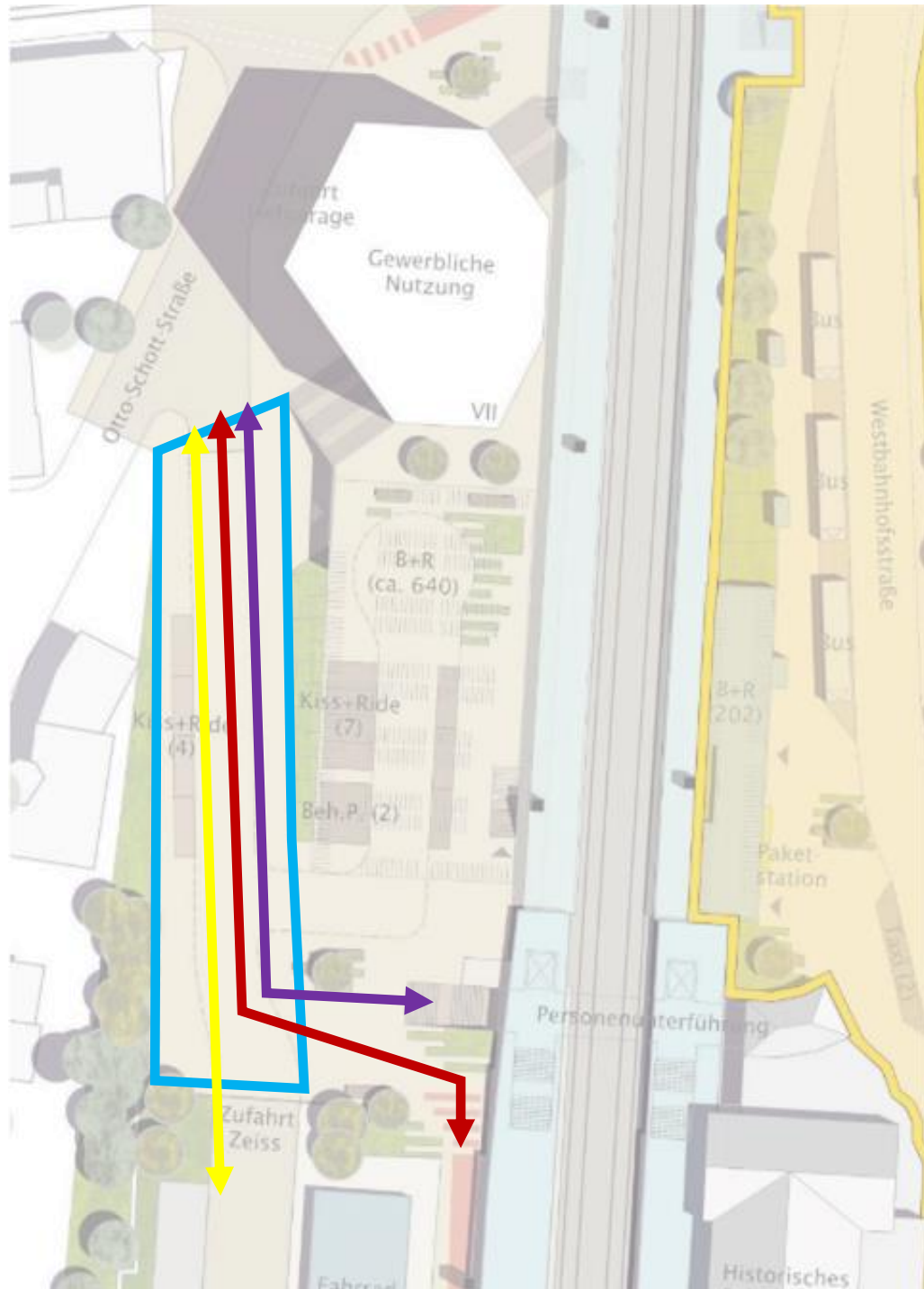


## Anmerkungen zum Rahmenplan „Umfeld Westbahnhof“

### 1. Gefahrenpunkt Zeiss-Zufahrt von Otto-Schott-Straße

#### Problematik



Eine erste große Gefahrenstelle sehen wir westlich des Bahnhofs in dem Bereich, wo sich die Zufahrt zu einigen Bahnhofs-Stellplätzen von der Otto-Schott-Straße aus befindet (siehe blau umrandete Fläche in der Karte). Entsprechend der Planungen würden hier große Verkehrsströme von MIV (gelb), Fuß- (lila) und Radverkehr (rot)

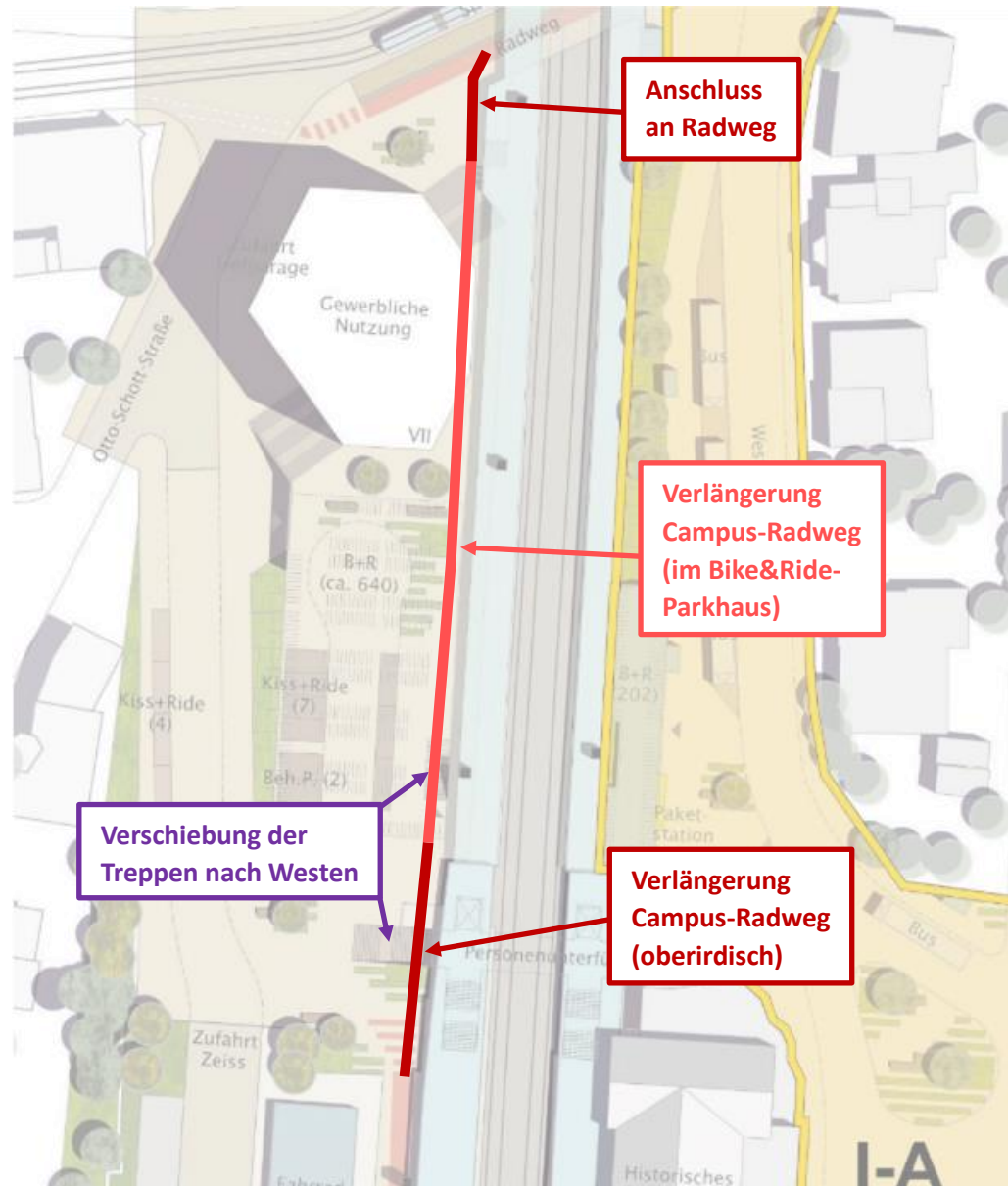
zusammentreffen. Die Zufahrt zu den Zeiss-Parkplätzen soll über diese Fläche des westlichen Bahnhofvorplatzes erfolgen. Aufgrund der beengten Verhältnisse muss gerade im Berufsverkehr davon ausgegangen werden, dass es zu Staus zwischen der Kreuzung mit dem Magdelstieg und diesem Bereich kommen wird. Dazu kommt der Radverkehr, welcher auf dem Campus-Radweg Richtung Zentrum fahren will und keine andere Möglichkeit hat, als dieselbe Zufahrt bis zur Kreuzung zu nehmen. Noch dazu kommen Fußgänger\*innen, die aus dem Magdelstieg-Viertel zu den Zügen wollen (oder umgekehrt) und ebenfalls diese Zufahrt nutzen müssen. Ein Chaos mit gefährlichen Begegnungen scheint vorprogrammiert.

