

Querungsalternativen zur Entlastung der Kreuzung am Bahnhof Reichenau

Warum die vorgeschlagene Radwegelösung zur Überquerung der Gleisanlage nicht praktikabel und nicht erlaubt ist (Auszüge aus der ERA 2010):

Breite

Das Regelmaß von baulich angelegten Zweirichtungsradwegen beträgt 2,50 m bei beidseitiger und **3,00 m bei einseitiger Führung**. Das Regelmaß ist bei stärkerem Radverkehr, in Gefällestrecken oder bei unübersichtlicher Linienführung immer anzusetzen. Bei geringem Radverkehrsaufkommen kann, sofern beim Begegnungsfall Anhänger – Anhänger der Sicherheitstrennstreifen befahrbar ist, ausnahmsweise das Mindestmaß von 2,00 m angewandt werden.

Auf Straßen mit Mittelstreifen, Stadtbahntrassen, dichter seitlicher Nutzung und schlechter Überquerungsmöglichkeit besteht ein erhöhter Bedarf, Radwege in beiden Richtungen zu benutzen. In diesen Fällen **soll zunächst überprüft werden, ob durch verbesserte Überquerungsmöglichkeiten, z. B. durch Maßnahmen an den Knotenpunkten, die Benutzung der falschen Straßenseite vermieden werden kann.**

Ist dies nicht Erfolg versprechend, kann die Freigabe in beide Fahrrichtungen geprüft werden. Die Breite von Zweirichtungsradwegen soll die Begegnung von Radfahrern mit ausreichendem Abstand erlauben.

Es sollen nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu passieren sein und dort auch zwischen dem in Gegenrichtung fahrenden Radverkehr und dem Kraftfahrzeugverkehr ausreichende Sicht bestehen. Bei gemeinsamer Führung mit dem Fußgängerverkehr ist zusätzlich der Abschnitt 3.6 zu beachten.

3.6 Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr

Voraussetzungen

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 Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Möglich sind sowohl benutzungspflichtige Führungen (gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO) als auch in besonderen Fällen solche ohne Benutzungspflicht (Zeichen 239 StVO mit dem Zusatz „Radfahrer frei“).

Für die gemeinsame Führung von Fußgänger- und Radverkehr gelten folgende

Ausschlusskriterien:

- ❖ Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- ❖ **überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger**
(z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- ❖ **Hauptverbindungen des Radverkehrs,**
- ❖ starkes Gefälle ($> 3\%$),
- ❖ dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- ❖ zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- ❖ stärker frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
- ❖ **Überschreitung der Einsatzgrenzen gemäß dem Bild 15.**

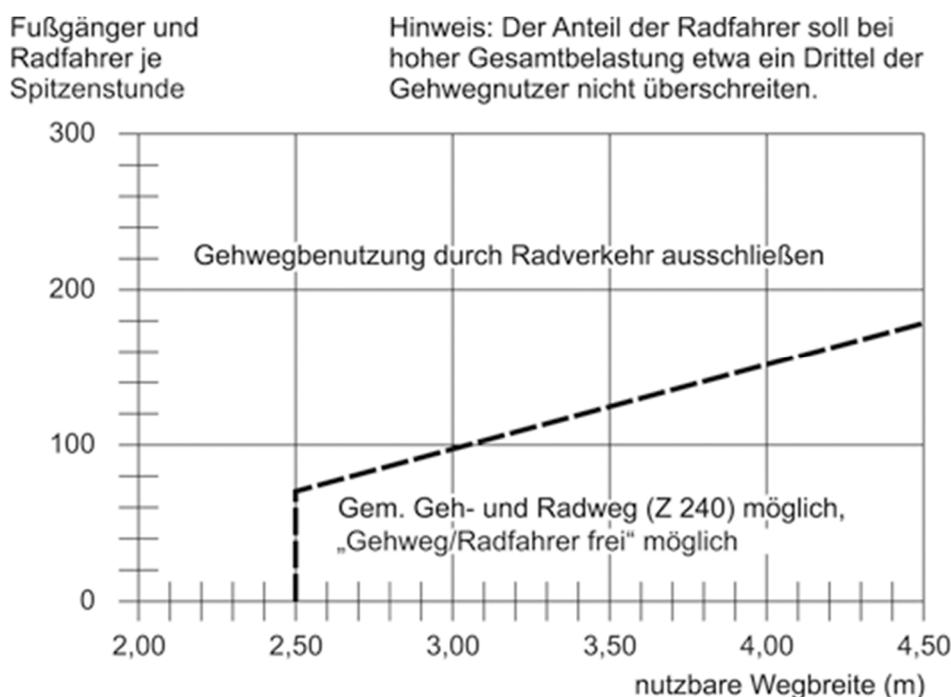


Bild 15: Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr

Begründungen:

1. In Spitzenzeiten befahren mehr als 200 Radler diese Engstelle. Laut 3.6 Bild 15 wäre dann nicht einmal ein Weg von 4,5 Metern Breite ausreichend.
2. Der Gehweg wird von behinderten Menschen aus dem ZiP genauso benutzt wie von Bahnreisenden mit sperrigem Gepäck und Schülern. Eine gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radweg ist nach 3.6 ausgeschlossen.
3. Engstellen sind in der ERA wie in der StVO als Ausnahmen nur im einspurigen Verkehr beschrieben. Daraus abzuleiten, dass sogar im Zweirichtungsverkehr so verfahren werden darf, ist zumindest fragwürdig.
4. Das Regelmaß für Zweirichtungsradwege beträgt ohne Fußgängernutzung 2,5 Meter Breite, welche bei geringem Radverkehr ausnahmsweise auch 2 Meter betragen darf.

Aber eben nur bei geringem Radverkehr. Für Fußgänger muss an dieser Stelle eine Breite von 1 Meter verbleiben, was netto 1,5 Meter Zweirichtungsradverkehr bedeuten würde. Das ist nicht zulässig. Schon gar nicht mit Schildchen gleich welcher Art!

System und Vorteil der gezeichneten Alternativen:

Je mehr Richtungsentscheidungen vor einem zu engen Knotenpunkt abgearbeitet werden können, desto weniger Belastung ergibt sich am Knotenpunkt selbst.

Je übersichtlicher Richtungsentscheidungen herbeigeführt werden, desto weniger Fehlverhalten durch Ortsunkundige behindern und gefährden den Verkehr.

Je weniger Verknüpfungen unterschiedlicher und sich gegenseitig kreuzender Richtungsänderungen, desto flüssiger gestaltet sich der Verkehr.

Anregung:

Es ist wünschenswert, wenn der Radweg im weiteren Verlauf Richtung Hegne kreuzungsfrei und nicht über den geplanten Kreisel geführt werden könnte. Dafür sollte er südlich des Kreisels verlaufen und lediglich einen abbiegenden Radweg Richtung Kreisel und damit Waldsiedlung/Wollmatingen aufweisen.

Südliche Führung des Radverkehrs an der Kreuzung

Vorteile Alternative #2:

1. Inselverkehr und Durchgangsverkehr werden über zwei getrennte Querungen entkoppelt. Dadurch drängen sich weniger Radler mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten (Abbieger, Querer, Geradeausfahrer) an einem einzigen Punkt just direkt am Bahnübergang.
2. Der zahlenmäßig geringe Radverkehr in die Siedlung oder die Kindlebildstraße wird ab dem NABU-Haus von den großen Achsen getrennt. Er ist zahlenmäßig so überschaubar, dass eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr über die Engstelle riskiert werden kann.
3. Alternativ (Alternative #2) könnte man den Rad-/Fußweg entlang des Bahnsteiges komplett für Radfahrer sperren und die Kindlebildsträßler erst an der Querungsstelle von der Hauptroute trennen. Damit wäre die Einheit von Parkplätzen für Bahnreisende und Bahnsteig störungsfrei hergestellt, die scharfe Kurve am Bahnübergang ohne Bedeutung.
4. Die Bahnreisenden und Fußgänger haben mehr Raum an den Bahnsteigen und den Wegen dorthin.
5. Die Aufstellflächen der Radler am Bahnübergang wäre von beiden Richtungen aus groß genug darstellbar.
6. Die Rad-Querungen erfolgen südlich des Bahnübergangs. Die Rad-Routen sind also im geplanten Kreuzungsbereich ohne weitere Querungen „bezogen“.
7. Der Bus hat mehr Platz an der Einmündung Kindlebildstraße.
8. Die Gefahr eines Rückstaus auf die Geleise wird nahezu ausgeschlossen.
9. Wenn der Radweg im weiteren Verlauf der GVS auf der Südseite geführt wird, stören sich Radaufkommen und zusätzlicher Verkehr aus den Wohngebieten selbst nach Vollendung der Neubebauung nicht.
10. Mit dieser Lösung könnte eine Integration des angedachten Radschnellweges ohne weitere Großmaßnahmen gelingen.

