

Stufe 2 des Chemnitzer Modells

Vorgeschichte

Auf der [Webseite zum Chemnitzer Modell](#) wird die Planung für einen S-Bahn-artigen Ausbau der Chemnitzer Straßenbahnen beschrieben. Im Moment laufen die Vorbereitungen zur Stufe 2, die eine Anbindung des TU Campus und der Stadt Thalheim vorsehen. Auf einer [Unterseite](#) findet sich auch eine Beschreibung dessen, was aus der Reichenhainer Straße gemacht werden soll.

Die Reichenhainer Straße war hier schon einmal im Fokus eines [Artikels](#). Der dort beschriebene Zustand gilt im wesentlichen noch immer. Als Änderung kommt hinzu, dass der Radfahrstreifen landwärts nun schon am Südbahnhof [beginnt](#) sowie zwischen Wartburgstraße und Sportforum auf [beiden Seiten](#) ein Seitenstreifen abmarkiert wurde. Dieser Seitenstreifen ist offensichtlich für die Verwendung durch den Radverkehr vorgesehen (ein paar Rudimente von Piktogrammen sind zu erahnen), jedoch (derzeit) nicht mit Blauschildern als Radfahrstreifen gekennzeichnet. (Die damit verbundenen rechtlichen Fragestellungen werden an [anderer Stelle](#) angerissen.)

Auf der Planungsseite finden sich mehrere Dokumente in PDF-Form. Zum einen werden in einer [Präsentation](#) die verschiedenen Teilkomponenten der Strecke vorgestellt:

- Anbindung an die Bahnlinie auf der Bernsdorfer Straße,
- Umbau der Reichenhainer Straße,
- Gestaltung der Haltestelle Hörsaalzentrum.

Es werden auch die Aspekte benannt, die es zu beachten gilt. Als Punkt 13 (von 14 Punkten) wird auch *Radverkehrsangebot planen* aufgelistet.

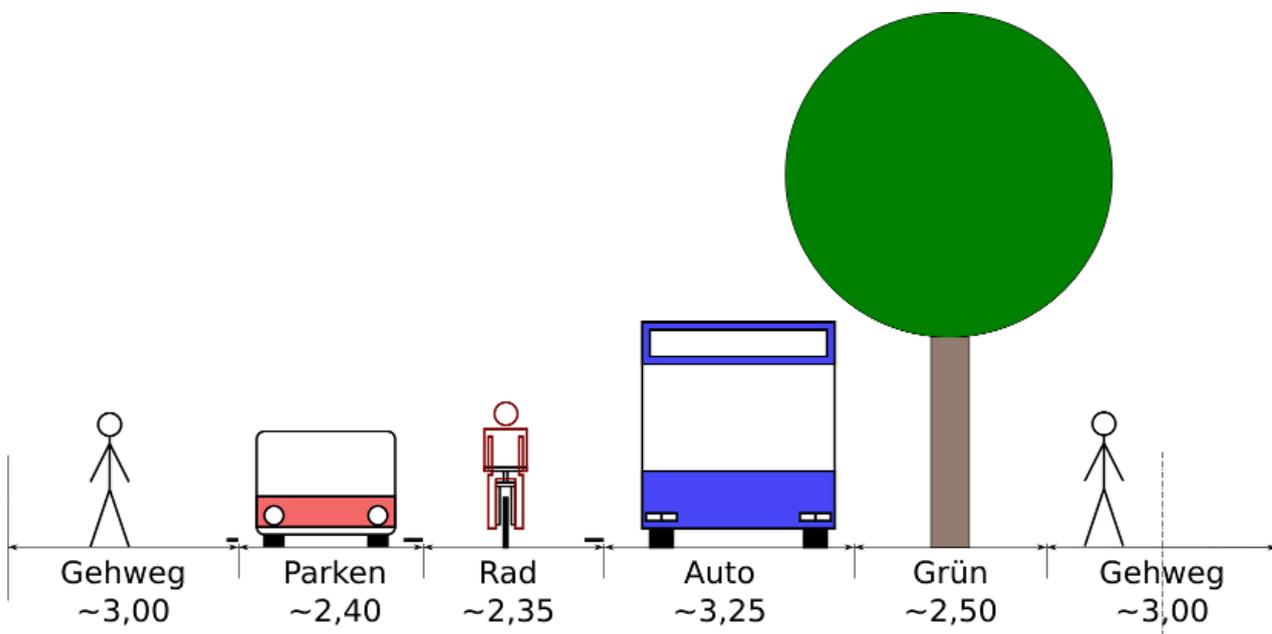
Für die Reichenhainer Straße werden mehrere Varianten gegeneinander abgewogen. Letztendlich wird eine Variante favorisiert, bei welcher der vorhandene Mittelstreifen verbeitert und der Straßenbahn exklusiv zur Verfügung gestellt wird. (Exklusive Streckenführung der Tram ist in Chemnitz eher der Regelfall, weil damit ein weitgehend unbehelligt vom Individualverkehr ablaufender Betrieb möglich ist. Soweit so sinnvoll.) Zu dieser Straßenaufteilung gibt es noch einmal ein gesondertes [PDF](#).

