FICHTNER
WATER & TRANSPORTATION

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	+49 (761) 88505 0
Telefax	+49 (761) 88505 22
Internet	www.fwt.fichtner.de
Dokument	STN6111058-Karsau-201221-kr.docx
Unser Zeichen	611-1058/kr/bdö
Name	Florian Krentel
Durchwahl	+49 (761) 88505 -36
E-Mail	florian.krentel@fwt.fichtner.de
Datum	21. Dezember 2020

Projekt-Nr.: 611-1058
Machbarkeitsstudie Radschutzstreifen und Parkraumanalyse
Stellungnahme zu den Punkten des Ortschaftsrats Karsau aus der Sitzung vom 13.10.2020

Sehr geehrter Herr Nacke,
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Machbarkeitsstudie Radschutzstreifen und Parkraumanalyse wurde von unserem Büro unter Abstimmung und Beteiligung mehrerer Gremien und Interessensvertreter ein Erläuterungsbericht erstellt (Stand Februar 2020). Die Inhalte und Ergebnisse wurden den Stadtteilbeiräten sowie Ortschaftsräten im Laufe des Jahres 2020 vorgestellt. Daraufhin gingen vom Stadtteilbeirat Nollingen, dem Ortschaftsrat Karsau sowie der IG Velo Hinweise bzw. Stellungnahmen ein, auf die von unserer Seite aus im Mai/Juni 2020 geantwortet wurde.

Der Ortschaftsrat Karsau sowie die IG Velo haben sich daraufhin erneut mit den Thematiken beschäftigt und wiederum eine Stellungnahme abgegeben. Sie hatten uns gebeten nun ebenfalls zu den erneuten Äußerungen Stellung zu nehmen. Nachfolgend beziehen wir uns hier auf die Punkte des Ortschaftsrates Karsau.

1 Allgemeines

Das Engagement und den hohen persönlichen Einsatz, den der Ortschaftsrat Karsau im Zusammenhang mit dem Thema Radschutzstreifen und Parkraumanalyse leistet, zeigt wie wichtig es dem Gremium ist, verkehrliche Verbesserungen zu erzielen. Hierbei möchten wir gerne unterstützen. Es sind viele gute Ideen und Vorschläge vom Gremium eingebracht worden. Die Punkte, die im Rahmen der Aufgabenstellung „Machbarkeitsstudie Radschutzstreifen und Parkraumanaylse“ abgearbeitet werden können, wollen wir gerne gemeinsam erörtern.

2 Zu den einzelnen Punkten (zu TOP 6 der Ortschaftsratssitzung vom 13.10.2020)

2.1 Kreisstraße

Kein Ergänzungsbedarf zu den Hinweisen des Ortschaftsrates

2.2 Karsauer Straße

Die Einschätzungen zum Radschutzstreifen werden geteilt.

Hinsichtlich der Parkraumanalyse besteht weiterhin der Wunsch des Ortschaftsrates zur straßenbegleitenden Markierung von Parkständen zwischen Kreisstraße und B 34.

Aufgabe im Rahmen der Parkraumanalyse war es zu untersuchen, ob mit den bestehenden Regelungen im Bereich des ruhenden Verkehrs Probleme verbunden sind. Im Bestand sind entlang der Kreisstraße keine bzw. kaum Regelungen zum Parken vorhanden. Geparkt werden darf folglich am Straßenrand unter Beachtung der allgemeinen Regelungen der Straßenverkehrsordnung. Mögliche Problemfelder bei derartigen Regelungen wären Einschränkungen bei Sicht bzw. Übersichtlichkeit aufgrund auf größerer Länge hintereinander parkender Fahrzeuge oder auch Staus bzw. Stockender Verkehr aufgrund hoher Verkehrsbelastungen in Verbindung mit einer starken Häufung von Querschnittseinschränkungen infolge parkender Fahrzeuge.

