

Anlage

Anlage zu den ADFC Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren - Oberirdische Stadtbahnverlängerung nach Hemmingen im Bereich der Stadtbahnstrecke A-Süd.

Nachfolgend sind die erkannten Probleme und Lösungsvorschläge im Einzelnen ausgeführt. Die Liste beginnt im Norden und endet an dem geplanten Kreisel südlich der Endhaltestelle.

1. Übergang des alten Abschnittes (Haltestelle Saarstraße) zum neuen Abschnitt

Der Abschnitt Wallensteinstraße bis Saarstraße sieht auf der östlichen Seite einen Geh- und Radweg vor. Ab Beginn des neuen Abschnittes wird daraus ein Schutzstreifen.

Einwand: Die im Anschreiben erwähnte Regionale Vorrangs-Route sieht vor, dass Radfahrer aus dem Mühlenweg (Ricklinger Holz) kommen und auf die B3/Göttinger Landstraße einbiegen. Der erwähnte Geh- und Radweg leitet die Radfahrer weiter in Richtung Süden. Dabei befinden Sie sich auf der linken Straßenseite. Dort stehen sie dann vor dem Schutzstreifen. Eine Überquerung zur rechten Straßenseite ist nicht vorgesehen. Wir müssen davon ausgehen, dass der Gehweg als Zweirichtungsweg genutzt wird. Das wird auch durch eine entsprechende Beschilderung nicht unterbunden werden.

Vorschlag: Wir schlagen eine „einladende“ und bequem zu benutzende, diagonale Überquerungsfurt (blaue Linie im linken Bild) im Bereich der Saarstraße und eine beidseitige Fortführung des Schutzstreifens bis zur vorgeschlagenen Überquerungsfurt vor. Eine Führung des Radverkehrs auf einem Schutzstreifen wird das Falschfahren verhindern.

Eine zusätzliche Freigabe des östlichen Gehweges für Radfahrer in Richtung und bis zum Kirchdamm ist der späteren Verkehrsplanung überlassen.



2. Parkbuchten

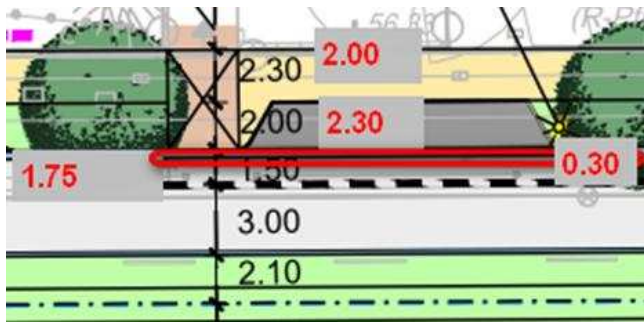
Der Plan sieht vor, dass nördlich der Einmündung Fritz-Kuckuck-Straße der Radverkehr auf einem 1,5 m breiten Radschutzstreifen auf der östlichen und 1,75 m breiten Radschutzstreifen auf der westlichen Seite geführt wird. Dieser Schutzstreifen grenzt auf der östlichen Seite direkt an nur 2 m breiten Parkbuchten.

Einwand: Heutige Fahrzeuge, sogenannte SUVs und Vans, sind teilweise breiter als 2 m¹ und auch Lieferfahrzeuge werden hier halten und in den Schutzstreifen hinein ragen. Wir fordern, die Verbreiterung der Parkbuchten und einen Sicherheitsstreifen.

Vorschlag: Eine Verbreiterung der Parkbuchten auf mindestens 2,3 m. Weiterhin eine Verbreiterung des östlichen Schutzstreifens auf 1,75 m. Wir würden eine Reduzierung des

¹ Der Porsche Cayenne misst die statische Breite von 2,15 Metern, inklusive Rückspiegel. Der Lieferwagen Fiat Ducato misst eine Breite über Karosserie laut Fahrzeugschein von 2050 mm und über Außenspiegel 2690 mm.

westlichen Schutzstreifens auf 1,5 m gerne in Kauf nehmen. Wir brauchen einen Sicherheitsstreifen zu sich plötzlich öffnende KFZ-Türen.

