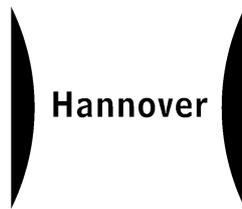


Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Vahrenwald-List  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 2053/2011  
Anzahl der Anlagen 1 (9 Blätter)  
Zu TOP

---

## **Radverkehrsanlagen an der Podbielskistraße zwischen Lister Platz und Hermann-Bahlsen-Allee**

### **Antrag,**

der Umsetzung der geplanten Radverkehrsanlagen, dem Baubeginn, sowie der Mittelfreigabe gemäß dem in der Anlage dargestellten Konzept entlang der Podbielskistraße zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gemäß § 55c Abs. 3 NGO
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 57 Abs. 2 NGO

### **Finanzielle Auswirkungen**

#### **Ergebnishaushalt:**

Kostenstelle: 66333541

Bezeichnung: Gemeindestraßen / Radverkehrsmaßnahmen

Anteiliger Ansatz 2011: 650.000 €  
davon für Lichtsignalanlagen: 73.000 €

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

Gender-Aspekte wurden bei der geplanten Maßnahme berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass durch die Planung keine Bevorzugungen oder Benachteiligungen bzgl. des Geschlechts, des Alters der Betroffenen oder einzelner anderer Gruppen zu erwarten sind.

## Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

### Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

Investitionsmaßnahme 54101

Gemeindestraße

Einzahlungen

Auszahlungen

Saldo Investitionstätigkeit

0,00

### Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge

Ordentliche Aufwendungen

Sach- und Dienstleistungen

650.000,00

Saldo ordentliches Ergebnis

-650.000,00

## Begründung des Antrages

### 1. Ausgangslage

Die Podbielskistraße ist eine wichtige Hauptverkehrsstraße im Stadtbezirk Vahrenwald-List und verbindet den Messeschnellweg mit dem Lister Platz. Im Streckenbereich Lister Platz bis Hermann-Bahlsen Allee gibt es derzeit keine durchgängigen Radverkehrsanlagen, obwohl der Abschnitt zum Haupttroutennetz des Radverkehrs in Hannover gehört. Durch die geplante Maßnahme soll diese Lücke geschlossen werden, was auch eines der Hauptziele des Leitbildes Radverkehr 2025 ist.

### 2. Beschreibung des Vorhabens

Ziel der Planung war es, entlang der Podbielskistraße eine durchgängige Führung des Radverkehrs zwischen Lister Platz und Hermann-Bahlsen-Allee als Schutzstreifen oder Radfahrstreifen einzurichten. In weiten Teilen des Straßenzuges ist es trotz des engen Straßenraumes gelungen, einen Schutz- oder Radfahrstreifen zu realisieren. In einem ca. 100m langen Teilabschnitt ist dies leider nicht gelungen. Im weiteren Verlauf der Podbielskistraße sind bereits bauliche Radwege vorhanden.

Überwiegend kann das Ziel durch Ummarkierungen erreicht werden, in einigen Abschnitten sind aber auch kleinere bauliche Maßnahmen erforderlich, um den erforderlichen Raum für den Radverkehr zu schaffen. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um Bordanpassungen.

Im ca. 425m langen Abschnitt Lister Platz bis Waldstraße sollen beidseitig 1,75m breite Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden, die lediglich im Bereich der zusätzlichen Aufstellstreifen für abbiegende Kfz am Lister Platz und auf der Südseite zwischen Burckhardstraße und Waldstraße auf 1,50m reduziert werden müssen.

Die Fahrstreifenbreiten für den Kfz-Verkehr betragen dann zwischen 2,25m und 3,50m. Im Zulauf auf den Knotenpunkt mit der Waldstraße stadtauswärts wird statt getrennter Richtungsfahrstreifen für Geradeausrechts- und Linksabbieger ein gemeinsamer überbreiter Fahrstreifen angelegt. Am Nachmittag wird somit die Qualitätsstufe B, d.h. einer guten Verkehrsqualität, im stadtauswärts fahrenden Verkehr erreicht.

