

Bezirksrät*innen im Stadtbezirksrat Mitte

zur Kenntnis:

Verkehrspolitische Sprecher*innen der Fraktionen im Rat
Bauverwaltung
Lokalredaktion HAZ/NP

Ihr Ansprechpartner:
j.krueger@adfc-hannover.de

Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn Königsworther Straße¹

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

der ADFC teilt die in der Antwort auf die Anfrage auch von der Verwaltung bestätigte Einschätzung, dass die Benutzungspflicht für die Radwege in der Königsworther Straße aufgehoben werden muss. Diese sind unzumutbar schmal und - auch wegen höherer Geschwindigkeiten durch das Gefälle in Richtung Ihme - kommt es zu Konflikten im Seitenraum. Dass die derzeitige Situation ungefährlich wäre, kann man nicht glaubhaft vertreten. Das Radverkehrsaufkommen ist außerdem so stark, dass Handlungsbedarf besteht.

Allerdings ist es aus unserer Sicht mit einer Aufhebung der Benutzungspflicht nicht getan, der Radverkehr muss auch sicher geführt werden, dafür sehen wir zwei Möglichkeiten:

1. Bauliche Umgestaltung; insbesondere durch Umnutzung von straßenbegleitenden Parkflächen kann eine nachhaltig bessere Lösung mit Hochbordradwegen geschaffen werden; bei Erhaltung der Baumstandorte nicht ohne Herausforderung. Allerdings ist sowas erfahrungsgemäß nicht in akzeptablen Zeiträumen umsetzbar, so dass zwischenzeitlich eine andere Lösung für den unhaltbaren Zustand gefunden werden muss.
2. Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn mit Herausnahme des Durchgangsverkehrs durch modale Filterung.

Die vom Stadtbezirksrat vorgeschlagene Schutzstreifenlösung halten wir nicht für sicher umsetzbar. Daneben haben wir noch eine Fahrbahnnutzung im Mischverkehr betrachtet, die allerdings ebenso wenig praktikabel ist.

Bestand

Der wesentliche Teil der Königsworther Straße hat eine lichte Breite von 20m. Diese ist heute mit einem deutlichen Übergewicht zugunsten des Autos (Fahren und Parken) aufgeteilt. Fußgänger und Radfahrer teilen sich Restflächen, die zudem noch, wie im Seitenraum häufig anzutreffen, mit verschiedensten Hindernissen (Mülltonnen, Laternen, Schilder, Parkscheinautomaten,

¹ <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/15-0859-2024S1>

u.v.a.m) zugestellt sind. Auf beiden Seiten sind abschnittsweise Schrägparkplätze vorhanden, größtenteils ist die Anordnung des begleitenden Parkens in Längsrichtung.

Die Straße ist 500m lang. Auf diese Länge verteilen sich 4 Querunginseln. Die mittleren beiden an der Leinebrücke zusammengefasst mit einer Bauminsel mit 5 Bäumen. Die Aufteilung der Fahrbahn ist auf ganzer Länge 3-streifig, wobei der mittlere Fahrstreifen als Abbiegestreifen für die Querstraßen, für die Querungshilfen und zur Entmischung an den Knoten der Straßenenden genutzt wird.

