

5500-2 – Radverkehrskonzept Landkreis Gießen, Innerörtliche Betrachtung Stadt Linden

Stellungnahmen / Anmerkungen zu den Fragestellungen des Arbeitskreises Radwege gemäß der Magistratsvorlage (Drucksache Nr. /0081/21-26) vom 19.09.2023

1.) Grundsatzfragen:

- Die gelb / rot markierten und nur informativ dargestellten Maßnahmen aus dem Kreiskonzept sind dem jeweiligen Baulastträger zuzuordnen, dem auch die Planung und Finanzierung obliegt (Förderung möglich). Die im Maßnahmenplan (Blatt 3.3) dargestellten Maßnahmen liegen in folgender Baulast:
 - o Stadt Linden: LN001, 004, 005, 006, 009
 - o Landkreis Gießen: LN002 (K 20)
 - o Land Hessen: LN003, 007 (beide L 3129)
- Zur Wegebefestigung (wassergebundene Decke oder Asphalt) siehe die Anmerkungen zur Streckenmaßnahme LN005a.
- Metallpoller sind dauerhafter und stabiler. Kunststoff- oder Gummipoller werden auch bei niedrigen Anprallgeschwindigkeiten leichter an- oder umgefahren und sind dann dauerhaft beschädigt.

2.) Streckenmaßnahmen:

(Hinweis: Die Anmerkungen entsprechen der Antwortmail vom 22.09.2023!)

Maßnahme LN005a (Seite 2):

Die diagonale Führung wurde aufgrund der etwas kürzeren Strecke in Richtung Langgöns auf Empfehlung des ADFC gewählt. Jedoch kann der Umwegfaktor aufgrund der absolut gesehen kurzen Streckendistanz, bezogen auf die gesamte Strecke Linden – Lang-Göns, vernachlässigt werden. In Verbindung mit Maßnahme LN005 wäre die nördliche Variante daher im Hinblick zu Aufwand und Kosten zu bevorzugen. Wir werden daher die ursprüngliche Führung wieder mit in das Konzept aufnehmen.

Bezüglich der Ausbauart ist für wichtige Alltagsradwege ein Asphaltbelag eindeutig zu empfehlen. Ein asphaltierter Weg ist ganzjährig nutzbar und bietet dem Radfahrer einen geringeren Rollwiderstand als andere Beläge. Asphaltdecken stellen einen dauerhaften Ausbaustandard dar, der langfristig gesehen einen geringeren Unterhaltungsaufwand erfordert. Im Vergleich hierzu müssen wassergebundene Decken regelmäßig ausgebessert und nachprofiliert werden, und es besteht die Gefahr, dass sich mittelfristig Grasnarben in der Wegemitte bilden oder der Weg von den Seiten her zuwächst. Auch aus Sicht des geförderten Ausbaus von Alltagsradverbindungen ist eine ganzjährig nutzbare, befestigte Decke ein wichtiges Kriterium. Wassergebundene Decken werden nicht, oder nur in wenigen, gut begründeten Ausnahmefällen gefördert. Der asphaltierte Ausbau von Wegen mit überwiegender Funktion als Alltagsradrouten wird auch in den „Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen“ festgelegt. Dieses Werk stellt den maßgebenden Standard zum Radwegebau in Hessen dar und wird deshalb auch durch Hessen Mobil bzw. die Förderstelle als Grundlage für die Radwegeplanung und die Prüfung der Förderfähigkeit angewendet.

Maßnahme LN012 (Seite 4):

Die Ausweisung des Mittelweges als Fahrradstraße muss nicht zwangsläufig zu einem Verlust an Parkplätzen führen, da an der Straße – außer der Kennzeichnung als Fahrradstraße mittels Markierung und Beschilderung – keine Veränderungen vorgenommen werden müssen.

Maßnahme LN013 (Seite 5):

Eine Führung über die Fronhofstraße , Hüttenberger Str. und Wirtschaftswege bis zum Friedhofsweg kann als Alternative aufgeführt werden, ist aufgrund der zusätzlichen Kreuzungspunkte und des längeren Weges (Umwegfaktor) jedoch nicht als Hauptverbindung für den Alltagsverkehr, insbesondere auf der Achse Gießen – Langgöns, anzustreben. Darüber hinaus ist die Frankfurter Straße Bestandteil des Radhauptnetzes Hessen (Achse Gießen – Friedberg).

