



Weidetorkreisel Neubau

Forderungen für den Radverkehr

ADFC Stadt Hannover

Anhörung Stadtbezirksrat

Buchholz-Kleefeld

15.09.2022



adfc

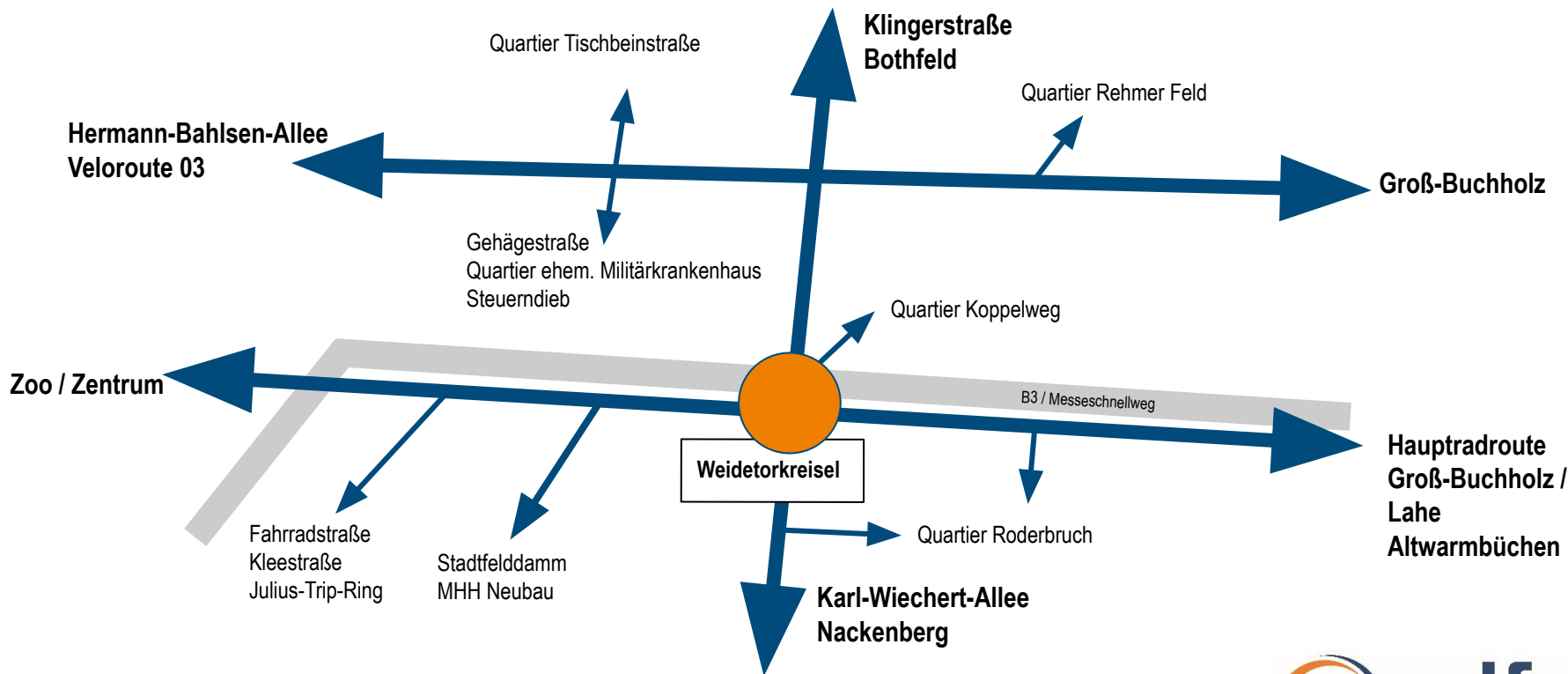
Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Ausgangssituation