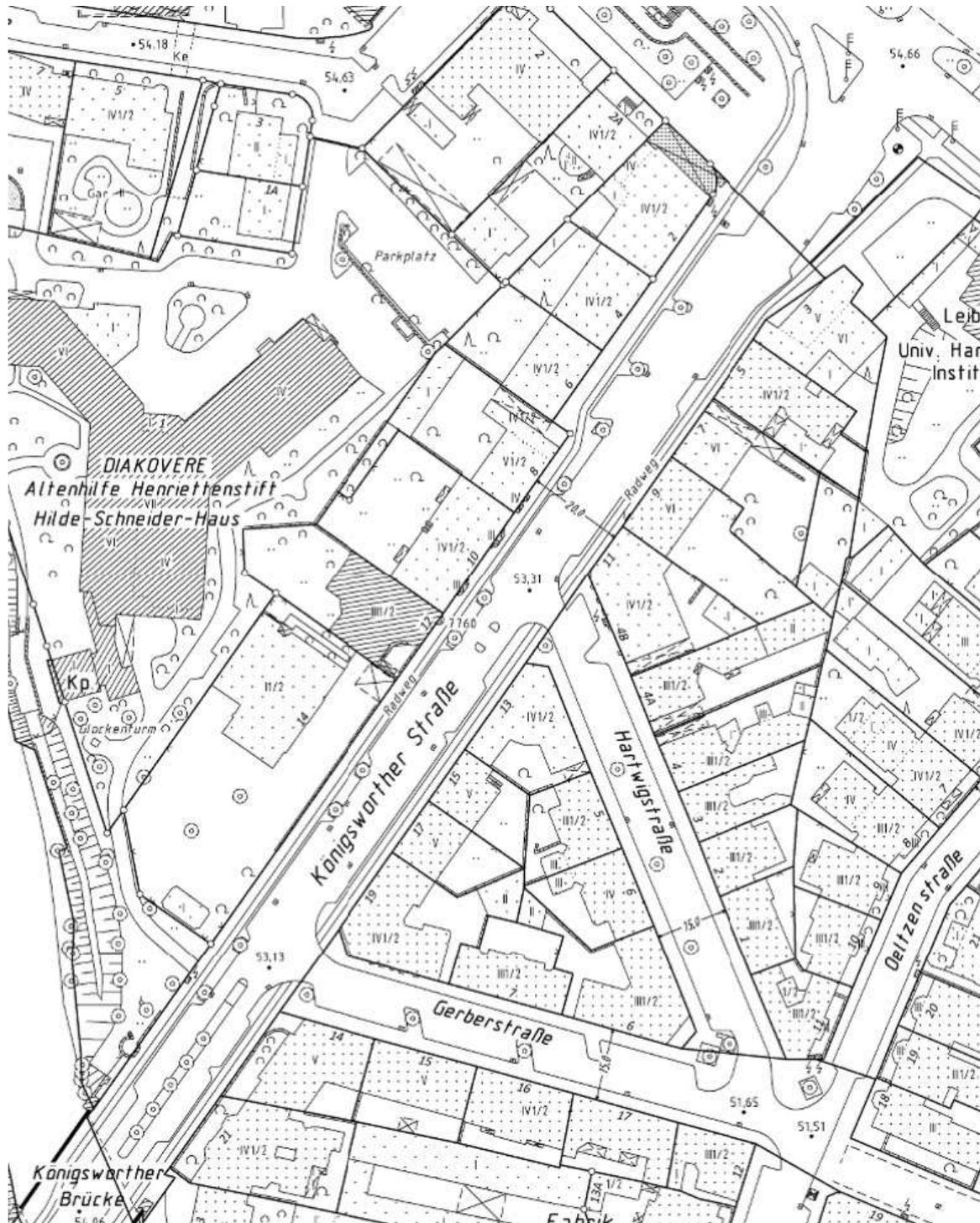


Abb: Königsworther Straße von der Brühlstraße bis zur Leinebrücke (Stadtkarte GIS)