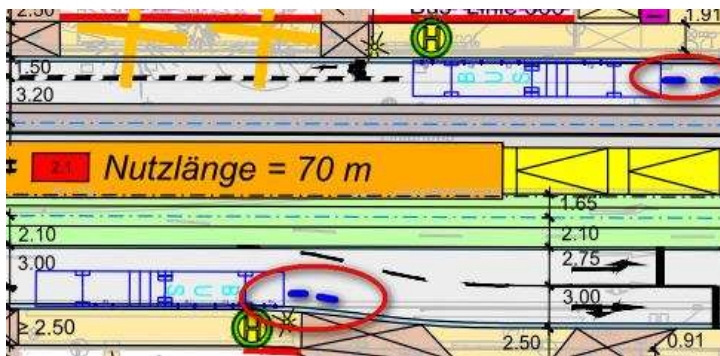


3. Schutzstreifen vor und nach den Bushaltestellen

Die jetzige Buslinie 363 zwischen der Peiner Straße und der Wallensteinstraße erfordert Haltestellen.

Einwand: Die Schutzstreifen werden durch die Bushaltestellen unterbrochen. Dadurch verlieren die Rad- und Autofahrer die Orientierung.

Vorschlag: Zu mindestens sollten die Schutzstreifenmarkierung vor und hinter den Haltestellen fortgeführt werden.



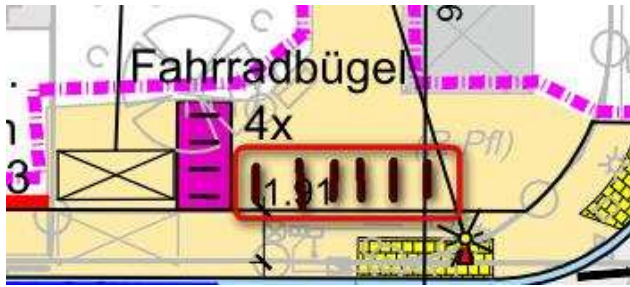
4. Fahrradabstellanlagen (Radbügel) Zentrum

Im Bereich Hemmingen Zentrum sind nur 4 Radbügel vorgesehen.

Einwand: Der Einzugsbereich für Radfahrer umfasst die Wohngebiete Deveser Straße und Klevertweg. Die Anzahl der Radbügel ist nicht ausreichend.



Vorschlag: Es sollten deutlich mehr Radbügel vorgesehen werden. Zum Beispiel wie es in der folgenden Zeichnung skizziert ist.



5. Schutzstreifen fehlen in den Kreuzungsbereichen Deveser Straße und Berliner Straße

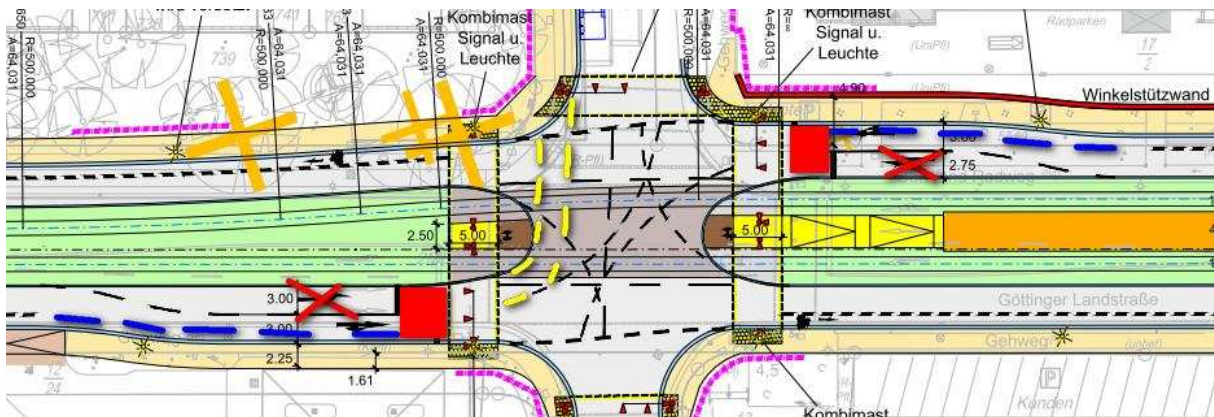
In den beiden Kreuzungsbereichen Deveser Straße und Berliner Straße fehlen die Schutzstreifen. Der Plan sieht vor, dass nördlich und südlich der Kreuzungen der Radverkehr auf einem Radschutzstreifen geführt wird. Dieser Schutzstreifen endet zugunsten einer vorgesehenen Linksabbiegespur für KFZ vor der Kreuzung.

