

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

**b**

In den Stadtbezirksrat Mitte  
In den Stadtbezirksrat Vahrenwald-List  
In den Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0994/2022  
Anzahl der Anlagen 1-nur online  
Zu TOP

## **BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt**

### **Ausbau der Veloroute 02 / Radschnellverbindung Langenhagen aus der Innenstadt Hannover bis an die Stadtgrenze nach Langenhagen**

#### **Antrag,**

1. der Einrichtung der Veloroute 02 / Radschnellverbindung Langenhagen mit der in der Anlage 1 dargestellten Führung entlang der Straßen Lister Meile, Fridastraße, Lisbethstraße, An der Apostelkirche, Edenstraße, Göbelstraße, Röntgenstraße, Wöhlerstraße, Tannenbergallee, Am Jagdstall und Peter-Strasser-Allee auf der Grundlage des 2020 erarbeiteten und mit der Drucksache 1307/2020 beschlossenen Veloroutenkonzeptes sowie der Begründung und der in Anlage 1 dargestellten Planung mit den Empfehlungen der Verwaltung zu den einzelnen Varianten für die Führung in den jeweiligen Teilbereichen zuzustimmen.

2. der Mittelfreigabe in Höhe von 3.888.500 € und dem Baubeginn der unter 1. aufgeführten Maßnahmen zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 Abs.1 Nr.1+4 i.V. mit § 10 Abs. 1+4 der Hauptsatzung
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG.

## **Finanzielle Auswirkungen**

### **Finanzhaushalt**

Investitionsmaßnahme      54101910

Bezeichnung                      Gemeindestraßen / Velorouten

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird in 2022/2023 durch die Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt. Dies gilt auch für die Verpflichtungsermächtigung 2022 zu Lasten 2023.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Im Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit (Beleuchtung) und der Barrierefreiheit geprüft. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

## Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

### Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

#### Investitionsmaßnahme 54101910      Gemeindestraßen / Velorouten

Einzahlungen		Auszahlungen	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	2.500.000,00	Baumaßnahmen	3.888.500,00
		<b>Saldo Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.388.500,00</b>

### Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

#### Produkt 54101      Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	62.500,00	Abschreibungen	97.213,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	20.828,00
		<b>Saldo ordentliches Ergebnis</b>	<b>-55.541,00</b>
<b>Außerordentliche Erträge</b>	<b>56.014,00</b>	<b>Außerordentliche Aufwendungen</b>	<b>107.733,00</b>
		<b>Saldo außerordentliches Ergebnis</b>	<b>-51.719,00</b>
		<b>Saldo gesamt</b>	<b>-107.260,00</b>

### Anmerkungen zu:

#### **Einzahlungen**

Für die Baumaßnahme sind der Landeshauptstadt Hannover Landeszuwendungen aus dem Programm „Nachhaltige Mobilität und Verbesserung der Luftreinhaltung in der Stadt Hannover“ in Höhe von 2.500.000 € in Aussicht gestellt.

#### **Auszahlungen**

In den dargestellten Kosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschlussleitungen in Höhe von ca. 60.000 € nicht enthalten. Diese werden nicht über die Investitionsmaßnahme, sondern über den Haushalt der Stadtentwässerung abgewickelt und finden im Rahmen der jährlichen Betriebsabrechnung der Stadtentwässerung Berücksichtigung.

#### **Auflösung Sonderposten**

Einzahlungen aus der Baumaßnahme / Nutzungsdauer (bei Straßen: 40 Jahre)

#### **Abschreibungen**

Kosten der Baumaßnahme / Nutzungsdauer (bei Straßen: 40 Jahre)

#### **Zinsen**

Kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 3 % auf die durchschnittlich (zu 50 %) gebundene Investitionssumme (Saldo Investitionstätigkeit).

## **Begründung**

### **1. Ausgangslage**

Mit dem Haushaltsbegleitantrag H 0173/2019 wurde die Verwaltung aufgefordert, ein Rahmenkonzept für eine Radschnellverbindung / Veloroute 02 zwischen dem Hauptbahnhof und dem Silbersee in Langenhagen zu entwickeln. Finanzmittel sind mittelfristig einzustellen und Fördermittel beim Land Niedersachsen bzw. dem Bund zu beantragen.

Die Bearbeitung ist im engen Zusammenhang mit dem Haushaltsbegleitantrag H- 0163/2020 zur Entwicklung eines stadtweiten und stadtteilverbindenden Radverkehrs- und Veloroutennetzes in alle Stadtbezirke und angrenzende Umlandgemeinden zu betrachten. Mit der Beschlussdrucksache 1307/2020 wurde dieses Veloroutennetz den politischen Gremien im Sommer 2020 vorgestellt. Der abschließende Beschluss in den Ratsgremien erfolgte am 09.07.2020.

Mit der vorliegenden Drucksache werden die mit den Verbänden abgestimmten konkretisierten Planungen zur Radschnellverbindung / Veloroute 02 nach Langenhagen unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer digitalen Informations- und Beteiligungsveranstaltung den zuständigen Stadtbezirksräten 01, 02 und 03 sowie den zuständigen Ratsgremien zur Diskussion und zum Beschluss vorgelegt.

Radschnellverbindungen sind Wege im Radverkehrsnetz einer Gemeinde oder Stadt-Umland-Region, die wichtige Zielbereiche mit entsprechend hohen Quell- und/oder Zielverkehren über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres sowie attraktives Befahren bei höheren Geschwindigkeiten ermöglichen sollen. Qualitativ hochwertige Verbindungen sollen vor allem Wohngebiete, Ausbildungs- und Arbeitsstätten, Einkaufs- und Kulturzentren sowie Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs miteinander verknüpfen.

