Anlage 6

Stellungnahme zum „Ausbaubauprogramm der K 121 (Vor dem Celler Tor) zwischen Wasserwerksweg und Sorgenser Grundweg“ vom 23.11.2023

Das Ausbauprogramm erhält nicht unser Einverständnis.

Es ist festzuhalten, dass unsere Stellungnahme vom 25.08.2022 insbesondere in Bezug auf den Radverkehr in keinster Weise Berücksichtigung gefunden hat.

Der Neubau der IGS stellt auch die Verkehrsplaner vor großen Herausforderungen. Grundsätzlich muss die Schule von allen Orts- und Stadtteilen gut erreichbar sein. Aufgrund der Lage des Schulzentrums im Stadtgebiet ist mit sehr geringen Fußgänger- dafür mit sehr hohem Radversaufkommen zu rechnen. Schon in der Vergangenheit wurde mehrfach auf die Sicherheit der Radverkehrsanlagen hingewiesen. Auch die Polizei, der ADFC sowie Bürger haben an diversen Stellen darauf aufmerksam gemacht. Gerade bei der Radverkehrsführung zeigt sich nun die erheblichen Defizite für diesen Standort.

Gerade für die Anbindung des Radverkehrs aus Richtung Süden und Südosten liegt kein Konzept vor. Dieses ist jedoch als Grundlage für die Ausbauplanung zwingend erforderlich.

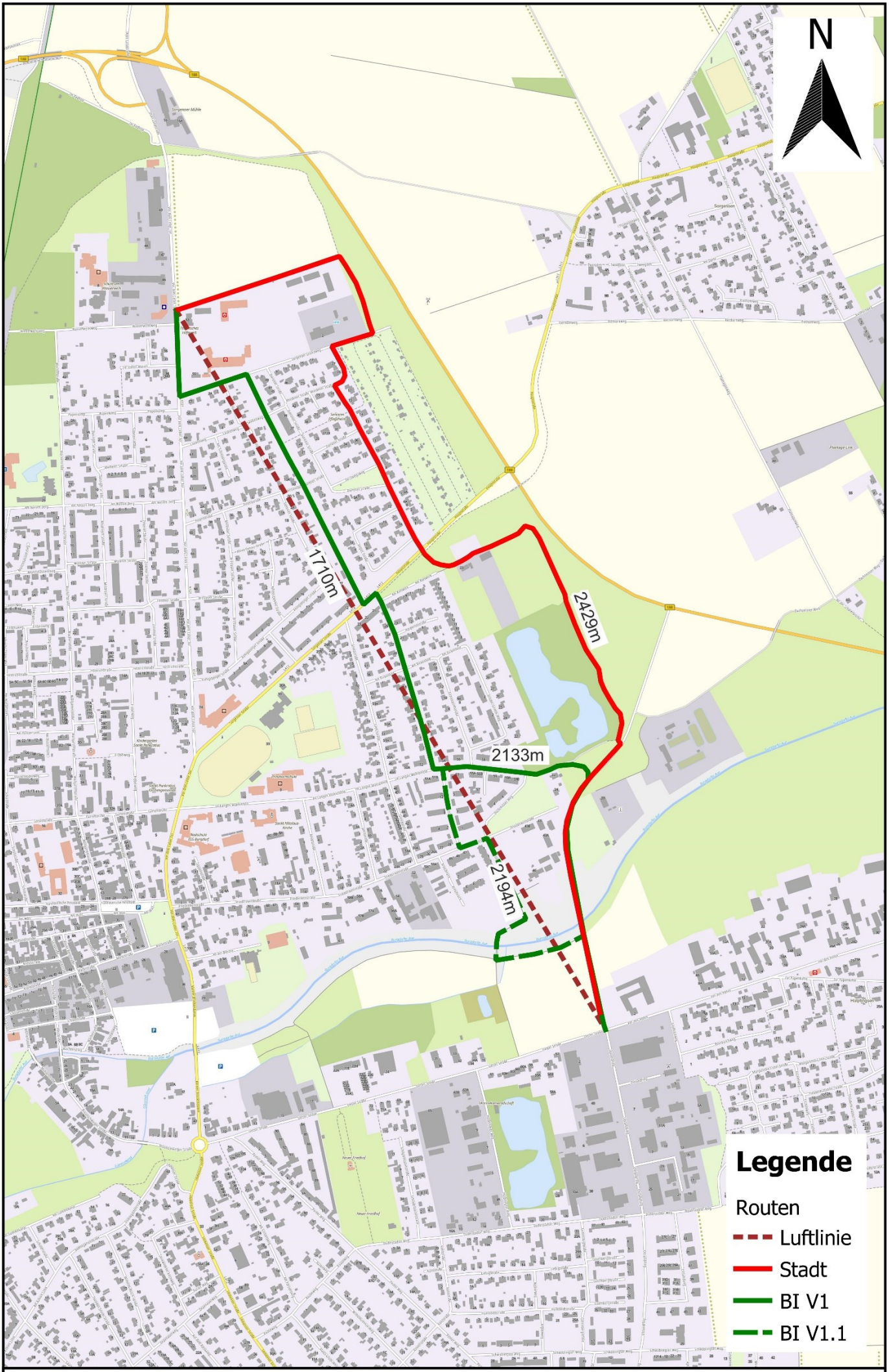
Auch die Vorgaben aus dem Ausschuss wie z.B. „die Radwegführung in Richtung Hülptingsen bzw. der Südstadt ist ebenfalls im Rahmen des Ausbauprogramms genauer zu benennen“, ist ausgeblieben.

