

IG Velo e.V., Brüggleäckerweg 4, 79618 Rheinfelden

Stadtverwaltung
Rheinfelden
Kirchplatz 3
79618 Rheinfelden

E-mail: w.gorenflo@web.de
Homepage: www.igvelo.de

Rheinfelden, den 12.03.08.2020

Stellungnahme der IG Velo zum Schutzstreifenkonzept der Stadt Rheinfelden

1. Seit Jahren engagiert sich die IG Velo für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik, die auch den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht wird. Mit einer modernen Verkehrsinfrastruktur soll Rheinfelden auch einen wesentlichen Schritt in seine Zukunftsgestaltung gehen.
2. Diese Bemühungen stehen im Einklang mit dem im Jahr 2013 erstellten Radverkehrskonzept für den Landkreis Lörrach und dem darin enthaltenen Gemeindesteckbrief für Rheinfelden. Im Jahr 2014 wurde dieser Gemeindesteckbrief und die darin enthaltenen Vorschläge vom Gemeinderat entgegengenommen.
3. Das 2016 vom Gemeinderat verabschiedete Mobilitätskonzept enthält folgende Aussagen:
 - Leitbild: „Rheinfelden: für alle Verkehrsteilnehmer gut und **umweltbewusst** erreichbar“
 - Nachholbedarf besteht bei der verkehrsrechtlichen Situation für Fußgänger und Radfahrer, die in den letzten Jahren noch nicht mit der ihnen zustehenden Priorität in Rheinfelden behandelt wurden.....aus den Untersuchungenwird ersichtlich, dass es...noch eine ganze Reihe an Lücken für Radfahrer zu schließen gilt“
 - „Im Kernstadtbereich sind an bestimmten Stellen auch Vorrangfunktion für Fußgänger und Radfahrer gegenüber dem Kfz-Verkehr denkbar, um die Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs weiter zu steigern
 - „ Mit einer Stärkung bzw. dem Ausbau von ÖV, Radverkehr , Fußgängerverkehr sowie E-Mobility bzw. Sharing-Konzepten sollen attraktive Alternativen zum Kfz-Verkehr geschaffen werden, die eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Umweltverbund unterstützen können“

4. Durch zukunftsfähige Verkehrskonzepte sehen viele Städte und Gemeinden die Notwendigkeit, dass der öffentliche Verkehrsraum unter Fußgängern, Radfahrern, ÖPNV und Autos, mangels zusätzlicher Flächen neu aufgeteilt werden muss. Auch die Stadt Rheinfelden sollte dieser Anforderung durch geeignete Maßnahmen Rechnung tragen.

Das vorgelegte Schutzstreifenkonzept wird diesen Anforderungen in keinsten Weise gerecht, weil es parkende Fahrzeuge unter einen Schutzmantel stellt und somit dringend benötigte Flächen einer zukunftsfähigen Verkehrsplanung entzieht.

Dieses Vorgehen ist für die IG Velo und die Weiterentwicklung der Stadt Rheinfelden in verkehrspolitischer Hinsicht enttäuschend und wirft die Stadt im Wettbewerb mit anderen Kommunen noch weiter zurück.

Auch Alibiaktionen, wie z.B. Stadtradeln gehen an der Aufgabenstellung völlig vorbei und sind reine Augenwischerei.

Die Stadt steht in der klaren Verantwortung, die Rheinfelder Zukunft zu gestalten. Dazu gehört maßgeblich auch der Verkehrsbereich. Die IG Velo hat sich dabei in der Vergangenheit enorm „abgestrampelt“ und viel Energie zur Unterstützung der Stadt investiert, um im gemeinsamen Dialog mit der Stadt Verbesserungen zu erreichen.

Dies ist unsere grundsätzliche Einschätzung zu diesem Konzept. Die IG Velo tut sich sehr schwer damit, darin positive Zeichen für eine Radverkehrsförderung zu sehen. Wir stellen fest, dass kein Zentimeter einer anderen Nutzung als dem Autoverkehr zugeordnet wird. Eine planerische Möglichkeit, die Innenstadt für den Aufenthalt attraktiver (Aufenthaltsqualität) zu machen, wurde vertan.

Die IG Velo hat sich dennoch die einzelnen Maßnahmen angeschaut und schlägt viele Alternativen vor, die Rheinfelden tatsächlich fahrradfreundlicher machen würden

Ob der Wille der Verwaltung vorhanden ist, etwas vom autogerechten Blickwinkel wegzukommen und andere Möglichkeiten zu sehen, wird sich in der Bewertung unserer Vorschläge zeigen. Darin sehen wir auch einen Gradmesser zur weiteren Zusammenarbeit.

