

Dokumentation der Radspaziergänge

Im Rahmen des gesamtstädtischen Rad- und Fußverkehrskonzeptes für Wetzlar wurden am 29.09.2018 zwei öffentliche geführte Radspaziergänge durchgeführt. Die Vorbereitung und Moderation erfolgte durch IKS Mobilitätsplanung.

Ziel der Veranstaltungen war, auf informeller Ebene konkrete Problemstellen von Radfahrern und Fußgängern aufzuzeigen und mögliche Lösungsansätze zu diskutieren. Die entstandenen Lösungsvorschläge sind ungeprüft und müssen im Nachgang planerisch bewertet werden.

Die Radspaziergänge wurden als Ergänzung der Befahrungen durchgeführt, die bereits im Jahr 2014 von Herrn Fuess (ADFC) angeboten und dokumentiert wurden.

| | |
|-------------------|---|
| Route 1 | 29.09.2018 10:00 Uhr - 11:30 Uhr Buderusplatz (Startpunkt) > Knoten Moritz-Hensoldt-Straße / Sophienstraße > Knoten Neustädter Platz / Seitbertstraße > Knoten Karl-Kellner-Ring / Neustädter Platz > Knoten Karl-Kellner-Ring / Ernst-Leitz-Straße > Friedrich-Ebert-Platz (Süd) > Friedrich-Ebert-Platz (Nord) > Colchester-Anlage (Südende) > Colchester Anlage (Pontonbrücke) > Colchester-Anlage (Nordende) > Hausertorstraße (Ostseite) (Endpunkt) |
| Route 2 | 29.09.2018 14:00 Uhr - 15:30 Uhr Knoten Bergstraße / Friedenstraße (Startpunkt) > Friedenstraße > Knoten Friedenstraße / Umlandstraße > Volpertshäuser Straße > Knoten Volpertshäuser Straße / Forsthausstraße > Knoten Frankfurter Straße / Forsthausstraße > Knoten Frankfurter Straße / Unter dem Nußbaum > Knoten Frankfurter Straße / L3451 > Knoten Sportparkstraße / L3451 > Knoten Frankfurter Straße / Am Rasselsberg / Bergstraße (Endpunkt) |
| Teilnehmer | Insgesamt 11 Teilnehmer, darunter Hr. Stadtrat Kortlüke, Hr. Fuess (ADFC), Fr. Boeck (ADFC), Fr. Tacke (ADFC, Stadtverordnete), Hr. Sarges (Stadtverordneter), Herr Reeber (WNZ), Hr. Gardyan und Hr. Karl von IKS Mobilitätsplanung sowie weitere interessierte Bürger. |

Dokumentation Route 1

| | |
|---|--|
| <p>Buderusplatz</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einbahnstraßenregelung (mehrspurig) bietet keine adäquate Lösung für den Radverkehr in Gegenrichtung. Nutzer fahren illegal auf dem Radweg (Seitenraum) in Gegenrichtung. So ist auch der Lahntalradweg/ R7 ausgeschildert. • Bis zu vier Fahrbahnquerungen mit eigenen Fußgängerampeln nötig, um auf gegenüberliegende Straßenseite zu gelangen. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Großflächige bauliche Lösung nötig <ul style="list-style-type: none"> ○ Durch zukünftige Umgestaltungen (B49) entstehen ggf. Gestaltungsmöglichkeiten für den Buderusplatz. ○ Führung für Radverkehr in beide Richtungen ermöglichen. ○ Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger verbessern (weniger Fahrbahnquerungen, längere Ampelphasen). |
| <p>Knoten Moritz-Hensoldt-Straße / Sophienstraße</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die nicht durchgängige Radverkehrsführung im Seitenraum birgt Konfliktpunkte mit Kfz- und Fußverkehr. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau • Möglichkeit des direkten Linksabbiegens im Kontext anstehender Bau-Projekte in diesem Bereich berücksichtigen. |
| <p>Knoten Neustädter Platz / Seitbertstraße</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehr aus der Seibertstraße kommend hat nicht die Möglichkeit, direkt links abzubiegen oder geradeaus weiterzufahren. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau • Möglichkeit des direkten Linksabbiegens im Kontext anstehender Bau-Projekte in diesem Bereich berücksichtigen. • Als Übergangs- bzw. Alternativlösung kann der Radverkehr über Falkenstraße, Dillbrücken und Stadion geführt werden (das ist auch aktuelle Praxis) |
| <p>Knoten Karl-Kellner-Ring / Neustädter Platz</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Knotenpunkt verfügt derzeit nicht über eine ebenerdige Querungsmöglichkeit. Sowohl Rad- als auch Fußverkehr müssen die Unterführung zur Querung des Karl-Kellner-Rings nutzen. Diese ist nicht barrierefrei. |

