



Radschnellwege, Velorouten oder Fahrradstraßen Was läuft ? Wie geht's weiter?

- ein Beitrag zur Verkehrswende? -

HANNOVER



Daten Hannover:

ca. 540.000 Einwohner

ca. 1400 km Straßennetz

ca. 375.000 Arbeitsplätze

ca. 260.000 Kfz Stadt (davon ca. 220.000 Pkw)

ca. 800.000 Kfz Region

ca. 160.000 Einpendler

ca. 1300 km Radverkehrsanlagen

ca. 370 km Hauptrouten

ca. 570 km Nebenrouten

23 (29) ausgewiesene Fahrradstraßen, zahlreiche weitere beschlossen

13 Velorouten in Betrieb, im Bau, in Planung

0 Radschnellwege

Ideale topographische Voraussetzungen für Radverkehr!!

Wo stehen wir?

Schon seit den 1970'er Jahren ist Radverkehr in der Verkehrsplanung Thema

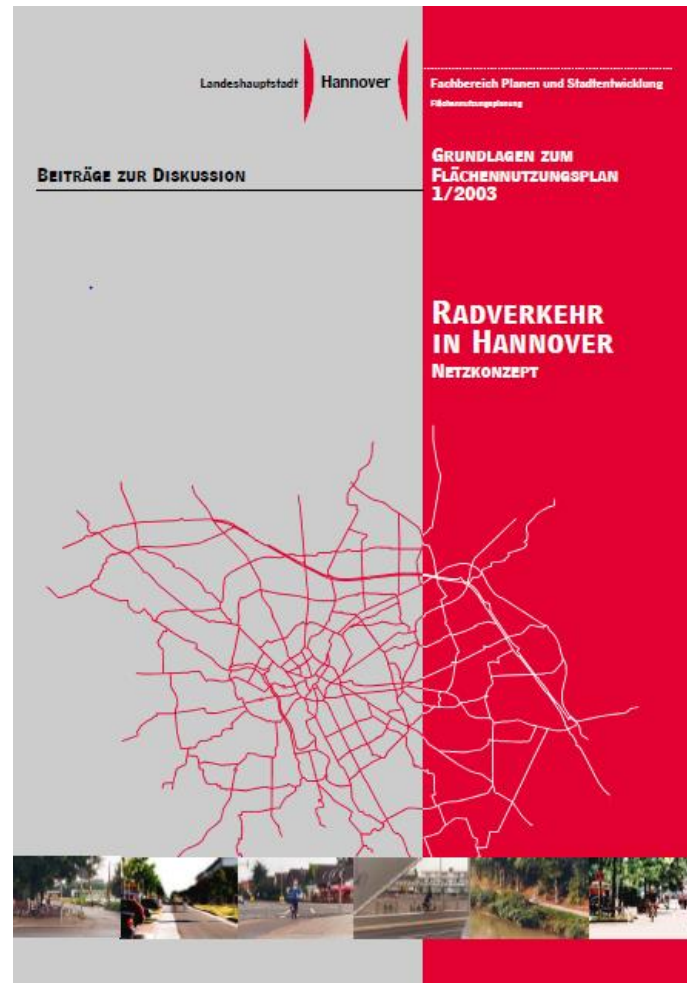
Hannover gehört mit Bremen zu den großen Großstädten mit dem höchsten Radverkehrsanteil

Hannover war bei nationalen Radverkehrstests wie ADFC

Fahrradklimatest immer auf einem der ersten 3 Plätze

2022 Platz 10 beim Global Bicycle Cities Index der fahrradfreundlichsten Städte (davor Bremen und Münster als dt. Städte)