Hier könnte eine Unterteilung der Maßnahme in drei Einzelmaßnahmen in Betracht gezogen werden.

- Abschnitt Schillerstraße – Fronhofstraße: wie geplant
- Abschnitt Fronhofstraße – Junkergasse: Markierung von Fahrradpiktogrammen beidseitig.
 - ➔ Hier ist die Markierung von Schutzstreifen aufgrund der baulichen Gegebenheiten in der Tat nicht möglich. Durch Fahrradpiktogramme soll die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs auf den Radverkehr erhöht werden.
- Abschnitt Junkergasse – Alte Heerstraße: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens in Fahrtrichtung Gießen (bergauf).
 - ➔ Durch die vorhandene Steigung ist eine verringerte Geschwindigkeit des Radverkehrs zu erwarten, so dass die Markierung eines Schutzstreifens die Sicherheit des Radverkehrs erhöhen kann. Ähnlich ist dies an einigen Stellen in der Stadt Gießen zu sehen, wo beispielsweise im oberen Teil der Ludwigstraße oder in der Bahnhofstraße Schutzstreifen in Fahrtrichtung bergauf markiert wurden.

Maßnahme LN014 (Seite 6):

Hier kann in der Tat eine Versetzung der Ampel in Betracht gezogen werden. Dies würde nach ersten Einschätzungen auch nicht zwangsläufig zu größeren Umwegen des Fußverkehrs führen. Zusätzlich sollte bei der Planung ein möglicher zukünftiger Kreisel an der Einmündung zur Straße „Hahnenstrauch“ als verkehrsberuhigende Maßnahme berücksichtigt werden.

Maßnahme LN015 (Seite 7):

Hier muss zwischen den Belangen des Radverkehrs, Kfz-Verkehrs und Anwohnern abgewogen werden. Eine Markierung von Schutzstreifen würde zu Parkplatzverlusten führen. Jedoch stimmen wir zu, dass die Alternative über die Bismarckstraße und Wilhelm-Leuschner-Straße bzw. den Weg am Sportplatz entlang zum Mittelweg denkbar ist.

Maßnahme LN018 (Seite 10):

Ein asphaltierter Ausbau wird empfohlen. Zur Begründung verweisen wir auf die Anmerkungen zu Maßnahme LN005a weiter oben.

Maßnahme LN019 (Seite 11):

Die direkte Route entlang der Gießener Straße ist für den Alltagsverkehr die direkte Route und somit am attraktivsten. Der Weg am Kaufland vorbei stellt einen Umweg auf der Verbindung Leihgestern – Gießen dar, der vermutlich von den ortskundigen Radfahrern nicht angenommen wird. Als zusätzliche Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrer kann die Anordnung von Tempo 30 in der Gießener Straße geprüft werden.

Eine Möglichkeit zur Querung der Gießener Straße vom Tannenweg aus wäre beispielsweise die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes außerorts. Hierdurch würde – neben der sicheren Quermöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger – auch eine Geschwindigkeitsreduzierung für den aus Richtung Gießen kommenden Kfz-Verkehr erreicht.

Siehe auch die Anmerkungen zu den Maßnahmen LN103 und 104.

3.) Punktuelle Maßnahmen:

(Hinweis: Kommentare nur zu denjenigen Maßnahmen, zu denen Fragen gestellt wurden. Die Maßnahmen mit Hinweis „Einverstanden, wie vorgeschlagen“ wurden im Folgenden nicht aufgeführt.)

Maßnahme LN102 (Seite 3):

Die mögliche Querungshilfe am Festplatz sollte wie vorgeschlagen im Rahmen der Verkehrsplanung für die Wiesengrundschule geplant werden. Dabei sollte der Bereich ganzheitlich betrachtet werden und auch die benachbarten Maßnahmen LN014, LN109 und LN117 mit einbezogen werden. Siehe auch Anmerkungen zu LN014.

Ein Vorschlag könnte auch sein, das Versetzen der Lichtsignalanlage als eigenständige Maßnahme aufzunehmen, falls dies nicht schon im Rahmen der Verkehrsplanung für das Areal rund um Festplatz / Grundschule berücksichtigt wird.

