

Sitzungsvorlage: **130/2014**  
 öffentlich

Gremium	Datum	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthaltungen
Ortsrat Neuwarmbüchen	12.11.2014			
Ortsrat Altwarmbüchen	18.11.2014			
Ortsrat Isernhagen F.B.	19.11.2014			
Ortsrat Kirchhorst	26.11.2014			
Ortsrat Isernhagen N.B.	27.11.2014			
Ortsrat Isernhagen H.B.	01.12.2014			
Ortsrat Isernhagen K.B.	01.12.2014			
Umweltschutz-, Planungs- und Bauausschuss	03.12.2014			

**Betreff: Radverkehrskonzept der Gemeinde Isernhagen und Prüfung der Möglichkeit von Radverkehrsführungen in der Gemeinde Isernhagen**

**Produkt-Nr./-Name:** 12201 Ordnungsaufgaben, 54101 Gemeindestraßen  
 56101 Umweltschutzmaßnahmen

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<b>Nein</b>	<b>Bezug auf Vorlage</b>
<b>Beteiligung der Gleichstellungsbeauftragten:</b>	<b>Nein</b>	
<b>Umwelterheblichkeit:</b>	<b>Ja</b>	<b>Nr.:115/2013</b>

<b>Beschlussvorschlag:</b>  <i>(Für formell vorgeschriebenen Entscheidungstext; bei Bedarf auszufüllen)</i>	<p>1) Die Gremien nehmen das Radverkehrskonzept der Gemeinde Isernhagen zur Kenntnis.</p> <p>2) Die Gremien nehmen die Empfehlungen und die Stellungnahmen der Gremien und der Verwaltung zu Möglichkeiten von Radverkehrsführungen in der Gemeinde Isernhagen zur Kenntnis</p>
Ergebnisse, Wirkung <i>(Was wollen wir erreichen?)</i>	<p>1) Durch das Radverkehrskonzept sollen die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40% bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Basisjahr 1990 reduziert werden.</p> <p>2) Mit der Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen bezüglich der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht und den damit verbundenen geänderten Anforderungen an den Straßenverkehr, soll durch mögliche Anpassungen der Radverkehrsführungen die Sicherheit im Radverkehr weiterhin gewährleistet bzw.</p>

	verbessert werden.
Programme Leistungen <i>(Was wollen wir tun?)</i>	<p>1) Mit den im Radverkehrskonzept beschriebenen Maßnahmen soll die Radverkehrsinfrastruktur verbessert und der Radanteil im Verkehr gesteigert werden. Radfahren in Isernhagen soll schneller, bequemer und sicherer werden.</p> <p>2) An den von den Gremien benannten Bereichen in den einzelnen Ortschaften wird von der Verwaltung geprüft, inwieweit Möglichkeiten bestehen, Verkehrsführungen für Radfahrer zu installieren oder andere Maßnahmen zur Radverkehrssicherheit durchzuführen.</p>
Prozesse / Strukturen <i>(Wie wollen wir etwas tun?)</i>	<p>1) In Kooperation mit der Region Hannover und weiteren Akteuren sollen zukunftsorientierte Konzepte erarbeitet werden, die zu einer Förderung des Radverkehrs führen.</p> <p>2) Die vorgeschlagenen Bereiche werden von der Verwaltung identifiziert und eine Umsetzung wird geprüft.</p>
Ressourcen/ Wirtschaftlichkeit <i>(Was wenden wir auf?)</i>	Kosten für die Gemeinde entstehen derzeit nicht.

### **Begründung:**

In der Vorlage-Nr. 110/2012 stellt die Ratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen den Antrag, dass der Rat die Verwaltung beauftragen möge, ein Radwegeverkehrskonzept für die Gemeinde Isernhagen aufzustellen und Fahrradschutzstreifen für Radfahrer auf den innerörtlichen Straßen in Isernhagen erstellen zu lassen.

### **1. Radverkehrskonzept**

Das regionale Radverkehrskonzept soll in den nächsten Jahren schrittweise umgesetzt werden und eine sichere Radverkehrsinfrastruktur auch bei höheren Geschwindigkeiten schaffen. Um die regionalen Projektideen zu initiieren und umzusetzen wurden in Arbeitskreisen mit der Region und weiteren Akteure die weiteren Schritte diskutiert und Handlungskonzepte erarbeitet. Dazu gehören u.a. eine optimale und flexible Verknüpfung mit dem ÖPNV, eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr und ein alltagstaugliches Radwegenetz, das Radfahren in der Region Hannover schneller, bequemer und sicherer macht.

