



Erklärung der Bike Conference Hannover 2017: Zehn Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

Auf der Bike Conference Hannover 2017 wurde intensiv über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs diskutiert. Aus diesen Diskussionen, den Ausführungen der Referent*innen, dem abschließenden Konferenzplenum sowie unter Berücksichtigung der die Konferenz vorbereitenden Diskussionen in der AG Rad & Stadt haben sich zehn Maßnahmen herauskristallisiert um den Radverkehr in Hannover zu fördern:

Maßnahme 1: Radwege schnell und komfortabel

Bei Um- und Neubauten werden Radverkehrsanlagen grundsätzlich eben und in rotem Asphalt ausgeführt. Besonders an Kreuzungen ist auf die gute Erkennbarkeit der Radverkehrsanlagen für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu achten. Pro Jahr werden mindestens 10 km Schotterwege auf den Haupttrouten des Radverkehrs durch allwettertauglichen Untergrund erneuert.

Maßnahme 2: Kreuzungen sicher und schnell querbar machen

Knotenpunkte sind so zu gestalten, dass Radfahrende diese in einer Ampelphase queren können.

Pro Jahr werden die 10 Kreuzungen, die laut Unfallforschung am gefährlichsten sind, sicher umgebaut. Dabei werden insbesondere klare Sichtbeziehungen geschaffen, um Abbiegeunfälle zu verhindern.

Maßnahme 3: Führung des Radverkehrs bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten

Die Anlage von "Schutzstreifen" ist wenn immer möglich zu vermeiden. Bei gemeinsamer Führung von Rad- und Autoverkehr in demselben Verkehrsraum, insbesondere auch bei bereits vorhandenen Schutzstreifen, ist die tatsächliche Geschwindigkeit des Autoverkehrs auf Tempo 30 zu reduzieren. Bei Tempo 50 ist der Radverkehr getrennt zu führen.

Maßnahme 4: Bau eines Radschnellwegnetzes in Stadt und Region

Ein Radschnellwegnetz bildet das Rückgrat des Radverkehrsnetzes in Stadt und Region. Mindestens zwei Durchquerungsrouten in nord-südlichem und west-östlichem Verlauf werden bis 2025 eingerichtet. Knotenpunkte werden an den Anforderungen der über sie geführten Radschnellwege ausgerichtet und die Ausbaustandards werden auch in der Innenstadt eingehalten.

Maßnahme 5: Breite Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen

An allen Hauptstraßen werden eigenständige Radverkehrsanlagen eingerichtet. Ihre Breite von mindestens 2 Metern ermöglicht zweispuriges Fahren und die sichere Nutzung mit Lastenrädern.

Vorrangig werden umgebaut: Hildesheimer Straße, Marienstraße, Vahrenwalder Straße und der City-Ring.

Maßnahme 6: Fahrradstraßen auf Hauptrouten

Auf Hauptradrouten abseits von Hauptverkehrsstraßen werden Fahrradstraßen angelegt. In diesen wird KFZ-Verkehr grundsätzlich nicht mehr oder nur noch für Anlieger*innen zugelassen. Der Radverkehr auf Fahrradstraßen bekommt Vorrang. KFZ-Stellplätze sind ggf. in Parkbuchten abgesetzt vom Radverkehr auf der Fahrbahn unterzubringen.

Maßnahme 7: Einsatz von Lastenrädern steigern

Bis 2025 werden die Hauptrouten des Radverkehrs für die Nutzung von Lastenrädern und Fahrradanhängern fit gemacht. Dabei wird insbesondere dem höheren Platzbedarf in Kurvenbereichen, Durchfahrten und auf Aufstellflächen Rechnung getragen.

Die Stadtverwaltung sorgt dafür, dass der Anteil des Radverkehrs am innerstädtischen gewerblichen Verkehr bis 2025 auf mindestens 10% gesteigert wird. Dazu gehört die ganztägige Freigabe der Fußgängerzonen für Lastenräder, die Schrittgeschwindigkeit fahren.

Maßnahme 8: Hochwertiges Fahrradparken im öffentlichen Raum

Für Fahrräder werden in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs 10.000 Abstellmöglichkeiten geschaffen. Bis 2025 entstehen an allen Stadtbahn- und S-Bahnstationen insgesamt 35.000 neue, sichere Abstellmöglichkeiten. Nochmals 35.000 Abstellmöglichkeiten werden in den Wohngebieten geschaffen, nach Möglichkeit überdacht und von Schrotträdern befreit. Bei privaten und öffentlichen Neubauten ist eine ausreichende Anzahl Fahrradstellplätze einzuplanen.

Maßnahme 9: Fahrradverleihsystem für Hannover

Es wird ein stadtweites, preislich attraktives Fahrradverleihsystem mit mindestens 2.000 Rädern aufgebaut. Im Angebot sind auch Lastenräder enthalten.

Maßnahme 10: Verkehrswende in der Verwaltung

Die Fahrten der hannoverschen Stadt- und Regionsverwaltung, insbesondere Botendienste, werden möglichst mit Fahrrädern erledigt. Die Verwaltungen schaffen bis 2020 jeweils einen Pool von unterschiedlichen Fahrrädern - auch Lastenrädern und Pedelecs - an. Damit nehmen die Verwaltungen eine Vorbildfunktion ein.