



Veloroute 03

Bürger*innenbeteiligung 10.02.2022

<https://hannover-stadt.adfc.de>

stadt@adfc-hannover.de



adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Zielsetzung Velorouten



Fotos:
Veloroute 08
Schützenallee
Maschsee

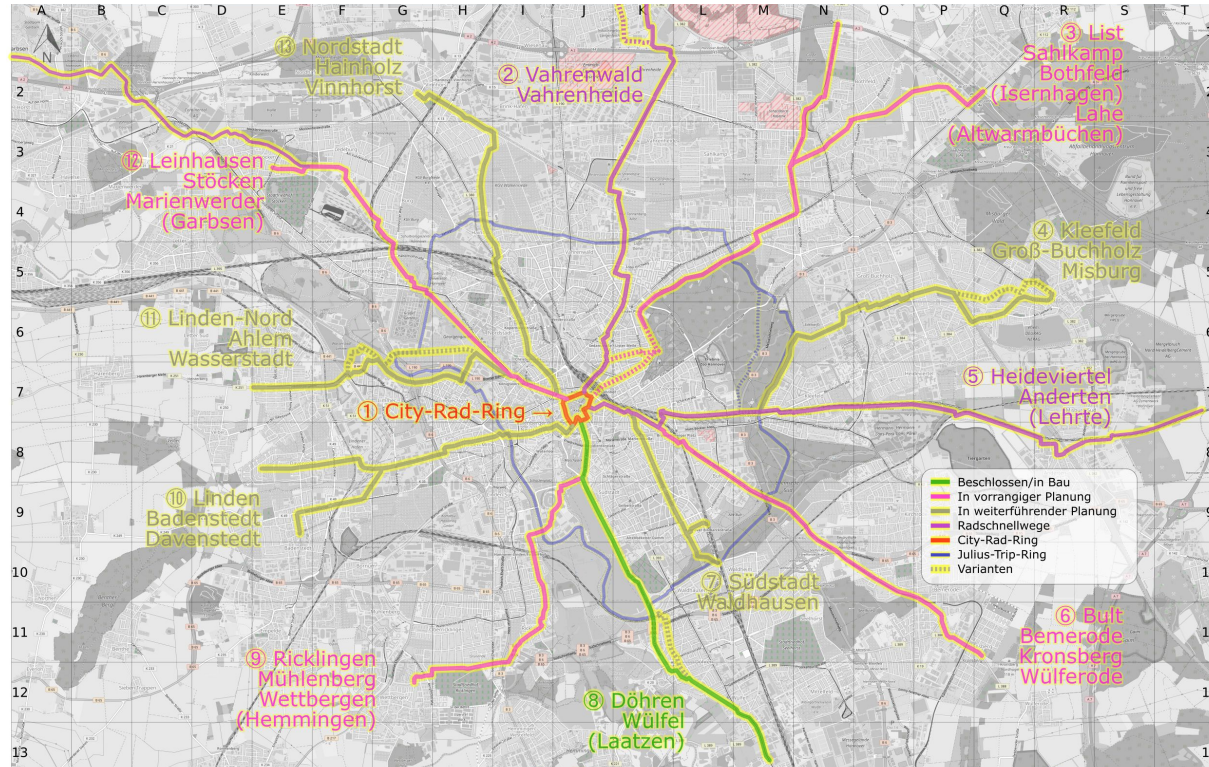
Was wollen wir?

- Mehr Radverkehr
- Erschließung neuer Nutzergruppen von 8 bis 88
- Durchgängig sichere und zügige Verbindungen

Wie erreichen wir das?

- möglichst getrennt vom Autoverkehr
- auf breiten Radwegen mit guten (Asphalt-)Oberflächen
- auf verkehrsberuhigten Fahrradstraßen

Zwei Ringe, 12 Speichen, Übergänge in Radschnellwege



Herzlichen Glückwunsch!

Sie wohnen an der Veloroute 03 und gehören damit zu den ersten Einwohner*innen von Hannover mit einer Veloroute durch Ihren Stadtteil.



Fahrradstraße Kraftfahrzeuge frei

Friesenstraße / Volgersweg, Yorkstraße / Lärchenstraße, Rahlfskamp, Gernsstraße, Laher Heide



Auf einer Fahrradstraße haben Radfahrer Vorrang, sie können nebeneinander fahren und sich dabei unterhalten.

Kurz: Eine Fahrradstraße ist ein Radweg auf dem Autos zu Gast sind

Die Freigabe für KfZ erfolgt wegen der Erschließungsfunktion der Straße:

- Lieferverkehr & Zufahrt für Anwohner
- Garagenhöfe, Tiefgaragen, Parkhäuser
- Taxen, Behindertenfahrdienst
- Anwohner-Stellplätze für Gehbehinderte
- Müllabfuhr
- Rettungsweg

Fahrradstraßen sind keine Parkplätze!

Auf Fahrradstraßen gehört kein KfZ-Durchgangsverkehr!

Ein Schild macht noch keine gute Fahrradstraße

Friesenstraße / Volgersweg, Yorkstraße / Lärchenstraße,
Rahlfskamp, Gernsstraße, Laher Heide

Attraktivitätssteigerung der Fahrradstraßen:

- Radfahrer können in beiden Richtungen nebeneinander fahren
- Autoverkehr wird auf das notwendige Minimum beschränkt

Deswegen:

- Beschränkung des Parkens in den Fahrradstraßen ggf. auf die vorhandenen Parkbuchten
- Herausnahme des KfZ-Durchgangsverkehrs durch Modalfilter, z.B. Diagonalsperren



Modalfilter Edenstraße

Radwege für Kinder sind Radwege für alle

Isabell ist 10 Jahre alt und will jetzt loslegen

Das ist Isabell. Sie ist 10 Jahre alt und hat soeben in der Schule die Fahrradprüfung abgelegt. Zum Geburtstag haben ihre Eltern ihr ein tolles Fahrrad geschenkt mit einer coolen Klingel.

