

Radfahrspuren dicht am Autoverkehr

Ueser Kreuzung soll durch Umbau „optimiert“ werden / Aus für Dreiecksinseln und Fahrbahnteiler

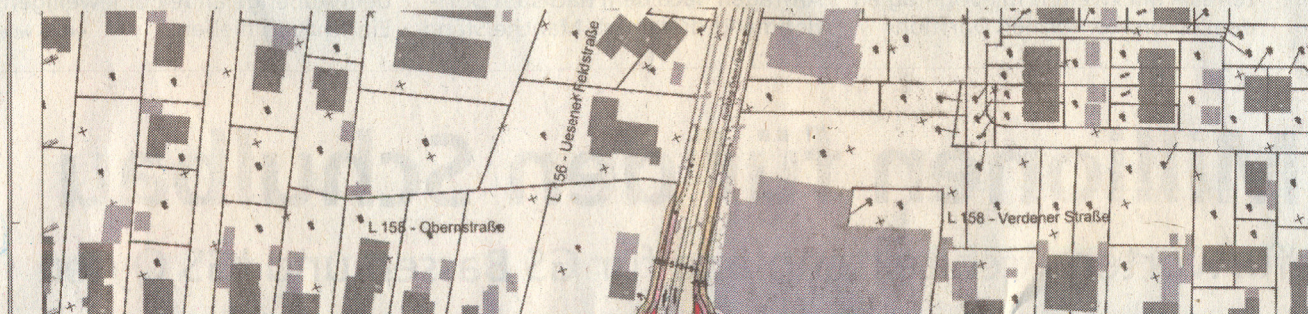
VON MICHAEL MIX

Achim – Nach den Verkehrsknotenpunkten bei Gieschen und am Freibad soll nun auch die Ueser Kreuzung „optimiert“ werden. Die beiden Kreiselbauten an den erstgenannten Punkten hätten sich bewährt, die Unfallzahlen seien dort deutlich zurückgegangen, stellte Stefan Schuster, Verkehrsplaner bei der Stadt Achim, am Dienstagabend in der Sitzung des Ratsausschusses für Wirtschaft, Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr fest. Doch an der Ueser Kreuzung fehle der Platz für einen Kreisel. Die Stadt könne dort nur in geringem Ausmaß benötigte private Flächen erwerben. Drei Ziele würden mit dem Umbau der Kreuzung verfolgt: Sie soll barrierefrei werden, „radverkehrsfreundlich“ und leistungsfähiger. „Für Letzteres kann zurzeit nur die Note fünf erteilt werden, eine Vier wird angestrebt“, fügte Schuster hinzu.

Problematisch seien vor allem die Verkehrsspitzen morgens, wenn Autos massenhaft in Richtung der Autobahn-Anschlussstelle Achim-Ost und in Richtung Stadtzentrum über die Ueser Kreuzung



Nadelöhr und Gefahrenpunkt Ueser Kreuzung: Radfahrer sollen künftig nicht mehr die Fußgängerüberwege benutzen, sondern auf separaten Spuren direkt neben den Fahrbahnen zusammen mit den Autos bei grüner Ampel losrollen. FOTO: MIX

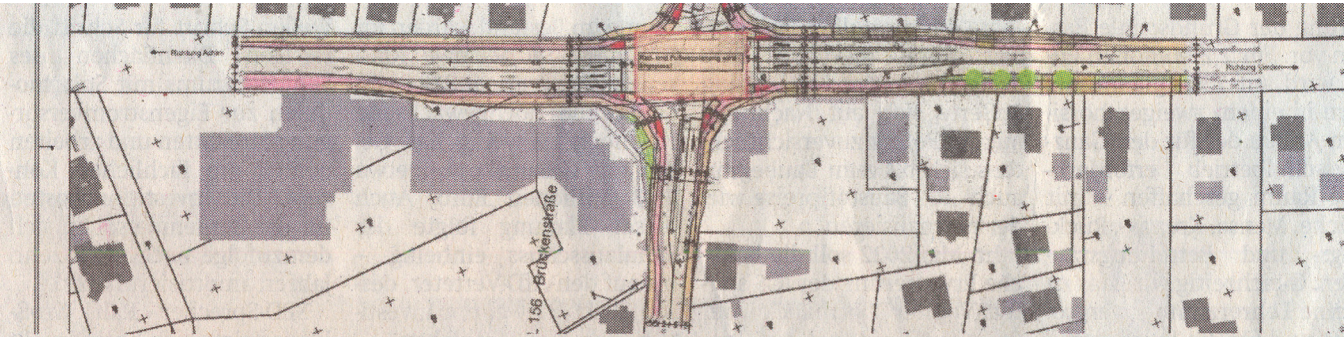


rauf hin, dass die Linksabbiegespur für Autofahrer, die auf der L 158 aus Richtung Baden kommen, deutlich zu kurz sei. Dadurch würden immer wieder Staus auf der Verdener Straße entstehen. Schuster versprach, dass die genannte Abbiegespur Richtung Thedinghausen „um einige Meter“ verlängert wird.

