

E010400 05. Okt. 2023

LANDESHAUPTSTADT



E 29.09.2023

über  
Herrn Oberbürgermeister  
Gert-Uwe Mende

*GR* *1.10.23*

Der Magistrat

Dezernat für  
Bauen und Verkehr

über  
Magistrat

Stadtrat Andreas Kowol

und  
Herrn Stadtverordnetenvorsteher  
Dr. Gerhard Obermayr

an die CDU - Fraktion

*28* . September 2023

Anfrage der CDU - Fraktion vom 29.06.2023, Nr. 136/2023 nach § 45 der  
Geschäftsordnung der Stadtverordnetenversammlung  
SV-Nr.: 23-V-05-0088

Protected Bike Lanes in Wiesbaden

In Wiesbaden gibt es seit etwa 5 Jahren Protected Bike Lanes in verschiedensten Ausführungen. Nach dem Abschluss der Straßenbauarbeiten in der Bahnhofstraße sind nun ca. 50 Poller als Trennung zwischen Radstreifen und Fahrbahn installiert worden. In der Abraham-Lincoln-Straße soll zukünftig ein neuer Radstreifen gebaut werden.

Ich frage daher den Magistrat:

1. Welche Ausführungen von Protected Bike Lanes gibt es aktuell in Wiesbaden und welche wurden zwischenzeitlich verworfen?
2. Aus welchen Gründen wurde eine andere Ausführung von Protected Bike Lanes in der Bahnhofstraße nach Abschluss der Straßenbauarbeiten installiert? Wird die „Wiesbadener Schutzborde“ zukünftig nicht mehr verwendet?
3. Werden die bestehenden Ausführungen auf das neue Modell in der Bahnhofstraße umgebaut? Wird dieser Umbau nur erfolgen, wenn zugleich Straßenbauarbeiten in dem Bereich erfolgen?
4. An welchen Straßen sollen in Zukunft weitere Protected Bike Lanes und mit welchen Ausführungen installiert werden? Wird an dem neuen Radweg in der Abraham-Lincoln-Straße auch eine Protected Bike Lane entstehen? Welche Ausführung ist dort geplant?
5. Wie sind die Erfahrungen aus fünf Jahren Protected Bike Lanes in Wiesbaden, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit der Radfahrer, der Reparaturbedürftigkeit der Schutzeinrichtungen und der daraus entstandenen Reparaturkosten?

6. Welche Kosten sind für die einzelnen Abschnitte entstanden? Insbesondere ein Vergleich der Kosten für die Umrüstung in der Bahnhofstraße und des Neubaus in der Abraham-Lincoln-Straße zu den bisherigen Protected Bike Lanes.

---

Die Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu 1.:

Das Tiefbau- und Vermessungsamt hat in den vergangenen Jahren im Wiesbadener Stadtgebiet Protected Bike Lanes mit folgenden Trennelementen ausgeführt:

1. Frankfurter Hut
2. Wiesbadener Schutzbord
3. Leitpfosten Soft
4. Leitschwelle

Der Frankfurter Hut wurde als Einrichtung einer Protected Bike Lane verworfen und durch den Wiesbadener Schutzbord ersetzt. Die Landeshauptstadt Wiesbaden steht im intensiven Austausch mit anderen Kommunen und den Herstellern zu dem Thema Abtrennung von Radverkehrsanlagen.

Zu 2.:

In der Bahnhofstraße erfolgte die Abtrennung des Radfahrstreifens vor der Baumaßnahme mit dem Frankfurter Hut. Der Frankfurter Hut wird im Wiesbadener Stadtgebiet aufgrund der nicht gegebenen Langlebigkeit für diesen Zweck nicht mehr eingesetzt und wurde durch den Wiesbadener Schutzbord abgelöst. In der Bahnhofstraße wurde daher bei früheren Instandsetzungsmaßnahmen der Bike Lane der Wiesbadener Schutzbord eingebaut, wodurch eine Durchmischung beider Systeme vorlag. Auch diese Leitelemente wiesen bereits erhebliche Mängel und Anfahrspuren auf, welche bereits auf weitere Instandhaltungsmaßnahmen hinwiesen. Darum werden durch das Tiefbau- und Vermessungsamt mittlerweile die sogenannten Leitpfosten Soft eingesetzt, die auch von vielen anderen Kommunen als Standardausführung verwendet werden. Die Kosten für die verbauten 48 Leitpfosten nebst Montage in der Bahnhofstraße beliefen sich auf insgesamt 4251 Euro und 26 Cent.

