

Landeshauptstadt



Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld
In den Stadtbezirksrat Kirchrode-Bemerode-Wülferode
In den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
In den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

1. Neufassung
Nr. 0846/2022 N1
Anzahl der Anlagen 1 - nur online
Zu TOP

Eine Neufassung der Drucksache ist erforderlich, da in der Ursprungsdrucksache der Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide eingetragen war. Dies wurde in dieser Fassung durch den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld ersetzt.

Ausbau der Veloroute 06 von der Innenstadt Hannover bis in den Stadtbezirk Kirchrode-Bemerode-Wülferode

Antrag,

1. der Einrichtung der Veloroute 06 mit der in Anlage 1 dargestellten Führung entlang der Straßen Joachimstraße, Lavesstraße, Gutenberghof, Kestnerstraße, Am Südbahnhof, über den Bischofholer Damm, Bemeroder Straße, Alte Bemeroder Straße, Brabeckstraße bis zur Wülferoder Straße 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 den jeweiligen Teilbereichen zuzustimmen.

2. der Mittelfreigabe in Höhe von 4.803.750 € und dem Baubeginn der unter 1. aufgeführten Maßnahmen zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates 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 2022/2023 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 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 Gemeindestraßen/Velorouten

Einzahlungen		Auszahlungen	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	3.353.440,00	Baumaßnahmen	4.803.750,00
		Saldo Investitionstätigkeit	-1.450.310,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	83.836,00	Abschreibungen	120.094,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	21.755,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	-58.013,00
Außerordentliche Erträge	348.687,00	Außerordentliche Aufwendungen	717.127,00
		Saldo außerordentliches Ergebnis	-368.440,00
		Saldo gesamt	-426.453,00

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. 250.000 € 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. 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 innerhalb von 10 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 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 Einrichtungsradswege mit einer Regelbreite von 2,50 m
- Straßenbegleitende Zweirichtungsradswege 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 06. Dezember 2021 eine digitale Informations- und Beteiligungsveranstaltung durchgeführt.

Über die örtliche Presse, eine Plakataktion entlang der zukünftig verlaufenden Veloroute und das Auslegen von Postkarten in den umliegenden Freizeitheimen 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.

4. Beschreibung des Projektes und der vorgesehenen Maßnahmen

Grundsätzliches

Die Veloroute 06 verbindet die Innenstadt in nahezu direkter Linie über eine Länge von 8,1 km und dem Kronsberg im Stadtteil Kirchrode-Bemerode-Wülferode. Bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ist von einer Fahrtdauer von rd. 35 Minuten zwischen Kronsberg und City auszugehen, was die Bedeutung dieser Veloroute für den Alltags-, Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr unterstreicht. Ziel der mit der Drucksache vorgelegten Maßnahmen ist die Verbesserung der Sicherheitsstandards und der Streckenführung.

Verlauf im Stadtbezirk Mitte

- Abschnitt Joachimstraße, Lavesstraße bis zur Berliner Allee

Alle Velorouten beginnen am City-Radring und führen von dort in die umliegenden Stadtbezirke. Die Veloroute 06 nach Bemerode beginnt, wie die Veloroute 05/ Radschnellverbindung Hannover-Lehrte, am südlichen Ende des Ernst-August-Platzes/ Ecke Luisenstraße und verläuft gemeinsam mit dieser weiter in Richtung Joachimstraße,

entlang des Thielenplatzes über die Lavesstraße bis zum Knotenpunkt Lavesstraße / Schiffgraben. Der beschriebene Abschnitt, vom City-Radring bis zum Knotenpunkt Lavesstraße / Schiffgraben, wird zurzeit nicht überplant. Dies geschieht im Zusammenhang mit dem Innenstadtdialog. Erst nach Ablauf dieses Prozesses wird die Anbindung an den City-Radring in diesem Bereich erfolgen.

Die Lavesstraße wurde bereits vor einigen Jahren umgebaut und somit sind dem Veloroutenstandard entsprechende Radverkehrsanlagen in Form von Schutzstreifen in roter Markierung vorhanden. In Höhe der Einmündung Gutenberghof verläuft die Veloroute nach Norden abknickend durch den Gutenberghof. Zur Führung des Radverkehrs ist auf der Lavesstraße eine markierte Abbiegetasche für linksabbiegende Radfahrende geplant. Im Gutenberghof wird der Radverkehr bevorrechtigt auf der Fahrbahn bis zur Querung der Berliner Allee geführt (s. Anlage 1, Blatt 01).

Verlauf im Stadtbezirk Südstadt-Bult

- Abschnitt Kestnerstraße

Vom Gutenberghof, Querung Berliner Allee weiter entlang der Kestnerstraße bis zur Stadtstraße verlaufen die Veloroute 06 und der Radschnellweg Hannover Lehrte parallel in gleicher Trasse. Sowohl die Querung Berliner Allee, als auch der Abschnitt der Kestnerstraße bis zur Stadtstraße sind Bestandteil der aktuellen Radschnellwegplanung Hannover nach Lehrte und somit kein Bestandteil der vorliegenden Velorouten-Planung.

