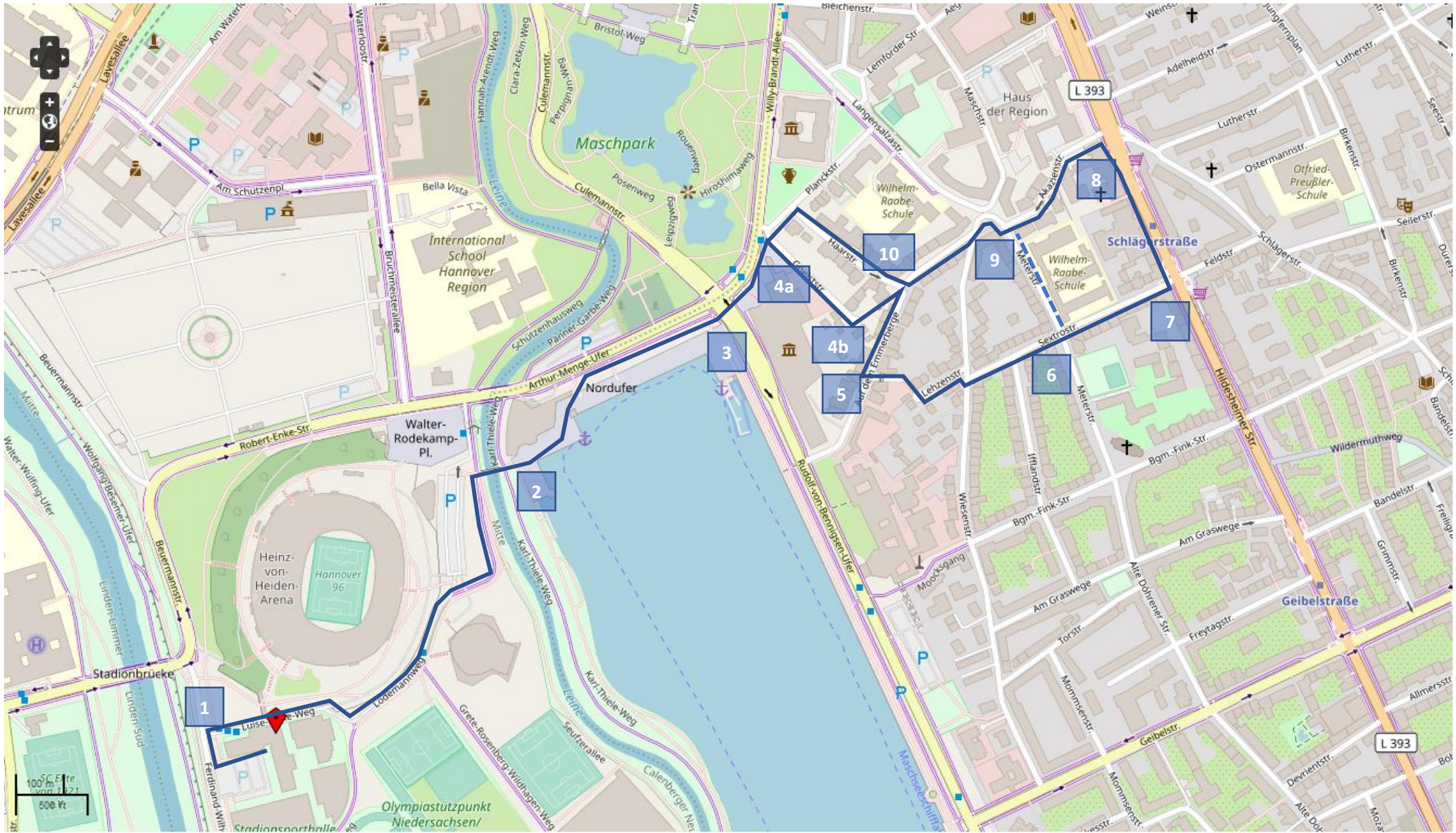


Fußexkursion für Informationsveranstaltung zur Förderung des Radverkehrs in Hannover am Mi. 24.5.2023, 3,9 km (bei gestrichelter Abkürzung 500 m weniger)



