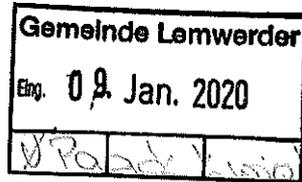


Gruppe FDP - Bündnis90/DieGrünen

im Rat der Gemeinde Lemwerder

An den
Rat der Gemeinde Lemwerder
z.Hd. Frau BGMin Neuke
Rathaus



27809 Lemwerder

Lemwerder, den 9. Jan. 2020
08/46

Planung Kreisverkehr Stedinger Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Gruppe FDP – Bündnis90/DieGrünen beantragt für die terminierte Sitzung des Finanz- und Planungsausschusses am 23. Januar 2020 die Aufnahme des obigen Beratungsgegenstandes.

Bereits in der Fachausschusssitzung vom 5. Dezember 2019 (Protokoll liegt noch nicht vor) wurde die behördliche Planung von der Verwaltung vorgestellt und besonders zur Verkehrslenkung der Radfahrer kritische Anmerkungen seitens der Politik geäußert. Zwischenzeitlich liegt eine fachliche Stellungnahme des ADFC vom 6. Januar (Bremer Verkehrsreferent Albrecht Genzel) vor, die zu einer gegenteiligen Meinung gegenüber den Ausführungen des Straßenbaulastträgers hinsichtlich der Vorfahrtregelung bei entsprechender Beschilderung für den Radverkehr kommt. Die gesetzliche Regelung in der Straßenverkehrsordnung (StVO) § 9, Absatz 3 stellt den wesentlichen Inhalt der Begründung dar.

Die uns vorliegende ADFC-Stellungnahme ist dem Antrag beigefügt, die uns schlüssig erscheint.

Aufgrund der unterschiedlichen Stellungnahmen zum Planungsvorhaben bitten wir - gegebenenfalls unter Hinzuziehung von Fachleuten - um eine ergänzende Beratung.

Mit freundlichen Grüßen

Schöne
Gruppensprecher

1 Anlage

Sehr geehrte Frau Neuke,

der ADFC dankt für die überlassenen Planungsunterlagen des zukünftigen Kreisels in Lemwerder, Tecklenburger Str.

Wir möchten hierzu Stellung nehmen wie folgt:

Die Verkehrssicherheit von Kreisverkehren wird maßgeblich von der baulich ermöglichten, maximalen Durchfahrgeschwindigkeit bestimmt. Kreisverkehre sind für den Radverkehr eher ein Problem, wenn es an den beteiligten Straßen Radverkehrsanlagen gibt!

Kreisverkehre können die Geschwindigkeiten wirksam senken, wenn sie so konstruiert sind, dass kein „Durchschuss“ möglich ist.

Im vorliegenden Falle scheint die geometrische Gestaltung gerade noch eine ausreichende Ablenkung des Kfz-Verkehrs zur Geschwindigkeitssenkung zu erzwingen. Für LKW sollte ein nur für diese langsam überfahrbarer (Borde ca. 4cm) und rauh gepflasterter Innenring angelegt werden.

Zudem sollte der Verkehr der Zufahrten nicht zu stark sein (möglichst deutlich unter 10.000 Fahrzeugen pro Tag in allen oder fast allen Zufahrten), damit Radfahrer eventuell sogar auf der Fahrbahn mitschwimmen können und im Falle von Radwegen wenigstens genügend Lücken für die Querungsstellen an den Ein- und Ausfahrten bleiben. Es ist nicht klar erkennbar, wo der Kreisel im beiliegenden Verkehrsstärken-Plan liegt und ob es sich um prognostizierte Zahlen oder um Ist-Werte handelt. Die vorliegenden Verkehrszahlen deuten darauf hin, dass die Verkehrsbelastung so gering ist, dass sie auch aus Radverkehrssicht zumindest nicht gegen einen Kreisverkehr spricht. Für Rad- und Fußverkehr ist man gut beraten, wenn die Verkehrsbelastungen deutlich unter 3000-5000 Kfz pro Tag liegen. Nur so geraten die Auto- bzw. Radfahrer nicht unter Druck und brenzlige Konfliktsituationen an den Ein- und Ausfahrten durch zu knappe Lücken bleiben wirklich selten.

Zur Vorfahrtregelung im Kreis:

Die in den Kreisverkehr einfahrenden Fahrzeuge haben gegenüber dem Kreisverkehr die Vorfahrt zu gewähren. Das Tempo sollte deshalb bei Annäherung an einen Kreisverkehr herabgesetzt werden.

Positiv ist bei der vorliegenden Planung, dass der einfahrende Kraftverkehr lt. Beschilderungsplan bereits vor der Geh-/Radwegquerung durch Vz.205 wartepflichtig ist. Eine im Plan nicht eindeutig erkennbare, jedoch evtl. vorgesehene Negativbeschilderung für den querenden RV ist jedoch unzulässig und damit widerspruchsfähig.

Bei Ausfahrt ist besonders auch auf "querende" Radfahrer zu achten, die auf bzw. neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Diese haben nach § 9 Absatz 3 StVO Vorrang. Auch auf "querende" Fußgänger haben ausfahrende Fahrzeuge als Abbieger besondere Rücksicht zu nehmen und gegebenenfalls anzuhalten (vgl. § 9 Abs. 3 StVO).

Deshalb widerspricht der ADFC nachdrücklich einer der StVO entgegengesetzt wirkenden Beschilderung, wie sie der Beschilderungsplan durch ein verkleinertes Vz205 für den Radverkehr erkennen lässt, nachdrücklich.

Zum Neubau zulaufender Geh-/Rad-Kombiwege gestatten wir uns den Hinweis auf die aktuellen Breitenvorgaben. Diese liegen bei min. 2,50m.

Für eine Rückmeldung sind wir Ihnen dankbar. Ebenso stehen wir Ihnen für weitere Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

i.A. Jürgen Bösche

--

Albrecht Genzel
Verkehrsreferent
adfc-bremen.maengelmelder.de

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Telefon: 0421 5177882-64/ Telefax: 0421 5177882-5

E-Mail: Albrecht.Genzel@adfc-bremen.de