



Protokoll / Vermerk

Anlass:	Workshop – Prüfung Wegeinfrastruktur auf StVO-Konformität und Plausibilitätsprüfung der Wegweiserstandorte		
Ort:	Stadt Wörth am Rhein, Rathaus		
Datum:	16.11.2017	Uhrzeit:	14.30 – 17.30

Protokoll durch:	PGV-Alrutz GbR
Teilnehmer:	ca. 25 Teilnehmende

Planungsgemeinschaft Verkehr

PGV-Alrutz GbR

Forschung und Analyse
Strategie und Konzeption
Planung und Entwurf
Beratung und Information
... und darüber hinaus

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990

info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

A-RS 048 - Protokoll Workshop
16.11.2017

27. November 2017

Tagesordnung

- TOP 1: Begrüßung durch den Bürgermeister
- TOP 2: Einführung Planungsbüro
- TOP 3: Anmerkungen/ Hinweise während der Präsentation
- TOP 4: Gruppenarbeit
- TOP 5: Weiteres Vorgehen und Schlussworte

Ergebnisse

TOP 1: Begrüßung durch den Bürgermeister

Der Bürgermeister der Stadt Wörth am Rhein, Herr Dr. Nitsche, begrüßt alle Teilnehmenden und dankt für die zahlreiche Teilnahme an dem Workshop. Die Stadt Wörth hat sich dem Thema Förderung des Radverkehrs intensiv angenommen und hofft dabei auch auf konstruktive Beiträge aus dem Workshops.

TOP 2: Einführung Planungsbüro

Heike Prahlow (PGV-Alrutz GbR) begrüßt ebenfalls die Anwesenden und stellt in Ihrem Einführungsvortrag zunächst kurz das Planungsbüro vor. Anschließend erläutert sie die Bausteine einer fahrradfreundlichen Stadt, und erklärt die Vorgehensweise und Ziele des Arbeitsauftrages für die Stadt Wörth am Rhein.

Arbeitsauftrag

 **Überprüfung vorhandener Radverkehrsanlagen auf StVO-Konformität in den Ortsbezirken Wörth, Maximiliansau, Schaidt und Büchelberg.**

beinhaltet:

- Grundlagen sichten
- Erhebungs- und Bewertungssystematik abstimmen
- Bestandserfassung (Befahrung mit dem Rad) und Dokumentation Wegeinfrastruktur und Wegweisung
- Bewertung der Ergebnisse
- Ableitung Handlungsbedarf Wegeinfrastruktur
- Plausibilitätsprüfung vorhandener Wegweisung
- Durchführen eines Workshops

Folie 9Workshop am 16. November in Wörth a.Rh.

Anschließend erläutert Frau Prahlow die bisher erreichten Ergebnisse, inklusive der rechtlichen Rahmenbedingungen (StVO und ERA) sowie des aktuellen Kenntnisstandes zur Radverkehrsführung. Dabei werden auch positive und negative Eindrücke zum Radverkehr in Wörth, Maximiliansau, Schaidt und Büchelberg aufgezeigt:

Positive Beispiele:

- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen, z. B. in der Maximilianstraße (Maximiliansau) oder Badallee (Wörth),
- gut fahrbare Wegeverbindungen innerorts und selbständige Wegeverbindungen außerorts/ Wirtschaftswege mit Freigabe für Radverkehr, z. B. WV zw. Eisenbahnstraße und Ortsgrenze (Maximiliansau) oder Feldweg Staudenacker Richtung L540 (Maximiliansau),
- Mischverkehr (abseits von Hauptverkehrsstraßen, in Wohngebieten bzw. bei Tempo 30), z. B. Forststraße und Ottstraße (Wörth) oder Bienwaldstraße (Büchelberg),
- Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr freigegeben und Hinweis auf durchlässige Sackgasse, z. B. Freiherr-vom-Stein-Straße oder Am See (Maximiliansau).

Eher negative Beispiele:

- Radverkehrsanlagen entsprechen z. T. nicht den Regelwerken bzw. den Mindestanforderungen der StVO (unzureichende Breite, fehlende Sicherheitstrennstreifen), z. B. Hanns-Martin-Schleyer-Str. (zw. Richard-Wagner-Str. und Kantstr.) oder Altrheinstraße (Wörth), Eisenbahnstraße (Maximiliansau)
- Zweirichtungsradverkehr innerorts, Radverkehrsanlage z.T. nur auf einer Straßenseite vorhanden und Barriere durch fehlende Freigabe für Radverkehr, z. B. Maximilianstraße (Maximiliansau) oder Uhlandstraße (Wörth),
- Engstellen durch Schranken oder Poller (geringe Durchlassbreite) und Belagsqualität, Belagsschäden, z. B. Ziegeleistraße (Maximiliansau), Wegeverbindung südlich der Hauptstraße (Schaidt) oder Wegeverbindung zw. Pfortzer Str. und Staudenäcker (Maximiliansau),
- unzureichende Sicherung der Radverkehrsführung an Einmündungen und Kreisverkehren und Wartebereich für Fahrgäste und Fahrbereich für Radverkehr unzureichend getrennt, z. B. Pfortzer Straße-Höhe Tankstelle (Maximiliansau) oder Hanns-Martin-Schleyer-Straße (Wörth)

