

03 - Projektmanagement, Service
und Steuerungsunterstützung
Frau Schütte

Datum:
07.11.2022

Anfrage

Beschließendes Gremium:

Anfrage "Änderungen bei der Planung des Radfahrstreifens an der Südseite der Hindenburgstraße?" (Anfrage des ADFC vom 06.11.2022, eingegangen am 07.11.2022, 06:42 Uhr)

Beratungsfolge:

Öffentl. Status	Sitzungs- datum	Gremium
Ö	30.11.2022	Ausschuss für Mobilität

Sachverhalt:

Siehe Anfrage des ADFC.

Finanzielle Auswirkungen: Siehe Stellungnahme der Verwaltung

Kosten (in €)

- a) für die Erarbeitung der Vorlage:
 - aa) Vorbereitende Kosten, z.B. Ausschreibungen, Ortstermine, etc.
- b) für die Umsetzung der Maßnahmen:
- c) an Folgekosten:
- d) Haushaltsrechtlich gesichert:
 - Ja
 - Nein
 - Teilhaushalt / Kostenstelle:
 - Produkt / Kostenträger:
 - Haushaltsjahr:
- e) mögliche Einnahmen:

Anlagen:
Anfrage des ADFC

Beteiligte Bereiche / Fachbereiche:

Per E-Mail

Lüneburg, 06.11.2022

Oberbürgermeisterin der Hansestadt Lüneburg
Frau Claudia Kalisch
Rathaus
21335 Lüneburg

**Anfrage zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 30.11.2022:
Änderungen bei der Planung des Radfahrstreifens an der Südseite der Hindenburgstraße?**

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin.

Der geplante Radfahrstreifen auf der Südseite der Hindenburgstraße war in den letzten Tagen mehrfach Gegenstand der Berichterstattung in der Lokalpresse Lüneburgs. Darin äußert sich die Polizei Lüneburg, vertreten durch PHK Andreas Dobslaw, dahingehend, dass

- die Planung in der Hindenburgstraße ohne Anhörung der Polizei Lüneburg erfolgt sei;
- die Polizei Lüneburg die geplante Baumaßnahme als regelwidrig zurückweist.

Hier die wesentlichen Auszüge aus LZ und Lünepost:

LZ vom 29.10.2022:

"Und auch der Verkehrsexperte der Lüneburger Polizei, Andreas Dobslaw, zeigt sich irritiert vom Vorgehen von Verwaltung und Politik. Er sagt auf LZ-Anfrage, dass er aus der Zeitung von dem Ratsbeschluss erfahren habe, und macht deutlich: Bei allen verkehrlichen Maßnahmen müsse die Polizei im Vorfeld angehört werden. Das war bisher in Lüneburg so gesetzt. Diesmal passierte das nicht. Erst am vergangenen Dienstag, [01.11.2022] rund eineinhalb Wochen nach der Ratssitzung, wurde er zum Ortstermin eingeladen."

Und weiter:

"Die Verkehrsbehörde der Stadt habe ihm [Andreas Dobslaw] die Planungen vorgestellt und dabei auch deutlich gemacht, 'dass die Regellaße für die Straße nicht eingehalten werden können, wenn der Radfahrstreifen auf die Fahrbahn kommt,' berichtet er [Dobslaw]. Das sei der wesentliche Grund dafür, dass er als Vertreter der Polizei dem nicht zustimmen könne."

LZ vom 05.11.2022:

"Beim Ortstermin habe die Verkehrsbehörde der Stadt dann gesagt, dass die Regellaße für die Straße nicht eingehalten werden können, wenn der Radfahrstreifen auf die Fahrbahn kommt. 'Aus meiner fachlichen Beurteilung kann ich der Umgestaltung deshalb nicht zustimmen!'"

Lünepost vom 05.11.2022:

„Die Lünepost konfrontierte Andreas Dobslaw nach der Sitzung mit den Vorwürfen: „natürlich bin ich, bzw. die Polizei bei der Gesamtplanung beteiligt gewesen“, sagte er und betonte: „Dass die Regemaße für die Straße nicht eingehalten werden können, wenn der Radstreifen auf die Fahrbahn kommt, habe ich erst erst vor kurzem erfahren. Bei einem Vororttermin konnte ich aus fachlicher Sicht der Maßnahme nicht zustimmen.“

Der ADFC hatte zu diesem Vororttermin keinen Vertreter entsandt, weil wir davon ausgegangen sind, dass dort letztlich die uns bekannten Planungen aus der Radverkehrsstrategie 2025 vom Juli 2018 vorgestellt würden. Die die Hindenburgstraße betreffenden Passagen haben wir als Anhang beigefügt.

