



**Herrn Bürgermeister
Dr. Christian Grahl**

SPD-Fraktion
im Rat der Stadt Garbsen
Rathausplatz 1
30823 Garbsen
Fon: 05131/707637 oder s.u.
Fax: 05131/707638
Mail: SPD@Garbsen.de
www.spd-garbsen.de

Ratsanfrage nach § 14 GO

Garbsen, 06.02.2017

Radfahrschutzstreifen

Der HAZ vom 19.01.2017 (Anlage) ist zu entnehmen, dass die Region Hannover bei der Sanierung der Fahrbahndecken von Regionsstraßen gleichfalls Radfahrschutzstreifen anlegen will. Genannt sind in dem Artikel auch mehrere Ortsteile der Stadt Garbsen.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wo und in welchem Umfang plant die Region Hannover die Anlage von Radfahrschutzstreifen?
2. Sind diese Schutzstreifen konzeptionell mit den von der Stadt Garbsen geplanten Radfahrerstreifen abgestimmt?
3. Ergeben sich aus dem Vorhaben der Region auch Handlungsnotwendigkeiten für die Stadt Garbsen?

Karsten Vogel
Fraktionsvorsitzender

Vorsitzender
Karsten Vogel
Schützenstraße 38 a
30826 Garbsen
05131/96030
Karsten.Vogel@SPD-Garbsen.de

Stellvertreter
Günther Barthel
Im Stühe 64
30826 Garbsen
0176/29584370
bt@barthel-seib.de

Stellvertreterin
Erika Böker
Glockenkuhle 18
30823 Garbsen
05137/73302
Erikaboeker@aol.com

Stellvertreter
Martin Fochler
Elbinger Straße 8
30823 Garbsen
05137/75313
info@martin-fochler.de

Stellvertreter
Dr. Jens-Holger Göttner
Welfenstraße 4
30827 Garbsen
05131/91889
jhg.mmg@gmx.de

Stellvertreter
Rüdiger Kauroff
Bunnenbergstraße 11
30823 Garbsen
05137/73938
ruediger.kauroff@SPD-Garbsen.de

Auf Streifen

Die Region will an vielen Straßen spezielle Pisten für Radfahrer markieren. Das stößt vor Ort auf Skepsis.

Von Bernd Haase

An insgesamt 62 Ortsdurchfahrten in Hannovers Um- und Land wird in den kommenden drei Jahren gebaut und gemalt. Um den Radverkehr zu fördern, will die Region dort, wo es notwendig ist, den Fahrbahnbelag sanieren. Für sämtliche 62 Ortsdurchfahrten plant sie sogenannte Schutzstreifen, eine Sonderform von Radwegen. Letzteres stößt nicht überall auf Begeisterung: Zu breit, zu laut, zu unübersichtlich und damit zu gefährlich, lauten Kritikpunkte. Geäußert wurden sie dort, wo es schon Planungen gab, vielfach von örtlichen Politikern, aber auch von Anwohnern.

Der Region geht es um das Radwegenetz für den Alltagsverkehr, das beispielsweise Pendler motivieren soll, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Es umfasst rund 800 Streckenkilometer und ist an die wichtigen Radwege in der Stadt Hannover angebunden.

„Häufig fehlen Radverkehrsanlagen, oder vorhandene sind zu schmal“, heißt es in einer Bestandsaufnahme, die Dirk Thale vom Fachbereich Verkehr präsentiert hat. Nur ein knappes Viertel des Gesamtnetzes hält den Fachbereich demnach für so gut, dass kein Handlungsbedarf besteht. Für den Rest gilt: Radfahrer sollen auf leeren Pisten mit wenigen Hindernissen und klarer Wegeführung schneller als bisher ans Ziel gelangen.

Um die Ortsdurchfahrten anpacken zu können, hat die Region Fördergeld beim Bundesumweltministerium beantragt. „Kürzlich haben wir die Nachricht erhalten, dass 3 Millionen Euro bewilligt worden sind“, sagt Sprecher Klaus Aebelmann. Eine weitere Million Euro wird die Region zur Finanzierung des Drei-Jahres-Programms aus eigenem Etat beisteuern.

Wenn es um die Umsetzung geht, kommt die viel diskutierte Radwegebenutzungspflicht ins Spiel. Im Jahr 2010 hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil festgelegt, dass der Radverkehr vorrangig die Fahrbahn für die Autos nutzen soll – der Fachmann spricht von Mischverkehr. Das galt früher als Sicherheitsrisiko, deshalb wurden, wo immer möglich, separate Radwege angelegt. Mittlerweile ist man zur geteilten Auffassung gelangt. „Aktuelle Forschungen haben ergeben, dass Radfahrer immer dann am sichersten fahren, wenn sie möglichst durchgängig im Sicht-



Erst gab es Ärger, jetzt hat sich die Situation normalisiert: Gestrichelte Fahrrad-Schutzstreifen auf Hannovers Podbielskistraße.

