

Teilnehmer

Herr Latocha, Herr Merlau, Frau Sauder, Herr Tillmann (Stadt Weiterstadt)
 Herr Ackermann (ADFC)
 Herr Hahn (Rektor der Albrecht-Dürer-Schule)
 Sylke Petry, Deborah Kruschel, Johannes Meierhöfer (VAR+)

1. Begrüßung an der Haltestelle Weiterstadt-Hallenbad

Herr Latocha und Frau Petry begrüßen die Anwesenden und erläutern kurz die geplante Strecke für den Rundgang. Es wird folgender Streckenverlauf vereinbart:

2. Rundgang mit Beobachtungen, Anmerkungen und **Vorschlägen** der Gruppe

Folgende Strecke wurde begangen: Hallenbad, Büttelborner Weg, Meisenweg, Herdenweg, Falkenweg, Bahnhofstraße, Unterführung unter den Gleisen, Kreisstraße, Bahnhofstraße, Kreuzstraße, Medienschiff, Darmstädter Straße, Rudolf-Diesel-Straße, Robert-Bosch-Straße, Robert-Koch-Straße, Friedrich-Schaefer-Straße, Riedbahn

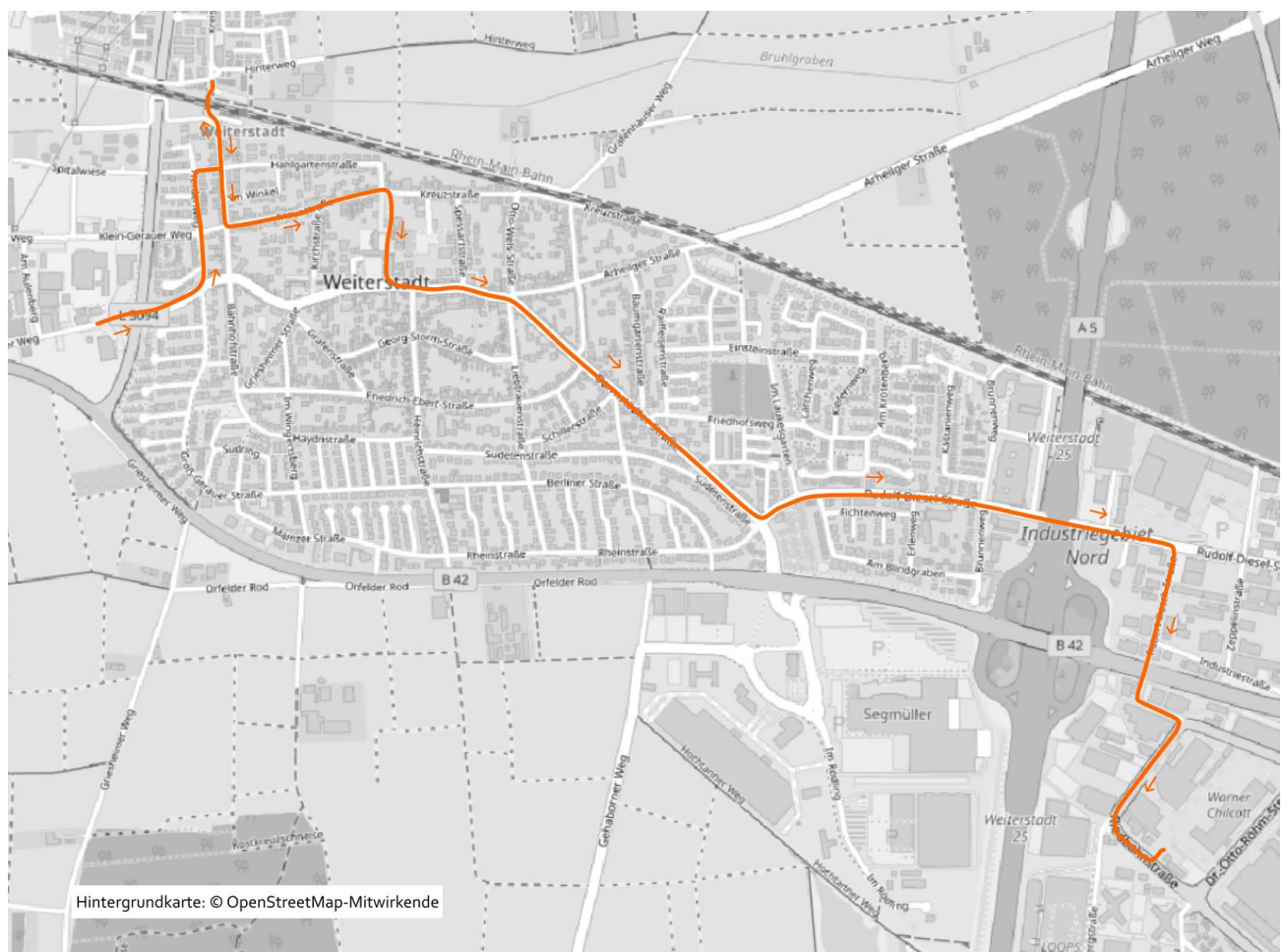


Abbildung 1: Übersichtskarte zur begangenen Strecke

Startpunkt Hallenbad

- die Bushaltestelle Hallenbad wurde von der Kreuzung zu ihrem aktuellem Standpunkt auf Anregung der Schule verlegt, anscheinend ist es vorher zu kritischen Situationen mit Schulkindern an der Kreuzung gekommen
- die Busse sind zu den Stoßzeiten sehr voll
- Busse machen unattraktive Schlenker am Hallenbad und bei Segmüller, in beiden Fällen routenbedingt
- am Hallenbad sollen neue Fahrradständer der Firma Orion die alten "Felgenklemmer" ersetzen
- eine Querungshilfe/Verkehrsberuhigung ist in der Nähe des Ausweichquartiers der Astrid-Lindgren-Schule geplant, dafür könnten "Kölnner Teller" (eine Art von überfahrbares Hindernis zur Geschwindigkeitsreduktion) zum Einsatz kommen, dabei sollen Elterntaxis heraus gehalten werden
- die Überlegung, die alte Haltestelle Hallenbad (an der Kreuzung L3094 / Büttelborner Weg) zu einem Kiss-and-Go-Bereich zu machen, an dem Eltern ihre Kinder aussteigen lassen können, wurde verworfen

Kreuzung L3094 / Büttelborner Weg

- es gibt keine Querungsmöglichkeit am östlichen Arm dieser Kreuzung, vielleicht wäre diese auch nicht so wichtig, denn in Richtung Norden gibt es gar keine Fußwege auf der Ostseite; außerdem kann der Fußverkehr, der von Osten kommt, die Straße weiter östlich an der Bahnhofstraße queren