#### Lösungsvorschlag 1

Die Zeiss-Zufahrt könnte zwischen Otto-Schott-Straße und dem eigentlichen Zeiss-Parkplatz tiefergelegt werden (im Sinne eines kleinen Tunnels). Damit wäre eine Verkehrsart aus der Gefahrenstelle verbannt und Fuß- und Radverkehr könnten sich in den Platz reinteilen (gewissermaßen auf dem Tunnel). Der westliche Vorplatz würde durch geringere Lärm- und Abgasemissionen aufgewertet werden. Außerdem könnte eine direkte Verbindung zwischen der großen Treppe nördlich des Zeiss-Neubaus und dem Bahnhof geschaffen werden, ohne dass der Straßenverkehr diesen Weg kreuzt. Allerdings würde diese Variante auch bedingen, dass die angedachten MIV-Stellplätze westlich des Bahnhofs nicht angebunden würden. Für diese müssten, sofern nicht einige verzichtbar sein sollten, neue Flächen gefunden werden. Zudem ist zu bedenken, dass an der Otto-Schott-Straße die Verkehrsarten gewissermaßen in zwei Etagen ankommen. Der Straßenverkehr muss auf dem Niveau der Schott-Straße anschließen. Der Rad- und Fußverkehr würden demnach erhöht zur Straße geführt werden und brauchen Möglichkeiten, auf das Straßenniveau zu gelangen (insbesondere braucht der Fußverkehr auch eine barrierefreie Option). Auch diese Schwierigkeit ist sicherlich lösbar, aber bei diesem Lösungsvorschlag dringend zu bedenken.

#### Lösungsvorschlag 2

Zusätzlich zum MIV kann auch der Radverkehr aus der Gefahrenstelle genommen werden (siehe nachfolgende Skizze). Dies erfordert jedoch den angedachten Bau eines Bike&Ride-Parkhauses an der Kreuzung von Otto-Schott-Straße und Magdelstieg. Der Campus-Radweg könnte dann unmittelbar nördlich der Personenunterführung, deren neue Treppe etwas nach Westen verschoben werden müsste, in das Parkhaus hinunterführen und durch dieses (bzw. an dessen Rand) zur Eisenbahnbrücke geführt werden. Alternativ könnte der Radweg auch schon südlich der Unterführung auf das unterirdische Niveau des Parkhauses gesenkt werden. In diesem Fall muss er aber anschließend etwas nach Westen verschwenkt werden, um unter bzw. westlich der neuen Treppe zu verlaufen.



#### Anmerkungen

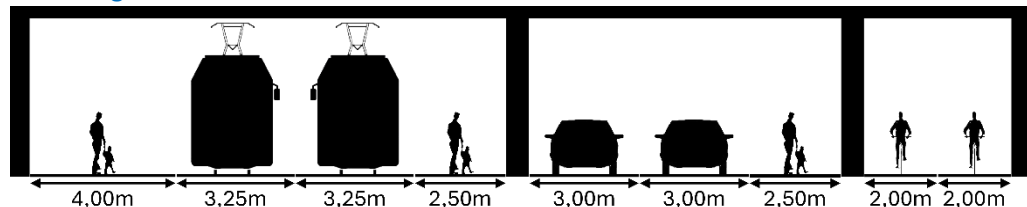
Aus unserer Sicht wäre der Lösungsvorschlag 2 mit dem Abtauchen des Campus-Radweges nördlich der Treppe die absolut favorisierte Variante, denn sie schafft einen komfortablen und sicheren Radweg-Anschluss ans Zentrum. Diese Variante lässt sich aber auch gut mit einem der anderen beiden Lösungsvorschläge kombinieren, um dem Fußverkehr mehr Platz und Sicherheit zu geben und den westlichen Bahnhofsvorplatz aufzuwerten.

## 2. Gefahrenpunkt Eisenbahnbrücke

### Problematik

Der wohl größte Konflikt im Untersuchungsgebiet besteht in der fehlenden Trennung der sich bündelnden Verkehrsarten. Regelmäßig kommt es im Berufsverkehr zwischen Engelplatz und Magdelstiege zu Staus. Für den Radverkehr bedeutet dies ein erhöhtes Unfallrisiko, während der ÖPNV Verspätungen ansammelt. Auch unter der Eisenbahnbrücke gibt es Platzprobleme. Leider gehen uns die Vorschläge für die Ausgestaltung der neuen Brücke nicht weit genug. Insbesondere der Radverkehr würde stark leiden, da er entweder im Straßenraum oder auf dem Fußweg geführt werden soll. Überspitzt formuliert hätten Radfahrende nur die Wahl, für welche Gefährdung sie sich entscheiden wollen: Für den dichten Straßenverkehr und die Sturzgefahr in den Straßenbahngleisen oder für den Fußverkehr-Slalom. Wir möchten ein paar Ideen vorstellen, wie ein Neubau der Eisenbahnbrücke unseres Erachtens optimiert werden könnte.

### Lösungsvorschlag 1

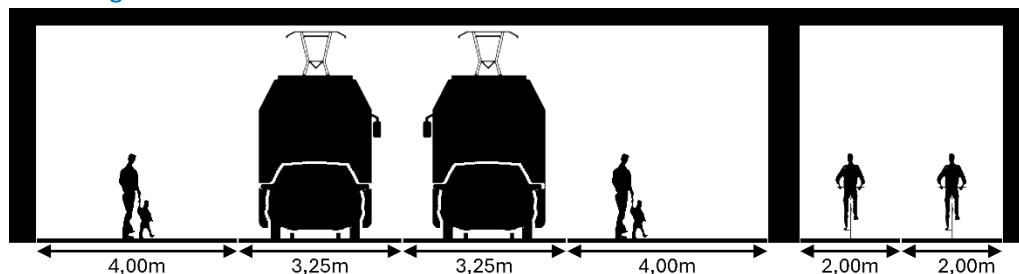


Die von uns favorisierte Lösungsidee wäre eine vollständige Trennung aller Verkehrsarten, wobei der Radverkehr komplett auf die südliche Seite verlagert wird. Die Skizze zeigt, angelehnt an die Betrachtungen im Rahmenplan auf Seite 36, die Aufteilung mit Blickrichtung Osten. Die beiden mittig eingezeichneten Pfeiler sind nur optional, falls die Brücke gestützt werden soll, aber nicht nötig. Ganz links ist der nördliche Fußweg eingezeichnet, der hier zugleich den Haltestellenbereich darstellt und deswegen etwas breiter ist. Auf der anderen Seite der skizzierten Straßenbahnen gibt es nur einen Haltestellenbereich, der vom nördlichen Fußweg erreichbar ist. Der südliche Fußweg ist weiter rechts zu sehen. Dass der baulich getrennte Radweg ganz rechts skizziert ist, liegt daran, dass wir diese Aufteilung mit unserem Lösungsvorschlag 3 aus dem ersten Kapitel verknüpfen: Das Abtauchen des Campus-Radwegs in das Bike&Ride-Parkhaus führt dazu, dass der Radweg südlich des Fußweges an der Eisenbahnbrücke ankommt. Um eine Kreuzung mit dem Fußverkehr zu vermeiden, wird er auch unter der Brücke südlich geführt und kann anschließend, ebenfalls kreuzungsfrei, an einen eigenständig geführten (Stelzen-)Radweg anschließen (siehe drittes Kapitel).

