

Landeshauptstadt



Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld (zur
Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat
Kirchrode-Bemerode-Wülferode (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult (zur Kenntnis)
An den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel (zur Kenntnis)

1. Ergänzung
Nr. 0846/2022 E1
Anzahl der Anlagen 3
Zu TOP

Ausbau der Veloroute 06 von der Innenstadt Hannover bis in den Stadtbezirk Kirchrode-Bemerode-Wülferode

Antrag,

dem Änderungsantrag

- 15-0972/2022 aus dem Stadtbezirksrat Mitte bedingt zu folgen,
- 15-1777/2022 aus dem Stadtbezirksrat Südstadt-Bult zu folgen,
- 15-1822/2022 aus dem Stadtbezirksrat Kirchrode-Bemerode-Wülferode in den Punkten 1 bis 4 nicht zu folgen.

- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs.2 NKomVG

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der Ursprungsplanung beachtet.

Kostentabelle

Entfällt

Begründung

Hinweis

Das Ziel des Veloroutenkonzeptes der Landeshauptstadt Hannover 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 alle 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 zusätzlich 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, Reisezeit, Sicherheit und Fahrkomfort. Dieser Aspekt spricht eindeutig für die bislang vorgesehene Linienführung.

Stadtbezirksrat Mitte (Änderungsantrag 15-0972/2022):

Die Verwaltung prüft die Radaufstellfläche im Kreuzungsbereich Berliner Allee/Kestnerstraße für Radfahrende, die entlang der Berliner Allee fahren (östliche Seite) und über diese in den Gutenberghof abbiegen möchten. Die Aufstellfläche soll auf Höhe der Bauminsel markiert werden. Erforderlich wäre zudem eine LSA im Sichtbereich der dort wartenden Radfahrenden. Die vorhandene LSA für Radfahrende aus nördlicher Richtung kommend wird um ein Abbiegesignal ergänzt (s. Bildausschnitt).

Stellungnahme:

Der Bereich liegt im Stadtbezirk Südstadt-Bult, die Bezirksgrenze verläuft mittig der Berliner Allee.

Insofern ist keine Zuständigkeit des Bezirksrates Mitte gegeben.

Der Platz für eine Radaufstellfläche ist im Bereich der Fahrbahn der Kestnerstraße vorhanden und behindert den abfließenden Kfz-Verkehr aus der Kestnerstraße nicht, da die Radfahrenden gleichzeitig Grün bekommen und somit als Pulkführer aus der Kestnerstraße ausfahren können. Der/die aus Richtung Brücke Radfahrende richtet sich nach dem bereits geplanten Signal auf der Mittelinsel.

Stadtbezirksrat Südstadt-Bult (Änderungsantrag 15- 1777/2022):

Die Verwaltung wird gebeten, den Radweg auf dem Bischofsholer Damm zwischen Am Südbahnhof und Brehmstraße mindestens drei Meter zu gestalten.

Stellungnahme:

Die Seitenanlagen auf der Westseite des Bischofsholer Dammes weisen insgesamt eine ausreichende Breite auf, um dem Wunsch des Bezirksrates Südstadt-Bult zu entsprechen und dem erhöhten Radverkehrsaufkommen zwischen den Einmündungen Am Südbahnhof und Brehmstraße durch einen Radweg in 3,0 m Breite zu entsprechen, ohne die Gehweganlage in unzumutbarer Weise einzuschränken. Ggf. wird es durch den Verlauf der

Grundstücksgrenze erforderlich, auf die Längsparkstände zu verzichten und die Seitenanlagen entsprechend umzubauen. Die Gehweganlage sollte mindestens in einer Breite von 2,50 m erhalten bleiben.

Stadtbezirksrat Kirchrode-Bemerode-Wülferode (Änderungsantrag 15- 1822/2022):

Zu Punkt 1: Die geplante Streckenführung durch die „Alte Bemeroder Straße“ und entlang des Hochbahnsteiges wird abgelehnt.

Stellungnahme:

Im Vorfeld der vorgelegten Planungen wurden bereits drei Varianten der Veloroute 06 im Bereich Bemerode untersucht und in einer Matrix gegeneinander abgewogen. Neben den harten Kriterien wie Streckenlänge, Reisezeitverluste durch Wartezeiten vor den Lichtsignalanlagen, der Erschließungsfunktionen weiterer Teile von Bemerode und den Anschlussmöglichkeiten an das bestehende Haupt- und Nebenroutennetz für den Radverkehr wurden auch die weichen Kriterien wie Sicherheitsempfinden auf den Routen, mögliche Optimierungen an den untersuchten Streckenführungen, geplante weitere Hochbaumaßnahmen am Streckenverlauf mit den daraus entstehenden Beeinträchtigungen des Kraftfahrzeug- und des Radverkehrs sowie das bereits bestehende Nutzerverhalten der Radfahrenden in die Abwägungen einbezogen. Daraus hat sich aus verkehrsplanerischer Sicht die Trassenführung über die Alte Bemeroder Straße mit den dafür erforderlichen verkehrlenkenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende als geeignetste Lösung herausgestellt. Aus diesem Grund empfiehlt die Verwaltung, dem Änderungsantrag in diesem Punkt nicht zu folgen.

