

# VELOROUTE 09



Landeshauptstadt

Hannover

LUST AUF FAHRRAD

**DIGITALE  
INFORMATIONEN- UND  
DIALOGVERANSTALTUNG  
13.12.2021, 19:00 Uhr**



**KOMMT GUT AN!**

## ERGEBNISDOKUMENTATION

DER INFORMATIONEN- UND  
DIALOGVERANSTALTUNG MIT BÜRGERINNEN  
UND BÜRGERN AM 13. DEZEMBER 2021 ALS  
DIGITALE VIDEOKONFERENZ



Landeshauptstadt

Hannover



LUST AUF FAHRRAD

Informations- und Dialogveranstaltung mit Bürgerinnen und Bürgern am 13. Dezember 2021 im Rahmen des Ausbaus der Veloroute 09 nach Ricklingen

# Ergebnisdokumentation

---

Datum: 13. Dezember 2021  
Zeit: 19:00 bis 21:00 Uhr  
Ort: Digitale Videokonferenz (Zoom)

Teilnehmende: rund 60 Bürgerinnen und Bürger

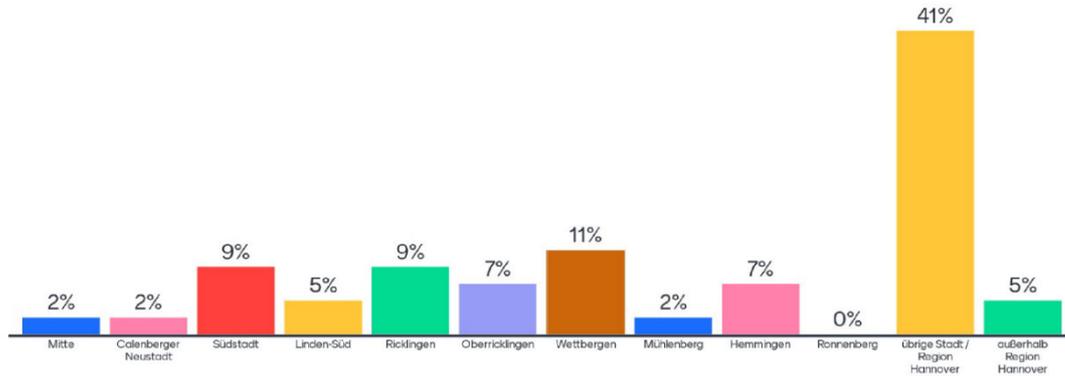
## Gliederung der Dokumentation

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

## I. Ergebnisse Mentimeter-Umfragen (Fragen 1 und 2)

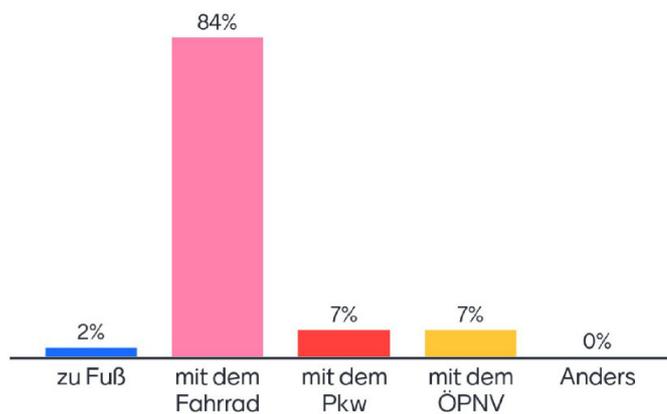
### Wo wohnen Sie?

