

VELOROUTE 03



Landeshauptstadt

Hannover

LUST AUF FAHRRAD

**DIGITALE
INFORMATIONEN- UND
DIALOGVERANSTALTUNG
10.02.2022, 19:00 Uhr**



KOMMT GUT AN!

ERGEBNISDOKUMENTATION

DER INFORMATIONEN- UND
DIALOGVERANSTALTUNG MIT BÜRGERINNEN
UND BÜRGERN AM 10. FEBRUAR 2022 ALS
DIGITALE VIDEOKONFERENZ



Landeshauptstadt

Hannover



LUST AUF FAHRRAD

Informations- und Dialogveranstaltung mit Bürgerinnen und Bürgern am 10. Februar 2022 im Rahmen des Ausbaus der Veloroute 03 nach Bothfeld

Ergebnisdokumentation

(Vorabfassung zur Darstellung der eingegangenen Fragen)

Datum: 10. Februar 2022
Zeit: 19:00 bis 21:00 Uhr
Ort: Digitale Videokonferenz (Zoom)
Teilnehmende: rund 90 Bürgerinnen und Bürger

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

Wo wohnen Sie?

68  ...

Mitte



Oststadt



List



Zoo



Groß-Buchholz



Bothfeld



Sahlkamp



Lahe



Isernhagen-Süd



Altwarmbüchen



Isernhagen-NB



Rest Stadt / Region Hannover



außerhalb der Region Hannover



Wie bewegen Sie sich vorwiegend durch die Stadt?

70  ...

zu Fuß



36%

mit dem Fahrrad



84%

mit dem Pkw



24%

mit dem ÖPNV



21%

anders



0%

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

Abschnitt 1

Unterführung "Volgersweg / Berliner Allee"

- Die Unterführung "Volgersweg / Berliner Allee" mag als gelungene Lösung nur auf den ersten Blick überzeugen. Durch die Kombination Fahrrad-Fußgänger sind dort häufig Beinahe-Unfälle zu erleben, z.T. mit Fahrrad-Geschwindigkeiten über 30 km/h. Sollte sich die Verkehrsdichte hier noch erhöhen, sind neben Fußgänger-Fahradfahrer-Kollisionen auch Kollisionen von Fahrradfahrern untereinander zu befürchten.

Der vorhandene Tunnel unter der Berliner Allee stellt eine Engstelle dar, in der die Konfliktträchtigkeit des nicht motorisierten Verkehrs erhöht ist. Vorteil des Tunnels ist die planfreie Querung der Berliner Allee und die damit verbundene Minimierung der Verlustzeiten für den Radverkehr. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden eine Verdichtung der Beleuchtung unterhalb des Tunnels sowie die Anbringung von Spiegeln geprüft.

- Wieso kann der Tunnel nicht verbreitert werden?

Der Volgerswegtunnel stellt ein Bauwerk dar, für dessen Verbreiterung hohe bauliche Kosten sowie eine lange Bauzeit erwartet werden. Die Möglichkeit der Verbreiterung des Tunnels wurde mit negativem Ergebnis geprüft. Gründe waren das Nichtvorhandensein von Flächenverfügbarkeit sowie die nicht gegebene Wirtschaftlichkeit.

Ampelanlage Yorckstraße/Königinnendenkmal

- Anmerkung/Frage: Hier kommt es zu Konflikten, weil die meisten Radfahrer für die Überquerung der Hohenzollernstraße nicht absteigen und ihr Rad schieben, sondern die Straße radelnd überqueren. Dabei bedrängen sie häufig die langsameren Fußgänger. Welche Planungen gibt es an dieser Stelle zum Schutz der Fußgänger?

Die Querungssituation für den Radverkehr auf Höhe des Königinnendenkmals wird angepasst. Von der Yorckstraße/Lärchenstraße zum Eilenriederandweg wird der Radverkehr direkt und getrennt vom Fußverkehr geführt. Somit findet eine Entflechtung der Radverkehrs- und Fußverkehrsströme statt und die Situation für die zu Fuß Gehenden wird verbessert.

Bödekerstraße/Friesenstraße

- Auch hier kommt es immer wieder zu Konflikten, weil die meisten Radfahrer für die Überquerung der Bödekerstraße nicht absteigen und ihr Rad schieben, sondern die Straße radelnd überqueren. Sie bedrängen die langsameren Fußgänger und setzen ihren Weg zudem häufig unter Missachtung der StVO auf dem Fußweg rechts neben der Dreifaltigkeitskirche fort. Welche Planungen gibt es an dieser Stelle, um die StVO zum Schutz der Fußgänger durchzusetzen?

Die versetzte Querungssituation zwischen der Friesen- und der Yorckstraße wird baulich angepasst. Beidseitig der Einmündung Friesenstraße sind zwei lichtsignalgeregelte Radfurten richtungsgetreunt und eine Fußgängerfurt vorgesehen. Es sind somit separate Führungen und Aufstellbereiche für Rad- und Fußverkehr geplant, womit der Schutz der zu Fuß Gehenden verbessert wird.

- Welche Wartezeiten entstehen für den Radverkehr bei der Querung der Bödekerstraße (mit der Variante Mittelinsel) zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr?

Im vergangenen Jahr fand eine Verkehrszählung im genannten Bereich statt. Rechnerisch ergeben sich, basierend auf den Daten der Verkehrszahlen, mittlere Wartezeiten von ca. 11 Sekunden für die querenden Radverkehrsströme zu den Hauptverkehrszeiten. Die mittlere Wartezeit ist daher deutlich geringer als bei einer Vollsignalisierung des Knotenpunkts.

- Bekommt die Friesenstraße eine Sanierung der Fahrbahndecke?