Aufgrund der regelmäßig vorhandenen Grundstückszufahrten bzw. Zufahrten zu Stellplätzen auf privaten Grundstücken sowie einmündenden Straßenzügen ist ein straßenbegleitendes Parken auf großer Länge hintereinander im Bestand nicht möglich. Durch parkende Fahrzeuge gibt es zwar eine gewisse Einschränkung im fließenden Verkehr. In der Karsauer Straße stellt dies aber eine normale und typische Situation für angebaute Innerortsstraßen dar. Das praktizierte straßenbegleitende Parken trägt in der alternierenden Form auch zu einem gewissen Grad der Verkehrsberuhigung bei. Von den Verkehrsbetrieben, die mit ihren Bussen die Karsauer Straße befahren, wurden keine Einschränkungen zur Befahrbarkeit bzw. Verkehrsabwicklung in der Karsauer Straße gemeldet

Aus den Gesprächen mit Verkehrsbehörde und Polizei wurde ersichtlich, dass entlang der Karsauer Straße keine Unfallhäufungen vorliegen, die auf eine eingeschränkte Sicherheitssituation hindeuten. Unter Berücksichtigung der geschilderten Punkte wurde eine Erforderlichkeit zur Regulation des ruhenden Verkehrs über die Regelungen der StVO hinaus nicht erkannt. Letztlich entscheidet die Verkehrsbehörde über verkehrsrechtliche Maßnahmen auf der Basis der Gesetzeslage.

Falls in der geschilderten Argumentation Punkte unberücksichtigt geblieben sind, sollte dies bei der neuerlichen Behandlung des Themas in der Ortschaftsratssitzung diskutiert werden.

Die Anfrage zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h war nicht Gegenstand der Untersuchung. Daher können wir hierzu keine Angaben machen.

2.3 Kapfbühlstraße

Die Kapfbühlstraße entspricht mit ihren verkehrlichen Randbedingungen (50 km/h Höchstgeschwindigkeit, 6,50 m Fahrbahnbreite, ca. 4.000 Kfz/24h Belastung, Linienbusverkehr, starke Steigung) und der bestehenden Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn ohne weitere Sicherungsformen nicht vollumfänglich den Einsatzkriterien der ERA. Hauptursächlich für eine erforderliche Unterstützung des Radverkehrs ist hierbei die starke Steigung in Verbindung mit den Kfz-Geschwindigkeiten.

Einsatzgerechte bzw. angemessene Führungsformen nach ERA wären beidseitige Schutzstreifen oder Radfreigabe auf den Gehwegen:

- Aufgrund der vorhandenen Straßenbreite sind beidseitige Schutzstreifen nicht umsetzbar. Denkbar wäre nach ERA eine Einrichtung einseitiger Schutzstreifen bergwärts zur Unterstützung und Hervorhebung der Radfahrer. Bergab ist eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit den vorhandenen Randbedingungen noch verträglich.
- Die nach ERA ebenfalls prinzipiell passende Führungsform mit beidseitiger Freigabe der Gehwege für die Radfahrer sollte gerade bergab aufgrund der dann höheren Geschwindigkeiten im Radverkehr nicht erfolgen. Bei der Führung bergauf sind dann für die Gehwege aber die erforderlichen Breiten einzuhalten.

Bei der Frage nach der angemessenen und passenden Unterstützungsform für Radfahrer sieht der Ortschaftsrat eine Führung im Seitenraum auf dem Gehweg mit einer Beschilderung für Radfahrer frei als die zielführendste Variante an. Dies wird insbesondere mit Sicherheitsbedenken begründet, die bergwärts langsam fahrende Radler mit entgegenkommenden Fahrzeugen und hier insbesondere Bussen haben könnten. Vermutlich sind hierbei auch gar nicht die Radler gemeint, die diese Strecke bereits heute nutzen und mit diesen Schwierigkeiten klar kommen. Sondern es wird vielmehr der Fokus auf die Radfahrergruppe gelegt, die durch Attraktivitätssteigerungen im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur noch auf das Rad gelockt werden sollen und anfangs dann noch unsicher unterwegs sind. Das subjektive Sicherheitsgefühl bei einer Führung im Seitenraum wird dann gegenüber der Fahrt auf der Straße höher eingeschätzt.

Generell können wir dieser Argumentation folgen. Wie auch schon in der vergangenen Stellungnahme beschrieben, sehen wir die potentiell mit Konflikten behaftete Führung von Fußgängern und Radfahrern auf gemeinsamen Weg auch gar nicht als Ausschlusskriterium an. Ebenfalls ist der Hinweis des

Ortschaftsrates zur Bevorrechtigung des Radverkehrs bei Gehweg Radfahrer frei an Einmündungen natürlich korrekt. Hier wurde von uns fälschlicherweise die rechts-vor-links-Regelung angesetzt.

