Grundhafter Ausbau Erfurter Straße von Hautklinik bis Katharinenstraße

Sehr geehrte

in der Sitzung des Radverkehrsbeirates vom 14.03.2023 wurde die Planung zum grundhaften Ausbau der Erfurter Straße vorgestellt. Leider konnte ich am Termin nicht teilnehmen und mich auch im Vorfeld nicht rechtzeitig mit der Planung auseinandersetzen.

Ohne jeden Zweifel ist es zu begrüßen, dass Gehwege endlich in ausreichender Breite hergestellt werden sollen und zumindest perspektivisch immerhin die Möglichkeit geschaffen werden soll, die Anzahl der im öffentlichen Raum abgestellten KFZ regelhaft zu reduzieren.

Gleichwohl sind bei der vorgelegten Planung aus Sicht des Rad- und Fußverkehrs diverse Problemstellen ungelöst und werden sogar neu geschaffen.

1. Abschnitt Bau-km 0+000 bis Bau-km 0+480 (westl. Planungsgrenze bis Einmündung Humboldtstraße)

Für mich nicht nachvollziehbar, wieso beim vorhandenen Raumangebot in diesem Abschnitt die Führung des Fußverkehrs zusammen mit dem Radverkehr im Zweirichtungsverkehr beibehalten werden soll.

Linke Radwege - auch ohne Benutzungspflicht – sollen auf Grund der potenziellen Gefahren nicht angeordnet werden. Diese Gefahren beschränken sich nicht nur auf Grundstückszufahrten und Einmündungen, sondern auch auf den Begegnungsverkehr Fahrrad-Fahrrad. Verschärfend kommt hinzu, dass hier der gesamte Fuß- und Radverkehr auf einer Verkehrsfläche abgewickelt wird, die darüber hinaus auch mit 3,00 m dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen nicht gerecht wird.

In der Begründung der Planung wird als Argument für das in Abschnitten angeordnete Parken auf dem Gehweg angeführt, dass mit Herstellung von Parkbuchten „*die Zuordnung der Flächen langfristig nicht mehr geändert werden kann*“. Das stimmt. Gleiches gilt aber auch für die Nicht-Herstellung von fachgerechten Radverkehrsanlagen auf der Nordseite. Bei einem perspektivischen weiteren Ausbau der Erfurter Straße in Richtung Westen wird man dann auch *dort* keine Radverkehrsanlagen herstellen können. Die Aufteilung des Straßenraumes wird mit dieser Planung bis zur Papiermühle indirekt mit festgelegt! Langfristig. Nicht änderbar.

Somit wird man die unbefriedigende Situation, dass der gesamte Fuß- und Radverkehr auf der Südseite gebündelt abgewickelt wird, ebenfalls langfristig nicht auflösen können.

Sollte man trotz aller Abwägungen weiterhin an der bisherigen Variante der Führung des Fuß- und Radverkehrs festhalten, so ist die verfügbare Wegebreite von aktuell 3,00 m auf mind. 4,00 m zu

erweitern. Anstatt also wie bisher punktuell in den Bestand des Geh- und Radweges einzugreifen, sollte die südliche Nebenfläche in den Planungsbereich aufgenommen und verbreitert werden.

In diesem Zuge kann dann auch eine niveaufreie Querung (ohne Bordsteinkanten) der Einmündungen/Zufahrten hergestellt werden. Für den ein- und ausfahrenden Verkehr, der den gemeinsamen Geh- und Radweg quert, wird durch Aufpflasterung verdeutlicht, dass hier ein Geh- bzw. Radweg überfahren wird.

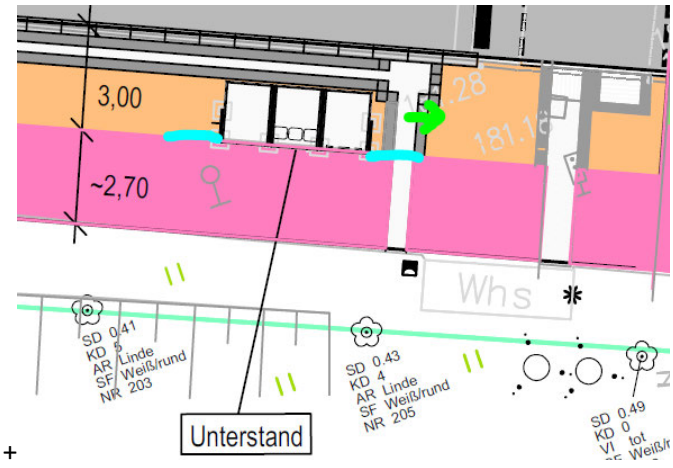
Forderung:
- Einrichtungradwege auf jeder Seite
- Niveaugleiche Querung der Einmündungen / Aufpflasterung
- Sonst: Verbreiterung der Verkehrsfläche auf der Südseite auf mind. 4,00 m