Konzepte

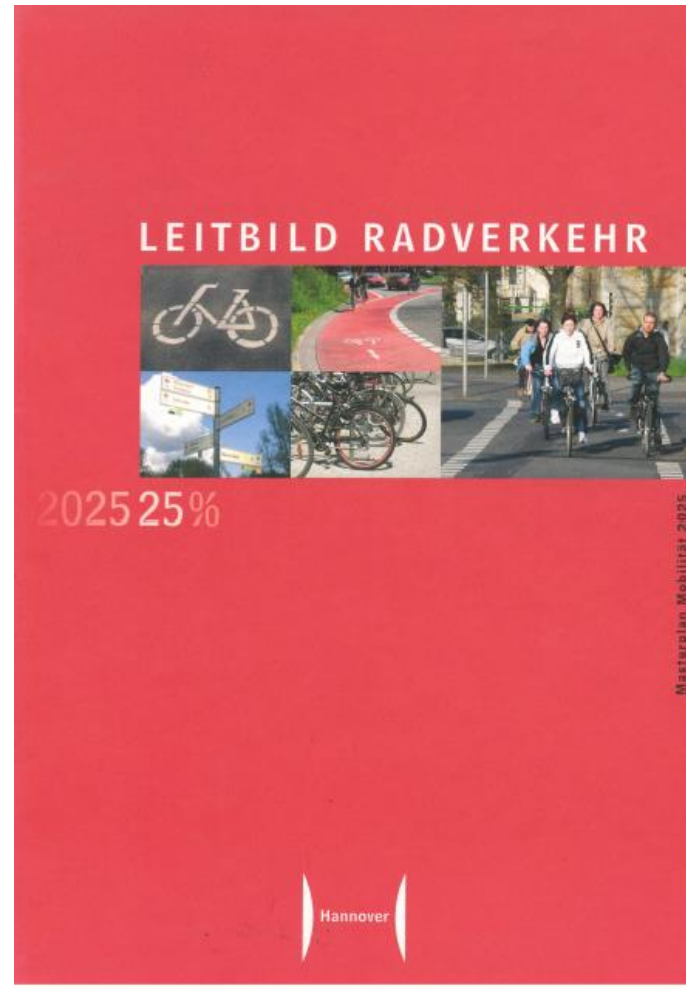


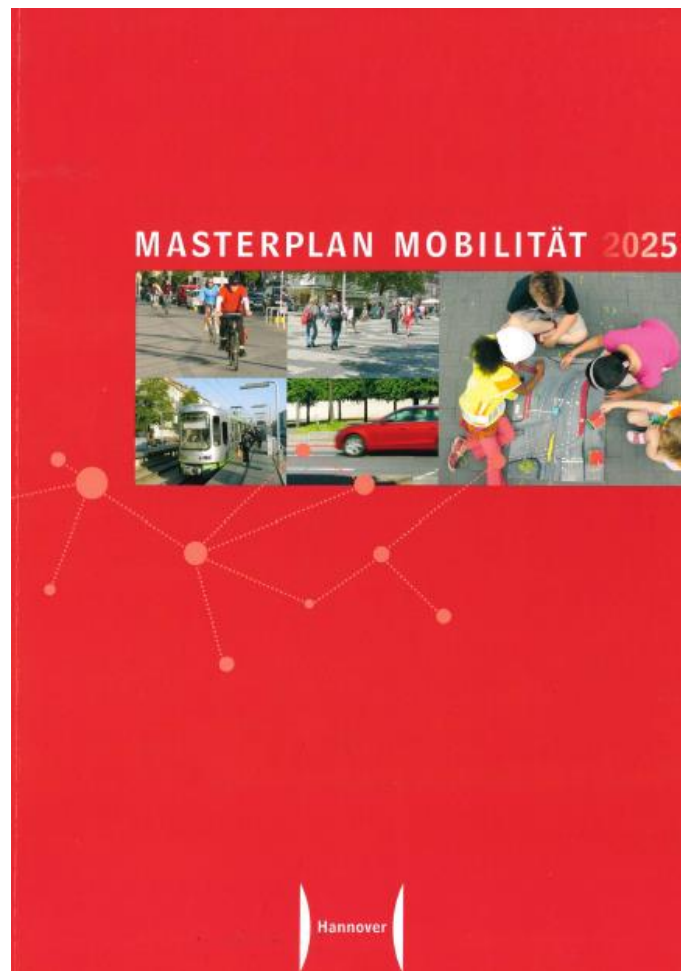
Netzkonzept Radverkehr Stand 2018



Konzepte







Radschnellwege

Konzept Radschnellwege Metropolregion 2011
(Konzeptstudie war gefördert)

