

Herren  
Bürgermeister Jürgen Köhne  
Stadtrat Axel Grüning

Rathaus Stadt Laatzten  
Marktplatz 13  
30880 Laatzten  
Fon: 0511 8205-9900  
Email: [buergermeister@laatzten.de](mailto:buergermeister@laatzten.de)  
Email: [axel.gruening@laatzten.de](mailto:axel.gruening@laatzten.de)

Laatzten, 22.04.2016  
Ihr Ansprechpartner: Rüdiger Janecke  
für die ADFC-Ortsgruppe Laatzten  
Debberode 23  
30880 Laatzten  
Fon: 0511-824761  
Fax: 03212-1237113  
Email: [r.janecke@cadvice.de](mailto:r.janecke@cadvice.de)  
Internet: [www.adfc-laatzten.de](http://www.adfc-laatzten.de)

**Betr.:**  
**Umgestaltung der Wülferoder Str. zwischen der Erich-Panitz-Str. und der Marktstr. - Drucksachen-Nr. 2016/124**  
**Anmerkungen der ADFC-Ortsgruppe Laatzten**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister, sehr geehrter Herr Stadtrat,

in der o.g. Drucksache geht es um eine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Bereich.

Wie auf der Sitzung des Stadtentwicklungsausschuss angekündigt, möchte die ADFC-Ortsgruppe hierzu Anmerkungen abgeben.

Inhalt	Seite
1. Geschwindigkeitsreduzierung, Geschwindigkeitbegrenzung.....	2
2. Geschwindigkeitsreduzierung durch die Verlängerung der Gehwegfurt.....	2
3. Die Geschwindigkeitsbegrenzung und die Verlängerung der Gehwegfurt gehören zusammen.....	2
4. Die Gehwegfurt sollte auf der Fahrbahn als Zebrastreifen ausgeführt sein.....	2
5. Geschwindigkeitsreduzierung durch Radfahrstreifen und Schutzstreifen ?.....	2
6. 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung statt Radfahrstreifen und Schutzstreifen.....	2
7. Nachteile von Radfahrstreifen und Schutzstreifen im vorgesehenen Abschnitt.....	3
8. Aufstellfläche an der Erich-Panitz-Str.....	5
9. Pflanzkübel für gleichmäßige und verringerte Breite der Fahrbahn und zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung.....	5
10. Geschwindigkeitsbeschränkung auch für den östlichen Teil der Wülferoder Str. bis über die Brücke über die B6.....	5

## **1. Geschwindigkeitsreduzierung, Geschwindigkeitbegrenzung**

Der ADFC befürwortet seit Längerem eine Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Bereich (s. → [http://www.adfc-laatzten.de/adfc/radwege/47.tempo\\_30\\_wuelferoder.html](http://www.adfc-laatzten.de/adfc/radwege/47.tempo_30_wuelferoder.html) ).

Der benannte Abschnitt ist eingebettet in 30 km/h-Zonen und 30 km/h-Beschränkungen, ist 320 m lang und hat eine Bebauung und Durchfahrtsituation ähnlich der Marktstr. und der Straße Lange Weihe - da macht es viel Sinn, diesen Abschnitt im Sinne ihrer Anwohner und Nutzer auf 30 km/h abzusenken.

## **2. Geschwindigkeitsreduzierung durch die Verlängerung der Gehwegfurt**

Bei den baulichen Maßnahmen wird nach der o.g. Drucksache die Verlängerung der Gehwegfurt zwischen der Pettenkoferstr. und Hilgerskamp geplant.

Die Verlängerung der Gehwegfurt sehen wir als eine sehr sinnvolle, aber eigenständige Maßnahme, die sicher auch indirekt zu einer Geschwindigkeitsreduzierung beiträgt, aber nicht als eine primäre Maßnahme dazu zu sehen ist, die Geschwindigkeit zu reduzieren, weil die Furt z.B. die Fahrbahn auf einem kurzen Stück verengt.

## **3. Die Geschwindigkeitsbegrenzung und die Verlängerung der Gehwegfurt gehören zusammen**

Erst die gemeinsame Einrichtung der Geschwindigkeitsbegrenzung und die Verlängerung der Gehwegfurt sorgen für mehr Sicherheit.

