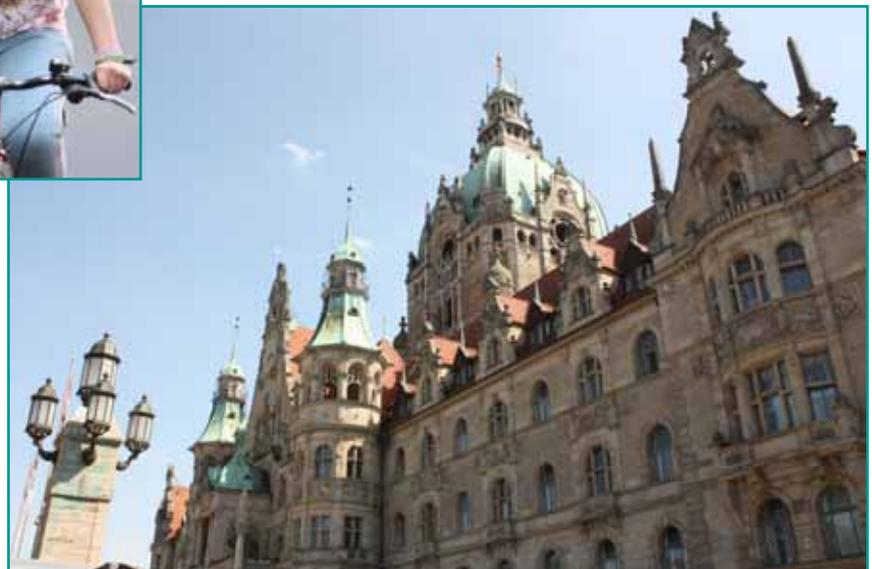


Fahrradverkehr Hannover 2030

Meine Stadt - Mein Weg - Mein Fahrrad

Was wir von Kopenhagen lernen können



Intro

Cool hat zwei Räder

Radfahren ist DAS Trendthema in Großstädten. Die Verkaufszahlen für Fahrräder zeigen nach oben, Fahrräder sind bunt, chic und trendy. Selbst Metropolen wie London, Paris oder New York, wo man schon dachte die Menschen werden im Auto geboren, entdecken das Radfahren.

Auch die Wissenschaft kann sich dem Radfahren nicht entziehen und stellt fest, dass für Jugendliche das Auto als Statussymbol ausgedient hat. Sie wollen sich nicht an das teure Auto binden und investieren ihr Geld in Handy, Laptop oder eben ein Fahrrad.

Hannover schon aktiv

Die Stadt Hannover arbeitet bereits seit geraumer Zeit am Thema Radverkehr. Im Leitbild Radverkehr wurden Ziele beschlossen und auch bauliche Verbesserungen umgesetzt. Radwege wurden ausgeschildert und ausgebaut, Radstreifen auf die Fahrbahn gemalt und eine echte Fahrradampel an der Otto-Brenner-Straße / Lange Laube installiert. Trotz dieser Aktivitäten für den Radverkehr in Hannover gibt es diverse „offene Wunden“. Leider viel zu oft im wahrsten Sinn des Wortes: Die Zahl der Unfälle, bei denen RadfahrerInnen verletzt werden, ist viel zu hoch. Darüber hinaus sind die Radwege oft uneben und das Pflaster holperig. Besonders an Straßeneinmündungen bei denen der Hochbordradweg durch die Gosse auf die Straße führt, wird das Dämpfungsvermögen von Wirbelsäulen häufig arg auf die Probe gestellt. An vielen Stellen gibt es Lücken im Radverkehrsnetz, die RadfahrerInnen müssen sich durchmogeln. Die Diskussion um Rad-schnellwege kommt nicht recht voran.

Führung der Radwege sehr unterschiedlich

Die Ausgestaltung der Radwege ist in Hannover sehr unterschiedlich: Es dominiert der Hochbordradweg auf Ebene des Gehweges. Meistens ist er grau gepflastert, er kann aber auch asphaltiert sein. Oft ist er nur einen Meter schmal, manchmal aber auch breiter. Es gibt auch Gehwege, auf denen ein Teil als schmaler Radweg mit durchgezogener Linie

abmarkiert ist. Seltener sind kombinierte Geh- / Radwege, Gehwege mit Fahrrad frei oder Radwege auf Fahrbahnniveau hinter einer Parkspur. Es gibt auf die Fahrbahn aufgemalte Radfahrstreifen mit durchgezogener Linie, teilweise sind sie rot markiert. Und es gibt auf die Fahrbahn aufgemalte sehr schmale Schutzstreifen mit gestrichelter Linie, die auch teils rot markiert sind. Neu sind die eingerichteten Fahrradstraßen, bei denen Radfahrer auf der Fahrbahn bevorrechtigt sind, aber i.d.R. keine baulichen Verbesserungen geschaffen wurden.

Straßenraum vom Autoverkehr dominiert

Wer sich den Querschnitt der allermeisten Straßen ansieht, dem ergibt sich folgendes Bild: Rechts und links je eine Auto-Parkspur, in der Mitte je Richtung ein bis zwei Auto-Fahrspuren. Im Querschnitt also vier bis sechs Autospuren, da bleibt für Radfahrer und Fußgänger am Rand nur noch wenig Platz. Diese Verteilung ist historisch entstanden, für die Zukunft benötigen wir eine andere Verteilung des öffentlichen Straßenraumes.

Wenn wir uns Gedanken über den Stadtverkehr im Jahr 2030 machen, heißt das auch, sich über die Infrastruktur Gedanken zu machen. Denn: Die Infrastruktur fördert oder hemmt das persönliche Verhalten des Einzelnen.



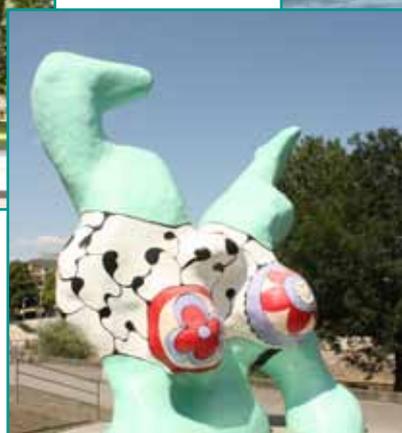


Gegenüber vielen anderen deutschen Städten muss sich Hannover in Sachen Radverkehr nicht verstecken. Wer sich aber mal in Kopenhagen auf das Rad schwingt, merkt schnell: Da geht noch mehr!

Das breite Radspurensystem lädt zum Radeln ein und die asphaltierte Fläche bietet einen hohen Fahrkomfort. Selbst längere Strecken können gut und schnell zurück gelegt werden. In Kopenhagen macht das Fahrradfahren Spaß!

