

Stadtverwaltung Rheinfelden
Kirchplatz 3
79618 Rheinfelden

Telefon & Fax: 07621-44446
E-mail: rheinfelden@igvelo.de
Homepage: www.igvelo.de

Rheinfelden, 18.11.2020

Anmerkungen zur Stellungnahme der Firma Fichtner zu den Ausführungen der IG-Velo zum Schutzstreifenkonzept.

Vorwort:

Eine unserer Aufgaben der IG Velo sehen wir darin mitzuarbeiten, dass die Aufenthaltsqualität in der Rheinfelder Innenstadt lebenswerter und die Vernetzung des Radverkehrs innerorts, zu den Ortsteilen und im Landkreis verbessert wird. Radverkehrsmaßnahmen müssen angebotsorientiert sein, d.h. die Kommune muss in Vorleistung treten, um den Radverkehr attraktiv zu machen, um noch mehr Bürger zum Umstieg vom Auto aufs Velo zu motivieren. So, wie eine Autobahn Autoverkehr anzieht, so zieht auch ein Radweg oder eine Fahrradstraße Radverkehr an. Leider wurde die Firma Fichtner nur beauftragt die Möglichkeit von Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen nach den rechtlichen Vorgaben (StVO, ERA) zu untersuchen. Es wäre jedoch eine Chance gewesen, bestehende Radwege nach diesen Vorgaben untersuchen zu lassen (z.B. Werderstraße, Müssmattstraße, Schwarzer Weg). Auch wurden einige Straßen nicht auf ihre Schutz- Radfahrstreifen Tauglichkeit untersucht.(z.B. Basler Straße). Deshalb ging die IG Velo in ihren Ausführungen zum Schutzstreifenkonzept, sowie in diesen Anmerkungen, nicht nur auf die von der Firma Fichtner untersuchten Straßen, sondern auch auf bestehende Radwege und auf die von der Firma Fichtner nicht untersuchten Straßen ein.

Karl-Fürstenberg-Straße

Wie wurden die 4000 Kraftfahrzeuge täglich in der Karl – Fürstenberg-Straße ermittelt? Die Zahl scheint etwas hoch, zumal die Zahl auch als Ausschlusskriterium für eine Fahrradstraße genannt wird.

Es wurde bereits im Gutachten der Fa. Fichtner festgestellt, dass die Friedrichstraße nicht für den Radverkehr geeignet wäre. Somit sollte als Ost-West Verbindung eine geeignete Route

für den Radverkehr geschaffen werden. Mit einer Fahrradstraße, wie von der IG-Velo vorgeschlagen wurde, könnte man eine geeignete Route schaffen.

Diese Fahrradstraße umfasst den Bereich Zugang zur Kindertagesstätte Kunterbunt, Stadteiltreff Pfiffikus (Spielplatz) Kindergarten St. Josef, Schillerschule, Schulweg zur Schillerschule und Realschule für Schüler aus Oberrheinfeldern bzw. aus Richtung Stadtmitte, des Seniorenheimes (betreutes Wohnen) und dient als Zubringer

- zum Schwarzen Weg Richtung Rhein
- zum Schwarzen Weg Richtung Norden
- in die Innenstadt
- in Richtung Umfahrung der Innenstadt über die Kronen- und Müßmattsraße
- Radfernwanderweg

Das Argument, dass die Karl - Fürstenberg-Straße als mögliche Umleitungsstrecke zur Verfügung stehen muss, ist unverständlich. Bei den vielen jetzigen Baustellen zwecks Breitband und Fernwärme wurden Umleitungsstrecken auch weitläufig realisiert. Notfalls könnte die Fahrradstraße temporär auch in eine „normale Straße“ umgewidmet werden. Grundsätzlich ist auch die Stadt Rheinfeldern daran interessiert, den Ost-West Durchgangsverkehr aus der Innenstadt fernzuhalten und auf die A 861 – Äußerer Ring umzuleiten, so dass eine Umleitungsstrecke nicht mehr so dringend erscheint.

