

Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)  
An den Verwaltungsausschuss (zur Kenntnis)

2. Entscheidung

Nr. 15-1343/2018 S2

Anzahl der Anlagen 0

Zu TOP

## **Einrichtung einer Fahrradstraße von Limmer zum Küchengarten Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am 29.08.2018**

### **TOP 6.3.3.**

#### **Sitzung des es am TOP**

#### **Beschluss**

Die Verwaltung wird aufgefordert, zwischen Limmer und dem Küchengarten eine durchgängige Fahrradstraße einzurichten.

Die Verbindung soll an der Straße Am Lindener Hafen mit der Liepmanstraße beginnen und von dort über Noltestraße, Velberstraße, Ahlemer Straße, Pavillonstraße zu den Radwegen entlang der Fössestraße geführt werden.

Auf dieser Strecke soll durch entsprechende Beschilderung der Radverkehr gegenüber den einmündenden oder kreuzenden Straßen durchgängig vorfahrtberechtigt sein, mit Ausnahme der Querung des Kötnerholzweges.

#### **Entscheidung**

Bezugnehmend auf die Beantwortung des Antrages vom 15.11.2018 stellen wir das Ergebnis der Prüfung vor.

#### **Dem Antrag kann teilweise gefolgt werden.**

Es wurden Verkehrszählungen durchgeführt, ausgewertet und mit der Polizei und Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Als Ergebnis kann nur eine teilweise Einrichtung als Fahrradstraße realisiert werden.

Diverse Kriterien müssen erfüllt sein, dass eine Fahrradstraße angeordnet werden kann.

## 1. Radverkehrsanteil:

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Die Verwaltung der Landeshauptstadt Hannover hat auf dem vorliegenden Antrag hin eine Verkehrszählung beauftragt. Die Zählung erfolgte am 18.10.2018 bei für die Jahreszeit relativ guten Witterungsbedingungen für Radfahrer\*innen an jeweils einem Querschnitt, der Liepmannstraße, Noltestraße, Velberstraße und Pavillionstraße.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Radverkehrsmengen an den vier untersuchten Querschnitten mit dem Gesamt- und Schwerverkehrsaufkommen angegeben und es wurde der querschnittsbezogene Radverkehrsanteil ermittelt.

<i>Querschnitt</i>	<i>Kfz/13 h</i>	<i>SV/13 h</i>	<i>Radfahrende/13 h</i>	<i>querschnittsbezogener Radverkehrs-Anteil</i>
<i>Liepmannstraße</i>	1.293	12	429	24,9 %
<i>Noltestraße</i>	531	8	1.318	71,3 %
<i>Velberstraße</i>	1.654	39	1.372	45,3 %
<i>Pavillionstraße</i>	910	9	817	47,3 %

Ein Straßenabschnitt der Liepmannstraße und Noltestraße ist bereits als Fahrradstraße ausgewiesen und war nicht Gegenstand der Verkehrszählung.

Während in der Noltestraße der Radverkehrsanteil der bereits vorherrschenden Verkehrsart ist, ist dies für die Velberstraße und Pavillionstraße sowie für die Ahlemer Straße derzeit nicht der Fall, kann aber zumindest zukünftig erwartet werden. Im westlichen Abschnitt der Liepmannstraße ist dies vorerst nicht zu erwarten.

## 2. Sicherheit und Konfliktfreiheit:

Hierbei wird angenommen, dass zum Zeichen 244.1 StVO Beginn einer Fahrradstraße der Kfz-Verkehr per Zusatzzeichen erlaubt sein soll.

Entlang der gesamten Relation ist das Kfz-Aufkommen nicht so hoch, als dass ein Konflikt zu erwarten wäre. Jedoch steht das Kfz-Aufkommen in Wechselwirkung mit einer verfügbaren Mindestbreite von beginnend 4,50 Meter, die im Rahmen einer Neuausweisung als Fahrradstraße vorausgesetzt werden muss. Dies wird erfüllt in der Velberstraße und der Pavillionstraße sowie der Liepmannstraße. In der Ahlemer Straße und der Noltestraße – hier wurde ordnungswidriges, halbhohes Gehwegparken registriert – wird die Mindestbreite teilweise deutlich unterschritten. Besonders gravierend stellen die Breitenverhältnisse sich dar im Bereich der Einbahnregelung für Kfz in der Ahlemer Straße.

