

Stellungnahme des VCD Regionalverband Elbe-Heide zu den Planungen zur Straße „Vor dem Neuen Tore“



Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Regionalverband Elbe-Heide e. V.
Katzenstraße 2
21335 Lüneburg
info@vcd-elbe-heide.de

Stellungnahme vom 7.3.2023. Sie bezieht sich auf den Planungsstand vom 8.2.2023.

Einordnung

Die geplante Baumaßnahme betrifft die Straße Vor dem Neuen Tore zwischen Dörnbergstraße/Schnellenberger Weg und Schanzenweg, also bevor diese in die Neuetorstraße übergeht. Es handelt sich um eine Landesstraße (L 216) und um einen Teil des „Stadtrings“ um die Innenstadt. In der „Radverkehrsstrategie 2025“ der Hansestadt Lüneburg ist die Straße als Hauptfahrradverkehrsrouten (Route 7) vorgesehen.

Aktuell gibt es einen schmalen Fußweg auf der Südseite, zwei Autospuren, die sich im Kreuzungsbereich auf drei Autospuren ausweiten und einen schmalen Fuß- und Radweg (VZ 240) auf der Nordseite, der für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist. Die Straße weist viel Verkehr auf, wobei lediglich Zählungen für den Autoverkehr vorliegen. Aufgrund anliegender Geschäfte und Institutionen sowie der Tatsache, dass es sich um eine wichtige Route für den Radverkehr handelt, gibt es jedoch auch sehr viele Radfahrende und Fußgänger*innen, die diesen Weg nutzen. Auf der Strecke verkehren vier Buslinien (5009, 5013, 5200 und 5777).

Planungen

Die Planungen sehen vor, durch Zukäufe von Flächen den gemeinsamen Fuß- und Radweg (VZ 240) auf der Nordseite von teils 1,4 m auf 3,25 m auszuweiten. Gegenüber dem Kfz-Verkehr besteht ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m. Auf der Südseite ist keine Veränderung vorgesehen, Radfahrende können dort also weiterhin auf der Fahrbahn fahren, auf der Nordseite ist in West-Ost-Richtung jedoch weiterhin ein Fußweg (VZ 239) mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (ZZ 1022-10) vorgesehen, sodass Radfahrende in Schrittgeschwindigkeit und mit entsprechender Rücksichtnahme gegenüber dem Fußverkehr auch weiterhin auf der Nordseite verkehren können. Die Anzahl der Kfz-Spuren im Kreuzungsbereich und im anschließenden östlichen Verlauf soll nicht verändert werden.

Radverkehrsstrategie 2025

Die Straße ist als Teil einer Hauptverkehrsrouten des Radverkehrs vorgesehen.

In dieser Planung (aus dem Jahr 2018) war für den Knotenbereich geplant (S. 37 f.):

- „Anlage von beidseitigen Schutzstreifen Spur-in-Spur (Mindestmaß) im Aufweitungsbereich am Fahrbahnrand
- Aufhebung der Radverkehrsführung im schmalen Seitenraum der Nordseite (Gehweg)
- Fußgänger und Radfahrer-LSA in Höhe Schanzenweg mit Anschluss an Neubau Zweirichtungs-Radweg sowie Allee in Richtung Graalwall
- Getrennter Radweg ohne Benutzungspflicht als Neubau an der Südseite, Gehweg neu gestalten bis LSA
- Knotenzufahrt Vor dem Neuen Tore von Reppenstedt: Ergänzende Anlage eines einseitigen Schutzstreifens ab Im Grimm als direkter Anschluss an eine richtungstreue Führung in Richtung Innenstadt“

In einer Stellungnahme vom 13.02.2018 stimmte Prof. Peter Pez (Leuphana Universität Lüneburg) der Planung zu, rät jedoch die Anlage eines Schutzstreifens auf der Südseite wegen vorhandener Wohnbebauung schon ab der Jägerstraße an.

Beurteilung der aktuellen Planung für den Umweltverbund

Fuß- und Radverkehr können nur dann eine Alternative zum Autoverkehr für viele Menschen darstellen, wenn sie genügend Raum bekommen und in einer sicheren Art und Weise geführt werden. Soll eine Verkehrswende erreicht werden, also eine Verschiebung der Verkehrsmittelnutzungsanteile vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum Umweltverbund, so ist nach gängiger Ansicht von Verkehrsforschung eine Kombination von Pull- und Push-Faktoren zu wählen: Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr müssen attraktiviert und zugleich Autoverkehr weniger attraktiv gestaltet werden (in diesem Zusammenhang lässt sich auch von einer Deprivilegierung sprechen). Beide Maßnahmenrichtungen gehen oft auch Hand in Hand, da Platz zur Attraktivierung im beengten Stadtraum oft nur auf Kosten des MIV geschaffen werden kann.

