



# Veloroute 09

ADFC Stadt Hannover

Bürger\*innenbeteiligung 13.12.21

City-Rad-Ring - Fackelträger - Sportpark - Stammestraße -  
Grüner Hagen - Wettbergen mit Anschlussmöglichkeit  
nach Ronnenberg und Hemmingen



**adfc**

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

# Zielsetzung Velorouten



Fotos:  
Veloroute 08  
Schützenallee  
Maschsee

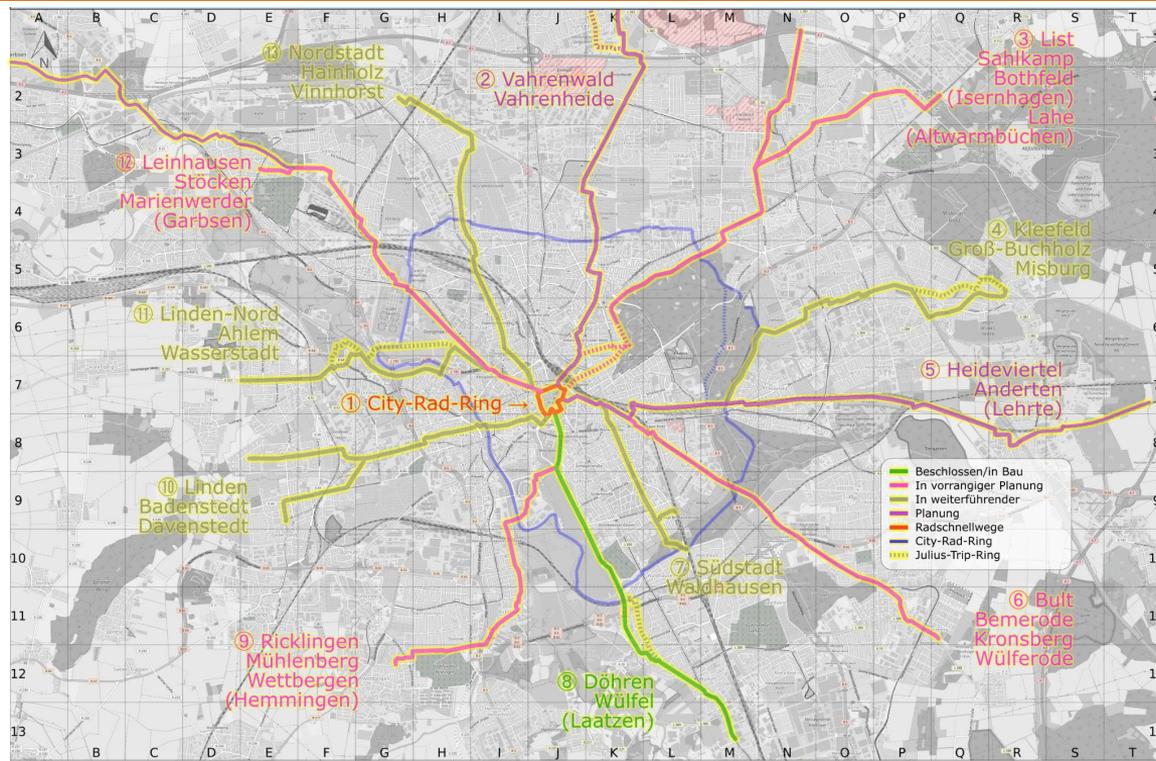
## Was wollen wir?

- 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



Copyright © 2018 MapOSMatsu/OSM/City2Map developers. Map data © 2018 OpenStreetMap contributors (see <http://osm.org/copyright/>)  
Map styles: OpenStreetMap, Carto, with icons released in: gsv/roads  
Map rendered on: 04 März 2018. OSM data updated on: 04 März 2018 17:44. The map may be incomplete or inaccurate.

Postprocessing © 2021 Dirk Hillbrecht with Gimp and Inkscape, v1

# Herzlichen Glückwunsch!

---

Sie wohnen an der Veloroute 09 und gehören damit zu den ersten Einwohner\*innen von Hannover mit einer Veloroute durch Ihren Stadtteil.



# Fahrradstraße Kraftfahrzeuge frei

Stammestraße, Beekestraße, Hahnensteg, Mühlenholzweg und Am Grünen Hagen



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

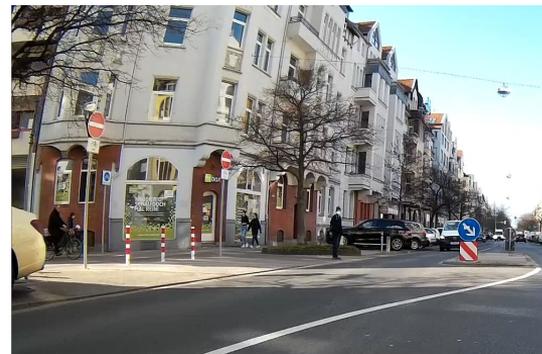
Stammestraße, Beekestraße, Hahnensteg,  
Mühlenholzweg und Am Grünen Hagen

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



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?

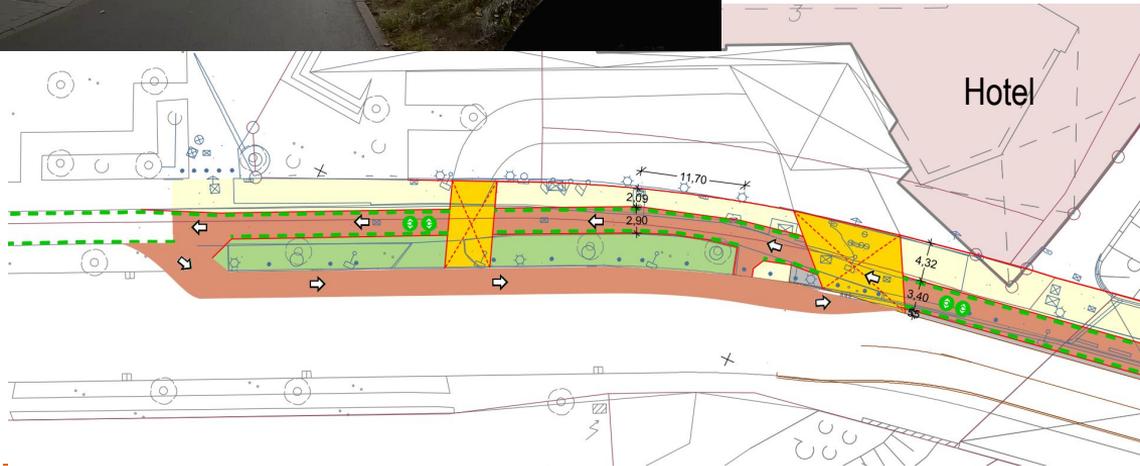
Werden ihre Eltern sie allein fahren lassen?



