

LEITBILD RADVERKEHR



2025 25%



Inhalt	2
Radverkehr als System	3
Ausgangssituation	5
Leitbild Radverkehr	9
FAHREN	
1 Routennetz	11
2 Stadtteilnetze	12
3 Innenstadtprogramm	13
4 Knotenpunktprogramm	14
PARKEN	
5 Parken in der Innenstadt	15
6 Parken im Wohnumfeld	16
7 Fahrradstation und Service	17
HANDELN	
8 Öffentlichkeitsarbeit	18
9 Internetpräsenz	19
10 Mobilitätsberatung	20
Ausblick	21

RADVERKEHR ALS SYSTEM

Das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel

- ist individuell und flexibel einsetzbar
- ist verträglich für Stadt und Umwelt (Klima, Luft, Lärm)
- kann von (fast) allen genutzt werden
- hat einen geringen Flächenbedarf beim Fahren und Parken
- ist günstig in Anschaffung und Betrieb und (fast) immer verfügbar
- ist schnell im Stadtbereich

Und: Fahrrad fahren macht Spaß und fördert die Gesundheit.

Umweltbewusstsein, die Bemühungen von Politik und öffentlicher Hand, das Engagement von Initiativen und Verbänden sowie steigender finanzieller Druck haben das Fahrrad in den letzten Jahren vom Sport- und Freizeitgerät zu einem vollwertig anerkannten Verkehrsmittel gemacht. Diesen Trend gilt es zu fördern. Radfahren ist attraktiv, wenn alle Bausteine in einem System zusammenwirken:

FAHREN

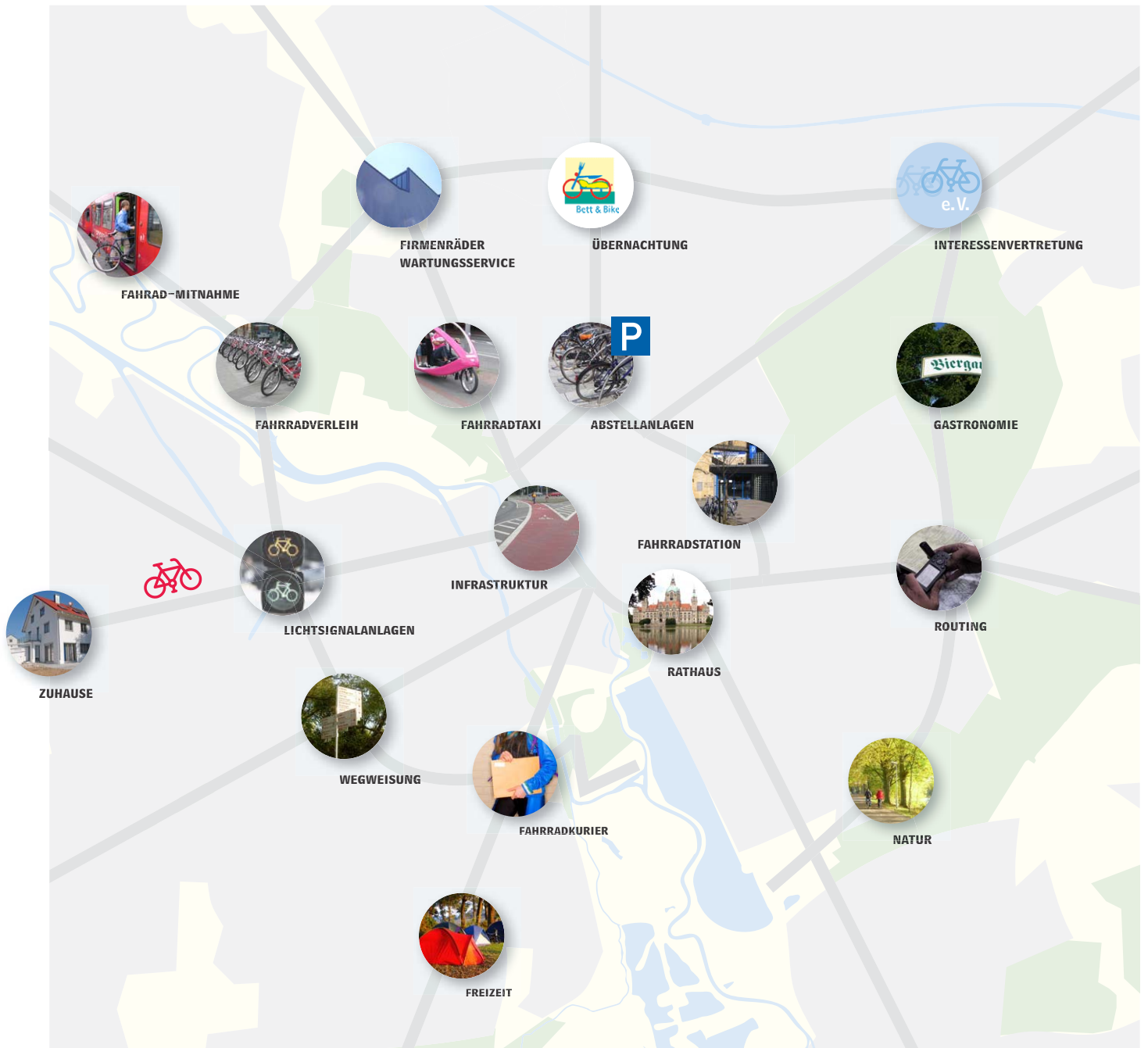
Ein attraktives, flächendeckendes Radroutennetz verbindet die wichtigsten Orte in der Stadt ohne Umwege – im gesamten Stadtbereich und in den Stadtteilen. Die Wege zum Radfahren sind sicher und komfortabel. An Knotenpunkten sind Umwege und Wartezeiten minimiert.

PARKEN

Abstellanlagen am Ausgangspunkt und am Ziel der Wege sind der Nachfrage angemessen vorhanden. Sie bieten wirksamen Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus.

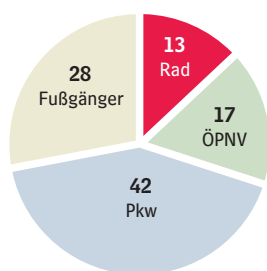
HANDELN

Für das Radfahren wird aktiv geworben. Öffentlichkeitsarbeit sensibilisiert für ein umweltbewusstes Verkehrsverhalten und bewirkt eine Verhaltensänderung bei der Wahl des Verkehrsmittels. Serviceorientierte öffentliche und private Dienstleistungen werden angeboten.

