



Dokumentation

Radwege- und
Radroutenerkundung
im Stadtbezirk Döhren/Wülfel
Oktober 2014

Autor: Jürgen Behle
Vorstandsmitglied ADFC Hannover Stadt

Inhaltsverzeichnis	SEITE	Bilder
Einleitung	3	
Brückstraße	4	1 - 4
Wilkenburger Straße	5	5 - 8
Am Mittelfelde	6	9 - 13
Karlsruher Straße	7	15 - 16
Wülfeler Straße	8	17 - 22
Garkenburgstraße	10	23 - 28
Hoher Weg	11	29 - 32
Peiner Straße	12	33 - 40
Abelmannstraße	14	41 - 44
Hildesheimer Straße	15	45 - 51
Riepestraße	17	52
Schützenallee	18	53 - 56
Eilenriederadweg Querg. Mainzer Str.	18	57 - 59
Salzburger / Bregenzer Straße	19	60 - 61
Am Schafbrinke	19	62 - 63
Zeißstraße	20	64 - 67
Wiehbergstraße	21	68 - 71
Beispielhafte Radverkehrsanlagen Burckhardtstraße, Podbielskistraße	22	72 - 77
Radverkehrsanlagen mit Radwegebreiten und Radverkehrszeichen gemäß StVo	24	

Einleitung

Die vorliegende Dokumentation ist im Zusammenhang mit einer Einladung des ADFC in den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel zum 27.11.2014 entstanden. Sie bildet eine Grundlage bei der Frage nach der Verbesserung des Radwegenetzes im Stadtbezirk. Sie ist in erster Linie aus der Sicht eines Alltagsradlers erstellt und bindet Elemente der Radverkehrsplanung mit ein. Sie nimmt Bezug auf das in 2003 beim Fachbereich Planen und Stadtentwicklung erstellte „Netzkonzept Radverkehr in Hannover“.

Der Stadtbezirk Döhren-Wülfel bringt mit seinen Einkaufs-, Versorgungs- und Freizeitangeboten die besten Voraussetzungen für eine „Stadt der kurzen Wege“ mit. Viele Wohnquartiere und Straßenbereiche sind zudem durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung aufgewertet. So ist eine effektive und fast allen Mobilitätsbedarfen genügende Radnutzung möglich.

Im „Netzkonzept Radverkehr Hannover“ wurden im Jahr 2003 bereits Handlungsbedarfe im Bereich des StVo-gerechten Streckenausbaus, in Knotenbereichen und bei der Schließung von Netzlücken angezeigt. Obwohl bis heute einzelne Ausbaumaßnahmen erfolgten, sind die Radrouten und Radverkehrsanlagen in vielen Teilbereichen weiterhin unvollständig, bieten erhebliche Gefahrenpunkte und sind für einen zukünftig erhöhten Radverkehrsanteil nicht ausgelegt.

Diese Maßnahmen sind meist nur in kurzen Abschnitten wirksam. Sie können nicht verhindern, dass beim Abfahren dieser und anderer Radrouten der Eindruck entsteht, dass einzelne gut gemeinte radverkehrsplanerische Ansätze am Ende nicht konsequent weitergeführt werden.

Im Zuge der neuen Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung wurde die Benutzungspflicht vieler baulicher Radwegabschnitte, die die Normen der StVo nicht erfüllen, zu Recht aufgehoben. Teilweise wurden diese Abschnitte als Gehweg/Radfahrer frei ausgewiesen. So wird dem Radverkehr die Wahl gegeben, auf der Straße im Mischverkehr zu fahren oder mit Schrittgeschwindigkeit den alten Radweg weiter zu nutzen. Das ist vielen Autofahrern nicht bekannt.

Grundsätzlich geht die StVo davon aus, dass der Radverkehr, bei entsprechenden Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs bis 50 km/h, in der Regel ein Teil des Straßenverkehrs ist.