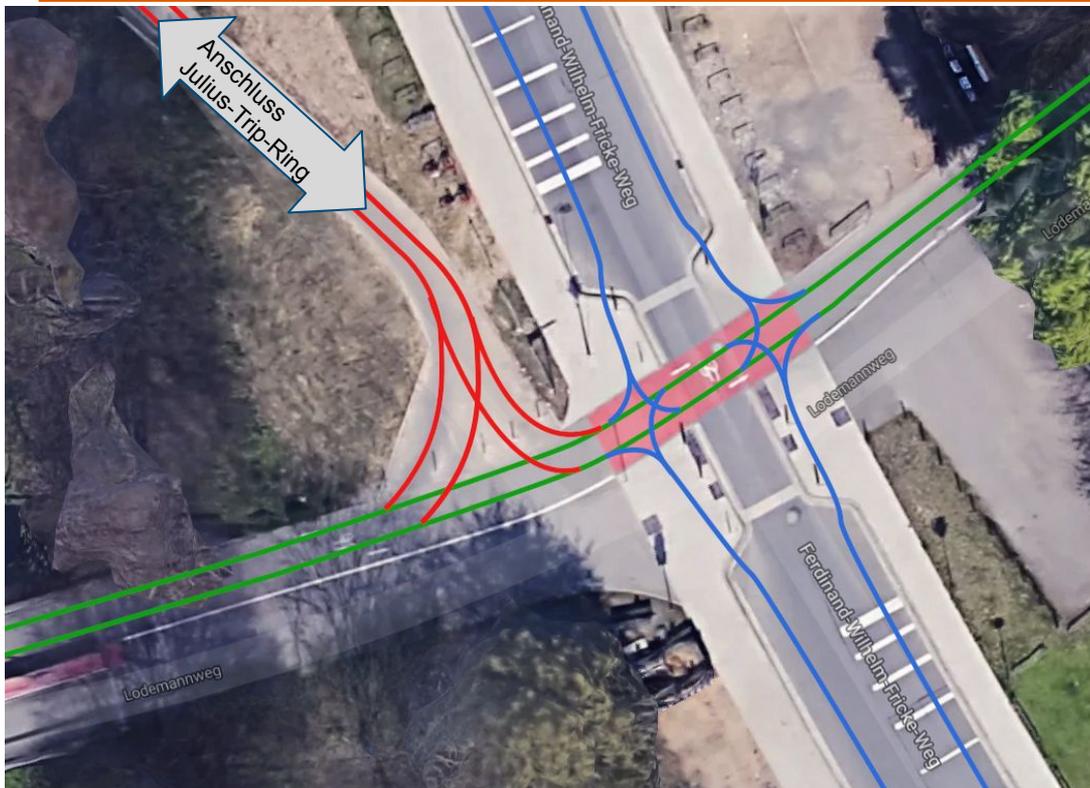
# Engstelle Arthur-Menge-Ufer Hotel Maschsee



Um die Engstelle für Fußgänger und Radfahrer vor der Leinebrücke zu beseitigen, ohne den Baumbestand zu gefährden, ist eine Neuaufteilung des Straßenraumes erforderlich. Auf einem Teilstück können die Richtungen geteilt werden (Hochbord 2-Richtungs-Radweg)



# Verkehrsbeziehungen Julius-Trip-Ring / Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg



Am Kreuzungspunkt mit dem Julius-Trip-Ring (Wolfgang Besemer Ufer) und dem Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg sind zahlreiche Verkehrsbeziehungen zu berücksichtigen.

Bordsteinabsenkungen an den Ausfädelungen F.-W.-Fricke-Weg fehlen.

Die Rampe zum Julius-Trip-Ring ist zu steil und sollte mit geringerer Steigung länger ausgeführt werden.

# Führungsvarianten Stammestraße: Einseitig oder beidseitig?



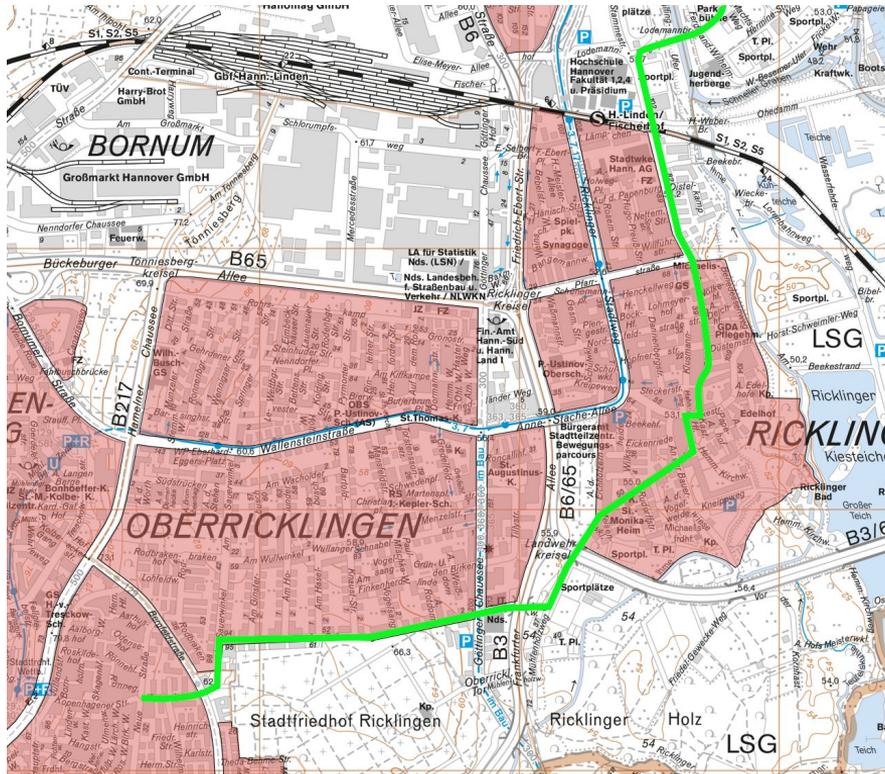
Die nördliche Stammestraße hat insbesondere in südlicher Fahrtrichtung einige Engstellen in der derzeitigen Führung (siehe Fotos).