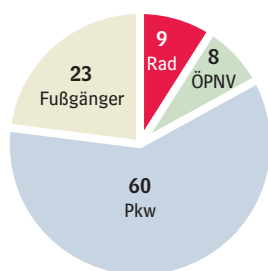


Komponenten für das
Radfahren als System

AUSGANGSSITUATION



HANNOVER
Modal Split MiD 2002 (%)



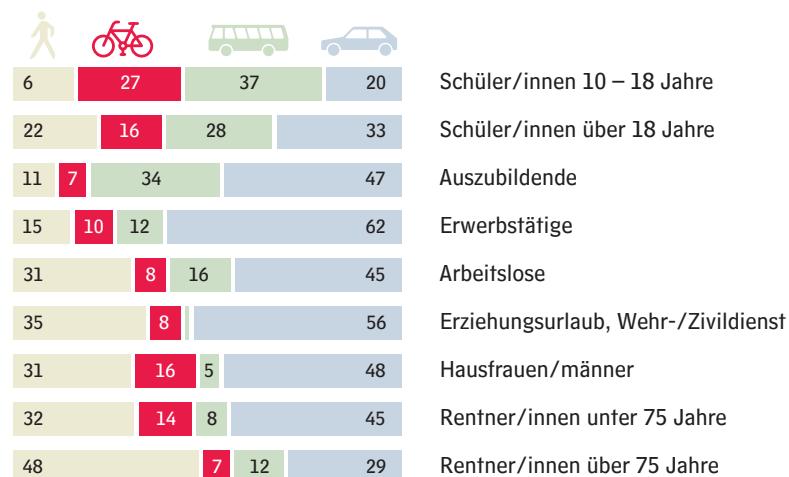
DEUTSCHLAND GESAMT
Modal Split MiD 2002 (%)

Der Anteil des Radverkehrs an allen Fahrten und Wegen an einem mittleren Werktag in Hannover liegt bei 13 Prozent¹⁾. Damit wird das Fahrrad in Hannover häufiger als im Bundesdurchschnitt genutzt. Im Vergleich aller Großstädte mit mehr als 500 000 Einwohnern belegt Hannover zusammen mit München und Leipzig den zweiten Rang. Im Vergleich aller Städte rangiert Hannover im Mittelfeld. Andere Städte, wie z. B. Bremen und Göttingen, weisen Radverkehrsanteile von über 20 Prozent auf. In Münster liegt der Radverkehrsanteil sogar bei 35 Prozent.

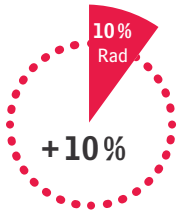
Dabei verfügen 80 Prozent der hannoverschen Haushalte über mindestens ein funktionsfähiges Fahrrad. Rechnerisch hat jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Landeshauptstadt Hannover ein Fahrrad.

Die Repräsentativbefragung „Mobilität in Deutschland 2002“ zeigt, dass die Nutzung des Fahrrades von vielen Faktoren beeinflusst wird, die sich mit den Lebensumständen und dem Lebenszyklus verändern. Hierzu zählen das Alter, die familiäre und berufliche Situation, die Verfügbarkeit eines Pkw und das Haushaltseinkommen. Aber auch der Wochentag, die Witterungsbedingungen und die Länge des Weges beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Das Fahrrad wird vorwiegend für kurze Wege genutzt. Jeder fünfte Weg bis zwei Kilometer Länge wird in Hannover mit dem Fahrrad erledigt. Bei Wegen von zwei bis vier Kilometer Länge ist es nur noch jeder Zehnte.

NUTZUNG DER VERKEHRSMITTEL (%)¹⁾



¹⁾ Infas – Mobilität in Deutschland (MiD) 2002

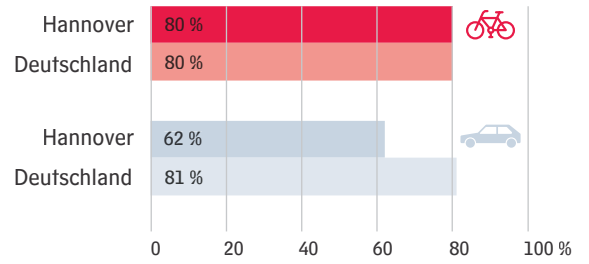


2008 in Deutschland:
10% mehr Fahrten mit dem Rad als 2002.

„Mobilität in Deutschland 2008“¹⁾ zeigt, dass der Radverkehr bundesweit in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen hat. Besonders bei den Wegen mit einer Länge über fünf Kilometer sind deutliche Zuwächse zu verzeichnen.

Umweltgerechte Mobilität mit dem Fahrrad sowie mit Bussen und Bahnen ist eine vollwertige Alternative zum Autofahren. Das Rad als Verkehrsmittel hat in Hannover gute städtebauliche, naturräumliche und topografische Voraussetzungen. Das Potenzial des Radfahrens geht über den heutigen Stellenwert weit hinaus.

VERFÜGBARKEIT DER VERKEHRSMITTEL JE HAUSHALT



Fast jede(r) hat ein Fahrrad! Die Hannoveranerinnen und Hannoveraner besitzen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt erheblich weniger Pkw.

RADVERKEHRSANTEIL IN DEUTSCHEN STÄDTEN



Hannover liegt im Mittelfeld, kann sich aber noch erheblich verbessern.

