



GEMEINDE HAUSEN IM WIESENTAL

Verkehrskonzept

Abgabe 06-2021
Projekt-Nr.: 2019-134

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	3
Anlagenverzeichnis.....	3
1 Begründung/ Ziele des Verkehrskonzeptes	5
2 Bestandssituation	5
3 Vorgehensweise.....	6
4 Analyse	8
4.1 Verkehrsaufkommen	8
4.2 Geschwindigkeiten motorisierter Verkehr	9
4.3 Ergebnisse Zukunftswerkstatt Verkehr	9
4.4 Ruhender Verkehr.....	10
4.5 Zu Fuß Gehende.....	10
4.6 Radverkehr	12
4.7 Straßenverkehrsbeschilderung.....	14
5 Maßnahmen	15
5.1 Verkehrsberuhigende Maßnahmen	15
5.2 Verkehrsberuhigter Bereich Hebelstraße.....	15
5.3 Verbesserungen Zu Fuß Gehende	16
5.3.1 Gehwegabsenkungen	16
5.3.2 Querungsanlagen Mitteldorfstraße	17
5.4 Radverkehr	21
5.4.1 Abschnitt Bergwerkstraße Nord.....	22
5.4.2 Einrichtung Fahrradstraße Bergwerkstraße Süd/ Burichweg	22
5.4.3 Fahrradabstellanlagen.....	27
5.4.4 Sonstige Maßnahmen Radverkehr.....	28
5.5 Ruhender Verkehr.....	28
5.6 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen.....	29
5.7 Beschilderung	30
6 Fazit	32

Geschäftsführung:

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 mögliche Gehwegabsenkungen Kreisstraße.....	17
Abbildung 2 möglicher Standort LSA Kreisstraße.....	20
Abbildung 3 Fahrradstraße Bevorrechtigung durch Beschilderung (Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr BW)	25
Abbildung 4 Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen mit baulicher Bevorrechtigung (Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr BW).....	26
Abbildung 5 Wegweisungsbeispiel Stadt Schopfheim	31
Abbildung 6 Beispiel Ortsplan für Wegweisung	31

Anlagenverzeichnis

Anlage 1.1: Zukunftswerkstatt Fußgängerverkehr	
Anlage 1.2: Zukunftswerkstatt Radverkehr	
Anlage 1.3: Zukunftswerkstatt Verkehrsberuhigung	
Anlage 2: Präsentation Arbeitsgruppentreffen 1	
Anlage 3: Protokoll Arbeitsgruppentreffen 1	
Anlage 4: Präsentation Arbeitsgruppentreffen 2	
Anlage 5: Protokoll Arbeitsgruppentreffen 2	
Anlage 6: LPÜ Bestandssituation	
Anlage 7: Bestandssituation Lageplan 1	
Anlage 8: Bestandssituation Lageplan 2	
Anlage 9: Bestandssituation Lageplan 3	
Anlage 10: Bestandssituation Lageplan 4	
Anlage 11: Bestandssituation Lageplan 5	
Anlage 12: Bestandssituation Lageplan 6	
Anlage 13: Bestandssituation Lageplan 7	
Anlage 14: Bestandssituation Lageplan 8	
Anlage 15: Bestandssituation Lageplan 9	
Anlage 16: Maßnahmen LPÜ Plan 1	
Anlage 17: Maßnahmen LPÜ Plan 2	
Anlage 18: Beschilderung Fahrradstraße Plan 1	
Anlage 19: Beschilderung Fahrradstraße Plan 2	
Anlage 20: Querungsstellen Kreisstraße	

Geschäftsführung:

- Anlage 21: Beschilderung Bestand und Neu Lageplan 1
- Anlage 22: Beschilderung Bestand und Neu Lageplan 2
- Anlage 23: Beschilderung Bestand und Neu Lageplan 3
- Anlage 24: Beschilderung Bestand und Neu Lageplan 4
- Anlage 25: Beschilderung Bestand und Neu Lageplan 5
- Anlage 26: Fotodokumentation

Geschäftsführung:

Diplomingenieure (FH) Christof Diemer, Wolfgang Wackenhuth, Beratende Ingenieure
Registergericht Amtsgericht Freiburg HRB Nr. 410 603

Erfüllungsort 79664 Wehr – Gerichtsstand Bad Säckingen
Steuer-Nr.: DE20002 / 11342 | UST-Ident-Nr. DE142393001

1 Begründung/ Ziele des Verkehrskonzeptes

Auf Grund einer unbefriedigenden Verkehrsführung, verbesserungswürdiger Beschilderungen und Markierungen sowie unzureichender Fußgängerführungen insbesondere im Bereich der Kreisstraße 6348, fehlender Barrierefreiheit sowie der Radverkehrsproblematik hat sich die Gemeinde Hausen dazu entschieden ein Verkehrskonzept in Auftrag zu geben.

Die dwd INGENIEUR GMBH wurde am 19.11.2019 mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes für die Gemeinde Hausen im Wiesental beauftragt.

Die Ziele des Verkehrskonzeptes sind eine stringente und klare Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs (MIV), die Attraktivitätssteigerung für Fußgänger- und Radverkehr im Ort, die Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie des Sicherheitsgefühls der Verkehrsteilnehmer.

Im Zuge der Bearbeitung des Verkehrskonzeptes wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die aus verschiedenen Interessensvertretungen besteht. Unter Anderem sind die Grundschule, der Kindergarten und diverse Gemeinderatsmitglieder*innen in dieser Arbeitsgruppe vertreten.

2 Bestandssituation

Die Gemeinde Hausen im Wiesental ist ein Ort mit 2.393 Einwohnern (Stand 31.12.2018). Die Gemeinde liegt im Landkreis Lörrach, im Wiesental. Der Ort wird durch die topografischen Begebenheiten begrenzt und definiert. Im Osten verläuft die Wiese parallel zur Bundesstraße 317. Im Westen wird die Gemeinde durch Hügel bzw. Bergrücken umgeben. Hausen liegt im Einzugsgebiet des Dreiländerecks. Die überregionale Fahrradroute, welche durch das Wiesental von Todtnau bis Lörrach verläuft, führt durch den Ort.

Der gemeinsame S-Bahnanschluss im Osten (Gemarkung Schopfheim-Fahrnau) bindet die Gemeinde an die S-Bahnlinie 6 (Zell i.W./ Basel) an. Die Buslinie 7300 führt durch den Ort und bindet den Bahnhof auch an die innerörtlichen Bushaltestellen an.

Eine Besonderheit der Gemeinde Hausen liegt in der flächendeckenden Tempo-30-Zone, welche sich über den gesamten Ort erstreckt.

Des Weiteren ist die Gemeinde geprägt durch eine kleinteilige Bebauung, die weitestgehend aus Einfamilienhäusern besteht. Der Ortskern wird durch die Kreisstraße 6348 durchschnitten. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke liegt bei 1255 Fahrzeugen. Davon sind 30 Fahrzeuge dem Schwerlastverkehr zuzuordnen. (vgl. Verkehrsmonitoring Stand 2019 https://www.svz-bw.de/fileadmin/verkehrszaehlung/vm/BW_VM_2019_K.pdf)

Vier Ortseingänge ermöglichen den Zugang zu Hausen. Im Norden wie im Osten wird der Ort über die Zufahrten von der B 317 erreicht. Aus Richtung Westen wird der Ort aus dem Kleinen Wiesental erschlossen. Der südliche Ortseingang ermöglicht aus Richtung Schopfheim den Zugang. Dieser Ortseingang ist ursprünglich den Zu Fuß Gehenden sowie dem Radverkehr vorbehalten. Die Verbindung nach Schopfheim, OT Fahrnau ist über eine Brücke gegeben. Über diese Verbindung wird der teilweise auf Gemarkung Hausen liegende Golfplatz angebunden. Da sich diese Brücke derzeit in einem maroden Zustand befindet, muss die Andienung bis zur Sanierung der Brücke über Hausen erfolgen. Dadurch wird die eigentliche Fuß- und Radwegeverbindung sowie landwirtschaftlicher Weg auch von den Anliegern des Golfplatzes genutzt.

Das Ortsbild von Hausen wird unter anderem durch die markanten Straßenzüge der Bergwerk-, Hebel-, und Kreisstraße K 6348 sowie des Burichwegs geprägt. Die Nord-Süd-Tangente durch den Ort verläuft über die Bergwerkstraße und den Burichweg. Die Ost-West-Tangente wird durch die Kreisstraße gebildet. Die Hebelstraße verläuft parallel zur Bergwerkstraße und bildet damit

Geschäftsführung:

die zweite Nord-Süd-Tangente. Das restliche Straßennetz gliedert sich in kleinere Wohn- und innerörtliche Erschließungsstraßen auf.

Die Versorgungsinfrastruktur von Hausen besteht aus einem kleineren Supermarkt sowie einer Metzgerei. Eine Apotheke, eine Hausarztpraxis sowie eine podologische Praxis ergänzen die Versorgung im gesundheitlichen Bereich. Drei Gaststätten und diverse kleinere Geschäfte vervollständigen die Versorgungsstruktur. Alle Betriebe befinden sich in fußläufiger Erreichbarkeit des Ortsgebietes.

In Hausen gibt es ein Gewerbegebiet, welches durch zwei größere Betriebe geprägt wird. Neben diesen beiden großen Betrieben gibt es einige weitere kleinere Gewerbebetriebe im Gewerbegebiet Krummatt.

Der Ort hat eine Katholische und eine Evangelische Kirche, welche beide über einen separaten Pfarrsaal verfügen.

In der Ortsmitte befindet sich das historische Literaturmuseum Hebelhaus, welches auch überregionale Bekanntheit hat.

Die Gemeinde Hausen hat eine Grundschule und einen Kindergarten mit integrierter Kinderkrippe. Derzeit befindet sich auch die Sprachheilschule des Landkreises Lörrach in Hausen. Hierbei handelt es sich jedoch nur um einen vorübergehenden Standort.

Die Schulen und der Kindergarten befinden sich in der sogenannten „Neuen Ortsmitte Hausen“. An diesem Standort wird in naher Zukunft der Bau einer Pflegeeinrichtung des Eigenbetriebs Heime des Landkreises Lörrach begonnen.

Die Gehwege im Ort sind an vielen Stellen sanierungsbedürftig und nicht barrierefrei gestaltet. Des Weiteren gibt es keine gesicherte Querungsstelle, an der die Kreisstraße gesichert überquert werden kann. Teilweise befinden sich auch die Straßen in sanierungsbedürftigem Zustand. Im Zuge der Verlegung von Nah- und Fernwärme zur „Neuen Ortsmitte“ sowie notwendiger Kanalsanierungsarbeiten werden die Schulstraße, die Baldersau sowie ein Teilbereich der Hebelstraße derzeit einer Sanierung unterzogen.

Unter Berücksichtigung der genannten Gesichtspunkte wird ein an die Gemeinde Hausen angepasstes Verkehrskonzept entwickelt.

3 Vorgehensweise

Für die Erstellung des Verkehrskonzeptes wurde zuerst eine Grundlagenermittlung sowie eine Bestandserhebung durchgeführt. In dieser Erhebung werden die vorhandenen Konfliktpunkte und örtlichen Begebenheiten im Ort untersucht und dokumentiert. Die Erstellung einer Fotodokumentation bildet die Bestandssituation ergänzend ab. Im Fokus des Verkehrskonzeptes liegt unter anderem die Verkehrsbeschilderung des Ortes. Hierfür wurde ebenfalls eine Erhebung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde durchgeführt und in einem Bestandsbeschilderungsplan dargestellt.

Um die Bevölkerung in den Erstellungsprozess einzubinden begleitete eine Arbeitsgruppe den Arbeitsprozess von Beginn an. Die Arbeitsgruppe besteht aus Vertreter*innen des Gemeinderates, der Schule, des Kindergartens sowie der Gemeindeverwaltung. Ergänzend wurde eine Bürger*innen-Mitmachveranstaltung in Form einer „Zukunftswerkstatt Verkehr“ durchgeführt. Durch die Corona-Verordnungen musste die Durchführung dieser Veranstaltung entsprechend angepasst werden.

Das erste Arbeitsgruppentreffen fand am 27.01.2020 im Hebelhaus in Hausen statt. Es diente der Identifizierung und Verortung von Konfliktfeldern in Hausen ergänzend zu den

Bestandserhebungen der dwd INGENIEUR GMBH. Diese Konfliktfelder wurden von der dwd INGENIEUR GMBH in die Bestandserhebung aufgenommen und analysiert.

Die Bestandserhebung des Ingenieurbüros umfasste unter anderem Ortsbegehungen, die Erstellung einer Fotodokumentation, die Auswertung der Daten der Geschwindigkeitsmesstafeln, die Verortung von Konfliktpunkten sowie die Erhebung des Beschilderungsbestandes.

Auf Grundlage dieser Bestandserhebung und der Ergebnisse der Arbeitsgruppentreffen wurde die bestehende Verkehrssituation in Hausen analysiert. Parallel zum Verkehrskonzept begleitete die dwd INGENIEUR GMBH die Entwicklung der neuen Ortsmitte Hausen durch Verkehrsberatung.

Im Anschluss an die Analyse wurden diverse Maßnahmen untersucht, die für eine Verbesserung der Ist-Situation zum Einsatz gebracht werden können.

In einem zweiten Arbeitsgruppentreffen am 28.05.2020, welches auf Grund des Corona-Lockdowns mehrfach verschoben werden musste, wurden die Analyseergebnisse sowie verschiedene Maßnahmen vorgestellt und diskutiert.

Im Anschluss an das zweite Arbeitsgruppentreffen wurden weitere Analysearbeiten sowie Maßnahmenuntersuchungen durchgeführt. Die geplante Bürger*innen-Mitmach-Veranstaltung im Sinne einer Zukunftswerkstatt wurde in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung vorbereitet.

Am 27.07.2020 hat die Zukunftswerkstatt Verkehr unter modifizierten Teilnahmebedingungen durch die Corona-Regeln in der Festhalle in Hausen stattgefunden. In dieser Zukunftswerkstatt wurde über den aktuellen Stand des Verkehrskonzeptes sowie das weitere Vorgehen der Verkehrsplaner*innen informiert. Im Anschluss an den Informationsteil wurde an drei Thementischen die Themen Radverkehr, Fußverkehr sowie das Thema Verkehrsberuhigung mit den Teilnehmenden diskutiert. Ziel der Veranstaltung war es die Verortung von Konfliktthemen und -punkten aus Sicht der Bürger*innen zu erfahren. Des Weiteren wurden Wünsche, Hoffnungen, Ideen sowie Meinungen der Bürger*innen abgefragt. Im Vordergrund der Veranstaltung stand der offene Austausch mit der Bevölkerung und die Miteinbeziehung bei dem sensiblen Thema Verkehr.