Eine einseitige Führung auf **3,50m Breite** "spart" gegenüber der beidseitigen (2,50m + 2,50m = 5m) 1,50m im Straßenprofil.

Die einseitige Führung auf der Ostseite bietet ggf. Vorteile an der Einmündung Pfarrstraße je nach gewählter Variante.

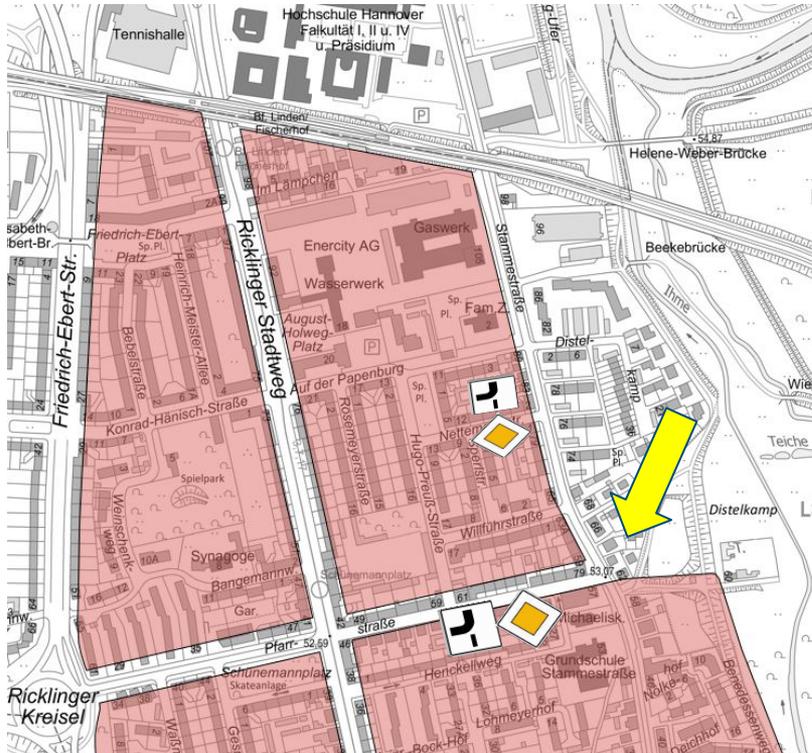
Bei einseitiger Führung sollte der Radweg auf der Westseite mindestens bis zur Hochschule im Bestand erhalten bleiben.

# Übersicht Tempo-30-Zonen im Verlauf



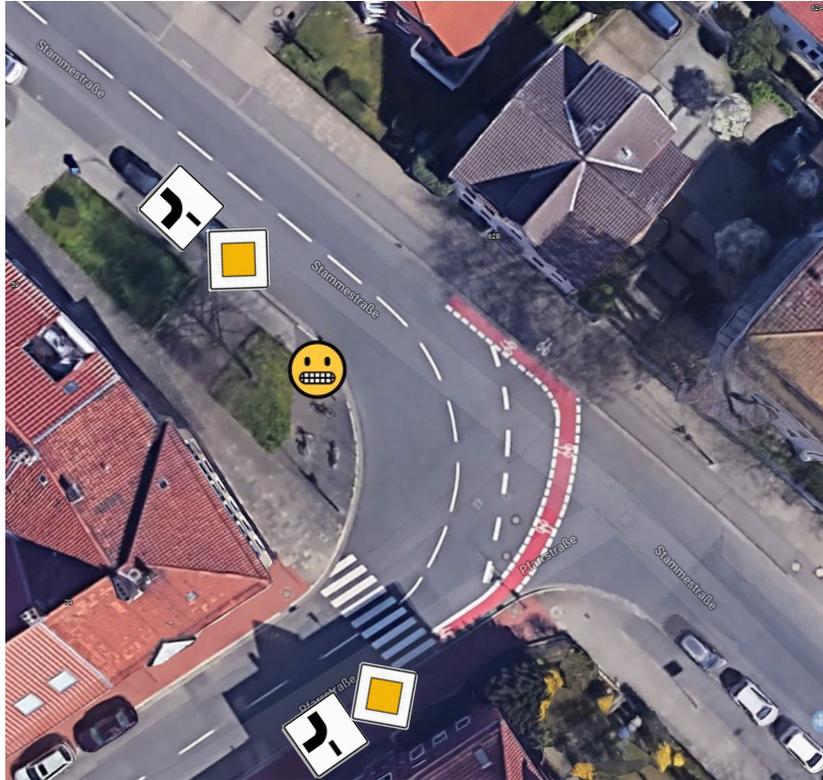
Beekestraße - Stammestraße  
als Umgehungsroute der  
Hauptstraße Ricklinger Stadtweg

# Herausforderung Einmündung Pfarrstraße / Stammestraße



Veloroute 09 folgt der Stammestraße  
Pfarrstraße und nördliche Stammestraße sind  
Teil des Hauptstraßennetzes und mit  
abknickender Vorfahrt verbunden.  
Führung eines Radweges in die innenliegende  
Ecke einer abknickenden Vorfahrt ist nicht  
möglich.

# Innenliegender Radweg an abknickender Vorfahrt nicht möglich



Eine rechtsseitige Radwegführung an der Stammestraße endet an der abknickenden Vorfahrt in die Pfarrstraße im Nichts.

Die Verkehrssituation ist für Radfahrer an der Stelle durch die eingeschränkten Sichtlinien nicht zu überblicken.