¹⁾ keine regionale Aufstockung/Auswertung für Hannover in 2008

Stadtteil- und Nachbarschafts-
verbindungen im Stadtbezirk
Bothfeld-Vahrenheide

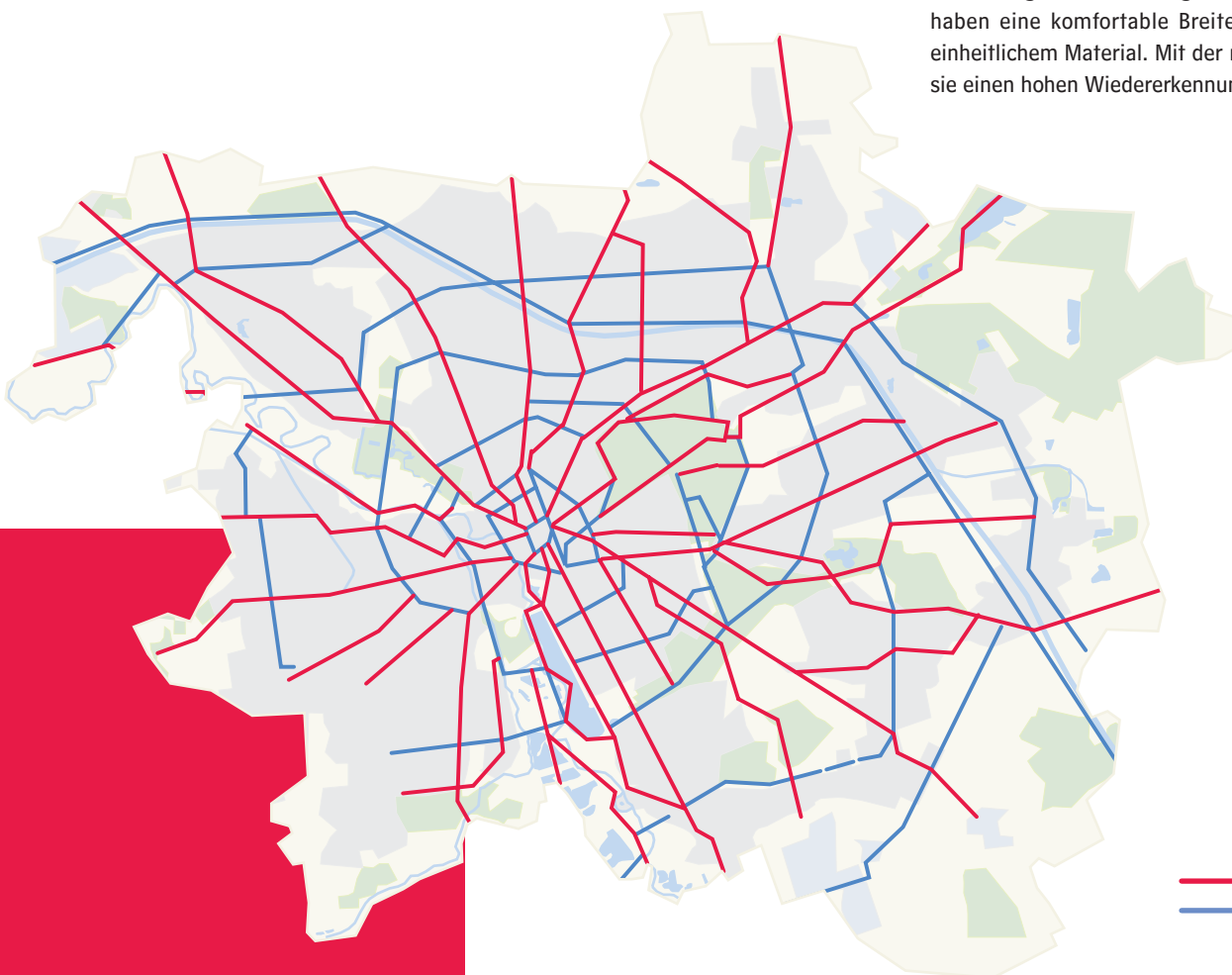


- radiale Hauptverbindung
- tangentielle Hauptverbindung
- Stadtteilverbindung

Hannover hat 2003 ein Konzept für ein hierarchisch abgestuftes Radverkehrsnetz entwickelt. Es besteht aus radialen und tangentialen Hauptverbindungen sowie Stadtteil- und Nachbarschaftsverbindungen. Netzlücken und Barrieren, die die Nutzung einschränken, wurden erkannt und zum Teil beseitigt.

Heute setzt sich das gesamtstädtische Radverkehrsnetz aus verschiedenen Bestandteilen zusammen. Es gibt Radwege, die straßenbegleitend oder im Grünen verlaufen (Länge ca. 530 Kilometer). Hinzu kommen verkehrsarme Verbindungen in Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen. Fahrradstraßen wurden eingerichtet (Länge ca. 2,3 Kilometer) und Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung freigegeben.

Der „Hannoversche Radwegestandard“ beim Neubau und bei den jüngeren, straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen ist überwiegend vorbildlich: Die Wege haben eine komfortable Breite und einen Belag aus einheitlichem Material. Mit der roten Einfassung haben sie einen hohen Wiedererkennungswert.



Das gesamtstädtische
Radverkehrsnetz
aus dem Jahr 2003

- radiale Hauptverbindung
- tangentielle Hauptverbindung



Die Landeshauptstadt Hannover gibt eine Reihe von Radkarten und Faltblättern mit Tourenangeboten oder aktuellen Informationen heraus.

Die Führung an Knotenpunkten entspricht den neuesten Erkenntnissen und ist komfortabel. Ältere Radwege weisen jedoch immer noch Hindernisse und Mängel auf. Die wesentlichen Mängel im Netz der Haupt- und Nebenverbindungen sind:

- Es gibt noch Lücken und Barrieren.
- Wege sind zu schmal und haben mangelhafte, nicht komfortabel befahrbare Oberflächen.
- Das Durchfahren der Innenstadt ist mit Umwegen verbunden.
- Die Signalisierung für den Radverkehr ist uneinheitlich und nachrangig.
- Das Angebot an Fahrradabstellanlagen entspricht nicht der Nachfrage und ist zum Teil von schlechter Qualität.
- Reinigung und Winterdienst richten sich nicht immer nach den Bedürfnissen der Radfahrerinnen und Radfahrer.

Ziel ist, diese Mängel zu beseitigen um das sichere, komfortable und schnelle Radfahren in Hannover zu gewährleisten.

Die Rad-Wegweisung der Landeshauptstadt Hannover umfasst einzelne Routen und Radwanderwege auf vorwiegend naturnahen Wegen in Stadt und Region, zum Beispiel: Maschsee-, Bult-, Herrenhausen-, Mittellandkanal- und Eilenriede-Route, Julius-Trip-Ring und Grüner Ring. Diese Wege sind noch nicht in die gesamtstädtische Wegweisung eingebunden und nicht miteinander verknüpft. Das Layout der entsprechenden Informationsmaterialien ist nicht einheitlich.

Verkehrsunfälle im Stadtgebiet werden regelmäßig analysiert. Die Unfallkommission prüft, ob und wie sich Unfallschwerpunkte verbessern lassen. Die größte Gefährdung für den Radverkehr geht dabei vom Kraftfahrzeugverkehr aus, der Verursacher für die Hälfte aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ist.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit gibt die Stadt Hannover derzeit überwiegend Informationsmaterialien in Form von Radwegekarten heraus. Öffentlichkeitswirksame Aktionen wie der „Autofreie Sonntag“ und „Hannover sucht den fahrradfreundlichsten Betrieb“ setzen positive Akzente.



Der Standard der Infrastruktur für den Radverkehr in Hannover ist unterschiedlich.



LEITBILD RADVERKEHR

Mit dem Leitbild Radverkehr soll das Radfahren umfassend gefördert werden. Voraussetzung ist das Verständnis für den „Radverkehr als System“ und die besondere Ausgangssituation in Hannover.

Das Leitbild Radverkehr steht unter den Oberzielen Mobilität, Sicherheit und Nachhaltigkeit. In die Bausteine des Radverkehrs als System integrieren sich die Handlungsschwerpunkte für das Leitbild Radverkehr: Fahren, Parken und Handeln. Durch ihre Realisierung ergibt sich das Potenzial für die Steigerung des Radverkehrsanteils auf 25 Prozent.

