

16.09.2024

Ihr Ansprechpartner:
j.krueger@adfc-hannover.de

Umsteiganlage Bahnhof Nordstadt; Drucksache Nr. 1411/2024¹

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

gerne entsprechen wir Ihrem Wunsch nach einer Stellungnahme zu den Planungen der Umsteiganlage Bahnhof Nordstadt, vorgelegt in den Drucksachen 1411/2024 sowie 1561/2024.

Der ADFC begrüßt die vorgelegte Planung. Positiv hervorzuheben sind:

- Die Möglichkeit, aus der Petersstraße nach stadteinwärts abzubiegen über die einseitige Zwei-Richtungs-Führung
- Die Ergänzung von Fahrradabstellmöglichkeiten in S-Bahnhof Nähe
- Die vorgesehenen Breiten für Rad- und Fußverkehr im Bereich des Hochbahnsteiges (siehe Querschnitt in der Drucksache)
- Die Führung des Radverkehrs hinter der Bushaltestelle stadtauswärts

Um die Zukunftssicherheit der Planung zu gewährleisten, sollte sichergestellt werden:

- Die Option zu erhalten, die Veloroute im Zwei-Richtungs-Verkehr einseitig durch die Fernbahnunterführung zu führen
- Eine Fortsetzung der Querschnittserweiterung, ggf. mit Stützmauern und Erhalt des historischen Zauns bis an die Fernbahnunterführung auf beiden Seiten
- Bei Neubau der Fernbahnunterführung ein Querschnitt im Radschnellwegstandard auf der Seite der Veloroute (etwas breiter als der Hannover eigene Veloroutenstandard)

Folgende Punkte sind aus unserer Sicht zu verbessern:

¹ <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1411-2024>
sowie Instandsetzung der Brücke <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1561-2024>

Geschützte Radspuren

Die Radstreifen von und nach stadteinwärts benötigen einen Schutz (Protected Bikelane) oder sollten als Hochbord ausgeführt werden. Für einen Schutz bietet sich eine Pfahlreihe an, da diese keine Barriere für querende Fußgänger*innen darstellt. Ohne Schutz ist zu erwarten, dass der Radstreifen als "Haltestreifen" missbraucht wird, und dort Ein- und Aussteigen sowie Warten an der S-Bahnstation durch PKW mit den entsprechenden Behinderungen und Gefährdungen stattfinden wird.

Besser als eine geschützte Radspur ist die Verbreiterung des Hochbords. Da sich heute in dem Bereich eine Parkspur befindet, die zukünftig entfällt, entsteht keine Verschlechterung für den fließenden Verkehr.

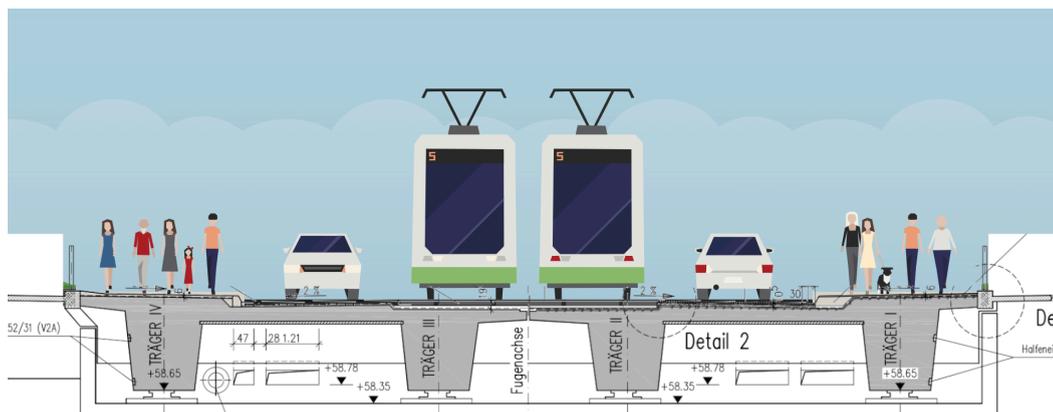


Abb: Brücke im Bestand, Visualisierung mit Fahrzeugen, die außen liegenden Fahrstreifen werden als Parkstreifen genutzt

