

Stellungnahme des ADFC Bad Vilbel e. V. zur Verkehrssituation auf der Homburger Straße mit Vorschlägen zur Verbesserung der Nahmobilität

Chancen auf kurze und sichere Wege für Radfahrer und Fußgänger nicht verspielen: Aus- und Umbau 4. Bauabschnitt Homburger Straße planerisch überarbeiten

I. Einleitung

Der ADFC Bad Vilbel e. V. wurde bei den Planungen zum 4. Bauabschnitt der Homburger Straße von städtischer Seite nicht hinzugezogen; gleichwohl würden wir es begrüßen, wenn die Stadtverwaltung Bad Vilbels bei zukünftigen Straßenbauprojekten den ADFC im Planungsstadium informieren und anhören würde. Eine Stellungnahme war auch deshalb nicht früher möglich, weil die Baumaßnahme vorher nicht in den städtischen Gremien, wie etwa der Verkehrskommission, zur Diskussion gestellt und beraten wurde. Die von städtischer Seite bei einem Informationsabend am 6. September 2016 erstmals und damit sehr kurzfristig vor dem geplanten Starttermin der Baumaßnahmen Mitte Oktober 2016 öffentlich vorgestellten Pläne geben Anlass zu einer kritischen Stellungnahme, welche die Notwendigkeit einer planerischen Überarbeitung des Verkehrskonzepts veranschaulichen soll.

In dem bevorstehenden 4. Bauabschnitt werden neben umfangreichen Tiefbauarbeiten – unter anderem der Erneuerung der Gas-, Wasser- und Stromleitungen sowie der Abwasserkanalisation und der Straßenbeleuchtung – Fahrbahn und Gehwege der Homburger Straße auf einem circa 320 Meter langen Teilstück zwischen der Einmündung der Abfahrt von der „neuen“ B 3 (frühere B 3a) vor der Brücke nach Massenheim und der Bushaltestelle stadteinwärts vor dem Schulkreisel (= erster Kreisel von der B 3 aus gesehen) komplett erneuert. Eine Präsentation zum Aus- und Umbau der Verkehrsfläche der Homburger Straße und zum Baustellenmanagement des ausführenden Ingenieurbüros IMB-Plan ist auf der Internetseite der Stadt Bad Vilbel seit dem 8. September 2016 aufrufbar unter

<http://www.bad-vilbel-baut.de/img/PraesentationUmbaumassnahmeHomburgerStrasse.pdf>

Der ADFC Bad Vilbel e. V. nimmt in Ergänzung zu seiner Pressemitteilung vom 19. September 2016 (abrufbar unter *http://www.adfc-bad-vilbel.de/dokus/PM_4._Bauabschnitt_Homburger_Str.pdf*) im Folgenden zu der geplanten Baumaßnahme aus radverkehrspolitischer Sicht Stellung.

Bei der Homburger Straße handelt es sich nicht lediglich um einen übergeordneten Verkehrsweg, sondern um die für die Nahmobilität zentrale Verkehrsachse in West-Ost-Richtung innerhalb des Stadtgebiets, die den Ortsteil Massenheim mit der Kernstadt direkt verbindet. Sie stellt für Radfahrer den kürzesten Weg zwischen Massenheim und der Kernstadt dar. Zudem ist sie neben der „alten“ B 3, welche auf der Frankfurter Straße stadteinwärts den Schöllberg hinunter führt, durch die Anknüpfung an die B 3 für den Autoverkehr ebenfalls eine Einfallstraße von Frankfurt am Main in die Innenstadt Bad Vilbels. Dieser Verkehrsträger ist somit von essenzieller Bedeutung für den Gesamtverkehr.

II. Pläne von IMB-Plan und der Stadt Bad Vilbel

Die Pläne von IMB-Plan sehen im Wesentlichen die Einrichtung einer dritten Spur für den Kfz-Verkehr vor. Diese dritte Spur soll keine eigentliche Fahrspur sein, sondern eine rot markierte Mittelspur, eine sogenannte Mischspur. Sie soll in beiden Richtungen bei Abbiegevorgängen als Haltespur dienen, um den Verkehrsfluss auf der Homburger Straße durch Vermeidung von Rückstaus bei Abbiegevorgängen zu verbessern. Das Prinzip einer roten Mittelspur ist in Bad Vilbel bereits auf der Friedberger Straße verwirklicht, die eine wichtige Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung darstellt.

Für die weitere Betrachtung ist wesentlich, dass die Homburger Straße über die gesamte Breite deutlich schmaler ist als die Friedberger Straße. Die Breite der Homburger Straße beträgt in etwa 12,10 bis 12,30 Meter. Die Friedberger Straße hingegen ist dort, wo eine rote Mittelspur besteht, im Querschnitt in etwa 14,50 Meter bis deutlich über 15 Meter breit. Die Minderbreite von 2,50 Metern der Homburger Straße im Vergleich mit der Friedberger Straße, immerhin eine Differenz von 20 Prozent, bedeutet ein Weniger an Gestaltungsmöglichkeiten für den Straßenraum, da in den einschlägigen Regelwerken und Rechtsvorschriften Mindestbreiten und -abstände für die einzelnen Verkehrsteilnehmer – also Fußgänger, Radfahrer und Kfz-Fahrer – enthalten und beachtlich sind. Die geringe Querschnittsfläche der Homburger Straße beschreibt also das wesentliche Dilemma, das bei der Erarbeitung einer planerischen Lösung zu lösen ist.

Um aus zwei Fahrspuren insgesamt drei Spuren zu machen und mithin die rote Mittelspur verwirklichen zu können, sollen die beiden eigentlichen Fahrspuren von jetzt circa 3,75 Meter auf dann 3 Meter verschmälert werden, die rote Mittelspur soll ebenfalls 3 Meter breit sein. Daneben ist beabsichtigt, die Breite des südlichen Gehwegs der Homburger Straße auf dem kompletten Teilstück auf 1,50 Meter in etwa zu halbieren. Der nördliche Gehweg soll ein wenig breiter werden, die geringste Breite soll dennoch nur 1,60 Meter betragen.