| | |
|---|---|
| | <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Großflächige bauliche Lösung nötig <ul style="list-style-type: none"> ○ Ebenerdige Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr ○ Anlage von Radinfrastruktur auf Fahrbahnniveau ○ Angebot direktes/ indirektes Linksabbiegen |
| <p>Friedrich-Ebert-Platz</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die vorhandenen Radverkehrsanlagen enden am Knotenbereich ohne Sicherung - die Eingliederung in den Mischverkehr sorgt zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchgängige Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau • Kontinuierliches Angebot Radfahrstreifen oder Schutzstreifen • Ggf. großflächige bauliche Lösung - Ausbildung des Kreisumfahrung als einfachen Knotenpunkt mit angemessener Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr |
| <p>Colchester-Anlage (Süd, Pontonbrücke, Nord)</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Colchester-Anlage birgt Potential den Fernradweg R7 (Lahntalradweg) näher an die Wetzlarer Altstadt zu bringen. • Die dafür notwendige Tourismus-Infrastruktur ist aktuell nicht vorhanden. • Es existiert Flächenkonkurrenz in der Parkanlage (Spielplatz, Optik Parcours). <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Touristischen Radverkehr durch einen „Stich“ über die jetzige Pontonbrücke vom Radfernweg R7 in die Colchester-Anlage führen. • Beim Neubau der Pontonbrücke auf die Belange des Radverkehrs achten (Geländerhöhe, ausreichende Breite für Begegnungsverkehr mit Fußgängern). • Touristische Infrastruktur in Form von (überdachten) Abstell-Bügeln, Gepäckfächern, Ladestationen und Informations-Tafeln jeweils am Nord- und Südende der Parkanlage errichten. Von dort kann die Stadt zu Fuß erkundet werden. • Zu prüfende Standpunkte Nordende: <ul style="list-style-type: none"> ○ Auf dem Kfz-Parkplatz westlich der Brücke ○ Auf der Grünfläche westlich der Brücke nahe der Brückenmauer ○ Auf dem Parkplatz in der Hauser Gasse östlich der Brücke • Zu prüfende Standpunkte Südende: <ul style="list-style-type: none"> ○ Unter Alter Lahnbrücke ○ Nahe der Mühlgrabenbrücke |

| | |
|------------------------|---|
| Hausertorstraße | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Hausertorstraße bildet eine direkte Verbindung von Richtung Bahnhof in die Innenstadt.• Stadteinwärts wird der Radverkehr ohne Sicherung von Gehwegniveau in dem Mischverkehr geleitet, stadtauswärts ist keine Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden.• Zur Anlage beidseitiger Schutzstreifen ist der aktuelle Fahrbahnquerschnitt zu schmal, Richtung stadtauswärts sind etwa 10 Parkplätze vorhanden <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none">• Um beidseitig Schutzstreifen für den Radverkehr anbieten zu können, müssen die 10 Kfz-Stellplätze entfallen oder auf den derzeitigen Gehweg verschoben werden.<ul style="list-style-type: none">○ Der Fußverkehr kann auf dieser Straßenseite bei Entfallen des Gehweges alternativ durch eine direkt angrenzende Parkanlage gehen. |
|------------------------|---|