Mentimeter



### Wie bewegen Sie sich vorwiegend durch die Stadt

Mentimeter



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

### Fahrradstraßen / Velorouten allgemein

- Sind Fahrradstraßen auch durch andere Verkehrsarten nutzbar?
  - Fahrradstraßen sind generell für den Radverkehr vorgehalten, Liefer- und Anliegerverkehr zur Erschließung ist weiterhin zu ermöglichen. Ein Durchgangsverkehr ist möglichst zu unterbinden. Bei der Ausweisung von Fahrradstraßen muss die mögliche Verlagerung des Verkehrs beachtet werden.
- Kann die Fahrradstraße durch eine Auslegung als Einbahnstraße für den motorisierten Verkehr entlastet werden?
  - Ja, das ist möglich, jedoch muss im Einzelfall geprüft werden, wie sich umverlagerte Verkehre einstellen ohne andere sensiblen Stadtstraße stärker zu belasten.
- Kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Fahrradstraßen auf 20 km/h reduziert werden?
  - Die Geschwindigkeitsbeschränkung liegt in einer Fahrradstraße bei 30 km/h. Eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 oder 10 km/h ist rein rechtlich mit einer Fahrradstraße nicht vereinbar.
- Kann ein Schild „Überholverbot von einspurigen Fahrzeugen“ in Fahrradstraßen installiert werden?
  - Generell kann das Verkehrszeichen 277.1 gesetzt werden, durch die Breitenentwicklungen in Fahrradstraßen sind Überholmöglichkeiten bei Einhaltung des Abstandes von 1,50 m in den meisten Fällen nicht gegeben.
- Auf der VR 08 in der Wiehbergstraße (Döhren-Wüfel) führt das „alternierende Parken“ regelmäßig dazu, dass der Radverkehr durch parkende Autos auf der Fahrbahn und Autos, die die Verkehrshindernisse auf ihrer Seite nicht achten, ausgebremst wird. Kann das Parken in Fahrradstraßen untersagt werden?
  - Das Parken kann bei der Einrichtung einer Fahrradstraße untersagt werden, allerdings kann das wiederum dazu führen, dass der Kraftfahrzeugverkehr unerwünscht mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist.
- Die Veloroutenmarkierungen sind nach wenigen Monaten abgetragen, wie können die Markierungen langlebig gestaltet werden?
  - Bei den aktuellen Markierungen handelt es sich um eine vorzeitige Kenntlichmachung, die nicht auf Langlebigkeit ausgelegt war. Bei den späteren Markierungen werden dauerhafte Straßenmarkierungen zum Einsatz kommen.

## Bereich Stammestraße

- Die Stammestraße wird von vielen Ricklinger Kindern als Schulweg zu weiterführenden Schulen genutzt.
- Die Stammestraße sollte durchgängig Fahrradstraße werden.
  - Die Stammestraße im nördlichen Bereich ist Teil des Hauptverkehrs- und Vorbehaltsnetzes und weist aufgrund dessen eine erhöhte Anzahl an Kraftfahrzeugaufkommen auf, somit entfällt ein Kriterium zur Ausweisung als Fahrradstraße.
- Die LHH hat in der Vergangenheit Zweirichtungsradwege und deren Benutzungspflicht teilweise zurückgebaut, da sie als zu unübersichtlich und gefährlich gelten. Deshalb wird es kritisiert, dass die Stammestraße einen Zweirichtungsradweg auf der Nebenanlage bekommen soll. Die Gefahr übersehen zu werden ist besonders hoch, außerdem werden bei dieser Lösung schnelle Radfahrende und Kinder nicht bedacht.
  - Die Zweirichtungsführung auf einer Fahrbahnseite der Stammestraße ist eine der zu diskutierenden Varianten. Falls diese Variante zur Umsetzung kommt, wird ausreichend Breite für ein sicheres Fahren vorhanden sein.
- Am Grünen Hagen und in der Stammestraße wird der starke KFZ-Durchgangsverkehr bemängelt.
  - Die Situation ist in der Planung bekannt und wird im Zuge der weiteren Planung diskutiert und optimiert. Ggf. werden verkehrsregelnde Maßnahmen zu ergreifen sein.
- Ist es möglich in der Stammestraße die Fahrradwege als Angebotsfahrradwege, nach dem Beispiel Schützenallee in Döhren, zu markieren?
  - Aufgrund der nicht vorhandenen Ausbaubreite der Seitenanlagen und Straße (fehlender Flächenverfügbarkeiten) ist es leider nicht möglich, beidseitig einen Zweirichtungsradweg anzubieten.
- Die Variante 2 in der Pfarrstraße und Stammestraße ist nicht für Kinder geeignet.