In der folgenden Dokumentation werden wichtige Haupt- und Stadtteilrouten im Stadtbezirk aufgegriffen. Deren Problem- und Gefährdungsbereiche werden dargestellt und mögliche Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen. Am Ende der Darstellung werden beispielhaft zwei gelungene radverkehrliche Infrastrukturmaßnahmen im Stadtgebiet von Hannover erwähnt, die auch in anderen Stadtteilen sinnvoll umgesetzt werden können.

Für eine zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur wäre es von Vorteil, dass Planer sich nicht nur an den Mindestmaßen der StVo sondern an komfortabeleren und großzügigeren Breiten für Radwegenanlagen orientieren.



Brückstraße

Bild 1:

rechte Seite stadtauswärts,
Zweirichtungsradweg
vom Kreuzungsbereich über die Brücke mit
Breite 1,00 m geführt
Randmarkierung 0,35 m

Problem:

zu geringe Radwegbreite; Kollisionen
Radfahrer/Radfahrer und Fußgänger/Radfahrer; geringe Trennwirkung

Maßnahme: Einrichtungsradweg und
Markierung mit 1,5 besser 2,0m

Bild 2:

stadtauswärts, Zweirichtungsradweg
Breite 1,56m; Randmarkierung 2x0,24m
(Mindestanforderung StVo 2,00m)

Problem:

geringe Radwegbreite, Kollisionsgefahr für
sich begegnende Radfahrer, bzw.
Ausweichen auf Fußweg

Maßnahme: Aufhebung Zweirichtungsradweg;
in der Gegenrichtung eine
Querungsmöglichkeit ab Bernwardwiese
mit Radfahrstreifen bis zur Einmündung
Schützenallee einrichten

Bild 3:

rechte Seite stadtauswärts,
Zweirichtungsradweg als
gemeinsamer Fuß- u. Radweg
Breite 1,56m

Problem:

zu geringe Radwegbreite des
Zweirichtungsradweges, gefährliche
Verengung durch Hindernisse; baul. Mängel

Maßnahme: Ausbau auf 2,0m
Einrichtungsradweg

Brückstraße Kreuzung Schützenallee

Bild 4:

rechte Seite stadtauswärts,
Ende d. Zweirichtungsradwegs Richtung
Abelmannstraße

Problem:

Kollision des stadtauswärts fahrenden
Radverkehrs mit Radelnden, die die
Radwegseite wechseln; fehlende
Aufstellmöglichkeit zur Querung

Maßnahme: Radfahrstreifen im
Brückenbereich mit der Möglichkeit des
direkten Linksabbiegens in die
Schützenallee (s. Maßnahme Bild 2)



**Wilkenburger Str.
Richtung. Hildesheimer Str.**

Bild 5:
Zweirichtungsradweg von der Eventoase kommend mit 1,50m Breite ab Tragwerk (Bild) mit Breite 1,30m

Problem:
Keine ausreichende Radwegbreiten für Zweirichtungsverkehr, gefährliche Kurvensituation ohne Sichtkontakt zu entgegenkommenden Radlern



Bild 6:
Radwegbreite 1,00m bis Hildesheimer Str.

Problem:
Unterschreitung der Mindest-Radwegbreite und gefährliche Hindernisse im Radwegeverlauf

Maßnahmen Bild 5 und 6:
Radfahrstreifen ab Hildesheimer Str. bis Tragwerk, danach Führung auf vorhandenem baulichen Radweg; in Gegenrichtung: Markierung eines Schutzstreifens ab Eventoase, ...



Bild 7:
... der 20m vor der Gewerbeeinmündung auf den baulichen Radweg einmündet und bis zur Hildesheimer Str. mit einer vorbildlichen Radwegbreite von 1,6m an den Kreuzungsbereich herangeführt wird.

Randmarkierung 2x0,20m



Bild 8:
eine markierte Querung der Hildesheimer Str. im Sichtbereich des MIV.