Unsere Überlegungen hierzu: Ein separierter ÖPNV-Haltestellenbereich ergibt nur dann Sinn, wenn sich (zumindest in eine Richtung) eine vom MIV getrennte ÖPNV-Trasse anschließt (mehr dazu im nachfolgenden dritten Kapitel). Dann jedoch ist er in vielerlei Hinsicht begrüßenswert, denn er ermöglicht nicht nur eine freie Fahrt für den ÖPNV, sondern erhöht auch die Sicherheit der umsteigenden Fahrgäst\*innen, die direkt vom Bahnsteig zum Bus bzw. zur Straßenbahn gehen können, ohne den MIV kreuzen zu müssen oder mit dem Radverkehr in Konflikt zu geraten – zumindest im Fall der geplanten Bahnsteigverlängerung, da es dann Treppen (und wünschenswerterweise auch Aufzüge) nördlich der Eisenbahnbrücke gäbe, die zur

ÖPNV-Haltestelle herabführen (in den Skizzen nicht dargestellt). Der Radverkehr schließlich profitiert ebenfalls von den beschriebenen kreuzungsfreien Wegeführungen bis zum Engelplatz.

### Lösungsvorschlag 2

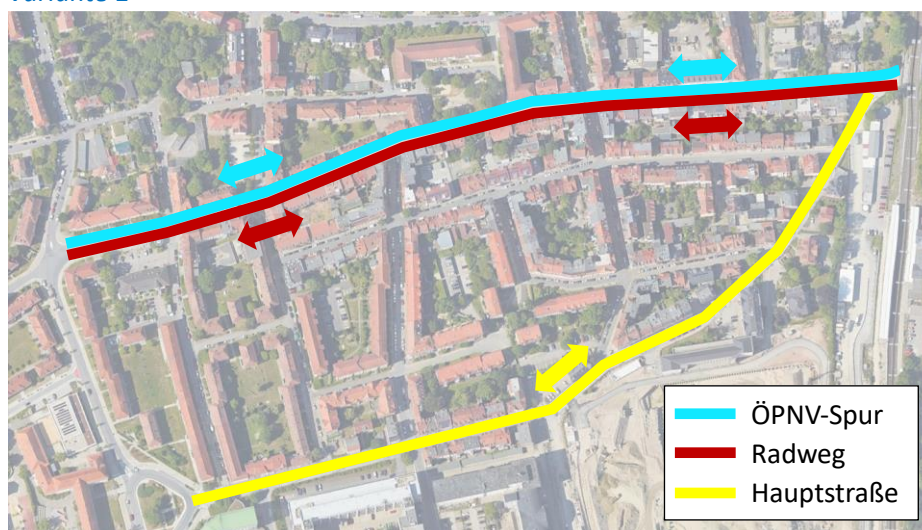


Sollte es nicht dazu kommen, dass eigene ÖPNV-Spuren westlich oder östlich der Eisenbahnbrücke realisiert werden, dann ist im Unterschied zum Lösungsvorschlag 1 eine gemeinsame Führung von MIV und ÖPNV auch im Haltestellenbereich wünschenswert. Der Grund liegt darin, dass die hinter dem Bus/der Straßenbahn verkehrenden Autos nicht überholen sollen, damit der ÖPNV sich nicht weiter hinten wieder in den Stau einreihen muss.

### Anmerkungen

Wie beschrieben würde Lösungsvorschlag 1 unserer Meinung nach ideal sein, um den Verkehr unterhalb der Eisenbahnbrücke neu zu ordnen und die Verkehrsarten zu trennen. Offen gesagt finden wir es aber schwierig, lediglich die Westbahnhofstraße und Schillerstraße zu betrachten, ohne zu klären, wie die Verkehrsarten bevorzugt im Magdelstieg-Viertel geführt werden sollen. Gerade im „Flaschenhals“ Eisenbahnbrücke sollte sich die Aufteilung des Straßenraums auch danach richten, aus welchen Richtungen welche Verkehrsarten ankommen. Auch wenn dies offiziell kein Bestandteil der Untersuchung des Rahmenplans ist, möchten wir einige Varianten mit ihren Vor- und Nachteilen anreißen.

- *Variante 1*

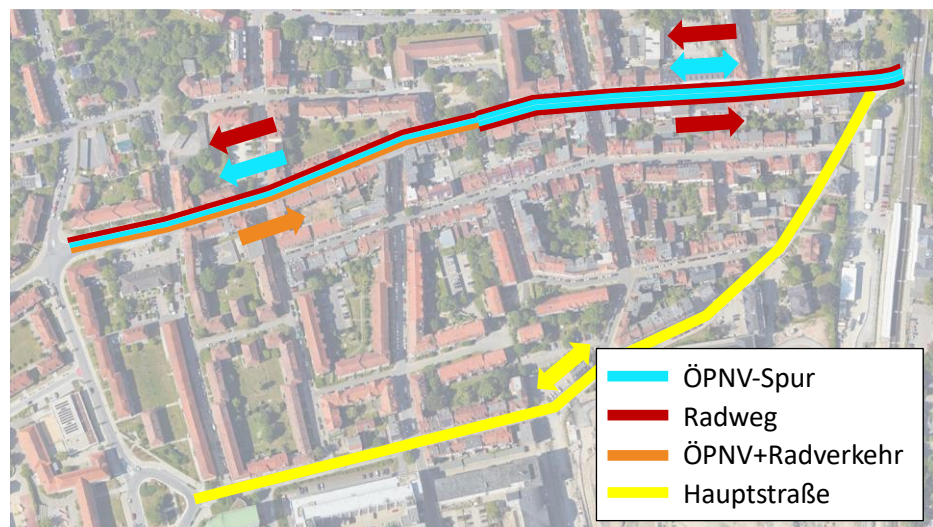


Die „einfachste“ Möglichkeit wäre, sowohl den ÖPNV als auch einen baulich getrennten Radweg durch den Magdelstieg zu führen. Der MIV würde über die Otto-Schott-Straße geleitet und lediglich Anlieger\*innen dürfen die ÖPNV-Spuren im Magdelstieg mitnutzen, um das Staurisiko für Bus und Bahn auf ein Minimum zu senken. Problematisch ist jedoch der Platz. Im unteren Bereich

des Magdelstieges (östlich des Fichteplatzes) ist der Straßenraum (unseres Wissens) etwa 14,50 Meter breit. Damit wäre ein 3,00 Meter breiter Radweg südlich neben einer 6,50 Meter breiten ÖPNV-Trasse möglich, sodass ein jeweils 2,50 Meter breiter Fußweg an beiden Straßenrändern möglich wäre. Einzige Ausnahme stellen die beiden in den Fußweg ragenden Eingänge zum Gebäude zwischen den Hausnummern 22 und 30 dar. Diese verringern die Straßenraumbreite um etwa 3,00 Meter und müssten zu einem allgemeinen Fußweg umgestaltet werden.

