

Ausbauprogramm Kreisverkehrsplatz Uetzer Straße/ Ostlandring

Folgende Stellungnahme erfolgt auf die Anregung eines Einwohners:

Kritikpunkte:

Aussagen der Verkehrsbehörde:

*Es ist schon sehr erstaunlich, welche zum teil **falsche Aussagen** hier seitens der Verkehrsbehörde getroffen werden.*

- *So sind gegenläufige Radwege auch Innerorts rechtmäßig (VwV StVO zu §2 Abs.3 u. 4 II Nr.2 RN34). Auch werden hier die Regelwerke falsch zitiert.*
- *Da hier im wesentlichen der Radverkehr betroffen ist, ist auch das entsprechende Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) anzuwenden.*
- *Auch sollte sich die Verkehrsbehörde mit den Örtlichkeiten vertraut machen. Der Radverkehr im Ostlandring wird nicht auf der Fahrbahn geführt. Der Radverkehr auf der Tangente wird sogar einseitig gegenläufig auf einem Benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- / Radweg geführt.*
- *Wenn schon die Polizei die Schulkinder anhält, im Kreisverkehr am Schwarzen Herzog abweichend vom Rechtsfahrgebot in Fahrbahnmitte zu fahren, so sind die Aussagen der Verkehrsbehörde zur Gefährdung zu bezweifeln.*

Antwort der Fachabteilung:

Sowohl die EFA, als auch die ERA beziehen sich auf die Führung des Radverkehrs. Die Anwendung der ERA erfolgt, genau wie die EFA, im Ermessen als innere Grenze. Die VwV-StVO verweist ausdrücklich auf die technischen Regelwerke, die bei der Anordnung zu beachten sind. Hierbei ist es unschädlich ob es um die ERA oder EFA geht. Beide Regelwerke sagen aus, dass die Führung des Radwerkes grundsätzlich auf der Straße stattzufinden hat. Dies wird auch gesetzlich seit der StVO Novelle 2009 so festgehalten.

Grundsätzlich ist die Reihenfolge in der die Notwendigkeit eines benutzungspflichtigen Radweges geprüft wird zu beachten. Die Verkehrsbehörde hat in der Stellungnahme beschrieben, dass eine konkrete Gehfahrenlage nach §45 Abs. 9 S. 3 StVO vorliegen muss um eine Radwegebenutzungspflicht anordnen zu können. Dies ist hier, unabhängig von den Regelungen der EFA, ERA oder der VwV-StVO, nicht der Fall. Falsche Aussagen in Bezug auf die rechtlichen Ausführungen der Verkehrsbehörde werden hier nicht gesehen. Es handelt sich dabei um die gängige Rechtsmeinung und entspricht auch dem aktuellen Stand der Technik.

Bei dem Knotenpunkt handelt es sich um einen Sonderfall, da der Radverkehr im Bestand an jedem Arm anders geführt wird, an der Uetzer Straße auf einem Schutzstreifen, in Richtung Hülptingsen direkt auf der Fahrbahn, am Ostlandring auf einem baulich angelegten Radweg und an der Osttangente auf einem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg, so dass sowohl die Aussage der Verkehrsbehörde, wie auch die Aussage des Einwohners richtig ist.

Natürlich sind (gegenläufige) Radwege innerorts auch rechtmäßig, aber wie ich zuvor bereits erwähnt, handelt es sich dabei um die absolute Ausnahme. Hier wäre zu begründen, warum eine alternative Verkehrsführung durch Mischverkehr, Schutzstreifen, Radfahrstreifen etc. in die „normale“ Richtung nicht möglich oder i.S.d. §45 Abs. 9 S. 3 StVO zu gefährlich wäre.

Förderung

Die Aufnahme einer Maßnahme in das Mehrjahresprogramm nach NGVFG sagt lediglich aus, dass eine Maßnahme dem Grunde nach gefördert werden könnte. Eine rechtsverbindliche Zusage ist dies jedoch noch nicht. Auch die Variante mit signalgesteuertem Knotenpunkt sollte, wie andere Maßnahmen anderer Kommunen es zeigen, förderfähig sein. Auch ist es möglich ohne Aufnahme in das Mehrjahresprogramm in das Jahresbauprogramm, sogar nachträglich, aufge-

nommen zu werden. Dies bedeutet, dass bei Vorliegen der Voraussetzungen, wie der Baureife, die Maßnahme schon in diesem Jahr begonnen werden könnte.

Die Antwort der Fachabteilung:

Es ist richtig, dass die Variante mit signalgesteuertem Knotenpunkt förderfähig ist. Bevor allerdings ein Förderantrag gestellt werden kann, ist, wie in der Vorlage mitgeteilt, eine Berechnung der LSA und eine neue Planung erforderlich, so dass es nicht mehr möglich ist, den Förderantrag noch für dieses Jahr zu stellen.

