

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
An die Stadtbezirksräte 01 - 13 (zur Kenntnis)

Nr.	1307/2020
Anzahl der Anlagen	2
Zu TOP	

Stadtteilverbindende Radverkehrsinfrastruktur – Velorouten

Antrag,

1. dem mit beigefügter Karte vorliegendem Veloroutennetzkonzept als Grundlage für weitere Planungs- und Abstimmungsschritte zuzustimmen,
2. die Verwaltung zu beauftragen, sukzessive die Planungen für die Realisierung der Velorouten mit Kosten- und Zeitplan zu erarbeiten und zur Beschlussfassung vorzulegen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Gender-Aspekte wurden geprüft. Unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer sind nicht zu erkennen.

Kostentabelle

Der Mittelbedarf für den Aufbau eines Veloroutennetzes wird im Rahmen der Beschlussfassung zu den einzelnen Routen konkretisiert.

Begründung des Antrages

Mit dem im Rahmen der Beratungen des Haushaltsplans 2019/2020 beschlossenen Antrag H 0163/2019 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Veloroutennetz zur Verknüpfung aller Stadtteile mit der Innenstadt auf Basis eines Vorschlages des ADFC zu erarbeiten und innerhalb der nächsten 10 Jahre streckenweise bzw. streckenabschnittsweise zu realisieren.

Zur Erarbeitung dieses Veloroutenkonzeptes wurde ein Ingenieurbüro beauftragt. Die vom ADFC vorgeschlagenen sowie weitere zum Teil alternative Routenverläufe wurden intensiv begutachtet und gemeinsam mit den Gutachter*innen abgefahren. Ergebnis der Studie ist

ein stadtweites Veloroutenkonzept, welches mit Fachleuten des ADFC, des BUND, des VCD, der BIU sowie der Region Hannover in einem Workshop im März 2020 diskutiert wurde. Ziel des Workshops war es, zu Routenverläufen und baulichen Standards möglichst einvernehmliche Lösungen zu finden. Dies ist im Wesentlichen gelungen. Das vorliegende Veloroutenkonzept ist Ergebnis der gutachterlichen Bearbeitung, der eingegangenen Hinweise und der Abwägung der im Workshop beigetragenen Anregungen und Vorschläge.

Die Planungen zu Radschnellwegen wurden bei der Erarbeitung des Veloroutennetzes berücksichtigt. Bei sich überlagernden Trassen von Veloroute und Radschnellweg soll der Ausbau im Radschnellwegstandard, sofern dies im bebauten Bereich möglich ist, vorgenommen werden.

Für Velorouten werden eigene Standards angestrebt. Diese orientieren sich an bundesweit bekannten Planungen und der Umsetzung vergleichbarer Infrastrukturen. Angestrebt werden Regelvorgaben zur Führungsform, Breite oder auch Oberflächenbeschaffenheit. Der Gutachter ist Mitglied der Arbeitsgruppe der Forschungsgesellschaft (FGSV), die derzeit „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)“ erarbeitet, welche nach Veröffentlichung als Planungsgrundlage hinzugezogen werden. Somit konnten die Ergebnisse und Erfahrungen aus Expertendiskussion und anderen bereits umgesetzten Velorouten in die Erarbeitung der Standards einfließen.

Folgende Standards sollen für die Velorouten u.a. gelten:

- Führungsformen: Selbständige Wegeverbindungen durch Radwege mit Zweirichtungsverkehr, Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen), Mischverkehr auf Nebenstraßen (Fahrradstraßen mit Vorfahrt)
- Oberfläche: Die Oberfläche soll eine sehr hohe Belagsqualität aufweisen (Asphalt oder Pflaster ohne Fase im „Hannover Standard“).
- Eine Beleuchtung soll im bebauten Bereich durchgehend vorgesehen werden.
- Die Reisezeit für den Radverkehr soll möglichst optimiert werden, beispielsweise durch Vorfahrtregelungen auf der Veloroute in Fahrradstraßen oder besondere Anforderungen an Lichtsignalanlagen.
- Breiten der Radverkehrsanlagen: Orientierung an „H RSV“, Regelbreiten beispielsweise im Einrichtungsverkehr von 2,50 m, im Zweirichtungsverkehr von 3,00 m. Die Mindestmaße für die Velorouten sollen den Regelmaßen der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) entsprechen.
- Erkennbarkeit: Die durchgängige Erkennbarkeit der Velorouten soll durch eine einheitliche Kennzeichnung (z.B. durch Markierung oder Beschilderung) gewährleistet sein. Ein Gestaltungsvorschlag wird im weiteren Planungsverlauf erarbeitet.

Ziel ist es, die gesetzten Standards bei der Umsetzung der Velorouten möglichst durchgängig einzuhalten. Abweichungen, die sich beispielsweise aufgrund von Engstellen zwischen vorhandenen Gebäuden oder im Bereich von bestehenden Brücken ergeben, sollen einen möglichst geringen Anteil der Gesamtlänge der Veloroute einnehmen.

Die in den Anlagen beigefügten Kartendarstellungen dokumentieren das abgestimmte Veloroutennetzkonzept. Anlage 1 enthält eine vereinfachte Darstellung der Routenverläufe aller 12 Velorouten. Diese führen ausgehend vom City-Rad-Ring in der Innenstadt radial in alle Stadtbezirke. Die Routenverläufe sind in einzelnen Abschnitten noch in Alternativen bzw. in Perspektiven dargestellt. Die endgültige Festlegung der Routenverläufe erfolgt hier im Rahmen der Detailplanungen.

In Anlage 2 sind die geplanten Velorouten mit den Verläufen der geplanten Radschnellwege, dem Netz der Hauptrouten des gesamtstädtischen Radwegenetzes sowie den tangentialen Verbindungen (City-Rad-Ring, Julius-Trip-Ring) überlagert. Die farbige Darstellung ist auch im Sitzungsmanagement online im Detail einzusehen.

Die Detailplanungen zu den einzelnen Velorouten werden den politischen Gremien (Stadtbezirksräte, Ratsgremien) sukzessive zur Beratung und zum Beschluss vorgelegt. Bereits in der konkreten Planung befindet sich die Veloroute 3 (Richtung Bothfeld), für die mit Antrag zum Haushaltsplan 2019/2020 (DS Nummer H-0174/2019) eine erste Umsetzungspriorität durch den Rat festgelegt wurde.

61.15
Hannover / 10.06.2020