Die Veloroute 3 Hannover

Dies ist ein am 21.September durchgeführter Test, der überprüfen soll, inwiefern die Veloroute 3 Hannover bei einem möglichen Mobilitätswechsel vom Auto zum Fahrrad unterstützt oder ggf. nicht unterstützt.

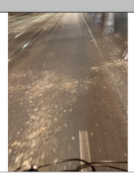
Fazit der Veloroute 3

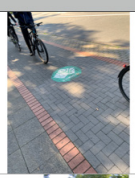
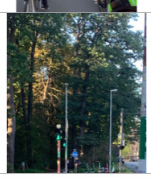
Entspricht die Veloroute 3 dem, was sie Vorgibt zu sein? Ein Weg für Radfahrer, der sich zu fahren lohnt?
Die Veloroute 3 besteht aus bereits vorhandenen Wegen, welche mittels grüner Markierungen speziell gekennzeichnet werden. Hierbei wurde allerdings nicht beachtet, die Radwege zu erneuern oder neue zu erstellen. Deshalb kommt es vor allem in der Innenstadt dazu, dass sich Radfahrer und Autos eine Straße teilen müssen, was eine große Gefährdung für den Radfahrer darstellt. Der Veloroute zu gute zu halten ist, dass der Belag der Fahrradwege meistens gut ausgebaut ist und die Wege immer gut geteert oder gepflastert sind, weshalb ein in dieser Hinsicht komfortables Fahren auf der Veloroute möglich ist. Es ist schlichtweg ein relativ angenehmer Weg. Nicht zuletzt aufgrund der Optik in der Eilenriede. Nun könne man der Auffassung sein, das dies doch gar nicht so schlecht und doch bereits ein kleiner Schritt in die richtige Richtung sei, um vermehrt Menschen zum Radfahren anzuregen - auch bei Alltagsfahrten, auf dem Weg zur Arbeit, ohne Stress oder besondere Vorbereitungen, ohne Navi oder spezielles Kartenmaterial. Und dies ist Gewiss auch so. Fahrradfahrer bekommen langsam mehr Aufmerksamkeit. Jedoch wirkt der Bau dieser Veloroute 3 lediglich wie ein Alibi der Politik, um behaupten zu können, etwas für die Fahrradfahrer unternommen zu haben. Denn hierbei wurden viele wichtige Dinge von den Planern außer Acht gelassen. Die Mängel der Strecke werden klar, wenn man den vorhandenen Weg mit der eigentlichen Idee hinter der Veloroute vergleicht. Die Veloroute sollte eine Straße für Fahrräder sein, welche das Umland mit der Innenstadt verbindet.
Die Idee scheitert jedoch bereits am Finden des Weges. Während des Abfahrens der Route waren kaum gute Kennzeichnung der Veloroute zu finden, die dazu führten, dass der Radfahrer die Fortführung der Strecke suchen musste. Einzig beim Beginn der Route am Fasanenkrug war eine eindeutige Kennzeichnung für die Route erkennbar. Die Markierungen der medial so aufgewerteten Veloroute bestehen lediglich aus Stickern an Straßenlaternen oder Bäumen, auf welchen Veloroute 3 steht. Hierbei hat man es geschafft, diese kleinen Sticker so aufzuhängen, das man sie kaum findet und sie vor Abzweigungen und Kreuzungen erst gar nicht erst vorhanden sind. Zudem kommt, das sich die „Veloroute“ optisch nicht von anderen normalen Wegen unterscheidet, da sie lediglich dem normalen Weg entspricht mit gelegentlichen grünen Stickern an einem Pfahl oder einer kaputten, bereits im September 2022 nicht mehr lesbaren Straßenmarkierung auf dem Boden, wohlgemerkt mitten auf einer, durch Autos benutzten Straße - keiner Fahrradstraße, wie man sie bei einer konsequenten Umsetzung der Idee „Veloroute“ hätte erhoffen können. Die wenigen Sticker, welche an ungünstigen Stellen angebracht wurden, sind beinahe alle zerkratzt oder überklebt. Darüber hinaus ist der an diesen angebrachte QR-Code nur selten funktionstüchtig, bei unserer Testfahrt funktionierten gerade einmal 2 von 10.

