

# Forderungen an Politik und Stadtverwaltung

## für ein fahrradfreundliches Bad Homburg

### I. Ausgangssituation

Die große Mehrzahl der Kommunalpolitiker und die Stadtverwaltung in Bad Homburg sehen erheblichen Verbesserungsbedarf bei der Radverkehrsinfrastruktur. In den Jahren 2017 und 2018 wurde daher ein Radverkehrskonzept (RVK) erarbeitet, dem die städtischen Gremien zugestimmt haben. Das RVK ist sicherlich ein lobenswerter Anfang, reicht für eine fahrradfreundliche Stadt jedoch bei Weitem nicht aus.

Parallel zur Erstellung des RVK fand mit „Fokus Bad Homburg 2030“ eine Bürgerbeteiligung zur Erstellung eines Stadtentwicklungskonzepts statt. Eine bessere Radverkehrsinfrastruktur war der von den Bürgerinnen und Bürgern mit deutlichem Abstand am Häufigsten geäußerte Wunsch. Der Dokumentation „Integriertes Stadt-Entwicklungskonzept Bad Homburg 2030“ (kurz Regiebuch genannt) haben die städtischen Gremien als Grundlage für das Verwaltungshandeln zugestimmt. Das Regiebuch bindet damit den Magistrat der Stadt Bad Homburg und gibt insbesondere in den Kapiteln 5.1 und 5.2. den Rahmen für eine moderne Verkehrsplanung vor. Unsere hier aufgestellten Forderungen stehen in vollem Einklang mit dem Regiebuch.

Uns liegt die Sicherheit von Schulkindern und Seniorinnen und Senioren besonders am Herzen. Darüber hinaus verfolgen wir das Ziel des RVK, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen signifikant zu steigern. Gute Radverkehrsinfrastruktur führt dazu, dass ca. 60 % der derzeit Autofahrenden bereit sind, auf das Fahrrad umzusteigen. Studien haben ergeben, dass 25 % der mit dem Auto zurückgelegten Entfernungen unter 2 Kilometern liegen, 50 % sind unter 5 Kilometern und 70 % betragen weniger als 10 Kilometer. Das sind Entfernungen, die heute leicht mit dem (E-)Fahrrad zurückgelegt werden können. Es besteht also ein riesiges Potential zur Reduktion des Autoverkehrs mit all seinen Folgen für Umwelt, Lärm und Lebensqualität.

Unsere Vorschläge ergänzen das RVK und ersetzen einzelne dort aufgeführte Maßnahmen.

### II. Unsere Forderungen im Einzelnen:

#### 1. Sichere Radwege für alle, auch für unsere Kinder und ältere Menschen

Die Stadt Bad Homburg wird kontinuierlich an allen Straßen in ihrer Baulast mit einer Regelgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h neue Radverkehrsanlagen schaffen bzw. alte umbauen, und zwar **mindestens 2 km pro Kalenderjahr**. Erforderlichenfalls werden hierzu auch Autospuren umgewandelt oder Einbahnstraßen eingerichtet.

Alle Radverkehrsanlagen:

- haben eine **Regelbreite von mindestens 2,30 m**,
- sind einheitlich, ohne Senken, mit leicht befahrbarem Belag und ohne Unterbrechungen,
- werden durch bauliche Maßnahmen getrennt von anderen Verkehrsarten errichtet und effektiv von Kraftfahrzeugen freigehalten,
- werden nicht zu Lasten des ÖPNV und der Fußgänger errichtet.

Bei Neubaumaßnahmen sind die üblichen Maßnahmen zur Gliederung des Straßenraums zu hinterfragen und innovative Ansätze zu prüfen, die eine bedarfsorientierte Führung des Radverkehrs ermöglichen und Konflikte zwischen Fuß-, Rad-, Autoverkehr und anderen Verkehrsarten minimieren.

Alte Radfahrstreifen und Schutzstreifen im Bestand ohne Sicherheitstrennstreifen erhalten eine neue Markierung, die den aktuellen Standards entspricht, eine bauliche Abtrennung wird geprüft.

