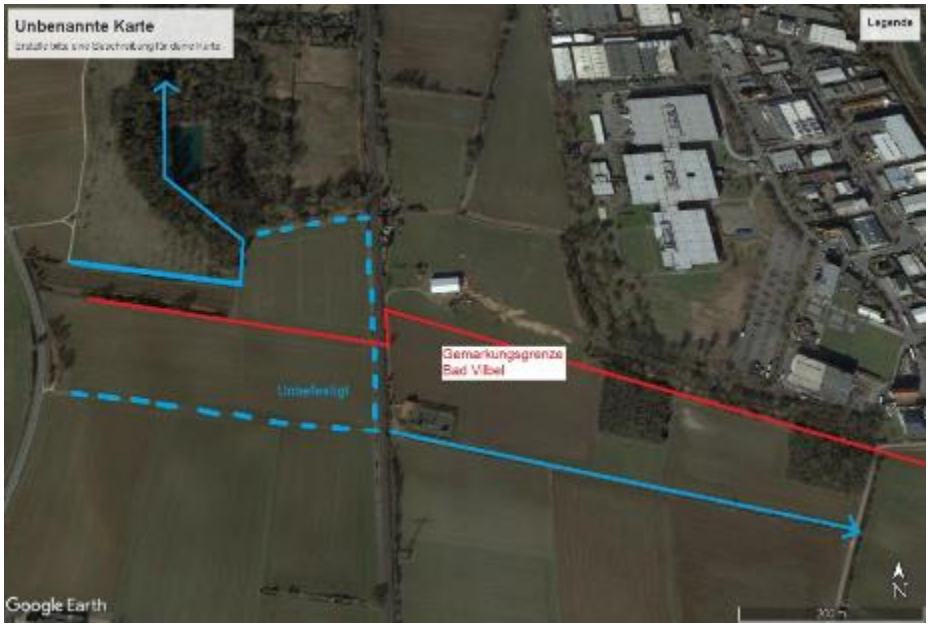
CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

2. Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Dieselstraße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnell-weg nach Dortelweil

Antrag wird mit den anderen Anträgen zur gleichen Thematk (TOP 2, 9, 10 und 13) behandelt

3. Befestigung des Weges Kloppenheim – Bahnunterführung – Schnellradweg Dortelweil (an der Umspannanlage vorbei) – Pfad zur Wegeverbindung Kloppenheimer Wäldchen (parallel zur Bahnlinie am Feldrand)



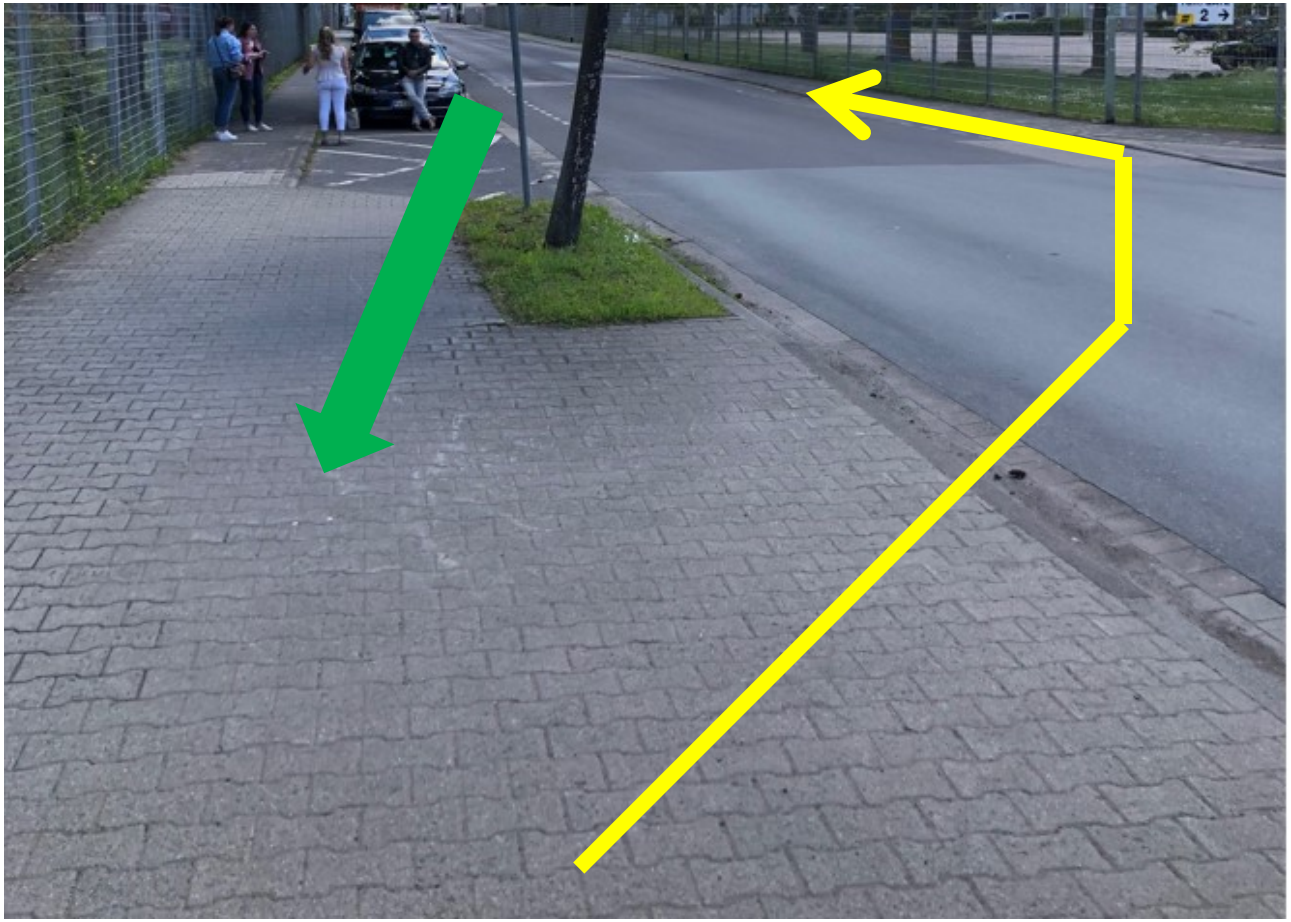
Zwei Probleme bestehen:
Teilstrecke liegt auf Bad Vilbeler Gemarkung.
Weg kollidiert mit S6-Ausbau (Veränderungssperre)

Ausbau erst nach S6-Ausbau möglich

CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

4. Übergang Radweg zu Fahrradschutzstreifen Robert-Bosch-Straße: Markierung der Straßenüberquerung (für Radfahrer, die vom Bahnhof kommend Richtung Klein-Karben die Straßenseite wechseln) sowie Überprüfung / Vereinfachung der Beschilderung („Radweg Ende“)



CDU-Antrag vom Juni 2021

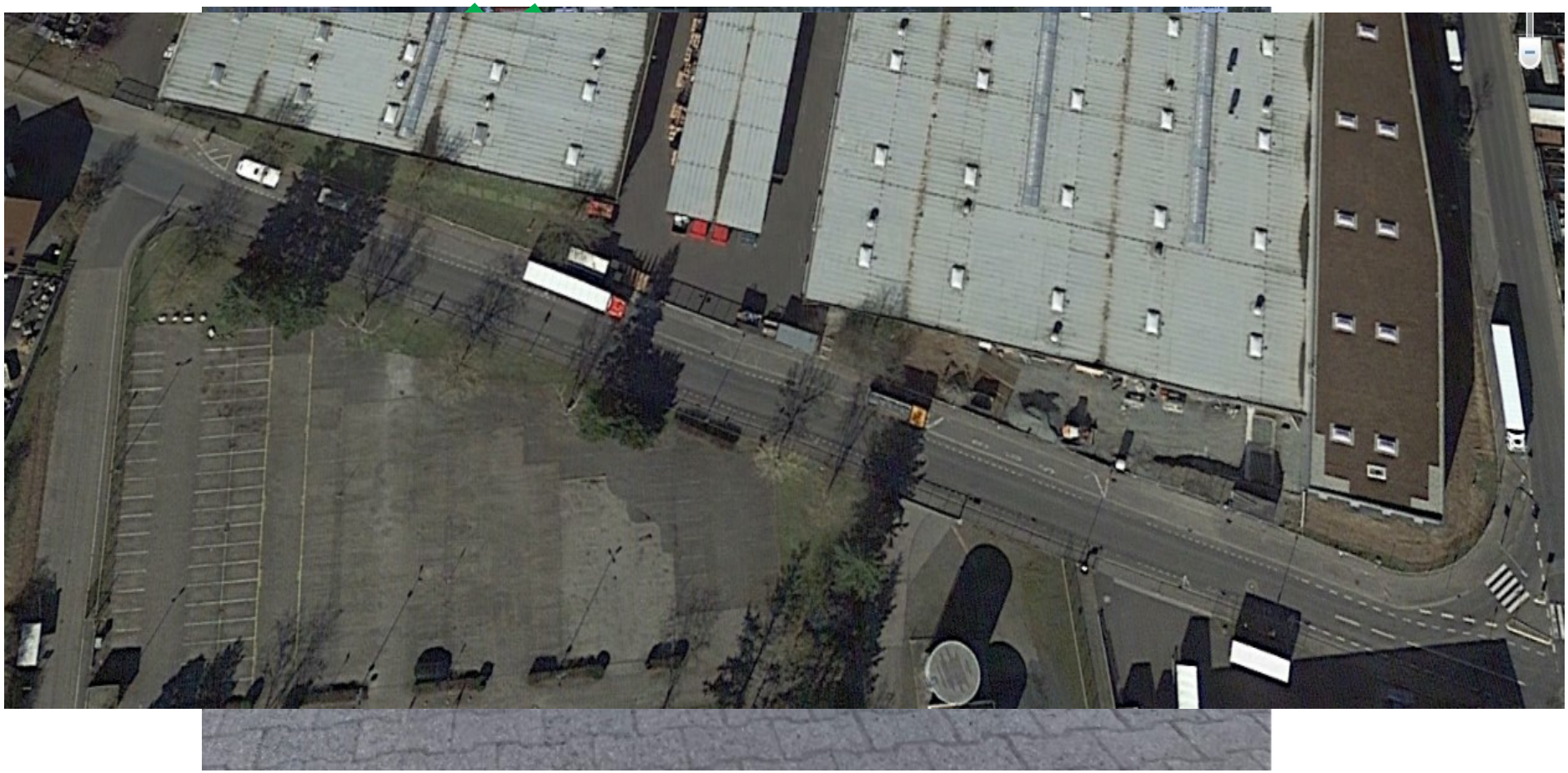
„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

4. Übergang Radweg zu Fahrradschutzstreifen Robert-Bosch-Straße: Markierung der Straßenüberquerung (für Radfahrer, die vom Bahnhof kommend Richtung Klein-Karben die Straßenseite wechseln) sowie Überprüfung / Vereinfachung der Beschilderung („Radweg Ende“)

CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

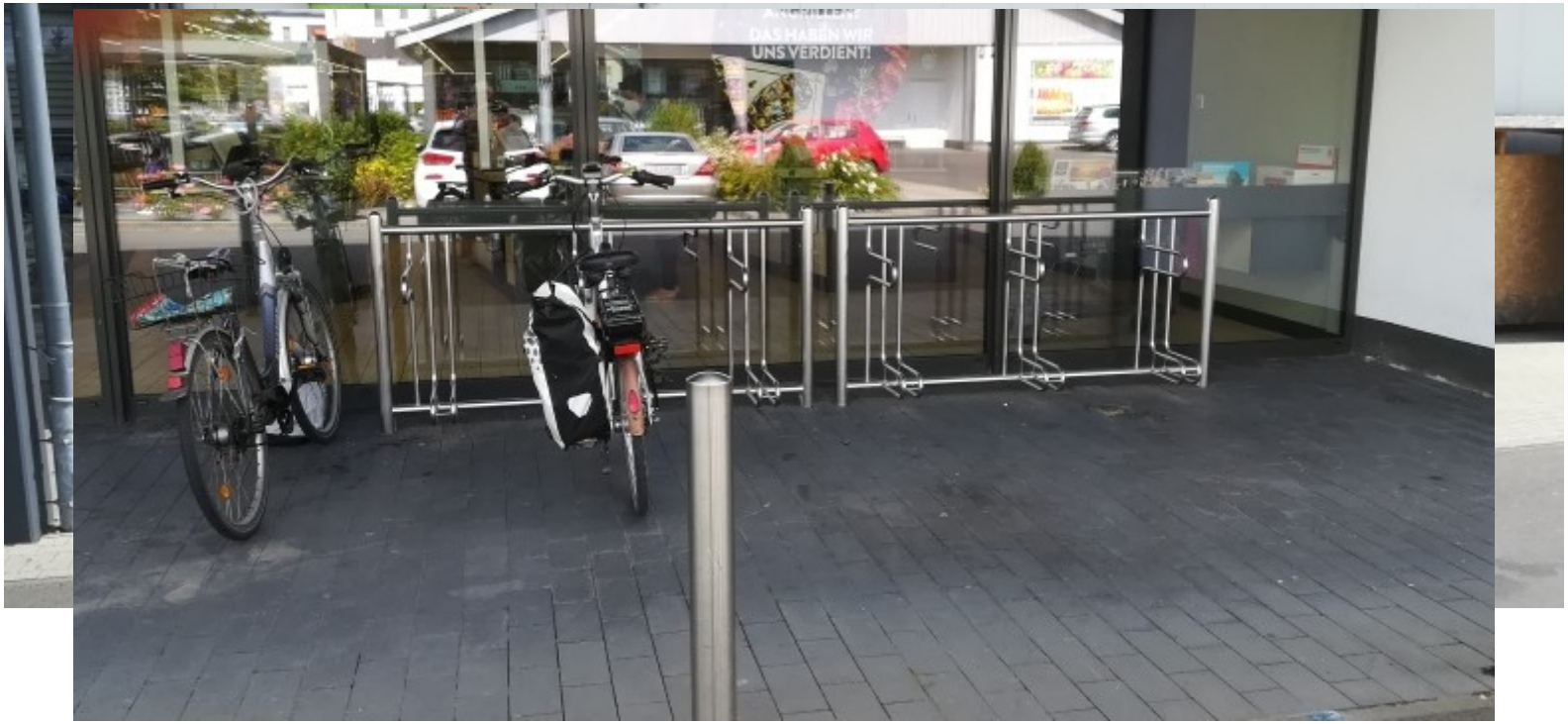
4. Übergang Radweg zu Fahrradschutzstreifen Robert-Bosch-Straße: Markierung der Straßenüberquerung (für Radfahrer, die vom Bahnhof kommend Richtung Klein-Karben die Straßenseite wechseln) sowie Überprüfung / Vereinfachung der Beschilderung („Radweg Ende“)



CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

5. Anregen weiterer Fahrradständer vor den Geschäften des Selzerbrunnen-Centers



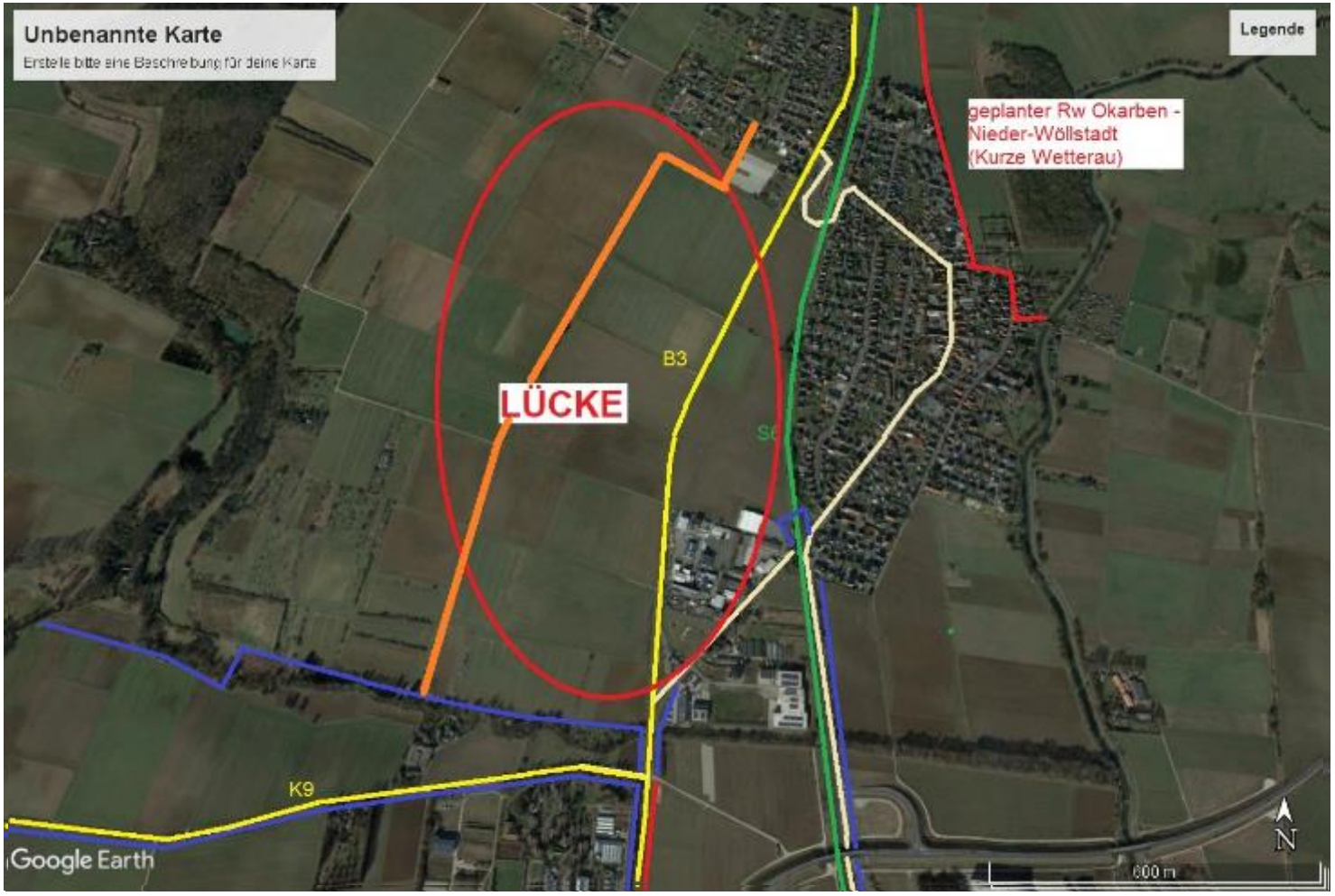
6. Anbringen von Piktogrammen o.ä. auf dem Nidda-Uferweg, die zur Rücksichtnahme auffordern

Bereits unter TOP 3 abgehandelt

CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

7. Prüfen von Optionen für eine Schließung der Radweglücke in Okarben zwischen Spitzacker und Straßberg

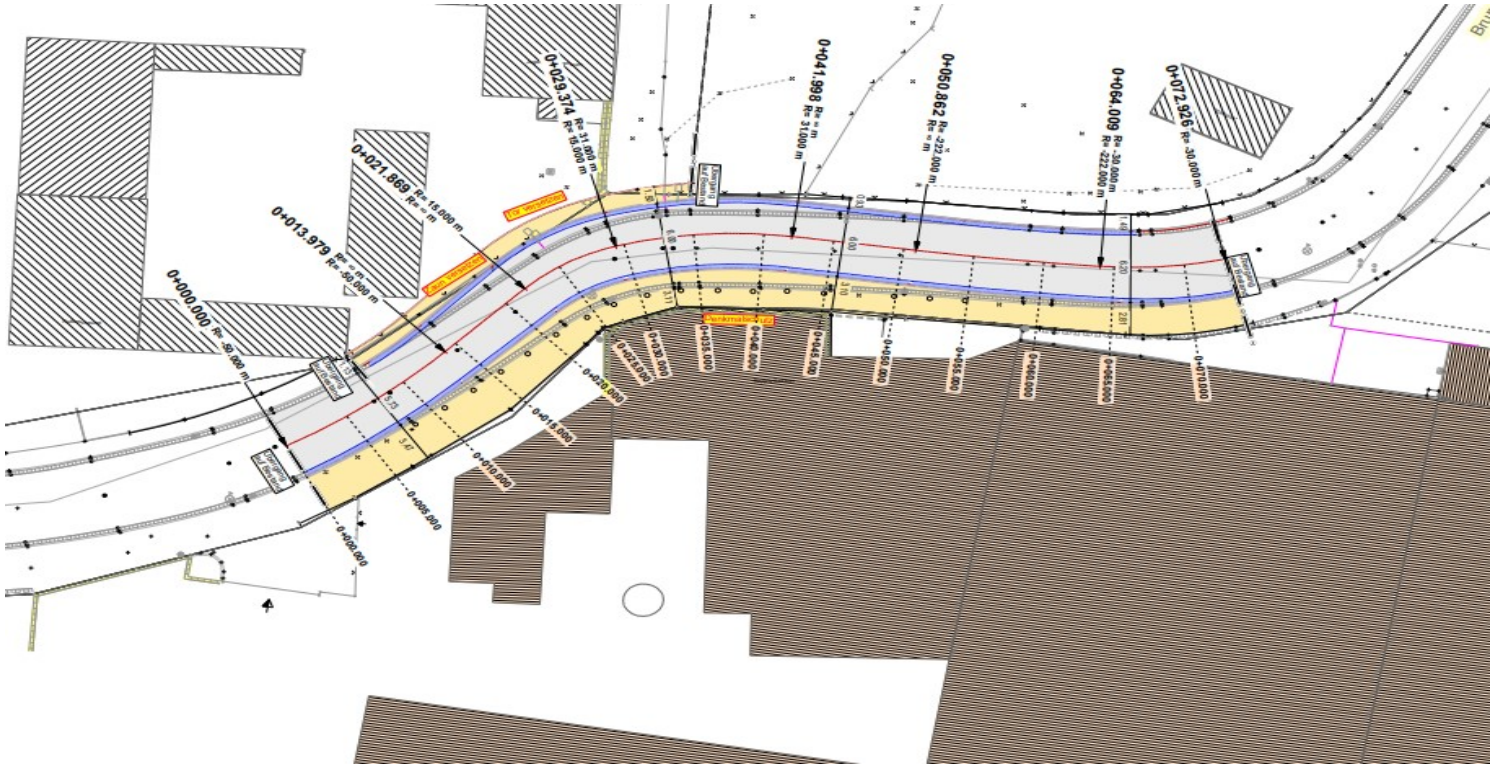


CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

8. Verbreiterung der Brunnenstraße zur Beseitigung der Engstelle, Einwirken auf die Fa. Rapp’s zwecks Sicherung der Engstelle am Selzerbrunnen / Höhe Rapp’s durch Abflachung oder Entfernung der

Planung zur Verlegung der Fahrbahn und Verbreiterung des Geh- und Radweges ist bereits beauftragt. Planung und Bau werden zu 70 % durch das Förderprogramm Nahmobilität bezuschusst.



CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

9. Schaltung einer „grünen Welle“ bei den Ampelanlagen im Stadtzentrum für Fußgänger und Radfahrer in Kooperation mit Hessen Mobil, so dass das „Verkehrsinsel-Hopping“ vermieden wird.

Wird mit den TOP 7 und 16 zusammen beraten

10. Ausbesserung der Wegweisung der Fahrradroute durch die Unterführung zwischen Rewe-XL und Berufsbildungswerk (nur noch in Fragmenten oder gar nicht vorhanden)

11. Verbesserung der Ausschilderung Radweg von Heldenbergen kommend im Wald Richtung Groß-Karben, Klein-Karben bzw. Burg-Gräfenrode.

12. Beschilderung des Radwegs nach Friedberg ab Petterweil

14. Optimierung der Beschilderung (z.B. Kloppenheim Am Schloss, Einzel-Anregungen bereits an Stadtverwaltung gemeldet)

Der Wetteraukreis plant derzeit die Neugestaltung der gesamten Radwegweisung. Bis dahin können Zwischenwegweiser kurzfristig aufgestellt werden, um Lücken zu schließen. Die großräumige Beschilderung bleibt aber dem Kreis vorbehalten.