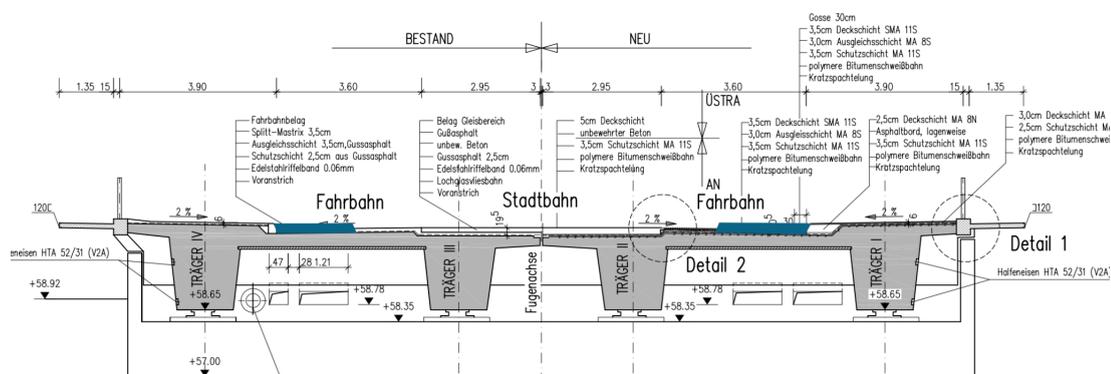


Abb: Prinzipskizze Verbreiterung des Hochbord (blau) im Brückenprofil für einen Radweg (Grundlage aus der Drucksache)

Eine Verbreiterung des Hochbords bietet außerdem die Möglichkeit, die Bushaltestelle stadteinwärts auf der Brücke zu belassen sowie unmittelbar bahnhofsnahe Fahrradbügel unterzubringen.

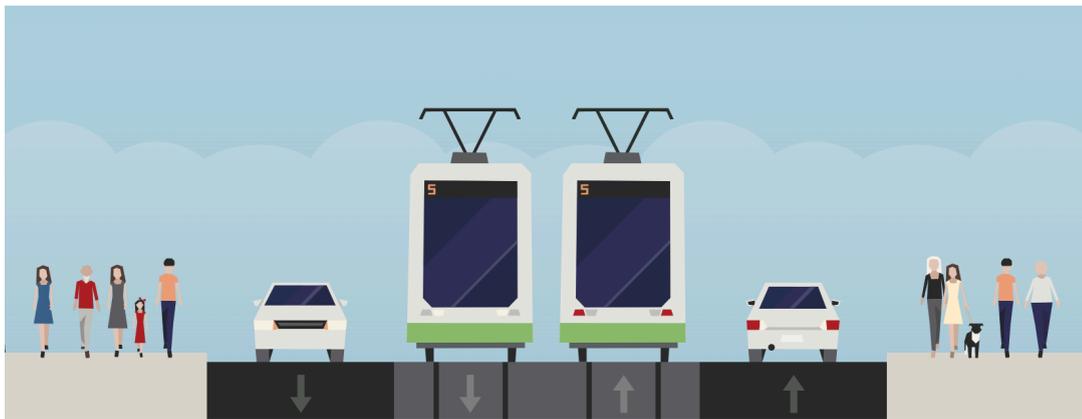


Abb: Brückenprofil Bestand, tatsächliche Nutzung als Parkstreifen (21m, streetmix.net)