Einzelaspekte

Bushaltestelle

Forderung:
- Keine Sichtbehinderung durch FGU
- Verbreiterung Verkehrsfläche

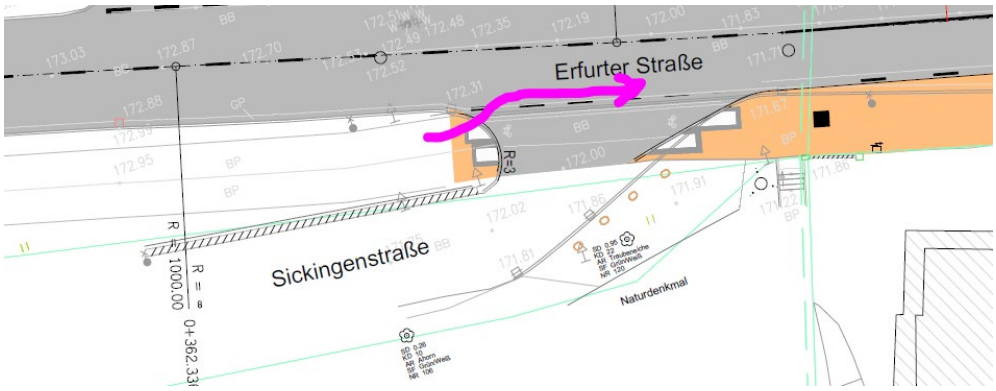
Die geplante Breite des Geh- und Radweges ist mit 2,70 m deutlich zu gering. 4,00 m wären angemessen. Beim geplanten Fahrgastunterstand (FGU) ist nicht erkennbar, ob eine Variante *mit* Werbeträger(n) wie z. B. bei der Haltestelle *Buchenweg* gewählt werden soll. Es ist darauf hinzuwirken, dass ein vollverglaster FGU *ohne* Werbeträge oder andere Sichtbehinderungen gewählt wird. Für den Radverkehr, insbesondere in Richtung Innenstadt (leichtes Gefälle), besteht an diesen Stellen grundsätzlich die Gefahr, dass Personen „hinter“ dem FGU plötzlich auf den gemeinsamen Geh- und Radweg treten. Möchten die Stadtwerke Jena nicht auf sichtbehindernde Werbeträger verzichten, sollte geprüft werden, ob die Blindenleitlinie weiter nach Osten versetzt werden kann und/oder ob Gitter (2-3 m Länge) zwischen Geh-/Radweg und Wartebereich eingesetzt werden können, um die skizzierte Problematik der plötzlich hervortretenden Personen zu verhindern.



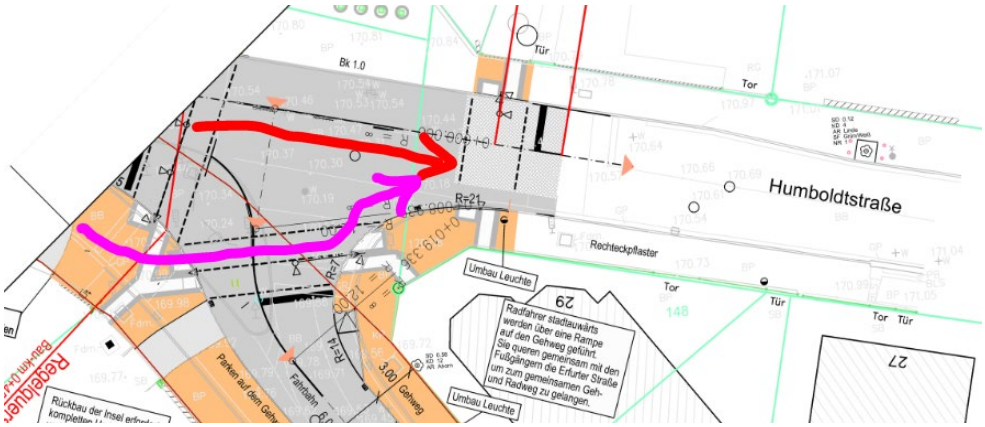
Fehlende Aufleitung auf die Fahrbahn

Spätestens in Höhe der Einmündung Sickingenstraße muss eine Aufleitung des Radverkehrs vom Gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn erfolgen. Anderenfalls ist eine Fahrbeziehung weiter in die Humboldtstraße schlechterdings nicht möglich. Denn spätestens in der Humboldtstraße

ist die Variante Z.239+ZZ.1022-20 angeordnet, die das Befahren des Gehweges nur im Schritttempo und stets nachrangig gegenüber dem Fußverkehr erlaubt.



