

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld
In den Stadtbezirksrat Misburg-Anderten
In den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Eilenriedebeirat
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1856/2018
Anzahl der Anlagen 19
Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Ausbau des Radschnellweges von Hannover nach Lehrte, 1. BA zwischen Gutenberghof und Eisteichweg

Antrag,

1. dem Ausbau des Radschnellweges von Hannover nach Lehrte, 1. BA zwischen Gutenberghof und Eisteichweg, wie in Anlage 1 bis 19 dargestellt, mit Gesamtkosten i.H.v. 3.800.000 € sowie dem Baubeginn und der Mittelfreigabe vorbehaltlich der Mittelzusage des Landes zuzustimmen.

- Anhörungsrecht der Stadtbezirksräte gemäß § 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 54101087

Bezeichnung Radschnellweg Hannover – Lehrte, 1. BA

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird durch Haushaltsreste aus dem Jahr 2018 und durch bereits veranschlagte Mittel in Höhe von 2,55 Mio. € in 2019-2021 im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt. Zusätzlich erfolgt eine nötige Nachveranschlagung im Rahmen des zwangsläufigen Änderungsdienstes in Höhe von 325.000 €.

Weiterhin wird vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung eine Förderung in Anlehnung an das GVFG-Programm in Aussicht gestellt. Grundlage für diese Förderung ist der §2 Abs.2g des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG), wonach Radwege und andere investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs Zuwendungen erhalten können. Für das Haushaltsjahr 2017/2018 wurde darin ein Sonderprogramm Radschnellwege neu aufgenommen. Dieses wird aus Finanzmitteln, die der Bund den Ländern auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes bis 2019 bereitstellt, gespeist.

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 54101087 Gemeindestraßen / Radschnellweg Hannover –
Lehrte**

Einzahlungen		Auszahlungen	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	2.825.000,00	Baumaßnahmen	3.800.000,00
		Saldo Investitionstätigkeit	-975.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen / Radschnellweg Hannover-Lehrte

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	70.625,00	Abschreibungen	95.000,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	14.625,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	-39.000,00

Anmerkungen zu:

Einzahlungen

Bei der Maßnahme ist die Straßenausbaubeitragssatzung nicht anzuwenden. Die Einrichtung wird als Radschnellweg (RSW) zur Förderung des Radverkehrs eingestuft und hat somit eine überbezirkliche und überörtliche Bedeutung.

Auszahlungen

In den dargestellten Kosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschlussleitungen in Höhe von ca. 30.000 € 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 des Antrages

1. Hintergrund

1.1. Politische Beschlusslage

Mit Drucksache Nr. 1934/2016 wurde die Verwaltung im Jahr 2016 durch den Rat beauftragt, einen Radschnellweg von der Innenstadt bis zur Stadtgrenze mit einer Option zur Weiterführung nach Lehrte zu planen und dafür entsprechende Fördergelder einzuwerben. Formuliertes Ziel des Antrages ist es, den Radverkehr als städtisches Verkehrsmittel im Rahmen des Leitbildes Radverkehr voranzubringen.

Bei den Haushaltsplanberatungen zum Haushalt 2017/2018 wurde darüber hinaus ein Haushaltsbegleitantrag (Nr. H-0190/2017) beschlossen mit dem Auftrag an die Verwaltung, die Förderung eines Radschnellweges beim Land aus dem „Sonderprogramm Radschnellwege“ zu beantragen. Mit den mit dieser Drucksache vorgelegten Planungen zur Realisierung des 1. Bauabschnitts des Radschnellwegs in Richtung Lehrte folgt die Verwaltung beiden Ratsanträgen und führt damit auch die kontinuierliche Umsetzung des Leitbildes Radverkehr (DS 0400/2010) fort.