FOTO: WILLEGAS

feld der Autofahrer bleiben“, sagt Gerald Roloff vom Fachbereich Verkehr der Region.

Setzt man das Mischverkehrskonzept um, hat das einen Nachteil: Die Schutzstreifen, bei denen sich die Radfahrer auf Fahrbahnhöhe befinden und ihr Bereich durch eine gestrichelte Linie von denjenigen für den Autoverkehr abgetrennt ist, Autos dürfen die Grenzlinie nur in Ausnahmefällen überfahren.

Die Regel besagt, dass Schutzstreifen auf Strecken mit Gegenverkehr so angelegt werden müssen, dass sich zwei Autos auf der restlichen Fahrbahn begegnen können müssen. Trotzdem herrscht vor Ort Skepsis. In Burgdorf-Ehlershausen beispielsweise, wo es den Streifen schon gibt, hatte es im Vorfeld Proteste gegeben, der Ortsrat hat sich dagegen ausgesprochen. Das hält an „Radfahrer als schwächste Verkehrsteilnehmer befinden sich in permanenter Gefahr“, beklagten Politiker bei einem von der CDU organisierten Ortstermin. Das liege auch daran, dass Autofahrer die für Schutz-

62

Ortsdurchfahrten will die Region in den nächsten drei Jahren erneuern und dabei auch die Schutzstreifen für Radfahrer errichten

streifen geltenden Verkehrsregeln nicht kennen würden.

In Burgdorf-Schillerslage mit seiner stark befahrenen Ortsdurch-

Die Liste der Region

In folgenden Ortsdurchfahrten sollen, wo notwendig, Fahrbahnanlagen für den Radverkehr saniert und sämtlich Schutzstreifen angelegt werden:

- Barsinghausen:** Groß Muntzel, Großgoltern, Ostermühl.
- Burgdorf:** Heede.
- Burgwedel:** Engensen (2), Großburgwedel (2), Klein-
- Burgwedel (2), Thönse (2), Weimar (2).**
- Carben:** Frielingen (2), Heitlingen, Osterwald-Unterterre, Meyenfeld, Schloss Ricklingen.
- Geilenroth, Leinroth, Nörten.**
- Hemmingen:** Devese, Hemmingen.
- Laatzen:** Gleidingen.
- Langehagen:** Kallersweide, Bordenau (2), Klein-
- Marliese, Nie-**
- Ortenhagen,**
- Pattensen:** Jansen (2), Pattensen.
- Ronnenberg:** Empelde, Weetzen.
- Selle:** Döbberg, Gümmer, Lohnde, Seelze.
- Sehnde:** Birm (2), Bolzum, Dölgel, Ebern, Haimar, Ilten (2).

fahrt sehen einige Politiker die Dinge ähnlich und würden, die Radfahrer auf dem vorhandenen kombinierten Geh- und Radweg belassen. In Burgwedel-Engensen beklagen Ortsratsmitglieder, wegfallende Parkmöglichkeiten für Autofahrer und mögliche neue Gefahrenstellen. Weitere Kritikpunkte, die mancherorts geäußert werden: Es entsteht zusätzlicher Lärm durch Rollgeräusche von Autotoren auf den Markierungen; große Fahrzeuge wie Traktoren

oder Busse hätten nicht mehr genug Straßenraum.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club und die Polizei sehen die Dinge in der Regel anders und halten die Schutzstreifen für sinnvoll. Es gibt sie auch in Hannover, beispielsweise an der Podbi. Die ist im vorderen Teil Richtung Lister Platz eher beengt, deshalb ist im Vorfeld über die Separatstreife lange diskutiert worden. Seit sie eingerichtet worden ist, hört man davon nicht mehr viel. Die Sache funktioniert.

Auf Streifen

Die Region will an vielen Straßen spezielle Pisten für Radfahrer markieren. Das stößt vor Ort auf Skepsis.

Von Bernd Haase

An insgesamt 62 Ortsdurchfahrten in Hannovers Um- und Land wird in den kommenden drei Jahren gebaut und gemalt. Um den Radverkehr zu fördern, will die Region dort, wo es notwendig ist, den Fahrbahnbelag sanieren. Für sämtliche 62 Ortsdurchfahrten plant sie sogenannte Schutzstreifen, eine Sonderform von Radwegen. Letzteres stößt nicht überall auf Begeisterung: Zu breit, zu laut, zu unübersichtlich und damit zu gefährlich, lauten Kritikpunkte. Geäußert wurden sie dort, wo es schon Planungen gab, vielfach von örtlichen Politikern, aber auch von Anwohnern.