Gemäß Planung kann ein Wechsel auf die Fahrbahn zur Weiterfahrt in der Humboldtstraße nur unter Berücksichtigung von § 10 StVO (Nachrang, Wartepflicht) erfolgen, oder aber an der LSA-geregelten Einmündung danach. Wo auf Grund der LSA-Steuerung besondere Konflikte beim Einfahren von der Furt auf die Fahrbahn (beide gleichzeitig „grün“) zu erwarten sind:



Fehlende Aufleitung auf den gemeinsamen Geh- und Radweg

Forderung:

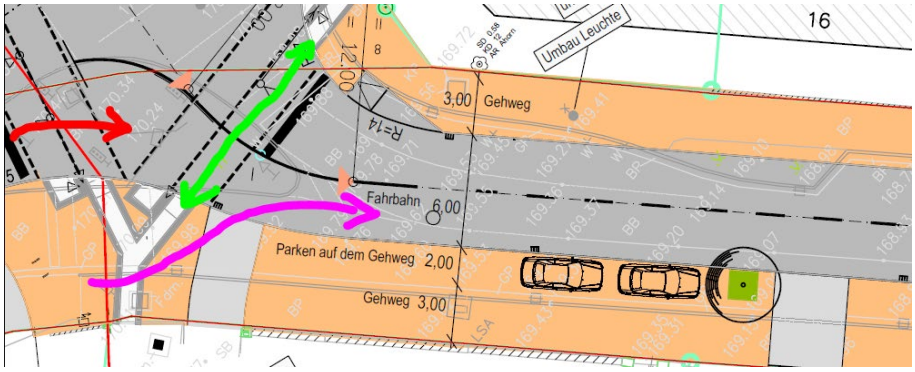
- Herstellung einer Regelkonformen Aufleitung

Für Radverkehr in der Humboldtstraße (aus Richtung Fürstengraben kommend) besteht weiterhin keine Aufleitung auf den dann linksseitigen Geh- und Radweg. Wenn man am Konzept des linksseitigen Geh- und Radweges festhält, muss eine geeignete Aufleitung hergestellt werden. Der Verweis auf die nach StVO natürlich zulässige Fahrt auf der Fahrbahn bis in Höhe Hautklinik ist hier natürlich zulässig – verfängt aber vor dem Hintergrund, dass es offensichtlich Argumente zu geben scheint, die die Anordnung eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Südseite erforderlich machen. Für den Radverkehr aus August-Bebel-Straße kommend wurde zumindest grundsätzlich eine Lösung angedacht.

2. Abschnitt Bau-km 0+455 bis Bau-km 0+232 (Einmündung Humboldtstraße – östl. Planungsgrenze)

Auch hier ist absolut nicht nachvollziehbar, wieso bei der Planung eines Straßenraumes im Jahre 2023 die Lösung aus Z.239+ZZ.1022-20 vorgeschlagen wird. Es gilt nach StVO dann Schrittgeschwindigkeit. Immer. Unabhängig von der Dichte des Fußverkehrs. Dieser initiale Vorschlag für einen Abschnitt, der mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h geplant ist, bei einer 6,00 m breiten Fahrbahn mit geradlinigem Verlauf, ist abzulehnen.

Und selbst für Radfahrende, die aus Richtung Isserstedt kommen und den gemeinsamen Geh- und Radweg bis zur Einmündung Humboldtstraße nutzen, dann aber *nicht* im Schritttempo weiterfahren wollen, besteht keine durchweg sichere und regelgerechte Variante, auf die Fahrbahn zu wechseln.



Auch ist die angedachte Anordnung des Gehwegparkens hier mit angegebenen 2,00 m kritisch zu hinterfragen. Ein durchschnittliches KFZ moderner Bauart überschreitet die 2,00 m mit Außenspiegel. Wenn dann noch berücksichtigt wird, dass Parkvorgänge nun in der Regel gerade *nicht* bündig zum Bordstein erfolgen, da Streifschäden befürchtet werden, ist klar, dass die 3,00 m verfügbare Gehwegbreite Wunschdenken bleiben. Mit der Anordnung von Z.315 in Variante Z.315-67 (vollachsig, fahrbahnparallel) besteht ohne aufgebrachte Markierungen auch keinerlei Sanktionierungsmaßnahme, wenn ein Pkw 50 cm vom Bordstein entfernt geparkt wird. Die Erfahrung zeigt außerdem, dass Beschränkung des zulässigen Gesamtgewichtes auf max. 2,8 t nicht bekannt – und in Jena auch nicht geahndet wird.

