VLi Verkehrsplanung Link
Dipl.-Ing. Christoph Link
Verkehrsplaner SRL / IfR
Vaihinger Landstraße 50
D-70195 Stuttgart
Fon: +49 (0) 711 / 69 93 756
Fax: +49 (0) 711 / 69 93 203
info@verkehrsplanung-link.de
www.verkehrsplanung-link.de

Link Verkehrsplaner Vaihinger Landstr. 50 D-70195 Stuttgart

29. November 2012

Landtag von Baden-Württemberg
Petitionsausschuss
zu Händen Frau Beate Böhlen
Konrad-Adenauer-Straße 3
70173 Stuttgart

per Email an: beate.boehlen@gruene.landtag-bw.de

zur Information an das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: Poststelle@mvi.bwl.de

Petition 15/00855 Uhlandstraße Schorndorf
Ihr Schreiben vom 23.10.2012 an die BI Uhlandstraße

Sehr geehrte Frau Böhlen,

zunächst möchte ich mich kurz vorstellen: Ich bin der Verkehrsplaner, der für die Bürgerinitiative Uhlandstraße in Schorndorf eine Alternativplanung ausgearbeitet hat, bei der fast alle der 22 Linden erhalten werden konnten und bei der auch nach Diskussionsstand aller wesentlichen Rad- und Verkehrsfachleute der beste Schutz für die Radfahrer gegeben war.

In Ihrer Antwort an die Bürgerinitiative haben Sie sich mehrmals auf meine Planung bezogen und mit Ihrer Kritik an meinem Gutachten die ablehnende Haltung zum Alternativvorschlag begründet.

Der Gemeinderat der Stadt Schorndorf hat am 22 November 2012 erneut einen Beschluss zur Uhlandstraße gefasst. Absurderweise wurde in dieser Gemeinderatssitzung vom Fraktionschef von FDP/Freie Wähler Ihr Brief als Antwort des Petitionsausschusses zitiert und mit ihm das Fällen aller Bäume begründet. Der Oberbürgermeister und die Stadtverwaltung, welche eine Kompromisslösung mit Tempo 30, Radfahren auf der Fahrbahn und Erhalt eines großen Teils der Bäume vorschlugen, wurden in demagogischer Weise beschimpft. Ihre Kollegin als Landtagsabgeordnete und Gemeinderätin Petra Häffner sagte, dass sie sich schäme für die Worte, die hier gefallen sind.

Fakt ist, dass Ihr - in meinen Augen unqualifizierter - Brief wesentlich zu dem völlig widersinnigen Gemeinderatsbeschluss beigetragen hat, alle Bäume in der Uhlandstraße zu fällen und dazu noch die schlechteste Lösung für die Radfahrer anzubieten. Ist das jetzt „grüne Realpolitik“?

Warum Ihr Brief fachlich unqualifiziert ist, möchte ich hier begründen. Es hätte meiner Meinung nach genügt, wenn Sie vom Petitionsausschuss ein korrektes Verfahren im Rahmen der Planungshoheit der Gemeinde bescheinigt hätten. Ihre Ausführungen zur Verkehrsplanung sind in diesem Zusammenhang unnötig und dazu hin auch noch falsch:

1. In Variante 2010 (die jetzt wieder beschlossen wurde) ist ein Radfahrstreifen (abwärts) mit einer Breite von 1,50 m geplant. Das Regelmaß einschließlich Markierung beträgt nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) 1,85 m, zu Parkständen ist ein Sicherheitsstreifen von mindestens 50 cm einzuhalten. Das heißt, das Regelmaß wird um 35 cm unterschritten, es wird kein Abstand zu parkenden Fahrzeugen angesetzt (!!) und das neben einer Fahrbahn, die nur 6,0 m breit ist. Sie selbst haben ausgeführt, dass Begegnung zwischen Lkw/ Lkw bzw. Bus/Bus möglich sein sollte und das erfordert bei Tempo 50 eine Breite von 6,50 m. Der Planungsvorschlag 2010 hat aber nur 6,0 m Fahrbahnbreite. Und dann sprechen Sie von einer „gesicherten Radverkehrsführung“.