1. Anbindung des Schülerverkehrs aus Richtung Südosten

Wie der folgenden Abbildung zu entnehmen ist, kommt eine Erschließung der Schule über Adolf-Michelssen-Straße in Richtung Südosten grundsätzlich nicht in Frage.

1. Die geplante Führung des Radverkehrs durch die Stadtverwaltung führt die Schüler abseits der Wohnbebauung und somit ohne soziale Kontrolle. Diese ist jedoch für den Schülerverkehr immens wichtig.
2. Da diese Führung ein erheblicher Umweg für die Schüler bedeutet, wird es ihr an Akzeptanz fehlen und somit nicht genutzt werden.
3. Es entstehen zusätzliche kosten für Beleuchtung und Ertüchtigung der Wege.
4. Auch die Erschließung für den Schulverkehr für den Bereich „Langes Feld“, „Petersstraße“ und südlich der Sorgenser Straße ist hiermit nicht gewährleistet.

Deshalb ist der Weg zwischen den Wohnquartieren und anschließend dem Sorgenser Grundweg als qualifizierter Schulweg aufzunehmen, da hier der Schülerverkehr stattfinden wird.



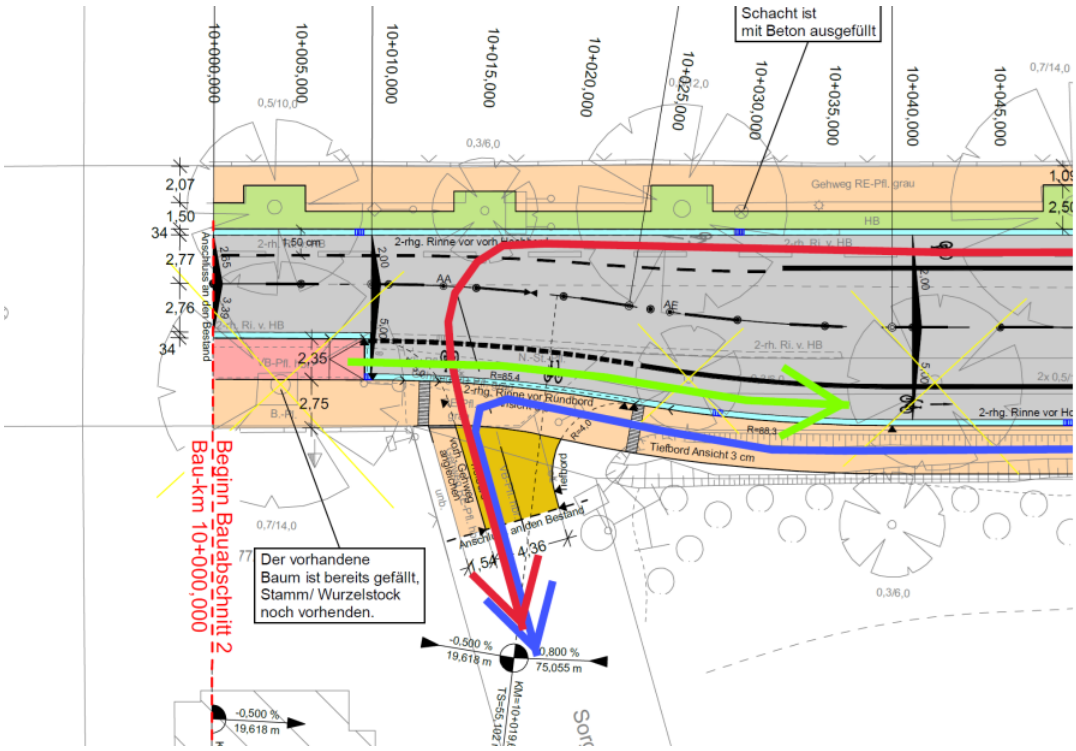
Quellenvermerk CC BY 4.0: © GeoBasis-DE / BKG (2023) CC BY 4.0

Maßstab: 1:10.000

2. Führung des Radverkehrs aus dem bzw. zum Sorgenser Grundweg

Unter den zuvor genannten Radverkehrsführung ist eines der größten Problempunkte bei dieser Planung, die Radverkehrsführung von der Schule in den Sorgenser Grundweg.

1. Fahren die Schulkinder regelkonform (was sehr unwahrscheinlich ist, rot), so müssen sie vor der Schule die K121 queren, um dann 150m weiter erneut die Fahrbahn queren zu müssen. Abgesehen davon, dass die Schulkinder zweimal die Fahrbahn queren müssen, gibt es beim Sogenser Grundweg keine gesicherte Querungsmöglichkeit.
