Anlage 7

zur Sportentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Hannover

„Machbarkeitsstudie Inline-Skater-Routen“

Anlage 2

Sportraumentwicklung Landeshauptstadt Hannover

Machbarkeitsstudie Inline-Skater-Routen

Veranlasser:

Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Sport und Bäder
Lange Laube 7
30159 Hannnover

Verfasser:

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure
Pariser Straße 1, 10719 Berlin
Tel. 030 889 163 9-0 Fax 030 889 163 91
mail@gruppeplanwerk.de www.gruppeplanwerk.de

November 2014

INHALT

Vorbemerkungen **3**

1. Rahmenbedingungen und Qualitätskriterien für Inline-Skater-Routen und -strecken **5**

1.1 Lagebeziehungen 5
1.1.1 Ausgangs- (Start-) und Zielorte 5
1.1.2 Lagebeziehungen im Straßen- und Wegenetz 6

1.2 Straßenverkehrsrecht, Routen- und Streckenkennzeichnungen 7
1.2.1 Straßenverkehrsrechtlicher Status und Anordnungsmöglichkeiten 7
1.2.2 Routen- und Streckenkennzeichnungen 9

1.3 Baulich-räumliche Beschaffenheiten 9
1.3.1 Beläge, Wegedecken/-oberflächen 9
1.3.2 Wegebreiten und Begleitflächen 9
1.3.3 Vegetation in Begleiträumen 9
1.3.4 Streckenverläufe 10

2. Sondierung bestehender Routen und Strecken **11**

2.1 Ausgewiesene Inline-Skater-Routen 11
2.1.1 Maschsee-Rundroute 11
2.1.2 Rundroute Eilenriede Nord 12
2.1.3 Rundroute Eilenriede Süd 13

2.2 Fahrrad-Routen mit partieller Nutzungseignung für Inline-Skater 13
2.2.1 Julius-Trip-Ring 13
2.2.2 Regionale Radrouten 15

3. Empfehlungen und Handlungsrahmen **16**

3.1 Empfehlungen zu bestehenden Routen 16
3.1.1 Maschsee-Rundroute 16
3.1.2 Rundroute Eilenriede Nord 17
3.1.3 Rundroute Eilenriede Süd 18
3.1.4 Julius-Trip-Ring 19

3.2 Empfehlungen zu potenziellen ergänzenden Routen 20
3.2.1 Ricklinger Kiesteiche-Route 20
3.2.2 Sportpark- und Ohedamm-Route 21
3.2.3 Georgengarten-Steintormasch-Route 23
3.2.4 Leinetalroute (zur Wülfeler Radrennbahn) 24
3.2.5 Sonstige Strecken 25

4. Sonderthema Speed-Skating-Anlage **26**

Vorbemerkungen

Im Rahmen der Sportraumentwicklungsplanung wurde eine ergänzende Studie zur Machbarkeit von Inline-Skater-Routen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover erstellt. Als Zielgruppen gelten sportreibende Nutzer mit und ohne Vereinsbindung, Einsteiger und Fortgeschrittene, die außerhalb der in Hannover regelmäßig veranstalteten Inliner-Events entsprechende Sportgelegenheiten im Wegenetz der Landeshauptstadt nachfragen.

Die Machbarkeitsstudie baut auf verschiedenen Bestandsstrukturen, Entwicklungen und bisherigen Untersuchungen auf. So wurden innerhalb des Stadtgebietes drei Inline-Skater-Routen bereits vor vielen Jahren ausgewiesen und entsprechend beschildert: Die Route rund um den Maschsee (zum Zeitpunkt der EXPO), die Route in der nördlichen Eilenriede (2003) und die Route in der südlichen Eilenriede (2003). Ferner wurde 2005 der Julius-Trip-Ring erstmals als citynaher Fahrradrundweg deklariert und seitdem sukzessive weiter ausgebaut und ertüchtigt. Zum Julius-Trip-Ring sind im Vorfeld der Routenausweisung durch die Stadtverwaltung Untersuchungen zur Routenqualität vor allem bezogen auf den Fahrradverkehr durchgeführt worden. Durch eigene Befahrungen in den Jahren 2012 bis 2014 konnten diese vier Routen auch im Hinblick auf die Nutzungseignung und Qualität für Inline-Skater näher untersucht werden.

Ursprünglichen Überlegungen, auch die Fahrradwege und sogar (wie am Strandbad-Parkplatz des Maschsees) sogar Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs in die Inline-Skater-Nutzung einbeziehen zu können, stand vor fast 10 Jahren zunächst die Rechtslage der Straßenverkehrsordnung entgegen. Danach wurden über mehrere Jahre Inline-Skater innerhalb öffentlicher Straßenverkehrsflächen mit Fußgängern „gleichgestellt“ und folglich auf die Gehwege verwiesen. Die StVO-Novelle von 2009, die erstmals bei Anordnung eines entsprechenden Verkehrs-Zusatzzeichens das Skaten auch auf Fahrradwegen und Straßenfahrbahnen erlaubt hätte, wurde damals wieder zurück gezogen. Erst mit der 2013 novellierten StVO besteht die Möglichkeit, für Inline-Skater bei entsprechender Ausweisung und Beschilderung auch die Nutzung von fahrbahnbegleitenden Radwegen und Kfz-Fahrbahnen zu gestatten.

So wurden in dieser Machbarkeitsstudie die Möglichkeiten sondiert, das vorhandene Routenangebot in einzelnen Stadtbereichen auch unter diesem Gesichtspunkt zu ergänzen, wenngleich straßennetzunabhängige Wege zu bevorzugen sind. Als Räume für potenzielle Ergänzungsrouten sind somit insbesondere Routenverbindungen außerhalb des Straßennetzes in Betracht zu ziehen. Um lückenlose Routenverbindungen zu schaffen, lässt sich in Einzelfällen jedoch die Heranziehung von Fahrbahnen nicht vermeiden.

Hinsichtlich der Nutzungseignungen und Randbedingungen benennt die Machbarkeitsstudie in Kap. 1 verschiedene Kriterien und Merkpunkte, die auch für den weiteren planerischen Umgang mit der Inline-Skater-Infrastruktur in Hannover berücksichtigt werden können. Von maßgeblicher Bedeutung sind die Wegebeläge, aber auch die Wegebreiten und die Pflegezustände sowie der Grad hindernisfreier und verkehrssicherer Befahrbarkeit, ferner die Erreichbarkeit der Routen, bis hin zu den Möglichkeiten, sich umzukleiden und die nicht benötigten Kleidungsstücke sicher deponieren zu können. Zu den wichtigen Eignungskriterien der Wegestrecken gehört auch der Grad ihrer Frequentierung durch Radfahrer, Spaziergänger und andere Nutzer, wobei hierzu keine gesicherten Daten vorliegen. Auf der Maschsee-

Rundroute weisen die teilnehmenden Beobachtungen auf diesbezügliche Konflikte insbesondere an sommerlichen Wochenenden hin, während auf den anderen beiden ausgewiesenen Routen eher andere Punkte negativ auffallen (s. Kap 2).

Über die in Kap. 3 vorgeschlagenen Ergänzungsrouten hinaus können auch noch andere, möglichst straßennetzunabhängige Wege, mit Asphalt- oder Pflasterbelag mit ungefasten Betonsteinen und ausreichender Wegebreite (mind. 2,0m) als Streckenabschnitte in verschiedenen Stadtbereichen geeignet sein, die jedoch nicht sämtlich untersucht werden konnten.

Die eigenen Einschätzungen des Routenbestandes sowie der Möglichkeiten, das bestehende Routenangebot zu qualifizieren und zu ergänzen, wurden u.a. mit dem Inline-Club Hannover e.V. kommuniziert. Dadurch konnten auch hilfreiche Anregungen aus Nutzersicht mit aufgenommen werden.

Seitens des Inline-Clubs wurde ferner der Wunsch nach einer Speed-Skating-Anlage in der Landeshauptstadt geäußert, da für z.B. das Kinder- und Jugendtraining des Vereins kein adäquates Angebot außer einer vom Verein zur temporären Nutzung gepachteten Asphaltbahn auf dem Verkehrsübungsplatz in Laatzen vorhanden ist. Als Standortidee wurde die Innenfläche der Radrennbahn in Wülfel genannt. Daraufhin konnte diese einschließlich der Frage einer Erreichbarkeit des Standortes mit Inline-Skates von der Innenstadt aus über das Wegesystem im Leineraum in die Untersuchung mit einbezogen werden.

Anmerkung:

Im Text wird auf feminine Wort-Endungen verzichtet. Gemeint sind stets Personen männlichen und weiblichen Geschlechts.

1. Rahmenbedingungen und Qualitätskriterien für Inline-Skater-Routen und -strecken

1.1 Lagebeziehungen

1.1.1 Ausgangs-(Start-) und Zielorte

Die räumliche Beziehung und Entfernung der Ausgangsorte zu den Start- und Zielorten ist bedeutsam für die Lage und die Verläufe der Inline-Skater-Routen. Optimal wären selbstgewählte Start- und Zielpunkte einer Route, vorzugsweise „vor der Haustür“ bzw. Start oder Ziel an anderen Orten häufigen Aufenthalts. Da dieser Komfort jedoch nur wenigen am Inlineskaten interessierten Menschen in der Landeshauptstadt geboten werden kann, hat die Erreichbarkeit der Routen über skatergeeignete (bzw. fahrradgeeignete) Wegestrecken, per ÖPNV (Stadtbahn oder Bus) oder per Pkw (Parkmöglichkeiten) eine zentrale Bedeutung. Im Rahmen der Sportraumentwicklungsplanung werden als Zielorte insbesondere die verschiedenen Standorte für Sport und Bewegung und damit auch die Standorte der sozialen Infrastruktur in den Blick genommen. Darüber hinaus können im Sinne umweltfreundlicher Alltagsmobilität auch Arbeitsorte einbezogen werden.

Als Routen können Kombinationen von Wegestrecken bezeichnet werden, die entweder einen Rundkurs bilden, oder zwischen zwei Orten einen Hin- und Rückweg und damit die Rückkehr an den Ausgangsort ermöglichen. Die Rückkehr an den Ausgangsort ist vor allem für diejenigen Nutzer von Bedeutung, die keine Wechselkleidung mit sich führen.