MOBILITÄT

Verdoppelung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 25%

SICHERHEIT

Halbierung der Unfälle mit Schwerverletzten und Getöteten

NACHHALTIGKEIT

Sensibilisierung für eine umweltverträgliche Mobilität



FAHREN

Routennetz
Stadtteilnetze
Innenstadtprogramm
Knotenpunktprogramm



PARKEN

Parken in der Innenstadt
Parken im Wohnumfeld
Fahrradstation/Service



HANDELN

Öffentlichkeitsarbeit
Internetpräsenz
Mobilitätsberatung

Institutionen und Verbände ADAC Niedersachsen/Sachsen Anhalt ADFC Region Hannover e. V. BUND KG Region Hannover Bürgerinitiative Umweltschutz e. V. City-Gemeinschaft Hannover Deutsche Verkehrswacht Hannover Stadt e. V. Einzelhandelsverband Hannover-Hildesheim e. V. Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen e. V. NLSfBV, Bereich Hannover Polizeidirektion Hannover RegioBus Hannover GmbH üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG Verkehrsclub Deutschland, Kreisverband Region Hannover e. V.	Politik SPD Bündnis 90/Die Grünen CDU FDP Gruppe Hannoversche Linke Verwaltung Stadt Baudezernent FB Planen und Stadtentwicklung FB Tiefbau FB Umwelt und Stadtgrün Interessenvertretung Behindertenbeauftragte Gleichstellungsbeauftragte Seniorenbeirat Stadtfelternrat
Verwaltung Region Dez. Umwelt, Planung und Bauen Dez. Sicherheit, Wirtschaft und Verkehr	Gutachter SHP Ingenieure PGV Planungsgemeinschaft Verkehr
Moderation raum + prozess	

Die Ziele des Leitbildes Radverkehr definiert ein Ratsbeschluss aus dem Juli 2008:

- Der Radverkehrsanteil der Landeshauptstadt Hannover ist in den nächsten zehn Jahren auf 25 Prozent zu steigern.
- Die Verkehrssicherheit im Radverkehr ist gleichzeitig zu verbessern, das heißt, die Anzahl der Unfälle mit schwer verletzten und getöteten Radfahrerinnen und Radfahrern ist im gleichen Zeitraum zu halbieren.
- Die Qualität des Radfahrens ist in allen Lebensbereichen (Wohnen/Arbeit/Einkauf/Freizeit) und auf allen Wegen in der Stadt zu verbessern.
- Private und privatwirtschaftliche Initiativen sollen das Handeln der Politik und der öffentlichen Hand unterstützen und fördern.
- Eine „Kommission Fahrradverkehr“ aus Vertreterinnen und Vertretern der Fraktionen, der hannoverschen Interessenverbände, wie zum Beispiel ADFC, ADAC, BIU, Fuß e.V. und VCD, sowie der Polizei und der üstra, begleitet die Entwicklung und Umsetzung des Leitbildes Radverkehr.

Das Leitbild Radverkehr ist Bestandteil des Masterplans Mobilität 2025 der Landeshauptstadt Hannover. An dem Plan arbeitet in der Verwaltung eine Arbeitsgruppe aus verschiedenen Fachbereichen, die von externen Gutachtern fachlich begleitet wird. Die Inhalte werden

in einem Mobilitätsforum mit Verantwortlichen aus Stadt und Region diskutiert und für die politische Entscheidung vorbereitet.

Der Masterplan Mobilität 2025 formuliert ein „Leitbild Mobilität“, das alle Verkehrsarten umfasst. Das Oberziel ist eine Mobilitätsplanung zur nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover als zentralem, überregional bedeutsamen Standort für Wirtschaft, Wohnen und Kultur. Der Masterplan definiert Werteziele und planungsorientierte Handlungsziele. Diese dienen auch der Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Hannover und stehen mit dem Leitbild Radverkehr im Einklang.

Mit der Förderung des Radverkehrs leistet Hannover einen nachhaltigen Beitrag zur Vermeidung von Lärm, zur Reinhaltung der Luft sowie zum Klimaschutz.






ZIELE

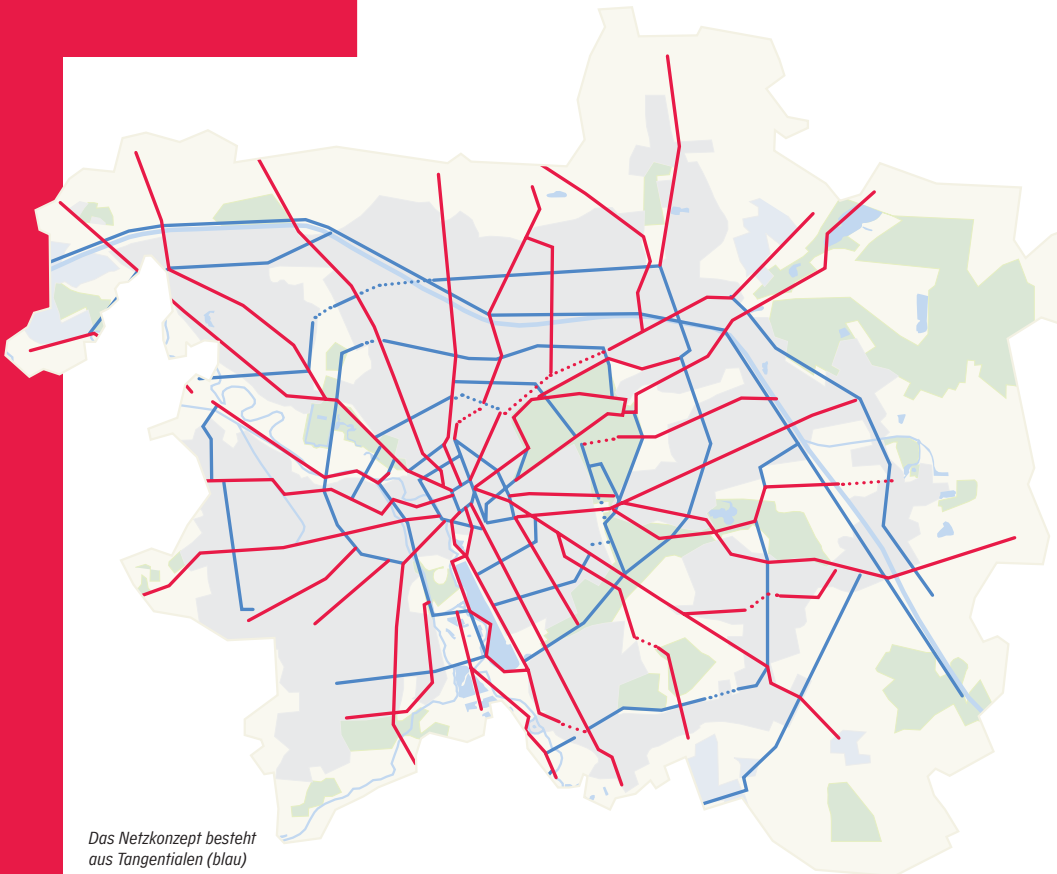
Ein klar strukturiertes,
gesamtstädtisches Netz

