

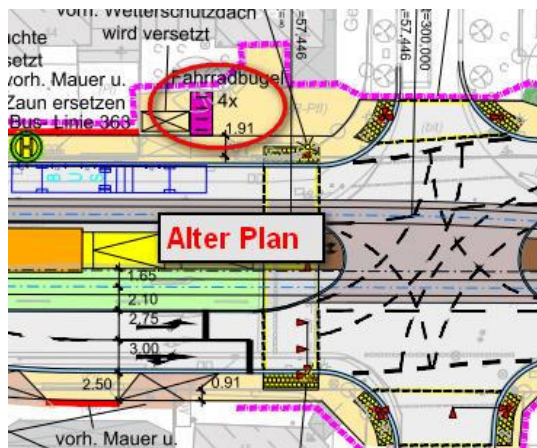
Anlage

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

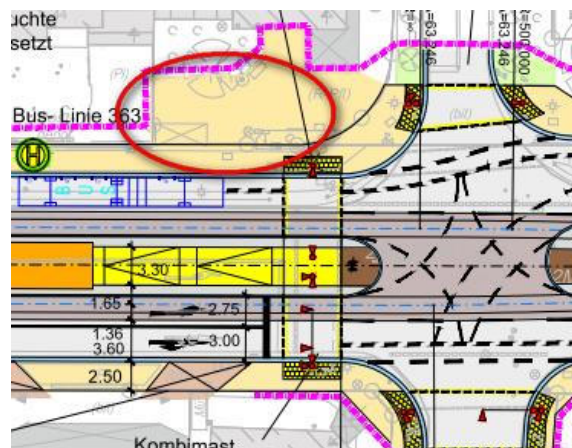
Nachfolgend sind von uns erkannte Probleme und Lösungsvorschläge im Einzelnen aufgeführt. Die Liste ist von Nord nach Süd sortiert.

1. Fahrradabstellanlagen (Fahrradbügel) Zentrum

Im Bereich Hemmingen Zentrum sind jetzt gar keine Fahrradbügel mehr vorgesehen. Beim ersten Entwurf im Jahr 2014 waren immerhin noch 4 Fahrradbügel eingeplant.

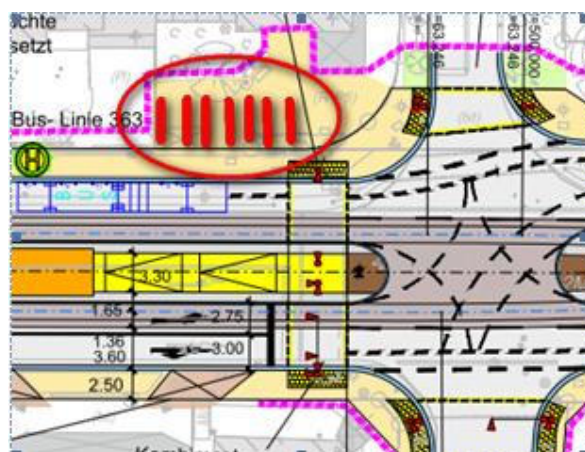


Alter Plan 2014



Neuer Plan 2015

Einwand: Der Einzugsbereich für Radfahrer umfasst die Wohngebiete Klevertweg, Deveser Straße sowie den Ort Devese, da die Radwegeanbindung zum Zentrum deutlich besser ist als in Richtung Endhaltestelle. Für die Radler, die in die Stadtbahn umsteigen möchten, ist eine Fahrradabstellanlage erforderlich. In den Planunterlagen ist keine Fahrradabstellanlage erkennbar.



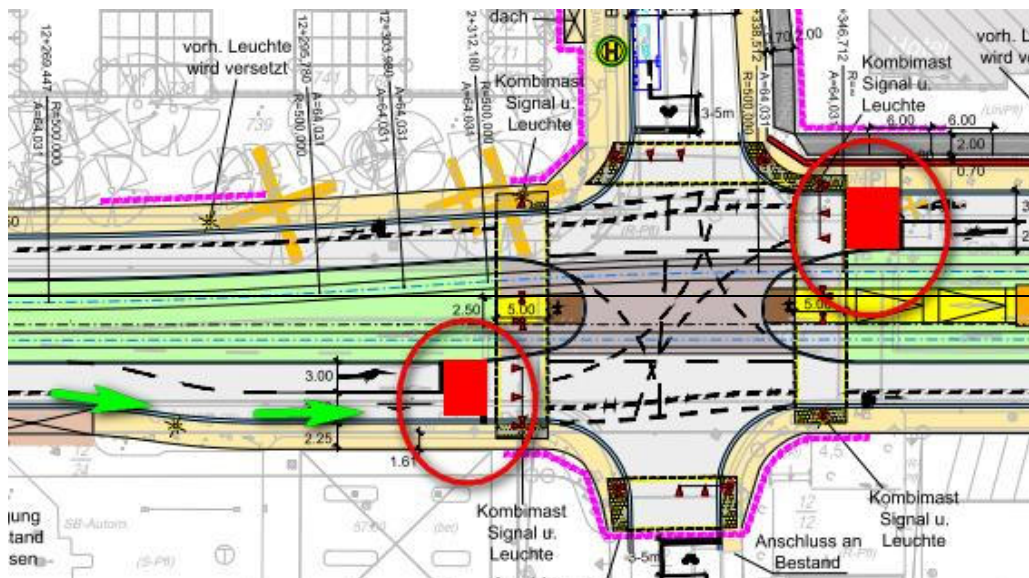
Vorschlag: Es sollte eine ausreichende Anzahl Fahrradbügel vorgesehen werden. Zum Beispiel in dem in der Zeichnung skizzierten Bereich..

2. Aufstellflächen an allen Linksabbiegerstreifen.

Wir begrüßen, dass in dem neuen Entwurf an der Deverser Straße, sowie an der Berliner Straße und Gutenbergstraße Aufstellflächen für Radfahrer vorgesehen sind.

Einwand: Wir sehen hier Verkehrssicherheitsprobleme entlang der B3. Insbesondere bei den linksabbiegenden Radfahrern. Diese verlassen den Schutzstreifen vor Beginn der Linksabbiegespur und befinden sich mit den geradeaus fahrenden und rechts abbiegenden Fahrzeugen im Verkehrsfluss. Die linksabbiegenden Radfahrer müssen die rechte Spur überqueren und sich auf der Linksabbiegerspur einfädeln. Die Autofahrer auf der Linksabbiegerspur werden dieses Verhalten nicht erwarten und hier kann es zu Konflikten kommen.

Vorschlag: Wir schlagen die Verlängerung der Schutzstreifen vor. Wir schlagen weiterhin vor, dass auf der B3 an der Kreuzung Deverser Straße sowie Berliner und Gutenbergstraße, Aufstellflächen für Radfahrer vorgesehen werden. So können, verunsicherte Radfahrer, erst auf der rechten Fahrbahn im Verkehrsfluss bleiben, anhalten und bei stehendem Verkehr sich vor den Linksabbiegern aufstellen.



Hier dargestellt am Beispiel Berliner Straße

Vorschlagsalternative: Sollte Nachweislich die Verlängerung der Schutzstreifen an der einen oder anderen Stelle nicht möglich sein, und nur in diesem Falle, wäre zusätzlich zu der Benutzung der Linksabbiegespur mindestens eine optionale indirekte Führung zu prüfen. Eine direkte- und indirekte-Führungen sollten auf jeden Fall zusammen realisiert werden. Die indirekte Verkehrsführung ist unattraktiv und wird sicher nicht von vielen Radfahrern angenommen, aber immer noch besser als von unsicheren Radfahrern die Überquerung der rechten Spur zu verlangen oder diese zu verkehrswidrigen Verhalten zu bewegen.

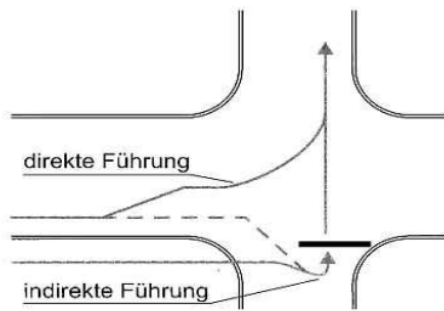
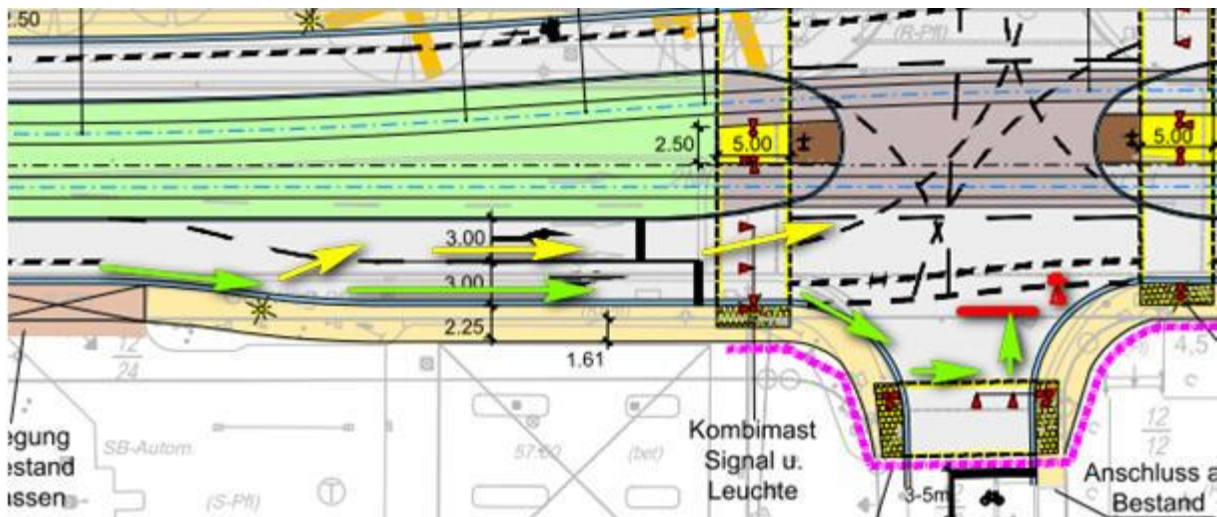


Bild 33: Direkte und indirekte Führung des links abbiegenden Radverkehrs an Knotenpunkten

Bild aus ERA 2010 Seite 39 entnommen

Hierbei wird weder der fließender Verkehr noch der Fahrradfahrer gefährdet. Hierfür wären mindestens eine Beschilderung, eine Haltelinie, Platz für eine Aufstellfläche (3 m) und eine zusätzlich Lichtsignalanlage erforderlich.



Am Beispiel Einmündung Gutenbergstraße

3. Hinweise auf Einwendungen vom 26.07.2014

Wir haben am 26.07.2014 insgesamt 15 Punkte aufgeführt in denen wir Verbesserungsmöglichkeiten sehen. Diese möchten wir hier nicht alle wiederholen diese sind aber dennoch weiterhin gültig.

Folgende Punkte möchten wir hier nochmals hervorheben:

4. Furten über die Kreuzungsbereiche

Sehr erfreut sind wir über die Verbesserung der Furtenführung im Kreuzungsbereich Kirchdamm und der Berliner Straße. Im Kreuzungsbereich Weetzener Landstraße hat es noch keine Änderungen gegeben.

Vorgesehen ist, dass die Radfahrer mit Hilfe von Markierungen über die Kreuzungsbereiche geleitet werden.

Einwand: Die Furten (im Kreuzungsbereich Weetzener Landstr.) sind teilweise 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 zügige Fahrt erlauben. Dieses ist auch unter der Bedeutung des Radweges als Vorrangsweg der Region Hannover zu sehen. Dieses gilt exemplarisch für alle Kreuzungen.

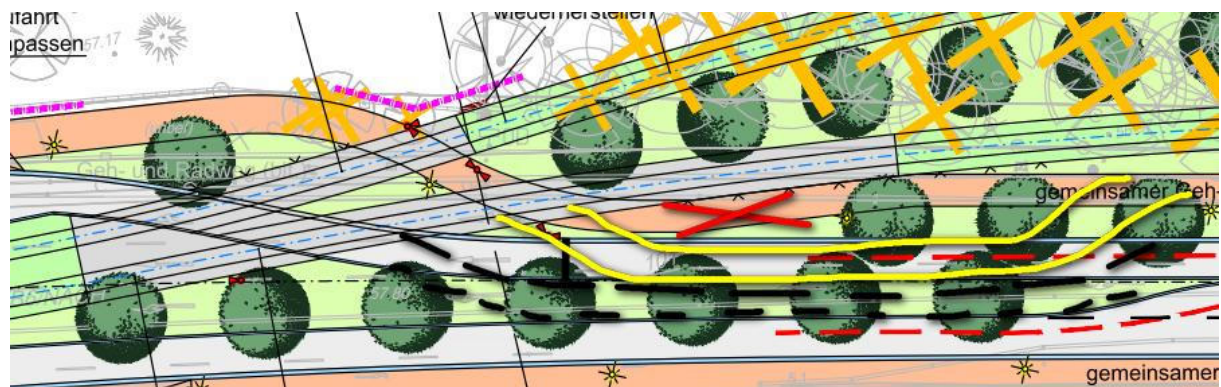


5. Spitzer Winkel über die Gleise

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.