- Abschnitt Marienstraße, Am Südbahnhof und Bischofsholer Damm

Im Knotenpunktbereich Kestnerstraße / Stadtstraße trennen sich beide Trassen voneinander. Der Radschnellweg verläuft nördlich in die Stadtstraße und die Veloroute 06 verläuft weiter entlang der Kestnerstraße. Im Zuge der Velorouten-Planung wird die Anordnung einer Fahrradstraße bis in den Sackgassenbereich der Kestnerstraße geprüft.

Für die Querung der Marienstraße sieht die vorliegende Planung eine Verlegung der bestehenden Radverkehrsfurt in Richtung Osten auf Höhe der Einmündung Am Südbahnhof vor. Neben der deutlich geradlinigeren und komfortableren Führung sprechen sicherheitstechnische Aspekte für diese Lösung (s. Anlage 1, Blatt 02).

Die Straße Am Südbahnhof wurde bereits umgebaut und im Vorfeld auf die Belange und Kriterien einer geplanten Veloroute abgestimmt. Somit ist in diesem Bereich lediglich eine Markierung vorgesehen (s. Anlage 1, Blatt 02).

Für den kurzen Streckenbereich entlang der Anna-Zammert-Straße ist eine Führung des Radverkehrs auf der Seitenanlage vorgesehen. Aufgrund der Anbindung des Gewerbegebietes wird hier aus sicherheitsrelevanten Überlegungen auf eine Fahrbahnführung verzichtet (s. Anlage 1, Blatt 03).

Entlang des Bischofsholer Dammes sind derzeit beidseitig Zweirichtungsradwege vorhanden, die in der Breitenentwicklung den Kriterien einer Veloroute nicht genügen. Zusätzlich weisen die bestehenden Radverkehrsanlagen keine Sicherheitsstreifen zu den angrenzenden Längsstellplätzen des ruhenden Verkehrs auf. Durch die geringen Breitenentwicklungen der Zweirichtungsradwege und die zusätzlich fehlenden Sicherheitsabstände zu parkenden Kraftfahrzeugen besitzt dieser Abschnitt ein Gefahrenpotenzial für den Radverkehr. Aus diesem Grund sieht die vorliegende Planung eine Grunderneuerung der Fahrbahn und Nebenanlagen des Bischofsholer Dammes von der Straße Am Südbahnhof bis zur Freundallee vor. Sämtliche Fahrspuren werden auf das

gängige Standardmaß für Hauptverkehrsstraße auf 3,25m reduziert, somit die Seitenanlage auf ein Maß von 3,00 m für den Radweg mit 0,75 m Sicherheitsstreifen, 3,20 m Gehweg und 2,00 m Längsparkstreifen verbreitert. So können neben allen Fahrspuren auch alle vorhandenen Längsstellplätze erhalten werden und die Radverkehrsanlagen auf eine komfortable Breite mit ausreichenden Sicherheitsabständen gebracht werden. Im Zuge der Grunderneuerung werden die einmündenden Straße aufgepflastert, um ein sicheres und komfortables Queren für den Radverkehr zu ermöglichen. Die begrünte Mittelinsel des Bischofsholer Dammes bleibt dabei unberührt (s. Anlage 1, Blatt 03 bis 04).

Im weiteren Verlauf des Bischofsholer Dammes von der Freundallee bis zur Zufahrt des Messeschnellweges werden hauptsächlich Instandsetzungsmaßnahmen zur Verbesserung der Belagsqualität durchgeführt. Die bestehende Situation mit unmittelbarer Randbebauung, zahlreichen Straßenbäumen in der Nebenanlage und hohen Verkehrszahlen lassen nur sehr wenig Planungsspielraum zu. Abschnittsweise werden derzeit Verbreiterungen der Radverkehrsanlagen zu Lasten der bestehenden Fußgängerverkehrsanlagen vorgesehen.

Abhängig von den Bestandsbreiten und den bestehenden Rad- und Fußgängerverkehrsstärken wird jeder Abschnitt im Einzelfall optimiert (s. Anlage 1, Blatt 05).

Auf Höhe der Janusz-Korczak-Allee 12 überquert die Veloroute die Zufahrt zum Messeschnellweg und die parallel laufende Gleistrasse. Die unkomfortablen und vor allem mit Lastenrädern nur schwer passierbaren Umlaufsperrern sollen durch eine durchgängige Signalisierung ersetzt werden (s. Anlage 1, Blatt 05).