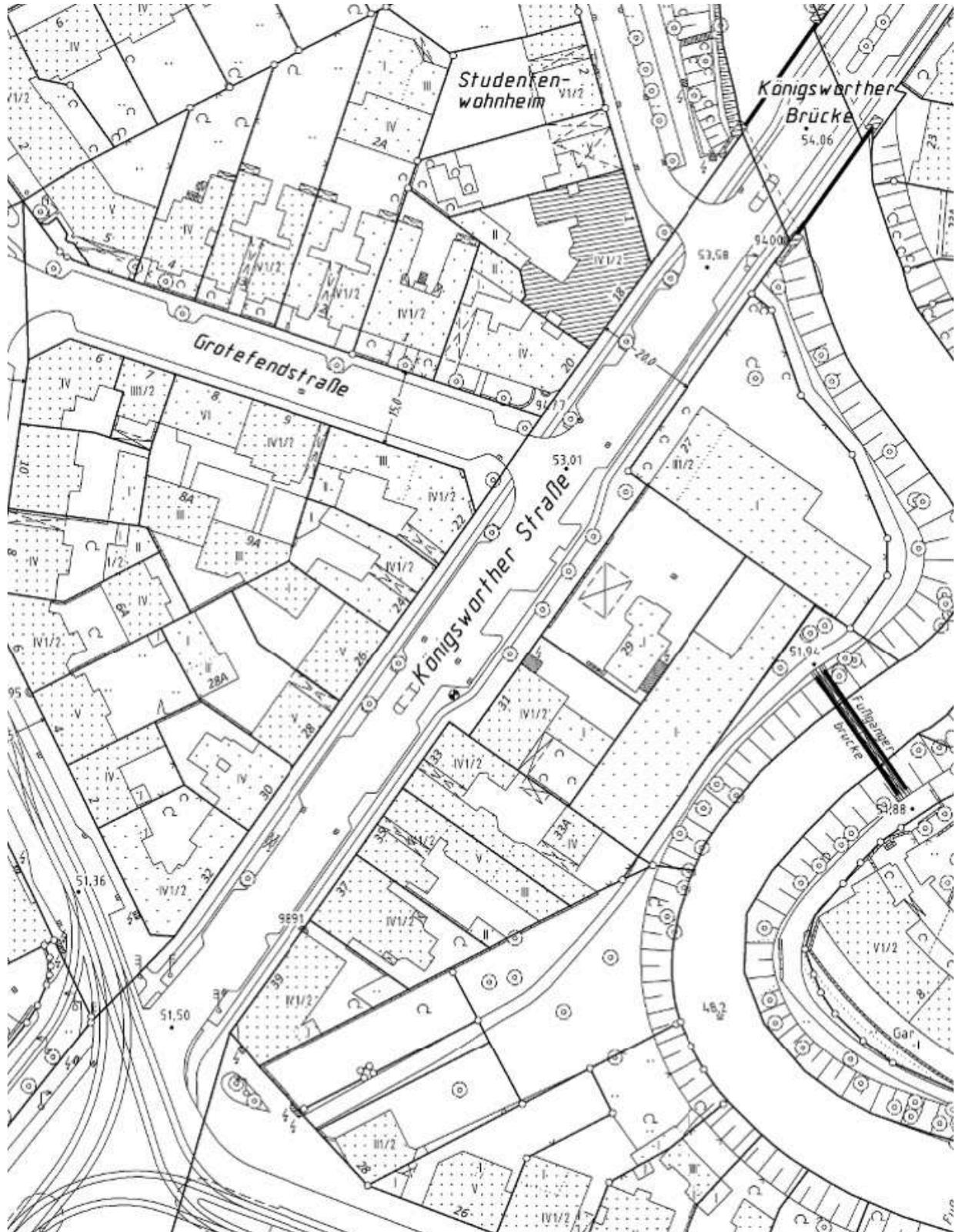


Abb: von der Leinebrücke bis zur Braunstraße/Spinnereistraße (Stadtkarte GIS)

Empfohlene Variante Verkehrsberuhigung

In dieser Variante wird die Königsworther Straße - bis zu einem etwaigen Umbau - in die angrenzenden Tempo-30-Zonen eingebunden. Es bietet sich an, die vorhandenen Bäume auf der Mittelinsel in einen teilweise entsiegelten Stadtplatz (Pocket Park) zu integrieren, der mit dem dort angrenzenden Grünzug/Uferweg verbunden wird. Bei damit einhergehender Reduktion der Verkehrsmenge scheinen besondere Anordnungen wie Überholverbote entbehrlich. Die Auffädelstellen sollten vorgesehen werden.

Für die Buslinie 100/200 bietet sich die Einrichtung einer Busschleuse an, alternativ kann die Linie auf die Goethestraße verlegt werden. Die Schleuse kann auch von Einsatz- und Rettungsfahrzeugen benutzt werden.



Abb: Verkehrsberuhigung durch modale Filterung mit Einrichtung eines Stadtplatzes (ggf. mit Busschleuse) Andere Stellen für die modale Filterung sind vorstellbar.



Abb: Modalfilter mit Schleuse für Busse und Rettungsfahrzeuge (Aufnahme: ADFC)

Radverkehr auf der Fahrbahn

Zur Umfahrung der nördlichen Schrägparkplätze bietet sich an, den Radverkehr von der Brühlstraße kommend zunächst im - noch ausreichend breiten - Seitenraum zu führen und vor der Verengung mit Hilfe einer Schutzinsel auf die Fahrbahn zu leiten.



