

Umgang mit Pflichtradwegen in Hildesheim, die den gesetzlichen Anforderungen nicht genügen

Stellungnahme des VCD Hildesheim zu den Vorschlägen der Stadtverwaltung FB 66 „Sonderverkehrsschau Pflichtradwege am 22.07.2014“

02.11.2014

1. Grundsätzliches

Die Bestandsaufnahme zeigt den unzureichenden Zustand der Radverkehrsanlagen im Bereich der Innenstadt auf fast allen Haupttrouten des Radverkehrs gemäß IVEP. Befriedigende Lösungen allein durch Umgestaltung der Radverkehrsanlagen sind nicht überall möglich.

Umso dringlicher ist es, ein insgesamt fahrradfreundlicheres Klima auf Hildesheimer Straßen zu schaffen durch

- die allgemeine Entlastung der Innenstadt vom Kfz-Verkehr gemäß IVEP,
- die Verlangsamung des Autoverkehrs in kritischen Abschnitten gemäß IVEP und Lärmaktionsplan
- durch Umverteilung des vorhandenen Straßenraums zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr, wie auf etlichen der jetzt untersuchten Strecken im IVEP und / oder im Lärmaktionsplan vorgeschlagen.

In vielen Fällen könnten solche Maßnahmen ohne großen Finanzmitteleinsatz „durch Pinsel und Farbe“ und Beschilderung realisiert werden.

Fehlt dazu der politische Wille, sind IVEP und Lärmaktionsplan mit den zugehörigen Ratsbeschlüssen nutzlos und der Sinn einer ehrenamtlichen Beteiligung an solchen Planungen nicht mehr einzusehen.

Die Vorschläge des Fachbereichs 66 im Papier „Sonderverkehrsschau Pflichtradwege“ laufen in vielen Fällen auf Scheinlösungen hinaus, die die tatsächlichen Probleme nicht lösen und vermutlich auch in rechtlicher Hinsicht nicht besser beurteilt werden können als der Status quo.

Gemeinsame Fuß- und Radwege:

Zu schmale Radwege umzuwidmen in gemeinsame Fuß- und Radwege, ist in den meisten Fällen keine Lösung. Es handelt sich ganz überwiegend um Haupttrouten des Radverkehrs, dies ist ein Ausschlusskriterium gemäß ERA. Auch ist in vielen Fällen die Nutzungsfrequenz wesentlich höher, als es gemäß ERA zulässig ist.

Aus einem unrechtmäßigen Zustand einen anderen, nicht weniger unrechtmäßigen Zustand zu machen, der vermutlich auch bald beklagt wird, ist keine Lösung.

Der Radverkehr wird nur weiter abgebremst.

Gemeinsame Fuß- und Radwege bringen für den Radverkehr und den Fußverkehr neue Gefährdungen.

Jegliche Umbau- und Markierungsarbeiten in dieser Hinsicht lehnen wir ab.

„Radfahrer frei“

Dort, wo gemäß ERA eine getrennte Führung des Radverkehrs verlangt wird, ist die Aufhebung der Benutzungspflicht und Gehweg mit „Radfahrer frei“ keine Lösung.

Es handelt sich um eine Scheinlösung des Problems. Es entstehen faktisch Radwege ohne Benutzungspflicht – diese müssen allerdings denselben Anforderungen genügen wie Radwege mit Benutzungspflicht (vgl. Vortrag Alrutz).

Die Verkehrsführung wird faktisch an vielen Stellen für viele Verkehrsteilnehmende noch unübersichtlicher, die Benutzung des nicht benutzungspflichtigen Radwegs bzw. Fußwegs gefährlicher als bisher und auf der Fahrbahn sind Radfahrende ohne intensive Begleitinformation Missverständnissen und Aggressionen des Autoverkehrs ausgesetzt.

Zwingend erforderlich ist eine intensive Begleitinformation, durch Markierung und Beschilderung gem. Vorschlägen Dr. Flaccus und durch eine Informationskampagne der Stadt, zusätzlich müssen in jedem Einzelfall Möglichkeiten wie Schutzstreifen und / oder Tempolimits geprüft werden!

(Wenn der Landkreis auf vielen Alleen aus Sicherheitsgründen Tempo 70 anordnet, müssen ja auch auch in der Stadt auf Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, bei denen es keine baulichen Möglichkeiten zur sicheren Führung des Radverkehrs gibt, Tempolimits möglich sein!)