1.2. Radschnellweg: Ausbaustandards, Führungsformen und Qualitätskriterien

Radschnellwege sind Verbindungen 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 hohen Geschwindigkeiten ermöglichen sollen. Qualitativ hochwertige Verbindungen sollen vor allem Wohngebiete, Ausbildungs- und Arbeitsstätten, Einkaufs- und Kulturzentren sowie Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs miteinander verknüpfen, um somit das Umsteigen auf das Fortbewegungsmittel Fahrrad deutlich attraktiver und vereinfacht zu ermöglichen.

Radschnellwege dienen der leistungsstarken und schnellen Abwicklung größerer Radverkehrsmengen. Besonders hohe Qualitätsstandards hinsichtlich der Linienführung, Ausgestaltung, Netzverknüpfung und begleitenden Ausstattung sind unabdingbar, 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 Radschnellwegen wird ein Anreiz zum Umstieg vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad, insbesondere im Pendlerverkehr geschaffen und damit auch ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet.

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

Folgende Führungsformen sollen für Radschnellwege möglichst durchgängig zum Einsatz kommen:

- ∅ 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)

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

Die empfohlenen idealtypischen Qualitätskriterien können insbesondere im bebauten Zusammenhang und im Landschaftsschutzgebiet nicht in allen Bereichen erreicht werden. Hier ist es die Aufgabe der Planung, möglichst hochwertige Kompromisslösungen zu finden, um somit das Ziel der Realisierung der Gesamttrasse umsetzen zu können. Für Radschnellwege gelten folgende wesentliche Qualitätsmerkkriterien:

- ∅ Weitestgehende Bevorrechtigung oder planfreie Führung an Knotenpunkten.
- ∅ Priorisierung an Lichtsignalanlagen
- ∅ Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr
- ∅ Steigungsarmut
- ∅ Wegweisung bzw. eindeutige Kennzeichnung
- ∅ Innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
- ∅ Regelmäßige(r) Reinigung und Winterdienst
- ∅ Freihalten von Einbauten
- ∅ Möglichst wenig Beeinträchtigungen durch Schnittstellen mit Kfz-Verkehr.
- ∅ Hohe Belagsqualität (Asphalt oder Beton).
- ∅ Unter Berücksichtigung von Zeitverlusten an Knotenpunkten soll eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von mindestens 20 km/h erreichbar sein.
- ∅ Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten.
- ∅ Die mittleren Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollen als Zielgröße Werte von 15 sec. (außerorts) und 30 sec. (innerorts) pro Kilometer nicht überschreiten.

1.3. Förderprogramm des Landes Niedersachsen

Vom Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung wurde auf Grundlage der Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz die Förderung von kommunalen Radschnellwegen und Radschnellverbindungen eingerichtet. Danach können Radwege und sonstige investive Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs im Haushaltsjahr 2017/2018 aus dem Sonderprogramm Radschnellwege Zuwendungen generieren. Die Förderzusagen nach den Grundsätzen des NGVFG werden nach Prüfung vorgegebene Charakteristika von Radschnellwegen vergeben, wie Einbindung in das Mobilitätskonzept einer Kommune, Verbindung von Stadtteilen und Nachbargemeinden oder Mindestlängen der Radverkehrsanlage. Die Prüfung erfolgt nach dem Arbeitspapier des FGSV, Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen. Der geförderte Anteil an derartigen Baumaßnahmen beträgt bis zu 75% der anrechenbaren Kosten.

Bei Beantragung eines vorzeitigen Maßnahmenbeginnes können auch Ingenieurleistungen zur Erbringung der entsprechenden Planunterlagen förderunschädlich mit beantragt werden. Diese Ingenieursleistungen können ab Leistungsphase 3, HOAI mit 50 % gefördert werden.

Die Förderung erfolgt auf der Grundlage des Erlasses vom 23.09.2014 42.1-31331/20 mit geänderten „Richtlinien zur Durchführung des Gemeindefinanzierungsgesetzes“.

Zu den förderfähigen Maßnahmen gehören alle investiven Kosten für Leistungen, die bau- und verkehrstechnisch einwandfrei sind, wie

- ∅ der Neubau eines Radschnellweges,
- ∅ der radschnellweggerechte Ausbau von Fahrbahnen und vorhandenen Geh- und Radverkehrsanlagen,
- ∅ die Beschilderung und Markierung,
- ∅ eine eigenständige Beleuchtung.

