

## **Stellungnahme des RadEntscheid Essen und seiner Bezirksgruppe II zur Planung „Wittenbergstraße – Upgrade Radfahrstreifen“ (ris.essen.de: PDF)**

### **Zusammenfassung:**

#### **1. Ausgangslage**

Die aktuelle Wittenbergstraße ist durch überbreite Fahrstreifen unübersichtlich. Es kommt regelmäßig zu dichten Überholvorgängen und gefährdenden Spurüberfahrungen. Eine Reduktion auf klar einstreifige Kfz-Führung ist daher aus Sicherheitsgründen dringend geboten.

#### **2. Grundsätzliche Bewertung der Planung**

Die vorliegende Planung verbessert die Verkehrsführung und teilweise die Breite der Radfahrstreifen. Dabei wird die volle Kfz-Kapazität erhalten. Die Lichtsignalanlage Platanenweg entfällt, Rückstau- und Verflechtungsstrecken bleiben. Trotz des guten Ansatzes wird nicht das volle Potenzial für Verbesserungen der Verkehrssicherheit ausgeschöpft. Insbesondere im Bereich der für den längstmöglichen Rückstau angelegten Aufstellflächen sind weitere Verbesserungen möglich.

#### **3. Radverkehrsanlagen und Dimensionierung**

Die vorgesehenen Radfahrstreifen bleiben teils unter Mindestmaß. Durch schmalere Kfz-Spuren (3,25 m statt 3,50 m) ließen sich regelkonforme 2,50 m Radspuren erreichen – entsprechend Ziel 4 des Ratsbeschlusses zum RadEntscheid. Diese Breite verbessert Sicherheit, Wartung und Nutzbarkeit für alle Radfahrenden.

#### **4. Schutz- und Komfortmaßnahmen**

Ein baulicher Schutz des Radfahrstreifens ist notwendig, besonders im Kurvenbereich am Stadtwaldplatz, um mindestens subjektive Sicherheitsdefizite bei Radfahrenden zu beseitigen. Die gemeinsame Nutzung mit ÖPNV sollte durch Schulung des Fahrpersonals auf kurze Abschnitte beschränkt bleiben, da eine längere Mitnutzung Stresssituationen erzeugt und Akzeptanz mindert.

#### **5. Netzlogik und Anschlussführung**

Die künftige Einspurigkeit aus Wittekindstraße und „Am Uhlenkrug“ erlaubt die durchgehende Führung des Radfahrstreifens. Wenn die Reduktion auf einen Fahrstreifen früher erfolgt, verbessert das die Sicherheit und den Komfort der Radwege – ohne die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr zu mindern.

#### **6. Knoten Stadtwaldplatz**

Zur Konfliktvermeidung mit Rechtsabbiegern wird empfohlen: vorgezogene Haltelinien, rote Markierung aller Radfahrstreifen sowie bauliche Sicherung besonders gefährdeter Abschnitte. Die Pfützenbildung (durch unebenen Belag) ist zu beseitigen.

#### **7. Umsetzung und Vorgehen**

Empfohlen wird eine zügige sofortige Umsetzung per Markierung und Baustellenmaterial, um Erfahrungen zu sammeln und bauliche Maßnahmen anschließend gezielt nachzujustieren. So ließen sich Sicherheit und Akzeptanz kurzfristig erhöhen, Investitionen aber langfristig besser steuern.

## Bewertung im Detail:

Der RadEntscheid begrüßt die Planung der Wittenbergstraße grundsätzlich: Aus Sicht der Radfahrenden ist ein Rückbau der aktuellen, für viele Verkehrsteilnehmer\*innen verwirrenden, überbreiten Fahrstreifen zugunsten einer klar einstreifigen Führung des Kfz-Verkehrs dringend nötig. Im Status Quo erleben wir viele deutlich zu dichte, zum Teil auch zu schnelle Überholvorgänge und immer wieder, dass Pkw und Lkw den Radfahrstreifen überfahren.

