

VELOROUTE 06



Landeshauptstadt

Hannover

LUST AUF FAHRRAD

**DIGITALE
INFORMATIONEN- UND
DIALOGVERANSTALTUNG
06.12.2021, 19:00 Uhr**



KOMMT GUT AN!

ERGEBNISDOKUMENTATION

DER INFORMATIONEN- UND
DIALOGVERANSTALTUNG MIT BÜRGERINNEN
UND BÜRGERN AM 06. DEZEMBER 2021 ALS
DIGITALE VIDEOKONFERENZ



Landeshauptstadt

Hannover



LUST AUF FAHRRAD

Informations- und Dialogveranstaltung mit Bürgerinnen und Bürgern am 06. Dezember 2021 im Rahmen des Ausbaus der Veloroute 06

Ergebnisdokumentation

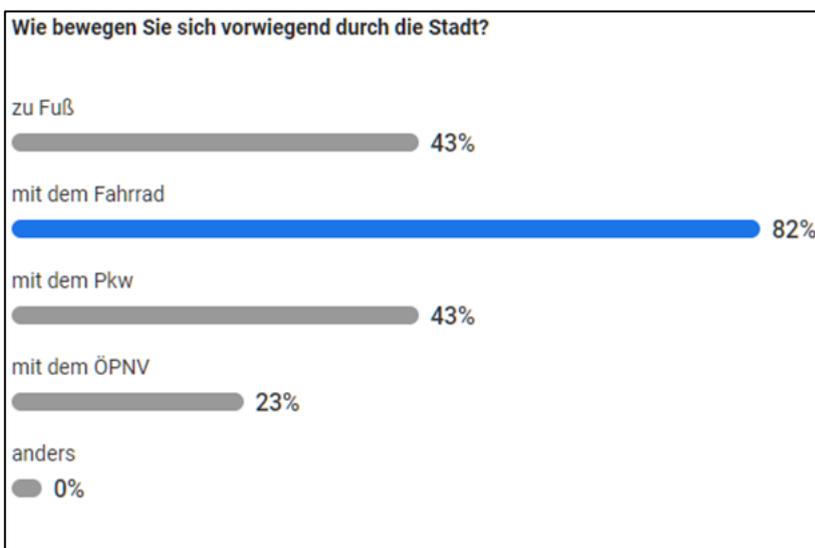
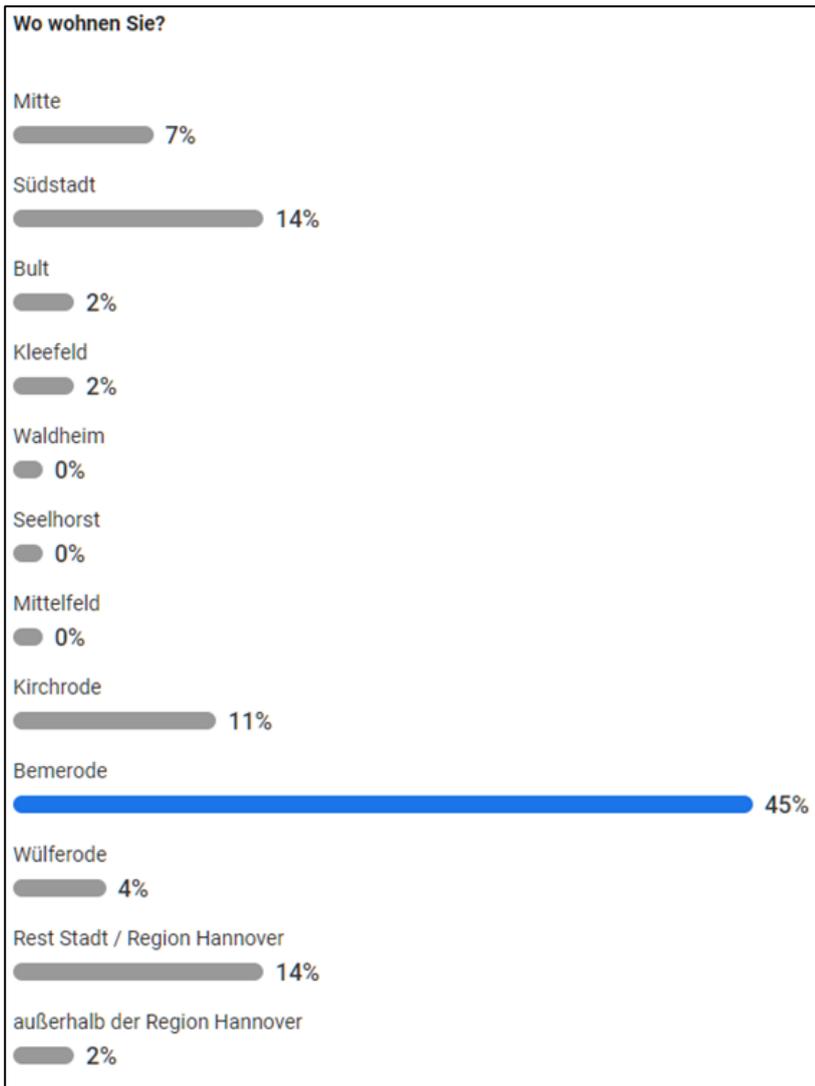
Datum: 06. Dezember 2021
Zeit: 19:00 bis 21:00 Uhr
Ort: Digitale Videokonferenz (Zoom)