Abschließend lässt sich also festhalten, dass die Veloroute aktuell noch eine Enttäuschung ist, da sie viele Sicherheits- und viele Informationslücken aufweist. Allerdings bietet das Konzept und die eigentlich vorhandene Wegeinfrastruktur viel Potential und könnte bei einer Überarbeitung bei Hannovers Radfahrern für viel Erheiterung - vielleicht sogar echte Freude! - sorgen.

Gezeichnet das Radprojekt der Käthe-Kollwitz-Schule

15 Min. Erreichbarkeit		
Zu testen	**Ergebnisse**	**Bewertung (1-10)**
Anbindung an Fernverkehr	Weg zum Hauptbahnhof über die Vr. 3 für Neulinge schlecht auffindbar (nicht in 15 min machbar). Für Experten gut innerhalb 15 Min. erreichbar	5
Verpflegungsmöglichkeiten	Egal, von welchem Punkt der Strecke, ist in kürzester Zeit eine Verpflegungsstation aufzufinden (z.B. ein Supermarkt)	9
Weg von Stadt in Umland	Startet man aus der Stadt und besitzt kein GPS, wird es nahezu unmöglich sein den Anfang der Veloroute zu finden. Selbst bei vorherigem Einprägen der Strecke, da die Wege nicht ausgeschildert sind	1
Weg von Umland in Stadt	Wird aus Isernhagen-Süd gestartet, ist der Anfang der Vr. 3-Strecke zu finden sein, da dieser durch eine Fahne gekennzeichnet ist. Startet man dagegen aus Altwarmbüchen, wird man ähnlich lange vergeblich nach Anzeichen für den Beginn der Vr.-3 suchen, wie in der Stadt.	4

Comfort und Qualität der Veloroute 3					
Zu testen	**Ergebnisse Innenstadt**	**Ergebnisse Vorstadt**	**Bewertung (1-10)**	**Bilder Innenstadt**	**Bilder Vorstadt**
Ist die Veloroute 3 optisch ansprechend?	Wenig ansprechend (vor allem der Hauptbahnhof), da dreckig oder nicht besonders	Die Eilenriede stellt den hübschesten Teil der Strecke dar, die mit ihrer grünen Umgebung und Ruhe besticht	5		
Luftqualität	Gedrückt und der Geruch von Abgasen liegt in der Luft	Weitesten Teils akzeptable bis angenehme Luft	6		
Breite der Straße	Sehr eng, teilweise nicht vorhanden für Radfahrer. (In den Tunneln des Hauptbahnhofs; Vor und hinter der Bödekerstraße)	Für Einzelfahrer ausreichend, für Gruppenfahrten jedoch zu schmal	3		
Straßenbeleg	Größtenteils gut befahrbar, allerdings stellenweise mit Schlaglöchern oder anderen extremen Beschädigungen. (Friesenstraße, Volgersweg)	Gut befahrbar, teilweise leichte Erhebungen in der Eilenriede durch Wurzeln	7		
Ausschilderung für Ziele	/	Die Ausschilderung für Ziele, wie dem Maschsee sind gut zu erkennen und auch Aussagekräftig (Richtung und Entfernung)	8		
Ausschilderung für die Veloroute	Katastrophale Ausschilderung in der Innenstadt. So ist bspw. nicht klar, wann aus der Eilenriede in die Stadt zu fahren ist da die Kennzeichnung versteckt ist. Am Hauptbahnhof ist der Weg der Route kaum auffindbar.	Ähnliches Problem wie in der Stadtmitte . Jedoch nicht ganz so extrem wie in der Stadt, da weniger abgebogen werden muss. Exemplarisch für das Problem ist der Übergang von den Pferdewiesen nach Bothfeld, bei welchem keine Ausschilderung auffindbar ist.	1		