Die Gemeinde Isernhagen hat in der Vergangenheit bereits Schritte zur Verbesserung der Verkehrssituation für das Rad unternommen. Im Rahmen des Klimaschutzaktionsprogramms hat es sich die Gemeinde Isernhagen zur Aufgabe gemacht, in ihrer Zuständigkeit vor Ort für ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und sicheres Netz für den Radverkehr zu sorgen. Mit der Erarbeitung von Handlungsstrategien zur Förderung des Radverkehrs werden auch zukünftigen Entwicklungen, wie die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs berücksichtigt.

### **1.1 Radwegenetz in der Gemeinde Isernhagen**

Das ca. 77 Kilometer lange durchgängige Radwegenetz in der Gemeinde Isernhagen (**Anlage 1**) wurde aus Vorschlägen der Ortsräte initiiert und von der Verwaltung ergänzt. Es verbindet die einzelnen Ortschaften der Gemeinde miteinander und knüpft an Regionsradwege an. Je nach örtlicher Situation werden dabei Fahrbahnen, Radverkehrsanlagen, Radwege oder ländliche Wege genutzt. Das Radverkehrsnetz in der Gemeinde Isernhagen ist zurzeit vorrangig dem Freizeitverkehr und Tourismus gewidmet und führt neben Hauptverkehrsstraßen auch über Feld-, Forst- und Wirtschaftswege. Als Orientierungshilfe wurde im Jahr 2012 das Radwegenetz an 64 Standorten beschildert.

### **1.2 Kataster für Fahrradabstellmöglichkeiten**

Mit der Erstellung eines Katasters wurde der Bestand von Fahrradabstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen (**Anlage 2**) in Isernhagen erfasst. Das Kataster soll als Arbeitsmittel zur Unterhaltung des Bestandes an Fahrradparkanlagen genutzt werden, um zu beurteilen, ob diese für die Nutzer ausreichen und ob sie in verkehrssicherem Zustand sind.

### **1.3 verkehrsmittelübergreifende Mobilität**

Durch die standardmäßige Ausstattung der Bushaltestellen mit Fahrradbügeln soll die Nutzung des Fahrrades als Zubringer zur Haltestelle gestärkt werden. Eine Priorisierung ist der **Anlage 3** unter P zu entnehmen. Grundlage hierfür ist die Anzahl der bedienenden Buslinien und das zu versorgende Einzugsgebiet. Entsprechend des Platzangebots sind bei den künftigen Umbaumaßnahmen in Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten einzelne Fahrradbügel vorzusehen. Bezüglich der Fahrradabstellanlage an der Haltestelle Altwarmbüchen der Stadtbahnlinie 3 wird der Ausbau eines B+R-Konzepts geprüft.

### **1.4 Vorrangnetz Alltagsradverkehr**

Für eine systematische Radverkehrsförderung erarbeitet die Region Hannover derzeit gemeinsam mit Kommunen, Verbänden und Institutionen ein Handlungskonzept für die Entwicklung eines Vorrangnetzes für den Alltagsradverkehr. Ziel ist ein regionsweites und flächendeckendes Alltagsradverkehrsnetz, das als baulastträgerübergreifend konzipiertes Vorrangnetz initiiert wird. Das Wunschliniennetz (**Anlage 4**) beinhaltet Quell- und Zielorte in der Region Hannover. Die Orte werden durch tangentielle Verbindungen miteinander verknüpft, wobei eine radiale Ausrichtung auf die Stadt Hannover erfolgt. Durch die Verbindung benachbarter Grund- und Mittelzentren soll eine regionsweite Netzstruktur entstehen. Die tatsächliche Umlegung orientiert sich an den bereits vorhandenen Netzen und Wegen. In **Anlage 5** sind die wesentlichen Punkte der Abstimmung dokumentiert und die entsprechenden Ausschnitte des Übersichtsplans dargestellt.

### **1.5 Baumaßnahmen an Kreisstraßen durch die Region Hannover**

Der Fachbereich Verkehr der Region Hannover hat im vergangenen Jahr in der Beschlussdrucksache Nr. 0874(III) Baumaßnahmen an Kreisstraßen vorgestellt, die aus fachlicher Sicht eine hohe Priorität aufweisen. Die dort genannten Maßnahmen sollen realisiert werden bzw. sind realisiert worden (**Anlage 7**). Diese Maßnahmen werden, je nach dem wann die Baugenehmigungen und/oder Förderzusagen

vorliegen, in den Jahren 2015 bis 2018 umgesetzt. In der „Mittelfristigen Finanzplanung“ werden Radwege, die aus räumlicher Sicht, aus der Betrachtung von Netzlücken oder im Rahmen der Verkehrssicherheit, berücksichtigt.