Teilnehmende: rund 78 Bürgerinnen und Bürger

Gliederung der Dokumentation

- I. Ergebnisse Slido-Umfragen (Fragen 1 und 2)
- II. Darstellung der eingegangenen Fragen (vor und während der Veranstaltung)
- III. Ergebnisse Slido-Umfragen (Frage 3)

I. Ergebnisse Slido-Umfragen (Fragen 1 und 2)



II. Darstellung der eingegangenen Fragen (vor und während der Veranstaltung)

Fragen während der Veranstaltung, die nicht vorab gesendet wurden sind in grau markiert

Planung allgemein / Routenverlauf / Hindernisse

- An welchen Stellen entsprechen die derzeitigen Planungen nicht den Empfehlungen des ADFC?

Sowohl der ADFC als auch die Verwaltung sieht Optimierungsbedarf an den bestehenden Planungen in den Bereichen Lavesstraße, Am Südbahnhof zwischen Anna-Zammert-Straße und Bischofsholer Damm, sowie im Bereich der Alte Bemeroder Straße.

- Die Vorzugsvariante (rot) hat die meisten Engstellen: Gewerbebetriebe, Kindergarten, Supermarkt, Gastronomie und 2x Straßenbahnlinienquerung – Warum ist dies trotzdem die Vorzugsvariante?

Die Vorteile der bevorzugten Variante (rot) sind sehr vielseitig. Neben der kürzesten Distanz und Reisezeit umfasst diese Route auch die geringste Anzahl an Lichtsignalanlagen, was geringe Störungen im Fahrablauf und somit für die Reisezeit bedeuten. Radfahrende sind sehr umweegeempfindlich und wählen somit in den meisten Fällen die kürzeste und schnellste Route.

Zudem besitzt die Vorzugsvariante der Planenden im Vergleich zu den alternativen Routen die beste Erschließungsfunktion der umliegenden Wohngebiete und eine sehr gute Anbindung an das vorhandenen Haupt- und Nebenroutennetz des Radverkehrs.

Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist die kurzfristige Umsetzungsmöglichkeit in den kommenden zwei Jahren. Die alternativen Routen führen beide entlang der Straße Am Sandberge, welche im Zuge des neuen Gymnasiums grunderneuert wird. Für die Umsetzung kann derzeit noch kein Zeitpunkt genannt werden.

- Soll die Alte Bemeroder Straße künftig nur einseitig befahrbar sein?

Im Rahmen der aktuellen Prüfung einer Fahrradstraße in der Alten Bemeroder Straße wird unter anderem auch eine Einbahnstraßenregelung untersucht, eine Entscheidung dazu steht derzeit noch aus.

- Wieso wird die Führung über die Bemeroder Straße - Anecampstraße – Von-Escherte-Straße – zur Oheriedetrift geführt? Das Zentrum von Bemerode wäre dann nicht abgeschlossen.

Die beschriebene Führung entlang der Bemeroder Str. – Anecampstr. – Von Escherte Str – hin zur Oheriedetrift war ein Vorschlag der Politik und wurde in die Variantenuntersuchung mit aufgenommen.

- Die Veloroute kreuzt mehrfach die Gleise der Stadtbahnlinie 6. Dabei ist bis auf eine Ausnahme eine ruckelfreie Überfahrt nicht möglich. Auch die jeweiligen Auf- und Abfahrten an den Straßenkreuzungen erlauben keine wirkliche Geschwindigkeit. Werden diese "Verkehrshindernisse" beseitigt?

Bei der Querung der Gleistrassen wird eine möglichst rechtwinklige Überfahrt angestrebt, um ein mögliches Verkanten der Reifen zu verhindern. Die Rillen im Gleisbereich lassen sich nicht verfüllen, da hierüber die Entwässerung der Gleistrasse erfolgt.