Vorbemerkungen

Parksituation

Die Straßen um die Innenstadt (Eichamt-, Ka-Fü-, Cesar-Stünzi-, Emil-Frey-, Elsa-Brändström-, Werder-und Hebel-und Zähringerstraße) sind vollgeparkt. Allesamt in einer 30er-Zone und oft so schmal für die Durchfahrt, dass es manchmal zu gefährlichem Begegnungsverkehr kommt. Wir schlagen vor, in diesen Straßen Bewohnerparkausweise auszustellen und für andere Fahrzeuge, Parkgebühren zu

verlangen. Es muss deutlich gemacht werden, dass öffentlicher Raum nicht mehr gratis für parkende Autos zur Verfügung gestellt werden kann. Hier muss ein Bewusstseinswandel erfolgen. Wenn man tatsächlich vermeiden will, dass auf Nebenstraßen geparkt wird, sollte man dort jetzt schon eine restriktivere Parkraumpolitik betreiben und nicht nur Schutzstreifen mit diesem Argument verhindern.

Allgemeine Bemerkungen zum Schutzstreifenkonzept vorweg

1. Schutzstreifen sind **nicht** die radfahrfreundlichste Lösung für einen Radfahrer. Das zeigen uns Erfahrungen aus Minseln und Berichte aus Grenzach-Wyhlen. Sie geben dem Radfahrer nicht immer das Gefühl gut und sicher geführt zu werden.

Radfahrer wollen sicher und schnell, getrennt vom Autoverkehr und über Kreuzungen geführt werden, wie dies in den Niederlanden oder Dänemark vorbildlich gemacht wird.

Ein bisschen besser noch als Schutzstreifen sind Radfahrstreifen. Sie sind breiter und signalisieren mit dem durchgezogenen Strich dem Autofahrer, dass dieser Bereich dem Radfahrer vorbehalten ist. Neu ist dabei, dass dieser Strich mit Poldern noch geschützt werden kann.

Schutzstreifen sind daher nur die drittbeste Lösung: Sie sind günstig und relativ einfach umzusetzen.

2. Immer mehr Radfahrer fühlen sich durch den zunehmenden Kfz-Verkehr verunsichert und weichen auf Gehwege aus. Dies wird in Rheinfelden zunehmend toleriert bzw. durch dieses Konzept gefördert. Gemeinsame Rad/Gehwege werden angelegt oder das Radfahren auf Gehwegen erlaubt, in Ermangelung eines Raums auf der Straße. Damit werden die Bedürfnisse der Schwächsten (Fußgänger) im Straßenverkehr überhaupt nicht geachtet. So führt die Dominanz des Kfz-Verkehrs zunehmend zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Diese Tendenz muss gestoppt werden.

Exkurs: Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass das Befahren eines Gehwegs eine Ordnungswidrigkeit ist und nach der neusten Straßenverkehrsnovelle eine erhöhte Buße von 55.-€ bis 100.-€ nach sich ziehen kann. Man stelle sich folgendes Szenario vor: Ordnungsbeamte in Rheinfelden bestrafen alle auf dem Gehweg Fahrenden. Wir wären gespannt auf die darauffolgenden Auseinandersetzungen und würden sie begrüßen.

3. Uns fehlt der Hinweis auf die zunehmende Anzahl von Pedelecfahrern und welches Potential sich dadurch für den Straßenverkehr ergibt. Zunehmend könnten damit auch Gemeinden auf dem Dinkelberg oder Herten erreicht werden bzw. mit dem Fahrrad ins Zentrum gelangen. Von den Distanzen und der Topografie ist Rheinfelden sehr gut fürs Radfahren geeignet.

4. Das vorliegende Konzept ist eine Aneinanderreihung von Straßen und Straßenabschnitten und ihre Überprüfung auf Schutzstreifentauglichkeit. Dabei wird der Gedanke eines Radverkehrsnetzes nie gesehen, nie angedacht oder verfolgt. Bei unseren Überlegungen ist es vielen Fällen vor allem der Radverkehrsnetzgedanke, der einer Maßnahme eine neue und besondere Priorität gibt. Es ist für Radfahrer wichtig, dass sie durchgängig auf sicheren Routen von A nach B kommen.