metropolregion 
Hannover · Braunschweig · Göttingen · Wolfsburg
verein kommunen



Radschnellwege

Etappen auf dem Weg zur Umsetzung

Mit Unterstützung des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Radschnellwege

Stadt und Region waren mit 3 Projekten dabei:

- RSW Hannover Lehrte (vertiefende Untersuchung 2014-2016)
- RSW Hannover Laatzen (vertiefende Untersuchung 2010-2012)
- RSW Hannover Garbsen (vertiefende Untersuchung 2010-2012)

Aber keine Förderung der Umsetzung in Aussicht!

2017: Bundesförderung möglich (25 Mio. €/Jahr, aber 80% RSW Standard!)

Sonderprogramm Land 12,35 Mio. €, mind. 50 % RSW Standard)

2018 – 2021 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Hannover - Langenhagen

Förderung? Schwierig!

VeloRouten Hintergründe

Anlass Veloroutenkonzept:

Beschluss des Rates aus 2019,
„ein Veloroutennetz zur Verknüpfung aller Stadtteile mit der
Innenstadt zu erarbeiten und innerhalb von 10 Jahren
umzusetzen“

Kriterien: VeloRouten sollen

- das Rückgrat des Radverkehrsnetzes bilden,
- ein hohes Maß an Verkehrssicherheit und Fahrkomfort bieten,
- den Radverkehr im Netz gezielt bündeln,
- nicht nur Radverkehre über größere Distanzen bedienen, sie müssen grundsätzlich auch für kürzere Wege mit dem Fahrrad attraktiv sein,
- Stadtteilzentren und andere wichtige Quellen und Ziele miteinander und mit der Innenstadt verbinden.