Gefahrenstellen

Die Sonderverkehrsschau richtet den Blick fast ausschließlich auf die Breite der Radwege. Wichtig ist jedoch auch eine Analyse von Gefahrenstellen, insbesondere im Bereich von Kreuzungen, Ausfahrten, Einmündungen, Bushaltestellen sowie Anschlüssen an andere Radverkehrsanlagen. Das Urteil zum Hohnsen kritisiert nicht allein die zu geringe Radwegbreite, sondern auch die unzureichende Radwegführung in solchen kritischen Bereichen. **Die Analyse ist insofern zu vervollständigen.**

2. Anmerkungen zu einzelnen Straßen

Bischof-Janssen-Straße: s. Dr. Flaccus,

Radverkehr auf die Fahrbahn. Tempobegrenzung auf 30 km/h gem. IVEP

Lerchenkamp: Da eine Führung auf dem Hochbord unzumutbar und die Benutzungspflicht aufgehoben wird, angesichts des hohen Anteils an Schwerverkehr unbedingt mit Tempo 30 koppeln

Einumer Straße: Aufhebung der Benutzungspflicht, s. Dr. Flaccus

Marienburger Straße: Aufhebung der Benutzungspflicht, Tempo 40.

Entgegen den Aussagen der Sonderverkehrsschau ist der Radweg auch stadtauswärts viel zu schmal.

Zwischen Klingeltunnel und Mellinger Straße kann kurzfristig und mit geringen Kosten ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn angelegt werden, wenn der Autoverkehr stadtauswärts vor der Einmündung Klingeltunnel auf der linken Spur zusammengefasst wird, so dass der Verkehr von der Rampe ohne Einfädelspur direkt auf die rechte Spur fahren kann.

Kurt-Schumacher-Straße: Aufhebung Benutzungspflicht + Tempo 30

Steinbergstraße: Aufhebung Benutzungspflicht. Fahrbahnbreite reicht für Schutzstreifen aus; Tempo 30

Alfelder Straße: Sofortige Anlage von Radfahrstreifen möglich, Kfz-Verkehr nur noch 3spurig gemäß Vorschlag Lärmaktionsplan.

B 1: Gemeinsamer Fuß- und Radweg ist abzulehnen, wegen hohen Aufkommens an Fuß- und Radverkehr insbesondere zwischen Kardinal-Bertram-Straße und Bismarckplatz beidseitig zu gefährlich.

Aufgrund der Schwierigkeiten, hier etwas zu ändern, sehen wir die Notwendigkeit, eine Alternativroute (Ost-West-Verbindung für den Radverkehr durch die Innenstadt) in der Radverkehrskonzeption zu stärken.

Außerdem sollte geprüft werden, ob auf der B1 zumindest in den besonders stark von Radverkehr frequentierten Abschnitten mittelfristig durch Wegfall der Parkspur oder von Abbiegespuren auf einer Straßenseite Raum für einen Radfahrstreifen

geschaffen werden kann (Kapazitäten in Parkhäusern Arneken-Galerie und Parkhaus Rose u.a. nutzen).

Zingel: Aufhebung der Benutzungspflicht. Unverzögliche Einrichtung von Radfahrstreifen auf der jeweils rechten Fahrbahn mit geringen Kosten möglich, vgl. Lärmaktionsplan.

Kardinal-Bertram-Straße: Die Benutzungspflicht sollte in beiden Fahrrichtungen aufgehoben werden. Anordnung von Tempo 30 gemäß IVEP. südlich der Einmündung Michaelisstraße (bei dem völlig unzureichenden Hochbordradweg-Stummel) ist die Bordsteinkante zurückzunehmen, damit der auf der Fahrbahn fahrende Radverkehr nicht einen Bogen nach links fahren muss.

Hohnsen: Im Bereich, in dem die Fahrbahndecke erneuert worden ist, Aufbringen des Schutzstreifens unter Wegfall des Linksabbiegers, wie bereits 2013 beschlossen.

Struckmannstraße: Aufhebung der Benutzungspflicht + begleitend ein Schutzstreifen oder - falls Breite nicht ausreichend - zumindest deutlicher Hinweis, dass Radverkehr zwischen Hohnsen und Einmündung Wiesenstraße auf der Fahrbahn fährt.

Pfaffenstieg: Die Einschätzung, dass die nur 1 Meter breiten Radwege ausreichen, wird nicht geteilt. Wir fordern Aufhebung der Benutzungspflicht und Anordnung von Tempo 30 zwischen Kardinal-Bertram-Straße und Dammtor (Maßnahme IVEP).

Goslarsche Straße: Diese ist nicht in der Sonderverkehrsschau aufgeführt, da die Benutzungspflicht bereits aufgehoben worden ist. In der Praxis trauen sich wegen fehlender Begleitmaßnahmen jedoch kaum Radfahrende auf die Fahrbahn. Unverzögliche Einrichtung von Radfahrstreifen auf der jeweils rechten Fahrbahn ist mit geringen Kosten möglich (vgl. Lärmaktionsplan).