

Fichtner Water & Transportation GmbH Postfach 61 80 79037 Freiburg

Stadtverwaltung Rheinfelden
Herrn Nacke
Kirchplatz 2
79618 Rheinfelden (Baden)

Fichtner Water & Transportation GmbH
Standort Freiburg

Linnéstraße 5
79110 Freiburg

Telefon 0761 88505-0
Telefax 0761 88505-22

www.fwt.fichtner.de

Ihr Zeichen:

Ihre Nachricht:

Unser Zeichen:

Name: Florian Krentel

Durchwahl: -36

E-Mail: florian.krentel@fwt.fichtner.de

Datum: 10.06.2020

Projekt Nr. 611-1058
Stellungnahme zu den relevanten Punkten der Sitzung des Ortschaftsrats Karsau am 10.03.2020

Sehr geehrter Herr Nacke,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge der Machbarkeitsstudie Schutzstreifen für Radfahrer wurde von unserem Büro überprüft, ob entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Rheinfelden nach geltendem Regelwerk Schutzstreifen als angemessene Radverkehrslösungen umgesetzt werden können. Als Basis für die Bewertung dient die Veröffentlichung „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2010. Die Bewertung hängt dabei unter anderem vom Verkehrsaufkommen, von der Fahrbahnbreite und vom Grad der Steigung ab.

Nach der Vorstellung der Ergebnisse im Ortschaftsrat Karsau am 10.03.2020 wurden seitens des Ortschaftsrates einige Punkte vorgeschlagen bzw. erfragt. Hierzu können wir wie folgt Stellung nehmen.

Kreisstraße

Die geäußerten Vorschläge hinsichtlich der exakten Lage der zu markierenden Parkstände in der Kreisstraße haben wir dankend zur Kenntnis genommen und werden diese ins bestehende Konzept einarbeiten.

Karsauer Straße

Im heutigen Bestand wird der Radverkehr auf der Karsauer Straße als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und Querschnittsbelastungen von 2.500 Kfz/24h. Wie von unserer Seite bereits im Erläuterungsbericht und in der Präsentation im Ortschaftsrat ausgeführt, stellt nach ERA auf Grund der erheblichen Steigung Richtung Norden der einseitige Schutzstreifen die anzustrebende Lösung für den Radverkehr dar. Dabei muss angemerkt werden, dass die Markierung des Schutzstreifens allein durch die markante Steigung der Karsauer Straße begründet ist. Bei einer reinen Bewertung auf Basis des geringen Verkehrsaufkommens wäre nach ERA auch eine Mischverkehrslösung auf der Fahrbahn adäquat gewesen. Aus dieser Konstellation begründet sich auch das Ende des Schutzstreifens auf Höhe der Einmündung „Rütte“. Im weite-

ren Verlauf zur Kreisstraße wäre zudem auch auf Grund der geringeren Fahrbahnbreite die Markierung eines Schutzstreifens nicht mehr möglich gewesen.

Weiterführend war im Ortschaftsrat der Wunsch geäußert worden, dass auf dem Abschnitt Karsauer Straße zwischen Einmündung "Rütte" und Kreisstraße der Parkraum über eine Markierung von Parkständen geordnet werden soll.

Im Erläuterungsbericht haben wir hierzu auf Seite 40 ff. ausgeführt, dass hinsichtlich des ruhenden Verkehrs mit den bestehenden Regelungen (Parken am Straßenrand gemäß Vorgaben StVO möglich) im Abschnitt zwischen „Rütte“ und Kreisstraße keine Defizite beim Verkehrsablauf oder Verkehrssicherheit erkannt wurden. Daher wurde die Notwendigkeit zur Ordnung des ruhenden Verkehrs nicht gesehen. Diese Erkenntnis wurde von der Stadtverwaltung und Polizei geteilt, die im Rahmen der Erstellung der Untersuchung eingebunden waren.