Stand 2012

Doch bevor die Zukunft angeschaut wird, eine Bestandsaufnahme der Gegenwart. Im PDF gibt es eine entsprechende Skizze. Die stimmt auch im Wesentlichen mit der realen Welt überein. Zur Sicherheit habe ich die Breiten auf der Höhe von Hausnummer 45 nachgemessen. Sie stimmen im wesentlichen mit den Angaben aus dem PDF überein. Lediglich in Richtung Stadt ist der Parkstreifen nur 1,60 m breit anstatt der im PDF angegebenen 2,40 m. Insgesamt hat die Straße eine Breite von rund 30 m an dieser Stelle, liegt also genau in der Mitte des Planungsquerschnitts.



Zur Übersicht folgt nun eine Skizze, welche maßstäblich bis zur Straßenmitte den Ist-Stand beschreibt.



Das Strichmännlein ist 1,75 m hoch, also eher normal bis klein. Das Auto hat eine Höhe von 1,45 m und eine Breite von 1,80 m - entspricht also der Größe eines Kompaktwagens (z.B. Golf). Der Radfahrer hat ein normales Fahrrad und ist (hier) ca. 60 cm breit. Der Bus entspricht dem Querschnittsprofil eines normalen Stadtbusses von 2,50 m Breite. Ein LKW wäre etwa genau so breit (bis maximal 2,60 m wären erlaubt).

Zwischen dem parkenden Auto und dem Radfahrer ist rund 1,00 m Abstand. Dieser eine Meter ist das Minimum, was man als Radfahrer gegenüber parkenden Fahrzeugen einhalten soll. Hält man weniger Abstand, so hat man bei sich plötzlich öffnenden Türen recht wenig Chancen. Und auch vor Gericht würde man (wie schon von OLGs bestätigt, z.B. OLG Düsseldorf, Az. 1 U 158/03) nicht schuldfrei stehen.

Dass dieser Abstand zu gering ist, hat sogar die Stadt erkannt und zeigt auf Seite 18 des aktuellen Entwurfes zur Radverkehrskonzeption nahezu exakt diese Stelle als so genannten *Längsmängel* auf!

Analyse des erreichten Standes

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH



7. Längsmängel, die für die gesamte Strecke gelten (z.B. Sicherheitstrennstreifen zum Schutz vor aufschlagenden Türen fehlt)

Radfahrstreifen zu eng
am Parkstreifen

Quelle: Radverkehrskonzeption für die Stadt Chemnitz - Entwurf; Stadt Chemnitz

Zum Bus bleiben dann weitere 1,50 m Abstand. Das ist wiederum der geringste Abstand, den Gerichte regelmäßig als sicheren Überholabstand anerkennen. (z.B. OLG Saarbrücken, Az. 3 U 141/79)

Die hier dargestellte Aufteilung stellt also das Minimum dessen dar, was erlaubt ist, wenn der KFZ-Verkehr an den Radfahrern legal vorbeifahren will und der Radfahrer gleichzeitig seine Pflicht zum Eigenschutz wahrnimmt!

Insgesamt hat der Radfahrer also einen Sicherheitsabstand von 2,50 m, den er bzw. sie, links oder rechts verteilen kann.