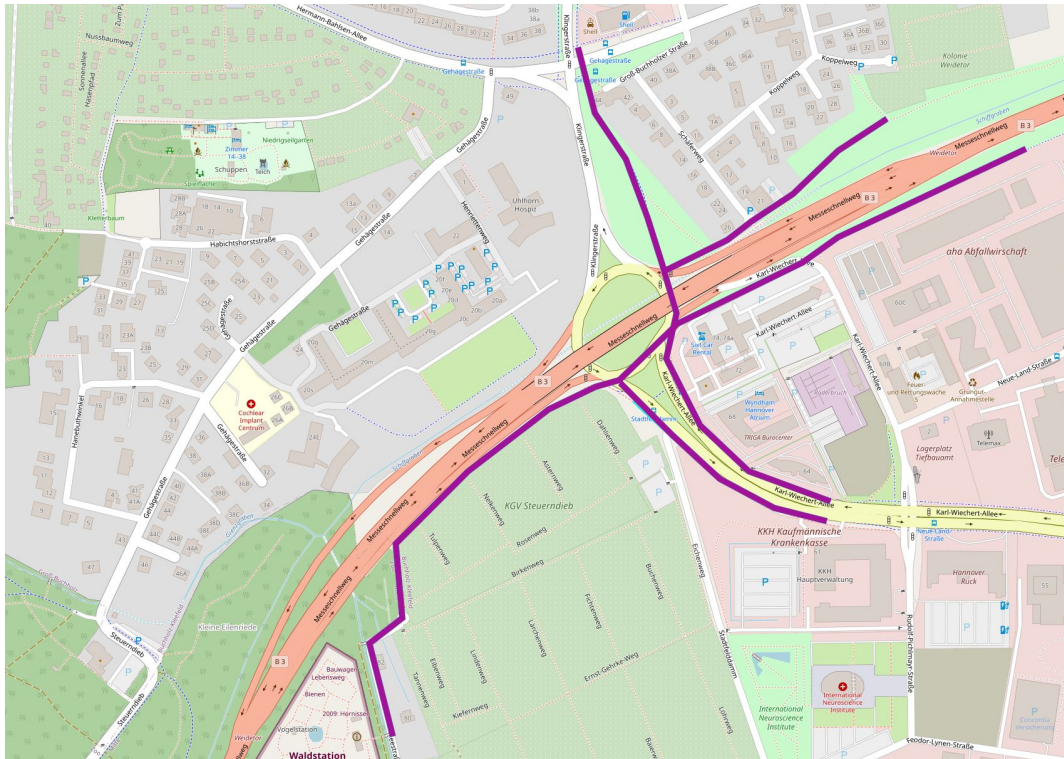
- Die Brücke der B3 über den Weidetorkreisel ist baufällig und soll erneuert werden
- Die Region Hannover plant eine Stadtbahnlinie von der Podbi in den Stadtfelddamm zum MHH Neubau
- Die heutigen Radverkehrsanlagen sind nicht bedarfsgerecht, erfordern Umwege und die Ampelschaltungen sind mit langen Wartezeiten verbunden

Der ADFC Stadt Hannover hat im Herbst 2021 einen Vor-Ort-Workshop zur Bestandsaufnahme und Entwicklung einer Vision für den Weidetorkreisel und die angrenzenden Knoten durchgeführt.

