

Stellungnahme zum Nahmobilitätskonzept für die Stadt Einbeck

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Verkehrswende-Initiative Einbeck begrüßt die umfassenden Gestaltungsvorschläge der Ingenieurgesellschaft Dr.-Ing Schubert im vorliegenden Nahmobilitätskonzept für Einbeck.

Im Folgenden möchten wir zunächst zum Konzept im Allgemeinen Stellung nehmen, und dann weitere Aspekte einbringen, die aus unserer Perspektive in einem aktuellen Mobilitätsplan nicht fehlen dürfen.

Allgemeine Stellungnahme zum Konzept

Wir begrüßen, dass es explizites Ziel des Nahmobilitätskonzeptes ist, Wege auf das Fahrrad zu verlagern. Fahrradmobilität gilt internationalen Studien zufolge als DAS Schlüsselement für eine sozial gerechte, umweltfreundliche und attraktive Stadtplanung. Studien des ADFC zufolge sind dabei 67% der Bevölkerung für eine Alltagsmobilität mit dem Fahrrad zu begeistern, 60% allerdings durch fehlende Radverkehrsinfrastruktur und ein geringes Sicherheitsgefühl davon abgehalten oder eingeschränkt, sich täglich in den Sattel zu schwingen (ADFC 2019, S.6-9). Eine flächendeckende sichere Radverkehrsführung muss also oberste Priorität erhalten bei der Gestaltung Einbecks zur inklusiven zukunftsfähigen Stadt.

Neben der Förderung des Radverkehrs darf in einem umfassenden Konzept, das unser komplexes Mobilitätsverhalten abbilden soll, jedoch die Perspektive der Multimodalität nicht fehlen. Das heißt, auch das Angebot des ÖPNV sollte in die Analyse und Planung miteinbezogen werden. Wir begrüßen außerdem, dass das Nahverkehrskonzept die Sicherheit und Barrierefreiheit der Fußwege in Einbeck kritisch analysiert und umfangreiche Verbesserungen empfiehlt.

Orientierung zukünftiger Planung an Fachexpertise

Wir fordern dringend, sich bei der Planung neuer Verkehrsinfrastruktur an den aktuellen Empfehlungen deutscher und internationaler Fachplaner*innen zu orientieren. Für die Radinfrastruktur relevant sind hier u.A. die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA)“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die Publikationen vom ADFC und dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV). Ein Großteil der aktuellen Radinfrastruktur in Einbeck entspricht nicht den dort beschriebenen Standards. Schon eine Umsetzung der dort genannten Mindest- bzw Normbreiten würde die Verkehrssicherheit für Radfahrende in Einbeck deutlich verbessern. Im Folgenden werden wir uns in der Einschätzung konkreter Verkehrssituationen in Einbeck auf die Empfehlungen dieser Fachpublikationen stützen.

Anmerkungen zu konkreten Verkehrssituationen in Einbeck

Altendorfer Straße

Die Altendorfer Straße/Altendorfer Tor ist mit ihrem breiten Nahversorgungsangebot eine der Hauptachsen der Alltagsmobilität in Einbeck. Gleichzeitig ergeben sich durch die aktuelle Straßengestaltung, eine hohe KFZ-Geschwindigkeit sowie ein hohes Verkehrsaufkommen eine Vielzahl an Hochrisiko-Situationen insbesondere für Radfahrende. Unsere Analyse deckt sich hier mit dem vorliegenden Nahverkehrskonzept, das entlang der ehemaligen B3 die größten Verbesserungspunkte für die Radinfrastruktur sieht.

Stellvertretend für andere Situationen in Einbeck, wollen wir im Folgenden die hier akuten Problemsituationen detailliert beschreiben:

- Am Altendorfer Tor liegen stadteinwärts zwischen Kapellenstr. und Saalfeldstr. die Autokaufhäuser Hübener und Kerkau, sowie ein Fachgeschäft für Bodenbeläge. Hier wird täglich(!) der Radfahrstreifen durch Autotransporter und andere LKW vollständig zugeparkt, sodass Radfahrende auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Parken auf Radfahrstreifen ist nach StVO verboten, und sollte vom städtischen Ordnungsamt konsequent geahndet werden.
- Auf dem Altendorfer Tor wird stadteinwärts der Radverkehr von Saalfeldstr. bis Beeverstr. auf einem schmalen Schutzstreifen geführt. Hier kommt es regelmäßig zu hochgefährlichen Situationen, da die meisten KFZ durch die Markierung des Schutzstreifens zu Radfahrenden nicht den nach StVO vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von 1,50m einhalten.
- An der Ecke Beverstraße besteht desweiteren durch die Gestaltung der Fahrstreifen vor der Ampelanlage eine erhöhte Unfallgefahr. Hier kommen die KFZ, auch große LKW mit Anhänger, meist auf oder direkt an der Außenkante des Schutzstreifens zum Halten, sodass der Sicherheitsabstand von 1,50m nicht eingehalten wird. Beim Anfahren können Radfahrende leicht touchiert werden, desweiteren befinden sie sich auf dem Schutzstreifen für rechtsabbiegende KFZ im toten Winkel.
- Für Radfahrende aus Richtung der Innenstadt gibt es keine geregelte Möglichkeit, die Altendorfer Straße zu überqueren, um auf den Parkplatz von ALDI, DM etc. zu gelangen. Radfahrende müssen entweder weiter oberhalb die Fußgänger-Ampel benutzen und dann auf der „falschen“ Straßenseite auf dem Gehweg fahren, oder unregelmäßig über einen hohen Bordstein, zwei KFZ-Fahrspuren, sowie die Linksabbiegerspur zum Parkplatz Marktkauf queren. Durch eine fehlende Regelung ist es Radfahrenden hier nicht möglich, sich bei ihrem regelmäßigen Einkaufsweg StVO-konform zu verhalten.
- Stadtauswärts werden ab dem Parkplatz Marktkauf der Fuß- und Radverkehr gemeinsam auf dem Gehweg geführt. Diese Regelung entspricht grundsätzlich nicht den Empfehlungen von Fachpublikationen. Desweiteren wird die Fläche auf Höhe der Shell Tankstelle unnötig durch eine Reihe Poller verengt, bzw. halbiert. Hier ist ein risikofreies Fahren mit Sitzfahrrädern, Lastenrädern oder Fahrradanhängern nicht möglich.

Aufgrund des hohen Unfallrisikos und dem damit einhergehenden sehr geringen Sicherheitsempfinden für Radfahrende empfehlen wir eine umfassende verkehrstechnische Neuorganisation der Altendorfer Straße. Wir schlagen vor, die Altendorfer Straße/Altendorfer Tor von Barumstr. bis Beverstr. für KFZ als **Einbahnstraße** auszuführen und die gewonnene Fläche für übersichtliche und sichere Fußgänger- und Radverkehrsführung zu nutzen. Zusätzlich sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h eingeführt werden.

Schutzstreifen und geteilte Gehwege

Wie die Bestandskarte zur Radinfrastruktur (Nahmobilitätskonzept, Bild 1) zeigt, sind die meisten Einfallstraßen nach Einbeck lediglich mit Schutzstreifen ausgestattet. Der ADFC bewertet Schutzstreifen als nicht geeignet für eine sichere, inklusive Radmobilität (ADFC, 2019, S.19). Hier sollten stattdessen mindestens Radfahrstreifen mit min. 2,0m Breite angelegt werden.

In mindestens fünf Straßen in Einbeck teilen sich Fußgänger*innen und Radfahrende den Gehweg als Fläche. Diese Regelung wird von ADFC und FGVS als nicht zufriedenstellend bewertet – es kommt zu zahlreichen Konflikten und Unfällen. Dementsprechend sollten diese Situationen in Einbeck ganz eliminiert werden.

Umgestaltung Kreuzungspunkte

Neben der Verkehrsinfrastruktur für Einbeck Stadt sollte das Nahverkehrskonzept ein sicheres Einpendeln aus den umliegenden Ortschaften berücksichtigen. Aus persönlicher alltäglicher Erfahrung bewerten wir zwei Kreuzungen zwischen Salzderhelden und Einbeck als besonders gefährlich.

- Kreuzung Altendorfer Tor/L487/Barumstraße (bei Aral Tankstelle)

Vorschlag: Umgestaltung zum Kreisverkehr oder Kreuzungsgestaltung nach niederländischem Vorbild (s. ADFC 2019, S.38ff). Hier besteht eine akut erhöhte Unfallgefahr, es fehlt eine Verkehrsregelung für linksabbiegende Radfahrer*innen (sowohl Barumstraße -> L487, als auch Altendorfer Tor -> Barumstraße).

- Kreuzung L487/L572/Einbecker Straße (Ortseinfahrt Salzderhelden)

Hier scheinen Radfahrer*innen überhaupt nicht vorgesehen! In der Richtung Einbeck nach Salzderhelden gibt es keinerlei Infrastruktur oder Regelung, um die vielbefahrene Landstraße zu überqueren. Hier ist eine Neuregelung dringend nötig!

Wir hoffen, dass unsere Perspektive einen wertvollen Beitrag für die weitere Ausarbeitung des neuen Nahverkehrskonzeptes für Einbeck leisten kann. Wir freuen uns auf einen regen weiteren Austausch über die zukünftige Mobilitätsgestaltung in Einbeck.

Mit freundlichen Grüßen

Jan Ebeling, Valentin Trenkler und Lotte Herzberg

im Namen der Verkehrswende-Initiative Einbeck

Quellen:

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC) Bundesverband (2019): *So geht Verkehrswende – Infrastrukturelemente für den Radverkehr*