Da die Fahrspuren mit 3 Metern, wie auch schon auf der Friedberger Straße, für einen übergeordneten Verkehrsweg recht schmal sind, beabsichtigte die Stadtverwaltung zunächst, Radfahrern die Mitbenutzung des reduzierten Gehwegs durch ein weißes Zusatzzeichen 1022-10 mit „Radfahrer frei“ zu gestatten. In einer späteren Pressemitteilung der Stadt Bad Vilbel vom 23. September 2016 (abrufbar unter <http://www.bad-vilbel.de/de/aktuelles/aktuelle-nachrichten?nwsid=808>) heißt es nun einschränkend, dass man über eine Freigabe des Gehwegs für Radfahrer erst nach Abschluss der Baumaßnahmen endgültig entscheiden werde.

Der hinter der „Mischspur“ stehende planerische Gedanke ist, wie bereits erwähnt, den „Querschnitt“ der für Kfz zur Verfügung stehenden Fahrbahn zu vergrößern und damit Rückstaus bei Abbiegevorgängen in die von Norden auf die Homburger Straße einmündende und zu den Einkaufsmärkten (Aldi, Rewe Kaffenberger) führende Straße zu verringern. Der Gedanke, Rückstaus zu vermeiden, dürfte auch bezüglich der hauptsächlich von Anliegern genutzten Rodheimer Straße, wenn auch mit Abstrichen aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens, der Grund für die Einführung der „Mischspur“ sein.

III. Bewertung der Um- und Ausbaupläne von IMB-Plan und der Stadt Bad Vilbel

Der ADFC Bad Vilbel e. V. sieht die vorgestellte Planung des 4. Bauabschnitts der Homburger Straße sehr kritisch. Bei der Sanierung und Neugestaltung insbesondere innerörtlicher Verkehrswege muss es verkehrspolitisches Ziel sein, die Nahmobilität angemessen zu fördern. Dieses Ziel wird, wenn die Pläne unverändert realisiert werden, schon im Ansatz verfehlt.

1. Fehlerhafte Gewichtung der Verkehrsträger und der Hauptverkehrsströme

Eine fehlerhafte Gewichtung wird bereits deutlich, wenn man sich die geplante Verteilung der Querschnittsfläche der Homburger Straße auf die drei Verkehrsträger verdeutlicht. Neun Meter sind für den Kfz-Verkehr reserviert, lediglich zusammen knapp mehr als 3 Meter für den Verkehr von Fußgängern und Radfahrern. Eine gute Proportionierung zwischen Geh-, Fahr- und Gehbereich ist mit einem Verhältnis von 1 zu 6 zu 1 jedenfalls nicht gegeben. Idealerweise wird nach den Richtlinien Stadtstraßen (RASt 2006) ein Verhältnis von 4 zu 6 zu 4 angestrebt. Das Verhältnis von 75 Prozent Verkehrsfläche für den motorisierten Verkehr zu 25 Prozent für einen umweltfreundlichen, nicht motorisierten Verkehr verdeutlicht die Fixierung von Stadtverwaltung und Entscheidungsträgern in Bad Vilbel auf mit Vorrang für Pkw und Lkw ausgebauten Straßen und Wege. Die „autogerechte Stadt“, die hier planerisch umgesetzt wird, ist allerdings ein überkommenes Leitbild aus den 1960er Jahren.

Dass die Nahmobilität nicht ausreichend Beachtung findet, ergibt sich nicht zuletzt daraus, dass in der Präsentation von IMB-Plan auf dem 4. Bauabschnitt über die gesamte Länge von immerhin rund 320 Metern nur eine einzige Querungshilfe für Fußgänger in Gestalt einer Verkehrsinsel vorgesehen ist. Zum Vergleich: Auf dem etwa gleich langen Teilstück der Friedberger Straße mit roter Mittelspur gibt es immerhin insgesamt vier Querungshilfen für Fußgänger in Form von Verkehrsinseln mit barrierefrei abgesenkten Gehwegkanten.

Die nach den Plänen von IMB-Plan vorgesehene Verkehrsinsel auf der roten Mittelspur der Homburger Straße zwischen der Straße zu den Märkten und der Rodheimer Straße bevorzugen Fußgänger und Radfahrer im Unterschied zu einem Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) nicht. Eine Bevorzugung von Fußgängern und Radfahrern durch eine zusätzliche Markierung mit „Zebrastrreifen“, die für diese Verkehrsteilnehmer die Straßenüberquerung deutlich sicherer machen würde, würde der ADFC Bad Vilbel nachdrücklich begrüßen. Die fehlende Bevorzugung ist offenbar dem Ziel eines besseren Durchflusses des Kfz-Verkehrs geschuldet, obwohl überhaupt nur eine Querungshilfe für Fußgänger installiert werden soll.

Die Art und Weise, wie die Kfz-Spuren in den Plänen angeordnet sind, gibt indes kaum Anlass zu der Erwartung, dass sich die Intention der Planer, den Verkehrsfluss entscheidend zu verbessern, auch tatsächlich einlösen lässt.

Zunächst ist zu bedenken, dass die Homburger Straße aufgrund ihrer Bedeutung als übergeordneter Verkehrsweg in erster Linie eine Durchgangs- bzw. „Transitstrecke“ von der B 3 auf die Kasseler Straße sowohl in Richtung Friedberger Straße als auch in Richtung Frankfurter Straße ist. Linksabbiegevorgänge von der Homburger Straße in die Straße zu den Märkten und letztlich auch in

die Rodheimer Straße spielen bislang eher eine untergeordnete Rolle. Die alltäglichen morgendlichen und abendlichen Stauungen des Kfz-Verkehrs von der Abfahrt der B 3 bis zur Kasseler und sogar Friedberger Straße bzw. in umgekehrter Richtung belegen dies offenkundig. Das eigentliche und zu den Stauungen führende Nadelöhr besteht in der dichten Abfolge der drei Kreisel, die als sogenannte kleine Kreisverkehre mit einer Fahrbahn ausgebaut sind. Dieser Kreiseltypus hat zwar bei mittlerem und mittelstarkem Verkehrsaufkommen Vorteile gegenüber signalgesteuerten Kreuzungsanlagen, da hier der Verkehr flüssiger durchläuft. Bei sehr hohem Verkehrsaufkommen kommt es allerdings auch bei Kreisverkehren mit nur einer Fahrbahn zu längeren Rückstaus. So verhält es sich auch auf der Homburger Straße während der Hauptverkehrszeiten. Die wesentlichen Rückstaus auf der Homburger Straße gehen so letztlich nicht auf das Konto von Linksabbiegern bzw. Querungsverkehr, sondern sind schlicht Ausdruck dessen, dass die Homburger Straße das hohe Aufkommen an Kfz-Durchgangsverkehr während der Hauptverkehrszeiten kapazitätsmäßig nicht bewältigen kann. Zur Klarstellung: Das ist keine Kritik des ADFC Bad Vilbel an den Kreiseln an sich, sondern eine Beschreibung der Auswirkungen des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens.