Zu Punkt 2: Auch die geplante Verengung der „Brabeckstraße“ zwischen „Hinter dem Dorfe“ und „Alte Bemeroder Straße“ auf 6,0 m wird nicht umgesetzt .

Stellungnahme:

Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeiten in diesem Abschnitt der Brabeckstraße mit geringen Querschnittsbreiten und den daraus resultierenden geringen Nebenanlagenbreiten wurde im Vorfeld der Planung in Abstimmung mit der uestra eine Fahrbahnbreite von 6,00 m geprüft und vereinbart. Die geltende Richtlinie RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) gibt als Verkehrsraum im Begegnungsfall Bus / Bus eine Fahrbahnbreite von 6,50 m als Regelbreite vor, lässt aber bei eingeschränkten Bewegungsspielräumen und verringerter Geschwindigkeit mit Verzicht auf die Sicherheitsräume eine Fahrbahnbreite von 6,00 m zu. In Abstimmung mit der uestra wurde die Fahrbahnbreite in diesem kurzen Abschnitt der Brabeckstraße aufgrund der seltenen Begegnungsfälle Bus / Bus zugestimmt. Aus diesem Grund empfiehlt die Verwaltung, dem Änderungsantrag in diesem Punkt nicht zu folgen.

Zu Punkt 3: Stattdessen wird die Veloroute im Stadtteil Bemerode vom geplanten Startpunkt über „Oheriedentrift“ bis zur Haltestelle Feldbuschwende geführt, dann weiter vorbei am Schulzentrum Bemerode in Richtung „Am Gutspark“ auf die „Brabeckstraße“ und von dort in „Am Sandberge“ (verbunden mit der Prüfung Möglichkeiten zu schaffen, um den Radverkehr in einem Zuge links abbiegen zu lassen in „Am Sandberge“). Danach folgt die Route dem geplanten Verlauf entlang der „Bemeroder Straße“, unter Berücksichtigung des notwendigen Optimierungsbedarfes bei der Querung des Schnellweges.

Sollte diese Variante objektiv nicht umzusetzen sein (oder auch nur in Teilabschnitten), so ist die Veloroute von der Haltestelle Feldbuschwende über die Wege entlang des „nördlichen Kronsbergsees“ zur „Von-Escherte-Straße“, danach über die „Anecampstraße“ in „Am Sandberge“ und dann dem geplanten Verlauf folgend zu führen.

Sofern auch dies nicht möglich ist, so ist in jedem Fall eine Route zu wählen unter Ausschluss der Nutzung der „Alten Bemeroder Straße“ und des Hochbahnsteiges Emslandstraße, dann eventuell entlang der „Brabeckstraße“ und „Am Sandberge“ bei Umsetzung aller dann noch notwendigen genannten Stellen.

Stellungnahme:

Die erste vorgeschlagene Alternativführung über die Straße Am Gutspark wurde bereits in der Variantenuntersuchung im Vorfeld der vorliegenden Planung untersucht. Im Ergebnis ist die Routenführung im Vergleich zum Verlauf durch die Alte Bemeroder Straße

- um ca. 700 m länger,
- führt über insgesamt drei lichtsignalgeregelte Knotenpunkte zusätzlich zur Alten Bemeroder Straße mit entsprechenden Wartezeiten und damit Reisezeitverlusten,
- führt über die Straße Am Sandberge mit derzeit nicht ausreichenden Radverkehrsanlagen und keinen ausreichenden Flächenverfügbarkeiten zum Umbau mit Anlagen für den Radverkehr im Veloroutenstandard,
- durch die Ansiedlung des 18. Gymnasiums als 2. Schule an der Straße Am Sandberge entsteht zusätzlicher Schüler*innen(rad)verkehr in diesem Bereich. Trotz Ausbau der Straße Am Sandberge ist es nicht möglich, die Radverkehrsanlagen so auszubauen, dass der Radverkehr auf einer Veloroute aufgrund fehlender Breiten zusätzlich in Veloroutenqualität abgewickelt werden könnte
- in der Straße Am Gutspark ist auf einer Länge von 200 m Senkrechtparken angeordnet, was mit einer Veloroute nur bedingt verträglich ist,
- die Gleisbereiche vor der Haltestation Feldbuschwende sind unkomfortabel durch ein Drängelgitter zu queren und
- die Erschließung der Wohngebiete westlich der Brabeckstraße sind für den Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt.