## Bereich Stadion

- Variante 2 Robert-Enke-Straße und Lodemannweg: Welches Tempo ist für den Mischverkehr vorgesehen?
  - Tempo 30 wird nicht gefahren werden können, es wird eher von einer Schrittgeschwindigkeit von nicht mehr als 10-20 km/h aufgrund des Parkverkehrs ausgegangen.
- Es wird gebeten, die Wegeführung nicht über den Parkplatz am Stadion zu führen.

## Bereich Hahnensteg

- Die Einmündung in den Hahnensteg ist momentan sehr eng, kann das wirklich durch die Planungen verbessert werden? Die Einmündung ist außerdem sehr unübersichtlich durch die parkenden Autos.
  - Es wurden im Rahmen der Planungen unterschiedliche Lösungen durchdacht, auch die Fahrbahnbreite wurde überprüft und stellt für den Begegnungsverkehr kein Problem dar.
  - Nach Umsetzung der Maßnahme sind keine parkenden Fahrzeuge im Einmündungsbereich mehr vorgesehen.
  - Die Anmerkungen zur Parksituation werden mit in die weiteren Betrachtungen aufgenommen.
  
- Vor dem Restaurant in der Beekestraße wird momentan häufig die Sicht auch in die Stammestraße durch große parkende Fahrzeuge eingeschränkt. Sind Änderungen bezüglich der Parksituation zwischen Stammestraße und Hahnensteg geplant?
  - Nach der derzeitigen Planung wird Parken nur noch auf den südlichen Teil der Stammestraße in den Parkbuchten möglich sein und auf dem Hahnensteg auf den ausgewiesenen Flächen.
  
- Wie wirkt sich der Ausbau des Südschnellwegs auf die Veloroute im Abschnitt Hahnensteg/Mühlenholzweg aus?
  - Dazu kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine belastbare Aussage getroffen werden.

## Sonstige Bereiche

- Wie breit wird die Unterführung am Mühlenholzweg?
  - Momentan läuft das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Südschnellweges und somit auch der betroffenen Brückenbauwerke. Die Unterführung am Mühlenholzweg wird voraussichtlich insgesamt 5 m breit.
  
- Warum wird die Route an der Bergfeldstraße beendet und nicht wie zurzeit markiert?
  - An der Bergfeldstraße stellt sich eine Verteilungsfunktion in die weiteren Stadtgebiete ein, es ist ein Anschluss an das bestehende Haupt- und Nebenradroutennetz gegeben.
  
- Die Bäume als Trennung zwischen Fuß- und Radweg am Maschsee-Hotel werden begrüßt.
  - Das ist leider derzeit aufgrund der vorhandenen Breitenverhältnisse der Verkehrsanlagen nicht möglich. Für die gesamte Verkehrsanlage Arthur-Menge-Ufer ist eine Überplanung vorgesehen, in der diese Radverkehrsführung integriert werden kann.
  
- Die LSA-Querung (Weiterführung Lodemannweg im Bereich Stammestraße) wird als ein guter Anschluss für den Westen, auch bei einseitiger Führung, gesehen.
  - Bei Umsetzung der Variante Stammestraße mit einer beidseitigen Führung des Radverkehrs wird die Einrichtung einer Lichtsignalanlage geprüft.

- Warum muss die abknickende Vorfahrt an der Pfarrstraße bleiben?
  - Um die Schleichverkehre aus dem südlich gelegenen Wohngebiet im weiteren Verlauf der Stammestraße als Fahrradstraße fern zu halten, ist das erforderlich.