Aufgrund der begrenzten Routenangebote im Stadtgebiet Hannover gibt es nicht wenige Inline-Skate-Begeisterte, die insbesondere an Wochenenden auf Strecken der Nachbargemeinden in der Region Hannover ausweichen *(siehe auch die Routenvorschläge im Rahmen einer Projektarbeit der Universität Hannover, 1999)*. Dabei werden im weiteren Umland zumeist gut asphaltierte, von Kfz wenig befahrene landwirtschaftliche Wirtschaftswege aufgesucht, die i.d.R. für die Naherholungsnutzung freigegeben sind und die teilweise auch Streckenabschnitte der regionalen Radrouten bilden. Zahlreiche dieser Strecken außerhalb der Landeshauptstadt sind nicht unmittelbar von ÖPNV-Haltepunkten aus erreichbar (Endhaltestellen der Stadtbahn primär in Zentrumslagen), werden dann ohnehin vorzugsweise mit dem Pkw aufgesucht und erfordern dennoch teilweise lange Anfahrtswege.

In dieser Hinsicht bieten die meisten vorhandenen und potenziellen Routenangebote in der Landeshauptstadt (s. Kap 2 u. 3) einen Vorteil. Die Maschsee-Rundroute kann mit Buslinien über den Kurt-Schwitters-Platz und das Rudolf-von-Benningsen-Ufer erreicht werden. Die nördliche Eilenriede-Route ist über die Stadtbahnlinie 11 (Adenauer-Allee) und durch den Buslinienverkehr (Hindenburgstraße) erreichbar, die südliche Eilenriede-Route von der durch die Straße Am Pferdeturm führende Stadtbahnlinien 4 und 5. Die vorgeschlagene Georgengarten-Route liegt ebenfalls an den hier durch die Nienburger und Herrenhäuser Straße führenden Stadtbahnlinien 4 und 5.

Der Julius-Trip-Ring wird von allen Radialstrecken der Stadtbahn gekreuzt (Haltepunkte: Linien 1 u. 2 an der Vahrenwalder Straße, Linien 3, 7, 9 an der Podbieskistraße, Linien 4 u. 5 Am Pferdeturm und Herrenhäuser Straße, Linie 6 Bemeroder Straße –Hochlage, Linien 1, 2 u. 8 Hildesheimer Straße, Linien 3 u.7 Lavesallee, Linien 9. u. 17 Gustav-Bratke-Allee, Linie 10 Spinnereistraße, Linie 6 Schulenburger Landstraße).

Zu den Haupt-Startorten der Maschsee-Rundroute zählen der Kurt-Schwitters-Platz (Bushalt) und die Parkplätze am Strandbad, an der Arena und am Sportleistungszentrum sowie die Straßenstellplätze am Rudolf-von Bennigsen-Ufer. Für die Pkw-Anfahrt der Route durch die nördliche Eilenriede können der Parkplatz am Steuerndieb oder am Zoologischen Garten genutzt werden.

An den Start- und Zielorten innerhalb und im Umfeld der Routen sollten ferner sonstige infrastrukturelle Randbedingungen mit berücksichtigt werden. Für Nutzer, die weder mit dem Pkw kommen, noch ihre Wechselkleidung während des Laufes bei sich tragen, sollte es Möglichkeiten geben, ihre Utensilien am Start- und Zielort zu deponieren. Dafür bieten sich ggf. Vorkehrungen in den Sportvereinshäusern sowie in bestimmten sozialen Infrastruktureinrichtungen (z.B. Spielpark-Häusern, Jugendfreizeiteinrichtungen) an.

Als weiteres stellt sich die Frage nach den Möglichkeiten, entlang der Routen öffentlich nutzbare Sanitärangebote zu schaffen oder bestehende Sanitäreinrichtungen öffentlich nutzbar zu machen. Hierzu bietet sich ggf. die Mitbewirtschaftung von eigenen Sanitäreinrichtungen oder externen Sanitärcontainern durch gastronomische Betriebe an (z.B. Biergarten Bischofshol, Restaurant am Steuerndieb, Bier- und Kaffeegärten am Maschsee, Referenzbeispiel Sanitärcontainer am Spandau-Strandcafe am Zusammenfluss von Mühlenleine und Ihme-Flutgraben).

1.1.2 Lagebeziehungen im Straßen- und Wegenetz

Hinsichtlich ihrer Netzeinbindung und Umgebung am attraktivsten sind i.d.R. die straßennetzunabhängigen Wegestrecken (v.a. durch Grünanlagen ohne größere Baumbestände). Nicht sehr attraktiv in dieser Hinsicht sind die fahrbahnbegleitenden Radwege, wenn sie zudem durch den Radverkehr stark frequentiert werden und geringere Querschnittsbreiten (s. 1.3.2) aufweisen. Die geringste Attraktivität weisen i.d.R. Seitenräume entlang von Fahrbahnen (ohne Trennstreifen zwischen Weg und Fahrbahn) auf, die eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr vorsehen.

Fahrbahnen von Straßen mit geringer Kfz-Frequenz stellen Sondersituationen dar, die in ein Routensystem nur einbezogen werden sollten, wenn die Nutzung durch Inline-Skater ausdrücklich freigegeben und mit dem Zusatzschild zur StVO ausgewiesen wird. Gleiches gilt für Fahrradstraßen gemäß StVO, die auch von Kfz genutzt werden dürfen, sowie für Fahrrad-Angebotsstreifen auf Fahrbahnen von Tempo-50-Straßen (möglichst ohne Bushaltepunkte am Fahrbahnrand). Letztere sollten für eine Inline-Skater-Nutzung mindestens 2,5 m breit sein (i.d.R. werden markierte Fahrradstreifen in Fahrbahnen nicht breiter 2,0 m sein).

Vorteilhaft auch für Inline-Skater sind baulich ausgebildete und gekennzeichnete Fahrbahn-Querungsstellen von Nebenstraßen für den Fahrradverkehr (z.B. an den Querungen Julius-Trip-Ring / Voltmerstraße, Stadtparkweg / Kleestraße, Lodemannweg / Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg).

Besondere Querungshindernisse stellen hingegen die Hauptverkehrsstraßen dar. Sie sollten mit Inline-Skates möglichst entweder über LSA-geregelte Fußgängerfurten oder sofern vorhanden, über FGÜ (Zebrastreifen mit Beleuchtung) gequert werden. Deshalb sind unvermeidliche planfreie Hauptstraßenquerungen auf jeden Fall über derartige Querungspunkte zu führen.

An Bahnunterführungen sind die Seitenräume der Fahrbahnen häufig schmaler als in den Querschnitten auf der Strecke. Hier empfehlen sich im Einzelfall Schutzgitter

entlang der Bordlinien, damit Ungeübte nicht versehentlich auf die Fahrbahnen gelangen.

1.2 Straßenverkehrsrecht, Routen- und Streckenkennzeichnungen

1.2.1 Straßenverkehrsrechtlicher Status und Anordnungsmöglichkeiten

Die rechtliche Stellung von Inline-Skatern auf öffentlichen Straßenverkehrsflächen in Deutschland war jahrelang umstritten. Grundsätzlich gelten für sie die gleichen Regeln wie für Fußgänger, da Inline-Skates juristisch nicht als Fahrzeuge, sondern als Spielgeräte angesehen werden. Folglich war bis zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) zum 01.04.2013 nur die Nutzung von ansonsten den Fußgängern vorbehaltenen Gehwegen erlaubt. Dieser Umstand hat über viele Jahre *(siehe auch Aufhebung der StVO-Novellierung 2009)* zu illegalem Verhalten von Inline-Skatern auf Fahrbahnen, Nutzungskonflikten auf Gehwegen und den Rückzug auf Wege außerhalb öffentlicher Straßenverkehrsflächen geführt. Die in Hannover bisher angewandte Kennzeichnung „Skaten frei“, z.B. auch bezogen auf Fahrbahnflächen des Strandbad-Parkplatzes am Maschsee, bewegte sich somit seit Jahren in einer rechtlichen Grauzone.

Mit der heute gültigen Straßenverkehrsordnung (vom 01.04.2013) bestehen nunmehr erweiterte Möglichkeiten der Ausweisung von Inline-Skater-Routen: Gemäß § 31 Abs. 2 StVO kann durch Anordnung des Zusatzzeichens 1020-13 das Inline-Skaten und Rollschuhfahren auf der Fahrbahn, den Seitenstreifen und auf Radwegen zugelassen werden.

Zeichen 1020-13

Das Zusatzzeichen kann auch allein angeordnet werden. Wer sich dort mit Inline-Skates oder Rollschuhen fortbewegt, hat sich mit äußerster Vorsicht und unter besonderer Rücksichtnahme auf den übrigen Verkehr am rechten Rand in Fahrrichtung zu bewegen und Fahrzeugen das Überholen zu ermöglichen.

Seitens des ADFC wird ergänzend kommentiert, dass Inline-Skater durch das Zusatzzeichen auch auf ausreichend breiten Radwegen zugelassen werden können (Kriterien für eine ausreichende Breite werden nicht genannt).

Vor diesem Hintergrund werden die bisherigen Beschilderungen an den Routen in Hannover durch Schilder mit dem o.g. Piktogramm-Zeichen zu ersetzen sein. In diesem Zusammenhang sollten auch die bisherigen Beschilderungsorte überprüft werden.

1.2.2 Routen- und Streckenkennzeichnungen

Die Maschsee-Rundroute hat im Laufe der Jahre einen derartigen Bekanntheitsgrad erlangt, dass die angebrachten Streckenhinweise nur noch untergeordnete Bedeutung haben dürften. Anders verhält es sich bei den beiden Eilenriede-Routen, an denen die alten Schilder mit dem Schriftzug „Skater frei“ häufig aufgrund seltener

Verwendung und teilweise Verschmutzung kaum noch wahrnehmbar sind, was letztlich auch mit der dortigen Nutzungsfrequenz zu korrespondieren scheint. Im Falle einer Aktivierung dieser Routen würde sich auch eine präsentere Platzierung der Schilder empfehlen, ggf. ergänzt durch eine Kenntlichmachung mittels Piktogramm auf den Belagsdecken. Eine Anbringung des Inliner-Piktogramms auf Bodenflächen sollte indes nicht den Ausschluss anderer Nutzer suggerieren, sondern eher das Mischprinzip dieser Flächen unterstreichen.

Simulation: Inliner Piktogramm auf Bodenfläche

Enge, unübersichtliche Kurvenführungen, wie z.B. bei der Maschsee-Route in Höhe des Pumpwerkes, könnten ggf. durch eine gestrichelte Mittellinie mit oder ohne Richtungspfeil gekennzeichnet werden.