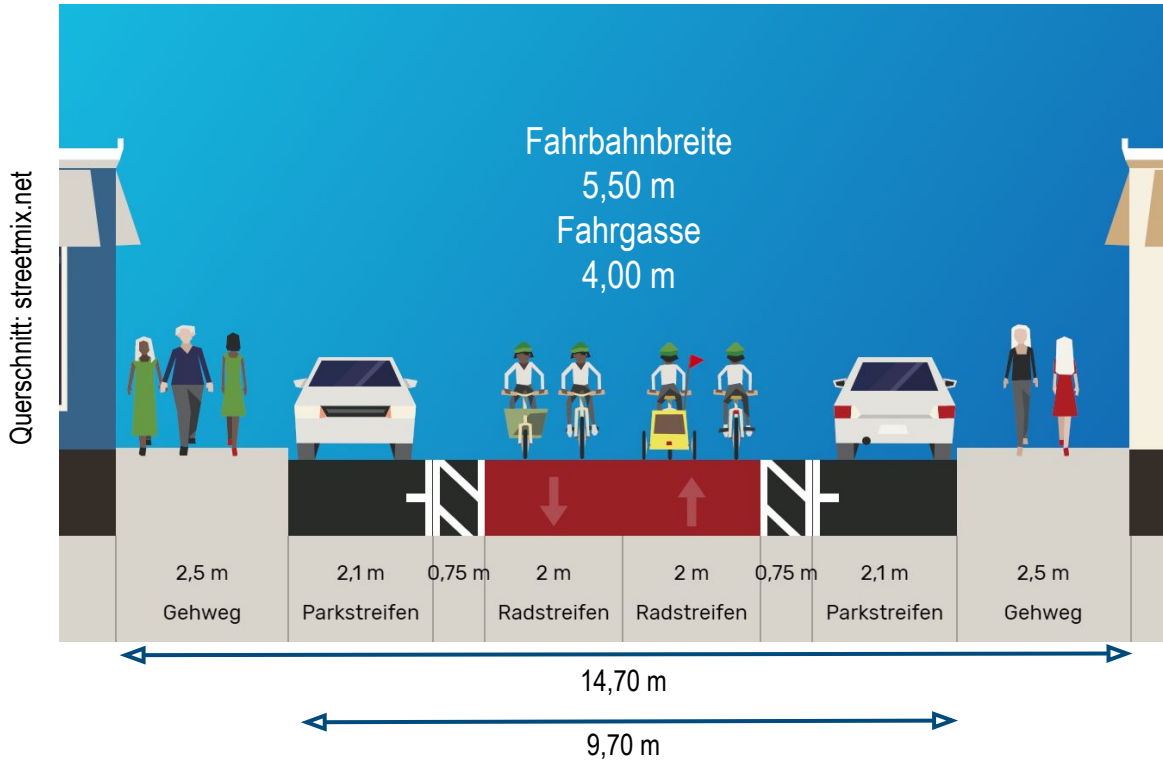
Wie die meisten Kinder in ihrem Alter strebt Isabell nach Unabhängigkeit und will allein mit ihrem Fahrrad zum Sportverein und zum Schlagzeugunterricht fahren. Und mit ihrer besten Freundin zur Eisdiele. Sie freut sich schon, denn nächstes Jahr kommt sie in die Bläserklasse.

Taugt unsere Infrastruktur für Isabell?

Werden ihre Eltern sie allein fahren lassen?



Regelquerschnitte für Fahrradstraßen



gemäß:



https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderung/programme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1

basiert auf den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RaSt)

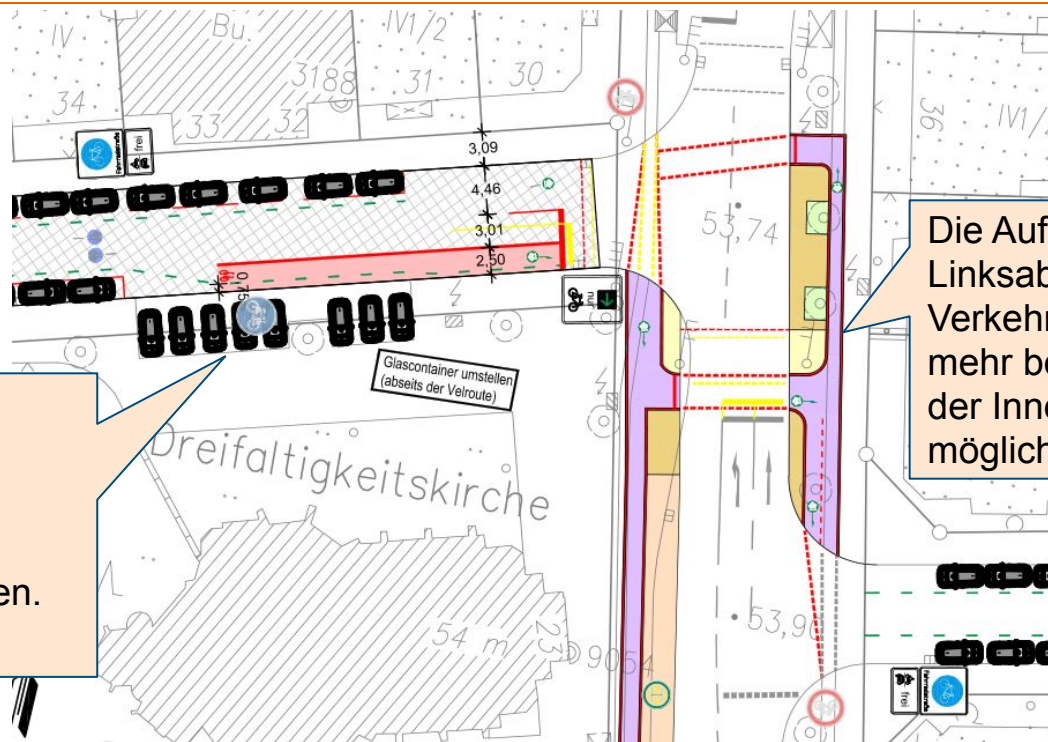
Anbindung der Velorouten 03 und 02 an den City-Rad-Ring



Der ADFC schlägt vor, beide Velorouten über den Fernroder Tunnel an den City-Rad-Ring anzubinden, in der “Variante Friesenstraße” über die Weißekreuzstraße.