Das größere Problem dieser Möglichkeit stellt der obere Magdelstieg (zwischen Fichteplatz und Tatzendpromenade) dar. Hier beträgt der zur Verfügung stehende Platz nur etwa 12,50 Meter. Abzüglich des Radweges und der ÖPNV-Trasse blieben nur noch 3,00 Meter für die beiden Fußwege übrig. Mit jeweils 1,50 Metern Breite wären diese schmäler als die Empfehlung von 2,50 Metern. Prinzipiell denkbar wäre auch, die 3,00 Meter ungleichmäßig zu verteilen (bspw. 2,00 Meter auf der einen und 1,00 Meter auf der anderen Seite), damit Kinderwägen oder Rollstühle zumindest auf einer Seite bequem verkehren können. Theoretisch wäre es auch möglich, auf einer Seite nur vor den Hauseingängen einen Fußweg-Bereich zu schaffen, damit die Bewohner\*innen sicher stehen können, um die Straße zum Gehweg zu überqueren. Ob diese Optionen allerdings sinnvoll sind, ist fragwürdig.

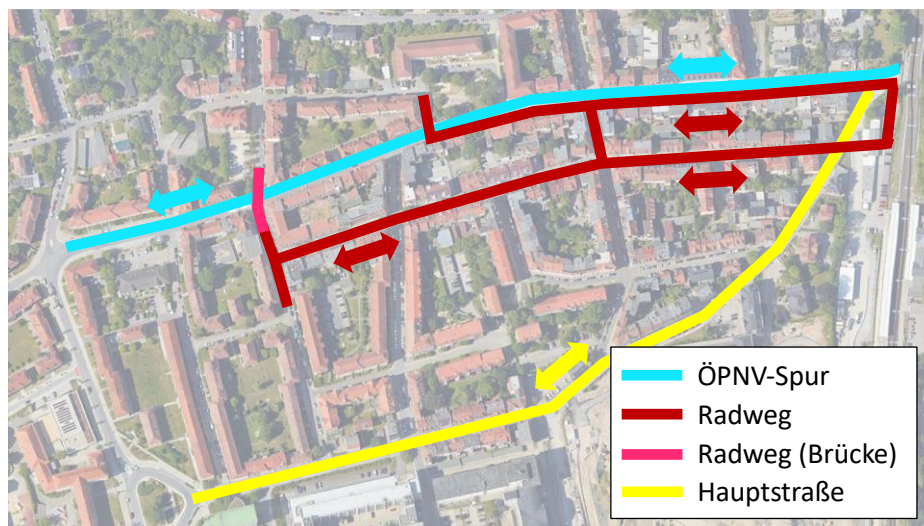
- **Variante 2**



Denkbar wäre, als Änderung zur eben beschriebenen Variante, dass im oberen Magdelstieg nur für den langsam bergauf fahrenden Radverkehr eine baulich getrennte, 1,50 bis 2,00 Meter breite Spur eingerichtet wird, während der bergab fahrende Radverkehr die ÖPNV-Spur nutzt. Dieser ist in der Regel deutlich schneller als bergauf und erreicht ähnliche Geschwindigkeiten wie der ÖPNV. Dennoch wären Behinderungen des ÖPNVs möglich und auch die Gefahr für den Radverkehr (besonders aufgrund der Sturzgefahr in den Straßenbahngleisen) würde diese Idee nicht verhindern. Zudem müsste der Radweg Richtung Westen auf die nördliche Straßenseite verlegt werden. Das bedeutet, dass entweder im unteren Magdelstieg dieser die ÖPNV-Spuren kreuzen muss oder dass er auch an der Eisenbahnbrücke ganz im Norden anschließt. Dann wären die in den Lösungsvorschlägen skizzierten

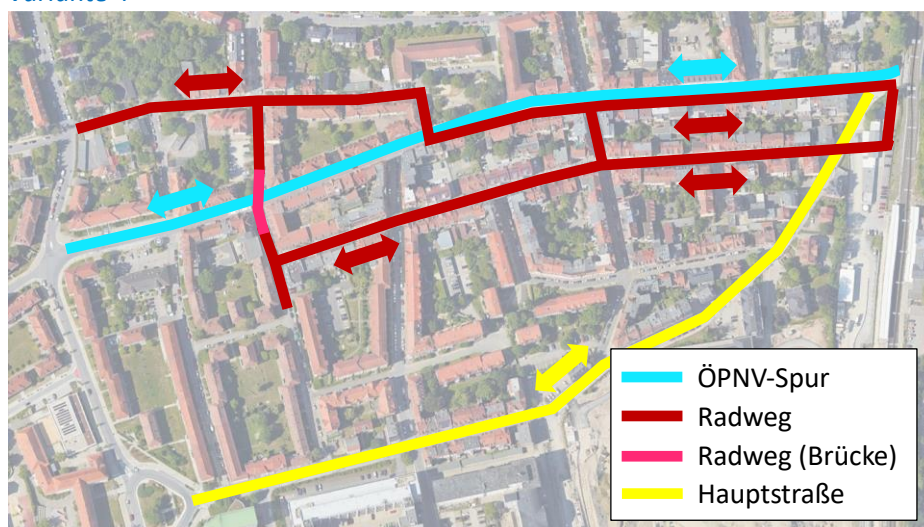
Gestaltungen, bei denen der Radverkehr auf der südlichen Seite verläuft, nicht mehr möglich und es droht auf der nördlichen Seite ein Konflikt zwischen Radverkehr und den wartenden Fahrgäst\*innen.

- *Variante 3*



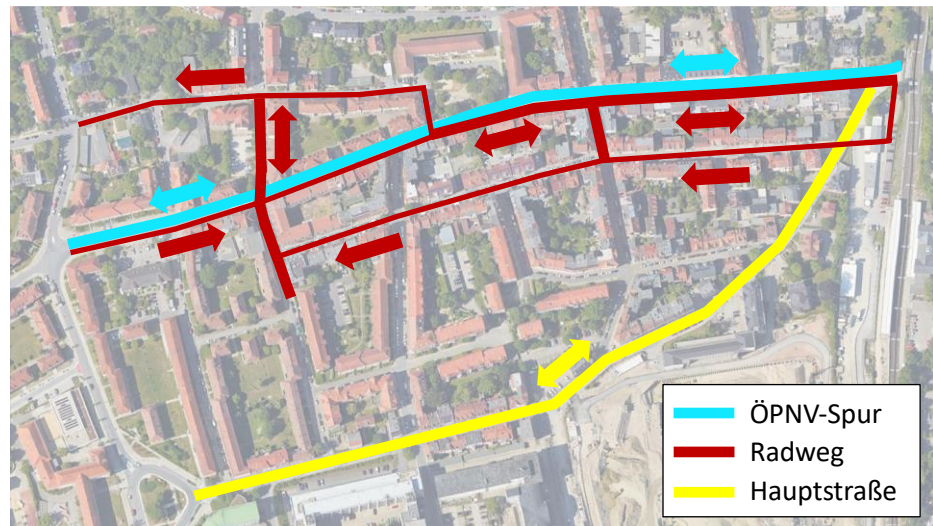
Eine andere Möglichkeit wäre, den Radverkehr (zumindest westlich des Fichteplatzes) nicht über den Magdelstieg, sondern über die Mittelstraße zu führen – entweder mit einem baulich getrennten, mindestens 3,00 Meter breiten Radweg (der verbliebene Platz reicht für eine Einbahnstraße für die Anlieger\*innen) oder durch die Umwandlung in eine Fahrradstraße (ohne Parkplätze, aber mit Freigabe für Anlieger\*innen). Vorteilhaft wäre dafür ein Radweg in der Kronfeldstraße zwischen Magdelstieg und Mittelstraße, um einen bequemen und sicheren Wechsel zu ermöglichen, sowie eine Querung des Magdelstieges entlang der Okenstraße, um anschließend wieder auf die nördliche Seite des Magdelstieges gelangen zu können. In der Okenstraße wäre hierbei sogar eine Fahrradbrücke als kreuzungsfreie Querung denkbar, da das Höhenniveau der Okenstraße südlich des Magdelstieges ohnehin mehrere Meter über jenem des Magdelstieges liegt.