Zu 3.:

Es ist derzeit nicht vorgesehen, vorhandene Bike Lanes auf das neue System umzubauen. Im Falle von Straßenbauarbeiten werden die eingebauten Elemente begutachtet und in Abhängigkeit des vorhandenen Systems und Zustands der Elemente entschieden, ob eine Erneuerung der gesamten Trennelemente und eine Umsetzung mit Leitpfosten zum Einsatz kommt oder lediglich ein Tausch defekter Elemente und ein Wiedereinbau erfolgt.

Zu 4.:

In der Abraham-Lincoln-Straße werden Leitpfosten lediglich im Knotenpunktbereich B455/Abraham-Lincoln-Straße verortet. Die Zuführung zum Radfahrstreifen der Abraham-Lincoln-Straße aus Richtung Berliner Straße erfolgt über eine signalgeregelte Furt. An dieser Stelle entsteht ein erhöhtes Konfliktpotential und Unfallrisiko, welches durch die Leitpfosten

minimiert werden soll und besonders auf die Radfahrenden hinweist. Im weiteren Verlauf der Abraham-Lincoln-Straße sind derzeit keine Schutzeinrichtungen vorgesehen.

Im Zuge der Änderungen der Radverkehrsanlage im Dotzheimer Bereich der Erich-Ollenhauer-Straße sind Leitschwellen an möglichen Konfliktstellen vorgesehen. Zudem prüft das Tiefbau- und Vermessungsamt laufend Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern sowie aus der Politik auf Örtlichkeiten, an denen eine Abtrennung der Radverkehrsanlage aus Gründen der Verkehrssicherheit sinnvoll ist.

Zu 5.:

Erfahrungen haben gezeigt, dass sowohl die Frankfurter Hüte und Wiesbadener Schutzborde einen hohen Instandhaltungsaufwand haben. Üblicherweise werden die Elemente aus der Befestigung rausgerissen und kommen im Bereich des Radweges zum Liegen. Es lässt sich erkennen, dass überwiegend die Endelemente einer Protected Bike Lane betroffen sind, was daran liegen kann, dass diese Elemente nicht durch den Verkehrsteilnehmer gesehen werden können. Die Wiesbadener Schutzborde bieten einen guten Schutz für Radfahrende, sie müssen jedoch auf Lücke gesetzt sein, damit ein Ausweichen im Falle von Hindernissen ermöglicht werden kann.

Auch aufgrund der besseren Sichtbarkeit der Trennelemente für alle Verkehrsteilnehmer, wurde - wie beschrieben - mittlerweile der Leitpfosten Soft als Standardausführung gewählt. Durch die Anordnung können Radfahrende bei Hindernissen ausweichen, die flexible Ausführung verhindert eine direkte Beschädigung der Elemente mit Rausbrechen der gesamten Befestigung. Hinzu kommt, dass sich die Anschaffungskosten für Leitpfosten Soft in einem sehr überschaubaren Bereich bewegen, sodass auch etwaige Reparaturkosten mit dieser Bauausführung überschaubar sind.

Zu 6.:

Die Maßnahme Abraham-Lincoln-Straße ist noch nicht umgesetzt. Zu den geplanten Protected Bike Lane-Elementen liegt daher noch keine Schlussrechnung vor. Generell sind die Kosten für die Leitpfosten Soft geringfügig geringer, als die Kosten für die zuvor verbauten Systeme.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name, possibly 'J. Müller', written over a light blue horizontal line.