Hannover verfolgt das Ziel den Anteil des Radverkehrs bis 2020 von derzeit 19 auf 25% zu steigern, Kopenhagen will den Radverkehrsanteil bis 2015 (!) von zuletzt 36 auf 50% bei allen Arbeits- und Ausbildungswegen steigern.

Da stellt sich die Frage:
Was können wir von Kopenhagen lernen?





Was können wir von

Kopenhagen lernen?

Kopenhagen, das ist nicht nur die kleine Meerjungfrau, das Tivoli oder modernes Design. Sondern Kopenhagen gilt auch seit einigen Jahren - neben Amsterdam - als die Fahrradhauptstadt Europas. Tatsächlich ist das Rad das meist benutzte Verkehrsmittel. In der „Nordrebrogade“ stehen an der Ampel in Richtung Innenstadt oft zehnmal so viele Fahrräder wie Autos. Es soll die meist befahrene Straße Europas sein - mit Fahrrädern.

Ob SchülerIn, Hausfrau, Vater mit Kind oder Geschäftsleute, in Kopenhagen fährt jede und jeder mit dem Rad: in Kleid, Jeans, Anzug, T-Shirt, mit Sonnenbrille oder mit Kopftuch. Das Fahrrad ist Normalität in Kopenhagen und gehört zum Leben dazu. 7% aller Familien haben ein Lastenrad, Kinder können darin angeschnallt auf der Sitzbank fahren, Anhänger

sind eher selten. Im Lastenrad werden aber auch Einkäufe und Weihnachtsbäume transportiert.

Überall in der Stadt sind kleine Fahrradläden, die Fahrräder, Zubehör und Reparaturen anbieten. Fahrradtaxi haben in der Innenstadt ausgewiesene Halteplätze. Die S-Bahnen haben eigene Fahrrad-



abteile und auch die klassischen Autotaxis haben sich auf RadfahrerInnen eingestellt: Einfache Halterungen können Fahrräder Huckepack nehmen.

Schon vor Jahren hatte sich Kopenhagen das Ziel gesetzt, den Radverkehr zu fördern. Das Kopenhagener Fahrrad-Modell hat drei wichtige Faktoren:

1. Ein eigenes Radspuren-System

Radwege oder Radfahrstreifen gibt es in Kopenhagen nur wenige – Kopenhagen hat ein eigenes System von Radspuren. Diese sind sowohl von der Autospur als auch dem Gehweg in etwa halber Bordsteinhöhe baulich abgetrennt. Die Radspuren sind meist ca. 7 cm höher als die Auto-Fahrbahn – durch einen Bordstein getrennt. Nochmals 7 cm höher ist dann der Gehweg. Falls es einen Parkstreifen für Autos gibt, ist die Radspur rechts des Parkstreifens. Aber: Für die breite Radspur wird an einigen Straßen komplett oder auf einer Seite auf einen Parkstreifen verzichtet.

2. Hoher Fahrkomfort

Die Radspuren bieten einen hohen Fahrkomfort. Sie sind alle asphaltiert und damit hervorragend zu befahren. An den Kreuzungsbereichen bzw. Straßeneinmündungen werden die Radspuren nahezu niveaugleich auf die Auto-Fahrbahn geführt, so dass die RadfahrerInnen keine Unebenheiten überfahren müssen.

3. Das 2,50-Meter-Prinzip

Die Kopenhagener fahren viel Rad, aber unterschiedlich schnell. Auf den Radspuren ist Platz zum Überholen und Platz für Lastenfahrräder. Die Radspuren sind mindestens zwei Meter breit, auf stärker befahrenen Straßen oft auch 2,30 oder 2,60 m. In den reinen Wohnstraßen oder kleineren Verbindungsstraßen mit weniger Verkehr gibt es keine Radspuren, die RadfahrerInnen fahren auf der Straße.





Für den Erfolg des Kopenhagener Fahrrad-Modells gibt es aber noch weitere wichtige Aspekte:

Lücken schließen

Die Stadt Kopenhagen kleckert nicht, sondern nimmt für den Radverkehr viel Geld in die Hand. Vor Jahren hatte eine Analyse ergeben, dass das Radverkehrsnetz viele Lücken aufweist und so verhindert, dass RadfahrerInnen überall gut hinkommen. Um neue Wohngebiete im Osten der Stadt zu erschließen, wurde die Rad- und Fußgängerbrücke „Bryggebroen“ gebaut. Die Anzahl der Radler über die Brücke stieg von 2006 bis 2010 von ca. 3400 auf 9000 RadfahrerInnen täglich. Dabei müssen die Radler auf einer Teilstrecke noch ihr Rad eine Treppe hochtragen, der Bau einer weiteren Brücke, die diese Lücke schließt, ist nahezu fertig. Sie schlängelt sich zwischen Kino und Einkaufszentrum über das Wasser hindurch. Für die direkte Verbindung von der Innenstadt ins östliche Christianshavn sind zwei weitere Brücken im Bau.



Grüne Welle

In anderen Städten werden Grüne Wellen für Autos geschaltet oder teure Pulksteuerungen entwickelt. In Kopenhagen wurden in den letzten Jahren Grüne Wellen für RadfahrerInnen eingerichtet. Auf einigen besonders benutzten Strecken gibt es zu bestimmten Tageszeiten (z.B. 6-10 Uhr oder 7-19 Uhr) bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h an den Ampeln eine grüne Welle für RadfahrerInnen. Zur Eigenkontrolle gibt es sogar an einigen Stellen Geschwindigkeitsanzeiger neben der Radspur.



Pendlerrouen

Gerade Berufspendler halten Lücken im Radnetz davon ab, regelmäßig auf das Rad umzusteigen. Innerhalb der Metropolregion Kopenhagen sind 26 durchgehende Radschnellwege für Pendler geplant. Zwei ca. 17 km lange Routenverbindungen aus der Innenstadt Kopenhagens in die Außenbezirke nach Norden und Westen sind bereits fertig.



Kreuzungen

RadfahrerInnen haben eigene Fahrspuren und deshalb oft auch eigene Ampeln, teilweise getrennt für geradeaus und Rechtsabbieger. In einigen Fällen läuft die eigenständige Radspur 10 Meter vor der Kreuzung aus, dann dürfen sich auch rechts abbiegende Autos einfädeln. Auf den Radspuren ist teilweise viel los. Wer anhalten will, hebt deshalb als Zeichen eine Hand, damit die nachfolgenden RadfahrerInnen sich darauf einstellen können. Auf die Fahrbahn aufgemalte Linksabbieger gibt es für RadfahrerInnen nicht. Wer nach links abbiegen will, hält an und fädelt sich in die Querrichtung wieder ein.



Kleine Hilfen

Sie sind nicht zwingend nötig, erleichtern und verschönern aber den Alltag: Schräg gestellte Mülleimer an den Radspuren erleichtern es beim Fahren die Brötchentüte zu entsorgen. Auch ein Fußtritt mit Handlauf an der Ampel ist praktisch, um entspannt auf grün zu warten.