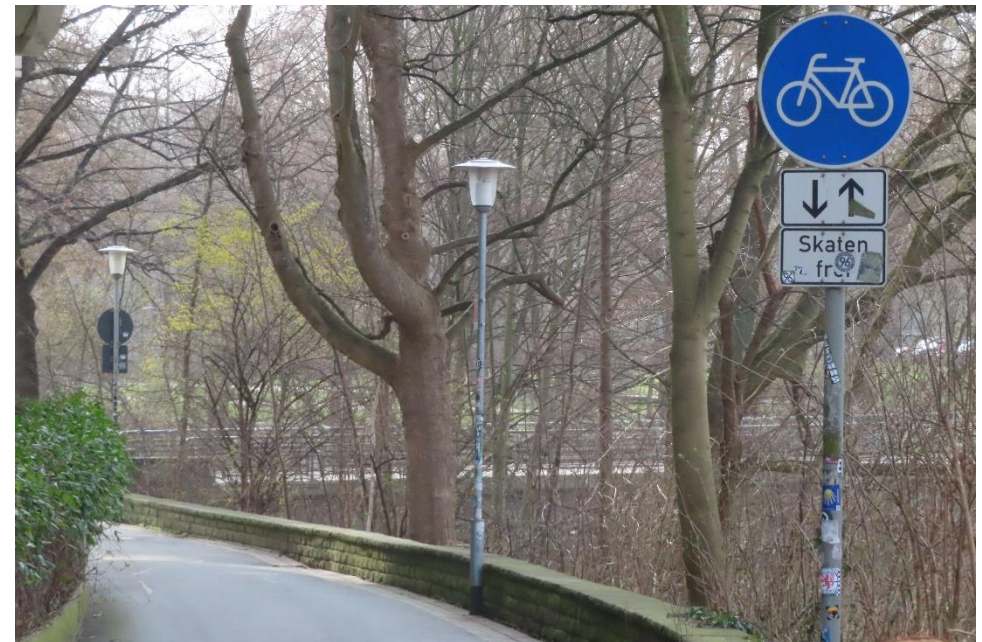
Halt 1, Luise-Finke-Weg

Kaum das Veranstaltungsgebäude verlassend ergibt sich schon ein erster Halt – es ist ein positives Beispiel und die Route wird erfreulicherweise keineswegs nur auf Mängel hinweisen, sondern auf viele, für den Radverkehr gelungene Verkehrsregelungen im Sinne der Radverkehrsförderung 3.0. Hier im Süden von Hannover wurde schon viel Positives bewirkt und zwar auch im scheinbar Kleinen, wie des RVF 3.0 fordert. Am Luise-Finke-Weg, dem wir gleich weiter folgen, findet man das Verkehrszeichen 357-50, die durchlässige Sackgasse. Und das ist wichtig, denn in der Ferne lässt sich nicht absehen, ob man da hinten durchkommt oder nicht. So aber wissen wir, dass wir zu Fuß und per Rad weiterkommen. Folgen wir dem also.