An diesem Stand der Planung vermag der ADFC keine Regelwidrigkeiten gegen die VwV StVO zu erkennen. Die dort vorgesehene Fahrbahnbreite für den KFZ-Verkehr von 6,15 m wäre regelkonform.

Der Vorwurf der nicht erfolgten Anhörung der Polizei Lüneburg wird durch PHK Andreas Dobslaw in der Lünepost vom 05.11.2022 selbst zurückgenommen. Weiter aufrecht erhalten wird jedoch die Kritik, dass die *„Regemaße für die Straße“* nicht eingehalten werden könnten, wenn der Radstreifen auf die Fahrbahn komme. Dies habe er, Andreas Dobslaw, *„erst vor Kurzem erfahren“*.

Daher die Frage des ADFC:

Gibt es nach dem Juli 2018 Änderungen in der Planung zur Hindenburgstraße, die dem ADFC nicht mitgeteilt wurden?

Sofern zutreffend, würde der ADFC es begrüßen, über diesen aktualisierten Planungsstand informiert zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Uwe Wenk".

Uwe Wenk

4.2 Hindenburgstraße

Verkehrliche Rahmenbedingungen/Bestand

- Beidseitig benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (Z.241)
- Südseite: Zu schmale Radverkehrsanlage, zudem ungünstige Führung hinter Bäumen und Kfz-Stellplätzen, teils unzureichende Belagsqualität.
- Nordseite: Breite der Radverkehrsanlage weitestgehend in Ordnung, Führung hinter Bäumen
- Hohe Kfz-Verkehrsbelastung: > 22.000 Kfz/Tag (Stadtring)
- Breite Kfz-Fahrbahn (ca. 8,00 m)

Ziele im Umfeld

- Altstadt, Nördliche Innenstadt, Bastion, Kreidebergsee

Handlungsbedarf (zusammengefasst)

- Herstellen einer anforderungsgerechten Radverkehrsführung auf der Südseite mit Anschluss an die benutzungspflichtigen Führungen in Höhe des Bürgeramtes
- Die Anlage auf der Nordseite kann auf Grund des guten Zustandes und der ausreichenden Breiten beibehalten werden und sollte auf Grund der hohen Kfz-Belastungen auch benutzungspflichtig bleiben.
- Zusätzlich Aufhebung des Radweges auf der Südseite und Umgestaltung zu verbreiterten Parkbuchten. Mit dieser Maßnahme wird ein Sicherheitsraum zum neuen Radfahrstreifen hergestellt und ein Überparken der bisher schmalen Parkbuchten vermieden.

Geplante Maßnahmen/Empfehlungen

SR-2	Anlage eines einseitigen Radfahrstreifens an der Südseite zu Lasten der Fahrbahn auf 400m Länge (vgl. Querschnitt HI1).	
------	---	--