Die zweite vorgeschlagene Alternativführung über die Hauptverkehrsstraße Am Sandberge, Anecampstraße und Von-Escherte-Straße wurde im Vorfeld der vorliegenden Planung nicht mit untersucht. Dennoch kann für diese Variante im Vergleich zur Führung über die Vorzugsvariante Alte Bemeroder Straße festgestellt werden, dass

- die Strecke um ca. 900 m länger ist,
- der Verlauf führt über insgesamt zwei lichtsignalgeregelte Knotenpunkte zusätzlich zur Alten Bemeroder Straße mit entsprechenden Wartezeiten und damit Reisezeitverlusten,
- führt über die Straße Am Sandberge mit derzeit nicht ausreichenden Radverkehrsanlagen und keinen ausreichenden Flächenverfügbarkeiten zum Umbau mit Anlagen für den Radverkehr im Veloroutenstandard,
- durch die Ansiedlung des 18. Gymnasiums als 2. Schule an der Straße Am Sandberge entsteht zusätzlicher Schüler*innen(rad)verkehr in diesem Bereich. Trotz Ausbau der Straße Am Sandberge ist es nicht möglich, die Radverkehrsanlagen so auszubauen, dass der Radverkehr auf einer Veloroute aufgrund fehlender Breiten zusätzlich in Veloroutenqualität abgewickelt werden könnte
- die Gleisbereiche vor der Haltestation Feldbuschwende sind unkomfortabel durch ein Drängelgitter zu queren und
- die Erschließung der Wohngebiete westlich der Brabeckstraße sind für den Radverkehr nicht ausreichend berücksichtigt.

Die dritte vorgeschlagene Alternativroute über die Hauptverkehrsstraße Am Sandberge und Brabeckstraße ist zwar im Vergleich zur Führung über die Alte Bemeroder Straße nur um 300 m länger in der Streckenführung. Allerdings sind im Verlauf über zwei Hauptverkehrsstraßen mit starkem Verkehrsaufkommen insgesamt zwei lichtsignalgeregelte Knotenpunkte mit entsprechenden Wartezeiten zu queren. Die Trasse ist deshalb als deutlich weniger verkehrssicher und für den Radverkehr als unkomfortabel einzustufen.

Alle vorgeschlagenen Alternativlösungen wurden auch mit der Führung über die Alte Bemeroder Straße unter absolut vergleichbaren Bedingungen befahren und die Reisezeit gemessen mit dem Ergebnis, dass sich bei der Vorzugsvariante über die Alte Bemeroder Straße mit einer gemessenen Länge nach Navigationsgerät von ca. 1.500 m eine Reisezeit von 6:24 Min. stadtauswärts und 6:15 Min. stadteinwärts bei gleichbleibenden gefahrenen Geschwindigkeiten von 15 km/h ergibt. Im Vergleich dazu beträgt die Reisezeit bei der Variante über Am Gutspark mit einer Länge von ca. 2.150 m 9:25 Min. / 9:44 Min. Bei der Variante über die Anecampstraße mit einer Länge von ca. 2.380 m 10:29 Min. / 10:04 Min und bei der Variante über die Brabeckstraße mit einer Länge von 1.800 m 8:46 Min. / 7:36 Min.

Aus den genannten Gründen wird weiterhin die Trassenführung der Veloroute 06 durch die Alte Bemeroder Straße in Kombination mit den geplanten verkehrslenkenden Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit aus verkehrsplanerischer Sicht als Vorzugsvariante gesehen. Die Verwaltung empfiehlt, diesem Punkt des Änderungsantrages deshalb nicht zu folgen.

Zu Punkt 4: Auf die geplante Verbreiterung des Radweges in der Wülferoder Straße und Fällung der bestehenden Bäume wird verzichtet.

Stellungnahme:

Auf der Grundlage der regelmäßig durchgeführten Baumkontrollen durch den zuständigen Fachbereich wird der Zustand der Bäume entlang der Wülferoder Straße in diesem Bereich als nicht überlebensfähig eingestuft. In Abstimmung mit dem Fachbereich Umwelt und Stadtgrün wurde festgestellt, dass die Fällung der 11 Bäume unabhängig der Veloroutenplanung zeitnah erfolgen wird und somit die Möglichkeit besteht, in diesem Bereich der Wülferoder Straße von der Brabeckstraße bis zur Wilhelm-Göhrs-Straße unter Rückbau der Längsstellplätze und Schaffung einer optimierten Grünfläche mit ausreichend Fläche für neu zu pflanzende, angepasste Baumarten eine Radverkehrsanlage in ausreichender Breite für den Zweirichtungsbetrieb vorzusehen. Im Bestand ist der Zweirichtungsradschwergewichtsweg lediglich 2,00 m breit, was den Standards einer Veloroute nicht genügt. Die Maßnahme mit den weiteren in diesem Bereich vorgesehenen Maßnahmen, kommt auch als Schulwegsicherungsmaßnahme dem geplanten Schulzentrum an der Wilhelm-Göhrs-Straße und dem damit verbundenen Schüler*innen(rad)verkehr zu Gute. Auf diese (unabhängig von der Veloroute 06) sinnvolle Maßnahme zu verzichten, weil dadurch das Stellplatzangebot u. a. für die Gäste der in diesem Bereich ansässigen Gastronomie reduziert werden würde, hält die Verwaltung für schwer vertretbar.

66.22
Hannover / 28.06.2022