Die vorliegende Planung stellt einen Kompromiss zwischen Komfort und Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs auf der einen und Sicherheit des Radverkehrs auf der anderen Seite dar. Aus Sicht des RadEntscheid sind aber weitere Verbesserungen möglich und nötig. Die wichtigsten Anmerkungen hierzu sind:

- Die geplante Verbreiterung der Radfahrstreifen ist zu begrüßen. Allerdings bleiben die Breiten teilweise unter dem Stand der Technik (Mindestbreite nach ERA 2010) und stark unter dem angestrebten Ziel des RadEntscheids, nach dem die Mindestbreite bei Radhauptverbindungen – auch vom Rat beschlossen – bei 2,50m liegen soll. Eine Verbesserung kann erzielt werden, wenn als Kompromiss Kfz- und Busspuren nur im derzeitigen Maß von 3,25m und nicht mit 3,50m markiert werden. Hierdurch kann die Regelbreite von 2,50m beinahe auf ganzer Länge erreicht werden.
- In der Planung ist bisher keine bauliche Trennung des Radfahrstreifens vorgesehen, obwohl solche Anlagen vom Rat im Grundsatz beschlossen wurden. Die Verwaltung argumentiert damit, dass die geplante Breite der Radfahrstreifen keine bauliche Trennung mehr erfordere. Aus Sicht des RadEntscheids wäre eine solche Trennung aber insbesondere bei dieser Planung sinnvoll und leicht umsetzbar: Rechts vom Radfahrstreifen befinden sich keine Stellplätze und die Straße sieht optisch nach einer Schnellfahrstrecke aus. Dieser Eindruck wird auch nach der Umplanung zumindest teils bestehen bleiben, da die Wittenbergstraße sehr geradlinig verläuft und auf weiten Teilen anbaufrei ist. Zugleich bietet die Strecke ein hohes Potenzial für den Schulverkehr und weitere Radfahrende, für die subjektives Sicherheitsempfinden einen hohen Stellenwert bei der Verkehrsmittelwahl hat.

Voraussetzung für die bauliche Trennung ist, dass der Radfahrstreifen auch von Einsatzfahrzeugen mit Sonderrechten befahren werden kann, was die Einhaltung der Rettungszeiten deutlich verbessert. Auch in dieser Hinsicht ist ein möglichst breiter Radfahrstreifen sinnvoll. Zugleich wird dadurch die Räumung von Laub, Ästen sowie der Winterdienst vereinfacht.

Der für den Busverkehr freigegebene Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Rüttenscheid sollte ebenfalls auf eine bauliche Trennung hin überprüft werden. Beispielsweise könnten Trennelemente entweder an strategischen Stellen unterbrochen oder mit größerem Abstand gesetzt werden, so dass der Bus gezielt den Fahrstreifen wechseln kann.

- In der bisherigen Planung ist weiterhin ein zweistreifiges Linksabbiegen aus der Straße „Am Uhlenkrug“ vorgesehen. Dies geht aus Sicht des RadEntscheids wesentlich über den tatsächlichen Bedarf hinaus und hat negative Auswirkungen auf die Planung (s. folgende zwei Punkte). Diese Abbiegebeziehung sollte einstreifig ausgeführt werden.
- In der Vorlage wird die im Bau befindliche neue Aufteilung der Wittekindstraße noch nicht gezeigt und wurde in der Planung offenbar noch nicht berücksichtigt. Hier wird

demnächst nur noch ein Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs auf die Wittenbergstraße münden.

