

Vorschläge und Forderungen des BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Ortsverein Bad Nauheim/Friedberg
zur Förderung des Fahrradverkehrs
zur Berücksichtigung im Verkehrswegekonzept der Stadt Bad Nauheim

Zur Zeit wird eine Novellierung des Verkehrswegekonzeptes der Stadt Bad Nauheim vorbereitet. Um dabei die Belange des Radverkehrs frühzeitig einbringen zu können, hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Ortsverein Bad Nauheim/Friedberg einige konkrete Verbesserungsvorschläge und Hinweise auf Gefahrenstellen zusammengetragen.

Im aktuellen Radverkehrsplan 2020 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Berlin 2012) werden die allgemeinen Ziele zur Förderung des Radverkehrs und die Zuständigkeit der Kommunen betont. Als wesentliche Handlungsfelder werden vorgegeben:

- Erfordernis einer integrierten Radverkehrsplanung für unterschiedliche Nutzergruppen von Schülern, Radtouristen, ungeübten wie auch schnellen Alltagsfahrern
- Schaffung einer den Radverkehr förderlichen Infrastruktur in Form von Mischverkehr auf der Fahrbahn, Markierungslösungen, baulich getrennten Radwegen, Entmischung von Rad- und Fußverkehr; Abstellmöglichkeiten und Wegweisung
- Förderung der Verkehrssicherheit durch Analyse von Gefahrenpunkten und gehäuften Regenverstößen, oft beruhend auf entwurfstechnischen oder ausführungsbedingten Mängeln.
- Kommunikation mit Politik, Verwaltung und Multiplikatoren

Vorteile für Bad Nauheim

Jede Fahrt, die mit dem Fahrrad anstatt mit dem Auto zurückgelegt wird, bringt erhebliche Vorteile und Ersparnisse für den einzelnen und die Stadtbevölkerung insgesamt mit sich. Das wirkt sich vor allem auf den innerstädtischen Bereich aus. Das Fahrrad bringt Vorteile für die Lebens- und Umweltqualität sowie langfristige Kostenersparnisse mit sich. Es wird Platz gespart (Straßen und Parkplätze), und Bad Nauheim muss weniger in das Straßennetz investieren. Die Stadt gewinnt ganz allgemein an Lebensqualität (weniger Luftverschmutzung, Lärm, mehr öffentlicher Raum, mehr Sicherheit für die Kinder); die Innenstadt wird zumal für Familien als Wohnort attraktiver

Ziel ist es, den Radverkehr in Bad Nauheim und den angrenzenden Stadtteilen attraktiver und sicherer zu machen. Vorrangige Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs sind: gute Wege im Alltags- und Freizeitrouthenetz, höhere Verkehrssicherheit, gute Bedingungen zum Fahrradparken, bessere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr, Stärkung des umweltbewussten Mobilitätsverhaltens, mehr Service und Öffentlichkeitsarbeit für ein besseres Fahrradklima.

Neulinge und Gelegenheitsradler bevorzugen Radwege, die fern von den großen Verkehrsachsen, also möglicherweise durch Nebenstraßen, verlaufen (Kriterium der Annehmlichkeit), vorausgesetzt, die Strecke bleibt direkt, d. h. überflüssige oder übertriebene Umwege werden vermieden. Solange die Routen durch Nebenstraßen führen, reichen im Wesentlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie allgemeine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aus. In Bad Nauheim gibt es gute Beispiele, die direkt oder indirekt zur Verringerung des Durchschnittstempos der Autofahrer beitragen, z.B. die zahlreichen „Fahrbahnteiler“, die innerstädtischen Verkehrskreisel und die beinahe flächendeckenden Tempo 30 Zonen.

Es kann und soll aber nach Überzeugung des BUND BN/FB noch mehr getan werden. Der BUND fordert, dass das Bad Nauheimer Radwegenetz innerhalb der Kernstadt, zwischen

Kernstadt und Ortsteilen und im regionalen Verbund weiter verbessert wird. Die Hauptverkehrsader in die Kernstadt ist die Parkstraße und Ludwigstraße. Hier reicht die Beschränkung auf Tempo 30 nach Ansicht des BUND als alleinige Schutzmaßnahme nicht aus. Bei der Planung von Radverkehrsanlagen muss berücksichtigt werden, dass Autofahrer nicht daran gewöhnt sind, die Straße mit anderen, viel kleineren Fahrzeugen zu teilen, deren Fahrverhalten sie schlecht einschätzen können. Der BUND schlägt vor, einen schmalen Fahrradschutzstreifen beidseits auf der Fahrbahn durchgängig vom Bahnhof über die Bahnhofsallee, Ludwigstraße und Parkstraße zu markieren. Die Fahrradschutzstreifen in der Schwalheimer Straße zeigen, wie es geht: mehr Sicherheit für Radfahrer bei gemeinsamer Nutzung der Fahrbahn.