CDU-Antrag vom Juni 2021

„Fahrradfreundliches Karben“ / Sammelantrag für 14 Prüfanträge

13. Eckhardsgraben/Ober-Erlenbacher Straße: nicht einsehbare, für Radfahrer extrem gefährliche Kreuzung, Warnschild sollte vor der Kreuzung auf dem Boden angebracht werden

GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

Ziel der drei Anträge ist es, dass der Fuß- und Fahrradverkehr die Lichtsignalanlagen (LSA) in einem Zuge queren können. Dabei handelt es sich um die Knotenpunkte

- Homburger-/Bahnhofstraße/ Am Breul
- Bahnhof-/Industrie-/Ramonvillestraße
- L3205 / Brunnenstraße
- B 3 / Am Heroldsrain / Nordumgehung

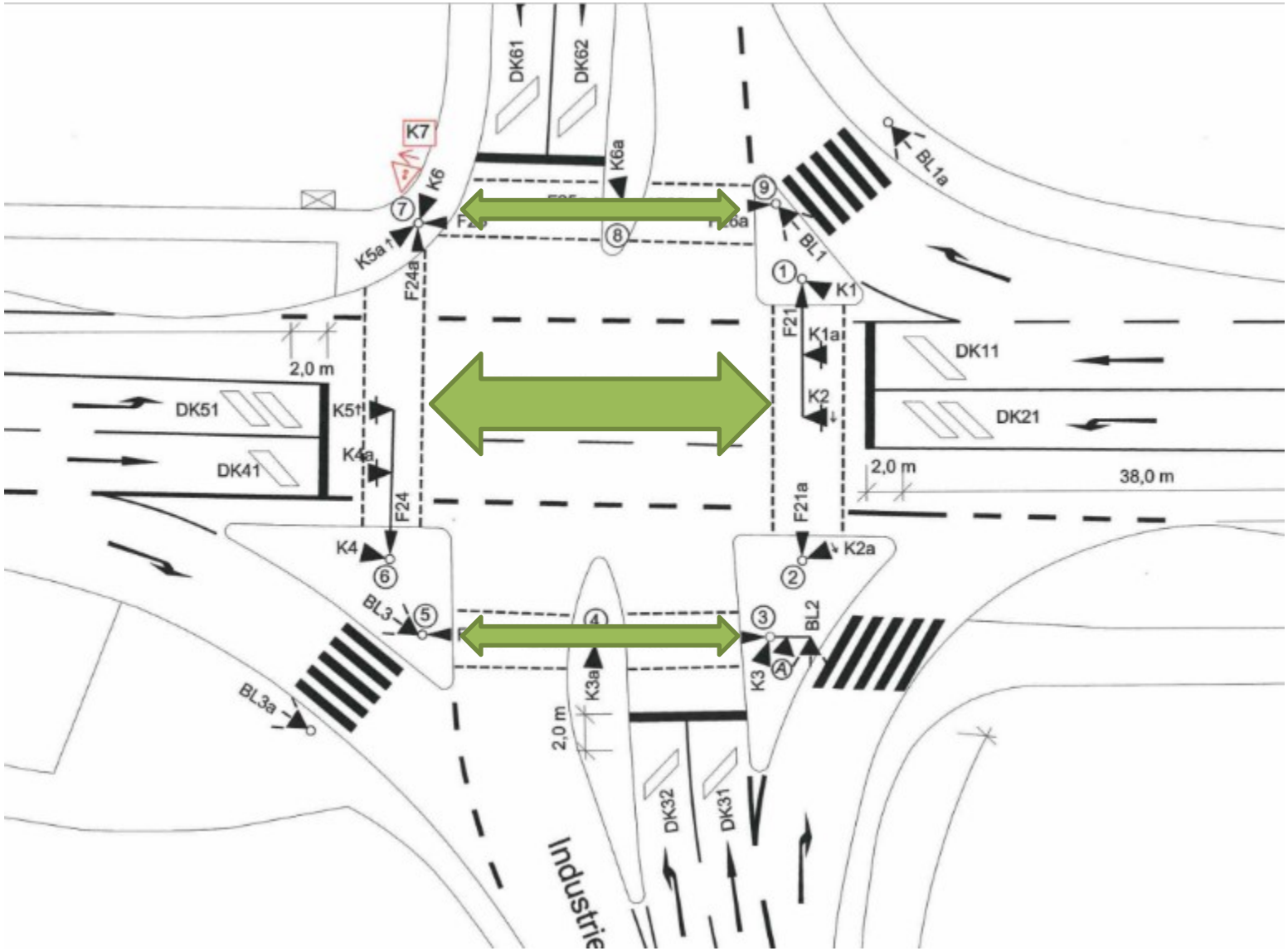
Grundsätzlich liegen alle LSA in der Baulast des Landes Hessen. Für die Umsetzung ist durch die Verkehrsbehörde des Wetteraukreieses ein Anhörungsverfahren durchzuführen. Hierzu sind dann Hessen Mobil und der Verkehrsdienst der Polizei zu hören.

Grundsätzlich bedeutet eine fuß- und fahrradgerechte Schaltungen einen Eingriff in die LSA-Umlaufprogramme zu Lasten des Motorisierten Verkehrs. Um hier die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs nicht zu beeinträchtigen, ist eine Verkehrsuntersuchung erforderlich!

GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

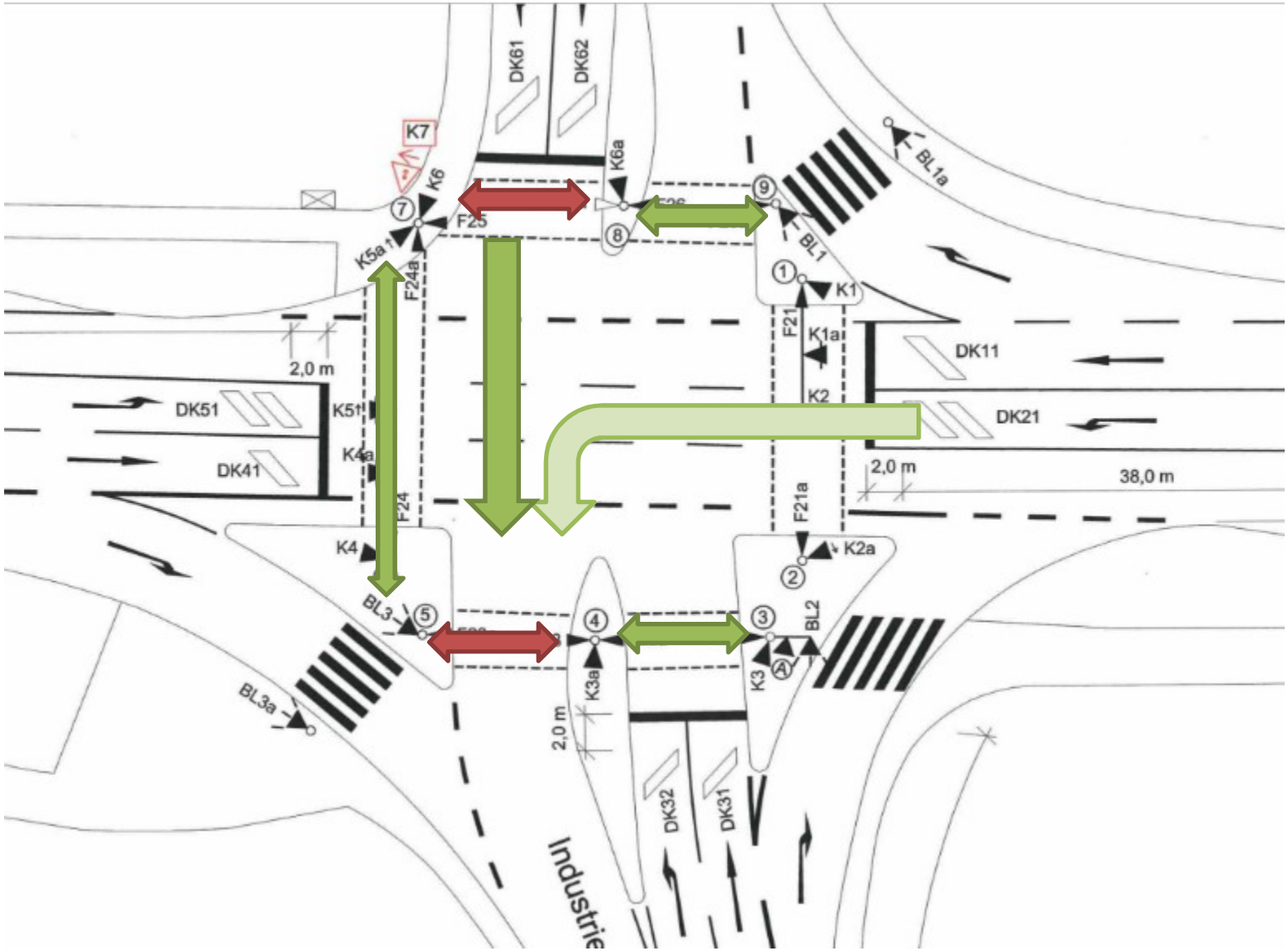
Ist dies überall überhaupt erforderlich ? Beispiel Knoten am Rathaus.



GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

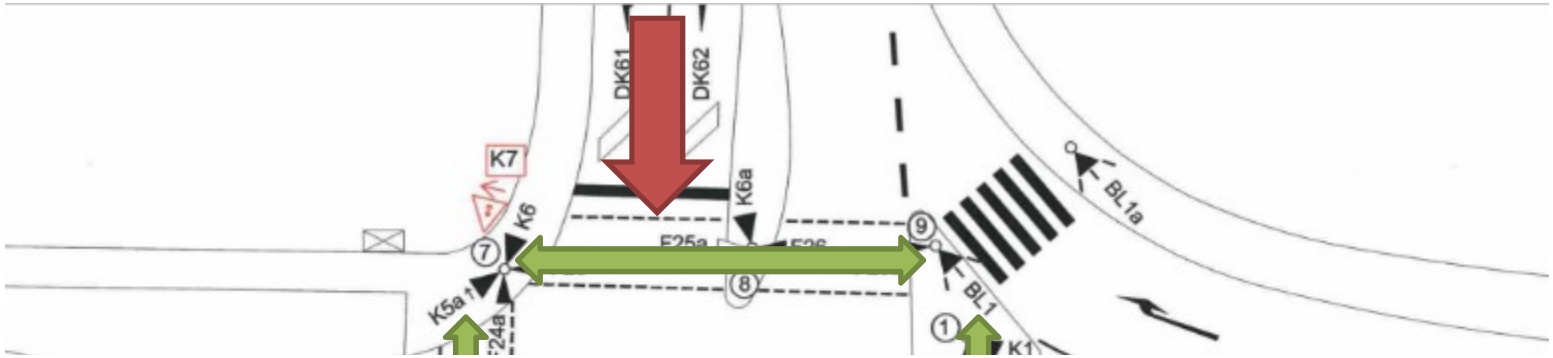
„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

Ist dies überall überhaupt erforderlich ? Beispiel Knoten am Rathaus.

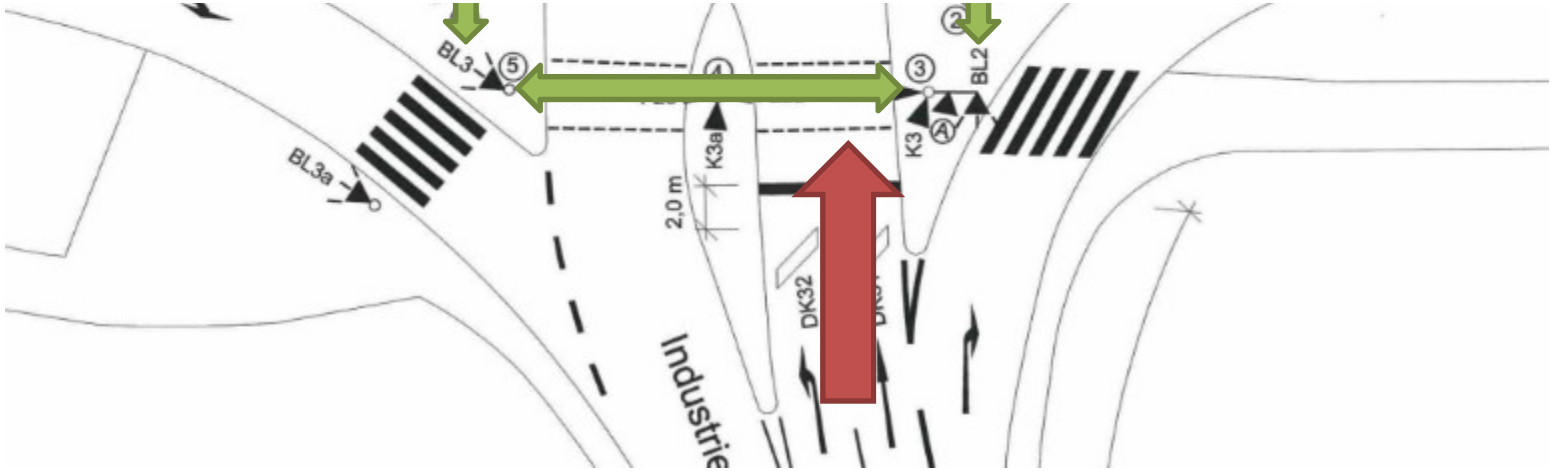


GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

Prinzip LSA-Querung in einem Zuge, Beispiel Knoten am Rathaus.

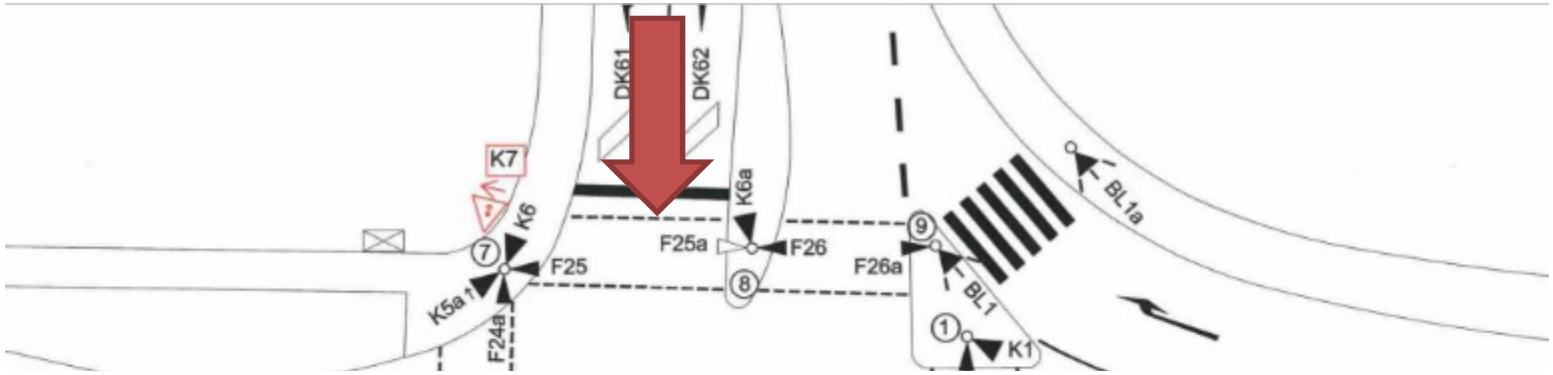


Hierfür bedarf es einer zusätzlichen Programmphase, die vollständig zu Lasten des gesamten Kfz-Verkehrs geht. Dabei sind insbesondere die langen Zwischenzeiten über die Bahnhofstraße (langsame Fußgänger) zu beachten. Die Folge sind eine erhebliche Leistungseinschränkung, die Aufgabe der Grünzeitkoordinierung und somit Rückstaubildung (hohe CO_2-Konzentration).

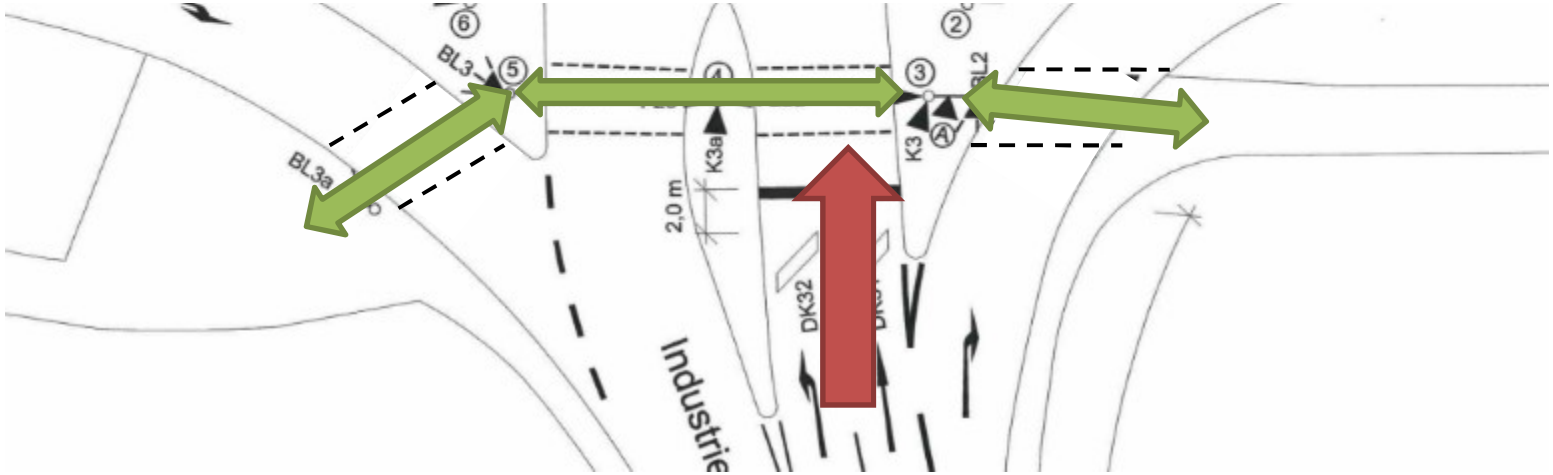


GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

Prinzip LSA-Querung in einem Zuge, Beispiel Knoten am Rathaus.

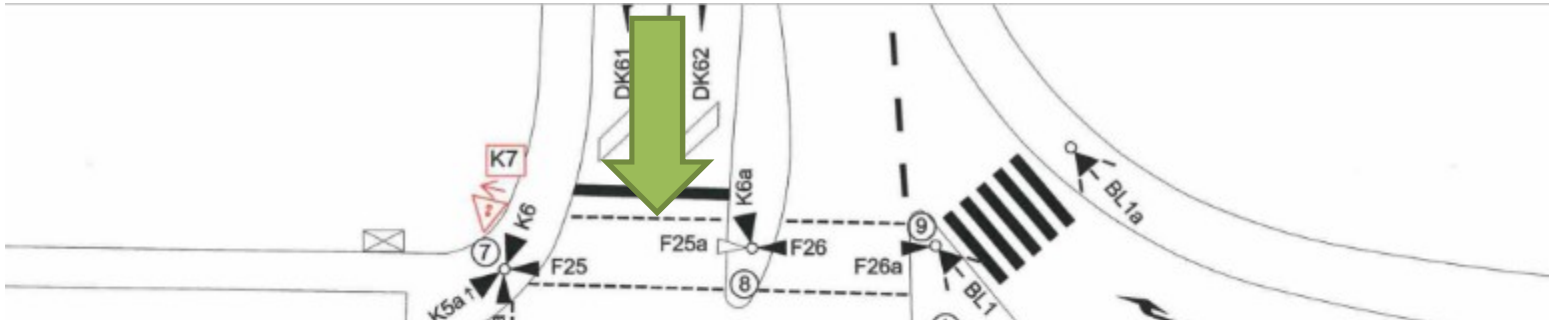


Hessen Mobil beabsichtigt, die LSA am Rathaus neu zu bauen.
Zur Zeit wird geprüft, ob eine Queren der Industriestraße in einem Zuge möglich ist, ohne das einzelne Verkehrsrichtungen überstaut werden. Dazu werden die beiden FGÜ durch schlafende LSA ersetzt.



GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

Prinzip LSA-Querung in einem Zuge, Beispiel Knoten am Rathaus.



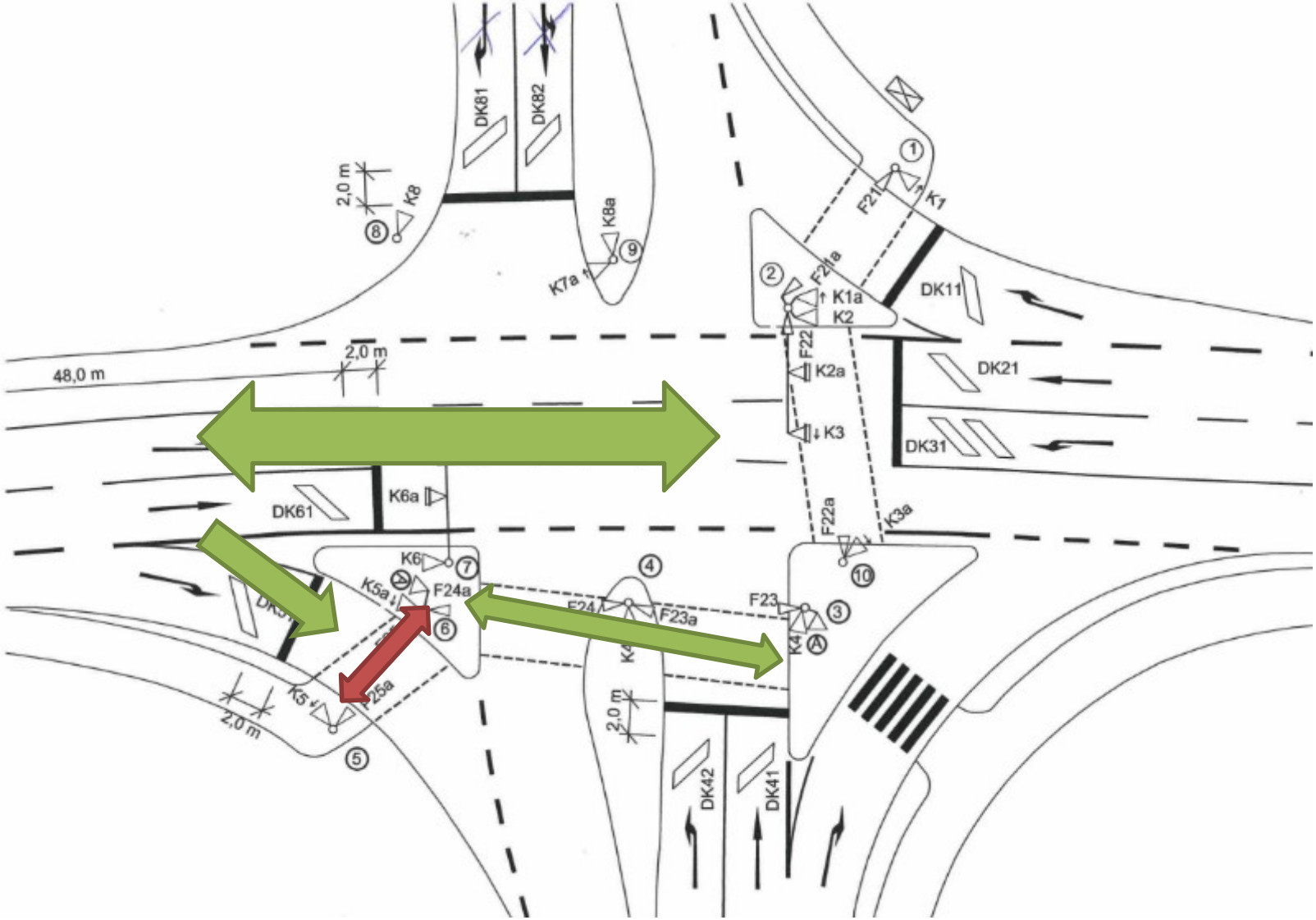
Damit gibt es keine Wartezeiten auf den Mittelinseln mehr, sondern nur auf den Fuß-/Radwegen (großzügigere Wartebereiche).