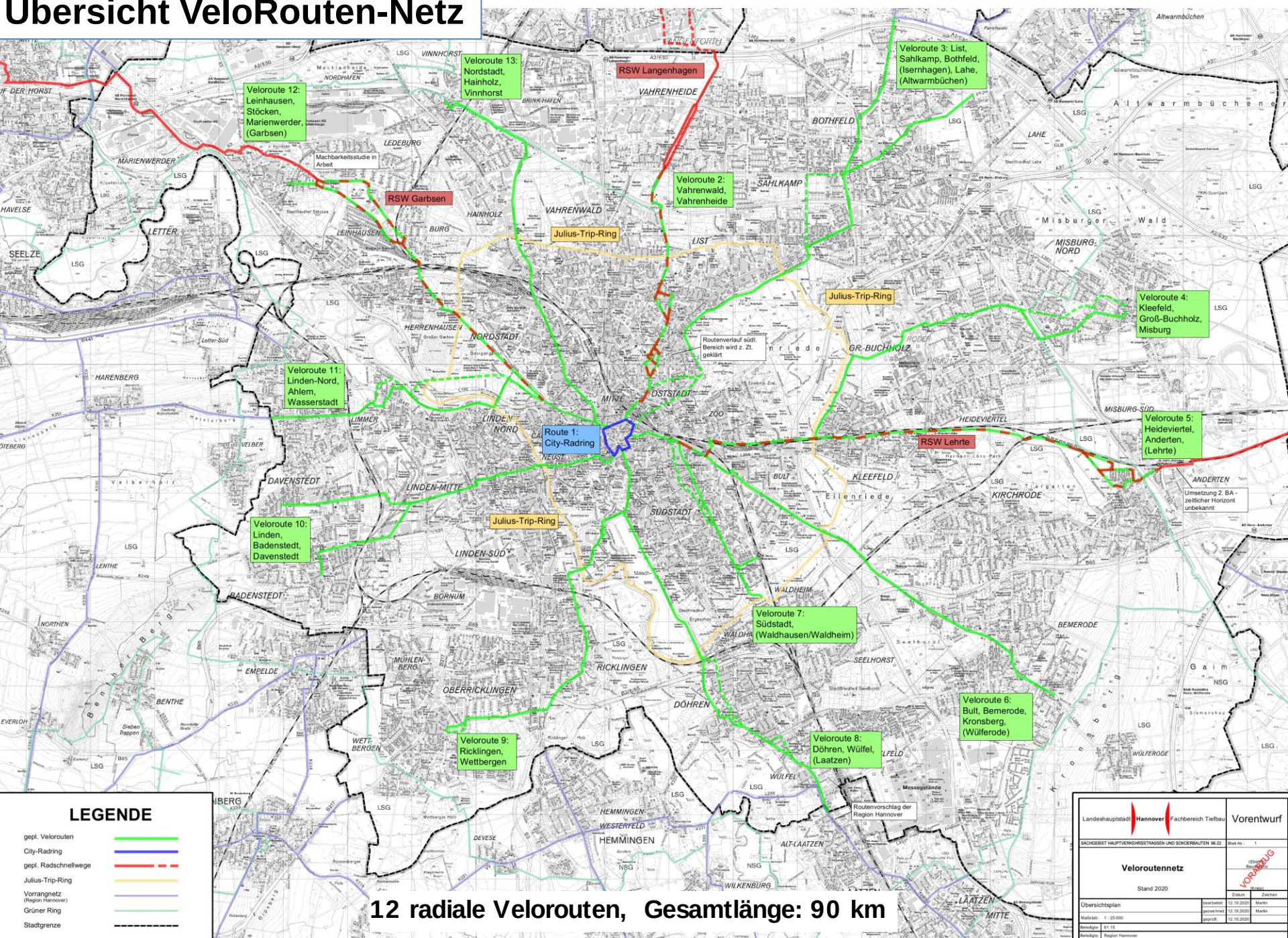
Angestrebte Standards der geplanten VeloRouten:

- Hoher Wiedererkennungswert durch einheitliche Gestaltungsmerkmale,
- Bevorrechtigung von Fahrradstraßen im Zuge der VeloRouten,
- Beleuchtung vorsehen, mindestens an Konfliktpunkten,
- Hohe Belagsqualität,
- Maximaler Zeitverlust von 35 Sekunden pro gefahrenen Kilometer,
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst,
- Breiten von 3,00 m im Zweirichtungsverkehr und 2,50 m im Einrichtungsverkehr,
- Radfahrstreifen in einer Breite von 2,75 m, Schutzstreifen in einer Breite von 2,00 m,
- Kombinierte Geh-/Radwege nur in Ausnahmefällen,
- Ausreichende Sicherheitsräume zu anderen Nutzungen

