

Bezirksrät*innen im Stadtbezirksrat Mitte
Bezirksrät*innen im Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
Bezirksrät*innen im Stadtbezirksrat Linden-Limmer
Bezirksrät*innen im Stadtbezirksrat Ricklingen
Ratsvertreter*innen im Bauausschuss

zur Kenntnis:
Verkehrspolitische Sprecher*innen der Fraktionen im Rat
Bauverwaltung
Lokalredaktionen HAZ + NP

Ihr Ansprechpartner:
j.krueger@adfc-hannover.de

Stellungnahme des ADFC zu den Planungen Veloroute 09, Drucksache 0848/2022¹

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

um den Radverkehrsanteil in Hannover auf die politisch geforderten 25 bzw. 30% zu steigern, hat der ADFC 2015 die Initiative für ein Veloroutennetz ergriffen. Entscheidend für die Erreichung dieses Ziels sind die Eigenschaften "sicher, komfortabel, zügig" entlang der gesamten Veloroute. Deswegen orientieren wir uns an den Bedürfnissen von Menschen, die heute noch nicht radfahren und die mit einer besseren Infrastruktur zum Umstieg auf das Rad bewegt werden sollen. Wir halten es für hilfreich, dabei Kinder in den Blick zu nehmen: Wenn 10 jährige Jungen und Mädchen auf der Veloroute sicher und gerne unterwegs sind, dann taugt sie auch für alle anderen Nutzer*innengruppen.

Der ADFC begrüßt die vorgelegte Planung zur Veloroute 09. Im folgenden wollen wir einige Anregungen geben, welche Verbesserungsmöglichkeiten wir sehen.

In der folgenden Stellungnahme "fahren" wir die Veloroute von der Innenstadt nach außen ab, wir haben die Themen nach den zuständigen Stadtbezirksräten untergliedert.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Vorschläge in Ihre Überlegungen einbeziehen. Bei Interesse kommen wir auch gerne als Sachverständige zu einer Bezirksratssitzung, stellen die wichtigsten Anmerkungen unserer Stellungnahme vor und stehen für Rückfragen und Diskussion zur Verfügung.

Streckenfotos und weitere Informationen finden Sie außerdem in unserer Präsentation zur Bürger*innenbeteiligung:

https://hannover-stadt.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/hannover-stadt/Velorouten/Veloroute09_Buergerbeteiligung.pdf

Mit freundlichen Grüßen
Jan Krüger

¹ <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/0848-2022>

Stadtbezirk Südstadt-Bult

Anlage 2

An der Südseite des Arthur-Menge-Ufer auf Höhe des Hotels besteht eine Engstelle, an der der Fußweg auf 2,09m und die Veloroute für beide Richtungen auf 2,90m eingengt wird. Der ADFC hält diese Planung wegen des hohen Fußverkehrsaufkommens für wenig realistisch und schlägt vor, für eine Fahrtrichtung auf die Innenseite des Baumbestandes auszuweichen und die großzügige Auto-Fahrbahn schmaler zu machen:

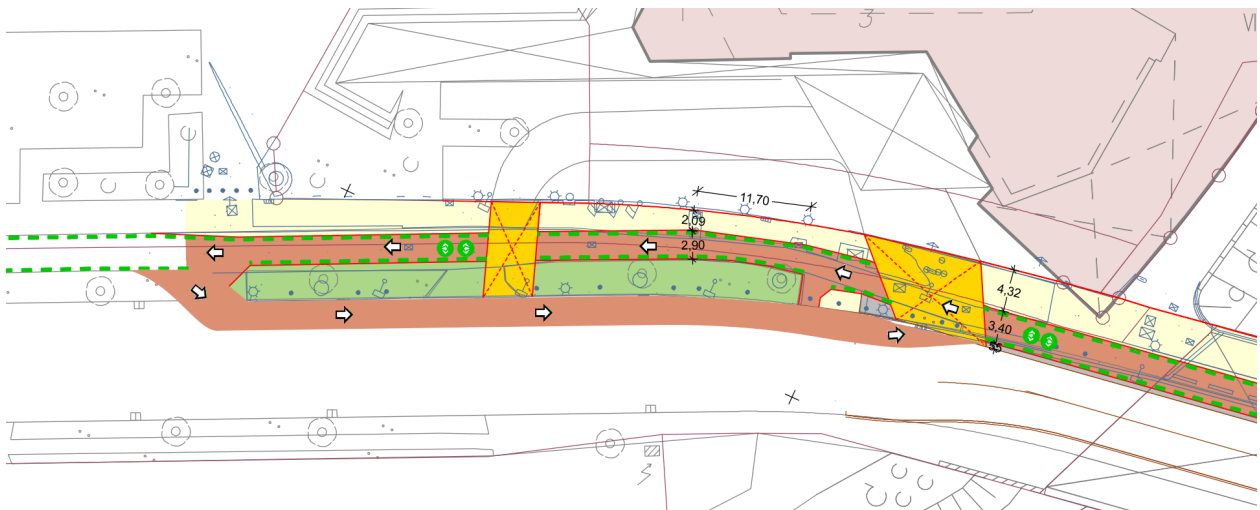


Abb: ADFC Vorschlag Teilung der Fahrrichtungen zur Entlastung der Engstelle am Hotel Arthur-Menge-Ufer (Kartennord zeigt nach unten)

Stadtbezirk Mitte

Anlage 3

Es ist unverständlich, dass die Fußverkehrsaufstellfläche an der Bushaltestelle vor dem Parkplatz am Stadion zu einer Verschwenkung der Veloroute führen soll. Stattdessen sollte eine vorgelagerte Aufstellfläche die Auto-Fahrbahn einschnüren, was zusätzlich den Vorteil einer kürzeren Überquerungsstrecke für die Fußgänger*innen bietet und Geschwindigkeitsdämpfend wirkt.

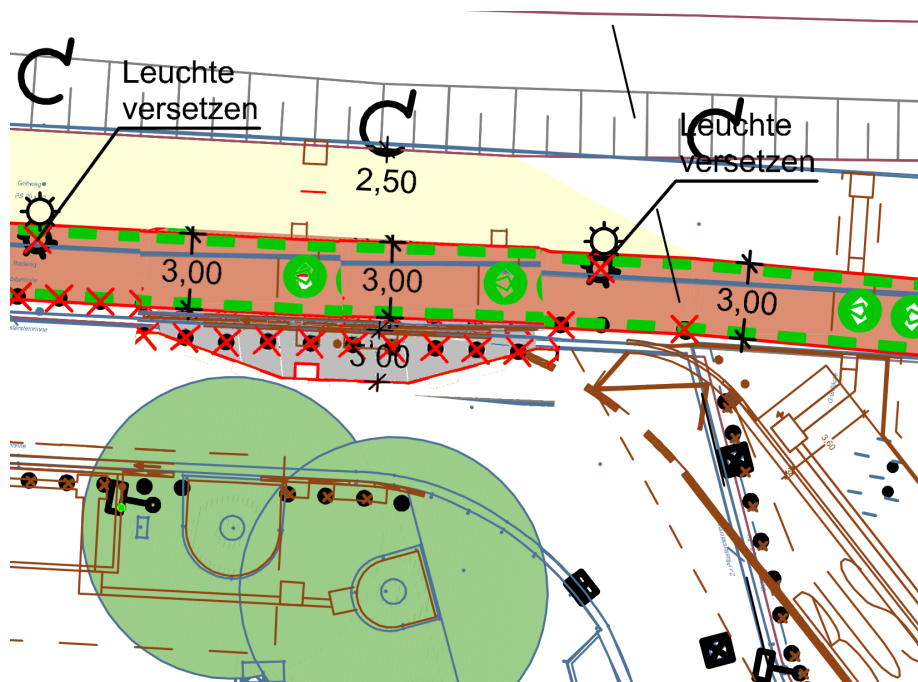


Abb: Vorschlag zur Einengung der Fahrbahn für die Fußverkehrsaufstellfläche.

Der ADFC schließt sich der Empfehlung der Stadt an und empfiehlt eine Führung abseits des Parkplatzes durch den Grünzug.

Anlage 7

Der Anschluss zum Julius-Trip-Ring und zum Ferdinand-Wilhelm-Fricke Weg bietet Optimierungspotenzial. Hier sind zahlreiche Verkehrsbeziehungen zu berücksichtigen, die z.B. durch Bordsteinabsenkungen optimiert werden können.