2. In der jetzt beschlossenen Variante 2010 hat der Einrichtungsradweg (neben dem Gehweg) eine Breite von 1,50 m, das Regelmaß liegt bei 2,0 m, bei geringem Radverkehr bei 1,60 m. Auch hier wird das Regelmaß deutlich (um 40 cm) unterschritten, gegenüber parkenden Fahrzeugen wird ebenfalls kein Sicherheitsabstand (0,75 m) eingehalten. Das Führen des (zu schmalen) Radwegs neben dem viel zu schmalen Gehweg - außerhalb der Sicht des Autofahrers, insbesondere auch im Konflikt mit ein- und ausfahrenden Pkw an Garagen und Höfen - wird unter Fachleuten als gefährlichste Lösung für Radfahrer angesehen. Zudem darf ein nicht regelgerechter Radweg - und um solch einen handelt es sich hier - nicht mit Zeichen 237 oder Zeichen 241 beschildert werden (Benutzungszwang), sondern darf als „Gehweg - Rad frei“ nur mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden. Das heißt, die Schüler fahren dann im Pulk auf der Fahrbahn bei Tempo 50 und mit einer zu geringen Fahrbahnbreite von 6,0 m. Hier von „gesicherter Radverkehrsführung“ zu sprechen zeugt von Unkenntnis oder Zynismus.

3. Ihre Ausführungen zum Schutzstreifen sind schlichtweg falsch: In ERA 2010 ist ausgeführt (Ziffer 3.2 Seite 23): „Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m … betragen.“ Zur Fahrbahn gehört auch die Breite der Schutzstreifen, also zwei mal 1,25 m oder zwei mal 1,5 m, in der Summe beträgt die Fahrbahnbreite im Beispiel also mindestens 7 m. Wenn Sie an meinem Gutachten kritisieren, dass die Fahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen nur 4,50 m betragen würde und diese nicht ausreichend wäre, haben Sie nicht begriffen, was ein Schutzstreifen ist. Das ist kein Radweg, sondern Teil der Fahrbahn und von Bus und Lkw überfahrbar.

Daraus folgt auch meine Kritik am Schutzstreifen: 1,25 m ist zu wenig (ein Radweg sieht für einen Radfahrer 1,85 m vor) und der Schutzstreifen wird auch vom Kfz-Verkehr mitbenutzt. Wenn Sie neben einem Gully (0,50 m breit) oder neben den Schneeresten oder dem abfließenden Wasser fahren, kann es sein, dass Sie dieses Maß schon überschreiten (Beispiel nachstehendes Bild). Als aktiver Radfahrer sind sie dauernd mit diesem Konflikt konfrontiert.

Bei diesem Bild handelt es sich nicht um einen Schutzstreifen, sondern um einen Radfahrstreifen in der Uhlandstraße. Aber auch bei einer Breite von 1,85 m würde ich in diesem Fall lieber auf der Fahrbahn fahren.

4. Zur Frage von Tempo 30 widersprechen Sie sich selbst: Sowohl in der Uhlandstraße als auch in der Krummhaarstraße gibt es teilweise schon Tempo 30 linear oder als Zonenregelung. Mehr habe ich auch nicht behauptet. Tempo 30 wurde im Gemeinderat schon für die Lösung 2011 im Planungsabschnitt vorgeschlagen, auch die aktuell überarbeitete Lösung (2012) der Stadtverwaltung basiert auf Tempo 30. In meinem Gutachten werden mehrere Gründe für Tempo 30 angeführt, welche die Stadtverwaltung für ihren aktuellen Planungsvorschlag ebenfalls aufgeführt hat. Allein das Sicherheitsargument im Vorfeld zur Schule ist ein wichtiger Grund.

Tempo 30 in der Krummhaarstraße

Ich finde es befremdlich, dass ausgerechnet von einer Grünen Landtagsabgeordneten gegen Tempo 30 argumentiert wird, wo derzeit europaweit eine Kampagne für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in den Städten läuft und wo es explizit grüne Politik war und ist, die ökologisch verträglichen Verkehre wie den Radverkehr zu fördern. Zudem fordern das Umweltbundesamt, der ADFC, der VCD und andere Umweltverbände seit langem Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts.

Mit Ihrem Brief an die Bürgerinitiative haben Sie nicht nur einer ökologischen Verkehrspolitik einen Bärendienst erwiesen, sondern auch viele engagierte Bürger in Schorndorf vor den Kopf gestoßen und zu einer Planung in der Uhlandstraße verholfen, die absolut rückwärts gewandt ist. Ich würde mir wünschen, dann zu schweigen, wenn man fachlich nicht das notwendige Hintergrundwissen hat.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Christoph Link