### „Berliner Kissen“

- Derzeit parken viele vor oder hinter den „Berliner Kissen“, sodass der Radverkehr die Furten nicht nutzen kann. Auch sind die „Berliner Kissen“ sehr unpraktisch für Fahrradanhänger und können bei Eis und Schnee gefährlich für die Radfahrenden werden. Am Grünen Hagen wird außerdem die Beleuchtungssituation der „Berliner Kissen“ bemängelt. Sollen die „Berliner Kissen“ bleiben?
  - Die Berliner Kissen sollen bleiben, hierzu gab es bereits im Vorfeld eine sehr umfangreiche politische Diskussion. Die Planung sieht vor, zukünftig bei der vorhandenen Lage ein Parkverbot vor und hinter den Kissen einzurichten, so dass die Furten gut angefahren werden können. Alternativ wird geprüft, das Parken nur noch in den Parkbuchten und ausgewiesenen Flächen zu ermöglichen. (s. u.) Aufgrund des Hauptalarmweges der Feuerwehr ist hier keine andere Verkehrsberuhigung möglich.
- Auf keinen Fall ein zentrales „Berliner Kissen“ in der Mitte der Fahrbahn, das würde den Radverkehr an den Rand zwingen.
  - Es wird nach einer optimalen Lösung für den Radverkehr unter Beachtung der Randbedingungen (s. o.) gesucht.
- Ein durchgehendes „Berliner Kissen“ könnte wie ein Zebrastreifen benutzt werden.
  - Die Einrichtung eines Fußgängerüberweges ist Am Grünen Hagen aufgrund der geringen Verkehrsdichte nicht erforderlich.
- Wie wird sich die Parksituation am Grünen Hagen verändern? Gibt es Planungsvarianten ohne die „Berliner Kissen“?
  - Die Planung sieht vor, die Kissen zu erhalten. Nach aktuellem Stand wird zukünftig Parken nur noch in den Parkbuchten und ausgewiesenen Flächen möglich sein.

### Planung allgemein / Routenverlauf

- Ein wesentlicher Punkt, der sich meiner Meinung noch verbessern ließe, wäre ein Anschluss der Route 9 an das östliche Ende der Straße In der Rehre - und somit an den Zero:e-Park.
  - Der Anschluss ist aktuell über die Göttinger Chaussee gegeben.

- Warum endet eigentlich die VR09 an der Einmündung Sauerwinkel?  
Es gibt sehr viele Mitbürger in Wettbergen, die auch mit dem Fahrrad Richtung Innenstadt fahren. Es sind ja bereits auf der Straße am Sauerwinkel die VR09 Zeichen auf Straße und Laternen angebracht worden. War urspr. der Verlauf der VR 09 noch länger geplant?
  - An der Bergfeldstraße ist eine Verteilungsfunktion in die weiteren Stadtgebiete gegeben, es ist ein Anschluss an Haupt- und Nebenradroutennetz gegeben, eine mögliche Verlängerung, allerdings nicht in diesem Bauabschnitt wird derzeit geprüft.
- Warum macht man den unteren Teil der Straße Am Sauerwinkel (Am Grünen Hagen bis Bergfeldstr) nicht auch zu einer Fahrradstraße?
  - Die Ausweisung als Fahrradstraße ist auch für die Straße Am Sauerwinkel geplant.
- Bei Am Grünen Hagen handelt es sich um eine reine Wohnstraße, gesäumt von Einfamilienhäusern. Hier führt der zeitweise starke Durchgangsverkehr zu erheblichen Behinderungen für die Radfahrer. Diese Straße sollte m. E. nur für den Anliegerverkehr freigegeben werden.
  - Diese Situation ist in der Planung bekannt. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung werden nötigenfalls verkehrsregelnde Maßnahmen geprüft.
- Da ich in Springe wohne und des Öfteren mit dem Rad nach Hannover fahre, würde mich interessieren, welche Velorouten es z.Zt. schon bestehen und wann die Veloroute 09 fertiggestellt sein wird?
  - Ein Abschnitt der Veloroute 08 besteht im Bereich Hannover-Wülfel bereits auf der Hildesheimer Straße als 1-jähriger Verkehrsversuch. Die Veloroute 09 soll nach aktuellem Stand Ende 2023 fertiggestellt sein. Alle weiteren Velorouten werden sukzessive geplant und in den kommenden Jahren umgesetzt.