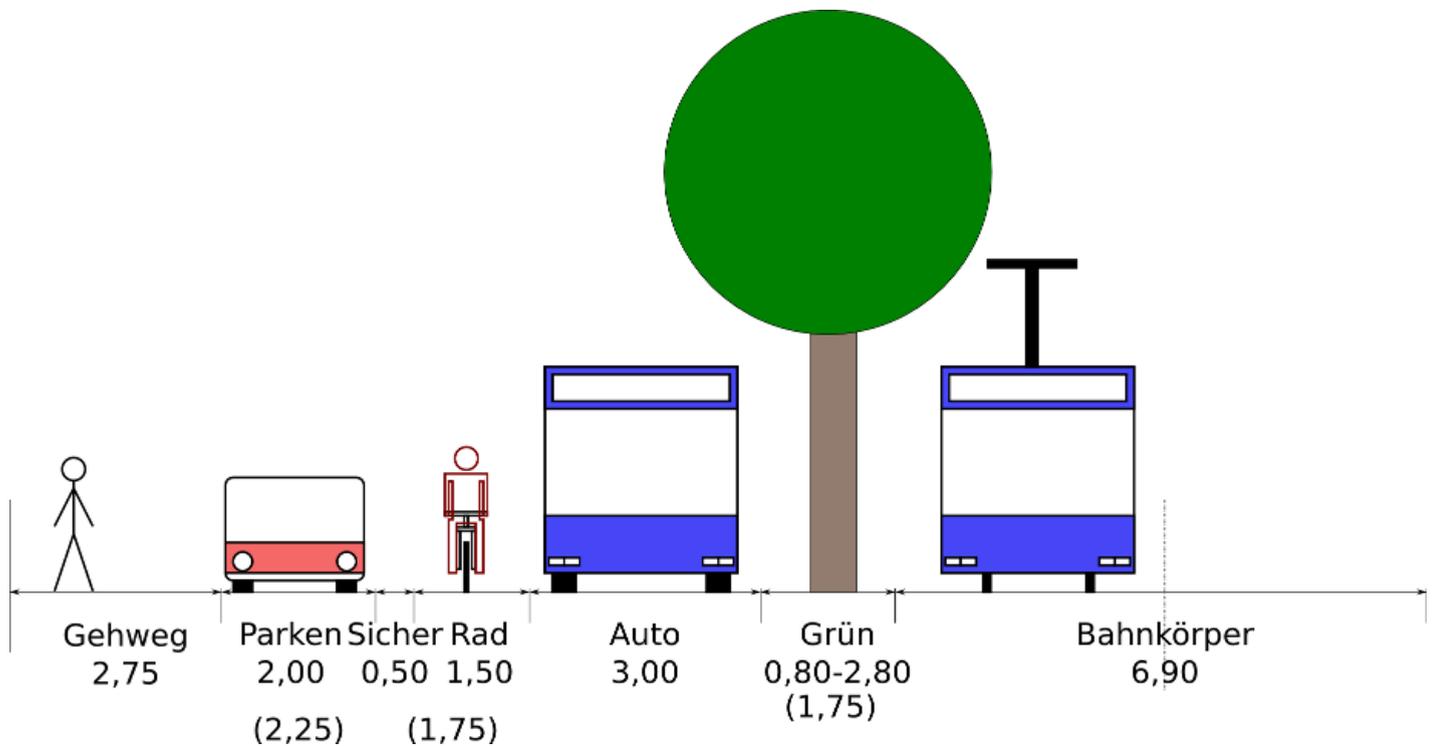
Das Bundesverkehrsministerium ist im Übrigen der Ansicht, dass KFZ-Fahrer beim Vorbeifahren an einem auf dem Radfahrstreifen befindlichen Radfahrer keine besonderen Vorsichtsmaßnahmen in Bezug auf den Seitenabstand einzuhalten haben, da der Radfahrstreifen in seiner Mindestbreite dem Radfahrer bereits genügend Sicherheitsraum zukommen lässt.

Favorisiertes Modell

Im derzeit favorisierten Plan, wird die Allee in der Mitte der Straße komplett gefällt und der ehemalige Gehweg zu einem Bahnstreifen ausgeweitet. Natürlich kommen auch wieder neue Bäume hin. Im großen und ganzen sogar in der Anzahl neutral, wenn man mal von den 30-40 Bäumen im Bereich der Haltestelle Hörsaalzentrum absieht, die wohl ersatzlos wegfallen.

Je nach Straßenbreite wird der Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Bahnbereich zwischen 80 cm und 2,80 m breit werden. Fix sind hingegen die Breiten für die übrigen Fahrbahnbereiche. Bestenfalls der Gehweg bekommt noch ein paar Zentimeter zugeschlagen.

Auch hier wieder eine maßstäbliche Skizze.