### **1.6 Finanzförderung über die „Nationale Klimaschutzinitiative“**

Mit der Förderung von Klimaschutzprojekten durch den PTJ im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative werden 2015 bzw. 2016 auch investive Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität gefördert. Dazu gehören u.a. Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, wie die Ergänzung vorhandener Wegenetze für den Radverkehr und die Einrichtung hochwertiger Radabstellanlagen an Knotenpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Verwaltung wird prüfen, ob und in welchem Umfang eine Förderung in Anspruch genommen werden kann.

### **1.7 Öffentlichkeitsarbeit**

Mit der Teilnahme an Fahrrad-Kampagnen, wie die Aktionen "Mit dem Rad zur Arbeit" oder Stadtradeln soll das Fahrrad im Straßenverkehr gefördert werden. Neben dem Klimaschutz steht auch der Gesundheitsaspekt im Vordergrund. Eine Teilnahme ist auch für die kommenden Jahre geplant.

## **2. Prüfung der Radverkehrsführungen**

Ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts aus dem Jahr 2010 zur Radwegebenutzungspflicht bestätigte, dass Radfahrer im Regelfall auf der Fahrbahn fahren und Städte und Gemeinden nur im Ausnahmefall Radwege als benutzungspflichtig kennzeichnen dürfen. D.h., dass Radwege nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden dürfen, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht.

Die Region Hannover hat darauf hin vor anderthalb Jahren ein externes Ingenieurbüro beauftragt, die bisherigen benutzungspflichtigen Radwege systematisch darauf überprüfen zu lassen, ob die Benutzungspflicht aufrechterhalten kann oder aufgehoben werden muss. Die Gemeinde Isernhagen hat sich diesem Projekt angeschlossen und das Ergebnis liegt jetzt vor.

Mit den sich aus der Überprüfung ergebenden Erkenntnissen ist die Verwaltung zuständig, die Radverkehrsführungen ggf. anzupassen.

Im Rahmen der Ergebnisse der Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht wird von der Verwaltung eine Überprüfung der von den Gremien benannten Bereiche in den einzelnen Ortschaften mit durchgeführt und beurteilt.

Bei der Info-Veranstaltung am 20.08.2013 wurden aus dem Teilnehmerkreis und in den anschließenden Ortsratssitzungen auf Grundlage der Vorlage-Nr. 115/2013 folgende Hinweise, Anregungen und Stellungnahmen gegeben:

	<b>Empfehlungen</b>	<b>Stellungnahme aus den Gremien</b>	<b>Stellungnahme Amt 32</b>
<b>Awb</b>	Blocksberg Radweg-Situation	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: es gibt zwar Schilder, die Autofahrer auf den beidseitig querenden Radverkehr auf den Fahrradweg hinweisen, bei vermehrten Gefahrensituationen kann aber ein aufgemalter Fahrradhinweis auf der Straßeneinmündung helfen	Rechtsseitig in Richtung Stadtbahn-Endpunkt Gehweg mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ und zusätzlicher Gegenläufigkeit. Im Zuge des Neubaugebietes „Wietzeau“ ist linksseitig hinter dem Grünstreifen ein zusätzlicher Gehweg (Radfahrer frei) geschaffen worden – demzufolge besteht richtungsbezogen die Möglichkeit jeweils (ohne Verpflichtung) den Gehweg als Radfahrer zu nutzen.
	K 114 Höhe Radweg	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: in der Dunkelheit blenden die auf der höher gelegten Straße fahrenden Autos; Abhilfe dürfte aber wohl nur durch erhebliche Umbaumaßnahmen möglich sein, die unverhältnismäßig wären	Dito
	Radweg Varrelheide Richtung Fasanenkrug	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Für Begegnungsverkehr dürfte noch ausreichend Platz sein	Gebiet der Landeshauptstadt Hannover
	gefährliche Verengung des Radweges längs der K112 an dem Buswartehäuschen (Am Walde)	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Entschärfung der Gefahrenlage durch Einbau von Sichtfenstern in die Seiten des Wartehäuschens	Buswartehäuschen wurde mit einer „Durchsichtmöglichkeit“ versehen, so dass sowohl Radfahrer wartende Fahrgäste und auch diese passierende Radfahrer besser wahrnehmen können.
	Radweg entlang der K112 wird beiderseits hinter Autoparkplätzen geführt	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Hinweisschilder für Autofahrer oder Abstandszonen zum parkenden Verkehr, wo es möglich ist	Hierbei handelt es sich um einen Angebotsstreifen ohne Benutzungspflicht und nicht um einen Radfahrstreifen.

