



Stellungnahme der Essener Fuß- und Radverkehrsinitiativen zu der Vorplanung für den Knotenpunkt Bochumer Landstraße, Rodenseelstraße, Sachsenring

Am 27. Mai 2021 stellte das Amt für Straßen und Verkehr den Essener Fuß- und Radverkehrsinitiativen die Pläne für den Bau eines neuen Knotenpunktes (Straßenkreuzung) in Essen Freisenbruch vor.

Auslöser dieser Baumaßnahme ist die Entstehung eines seit langer Zeit geforderten Nahversorgungszentrums im Stadtteil Freisenbruch auf einem Gelände, das unmittelbar am Schnittpunkt Bochumer Landstraße / Sachsenring liegt.

Nahmobilität im vorgestellten Verkehrskonzept deutlich benachteiligt

Die dem Nahversorgungszentrum beigeordnete Verkehrsplanung verfolgt zu unserem Bedauern allerdings kein harmonisierendes Nahmobilitätskonzept, das den Fuß- und Radverkehr priorisiert. Dabei zielt der städtische Masterplan Einzelhandel für die sogenannten D-Zentren wie hier in Freisenbruch genau auf diesen Grundgedanken: »Nur dadurch kann eine möglichst große Bindung der Stadtteilbevölkerung und damit der Fortbestand der Zentren erreicht werden, die insbesondere für die Nahversorgung der eingeschränkt mobilen Bevölkerung notwendig sind.« (1)

Im Gegenteil zielt die Planung darauf, den Verlauf der Kreisstraße 12 zu durchstrecken, die dem stadtteilübergreifenden Verkehr dient. Die Idee zu dieser Durchstreckung stammt nach Aussage der Verwaltung aus den 1970er Jahren. Das jetzige Bauvorhaben ist insofern ein Relikt des autogerechten Bauens und fokussiert einzig und allein den Kraftfahrzeugverkehr.

Die Kreisstraße 12 führt über den Sachsenring und die Rodenseelstraße und kreuzt die Bochumer Landstraße bislang um etwa 50m versetzt. Die Verwaltung attestiert diesem versetzten Knoten eine mangelnde Leistungsfähigkeit: »Die heutige versetzte Verkehrsführung im Bereich Bochumer Landstraße / Sachsenring / Rodenseelstraße ist an ihrer Belastungsgrenze angekommen.« (1)

Mehr Kraftfahrzeug-Fahrstreifen als aktuell vorhanden sind nachweislich nicht erforderlich

Bei der Analyse der Verkehrsqualitäten ergab sich allerdings nur für den von der Rodenseelstraße links auf die Bochumer Landstraße abbiegenden motorisierten Verkehr eine mangelhafte Bewertung. Alle übrigen Verkehrsbewegungen am Knoten erhalten mindestens die Note Befriedigend beziehungsweise die Noten Gut und Sehr Gut.

Diese positiven Bewertungen bleiben auch für den sogenannten Prognose-Nullfall erhalten, der bereits die allgemeine Verkehrsentwicklung sowie bekannte Planungsvorhaben im Umfeld für die Zukunft berücksichtigt.

Prognosezahlen für den Verkehr im Umweltverbund und das 4x25%-Ziel sind völlig unberücksichtigt

Mit der Vorplanung legt die Verwaltung ausschließlich Prognose-Planfallzahlen für die Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge vor. Es fehlen nicht nur Zahlen für das augenblickliche Verkehrsaufkommen und Zahlen für andere Verkehrsarten wie den ÖPNV, den Fuß- und den Radverkehr. Vor allem fehlen Prognosen, die einen zukünftig veränderten Modalsplit reflektieren.

Die Planung lässt unberücksichtigt, dass sich der Wegeanteil des motorisierten Individualverkehrs stadtweit um mehr als die Hälfte reduziert. Gleichzeitig wächst der Wegeanteil des Fußverkehrs von heute 19 auf 25 Prozent und der des Radverkehrs vervielfacht sich von 7 auf 25 Prozent.

>> Die Grundlagen für die vorgelegte Planung sind daher aus Sicht der Fuß- und Radverkehrsinitiativen grundsätzlich unzureichend beziehungsweise ungeeignet.

Im Rahmen der weiteren Erläuterungen der Vorplanung konkretisierte die Verwaltung ihr zentrales Leitmotiv für die Gestaltung des Knotenpunktes: In möglichst kurzer Zeit möglichst viele Kraftfahrzeuge über den Knoten führen.

Dazu fächert die Planung die Fahrbahnen vor dem Knoten in jeder Fahrtrichtung auf 4 Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr auf und sieht Fahrstreifen vor, die ein freies Rechtsabbiegen erlauben.