Für den Radschnellweg Hannover – Lehrte wurde im Herbst 2017 die Aufnahme in die Projektliste beantragt. Im Januar 2018 erging der Bescheid der zuständigen Landesbehörde zur Aufnahme in das Mehrjahresprogramm 2018-2022. Daraufhin wurde ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmenbeginn von Planungsleistungen gestellt, der ebenfalls positiv beschieden wurde. Bedingung für die Förderungen des Zuwendungsgebers ist die Vorlage des vollständigen Förderantrags einschließlich der Detailplanungen, des Nachweises der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen, sowie der politischen Beschlusslagen bis zum Dezember 2018.

2. Beschreibung des Vorhabens

2.1. Routenverlauf und verkehrliche Bedeutung

Im Rahmen eines Projektes der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg wurden bereits in 2010/2011 verschiedene Verbindungen innerhalb der Metropolregion auf ihre Machbarkeit hinsichtlich eines Ausbaus zum Radschnellweg untersucht. In der damaligen Studie wurden in einer ersten Stufe die generelle Machbarkeit der vorausgewählten Verbindungen geprüft sowie deren Potentiale ermittelt. Die Verbindung Hannover-Lehrte weist entsprechend den Ergebnissen der Studie von 2011 gute Ausgangsvoraussetzungen hinsichtlich der Potenziale und der Machbarkeit auf. Mit einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2015 ist auf Grundlage eines konkreten Anforderungskataloges – analog den Bausteinen der Studie von 2011 – die vertiefende Untersuchung für diese Verbindung erfolgt.

Der Routenverlauf des RSW Hannover-Lehrte (Anlage 1) wurde in beiden Untersuchungen entwickelt und im Vorfeld der Planungen unter den heutigen Rahmenbedingungen überprüft.

Die zur Umsetzung vorgesehene Trasse des Radschnellweges wird bereits heute in großen Teilen als Radverkehrsverbindung genutzt. Sie führt über Gemeindestraßen, gemeinsame Geh- / Radwege und Wirtschaftswege.

Um die heute schon bestehende Bedeutung der Route für das Radverkehrsnetz zu belegen, wurde im Stadtparkweg nahe des Knotenpunktes Clausewitzstraße eine Dauerzählstelle installiert, die seit 2016 in Betrieb ist. Im Durchschnitt werden hier täglich etwa 1.800 Radfahrende (an Werktagen) auf der Strecke gezählt. Nach dem Ausbau der Strecke wird eine Frequentierung von deutlich mehr als 2.000 Radfahrenden prognostiziert.

Die gesamte Trasse des Radschnellwegs bis Lehrte liegt zu etwa 65 % auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Hannover und zu etwa 35 % auf dem Gebiet der Stadt Lehrte. Die ca. 18 km lange Trasse beginnt am Cityring (Berliner Allee / Gutenberghof) in Hannover und endet am Rathaus in Lehrte.

Die geplante Relation bindet auf dem Stadtgebiet der LHH die Stadtteile Südstadt, Bult, Zoo, Kleefeld, Anderten und Misburg-Süd an. Hinzu kommen Mitte, Oststadt, Groß-Buchholz, Heideviertel und Misburg-Nord als weitere Stadtteile, die über Netzelemente mit Zubringerfunktion angebunden sind. Im weiteren Verlauf werden in der Nachbarkommune Lehrte der Stadtteil Ahlten sowie die Kernstadt angebunden. Die angebundene Einwohnerzahl liegt bei rund 90.000 Einwohnern. Hinzu kommt ein hohes Nutzerpotenzial im Zielverkehr angebundener Arbeitsplatzstandorte, wie z. B. entlang der Karl-Wiechert-Allee mit mehreren Bürokomplexen und der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH) mit allein 5.000 Arbeitsplätzen sowie mehrerer anliegender Schulstandorte.