	gefährliche Situation vor dem Hotel Hennies durch den Eingangsbereich und dem Kundenparkplatz	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Hinweisschilder auf den Radverkehr, die die parkenden Autofahrer wahrnehmen sowie Änderung der Anordnung der Parkplätze parallel zur Straße und nicht als Parktasche, um den Platz für eine Verbreiterung des Fußweges und des Eingangsbereich der Gaststätte zu nutzen	Keine Benutzungspflicht. Umsichtige Radfahrer steigen ab und schieben das Rad das kurze Stück.
	Grundstücksausfahrt Hornbach	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Wurde durch Rückschnitt der Büsche und entsprechende Schilder (Stoppschild) entschärft	Wurde erheblich durch den Grün-Rückschnitt seitens Hornbach verbessert, da nunmehr die Ein-/ Ausfahrt und damit die Fahrzeuge eher erkennbar sind.
	Isernhagener Straße zwischen K114 und K112 rechtsseitig	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Prüfung der Einrichtung von Fahrradschutzstreifen	30er Zone – keine Notwendigkeit lt. StVO
	Bothfelder Straße zwischen K114 und K112 beidseitig	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Prüfung der Einrichtung von Fahrradschutzstreifen	Restfahrbahnbreite von mindestens 4,50 m nicht gegeben Zeitweise Tempo 10 – keine Notwendigkeit
	Königsberger Straße beidseitig	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Prüfung der Einrichtung von Fahrradschutzstreifen	Restfahrbahnbreite von mindestens 4,50 m nicht gegeben Tempo 30 – keine Notwendigkeit
	Farrelweg beidseitig	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Prüfung der Einrichtung von Fahrradschutzstreifen	Restfahrbahnbreite von mindestens 4,50 m nicht gegeben Tempo 30 – keine Notwendigkeit
	Bernhard-Rehkopf Straße einseitig	Antrag Bündnis 90/Grüne Vorlage Nr. 110/2012: Prüfung der Einrichtung von Fahrradschutzstreifen	Restfahrbahnbreite von mindestens 4,50 m nicht gegeben Tempo 30 – keine Notwendigkeit
<b>Kh</b>	Radfahrstreifen ehemalige B3		Hierbei handelt es sich um einen Angebotsstreifen

			ohne Benutzungspflicht und nicht um einen Radfahrstreifen.
	Radweg Edderbrücke: Problem ist die zweimalige rechtwinklige Verschwenkung des Ausganges		Im Bereich wird durch ein Schild auf die Rutschgefahr hingewiesen. Hier ist der umsichtige Radfahrer aufgefordert vom Rad abzusteigen.
	Verlängerung Asphaltstück Großhorst in der Nähe des Kreisels		Ist nur durch erhebliche Umbau-maßnahmen möglich, deren Kosten unverhältnismäßig hoch wären
	Farbliche Markierung K116 zur Stellerstr. (oberer Geh-/Radweg)		Hierbei handelt es sich um einen Angebotsstreifen ohne Benutzungspflicht, für eine farbliche Abgrenzung wird daher keine Notwendigkeit gesehen.
	Radweg entlang der K112 wird beiderseits hinter Autoparkplätzen geführt		Angebotsstreifen, nicht Radweg, Gegebenheit
	Gefahr bei Querungen an dem Kreisel und an den Autobahnauffahrten in Richtung Altwarmbüchen		Vorgaben durch StVO geregelt
	Zufahrt Nahversorger: beidseitiger Radweg ist wünschenswert	Durch OR Kh ergänzt	Angebotsstreifen vorhanden
	Farbliche Markierung des Radweges entlang der K 112	Durch OR Kh ergänzt	Farbliche Abgrenzung ist durch Region Hannover geplant
	Entfernung der optischen erhabenen Abtrennungen neben dem	Durch OR Kh ergänzt	Bereits erfolgt