Beseitigung von Netzlücken
und Barrieren

Identität im Stadtbild

-  radiale Hauptverbindung
-  tangentielle Hauptverbindung
-  Lücken im Netz

Routennetz



Das Netzkonzept besteht
aus Tangentialen (blau)
und Radialen (rot) – Hauptrouten
mit optischer Prägnanz



So soll das ganze Netz ausgebaut werden:
Die Haupt-Radrouten sind gut erkennbar,
attraktive Radwege verbinden die Stadtteile.

Die gesamtstädtischen Radrouten des Netzkonzeptes aus dem Jahr 2003 werden kontinuierlich fortgeschrieben und ausgebaut. Die Hauptachsen des Radverkehrs zeichnen sich durch einen hohen baulichen (Neubau-) Standard aus und sind im Straßenraum gut erkennbar. Der Radverkehr erhält dadurch eine eigene Identität im hannoverschen Stadtbild – in gleicher Prägnanz wie die Linien der Stadtbahn .

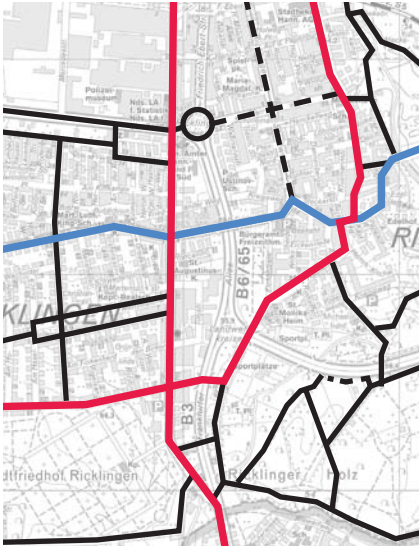
Die Radrouten sind unter den Gesichtspunkten Sicherheit, Komfort und Schnelligkeit zu optimieren und durch eine kontinuierliche Unterhaltung, Pflege sowie verbesserten Winterdienst attraktiver zu gestalten.

Alle Formen der Radverkehrsführung gemäß StVO sind einzusetzen. Neben baulichen Radwegen im Seitenraum ist durch den verstärkten Einsatz von Radfahrstreifen, Schutzstreifen und Fahrradstraßen der Netzzusammenhang herzustellen. Radschnellwege, mit denen auf längeren Wegen die Reisezeit verkürzt werden kann, sind ein herausragendes Netzelement der gesamtstädtischen Verbindung und sorgen für den Zusammenschluss mit der Infrastruktur der Region und der Metropolregion.



Routenvorschläge für Radschnellwege
im Stadtgebiet Hannover
im Rahmen des Forschungsprojektes
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung (BMVBS)

Stadtteilnetze



Stadtteilnetz Ricklingen

Stadtteilnetze verdichten das gesamtstädtische Radroutennetz auf der Ebene der Stadtteile. Die Verbesserung der Stadtteilerschließung im Radverkehr folgt dem Leitgedanken der „Stadt der kurzen Wege“ und sichert Nahversorgung und Nachbarschaft. Eine Wegweisung sichert die Kontinuität und die Orientierung im gesamtstädtischen Zusammenhang bis in die Stadtteile.

Durch die Ausweisung von Tempo 30-Zonen auf immer mehr Straßen bestehen im gesamten Stadtgebiet gute Voraussetzungen für sichere, komfortable und attraktive Stadtteilnetze. Es gilt, das Potenzial des Fahrrades auf kurzen Strecken im Stadtteil zu aktivieren – für alle Fahrtzwecke und Altersgruppen. Das Radfahren im Nahbereich soll das Umdenken und Umsteigen fördern. Wer kurze Wege mit dem Rad fährt, der steigt auch für lange Wege immer häufiger auf das Rad.

Kurze Wege legt man am besten mit dem Fahrrad zurück.



ZIELE

Radfahren im Stadtteil attraktiv machen

Kurze Wege auf das Rad verlagern

Umsteigen auch auf langen Wegen

Innenstadtprogramm



Die City:
Umfahren oder Durchfahren?
Beides soll so geregelt sein,
dass es für alle verträglich ist.

ZIELE

Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern

Durchqueren der Innenstadt erleichtern

Gezielt um die Innenstadt führen



Die Innenstadt ist für Radfahrerinnen und Radfahrer attraktiv – auf dem Weg zum Einkauf, zur Arbeit und in der Freizeit. Die Innenstadt kann in Zukunft mit dem Rad leichter durchquert werden, Umwege werden abgebaut. Wer nicht in die City will, kann das Zentrum auf dem Cityring und/oder auf einem neu zu entwickelnden inneren Ring umfahren (in der Grafik blau dargestellt).

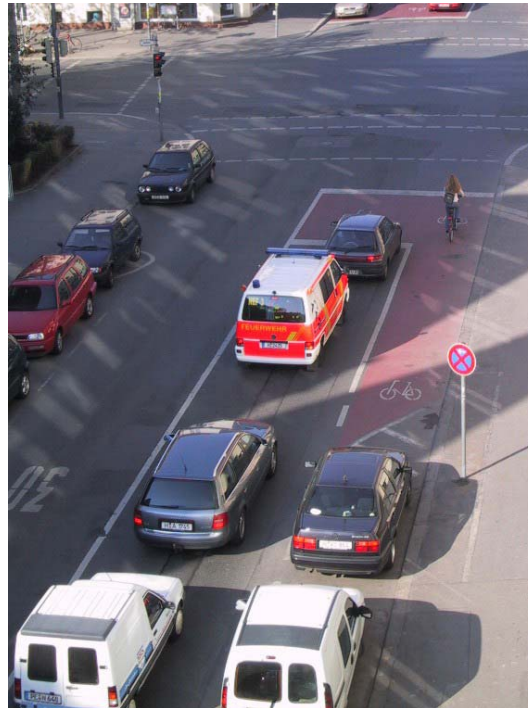
Barrieren beim Übergang in die Innenstadt, zum Beispiel bei der Überwindung des Cityrings, sind aus allen Richtungen abzubauen, die Einfahrten funktional und attraktiv zu gestalten.

