Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
In den Stadtbezirksrat Ricklingen
In den Stadtbezirksrat Linden-Limmer
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0848/2022
Anzahl der Anlagen 1 - nur online
Zu TOP

Ausbau der Veloroute 09 aus der Innenstadt Hannover bis in den Stadtbezirk Ricklingen

Antrag,

1. der Einrichtung der Veloroute 09 mit der in Anlage 1 dargestellten Führung entlang des Arthur-Menge-Ufers, durch den Sportpark über die Lodemannbrücke, Stammestraße, Beekestraße, Hahnensteg, Mühlenholzweg, Am Grünen Hagen und Sauerwinkel bis zur Bergfeldstraße auf Grundlage des 2020 erarbeiteten und mit Drucksache 1307/2020 beschlossenen Veloroutenkonzeptes und der in der Begründung und in Anlage 1 dargestellten Planung sowie den Empfehlungen der Verwaltung zu den einzelnen Varianten für die Führung in Teilbereichen zuzustimmen.

2. der Mittelfreigabe in Höhe von 2.955.950 € und dem Baubeginn der unter 1. aufgeführten Maßnahmen zuzustimmen.

- Anhörungsrecht der Stadtbezirksräte gem. § 94 (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 2022/23 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 die behindertengerechte Gestaltung geprüft. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

Kostentabelle
Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit
Investitionsmaßnahme 54101910 Gemeindestraße/Velorouten

Einzahlungen		**Auszahlungen**	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	1.664.760,00	Baumaßnahmen	2.955.950,00
		Saldo Investitionstätigkeit	**-1.291.190,00**

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen/Velorouten

Ordentliche Erträge		**Ordentliche Aufwendungen**	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	41.619,00	Abschreibungen	73.899,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	19.368,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	**-51.648,00**
Außerordentliche Erträge	-35.016,00	**Außerordentliche Aufwendungen**	67.350,00
		Saldo außerordentliches Ergebnis	**-102.366,00**
		Saldo gesamt	**-154.014,00**

Anmerkungen zu:

Einzahlungen
Für die Baumaßnahme sind der Landeshauptstadt Hannover Landeszuwendungen aus dem Sonderförderprogramm „Stadt und Land“ (Ausbau der Radinfrastruktur) beim Bundesministerium für Verkehr digitale Infrastruktur in Aussicht gestellt worden.

Auszahlungen
In den dargestellten Kosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschlussleitungen in Höhe von ca. 12.000 € 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. Anlass des Projektes

Mit dem Haushaltsbegleitantrag H-0163/2019 wurde die Verwaltung aufgefordert, ein stadtweites und stadtteilverbindendes Radverkehrs- und Veloroutennetz in alle Stadtbezirke und angrenzenden Umlandgemeinden zu entwickeln und der Politik zur Beratung und Abstimmung vorzulegen. Die Umsetzung soll in den nächsten Jahren sukzessive realisiert werden.

Die Konzeptstudie wurde in den Jahren 2019/2020 mit Unterstützung durch ein externes Gutachterbüro erstellt. Im Ergebnis wurde ein Gesamtnetz mit insgesamt 12 Velorouten in alle Stadtbezirke entwickelt.

Mit der Beschlussdrucksache 1307/2020 wurde das Veloroutennetz den politischen Gremien im Sommer 2020 vorgestellt. Der abschließende Beschluss in den Ratsgremien erfolgte am 09.07.2020.

Mit der Beschlussdrucksache wurde unter anderem angekündigt, dieses Konzept auch in allen Stadtbezirksräten vorzustellen, sobald konkrete Planungen und Maßnahmenüberlegungen für die jeweils tangierenden Velorouten vorliegen.

