

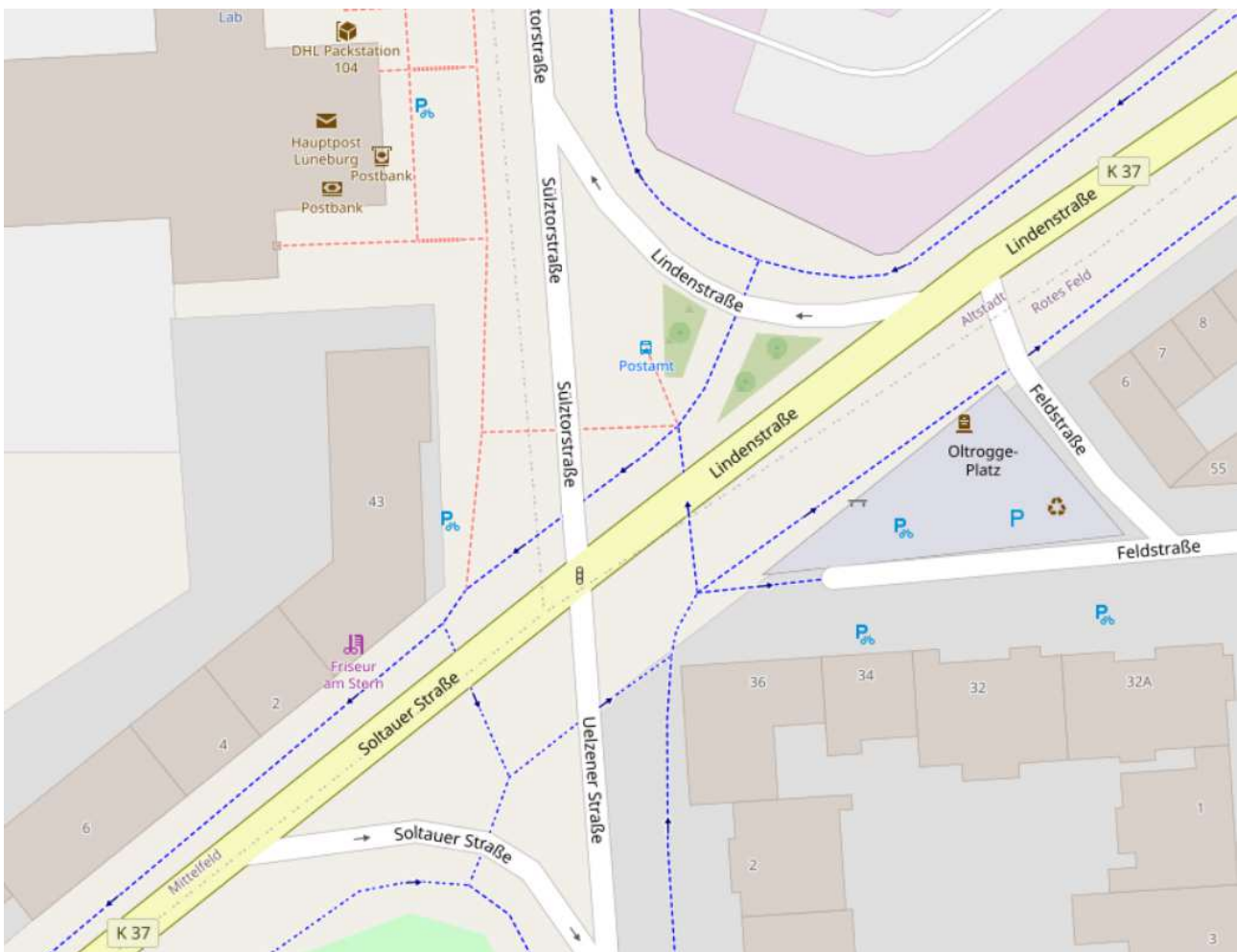
Stellungnahme des ADFC Lüneburg zu TOP #6 – VO/11127/24 Radverkehrsgerechter Umbau der Sternkreuzung Sitzung des Mobilitätsausschusses am 14.02.2024

Vorwort

Als Interessenvertretung der radfahrenden Menschen in Lüneburg begrüßt der ADFC jede Maßnahme die geeignet ist, die nach wie vor unbefriedigende Situation des Radverkehrs in Lüneburg zu verbessern. Dazu zählt der ADFC jede Maßnahme, die diese Eignung nicht nur im Titel führt, sondern sie auch realiter im rauen Verkehrsalltag herbeiführt.

Zur Planung des Umbaus der Sternkreuzung wurde der ADFC letztmalig im Rahmen einer Sitzung des AK Verkehr der Hansestadt Lüneburg am 18.01.2024, 15.00h, mit einbezogen. Die dazugehörigen Planungsunterlagen wurden am 16.01.2024, 14.00h, übermittelt. Den beiden vom ADFC delegierten Sitzungsteilnehmern – Sabine Borchers, Uwe Wenk – blieben also gerade einmal etwas mehr als 48 Stunden, um sich mit der neuen Planung vertraut zu machen.

Der ADFC führt hier aus, welche Änderungen gegenüber der derzeitigen Planung gewünscht werden. Dabei stehen nicht ausschließlich die Interessen des Radverkehrs im Fokus.



Sternkreuzung - Kartenansicht (Karte: OpenStreetMap Beitragende)

1. Südliche Fahrbahn der Lindenstraße im Planungsgebiet einspurig zurückbauen

Die Südliche Fahrbahn der Lindenstraße (von der Sternkreuzung wegführend) ist im jetzigen Ausbauzustand zweispurig ausgelegt. Demgegenüber ist die nördliche Fahrbahn (zur Sternkreuzung hinführend) lediglich einspurig. In den zurückliegenden Jahren hat diese einspurige Verkehrsführung zu keinen besonderen Problemen geführt. Das KFZ-Verkehrsaufkommen in der Lindenstraße dürfte je Fahrtrichtung per Saldo auf einen gesamten Tag bezogen gleich sein. Mit anderen Worten: die Zweispurigkeit der südlichen Fahrbahn ist unnötig.

Alle anderen Zubringer zur Lindenstraße über die Sternkreuzung (Uelzener Straße, Soltauer Straße, Sülztorstraße) sind nur einspurig. Eine einspurige Fahrbahn auf der Südseite der Lindenstraße wäre also ausreichend, das dortige KFZ-Aufkommen aufzunehmen. Die freiwerdende zweite Fahrbahn könnte z.B. als Umweltspur (für Rad- und Busverkehr sowie Rettungsdienste) genutzt werden.

Derzeit dient die zweispurige Fahrbahn der Lindenstraße vorrangig dem KFZ-Verkehr als Austragungsort für Beschleunigungsrennen um die Pole-Position an der nächsten Kreuzung. Der Entfall der zweiten Spur würde also in erheblichem Maße die Hektik aus dem Verkehrsgeschehen nehmen.

Das Planungsgebiet für die Sternkreuzung erstreckt sich nur auf das kurze Teilstück der Lindenstraße bis zur Einmündung der Feldstraße. Bis zu einem späteren Vollausbau der Lindenstraße wären für dieses kurze Teilstück unterschiedliche Lösungen denkbar.

2. Fortfall der Bypässe (Lindenstraße - Sülztorstraße, Soltauer Straße - Uelzener Straße)

Der Bypass – auch als „Freilaufende Rechtsabbiegefahrbahn“ bezeichnet - hat sich als eklatantes Sicherheitsproblem für Rad- und Fußverkehr erwiesen. Die Wege der Straßennutzenden kreuzen sich in schlecht einsehbaren Winkeln. Durch die höhere Abbiegegeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs wird dessen Anhalteweg vergrößert und damit einhergehend die Unfallschwere erhöht.

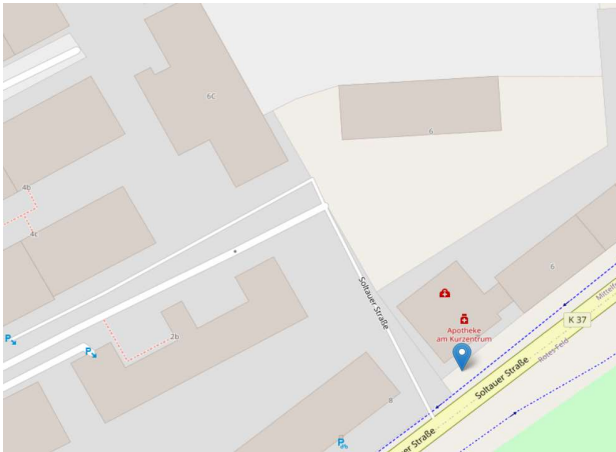
Dieses Konstrukt als Bestandteil einer Neuplanung lehnt der ADFC grundsätzlich ab!

Im ersten Planungsentwurf zur Sternkreuzung war vorgesehen, dass der **Bypass Soltauer Straße-Uelzener Straße** entfallen sollte. Beim zweiten (jetzigen) Entwurf, wurde davon wieder abgerückt. Vor dem Hintergrund des relativ geringen Verkehrsaufkommen von Soltauer zur Uelzener Straße vermag der ADFC keine zwingende Notwendigkeit zur Beibehaltung dieses Bypasses zu erkennen.