Die dwd INGENIEUR GMBH bedankt sich bei den Teilnehmenden für die rege Mitarbeit. Durch die Zukunftswerkstatt konnten unter anderem Analyseergebnisse bestätigt und weitere Konfliktfelder identifiziert werden. Die Ideen, Anregungen und Kritikpunkte der Teilnehmenden wurden in der weiteren Bearbeitung des Verkehrskonzeptes berücksichtigt.

Des Weiteren wurde an einem IG Velo-Treffen teilgenommen, um auch die aktuellen Radverkehrsthemen in die Betrachtung miteinbeziehen zu können.

Im Anschluss den Erhebungs- und Analyseteil wurden geeignete Maßnahmen untersucht und mit der Verwaltung und den zuständigen Behörden vorabgestimmt.

Geschäftsführung:

4 Analyse

Basierend auf der Bestandserhebung, der Arbeitsgruppentreffen sowie der Zukunftswerkstatt wurde die Verkehrssituation in Hausen analysiert. Hierfür wurden die Themenfelder Ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr, Radverkehr, Geschwindigkeitsübertretungen und Konfliktfelder zwischen verschiedenen Verkehrsarten betrachtet. Ergänzend wurde eine Fotodokumentation erstellt. Diese ist in Anlage 26 zu sehen.

Die Analyseergebnisse werden im Folgenden dargestellt.

4.1 Verkehrsaufkommen

Um Aussagen zum Verkehrsaufkommen zu treffen, können nur die Daten der Geschwindigkeitsmesstafeln sowie die der offiziellen Zählstelle der Kreisstraße (Zählstellen-Nr. 84658, SVZ-Zählstellen-Nr.: 83121204) verwendet werden. Weitere Daten liegen nicht vor.

Die Geschwindigkeitsmesstafeln geben einen groben Überblick, wie viele Fahrzeuge pro Tag an den Messstellen vorbeifahren. Dabei wird keine Unterscheidung zwischen den verschiedenen Fahrzeugarten vorgenommen.

Die Standorte der Geschwindigkeitsmesstafeln waren in der Hebelstraße vor dem Grundschulgebäude, in der Bahnhofstraße vor dem Rathaus sowie im nördlichen Abschnitt der Bergwerkstraße. Der Erhebungszeitraum war für die Messstelle Schule bzw. Rathaus vom 28.02.2020 bis zum 25.03.2020. Die Messungen in der Bergwerkstraße wurden im Zeitraum vom 02.07.2020 bis zum 31.7.2020 ausgewertet. Hierbei ist zu beachten, dass die Messungen während des Corona-Lockdowns und teilweise zu Beginn der Sommerferien durchgeführt wurden und so eine eventuell geringere Anzahl an Fahrzeugen als sonst aufgezeichnet wurden.

Die Messgerätauswertungen ergaben am Standort Rathaus eine maximale Gesamtfahrzeuganzahl pro Tag von 2.275 Fahrzeugen in oben genanntem Zeitraum. Davon wurden in Fahrtrichtung Hebelstraße 1.128 Fahrzeuge und in Fahrtrichtung Bahnhof 1.147 Fahrzeuge registriert (Messdatum: 03.03.2020). Das ergibt eine durchschnittliche, stündliche Verkehrsstärke von 95 Fahrzeugen. Die höchstfrequentierten Stunden waren in Fahrtrichtung Hebelstraße von 16-17 Uhr (106 Fahrzeuge) und in Fahrtrichtung Bahnhof von 06-07 Uhr (94 Fahrzeuge). Diese Werte entsprechen den Spitzenstundenwerten.

Am Standort Hebelstraße wurde die höchste Fahrzeuganzahl am 11.03.2020 gemessen. Diese lag hier bei 551 Fahrzeugen. In Fahrtrichtung Norden wurden 304 Fahrzeuge gemessen. In Fahrtrichtung Süden wurden 247 Fahrzeuge registriert. Das ergibt eine durchschnittliche, stündliche Verkehrsstärke von 23 Fahrzeugen. Die höchste Fahrzeuganzahl in Fahrtrichtung Süden wurden jedoch am 03.03.2020 gemessen. An diesem Tag wurden 252 Fahrzeuge in dieser Fahrtrichtung aufgenommen.

Der Spitzenstundenwert wurde in Fahrtrichtung Süden am 02.03.2020 von 12 bis 13 Uhr mit 30 Fahrzeugen registriert. In Fahrtrichtung Norden wurde die höchste Fahrzeuganzahl pro Stunde am 11.03.2020 von 05-06 Uhr, mit 33 Fahrzeugen gemessen. Hierzu ist anzumerken, dass besonders zu den Schulanfangs- bzw. Schulendzeiten (07-09 Uhr und 11-13 Uhr) die Fahrzeugbelastungen höher sind. Dies ist vermutlich auf den Eltern-Bring- bzw. -Abholverkehr zurückzuführen. Auch in den Stoßzeiten von 16-18 Uhr ist der Verkehr in der Schulstraße erhöht.

Beim Standort der Messung in der Bergwerkstraße wurde die höchste Verkehrsstärke pro Tag am 03.07.2020 gemessen. In Fahrtrichtung Norden wurde an diesem Tag die höchste Verkehrsstärke pro Tag mit 456 Fahrzeugen registriert. Auch in Fahrtrichtung Süden wurde die höchste Verkehrsstärke pro Tag am 03.07.2020 gemessen. In dieser Fahrtrichtung lag diese bei 525 Fahrzeugen. Die Spitzenstunde an diesem Tag war in Fahrtrichtung Norden von 15-16 Uhr mit einer Verkehrsstärke von 38 Fahrzeugen. In Fahrtrichtung Süden wurde die Spitzenstunde

Geschäftsführung:

von 17-18 bzw. 18-19 Uhr registriert. Die Verkehrsstärke betrug in diesen Stunden jeweils 42 Fahrzeuge.

Das Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale von 2019 hat an der Zählstelle 84658 an der K 6348 eine durchschnittliche, tägliche Verkehrsstärke von 1255 Fahrzeugen/ 24 Stunden ermittelt. Der Schwerlastverkehr hat an dieser Verkehrsstärke einen Anteil von 30 Fahrzeugen (2,39%). Hierbei ist zu beachten, dass sich diese Zählstelle kurz vor Enkenstein befindet und diese Zahlen so nicht repräsentativ für die Kreisstraße in Hausen sind. Zusätzlich zu dieser durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke ist der Quell- und Zielverkehr innerhalb des Ortes Hausen zu berücksichtigen (Stand Verkehrsmonitoring 2019 https://www.svz-bw.de/fileadmin/verkehrszaehlung/vm/BW_VM_2019_K.pdf).

4.2 Geschwindigkeiten motorisierter Verkehr

Die Auswertung der Geschwindigkeitsmesstafeln, die von der Gemeinde an verschiedenen Punkten im Ort aufgestellt wurden, ergaben häufige Geschwindigkeitsübertretungen in den verschiedenen Straßenabschnitten. Bei der Betrachtung dieser Daten ist zu beachten, dass keine Unterscheidung der Fahrzeugkategorien vorgenommen wird.

Vor dem Rathaus wurden Geschwindigkeiten von bis zu 74 km/h gemessen. Das entspricht einer Geschwindigkeitsübertretung von 44 km/h. Auch am Messstandort vor der Schule (Standort Hebelstraße) wurden überhöhte Geschwindigkeiten von bis zu 74 km/h gemessen. Am Standort in der Bergwerkstraße wurden Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 87 km/h gemessen.

Diese Auswertungen zeigen, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von flächendeckend 30 km/h oftmals nicht eingehalten wird. Durch die Übertretungen ergeben sich Konfliktsituationen und Sicherheitsrisiken für die anderen Verkehrsteilnehmenden wie zu Fuß Gehende und Radfahrende. Besonders die überhöhten Geschwindigkeiten in der Hebelstraße (Messstandort Schule) sowie in der Bergwerkstraße sind besorgniserregend. Die Schüler*innen und auch die Kindergartenkinder werden durch solche Geschwindigkeitsübertretungen besonders stark in ihrer Sicherheit beeinträchtigt. Es besteht ein erhöhtes Sicherheitsrisiko, wenn weiterhin solche hohen Geschwindigkeiten möglich sind. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.

4.3 Ergebnisse Zukunftswerkstatt Verkehr

Um die Bevölkerung in den Prozess des Verkehrskonzeptes persönlich einzubinden, wurde am 27.07.2020 eine Bürgerinformationsveranstaltung mit Zukunftswerkstatt Verkehr in der Hebelhalle Hausen veranstaltet. Unter den geltenden Corona-Bedingungen wurde die Veranstaltung anders als zuvor geplant mit 60 Teilnehmenden durchgeführt. Nach einer kurzen Vorstellung der Ziele, des Vorgehens, der Inhalte sowie des aktuellen Standes des Verkehrskonzeptes durch die dwd INGENIEUR GMBH begann die Zukunftswerkstatt unter reger Mitarbeit der Teilnehmenden.

Die Themen Radverkehr, Fußgänger*innenverkehr und Verkehrsberuhigung wurden an Thementischen jeweils separat mit den Teilnehmenden diskutiert. Hierfür wurden die Teilnehmenden in drei Gruppen unterteilt. Jede Gruppe bearbeitete jedes Thema und bekam die Möglichkeit sich zum jeweiligen Sachverhalt zu äußern. Im Vordergrund der Veranstaltung stand der direkte Austausch mit den Bürger*innen von Hausen. Ziel der Veranstaltung war unter anderem die Verortung von Verkehrsproblemen und Konfliktpunkten aus Sicht der Bürgerschaft. Des Weiteren wurden Wünschen, Hoffnungen und Ideen der Bürger*innen Platz gegeben.

Im Anschluss an die Thementischrunde wurden die Ergebnisse der Thementischdiskussionen kurz vorgestellt und das weitere Vorgehen der dwd INGENIEUR GMBH erläutert.

Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt und der jeweiligen Thementische sind in den Anlagen 1.1 bis 1.3 zu finden.

4.4 Ruhender Verkehr

In der Gemeinde Hausen gibt es nur wenige ausgewiesene, öffentliche Parkplätze. Diese befinden sich in der Baldersau, am Rathaus sowie am Friedhof. Ansonsten wird das aktuell unbebaute Flurstück Nr. 102 derzeit als Parkplatzfläche genutzt. Eine entsprechende Beschilderung ist an diesem Grundstück nicht angebracht. Des Weiteren sind Parkplätze am Nordeingang des Ortes vorhanden. Zwischen der Einmündung Kupfergruben und der Einmündung Burgeck befinden sich auf der nordwestlichen Straßenseite Parkmöglichkeiten. Es handelt sich hierbei um befestigte, nicht beschilderte Parkplätze. Diese Parkmöglichkeiten sind nur schwer als solche erkennbar, da sie sich auf der Gehwegfläche befinden und nicht deutlich vom Gehwegbereich abgegrenzt sind.

Innerhalb des Ortes gibt es keine markierten Stellplätze auf den Straßen. Das Parken ist überall dort erlaubt, wo es die Straßenverkehrsordnung zulässt. Eine Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs ist nicht vorhanden.

Aus den Befragungen und Rückmeldungen der Arbeitsgruppe, der Verwaltung sowie der Zukunftswerkstatt ist zu entnehmen, dass die Parksituation in vielen Bereichen bemängelt wird.

Des Öfteren blockieren abgestellte Fahrzeuge den fließenden Verkehr und behindern wichtige Sichtbeziehungen. Durch falsch abgestellte Fahrzeuge kommt es zu Gefahrensituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Gerade in Kreuzungsbereichen werden andere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrende übersehen, da die Sichtbeziehungen durch den ruhenden Verkehr behindert sind.

Da es in der Gemeinde keine Parkraumbewirtschaftung gibt, ist davon auszugehen, dass ein Großteil der abgestellten Fahrzeuge längere Parkzeiten aufweisen und private Fahrzeuge auf öffentlichem Grund abgestellt werden.

Generell kann der herrschende Parkdruck in der Gemeinde Hausen als moderat angesehen werden. Durch geeignete Maßnahmen können Verbesserungen für den Radverkehr sowie den Fußverkehr erreicht werden. Eine Ordnung sowie Markierung der Flächen des ruhenden Verkehrs wird als erforderlich betrachtet, um das aktuell ungeordnete Parkverhalten besser zu steuern.

4.5 Zu Fuß Gehende

Die Gemeinde Hausen verfügt über zahlreiche straßenbegleitende Gehwege. Die meisten Straßen sind mit beidseitigen Gehwegen ausgestattet. Es gibt jedoch auch einige Punkte, an denen die Gehwege sehr schmal (<1,00 m) sind. Im gesamten Ort gibt es keine gesicherte Querungsstelle. Viele der vorhandenen Gehwege befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Entlang der Kreisstraße gibt es mehrere Stellen, an denen die Gehwege an Kreuzungspunkten enden oder nur sehr schmal weiterverlaufen, so dass gehbehinderte Personen oder Personen mit Kinderwagen etc. den Gehweg nicht weiternutzen können. Die Kreisstraße wird im Folgenden detailliert betrachtet, da sich die Verkehrsstärken und die Verkehrsbelastung vom untergeordneten Straßennetz unterscheiden und hier mit einem erhöhten Risiko für zu Fuß Gehende zu rechnen ist.

Solche neuralgischen Punkte befinden sich unter anderem an der Bahnhofstraße/ Auf der Rütte. Hier endet der südliche Gehweg im Kreuzungsbereich und es wird ein Straßenseitenwechsel erforderlich um auf den Gehweg der Straße „Auf der Rütte“ zu gelangen. Dieser Knotenpunkt

Geschäftsführung:

sticht außerdem hervor, weil es die Anbindung vom Bahnhof in Raitbach ist. Die Frequenz des Gehweges ist dementsprechend hoch. Um auf dem südlichen Gehweg Richtung Ortsmitte weiter zu gehen, ist die Straße auf der Rütte derzeit im Kreuzungsbereich zu queren. Hierdurch ergibt sich ein Gefahrenpotential, wodurch sich bereits mehrere kleinere Unfälle zwischen motorisiertem Verkehr und zu Fuß Gehenden ergeben haben. Durch die ungenügende Fußgänger*innenführung und das erhöhte Fußgänger*innenaufkommen kommt es hier immer wieder zu kritischen Gefahrensituationen.