Voraussetzung ist aber, dass es damit keine Überlastungserscheinungen für einzelne Kfz-Verkehre gibt

GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

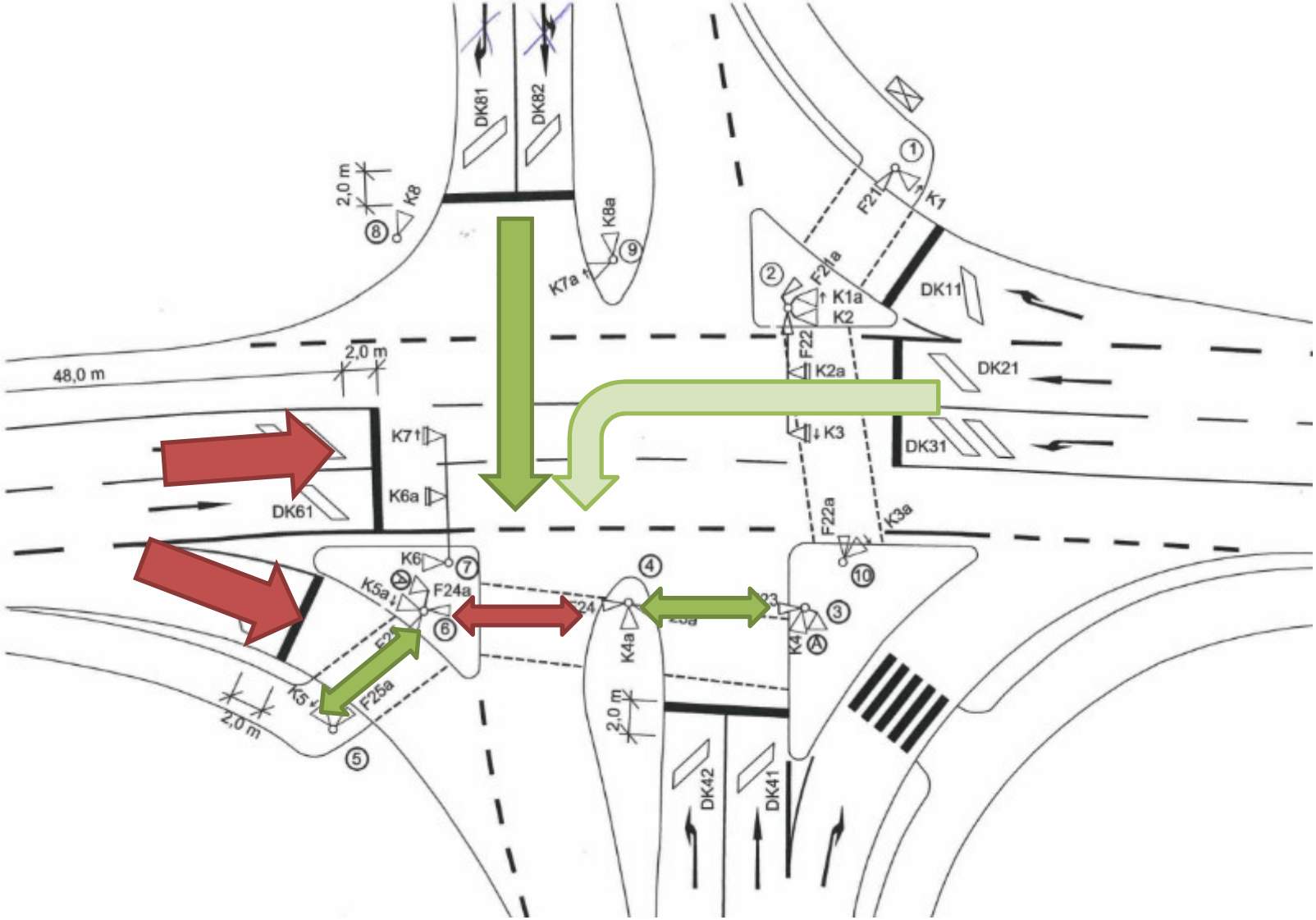
Ist dies überall überhaupt erforderlich ? Beispiel Knoten Brunnenstraße.



GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

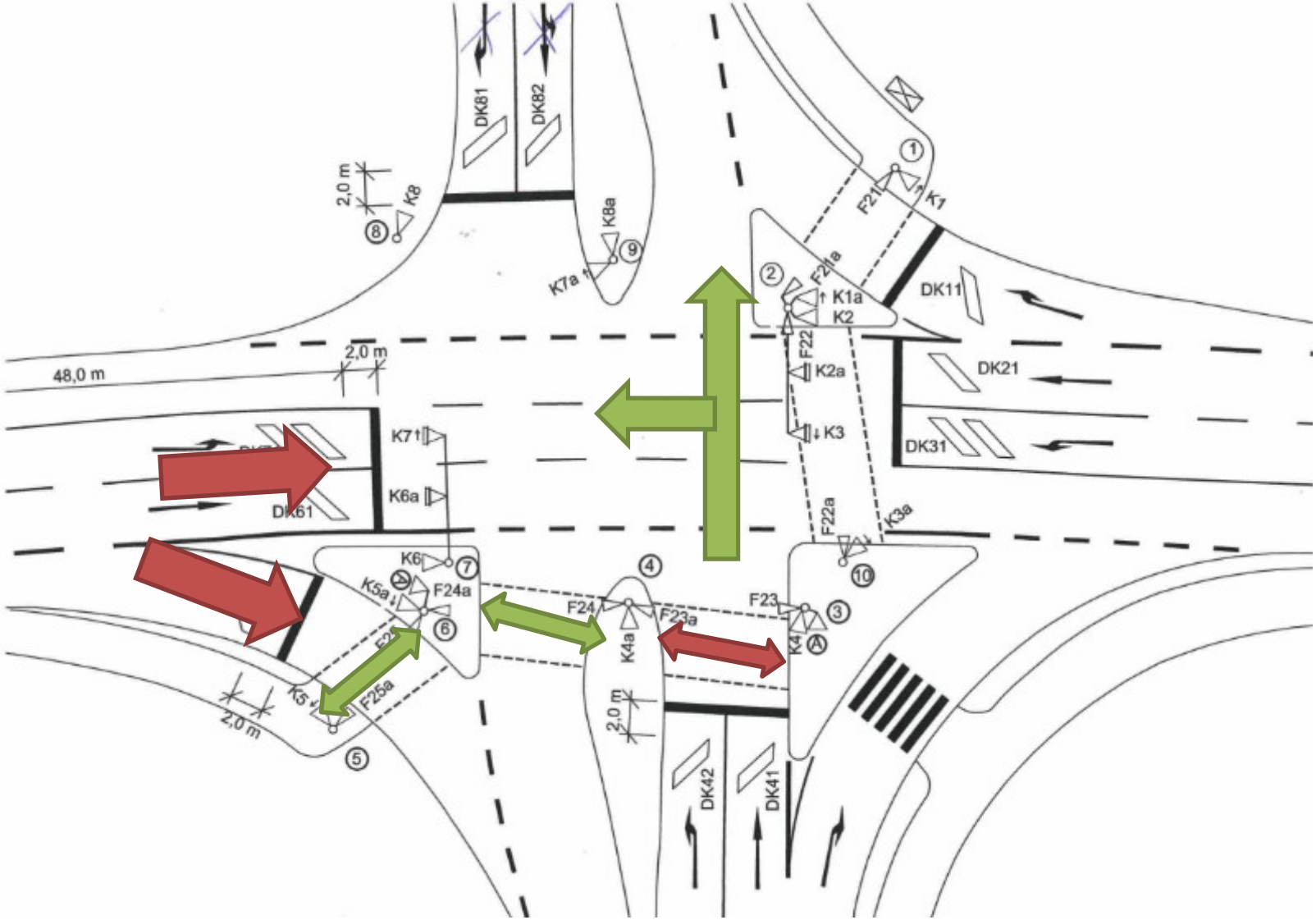
Ist dies überall überhaupt erforderlich ? Beispiel Knoten Brunnenstraße.



GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

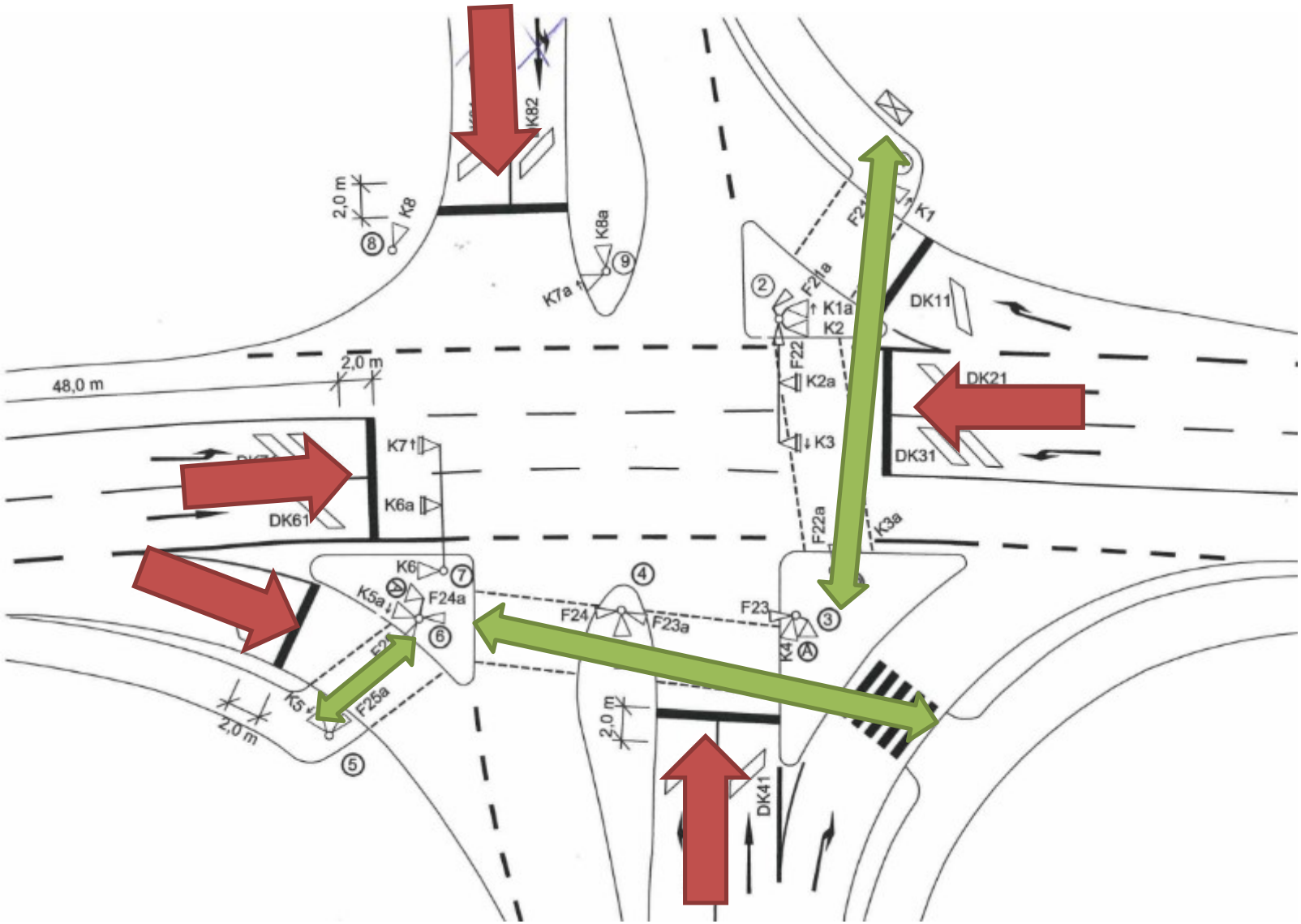
Ist dies überall überhaupt erforderlich ? Beispiel Knoten Brunnenstraße.



GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

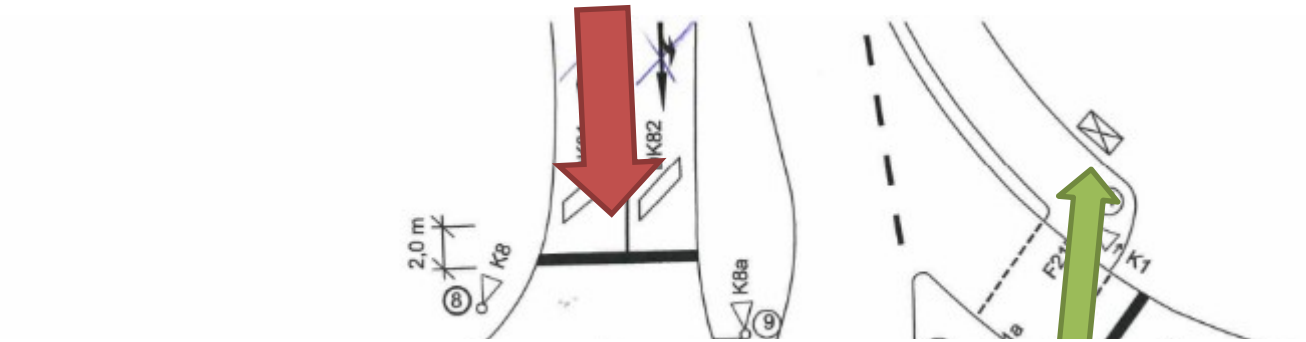
Prinzip LSA-Querung in einem Zuge, Beispiel Knoten Brunnenstraße.



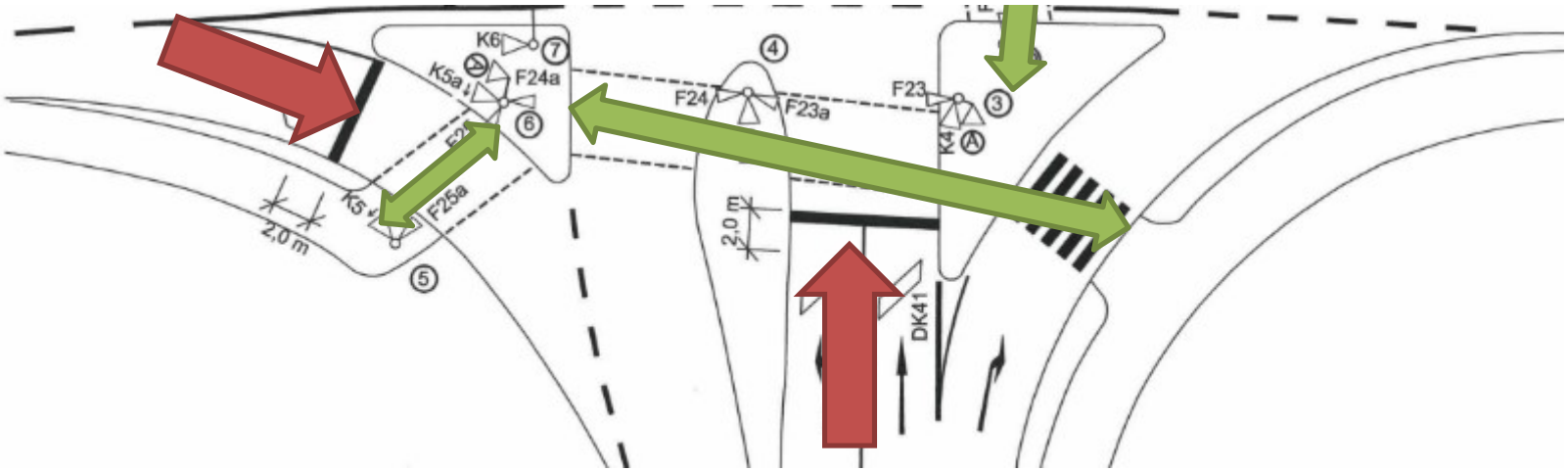
GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

Prinzip LSA-Querung in einem Zuge, Beispiel Knoten Brunnenstraße.



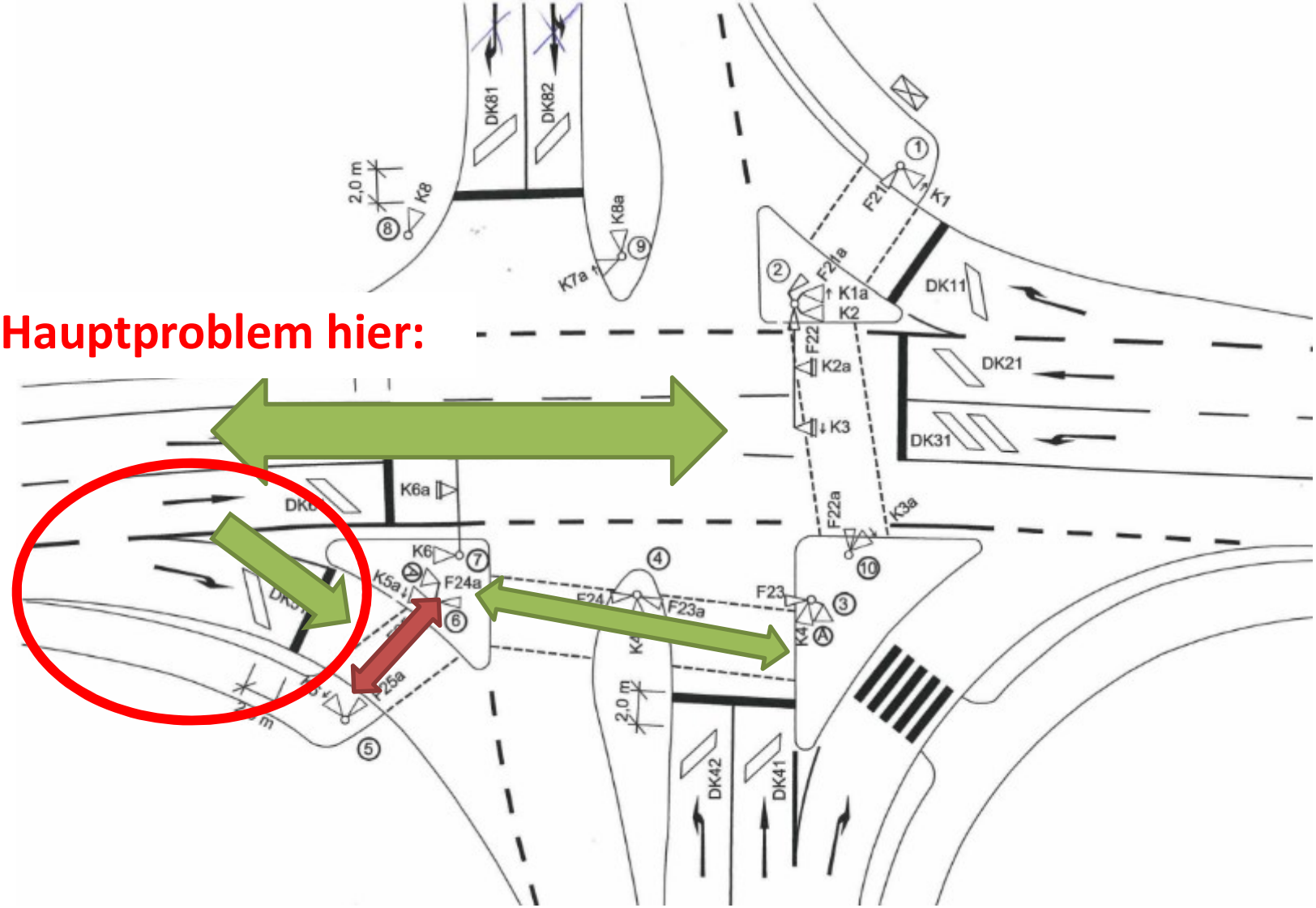
Hierfür bedarf es einer zusätzlichen Programmphase, die vollständig zu Lasten des gesamten Kfz-Verkehrs geht. Dabei sind insbesondere die langen Zwischenzeiten über die Bahnhofstraße (langsame Fußgänger) zu beachten. Die Folge sind eine erhebliche Leistungseinschränkung, die Aufgabe der Grünzeitkoordinierung und somit Rückstaubildung (hohe CO_2-Konzentration).



GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

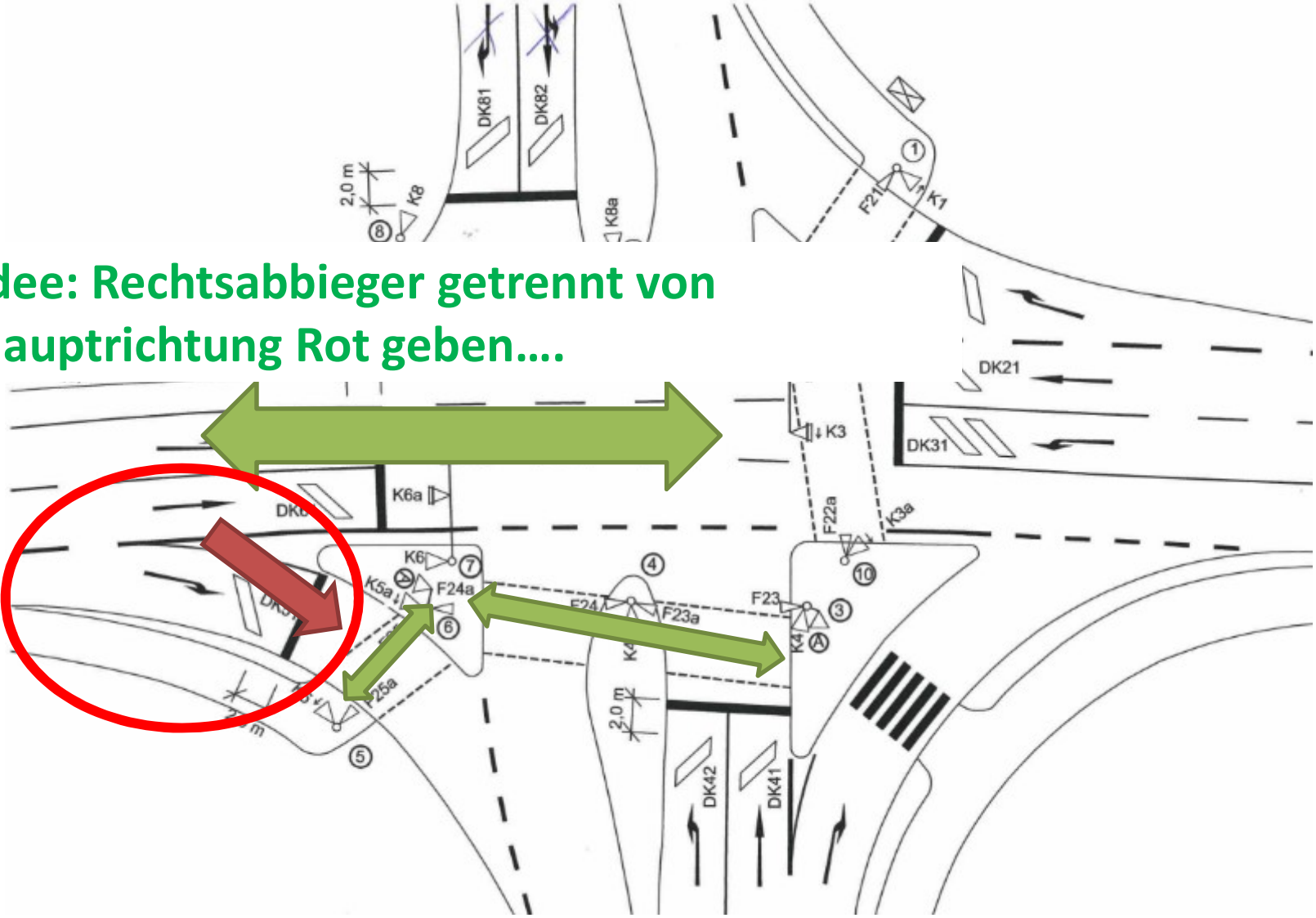
Hauptproblem hier:



GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

Idee: Rechtsabbieger getrennt von Hauptrichtung Rot geben….