Radschnellverbindungen dienen der leistungsstarken und schnellen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen. Besonders hohe Qualitätsstandards hinsichtlich der Linienführung, Ausgestaltung, Netzverknüpfung und begleitenden Ausstattung sind wichtig, um die Reisezeit zu verbessern. Nach allgemein angewandter Definition sollten Radschnellverbindungen wenigstens fünf Kilometer lang und mit möglichst wenigen Störungen und Verzögerungen, z.B. bei Querungen anderer Straßen befahrbar sein, um gute Reisegeschwindigkeiten erzielen zu können. Die Breite bei Zweirichtungsradwegen im Verlauf einer Radschnellverbindung sollte im Idealfall so gewählt sein, dass zwei Fahrräder nebeneinander fahren und ohne Störung durch ein drittes Fahrrad überholt werden können bzw. Gegenverkehr möglich ist.

Mit der Planung und Anlage von Radschnellverbindungen wird ein Anreiz zum Umstieg vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad, insbesondere im Pendlerverkehr geschaffen und damit auch ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet.

#### **1.1. Ausbaustandards, Führungsformen und Qualitätskriterien**

Es wird angestrebt, für Radschnellverbindungen, sofern die örtlichen Rahmenbedingungen dies zulassen, besondere Ausbaustandards zu realisieren. Als Planungsgrundlage dient das Arbeitspapier „W2 – Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen FGSV.

Folgende Führungsformen kommen für die Radschnellverbindung / Veloroute 02 Hannover-Langenhagen überwiegend zum Einsatz:

- ∅ Selbständig geführter Radweg: Breite  $\geq 4,00$  m
- ∅ Fahrradstraße: Breite  $\geq 4,00$  m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz und mit Vorrang an den Einmündungen), bei deutlicher Reduzierung des Kfz-Verkehres

Die Wahl des Führungselements kann sich nicht alleine nach radverkehrsspezifischen Erfordernissen richten. Bei einer integrierten Verkehrsplanung sind auch die Belange anderer Verkehrsteilnehmenden mit abzuwägen und die städtebaulichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

Die empfohlenen Qualitätskriterien können in eng bebauten Quartieren einer Großstadt wie der Oststadt und der List oft nicht eingehalten werden. Es ist deshalb Aufgabe der Planenden, Kompromisslösungen zu finden, um damit das Ziel einer Realisierung der Radschnellverbindung / Veloroute umsetzen zu können. Weitere Führungsformen sind im Bereich von Engstellen, die sich nicht beseitigen lassen, anzuwenden. Die jeweilige Führungsform ist situationsspezifisch unter Berücksichtigung einer möglichst weitgehenden Kontinuität der Radverkehrsführung zu wählen. Dabei sind folgende Kriterien zu beachten:

- ∅ Priorisierung durch Lichtsignalanlagen
- ∅ Möglichst Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- ∅ Steigungsarmut
- ∅ Wegweisung bzw. eindeutige Kennzeichnung
- ∅ Innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
- ∅ Regelmäßige(r) Reinigung und Winterdienst
- ∅ Freihalten von Einbauten
- ∅ Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)
- ∅ Möglichst wenig Beeinträchtigungen durch Schnittstellen mit Kfz-Verkehr.
- ∅ Hohe Belagsqualität (Asphalt oder Pflaster)
- ∅ Keine vermeidbaren Höhenverluste (verlorene Steigungen).
- ∅ RSV sollen unter Berücksichtigung von Zeitverlusten an Knotenpunkten eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von mindestens 20 km/h ermöglichen.
- ∅ Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten. Die Trassierung soll so ausgelegt sein, dass im Streckenverlauf, mit Ausnahme kurzer Bereiche, 30 km/h gefahren werden kann.
- ∅ Die mittleren Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollen als Zielgröße Werte von 15 sec. (außerorts) und 30 sec. (innerorts) pro Kilometer möglichst nicht überschreiten.

Diese Standards können in der Regel nicht überall eingehalten werden. Nach dem Arbeitspapier soll ein Angebot der Ausbaustandards in Höhe von 80-90 % angestrebt werden.

## **1.2 Erschließungspotentiale**

Die Integration der geplanten Radschnellverbindung / Veloroute 02 in die kommunalen Radverkehrsnetze ist ein wichtiger Bestandteil, der das Potential einer Radschnellverbindung beeinflusst. Wenn diese gut in das kommunale Netz eingebunden ist,

wird sie einfacher erreicht und von vielen Radfahrenden genutzt. Neben den großen, dicht bebauten Wohngebieten im geplanten Korridor, die die wesentlichen Quellen und Ziele darstellen, sowie dem Hauptbahnhof in Hannover und dem S-Bahnhof Pferdemarkt in Langenhagen als Verknüpfungspunkte mit dem öffentlichen Verkehr zur Stärkung des multimodalen Verkehrsverbundes werden folgende Ziele mit besonderer Relevanz für die geplante Verbindung definiert:

- Weiterführende und berufsbildende Schulen
- Größere Arbeitsplatzkonzentrationen
- Flächenziele (Gewerbe, Versorgung / Einzelhandel, öffentliche Einrichtungen)

Auch wenn die Achse vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet ist, wird mit der Anbindung des Silbersees in Langenhagen auch ein attraktives Angebot für den Freizeitradverkehr geschaffen, der auf der Verbindung im Sommer durchaus einen großen Anteil ausmacht.