Simulation: Getrennte Fahrspuren im Kurvenbereich

1.3 Baulich-räumliche Beschaffenheiten

1.3.1 Beläge, Wegedecken / -oberflächen

Das wichtigste Kriterium für die Nutzungseignung und Attraktivität von Wegen für Inline-Skater ist die Beschaffenheit der Belagsdecke. Analog zur Bewertungsskala von Sportanlagen sind in der Machbarkeitsstudie die diesbezüglichen Oberflächenqualitäten von Wegen in fünf Stufen bewertet worden (gemessen an trockenen Belagszuständen – nach Niederschlägen können sich andere Verhältnisse einstellen):

Q1 Feinkörniger Asphalt (in Ausnahmen auch glatte, aber griffige Betonflächen)

Q2 Normaler „Straßenasphalt" bzw. Kunststeinplatten (Gehwegplatten)

Q3 Betonverbundpflaster (ungefast) bzw. grober Asphalt bzw. punktuelle Belagsschäden

Q4 Betonverbundpflaster (gefast) bzw. sehr grober Asphalt / flächige Belagsschäden

Q5 Wassergebundene Decke (unbefahrbar) bzw. grobe Pflasterverbände (Stolperfallen)

Wege mit wassergebundener Decke oder unbefestigte Wege sind mit Inline-Skates nicht befahrbar, im Gegensatz zur Befahrbarkeit mit Fahrrädern. Dieser Umstand markiert den größten Unterschied zwischen gemeinsam nutzbaren Wegen und den Wegen, auf denen eine Befahrung mit Inline-Skates ausgeschlossen ist. Sofern wassergebundene Decken schlechtere Oberflächenzustände aufweisen, sind im Übrigen auch ungünstig für andere Nutzer (z.B. Menschen mit Rollatoren).

Bordkanten, Stadtbahngleise und Rillenplattenstreifen für blinde und sehbehinderte Menschen sind aufgrund ihrer guten Wahrnehmbarkeit und der Möglichkeit, sie nicht überrollen zu müssen, i.d.R. unproblematisch.

Geringfügige Oberflächensenkungen sind i.d.R. bewältigbar, nachteilig sind hingegen wenig auffällige Niveauversprünge, Baumwurzel- und Frostaufbrüche sowie Löcher in Belagsdecken. Damit sind bezüglich der deklarierten Skaterrouten entsprechende Anforderungen an die Pflege und Unterhaltung der Beläge verbunden.

1.3.2 Wegebreiten und Begleitflächen

Wege mit einer Breite unterhalb von 2,0 m sind, von Sonderstellen abgesehen, für Inline-Skater nicht geeignet. Bei häufigen Begegnungsfällen mit Radfahrern, Fußgängern und anderen Inline-Skatern dürfte auch eine Breite von 2,5 nicht ausreichen. Die Qualität der Wegebreiten korreliert im Übrigen teilweise mit der Beschaffenheit und Nutzung der unmittelbar angrenzenden Flächen (Begleitflächen). Die höhere Bewertung von Wegen mit befestigten, niveaugleichen Begleitflächen unterstellt die Möglichkeit, in bestimmten Begegnungsfällen auf die Begleitflächen – unter Beachtung der dortigen Nutzungsverhältnisse – ausweichen zu können.

Auf dieser Basis lassen sich die unterschiedlichen Wegebreiten etwa in folgende Qualitätsstufen einordnen:

	Wegebreite	**Begleitflächen**	**Beispielsituationen**
Q1	⩾ 4,0 m		z.B. in Grünanlagen
Q1	3,0 - < 4,0 m	niveaugleich, befestigt*	z.B. Radweg / Gehweg

Q2	3,0 - < 4,0 m	unbefestigt oder nicht niveaugleich	z.B. in Grünanlagen
Q2	2,5 - < 3,0 m	niveaugleich, befestigt*	z.B. Radweg / Gehweg
Q3	2,5 - < 3,0 m	unbefestigt oder nicht niveaugleich	z.B. in Grünanlagen, belebt
Q4	2,0 - < 2,5 m	niveaugleich, befestigt*	z.B. Radweg / Gehweg
Q4	2,0 - < 2,5 m	z.B. Fahrbahn / Kfz-Parkstreifen	z.B. Fahrradstreifen
Q5	< 2,0 m		

* Asphalt, Betonstein oder Kunststeinplatten

1.3.3 Vegetation in Begleiträumen

Die Art der Vegetation in den Begleiträumen hat Bedeutung für die Eignung der Wege zum einen hinsichtlich der Reinigung der Wegeflächen, insbesondere im Spätsommer und Herbst sowie nach Starkwind und zum anderen hinsichtlich der Sonneneinstrahlung zum Abtrocknen der Flächen nach Niederschlagsereignissen. Auch hierzu lassen sich Qualitätsstufen einordnen:

Q1 Begleiträume befestigt, vegetationslos oder mit bodennaher Vegetation

Q2 Begleiträume mit punktueller Strauchvegetation

Q3 Begleiträume mit punktuellem Laubbaumbestand

Q4 Begleiträume mit kontinuierlichem Laubbaumbestand

Q5 Begleiträume mit durchgängigem Waldbaumbestand inkl. Untergehölzen

1.3.4 Streckenverläufe

Gradlinig verlaufenden Strecken fehlt zwar mitunter der Abwechselungsreichtum, andererseits erlauben sie aufgrund der Übersichtlichkeit ein unbeschwertes Dahingleiten. Bei kurvenreichen Strecken hängt der Grad der Beeinträchtigung von der Übersichtlichkeit der Strecke und dem Kurvenradius ab.
Der Inline-Skater-Sport kennt zwar auch die Herausforderung von Höhenhindernissen, Einsteiger und auch weniger geübte Fortgeschrittene können indes keine größeren Steigungen oder Gefällestrecken bewältigen. Gefällestrecken bilden überdies ein erhöhtes Sicherheitsrisiko, wenn sie z.B. auf Straßenverkehrsflächen zuführen. Eine Inline-Skater-Strecke sollte folglich ein Längsgefälle von 6 % nicht überschreiten und an potentiellen Gefahrenstellen deutlich flacher gestaltet sein. Damit kann ferner eine Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollstühlen und Rollatoren berücksichtigt werden. Auf dieser Basis lassen sich die unterschiedlichen Streckenverläufe etwa in folgende Qualitätsstufen einordnen:

Q1 gradlinig, sehr übersichtlich, eben

Q2 weiträumiger Kurvenverlauf, übersichtlich, eben

Q3 Enger Kurvenverlauf, verstellte Seitenräume, und / oder geringes Gefälle

Q4 Steigungen / Gefälle 3 - 6 %, Gefällestrecken mit Geländer

Q5 Gefälle $\geqslant$ 6 %, ohne Geländer

2. Sondierung bestehender Routen und Strecken

2.1 Ausgewiesene Inline-Skater-Routen

2.1.1 Maschsee-Rundroute

Die Rundroute um den Maschsee herum gehört zu den am stärksten frequentierten innerstädtischen Inline-Skater-Routen in ganz Deutschland, in dieser Hinsicht vergleichbar mit den Rollbahnen auf dem ehemaligen Tempelhofer Flugfeld. Im Gegensatz dazu hat die Maschsee-Route indes nur begrenzte Kapazitäten und zahlreiche räumliche Engpässe, vor allem am West- und Nordufer des Maschsees, was sich insbesondere an sommerlichen Wochenenden bemerkbar macht. Zudem wird die Route mindestens ebenso stark vom Radverkehr in Anspruch genommen. Mitunter nutzen auch Fußgänger die asphaltierte Strecke, wenngleich ein parallel geführter wassergebunden gedeckter Uferweg, der unlängst erneuert wurde, vorhanden ist.

Durch teilnehmende Beobachtung ließ sich feststellen, dass zahlreiche Inline-Skater den Maschsee mehrfach umrunden, was auf zwei Gründe hindeutet. Während einige der Inline-Skater offenkundig um des Sehen-und-Gesehen-Werdens unterwegs sind, erscheint die Rundroute mit ihren ca. 6 km anderen Nutzern offenbar zu kurz. Für Letztere könnte das Angebot einer Routenerweiterung abwechslungsreich und attraktiv sein.

Der bauliche Belagszustand der Maschsee-Route ist überwiegend mit der Qualitätsstufe 1 (Q1) zu bewerten, gleiches gilt für die Wegebreite entlang des Ostufers (Rudolf-von Bennigsen-Ufer). Die Wegeführung entlang des Westufers ist aufgrund geringerer Breiten und kurvenbedingter Unübersichtlichkeiten mit zudem häufigen Querungsfällen sowie hoher Frequentierung durch Radverkehr, insbesondere an Sommerwochenenden suboptimal. Auch dieser Umstand spricht für eine Entflechtung bzw. Routenergänzung, hier ggf. unter Nutzung von Straßen und Wegen innerhalb des Sportparks, durch die Leineaue und den Raum der Ricklinger Teiche. Am Nordufer besteht nur die Möglichkeit, den Radweg entlang der Fahrbahn des Arthur-Menge-Ufers zu nutzen. Am Strandbad führt die Route über die Fahrbahn des dortigen Parkplatzes.