Im Bestand ist eine Asphaltdeckschicht auf dem Natursteinpflaster aufgetragen. Die Decke ist schadhaft, sodass zum Teil das Natursteinpflaster zum Vorschein kommt. Bei einer Führung der Veloroute 03 über die Friesenstraße wird aufgrund dessen die Fahrbahndecke einer grundhaften Sanierung unterzogen.

- Die Diagonalsperre in der Friesenstr. würde zu noch mehr Autoverkehr auf der Eichstraße (wo es jetzt sowieso noch zu viel Autoverkehr gibt) führen.

Verkehrslenkende Maßnahmen im Zuge der Friesenstraße haben das Ziel, den Durchgangsverkehr aus dem Quartier heraus zu nehmen und dieses somit hinsichtlich der Fuß- und Radverkehrsqualität sowie der Aufenthaltsfunktion aufzuwerten. Die Örtlichkeit der Diagonalsperre auf Höhe der Eichstraße hat den Vorteil, dass die Anwohnenden sowohl südlich als auch nördlich der Friesenstraße weiterhin sowohl die Lister Meile als auch die Bödekerstraße mit dem Kraftfahrzeug erreichen. Dies führt zur Verhinderung weiträumiger

Umwegverkehre, was auch hinsichtlich der emittierten Treibhausgase Relevanz hat. Es wird eine Verteilung der Anliegerverkehre auf die angrenzenden Straßen erwartet, sodass auch die Eichstraße keine signifikant höheren Kfz-Verkehrszahlen aufweisen würde. Die Stadtverwaltung würde jedoch, gesetzt dem Fall der Realisierung der Veloroute in der Friesenstraße, die Verteilung der Verkehrsströme auch nach Realisierung der Maßnahmen weiter evaluieren und behält sich weitere verkehrslenkende Maßnahmen vor.

- Mittelinseln führen fast immer zu kritischen Begegnungen. Für wie viele Fahrräder und Zufußgehende sind die ausgelegt?

Die geplante Mittelinsel weist eine Breite von 3,00 Metern und eine Länge von 8,00 Metern auf. Für die zu erwartenden Radverkehrs- und Fußverkehrszahlen stehen ausreichend Flächen pro Kfz-Fahrzeugglücke zur Verfügung.

Eilenriede

- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger: Auf dem Weg in die Eilenriede müssen Fußgänger die Veloroute queren. Wenn nun der Verkehr in diesem Bereich erhöht wird, wird es auch unsicherer für Fußgänger, vor allem für Kinder und ältere oder gehbehinderte Menschen. Bisher signalisiert das Symbol für „Radfahrer“ auf dem Asphalt des Radwegs, dass Fußgänger aufpassen müssen, nicht angefahren zu werden. Es gilt also das „Recht des Stärkeren“ – das wiederum vermittelt den Eindruck, dass die Sicherheit von Fußgängern nebensächlich ist, wenn es um das schnelle Vorankommen für Radfahrer geht.
- Die Einmündungen auf dem Radweg bergen z.T. ein hohes Unfallrisiko (Hunde, kleine Kinder etc., die in den Wald möchten einerseits und schnell fahrende Radfahrer auf dem Weg zur Arbeit auf dem Radweg andererseits) – gibt es da Pläne für eine entsprechende Beschilderung? Analog zu den roten Radspuren sollten auf der Veloroute in der Eilenriede Querungsmöglichkeiten für Fußgänger durch blaue Flächen und das Symbol für „Fußgänger“ auf dem Asphalt gekennzeichnet werden. An den besonders stark frequentierten Zugängen zur Eilenriede an der Yorckstraße, der Bödekerstraße/Ecke Hohenzollernstraße und der Oskar-Winter-Straße sollten Zebrastrifen eine sichere Querung der Veloroute ermöglichen. Auf diese Weise käme die Stadt Hannover ihrem Ziel näher, „allen Menschen eine gleichberechtigte Teilhabe am gut ausgebauten, erreichbaren, ressourcenschonenden, sicheren und weitgehend barrierefreien Mobilitätsangebot zu bieten“ (Hannover-Webseite zum Thema „Nachhaltige Mobilität“).
- Analog zu den roten Radspuren sollten auf der Veloroute in der Eilenriede Querungsmöglichkeiten für Fußgänger durch blaue Flächen und das Symbol für „Fußgänger“ auf dem Asphalt gekennzeichnet werden. An den besonders stark frequentierten Zugängen zur Eilenriede an der Yorckstraße, der Bödekerstraße/Ecke Hohenzollernstraße und der Oskar-Winter-Straße sollten Zebrastrifen eine sichere Querung der Veloroute ermöglichen. Auf diese Weise käme die Stadt Hannover ihrem Ziel näher, „allen Menschen eine gleichberechtigte Teilhabe am gut ausgebauten, erreichbaren, ressourcenschonenden, sicheren und weitgehend barrierefreien Mobilitätsangebot zu bieten“ (Hannover-Webseite zum Thema „Nachhaltige Mobilität“).

Der Fußgänger-Querverkehr ist im Bestand wartepflichtig gegenüber dem Längsverkehr entlang des Eilenriederandweges. Die Breite des zu überquerenden Weges ist in der Regel ausreichend gering, um die Wartezeiten für den Fußverkehr – gerade im Hinblick auf

vergleichbare Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen – gering zu halten. Es wird angestrebt, Querungsstellen mit besonders hohem Querverkehr (z. B. Höhe Markuskirche) gesondert zu kennzeichnen und zum Beispiel mit Markierungen auf die gegenseitige Rücksichtnahme aufmerksam zu machen. Auch die Beschilderung wird an den Einmündungssituationen ergänzt, sodass eine deutlichere Kennzeichnung des Vorrangs für Radfahrende gewährleistet ist.