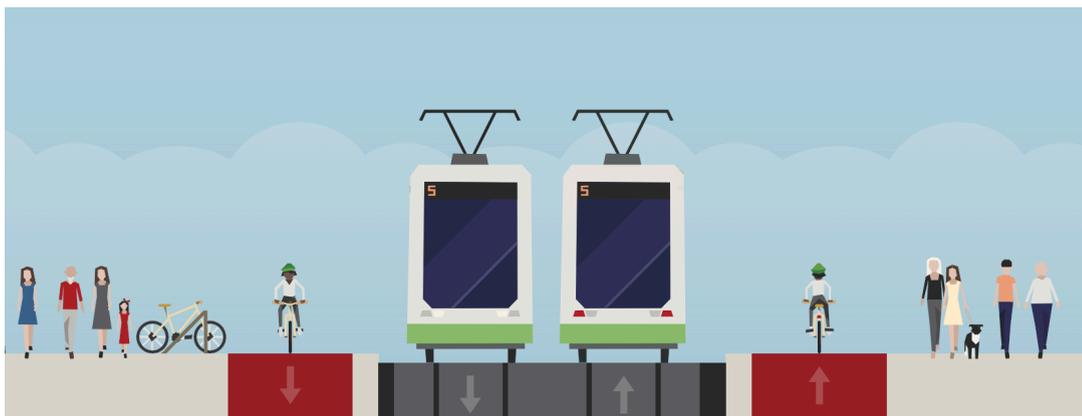


Abb: Brückenprofil mit aufgeweiteter Nebenanlage bietet sogar ausreichend Platz für Fahrradparken (schräg), die Fahrbahnbreite von 6,50m ist auch für LKW ausreichend

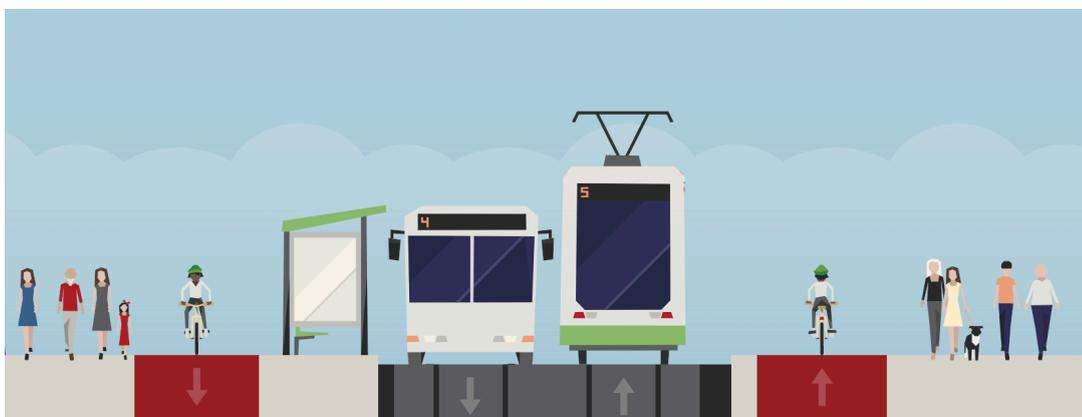


Abb: Brückenprofil mit aufgeweiteter Nebenanlage und Verschwengung des Radweges hinter die Bushaltestelleninsel. Die Bushaltestelle kann so auf der Brücke verbleiben.

Radwege asphaltieren

Die im Entwurf angedeutete Oberfläche aus Klinkerstein im Sandbett bietet keinen zeitgemäßen Fahrkomfort, da sie bereits nach kurzer Nutzungsdauer uneben wird. Das liegt u.a. auch daran, dass sie oft rechtswidrig mit Kraftfahrzeugen, z.B. von Paketdiensten, überfahren wird. Aber auch ohne solche Fehlnutzung stellt sich die hannovertypische Unebenheit nach ca. einem halben Jahr ein.

Deswegen fordert der ADFC, Radwege - wie in anderen Ländern üblich - grundsätzlich zu asphaltieren.

