



# Beurteilung der Neugestaltung der Göttinger Landstraße („B3 alt“) in Hemmingen aus Sicht der Fahrradfahren- den

Problemstellungen, Analysen, Lösungsvorschläge, Perspektiven  
zur fahrradgerechten Ausgestaltung der Göttinger Landstraße in Hemmingen



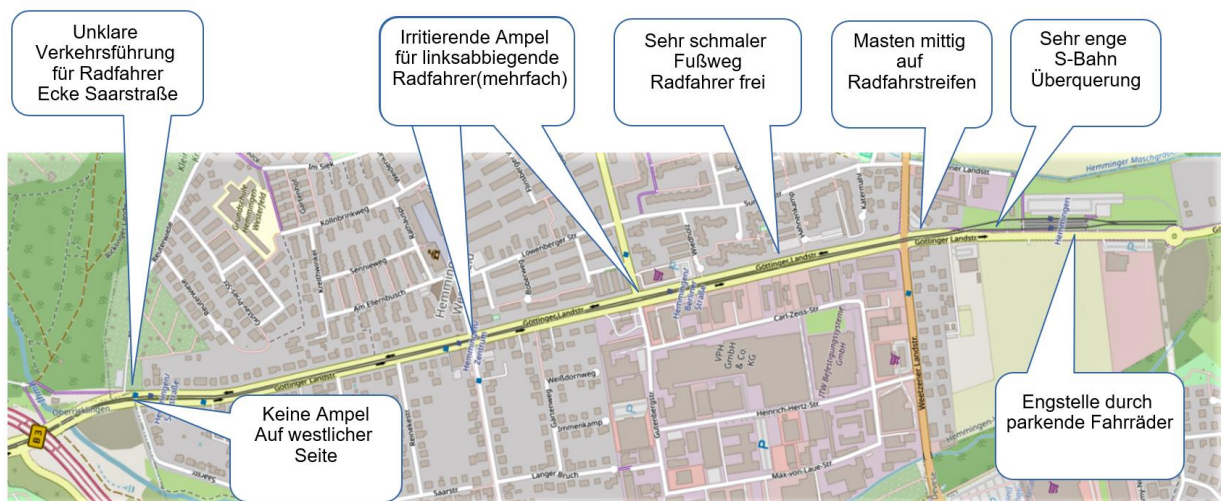
Ausgearbeitet vom ADFC Hemmingen Pattensen  
(Stand August 2024)

Jens Spille, Michael Maier, Günther Kleinod, Udo Scherer

## Inhalt

Beurteilung der Neugestaltung der Göttinger Landstraße („B3 alt“) aus Sicht von Fahrradfahrenden.....	1
Ausgangslage.....	1
Zusammenfassung der Untersuchung und der Ergebnisse.....	2
Ausblick .....	2
Detail-Betrachtung .....	3
a)  Wegeführung für Fahrradfahrende auf der Göttinger Landstraße.....	3
Wegewechsel .....	3
Unzureichender Mindestabstand .....	3
Verpflichtender Fuß- und Fahrradweg .....	5
„Radfahrer-frei“-Option .....	6
b)  Die großen Kreuzungen entlang der Wegstrecke .....	7
c)  Der nördliche Bereich an der Stadtgrenze nach Hannover auf Höhe der Saarstraße .....	9
Weitere Eigenheiten dieses Kreuzungsbereichs .....	11
d)  Diverse Einzelbetrachtungen .....	11
Wegeführung entlang der Stadtbahn-Endhaltestelle .....	11
Kreisel am südlichen Ende der Endhaltestelle .....	12

## Beurteilung der Neugestaltung der Göttinger Landstraße („B3 alt“) aus Sicht von Fahrradfahrenden



Kartenquelle: Openstreetmap.org

### Ausgangslage

Mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der Stadtbahn-Linie 13 Anfang Dezember 2023 wurde auf der Gemarkung Hemmingen-Westerfeld nach mehrjähriger Bauzeit auch die neugestaltete Göttinger Landstraße – zwischen der Stadtgrenze nach Hannover im Norden und der Stadtbahn-Endhaltestelle im Süden – für den allgemeinen Verkehr freigegeben.