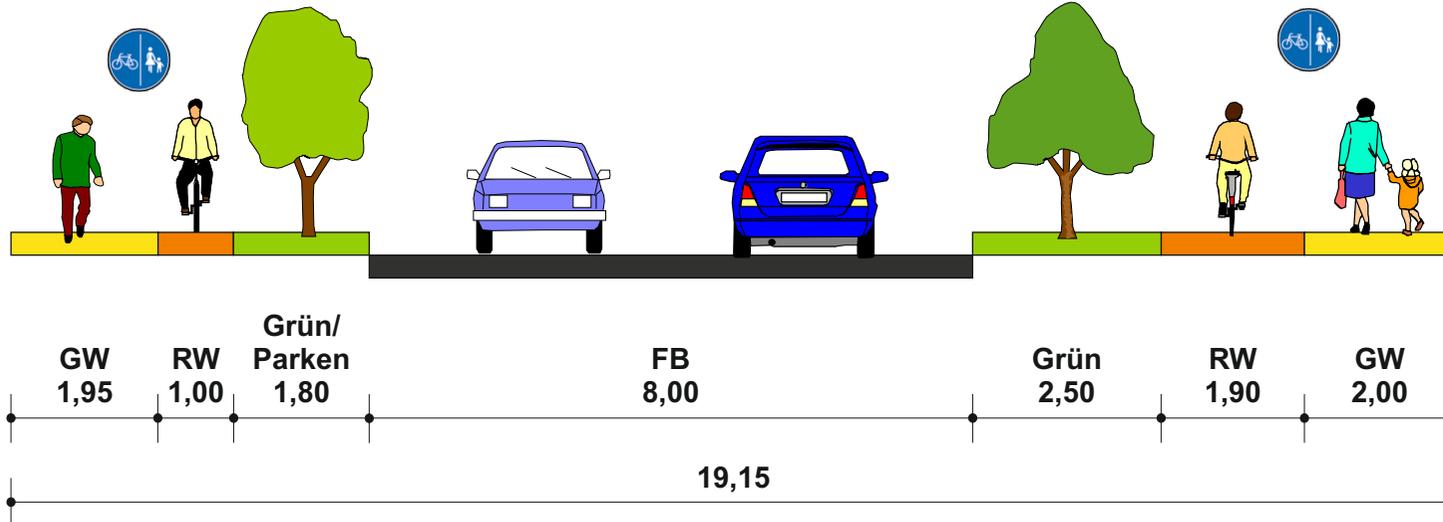
Anlagen

- Querschnitt: Hindenburgstraße HI1

Bestand

Südseite

Nordseite



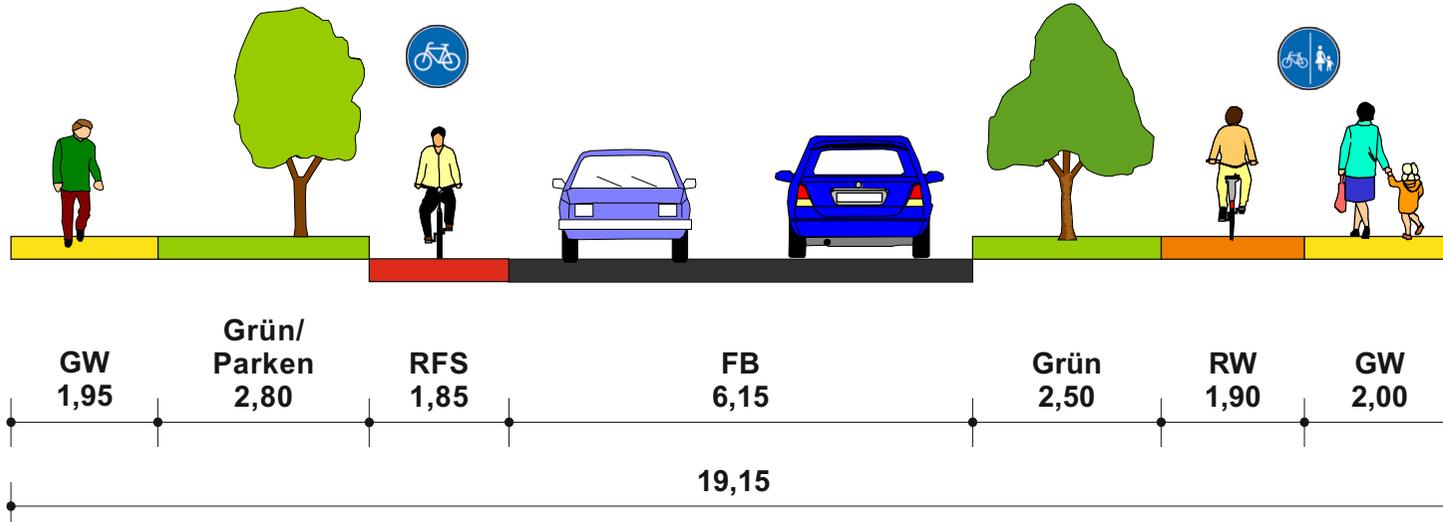
Legende:

- GW - Gehweg
- RW - Radweg
- GRW - Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Sstr. - Schutzstreifen
- Sts. - Sicherheitstrennstreifen
- P - Parken
- FB - Fahrbahn