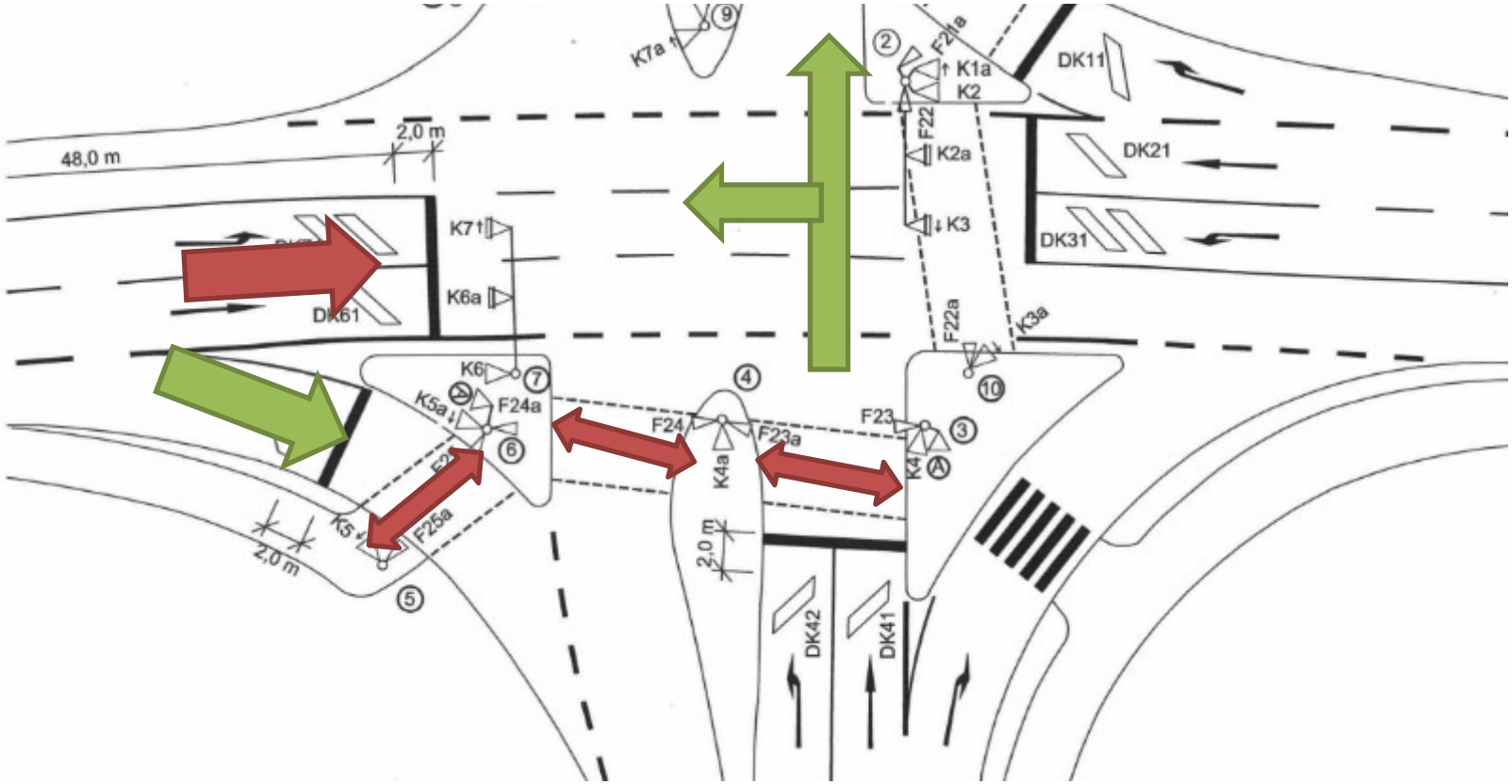


GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

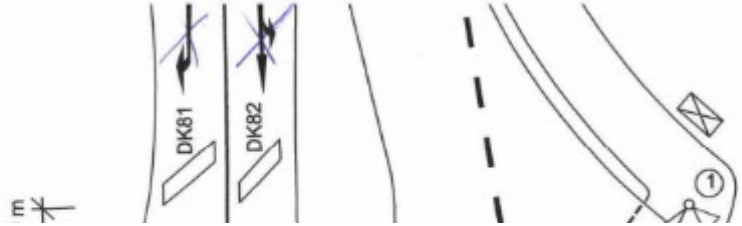
Ist dies überall überhaupt erforderlich ? Beispiel Knoten Brunnenstraße.

….und freie Fahrt bei Grün vom Bahnhof kommend geben!

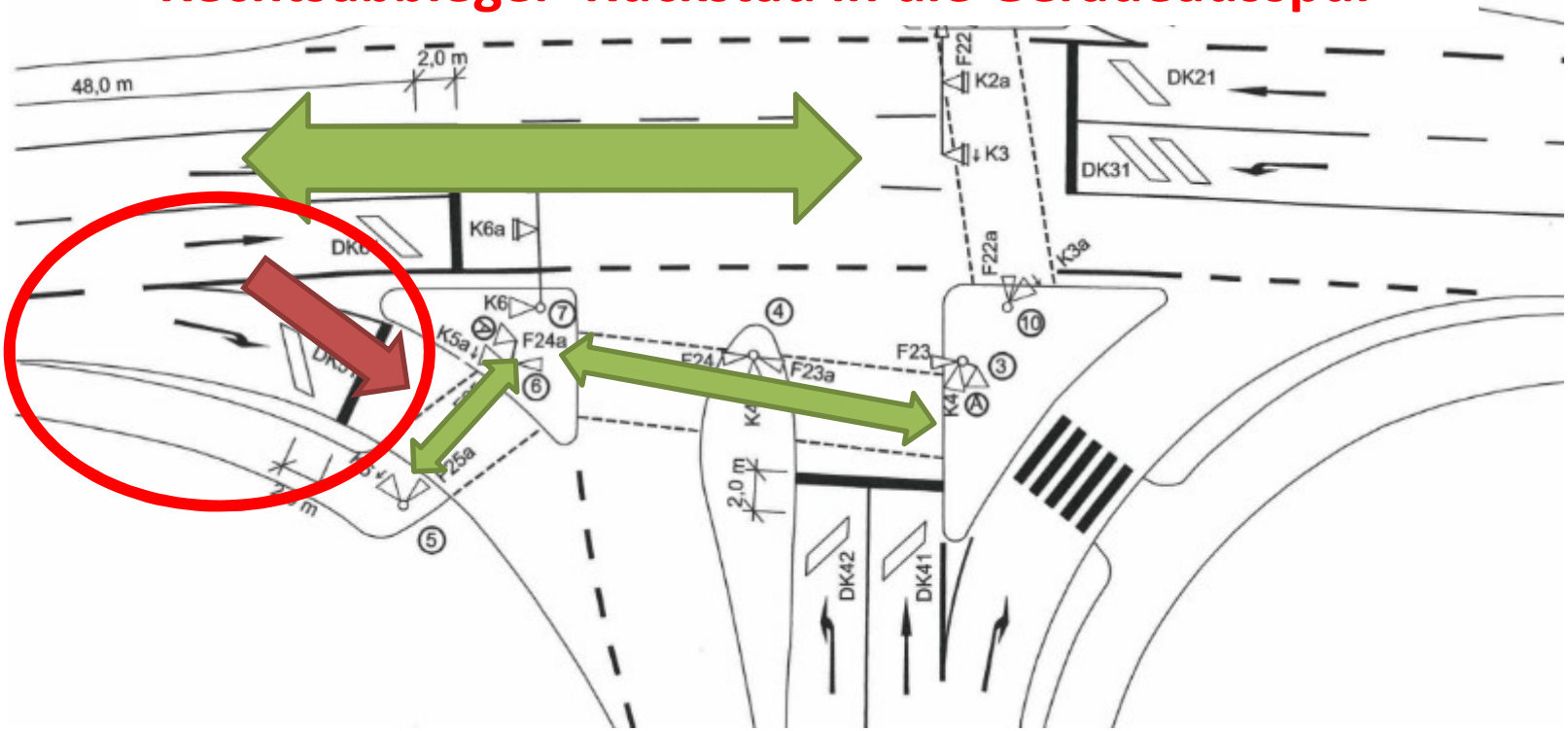


GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“



Problem: Rechtsabbiegekeil zu kurz, ab drei Rechtsabbieger Rückstau in die Geradeausspur



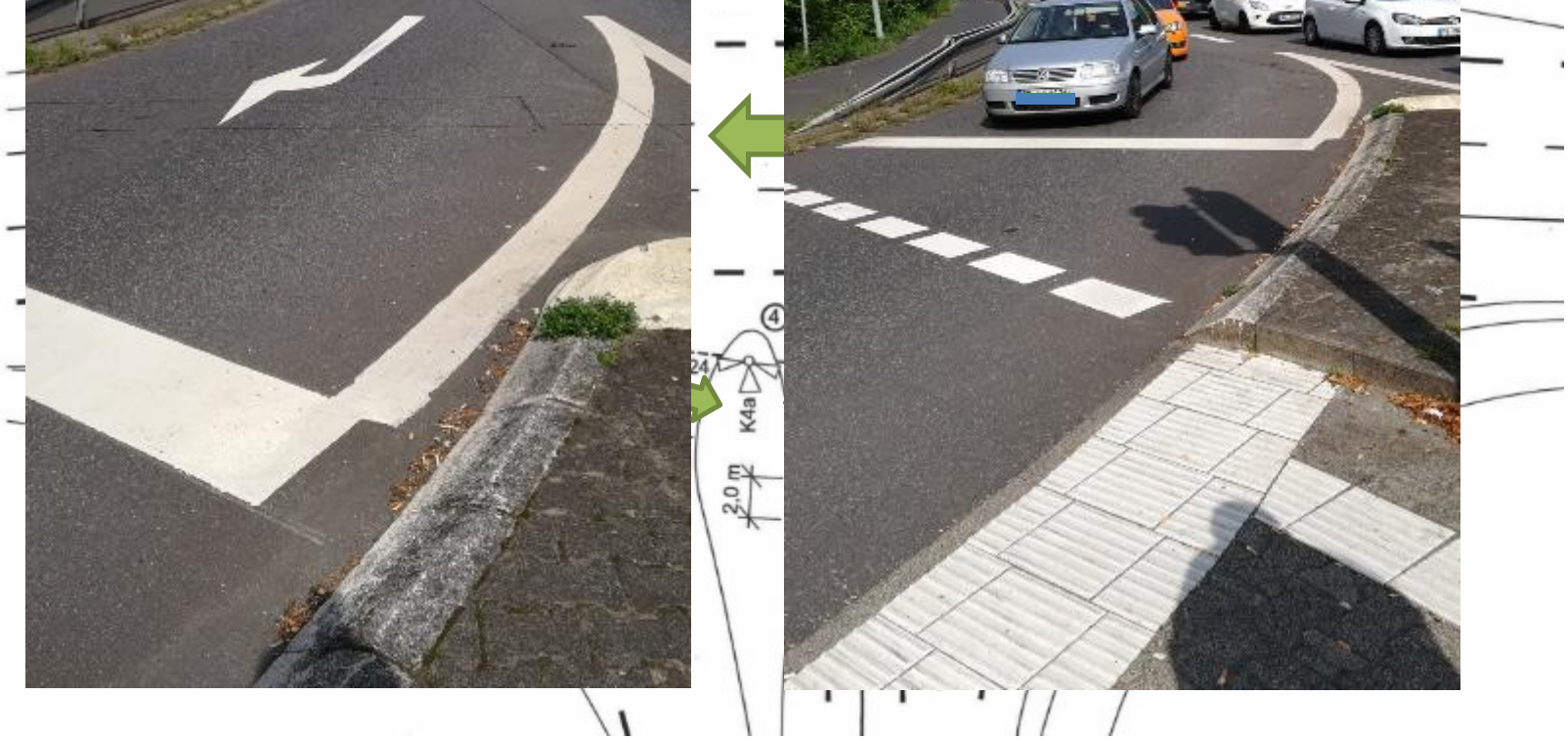
GRÜNE-Prüfantrag vom 19. Juni / CDU-Antrag vom Juni / LINKE-Antrag vom 22.06.21

„Fuß- und fahrradfreundliche Ampelschaltung in Karben“

Ist dies überall überhaupt erforderlich ? Beispiel Knoten Brunnenstraße

Pr zu l

Re die



Ausbau des Rechtsabbiegekeils zu einer Rechtsabbiege-spur mit Bedarfsgerechter Aufstellfläche

Setzt Einverständnis des Baulastträgers voraus

Verkehrsgutachten erforderlich zur Bestimmung der Länge der Rechtsabbiegespur und für neues LSA-Programm

Baurechtsverfahren erforderlich

Damm muss verbreitert werden – Auswirkung auf Baukosten

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021

„Erneuerung bestehender Fahrradschutzstreifen inkl. Piktogramme“

Entscheidung der Gremien erforderlich:

- Erneuerung der Fahrrradschutzstreifen?
- Oder Ausbau des Fuß-/Radweges bis zur Industriestraße?

SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“

CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)

„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Dieselstraße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Fahrradschutzstreifen in der Bahnhofstraße in Groß-Karben“

Die Voraussetzung zur Errichtung von Fahrradschutzstraßen sind gemäß „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010“ (ERA 2010) folgende Kriterien

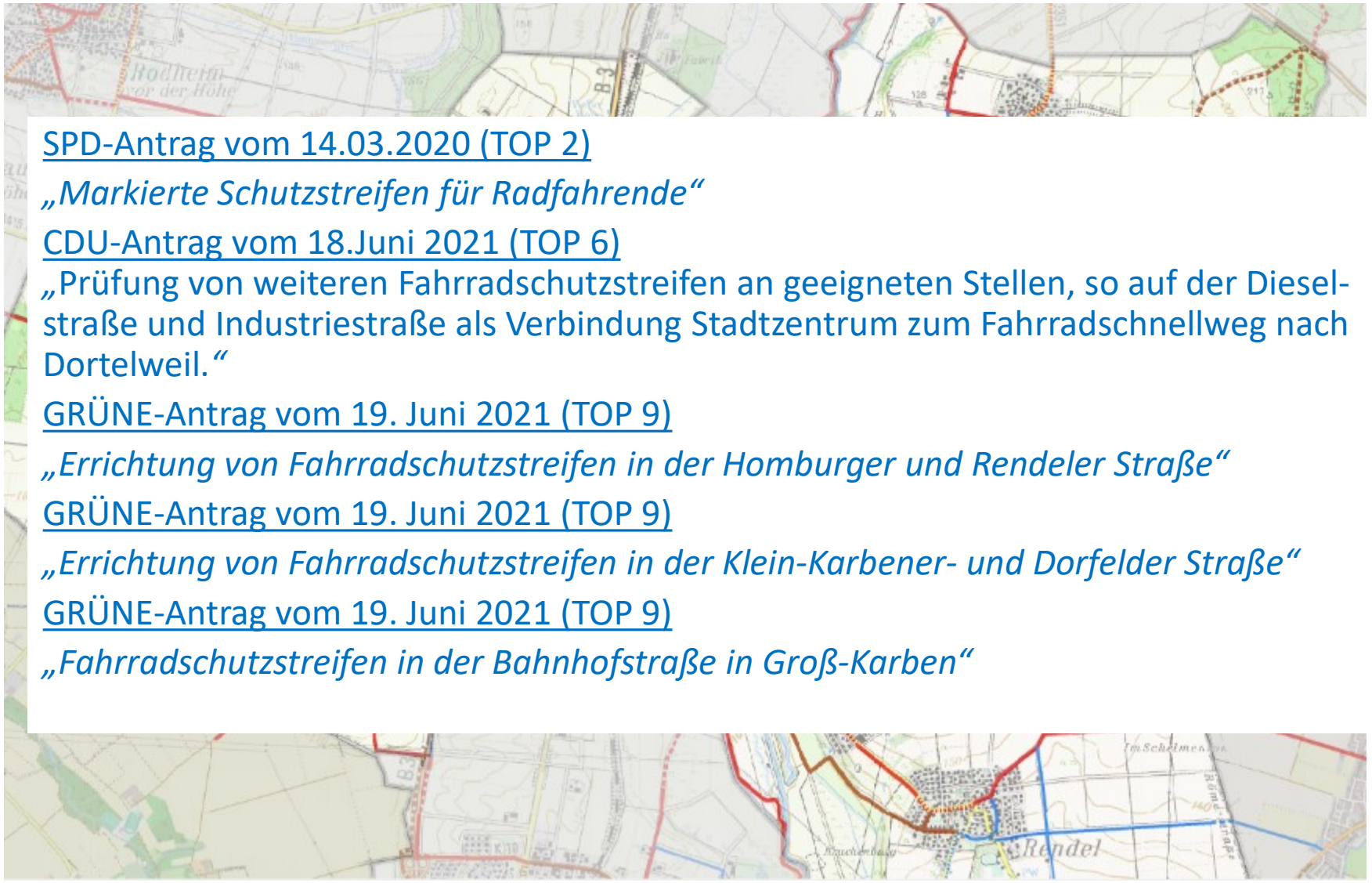
- Mindestfahrbahnbreite von 7,00 m (beengte Verhältnisse), eher 7,50 m bei normalen Verhältnissen.
- Die Regelbreite der Schutzstreifen beträgt 1,50 m. Sie können auf 1,25 m reduziert werden, aber nur, wenn diese Breite nicht eingeschränkt ist, z. B. durch eine nicht gut befahrbare Rinne.

Die Voraussetzung zur Errichtung von Fahrradschutzstraßen sind gemäß „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010“ (ERA 2010) folgende Kriterien

- Mindestfahrbahnbreite von 7,00 m (beengte Verhältnisse), eher 7,50 m bei normalen Verhältnissen.
- Die Regelbreite der Schutzstreifen beträgt 1,50 m. Sie können auf 1,25 m reduziert werden, aber nur, wenn diese Breite nicht eingeschränkt ist, z. B. durch eine nicht gut befahrbare Rinne.
- Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn muss mindestens 4,50 m betragen, bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m.
- In Straßen mit einem Schwerverkehrsaufkommen von mehr als 1.000 Lkw /d ist auf Schutzstreifen zu verzichten.
- Schutzstreifen kommen nur innerorts zur Anwendung.
- Zwischen den Schutzstreifen darf bei Fahrbahnerstbreiten < 5,50 keine mittlere Fahrbahnmarkierung bestehen
- Schutzstreifen in T-30-Zonen sind unzulässig

Wichtig ist auch, dass die Schutzstreifen ins Fahrradnetz integriert werden, Lücken schließen oder ergänzen können

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?



SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“

CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)

„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Diesel-straße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“

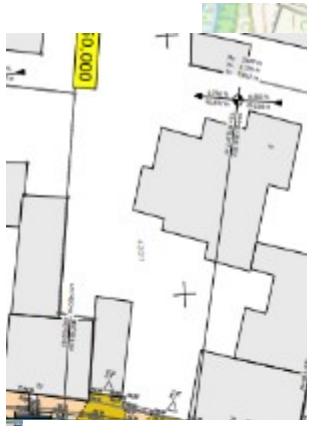
GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

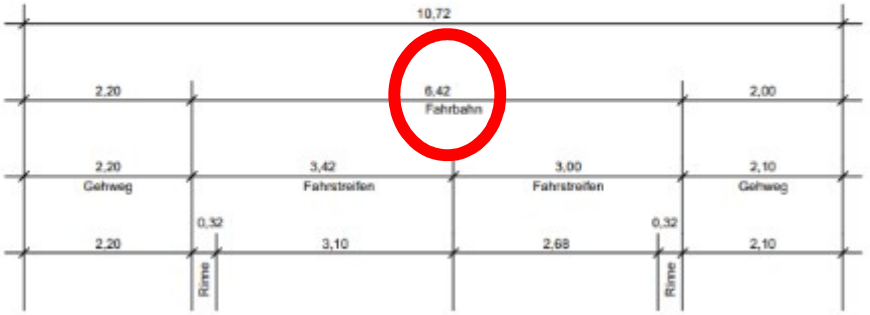
„Fahrradschutzstreifen in der Bahnhofstraße in Groß-Karben“

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

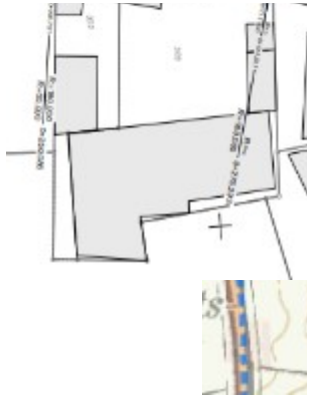
GRÜNE-Antr

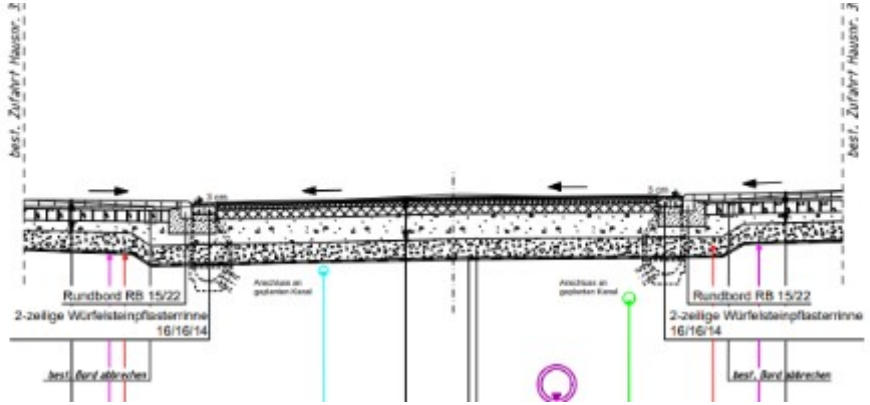
„Fahrradsch



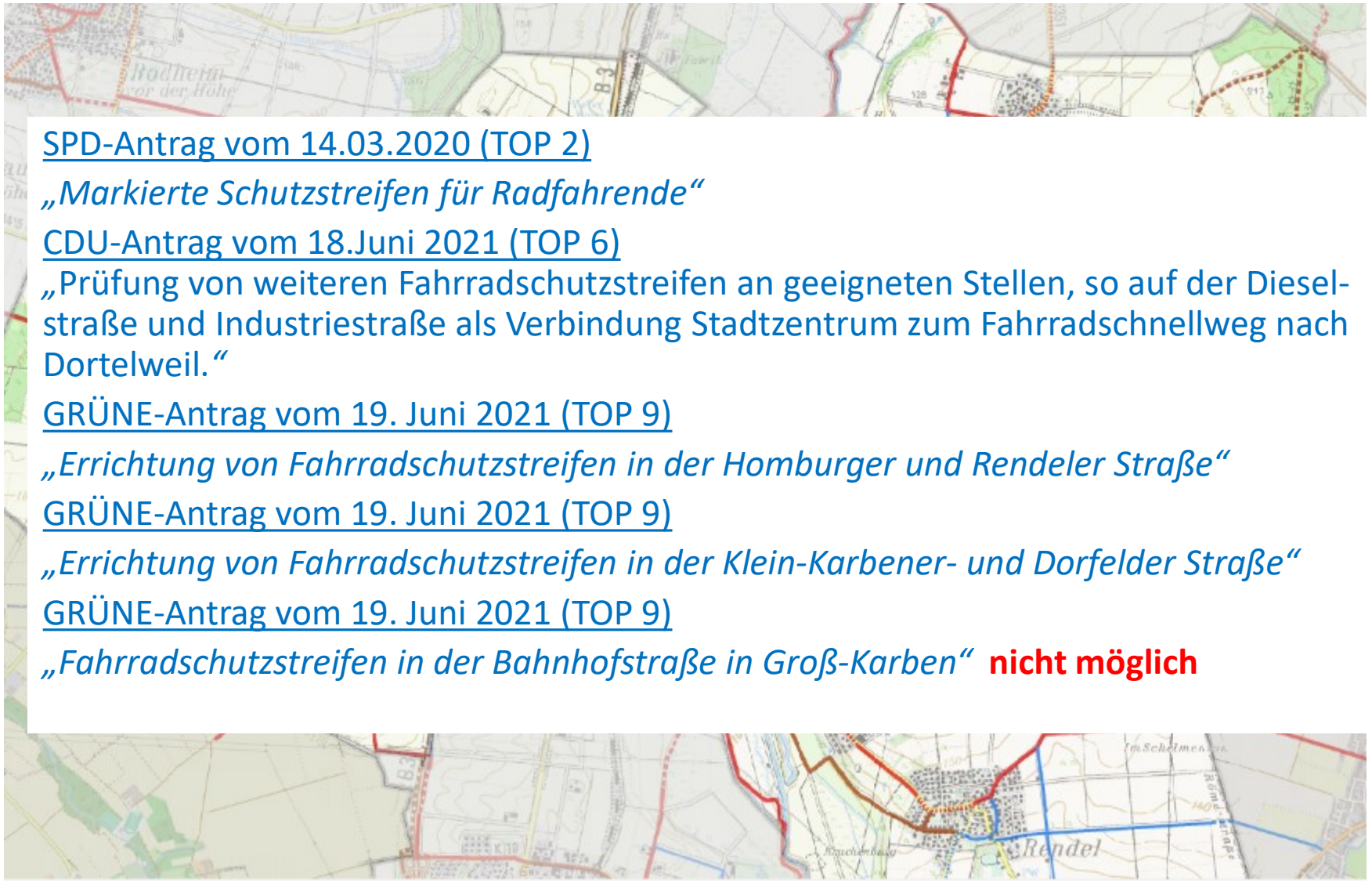


6,42 m < 7,00 m - Umsetzung Schutzstreifen nicht möglich, zumal auch dort Konflikt mit ruhenden Verkehr besteht!





Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?



SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“

CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)

„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Diesel-straße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“

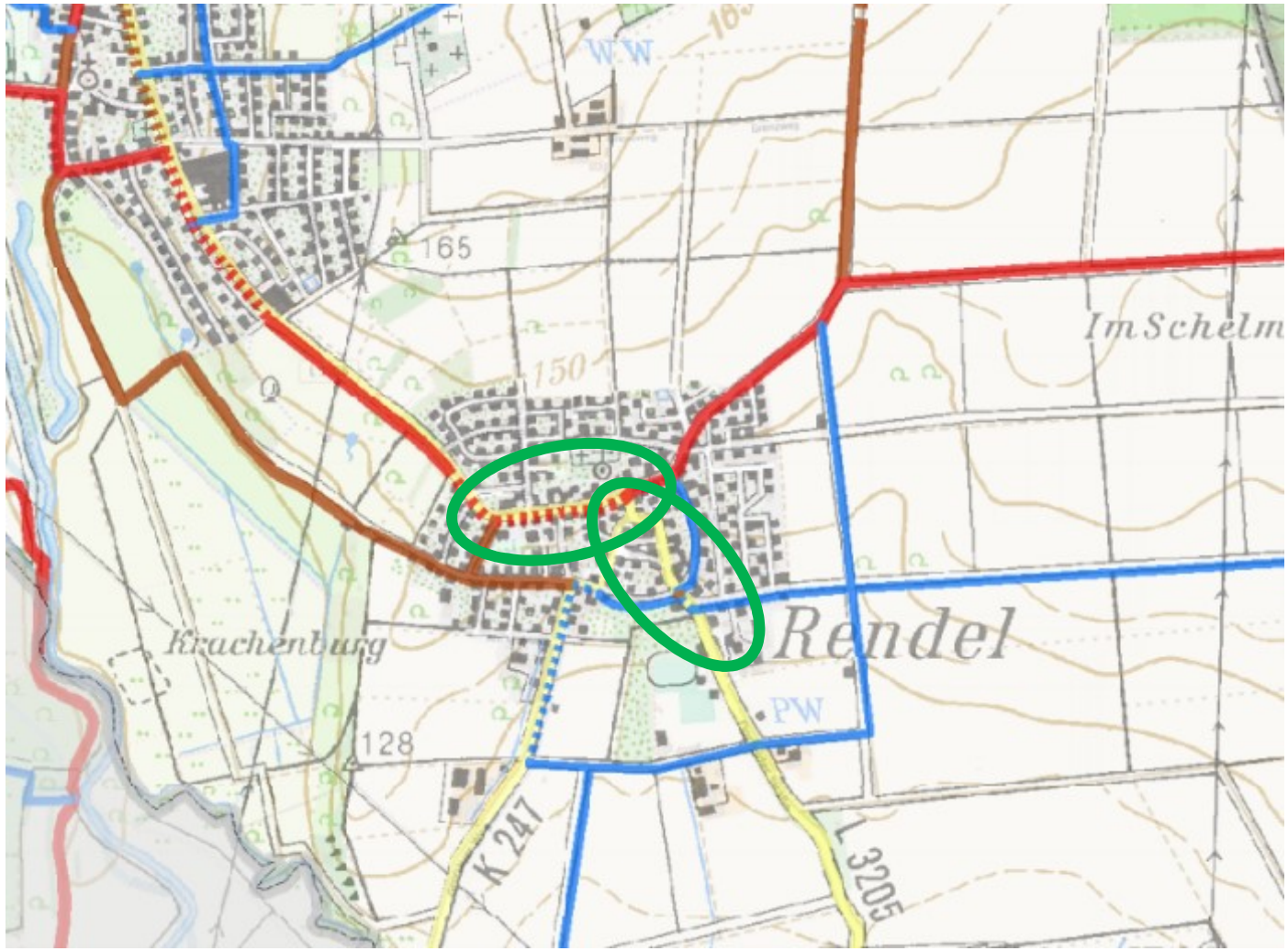
GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Fahrradschutzstreifen in der Bahnhofstraße in Groß-Karben“ **nicht möglich**

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

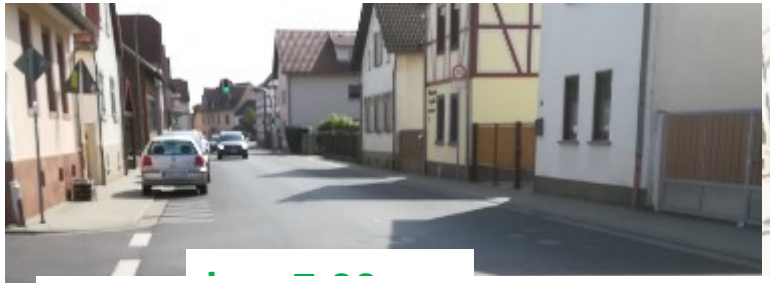
GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

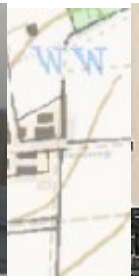
„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“

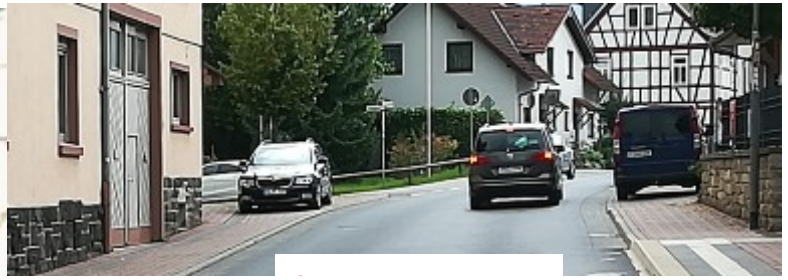
Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“

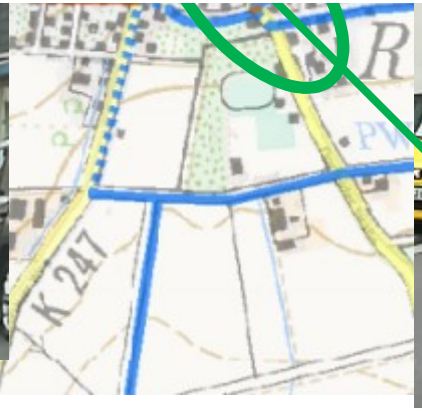






Vorschlag: In der Klein-Karbener Straße könnten zwischen Am Hain und Ortseingang Schutzstreifen aufgebracht werden und so das Netz ergänzen. Zwischen Am Hain und Obergasse (zu schmal) würden Fahrradpiktogramme auf den Radverkehr hinweisen. In der Dorfelder Straße sollte auf Schutzstreifen verzichtet werden, da hier nur eine geringe Netzfunktion, der enge Kurvenbereich und hoher Konflikt mit dem ruhenden Verkehr besteht

b_F = 7,00 m
Konflikt Parken

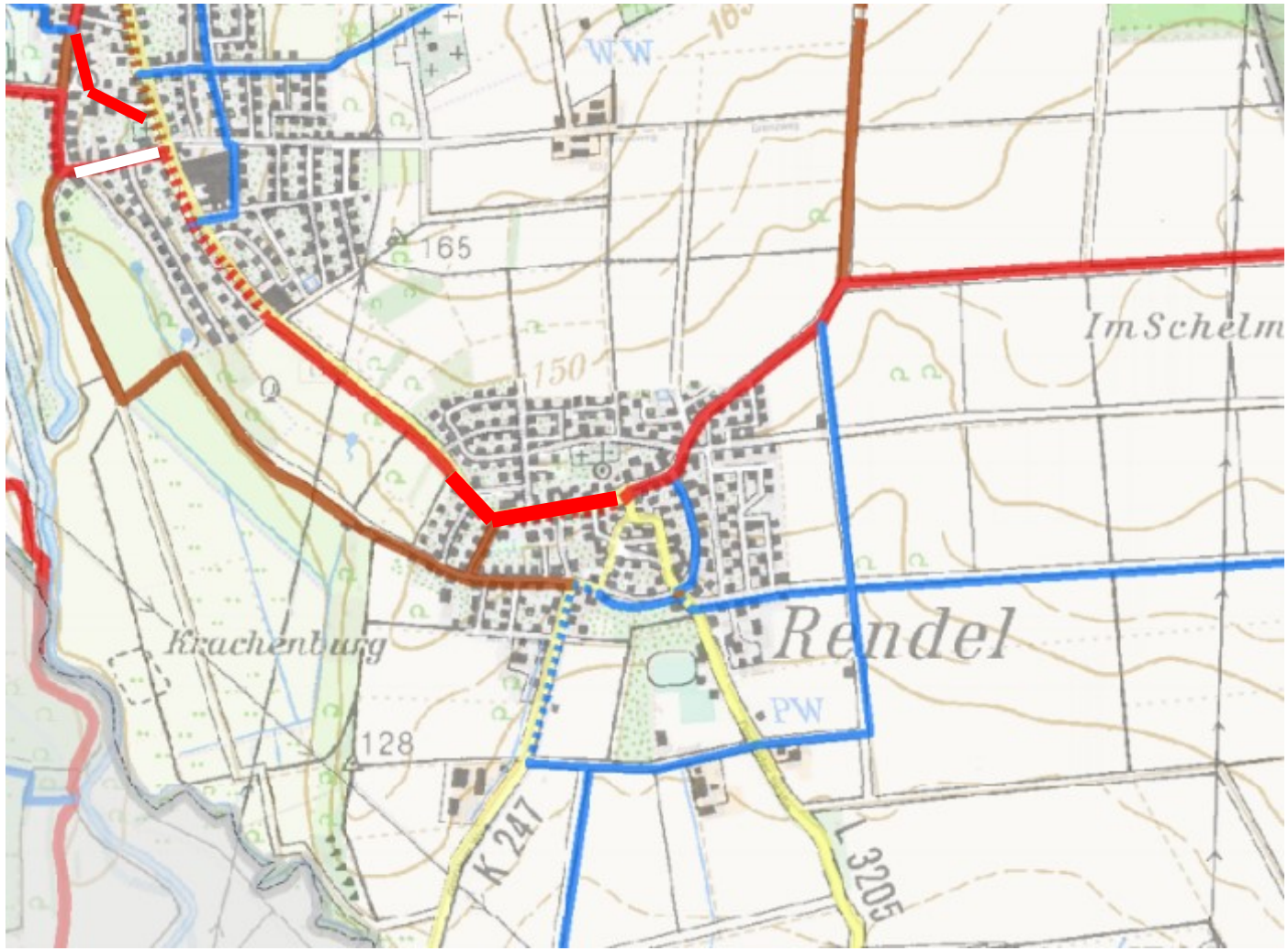


b_F = 7,00 m
Konflikt Parken,
Enge Kurve

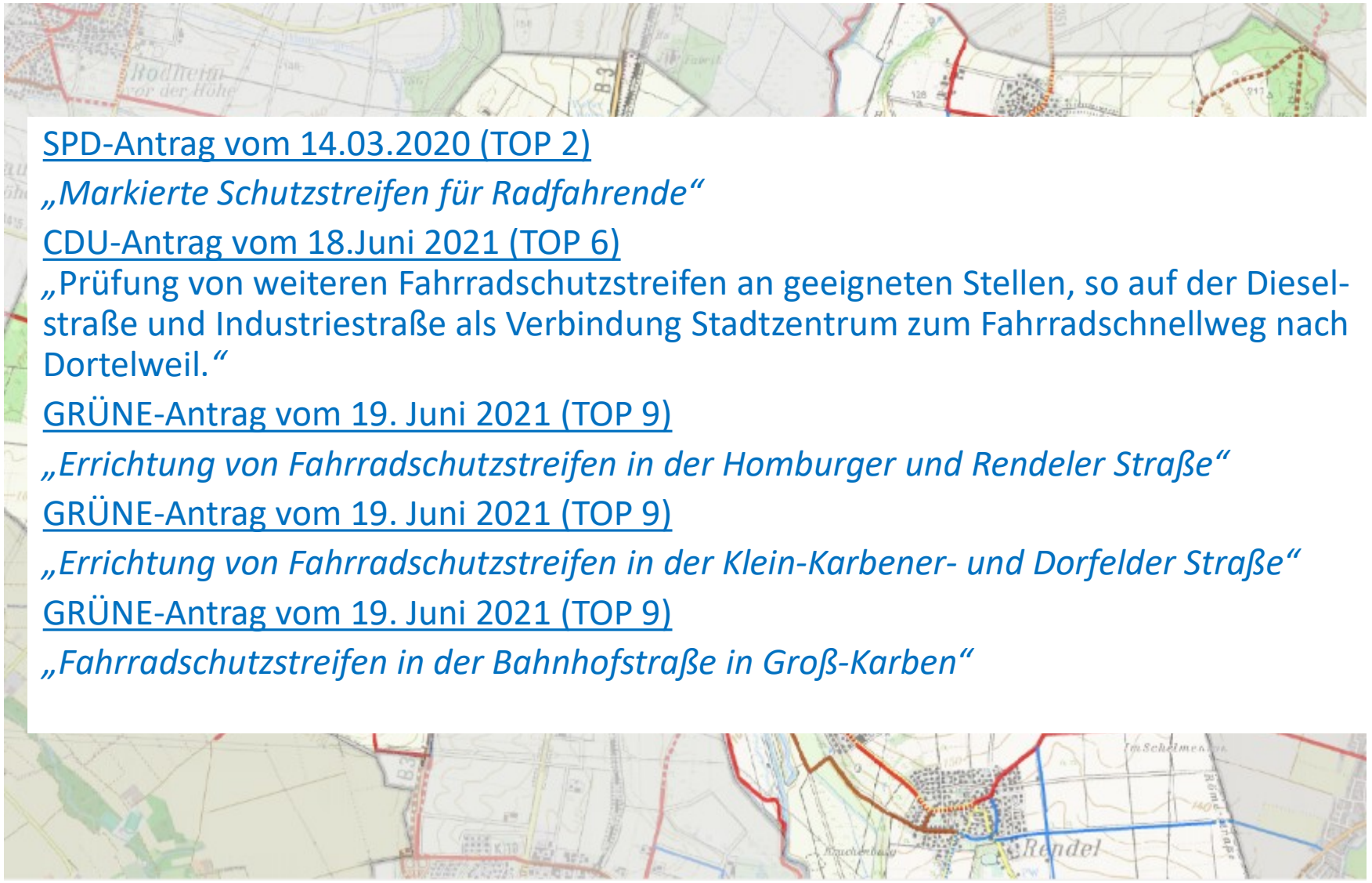
Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?



SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“

CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)

„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Diesel-straße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“

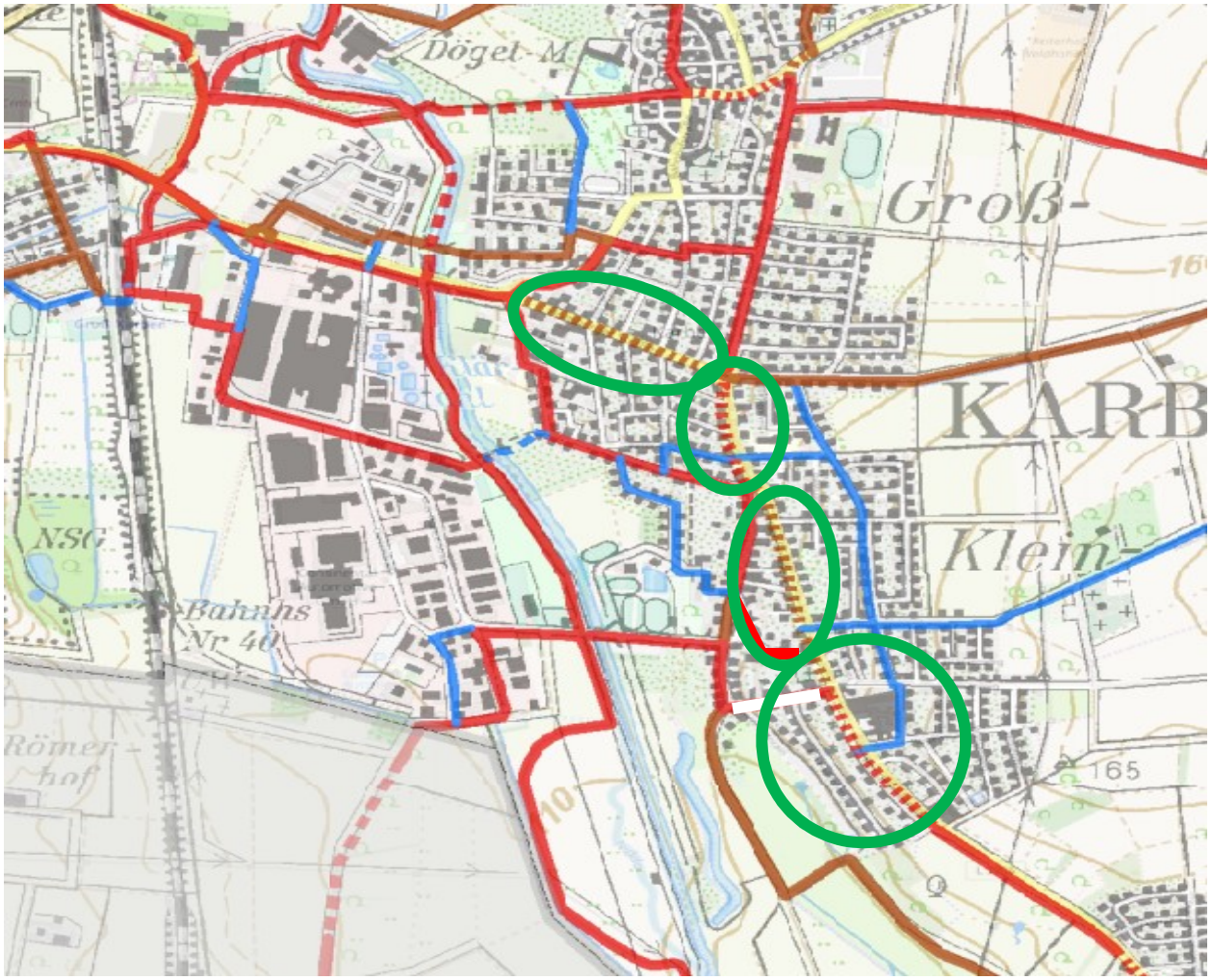
GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Fahrradschutzstreifen in der Bahnhofstraße in Groß-Karben“

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

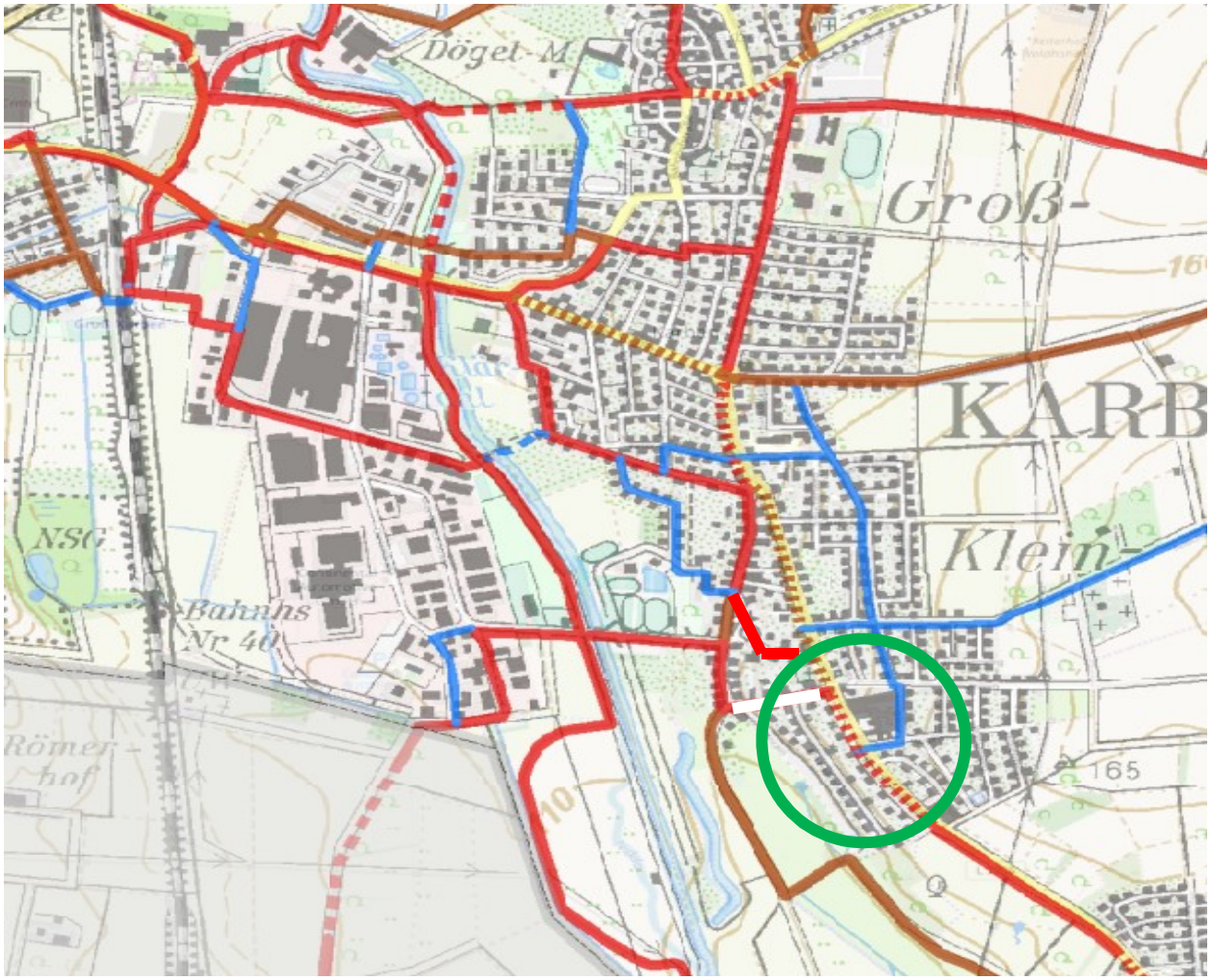
„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

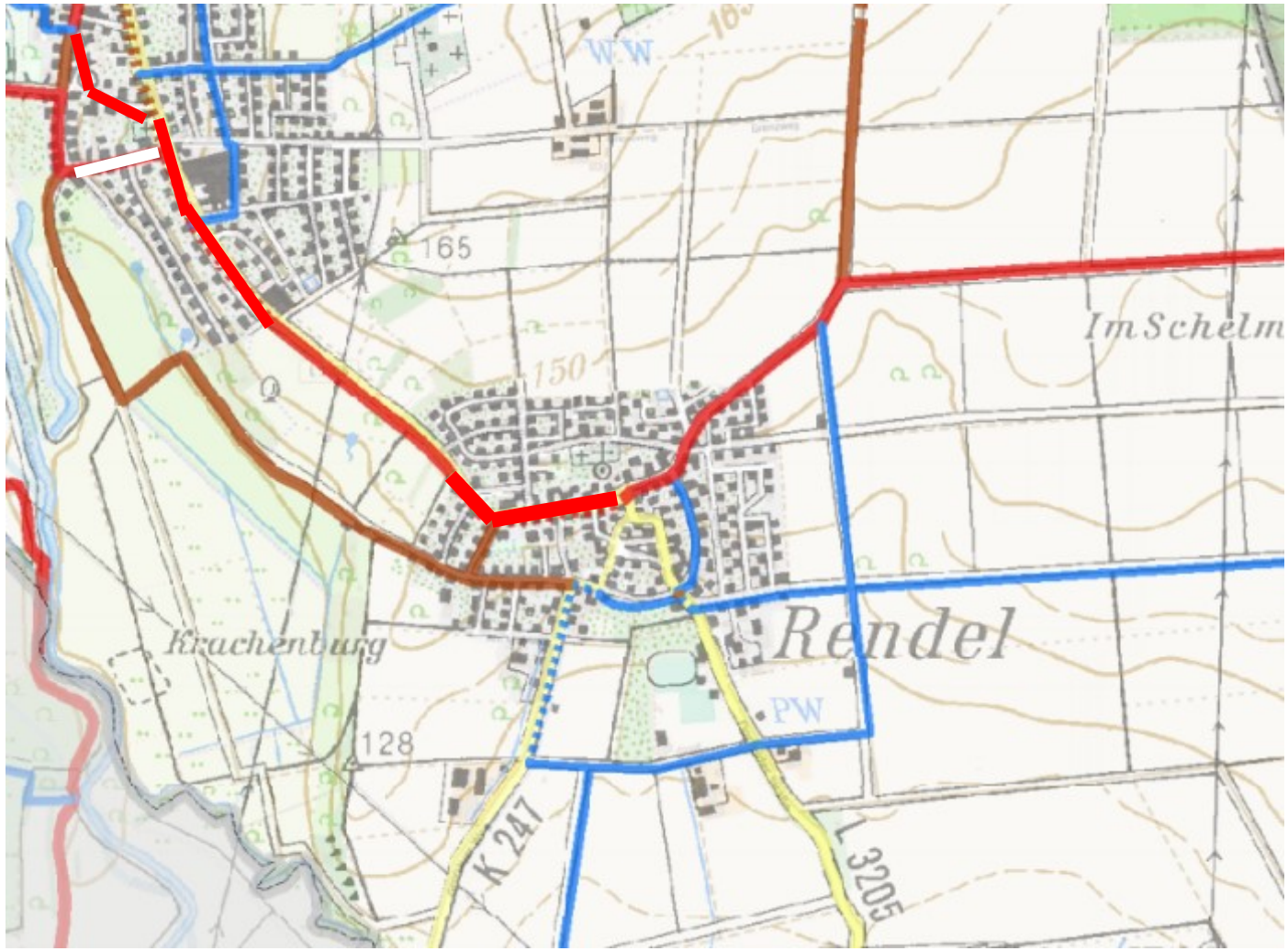
GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Bendeler Straße“