Da dieses Bauprojekt im Zusammenhang mit der Umgehungsstrasse „B3 neu“ realisiert wurde und zeitgleich eine breite Diskussion über eine klimafreundliche und zukunftsweisende Verkehrspolitik einherging, wurde mit der Realisierung dieses Projektes von Seiten des ADFC Hemmingen Pattensen das Ziel und die Hoffnung verknüpft, eine für alle Verkehrsteilnehmende sichere Nutzung der Straße und Wege im innerstädtischen Raum zu erreichen.

Im Planungs- und Realisierungsprozess hat der ADFC Hemmingen Pattensen als Interessensvertretung der Fahrradfahrenden vielfach zu erkennbaren Problemen Stellung bezogen – wenn auch leider mit nur mäßigem Erfolg.

Dieses nun vorliegende Dokument ist an alle an diesem Projekt direkt oder indirekt beteiligten Verantwortlichen, an Institutionen, Behörden, Verwaltungen, Planungsbüros, politische Parteien und Interessensvertretungen sowie die Polizei gerichtet.

Die Presse soll hierüber informiert werden.

Das Papier verfolgt mehrere Ziele. Zum einen sollen sichtbare und behebbare Mängel und Unzulänglichkeiten benannt und möglichst zeitnah beseitigt werden. Zum anderen soll die Wiederholung erkennbarer, systematischer Unzulänglichkeiten bei zukünftigen, vergleichbaren Projekten im Interesse Aller vermieden werden („lessons learned“). So beispielsweise bei der Umgestaltung der Weetzer Landstraße ab 2026 oder bei der Neugestaltung der Göttinger Strasse in Arnum, aber auch bei weiteren Stadtbahnprojekten mit ihren eigenen, vergleichbaren Anforderungen.

Im direkten Anschluss an die Veröffentlichung des Dokumentes bieten wir den Adressaten das direkte Gespräch an im Rahmen einer Vor-Ort-Begehung. Dies soll sicherstellen, dass ver-

meintliche Missverständnisse ausgeräumt, unklare Formulierungen und Beschreibungen korrigiert und Fotos der angesprochenen Stellen präzisiert und Kritische Situationen diskutiert werden können.

## **Zusammenfassung der Untersuchung und der Ergebnisse**

- Eine Neugestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes – wie hier zwischen der nördlichen Stadtgrenze nach Hannover und dem Kreisel südlich der Stadtbahn-Endhaltestelle – sollte das Ziel verfolgen, die Attraktivität zur Nutzung für die Berechtigten zu steigern.
- Wegeführungen sollten durch klare und eindeutige Hinweise eine sichere Benutzung gewährleisten.
- Eine gegenseitige Rücksichtnahme aller am Straßenverkehr Teilnehmenden wird als notwendig und selbstverständlich vorausgesetzt.
- Die Stadt Hemmingen ist seit 2018 Mitglied der „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen“ in Niedersachsen (AGFK). Sie ist stolz darauf, seit 2019 als "Fahrradfreundliche Kommune" zertifiziert zu sein. Dieser Hintergrund muss Ansporn und Anspruch sein, das genannte Straßenbau-Projekt „B3 alt“ aus Sicht der Fahrradfahrenden genauer zu untersuchen und bei der Optimierung engagiert mitzuwirken.
- Den ADFC Hemmingen Pattensen und auch die Stadtverwaltung haben seit der Fertigstellung des Bau-Projektes Hinweise und Beschwerden der Fahrrad fahrenden Bevölkerung erreicht. Diese Hinweise decken sich mit den eigenen Erkenntnissen und Erfahrungen bei Nutzung der vorgegebenen Wege.
- Obwohl viel „rote Farbe“ aufgetragen wurde, fühlen sich viele Fahrradfahrende nicht sicher geschützt und meiden diesen Streckenabschnitt. Sie weichen teilweise auf Nebenstrecken aus, auch wenn diese eine längere Fahrstrecke und längere Fahrzeiten bedeuten. Das kann nicht im Sinne der Neugestaltung der Straße, dem Bau der Stadtbahn und der damit beabsichtigten Verkehrswende gewesen sein, zu der Rad- und Fußverkehr als wesentliche Mobilitätsträger mit dazu gehören.
- Zudem sind Hinweise durch Verkehrsschilder nicht eindeutig oder diese fehlen gänzlich, was zu weiterer Verunsicherung und Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern führen kann.