Grundsätzlich möchte in an der Stelle auch die tendenziöse Darstellung des Gehwegparkens in den Planunterlagen kritisieren. Die abgebildeten Fahrzeuge haben eine Breite von 170 cm! Auch wenn das beauftragte Planungsbüro noch immer mit Modellen aus den 1990er Jahren arbeitet, besteht dennoch die Möglichkeit, die CAD-Blöcke zu skalieren, so dass sie den heutigen Maßen entsprechen!

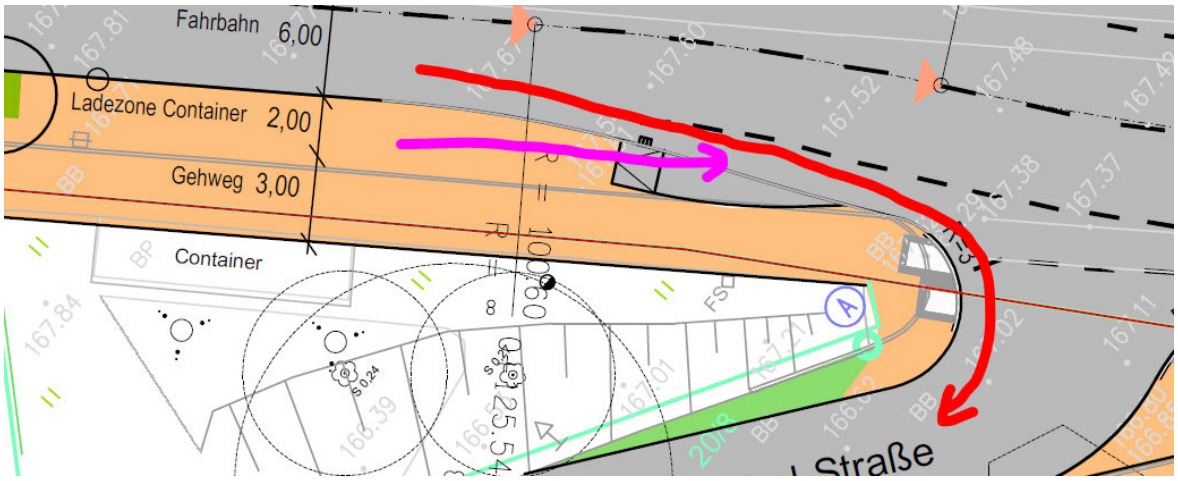
Forderung:

- Kein Gehweg + Radfahrer frei
- Keine Anordnung des Gehwegparkens

Einzelaspekte

Fehlende Aufleitung von Gehweg auf Fahrbahn

Eine Aufleitung des Radverkehrs von einer Nebenfläche auf die Fahrbahn unmittelbar vor einer Einmündung (August-Bebel-Straße) sollte – erst recht in der gewählten Form – nicht weiterverfolgt werden.



Bei dieser Ausgestaltung gilt § 10 StVO. Nachrang. Radverkehr ist wartepflichtig gegenüber dem Verkehr auf der Fahrbahn. Beispielhaft sei hier die analoge Ausführung in der Camburger Straße in Höhe HsNr. 45, Fahrtrichtung stadteinwärts erwähnt. Dort findet sich sogar ein VZ.205 (Vorfahrt achten) für den Radverkehr, der von der Nebenfläche auf den Schutzstreifen geführt wird. In der Tatzendpromenade hat man ebenfalls diese schlechte Form der Aufleitung gewählt, die nicht dem Stand der Technik entspricht! Der Schutzstreifen darf nicht einfach hinter der Absenkung beginnen

Es ist eine normgerechte Aufleitung herzustellen, Übergang auf Radfahrstreifen, dann Schutzstreifen. Der Abstand zur Einmündung August-Bebel-Straße ist zu vergrößern (20-30 m), so dass hier der Radverkehr nicht vom abbiegenden Verkehr auf der Fahrbahn gefährdet wird.