Nach der vollständigen Erschließung des Quellenparks einerseits und der Errichtung des Spaß- und Wellnessbads andererseits werden die Verkehrsströme nach den bekannten Prognosen nochmals deutlich zunehmen und könnten sich womöglich auch insgesamt ändern. Gegen eine Änderung der Verkehrsströme im Sinne einer wesentlichen Zunahme der Linksabbiegevorgänge auf der Homburger Straße spricht allerdings Folgendes: Die auswärtigen Besucher des Spaß- und Wellnessbads, welche mit Kfz anreisen, werden den Schulkreisel (= erster Kreisel von der B 3 aus gesehen) zum Abbiegen benutzen; die Kfz-Fahrer, welche den Quellenpark über die Homburger Straße ansteuern, können den Schornsteinkreisel (= zweiter Kreisel von der B 3 aus gesehen) und die vis-à-vis der Bahnstrecke nach Norden führende Straße nutzen, an der sich der große Park-and-Ride-Parkplatz in unmittelbarer Nähe zum nördlichen Zugang des Nordbahnhofs befindet. In beiden Fällen bringt die rote Mittelspur für den Verkehrsfluss keine Vorteile, denn ihre wesentliche Funktion, auf der Fahrspur stadteinwärts durch Aufnahme des wartenden, nicht vorfahrtberechtigten Linksabbiegerverkehrs Rückstaus zu vermeiden, wird hierfür nicht benötigt.

Vor diesem Hintergrund ist der „Verlust“ an Verkehrsfläche im Querschnitt durch Errichtung der roten Abbiege-/Mittelspur nach Ansicht des ADFC Bad Vilbel bei dem geringen Straßenquerschnitt der Homburger Straße zu teuer erkauft – zum einen durch die Verschmälerung der eigentlichen Kfz-Fahrspur, die für den Schwerlastverkehr problematisch ist und den Verkehrsfluss eher nicht verbessert, zum anderen durch die erhebliche Verschmälerung der Gehwege.

2. Kaum Verringerung von Rückstaus durch Benutzung der roten Mittelspur

Was die Aufnahmefähigkeit für zukünftig anwachsende Verkehrsströme, bedingt durch das Spaß- und Wellnessbad und den Quellenpark, anbelangt, ist die vorgeschlagene Einführung einer roten Mittelspur, wie dargestellt, nur wenig hilfreich. Eine Quantifizierung, mithin eine Aussage, um wieviel Prozent der Verkehrsfluss durch die Mischspur gesteigert werden könnte, wurde von Planern und Stadtverwaltung nicht kommuniziert. Das Ziel der Um- und Ausbaumaßnahme bleibt insofern im Ergebnis unbestimmt und ist damit auch kaum einer Evaluation zugänglich.

Hinzu kommt, dass viele Pkw-Fahrer mit der Bedeutung der roten Mittelspur nicht oder nur unzureichend vertraut sind oder den praktischen Umgang mit ihr nicht beherrschen, wie sich auf der Friedberger Straße beobachten lässt. Es ist zu bedenken, dass sich eine rote Mittelspur im gesamten Rhein-Main-Gebiet, insbesondere im Wetteraukreis, sonst kaum mehr findet. Das spricht zum einen nicht gerade für die Akzeptanz dieses Verkehrskonzepts bei Verkehrsplanern und Stadtverwaltungen, zum anderen fördert es eine Vertrautheit (ortsfremder) Pkw-Fahrer hiermit gerade nicht.

Auf der Friedberger Straße lässt sich beobachten, dass häufig Pkw-Fahrer, die abbiegen möchten und den Gegenverkehr abzuwarten haben, vor dem Abbiegevorgang noch halb auf der eigentlichen Fahrbahn stehen, weswegen es dann doch zu Rückstaus kommt; bei Schwerlastverkehr ist dies sowieso immer der Fall, da dieser schon wegen der Radien von der roten Mittelspur nicht vollständig aufgenommen werden kann. Bei Pkw-Fahrern wird die Schwierigkeit nicht zuletzt daran liegen, dass die Abwesenheit von Linien bzw. konkreten Markierungen viele beim Einordnungsvorgang überfordert. Spätestens aber dann, wenn auf der Homburger Straße zur Hauptverkehrszeit zwei, drei oder auch deutlich mehr Pkw-Fahrer nach links in die Straße zu den Einkaufsmärkten abbiegen möchten, wird die Einordnung nicht mehr funktionieren und der mit der roten Mittelspur verfolgte Zweck mithin verfehlt. Dies ist an der Friedberger Straße, die keine vergleichbare Straßeneinmündung, sondern „nur“ Grundstückszufahrten zu Gewerbebetrieben, einer Tankstelle, einem Fast-Food-Restaurant und zwei Einkaufsmärkten hat, bereits deutlich zu sehen.

Schließlich lässt sich feststellen, dass das Verkehrsaufkommen auf der Homburger Straße höher ausfällt als auf der Friedberger Straße. Die genannten Probleme mit der roten Mittelspur werden deshalb dort verstärkt zutage treten. Man darf hierbei auch nicht vergessen, dass das Verkehrsaufkommen auf der Homburger Straße in den kommenden Jahren noch erheblich zunehmen wird, was die Verkehrssituation noch verschärfen wird. Es fehlt von städtischer Seite leider an einem schlüssigen Verkehrskonzept für den Quellenpark und seine Zufahrtsstraßen. Insbesondere die Planung der Nahmobilität ist bislang, so ersichtlich, überhaupt nicht konzeptionell erarbeitet worden.