Dokumentation Route 2

| | |
|--|---|
| <p>Friedenstraße</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Friedenstraße stellt die Umfahrung der Bergstraße/Frankfurter Straße dar. • Derzeit wird der Radverkehr abschnittsweise über einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht im Zweirichtungsverkehr geführt, was zu Konflikten mit dem Fußverkehr und dem Kfz-Verkehr führt. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in Gegenrichtung der Einbahnstraßenregelung • Beschilderung des gemeinsamen Geh- und Radwegs ändern (Ausweisen als Gehweg Radfahrer frei statt benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg). |
| <p>Volpertshäuser Straße / Stoppelberger Hohl</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beide Straßen verfügen über breite Fahrbahnquerschnitte • Nur im Südteil der Volpertshäuser Straße besteht ein einseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr (dessen Beginn und Ende nicht bis zu angrenzenden Knoten läuft „endet im Nichts“) <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markierung beidseitiger Schutzstreifen (Fahrbahnquerschnitt und Engstellen sind zu prüfen). |
| <p>Knoten Volpertshäuser Straße / Forsthausstraße</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Führung des Radverkehrs stadteinwärts ist problematisch, da dieser aus dem Zweirichtungsverkehr des straßenbegleitenden Radwegs nicht angemessen auf die Fahrbahn der Volpertshäuser Straße geführt wird. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rechtzeitige Entflechtung des Fuß- und Radverkehrs durch kontinuierliche Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau. |
| <p>Forsthausstraße</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hier wird dem Radverkehr aus dem Kontext der betroffenen Knotenpunkte suggeriert, dass auf dem Gehweg gefahren werden soll. Tatsächlich besteht hier Mischverkehr auf Fahrbahnniveau. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansatz 1: Beidseitige Schutzstreifen markieren (Fahrbahnquerschnitt und Engstellen sind zu prüfen) • Ansatz 2: Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h (Legitimation durch angrenzendes Klinikum prüfen) |

| | |
|--|---|
| <p>Knoten Frankfurter Straße / Forsthausstraße und Verlauf Frankfurter Straße</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entlang des südlichen Abschnitts der Frankfurter Straße Richtung Rechtenbach existiert keine Radverkehrsinfrastruktur (Landstraße, außerorts, Tempo 100 km/h). • Stadteinwärts fehlen einige Meter Radverkehrsinfrastruktur bis zum freigegebenen Gehweg auf der Ostseite der Frankfurter Straße. • Die Führung des Radverkehrs auf dem dafür freigegeben beidseitigen Gehweg generiert an jeder Einmündung Konflikt- und Gefahrenstellen mit Fuß und Kfz-Verkehr. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neubau eines (einseitigen) straßenbegleitenden Geh- und Radwegs nach Rechtenbach zur Sicherung des Rad- und Fußverkehrs. • Markierung von beidseitigen Schutzstreifen entlang der Frankfurter Straße zwischen Knoten L3451 und Knoten Forsthausstraße (Fahrbahnquerschnitt und Engstellen sind zu prüfen). |
| <p>Knoten Frankfurter Straße / L3451</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Rad- und Fußverkehr hat an diesem Knotenpunkt nur eingeschränkt die Möglichkeit, die jeweiligen Straßen regelkonform zu queren. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Großflächige bauliche Lösung nötig (bereits in Planung) <ul style="list-style-type: none"> ○ Fußgängerquerung im Verlauf der Frankfurter Straße ○ Fußgängerquerung über die Frankfurter Straße ○ Neue LSA ○ Neue ÖPNV-Haltestelle für bis zu sechs Busse ○ Furten für Radfahrer entlang der Frankfurter Straße |
| <p>Knoten Sportparkstraße / L3451 und Verlauf Sportparkstraße</p> | <p>Ausgangslage/ Probleme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Sportparkstraße verfügt derzeit über keine Infrastruktur für den Rad- oder Fußverkehr. • Die bestehenden und geplanten öffentlichen Einrichtungen (Kletterhalle, Schule, Trail-Strecke) sowie das Leica-Hotel benötigen eine (fußläufige) Verbindung in die Innenstadt. <p>Lösungsvorschläge</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr entlang der Sportparkstraße. • Temporäre Lösungsmöglichkeiten zur Sicherung von Rad- und Fußverkehr anbieten (Markierung von Infrastruktur) • Schaffung einer Verbindung für Rad- und Fußverkehr über die Straße Am Rasselsberg. |

| | |
|--|---|
| Knoten Frankfurter Straße / Am Rasselsberg / Bergstraße | Ausgangslage/ Probleme <ul style="list-style-type: none">• Der Radverkehr wird in diesem Bereich der Frankfurter Straße als getrennter Geh- und Radweg geführt; insbesondere stadteinwärts können jedoch durch das starke Gefälle sehr hohe Geschwindigkeiten erreicht werden, was sowohl Fuß- als auch Radverkehr maßgeblich gefährdet. Lösungsvorschläge <ul style="list-style-type: none">• Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau.• Umgestaltung des Knotenpunkts Bergstraße/ Frankfurter Straße zur verbesserten Querbarkeit für Rad- und Fußverkehr. |
|--|---|

Impressionen



Johannes Karl

Kassel, den 24.10.2018