2. Mit höchster Wahrscheinlichkeit werden die Schulkinder sich nicht regelkonform verhalten (blau). Sie werden in Richtung Süden auf der linken Seite auf dem Gehweg weiterfahren, um dann in den Sogenser Grundweg einzubiegen. Sofern dieses Verhalten in der Planung nicht berücksichtig wird, ergeben Sich hieraus vielfältige Konfliktpunkte.



Wie dargestellt, werden die Schulkinder den östlichen Gehweg gegenläufig nutzen, um in den Sorgenser Grundweg zu kommen. **Diesem Faktum ist Rechnung zu tragen. Eine Nichtbeachtung führt zur Gefährdung des Schülerverkehrs.** Welche Folgen der Nichtbeachtung der tatsächlichen Nutzung hat, ist am Schwarzen Herzog als Unfallhäufigkeitsstelle zu sehen. Deshalb ist der Radweg als Gemeinsamer Geh- / Radweg von dem Sogenser Grundweg bis zur Einmündung Wasserwerksweg weiterzuführen. Auf den Radfahrstreifen ist zu verzichten. Der Gemeinsame Geh- / Radweg erhält somit eine Breite von 5,10m. Hier ist eine Benutzung für den Radverkehr in Richtung Süden zuzulassen. Aufgrund des geringen Fußverkehrs und lediglich zwei Grundstückszufahrten ist dies der einzig gangbare Weg, den Radverkehr in Richtung Südosten sicher zu führen. Auf das **Dogma**, den Radverkehr richtungsgetreu zu führen, ist hier zu verzichten.

3. Mittelinseln

In den zwei südlichen Mittelinseln sind Fußgängerfurten von 9,0 m bzw. 6,6m vorgesehen. Dem gegenüber steht jedoch nur eine Radverkehrsfurt von 2,25m zur Verfügung. Wie oben angeführt ist hier jedoch mit erheblichen Radverkehr zu Rechnen. Für dieses Radverkehrsaufkommen ist die eine schmale Querungsanlage viel zu gering bemessen.