### Regelungen Durchgangsverkehr

- Die Route soll über zwei Fahrradstraßen (Stammestrasse und Am Grünen Hagen) geführt werden, die beide für den Durchgangsverkehr freigegeben sind. Vor allem in der Stammestrasse halten sich viele Autofahrer nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/Stunde, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führt. Es gibt dort keinerlei bauliche Maßnahmen zur Verminderung der Geschwindigkeit. Ist im Rahmen der Planung vorgesehen, in der Stammestrasse Poller o.ä. zur Geschwindigkeitsbegrenzung einzusetzen?
  - Die Situation ist in der Planung bekannt. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung werden nötigenfalls verkehrsregelnde Maßnahmen geprüft.
- Die Straße Am Grünen Hagen darf von Autos zwischen der Straße Am Rotdorn und der Göttinger Chaussee nur in Richtung Osten befahren werden (Einbahnstraße) und zwischen der Straße Am Ginsterbusch und der Straße Am Sauerwinkel nur in Richtung Westen. Ein freier Durchgangsverkehr wird dadurch verhindert ohne die Anlieger wesentlich zu stören. Für Radfahrer ist die Durchfahrt weiterhin möglich und erwünscht

und sie erhalten Vorfahrt gegenüber dem einbiegenden Verkehr aus den Nebenstraßen. Die bestehende Fahrradstraße wird vorfahrtsberechtigt über die Göttinger Chaussee geführt.

- Der Vorschlag zur Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung wird in den weiteren Bearbeitungsprozess integriert und in diesem Zusammenhang geprüft und abgestimmt. Eine bevorrechtigte Führung über die Göttinger Chaussee ist aufgrund des Verlaufs der Stadtbahn in der Göttinger Chaussee leider nicht möglich.

## **Hindernisse / Gefahrenstellen auf der Veloroute**

### *Lodemannbrücke-Stammestraße*

- Stadtauswärts starke Nutzung der Radfahrer auf der linken Seite => gefährliche Situationen durch schmalen Weg/Unterführung/parkende Autos/“Raserei“
  - Im Rahmen der Planungen werden in diesem Bereich mit beiden vorgestellten Varianten Optimierungen für den Radverkehr geplant.
- Das muss dringend verboten werden (oder erlaubt und deutlich gekennzeichnet werden; aber kritisch aufgrund mangelnder Breite)
  - Siehe oben.

### *Unterführung Stammestraße*

- Beidseitig Engstelle und großer Gefahrenpunkt
  - Im Rahmen der Planung wird die beschriebene Engstelle optimiert.

### *Stammestraße – Pfarrstraße*

- Gefahrenstelle für alle Verkehrsteilnehmer
  - Die Planungen legen größtmöglichen Fokus auf die Verkehrssicherheit aller Nutzer\*innen.
- Radweg sollte FRÜHZEITIG in Höhe Willführstrasse auf Fahrbahn geleitet werden (ACHTUNG parkende Fahrzeuge im Kurvenbereich ohne Ahndung)
  - Mit der Variante einer einseitigen Zweirichtungsführung des Radverkehrs kann diese Unsicherheit verhindert werden.
- Stadtauswärts unklare Streckenführung: rote Markierung auf Fahrbahn endet...
  - Leider kann hier der angesprochene Bereich nicht nachvollzogen werden.

### *Fahrradstraße*

- Extreme Gefahr durch parkende Fahrzeuge!!! Überholmanöver durch Fahrzeuge
  - Im Rahmen der Planung werden die Gefahrenstellen in den auszuweisenden Fahrradstraßen geprüft und ggf. durch ein Parkangebot lediglich in baulich abgesetzten Parkbuchten geregelt.

### *Stammestraße-Beekestraße-Hahnensteg*

- Extreme Gefahrenstelle durch Radfahrer auf der LINKEN GEHWEGSEITE!!!!
  - Diese Gefahrenstelle ist nicht gegeben, da der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden wird.
- Durch eindeutige Markierung wäre das lösbar
- Beispiel: Bereich Gildeparkbühne mit deutlicher Markierung!!