Im Zeitraum vom 01.06.2019 bis zum 01.07.2019 wurde an der Autobahnbrücke über die A2 südlich des Silbersees der Radverkehr gezählt. Der Durchschnittswert der Fahrten in diesem Zeitraum lag bei 1.183 Radfahrenden/24h. Der Spitzenwert lag sogar bei 2.114 Radfahrenden/24h.

Mit knapp 10.000 Einpendler\*innen aus Langenhagen nach Hannover sowie gut 8.000 Pendler\*innen von Hannover nach Langenhagen und einer gut mit dem Fahrrad zu bewältigender Distanz zwischen den Städten, sowie der ebenen Topografie sind gute Grundvoraussetzungen gegeben, Pendelfahrten vom Kfz auf das Fahrrad zu verlagern.

## **2. Ausgangslage und Verlauf der Radschnellverbindung / Veloroute 02**

Der Routenverlauf der Radschnellverbindung Hannover-Langenhagen / Veloroute 02 wurde in einer Machbarkeitsstudie gemeinsam von der Region Hannover, der Landeshauptstadt Hannover und der Stadt Langenhagen entwickelt und dann im Rahmen der vertiefenden Planung hinsichtlich der Umsetzbarkeit überprüft. Hierbei wurden die aktuellen städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen abgestimmt und mögliche Alternativen – auch mit Blick auf die jeweiligen Realisierungshemmnisse – abgewogen. Hierzu wurde die Strecke inklusive kleinräumiger Varianten im Herbst/Winter 2019/20 komplett mit dem Fahrrad befahren.

Die geplante Trasse der Radschnellverbindung Hannover-Langenhagen / Veloroute 02 wird bereits heute als Radverkehrsverbindung gut genutzt. Sie führt über Gemeindestraßen, gemeinsame Geh-, Rad- und Wirtschaftswege. Die Route weist derzeit nicht den Ausbaustandard (Breite, Oberfläche, Vorrang an Knotenpunkten etc.) auf, der die Qualität einer Radschnellverbindung oder einer Veloroute ausmacht und muss deshalb ausgebaut bzw. ertüchtigt werden.

## **3. Öffentlichkeitsbeteiligung**

Aufgrund der bestehenden epidemischen Lage wurde am 14. Februar 2022 eine digitale Informations- und Beteiligungsveranstaltung durchgeführt. Über die örtliche Presse, einer Plakataktion entlang der zukünftig verlaufenden Radschnellverbindung und dem Auslegen von Postkarten in den umliegenden Freizeithäusern und öffentlichen Gebäuden wurde für die digitale Veranstaltung geworben.

Über einen QR-Code oder die entsprechende Internetseite konnten sich interessierte Bürger\*innen für diese Veranstaltung anmelden. Zeitgleich wurden sämtliche Planungsunterlagen der Veloroute für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Über die bekannte E-Mail-Adresse konnten Fragen und Anregungen zu jeder Zeit an die Verwaltung

gestellt werden.

Im Ergebnisprotokoll der Veranstaltung sind alle Fragen und Anregungen mit Antworten enthalten und im Internet veröffentlicht. Sämtliche Anmerkungen wurden in der weiteren Bearbeitung der Planungsunterlagen geprüft und bei Eignung in der Planung berücksichtigt. Daneben waren die Interkreise der betroffenen Bezirksräte in die Planung eingebunden.

#### **4. Beschreibung des Projektes und der vorgesehenen Maßnahmen**

##### **Grundsätzliches**

Die Vorzugsvariante weist eine Gesamtlänge von ca. 11,1 km auf und verbindet die Innenstadt in nahezu direkter Linie mit der Stadtgrenze nach Langenhagen. Sie verläuft dabei auf ca. 6,3 km im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Hannover und auf ca. 4,8 km im Stadtgebiet der Stadt Langenhagen. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 Km/h ist von einer Fahrtdauer von rd. 22 Minuten aus der Innenstadt bis zur Stadtgrenze nach Langenhagen auszugehen, was die Bedeutung dieser Verbindung für den Alltags-, Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr unterstreicht. Ziel der mit der Drucksache vorgelegten Maßnahmen ist, die erhebliche Verbesserung der Verbindungsqualität zwischen den Stadtteilen, der Innenstadt und in die Nachbarstadt Langenhagen sowie der Sicherheitsstandards und der Streckenführung.

##### **Verlauf im Stadtbezirk Mitte**

##### **Abschnitt Lister Meile, Fridastraße, Lisbethstraße und An der Apostelkirche bis zur Celler Straße**

Im Zuge der Radverkehrsplanung wurden für die Führung der Radschnellverbindung / Veloroute 02 im Abschnitt zwischen der Anbindung an den City-Radring und der Celler Straße insgesamt drei Varianten untersucht. Zur Bewertung der drei Varianten wurde ein Ingenieurbüro beauftragt.

**Variante 1:** Lister Meile, westlich Weißekreuzplatz, Fridastraße, Lisbethstraße, An der Apostelkirche

Die geplante Radschnellverbindung / Veloroute 02 nach Langenhagen beginnt am City-Radring am Ernst-August-Platz und verläuft dann über die Lister Meile mit Querung des Knotenpunktes Hamburger Allee / Lister Meile bis zur Einmündung Friesenstraße. Im Abschnitt Ernst-August-Platz bis zur Hamburger Allee sowie im Bereich des Knotenpunktes sind die vorhandenen Radverkehrsanlagen bereits ausreichend ausgebaut. Im anschließenden Bereich zwischen Hamburger Allee und Friesenstraße werden Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn ohne bauliche Maßnahmen angeordnet. Auf diese Weise wird ein gutes Angebot für den Radverkehr geschaffen, ohne den noch ausstehenden Beteiligungsprozess zur Neugestaltung der Lister Meile vorweg zu nehmen. Um auf die ausstehende Beteiligung der Öffentlichkeit und Stadtgesellschaft flexibler reagieren zu können und mit bereits umgesetzten Planungen aus dem vorliegenden Projekt keine Setzungen bzw. Zwangspunkte zu schaffen, wurde bewusst auf bauliche Maßnahmen in der Lister Meile im Bereich des Weißekreuzplatzes verzichtet.