Am Lister Platz kann die Verkehrsqualität durch Optimierung der Signalsteuerung von Stufe D (ausreichend) auf Stufe B verbessert werden.

In Fahrtrichtung Lister Platz sind für die Anlage des Schutzstreifens in mehreren Abschnitten Bordverschiebungen erforderlich. Für die Fahrtrichtung stadtauswärts muss die Bordlage im Einmündungsbereich vom Lister Platz und zwischen Burckhardstraße und Waldstraße angepasst werden. Im Zulauf auf den Lister Platz wird der Schutzstreifen für Radfahrer zwischen den Fahrstreifen für den Individualverkehr angelegt, da die Menge der geradeaus- und linksfahrenden Radfahrer deutlich größer ist, als die der Rechtsabbieger. Die rechts abbiegenden Radfahrer fahren mit dem Kfz-Verkehr in einer Spur. Insgesamt entfallen auf diesem Abschnitt 4 der vorhandenen 75 Stellplätze in Längsparkstreifen.

Im ca. 430m langen Abschnitt Waldstraße bis Brahmsstraße sollen beidseitig 1,75m breite Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden, die lediglich im Bereich der zusätzlichen Aufstellstreifen für abbiegende Kfz in den Knotenpunkten auf 1,40 bzw. 1,50 reduziert werden müssen.

Die Fahrstreifenbreiten für den Kfz-Verkehr betragen dann zwischen 2,50m und 3,00m. Lediglich im Bereich des Hochbahnsteiges Lorzingstraße sind Fahrbahnbreiten von 3,75 bis 4,27m vorgesehen. Die derzeit ausgewiesene Ladezone im Bereich der Häuser Nr. 61-63 muss dann an dieser Stelle entfallen. Diese Ladezone wurde von den ansässigen Betrieben seinerzeit als sehr wichtig und unverzichtbar angesehen und trotz anfänglicher Bedenken der Verwaltung an dieser Stelle durchgesetzt. Ein Ersatzstandort an anderer, ca. 60m entfernter Stelle könnte im Einmündungsbereich der Schleidenstraße angeboten werden. Für die Anlage des Schutzstreifens sind abschnittsweise kleinere Bordverschiebungen erforderlich.

Insgesamt entfallen auf diesem Abschnitt 18 der vorhandenen 68 Parkstände am Fahrbahnrand.

Im ca. 460m langen Abschnitt Brahmsstraße bis Immengarten variiert die Breite des Schutzstreifens stadteinwärts je nach Flächenverfügbarkeit von 1,50m bis 2,00m. Stadtauswärts kann durchgängig ein 2,50m breiter Radfahrstreifen angelegt werden. Die Fahrstreifenbreiten für den Kfz-Verkehr betragen dann zwischen 2,50m und 4,67m. Neben der Haltestelle Vier Grenzen steht stadteinwärts nur noch ein 5,50m breiter Fahrstreifen zur Verfügung, der von PKW mit seiner Überbreite auch zweispurig befahren werden kann, wobei aus der rechten Spur dann nur noch in den Lister Kirchweg abgelenkt werden kann. Geradeaus gefahren werden kann nur noch einspurig aus der linken Spur. Die Verkehrsqualität bleibt mit Stufe B in einem guten Bereich.

Für die Anlage des Schutzstreifens sind abschnittsweise kleinere Bordverschiebungen erforderlich. Im Bereich Vier Grenzen ist auf gesamter Länge eine Bordverschiebung erforderlich.

In diesem Abschnitt sind nach dem Umbau 72 Parkstände vorhanden, was der derzeitige bestehende Anzahl entspricht.

Im ca. 650m langen Abschnitt Immengarten bis Raabestraße sollen beidseitig 1,25m bis 1,75m breite Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden.

Die Fahrstreifenbreiten für den Kfz-Verkehr betragen dann zwischen 2,25m und 3,92m. Im Bereich Pelikanstraße bis Günther-Wagner-Allee ist im Einfahrtbereich nur noch ein 4,24m breiter Fahrstreifen nutzbar. Vor der Pelikanstraße wird eine kurze Rechtsabbiegespur angelegt.