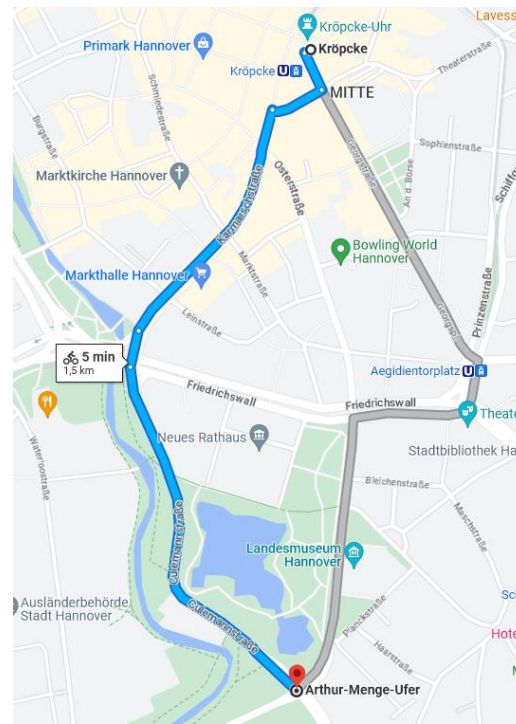
Halt 2, Karl-Thiele Weg

Der Karl-Thiele-Weg ist ein ganz toller asphaltierter Rad- und Skaterweg entlang des Westufers des Maschsees. Die getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr ist hier absolut sinnvoll, denn an sonnig-warmen Tagen wimmelt es hier von Erholung suchenden Spaziergängern. Nach Überquerung der Brücke über die hier westlich des Maschsees fließende Leine darf man dennoch kurz stutzen, denn westlich (hier links) vom Courtyard-Hotel wird der reine Radweg fortgeführt. Will man als Fußgänger, vom Maschsee kommend links am Hotel vorbei, um dort weiter auf schönen Wegen entlang der Leine zu gehen, dann müsste man jetzt umwegig das Hotel östlich (rechts) umrunden oder über die Brücke westlich (links) des Flusses gehen. Fußgänger sind noch umwegeempfindlicher als Radler, deshalb wird das Radwegeschild nicht selten von ihnen missachtet. Da der Durchlass westlich (links) vom Hotel mit 3,74 m deutlich breiter ist als der südlich anschließende Wegeverlauf mit 2,75 m, kann man es ihnen nicht unbedingt verübeln. Barrierefreiheit benötigen nicht nur Radler, auf Fußgänger. Die Ausweisung eines kombinierten Geh- und Radweges käme daher in Betracht, aber zugegeben, das ist erst einmal diskussionswürdig.



Halt 3, Hauptverkehrsstraßenknotenpunkt

Erstmal sehr positiv: Umfangreiche Radroutenschilder, alle Achtung! Bei genauerem Hinsehen überrascht vielleicht, dass nur drei Richtungen ausgewiesen werden. Führt die Culemannstraße ins Nichts? Tatsächlich kann man auch über sie das Zentrum unter angenehmen Fahrbedingungen erreichen, insbesondere den südlichen Teil des Zentrums. Die Strecke ist sogar ampelärmer als geradeaus über die Willy-Brandt-Straße. Wie steht's mit der Distanz? 1,3 km sollen es über die Willy-Brandt-Straße sein. Aber was genau gilt hier als Zielmarke? Wenn man in Google Maps den Kröpcke eingibt, ein zentraler Punkt schon mitten in der City und zentraler U-Bahn-Umstieg, dann sind es von hier aus 1,5 km sowohl über Willy-Brandt- und Georgstraße als auch über die Culemannstraße. Google Maps priorisiert Letztere sogar. Was lernt man daraus: Verkehrsplanung tendiert zur Kanalisierung. Das ist im Autoverkehr sinnvoll zum Schutze von Wohngebieten. Im Radverkehr sollte man Alternativen anbieten, denn je nachdem, wo genau das Ziel liegt, kann der eine oder der andere Weg kürzer, schneller oder komfortabler sein (drei Maßstäbe, die nicht zusammenfallen müssen).



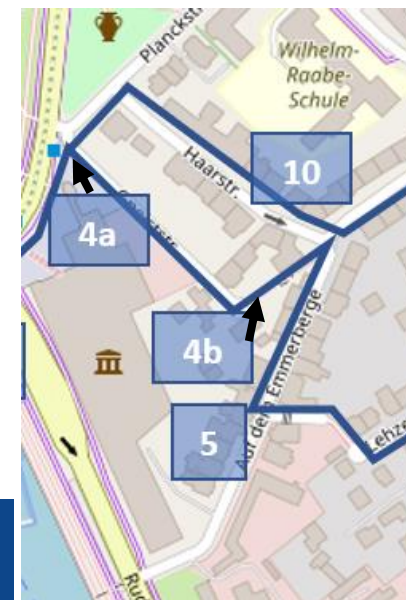
Halt 4a und b, Gneiststraße – eigentlich durchlässige Sackgasse