- *Variante 4*



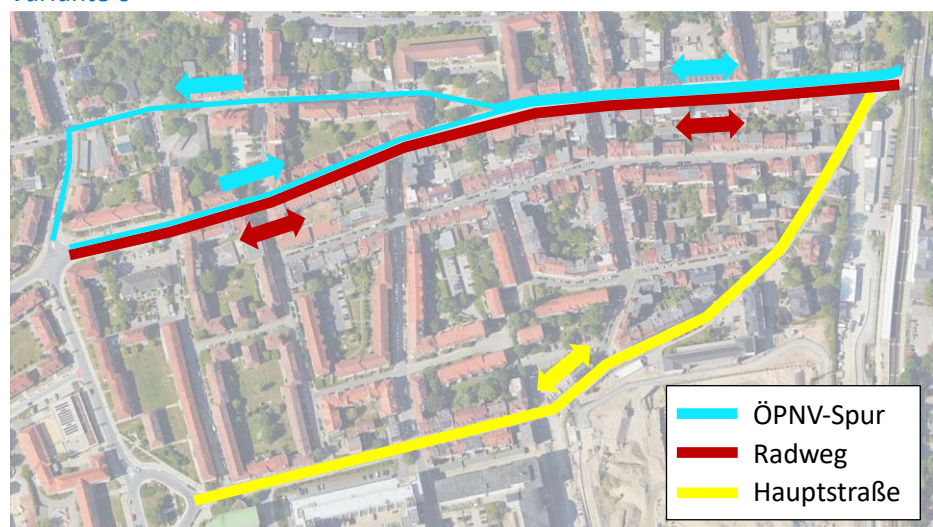
Ergänzt werden könnte der Radweg in der Mittelstraße durch einen weiteren durch die Straße „Am Birnstiel“ zwischen Fichteplatz und Tatzendpromenade. Damit hätte der Radverkehr bessere Auswahlmöglichkeiten, um auf möglichst direktem Weg zum Ziel zu gelangen. „Am Birnstiel“ würde für den Anlieger\*innen-Verkehr zur Einbahnstraße, die Parkplätze müssten größtenteils entfallen.

- *Variante 5*



Sollten die beschriebenen Radwege in Magdelstieg, Mittelstraße und Am Birnstiel aus irgendwelchen Gründen nicht umsetzbar sein, so könnte auch evaluiert werden, ob ein Einbahnstraßensystem für den Radverkehr praktikabel wäre: Bergab würde der Radverkehr im Magdelstieg einen baulich getrennten Radweg (1,50 bis 2,00 Meter breit) erhalten; bergauf hingegen über Mittelstraße und Am Birnstiel (jeweils selbe Mindestbreiten von 1,50 Metern) geführt werden – oder genau umgekehrt.

- *Variante 6*

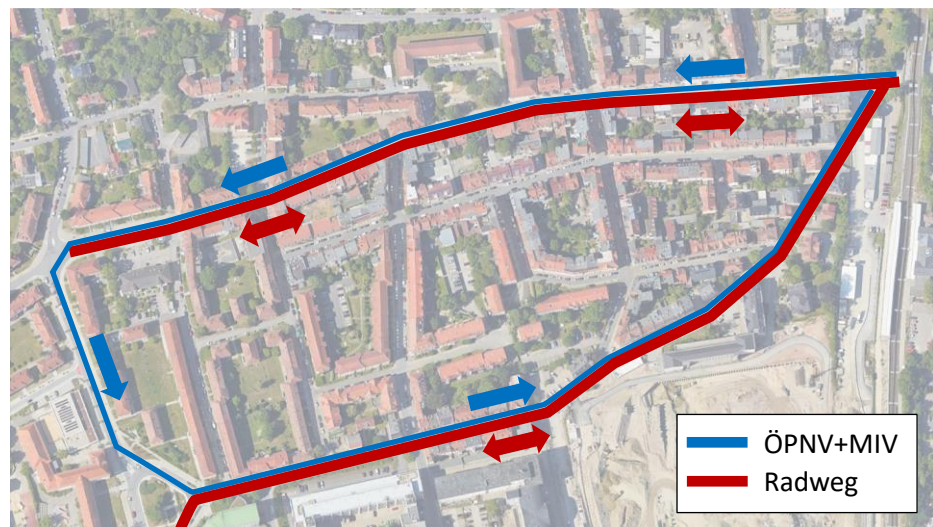


Eine andere Herangehensweise wäre, nicht für den Radverkehr, sondern für den ÖPNV eine Alternativstrecke zu finden. Anbieten würde sich ein Einbahnstraßensystem für den ÖPNV, wobei dieser stadteinwärts weiterhin durch den Magdelstieg verkehrt, in die Gegenrichtung jedoch durch „Am



Birnstiel“ verläuft. Die Haltestelle Gustav-Fischer-Straße könnte damit nur stadteinwärts bedient werden, stadtauswärts bräuchte es eine Alternative auf der Tatzendpromenade oder Am Birnstiel. Ob sich diese Umleitungsstrecke aber für den ÖPNV eignen würde (besonders aufgrund der größeren Steigungen), müsste untersucht werden. Umbaumaßnahmen wären insbesondere auf Höhe der Gustav-Fischer-Straße nötig. Außerdem müsste Am Birnstiel zur Einbahnstraße erklärt werden. Die Parkplätze könnten notfalls erhalten bleiben, aber besser wäre ein Entfall, damit der ÖPNV ungehindert verkehren kann.

- *Variante 7*



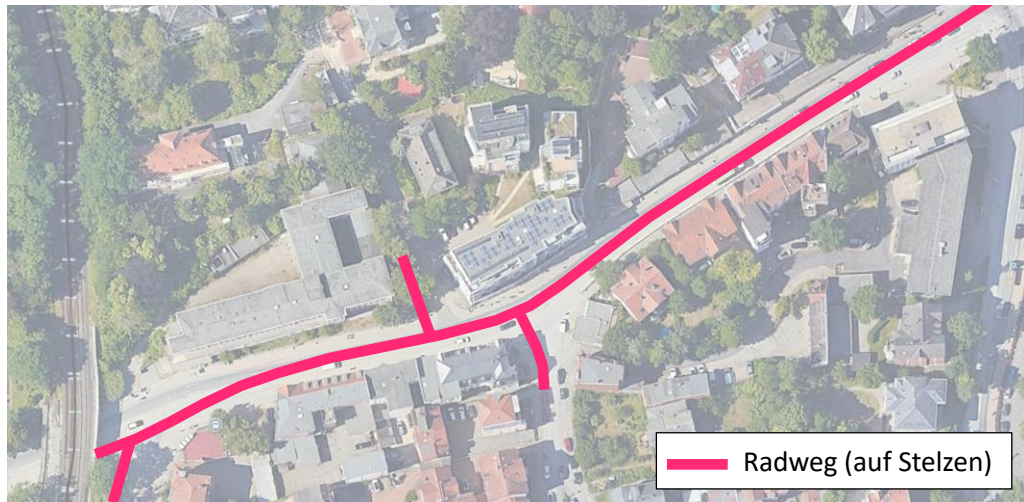
Abschließend sei eine alternative Einbahnstraßenführung genannt, die in den letzten Jahren öfter in Stadtpolitik und Presse diskutiert wurde: Hierbei würden ÖPNV und MIV bergauf den Magdelstieg und bergab die Otto-Schott-Straße nutzen (oder umgekehrt). Auch dies würde die Platzprobleme im Magdelstieg lösen, doch für den ÖPNV wäre das eine Abwertung. Einerseits löst es nicht das Problem, dass der ÖPNV häufig im Stau festhängt (in den bisherigen Vorschlägen wurde stets die Otto-Schott-Straße als Hauptstraße für den MIV genutzt; mit diesem Einbahnstraßensystem wäre das nicht mehr möglich). Außerdem beträgt der Abstand zwischen Magdelstieg und Otto-Schott-Straße über 200 Meter, was dann auch für die (jeweils nur in eine Richtung bedienten) Haltestellen gelten würde. Besonders für die Menschen, die nördlich des Magdelstieges wohnen, wäre das ein deutlich längerer (und mit starken Steigungen versehener) Weg von zuhause zu ihrer nächstgelegenen Haltestelle in der Otto-Schott-Straße. Wenn es also praktikable Alternativen zu dieser Variante geben sollte (vielleicht eine der von uns zuvor diskutierten Möglichkeiten), dann wäre es unseres Erachtens ratsam, die Einbahnstraßenlösung mit der Otto-Schott-Straße zu verwerfen.