Der RSW bindet unmittelbar folgende Quellen und Ziele an:

- ∅ Hannover Innenstadt (Arbeitsplatzschwerpunkt Einzelhandel und z.T. Wohnen)
- ∅ Hannover Bult (Arbeitsplatzschwerpunkt Tierärztliche Hochschule und Krankenhaus auf der Bult)
- ∅ Hannover Zoo, Kleefeld, Heideviertel (Wohnen)
- ∅ Hannover Misburg-Anderten (Wohnen und Arbeitsplatzschwerpunkt, Industrie- und Abbaugelände Misburg-Süd)
- ∅ Ahlten (Wohnen und Industriegebiete)
- ∅ Lehrte (Wohnen und Arbeitsschwerpunkt (Einzelhandel))

und stellt eine Zubringerfunktion für folgende Stadtteile/ Orte dar:

- ∅ Hannover Groß Buchholz (Arbeitsplatz- und Ausbildungsschwerpunkt Medizinische Hochschule Hannover)
- ∅ Hannover Kirchrode, Südstadt (Wohnen)
- ∅ Höver (Wohnen und Arbeitsplatzschwerpunkt Industrie- und Abbaugelände)

Die 18 km lange Strecke kann aufgrund der Anbindung der Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte ebenso in verschiedenen Teilabschnitten genutzt werden, wie auf der Gesamtstrecke. Nicht zuletzt aufgrund der zunehmenden Nutzung von Pedelecs bietet sie eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln.

Der Radschnellweg auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Hannover verfügt über eine Länge von etwa 10,6 km, beginnend an der Berliner Allee (Kreuzung Gutenberghof / Kestnerstraße) mit einer lichtsignalgeregelten Querung über die Berliner Allee und an der Stadtgrenze zu Lehrte endend an einem Feldweg nördlich der S-Bahnlinie Anderten-Ahlten. Der Radschnellweg ist auf städtischem Gebiet in zwei Bauabschnitte unterteilt.

Der 1. BA ist in einer Länge von 6,7 km von der Berliner Allee bis zum Eisteichweg in Anderten geplant. Dieser Abschnitt ist auch Grundlage des Förderantrages und somit Grundlage der vorliegenden politischen Beratung.

Der 2. BA soll nach derzeitigem Zeitplan in 2019 zur Umsetzung ab 2020 geplant werden.

2.2. Maßnahmen zur baulichen Ertüchtigung

Die zur Umsetzung vorgesehene Route des Radschnellwegs weist derzeit nicht den Ausbaustandard auf, der den Komfort eines Radschnellweges darstellt und muss somit ausgebaut bzw. ertüchtigt werden.

Der 1. BA beinhaltet insgesamt 38 Einzelmaßnahmen, die in verschiedene Maßnahmenklassen unterteilt werden können:

- ∅ 1 Maßnahme mit Neubau einer nicht vorhandenen Trasse
- ∅ 10 Maßnahmen Grunderneuerung / Verbreiterung vorhandener Wege
- ∅ 6 Maßnahmen Deckensanierung der Belagsoberfläche
- ∅ 6 Maßnahmen nur Herstellung Radschnellwegstandard (Markierung / Beschilderung), ohne dass die Decke saniert werden muss
- ∅ 3 Knotenpunkte, die umgebaut werden und mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet werden
- ∅ 5 Knotenpunkten, die baulich verändert werden oder bei denen eine Bevorrechtigung durch Markierung ausgewiesen wird
- ∅ 1 Maßnahme zur Optimierung einer vorhandenen Lichtsignalanlage.
- ∅ 6 Maßnahmen bei denen Poller umgesetzt oder ausgebaut werden.

Für den gesamten Radschnellweg ist in Anlehnung an den Radschnellweg Göttingen eine durchgängige und einheitliche Markierung vorgesehen. Diese setzt sich aus blauen Begleitstrichen am Rand und entsprechenden Piktogramm-Symbolen zusammen. (Beispiel siehe Anlage 2).