Einwand: Wir fordern eine Verlängerung des Schutzstreifens bis an den Kreuzungsbereich und eine Aufstellfläche für Radfahrer. Dieses ermöglicht linksabbiegenden Radfahrern, die sich nicht trauen sich in den laufenden Verkehr einzugliedern, am Rand des Schutzstreifens zu warten, bis die Rotphase es erlaubt auf der Aufstellfläche zur linken Spur zu wechseln.

Falls dieses aus Platzgründen nicht möglich ist, fordern wir den Verzicht der sehr kurzen Linksabbiegespuren zusammen mit einer entsprechend geschalteten Lichtsignalanlage (LSA), die je nur eine Fahrtrichtung ohne Gegenverkehr frei gibt (Grüner Pfeil nach links, gleichzeitig mit der grün Phase). Das ist sicher, wirkt verkehrsberuhigend und ermöglicht auch Radfahrern ein direktes Linksabbiegen.

Durch eine entsprechend geschaltete LSA wird es auch zu keinem Rückstau durch verstopfte Linksabbiegespuren, die nur zwei PKWs oder einen LKW aufnehmen können, geben.

Vorschlag: Die Schutzstreifen sollten durchgehend vorhanden sein und für Linksabbieger sollte eine Aufstellfläche geschaffen werden. Die Skizze gilt exemplarisch für beide Kreuzungen.

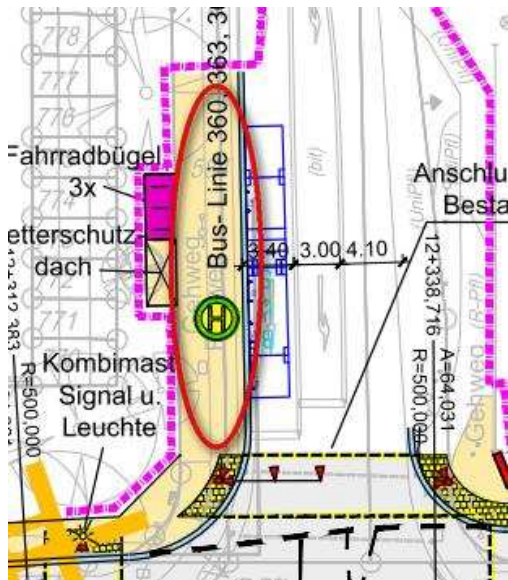


6. Zweiseitiger Radweg an der Berliner Straße

An der Berliner Straße gibt es einen teilweise verpflichtenden zweiseitigen Radweg. Dieser führt an der Bushaltestelle Berliner Straße vorbei. Radfahrer können von der B3 kommend auf den Radweg auf der rechten Seite einbiegen, werden aber kurz danach auf den linksseitigen Radweg geführt.

Einwand: Radfahrer werden von der B3 kommend auf den linken Radweg einbiegen, da sie dann nicht gleich wieder die Straßenseite wechseln müssen. Der zweiseitige Radweg, zwischen dem Wartehäuschen und der Bushaltestelle ist zu gefährlich.

Vorschlag: Die Berliner Straße ist bereits verkehrsberuhigt. Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ist schon fast zwingend.



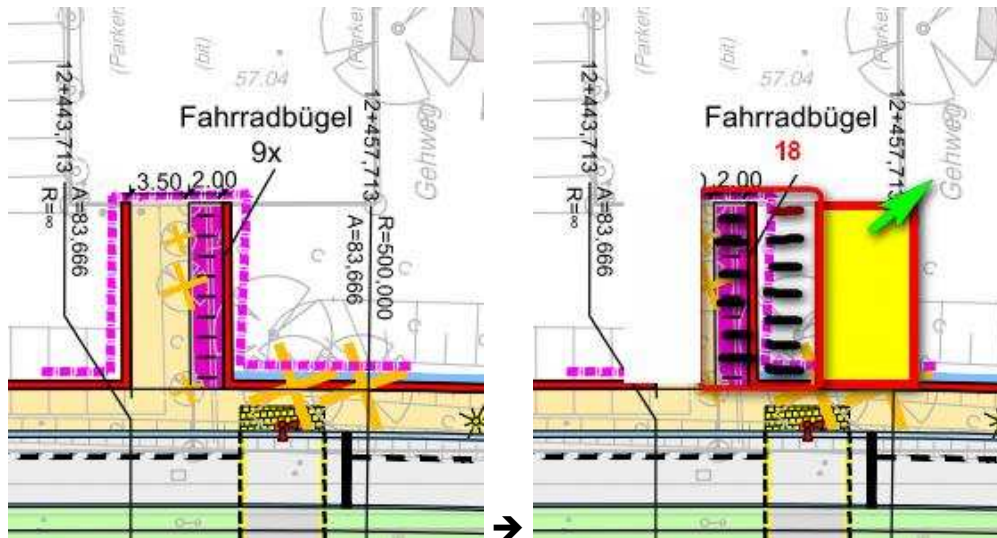
7. Zugang Wiedholz

Löblich ist die geplante Verbindung des Wiedholzes mit der B3.