Nicht bestritten wird von allen Beteiligten, dass das Verkehrsaufkommen des KFZ-Verkehrs aus der Lindenstraße in die Sülztorstraße gering ist. Hier wird von der Verwaltung der regelmäßige LKW-Zubringerverkehr (LKW mit Zweiachsanhängern) der DHL zum Postgelände als zwingender Grund für die Beibehaltung des Bypasses Lindenstraße - Sülztorstraße angeführt. Ohne diesen, so wird behauptet, wäre das Rechtsabbiegen dieser LKW in die Sülztorstraße nur mit Schwierigkeiten möglich.

Aus Sicht des ADFC wird hier ein erheblicher Flächenverbrauch für eine geringe Verkehrsmenge unnötigerweise fortgeschrieben. Bekannt ist überdies, dass die DHL den Standort an der Sülztorstraße in absehbarer Zeit ohnehin aufgeben wird, weil dieser den geänderten Erfordernissen bei der Paketzustellung schon seit langem nicht mehr entspricht.

Dabei ist der Zubringerverkehr zum Postgelände über die Zufahrt Sülztorstraße nicht alternativlos. Anbieten würde sich hier die bereits vorhandene Zufahrt von der Soltauer Straße aus:



Einfahrt zum Posthof von der Soltauer Straße
(Karte: OpenStreetMap Beitragende,
Fotos: Uwe Wenk)



3. Verlagerung des vorgesehenen Radweges zwischen Stern-Kreuzung und Schillerstraße

Mit nur 70 m Länge ist der in der Feldstraße zwischen Stern-Kreuzung und Einmündung Schillerstraße vorgesehene Radweg nicht praktikabel. In der jetzigen Planung verbleibt für den Gehverkehr wegen vorspringender Kellerfenster im Bereich der Häuser Nr. 32 und 34 sowie eines Schaltkasten vor Hausnummer 32a zu wenig Breite. Daher sollte der Gehweg um mindestens 0,60 Meter verbreitert werden.

Somit verschiebt sich die Fläche für den Radweg bis auf einen ca. einen halben Meter breiten Streifen auf den Bereich der Poller und der Parkstände auf der Südseite der Feldstraße. Letztere sollen hier laut Planung ohnehin beseitigt werden.

Dazu fordern wir, dass die Fahrbahn dort asphaltiert und der Radverkehr von der Kreuzung soweit möglich in direkter Linie darauf geführt wird. Damit wird das Ziel einer Anbindung des Radverkehrs von der Wilhelm-Raabe-Schule zur Stern-Kreuzung erreicht. Die verbleibenden Poller bewirken hier eine klare physische Trennung von Rad- und Fußverkehr und somit mehr Sicherheit für den Gehverkehr. Darüber hinaus kann der Gehweg in seiner bisherigen Bauweise unverändert erhalten bleiben.

4. Positionierung der Masten für die Lichtsignalanlagen (LSA).

Bei Verkehrsbauten der zurückliegenden Jahre wurden die Masten für Lichtsignalanlagen (LSA) oftmals für den Radverkehr verkehrsbehindernd aufgestellt. In extremen Fällen sogar fast auf der Mitte eines Radweges. Bei der Umgestaltung der Stern-Kreuzung wünscht sich der ADFC diesmal eine stärkere Einbeziehung der Bewegungscharakteristika des Radverkehrs.

5. Keine „Bettelampeln“!

Bei der Umgestaltung der Stern-Kreuzung fordert der ADFC den **Verzicht** auf *kreuzungsgebundene Lichtsignalanlagen mit Anforderungstaster*.

6. Richtungsmarkierungen auf den Radwegen

Der ADFC wünscht sich an den Warteflächen für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen möglichst eindeutige und verständliche Markierungen auf den Radwegen. Insbesondere dergestalt, dass der wartende und der fahrende Radverkehr durch die Markierungen eindeutig voneinander separiert werden.

7. Aufpflasterungen bei der Querung von Seitenstraßen durch Rad-/Gehwege

Bei der Querung von Seitenstraßen durch Rad-/Gehwege (innerhalb des Planungsgebietes z.B. an der Einmündung Lindenstraße/Feldstraße) sollte die Fahrbahn jeweils durch Aufpflasterung auf das Hochbordniveau angehoben werden.

Mit dieser Forderung übereinstimmt der ADFC mit einer gleichlautenden Forderung des *Bundesministeriums für Digitales und Verkehr* in dessen Broschüre **Einladende Radverkehrsnetze** vom Juli 2022

Lüneburg, 12.02.2024

Autoren: Sabine Borchers, Erwin Habisch, Uwe Wenk