3. Gehweg zu schmal und durch Radmitbenutzungsmöglichkeit zu konfliktträchtig

Anders als es auf Seite 9 der Präsentation von IMB-Plan den Anschein erweckt, beträgt die Regelbreite für einen Gehweg nicht 1,50 Meter. Dieses Maß galt zuletzt in den 1970er Jahren als allgemein übliche Breite für Gehwege. Die einschlägigen Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (kurz EFA 2002) – ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk, das von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben wird – sowie die konkretisierenden Richtlinien Stadtstraßen (RASt 2006) sehen für den Begegnungsverkehr von Fußgängern allein eine (Mindest-) Regelbreite von 2,50 Metern vor. Zum Vergleich: Auf der Friedberger Straße, auf welcher der Gehweg zur Fahrradmitbenutzung freigegeben ist, ist diese Regelbreite eingehalten worden. An der engsten Stelle misst der Gehweg auf der Friedberger Straße 2,70 Meter, im Schnitt beträgt er etwa 3 Meter. Diese Gehwegbreite soll nunmehr auf der Homburger Straße deutlich unterschritten werden.

Es kann nicht nachvollzogen werden, wenn es in der städtischen Pressemitteilung vom 23. September 2016 heißt, dass eine Gehwegbreite von 1,50 Metern konform mit den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen sei. Eine Gehwegbreite von nur 1,50 Metern wird nämlich nur „ausnahmsweise“ nach

EFA 2002 und RASt 2006 als zulässig „bei beengten dörflichen Hauptstraßen mit geringem Fußverkehrsaufkommen“ angesehen. Diese Ausnahmegesetzvorschrift ist bei der Homburger Straße aber offensichtlich nicht einschlägig.

Dazu kommt ganz praktisch: Angesichts der zukünftig schmalen Fahrbahnbreite und der erwarteten Verkehrsstärke werden sich viele Radfahrer, etwa Kinder, Jugendliche und auch einige Erwachsene, auf der Fahrbahn unsicher fühlen und notgedrungen auf dem Bürgersteig fahren wollen. Damit sind Konflikte bis hin zu Unfällen bei Fußgängern, etwa mit Kinderwagen oder Gehhilfen (Rollatoren etc.), und Radfahrern auf dem südlich der Homburger Straße nur 1,50 Meter breiten Gehweg vorprogrammiert. Auf dem nördlichen, nur geringfügig breiteren Gehweg sieht es nicht besser aus. Die Einräumung eines Mitbenutzungsrechts für Radfahrer auf dem Gehweg, das mit einer Kombination des Zeichens 239 („Frau mit Kind“) mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ gekennzeichnet wird, ist damit keine Verbesserung im Verhältnis zur derzeitigen Situation, in der die Beschilderung vorsieht, dass Radfahrer ausschließlich auf der Kfz-Fahrbahn fahren dürfen.

Wenn Radfahrer mit „Radfahrer frei“ beschilderte Gehwege benutzen, sind sie verpflichtet, besondere Rücksicht auf den Fußgängerverkehr zu nehmen. Sie dürfen demgemäß nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen, wenn nötig, absteigen und warten, was bei einer Gehwegbreite von nur 1,50 Metern und Begegnungsverkehr unumgänglich ist. Dass eine solche Regelung auf einer für die Nahmobilität zentralen Verkehrsachse in West-Ost-Richtung innerhalb des Stadtgebiets vonseiten des ADFC Bad Vilbel abgelehnt wird, versteht sich von selbst. Weiterhin ist zu bedenken, dass die Homburger Straße ein Gefälle von gut 3 Prozent aufweist, was die Situation auf dem schmalen Gehweg zusätzlich verschärft. Die Friedberger Straße hat im Vergleich damit kein nennenswertes Gefälle. Eine Haftungsproblematik der Kommune erscheint bei Unfällen zwischen Fußgängern und Radfahrern bei einer Gehwegbreite von nur 1,50 Metern deshalb nicht gänzlich ausgeschlossen. Wohl vor diesem Hintergrund wird man die Pressemitteilung der Stadt Bad Vilbel vom 23. September 2016, gemäß deren man über eine Freigabe des Gehwegs für Radfahrer erst nach Abschluss der Baumaßnahmen endgültig entscheiden werde, zu verstehen haben.

4. Massenheimer Weg kein adäquater Ersatz als West-Ost-Verbindung

Die Stadtverwaltung und IMB-Plan verweisen auf den Massenheimer Weg als Radroute in West-Ost-Richtung. Aus der Sicht des ADFC Bad Vilbel ist der Massenheimer Weg aber kein adäquater Ersatz für die Homburger Straße, da er zu weit südlich verläuft und keine ausreichend direkte Wegeverbindung darstellt, um als Hauptstrecke für den Radverkehr auf der West-Ost-Achse dienen zu können. Der Massenheimer Weg ist primär für Radtouristik bzw. Freizeitradverkehr relevant. Nahmobilität hingegen ist auf kurze, direkte Wege angewiesen. Als verkehrsplanerische Gewissheit gilt, dass gerade Radverkehr, anders als Kfz-Verkehr, gegenüber Umwegen sensibel reagiert.

Man muss sehen, dass derzeit der Gehweg auf der Homburger Straße für Radfahrer nicht zur Mitbenutzung freigegeben ist, diese somit regelkonform nur auf der Fahrbahn für Kfz fahren dürfen. Diese Strecke wird deshalb von vielen Radfahrern als gefährlich eingestuft und nach Möglichkeit notgedrungen eher gemieden. Wenn man die Nahmobilität fördern möchte, muss man die Angebote aber gerade verbessern.

Es ist in diesem Zusammenhang auch beachtlich, dass die Nordumgehung (L 3008) für Radfahrer quasi unpassierbar ist, da es an einer Radverkehrsanlage zwischen der Büdinger Straße ab Kreuzung Friedberger Straße bis zum Gewerbegebiet in Massenheim westlich der B 3 gänzlich fehlt. Das Verkehrsaufkommen auf der in beiden Richtungen zweispurig ausgebauten Landstraße 3008 ist so hoch, dass eine Benutzung für Radfahrer aus der Sicht des ADFC Bad Vilbel bereits grundsätzlich zu gefährlich ist. Zudem bildet das unübersichtliche, verschwenkte Teilstück der Nordumgehung, das unter der Main-Weser-Bahnstrecke hindurchführt, für Radfahrer eine besondere Herausforderung.