Wirklich hilfreich kann eine Luftpumpe sein, die z.B. in einem Park, einem Einkaufszentrum oder auch an einer Fahrradwerkstatt bereit steht.



An einigen Kreuzungen warnen große Aufkleber auf der Radspur RadfahrerInnen vor dem Toten Winkel bei abbiegenden LKW.



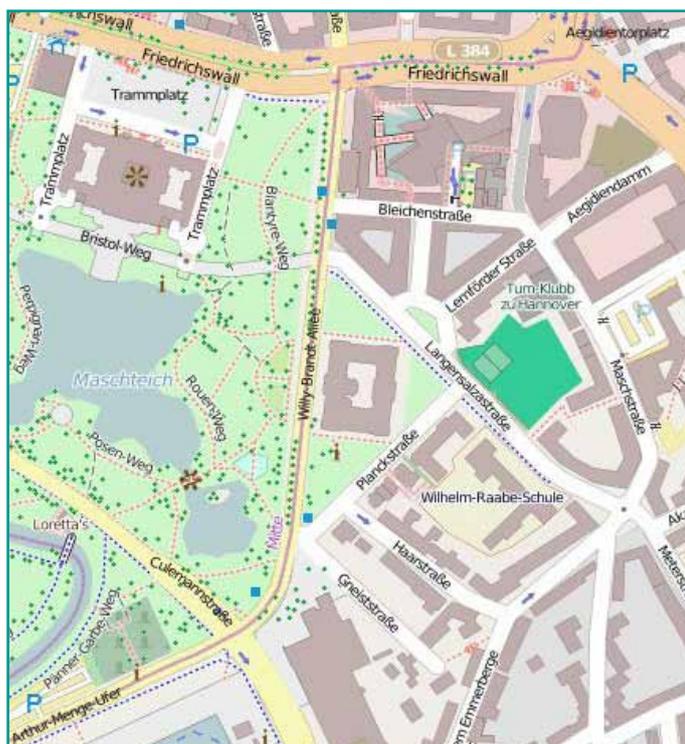


neu gestalten

Es gibt viele Straßen in Hannover, an denen ein Ausbau für den Radverkehr wichtig wäre. Als Beispiel haben wir hier die Willy-Brandt-Allee heraus gegriffen und schlagen eine Neugestaltung des Straßenraumes zwischen Planckstraße und Friedrichswall vor.

Die Willy-Brandt-Allee ist eine wichtige Verbindung im Radverkehrsnetz, trotzdem ist der Radweg auf östlicher Seite lediglich ein Meter breit. Ein Umbau ist vergleichsweise einfach umzusetzen, da nur eine Bordsteinkante angefasst werden muss. Es gibt keine Konflikte mit Baumbestand und wenig Konflikte mit Parkraum.

Durch einem Umbau kann auf östlicher Seite (Landesmuseum) eine 2,30 m breite Radspur angelegt werden, so kann die Willy-Brandt-Allee ihre Funktion im Radverkehrsnetz erfüllen.



Wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr

Die Willy-Brandt-Allee hat eine wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr: Sowohl aus Richtung Südstadt / Döhren / Laatzen, als auch von diversen Einrichtungen in die Innenstadt bzw. die östlichen und nordöstlichen Stadtteile. Dazu zählen bspw. die Schulen am Maschsee, der Freizeitverkehr zum / vom Maschsee, das Stadion, der Sportpark, das Stadionbad, das Sprengelmuseum und das NDR-Funkhaus. Der gut ausgebaute Radweg am Maschsee endet am Nordufer / Kurt-Schwitters-Platz. Eine Weiterführung über die Culemannstraße ist auf der rechten Seite gar nicht vorhanden, dort fehlt ein Radweg komplett. Ausschließlich auf der linken Seite ist ein Radweg vorhanden, der in beide Richtungen genutzt werden muss. Die Weiterführung auf der rechten (östlichen) Seite der Willy-Brandt-Allee beginnt gepflastert bis zur Planckstraße. Im längeren Abschnitt bis zur Langensalzastraße ist der Radweg lediglich per aufgemalter Linie auf dem asphaltierten Gehweg markiert und nur einen Meter breit. Ab Langensalzastraße bis Friedrichswall ist der Radweg gepflastert, aber ebenfalls sehr schmal. In der Gegenrichtung auf der westlichen Seite (Maschpark) ist der Radweg gepflastert, aber immerhin 2 m breit und weitgehend in Ordnung.

Schlechter Straßenzustand

Ob nur die östliche Straßenseite neu gestaltet werden kann oder auch die Auto-Fahrbahn einbezogen werden muss, muss eine Detailplanung ergeben. Die Fahrbahn besteht (bis auf die Einmündungen) zwischen Planck- und Langensalzastraße aus Kopfsteinpflaster. Dieses ist an diversen Stellen mit Asphalt ausgebessert. Der Zustand ist entsprechend schlecht, ein Schild warnt vor „Straßenschäden“ und gibt 30 km/h als Geschwindigkeitsbegrenzung vor.

BIU - Vorschlag zur Neugestaltung

Der Straßenraum der Willy-Brandt-Allee zwischen Planckstraße und Friedrichswall wird neu gestaltet. Dabei wird auf der östlichen Seite eine Radspur in der Breite von 2,30 m angelegt, damit die Willy-Brandt-Allee ihre wichtige Funktion im Radverkehrsnetz wahrnehmen kann.