Einwand: Der Gehweg führt direkt auf die Fahrbahn Wiedholz und nicht auf den vorhandenen Gehweg. Außerdem ist die Anzahl der Radbügel zu gering wenn man sich das Einzugsgebiet inklusive der Wohngebiete Berliner Straße, Yvetotstr., Klevertweg, das Altenheim, die KGS und Börie ansieht.



Vorschlag: Die Verbindung sollte zum vorhandenen Gehweg führen. Dabei sollten die Anzahl der Radbügel mindestens verdoppelt werden.



8. Furten über die Kreuzungsbereiche

Vorgesehen ist, dass Markierungen die Radfahrer über die Kreuzungsbereiche leiten.

Einwand: Die Furten sind verschränkt und erlauben keine zügige Fahrt im Sinne des Vorrangnetzes. Die Markierungen auf der Kreuzung Weetzer Landstraße erlauben es nicht sich auf den Radweg in Richtung Altes Dorf einzufädeln.

Vorschlag: Die Furten und zugehörige Lichtsignalanlagen sollten eine geradeaus Fahrt erlauben. Dieses ist auch unter der Bedeutung des Radweges als Vorrangsweg der Region Hannover zu sehen. Dieses gilt exemplarisch für alle Kreuzungen.



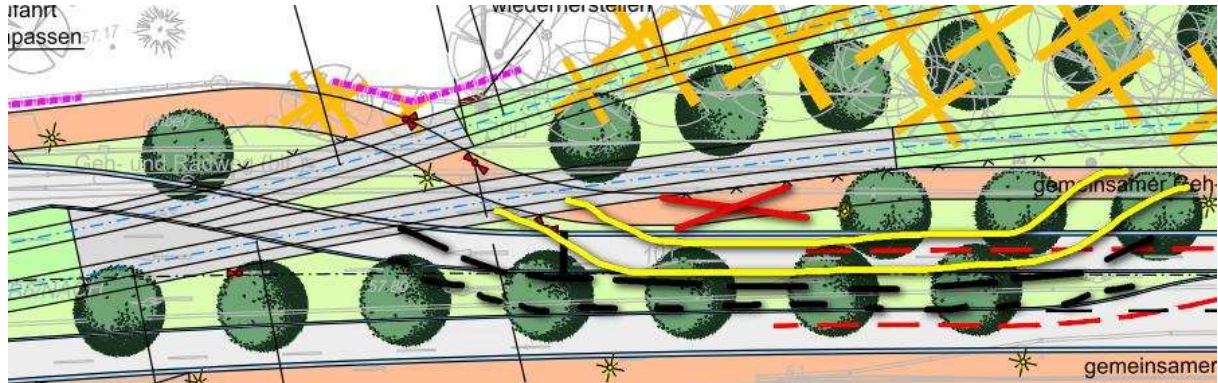
9. Spitzer Winkel über die Gleise

Der Radweg führt mit einem spitzen Winkel über die Bahngleise

Einwand: Die geplante Gleiskreuzung des Geh- und Radweges ist zu spitz geplant und für das westliche Gleis noch im Kurvenbereich des Geh- und Radweges. Das ist eine unnötige

Gefährdung der Radfahrer. Bei Nässe besteht die Gefahr, dass Radfahrer auf den Gleisen ausrutschen. Außerdem besteht die Gefahr in das Gleis zu geraten und zu stürzen.

Vorschlag: Fahrbahn und Radweg verschwenken und die Bäume auf die östliche Seite des Radweges verlagern. Das ist übersichtlicher und vermindert die Rutschgefahr bei Nässe.

