

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 2038/2022

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

---

## **Bauliche Herstellung eines Radweges auf dem Schiffgraben zwischen Lavesstraße und Hinüberstraße**

### **Antrag,**

der Überführung des als Verkehrsversuch mit Mitteln der Straßenverkehrsordnung (Markierung und Beschilderung) ausgeführten Radfahrstreifens unter Verzicht auf einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr auf der Straße Schiffgraben unter der DB-Brücke (in Fahrtrichtung Berliner Allee) im Rahmen der Gestaltungshoheit der Gemeinde in einen dauerhaft baulich angelegten Radweg, wie in den Anlagen 1-3 dargestellt, mit Gesamtkosten i. H. v. 35.000 € zuzustimmen.

Die Zustimmung zur Maßnahme erfolgt ungeachtet der Weisung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) vom 06.09.2021 und der noch ausstehenden Einschätzung des MW darüber, ob es sich bei der anliegenden Planung um einen baulich hergestellten Radweg oder weiterhin um einen nach StVO zu bewertenden Radfahrstreifen handelt.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 Abs. 1 Nr. 1 + 4 i. V. mit § 10 Abs. 1 + 4 der Hauptsatzung

- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 Satz 3 NKomVG.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Die Maßnahme wird durch die Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 in einem Kostenrahmen von 35.000,- € sichergestellt.

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

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet.

## Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

### Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

**Investitionsmaßnahme 54101902      Gemeindestraßen, nicht beitragsfähiger  
Straßenbau**

<b>Einzahlungen</b>	<b>Auszahlungen</b>
	Baumaßnahmen <span style="float: right;">35.000,00</span>
	<b>Saldo Investitionstätigkeit</b> <span style="float: right;"><b>-35.000,00</b></span>

### Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

**Produkt 54101      Gemeindestraßen**

<b>Ordentliche Erträge</b>	<b>Ordentliche Aufwendungen</b>
	Abschreibungen <span style="float: right;">875,00</span>
	Zinsen o.ä. (TH 99) <span style="float: right;">525,00</span>
	<b>Saldo ordentliches Ergebnis</b> <span style="float: right;"><b>-1.400,00</b></span>

## Hintergrund der Maßnahme

Mit dem Antrag Nr. 15-1120/2020 hatte der Stadtbezirksrat Mitte die Verwaltung aufgefordert, „dem Radverkehr auf dem Schiffgraben derartig Raum zur Verfügung zu stellen, dass unter der Brücke der Bahn Radfahrende weder mit zu Fuß Gehenden zusammenstoßen noch von Autofahrenden ohne Mindestabstand überholt werden können. Dazu bietet sich eine effektivere Aufteilung des Verkehrsraumes unter der Brücke an, indem Radfahrende eine eigene Spur bekommen.“

Mit der Stellungnahme der Verwaltung (DS 15-1120/2020 S1) wurde eine Prüfung zur Neuaufteilung des 2-streifigen Fahrbahnbereiches in Richtung stadtauswärts in Aussicht gestellt. In einem Verkehrsversuch sollte ein Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr mittels einer Gelbmarkierung für den Radverkehr abgetrennt und diesem zur Verfügung gestellt werden.

Der Verkehrsversuch wurde zunächst für ein Jahr angesetzt und sollte mit Beobachtungen und Evaluationen regelmäßig überprüft werden, um ggf. bei sich einstellenden problematischen Verkehrsverhältnissen oder Überstauungen des Knotenpunktbereiches Schiffgraben / Lavesstraße entsprechend gegensteuern zu können.

Die Einrichtung des Verkehrsversuchs zwischen Lavesstraße und Hinüberstraße erfolgte am 24. Juni 2021. Nach einer kurzen Gewöhnungsphase und einzelnen Nachjustierungen hinsichtlich der Beschilderung sowie frühzeitiger Hinweise für den Kfz-Verkehr haben sich nach den Beobachtungen vor Ort und Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit die Verkehrsteilnehmer\*innen gut auf die neue Verkehrssituation eingestellt. Für den Radverkehr aber auch für Fußgänger\*innen haben sich mit dieser vom Gehweg abgesetzten Führung im Fahrbahnbereich deutliche Verbesserungen ergeben. Der Radfahrstreifen wird von den Radfahrenden sehr gut angenommen.