### 3. Gefahrenbereich Westbahnhofstraße

#### Problematik

Zurück zur Westbahnhofstraße: Leider wird hier das Problem der zu starken Verkehrskonzentration auf zu engem Raum nicht angegangen. Doch unserer Ansicht nach ist genau dieser Flaschenhals von der Eisenbahnbrücke bis zum Ernst-Haeckel-Platz der Punkt, der über Gelingen oder Misslingen der gesamten Maßnahmen am und um den Westbahnhof entscheiden wird. Der drohende Verkehrsinfarkt, der auch vom Rahmenplan (Seite 29) erkannt wird, ist bereits heute erahnbar und birgt nicht nur Gefahren für den Radverkehr, der zwischen Autos und LKWs auf der Straße fahren muss, sondern ist auch der wesentliche Grund für Verspätungen auf den „Beutenberg-Buslinien“. Die Situation in der Westbahnhofstraße muss unbedingt entschärft werden.

#### Lösungsvorschlag 1



Wie schon bei unseren Anmerkungen in der ersten Beteiligungsphase im Frühjahr 2024 möchten wir auch an dieser Stelle erneut einen Stelzen-Radweg ins Gespräch bringen, da dieser unseres Erachtens eine optimale Möglichkeit darstellt, die Verkehrsströme zu trennen. Die Auffahrt würde im Westen unmittelbar hinter der Eisenbahnbrücke entstehen (da der Radverkehr nicht so hoch wie bspw. der ÖPNV ist, kann die Anrampung bereits unterhalb der Brücke beginnen). Aufgrund der natürlichen Steigung der Westbahnhofstraße dürfte die Steigung der Auffahrt moderat ausfallen. Eine zweite Auffahrt aus Richtung des historischen Bahnhofgebäudes würde optimalerweise zwischen dem östlichen Bahnsteig und dem Fußweg neben den Regionalbus-Haltebuchten auf den Stelzen-Radweg führen. Anschließend würde dieser oberhalb der Straße mindestens bis zum Ernst-Haeckel-Platz führen.

Zwei Zwischen-Auffahrten bräuchte es außerdem. Eine dient der Anbindung der Kochstraße und des neuen Uni-Campus (aufgrund der natürlichen Steigung ist diese niveaugleich möglich). Die zweite bindet die Rathenaustraße an; hier müssten einige Parkplätze entfallen (abhängig davon, wie steil die Auffahrt gestaltet wird). Bestenfalls gäbe es am Ernst-Haeckel-Platz noch eine dritte Auffahrt vom Forstweg aus.

Weiter stadteinwärts verläuft der Radweg bestenfalls auf der gleichen Höhe wie das Hochtrottoir (die Straße müsste hierfür etwas abgesenkt werden). Dadurch ließe sich faktisch die Straße überdeckeln und neben dem Radweg wäre mehr Platz für den Fußverkehr. Insbesondere könnte dieser bei Bedarf zu der kleinen „Rampenstraße“ gegenüber wechseln und erspart sich den Umweg über die Kreuzung, wenn er Richtung



### Lösungsvorschlag 3

Sollte die vollständige Trennung von ÖPNV und MIV an einer Stelle doch nicht möglich sein, so wäre zumindest eine dreispurige Variante denkbar. Hierbei würde der deutlich stärker von Staus betroffene stadteinwärts führende Verkehr getrennt werden, während der stadtauswärts verkehrende ÖPNV auf der MIV-Spur verläuft. Nachteil ist allerdings, dass dafür der stadteinwärts verkehrende ÖPNV den stadtauswärts fahrenden MIV kreuzen muss. Wenn irgendwie möglich, sollte in jedem Fall die komplette Trennung aus Lösungsvorschlag 2 verfolgt werden.

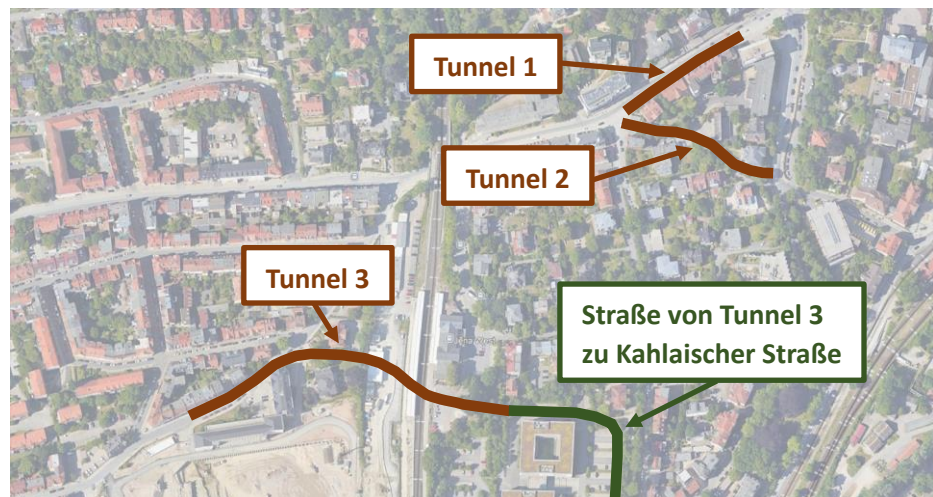
### Lösungsvorschlag 4

Zuletzt in diesem Kapitel möchten wir etwas größer denken. Da die Westbahnhofstraße eine der am stärksten überlasteten Straßen darstellt, die den ÖPNV stark behindert, sollte auch überlegt werden, ein größeres Projekt anzugehen, welches dafür die Probleme langfristig beheben kann. Folgende Varianten könnten wir uns vorstellen.

- *Variante 1*

Ein Einbahnstraßenring wäre überlegenswert. Hierbei würde die Westbahnhofstraße nur für den MIV Richtung Westen freigegeben werden (dem ÖPNV bliebe genügend Platz für eine vollständig getrennte Trassierung). Die Frage wäre, wo der MIV Richtung Osten verlaufen soll. Buchstäblich naheliegende Lösungen wären der Forstweg (deren Einbahnstraßen-Richtung umgekehrt werden müsste) und die Rathenaustraße, aber beide halten wir von den Gegebenheiten (schmale Straßen in Wohngebieten) her für ungeeignet. Denkbar wäre ein großräumiger Einbahnstraßenring mit der Mühlenstraße, womit die Gegenspur sowohl in der Mühlenstraße als auch Otto-Schott-Straße zu Radwegen umgestaltet werden können. Natürlich ist dieser Ring auch in umgekehrter Fahrtrichtung möglich.