Somit führt der Verlauf der Radschnellverbindung / Veloroute 02 zunächst auf der Lister Meile über markierte und deutlich erkennbar mit Rotmarkierungen ausgewiesene Radfahrstreifen. Die Radfahrenden biegen im Bereich der bestehenden Fußgängerlichtsignalanlage in den Weißekreuzplatz ein und fahren auf der dann dem Kfz-Verkehr (bis auf Zufahrt in die Grundstücke) entzogenen Teil der Lister Meile bis zur Eckerstraße. Die Querung des Knotenpunktes Eckerstraße / Große Pfahlstraße erfolgt über

eine Aufpflasterung zur Verdeutlichung der bevorrechtigten Führung des Radverkehrs über den Kreuzungsbereich in die Fridastraße (s. Anlage 1, Blatt 01).

Im Verlauf der Fridastraße ist eine Ausweisung der Fridastraße als Fahrradstraße unter Beachtung des Urteils zur Ausweisung der Kleefelder Straße als Fahrradstraße vorgesehen. Hierbei sind die Breitenverhältnisse in Bezug auf Begegnungsverkehr für den Radverkehr und die deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehres vorrangig zu betrachten. Mit einer Querschnittsaufteilung von 5,00 m (0,50 m Sicherheitsstreifen, 4,00 m Fahrbahn, 0,50 m Sicherheitsstreifen) zwischen den Stellplätzen am Fahrbahnrand kann dies durch Einhaltung der Mindestbreiten erreicht werden. Durch den dafür erforderlichen Umbau der östlichen Seitenanlage können die beidseitig der Fahrbahn bestehenden Längsstellplätze erhalten bleiben (s. Anlage 1, Blatt 02). Im Rahmen der Maßnahme wird die Fahrbahndecke der Fridastraße erneuert.

Die Führung der Radschnellverbindung / Veloroute 02 von der Fridastraße in die Lisbethstraße erfolgt bevorrechtigt, verdeutlicht durch Rotmarkierung und eine „abknickende Fahrbahn“ für den Radverkehr. Auch in der Lisbethstraße ist eine Ausweisung als Fahrradstraße geplant. In dem betroffenen Abschnitt der Lisbethstraße zwischen Fridastraße und Gretchenstraße ist es aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände für die Einrichtung der Radschnellverbindung / Veloroute 02 erforderlich, die beidseitig angelegten Längsstellplätze auf einer Fahrbahnseite entfallen zu lassen, was mit einem Stellplatzverlust von ca. 12 Stellplätzen einhergeht (s. Anlage 1, Blatt 03).

Die weitere Führung durch die Straße An der Apostelkirche wurde im Rahmen der Planung in zwei Varianten diskutiert. Eine Variante beinhaltet die Sperrung der Straße an der Apostelkirche für den Kfz-Verkehr mit Entfall aller Stellplätze und optimalen Verhältnissen für den Radverkehr. Bei der zweiten Variante wird zur Beibehaltung einiger Stellplätze in der Straße An der Apostelkirche die Einrichtung einer Einbahnstraße in Richtung Celler Straße vorgesehen. Bei dieser Lösung würden auf der Westseite der Straße insgesamt 9 Stellplätze erhalten bleiben. Aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens wäre auch diese Lösung aus Sicht der Verwaltung für den Radverkehr vertretbar und wird deshalb vorgeschlagen. (s. Anlage 1, Blatt 04).

Um die Celler Straße gesichert queren zu können, wird der Kontenpunkt voll signalisiert. Die Radfahrenden passieren die Celler Straße in diagonalen Furt aus der Straße An der Apostelkirche in die Lützeroderstraße bzw. in die Edenstraße. Der Radverkehr auf der Celler Straße wird über separat angelegte und rotmarkierte Abbiegetaschen an den Trassenverlauf in beide Richtungen angeschlossen. In diesem Zusammenhang wird der Einmündungsbereich Lützeroderstraße / Edenstraße aufgepflastert, um die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Der Fußverkehr in Längsrichtung der Celler Straße erhält über die geplante Vollsignalisierung ebenfalls gesicherte Furten mit den erforderlichen Einrichtungen zur Barrierefreiheit. Zur Querung der Cellerstraße wird die bestehende Schutzinsel zurückgebaut und eine signalisierte Fußgängerfurt angeboten (s. Anlage 1, Blatt 05).

**Variante 2:** Fernroder Straße, Andreas-Hermes-Platz, Weißekreuzstraße, Fridastraße (vom ADFC empfohlene Variante)

Die Trassenführung der Variante 2 verläuft vom City-Radring beginnend durch den Fernroder Straßentunnel, die Fernroder Straße bis zur Querung der Berliner Allee in Höhe des Andreas-Hermes-Platzes. Für eine Radverkehrsanlage unter den Kriterien einer Radschnellverbindung oder einer Veloroute sind die heutigen (nicht erweiterbaren) Radverkehrsanlagen im Fernroder Straßentunnel aber auch im weiteren Verlauf bis zur



Berliner Allee unzureichend. Für den Fernroder Straßentunnel wird derzeit im Innenstadtdialog eine deutliche Reduzierung oder Sperrung für den Kfz-Verkehr diskutiert. Sollte dies zum Tragen kommen, eröffnen sich andere Möglichkeiten zur Führung des Radverkehrs in diesem Bereich. Hierzu wurde vom ADFC bereits ein Vorschlag vorgelegt, der dann (ggf. etwas modifiziert) umsetzbar wäre.