- Wie werden die Querungen an einmündenden Straßen entlang der Veloroute gestaltet? Ist es geplant, die Rinnsteine durch eine Asphaltierung auf Nullniveau zu ersetzen, sodass beim Queren keinerlei "Erschütterung" im Randbereich der Straße mehr zu spüren ist?

Bei baulichen Maßnahmen werden Aufpflasterungen an einmündenden Straßen geprüft. Ansonsten werden sämtliche Einmündungen auf Nullniveau abgesenkt und der vorhandene Bord durch einen dritten Gossenwürfel ersetzt. Damit ist sowohl ein erschütterungsfreies Queren einer einmündenden Straße, als auch die Entwässerung gesichert.

- Um durch den Gutsark zu fahren, muss ein Drängelgitter (Umlaufsperr) an der Haltestelle Feldbuschwende durchfahren werden. Für Radfahrende mit Lastenfahrrad oder Fahrradanhänger ist das nicht zu durchfahren, sondern zum Teil muss geschoben und rangiert werden. Wird das geändert?

Der beschriebene Abschnitt ist nicht Bestandteil der VeloRoute 06. Im Zuge der allgemeinen Radverkehrsförderung der Landeshauptstadt Hannover wird dieser Hinweis aufgenommen und auf Umsetzung geprüft.

- Ist es sinnvoll eine Buslinie durch eine Fahrradstraße zu führen?

Die Verträglichkeit einer Buslinie auf einer Fahrradstraße ist sehr stark von den äußeren Rahmenbedingungen (Fahrbahnbreiten, Sicherheitsabstände, Fahrbahnrandparken, etc.) abhängig. Ungeachtet dessen wird derzeit auch eine Verlegung der Buslinie mit dem Betreiber diskutiert und geprüft.

- Ist ein Glascontainer an einer Fahrradstraße sinnvoll (Scherben)?

Glascontainer bzw. Scherben in der Nähe von gummiereiften Fortbewegungsmittel sind immer kritisch zu sehen. Alternative Standorte werden derzeit geprüft.

- In welchen Bereichen behindern parkende Autos die Radfahrenden?

Vornehmlich in Anliegerstraße bzw. zukünftigen Fahrradstraße werden Radfahrende auf der VeloRoute durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand behindert.

- Bei der Vorstellung und Diskussion zum o. g. Projekt wurde die Wegeführung durch Bemerode emotional diskutiert. Der Weg durch die Bemeroder Str. und speziell die Querung der Brabeckstraße sind unnötig gefährliche Bereiche für eine angestrebte größere Anzahl von Radfahrern. Daher habe ich meine Gedanken zu einer alternativen - nicht durchgängig unbekanntem - Lösung in beiliegenden Bildern zusammengefasst.

Vielleicht kann ich hiermit weitere Diskussionspunkte anregen!? (siehe separate Mail vom 07.12.)

Aufgrund der von Ihnen beschriebenen kritischen Faktoren (relativ hohes Verkehrsaufkommen und ungünstige Linienführung) im Bereich der Brabeckstraße umfasst die derzeitige Planung der VeloRoute 06 von der Einmündung Alte Bemeroder Straße bis Hinter dem Dorfe eine Führung des Radverkehrs auf der Seitenanlage. Damit wird eine verkehrssichere Führung entlang der Brabeckstraße angeboten. Mit Hilfe der neuen bzw. erweiterten Lichtsignalanlagen und Radverkehrsfurten kann neben der sicheren Führung auch zusätzlich ein sicheres Queren der Brabeckstraße gewährleistet werden.

Straßenbelag / Ausbaustandard Veloroute

- Soll die angestrebte "gute Belagsqualität" durch eine Asphaltierung in Straßenqualität erreicht werden oder bleibt es standardmäßig beim "Hannover Standard" in Form einer Pflasterung ohne Fase?
- Falls es (auch bei Sanierungen/Neuanlagen) üblicherweise bei der Pflasterung bleiben soll: In verschiedenen Quellen ist zu lesen, dass gepflasterte Radwege (ohne Fase) einen um 30-40 Prozent erhöhten Rollwiderstand gegenüber asphaltierten Radwegen in Straßenqualität haben, was bedeutet, dass auf gepflasterten Wegen mit gleichem Kraftaufwand bspw. nur 6-7km anstelle von 10km auf Asphalt geradelt werden können. Gibt es für den "Hannover Standard" in Bezug auf den Rollwiderstand abweichende Messungen oder wie kommt man im Sinne des Radverkehrs zu der Einschätzung, dass es sich hierbei um die anzustrebende Belagsqualität handelt?

Die Wahl der Materialität ist situationsabhängig unter Abwägung der anfallenden Kosten und dem daraus resultierenden Nutzen zu entscheiden. Bei Neubaumaßnahmen ist eine Asphaltbauweise denkbar und wird geprüft.