Verlauf im Stadtbezirk Buchholz-Kleefeld und Döhren-Wülfel

- Abschnitt Bemeroder Straße

Entlang der Bemeroder Straße sind bereits auf beiden Seiten der Fahrbahn Zweirichtungsradwege vorhanden. Ähnlich wie bei dem zweiten Abschnitt des Bischofsholer Dammes sind die bestehenden Platzverhältnisse in Bezug auf die vorhandenen Nutzungsansprüche sehr begrenzt. Aus diesem Grund sieht die derzeitige Planung auch im Bereich der Bemeroder Straße hauptsächlich eine Erneuerung und Optimierung der vorhandenen Radverkehrsanlagen vor mit einem durchgängigen Radverkehrsangebot von 2,00 m auf beiden Fahrbahnseiten und getrennt geführtem Gehweg (s. Anlage 1, Blatt 06).

Verlauf im Stadtbezirk Kirchrode-Bemerode-Wülferode

- Abschnitt Bemeroder Straße bis Emslandstraße

Im weiteren Verlauf der Bemeroder Straße sollen die oben beschriebenen Erneuerungs- und Optimierungsarbeiten der vorhandenen Radverkehrsanlagen mit entsprechenden Verbreiterungen fortgeführt werden (s. Anlage 1, Blatt 07 bis 10).

Zwischen Zuschlagstraße und Aspelweg, südwestlich der Gleistrasse wechselt die Führungsform des Radverkehrs auf ca 540 m Länge von einem getrennten Geh- und Radweg zu einer vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße. In diesem Abschnitt werden die entsprechenden Markierungs- und Beschilderungsarbeiten nachträglich ergänzt (s. Anlage 1, Blatt 07).

Im Bereich der Bemeroder Straße quert die Veloroute 06 stadtauswärtsfahrend zwei Mal die Gleisanlagen. Hierfür sieht die derzeitige Planung Anpassungen in den jeweiligen Knotenpunktbereichen vor. Neben der Optimierung bzw. Bevorrechtigung des Radverkehrs durch Anpassung der Umlaufzeiten werden zusätzlich vorhandene Radverkehrsfurten verlegt oder neu installiert. Dadurch ergeben sich verkehrssichere und schnelle

Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr im Zuge der Befahrung der Veloroute (s. Anlage 1, Blatt 10).

Ab der Einmündung Zum Waldteich umfasst die derzeitige Planung der Veloroute die Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg südlich der Gleistrasse. Auf Höhe der Hochbahnhaltestelle „Emslandstraße“ soll dieser zu Lasten der angrenzenden Grünfläche verbreitert werden. Trotz einer kurzen Engstelle kann die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden sichergestellt werden (s. Anlage 1, Blatt 10 bis 11).

Die Querung der Emslandstraße in die Alte Bemeroder Straße soll im Zuge der Veloroute optimiert werden. Die unmittelbar parallel zu den Gleisen verlaufende Fußgängerfurt wird um eine Radverkehrsfurt mit separaten Signalgebern erweitert.

- **Abschnitt Alte Bemeroder Straße, Brabeckstraße, Wülferoder Straße bis zur Oheriedentrift**

Im Zuge der Veloroutenplanung wurden in dem Abschnitt vom Knotenpunkt Bemeroder Straße / Lange-Hop-Straße / Am Sandberge / Emslandstraße bis zum Knotenpunkt Wülferoder Straße / Oheriedentrift / Kattenbrookstrift insgesamt drei unterschiedliche Varianten näher untersucht und diskutiert.

1. Bemeroder Straße – Alte Bemeroder Straße – Brabeckstraße – Wülferoder Straße
2. Bemeroder Straße – Am Sandberge – Brabeckstraße – Wülferoder Straße
3. Bemeroder Straße – Am Sandberge – Anecampstraße – Berkelmannstraße – Am Gutspark – Feldbuschwende – Wülferoder Straße

Mithilfe eines erarbeiteten Prüfkatalogs wurden alle drei Varianten miteinander verglichen und abgewogen. Neben der Ermittlung der erforderlichen Distanz [m] und somit der Dauer [min] der Fahrtzeit der jeweiligen Strecken wurden mögliche Zeitverlust in Form von Lichtsignalanlagen, Erschließungsfunktion der Wohngebiete, die Anbindung an das vorhandene Haupt- und Nebenroutennetz der Landeshauptstadt Hannover und die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Der mögliche Umsetzungshorizont der jeweiligen Streckenführung ist ebenfalls in die Bewertung miteingeflossen.

Empfehlung:

Neben der kürzesten Distanz [m] und Dauer [min] weist die Variante 1 den geringsten Zeitverlust durch Lichtsignalanlagen, die beste Erschließungsfunktion der Wohngebiete und Anbindung an das vorhandene Haupt- und Nebenroutennetz auf. Zusätzlich können die geplanten Maßnahmen kurzfristig realisiert werden. Berücksichtigt werden muss dabei auch, dass Radfahrende erfahrungsgemäß "umwegeempfindlich" sind und auch bei anderer Ausschilderung regelmäßig die kurze, sichere Strecke suchen.