Für gemeinsame Geh-/Radwege wird eine Sonderform des Designs bezüglich der Piktogramme entwickelt, um auf die gemeinsame Nutzung und gegenseitige Rücksichtnahme hinzuweisen.

Nachfolgend sind die Maßnahmen des ersten Bauabschnitts, nach Stadtbezirken unterteilt, ausgehend im Verlauf von der Berliner Allee beschrieben.

Hinweis: Die Nummerierung der Maßnahmen wurde im Planungsverlauf beibehalten, um die weiterentwickelten Maßnahmen jederzeit eindeutig zuordnen zu können. Da Einzelmaßnahmen teilweise zusammengefasst oder in Einzelfällen verworfen wurden, weist die Nummerierung vereinzelt nachfolgende Lücken auf.

Die Entwurfspläne sind in den Anlagen 3-19 dargestellt.

Stadtbezirk 7 (Südstadt-Bult):

Maßnahme 3 (Gutenberghof/Berliner Allee/Kestnerstraße):

Geplant als Auftakt für den Radschnellweg ist eine bauliche Herstellung einer Radwegefurt, lichtsignalgeregelt als Quermöglichkeit für den Radverkehr über die Berliner Allee aus der Rampe Gutenberghof in die Kestnerstraße.

Der Wunsch für diese direkte Radwegequerung wurde schon im Zusammenhang mit der politischen Beratungen zum Ausbau der Lavesstraße (DS 1915/2015) als Änderungsantrag gefordert (DS 15-2554/2015)

Maßnahme 4 (Kestnerstraße):

Es ist geplant, die Kestnerstraße auf ganzer Länge als Fahrradstraße auszuweisen und zu beschildern, weiterhin erfordert die Fahrbahn eine Deckensanierung auf 300 m Länge im westlichen Teilabschnitt.

Maßnahme 6 (Stadtstraße nördlich Kestnerstraße bis hinter Bahnbrücke):

In diesem Bereich ist eine Grunderneuerung des gesamten Querschnitts entlang der Stadtstraße geplant. Die Maßnahme ist eingebettet in das GIB-Programm. (Grunderneuerung im Bestand) Im Bereich der Fahrbahn, auf der sich der Radverkehr hier bewegt, wird der Pflasterbelag entfernt und durch einen gut befahrbaren Asphaltbelag ersetzt. Der derzeit genutzte Elternhaltebereich bleibt erhalten. Die Stadtstraße wird in diesem Bereich als Fahrradstraße markiert und beschildert.

Maßnahme 7 (Stadtstraße von Bahnbrücke bis Bultstraße):

In diesem Bereich erfolgt ebenfalls eine Markierung und Beschilderung als Fahrradstraße.

Maßnahme 8 (Bultstraße):

Die Bultstraße soll als Fahrradstraße ausgewiesen, markiert und beschildert werden. Im Bereich der Einmündung Stadtstraße / Bultstraße werden weitere bauliche Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Radschnellweges und zur Verbesserung der Fußgängerquerungen vorgesehen. Im Bereich der Bahnbrücke ist partiell eine Deckensanierung vorgesehen.

Stadtbezirk 1 (Mitte):

Maßnahme 16/17 (Michael-Ende-Platz / Bultstraße / Ellernstraße / Lönsstraße)

Hier wird die Ausweisung als Fahrradstraße beibehalten und durch Markierung zum Radschnellweg ergänzt. Zur Bevorrechtigung des Radschnellweges im Verlauf Bultstraße/Lönsstraße/Kleefelder Str. ist vorgesehen, die abknickende Vorfahrt durch den Einbau von Bord- und Gossenanlage darzustellen.

Maßnahme 18 (Kleefelder Straße bis Dickensstraße):

Hier wird die Ausweisung, Markierung und Beschilderung als Fahrradstraße beibehalten und durch den blauen Begleitstrich ergänzt.

