

Martin Utiger, Kreisingenieur
Abteilung Tiefbau, Unterhaltskreis II
Brackrütistrasse 5
5210 Windisch
Per Email (martin.utiger@ag.ch)

Wettingen, 15.01.2023

STELLUNGNAHME zum Projekt K282 Landstrasse Ehrendingen IO /AO, Sanierung / Radstreifen

Sehr geehrter Herr Utiger

Besten Dank für die Übersendung des Plans «Markierung und Signalisation» zum Projekt K282 Landstrasse Ehrendingen IO /AO, Sanierung / Radstreifen (Höhtal bis Kreisel Abzweigung Freienwil). Weil Verbesserungen auf diesem Abschnitt für die Velofahrenden schon lange auf der Wunschliste stehen, in Anbetracht des aussergewöhnlichen kommunalen Hintergrundes, und auf expliziten Hinweis der zuständigen Personen von BPU Regio Surb möchte Pro Velo es nicht unterlassen, zu diesem Projekt Stellung zu beziehen.

Hintergrund

Pro Velo Region Baden (PVBA) ist ein überparteilicher, nicht gewinnorientierter Verein im Sinne von Art. 60 ff ZGB und hat das Ziel, die Sicherheit und Verbreitung des Verkehrsmittels Velo zu fördern und die Interessen der Velofahrenden gegenüber Behörden und Privaten zu vertreten. PVBA führt in Ehrendingen (Schulhaus Dorf und umliegende Quartierstrassen) seit zehn Jahren Velofahrkurse für Unterstufenkinder und deren Begleitpersonen durch. Die Situation auf der Landstrasse ist dabei regelmässig ein Diskussionsthema mit den teilnehmenden Begleitpersonen. Bedauerlicherweise wurden bei der letzten Sanierung der Landstrasse in diesem Abschnitt auf Massnahmen zu Gunsten der Velofahrenden verzichtet, angeblich aus Kostengründen.

Projekt Abschnitt Landstrasse

PVBA begrüsst das Projekt insgesamt und ist hoch erfreut dass diese Lücke im kantonalen Radwegnetz endlich geschlossen werden kann. Die praktisch durchgehenden Radstreifen mit einer angenehmen Breite von 1.5m erlauben ein sicheres und direktes Vorwärtskommen. Dass die kantonale Radroute neu die Dorfstrasse mit ihrem Einkaufsverkehr umgeht betrachtet PVBA als klaren Gewinn.

Einzig der Unterbruch des Radstreifens Richtung Kreisel bei der Bushaltestelle Breitwies ist suboptimal und schafft eine für Velofahrende gefährliche Lösung (Stichwort überholende Autos kurz vor der Insel beim Zebrastreifen). Es wäre wünschbar wenn der Radstreifen auch an dieser Stelle beim Zebrastreifen und neben der Bushaltestelle beibehalten werden könnte.

Überlagerung / Anschluss kommunales Projekt

Der Anschluss des kommunalen Radroutenprojekts und die streckenweise Überlagerung mit der kantonalen Radroute (parallele Veloführung Richtung Höhtal) ist etwas ungewöhnlich, aber insgesamt sehr gut gelungen.

Der kombinierte Geh- und Zweirichtungsradweg zwischen Höhtal (Einmündung Rebergstrasse) und der Querung der Landstrasse (Furt) ist 3.25m breit. Diese Breite scheint ausreichend. Die Mittel-/Schutzinsel bei der Furt ist hilfreich und erlaubt ein Queren in Etappen. Da die Landstrasse in beiden Richtungen gequert wird sollte der geschützte Bereich mindestens eine Durchfahrtsbreite von 4m aufweisen.

Die Einmündung des Hinterlägernwegs genau bei der Furt ist etwas unklar. PVBA geht davon aus dass der Rad-/Gehweg vortrittsberechtigt ist, und weist auf die möglicherweise ungenügende Sichtzone nach Links / Höhtal hin, falls Velofahrende auf dem Radstreifen erst beim Einbiegen auf den Rad-/Gehweg erkennbar sind.

Der Rad-/Gehweg zwischen der Furt und der Einmündung Höhtalmatt ist nur 2.5m breit, und im unteren Bereich durch Sträucher möglicherweise effektiv noch schmaler. Der Rad-/Gehweg ist nur als Radweg ohne Fussverkehr signalisiert (Signal 1284). Um den Fussverkehr tatsächlich von diesem Abschnitt fernzuhalten wäre es hilfreich die Höhtalmatt mit dem Hinterlägernweg für Fussgänger zu verbinden und dies entsprechend zu signalisieren. Ebenfalls hilfreich wäre es, den Radstreifen Richtung Kreisel an dieser Stelle beizubehalten, oder zumindest die sportlichen Radfahrer sonst wie von der Pflicht zur Benutzung des Rad-/Gehwegs zu befreien.

Die Vortrittsverhältnisse bei der Einmündung Höhtalmatt sind aus Sicht der Velofahrenden eher suboptimal. Es wäre wünschbar an dieser Stelle dem Rad-/Gehweg den Vortritt zu gewähren gegenüber den Fahrzeugen auf der Höhtalmatt. Zudem wäre eine Signalisation wünschbar, welche an dieser Stelle die Aufteilung in kommunale und kantonale Radroute Richtung Kreisel anzeigt.

Zwischen Einmündung Höhtalmatt und Anschluss des kommunalen Radwegs ist ein Gehweg von 2.5m Breite vorgesehen, welcher gleichzeitig als Warteraum für Buspassagiere dient, und auf welchem „Radfahrende [Radverkehr?] gestattet“ sein sollen. Radfahrende erleiden also einen Wechsel von einem Radweg auf einen Gehweg. Um hier möglichen Konflikten insbesondere zwischen Radfahrenden und wartenden oder aussteigenden Buspassagieren vorzubeugen wäre es angezeigt, einen Raum für die Buspassagiere abzugrenzen, mit einer minimalen Rollstuhleinfahrtsbreite von 2.3m, mittels Anschlag oder mindestens mittels Markierung, und dazu den Abschnitt auf mindestens 4.8m zu verbreitern.

Bei der Einmündung des kommunalen Radwegs würde die Signalisierung Richtung Kreisel wohl eine Absenkung des Trottoirs am vorderen Ende der Bushaltestelle oder eine Signalisierung „Gehweg mit Radverkehr gestattet“ bedingen.

Fazit

Mit dem vorliegenden Projekt wird die Sicherheit für die Velofahrenden auf der Höhtalstrecke deutlich verbessert. PVBA bedankt sich bei allen Beteiligten von Gemeinde und Kanton die sich für diese Lösung eingesetzt haben. PVBA würde sich freuen wenn das Projekt im Sinne der obigen Kommentare noch etwas nachgebessert werden könnte, insbesondere die Situation bei der Bushaltestelle Höhtal Richtung Kreisel scheint noch verbesserungsfähig. Für eine allfällige Diskussion stehen wir selbstverständlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Pro Velo Region Baden

Jürg Meier, Präsident (juerg.meier@provelobaden.ch)

Kopie per Email an: Manuel Heiniger | BPU Regio Surb (manuel.heiniger@regiosurb.ch)
Mirjam Hauser | Fachstelle Fuss- und Veloverkehr (FSFVV@ag.ch)
Pro Velo Aargau (info@pro-velo-ag.ch)