

Mitteilung - öffentlich -

Beratungsfolge:

Ortsrat Ingeln-Oesselse

Drucksachen-Nr.: 2022/092

am 09.05.2022

TOP:

Gleidinger Straße - Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und Radverkehrsführung

Bei der Gleidinger Straße handelt es sich um eine Regionsstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einem gemeinsamen Geh- und Radweg (VZ 240), auf dem bisher in östlicher Fahrtrichtung eine Benutzungspflicht für den Radverkehr besteht.

Bei einem Ortstermin zur Umsetzung des angeregten Haltverbotes im Bereich der sog. „Alten Penne“ mit Vertreter*innen der Straßenverkehrsbehörde der Stadt Laatzen, der Straßenbaulastträgerin (Region Hannover) und der Polizei wurden zwei Regelungsbedarfe festgestellt.

Reduzierung auf Tempo 30

Die Geschwindigkeit ist innerhalb geschlossener Ortschaften im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten und –horten (u.a.) in der Regel auf 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen (§ 45 Abs. 9 StVO und den VwV zu Zeichen 274 Ziffer XI). Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen des Bundes, Landes oder Kreises.

Die DRK-Kita Barmklagesweg liegt direkt an der Ecke Gleidinger Straße und Barmklagesweg, wobei das Gebäude von beiden Straßen aus betreten wird. Es handelt sich bei der Gleidinger Straße um eine klassifizierte Straße der Region Hannover.

Auf die Geschwindigkeitsreduzierung soll nur im Ausnahmefall verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV, die Leichtigkeit des Verkehrs oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. Dies liegt hier nicht vor.

Vorhandene besondere bauliche Vorkehrungen wie baulich zusätzlich gesicherte Fußgängerlichtsignalanlagen könnten gegen die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung sprechen. In dem Bereich ist zwar eine Fußgängerlichtsignalanlage vorhanden; diese ist jedoch nicht zusätzlich baulich gesichert (z.B. durch Absperrketten oder Gitter). Der nördliche Gehweg bietet aufgrund der sehr geringen Breite kaum Aufstellfläche im Ampelbereich, so dass auch die Ausnahme einer Anordnung nicht entgegensteht.

Vorlage gefertigt von	SV Team	Mitzeichnungen			
Diktatz.: Rogge	32	3			

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben ist daher hier die Ortsgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Dies erfolgt auf einer Länge von 300 m montags – freitags in der Zeit von 6 bis 19 Uhr.

Gemeinsamer Geh- und Radweg (Fahrtrichtung Osten)

Weiterhin wurde in dem Ortstermin festgestellt, dass der in Fahrtrichtung Osten vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg nicht die erforderliche Mindestbreite für eine benutzungspflichtige gemeinsame Nutzung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (ERA) aufweist. Für die Einrichtung, die Änderung und den Betrieb von Radverkehrsanlagen sind die ERA anzuwenden, die die Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (RASt) konkretisieren. Die RASt finden lediglich Anwendung bei der Anlage von Stadtstraßen, während die Beachtung der ERA auch für die Änderung von Bestandsstraßen empfohlen ist.

Nach der ERA weisen gemeinsame Geh- und Radwege eine Regelbreite von 3 bis 4 Metern auf, die empfohlene Mindestbreite beträgt 2,5 Meter, in der RASt werden lediglich Verkehrsräume der einzelnen Verkehrsteilnehmenden benannt. Diese sind auf gemeinsam genutzten Flächen nebeneinander zu betrachten (z.B. Zu Fußgehende 1,8 m und Radfahrende 1 m, entspricht einer Breite von 2,8 m zzgl. Sicherheitsabstand). Die in der ERA empfohlene Mindestbreite ist hier als lichte Breite nicht durchgehend gegeben; die tatsächlich nutzbare Breite ist insgesamt noch deutlich geringer, so beträgt sie an verschiedenen Stellen lediglich 2 Meter. Daher ist hier die Beschilderung und insbesondere die Benutzungspflicht aufzuheben.