Es werden die Bewertungsaspekte zur Prüfung der Wegeinfrastruktur auf StVO-Konformität vorgestellt. Dies sind die Gefahrenlage nach dem Kfz-Kriterium (Geschwindigkeit, Kfz-Verkehrsstärke, Anteil Schwerverkehr), sowie weiteren Gefahrenmerkmalen wie Vorhandensein und Lage von Straßenbahn-Verkehrsflächen, ungünstiger Fahrbahnbreite, Radwegequalitäten bzw. die Führungskontinuität für den Radverkehr.

Zur Dokumentation des geprüften Bestandes an Radinfrastruktur wurde eine Datenbank angelegt. Hierin wurden bereits die erhobenen Aspekte der Radverkehrsführung sowie eine erste Einschätzung zur Gefahrenlage dokumentiert. Diese wird in der weiteren Projektbearbeitung um den erforderlichen Handlungsbedarf zur StVO-Konformität bzw. gemäß den Empfehlungen der Regelwerke ergänzt.

Stefanie Busek (PGV-Alrutz GbR) stellt anschließend folgende konkrete Beispiele aus den vier Ortsbezirken vor für die erste Lösungsansätze erarbeitet wurden.

- Hanns-Martin-Schleyer-Straße (Wörth)
- Bahnhofstraße (Wörth) – innerorts
- Bahnhofstraße (Wörth) – außerorts
- Im Bödel, Verlängerung Hagenbacher Str. (Wörth)
- Wegeverbindung zwischen Lortzingstraße und Mozartstraße (Wörth, Radweg entlang der Gleise)
- Maximilianstraße (Maximiliansau)
- Eisenbahnstraße (Maximiliansau)
- L 546 (Schaidt) – außerorts
- Pfortzer Straße (Maximiliansau)
- Kunzendorfer Straße (Maximiliansau)
- Mozartstraße (Wörth)

Diese Lösungsansätze werden im Nachgang zum Workshop weiter konkretisiert und mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

Weiterhin stellt Frau Busek kurz Grundsätze einer anforderungsgerechten Wegweisung sowie eine Einschätzung des diesbezüglichen Bestandes in den vier Ortsbezirken vor.

TOP 3: Anmerkungen/ Hinweise während der Präsentation

Während der Vorstellung der konkreten Beispiele zur Wegeinfrastruktur werden bereits Anmerkungen und Hinweise von Seiten der Teilnehmenden geäußert. Diese sind nachfolgend dokumentiert und werden in der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.

- Generell wird angemerkt, dass die für die Bewertung der Gefahrenlage zugrunde gelegten DTV-Werte wenig aussagekräftig seien. Durch die in Wörth vielfach übliche Schichtarbeit kommt es verstärkt zu pulkartigem Kfz-Verkehrsaufkommen, das Berücksichtigung finden sollte.
- In der Pfortzer Straße wird der Hinweis gegeben, dass Kfz-Fahrende nur in wenigen Fällen nach rechts schauen, um die linksfahrenden Radfahrenden bewusst wahrzunehmen. Es kam die Frage auf, ob bei einer gemischten Führung von Rad- und Fußverkehr eine Zweirichtungsführung überhaupt möglich sei. Zweirichtungsführungen sind auch bei gemeinsamer Führung von Rad- und Fußverkehr möglich. Es sind - wie auch bei separaten Radwegen - insbesondere an Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten deutliche Hinweise auf den Zweirichtungsverkehr (z.B. Piktogramme, Richtungspfeile) nötig.