Bei Sanierungsarbeiten an bestehenden Pflasterbefestigung werden standardmäßig Pflastersteine ohne Fase verwendet.

Falschparker

- Auch bei deutlicher Kennzeichnung ist immer wieder zu beobachten, dass Fahrzeuge Geh- und Radwege als Parkfläche nutzen. Wie wird entlang der Veloroute sichergestellt, dass dies nicht passiert? Ist hier ein umfassender baulicher Schutz entlang der Route vorgesehen?

Grundsätzlich ist im Zuge der VeloRouten Planung keine bauliche Schutzeinrichtung vorgesehen.

Falschparken gem. StVO ist eine Ordnungswidrigkeit und wird entsprechend vom Verkehrsaufsichtsdienst oder der Polizei geahndet.

Ampel(-schaltungen)

- Werden entlang der Veloroute 06 konsequent separate Radampeln anstelle der bislang größtenteils noch bestehenden Kombisignale für Fuß- und Radverkehr eingesetzt?

Separate Signalgeber für den Radverkehr werden an sämtlichen Kreuzungspunkten geprüft und je nach Einzelfall entschieden.

- Werden ggf. zusätzlich entstehende Ampeln für den Radverkehr als so genannte "Dunkelampeln" geplant, sodass man die Wahl hat, ob man lieber auf ein Grünsignal warten möchte oder sich eine sichere Querung ohne zutraut?

Die hier beschriebene Signalisierungsform deutet mehr auf eine sogenannte „Schlafampel“ hin. Hierbei sind sowohl die Signalgeber für den Kraftfahrzeugverkehr als auch für den querenden Fuß- und Radverkehr grundsätzlich dunkel. Beim Betätigen der Anforderungstaste schalten sich alle Signalgeber an und greifen aktiv in den Verkehrsfluss ein.

Bei einer Dunkelampel sind die Signalgeber für den Kraftfahrzeugverkehr auf Dunkel und für den Fuß- und Radverkehr auf Rot geschaltet. Beim Betätigen der Anforderungstaste schalten sich die Signalgeber des Kraftfahrzeugverkehrs an und greifen aktiv in den Verkehrsfluss ein.

Grundsätzlich ist die Umsetzung einer Schlafampel möglich, jedoch bestehen derzeit diesbezüglich seitens der Polizei Hannover große Sicherheitsbedenken. Aus diesem Grund ist die Installation einer Schlafampel im Einzelnen zu prüfen und zu entscheiden.

- Insbesondere die Ampelschaltungen auf der Bemeroder Straße sind nicht wirklich geeignet, um einen akzeptablen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Obwohl dort vielfach Induktionsschleifen verlegt wurden, schalten die Ampeln nicht nach Bedarf, sondern nach anderen Regeln - so z.B. an der **Kreuzung "zum Waldteich"**; dort gibt es längere Linksabbiegephasen, ohne dass das von Fahrzeugen benötigt wird. Oder an den **Kreuzungen "Bünteweg" und "Lange-Feld-Straße"** beispielsweise werden sehr oft die die Bemeroder Straße kreuzenden - eigentlich bedarfsgerecht geschalteten - Fußgängerampeln ausgelöst. Und dazu - in der Regel löst eine durchfahrende Stadtbahn die Ampelschaltung aus, der nachfolgende Verkehr erhält zeitnah ein Rot-Zeichen, auch wenn die Verkehrslage das nicht unbedingt erfordert. Ist beabsichtigt, die Ampelschaltphasen anzupassen?

Sämtliche Lichtsignalanlagen entlang der VeloRoute 06 werden auf eine mögliche Bevorrechtigung für den Radverkehr geprüft und je nach Einzelfall angepasst.

- Die Lichtzeichenanlagen entsprechen größtenteils nicht den gesetzlichen Vorgaben des § 37 II Nr. 6 StVO - sog. kombinierte Lichtzeichen für Radfahrende und Zufußgehende. Soll das beibehalten werden?

Das Kombisignal für den Fuß- und Radverkehr ist laut Novelle der StVO ein rechtsgültiger Signalgeber.

Bei konkreten Fragen zu einer bestimmten Lichtsignalanlage melden Sie sich gerne bei: fb-tiefbau.verkehrsmanagement@hannover-stadt.de.

Gibt es Überlegungen, die Anforderungstaste an Ampeln („Bettelampel“) durch einen Automatismus zu ersetzen?

- Werden Ampelschaltungen geändert?

Die Art der Anforderung eines Signals für den Radverkehr wird im Einzelfall untersucht und entschieden.