Wichtiger Knoten für Rad- und Fußverkehr



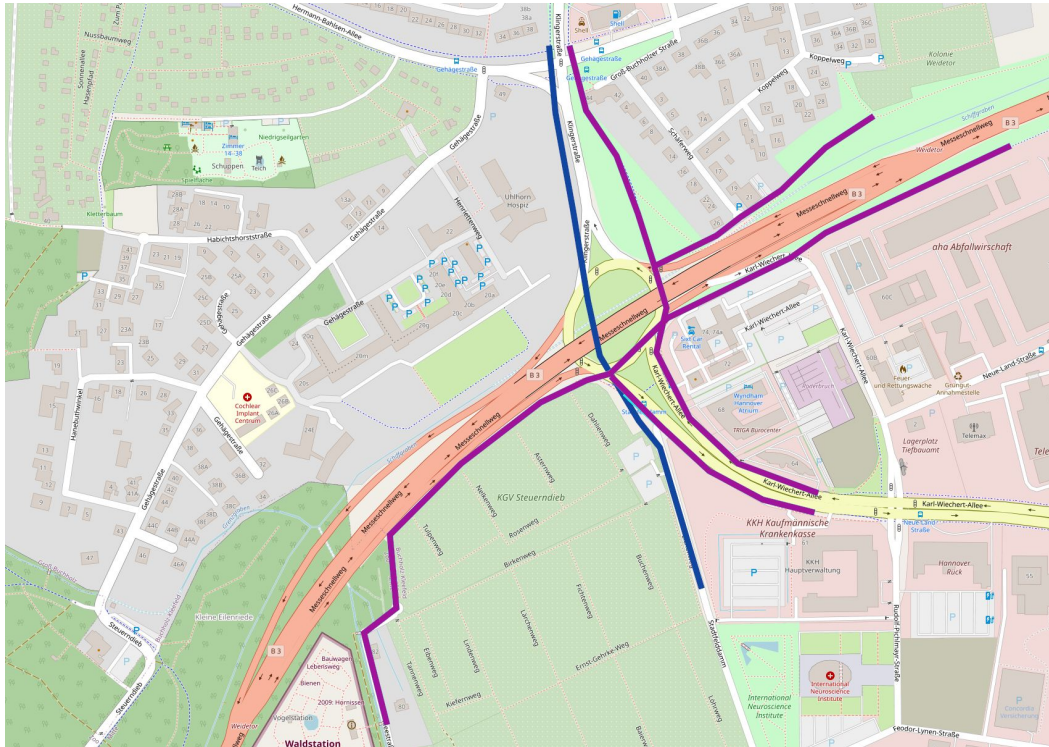
Radwege im Bestand



Die Radwege im Bestand (lila) sind bereits heute deutlich zu schmal für das Radverkehrsaufkommen.

Die Verbindungen sind mit Wartezeiten an zahlreichen Ampeln verbunden und je nach Fahrziel deutlich umwegig.

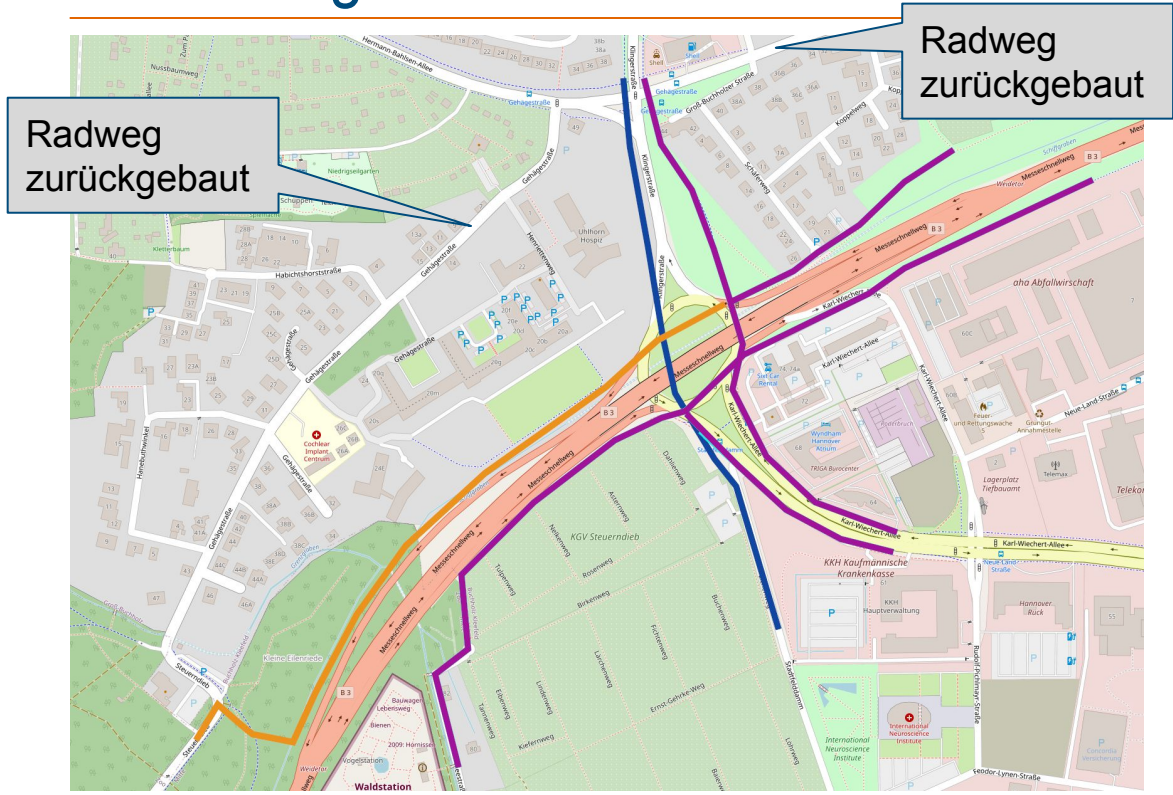
Neue seitenrichtige Verbindung nach Süden