Die beteiligten Personen und Fahrzeuge sind die gleichen geblieben. Neu ist nun ein Sicherheitsstreifen von 50 cm, der zwischen Parkstreifen und dem nun angelegten **Schutzstreifen** eingebaut wird.

Da der mittlere Bereich der Straße ein wenig breiter werden muss, müssen alle anderen Streifen abgeben. Die Mindestbreite von 80 cm für den Grünstreifen reicht nicht aus, wenn da wirklich wieder Bäume hin sollen. Es müssen mindestens 1,50 m Abstand zwischen Bahn und Baumstamm eingehalten werden. In sofern ist die hier angenommene Breite von 1,75 m realistischer, wenn nicht sogar immer noch zu schmal, da ein LKW mindestens 30 cm (regelmäßig sogar 50 cm) Abstand zu den Bäumen halten können muss.

Den zusätzlichen Sicherheitsstreifen teile ich gleichmäßig zwischen Parkenden und Radfahrern auf. Wobei sicher klar ist, dass wenn der Streifen von einem parkenden Kleinbus (oder SUV) genutzt wird, dann ist er genutzt. Teilen ist da nicht mehr möglich.

Die Bilanz sieht demnach folgendermaßen aus:

	Gehweg	Parken	Radfahrer	Fahrbahn
Ist	3,00	2,40	2,35	3,25
Soll	2,75	2,25	1,75	3,00
Veränderung	-8,3%	-6,25%	-25,5%	-7,7%

Zwischen dem Parkenden und dem vorbeifahrenden Bus sind jetzt nur noch 2,50 m anstatt 3,25 m Platz. Der Radfahrer selbst hat eine Breite von ca. 70 cm (wenn er oder sie sich sehr schmal macht). Bleiben noch 1,70 m die er/sie links oder rechts verteilen kann.



Hält er also den empfohlenen Mindestabstand von 1,00 m zu den parkenden Fahrzeugen ein, bleiben nur noch 70 cm bis zum Bus. Ob der Busfahrer weiß, dass er da eigentlich nicht überholen darf? (Ja - jetzt ist es ein Überholen und kein Vorbeifahren mehr, weil ein Schutzstreifen ein Teil der Fahrbahn ist, der Radfahrstreifen war es nicht!)

Hält sie jedoch weiter rechts, um nicht sooo knapp überholt zu werden, bleiben nur noch 20 cm bis zu den Autos. Wenn da eine Tür aufgeht, geht die Schuld ganz sicher zu 100% zur Radfahrerin.

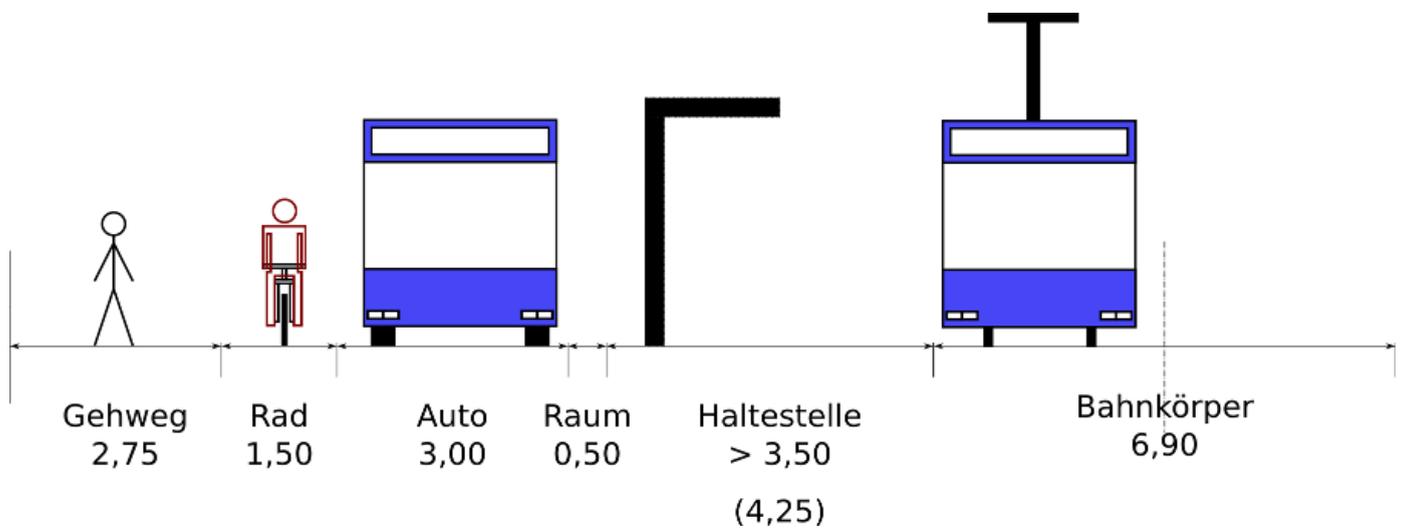
Die Reichenhainer Straße hat in diesem Bereich eine ordentliche Steigung. Gerade stadteinwärts kann mal selbst als ungeübter Radfahrer eine relativ hohe Geschwindigkeit erreichen. Und bergauf werden die Pendelbewegungen zum Gleichgewicht halten auch etwas stärker als auf gerader Strecke.