- Messung der Rotzeit an der Fußgängerampel am südlichen Arm: ca. 60 Sekunden, nur kurze Grünzeit
- man könnte den Gehweg auf der Nordseite des Büttelborner Weges verbreitern, in dem man die Fläche der alten Bushaltestelle nutzt
- man hat mal über eine Querungshilfe über den Büttelborner Weg nachgedacht, aber aus Platzgründen verworfen, an der Stelle zwischen Groß-Gerauer-Straße und Meisenweg; diese Querung wird von Schülern der Albrecht-Dürer-Schule genutzt; ggf. wäre eine Querungshilfe auch sinnvoll, damit der Radverkehr von Osten auf den Geh- und Radweg auf der Südseite des Büttelborner Weges gelangen kann
- man wünscht sich ein Tempolimit zwischen Bahnhofstraße und Groß-Gerauer-Straße
- auf dem Büttelborner Weg, zwischen Groß-Gerauer-Straße und L3094 befinden sich auf beiden Seiten gemeinsame Geh- und Radwege, die beide benutzungspflichtig sind (Zeichen 240), es wurde empfohlen daraus Gehwege zu machen, die für den Radverkehr freigegeben sind (Zeichen 239 und Zusatzzeichen 1022-10) und dass eine Piktogrammreihe auf der Hauptfahrbahn aufgemalt wird

Kreuzung Klein-Gerauer-Weg / Herdenweg

- viele Schulkinder fahren über den Herdenweg zum Bahnhof
- man denkt über einen verkehrsberuhigten Bereich nördlich dieser Kreuzung nach, der sich auch auf die umliegenden Straßen erstrecken würde (Drosselweg, Fasanenweg, ...), dies würde jedoch eine niveaugleiche Gestaltung der Straße verlangen
- im Herdenweg und Falkenweg sind die Bürgersteige besonders schmal



Abbildung 2: Falkenweg, Ecke Herdenweg

Kreuzung Herdenweg / Falkenweg

- die Parkplätze im Falkenweg versperren die Sicht für Verkehrsteilnehmer, die aus Süden nach Osten fahren möchten und zwingen sie in den Gegenverkehr

Bahnhofstraße

- es gibt einen hohen Parkdruck in der Bahnhofstraße
- Parkplätze sind so markiert, dass Autos halb auf dem Gehweg parken
- Messung Breite Gehbereich zwischen Auto und Zaun bei Hausnummer 4: ca. 2,5 m
- Messung Breite Bürgersteig zwischen Bordsteinkante und Zaun bei Hausnummer 3: ca. 2,5 m, jedoch parkt ein Auto halb auf dem Gehweg
- Messung Breite Bürgersteig zwischen Bordsteinkante und Zaun bei Hausnummer 5: ca. 1,5 m, jedoch parkt ein Auto halb auf dem Gehweg
- die Gehwege könnten einfach verbreitert werden, indem Parken auf dem Bürgersteig verboten wird