### *Unterführung Sportplätze*

- schlechte Beleuchtung
  - Im Rahmen der Planung wird die bestehende Beleuchtung geprüft und ggf. optimiert.
- Poller extrem gefährlich => Autos fahren trotzdem auf der Grünfläche vorbei und dann unter der Unterführung durch
  - Im Rahmen der Planung wird diese Gefahrenstelle entfernt und optimiert.
- => bitte unbedingt die Poller weg, das für Anhänger und Lastenräder selbst bei Helikigkeit gefährlich
  - Zur Unterbindung von Kraftfahrzeugverkehr sind die Poller leider erforderlich. Im Rahmen des Ausbaus der Veloroute werden die Abstände der Poller allerdings so optimiert, dass eine bequemes und sicheres Durchfahren möglich sein wird.

### **Übergeordnete Anbindungen**

- Ist eine Anbindung der Velorouten an das Alltagsradwegenetz (Vorrangnetz) der Region vorgesehen?
  - Über die weitere Anbindung an das bestehende Haupt- und Nebenradroutennetz der Landeshauptstadt Hannover ist auch eine Anbindung an das Vorrangnetz der Region Hannover gegeben.
- Die Ronnenberger wünschen sich eine Verlängerung der Veloroute.
  - Eine mögliche Verlängerung wird derzeit auf Machbarkeit geprüft. Dieser mögliche Ausbau würde dann allerdings in einem zweiten Bauabschnitt erfolgen.
- Auch nach Hemmingen wird ein gut ausgebauter Abzweigweg gewünscht. Dieser könnte über den Hemminger Kirchweg vorbei am Ricklinger Bad führen.
  - Eine mögliche Verlängerung wird derzeit auf Machbarkeit geprüft. Dieser mögliche Ausbau würde dann allerdings in einem zweiten Bauabschnitt erfolgen.
- Die Decke des Mühlenholzweges in Richtung Hemmingen muss verbessert werden.
  - In Abschnitten des Mühlenholzweges ist eine Verbesserung derzeit bereits geplant.

## Allgemeines

- Wie breit ist der Sicherheitsabstand zwischen rechter Schutzstreifenmarkierung (Radfahrstreifenmarkierung) und Parkflächenmarkierung? „Dooring“-Umfälle können momentan nur vermieden werden, wenn Radfahrende links vom Schutzstreifen fahren.
  - Der Sicherheitsabstand beträgt richtlinienkonform 50-75 cm zwischen parkenden Fahrzeugen und der Radstreifenmarkierung.
- Wie sieht der Zeitplan aus?
  - Nach derzeitigem Stand: Abschluss Planung bis Mitte 2022
  - Nach derzeitigem Stand: Ausschreibung 2. Jahreshälfte 2022
  - Nach derzeitigem Stand: Bau in 2023
- Ein Gewerbetreibender schließt aufgrund der Veloroute sein Geschäft in Ricklingen an der Stammestraße und verlagert den Firmenstandort. Es wird sich mehr Kommunikation mit Gewerbetreibenden gewünscht.
  - Zur Konkretisierung bitten wir um Kontaktaufnahme.
- Es wird gebeten über den Tellerrand hinaus zu denken und zu planen. Es sollen mehr Fahrradfahrende generiert werden und die Radverkehrsdichte somit gesteigert werden. Die Straßen werden nicht für jetzt, sondern für die nächsten 25 Jahre geplant und gebaut, deshalb sollten auch die unterschiedlichen Nutzergruppen bedacht werden.
  - Mit der Planung eines Radinfrastrukturnetzes und Umsetzung von insgesamt 12 Velorouten wird das Ziel zur Radverkehrsförderung und Erhöhung des Radverkehrsanteiles verfolgt.

