

Der Bürgermeister

Universitätsstadt Gießen • Dezernat II • Postfach 110820 • 35353 Gießen

Herrn
Stefan Häbich

über Stadtverordnetenbüro

Berliner Platz 1
35390 Gießen

■ Auskunft erteilt: Peter Neidel
Zimmer-Nr.: S02-022
Telefon: 0641 306-1017
Telefax: 0641 306-2004
E-Mail: peter.neidel@giessen.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
II / II-2 - Ne/Mü

Ihr Schreiben vom
17.06.2020

Datum
22.06.2020

Anfrage gemäß § 31 GO – Neugestaltung und Planung von Fahrradwegen: Künstlich erzeugte Gefahrenstellen bei Fahrradwegen ANF/2298/2020

Sehr geehrter Herr Häbich,

zu Ihrer Anfrage nehmen wir wie folgt Stellung:

Frage 1:

„Wie will die Stadt und die zuständige Verkehrsbehörde diese Stelle sicherer machen, bevor es Personenschäden gibt?“

Antwort:

Vorab möchten wir darauf hinweisen, dass das indirekte Linksabbiegen ein Angebot darstellt. Radfahrende sind hier nicht verpflichtet, die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens zu nutzen.

Wir widersprechen ausdrücklich Ihrer Annahme, dass es sich bei dem jetzt fertiggestellten Teilabschnitt um eine „eklatante Fehlplanung“ handelt. Endet ein Fahrstreifen, ist nach § 7 Abs. 4 StVO den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Übergang auf den benachbarten Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass sich diese Fahrzeuge unmittelbar vor Beginn der Verengung jeweils im Wechsel nach einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug einordnen können (Reißverschlussverfahren).

Dabei gilt selbstverständlich weiterhin der gesetzlich festgeschriebene Überholabstand zum Radverkehr von mind. 1,5m innerorts (§ 5 Abs. 4 Satz 2 StVO). Radfahrer fädeln sich nicht ein: Sie fahren am rechten Fahrbahnrand, zunächst auf dem Radfahrstreifen, dann auf ca. 100 Meter im Mischverkehr.

Um beim Kfz-Verkehr auch die Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu schärfen, soll vorübergehend eine Rad-Piktogrammreihe in der Lücke zwischen den Radfahrstreifen markiert werden. Die Straßenverkehrsbehörde wird das Verkehrsverhalten in der Umgewöhnungsphase beobachten.

Der Umbau des Kreuzungsbereiches war ausdrücklich nicht Gegenstand der aktuellen Maßnahme. Die Überplanung des Knotens Robert-Sommer-Straße inkl. der Zuführung aus Kleinlinden und dem Lückenschluss bis zur aktuell umgesetzten Maßnahme ist für nächstes Jahr vorgesehen. Durch bauliche Maßnahmen muss erst Platz geschaffen werden für eine durchgehende Radverkehrsanlage. Aus personellen und finanziellen Gründen könne die Planung daher erst im kommenden Jahr erfolgen. Insgesamt wurden in diesem oberen Bereich der Frankfurter Straße in beide Richtungen bereits deutliche Verbesserungen für den Radverkehr erzielt, weitere Verbesserungen werden durch den Knotenumbau noch folgen.

Frage 2:

„Was unternimmt die Stadt und Verkehrsbehörde, um solche eklatanten Fehlplanungen in Zukunft zu vermeiden?“

Antwort:

Wie bereits oben ausgeführt, widersprechen wir Ihrer Auffassung, dass eine Fehlplanung vorliegt.

Frage 3:

„Wie sieht die weitere Gestaltung von Fahrradwegen aus, um z. B. umliegende Gemeinden an die Innenstadt anzubinden und/ oder Radwege miteinander zu verbinden? Wie soll die Stadt generell attraktive für Fahrradfahrende gemacht werden?“

Antwort:

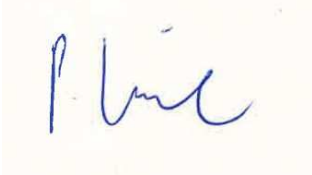
Der Neubau von Radverkehrsanlagen orientiert sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ und den Hessischen Musterlösungen. Die Anbindung von Umlandkommunen liegt in der Verantwortung von Hessen Mobil. Die Stadt regt an, welche Maßnahmen aus städtischer Sicht am wichtigsten wären und nimmt Stellung zu den von Hessen Mobil veranlassten Planungen. Im letzten Jahr hat das Land ein Rad-Hauptnetz definiert, ein hessenweites Grundgerüst für das Radverkehrsnetz, das durch die regionalen und lokalen Radnetze für den Alltagsverkehr vervollständigt wird. Außerdem wird bei Hessen Mobil personell eine Rad Task Force aufgebaut, um Planungen zügiger angehen zu können.

Für das Gießener Radnetz ist der Radverkehrsentwicklungsplan Grundlage. Die dort definierten Maßnahmen werden im Rahmen der personellen und finanziellen Möglichkeiten sukzessiv umgesetzt. Auch im Green City Plan wurde Radverkehrsförderung als wichtiger Baustein für saubere Luft definiert und Maßnahmen für die kommenden Jahre priorisiert. Weitere Erkenntnisse werden aus dem integrierten Verkehrsentwicklungskonzept erwartet.

Neben der Erweiterungen des Radnetzes im Rahmen von koordinierten Maßnahmen, liegt der Fokus darauf, Nebenstrecken attraktiver zu machen für nicht so sichere Radfahrer, um mehr Menschen den Umstieg auf das Rad zu erleichtern. Ziel ist ein Nebenstreckennetz bestehend aus Zonen mit Geschwindigkeitsreduzierung und Fahrradstraßen.

Außerdem erhöht die Markierung von Vorbeifahrstreifen und vorgezogenen Haltlinien bzw. aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) die Attraktivität des Radverkehrs. Dies wird unterstützt durch die im Rahmen der Erneuerung / technischen Aufrüstung von Lichtsignalanlagen („Ampel“) mögliche Einrichtung gesonderter Radsignale mit Grünvorlauf. Damit wird auch deutlicher Sicherheitsgewinn realisiert. Zudem wird signalisiertes, indirektes Linksabbiegen angeboten.

Mit freundlichen Grüßen



Peter Neidel
Bürgermeister

Verteiler

Magistrat
SPD-Fraktion
CDU-Fraktion
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
AfD-Fraktion
Fraktion Gießener Linke
FW-Fraktion
FDP-Fraktion
Fraktion Piratenpartei/Bürgerliste Gießen