

Forum Verkehrswende Groß-Gerau, 02.05.23

Stellungnahme zur Jahnstraße

Die Umgestaltung der Jahnstraße ist von zentraler Bedeutung für die radverkehrliche Anbindung der südlichen Stadtteile mit Behördenzentrum an das nördliche Groß-Gerau. Nur durch die konsequente Ausgestaltung - mit durchgängig erkennbarer (ggf. farblicher) Fahrbahn-Markierung - wird eine ausreichend sichere sowie attraktive Nord-Süd-Achse für den Radverkehr der Kreisstadt geschaffen. Durch solch eine bedarfsgerechte Infrastruktur, gemäß zeitgemäßer Konzeption von Nahmobilität, wird die Nutzungsbereitschaft des Fahrrads im Stadtgebiet erhöht.

Nach Auswertung von Praxis-Erfahrungen mit der zuletzt realisierten Umgestaltung sieht das Forum Verkehrswende folgende Änderungen und Neuüberlegungen für dringend erforderlich:

1. Kreuzung Jahnstraße/Darmstädter Straße

Bei der geplanten Neu-Gestaltung *ab Darmstädter Straße* im Bereich *Bäckerei Radke/Hotel Adler* müssen Rad- und Fußverkehrsbereiche auch künftig **gleichberechtigt** mit dem Autoverkehr **auf gemeinsamer Straße abgebildet** werden.

Für in die Jahnstraße aus der Darmstädter Straße einbiegende Fahrzeuge muss der **beidseitig kreuzende Radverkehr** aus Sicherheitsgründen durch geeignete Maßnahmen ggf. vorrangig geführt werden.

1.1 Die von der Darmstädter Str. in die Jahnstraße einbiegenden Fahrzeuge sollen über Markierungen so geführt werden, dass sie nicht die Aufstell- und Fahrfläche des Radverkehrs in der Jahnstraße verkehrsgefährdend schneiden.

1.2 Die Flüssigkeit und Sicherheit des Radverkehrs in der Jahnstraße kann durch ein Vorfahrt-Achten- oder Stopp-Schild in der Darmstädter Straße verbessert werden.

1.3 Das Halteverbot in der Aufstell- und Fahrfläche des Radverkehrs muss überwacht und konsequent durchgesetzt werden.

2. Podest an der Stadthalle

Zwar ist die Fahrbahnbreite am Podest für die Führung des Radverkehrs in Gegenrichtung noch ausreichend, allerdings besteht durch die hohe Kante des Podests eine erhöhte Unfallgefahr (Berührung der Kante mit einer Pedale). Erforderlich wäre daher eine erhebliche Abflachung der Kante und/oder eine Verkürzung des Podestes.

3. Astrid-Lindgren-Schule (ALS), Luise-Büchner-Schule (LBS), Unterführung

Die Führung des (südlich der Unterführung noch getrennt verlaufenden Radwegs) ab Unterführung Nord **auf** der Jahnstraße ist nicht ausreichend verständlich **markiert**. Sie wird gerade vom schulischen Radverkehr nicht angenommen, zumal u.a. der zweimalige Wechsel der Fahrbahn-Seite zum Linksabbiegen in die LBS/Am Römerhof wirklichkeitsfremd ist.

Es sollte geprüft werden, ob der **Rad-Spurwechsel auf die Fahrbahn** womöglich sinnvoller erst an der Kreuzung *Am Römerhof* erfolgt; und durch besser geeignete Maßnahmen mehr Eindeutigkeit sowie Akzeptanz sichergestellt werden können.

3.1 Die Führung des Radverkehrs von der Jahnstraße zur Unterführung und (insbesondere) von der Unterführung in die Jahnstraße sehen wir sehr kritisch. Sie sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit verbessert werden, insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um einen stark frequentierten Schulweg handelt.

3.2 Der vorhandene Fußgängerüberweg an der Astrid-Lindgren-Schule sollte durch eine Querungshilfe für den Radverkehr an geeigneter Stelle „ergänzt“ werden.

3.3 Insbesondere Schüler der LBS die durch die Unterführung aus dem Stadtteil Auf Esch kommen und Richtung Norden fahren, müssen im Bereich des Fußgängerüberwegs den "Radfahrer frei"-Bereich verlassen, die Jahnstraße überqueren und dann auf der Jahnstraße rd. 100 Meter fahren, um an der Kreuzung Jahnstraße/Am Römerhof die Jahnstraße wieder zu kreuzen und links abzubiegen. Diese Führung eines Schulwegs ist nicht verkehrssicher sowie umständlich und daher wenig praxistauglich.

3.4 Eventuell wäre es sinnvoll, auf rd. 100 Metern den Radverkehr in beide Richtungen über den Fußweg zu führen (Zusatzschild „Radfahrer frei“) und ihn in Nordrichtung erst an der Kreuzung Jahnstraße/Am Römerhof auf die Jahnstraße zu leiten.

3.5 In jedem Fall sollte eine sichere Erreichbarkeit der ALS und LBS mit dem Fahrrad, insbesondere aus südlicher Richtung, verkehrssicher und attraktiv hergestellt werden.

4. Absolutes Halteverbot in bestimmten Zeitfenstern (Bring- und Holzeiten, Schulanfang, -ende)

Ein absolutes Halteverbot, mit wenigen Ausnahmen, entlang der Jahnstraße bis zur Darmstädter Straße in bestimmten Zeitfenstern, wie es bereits Am Römerhof besteht, ist für die Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs sinnvoll.

5. Rot gepflasterter Fußweg an der Westseite

5.1 Radfahrer*innen nutzen weiterhin den rot gepflasterten Teil des Fußwegs in Südrichtung, während Fußgänger*innen sich auf dem schmalen grau markierten Bereich bewegen. Durch zusätzliche Markierungen, z.B. Piktogramme, sollte noch stärker verdeutlicht werden, dass es sich unabhängig von der Farbgestaltung um einen Fußweg handelt.

5.2 Sowohl die anliegenden Schulen als auch die Stadt sollten darüber informieren, flankiert durch Kontrollen. Das Forum Verkehrswende kann sich an einer „Informationskampagne“ vor Ort beteiligen.

6. Markierungen auf der Fahrbahn

Markierungen (unterbrochene Linien als „Schutzstreifen“) sind teilweise durch ihre eckige, statt geschwungene Führung missverständlich.

7. Jahnstraße/Schillerstraße

Das Verkehrszeichen 209 in der Schillerstraße zum Rechtsabbiegegebot (mit Zusatzschild Radfahrer frei) in die Jahnstraße befindet sich zu weit von der Kreuzung entfernt, was dazu führen kann, dass ortsunkundige Autofahrer versehentlich nach links in die Jahnstraße Richtung Norden einbiegen. Dass dies geschieht, wurde uns von Anwohner*innen schon mehrfach berichtet.

8. Geschwindigkeit zwischen Schillerstraße und Am Römerhof

Durch die weggefallenen Parkplätze erscheint die Fahrbahn recht breit, was dazu führt, dass Autofahrer*innen, sobald sie die Blitzanlage an der Fußgängerampel hinter sich gelassen haben, zum Teil recht stark beschleunigen. Um das Tempo zu drosseln, schlagen wir vor, an beiden Fahrbahnrandern eine rot markierte Fahrrad-Piktogrammspur aufzubringen. Damit würde die Fahrbahn optisch enger wirken und auch würde dadurch deutlicher gemacht werden, dass Radfahrer*innen nicht den Fußweg benutzen sollen, sondern auf der Straße fahren müssen.