Der Stadtverwaltung ist bekannt, dass diese Form der Verkehrsführung eine signifikante Gefahrenstelle darstellt. Das betonte die Essener Polizei zuletzt in ihrem Jahresbericht zur Verkehrsunfallentwicklung 2018 am Beispiel der Wuppertaler Straße. (2)

Vorgaben der AGFS werden in Essen bislang nicht umgesetzt

Auch die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW, der die Stadt Essen angehört, lehnt diese Verkehrsführung in ihrem Handlungsleitfaden ab: »Die sogenannten freien Rechtsabbieger an denen Autos über gesonderte Fahrbahnen neben Dreiecksinseln und ohne Ampel rechts abbiegen können, hat die AGFS gänzlich aus dem

Handlungsleitfaden entfernt. Sie stellen ein Sicherheitsrisiko für den Fuß- und Radverkehr dar und widersprechen dem Grundsatz, dass Leichtigkeit nicht über der Sicherheit stehen darf.« (3)

>> Den Neubau freier Rechtsabbieger – ob mit oder ohne zusätzlichen Lichtsignalanlagen – lehnen die Fuß- und Radverkehrsverbände grundsätzlich ab.

In der Folge der separaten Fahrstreifen für den rechts abbiegenden Verkehr sieht die Planung für den Radverkehr eine Führung in Mittellage vor. Radfahrende bewegen sich hier auf eigenen Fahrstreifen, die an beiden Seiten vom motorisierten Verkehr begleitet beziehungsweise von ihm überfahren werden.

Die Brisanz dieser Gestaltung ist nicht, wie die Verwaltung betont, abhängig von Verkehrsmengen. Ein Konflikt entsteht in dem Moment, wo sich ein rechts abbiegendes Auto und ein geradeaus fahrendes Fahrrad begegnen. Ob aus der Begegnung ein Unfall entsteht, hängt ausschließlich davon ab, ob der Mensch im Auto vernünftig und fair handelt. Diese Form der Infrastruktur (freie Rechtsabbieger mit Führung des Radverkehrs in Mittellage) ist weder fehlerverzeihend noch trägt sie aktiv zur Sicherheit bei.

Die Studie »Einsatzbereiche von Radfahrstreifen in Mittellage« der Technischen Universität Berlin kommt zu dem Ergebnis: »Es konnte gezeigt werden, dass diese Führungsform im Knotenpunktbereich nicht generell positiv auf die Sicherheit wirkt. Vor allem die in den Verflechtungsbereich verlagerten Unfälle stellen ein Sicherheitsrisiko dar, weil diese Unfälle deutlich häufiger in schweren Verletzungen resultieren als jene im unmittelbaren Knotenpunktbereich.« (4)

Sichere getrennte Führung des Radverkehrs erforderlich

Die Radverkehrsführung in Mittellage widerspricht insbesondere allen Erkenntnissen zur gefühlten Sicherheit, die Radfahrende äußern. 21.000 Teilnehmende haben sich im Rahmen der Studie »Straßencheck zur subjektiven Sicherheit im Radverkehr« für eine getrennt vom motorisierten Verkehr geführte Infrastruktur ausgesprochen. Die Trennung soll nach Möglichkeit sogar baulich ausgeführt sein. (5)

Die Führung des Radverkehrs in Mittellage ist für die Fuß- und Radverkehrsinitiativen nicht akzeptabel. Sie ist völlig ungeeignet für Kinder wie für weniger routinierte Radfahrende. Speziell Fuß e.V. fürchtet zu recht, dass Radfahrende in der Folge einer komplexen und sie gefährdenden Verkehrsführung auf die Gehwege ausweichen.

Als Teil der Planung verlegt die Verwaltung die Hauptroute des Radverkehrs im erweiterten Bereich des neuen Knotens von der Straße Im Haferfeld auf die Bochumer Landstraße. In der Folge greift hier der Beschluss des Stadtrates zum RadEntscheid und verlangt, die Infrastruktur gemäß der dort definierten Ziele zu realisieren: Radfahrstreifen an Radhauptverbindungen sind wenigstens 2,5m breit und werden baulich vor Befahren, Halten und Parken durch Kfz geschützt. Diese Beschlusslage ist in der vorgelegten Planung nicht berücksichtigt.

Beschlusslage zum RadEntscheid bislang in der Planung nicht berücksichtigt

Diese Verpflichtung besteht nicht nur für besonders kritische Abschnitte wie im Bereich der Bochumer Landstraße bei der Annäherung an den Knoten aus Richtung Bochum, sondern generell. Die für diesen Abschnitt vorgestellte improvisierte und Radfahrer gefährdende Lösung, zwei mehrspurige Kraftfahrzeuge parallel auf einem einzigen überbreiten Fahrstreifen zu führen, darf nicht länger zum Planungskanon der Verwaltung zählen.