Mit dem Veloroutenkonzept wurde auch ein ergänzender Antrag aus dem Stadtentwicklungs- und Bauausschuss (Drucksache Nr. 1233/2020) beschlossen, der eine vorzeitige und provisorische Kennzeichnung von vier Routen fordert. In der Folge wurden bereits im Herbst 2020 fünf Velorouten (Nr. 03, 06, 08, 09 und 12) mit einer provisorischen Kennzeichnung durch Piktogramme, Banderolen mit GPS-Codes und Fahnen an den Start- und Zielpunkten versehen. Somit konnten die Trassenführungen der Routen in der Öffentlichkeit frühzeitig sichtbar gemacht und zur Diskussion gestellt werden.
Diese Form der Sichtbarmachung und die Bereitstellung digitaler Routen dient der Beteiligung der Bürger*innen und örtlichen Politik, um schon im Planungsprozess sachdienliche Hinweise zur weiteren Planung zum Verlauf der Routen und zu geplanten Maßnahmen zu erhalten.

Mit der vorliegenden Drucksache werden die mit den Verbänden abgestimmten konkretisierten Planungen zur Veloroute 09 unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer digitalen Informations- und Beteiligungsveranstaltung den zuständigen Stadtbezirksräten 01, 07, 09 und 10 sowie den zuständigen Ratsgremien zur Diskussion und zum Beschluss vorgelegt.

2. Führungsformen und Kennzeichnung von Velorouten

Nach dem Hinweispapier zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (HRSV, Entwurf vom 09.10.2020) werden unterschiedliche Führungsformen für Velorouten vorgeschlagen. Zu den vorgeschlagenen Führungsformen gehören demnach

- selbständig geführte Radwege mit einer Regelbreite von 3,00 m
- Straßenbegleitende Einrichtungsradwege mit einer Regelbreite von 2,50 m
- Straßenbegleitende Zweirichtungsradwege mit einer Regelbreite von 3,00 m
- Radfahrstreifen mit einer Regelbreite von 2,50 m
- Fahrradstraßen ohne anliegende Kfz-Stellplätze mit einer Regelbreite von 4,50 m
- Fahrradstraßen mit anliegende Kfz-Stellplätze mit einer Regelbreite von 4,10 m zzgl.

Sicherheitstrennstreifen mit einer Regelbreite von 0,75 m.

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.

Die Kennzeichnung der Velorouten sollte nach dem o.g. Hinweispapier möglichst bundesweit einheitlich erfolgen, um einen Wiedererkennungswert auch in der Verdeutlichung der Linienführung bei wechselnden Arten der Radverkehrsführung zu erzielen. Damit soll eine Betonung der hohen Hierarchiestufe der Radverkehrsverbindungen erreicht werden.

Im Hinweispapier wird für die Kennzeichnung die Markierungsfarbe Grün vorgeschlagen. Die linienhafte Kennzeichnung von Velorouten sollte demnach durch einen unterbrochenen grünen Schmalstrich mit einer Strich-Lücke Markierung erfolgen. Weiterhin sollten in regelmäßig auftretenden Abständen Fahrradpiktogramme auch in grüner Markierungsfarbe auf die Radverkehrsanlagen aufgebracht werden, im Besonderen auch bei einmündenden Netzverbindungen.

3. Öffentlichkeitsbeteiligung

Aufgrund der bestehenden epidemischen Lage wurde am 13. Dezember 2021 eine digitale Informations- und Beteiligungsveranstaltung durchgeführt.
Über die örtliche Presse, einer Plakataktion entlang der zukünftigen Veloroute und dem Auslegen von Postkarten in den umliegenden Freizeitheimen und öffentlichen Gebäuden wurde für die digitale Veranstaltung geworben.
Über einen QR-Code oder die entsprechende Internetseite der Stadt konnten sich interessierte Bürger*innen für diese Veranstaltung anmelden. Zeitgleich wurden sämtliche Planungsunterlagen der Veloroute für die Öffentlichkeit online zur Verfügung gestellt. Vorab konnten digital Fragen und Anregungen an die Verwaltung gerichtet werden, die dann in zusammengefasster Form in der Informationsveranstaltung behandelt wurden.
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.

