

Landeshauptstadt



Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
An den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel (zur Kenntnis)

1. Ergänzung

Nr. 0626/2022 E1

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Ausbau der Veloroute 08 aus der Innenstadt Hannover bis zur Stadtgrenze nach Laatzen, Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradstraßen auf dem Teilabschnitt Frobösestraße - Am Lindenhofe - Wiehbergstraße

Antrag,

dem Änderungsantrag 15-1364/2022 aus dem Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel in Punkt 1 nicht zu folgen und in Punkt 2 teilweise zu folgen,

- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG.

Finanzielle Auswirkungen

Keine

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der Ursprungsplanung beachtet.

Kostentabelle

Entfällt.

Begründung

Zu Punkt 1: *Die Velo-Route wird anstatt über die Frobösestraße und Am Lindenhofe über die Brückstraße (vor der Glockseeschule entlang) und dann direkt in die Wiehbergstraße geführt.*

Stellungnahme:

Das Ziel des Veloroutenkonzeptes der LHH 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 viele 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 umwegempfindlichen Radverkehr im Hinblick auf die Streckenführung entgegenkommen und nicht zusätzliche Barrieren aufbauen. Denn letztendlich entscheiden die Radfahrenden bei der Routenwahl nur untergeordnet nach vorgegebenen Routen, sondern nach verschiedenen Kriterien (s.o.), insbesondere aber nach Streckenlänge und Reisezeit, Sicherheit und Fahrkomfort.

Dieser Aspekt spricht eindeutig für die bislang vorgesehene Linienführung. Es ist auch nicht ersichtlich, warum das Abstellen von Autos im öffentlichen Straßenraum Vorrang vor einer zügigen Linienführung haben sollte, vor allem wenn auch noch die Nutzer*innenzahl ins Verhältnis zueinander gesetzt werden (26 Parkplätze im Verhältnis zu mehr als 1.000 Radfahrenden zwischen 6 und 19 Uhr). Gegen eine Änderung der Streckenführung sprechen aber auch technische, planerische und verkehrsrechtliche Gründe:

Die Bestandsradwege entlang der Brückstraße im Abschnitt zwischen Wiehbergstraße und Schützenallee entsprechen hinsichtlich der Breite sowie des baulichen Zustands nicht den Anforderungen an eine VeloRoute, somit wäre eine Erneuerung und Verbreiterung der Seitenanlagen bei einer Führung der VeloRoute über die Brückstraße in diesem Abschnitt erforderlich. Ebenso ist eine Verlegung mit neuer Standortfindung für die Fahrradanhänger und die Stellflächen für die Abfallsammelbehälter vor der Glockseeschule einzuplanen.

Aufgrund der vorhandenen Breitenverhältnisse ist eine VeloRoute entlang der Brückstraße seitengetreunt zu führen (beidseitige Einrichtungsradwege). Eine Zweirichtungsführung z. B. auf der Südseite der Brückstraße, wie im Antrag vorgeschlagen, ist aufgrund der räumlichen Verhältnisse aber auch aus verkehrsrechtlichen Gründen nicht möglich. Auf Grundlage einer Landesverordnung ist die gleichzeitige Freigabe/Benutzungspflicht zweier straßenbegleitender Radwege in einer Fahrtrichtung bei nicht vorhandener Mitteltrennung in der Fahrbahn nicht möglich. Das wäre dann hier der Fall.

Bei einer beidseitigen Einrichtungsführung ist den Radfahrenden in Richtung Innenstadt die Querung der Brückstraße zu ermöglichen. Aufgrund der Verkehrsstärken ist somit eine Querungshilfe in der Brückstraße für Radfahrende stadteinwärts (in Richtung Schützenallee) anzubieten (z. B. Mittelinsel oder Lichtsignalanlage). Aufgrund der schlechten Einsehbarkeit der Fahrbahn in Kurvenlage sowie der Lage der einmündenden Straßen ist die Querungshilfe auf der Brückstraße in Richtung Westen vor der Einmündung der Wiehbergstraße zu planen, was streckenweise eine Zweirichtungsführung oder eine umwegige Führung der VeloRoute zur Folge hätte.

Ebenfalls als kritisch anzusehen ist die vorhandene Bushaltestelle der nördlichen Seitenanlage der Brückstraße. Im Bestand befindet sich die Warte-/Aufenthaltsfläche der Haltestelle im Bereich des vorhandenen Radweges, was im Verlauf einer VeloRoute zu vermeiden ist. In diesem Zuge wären umfangreiche bauliche Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich.