Konfliktpotenzial birgt vor allem Senkrechtparken, welches im Verlauf der Pavillionstraße zwischen Mathildastraße und Fortunastraße eingerichtet ist. Darüber hinaus ist Schrägparken – im Bereich der Liepmannstraße – mit einer Fahrradstraße nur bedingt vereinbar. Beide Parkvarianten werden zunehmend problematisch bei hohen Verkehrsmengen bzw. geringer Fahrbahnbreite.

Den vorgenannten Aspekten entsprechend, hat keine der vorgeschlagenen Straßenabschnitte die Voraussetzung als Fahrradstraße erfüllt.

Nach Stellungnahme beteiligter Dienststellen – hier Polizei, Verkehrsplanung und Straßenverkehrsbehörde – liegen einige Bedenken hinsichtlich der Anordnung als Fahrradstraße vor. Als problematisch betrachtet wird das Einrichten eines Halteverbotes für den vorgeschlagenen Fahrradstraßenverbund, weil somit eine Vielzahl von Kfz-Stellplätzen entfielen. Weiterhin als problematisch betrachtet wird eine für den Radverkehr notwendige Bevorrechtigung einhergehend mit einer Vorfahrt an Kreuzungen und Einmündungen. Insbesondere für den Streckenabschnitt Ahlemer Straße und Pavillionstraße bestünde demzufolge auch eine Vorfahrt über vier Mündungssituationen in Richtung Osten und könnte dazu führen, dass Kfz-Führende sich über das Gebot der Bevorrechtigung für Radfahrende hinwegsetzen und mit erhöhter Geschwindigkeit – insbesondere, wenn es sich um Durchgangsverkehr handelt – Konflikte provozieren. Des Weiteren ist für die Velberstraße betreffend unklar, in welchen Teilen das registrierte Radverkehrsaufkommen aus/in Richtung Limmerstraße resultiert. Infolge dessen wird, der Abschnitt zwischen Ahlemer Straße und Kötnerholzweg mit einer abknickenden Vorfahrt als problematisch angesehen.

Für die nachfolgende Betrachtung zur Einrichtung der genannten Straßen wird auf Grundlage der ermittelten Radverkehrsanteile sich hier im Weiteren auf die Noltestraße, Velberstraße, Ahlemer Straße und Pavillionstraße bezogen. Maßgebliches Problem stellen die einzelnen verfügbaren Fahrbahnbreiten dar. Dies kann lediglich mit einer Neuordnung von Kfz-Stellplätzen erfolgen, demzufolge auch Stellplätze entfielen. Eine Ausnahme stellt die Noltestraße zwischen Sudersenstraße und Kötnerholzweg dar. Hier wird bereits im Bestand halbaufgesetzt auf dem Gehweg geparkt, was aufgrund des Fehlens des entsprechenden Verkehrszeichens jedoch eine Ordnungswidrigkeit darstellt. Durch die Anordnung des Verkehrszeichens 315-55 würde sich die verfügbare Fahrbahnbreite um circa einen Meter erhöhen. Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde ist die Anordnung entsprechender Verkehrszeichen hier möglich. Die Mindestfahrbahnbreite von 4,50 m bei Neuordnung einer Fahrradstraße würde somit erreicht werden. In Verbindung mit dem querschnittbezogenen Radverkehrsanteil wären damit alle Kriterien erfüllt, eine Fahrradstraße anordnen zu können.

Im Bereich des Knotens Ahlemer Straße/Viktoriastraße ist aufgrund des vorhandenen Kopfsteinpflasters eine Oberflächenverbesserung erforderlich. Im Bereich der Einbahnführung müsste die durchgängige Befahrbarkeit zwischen Fössestraße und Velberstraße per Sperre verhindert werden.

Aufgrund einschneidender Maßnahmen in den Wohnquartieren und einer maßgeblichen baulichen Finanzierung, ist es der Verwaltung der Landeshauptstadt Hannover derzeit nicht möglich, dem Antrag umfassend zu folgen.

Für den Abschnitt der Noltestraße zwischen Sudersenstraße und Kötnerholzweg ist die Einrichtung als Fahrradstraße in Fortsetzung der Fahrradstraße Liepmannstraße – Noltestraße dahingegen möglich und soll in der ersten Jahreshälfte 2021 realisiert werden.

66.22.2 / 18.63.10  
Hannover / 26.10.2020