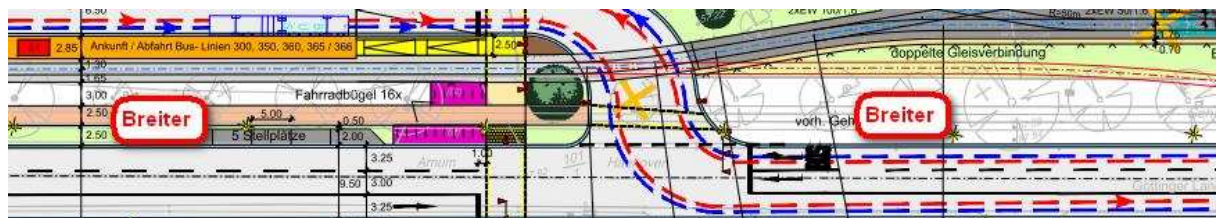


10. Zweiseitiger Radweg entlang der Endhaltestelle.

Zu und abfahrender Radverkehr zur Endhaltestelle, wird zwangsläufig zu einer zweiseitigen Benutzung führen.

Einwand: In diesem Bereich ist mit verstärktem Mischverkehr zu rechnen. Wir haben es hier eher mit innerörtlichen Verhältnissen zu tun als mit übersichtlichen Bereichen außerhalb des Ortes. Wir müssen davon ausgehen, dass der Radweg im Bereich der Haltestelle und darüber hinaus als Zweirichtungsradweg genutzt wird. Das wird auch durch eine entsprechende Beschilderung nicht unterbunden werden.

Vorschlag: Geh- und Radwege vor der Endhaltestelle auf 2.5 m zu verbreitern.

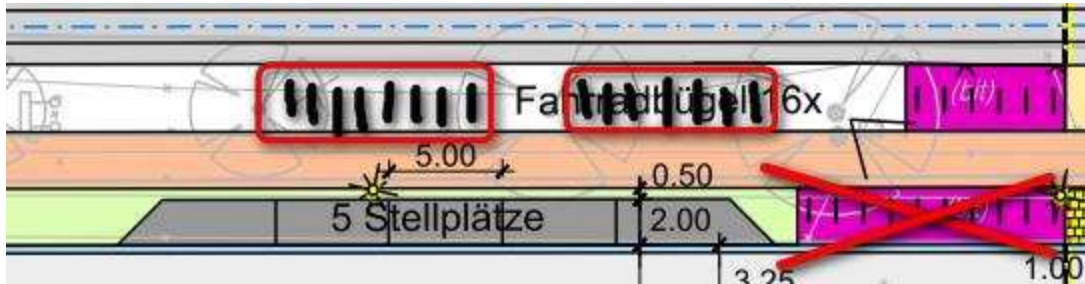


11. Fahrradabstellanlagen (Radbügel) an der Straße

Direkt am fahrenden Verkehr sind Radbügel vorgesehen.

Einwand: Radfahrer hantieren mit Schlössern, Taschen, Regencapes usw. direkte am Rand des fließenden Verkehrs.

Vorschlag: Dieses kann durch eine Verlagerung der Radbügel ohne Probleme gelöst werden. Allerdings nur auf der östlichen Seite, da hier die Räder abseits der Straße und das Ein- und Ausparken nur aus einer Richtung erfolgt. Dazu lassen sich zwischen den vorhandenen Bäumen weitere Radbügel platzieren.



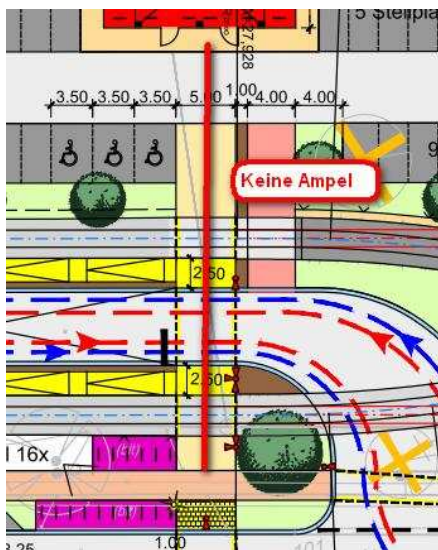
12. Verlagerung des B+R Anlage

Auf der P+R Anlage ist eine B+R Anlage vorgesehen. Wir finden es löblich, dass eine solch große Anlage mit überdachten und sogar abschließbaren Radabstellplätzen vorgesehen ist.