Vorschlag der IG – Velo:

Wir fordern, dass die Karl-Fürstenberg-Straße als Fahrradstraße von der Schildgasse bis zur Kronenstraße ausgewiesen wird. Mit der Einrichtung von unechten Einbahnstraßen, könnte der Durchgangsverkehr verhindert werden.

Die Karl-Fürstenberg-Straße ist die parallele Radersatzroute für die Friedrichstraße und eine wichtige Ost-West-Verbindung. Auch für Radfernerisenden, die die Stadtmitte zwecks gastronomischen Angebot oder Übernachtungsmöglichkeiten aufsuchen möchten.

Hardtstraße

Auch die Firma Fichtner sieht prinzipiell die Möglichkeit nach ERA einen Radfahrstreifen umzusetzen.

Das Argument der fehlenden Breite scheint etwas überzogen. Die Hardtstraße ist für den Schwerverkehr, außer für Lieferverkehr, in beiden Fahrtrichtungen gesperrt. Da sich an der Hardtstraße keine Firmen befinden, dürfte sich der Schwerverkehr in Grenzen halten. Es ist aber auch klar, wie täglich zu beobachten ist, dass Lastzüge die Hardtstraße benutzen, um in die Friedrichstraße zu kommen. Das müsste man durch Kontrollen verhindern, sonst macht auch die Beschilderung keinen Sinn. Auch das Argument der sich kreuzenden Linienbusse ist nicht gegeben. Die dort fahrenden Schulbusse fahren immer eine Schleife von der Goethestraße kommend – Hardtstraße – Müßmattstraße – Adolf-Senger-Straße – Rathenastraße und dann wieder rechts in die Hardtstraße, so dass es kaum zu einem Begegnungsverkehr bei den Bussen kommen kann, zumal diese in der Regel zeitgleich hintereinander fahren. Außerdem fahren die Busse nur zu Schulbeginn und Schulende. Der Stadtbus fährt auch diese Richtung.

Auch wenn die ERA aufgrund des Verkehrsaufkommens einen Schutzstreifen vorsieht, wäre ein Radfahrstreifen für die Radfahrer immer die bessere Lösung.

Vorschlag der IG Velo:

Den Radfahrstreifen belassen, auch wenn ein paar Zentimeter zur vorgesehenen Breite fehlen.

Lediglich im Bereich der Querparkstände im Bereich des Schulcampus/VHS müsste ein Trennstreifen zur Sicherheit der Radfahrer angebracht werden.

Nollinger Straße

Die Firma Fichtner gibt in ihren Gutachten die Fahrbahnbreite der Nollinger Straße mit 9,1m bis 9,8 m an. Bei einem Radfahrstreifen von 1,85 m ergibt sich keine Restfahrbahnbreite von 5 m, wie die Firma Fichtner in ihrer Stellungnahme angibt. Auch wenn man für parkende Fahrzeuge noch 2 m abzieht, ist man im Bereich von ca. 7 m Restfahrbahnbreite. Das müsste ausreichend sein.

Durch die Verlegung der Parkplätze nur auf die westliche Seite, könnte man einen durchgehenden Radfahrstreifen, alternativ einen Schutzstreifen vom Oberrheinplatz bis mindestens Höhe Hardtstraße zw. bis zur Unteren Dorfstraße schaffen. Die Nollinger Straße erreicht im Bereich vor der Ampelanlage eine Breite von über 10 m.

Vorschlag der IG Velo:

Schutzstreifen/Radfahrstreifen auf der östlichen Seite von der Rudolf-Vogel-Anlage bis zur Einmündung der Unteren Dorfstraße. Verlegung der Parkplätze auf die westliche Seite. Wenn der Radfahr- Schutzstreifen bis zur Ampelanlage bzw. bis zur Unteren Dorfstraße durchgezogen wird, wäre eine Aufstellfläche für Radfahrer an der Ampelanlage nicht erforderlich.