Wie eine Ordnung des ruhenden Verkehrs prinzipiell aussehen könnte, wurde in der Anlage 3.19 auf den Plan-Nummern 1 und 2 mit den Markierungen von Parkständen auf der Fahrbahn dargestellt. Gegenüber der heutigen Situation würde dies bedeuten, dass im besagten Abschnitt 23 Fahrzeuge innerhalb der Parkstandsmarkierungen abgestellt werden können. Straßenbegleitend und im Einklang mit der StVO wären es 18. Somit wäre eine leichte Reduktion der Parkstände festzustellen.

Darüber hinaus muss erwähnt werden, dass die reine Markierung der Parkstände nicht mit einem Verbot des Parkens außerhalb der Parkstandmarkierungen gleichzusetzen ist. Dies müsste ggf. durch Verkehrszeichen verdeutlicht werden. Vgl. hierzu auch die Abschnitte 2.2 zum Ruhenden Verkehr im Erläuterungsbericht und hierbei insbesondere die Punkte 2.2.3 und 2.2.4.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Erfordernisse zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in diesem Abschnitt nicht erkannt wurden. Der Verkehrsablauf funktioniert und es kommt nicht zu außergewöhnlichen Stockungen oder Stauungen. Mit den vorhandenen privaten Grundstückszufahrten entlang der Karsauer Straße im besagten Abschnitt sind beim straßenbegleitendem Parken auch immer wieder Lücken vorhanden, in denen nicht geparkt werden darf. Somit werden lange Engstellen vermieden, die von den Verkehrsteilnehmern nicht mehr überblickt werden können. Auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit sind bei Einhaltung der generellen Verhaltensregeln gemäß StVO keine Einschränkungen erkennbar.

Kapfbühlstraße

Im heutigen Bestand wird der Radverkehr auf der Kapfbühlstraße als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h und Querschnittsbelastungen von rd. 4.000 Kfz/24h. Wie von unserer Seite bereits im Erläuterungsbericht und in der Präsentation im Ortschaftsrat ausgeführt, stellt nach ERA auf Grund der erheblichen Steigung Richtung Norden der einseitige Schutzstreifen die anzustrebende Lösung für den Radverkehr dar. Aber auch die Radfreigabe auf dem Gehweg ist wie vom OR richtig angemerkt eine durchaus mit den Anforderungen der ERA vereinbare Führungsform, sofern bestimmte Randbedingungen eingehalten werden können.

Von Seiten des Ortschaftsrats wurde im Nachgang der Präsentation gewünscht, dass auf dem Streckenabschnitt nördlich der Einmündung „Am Ölberg“ für den bergwärts fahrenden Radverkehr zusätzlich zum Schutzstreifen eine Radfreigabe auf dem Gehweg überprüft werden soll.

Generell ist die gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ein Kompromiss bei eingeschränkten Platzverhältnissen. Daher sind auch in der ERA vermerkt: „Gehwege sollen dem Fußgängerverkehr ein ungestörtes Fortkommen und einen der Umfeldnutzung entsprechenden Aufenthalt ermöglichen. Radverkehr im Gehwegbereich kann Fußgänger verunsichern oder gefährden. Bei stärkerem Radverkehr kann der Fußgängerverkehr in die Randbereiche der Gehwege gedrängt werden, so dass ihm nur noch Restflächen zur Verfügung stehen. Auch den Ansprüchen des Radverkehrs wird mit der gemeinsamen Führung oft nur unzureichend Rechnung getragen. Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthalt Funktion beider Verkehre gering ist.“

Die Anforderungen der ERA könnten hier noch teilweise als erfüllt angesehen werden. Zusätzlich sind auch noch Vorgaben zu den Breiten der gemeinsam genutzten Wege einzuhalten. Die Voraussetzung für eine Radfreigabe auf dem Gehweg stellt nach ERA eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens zwischen Fahrbahn und Gehweg von 0,50 m dar. Aus diesem Grund wurden von Seiten der Stadtverwaltung vor Ort die Gehwegbreiten auf der östlichen Fahrbahnseite gemessen und dokumentiert.