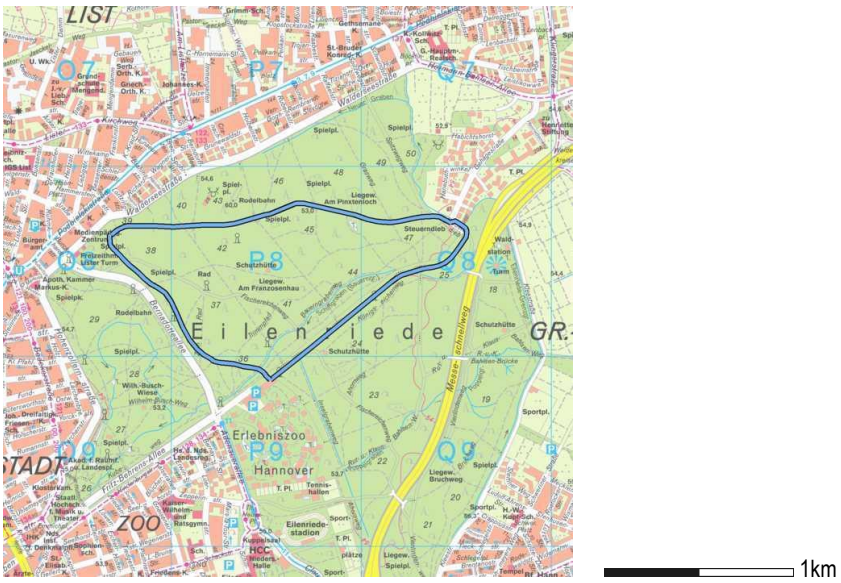
1km

Übersicht Maschsee-Rundroute

2.1.2 Rundroute Eilenriede Nord

Diese ebenfalls mit dem alten Sonderschild „Skaten frei“ ausgewiesene 4,5 km lange Inliner-Route führt durch das Waldgebiet der nördlichen Eilenriede und ist durch den dichten randlichen Baumbestand witterungsabhängiger als eine offene Strecke (langsame Abtrocknung bei Regenfällen und herbstlicher Blätterbelag). Die bauliche Qualität der Streckenabschnitte ist unterschiedlich. Die an Wochenenden temporär gesperrte Asphaltstraße zwischen Zoologischem Garten und Steuerndieb wird von einem asphaltierten Radweg begleitet (Q2). Am Steuerndieb, Einmündung Gehägestraße, ist die Fahrbahnquerung nicht optimal gestaltet, während der Abschnitt zwischen Steuerndieb und Westspitze (Spielplatz) sowohl im Belag als auch in der Breite vorbildlich ist (Q1). Allerdings wird dieser Abschnitt v.a. an Wochenenden ebenfalls stark durch Radfahrer und Spaziergänger frequentiert. Die westliche Strecke der Rundroute weist bei überwiegend gutem Belag eine geringe Breite auf. Aufgrund der äußeren Erschließung und Anbindung bildet der Standort am Zoologischen Garten den wichtigsten Start und Zielpunkt der Route.

Trotz der überwiegend befriedigenden Grundqualität wird diese Route auch im Sommer weit weniger frequentiert als die Maschsee-Rundroute. Ein Nachteil der Route besteht sicherlich auch in ihrer mangelnden äußeren Anbindung an benachbarte Wegenetze. Wenngleich sich die Route mit einem Teilabschnitt des Julius-Trip-Ringes deckt, bestehen gerade im Zusammenhang mit dieser Strecke erhebliche Barrieren. Im Osten ist der Messeschnellweg mit Inline-Skates wie auch mit Rollstühlen unüberwindbar, Radfahrer können die Brücken auch nur schiebend passieren. Auch die Nordanbindung via Julius-Trip-Ring unter Querung der Podbielskistraße ist für Inline-Skater nur äußerst bedingt geeignet, sodass für beide Außenanbindungen in diesem Raum letztlich nur die Möglichkeit einer Umfahrung des Weidetorkreisels über fahrbahnbegleitende Radwege bleibt. Eine Südanbindung bis zur neu gepflasterten Querung des Stadtparkweges über den Messeschnellweg würde eine durchgängige skatergeeignete Belagsdecke des an den Eilenriede-Sportanlagen entlang verlaufenden Weges erfordern.

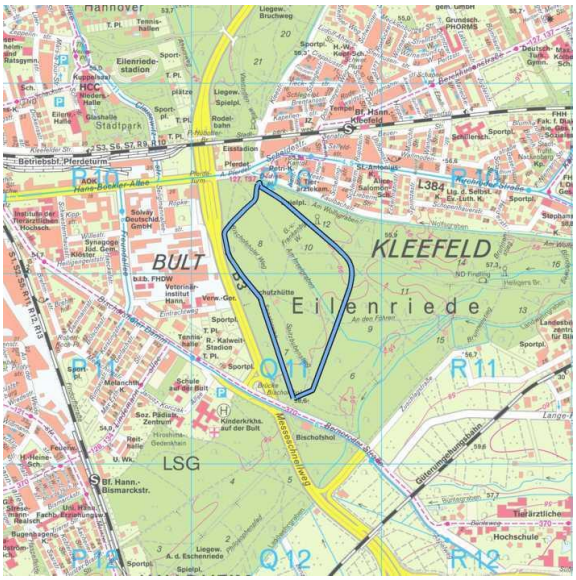


Übersicht Rundroute Eilenriede Nord

2.1.3 Rundroute Eilenriede Süd

Die dritte der ausgewiesenen Inliner-Routen zwischen Petrikirche / Pferdeturm am Nordrand der südlichen Eilenriede und der Bemeroder Straße im Süden weist zugleich die geringste Qualität und Attraktivität auf. Neben dem auch hier dichten Baumbestand und den geringeren Wegebreiten sind die Wegebeläge (Q2) punktuell schadhaft (Q4). Mit der mangelnden Außenanbindung, isolierten Lage und dafür relativ kurzen Streckenlänge erklärt sich die augenscheinlich sehr geringe Inliner-Frequentierung dieser 2,7 km langen Route.

Daraus leiten sich zwei Möglichkeiten ab: Entweder die Ausweisung als Inliner-Route wird aufgegeben, oder sie wird hergerichtet und besser nach außen hin angebunden: Richtung Maschsee an den Radweg des Julius-Trip-Rings Richtung Maschsee (allerdings Netzwiderstände durch die westseitige Gefälleneigung der Unterquerung des Messeschnellweges am Bischofshol, an der Bahnunterführung Wolfstraße und durch die Stadtbahnquerung am Döhrener Turm), sowie nach Norden (Netzwiderstände aufgrund des Pflasters entlang der Petrikirche, der Querbarkeit der Straße Am Pferdeturm, der Barriere des Messeschnellweges und der teilweise nicht inlinegeeigneten Befestigung der Wege in der Eilenriede.



Übersicht Rundroute Eilenriede Süd

2.2 Fahrrad-Routen mit partieller Nutzungseignung für Inline-Skater

2.2.1 Julius-Trip-Ring

Da sich die Intention zur Entwicklung des Julius-Trip-Rings primär auf die Fahrradnutzung richtete, stand eine durchgängige Nutzungseignung für Inline-Skater seit jeher nicht im Vordergrund der Bemühungen, diese Route einzurichten und sukzessive weiter auszubauen. Gleichwohl ließ eine bereits 2004 durchgeführte Untersuchung zur baulichen Beschaffenheit und verkehrlichen Organisation der betreffenden Streckenabschnitte erste Rückschlüsse auf ihre Nutzungseignung für Inline-Skater zu. Seitdem konnten zwar einige Streckenabschnitte nicht nur zu Gunsten des Fahrradkomforts optimiert werden. Im Laufe der Jahre wird der Julius-Trip-Ring von Radfahren jedoch so gut angenommen, dass es die Stadtverwaltung bereits 2011 nicht mehr für vertretbar hielt, dort auch noch Inline-Skater fahren zu lassen. Inzwischen enthält der Julius-Trip-Ring ferner – nach Änderung einzelner Streckenführungen im Westen und Nord-

osten - einige Abschnitte, die überhaupt nicht mit Inline-Skates befahrbar sind (u.a. wassergebundene Decke entlang des Leine-Flutgrabens westlich der Schwanenburgbrücke, Hohe Brücke über den Messeschnellweg).

Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurde der Julius-Trip-Ring gleichwohl noch einmal mit besonderem Blick auf seine Nutzungseignung als Inline-Skater-Route untersucht und dazu zwischen 2012 und 2014 mehrfach befahren, was auch durch die zwischenzeitlichen Ausbauten, u.a. am Ihmepark und in Hainholz, bedingt war. Seitens des Inline-Club Hannover wurden im Frühjahr 2014 weitere Einschätzungen zu einzelnen Stellen des Julius-Trip-Rings abgegeben, die weitgehend in die Bestandsaufnahme eingeflossen sind.

Drei Teilabschnitte des Julius-Trip-Ringes sind auch mit dem (noch nicht an die aktuelle StVO angepassten) Schild „Skaten frei" ausgewiesen: die Süd- und Westuferstrecke entlang des Maschsees, ein Teilabschnitt der Route durch die südliche Kleefelder Eilenriede sowie ein kurzer Teilabschnitt der Route durch die nördliche Eilenriede (am Steuerndieb).

Da die Route sehr unterschiedliche Stadtbereiche durchquert, liegt ihre Attraktivität neben Ihrer Bedeutung für die bessere Erreichbarkeit von Zielorten in den jeweiligen Nahbereichen nicht zuletzt in den abwechselungsreichen Begleiträumen begründet. Damit einher geht allerdings auch eine sehr unterschiedliche Wegetypik, die für Radfahrer weit besser zu bewältigen ist, als für Inline-Skater.

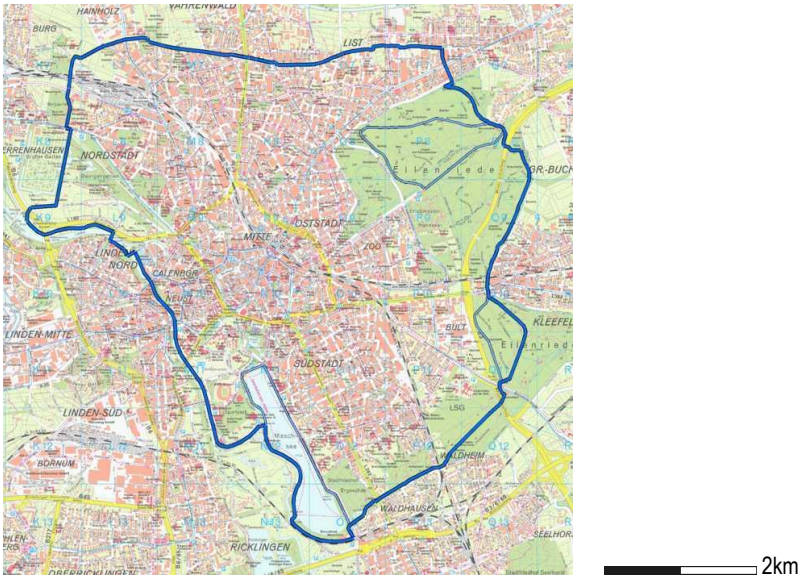
Nur etwa 30 % der ca. 24 km langen Route verfügt über Feinasphaltbelag (Q1) und verläuft zugleich straßennetzunabhängig. Dazu gehören die Streckenabschnitte entlang des Maschsee-Westufers, im Bereich des Ihme-Parks, im Georgengarten bzw. An der Graft, die neue Strecke in Hainholz zwischen Helmkestraße und Rübekamp, im Verlauf des Meineke-Weges und Pastor-Jaeckel-Weges (ferner ein Teilabschnitt durch die nördliche Eilenriede und Teilabschnitte im Bereich der Eilenriede zwischen Messeschnellweg und Kleefeld).