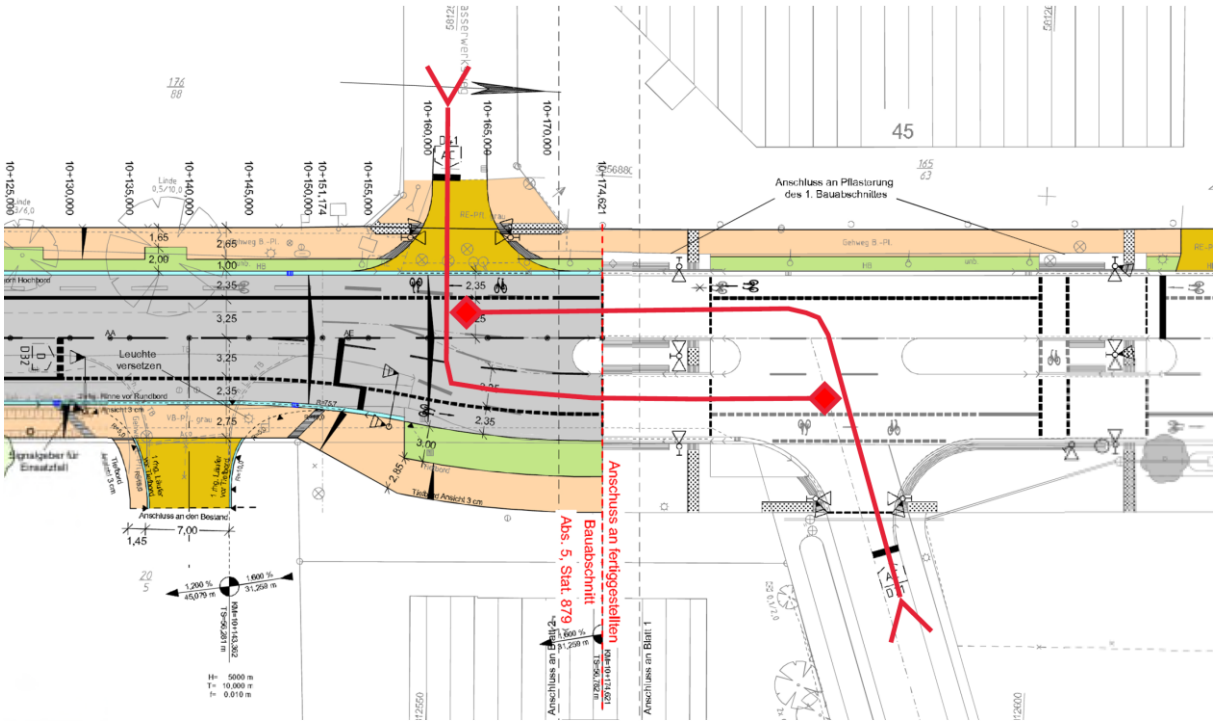
Auch ist die Aufstellfläche auf der Mittelinsel zu gering bemessen.

4. Signalisierung der Querungsstellen

Die Signale für den Fuß- und Radverkehr sind als kombinierte Signale für Fuß- und Radverkehr angebracht werden.