- Der Eilenriederandweg hat jetzt schon viel Konfliktpotential mit Skatern, Fußgängern, Joggern, e-Scootern etc. Wie soll da eine Entmischung, besonders im Sommer, stattfinden?

Der Eilenriederandweg wird, wie bereits streckenweise im Bestand, als Sonderweg für den Radverkehr (VZ 237) gekennzeichnet. Die Nutzung des Weges durch Zu Fuß Gehende, Jogger und Skater entspricht daher im Bestand nicht der örtlichen Beschilderung. Zur Verdeutlichung der entsprechenden Regelung werden auf dem Radweg ergänzende Markierungen und eine Verdichtung des Verkehrszeichens 237 (Sonderweg für Radfahrende) umgesetzt. Abschnittsweise ist aufgrund des Versatzes der Zuwegungen und des weitergehenden Wegenetzes der Eilenriede eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr erforderlich (VZ 240). Die erforderliche, gegenseitige Rücksichtnahme wird mittels „Rücksicht“-Piktogrammen auf den Wegen symbolisiert.

- Bekommt der Eilenriederadweg eine neue Fahrraddecke?

Im Zuge der Realisierung der Veloroute 03 ist es vorgesehen, den Eilenriederandweg auf ganzer Strecke mit einer neuen Radwegedecke zu versehen.

- Die Veloroute 3 ist derzeit durch die Eilenriede bei Dunkelheit quasi nicht befahrbar (Unfallgefahr durch z. T. absolute Dunkelheit) – gehe ich Recht in der Annahme, dass dort eine durchgehende Beleuchtung des Radwegs vorgenommen wird?
- Was ist eine anforderungsgerechte Beleuchtung?

Der Eilenriederandweg ist zur Steigerung der sozialen Kontrolle sowie der Verkehrssicherheit und somit der Akzeptanz durch Radfahrende zu beleuchten. Ausgestaltung, Form und Intensität sind noch zu konkretisieren, um auch die Schutzansprüche des Waldes ausreichend zu berücksichtigen.

Alternative Veloroutenführung

- Wurde eine Streckenführung Volgersweg – Radweg entlang der Bödekerstraße bis zur Ecke Heinrichstraße/Hohenzollernstraße – Zufahrt zur Veloroute an dieser Stelle schon geprüft? Hier existieren bereits zwei getrennte, gepflasterte Zugänge, die bei einer entsprechenden Kennzeichnung (Radfahrer bzw. Fußgänger) konfliktärmer wären als die o.g. Ampelanlagen.
- Kopfsteinpflaster ist für schmale Radreifen ob abgeschliffen oder nicht aus meiner Sicht schlecht zu fahren. Wurde eine Führung der Veloroute über die Musikschule und Königstraße in Betracht gezogen?

Geschliffenes oder geschnittenes Natursteinpflaster deckt sowohl die Belange des Denkmalschutzes als auch die Belange des Fahrkomforts für Radfahrende weitestgehend ab.

Sowohl in der Yorck- als auch in der Lärchenstraße stellt dieser einen Kompromiss der oben genannten Nutzungsansprüche dar.

Die angesprochene Alternative, die VeloRoute 03 über Neues Haus, Königstraße etc. zu führen, hatten die Planenden im vergangenen Jahr in Betracht gezogen. Schlussendlich wurde diese Variante nicht weiterverfolgt, da sie nicht Gegenstand des politischen Auftrages ist.

Abschnitt 2

Kreuzung Podbielskistraße/Eulenkamp

- Anmerkung: Die Lösung stadtauswärts erscheint mir sehr "klein" ausgelegt zu sein.
- Haben Sie die Möglichkeit von "Protected Intersection" (Geschützte Kreuzung) in Betracht gezogen? Wegen der größeren Aufstellflächen beim Linksabbiegen erscheinen diese sinnvoll zu sein.
- Warum kann man nicht als Radfahrer von der Podbi in den Eulenkamp parallel zum KFZ Linksabbiegeverkehr auch links abbiegen? Zumal es keine entgegenkommenden Linksabbieger von der Podbi in die Klingerstraße gibt. Das indirekte Linksabbiegen sollte für unsichere Radler alternativ angeboten werden.
- Ist das Abbiegen in den Eulenkamp innerhalb von EINER Ampelphase vorgesehen?

Die Knotenpunktführung sieht eine bestandsorientierte Lösung dar. Der Knotenpunkt weist im Bestand eine Kfz-Auslastung an der Kapazitätsgrenze auf. Stärkere Einschränkungen in der Signalisierung oder der Fahrstreifenaufteilung werden daher voraussichtlich nicht umgesetzt.

Die Kfz-Linksabbieger werden in diesem Knotenpunkt gesichert geführt. Es gibt Phasen, in denen die Linksabbieger gemeinsam mit dem parallelen Geradeausverkehr geführt werden, aber auch Phasen der gleichzeitigen Freigabe beider Linksabbiegeströme. Eine Integration des direkten Linksabbiegens für Radfahrende in Richtung Eulenkamp in die vorhandene Signalisierung ist daher nicht möglich. Für die Einrichtung des direkten Linksabbiegens für Radfahrende wäre eine separate Signalphase vonnöten. Als Folge würden deutlich erhöhte Wartezeiten für den Kfz-, aber auch für den Radverkehr entstehen, auch im Vergleich zum bestandsorientierten, indirekten Linksabbiegen. Das direkte Linksabbiegen wird daher nicht berücksichtigt.