Alle Details im Erklärvideo:
<https://www.youtube.com/watch?v=ItTjfr0NT84>

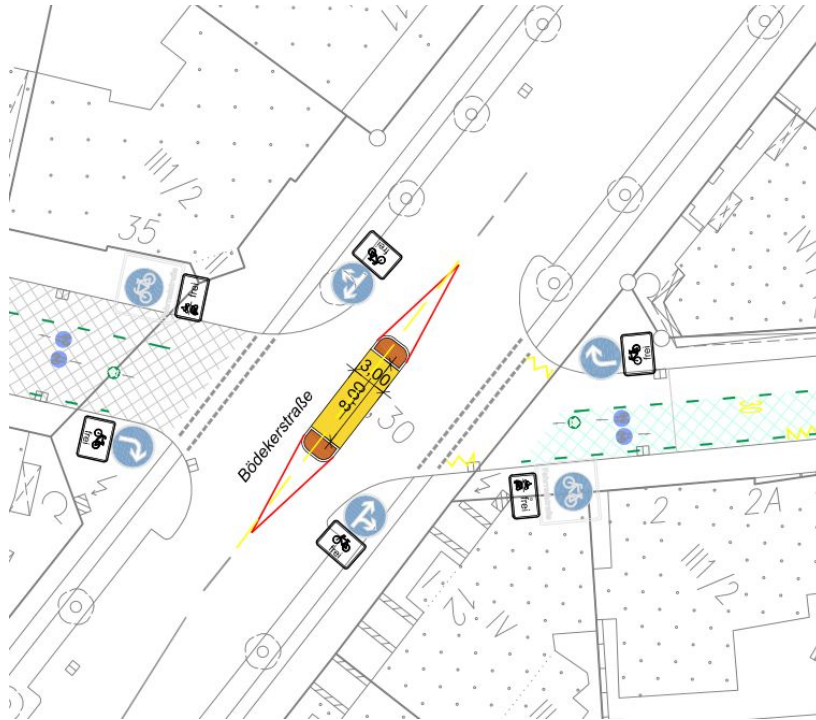
Variante Friesenstraße / Querung Bödeckerstraße



Querparkplätze an Fahrradstraßen sollten grundsätzlich vermieden werden, wegen der Gefährdung beim Ausparken. (VwV zur StVO)

Die Aufstellspur für Linksabbieger wird mit der Verkehrsberuhigung nicht mehr benötigt. Radweg auf der Innenseite der Bäume möglich.

Variante Volgersweg



So wie jetzt geplant, hält der ADFC beide Varianten, Volgersweg und Friesenstraße für geeignet, die Veloroute 03 aufzunehmen.

Der Nachteil einer Weiterführung der Variante Friesenstraße zum City-Rad-Ring über den ZOB/Posttunnel entfällt bei einer Führung durch die Weißekreuzstraße - Fernroder Straße gemeinsam mit der Veloroute 02.

Engstelle Lister Turm

Eine Fußgängerfurt auf der Südseite reduziert die Konflikte mit dem Radverkehr. Fußgänger vom Wakitu zum Biergarten müssen nicht mehr kreuzen.

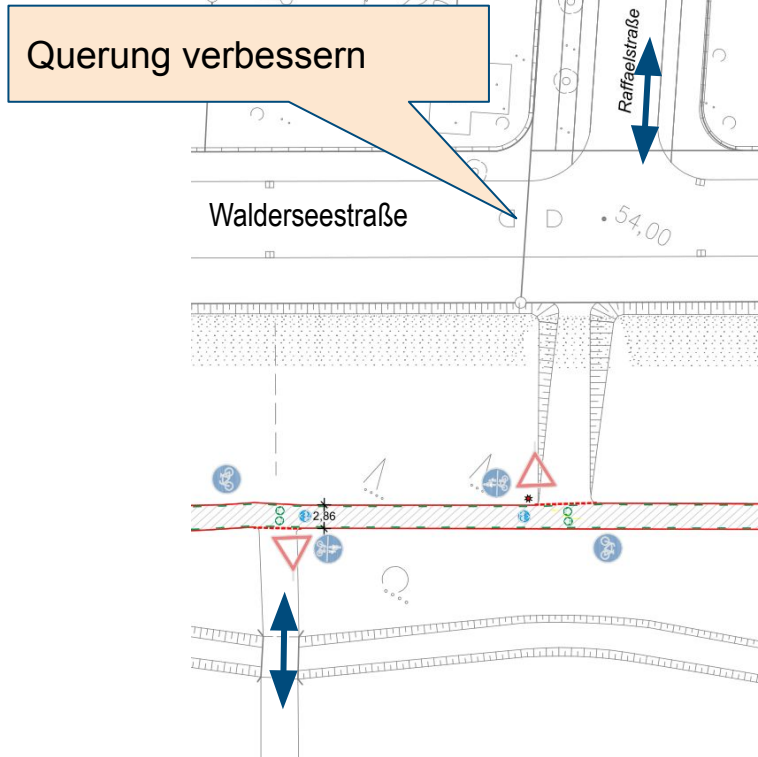
Die südliche Reihe Fahrradbügel (und Ampel) sollte verlagert werden. Die Fläche wird für Fußgänger*innen benötigt.

Neue Fahrradbügel

Poller gegen verirrte KfZ

Lister Turm

Übergang Veloroute 03 / Julius-Trip-Ring

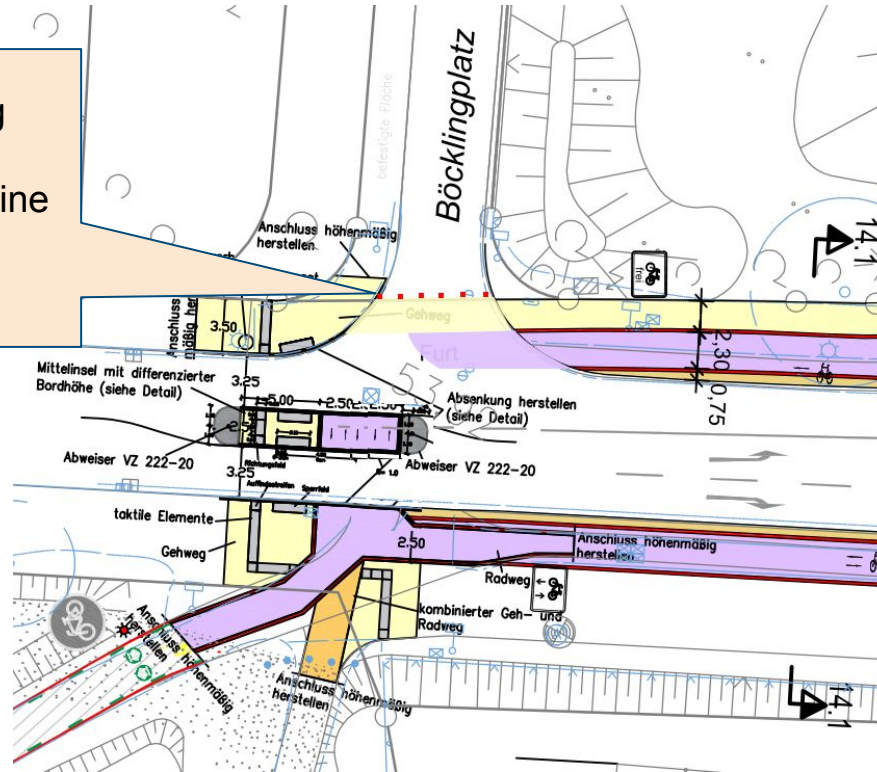


Einmündung bevorzugen



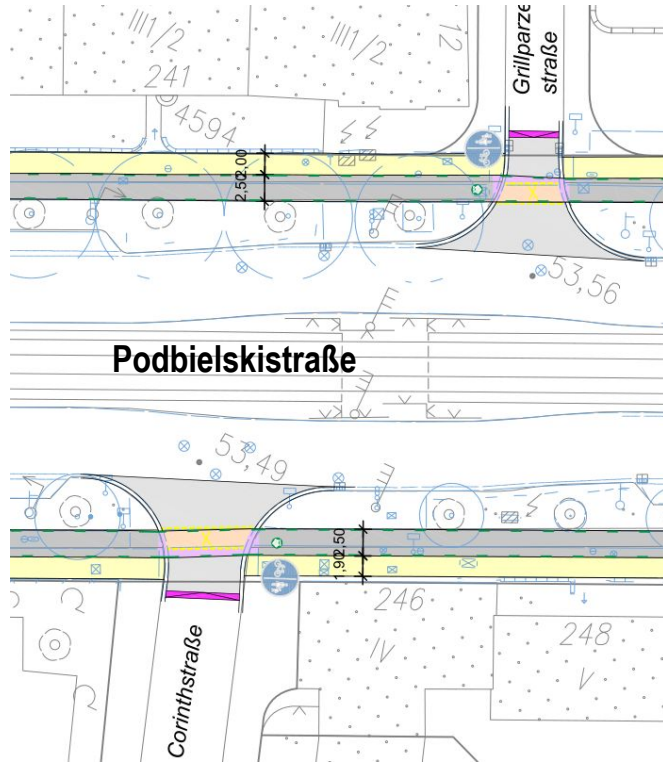
Querungsinsel Böcklinplatz

Eine Verkehrsberuhigung der Anliegerstraße Böcklinplatz ermöglicht eine Querungsinsel, die alle Richtungen unterstützt.



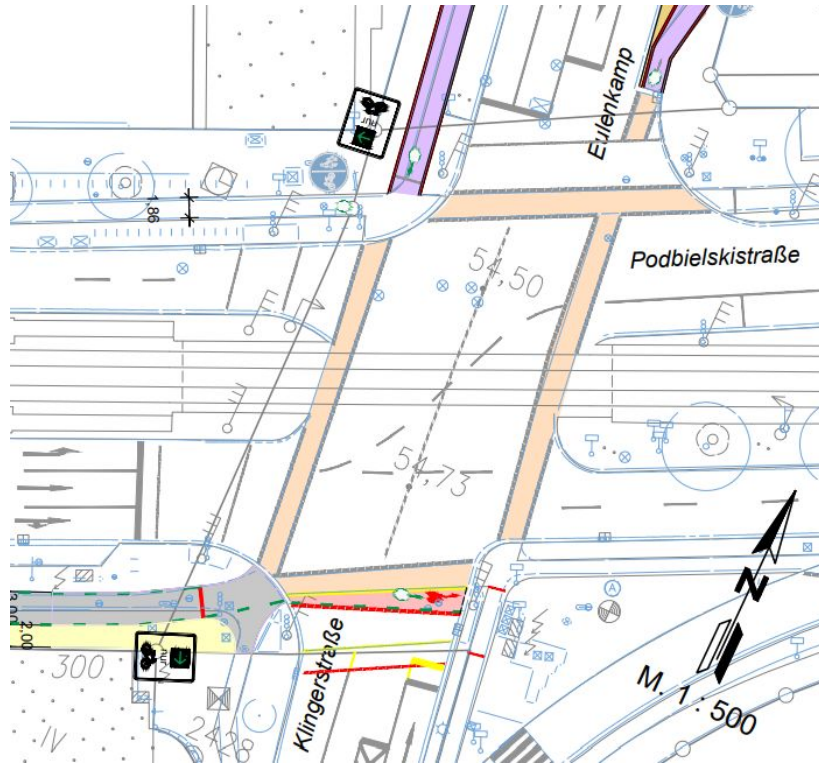
alternativ
Einschränkung auf
rechts abbiegen

Variante Podbi - Eulenkamp



Die “Variante des geringsten Widerstandes” bietet Verbesserungen und Sicherheitsgewinn für den Radverkehr durch Erneuerung der Oberflächen und niveaugleiche Querungen an denen heute teilweise sehr deutliche Höhenunterschiede bestehen.