Basler Straße

Die Basler Straße wurde im Gutachten nicht untersucht.

Der Hinweis der Fa. Fichtner auf einen Verkehrsplan des Abschnittes Basler Straße/Rudolf-Vogel-Anlage ist ohne Kenntnis dieses, nicht hilfreich.

Vorschlag der IG-Velo:

Einrichtung eines Radfahr- /Schutzstreifen auf der Basler Straße zwischen Bahnhofszufahrt und Rudolf-Vogel-Anlage. Die lange Rechtsabbiegerspur von der Basler Straße in die Rheinbrückstraße könnte entfallen.

Römerstraße

Östlicher Teil der Römerstraße (zw. Schildgasse und Dürrenbach)

Vorschlag der IG-Velo:

Unter dem Zeichen des Netzgedankens erscheint im östlichen Teil der Römerstraße auf der nördlichen Seite in Richtung Westen ein Schutzstreifen sinnvoll. Der vorhandene

gemeinsame Rad-Gehweg sollte in einen Gehweg – mit Radfahrer frei umgewandelt werden. (Wie auch von Fichtner vorgeschlagen) Die jetzige Beschilderung in der Gegenrichtung auf

der nördlichen Seite, Gehweg – Radfahrer frei sollte entfallen, da bereits jetzt aufgrund der Breite nicht dazu geeignet. Auf der südlichen Seite sollte der Radweg in einen Gehweg umgewandelt werden. Hier fahren die Radfahrer auf der Fahrbahn.

Mittlerer Teil der Römerstraße (Zwischen Dürrenbach und Müssmattstraße)

Im Gutachten der Firma Fichtner wird auf dem mittleren Teil der Römerstraße zwischen der Einmündung Elsässer Straße und dem Dürrenbach von einer Fahrbahnbreite von 6,50 m ausgegangen. Woher dieses Maß kommt, lässt sich nicht nachvollziehen. Da der Radfahrstreifen nicht zur Fahrbahn und der markierte Gehweg nicht zur Fahrbahn zählen, bleibt nur eine Fahrbahnbreite von 4,80 m. Somit ist hier ein parken verboten, da bei einem parkenden Fahrzeug nur noch eine Restfahrbahnbreite von unter 3 m übrig bleibt. Somit ergibt sich eine Engstelle (§ 12 Abs 1 Nr 1 StVO) , wo das Parken verboten ist.

Würde der Radfahrstreifen in einen Schutzstreifen umgewandelt, würde dieser wieder zur Fahrbahn zählen und die Fahrbahnrestbreite wäre wieder ausreichend, so dass wieder geparkt werden könnte.

Vorschlag der IG – Velo.

Beibehaltung des Radfahrstreifens auf der nördlichen Seite, auch wenn 35 cm zur erforderlichen Breite fehlen.

Somit bleibt das Parken verboten, und die Pkw-Fahrenden würden nicht immer auf den Radfahrstreifen ausweichen, was eigentlich verboten, aber offensichtlich vielen Autofahrern nicht bewusst ist.

Westlicher Teil der Römerstraße. (Zwischen Müssmattstraße und Unteren Dorfstraße.)

Vorschlag der IG-Velo:

Einbeziehung dieses Teiles der Römerstraße in die angrenzende 30 km/h – Zone. Dazu wären nur zwei Schilder erforderlich.

Nördliche Seite:

Der auf der nördlichen Seite liegende gemeinsame Geh – Radweg bleibt bestehen. Es sollten jedoch noch einige geeignete Abfahrten/Bordsteinabsenkungen für die Radfahrer geschaffen werden.