Eine signifikante Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr stellt an dieser Stelle eine absolute Notwendigkeit dar. Dennoch muss beachtet werden, dass eine nur teilweise Verbesserung einerseits eine gefährliche und nicht zur Förderung des Umweltverbunds geeignete Situation festschreiben kann und andererseits eine zukünftige gründlichere Überholung und Umgestaltung entsprechend den oben genannten Anforderungen blockieren kann.

Die Planung zur Förderung des Umweltverbunds stellt einen Paradigmenwechsel dar, der sich auch in den entsprechenden Regelwerken wiederfindet. So gilt seit der Novellierung der „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) im Jahr 2006 und der Straßenverkehrsordnung (StVO) im Jahr 2009 (2009/13) das neue Paradigma, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden Vorrang vor der Flüssigkeit des Verkehrs hat.

Zentrale Stellschrauben zur Erhöhung der Sicherheit und der Attraktivierung von Straßen für den Umweltverbund stellen die Faktoren Breite und Geschwindigkeit dar. Angeraten ist dabei eine Planung von „außen nach innen“ (Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen), also die Belange der schwächsten Verkehrsteilnehmenden (Fußverkehr und Radverkehr) priorisierend.

Bei begrenztem Raum ist also unbedingt Sorge zu tragen, dass ausreichende Flächen für die sichere Mobilität der schwächeren Verkehrsteilnehmenden vorhanden sind. Um dieses Ziel zu erreichen, könnte z. B. auch der Kfz-Verkehr in lediglich einer Fahrtrichtung geführt werden (Einbahnstraßenlösung). Eine solche Lösung wurde bereits in der Vergangenheit für den Stadtring angedacht. Diese Maßnahme müsste keine Einschränkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit sich bringen, sondern könnte sogar zu seiner teilweisen Beschleunigung beitragen, nämlich indem der Rad- und Busverkehr gemeinsam auf einer „Umweltspur“ (wie in anderen Städten bereits umgesetzt) auf der Südseite geführt werden. So würde der Busverkehr zumindest in West-Ost-Richtung nicht in stockenden Autoverkehr geraten.

Eine andere Möglichkeit besteht in der Absenkung der Maximalgeschwindigkeit, um eine sichere gemeinsame Führung des Auto- und Radverkehrs zu ermöglichen, z. B. durch die Ausweisung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von

30 km/h (VZ 274-30). Nach derzeitigem Straßenverkehrsrecht wäre für eine Geschwindigkeitsbegrenzung an dieser Stelle eine Umwidmung der Straße notwendig, da diese derzeit noch nicht auf Landesstraßen angeordnet werden kann (außer in Sonderfällen).

Da es sich bei der Straße um eine Hauptroute für den Radverkehr handelt und handeln soll, ist anzumerken, dass ein gemeinsamer Fuß- und Radweg keine vorgesehene Lösung darstellt. Auf dieser Verkehrsführungsart muss sich der Radverkehr dem Fußverkehr unterordnen:

- Radfahrer habe auf kombinierten Geh- und Radwegen keinen Vorrang, Fußgänger müssen sie aber vorbeifahren lassen.
- Dabei müssen die Radfahrer jede Gefährdung vermeiden.
- Radfahrer haben demnach die Belange der Fußgänger auf solchen Wegen besonders zu berücksichtigen und insbesondere bei unklaren Verkehrslagen gegebenenfalls Schrittgeschwindigkeit zu fahren, um ein sofortiges Anhalten zu ermöglichen.
- Auf betagte oder unachtsame Fußgänger muss der Radfahrer besondere Rücksicht nehmen; mit Unaufmerksamkeiten oder Schreckreaktionen muss er rechnen.
- Für die Geschwindigkeit von Radfahrern gilt zusätzlich § 3 Abs. 1 Satz 4 StVO: Ein Radfahrer muss innerhalb der übersehbaren Strecke halten können.
- Dazu gehört auch, dass er damit rechnet, dass aus Eingängen oder Ausfahrten Personen oder Fahrzeuge auf den Gehweg gelangen können.

Fußgänger*innen dürfen den gemeinsamen Fuß- und Radweg auf der ganzen Breite benutzen und dort auch stehenbleiben. Sie brauchen, da dort Radfahrende keinen Vorrang haben, nicht fortwährend nach Radfahrenden, die etwa von hinten herankommen könnten, Ausschau halten.

Hier ist also geplant, dass Radfahrende auf einer Hauptroute für den Radverkehr ihre Geschwindigkeit unter Beachtung der jeweiligen Situation bis auf Schrittgeschwindigkeit absenken müssen und somit bei Unfällen mit dem Fußverkehr entsprechend haftbar sind, wenn sie dies nicht machen.

Radverkehr wird seit der StVO-Novelle von 2009 dem Fahrverkehr zugeordnet, der grundsätzlich andere Verhaltensweisen und damit auch Anforderungen als der Fußverkehr hat. Somit sollte die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr ein absoluter Sonderfall bleiben.