Der Umbau des Knotenpunktes zum KVP ist schon in das Mehrjahresprogramm aufgenommen worden. Der Umbau der Kreuzung mit einer LSA muss vorab für die Aufnahme in das Mehrjahresprogramm angemeldet werden.

Bei der nachträglichen Aufnahme in das Jahresprogramm handelt es sich immer um eine Ausnahmesituation die mit dem Fördermittelgeber abgestimmt werden muss, so dass nicht generell davon ausgegangen werden kann, dass dies gegeben ist.

Variante 1: Umlaufender Radweg

Dass diese Maßnahmen bei Beibehaltung des Fahrbahndurchmessers von 35,0 m ohne Grunderwerb nicht möglich sind, war schon in der Sitzung am 21.04.2022 klar.

Eine Reduzierung des Fahrbahndurchmessers innerhalb der Regelwerte (30,0m) und nicht bis zu den Mindestmaßen (26,0m) ist hier geboten. Dies wurde noch immer nicht untersucht.

Insbesondere zu Aussagen zur Radverkehrsführung und Schülerverkehr, welches ja der Hauptauftrag war, ist hier nichts enthalten.

Die Antwort der Fachabteilung:

Eine Reduzierung des Fahrbahndurchmessers wurde untersucht.

Die Überprüfung zeigte, dass auch bei einem Fahrbahndurchmesser von 30 m und selbst bei der Reduzierung bis auf 26 m Grunderwerb erforderlich ist.

Nicht nur der Durchmesser hat einen Einfluss auf den Grunderwerb. Der größte Einfluss auf den Grunderwerb in den Ästen haben dabei die Nebenanlagen, d.h. getrennter Rad- und Gehweg, gemeinsamer Rad-/Gehweg oder nur Gehweg und Radfahrer auf die Straße.

Variante 2: Gemeinsamer benutzungspflichtiger Rad- und Gehweg

Verkehrsbehörde: Siehe oben.

Da hier die Gleichen Abmessungen wie in Variante 1 gewählt wurden, gelten auch hier die gleichen Äußerungen zum Schüler- / Radverkehr, dem Grunderwerb und dem Fahrbahndurchmesser.

Die Antwort der Fachabteilung:

Zu den Kritikpunkten über die Aussagen der Verkehrsbehörde wurde schon zuvor Stellung genommen.

Für die Variante 2 ist kein Grunderwerb auf der Ostseite erforderlich.

Variante 3: Gemeinsamer Geh- und Radweg

Auch bei nichtbenutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen ist zu beachten, dass der Radverkehr insbesondere an Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreichen Grundstückszufahrten durch Markierungen sicher geführt wird. (VwV-StVO) Dies trifft auch bei kleinen Kreisverkehrsplätzen zu. Somit sollte der Radverkehr bei den Querungsstellen Vorrang erhalten. Somit gelten hier die gleichen Bedingungen wie in der Variante 2.

Die Antwort der Fachabteilung:

Für die Führung des Radverkehrs bei gemeinsamen Geh- und Radwegen an Kreisverkehren mit Fußgängerüberweg gibt es keine eindeutigen Richtlinien. Die Verkehrsbehörde wurde zur Führungsform der Radfahrer nochmal um Überprüfung und um Stellungnahme gebeten. Sollten Radfahrfurten angelegt werden können, kann der Radfahrende vorfahrtsberechtigt über die Nebenanlagen durch den KVP fahren.

Für die Varianten 3 ist kein Grunderwerb auf der Ostseite erforderlich.

Variante 4: Lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit Umbaumaßnahmen

Es ist schon erstaunlich, dass bei dieser Variante ohne Planunterlage nur über die Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs ausgeführt wird. Eine Betrachtung des Radverkehrs, geschweige des Schülerverkehrs, fehlt gänzlich. Dafür wurde hier die Themen Klimaschutz und Lärmbelastung neu entdeckt.

Eine intelligente gut gesteuerte Lichtsignalanlage kann auch bei diesem Knotenpunkt den Verkehr optimal abwickeln. Rückstaus können vermieden werden. Zusätzlicher Grunderwerb ist nicht erforderlich. Dies führt auch zu einer besseren Klima- und Lärmbilanz zum Status Quo. Wie SHP-Ingenieure schon feststellt, ist die aktuelle Steuerung unhaltbar. Das Hülptingsen dadurch entlastet wird, ist zu bezweifeln. Sie führt eher zu Ausweichverkehren durch die Wohngebiete. Auch bei Kreisverkehren kommt es zu Brems- und Anfahrvorgängen. Die unterschiede der Klima- und Umweltbilanzen sind hier marginal. Gerade die Förderung und somit besondere Beachtung des Radverkehrs in den Planungen sind viel umweltrelevanter.

