

Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Südstadt-Bult  
Stadträt\*innen im Bauausschuss

Hausmannstraße 9-10  
30159 Hannover

zur Kenntnis:  
Verkehrspolitische Sprecher\*innen der Fraktionen im Rat  
Bauverwaltung  
Lokalredaktion HAZ/NP

Tel. 0511 16 403 22  
[stadt@adfc-hannover.de](mailto:stadt@adfc-hannover.de)

**Ansprechpartner**  
[j.krueger@adfc-hannover.de](mailto:j.krueger@adfc-hannover.de)

Hannover, 10. März 2022

## ADFC-Stellungnahme: Planungen für die Geibelstraße Drucksache Nr. 0687/2022<sup>1</sup>

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

im Rahmen des Beteiligungsverfahrens hatte der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) insbesondere auf die Belange des Radverkehrs, aber auch auf das Thema Aufenthaltsqualität aufmerksam gemacht. Wir freuen uns, dass einige unserer Vorschläge aufgegriffen wurden. Unsere Stellungnahme bringen wir nun in Teilen erneut ein:

### Allgemeine Einschätzung

Der Entwurf ist sehr autozentriert und bringt keine wirkliche Änderung oder Verbesserung für Fuß- und Radverkehr. Mit der Planung wird damit ein wichtiger Schritt Richtung Verkehrswende und Minimierung des KFZ-Verkehrs in der Südstadt vertan. Es handelt sich um die Variante, bei der möglichst viel Parkraum beibehalten wird – zulasten des Rad- und Fußverkehrs und der Aufenthaltsqualität. Statt die Aufenthaltsqualität für Menschen in der Straße zu stärken, wird nach altem Muster vorrangig für den Autoverkehr gedacht.

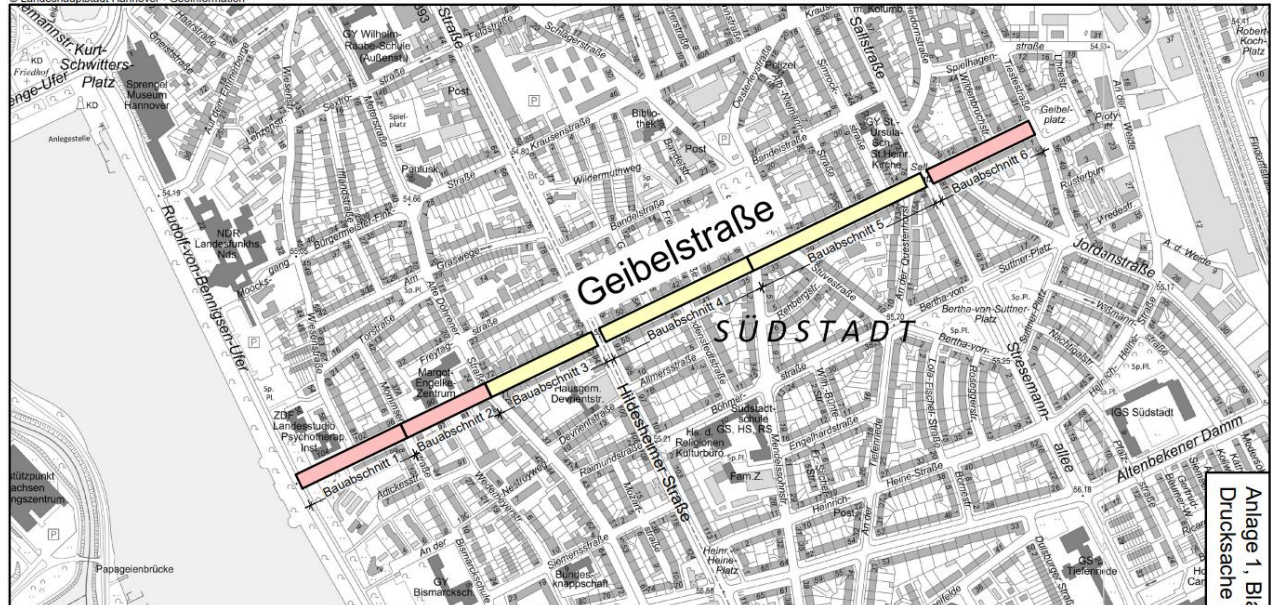
Mit der derzeitigen Planung wird ein Zustand zementiert der nicht mehr zeitgemäß und schon gar nicht klimagerecht ist. Außerdem wird er den Menschen, die in der Stadt sicher und gesund leben wollen, nicht gerecht.

Die Planung bleibt hinter unseren Erwartungen, mit der vorgelegten Planung ergeben sich nur unwesentliche Verbesserungen für Fuß-, Radverkehr und keine Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten Aufenthaltsqualität und nur wenig Verbesserungen der Sicherheit für den Radverkehr. Da die Geibelstraße durch die vorgelegte Planung für die nächsten 40/50 Jahre umgebaut wird, sollte der Umbau wesentlich zukunftssicherer sein, im Sinne einer No-Regret-Maßnahme. Ansonsten würden wir auch vor dem Hintergrund des hohen Investitionsvolumens eher dazu raten, den Ist-Zustand zu belassen. Dafür muss aber die Aufenthaltsqualität vor Ort und die Bedürfnisse von Rad- und Fußverkehr in den Mittelpunkt gestellt werden - und das passiert hier leider nicht.