Alternative Radführung #2

Wegstück am Bahnhof nur noch für Fußgänger

- von/nach und umgekehrt
- Insel Reichenau/Konstanz
- Insel Reichenau/Hegne
- Hegne/Konstanz
- ZfP und Kindlebildstraße
- nur Fußgänger

Legende

- Reichenau Bahnhof
- Reichenau(Baden)
- Wollmatinger Ried



100 m

Alternative Radführung #2

Wegstück am Bahnhof nur noch für Fußgänger, Inselverkehr getrennt

- Rad- und/oder Fußwege
- Radwegführungs- /-querungsmarkierung
- Sperren/Barrieren

Legende

- Reichenau Bahnhof
- Reichenau(Baden)
- Wollmatinger Ried



100 m

Kreisverkehr

Vorteile Alternative #3:

1. Inselverkehr und Durchgangsverkehr werden über zwei getrennte Querungen entkoppelt. Dadurch drängen sich weniger Radler mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten (Abbieger, Querer, Geradeausfahrer) an einem einzigen Punkt just direkt am Bahnübergang.
2. Durch den Kreisverkehr mit übergeordnetem Radverkehr ergibt sich ein gemeinsames und reduziertes Geschwindigkeitsniveau, das alle Konflikte aus Geschwindigkeitsunterschieden und Vorrechtssituationen nimmt.
3. Die Aufstellflächen der Radler am Bahnübergang wäre von beiden Richtungen aus groß genug darstellbar.
4. Rad-Querungen erfolgen südlich des Bahnübergangs, nördlich zur Wohnbebauung hin und nordwestlich am Beginn der Bebauung (für die Radler aus Richtung Hegne).
5. Wenn der Radweg im weiteren Verlauf Richtung Hegne nicht als Zweirichtungsradweg, sondern beidseitig der Straße eingerichtet wird, entfällt die nordwestliche Querung.
6. Der Bus hat ausreichend Platz an der Einmündung Kindlebildstraße.
7. Die Gefahr eines Rückstaus auf die Geleise wird nahezu ausgeschlossen.
8. Wenn der Radweg im weiteren Verlauf der GVS auf der Südseite geführt wird, stören sich Radaufkommen und zusätzlicher Verkehr aus den Wohngebieten selbst nach Vollendung der Neubebauung nicht. Allerdings ergäbe sich dann auch wieder eine nordwestliche Querungsnotwendigkeit für die Radler Richtung Hegne.
9. Mit dieser Lösung könnte eine Integration des angedachten Radschnellweges ohne weitere Großmaßnahmen gelingen.