Forderung:

- Herstellung einer normgerechten Aufleitung
- Mehr Abstand vor Einmündung August-Bebel-Straße

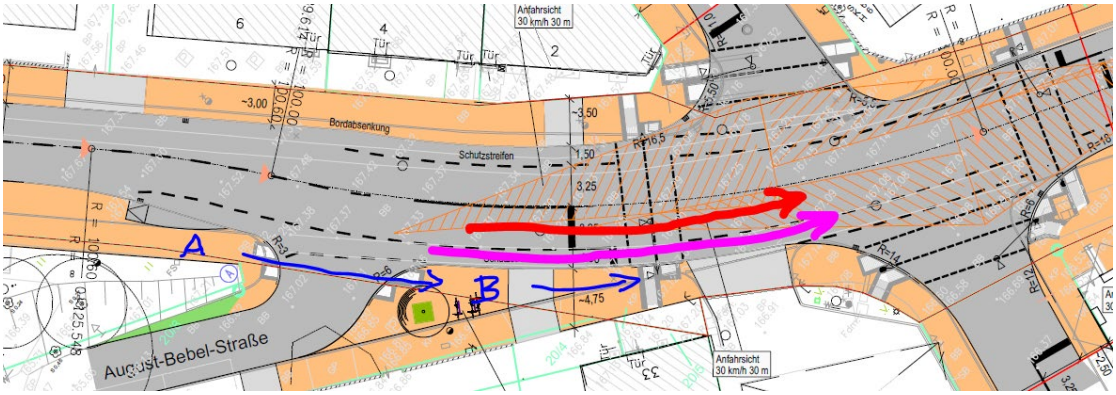
Schutzstreifen im Kreuzungsbereich

Im Zuge der Planung wird richtigerweise auf die momentan noch vorhandenen Schutzstreifen verzichtet. Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, gerader Verlauf, kurzer Abschnitt zwischen Kreuzungen. Und dennoch wird ausgerechnet *im* Kreuzungsbereich wieder auf die Anlage von Schutzstreifen zurückgegriffen.

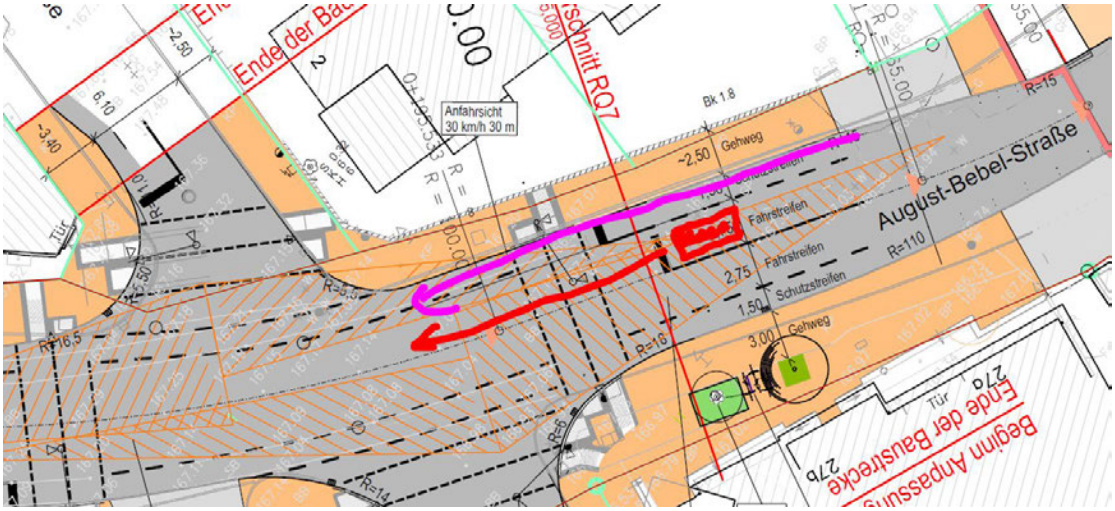
Damit werden die klassischen Konfliktsituationen provoziert. Die Schutzstreifen sind zu Gunsten einer einheitlichen, stringenten Führung des Radverkehrs im Mischverkehr aufzugeben. Die Gehwege sollten entsprechend verbreitert, weitere Baumstandorte geprüft werden. Aus städtebaulicher Sicht stellt die Tankstelle einen Missstand dar, der perspektivisch aufgelöst werden sollte. Bei großzügigerer Gestaltung des Gehwegs nördlich der Tankstelle stehen dann bei Planung eines Hochbaus mehr Flächenreserven zur Verfügung. Diese Option entfällt mit der momentan vorgelegten Planung mit großzügigen Kurvenradien und Schutzstreifen.