Für die Querung der Berliner Allee muss in diesem Zusammenhang die Signalisierung angepasst werden, um den Radverkehr von der Fernroder Straße gut in Richtung Andreas-Hermes-Platz führen zu können. Der Bereich zwischen Berliner Allee und Weißekreuzstraße kann in dieser Variante aufgrund fehlender Flächen nur in Mindestbreite ausgeführt werden. Im weiteren Verlauf der Radschnellverbindung / Veloroute 02 durch die Weißekreuzstraße soll diese als Fahrradstraße ausgewiesen werden, was aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite mit Stellplatzverlusten einhergeht. Von der Weißekreuzstraße wird die Radschnellverbindung / Veloroute 02 bei Variante 2 über die Eckerstraße im Nordbereich des Weißekreuzplatzes wieder an die bereits oben beschriebene Variante 1 mit weiterem Verlauf über die Fridastraße Richtung Celler Straße angeschlossen.

### **Variante 3: Hamburger Allee, Celler Straße, Edenstraße**

Im laufenden Planungsprozess wurde die Drucksache 15-1922/2021 durch den Bezirksrat Mitte beschlossen mit der Aufforderung, eine Variantenführung von der Lister Meile über die Hamburger Allee und die Celler Straße bis zur Anbindung an die Edenstraße zu untersuchen. Ergebnis der Prüfung ist, dass für diesen bestandsorientiert geführten Trassenverlauf die vorhandenen Radverkehrsanlagen deutlich zu verbreitern wären, um einen annähernden Veloroutenstandard erreichen zu können. Da in den Seitenanlagen im Verlauf dieser Routenvariante keine weiteren Flächen zur Verfügung stehen, würde diese Variante 3 mit einer Wegnahme von Fahrspuren auf der Hamburger Allee und der Celler Straße einhergehen müssen. Die Leistungsfähigkeiten der Hauptverkehrsstraßen und Lichtsignalanlagen wäre für diesen Fall nachzuweisen. Diese Routenführung führt darüber hinaus auch zu einer deutlichen Verlängerung des Weges.

### **Empfehlung für die Führung der Radschnellverbindung / Veloroute zwischen Lister Meile und Celler Straße:**

Zur Beurteilung der 3 Varianten wurde ein externes Ingenieurbüro mit einer Machbarkeitsstudie beauftragt, um die 3 Varianten zu untersuchen, zu bewerten und gegenüberzustellen. Dabei wurden die Kriterien Realisierungschancen, direkte Linienführung, befahrene Knotenpunkte und damit einhergehend Reisezeitverluste, Erschließungsfunktion, Eingriffe in ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr und Kosten aller drei Varianten bewertet und gegeneinander abgewogen. Im Endergebnis wird die Variante 1 unter heutigen Randbedingungen mit einer Führung über die Lister Meile westlich des Weißekreuzplatzes und die Fridastraße als Vorzugsvariante vorgeschlagen.

Die Verwaltung empfiehlt ebenfalls zunächst die Umsetzung der Variante 1. Die kurzfristigen Realisierungschancen stehen bei dieser Variante im Vordergrund.

Durch die Umsetzung der Variante 1 nur mit Markierungs- und Beschilderungsarbeiten im Bereich der Lister Meile und des Weißekreuzplatzes werden keine Setzungen und Zwangspunkte für den noch ausstehenden Beteiligungsprozess zur Lister Meile getroffen, so dass ein offener und flexibler Dialog zu gegebener Zeit geführt werden kann.

Sollte sich aus dem Innenstadtdialog eine Sperrung des Fernroder Straßentunnels für den Kfz-Verkehr ergeben, kann die Radschnellverbindung im Nachgang problemlos

entsprechend Variante 2 mit östlichem Verlauf entlang des Weißekreuzplatzes und Anbindung an die Fridastraße - wie vom ADFC vorgeschlagen - eingerichtet werden.

In der oben beschriebenen öffentlichen Informationsveranstaltung wurde zur Variantendiskussion ein Stimmungsbild abgefragt mit dem Ergebnis einer überwiegenden Befürwortung der Tunnellösung (Variante 2), gefolgt von Variante 1. Die Variante 3 mit Führung über die Celler Straße wurde nur von einem sehr geringen Anteil der Teilnehmenden favorisiert.

## **Verlauf im Stadtbezirk Vahrenwald-List**

### **Abschnitt Edenstraße, Ferdinand-Wallbrecht-Straße und Göbelstraße**

Von der Celler Straße bis zur Ferdinand-Wallbrecht-Straße verläuft die Radschnellverbindung / Veloroute 02 nach Langenhagen auf der Edenstraße. Hier sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Die Edenstraße ist bereits als Fahrradstraße ausgewiesen und mit gut erkennbaren Rotmarkierungen in den Einmündungsbereichen zur Verdeutlichung der Vorfahrtssituation ausgestattet (s. Anlage 1, Blatt 06). Eine diagonale Sperrung als Modalfilter unterbindet den Durchgangsverkehr in der Edenstraße und reduziert somit den Kfz-Verkehr deutlich.