Maßnahme 19 (Knotenpunkt Kleefelder Straße / Planthnerstraße)

Im Knotenpunkt Kleefelder Straße / Planthnerstraße ist die Einrichtung einer Vollsignalanlage mit Anforderungsschleifen zur möglichst weitgehenden Bevorrechtigung des Radschnellweges unter Berücksichtigung der ÖV-Beschleunigung geplant.

Maßnahme 20 (Poller Kleefelder Straße)

Durch das Versetzen von Pollern wird die Führung des Radschnellweges optimiert (Mindestabstand 1,80 m).

Maßnahme 21 (Kleefelder Straße, östlich Dickensstraße)

In der Kleefelder Straße ist zwischen Dickensstraße und Clausewitzstraße eine Deckensanierung geplant, um damit für Radfahrende den Belag deutlich zu optimieren und den Fahrkomfort zu erhöhen. Zusätzlich erfolgt die Markierung und Ausweisung als Fahrradstraße und die Anlage des blauen Begleitstrichs.

Maßnahme 22 (Knotenpunkt Kleefelder Straße / Clausewitzstraße)

Durch Verlegung der Radfahrerfurt ist eine Verbesserung der Fahrdynamik geplant und zusätzlich wird das Programm der Lichtsignalanlage optimiert und den neuen Ansprüchen angepasst.

Maßnahme 23 (Beet vor Vereinshaus Hannover 96)

In diesem Bereich ist die Umgestaltung des Vorplatzes für eine fahrdynamischere Wegeführung des Radschnellweges durch Rückbau der Beetanlage vorgesehen.

Maßnahme 24 (Stadtparkweg Clausewitzstraße bis zur Peter-Hübotter-Brücke / Messeschnellweg):

Es ist geplant, den Stadtparkweg auf diesem Abschnitt soweit wie möglich zu verbreitern und die Beleuchtung anzupassen bzw. zu versetzen.

Maßnahme 25 (Verflechtungsbereich Stadtparkweg vor Peter-Hübotter-Brücke)

Im Verflechtungsbereich mit dem Richtung Norden abzweigenden Weg wird der Radschnellweg über eine entsprechende Beschilderung und Markierung bevorrechtigt.

Maßnahme 27 (Stadtparkweg Peter-Hübotter-Brücke bis Kleestraße)

Der Weg im Dammbereich soll verbreitert werden, damit eine möglichst weitgehende Trennung von Geh- und Radweg erfolgen kann. Der Gehweg bleibt in diesem Abschnitt bestehen in einer Pflasterbefestigung in 2,0 m Breite, der Radweg wird in 3,0 m Breite Richtung Süden angebaut und mit einer bituminösen Befestigung versehen. Die bestehende Beleuchtung wird in diesem Zusammenhang auf das nördliche Bankett versetzt. Der Waldrand nördlich des Weges bleibt unverändert erhalten.

Stadtbezirk 4 (Buchholz-Kleefeld):

Maßnahme 28 (Knotenpunkt Stadtparkweg / Kleestraße)

Die bereits bestehende Überquerung der Kleestraße wird zur besseren Erkennbarkeit und Darstellung der Bevorrechtigung im Fahrbahnbereich mit einer Aufpflasterung versehen.

Maßnahme 29 (Stadtparkweg zwischen Kleestraße und Scheidestraße)

In diesem Bereich erfolgt lediglich die Markierung im Design des Radschnellweges.

Maßnahme 30 (Poller Stadtparkweg)

Die vorhandenen Poller zur Sicherung des Weges werden zu Gunsten einer besseren Fahrdynamik ausgebaut.

Maßnahme 32 (Querung Scheidestraße / Berckhusenstraße)

Im Bereich unter der Bahnbrücke ist eine separat signalisierte Doppelfurt mit Integration in die bestehende Lichtsignalanlage für Radfahrende diagonal zwischen den Brückenpfeilern über die Scheidestraße geplant.