Der ADFC fordert eine neue Radweg-Verbindung von der Klingerstraße zum Stadtfelddamm und zur Karl-Wiechert-Allee im Rechtsverkehr (dunkelblau).

Diese sollte zum Quartier Gehägestraße geöffnet sein, so dass das Quartier an seiner Süd-Ost-Seite angebunden wird.

Anbindung Ost-West-Achse vom Steuerndieb



Die Anbindung des Steuerndieb entlang des Schnellweg (orange) ersetzt den Umweg über die steile Brücke an der Waldstation auf der Radverkehrsachse Zentrum - Lahe - Altwarmbüchen. Sie ermöglicht außerdem das Umfahren der Gehägestraße, auf der der Radweg fehlt. Und sie wertet die Schnellwegroute als Ersatz zur Groß-Buchholzer-Straße auf, auf der der Radweg ebenso fehlt.

Radverkehr kreuzungsfrei in Ebene minus 1

Quelle: <https://nl.wikipedia.org/wiki/Airborneplein>



Beispiel aus Arnhem NL, Airborneplein

Die konfliktfreie Führung von Rad- und Fußverkehr eine Ebene tiefer erfordert einen relativ geringen Höhenunterschied, da die Durchfahrthöhen deutlich geringer sind als bei Kfz-Verkehr, Rampen brauchen weniger Platz. (Absenkung Radverkehr wird reduziert durch Anhebung KfZ-Ebene)

Bei der Variante Kreuzung kann der Radverkehr in einem außen liegenden Kreislauf herumgeführt werden.

Arnhem Kreisel aus Radverkehrsperspektive



Die konfliktfreie Führung des Radverkehrs wird in den Niederlanden bevorzugt, da sie eine beschleunigte Abwicklung des Kfz-Verkehrs ermöglicht, der nicht durch Ampelphasen mit langen Räumzeiten für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen beeinträchtigt wird. Dies rechtfertigt die Finanzierung im Rahmen von Kfz-Straßenbaubudgets.

Radverkehr kreuzungsfrei in Ebene plus 1



Bei einer Ausführung als Trog kann der Radverkehr nicht in der Ebene minus 1 geführt werden. Das Beispiel zeigt den Hovenring am Rande von Eindhoven. Ein Radverkehrskreislauf über einer mehrspurigen Kreuzung.

Hier werden die Lärmschutzwälle als Rampen für die Überführung genutzt, um den Höhenunterschied zu reduzieren, wird der KfZ-Verkehr abgesenkt.