Wegfall Parkplätze Alte Bemeroder Straße

- Problematisch wäre der Wegfall der Parkplätze auf der südlichen Straßenseite. Diese Parkplätze werden zur Zeit von den Anwohnern und ihren Besuchern, von den Besuchern des Cafes und des großen Restaurants (Rembetiko) genutzt. Und auch von Pendlern, die an der Haltestelle Emslandstraße in die Linie 6 steigen, um in die Stadt zu fahren. Laut dem veröffentlichten Plan wären 14 Parkplätze betroffen. Persönliche Zählungen ergaben auf dieser Straßenseite den Wegfall von 32 Parkplätzen! Das Resultat wäre der Parkplatzsuchverkehr. Daher die dringende Bitte, auf die Entfernung der Parkplätze zu verzichten, die Alte Bemeroder Straße ist auch mit den Parkplätzen breit genug für jede Menge Fahrräder! Diese Maßnahme würde für die Fahrradfahrer überhaupt nichts bringen, aber für die Anwohner viel Ärger.

Der Parkdruck in und um den Bereich der Alten Bemeroder Straße ist vergleichbar mit anderen Anliegerstraßen im Stadtgebiet von Hannover, sodass die wegfallenden Stellplätze von den umliegenden Straßenzügen und den privaten Grundstücken gut kompensiert werden können.

Durch das beidseitige Längsparken weist die Alte Bemeroder Straße im Bestand eine deutlich zu schmale Fahrbahn auf. Die Sicherheitsabstände zu den parkenden (mögliches Türöffnen) und entgegenkommenden Kraftfahrzeugen sind nicht vorhanden, wodurch ein hohes Gefahrenpotential für den Radverkehr besteht.

- Ab 17 Uhr sind aber bereits die Plätze auf der nördlichen Seite belegt und wir nutzen die südliche Parkseite. Wohin sollen wir ausweichen, wenn Parkplätze wegfallen?

Grundsätzlich gibt es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum. Alternative Ausweichmöglichkeiten stellen das eigene Grundstück oder die umliegenden Straßenzüge dar.

- Was passiert zusätzlich, wenn das Gymnasium kommen soll?

Aufgrund der sehr guten ÖPNV Anbindung (Bus und Bahn) und der eigenen Stellplätze auf dem Grundstück des Gymnasiums ist mit keinem signifikanten Anstieg an Stellplatzbedarf zu rechnen.

- Wo können Autos alternativ parken?

Kraftfahrzeuge sollten bevorzugt auf dem eigenen Grundstück abgestellt werden oder alternativ in den umliegenden Straßenzügen.

Fahrradstraße Alte Bemeroder Straße

- Was hat die Verkehrszählung von Fahrradfahrern ergeben?
- Wie oft wurde gezählt?
- Zu welchen Tageszeiten wurde gezählt?

Es wurde keine Verkehrszählung in der Alten Bemeroder Straße durchgeführt.

- Welche realistische Prognose zur Zunahme des Radverkehrs wird zu Grunde gelegt und wie zeitnah soll diese erreicht werden?

Hierzu gibt es noch keine Erfahrungswerte, da die VeloRoute 06 als eine der ersten VeloRouten eingerichtet wird.

Grundsätzlich soll mit dem Masterplan Mobilität, in dem auch das Radinfrastrukturkonzept mit den geplanten 12 VeloRouten ein wesentlicher Bestandteil ist, eine Zunahme des Radverkehrs bis zum Jahr 2025 auf 25 % erzielt werden.

- Wie viele Fahrradunfälle gab es in der Alten Bemeroder Str.?

Im Unfalllagebild der Polizei werden ausschließlich Verkehrsunfälle mit mindestens zwei Beteiligten erfasst. Erfahrungsgemäß kommen die meisten Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden nicht zur Anzeige, wodurch diese in der Regel im Unfalllagebild der Polizei nicht berücksichtigt werden und somit nicht dokumentiert sind.

- Aktuelle Tempo 30 Zone, rechts vor links und parkenden Autos sorgen für Verkehrsberuhigung und geringer Möglichkeit der Raserei. Das Aufstellen des Zeichen 244 (Fahrradstraße) schreibt nach Paragraph 45 Abs. 9 Satz 1 StVO vor, dass besondere Umstände zwingend erforderlich sind. Aufgrund der aktuellen Situation ist dies meines Erachtens nicht gegeben. Hier geht es um die Erforderlichkeit der ganz konkreten, einzelnen Fahrradstraße nicht um verkehrspolitische Ziele. Wie lautet Ihre schlüssige Begründung?

Laut dem Hinweispapier zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten H RSV ist die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Abschnitten, in dem der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, die empfohlene Regellösung.

Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße soll zukünftig die Geschwindigkeit durch die Radfahrenden vorgegeben werden.

- Welche Kosten wurden für diese Fahrradstraße kalkuliert?

Für die Einrichtung einer Fahrradstraße im Bereich der Alten Bemeroder Straße wurden Kosten von ca. 10.000 € grob kalkuliert. Die Kosten setzen sich hauptsächlich aus Markierungs- und Beschilderungsarbeiten zusammen.

Ende der Veloroute 06 am Thie

- Warum endet die Veloroute 06 auf der Wülferoder Straße und soll nicht das Stück nach Wülferode fortgeführt werden?

Ein Grundgedanke der VeloRouten ist das Verbinden der umliegenden Stadtteilzentren mit der Innenstadt, welche in einem ersten Schritt ausgebaut werden sollen. Die weitere Verteilung des Radverkehrs erfolgt über das bestehende Haupt- und Nebenroutennetz der Landeshauptstadt Hannover.

Eine Verlängerung der Route über das Stadtteilzentrum von Wülferode hinaus ist im Einzelfall zu prüfen. Die Priorität der Landeshauptstadt Hannover liegt zunächst auf die Umsetzung aller geplanten VeloRouten.

- Gibt es den Willen, die Veloroute 06 entlang der L388 (Bockmerholzstraße) bis zur B433 (K148) weiterzuführen?

Nein, diese Überlegung wurde nicht weiterverfolgt.

Bäume:

- Wo werden die Ersatzpflanzungen für die wegfallenden Bergahorne erfolgen?

Die nordöstlich bestehenden Bergahorne entlang der Wülferoder Straße werden im Zuge der Baumaßnahme entfernt und durch bis zu 9 neue Ersatzpflanzungen ersetzt.

Einladungsmanagement / Bewerbung der Veranstaltung

- Warum wurden die Anwohner nicht informiert

Es wurden insgesamt 20 Plakate (A1) entlang der gesamten VeloRoute von der Innenstadt bis nach Bemerode aufgehängt und 200 Info-Flyer in öffentlichen Einrichtungen wie beispielsweise Bürgerämter oder Gemeindehäuser verteilt. Zusätzlich gab es Anzeigen in der regionalen Presse. Aufgrund der Vielzahl an Anlieger*innen an einer Veloroute mit einer Streckenlänge von über 8 km wurde von Einzelinformationen Abstand genommen. Durch die Plakataktionen werden zusätzlich auch die regelmäßigen Nutzer*innen der Veloroute angesprochen.

- Gab es Plakate entlang der geplanten Route?

Insgesamt wurden 20 Plakate (A1) entlang der geplanten VeloRoute von der Innenstadt bis nach Bemerode aufgehängt.

Sonstiges

- Alte Bemeroder Straße: Wie stellen Sie sich den Winterdienst vor? Sollen wieder die Autos und Fußwege zugeschoben werden? Wird der Schnee abtransportiert oder blockiert er eine Fahrspur? Soll die geplante Fahrradstr. „Alte Bemeroder Str.“ für den kompletten KFZ-Bereich freigegeben werden oder nur für die Anlieger?

Im Bereich der Alten Bemeroder Straße wird der routinemäßige Winterdienst durchgeführt. Der Schnee wird ordnungsgemäß von der Fahrbahn und Nebenanlage entfernt und an freien Flächen zusammengeschoben. Ein genereller Abtransport ist nicht geplant.

Nach derzeitigen Stand sieht die Planung keine Einschränkungen im Durchgangsverkehr vor.

- Ladeinfrastruktur E-Mobilität: Ich habe gehofft das die Stadt bei Parkplätzen auf Ladesäulen setzt und nicht Plätze abschafft. Die nächste Säule ist 500 Meter und dann 1 Kilometer entfernt (Alte Bemeroder Straße). Gerne würde ich nachhaltig und zukunftsorientiert auf Vollelektrisch umsteigen. Das ist hier in Bemerode nicht annähernd möglich.

Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ist kein Bestandteil der VeloRouten Planung und wurde somit nicht näher betrachtet.

- Wieso können in der Alten Bemeroder Straße permanent Firmen-LKW parken?

Anlieger besitzen das Recht, vor der eigenen Grundstückszufahrt zu parken und Dritten dies zu gestatten.

- Wo kann das Protokoll der Veranstaltung abgerufen werden?

Das Protokoll ist einsehbar unter www.hannover.de/vr06.

- Welchen Zeitplan gibt es für die Umsetzung in Bemerode?

Die Umsetzung der VeloRoute06 soll in der zweiten Hälfte 2022 beginnen und bis Ende 2023 abgeschlossen sein. Konkrete Aussagen bezüglich der Umsetzung einzelner Maßnahmen können zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht getroffen werden.