Straßennetzunabhängig auf überwiegend etwas gröberem Asphaltbelag verläuft die Route vor allem durch die südliche Eilenriede zwischen Pferdeturm und Maschsee. Entlang des Schneller Grabens und Ihme-Flutgrabens bis zum neuen Ihmepark / Benno-Ohnesorg-Brücke ist die Strecke mit Betonpflaster belegt, nur 2,0m breit und weist teilweise größere Unebenheiten auf.

Im Straßennetz fahrbahnbegleitend, auf überwiegend inlinegeeigneten Radwegbelägen oder auch Gehwegbelägen bei gemeinsamer Nutzung als Geh- und Radweg, verläuft die Route u.a. im Burgweg (z.T. schlechte Wegstrecke), im Niedersachsenring östlich der Vahrenwalder Straße, in der Klopstockstraße (z.Zt. im Umbau) / Stormstraße / Spitzwegstraße (Barriere Podbielskistraße), Kleestraße / Am Pferdeturm (Barriere) / Dörriesplatz (schlecht befahrbares Kleinpflaster). Einige Streckenabschnitte führen über Kfz-Fahrbahnen, wie An der Graft, durch den Westabschnitt der Straße In der Steintormasch und In den Kämpen.

Die Strecke zur Umfahrung der Hohe Brücke / Messeschnellweg über die Radwege um den Weidetorkreisel sowie über die Fahrbahnen der nördlichen Kleestraße und Gehägestraße wird vom Inline Club Hannover als befahrbar eingeschätzt.

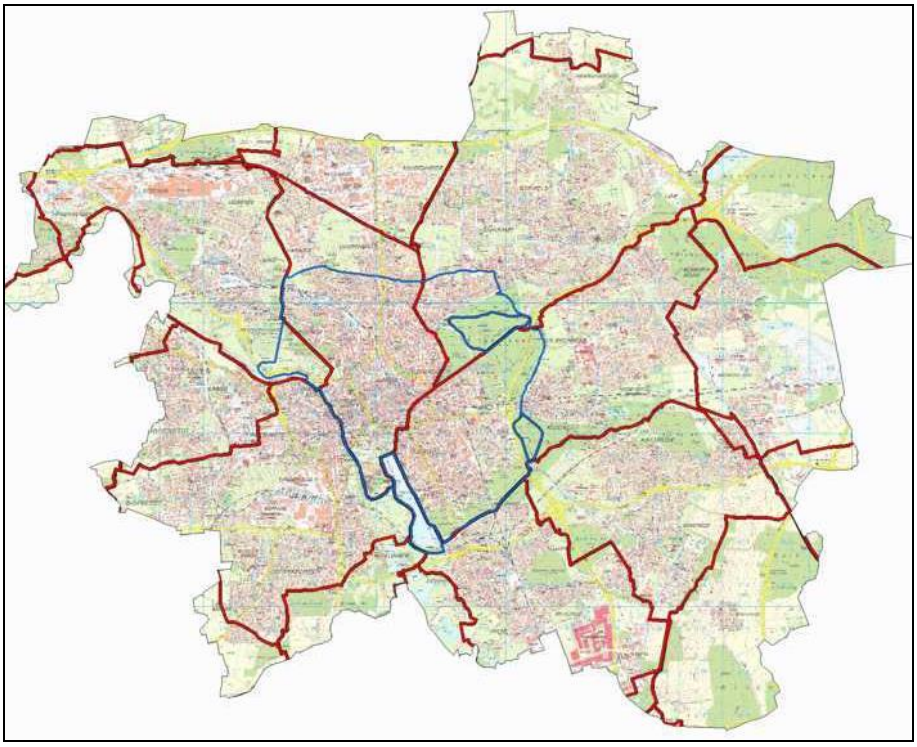
Die Heterogenität des Julius-Trip-Rings und seine originäre Bedeutung als städtische Fahrradroute veranlasst indes dazu, ihn nicht in Gänze als Inline-Skater-Route zu betrachten, sondern nur bezogen auf einzelne dafür geeignete Streckenabschnitte, die sich wiederum nur teilweise an lokale Inliner-Rundrouten anbinden lassen.



Übersicht Julius-Trip-Ring, ausgewiesene Inline-Skater-Routen

2.2.2 Regionale Radrouten

Die Maschsee-Rundroute deckt sich mit Teilstrecken, Anfangs- und Endpunkten fast aller radial verlaufender Regionaler Radrouten, was auch einen Teil der dortigen, oben erwähnten Nutzungsintensität des Fahrradverkehrs erklärt bzw. diese verstärkt. Außerdem deckt sich die nördliche Eilenriede-Route teilweise mit den Radrouten R10 und R11, der Ihme-Uferweg mit den Radrouten R3-R8, der Walter-Großmann-Weg im Georgengarten und Teile des Burgweges mit der Radroute R8. Ferner können zwischen Maschsee und südlicher Eilenriederoute die Radrouten R12 und R 13 genutzt werden, ferner für eine potenzielle Leinetalroute zwischen Maschsee und Wülfel *(s. Kap. 3.2.4)* Teilabschnitte der Radroute R 15.



Übersicht Regionale Radroute (Rot), ausgewiesene Inline-Skaterrouten und Julius-Trip-Ring (blau)

3. Empfehlungen und Handlungsrahmen

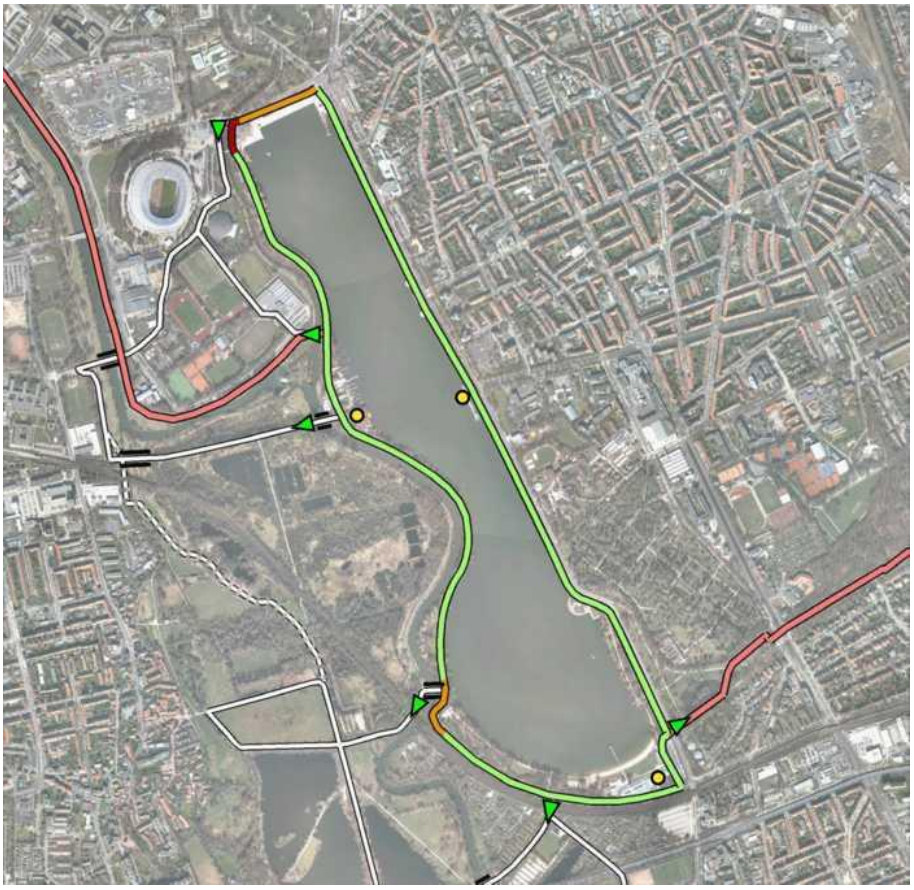
3.1 Empfehlungen zu bestehenden Routen

3.1.1 Maschsee-Rundroute

Maßnahmen, die zu einer weiteren Attraktivierung der Maschsee-Route zu Gunsten der Inline-Skater führen, würden größtenteils zugleich dem Radverkehr zu Gute kommen und die dortige Nutzerfrequenz noch weiter steigern. Daher wird bezogen auf die Bestandsroute die Erhaltung des Ist-Zustandes ohne besondere Aufwertungsinvestitionen empfohlen.

Ggf. lässt sich die Engpass-Situation der Wegestrecke des Karl-Thiele-Weges in Höhe des Courtyard-Hotels durch eine partielle Entflechtung der Fußgänger-, Radfahrer- und Inliner-Ströme entschärfen (z.B. durch Befestigung einer Teilfläche heutiger wassergebundener Decke am Hotel oder Führung der Inliner über das Wegestück des Lodemannweges westlich der Leine zwischen Arthur-Menge-Ufer und Fußgängerbrücke zum Stadionparkplatz (dort allerdings wieder Konflikt mit Nord-Süd-Verkehr auf dem Karl-Thiele-Weg).

Vorteilhafter wäre es, weitergehende Möglichkeiten zu nutzen, die dazu geeignet sind, die Westuferstrecke des Maschsees durch Ergänzungsstrecken und -routen zu entlasten. Im Nordanschnitt könnte das Wegenetz des Sportparks mit einbezogen werden. Weiter südlich könnte der Ohedamm eine wichtige Netzverbindungsfunktion einnehmen, wenn in seinem Querschnitt ein schmaler Asphaltstreifen eingebaut werden könnte (Der Ohedamm wurde bisher ohnehin, gemessen an seiner landschaftlichen Attraktivität, zu wenig genutzt. Mit der neu asphaltierten Wegeverbindung zwischen Brücke und Stammestraße hat seine Bedeutung als Verbindung nach Linden Süd und Ricklingen zugenommen.). Daran ließe sich dann der Flutgraben-Westuferweg anbinden, der über die Lodemannbrücke wiederum mit dem Sportpark verbunden ist. Als weitere Entlastung und Routenerweiterung könnten geeignete Wege im Raum der Ricklinger Kiesteiche mit einbezogen werden. Ein Bindeglied zwischen beiden Ergänzungsrouten könnte, bei Schaffung einer Inliner-geeigneten Belagsdecke, der Lorenbahnweg entlang des Umflutgewässers „Gauet Water“ bieten *(s. 3.)*.