- Die Führung nach links von der Ahornstraße kommend, ist nicht optimal.
- In der Bahnhofstraße sind die Ausfahrten zu optimieren. Die gilt insbesondere für die Ein-/Ausfahrt des Parkhauses. Der Vorrang des Radverkehrs sollte hier verdeutlicht werden.
- Der Zweirichtungsradweg in der Straße Im Bödel ist im nördlichen Bereich auch aufgrund des Gefälles gefährlich.
- Zum Radweg entlang der Gleise (Wegeverbindung zwischen Lortzingstraße und Mozartstraße) wird von den Anwohnenden der Einsatz von Bodenschwellen gefordert, damit die Radfahrenden (und Mofas), ausgebremst werden. Hier fahren viele unterschiedlichen Radfahrtypen (Berufstätige, Schüler, „Jugendclub Wörth“, Touristen).
Es wird angemerkt, dass die nutzbare Breite des Weges nicht durchgängig 2,50 m (Mindestbreite gemeinsamer Geh- und Radweg) beträgt. Zusätzlich wird die Wegebreite auch durch den Bewuchs auf der Bahnseite und die Beleuchtung eingeschränkt.
- Die Anwesenden bemerkten, dass die Radverkehrsführung im Zuge der Eisenbahnstraße besser auf der Fahrbahn möglich wäre. Hier wurde der Vorschlag geäußert, den ostseitigen Radweg zurückzubauen und stattdessen eine Markierungslösung (Radfahr- oder Schutzstreifen) anzudenken.
- In der Maximilianstraße ist das Queren der Kreisel für den Radverkehr nicht optimal. Hier kann aus Frankreich und Spanien gelernt werden. Die Breite des gemeinsamen Geh- und Radweges ist auf Höhe des Maximiliancenter sehr schmal.
- Die bisherige Beschilderung der für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebenen Einbahnstraßen ist nicht einheitlich. Eine entsprechende Anpassung ist bereits veranlasst.
- Radfahrende sind vollwertige Verkehrsteilnehmer, die in der Öffentlichkeit auch so wahrgenommen werden sollen (Thema Öffentlichkeitsarbeit).
- Am Bahnhof werden mehr Fahrradabstellanlagen gewünscht (optional ein Parkhaus).

TOP 4: Gruppenarbeit

Im Anschluss an den Input-Vortrag zur Wegeinfrastruktur werden in der Gruppenarbeit Hinweise zu sinnvollen Wegeverbindungen für den Radverkehr bzw. zur Wegweisung erarbeitet. Anhand der Ortskenntnis und Erfahrungen im Radverkehrsalltag sollen durch die Teilnehmenden ebenfalls kritische Bereiche aufgezeigt und weitere Anregungen für Verbesserungen zum Radverkehr in allen vier Ortsbezirken gesammelt werden.

In den ausliegenden Übersichtsplänen (Radverkehrsverbindungen und Wegweisung je Ortsbezirk) können fehlende Verbindungen ergänzt und aufgeführte aber eher ungünstige Verbindungen, kritisch hinterfragt/kommentiert werden.

Darüber hinaus werden an alle Teilnehmenden Abfragebögen zu den drei wichtigsten Handlungsfeldern bzw. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Wörth ausgeteilt.

Nachfolgend sind die genannten Anregungen aus den ausgehängten Übersichtsplänen (siehe auch Anlage 1) und die weiteren Wünsche bzw. Anregungen (siehe auch Anlage 2) nach Themenfeldern sortiert zusammenfassend aufgeführt. Darüber hinaus wurden den Gutachterinnen im Vorfeld und während des Workshops vorgefertigte Stellungnahmen übergeben, die in der Zusammenstellung ebenfalls berücksichtigt wurden.

- **Konkrete Örtlichkeiten**

Es wurden zahlreiche Straßenabschnitte und Knotenpunkte benannt, bei denen nach Ansicht der Teilnehmenden Handlungsbedarf besteht, beispielsweise

- Rheinradweg hinsichtlich Führung und Qualität
- Querungsmöglichkeiten an den Kreiseln Maximilianstraße
- Hanns-Martin-Schleyer-Straße
- Bahnhofstraße auf Höhe des Bahnhofs
- Luitpoldstraße - Konflikte bezüglich Kfz-Parken
- Pfortzer Straße - hier wurden konkrete Vorschläge aufgezeigt
- Radweg entlang der Gleise - unzureichende Breite, Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr
- Pamina-Radweg
- Hafenstraße (Nutzung für Radverkehr dauerhaft gewährleisten)
- Radwegeverbindungen zwischen den Ortsbezirken und in die Nachbarkommunen, z.B. nach Kandel.

- **Anregungen zur Wegeinfrastruktur und Netzergänzungen**

In punkto Oberflächenqualität gibt es aus Sicht der Teilnehmenden generellen Handlungsbedarf. Das Thema Radwegebenutzungspflicht wird hinsichtlich alternativer Führungen diskutiert, hierfür werden auch konkrete Vorschläge genannt.

Im Plan und anhand der schriftlichen Anmerkungen werden noch Hinweise zu fehlenden Verbindungen aus Sicht der Teilnehmenden angeführt. Diese beziehen sich insbesondere auf die Verbindungen zu den vier Ortsbezirken aber auch auf die Ergänzung von direkten und schnellen Radfernverbindungen (v.a. Kandel-Karlsruhe).
- **Wegweisung/ Beschilderung**

Insgesamt ist die Wegweisung hinsichtlich der Durchgängigkeit auch aus Sicht der Teilnehmenden unzureichend. Eine zielführende Beschilderung fehlt an vielen verschiedenen Stellen, insbesondere im außerörtlichen Bereich. Es gibt Hinweise für konkrete Wegweiserstandorte, die im Plan verortet wurden.