## **Ausblick**

Der ADFC Hemmingen Pattensen verfolgt mit dieser Veröffentlichung und der Ortsbegehung weiterhin das Ziel, im gemeinsamen Dialog mit direkt oder mittelbar zuständigen Institutionen auf städtischer, regionaler oder Landesebene die Beseitigung der Schwachstellen priorisiert nach Gefährdungspotenzial zu erreichen. Die Umsetzung der benannten Lösungsvorschläge oder möglicherweise sogar besserer Optionen bleibt das Ziel, um mit jeder realisierten Maßnahme einen weiteren Schritt zu einem bessern Miteinander im Straßenverkehr zu kommen.



## Detail-Betrachtung

- a) Wegeführung für Fahrradfahrende auf der Göttinger Landstraße
- b) Die großen Kreuzungen entlang der Wegstrecke
- c) Der nördliche Bereich an der Stadtgrenze nach Hannover
- d) Diverse Einzel-Betrachtungen

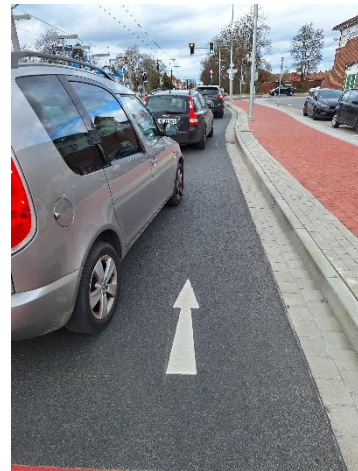
### a) Wegeführung für Fahrradfahrende auf der Göttinger Landstraße

Betrachtet wird der gesamte Streckenverlauf (Fahrradschutzstreifen, verpflichtender Fuß- und Fahrradweg, „Radfahrer-frei“-Optionen)

## Wegewechsel

In beiden Fahrtrichtungen sind die Fahrradfahrenden auf der Göttinger Landstraße mehrfach gezwungen, wechselnde Wegeführungen zu benutzen – Wechsel zwischen Fahrradstreifen, verpflichtenden Fuß- und Radwegen, Nutzung der Fahrbahn ohne weiteren Schutz – insbesondere vor Kreuzungen und an Bushaltestellen (wo zuvor ein Schutzstreifen war)

Diese Wechsel bergen insbesondere dann eine Gefahr, wenn die Fahrradfahrenden auf die Fahrbahn/Straße zu den Kraftfahrzeugen hin geführt werden und ein sicherer Schutzraum verlassen werden muss.



## Unzureichender Mindestabstand

- Diese gefühlte und objektiv gegebene Gefährdung wird dadurch weiter erhöht, dass die Fahrbahnbreite für die Kraftfahrzeuge so schmal ausgelegt ist (mit Bordsteinkante hin zu den Straßenbahngleisen), dass die Kraftfahrzeuge aufgrund ihrer Breite (insbesondere Busse, LKWs, breite Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Anhängern) quasi gezwungen sind, nahe an oder auch auf den Schutzstreifen zu fahren. Beispielhaft ist hier



die Fahrbahnbreite von 2,45 Meter (!) zwischen Bordsteinkante zu den Bahngleisen und der weiß-gestrichelten Linie in nördlicher Fahrtrichtung auf Höhe der Göttinger Landstraße zwischen den Hausnummern 34 bis 12 auf einer Länge von etwa 300 Metern. In südlicher Richtung zwischen den Abzweigen Gutenbergstraße und Weetzener Landstraße beträgt die Fahrbahnbreite 2,60 Metern in beide Richtungen!

- Die Kraftfahrzeuge sind laut Regelwerk aufgefordert innerorts einen Überholabstand von mindestens 1,50 Meter zu Radfahrenden einzuhalten, die sich auf dem Schutzstreifen fortbewegen. Das bedeutet praktisch, sich über eine längere Wegstrecke (unter Umständen über 800 Meter) hinter den Fahrradfahrenden einzuordnen und deren Tempo nicht zu übertreffen, da der Mindestabstand beim Überholen der Radfahrenden nicht eingehalten werden kann.