- *Variante 2*



Eine andere Option ohne Einbahnstraßensystem wäre ein MIV-Tunnel. Möglichkeiten dafür sehen wir unter der Westbahnhofstraße (die so zu einer reinen ÖPNV-Trasse umfunktioniert würde; ca. 120 Meter lang), zwischen der Ecke Westbahnhofstraße/Rathenaustraße und der Ecke Ernst-Haeckel-Straße/Erbertstraße (ca. 150 Meter lang) oder als großräumige Umfahrung zwischen Otto-Schott-Straße und Justizzentrum (ca. 200 Meter langer Tunnel plus eine Anbindung an die Kahlaische Straße, indem ein Teil des Justizzentrum-Parkplatz zu einer Straße umgestaltet wird).

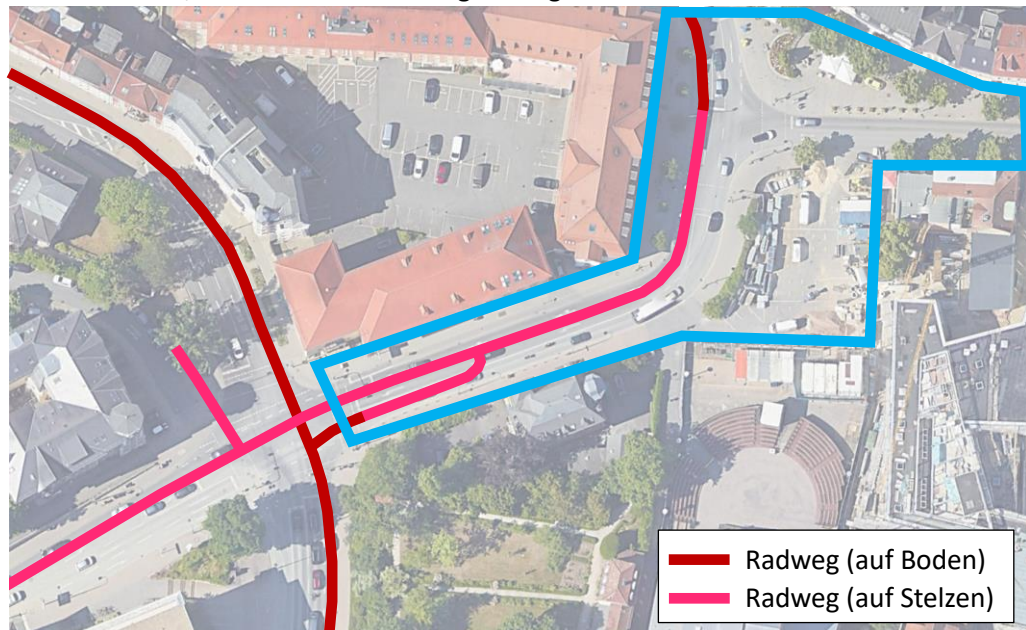
## 4. Gefahrenbereich Ernst-Haeckel-Platz/Schillerstraße/Engelplatz

### Problematik

Der Engelplatz ist fast den gesamten Tag über voll mit Autos, worunter die Aufenthaltsqualität des Platzes enorm leidet. Der Straßenverkehr zerschneidet den Engelplatz gefühlt in mehrere separate Teile. Auch wäre eine wünschenswerte ÖPNV-Haltestelle ohne eine Verkehrsberuhigung nur schwer zu realisieren.

### Lösungsvorschlag

Die optimale Lösung besteht unserer Ansicht nach in einer MIV-freien Umgestaltung von Engelplatz und Schillerstraße zwischen Ernst-Haeckel-Platz und Ernst-Abbe-Straße bzw. bis zur Zufahrt zum Grundstück Grietgasse 14 (siehe blau umrandete Fläche in der nachfolgenden Skizze). In diesem Bereich gibt es keinerlei Zufahrten (außer für das Grundstück Schillerstraße 5, für die eine Ausnahmeregelung gefunden werden kann), sodass eine MIV-freie Gestaltung problemlos möglich. Dadurch würde der Engelplatz deutlich aufgewertet werden. Bedacht werden sollte bei der Umgestaltung jedoch die Möglichkeit, dass zukünftig auch eine Straßenbahn nicht nur durch die Schillerstraße zum Teichgraben, sondern vielleicht auch einmal durch die Grietgasse zum Paradiesbahnhof geführt werden könnte, um West- und Paradiesbahnhof direkt miteinander zu verbinden. Beachtet werden muss hierfür der minimale Kurvenradius von 20 Metern, welcher von Bebauungen freigehalten werden sollte.



Außerdem vereinfacht sich durch den Wegfall des MIVs die Situation am Ernst-Haeckel-Platz. Hier würde von Norden und Süden jeweils eine Abbiegespur entfallen, wodurch die östliche Fahrbahn zu einem baulich getrennten Radweg umgestaltet werden kann. Der im vorigen Kapitel beschriebene Stelzen-Radweg überquert diesen zunächst, bevor eine Abfahrt in der Schillerstraße die nördliche der drei Spuren nutzt und so eine Anbindung an den Nord-Süd-Radweg schafft. Zwei weitere Abfahrten führen zum Forstweg und zur Schillerstraße (nördlich des Engelplatzes).

## 5. Allgemeine Anmerkungen und Nachfragen

### Allgemeine Anmerkungen

An dieser Stelle möchten wir noch ein paar allgemeine Anmerkungen treffen.

- Wir möchten dringend darum bitten, keine Radschutzstreifen zu planen. Diese erhöhen die Gefahren für den Radverkehr, denn verschiedene Untersuchungen haben gezeigt, dass die Zahl von gefährlichen Überholmanövern mit Schutzstreifen größer ist als ohne. Viele KFZ-Fahrer\*innen scheinen nicht zu wissen – oder zu ignorieren –, dass ein Schutzstreifen keine eigene Fahrspur ist und der Überholabstand von mindestens 1,50 Metern innerorts auch hier eingehalten werden muss. Weiterhin halten sich viele nicht daran, dass der Schutzstreifen nur im Ausnahmefall befahren werden darf. Auch eine Rotfärbung des Schutzstreifens verstärkt diese fehlerhafte Überzeugung nur. Sinnvoll sind maximal Fahrrad-Piktogramme (direkt auf der Fahrspur, also ohne Schutzstreifen), um zu verdeutlichen, dass der Radverkehr auf der Straße fahren soll (selbst wenn das anhand der Beschilderung eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein sollte). Aber Piktogramme können auch nur eine Ergänzung sein; lösen können sie das Problem einer Gefährdung des Radverkehrs ebenfalls nicht.
- Ein Fußweg mit „Fahrrad frei“-Zusatzzeichen bleibt ein Fußweg. Er ist einerseits für den Radverkehr nicht benutzungspflichtig (was regelmäßig zu Konflikten mit KFZ-Fahrer\*innen führt) und andererseits muss der Radverkehr besondere Rücksicht auf den Fußverkehr nehmen. Insbesondere darf er, zumindest wenn Fußgänger\*innen unterwegs sind, nur mit Schrittgeschwindigkeit verkehren. Dies ist im Alltag nicht praktikabel, denn auch Radfahrende wollen schnell vorankommen. Aber auch bei gemeinsamen Rad- und Fußwegen (benutzungspflichtig für den Radverkehr) können Radfahrende nicht schneller fahren, wenn der Fußverkehr „im Weg ist“. In beiden Fällen sind Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr vorprogrammiert und sollten im Voraus vermieden werden: Ist ein baulich getrennter Radweg nicht möglich, so sollte klar aufgezeigt werden, dass der Radverkehr die Straße nutzen muss (Schilder und Piktogramme können unterstützen); insbesondere dann, wenn aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auch eine Nutzung des Fußweges als Alternative für Radfahrende erlaubt wird, die sich unsicher auf der Straße fühlen. Benutzungspflichtige kombinierte Fuß- und Radwege verlagern den Konflikt zwischen KFZ- und Radverkehr auf Fuß- und Radverkehr. Dies ist im Kontext des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer\*innen indiskutabel.
- Die barrierefreie Umgestaltung des Hochtrottoirs ist in jedem Fall begrüßenswert. Allerdings sind wir uns unsicher, ob die vorgeschlagene Gestaltung nicht zu enge Kurvenradien für Rollstühle, Rollatoren oder Kinderwägen aufweist. Anhand der groben Skizzen können wir das nicht final bewerten, doch möchten darauf hinweisen, dass Menschen auch mit diesen Hilfsmitteln die Rampe bequem nutzen können sollen.
- Auch wenn es nicht zum Betrachtungsraum des Rahmenplans gehört, soll bei den Planungen des Campus-Radwegs in jedem Fall eine direkte Anbindung der Ernst-Abbe-Hochschule an den Radweg (bestenfalls beim Sandweg) bedacht