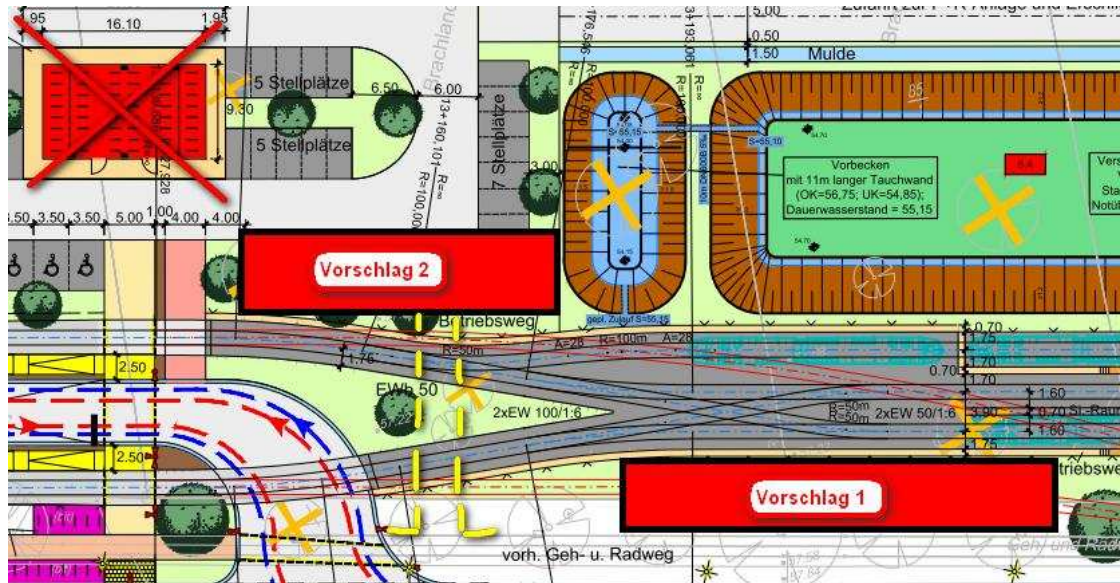
Einwand: Der Standort der geplanten Radabstellanlage im Zentrum der P+R-Anlage findet nicht unsere Unterstützung.

Es ist kein Radweg oder Furt vorgesehen um die B+R Anlage zu erreichen. Radfahrer müssen über die Fußgängerfurt zwei Gleise (Teilweise ohne Signalanlage), zwei Bahnsteigzugänge, eine doppelte Busspur sowie den rangierenden Parkplatzverkehr queren.

Die geplante Anlage befindet sich in der Mitte des KFZ-Parkplatzes und wird von den KFZ-Parkplatzsuchenden förmlich umkreist.



Vorschlag: Diese konflikträchtige Situation lässt sich vermeiden, wenn die Radabstellanlage im Bereich des vorgesehenen Geh- und Radweges gebaut wird. Diese Anlage ist bei einer ggf. vorgesehenen Verlängerung der Stadtbahn bis Arnum auch leicht versetzbar.

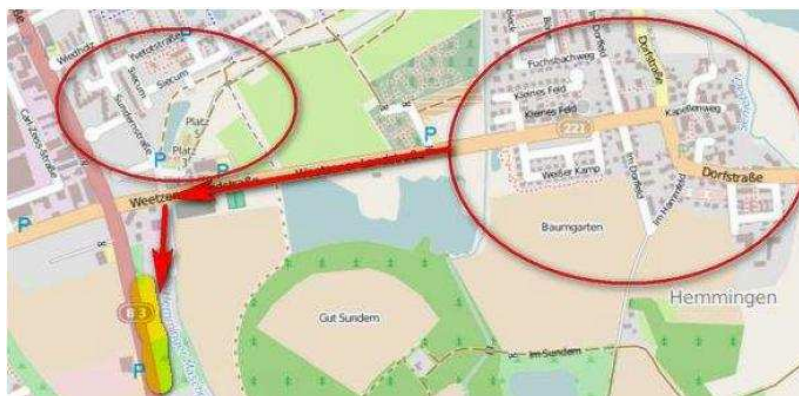


13. Zugang zur südlichen Verlängerung Sundernstraße

Fußgänger und Radfahrer aus dem Alten Dorf und das Einzugsgebiet Sundernstraße müssen zum Erreichen der Endhaltestelle über die B3 kommen.

Einwand: Dieses ist für alle ein Umweg und die Radfahrer werden dabei auf der linken Seite in Richtung Süden zur Endhaltestelle fahren.