Seinerzeit verzichtete die Stadt Bad Vilbel aus Kostengründen auf eine Radfahrspur oder einen Radweg sowie auf einen Gehweg entlang der Nordumgehung. Dieses Versäumnis lässt sich im Nachhinein wohl kaum beheben – und wenn überhaupt, dann nur noch unter hohem finanziellem Aufwand. Beim bevorstehenden Um- und Ausbau der Homburger Straße sollte ein solches Versäumnis tunlichst nicht wiederholt werden. Man darf nicht vergessen, dass die Verkehrssituation bei solchen Baumaßnahmen – allein schon aus Kostengründen – regelmäßig auf Jahrzehnte hinaus sprichwörtlich in Beton und Asphalt gegossen wird.

5. Aktuelles Verkehrsaufkommen unbekannt und Prognosen zweifelhaft

Bei der Informationsveranstaltung am 6. September 2016 teilten die Stadtverwaltung und IMB-Plan mit, dass „aktuell“ werktäglich 16.500 Kfz auf der Homburger Straße unterwegs seien. Allerdings sollte man wissen, dass die Zahl von 16.500 Pkw werktäglich nicht im Jahr 2016 erhoben wurde, sondern bereits sechs Jahre zuvor. Der von IMB-Plan erstellte Gesamtverkehrsplan zur Kernstadt Bad Vilbels von 2015 weist hier eine Verkehrserhebung aus dem Jahr 2010 (Zähltag: 14. Dezember 2010) nach, also aus einer Zeit noch vor dem Umbau der Homburger Straße auf dem Teilstück mit den drei Kreiseln. Aktuelle Zahlen liegen demnach nicht vor. Gemäß einer Prognose vonseiten der Stadt Bad Vilbel und IMB-Plans, die unter anderem auf Angaben von Hessen Mobil beruht, soll bis 2025 im „schlimmsten Fall“ die Zahl der Verkehrsbewegungen auf der Homburger Straße auf 19.000 werktäglich ansteigen.

Demgegenüber kann nicht ausgeschlossen werden, dass die besagten 19.000 Verkehrsbewegungen werktäglich bereits heute, mithin sechs Jahre nach der letzten Verkehrszählung, erreicht sind. Auch der Gesamtverkehrsplan Kernstadt von 2015 hält bereits fest, dass die Homburger Straße nach dem erfolgten Teilumbau mit den drei Kreiseln, die für einen besseren Verkehrsdurchfluss sorgen sollten, in dem Abschnitt von der B 3 bis zum Viadukt „wieder sehr hoch belastet“ ist.

Nach der Eröffnung des Spaß- und Wellnessbads und der vollständigen Erschließung des Quellenparks in wenigen Jahren dürfte die Zahl der Verkehrsbewegungen werktäglich jedenfalls deutlich über den von städtischer Seite prognostizierten 19.000 Verkehrsbewegungen liegen. Bei einem Parkhaus mit knapp 2.000 Plätzen allein für das Spaß- und Wellnessbad wird, zumindest bei halbwegs guter Auslastung des Bades, mit mindestens 2.000 Verkehrsbewegungen (= 1.000 Pkw in jeder Richtung) täglich zusätzlich über die Homburger Straße zu rechnen sein. Ein geschätztes zusätzliches Verkehrsaufkommen bei mindestens 3.000 neuen Bewohnern im Quellenpark von weiteren 2.000 Verkehrsbewegungen (= wiederum 1.000 Pkw in jede Richtung) pro Tag dürfte noch eher konservativ bemessen sein. Eine Zahl von deutlich über 20.000 Verkehrsbewegungen pro

Werktag liegt also nicht in weiter Ferne, und diese Größenordnung dürfte bereits weitaus früher als 2025 erreicht sein. Somit gibt es einen Grund mehr für eine verkehrssichere innerörtliche Radwegeverbindung auf der Homburger Straße.

6. Keine stringente Verkehrsplanung auf der Homburger Straße

Die Errichtung der drei Kreisel auf der Homburger Straße war als eine Art „Rückbau“ der Straße (von vier auf zwei Spuren in Höhe der Kreisel) gedacht. Mithin konnte man dies als Verkehrsberuhigung verstehen. Das wurde seinerzeit auch so in der Presse kommuniziert. Der Durchgangs- bzw. „Transit“-Verkehr in die östliche Wetterau und den Main-Kinzig-Kreis sollte über die Nordumgehung (L 3008) und die Büdinger Straße verlaufen. Wie sich nun zeigt, ist die Nordumgehung als neue West-Ost-Verkehrsachse schon heute an ihre Grenzen gestoßen. Im Gesamtverkehrsplan Bad Vilbel Kernstadt von IMB-Plan von 2015 heißt es hierzu:

„Im Hauptstraßennetz von Bad Vilbel (Kernstadt) gibt es einige hoch bis sehr hoch belastete Strecken, und das, obwohl die B 3 und die L 3008 als Orts- und Teilortsumgehungen erhebliche Erleichterungen gebracht haben. Die rasante Entwicklung der Stadt Bad Vilbel hat aber diese Effekte wieder deutlich schrumpfen oder – wie bei der L 3008 – in Teilen gar nicht erst wirken lassen.“

Man muss richtigerweise ergänzen, dass die Verkehrsbelastung auf der Nordumgehung (L 3008) vor allem auch der „rasanten Entwicklung“ anderer Städte und Gemeinden in der östlichen Wetterau und im Main-Kinzig-Kreis geschuldet ist, die regelmäßig neue Baugebiete ausweisen. Diese Entwicklung wird eingedenk der Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung des Frankfurter Umlands auf mittlere Sicht anhalten. Jeden Morgen an einem Werktag bilden sich bereits heute auf vier bis fünf Kilometern Länge Staus von der Kreuzung bei Niederdorfelden bis zur Auffahrt der B 3 und im Feierabendverkehr in die entgegengesetzte Richtung. Anwohner der Lehmkaute und Einwohner Gronaus sind hier besonders leidgeprüft. Im Berufsverkehr kann es vom Gewerbegebiet Massenheim über die Nordumgehung allein bis zur Lehmkaute schon einmal 30 Minuten dauern, wohingegen es bei freier Fahrspur nur 3 Minuten über die Nordumgehung (L 3008) sind. Das Nadelöhr bilden hier die von zwei Spuren auf eine Spur verengte, verschwenkte Bahnunterführung und die sich daran anschließende Ampelkreuzung Friedberger Straße / Büdinger Straße. Der ADFC Bad Vilbel geht entgegen der Meinung von IMB-Plan im Gesamtverkehrsplan Kernstadt von 2015 nicht davon aus, dass diese Verkehrssituation durch Maßnahmen auf lokaler Ebene erheblich verbessert werden kann.