4. Beschreibung des Projektes und der vorgesehenen Maßnahmen

Grundsätzliches

Die Veloroute 09 verbindet die Innenstadt in nahezu direkter Linie über eine Länge von 5,5 km mit Stadtteil Wettbergen im Stadtbezirk Ricklingen. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer Fahrdauer von ca. 17 Minuten zwischen Wettbergen und der City auszugehen, was die Bedeutung für den Alltags-, Berufs, Schul- und Freizeitverkehr unterstreicht. Ziel der mit der Drucksache vorgelegten Maßnahmen ist die Verbesserung der Sicherheitsstandards und der Streckenführung.

<u>Verlauf im Stadtbezirk Mitte und Südstadt-Bult</u>

- Abschnitt Kurt-Schwitters-Platz über Arthur-Menge-Ufer bis zur HDI-Arena

Die Veloroute 09 nach Ricklingen verläuft im Innenstadtbereich gemeinsam mit der Veloroute 08 beginnend am City-Radring an der Einmündung Osterstraße/Windmühlenstraße über die Osterstraße, quert den Friedrichswall und verläuft dann entlang der Willy-Brandt-Allee bis zum Kurt-Schwitters-Platz. Der Abschnitt in der Osterstraße wird zurzeit nicht überplant. Dies geschieht im Zusammenhang mit dem

Innenstadtdialog. Erst nach Ablauf dieses Prozesses wird die Anbindung an den City-Radring erfolgen. Im Abschnitt entlang der Willy-Brandt-Allee bis zum Kurt-Schwitters-Platz sind keine Maßnahmen außer der Markierung der Route geplant.

Ab Kurt-Schwitters-Platz wird die Veloroute 09 auf der Südseite des Arthur-Menge-Ufers bis zur HDI-Arena im Zweirichtungsverkehr geführt. In diesem Abschnitt wird wie in Anlage 1 (Blatt 2) dargestellt, im Bereich des Courtyard-Hotels und der Leinebrücke der vorhandene Radweg verbreitert und baulich ertüchtigt.

Verlauf im Stadtbezirk Mitte

- Abschnitt HDI-Arena bis zur Lodemannbrücke

Für die Führung der Veloroute 09 entlang des Stadions wurden im Vorfeld zwei Varianten diskutiert:

1. Verbreiterung der bestehenden Wegeverbindung über die Grünflächen (Anlage 1, Blatt 3)
2. Führung des Radverkehrs über die Fahrgassen der Stellplatzanlage (Anlage 1, Blatt 4)

Empfehlung: Aufgrund der zu gewährleistenden Verkehrssicherheit für die Radfahrenden bzgl. der Parkvorgänge schlägt die Verwaltung die bauliche Realisierung der Variante 1 vor. Auch in der Informationsveranstaltung wurde diese Variante von den Teilnehmenden bevorzugt.

Dazu wird entlang der HDI-Arena die Veloroute über den Walter-Rodekamp-Platz in Richtung Süden verlaufen und auf der Grünanlage neben dem öffentlichen Parkplatz eine bestehende Radwegeverbindung bis zum Stadionbad verbreitert (s. Anlage 1, Blatt 3).

Im weiteren Verlauf wird die bereits vorhandene Wegeverbindung entlang des Sportparks, über die auch der Bus verkehrt, verbreitet und mit einer neuen Asphaltdecke versehen (s. Anlage 1, Blatt 5).

Vor dem Geländes des Landesportbunds knickt der Weg Richtung Lodemannbrücke ab, quert den Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg und verläuft über die Lodemannbrücke zur Stammestraße. In diesem Bereich sind außer der Markierung keine baulichen Maßnahmen vorgesehen (s. Anlage 1, Blatt 6 und 7). Zwischen der Querung des Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weges und der Lodemannbrücke ist die Veloroute 09 über eine Rampe mit dem Julius-Trip-Ring verbunden.