„Die Realität zeigt leider, dass von Kfz-Fahrenden fast durchweg versucht wird, trotz unzureichender Seitenabstände, an den Fahrradfahrenden vorbeizufahren, wobei der Schutzstreifen scheinbar als ausreichendes, abgeschlossenes Refugium für Radfahrende verstanden wird.“

- An diesen Engstellen muss logischerweise fast durchgängig der rechtlich vorgegebene Mindest-Abstand zwischen Kfz und Fahrradfahrenden von 1,5 Metern unterschritten werden. Nicht selten wird eine „Tuch-Fühlung“ mit den Radfahrenden in Kauf genommen – mit erheblichen Unfall-Risiken!
- Um diesen Gefahren zu entgehen, fühlen sich die Fahrradfahrenden gedrängt dazu, am äußersten rechten Rand nahe der Bordsteinkante zum Bürgersteig zu fahren. Dies kann zu ebenfalls gefährdendem Kontakt der Pedale mit der Bordsteinkante führen und ist keinesfalls im Sinne der Schutzstreifen-Anordnung und wird spätestens bei Fahrrädern mit Anhängern und Lastenfahrrädern ad absurdum geführt.
- Vor Kreuzungen wird die Situation für Fahrradfahrende wiederum unübersichtlich und prekär, da der Fahrradschutzstreifen unvermittelt aufgelöst wird. Darüber hinaus wird die bis dahin einspurige Wegführung für Kfz aufgrund einer zusätzlichen Linksabbieger-spur zu Lasten der Radverkehrsführung verengt. Kommt erschwerend dann noch eine Straßenbahn mit ins Spiel, wird es gefährlich. Die Fahrradfahrenden haben als schwächstes Glied keine Ausweichmöglichkeit und keinen Schutzbereich mehr.



## Verpflichtender Fuß- und Fahrradweg

- Reale Gefahrenquelle und Haupttätigkeits sind die häufig mitten in den Rad-/Fußweg gebauten Masten (Ampel, Licht u.a.). Diese hätten an der Grundstücksgrenze geplant werden müssen und z.B. über einen Peitschenmast das Signal verorten.
- Mit diesen Hindernissen geht einher, dass neben einer Verengung der Fahrspur als vermeintliche Lösung, Verschwenkungen der Rad-Wege in verschiedensten Formen vorgenommen wurden, auch dort, wo es sinnvollere Lösungen gibt.
- Diese Verschwenkungen treten fast durchgängig an Straßenquerungen auf, wo im Bereich der Absenkung neben der vorgegebenen engen Kurvenführung auch die weißen geriffelten Noppen- und Streifenmarkierungen das Fahren erschweren.
- Diese Boden-Markierungen sind eine (lebens-)wichtige Unterstützung für sehbehinderte Menschen. Deren notwendige Verwendung darf jedoch nicht zu einer plötzlichen Gefahr für Dritte werden, insbesondere wenn es keine Ausweichmöglichkeit gibt und die Streifenrillen in Fahrtrichtung der Fahrradfahrenden verbaut sind, was hier häufig der Fall ist. Der Effekt für Radfahrende ist der einer Spurrille, welche die zum Radfahren notwendigen kleinen Ausgleichsbewegungen einschränkt, was zum Verlust des Gleichgewichts und zum Sturz führen kann. Verstärkt wird das Problem dadurch, dass die Hindernisse langsames Fahren und damit mehr Gleichgewicht erfordern.



Hilfreich zur Steigerung des Sicherheitsgefühls und als Signal an die Kfz-Führenden wäre sicher auch ein explizit ausgesprochenes Überholverbot ggü. Radfahrenden auf der gesamten abstandskritischen Wegstrecke.



Sind diese Fahrbahn-Verengungen und Verschwenkungen für gängige Fahrräder schon eine Herausforderung, so sind diese für Fahrräder mit Anhänger und Lastenfahrräder an vielen Stellen nicht mehr beherrschbar und die vermeintlichen Radwege nicht mehr nutzbar. Im Ergebnis fahren viele Fahrradfahrenden verkehrswidrig vorzeitig auf die Fahrbahn der Kraftfahrzeuge, da sie dies als die geringere Gefahr ansehen, als auf dem verpflichtenden Fuß- und Fahrradweg zu bleiben!

