

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 Ausführungen der IG VELO zur Machbarkeitsstudie Schutzstreifen für Radfahrer in Rheinfelden

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.

Nachfolgend gehen wir auf die Stellungnahme der IG VELO zum Erläuterungsbericht ein.

Wie von der IG VELO richtig dargestellt, ist die nun diskutierte Studie zu den Schutzstreifen lediglich ein Teil verschiedener Maßnahmen, die im Rahmen des Verkehrs- und Mobilitätsplanes erarbeitet worden sind und sich seitdem in der sukzessiven Umsetzung befinden. Zum Beispiel wurden bereits an vielen Stellen Radwegerandmarkierungen aufgebracht und werden noch weiter vervollständigt. Inhalt des Verkehrs- und Mobilitätsplanes war es, für alle Verkehrsteilnehmer gute und den jeweiligen Regelwerken entsprechende Lösungen zu entwickeln. Sämtliche Maßnahmen waren und sind unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer zu bewerten.

Hinsichtlich des Radverkehrs wurde im Verkehrs- und Mobilitätsplan das Netz der Radverkehrsanlagen auf der Grundlage des Konzeptes aus dem Landkreis definiert und mit vielen Ausbauvorschlägen auf die erforderlichen Lückenschlüsse hingewiesen. Viele der Maßnahmen sind seitdem angestoßen und einige, wie z. B. Erstellung von Radschulwegplänen umgesetzt worden. Sicherlich könnte vieles schneller gehen und ist es auch die Aufgabe einer Interessenvertretung, auf diese Punkte hinzuweisen, allerdings sind insbesondere bei Infrastrukturmaßnahmen aufgrund der föderalen Strukturen auch Grenzen der Beeinflussung einer Kommune gesetzt.

P:\611\1050-1099\1-1058 VMP Radschutzstreifen\500 Planung\510 Bearbeitung\Stellungnahmen\STN611-1058-IGVELO-200610-bbin.docx

Fichtner Water & Transportation GmbH • Registergericht Stuttgart HRB 725740
Geschäftsführer: Dipl.-Ing. Ulrich Ussmann (Vorsitz), Dipl.-Ing. MBA Lutz Deeken,
Dipl.-Ing. Ulf Meyer-Scharenberg, Dr.-Ing. Hartmut Tworuschka
Vorsitzender des Aufsichtsrates: Georg Fichtner

Die IG VELO hat sich die Mühe gemacht, viele konzeptionelle Punkte und Vorschläge zu unterbreiten, die über das aktuell zu behandelnde Thema „Machbarkeitsstudie Schutzstreifen“ hinausgehen. Für die Schutzstreifen können wir daher folgende Punkte benennen.

Karl-Fürstenberg-Straße

Hier möchten wir auf unsere Ausführungen im Erläuterungsbericht der Machbarkeitsstudie verweisen, in denen die Führungsformen des Schutzstreifens bzw. der Fahrradstraße behandelt wurden. Die Umsetzung einer Fahrradstraße scheitert an den rechtlichen Voraussetzungen (Verkehrsmengen im Verhältnis zur Radverkehrsmenge). Der ergänzende Vorschlag, die Straße durch Einbahnstraßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten und somit als Fahrradstraße gestaltbar zu machen, hat einen gewissen Charme. Allerdings sind die Verkehrsfunktionen der Karl-Fürstenberg-Straße zu beachten. Als Sammelstraße und Umleitungsstrecke für die Friedrichstraße muss sie diese Aufgaben auch weiterhin übernehmen können. Dies wäre mit Einbahnführungen nicht vereinbar.