Problem und Maßnahme:
die Weiterführung der markierten Querung in einen Schutzstreifen in der gegenüber liegenden Behnstraße würde die Sicherheit der Radelnden ins Gewerbegebiet erhöhen



Am Mittelfelde
Richtung Hildesheimer Str.

Bild 9::
 Radwegbreite 1,55m

Problem:
 kein Sicherheitsraum zu parkenden Kfz;
 Sichtkontakt zum Radverkehr durch
 parkende Kfz an Einmündungen verstellt



Bild 10:
 Parken erlaubt!

Problem:
 kein Sicherheitsraum zu parkenden PkW
 und LkW; Hinweisschilder verengen den
 Radwegbereich

Maßnahmen (Bild 9 und 10): Aufhebung
 der Parkzonen oder Markierung eines
 Radfahrstreifens entlang des gesamten
 Verlaufs der Straße 'Am Mittelfelde' mit
 Parken auf der Radwegfläche



Am Mittelfelde
ab Hildesheimer Straße

Bild: 11
 Radwegbreite 1,00m
 Übergang in Fußweg/Radfahrer frei;
 mit Beginn der Eisenbahnbrücke als
 benutzungspflichtiger Radweg bis
 Karlsruher Str. ca. 1,50m breit

Maßnahme: Markierung eines
 Radfahrstreifens prüfen



Am Mittelfelde
Abfahrt von der Eisenbahnbrücke Rtg.
Hildesheimer Straße

Bild 12:
 Querung Lavaterhof
 Radwegbreite 1,00m
Problem: geringe Breite mit Hindernissen
 im Sicherheitsbereich des Radweges

Maßnahme: Markierung eines
 Radfahrstreifens im Fahrbahnbereich prüfen



Spittastraße / Am Mittelfelde

Bild 13:

Hauptverbindungsroute aus der Südstadt über Waldheim Seelhorst - Mittelfeld zur Messe kreuzt 'Am Mittelfelde'

Problem:

Markierungen und Hinweisschilder im Widerspruch
Querung kaum möglich

Maßnahme: Markierung für eine Querung in die Spittastraße



Karlsruher Straße.

Bild 14:

ab Am Mittelfelde in Richtung Laatzen

Problem:

Auf ganzer Breite ein benutzungspflichtiger Behelfsradweg.

Wo bleiben die Fußgänger?



Karlsruher Straße

Bild 15:

Fortsetzung aus Bild 14 Richtung Laatzen;
Radwegbreite 1,30m

Probleme:

keine ausreichende Breite; keine Möglichkeit für Fußgänger;
an beiden Seiten der Karlsruher Str. parken LkW und Anhänger im öffentlichen Raum zu Werbezwecken und als Erweiterung gewerblich genutzter Abstellflächen

Maßnahme: Standstreifen durch Radfahrstreifen ersetzen (evtl. beidseitig)



Karlsruher Str.

Querung 'Am Mittelfelde' in die Beuthener Str.

Bild 16

Problem:

Querung 'Am Mittelfelde' zum nicht benutzungspflichtigen Radweg in der Beuthener Str.

Maßnahme: Radfahrstreifen an die Kreuzung mit aufgeweiteter Aufstellfläche führen; nutzbar für direktes Linksabbiegen in die Straße 'Am Mittelfelde'



Wülfeler Str.
Richtung Mittelfeld

Bild 17:
 Radfahrstreifen mit ausreichender Breite;
 vor Einmündung zu LIDL und Tankstelle
 Verschwenkung auf baulichen Radweg;
 Breite 1,00m u. 2x0,20m Randmarkierung

Maßnahme: Markierung eines
 durchgehenden Radfahrstreifens



Bild 18:
 Radwegmarkierung wird ohne Hinweis
 aufgegeben

Maßnahme:
 Fortsetzung des markierten
 Radfahrstreifens wie in Bild 17 .