Südliche Seite:

Der Gemeinsame Geh - und Radweg ist zu schmal. Wegen den Längsparkständen, müsste er mindestens 50 cm breiter sein. Deshalb wird vorgeschlagen, diesen Teil in einen Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ umzuwandeln. Dadurch würde die Benutzungspflicht entfallen und schnellere Radfahrer/Pedelec-Fahrer könnten die Fahrbahn benutzen.

Schildgasse

Es trifft zu, dass im nördlichen Teil der Schildgasse die Autohäuser beliefert werden. Das ist aber nicht täglich zu beobachten. Aus diesem Grund könnte man auf der westlichen Seite das

Be- und Entladen erlauben und auf der östlichen Seite ein Halteverbot aussprechen. Die dort zum Teil parkenden Lastwagen, machen das in der Regel illegal, da die Fahrer die dortigen Imbissstände besuchen. (Dort gilt zurzeit ein eingeschränktes Halteverbot, wobei die Beschilderung, außer im Winter komplett, durch Bäume auf dem TOOM - Parkplatz verdeckt wird.)

Außerdem wird es auf der östlichen Seite sehr gefährlich, wenn die Radfahrer auf dem Gehweg zugelassen werden, da sie durch die vielen Ausfahrten, vor allem TOOM - Baumarkt, unmittelbar durch ausfahrende Fahrzeuge gefährdet sind. Wenn auf dieser Seite ein Schutzstreifen für die Radfahrer bestünde, wären die Radfahrer nicht so unmittelbar (natürlich die Fußgänger) durch ausfahrende Fahrzeuge betroffen.

Außerdem wäre noch anzumerken, dass es durch stehende Bäume auf dem TOOM - Parkplatz, für die Autofahrer zu erheblichen Sichtbeeinträchtigungen kommt, wenn sie den Parkplatz verlassen.

Vorschlag der IG Velo:

Schutzstreifen auf der östlichen Seite und Gehweg für Radfahrer frei auf der westlichen Seite. Der Schutzstreifen soll mindesten bei der Einmündung der Scheffelstraße beginnen und bis zum Kreisverkehr gehen.

Die Bäume an den Parkplatzausfahrten des TOOM - Baumarktes müssten auch zum Schutz der Fußgänger deutlich zurückgeschnitten werden

Goethestraße

Auch wenn es sich bei der vorgesehenen Aufstellfläche für Radfahrer um eine gängige Lösung für Nebeneinrichtungen handeln soll, bleibt es trotzdem bei der gefährlichen Situation, wenn die Ampelanlage auf Grün schaltet, wenn der Radfahrer gerade am Rechtsvorbeifahren ist. Er wird dann als Linksabbieger mit den geradeaus fahrenden Fahrzeugen und den Rechtsabbiegern konfrontiert und hat keine Chance links abzubiegen. Das bedeutet, er muss stehen bleiben und die nächste Rotphase abwarten. Diese Situation ist bereits jetzt auf der gegenüberliegenden Seite (Hardtstraße) zu beobachten, wobei es dort noch einfacher ist, da das links abbiegen verboten ist.

Außerdem ist noch anzumerken, dass die Ampelphasen geändert wurden, so dass die Aussage zu kurzen Grünzeiten nicht mehr ganz zutrifft. Die Schaltungen sind jetzt flexibler nach Verkehrsaufkommen.

Vorschlag der IG Velo:

Trotz der oben angeführten Bedenken, könnte die durch die Firma Fichtner vorgesehene Maßnahme durchgeführt werden, da sie je nach Ampelschaltung doch Vorteile für die Radfahrer bringen könnte. Sollte jedoch nicht ganz oben auf eine Prioritätenliste gesetzt werden.

Müsmattstraße zwischen Hardt- und Römerstraße

Die Müsmattstraße wurde im Rahmen des Gutachtens nicht untersucht.

Auf der westlichen Seite der Müsmattstraße sind der Gehweg und der Radweg getrennt, so dass da keine Änderungen erforderlich wären. Auf der östlichen Seite ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg der stark von Fußgängern und Radfahrenden benutzt wird. Dieser erreicht gerade die Mindestmaße. Er ist als gemeinsamer Geh- Radweg ausgeschildert, aber teilweise noch als getrennter Geh- und Radweg auf der Fahrbahn markiert, so dass eine eindeutige Trennung von Radfahrern und Fußgängern nicht vorhanden ist. Dadurch kommt es immer wieder zu Konflikten zwischen den Radfahrern und den Fußgängern.

Durch den Parkdruck in der Müsmattstraße und die immer breiter werdenden Fahrzeuge ist schon jetzt selten möglich 50 km/h zu fahren, da die Restfahrbahnbreite gradeso ausreichend ist für zwei Pkws. Wenn Busse oder Lastwagen die Müsmattstraße befahren, ist kein Gegenverkehr mehr möglich.

Vorschlag der IG Velo:

Geschwindigkeit auf 30 km/h reduzieren (Nicht 30 km/h Zone) unter Beibehaltung der Vorfahrtsregelung für die Müsmattstraße.

(Begründung für 30 km/h: Schule, Altenheim, 2 Kindergärten (Kindergartenstätte Paulus und St. Anna- Kindergarten) Sozialstation und Seniorenwohnanlage. Außerdem Schulweg für Kinder die die Goetheschule und Eichendorffschule besuchen).

Gehweg auf der östlichen Seite für Radfahrer frei geben, so dass keine Benutzungspflicht besteht. Hier kommt es immer zu Problemen mit den Fußgängern. Schnellere Radfahrer können somit die Fahrbahn benutzen.

Der getrennte Geh- Radweg auf der westlichen Seite bleibt bestehen.

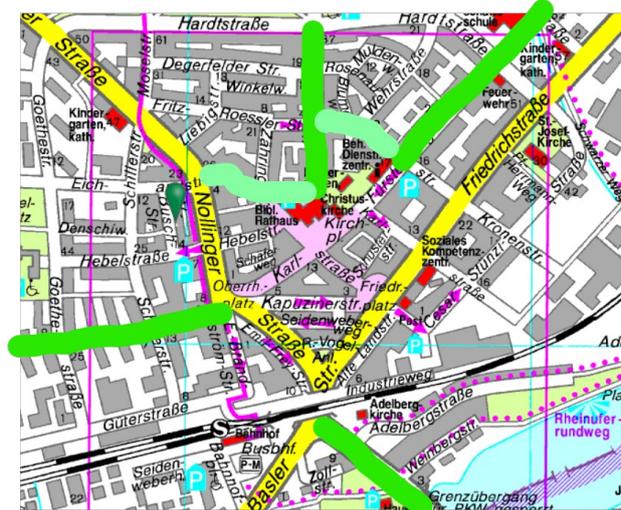
Müsmattstraße von der Hardtstraße bis zum Rathaus

Vorschlag der IG Velo:

Diese Bereiche in eine Fahrradstraße umwandeln.

Neben den Fahrradstraßen in Nord-Süd sowie West-Ost-Richtung (dunkelgrüne Linien) bietet es sich im Endausbau an, einen Ring um die Stadtmitte mit den Fußgängerzonen zu bilden.

Damit werden die Radfahrer, deren Ziel nicht die Innenstadt ist, aus der Fußgängerzone geleitet. Dazu müsste die Kronenstraße ab Karl-Fürstenberg-, über die Müsmatt- und Eichamt- bis zur Nollingerstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden (hellgrüne Linie)



Elsa-Brändström-Straße

Die Elsa-Brändström-Straße wird von Radfahrern als Zufahrt zum bzw. vom Bahnhof in die Stadtmitte viel benutzt.

Die Anmerkung der Firma Fichtner, dass die Elsa-Brändström-Straße eine 30km/h-Zone ist, ist natürlich nicht hilfreich für die Radfahrer, die berechtigt entgegen der Einbahnstraße fahren und durch entgegenkommende Fahrzeug gefährdet werden, da die Restfahrbahnbreite durch die beidseitig parkenden Fahrzeug zu gering ist.