Der Region geht es um das Radwegenetz für den Alltagsverkehr, das beispielsweise Pendler motivieren soll, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen. Es umfasst rund 800 Streckenkilometer und ist an die wichtigen Radwege in der Stadt Hannover angebunden.

„Häufig fehlen Radverkehrsanlagen, oder vorhandene sind zu schmal“, heißt es in einer Bestandsaufnahme, die Dirk Thale vom Fachbereich Verkehr präsentiert hat. Nur ein knappes Viertel des Gesamtnetzes hält den Fachbereich demnach für so gut, dass kein Handlungsbedarf besteht. Für den Rest gilt: Radfahrer sollen auf leeren Pisten mit wenigen Hindernissen und klarer Wegeführung schneller als bisher ans Ziel gelangen.

Um die Ortsdurchfahrten anpacken zu können, hat die Region Fördergeld beim Bundesumweltministerium beantragt. „Kürzlich haben wir die Nachricht erhalten, dass 3 Millionen Euro bewilligt worden sind“, sagt Sprecher Klaus Aebelmann. Eine weitere Million Euro wird die Region zur Finanzierung des Drei-Jahres-Programms aus eigenem Etat beisteuern.

Wenn es um die Umsetzung geht, kommt die viel diskutierte Radwegebenutzungspflicht ins Spiel. Im Jahr 2010 hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil festgelegt, dass der Radverkehr vorrangig die Fahrbahn für die Autos nutzen soll – der Fachmann spricht von Mischverkehr. Das galt früher als Sicherheitsrisiko, deshalb wurden, wo immer möglich, separate Radwege angelegt. Mittlerweile ist man zur geteilten Auffassung gelangt. „Aktuelle Forschungen haben ergeben, dass Radfahrer immer dann am sichersten fahren, wenn sie möglichst durchgängig im Sicht-



Erst gab es Ärger, jetzt hat sich die Situation normalisiert: Gestrichelte Fahrrad-Schutzstreifen auf Hannovers Podbielskistraße.

FOTO: WILLEGAS

feld der Autofahrer bleiben“, sagt Gerald Roloff vom Fachbereich Verkehr der Region.

Setzt man das Mischverkehrskonzept um, hat das einen Nachteil: Die Schutzstreifen, bei denen sich die Radfahrer auf Fahrbahnhöhe befinden und ihr Bereich durch eine gestrichelte Linie von denjenigen für den Autoverkehr abgetrennt ist, Autos dürfen die Grenzlinie nur in Ausnahmefällen überfahren.

Die Regel besagt, dass Schutzstreifen auf Strecken mit Gegenverkehr so angelegt werden müssen, dass sich zwei Autos auf der restlichen Fahrbahn begegnen können müssen. Trotzdem herrscht vor Ort Skepsis. In Burgdorf-Ehlershausen beispielsweise, wo es den Streifen schon gibt, hatte es im Vorfeld Proteste gegeben, der Ortsrat hat sich dagegen ausgesprochen. Das hält an „Radfahrer als schwächste Verkehrsteilnehmer befinden sich in permanenter Gefahr“, beklagten Politiker bei einem von der CDU organisierten Ortstermin. Das liege auch daran, dass Autofahrer die für Schutz-

WELCHE ARTEN DER RADVERKEHRSFÜHRUNG GIBT ES?



Radwege mit blauem Schild

Wenn Radwege mit einem blauen Schild versehen sind, müssen die Fahrradfahrer sie benutzen – die Straße ist tabu. Ist das Schild nicht vorhanden, haben Fahrradfahrer die Wahl zwischen Straße und Radweg. Ähnliche Schilder markieren gemeinsame Geh- und Radwege.



Radfahrstreifen

Radfahrstreifen sind durch eine durchgezogene Linie von der Fahrbahn abgetrennt und mit Symbolen gekennzeichnet. Sie sind für Autos tabu – weder Parken noch Halten noch Befahren ist erlaubt. Radfahrer müssen den Streifen benutzen.



Mischverkehr – Schutzstreifen

Schutzstreifen sind Teil der Fahrbahn und durch eine unterbrochene Linie sowie Symbole gekennzeichnet. Autos dürfen auf Schutzstreifen maximal drei Minuten halten und nur ausnahmeweise fahren. Radfahrer sollten (nicht müssen) ihn nutzen und haben Vorrang.