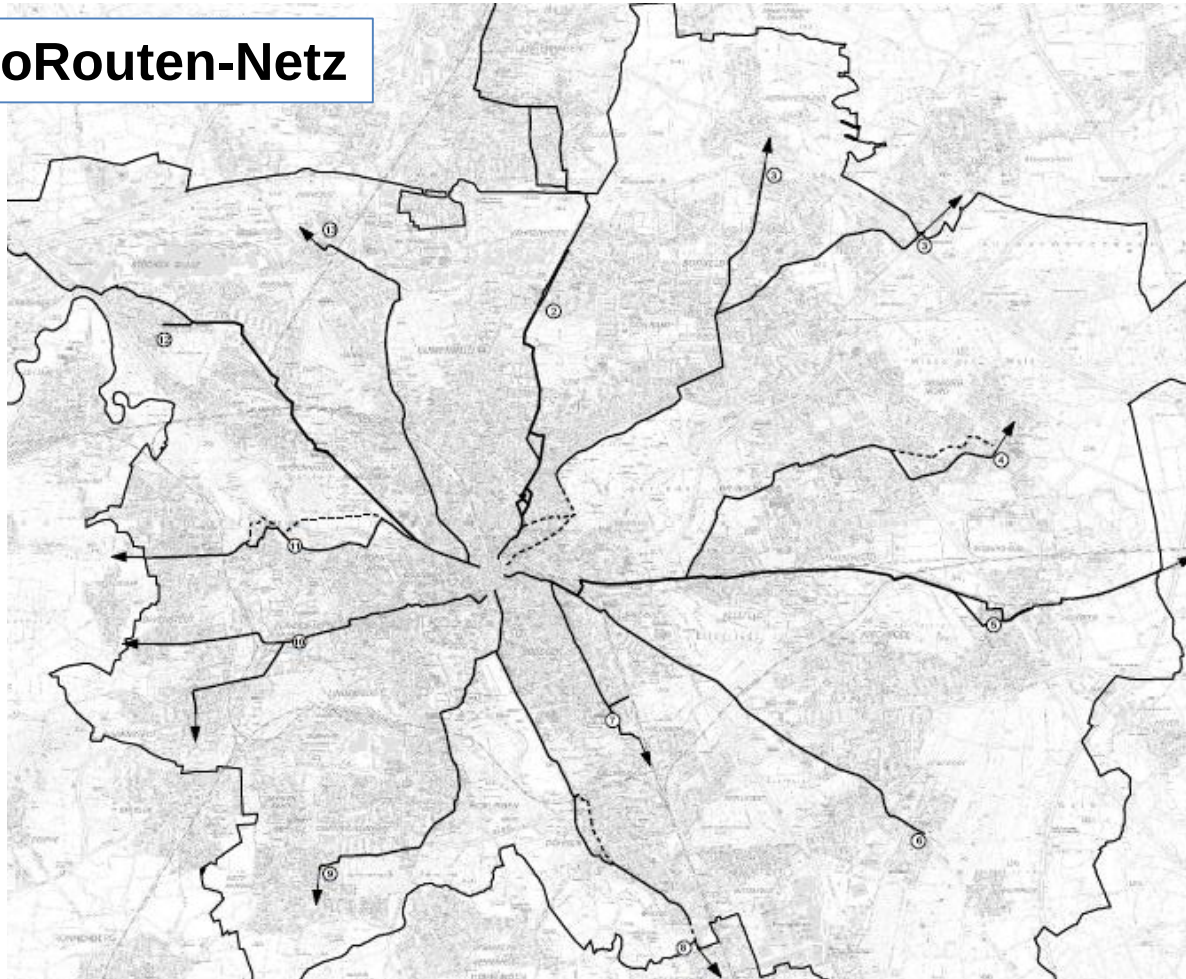


LUST AUF FAHRRAD

Übersicht VeloRouten-Netz



Übersicht VeloRouten-Netz



Was passiert derzeit?

Konzepte und Pläne gibt es hinreichend, doch mit viel List und Tücke verbirgt oft der Plan die Handlungslücke!

Ziel muss es deshalb sein, Konzepte und Pläne umzusetzen, so dass nutzbare Anlagen entstehen!

Daran arbeiten wir mit Hochdruck!!

Aktueller Bearbeitungsstand Velorouten:

- 3 Velorouten sind in Betrieb (1,5,8)
- 1 Veloroute führt bereits in die Nachbarstadt
- 4 Velorouten sind abschnittsweise in Betrieb, Maßnahmen befinden sich im Bau oder werden ausgeschrieben (2, 3, 6, 9)
- 2 weitere Velorouten sollen in die Nachbarstädte geführt werden
- 5 Velorouten müssen noch im Detail geplant, Beschlossen und gebaut werden
- Planungen für die Anbindung von Nachbarkommunen an das Veloroutennetz laufen!