Planung

Südseite

Nordseite



Hansestadt Lüneburg

Radverkehrsstrategie 2025

Querschnitt zu Kap. 4.2

Hindenburgstraße H11

Höhe Langer Jammer

Fahrtrichtung West

Maßstab 1:100

August 2017



PGV Dargel Hildebrandt
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220601-80
Fax: 0511 / 220601-990
info@pgv-dargel-hildebrandt.de
www.pgv-dargel-hildebrandt.de

01R

über Frau Oberbürgermeisterin und

über Dez. III

**Anfrage des ADFC vom 06.11.2022 zur Sitzung des Mobilitätsausschusses am 30.11.2022
„Gibt es nach dem Juli 2018 Änderungen in der Planung zur Hindenburgstraße, die dem ADFC
nicht mitgeteilt wurden?“**

und

**Antrag der Fraktionen SPD und FDP vom 22.11.2022 zur Sitzung des Rates am 08.12.2022
„Kein Fahrradweg auf der Hindenburgstraße“ und diesbezüglicher Änderungsantrag der
CDU-Fraktion vom 22.11.2022 zur Sitzung des Rates am 08.12.2022**

Stellungnahme der Verwaltung

Die Planungen der Verwaltung, die bisherige hochbordgeführte Radverkehrsführung (getrennter Geh- und Radweg, Verkehrszeichen 241) an der Hindenburgstraße Süd im Abschnitt zwischen Julius-Wolff-Straße und Bürgeramt in eine straßengeführte Radverkehrsanlage umzuwandeln, hat ihre Grundlage in der Radverkehrsstrategie 2025. Diese wurde vom Verkehrsausschuss am 07.05.2019 verabschiedet. Unter Einbeziehung des Kreuzungsbereichs Stöteroggestraße und Teilen der Bastionstraße, wo in dem Abschnitt zwischen Am Graalwall und Frommestraße bereits ein Radfahrstreifen besteht, kann so eine lückenlose straßengeführte Radverkehrsanlage entstehen.

Die in der derzeitigen Diskussion um die „Radverkehrsmaßnahme Hindenburgstraße“ gegen die Maßnahme eingebrachten Argumente sind im Wesentlichen

- das Vorhandensein einer gut ausgebauten Radroute auf der Nebenroute durch den Liebesgrund sowie
- die höhere Sicherheit der Radfahrer:innen auf dem jetzt hochbordgeführten getrennten Geh- und Radweg.

Dem ist zunächst entgegenzuhalten, dass die Nebenstrecke nur in Abhängigkeit vom jeweiligen Quell- bzw. Zielort eine gut angenommene Verbindung auf einer Nebenroute darstellt, aber für Strecken mit Ziel-/Quellort östlich oder nörderlich der Achse Hindenburgstraße Umwege bedeutet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für alle Verkehrsträger der Grundsatz gilt, dass diese auf Umwege und Zeitverzögerungen grundsätzlich sensibel reagieren. Die wassergebundene Decke der Nebenroute ist zudem nicht winterdiensttauglich („Sommerweg“).

Wie in Abbildung 1 ersichtlich, genügen die Anschlüsse und Wegeführung der Nebenroute im westlichen und östlichen Bereich auch nicht den Ansprüchen an eine schnelle, komfortable und konfliktfreie Routenführung. Insbesondere die östliche Ausfahrt aus dem Liebesgrund führt zu einer unklaren Verkehrssituation, Querungsverkehren mit dem in Richtung Innenstadt führenden Fuß- und Radverkehr und zu konfliktträchtigen Querungsnotwendigkeiten (Bardowicker Straße) bei östlich und nördlich gelegenen Fahrtzielen.

Der Status Quo der Fuß- und Radverkehrsführung auf der Südseite der Hindenburgstraße genügt den Anforderungen an eine sichere, schnelle und komfortable Verkehrsführung nicht. Die der Stellungnahme beigefügte Fotoreihe veranschaulicht, dass

- der auf der Südseite eingerichtete Parkstreifen regelmäßig zu einem „Überparken“ des Radwegs auf dem Hochbord führt und damit neben der Gefahr von Dooring-Unfällen das Ausweichen des Radverkehrs auf den Fußweg zwangsläufige Folge ist,
- die zahlreichen Grundstückszufahrten – einhergehend mit weiterer Innenverdichtung – und die Gestaltung des Einmündungsbereichs Garlopstraße ständiges Konfliktpotential zwischen Rad- und Autoverkehr bergen.