### „Radfahrer-frei“-Option

Wenn ein Fahrrad-Schutzstreifen keine gewünschte Sicherheit für die Fahrradfahrenden bietet, kann unter Umständen die „Fahrrad-frei“-Option eine **ergänzende** Ausweich-Möglichkeit sein, die unsicheren Radfahrenden hilft auszuweichen.

- Bei der „Radfahrer frei“ Option ist zu bedenken, dass die Fahrradfahrenden sich laut Regelwerk den Fußgängern unterordnen müssen und maximal mit Schrittgeschwindigkeit den Fußweg mitbenutzen dürfen.
- Von Kfz-Fahrenden wird das Schild „Radfahrer frei“ häufig als Hinweis eines benutzungspflichtigen Radweges verstanden, was oft zu belehrenden Aktionen gegenüber den Radfahrenden auf der Straße führt (bedrängen, schneiden, zurechtweisen, anschreien...).
- Die an verschiedenen Wegabschnitten angebotene „Radfahrer-frei“-Option und damit die Mitbenutzung des Fußweges sind aber nur dann mögliche Optionen, wenn die Fußwege auch eine ausreichende Breite vorweisen.
- Zu schmale Geh- und Radwege sind jedoch an vielen Stellen aufgrund der auf dem Bürgersteig aufgestellten Vielzahl von Masten (für Signalampeln, Lichtmasten oder Leitungsmasten für die Straßenbahn) gegeben. So ist beispielsweise in Richtung Norden gegenüber der Aral-Tankstelle der Abstand zwischen Mast und Grundstücksmauer gerade 1,0 Meter!





- Eine verständlichere und rechtlich ebenfalls umsetzbare Regelung zur Absicherung der Radfahrenden an den Engstellen der Straße, wäre ein „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ das mit dem offiziellen Schilderpaar 277.1 StVO umsetzbar ist.



Bildquelle: [Verkehrszeichen Überholverbote Überblick: Pkw, Lkw & Fahrrad – stvo2Go](#)

Es sei der Vollständigkeit halber erwähnt, dass der ADFC Hemmingen Pattensen in der Realisierungsphase des Bauprojektes, als diese Mängel sichtbar und die Konsequenzen erkennbar waren, diese auch an den zuständigen Stellen angemahnt hat. Von behördlicher Seite erfolgte als Reaktion der Verweis auf das durchgeführte Planfeststellungsverfahren. Man hätte als ADFC Hemmingen Pattensen ja bereits in diesem Verfahren darauf hinweisen können. Richtig ist jedoch, dass in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren diese Detailtiefe (an welcher Stelle welcher Mast genau errichtet wird) nicht angegeben wurde und somit ein Hinweis auf Mängel und Gefahren nicht möglich war.

## b) Die großen Kreuzungen entlang der Wegstrecke

Die großen Kreuzungen an der Göttinger Landstraße stellen ein akutes Gefahrenpotential für Fahrradfahrende dar.

- An den Querungen der Göttinger Landstraße mit dem Kirchdamm/der Deveser Straße und weiter mit der Berliner Straße/der Gutenbergstraße wurde sowohl in Fahrtrichtung Süden als auch in Fahrtrichtung Norden für das Linksabbiegen eine eigene Regelung geschaffen. Diese sieht vor, dass die Fahrradfahrenden beim Linksabbiegen vom Fahrradschutzstreifen aus nicht auf die Linksabbiegerspur der Kraftfahrzeuge wechseln sollen. Sie werden stattdessen mit einem Verkehrsschild dazu aufgefordert, über einen Schwenk auf der rechten Fahrbahnseite eine dafür vorgesehene Linksabbieger-Aufstellfläche für Fahrradfahrende in der Seitenstraße zu benutzen. Diese Wegeführung ist in der ERA2010 tatsächlich so vorgesehen. Es ist jedoch auch seit Längerem bekannt, dass dies keine „fehlerverzeihende Infrastruktur“ ist und den Radverkehr nicht fördert. Außerdem sind die Aufstellflächen nicht an heutige Lastenräder und Fahrräder mit (Kinder-)Anhängern angepasst und damit nicht wirklich oder nur sehr eingeschränkt nutzbar.