Dass gemeinsame Geh- und Radwege keine vorgesehene Lösung für eine solche Straße darstellt, ist auch in den entsprechenden technischen Regelwerken beschrieben, so kommt die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege (VZ 240) innerorts nur in Ausnahmefällen in Betracht (RASt 6.1.6.4; Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, EFA 3.1.2.5).

Für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr wurden spezifische Ausschlusskriterien definiert (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, ERA 2010, 3.6; S. 27), von denen viele an dieser Stelle greifen:

- „Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z. B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- starkes Gefälle (>3%),
- dichte Folge von unmittelbar an Gehwege mit Mindestbreiten angrenzende Hauseingänge,
- zahlreiche untergeordnete Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen,
- frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltestellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen,
- Überschreitung der Einsatzgrenzen gemäß dem Bild 15 [Nutzungsabhängige Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr]“.

Bei den schmalsten Gemeinsamen Geh- und Radwegen (2,5 m Nutzbreite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen) darf das stündliche Gesamtaufkommen im Fuß- und Radverkehr 70 Personen bzw. ca. 25 Fahrräder nicht überschreiten, bei breiteren Flächen (ab 4,0 m) ist jeweils ungefähr die doppelte Anzahl akzeptabel (maximal 150 Personen bzw. 50 Fahrräder (RASt, Tab. 27). Es ist von einer höheren Rad- und Fußverkehrsstärke auszugehen, auch wenn dazu keine Zählungen vorliegen.

Die gemeinsame Führung von Rad- und Fußverkehr ist auch deshalb in der Regel nicht vorgesehen, da Belästigungen des Fußverkehrs nicht auszuschließen oder sogar anzunehmen sind. Dabei ist zu beachten, dass in den EFA (2002, 3.2.1) vorgesehen ist, dass sich zu Fuß Gehende ungehindert begegnen können, dafür ist eine Mindestbreite von 1,8 m notwendig. Sollen sich auch Menschen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl begegnen können, ist eine größere Breite notwendig. Hinzu kommen in den EFA festgelegte Abstände, die zu schnell fließendem Verkehr und zu Einfriedungen einzuhalten sind, sodass die Mindestgehwegbreite 2,5 m innerorts beträgt (RASt 06, 4.7; EFA 2002, 3.3.1). Dieses Maß ist bei Neu- und Umplanungen sowie Sanierungen grundsätzlich anzusetzen. Die Zusammenlegung von Fuß- und Radverkehr stellt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Hör- und Sehbehinderte ein erhebliches Problem dar.

Auch für die Gegenrichtung stellt sich die Freigabe für den Radverkehr auf dem Fußweg als keine geeignete Lösung dar: „Die Freigabe des Gehweges zur Benutzung durch Radfahrer durch das Zeichen 239 mit Zusatzzeichen ‚Radfahrer frei‘ kommt nur in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange der

Fußgänger vertretbar ist.“ (Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen, M DV 2.2).

Die rechtliche Beurteilung der Legitimität der Einrichtung einer gemeinsamen Führung für den Fuß- und Radverkehr orientiert sich an Sicherheitsanforderungen dieser Verkehre.

- Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat bereits 2015 bewiesen, dass Radfahrende in Gegenrichtung, also auf straßenbegleitenden Wegen auf der linken Seite der Straße, ein vielfach höheres Unfallrisiko haben, als Radfahrende, die auf rechten Radwegen, oder besser noch der Straße, unterwegs sind (Alrutz et al. 2015: 34).
- Tatsächlich spricht die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung von besonderen Gefahren bei der Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung innerhalb geschlossener Ortschaften (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4).
- Besonders gefährlich wird es immer beim Überqueren von Einmündungen. Das liegt daran, dass der aus der Einmündung ausfahrende Fahrzeugverkehr in der Regel nicht mit von rechts kommenden Radfahrern rechnet. Das ist auch der Grund, warum in Fahrtrichtung links angelegte Radwege in Gegenrichtung nicht eingerichtet werden sollen (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4).

Fazit

- Die Straße Vor dem Neuen Tore bedarf dringend einer Überarbeitung. Dies ist notwendig, um einen Zustand herzustellen, der die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden signifikant erhöht, rechtlich zulässig und angemessen für eine Hauptfahrradroute ist.
- Die vorgelegten Planungen würden zwar Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr bedeuten, allerdings die drei oben genannten Ziele **nicht** erfüllen.
- Aus diesen Gründen sieht der VCD Elbe-Heide die Notwendigkeit, den gesamten Verkehrsraum an dieser Stelle grundlegender neu aufzuteilen und dabei die Bedürfnisse der schwächsten Verkehrsteilnehmenden sowie das Anliegen einer Verkehrswende in den Mittelpunkt zu stellen.
- Falls der Umbau dennoch in der vorgestellten Weise erfolgen sollte, kann das nur als erster Zwischenschritt betrachtet werden. Anschließend weitreichendere Maßnahmen blieben weiterhin notwendig.