Abbildung 3: Halbseitiges Gehwegparken in der Bahnhofstraße

Weiterstadt Bahnhof

- man denkt über eine Mobilitätsstation nach, bei der viele verschiedene Verkehrsmöglichkeiten (Leihräder, Carsharing) sowie Service-Elemente angeboten werden
- dem Radverkehr könnten Angebote geschaffen werden, wie ein Reparaturset, öffentliche Luftpumpe oder Schlauchautomat, man fürchtet jedoch, dass diese Einrichtungen bald vandaliert werden
- eine Packstation könnte hier entstehen
- Problem dabei: Privatbesitz der Grundfläche
- eine Übersichtskarte und Wegweisung, könnte Menschen dabei helfen sich zu orientieren, wenn sie in Weiterstadt ankommen
- man wünscht sich eine Gaststätte im Bahnhofsgebäude
- der Bahnhof bietet keine attraktiven Umsteigemöglichkeiten, er ist trotzdem wichtig für alle, welche die Großstädte entlang der Bahnlinie RB 75 erreichen möchten (Wiesbaden, Mainz, Darmstadt)

Unterführung am Bahnhof

- das Hinweisschild, welches zur Bushaltestelle zeigen soll, scheint nicht eindeutig genug
- in der Mitte des Weges befindet sich ein Schildermast
- ein Schild verlangt von Radfahrern abzusteigen, jedoch sind alle Radfahrer, die beobachtet wurden, ohne absteigen problemlos durchgefahren (trockenes Wetter)
- auf den Rampen der Unterführung befinden sich Umlaufsperrn, diese sind jedoch vergleichsweise fahrradfreundlich ausgelegt und Leute können dort problemlos durchfahren, auch mit Spezialfahrrädern
- in der Unterführung soll ein Spiegel angebracht werden, damit Menschen, die von Gleis 2 die Unterführung betreten, den Radverkehr besser einsehen können
- ein Kiss-and-Go-Bereich für Elterntaxis auf der Nordseite der Unterführung ist Bestandteil der Schulwegeplanung der Astrid-Lindgren-Schule



Abbildung 4: Mast auf dem Weg zur Unterführung



Abbildung 5: Umlaufsperrn an der Unterführung am Weiterstädter Bahnhof

Bushaltestelle am Bahnhof

- kaum jemand steigt an dieser Stelle zwischen Bus und Bahn um
- der Bus muss große Umwege fahren, um die Haltestelle zu erreichen



Abbildung 6: Bushaltestelle am Bahnhof

Kreuzstraße

- wichtige Strecke für den Schulradverkehr
- man denkt über eine Fahrradstraße entlang der Kreuzstraße (und des Klein-Gerauer-Weges, östlich der Unterführung) nach; politisch gewollt ist die Fahrradstraße jedoch nur für den Abschnitt westlich der Bahnhofstraße (Klein-Gerauer-Weg)
- parkende Autos verengen die Straße teilweise so sehr, dass auch der Radverkehr behindert wird
- an der Ecke Kirchstraße / Kreuzstraße sollen die zwei Parkplätze an der Nordseite der Einmündung (vor der Metzgerei Hamm) entfallen
- es wurde vorgeschlagen vor der Bäckerei Best Fahrradständer auf der Fahrbahn zu errichten (anstelle eines markierten Parkplatzes); als Positivbeispiel wurde die Heidelberger Straße in Darmstadt genannt (dort hat man vor der Metzgerei Krug Fahrradständer auf der Fahrbahn befestigt und mit einer Warnbake abgesichert)



Abbildung 7: Parkplätze vor der Bäckerei Best



Abbildung 8: Die Parkplätze vor der Metzgerei Hamm, welche entfernt werden sollen

Medienschiff

- bei manchen Fahrradständern fehlen Bauteile, welche Kratzer bei Fahrrädern vermeiden sollen

Darmstädter Straße, zentral, nördlich der Friedrich-Ebert-Straße

- die Straße wird als Abkürzung zur B42 genutzt
- man diskutiert über die rechtliche Zulässigkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h an dieser Stelle
- an dieser Örtlichkeit wurde bereits die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs diskutiert
- vor etwa zwei Jahren wurde ein neues Parkplatzkonzept eingeführt, das halbseitige Parken wurde entfernt und Begegnungsverkehr wird ermöglicht, somit müssen Radfahrer nicht mehr ständig ihre Position auf der Fahrbahn wechseln; beschleunigt den Busverkehr; der Gehweg ist nun überall in einer Breite von mindestens 1,5 m begehbar, wobei man dazu einige Hindernisse umgehen muss
- an der Ecke Liebfrauenstraße könnte ein Stadtteilplatz entstehen, Leerstand einer Geschäftsimmobilie, Stadt in Verhandlungen mit Eigentümer
- Rathaus nicht bürgernah gelegen, Bürger können jedoch im Stadtbüro (Medienschiff) Sachen erledigen