Eine Stellungnahme der Polizeidirektion Hannover bestätigt die positive Einschätzung der Verwaltung und stellt zudem fest, dass sich die Einschränkungen für den Kfz-Verkehr in

einem vertretbaren Rahmen bewegen.

Mit Schreiben vom 06.09.2021 erging eine fachaufsichtliche Weisung des Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) als oberste Straßenverkehrsbehörde, dass der Radfahrstreifen rechtswidrig und daher zurückzubauen sei. Ein zwingendes Erfordernis im Sinne der StVO sei nicht nachgewiesen.

### **Sachstand und weiteres Vorgehen**

In Reaktion auf die Weisung des MW hat die Verwaltung deutlich dargelegt, welchen Wert es für die Situation am Schiffgraben hätte, wenn der Verkehrsversuch zunächst fortgeführt werden könnte, nämlich um daraus Erkenntnisse für eine dauerhafte Maßnahme zu gewinnen. Denn schließlich hat sich die Maßnahme bereits trotz der kurzen Zeit der Einrichtung als gleichermaßen sehr positiv sowohl für den Radverkehr als auch den Fußverkehr herausgestellt.

In der Folge hat es Abstimmungen mit dem MW gegeben. Erörtert wurde die Herstellung einer baulichen Abtrennung des Radfahrstreifens von dem mit Kfz befahrbaren Teil der Fahrbahn. Eine solche läge in der Gestaltungshoheit der LHH als Gemeinde. Die Maßnahme würde flankiert von straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen.

Das MW bat sodann um Übersendung weiterer Unterlagen, bspw. Verkehrserhebungen, Bestandsquerschnitte und Geschwindigkeitsmessungen, um auf Basis dieser Unterlagen beurteilen zu können, ob in Frage kommende Maßnahmen das aus Sicht des Ministeriums erforderliche Vorliegen des zwingenden Erfordernisses erfüllen würden und damit StVO-konform und zulässig sind.

Mit Mail vom 16.10.2021 hat die Verwaltung noch einmal ihre Rechtsauffassung zur Einrichtung des Radfahrstreifens dargelegt - konkret, dass die durchgeführten Maßnahmen sehr wohl den Anforderungen der StVO entsprechen und keineswegs nur ein Komfortgewinn für Radfahrer\*innen sind, sondern einen erheblichen Sicherheitsgewinn für den Fuß- und Radverkehr darstellen. Es wurde deutlich gemacht, dass die LHH an ihrem Vorhaben festhalten wolle und beabsichtigt, dies durch die bereits dem MW vorgestellte Lösung mit auf der Fahrbahn befestigten Leitschwellen (wie bei der Hildesheimer Straße zwischen Wiehbergstraße und Stadtgrenze) umzusetzen. Vorab sollte noch eine Verkehrserhebung durchgeführt werden.

Das Ergebnis einer Verkehrserhebung aus November 2021 wurde zusammen mit einer gutachterlichen Einschätzung dem MW mit Schreiben vom 04.02.2022 zur Kenntnis gegeben. In seiner Bewertung kommt der Gutachter zu der Auffassung, dass *„für den Radverkehr eine nicht angemessene Führung in eine angemessene Führung umgewandelt wurde und hierdurch im Kfz-Verkehr keine unzureichende Verkehrssituation geschaffen wurde.“* Der Gutachter bekräftigt vor dem Hintergrund der ermittelten Verkehrszahlen und unter Einbeziehung der Regelwerke, dass eine separate Führung des Radverkehrs in Form einer separaten Radverkehrsanlage hier geboten ist. Auf der Grundlage der Verkehrs- und Konfliktbeobachtungen empfiehlt der Gutachter deshalb, eine getrennte Radverkehrslösung in Richtung stadtauswärts auch zukünftig beizubehalten.

