

Beteiligungen des ADFC Laatzen an Anfragen der Stadtverwaltung Laatzen zu Bebauungsplänen und der Regionsverwaltung Hannover zu Plänen für Verkehrseinrichtungen im Jahr 2020

Von Rüdiger Janecke, ADFC Laatzen, 17.11.2020 ---- zurück zur Homepage ADFC Laatzen → <https://www.adfc-laatzten.de>

Bei den Anfragen zu Bebauungsplänen betrachtet der ADFC Laatzen naturgemäß die verkehrliche Erschließung des Objekts in Bezug auf einen sicheren und zügigen Radverkehr und ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, sowie Möglichkeiten zum Laden von E-Bikes.

Im Folgenden werden aufgrund des Umfangs teils nicht die kompletten Texte der Schreiben an die Stadtverwaltung Laatzen wiedergegeben; sondern nur sinngemäße Auszüge.

Ist eine eine Antwort der Stadtverwaltung nicht dargestellt, ist diese entweder (noch) nicht erfolgt oder die Stadtverwaltung bezog sich darauf, dass die Belange des ADFC nicht die Bebauung/ das Projekt betreffen.

Der ADFC Laatzen wurde von der Stadtverwaltung Laatzen als sonstiger Träger öffentlicher Belange zu folgenden Bebauungsplänen um Stellungnahme gebeten:

Fachmarktstandort Karlsruher Str., Bebauungsplan Nr. 77

Hierbei geht es um die zukünftige Orientierung des Bereiches umschlossen durch die Augsburgener Straße im Norden, die Münchener Straße im Süden, die Stuttgarter Straße im Westen und die Karlsruher Straße im Osten. Diese Straßen dienen auch als Erschließungsstraßen des vorgenannten Bereiches.

Der ADFC Laatzen weist in seinem Schreiben vom 16.01.2020 darauf hin, dass verschiedene Verkehrsträger in dem Bebauungsplan erwähnt werden, der Radverkehr aber nicht. Eine Steigerung des Radverkehrs und dessen sichere Wege sind von der Stadt Laatzen aber ausdrücklich gewünscht.

Im Fokus des ADFC Laatzen steht seit Längerem die Radweganlage unter dem Skywalk an der Münchner Straße – die das Gebiet des Bebauungsplans einschließt und in diesem ausdrücklich erwähnt ist -, einschließlich der Bedarfsampel über die Karlsruher Str. Hierzu gab es auch schon eine Begehung mit der Stadtverwaltung Laatzen.

Unter dem Mängelbericht " 63. Münchener Str. mit diversen Mängeln und Gefahrenpunkten " → http://www.adfc-laatzten.de/adfc/radwege/63.muenchener_str.html sind aufgeführt:

- Schlechte Führung, Markierung des Radwegs – insbesondere im Bereich des Bahnhofs, hier wird die Einfahrt zum Radweg oft durch Flixbus und Taxen behindert -, eine weitere Einfahrt zum Radweg hinter der Flixbushaltestelle ist unscheinbar und oft durch Pkw belegt.
- Unauffällige Pfosten. Ein Vergleich mit Fotos von 2017 zu heute zeigt halbkugelförmige Poller (auch zusätzlich), aber im Bereich der Tankstelle und am Bahnhof sind weiterhin unauffällige Pfosten eng zueinander aufgestellt. Ob die halbkugelförmigen Poller (noch weiß) mit der Zeit verschmutzt bei Dunkelheit viel mehr Sicherheit gegen Gegenfahren bieten als die Pfosten, mag dahingestellt sein.
- LSA/ Bedarfsampel zur Querung der Karlsruher Str. so gut wie nie in Betrieb – teils auch bei Messen nicht.
- Winterdienst.
- Beobachtet wurde dass Radfahrer/innen aufgrund der Mängel lieber auf der Fahrbahn fahren. 30 km/h und Fahrrad-Piktogramme wären daher angebracht.

Am Erdbeerhof II, OT Gleidingen und OT Rethen, Bebauungsplan 233

Das ist der Bereich südlich der Braunschweiger Str., westlich der B6 und nördlich des Weges der Verlängerung der Straße Am Erbeerhof in Richtung Osten, der über die B6 führt.