Ohne auf alle Detailspekte einzugehen: Auffällig ist, dass die Verwaltung die ohnehin unzureichende Breite und Bauausführung der Radfahrstreifen ausgerechnet im Bereich der Weichen nochmals von 2,25m auf 2,1m reduziert, um die insgesamt 4 Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr erst zu ermöglichen. Und dieses, obwohl die Betrachtung der Verkehrsmengen des motorisierten Verkehrs dies nicht zwingend erfordern. (1)

Im Beschluss zum RadEntscheid finden sich darüber hinaus Vorgaben zur Gestaltung von Knotenpunkten im Haupttrouten- und Ergänzungsnetz: »Radfahrende sind im Sichtfeld des Kfz zu führen und erhalten Wartezonen im vorgelagerten Sichtbereich. Die Abbiegegeschwindigkeit der Kfz wird durch den Abbiegewinkel verringert, z. B. durch Schutzinseln oder Rückbau/Anpassung von freien Rechtsabbiegefahrstreifen für Kfz. Die Signalisierung minimiert Wartezeiten für den Radverkehr und räumt diesem Vorrang ein, abgesetzte Radverkehrsfurten werden durch eigene Ampelphasen gesichert.« (6)

Von diesen Vorgaben übernimmt die Planung im Bereich der Bochumer Landstraße nichts. Ebenso setzt die Planung eine weitere oft kritisierte Praxis fort. Eine aufwändigere Radinfrastruktur ist nur für den unmittelbaren Bereich am Knotenpunkt vorgesehen und läuft über Rad- und Schutzstreifen in den jetzigen Bestand aus – teils unmittelbar im Bereich der Haltestellen des ÖPNV.

>> Vorgelegte Planung ist nicht akzeptabel und bedarf grundlegender Überarbeitung

Die bestehende Planung bedarf aus Sicht der Fuß- und Radverkehrsinitiativen einer grundsätzlichen und weitreichenden Korrektur. Zunächst fordern wir, die perspektivisch zu erwartenden Verkehrsmengen für alle Teilnahmeformen zu evaluieren und dabei auch die Zielrichtung des Modalsplits zu berücksichtigen. Daraufhin sollte die Planung grundlegend überarbeitet werden, was zwangsläufig zur Korrektur der Anzahl der Fahrstreifen am Knotenpunkt führen wird.

Die Gestaltung der Infrastruktur an dem neu zu errichtenden Nahversorgungszentrum ist deutlich auf die gute, einladende und sichere Erreichbarkeit durch alle Formen der Nahmobilität, insbesondere den Fuß- und Radverkehr, hin zu optimieren.

Gerade freie Rechtsabbieger dürfen nicht länger zum Planungskanon der Stadtverwaltung gehören. Im Gegenteil fordern die Fuß- und Radverkehrsinitiativen enge Kurvenradien, um die Abbiegegeschwindigkeit des motorisierten Verkehrs deutlich zu reduzieren, um hierdurch die Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmende zu erhöhen.

Durch den Verzicht auf das freie Rechtsabbiegen lässt sich innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Fläche der Radverkehr auf 2,5m breiten, baulich vom motorisierten Verkehr getrennten, Radfahrstreifen führen. Im Bereich des Knotens fordern die Initiativen vorgelagerte Aufstellflächen für den Radverkehr und eine individuelle Lichtsignalanlagenschaltung.

Die jetzigen Markierungen zur Sensibilisierung für sogenannte Dooring-Unfälle fallen mit 0,5m zu gering aus. Gerade im Bereich des Knotenpunktes sollten aus Sicherheitsgründen die Parkplätze entfallen, um den Komplexitätsgrad zu reduzieren und Gefährdungen zu vermeiden.

Insgesamt muss sich die Gestaltung eines vollständigen Knotenneubaus nach den beschlossenen Zielen des RadEntscheids richten.

Aus Sicht der Fuß- und Radverkehrsinitiativen würde die Stadtverwaltung bei Beibehaltung dieses ungeeigneten Entwurfs hier eine einmalige Chance versäumen. Am Beispiel des Knotenpunktes in Freisenbruch besteht jetzt durch eine komplett neue Planung die Chance, eine Vorzeigelösung entstehen zu lassen, die zeigen könnte, dass die Stadt Essen tatsächlich moderne und sicherere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr erstellen kann und will.

Dies setzt voraus, dass die Umsetzung verkehrspolitischer Ziele wie die Mobilitätswende, 4x25% Modalsplit, Vorrang für den Umweltverbund sowie einer Stadtgestaltung, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt und darüber als Test und Baumuster für die zukünftige Essener Verkehrsentwicklung steht, auch erfolgt.

- (1) <https://ris.essen.de/sdnetrim/UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZYIxlQvIJazx8Y16Q--R3yb1EUgHPhOuB-1Knf636tSz/Anlage 2- Begruendung einschliesslich Umweltbericht.pdf>
- (2) <https://essen.polizei.nrw/sites/default/files/2019-02/Jahresbericht2018.pdf>
- (3) <https://www.agfs-nrw.de/aktuelles/aus-der-agfs/news/kreuz-und-quer-stop-go-neuaufgabe-des-handlungsleitfaden-querungsstellen-fuer-die-nahmobilitaet-hinw>
- (4) https://www.strassenplanung.tu-berlin.de/fileadmin/fg96/forschung_projekte/RiM/Schlussbericht_RiM.pdf
- (5) <https://fixmyberlin.de/research/subjektive-sicherheit>
- (6) https://ris.essen.de/vorgang/?_id=UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZVUR_1LIrWxpFKE7QZgyg-Q

ADFC Essen e.V.
Marc Zietan

RadEntscheid Essen
Dr. Björn Ahaus

VeloCityRuhr
Stephan Rütt

Fuss e.V. OG Essen
Wolfgang Packmohr

Essener Fahrradinitiative
Hilmar v.d. Bussche