Maßnahmen LN103 und LN104 (Seiten 4 und 5):

Diese sind im Zusammenhang mit der Maßnahme LN019 zu betrachten. Die parallele Führung am Kaufland entlang kann ausgeschildert werden, so dass eine sichere Alternativroute für Radfahrer mit z.B. Kindern besteht. Ortskundige Alltagsradfahrer, die sich im Mischverkehr sicher fühlen, werden die Alternativroute voraussichtlich aufgrund des Umwegs nicht akzeptieren und weiterhin entlang der Gießener Straße fahren. Siehe Anmerkungen zu LN019. Die beiden Maßnahmen LN103 und 104 sollten daher im Konzept bleiben.

Maßnahme LN105 (Seite 6):

Die Lichtsignalanlage befindet sich auf der Höhe des Freibadeingangs und stellt aufgrund ihrer Lage keine sichere Überleitung vom Radweg in den Ortsverkehr und umgekehrt dar. Die LSA befindet sich noch hinter der Einmündung Schillerstraße und somit weit innerorts, und aus Richtung Lang-Göns kommende Radfahrer müssten auf dem Gehweg vor dem Freibad weiterfahren (inkl. der Gefährdung durch kreuzenden Parkverkehr durch Kfz und Radfahrer / Fußgänger).

Eine Querungsstelle gemäß der „Qualitätsstandards und Musterlösungen für das Radnetz Hessen“ (z.B. Musterdetail WF-4) könnte südlich der Einmündung Schillerstraße und damit am Ortsrand angeordnet werden und eine sichere Ver- und Entflechtung bieten. Darüber hinaus wäre eine Querungsstelle mit Mittelinsel auch eine gute geschwindigkeitsdämpfende Maßnahme für den ortseinwärts fahrenden Kfz-Verkehr.

Maßnahmen LN106 und LN107 (Seiten 7 und 8):

Beide Maßnahmen sollten gemeinsam betrachtet werden. Denkbar wäre eine Querungsstelle mit Fahrbahnteiler südlich der Einmündung Magdeburger Straße. Dieser könnte auch als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme für den Kfz-Verkehr dienen.

Maßnahme LN109 (Seite 10):

Siehe Anmerkungen zu LN014.

Maßnahme LN110 (Seite 11):

Die Aufsatzgeländer auf der Schutzplanke am Rad- / Gehweg auf der Südseite sollen ein Stürzen der Radfahrer und Fußgänger auf die Fahrbahn verhindern. Ob diese entbehrlich sind, ist mit Hessen Mobil abzustimmen. Entlang des Gehwegs auf der Nordseite sind auch keine Aufsatzgeländer auf der Schutzplanke vorhanden. Falls das Geländer weiterhin erforderlich ist, sollte geprüft werden, ob die zum Rad- / Gehweg geneigte Ausführung durch eine gerade (senkrechte) Ausführung ersetzt werden kann und / oder ob es etwas in Richtung Fahrbahn versetzt werden kann, um im Brückenbereich etwas mehr Platz zu schaffen.

Eine Beschilderung mit „Radfahrer absteigen“ ist möglich, wird aber sicherlich nur eine geringe Akzeptanz nach sich ziehen. Im Falle eines künftigen Ersatzneubaus der Brücke sollten ausreichende Breiten für den Rad- und Fußverkehr beidseitig vorgesehen werden (Maßnahme LN007).

Die in Maßnahme LN110 genannten Überleitungen können unabhängig von der Brückenmaßnahme auch schon im Vorfeld umgesetzt werden, beispielsweise durch entsprechende Bordsteinabsenkungen und Auffahrtsmöglichkeiten oder durch die Markierung von Piktogrammen und Richtungspfeilen.

Maßnahme LN111 (Seite 12):

Eine sichere Querung des Radverkehrs an dieser Stelle ist nicht nur für die weiterführende Radroute nach Lützellinden wichtig, sondern insbesondere auch für die Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe und Freizeit- und Gastronomieangebote (z.B. Fa. Würth, Magic Bowl, McDonald's) entlang der Ferniestraße, da diese nur eine Sackgasse ist und vom südlichen Ende her keine alternative Rad- und Fußwegeverbindung existiert.