Der ADFC Laatzen weist in seinem Schreiben vom 07.01.2020 darauf hin bzw. schlägt vor:

- Für dieses Baugebiet eine 30 km/h-Zone.
- Eine Querungshilfe für Radfahrer von der westlichen Seite der Hildesheimer Straße linksabbiegend in die "Planstraße A". Der auf der westlichen Seite der Hildesheimer Str. geplante Schutzstreifen/ Radfahrstreifen ist in seiner geplanten Breite (>= 1,50 m, eher wohl 1,50 m) unzureichend für ein Halten und Beobachtenden des nachfolgenden Kfz-Verkehrs zum Queren der Hildesheimer Str. Auch muss dem nachfolgenden Radverkehr ein gefahrloses Vorbeifahren des wartenden Radfahrers/ der wartenden Radfahrerin ermöglicht werden. Daher wird vorgeschlagen,
 - a.) den Schutzstreifen an dieser Stelle zu verbreitern oder
 - b.) eine Bedarfsampel an dieser Stelle für linksabbiegende Radfahrer einzurichten oder
 - c.) beides a.) und b.) vorzusehen.Ggf. könnten an dieser Stelle auch 30 km/h eingerichtet werden. Die Problematik trifft auch für alle weiteren östlichen Stichstraßen von der Hildesheimer Str. zu, wenn vom Schutzstreifen links in die Stichstraßen eingebogen werden soll.
- Fahrradbügel und E-Bike-Lademöglichkeit an der geplanten KITA – und auch Pkw-Parkplätze
 - a.) Stabile Fahrradbügel (rund, kindersicher – keine scharfen Kanten, auch für Kinderfahrräder)
 - b.) Lademöglichkeiten von E-Bike-Akkus mit mitgebrachten Ladegeräten in der Kita mit genügend Steckdosen – gesichert vor Kindern!
Von Ladestationen außen wird (erst einmal) abgeraten:
Müssen abschließbar sein (Diebstahl des Ladegeräts, 220V Anschluss), vom Laden durch Einheitsladegeräte und mit Einheitsladesteckern wird wegen mangelnder Kompatibilität abgeraten (Überladung der Akkus, Brandgefahr).
- Genügend Pkw-Parkplätze für Mitarbeiter/innen und für bringende/ abholende Eltern sollten vorhanden sein.
- Busverkehr und Vorfahrtregel "rechts vor links"
In den o.g. Unterlagen der Stadt Laatzen ist auf Bildern des Bebauungsplans auf den "Planstraßen" geplanter Busverkehr zu erkennen. Ggf. könnte die Buslinie von der Braunschweiger Straße in / durch das Baugebiet "Am Erdbeerhof II" verlängert werden. In den o.g. Unterlagen der Stadt Laatzen ist für das Baugebiet "Am Erdbeerhof II" zu erkennen, dass die Zufahrten der geplanten Grundstücke/ Häuser auf die Planstraßen als Privatstraßen ausgeführt werden. D.h. diese sollen mit einem abgesenkten Bordstein auf die Planstraßen geführt werden und damit gilt an diesen Stellen nicht die Vorfahrtregel "rechts vor

links“.

Das kommt einem unbehinderten, flüssigen Busverkehr – auch ohne plötzliche Bremsvorgänge – zugute. Bei dem begonnenen Baugebiet „Am Erdbeerhof I“ (eins) ist der Vorschlag des ADFC offensichtlich nicht berücksichtigt worden – siehe dazu die Verfolgung des Projekts verkehrsbezogen durch den ADFC: – https://www.adfc-laatzten.de/adfc/radweg_projekte/erdbeerhof.html . Dort sieht es nach dem derzeitigen Stand so aus, dass die Grundstücke durch eine reguläre Straße mit „rechts vor links“ angeschlossen werden. Hier müssten Bussen jeweils Vorfahrt gewähren (bedeutet Benachteiligung des ÖPNVs).

Es ist allerdings so, dass auf der Braunschweiger Straße (ebenfalls 30 km/h-Zone) „rechts vor links“ gilt und die Busfahrer/innen und Fahrgäste an die Stopps vor dem von rechts kommenden Verkehr wohl gewöhnt sind. Eine Änderung wäre aber durchaus sinnvoll.

Heidfeld-Ost, Bebauungsplan Nr. 43

Dies ist der Bereich der Albert-Einstein-Schule

Der ADFC Laatzten weist in seinem Schreiben vom 07.01.2020 darauf hin, es vom ADFC zum o.g. Bebauungsplan im Prinzip keine Anmerkungen gibt.

Es wird aber darauf hingewiesen, dass im Dokument „Entwurf der Planbegründung“ auf Seite 11 unter << 3.3.5 Verkehrsfläche und Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Geh- und Radweg“ >> der Gehweg „Erdbeerfeld“ von der Straße „Erdbeerfeld“ als Zuweg zum Areal der Schule aufgeführt sein könnte - mit einer Anmerkung wie „bleibt zugänglich“ oder ähnlich.

Dieser Weg ist allerdings nicht in den Bebauungsplan eingeschlossen, aber doch für die Erreichung der Schule und des Sportplatzes von Bedeutung.