Routenführung

- Warum wird die Route nicht über die Spannhagenstraße und die Spannhagenbrücke geführt, die natürlich dann für PKWs gesperrt werden müsste?
- Soll die Spannhagenstraße Fahrradstraße werden?

Eine Trassenführung über die Spannhagen- und Ada-Lessing-Straße wird als Führungsvariante aufrechterhalten. Die Einrichtung einer Fahrradstraße im Zuge der Spannhagenstraße ist nur mit verkehrslenkenden Maßnahmen möglich. Eine Sperrung der Mittelland-

kanalbrücke für den Kfz-Verkehr wurde geprüft. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen ist eine Sperrung der Mittellandkanal ohne umfangreiche Verlagerungen im gesamten Kfz-Netz nicht durchsetzbar. Bei einer Realisierung der Variante über die Spannhagenstraße ist dort eine beidseitige Einrichtungsführung mittels baulichen Radwegen ange-dacht.

Brücke Mittellandkanal

- An der Mittellandkanalbrücke kommt es regelmäßig zu gefährlichen Überholmanövern durch PKW gegenüber Radfahrern in Richtung Stadteinwärts. Wäre hierfür eine zusätzliche Rad- und Fußgängerbrücke denkbar?

Die Realisierung einer zusätzlichen Brücke und der damit zusammenhängenden Rampen würde nur mittels umfangreichem Grunderwerb von Grundstücken möglich werden. Aufgrund der Tatsache, dass auch nördlich der Brückenrampen keine anforderungsgerechte Velorouten-Führung möglich ist, ist die Verhältnismäßigkeit eines Brückenneubaus nicht gegeben (Kreuzungsrecht Wasserstraßen, Zeit- und Finanzaufwand).

- Sollen sich auf der Brücke Fußgänger und Radfahrer einen Weg teilen?

Ohne eine für eine Velorouten-gerechte Führung notwendige Sperrung der Brücke (siehe oben) erfolgt die Führung des Radverkehrs hier bestandsorientiert, sodass der stadtauswärts fahrende Radverkehr weiterhin gemeinsam mit dem Fußgänger geführt wird.

Abschnitt 3

Bothfelder Anger

- Das Wurzelwerk der Bäume hat den Radweg teils sehr uneben/unsicher zu befahren gemacht. Schnelles Fahren wird schnell gefährlich. Gibt es Überlegungen, hier etwas zu tun?
- Wird die Fahrbanddecke vom Geh- und Radweg zwischen der Schule und dem Bothfelder Anger auch saniert? Hier haben die Wurzeln in den letzten Jahren erhebliche Schäden verursacht und es ist sehr gefährlich dort im Dunkeln zu fahren.

Der Radweg im Bereich des Bothfelder Angers soll auf dem Großteil der Strecke erneuert werden. Zum Schutz des Radweges vor dem Wurzelwerk der Bäume wird die Verwendung von Wurzelbrücken geprüft, sodass Beschädigungen vorgebeugt werden.

Übergang Dreihornstraße zur Gernsstraße

- Als Anwohnerin sehe ich täglich, wie durch überhöhte Geschwindigkeiten der Autos auf der Gernsstraße und die Missachtung des rechts-vor-links-Gebotes an dieser Ecke

bereits jetzt immer wieder brenzlige Situationen entstehen. Ein Wunder, dass nicht mehr passiert. Wie wird die Verkehrsführung aussehen?

Die Veloroute führt über den Rahlfskamp und die Dreihornstraße in die Gernsstraße. Dieser Routenverlauf wird durchgängig bevorrechtigt, die Veloroute hat also Vorrang. Neben Beschilderungen sind an der Einmündung zur Gernsstraße auch bauliche Maßnahmen geplant (Aufpflasterungen), um die Vorfahrt eindeutig zu kennzeichnen.

Gernsstraße / Laher Heide

- Bei normaler Verkehrslage ist das mit geringen Wartezeiten verbunden, morgens und nachmittags allerdings ist das Überqueren kein Vergnügen, weil eben auch Autos aus der Laher Heide abbiegend, neben der Befahrung des Heidkampes, für lange Standzeiten sorgen. Was gibt es hier für Lösungsansätze?
- Knotenpunkt Gernstr. / Laher Heide: Hier muss keine Ampel hin. Insel vorhanden, wenn mal viel Verkehr ist. Ansonsten gut überquerbar. Beleuchtung Laher Heide wäre sehr zu empfehlen. Außerdem wird Tempo 30 nicht eingehalten von KFZ – sowie das Sonntagsfahrbot, was oft ignoriert wird. Kann dies mehr kontrolliert werden?

Aufgrund der korrekt geschilderten Verkehrsbelastungen und der daraus resultierenden, tageszeitabhängigen Verlustzeiten am Knotenpunkt ist hier eine unkonventionelle Lösung angedacht. Eine südlich des Knotenpunkts einzurichtende Fußgänger-Lichtsignalanlage wird nur auf Anforderung ausgelöst und hält dadurch den Kfz-Verkehr auf der Straße Im Heidkampe auf. Die Anforderung kann bedarfsweise, z. B. zu Hauptverkehrszeiten, auch durch den Radverkehr auf der Fahrbahn der Gernsstraße/Laher Heide ausgelöst werden und so die Verlustzeiten verringern. Auf eine Vollsignalisierung wird verzichtet, da diese die mittleren Wartezeiten an diesem Knotenpunkt erhöhen würde.

