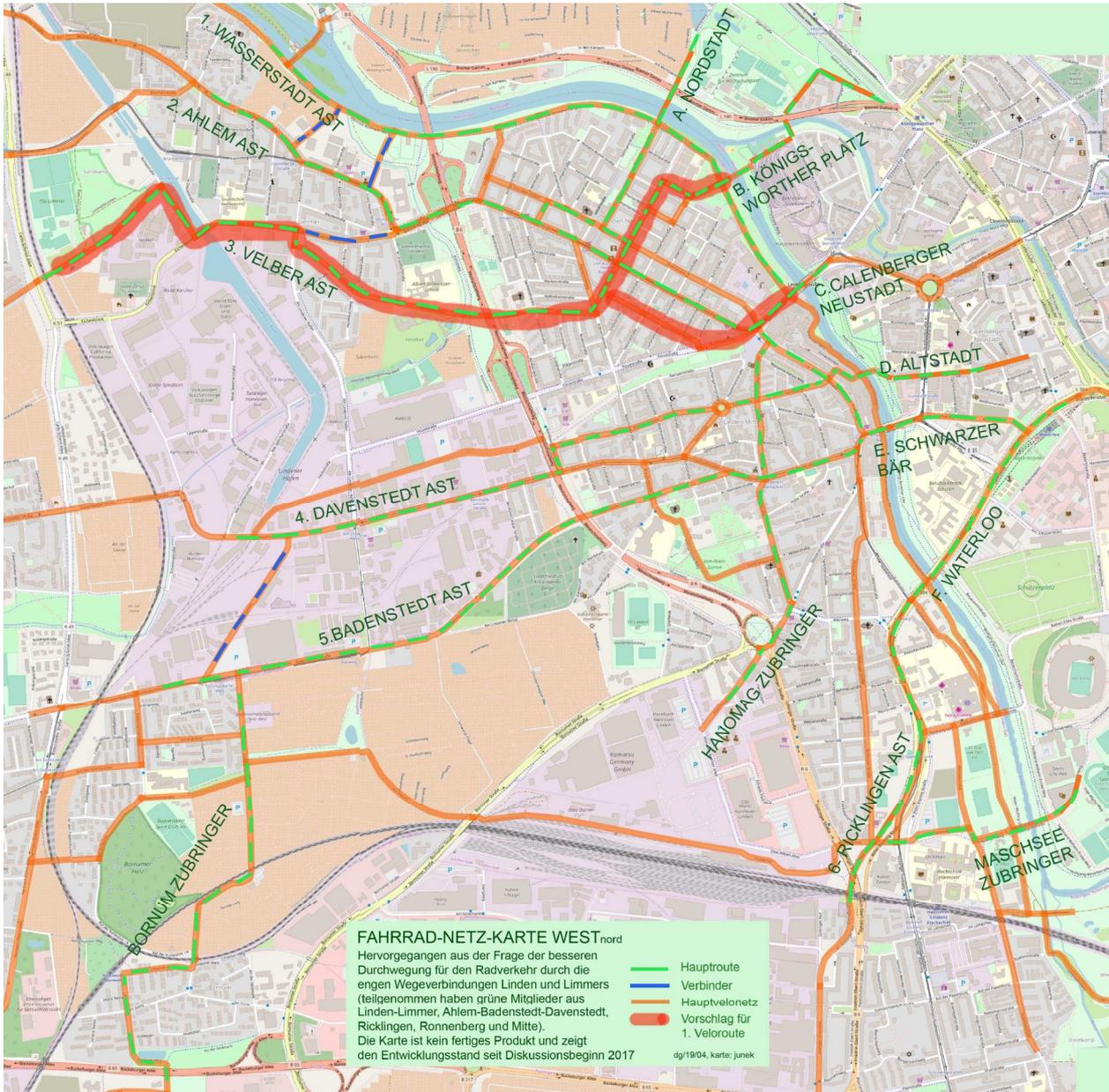


# Anlage 1

Streckenführung  
Veloroute von Charlys Brücke in Limmer  
bis zu den Ihmebrücken in Linden-Nord (Leinertbrücke und Justus-Garten-Brücke)  
[rot hinterlegt]



## Anlage 2

### Anforderungen Velorouten (nach Standards ADFC)

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.

Quelle:

[http://hannover.adfc-nds.de/fileadmin/hannover/dokumente/Velorouten/2018-01-15\\_Velorouten-Konzept.pdf](http://hannover.adfc-nds.de/fileadmin/hannover/dokumente/Velorouten/2018-01-15_Velorouten-Konzept.pdf)