a) *Überholvorgänge*
im Längsverkehr ohne Abbiegevorgänge wird der Radverkehr unter Missachtung § 5 StVO (seitlicher Abstand) überholt werden. Bei der Beibehaltung von Radwegen, der Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr kommen stets die Argumente, dass auf Grund der „gefühlten Sicherheit“ nicht auf der Fahrbahn gefahren wird. Schutzstreifen verschärfen diese Wahrnehmung (geringer Abstand) noch, so dass auch hier zunehmend mit Gehwegradeln zu

rechnen sein wird. Dies auch vor dem Hintergrund, dass der Gehweg im Bereich *A* (Radfahren erwünscht) identisch zum Gehweg im Bereich *B* (Radfahren verboten) gestaltet ist.



Bei den zu erwartenden Verkehrsstärken wirkt auch die vorgezogene Haltlinie von Osten kommend ambitioniert, aber offen gesprochen sinnfrei. Diese bietet für den Radverkehr keinerlei Vorteile, sorgt aber im Gegenzug verlässlich dafür, dass Radfahrende im Kreuzungsbereich ohne ausreichenden Abstand überholt werden von dem KFZ, an dem man gerade auf dem Weg zur Haltlinie der roten Ampel vorbeifuhr.



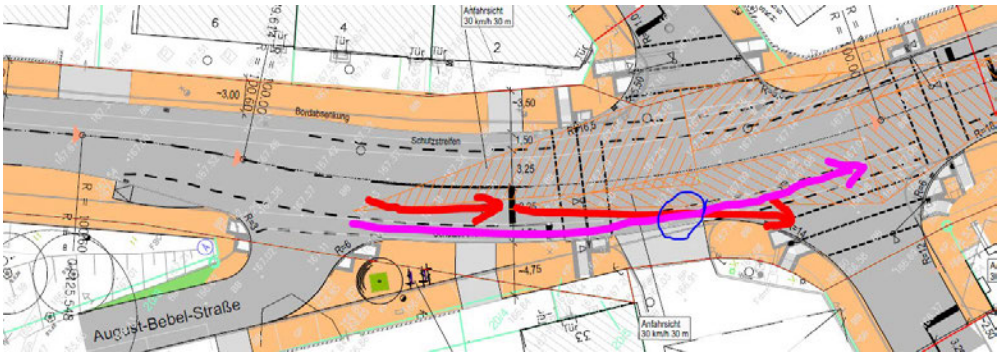
b) *Fahrlinie*

Auf Grund der zurückgesetzten Haltlinie wegen der Ausfahrt Tankstelle wird die Fahrlinie für den Verkehr Erfurter Straße rechts ab in Katharinenstraße wie bisher auch in weiten Teilen auf dem Schutzstreifen stattfinden. Nicht zulässig (vgl. StVO zu Schutzstreifen: sinngem. „wenn erforderlich“. Schnellere/direktere Abbiegevorgänge sind keine Erfordernis nach StVO)

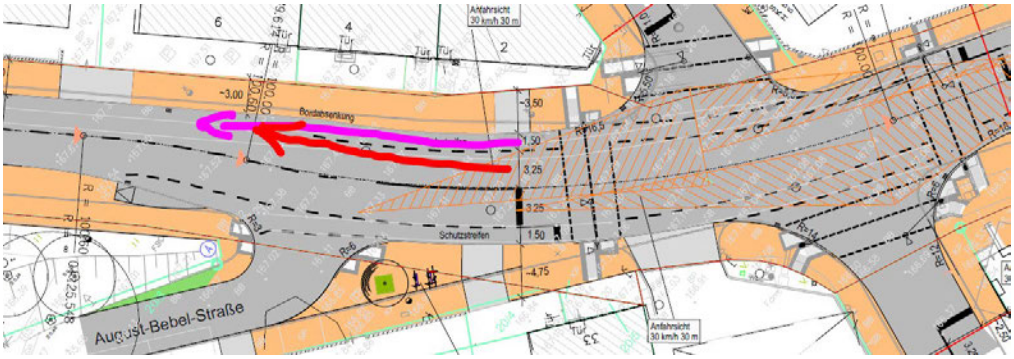


c) Abbiegesituation

Die Kreuzung wird LSA-geregelt, wobei eine vollständig konfliktfreie Schaltung als nicht realisierbar angenommen wird. In der Folge wird der Verkehrsstrom Erfurter Straße rechts ab in Katharinenstraße bei querendem Fußverkehr wartepflichtig sein. Dies hat (siehe Erläuterung Fahrlinie) zur Folge, dass auf dem Schutzstreifen gehalten werden wird.
Es sei darauf hingewiesen, dass bei Abbiege- und Wartesituation des KFZ bei gleichzeitiger Führung des Radverkehrs auf dem Schutzstreifen die „klassische Unfallsituation“ wie auch bei Hochbordradwegen auftaucht: KFZ wartet, während gleichzeitig der Radverkehr von hinten rechts an den wartenden KFZ vorbei fährt. Erstes KFZ setzt den Abbiegevorgang fort: Unfall.