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

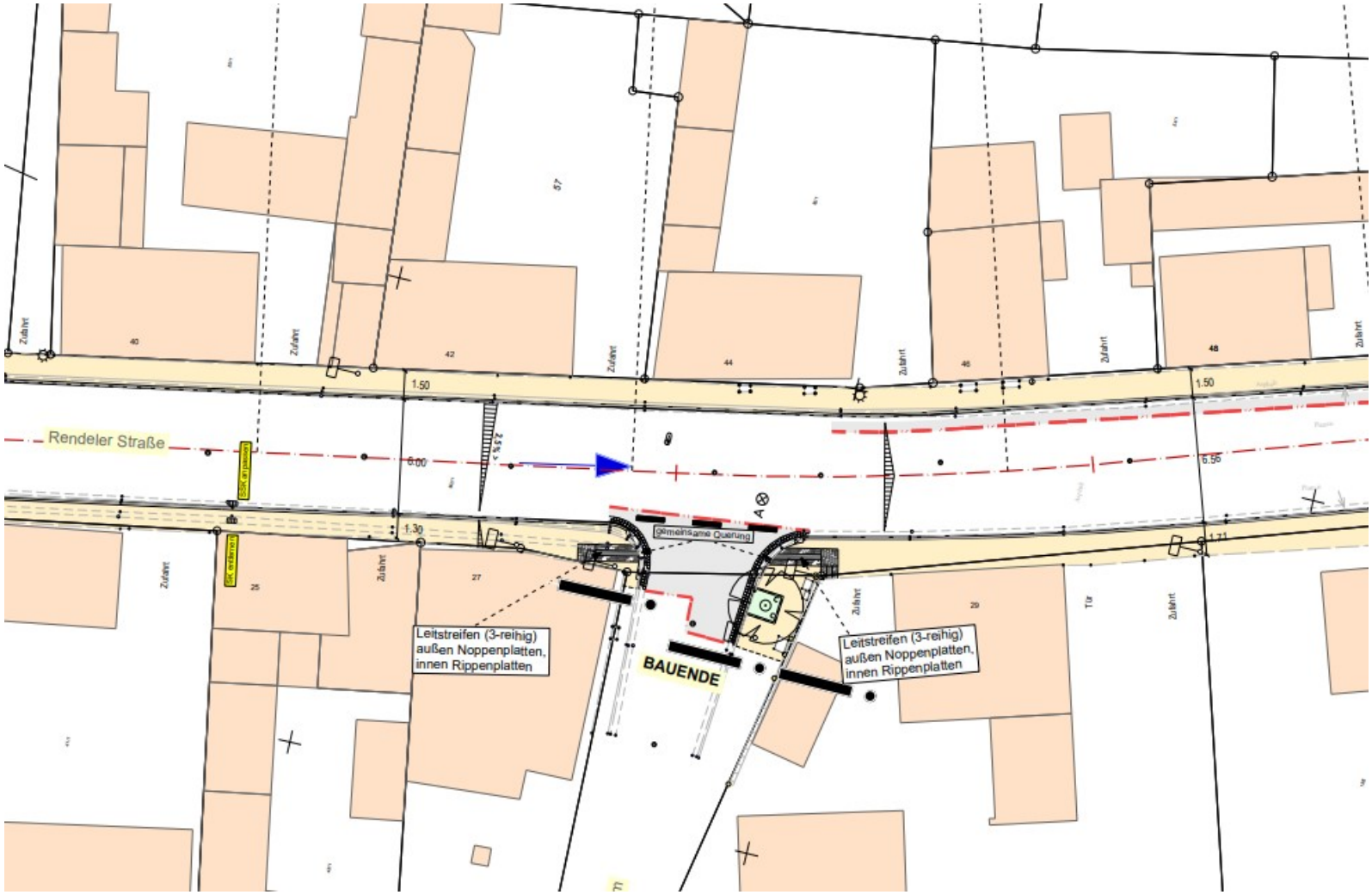
„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

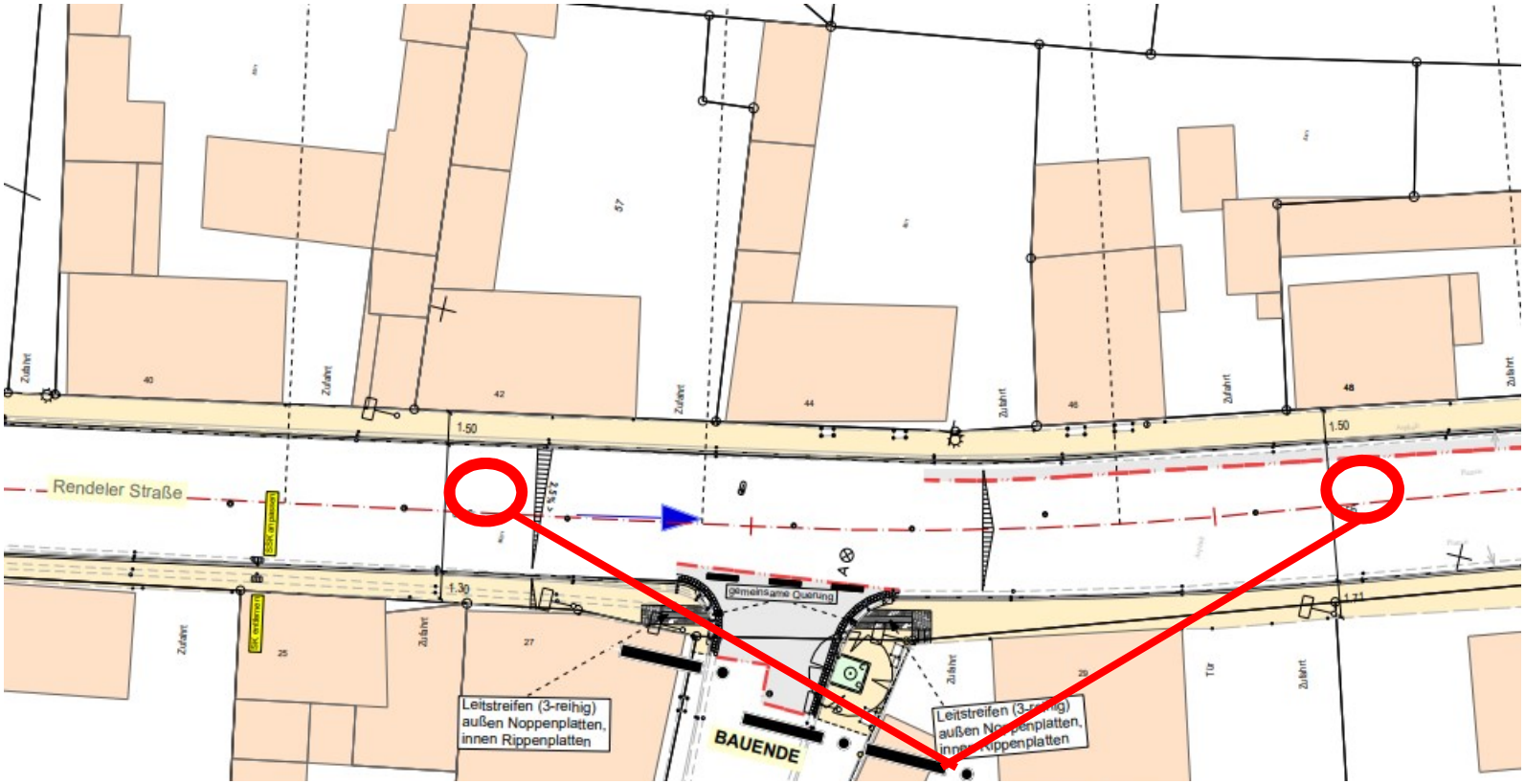
„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“



6,00 bzw. 6,59 m < 7,00 m - Umsetzung Schutzstreifen nicht möglich, zumal auch dort Konflikt mit ruhenden Verkehr besteht!

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

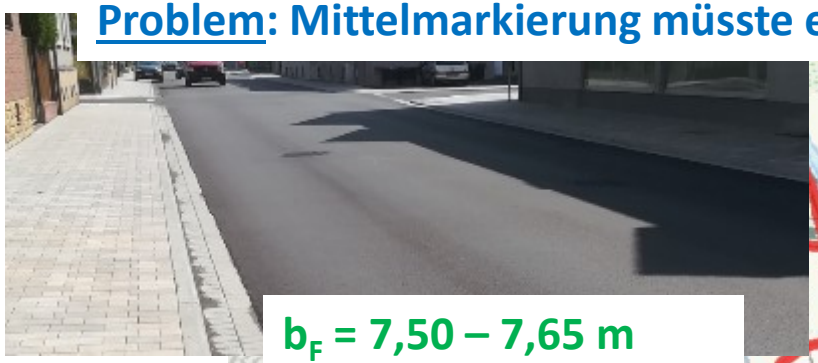
„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

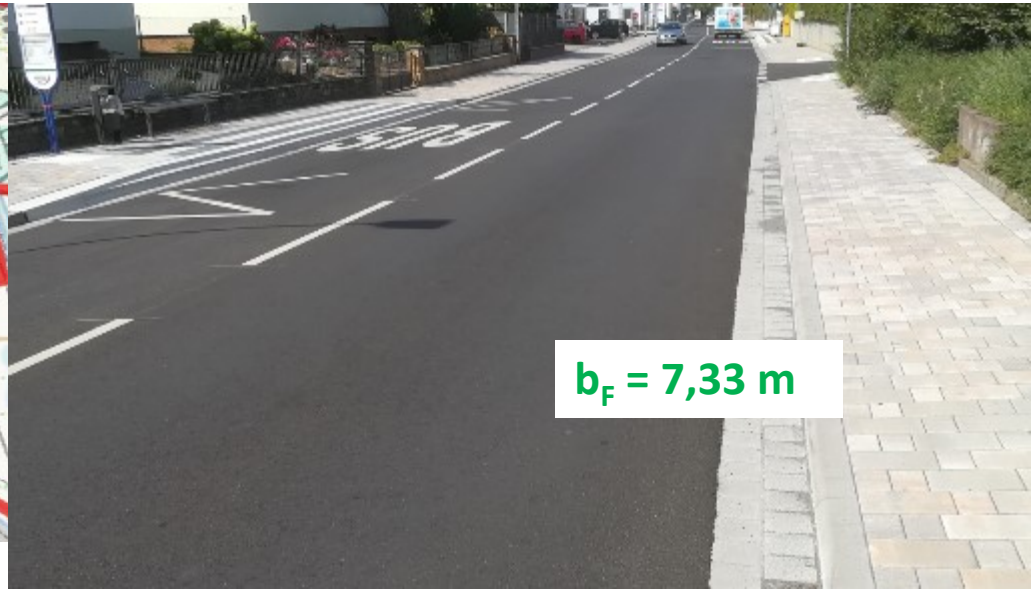
GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“

Schutzstreifen zwischen Sezlerbachweg und Gehspitze in beiden Richtungen möglich und sinnvolle Netzergänzung.
Zwischen Fliederbusch und Elisabethenstraße (Fr. Gehspitze) kann er zu Gunsten des Ruhenden Verkehrs aussetzen.
Problem: Mittelmarkierung müsste entfernt werden.



b_F = 7,50 – 7,65 m
Konflikt Parken vor Bäcker

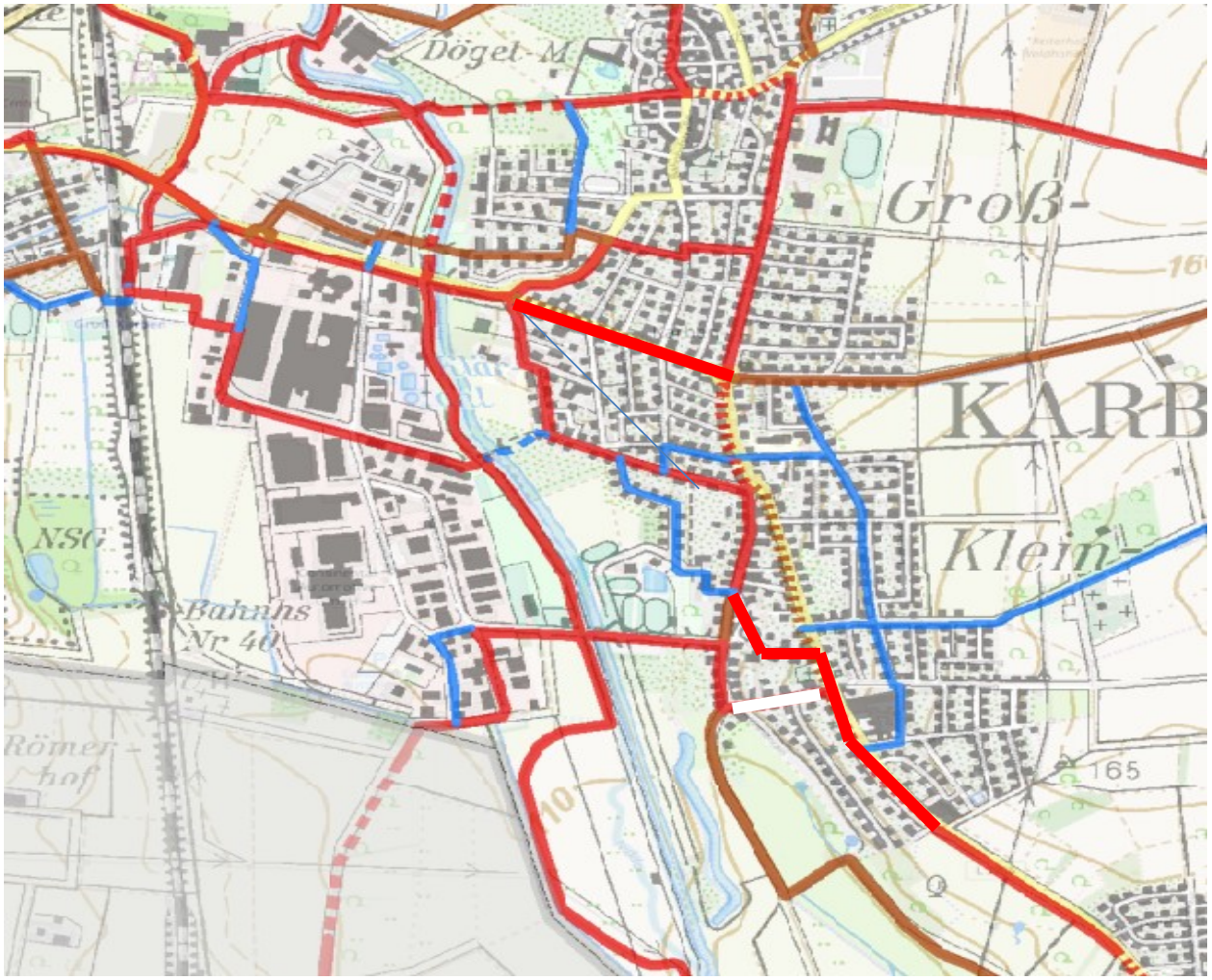


b_F = 7,33 m

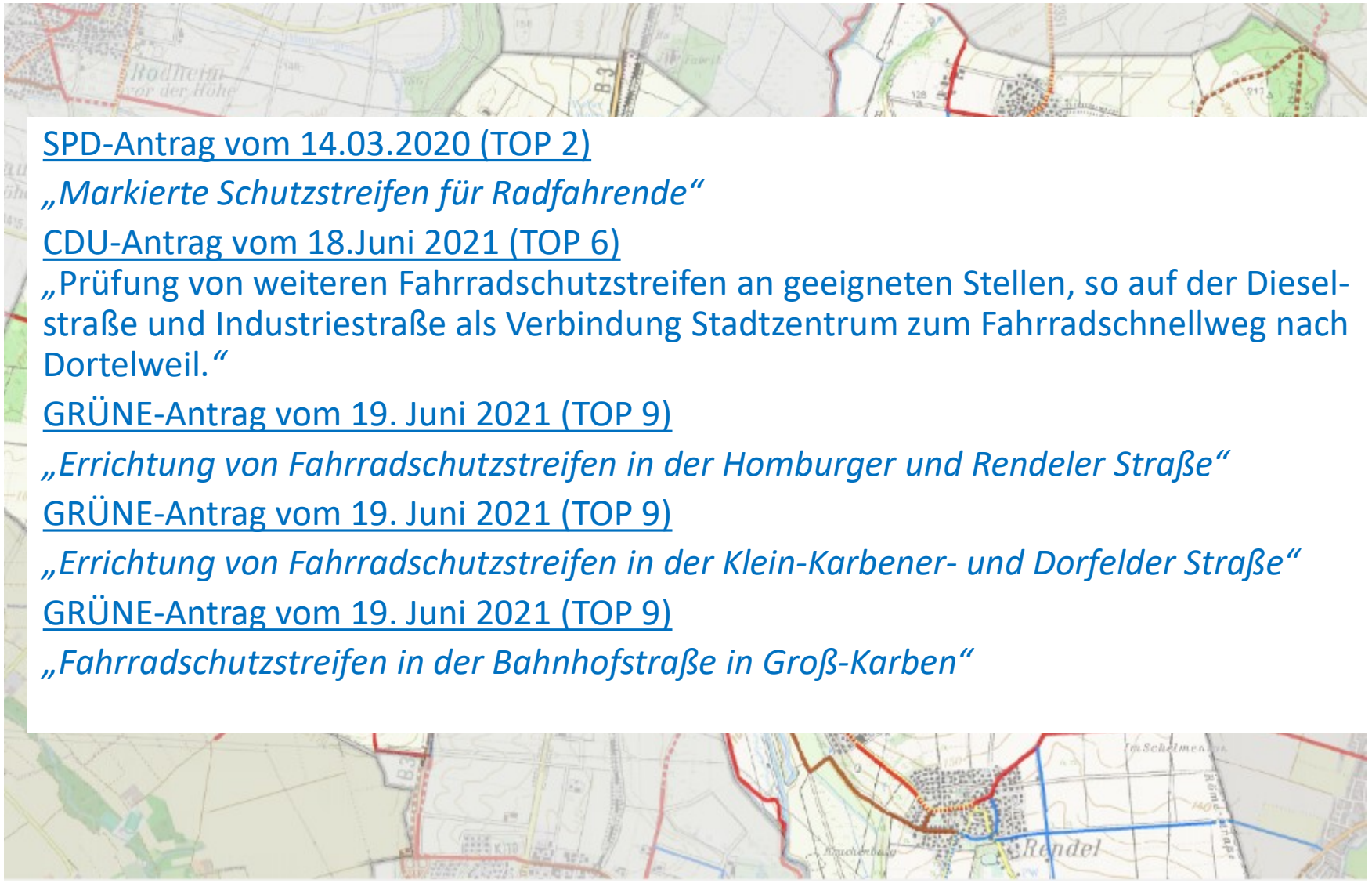
Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?



SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“

CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)

„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Diesel-straße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Fahrradschutzstreifen in der Bahnhofstraße in Groß-Karben“

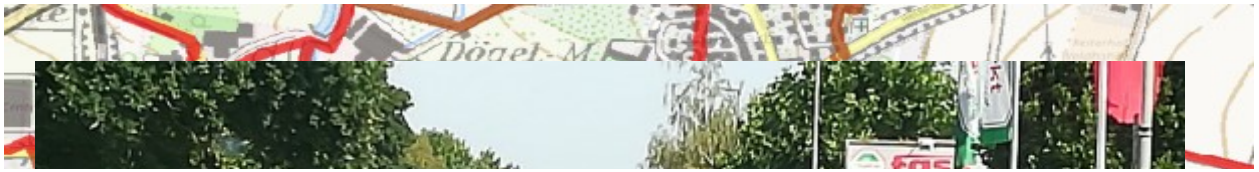
Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)

„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Diesel-straße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

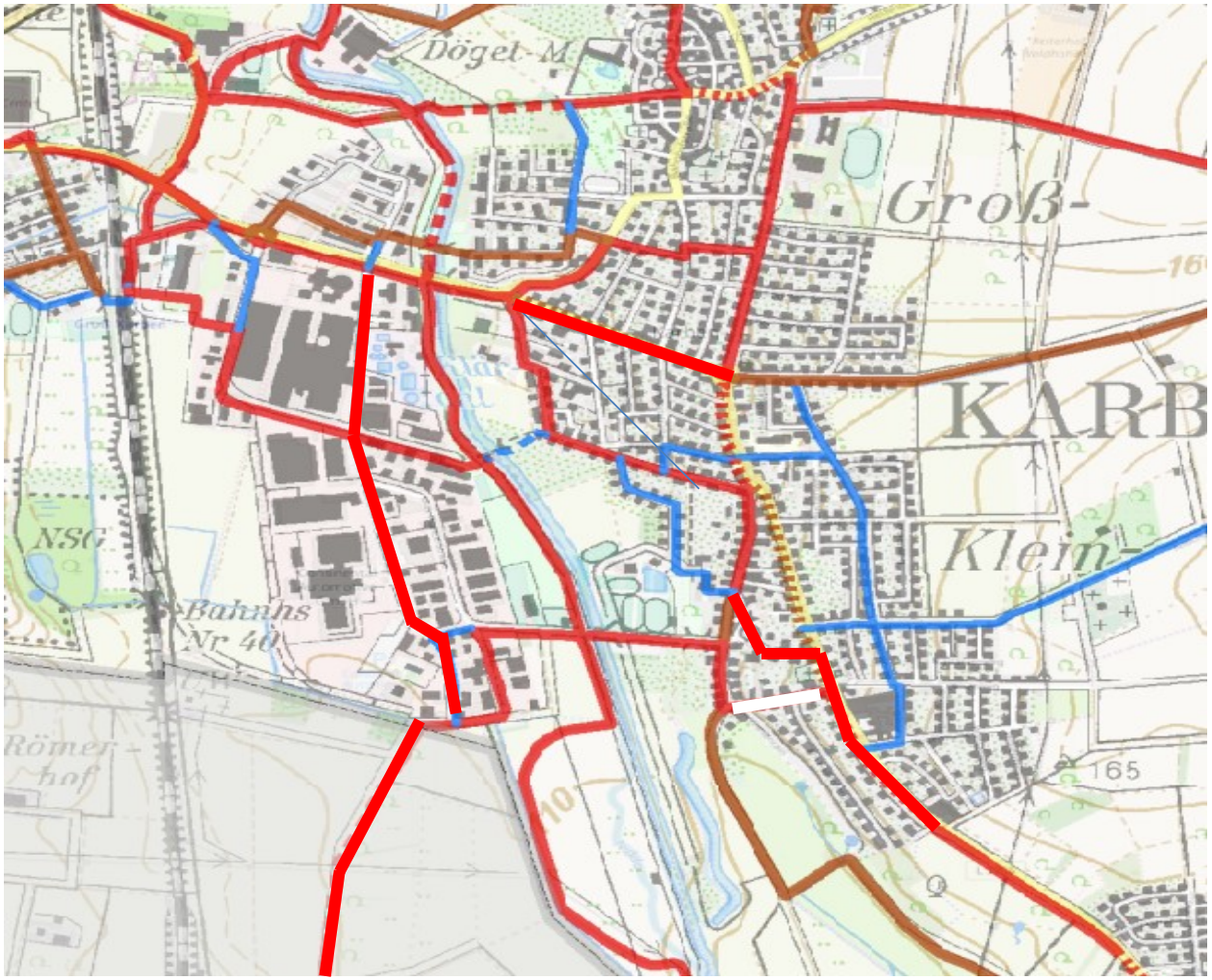
CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)
„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Diesel-straße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“