Einzügige Querung für den Radverkehr



Indirektes Linksabbiegen bedeutet deutlichen Zeitverlust. Eine direkte Querung (wie auch für den Autoverkehr) für abbiegende Radfahrer ist wünschenswert.

Variante Spannhagenstraße - Ada-Lessing-Str. - Sahlkamp

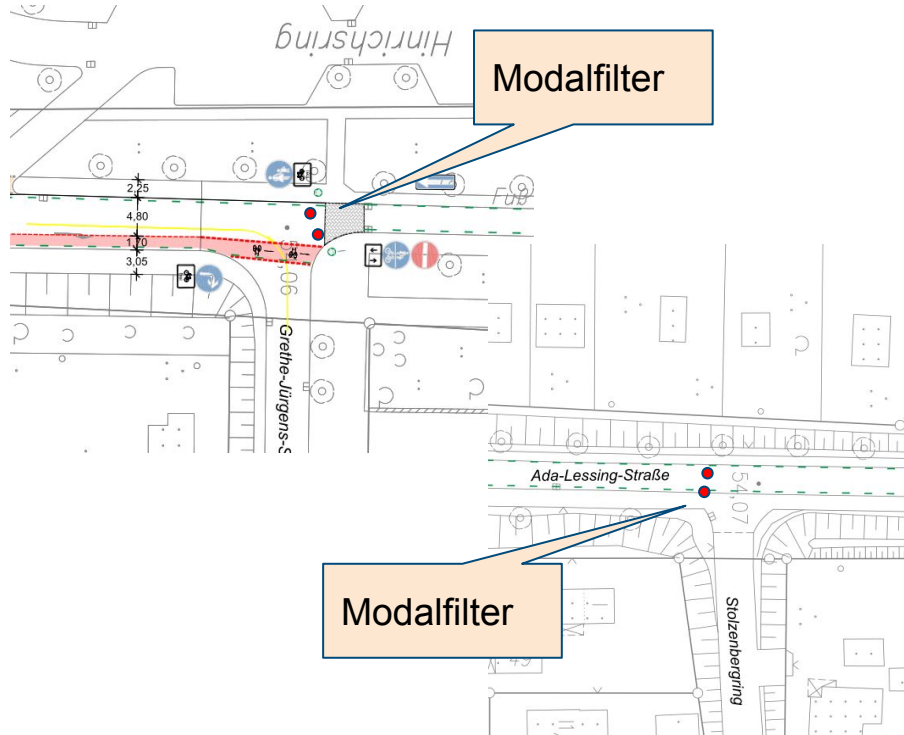


Der ADFC bevorzugt, die Variante über Spannhagenstraße - Ada-Lessing-Str. - Sahlkamp, weil diese deutliche Vorteile für den Radverkehr bietet auf Strecken, die heute nur sehr schlecht erschlossen sind.

Außerdem wird der Stadtteil Sahlkamp auf diese Weise an die Veloroute angebunden.



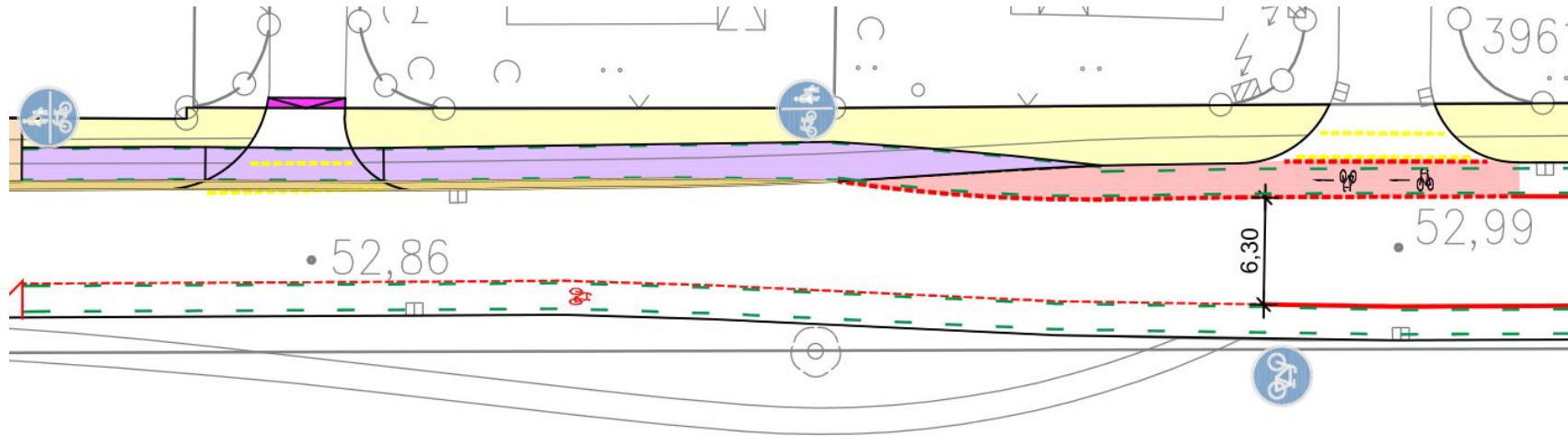
Variante Spannhagenstraße - Ada-Lessing-Str. - Sahlkamp



Allerdings ist die vorliegende Planung noch nicht geeignet, die Veloroute auf der Strecke aufzunehmen.

Der ADFC empfiehlt die Umwidmung der Kanalbrücke zum Radweg zwischen Grete-Jürgens-Straße und Stolzenberggring.