### III. Ergebnisse Slido-Umfragen (Frage 3)

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

## Was möchten Sie den Planer\*innen noch mitgeben?

Mentimeter

Querung Stammstraße auf Höhe Lodemannweg bevorzugen (Anschluss von Westen)	+1 für Variante Seufzerallee, Kurve muss aber deutlich breiter werden wg. Schräglage	Wenn die Stammstr. nicht bevorrechtigt gequert wird: +1 für die einseitige Führung Die Fahrradschleuse Pfarrstraße ist auch gruselig - nochmal +1 für die einseitige Führung
T30 Pfarr- und Stammstraße finde ich sehr überzeugend, dürfte aber sogar bis hinter die Engstelle (Bebauung bis Distelkamp/Papenburg) gehen, noch besser zur schlecht einsehbaren Einmündung von der Helene-Weber-Brücke (hinter der DB-Unterführung).	Die Einfädelung der einseitigen Führung Stammstraße erst an der Schule mit einer beruhigten Zone vor der Schule ist sehr gut.	Modalfilter für die Stammstraße finde ich dringend erforderlich, der Schleichverkehr ist gerade Richtung Süden stark, weil Viele nicht von der Pfarrstraße in den Ricklinger Stadtweg abbiegen wollen (oder können). Versenkpoler für den Lieferverkehr
Bei der Fahrradstr Sauerwinkel/Grüner Hagen sollte man durch die Bevorrechtigung der Radfahrer darauf achten, dass dies von den Autofahrern nicht ausgenutzt wird und sich die Gefahren für Radfahrer durch deren Tempo erhöht.	Anschluss Pfarrstraße an die Veloroute 09	Transparenz
Bitte verhindern Sie parkende Autos und Durchgangsverkehr auf der Fahrbahn in Fahrradstrassen. Danke!	Bitte auch die Anbindung an Hemmingen gleich mitdenken! Danke :)	Bitte übernehmen Sie Isabell als Standardnutzer*in der Velorouten
Haben sie auch etwas mehr Mut um den ruhenden Autoverkehr zu reduzieren.	Bitte an die Fahrradfahrer denken! :-))Gerade an den kritischen Stellen.	Vielleicht könnte man an der Ecke Pfarrstraße/Stammstraße auch auf der Stammstraße die Straße für den Autoverkehr verengen, so dass nur noch ein Auto hindurchpasst. dann wäre das Einordnen für Kinder aus Richtung Stadt auch einfacher
Pfarrstraße in die Tempo 30-Zone übernehmen und die abbiegende Vorfahrtsstraße aufheben	- Die Unterführung Südschnellweg muss unbedingt breiter werden-die Alternative 1 ist im prinzip schon recht gut,	Bitte vonseiten der Stadt Hannover den Mühlenholzweg bis zur Göttinger Straße/Stadtgrenze neu asphaltieren, wenn dort eh gearbeitet wird, vorbereitend für eine Veloroute oder zumindest bessere Anbindung Hemmingens.
Die Variante beidseitiger Radweg in der Stammstraße mit "Fahradweiche" an der abknickenden Vorfahrt finde ich eher gruselig - nicht für Isabella geeignet. Ansonsten vielen Dank für diese Veranstaltung!	-die Alternative 2 würde ich wegen vieler Grundstücksausfahrten und der Abzweigung auf die Fahrradstraße eher weniger Glückw. Welche Eltern würden da ihre Kinder fahren lassen???	Bitte vergessen Sie die Fußgänger nicht!!!Wenn Fahrradfahrer immer Vorrang haben, haben Fußgänger nichts zu lachen, von Anwohnern ganz zu schweigen!Wenn Sie alle Straßen abpollern, gibt es auch große Probleme mit dem Rettungsdienst!
Die Kissen auf der Fahrradstraßen dürfen nicht in der Mitte angeordnet sein, dann wird der Radverkehr an den Fahrbahnrand gezwungen, wo er nicht mehr wahrgenommen wird vom Autoverkehr. Besser man baut lange und breite Schwellen baut.	Bitte die von der Veloroute abzweigenden Radwege nicht vergessen. Auch dort brauchen wir Verbesserungen bzgl. der Belagqualität, den Sicherheitsaspekten bei der Bewegung mit dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr und dem Radverkehrsfluss. Danke!	Es sind immer vor allem auch die Sichtverbindungen wichtig, um Ueberraschungen zu vermeiden.
Ich finde einen beidseitigen Radweg in der Stammstraße super, aber er sollte wirklich richtig breit sein, um eine Zukunftstauglichkeit zu gewährleisten und auch eine Zweirichtungsmarkierung möglich ist.	Bitte die Schutzstreifen zu den parkenden Autos sicher und breit genug planen. Ich befürworte getrennte Fahrspuren für Radfahrer und PKW-Verkehr. Eine Verkehrsführung des Radverkehrs über den Parkplatz des Stadions ist nicht sicher genug.	Die Berliner Kissen sind keine gute Lösung, auch nicht mit anderen Schwellen. Das ist was für Autoverkehr