Hier gibt's nun das Gegenteil des ersten Haltepunktes. Das alte Schild „Sackgasse“ (StVO-Z. 357) suggeriert: „Hier kommst net durch.“ Aber ist das wirklich so? Als gewiefter Fußgänger oder Radler weiß man ja, dass das häufig nicht stimmt, nur einsehbar ist der Wegeverlauf von der Position 4a aus nicht. Da hilft nur eines: Ausprobieren! ...



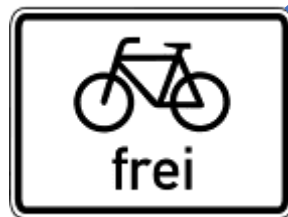
...

Und was soll man sagen – wie zu erwarten war, am Wendeplatz am Ende der Gneiststraße sieht man sogleich: Es geht sehr wohl weiter! Und das auch noch recht komfortabel, denn neben Treppenstufen wurde eine Rampe eingesetzt, die Radlern, aber auch Rollstuhlfahrern oder Rollatorenutzern die Passage erlaubt und auch Kinderwagenutzern entgegenkommt. Also eigentlich wunderbar, geradezu perfekt. Schade nur, dass am Beginn der Gneiststraße das Sackgassenschild nicht durch das Schild der durchlässigen Sackgasse (Zeichen 357-50) Netztransparenz für den nichtmotorisierten Verkehr hergestellt wurde.



Halt 5 Auf dem Emmenberge / Lehzenstraße – Nur-Gehweg

Am Haltepunkt 5 gibt's wieder ein jüngeres Sackgassenschild. Leider verdeckt ein Aufkleber, wer genau hier durchkommen soll, aber wer das Schild kennt, weiß, es kann nur der Fußverkehr angesprochen sein, also StVO-Zeichen 357-51. Wenige Meter hinein in den Durchlass zur Lehzenstraße gibt es nämlich einen Nur-Gehweg. Die Wegbreite ist mit 3,48 m eigentlich komfortabel für gemeinsamen Fuß- und Radverkehr, die Weglänge mit 23 m kurz und zudem ohne Hauszugänge. Warum prangt hier also kein Zusatzschild „Radverkehr frei“ (StVO-Z. 1022-10) unter dem Gehwegschild? Warum wird noch zusätzlich der Durchlass durch ein Metallgitter versperrt? Barrierefreiheit ist das nicht! Und eine Kleinigkeit ist es auch nicht, denn der Durchlass ermöglicht den direkten Weg zum Maschsee aus östlich gelegenen Straßenverlauf (sh./zeige Karte nächste Seite). Das Zusatzschild „Radverkehr frei“ (Zeichen 1022-10) wäre also möglich und auch erforderlich.



Lehzenstraße als Lückenschluss zum Maschsee:



Halt 6 und 7 Sextroststraße / Meterstraße

Hier wird's wieder sehr erfreulich. Die Meterstraße ist eine Fahrradstraße. Und zwischen ihr und der Hildesheimer Straße ist die Sextroststraße (was für ein Name!) als durchlässige Sackgasse mit dem Zeichen 357-50 gekennzeichnet – vorbildlich. Und es wird quasi noch besser, denn am östlichen Ende bei der Einmündung in die Hildesheimer Straße wurde die Einbahnstraßenregelung für den Radgegenverkehr geöffnet. Im gesamten Viertel, in dem wir uns befinden, sind alle Einbahnstraßen für den Radgegenverkehr geöffnet, mal als unechte Einbahnstraße, mal als echte in einer Tempo-30-Zone. Am Kreuzungspunkt kann man das Zufahrtsverbot mit „Radverkehr frei“ mit guten Augen in der Distanz schon ausmachen, sodass es möglich wäre, hier abzukürzen und nach Nord-nordwest der Meterstraße zum Halt 9 zu folgen. Besser wäre es aber, die Runde zu vervollständigen, um die Bedeutung der Meterstraße als Radschönrouentalternative zum Hauptverkehr auf der Hildesheimer Straße zu ermessen. Außerdem ist die Einbahnstraßenlösung am Straßenende eindrucksvoll, zumal auch am Übergang in die Hildesheimer Straße mit einem kleinen Haltegebotschild auf die Verkehrssicherheit gedrungen wird. Hier denkt man offenkundig mit.



