

Arbeitsstellen im Zuge von Radverkehrsführungen – Bestandsaufnahme und Analyse der Umsetzung nach RSA 21 für die Stadt Dresden

Studienarbeit



Bearbeitung: **Leon Klimek**
geboren am **06.06.1998** in Frankenberg / SA.
Studiengang **Verkehrswissenschaften**

Betreuung: **Prof. Dr.-Ing. Regine Gerike** **Dipl.-Ing. Bettina Schröter**

Zeitraum: **11.05.2023 bis 01.09.2023**

Einführung der RSA 21

Das R1-Regelwerk „Richtlinien für die verkehrliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“ (RSA) wurde 2021 überarbeitet und ersetzt somit die bis dahin gültige RSA 95. In der neuen Ausgabe sollen, unter anderen, die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmer stärker berücksichtigt werden. Dies soll durch eine Weiterführung der Fuß- und Radverkehrsströme auf ihren eigenen Verkehrsflächen und deren geforderte Mindestbreiten erfolgen. Diese Mindestbreiten wurden angepasst und im Vergleich zur RSA 95 erhöht. Die Überprüfung der Einhaltung dieser Änderungen in der Stadt Dresden war wesentlicher Bestandteil dieser Studienarbeit. Dabei fiel der Fokus der Arbeit ausschließlich auf die Qualität der Radverkehrsführung. Dazu wurden an Stichtagen jeweils einer von sechs Stadtbezirken untersucht alle laut Themenstadtplan Dresden eingetragenen Arbeitsstellen auf öffentlichen Straßen abgefahren. Aus dieser Datenmenge sollen im nächsten Schritt ca. 10 bis 20 Arbeitsstellen für eine Detailanalyse ausgewählt werden anhand derer die Qualität der Arbeitsstellen, sowie die Qualität deren Umsetzung nach RSA 21 eingeschätzt werden soll um so Mängel zu ermitteln und zu kategorisieren.

Bestandsaufnahme

In den sechs untersuchten Bezirken wurden insgesamt 179 Arbeitsstellen gesichtet. Davon betrafen 81 Arbeitsstellen die Verkehrsflächen des Radverkehrs. Diese konnten weiterhin in die Kategorien „Absicherung nach Regelplan B I/2“, „Verkehrsführung mit Einbahnstraßenregelung“, „Vollsperrungen“ und „Sonstige“. Die Kategorie „B I/2“ wurde aus der Detailanalyse ausgeschlossen, da diese i.d.R. in Bereichen geringer Verkehrsstärke oder reduzierter Geschwindigkeit angeordnet werden und sind somit für die Betrachtung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs nicht weiter relevant. Für die Detailanalyse wurden 17 Arbeitsstellen aus den jeweiligen Kategorien ausgewählt, wie in der Abb. 1 zu sehen ist.