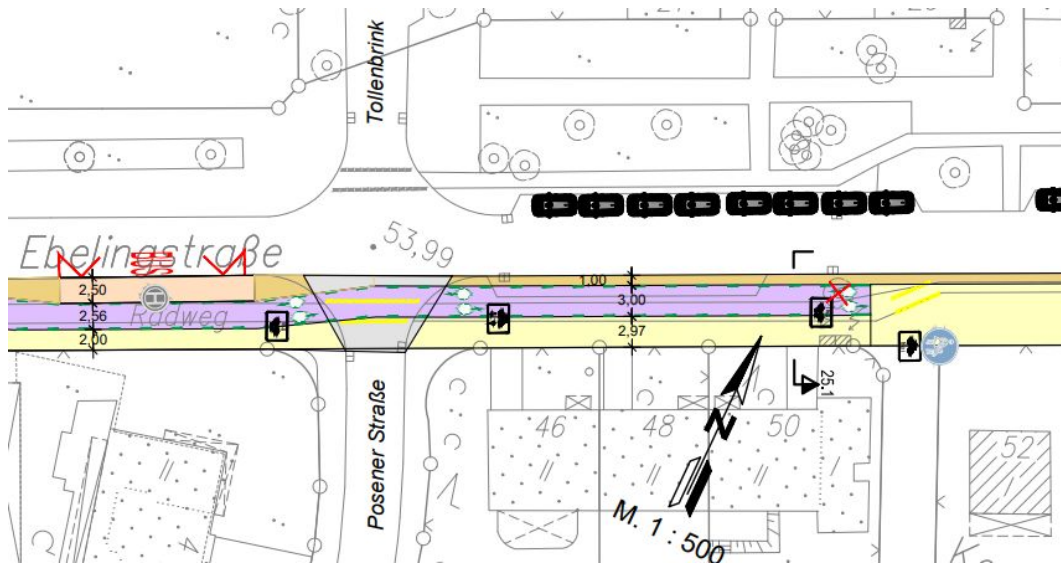
Variante Spannhagenstraße - Ada-Lessing-Str. - Sahlkamp



Eine Schutzstreifenlösung überzeugt an dieser vielbefahrenen Straße nicht.

Deswegen empfiehlt der ADFC einen Neubau von Hochbord-Radwegen auf dem Teilstück des Sahlkamp, ggf. mit Geschwindigkeitsabsenkung an den verbleibenden Engstellen der Fahrbahn. Oder einseitiger Zwei-Richtungs-Führung für den Radverkehr.

Ebelingstraße

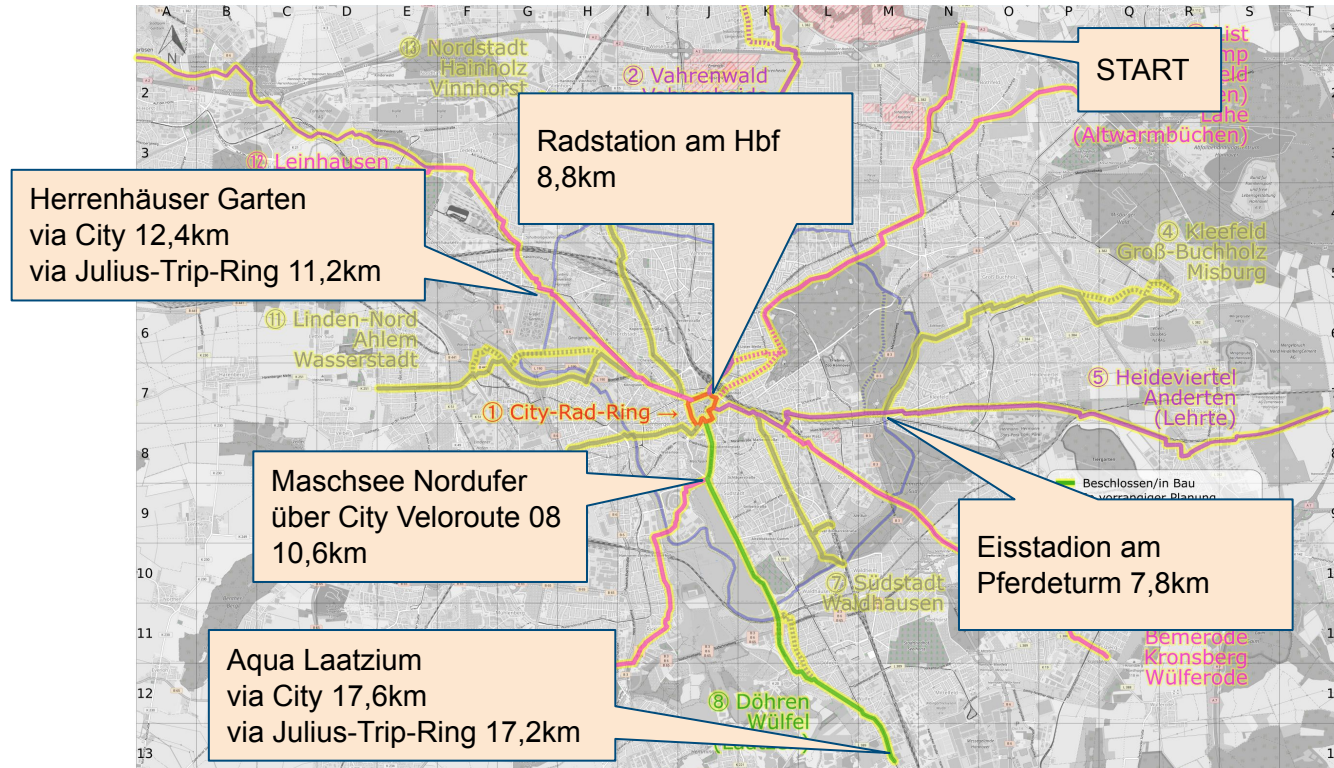


Gute Lösung zur Vermeidung der Engstelle auf der Nordseite.

Führung des Radverkehrs hinter einer Ein- und Ausstiegsfläche für die Bushaltestelle vorbildlich.

Beidseitige Führung oder Fahrradstraße als Alternative zu Baumfällungen zu erwägen.

Wie weit ist es, wo kommt man hin?



Vielen Dank für Ihre/eure Aufmerksamkeit!

Fragen? Fragen!