Verlauf im Stadtbezirk Linden-Limmer

- Abschnitt Lodemannbrücke, Stammestraße bis zur Unterquerung der DB-Strecke / Anbindung S-Bahnhof Fischerhof (und dann weiter bis zur Pfarrstraße im Stadtbezirk Ricklingen)

Auch für diesen Abschnitt wurden zwei Varianten diskutiert:

1. Anlage eines Zweirichtungsradweges auf der Ostseite der Stammestraße (s. Anlage 1, Blatt 8, 9 und 10)
2. Getrennte Radverkehrsführung beidseitig der Stammestraße (s. Anlage 1, Blatt 12, 13 und 14)

Empfehlung: Aufgrund der nicht optimal herzustellenden Querungen der Stammestraße im Bereich der Lodemannbrücke und insbesondere im Bereich der abknickenden Vorfahrt in die Pfarrstraße und der damit einhergehenden schwierigen Führung des Radverkehrs empfiehlt die Verwaltung die Realisierung der Variante 1. Auch in der Informationsveranstaltung wurde diese Variante von den Teilnehmenden bevorzugt.

Entlang der Stammesstraße in Richtung Süden wird eine Weiterführung der Veloroute auf der östlichen Nebenanlage der Stammestraße im Zweirichtungsverkehr vorgeschlagen. Dazu wird es erforderlich, die Fahrbahn der Stammestraße einzuengen und die Bord- und Gossenanlage ein- bzw. beidseitig zu versetzen, um so für eine getrennte Führung von Radfahrenden und Zufußgehenden ausreichende Breiten zur Verfügung stellen zu können.

Verlauf im Stadtbezirk Ricklingen

- Abschnitt Stammestraße von der DB Unterführung / Anbindung S-Bahnhof Fischerhof bis zur Beekestraße

Im weiteren Verlauf der Stammestraße zwischen der DB Unterführung und der Einmündung Pfarrstraße wird die Planung der o. g. Variante 1 fortgeführt. Es ist zwischen der DB-Querung und der Pfarrstraße eine Verengung der Fahrbahn der Stammestraße geplant zur Verbreiterung der östlichen bzw. beider Seitenanlagen. Der Radverkehr wird auf diesem Teilstück bis zur Pfarrstraße im Zweirichtungsverkehr auf der östlichen Nebenanlage geführt, um dann über eine Plateauaufpflasterung bevorrechtigt von der Seitenanlage auf die Fahrbahn geführt zu werden (s. Anlage 1, Blatt 10). Die weitere südliche Stammestraße ist bereits Fahrradstraße und wird mit entsprechender Rotmarkierung in den Einmündungsbereichen und ausreichenden Sicherheitsabständen für den Begegnungsfall bevorrechtigt bis zur Beekestraße geführt. Das Parken wird zukünftig ausschließlich in den bestehenden Parkbuchten möglich sein (s. Anlage 1, Blatt 15).

- Abschnitt Beekestraße, Hahnensteg

Auch für den Abschnitt der Beekestraße bis zur Einmündung in den Hahnensteg wird eine Ausweisung als Fahrradstraße analog zur Stammestraße geprüft. Die abknickende Vorfahrt von der Stammestraße in die Beekestraße wird baulich durch eine Aufpflasterung verdeutlicht. Die Einmündung der Veloroute 09 in die Straße Hahnensteg erfolgt bevorrechtigt, was durch eine Aufpflasterung im Bereich Beekestraße / Hahnensteg / An der Bauerwiese hervorgehoben werden soll. Auf dem ersten Teil des gemeinsamen Geh-/Radweges Hahnensteg werden die Verkehre zukünftig getrennt in Geh- und Radverkehr geführt (s. Anlage 1, Blatt 16). Für den weiteren Verlauf der Anliegerstraße Hahnensteg wird ebenfalls die Ausweisung als Fahrradstraße geprüft. Dafür sind ggf. Maßnahmen wie Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens oder Einschränkung des Fahrbahnrandparkens erforderlich, um einen deutlichen Sicherheitsgewinn für die Radfahrenden zu erreichen. Bauliche Maßnahmen sind für diesen Bereich nicht erforderlich, es werden lediglich Beschilderungs- und Markierungsarbeiten ausgeführt. Die Querung Hahnensteg / An der Bauerwiese wird zur Kenntlichmachung der Bevorrechtigung des Radverkehrs ebenfalls aufgepflastert und mit einer Rotmarkierung ausgestattet. Diese Gestaltung wird bis zum Übergang An den Eichhölzen durchgeführt.