Auch an der Brücke, die den Teichgraben quert, sind die Gehwege sehr schmal. Lediglich auf der Südseite ist ein ausreichend breiter Gehweg vorhanden, so dass zu Fuß Gehende sicheren Fußes die Brücke überqueren können. Die vorhandene Gehwegbreite reicht jedoch nicht für Begegnungsverkehr aus. Auch mit einem Rollstuhl oder Kinderwagen ist die Gehwegsituation sehr eng und viele zu Fuß Gehende weichen auf die Kreisstraße aus. Im weiteren Gehwegverlauf wurden vor Haus Nr. 4 drei Poller angebracht, um ein Überfahren der Gehwegfläche durch den motorisierten Verkehr zu verhindern. Da sich in diesem Bereich auch ein Treppenaufgang des Hauses befindet, wird der Gehweg an dieser Stelle stark eingeengt. Eine Durchgangsmöglichkeit mit einem Rollstuhl oder Kinderwagen o.ä. ist kaum möglich. Auch hier weichen die zu Fuß Gehenden häufig auf die Kreisstraße aus.

An der Kreuzung Bahnhofstraße/Hebelstraße befindet sich eine weitere kritische Stelle. Entlang des Kirchenvorplatzes, Flurstück Nr. 5, verläuft derzeit kein Gehweg. So müssen zu Fuß Gehende die Kreisstraße queren um Richtung Norden zu gelangen. Am Hebelhaus ist der nördliche Gehweg jedoch auch so schmal, dass ein Rollstuhl oder ähnliches an dieser Stelle nicht passieren kann. Des Weiteren sind keine Bordsteinabsenkungen für ein barrierearmes Queren der Straße vorhanden. Hinter dem Hebelhaus gibt es eine Durchgangsmöglichkeit von der Bahnhofstraße in die Hebelstraße. Diese befindet sich in Privateigentum und ist derzeit nicht für den öffentlichen Fußverkehr freigegeben.

Im weiteren Straßenverlauf der Kreisstraße gibt es weitere Unterbrechungen der straßenbegleitenden Gehwege. Bei der Kreuzung Hebelstraße/ Mitteldorfstraße endet der Gehweg auf der westlichen Seite bei Haus Nr. 21. Um von der Hebelstraße in die Mitteldorfstraße zu gelangen muss die Kreisstraße im Kreuzungsbereich gequert werden. Auf dem Flurstück Nr. 7 befindet sich eine Durchgangsmöglichkeit von der Hebelstraße zur Mitteldorfstraße. Diese befindet sich auf Privatgrundstück und ist derzeit nicht für den öffentlichen Fußverkehr freigegeben.

Im weiteren Verlauf der Mitteldorfstraße sind auf beiden Straßenseiten Gehwege vorhanden. Diese befinden sich in einem sanierungsbedürftigen Zustand und sind vollständig in Privatbesitz. An der Kreuzung Bergwerkstraße/ Mitteldorfstraße wird der nördliche Gehweg am Flurstück Nr. 54 erneut sehr schmal. Personen mit Rollatoren, Kinderwagen etc. nutzen auf Grund der geringen Durchgangsbreite hier häufig die Fahrbahn.

Im weiteren Verlauf der Kreisstraße Richtung Norden bzw. Westen verläuft nur ein Gehweg in Fahrtrichtung Norden durchgehend. Der gegenüberliegende Gehweg wird durch eine Bestandsmauer nach dem Flurstück Nr. 211 beendet.

Entlang der Maibergstraße ist lediglich auf der nördlichen Straßenseite ein durchgehender Gehweg vorhanden. Dieser wird durch Treppenaufgänge etc. an mehreren Stellen in der begehbaren Breite eingeschränkt. Auf Höhe des Hauses Maibergstraße Nr. 3 beginnt auch auf der südlichen Seite ein Gehweg. Auch hier wird die Durchgangsbreite durch Treppenaufgänge etc. stark eingeschränkt. Sämtliche Gehwege in der Maibergstraße befinden sich in Privateigentum.

Die Gehwege in der Bergwerkstraße (Abschnitt nördlich der Kreisstraße) befinden sich in einem guten baulichen Zustand. Bis zur Kreuzung Bühlackerstraße sind beidseitige Gehwege

Geschäftsführung:

Diplomingenieure (FH) Christof Diemer, Wolfgang Wackenhuth, Beratende Ingenieure
Registergericht Amtsgericht Freiburg HRB Nr. 410 603

Erfüllungsort 79664 Wehr – Gerichtsstand Bad Säckingen
Steuer-Nr.: DE20002 / 11342 | UST-Ident-Nr. DE142393001

vorhanden. Von der Bühlackerstraße bis zum Ortsausgang ist nur noch ein Gehweg auf der westlichen Straßenseite vorhanden. Dieser wird durch Treppenaufgänge etc. an mehreren Stellen eingengt. Entlang der Bergwerkstraße kommt es häufiger zur Parkvorgängen auf den Gehwegen, wodurch die Durchgangsmöglichkeit behindert wird.

Eine weitere besondere Situation befindet sich in der Hebelstraße. Diese führt einmal quer durch den Ort als Paralleltangente zur Bergwerkstraße bzw. zum Burichweg. Es handelt sich hierbei um eine Gemeindestraße. Im nördlichen Verlauf ab der Mitteldorfstraße dient die Hebelstraße als direkte Erschließung der Grundschule, des Kindergartens sowie der Sprachheilschule. Zukünftig wird auch das Markus-Pflüger-Heim u.a. über diese Straße angeeignet. Die Kinder der Sprachheilschule werden mit Minibussen zur Schule bzw. nach Hause gebracht. Diese halten in der Hebelstraße und sind angehalten ihre Wartezeiten auf dem Sutterareal (derzeitig als Parkplatz genutzt) zu verbringen, damit die Straße nicht weiter eingeschränkt wird. Pro Tag sind ca. 12 Kleinbusse für den Bring- und Holdienst im Einsatz.

Die Gehwegsituation von der Mitteldorfstraße bis zur Schulstraße beginnt mit einem einseitigen Gehweg. Erst bei Flurstück Nr. 136 beginnt der westliche Gehweg entlang der Hebelstraße. Auch in diesem Bereich befindet sich der Gehweg derzeit in Privateigentum. Der östliche Gehweg liegt teilweise innerhalb des Straßengrundstückes und befindet sich vollständig in Gemeindeeigentum. Der östliche Gehweg direkt vor der Grundschule befindet sich in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand. Derzeit werden in diesem Bereich jedoch Kanalsanierungsarbeiten sowie die Verlegung von Nahwärmeleitungen und eine anschließende Straßensanierung durchgeführt.

Auf diesen Bereich muss gesonderten Wert gelegt werden, da es sich hierbei um Schulwege der Grundschüler*innen und der Kindergartenkinder handelt und somit besonders schutzbedürftige Personen in vermehrter Anzahl die Straße nutzen.

Im Zuge dieser Baumaßnahmen wird ein neues Konzept für die Hebelstraße im Abschnitt von der Bündtenfeldstraße bis zur Teichstraße durch ein weiteres Ingenieurbüro erarbeitet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es punktuelle und linienförmige verbesserungswürdige Bereiche gibt, in denen die Situation für zu Fuß Gehende als problematisch beziehungsweise konfliktreich angesehen wird und erheblicher Verbesserungsbedarf besteht.

Die durch die örtlichen Begebenheiten bedingten Engstellen im Gehwegnetz sind historisch gewachsen und lassen sich nur schwer beseitigen. Durch den kurvenreichen Verlauf der Kreisstraße, welche auch für Schwerlastverkehr freigegeben ist, können kaum Verbreiterungen an diesen Engstellen vorgenommen werden, da die entsprechenden Schleppkurven für die Kreisstraße eingehalten werden müssen.

4.6 Radverkehr

Der Radverkehr spielt in der Gemeinde Hausen eine prägende Rolle. Durch die Pendlerroute P1 bzw. P1a sowie die überregionale Basisroute B12 die lokale Basisroute BIII (vgl. Radverkehrskonzept Landkreis Lörrach, Gemeindestreckbrief -Hausen im Wiesental-), die durch den Ort verlaufen ist das Radverkehrsaufkommen in Hausen hoch. Auch durch die Höhenverhältnisse im Ort, die sehr sanft ausgeprägt sind, bietet sich der Ort an mit dem Fahrrad erschlossen zu werden. Im Ortsgebiet gibt es keine explizit ausgewiesenen Radwege, Radschutzstreifen oder ähnliche Einrichtungen zum Schutz von Radfahrenden.

Die Pendlerroute P1 verläuft von Norden nach Süden auf einer Strecke von 3,4 km durch den gesamten Ort. Beginnend auf dem Forstweg an der Gemarkungsgrenze zu Zell i.W., verläuft die Route über die Straße Kupfergraben, die Bergwerkstraße sowie den Burichweg. Die Kreisstraße wird ebenfalls durch die Pendlerroute gekreuzt.

Geschäftsführung:

Die Pendlerroute P1a beginnt ebenfalls auf dem Forstweg an der Gemarkungsgrenze zu Zell i.W. und verläuft über die Straße Kupfergraben und von dort aus weiter über die Bergwerkstraße bis zur Kreuzung Mitteldorfstraße. Von dort aus verläuft die Route Richtung Bahnhof Hausen/Raitbach entlang der Kreisstraße bis zur B 317.

Die Basisroute B12 verläuft auf einer Länge von 1,5 km von der B 317 kommend über die Bergwerkstraße zur Mitteldorfstraße. Von dort aus verläuft die Route über die Hebelstraße und entlang der Wiese Richtung Fahrnau.

Die Basisroute BIII umfasst den Abschnitt auf der Kreisstraße von der Bergwerkstraße bis zur Straße Auf der Rütte.

Der Forstweg zwischen Zell i.W. und Hausen ist derzeit mit einer wassergebundenen Decke ausgestattet. Bei Nässe ist der Fahrkomfort deutlich beeinträchtigt. Auch ist der Weg nicht für Rennradfahrer geeignet. Wenn dieser Forstweg blockiert ist, ist die B 317 die einzige mögliche Umleitungsstrecke für den Radverkehr.

Bei der Kreuzung Bergwerkstraße/ Kupfergraben kommt es häufiger zu Konflikten zwischen motorisiertem Verkehr und dem Radverkehr. Da der gesamte Ort als Zone 30 ausgewiesen ist, gilt an allen Kreuzungen die Vorfahrtsregel Rechts-vor-links. Diese wird des Öfteren vom motorisierten Verkehr auf der Bergwerkstraße missachtet, wodurch es zu Konfliktsituationen mit dem einbiegenden Radverkehr kommt.

Entlang der Bergwerkstraße kommt es ebenfalls an den Kreuzungsbereichen häufiger zu Konflikten zwischen dem motorisierten Verkehr und dem Radverkehr. Durch die Nichteinhaltung der Vorfahrtsregeln sowie zugeparkte Kreuzungsbereiche werden Radfahrer*innen gefährdet. Durch die hohe Anzahl an geparkten Fahrzeugen sowie auch verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugen ist ebenfalls eine Beeinträchtigung des Radverkehrs vorhanden. Zu hohe Geschwindigkeiten sowohl beim Radverkehr als auch beim motorisierten Verkehr erhöhen die Risiken für alle Verkehrsteilnehmenden.

Der nächste Konfliktpunkt besteht bei der Kreuzung Maibergstraße/ Bergwerkstraße. Hier herrscht ebenfalls die Vorfahrtsregelung Rechts-vor-links. Viele Verkehrsteilnehmende überfahren hier die Kreisstraße ohne die Vorfahrtsregel zu beachten. Hinzu kommen LKW, die in Richtung Ortsausfahrt Nord in die Bergwerkstraße einbiegen und hierbei den gesamten Straßenraum benötigen.

Der Kreuzungspunkt Bergwerkstraße/ Mitteldorfstraße wird häufig durch Lieferverkehr, der auf der Fahrbahn hält sowie durch verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge behindert. Zusätzlich ist die Straße durch starke Schäden geprägt. Durch die vorhandene Straßengeometrie können Radfahrer*innen leicht übersehen werden.

Der weitere Straßenverlauf der Bergwerkstraße bzw. des Burichwegs ist geprägt durch einen sehr breiten Straßenquerschnitt, der es zulässt, dass Fahrzeuge am Fahrbahnrand abgestellt werden können. Die Straße befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand, was für Radfahrer ein erhöhtes Unfallrisiko bedeutet. Auch in diesem Straßenabschnitt münden viele Nebenstraßen ein, was Konfliktpotential zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen verursachen kann.

Die Pendlerroute P1a führt auf direktem Weg zur B 317 und zum Bahnhof. Um den Bahnhof zu erreichen muss jedoch die B317 gequert werden. Im weiteren Verlauf der Bundesstraße verläuft die Pendlerroute zuerst auf dem östlichen Gehweg und schwenkt dann über den Bahnhofsparkplatz Richtung Raitbach. Separate Aufstellflächen für den Radverkehr sind an der Kreuzung Bahnhofstraße/ B317 nicht vorhanden. Wenn die Pendlerroute P1 Richtung Fahrnau blockiert ist, dient die Pendlerroute P1a als Ausweichstrecke.

Geschäftsführung:

Öffentliche Fahrradabstellanlagen sind in Hausen bisher wenige angebracht. Am Schulgelände in der Hebelstraße sind einige Abstellanlagen vorhanden. Diese sind jedoch in die Jahre gekommen und nicht überdacht. Am Friedhof sowie am Fußballplatz sind weitere Abstellanlagen vorhanden. Auch diese sind nicht überdacht. Abstellanlagen bzw. Ladestationen für E-Bikes sind bisher keine vorhanden.

4.7 Straßenverkehrsbeschilderung

Für die Analyse der Straßenverkehrsbeschilderung muss in zwei Arten der Beschilderung unterschieden werden. Zum einen gibt es die Verkehrsbeschilderung nach Richtlinien für Wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), StVO sowie VwV-StVO und dem Verkehrszeichenkatalog (VZ-Kat.). Zum anderen gibt es innerörtliche Hinweisbeschilderung, die in Form von Wegweiser an Parkplätzen sowie anderen wichtigen Punkten, die zu wichtigen Zielen wie Einzelhandel, Ärzten sowie Banken etc. weisen können.

Die Straßenverkehrsbeschilderung benötigt an einigen Stellen in Hausen eine Aktualisierung.