An potenziellen Gefahrenstellen wird die Radverkehrsführung eingefärbt.

Im Zuge der Umgestaltung sind ebenfalls zu prüfen:

- die Ampelschaltungen (ausreichende Länge der Grünphase, um Straßen in einer Ampelphase zu queren)
- oder alternativ ausreichende Größe von Verkehrsinseln, auch für Lastenräder/Fahrräder mit Anhängern
- grüne Welle für Radfahrer und Radfahrerinnen / Grünschaltung für Radfahrer und Radfahrerinnen vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV), um Einfahrt in die Kreuzung zu ermöglichen
- Vorrangschaltungen für Radfahrer an Ampeln, um die Wartezeiten deutlich zu verkürzen.

Vorrangig sollten folgende Straßen umgestaltet werden:

- Alle Straßen „Rund um das Vickers-Areal“ gemäß den Vorstellungen des ADFC zur derzeit laufenden Verkehrsplanung
- Urseler Straße komplett (hat sehr hohe Bedeutung für sichere Schulwege)
- Hessenring komplett (hat sehr hohe Bedeutung für sichere Schulwege)
- Hindenburgring komplett (hat sehr hohe Bedeutung für sichere Schulwege)
- Saalburgstraße (zweispuriger Teil nahe Innenstadt)
- Dietigheimer Straße
- Höllsteinstraße
- Untere Louisenstraße
- Schöne Aussicht
- Kaiser-Friedrich-Promenade

## **2. Fahrradfreundliche Nebenstraßen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr**

Die Stadt Bad Homburg wird mindestens **2 km pro Kalenderjahr** geeignete Nebenstraßen für den Radverkehr attraktiv umgestalten. Dies geschieht bevorzugt vor Kitas und Schulen, in Wohngebieten und Bereichen mit hoher Verkehrsdichte.

Fahrradfreundliche Nebenstraßen zeichnen sich unter anderem durch folgende **Merkmale** aus:

- Ausweisung von Fahrradstraßen ohne KFZ-Durchgangsverkehr;
- Aufpflasterung von Einmündungen aus Seitenstraßen bei Führung des Radwegs auf Gehwegniveau
- Freihalten von Sichtachsen, insbesondere an Kreuzungen, z.B. durch Wegfall und ggf. bauliche Einfassung von Stellplätzen („Gehwegnasen“)
- Schaffung von Sackgassen, Sperrung von Durchfahrten zur Eliminierung des Durchgangsverkehrs bei Offenhaltung für Fahrrad fahrende und FußgängerInnen.

### **3. Durchgehende innerstädtische Fahrradtrassen**

Bei der Umsetzung der Maßnahmen **unter den vorstehenden Ziffern 1 und 2** wird die Stadt Bad Homburg ein besonderes Augenmerk auf innerstädtische Fahrradtrassen legen. Diese orientieren sich an den Schülerrouen und den Fahrrad-Pendlerströmen. Besondere Bedeutung haben dabei direkte und möglichst vom motorisierten Verkehr getrennte Verbindungen:

- aus den Stadtteilen in die Innenstadt von Bad Homburg,
- vom Bahnhof in die Innenstadt,
- vom Bahnhof in die Stadtteile,
- aus dem Umland, insbesondere aus Oberursel und Friedrichsdorf, nach Bad Homburg,
- an die geplanten Radschnellwege.

### **4. Kreuzungen werden für den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer**

Die Stadt Bad Homburg wird mindestens **eine Kreuzung pro Kalenderjahr** in ihrer Baulast fußgänger- und fahrradsicher und -freundlich umbauen. Dabei werden auch Kreuzungsvarianten nach Kopenhagener und niederländischem Vorbild in die engere Planung einbezogen. Möglichkeiten sind hier konkret:

- Die Verbesserung der Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich durch die Schaffung von Fahrradstellplätzen statt Autoparkplätzen,
- die Einrichtung von „Gehwegnasen“ für Fußwege
- die Einrichtung von „Vorstreckungen“ für Autofahrer und Autofahrerinnen (Abbiegen im rechten Winkel). Auf Erfahrungen aus anderen Städten ist hierbei zurückzugreifen.