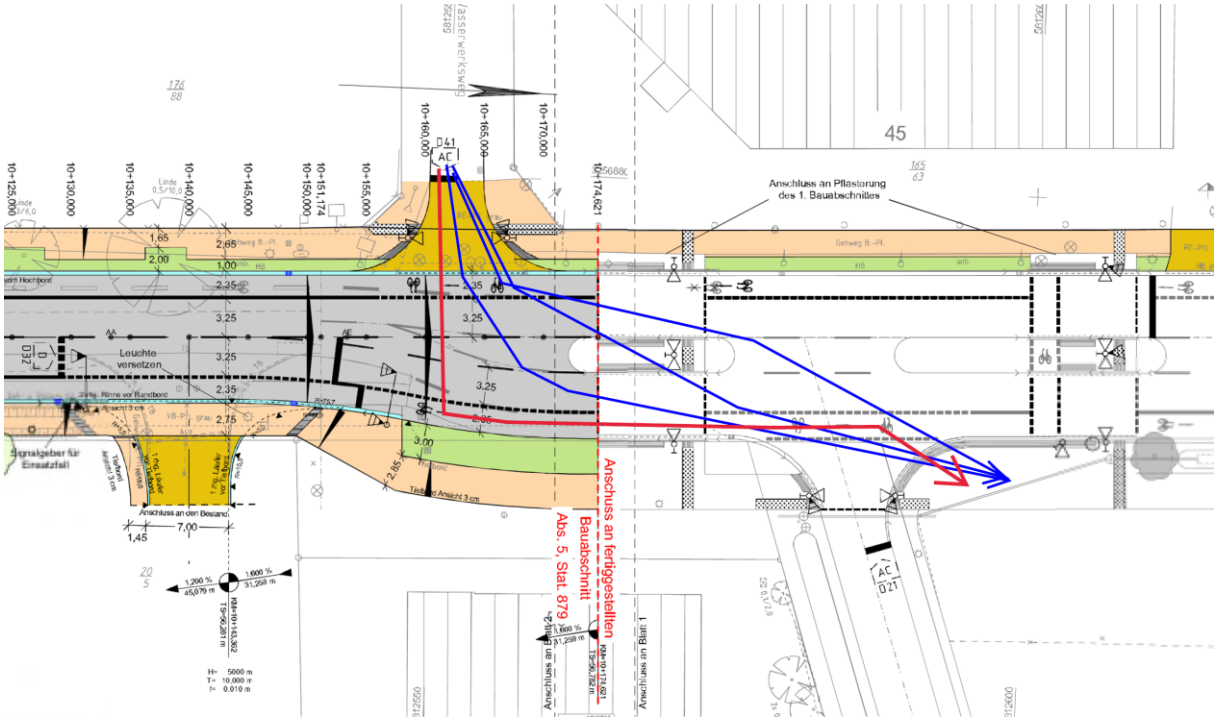
5. Signalisierung

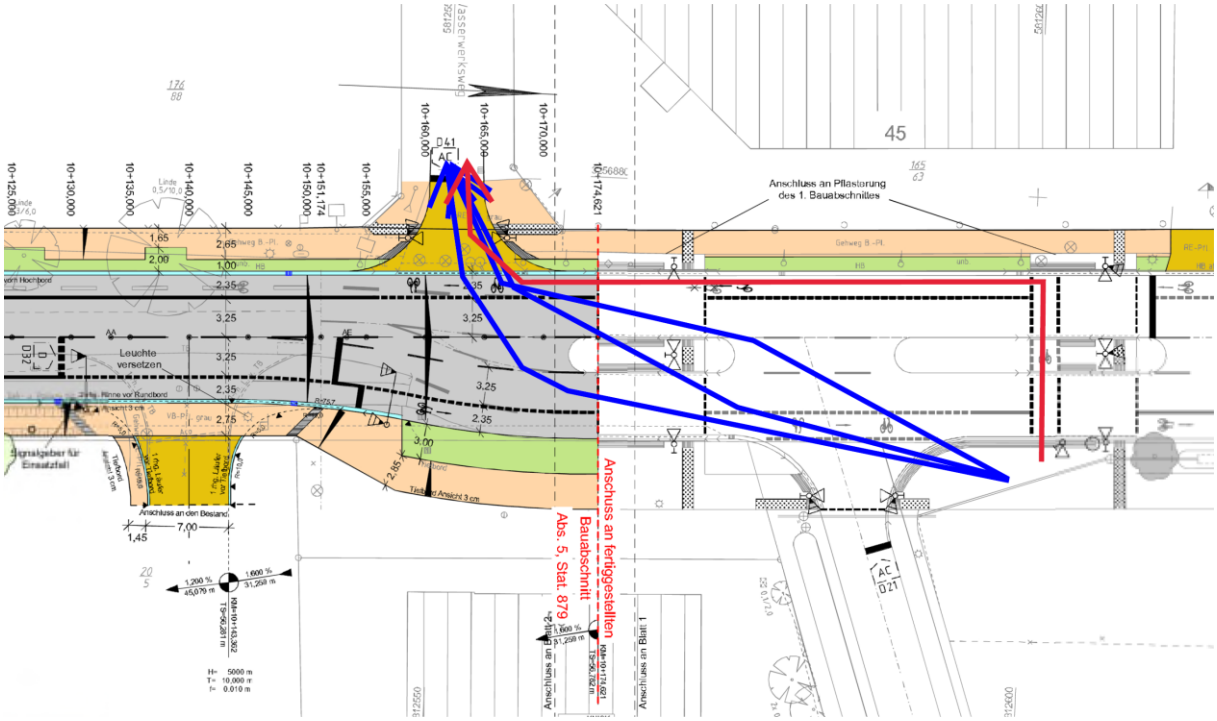
Eine gemeinsame Signalisierung der LSA Wasserwerksweg und Adolf-Michelssen-Straße birgt unverträgliche Verkehrsströme, die Vermieden werden müssen. Gerade auch wenn hier bei K40 der Radverkehr mit einbezogen ist.