Bitte schauen Sie sich auch den Verlauf des Radweges am Immeufer zwischen der Justus-Garten-Brücke und Dornröschenbrücke auf der Herrenhäuser Seite an. Die Wegführung ist katastrophal.

Danke für Ihre Arbeit!

Fahrradstraßen sollten immer mit Modal-Split gebaut werden. KFZ-Verkehr nur noch "Anleger frei". Es braucht endlich einen funktionierenden Standard für diese Radverkehrsanlagen. Man wird sonst weiter gefährdet und ausgebremsst als Radfahrer

Fürs Lastenrad sind Modalsperren besser als Tempokissen. Auf dem Grünen Hagen scheint mir die Zufahrt für Autos entweder von der einen oder der anderen Seite zumutbar.

Danke für die hervorragende Informationsveranstaltung.

Die Berliner-Kissen bremsen auch den Radverkehr, wenn man direkt hinter einem KFZ ist. Das Verlangsamen des KFZ Verkehrs im Grünen Hagen muss anders stattfinden.

Bei direkt nebeneinander geführten Rad- und Fußwegen passiert es immer wieder, dass die zu Fuß Gehenden ohne links und rechts zu schauen über den Radweg oder auch auf dem Radweg gehen (auch am Maschsee). Ist bauliche oder farbliche Trennung möglich?

Von Oberricklingen-Nord gibt es eine sehr gute Anbindung an die Veloroute, die für Isabell lediglich in der Pfarrstraße gefährlich ist. Diese wäre aber eigentlich recht einfach zu entschärfen.

Guten Abend, bitte beziehen Sie die Grundschule in der Stammestraße mit in die Planung ein. Wir haben ein großes Interesse daran, dass unsere Schülerinnen und Schüler selbstständig und sicher zur Schule kommen. Vielen Dank! A. Friedl, Lehrerin

Sie entwerten unsere Gewerbeimmobilie deutlich, gleichzeitig wird an anderer Stelle der Stadtverwaltung eine Umdrehung in Wohnraum untersagt. Das ist eine massive Ungerechtigkeit.

Die Unterführung unter dem Schnellweg könnte in der Mitte auch eine Tageslichtöffnung nach oben haben, so macht man das in den Niederlanden

Sind im Bereich der Verkehrsplanung Hannover Lösungen angedacht, um das rücksichtslose Abstellen von v.a. Elektrorollern/Scootern auf Fuß- und Radwegen zu verhindern oder zumindest zu verringern? Vielen Dank für Ihre Bemühungen

Witzige Idee mit dem Spielplatz vor der Schule. Vielleicht ist eine andere Stelle für den Modalfilter doch besser.

Bei der einseitigen Führung in der Stammestraße wäre es tatsächlich wichtig, auch auf der Westseite zw. Lodemannweg und Pfarrstraße einen sicheren Radweg zu erhalten, damit die Häuser ab Papenburg erreichbar sind. Sonst gurken die da über den Fußweg.

Der Anschluss an das östl. Ende der Straße "In der Rehre" ist für die Bewohner\*innen des Zero-E-Park wichtig. Bislang scheint weder über die neu gestaltete Göttinger Ch., noch vom Mühlenholzweg Richtung Hemmingen aus eine Verbindung geplant zu sein.