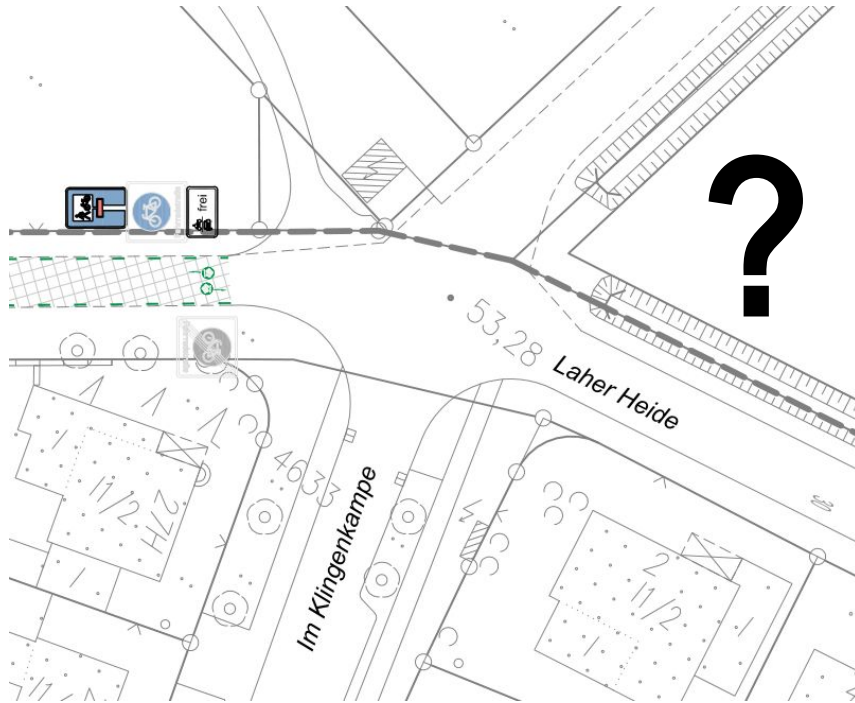
Gerne auch an
stadt@adfc-hannover.de



© ADFC / Deckbar.

Anhang

Veloroute kürzer als im Ratsbeschluss



Fortsetzung über Laher Heide und Rendsburger Straße bis zum “Endpunkt” an der Kirchhorster Straße wünschenswert.

- Erschließung der Anfahrt zum Industriegebiet aus Richtung Hannover
- Bessere Sichtbarkeit der Veloroute zu Werbezwecken am “Endpunkt”

Ggf. auch über Wegweisung “zur Veloroute” und Begleitmarkierung erreichbar.

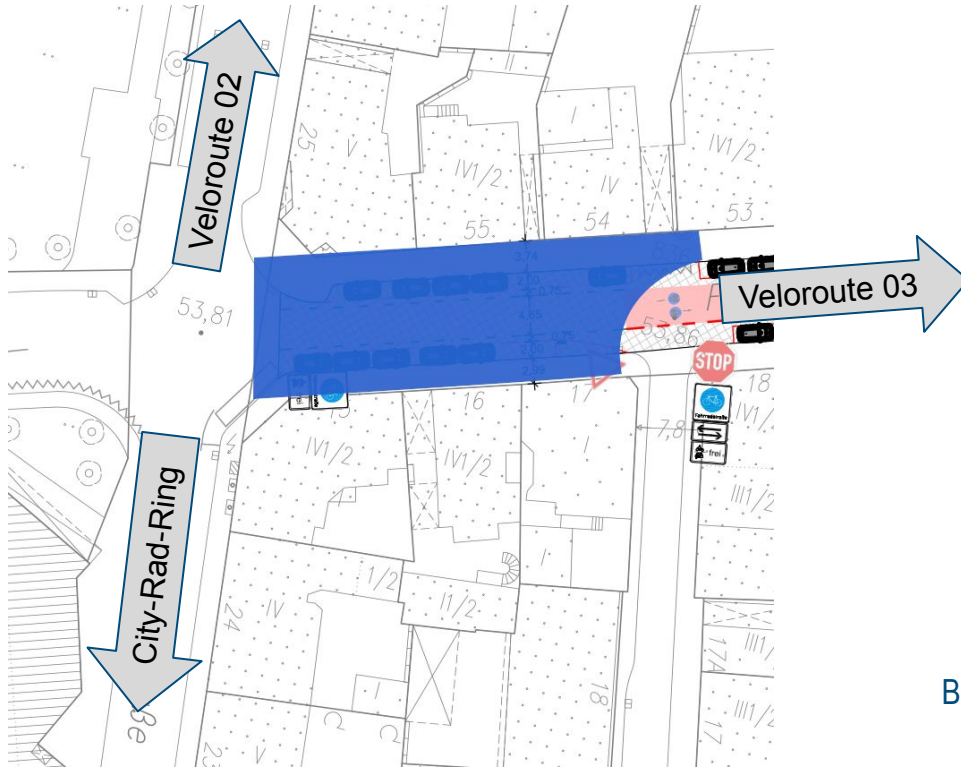
Südliche Fußgängerfurt Lister Turm



Ein Weg für die Fußgängerfurt ist möglich, ohne den Baumbestand zu gefährden.

Trampelpfad

Alternative Modalfilter Friesenstraße

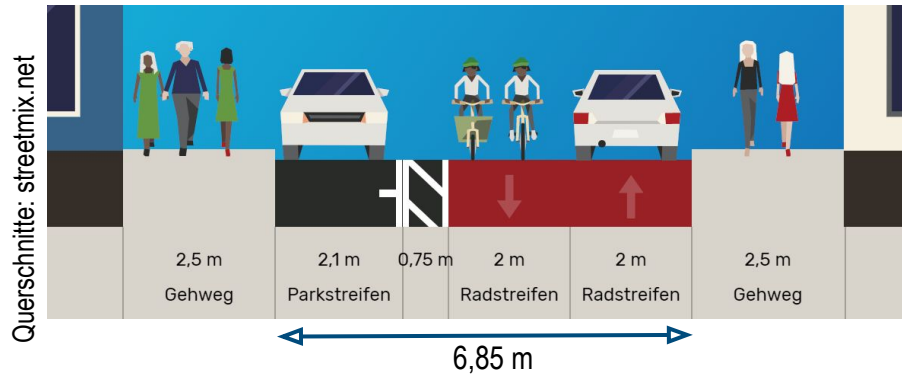


Die Filterung der Friesenstraße auf Höhe der Weißekreuzstraße vereinfacht die Nutzung der Kreuzung für den Radverkehr.