Für den Ortsbezirk Schaidt wurden konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Wegweisung aufgezeigt.
- **Anregungen zum Fahrradparken**

Es werden sichere Fahrradabstellmöglichkeiten sowohl im Stadtgebiet als auch am Bahnhof gewünscht. Weiterhin mehr Fahrradabstellmöglichkeiten mit Überdachungen am Maximilian-Center.
- **Öffentlichkeitsarbeit, Service, Kommunikation**

Zur Verbesserung der gegenseitigen Toleranz wünschen sich die Teilnehmenden mehr Aktionen für alle Verkehrsarten, z. B. Radtouren oder Bekanntmachung von Informationen in den Amtsblättern.

Die Hauptradwege sollen regelmäßig von Schmutz, Scherben, Schnee und Eis vor der Hauptverkehrszeit geräumt sein. Grünschnitt und das Entfernen von Laub gehört ebenfalls dazu.

Einige Anmerkungen beziehen sich auch auf Hindernisse (z.B. Mülltonnen) auf den Radwegen. Diese sollten auf Wunsch der Teilnehmenden zumindest optisch auffällig markiert werden, so dass sie nicht übersehen werden können.

- **Generelles**

Der Radverkehr soll zukünftig „flüssiger“ möglich und durch ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden geprägt sein (Thema Gleichberechtigung). Insgesamt sollen unnötige Kfz-Fahrten vermieden werden. Insbesondere die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren soll zukünftig in die Planungen und Aktivitäten eingebunden werden.

Bei der Auftaktveranstaltung zum Integrierten Standortentwicklungsprozess Wörth am Rhein 2030 (vorliegende Stellungnahme) wurde die Frage gestellt „Wie erlebe ich Wörth?“ Die Antwort „Für Radfahrer sehr gefährlich“ zeigt den Handlungsbedarf für Wörth am Rhein.

Eine vollständige Auflistung aller Anregungen und Anmerkungen befinden sich in den Anlagen zum Protokoll.

TOP 5: Weiteres Vorgehen und Schlussworte

Frau Prahlow bedankt sich für die zahlreichen Anregungen und die konstruktiven Diskussionen während der Gruppenarbeit. Alle Anregungen werden bei der weiteren Bearbeitung geprüft und berücksichtigt. Anschließend werden Empfehlungen und der konkrete Handlungsbedarf abgeleitet.

In einer Schlussrunde bedanken sich Teilnehmenden bei der Stadt Wörth am Rhein für die Einladung zum Workshop. Sie sehen das Konzept als Chance, Wörth bundesländerübergreifend hinsichtlich der Stärkung des Radverkehrs zu positionieren. Insgesamt bleibt positiv festzuhalten, dass sich die Teilnehmenden bei dem Workshop gut einbringen konnten, die Anwohnerkritik gehört wurde und es wertgeschätzt wird, dass die Stadt so mutig war, die Bürgerinnen und Bürger bei den anstehenden Überlegungen und Planungen zur Förderung des Radverkehrs einzubeziehen. Grundsätzlich sollten die Verkehrsteilnehmenden nicht auf ihr Recht beharren. Die Gelassenheit zwischen Kfz-Fahrenden und Radfahrenden fehlt.

Es wird mehrfach auf die guten Ansätze in Karlsruhe oder in den Niederlanden verwiesen, die als Vorbilder angeführt werden.

In seinen Schlussworten bedankt sich auch Herr Haubold von Seiten der Stadt Wörth am Rhein für die aktive und konstruktive Teilnahme und die interessanten Diskussionen und Gespräche. Er zieht insgesamt eine positive Bilanz aus dem Workshop und hofft auf eine weiterhin aktive

Beteiligung.

Er bemerkt abschließend, dass es eventuell einen weiteren Termin (voraussichtlich Mitte/ Ende Februar 2018) in gleicher Runde geben könnte, bei dem die Ergebnisse bzw. die Handlungsansätze vorgestellt werden könnten. Bis dahin erfolgen interne Abstimmungen der Verwaltung bzw. die Einbeziehung der Politik.

Der Workshop endet um ca. 17.30 Uhr.

Anlagen

- Anlage 1:
Ausgehängte Übersichtspläne der vier Ortsbezirke (Radverkehrsverbindungen/Wegweisung) inkl. der handschriftlichen Notizen und gewünschten Verbindungen
- Anlage 2:
Zusammenstellung der eingegangenen Anregungen aus den Übersichtsplänen, den Abfragebögen und den weiteren schriftlichen Hinweisen im Zusammenhang mit dem Workshop.