Das MW wurde darüber in Kenntnis gesetzt, dass die LHH beabsichtigt, die mit dem Verkehrsversuch eingeführte Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen vor dem Hintergrund der Evaluationsergebnisse kurzfristig zu verstetigen. Dabei sollte die bereits im Herbst 2021 erörterte und kurzfristig zu realisierende Lösung mit fester Installation von weißen Leitschwellen mit in regelmäßigen Abständen eingesteckten Leitfahnen zur

baulichen Abgrenzung des Radfahrstreifens von der Kfz-Fahrbahn umgesetzt werden. Dazu wurde um eine Rückmeldung gebeten und ein Austausch angeregt.

Daraufhin hat das MW Anfang Mai 2022 einen gemeinsamen Erörterungstermin angeregt, der für den 25.05.2022 vereinbart wurde. Am Vorabend des 25.05.2022 ging ein Schreiben des Niedersächsischen Ministers für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung an den Oberbürgermeister ein. In diesem wurde als Lösung vorgeschlagen, die vorhandene Nebenanlage von 1,90 m auf 2,50 m zu verbreitern und dann wie vor dem Verkehrsversuch als kombinierten Geh-/Radweg auszuweisen.

Eine solche Lösung sei, so das MW, StVO-konform und beinhalte einen angemessenen Interessenausgleich für alle Verkehrsteilnehmenden. Das MW interpretiert das Ergebnis der Verkehrserhebung und die zugehörige gutachterliche Stellungnahme im Ergebnis völlig anders als die Verwaltung: Das MW meint, dass die bisherige Verkehrsführung als gemeinsamer Geh- und Radweg auch nach dem Gutachten als zulässig anzusehen sei.

Bei der jetzigen (aus Sicht des MW rechtswidrigen) Lösung träten Rückstaus aufgrund der Kfz-Belastung und Konfliktsituationen aufgrund von Fahrspurwechseln auf. Damit sei nachgewiesen, dass für einen sicheren Verkehrsablauf zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr in nördliche Richtung notwendig seien, zumal die Straße Hauptverkehrsstraße und Bestandteil des Cityringes sei.

Das MW ist weiter der Ansicht, dass die von der LHH vorgeschlagene Lösung mittels Leitbord unzulässig sei. Leitborde seien gemäß § 43 Abs. 1 StVO i. V. mit der Anlage 4 zur StVO Verkehrseinrichtungen, die die Funktion einer vorübergehenden gültigen Markierung hätten. Sie bedürften deshalb einer verkehrsbehördlichen Anordnung, die wiederum ein zwingendes Erfordernis voraussetzt, das hier nicht vorläge. Insofern sei der Rückbau des Radfahrstreifens gemäß der Weisung des Ministeriums nunmehr zu vollziehen.

Da der Inhalt des Schreibens insbesondere hinsichtlich der aus Sicht des Ministeriums zwingenden Notwendigkeit, im Bereich der DB-Brücke im Zuge des Schiffgrabens stadtauswärts eine 2-Spurigkeit aufrecht erhalten zu müssen, überraschend war und gleichzeitig der Vorschlag des MW, die Nebenanlage unter der Brücke zu verbreitern und dann weiterhin als kombinierten Geh- und Radweg auszuweisen aus Sicht der Verwaltung als zukunftsfähige Lösung nicht geeignet ist, wurde der Termin kurzfristig abgesagt, um den Inhalt des Schreibens näher zu prüfen und bewerten zu können.

Fermündlich bekräftige das MW, dass eine 2-Spurigkeit des Schiffgrabens unter der DB-Brücke zwingend erforderlich sei. Andere Lösungen seien nicht rechtmäßig, da damit dann gegen das in der StVO verankerte Privilegierungsverbot verstoßen würde.

Eine 2-Spurigkeit im o.g. Sinne ist nach Einschätzung der Verwaltung nicht zwingend notwendig. Die leichten Rückstauerscheinungen vor der Kreuzung Schiffgraben/Lavesstraße in nördlicher Richtung während des laufenden Verkehrsversuches sind aus Sicht der Verwaltung (und auch des Gutachters) durchaus im großstädtischen Verkehr vertretbar. Die Rückstaus sind vermutlich häufig auch auf Linksabbieger\*innen vom Schiffgraben in die Hinüberstraße zurückzuführen, die, wenn sie Gegenverkehr abwarten müssen, die verbliebene Fahrspur in Richtung Berliner Allee blockieren.

Die vom MW vorgeschlagene Führung des Fuß- und Radverkehrs auf einem kombinierten Wege hält die Verwaltung vor dem Hintergrund der Anzahl der dort verkehrenden Radfahrenden und zu Fuß Gehenden für nicht vereinbar mit den geltenden Richtlinien. Die Radverkehrszahlen sind so hoch, dass sie als Begründung für die Einrichtung eines Radschnellweges ausreichen würden (ab 2.000 Radfahrende pro Tag).

Zwischenzeitlich hat die Verwaltung im Juni 2022 eine erneute Verkehrserhebung durchgeführt. Das Ergebnis zeigt, dass sich die getroffene Maßnahme nachhaltig positiv auswirkt. Die Erhebung bestätigt die Ergebnisse aus dem November 2021 und bekräftigt erneut, dass mit dem Radfahrstreifen ein im Vergleich zum ursprünglichen Zustand sehr gutes und durch den Radverkehr akzeptiertes Angebot entstanden ist, ohne dass für den Kfz-Verkehr unverhältnismäßige Nachteile entstanden sind.

Bei dieser erneuten Verkehrserhebung am 23.6.2022 wurden unter der Brücke im Querschnitt des Schiffgrabens jetzt 3.875 Radfahrende in 13h erfasst. Bei der ersten Zählung waren es nur 2.218 Radfahrende in 13h. Zur gleichen Zeit befuhren jetzt 13.737 Kfz den Schiffgraben. Am 2.12.2021 waren es 15.621. Bezogen auf die stadtauswärtige Spur befuhren bei der aktuellen Zählung im Erhebungszeitraum 1.745 Radfahrende den neu eingerichteten Radfahrstreifen. Im letzten Jahr waren es 1.040 Radfahrende. Gleichzeitig nutzten 494 Fußgänger\*innen den stadtauswärtigen, bis zur Einrichtung des Radfahrstreifens gemeinsam mit den Radfahrenden zu nutzenden Gehweg. Bei der Vergleichszählung am 2.12.2021 waren es 428 Fußgänger\*innen. Die Rückstaulängen für den Kfz-Verkehr vor dem Knotenpunkt Lavesstraße aus Richtung Aegi sind tendenziell eher geringer geworden und stellen aus Sicht der Verwaltung kein Leistungsfähigkeitsproblem dar.

Deshalb schlägt die Verwaltung vor, im Widerspruch zur Weisung des MW und ungeachtet der im Schreiben vom 24.05.2022 erstmalig geäußerten Rechtsauffassung des MW zur 2-Spurigkeit des Schiffgrabens stadtauswärts, den beabsichtigten Weg einer baulichen Abtrennung des Radverkehrsstreifens von dem mit Kfz befahrenen Teil der Fahrbahn weiter zu beschreiten und diese bauliche Abtrennung mit in die Fahrbahn eingelassenen Spezialborden (s. Anlage 2) herzustellen. Diese bauliche Abtrennung des Radfahrstreifens von der Fahrbahn soll durch verkehrsbehördliche Maßnahmen begleitet werden, um den im Schreiben des MW vom 24.05.2022 genannten Punkten „*Konfliktsituationen beim Einfädeln für Geradeausfahrende*“ und „*sicherer und leichter Verkehrsablauf*“ in nördlicher Richtung gerecht zu werden.