Teilweise werden zu viele Verkehrsschilder an einem Standort verwendet. Nach §§ 39 bis 43, Kapitel III. 11a der Verwaltungsvorschrift StVO dürfen auf Grund der Übersichtlichkeit maximal drei Verkehrszeichen übereinander angeordnet werden. Standorte in Hausen, an denen diese Regelung nicht eingehalten wird sind zum Beispiel die Kreuzung Bahnhofstraße/ Auf der Rütte sowie die Kreuzung Teichstraße/ Hebelstraße.

Des Weiteren sind verschiedene Ziele nicht durchgehend im Ort beschildert. Bei einer Wegweisung ist darauf zu achten, dass diese stringent und von allen Ortseingängen aus erkennbar eingesetzt wird. Ein Beispiel für eine solche durchgehende Wegweisung ist der Parkplatz an der Baldersau, der unter anderem der Festhalle als Parkplatz zugeordnet ist. Dieser sollte von allen Seiten aus gut erkennbar beschildert werden. Auch der Fußball bzw. Tennisplatz sowie der Friedhof sind Ziele, die durchgehend durch den gesamten Ort beschildert werden sollen. Teilweise ist diese Beschilderung bereits vorhanden. Jedoch ist diese teilweise nur aus einer Fahrtrichtung zu erkennen bzw. an unterschiedlichen Stellen im Straßennetz angebracht.

Ein weiterer Punkt, der nicht den gültigen Regeln zur Straßenverkehrsbeschilderung entspricht ist der Einsatz von Wegweisern für Werbezwecke. Am Standort Bahnhofstraße/ Auf der Rütte werden diese Wegweiser für die Hinweisung auf private Firmen genutzt. Auch an weiteren Stellen im Ortsverlauf kommen diese regelwidrig zu Werbezwecken zum Einsatz.

Durch diese vielen Schilder und den unsachgemäßen Einsatz kann die wichtige Information „Gewerbegebiet“ vom Verkehrsteilnehmenden nicht richtig und rechtzeitig wahrgenommen werden.

Das Verkehrszeichen 432 „Wegweiser zu Zielen mit erheblicher Verkehrsbedeutung“ darf nur für die Beschilderung von z.B. Ortsteilen, öffentlichen Einrichtungen, Industrie- und Gewerbegebieten sowie Erholungs- und Freizeitgebiete oder -einrichtungen. Die Verwendung von Logos oder anderen privaten Zusätzen ist nicht zulässig.

In der Erhebung wurde weiterhin festgestellt, dass Straßennamenschilder für die Wegweisung von Zielen wie des Werkhofs verwendet werden. Auch hier liegt eine unsachgemäße Handhabung vor, da Straßennamenschilder nur für die Kennzeichnung von Straßen verwendet werden sollen.

5 Maßnahmen

Um eine Verbesserung der verkehrlichen Situation für alle Verkehrsteilnehmenden zu erreichen, werden diverse Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahmen können weitestgehend unabhängig voneinander realisiert werden. Die Maßnahmen sind unterteilt nach den jeweiligen Verkehrsarten bzw. nach den jeweiligen Themenfeldern.

5.1 Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Die Auswertung der Geschwindigkeitsmesstafeln an der Bergwerk-, Hebel- sowie Bahnhofstraße ergaben deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die maximale gemessene Geschwindigkeit in der Bergwerkstraße lag bei 87 km/h. Das entspricht einer Überschreitung von 57 km/h. Auch in der Hebelstraße wurden Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (30 km/h) von bis zu 44 km/h gemessen. Am Messstandort Bahnhofstraße wurden ebenfalls Geschwindigkeiten von bis zu 74 km/h gemessen.

Aus diesem Grund ist dringend anzuraten verkehrsberuhigende Elemente in den Straßenverlauf der jeweiligen Straßen einzubringen. Durch die überhöhten Geschwindigkeiten ergeben sich erhebliche Sicherheitsrisiken für alle Verkehrsteilnehmenden.

Die Anlieger und betroffenen Verkehrsteilnehmer beklagen ein zu schnelles Einfahren in den Ort Hausen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beim Ortsschild (Tempo 50 km/h) bzw. 30 km/h im weiteren Verlauf wird nicht eingehalten. Daher soll geprüft werden, ob am Ortseingang in der Maibergstraße ein Geschwindigkeitstrichter mit der Regulierung von 100 km/h, 70 km/h auf 50 km/h bereits vor dem Ortseingang angebracht werden kann.

Bei der Begehung mit der Polizei und der Verkehrsbehörde des Landratsamt Lörrach wurde diese Anpassung bereits diskutiert. Die Behörden sagten eine Recherche zur Aktenlage direkt zu. Außerdem wurde eine Geschwindigkeitsmessung durch das Landratsamt zugesagt.

5.2 Verkehrsberuhigter Bereich Hebelstraße

Um Verbesserungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden wie zu Fuß Gehende, insbesondere Kinder sowie Radfahrende in der Hebelstraße zu erreichen, wird empfohlen im Abschnitt von der Teichstraße bis zur Bündtenfeldstraße einen Verkehrsberuhigten Bereich einzurichten. Eine solche Gestaltung hat auch Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, welche durch eine entsprechende Umsetzung deutlich erhöht werden kann.

Im Zuge der Kanalsanierungsarbeiten sowie der Nah- und Fernwärmeverlegungen in der „Neuen Ortsmitte“ wird dieser Bereich neu geplant. Dieser Umbau bietet die Möglichkeit, die Straße verkehrsberuhigt und verkehrsarm zu gestalten.

Durch die Lage der Grund- und Sprachheilschule sowie des Kindergartens in der „Neuen Ortsmitte“ ergibt sich in der Hebelstraße ein erhöhter Sicherheitsbedarf von besonders Schutzbedürftigen. Durch den zukünftigen Bau des Markus-Pflüger-Heims neben dem Kindergarten ist ein weiterer Faktor vorhanden, der einen Verkehrsberuhigten Bereich als sinnvollste Straßengestaltung hervorhebt. Kinder, alten Menschen sowie Menschen mit Beeinträchtigungen gelten als besonders schutzbedürftige Personen. Bei einem verstärkten Auftreten dieser Personengruppe sollten besondere Sicherheitsvorkehrungen im Straßenverkehr getroffen werden.

Durch die baulichen Begebenheiten im Abschnitt von der Teichstraße bis zur Bündtenfeldstraße ist der auftretenden Anliegerverkehr als gering einzuschätzen. Durch die lockere Bebauung kann davon ausgegangen werden, dass ein Verkehrsberuhigter Bereich in diesem Abschnitt keine starken verkehrsverlagernden Auswirkungen auf die umliegenden Straßen haben wird.

Geschäftsführung:

Die Auswertung der Geschwindigkeitsmesstafeln ergaben deutliche Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Diese sind unter anderem auf den aktuellen geradlinigen Ausbau der Hebelstraße sowie die große Breite der Straße zurückzuführen. Derzeit sind keinerlei verkehrsberuhigende Einbauten oder ähnliches in diesem Abschnitt vorhanden. Durch die stark überhöhten Geschwindigkeiten ergeben sich starke Sicherheitsdefizite im Bereich der Schul- und Kindergartenwege.

Nach der Verwaltungsvorschrift der StVO kann ein verkehrsberuhigter Bereich in Straßen bzw. Straßenabschnitte realisiert werden, in denen die Aufenthaltsqualität überwiegt und der Fahrzeugverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt. Die vorliegenden Messdaten der Geschwindigkeitsmessungen ergeben eine Fahrzeuganzahl, mit der die Verkehrsbelastung als gering eingeschätzt werden kann. In einem Verkehrsberuhigten Bereich sind alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt. Im gesamten ausgewiesenen Bereich gilt Schrittgeschwindigkeit als die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Es wird keine Unterteilung in Fahrbahn und Gehweg vorgenommen. Für die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit sind geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen erforderlich. Es ist wichtig, dass kein zusätzlicher Durchgangsverkehr zum bestehenden Anliegerverkehr erzeugt wird.

In einem Vor-Ort-Termin am 19.11.2020 wurde die Umsetzung eines verkehrsberuhigten Bereichs bereits mit der zuständigen Verkehrsbehörde (Stadt Schopfheim) und der Polizei besprochen. Beide Einrichtungen begrüßen die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs in der Hebelstraße unter Einhaltung der verkehrsplanerischen Anforderungen an eben diesen. Bei dem Termin wurde angemerkt, dass eine Regelung für die zahlreichen Schulbusse der Sprachheilschule sowie der Grundschule gefunden werden muss. Des Weiteren müssen auch die Belieferung der Hebelhalle bzw. der Schulen bei der Planung berücksichtigt werden. Die obligatorische Freihaltung der Rettungswege und –zufahrten gilt es unabhängig der Straßengestaltung jederzeit freizuhalten. Die Polizei begrüßt einen Verkehrsberuhigten Bereich besonders im Hinblick auf die neu entstehende Ortsmitte. Die Sicherheit der besonders Schutzbedürftigen Personen kann so besser gewährleistet werden.

Derzeit wird die Hebelstraße durch das Büro Kunz GaLaPlan neu geplant. Einen entsprechenden Entwurf wurde vom Büro Kunz GaLaPlan erstellt und von der dwd INGENIEUR GMBH aus verkehrsplanerischer Sicht untersucht. Die entsprechende Stellungnahme liegt der Verwaltung vor.

5.3 Verbesserungen Zu Fuß Gehende

Um Verbesserungen für die Zu Fuß Gehenden zu erreichen gibt es diverse Maßnahmen, die ergriffen werden können.

5.3.1 Gehwegabsenkungen

Zum einen sollten die bestehenden Gehwege, welche sich in einem schlechten baulichen Zustand befinden zeitnah saniert werden. In diesem Zuge ist zu prüfen ob die bestehenden Gehwege auch verbreitert werden können, da diese im Bestand häufig sehr schmal sind. Die Mindestbreite sollte 1,00 m betragen, geeigneter sind jedoch Gehwegbreiten von mind. 1,50 m. In der Bergwerkstraße Süd/Burichweg ist im Zuge der anstehenden Sanierungs- und Kanalbaumaßnahmen eine Verbreiterung der Gehwege unbedingt zu berücksichtigen. Dies ist auch bei einer Einrichtung einer Fahrradstraße an dieser Stelle umzusetzen.

Des Weiteren sollten an diversen Stellen, insbesondere an den Kreuzungsbereichen, Gehwegabsenkungen eingebracht werden, damit eine barrierearme Querung der Straßen ermöglicht wird. Es ist darauf zu achten, dass Gehwegabsenkungen nur an geeigneten Stellen angebracht werden, an denen Querungen erforderlich sind und an denen eine Querung sicher durchgeführt werden kann. Insbesondere an der Kreisstraße fehlen derzeit solche

Geschäftsführung:

Gehwegabsenkungen und sollten nach Abstimmung mit der zuständigen Verkehrs- und Straßenbaubehörde geplant und umgesetzt werden. In der folgenden Grafik sind die Standorte für die Absenkungen entlang der Kreisstraße dargestellt, die aus Verkehrsplanerischer Sicht eine sinnvolle Ergänzung des Wegenetzes darstellen. Die möglichen Querungsstellen sind in Anlage 20 nochmals dargestellt.

Bei den Absenkungen ist darauf zu achten, dass der maximale Anschlag 3 cm betragen darf. Es ist zu empfehlen eine gebrochene und abgerundete Vorderkante beim Bordstein zu verwenden, damit Personen, die z.B. einen Rollstuhl oder Rollator nutzen, den Höhenunterschied selbstständig überwinden können. Im Hinblick auf Blinde und seheingeschränkte Personen sollte auf einen Ausbau auf 0 cm verzichtet werden, da so kein tastbarer Rand, welcher zur Orientierung genutzt wird, für diese Personengruppe vorhanden ist.

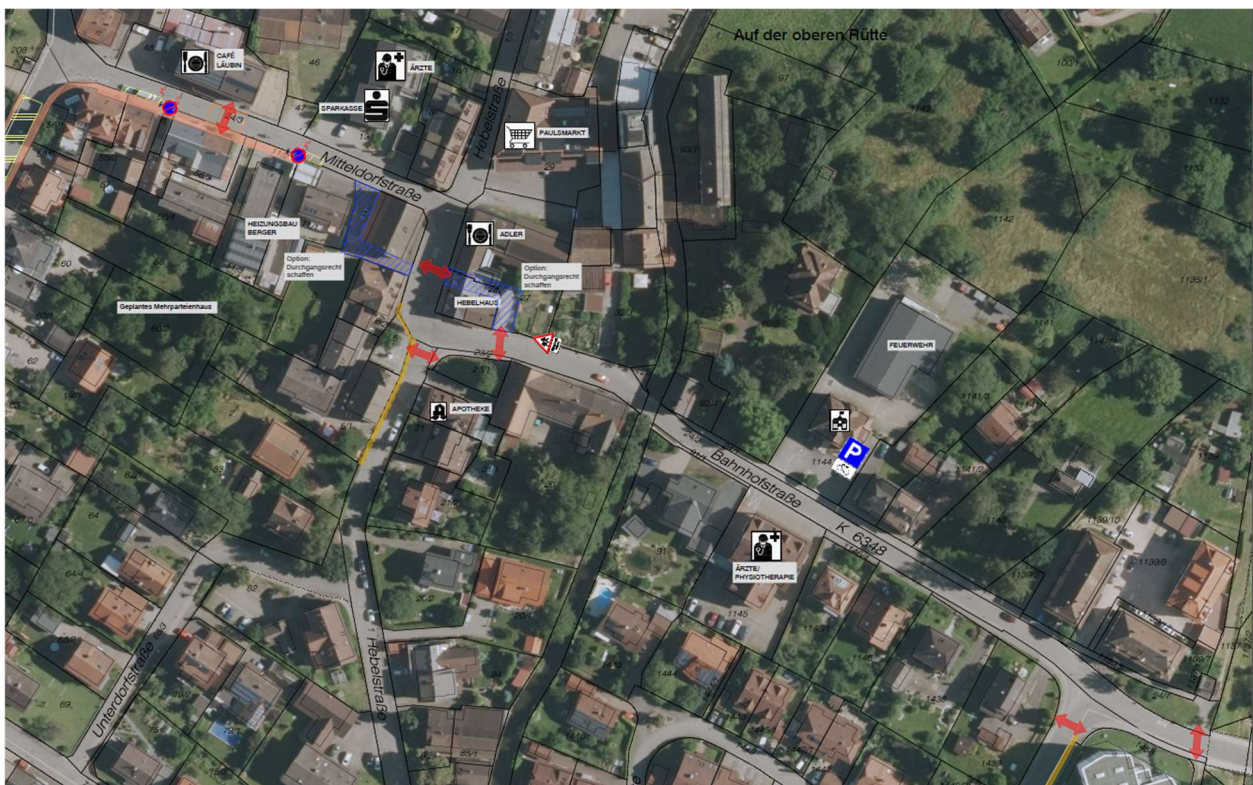


Abbildung 1 mögliche Gehwegabsenkungen Kreisstraße

Bei dem Vor-Ort-Termin mit der Polizei und der Verkehrsbehörde des Landratsamt Lörrachs wurde die möglichen Querungsstellen entlang der Kreisstraße besprochen. Beide Parteien stehen diesen Maßnahmen positiv gegenüber.

