

Protokoll der Brennpunktetour mit der Fahrradinitiative am 03.07.2018

1. Mathildenstraße Schutzstreifen

In der letzten Brennpunktetour wurde das Problem des zu schmalen Schutzstreifens entlang des Parkstreifens auf der Südseite der Mathildenstraße bereits besprochen. Eine Verlegung des Schutzstreifens auf die Nordseite und Anbringen von Piktogrammen auf der Südseite wurde von der Verwaltungsspitze bisher kritisch gesehen, da der Schutzstreifen mehr Aufmerksamkeit auf den Radfahrer lenkt als nur Piktogramme.

FB61 prüft weitere Möglichkeiten und insbesondere soll die Verlegung des Schutzstreifens auf die Nordseite erneut angegangen werden.

2. Alleenstraße (Radweg in Schillerstraße)

Für Radfahrende aus dem Osten mit dem Ziel Bildungszentrum West steht bisher keine attraktive Verbindung von der Alleenstraße zur Schillerstraße zur Verfügung. FB 61 weist darauf hin, dass im Zuge der Neuplanung der Alleenstraße diese Verbindung berücksichtigt wird und attraktiv und sicher gestaltet werden soll. Bei einer Reduzierung der Verkehrsmengen auf der Solitudestraße könnte eventuell auf einen Kfz-Fahrstreifen verzichtet werden und eine Führung des Radverkehrs über die Solitudestraße erfolgen.

Als schnelle Lösung wird eine Führung des Radverkehrs über den Gewächshausweg und den auf die Nordseite der Mathildenstraße verlegten Schutzstreifen vorgeschlagen. Dabei sollte am Knotenpunkt Solitude- / Mathildenstraße eine Aufstellfläche ergänzt werden.

FB61 erstellt eine Planung für die kurzfristige Lösung. Die langfristige Lösung wird im Zuge der Planung der Alleenstraße erarbeitet.

3. Schillerdurchlass / Schlachthofstraße (Benutzungspflicht)

Für Radfahrende, aus dem Schillerdurchlass ist das Linksabbiegen nur mit Umwegen möglich. Es wird vorgeschlagen, die Benutzungspflicht der seitlich liegenden Radwege aufzuheben, um dem Radverkehr ein direktes Abbiegen mit den Kfz zu ermöglichen.

Die Verkehrsbehörde weist darauf hin, dass eine Aufhebung der Benutzungspflicht nur bei verbesserter Beleuchtung im Schillerdurchlass in Frage kommt.

FB61 stimmt mit den SWLB die Möglichkeit einer helleren Beleuchtung ab.

Die Radini schlägt vor, das Parken in der Schlachthofstraße zwischen Hoferstraße und Gottlob-Molt-Straße zu verbieten und stattdessen Radfahrstreifen anzulegen. FB61 verweist auf das laufende Parkraumkonzept für die Weststadt und die Überlegungen für eine sichere und attraktive Führung des Radverkehrs auf dieser wichtigen Achse. Eine Übergangslösung mit Radfahrstreifen wird als nicht sinnvoll erachtet.

Die Planungen für die Achse werden mit hoher Priorität weiter verfolgt.

4. Gottlob-Molt-Straße (Parkierung)

An der Einmündung Gottlob-Molt- / Schlachthofstraße müssen sich linksabbiegende Radfahrer aus der Schlachthofstraße hinter den parkenden Kfz in den Verkehr einfädeln. Es wird vorgeschlagen, einen Stellplatz zu entfernen und eine Aufstellfläche für den Radverkehr baulich herzustellen. Zudem soll die Möglichkeit einer Freigabe des Busfahrstreifens auf der Gottlob-Molt-Straße für den Radverkehr geprüft werden.

FB61 erstellt eine Planung für den Bereich und stimmt eine mögliche Freigabe mit der Verkehrsbehörde ab.

5. Martin-Luther-Straße (Schutzstreifen)

Die Radini weist wiederholt auf ein fehlendes Angebot für den Schülerverkehr auf der Martin-Luther-Straße zwischen Schlachthofstraße und Bildungszentrum West hin. FB61 erläutert die Überlegungen und Anforderungen bezüglich einer subjektiv sicheren Infrastruktur, die durch einen einfachen Schutzstreifen nicht erfüllt werden. Es wird besprochen, dass übergangsweise als schnelle Lösung wenn möglich ein Schutzstreifen angebracht werden soll.

FB61 erstellt eine Planung

6. August-Bebel-Straße (Beschilderung / Unterführung)

Im vorhandenen Konzept soll der Radverkehr aus / nach Eglosheim über die August-Bebel-Straße und die zu schmale Bahnunterführung geführt werden. Da für die Fahrtrichtung Eglosheim kein Angebot für den Radverkehr vorhanden ist, kommt es durch Falschfahrten häufig zu gefährlichen Situationen. Die Radini schlägt vor, alternativ die Route über die Verlängerung Nussackerweg auszuweisen. Diese ist im Schulradwegplan bereits enthalten.