Diese Situation ist maßgeblich darauf zurückzuführen, dass die für Rad- und Fußverkehrsanlagen geltenden Maßempfehlungen (s.u.) nicht eingehalten werden.

Andere, mit der fahrbahngeführten Radverkehrsanlage gleichwertige Umsetzungsoptionen für die Achse Hindenburgstraße werden durch den Bereich Mobilität im Sinne einer Anhebung der Sicherheit für **alle** Verkehrsteilnehmer:innen und des Komforts für Radfahrende nicht gesehen. Denn eine Führung auf dem Hochbord genügt **bei Beibehaltung des Baumbestandes** in keinem Fall den aktuellen Regel- oder Mindestmaßen für Radverkehrsanlagen.

Unabhängig vom Ausgang der aktuellen Diskussion und eventueller politischer Entscheidungen, die die Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie aufgezeigten Lösungen in Frage stellen, wird bezüglich der Radverkehrsführung auf der Südseite der Hindenburgstraße in dem Abschnitt Bastionsstraße bis Höhe Bürgeramt folgender **Handlungsbedarf** gesehen:

- Der Radfahrstreifen wird von der Bastionsstraße bis zum Anschluss des vorhandenen Radweges an der Südseite der Hindenburgstraße fortgeführt. Hier ist die Situation aufgrund der geringeren Verkehrsstärke im Einbahnsystem planerisch einfacher umzusetzen. Zudem ist der Fußweg im Ampelbereich, am Ende des Gemeinsamen Geh- und Radweges, lediglich einen guten Meter breit.
- An der Kreuzung zur Stöteroggestraße wird eine Aufstelltasche für den abbiegenden Radverkehr markiert.
- Die Parkplätze auf der Südseite müssen zur Vermeidung von Dooring-Unfällen bei jeder Führung entfallen.

Zur Umsetzung der Planungen der Radverkehrsstrategie in Bezug auf die Hindenburgstraße besteht folgender Sachstand:

Die Vorplanung der Radverkehrsstrategie, deren Erstellung extern beauftragt wurde, sieht eine Verteilung des zurzeit zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes von **circa** 8 m wie folgt vor: Neben der Anlage eines Radfahrstreifens in 1,85 m Breite steht dem Kfz-Verkehr eine Breite von 6,15 m zur Verfügung. Zu berücksichtigen ist aber, dass seitens des Büros PGV Dargel Hildebrandt GbR der Begegnungsfall Pkw-Pkw angenommen wurde und damit planerisch den tatsächlichen Bedürfnissen des motorisierten Verkehrs auf der Hindenburgstraße nicht Rechnung getragen wurde. Die Hindenburgstraße ist Teil der Landesstraße 216 und wegen des tatsächlichen Verkehrs ist der Begegnungsfall Lkw-Lkw in die planerischen Überlegungen einzubeziehen. Damit können nicht ohne Weiteres die geltenden Regelmaße eingehalten werden. Mit dieser Ausgangslage erfolgte – abgesehen von ihrer Mitwirkung im Rahmen der Aufstellung der Radverkehrsstrategie – die Beteiligung der Polizei bei dem innerbehördlichen Austausch u.a. im Rahmen des im Oktober durchgeführten Ortstermins.

Aktuell steht auf der Südseite der Hindenburgstraße für den Radverkehr ein Radweg in der Breite von 1 m zur Verfügung; ein Überholen ist nur bei Inanspruchnahme des 1,95 m breiten Gehweges möglich. Laut der Empfehlungen zur Anlage von Radverkehrsanlagen sowie der Empfehlungen (ERA) und der Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sind für Radwege 2 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsdichte) bzw. 2,5 m für Gehwege vorzusehen.

Dabei ist die Abmarkierung eines Radfahrstreifens an der Hindenburgstraße, welche ohne Zweifel stark befahren ist, aus Sicht der Verwaltung eine notwendige Verbesserung der aktuellen Situation für Radfahrende und die beste mit dem vorhandenen Verkehrsraum mögliche Lösung für den Radverkehr entlang dieser Achse. Wenn die Maßnahme in Kombination mit dem **Entfall der Parkplätze** auf der Südseite, einer **Abgrenzung der Kfz-Spur mittels eines Radspurleitsystems** und einer

deutlichen roten Markierung des Radfahrstreifens ausgeführt wird kann bei Einhaltung der übrigen Vorschriften eine zukunftsorientierte und den Verkehrsbedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werdende Verteilung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes erfolgen.