5.3.2 Querungsanlagen Mitteldorfstraße

Im Zuge der Erhebung wurde festgestellt, dass eine gesicherte Querungsmöglichkeit im gesamten Ortsgebiet nicht vorhanden ist. Auch in der Arbeitsgruppe bzw. in der Zukunftswerkstatt wurde des Öfteren darauf hingewiesen, dass eine gesicherte Querungsmöglichkeit entlang der Kreisstraße dringend erforderlich und gewünscht ist. Auf Grund der überhöhten Geschwindigkeiten und des Verkehrsaufkommens in Kombination mit den erhobenen Schul- und Kindergartenwegen wurden verschiedene Standorte und Varianten von Querungsstellen geprüft.

Der DTV der Kreisstraße liegt bei 1255 Fahrzeugen pro 24 Stunden. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei 30 Fahrzeugen. Nach der Einordnung nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EAR 05) handelt es sich bei der Kreisstraße um eine Ortsdurchfahrt mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke unter 15.000 Fahrzeugen. Die Breite der

Geschäftsführung:

Diplomingenieure (FH) Christof Diemer, Wolfgang Wackenhuth, Beratende Ingenieure
Registergericht Amtsgericht Freiburg HRB Nr. 410 603

Erfüllungsort 79664 Wehr – Gerichtsstand Bad Säckingen
Steuer-Nr.: DE20002 / 11342 | UST-Ident-Nr. DE142393001

Seitenräume liegt bei bis zu 3,30 m. Empfohlene Maßnahmen im Querverkehr sind daher Mittelfinseln, Fußgängerüberwege oder gegebenenfalls eine Lichtsignalanlage. Jedoch sind Querungsanlagen in der Regel entbehrlich, wenn kein besonderer Querungsbedarf besteht und die KFZ-Verkehrsstärke bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr als 500 KFZ/ Spitzenstunde beträgt. Demnach wäre eine Querungsanlage auf der Kreisstraße entbehrlich.

Durch die Erhebung der Schul- und Kindergartenwege, welche von südlicher Richtung aus über die Mitteldorfstraße Richtung Hebelstraße verlaufen und den geplanten Neubau des Markus-Pflüger-Heims ist mit einem vermehrten Auftreten von Kindern sowie älteren Menschen in diesem Bereich zu rechnen. Da Querungsanlagen unabhängig der vorhandenen Verkehrsbelastungen zweckmäßig sind, sobald regelmäßig mit schutzbedürftigen zu Fuß Gehenden, wie Kindern, älteren oder behinderten Menschen zu rechnen ist, ergibt sich in der Mitteldorfstraße ein Bedarf für eine Querungsanlage.

Als einziger geeigneter Standort für eine solche Querungsanlage wird der Kreisstraßenabschnitt der Mitteldorfstraße zwischen Bergwerk- und Hebelstraße gesehen. An diesem Standort wurden die verschiedenen Möglichkeiten von Querungsstellen geprüft. Es wurden die Möglichkeit einer baulichen Querungshilfe in Form von Mittelfinseln oder vorgezogenen Seitenräumen („Gehwegnasen“), eines Fußgängerüberwegs (FGÜ) sowie einer Lichtsignalanlage (LSA) geprüft. Im Folgenden werden die verschiedenen Querungsanlagen vorgestellt.

5.3.2.1 Mittelinsel und vorgezogene Seitenräume

Eine Mittelinsel steht eine Querungshilfe ohne Bevorrechtigung für die zu Fuß Gehenden dar. Es handelt sich hierbei nicht um eine gesicherte Querungsstelle.

Für den Einbau einer Mittelinsel ist die vorhandene Straßenbreite gering. Die erforderliche Mindestbreite einer solchen Mittelinsel liegt bei 2,50 m, so dass auch Fahrräder in der Mittelinsel platziert werden können (vgl. EAR 05). Bei einer vorhandenen Straßenbreite von ca. 6 m in der Mitteldorfstraße würde so nur eine Fahrstreifenbreite von jeweils 1,75 m verbleiben. Diese Breite wäre nicht ausreichend für den fließenden Verkehr. Auch im Hinblick auf den Schwerlastverkehr ist es fragwürdig, ob eine Mittelinsel fahrgeometrisch überhaupt realisierbar wäre. Des Weiteren sind Mittelinseln ohne Fußgängerüberwege wenig geeignet, wenn Kinder im Grundschulalter den Straßenabschnitt queren müssen. Es wird eine Sicherheit und einen Vorrang für zu Fuß Gehende suggeriert, die nicht gegeben sind.

Selbiges ergibt sich bei der Prüfung der vorgezogenen Seitenräume. Durch den Schwerlastverkehr, der die Kreisstraße befährt und die daher erforderlichen Schleppkurven und Fahrbahnbreiten müssten die vorgezogenen Seitenräume überfahrbar ausgebaut werden. Dies birgt die Gefahr, dass z.B. ein Nachläufer eines Langholzlastwagens den vorgezogenen Seitenraum überrollt und dabei zu Fuß Gehende übersehen werden bzw. gefährdet werden.

5.3.2.2 Fußgängerüberweg

Ergänzend wurde die Umsetzung eines Fußgängerüberwegs (umgangssprachlich „Zebrastrifen“) in der Mitteldorfstraße geprüft. An einem Fußgängerüberweg werden besondere Anforderungen gestellt. So müssen Halte- und Sichtweiten eingehalten werden, es wird eine besondere Beleuchtung erforderlich und der Standort muss den entsprechenden Vorgaben der Regelwerke entsprechen. Bei einem FGÜ handelt es sich um eine gesicherte Querungsstelle, an denen der Kraftfahrzeugverkehr wartepflichtig ist und die zu Fuß Gehenden Vorrang erhalten.

Grundsätzlich sollten in Tempo-30-Zonen anderen Formen der Querungssicherung verwendet werden. Diese Regelung, entfällt jedoch, wenn besonders Schutzbedürftige (Kinder, mobilitätseingeschränkte und ältere Menschen) an einer bestimmten Stelle regelmäßig queren. Dies ist in der Mitteldorfstraße durch die Schule sowie den Kindergarten sowie das zukünftige

Markus-Pflüger-Heim gegeben. Jedoch sollten auch 200 Fahrzeuge pro Spitzenstunde in dem besagten Straßenabschnitt vorbeifahren. Dies ist in der Mitteldorfstraße nicht der Fall. (vgl. Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg)

In einer Tempo-30 Zone muss der FGÜ aus mindestens 50 m deutlich erkennbar sein, die Sichtweite von und auf die Warteflächen des FGÜ beträgt mindestens 30 m (vgl. R-FGÜ 2001). Durch den kurvenreichen Verlauf der Kreisstraße sowie abgestellte Fahrzeuge kann eine solche Erkennbarkeit nicht ständig gewährleistet werden.

Ob ein FGÜ angeordnet wird, ist immer eine Einzelfallentscheidung. Die Abwägungsbelange wie z.B. Sicherheit, Wirtschaftlichkeit sowie Leichtigkeit des Verkehrs werden in dieser Entscheidung seitens der zuständigen Verkehrsbehörde miteinbezogen. Nach dem Vor-Ort-Termin mit der Polizei und der Straßenbau- sowie der Verkehrsbehörde, lehnen diese ebenfalls die Einrichtung eines FGÜ in der Mitteldorfstraße ab.

5.3.2.3 Lichtsignalanlage

Eine weitere gesicherte Querungsstelle stellt eine Lichtsignalanlage (LSA), die als Fußgängerbedarfsampel ausgestaltet wird, dar. Die Vorteile einer solchen Bedarfsampel sind im Vergleich zu einem FGÜ die geringen Haltestichweiten, die einzuhalten sind. Des Weiteren ist der Vorrang der zu Fuß Gehenden noch deutlicher dargestellt.

Eine Fußgängerbedarfsampel wird von den Zu Fuß Gehenden betätigt, sobald diese die Querungsanlage erreichen. Es wird eine sogenannte Freigabezeit angefordert. Die Ampel wird für den Fahrzeugverkehr erst rot, wenn diese durch die zu Fuß Gehenden betätigt wurde. Die Wartezeit bis zur Freigabe für die Zu Fuß Gehenden sollte möglichst kurz sein. (vgl. RiLSA)

Es gibt verschiedene Möglichkeiten zur Ausgestaltung einer solchen Lichtsignalanlage. So kann die Lichtsignalanlage in der Grundstellung Grün für Fahrzeuge und Rot für zu Fuß gehende eingerichtet werden. Das bedeutet, dass die Ampel für den Fahrzeugverkehr immer grün anzeigt, bis die Bedarfsampel von den zu Fuß Gehenden betätigt wird. Bis zur Betätigung bzw. zum Freigabesignal zeigt die Ampel für die zu Fuß Gehenden Rot an. Ein weiterer Modus ist der sogenannte Dunkelmodus. Hierbei kann die LSA für alle Verkehrsteilnehmer dunkel anzeigen, jedoch muss hierbei ein Hinweis für die zu Fuß Gehenden angebracht werden, dass die LSA in Betrieb ist. Daher ist von dieser Variante möglichst abzusehen. Eine weitere Möglichkeit ist, die Grundstellung der Signalgeber für den Fahrzeugverkehr auf dunkel zu programmieren und für die zu Fuß Gehenden bis zur Aktivierung rot anzuzeigen. (vgl. RiLSA)

Die Aufstellflächen für die LSA sollten nach der Anzahl der zu Fuß Gehenden sowie nach der Art der zu erwartenden Nutzergruppen ausgewählt werden. Ein Anhaltswert kann die Dichte von 2 Personen/m² Wartefläche darstellen. Es sollten genügend Bewegungsflächen für weitere Zu Fuß Gehende auf den begleitenden Gehwegen vorhanden sein. Auch bei der LSA sollten in der Nähe von Schulen und Kindergärten bzw. bei Schul- und Kindergartenwegen breitere Aufstellflächen vorgesehen werden. (vgl. RiLSA)

In der Mitteldorfstraße ist die Umsetzung einer solchen LSA grundsätzlich möglich. Jedoch müssen hierfür einige Anforderungen geschaffen werden. So werden für eine LSA Aufstellflächen für die zu Fuß Gehenden auf dem Gehweg benötigt. Diese befinden sich in der Mitteldorfstraße vollständig in Privatbesitz. Die Gehwege sollten bestenfalls im Eigentum der Gemeinde liegen, da somit die Verkehrssicherungspflicht somit geklärt ist und vollständig bei der Gemeinde liegt. Es werden Warteflächen mit einer Tiefe von mind. 1,50 m erforderlich. Diese könnten in der Mitteldorfstraße zur Verfügung gestellt werden. In der Nähe von Schulen und Kindergärten sowie Einrichtungen für behinderte Menschen sind größere Warteflächen als üblicherweise vorzusehen. Dies begründet sich durch das erwartete, vermehrte Aufkommen von Gruppen, die gemeinsam queren. Auch dies wäre voraussichtlich in der Mitteldorfstraße realisierbar.

Geschäftsführung:

In der folgenden Grafik ist der mögliche Standort einer solchen Lichtsignalanlage dargestellt.

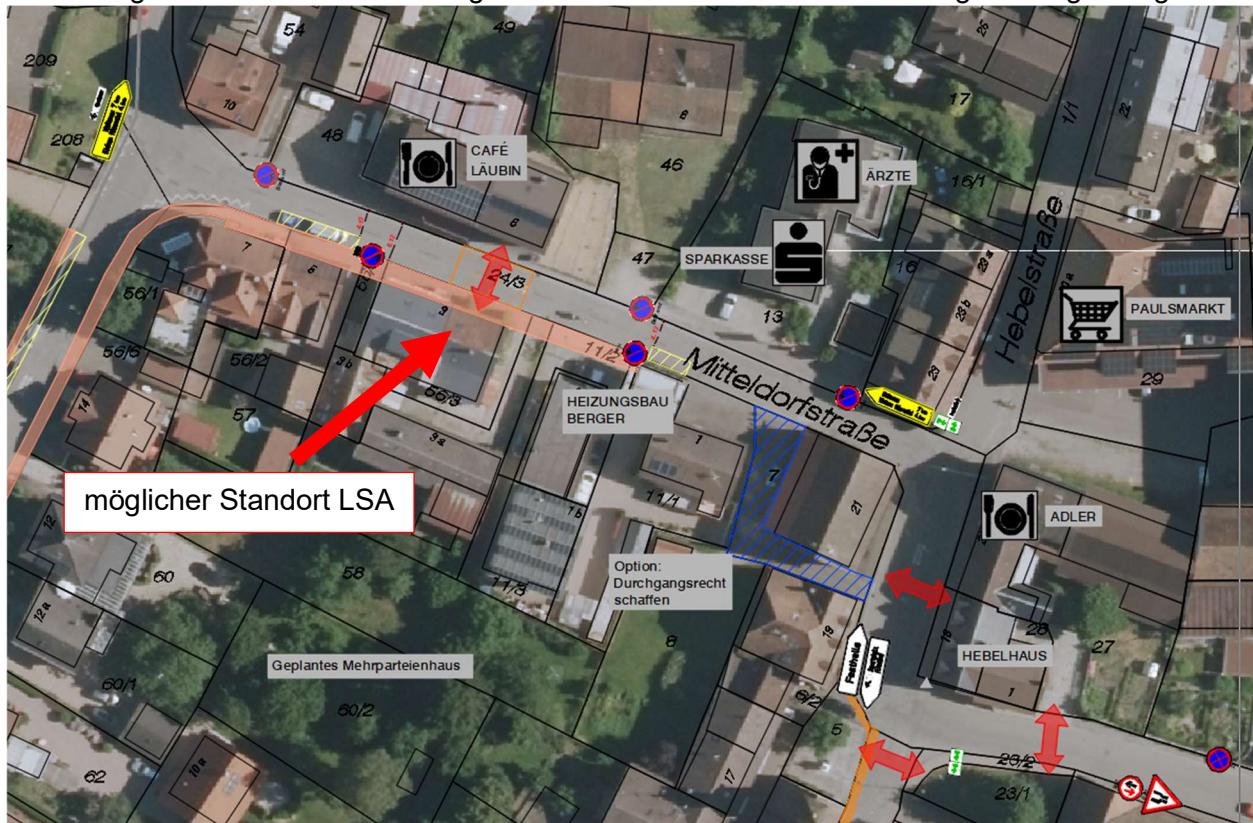


Abbildung 2 möglicher Standort LSA Kreisstraße

Des Weiteren ist zu beachten, dass die Gehweganbindung zur Hebelstraße (Hebelstraße Nr. 23) verhältnismäßig schmal und unkomfortabel ist. Um zur Schule bzw. zur neuen Ortsmitte zu gelangen würde diese Wegeverbindung jedoch genutzt werden.