Eine Anpassung der Routenführung wird geprüft.

7. B-Plan XXXL (Radwegeführung)

Die geplante Führung im Rahmen des Bebauungsplans wird vorgestellt. Die Querung für den Radverkehr über die Fußgängerfurt an der Einmündung Mäurach soll attraktiv und mit möglichst kurzen Wartezeiten umgesetzt werden.

Ergänzung: Führung des Radverkehrs entlang der Frankfurter Straße

Aus dem Teilnehmerkreis wurde die Frage nach der Führung des Radverkehrs entlang der Frankfurter Straße gestellt. Die Stadtverwaltung prüft zur Zeit in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro die Nutzung der Parallelfahrbahnen als Radinfrastruktur.

Ergänzung: Markgröninger Straße / Nussackerweg: Verbesserung der Querung für Radfahrende

Die Querung der Markgröninger Straße im Zuge des als Schulroute ausgewiesenen Nussackerwegs in Nord-Süd-Richtung ist insbesondere in der Hauptverkehrszeit aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Markgröninger Straße gefährlich. Es wird vorgeschlagen, in der untergeordneten Zufahrt eine Anforderungsmöglichkeit für Radfahrer einzurichten, um die angrenzende Fußgänger-LSA anzufordern und in deren Schutz zu queren.

FB67-VT prüft eine Umsetzung

8. Schulviertel West (Radwegeanbindung)

Bei der Neuplanung des Bildungszentrums West soll eine Zugänglichkeit für Radfahrer an der Ecke Weimar- / Heinrich-Schweitzer-Straße berücksichtigt werden, um die Anbindung an die unter Punkt 6 beschriebenen Route über den Nussackerweg zu verbessern.

9. Osterholzallee / Schlieffenstraße (Ampelschaltung)

Die Wartezeiten für Radfahrende sind an der genannten LSA sowie an den LSA auf der Weiterführung der Achse Schlieffenstraße sehr hoch. Zudem ist die Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Osterholzallee / Schlieffenstraße nicht vollständig gedacht und nicht verständlich.

FB61 und FB67-VT prüfen Verbesserungsmöglichkeiten

10. Grönerstraße (Schutzstreifen, Schienen)

Am Knotenpunkt Gänsfußallee / Grönerstraße wird der Schutzstreifen von der Hoferstraße kommend direkt auf die Schienen des Industriegleises geführt und kurz danach aufgelöst. Da sich dort zusätzlich eine Weiche befindet, ist die Sturzgefahr für Radfahrende beim Überfahren der Schienen hoch.

Die beste Lösung wäre der Austausch der Gleise mit einem Einbau von neuartigen Schutzsystemen. Dies ist allerdings mit hohem Aufwand verbunden und erst mittelfristig möglich. Sofortmaßnahmen mit einer angepassten Führung des Radverkehrs werden geprüft.

11. Hoferstraße (Markierung)

Die Benutzungspflicht des separat geführten Radwegs in der Hoferstraße wurde aufgrund der Tempo 30 Zone aufgehoben. Durch die weiterhin vorhandenen Markierungen kommt es zu unklaren Situationen, wenn Radfahrende die Fahrbahn nutzen.

Es wird geprüft, warum die Markierungen noch nicht entfernt wurden.

12. Mörikestraße (Verbindung Gottlob-Molt-Straße)

Der in der Mörikestraße entgegen der Einbahnrichtung geführte Radverkehr darf an der Kreuzung mit der Martin-Luther-Straße nur rechts einbiegen. Die Weiterfahrt geradeaus in die Gottlob-Molt-Straße und ein linkseinbiegen in die Martin-Luther-Straße ist nicht erlaubt. Eine Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnrichtung kann aus Platzgründen in der Gottlob-Molt-Straße nicht realisiert werden.

FB61 prüft im Zuge der weiteren Planungen eine Verbesserung der Verbindung von der Mörikestraße in Richtung Schillerdurchlass und nach Norden auf die Martin-Luther-Straße

13. Bahnhof Ostseite (RegioRad-Station)

Die Radini weist darauf hin, dass bei der Wahl des Standorts für die geplante RegioRad-Station auf eine verbesserte Anbindung für Radfahrende in Richtung Myliusstraße geachtet werden sollte. Von der heutigen Z-Box müssen Radfahrende den Gehweg im Eingangsbereich des Bahnhofs nutzen, wodurch es häufig zu Konflikten kommt.