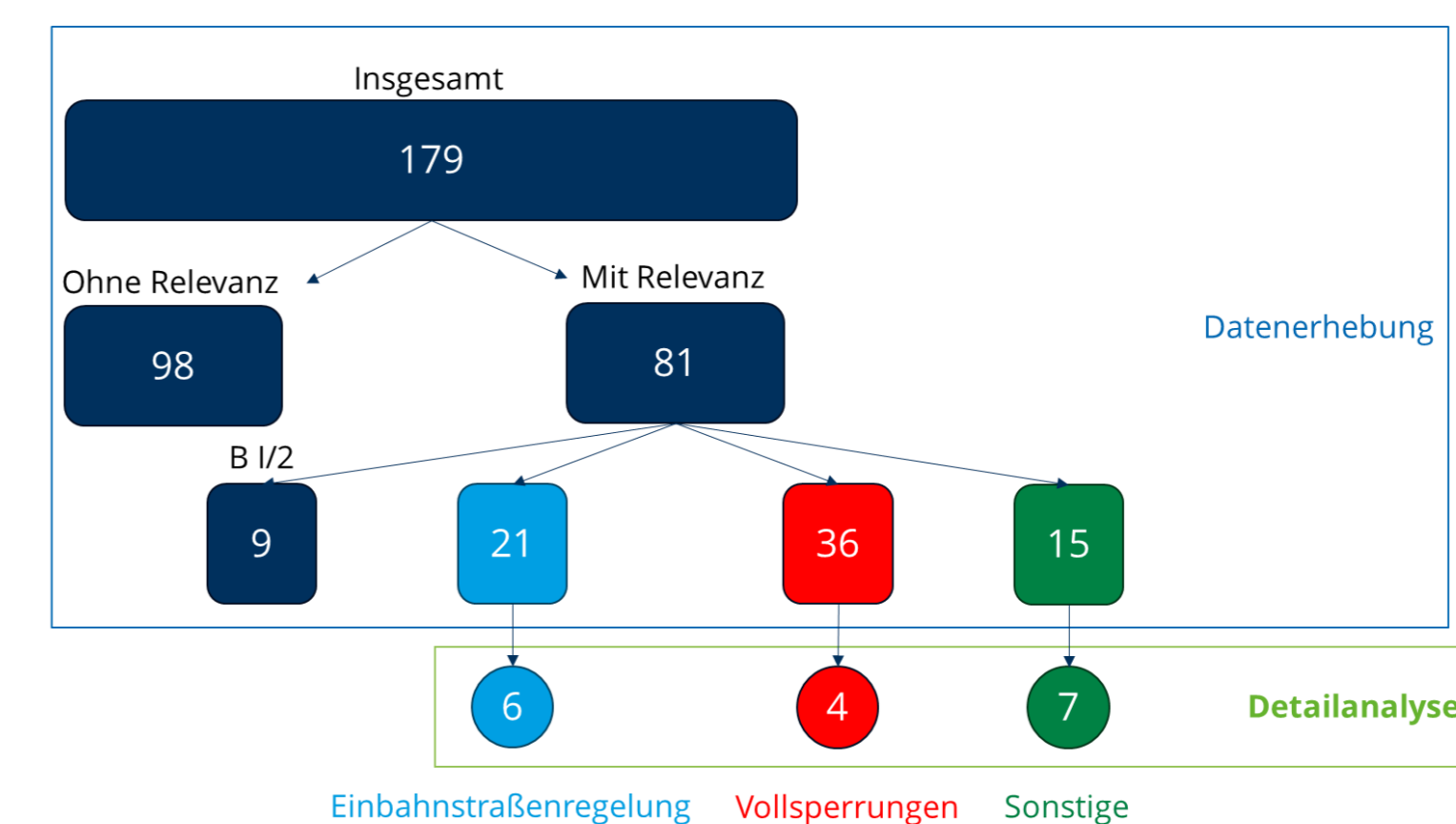


Abb. 1: Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Detailanalyse



Abb. 2: Ergebnisse der Detailanalyse

Durch die Detailanalyse konnten sieben Kategorien von Mängeln festgestellt werden, die in ihrem Einfluss auf den Radverkehr variieren. Der größte Einfluss entspricht der höchsten Priorität und sollte bei der Planung von Verkehrsführungen an Arbeitsstellen am stärksten gewichtet werden.

Die gefundenen Mängel können grob zwei verschiedene Quellen zugeordnet werden. Mängel die bei der Planung entstehen können wird eine höhere Priorität zugeordnet und werden in der Abbildung in dunkelblau dargestellt, während Mängel, die bei der Einrichtung der Arbeitsstelle entstehen können eine geringere Priorität zugeordnet wird und in hellblau dargestellt werden.

Das Vorhandensein einer Radverkehrsführung an Arbeitsstellen mit hohem Verkehrsaufkommen stellt somit die höchste Priorität bei der Planung einer Verkehrsführung dar. Dies muss, zusammen der Auflösung von Radverkehrsanlagen, was nach RSA 21 nicht zulässig ist, an Arbeitsstellen vermieden werden, da diese Mängel nach einer Anordnung durch die zuständige Behörde nur schwer behoben werden können.

Im Gegensatz dazu können die Mängel, die bei der Einrichtung einer Arbeitsstelle entstanden sind, verhältnismäßig einfach behoben werden.