Vorschlag der IG Velo:

Parken auf der östlichen Seite wird verboten. Wenn dann noch auf der östlichen Seite ein Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen angelegt würde, würde das die Sicherheit der Radfahrer erhöhen. Es ist klar, dass ein Schutz-Radfahrstreifen in einer 30 km/h-Zone nicht vorgesehen ist, aber wie man in der in unmittelbarer Nähe befindlichen Werderstraße sehen kann, offensichtlich nicht grundsätzlich verboten. Dort wurde aus denselben Gründen ein Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße in einer 30 km/h – Zone angelegt.

Werderstraße:

Der gemeinsame Geh – Radweg beidseitig der Werderstraße wurde durch die Firma Fichtner nicht untersucht. Dabei wäre herausgekommen, dass beide Geh-Radwege zu schmal sind. Auf der ganzen Länge zwischen Goethestraße und Mouscronallee sind Längsparkstände vorgesehen, so dass hier zwingend noch ein Sicherheitstrennstreifen von zusätzlich 50 cm erforderlich wäre.

Vorschlag der IG – Velo:

Umwandlung der gemeinsamen Geh – und Radwege in jeweils Gehweg mit Radfahrer frei. Somit gäbe es keine Benutzungspflicht. Schnellere Radfahrer – Pedelec-Fahrer könnten dann legal die Fahrbahn benutzen.

Alternativer Vorschlag:

Einrichtung einer Fahrradstraße vom Oberrheinplatz bis zur Mouscronallee.

Somit würde für die Radfahrer zusammen mit der Karl-Fürstenberg-Straße eine Ost – West – Verbindung durch Rheinfeldern bestehen.

Das Problem des Durchgangsverkehrs müsste natürlich gelöst werden. Es könnte an sogenannte unechte Einbahnstraßen gedacht werden. Analog dem Vorschlag für die Karl-Fürstenberg-Straße.

Schwarzer Weg

Der gemeinsame Rad- Gehweg Schwarzer Weg, zwischen L 143 und Friedrichstraße wurde durch die Firma Fichtner nicht untersucht. Dieser ist für Radfahrer eine wichtige Nord – Südverbindung und liegt in diesem Bereich innerhalb geschlossener Ortschaften.

Er wird viel von Radfahrern benutzt, aber auch von Fußgängern. Im Zuge des geplanten Neubaugebietes werden sich der Radverkehr und die Anzahl der Fußgänger noch deutlich erhöhen.

Zwischen der L 143 und der Römerstraße hat er nicht die erforderliche Breite von mindesten 2,50 m. Im weiteren Verlauf erreicht er die erforderliche Breite und liegt auch teilweise darüber. Auf dem Schwarzen Weg werden auch oft Hunde ausgeführt, so dass es immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern kommt.

Wenn Radfahrer immer wieder gezwungen werden Rücksicht auf Fußgänger zu nehmen, ist das nicht mehr eine attraktive Verbindung für Radfahrer.

Vorschläge der IG – Velo:

Verbreiterung des Weges. Die beste Lösung wäre jedoch eine Trennung von Radweg und Gehweg.

Nollingen, Beuggener Straße

Im Nollingen, Beuggener Straße besteht auf der nördlichen Seite, abgesehen von dem Stück zwischen den beiden Einmündungen der Oberen Dorfstraße, bereits ein gemeinsamer Geh – und Radweg.

Vorschläge der IG – Velo:

Im Sinne des Netzgedankens, sollte eine durchgehende Möglichkeit für Radfahrer geschaffen werden.