Laher Heide

- Bereits jetzt ist das Nebeneinander von Fußgängern, Radfahrern und Auto (mit krasen Geschwindigkeiten) ein echtes Problem. Gerade die enge Kurve in der Mitte ist gefährlich durch rücksichtsloses Verhalten der Autofahrer. Wir hier eine einspurige, besser noch komplett autofreie Nutzung der Route durch das LSG angedacht?
- Die VR03 führt zwischen Im Heidkampe und Im Klingenkampe durch das Landschaftsschutzgebiet Laher Heide. Die Laher Heide ist in diesem Bereich keine herkömmliche Strassenverbindung. Es fehlt an den Mindestanforderungen wie ausreichende Straßenbreite, Fußgängerweg, Radweg, Beleuchtung usw. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 kmh wird selten eingehalten, meist überschritten. So stellt die Laher Heide für Fuß-/Spaziergänger, Radfahrer eine unübersehbare Gefahr da, was von der Politik bisher nicht wahrgenommen werden will. Gerade in dieser für uns alle beschwerlichen Coronazeit hat sich dies alles noch verschärft, weil Fuß-/Spaziergänger und Radfahrer diesen Bereich verstärkt als „Erholungsgebiet“ nutzen. Nach wiederholten, bisher leider vergeblichen Bemühungen, wurde jetzt erreicht, dass der Bezirksrat sich dieser Problematik in seiner Sitzung am 9. Februar 2022 annimmt.
 - Ist Ihnen die von mir geschilderte Problematik bekannt?

- Schließen Sie sich meiner Ansicht an, dass dieser Teil VR03 autofrei zu stellen ist und setzen Sie sich hierfür ein? (Dem motorisierten Verkehr steht die Verbindung von/bis Im Klingenkampe/Im Heidkampe zur Verfügung und ist zumutbar).
- Sind diese meine Feststellungen/Überlegungen/Vorschläge auch Ihre Ansicht/Meinung und sind Sie diesbezüglich schon politisch vorstellig geworden?

*Im Zuge der Velorouten-Planung wird für den Streckenabschnitt der Laher Heide die Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft. Hierzu wird eine Verkehrsberuhigung angestrebt. Im Optimalfall ist eine Sperrung der Laher Heide für den Durchgangs-/Kfz-Verkehr denkbar. Dies würde zum einen zu einer deutlichen Verbesserung für den Radverkehr, aber gleichzeitig auch für den Fußverkehr führen. Fußgänger*innen nutzen die Laher Heide als Erholungsgebiet. Mit der Umsetzung einer Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus diesem Bereich würde neben der Qualität des Radverkehrs somit auch die Erholungsfunktion gestärkt werden.*

- Gäbe es eine Möglichkeit bei der Laher Heide einen Gehweg und/oder Radweg neben der Straße zu bauen? Wenn ich dort täglich zu Fuß spazieren gehen, fühle ich mich manchmal sehr unwohl bei dem vielen Verkehr. Oder einen Parallelweg irgendwo?

*Die Neuversiegelung von Flächen im Bereich des Landschaftsschutzgebietes ist nicht vorgesehen. Diese steht im Widerspruch zum Bestreben des Erhalts der dortigen Flächen. Eine Sperrung der Laher Heide für den Durchgangs-/Kfz-Verkehr wäre das für die Veloroute optimale Ergebnis. Dies würde zum einen zu einer deutlichen Verbesserung für den Radverkehr, aber gleichzeitig auch für den Fußverkehr führen. Fußgänger*innen nutzen die Laher Heide als Erholungsgebiet. Mit der Umsetzung einer Herausnahme des Kfz-Verkehrs aus diesem Bereich würde neben der Qualität des Radverkehrs somit auch die Erholungsfunktion gestärkt werden.*

Routenführung

- Die Routenführung der Veloroute 3 über die Laher Heide mag allenfalls den Bewohnern des nördlichen Teils von Lahe sinnvoll erscheinen. Möchte ich aus Lahe schnell und sicher in die Innenstadt kommen, z.B. zum Kröpcke, fahre ich von meiner Wohnung im Rischkamp 69 über Im Klingenkampe auf die Kirchhorster Straße bis zur Podbi. An dieser entlang geht es bis zum Spannhagengarten, dann an der Hermann-Bahlsen-Allee bis Walderseestraße und schließlich in die Eilenriede. Die Routenführung über die Laher Heide ist für Radler wegen der engen Fahrbahn zu gefährlich. Der weitere Verlauf über Gernsstraße usw. erscheint mir zu umständlich, gefährdende Begegnungen mit PKWs, Radfahrern, Fußgängern, spielenden Kindern, Schulkindern, Kirchenbesuchern etc. fast unvermeidlich. Zugegeben: Auch auf den Fahrradwegen Kirchhorster Straße und Podbi kann es gefährlich werden. Aber Fuß- und Radwege sind mindestens gut sichtbar getrennt, gelegentlich auch räumlich. Die Strecke ist insgesamt bequem und geradlinig. Die Querung von größeren Straßen ist durch Ampelanlagen recht sicher. Der Kanal kann an der Noltemeyerbrücke ohne Steigung (!) überquert werden. Mir ist nicht klar, welche Kriterien für die vorgeschlagene Route nach bzw. von Lahe eine Rolle spielten. Gibt es eine Datengrundlage, z.B. durch eine Verkehrszählung? Wurden Anwohner befragt? Wer hat die Strecke abgefahren?