Um ein durchgängiges Fußwegenetz zu erreichen sollte auch vonseiten der Gemeinde geprüft werden, ob die private Durchgangsmöglichkeit auf Flurstück-Nr. 7 von der Öffentlichkeit genutzt werden kann. Für die Realisierung einer LSA in der Mitteldorfstraße würde diese Durchgangsmöglichkeit eine gute Voraussetzung und Ergänzung darstellen.

Die Genehmigung einer solchen Lichtsignalanlage obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde bzw. dem Straßenbaulastträger des Landkreises Lörrach. Beim Vor-Ort-Termin begrüßte die Polizei die Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Fußgängerlichtsignalanlage, wenn die Voraussetzungen dafür geschaffen werden. Die Polizei schlägt den Testbetrieb mit einer provisorischen Lichtsignalanlage („Baustellenampel“) vor. Der Testbetrieb soll so ausgelegt werden, dass die Querungsvorgänge gezählt werden, um den tatsächlichen Bedarf erheben zu können. Um aussagekräftige Daten zu erhalten, ist diese Testphase nach Beendigung des Corona-Lockdowns durchzuführen. Der Mindestzeitraum für den Testbetrieb sollte bei einem halben Jahr liegen. Aussagekräftigere Daten werden durch einen Testzeitraum von mindestens einem Jahr erreicht.

Der Straßenbaulastträger sieht vorerst keinen Bedarf für die Umsetzung einer solchen LSA. Allerdings liegen aktuell keine aussagekräftigen Verkehrsstärken und Querungszahlen der zu Fuß Gehenden für die Mitteldorfstraße vor. Die Verkehrsbehörde sichert die Aufstellung eines Zählgerätes in naher Zukunft in der Mitteldorfstraße zu, um aussagekräftige und belastbare Verkehrszahlen zu erhalten. Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung fand bereits eine Begehung der Örtlichkeit durch den Zuständigen beim Landratsamt sowie eine Vertretung der Gemeindeverwaltung statt, um den genauen Standort sowie den möglichen Zeitraum festzulegen.

Geschäftsführung:

Diplomingenieure (FH) Christof Diemer, Wolfgang Wackenhuth, Beratende Ingenieure
Registergericht Amtsgericht Freiburg HRB Nr. 410 603

Erfüllungsort 79664 Wehr – Gerichtsstand Bad Säckingen
Steuer-Nr.: DE20002 / 11342 | UST-Ident-Nr. DE142393001

5.3.2.4 Gehwegergänzungen und Gehwegeausbau

Um das Fußwegenetz in Hausen zu vervollständigen und an einigen Stellen auch Sicherheitsrisiken zu beseitigen, ist es erforderlich, dass an diversen Punkten Gehwegergänzungen beziehungsweise Gehwegverbreiterungen vorgenommen werden.

Wenn Straßensanierungen durchgeführt werden, sollte grundsätzlich geprüft werden, ob die Gehwegsituation in diesem Bereich in einem guten Zustand und mit einer ausreichenden Breite ausgebaut sind. Wenn möglich, sollten sehr schmale Gehwege (< 1m) verbreitert werden.

Beim Flurstück Nr. 7 ist eine private Durchgangsmöglichkeit vorhanden, durch die die Mitteldorfstraße mit der Hebelstraße verbunden wird. Derzeit steht diese Durchgangsmöglichkeit nicht für die Öffentlichkeit nicht zur Verfügung. Es wird empfohlen mit dem/der Eigentümer*in Kontakt aufzunehmen und zu prüfen, ob diese Wegeverbindung für die Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, damit das Wegenetz an dieser Stelle geschlossen werden kann. Eine Durchgänglichkeit ist an dieser Stelle ansonsten nicht gegeben, da der Gehweg an der Kreuzung Mitteldorfstraße/ Hebelstraße durch das Haus Nr. 21 beendet wird.

Im Bereich Hebelstraße/ Bahnhofstraße, vor dem Flurstück Nr. 5, ist kein Gehweg entlang des Kirchenvorplatzes vorhanden. Der Gehweg endet aktuell vor dem Haus Nr. 18. Wenn entlang des Flurstücks Nr. 5 ein Gehweg ergänzt wird, kann dieser effizient genutzt werden. In Verbindung mit den vorgesehenen Absenkern entlang der Kreisstraße wäre so eine durchgehende Gehmöglichkeit gegeben. In Kombination mit der privaten Durchgangsmöglichkeit auf Flurstück Nr. 7 kann somit die Lücke im Fußwegenetz, die durch den Verlauf der Kreisstraße und die engen teilweise nicht vorhandenen Gehwege besteht, beseitigt werden. Bei der Erhebung der Schulwege wurde diese Wegebeziehung auch als Schulweg deklariert und daher würde der Lückenschluss einen Beitrag zu einem sicheren Schulweg leisten.

Die genaue Ausgestaltung einer solchen Gehwegergänzung muss im Zuge einer vollständigen Planung erfolgen. Schleppkurven sowie Ein- und Ausfahrten müssen bei der Planung berücksichtigt werden.

Eine weitere sinnvolle Ergänzung kann die private Durchgangsmöglichkeit beim Hebelhaus darstellen. Da der Gehweg entlang des Hebelhauses sehr schmal ist, wird auch hier empfohlen mit dem/der Eigentümer*in in Kontakt zu treten, ob die Durchgangsmöglichkeit für die Öffentlichkeit freigegeben werden kann.

Eine weitere Gehwegergänzung ist in der Straße Auf der Rütte vorzusehen. In diesem Bereich ist nur ein Gehweg auf der westlichen Fahrbahnseite vorhanden. Der Kreuzungsbereich war des öfteren Bereich Unfallpunkt mit Fahrzeugen und zu Fuß Gehenden. Personen die aus Richtung des Bahnhofs kommen, müssen die Straßenseite wechseln, um auf einem Gehweg in die Straße Auf der Rütte zu gelangen. Die Straße stellt die Anbindung in das Gewerbegebiet Gänsacker dar, was bedeutet, dass hier eine Fußgängerfrequenz durch die ansässigen Firmen erzeugt wird. Des Weiteren wird der Fußballplatz über diese Straße erreicht. Eine Gehwegergänzung auf der östlichen Straßenseite stellt eine sinnvolle und notwendige Ergänzung des Fußwegenetzes dar.

5.4 Radverkehr

Um den Radverkehr in der Gemeinde Hausen zu stärken können diverse Maßnahmen ergriffen werden. Durch die zentrale und eher flache Tallage sind die Voraussetzungen für eine funktionierende Fahrrad-Infrastruktur bereits gegeben.

Der Fahrradverkehr ist in der Gemeinde Hausen bereits heute sehr präsent. Durch die Lage der Gemeinde hat sie eine Verbindungsfunktion zwischen dem Oberen Wiesental und dem Vorderen Wiesental. Diverse Pendler Routen verlaufen durch den Ort. Die Analyse hat jedoch auch ergeben,

dass es einige verbesserungswürdige Situationen in Hausen gibt, die den Fahrradverkehr derzeit einschränken.

5.4.1 Abschnitt Bergwerkstraße Nord

Durch die Bergwerkstraße Nord (von der Mitteldorfstraße Richtung Norden, Ortsausgang Nord) verlaufen die beiden Pendler Routen P1 und P1a des Radroutennetzes des Landkreises Lörrach. Die vorhandene Situation in der Bergwerkstraße birgt einige Risiken für die Fahrradfahrenden. Durch verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge sowie zugeparkte Kreuzungsbereiche können Fahrradfahrer leicht übersehen werden.

Auf Grund der benötigten Stellflächen für den Ruhenden Verkehr verbleibt in der Bergwerkstraße Nord nicht genügend Platz um einen Fahrradschutzstreifen einzurichten, da die erforderliche Reststraßenbreite von 6 m nicht eingehalten werden kann.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße wurde in diesem Bereich ebenfalls geprüft. Auf Grund der Situation, dass es sich bei dem nördlichen Abschnitt der Bergwerkstraße um die offizielle Umleitungsstrecke bei Behinderungen auf der B 317 handelt, kann in diesem Bereich keine Fahrradstraße eingerichtet werden. Auch ist nicht abzusehen, dass die zukünftige vorherrschende Fahrzeugart der Fahrradverkehr sein wird, dies ist jedoch eine der Grundlagen, die eine Fahrradstraße erfordert.

Des Weiteren handelt sich bei dem Gebiet um ein Sanierungsgebiet, welches bereits umgesetzt wurde. Sanierungsgebiete haben in der Regel Bestandsschutz und können nicht einfach umgewidmet werden.

Zur Verbesserung der Fahrradsituation in der Bergwerkstraße Nord wird daher dringend empfohlen die Parkstände zu markieren und durch die Einrichtung einer Halteverbotszone das Parken nur noch in markierten Bereich zu gestatten. Ergänzend können die freizuhaltenen Kreuzungsbereiche durch Sperrmarkierungen deutlicher kenntlich gemacht werden. So verringert sich das Risiko, dass Fahrradfahrende durch abgestellte Fahrzeuge im Straßenverlauf vom motorisierten Verkehr übersehen werden.

Ergänzend sollten regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen in diesem Straßenabschnitt durchgeführt werden, da die Geschwindigkeitsübertretungen in der Bergwerkstraße ein großes Risiko für alle Verkehrsteilnehmer bergen.

Die genauen Markierungsarbeiten in der Bergwerkstraße können erst durchgeführt werden, wenn klar ist, welche Maßnahmen in der Hebelstraße realisiert werden. Je nachdem sind die Maßnahmen in der Bergwerkstraße Nord entsprechend anzupassen.

Markierungs- und Beschilderungsvorhaben sind genehmigungspflichtig und bedürfen der vorherigen Zustimmung der zuständigen Verkehrsbehörde der Stadt Schopfheim.

5.4.2 Einrichtung Fahrradstraße Bergwerkstraße Süd/ Burichweg

Die Pendler Route P1 verläuft auch durch die Bergwerkstraße Süd bzw. durch den Burichweg. Hierbei handelt es sich um eine Erschließungsstraße ohne häufig auftretenden Gewerbeverkehr. Dieser Straßenabschnitt ist keine offizielle Umleitungsstrecke und dient hauptsächlich der Erschließung der südlichen Wohngebiete von Hausen. Des Weiteren stellt der Burichweg die Verbindung nach Schopfheim-Fahrnau dar. Nach dem Ortsende Hausen ist der Burichweg ein Wirtschaftsweg und ist nur für den motorisierten Verkehr der direkten Anlieger*innen freigegeben. Eine Durchfahrtmöglichkeit nach Schopfheim besteht nicht für den motorisierten Verkehr. Für zu Fuß Gehende und Radverkehr ist die Durchfahrtmöglichkeit nach Schopfheim gegeben und gewünscht. Der Radverkehrsanteil ist den Auskünften der Zukunftswerkstatt, der Arbeitsgruppe sowie der Gemeindeverwaltung sehr hoch.

Geschäftsführung:

Aktuell dient der Burichweg auch der Andienung des Golfplatzes. Diese Anbindung hat grundsätzlich über Schopfheim zu erfolgen, jedoch kann diese auf Grund eines maroden Brückenbauwerks derzeit nicht sichergestellt werden.

In der Bergwerkstraße Süd bzw. im Burichweg ist eine ausreichende Straßenbreite (ca. 7 m) vorhanden, dass eine Fahrradstraße inklusive separatem Parkstreifen sowie straßenbegleitenden Gehwegen vorgesehen werden können.

Auf Grund des bereits heute hohen Fahrradanteils und der Pendlerroute wird eine Fahrradstraße in diesem Bereich als sehr sinnvoll erachtet. Eine Fahrradstraße dient unter anderem der Förderung des Radverkehrs. Die allgemeinen Straßenverkehrsregeln gelten auch in einer Fahrradstraße. Die Tempo-30-Zone, die im gesamten Ortsgebiet ausgewiesen ist, wird durch die Integration einer Fahrradstraße nicht aufgehoben.

Nach RAST 06 kann die Einrichtung einer Fahrradstraße bis zu einer Belastung von 400 motorisierten Fahrzeugen in einer Stunde erfolgen. (vgl. RAST 06)

Die Regeln einer Fahrradstraße sehen eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h vor. Es kommt also nicht zu einer Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesem Bereich. Der Radverkehr muss die vorherrschende Verkehrsart sein bzw. dies zukünftig werden. Auf Grund der Lage innerhalb des Wohngebiets und der Pendlerroute ist zu erwarten, dass der Radverkehr dies alsbald sein wird. Anderer Verkehr, wie Autos, LKW etc. dürfen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Eine solche Zulassung erfolgt über eine Zusatzbeschilderung.

Wenn keine anderen Regelungen getroffen werden, gelten in Fahrradstraßen die vorherrschenden Vorfahrtsregeln. In diesem Fall „rechts-vor-links“. Ziel sollte jedoch sein, dass der Fahrradverkehr in der Fahrradstraße eine Bevorrechtigung erhält und Einmündungen untergeordnet werden. Daher sollten Vorkehrungen getroffen werden, die diese Bevorrechtigung ermöglichen.

Das Prinzip einer Fahrradstraße sieht vor, dass der Radverkehr nicht gefährdet oder behindert werden darf. Das bedeutet, dass sich der ausnahmsweise zugelassene motorisierte Verkehr dem Radverkehr unterordnen muss. Es ist ausdrücklich erlaubt, dass Radfahrende nebeneinander fahren.

Wenn eine Fahrradstraße an einer Kreuzung durch andere Fahrzeuge gequert werden muss, um eine weiterführende Straße zu erreichen, ist dies grundsätzlich gestattet. Es kommt also nicht zu Einschränkungen des querenden bzw. des durchfließenden Verkehrs.