Abbildung 9: Stelle in der Darmstädter Straße, an der Autos auf dem Gehweg parken dürfen



Abbildung 10: Poller bzw. Sitzgelegenheiten in der Darmstädter Straße

Darmstädter Straße, südlicher Teil, südlich der Friedrich-Ebert-Straße

- Rotmarkierungen an Einmündungen waren, zu der Zeit als sie markiert wurden, als Symbol für den Beginn einer Tempo 30 Zone gedacht, man würde sie heute nicht mehr aufbringen
- Messung Fahrbahn Darmstädter Straße vor Haus Nummer 109: ca. 6m
- Radverkehr fühlt sich auf der Fahrbahn dieser Straße unsicher und nutzt deshalb teilweise den Gehweg
- Lösungsmöglichkeit: Schutzstreifen, einseitig oder alternierend oder Piktogrammkette



Abbildung 11: Rotmarkierung am Beginn einer Tempo 30 Zone

Rudolf-Diesel-Straße

- Messung Schutzstreifen (mit Markierung und Gosse): etwa 1,1 m
- der Schutzstreifen ist zu schmal und muss entfernt werden
- alternative Möglichkeiten: Piktogrammkette auf einer Fahrbahnseite plus Schutzstreifen einseitig auf der anderen Fahrbahnseite oder alternierender Schutzstreifen
- man bemängelt, dass an mancher Stelle die Gehwege durch private Gärten zugewachsen sind
- der Radfahrstreifen vor dem Aldi-Supermarkt, in Richtung West, wird bald so abgeändert, dass die Verschwenkung vor der Autobahnunterführung sicherer wird, dazu wurde bereits die Linksabbiegerspur an dieser Stelle abgeändert
- es ist geplant, die Beleuchtung in der Autobahnunterführung zu verbessern



Abbildung 12: Schutzstreifen in der Rudolf-Diesel-Straße

- es wird im Zusammenhang mit der Autobahnunterführung darauf hingewiesen, dass visuelle Maßnahmen die Fahrweise des Autoverkehr beeinflussen können, sie können das Tempo verlangsamen und Aufmerksamkeit herbeiführen
- man diskutiert darüber, ein Überholverbot für einspurige Fahrzeuge einzurichten, aber man hat nicht die Kapazitäten, um dieses Verbot zu überwachen

Robert-Bosch-Straße

- Rechtsabbiegen von der Rudolf-Diesel-Straße von Westen kommend in die Robert-Bosch-Straße scheint besonders gefährlich, da der Radverkehr in der Rudolf-Diesel-Straße teilweise den Gehweg nutzen darf; an dieser Ecke nutzen Radfahrer oft den Bürgersteig und fahren dann über die Bordsteinabsenkung um die Ecke auf die Fahrbahn der Robert-Bosch-Straße
- Lösungsvorschlag: Piktogrammketten, damit der Radverkehr den Bürgersteig weniger nutzt
- man könnte vielleicht in Richtung Rudolf-Diesel-Straße einen einseitigen Schutzstreifen bauen, damit der Radverkehr am Stau vorbei fahren kann



Abbildung 13: Rudolf-Diesel-Straße, Ecke Robert-Bosch-Straße

- man zeigt auf, dass man einen neuen Radweg entlang der Autobahn bauen könnte, damit der Radverkehr die Robert-Koch- und Friedrich-Schaefer Straße umgehen kann, dieser wäre jedoch teuer, da man aufwendig Teile der Autobahn abstützen müsste und er würde für den Radverkehr teilweise einen Umweg darstellen; dieser Radweg würde südlich der Autobahnunterführung der Robert-Bosch-Straße anfangen, die B42 und A5 begleiten und durch die Zufahrtsstraße der Verbrauchermärkte (Verlängerung Riedbahnstraße) führen, um dann auf die Ecke Riedbahnstraße / Friedrich-Schaefer-Straße / Gutenbergstraße zu treffen

Robert-Koch-Straße

- an der abknickenden Vorfahrt (an der Ecke zur Robert-Bosch-Straße) kommt es zu kritischen Situationen für den Radverkehr
- Prüfen: ist die Robert-Koch-Straße breit genug für Schutzstreifen?

Friedrich-Schaefer-Straße

- zweispurige Einbahnstraße, Radverkehr in Gegenrichtung nicht erlaubt, Radfahrer nutzen die schmalen Bürgersteige illegal