6. Nutzung der Radverkehrsaalgen

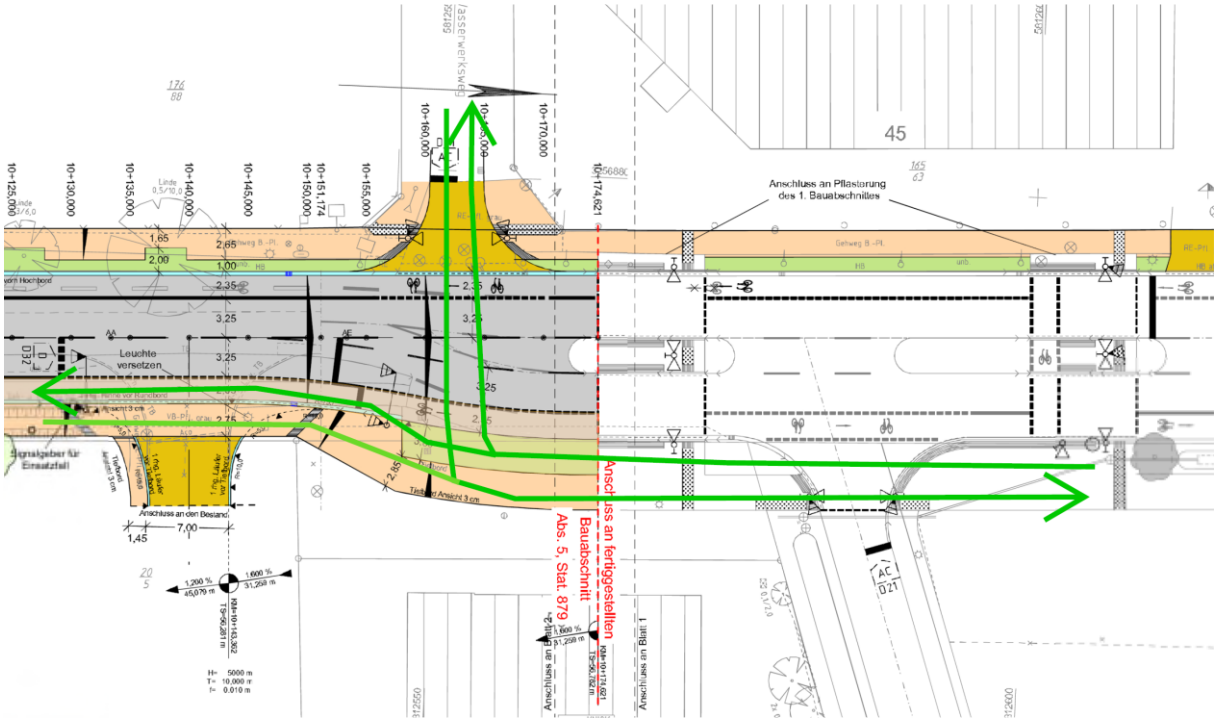
Die zu erwartende Nutzung (rot) der Radverkehrsanlagen birgt aufgrund der großen Ausdehnung der Querungsanlagen erhebliches Potenzial zur Fehlnutzung und daraus folgende verkehrlichen Konflikte, welch die Verkehrssicherheit reduzieren.