Deswegen rückt man nunmehr von städtischer Seite von einer „Verkehrsberuhigung“ der Homburger Straße ab und versucht, wieder mehr zumindest innerstädtischen Kfz-Verkehr über die Homburger Straße zu leiten. Das ist verkehrspolitisch nicht stringent und, wie dargestellt, weder in der Wahl der Mittel – Einführung einer roten Mittelspur und Halbierung der Gehwege – noch im Ergebnis – kaum Verbesserung des Verkehrsflusses – überzeugend.

IV. Lösungsansätze für eine Verbesserung von Nahmobilität und Kfz-Verkehrsfluss

Wie auf der Informationsveranstaltung zum 4. Bauabschnitt der Homburger Straße seitens der Stadtverwaltung und von IMB-Plan zu erfahren war, finde ein eigener (durchgezogener)

Radfahrstreifen (Verkehrszeichen 295) mit einer Breite von 1,85 Metern (= Mindestbreite von 1,60 Meter plus Fahrbahnrand von 0,25 Meter) auf der Fahrbahn keinen Platz, da die Straßenbreite – bei Beibehaltung der roten Mittelspur – nicht ausreiche.

Gleiches wird für einen (mit unterbrochener dünner Markierung gekennzeichneten) Schutzstreifen (Verkehrszeichen 340) für Radfahrer mit einer Mindestbreite von 1,25 Metern (plus Fahrbahnrand von 0,25 Metern) auf der nur 3 Meter breiten Fahrbahn gelten, weil dann der Kfz-Verkehr Radfahrer nicht auf der normalen Fahrspur überholen könnte und auf die rote Mittelspur ausweichen müsste. Dies würde nicht zuletzt zu Konflikten mit auf der roten Mittelspur wartendem entgegenkommendem Querverkehr führen. Ein Schutzstreifen dürfte zudem nach geltenden Rechtsvorschriften nur ausnahmsweise überfahren werden; dies wäre bei 3 Metern Fahrbahnbreite inklusive Schutzstreifen aber nicht gewährleistet.

In der bereits mehrfach erwähnten Pressemitteilung der Stadt Bad Vilbel vom 23. September 2016 wird dem ADFC Bad Vilbel entgegengehalten, dass er in seiner Pressemitteilung vom 19. September 2016 gefordert habe, dass beidseitige Gehwege mit einer Breite von je 2,50 Metern und eine beidseitige Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifen mit je einer Breite von 1,85 Metern angelegt werden müssten. Dies führe aber dazu, dass die Fahrspurbreite insgesamt nur noch 3,40 Meter betragen könne, da der Querschnitt der Homburger Straße an der Engstelle nur 12,10 Meter breit sei. In der Konsequenz würde der ADFC eine Einbahnstraße für Pkw und Lkw verlangen.

Der ADFC hat dergleichen keineswegs vorgeschlagen. Etwas Entsprechendes lässt sich seiner Pressemitteilung vom 19. September 2016 nicht entnehmen. Vielmehr hat er in der Mitteilung eine Überplanung des 4. Bauabschnitts der Homburger Straße angeregt, die die „beengten Verhältnisse“ und die dadurch limitierten Möglichkeiten berücksichtigt. Zu Anfang dieser Stellungnahme wurde bereits auf das Dilemma der für einen übergeordneten Verkehrsweg geringen Querschnittsfläche hingewiesen. Dieses Dilemma wird bei den nachfolgenden alternativen Lösungsansätzen ebenfalls berücksichtigt.

In Frankfurt am Main und in anderen Städten, in denen etwa übergeordnete Verkehrswege auch häufig vierspurig (= zweispurig in jede Richtung) angelegt sind, löst man das Problem, dass Linksabbiegevorgänge zu Rückstaus führen können, regelmäßig anders. Es wird die Mittellinie durchgezogen (Verkehrszeichen 295), womit Linksabbiegevorgänge untersagt sind. Der Verkehr kann nun nicht mehr durch beim Linksabbiegen verursachte Rückstaus gebremst werden. In Bad Vilbel würde sich dieses Konzept zumindest mit einer durchgezogenen Linie von der Abfahrt zur B 3 bis zum Schulkreisel anbieten. Die Linksabbieger müssten dann diesen Kreisel einfach einmal umrunden und bis zur Rodheimer Straße bzw. bis zur Straße zu den Märkten zurückfahren.

Das ist ein komfortabler und vor allem sicher funktionierender Lösungsansatz, kein Experiment. Man muss sehen, dass in Frankfurt und anderen Städten häufig umständlich dreimal rechts mit einer großen Schleife abgebogen werden muss, um in die gewünschte Richtung zu gelangen. Vergleichbares wäre in Bad Vilbel aufgrund der neu errichteten Kreisel nicht erforderlich. Stadtauswärts von der

Kasseler Straße in Richtung B 3 dürfte die Notwendigkeit nicht bestehen, Linksabbiegevorgänge zu verbieten, denn südlich der Homburger Straße befinden sich lediglich Sackgassen mit einer überschaubaren Zahl an Anliegern. Die Markierung der Mittellinie würde hier also in einem Doppelstrich bestehen, stadteinwärts durchgezogen und stadtauswärts gestrichelt.

Diese Lösung würde eine Auflösung der geplanten roten Mittelspur erlauben, denn der mit ihr verfolgte Zweck, die Fahrspur von Linksabbiegerverkehr zu entlasten, würde auf wesentlich platzsparendere und effizientere Weise erreicht. So wäre die nötige Verkehrsfläche im Querschnitt zur Stärkung der Nahmobilität gewonnen.