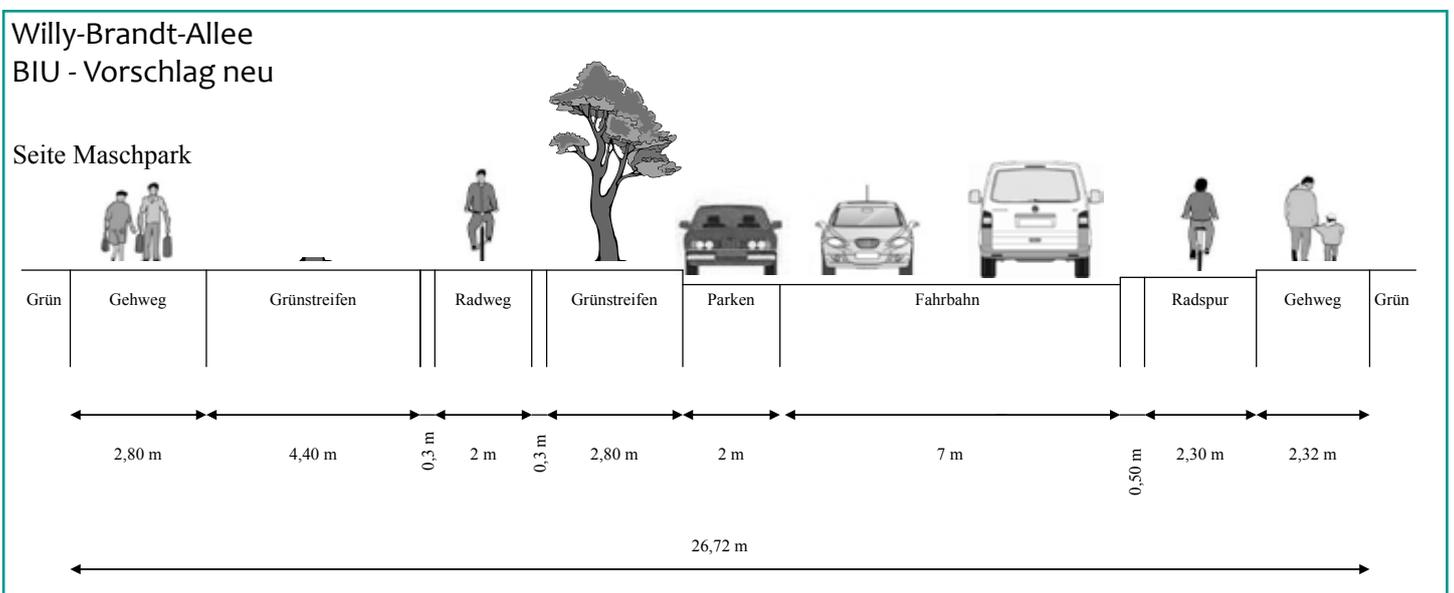
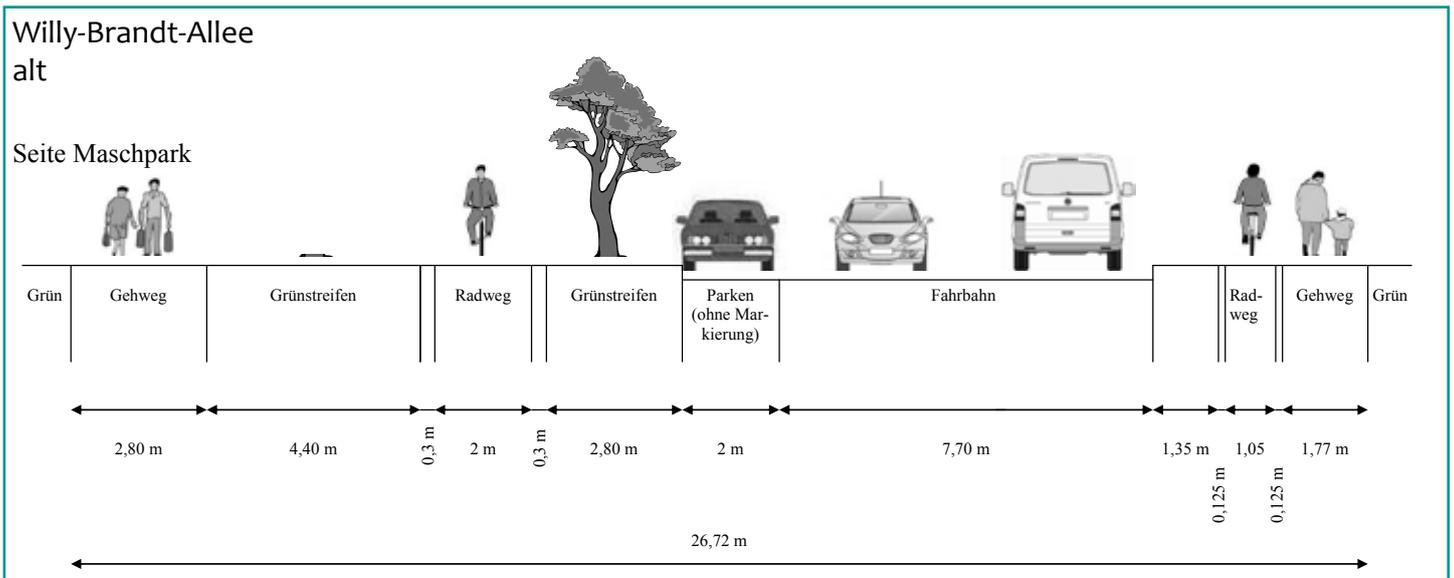
Im Straßenquerschnitt bleibt die Bordsteinkante an der Maschparkseite weitgehend erhalten. Es schließt sich ein Parkstreifen von 2,00 m und die Auto-Fahrbahn von 7,00 m an. Der Bordstein auf der östlichen Seite rückt 70 cm nach Westen. So bleiben Platz für eine Radspur von 2,30 m. Auch der Gehweg kann von jetzt 1,77 m auf 2,30 m verbreitert werden, zur Fahrbahn bleibt ein Sicherheitsraum von 0,5 m.

Der jetzige Auto-Fahrbahnraum ist 7,70 m breit (plus zwei Meter Parkstreifen auf der Maschparkseite). Dies ist für eine Fahrbahn unnützlich breit,

reicht aber für eine weitere Parkspur auf der östlichen Seite nicht aus. Auf der östlichen Seite sind deswegen auch nur zwei Zonen mit einigen Parkplätzen eingerichtet. An diesen Stellen können sich zwar PKW begegnen, Busse oder LKW aber nicht. Diese müssen im Begegnungsfall warten.

Asphaltiert und baulich abgesetzt

Die neue Radspur wird nach Kopenhagener Vorbild durchgehend asphaltiert und auf halber Bordsteinhöhe angelegt. Dadurch ist ein hoher Fahrkomfort gewährleistet. Außerdem wird durch die bauliche Abgrenzung sowohl für Fußgänger als auch Autofahrer klar, dass diese Spur Radfahrern vorbehalten ist. Eine zufällige Nutzung anderer VerkehrsteilnehmerInnen wird vermieden.





Willy-Brandt-Allee
alt

Der historische Straßenquerschnitt bietet viel Straßenraum für Autos, auf dem Gehweg ist nur eine schmale Spur für Radfahrer aufgemalt.



Willy-Brandt-Allee
BIU - Vorschlag neu

Der neue Straßenraum bietet eine 2,30 m breite Radspur. RadfahrerInnen können sich auch überholen. Der verbreiterte Gehweg bietet mit 2,30 m Breite auch für Fußgänger angemessenen Platz. Die Fahrbahn ist mit 7 m so breit, dass sich Busse gut begegnen können. Am rechten Gehwegrand können gerichtete LED-Laternen aufgestellt werden.

Abschnitt zwischen Langensalza- und Bleichenstraße Warteinsel für Busfahrgäste statt unbenutzer Abbiegespur

In diesem Bereich ist der Gehweg mit 2,70 m vergleichsweise breit, er fungiert aber gleichzeitig als Wartefläche für die Haltestelle der Linie 200, der Radweg ist nur ein Meter breit und grenzt fast direkt an die Fahrbahn. Der Radweg ist somit direkte Aufstellfläche der Fahrgäste, entsprechend häufig kommt es zu Konflikten.