Stellungnahme zu den einzelnen Straßen:

1. Karl-Fürstenbergstraße

- Da die Friedrichstraße nicht geeignet ist für den Radverkehr (auch nach Aussagen in diesem Konzept), verweist man auf das Fahren auf der Ka-Fü. Auch früher durchgeführte Maßnahmen auf der Friedrichstraße an der Rudolf-Vogel-Anlage wurden nicht radverkehrsgerecht ausgebaut mit der Begründung, dass der Radverkehr über die Ka-Fü geführt werden sollte. Die Ka-Fü ist die wichtigste Ost-Westverbindung. Von der Scheffelstraße herkommend, kann hier der Radverkehr gebündelt ins Zentrum und hinaus geführt werden.
- Wir halten die Zahl von 4000 PKWs sehr hoch geschätzt (im Vergleich zu 3400 in Minseln). Auch halten wir es nicht gerechtfertigt, soviel Rücksicht auf parkende LKWs zu nehmen. Alternativer Parkraum wäre im Übrigen gegenüber der Schillerschule bei der Feuerwehr zu ermöglichen sowie in der Peter-Krauseneckstraße. Zum anderen ist es fragwürdig, warum man den neuen Bewohnern des Grendelmatt öffentlichen Raum - möglichst noch gratis - zur Verfügung stellen möchte

Wir sehen zwei Möglichkeiten, wie hier der Radverkehr gefördert werden kann:

- Fahrradstraße: Diese wäre durchaus möglich, indem man zwei unechte Einbahnstraßen bildet und somit den Durchgangsverkehr und die Behinderungen für die Anwohner reduziert.
- Oder ein Schutzstreifen der ab der Hardtstraße nach Osten geführt wird.

2. Hardtstraße

- Wir möchten hier keine Verschlechterung der bisherigen Radverkehrsführung. Wir sind der Meinung, dass der Wegfall von wenigen Parkplätzen zwischen Ka-Fü und Friedrichstraße (Alternative: Parkplatz gegenüber Schillerschule) gerechtfertigt ist, um einen Radfahrstreifen in der Breite von 185cm durchgängig von der Friedrichstraße zur Nollingerstraße zu führen. Es sei hiermit nochmals darauf hingewiesen, dass ein Radfahrstreifen etwas mehr Sicherheit bietet als ein Schutzstreifen und vom Autofahrer etwas besser akzeptiert wird..

3. Nollingerstraße

- Die Fahrbahnbreite reicht aus, um auch hier auf der einen Seite einen Radfahrstreifen anzubringen, der vor der Ampel in einen Schutzstreifen umgewandelt werden kann, wenn die Breite dies nicht hergibt.
- Die Parkplätze vor dem „Sattler“ könnten auf die andere Straßenseite verlegt werden, so dass dieser Radfahrstreifen schon ab dem Oberrheinplatz geführt werden kann.
- Netzüberlegung: dieser Radfahrstreifen könnte einerseits bis zur Unteren Dorfstraße geführt werden und dort zu dem bestehenden Schutzstreifen geführt werden. Und zum anderen könnte er schon bei der Baslerstraße beginnen, wenn dort ab der „ehemaligen Dietrich-Klinik“ ein Schutz oder Radstreifen beginnt und in der Nollingerstraße fortgeführt wird (Wegfall der Abbiegespur in die Schweiz).
- Wir schlagen vor, bei der Esso-Tankstelle, von Norden herkommend, einen Schutzstreifen anzubringen, der bis zur Ampel führt. Dies auch mit dem Wissen, dass der Schwerlastverkehr auf der linken Abbiegespur seit Eröffnung des äußeren Rings hier nicht mehr zur Industrie fährt und auch nicht mehr fahren darf.

4. Baslerstraße

- Obwohl diese Straße nicht im Konzept behandelt wird, schlagen wir- wie oben schon erwähnt- einen Schutzstreifen von der Dietrich Klinik bis zum Oberrheinplatz vor (Einmündung in den weiterführenden Schutz/Radfahrstreifen auf der Nollingerstraße) Die Autoabbiegespur für den Kfz-Verkehr in die Schweiz von der Rudolf Vogelanlage soll zurückgebaut werden um eine Abbiegespur für Radfahrer anzulegen. Dann ist auch in der anderen Richtung ein Schutzstreifen zum Oberrheinplatz möglich.

5. Römerstraße

- Der gemeinsame Geh-und Radweg zwischen Unterer Dorfstraße und Muessmattstraße hat nicht die erforderliche Breite von 3m(2,50m plus 0,50m wegen Längsparkständen). Außerdem sind hier viele Ein-bzw. Ausfahrten und viele Mülleimer behindern das Fahren. Die Benutzungspflicht ist daher auf diesem Abschnitt nach der ERA aufzuheben. Es wäre grundsätzlich zu überlegen, ob auf der Römerstraße in Zukunft eine Tempobeschränkung auf 30 km/h angeordnet werden soll (mehr Fußgängerverkehr durch neue Bebauung , Kindergarten im oberen Bereich).
- Im Abschnitt zum Schwarzen Weg halten wir es für überlegenswert, ein Parkverbot auszusprechen, da es bei der Vorbeifahrt an parkenden Fahrzeugen an dieser Stelle mit dem Gegenverkehr immer zu Überfahren des Schutzstreifens kommt. Es ist nachvollziehbar, dass dieser Radfahrstreifen auf Grund der Breite nicht erhalten bleiben kann und nur ein Schutzstreifen möglich ist. Wenn das Feuerwehrgebäude steht, sollte hier über einen separaten Radweg nachgedacht werden