- Abschnitt An den Eichhölzen und Mühlenholzweg

In Verlängerung der Straße In den Eichhölzen ist im Bestand bereits ein asphaltierter vom Gehweg getrennter Radweg vorhanden. Zur Erreichung des Veloroutenstandards wird dieser im Zweirichtungsverkehr geführte Radweg mit einer neuen Asphaltdecke versehen.

Die Unterführung des Südschnellweges wird zukünftig beleuchtet sein. Im weiteren Verlauf ist der Mühlenholzweg Anliegerstraße und dient ausschließlich der Erschließung der Sportstätten und dem Radverkehr. Die Fahrbahn des Mühlenholzweges wird neu asphaltiert und mit Velorouten-Markierung und entsprechenden Piktogrammen ausgestattet. Die abknickende Führung im Verlauf des Mühlenholzweges in Richtung Göttinger Chaussee wird durch eine deutliche Rotmarkierung hervorgehoben. Zwischen der abknickenden Vorfahrt und der Göttinger Chaussee wird das Fahrbahnrandparken zukünftig nicht mehr möglich sein (s. Anlage 1, Blatt 17, 18 und 19).

- Abschnitt Am Grünen Hagen, Am Sauerwinkel

Die Querung der Veloroute 09 über die Göttinger Chaussee erfolgt im Schutz der vorhandenen Lichtsignalanlage. In diesem Bereich sind lediglich Optimierungen der Steuerprogramme für die Lichtsignalanlage zur Verbesserung der Radquerungen geplant. Der Verlauf der Veloroute 09 über die Straße Am Grünen Hagen wird lediglich durch eine entsprechende Markierung als Veloroute verdeutlicht. Die Straße Am Grünen Hagen ist im Bestand bereits als Fahrradstraße ausgewiesen. Die Einmündungen werden auch in diesem Straßenzug über eine entsprechende Rotmarkierung hervorgehoben und die Bevorrechtigung der Fahrradstraße angezeigt. Die Plateauaufpflasterungen zur Geschwindigkeitsreduzierung im Verlauf der Straße bleiben bestehen und sind für den Radverkehr verträglich. Das Parken wird zukünftig nur noch in den ausgewiesenen Bereichen möglich sein. Das heutige zulässige Fahrbahnrandparken muss ggf. zum Erhalt der Fahrradstraße eingeschränkt werden. Die abknickende Vorfahrt vom Am Grünen Hagen in Am Sauerwinkel wird baulich durch eine Aufpflasterung verdeutlicht. Für die Straße Am Sauerwinkel wird geprüft, ob eine Ausweisung als Fahrradstraße bis zur Querung Bergfeldstraße möglich ist und dann ggf. umgesetzt (s. Anlage 1, Blatt 21 und 22). In diesem Bereich endet die Veloroute 09 nach Ricklingen mit weiterer Anbindung an das bestehende Haupt- und Nebenroutennetz des Radverkehrs zur Verteilung im Stadtbezirk. Für eine bessere Querungsmöglichkeit des Radverkehres über die Bergfeldstraße wird dort der bestehende Fußgängerüberweg mit einer Querungshilfe baulich ergänzt.

5. Umweltverträglichkeit

Die geplante Baumaßnahme führt zu einer deutlichen Verbesserung der bestehenden Umweltverhältnisse durch die komfortabel zu nutzenden Radverkehrsanlagen. Diese Baumaßnahme leistet einen Beitrag zu einem deutlichen Anstieg des Radverkehrsaufkommens in der Landeshauptstadt Hannover und trägt zu einem Rückgang der Kfz-Nutzungen und der damit einhergehenden CO^2-Belastungen bei.

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

6. Bauzeit

Die Realisierung der Ausbaumaßnahmen im Zuge der Veloroute 09 von der Innenstadt bis nach Ricklingen soll sukzessive nach Planungsstand erfolgen. Dazu ist es nicht zwingend erforderlich linienhaft die Veloroute zu erstellen, sondern es ist vorgesehen in Einzelbereichen bereits im Herbst 2022 zu beginnen.

66.22
Hannover / 17.03.2022