Folgende alternative Gestaltungen, jeweils bei Wegfall der roten Mittelspur und unter Hinzusetzung eines Doppelstrichs, stadteinwärts durchgezogen und stadtauswärts gestrichelt, sind aus der Sicht des ADFC Bad Vilbel überlegenswert:

1. **Die Anlage einer Radfahrspur** durch Zeichen 295 (= Fahrbahnbegrenzung; breite durchgezogene Linie – abgetrennt) mit einer Mindestbreite von 1,60 Metern auf der Fahrbahn **oder aber zumindest eines Schutzstreifens für Radfahrer** durch Zeichen 340 (= unterbrochene Leitlinie) mit einer Mindestbreite von 1,25 Metern als Alternative, jeweils mit einem Randstreifen von 0,25 Metern. Bei zur jetzigen Planung gleichbleibender Gehwegbreite von 1,50 Metern (südlich) bzw. 1,60 bis 1,80 Metern (nördlich) und gleichzeitiger Nichtgestattung einer Mitbenutzungsmöglichkeit des Gehwegs für Radfahrer könnten die Fahrspuren insgesamt auf 4,50 Meter in jede Richtung verbreitert werden. Die räumliche Trennung des konfliktträchtigen gemeinsamen Rad- und Fußverkehrs auf dem Gehweg wäre damit erreicht. Die Fahrbahn dürfte auch breit genug für beide genannten alternativen Radmarkierungen sein. Zum Vergleich: Die Fahrbahn der Kasseler Straße zwischen Innenstadtkreisel (= dritter Kreisel von der B 3 aus gesehen) und Kreisel zur Frankfurter Straße ist, exklusive der Schutzstreifen mit der Mindestbreite von 1,25 Metern, teilweise nur 2,70 Meter breit. Die komplette Fahrspur auf der Kasseler Straße misst demnach teilweise nur in etwa 4 Meter in jede Richtung.
2. **Die Anlage eines getrennten Rad-/Fußwegs.** Die RAS 2006 sehen für den Radweg eine Breite von 2 Metern vor. Abweichend davon ist in den Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) – diese sind verbindlich für die Verwaltung – geregelt, dass die Mindestbreite für den separaten Radweg 1,50 Meter betragen muss. Ausgehend von den VwV-StVO wäre also bei einem Gehweg von 1,50 Metern und einem Radweg von 1,50 Metern eine Fahrbahnbreite von 3 Metern in beiden Richtungen gewährleistet. In vielen Städten wurden in der Vergangenheit auch geringere Mindestbreiten für Radwege realisiert. Allerdings sollte die Breite von 1,20 Meter für den Radweg nicht unterschritten werden. Die Fahrspuren für Kfz in beiden Richtungen könnten damit 3,30 Meter breit sein.
3. **Eine Verbreiterung des Gehwegs** auf 2,50 Meter (südlich) bzw. 2,60 bis 2,80 Meter (nördlich) **und die Ausweisung eines gemeinsamen Rad-/Fußwegs mit Benutzungspflicht für Radfahrer** durch Zeichen 240 StVO; alternativ: **die Ausweisung eines Gehwegs mit einer Mitbenutzungsmöglichkeit für Radfahrer** durch Zeichen 239

StVO „Gehweg“ mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“. Die Mindestbreite beträgt nach den Regelwerken für beide Varianten 2,50 Meter, diese wird hierbei eingehalten. Für die erste Variante spricht, dass Radfahrer und Fußgänger gleichberechtigt sind und Radfahrer mehr als Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen. Für die zweite Variante spricht, dass Radfahrer auch auf der Kfz-Fahrbahn fahren dürfen. Die beiden Kfz-Fahrspuren könnten in diesem Fall und abweichend von der jetzigen Planung von 3 Meter auf 3,50 Meter verbreitert werden.

4. Eine mögliche **Alternative aufgrund der geringen Querschnittfläche** der Homburger Straße könnte schließlich folgende Lösung sein: Beibehaltung der Gehwege, wie in der jetzigen Planung vorgesehen, mit Breiten von 1,50 Meter (südlich) und 1,60 bis 1,80 Meter (nördlich), dies aber exklusiv für Fußgänger. Der Gehweg würde mit grauem Pflasterstein markiert. Zusätzlich Errichtung eines Radwegs, farblich abweichend in rotem Pflasterstein angelegt, wie bereits bei den drei Kreiseln, auf Gehweghöhe. Der Radweg wäre ein **Zweirichtungsradweg**, also ein solcher mit Begegnungsverkehr (= Fahren in beide Richtungen) mit einer Breite von 2,20 Metern (die Mindestbreite beträgt nach den einschlägigen Richtlinien 2 Meter). Der Zweirichtungsradweg könnte **ohne Benutzungspflicht** auf der nördlichen Seite der Homburger Straße (südliche Seite aber auch denkbar) angelegt werden, hierfür würde die linksseitige Benutzbarkeit durch das Zusatzzeichen 1022-10 ohne Hauptschild angezeigt. Der Verzicht auf die Benutzungspflicht wäre hier deshalb vorzuzugswürdig, weil eine Benutzungspflicht für linksseitige Radwege das Unfallrisiko erhöht. Die Fahrspur für den Kfz-Verkehr würde 3,40 Meter in beiden Richtungen betragen.

Eine Verbesserung der Verkehrswege auf der Homburger Straße im Verhältnis zu den vorgestellten Plänen ist nach Meinung des ADFC Bad Vilbel jedenfalls möglich und auch für alle Verkehrsteilnehmer wünschenswert.

Die Gestaltung laut Nr. 1 hätte in beiden Alternativen den Vorteil, dass die Überplanung mit nur geringem Aufwand verbunden wäre, da lediglich die Fahrbahnmarkierungen von Änderungen betroffen wären, ohne dass bauliche Abweichungen zur jetzigen Planung notwendig würden.

Die in Nr. 1 vorgeschlagene Gestaltung in der Alternative mit einer Radfahrspur (Zeichen 295) bei gleichzeitiger Anordnung der Benutzungspflicht mit Zeichen 237 könnte für die Stadtverwaltung zudem den Vorteil haben, dass sie den Radverkehr räumlich getrennt von der Kfz-Fahrbahn auf einer eigenen Radverkehrsanlage führen würde.

Bei dem Lösungsvorschlag Nr. 2 beträgt die Fahrbahnbreite insgesamt zwischen 6 Metern und 6,60 Metern, bei Nr. 3 wären es 7 Meter, Nr. 4 liefe auf eine Breite von 6,80 Meter hinaus. Die jetzige Planung sieht zum Vergleich eine reine Kfz-Fahrbahnbreite von 6 Metern vor.

Dem Kfz-Verkehr wird bei den alternativen Gestaltungen Nrn. 2 bis 4 ausreichend Raum gelassen, sodass die Höchstgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften mit 50km/h jedenfalls zulässig bleibt.