Auch der Rad- und Schülerverkehr kann hier trotz der unterschiedlichen Führungsformen bei konsequenter Planung unter Beachtung der Randbedingungen optimal und sicher geführt werden. Die Sicherheitsprobleme der aktuellen Anlage rühren eher von den irritieren Markierungen, Beschilderung und Signalisierung für den Radverkehr

Die Antwort der Fachabteilung:

In der Vorlage wurde darauf hingewiesen, dass bei der damaligen Verkehrsuntersuchung für die Aufstellung des neuen B-Plans, eine lichtsignalgesteuerte Kreuzung mit Umbaumaßnahmen nicht mit untersucht wurde, da der Umbau der Kreuzung zu einem KVP favorisiert wurde. Um diese Möglichkeit bzgl. Leistungsfähigkeit und dafür erforderlicher Umbaumaßnahmen zu prüfen, bedarf es einer weiteren Untersuchung der Verkehrsbeziehungen. Im Zuge dieser Vorlage sollte entschieden werden, ob die Beauftragung dafür erfolgen soll.

Aus den Beratungen wurde mitgenommen, dass nun die Beauftragung für ein weiteres Verkehrsgutachten, bei dem auch die Belange der Radfahrer mehr berücksichtigt werden, erfolgen soll. Je nach Erfordernis von zusätzlichen (Links-)Abbiegespuren könnte auch für den Umbau als Kreuzung Grunderwerb erforderlich sein.

Für die Radfahrenden und auch für die zu Fuß Gehenden gilt, dass sie an der Kreuzung bei roten Ampeln warten müssen.

Da es Vorgabe der Politik ist, alle Vorlagen auch klimatechnisch zu prüfen, ist es bei der Vorlage erforderlich gewesen, den KVP und die LSA klimatechnisch zu vergleichen.

Variante 5

Zu dieser Variante und deren gravierenden Folgen wurde schon ausgiebig referiert. Grundsätzlich und auch im Detail ist sie abzulehnen.

Die Antwort der Fachabteilung:

In den Beratungen wurde deutlich hervorgehoben, dass diese Variante von der Politik nicht gewünscht wird.

Trotzdem möchte ich darauf hinweisen, dass schon seit der StVO Novelle 2009 festgehalten wurde, dass die Führung des innerstädtischen Radverkehrs auf der Straße stattzufinden hat. Gerade wenn man sieht, wie der Radverkehr bei Planungen der Region Hannover und in den

Nachbarkommunen geführt wird, ist deutlich zu sehen, dass die Führung des Radverkehrs innerorts im Mischverkehr, wenn möglich mit Schutzstreifen, aber doch auf der Fahrbahn, in Zukunft immer mehr die Regel sein wird. Innerorts wird der Radverkehr auf Nebenanlagen eher die Ausnahme sein.

Schlussbemerkungen und tabellarische Übersicht

Dass die Stadtverwaltung zu dem Ergebnis kommt, dass die Ursprungsvariante zu bevorzugen sei, ist aufgrund ihrer Argumentationskette und vergangenen Ausführungen in den zurückliegenden Ausschusssitzungen nicht verwunderlich. Den Arbeitsauftrag, bessere Lösungen für den Radverkehr zu finden, ist die Stadtverwaltung nur rudimentär nachgekommen.

Antwort der Fachabteilung:

Mit dieser Vorlage sollte gezeigt werden, dass trotz aller Bemühungen die Variante 1 mit dem separaten, umlaufenden Radweg nicht ohne Grunderwerb möglich ist. Die tabellarische Übersicht sollte die Folgen der unterschiedlichen Varianten aufzeigen.

Im Verlauf der Beratungen wurde eine Priorisierung festgelegt. Die Varianten 2 und 5 sollen nicht mehr geprüft werden, sondern die Variante 1, die Variante 3 und die Variante 4 in der genannten Reihenfolge. Das Ergebnis ist im Protokoll nachzulesen.

Ergebnis

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Bemühungen nochmal intensivieren muss, um eine objektive umsetzbare Variantenauswahl vorzulegen.

Die Antwort der Fachabteilung:

In der Ausschusssitzung wurde eine Priorisierung festgelegt, welche Varianten die Fachabteilung weiterverfolgen soll. Der Beschluss nach den politischen Beratungen konnte noch nicht gefasst werden.

Die beim Ausschuss festgelegte Priorisierung ist dem Protokoll zu entnehmen.

Die von der Politik favorisierte Variante 1 (Umlaufender Radweg) wurde von der Fachabteilung nicht weiterverfolgt, da sie ohne Grunderwerb nicht möglich ist und keine Verkaufsbereitschaft gegeben war. Nun kam der Auftrag von der Politik auch diese Variante trotzdem weiter zu verfolgen.