



Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister

Vorlage Nr.:	2013 0462
Datum:	23.10.2013
Fachbereich/Abteilung:	3.2/66
Sachbearbeiter(in):	Claudia Vollmert
Aktenzeichen:	66-Vol 642-11-10-9/1-4

Beschlussvorlage

öffentlich

Betreff: Stadtstraßenumbau - Änderungen im Bereich KVP Hochbrücke
Bezugsvorlagen: 2007 0093, 2009 0493,

Beratungsfolge:

	Datum	TOP	abweich. Beschluss	Abstimmungsergebnis		
				Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	07.11.2013					
Verwaltungsausschuss	12.11.2013					

Finanz. Auswirkungen in Euro		Produktkonto	ErgHH	FinHH
Einmalige Kosten:	7.500,00 €	54100.787240	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laufende Kosten:	€		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haushaltsmittel stehen zur Verfügung:		<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein, sind für 2014 angemeldet	

Beschlussvorschlag:

Die Umgestaltungen am Kreisverkehrsplatz an der Hochbrücke werden wie in der Vorlage Nr. 2013 0462 dargestellt beschlossen.

(Baxmann)

Sachverhalt und Begründung:

1 Allgemeines

Mit den Vorlagen 2007 0093, 2009 0493, 2009 0549, 2012 0229 und 2012 0229/1 wurde der Stadtstraßenumbau im Verlauf der alten B 188 nach Fertigstellung der Umgehungsstraße beschlossen.

Zunächst erfolgte im Jahr 2010 als 1. Bauabschnitt des Stadtstraßenumbaus der Umbau des Knotenpunktes "Hochbrücke/Bahnhofstraße/Marktstraße/Vor dem Hannoverschen Tor", der Ausbau der "Louisenstraße" und der „Bahnhofstraße“ zwischen „Marktstraße“ und „Rolandstraße“ und der Rückbau der Fahrbahneinengung mit Fahrradständern im Einmündungsbereich der "Schloßstraße".

Der 2. Bauabschnitt, der den Straßenzug "untere Marktstraße/Poststraße/Braunschweiger Straße" sowie die „Schloßstraße“ und den „Wächterstieg“ umfasste, wurde im Jahr 2012 durchgeführt.

Der 3. Bauabschnitt, der Umbau der Kreuzung "Schwarzer Herzog" zum Kreisverkehrsplatz, wird Anfang November 2013 abgeschlossen. In die Planungen zum Kreisverkehrsplatz "Schwarzer Herzog" sind die Vorschläge des am 28.02.2012 vom Verwaltungsausschuss beschlossenen Radverkehrskonzepts (Vorlage Nr. 2012 0086) eingeflossen.

Zwischenzeitlich sind verschiedene Anregungen und Kritikpunkte bezüglich der Führung der Radfahrer am Kreisverkehrsplatz an der Hochbrücke an mich herangetragen worden, die mit dieser Vorlage aufgegriffen werden.

2 Umgestaltungen am Kreisverkehrsplatz an der Hochbrücke

2.1 Problembeschreibung

Am Kreisverkehr sind die Vorfahrtsbeziehungen insbesondere für den Radverkehr nicht eindeutig geregelt und von daher nicht sofort von den Verkehrsteilnehmern zu erkennen. (Siehe auch Anlage 1: Konfliktplan).

An der Einmündung zur Bahnhofstraße besteht zwischen den dortigen Fußgängerüberwegen eine gegenläufige Radfahrerfurt. Die durch zwei Fußgängerüberwege eingefasste Radverkehrsfurt ist nach dem Göttinger Vorbild angelegt und als "Doppelzebra" bekannt. Die Vorfahrtregelung für den Radverkehr ist jedoch unklar. Rechtlich kann die Anlage eines Fußgängerüberweges keinen Vorrang für den auf einer Furt geführten Radverkehr erzeugen. Diese Einschätzung wird von der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde geteilt. Sie wurde auch vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Ende 2012 bestätigt.