Vorrangig erfolgt der Umbau folgender Kreuzungen (Priorisierung):

- Urseler Straße – Jacobistraße – Feldbergstraße (hohe Bedeutung für sichere Schulwege)
- Urseler Straße – Hindenburgring – Hessenring (hohe Bedeutung für sichere Schulwege)
- Hindenburgring – Dietigheimer Straße – Ritter-von-Marx-Brücke – Saalburgstraße
- Dietigheimer Straße – Höhestraße
- Marienbader Platz – Hessenring
- Louisenstraße - Ferdinandstraße

### **5. Deutlich mehr Fahrradparkplätze**

Die Stadt Bad Homburg wird mindestens **100 weitere Fahrradparkplätze pro Kalenderjahr** errich-

ten. Dies beinhaltet im wesentlichen Fahrradbügel, überdachte Abstellanlagen, Doppelstockparker, Fahrradboxen an ÖPNV-Haltepunkten und Fahrradgaragen in Wohnquartieren. Ausgewählte Stationen werden mit Druckluft-Service-Stationen und Batterielademöglichkeiten ausgestattet.

## **6. Kampagne für eine fahrradfreundliche Stadt**

Die Stadt Bad Homburg wirbt auf allen Ebenen von Politik und Verwaltung für die Nutzung des Fahrrads als gleichberechtigtem Verkehrsmittel. Ziel der Förderung ist es, den Radverkehrsanteil und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen im Straßenverkehr deutlich zu erhöhen. Schwerpunkte sollen insbesondere gezielte Aktionen in Kitas und Schulen, öffentlichkeitswirksame Werbemaßnahmen für den Fahrradverkehr sowie die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein. Sie fördert auch Lastenfahrräder.

Die Stadt Bad Homburg richtet einen regelmäßig stattfindenden „*Runden Tisch Radverkehr*“ ein. Teilnehmer sind die Stadtverwaltung, der ADFC, Institutionen, Schulen und situativ Sportvereine, Polizei und weitere Interessengruppen. Ziel ist, den Umsetzungsprozess der einzelnen Maßnahmen vorzubereiten und zu begleiten. Weiterhin sollen auch sonstige Aspekte der Verkehrspolitik im Allgemeinen und des Radverkehrs im Besonderen informell besprochen und Anregungen gegeben werden können.

## **III. Finanzielle und personelle Auswirkungen für Bad Homburg**

Wir sind uns bewusst, dass unsere Forderungen erhebliche finanzielle Anstrengungen erfordern und mit der derzeitigen personellen Ausstattung in der Verwaltung nicht umsetzbar sind.

### **1. Finanzielle Auswirkungen**

Für den **Doppelhaushalt 2020/21** fordern wir einen speziell auf den Radverkehr allokierten Betrag von **€ 3 Mio. für Planung und Bau** der vorgeschlagenen Maßnahmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gute Radverkehrsanlagen derzeit vom Land Hessen mit einem Anteil von idR. 70 % gefördert werden, so dass es sich – eine Beibehaltung der aktuellen Förderpolitik unterstellt – in dieser Höhe um eine Vorfinanzierung handelt.

### **2. Personelle Auswirkungen**

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen rechnen wir für den **gesamten Umsetzungszeitraum** mit einem **personellen Mehrbedarf** von:

- 1 Vollzeitstelle im Büro der Radverkehrsbeauftragten
- 1 Vollzeitstelle in der Straßenverkehrsbehörde
- 1 Vollzeitstelle in der Straßenbaubehörde
- 2 Vollzeitstellen im Fachbereich Stadtplanung/Verkehrsplanung

Wir bitten, dies bei der Erstellung der Haushalte zu berücksichtigen, damit auch für die Beantragung von Fördermitteln ausreichendes und qualifiziertes Personal verfügbar ist.