Die Visualisierung des Hamburger Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) in Abbildung 2 zeigt die derzeitige Planung der Hansestadt Hamburg an der Elbchaussee. Hier liegt die tägliche Belastung bei etwa 27.000 Fahrzeugen, der Prognosefall für die Hindenburgstraße für das Jahr 2025 im Planungsnullfall der A39 weist eine Verkehrsbelastung von 23.000 Fahrzeugen pro Jahr auf.

Derzeit prüft die Verwaltung die Möglichkeiten, den **Fahrbahnquerschnitt im Zuge der eingeplanten Erneuerung der Fahrbahndecke auf der Hindenburgstraße Nebenanlagen (Bordstein, Gosse) so zu überbauen, dass die damit entstehenden Fahrbahnquerschnitte zur Herstellung eines Radfahrstreifens unter Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse aller Verkehrsträger und der Regelwerke möglich ist. Eine Beteiligung der Polizei wird in der weiteren Planungsphase fortwährend sichergestellt. Bei Planungsreife unter Berücksichtigung der skizzierten Rahmenbedingungen wird die Maßnahme nach der fachlichen Diskussion im Arbeitskreis Verkehr dem Mobilitätsausschuss zur Umsetzung vorgeschlagen. Sollte sich die Umsetzung nicht realisieren lassen, wird die Verwaltung vorschlagen, von der Umsetzung Abstand zu nehmen und lediglich den oben skizzierten – von der Maßnahme unabhängigen Handlungsbedarf – zur Umsetzung vorschlagen.**

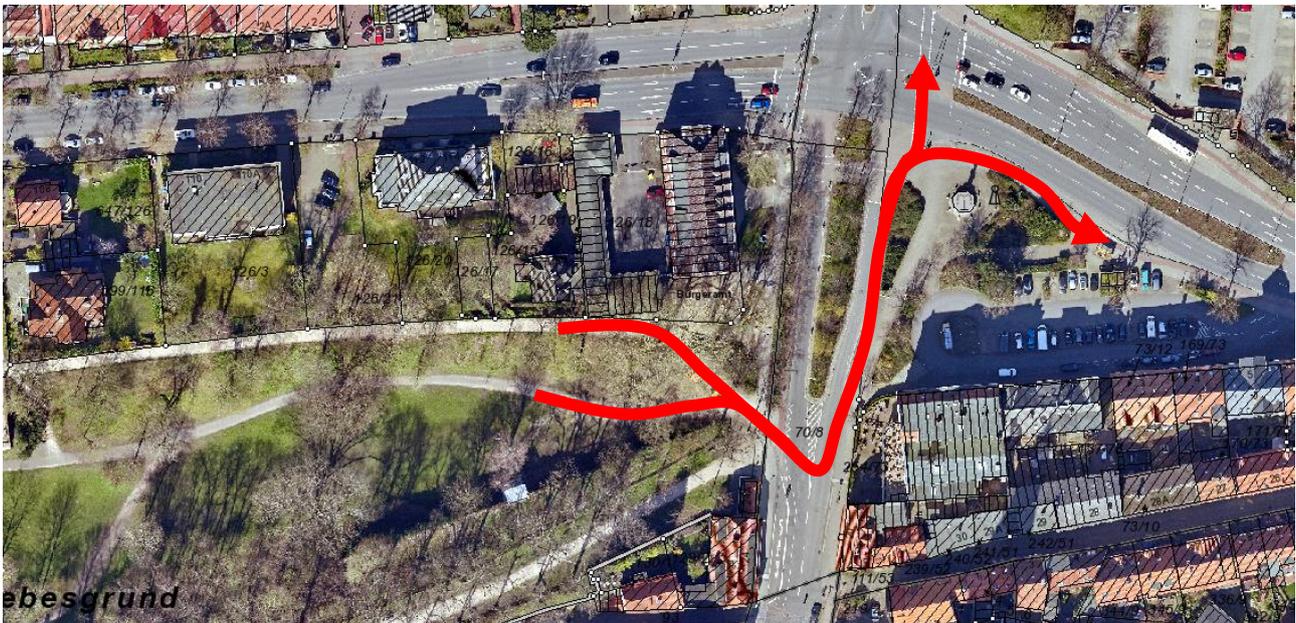


Abbildung 1 - Alternative Umwege durch den Liebesgrund



Abbildung 2 - Ausschnitt einer Visualisierung des Hamburger LSBG

Pusch

Pusch
Mobilitätsbeauftragter
Bereich 35

Anhang:

Geh- und Radwegeüberfahrten:



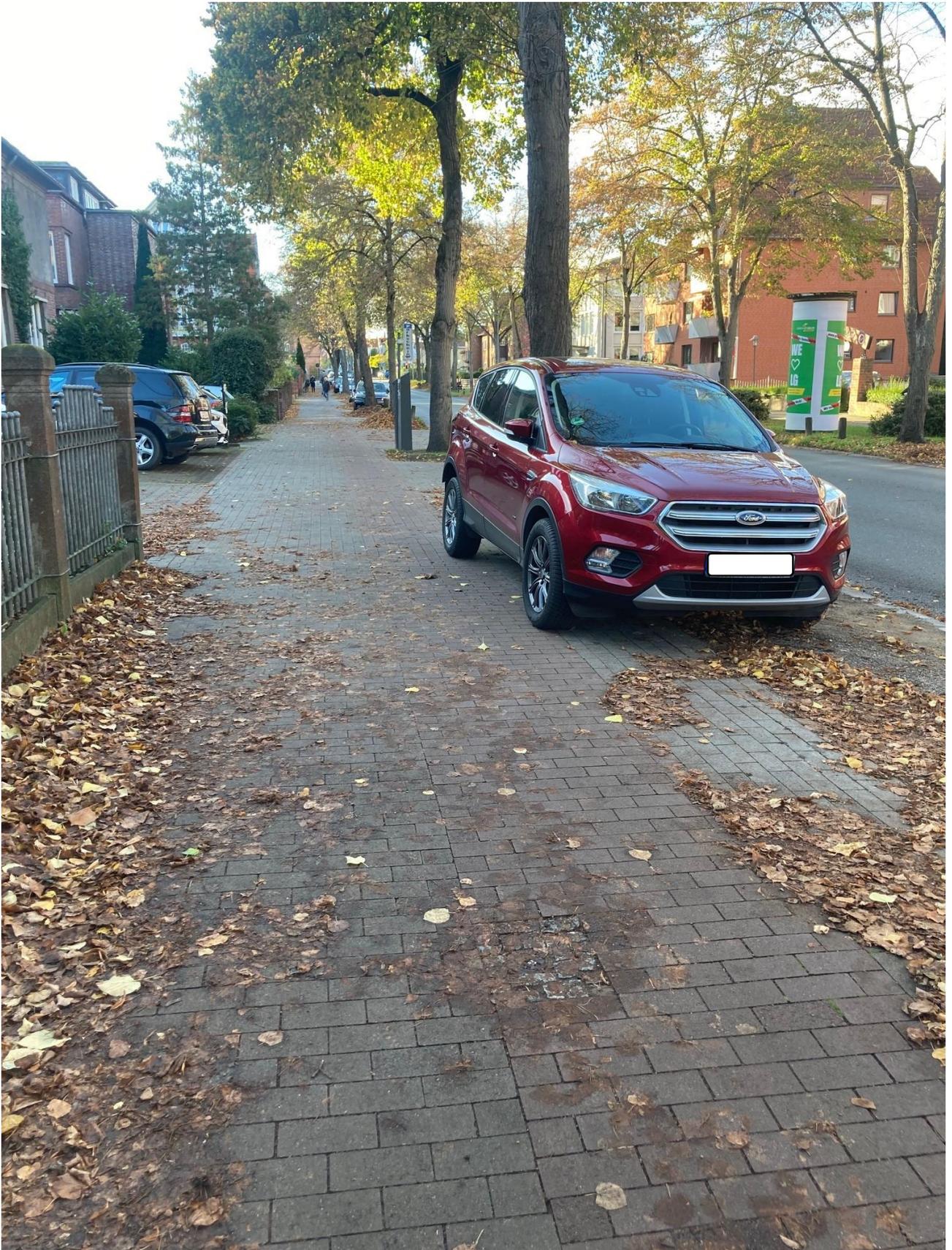
Dooring Unfälle:



Parken auf oder nahe des Radweges:







Verwendung Parkscheinautomat:

