

29. ADFC Region Hannover e.V.

Jens Spille

Kleines Feld 58

30966 Hemmingen

Schreiben vom 02.06.2015

Der ADFC begrüßt die Planänderungen insbesondere in Verlängerung der Sundernstraße und führt noch einige Ergänzungen an.

- 1. Fahrradbügel vor der Volksbank:** Die Planungsvariante „Blaudruck“ wurde entwickelt, damit kein Grunderwerb nötig ist. Daher muss auch in dem Bereich vor der Volksbank nicht über die vorhandene Gehweggrenze hinaus eingegriffen werden. Das hier vorhandene Wetterschutzdach der Bushaltestelle und die vorhandenen Fahrradabstellplätze können also bestehen bleiben, siehe Bestandsfoto.



Der zwischen der Volksbank und der Stadt Hemmingen über die Buswartehalle geschlossene Gestattungsvertrag wird von der eingereichten Planung nicht berührt. Da diese private Fläche bereits jetzt öffentlich genutzt wird, könnten hier

im Zuge der Ausführungsplanung evtl. in Abänderung dieses Gestattungsvertrages weitere Fahrradbügel aufgestellt werden.

2. **Aufstellflächen an Linksabbiegestreifen:** Vor Beginn der Linksabbiegestreifen enden die Schutzstreifen für Radfahrende. Radfahrende, die sich auf den Schutzstreifen befinden, können sich hier aus dem Längsverkehr mit den Kraftfahrzeugen heraus auf den Geradeaus- bzw. Abbiegestreifen einordnen und direkt abbiegen. Alternativ können Radfahrende vom Schutzstreifen auch indirekt links abbiegen, also die Kreuzung auf dem Geradeausstreifen queren und anschließend die Göttinger Landstraße zusammen mit den Fußgängern überqueren. Unsichere Radfahrende können bereits am Ende der Schutzstreifen auf den Gehweg wechseln (im Zuge der Ausführungsplanung werden entsprechende Bordabsenkungen vorgesehen), da der Gehweg durch die Stadt Hemmingen auf der gesamten Strecke zur Mitbenutzung durch Radfahrende freigegeben wird, und hinter der Kreuzung zusammen mit den Fußgängern „indirekt links abbiegen“. Je nach eigener Einschätzung ihres fahrerischen Könnens entscheiden Radfahrende somit selber, welche der angebotenen Alternativen sie nutzen wollen.

Eine Verlängerung der Schutzstreifen auch in den Bereich der Linksabbiegespuren (also bis an die Haltelinien der LSA) wurde ebenfalls geprüft. Auch bei Anwendung der Mindestbreiten gem. RAST 06 ergibt ein Schutzstreifen von 1,25 m neben der Restfahrbahnbreite von 2,25 m eine Mindestbreite des Geradeausstreifens von 3,50 m, also eine Mehrbreite von 0,50 m zur vorliegenden Planung. Diese Mehrbreite könnte nur (a) durch zusätzlichen Grunderwerb, (b) zu Lasten des Gehweges oder (c) durch Verzicht auf die Linksabbiegespuren realisiert werden. Keine dieser Alternativen ist jedoch durchsetzbar, da (a) möglichst vermieden werden soll und (b) und (c) daher nur mit Mindestmaßen ausgeführt werden können.

Die vorgeschlagenen Aufstellflächen vor den Haltelinien sind für sich alleine (ohne die Verlängerung der Schutzstreifen für Radfahrende bis an diese heran) auch nicht sinnvoll, sondern bergen sogar Gefahren für Radfahrende, die abbiegen wollen. Ohne durchgehende Schutzstreifen können Radfahrende diese Aufstellflächen bei stehendem Verkehr nicht erreichen, da sie an den vor ihnen

infra

befindlichen Kfz nicht vorbeikommen; und bei fließendem Verkehr können Radfahrende nicht gefahrlos auf dem rechten Fahrstreifen anhalten, um sich anschließend bei stehendem Verkehr auf der Aufstellfläche vor den Linksabbiegern zu stellen, da der nachfolgende geradeausfahrende Kfz-Verkehr bei nur 3,0 m Fahrstreifenbreite nicht an den stehenden Radfahrenden vorbeifahren kann, so dass schwere Auffahrunfälle auf stehende Radfahrende herbeigeführt würden.

Die vorgeschlagene indirekte Verkehrsführung für linksabbiegende Radfahrende wurde in der vorgelegten Planung bereits in etwas abgeänderter Form umgesetzt. Linksabbiegende Radfahrende können sowohl vom Schutzstreifen als auch vom Gehweg kommend die Kreuzung zusammen mit dem geradeausfahrenden Verkehrsstrom queren, sich im Gehweg aufstellen und anschließend zusammen mit den Fußgängern die Göttinger Landstraße überqueren. Zur Schaffung der vorgeschlagenen Aufstellflächen und zusätzlichen Radfahrtsignalen müssten geplante Fußgängerquerungen weiter in die untergeordneten Straßen zurückverlegt werden, wodurch in den Seitenstraßen weitere Bereiche überplant werden müssten.