Die Konzeption des VeloRouten-Netzes entstammt dem Vorschlag des Allgemeinen Deutschen Fahrradclub (ADFC) Stadt Hannover. Die Konkretisierung der Linienführungen erfolgte durch externe Gutachterbüros im Auftrag der Stadtverwaltung. Das Konzept wurde mit der Radverkehrsplanung sowie mehreren Interessensvertretungen (z. B. ADFC, BIU, VCD) abgestimmt. Diese Konzeption wurde daraufhin dem Rat der Landeshauptstadt Hannover vorgelegt, der wiederum beschlossen hatte, diese zur weiteren inhaltlichen Planung und Umsetzung der Bauverwaltung zu übertragen. Hierbei orientiert sich die Bauverwaltung sehr eng an dem plausiblen Konzept des ADFC. Die Führung über die Laher Heide stellt gegenüber der Führung entlang der Hauptverkehrsstraßen ein weiteres Angebot dar und erschließt weitere Gebiete für den Radverkehr.

- **Sünderstraße:** Anmerkung: Abzweig nach Lahe erst ab Kugelfangtrift über Sünderstr. Dann neben der Tankstelle Richtung Bothfelder Anger. Weiter wie geplant. Vorteil: die Umbaukosten der Ebelingstr werden gespart. Das Historische Kopfsteinpflaster an der Bothfelder Kirche kann erhalten bleiben.

Die vorgeschlagene Alternativstrecke weist einen deutlichen Umweg auf. Die Strecke zwischen dem Knotenpunkt Ebelingstraße/Sünderstraße und der IGS Bothfeld ist um ca. 50 % länger als die für die vorgesehene Strecke über die Ebelingstraße. Da Radfahrende bzgl. der Streckenlänge im Mittel sehr umwegsensibel sind, wird eine Streckenführung über die Ebelingstraße angestrebt.

Sahlkamp

- Die Radfahrstreifen im Sahlkamp entsprechen mit 2m weder einer RSV (3,25m) noch einer RVR (2,75m). Was sind die Gründe dafür?

Im Straßenzug Sahlkamp sind neben dem Radverkehr auch andere Nutzungsansprüche vorhanden. Aufgrund des vorhandenen Linienbusverkehrs ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m (mindestens 6,00 m) zwischen den Radfahrstreifen erforderlich. Aufgrund beidseitiger Bushaltestellen sind auch für die Seitenbereiche Breiten von mindestens 2,50 m anzustreben. Grundstücksverhältnisse, vorhandene Breiten und Nutzungsansprüche schränken die Regelbreite von Radfahrstreifen beidseitig ein.

- Warum wird der Teil der neuen Verbindung von der Langenforther Straße nicht gezeigt?
- Wie soll die Verbindung von der Langenforther Straße bis zur Bischof-von-Kettler-Straße gestaltet werden?

Es ist ein Radweg in 3,00 m Breite (Asphaltbauweise), ein paralleler Gehweg mit einer Breite von 2,50 m sowie eine Beleuchtung vorgesehen.

P+R-Anlage

- Was bedeutet „mittelfristig“? Bei einer Wegeführung über die P&R Anlage scheinen mir Unfälle programmiert zu sein.
- Wann soll die P&R denn umgesiedelt werden? Welche Zeiträume sind hier in Diskussion?

Eine parallele Führung durch die vorhandene Grünfläche würde einen deutlichen Eingriff darstellen (Baumfällungen, Versiegelung). Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Aufgabe des P+R-Parkplatzes wird dies als nicht verhältnismäßig angesehen. Die Aufgabe des P+R-Parkplatzes Kurze-Kamp-Straße kann erst nach der Errichtung einer P+R-Anlage am Endpunkt Fasanenkrug erfolgen. Hier ist von einem Realisierungszeitraum von mindestens fünf Jahren auszugehen.

Allgemeine Fragen / Anmerkungen

- Haben Sie bereits Untersuchungen auf die Gefahreneignetheit / Unfallgeignetheit von engen Bebauungen beauftragt? Ein "Tunneleffekt" durch die Nähe der links und rechts stehenden Häuser führt i.d.R. zu einer Mitte-Tendenz, die ebenfalls Kollisionen wahrscheinlicher macht. Untersuchungen dazu sind in jedem Falle zu empfehlen.

Im Bereich des Volgerweg-Tunnels werden wir mit zusätzlichen Optimierungen hinsichtlich der Sichtbarmachung von entgegenkommenden Radfahrenden z. B. auf Überprüfung der Beleuchtung oder Anbringung von Verkehrsspiegeln reagieren. Die Bereiche der Häuserschluchten bilden aus unserer Erfahrung kein Konfliktpotential, da die Breiten auch bei seitlichen Parkstreifen ausreichend Sichtverhältnisse vorhalten. Eine Befahrung durch Radfahrende z. B. bei Fahrradstraßen in der Mitte ist verträglich mit einer gewollten Geschwindigkeitsreduzierung, somit wird die gefahrenen Geschwindigkeit von den Radfahrenden bestimmt. Zusätzliche Untersuchungen sind nicht vorgesehen.

- Wie sieht aktuell Ihre Zeitplanung für die Realisierung der Veloroute 3 aus?

Nach der politischen Beschlussfolge sollen erste Maßnahmen im Jahr 2022 ausgeschrieben werden und mit dem Bau begonnen werden. Der Abschluss der Maßnahmen ist planmäßig für das Jahr 2024 vorgesehen.

- Anmerkung: Ich hoffe, dass die farbliche Markierung nicht durchgängig geplant ist, sondern sich auf Knotenpunkte / gefährlich Teilstrecken beschränkt. Ein weißes Fahrradsymbol mit gestrichelter Abgrenzung reicht i.m. Augen völlig aus und greift damit nicht zu stark in das Stadtbild, gerade in Wohngebieten, ein.

Die Markierung des Verlaufs der Veloroute soll auch linienhaft erfolgen (grüne Begleitstrichmarkierung). Eine flächige (Rot-)Markierung beschränkt sich auf Knotenpunkte und Konfliktbereiche.