Insgesamt ist klar, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu einem attraktiven Angebot für den Radverkehr in der Karl-Fürstenberg-Straße führen. Vielmehr war unter Berücksichtigung der rechtlichen Aspekte und der Gegebenheiten vor Ort kaum eine bessere Lösung möglich. Eine verbleibende Möglichkeit stellt die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h dar, bei der eine bessere Verträglichkeit zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr gegeben ist. Da auch hierfür rechtliche Randbedingungen vorliegen müssen, ist diese Beschränkung kein Selbstläufer. Derzeit laufen schalltechnische Untersuchungen, die hierfür Begründungen liefern können.

Hardtstraße

Von der IG VELO wurde vorgeschlagen, den einseitigen Radfahrstreifen beizubehalten und ihn mit regelkonformer Breite auszustatten. Prinzipiell wäre die Umsetzung dieses Vorschlags nach ERA aufgrund der Straßenbreiten möglich, da die Mindestvorgaben hinsichtlich der Straßenbreiten von 5,50 m auf dem Streckenzug eingehalten würden. Für den Begegnungsfall von zwei Schwerverkehrsfahrzeugen bzw. Bussen ist die Restfahrbahnbreite neben einem Radfahrstreifen allerdings zu gering. Für das Begegnen dieser Fahrzeuge sind mindestens 6 m anzusetzen. Die Begegnungsfälle Bus/ Bus finden aufgrund der Buslinienführung auch regelmäßig statt. In so einem Fall würde ein Bus dann regelwidriger Weise auf den Radfahrstreifen ausweichen. Dieses „planmäßige“ Überfahren eines Teils der Radverkehrsanlage wäre also kontraproduktiv.

Zudem kann darauf hingewiesen werden, dass der vorgeschlagene Schutzstreifen nach ERA aufgrund des Verkehrsaufkommens in der Hardtstraße die passende Radverkehrsführungsform darstellt.

Nollinger Straße

Von der IG VELO wurde vorgeschlagen, den bestehenden Schutzstreifen in der Nollinger Straße durch einen Radfahrstreifen mit regelkonformer Breite (min. 1,85 m) zu ersetzen. Auch wenn die vorhandenen Verkehrsmengen dies nicht erfordern, ist dies ein überlegenswerter Ansatz. Allerdings reicht die dann verbleibende Restfahrbahnbreite neben dem Radfahrstreifen mit ca. 5 m nicht mehr aus. Der Radfahrstreifen ist im Gegensatz zum Schutzstreifen nicht mehr Teil der Kfz-Fahrbahn und darf nicht überfahren werden. Somit kann ein Radfahrstreifen in der Nollinger Straße nicht umgesetzt werden.

Weiterführend wurde ein kurzer Schutzstreifen in der Nollinger Straße zwischen den Knotenpunkten Untere Dorfstraße und Goethestraße Richtung Süden gewünscht. Eine Prüfung der Fahrbahnbreite hat ergeben, dass bei der Markierung eines Schutzstreifens der komplette Linksabbiegerfahrstreifen Richtung Hardtstraße entfallen müsste. Hinzu kommt, dass ein derart kurzer Schutzstreifen (ca. 70 m) unter Berücksichtigung der Netzzusammenhänge isoliert ist und daher für sich genommen nicht sinnvoll erscheint.

Basler Straße

Der Abschnitt Basler Straße rund um die Rudolf-Vogel-Anlage ist als Umbau bereits im Verkehrs- und Mobilitätsplan enthalten. Ein Umbau wird auch hier adäquate Radverkehrsanlagen enthalten müssen. Dies muss aber im Zusammenhang mit dem Umbau geschehen.

Römerstraße

Wie von der IG VELO vorgeschlagen, empfehlen auch wir, in der östlichen Römerstraße den heutigen gemeinsamen bzw. getrennten Geh- und Radweg für den Radverkehr Richtung Westen durch einen Gehweg mit Radfreigabe zu ersetzen. Auf diese Weise würde die Benutzungspflicht entfallen.

Es ist zudem richtig, dass in der mittleren Römerstraße auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite des heutigen Radfahrstreifens nicht geparkt werden darf. Auch von unserer Seite wurde auf diesem Abschnitt illegaler ruhender Verkehr beobachtet. Dieser Umstand ist dem Ordnungsamt Rheinfelden bekannt.

