



PGV-Alrutz GbR Adelheidstraße 9 b 30171 Hannover

ADFC Kreisverband Leer
Hans-Hermann Joachim
Vorsitzender

Per Mail

Radverkehrsführung Ortsdurchfahrt Hesel der B 72, B 436

Sehr geehrter Herr Joachim,

Sie baten um eine Stellungnahme zu Potenzialen für bessere Führungen des Radverkehrs in der Ortsdurchfahrt Hesel der B 72 und B 436, Leeraner und Auricher Straße. In den anhängenden drei Querschnitten haben wir Querschnitte des Bestands/die Bestandsverhältnisse dargestellt, die Ihre Angaben und Messungen aus Luftbildern als Grundlage haben. Eine Ortsbesichtigung erfolgte nicht, die Bewertung erfolgt auf den benannten Grundlagen.

Nach dem geltenden Regelwerk, den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, wird für einen Gehweg mit nur 1,40 m Breite eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr nicht empfohlen. Dafür wären u.a. mindestens 2,50 m Breite erforderlich, bei benutzungspflichtigen Anlagen zusätzlich ein mindestens 0,50 m breiter Sicherheitstrennstreifen. Demnach wäre auch der Gehweg auf der Ostseite mit 2,40 m Breite unzureichend, um eine Freigabe für den Radverkehr zu ermöglichen.

Bei 20.000 Kfz pro Tag und einem Schwerverkehrsaufkommen von 20 %, was 4.000 Kfz des Schwerverkehrs bedeuten würde (ist dieser Wert tatsächlich richtig?), wären Führungen des Radverkehrs auf der Fahrbahn nur dann attraktiv, wenn sie mit komfortablen Breiten möglich wären. Vom derzeitigen Straßenquerschnitt her bestehen diese Möglichkeiten bei diesen Kfz-Belastungen nicht. Die gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr bleibt die einzige Möglichkeit, soweit keine Erweiterungsmöglichkeiten bestehen. Bedeutsam ist, dass bei den aktuellen Maßen eine Benutzungspflicht für den Radverkehr nicht zulässig ist.

Als Lösungsansatz 1 haben wir jeweils auf der westlichen Seite der Fahrbahn eine Verbreiterung des Gehwegs, Radverkehr frei auf Kosten des

**Planungsgemeinschaft
Verkehr**

PGV-Alrutz GbR

Forschung und Analyse
Strategie und Konzeption
Planung und Entwurf
Beratung und Information
... und darüber hinaus

Adelheidstraße 9b
30171 Hannover

Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990

info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Sparkasse Hannover
Konto: 910 098 140
BLZ: 250 501 80
BIC/SWIFT: SPKHDEH2XXX
IBAN:
DE70 250501800910098140

Steuer-Nr.: 26/231/93007
Steuer-ID: DE303776909

BR 235 ADFC Leer OD Hesel
Stn PGV

1122. Februar 2021

PGV-Alrutz GbR

Diplomingenieure
Verkehrswesen
Beratende Ingenieure für
Bauwesen

Wolfgang Bohle
Heike Prahlow

Dankmar Alrutz (beratend)

Sie erreichen uns
vom Hauptbahnhof mit den
Stadtbahnlinien 1, 2 u. 8
Haltestelle Schlägerstraße

bisherigen Grünstreifens/ vorgesehen. An Baumstandorten muss es, soweit nicht Flächengewinne zu Lasten der benachbarten Grundstücke möglich sind und die Bäume nicht entfernt werden können, bei den bisherigen Breiten von 1,40 m bleiben. Bei dieser Breite des Seitenraums an mehreren Engstellen wird die Freigabe des Gehwegs für Radverkehr für noch vertretbar gehalten, soweit an den anderen Stellen Aufweitungen erfolgen. Bei nur 1,40 m Breite sollten allerdings keine Parkstände benachbart liegen. Entsprechend wird empfohlen, an der Bäckerei Noorländer auf den Parkstreifen zu verzichten. Parken ist ggf. auf dem Grundstück möglich. Alternativ wäre hier, bei Beibehaltung des Parkstreifens, eine Führung des Gehwegs, Radverkehr frei über die benachbarte befestigte Fläche möglich, was dann durch die Art der Pflasterung verdeutlicht werden sollte. Zum Längsparken sollte ein Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,50 m eingeplant werden.

Auf der Ostseite sollte ebenfalls eine Verbreiterung des Gehwegs, der durch den Radverkehr mitgenutzt wird, angestrebt werden. Soweit dies möglich ist, soll dies zu Lasten des Grünstreifens zwischen Gehweg und Fahrbahn geschehen, wie bei Querschnitt C. Wo dies nicht möglich ist, wie im Querschnitt A, soll auch auf den Parkstreifen verzichtet werden, oder wie bei Querschnitt B zu Lasten der benachbarten Fläche verbreitert werden.

Als Lösungsvorschlag 2 haben wir zusätzlich zu den o.g. Verbreiterungen im Seitenraum einen einseitigen Schutzstreifen in Fahrtrichtung Süden/Leer als zusätzliches Angebot dargestellt. Er wird als zusätzliches Führungsangebot zum Gehweg, Radverkehr frei geplant, so dass schnellere und selbstbewusste Radfahrende sich bestärkt fühlen, die Fahrbahn zu nutzen und Kfz-Führenden deutlicher vermittelt wird, dass dies rechtlich zulässig ist.

Dieser ist allerdings nur bei einem deutlich verminderten Kfz-Aufkommen und besonders bei einem stark verringerten Schwerverkehrsaufkommen zu empfehlen. Ggf. ist aber auch schon im Zusammenspiel mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit mindestens für diese Fahrtrichtung der zusätzliche Schutzstreifen eine ernsthafte Alternative. Unter den derzeit gegebenen Umständen ohne Änderung in der Kfz- und Schwerverkehrsbelastung und im Geschwindigkeitsniveau ist diese Führung nicht zu empfehlen.

Mit freundlichen Grüßen

Detlev Bündel

