

Region Hannover

Tel. 0511 – 16 403 22
stadt@adfc-hannover.de
<https://hannover-stadt.adfc.de>

Ihr*e Ansprechpartner*in
Karsten Sander
k.sander@adfc-hannover.de

Hannover, 05. Oktober 2023

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

hier: unsere Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

mit Schreiben vom 06.09.2023 hatten Sie uns als ADFC die Möglichkeit zur Stellungnahme in o.g. Verfahren gegeben, dafür danken wir Ihnen. Zum übermittelten Planfeststellungsbeschlussentwurf nehmen wir fristgerecht wie folgt Stellung:

1. Zunächst begrüßen wir, dass im Erläuterungsbericht zum Feststellungsentwurf explizit auf den Radverkehr eingegangen wird.
2. **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.

3. **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 verknüpft.

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.

4. **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!

5. **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.

Wir bitten darum, bei den weiteren Planungen unsere Überlegungen aufzugreifen.

Mit freundlichen Grüßen



Karsten Sander
Vorstandsmitglied