Fahrgassenbreite:
3,70 m



Halt 8 Akazienstraße / Hildesheimer Straße

Die Akazienstraße ist nicht nur eine weitere Fahrradstraße – ja, in Hannover gibt es erfreulich viele davon und das steht im Gegensatz zur Zurückhaltung vieler anderer Kommunen in dieser Ausweisungsart –, zusätzlich fällt positiv auf, dass bei dem Rechtsabbiegegebot auf die Hildesheimer Straße an die Radler gedacht wurde: Sie dürfen auch nach links abbiegen oder geradeaus in die Schlägerstraße fahren.

Die Hildesheimer Straße ist unverkennbar eine Hauptverkehrsstraße. Hier „brummt“ insbesondere zu den Verkehrsspitzenzeiten morgens und spätnachmittags/abends „der Bär“. Die Straße ist mit Radwegen und Rotfurten eigentlich gut ausgestattet, aber Geschäfte und Gastronomie mit Publikumsfußverkehr rufen Enge hervor und außerdem gibt es im Straßenverlauf Ampeln, die das Vorankommen hemmen. Mit dieser Perspektive müssen wir uns dem Haltepunkt 9 zuwenden, denn es gibt eine Alternative.

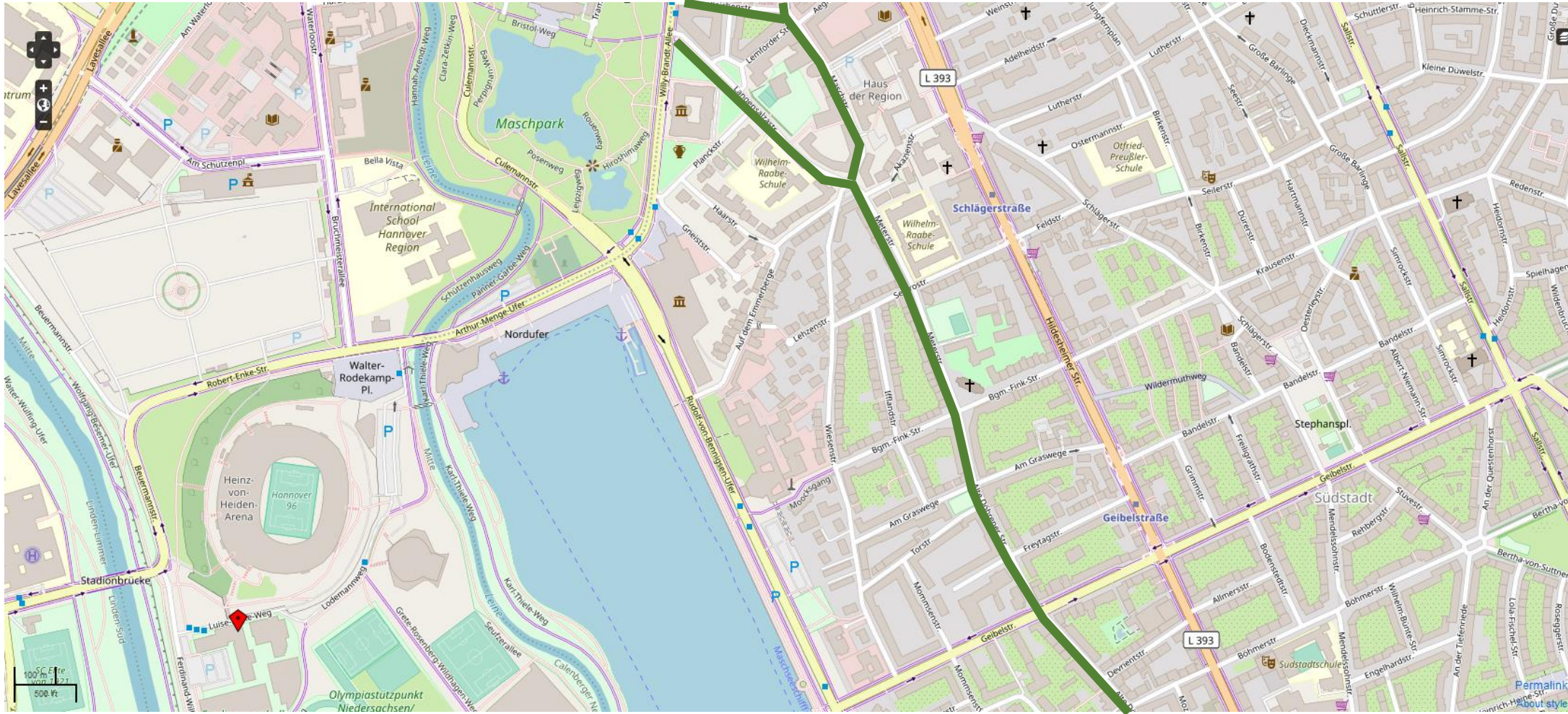


Halt 9 Akazienstraße / Meterstraße / Lanzensalzastraße / Maschstraße

Hier sieht man, dass auch die Akazienstraße eine für Radler unechte Einbahnstraße ist. Und noch viel mehr: An diesem Knotenpunkt gibt es eine Radwegweisung! Die Fahrradstraße Meterstraße ist damit eine tolle Radschönroute parallel zur Hildesheimer Straße ohne Ampeln und mit viel Ruhe (sh./zeige Karte nächste Seite)! Die Ruhe wiederum mag auch auf eine verkehrsberuhigende Maßnahme zurückzuführen sein, denn am Knotenpunkt sorgt eine für Fuß- und Radverkehr durchlässige Modalsperre, dass Autos hier keinen Schleichweg finden.