Die Überquerung der Ferdinand-Wallbrecht-Straße in Richtung Göbelstraße erfolgt über einen lichtsignalgeregelten Überweg diagonal und für den Radverkehr auf der Radschnellverbindung / Veloroute optimierter Weise. Die bestehende Mittelinsel in diesem Bereich wird zurückgebaut. Für den von der Podbielskistraße auf die Radschnellverbindung / Veloroute einfahrenden Radverkehr wird eine separate Abbiegespur in Rotmarkierung mit einer entsprechenden Aufstelltasche vorgesehen. Der Fußverkehr kann im Zuge der Vollsignalisierung auf kürzestem Weg die Ferdinand-Wallbrecht-Straße verkehrssicher queren. Die Belange der Barrierefreiheit werden berücksichtigt (s. Anlage 1, Blatt 12).

Die Göbelstraße soll unter Beachtung des Urteils zur Kleefelder Straße auf gesamter Länge von der Ferdinand-Wallbrecht-Straße bis zur Röntgenstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Um die notwendige Fahrbahnbreite und die erforderlichen Sicherheitsabstände zu den Längsparkständen für Radfahrende anbieten zu können, sollen auf einer Seite der Göbelstraße die Längsparkstände halbhoch auf den Gehweg verlegt werden. Die Bordanlage und somit auch der anschließende Gehweg sind für diese Maßnahme höhenmäßig anzupassen. Die Verlegung des Parkens ist möglich, da der vorhandene Gehweg so breit ist, dass auch nach Umbau eine Restbreite von 2,50 m verbleibt. Mit dieser Aufteilung geht nur ein sehr geringfügiger Stellplatzverlust in der Göbelstraße einher. Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Göbelstraße ist die Einrichtung einer Einbahnstraße im Nord/Süd Verlauf von der Waldstraße bis Einmündung der Baumbachstraße geplant. Die Erschließungsfunktion der Göbelstraße bleibt hierbei weiterhin gewährleistet (s. Anlage 1, Blatt 07).

Die Querung der Waldstraße im Zuge der Göbelstraße erfolgt bevorrechtigt für die Radschnellverbindung / Veloroute 02 und wird mit einer Aufpflasterung des Knotenpunktes verdeutlicht. Auch der weitere Verlauf der Göbelstraße bis zur Röntgenstraße wird ertüchtigt und als Einbahnstraße in Süd/Nord Richtung (anders als heute) zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs bei Beibehaltung aller Erschließungsfunktionen ausgewiesen (s. Anlage 1, Blatt 07).

### **Abschnitt Röntgenstraße und Wöhlerstraße bis zum Lister Kirchweg**

Die Einfahrt von der Göbelstraße in die Röntgenstraße erfolgt bevorrechtigt über eine Aufpflasterung. Auch die Röntgenstraße soll von der Göbelstraße bis zur Wöhlerstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Vorfahrtberechtigung wird entsprechend mit Rotmarkierungen in den Einmündungsbereichen verdeutlicht. Bis zur Einmündung der Kollenrodstraße ist die Fahrbahn ausreichend breit, beidseitiges Längsparken weiterhin anzubieten.

Zwischen Kollenrodstraße und Wöhlerstraße müssen die Längsstellplätze einseitig entfallen, um eine ausreichende Fahrbahnbreite für die Radschnellverbindung / Veloroute 02 gewährleisten zu können. Mit dieser Maßnahme entfallen insgesamt 19 Stellplätze. Es kann so eine Fahrgasse von ca. 3,60 m Breite und einem Sicherheitsabstand von 0,75 m zu den parkenden Fahrzeugen angeboten werden, was nach den Hinweispapieren zwar als untermassige Anlage einzustufen ist, aus Sicht der Verwaltung für den kurzen Abschnitt vor dem Hintergrund des hohen Parkdruckes im Quartier aber vertretbar erscheint.

Bei beidseitiger Entnahme des Parkens in diesem Abschnitt der Röntgenstraße ist mit einer weiteren Stellplatzreduzierung in ähnlicher Größenordnung zu rechnen. Dies würde dann allerdings zu einer den Richtlinien entsprechenden Fahrgassenbreite für den Radverkehr führen. Um hier auch dem erheblichen Parkdruck Rechnung zu tragen wird vorgeschlagen, zunächst einseitig das Parken zu belassen. Sollten sich dadurch verkehrlich schwierige Zustände ergeben, kann dann darauf reagiert werden. Dies könnte im Einmündungsbereich Röntgenstraße / Wöhlerstraße aufgrund des starken Schülerverkehrs der Fall sein.

Auch im Bereich der Röntgenstraße ist eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung im Ost/West Verlauf bei Beibehaltung der Erschließungsfunktion notwendig (s. Anlage 1, Blatt 08).

Im Verlauf der Wöhlerstraße von der Röntgenstraße bis zum Knotenpunkt mit dem Lister Kirchweg ist die Radschnellverbindung einseitig auf der Ostseite im Zweirichtungsverkehr auf der Seitenanlage mit einer Querschnittsbreite von durchgehend 3,00 m vorgesehen. Am Knotenpunkt Lister Kirchweg ist es nicht erforderlich Umbaumaßnahmen vorzunehmen. Die bestehende Lichtsignalanlage wird für zusätzliche Radverkehre aufgerüstet und erhält eine Detektion (s. Anlage 1, Blatt 09-1).

Zur Kompensation der entfallenden Stellplätze in der Röntgenstraße besteht die Möglichkeit, im Abschnitt der Wöhlerstraße zwischen Röntgenstraße und Lister Kirchweg auf der westlichen Seitenanlage mit Rückbau der nicht mehr benötigten Radverkehrsanlage weitere Stellplätze im nahen Umfeld zu schaffen. Diese Baumaßnahme ist nicht der in der vorliegenden Drucksache beschriebenen Radverkehrsverbindung zuzuordnen und somit nicht Bestandteil dieses Beschlusses.