- Stehen die Fahrradfahrenden auf der Göttinger Landstraße an der Haltelinie gemeinsam mit den anderen Verkehrsteilnehmern, so sehen sie auf der gegenüberliegenden Straßenseite (ca. 10-15 Meter entfernt) eine individuelle



Streuscheiben-Ampel für Fahrradfahrende. Was man nur aus nächster Nähe, aber nicht aus der großen Distanz erkennen kann, ist ein winziger (Linksabbieger-)Pfeil unter dem Fahrradpiktogramm auf der Fahrradampel.

So wird täglich (!) diese Fahrradampel von Fahrradfahrenden falsch gedeutet und sie fahren bei vermeintlicher Grünphase dieser Ampel über die Kreuzung hinweg, obwohl in diesem Moment der querende Verkehr eine Grünphase hat.

**Es ist nur eine Frage der Zeit, bis es zu einem folgenschweren Verkehrsunfall kommt. Der ADFC Hemmingen Pattensen weist auf die Dringlichkeit einer Änderung hin!**

- Eine Minimal-Lösung sollte sein, dass sowohl an der Haltelinie zusätzlich zur großen Ampel ebenfalls eine Fahrrad-Ampel angebracht wird mit einem deutlichen Zusatz-Schild (Geradeaus-Pfeil), dass diese Fahrrad-Ampel für die Geradeaus-Fahrenden gilt. Ein weiteres deutliches Zusatz-Schild (Linksabbieger-Pfeil) sollte an der gegenüberliegenden Fahrrad-Ampel angebracht werden, so dass erkennbar ist, dass diese Fahrrad-Ampel nur für das Linksabbiegen gilt.

**Auf jeden Fall sollte die derzeitige kleine Ampel sofort zur Aufstellfläche hin verdreht werden, damit sie nur von dort erkennbar ist.**

- An der **Kreuzung mit Querung der Berliner Straße/Gutenbergstraße** ist der Abstand von der Haltelinie zur gegenüberliegenden Fahrrad-Ampel für das Linksabbiegen noch weiter entfernt, so dass das vermeintliche Erkennen des kleinen Pfeils in der Streuscheibe gänzlich unmöglich ist.
- Eine weitere, sehr elegante Möglichkeit ist das Verwenden einer Fahrradampel, die ein beleuchtetes Fahrradsymbol über beleuchteten Richtungspfeilen in den üblichen Farben hat. Klar und von weitem erkennbar und den Regeln für Lichtsignalanlagen entsprechend.



- Im Gegensatz zu den beiden soeben beschriebenen großen Kreuzungen, ist die **Querung der Weetzener Landstraße** für linksabbiegende Fahrradfahrende ungelöst:



**Von Süden von der Endhaltestelle kommend** besteht ein verpflichtender Fuß- und Fahrradweg auf der rechten Seite. Möchte man nach Westen in Richtung Gewerbegebiet/Kaufland abbiegen, bleibt nur die Möglichkeit, fahrend die Weetzener Landstraße nach Norden zu queren und abzustiegen! Eine Querung der Göttinger Landstraße in Richtung Gewerbegebiet/Kaufland ist nur zu Fuß erlaubt – zumindest suggeriert dies die Streuscheibe der Ampel, die ausschließlich das Fußgänger-Symbol zeigt! Dies korrespondiert mit der Regelung von Westen kommend.

- Gleiches gilt **von Norden bzw. Westen kommend**, wenn man in Richtung Osten (Altes Dorf und Discounter) fahren möchte. Hier endet der ausgeschilderte Radweg linksseitig der Weetzener Landstraße kurz vor der West-Ost-Querung der Göttinger Landstraße. Die vorgesehene Weiterführung des Radweges im Kreuzungsbereich in Richtung Altes Dorf bleibt unklar.

Ein möglicher Einwand, dies sei eine Behelfsregelung, bis die Neugestaltung der Weetzener Landstraße angegangen werde, ist wenig zielführend, da – wie bei vielen anderen Bauprojekten – nicht verbindlich klar ist, wann die Projekte tatsächlich realisiert werden. Bis dahin muss auch eine Übergangsregelung eindeutig und verkehrssicher aussehen.