d) Der Schutzstreifen über die Kreuzung wird am jeweiligen Ende aufgelöst. Erfahrungsgemäß wird auch hier zu Konfliktsituationen bei der Verengung der Fahrbahn kommen. Dies insbesondere an der westlichen Seite der Kreuzung. Auch wenn es sich rechtlich um eine Fahrbahn ohne Sonderweg handelt, nach StVO das „Reißverschlussprinzip“ gelten müsste, sieht die Realität an derartigen Stellen anders aus. Hier sei der Nollendorfer Platz erwähnt, wo auch der Schutzstreifen in Fahrtrichtung Innenstadt auf einer Doppelkreuzung aufgelöst wird.



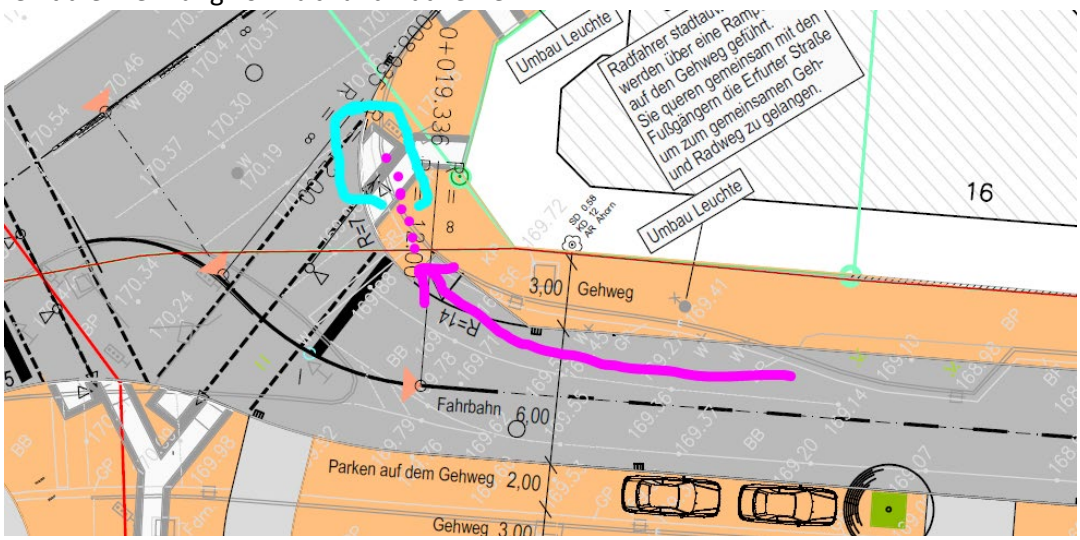
Forderung:

- Verzicht auf Schutzstreifen zu Gunsten von Mischverkehr

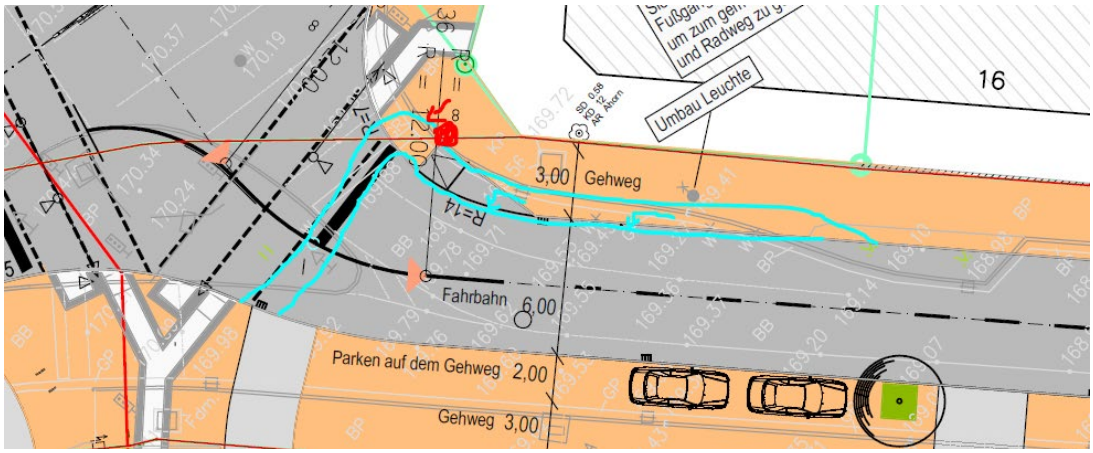
Rampe stadtauswärts auf linksseitigen Geh- und Radweg