Ergebnis

In dieser Studienarbeit konnten sowohl verschiedene Mängel bei der Umsetzung der RSA 21 als auch ein Optimierungspotential für den Radverkehr festgestellt werden. Die gefundenen Mängel können sowohl bei der Einrichtung als auch bei der Planung entstehen. Um diese zu vermeiden, müssen die zuständigen Behörden bei einer Anordnung einer Arbeitsstelle die Bedürfnisse des Radverkehrs ebenso wie die der anderen Verkehrsarten berücksichtigen. Weiterhin sollte eine Prüfung der maßgebenden Restbreiten erfolgen und eine Freigabe des Gehwegs bzw. der Gegenrichtung von Einbahnstraßen, falls möglich, erfolgen.

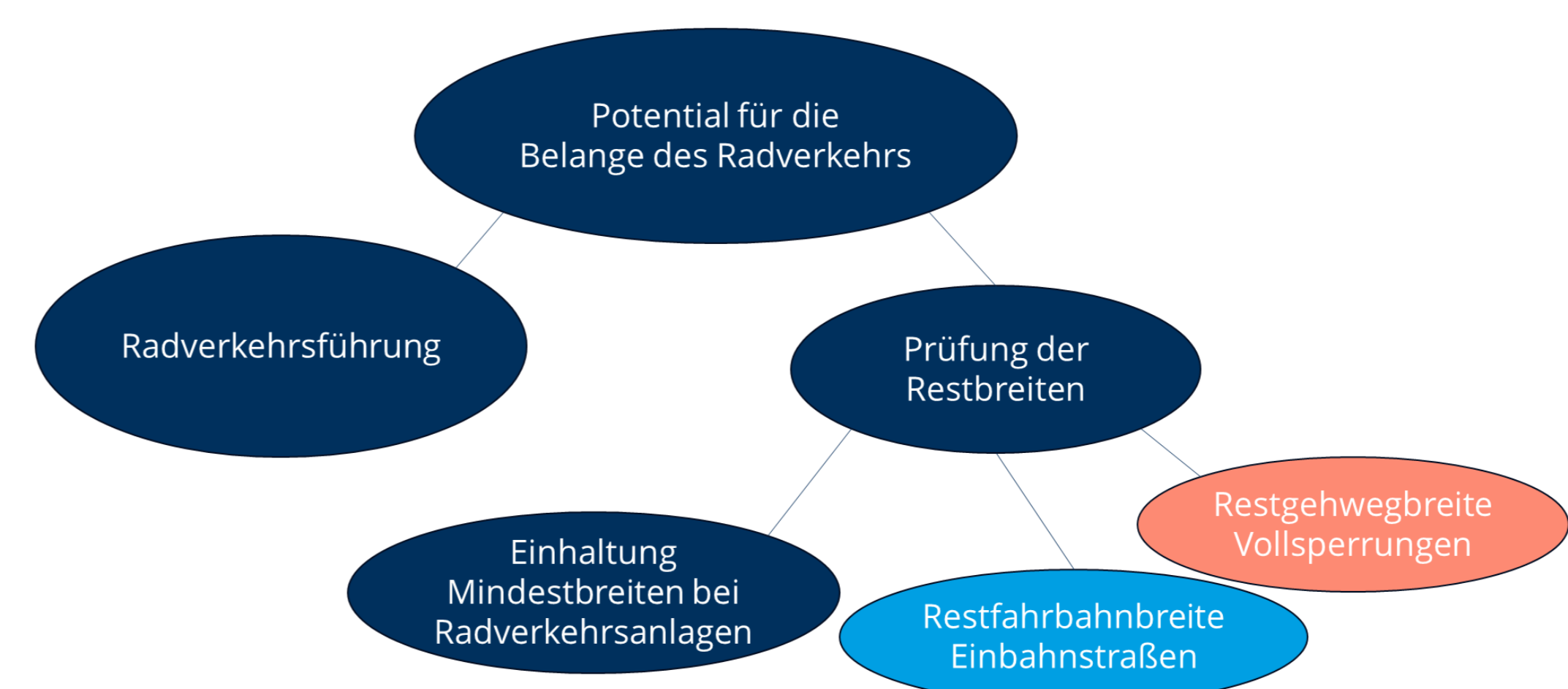


Abb. 3: Potential für stärkere Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs