

Landeshauptstadt



Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0626/2022

Anzahl der Anlagen 2

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,

1. den Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradstraßen in der Frobösestraße zwischen Brückstraße und Am Lindenhofe, der Straße Am Lindenhofe zwischen Frobösestraße und Wiehbergstraße sowie der Wiehbergstraße zwischen Neckarstraße und Hildesheimer Straße, wie in der Begründung und den Anlagen 1 und 2 dargestellt, auf Grundlage der bereits beschlossenen Drucksachen (0498/2021, 0498/2021 E1) zuzustimmen und den Beschluss zu der Drucksache 0498/2021 insoweit zu ersetzen.
- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 Abs. 1 Nr.1 und 4 NKomVG i.V.m. § 10 Abs. 1 und 4 der Hauptsatzung
 - Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzhaushalt

Investitionsmaßnahme 54101910

Bezeichnung Gemeindestraßen / Velorouten

Die Finanzierung der Maßnahmen wurde bereits mit dem Beschluss zur Drucksache 0498/2021 sichergestellt.

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 der Barrierefreiheit geprüft. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

Kostentabelle

Nicht erforderlich

1. Anlass der Drucksache

Mit der Beschlussdrucksache 0498/2021 wurden die Planungen zur Veloroute 08 auf ganzer Länge zwischen der Innenstadt und der Stadtgrenze Laatzen den zuständigen Stadtbezirksräten 01, 07, und 08 sowie den zuständigen Ratsgremien zur Diskussion und zum Beschluss vorgelegt.

Aufgrund der eingereichten Änderungsanträge aus allen beteiligten Bezirksratsgremien wurde folgend die Ergänzungsdrucksache 0498/2021 E1 erstellt und schließlich im Verwaltungsausschuss am 24.06.2021 beschlossen.

Die Planungen der Maßnahmen für den Veloroutenabschnitt zwischen der Brückstraße und der Hildesheimer Straße wurden zwischenzeitlich weiter ausgearbeitet und unter anderem auch vor dem Hintergrund eines Gerichtsurteils aus 2021 zur Rechtmäßigkeit einer Fahrradstraße weiter konkretisiert. Zusätzlich wurden einige der Erkenntnisse aus den beiden öffentlichen Anhörungen im Stadtbezirk Döhren-Wülfel im April 2021 und Januar 2022 sowie aus der öffentlichen Informations- und Dialogveranstaltung im Juli 2021 berücksichtigt. Da die weiterentwickelten Planungen teilweise von den mit der Drucksache 0498/2021 beschlossenen Planungen abweichen, sollen diese für diesen Teilabschnitt erneut zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt werden.

2. Verkehrliche und straßenräumliche Situation

Verkehrsstärken

Die aktuellen Verkehrsstärken auf dem Streckenzug der künftigen Fahrradstraßen Frobösestraße – Am Lindenhofe – Wiehbergstraße wurden durch Verkehrszählungen in 2021 ermittelt. Demnach wird die Frobösestraße von etwa 2.300 Kfz/24h, die Straße Am Lindenhofe (südlich Am Uhrturm) von etwa 1.500 Kfz/24h und die Wiehbergstraße (südöstlich Neckarstraße) von etwa 2.100 Kfz/24h sowie südöstlich der Wernerstraße von 1.400 Kfz/24h befahren.

Auffällig ist dabei, dass der Kraftfahrzeugverkehr auf der Wiehbergstraße in Fahrtrichtung Südosten - also stadtauswärts - dominiert. So nimmt dieser auf dem Abschnitt südöstlich der Neckarstraße einen Anteil von etwa 75%, auf dem Abschnitt südöstlich Wernerstraße sogar von über 90% des Gesamtverkehrsaufkommens ein. Ein hoher Anteil dieser in Fahrtrichtung Südosten gerichteten Kfz-Verkehre ist dem Durchgangsverkehr, der die Wiehbergstraße - ausgehend von der Brückstraße oder der Schützenallee – als schnelle Verbindung zur südlichen Hildesheimer Straße befährt, zuzurechnen.

Die Ermittlung der Radverkehrsstärken belegt, dass der künftig durchgängige Fahrradstraßen-Streckenzug bereits heute eine hohe Bedeutung für den Radverkehr besitzt. So wurden in 2021 beispielsweise in der Frobösestraße werktäglich etwa 1.100

Radfahrende und in der Wiehbergstraße (südöstlich Neckarstraße) etwa 1.300 Radfahrende gezählt.

Straßenbreiten

Die derzeit für den fließenden Verkehr (Kfz + Rad) zur Verfügung stehenden Breiten der Fahrbahn betragen entlang der Abschnitte, auf denen das Parken ausschließlich in Parkbuchten organisiert ist, etwa 5,50 bis 5,75 m. Begegnungen zwischen Fahrzeugen und Radfahrenden sind hier problemlos möglich. Auch ein Nebeneinanderfahren des Radverkehrs kann hier ermöglicht werden.

Auf den Streckenabschnitten, auf denen Fahrbahnrandparken zugelassen ist, beträgt die nutzbare Breite zwischen dem Fahrbahnrand bzw. den Parkbuchten und den am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen lediglich zwischen 3,50 m und 4,20 m. Im Begegnungsfall können hier die erforderlichen Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden bzw. müssen Kfz oder Rad ausweichen und warten, um den entgegen kommenden Verkehr passieren zu lassen.

Vorgaben aus dem vorliegenden Gerichtsurteil

Das Verwaltungsgericht Hannover hat in dem Verfahren in 2021 im Zusammenhang mit der Anordnung einer Fahrradstraße in der Kleefelder Straße in der Urteilsbegründung deutlich gemacht, dass es für die Anordnung einer Fahrradstraße der zwingenden Erforderlichkeit gem. § 45 Abs. 9, Satz 1 StVO bedarf. Voraussetzung ist u.a., dass es sich um eine Straße mit einer hohen bzw. zu erwartenden hohen Radverkehrsdichte und/oder mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr handelt. Der Kraftfahrzeugverkehr darf dabei lediglich eine untergeordnete Bedeutung haben. Die Anordnung einer Fahrradstraße kann regelmäßig nur dann rechtmäßig sein, wenn zusätzliche Maßnahmen angeordnet werden, die insbesondere die Sicherheit für den Radverkehr im Vergleich zu der Verkehrssituation vor der Anordnung verbessern.

Ein Sicherheitsgewinn für den Radverkehr muss demnach durch eine Verminderung der Kfz-Verkehrsstärke erreicht werden. Weiterhin müssen ausreichend breite Bereiche vorhanden sein in denen sich die Verkehre (auch nebeneinanderfahrende Radfahrende) konfliktfrei begegnen können. Als Maß hierfür hat das Gericht eine Breite von etwa 5,0 m angesetzt.

Ableitung der Handlungsbedarfe

Der künftig durchgängige Streckenzug der Fahrradstraßen Frobösestraße – Am Lindenhofe – Wiehbergstraße hat als Teil der Veloroute 08 eine hohe Bedeutung im städtischen Veloroutennetz als Verbindungsstück zwischen der Innenstadt und der Südstadt zur Hildesheimer Straße und bis in die Nachbarstadt Laatzen hinein als Teil der „Interkommunalen Veloroute Hannover-Laatzen“. Die Route hat bereits heute eine hohe Radverkehrsdichte mit täglich bis zu 1.300 Radfahrenden. Eine der wichtigsten Voraussetzungen zur Anordnung dieser Straßen als Fahrradstraße ist somit gegeben.

Die Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr sind entlang der künftigen Fahrradstraßen relativ groß. Die Erreichbarkeit der Grundstücke und der anliegenden Quartiersstraßen ist zwar auch künftig über Teilabschnitte der künftigen Fahrradstraßen zu gewährleisten, der Anteil des Durchgangsverkehrs ist allerdings für eine Fahrradstraße zu hoch. Insofern besteht hier ein dringender Handlungsbedarf, mit der Einrichtung der Fahrradstraße auch Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs umzusetzen.

Die für den Radverkehr in den künftigen Fahrradstraßen zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten sind auf den Abschnitten, auf denen derzeit Fahrbahnrandparken möglich ist, häufig zu gering. Hier müssen mit der Einrichtung der Fahrradstraßen Maßnahmen umgesetzt werden, die ein konfliktfreies und damit sicheres Begegnen ermöglichen.

3. Beschreibung der vorgesehenen Maßnahmen

Fahrradstraßen Frobösestraße - Am Lindenhofe (Lageplan siehe Anlage 1)

Im Knotenpunkt Frobösestraße/Brückstraße/Schützenallee werden die bestehenden Radfurten über den Knotenpunkt um eine östliche Radfurt, die ein separates Radsignal erhält, ergänzt. Damit wird für den Radverkehr künftig auch das gesicherte Linksabbiegen aus der Brückstraße in die Schützenallee ermöglicht. Für den Radverkehr in die Frobösestraße hinein wird darüber hinaus die Bordabsenkung im Übergang vom baulich angelegten Radweg in die Fahrradstraße erweitert und die heute vorhandene kurze Parkbucht genutzt, um eine übersichtliche und sichere Einfädelung des Radverkehrs zu ermöglichen.

Im Verlauf der Fahrradstraßen Frobösestraße - Am Lindenhofe ist die Einrichtung einer abschnittswisen Einbahnstraßenregelung in Richtung Innenstadt zwischen „Am Uhrturm“ und „Wollkämmerei“ vorgesehen, um den vorhandenen Schleichverkehr in Richtung stadtauswärts zu unterbinden und damit die Verkehrsstärken und Begegnungsfälle mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrradstraße zu reduzieren. Die anliegenden Straßenabschnitte sind unter anderem nach erfolgter Abstimmung mit der Polizei von der Einbahnregelung ausgenommen worden, da dies zu unerwünschten Effekten wie z.B. Rückstaus am Knotenpunkt Frobösestraße/Brückstraße sowie zu starken Beeinträchtigungen der Anliegenden vor Ort und des benachbarten Wohngebietes Leineinsel (Umwegverkehre) führen könnte.

Die Veloroute wird im Zuge der Einbahnstraße bevorrechtigt, der stadtauswärts über die Straße „Am Uhrturm“ fahrende Kfz-Verkehr ist somit bei Einfahrt in die Fahrradstraße wartepflichtig. Die Attraktivität für heutige oder zu erwartende Durchgangsverkehre wird damit reduziert.

Die vorhandenen Kfz-Stellplätze am Fahrbahnrand im Zuge der Fahrradstraßen müssen in ihrer Anzahl deutlich reduziert werden, um ausreichende Fahrbahnbreiten für den Begegnungsfall generieren zu können. Unter Abwägung der örtlichen Nutzungsansprüche werden allerdings weiterhin Stellplätze vor dem Restaurant am Knotenpunkt Am Lindenhofe / Am Uhrturm vorgehalten (Kurzzeitparken, 2,5h). Die vorhandenen Längs- und Senkrechtstellplätze in den Parkbuchten werden auch künftig erhalten. In der Summe stehen auch mit Einrichtung der Fahrradstraßen noch 66 der heute etwa 90 Stellplätze zur Verfügung.

Wiehbergstraße (Lageplan siehe Anlage 2)

Für die Fahrradstraße Wiehbergstraße ist die Einrichtung einer Einbahnstraße in Richtung stadteinwärts zwischen den Einmündungen Wiehegrund und Marthastraße vorgesehen. Die ursprünglich vorgesehene Diagonalsperre kommt nicht zur Umsetzung. Somit bleiben die Erschließungsfunktionen innerhalb des Quartiers weitgehend erhalten, der heutige Durchgangsverkehr in Fahrtrichtung Süden wird aber unterbunden. Am Ende der Einbahnstraße in Höhe der Einmündung „Wiehegrund“ wird das Verbot der Einfahrt für Kraftfahrzeuge mittels Markierung, Beschilderung und der Montage einer Bake verdeutlicht.

Neben den Maßnahmen zur Reduzierung der Durchgangsverkehre ist auch in der Wiehbergstraße die Reduzierung der Stellplätze am Fahrbahnrand erforderlich, um für Begegnungsfälle ausreichende Fahrbahnbreiten und damit einen wirksamen Sicherheitsgewinn erreichen zu können. Auf Höhe der Kindertagesstätte (Hausnummer 40) werden im Umfeld des vorhandenen vorgezogenen Seitenraums Kurzzeitstellplätze eingerichtet, um den Hol- und Bringverkehr zu gewährleisten. Auch vor dem Seniorenheim (Hausnummer 49) werden zeitlich begrenzte Stellplätze eingerichtet, um die auf dem Grundstück vorhandenen Besucherstellplätze auch zukünftig zu ergänzen. Auch die zahlreichen in Parkbuchten angeordneten Stellplätze stehen weiterhin zur Verfügung. In der Summe können so 124 der heute etwa 184 Stellplätze entlang der künftigen Fahrradstraße Wiehbergstraße erhalten bleiben.

Die auf Höhe der Hausnummer 77 vorhandenen baulich hergestellten „Kissen“, die ursprünglich zur Verkehrsberuhigung hergestellt wurden, werden zur Erhöhung des Fahrkomforts (insbesondere auch für Radfahrende mit Lastenrädern) und der Verkehrssicherheit (Einhaltung eines ausreichenden Abstands zum parkenden und entgegenkommenden Verkehr) demontiert. Zur Verkehrsberuhigung dienen künftig die entlang der Fahrradstraßen zur Realisierung kommenden Maßnahmen wie beispielsweise die Einbahnstraßen.

Im Zuge der Wiehbergstraße wird der Radverkehr – ebenso wie im zuvor beschriebenen Abschnitt – bevorzugt. Der Fahrverkehr entlang der Strecke hat daher an allen Einmündungen und Kreuzungen durch entsprechende Markierung und Beschilderung Vorrang. Dies schließt den im Bestand vollsignalisierten Knotenpunkt zur Neckarstraße mit ein. Hier wird darüber hinaus die Lichtsignalanlage außer Betrieb gesetzt und eine abknickende Vorfahrt eingerichtet.

Im Zuge dieser Maßnahme wird auch der im Bestand noch nicht als Fahrradstraße beschilderte Abschnitt der Wiehbergstraße zwischen Neckarstraße und Kastanienallee als solche angeordnet und eingerichtet. Durch das Unterbinden des Fahrbahnrandparkens in diesem Abschnitt werden die erforderlichen Breiten gewonnen, um den Radverkehr hier sicher auf der Fahrbahn führen zu können. Der beidseitig vorhandene, nicht benutzungspflichtige Radweg wird durch einen Pflasteraustausch in einen Gehweg umgewandelt. In Abschnitten, in denen die Breiten der Nebenanlage dies zulassen, wird halbhohes Parken eingerichtet. In den übrigen Bereichen wird eine Verbreiterung der Gehwege erreicht. Als Folge der Außerbetriebnahme der Lichtsignalanlage werden deutliche Verringerungen der Verlustzeiten für den Fahrradverkehr erwartet. Damit soll auch erreicht werden, dass die im Bestand zu beobachtenden, nicht legalen Fahrten über den Gehweg sowie die noch vorhandenen Radwege in Gegenrichtung künftig vermieden werden können.

Die vorhandene Fußgänger-Lichtsignalanlage (Dunkelampel) zwischen Wiehegrund und Bothmerstraße bleibt vorerst erhalten. Aufgrund der als gering eingestuften Nutzung wird eine Außerbetriebnahme angestrebt. In Absprache mit der Polizei wird vor der Demontage eine Verkehrszählung durchgeführt, um den tatsächlichen Bedarf der Anlage quantifizieren zu können.

Evaluation der verkehrlichen Wirkungen

Nach Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen und Einrichtung der Fahrradstraßen sollen die verkehrlichen Wirkungen insbesondere der Einbahnstraßenregelungen kontinuierlich beobachtet und bewertet werden. Die Ergebnisse sollen u.a. gemeinsam mit der Polizei und dem Stadtbezirksrat reflektiert werden, um auf unerwartete oder ungewollte

Entwicklungen (wie übermäßige Ausweichverkehre oder Rückstaus an Lichtsignalanlagen) mit ergänzenden Maßnahmen möglichst wirkungsvoll reagieren zu können.

4. Umweltverträglichkeit

Die geplanten Maßnahmen werden aufgrund der damit verbundenen erhöhten Attraktivität der Radverkehrsverbindung im Zuge der Veloroute 08 zu einem Anstieg des Radverkehrsaufkommens führen. Es wird erwartet, dass gleichermaßen Fahrten mit dem Kfz vermieden und damit der CO₂-Ausstoß reduziert werden kann.

Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus.

5. Bauzeit

Die Realisierung der baulichen und verkehrslenkenden sowie der Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen auf dem Teilabschnitt der Veloroute 08 zwischen der Brückstraße und der Hildesheimer Straße ist für das Frühjahr 2022 vorgesehen.

66.22
Hannover / 25.02.2022