III. Ergebnisse Slido-Umfragen (Frage 3)

Was möchten Sie den Planer:innen noch mitteilen? (Antworten unbearbeitet)

1. Leider war die Information zu dieser Veranstaltung als Anwohner sehr schwer zu erhalten - hätte Familie Schlüter nicht darüber informiert, wäre diese "Informations- und Beteiligungsveranstaltung" komplett an uns vorbeigegangen. Als Bewohner des Ginkgo-Hofs sind wir jedoch von einer Fahrradstraße Alte Bemeroder Straße unmittelbar betroffen. Hat man eigentlich auch mal eine Alternative Emslandstr. über die Wülfelroder Straße hoch zum Kronsberg geprüft? So könnte man unter Umständen die potentiellen Unfallschwerpunkte Brabeckstr. / Alte Bemeroder Str. umgehen...
2. Ich nutze die Veloroute 6 bisher auch sehr oft um vom Kronsberg in die Stadt oder zum Zoo zu fahren. Die Alte Bemeroder Str ist wirklich ein schwieriges Thema, es ist die kürzeste Variante aber aktuell auch Gefährlich durch die Zufahrt und enge. Ich hoffe es findet sich eine optimale Lösung für einen guten Rad Verkehr.
3. Mehr Aufmerksamkeit für die neuralgischen Querungen: z.B. über die Stadtbahn und den Zubringer zum Messeschnellweg an der Alten Bult und über die Stadtbahn und den Zubringer zum Messeschnellweg an der Zuschlagstraße.
4. Könnten die Velorouten bitte bei Google Maps eingetragen werden, um sich einen Überblick verschaffen zu können und ggf. einen Einblick in die Straßensituation über Google Streetview zu erhalten? Es erleichtert auch das Abfahren der Strecken zu recherchezwecken. Oder ist dies ggf. schon erfolgt?
5. Wer schnell sein will, nimmt den ÖPNV. Und wir reden von ein paar Minuten. Sicherheit geht vor. Ein vernünftiges Miteinander und kein Gegeneinander.
6. Vielen Dank auch an den ADFC!
7. Wie wird der neue Stadtteil Kronsrode berücksichtigt, mit 3.500 WE & ca. 7.000 Bewohnern in den nächsten Jahren???
8. Schutzstreifen von 1,5 m Breite auf der Lavesstr bei Linienbusverkehr sind keine Einladung für Isabell sondern Gefährdung
9. Wenn die Alte Bemeroder Straße als Sackgasse gemacht wird, würde der gesamte Verkehr an der Schule am Sandberge vorbei führen (Gefahr für die Kinder)
10. Bitte auf eine gute Belagsqualität achten (d. h. bei Überarbeitungen Asphaltierung statt Pflasterung), Radampeln anstelle von Kombi-Signalen einrichten, vermehrt auf Aufpflasterungen an Einmündungen setzen und unbedingt auch baulichen Schutz der Radwege gegen Falschparker umsetzen. Zudem bitte neue Ampeln als "Dunkelampeln" einrichten, sodass man auf Wunsch auch ohne Warten auf ein Signal queren kann. Und bitte nicht entmutigen lassen von Anliegenden, die "ihre" Parkplätze auf der Straße in Gefahr sehen. Zum einen

ist die Parkplatzssituation in der Alten Bemeroder Str. bei weitem nicht so kritisch wie dargestellt und zum anderen wird viel zu wenig auf den eigenen Grundstücken geparkt (und nur das sind übrigens die Parkplätze, die den Anliegenden tatsächlich "gehören" - die Straße hingegen ist primär eine Fahrbahn und keine kostenlose Parkfläche für Privateigentum, das 23h am Tag alle Nutzenden der Fahrbahn behindert); offenbar weil es am Straßenrand einfach bequemer ist. Die beschriebenen Gefahren durch beidseitiges Parken kann auch aus der Praxis heraus nur bestätigen. Sie gehen da also ein wichtiges Thema an. Vielen Dank!