### **Abschnitt Wöhlerstraße und Tannenbergallee vom Lister Kirchweg bis zum Mittellandkanal**

Die Radschnellverbindung / Veloroute 02 nach Langenhagen verläuft ab Lister Kirchweg bis zur Einmündung Höfstraße auf der östlichen Fahrbahnseite im geschützten Seitenanlagenbereich im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 3,50 m und einem Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn von 0,75 m. Der Gehweg hat in diesem Bereich eine Breite von 2,75 m. Zur Verdeutlichung der Bevorrechtigung der Radschnellwegverbindung / Veloroute 02 an der Einmündung Höfstraße wird diese aufgepflastert (s. Anlage 1, Blatt 09-2).

### **Für den weiteren Verlauf entlang der Tannenbergallee von der Höfstraße bis zur**

## **Überführung über den Mittellandkanal wurden zwei Varianten diskutiert:**

### **Variante 1: Tausch der Geh- und Radweganlagen**

Bei dieser Variante ist ein Tausch von Rad- und Gehweganlage auf der Ostseite der Tannenbergallee kurz nach der Überführung über die Höfstraße geplant. Der jetzige Radweg mit Asphaltbefestigung wird zukünftig als Gehweg genutzt und der zwischen den Bäumen verlaufende Gehweg wird in die Grünflächen unter Berücksichtigung der Baumstandorte verbreitert, asphaltiert und als Radweg beschildert. Durch diesen Tausch wird ein ständiges Überlaufen der Radschnellverbindung / Veloroute 02 durch Nutzer\*innen der Längsparkstände am Fahrbahnrand der Tannenbergallee vermieden und der Radweg kann ausreichend breit zur Verfügung gestellt werden. Erst hinter dem Nordring kurz vor der Brücke über den Mittellandkanal werden die Funktionsflächen konfliktarm zurückgetauscht (s. Anlage 1, Blatt 09-2, 09-3, 09-4 und 09-5).

### **Variante 2: Bestandsorientierter Ausbau der Seitenanlagen**

Die Variante 2 orientiert sich an der Bestandssituation. Der ca. 3,00 m breite asphaltierte Radweg an der Fahrbahn wird lediglich ertüchtigt. Der Fußverkehr bewegt sich weiterhin hinter der Baumreihe auf dem befestigten Gehweg. Zwischen Radweg und Fahrbahn kann in dieser Variante kein Sicherheitsraum angeboten werden. Daher wird zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Radfahrenden im Bereich zwischen Höfstraße und Nordring das Fahrbahnrandparken untersagt. Im anschließenden Rampenbereich der Kanalbrücke wird das Parken auf die Westseite der Tannenbergallee verlegt.

Vor dem Hintergrund einer mittelfristig geplanten Grunderneuerung der Tannenbergallee mit der Chance zur Reduzierung der Fahrbahnbreiten und somit Zugewinn für die Seitenanlagen stellt die Variante 2 für den Zwischenzustand eine auskömmliche Situation dar.

Auch diese Variantendiskussion wurde in der bereits erwähnten öffentlichen Informationsveranstaltung als Stimmungsbild abgefragt mit dem Ergebnis, dass der bestandsorientierte Ausbau der Seitenanlagen (Variante 2) von der Mehrzahl der Teilnehmenden favorisiert wurde.

## **Verlauf im Stadtbezirk Bothfeld-Vahrenheide**

### **Abschnitt Am Jagdstall**

Im Verlauf der Radschnellverbindung / Veloroute 02 über die Brücke des Mittellandkanales erfolgt bestandsorientiert in vorhandener Breite von ca. 3,50 m im Zweirichtungsverkehr. Die Straße Am Jagdstall ist im Bestand bereits in ausreichender Breite asphaltiert und hat eine sehr untergeordnete verkehrliche Bedeutung. Die Radverkehrsführung wird hier deshalb lediglich durch eine Markierung und entsprechende Piktogramme auf der Fahrbahn verdeutlicht. Die vorhandene Breite von 4,50 m bis 5,00 m genügt weitgehend den Anforderungen für den Radverkehr. Die Fahrbahn wird mit einer Deckenerneuerung für die komfortable Befahrung durch den Radverkehr optimiert (s. Anlage 1, Blatt 10-1 und 10-2).

Die Überquerung der Straße Sahlkamp zum Vahrenheider Markt erfolgt mit einer lichtsignalgeregelten Querung. Die bestehende Mittelinsel wird in diesem Zusammenhang zurückgebaut. Östlich der querenden Gleisanlagen wird eine Radfurt und eine getrennt davon geführte Fußgängerfurt vorgesehen. Die Querung wird insgesamt barrierefrei ausgebaut. Für die Anbindung der Radwege entlang des Sahlkamps an die Radschnellwegverbindung / Veloroute 02 werden entsprechende Zuläufe und

Einfädellungen eingeplant. Damit wird eine Anbindung an das bestehende Haupt- und Nebenroutennetz für den Radverkehr gewährleistet (s. Anlage 1, Blatt 13).

### **Abschnitt Peter-Strasser-Allee von Querung Sahlkamp bis Querung Kugelfangtrift**

Im weiteren Verlauf über den Vahrenheider Markt wird die Radschnellverbindung / Veloroute 02 bis zum Hochbahnsteig Vahrenheider Markt im Zweirichtungsverkehr auf der Ostseite der Gleisanlagen geführt. In diesem Abschnitt wird die Befestigung mit einem neuen Asphaltbelag ertüchtigt.