In gleicher Weise kann die Verkehrssicherheit für Radfahrer auf der Frankfurter Straße verbessert werden. Ein durchgängiger beidseitiger schmaler Radfahrerschutzstreifen auf der Fahrbahn ist auf der gesamten Länge vom Beginn in Nieder-Mörlen bis zur Kreuzung Eleonorenring kostengünstig und rasch umsetzbar.

Generell ist in Bad Nauheim zu prüfen, wo das Radfahren entgegen der Einbahnrichtung ermöglicht werden kann. Hier empfiehlt der BUND, an den Einmündungen durch einen ange deuteten Fahrradschutzstreifen auf die besondere Verkehrsführung hinzuweisen.

Der Hauptradweg von Nieder-Mörlen nach Bad Nauheim, der nach dem Großen Parkplatz durch die Kuchlerstraße und die Ritterhausstraße geführt wird, sollte nach Ansicht des BUND lediglich entgegen der Fahrtrichtung des Autoverkehrs als Radweg ausgewiesen werden. In Fahrtrichtung der Einbahnstraße können die Radler die Fahrbahn mitbenutzen, dadurch werde das Unfallrisiko durch Begegnungsverkehr auf dem recht schmalen Radfahrstreifen gemindert. Außer dem muss an der Einmündung der Ritterhausstraße zur Ludwigstraße der Autofahrer deutlicher auf die Vorfahrtregelung hingewiesen werden.

Zahlreiche weitere Detailpunkte listet der BUND auf, die ebenfalls verbesserungswürdig sind:

			Vorschläge / Empfehlungen
1	Radweg Friedberger Straße Richtung Innenstadt am „Esso“-Kreisel	Für Geradeaus- und Linksabbieger ungünstige Radwegführung an der Bushaltestelle	Lösung ?
2	Zanderstraße Eleonorenring – Schwalheimer Str.	Konflikte mit Fußgängern trotz Beschilderung	Führung des Radverkehrs auf der Straße (da Tempolimit 30 km/h) und Schild „Fußweg, Radfahrer frei“ auf dem bisherigen Radfahrstreifen zw. Straße und Usa
3a	Zanderstraße	bei Nässe spritzt Matsch gegen Rad und Kleidung	Änderung des Belages
3b	Zanderstraße	Äste hängen sehr tief, v.a. bei Nässe	Gewährleisten eines Lichtraumprofils 2,5 m über das gesamte Jahr
4a	Kombinierter Rad-/Fußweg an der Frankfurter Straße zwischen Eleonorenring und Schwal-	Liegt zu tief, bei Nacht Blendung durch Gegenverkehr der Kfz. Da unbeleuchtet, können Fußgän-	Blendschutz auf der Leitplanke installieren

			Vorschläge / Empfehlungen
	heimerstr.	ger nicht erkannt werden	
4b		Belag mangelhaft	Belag erneuern unter Sanierung des Wurzelraumes der Straßenrandbäume
4c		keine Wegeföhrung an der Kreuzung Richtung Eleonorenring/Rödger Weg/Jet-Tankstelle	Lösung ?
4d		Konflikt mit Autoverkehr, ausfahrend von der Jet-Tankstelle	deutliche Markierung und Beschilderung
5	Radweg Am Gradierwerk zum Fußgängertunnel Schwalheim, Rad-/Fußweg zw. Zanderstraße und Am Gradierwerk (neben Parkhaus)	keine abgesenkte Bordsteinkante, Belag mangelhaft	Bordsteine absenken, Belag sanieren
6	Radweg hinter dem Golfplatz	Matschlöcher, statt vernünftiger Durchlass neben der Schranken	sanieren, Beschilderung verbessern
7	Steinfurther Straße Höhe Hotel Rosenau	Radweg häufig zugeparkt von Hotelgästen	Installation von Pollern oder Abweisern
8	Eisenbahnunterföhrung Benekestraße	keine legale Durchföhrmöglichkeit von „Am Goldstein“ zur Rotdornstraße/Frankfurter Straße (Verbindungsweg Schule – Bahnhof – Innenstadt)	Bedarfs-Schlaf-Ampel für Gegenverkehr nicht nur für Busse, auch für Radfahrer
9	Küchlerstraße - Rittershäuserstraße	Konflikte durch Radwegföhrung, insbes. Einmündung Ludwigstraße	Trennung des Gegenverkehrs auf dem Radweg: Radweg ausschließlich für Fahrtrichtung entgegen der Einbahnstraße, in Fahrtrichtung kann der Radfahrer die Fahrbahn benutzen. Sinnvolle Markierung auf der Straße um den Gefahrenpunkt Ludwigstr. markieren, z.B. flächiges Rot
10	Friedberger Straße - Zufahrt Usa-Wellenbad	Ampelschaltung für Radverkehr ungenügend	durchgängige Grünphase über alle Querungen für Radverkehr entlang der Friedberger Straße analog dem Autoverkehr, Rotphase nur bei Abbiegeverkehr. Nacht-