Übersicht Empfehlungen Maschsee-Rundroute

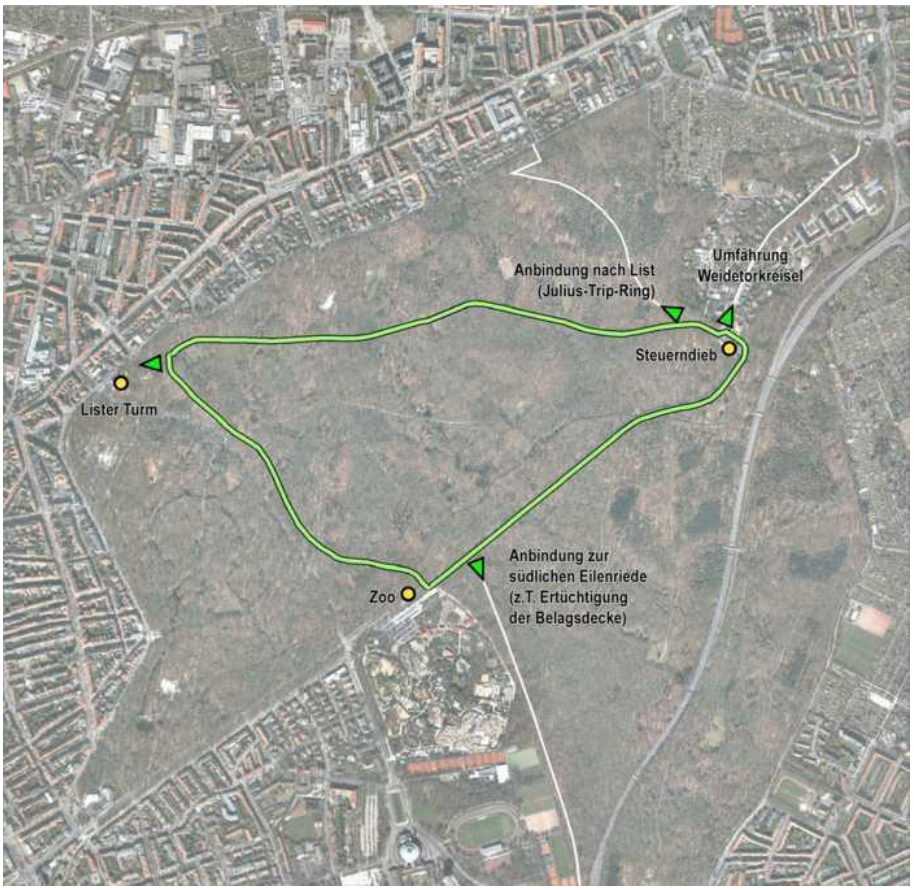
1km

3.1.2 Rundroute Eilenriede Nord

Da die Rundroute in der nördlichen Eilenriede nur noch sehr wenig von Inline-Skatern frequentiert wird und daran auch die Straßensperrung an den Wochenenden kaum etwas ändert, sollte zwischen zwei Möglichkeiten entschieden werden: Entweder bleibt der gegenwärtige Status Quo ohne größere Eingriffe erhalten, oder es werden Maßnahmen ergriffen, die auf eine stärkere Inline-Skater-Nutzung abzielen. Für den letzteren Fall sind folgende Komponenten von Bedeutung:

- Regelmäßigere Reinigung der Wegebeläge, insbesondere im Herbst bei beginnendem Blätterfall;
- durchgängige Beschilderung der Route (neues Schild mit dem Inliner-Symbol);
- Anlage von Bänken an den am häufigsten frequentierten Start- und Zielpunkten (zum An- und Ausziehen der Inline-Skates)
- Orte zur sicheren Unterbringung der Wechselkleidung, ggf. durch Schließfächer mit Sicherungsmöglichkeit durch nutzereigene Schlösser (z.B. am Zoologischen Garten, am Steuerndieb, am Freizeitheim Lister Turm oder andernorts außerhalb der Route);
- Anbindung der Route nach außen, an die öffentlichen Stadträume des Stadtteils List und der Stadtteile Oststadt und Zoo über die Radwege entlang der Fahrbahnen sowie nach Süden über den teilweise noch zu plattierenden oder zu asphaltierenden Weg am Inselgraben hin zur Querung des Messeschnell-

weges am Pferdeturm, mit Weiterführung über die Kleestraße, die Straße Am Pferdeturm und den Dörriesplatz zur südlichen Eilenriede-Route.



Übersicht Empfehlungen Eilenriede Nord mit äußeren Routenanbindungen

1km

3.1.3 Rundroute Eilenriede Süd

Für die südliche Eilenriede-Route stellt sich die gleiche Entscheidungsfrage wie für die nördliche Eilenriede-Route, allerdings bei z.T. noch ungünstigeren Ausgangsbedingungen (s. 1.1.3). Im Falle einer Förderung stärkerer Inline-Skater-Frequentierung dieser Route sollten folgende Qualifizierungsmaßnahmen zum Einsatz kommen:

- Reparatur einzelner Schadstellen in der Asphaltdecke;
- Anlage eines Inline-geeigneten Fahrstreifens am Dörriesplatz, unter Berücksichtigung des Denkmal-Umgebungsschutzes;
- Regelmäßige Reinigung der Wegebeläge, insbesondere im Herbst bei beginnendem Blätterfall;
- durchgängige Beschilderung der Route (mit dem Inliner-Symbol);
- Anlage von Bänken an den Start- und Zielpunkten Dörriesplatz und Bischofshol (zum An- und Ausziehen der Inline-Skates)
- einen Ort zur sicheren Unterbringung der Wechselkleidung, ggf. durch Schließfächer mit Sicherungsmöglichkeit durch nutzereigene Schlösser (z.B. am Gasthaus Bischofshol oder am Eisstadion);

- Anbindung der Route nach Norden an die Kleestraße und den Stadtparkweg mit der neu gepflasterten Überführung des Messeschnellweges, nach Süden an die Unterführungsrampe unter den Messeschnellweg hindurch Richtung Maschsee, nach Osten vom Schmachteberg aus über den Radweg Richtung Hermann-Löns-Park, Kirchrode und Heideviertel.

Übersicht Empfehlungen Eilenriede Süd mit äußeren Routenanbindungen

1km

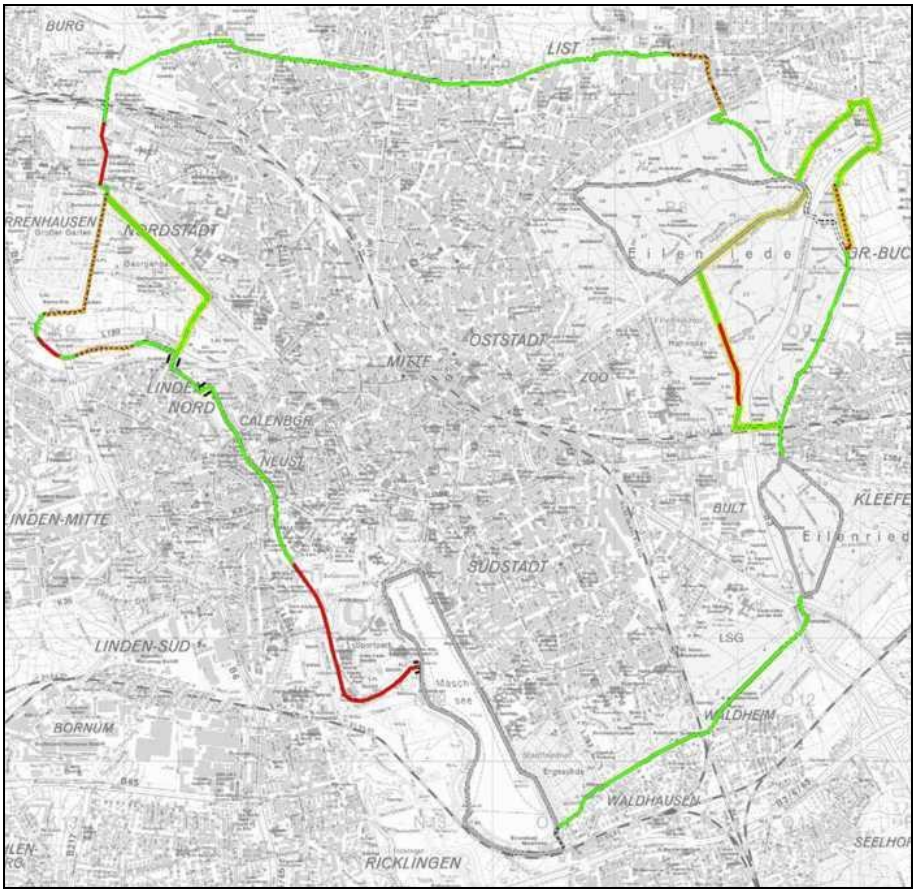
3.1.4 Julius-Trip-Ring

Von großem Vorteil wäre eine Qualifizierung der Wegestrecke entlang des Schneller Grabens und Ihme-Flutgrabens zwischen Maschsee und Benno-Ohnesorg-Brücke, hinsichtlich der Wegebreite und Belagsdecke, zumal sie auch dem hier besonders stark vertretenen Radverkehr zu Gute kommt.

Die kurzen wassergebunden gedeckten Verbindungsabschnitte am Leine-Flutgraben westlich der Schwanenburgbrücke und in der nördlichen Eilenriede an der Walderseestraße sollten möglichst, entsprechend ihren jeweiligen Anschlüssen, asphaltiert werden. Bei dem Verbindungsstück unter der Schwanenburgbrücke hindurch zur Straße in den Kämpen empfiehlt sich ferner eine Abflachung des Wegeverlaufes. Zwischen der Straße An der Graft / Walter-Großmann-Weg und Gehweg Herrenhäuser Straße sollte in Nord-Süd-Richtung ein inline-geeigneter Plattenstreifen angelegt werden. Die Asphaltdecke der Fahrbahn im Burgweg zwischen Herrenhäuser Straße und Haltenhoffstraße sollte erneuert werden.