Die Führung des Radverkehrs am Hauptbahnhof und in den Fußgängerzonen bedarf einer Regelung. Eine einheitliche Lösung fördert die Akzeptanz.

Beim Innenstadtprogramm ist neben den städtischen Aktivitäten besonders die private Initiative von Verbänden und Anliegern gefragt, die deshalb frühzeitig in die Konzeption eingebunden werden.

Knotenpunktprogramm

*Radverkehr an Kreuzungen:
einheitliche Gestaltung und
konsequente Führung tragen
zur Sicherheit bei.*



Radverkehrsanlagen im Bereich von Kreuzungen sind zukünftig einheitlich gestaltet, die Führung ist eindeutig. Der Abbau freier Rechtsabbieger, die für den Radverkehr gefährlich sind, wird weiter vorangetrieben. Der Radverkehr ist im Knotenpunkt auf die Fahrbahn zu leiten oder frühzeitig an die Fahrbahn heranzuführen, der vermehrte Einsatz aufgeweiteter Aufstellflächen wird geprüft. Im Verlauf von Haupttrouten und Radschnellwegen sollen an Knotenpunkten mit Signalanlagen Wartezeiten abgebaut werden – Ziel ist es, den Radverkehr zu beschleunigen. Die Gleichberechtigung mit dem ÖPNV wird angestrebt.

Zu prüfen sind auch die Möglichkeiten, die Situation des Radverkehrs insbesondere im Verlauf von Haupttrouten zu verbessern. Die Signalisierung für den Radverkehr soll durch eine zügige Umsetzung der novellierten StVO vereinheitlicht werden.

Das Knotenpunktprogramm ist ein wesentlicher Baustein zur Steigerung der Sicherheit im Radverkehr.

Hohe Verkehrssicherheit

Klare und einheitliche
Radverkehrsführung
in Knotenpunkten

Geringe Wartezeiten



Parken in der Innenstadt

ZIELE

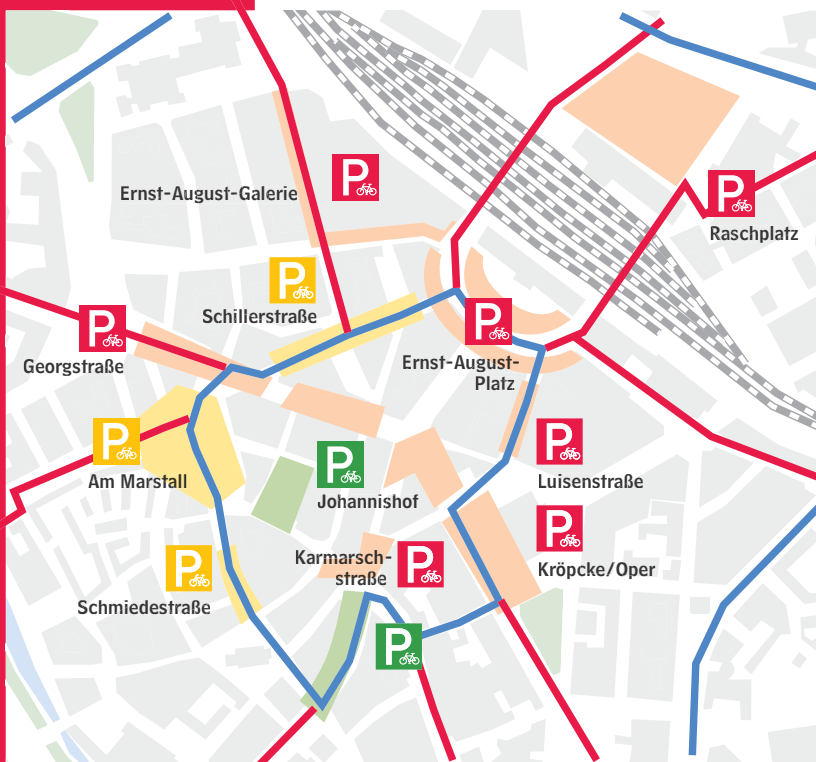
- Mehr und differenzierte Angebote schaffen
- Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus
- Bequem am Ziel ankommen

ABSTELLANLAGEN IN DER INNENSTADT

-  überlastet
-  ausgelastet
-  Reserven



Fahrrad-Parken am Platz der Weltausstellung



Derzeitige Auslastung der Fahrrad-Abstellanlagen in der Innenstadt

Es gibt künftig in der Innenstadt eine große Auswahl von geschlossenen und offenen Abstellanlagen an allen wichtigen Punkten, vielfältig und anspruchsvoll gestaltet. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind an den Endpunkten der Radialen, innerhalb des Cityringes und entlang eines zu entwickelnden inneren Ringes einzurichten. Die Verbesserung des Radparkens am Hauptbahnhof und am Rand der Fußgängerzone hat höchste Priorität.

Dabei sind auch Einrichtungen vorzusehen, die Schutz gegen Witterung, Diebstahl und Vandalismus bieten – so wie die für 2010 geplante Fahrradstation in der Rundstraße. Auch das Benutzen von Parkhäusern bietet diesen Schutz.

Mit der Umwandlung einzelner öffentlicher Kfz-Stellplätze in Fahrradstellplätze in Bereichen mit hohem Parkdruck für den Radverkehr werden deutliche Akzente gesetzt. Die Fläche eines Kfz-Stellplatzes bietet Platz für zehn Fahrräder.

Wie für das gesamte Innenstadtprogramm ist auch für das Innenstadtparken neben den städtischen Aktivitäten die private Initiative von Verbänden und Anliegern der Innenstadt erforderlich. Die Verwendung von Beiträgen zum Ablösen von Kfz-Stellplätzen für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen, die nach NBauO möglich ist, wird geprüft.

Parken im Wohnumfeld

Komfortables und sicheres Fahrradparken an der Wohnung ist ein wichtiger Baustein im Konzept „Radverkehr als System“. Wer sein Rad morgens erst umständlich aus dem Keller tragen muss, verzichtet häufig auf die Radnutzung.

Das Angebot von Fahrrad-Bügeln für das sichere Abstellen wird stadtweit, gerade auch in gründerzeitlichen Stadtquartieren, ausgedehnt. Überdachte und geschlossenen Abstellanlagen – vorwiegend auf privaten Flächen, aber auch im öffentlichen Raum – ergänzen an Orten hoher Nachfrage die Angebote. Der Ausbau der Bike + Ride-Angebote wird angebotsorientiert fortgesetzt.

Gerade beim Fahrradparken sind neben dem Einsatz der öffentlichen Hand auch private Initiativen gefordert, zum Beispiel von Wohnungseigentümern (Genossenschaften) und von der Privatwirtschaft (Einzelhandel, Arbeitgeber). Die Stadt unterstützt diese mit dem Angebot zur Einrichtung von Fahrradbügeln auch auf privaten Flächen.