Bild 19:

Problem: ... im weiteren Verlauf, nach
 200m, zunehmende Verschlechterung der
 Radwegsituation durch eine verengte und
 mit Hindernissen verstellte
 Radverkehrsfläche

Maßnahme: Prüfung einer Neuaufteilung
 der Verkehrsfläche im Brückenbereich für
 die Fortführung eines Radfahrstreifens



Bild 20:

... weitere Verschlechterung der
 Radfahrersituation im Bereich der Brücke
 über den Messe-Schnellweg



**Wulfeler Str.
Richtung Kronsberg**

Bild 21:
Zweirichtungsradweg
vor Einmündung Raupertstraße
Breite 1,00m und 2x0,20m
Randmarkierung

Problem:
Unterschreitung der Mindestbreite um
1,00m



Bild 22:
... wie Bild 1 mit Radfahrer vor der
Einmündung Raupertstraße.

Problem: Im gesamten Verlauf, von der
Schnellwegbrücke bis zur Grenze des
Stadtbezirks Döhren/Wüfel entspricht der
Zweirichtungsradweg nicht den
Erfordernissen der StVo

mögliche Maßnahme: Markierung von
Radfahrstreifen im Zusammenhang mit der
gesamten neu aufzuteilenden
Verkehrsfläche entlang der Wulfeler Str.



**Garkenburgerstraße
Richtung Messe-Schnellweg und
Wulfeler Str.**

Bild 23

Maßnahme: Aufhebung des
Zweirichtungsradweges



**Wulfeler Straße mündet in die
Garkenburgerstraße**

Bild: 24

Problem:
Radwegführung endet in einem zu
schmalen gemeinsamen Rad und Fußweg;
mit Querung der Garkenburgerstr. über eine
Bedarfsampel zum linksseitig geführten
Zweirichtungsradweg Richtung
Hildesheimer Str., der im gesamten Verlauf
nur die Mindestbreite von 2,00m erreicht
Maßnahmen: alternative Streckenführung;
Querung der Garkenburgerstraße in Nähe der
Spittastraße ermöglichen; Erweiterung des
linksseitigen Radwegs auf 2,5m prüfen



Garkenburgstraße

Ecke Ahornstraße

Bild: 25

Zweirichtungsradweg Richtung Wülfeler Str. mit 2m Breite u. Randmarkierung 2x0,2m

Problem: Gefahrbereich für links abbiegende Radfahrer aus der Ahornstraße auf den Radweg an der Garkenburgstraße

Maßnahme: entsprechende Markierung für den Radverkehr auf der Ahornstraße



Bild 26



Garkenburgstraße

Ecke Beuthener Str.

Bild: 27

Zweirichtungsradweg Richtung Hildesheimer Str. mit 2m Breite + Randmarkierung 2x0,2m



Garkenburgstraße

Abzweigung Hoher Weg

Bild: 28

Problem: Gefahr durch links abbiegende und rechts einbiegende Kfz

Im 'Hoher Weg' benutzen dann die Radfahrerenden die abschüssige Straße und gelangen in eine S-Kurve.

Parallel wird als Option, mit Beginn der Kurve, ein nicht benutzungspflichtiger 1,0m breiter Hochboardradweg angeboten

Maßnahmen: Gefahrhinweise im Querungsbereich (Bild 28); Für den MIV ein Hinweis auf Fahrbahnnutzung durch Radverkehr vor der S-Kurve im 'Hoher Weg' (kein Bild)



Hoher Weg aus Richtung Mittelfeld

Bild 29:
Radverkehrsanlage aus der S-Kurve heraus
in Richtung Peiner Straße.
Kein StVo-gerechter Ausbau
Baulicher Radweg, Breite 1,10m



Hoher Weg in Richtung Peiner Str.

Bild 30:
baulicher Radweg in Richtung Peiner Straße
- links Schutzstreifen auf der Fahrbahn in
Richtung Mittelfeld
Problem: baulicher Radweg ohne
ausreichende Breiten im gesamten Verlauf
und in Teilbereichen mit einer schlechten
Oberfläche.