Dieser Weg wird von Schülern und Schülerinnen insbesondere aus dem Wohngebiet Rehen westlich der Bahnlinie benutzt, die hier auch mit dem Fahrrad kommen.

Nordöstlicher Bereich Oesseler Straße, Bebauungsplan Nr. 232

Dies ist der Bereich „Kleiner Sportplatz“ an der Ecke B6/ Oesseler Str. (K226) in Gleidingen, Nähe Baustoffhandel Anders.

Der ADFC Laatzten weist in seinem Schreiben vom 06.02.2020 darauf hin, dass das Gelände bereits aufgeteilt ist und im Bebauungsplan beschrieben ist, dass das östlich verbliebene Gelände u.a. als Sportplatz für Jugendliche (weiter) genutzt werden soll. Im o.g. Bebauungsplan werden unter 4 die Auswirkungen der Planung, unter 4.1 -> die verkehrliche Erschließung des Plangebiets über benannte Straßen und unter 4.2 -> die Erreichbarkeit durch den Öffentlichen Personennahverkehr aufgeführt.

Ein Eingang zum Sportplatz und dessen Einfahrt liegen an der Kreisstraße 266 und direkt an der Abfahrt von der B6 in die K 266 nach Gleidingen. Das Ortsschild „Gleidingen“ (Hinweis auf 50 km/h) ist erst nach dieser Einfahrt aufgestellt.

Es ist zwar nicht Aufgabe eines Bebauungsplans auf verkehrssichernde Maßnahmen einzugehen – obgleich die verkehrliche Erschließung ausdrücklich beschrieben ist und der Sportplatz auch schon vor der Aufstellung des Bebauungsplans bestand -, weist der ADFC insbesondere im Hinblick auf Kinder und Jugendliche, die den Sportplatz nutzen und zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen, darauf hin, dass verkehrssichernde Maßnahmen – gerade auch zur Querung der K266 - in diesem Bereich sinnvoll sind.

Die Stadtverwaltung Laatzten schreibt dazu:

Kein Abwägungsanliegen. Betrifft keine planungsrechtlichen Belange.

Buswendeanlage mit Anschluss Petermax-Müller-Str., Bebauungsplan 140

Die Stadtbahnwendeschleife Rethen-Nord entfällt, dafür ist eine Buswendeanlage einschließlich eines Durchstichs der Petermax-Müller-Str. zur Hildesheimer Str. geplant.

Der ADFC Laatzten nimmt in seinem Schreiben vom 23.06.2020 dazu Stellung:

Teils beziehen wir uns auf Inhalte und Vorschläge des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) von 2019.

Die durchgehende Öffnung des Straßenzuges Petermax-Müller-Straße und Bernd-Rosemeyer-Straße für Kfz hat Auswirkungen auf den Radverkehr und Fußgänger. Lkw-Verkehr ist nicht ausgenommen. Der hier beschriebene Straßenzug soll ausdrücklich eine Alternative für die Peiner Straße sein.

Der hier beschriebene Straßenzug hat auf der Südseite/ Ostseite parkende Kraftfahrzeuge, die die Fahrbahn einengen (kritisch beim Überholvorgang von Radfahrern, insbes. bei Gegenverkehr). Der Durchstich der Petermax-Müller-Straße wird aufgrund der anliegenden Grundstücke schmal ausfallen (sodass hier schon das Aneinandervorbeifahren von Kfz nicht einfach ist – die Stadtverwaltung schlägt 30 km/h vor und ein Teil der nördlichen Seite der Petermax-Müller-Straße hat gegenwärtig keinen Gehweg).

Zur Verbesserung des und für mehr Sicherheit für den Radverkehr und für Fußgänger und insbesondere für mobilitätseingeschränkte Mitbürger schlägt der ADFC Laatzten für den vorbenannten Straßenzug vor:

1. Weitere Absenkung der vorgesehenen Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h

Die Petermax-Müller-Straße hat auf der nördlichen Seite teilweise keinen Gehweg .

Ein Gehweg sollte eingerichtet werden. Besteht dazu keine Möglichkeit, ist die von der Stadtverwaltung vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h weiter abzusenken.

2. Auch in der Bernd-Rosemeyer-Straße: 30 km/h

Die die von der Stadtverwaltung vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sollte aufgrund enger Straßenverhältnisse gerade auch durch parkende Kfz am Fahrbahnrand und aufgrund einer Kurve mit sehr kleinem Radius auch auf die Bernd-Rosemeyer-Straße ausgedehnt werden.

3. Aufstellfläche für Radfahrer an der Bernd-Rosemeyer-Straße

Die Bernd-Rosemeyer-Straße soll lt. Verkehrsentwicklungsplan an der Einmündung zur Erich-Panitz-Straße eine Aufstellfläche für Radfahrer erhalten (Anlage 3 VEP Baustein Rad lfd. Nr. 12, S. 45).