Das systemimmanente Problem, wie denn nun der Radverkehr von einer regelgerechten rechtsseitigen Führung (Mischverkehr) vor/hinter dem Kreuzungsbereich auf eine linksseitige Führung wechseln soll, wird mit der gegenwärtigen Planung leider nicht gut gelöst.

Rad- und Fußverkehr erhalten getrennte Furtmarkierungen. Der Radverkehr in Richtung stadtauswärts fährt also durch den Wartebereich des Fußverkehrs. Die Aufstellfläche auf dem Gehweg bei mehreren Fahrrädern (mit Anhänger, Lastenrad) ist kritisch zu hinterfragen. Insbesondere in Verbindung mit den aufgebrachten Blindenleitelementen. Auch an dieser Stelle fehlt die Trennung von Fuß- und Radverkehr.



Eine technische Lösung könnte möglicherweise darin bestehen, eine separate Linksabbiegerspur für den Radverkehr vorzuhalten (Ausführung Asphalt, niveaugleich). An der Haltlinie der LSA für den Fahrbahnverkehr wird eine gesonderte LSA-Radverkehr „nur linksweisend“ aufgestellt, die in analoger Phase zum querenden Fußverkehr geschaltet ist. Zur Verhinderung von Schleppkurven-Unfällen zwischen KFZ-Verkehr Erfurter Straße rechts ab in Humboldtstraße sollte ggfs. eine pollerbewehrte Abgrenzung zwischen Linksabbiegestreifen Radverkehr und Fahrbahn umgesetzt werden.



Die bei dieser Führung zu erwartenden Konflikte Radverkehr/Fußverkehr sind in der Gesamtschau nicht höher als bei Aufstellung auf dem Gehweg entsprechend Planung,

ermöglichen jedoch stadtauswärts längere Grünphase für den Radverkehr durch eigene Signalisierung im Unterschied zur vermutlich geplanten Kombi-Signalisierung Rad+Fußverkehr.

Forderung:
- Herstellung einer eindeutigen Radverkehrsführung
- Gesonderte Signalisierung

Fazit

Die vorgelegte Planung ist aus Sicht des Fußverkehrs *in Ansätzen* (Gehwegbreite) als gut zu bewerten. Andere Aspekte wie das angeordnete Gehwegparken sowie der Verzicht auf Trennung von Rad- und Fußverkehr sind kritisch zu sehen. Auf keinen Fall sollte eine Lösung „Gehweg+Radfahrer frei“ auch nur gedanklich weiterverfolgt werden. Mit derartigen Anordnungen wird das ordnungswidrige und gefahrenbehaftete Gehwegradeln als Normalzustand in der Wahrnehmung verfestigt. Ohne Abordnung oder wenigstens einen Verzicht auf Neuanordnung derartiger Varianten werden Forderungen nach Freigaben auch an anderen Stellen zunehmend größer werden. Auf die fehlende Regelakzeptanz der Schrittgeschwindigkeit durch nahezu alle Rad Fahrenden muss ich nicht näher eingehen und setze dies als bekannt voraus, verweise für eine Vor-Ort-Prüfung gerne auf den unteren Abschnitt der Westbahnhofstraße…

Für den Radverkehr bietet die vorgelegte Planung aus meiner Sicht nur marginale Verbesserungen. Dazu zählt der Verzicht auf die Schutzstreifen im östlichen Absschnitt. Alle anderen Probleme werden verfestigt (linksseitige Führung) und sind somit auch bei weiteren Planungen in der Erfurter Straße alternativlos.

Es fehlt eine stringente Führung des Radverkehrs, im gesamten Planungsbereich ist ein Stückwerk aus unterschiedlichen Führungsformen untergebracht, von denen lediglich der schutzstreifenlose Mischverkehr im östlichen Bereich als sicher und konfliktarm zu bewerten ist.

In Summe hinterlässt die Planung den Eindruck, dass trotz einiger richtiger Ansätze (Gehwegbreiten) weiterhin eine KFZ-zentrierte Lösung präsentiert wird.

Mit freundlichen Grüßen