Die Vorteile einer Fahrradstraße liegen in den geringen Einschränkungen des motorisierten Verkehrs und den gleichzeitigen Verbesserungen und der Stärkung des Radverkehrs. Die Integration von Fahrradstraßen entspricht dem Mobilitätswandel der heutigen Zeit. Des Weiteren kann die Einrichtung einer Fahrradstraße zu einer Steigerung des Radverkehrsaufkommens führen. Ergänzend wird die Sicherheit des Radverkehrs deutlich erhöht. Im vorliegenden Fall hat die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Bergwerkstraße Süd bzw. im Burichweg nicht nur positive Auswirkungen auf den Radverkehr in Hausen, sondern auch im gesamten Wiesental. Da der geplante Radschnellweg in Schopfheim enden wird, würde die Fahrradstraße eine sinnvolle Ergänzung des Radwegenetzes ins Obere Wiesental darstellen. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Lörrach bewertet im Steckbrief der Gemeinde Hausen ebenfalls eine Einrichtung einer Fahrradstraße als sinnvoll und sehr positiv.

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße kann die Gemeinde Hausen ein klares Zeichen zum Standpunkt der Gemeinde in der Verkehrswende setzen. Zum jetzigen Zeitpunkt wäre das die erste Fahrradstraße im Wiesental und die Gemeinde Hausen kann eine Vorreiterrolle in der innerörtlichen Stärkung des Radverkehrs einnehmen.

Geschäftsführung:

Diplomingenieure (FH) Christof Diemer, Wolfgang Wackenhuth, Beratende Ingenieure
Registergericht Amtsgericht Freiburg HRB Nr. 410 603

Erfüllungsort 79664 Wehr – Gerichtsstand Bad Säckingen
Steuer-Nr.: DE20002 / 11342 | UST-Ident-Nr. DE142393001

Auch die Anwohner*innen und zu Fuß Gehenden profitieren von einer Fahrradstraße. So wird der motorisierte Verkehr verlangsamt, was unter anderem zu weniger Lärmbelastungen führt und es ist davon auszugehen, dass der Anteil des motorisierten Verkehrs in Zukunft in diesem Bereich abnimmt.

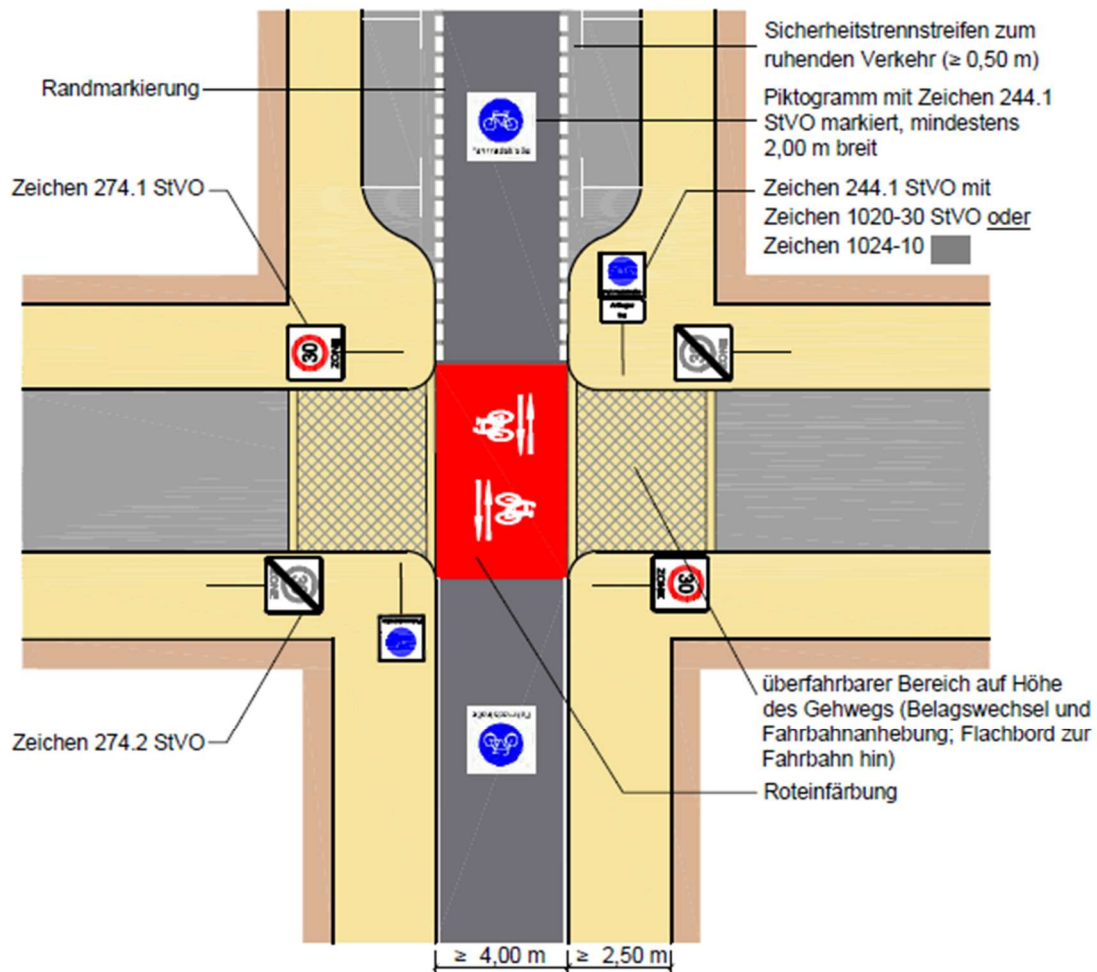
Alles in allem handelt es sich bei einer Fahrradstraße um ein innovatives Instrument der Verkehrsplanung und stellt eine zeitgemäße Entwicklung dar, dem nicht motorisierten Verkehr mehr Zugeständnisse zu machen.

Zur Abschätzung der Umsetzbarkeit hat bereits ein unverbindliches Gespräch mit der zuständigen Verkehrsbehörde der Stadt Schopfheim sowie der Polizei stattgefunden. Beide sehen eine Umsetzung als realistisch an. Es gibt verschiedene Varianten, wie eine Fahrradstraße ausgebaut werden kann. Derzeit gibt es noch keine bundeseinheitlichen Vorgaben zum Umgang bei einer Integration in eine Tempo-30-Zone. Die Kreise, Länder bzw. Städte regeln dies aktuell selbst. Daher ist die Verkehrsbehörde Schopfheim, als auch das Landratsamt Lörrach, Bereich Radverkehrsplanung, bei den weiteren Planungsstufen miteinzubeziehen.

Eine Fahrradstraße im Burichweg bzw. der südlichen Bergwerkstraße entspricht den empfohlenen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreises. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs wird hier als sehr sinnvoll erachtet, da die stark frequentierte Pendlerroute P1 hier verläuft.

Durch den schlechten baulichen Zustand der Straße kann die Einrichtung einer Fahrradstraße in den Sanierungsprozess direkt miteinbezogen werden. Die Kosten für die Erstellung einer Fahrradstraße können so mit der Sanierung der Straße verbunden und minimiert werden. Aktuell stehen verschiedene Fördermittel des Landes Baden-Württemberg (Infrastrukturförderung nach LGVFG) sowie des Bundes (Sonderprogramm Stadt und Land) zur Förderung von Radinfrastrukturprojekten zur Verfügung. Förderungen von bis zu 90 % der Bau- und Planungskosten sind derzeit möglich.

Zur Realisierung stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Zum einen gibt es die Möglichkeit eine Bevorrechtigung der Radfahrenden durch die Beschilderung herbeizuführen. Hierfür sind entsprechende Beschilderung sowie Markierungen erforderlich. Bei dieser Variante besteht jedoch die Problematik, dass die Bevorrechtigung durch das Verkehrszeichen 301 ausgewiesen wird. Dieses Verkehrszeichen darf jedoch nur an drei aufeinander folgenden Kreuzungen angebracht werden. Als Ersatz würde eigentlich das Verkehrszeichen 306 zum Einsatz kommen, dieses ist doch nicht für den Einsatz in Tempo-30-Zonen vorgesehen. Entscheidet sich die Gemeinde, diese Variante zur Umsetzung zu bringen, muss diese Problematik vorab mit der Verkehrsbehörde abgestimmt werden. In der folgenden Grafik ist eine Bevorrechtigung durch Beschilderung dargestellt.



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- §10 StVO; VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Abbildung 4 Fahrradstraße innerhalb von Tempo-30-Zonen mit baulicher Bevorrechtigung (Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr BW)

Eine dritte Möglichkeit der Umsetzung besteht darin, dass die Rechts-vor-Links-Regelung bestehen bleibt. Diese Variante stellt die kostengünstigste Variante dar. Auch ist weniger Beschilderung als in den anderen Varianten erforderlich, da die Vorfahrtsschilder entfallen. Jedoch ist die Beschilderung der bestehenden Tempo-30-Zone in einem solchen Fall bisher noch unklar und bedürfte einer Einzelfallentscheidung. Des Weiteren führt die Beibehaltung der bestehenden Vorfahrtsregelung zu einer Verlangsamung des Radverkehrs und macht den Radverkehr kaum attraktiver. Eine solche Variante muss zwingend vorab mit der Verkehrsbehörde besprochen werden, da diese nicht dem eigentlichen Zweck einer Fahrradstraße entspricht.

Die Empfehlung seitens der dwd INGENIEUR GMBH besteht darin, in diesem Straßenabschnitt eine Fahrradstraße einzurichten. Aus verkehrsplanerischer Sicht überwiegen die zu erwartenden Vorteile im Vergleich zum erforderlichen Aufwand. Eine Bevorrechtigung des Radverkehrs wird als sehr sinnvoll und erstrebenswert angesehen. Die Umsetzung einer baulichen Bevorrechtigung wird empfohlen. Da in besagtem Straßenabschnitt sehr viele Einmündungen und Kreuzungsbereiche vorhanden sind, ist mit der Verkehrsbehörde zu klären, ob eine Kombination aus baulicher Bevorrechtigung und Vorrang durch Beschilderung möglich ist. Auf Grund der großen Anzahl an Kreuzungsbereichen wäre dies eine sinnvolle Kombination, damit die Kosten nicht zu hoch werden. Der Vorschlag wäre hierzu, dass die „großen“ Kreuzungen bauliche

Geschäftsführung:

bevorrechtigt werden und die Einmündungen der kleineren Seitenstraßen durch entsprechende Beschilderung bevorrechtigt werden.

Bis die Herstellung der baulichen Bevorrechtigung realisierbar ist, ist es auch denkbar, dass ein sogenannter Testbetrieb eingerichtet wird, in welchem die Fahrradstraße mit einer Bevorrechtigung durch Beschilderung oder mit der bestehenden Rechts-vor-Links-Regelung eingeführt wird.

In einer weiteren Stufe können auch weitere Straßen als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Die Wuhrstraße kann auf Grund ihrer Lage und der geringen Bebauung ohne großen Aufwand in eine Fahrradstraße umgewandelt werden. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße an dieser Stelle kann auch der Konfliktpunkt an der Maibergstraße/ Moosweg verbessert werden, in dem der Radverkehr nicht mehr an dieser Stelle die Kreisstraße quert, sondern die Fahrradstraße in der Wuhr- bzw. in der Bergwerkstraße nutzt und dann gebündelt bei der Mitteldorfstraße die Kreisstraße quert. Der Baldersau/ Zweierweg/ Im Herrengarten stellen ebenfalls eine Erweiterungsmöglichkeit für eine Fahrradstraße dar. Bei der Einrichtung wäre darauf zu achten, dass der Lieferverkehr des Markus-Pflüger-Heims in einem kurzen Stück auf dem Zweierweg erfolgt. Für die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen sind die verkehrsrechtlichen Anordnungen durch die Verkehrsbehörde einzuholen. In den Anlagen 16 und 17 sind die möglichen Standorte markiert.

Für die Umwidmung der Bergwerkstraße Süd bzw. des Burichwegs muss die Verkehrsbehörde Schopfheim die Genehmigung erteilen. Für weitere Planungsschritte ist die Verkehrsbehörde zwingend zu beteiligen.

5.4.3 Fahrradabstellanlagen

Zur Verbesserung der Radinfrastruktur gehören auch die Fahrradabstellanlagen. Diese sind in der Gemeinde Hausen bisher noch nicht in größerer Stückzahl vorhanden.

An der Grundschule sowie am Fußballplatz als auch am Friedhof und am Bahnhof sind derzeit Fahrradabstellanlagen vorhanden. Bei diesen Abstellanlagen handelt es sich um einfache, nicht überdachte Fahrradständer.

Um den Radverkehr attraktiver zu gestalten, empfiehlt es sich Radabstellanlagen zu integrieren, welchen einen höheren Komfort wie eine Überdachung oder eine separate Abschließmöglichkeit beinhalten.

Ein sinnvoller Standort für eine Ergänzung von Fahrradabstellanlagen befindet sich am Rathaus. An dieser Stelle bietet es sich an auch über die Anbringung von Fahrradboxen nachzudenken, damit die Mitarbeitenden der Gemeinde sowie auch Besucher*innen die Möglichkeit erhalten ihr Fahrrad sicher abzustellen. Solche Fahrradboxen können auch mit Ladestationen für E-Bike bzw. Pedelecs versehen werden. Ein weiterer sinnvoller Standort für Fahrradabstellanlagen befindet sich bei der Festhalle bzw. der neuen Ortsmitte. Auch hier sollte über Ladestationen für E-Bikes nachgedacht werden. Eine überdachte Abstellanlage ist dringend zu empfehlen. Die Standorte am Friedhof, Tennisplatz und am Fußballplatz sollten ebenfalls erweitert und eventuell überdacht werden.

Auch am Bahnhof bietet sich die Unterbringung von Fahrradboxen (sogenannte Bike&Ride-Boxen) an. Entlang der S-Bahnlinie der S6 sind bereits an den meisten Bahnhöfen solche Fahrradboxen angebracht und werden stark frequentiert. Die Unterbringung solcher Fahrradboxen muss mit der/dem Eigentümer*in des Grundstücks sowie der Deutschen Bahn abgestimmt werden.

Aktuell stehen verschiedene Fördermittel des Landes Baden-Württemberg (Infrastrukturförderung nach LGVFG) sowie des Bundes (Sonderprogramm Stadt und Land) zur

Geschäftsführung:

Diplomingenieure (FH) Christof Diemer, Wolfgang Wackenhuth, Beratende Ingenieure
Registergericht Amtsgericht Freiburg HRB Nr. 410 603

Erfüllungsort 79664 Wehr – Gerichtsstand Bad Säckingen
Steuer-Nr.: DE20002 / 11342 | UST-Ident-Nr. DE142393001

Förderung von Radinfrastrukturprojekten zur Verfügung. Förderungen von bis zu 90 % der Baukosten sind derzeit möglich.