Nördlich der Einmündung „Am Ölberg“ bis zur Einmündung auf die Karsauer Straße wurden Gehwegbreiten zwischen 2,00 m und 2,15 m gemessen. Auf der westlichen Fahrbahnseite liegen die Breiten zwischen 2,00 m und 2,30 m.

Darüber hinaus gibt es entlang des Gehwegs eine Reihe von Straßeneinrichtungen wie Stromkästen, Beleuchtungsmasten o. ä., die die Gehwegbreite kurzfristig verengen und somit weitere Hindernisse für Radfahrer/ Fußgänger darstellen. Gleiches gilt für Bushaltestellen, wo wartende Fahrgäste die nutzbaren Breiten für den Radfahrer einschränken.

Ein weiteres Kriterium für die Akzeptanz und den Fahrkomfort des Radfahrers ist insbesondere bei der Bergfahrt die Vorfahrtssituation. Ein auf dem Gehweg fahrender Radfahrer ist an den Einmündungen und Knotenpunkten nicht vorfahrtsberechtigt. Dies bedeutet, dass die bergwärts fahrenden Radfahrer an den Einmündungen ggf. absteigen und warten müssen. Die Weiterfahrt wird durch die signifikante Steigung zusätzlich erschwert.

Zusammenfassend sind die Gehwegbreiten entlang der Kapfbühlstraße zu gering, um eine ERA-konforme Radfreigabe auf dem Gehweg zu ermöglichen. Auch der Fahrkomfort wird hierbei eingeschränkt. Als Unterstützung für den Radverkehr kommt daher lediglich die vorgeschlagene Anlage eines bergwärts führenden Schutzstreifens für Radfahrer in Betracht.

Hinsichtlich der gewünschten Ordnung des ruhenden Verkehrs ist folgendes festzuhalten: Im Bestand wird in der Kapfbühlstraße straßenbegleitend geparkt. Es gelten die allgemeinen Vorgaben der StVO. Diese Regelungen führen im Bestand zu keinen erkennbaren Einschränkungen beim Verkehrsablauf und der Verkehrssicherheit. Aufgrund von Grundstückszufahrten sowie Einmündungen sind beim straßenbegleitenden Parken immer wieder Lücken vorhanden, die Sichtbeziehungen ermöglichen. Lediglich bei Veranstaltungen in der Festhalle sind im oberen Bereich der Kapfbühlstraße temporäre Einschränkungen vorhanden (vgl. hierzu Ausführungen im Erläuterungsbericht auf den Seiten 42 ff). Es lassen sich daher keine notwendigen Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs ableiten. Diese Einschätzung wird auch von der Stadtverwaltung und der Polizei geteilt.

Bei Umsetzung des bergwärts führenden Schutzstreifens gilt zudem zu beachten, dass eine Markierung von Parkständen auf der gegenüberliegenden Straßenseite rechtlich nicht eindeutig geregelt ist. Verbreitet ist die Rechtsauffassung, dass neben markierten Parkständen die in der ERA geforderte Restfahrbahnbreite von 4,50 m vorgehalten werden muss. Diese wäre in der Kapfbühlstraße bei einem bergwärts führenden Schutzstreifen nicht vorhanden.

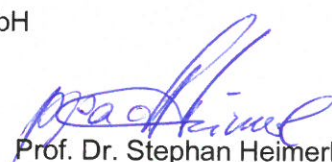
Das straßenbegleitende Parken könnte noch über Beschilderung (z.B. Halteverbote) abschnittsweise eingeschränkt werden. Hierzu müssten allerdings wie beschrieben die Einschränkungen bei Verkehrsablauf bzw. Verkehrssicherheit bestehen. Dies ist nach bisheriger Prüfung durch die Verwaltung, Polizei und uns nicht der Fall. Sollten sich hier Veränderungen ergeben (z.B. Verschärfung der Parksituation), kann die Situation erneut bewertet werden.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fichtner Water & Transportation GmbH


Lutz Deeken


Prof. Dr. Stephan Heimerl