Für dieses Teilstück des Burgweges, die Straße In den Kämpen, die mit neuer Asphaltdecke versehenen Straßen In der Steintormasch (Westabschnitt) und An der

Graft, ggf. auch die Fahrbahnen der auf der Route des Julius-Trip-Ringes liegenden Quartiersstraßen in List wie auch auf einzelnen Abschnitten mit schmaleren fahrbahnbegleitenden Radwegen (zwischen 2,5 und 4,0m), könnte die Möglichkeit der Inliner-Nutzung durch entsprechendes Zusatzschild der StVO geschaffen werden. Für die breiteren, fahrbahnbegleitenden Radwege sowie die breiteren straßennetzunabhängigen, feinasphaltierten Fuß- und Radwege empfiehlt sich eine derartige Kennzeichnung ebenfalls, um andere Nutzer der Wege auch auf die Inliner-Nutzungsmöglichkeit aufmerksam zu machen.



Übersicht Empfehlungen Julius-Trip-Ring mit Verbesserungsmaßnahmen, inkl. Ausweichrouten

4km

3.2 Empfehlungen zu potenziellen ergänzenden Routen

3.2.1 Ricklinger Kiesteiche-Route

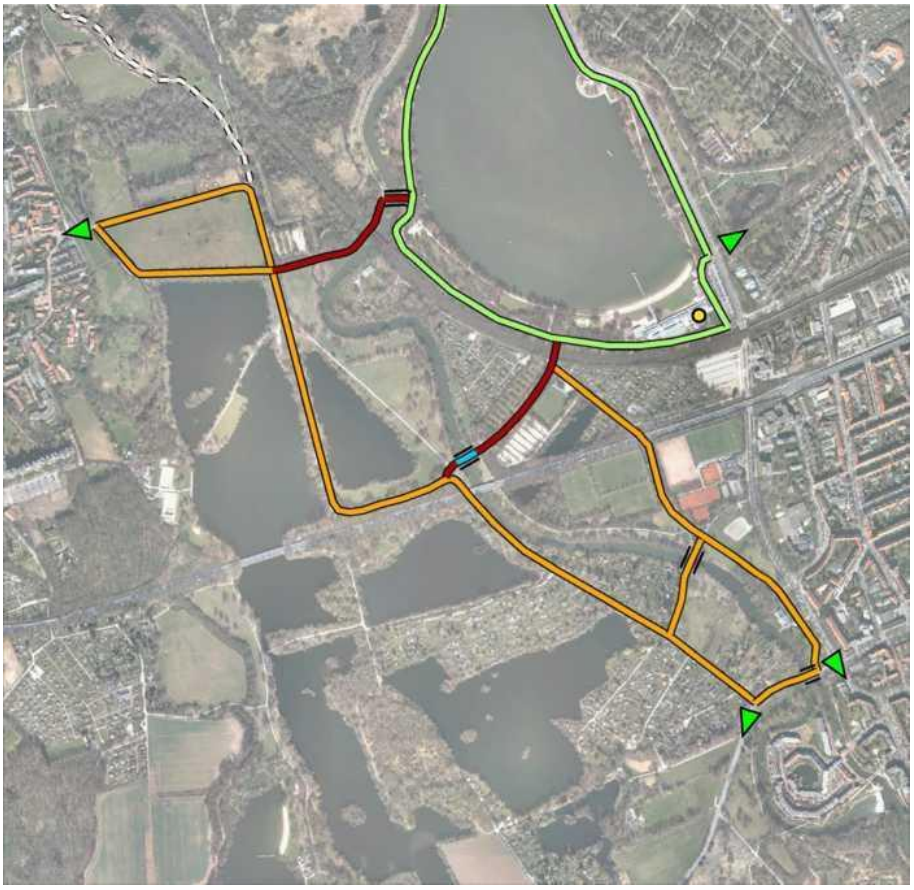
Der Bereich der Ricklinger Kiesteiche könnte eine nicht unerhebliche Bedeutung als Erweiterungs- und Entlastungsroute für die Maschsee-Rundroute erhalten, wenn einzelne potenzielle Verbindungsabschnitte zwischen Maschsee und Kiesteichen qualifiziert würden. Dabei geht es u.a. um folgende Maßnahmen:

- Anpassung einzelner Belagsdecken, Anlage eines Betonpflasterstreifens im Weg zwischen Schwienbrücke und Pumpwerk (Am Beekestrand),
- Ertüchtigung des mit Betonstein gepflasterten Weges zwischen Pänner-Schuster-Weg und Leinebrücke,

- Ggf. Verbreiterung oder Verdoppelung der blauen Leinebrücke (Bestandsbreite nur etwa 2,0m, häufige Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern v.a. im Hochsommer bei Badenutzung der Ricklinger Teiche),
- Anpassung der Übergänge zwischen Straße Döhrener Masch, Leinebrücke und Straße entlang des Südschnellweges.

Die Routenlänge würde ca. 5,2 km betragen

Die Entlastungsroute nach Süden hin erweiternd könnten, ohne größere bauliche Aufwendungen, die beiden asphaltierten Wege beiderseits der Leine (Döhrener Maschpark und Döhrener Masch), verbunden über die Brückstraße in Döhren sowie über die Gänseangerbrücke einbezogen werden.



Übersichtsplan Ricklinger Kiesteiche-Route mit Maßnahmen

1km

3.2.2 Sportpark- / Ohedamm-Route

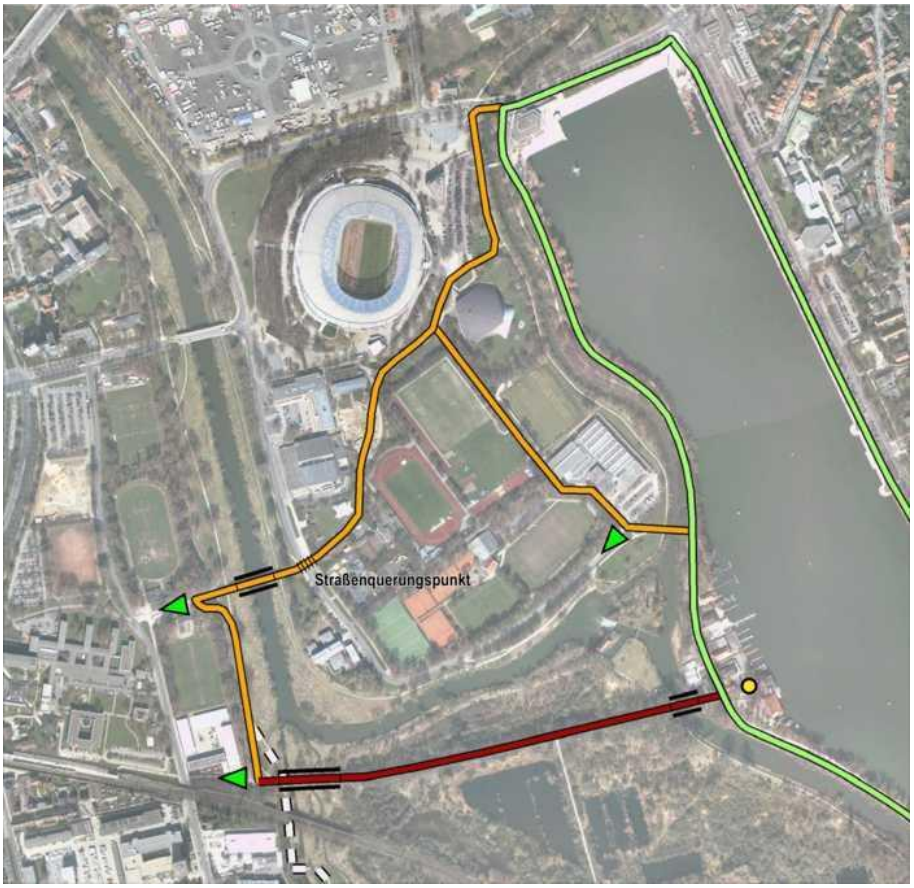
Eine weitere Entlastung und Erweiterung der Maschsee-Rundroute könnte durch eine kleine und eine größere Routenführung geschaffen werden:

- Vom Arthur-Menge-Ufer aus über den Lodemannweg (nutzbar außerhalb der Fußball-Bundesliga-Spielzeiten), in den Betonsteinweg zwischen Erika-Fisch-Stadion und H 96-Trainingsplatz sowie am Sportleistungszentrum vorbei zurück auf die Maschseeroute. Routenlänge ca. 1 km.
- Vom Arthur-Menge-Ufer aus über den Lodemannweg (nutzbar außerhalb der Fußball-Bundesliga-Spielzeiten), den Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg querend, über die Lodemannbrücke, Schleife am Alexandria-Standort zum Ihme-

Flutgraben-Begleitweg, Abzweig zur Ohedamm-Brücke, über den Ohedamm (im Falle der Anlage eines mit Betonpflaster oder Asphalt befestigten Streifens innerhalb der Allee, s. 3.1.1), an den Bootshäusern zurück auf die Maschseeroute. Routenlänge ca. 2,2 km.

Die zweitgenannte Route hätte einen besonders hohen Erlebniswert, aufgrund der Querung des Ihme-Flutgrabens, der Beeke/Ihme und des Umflutgewässers „Gauet Water“ sowie der Durchfahrbahrkeit der malerischen Ohedamm-Allee.

Eine Verbindung der Ricklinger Kiesteiche-Route mit der Sportpark-Ohedamm-Route könnte über den Lorenbahnweg, zwischen der Brücke über die Ihme/Beeke und dem Wasserfehdeweg / Am Beekestrand hergestellt werden, wenn sie eine inline-geeignete Belagsdecke erhalten könnte (Für den nördlichen Abschnitt des Lorenbahnweges, zwischen den Brücken über die Ihme/Beeke und über den Umflutgraben existiert eine - allerdings noch umstrittene – Planung zum Einbau eines hochwassersicheren Betonsteinpflasters).



Übersichtsplan Sportpark- / Ohedamm-Route mit Maßnahmen

1km

3.2.3 Georgengarten-Steintormasch-Route

Der Bereich Georgengarten / Steintormasch bietet sich aufgrund seiner Lagebeziehung zwischen der Universität und dem Stadtteil Linden Nord für die Ausweisung eines kleinen Inline-Skater-Rundkurses an. Untersucht wurden dazu verschiedene Routen-Konfigurationen *(s. Plankarte in der Anlage)*

Im Ergebnis wird eine geometrisch einfache Dreiecksroute (Routenlänge ca. 4 km) empfohlen, mit dem fein asphaltierten Walter-Großmann-Weg als Nordschenkel, der neu asphaltierten Fahrbahn der Tempo-30-Straße An der Graft entlang des Großen Gartens als Westschenkel und die Fahrbahn der Tempo-30-Straße In der Steintormasch (im Bereich der Kleingärten betonsteingepflastert, innerhalb des Georgengartens asphaltiert).