## **4. Die Gehwegfurt sollte auf der Fahrbahn als Zebrastreifen ausgeführt sein**

Weiterhin sollte der Übergang auf der Fahrbahn zur Gehwegfurt als Zebrastreifen ausgeführt sein.

## **5. Geschwindigkeitsreduzierung durch Radfahrstreifen und Schutzstreifen ?**

Radfahrstreifen und Schutzstreifen sind sinnvolle Einrichtungen und tragen zu einer Geschwindigkeitsreduzierung bei.

Aber bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 4,00 m für den Kfz-Verkehr und auch wenn dann mal kein Radfahrer zu sehen ist, ist das kein echtes Mittel zur

Geschwindigkeitsreduzierung, wie sie wohl in diesem Abschnitt angedacht ist.

Anzustreben im benannten Bereich ist nicht nur eine "dehnbare" und "subjektiv empfundene" Geschwindigkeitsreduzierung; sondern eine eindeutige Geschwindigkeitsbeschränkung.

## **6. 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung statt Radfahrstreifen und Schutzstreifen**

Wie im Punkt 5. begründet, schlägt der ADFC eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vor.

Bei 30 km/h kann auf Radfahrstreifen und Schutzstreifen verzichtet werden.

Der Radfahrer auf der Fahrbahn ist im Sichtfeld des Kfz-Führers.

Der Radfahrer kann in "zweiter Reihe" haltenden Fahrzeugen (Zusteller, Umzugswagen, etc.) frühzeitig ausweichen. Bei Radfahrstreifen und Schutzstreifen müsste er diese verlassen und käme in Konflikte mit dem Kfz-Verkehr, der den Radfahrer eher auf den vorgenannten Streifen wähnt – insbesondere dann, wenn Kfz mit 50 km/h gefahren werden könn(t)en.

## **7. Nachteile von Radfahrstreifen und Schutzstreifen im vorgesehenen Abschnitt**

- 7.1. Es werden Radfahrstreifen und Schutzstreifen miteinander vermischt, um Engstellen dadurch "auszugleichen", da es in denen nur noch eine gestrichelte Linie gibt, die von den Verkehrsteilnehmern überfahren werden darf.  
In den Engstellen (Schutzstreifen, z.B. im Bereich Einmündung Hilgerskamp) besteht Konflikt- und Gefahrenpotential.
- 7.2. Auf den Radfahrstreifen und Schutzstreifen ist es für den Radfahrer konflikt- und gefahrenträchtiger dort haltenden und parkenden Kfz in sogenannter "zweiten Reihe" auf die Fahrbahn auszuweichen.  
Verlässt der Radfahrer den Radfahr-/ Schutzstreifen aus Sicht des Kfz-Führers zu früh, kann dieser das ggf. missdeuten. Verlässt der Radfahrer den Radfahr-/ Schutzstreifen zu spät, kann es Schwierigkeiten beim Einfädeln geben und der Radfahrer steht vor dem Hindernis.
- 7.3. Aus- und Einfahrten zu den vorhandenen Radwegen  
Die Aus- und Einfahrten sind in Verschwenkungen (im Zickzack) ausgeführt, die sich nur sehr schwierig durchfahren lassen und schon eher artistisches Können auf dem Rad erfordern.  
Die Bereiche sind: Wülferoder Str. zur Erich-Panitz-Str. , Kreisel in die Wülferoder Str.
- 7.4. Zu schmaler Schutzstreifen bei der Einfahrt in die Wülferoder Str. von der Erich-Panitz-Str.  
Der Schutzstreifen muss genauso breit ausgeführt werden wie die Bushaltstelle, damit der Radfahrer sich bei haltendem Bus frühzeitig auf die Fahrbahn für Kfz einordnen kann und auch dementsprechend früh vom Kfz-Führer gesehen wird.  
Auf dem Schutzstreifen ist ein Fahrradpiktogramm aufzubringen, damit sich Kfz aus der Erich-Panitz-Str. und dem westlichen Teil der Wülferoder Str. von vornherein linkerhand auf ihrer Fahrbahn einordnen.  
Die Spur des Schutzstreifens sollte auch schon über die Erich-Panitz-Str. sichtbar sein, denn Radfahrer können im westlichen Teil der Wülferoder Str. (kein benutzungspflichtiger Radweg und 30 km/h) auf der Fahrbahn fahren und müssen nicht die kombinierte Fußgänger-/ Radwegfurt benutzen.
- 7.5. Gefahrenträchtiges Ende des Radfahrstreifens von der Wülferoder Str. in den Kreisel  
Der Radfahrstreifen soll hier mit einer gestrichelten Linie enden und der Radfahrer muss sich auf eine kurzen Distanz auf die Fahrbahn für Kfz einordnen.  
Dabei ließe sich der Radfahrstreifen geradeaus weiterführen. Eine Absenkung ist teils vorhanden und müsste erweitert werden (siehe Bild 1).



