

# Planungsbüro von Mörner

## Stellungnahme zu Fragen zum Sicherheitsaudit Weiherfeldbrücke

### Frage 1

*Bordsteinabsenkung von und zu „Links der Alb“: im Audit merken Sie an, der Linksabbiegeradfahrstreifen sei mit 1,5m zu schmal. Gleichzeitig würde diese Breite im Seitenraum fehlen. Wir haben Sie in Ihrer gutachterlichen Empfehlung dann so verstanden, dass wir lieber den Seitenraum breiter ausführen sollten und auf den Linksabbiegeradfahrstreifen verzichten sollten. Jetzt kamen folgende Bedenken auf: der linksabbiegende Radverkehr von Karlsruhe nach Links der Alb muss zunächst dem Rechtsfahrgebot folgend rechts fahren. Wenn er dann in der Rechtskurve nach links abbiegen will müsste er einen Schulterblick auf den nachfolgenden Kfz-Verkehr machen, aber aufgrund der Rechtskurve würde der Schulterblick über die linke Schulter nicht ausreichen. Dies sei zu gefährlich, man solle auf die Bordsteinabsenkung an dieser Stelle verzichten.*

### Stellungnahme:

(Stelle V4-2/V4-3) Meine Empfehlung ist die Breite lieber dem Seitenraum zuzuschlagen und auf den zu schmalen Abbiegefahrstreifen zu verzichten. Ich stimme der Fragestellung zu, dass es sich bei der Verknüpfungsstelle um eine komplexe Situation handelt und mehrerer potenzielle Fahrtrichtungen während der Kurvenfahrt überblickt werden müssen. Ein Entfallen der Bordsteinabsenkung könnte dazu führen, dass diese Situation „entschärft“ wird. Allerdings kann der Entfall auch zu weit riskanteren Fahrmanövern führen.

Ein Verzicht auf die Bordsteinabsenkung bedeutet, dass bereits bei der Zufahrt Richtung Weiherfeldbrücke die Entscheidung getroffen werden muss, ob auf der Fahrbahn (in Richtung Radschnellverbindung) oder im Seitenraum (Richtung Links der Alb) gefahren wird. Eine Korrektur ist nur durch Umwege möglich. Die Möglichkeit hier abzubiegen, sollte hergestellt werden.

Eine von drei Bordsteinabsenkungen entfallen zu lassen erscheint aus Sicht der Radfahrenden nicht nachvollziehbar und wird regelmäßig dazu führen, dass die Verbindung trotzdem „gefahren“ wird (ggf. mit anhalten und Fahrrad über den Bordstein heben). Hier sollte eine grundsätzliche Entscheidung getroffen werden, ob Radfahrende (an allen abgesenkten Stellen) zwischen Fahrbahn und Seitenraum wechseln können oder dies vollständig unterbunden wird. Mit Blick auf die Verkehrsmengen Rad im Vergleich zu Kfz sollten für Radfahrende alle Möglichkeiten offen gehalten werden.

In der Abwägung mehr Fläche im Seitenraum im Vergleich zum zu schmalen Linksabbiegeradfahrstreifen sehe ich das höhere Konfliktpotenzial im Seitenbereich. Hier entstehen im Gefälle komplexe Verflechtungsmuster. Bewegungsraum wird benötigt.

### Frage 2

*Bordsteinabsenkung von und zum Hauptbahnhof: hier kamen folgende Bedenken auf: Radverkehr, der aus Karlsruhe kommt und dann auf der Brücke nach links Richtung Hauptbahnhof abbiegen möchte folgt dicht dem Linienbus und hat dann auf Grund der Rechtskurve keine Sicht auf den entgegenkommenden Kfz-Verkehr.*

### Stellungnahme:

(Stelle V4-4) Ein zügiges Linksabbiegen ist hier für Radfahrende vermutlich nicht möglich. Die Geschwindigkeit muss reduziert werden, um sich einen Überblick über die Situation zu verschaffen. Sicht auf entgegenkommende Kfz ist gegeben. Radfahrende (auch Pedelecs) sind i.d.R. langsamer als Kfz/Bus bei 30 km/h, so dass bergauf mit größer werdendem Abstand hinter Kfz/Bus hergefahren wird. Sollten sich Radfahrende in Ausnahmesituationen keine Übersicht

verschaffen können gilt §1 StVO: *Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht* (vor allem auch im eigenen Interesse).

Es stellt sich die Frage, in wie weit diese Verbindung eine relevante Fahrbeziehung darstellt. Radfahrende, die aus Richtung Karlsruhe in Richtung Hauptbahnhof unterwegs sind, werden die Steigung in der Brücke scheuen und eine Möglichkeit früher links abbiegen.

Viel eher wird diese Verknüpfung dazu genutzt, um aus Richtung Hauptbahnhof kommen Links auf die Brücke einzubiegen und Richtung Ettlingen zu fahren.

Dr.-Ing. Moritz von Mörner  
zertifizierter Sicherheitsauditor innerorts

Darmstadt, 21.01.2025