3. S. unsere Entgegnung zum Schreiben vom 27.07.2014 oben.
4. **Furt über Kreuzungsbereich Weetzener Landstr.:** s. unsere Entgegnung zu Punkt 8 oben.
5. **Spitzer Winkel über die Gleise:** s. unsere Entgegnung Entgegnung zu Punkt 9 oben.
6. **Fehlende Signalanlage zur P+R- /B+R-Anlage:** Die Querung des Stadtbahngleises Richtung Hannover (östliches Gleis) wird auch durch eine zusätzliche Lichtsignalanlage gesichert.

28. ADFC Region Hannover e.V.

Geschäftsstelle/Infoladen

Hausmannstr. 9-10

30159 Hannover

Schreiben vom 27.07.2014

Der ADFC begrüßt die Stadtbahnverlängerung und bittet um Prüfung der eingereichten Änderungsvorschläge, vor allem im Hinblick auf eine regionale Vorrangroute für den Alltagsradverkehr.

1. **Hst. Saarstraße:** Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen. Die Planungsdetails im rechtskräftig planfestgestellten Abschnitt werden in der Ausführungsplanung abgestimmt.
2. **Parkbuchten:** Die Breite des Schutzstreifens soll nach RAST 06 im Regelfall einschließlich Markierung 1,50 m betragen, die Fahrbahn neben dem Schutzstreifen mindestens 2,25 m, die Breite des Parkstreifens 2,00 m. Im vorliegenden Fall sind alle Maße eingehalten, außer der Restfahrbahnbreite, sie ist aufgrund der verkehrenden Busse mit 3,00 m breiter bemessen als die Regel vorgibt. Die Rad fahrenden haben zum fließenden Verkehr mehr Raum als notwendig. Mit Lieferverkehr ist in der Göttinger Landstraße im vorliegenden Abschnitt nur sehr selten zu rechnen. Auch die Anzahl der Rad fahrenden ist gering. Nachrichtlicher Hinweis: Die Stadt Hemmingen plant die Freigabe des Gehweges für diejenigen Rad fahrenden, die sich eine Nutzung des Schutzstreifens nicht zutrauen. Aus diesem Grund ist die Verminderung der Breite des Gehweges auch auszuschließen. Die Mindestbreite der Nebenanlagen sollte 2,50 m sein, diese Breite ist bereits unterschritten. Da die Anzahl der Parkplatzwechsel klein sein wird, bei gleichzeitiger geringer Radverkehrsbelastung, ist der Konfliktfall aufschlagende Tür – Rad fahrende sehr selten und damit nicht maßgebend.
3. **Schutzstreifen im Bushaltestellenbereich:** Markierungen im vorliegenden Lageplan sind nachrichtlich dargestellt, da nicht planfeststellungsrelevant. Die

infra

Markierung wird von der Straßenverkehrsbehörde entsprechend den gültigen Richtlinien angeordnet.

4. **Fahrradbügel Hst. Hemmingen-Zentrum:** Die jeweilige (Erhöhung der) Anzahl und Anordnung der Fahrradhalter an den einzelnen Standorten wird im Rahmen der Ausführungsplanung untersucht und mit Region und Stadt Hemmingen abgestimmt.
5. **Schutzstreifen im Kreuzungsbereich:** Die Prüfung, ob Furten bzw. Rotmarkierungen für die Fahrradschutzstreifen im Kreuzungsbereich angelegt werden können, hat ergeben, dass die Schutzstreifen entsprechend der gültigen Richtlinie (RASt 06 - Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) geplant sind. Die Schutzstreifen enden vor den Knotenpunkten, damit die Radfahrenden sich in die Abbiege- oder Geradeausfahrstreifen einordnen können. Schutzstreifen gelten bei den vorliegenden Verkehrsbelastungszahlen als sicher, da sich die Radfahrenden im Längsverkehr mit den Kraftfahrzeugen bewegen und damit auch vor den Abbiegevorgängen zu sehen sind. Ein Verzicht auf die Linksabbiegestreifen wurde untersucht und würde im vorliegenden Fall zu einer ungenügenden Verkehrsqualität für den MIV (= „KFZ“) führen und ist auszuschließen, da nicht genehmigungsfähig.
6. **Zweiseitiger Radweg an der Berliner Straße:** Nach der Radverkehrsplanung der Stadt Hemmingen wird der Radverkehr in der Berliner Straße auf der Fahrbahn (Schutzstreifen) geführt. Die Benutzungspflicht der Radwege wird aufgehoben. Die Schutzstreifen münden zulaufend zum Knotenpunkt aus beiden Richtungen in aufgeweitete Aufstellbereiche. Diese Regelungen liegen im Hoheitsbereich der Kommune und sind nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.
7. **Zugang Wiedholz:** Die „Fahrbahn Wiedholz“ ist wenig frequentiert und wird im Bereich des Wendehammers zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Die Anzahl der Fahrradhalter wird in Abstimmung mit der Region und der Stadt Hemmingen ggf. erhöht. Der Vorschlag hätte allerdings mehr Grunderwerb zur Folge.
8. **Furten über die Kreuzungsbereiche:** Markierungen im vorliegenden Lageplan sind nachrichtlich dargestellt, da nicht planfeststellungsrelevant. Die Markierung

infra

wird von der Straßenverkehrsbehörde entsprechend den gültigen Richtlinien angeordnet.