- Sinnvoll sind die Aufhebungen der Benutzungspflicht und Wegfall der Radwegführung auf dem Gehweg im Abschnitt bis zur Schildgasse. Wir beobachten wenig Parkdruck auf diesem Abschnitt. Die LKWs fahren zur Abfertigung gleich noch zur Abfertigung zum OZ oder fahren sofort in die Peter-Krauseneck-Straße. Wir schlagen einen Schutzstreife /Radfahrstreifen auf der nördlichen Seite (OZ= Insolvenz) vor
- Netzgedanke: dieses Stück könnte eine Verbindung für den Radverkehr zwischen der B34 am Gelände der ED vorbei bis zur Mouscronallee oder über Wiechsmühle nach Herten sein.

6. Schildgasse

- Wir sprechen uns für die Fortführung des geplanten Schutzstreifens von der Friedrichstraße bis zum Kreisel aus. Auf dieser Seite sind bisher wenig parkende LKWs festgestellt worden. Auf der anderen Seite kann der Gehweg für Radfahrer frei gemacht werden - ein Parkverbot für Lkw zwischen Schildgasse und Kreisel auf der östlichen Seite besteht bereits.

7. Goethestraße

- Mit der Aufstellfläche für Radfahrer vor der Nollingerstraße haben wir unsere Probleme. Wer bei Rot rechtzeitig nach vorne kommt und wer dann bei Grün vor den anderen wegfahren kann hat Glück. Wer das nicht schafft und nach links abbiegen will, zieht den kürzeren und gefährdet sich selbst wenn er trotzdem losfährt.

Die folgenden Straßenzüge sind nicht im Konzept behandelt, haben aber für den Radverkehr eine große Bedeutung.

8. Werderstraße

- Die Breite des Geh/Radwegs an der Werderstraße entspricht **nicht** den Vorschriften der ERA. Hier muss die Benutzungspflicht aufgehoben werden (+ Gehweg Radfahrer frei). Genauso wie dies nun in der Römerstraße nachgemessen wurde und dieser Radweg nicht der ERA entspricht.

9. Muessmattstraße

- Auf der Muessmattstraße sollte Tempo 30 eingeführt werden, dort befinden sich eine Schule, ein Kindergarten, Senioreneinrichtungen und die Sozialstation, die eine solche Maßnahme rechtfertigen. Auch seien hier noch die Kreuzungen Alemannenstraße/Adolf-Senger-Straße und Blauenstraße mit der Müssmattstraße als viel benutzter Schulweg erwähnt.
- Auf der östlichen Seite sollte der Gehweg für Radfahrer erlaubt sein, ansonsten ist hier die Benutzungspflicht nicht durch die ERA abgedeckt (jetzige Beschilderung und Markierung ist nicht korrekt)

10. Elsa-Brändström-Straße

- Diese Straße ist eine wichtige Verbindung für den Radverkehr von Oberrheinplatz zum Bahnhof und zurück. Hier kommt es immer wieder zu gefährlichen Begegnungen zwischen Auto- und Radverkehr. Da hier eine 30er Zone ist, ist kein Schutzstreifen möglich. Wir schlagen daher vor, die Parkplätze auf einer Seite aufzulösen, damit der Begegnungsverkehr weniger gefährlich ist.

11. Beuggenerstraße

- Auf der nördlichen Seite wäre ein Schutzstreifen möglich, zumindest bis zur „Sonne“ und eventuell kann dieser Schutzstreifen bis zum Friedhof durchgezogen werden. Die dortigen Parkplätze könnten auf die andere Seite verlegt werden.
- Netzüberlegungen: dadurch könnte eine Radverbindung geschaffen werden von Beuggen bis nach Degerfelden und weiter

12. Herbert-King-Park

- Durch seine ideale Lage wird der Herbert-King-Park immer ein (Schleich-) weg für Radfahrer bleiben, ob nun erlaubt oder nicht erlaubt. Es kommt dort immer wieder zu Begegnungen mit Fußgängern, die mehr Raum für sich beanspruchen. Hier müssen sich die Radfahrer unterordnen, was sie in der Regel auch tun-rücksichtsloses Radfahren wird es von gewissen Leuten immer geben, auch in der Fußgängerzone. Dennoch sollte das Befahren erlaubt werden, unter Einhalten der Vorschrift, dass Fußgänger Vortritt haben. Das klappt in der Regel auch.