Es ist vorgesehen die Veloroute 06 durch die Alte Bemeroder Straße zu führen, in diesem Bereich befindet sich die Ausweisung als Fahrradstraße derzeit in der Prüfung. Aufgrund der verschärften Kriterien zur Ausweisung einer Fahrradstraße anlässlich eines kürzlich ergangenen Gerichtsurteiles sind zur Anordnung einer Fahrradstraße neben einer Querschnittsbreite mit Ermöglichung sowohl von Begegnungsverkehr als auch dem Nebeneinanderfahren des Radverkehrs, die Kfz-Anteile deutlich zu reduzieren. Es ist gefordert, einen deutlichen Sicherheitsgewinn für den Radverkehr durch Vorfahrtberechtigung, ausreichend Fahrbahnbreite mit den erforderlichen Sicherheitsabständen zu parkenden Fahrzeugen und deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehres anzubieten. Zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände auch im

Begegnungsfall müssen die fahrbahnbegleitend angelegten Stellplätze auf der Südseite entfallen. Die baulich bestehenden Stellplätze auf der Nordseite bleiben erhalten. Die Erschließung der anliegenden Gewerbe- und Privatgrundstücke bleibt jederzeit gewährleistet und der Linienbus nutzt die Alte Bemeroder Straße weiterhin (s. Anlage 1, Blatt 11).

Für die bestehenden Nutzungsansprüche an den Straßenraum weist die Brabeckstraße, zwischen Alte Bemeroder Straße und Hinter dem Dorfe einen sehr geringen Straßenquerschnitt mit einer hohen Verkehrsbelastung auf. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss bei allen Planungen die höchste Priorität besitzen. Aus diesem Grund ist geplant, dass die Radfahrenden diesen kurzen Bereich entlang der Brabeckstraße auf der Seitenanlage als "Gehweg für Radfahrende frei" nutzen. Dazu werden die beiden Fahrspurbreiten auf ein Minimum von 6,00 m Breite reduziert und die Seitenanlage um das gewonnene Maß verbreitert. Das Queren der Brabeckstraße soll mit Hilfe von zwei Lichtsignalanlagen verkehrssicher gewährleistet werden (s. Anlage 1, Blatt 12).

Im weiteren Verlauf der Brabeckstraße wird die Möglichkeit zur Anordnung einer Fahrradstraße mit den bereits im vorherigen Abschnitt beschriebenen Kriterien geprüft. Damit wird der Radverkehr in beide Fahrtrichtungen bevorrechtigt auf der Fahrbahn geführt (s. Anlage 1, Blatt 12 bis 13).

Der Abschnitt der Veloroute 06 im Bereich Wülferoder Straße von Brabeckstraße bis zur Einmündung Wilhelm-Göhrs-Straße wird als Zweirichtungsradweg auf der nördlichen Seitenanlage geführt. Hierfür werden die bestehenden Parkbuchten auf der nördlichen Seite zurückgebaut und die sieben Bestandsbäume entfernt. Diese Bäume sind laut Baumgutachten und Sachstandsbericht der Fachabteilung in ihrer Vitalität stark eingeschränkt und auf Dauer nicht zu halten. Durch die Umbaumaßnahme kann ein neuer und durchgängiger Grünstreifen mit bis zu 7 Ersatzpflanzungen angelegt werden. Der Einmündungsbereich Wilhelm-Göhrs-Straße wird im Zuge der Umbauarbeiten aufgepflastert und signalisiert, um eine sichere Querung des Radverkehrs zu gewährleisten (s. Anlage 1, Blatt 13).

Im Abschnitt von der Einmündung Wilhelm-Göhrs-Straße bis zum Knotenpunkt Oheriedenstrift / Kattenbrookstrift wird der Radverkehr jeweils auf einen Einrichtungsradweg beidseitig bestandsorientiert geführt. Die Möglichkeit eines Seitenwechsels für den Radverkehr wird durch die Einrichtung einer Fußgängerlichtsignalanlage geschaffen (s. Anlage 1, Blatt 13 bis 14).

Die Veloroute 06 nach Bemerode endet an der Einmündung der Oheriedenstrift mit einem Anschluss an das bestehende Haupt- und Nebenradroutennetz der Landeshauptstadt Hannover.

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 CO²-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 06 von der Innenstadt bis nach Bemerode soll sukzessive nach Planungsstand erfolgen. Dazu ist es nicht zwingend erforderlich linienhaft die Veloroute zu erstellen, sondern es ist vorgesehen in Einzelbereichen bereits im Sommer 2022 zu beginnen.

66.22
Hannover / 06.04.2022