In der Mitte der Fahrbahn gibt es eine Auto-Abbiegespur aus Richtung Friedrichswall in die Langensalzastraße. Sie ergibt sich als „Abfallprodukt“ aus der Verlängerung der Abbiegespur Willy-Brandt-Allee in den Friedrichswall bis zur Mittelinsel auf der Willy-Brandt-Allee / Langensalzastraße. Diese Abbiegespur in die Langensalzastraße wird wenig genutzt und ist verzichtbar, sie entfällt.

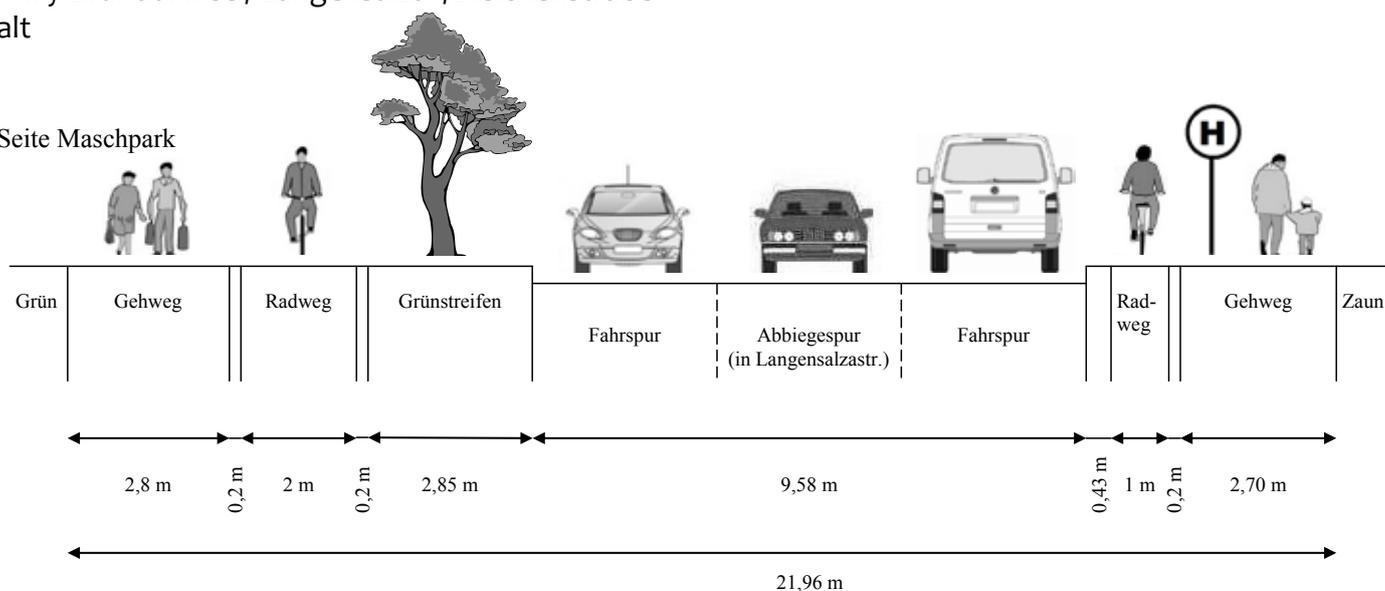
Dadurch ist es möglich die Auto-Fahrspur in Rich-

tung Friedrichswall nach Westen zu verlegen und zwischen Fahrspur und Radweg eine Aufstellfläche für die Busfahrgäste zu schaffen. Gleichzeitig kann auch hier die Radspur auf 2,30 m verbreitert werden.

Im Straßenquerschnitt bleibt die Bordsteinkante auf der Maschparkseite erhalten, es schließt sich die Auto-Fahrspur von 7,00 m an. Der Bordstein auf der östlichen Seite rückt 2,58 m nach Westen in Richtung Rathaus. Die neu entstehende Aufstellfläche für Busfahrgäste ist zwei Meter breit. Die Fahrgäste können ohne Behinderung der RadfahrerInnen ein- und aussteigen. Auf der Warteinsel läßt sich ein schmales Wetterschutzhaus errichten, so kann für die Busfahrgäste eine deutliche Verbesserung der Wartesituation erreicht werden, derzeit gibt es kein Häuschen. Die Radspur von 2,30 m und der Gehweg von dann 2,20 m schließt sich an, mit jeweils 0,2 m Schutzstreifen. Die Radspur wird in Höhe der Bushaltestelle auf Niveau des Gehweges geführt, um den Übergang zur Bushaltestelle zu erleichtern.

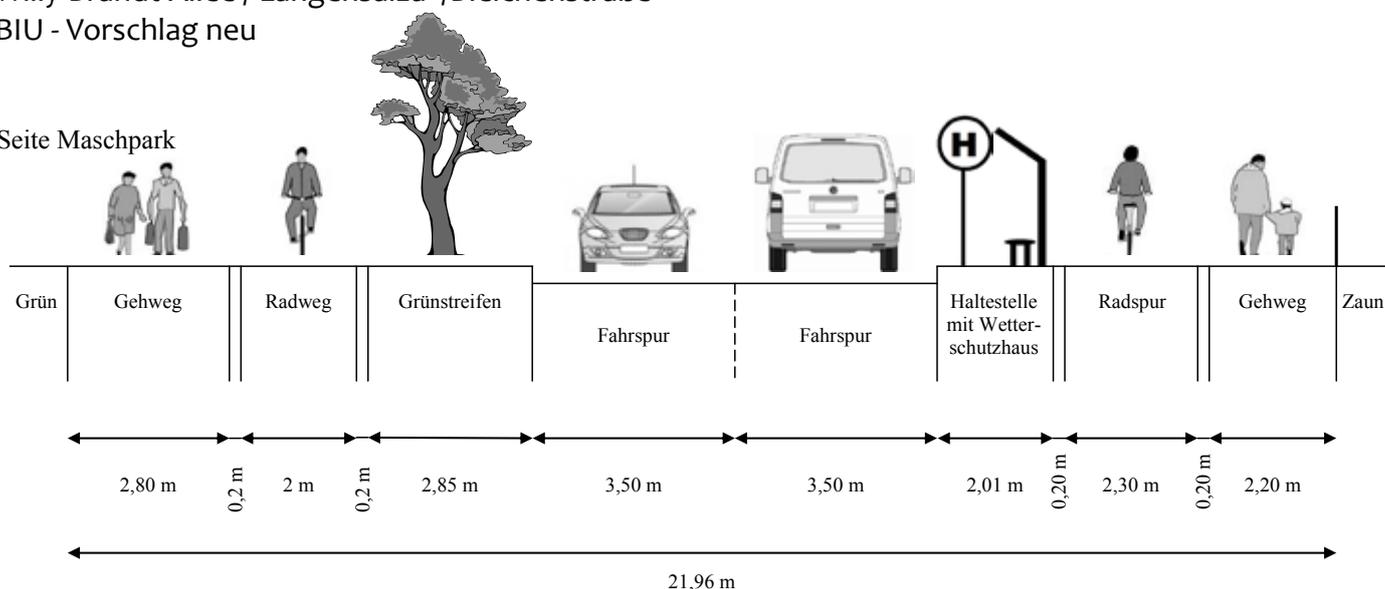
Willy-Brandt-Allee / Langensalza- /Bleichenstraße alt