Bushaltestelle stadteinwärts vorziehen, Radverkehr dahinter führen

Die Haltestelleninsel - wenn sie nicht wie oben erläutert auf die Brücke verlegt wird - soll in den Straßenraum vorgezogen werden. Die Radspur ist dahinter zu verschwenken. Wenn die Radspur auf der Fahrbahnebene geführt wird (protected Bikelane), sind Rampen erforderlich. Eine Führung auf einem verbreiterten Hochbord wäre deswegen auch an dieser Stelle vorteilhaft.

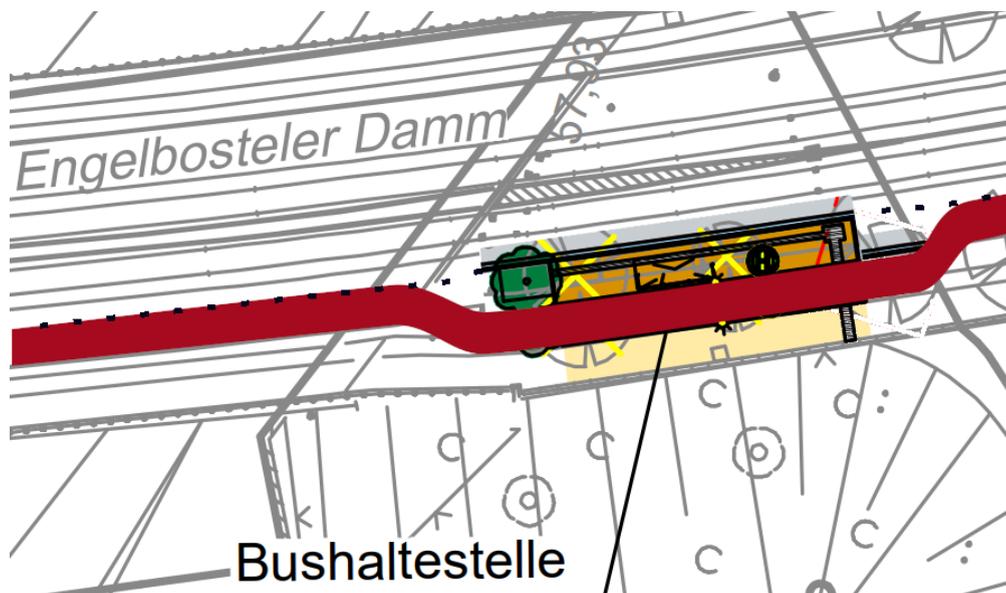


Abb: Prinzipskizze vorgezogene Bushaltestelleninsel mit dahinter geführter Radspur (Kartengrundlage aus der Drucksache)

Wir halten es für ungeeignet, einen Radstreifen in einer Bushaltestelle zu führen, denn der Bus ist hier im 10-Minuten-Takt relativ häufig anzutreffen. Bei einem haltenden Bus wären die Radfahrer*innen genötigt, in den Gleisbereich auszuweichen. Gerät ein Rad in die Rillenschiene, führt das zu Stürzen mit sehr hohem Verletzungsrisiko.

Damit Busse eine nicht vorgezogene Bushaltestelle anfahren und wieder verlassen zu können, wäre eine Unterbrechung des Schutzes des Radstreifens (Protected Bikelane) auf einem relativ langen Stück erforderlich, so dass die oben erwähnte Problematik des Hol-, Bring- und

Wartestreifens zum Tragen kommt. Ebenso stellt das Einscheren des Busses in die Radspur ein Risiko dar. Da sich die Haltestelle im Gefälle befindet, umso mehr.

Aus Sicht des ÖPNV sprechen kürzere Wechselzeiten für eine vorgezogene Haltestelleninsel. Durch die Insel wird gewährleistet, dass der Konfliktpunkt mit dem Radverkehr vom Ein- und Aussteigen der Fußgänger*innen entkoppelt ist. Es bietet sich die Markierung von Querungsstellen, z.B. durch Mini-Zebrastrifen an, um für die notwendige Aufmerksamkeit der Radfahrer*innen zu sorgen.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Vorschläge in Ihre Überlegungen einbeziehen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Jan Krüger