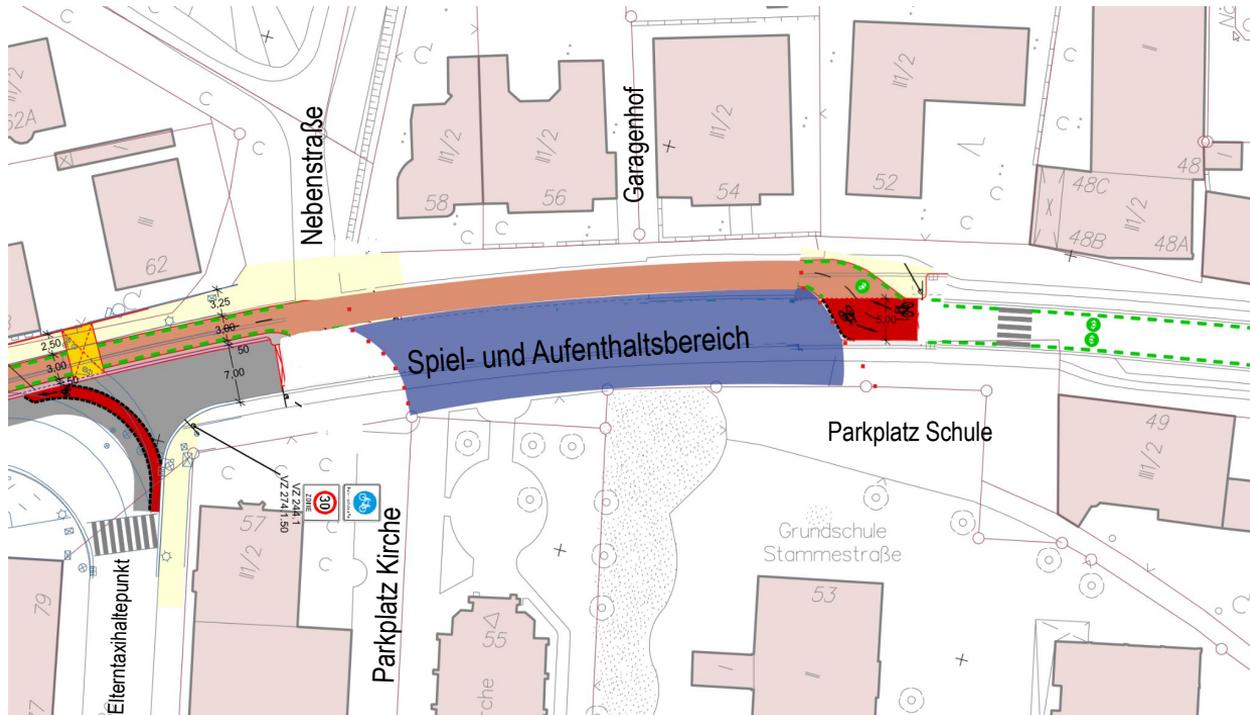
Die Vorfahrtsregelung ist unklar. Häufig werden an solchen Stellen kleine Vorfahrt-achten Schilder aufgestellt oder ein Geländer oder eine Kettensperre verhindert die Weiterfahrt.

# Variante A: Zusammenlegung der Tempo-30-Zonen



- Einbeziehung des östlichen Teils der Pfarrstraße und eines Teils der Stammestraße sowie des Quartiers Distelkamp (grün) in die Tempo-30-Zone (rosa)
- Beginn der Fahrradstraße (blau) hinter einer Temposchwelle an der Einfahrt zur Tempo-30-Zone im Norden, bis dahin beidseitige Radwegführung
- Modalfilter an der Michaeliskirche
- Aufhebung der abknickenden Vorfahrt an der Einmündung Pfarrstraße / Stammestraße, Bevorrechtigung der Fahrradstraße

# Variante B: Seitenwechsel im Modalfilter



- Beibehaltung der Hauptstraßen und der abknickenden Vorfahrt
- Ostseitige 2-Richtungs-Führung im Bereich der Hauptstraße (3,50m)
- Teilentwidmung Stammestraße mit Einbeziehung Michaeliskirche und Grundschule zur modalen Filterung und Schutz Einfädelung.
- Elterntaxihaltestelle für die Grundschule beidseitig der Pfarrstraße (Hauptstraßennetz), daneben Zebrastreifen im Bestand
- Anbindung Seitenstraße, Parkplatz der Kirche und Schule sowie Zufahrt Garagenhof bleiben erhalten
- Keine Aufpflasterung der Einmündung erforderlich

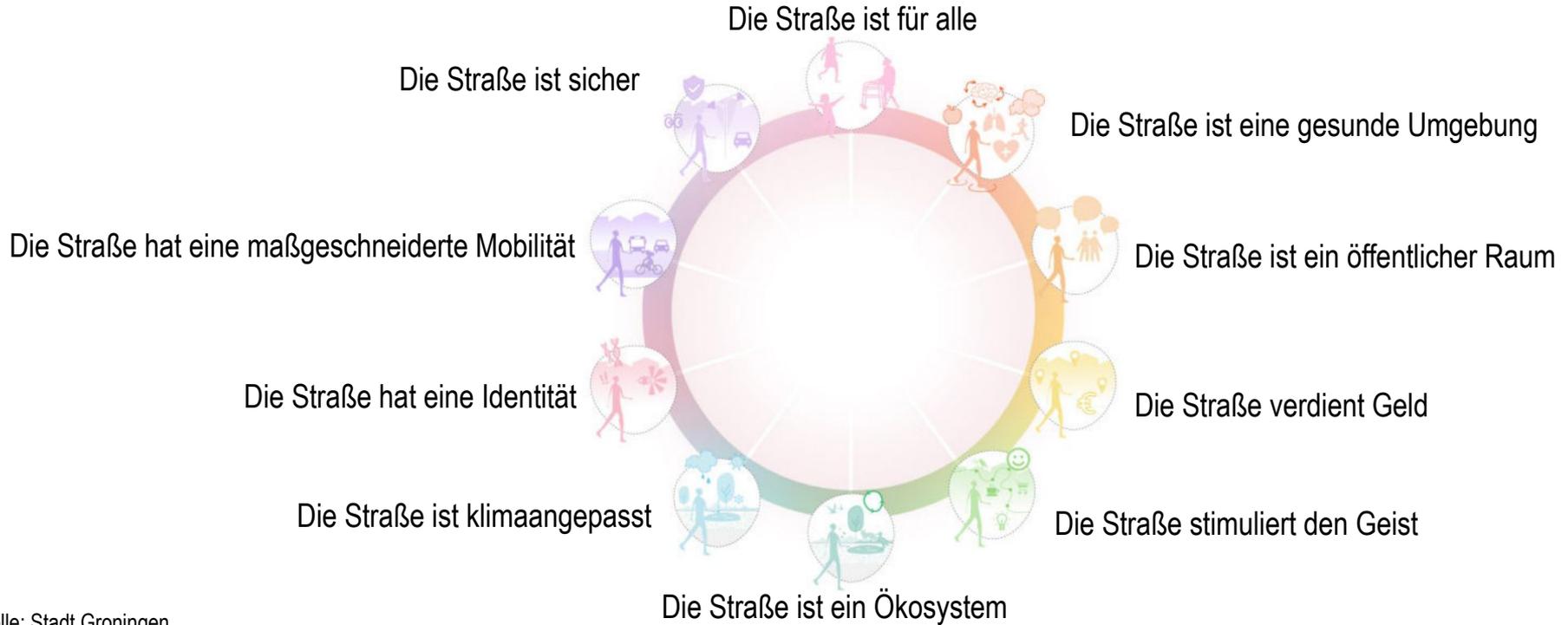
# Pocket Park



Bilder: Waltham Forest Borough



# Die 10 Dimensionen einer Straße



Quelle: Stadt Groningen

<https://gemeente.groningen.nl/sites/default/files/Ontwerpleidraad-Leefkwaliteit-Openbare-Ruimte.pdf>

# Veränderung braucht Beteiligung



ADFC InnoRAD Projekt

<https://www.adfc.de/innoRAD>

Temporäre Spielstraßen

<https://www.strasse-zurueckerobern.de/anleitungen/die-temporaere-spielstrasse/>

Wettbewerb AutoFREIE Schule

[https://www.nibis.de/wettbewerb-autofreie-schule\\_14889](https://www.nibis.de/wettbewerb-autofreie-schule_14889)

# Parkverbotszone außer in Parkbuchten in den Fahrradstraßen



Wird zusätzlich zu den vorhandenen Parkbuchten am Fahrbahnrand geparkt, entstehen durch die Verengung Begegnungskonflikte zwischen nebeneinander fahrenden Radfahrern. Sowie zwischen Autofahrenden und Radverkehr. Begegnungen zwischen Autos behindern den Radverkehr.

Überholende Autofahrer\*innen führen ggf. knappe Manöver durch.



# Beschränkung des Parkens Fahrradstraße Grüner Hagen



Am Grünen Hagen sind ausreichend Stellplätze in den längs- und quer-Parkbuchten sowie in den Nebenstraßen vorhanden.

Weiterhin stehen vielfach ungenutzte Einstellplätze auf den Grundstücken zur Verfügung.

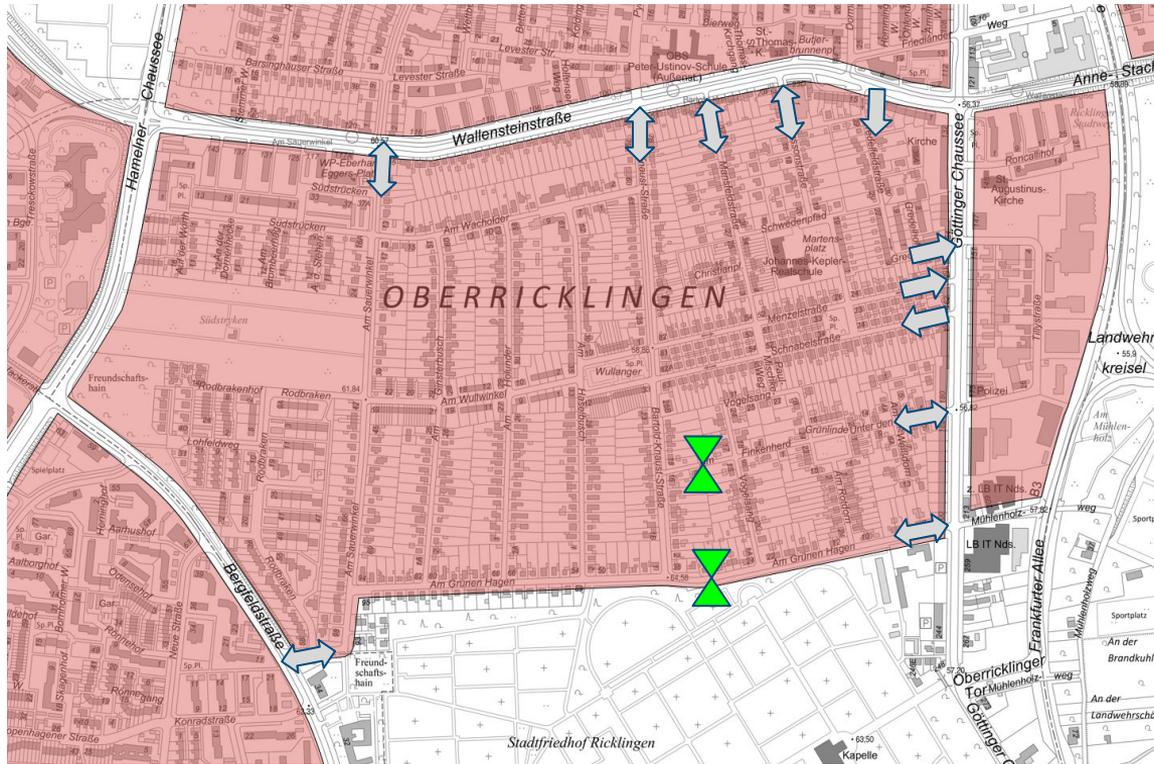


# Grüner Hagen: Tempokissen ausbauen



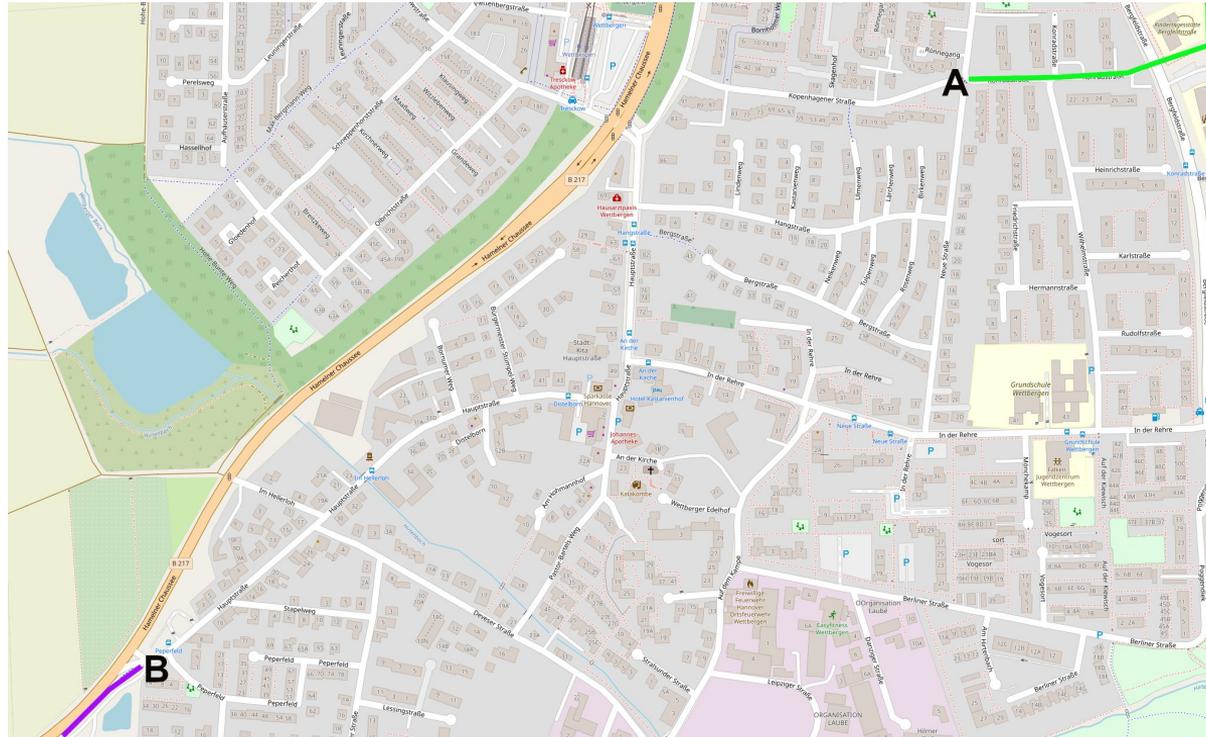
- Die zahlreichen Tempokissen (u.U. außenliegende Passage zugeparkt) sind mit mehrspurigen Fahrrädern (Kinderanhänger, Lastenräder, Behindertentransporträder, etc) nicht passierbar.
- In der Dunkelheit besteht Sturzgefahr durch zu spätes Erkennen.
- Das in der Fahrradstraße vorgesehene nebeneinander Fahren der Radfahrer\*innen muss an jedem Tempokissen aufgelöst werden
- Radfahrer werden ggf. in die Fahrbahnmitte gedrängt mit Konfliktpotential zum Gegenverkehr

# Grüner Hagen: Modalfilter einbauen



- Die Bevorrechtigung der Fahrradstraße beschleunigt auch den KfZ-Schleichverkehr
- Dem muss mit Hilfe von modaler Filterung entgegengewirkt werden
- Ggf. versenkbare Poller mit Funk-Schlüsseln für Anwohner und Rettungsdienst

# Anschluss nach Ronnenberg

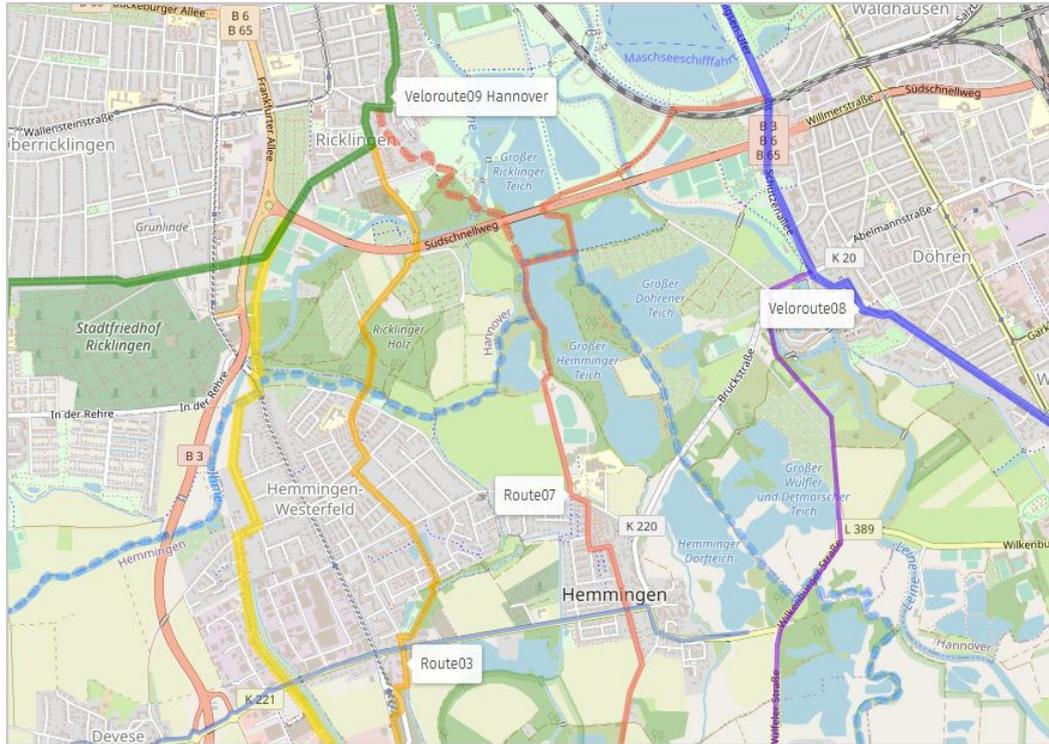


Ideen für den Anschluss in der interaktiven Karte:

[https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1WqDJgCtpSKzb1jioW9DvZl-a9YC5Bc\\_I&ll=52.328978803092994%2C9.704534541864556&z=15](https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1WqDJgCtpSKzb1jioW9DvZl-a9YC5Bc_I&ll=52.328978803092994%2C9.704534541864556&z=15)

<https://adfc-gehrden-ronnenberg.de/>

# Anschluss nach Hemmingen

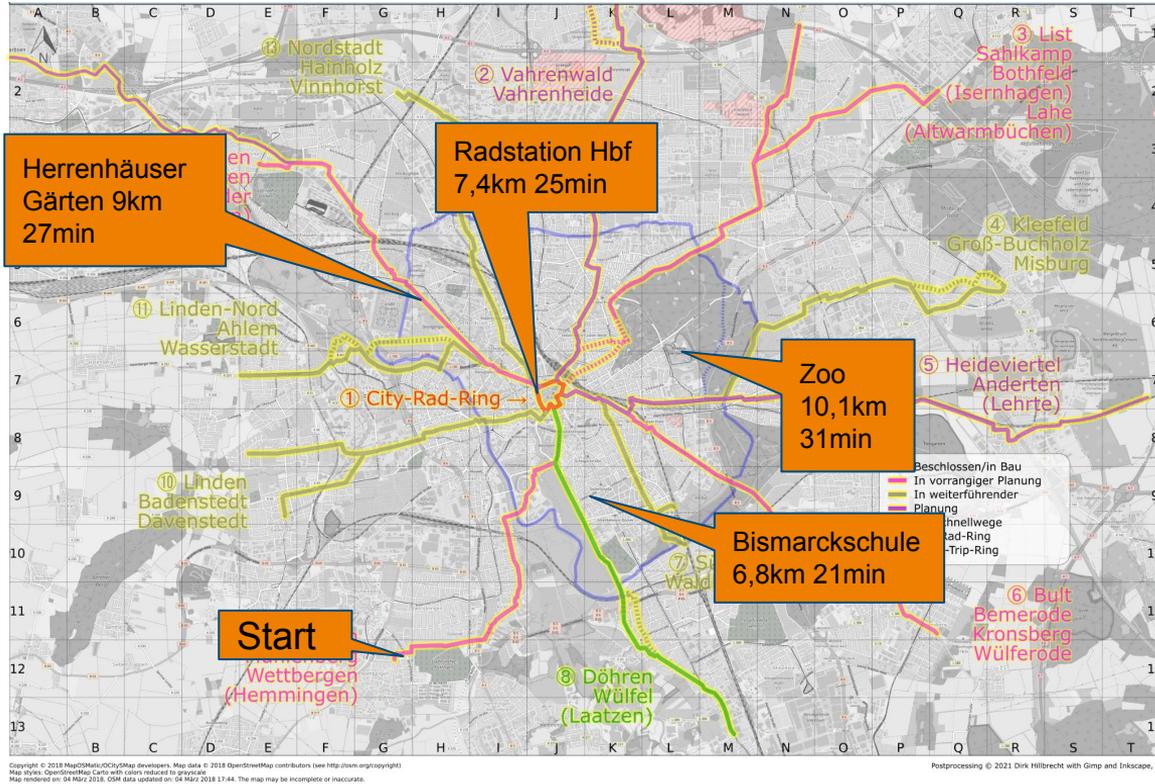


<http://adfc-hemmingen-pattensen.github.io/>

Karte: ADFC Ortsgruppe Hemmingen



# Wie weit ist es, wo kommt man hin?



Distanzen im Veloroutennetz  
ggf. über Julius-Trip-Ring oder  
City-Rad-Ring  
ca. 16 km/h

# Vielen Dank für Ihre/eure Aufmerksamkeit!

---

Fragen? Fragen!

Gerne auch an  
[stadt@adfc-hannover.de](mailto:stadt@adfc-hannover.de)

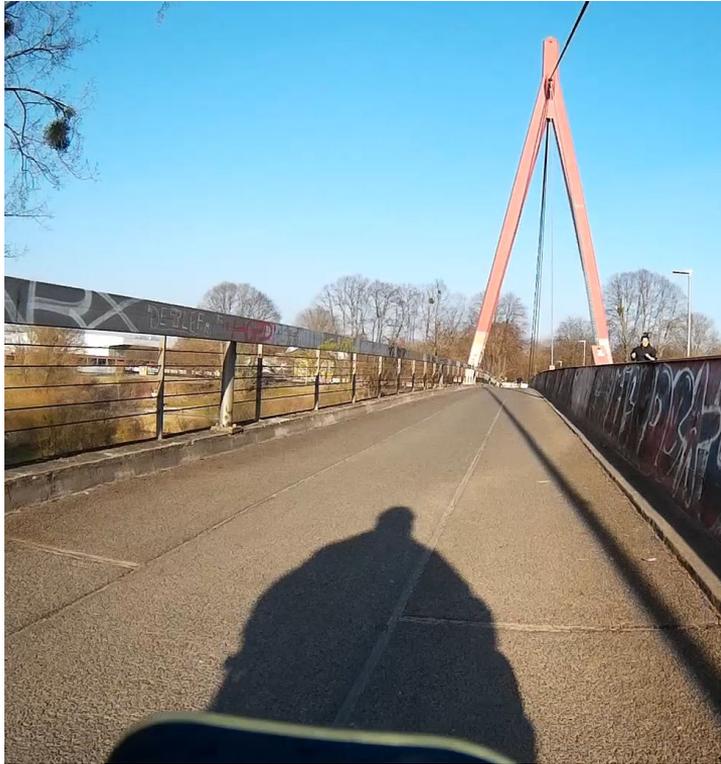


© ADFC / Deckbar.

---

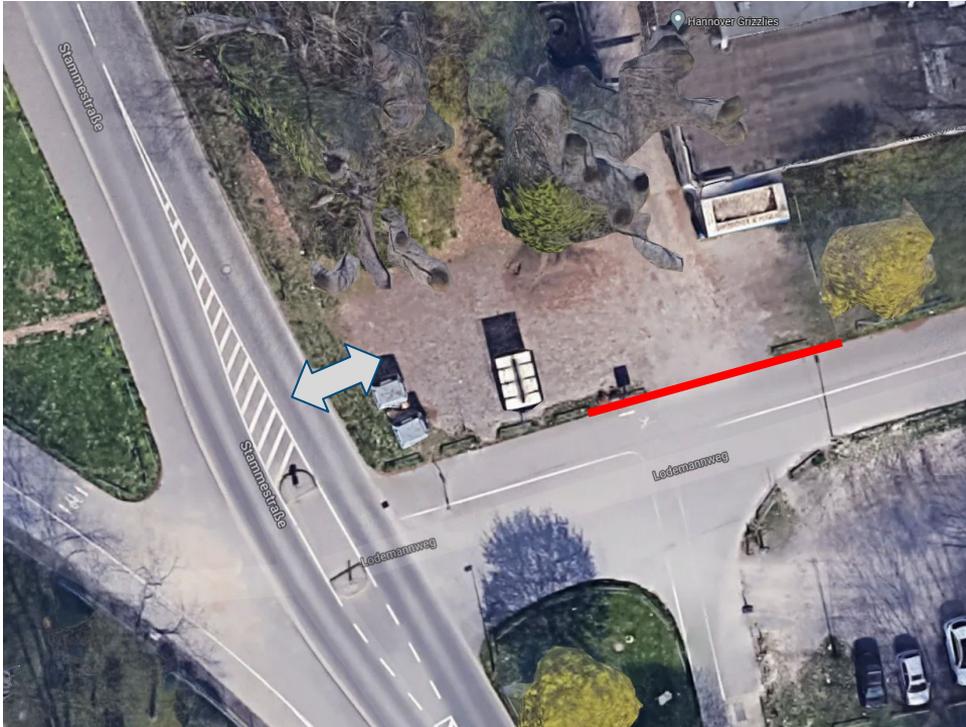
# Backup

# Fahrbahnbelag Lodemannbrücke



Der Fahrbahnbelag auf der Lodemannbrücke weist Rillen auf und ist unkomfortabel rau. Dieser sollte erneuert werden.

# Parkplatzzufahrt Eckgrundstück an Stammestraße verlegen



Die Parkplatzzufahrt sollte an die Stammestraße verlegt werden, so dass weniger Autoverkehr auf der Veloroute notwendig ist.

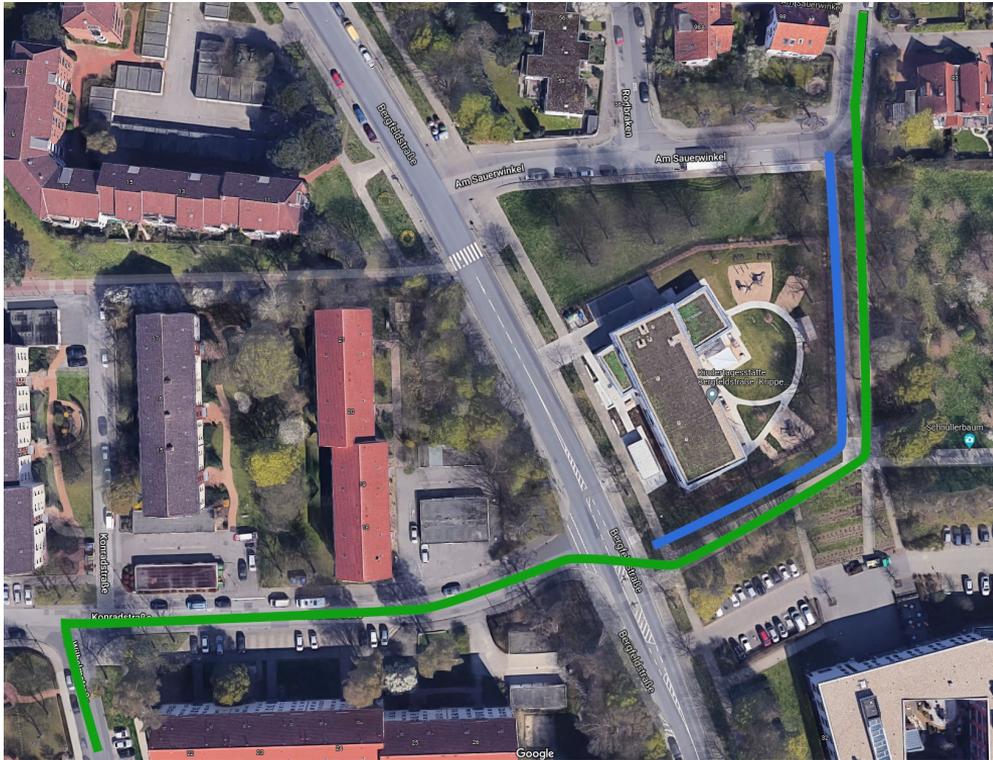
# Beschränkung des Parkens Fahrradstraße Mühlenholzweg



Wegen der Verengung durch parkende KfZ kommt es in Begegnungssituationen zu vermeidbaren Wartezeiten für den Radverkehr.

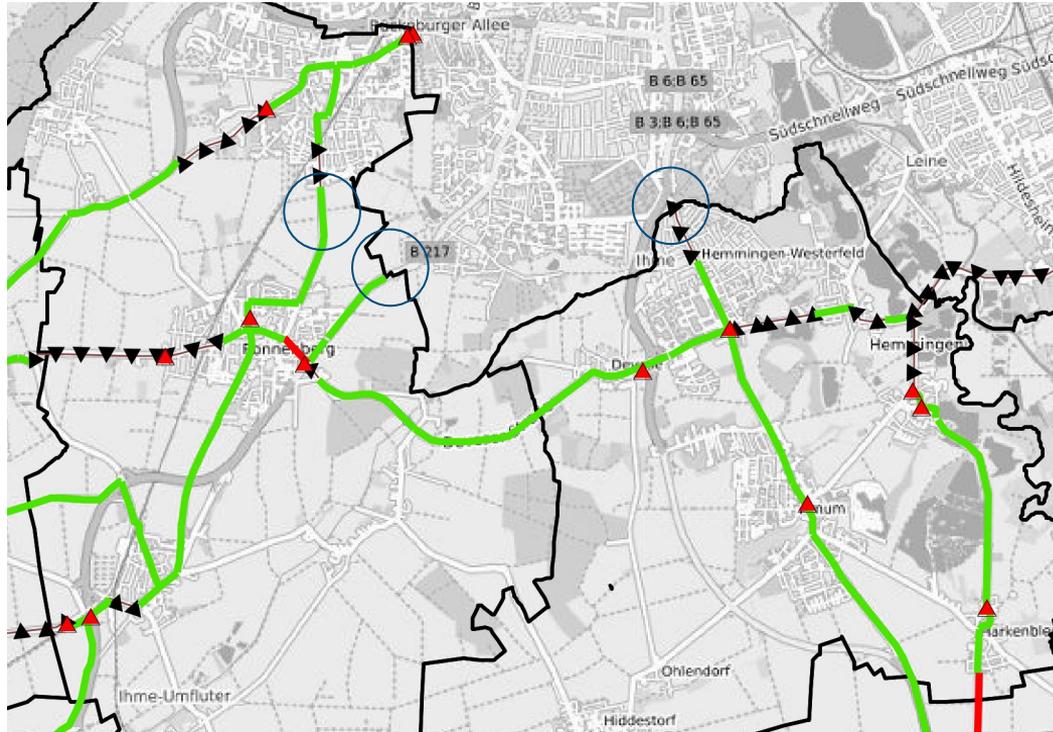


# Routenvariante Konradstraße



Führung der Veloroute (grün) durch den Grünzug in die Konradstraße. Anlegen eines neuen Fußweges (blau) auf der Innenseite der Baumreihe.  
Anschlussmöglichkeit nach Ronnenberg über die Wilhelmstraße.

# Anschlusspunkte zum Radwegenetz der Region



[https://www.hannover.de/content/download/715996/file/A-TA004%20-%20Nutzbarkeit%20Vorrangnetz\\_Feb\\_2021.pdf](https://www.hannover.de/content/download/715996/file/A-TA004%20-%20Nutzbarkeit%20Vorrangnetz_Feb_2021.pdf)

zu finden auf

<https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/Alta-gradverkehr-in-der-Region-Hannover>