Abb: Prinzipskizze Auffädelstelle auf die Fahrbahn hinter einer Schutzinsel (hier nicht visualisiert, wäre hinter dem Müllcontainer) vor der Verengung des Seitenraums.

Entsprechend bietet sich an, in Gegenrichtung den Radverkehr frühzeitig wieder auszufädeln, so dass die Entmischung und Aufstellfläche vor der Einmündung Brühlstraße für den Kraftfahrzeugverkehr erhalten bleibt und die Aufstellflächen für den Radverkehr nutzbar bleiben. Dazu sollte die letzte Parkbucht zu einem Radweg aufgeteert werden. Das Verfahren ist an verschiedenen Stellen bereits für Bushaltestellen angewendet worden.



Abb: Ausfädelung in Richtung Brühlstraße über aufgeteerte Parkbucht

Von der Spinnereistraße/Braunstraße kommend, ist eine ähnliche Einfädung mit Schutzinsel vorzusehen.

Variante Neu-Aufteilung mit Schutzstreifen (nicht empfohlen)

Der Drucksache entnehmen wir den Wunsch einer Aufteilung mit Schutzstreifen, ähnliche Lösungen können in der Wedekindstraße oder Königstraße ausprobiert werden. Insbesondere für Kinder und weniger sichere Radfahrer*innen sind sie ungeeignet.

In der Königsworther Straße kommt hinzu, dass es abschnittsweise Schrägparkplätze gibt, an denen es bei einer Radverkehrsführung auf der Innenseite zu Gefährdung bei Ausparkmanövern kommen kann. Ggf. wäre zu erwägen, die betroffene Gruppe Schrägparkplätze auf der Ostseite provisorisch in Längsparkplätze zu drehen. Die VwV-StVO verbietet Schrägparkplätze in Fahrradstraßen, die Vorschrift ist hier sinngemäß anzuwenden.

Die Gefahr unvermittelt geöffneter Autotüren (Dooring) ist bei begleitenden Parkplätzen gegeben. Deswegen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75m vorzusehen. Die effektiv nutzbare Schutzstreifenbreite innerhalb der Markierungen liegt dann voraussichtlich bei weniger als 1m, das ist nicht mehr als ein Handtuch und deswegen ungeeignet.



Abb: Neu-Aufteilung durch Markierung von Schutzstreifen mit Sicherheitstrennstreifen (streetmix.net)

Für eine durchgängige Führung des Radverkehrs müssten in dieser Variante alle Querungsiseln entfallen. Damit Fußgänger*innen weiter gefahrlos queren können, wären Bedarfsampeln einzubauen. Wenn wir davon ausgehen, dass die Bauminsel erhalten werden soll, entfallen zumindest die beiden äußeren Querungsiseln und an der Bauminsel ergibt sich eine Gefahrenstelle, denn der Autoverkehr müsste dann den Schutzstreifen zwingend mitnutzen (siehe Abbildung) - bzw. der Schutzstreifen muss an der Stelle unterbrochen werden.

Wegen des vorgeschriebenen Überholabstandes von 1,50m, der auch für Radfahrer*innen auf Schutzstreifen gilt, ergibt sich praktisch ein Überholverbot, sofern Gegenverkehr vorhanden ist.

Dieses wird allerdings in vielen Fällen von Kraftfahrzeugführer*innen ebenso ignoriert wie das Verbot, den Schutzstreifen zu überfahren.²

Außerdem werden bei solchen Überholmanövern Querungsiseln oft gegen die Fahrtrichtung passiert, was eine zusätzliche Gefahr für den Fußverkehr darstellt.



Abb: Gefahrenstelle Mittelinsel bei Führung auf Schutzstreifen und Erhalt der Bauminsel; aus der anderen Fahrtrichtung entsprechend

² Die euphemistische Bezeichnung "Schutzstreifen" wird, da dieser vieles bietet, aber keinen Schutz, in Fahrradkreisen häufig durch "Scherzstreifen" ersetzt.