Die Route wird nach Süden zum einen direkt an den Radweg zur Dornröschenbrücke angebunden und zum anderen – z.B. im Falle einer Asphalt- oder Betonsteinbefestigung des Uferweges westlich der Schwanenburgbrücke – über die Straße In den Kämpen an die Dornröschenbrücke (beides via Julius-Trip-Ring). Nach Norden, Richtung Universität und Nordstadt, sind die Querungsstellen über die Nienburger Straße / Stadtbahntrasse zu nutzen.

Innerhalb der Dreiecksroute ergäbe sich auch noch die Möglichkeit einer Routenteilung durch Nutzung asphaltierter innerer Parkwege am Leibniz-Tempel vorbei und über die Friederikenbrücke zur Straße An der Graft, sowie – im Falle einer Befestigung des Nord-Süd-Weges zwischen Wallmoden-Schlößchen und Straße In der Steintormasch – einer weiteren Südanbindung. Diese Nord-Süd- Anbindung sollte jedoch nur dann in Frage kommen, wenn die Straße An der Graft nicht für Inline-Skater freigegeben werden kann.

Übersichtsplan Georgengarten-Steintormasch-Route mit Maßnahmen

1km

3.2.4 Leinetal-Route

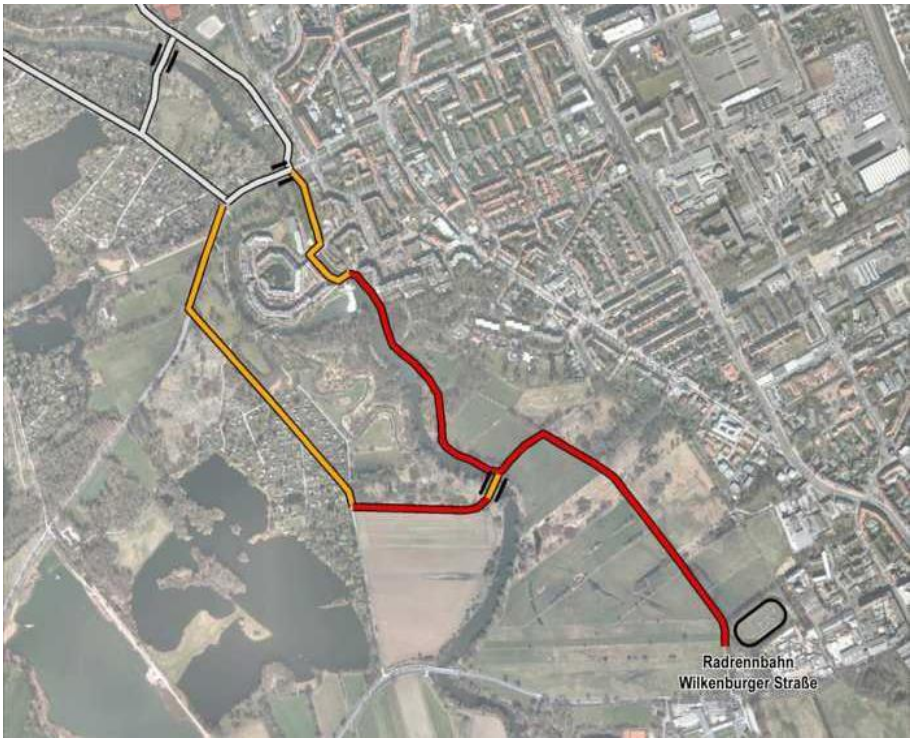
Die in 3.2.1 beschriebene Route über den Döhrener Maschpark ließe sich ggf. über die Döhrener Insel hinaus auf der Regionsradroute R 15 (Leineradweg) verlängern bis zur Wilkenburger Straße (Dieser Ansatz könnte für den Fall Bedeutung erlangen, wenn die Radrennbahn an der Wilkenburger Straße ein Zielort für Inline-Skater werden würde *(s. 4., Möglichkeit der Anlage einer Speed-Skating-Bahn im Innenraum der Radrennbahn).*

Allerdings wird hierfür die wassergebundene Decke der Radroute 15 zwischen Döhrener Wehr und Wilkenburger Straße (Döhrener Mühle / Holzwiesen / Wülfeler Maschweg) durch eine inline-geeignete Oberfläche, möglichst eine Feinasphaltdecke, ersetzt werden müssen.

Im Nordabschnitt könnte auch die Verbindung über die gut asphaltierten Straßen Döhrener Masch und Schwarzer Weg mit Verbindung über den Gehweg der Brückstraße (Querung am Döhrener Wolle-Platz) und Anbindung über den Westabschnitt Späte Holzwiesen an die östliche Leineroute erfolgen.

Die Wegeführung ab der Wülfeler Holzbrücke wird auch als Erschließung der landwirtschaftlichen Flächen in diesem Raum genutzt. Indes würde die Route in diesem Abschnitt einen Landschaftsraum durchqueren, für den naturschutzrechtliche Einordnungen und Vorgaben gelten: LSG mit Voraussetzungen bzw. Potenzial für ein NSG, Schwerpunktraum für Artenhilfsmaßnahmen – Flora, Vögel (Storchen-Brutstätte), geschützter Landschaftsbestandteil im östlichen Beleitraum.

Vor diesem Hintergrund wird eine intensive Abstimmung mit den betreffenden Fachdienststellen der Region Hannover erforderlich. Ggf. käme die Bedeutung einer der straßennetzunabhängigen Routen für den Fahrradverkehr zwischen Laatzen und der Landeshauptstadt dem möglichen Ansatz einer Ertüchtigung der o.g. Wegeverbindung als Inline-Skater-Route zu Gute. Routenlänge ca. 5,2 km.



Übersichtsplan Leinetal-Route mit Maßnahmen

1km

3.2.5 Sonstige Strecken

Kürzere Teilstrecken der Betriebswege des Mittellandkanals verfügen über Belagsdecken, die zwar keinen Feinasphalt aufweisen, aber abschnittsweise mit Inline-Skates befahrbar sein könnten. Hierzu könnte grundsätzlich erwogen werden, Abschnitte in Höhe der Stadtteile mit großen Wohnanteilen entsprechend zu kennzeichnen und ggf. weiter auszustatten, was auch mit Vorteilen für die Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Menschen mit Rollstühlen und Rollatoren einhergehen würde. Voraussetzung wären allerdings auch Zugangsrampen, deren Gefälleneigungen 6 % nicht überschreiten. Im Einzelfall wären auszuwählende Rampen ggf. zu verlängern, um deren Gefälleneigung zu verringern. Bei Neubaubereichen, wie der Wasserstadt Limmer, könnten die Anforderungen an eine Barrierefreiheit von vornherein in die Planung und Umsetzung einbezogen werden. Die Kanaluferwege selbst, die sich als Betriebswege der Bundeswasserstraßen in der Baulastträgerschaft der Wasser- und Schifffahrtsbehörde befinden, sollte im Falle einer Inliner-Nutzbarkeit möglichst von Grünstreifen entlang der Uferlinie begleitet sein.

4. Sonderthema Speed-Skating-Anlage

Inline- oder Speed-Skating-Bahnanlagen sind sog. Ovalbahnen aus zwei Halbkreisen und zwei Geraden mit einer Bahnlänge von i.d.R. 200 m und einer Bahnbreite von etwa 6 m. Die Bahn wird mit einer Feinasphaltdecke versehen. Für internationale Speed-Skating-Wettkämpfe und entsprechende Trainingszwecke erhalten die Halbkreis-kurven Überhöhungen der Außenlinien. Z.B. existiert im Sportpark Duisburg-Wedau seit 2005 eine derartige Anlage (damalige Baukosten 60.000 €). In Bielefeld (Universitätsgelände) und in Halle (Saale) sind weitere geplant. In Halstenbek bei Hamburg befindet sich eine einfache Jedermann-Inline-Skater-Bahn.

Inline-Speed-Skating ist im Gegensatz zu der fitnessorientierten Variante, für dessen Ausübung die oben genannten Stadtrouten angeboten werden können, eine durch den FIRS (Fédération Internationale de Roller Skating) anerkannte Wettkampfsportart. Diese wird entweder auf einer speziell dafür hergerichteten Bahn-Anlage oder bei Straßenwettkämpfen, wie z.B. Marathonläufen auf speziell für ein derartiges Ereignis abgesperrten Straßenstrecken durchgeführt. Außerhalb der Straßenrenn-Events müssen sich Speed-Skater entsprechende Trainingsstrecken suchen, wofür die Speed-Skating-Anlagen, auf denen ebenfalls Wettkämpfe durchgeführt werden, ein geeignetes Angebot darstellen können.

Der Inline-Club Hannover e.V. hat gegenüber dem Fachbereich Sport und Bäder die gegenwärtig suboptimale Situation der Kinder- und Jugendarbeit des Vereins geschildert. Als Inliner-Trainingsbahn wird bisher der ADAC-Verkehrsübungsplatz Hannover-Messe in Laatzen genutzt. Aus der stadtfernen Lage, den beschränkten Nutzungszeiten und den Nutzungskosten dieses Standortes resultiert die Idee des Vereins nach einer Inline-Skater-Bahnanlage. Als Standort wird die Innenfläche des Radrennstadions in Wülfel, auf der sich eine (ehemalige) Schulverkehrsübungsanlage befindet, vorgeschlagen.

Konzeptskizze

Nach überschlägiger Prüfung erscheint der Einbau einer 200m-Rundbahn räumlich und technisch möglich, wenn der in der Innenfläche bestehende kleine Schiedsrichterturm durch einen Bauwerk an anderer Stelle, z.B. im Tribünenbereich in Höhe der Start- und Ziellinie der Radrennbahn ersetzt werden könnte.

In diesem Zusammenhang könnte es sinnvoll sein, die Anlage auch an eine Inline-Skater-Route anzubinden. Aus diesem Grund wurde der mögliche Routenverlauf einer Leinetal-Route *(s. 3.2.4)* sondiert.