

Anlage: Umsetzung des Radroutenkonzepts 3a / b

Der Stadtteilausschuss Weststadt fordert die zügige Planung und Umsetzung der Radrouten 3a und 3b.

Vor einer Detailplanung und Umsetzung der Radrouten, welche den augenblicklichen Vorgaben entsprechen und die sich daher erst mit einem entfernteren Zeithorizont realisieren lassen, fordern wir die sofortige Umsetzung (noch im Jahr 2019) eines Schulradweges zum BZW

In der Schlachthofstraße könnte die Realisierung im Rahmen der Belagssanierung als Radweg, mit Poller- oder Bodenwellenabtrennung nach einer Ausleitung am Ende des Schillerdurchlasses Richtung Westen/Norden erfolgen. Die bisherigen (auch zu schmalen) Radstreifen im Schillerdurchlass sind spätestens mit der Realisierung der BRT-Trasse zu optimieren. Richtung Osten/Süden fordern wir eine bevorzugte Ampelschaltung am Knoten mit der Hofer-/Pflugfelder Str..

In der Schlachthofstr. gestaltet sich die Situation so, dass sie -jeweils auf die Abzweigung Gottlob-Molt-Str. zu- für den motorisierten Verkehr eine Einbahnstraße darstellt (also vom Schillerdurchlass Richtung Norden und von der Martin-Luther-Str. Richtung Osten/Süden). Der Radverkehr ist also zur Hälfte immer mit und nach der Gottlob-Molt-Str. dann entgegen der Einbahnstraße unterwegs. Eine gesonderte Führung ist daher unbedingt notwendig. Im Bereich des Abschnitts von der Martin-Luther-Str. bis zur Gottlob-Molt-Str. wäre eine Fahrradstraße denkbar, da hier nur der Anwohnerverkehr durchmüsste (im Augenblick auch noch viel Pendlerparkplatzsuchverkehr). Eine Realisierung als Fahrradstraße auf dem Teilstück vom Schillerdurchlass her kommend scheint schwierig (wenn auch wünschenswert), da dort mindestens die Hälfte aller Fahrzeuge (incl. Busse und LKWs) langfahren, die aus der Stadt kommen und zusätzlich noch etliche aus der Pflugfelder Str..

Es sind 3 Bäume, die weichen müssten. Ein relativ kleiner, der an der Ecke der AOK steht und zwei etwas größere, die diagonal gegenüber der Bäckerei Raab stehen. Ohne auf die Streifen, wo jetzt noch die Bäume und Parkplätze sind, zurückzugreifen ist wohl keine komfortable Lösung für den Radverkehr möglich. Vor allem keine, die auch für ungeübtere Kinder eine Alternative darstellt. Darüber hinaus ist bei dieser Variante auch nicht die Verlegung der Randsteine auf der kompletten Strecke notwendig.

Die Parkplätze in der Schlachthofstr. werden hauptsächlich von Pendlern genutzt, oder Oldtimerliebhabern ohne eigene Stellplätze. Die im nördlichen Bereich der Schlachthofstr. parkenden Anwohner könnten ebenso gut nachts auf den Parkplätzen der IKK oder AOK parken, welche nachts ungenutzt sind!

In der Martin-Luther-Straße könnte eine Umsetzung mit Radstreifen/Angebotsstreifen soweit möglich, im Bereich sowohl der Kreuzung mit der Osterholzallee/Asperger Buckel als auch mit der Kaiserstr. und Schlachthofstr. zumindest mit Piktogrammen und Aufstellfläche zum sicheren Linksabbiegen eine erhebliche Verbesserung darstellen.

Im Bereich der Martin-Luther-Straße (welche seit Jahren ebenfalls auf eine Sanierung und grundsätzliche Neuordnung wartet) müssten ebenfalls die Stellplätze entfallen. Dies dürfte nicht allzu schwierig sein, da es durch die seit Monaten bestehende (für Fußgänger und Radfahrer äußerst unkomfortable) Situation schon jetzt keine Parkplätze mehr in diesem Bereich gibt. Eine Versetzung der Randsteine wäre für diesen Schritt nicht notwendig, sondern lediglich Markierungsarbeiten.

An der Kreuzung mit der Osterholzallee/Asperger Buckel ist die Einrichtung eines Radstreifens zumindest bergauf Richtung BZW ebenfalls möglich, da die Fahrspur Richtung Süden nach der Ampel ungewöhnlich breit ist. Sie muss aber nur den Verkehr aus Richtung Norden (auf sehr viel engerer Fahrspur) und die Abbieger aus der Osterholzallee (keine Busse und Lkw) aufnehmen. Richtung Süden ist das Mitschwimmen der Radler bergab auf einem Angebotsstreifen bis Ulrichstr. durchaus möglich. Auch im Bereich der Kurfürstenstr. (bis zur Kaiserstr.) sind die Verkehrsteilnehmer an eine Situation ohne Parkplätze gewöhnt, da auch die dortige Baustelle eine „Übungsmöglichkeit“ darstellte.

Grundsätzlich sollte eine Einzelanordnung mit Tempo 30 (wie in der Schillerstr.) auch über die bisher bestehende Zone hinaus (Ausfahrt Tankstelle bis Einfahrt Bäckerei Luckscheiter) realisiert werden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung trägt zur Verkehrssicherheit auf einer stark frequentierten Schulradwegstrecke bei ohne die Geschwindigkeit im Berufsverkehr einzuschränken (auch jetzt oft nur Schrittgeschwindigkeit).

Erwartet wird die Nennung eines Realisierungstermins und die zügige Umsetzung spätestens im Zusammenhang mit der Einführung der Parkzone West.