

**Stellungnahme zu:  
Bündnis für den Radverkehr Teilbaumaßnahme: Veloroute 5 Gustav-Seitz-Weg**

*Fahrtrichtung Norden*

0+010 bis 0+040	Aufgrund des Parkdrucks sollte die östliche Grünfläche bspw. durch Eichen-spaltpfähle vor Falschparkern geschützt werden.
0+010 bis 0+040	Auch hier bietet sich eine Trenninsel zwischen Fahrstreifen und Radfahrstreifen (mit einer Breite von bspw. 50 cm vgl. Hannoversche Straße) an. Dies verbessert die subjektive Sicherheit und stellt einen wirksamen Schutz vor Falschparkern dar.
0+155	Der einzelne Parkplatz vor der Hausnummer 4 sollte als eingeschränktes Haltverbot (VZ 286) eingerichtet werden. So würde man eine sog. „Kiss & Go“-Zone vor der Kita schaffen und auch Paketlieferdiensten das Halten außerhalb der Bushaltestelle und des Radfahrstreifens erleichtern.
0+180	Während der Zusammenführung von Rad- und MIV sollte der Schutzstreifen nicht, wie geplant, immer enger werden und so die Radfahrenden an den Rand drängen. Stattdessen sollte der Schutzstreifen gleichbreit bleiben und sobald die Mindestbreite der Restfahrbahn (275 cm) erreicht wurde, enden.

*Fahrtrichtung Süden*

0+140 bis 0+050	Es ist uns unklar, warum die Mittelinsel hier so stark verbreitert wurde. Stattdessen würde sich die Möglichkeit ergeben, die Radfahrstreifen zu verbreitern.
0+080 bis 0+030	Der Parkdruck in dem Quartier ist hoch. Um also den Radfahrstreifen vor Falschparkern zu schützen, könnte man die Trenninsel (mit einer Breite von bspw. 50 cm vgl. Hannoversche Straße) bis zu der Einfahrt des „Anwohner Parkplatz“ verlängern. Der Platz wäre aufgrund der eben beschreibenden Mittelinsel vorhanden, die Radspur wäre so vor Falschparkern geschützt und so ein Protektionselement erhöht die subjektive Sicherheit und so die Attraktivität des Radverkehrs.
0+005	Die Abbiegespuren des Radfahrstreifens und die Trenninsel beim Rechtsabbiegen sind gelungen!
0-005	Die Radverkehrslinienabbiegetasche in der Steilshooper Allee sollte mit taktischen Elementen von dem Gehweg getrennt werden. Zusätzlich sollte hier der Bordverlauf so angepasst werden, dass geradeausfahrende Radfahrer, die der Steilshooper Allee Richtung Westen folgen, dies ohne scharfe Kurven machen können.
0+190 bis 0+100	Es sollte die Möglichkeit eingeplant werden, nach den 5 Jahren Ersatzhaltestelle, diese Zurückzubauen und auch hier eine Protected-Bike-Lane (siehe Anmerkung zu 0+080 bis 0+030) einzurichten.

*weiteres*

Knotenpunkt Steilshooper Allee	Im Zuge des Umbaus der LSA sollte für den Radverkehr, der der Steilshooper Allee in Richtung Westen folgen möchte ein vom Auto- <u>und</u> Fußverkehr getrennter Signalgeber vorgesehen werden. Dies ist aufgrund der unterschiedlichen Räumzeiten von Fuß- und Radverkehr sinnvoll und erhöht insgesamt die Attraktivität des Radverkehrs.
gesamt	Es sollte geprüft werden, ob im Zuge des Umbaus 1-2 Stellplätze mit VZ 314 & VZ 1010-70 für Carsharingfahrzeuge reserviert werden können.