Schildgasse

Im nördlichen Teil der Schildgasse wurde uns von Seiten der Stadtverwaltung der Umstand mitgeteilt, dass die angesiedelten Autohäuser praktisch täglich Autolieferungen erhalten und die Be- und Entladevorgänge über längere Zeiträume zwingend im Straßenraum stattfinden müssen. Da bei der Markierung eines Schutzstreifens diese Möglichkeit entfällt und keine Alternativen zur Verfügung stehen, wurde in diesem Bereich auf den möglichen einseitigen Schutzstreifen verzichtet. Stattdessen ist vorgesehen, im Straßenabschnitt zwischen Kreisverkehr und Römerstraße beidseitig den Gehweg für den Radverkehr freizugeben. Diese Maßnahme kann unter Berücksichtigung der geringen Fußgängerströme in diesem Bereich empfohlen werden.

Goethestraße

Im Folgenden geht es um den Knotenpunktbereich Nollinger Straße / Hardtstraße / Goethestraße und im Speziellen um die Zufahrt Goethestraße. Wie schon bei unserem Vorstellungstermin dargestellt, handelt es sich bei der angestrebten Radverkehrsanlage mit Aufstellfläche um die gängige Lösung für Nebenrichtungen mit einem einzelnen Fahrstreifen an signalisierten Knotenpunkten. Eine Nebenrichtung zeichnet sich im Allgemeinen durch kurze Grünzeiten und lange Rotzeiten aus. Heute bilden sich in den Spitzenstunden in der Zufahrt der Goethestraße lange Rückstaus, den Radfahrer auf dem Schutzstreifen passieren könnten. Natürlich kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich der Fahrzeugpulk während der Passage durch die Freigabe der Signalanlage in Bewegung setzt. In diesem Fall stellt sich aber lediglich der Fall ein, wie er auch im heutigen Bestand beobachtet werden kann. Es darf nicht außer Acht gelassen werden, dass Radfahrer in den meisten Fällen durch die angestrebte Lösung profitieren werden. Wie bereits erwähnt, die Grünzeiten der Zufahrt sind sehr viel kürzer als die Rotzeiten.

Müßmattstraße

Die Müßmattstraße wurde aufgrund der bestehenden Radverkehrsführung im Seitenraum bei den Schutzstreifenüberlegungen nicht berücksichtigt.

Die Geschwindigkeitsreduktionen im Einzugsbereich der genannten schützenswerten Einrichtungen wurde bereits umgesetzt.

Elsa-Brandström-Straße

Die Elsa-Brandström-Straße befindet sich in einer Zone 30 und wurde daher bei den Schutzstreifenüberlegungen nicht betrachtet.

Nollingen – Beuggener Straße

Im heutigen Bestand wird der Radverkehr auf der Beuggener Straße in Nollingen auf dem Abschnitt zwischen den Einmündungen Obere Dorfstraße und Dürerstraße als Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowie rund 4.000 Kfz/24h am Querschnitt. Wie von unserer Seite bereits im Erläuterungsbericht und in der Präsentation im Ortschaftsrat ausgeführt, wird die Lösung des Mischverkehrs auf Basis des vorherrschenden Verkehrsaufkommens auf der Beuggener Straße nach den Vorgaben der ERA als adäquat eingestuft. Abgesehen vom Bereich zwischen den beiden Einmündungen der Unteren Dorfstraße wurde für Radfahrer Richtung Westen zusätzlich die rechtliche Möglichkeit geschaffen, auch den Gehweg im Seitenraum zu befahren.

Eine zusätzliche Sicherung der Radfahrer durch einen einseitigen Schutzstreifen Richtung Westen (wie von der IG VELO vorgeschlagen) ist in der ERA auf Streckenzügen ohne maßgebliche Steigung nicht vorgesehen, weswegen diese Maßnahme von unserer Seite nicht empfohlen werden kann.