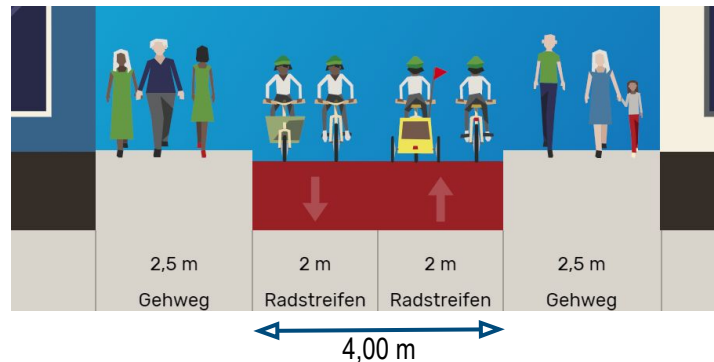


Bild Pocket Park: Waltham Forest Borough / ADFC InnoRAD

Regelquerschnitte bei weniger Platz



Eine Fahrgasse von 4 Metern ermöglicht die Begegnung mit PKW, ohne das Nebeneinanderfahren zu unterbrechen.



Auch mehrspurige Fahrräder, Anhänger und Lastenräder haben genug Platz zum Überholen und im Begegnungsverkehr.

Informationen zu Standards bei Fahrradstraßen

Urteil zur Fahrradstraße Kleefelder Straße:

VG Hannover 7. Kammer, Urteil vom 13.08.2021, 7 A 5667/19

ECLI:DE:VGHANNO:2021:0813.7A5667.19.00 (RN 56 - 64)

<http://www.rechtsprechung.niedersachsen.juris.de/jportal/?quelle=jlink&docid=JURE220020639&psml=bsndprod.psml&max=true>

Analyse von StVO to go zu Breite von Fahrradstraßen:

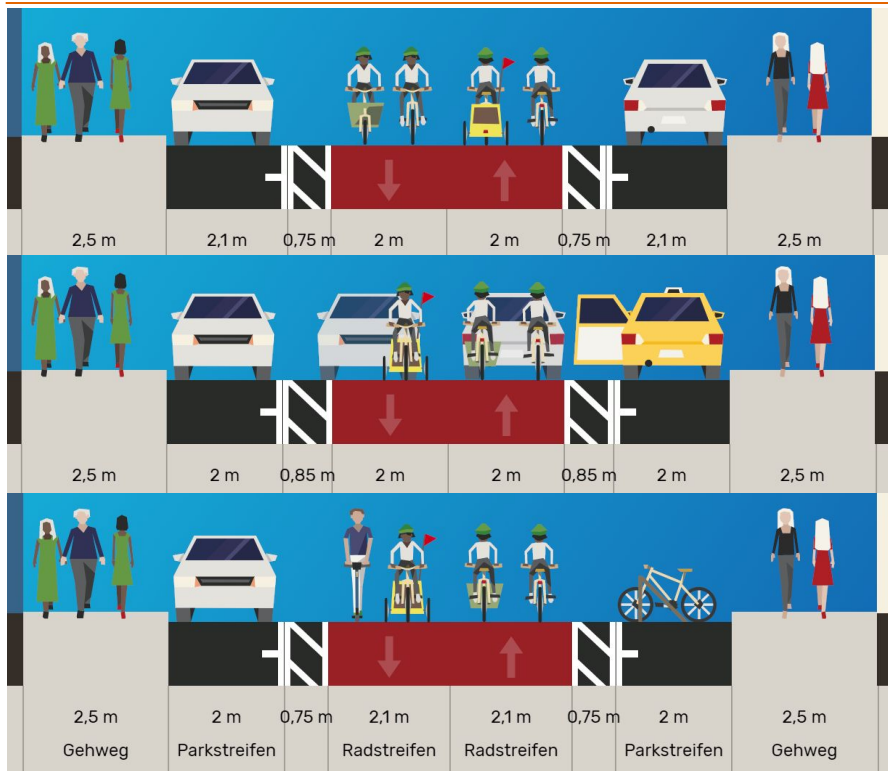
<https://www.stvo2go.de/breite-fahrradstrasse/>

Ratsbeschluss Veloroutenstandard “3m in Zweirichtungsführung” (bei Radwegen):

<https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/1307-2020>

Wie realistisch ist ein 2 m breiter Parkstreifen?

Querschnitt: streetmix.net



Der ADFC hält es für sinnvoll, Parkstreifen auch zukünftig in 2m Breite zu markieren, obwohl viele PKW, Kleintransporter und Wohnmobile in so einen Parkstreifen bekanntermaßen nicht mehr hineinpassen.

Bei der Gesamtbreite der Fahrbahn sollte man berücksichtigen, dass parkende Fahrzeuge überstehen.

Zusätzlich können für übermäßige Fahrzeuge an geeigneter Stelle XL Parkplätze ausgewiesen werden.

Von Spiegel zu Spiegel



Mercedes GLE SUV 2,15m



Porsche Cayenne Coupe 2,19m



Maserati Levante 2,15m



teilintegriertes Wohnmobil ca. 2,30 m



Land Rover 2,22 m



Tesla Model S 2,18 m

Maße:
automobiledimension.com,
Bilder:
Wikimedia commons, ADFC

Hermann Bahlsen Allee Einmündung Veloroute

In stadteinwärts
Fahrrichtung Rechtskurve
im spitzen Winkel schwer zu
fahren. Desireline des
Radverkehrs
berücksichtigen.
Konflikt mit Aufstellfläche.