Schutzstreifen auf der nördlichen Seite zwischen den beiden Einmündungen der Oberen Dorfstraße am Ende des jetzigen Radweges im Bereich der östlichen Einmündung der Oberen Dorfstraße in die Beuggener Straße, sollte dem Radfahrer der Wechsel auf die Fahrbahn erleichtert werden. Der Bordstein ist zu hoch und es sollte eine Radwegableitung/Radschleuse auf die Beuggener Straße geschaffen werden.

Die Parkplätze könnten auf die südliche Seite verlegt werden. Dort bestehen sogar teilweise Längsparkbuchten abseits der Fahrbahn, die nicht immer benutzt werden.

Warmbach, Mouscronallee

Das Gutachten der Fa. Fichtner empfiehlt eine Radfreigabe auf dem westlichen Gehweg zwischen der Eisenbahnunterführung und der Warmbacher Straße. Diese birgt sehr viel Konfliktpotential zwischen Fußgängern und Radfahrern, da der Gehweg mit 1,75 m ziemlich schmal ist. Es ist anzunehmen, dass eine Verbreiterung nicht vorgesehen wäre.

Vorschlag der IG Velo:

Schutzstreifen von der Eisenbahnbrücke bis zur Warmbacher Straße .

Eine Schleuse für Radfahrer würde dann den Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn der Mouscronallee erleichtern.

Degerfelden

Lörracher Straße

Das vom Gutachter beschriebenen geringe Verkehrsaufkommen, dürfte bei der jetzigen Sperrung der Autobahn nicht mehr zutreffen

Die B 316 wird immer Umleitungsstrecke für die Autobahn bleiben und der Schwerverkehr aus Richtung Lörrach darf die B 316 benutzen und macht das auch.

Schutzstreifen sind nach getrennten Radwegen und Radfahrstreifen nur die drittbeste Lösung für Radfahrer.

Wenn in der Lörracher Straße beidseitig Schutzstreifen (1,5 m) angebracht werden, bleibt zwischen den beiden Schutzstreifen eine Restfahrbahnbreite von 4 m bis 4,30 m. Das bedeutet, dass bei jeder Begegnung von Pkws, vermutlich beide Fahrzeuge auf den Schutzstreifen ausweichen. Extremmer wird das, wenn ein Lkw dabei ist oder zwei Lkws sich begegnen.

Hier dürften Schutzstreifen nur geringfügige Verbesserungen für Radfahrer bringen und nur einen Alibi-Schutz bieten.

Eichsler Straße

Was soll in der Eichsler Straße ein Schutzstreifen bringen, wenn der Radfahrer am Ende des Schutzstreifen von diesem nach links auf den Radweg abbiegen muss.

Dort entsteht das gleiche Problem, wie in Minseln, wenn im Bereich der Kompostanlage nach links auf den Radweg im Kurvenbereich abgebogen werden muss.

Auch ist der Schutzstreifen ziemlich kurz, dazu ein Zitat aus den Ausführungen bei einer anderen Straße der Firma Fichtner:

Hinzu kommt, dass ein derart kurzer Schutzstreifen (ca. 70 m) unter Berücksichtigung der Netzzusammenhänge isoliert ist und daher für sich genommen nicht sinnvoll erscheint.

Und hier ist er plötzlich sinnvoll?

Vorschläge der IG Velo:

Die Umsetzung einer kleinen Abbiegespur, wie bereits vorgeschlagen, mit durchgezogener Linie für den Gegenverkehr, zur Verhinderung des Kurvenschneidens. Für den Radfahrer wäre es eine Orientierung, wo er sich einordnen muss. Die vorhandene Fahrbahnbreite von 6,3 m wäre dazu ausreichend. Hinter dem Radfahrer fahrende Fahrzeuge könnten noch langsam rechts vorbeifahren bzw. müssten anhalten (je nach Breite, da dort auch Lkw - Verkehr)

Minseln – Radwegübergang

Auch die IG Velo sieht den Bedarf einer Verlegung des Radweganfang in Richtung Ort, da der jetzige Beginn die Radfahrer zwingt, in einer unübersichtlichen Kurve nach links auf den Radweg abzubiegen.