Südlich des Hochbahnsteiges wird die Zweirichtungsführung in beidseitig der Gleisanlagen verlaufenden Einrichtungswege getrennt. Ab hier fährt der Radverkehr Richtung Langenhagen auf der Ostseite der Gleisanlagen und der stadteinwärts fahrende Radverkehr auf der Westseite. Auf der Westseite ist zwischen Hochbahnsteig und nördlich gelegener Untertunnelung der Gleisanlage ein neuer, separater Gehweg geplant, um damit den Radverkehr vom Fußverkehr getrennt führen zu können. Nördlich der Untertunnelung ist auf der Westseite wiederum ein Gehweg vorhanden, der im Rahmen der Maßnahme Instand gesetzt wird. Daneben ist bis zur Kleingartenanlage ein neuer asphaltierter Radweg vorgesehen.

Im Bereich der anliegenden Kleingartenanlage erfolgt die stadteinwärtige Führung des Radverkehrs auf der bereits bestehenden asphaltierten Fahrbahn, die in diesem Zusammenhang lediglich mit einer Markierung und Beschilderung versehen wird. Die Erschließung der Kleingartenflächen ist derzeit über die Fahrbahn nicht zulässig und wird durch eine Absperrung an der Kugelfangtrift zukünftig verhindert. Die Erschließung des anliegenden Jugendzentrums erfolgt von der Straße Alter Flughafen.

Auf der östlichen Seite der Gleisanlagen sind getrennt geführte Geh- und Radwegen im Bestand bereits vorhanden, die im Rahmen der Maßnahme ertüchtigt werden sollen. Vor der Ostkurve der Gleisanlagen werden die bis dahin richtungsgetrenten Radverkehrsführungen über eine Gleisquerung auf der Westseite der Gleise wieder zusammengeführt und gemeinsam bis zur Querung der Straße Kugelfangtrift als Zweirichtungsradweg geführt. Die Gleisquerung erfolgt wie bereits im Bestand niveaugleich gesichert mit entsprechend aufgeweiteten Drängelgittern, die auch das komfortable Passieren von Lastenfahrrädern zukünftig ermöglichen sollen (s. Anlage 1, Blatt 11-1, 11-2, 11-3 und 11-4).

### **Abschnitt Peter-Strasser-Allee von Kugelfangtrift bis zur Autobahnbrücke über die A2**

Die Überquerung der Straße Kugelfangtrift erfolgt lichtsignalgeregt mit Einrichtung einer neuen Lichtsignalanlage. Die Radfurt wird über die Straße Kugelfangtrift in Rotmarkierung mit den erforderlichen Aufstellbereichen geführt. Über die bestehende Mittelinsel wird zukünftig die Fußgängerfurt unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit geführt (s. Anlage 1, Blatt 14).

Der Abschnitt der Radschnellverbindung / Veloroute 02 von der Querung der Straße Kugelfangtrift bis zur Autobahnüberführung und somit dem Anschluss zur Stadt Langenhagen verläuft zunächst als getrennter Geh- und Radweg bis zum Ende der Wohnbebauung durch Verbreiterung der heutigen kombinierten Wegeflächen. Der bestehende ca. 3,00 m breite kombinierte Geh- und Radweg wird zukünftig nur den Zufußgehenden zur Verfügung gestellt. Daneben wird auf der Grünfläche ein asphaltierter Radweg in einer Breite von 4,00 m gebaut (s. Anlage 1, Blatt 11-5).

Im letzten Teilstück vom Ende der Wohnbebauung bis zur Rampe der Autobahnbrücke verläuft die Radschnellwegverbindung / Veloroute 02 durch das Landschaftsschutzgebiet Atlantische Sandlandschaften. Für diesen Abschnitt ist nur eine kombinierte Wegeführung in einer Breite von 4,00 m möglich, um die Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet möglichst gering zu halten (s. Anlage 1, Blatt 11-6).

## **5. Landschaftspflegerische Begleitplanung**

Im Zusammenhang mit der Planung wird derzeit eine landschaftspflegerische Begleitplanung erarbeitet, um die erforderlichen Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Bau der Radverkehrsverbindung zu ermitteln und entsprechende Kompensationsmaßnahmen zu benennen und umzusetzen.

Folgend wird eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde stattfinden und die Ersatzmaßnahmen, wie Zugewinn von Grünflächen, Einplanung von neuen Baumstandorten zur Kompensation oder Bereitstellung von baulichen Maßnahmen zur Erhaltung der Lebensgewohnheiten für die Tierwelt, wie z.B. Krötentunnel oder Echsenunterführungen, zu verabreden.

## **6. Umweltverträglichkeit**

Die geplante Baumaßnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der bestehenden Umweltverhältnisse durch die komfortabel zu nutzenden Radverkehrsanlagen. Es wird mit dieser Baumaßnahme ein deutlicher Anstieg des Radverkehrsaufkommens in der Landeshauptstadt Hannover erwartet und somit ein Rückgang der Kfz-Nutzungen und CO<sup>2</sup>-Ausstöße.

Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für alle Verkehrsteilnehmer\*innen. Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus.

## **7. Bauzeit**

Die Realisierung der Ausbaumaßnahmen im Zuge der Radschnellverbindung von der Innenstadt bis zur Stadtgrenze nach Langenhagen soll sukzessive nach Planungsstand erfolgen. Dazu ist es nicht zwingend erforderlich linienhaft die Radschnellverbindung zu erstellen, sondern es ist vorgesehen in Einzelbereichen bereits im Sommer 2022 zu beginnen.

66.22  
Hannover / 13.04.2022