



EP 2/31027-B65

Plangenehmigungsverfahren für den Ersatzbau der Brücke über die Bornumer Straße (BW 6445) in Hannover (Stadtteil Ricklingen) im Zuge der B 65

Stellungnahme der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Hannover zur

Stellungnahme des adfc Stadt Hannover vom 05.10.2023 durch eine E-Mail von Herrn Karsten Sander aus Hannover

Zu den Hinweisen für die vorliegende Planung wird wie folgt Stellung genommen:

Trennung der Verkehrsführungen

Der Rad- und Gehweg im Bereich des Bauwerks soll wieder neu hergestellt werden (1.3 auf S. 2 des Erläuterungsberichts).

Außerhalb des Bauwerks wird der Radweg durch einen Sicherheitstrennstreifen von der Kfz-Fahrbahn abgesetzt. Der wiederum wird durch einen Grünstreifen vom Gehweg getrennt. Die Trennung der Verkehrsführungen von Kfz, Rad- und Fußverkehr auf beiden Seiten der Straße halten wir für notwendig und gut. Dabei gehen wir von einem Abstand zur Kfz-Fahrbahn von mind. 0,75 m aus.

Unter dem Bauwerk soll der Radweg 2,50 m breit sein. Die Breite halten wir durchaus für ausreichend. Der 0,75 m breite gepflasterte Sicherheitstrennstreifen zur Kfz-Fahrbahn müsste unbedingt mit Niveaudifferenz angelegt sein. Auch müsste im Schatten des Brückenbauwerks eine deutliche Markierung zur Unterscheidung von Trennstreifen und Radweg vorgesehen werden.

Außerhalb des Bauwerks: Die Befürwortung der geplanten Trennung der Verkehrsarten wird zur Kenntnis genommen. Der Abstand des Radweges zur Fahrbahn hat eine Breite von $\geq 0,75\text{m}$.

Unter dem Bauwerk: Gemäß des Regelquerschnittes ist zwischen der Fahrbahn der Bornumer Straße und dem angrenzenden Sicherheitsstreifen von 0,75m Breite ein Hochbord geplant. Zur Unterscheidung des Geh- und Radweges ist gemäß Regelquerschnitt geplant, den Radweg mit anthrazitfarbenem Betonsteinpflaster zu befestigen. Der Gehweg und der Trennstreifen erhalten eine Befestigung aus hellgrauen Betonsteinplatten. Die Trennung zwischen Geh- und Radweg ist damit nicht nur farblich, sondern auch optisch zu erkennen.

Unnötige Verengung der Geh- und Radwegführung in Nordrichtung

Wir müssen aber feststellen, dass die Wiederherstellung des Geh- und des Radweges insofern eine Verschlechterung erfährt, als vor und hinter dem Bauwerk der Radweg und der Gehweg verschwenkt werden sollen, weil die Abstände zueinander und zur Kfz-Fahrbahn spürbar schmaler gemacht werden sollen. Dieses wird mit der veränderten Lage des Widerlagers begründet (1.3 auf S. 2 des Erläuterungsberichts). Insgesamt wird die Furt unterhalb des Bauwerks um, soweit wir (anhand von 16.1 Bauwerksplan) erkennen können, um mind. 6 m verknappt.

Wir halten es für nicht sachgerecht, dass die Verengung der Gesamtbreite einseitig zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs geht. Hier würde eine dauerhafte Engstelle geschaffen, während die - sowieso schon sehr großzügig dimensionierte - Kfz-Fahrbahn unangetastet bleibt.

Die Bornumer Straße in Richtung Süden wird hinter der Kreuzung mit der Straße „Im Dorfe“ bzw. „Nenndorfer Chaussee“ für den Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr auf drei Spuren erweitert. Diese Dreispurigkeit bleibt dann unter der Brücke hindurch erhalten bis zur Einmündung der Beckstraße, weshalb Fuß- und Radweg Richtung Norden verschwenkt werden müssen. Wir halten diese Aufteilung des Verkehrsraumes für unangemessen. Statt einer durchgehenden dritten Kfz-Spur wären hier zwei kürzere eigene Rechtsabbiegerspuren - einmal auf die B65, einmal zur Beckstraße - angemessen. Unter der Brücke selbst ist dann die Kfz-Fahrbahn weiterhin zweispurig und die Verschwenkung der Seitenanlage nicht mehr nötig.

Es ist an der Zeit, den Verkehrsraum nicht mehr dominant für den Kfz-Verkehr vorzubehalten, sondern diesen vielmehr möglichst dem Rad- und Fußverkehr zur Verfügung zu stellen, um diese Mobilitätsformen attraktiver zu machen.