An der Einmündung zur Marktstraße besteht ein ähnlich gelagertes Problem. Dort fahren Radfahrer auf dem Mehrzweckstreifen/Radweg über die Marktstraße hinweg oder biegen in die Marktstraße ein. Auch hier ist die Vorfahrtsregelung nicht eindeutig erkennbar. Weder ist die Einfahrt in die Marktstraße auf der Fahrbahn noch die Weiterfahrt Richtung Bahnhofstraße über den Fußweg oder auf der Fahrbahn eindeutig ersichtlich. Radfahrer, die in Richtung Bahnhofstraße den weiterführenden Radwegansatz bis zum Doppelzebra nutzen, überqueren bei unklarer Vorfahrtregelung die Marktstraße. Darüber hinaus gibt es keine gesicherte Überleitung von dem Mehrzweckstreifen/Radweg auf die Kreisfahrbahn.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass an den verschiedenen Kreisverkehrsarmen unterschiedliche Führungen der Radfahrer bestehen. In der Marktstraße fahren die Radfahrer im Mischverkehr, in der Straße "Vor dem Hannoverschen Tor" und in der Bahnhofstraße haben Radfahrer die Wahl, ob sie auf den hochbordgeführten nicht benutzungspflichtigen Radwegen fahren wollen oder auf der Fahrbahn. Die hochbordgeführten Radwege bestehen jedoch nur für eine Fahrtrichtung. Der Radweg in der Bahnhofstraße hat außerdem keinen Anschluss an den Kreisverkehr. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA 2010) fordern eine einheitliche Lösung an allen Kreisverkehrsarmen. Entweder sollen die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden oder einheitlich auf umlaufenden Radwegen.

Zur Zeit der Planungen für den Kreisverkehrsplatz war die ERA 2010 noch nicht in Kraft, diese wurde erst Ende 2010 veröffentlicht, so dass die Empfehlungen für die Planungen zum Kreisverkehrsplatz noch nicht berücksichtigt werden konnten. Insbesondere die Empfehlungen zur Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn mit den entsprechenden Einsatzgrenzen bestanden noch nicht in dieser Form.

Das grundsätzliche Recht der Radfahrer auf der Straße zu fahren, wie z.B. in der Bahnhofstraße, wurde im November 2010 vom Bundesverwaltungsgericht abschließend bestätigt. Daraufhin wurde die Benutzungspflicht für den Radweg in der Bahnhofstraße im Juni 2011 aufgehoben. Dass Radfahrer seitdem auf der Fahrbahn fahren können, bedingt ebenfalls Änderungen am Kreisverkehrsplatz.

Darüber hinaus haben jüngste Untersuchungen (siehe Kapitel 2.2) bestätigt, dass Radfahrer auf der Fahrbahn sicherer fahren.

2.2 Lösungsmöglichkeiten

Die im Folgenden aufgezeigten Problemlösungen sind in Abstimmung mit der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde, dem ADFC sowie der Planungsgemeinschaft Verkehr entwickelt worden.

Die Radverkehrsführung und die Vorrangregelungen in einem Knotenpunkt müssen für alle Verkehrsteilnehmer eindeutig sein. Wie dargelegt, ist dies in der vorliegenden Situation in mehrfacher Hinsicht nicht der Fall, so dass Änderungen auch zur verkehrsrechtlichen Klarheit erforderlich sind.

Eine Lösung besteht darin, einen umlaufenden bevorrechtigten Radweg mit ca. 4,00 m-Furtabsetzung zu bauen. Das würde einen vollständigen Umbau des Kreisverkehrsplatzes mit hohen Kosten (voraussichtlich mehr als 100.000,00 €) zur Folge haben.

Die andere Lösungsmöglichkeit ist die Führung des Radverkehrs auf der Kreisfahrbahn. Als Ergebnis einer aktuellen Untersuchung des Gesamtverbandes der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) "Verkehrssicherheit innerörtlicher Kreisverkehre" aus dem Jahr 2012 hat sich die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn als sicherste Lösung herausgestellt, so dass diese Führungsform zukünftig verstärkt als Standard gesehen werden muss. Dies korrespondiert mit der auch verkehrsrechtlich immer stärker geforderten generellen Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn – Stichwort: Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht.