Weiterhin müssen Radfahrende im Zuge der Bestandssignalisierung im Bereich Schützenallee/Frobösestraße zwei Querungsvorgänge in Kauf nehmen, um stadtauswärts über die Brückstraße in Richtung Wiehbergstraße zu gelangen (indirektes Linksabbiegen). Bei einer Führung der VeloRoute über die Brückstraße soll den Radfahrenden das Queren in einem Zuge (direktes Linksabbiegen) ermöglicht werden. Dies kann z. B. mittels einer Diagonalquerung oder durch den Einsatz eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) auf der Fahrbahn der Schützenallee gewährleistet werden. Damit kann eine Entlastung des Knotenpunktes Frobösestraße/Brückstraße nicht erreicht werden, sondern es ist mit höheren mittleren Wartezeiten für den Kfz-Verkehr zu rechnen.

Am 20.04.2021 fand eine Verkehrszählung am Knotenpunkt Wiehbergstraße/Neckarstraße statt. Anhand einer 13-Stunden-Zählung (6 bis 19 Uhr) wurden sowohl Radfahrende als auch Kfz-Fahrten erhoben. Im Querschnitt der Wiehbergstraße südlich des Knotenpunktes wurden 1.073 Radfahrende registriert, nördlich des Knotenpunktes 440 Radfahrende. Der Straßenzug Am Lindenhofe/Frobösestraße wurde von 660 Radfahrenden befahren. Die Zahlen machen deutlich, dass das Radverkehrsaufkommen entlang der Wiehbergstraße nördlich des Knotenpunktes deutlich abnimmt und stattdessen der Straßenzug Am Lindenhofe/Frobösestraße genutzt wird.

Darüber hinaus ist die Kfz-Verkehrsbelastung entlang der Wiehbergstraße nördlich des genannten Knotenpunktes mit 2.597 Kfz/13 h im Vergleich zum Aufkommen südlich des Knotenpunktes (1.767 Kfz/13 h) deutlich höher.

Auf der Grundlage des erst kürzlich ergangenen rechtskräftigen Gerichtsurteiles des Verwaltungsgerichtes Hannover sind zur Anordnung von Fahrradstraße Kriterien benannt mit dem Ziel eines deutlichen Sicherheitsgewinnes für den Radverkehr. Dies soll einerseits durch entsprechende Breitenentwicklungen erzielt werden und andererseits durch eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehres, was sich durch die vorgeschlagenen Maßnahmen im südlichen Teil der Wiehbergstraße realisieren lässt, aber im nördlichen Teil der Wiehbergstraße nicht möglich ist.

Der Streckenabschnitt der Wiehbergstraße zwischen Neckarstraße und Brückstraße weist darüber hinaus eine deutlich höhere Anzahl von Kfz-Senkrechtstellplätzen im Vergleich zum Streckenabschnitt über die Frobösestraße/Am Lindenhofe auf. Nach der Verwaltungsvorschrift der StVO soll im Zuge von Fahrradstraßen auf Senkrechtstellplätze möglichst verzichtet werden.

Zusätzlich befindet sich zudem auf dem genannten Streckenabschnitt Linienbusverkehr.

Die Verwaltung empfiehlt daher, dem Punkt 1 des Antrags nicht zu folgen und die Trassenführung aus der Ursprungsdrucksache zu beschließen.

Begründung

Zu Punkt 2: Sollte es sich bei der Umsetzung des Verkehrsversuches herausstellen, dass die Maßnahmen zu unzumutbaren Belastungen der Anlieger an diesen Straßen und im benachbarten Quartier führen, wird der Verkehrsversuch abgebrochen und eine Alternativplanung erarbeitet.

Stellungnahme:

Dem Punkt 2 des Antrags wird teilweise gefolgt. Bei der Einrichtung der Veloroute 08 im Bereich Frobösestraße, Am Lindenhof, Wiehbergstraße handelt es sich nicht um einen Verkehrsversuch, sondern um verkehrsbehördliche notwendige Maßnahmen zur rechtssicheren, aber auch funktional richtigen Anordnung der Fahrradstraßen zur Förderung des Radverkehrs. Die Umsetzung der Maßnahmen wird jedoch mittels fortlaufender Beobachtungen und Verkehrszählungen begleitet. Beim Auftreten von unerwünschten Nebeneffekten, insbesondere aufgrund der geplanten, verkehrslenkenden Maßnahmen, sollen diese entsprechend optimiert und angepasst werden.

66.22
Hannover / 30.05.2022