An den Fahrbahnen der Bornumer Straße werden keine Veränderungen vorgenommen. Die Fahrspuren bleiben wie im Bestand erhalten.

Das östliche Widerlager des neu geplanten Bauwerks wird aus Gründen der Wirtschaftlichkeit näher an den Gehwegbereich herangezogen. Die gepflasterte Fläche zwischen dem vorhandenen Gehweg und dem bestehenden Widerlager, sowie die vorhandene Grünfläche im Bauwerksbereich zwischen dem Geh- und Radweg entfallen.

Der Geh- und Radweg wird von 1,80m im Bestand um 0,70m auf 2,50m gemäß den gültigen Richtlinien verbreitert. Der Gehweg hat zusammen mit dem Trennstreifen die gleiche Breite wie im Bestand. Der Sicherheitsstreifen, ehemals als Grünstreifen zwischen der Fahrbahn und dem Radweg, wird zusätzlich befestigt.

Die Querschnittsaufteilung unterhalb des Brückenbauwerkes wurde mit der Landeshauptstadt Hannover als zuständiger Baulastträgerin der Bornumer Straße abgestimmt.

Gefährlicher Rechtsabbieger in Richtung Norden

Gleich zweimal im Erläuterungsbericht (2.4.3 auf S. 5; 4.1.3 auf S. 13) wird auf die Unfallauffälligkeit an dem Knotenpunkt Bornumer Straße / Beckstraße deutlich hingewiesen. Es geht um den freien Rechtsabbieger in Richtung Norden auf die Bornumer Straße. „Die großzügige Trassierung des Rechtsabbiegers führt vermutlich zu überhöhten Geschwindigkeiten (!) in der Annäherung an die Radfahrerfurt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird derzeit geprüft, ob der freie Rechtsabbieger baulich in den Knotenpunkt und die Signalisierung integriert werden kann.“ heißt es dort. Hier ist zu Recht ein massiver Gefahrenpunkt aufgegriffen worden und als solcher klar benannt worden. Dies ist Anlass genug, den Rechtsabbieger tatsächlich baulich in den Knotenpunkt und die Signalisierung zu integrieren. Hält man sich vor Augen, dass an vergleichbaren Stellen im Stadtgebiet Abfahrten von einer Schnellstraße an einer Kreuzung mit Signalisierung münden, dann entspräche also die hier zu prüfende integrierende Gestaltung des Rechtsabbiegers einer Normalität, von der nur ausnahmsweise abgerückt werden sollte. Im vorliegenden Falle einer identifizierten Unfallgefahrstelle verbietet sich allein schon deshalb, einen Ausnahmefall anzunehmen. Wir bitten dringend um Umgestaltung des Entwurfs.

Wegen der Dringlichkeit dieses Anliegens bitten wir um Beteiligung, falls die Prüfung zum Ergebnis kommen sollte, es in diesem wichtigen Punkte beim Entwurf zu belassen!

Eine Umgestaltung des Knotenpunktes Bornumer Straße / Beckstraße / Rampe B 65 ist keine Folgemaßnahme und damit nicht Bestandteil dieses Planrechtsverfahrens.

Der Vorhabenträger reicht die eingegangenen Bedenken an die entsprechende zuständige Stelle bei der Landeshauptstadt Hannover weiter. Dieser Bereich sollte im Rahmen eines separaten Projektes behandelt werden. Der Vorhabenträger prüft, ob evtl. kurzfristig zusätzliche Maßnahmen, z.B. eine optische rote Markierung der Radfahrerfurt auf die Fahrbahn aufgebracht werden kann, um die Wartepflicht zu verdeutlichen.

Baustellensicherung

Schließlich äußern wir die allgemeine wie gewichtige Bitte, in allen Phasen der Baumaßnahme die Führungen für den Rad- und Gehverkehr im Baustellenbereich sicher und deutlich auszugestalten. Die Erfahrungen aus der letzten Zeit geben uns reichlich Anlass, uns schon an dieser Stelle für dieses Anliegen einzusetzen. Wie vor Allem bei Punkt 4. unserer Stellungnahme, so gilt auch hier, dass der Aspekt des Sicherheitsgefühls der Verkehrsteilnehmenden ein maßgebliches Attraktivitätsmerkmal für den Rad- wie auch für den Gehverkehr darstellt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und befolgt.

Hannover, 22.03.2024

Im Auftrage

gez. Rukavina