Der Hovenring aus Radverkehrsperspektive



Der Hovenring ist ein in zwei Richtungen benutzbarer Radverkehrskreislauf in der Stadt Eindhoven, NL.

Neubau mit Optimierung für mehr KfZ-Verkehr?

- Mehr Autoverkehr steht im Widerspruch mit dem 1,5° Klimaschutz-Ziel, zu dem sich die Bundesregierung verpflichtet hat. Konformität mit dem Urteil des Bundesverfassungsgericht zum Klimaschutz ist fraglich.
- Der Verkehrsentwicklungsplan der Region Hannover 2035 VEP+ sieht die Halbierung der MIV Fahrten bis 2035 und Verteilung auf andere Verkehrsträger vor.
- Die Verwaltung der LHH hat kürzlich ihre Zustimmung zum VEP+ 2035 signalisiert (Drucksache Nr. 2220/2022)
- Der Verlagerungseffekt im Personentransport auf die Stadtbahn und den Radverkehr ist nicht berücksichtigt.

Fazit: Der Ausbauplan ist überdimensioniert und bedeutet eine Festlegung für die nächsten 50-70 Jahre im Widerspruch zu beschlossenen politischen Zielen.

Vielen Dank für Ihre/eure Aufmerksamkeit!



Fragen? Fragen!

<https://hannover-stadt.adfc.de>

stadt@adfc-hannover.de



<https://fahradklima-test.adfc.de/>

Anhang

Sichere Unterführung

Durchgängige
Beleuchtung

Höhenunterschied aufteilen
Kreuzenden Fahrweg auf
Brücke anheben, Unterführung
weniger absenken