Oben: Fahrradbügel schaffen gute Sicht an Einmündungen.

Links: Fahrradbügel direkt vor dem Hauseingang

Unten: Viele Radfahrerinnen und Radfahrer nutzen das Rad für den Weg zur Stadtbahn-Haltestelle



ZIELE

Bequeme und sichere Abstellanlagen schaffen

Radparken in die Straßenräume integrieren

Bike + Ride weiter fördern

Fahrradstation und Service



Die Fahrradstation am Hauptbahnhof wird intensiv genutzt: Pendlerinnen und Pendler wissen, dass ihr Rad hier sicher aufgehoben ist, Reparatur und Pflege wird auf Wunsch gleich mit erledigt. Links: Immer mehr Fahrradgeschäfte bieten einen Aufpump-Service an.



Service erweitern

Zielgruppen vergrößern

Ganzjährige Nutzbarkeit der Radwege sicherstellen



Fahrradstationen und integrierte oder eigenständige Serviceangebote wie Schließfächer, Fahrradpflege und -wartung oder Fahrradverleih sind ergänzende Angebote, die die Nutzung des Fahrrades als vollwertiges Verkehrsmittel erleichtern. Die Ausweitung dieser Angebote wird verstärkt gefördert.

Wichtige Zielgruppen sind insbesondere Erwerbstätige, Pendlerinnen und Pendler (auch im kombinierten Verkehr) und Kunden der Innenstadt, die einen hohen Nutzen aus serviceorientierten Dienstleistungen ziehen. Das Fahrrad kann dann auch hinsichtlich Zuverlässigkeit und Komfort mit den konkurrierenden Verkehrsmitteln gleichziehen.

Die Verknüpfung des Fahrrads mit dem ÖPNV umfasst sowohl die Fahrradmitnahme, die derzeit im Großraum bis auf die Hauptbelastungszeiten im Berufsverkehr kostenlos möglich ist, als auch das Abstellen der Fahrräder an Bahnhöfen und Haltestellen. Bike + Ride soll zukünftig in der Planung von Wegeketten stärker berücksichtigt und als Angebot kommuniziert werden.

Die ganzjährig sichere und komfortable Nutzung der Radwege soll durch regelmäßige Reinigung und Winterdienst gewährleistet werden. Diese Dienstleistungen sind im Autoverkehr selbstverständlich und sollen auch im Radverkehr Standard werden.

Öffentlichkeitsarbeit



Bei der Landeshauptstadt Hannover erhalten interessierte Bürgerinnen und Bürger Broschüren und Faltblätter zu verschiedenen Aspekten des Radfahrens in der Stadt



Die Stadt Hannover informiert ihre Bürgerinnen und Bürger über Qualitäten und Stärken des Radfahrens: Radfahren ist dynamisch, gesund und macht Spaß. „Radfahren in Hannover“ soll ein positives Image bekommen.

Um die ehrgeizigen Ziele der Stadt im Radverkehr zu erreichen, ist die Motivation aller Zielgruppen zum Umdenken und Umsteigen sowie die Sensibilisierung für das eigene Verkehrsverhalten erforderlich. Kontinuität und Vorbildfunktion sind vorauszusetzen.

Öffentlichkeitsarbeit und Marketing sprechen alle Zielgruppen an. Als Medien dienen Flyer und Plakate, Aktionen und Wettbewerbe, Pressearbeit sowie Karten und Wegweisung. Diese können auf spezielle Zielgruppen ausgerichtet sein, wie zum Beispiel Kinderstadtpläne. Öffentlichkeitsarbeit erfordert auch klare Zuständigkeiten und Möglichkeiten zur Kontaktaufnahme (Online-Formular unter <https://e-government.hannover-stadt.de/impulsweb.nsf>; E-Mail: mobilitaet2025@hannover-stadt.de). Daher besteht ein enger Verbund mit der Mobilitätsberatung.

In die Aktionen der Landeshauptstadt Hannover werden die vor Ort vertretenen Verbände sowie private Initiativen eingebunden.

ZIELE

Positives Image „Radfahren in Hannover“ bilden und fördern

Zielgruppen für das eigene Verkehrsverhalten sensibilisieren

Zum Umsteigen motivieren



Beim Aktionstag gehören die Straßen der radfahrenden Bevölkerung

Internetpräsenz

Der Radverkehr in Hannover wird zukünftig im Internet präsenter. Das Internet hat Funktionen, die traditionelle Medien nicht bieten können. Informationen sind kompakt, aktuell und jederzeit an fast jedem Ort zugänglich und können individuell ausgewählt werden.

(Rad-) Routenplaner und Portale zum Herunterladen oder Einstellen von GPS-Daten erfreuen sich in anderen Regionen bereits einer stark steigenden Nachfrage. Diese Funktionalitäten sind auch für Hannover attraktiv.

Das interaktive Medium ermöglicht auch die Nutzung von Eingabefeldern, zum Beispiel um Mängel an die städtische Verwaltung zu melden, und kann touristische Informationen bis hin zum Hotelbuchungssystem bereit stellen.

Regional orientierte Internetangebote, wie der heutige Auftritt von Stadt und Region Hannover sind sinnvoll. Hier erhält das Thema Radverkehr einen neuen Stellenwert.