Zur Verbesserung des Kfz-Verkehrsflusses in nördliche Richtung soll in diesem Zusammenhang die Einfahrt in die Hinüberstraße als Linksabbieger, die bislang mitunter zu Störungen im Verkehrsablauf führt, unterbunden werden. Dafür soll die Einbahnrichtung der Hinüberstraße umgekehrt werden. Dies hatte sich bereits bei der Erneuerung der DB-Brücke über die Königstraße über einen längeren Zeitraum (ca. 2 Jahre) als unproblematisch erwiesen.

Um zu prüfen, ob die im Rahmen der Verkehrserhebung im November 2021 vom Gutachter festgestellten und vom Ministerium als konfliktträchtig angesehenen Spurwechsellvorgänge kurz vor dem Knotenpunkt Schiffgraben/Lavesstraße immer noch in nennenswerten Umfang vorhanden sind, sollen weitere Verkehrsbeobachtungen durchgeführt werden. Sollten sich weiterhin relevante Konfliktsituationen ergeben, soll diesen durch eine geeignete bauliche Trennung zwischen der Rechtsabbieger- und Geradeausspur in den letzten 50 – 100 m vor der Kreuzung begegnet werden.

Insgesamt wird durch die Maßnahme die Sicherheit und Leichtigkeit des Fuß- und Radverkehrs durch die Einrichtung eines eigenen Verkehrsweges für jede Verkehrsart herbeigeführt. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der aktuell erhobenen Zahlen.

Die bauliche Umsetzung der dauerhaften baulichen Lösung soll unmittelbar nach der politischen Beschlussfassung zu dieser Drucksache erfolgen, um hier möglichst kurzfristig zu einer möglichst verkehrssicheren und gleichzeitig auch rechtssicheren Lösung zu

kommen.

Um die Situation am Schiffgraben insgesamt zu verbessern, wird die Verwaltung zudem grundsätzliche Überlegungen anstellen, wie die Verkehrsräume neu sortiert und zeitgemäß überarbeitet werden können. Dies wird aus Kapazitätsgründen jedoch noch etwas dauern.

Um das MW über das Ergebnis der erneuten Verkehrsuntersuchung und das geplante weitere Vorgehen informieren und ggf. den bestehenden Dissens zu klären, gab es am 05.07.2022 ein erneutes Gespräch mit dem zuständigen Fachreferat. Im Rahmen des Gesprächs wurden die vom MW und von der Verwaltung vorgeschlagenen Lösungen erläutert und diskutiert. Obwohl auch aus Sicht des MW einige kritische Punkte wie das Thema Spurwechsler oder Linksabbieger in die Hinüberstraße gelöst wurden, konnte jedoch kein Konsens darüber hergestellt werden, ob es sich bei der vorgeschlagenen Lösung um einen baulich von der Fahrbahn getrennten Radweg (Einschätzung der Verwaltung) oder wiederum um einen Radfahrstreifen handelt, der nach StVO zu beurteilen wäre. Hierzu hat es sich das MW eine Prüfung vorbehalten. Eine abschließende Entscheidung hierzu wird im 3.Quartal erwartet.

Von hier wird die Maßnahme als im Rahmen der Planungshoheit der Gemeinde zulässige Maßnahme angesehen, die nicht dem übertragenen Wirkungskreis zuzurechnen ist. Insofern wären die Weisung des MW vom 06.09.2021 sowie das Schreiben vom 24.05.2021 unbeachtlich. Gleichwohl: Auch bei einer Anwendung des Straßenverkehrsrechts hält die Verwaltung vor allem vor dem Hintergrund des mit der Maßnahme verbundenen Sicherheitsgewinns sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr die Maßnahme für rechtmäßig und empfiehlt, die Umsetzung zu beschließen.

66  
Hannover / 06.07.2022