			Vorschläge / Empfehlungen
			Abschaltung der Ampelanlage
11	Rad- und Fußweg Frankfurter Straße - Gewerbeband Frankfurter Straße Richtung Friedberg	Gefahrenstelle! endet blind ohne Überleitung in den fließenden Verkehr	Markierung eines durchgehenden Radfahrstreifens bis Friedberg und Beschilderung der Einmündung
12	Dürerstraße - Margarethenstraße - Bahnhof	Anbindung des Nordteils von Niedermörlen	Schaffung einer durchgehenden Verbindung

Fahren entgegen der Fahrtrichtung Einbahnstraße sollte erlaubt sein. Erforderlich ist dabei eine Farb-Markierung der Anfangsbereiche auf der Straße.

1.	Rotdornstraße
2.	Ernst-Moritz-Arndt-Straße
3.	Luisenstraße zw. Schillerstr. – Lindenstr.
4.	Mittelstraße - Marktplatz
5.	Margarethenstraße
6.	Karlstraße – Friedrich-Ebert-Platz

Diese Hauptdurchgangsstraßen sollten kostengünstig durchgängig mit einem Radfahr"schutz"streifen beidseitig am Fahrbahnrand markiert werden

1.	Weingarten Straße - Frankfurter Straße bis Einmündung Eleonorenring
2.	Eleonorenring
3.	Bahnhofsallee – Ludwigstraße –Parkstraße - Burgallee
4.	Schwalheimer Straße bis Einmündung Frankfurter Straße
5.	Parkstraße: beidseitig Markieren von Schutzstreifen

In der Innenstadt sollte die Reinhardstraße als Spielstraße für Radverkehr (im Schrittempo) freigegeben werden; die Stresemannstraße sollte als Fußgängerzone beibehalten werden.

Generell gilt:

- Beschilderung von Sackgassen, bei Fortführung von Rad- und Fußwegen (durchlässige Sackgassen), Zeichen 357 sollte nach Novellierung der StVO durch Zeichen 357-50 ersetzt werden
- Bei allen Bauarbeiten an Straßen, Gas-, Wasser-, Stromleitungen und Ausbesserungen ist darauf zu achten, dass keine Kanten/Höhendifferenzen über 1 cm entstehen, die nicht nur den Komfort des Radverkehrs beeinträchtigen, sondern vor allem sicherheitsrelevant sind (z.B. Ausrutschen bei Nässe, Ausweichverhalten und damit Konflikte mit Autoverkehr) (Beispiel Ernst-Ludwig-Ring vor der S. Lioba-Schule, zw. Zanderstr. und Kurstraße auch nach Ausbesserung des Belages)

- Vor allem bei ausgewiesenen Radwegeverbindungen sind die Bordsteine abzuflachen und bündige Übergänge zu gewährleisten (möglichst mit Riffelmarkierung für Sehbehinderte, Rollstuhlfahrer u.a.)
- Bei Schnee sind auch die Radwege und Radfahrstreifen, zumindest die Hauptwege, zügig zu räumen, d.h. gleich nachdem die Straßen geräumt worden sind
- Einrichtung einer Meldeplattform im Rathaus über Mängel an Radwegen (Beschaffenheit, Bewuchs, Hindernisse), Schaffung eine Radverkehrsbeauftragten

Anlagen:

Markierungslösungen schaffen Sicherheit.pdf (1 Seite aus Nat. Radverkehrsplan, S. 22)

Bildbeispiele 6 Seiten