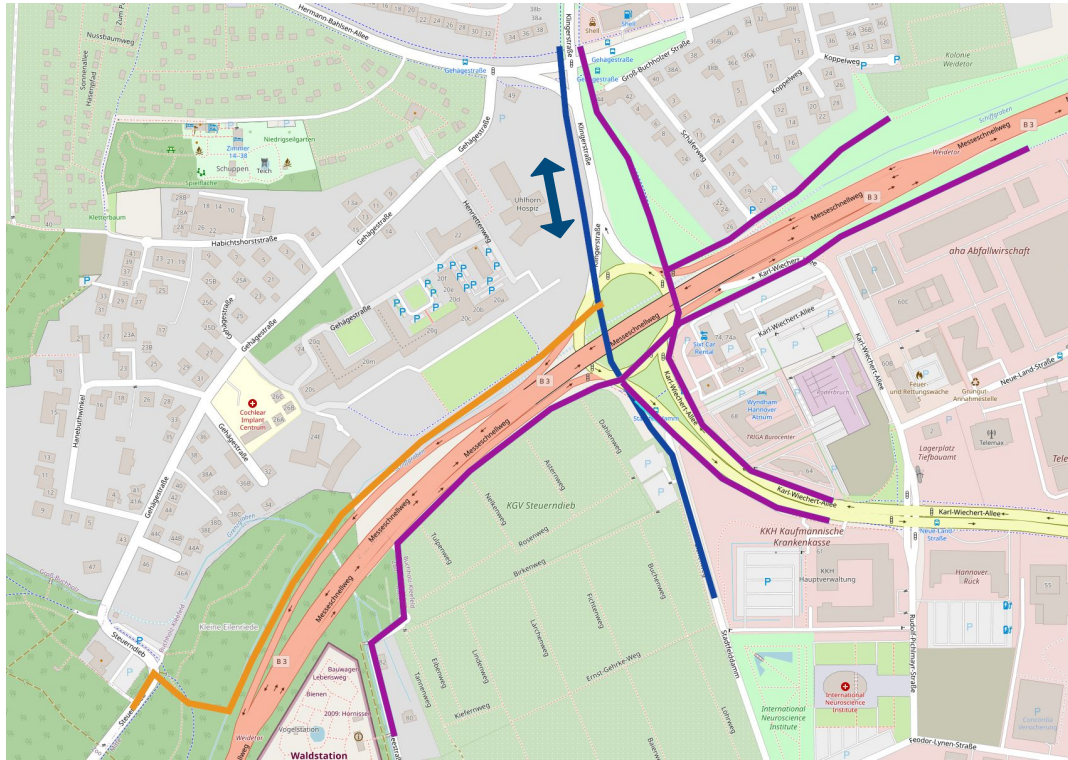
Nach außen geneigte
Seitenwände

“Durchblickbarkeit”
durch
ausreichende
Dimensionierung
und geringe
Rampensteigung

Mehrteilige
Überführung mit
Tageslicht und Luft
z.B. zwischen
Fahrrichtungen

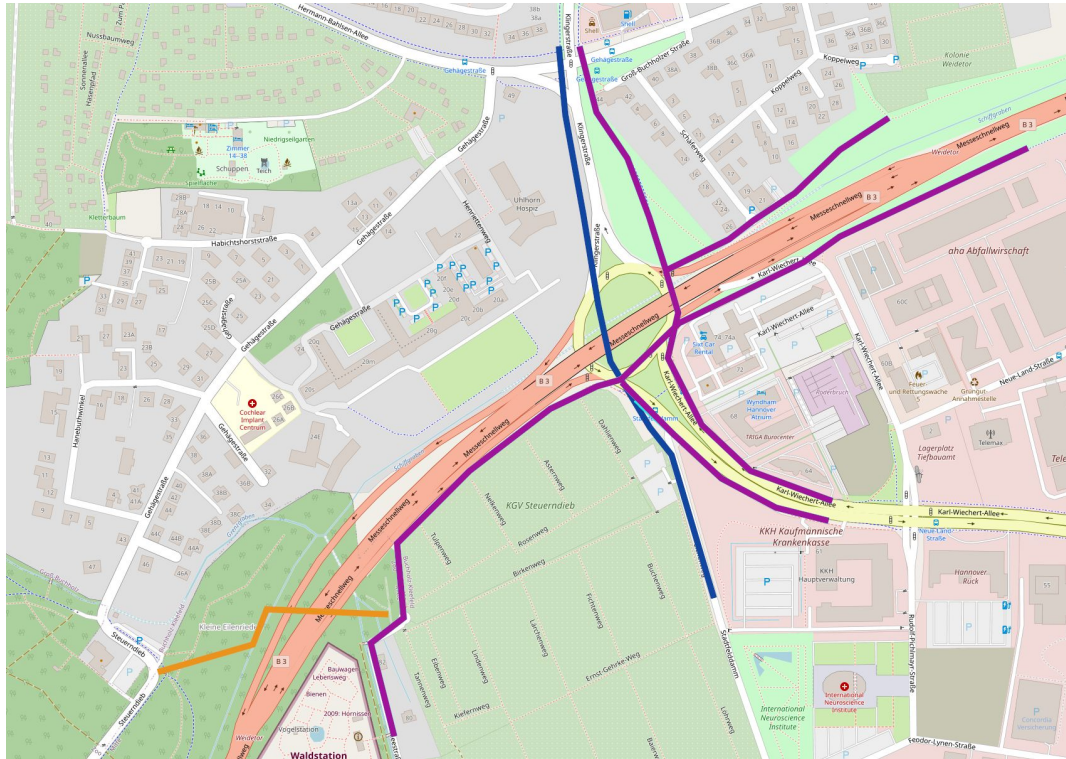


Mögliche Reduktion



Die Verkehrsbeziehungen erlauben möglicherweise einen Wegfall der nördlichen Querung, wenn der Radweg westlich der Klingerstraße für zwei Richtungen ausgelegt wird.

Alternative Optimierung der Ost-West-Radverkehrsbeziehung



Brückenneubau nördlich der Waldstation (orange).

Zur Verbesserung der Achse Zentrum-Lahe-Altwarmbüchen könnte alternativ eine Brücke mit radverkehrsgerechter Steigung nördlich der Waldstation gebaut werden.

Auch damit wäre eine - wenn auch längere - Umfahrung der Gehägestraße (ohne Radwege) möglich.

Zusammenfassung ADFC Forderung

Kreuzungsfreie Führung des Radverkehrs

Wegfall der Ampelwartezeiten

Ergänzung fehlender Wege

Optimierung der Fahrzeiten wichtiger Verkehrsbeziehungen

steigert die Attraktivität für Berufspendler in Richtung Lahe-Altwarmbüchen und bindet bisher nicht erschlossene Quartiere ans Rad-Netz an.

**Ergebnisse des Mitgliederworkshop, die ggf. unabhängig
von der Neugestaltung umgesetzt werden können**

Beobachtungen

- Brückenbauwerk B3 ist heute deutlich länger als nötig
- Die Auf- und Abfahrten zum/vom Schnellweg in Richtung Süd-Westen sind überdimensioniert
- Fußgängerbrücke neben der Waldstation ist zu steil für Radverkehr und rund 70 Jahre alt
- In der heutigen Position und nach Sperrung des nördlichen Zweig-Weges bedeutet die Fußgängerbrücke einen erheblichen Umweg um die Waldstation herum
- Es fehlt eine seitengerechte Radverkehrsführung von Nord (Klingerstraße) nach Süd (Karl-Wiechert-Allee, Stadtfelddamm, Kleestraße)

Fuß- und Radverkehrsfurt Gehägestraße



- derzeit für die Anbindung der Gehägestraße von Norden mehrere Ampelquerungen notwendig
- unterdimensionierter 2-Richtungs-Radweg auf der Südseite
- Forderung:
Entlastung des 2-Richtungs-Radweges und Anbindung des Quartiers durch ampelgeregelte Fuß- und Radverkehrsfurt

