

## Bündnis 90/Die Grünen

### Vorschlag an den Oberbürgermeister

Der Stadtbezirksbeirat Plauen schlägt dem Oberbürgermeister vor, den außerordentlich gefährlichen Knotenpunkt Westendring, Bernhardstraße, Karlsruher, Cunnersdorfer und Coschützer Straße umzubauen, um damit insbesondere die Verkehrssicherheit für Radfahrende wesentlich zu erhöhen. Hierbei sollte ein besonderes Augenmerk darauf gerichtet werden, dass Radfahrende die Möglichkeit bekommen, die Kreuzung soweit wie möglich außerhalb des Schienenbereiches zu befahren.

### Problembeschreibung

Der Knotenpunkt zwischen den Straßen Westendring, Bernhardstraße, Karlsruher, Cunnersdorfer und Coschützer Straße ist die zentrale Verkehrskreuzung in Coschütz. Für Auto, Tram, Bus und Rad bestehen multiple Abbiegebeziehungen. Alle Verkehrsformen werden auf sehr enger Fläche geführt. Leider wurde der Radverkehr beim Neubau dieses Straßenabschnitts vor ca. 10 Jahren einfach „vergessen“. Gegenwärtig sind keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Verkehrssituation ist außerordentlich gefahrenträchtig, da sich Radfahrende praktisch schutzlos im Straßenraum bewegen und ständig den Fahrzeugverkehr, der an dieser Stelle über eine in der Kurve liegende und in sich verschobene Kreuzung geführt wird, zu beachten haben. Radfahrer\*innen müssen mehrfach mit Schwenkmanövern die Straßenbahnschienen überqueren und kreuzen hierbei z.T. unvermittelt den Fahrweg von Kraftfahrzeugen. Mehrere schwere Radunfälle haben sich hier bereits ereignet.

Der Kernabschnitt des Knotenpunkts zwischen Coschützer und Cunnersdorfer Straße wird laut den städtischen Verkehrsdaten von fast 13.000 Kfz je Tag befahren, sodass von über 1.000 Kfz in der Spitzenstunde auszugehen ist. Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) liegt die Straße damit eindeutig im „Belastungsbereich III“, sodass benutzungspflichtige Radwege oder Radfahrstreifen nötig wären, um den Radverkehr ausreichend sicher zu führen. Hierbei sind die Straßenbahnschienen sowie die multiplen Abbiegebeziehungen des Kfz-Verkehrs als verschärfende Faktoren zu werten. Jener Google-Nutzer, der diese Kreuzung bei Google Maps als Sehenswürdigkeit namens „Todeseck“ eingetragen hat, hat somit Recht: Diese Verkehrsführung ist alles andere als vorschrittskonform!

### Lösungsvorschlag

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert, einen Lösungsvorschlag ausarbeiten zu lassen, der geeignet ist, die beschriebenen Gefährdungen für Radfahrende soweit wie möglich zu vermeiden.

Der nachstehende Lösungsvorschlag der Projektgruppe „Radzielnetz Plauen“ von Bündnis90/Die Grünen wurde nach Durchführung einer Online-Befragung und einer Bürgerwerkstatt innerhalb von 2 Jahren entwickelt. Er sollte im Rahmen der Ausarbeitung eines Verwaltungsvorschlages, soweit dies aus fachlicher Sicht möglich ist, Berücksichtigung finden.

## Lösungsvorschlag aus dem „Radzielnetz Plauen“

**Stadteinwärts** schlagen wir einen gemeinsamen Fuß-/Radweg ab der Hst. Saarstraße vor, sodass eine Querung der Straßenbahn-Schienen erst am Westendring erforderlich wird. Im Detail bedeutet das:

- Nach Passieren der Haltestelle Saarstraße, erfolgt eine Querung der Cunnersdorfer Straße mit einer rot markierten 2 m breiten Radspur. Baulich ist hierfür der Platz vorhanden – die Pflanzinsel östlich der Cunnersdorfer Straße muss hierfür reduziert werden. Radler\*innen aus der Cunnersdorfer Straße können hier direkt einmünden.
- Anschließend wird ein gemeinsamer Fuß-/Radweg am Friedhof entlanggeführt. Radfahrende verbleiben weiterhin rechts der Schienen auf dem dort angelegten Fußweg, dessen Breite zwischen 2,50 und 3,20 m schwankt. Die Verwaltung müsste prüfen, ob die Parkbucht für Kurzparker direkt vor dem Friedhofseingang erhalten bleiben kann oder ob die Kurzparkzone in die benachbarte Coschützer Straße verlegt werden muss.
- Die Coschützer Straße ist zwar keine explizite Radroute, aber zumindest Anwohnerverkehr will auch dorthin links abbiegen. Dazu wird die vorhandene Fußgängerinsel ertüchtigt und mit einer rot markierten Radwegfurt versehen. Auf den ersten 20 Metern in die Coschützer Straße hinein ist ein Schutzstreifen anzudeuten, damit linksabbiegende Kfz jederzeit mit Radverkehr rechnen.
- Der heutige Fußweg wird nach Ende des Friedhofs dann sehr schmal. Um die notwendige Breite von mindestens 2,50 m herzustellen, muss dieser kurze Abschnitt zu Lasten der angrenzenden Kleingartenanlage verbreitert werden. Hiervon wäre nur eine einzige Parzelle betroffen, für die eine entsprechende Entschädigung gefunden werden muss. Immerhin handelt es sich um einen Pachtvertrag auf städtischem Grund. Zudem muss ein Fahrleitungsmast versetzt werden.
- Zur Schienenüberquerung wird auf Höhe der Einmündung Bernhardstr./Westendring ein neuer, ausschließlich für den Radverkehr nutzbarer Überweg mit Straßenbahn-Warnblinklicht errichtet. Die Radfahrenden schwenken hier nach links, queren die Schienen in steilem Winkel und landen auf einer neu anzulegenden Aufstellfläche. Von dieser aus können sie gefahrlos den Westendring in Richtung Bernhardstraße überqueren, um auf der Radvorrangroute Coschütz-Innenstadt weiter ins Zentrum zu fahren. Für Radfahrende, die auf dem Westendring weiterfahren, ist eine sichere Einfädelung mit einem ca. 20 m langen Schutzstreifen anzulegen, damit Radfahrer\*innen gefahrlos einmünden können. Auf dem Westendring ist ausreichend Platz für die geforderte Aufstellfläche vorhanden, da die Linksabbiegespur, die gegenwärtig markiert ist, überflüssig ist.

**Stadtauswärts** wird ebenfalls großteils ein gemeinsamer Fuß-/Radweg nötig, damit der Radverkehr den Knotenpunkt ohne Mischverkehr mit Kfz und Straßenbahn durchfahren kann:

- Der aus dem Westendring kommende Schutzstreifen wird mit einer rot markierten Radwegfurt über die Einmündung der Bernhardstraße geführt. Radfahrer\*innen von der dortigen Radvorrangroute aus der Innenstadt biegen nach rechts in diesen Streifen ein.
- Südlich der Einmündung beginnt ein baulicher Radweg auf der Fläche des heutigen Parkstreifens, dessen vier Stellplätze im Zuge einer Anwohnerparkregelung in der Albert-Schweitzer-Straße ersetzt werden können. Am Ende des Parkstreifens werden entweder zwei Bäume gefällt oder der Radweg zulasten der Fahrbahn links der Bäume fortgesetzt.
- Auf Höhe der Einmündung der Straßenbahnschienen beginnt ein gemeinsamer Fuß-/Radweg. Der heutige Gehweg bietet hier mit 3,50 m Breite ausreichend Platz für die Aufnahme des Radverkehrs. Im Bereich der Straßenbahnhaltestelle muss allerdings das Wartehäuschen nach

hinten versetzt werden, wozu wenige Quadratmeter der Grünfläche des Altenpflegeheims der Diakonie erworben werden müssen.

- Im weiteren Verlauf überqueren die Radfahrenden die Coschützer Straße auf einer mindestens 2,00 m breiten, rot markierten Radwegefurt. Die „Zunge“ der vorhandenen Verkehrsinsel links des vorhandenen Fahrleitungsmasts der Straßenbahn wird dazu auf Fahrbahnniveau abgesenkt. Die Fußgängerfurt dieser Verkehrsinsel ist derzeit nicht tief genug, damit Fahrräder mit Anhängern beim schiebenden Überqueren der Kreuzung in der Mitte anhalten können – z.B. um von der Saarstraße (Fahrrad-Nebenroute) auf die Bernhardstraße zu gelangen. Die Verkehrsinsel ist daher zu verbreitern, dass die Querungsfurt eine Tiefe über 3 Metern erreicht.
- Radfahrer\*innen fahren dann hinter dem bereits vorhandenem Trenngitter die anschließende Rechtskurve zur Karlsruher Straße weiter, um im Kurvenbereich vor dem Fahrzeugverkehr geschützt zu sein. Die Breite des vorhandenen Gehweges von ca. 2,40 m lässt eine Mischnutzung als Fuß-/Radweg zu, da es sich hier nur um eine kurze Engstelle handelt. Eine andere, noch sicherere Lösung gibt es leider nicht.
- Am Ende des Trenngitters erhalten die Radfahrenden, die nach links zur Cunnersdorfer Straße weiterfahren wollen, eine Aufstellfläche und eine rot markierte Radwegefurt über die Karlsruher Straße.
- Die Weiterfahrt auf der Karlsruher Straße bergwärts erfolgt auf einem separaten Radfahrstreifen statt des heutigen Parkstreifens .

Zusätzlich sollte der gesamte Bereich durch Tempo-30-Schilder entschärft werden, damit querende Fußgänger\*innen und Radler\*innen weniger gefährdet werden. Straßenbahn und Bus fahren dort sowieso langsam durch die Kurven.

  
Birgit Jaekel

  
Xaver Seitz