

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuss
An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Vahrenwald-List (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld (zur Kenntnis)
An den Eilenriedebeirat (zur Kenntnis)

1. Ergänzung

Nr. 0995/2022 E1

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Ausbau der Veloroute 03 aus der Innenstadt Hannover bis in den Stadtbezirk Bothfeld

Antrag,

dem Änderungsantrag

- 15-1540/2022 aus dem Stadtbezirksrat Mitte in den Punkt 1, 2, 4 und 5 (mit den Unterpunkten 1 bis 3) zu folgen , dem Punkt 2 teilweise zu folgen und dem Punkt 3 nicht zu folgen
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs.2 NKomVG

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der Ursprungsplanung beachtet.

Kostentabelle

Entfällt

Begründung

Hinweis

Das Ziel des Veloroutenkonzeptes der Landeshauptstadt Hannover besteht vorrangig darin, den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, indem sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitradverkehr zügige, komfortable und vor allem sichere

Streckenführungen angeboten werden. D.h., Radfahren soll nicht allein aus Vernunftgründen (Klimaschutz, Verkehrswende, Gesundheitsförderung) das erste Mittel der Wahl für alle Anlässe innerhalb des Stadtverkehrs sein, sondern es soll Spaß machen Rad zu fahren. Gleichzeitig sollen die Zugangsschwellen minimiert werden. Dazu bedarf es solcher Angebote, die – ähnlich wie im Fußverkehr- dem sehr unwegempfindlichen Radverkehr im Hinblick auf die Streckenführung entgegenkommen und vorhandene Barrieren möglichst abbauen. Denn letztendlich entscheiden die Radfahrenden bei der Routenwahl nur untergeordnet nach vorgegebenen Routen, sondern nach verschiedenen Kriterien (s.o.), insbesondere aber nach Streckenlänge, Reisezeit, Sicherheit und Fahrkomfort.

Diese Aspekte sollten unbedingt bei der geplanten Linienführung und den vorgeschlagenen Ausbaumaßnahmen berücksichtigt werden.

Stadtbezirksrat Mitte (Änderungsantrag 15-1540/2022):

Zu Punkt 1: *Die Veloroute folgt der Variante 2 über die Friesenstraße.*

Stellungnahme:

Auch die Variante 2 der Trassenführung über die Friesenstraße wurde im Vorfeld der Planungen auf die Realisierungschancen geprüft (siehe Ursprungsdrucksache). Eine Umsetzung kann aus Sicht der Verwaltung in der vorgeschlagenen Form erfolgen.

Zu Punkt 2: *Neben der geplanten Diagonalsperre an der Eichstraße wird mindestens eine weitere Diagonalsperre für den Kfz-Verkehr (z.B. auf Höhe Weißekreuzplatz) eingesetzt, um Schleichverkehre zu verhindern. Die Diagonalsperren werden so angeordnet / ausgerichtet, dass Durchgangsverkehre effektiv verhindert werden.*

Stellungnahme:

Die Einrichtung von zwei Modalfiltern ist nicht möglich. Sollte ein 2. Modalfilter im Bereich des Weißekreuzplatzes an der Weißekreuzstraße vorgesehen werden, läuft das den Planungen für die Veloroute 2 entgegen, die perspektivisch über die Weißekreuzstraße geführt werden soll. Die Weißekreuzstraße soll dann als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Die Verwaltung wird jedoch prüfen, welche anderen verkehrslenkenden Maßnahmen alternativ möglich sind, um den Schleichverkehr zu unterbinden.

Zu Punkt 3: *An der Kreuzung der Bödekerstraße verbleiben die Radfahrenden aus der Friesenstraße kommend auf der Straße und können nach dem Abbiegen auf die Bödekerstraße direkt in die Yorkstraße weiterfahren (zurückversetzte Ampel für den Kfz-Verkehr), sodass die Kreuzung in einer Grünphase passiert werden kann.*

Stellungnahme:

Durch die Geometrie der Kreuzung mit versetzten Einmündungen der Friesenstraße und der Yorkstraße in die Bödekerstraße würde bei dieser Lösung durch die weit abgesetzten Haltelinien auf der Bödekerstraße eine sehr lange Grünphase für den kreuzenden Radverkehr vorgehalten werden müssen. Diese Lösung wurde im Vorfeld der Planungen bereits geprüft und führt zu einer deutlichen Verschlechterung der gesamten Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes. Zusätzlich wird derzeit der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle An der Dreifaltigkeitskirche geplant. Dieser Haltepunkt liegt in der freizuhaltenden Fläche der Lichtsignalanlage. Eine regelgerechte Signalisierung wird dadurch sehr schwierig. Darüber hinaus ist auch in der vorliegenden Planung der Drucksache lediglich eine Grünphase für den Radverkehr in beiden Richtungen erforderlich und somit eine komfortable Querung für Radfahrende gegeben. Der stadtauswärts fahrende

Radverkehr ist durch die Anordnung des Verkehrszeichens 721 (Grünpfeil Radfahrer) zukünftig nicht an die Signalisierung an der Einmündung Friesenstraße gebunden und kann sich unabhängig davon auf der Aufstellfläche im Bereich der Querung der Bödekerstraße positionieren. Aus diesem Grund empfiehlt die Verwaltung, in diesem Punkt dem Änderungsantrag nicht zu folgen.

Zu Punkt 4: Am Übergang von der Oskar-Winter-Straße zum WaKiTu sind zusätzliche Maßnahmen für eine sichere Querung der zu Fuß Gehenden umzusetzen.

Stellungnahme:

Im Verlauf der Oskar-Winter-Straße zum WaKiTu queren Fußgänger*innen die Hohenzollernstraße gesichert im Schutz einer Lichtsignalanlage. Die Querung der geplanten Veloroute in der Eilenriede erfolgt gegenwärtig ungesichert. Durch das Aufbringen eines neu entwickelten Groundposters zur Sensibilisierung der Radfahrenden und den Fußgänger*innen aufeinander Rücksicht zu nehmen, wird der Bereich besonders hervorgehoben. Aufgrund des erhöhten Fußgängerquerverkehrs in diesem Bereich wird zurzeit die Einrichtung eines Fußgängerüberweges geprüft und es werden Zählungen durchgeführt.

Zu Punkt 5: Auf Höhe Lister Turm werden folgende Maßnahmen ergänzt:

- 1. Die Querung der Bernadotteallee wird um eine Fußgänger*innenfurt ergänzt, die an den parallelen Fußweg im Wald angeschlossen wird.*
- 2. An der Stichstraße am Biergarten werden südlich des Radweges zusätzlich Poller gegen verirrte Kfz aufgestellt.*
- 3. Am Lister Turm werden zusätzlich Fahrradbügel installiert.*

Stellungnahme:

Da eine zusätzliche Fußgänger*innenfurt im Schutz der bereits geplanten Überquerungen verlaufen kann und somit keine zusätzlichen Grünphasen benötigt, ist die Einrichtung möglich.

Die Poller werden mit der Ausführung gesetzt.

Auch Flächen für weitere Fahrradbügel können im Bereich des Lister Turmes generiert werden.

66.22
Hannover / 27.06.2022