Für die Anlage des Schutzstreifens sind abschnittsweise kleinere Bordverschiebungen erforderlich. Im Bereich Pelikanstraße bis Günther-Wagner-Allee kann auf der Südseite wegen der geringen Flächenverfügbarkeit keine Radverkehrsanlage eingerichtet werden. Ein Eingriff in die Mittelinsel ist auf Grund des Standortes des Lichtsignalastes nicht möglich. Eine mögliche Variante hier dennoch einen Schutzstreifen unterzubringen ist unter

Alternativen beschrieben.

Insgesamt entfallen auf diesem Abschnitt 3 der vorhanden 99 Parkstände, die größtenteils von Fahrbahnrandparken in Schulterparken umgewandelt werden.

Im ca. 410m langen Abschnitt Raabestraße bis Hermann-Bahlsen-Allee sollen abschnittsweise beidseitig 1,50m bis 2,00m breite Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden. Zwischen Hebbelstraße und Klopstockstraße bzw. zwischen Raffaelstraße und Böcklinplatz können 2,40m bis 2,50m breite Radfahrstreifen eingerichtet werden. Die Fahrstreifenbreiten für den Kfz-Verkehr betragen dann zwischen 2,50m und 3,97m. Etwas umfangreichere Baumaßnahmen sind im Anschluss an den Knotenpunkt Raabestraße / Raffaelstraße erforderlich. Hier muss die derzeit auf der Westseite des Knotens liegende Fußgängerfurt auf die Ostseite verlegt werden, um genügend Raum für die Abbiegebeziehungen und ausreichende Aufstellflächen für Fußgänger einrichten zu können. Infolge der Spurverengung und der Verlegung der Fußgängerfurten liegt die Qualität des Knotenpunktes immer noch in einem befriedigenden Bereich bei Stufe C. Insgesamt entfallen auf diesem Abschnitt 11 der vorhanden 100 Parkstände in Längsparkstreifen.

Die Planung enthält in einigen Bereichen aufgrund des engen Straßenraumes Einschränkungen für die anderen Verkehrsteilnehmer. Dies ist unvermeidbar, wenn eine weitgehend durchgehende Radverkehrsanlage angeboten werden soll. In den Bereichen, in denen in die Stadtbahnanlagen eingegriffen wird, sind vorab baurechtliche Verfahren erforderlich.

#### **Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes:**

**A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.

**B:** Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren/-gehen. Die Wartezeiten sind kurz.

**C:** Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.

**D:** Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

**E:** Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.

**F:** Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

#### **Betrachtete Alternativen:**

Die Ladezone im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Lortzingstraße kann erhalten werden, wenn in diesem Bereich der Schutzstreifen für Radfahrer ausgesetzt wird.

Die Lücke in der Radverkehrsführung auf der Südseite der Podbielskistraße zwischen Günther-Wagner-Allee und Pelikanstraße könnte geschlossen werden, wenn auf die Linksabbiegemöglichkeit in die Pelikanstraße verzichtet würde. Dies hätte allerdings zur Folge, dass die hier links abbiegenden Fahrzeuge sich auf die Knotenpunkte Podbielskistraße / Günther-Wagner-Allee und / oder Podbielskistraße Raabestraße verlagern würden. Dadurch würden sich die Verkehrsqualitäten an diesen Knotenpunkten

etwas verschlechtern, aber eine befriedigende Leistungsfähigkeit (Stufe C oder besser) bliebe erhalten. Außerdem würde ein Mehrverkehr durch längere Fahrtstrecken (Umwege bis zu 500m) erzeugt werden.

### **3. UVP**

Durch die geplante Baumaßnahme entstehen nur geringe Eingriffe. Lediglich im Bereich Vier Grenzen muss ein Baum gefällt werden. Die Baumschutzsatzung kommt hier zur Anwendung.

### **4. Bauzeit / Bauablauf**

Die bauliche Umsetzung ist für das Jahr 2012 vorgesehen. Im Vorfeld des Straßenbaus sind einige Leitungsverlegungen erforderlich.

66.22  
Hannover / 03.11.2011