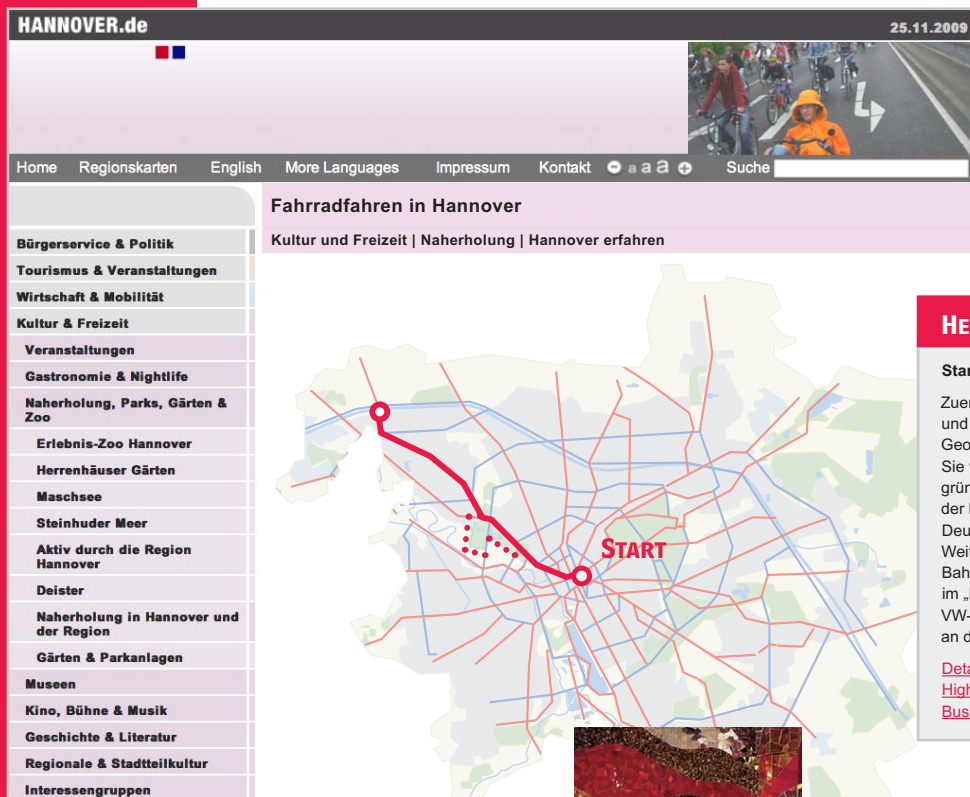
ZIELE

Informations- und Kommunikationsplattform

Gemeinschaft/Community fördern

Wegeoptimierung mit Radroutenplaner

Beispiele:
www.hannover.de/radverkehr
www.radfahren-nrw.de



The screenshot shows the website 'HANNOVER.de' with a navigation menu including 'Home', 'Regionalkarten', 'English', 'More Languages', 'Impressum', and 'Kontakt'. A search bar is visible. The main content area is titled 'Fahrradfahren in Hannover' and features a map of Hannover with a red cycling route. A sidebar on the left lists various categories like 'Bürgerservice & Politik', 'Tourismus & Veranstaltungen', and 'Kultur & Freizeit'. A date '25.11.2009' is shown in the top right corner of the page.

Das Radportal der Landeshauptstadt Hannover versorgt Bürgerinnen und Bürger mit aktuellen Nachrichten zum Radverkehr, hilft bei der Routenplanung und bietet attraktive Ausflugstipps.

HERRENHAUSEN-ROUTE

Start: Hauptbahnhof
 Zuerst geht es durch die Innenstadt und über die Skulpturenmeile zum Georgengarten. Ab hier radeln Sie vorbei an der Universität durch grüne Parklandschaften zu einem der bedeutendsten Barockgärten Deutschlands.
 Weitere Stationen: Bahnhof Herrenhausen, Einkehr im „Entenfang“, Stöckener Friedhof, VW-Werk. Hier haben Sie Anschluss an die Stadtbahnlinie 5.

[Detail-Karte](#)
[Highlights](#)
[Bus und Bahn](#)



TIPP
 Die Grotte von Niki de St. Phalle.

[Details](#)
[Öffnungszeiten](#)

Mobilitätsberatung

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement ist ein wesentlicher Baustein im Masterplan Mobilität 2025 der Landeshauptstadt Hannover. Im Zuge einer Aktion der Bundesregierung wird die Stadt zudem zu den Möglichkeiten des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements beraten.

Der Radverkehr ist dabei ein Teilaspekt, auf den ein Schwerpunkt in der Mobilitätsberatung Hannovers gelegt wird. Gruppen und Themen werden gezielt angesprochen, zum Beispiel

- Schüler-, Lehrer- und Elternschaft: Sicherheit der Schulwege und nachhaltige Bindung an das Rad,
- Erwerbstätige, Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber: Anstoß zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr,
- Seniorinnen und Senioren: Kaufberatung, Verkehrsverhalten und Verkehrssicherheit,
- Migrantinnen und Migranten: das Rad entdecken und fahren lernen,
- Menschen, die neu in Hannover sind: Informationen im Neubürgerpaket „Radfahren in Hannover“.

In Kooperation mit Verbänden, Interessenvertretungen und privaten Initiatorinnen und Initiatoren ist das Ziel der Mobilitätsberatung, die Bürgerinnen und Bürger zu sensibilisieren, zum Umdenken und Umsteigen zu motivieren und eine höhere Akzeptanz des Fahrrads als gleichwertiges Verkehrsmittel im Alltag zu erreichen.



ZIELE

Über Qualitäten, Stärken und Potentiale des Radfahrens informieren

Für das eigene Verkehrsverhalten sensibilisieren

Zum Umdenken und Umsteigen motivieren

AUSBLICK – WIE GEHT ES WEITER ?

Der Ratsbeschluss der Landeshauptstadt Hannover zum Leitbild Radverkehr vom Juli 2008 legt richtungsweisende, verkehrspolitische Ziele fest. Im Mittelpunkt steht die Förderung des Radverkehrs als städtisches Verkehrsmittel. Ziele sind die Verdoppelung des Radverkehrsanteils auf 25 % und eine gleichzeitige Halbierung der Radverkehrsunfälle mit Schwerverletzten und Getöteten in den nächsten zehn Jahren.

Das Leitbild Radverkehr zeigt, wie diese Ziele erreicht werden können. Aufbauend auf dem Verständnis des „Radverkehrs als System“, bestehend aus Radroutennetz, Infrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit sowie Kommunikation und Service, werden die notwendigen Handlungsschwerpunkte aufgezeigt:

- Ausbau eines gesamtstädtischen Radroutennetzes
- Ausbau von Stadtteilnetzen
- Innenstadtprogramm
- Verbesserungen an Knotenpunkten und Einmündungen
- Fahrradparkkonzept für die Innenstadt
- Parkangebote im Wohnumfeld
- Fahrradservicestation am Hauptbahnhof
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit
- Internetpräsenz mit Routenplaner
- Ausweitung der Mobilitätsberatung

Diese Maßnahmen sollen nach Maßgabe der in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umgesetzt werden.

Eine „Kommission Fahrradverkehr“ – bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Politik, der Verwaltung und mit Verkehrsfragen befasster Organisationen – wird die weitere Entwicklung und Umsetzung des Leitbildes Radverkehr begleiten und fördern. Die Steuerung der Umsetzung erfolgt anhand einer kontinuierlichen Erfolgskontrolle am Maßstab der gesetzten Ziele.

Der Masterplan Mobilität 2025 formuliert ein „Leitbild Verkehr“ für die zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität in Hannover. Das Oberziel ist eine Mobilitätsplanung zur nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Landeshauptstadt Hannover als zentralem, überregional bedeutsamen Standort für Wirtschaft, Wohnen und Kultur. Der Masterplan definiert Werteziele und planungsorientierte Handlungsziele. Diese dienen auch der Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt Hannover und stehen mit dem Leitbild Radverkehr im Einklang.