Maßnahme 33 / 34 (Senator-Bauer-Straße von Scheidestraße bis Vorplatz Bahnhof

Kleefeld)

Die bestehende Nebenanlage wird als getrennter Geh-/Radweg mit taktilem Trennstreifen 2,50/4,00 m ausgebaut im Anschluss an die Grünanlage mit Baumbepflanzungen. Für den Bereich des Gebäudes Senator-Bauer-Straße 8 wurden Grunderwerbsverhandlungen aufgenommen, um an dieser Engstelle eine Aufweitung der heutigen Wegebreite erreichen zu können.

Maßnahme 35 (Vorplatz Bahnhof Kleefeld)

Über den Vorplatz des Bahnhofes Kleefeld wird der Radschnellweg mit entsprechender Markierung in einer Breite von 4,0 m geführt.

Maßnahme 36 (Senator-Bauer-Straße von Bahnhof Kleefeld bis Ebellstraße)

Die Einrichtung des Radschnellweges erfolgt in Richtung Innenstadt auf der bestehenden Radverkehrsanlage, wogegen der Radschnellweg in Richtung Lehrte die Fahrbahn nutzen soll. Dazu ist es erforderlich, den Verflechtungsbereich in der Einmündung Uhlhornstraße neu zu gestalten. Durch das Vorziehen der Fahrbahnränder und somit Einengung der Fahrbahn der Uhlhornstraße kann in diesem Bereich auch dem Bezirksratsantrag Drucksache Nr. „15-0198/2014“ gefolgt werden, in dem eine verbesserte Querung der Uhlhornstraße und der Senator-Bauer-Straße im Bereich des Bahnhofsvorplatzes gefordert wird. Zusätzlich wird eine Sanierung der Fahrbahndecke durchgeführt und eine Fahrradstraße eingerichtet.

Maßnahmen 37 (Knotenpunkt Senator-Bauer-Straße / Ebellstraße / Zufahrt Schillerschule)

Hier ist eine entsprechende Bevorrechtigung im Zuge des Radschnellweges vorgesehen.

Maßnahme 38 (Sonnenweg von Ebellstraße bis Schillerschule)

Im vorderer Teil ist die Ausweisung eines gemeinsamen Geh-/Radweges geplant mit Ertüchtigung der bituminösen Oberfläche zur Steigerung des Fahrkomforts. Im Bereich des Spielplatzes soll der vorhandene Weg in Richtung Norden verbreitert werden mit einer zusätzlichen bituminös befestigten Gehweganlage. Dazu ist die bestehende Beleuchtung anzupassen bzw. zu versetzen und ein getrennter Geh- und Radweg auszuschildern.

Maßnahme 39 (Poller Sonnenweg)

Die Pollerstandorte sind zu optimieren und dem Verlauf des Radschnellweges anzupassen. (Mindestabstand 1,80 m)

Maßnahme 40 (Sonnenweg von Schillerschule bis Karl-Wiechert-Allee)

Es ist geplant, den bestehenden Weg in Richtung Norden zu verbreitern und dadurch die Möglichkeit für einen zusätzlichen Gehweg in bituminöser Bauweise zu schaffen. Weiterhin ist in diesem Bereich die bestehende Beleuchtung zu versetzen und der getrennte Geh- und Radweg zu beschildern.

Maßnahme 41 (Unterführung Karl-Wiechert-Allee)

Die beidseitig vor der Unterführung vorhandenen Poller sind verzichtbar und werden ausgebaut.

Maßnahme 42 (Sonnenweg Karl-Wiechert-Allee bis „Am Annateich“)

In diesem Bereich ist der Neubau eines getrennten Geh-/Radwegs in der Breite von 2,50/4,00 m geplant.

Maßnahme 43 (Knotenpunkt „Am Annateich“ / Sonnenweg)

Der Knotenpunkt wird in der vorliegenden Planung mit einer Aufpflasterung zur Bevorrechtigung des Radschnellweges versehen.