11. Schade, dass trotz der abschließenden Worte von Frau Kneip eine Entscheidung anscheinend scheinbar schon gefallen ist. So gesehen war es vertane Zeit. Allein die Diskussion um die Mehrzeit von 2,5 Min war schon eine reine Farce. Ich würde auch gerne schneller von Bemerode nach Kleefeld kommen und nehme den Umweg in Kauf. Auch als Fußgänger kann ich am Kronsberg nicht einfach über die Felder laufen, weil mir der Weg kürzer erscheint. Ich frage mich warum Radfahrern so viele zusätzliche Sonderrechte eingeräumt werden sollen? Warum soll der Autoverkehr bewusst von Rot-Grün tot gemacht werden? Es kann und es will nicht jeder mit dem Rad fahren! Die Veloroute zur Verbeswerung und bewussten Planung eines langen Radweges von der City in die Stadtteile mit adäquater Ausstattung ist doch vollkommen ok. Die Wortmeldung zum Thema Anbindung Bemeroder Rathausplatz war sehr gut. Schade, dass auch diese so salopp abgetan wurde.
12. Auf die Gesprächsführung hätte die LHH mehr einwirken sollen, so dass auch aus Bult und Südstadt Wortmeldungen hätten erfolgen können. Warum diese Bemerode-zentrierte Veranstaltung? Also: bessere Strukturierung und keine Ausgrenzung!
13. Die Radwege an der Bemeroder Straße sollten besser beleuchtet sein.
14. Bitte, vermeiden Sie die Umwege über die blaue und grüne Strecke!
15. Danke auch an den ADFC, der sich schon lange an der Planung beteiligt!
16. Anforderungstaster an einer Veloroute sind nicht einladend und auch nicht zeitsparend, das müssen schon Schleifen werden
17. Wenn die Buslinie umgeleitet wird könnte man Parkplätze erhalten.
18. Warum ist der ruhende Verkehr (Parken) in Bemerode kostenfrei?
19. Auf Ihrer Seite ist alles fest geplant, an den Bürgern vorbei. Diese angebliche Bürgerbeteiligung ist Augenwischerei. Keine der Fragen im Chat wurde beantwortet, keine der vorab eingerichten Fragen wurde beantwortet. Als Bürgerin fühlt man sich veralbert.
20. Grüne Route führt genauso schnell zum Kronsberg, mit weniger Konflikten!
21. Mehr Fahrspuren umwittmen! Parkräume zur Übersichtlichkeit bitte auflösen. Familien fahren gerne zusammen und nebeneinander macht es mehr Sinn Kinder zu begleiten. Die Regel sollte es sein, nebeneinander fahradfahren zu können. Besten Dank!
22. Als täglich Fahrradfahrender gefällt mir Ihre Planung sehr gut.
23. vielen Dank für die gute Planung und Vorstellung der Pläne! Bitte bleiben Sie auf genau der Spur. Wir brauchen eine Verkehrswende. Radverbindungen, die auch 10-Jährige nutzen können.
24. Wenn jemand Umwege fahren sollte, dann der Autofahrer.
25. Rege nochmalige Dialogveranstaltung mit Anwohnern der Alten Bemeroder Straße an, um den Konflikt zu lösen
26. Bei der angesprochenen Querung am Kinderkrankenhaus wünsche ich mir eine Besserung.



27. Vielen Dank! Es ist bei der Planung viel schönes dabei :) Um mich auf den Chat zu beziehen: aus meiner Sicht ist schon das Ziel, dass Isabell am späten Nachmittag auch bei Dunkelheit mit dem Fahrrad fahren kann. Bei sicheren, beleuchteten Radwegen, die vom Autoverkehr ausreichend getrennt sind, sollte das auch gehen. Bleiben Sie mutig!
28. Umgehen sie Unfallschwerpunkte, auch wenn es Umwege bedeutet. Poller an der Brabeckstr. hatten wir schon. Es wurde nicht sicherer, sondern unsicher.
29. Die engste Variante mit den meisten sicherheitsrelevanten Aspekten wird favorisiert...die Grüne Route geht sofort ins gewünschte GRÜNE & das auch noch schön gerade aus, ohne Engstellen = Safety first. Warum wird das völlig außer Acht gelassen?
30. Fahrradstraße mit Durchgangsverkehr taugt nichts
31. Planen Sie für die Zukunft der Menschen in der Stadt. Der Verkehr besteht nicht nur aus parkenden Autos im öffentlichen Raum.
32. Die Führung an der Alten Bemeroder Str. als Fahrradstraße wäre sehr sinnvoll, da eine andere Strecke wohlmöglich gar nicht angenommen wird (Umweg empfindlich). Es wäre aber sicherlich sinnvoll über eine Änderung der Buslinie nachzudenken und auch die Glascontainer in der Alten Bemeroder Str. sind ebenfalls problematisch.
33. Beantwortung meiner gestellten Fragen (Mails vom 03.12. und 06.12). Kopf einschalten beim Planen und auch Kritik annehmen können.
34. Mutig voran, gute Infrastruktur schafft Radverkehr!
35. Mutig bleiben! Es gibt viel Gegenwind aber die meisten unterstützen die Mobilitätswende 😊
36. Die Anlagen müssen eine Angebot, eine Einladung zum Radfahren werden!