Vorschlag: Für Fußgänger und Radfahrer wäre eine Verbindung der P+R-Anlage zur südlichen Verlängerung der Sundernstraße, am Hemminger Maschgraben, erstrebenswert. Das lässt sich mit wenig Aufwand umsetzen und bringt viel.

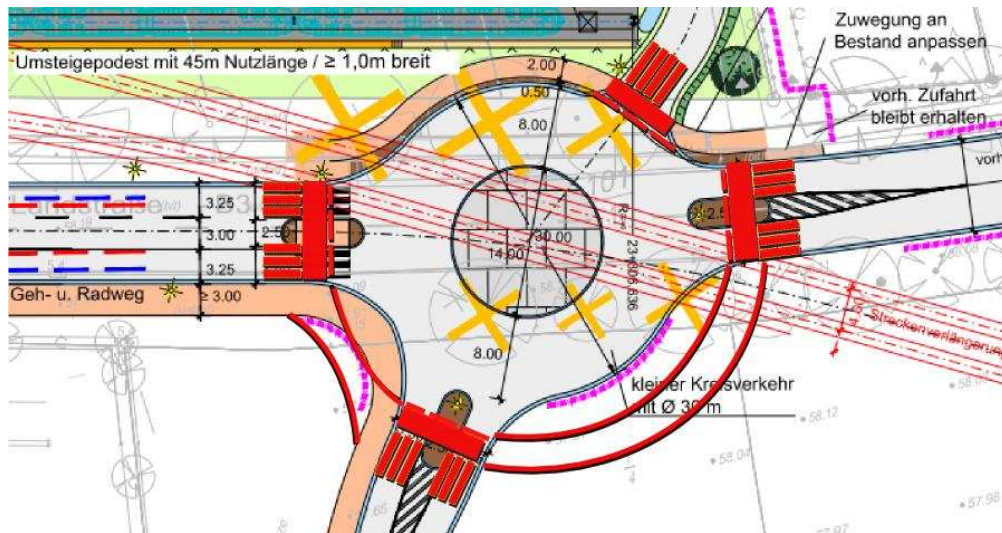


14. Radwegeführung Kreisel

Der Kreisverkehr entspricht einem innerörtlichen Verkehrsbauwerk. Das wird auch an dem erwarteten Fußgänger- und Radfahreranteil deutlich.

Einwand: Wir fordern, dass dieser Kleine Kreisverkehr gemäß der dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren ausgebaut wird. Dazu ist ein abgesetzter Fuß-/Radweg mit einer Abrückung von 4 bis 5 m mit Zebrastreifen und bevorrechtigter Radwegfuhrt einzuplanen. Dieser Fuß-/Radweg ist vollständig um den Kreisverkehr zu realisieren, da dies eine Vorrangtrasse des Radverkehrs ist.

Vorschlag: Der Radweg sollte auf der westlichen Seite um den Kreisel herumgeführt werden und auf Verschränkungen verzichten.



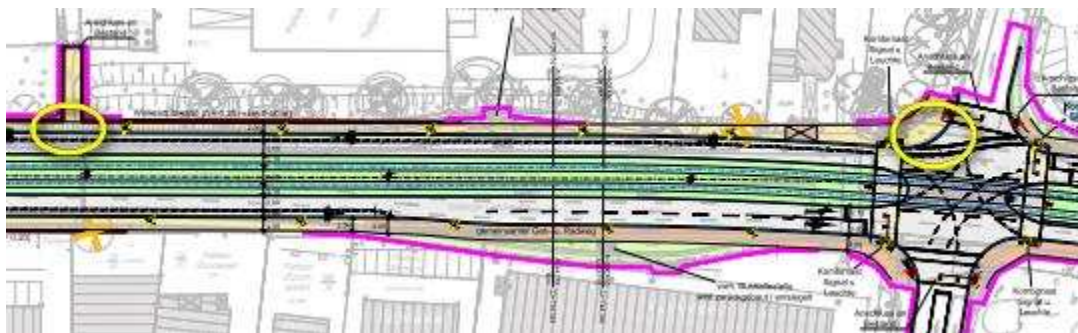
15. Bordsteinabsenkungen

Der Plan sieht vor, dass der Radverkehr auf einem Radschutzstreifen geführt wird. Auch wenn Schutzstreifen als sicher angesehen werden, muss auf ängstlichen Radfahrern Rücksicht genommen werden. Sie werden den Schutzstreifen nicht benutzen solange auch 40-Tonner an Ihnen vorbeifahren dürfen.