Seite Maschpark



Willy-Brandt-Allee / Langensalza- /Bleichenstraße BIU - Vorschlag neu

Seite Maschpark



Haltestelle Bleichenstraße:
Unbefriedigende Wartesituation



Kopenhagen:
Bushaltestellen auf Warteinseln
mit Häuschen



Viel Straßenraum für Autos -
kaum etwas für Radfahrer



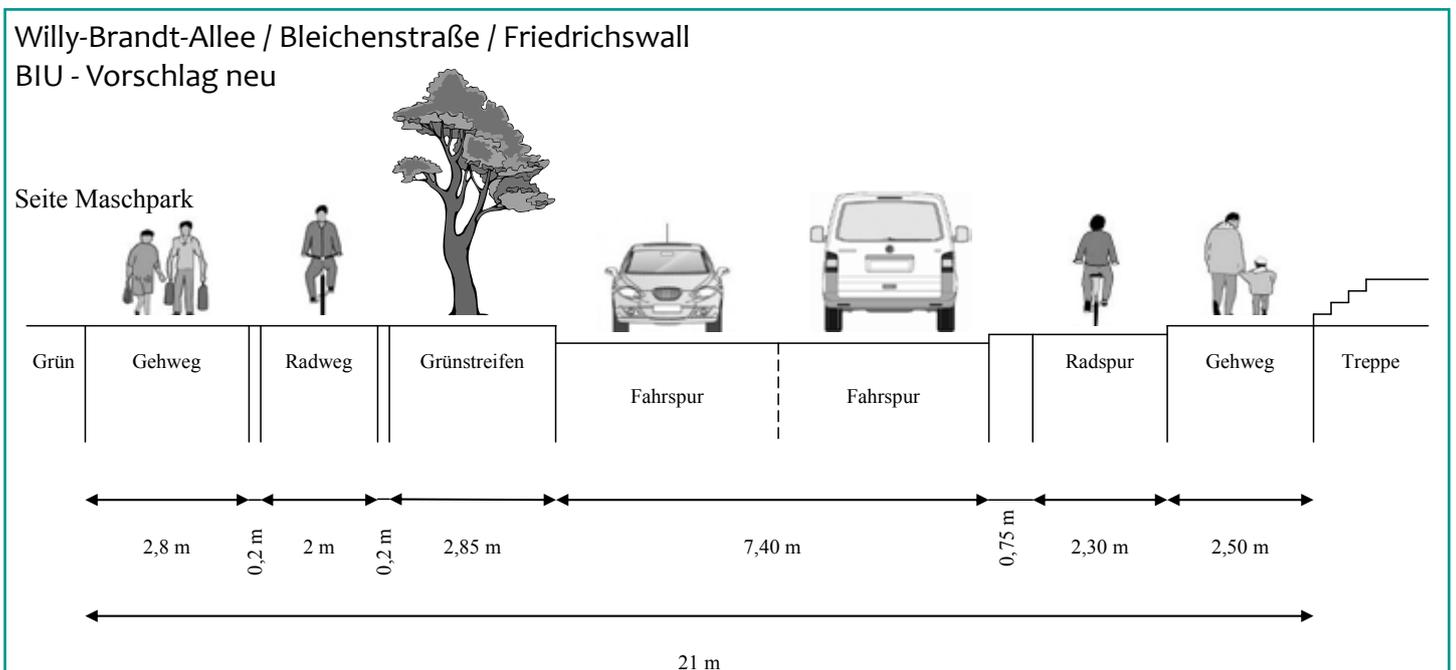
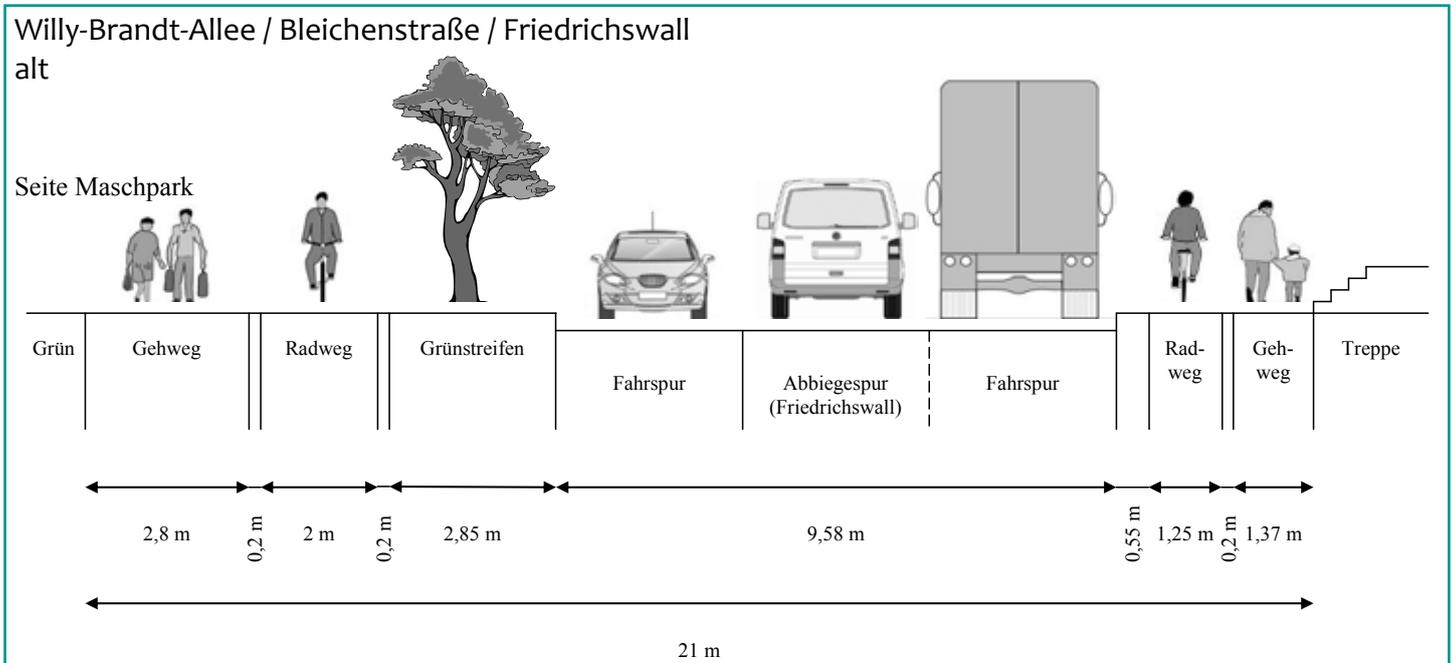
Die Linksabbieger-Spur zum Friedrichswall
wird verkürzt.