Um allerdings planerisch die Empfehlung zur Führung des Radverkehrs auf dem Gehweg (Radfahrer frei) aussprechen zu können, sollten die geometrischen Randbedingungen der Richtlinien und Regelwerke erfüllt sein. Die vorhandene Gehwegbreite ist hier leider durchgängig unter den geforderten nutzbaren 2,50 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen).

Der Verweis, dass an anderer Stelle nämlich in der südlichen Mouscron-Allee auch eine Empfehlung für eine Führung Gehweg Radfahrer frei erfolgt, obwohl auch dort die Breiten nicht eingehalten sind, ist zunächst korrekt.

Allerdings besteht im Falle der Mouscron-Allee aufgrund der verkehrlichen Randbedingungen (50 km/h, 8.000 Kfz/24h, nennenswerter Schwerverkehrsanteil, ca. 6,50 m Breite) keine andere nach ERA geeignete Führungsform für den Radfahrer in beide Richtungen. Bei der Mouscron-Allee konnte bei großzügiger Auslegung der Ausnahme, dass an „kurzen Engstellen" von den Mindestwerten abgewichen werden kann, zumindest eine Lösung angeboten werden. Der betroffene Abschnitt in der Mouscron-Allee umfasst ca. 190 m.

Der Abschnitt der Kapfbühlstraße ist zwischen Traubenstraße und der Grienäckerstraße etwa 640 m lang. Hier kann man vermutlich auch wohlwollend nicht mehr von „Engstellen auf einem begrenzten Abschnitt" sprechen. Zumal es ja eine richtlinienkonforme Alternative gibt, in Form des einseitigen Schutzstreifens bergwärts.

Die Befürchtung des Ortschaftsrates, dass die Radverkehrsführung bergwärts auf der Fahrbahn potentiell gefährlich ist, kann zwar wie beschrieben anhand der subjektiven Empfindungen einzelner Verkehrsteilnehmer nachempfunden werden. Die Situation, dass bergab fahrende Kraftfahrzeuge und hier insbesondere die Busse, die bergwärts fahrenden Radfahrer passieren lassen müssen und ggf. hinter parkenden Fahrzeugen warten müssen, ist korrekt. Dies ist ja in der bestehenden Situation auch schon der Fall. Aufgrund der absolut betrachtet noch geringen Verkehrsmengen im Bereich des Kfz- und Radverkehrs ist dies in der Praxis aber nicht problematisch. Fachlich ist daher bei den vorhandenen Randbedingungen sowie einer regelkonformen Verhaltensweise aller Verkehrsteilnehmer von einer angemessenen den Regelwerken entsprechenden und verkehrssicheren Lösung auszugehen. Sollten sich die Randbedingungen ändern (z.B. durch deutlich steigende Verkehrsmengen im Bereich des Kfz-Verkehrs oder auch des Radverkehrs), müsste die Situation ggf. neu beurteilt werden.

Zusammenfassend lässt sich also festhalten, dass eine Freigabe des Gehwegs für Radfahrer entlang der Kapfbühlstraße die Voraussetzungen aus den Regelwerken hinsichtlich der Breite nicht vollständig erfüllt. Die Führungsform Schutzstreifen bergwärts stellt demgegenüber eine regelkonforme Möglich-

keit zur Unterstützung des Radverkehrs dar. Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gewandheitsgrade der verschiedenen Radfahrergruppen wäre vermutlich die Kombination der beiden Angebote die passendste, wenn denn der Gehweg die erforderlichen Breiten zumindest teilweise erfüllen würde. Die Radfahrer könnten dann je nach eigenem Sicherheitsempfinden zwischen der Führung auf der Straße oder im Seitenbereich wählen. Um dem Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, dass er entlang der Kapfbühlstraße mit Radverkehr rechnen muss und zur Förderung des Radfahrerführung auf der Fahrbahn, wären die Schutzstreifen auch wichtig. Ohne die Breitenerfüllung wird es allerdings auch für die Verkehrsbehörde schwierig werden im Hinblick auf die rechtlichen Folgen sich ereignender Unfälle auf dem Gehweg einer Freigabe zuzustimmen.

Die zum ruhenden Verkehr in der Karsauer Straße ausgeführten Äußerungen können sinngemäß auch auf die Kapfbühlstraße übertragen werden. Falls in der geschilderten Argumentation Punkte unberücksichtigt geblieben sind, sollte dies auch hier bei der neuerlichen Behandlung des Themas in der Ortschaftsratssitzung diskutiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Fichtner Water & Transportation GmbH

Matthias Wollny

Florian Krentel