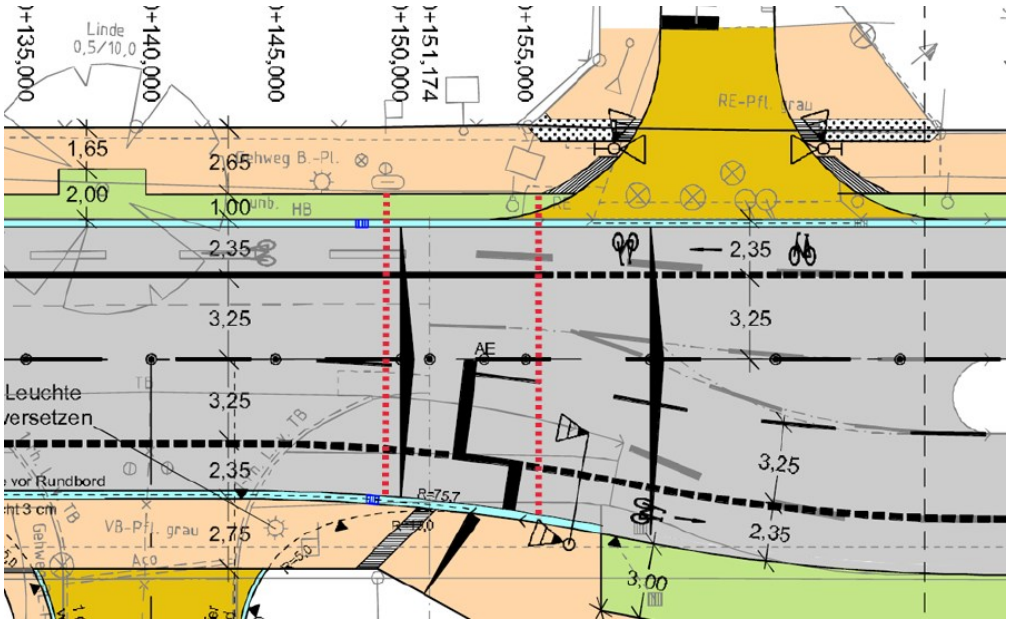
Es gilt die Verkehrsströme zu bündeln und somit die Konfliktpunkte zu reduzieren. Dass erhöht die Verkehrssicherheit.

Zusätzlich könnte hier die Nördliche LSA nach Süden verlegt und entsprechende Signalanlagen eingespart werden. Auch das Problem mit der geringen Bemessung der Querungsanlagen kann hiermit ausgeräumt werden.



7. Querung südlich Wasserwerksweg

Südlich der Einmündung Wasserwerksweg befindet sich keine Querungsmöglichkeit z.B. für Fußgänger. Konsequenterweise sollte eine entsprechende Signalisierung und Querungsstelle auch hier vorgesehen werden. Die entberliche nördliche LSA könnte hier vorgesehen werden



8. Detektion

Auf eine genaue Detektion der Unterschiedlichen Verkehrsarten ist zu achten. Gerade bei der Einmündung des Wasserwerksweges ist eine verlässliche Detektion des Radverkehrs erforderlich.

Lange Wartezeiten sind zu vermeiden. Hier gibt es schon sehr zuverlässige Steuerungen.

9. Markierung

Aufgrund der hier vorherrschenden Verkehrsverhältnisse sind die Radfahrstreifen und Schutzstreifen rot einzufärben.

10. Blindenleitsysteme

Die Darstellung der bestehenden Blindenleitsysteme entspricht nicht der Örtlichkeit.

Aufgestellt:

[redacted]