Man darf auch nicht vergessen, dass es sich hier um eine besonders wichtige Radverbindung handelt. Hunderte Studenten fahren täglich zur Uni, viele andere Menschen fahren weiter bis zum Städtischen Friedhof. Nicht umsonst hat die Stadt den derzeit vorhandenen Radfahrstreifen zur Pilotstrecke für eine ganzjährige Nutzbarkeit auserkoren. Laut Radverkehrskonzept soll dort nun erstmalig im Winter der Schnee beräumt werden!

Haltstellen

Im Bereich der Haltstellen (für die Reichenhainer Straße sind zwei oder gar drei geplant), wird der Parkstreifen aufgegeben, um genug Platz für die Haltestelle zu schaffen.

Das Profil der Straße sieht dann so aus:



Man sieht, dass nicht nur der Parkstreifen wegfällt, sondern auch der Sicherheitsstreifen. (Der zur Haltestelle eingerichtete *Raum* ist hinter einer Bordsteinkante und somit nicht befahrbar durch KFZ.)

Die Bilanz ist nunmehr noch katastrophaler:

	Gehweg	Parken	Radfahrer	Fahrbahn
Ist	3,00	2,40	2,35	3,25
Soll	2,75		1,50	3,00
Veränderung	-8,3%	-100%	-36%	-7,7%

Auch hier gilt wieder, dass man als Radfahrer einen gewissen Mindestabstand zur Bordsteinkante zu halten hat. Mindestens 70 cm gelten als angemessen. Dazu noch die 60 cm Lenkerbreite und schon sind auch hier nur noch 20 cm vom "Schutz"streifen übrig. (Im Übrigen sei auf [diesen Artikel](#) verwiesen, was Risiken und Nebenwirkungen der Schutzstreifen betrifft.)

Um Platz für die Haltestellen zu schaffen, muss die Fahrbahn verschwenkt werden. Damit nicht zu viele der schönen Parkplätze verloren gehen, wird es wahrscheinlich eher den Anschein einer Formel-1-Schikane erwecken. Wenn die dann noch ordentlich "ausgekostet" wird vom KFZ-Verkehr, dann bleibt für einen Radfahrer auf dem Schutzstreifen nicht mehr viel vom Schutz übrig.



Wie rabiät die Stadt mit Verschwenkungen umgeht, kann man sich an [dieser Stelle](#) schonmal anschauen.

"Warum sagt denn keiner was???"

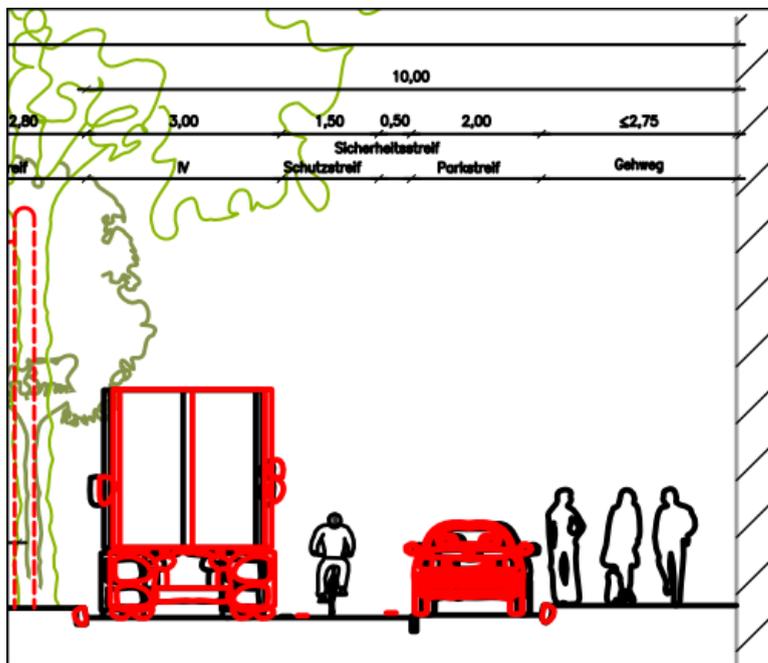
Wie es halt so ist... man interessiert sich eben erst, wenn es zu spät ist. Siehe S21.