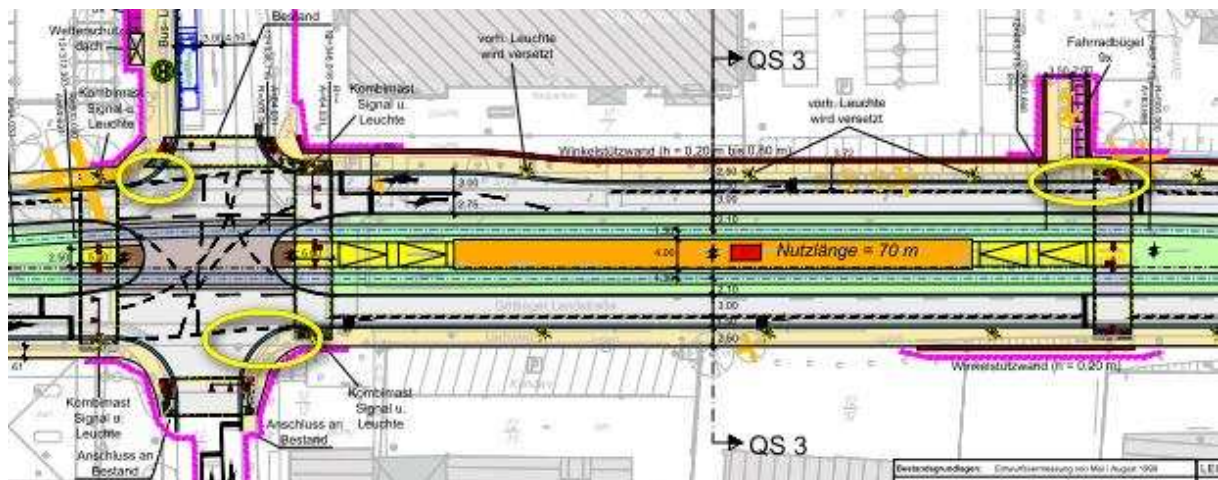
Der Fußweg auf der östlichen Seite wird von Fußgängern wenig genutzt und wird von der Kommune voraussichtlich für den Radverkehr freigegeben. Dafür ist eine Absenkung des Bordes neben dem Schutzstreifen vorzusehen.

Weiterhin sollten Radfahrer die den Schutzstreifen benutzen, die Möglichkeit gegeben werden, die Überwege zu den Nebenstraßen z. B. Hahnenkamp oder Wiedholz erreichen zu können.

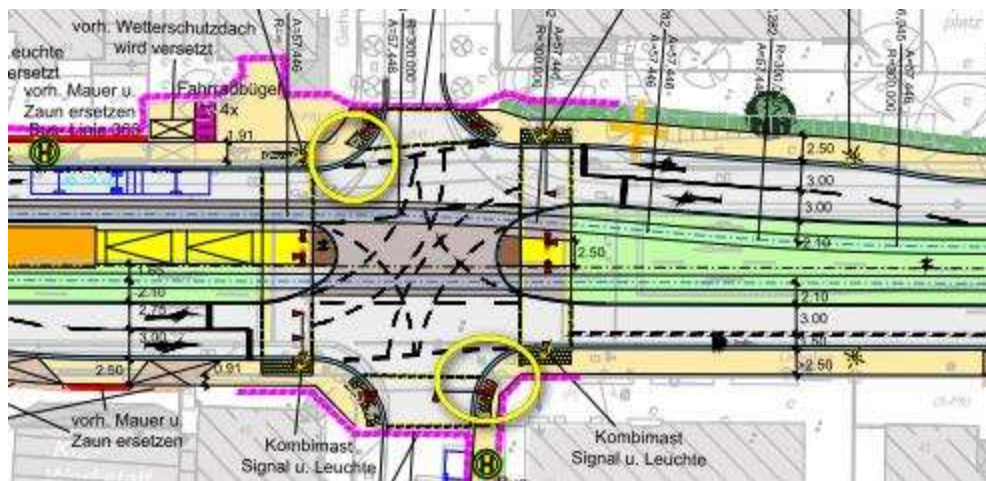
Bereich Weetzener Landstraße:



Bereich Berliner Straße:



Bereich Stadtfelddamm:



16. Schlussbemerkung

Falls es Rückfragen, Klärungsbedarf oder alternative Vorschläge gibt, stehen die Personen die das Anschreiben unterzeichnet haben, gerne für ein Gespräch bereit.