Bild: 31
Verschwenkung vom Schutzstreifen
Richtung Mittelfeld auf baulichen Radweg
(ohne Benutzungspflicht);
Schutzstreifen, Breite 1,40;
baulicher Radweg, Breite unter 1,00 m
Maßnahme: StVo gerechter Ausbau der
baulichen Radverkehrsanlage oder
durchgehende Markierung eines
Schutzstreifens oder Radfahrstreifens



Hoher Weg ab Peiner Str. Richtung Mittelfeld

Bild : 32
Problem: undeutliche Radwegmarkierung,
keine Mindestbreite, Gefährdung Fußgänger
durch Radfahrende
Maßnahme: Markierung Schutzstreifen



Peiner Straße
Richtung Hildesheimer Straße

12

Bild: 33

im gesamten Verlauf, bis Helmstedter Straße ,ohne Benutzungspflicht;

Problem: kein StVo-gerechter Radwegzustand ab Unterführung Peiner Str. bzgl. Oberfläche, Hindernissen und Radwegbreiten; Gleiches gilt für den gegenüberliegenden Radweg ab Einmündung Holthusenstraße

Maßnahmen: Prüfung der Markierung eines Radfahrstreifens Richtg. Hildesheimer Str.; StVo gerechter Ausbau des Radweges Richtung Seelhorst zwischen Holthusen Str. und Straßentrog.

ADFC



Bild : 34

gefährdende Führung ohne ausreichenden Sicherheitsbereich und einer Breite unter 1,00m



Bild : 35

zu schmale Radwegführung ohne Sicherheitsabstand zu Parkenden PKW



Bild :36

Gefährdung durch Hindernisse

Maßnahmen wie unter Bild 33

Radwegeerkundung Oktober 2014



Peiner Straße

Richtung Seelhorst

Bild: 37

nach der Durchfahrt durch die Unterführung Weiterführung des Radverkehrs auf Fußweg / Radfahrer frei.

Problem: Gefährdung Fußgänger auf engem Raum, Radfahrer sind am nächsten Knoten für KfZ schwer einsehbar

Maßnahme: Verschwenkung nach links und mit Radfahrstreifen auf der Peiner Straße markieren



Peiner Straße

Querung Hildesheimer Straße

Bild: 38

Problem: Behinderungen quer verlaufenden Radverkehrs durch fehlende Aufstellflächen im gesamten Kreuzungsbereich;

zweimalige 90 Grad Verschwenkung nach Überquerung der Hildesheimer für die Weiterfahrt in der Abelmannstraße. Die Radwegführung verläuft zusätzlich durch den Aufstellbereich der Radler, die auf der Hildesheimer Richtung Laatzen die Abelmannstraße queren wollen.

Bild: 39

schlechte Führungen



Bild: 40

Maßnahmen: Führung des Radverkehrs aus der Peiner Straße mit Radfahrstreifen über die Kreuzung in die Abelmannstraße und Einrichtung eines zusätzlichen Radfahrstreifens mit der Möglichkeit links in die Hildesheimer Str. einzubiegen.

Ähnliche Lösung für die Querung Neckarstr. /An der Wollebahn und Querung Wilkenburger Str. und Behnstr.

Bestehende Lösungsansätze sind an der Podbielskistraße/Vier Grenzen (Bild 77), Burckhardtstr. (Bilder 72-76) und am Ricklinger Stadtweg/Beekestraße (ohne Bild) eingerichtet





Abelmannstraße
Richtung Hemmingen

Bild: 41

nach Querung der Hildesheimer Verlauf des Radwegs ab Gaststätte Pulverturm
Radwegbreite 1,00m

Problem: Keine StVo-gerechte Breite



Bild 42:

Abelmannstraße
Streckenverlauf ab Ziegelstraße

Radwegbreite 1,30m

Problem: Mindestbreite von 1,50m nicht vorhanden, Sicherheitsbereich zu parkenden Fahrzeugen nicht gegeben



Bild 43:

Streckenverlauf ab Ziegelstraße
bis Einmündung Fiedelerstraße

Gefährdung durch geringen Sicherheitsbereich und Radwegbreite
Radwegbreite 1,30m

Maßnahmen: Überlegung für Markierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn; evtl das Parken auf der bisherigen Radfahrfläche ermöglichen



Bild: 44

Streckenverlauf in Richtung
Hildesheimer Straße

Radwegbreite entlang der Post 1,60m
Radwegbreite ab Isarstraße 1,40m

Im gesamten Verlauf bis Innstraße ist der Radweg nicht benutzungspflichtig.
Ab Innstraße bis Hildesheimer Str. wird der 1,40m breite Radweg benutzungspflichtig gekennzeichnet.

Keine Maßnahmen



Hildesheimer Straße in Wülfel parallel zur Haltestelle Wiehbergstraße

Bild: 45

Gutes Beispiel für einen Radfahrstreifen auf der Hildesheimer Str. mit einspuriger Führung des Motorisierten Individualverkehrs



Bild: 46

... danach baulicher Radweg mit 1,00m Breite bis Einmündung Wilkenburger Straße



Bild: 47

Eine Fahrbahnspur wird als Parkstreifen genutzt.

Problem: gefahrvolle Enge für Radler und Fußgänger; im Sicherheitsbereich der Radweganlage befinden sich Leitungs- und Lichtmasten

Maßnahmen im Bereich Hildesheimer Straße in Wülfel:

Überlegungen für eine Weiterführung des Radfahrstreifens von der Wiehbergstraße bis zur Wilkenburger Straße mit der Möglichkeit direkten Linksabbiegens an der Abzweigung 'Am Mittelfelde' (Bild 46)



**Hildesheimer Straße in Döhren
Einmündungsbereich Fiedelerstraße**

Bild: 48

Radfahrende unter dem Südschnellweg stadtauswärts, angeordneter Zweirichtungsradweg mit Breite 1,60m

Problem: Zweirichtungsradweg, als Querungshilfe über die Hildesheimer Straße für den aus der Fiedelerstraße kommenden Radverkehr, führt zu Kollisionsgefahr mit entgegenkommenden Radlern bei zu geringer Radwegbreite und fehlender Aufstellfläche.



Bild: 49

Hildesheimer Straße ab Fiedelerstraße

Problem:

Radwegbreite bis Peiner Straße 1,00m, verstellt durch mannigfaltige Hindernisse und fehlenden Sicherheitsbereichen zu parkenden PKW und Beschilderungsmasten Überholvorgänge auf dieser viel befahrenen Route nicht möglich



Bild: 50

Hildesheimer stadtauswärts

Richtung Peiner Straße

langfristige Maßnahme: Markierung von Radfahrstreifen stadtauswärts im Bereich Fiedeler Straße und Neckarstraße und darüber hinaus (s. Bsp. Podbielskistraße)



Bild: 51

Hildesheimer stadteinwärts

auf der Höhe der Gaststätte Donagrill; Radwegbreite 1,00m; eine Kfz-Fahrspur als Parkstreifen verwendet



Riepestraße

Querung Hildesheimer Str.

Bild: 52

Verbindungsroute vom Maschseesüdufer über Bregenzer Straße in die Südstadt

Problem: bei Querung wird der quer verlaufende Radverkehr entlang der Hildesh. blockiert

Maßnahmen: zusätzlicher Signalgeber in Höhe der Litfaßsäule, Zufahrt zum Querungspunkt auf der Riepestraße markieren



Schützenallee

Bild: 53

neu angelegter benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg entlang des Aspria-Parkplatzes;

Breite 2,00m; Länge ca. 200m



Bild: 54

... im weiteren Verlauf als 1,6 m breiter Zweirichtungsradweg

Problem: Unterschreitung der Mindestbreite; in Teilbereichen Sanierungsbedarf; vernachlässigter Fußwegbereich



Bild: 55

Schützenalle stadteinwärts

Höhe Schule an der Suthwiesenstraße bis Maschseesüdufer durchgehende Radwegbreite von ca. 1,60m

Problem: Oberflächenzustand und schlechte Bordsteinabsenkungen



Knoten Schützenallee / Brückstr.