Eine Führung der Radfahrer über die Wege hinter der Metro und entlang der Grube Fernie (rot markiert) bedingt einen Ausbau der Wege in alltagstauglicher (asphaltierter) Bauweise. Hierbei ist auch zu beachten, dass im Bereich des Gewässers „Grube Fernie“ ein FFH-Gebiet (5417-302 Abgrabungsgewässer Grube Fernie) ausgewiesen ist, und der auszubauende Weg nahe des Seeufers verläuft. Zudem ist der Weg südlich der Grube Fernie ein Privatweg (gelb markiert). Eine Führung des Weges ab der Grube Fernie nach Osten zurück zur Autobahn und über die dortige Lückenbachbrücke nach Süden (blau markiert) würde einen größeren Umweg für Radfahrer mit Ziel Lützellinden bedeuten und eine entsprechend geringere Akzeptanz.

Insgesamt lässt sich somit festhalten, dass die beschriebenen alternativen Führungen, ausgehend vom Knotenpunkt Frankfurter Straße / Max-Eyth-Weg / Ferniestraße, für die Radfahrer mit Ziel Lützellinden einen deutlichen Umweg im Vergleich zur aktuellen Route (grün dargestellt) und somit eine geringe Akzeptanz darstellen. In der nachfolgenden Skizze sind die beschriebenen Führungen noch einmal dargestellt:



Die Maßnahme LN111 sollte daher im Konzept bleiben.

Maßnahme LN113 (Seite 14):

Die Schaltung der LSA sollte kurzfristig so gestaltet werden, dass die Einmündung in einem Zug überquert werden kann. Langfristig sollte auch die vorgeschlagene Vergrößerung der Aufstellflächen angestrebt werden.

Maßnahme LN115 (Seite 16):

Diese Maßnahme sollte im Zusammenhang mit LN013 betrachtet werden.

Bezüglich der Querung der Frankfurter Straße von der Alten Heerstraße in den Friedhofsweg kann eine mögliche Verbreiterung des Gehweges in Verbindung mit einer Querung über die vorhandene LSA / FSA in Betracht gezogen werden.

Maßnahme LN116 (Seite 17):

Es muss geklärt werden, ob die Poller noch erforderlich sind (beispielsweise aufgrund der Vermeidung von illegalem Durchgangsverkehr oder falls der vorhandene Wellstahl-Durchlass keine ausreichende Tragfähigkeit für landwirtschaftliche Fahrzeuge aufweist).

Maßnahme LN118 (Seite 19):

Die Markierung dient zur besseren Erkennbarkeit des Pfostens. Dies sollte bei der vorhandenen Wegebreite machbar sein.

4.) Abstellanlagen:

Bezüglich der Maßnahmen an den Abstellanlagen bei Spielplätzen, für die aktuell kein Bedarf gesehen wurde, schlagen wir vor, diese dennoch im Konzept zu belassen. Dies betrifft die Maßnahmen LN204-208, 211, 214-219, 222-224, 226-228, 231-232, 235.

Auch wenn es derzeit viele Maßnahmen (auch an Abstellanlagen) mit deutlich höherer Priorisierung gibt und eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen an den Spielplätzen aktuell kein Thema ist, behält man dadurch die Option, auch zu einem späteren Zeitpunkt noch darauf zurückgreifen zu können. Für eine mögliche Förderung ist es zudem von Vorteil, wenn die Maßnahmen in einem Radverkehrskonzept enthalten sind.

Maßnahmen LN212 und LN 239 (Seiten 15 und 42):

Eine Bedarfsermittlung war nicht Bestandteil des Konzeptes, sollte aber noch erfolgen. Ggf. genügt auch nur der Austausch der Altanlagen durch zeitgemäße und sichere Abstellmöglichkeiten. Bei der Maßnahme an der Feuerwehr ist Bedarf gegeben, da sicherlich einige (Jugend-)Feuerwehrangehörige auch per Fahrrad zu den Unterrichts- und Übungsterminen kommen.

Maßnahmen LN203, 209, 213, 233, 234, 236, 237:

Natürlich können diese Maßnahmen auch später umgesetzt werden, wenn die angesprochenen Vorarbeiten / Planungen so weit fortgeschritten sind und zur Umsetzung anstehen (z.B. Verkehrsplanung Bereich Wiesengrundschule oder barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen) bzw. in diese Planungen mit integriert werden.

Gießen, den 16.11.2023

Sven Ackermann / Lars Römmelt

 **INGENIEURE**