Maßnahme 44 („Am Annateich“)

Im Bereich „Am Annateich“ erfolgt die Ausweisung und Beschilderung einer Fahrradstraße mit der designbildenden blauen Markierung des Radschnellweges. Im westlichen Teilabschnitt ist die Ertüchtigung der Asphaltbefestigung im Rahmen des Deckenprogrammes auf ca. 300m geplant. Zusätzlich sollen wassergebunden befestigte Parkbuchten in fahrbahnparalleler Führung ausgewiesen werden. In der östlich anschließenden Wendeanlage ist ein Halteverbot auszuschildern, um die Durchlässigkeit zu gewährleisten und Parkende fernzuhalten.

Maßnahme 45 (zwischen „Am Annateich“ und Geh-/Radweg Nord-/Südachse „An der breiten Wiese“)

Hier ist ein Neubau eines Radweges (4,0 m) geplant, um die vorhandene Netzlücke zwischen Wendeanlage und dem Geh-/Radweg Nord-/Südachse „An der breiten Wiese“ zu schließen.

Maßnahme 45a (Knotenpunkt Radschnellweg / Geh-/Radweg Nord-/Südachse „An der breiten Wiese“)

Durch eine entsprechende Beschilderung und Markierung ist die Bevorrechtigung des Radschnellweges sicherzustellen.

Maßnahme 46 (Weg Hermann-Löns-Park von Geh-/Radweg Nord-/Südachse „An der breiten Wiese“ bis zur Bahnbrücke)

Hier ist bituminöse Befestigung und Verbreiterung des Radweges geplant mit entsprechender Ausweisung, Beschilderung und Markierung. Im östlichen Teilabschnitt ist zusätzlich die Anlage eines wassergebundenen Gehweges geplant.

Maßnahme 46a (Poller Weg Hermann-Löns-Park)

Die vorhandenen Poller sind verzichtbar und werden ausgebaut.

Maßnahme 47 (Bahnunterführung Hermann-Löns-Park / Wirtschaftsweg zum Eisteichweg)

Hier ist ein Neubau des Radschnellweges geplant mit entsprechender Ausweisung, Beschilderung und Markierung. Im westlichen Teilabschnitt ist zusätzlich die Anlage eines wassergebundenen Gehweges geplant.

Stadtbezirk 5 (Misburg-Anderten):

Maßnahme 48 (Wirtschaftsweg von Bahnbrücke bis Eisteichweg)

Hier ist die bituminöse Befestigung mit entsprechender Ausweisung und Beschilderung eines gemeinsamen Geh-/Radweges in einer Breite von 3,75m geplant. Im Kurvenbereich vor der Bahnbrücke sind zusätzliche Flächen als Ausweichflächen bzw. Aufweitungen in bituminöser Bauweise herzustellen.

3. Plangenehmigungsverfahren

Für den Abschnitt des geplanten Radschnellweges zwischen Clausewitzstraße und Eisteichweg (Maßnahme 24 bis 48) ist die Versiegelung von unbefestigten Flächen erforderlich, um die vorgesehenen Wegeverbreiterungen erreichen zu können.

Es wird für diesen Teilbereich ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt. Die Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens wird derzeit vorbereitet und soll im 4. Quartal in 2018 abgeschlossen werden.

4. UVP

Die betroffenen naturschutzrechtlichen Belange und ggf. erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden zurzeit in einem Landschaftspflegerischen Begleitplan untersucht. Dieser wird bis Ende September 2018 erstellt sein. Eine zusätzliche Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

5. Bauzeit / Bauablauf

Zur Generierung der in Aussicht gestellten Förderung ist es zwingend erforderlich, den Förderantrag bis Ende 2018 bei dem Zuschussgeber eingereicht zu haben. Davor müssen die Grunderwerbsverhandlungen und das Plangenehmigungsverfahren abgeschlossen sein.

Die bauliche Umsetzung der Maßnahme und die damit verbundene Finanzierung sind für die Jahre 2019 bis 2020 vorgesehen.

66.22.01
Hannover / 14.08.2018