Warmbach

Eine Radschleuse in der Mouscron Allee für den Radverkehr Richtung Süden kurz vor der Eisenbahnbrücke würde der in diesem Bereich empfohlenen Radfreigabe auf dem Gehweg widersprechen, so dass wir davon absehen.

Degerfelden

Der von der IG VELO überlegte einseitige Radfahrstreifen würde für die Radfahrer Richtung Osten keine Verbesserung bringen. Weiterführend wäre die Lösung nach ERA aufgrund des zu geringen Verkehrsaufkommens nicht anzustreben. Der beidseitige Schutzstreifen führt dagegen zu einer Verbesserung der heutigen Situation für alle Radfahrer.

Von der IG VELO wurde für linksabbiegende Radfahrer in der Eichseler Straße zum Radweg nach Eichsel ein Abbiegestreifen vorgeschlagen. Dies ist aufgrund der Fahrbahnbreite in diesem Bereich leider nicht möglich.

Minseln

Die Lösung für die Radverkehrsführung im Bereich der Firma Lützelschwab wurde im Ortschaftsbeirat Minseln vorgestellt. Diese Lösung ist allerdings nicht Teil der Machbarkeitsstudie Schutzstreifen.

Karsau

Gerade im Hinblick auf die aktuell sehr beliebten Pedelecs können auch erhebliche Steigungen wie in der Kapfbühlstraße von unспортlichen Radlern überwunden werden. Die potentielle Nutzergruppe eines Schutzstreifens in der Kapfbühlstraße wird durch diesen Umstand nicht unerheblich gesteigert.

Hinsichtlich der von der IG VELO geforderten Radfreigabe auf dem Gehweg muss erklärt werden, dass es neben anderen Randbedingungen für eine solche Maßnahme nach ERA Anforderungen hinsichtlich der Gehwegbreite gibt. So muss nach ERA eine nutzbare Gehwegbreite von mindestens 2,50 m zuzüglich eines Sicherheitstrennstreifens zwischen Fahrbahn und Gehweg von 0,50 m angeboten werden. 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.

Zusammenfassend sind die Gehwegbreiten entlang der Kapfbühlstraße zu gering, um eine ERA-konforme Radfreigabe auf dem Gehweg zu ermöglichen.

Hinzu kommt, dass theoretisch auf dem Gehweg fahrende Radfahrer an den Einmündungen und Knotenpunkten nicht vorfahrtsberechtigt sind. Dies bedeutet, dass es eine nicht unerhebliche Wahrscheinlichkeit gibt, dass die bergwärts fahrenden Radfahrer an den Einmündungen absteigen und warten müssen. Die Weiterfahrt wird durch die signifikante Steigung maßgeblich erschwert.

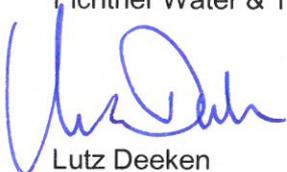
Weiterführend gibt es auf dem fraglichen Gehweg eine Reihe von Straßeneinrichtungen, die die Gehwegbreite kurzfristig verengen und somit für Radfahrer Hindernisse darstellen. Zu diesen Einrichtungen gehören zum Beispiel Straßenlaternen und Stromkästen.

Als Unterstützung für den Radverkehr kommt daher lediglich die vorgeschlagene Anlage eines bergwärts führenden Schutzstreifens für Radfahrer in Betracht.

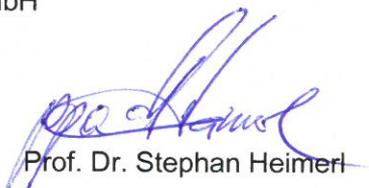
Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fichtner Water & Transportation GmbH



Lutz Deeken



Prof. Dr. Stephan Heimerl