**Abschnitt zwischen Bleichenstrasse und Friedrichswall
Radspur und verkürzte Linksabbiegespur**

Dieser Abschnitt ist insbesondere wegen dem am alten Siemensgebäude in den Verkehrsraum hinein ragenden Treppeneingang für den Rad- und Fußverkehr sehr unbefriedigend.

Die Links-Abbiegespur von der Willy-Brandt-Allee in den Friedrichswall wird auf den Bereich nach dem Siemens-Gebäude verkürzt. Die allermeisten Fahrzeuge aus der Willy-Brandt-Allee fahren nach rechts Richtung Aegi oder geradeaus in die Innenstadt. Der Linksabbieger wird wenig genutzt, da der Autoverkehr vom Maschsee mit den Zielen Friederikenplatz/Platz der Göttinger Sieben schneller über die Culemannstraße zu erreichen ist. Der Linksverkehr aus dieser Richtung ist nur mit den Zielen Maritim-Hotel und Ebhardtstr. sinnvoll. Als

Linksverkehr verbleibt im Wesentlichen nur der Quellverkehr aus dem Bereich Planckstraße / Langensalzastraße / Bleichenstraße mit dem Ziel Friederikenplatz. Die Linksabbiegespur ist dann genauso lang wie die Rechtsabbiegespur Richtung Aegi, bei „grün“ verlängert sie sich aber über die erste Querfahrspur und alte Busspur weit in die Kreuzung Friedrichswall hinein, so dass ausreichend Fahrzeuge nachfließen können. Der Abschnitt am Siemensgebäude wird nicht benötigt. So kann dem Rad- und Fußverkehr auch in diesem Abschnitt der notwendige Raum zur Verfügung gestellt werden. Im Straßenquerschnitt am Treppeneingang bleibt die Bordsteinkante auf der Maschparkseite erhalten, es schließen sich die Fahrspuren von 7,40 m, der Schutzstreifen von 0,75 m, die Radspur von 2,30 m, der Gehweg von 2,53 m. Wegen der Abbiege- und Einfädelsituationen sind die Breiten etwas großzügiger gefasst.





Bushaltestelle Planckstraße

Kurz hinter der Einmündung Planckstraße ist die Haltestelle Maschsee / Sprengelmuseum der Linie 200. Die Aufstellfläche für Bus-Fahrgäste ist hier im Moment gering bemessen, es kommt auch hier zu Konflikten zwischen Radverkehr und Fahrgästen. Um die Situation zu verbessern, werden Radspur und Gehweg direkt hinter der Planckstraße auf wenigen Metern Länge 1,40 Meter breit nach Osten in die Rasenfläche Plankstraße / Willy-Brandt-Allee ausgeschwenkt. In der Rasenfläche steht heute bereits das Wartehäuschen. Die Verschwenkung für den Radverkehr wäre vom Sprengelmuseum aus minimal, es ergäbe sich nur nach der Haltestelle eine Verschwenkung nach links. Die direkte Aufstellfläche an der Fahrbahn könnte dadurch auf 1,80 Meter erweitert werden. Zu diskutieren ist dieses Detail mit dem Land Niedersachsen, da die Rasenfläche mutmaßlich zum Landesmuseum gehört.

Die Radspur wird in Höhe der Bushaltestelle auf Niveau des Gehweges geführt, um den Übergang zur Bushaltestelle zu erleichtern.

Überweg Langensalzastraße

Der Überweg in Höhe Langensalzastraße hat eine wichtige Querungsfunktion und wird stark genutzt. Die Bedeutung nimmt eher zu, da die Stadt Hannover die Alte Döhrener, Meter- und Maschstraße zur Fahrradstraße erklärt hat und ein Teil der RadfahrerInnen über die Langensalzastraße an diese Kreuzung gelangen. Der Überweg ist jetzt mit 2,20 m sehr schmal. Fahrräder mit Kinderanhängern sind ca. 3 m lang, um eine gefahrlose Überquerung zu ermöglichen, muss der Überweg 3,30 m breit sein. Im Straßenquerschnitt wird für die Länge des Überweges die Bordsteinkante auf der Maschparkseite um 0,3 m nach Westen verschoben. Da am Überweg kein Begegnungsverkehr vorliegt, sind die Fahrspuren mit 3,25 m ausreichend, in der Mitte ist

der Wartebereich 3,30 m breit. Östlich schließt sich die Radspur von 2,30 m und der Gehweg an. Den Übergang zum Radweg in die Langensalzastraße muss dann die Detailplanung klären.

Langensalzastraße

Die Langensalzastraße verfügt auf der Südwestseite zum Landesmuseum hin über einen knapp 2 m breiten gepflasterten Radweg. Zur Wilhelm-Raabe-Schule hin wird dieser deutlich schmaler und mündet mit einer kuriosen aufgemalten und kaum fahrbaren Schleife auf der Straße. Dies muss bei der Gelegenheit vernünftig geregelt werden. Auf der selben Straßenseite gibt es zwischen Fahrbahn (bzw. Seitenparkplätzen) und Grünstreifen einen 73 cm breiten Bruch-Streifen, der aus einer veralteten Bordsteinlegung stammen muss. Wenn dieser Streifen auf Straßenniveau gepflastert wird, verbreitert sich der Straßenquerschnitt entsprechend. Zur Grünfläche gibt es einen weiteren höheren Bordstein, dieser müsste zum Öffnen der Beifahrtüren etwas abgeflacht werden. Durch den größeren Straßenquerschnitt können RadfahrerInnen auch auf der Fahrbahn der Langensalzastraße in Richtung Willy-Brandt-Allee sicherer fahren.

Regenwasserabfluss

Häufig wird als Gegenargument einer Straßenraumgestaltung eine Bordsteinverlegung und daraus folgende und kostenträchtige Verlegung der Abwasserleitungen angeführt. Da in diesem Vorschlag weitgehend nur eine geringe Bordsteinverlegung auf einer Straßenseite nötig ist, kann dies durch kurze schräg liegende Abflusstutzen geregelt werden.