Radschönroute Meterstraße als Alternative zur Hildesheimer Straße (= L 393):



Halt 10 Haarstraße

Auf dem Emmerberge ist eine unechte, die Haarstraße eine echte Einbahnstraße, die für den Radverkehr freigegeben ist, d. h. sie hat am nordwestlichen Straßenende das blau-weiße Einbahnstraßenschild, am südöstlichen prangt das Zufahrtsverbot. Unter beiden Schildern wird auf den gegenläufigen Radverkehr hingewiesen. Rechtlich ist das nur bei Tempobeschränkung erlaubt, aber da es sich um ein Tempo-30-Zonengebiet handelt, ist diese Bedingung erfüllt. Die gründerzeitlich geprägte Südstadt Hannovers hat viele Einbahnstraßen. Sie sind nahezu alle für den Radgegenrichtungsverkehr geöffnet. Zusammen mit den Fahrradstraßen und der guten Wegweisungsstruktur glänzt dieser Stadtteil in punkto Radverkehrsförderung. Vieles der Ebene 3.0 ist bzgl. Barrierefreiheit und Netztransparenz schon gegeben. Je weiter man in Hannover nach außen gelangt, desto dünner wird es allerdings damit. D. h. es gibt durchaus noch einiges zu tun, aber die Ansätze in der Landeshauptstadt sind vielversprechend.

Frage an die Teilnehmenden: Wie sieht es bei Ihnen daheim aus? Können Sie mit Hannover mithalten oder sind bei Ihnen die aufgezeigten, verbliebenen Mängel häufiger vertreten?

Anschließend Rückkehr zur Tagungsstätte entlang des Hinweges.

