

# Ausbau wird Hindernislauf

**HITCHINSTRASSE** Probleme für Radler, beim Kreiseln und am Mittelstreifen

Von Erich Michael Lang

**BÜDESHEIM.** Der Ausbau der Hitchinstraße wird zwar noch ein paar Jährchen auf sich warten lassen, aber schon jetzt zeichnet sich ab, dass die Zeit gut für Diskussionen genutzt werden kann. Baustart könnte im Frühjahr 2015 sein. Das Planungsbüro Siekmann + Partner stellte dem Bauausschuss erste Ausbauüberlegungen vor. Die Planer waren bemüht, den Eindruck zu vermeiden, Ingenieure wollten die Politik bevormunden, aber die Fraktionen mussten dennoch zur Kenntnis nehmen, dass sie es einstweilen mit einem Dilemma zu tun haben: Der Radwegeplan der Stadt steht nämlich im Widerspruch zu den tatsächlichen Gegebenheiten in der Hitchinstraße. Mit anderen Worten: Was als Haupttrasseachse gedacht ist, entpuppt sich vor Ort als der Schrecken aller Radfahrer.

Und daran, wie die Planer höflich andeuten, ist auch nicht wirklich viel zu ändern. Selbst ein Ausbau mit sogenannten Sicherheitsstreifen für Radfahrer

an beiden Fahrbahnseiten setzt eine Straßenbreite von 12,60 Meter voraus. Die Hitchinstraße bringt es aber lediglich auf maximal 11,20 Meter.

Das würde bedeuten, die Stadt müsste, um ihre ursprünglichen Radfahrträume zu verwirklichen, Gelände hinzukaufen. Was teils nicht möglich und teils nicht wünschenswert ist. Mit kombinierten Rad-Fußwegen oder eigenen Radwegen sieht es ganz trübe aus, weil dann die Fahrbahn noch breiter sein müsste. An den Breiten selbst gibt es zudem nichts zu deuteln, weil die im Straßenbau normiert festgelegt sind.

## Ärger mit Beschilderung

Und dabei ist mächtig was los in der Hitchinstraße. 15 000 Fahrzeuge am Tag, ergab eine Zählung. An der Altdeutschen sind es sogar 25 000. Dezent folgte der Hinweis der Planer auf lediglich 70 Radfahrer verbunden mit dem unausgesprochenen Gedanken, ob bei dieser Zahl es eigentlich der Mühe wert sei, großartig für den Zweiradverkehr zu planen.

## BAUPROGRAMM

► Im **Landesstraßenbauprogramm 2014/2015** ist der Ausbau der Hitchinstraße mit **921 000 Euro veranschlagt**.

Allerdings war auch der Gedanke naheliegend, dass derzeit alle Radler – wenn sie nur können – die Hitchinstraße auch meiden. Umgekehrt ist bei der Verkehrszählung festgestellt worden, dass sich viele Autofahrer auf der Straße bewegen, die da gar nicht hingehören, weil sie auf anderen Straßen viel besser durch die Stadt oder um sie herum geführt werden könnten. Der Verdacht kam auf, dass die Beschilderungen nicht ausreichend sind.

Und natürlich: Kein zeitgenössisches Straßenbauprojekt ohne Kreiseln. Die Planer schlagen einen Kreisverkehr an der Ecke Saarlandstraße/Dromersheimer Chaussee vor. Skepsis im Ausschuss. Frank Berlep (CDU) fragt nach, was denn aus den Kreiselnplänen etwas weiter nördlich geworden sei,

wo die Hitchinstraße unmittelbar an der Saarlandstraße aneckt. Der Durchmesser eines Kreisels passe da zwar mit Ach und Krach hin, das Problem aber sei die Straßenführung, da eine Straße senkrecht auf einen Kreiseln stoßen sollte und nicht tangential.

## Ungelöste Frage

Einstweilen ähnlich ungelöst bleibt die Frage nach der Sicherheit an der Einmündung zur Keppsmühlstraße. Zu viel verengten bereitet den Weinbaubetrieben Probleme. Auch über diese Ecke wird es wohl noch einige Ausschussdiskussionen geben. Volker Collet merkte an, das Problem in der Hitchinstraße seien die vielen Linksabbiege-Verkehre. Als Maßnahme könnten die Planer bauliche Trennungen im Bereich des Mittelstreifens anbieten, so dass ein Linksabbiegen beispielsweise an der Raiffeisenstraße oder an der Ecke Saarlandstraße nicht möglich ist. Städtebaulich schön gehe aber anders, meinte Michael Hüttner.