Alternative Radführung #3

Kreisverkehr mit Vorrang für Radler

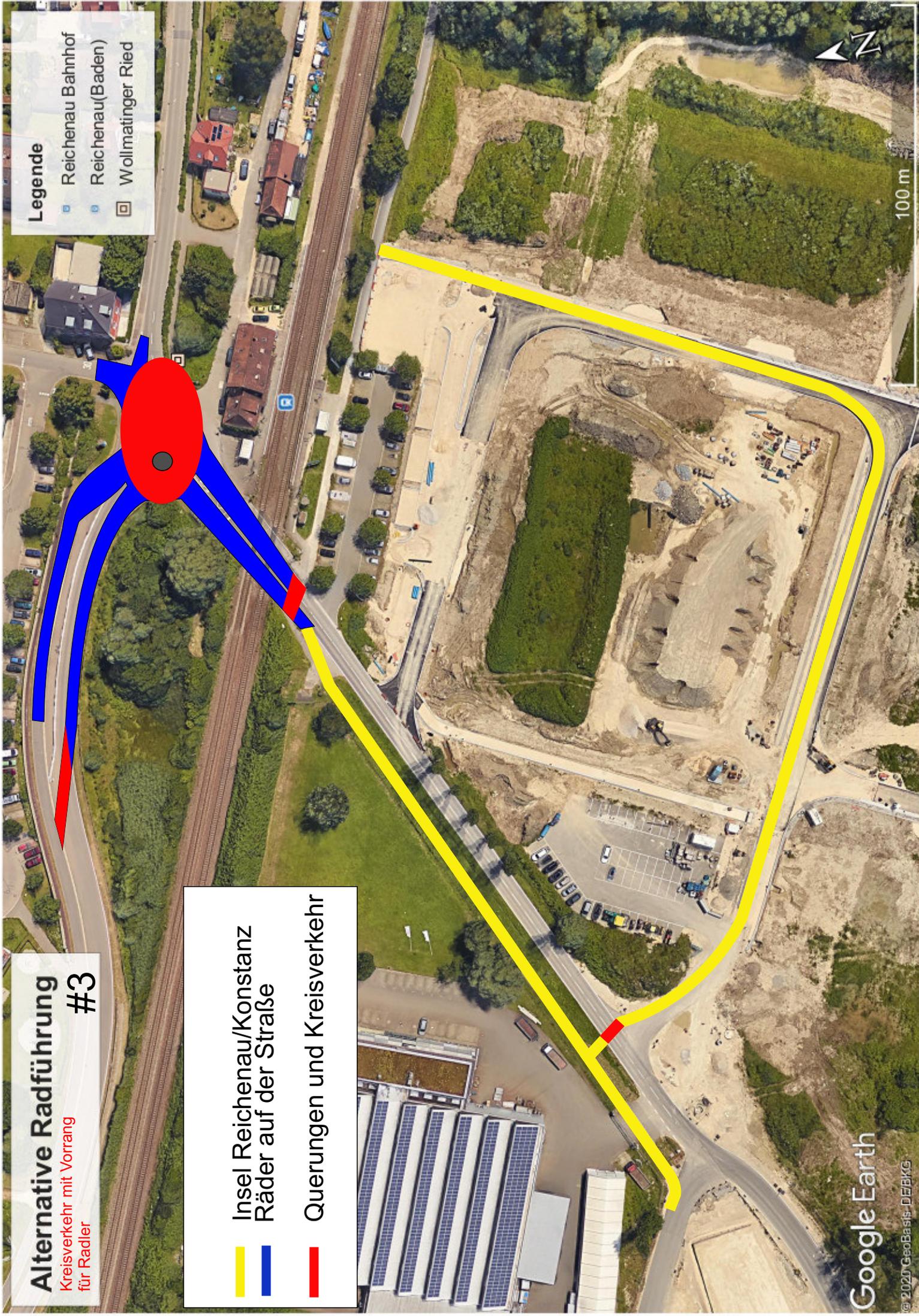
- Insel Reichenau/Konstanz Räder auf der Straße
- Querungen und Kreisverkehr

Legende

- Reichenau Bahnhof
- Reichenau(Baden)
- Wollmatinger Ried



100 m



Brücke

Vorteile Alternative #4:

1. Inselverkehr und Durchgangsverkehr werden entkoppelt.
2. Die Brücke wäre die durchgreifendste Form einer Entzerrung an dieser Kreuzung mit erheblichem Raumgewinn für den innerörtlichen Verkehr.
3. Der gesamte Bahnhofsverkehr könnte großzügiger gestaltet werden als mit allen anderen Lösungen und Alternativen.
4. Nur noch der Radverkehr direkt in die südliche Waldsiedlung bliebe mit dem Fußgänger- und Bahnkundenverkehr auf der Engstelle.
5. Aufstellflächen für die verbleibenden Radfahrer im Bahnübergangsbereich bräuchten nicht ausgewiesen werden.
6. Mit dieser Lösung könnte eine Integration des angedachten Radschnellweges am besten im Sinne von Geschwindigkeit und Kreuzungsfreiheit gelingen.

Brücke

#4

Legende

- Bäckerei/Konditorei Vogelbeck
- Ferienwohnung Saile

Insel Reichenau/Konstanz
Brücke



Querungen und Kreisverkehr