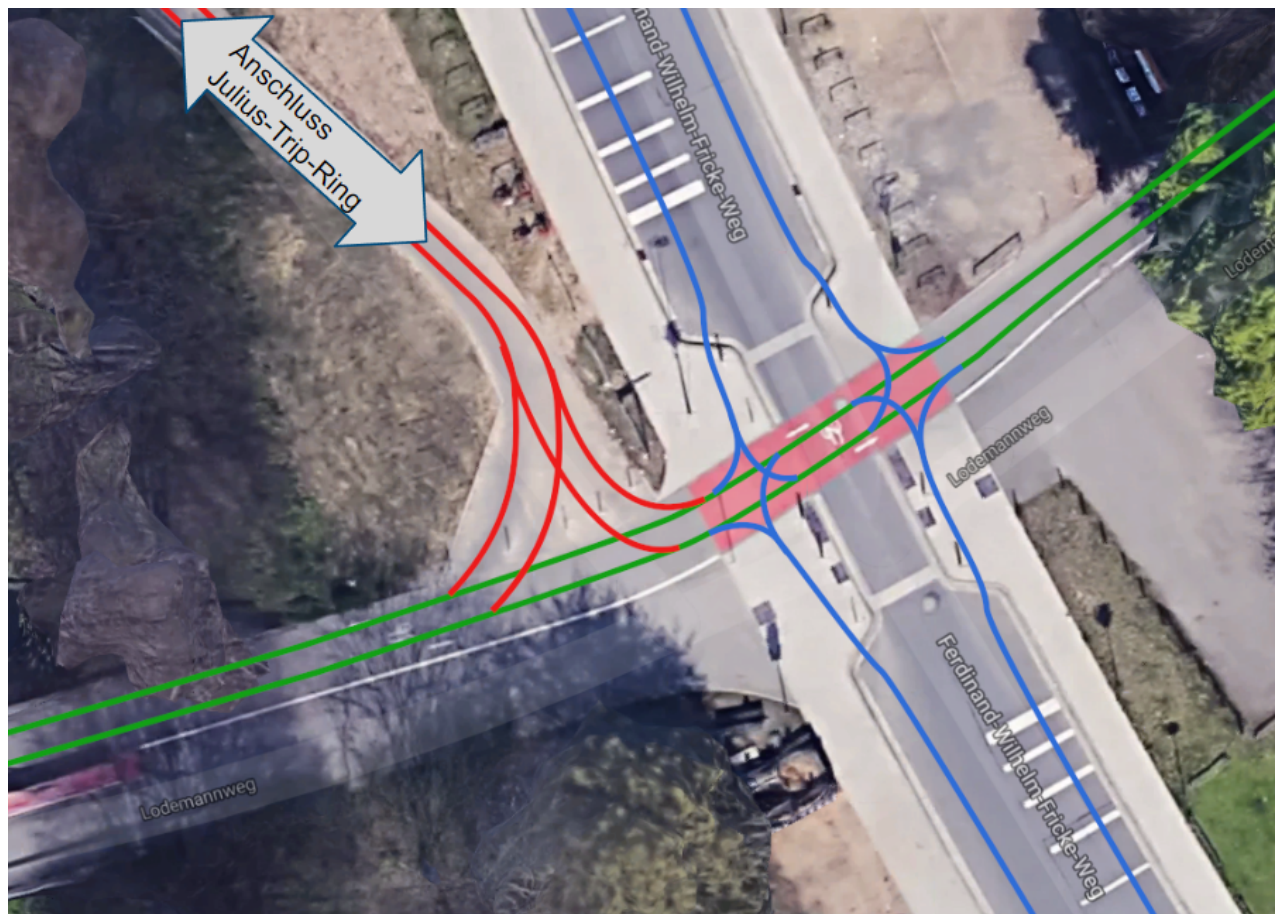


Abb: Verkehrsbeziehungen zwischen Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg sowie dem Julius-Trip-Ring und der Veloroute, weitere Bordsteinabsenkungen wären hilfreich (Luftbild: google maps).

Stadtbezirk Linden-Limmer

Anlage 7

Der ADFC regt an, die Parkplatzzufahrt des Eckgrundstücks Lodemannweg / Stammestraße an die Stammestraße zu verlegen, um unnötigen KfZ-Verkehr auf der Veloroute zu vermeiden.



Abb: Vorschlag zur Verlegung der Parkplatzzufahrt an die Stammestraße (Luftbild: google maps)

Stadtbezirk Ricklingen

Anlage 8 und 9

Der ADFC empfiehlt, dem Vorschlag der Stadt zu folgen und die einseitige Führung entlang der Stammestraße zu realisieren. Diese sollte in (gefärbtem) Asphalt ausgeführt werden, da der in Hannover bisher übliche Klinkerstein nach kurzer Zeit uneben wird und dann keinen guten Fahrkomfort mehr bietet. Da es später nur mit großem Aufwand möglich sein wird, diesen Teil der Veloroute zu verbreitern, empfiehlt der ADFC die Veloroute im Hauptstraßen-Abschnitt der Stammestraße 3,50m breit zu bauen, um die nötige Zukunftssicherheit zu haben.

Anlage 10

Auf dem südlichen Teil der Stammestraße wird die Veloroute auf der Fahrbahn einer Fahrradstraße geführt. Obwohl dieser Teil in einer Tempo-30 Zone liegt, ist er heute ein beliebter Schleichweg für Kraftfahrzeuge. Die "Verbreiterung" durch Einschränkung des Fahrbahnparkens erhöht die Attraktivität für den KfZ-Verkehr noch zusätzlich. Hier fehlt eine Verkehrsberuhigung. Der ADFC schlägt vor, den Bereich vor der Grundschule zu einem Stadtplatz aufzuwerten. Das hat außerdem den Vorteil, dass das "Einfädeln" aus der einseitigen Zwei-Richtungs-Führung gefahrlos möglich ist.