5.4.4 Sonstige Maßnahmen Radverkehr

Weitere sinnvolle Ergänzungen für den Radverkehr werden in der Integration von Fahrradservice-Stationen (können u.a. Reparaturwerksets und Luftpumpen enthalten) gesehen. Diese können an neuralgischen Punkten wie der Festhalle/ Grundschule untergebracht werden und können zur Stärkung des Radverkehrs beitragen. Solche Service-Stationen können mit kleinem Aufwand und geringen Kosten erstellt und in Stand gehalten werden.

Des Weiteren sollte der Ausbau der Radverbindung zwischen Hausen und Zell i.W. in die Betrachtung gezogen werden. Derzeit befindet sich der Waldweg in einem unbefestigten Zustand mit vielen Schlaglöchern. Bei schlechter Witterung ist der Weg nur unter erschwerten Bedingungen befahrbar. Für Rennradfahrer ist der Weg derzeit nicht befahrbar, daher muss derzeit auf die Bundesstraße 317 ausgewichen werden. Die Gemeinde Zell i.W. beabsichtigt den Weg auf der Gemarkung Zell i.W. zu asphaltieren. Der Großteil des Weges liegt auf Hausener Gemarkung. Es ist zu empfehlen diesen ebenfalls in Asphaltbauweise auszubauen und somit die Verbindung attraktiver zu gestalten. Da viele Pendler und auch Schüler diese Wegeverbindung nutzen sollte diese Option in näherer Zukunft untersucht werden.

Die Radwegeverbindung zum Bahnhof sowie im weiteren Verlauf Richtung Fahrnau sollte ebenfalls aufgewertet werden. Derzeit besteht keine gesicherte Verbindung zum Bahnhof und die Wegführung ist für Radfahrende unklar. Durch die unklare und ungesicherte Führung kann es zu Konflikten zwischen Radfahrenden, zu Fuß Gehenden sowie dem motorisierten Verkehr kommen. Diese Anbindung sollte in einer separaten Studie ergänzend untersucht werden.

5.5 Ruhender Verkehr

Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des Ruhenden Verkehrs werden in Hausen dringend benötigt. Viele der vorhandenen Konfliktsituationen werden durch verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge hervorgerufen.

Durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs können die Konfliktsituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmer minimiert werden. Eine Neuordnung kann unter anderem die Markierung von Parkständen beinhalten. Eine solche Markierung wird dringend in der Bergwerkstraße sowie in der Mitteldorfstraße empfohlen. Die einzelnen Parkstände werden durch aufgebrachte Markierungen erkennbar gemacht. Durch die zusätzliche Einrichtung einer Halteverbotszone wird das Parken außerhalb dieser markierten Parkflächen unzulässig.

Ergänzend wird empfohlen die freizuhaltenden Kreuzungsbereiche durch Sperrmarkierungen zu verdeutlichen.

Bei den Längsmarkierungen entlang der Straßen bedarf es nur einer Markierung der Außenumrandungen der jeweiligen Parkmöglichkeit. Auf eine Unterteilung der einzelnen Parkplätze kann verzichtet werden. Vor der Umsetzung der Markierungsarbeiten muss ein Beschilderungs- und Markierungsplan erstellt werden, welcher von der zuständigen Verkehrsbehörde freizugeben ist.

Des Weiteren können in Bereichen, an denen des Öfteren verkehrswidrig abgestellte Fahrzeuge wahrgenommen werden durch die Einrichtung eines eingeschränkten Halteverbots beschildert werden.

Für die Einhaltung der Parkregelungen ist es erforderlich, dass regelmäßige Kontrollen durch das Ordnungsamt durchgeführt werden. Die Gemeinde Hausen hat bereits auf Anraten der Verkehrsplanerinnen einen Gemeindevollzugsdienst eingesetzt.

Geschäftsführung:

In einem weiteren Schritt kann über eine Parkraumbewirtschaftung in Hausen nachgedacht werden. Eine solche Bewirtschaftung hat die Vorteile, dass die öffentlichen Parkplätze nicht durch Langzeitparkende blockiert werden und die Frequenz der Parkplatznutzung erhöht werden kann.

Durch die individuelle Gestaltung der Bewirtschaftungsform kann auf die verschiedenen Erfordernisse im Ortsgebiet eingegangen werden. So ist es grundsätzlich möglich, dass die Bewirtschaftung zeitlich begrenzt eingesetzt wird.

Zusätzlich sind die bestehenden sowie neu zu erstellende öffentliche Parkplätze gut sichtbar zu beschildern. Insbesondere der Parkplatz an der Baldersau und die Parkplätze am Friedhof sollten im Ortsgebiet von allen Seiten kommend beschildert werden (siehe Kapitel Beschilderung).

Bei der Genehmigung weiterer Bauvorhaben ist darauf zu achten, dass genügend private Stellplätze vorgehalten werden, damit die öffentliche Parksituation nicht noch weiter belastet wird. Die Prüfung der Umsetzung von Tiefgaragen ist dringend zu empfehlen. Grundsätzlich ist über die Erstellung einer Stellplatzsatzung für die Gemeinde Hausen zu diskutieren.

5.6 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Weitere Maßnahmen, die Verbesserungen für die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden hervorrufen können, sind unter anderem, die Anbringung von Geschwindigkeitsanzeigen und 30km/h-Markierungen auf der Fahrbahn an den stark befahrenen Straßen in regelmäßigen Abständen und an unterschiedlichen Standorten. Diese können eine positive Auswirkung auf das Fahrverhalten des motorisierten Verkehrs nehmen und bieten daher einen Schutz für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

Des Weiteren wird empfohlen, dass die fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs verbessert wird. Diese Wegführung etc. muss in einer separaten Planung bearbeitet werden, da hier die Faktoren Bundesstraße, Lichtsignalanlage sowie ÖPNV besondere Berücksichtigung finden müssen.

Die überhöhten Geschwindigkeiten am Ortseingang in der Maibergstraße stellen ebenfalls ein Sicherheitsrisiko für die zu Fuß Gehenden dar. Durch fehlende bzw. sehr schmale Gehwege entlang der Maibergstraße kommt es zu Konfliktsituationen zwischen dem motorisierten Verkehr und den zu Fuß Gehenden. Es wird empfohlen regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen am Ortseingang durchzuführen, damit die Tempo-30-Beschränkung nicht überschritten wird. Des Weiteren können Dialog-Displays als Geschwindigkeitsanzeigen dauerhaft an dieser Stelle eingesetzt werden. Durch die dynamischen Hinweise wird die Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden geweckt. Die dynamischen Anzeigen liefern eine individuelle Rückmeldung an den jeweiligen Fahrenden und funktionieren nach dem Belohnungsprinzip.

5.7 Beschilderung

Die Verkehrsbeschilderung in der Gemeinde Hausen weist an einigen Stellen Mängel auf. Zum einen werden Verkehrsschilder zu Werbezwecken verwendet und zum anderen sind verschiedene Ziele nicht stringent und durchgehend beschildert.

Daher ist es wichtig, dass eine Unterscheidung zwischen Verkehrsbeschilderung nach Richtlinien für Wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), StVO und VwV-StVO sowie Vz-Kat und der innerörtlichen Hinweisbeschilderung getroffen wird.

Um Verbesserungen in der Beschilderung zu erreichen wurde durch die dwd INGENIEUR GMBH ein Beschilderungsvorschlag erarbeitet. In diesem wird eine Unterscheidung zwischen Verkehrsbeschilderung nach Richtlinien für Wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB), StVO und VwV-StVO sowie Vz-Kat und der innerörtlichen Hinweisbeschilderung getroffen. In den Anlagen 21-25 sind die Beschilderungsvorschläge zu sehen. Die Verkehrsbeschilderungen sind durch die jeweils zuständige Verkehrsbehörde zu genehmigen und zu veranlassen.

Mit dem Verkehrszeichen VZ 432 sind nur Ziele mit erheblicher Verkehrsbedeutung zu beschildern. Darunterfallen:

- Ortsteile (z.B. Parksiedlung, Zentrum, Kurviertel)
- öffentliche Einrichtungen (z.B. Flughafen, Bahnhof, Rathaus, Messe, Universität, Stadion)
- Industrie- und Gewerbegebiete
- Erholungs- und Freizeitgebiete oder -einrichtungen

Für die Gemeinde Hausen sollten folgende Ziele mit dem VZ 432 beschildert werden:

- Festhalle inkl. Parkplatz
- Sportanlagen
- Rathaus
- Bauhof
- Gewerbegebiet Krummatt
- Friedhof inkl. Parkplätze
- Markus-Pflüger-Heim

Grundsätzlich sollten auf Grund der begrenzten Parkkapazitäten im Ort auf die öffentlichen Parkplätze verwiesen werden. Es ist zu empfehlen, die Parkplätze entsprechend zu benennen und diese durchgehend durch den Ort zu beschildern. Die genaue Festlegung dieser Parkplätze kann erst nach der endgültigen Festlegung der Gestaltung der Hebelstraße erfolgen, da in diesem Bereich nochmals Parkplätze geschaffen werden. Der Friedhofparkplatz sowie der Parkplatz Baldersau können unabhängig von der Hebelstraße durchgehend beschildert werden. Die entsprechenden Standorte sind in den Anlagen 21-25 dargestellt.

Eine ergänzende Firmenbeschilderung in der Straße Auf der Rütte kann durch einen separaten Aufsteller angebracht werden. Hierbei ist darauf zu achten, dass Sichtachsen etc. nicht durch den Aufsteller eingeschränkt werden.

Geschäftsführung:

Eine ergänzende Wegweisung für den LKW-Verkehr wird ebenfalls empfohlen. An der Kreuzung Maibergstraße/ Bergwerkstraße ist ein Hinweis auf die B 317 und Fahrtrichtung Zell i.W. anzubringen, damit die Ortsausfahrt Nord benutzt wird.

Bei der zukünftigen Beschilderung sollte ebenfalls das Markus-Pflüger-Heim beschildert werden. Damit der Lieferverkehr nicht durch den gesamten Ort fährt wird eine Anlieferung von Norden empfohlen. Wenn es eine Festlegung dieser Art geben wird, ist dies bereits an der B 317 zu beschildern. Für Beschilderungen an einer Bundesstraße ist der Straßenbulasträger des Landes, das Regierungspräsidium hinzuzuziehen. In den Beschilderungsplänen des Verkehrskonzeptes ist diese Beschilderung nicht enthalten, da hierfür noch zahlreiche Abstimmungen getätigt werden müssen.

Des Weiteren ist zu empfehlen in der Bündtenfeldstraße ein eingeschränktes Halteverbot einzurichten, damit die zukünftigen Parkplätze des Markus- Pflüger-Heims und die bestehenden Grundstückszufahrten nicht blockiert werden.

Da es sich beim Hebelhaus um ein touristisch bedeutsames Ziel handelt, sollte das Hebelhaus bzw. die zugehörige Parkmöglichkeit im Ort entsprechend ausgewiesen werden. Um das Hebelhauses besser kenntlich zu machen, kann bereits an der Bundesstraße eine touristische Beschilderung mit dem Zeichen 386.1 erfolgen. Hierfür müssen die Richtlinien für touristische Beschilderung (RtB) erfüllt sein. Der Straßenbulasträger (Regierungspräsidium Freiburg) ist für die Genehmigung eines solchen Schildes an der B 317 zuständig. Die entsprechende Genehmigung ist an dieser Stelle einzuholen.

6 Fazit

Bereits durch verhältnismäßig geringen Aufwand und kleinere Maßnahmen können in der Gemeinde Hausen positive Effekte in Bezug auf die verkehrliche Situation erreicht werden. Bei Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen können weitreichende Verbesserungen für den Ort Hausen erzielt werden. Bei den meisten empfohlenen Maßnahmen des Verkehrskonzeptes handelt es sich um kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, die weitestgehend unabhängig voneinander realisiert werden können. Derzeit stehen zahlreiche Fördermaßnahmen zur Verfügung, die zeitnah abgegriffen werden können. Die Förderungsmöglichkeiten sind zu prüfen und bei Bedarf zu beantragen.

Um schnellstmöglich Verbesserungen zu erreichen empfiehlt die dwd INGENIEUR GMBH die zeitnahe Planung bzw. Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen wie vorab beschrieben unter Einbeziehung der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde. Darunterfallen:

- Neuorganisation Parken (Markierung Parkflächen, Einrichtung eingeschränkter Halteverbotszonen)
- Markierung von Sperrflächen in Kreuzungsbereichen
- Geschwindigkeitstrichter an der Maibergstraße
- Verkehrsberuhigung Hebelstraße
- regelmäßige Geschwindigkeitsmessungen
- Fahrradstraßeneinrichtung Bergwerkstraße Süd/ Burichweg (bauliche Bevorrechtigung)
- Gehwegsanierungen an diversen Stellen
- Gehwegergänzungen an diversen Stellen
- Gehwegabsenkungen einbauen
- private Durchgangsmöglichkeiten für Öffentlichkeit zur Verfügung stellen
- Beschilderung korrigieren und ergänzen
- LSA mit Testbetrieb in der Mitteldorfstraße
- Ergänzung Fahrradabstellanlagen bei der Halle, beim Rathaus und beim Bahnhof
- Sanierung Radweg Richtung Zell i.W.

Geschäftsführung:

- Wegweisende Beschilderung an Parkplätzen und wichtigen Punkten im Ort
- Berücksichtigung Parkplatznachweise bei neuen Bauvorhaben
- breite Öffentlichkeitsarbeit, Informationen zur verkehrlichen Situation, Parkplätzen etc. auf Homepage veröffentlichen
- etc.

Des Weiteren sollte die Schulwegeplanung in naher Zukunft vorangetrieben werden, damit diese bei der Umsetzung der Maßnahmen nach Möglichkeit berücksichtigt werden kann.

Aufgestellt:

Wehr-Brennet, 09.06.2021

dwd INGENIEUR GMBH

A. Berger

A. Diewald

L:\DATA\2019-134 HAUSEN Verkehrsberatungen\01 Dokumente\Abgabe Verkehrskonzept\Erläuterungsbericht.docx

Geschäftsführung:

Diplomingenieure (FH) Christof Diemer, Wolfgang Wackenhuth, Beratende Ingenieure
Registergericht Amtsgericht Freiburg HRB Nr. 410 603

Erfüllungsort 79664 Wehr – Gerichtsstand Bad Säckingen
Steuer-Nr.: DE20002 / 11342 | UST-Ident-Nr. DE142393001