	Fahrradweg (Sturzgefahr)		
<b>Nwb</b>	Pfad der Menschen-rechte (1) und die Beton-Variante entlang Lohne (2) befindet in einem reparaturbedürftige m Zustand		Ausbesserungen wurden durch den Baubetriebshof (1) und durch die Tiefbauabteilung (2) ausgeführt
	sehr schlechte Radwegverhältniss e Verbindung Parksee Lohne		Sind aufgrund der Bodenverhältnisse langfristig nur durch kostenintensive Investitionen zu Händeln
	Verbindung Nwb - F.B. → Radweg zu schmal für einseitige Führung	Durch OR Nwb als nicht relevant gestrichen	
<b>F.B.</b>	Gefahrenpunkt Pastorenrift - Dorfstraße	Der Ortsrat FB wird die Planung der Region in Bezug auf den Ausbau der K 113 abwarten	Bei der Dorfstraße handelt es sich um eine vorfahrtsberechtigte Hauptstraße und jedes Befahren von der Pastorenrift ist wartepflichtig. Jedes Fahrzeug hat sich in den Verkehr der Dorfstraße „hineinzutasten“.
	siehe andere Altdörfer bzw. K.B.		
	Nutzung der Parkfläche als Radweg		Die K 113 (hier Hauptstraße) wird in 2015 saniert und somit auch die Radweg-situation verändert – derzeit besteht keine Benutzungspflicht.
<b>H.B.</b>	Breiterer Radweg an der Hahle		Es wird keine Erforderlichkeit gesehen.
.	Burgwedeler Straße → beidseitig gesonderter Radweg		Die Landesbehörde für Straßenbau wird in 2015 den Knotenpunkt Reuterdamm/ L 381 in einen Kreisels umgestalten - in diesem Zuge wird von dort



			auch die Radwegsituation überdacht
	alternativ eine Seite Schutzstreifen, andere Seite Radweg		Die Landesbehörde für Straßenbau wird in 2015 den Knotenpunkt Reuterdamm/ L 381 in einen Kreisel umgestalten - in diesem Zuge wird von dort auch die Radwegsituation überdacht
	Verbindungsweg F.B.- H.B. → Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h herabsetzen		Es wird keine Erforderlichkeit gesehen.
<b>N.B.</b>	Radweg entlang Reuterdamm → Weiterführung in den Ort		Es handelt sich um einen „Gehweg / Radfahrer frei“ und es besteht keine Benutzungspflicht
	beidseitige Befahrung des Rad / Gehweges	wird vom OR N.B. hinterfragt und als nicht relevant eingestuft	
	Burgwedeler Straße → beidseitig Radweg oder Schutzstreifen		Die Landesbehörde für Straßenbau wird in 2015 den Knotenpunkt Reuterdamm/ L 381 in einen Kreisel umgestalten - in diesem Zuge wird von dort auch die Radwegsituation überdacht
	Situation an der Einmündung Reuterdamm in die L381		Derzeitige Situation wird durch die Umgestaltung des Knotenpunktes in eine „Kreisel-Regelung“ entspannt/ verändert.
	Gefährliche Situation im Bereich „Am Ortfelde 101“ (Tankes Scheune)	wird vom OR N.B. ergänzt	Bei der Straße „Am Ortfelde“ handelt es sich um eine vorfahrtsberechtigzte Hauptstraße und jedes Befahren von bspw. Grundstücken hat „tastend“ zu erfolgen.
	gefährliche Situation an der Einmündung Am Ortfelde/Prüssentri	wird vom OR N.B. hinterfragt und als nicht relevant eingestuft	Dito Keinerlei zu verzeichnende Unfälle, klar nach der StVO

	ft		geregelter Verkehrsführung.
<b>K.B.</b>	Radweg an der Hagenstraße bis zur Kreuzung (K113)	Der Ortsrat spricht sich bereits jetzt gegen das Aufbringen von Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus	Gehweg, Radfahrer frei vorhanden, Außerorts einseitiger Radweg mit Benutzungspflicht, geringes Radverkehrs-Aufkommen – keine Notwendigkeit
	Beidseitig Radweg bzw. Schutzstreifen		Rechtsseitig ist ein „Gehweg / Radfahrer frei“ vorhanden, Linksseitig ist kein befestigter Weg vorhanden.

Ergänzend wird auf die Ergebnisse der Firma SHP Ingenieure zur Radwegbenutzungspflicht in der Gemeinde Isernhagen verwiesen (**Anlage 8 + 9**)

**Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1: Radwegenetz Isernhagen

Anlage 2: Radabstell-Kataster Isernhagen gesamt

Anlage 3: Übersicht Fahrradabstellanlagen in Isernhagen

Anlage 4: Wunschliniennetz Region Hannover

Anlage 5: Wunschliniennetz Abstimmung

Anlage 7: Baumaßnahmen an Kreisstraßen 2015 bis 2018

Anlage 8: Ergebnisse der Firma SHP Ingenieure zur Radwegbenutzungspflicht  
Innerorts in der Gemeinde Isernhagen

Anlage 9: Ergebnisse der Firma SHP Ingenieure zur Radwegbenutzungspflicht  
Außerorts in der Gemeinde Isernhagen