Bild 1

Die bezeichnete gestrichelte Linie soll mehr in die Fahrbahn für Kfz geführt werden und ein Fahrradpiktogramm soll dem Kfz-Führer aufzeigen, dass sich hier Radfahrer und Kfz gleichberechtigt einordnen.

#### 7.6. Leitsysteme für Sehbehinderte und die Ein-/ Ausfahrten der Radfahrstreifen am Kreisel Marktstr.

Die Ein-/ Ausfahrten der Radfahrstreifen queren die Leitsysteme für die Sehbehinderten, das taktile Blindenleitsystem (siehe Bild 1).

Hier sind zusätzliche Aufmerksamkeitsfelder zu installieren.

Der Radfahrer auf den Radfahrstreifen in den und vom Kreisel hat dem Fußgänger Vorrang zu gewähren. Der Radfahrer ist Abbiegender bzw. fährt in den Kreisel.

Markierungen (Zebrastreifen) auf den Ein-/ Ausfahrten der Radfahrstreifen sollen den Radfahrer darauf hinweisen.

#### 7.7. Zusammenfassung

Die Vorteile und Sicherheiten von Radfahr- und Schutzstreifen kommen in dem benannten Abschnitt nicht zum Ansatz.

Die Ein-/ Ausfahrten sind konflikt- und gefahrenträchtig.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h ist sinnvoller und kostengünstiger.

Dass erst ein Nachweis einer potentiellen Gefährdung für die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung erbracht werden muss, sollte hier nicht in Betracht kommen.

#### **8. Aufstellfläche an der Erich-Panitz-Str.**

Der benannte Abschnitt der Wülferoder Str. soll in Richtung Westen an der Erich-Panitz-Str. eine Aufstellfläche erhalten. Zur Aufstellfläche ist am Fahrbahnrand eine markierte, abgetrennte Zufahrt mit Fahrradpiktogramm herzustellen.

#### **9. Pflanzkübel für gleichmäßige und verringerte Breite der Fahrbahn und zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung**

Pflanzkübel für gleichmäßige und verringerte Breite der Fahrbahn und zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung sollten aufgestellt werden.  
Es soll nicht der Eindruck entstehen, dass nach wie vor eine zweispurige Fahrbahn existiert. Das gilt insbesondere für die Einfahrt von der Erich-Panitz-Str.  
Die Pflanzkübel werden so aufgestellt, dass der Fahrbahnverlauf nicht nur geradlinig wie bisher verläuft. Es ist eine seitliche Durchfahrmöglichkeit für Radfahrer vorzusehen.

#### **10. Geschwindigkeitsbeschränkung auch für den östlichen Teil der Wülferoder Str. bis über die Brücke über die B6**

Der östliche Teil der Wülferoder Str. soll auch eine Geschwindigkeitsbegrenzung über 30 km/h bis über die Brücke über die B6 bis hin zum Eingang des Hundeübungsplatzes erhalten. Über die Brücke gehen viele Fußgänger, es gibt kein Gehweg und nach dem Ortsausgangsschild wird recht schnell gefahren.  
Am Hundeübungsplatz ist eigenartigerweise eine Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden.

Mit freundlichen Grüßen

Bei Fragen und Anmerkungen nehmen Sie gern jederzeit Kontakt mit mir auf.



Rüdiger Janecke  
für die ADFC-Ortsgruppe Laatzen