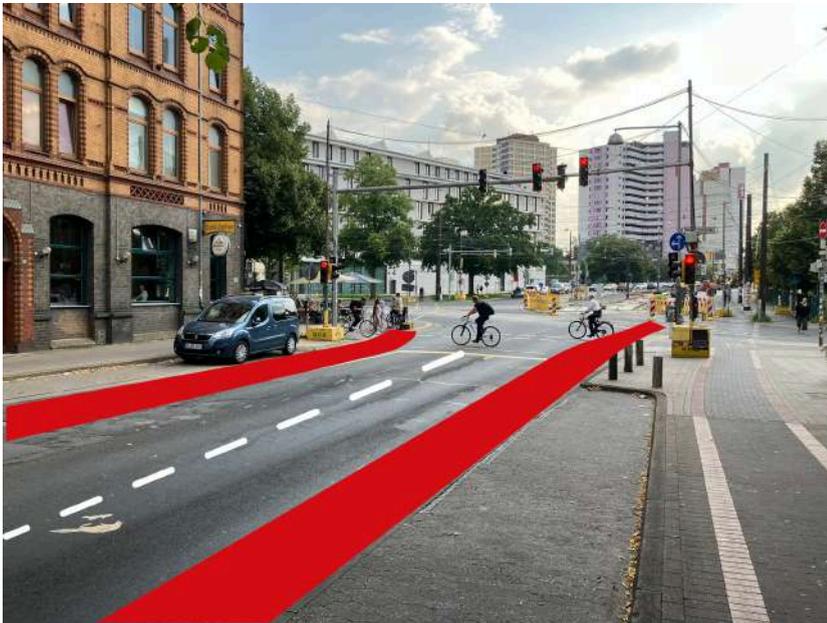


Abb: Südliches Ende bei Schutzstreifenlösung (Schutzinsel in Einfahrriechung nicht visualisiert)
Variante Beibehaltung der Straßenraumaufteilung mit Mischverkehr und Kfz-Durchgangsverkehr (nicht empfohlen)

Auch in dieser Variante würden die eingangs beschriebenen Auf- und Ausfädelungsstellen mit Schutzinseln genutzt. Die 3-streifige Straßenraumaufteilung bleibt (außer am südlichen Ende) unverändert.



Abb: Unveränderte Aufteilung, Radverkehr auf der Fahrbahn, Tempoabsenkung, Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen (streetmix.net)

Für diese Variante ist zu erwägen, ob die Radfahrer*innen das nötige Selbstbewusstsein und die Kraftfahrzeugführer*innen die nötige Compliance und Geduld aufbringen, so dass es nicht zu waghalsigen Manövern kommt. Wir halten erfahrungsgemäß diese Voraussetzungen nicht für gegeben, sodass für Radverkehr, der die Fahrbahn nicht benutzen möchte, die bisherigen Hochbordradwege erhalten bleiben müssten.

Die Fahrzeit für durchfahrende Kraftfahrzeuge verlängert sich (bergauf) um schätzungsweise 1-2 Minuten. Der Durchsatz bleibt erhalten. Zur Verdeutlichung können die drei Regelungen (Tempo 30, Überholverbot und Radfahrer-auf-der-Fahrbahn Symbol) in regelmäßigen Abständen als Fahrbahnmarkierung wiederholt werden.³

Die Querunginseln bleiben erhalten. Unabdingbar wären vertrauenerweckende, abgesicherte Auffädelstellen, so dass die Radfahrer*innen in ausreichender Zahl die Fahrbahn benutzen und nicht auf den Hochbord ausweichen. Benutzung des Hochbordradweges sollte dann die Ausnahme sein, so dass sich hier Safety in Numbers einstellt.

Die Alltagserfahrung zeigt, dass die Regeltreue eines gewissen Anteils der Kraftfahrzeugführer*innen nicht ausreicht, um solche Lösungen umzusetzen. Der notwendige Überwachungsdruck ist weithin nicht vorhanden, so dass diese Lösung ebenso ausscheidet.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Krüger

³ Luftbild Schloßstraße, Frankfurt am Main, <https://maps.app.goo.gl/fo7jebcx4jUA4DLq5>