Beseitigung der Engstelle Stadtfelddamm



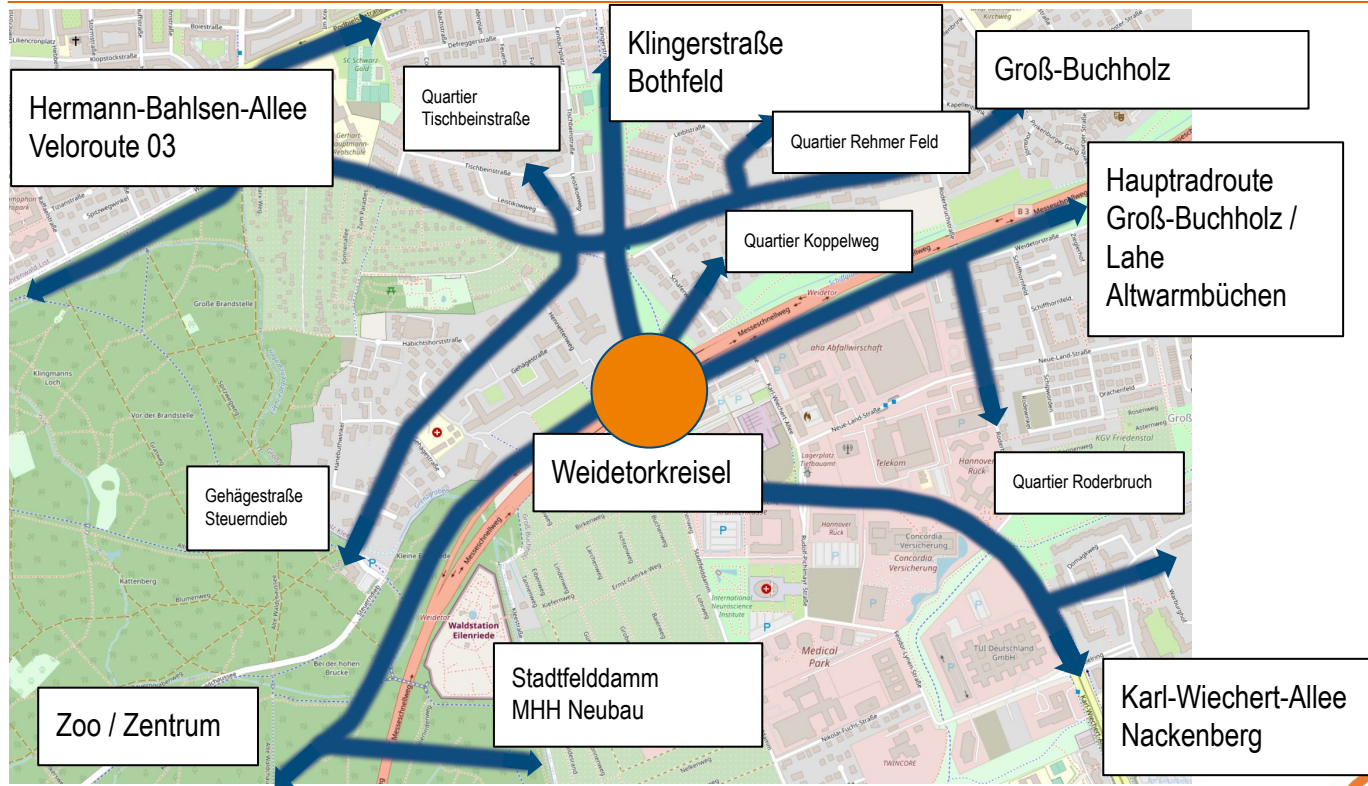
- heute wird Fußweg genutzt, niemand fährt den Zick-Zack zum Radweg
- Verbreiterung und gerade Führung mit Vorteil der Anbindung in den Stadtfelddamm
- Forderung:
Führung des Radverkehrs auf der Fläche es heutigen Fußwegs, daneben neuen Fußweg anlegen

Engstelle entlang Schnellweg



- zu eng im Begegnungsverkehr
- auch durch Fußgänger frequentiert
- im weiteren Verlauf nicht einsehbare Ecke
- Forderung:
Verbreiterung auf mind. 3m,
Verbreitern des lichten Raumes am
Knick im weiteren Verlauf.
(Neuaufteilung Verkehrsflächen
und/oder Grunderwerb erforderlich)

Rad- und Fußverkehrsbeziehungen



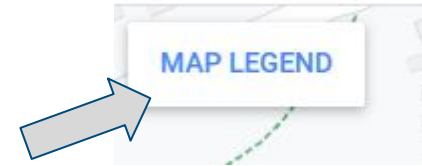
Weitere Details

in der interaktiven Karte:

Weidetorkreisel

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1k5sUo0z2Ttii659N1GBseYMeEblQEou&usp=sharing>

Öffnen der Legende ermöglicht das ein- und ausblenden der Varianten



The screenshot shows the legend for a map titled 'Weidetorkreisel'. The legend is organized into sections, each with a checkbox and a title. The 'Sofortmaßnahmen' section is checked and contains several items with location pins. The 'Haupttradrouten' section has two variants, with the first one unchecked. The 'Perspektive Neubau' section is checked and contains three items with location pins. The 'Haupttradrouten' section has two variants, with the first one checked.

- Sofortmaßnahmen**
 - Engstelle Stadtfelddamm
 - Engstelle entlang Schnellweg
 - Engstelle Bürocenter Weidetor
 - Engstelle mit schlechter Sicht
 - Engstelle Subway
 - Nicht einsehbare Kurve
 - Fuß und Radwegfurt
- Haupttradrouten Variante 1
- Perspektive Neubau**
 - Richtungsgerechte Führung nach Süden
 - Führung nördlich
 - Neue Querung
- Haupttradrouten Variante 2
 - Haupttroute Variante 2