Bei Nr. 1 in der Alternative mit Schutzstreifen beträgt die gesamte Fahrbahnbreite für Kfz exklusive Schutzstreifen 6 Meter; in der Variante mit Radfahrstreifen beträgt sie noch 5,30 Meter bzw. 5,80

Meter, wenn man die Radfahrstreifen auf die minimal zulässige Breite auslegt. Hier wäre ggf. über eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit nachzudenken. Nach RAS 2006 reicht zumindest eine Fahrbahnbreite von bis zu 5,55 Metern aus, um die Begegnung Lkw/Pkw bei einer Geschwindigkeit bis zu 40 km/h zu ermöglichen.

V. Mögliche Verkehrsentslastung der Homburger Straße beim Spaß- und Wellnessbad

Eine Möglichkeit der Verkehrsentslastung der Homburger Straße könnte eine gesonderte Zufahrt zum Spaß- und Wellnessbad direkt von der Abfahrt der B 3 sein, die nicht über die Homburger Straße und den Schulkreisel führt. Dies würde zumindest eine Mehrbelastung der Homburger Straße mit 2.000 zusätzlichen Verkehrsbewegungen werk- und wochenendtäglich vermeiden. Diese Idee wurde bereits von verschiedener Seite diskutiert, allerdings nehmen die bestehenden Zufahrten zur B 3 bereits eine sehr große Verkehrsfläche in Anspruch. Ob tatsächlich noch Platz für eine separate Zufahrt direkt zum Spaß- und Wellnessbad gegeben sein sollte, wird man sehen müssen. Dennoch sollte auch diese Idee bei der Überarbeitung des Konzepts für den Um- und Ausbau der Homburger Straße zumindest ernsthaft geprüft werden.

Eine andere Möglichkeit der Verkehrsentslastung für die Homburger Straße könnte sich aus der Frage nach dem besten Standort für das Spaß- und Wellnessbad ergeben. Aus verkehrstechnischer Sicht würde es jedenfalls durchaus Sinn ergeben, das geplante Bad an den ursprünglich vorgesehenen Standort im Quellenpark zurückzulegen, nördlich der L 3008 und westlich der Landschaftsbrücke – dorthin, wo die Firma Segmüller vorhatte zu bauen, was nach dem negativen VGH-Urteil unwahrscheinlich geworden ist, zumal Segmüller zwischenzeitlich den Bauantrag selbst zurückgenommen hat.

Diesem Gedanken liegt nicht zuletzt zugrunde, dass das Spaß- und Wellnessbad – in seiner jetzigen Dimension – ein sehr großer Gewerbebetrieb ist, der auch Gewerbesteuer zahlen wird. Das war seinerzeit bei der Verlegung des nach dem alten Konzept ursprünglich als kommunale Einrichtung geplanten Kombibads hinter das kernstädtische Schulzentrum noch nicht absehbar. Diese „Rückführungslösung“ wäre zumindest aus verkehrlicher Sicht naheliegend. Die Homburger Straße wäre insoweit jedenfalls schon einmal von weiterem Kfz-Verkehr sicher entlastet und der Standort im Quellenpark wäre für das Spaß- und Wellnessbad nun auch verkehrstechnisch gut geeignet, da hier eine unmittelbare Nähe zur Zufahrt der B 3 bestünde. Kurze Wege ohne Staus würden auch die Akzeptanz und Attraktivität des Spaß- und Wellnessbades für auswärtige Besucher steigern. Und vom Schulzentrum aus hätten die Bad Vilbeler Schüler mit dem Weg über die Landschaftsbrücke eine sichere und kurze Fuß- und Radwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung.

VI. Empfehlung des ADFC Bad Vilbel: Überplanung Homburger Straße

Der ADFC Bad Vilbel empfiehlt den Entscheidungsträgern der Stadt Bad Vilbel in Magistrat und Stadtverordnetenversammlung nachdrücklich eine Überplanung des 4. Bauabschnitts der Homburger Straße mit dem Ziel, die Nahmobilität auf dieser zentralen West-Ost-Verkehrsachse zwischen Massenheim und der Kernstadt Bad Vilbels zu stärken. Die Umsetzung der jetzigen Pläne würde

einseitig die verfügbare Verkehrsfläche zugunsten des Kfz-Verkehrs okkupieren ohne dass das gewünschte Ziel, die Verbesserung des Verkehrsflusses, in Reichweite rücken würde.

Maßgabe sollte sein, dass entweder eine eigene Spur für Radfahrer auf der Fahrbahn oder zumindest ein Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn angelegt wird. Als weitere Lösungen kämen auch ein auf das Mindestmaß von 2,50 Meter verbreiteter Fußweg mit Freigabe der Mitbenutzungsmöglichkeit für den Radverkehr oder die Anlage getrennter Fuß- und Radwege oder schließlich ein Zweirichtungsradweg auf einer Fahrbahnseite der Homburger Straße in Betracht. Die rote Mittelspur würde dementsprechend entfallen. Auch sollte die geplante Querungshilfe in Gestalt der Verkehrsinsel mit einem Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) kombiniert bzw. durch diesen ersetzt werden, um eine der Sicherheit der Straßenquerung dienende Bevorrechtigung für Fußgänger zu gewähren.

Abschließend wird man ehrlicherweise sagen müssen, dass Stauungen auf der Homburger Straße so oder so nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Sie werden weiterhin zum alltäglichen Straßenbild gehören, zumindest während der Hauptverkehrszeiten. Wenn die Prognosen der zukünftigen Verkehrsentwicklung zutreffen, dann wird der Kfz-Verkehr noch merklich anwachsen, was die Verkehrssituation zusätzlich belasten wird. Dies sind kaum bestreitbare Fakten, die für eine nachhaltige Stärkung der Nahmobilität in Gestalt umweltfreundlichen Radverkehrs gerade auch auf der Homburger Straße sprechen. Im Radverkehr liegt ein erhebliches Potenzial zur Verkehrsentlastung, das es nach Ansicht des ADFC Bad Vilbel zu heben gilt.

Christian Euler, radverkehrspolitischer Sprecher des ADFC Bad Vilbel

Dr. Joachim Brendel, 2. Vorsitzender des ADFC Bad Vilbel

Dr. Ute Gräber-Seißinger, 1. Vorsitzende des ADFC Bad Vilbel

Bad Vilbel, 6. Oktober 2016