- Gilt auf der geplanten Veloroute die Straßenverkehrsordnung?

Entlang der gesamten Veloroute gilt die Straßenverkehrsordnung.

- Wie wird der querende Fußgängerverkehr geregelt?

In der Regel ist der querende Fußgängerverkehr wartepflichtig. Ausnahmen bilden z. B. Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege. Im Allgemeinen wird die gegenseitige Rücksichtnahme vorausgesetzt. Stark frequentierte Fußverkehrsverbindungen werden besonders betrachtet.

- In welcher Weise wurden die Belange und die Sicherheit von Fußgängern entlang der Veloroute 3 in der bisherigen Planung berücksichtigt?

Fußgängerbelange wurden je nach Örtlichkeit berücksichtigt. Zum Teil sind separate Gehwege geplant, wo im Bestand gemeinsame Geh- und Radwege vorhanden sind (z. B. Bothfelder Anger). Im Zuge baulicher Änderungen an signalisierten Knotenpunkten sind zum Beispiel ausreichende Aufstellflächen für Fußgänger vorgesehen.

- Wie wird der querende Fahrradverkehr geregelt?

In der Regel soll die Veloroute abseits nicht signalisierter Knotenpunkte Vorrang erhalten (Radvorrangroute).

- Welche Höchstgeschwindigkeit gibt es für elektrisch angetriebene Lastenfahrräder?

Für elektrisch betriebene Lastenfahrräder gelten dieselben Höchstgeschwindigkeiten wie für alle anderen Fahrzeuge, welche auf den jeweiligen Teilstrecken geboten sind. Auf dem Radweg gilt keine konkrete Höchstgeschwindigkeit, allerdings sind Fahrradfahrer verpflichtet, ihr Tempo so anzupassen, dass sie ihr Rad in jeder Verkehrssituation kontrollieren und bei Gefahr rechtzeitig abbremsen können.

- Gibt es Regelungen für Überholvorgänge von Lastenfahrrädern mit E-Antrieb untereinander?

Es gelten keine gesonderten Regelungen für Überholvorgänge von Lastenfahrrädern untereinander. Es gelten §§ 1 und 5 der StVO.

- Wie wird ein Augenschutz gegen überhängende, unbelaubte und damit nahezu unsichtbare Zweige von Sträuchern gewährleistet?

Im Zuge der Velorouten wird eine fortlaufende Kontrolle der angrenzenden Begrünung sowie nach Bedarf Grünschnitt angestrebt. Sicherheitsräume werden dann turnusmäßig freigeschnitten.

- Sollen die Velorouten grundsätzlich die Standards einer Radschnellverbindung (RSV) oder einer Radvorrangroute (RVR) erfüllen? Die genannten Breiten in der Präsentation entsprechen denen einer RSV.
- Im Vortrag von Frau Kniep wurde für den Zweirichtungsverkehr eine Breite von 3m, für den Einrichtungsverkehr von 2,50m genannt. Im beiliegenden Text standen aber 4m und 3m. Was hat die Differenz zu bedeuten?

In der Präsentation ist ein Fehler unterlaufen. In der Präsentation wurden die Maße für Radschnellverbindungen angezeigt, für welche Maße von 3,00 m (Einrichtungsradschnellweg) bzw. 4,00 m (Zweirichtungsradschnellweg) gelten. Für Velorouten, darunter die Route 03 gelten dagegen Maße von 3,00 m bzw. 2,50 m.

- Wurden Kostenschätzungen für die verschiedenen Varianten überhaupt schon vorgenommen?

Für alle Varianten wurden Kostenschätzungen vorgenommen.

- Die Stadt Hannover hat 2018 ein neues Sicherheitskonzept für Radfahrer beschlossen, das u.a. rote Radspuren über Kreuzungen vorsieht. Warum wurde bisher kein Sicherheitskonzept für Fußgänger beschlossen?

Die Belange des Fußverkehrs werden im Rahmen der allgemeinen Abstimmung von der Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt wahrgenommen.

III. Ergebnisse Slido-Umfragen (Fragen 3 bis 5)

Stimmungsbild Variantendiskussion Oststadt: Welche Trassenvariante präferieren Sie? 50  ...

Volgersweg / Lärchenstraße



44%

Friesenstraße / Yorkstraße




48%

keine der genannten Varianten / andere



8%

Stimmungsbild Variantendiskussion Mittellandkanal: Welche Trassenvariante präferieren Sie? 41  ...

Podbielskistraße / Eulenkamp



44%

Spannhagenstraße / Ada-Lessing-Straße / Sahlkamp



49%

keine der genannten Varianten / andere



7%

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

Was möchten Sie den Planer:innen noch mitteilen?

25  ...

sollte sich für die variante eulenkamp entschieden werden, müsste dringend geprüft werden, ob in fahrtrichtung stadteinwärts spiegel angebracht werden müssten, um an den privaten hauseinfahrten das übersehen von radfahrern zu vermeiden! teilweise ist dort durch hohe zäune keinerlei einsichtnahme auf den radweg möglich

Bei den verschiedenen Varianten sollten auch die Kosten vorher benannt werden. Die Situation im Volgerswegtunnel ist heute schon sehr grenzwertig, der Tunnel ist für eine Veloroute in Kombination Fußweg viel ! zu eng und zu unübersichtlich. Die Geschwindigkeiten der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer wird im Tunnel, wie auch auf den Radwegen und Straßen, immer höher und im Tunnel dadurch viel gefährlicher.

Der Radverkehr soll sich laut dem Koalitionsvertrag verdoppeln - von dieser Menge RadfahrerInnen muss man auch bei der Planung der Velorouten ausgehen. Es sollte deshalb so geplant werden, dass auch Kinder auf den Routen fahren können und diese von anderen RadfahrerInnen sicher überholt werden können!