Die geplante Aufstellfläche kann nur rechts an wartenden Kfz vorbei an einer für Radfahrer nicht unerheblichen Steigung erreicht werden. Der ADFC schlägt vor, zum Erreichen der Aufstellfläche eine Radschutzspur einzurichten oder den Gehweg für Radfahrer freizugeben und entsprechende Auf-/ Abfahrten dafür einzurichten.

Die durchgehende Öffnung des Straßenzuges Petermax-Müller-Straße und Bernd-Rosemeyer-Straße für Kfz ist ein Vorschlag des VEP Anlage 6 VEP Baustein Kfz, 7. Schlüsselmaßnahmen, S. 43.

Wenn mit dem Bebauungsplan diesem Vorschlag für Kfz nachgegangen wird, so soll auch gleichberechtigt für den Radverkehr – ganz im Sinne der Umwelt – auch dem Vorschlag der Aufstellfläche gefolgt werden.

Ggf. stehen hierfür auch Mittel der Region bzw. des Landes zur Verfügung, die die Stadtverwaltung Laatzen nicht einfach versäumen darf.

4. Sichere Führung der Radfahrer auf die Fahrbahn der Bernd-Rosemeyer-Straße

Bei der Überfahrt der Erich-Panitz-Straße in die Bernd-Rosemeyer-Straße werden die Radfahrer auf einen Gehweg geführt und müssen dadurch unvermittelt auf die Fahrbahn der Bernd-Rosemeyer-Str. verschwenken. Hier besteht Kollisionsgefahr mit nachfolgenden Kfz. Eine Führung mit Fahrrad-Piktogramm auf der Fahrbahn ist notwendig. Diese Verbesserung ist als verbesserte Führung, Radfurtmarkierung im VEP Anlage 3 VEP Baustein Rad lfd. Nr. 12, S. 45 , vorgeschlagen.

5. Wartezeit an der Ampel verkürzen

Die Wartezeit an der Ampel zur Querung der Erich-Panitz-Straße in die Bernd-Rosemeyer-Straße beträgt 1 Min., 13 Sek. (Tageszeit: 18:00 Uhr). Ein Video dazu befindet sich auf der Homepage des ADFC Laatzen. Die Wertigkeit des Radverkehrs und der Fußgänger wird nicht wahrgenommen und muss dem Kfz-Verkehr gleichgestellt werden; d.h. Verkürzung der Wartezeit.

6. Wartefläche vergrößern

Die Wartefläche an der Ampel zur Querung der Erich-Panitz-Straße in die Bernd-Rosemeyer-Straße ist zu klein und der Radfahrer muss in einem sehr spitzen Winkel abbiegen. Dies wurde der Stadtverwaltung am 09.01.2013 per Email mitgeteilt und ist Bestandteil der Verbesserungsliste auf der Homepage des ADFC Laatzen (# 37).

Überhaupt ist der gesamte Wartebereich an dieser Stelle für Fußgänger und Radfahrer sehr beschränkt – insbesondere trifft der linksabbiegende Radverkehr aus der Bernd-Rosemeyer-Straße auf hier wartende Fußgänger und Radfahrer, die die Lüneburger Straße queren wollen.

Beteiligung des ADFC Laatzen am Umbau der Einmündung der K 260 (Erich-Panitz-Str./ Hildesheimer Str.) in die Hildesheimer Str. in der Ortsdurchfahrt Laatzen durch die Regionsverwaltung Hannover

Die Anfrage der Region erfolgte bereits im Jahr 2016, wurde aber erst im Juli 2020 abschließend behandelt.

Auf die Stellungnahmen des ADFC Laatzen vom 28.12.2016 (siehe auch

→ https://www.adfc-laatzten.de/adfc/radweg_projekte/kreuzung_hi_e-panitz.html) wurde von der Regionsverwaltung geantwortet; d.h.

→ **berücksichtigte Anmerkungen/ Einwände des ADFC:**

- Detektierung des Radverkehrs über den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr in die Hildesheimer Str./ in den Rechtsabbieger, getrennte Signalisierung Radverkehr/ Kfz-Verkehr.
- Signalisierung für Radverkehr auf/ für die Aufstellfläche vor den Stadtbahngleisen/ der Trennfläche zwischen Rechtsabbieger und Stadtbahn aus Gründen der Räumzeit und aus Sicherheitsgründen.
- Einrichtung der LSA-Schaltzeiten berücksichtigen für die lange Furt über die Erich-Panitz-Str. mit Stadtbahngleisen.
- Verlauf der Furt/ des Radfahrstreifens gebogen, um starke Verschwenkung zu vermeiden.
- Radfahrstreifen und Radwege mindestens 1,60 m breit.