Herfried Meyer (SPD) äußerte Bedenken, ob die vorgesehenen Radfahrstreifen dicht am Autoverkehr sicher genug sein werden. Solch eine Anordnung werde von allen Regelwerken empfohlen und niedrige Unfallzahlen bestätigten das, antwortete Planer Schuster. Die Fahrradspuren seien für Autofahrer auch tabu. Anders als bisher sollen die Radfahrer nicht mehr an der Seite von Fußgängern über die Fahrbahnen geleitet werden, sondern parallel zu Pkw, Lkw, Bussen und Motorrädern. Nach dem Kreuzungsumbau werden für Rad- und Autofahrer mit der selben Fahrtrichtung die Ampeln nahezu zeitgleich auf Grün springen, „für Radfahrer vielleicht zwei, drei Sekunden eher. Sie haben also den kleinen Vorteil, eher losfahren zu können“.

zung rollten, und nachmittags, wenn die Fahrzeugströme umgekehrt Stoßstange an Stoßstange wieder zurückflössen, erläuterte Jens Wiesemann vom Bremer Planungsbüro Sweco. Durch verschiedene Maßnahmen soll es gelingen, die Fahrbahnen schneller von den Blechlawinen zu räumen.

Die Planer der Stadt, des Landesamts für Straßenbau und Verkehr sowie des privaten Büros haben sich darauf verständigt, die Dreiecksinseln und Fahrbahnteiler auf der Kreuzung zu beseitigen. Dadurch könne die Aufstellfläche für Autos in Nord-Süd-Richtung, also auf der Landesstraße 156, um sieben Meter verlängert werden, beim Ost-West-Korridor, der L 158, kä-



Der Entwurf für den Umbau sieht vor, Aufstellspuren für Autos zu verlängern und Überwege zu verlagern. SKIZZE: BÜRO SWECO

men sogar neun Meter mehr raus, informierte Wiesemann. Die Haltelinien für die Fahrzeuge rückten näher an die eigentliche Kreuzung heran. Das Gleiche gelte für die Überwege für die Fußgänger und die extra Spuren für Radfahrer, die zum Teil in Form von Hochborden angelegt

werden sollen. Wiesemann: „Die Kreuzung wird dadurch immerhin um 20 Prozent leistungsfähiger.“

Dazu kämen noch an das Verkehrsaufkommen angepasste, „lernfähige“ Ampeln, ergänzte Schuster. „Trotzdem werden sich Wartezeiten, auch mal über zwei Rot-

phasen hinweg, nicht vermeiden lassen“, merkte der Planer der Stadt an.

Die beste Anordnung für die Fußgänger- und Radfahrerüberwege gelte es noch auszuloten. Je näher diese an die Kreuzungsmitte gelegt würden, desto sicherer seien sie, denn dann würden die

Autofahrer die schwächeren Verkehrsteilnehmer eher wahrnehmen, erklärte Schuster. Allerdings könnten dadurch die Wege für Fußgänger zum Teil auch länger werden, räumte er ein.

Wolfgang Heckel (WGA), Petra Geisler (SPD) und Volker Wrede (CDU) wiesen da-

Aber festgezurr ist das Ganze noch nicht. Denn die „Vorplanung“ für den Umbau basiert auf Zahlen einer Verkehrszählung von 2017. Ende Juli will das Planungsbüro PWT aus Hannover laut Schuster aktuelle Daten an der Ueser Kreuzung erheben. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse werde dann ein finaler Entwurf für den Umbau des Nadelöhrs erstellt.

Baubeginn soll im zweiten Halbjahr 2022 sein, spätestens aber Anfang 2023. Die Baukosten, die derzeit auf 1,3 Millionen Euro geschätzt werden, übernimmt das Land Niedersachsen. Die Stadt Achim trägt die Planungs- und Nebenkosten, etwa für Gutachten und Vermessung, von rund 150 000 Euro.