Die Stärkung des Radverkehrs wird nur erfolgreich sein, wenn gleichzeitig der KfZ-Verkehr geschwächt wird. Kompromisse und dem Kfz-Verkehr nicht "weh tun wollen" ist m.E. nur eine halbherzige Planung und Verschwendung von Ressourcen. Ich wünsche mir ein ganz klares Ja zur Stärkung des Radverkehrs.

In der Eilenriede den Übergang des Weges zum "Nichtweg" Außenboden beachten und verkehrstechnisch sichern. Wenn man hier als Radler reinrutscht ist das sehr gefährlich.

Der Radverkehr in Hannover soll laut KoaV deutlich gesteigert werden: was jetzt schon eng ist, wird noch enger. Fußverkehr soll gleichzeitig mindestens gleich bleiben, besser auch steigen -> es sollte keine Verschlechterungen für FußgängerInnen geben -> die beiden umweltfreundlichsten Verkehrsmittel sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wenn das im Einzelfall auf Kosten von Autoparkplätzen geht, müssen diese weg! Eilenriederadweg: schon heute viel zu schmal, bei mehr Radverkehr droht der infarkt. Besonders schlimm bei gemeinsamer Nutzung - Am besten immer einzeln Rad-/Fußweg in paralleler Führung. Vor dem Lister Turm: Hier sind sehr viele FußgängerInnen häufig mit Kindern auf Rollern/Laufrädern unterwegs - schon 3 Meter sind zu schmal, eine weitere Verjüngung auf 2 Meter indiskutabel! Mindestens 4 Meter müsste der Gehweg hie

Als Auch-Autofahrer frage ich mich noch, ob auch alternative Parkmöglichkeiten in der Velorouten-Planung vorgesehen sind - als Beispiel Lister Turm, wenn alle Querparkplätze entfallen sollten

Querung der Bödeckerstraße von Friesenstr Richtung Yorckstr sollte direkt diagonal erfolgen. Führung über Nebenanlagen an der Bödeckerstr ist durch geringe Aufstellflächen und ungünstige Radien inakzeptabel

prüfen, dass möglichst viele radwege beidseitig befahren werden können

Erfahrungen aus anderen Ländern in die Planungen einfließen lassen.

danke danke danke

keine wassergebundene Decke. Und am besten auch keine Pflasterung.

Vielen Dank für die Planungen und viel Erfolg in der Umsetzung auch gegen viele andere Interessen, die es geben wird.

Den Vorschlag des ADFC der Routenzusammenlegung am Weissekreutzplatz Ernsthaft erwägen

Sie haben sich viele gute Gedanken gemacht. Vielen Dank dafür. Ein paar Fragen sind sicherlich noch offen. Ich persönlich finde, dass alle Beteiligten im Straßenverkehr eine Daseinsberechtigung haben und berücksichtigt werden sollten.

mehr Platz fürs Rad. Hoffentlich lassen sich die autofixierten Bezirksräte überzeugen und mauern nicht zu sehr

Bitte Asphaltflächen, eine Pflasterung Hannover Standard ist keine hochwertige Oberfläche. Der neue Radweg an der Haltestelle Bothfeld ist ein weiterer Beleg dafür.

Die Führung muss 1. Sicherheit vor allem für die Fußgänger berücksichtigen. 2. Zukunftsorientiert sein, für die nächsten 20 - 30 Jahre. D.h., entsprechende Wegeführung und -breite.

bitte Ampeltrittbretter und/oder Ampelgriffe an größeren Kreuzungen anbringen

Verbindung Langenforther Str - P+R Kurze-Kamp braucht eine wassergebundene Decke

Ich hätte mir gewünscht, dass man die Anzahl der entfallenden Parkplätze transparent darstellt. Auch die Ausschilderung fehlte als Thema. Die ist im Moment ja sehr schlecht.

Wie kann denn sichergestellt werden, dass die teuren, komplizierten und ggf. autofeindlichen Maßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt noch umgesetzt werden können und nicht verloren gehen?

Beachten Sie bitte unbedingt die Fußgängersicherheit in der Eilenriede, nicht nur mit awareness Schildern

Nicht immer am status quo hängenbleiben bei der Planung, sondern mehr das planen, was erreicht werden soll. Verhaltensänderung folgt den Rahmenbedingungen, nicht umgekehrt!

Eine bodennahe Beleuchtung des Eilenriederadweges, sowie klare Trennung zwischen Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden

eine sichere, einfache Radverkehrsführung ist wichtiger als ein paar hundert Meter längere Verkehrswege mit mehr Konflikten, Ampeln usw.

Viel Mut! Danke!

Vielen Dank für die interessante Veranstaltung. Denken Sie groß und seien Sie mutig!

Ein breiterer Radweg in der Eilenriede ist wichtig

Die grundsätzlichen Einleitungen sollten noch kürzer gefasst werden, um etwas mehr Zeit für den Dialog zu haben. Bothfeld ist zum Schluss etwas kurz gekommen.

Walderseestr. Höhe Königinnendenkmal für Durchgangsverkehr sperren.

flächendeckend T30, Abschleppen von Falschparkern, Geschwindigkeitskontrollen etc. würde viel und schneller lösen.

Bei Gleichstand beider Varianten vielleicht beides machen?!

Dankeschön! Wir freuen uns sehr auf die Velorouten

Haben Sie den Mut, PKW-Plätze zu entfernen!

Beleuchtung Eilenriederadweg zwingend notwendig!

Super Vorplanung, danke erstmal!

👍👍👍