Sicherheit für den Radfahrer					
Zu testen	**Ergebnisse Innenstadt**	**Ergebnisse Vorstadt**	**Bewertung (1-10)**	**Bilder Innenstadt**	**Bilder Vorstadt**
Anzahl Ampeln /Kreuzungen	Hohe Anzahl Ampel und Kreuzungen. Viel Kontakt mit dem Verkehr der die Sicherheit des Radfahrer gefährdet. (Friesenstraße; Ernst-August-Platz)	Längere Strecken für Radfahrer und weniger Kontakt mit dem Verkehr (Eilenriede, Kurze-Kamp-Straße bis Fasanenkrug)	3		
Anzahl geteilter Straßen	Katastrophenhaft viele geteilte Straßen mit Autofahrern. Teilweise sind nicht einmal Radwege gekennzeichnet sondern nur eine Straße. (Friesenstraße, Volgersweg)	Überwiegend keine geteilten Straßen vorhanden nur Straßenüberquerungen. Allerdings gibt es in den **Pferdewiesen** eine 1km lange Fahrbahn auf der Rad- und Autofahrer fahren müssen.	2		
Beleuchtung (z.B. Lampen)	Hohe Beleuchtungsdichte	Ebenfalls ausreichende Beleuchtung	8		

Im Rahmen unserer Projektwoche vom 20.9-23.9.22 fuhr unser Projekt (Nachhaltiges Reisen per Rad-Die Mobilität der Zukunft) unter der Leitung von Herrn Kulasek zum Steinhuder Meer. In Wunstorf mit dem Zug angekommen startete unsere, von den Schülern selbstgeplante, Tour nach Steinhude. In Steinhude angekommen, war dann erstmal Zeit für eine kleine Toilettenpause und eine Fotosession, bevor der lange Teil des Weges begann, nämlich einmal um den größten See Niedersachsen herum. Bei guter Laune und tollem Wetter machten wir uns auf in Richtung Mardorf. Auf dem Weg durch das Tote Moor konnten wir dem gut ausgeschilderten Weg folgen und kamen ohne größere Probleme in Mardorf nach 11km an, und es wurde Zeit für die erste größere Pause am Strand. Dort angekommen konnten wir den niedrigen Pegelstand des Sees mit den eigen Augen feststellen. Bis zu 10m konnte man trockenen Fußes an Stellen im See gelangen, die eigentlich sonst mit Wasser bedeckt sein sollten. Daraufhin setzen wir die Rundtour um das Steinhuder Meer fort, wobei die wunderschöne Landschaft sich durchgehend von ihrer besten Seite zeigte. Diese längste Etappe der Tour zehrte bei einigen an den Kräften, weshalb spontan noch ein Zwischenstopp von Nöten war. Letztendlich kamen wir als Gruppe gemeinsam wieder in Steinhude an, wo es Zeit für eine große Mittagspause in den zahlreichen Cafés und Restaurants wurde, bevor wir den Weg zurück nach Wunstorf auf uns nahmen, optimal gestärkt und aktiv erholt.
Insgesamt legten wir als Gruppe an diesem Tag 50km in ungefähr 3h zurück. Dabei ist hervorzuheben, das alles ohne Pannen und größere Probleme von statten ging.

Abschließend lässt sich sagen, dass wir alle den Tag sehr genossen haben. Dabei konnten wir der guten Ausschilderung nahezu blind vertrauen, dazu waren die Wege gut zu befahren und die Krönung war zusätzlich, die frische Luft in der wunderschönen Natur genießen zu können.
Also kann ich jedem nur raten, mal das Handy weg zu packen und die Natur bei einer Fahrradtour zu genießen.

www.sunsetlounge.one