Hemmnisse:

- planerische Abstimmung
- Beteiligung
- politische Beschlüsse zu:
Konzepten
Konkreter Umsetzun
- finanzielle Rahmenbedingungen:
eigene Mittel
Förderung
- personelle Rahmenbedingungen

VeloRouten



VeloRouten





VeloRouten



VeloRouten





VeloRouten











VeloRouten





VeloRouten



Fahrradstraßen

Stadtgebiet:

- 23 Straßenzüge als Fahrradstraße (29) ausgewiesen
- Insgesamt ca. 17,2 km Fahrradstraße in Hannover vorhanden
- gute Lösung in den Stadtteilen
- bisherige Gestaltung
- Fahrradstraßen 2.0
- Urteil
- Weiteres Vorgehen

Fahrradstraßen

Was ist eine Fahrradstraße?

Eine Fahrradstraße ist den Radfahrenden vorbehalten. Kraftfahrzeugverkehr darf dort nur ausnahmsweise fahren, wenn ein Zusatzschild dies anzeigt. Fahrradstraßen verlaufen oft parallel zu verkehrsreichen Straßenzügen und stellen für Radfahrende eine sehr gute Alternative dar.

Folgende Regeln gelten:

Radfahrende ...

- ... benutzen die Fahrbahn und dürfen nebeneinander fahren.
- ... haben Vorrang gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr.
- ... dürfen nicht auf den Gehwegen fahren, denn diese sind Fußgängern und radfahrenden Kindern bis zehn Jahren vorbehalten.

Motorisierte Verkehrsteilnehmer ...

- ... müssen jederzeit auf den Radverkehr Rücksicht nehmen.
- ... dürfen parken wie bisher.
- ... dürfen Grundstücke anfahren.

Wichtige Hinweise ...

- In Tempo 30-Zonen gilt grundsätzlich die Vorfahrtsregel rechts vor links – auch in einer Fahrradstraße. Abweichungen von dieser Regel werden eindeutig beschildert. Gegebenenfalls wird die Beschilderung zusätzlich durch bauliche Maßnahmen verstärkt.
- Die Geschwindigkeit ist für alle Verkehrsteilnehmer auf 30 Stundenkilometer beschränkt. Das Tempo geben die Radfahrenden vor. Der Kraftfahrzeugverkehr ordnet sich unter.
- Verkehrszeichen kennzeichnen den Beginn und das Ende einer Fahrradstraße. Zusatzschilder können die Fahrradstraße für weitere Fahrzeugarten freigeben:



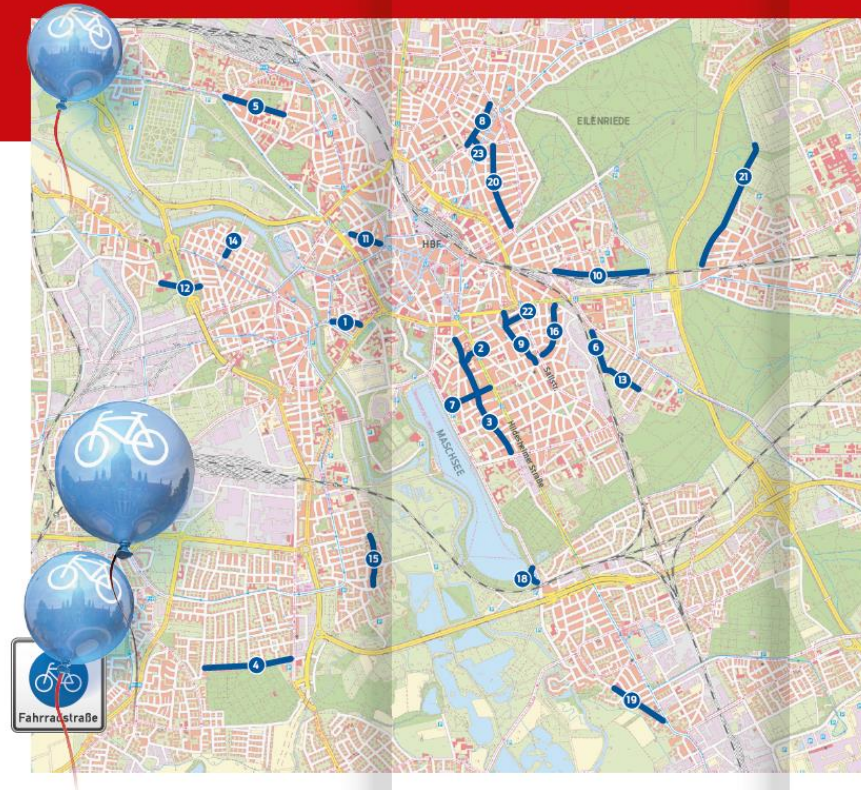
Beginn der Fahrradstraße



Ende der Fahrradstraße



Kfz-Verkehr kann zugelassen werden



Fahrradstraßen in Hannover

1. Adolfstraße
2. Akazienstraße
3. Alte Döhrener Straße
4. Am Grünen Hagen
5. Appelstraße
6. Brehmstraße
7. Bürgermeister-Fink-Straße
8. Edenstraße
9. Große Barlinge
10. Kleefelder Straße
11. Lange Laube
12. Liepmannstraße/Noltestraße
13. Menschingstraße
14. Pfarrlandstraße
15. Stammestraße
16. Stolzestraße
17. Straßenverbund Kronsberg
18. Umfahrung Parkplatz Maschsee
19. Wiebergstraße

Neu 2017:

20. Flüggestraße/Eichstraße
21. Kleestraße
22. Kortumstraße
23. Schubertstraße

Ansprechpartner:

Radverkehrsbeauftragter der Landeshauptstadt
Radverkehrsbeauftragter@Hannover-Stadt.de

Fahrradstraßen

Gerichtsurteil und Maßnahmen Fahrradstraße 2.0

Ergänzende Maßnahmen Fahrradstraße 2.0

- Bevorrechtigung durch Beschilderung und Markierung an den Knotenpunkten
- Ausreichend Fahrradstellplätze vorsehen, Fahrradabstellplätze im Fahrbahnbereich zur Optimierung der barrierefreien Nutzbarkeit für den Fußverkehr (übergeordnetes Interesse)



Fahrradstraßen

Gerichtsurteil und Maßnahmen Fahrradstraße 2.0

Gerichtsurteil:

- Voraussetzung für die Sachgerechtigkeit und Zweckmäßigkeit der Anordnung einer Fahrradstraße ist, dass die durch sie eingeräumten Sonderrechte für Radfahrende, insbesondere der Erlaubnis, nebeneinander zu fahren, auch tatsächlich genutzt werden können
- KFZ-Durchgangsverkehr ist zu unterbinden bzw. auf ein Minimum zu reduzieren
- Deutlicher Sicherheitsgewinn für Radfahrende durch Einrichtung einer Fahrradstraße gegenüber einer Tempo 30-Zone
- Mindestbreite 4,00 zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen

Fahrradstraßen

Gerichtsurteil und Maßnahmen Fahrradstraße 2.0

Appelstraße
(Nordstadt)



Kleefelder Straße
(Mitte)



Noltestraße
(Linden)





LUST AUF FAHRRAD

**Fahrradkommunalkonferenz 2024 am 5. und 6.11. in
Hannover**

Öffentlichkeitsarbeit

Maybebop: Video „Lust auf Fahrrad“





Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!