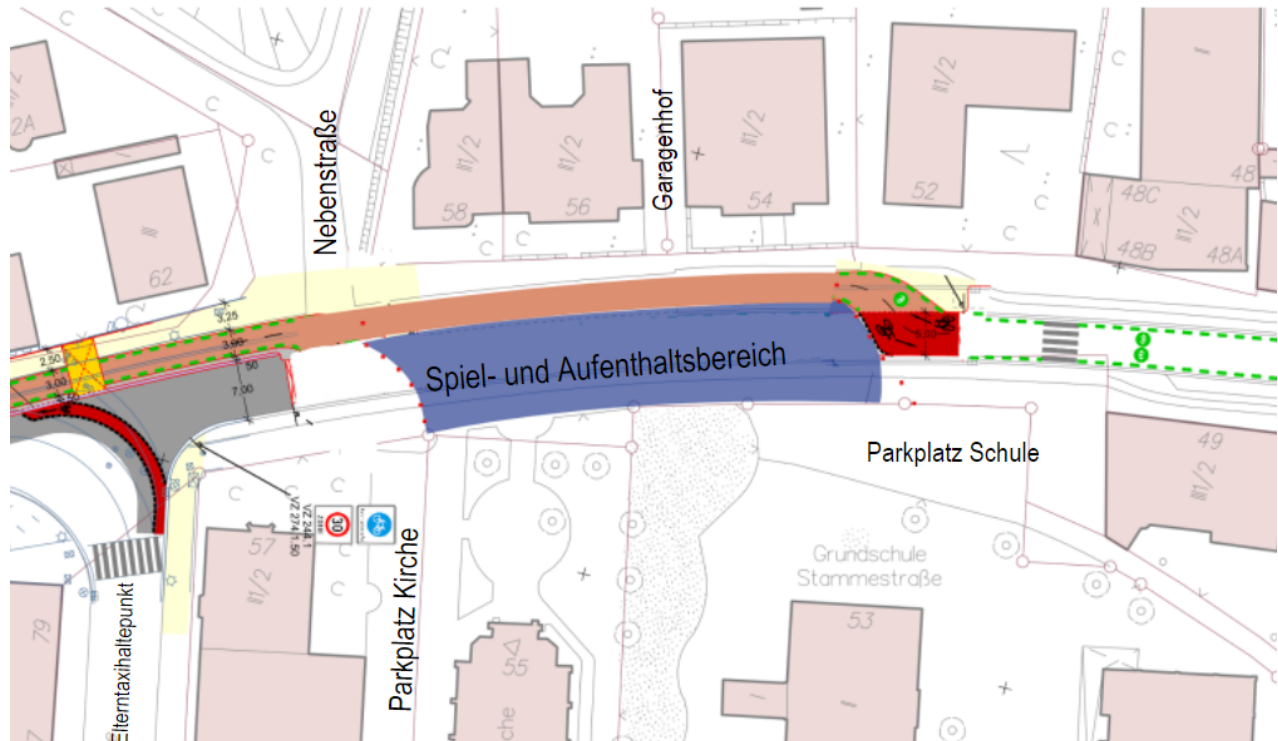


Abb: Stadtplatz vor der Kirche und Grundschule mit modaler Filterwirkung. Für Elterntaxis kann eine "Haltestelle" an der Hauptstraße Pfarrstraße vorgesehen werden. Der Zebrastreifen im Bestand ermöglicht hier die sichere Querung.

Anlage 19, 20 und 21

Im Verlauf der Fahrradstraße Grüner Hagen gibt es zahlreiche sog. Tempokissen. Diese sind mit mehrspurigen Fahrrädern wie Lastenrädern, Kindertransporträdern, Behindertentransporträder sowie Anhängern nur eingeschränkt passierbar.

Das in Fahrradstraßen vorgesehene Nebeneinanderfahren der Radfahrer*innen muss an jedem Tempokissen aufgelöst werden, bei Passage in der Mitte besteht Konfliktpotential bei Begegnung mit entgegengerichteten Rad- und Autoverkehr.

In der Dunkelheit können die Barrieren zu spät erkannt werden, es besteht dann Sturzgefahr. Bei Schneelagen ist kein Winterdienst am Tempokissen möglich. An der unter dem Schnee verborgenen Längskante des Kissens besteht Sturzgefahr durch seitliches wegrutschen.



Abb: Tempokissen am
Grünen Hagen

Der ADFC empfiehlt, die Tempokissen auszubauen und stattdessen an geeigneter Stelle eine Verkehrsberuhigung mit Hilfe modaler Filter einzurichten. Der Grüne Hagen ist - obwohl schon heute Fahrradstraße - stark von Umgehungsverkehr belastet, der auf die umliegenden Hauptstraßen gehört.