13. Warmbach

- Das Befahren auf den Geh/Radwegen ist im vorderen Teil Richtung Zentrum ganz okay (bis auf die Büsche und Sträucher die herauswachsen). Im 30er-Bereich ist das Befahren gut möglich auch ohne Streifen, da das reduzierte Tempo vielfach eingehalten wird. Da das Befahren auf den Gehwegen erlaubt ist, sollte hier aber auch darauf Wert auf eine bessere Fahrbahnoberfläche gelegt und an einigen Stellen (bei der Treppe) verbreitert werden
- Der Radweg an der Mouscronallee sollte kurz vor der Eisenbahnbrücke mit einer abgesicherten Schleuse auf die Straße und von dort bis zur Warmbacherstraße geführt werden. (Radweg zwischen Eichberg und Güterstraße – westliche Seite-wurde im Gutachten unterschlagen)

14. Degerfelden

- Bei den geplanten Schutzstreifen beidseitig auf der Lörracherstraße befürchten wir, dass es zu einem Alibi-Schutz kommen wird und die Radfahrer relativ unsicher geführt werden(wenig übrig gebliebene Fahrbreite und daher oftmaliges Überfahren des Schutzstreifens). Wir schlagen dafür nur einen

- Radfahrstreifen auf der östlichen Seite vor, der eine Verbindung von dem Nollinger Radweg bis ortsaußerhalb führen und in den geplanten Radweg nach Lörrach münden soll (Netzüberlegungen).
- Den Streifen an der Eichslerstraße halten wir für wenig sinnvoll. Eine Abbiegespur zum Radweg nach Eichsel auf der Straße –mit durchgezogener Linie für die von oben kommenden Autos- halten wir für sinnvoller (zur Verhinderung des Kurvenschneidens)

15. Eichsel

- Zunächst schien uns diese vorgeschlagene Maßnahme etwas unnütz. Sie hat vielleicht aber doch ihre Berechtigung mit der Begründung, dass Freizeitradler –vielleicht vermehrt E-Biker, von Degerfelden kommend, auf diesen Schutzstreifen geführt werden, um später Richtung Nollingen bzw Minseln über den Weg an der Kapelle vorbei geführt zu werden.

16. Minseln

- Wir möchten darauf hinweisen, dass die Markierung des Schutzstreifens an vielen Orten durch Straßenbauarbeiten nicht mehr vorhanden ist - dies müsste ausgebessert werden
- Es gibt noch keine Lösung wie die stadteinwärts fahrenden Radfahrer bei der Fa. Lützelschwab gefahrlos auf den Radweg gelangen können

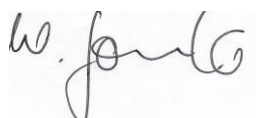
17. Karsau

- Kapfbühlstraße: Die Steigung auf der Kapfbühlstraße ist enorm. Sie wird wohl einfach deswegen nicht von vielen Radfahrern befahren werden. Wir sehen keine Notwendigkeit für einen Schutzstreifen (auch nicht für die wenigen Ebike-Fahrer), weil es keine Hauptroute und keine notwendige Strecke in einem Radverkehrsnetz ist. Der Gehweg ist breiter als andere Gehwege auf denen das Befahren für Radfahrer erlaubt ist z.B. Warmbacherstraße....und die Geschwindigkeit, mit der man hier nach oben fahren kann, ist eher im unteren Bereich. Daher kann hier auch das Befahren auf dem Gehweg erlaubt werden für Radfahrer, die sich unsicher fühlen (sicherer wären sie auf dem Schutzstreifen bei Gegenverkehr auch nicht)

Wir sind der Meinung, dass diese Vorstellungen weder utopisch noch überzogen sind und realisierbar wären. Dazu braucht es allerdings den Mut der Verwaltung und des Gemeinderats in Zeiten des Klimawandels und für eine lebenswertere Innenstadt eine Verkehrswende herbeizuführen.

Wenn diese Maßnahmen so umgesetzt werden, macht Rheinfeldern tatsächlich einen Sprung nach vorne Richtung fahrradfreundliche Stadt. Es wäre für einige Unschlüssige oder Unsichere ein guter Grund, vom Auto aufs Fahrrad umzusteigen.

Für die IG Velo OG Rheinfeldern



Wolfgang Gorenflo und Thomas Eichin