Bei der Betrachtung der geplanten Änderung, stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoll wäre eine schmale Linksabbiegespur für die Radfahrer auf der Fahrbahn aufzuzeichnen. So hätte er einen Anhaltspunkt, wo er sich aufstellen muss, wenn er bei Gegenverkehr nicht direkt abbiegen kann.

Karsau, Kapfbühlstraße

Die Gutachter der Firma Fichtner messen scheinbar mit zweierlei Maßen.

In der Mouscronallee schlagen sie ab der Güterstraße eine Benutzung des Gehweges vor, bei einer Breite des Gehweges von 1,75 m.

In der Kapfbühlstraße sind dann 2,00 – 2,15 m nicht mehr ausreichend für ein Gehweg frei für die Radfahrer. Gerade hier sind nicht viele Radfahrer unterwegs, die dann auch noch langsam bergwärts fahren. Pedelec- Fahrer können die Straße benutzen. Auch der Fußgängerverkehr ist nicht groß.

Die Aussage in den Anmerkungen der Fa. Fichtner, dass die Radfahrer, bei Gehweg-Radfahrer frei, nicht vorfahrtsberechtigt wären, stimmt nicht.

Auszug aus der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung zu § 9 StVO:

Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sind Radwegefurten stets zu markieren. Sie dürfen nicht markiert werden an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtregelung „Rechts vor Links“, an erheblich (mehr als ca. 5 m) abgesetzten Radwegen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) sowie dort nicht, wo dem Radverkehr durch ein verkleinertes Zeichen 205 eine Wartepflicht auferlegt wird. Die Sätze 1 und 2 gelten sinngemäß, wenn im Zuge einer Vorfahrtstraße ein Gehweg zur Benutzung durch den Radverkehr freigegeben ist.

Wenn nur ein Schutzstreifen angelegt würde, müssten auch die langsamen Radfahrer diesen benutzen. Es ist bekannt, dass langsamere Radfahrer mehr Platz brauchen als etwas schneller fahrende.

Die Kapfbühlstraße hat eine durchgehende Breite von 6,50 m. Da auf der westlichen Fahrbahnseite auch Fahrzeuge parken dürfen, bleibt bei einem Platzbedarf von 2,50 m für die parkenden Fahrzeuge (Fahrzeugbreite + Seitlicher Abstand beim Vorbeifahren) eine Restfahrbahnbreite von ca. 4 m. Wenn man davon den Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m abzieht, bleibt noch eine Restfahrbahnbreite von 2,50 m. Das reicht gerade für einen Pkw. Da auch regelmäßig der Linienbus fährt bzw. auch Lastwagen, würden diese im Gegenverkehr den Schutzstreifen mitbenutzen.

Vorschlag der IG Velo

Verzicht auf den Schutzstreifen. Den bergwärts führenden Gehweg auf der östlichen Seite, zwischen den Einmündungen am Ölberg und Grienäckstraße, für Radfahrer freigeben.

An den Einmündungen müssten dann die in der VwV zur StVO vorgesehenen Radwegfurten markiert werden. Fast alle Bordsteinabsenkungen im Bereich von Einmündungen bestehen jetzt schon.

Schlussbemerkung:

Der IG Velo ist sehr daran gelegen, mit der Stadtverwaltung Rheinfelden die einzelnen Verbesserungsvorschläge besprechen zu dürfen. Es ist uns bewusst, dass mit diesem Konzept die Radwege- und Radschutzstreifenrealisierung für die kommenden Jahre festgeschrieben werden. Umso wichtiger ist es deshalb, diese Machbarkeitsstudie des Büros Fichtner kritisch und engagiert zu begleiten.

Für die IG Velo OG Rheinfelden

Sibylle Jung
Ulrich Kremper
Gerhard Zenke
Thomas Eichin