- Da sowohl aus der Wittekindstraße als auch aus der Straße Am Uhlenkrug künftig nur noch einstreifiger Kfz-Verkehr auf die Wittenbergstraße mündet bzw. münden sollte, kann die vorgesehene Verflechtungslänge von der Ampelanlage nördlich der Wittekindstraße aus berechnet werden. Schon auf Höhe der Straße Am Uhlenkrug wären die erforderlichen 111m erreicht, spätestens ab hier kann der Kfz-Verkehr also einstreifig geführt werden. Da eine Verflechtung innerhalb des Verkehrsknotens herausfordernder ist als abseits davon, ist zu prüfen, ob an der Ampel nördlich der Wittekindstraße noch die zweistreifige Kfz-Führung benötigt wird oder ob ab hier beispielsweise der linke Fahrstreifen zum Geradeausfahrstreifen und der rechte ausschließlich zum Rechtsabbiegen vorgesehen werden kann. Damit ergäbe sich auch bereits im Knotenpunktbereich eine mögliche Verbesserung der Radverkehrsanlagen.
- Die in der Planung ausschließlich vorgesehene indirekte Linksabbiegemöglichkeit aus der Wittenberstraße in Richtung Wittekindstraße sehen wir aus Gründen der Akzeptanz als kritisch. Dem Radverkehr muss die Möglichkeit gegeben werden, direkt von der Fahrbahn aus links abzubiegen. Hierzu bietet sich neben einer vorgezogenen Aufstellfläche ("aufgeweiteter Radaufstellstreifen") eine frühzeitige aber optionale Verflechtung / Einordnung zum Linksabbiegen an. So kann sowohl bei Rot zeigender Ampel komfortabel vor den Kfz gewartet als auch bei Grün zeigender Ampel im Verkehr mitgefahren werden. Unsicheren bzw. vorsichtigen Radfahrenden sollte das indirekte Linksabbiegen weiterhin optional angeboten werden.
- Eine Mitnutzung des Radfahrstreifens durch den Busverkehr ist grundsätzlich akzeptabel, sofern diese Möglichkeit nur bei besonderen Verkehrslagen und (deutlichem) Rückstau auf dem Kfz-Fahrstreifen genutzt wird. Da die Mitnutzung durch Busse Stress bei Radfahrenden erzeugt, worunter die Akzeptanz des Radfahrstreifens leidet, ist darauf zu achten, dass dem Fahrpersonal der Ruhrbahn die neue Regelung als Ausnahmemöglichkeit verdeutlicht wird.
- Eine Beschleunigung des ÖPNV ist grundsätzlich zu begrüßen. In der vorliegenden Planung werden durch die Verlängerung des Busfahrstreifens in Richtung Stadtwaldplatz aber sowohl der Grünstreifen als auch die Radverkehrsanlage verringert. Wie der Vorlage zu entnehmen ist, wurde die Verlängerung des Busfahrstreifens für die Nutzung bei "außerordentlichen Rückstaulängen" vorgesehen. Dies ist aus Sicht des RadEntscheids keine fachgerechte Abwägung unter Berücksichtigung aller Belange. Wenn die Rückstaulänge auf 140m tatsächlich eine außerordentliche Erscheinung ist, resultiert sie aus besonderen, seltenen und beispielsweise durch Notlagen verursachten Verkehrslagen, die keine Grundlage für eine Straßenplanung sein können. Wenn die Rückstaulänge hingegen häufig auftritt, bietet es sich an, andere technische Lösungen zu prüfen. Denkbar ist beispielsweise eine Anmeldung des Busverkehrs an der Ampel am Stadtwaldplatz, durch die die Ampelphase kurzzeitig daraufhin optimiert wird, ausreichend Kfz-Verkehr abfließen zu lassen, bis der Bus den Busfahrstreifen anfahren kann.

Hierbei ist auch der folgende Aspekt zu beachten:

- Die Entscheidung für die zweistreifige Führung des Kfz-Verkehrs und den Beginn des Busfahrstreifens in Richtung Stadtwaldplatz wurde anhand der maximalen Rückstaulänge ausschließlich in der Spitzenstunde (Vorlage, S. 8, vorletzter Absatz) getroffen. Auf Seite 10 wird diese Situation als „außerordentlicher Ausnahmefall“ beschrieben.

Nach E Klima (FGSV, 2022) soll die Priorisierung der Verkehrsarten in der Reihenfolge "Fußverkehr – Radverkehr – ÖPNV – MIV – ruhender MIV" erfolgen. In der Planung wurden an dieser Stelle die Belange des MIV und des ÖPNV vor die des Radverkehrs gesetzt, dem hier weiterhin das (aktuell noch zulässige, künftig aber überholte) Minimalmaß von 1,55m geboten wird.

Weiterhin sieht die E Klima vor, dass die Angebots- und Verkehrsqualität im MIV künftig bestenfalls die Qualitätsstufe D erreichen soll. Aus der Vorlage ist nicht zu erkennen, welche Qualität aktuell besteht und nach der Umplanung vorliegen wird. Jedenfalls erscheint es aus Sicht des RadEntscheids als nicht sachgerecht, Entscheidungen über die Infrastruktur ausschließlich anhand eines in der Spitzenstunde festgestellten Maximalwertes auszurichten.

- Es ist grundsätzlich nachvollziehbar, dass vor dem Stadtwaldplatz drei Kfz-Fahstreifen benötigt werden, um ausreichende Verkehrsqualitäten zu erreichen. Die Planung sieht allerdings vor, dass die Fahstreifenbreite direkt vor der Ampel am Stadtwaldplatz jeweils 3,0m betragen soll. Im Zulauf wird aber eine Fahstreifenbreite von jeweils 3,25m vorgesehen. Aus Sicht des RadEntscheids ist nicht erkennbar, aus welchem Grund die 3,0m nicht auch im Vorlauf angewendet werden. Dies würde dort eine Radfahstreifenbreite von immerhin 2,05m ermöglichen.