Die Wahl der Radverkehrsführung hängt von den Faktoren Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs (ERA Titel 2.3.3, Bild 7), der Breiten der vorhandenen Verkehrsflächen sowie dem Zustand dieser Flächen ab (VwV – StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 II) ab.

Aus der Prognosebelastung der werktäglichen Spitzenstunden und aus der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ergibt sich die Belastungsklasse der jeweiligen Straße. Für die Ortsdurchfahrt Ingeln-Oesselse liegt die maßgebende Verkehrsstärke bei 776 Kfz/h bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Daraus ergibt sich die Belastungsklasse II. Danach ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn angezeigt. Bei Mischverkehr auf der Fahrbahn ist eine zusätzliche Freigabe des Gehwegs für Radfahrende in Fahrtrichtung empfohlen.

Zu beachten ist dabei, dass das Radfahren auf der Fahrbahn durch den Aspekt „Sehen und gesehen werden“ eine sehr sichere Variante der Radverkehrsführung darstellt. Jede Radverkehrsführung, die den Radverkehr vor den Autofahrenden versteckt, etwa durch parkende Fahrzeuge, birgt Sicherheitsrisiken für Radfahrende z.B. beim Abbiegen von Kraftfahrzeugen. Hinzu kommt bei Nutzung des Gehweges mit dem Fahrrad die stark unterschätzte Gefahr durch Fahrzeuge, die aus zahlreichen Grundstückszufahrten den Gehweg zur Fahrbahn queren. Hier ist die Sichtbeziehung enorm eingeschränkt. Diese Gefahr wird durch zu hohe Geschwindigkeit der Radfahrenden oder auch das Fahren in die falsche Fahrtrichtung zusätzlich erhöht. Fehlendes Wissen über die geltenden Regelungen besonders im Radverkehr und auch fehlende gegenseitige Rücksichtnahme einzelner Verkehrsteilnehmender führen leider häufig zu Konflikt- und Gefahrensituationen.

Daher gilt für Radfahrende, die einen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg nutzen, das Fahren in Schrittgeschwindigkeit. Der Verkehr der zu Fuß Gehenden hat grundsätzlich Vorrang. An Engstellen und in Grenzsituationen haben Radfahrende abzustiegen und zu schieben.

Aufgrund der fehlenden durchgehenden empfohlenen Mindestbreite ist ein benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg nicht zulässig. Die Beschilderung wird daher entfernt. Der vorhandene Gehweg wird für Radfahrende in Fahrtrichtung Osten freigegeben, da die hierfür erforderliche Mindestbreite von 2 Metern vorhanden ist.

Zwischen den Straßen „Hösselgraben“ und „Bokumer Straße“ wird eine abweichende Regelung getroffen. Auf Grund der fehlenden Wohnbebauung wird hier die Höchstgeschwindigkeit durch Autofahrende häufig überschritten und Radfahrende können sich dadurch verunsichert fühlen. Die Situation eröffnet die Möglichkeit eines Ausnahmefalls (VwV – StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und 4, Randnummer 37). Die Freigabe des Gehwegs für Radfahrende in beide Richtungen ist in diesem Bereich möglich und sinnvoll. Die Situation stellt sich abweichend von der Wegeführung entlang der Gleidinger Straße dar. Es ist nur einseitig ein Gehweg vorhanden und es befinden sich in diesem Bereich keine Grundstückszufahrten. Auf der nördlichen Seite befindet sich der Sportplatz und auf der südlichen Seite ein Lebensmittelmarkt ohne direkte Zufahrt.

Die erforderliche sichere Querungsmöglichkeit vor und hinter dem genannten Bereich (VwV – StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und Satz 4, Randnummer 36) ist hier jeweils durch eine Bedarfsampel gegeben.

Um die Akzeptanz für Radfahrende auf der Fahrbahn zu erhöhen, sollen dort zusätzlich Radfahrpiktogramme markiert werden.

Im Auftrag

Axel Grüning