### c) Der nördliche Bereich an der Stadtgrenze nach Hannover auf Höhe der Saarstraße

Eine Anmerkung vorweg: dieser Bereich ist deshalb von besonderer Bedeutung, da hier täglich viele fahradfahrende Schülerinnen und Schüler die Göttinger Landstrasse queren und auf der gegenüberliegenden östlichen Seite durch die Kleingartenkolonie "Kreithwinkel" zur KGS oder



zur Grundschule Hemmingen-Westerfeld fahren und nach Schulschluss wieder so zurück. Laut KGS-Schulleitung kommt die größte „externe“ Schüler-Gruppe aus Wettbergen, was anschaulich in beeindruckender Weise an diesem Knotenpunkt täglich beobachtet werden kann.

- **Von Norden (Ricklinger Stadtfriedhof/Straße „In der Rehre“) auf der Göttinger Landstraße kommend** haben Fahrradfahrende die Möglichkeit auf der Fahrbahn zu fahren oder den Bürgersteig mit dem Zusatzschild „Radfahrer-frei“ zu benutzen. An der Kreuzung „Saarstraße“ ist das Linksabbiegen (in Richtung Kleingartenkolonie) für beide Optionen nicht möglich. Seit Anfang Dezember ist an der Kreuzung die Linksabbiegerspur für Kfz und Fahrradfahrende gesperrt.



Für Fahrradfahrende auf dem Bürgersteig ist eine Querung nicht vorgesehen. Zwar ist auf dem Straßenbelag eine Querung mit gestrichelten Linien aufgezeichnet, jedoch gibt es auf der westlichen Seite der Göttinger Landstraße **keine Anforderungs-Ampel oder automatische Fahrrad-Ampel zur Querung in Richtung östlicher Kleingartenkolonie**.

- Man könnte stattdessen nach Westen in die Saarstraße einbiegen, eine 180° Wendung vornehmen und sich mit den Kraftfahrzeugen an der Ampel aufstellen.
- Oder man quert fahrend die Saarstraße in Richtung Süden (Streuscheibe in der Ampel für Fußgänger und Fahrradfahrende), steigt dann jedoch ab und darf nur zu Fuß die Fußgänger-Ampel zur Querung der Göttinger Landstraße an der Stadtbahn-Haltestelle nutzen.





- Was passiert tagtäglich? Die Fahrradfahrenden aus Wettbergen verlieren die Orientierung welches Verhalten richtig ist und queren die Göttinger Landstraße in diesem Kreuzungsbereich über die eingezeichnete Furt ohne Einsicht in irgendwelche Ampelschaltungen!
- Die Querung der Göttinger Landstraße von Osten (Kleingartenkolonie) nach Westen (Saarstraße) hingegen hat für Fahrradfahrende an dieser aufgezeichneten Furt eine Anforderungs- Fahrrad-Ampel (die auf der Gegenseite gänzlich fehlt)

### Weitere Eigenheiten dieses Kreuzungsbereichs

- Von Süden auf der Göttinger Landstraße kommend besteht ein verpflichtender Fuß- und Radweg, der sich nach Norden hin gabelt, zum einen in Richtung Mühlenholzweg/ Waldschlösschen und im weiteren Verlauf durch ein Verkehrszeichen „Verpflichtender Fuß- und Radweg“ deutlich gekennzeichnet ist. In Richtung Ricklinger Friedhof ist erst nach mehreren Monaten ein Schild „Gehweg, Radfahrer frei“ angebracht worden.
- Die aus Norden (Mühlenholzweg/Waldschlösschen) kommenden Fahrradfahrenden haben keinen Hinweis, dass in diesem Kreuzungsbereich der verpflichtende Fuß- und Radweg hier endet und sie auf die gegenüberliegende westliche Straßenseite wechseln müssten. Tatsächlich fahren viele Radfahrende als Geisterfahrer auf der östlichen Seite der Göttinger Landstraße weiter.