Es ist ein doppeltes Linksabbiegen auf den Stadtwaldplatz vorgesehen. Die Länge des linken Fahstreifens misst etwa 50m, wobei die volle Fahstreifenbreite erst auf den letzten etwa 12m erreicht wird. Der linke Linksabbiegestreifen ist nur dann zwingend zu nutzen, sofern auf dem Stadtwaldplatz vollständig gewendet werden soll. Aus Sicht des RadEntscheids ist zu hinterfragen, ob diese Wendefahrt für Lkw zwingend erforderlich ist. Sollte dies nicht der Fall sein, wäre eine Fahstreifenbreite von 2,50m ausreichend. Sollte die Prüfung ergeben, dass Lkw hier wenden können müssen, so könnte sich die Planung an einer in der Nachbarkommune Bochum umgesetzten Lösung orientieren: Dort wurde die Königsallee (zentrale Nord-Süd-Verbindung) auf der 7,50m breiten Fahrbahn wie folgt aufgeteilt: 2,0m Radfahstreifen, 3,0m rechter Kfz-Fahstreifen, 2,50m linker Kfz-Fahstreifen. An der Kreuzung mit dem Waldring wurde der linke Fahstreifen auf 2,75m aufgeweitet, um Lkw das Linksabbiegen zu ermöglichen. Im übrigen Bereich wurde der Lkw-Verkehr auf dem linken Fahstreifen durch Beschilderung ausgeschlossen.

Sofern diese Maße auch in Essen Anwendung finden können, wäre auf gesamter Länge ein Radfahstreifen mit über 2m Breite herstellbar.

- Bei der Einfahrt in den Stadtwaldplatz sollte die Haltelinie der Radspur deutlich vor der Haltelinie der Kfz-Spur markiert werden, um die schon jetzt vorhandenen Konflikte mit rechts abbiegendem Verkehr zu minimieren. Gleichzeitig erscheint es sinnvoll, alle Radstreifen im Knoten Stadtwaldplatz rot zu markieren.
- Im Bereich der Verflechtungsstrecke hinter der Kreuzung Stadtwaldplatz in Fahrtrichtung Rüttenscheid sollte eine örtlich begrenzte bauliche Absicherung des Radfahstreifens angelegt werden. In der Kurvenlage haben Radfahrende häufig schon heute ein subjektiv niedriges Sicherheitsgefühl. Ohne bauliche Trennung ist zu befürchten, dass Kfz-Fahrende die Überleitung zu spät erkennen oder schlechtestenfalls den Radfahstreifen noch überfahren, wenn ihnen zuvor keine Einordnung gelungen ist.

- In Fahrtrichtung Nordwesten und Norden sollte der geplante Kfz-Fahrstreifen mit 3,25m statt 3,50m Breite (wie im übrigen Bereich auch) geplant werden. Dieser optische Effekt reduziert die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten und ermöglicht mehr Sicherheitsabstand.
- Eine „Tröpfchenmarkierung“ auf der Trennung von Rad- und Kfz-Fahrbahn ist gut und angemessen. Wichtig ist hier, auf eine gute Ausführungsqualität zu achten. Die bisher im Planungsbereich aufgebrauchte Markierung hatte nicht den gewünschten Effekt. Pkw sind länger als 100m auf diesem Trennstreifen gefahren und auch bei Überfahrt mit dem Fahrrad war er kaum spürbar. Eine mittlerweile wieder entfernte Lösung von Straßen.NRW auf der Lerchenstraße war hingegen deutlich spürbar und daher auch wirksam. Alternativ kann eine Riffelmarkierung mit querliegenden Rippen verwendet werden.

### **Unser Vorschlag: Keine Zeit verlieren!**

Um schnell Wirkung zu zeigen, schlägt der RadEntscheid zunächst eine temporäre Umsetzung mittels Markierung und Baustellenmaterial vor. So können Erfahrungen gesammelt, Akzeptanz gefördert und Investitionen gezielt nachgesteuert werden. Dieses Vorgehen spart Kosten und beschleunigt den Weg zu einer sicheren, klimafreundlichen Wittenbergstraße.