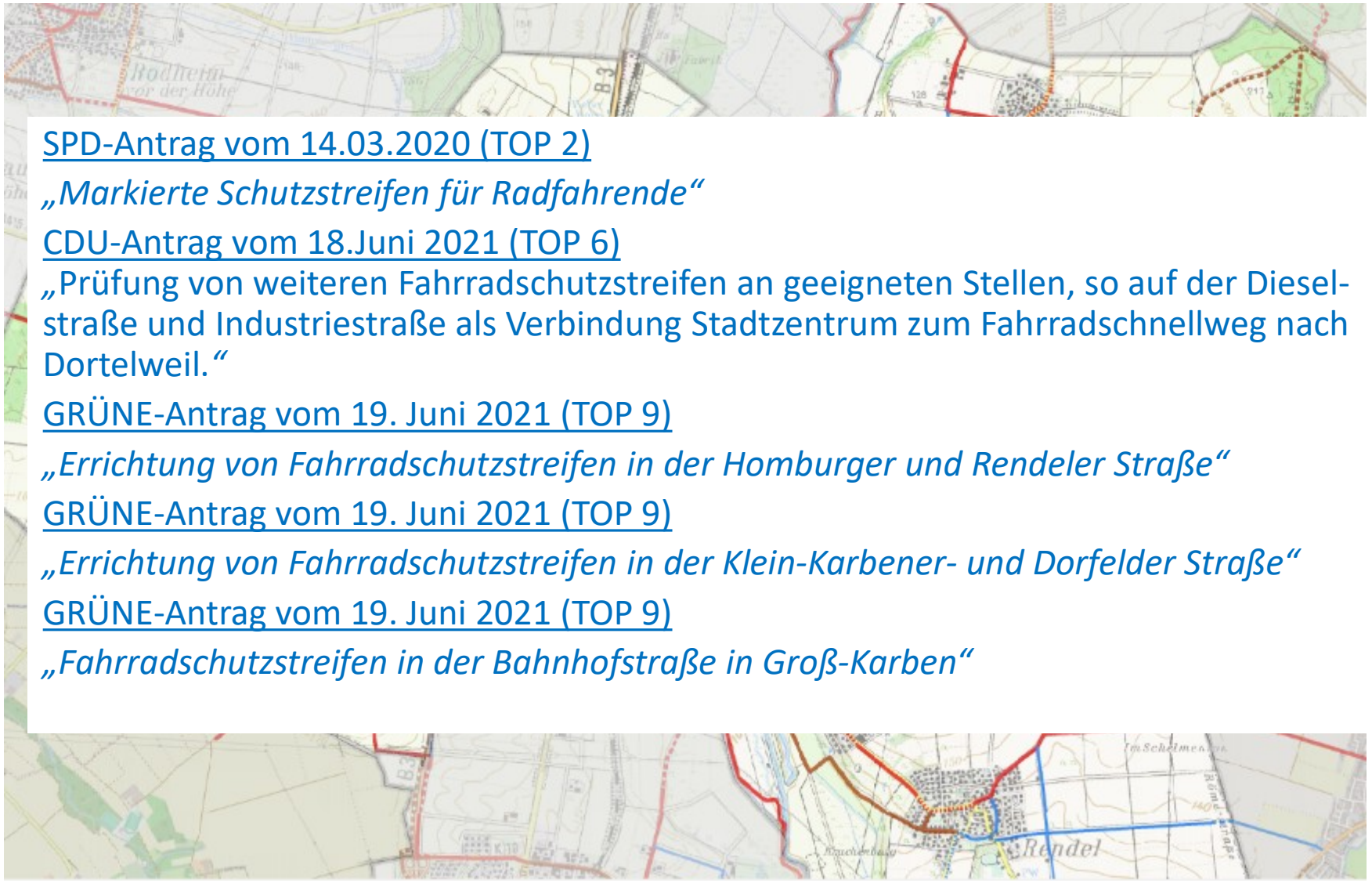
Fahrbahnbreite durchgängig 7,50 m; Schutzstreifen beidseitig damit möglich und sinnvolle Netzergänzung.
Maßnahme würde zur Entlastung der Niddaroute beitragen.
Könnte auch Netzergänzung „Kurze Wetterau“ sein.
In der Industriestraße ist jedoch vorher eine Deckensanierung durchzuführen.
Mit Schutzstreifen ist Parken auf der Fahrbahn nicht mehr möglich. Konflikt ist politisch zu entscheiden

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)
„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Diesel-straße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?



SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“

CDU-Antrag vom 18.Juni 2021 (TOP 6)

„Prüfung von weiteren Fahrradschutzstreifen an geeigneten Stellen, so auf der Diesel-straße und Industriestraße als Verbindung Stadtzentrum zum Fahrradschnellweg nach Dortelweil.“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger und Rendeler Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Klein-Karbener- und Dorfelder Straße“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021 (TOP 9)

„Fahrradschutzstreifen in der Bahnhofstraße in Groß-Karben“

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

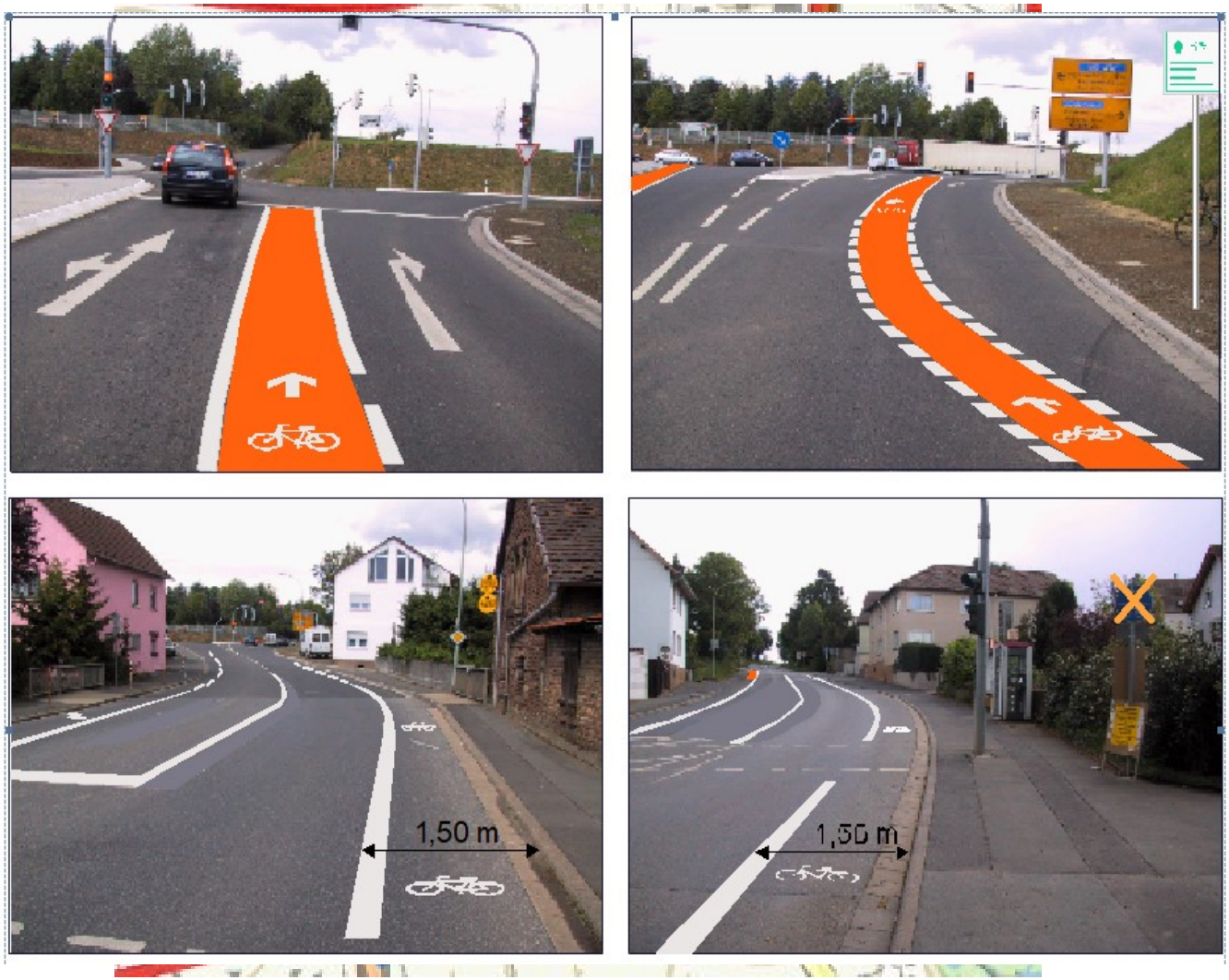
[SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)]

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“

Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“



Schutzstreifen in Karben: wo können sie eingerichtet werden und wo machen sie Sinn?

SPD-Antrag vom 14.03.2020 (TOP 2)

„Markierte Schutzstreifen für Radfahrende“

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021

*„Errichtung von Querungshilfen für Radfahrerende und Fußgänger*innen im Kontext der Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger-, Rendeler, KleinKarbener- und Dorfelder-Straße “*

„…der Magistrat wird durch die Stadtverordnetenversammlung gebeten, die Errichtung von Querungshilfen im Rahmen der Errichtung von Fahrradschutzstreifen für die im Betreff genannten Straßen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen und diese in der Folge einzurichten“.

Als Beispiel wird dies dargestellt

Hierbei handelt es sich um eine Straße mit mehreren Fahrstreifen in eine Richtung. Dies haben im o. g. Streckenzuges des Antrags nicht

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021

*„Errichtung von Querungshilfen für Radfahrerende und Fußgänger*innen im Kontext der Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger-, Rendeler, KleinKarbener- und Dorfelder-Straße “*

„…der Magistrat wird durch die Stadtverordnetenversammlung gebeten, die Errichtung von Querungshilfen im Rahmen der Errichtung von Fahrradschutzstreifen für die im Betreff genannten Straßen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen und diese in der Folge einzurichten“.

Fatal dagegen ist dieser Vorschlag

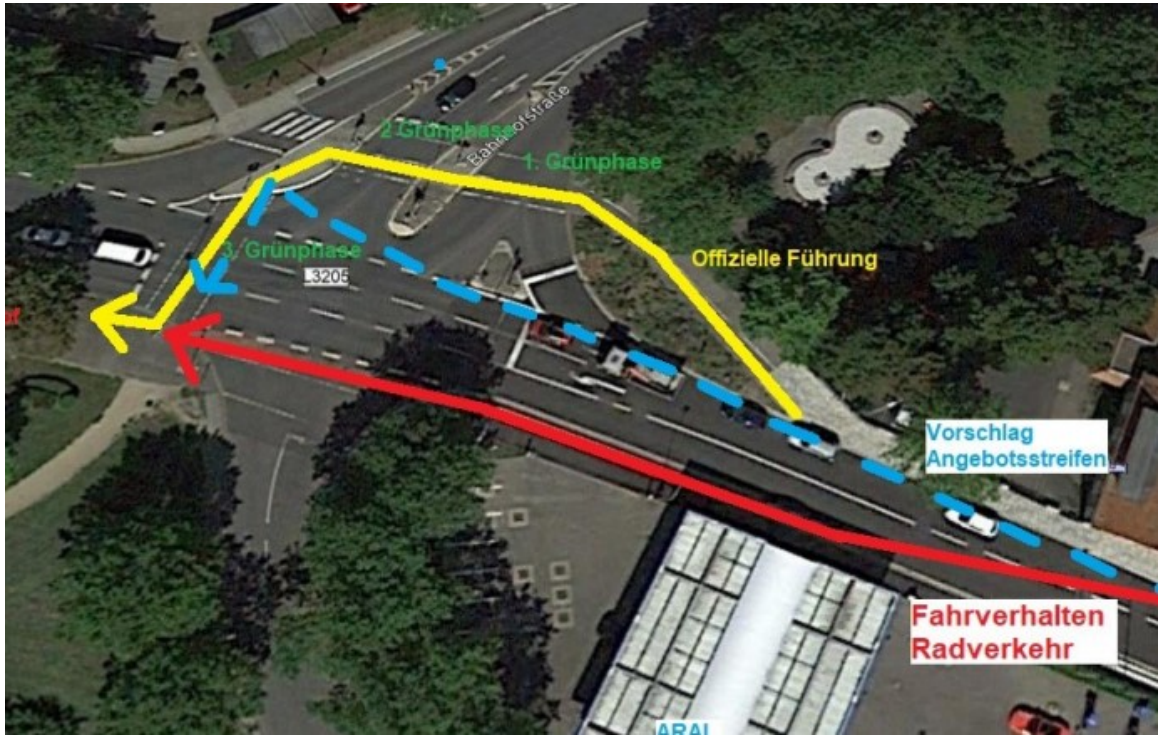
Fatal deswegen, da der Schutzstreifen den Fahrradverkehr in den Gegenverkehr lenkt – Katastrophe!

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021

*„Errichtung von Querungshilfen für Radfahrerende und Fußgänger*innen im Kontext der Errichtung von Fahrradschutzstreifen in der Homburger-, Rendeler, KleinKarbener- und Dorfelder-Straße “*

„…der Magistrat wird durch die Stadtverordnetenversammlung gebeten, die Errichtung von Querungshilfen im Rahmen der Errichtung von Fahrradschutzstreifen für die im Betreff genannten Straßen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen und diese in der Folge einzurichten“.

Dieser Vorschlag (blaue Führung) liegt des Behörden zur Entscheidung vor!



GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021

„Fahrradabstellmöglichkeiten und Ladesäulen am Okärber Bahnhof

1. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat der Stadt Karben, für den Bereich des Okärber Bahnhofes, Fahrradbügelständer anzuschaffen und aufzustellen.
2. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat der Stadt Karben zu prüfen, inwiefern im Bereich des Okärber Bahnhofs, Fahrradboxen angeschafft und aufgestellt werden können.
3. Die Stadtverordnetenversammlung beauftragt den Magistrat der Stadt Karben zu prüfen, inwiefern im Bereich des Okärber Bahnhofs. Ladesäulen für E-Bikes angeschafft und aufgestellt werden können.“

- Am S-Bahnhaltepunkt Okarben bestehen bereits diebstahlsichere Fahrradparker, an denen auch die Rahmen angeschlossen werden können
- Ladesäulen sind für Okarben nicht erforderlich – Einzugsbereich ist Okarben, max. Burg-Gräfenrode
- Aufgrund der schwachen Ausnutzung der bereits bestehenden Abstellplätze ist die Aufstellung von Boxen unwirtschaftlich

Es wird empfohlen, den Antrag abzulehnen!

GRÜNE-Antrag vom 19. Juni 2021

„Reaktivierung der Fahrradstraße in der Dortelweiler Straße

Der Magistrat wird durch die Stadtverordnetenversammlung gebeten, die Reaktivierung der Fahrradstraße in Dortelweiler Straße (zwischen den Hausummern 2-11) zu beauftragen.

Die Fahrradstraße Dortelweiler Straße entspricht nicht den Vorgaben der StVO:
Hierzu muss der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein oder in absehbarer Zeit werden.
Die Testphase hat gezeigt, dass diese Ziele nicht erreicht wurden.
Der Antrag ist daher nicht umsetzbar.

SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt, dass für die Stadt Karben ein innerstädtisches Radverkehrskonzept entwickelt wird, mit dem in maximal 15 Minuten aus jedem Stadtteil das Stadtzentrum (u.a. Einkaufszentren, Ärzte, KSS) und die S-Bahnhöfe erreichbar sind. Dabei soll der Streckenverlauf möglichst direkt, kreuzungs- und steigungsarm erfolgen. Bei der weiteren Stadtentwicklung, vor allem bei der Erschliessung neuer Quartiere oder Erstellung von Bauplänen, ist die Anbindung an das Fahrradwegenetz zu berücksichtigen. Des Weiteren sind Umsetzungs- und Kostenpläne zu entwickeln und vorzustellen. In diesem Zusammenhang wird der Magistrat beauftragt folgendes zu prüfen:

- *Beiliegendes Konzept der SPD / Roderich Urban*
- *Zielführende Alternativen anderer Gruppierungen (ADFC)*
- *Fördermöglichkeiten*

SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

Vorschlag: Fahrradverbindung entlang des Brunnenquartiers mit Fahrradbrücke Bahnhofstraße

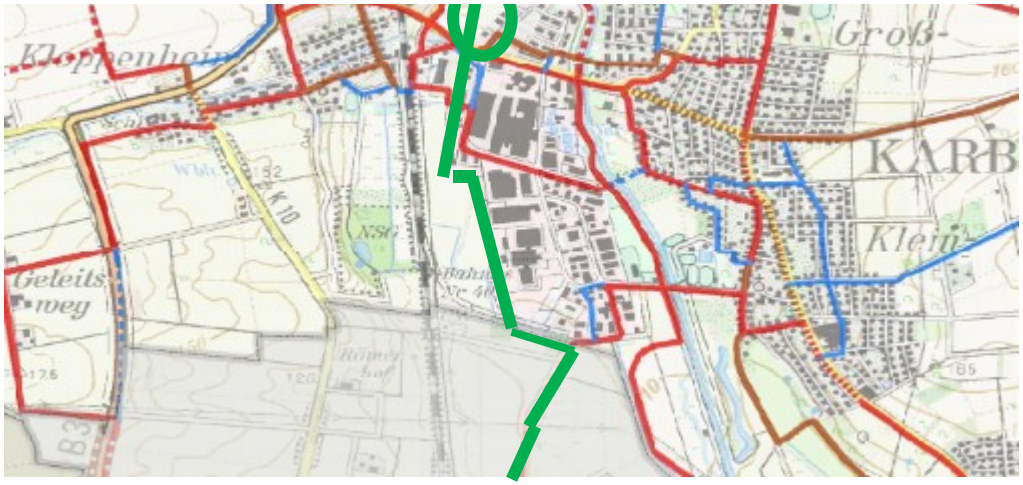
Auch hier gilt wieder: Passt das ins Radwegenetz?

SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

Vorschlag: Fahrradverbindung entlang des Brunnenquartiers mit Fahrradbrücke Bahnhofstraße

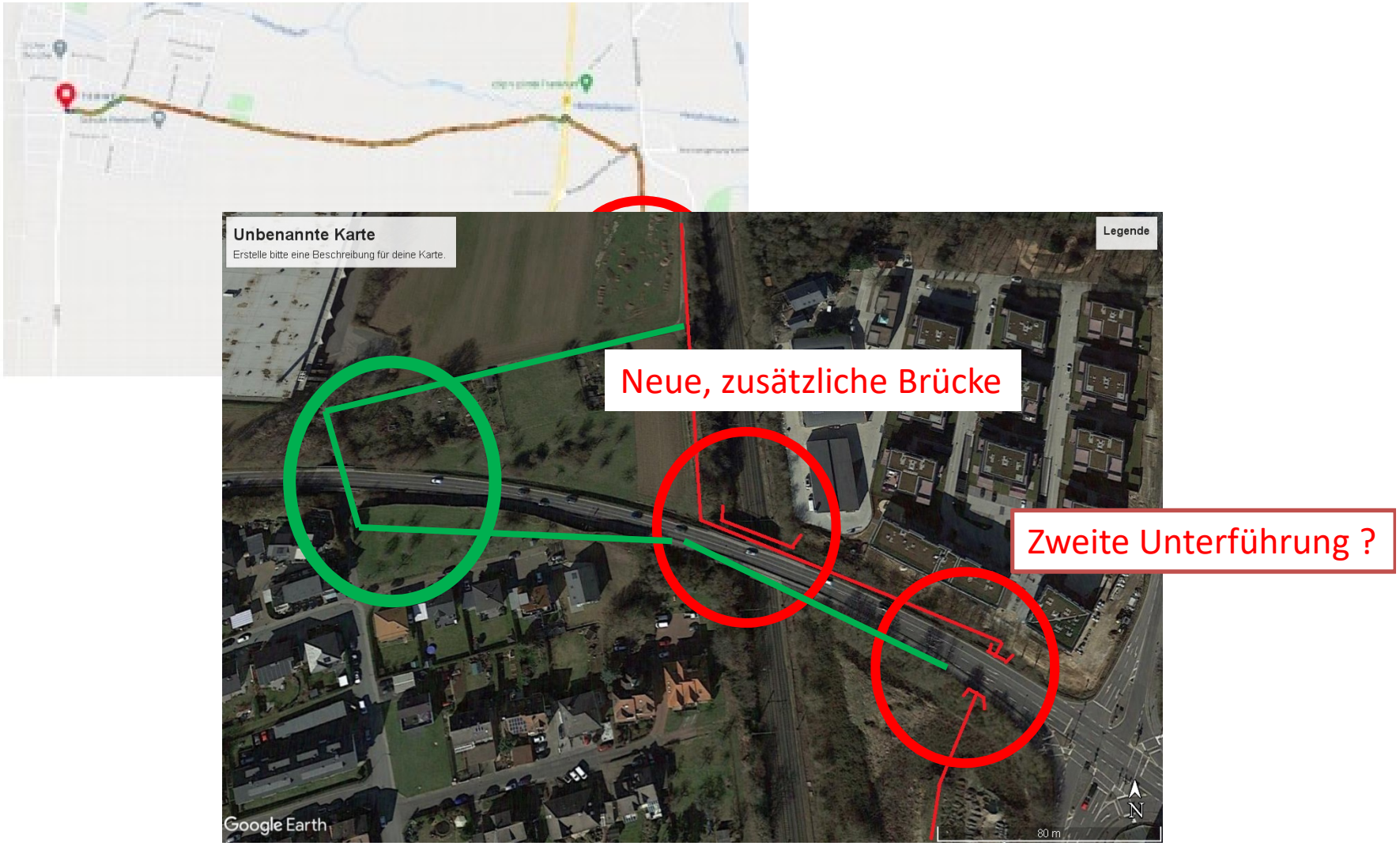
Der Vorschlag passt gut in eine Variante eines Radschnellweges oder der „Kurze Wetterau“ und wurde daher bereits den Planern der Machbarkeitsstudie als mögliche Variante vorgeschalgen.



SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

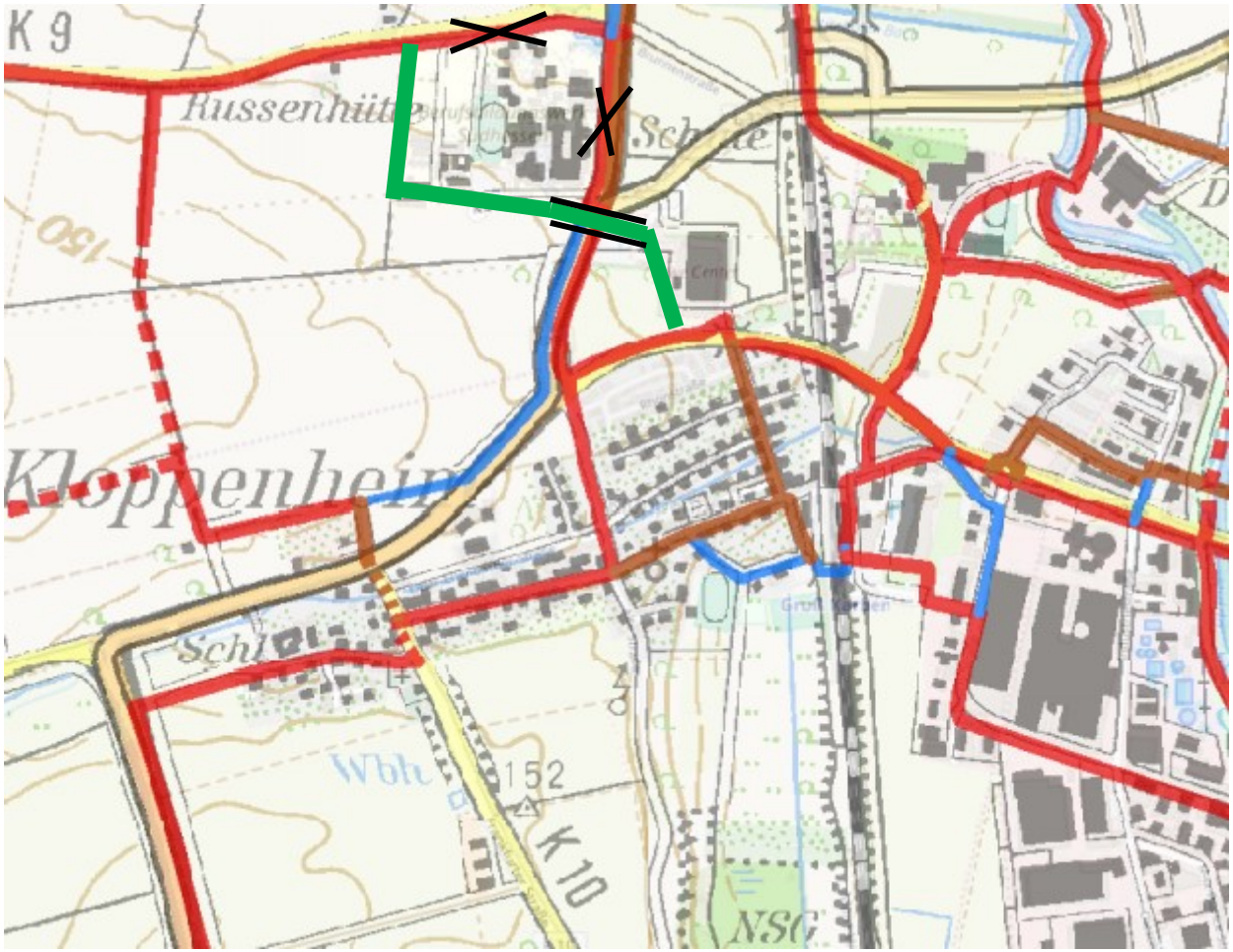
Vorschlag: Petterweil - Zentrum



SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

Vorschlag: Petterweil – Zentrum / Alternativvorschlag

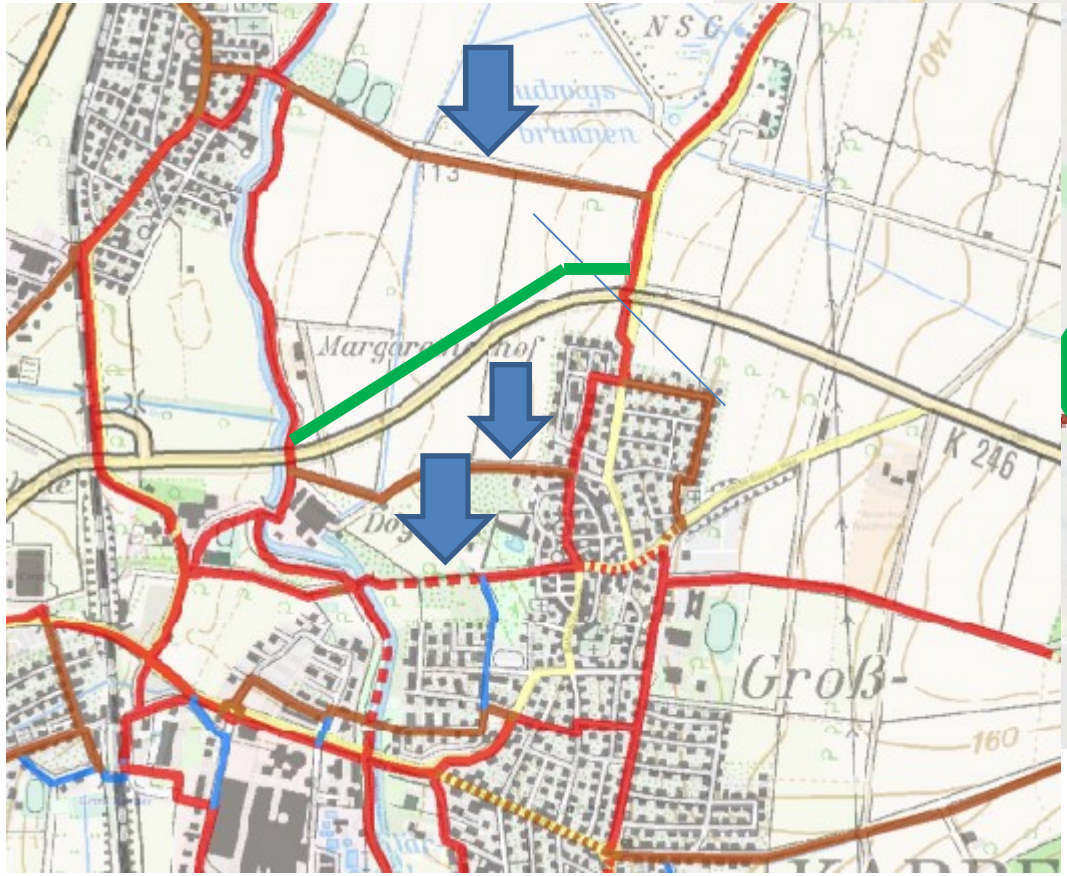


SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

Vorschlag: Burg-Gräfenrode - Zentrum

Politik muss entscheiden, ob eine weitere Verbindung mit neuer Brücke und Wegeausbau erforderlich ist

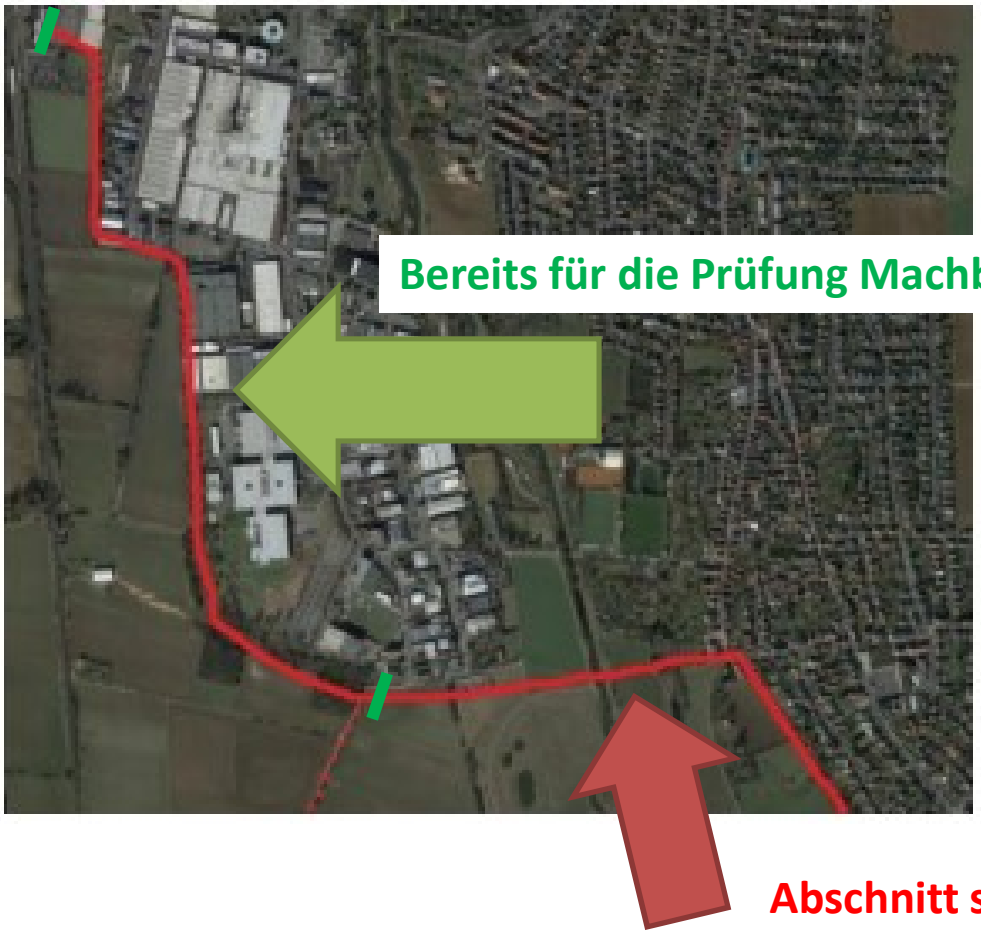


Zusätzlichen Brücke und Wegeausbau. Kosten ca. 500.000 €. Könnte förderfähig sein

SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

Vorschlag: Rendel - Zentrum



Bereits für die Prüfung Machbarkeitsstudie weitergeleitet

Abschnitt sehr problematisch

SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

Vorschlag: Rendel - Zentrum

Dieser Abschnitt hat keine Realisierungschance

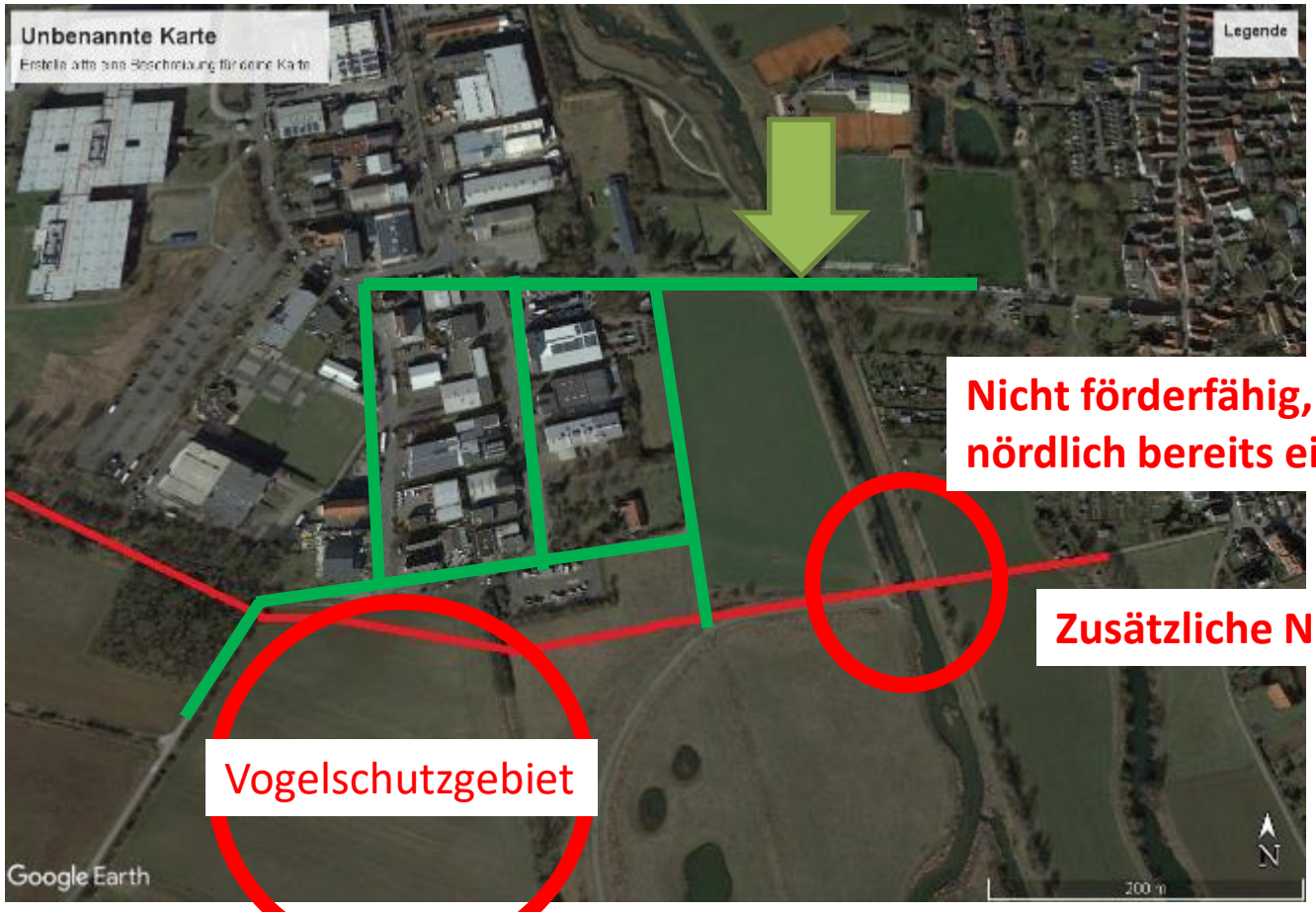
Nicht wegwägbar, da Alternativen bestehen

SPD-Antrag vom 20. Juni 2021

„Radverkehrskonzept „Zentrum15“

Vorschlag: Rendel - Zentrum

Dieser Abschnitt hat keine Realisierungschance



Nicht förderfähig, da knapp 200 m nördlich bereits eine Brücke besteht.

Zusätzliche Niddabrücke

Vogelschutzgebiet

Nicht wegwägbar, da Alternativen bestehen

LINKE-Antrag vom 20. Juni 2021

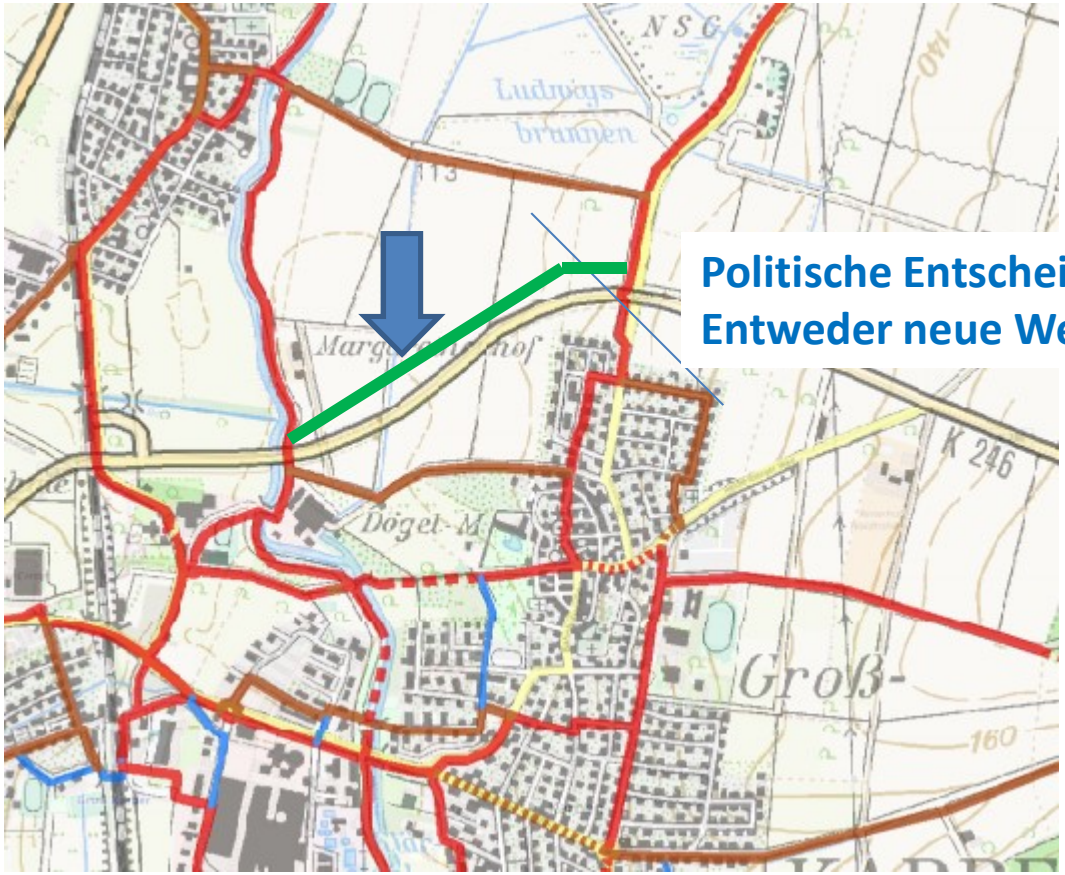
„Der neu ausgebaute Radweg zwischen Petterweil Friedhof und der L3204 wird am Sportplatz Petterweil und kurz vor der L3204 mit umlegbaren Pollern ausgestattet. Anlieger erhalten einen Schlüssel.

Begründung: Dieser gut ausgebaute Weg wird von Autofahrern als Schleichweg genutzt. Das gefährdet Fußgänger:innen und Radfahrer:innen und konterkariert die gute Absicht für eine autofreie Radverbindung.

Beschluss kann nur für Karbener Seite erfolgen

LINKE-Antrag vom 19.01.2021 / GRÜNE-Antrag vom 24.01.2021

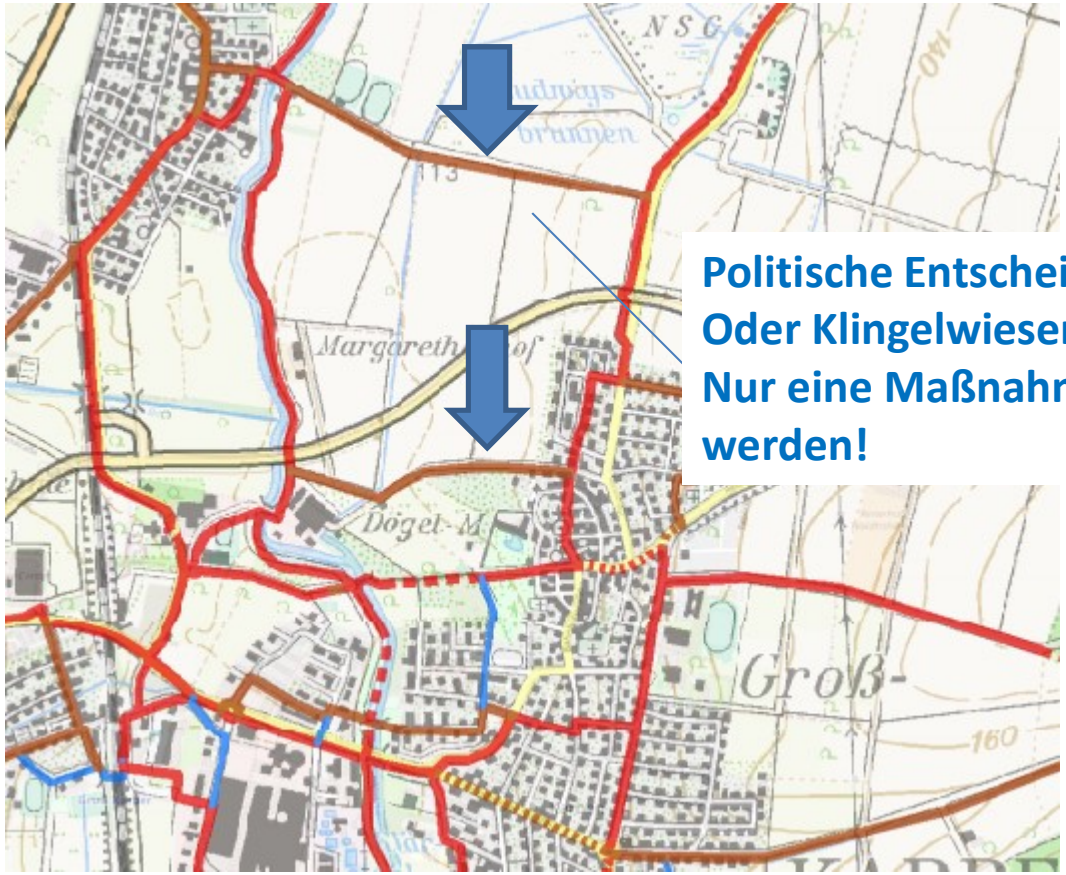
„Klingelwiesenweg zur Fahrradstraße umwandeln.“



Politische Entscheidung:
Entweder neue Wegeverbindung entlang der NU?

LINKE-Antrag vom 19.01.2021 / GRÜNE-Antrag vom 24.01.2021

„Klingelwiesenweg zur Fahrradstraße umwandeln.“



Politische Entscheidung:
Oder Klingelwiesenweg als Fahrradstraße ausweisen?
Nur eine Maßnahme kann zur Förderung angemeldet werden!

LINKE-Antrag vom 19.01.2021 / GRÜNE-Antrag vom 24.01.2021

„Klingelwiesenweg zur Fahrradstraße umwandeln.“

Fahrradstraßen können im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs angelegt werden, um hohe Reisegeschwindigkeiten für den Radverkehr zu ermöglichen sowie sichere und attraktive Verbindungen anzubieten. Allerdings gibt es für die Errichtung von Fahrtradstraße auch Rahmenbedingungen, die erfüllt werden müssen. Grundlage sind hierbei die Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) und die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraße 2006 (RASt06):

1. *Radverkehr muss die vorherrschende Verkehrsart sein oder alsbald werden:*

Mit Inbetriebnahme der Nordumgehung ist der Anteil des Kfz-Verkehrs erheblich zurückgegangen und beschränkt sich auf Anlieger- und Landwirtschaftsverkehr. Anliegerverkehr umfasst hierbei auch den Verkehr zwischen der L3351 und dem Ort Okarben. Mit der Ausweisung als Fahrradstraße wird eine wichtige Radverkehrsverbindung zwischen Okarben und Groß-Karben, insbesondere zur KSS und in Richtung Burg-Gräfenrode / Ilbenstadt geschaffen. Der Fahrradverkehr kann hier alsbald die vorherrschende Verkehrsart werden.

2. *Bestandteil eines zusammenhängenden Radverkehrsnetzes*

Über Obergasse / Klingenwiesenweg verläuft die Karbener Hauptroute K6 zwischen Okarben S-Bahnhaltepunkt – Groß-Karben – Kurt-Schumacher-Schule – Klein-Karben – Rendel. Über die K1 besteht eine Anbindung nach Burg-Gräfenrode und Ilbenstadt. Klingelwiesenweg / Obergasse sind damit Bestandteil eines zusammenhängenden Radverkehrs-Hauptroutennetzes.

3. *Zulassung anderer Verkehre*

Durch die Zusatzbeschilderung „Kfz-Anlieger frei“ kann Anliegerverkehr zugelassen werden, im Abschnitt zwischen Untergasse und L3351 in beiden Richtungen, im Abschnitt Untergasse – Hauptstraße in einer Richtung, Radverkehr in beiden Richtungen frei.

4. *Tempo 30 für alle Verkehrsarten*

Zusätzlich zur Beschilderung können Fahrbahnmarkierungen und vereinzelte Fahrbahneinengungen zur Durchsetzung von Tempo 30 führen. Überwachungsaufwand!

5. *Verkehrsbelastung nicht höher als 400 Kfz/h*

Aktuelle Verkehrserfassungen im Oktober 2019 haben eine tägliche Verkehrsbelastung von rd. 750 Fahrzeugen ergeben. Das Verkehrsaufkommen während der höchsten Spitzenstunde betrug 90 Kfz/h und liegt damit weit unter der empfohlenen Höchstbelastung von 400 Kfz/Stunde.

6. *Vorfahrtsberechtigung gegenüber kreuzenden Straßen*

Im Knotenpunkt mit der Untergasse ist die Vorfahrtsberechtigung ohne großen Aufwand möglich. Im Bereich der Niddaroute besteht bereits die Vorfahrtsberechtigung, da Feldweg.

7. *Die Fahrbahnbreite sollte 5,00 m betragen*

Die Fahrbahnbreite zwischen L 3351 und Niddabrücke ist mit 5,15 m gegeben. Auf der Brücke besteht eine Engstelle, die mit den Verkehrszeichen 208 und 308 StVO geregelt ist.

8. *Zumutbare Ausweichstrecke für den Kfz-Verkehr müssen bestehen*

Ist mit der Nordumgehung gegeben.

Problem: Fahrradstraßen kommen überwiegend innerorts vor, außerorts – wie im Klingelwiesenweg - eher seltener. Sie sind außerorts aber zulässig, wenn sie „zur sicheren Führung von Routen des touristischen Radverkehrs …. beschildert werden“. Hier: Zuführung zur Niddaroute.

Der RVD befürwortet nicht die Einführung der Fahrradstraße im Klingenwiesenweg. Begründet wird es damit, dass das Fahrrad dort nicht die vorherrschende Verkehrsart ist und beruft sich auf eine Verkehrszählung von 2015 (!) im Einmündungsbereich zur L 3351

In der Tat kann die dortige Fahrradstraße auch kritisch betrachtet wird in Bezug auf die Einhaltung von Tempo 30.

Andererseits gibt es in der Region keine Erfahrungen mit außerortsliegenden Fahrradstraßen.

Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise

1. Durchführung einer Verkehrszählung aller Verkehrsträger im Klingelwiesenweg
2. Auswertung und Entscheidung, ob eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann / soll
3. Wenn ja, dann Testphase der Fahrradstraße für 2 Jahre mit wissenschaftlicher Begleitung. Die Hochschule Darmstadt (Pro. Habermehl) hat hierzu bereits Interesse gezeigt. Auch wird das Projekt vom Referat Nahmobilität im Wirtschaftsministerium unterstützt.
4. Mit einer wissenschaftlichen Begleitung könnten Erfahrungen und Erkenntnisse für außerorts liegende Fahrradstraße gesammelt und der Region zur Verfügung gestellt werden.

Vielen Dank
für Ihren Aufmerksamkeit!

Karben
Hier lässt sich's leben