Unter Berücksichtigung der rechtlichen Grundlagen der Straßenverkehrsordnung und der Sicherheit der Radfahrer wird die Führung der Radfahrer auf der

Fahrbahn empfohlen. Um das zu erreichen, sind folgende Umgestaltungen und Markierungen am Kreisverkehr erforderlich (siehe Anlage 2):

- a) Entfernung der Radverkehrsfurt im "Doppelzebra" sowie Entfernung der angedeuteten Radverkehrsführung durch Markierungsnägel im Bereich Bahnhofstraße/Ecke Marktstraße. Stattdessen soll eine durchgehende Markierung des Zebrastreifens erfolgen.
- b) Beseitigung des nicht benutzungspflichtigen Radweges in der Straße "Vor dem Hannoverschen Tor" durch Entsiegelung des Radweges im Bereich des Baumes und im Bereich der Perma-Zyme-Fläche im Einmündungsbereich der Marktstraße. Zusätzlich sollen Fahrradbügel auf Höhe des Chinesischen Restaurants eingebaut werden.
- c) Zur Erreichung des Radweges in Richtung Weststadt soll in der westlichen Ausfahrt des Kreisverkehrs bis zu der vorhandenen Fußgängerquerungsstelle an der Hochbrücke ein Schutzstreifen markiert werden. Über eine gut befahrbare Bordabsenkung soll der Radverkehr dann auf den Radweg zum Finanzamtunnel geführt werden. Der Schutzstreifen soll bis zur Querungsstelle markiert werden, wenn sichergestellt ist, dass an der Kreuzung mit der B 443 die Signalisierung auch für Radfahrer möglich ist. Das wird voraussichtlich gemeinsam mit der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Ende Oktober 2013 geklärt. Falls eine Signalisierung am Knoten nicht möglich ist, soll der Schutzstreifen an der Bordabsenkung enden. Für die Herstellung der Bordabsenkung und Zuführung zum Radweg ist es notwendig, einen Baum zu entfernen. Der Baum wird im Stadtgebiet an anderer Stelle wieder eingepflanzt.
- d) In der Bahnhofstraße sollen in Höhe Rolandstraße die Radverkehrsströme durch Hinweisschilder in Richtung Weststadt über den Radweg und in Richtung Marktstraße/Innenstadt auf der Fahrbahn in Richtung Kreisverkehr geleitet werden. Aus Richtung Weststadt soll eine Ausweisung in Richtung Innenstadt über den Finanzamtsparkplatz und die Straße "Vor dem Hannoverschen Tor" erfolgen.
- e) Die Möglichkeit zum Zweirichtungsverkehr entlang des Friedhofes soll bis zum Kreisverkehr erhalten bleiben, um Radfahrern die Möglichkeit zu geben, über den Fußgängerüberweg in die Bahnhofstraße zu gelangen. Dies bedeutet, dass Radfahrer ihr Rad über den Zebrastreifen schieben müssen, um Vorrang zu bekommen. Fahrend sind sie dagegen gegenüber dem Kfz-Verkehr wartepflichtig. Der Radweg entlang des Friedhofes erhält in Richtung Bahnhofstraße das Zusatzschild "Radverkehr frei", siehe folgende Abbildung.



3 Kosten und Finanzierung

Die Umbaumaßnahmen und Markierungen im Bereich des Kreisverkehrsplatzes an der Hochbrücke verursachen Kosten von rd. 7500,00 € und sollen aus dem Sachkonto 54100.787240 Baumaßnahmen Radverkehr beglichen werden. Haushaltsmittel sind für 2014 angemeldet worden. Die Maßnahmen sollen im Frühjahr 2014 umgesetzt werden, weil aufgrund der Witterung eine frühere Markierung nicht möglich ist.

4 Schlussbemerkungen

Eine einheitliche und eindeutige Verkehrsführung am Kreisverkehrsplatz an der Hochbrücke kann nur durch die aufgeführten Maßnahmen hergestellt werden. Nur so ist eine rechtssichere Verkehrsführung der Radfahrer gegeben. Gleichzeitig wird eine einheitliche Führung der Radfahrer in den beiden Kreisverkehren an der Hochbrücke und am Schwarzen Herzog sichergestellt.

Anlagen:

Anlage 1: Konfliktplan

Anlage 2: Umgestaltung KVP Hochbrücke