

# Velorouten-Netz Hannover

## Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität

Stand 17.1.2018

### Konzept des ADFC Hannover

Der ADFC Hannover fordert die Landeshauptstadt Hannover auf, ein Velorouten-Netz mit Velorouten aus allen Stadtbezirken ins Zentrum, einem Velo-Cityring sowie bei Bedarf tangentialen Velorouten zu realisieren. Die Ausrichtung erfolgt an den Kriterien Sicherheit, Komfort, zügiges Fahren.

Den Rat der Landeshauptstadt fordert der ADFC auf, die Verwaltung mit der umgehenden Realisierung zu beauftragen und in die städtischen Haushalte 2019/2020 die erforderlichen Haushaltsmittel einzustellen.

Die Velorouten werden möglichst wohnort-nah geführt. Sie verbinden strahlenförmig alle Stadtbezirke mit der Innenstadt, sodass von möglichst vielen Punkten eine Veloroute zügig zu erreichen ist. An Knotenpunkten sind Umwege und Wartezeiten minimiert. Der Velocityring ermöglicht die Querung der City. Tangentiale Routen als Verbindung zwischen zwei Stadtbezirken erweitern das Netz. Das Velorouten-Netz Hannover wird mit dem Alltagsrouten-Netz der Region Hannover verbunden.

Das Velorouten-Netz trägt entscheidend dazu bei, mehr EinwohnerInnen für die Nutzung des Fahrrads für Alltagsfahrten in Hannover zu gewinnen. Personen, die eine Route ohne wesentliche Hemmnisse angeboten bekommen und darauf gut geleitet werden, die sich auf dieser Route sicher fühlen können, werden sich deutlich häufiger für das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel entscheiden.

Angesichts steigender Einwohnerzahlen und einem wachsenden Mobilitätsbedürfnis trägt die weitere Steigerung des Radverkehrsanteils dazu bei, die Funktionsfähigkeit des gesamten Mobilitätsnetzes in Hannover zu gewährleisten. Das Stadtbahn-System sowie der Autoverkehr haben punktuell bereits ihre Grenzen erreicht.

Eine zügige Realisierung des Velorouten-Netz Hannover wird auch einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte leisten.

### Der Stand der Dinge

Bereits das Leitbild Radverkehr von 2009 sieht „ein attraktives, flächendeckendes Radroutennetz“ vor, dessen Wege sicher und komfortabel und bei dem an Knotenpunkten Umwege und Wartezeiten minimiert sind.

Der ADFC Hannover hat 2016 Standards und erste Routen-Vorschläge für die Schaffung von Velorouten in Hannover erarbeitet. Die ADFC-Mitgliederversammlung 2017 hat diese Vorschläge aufgegriffen und die Stadt Hannover zur Realisierung aufgefordert.

Im Juni 2017 hat sich der ADFC Hannover mit der Bauverwaltung darauf verständigt, zunächst eine Veloroute als Pilotroute umzusetzen. Dafür wurde die Veloroute 03 entlang der List zum Sahlkamp und weiter Bothfeld und Isernhagen-Süd ausgewählt.

Die Benennung der Routen kann in Anlehnung an die Nummerierung der Ziel-Stadtbezirke erfolgen. Die Route nach Sahlkamp / Bothfeld / Isernhagen-Süd ist insofern die Veloroute 03.

Die Verwaltung hat die vom ADFC formulierten Velorouten-Standards für grundsätzlich geeignet erklärt.

Anlässlich einer gemeinsamen Befahrung von Verwaltung und ADFC im Oktober wurden verschiedene Varianten der Route 03 betrachtet und letztlich eine konkrete Route ausgewählt. Bei der Befahrung wurden konkrete Schwachstellen benannt und Möglichkeiten zu deren Beseitigung erörtert. Die Verwaltung will zunächst Aussagen zu Machbarkeit, Kosten und Zeitrahmen für die Herrichtung und Ausweisung dieser Pilot-Veloroute gewinnen.

## **Standards**

1. Die Routen werden so bemessen, dass sie den angestrebten Radverkehrsanteil von mehr als 25% aufnehmen können. Sie sind für unterschiedliche Radverkehre geeignet. 10-jährige Kinder können dort unterwegs sein ebenso wie schnelle RadfahrerInnen mit 20 – 30 km/h.
2. Um sowohl eine objektive als auch eine subjektive Sicherheit zu schaffen, laufen die Radrouten bei einer allgemeinen Verkehrsgeschwindigkeit von 50 km/h und an allen Kreuzungen als eigene Spuren und sind baulich vom Autoverkehr getrennt. Die Radrouten werden deutlich vom Fußweg getrennt. Bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist eine bauliche Trennung nicht nötig. Nach Möglichkeit werden die Radrouten als Fahrradstraßen ausgewiesen.
3. Die Routen haben durchgängig eine ausreichende Breite, die auch die neuen Radverkehre berücksichtigt (Lastenräder, Anhänger). Überholen muss entspannt möglich sein, damit den unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radverkehre Rechnung getragen wird. Die Mindestbreite beträgt grundsätzlich 2,50 m pro Richtung.
4. Die Routen haben durchgängig eine hohe Oberflächenqualität gemäß der jeweiligen technischen Möglichkeiten. Dafür wird ein glatter Belag bevorzugt, der sich durch einen geringen Rollwiderstand auszeichnet.
5. Kreuzungen sind baulich so zu gestalten, dass der Radverkehr sicher unterwegs ist. Sehr gute Sichtbarkeit des Radverkehrs und eine Entschleunigung des abbiegenden Autoverkehrs bzw. getrennte Ampelschaltungen sind dafür entscheidend. Entlang untergeordneter Straßen sind die Velorouten ohne Niveauwechsel oder Bordsteinkante eben zu führen.
6. RadfahrerInnen sollen Kreuzungen in alle Richtungen innerhalb einer Ampelphase queren können. Der Verkehr auf den Velorouten hat grundsätzlich Vorrang. Bedarfsanforderungen sind für den Radverkehr grundsätzlich zu vermeiden. Grüne Welle ist grundsätzlich für Tempo 20 einzurichten.
7. Die Routen sind ausreichend beleuchtet (objektive und subjektive Sicherheit).
8. Die Routen werden in erster Priorität gereinigt und von Schnee geräumt.
9. Die Routen sind auf der ganzen Länge einheitlich gestaltet und eindeutig als solche erkennbar. Die Markierung der Velorouten unterscheidet sich von der Freizeitrouten-Markierung und muss zu jeder Tages- und Jahreszeit gut sichtbar und leicht erkennbar sein.