### d) Diverse Einzelbetrachtungen

#### Wegeführung entlang der Stadtbahn-Endhaltestelle

Die Wegeführung entlang der Stadtbahn-Endhaltestelle ist beidseits der Göttinger Landstraße durch einen verpflichtenden Fuß- und Fahrradweg gegeben

- Auf der **westlichen Seite in südlicher Fahrtrichtung** sind es die bereits oben beschriebenen Verschwenkungen und durch Masten verursachten Verengungen in den jeweils in Vorbereitung befindlichen Straßeneinmündungen, die Radfahren erschweren oder behindern.



- In **nördlicher Richtung** wird der verpflichtende Fuß- und Fahrradweg entlang der Stadtbahn-Endhaltestelle geführt. Auch hier befinden sich mittig im Weg angeordnete Masten und Verschwenkungen, wo sicherere und bessere Lösungen möglich sind.



- Grundsätzlich sind die Breiten der verpflichtenden Radwege nicht ausreichend, als dass Fußgehende und Radfahrende ausreichende Abstände untereinander und zueinander einhalten können.
- Eine echte Gefahrenstelle stellt die Verengung im nördlichen Bereich der Endhaltestelle bei der sehr spitzwinkligen Querung der Gleise mit sehr schmalen Absenkungen der Bordsteinkante dar. Ein Ausweichen bei entgegenkommenden Personen oder eine andere Anfahrt an diese Stelle ist aufgrund der beidseitigen Sicherheitszäune nicht möglich, die trichterförmig zu diesem Nadelöhr zusammenlaufen.



### Kreisel am südlichen Ende der Endhaltestelle

- Der Kreisel an der südlichen Seite der Stadtbahn-Endhaltestelle ist für Fahrradfahrende durch einen verpflichtenden Fuß- und Fahrradweg, gleichermaßen durch eine enge Kurvenführung, schmale Bordsteinkanten-Absenkungen unterschiedlicher Breiten (!) und durch Bodenriffelungen im Kurvenbereich gekennzeichnet.



- Gefährlich ist diejenige Stelle, welche erreicht wird, wenn man aus Norden kommend die (zukünftige) Anbindung der Alfred-Bentz-Straße überquert hat. Möchte man nämlich nach Arnum weiter radeln, so ist wegen fehlender Hinweisschilder jeglicher Art unklar, ob man ab hier die Fahrbahn der Göttinger Landstraße benutzen muss, die Fahrbahn nutzen kann oder auf der östlichen Seite den parallel geführten Weg mit dem Fahrrad benutzen muss bzw. kann.

- Sollte dieser separate Weg ein verpflichtender Fuß- und Fahrradweg sein, so biegt man nach Querung der Göttinger Landstraße auf einem viel zu schmalen Weg nach rechts in Richtung Arnum ab. Kommen aus Arnum zeitgleich Fußgänger oder Fahrradfahrende entgegen, wird es besonders eng oder man ist gezwungen bei Querung der Göttinger Landstraße auf der Fahrbahn zu verweilen.



Eine zusätzliche Potenzierung der Gefahr ist auch hier gegeben bei Nutzung von Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern. Die Beobachtung zeigt, dass auch hier vorab der verpflichtende Fahrradweg verlassen wird und verkehrswidrig auf die Fahrbahn ausgewichen wird, da diese Gefahr als geringer eingestuft wird als den verpflichtenden Radweg zu nutzen.

- Der ADFC wünscht sich hier bei der Weiterführung Richtung Arnum eine durchgängige Führung der Radfahrenden auf der Göttinger Landstraße, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt wird. Zusätzlich soll die Option Radfahrer frei ermöglicht werden für diejenigen, die sich unsicherer fortbewegen.

## Hinweise

- Sofern nicht anders angegeben liegen alle Bildrechte beim ADFC Hemmingen Pattensen.
- Eine Weitergabe dieser Ausarbeitung ist unter Nennung der Quelle ausdrücklich erwünscht.
- Kommentierungen, Kritik und Lob bitte an ADFC Hemmingen Pattensen, c/o [j.spille@adfc-hannover.de](mailto:j.spille@adfc-hannover.de)
- Fehler, zwischenzeitliche Änderungen und Irrtümer wie immer vorbehalten.

**Allzeit sichere und gute Fahrt!**