Bild: 56

viel befahrene Route vom Stadtzentrum über Maschsee u. Wiehbergstraße. zum Messegelände oder über touristische Routen nach Laatzen und Hemmingen

Problem: Gefahr bei Einfädelung in die Frobösestraße durch ebenfalls geradeaus fahrende Kfz;

Kollisionen mit entgegenkommendem Radverkehr in die Schützenallee

Maßnahmen im Zusammenhang mit den beschriebenen Verkehrssituation entlang der Brückstraße (Bilder 1-4)



Eilenriederadweg

Bild: 57

nach der Querung der Mainzer Straße Richtung. Bischofshol

Problem: Engpass Brückenunterführung auf dem Zweirichtungsradweg; gefährdende Verkehrssituationen durch hohe Radverkehrsdichte auf dem Zweirichtungsradweg und durch einbiegende Radfahrende aus Richtung Bismarckbahnhof



Bild: 58

Maßnahmen Bild 57-59): detaillierte Analyse der Verkehrssituation unter Beachtung zwei sich kreuzender, viel befahrener touristischer Routen mit hohem Anteil an Alltagsradverkehr



Kreuzung Salzburger Straße, Wolfstraße und Mainzer Str.

Bild: 59

Radroute aus Richtung Maschseesüdufer über Bregenzer Str./Salzburger Str. erhöht das Radverkehrsaufkommen im quer verlaufenden Zweirichtungsradweg, nach links Rtg. Hildesheimer und nach rechts Rtg. Bismarckbahnhof bzw. Bischofshol

Salzburger Straße



Bild: 60

nicht benutzungspflichtiger Radweg Rtg. Hildesheimer endet und wird auf der Straße weitergeführt

Problem: verblasste Markierung; unvorhersehbare, plötzliche Verschwenkung des Radverkehrs



Bild: 61

Salzburger Straße Rtg. Mainzer Straße

Sanierungsbedürftiger baulicher Radweg von der Hildesheimer Straße über die Bregenzer Straße und Salzburger Straße

Maßnahme: im Zuge einer Sanierung der Straßenverkehrsfläche den baulichen Radweg als Radfahrstreifen in die gesamte Verkehrsfläche einbeziehen; in der Gegenrichtung Schutzstreifen in Radfahrstreifen umwandeln



Am Schafbrinke

Richtung Zeißstraße

Bild: 62

baulicher Radweg 1,00m breit ohne Benutzungspflicht

Problem: geringe Rad- und Fußwegbreite; geringe Trennwirkung zum Fußwegbereich

Maßnahme: Radwegrückbau (vermeidbar, da kaum erkennbar); Geschwindigkeitsbegrenzung für KFZ-Verkehr auf 30 km/h; Radfahrer im Mischverkehr



Am Schafbrinke

Brücke über den Südschnellweg

Bild: 63

Radwegbreite 1,40m



Zeißstraße

Richtung Hildesheimer Straße

Bild: 64

Straßenführung ab Schafbrinke bis Anfang der Unterführung

Problem: zu schmale beidseitig angelegte (nicht benutzungspflichtige) Radwege; ebenso schmale Fußwegbereiche

Maßnahme: Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, Radverkehr im Straßenraum



Zeißstraße

Einfahrt in die Unterführung

Bild: 65

Problem: Führung des Radverkehrs durch die Unterführung

Maßnahme: Schutzstreifenmarkierung auf der Fahrbahn mit Verschwenkung auf den gemeinsamen Rad und Fußweg mit Beginn des Brückengeländers; als Rad- und Fußweg durch die Unterführung



Zeißstraße

Ausfahrt aus der Unterführung

Bild: 66

Problem: Führung des Radverkehrs auf zu schmalen Rad- und Fußweg ab Einmündung Liebrechtstraße (am Ende des Brückengeländers)