9. **Spitzer Winkel über die Gleise:** Die Überquerungsanlage wird im Zuge der weiteren Planung optimiert.
10. **Zweiseitiger Radweg an der Endhaltestelle:** Die Breite der Radverkehrsanlage zur Abstellanlage beträgt 4,0 m, die Breite des gemeinsamen Geh-/ Radweges in Richtung Hemmingen beträgt 2,50 m (wie gefordert) und der gemeinsame Rad-/ Gehweg in Richtung Arnum wird nicht umgebaut. Dieser bleibt in seiner Bestandsbreite erhalten. Die Rad fahrenden in Richtung Fahrradabstellanlage werden auch die Zuwegung zu dem P+R-Platz nutzen, so dass an dieser Stelle nicht mit erhöhtem Mischverkehr zu rechnen ist.
11. **Fahrradbügel am Straßenrand:** Das Grundmaß einer Abstellanlage (Fahrradhalter) beträgt 2,0 m. Bereits bei dieser Breite treten Überschneidungen der Nutzungen sehr selten auf. Die vorliegende Breite des Streifens für die Abstellanlage beträgt 2,50 m und ist ausreichend dimensioniert. Die Fläche zwischen den Bäumen auf der anderen Seite kann für weitere Fahrradhalter genutzt werden.
12. **B+R-Anlage ohne Furt:** Insbesondere von den aus Arnum kommenden Rad fahrenden wird die große Fahrradgarage vrs. gut angenommen werden. Dieser Standort wurde u.a. deshalb gewählt, da die Erreichbarkeit ohne Gleisquerung über die Zufahrtsstraße zur P+R-Anlage attraktiv ist und daher gut genutzt werden wird. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist vorgesehen, den genauen Standort der Fahrradgarage weiter zu optimieren und die Unterstellfläche ggf. noch zu vergrößern.

Aus Richtung Hemmingen werden die Rad fahrenden die nördliche Querung nutzen und dann über die P+R-Anlage die überdachte Abstellanlage anfahren. Aus Richtung Arnum fahren sie entweder über die Zuwegung zur P+R-Anlage oder über die Zufahrt der Busse und dann über die Gleise über einen 4,0 m breiten Radweg. Die signaltechnische Sicherung ist nicht Bestandteil der Planfeststellung und wird nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, der üstra und der Region erfolgen. Die Nutzung der Fahrgassen innerhalb der P+R-Anlage ist nicht nur dem MIV vorbehalten. Hier handelt es sich um eine Misch-

infra

fläche, die von allen Verkehrsarten gleichberechtigt genutzt werden kann (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehre). Von einer Umkreisung der Anlage von Parksuchverkehr ist nicht auszugehen, da die Anlage bei Platzmangel Erweiterungspotenzial hat. Aufgrund der dort niedrigen Geschwindigkeiten werden Konfliktsituationen bezüglich der Verkehrssicherheit vernachlässigbar sein.

13. **Zugang zur Sundernstraße:** Die Region Hannover hat diesen Zugang ebenfalls angeregt: Eine Wegeverbindung zwischen dem Stichweg von der Weetzer Landstraße und der P+R/B+R-Anlage kann beim Grunderwerb berücksichtigt und angelegt werden (Lageplan 5a). Die Einrichtung einer Sprunginsel oder bedarfsgesteuerten LSA zur sicheren Querung der Weetzer Landstraße in Höhe der Einmündung Sundernstraße wird im Rahmen der Ausführungsplanung in die Abstimmungen mit der Region und der Stadt Hemmingen einbezogen.
14. **Radwegeführung Kreisel:** Der Ausbau und die Markierung des Kreisverkehrs wird gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren durchgeführt. Auf der südwestlichen Seite des Kreisverkehrs befinden sich weder Quellen noch Ziele, ein Herumführen des Rad- Gehweges ist aus diesem Grund nicht erforderlich.
15. **Bordsteinabsenkungen:** Bordsteinabsenkungen werden im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand werden die vorgeschlagenen Bordsteinabsenkungen voraussichtlich umgesetzt.
16. Alle Zuständigen sind gesprächsbereit.

Kabelkasten	Reklamewand	Schienenverbinder
Wasserschieber	Hydrant: O-/Unterflur-	Schleife
Leiter/Kette/Poller	Entwerter	Grenzzeichen
Laub-/Nadelbaum Ø St./Krone	Schaltschrank	Koppelspule
Verkehrszeichen	Uhr/Kamera/Spiegel	Schild SH 7
Gully/Schienen-/Entw.-rinne	Signalmast	Abspannung an Wand/Mast
Sitzbank/Briefkasten	Formst.-/Betonmast	Wandanker