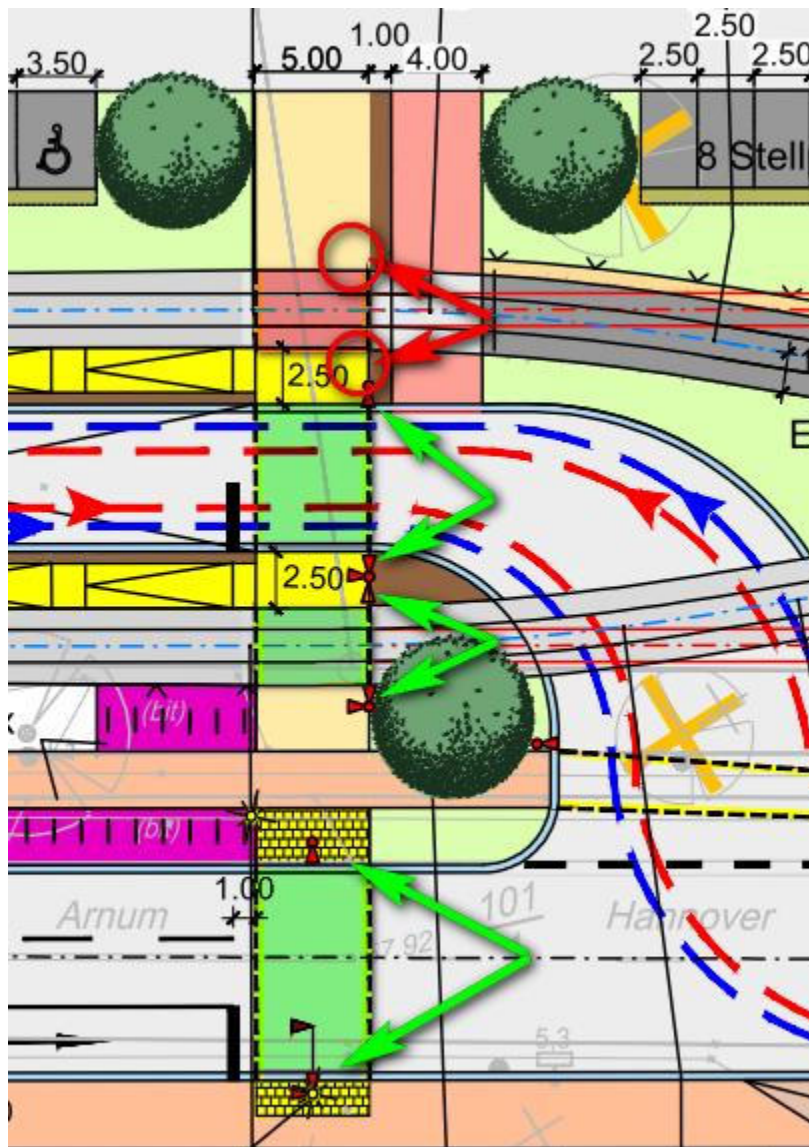
Vorschlag: Fahrbahn und Radweg verschwenken und die Bäume auf die östliche Seite des Radweges verlagern. Das ist übersichtlicher und vermindert die Rutschgefahr bei Nässe.



6. Fehlende Lichtsignalanlage zur P+R / B+R Anlage

Ein Fehler, der schon im letzten Plan vorhanden war und bis jetzt nicht abgestellt wurde, ist die fehlende Lichtsignalanlage auf dem Weg zur P+R / B+R Anlage.

Einwand: Die Lichtsignalanlage ist unvollständig geplant. Sowohl die B3, als auch die westlichen Schienen und die Busspur sind mit einer Signalanlage versehen. Die östlichen Schienen aber nicht.



Grün: geplante Signalanlage Rot: fehlende Signalanlage

Vorschlag: Die die fehlende Lichtsignalanlage einplanen.

7. Schlussbemerkung

Falls es Rückfragen, Klärungsbedarf oder alternative Vorschläge gibt, stehen wir Ihnen gerne für ein Gespräch bereit.