Parkplätze (falls nötig) verschieben

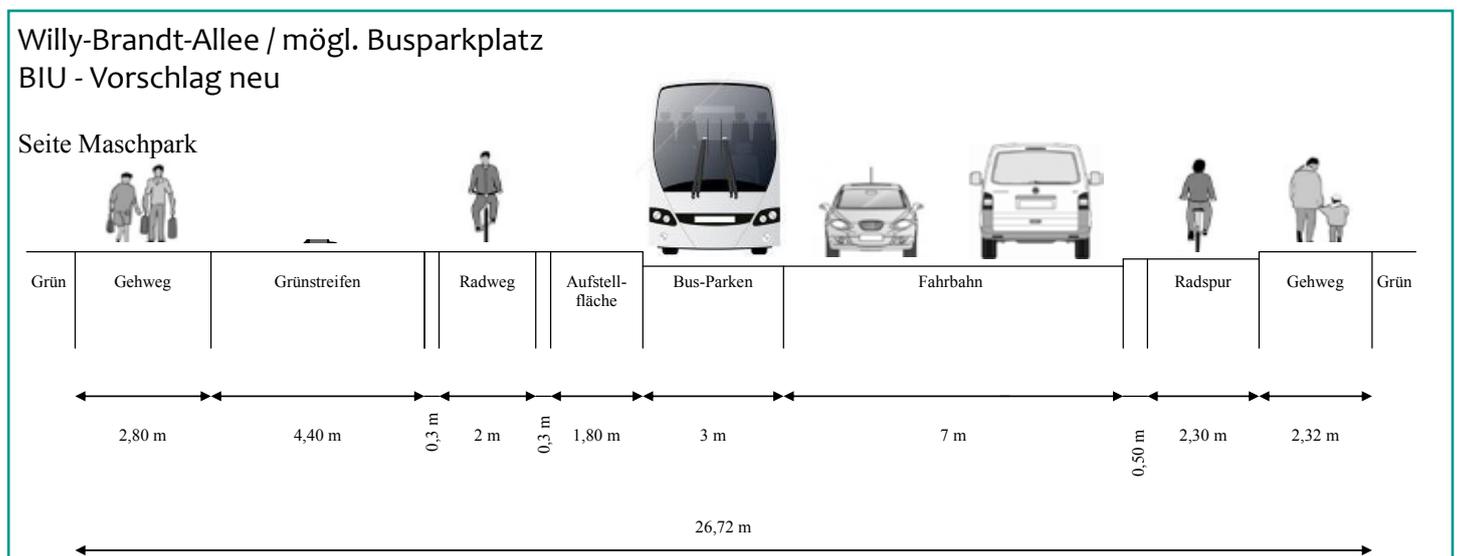
Im südlichen und nördlichen Bereich des Abschnitts Planck- bis Langensalzastraße gibt es auf der östlichen Seite jeweils eine Zone je ca. neun bewirtschafteten Parkplätzen, gerade die südliche Zone ist allerdings häufig unbesetzt. Wenn sie besetzt sind, können sich Busse aufgrund der dafür zu geringen Straßenbreite nicht begegnen, sie müssen warten. Diese Parkplätze entfallen. Falls es als notwendig erachtet wird sie zu erhalten, könnte alternativ auf der mit niedrigen Hecken bepflanzten Fläche am Kopf Lemförder- / Langensalzastraße ein bewirtschafteter Parkplatz angelegt werden.

Vor dem Landesmuseum ist eine Zone im Zeitraum Di-Fr 8.30-15.30 als Busparkplatz ausgewiesen, auf dem allerdings eher selten ein Bus steht. Falls doch, ist ein Linienbusbegegnungsverkehr an dieser Stelle

nicht möglich. Ein- und aussteigende Fahrgäste stehen dann immer direkt auf dem Radweg. Dieser Besucherbusparkplatz entfällt.

Falls es als notwendig erachtet wird diesen zu erhalten, schlagen wir zwei andere Standorte vor: Zum Einen könnte er auf der westlichen Seite zum Maschpark neu geschaffen werden. Dazu könnte in dem Bereich ohne Baumbestand der Bordstein einem Meter Richtung Maschpark versetzt werden. Der Bereich bis zum Radweg kann gepflastert als Aufstellfläche dienen. Die Fahrgäste bekommen so auch einen Eindruck von Maschpark und Rathaus und können über den Überweg Langensalzastraße zum Landesmuseum gelangen.

Möglich wäre auch ein Busparkplatz auf der nördlichen Seite der Planckstraße kurz vor Einmündung in die Willy-Brandt-Allee. Die Fahrgäste müssten dann nicht die Straßenseite wechseln.



Ausblick

Weltweit ist „Fahrrad“ in den Metropolen ein Trendthema. Immer mehr Menschen fahren mit dem Fahrrad, der Radverkehr nimmt zu. So weit - so gut. Dafür müssen wir aber auch die notwendige Infrastruktur bereit stellen, denn Infrastruktur kann das persönliche Verhalten fördern oder eben auch hemmen.

Dabei macht es Kopenhagen vor: Asphaltierte Radspuren bieten einen hohen Fahrkomfort, breite Radspuren laden zum Radfahren ein und ermöglichen das Überholen.

Die hier neu gestaltete Willy-Brandt-Allee ist ein Beispiel. Auch viele andere Straßen in Hannover erfordern in den nächsten Jahren eine Neugestaltung, weil dem Radverkehr im Straßenbau der 50er oder 70er Jahren nur eine Randlage zugestanden

wurde. Die Königsworther Straße kann da als nur ein weiteres Beispiel genannt werden. Die Umsetzung des „Masterplans 100% Klimaschutz 2050“ und die Diskussionen um „Hannover 2030“ liegen vor uns und verpflichten uns 20-30 Jahre voraus zu denken. Dafür benötigen wir eine andere Verteilung des öffentlichen Straßenraums als den, der vor Jahrzehnten entstanden ist.

Fahrradinfrastruktur heißt aber nicht „nur“ gute Radspuren. Unterstellplätze in oder an den Wohnhäusern und Geschäften gehören genauso dazu wie an Bahn- und Bushaltestellen (Bike & Ride).

Hannover braucht sich nicht zu verstecken, aber für Hannovers Fahrrad-Zukunft gibt es noch einiges zu tun!



I bike Hannover

heißt die Imagekampagne der BIU für das Radfahren in Hannover.
Unser Ziel: Wer aus dem Haus geht, sollte nicht nur Hausschlüssel, Geldbeutel und Handy mitnehmen, sondern wie selbstverständlich aufs Rad steigen: Mein Rad ist immer dabei!
I bike Hannover. Das heißt: Meine Stadt, mein Weg, mein Fahrrad.



Bürgerinitiative Umweltschutz e.V.
Umweltschutz-Zentrum Hannover
Stephanusstr. 25, 30449 Hannover
Tel. 0511-443303
info@biu-hannover.de
www.biu-Hannover.de
Text und Fotos: Ralf Strobach
Grafiken: Julia Heymann
Kartenausschnitt: openstreetmap.org