werden. Dies gilt insbesondere für die Prognosen, welche Radwege im Westbahnhof-Umfeld wie stark genutzt werden, denn die Anbindung würde einen erheblichen Anteil des Radverkehrs, der heute durch das Magdelstieg-Viertel verläuft, auf den Campus-Radweg verlagern.

- Immer dann, wenn ein Radweg getrennt von anderen Verkehrsarten besteht, sollte dieser auch baulich getrennt werden. Dazu können, je nach Flächenverfügbarkeit, von schmalen Pollern bis zu entsiegelten und begrüntem Streifen verschiedenste Mittel genutzt werden. Dies erhöht nicht nur die gefühlte, sondern auch die faktische Sicherheit der Radfahrenden, da die Barrieren von der Fahrbahn abgekommene Fahrzeuge (zumindest teilweise) vom Radweg fernhalten. Insbesondere wird so aber verhindert, dass Radwege zum Parken oder Halten missbraucht werden.
- Entlang der ÖPNV-Trassen, also insbesondere im Magdelstieg und auf der Westbahnhofstraße, sollte ein durchgehendes Halteverbot eingerichtet werden, denn neben Staus stellen haltende und parkende Fahrzeuge vor allem im Magdelstieg eine regelmäßige Behinderung des ÖPNVs dar (und wenn die Straßenbahn-Trasse einmal existieren wird, können die Bahnen im Gegensatz zu Bussen auch nicht ausweichen).
- Wir haben in unseren Überlegungen häufig von ÖPNV-Trassen statt Straßenbahngleisen gesprochen. Wir möchten verdeutlichen, dass getrennte ÖPNV-Spuren nicht nur für Straßenbahnen, sondern auch für Busse sinnvoll sind. Eine getrennte Trassierung vom MIV hängt keineswegs davon ab, ob und wann die Straßenbahn-Trasse kommen wird.
- In den Skizzen zur Eisenbahnbrücke (Seite 36 im Rahmenplan) sind klassische Haltestellenhäuschen eingezeichnet. Vielleicht stehen sie nur symbolisch für den Haltestellenbereich, aber zur Sicherheit möchten wir an dieser Stelle vorschlagen, die „gegebene Überdachung“ (also die Eisenbahnbrücke) zu nutzen und anstelle der klassischen Gittersitze andere Möglichkeiten (bspw. Sitzbänke, die mehr Personen Platz bieten) zu prüfen.
- Bei Einfahrten auf private Grundstücke entlang der betrachteten Straßen sollten Anrampungen für den MIV eingeplant werden, wenn dieser einen Fußweg oder einen Radweg kreuzen muss. Dies verhindert, dass Fahrzeuge mit zu großer Geschwindigkeit abbiegen können, und zwingt sie dadurch zu einer umsichtigen Fahrweise, die das Unfallrisiko verringert. Auch signalisiert es den Fahrer\*innen, dass Fuß- und Radverkehr Vorrang besitzen.

### Nachfragen

Zum Abschluss möchten wir noch einige Fragen loswerden, die uns bei der Lektüre des Rahmenplans gekommen sind.

- Wird in den Planungen berücksichtigt, dass der Westbahnhof einmal auf drei oder gar vier Gleise ausgebaut werden könnte? Die Deutsche Bahn jedenfalls möchte einen Streifen westlich des Bahnsteiges nicht veräußern, weil sie sich die Option eines dritten Gleises offenhalten will. Wäre dies bspw. im Fall einer Bahnsteigverlängerung noch möglich?
- Im Frühjahr hatten wir vorgeschlagen, im Fall der Bahnsteigverlängerung auch einen Anschluss an den Forstweg zu prüfen (mittels eines Fußwegs, der über Treppen auf die Brücke führt). Wurde diese Möglichkeit evaluiert? Falls ja:

Welche Argumente sprachen dagegen, diese Option im Rahmenplan vorzuschlagen?

- Wurde in den Planungen die angedachte Flügelung der „Beutenberg-Linien“ mit einem Linienast über die Bestandsstrecke (Magdelstiege, Tatzendpromenade) und einem Linienast über die Neue Carl-Zeiss-Promenade berücksichtigt?
- Warum möchte Zeiss ihr Fahrrad-Parkhaus direkt vor dem Westbahnhof statt direkt vor dem eigenen Werk bauen? Wurden Gespräche mit Zeiss geführt, ob diese Fläche nicht besser für die Allgemeinheit geeignet wäre (wofür Zeiss die Fläche entweder zur Verfügung stellen oder verkaufen müsste)?
- Werden bei den Fahrrad-Abstellanlagen (insbesondere in den Bike&Ride-Angeboten) auch Stellplätze für Lastenfahrräder oder Fahrräder mit Anhängern berücksichtigt?
- Welchen Vorteil sieht die Planung darin, dass die verschiedenen Stellplatz-Angebote (Taxi, Carsharing, Kiss&Ride etc.) auf beide Bahnhofsseiten verteilt werden sollen? Unsere Überlegung war, dass es für Bahnreisende leichter ist, wenn bspw. alle Taxi-Stellplätze nebeneinander liegen. Andernfalls müssten sie, wenn sie auf einer Seite ankommen und keine Taxis sehen, erst auf die andere Seite des Bahnhofs gehen, um nachzusehen, ob dort welche verfügbar sind. Deswegen würden uns die Vorteile der Aufteilung interessieren.
- Eine weitere Anregung unsererseits im Frühjahr war es, eine Zufahrt zur Tiefgarage bzw. den Stellplätzen südlich des Bahnhofsgebäudes vom Justizzentrum aus zu prüfen (wofür ein Teil des dortigen Parkplatzes als Zufahrt umgestaltet werden müsste). Dies würde die Aufenthaltsqualität des östlichen Bahnhofsvorplatzes deutlich steigern, da keine Fahrzeuge diesen Bereich queren müssten. Wurde diese Variante in Erwägung gezogen? Falls ja: Was sprach dagegen, dies als Option im Rahmenplan zu erwähnen?
- Woher kommt die geforderte Mindestbreite einer Straße von 6,50 Metern, wenn eine Straßenbahn-Trasse integriert werden soll? Insbesondere fragen wir uns, ob es sich um einen Richtwert oder eine Mindestanforderung handelt. Und wenn es ein Minimalwert ist: Bezieht er sich auf geradlinige Streckenabschnitte oder auf Kurven mit minimalem Radius (20 Meter)? Könnten also auf einigen geradlinigen Streckenabschnitten separate ÖPNV-Trassen etwas verengt werden, um mehr Platz für andere Verkehrsarten zu ermöglichen?