Maßnahme: deutliche Schutzstreifenmarkierung zur Weiterführung des Radverkehrs im Straßenbereich

Probleme und Maßnahmen analog auch in der Gegenrichtung



Zeißstraße

über Einmündung Wiener Straße Rtg Hildesheimer Straße

Bild: 67

beidseitig entlang der Zeißstraße befinden sich Dienstleistungen und Gewerbe mit ausreichenden, firmeneigenen Parkplätzen

Problem: „unnötig“ im Straßenraum parkende Kfz

Maßnahme: Anlage von beidseitigen Radfahrstreifen mit Bitumendecke



Wiehbergstraße

ab Kreuzung mit Neckarstraße und
Lindenhofe Rtg Hildesheimer Straße

Bild: 68

beidseitiger Radweg, 1,00m breit;
Straßenraum wird durch Parken am
Straßenrand (neben angelegten
Parkbuchten) im gesamten Verlauf der
Wiehbergstraße „verkehrsberuhigt“;
der zu schmale, bauliche Radweg endet
nach ca. 200 Metern; der in Gegenrichtung
verlaufende bauliche Radweg beginnt an
dieser Stelle gegenüberliegend.



Bild 69:

Problem: in den Bereichen, in denen die
Fahrbahn durch Parken im Straßenraum auf
eine Spur verengt wird, ist die Vorbeifahrt
eines Kfz nur mit erheblicher Unter-
schreitung des notwendigen Sicherheits-
abstands zum Radverkehrsteilnehmer
möglich

mögliche Maßnahme: Einrichtung der
Wiehbergstraße als Fahrradstraße

Die Wiehbergstraße ist Teil einer - vom
Stadtkern über das R.v. Bennigsen-Ufer,
Schützenallee und Frobösestr. - in Nord-
Süd-Richtung verlaufenden Hauptroute des
Radverkehrs, die eine zügige Zielerreichung
der Stadtteile Wülfel, Mittelfeld und Laatzen
ermöglicht



Bild 70:



Bild 71:

Beispielhafte Radverkehrsanlagen

Burckhardtstraße Rtg. Podbielskistraße
(Bilder 72 bis 75)

Bild 72



Bild 73



Bild 74



Bild 75



... sowie entlang der Podbielskistraße in
Höhe Vier Grenzen (Bild 76 u. 77)

Bild 76



Bild 77



**Radverkehrsanlagen mit
Radwegebreiten und
Radverkehrszeichen
gemäß StVO**

Z 237 	Z 241 	Radweg / getrennter Geh- und Radweg Möglichst 2,00 m, mindestens 1,50 m (bei Z 241 nur für die Radverkehrsfläche)
Z 237  	Z 241  	Radweg / getrennter Geh- und Radweg für Zweirichtungsverkehr Möglichst 2,40 m, mindestens 2,00 m (nach vorgesehener Änderung VwV-StVO: mindestens 2,50 m) (bei Z 241 nur für die Radverkehrsfläche)
ZZ 1000-31		
Z 237 		Radfahrstreifen Möglichst 1,85 m, mindestens 1,50 m
Z 240 		Gemeinsamer Geh- und Radweg Innerorts mindestens 2,50 m, außerorts mindestens 2,00 m (nach vorgesehener Änderung VwV-StVO bei Zweirichtungsradverkehr: innerorts mindestens 3,00 m, außerorts mindestens 2,50 m)

Bild 1: Für eine Benutzungspflicht erforderliche lichte Breiten (befestigte Verkehrsfläche zzgl. Sicherheitsraum nach VwV-StVO)

entnommen aus:

Niedersächsische Landesbehörde für
Straßenbau und Verkehr (Auftraggeber)

Leitfaden Radverkehr
Radverkehrsführung –
Radwegebenutzungspflicht –
Kostenträgerschaft – Baulast für Radwege
an Bundes- und Landesstraßen in
Niedersachsen
Seite 2.