Aber auch die Planer haben wissentlich oder ausversehen ein paar kleine Tricks ausgespielt.

Schaut man sich das original [PDF](#) an, so stellt man fest, dass das mittlere Bild ein wenig breiter ist als die beiden anderen. Das liegt daran, dass dort von 32 m Straßenbreite ausgegangen wird. Die anderen stellen jeweils nur 30 m Breite dar. Damit wirkt das alles ein wenig geräumiger.

Nicht ganz auf den ersten Blick ersichtlich sind Fahrspur des LKW und Parkposition des PKW. Auf dem mittleren Bild fährt der LKW deutlich näher an der linken Bordsteinkante und auch der PKW parkt näher am Bordstein. Aber warum sollten beide das tun? Die Bäume werden später deutlich näher an der Fahrbahn stehen als jetzt. Und die Bordsteinkanten werden sicherlich erneuert und können dann vermutlich viel schlechter überfahren werden als heute.

In der Skizze wirkt der Platz für den Radfahrer also größer als er in der Praxis sein wird. Rückt man den LKW und PKW an die entsprechende Stelle wie im ersten Bild, so müsste das so aussehen:



Quelle: Bildmontage basierend auf Stufe 2, Variantenbetrachtung Querschnitt Reichenhainer Str.

Die roten Fahrzeuge und die kleinen roten Markierungen entsprechen denen, wie sie im ersten Bild angeordnet waren. Man sieht an den (übernommenen) Park- und Fahrstreifenmarkierungen auch gut, dass der übrige Bereich für den Radverkehr also noch einmal wesentlich schmaler wird, als er aufgrund der Markierungen wirklich sein würde.

Unklar ist, ob es überhaupt zulässig ist, neben einem nur 3 m breiten Fahrstreifen einen so schmalen Schutzstreifen abzumarkieren. Sicheres Überholen von Radfahrern ist da jedenfalls nicht möglich. Im Moment kann ich dazu nichts finden. Irgendwer?

Fazit

Sollte diese Planung wirklich Realität werden, so werden Radfahrer wieder eine Straße weniger zum Fahren haben. Ein RH22 droht.

Nachdem die [Frankenberger Straße](#) schon ein solches Schicksal erlitten hat, wäre es eigentlich an der Zeit das für die Reichenhainer Straße zu verhindern. Insbesondere da die Straße aufgrund des Campus nicht wirklich so leicht zu vermeiden ist wie die Frankenberger. Nur wie stellt man das an?

Nachtrag

Man soll nicht nur schimpfen, hat mir ein kluger Mensch gesagt, sondern auch konstruktive Vorschläge machen.

Und weil er so nett ist, hat er auch gleich einen Vorschlag mir vorgeschlagen, den ich auch gern übernehme. (Und dabei betone ich noch einmal, dass es nicht meine Idee ist, sondern eben seine.)

Der Vorschlag lautet, dass man nicht zwangsläufig die beiden Straßenhälften gleich breit aufbauen muss.

Bergab könnte man auf den Schutzstreifen komplett verzichten, wenn man z.B. ein Tempolimit auf 30 km/h anordnet. Damit kann auch die gesamte Fahrbahn ein wenig schmaler werden, so dass lediglich ein Sicherheitsstreifen zu den parkenden Autos aufgemalt werden muss. Bergab sind heutzutage 30 km/h für ein Fahrrad kein Problem mehr, nur muss genug Abstand zu den Parkenden gehalten werden.

Bergauf ist dann wieder mehr Platz. Dort kann (wenn es denn unbedingt sein muss) der Radfahrstreifen in ursprünglicher Breite bestehen bleiben (oder sogar der Radverkehrskonzeption folgend noch ein wenig verbreitert werden).

Weshalb so eine Idee den eigentlichen Planungsprofis nicht eingefallen ist, ist mir ein Rätsel.