---

<sup>1</sup> <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/0687-2022>

Basisdaten: Stadtkarte 1:1000  
 © Landeshauptstadt Hannover - Geoinformation



**Geplante Bauabschnitte:**

- Bauabschnitt 1: Rudolf-von-Bennigsen-Ufer bis Mommsenstraße (2023)
- Bauabschnitt 2: Mommsenstraße bis Alte Döhrener Straße (2023)
- Bauabschnitt 3: Alte Döhrener Straße bis Hildesheimer Straße (2024)
- Bauabschnitt 4: Hildesheimer Straße bis Mendelssohnstraße (2024)
- Bauabschnitt 5: Mendelssohnstraße bis Sallstraße (2025)
- Bauabschnitt 6: Sallstraße bis Tiestestraße (2023)

**FACHBEREICH TIEFBAU**  
**Straßenplanung**  
 66.22  
 Januar 2022  
 Änderungen vorbehalten !

Anlage 1, Blatt 12 zur  
 Drucksache Nr.

/ 2022

Übersicht über die Bauabschnitte, aus Anlage 1.12 der Drucksache

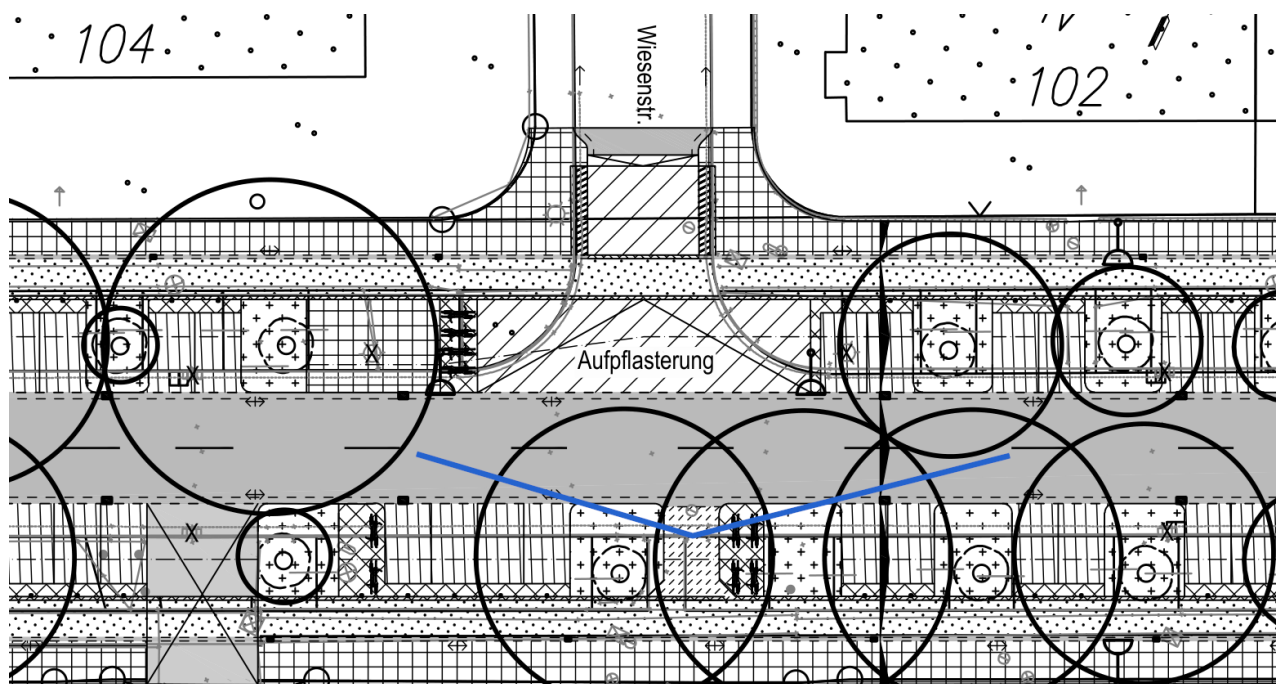
## Bauabschnitt 1

### Aufweitung auf mehrere Fahrspuren prüfen

Der ADFC empfiehlt zu prüfen, ob die Aufweitung auf zwei Abbiegespuren zum Rudolf-von-Bennigsen-Ufer hin tatsächlich erforderlich ist. Da es sich um eine T-Kreuzung handelt, bei der die Linksabbieger keinen Gegenverkehr abwarten müssen, wird der Durchsatzgewinn als gering eingeschätzt.

### Sichtlinien an Fuß- und Radfurten unzureichend; Tempoabsenkung erforderlich

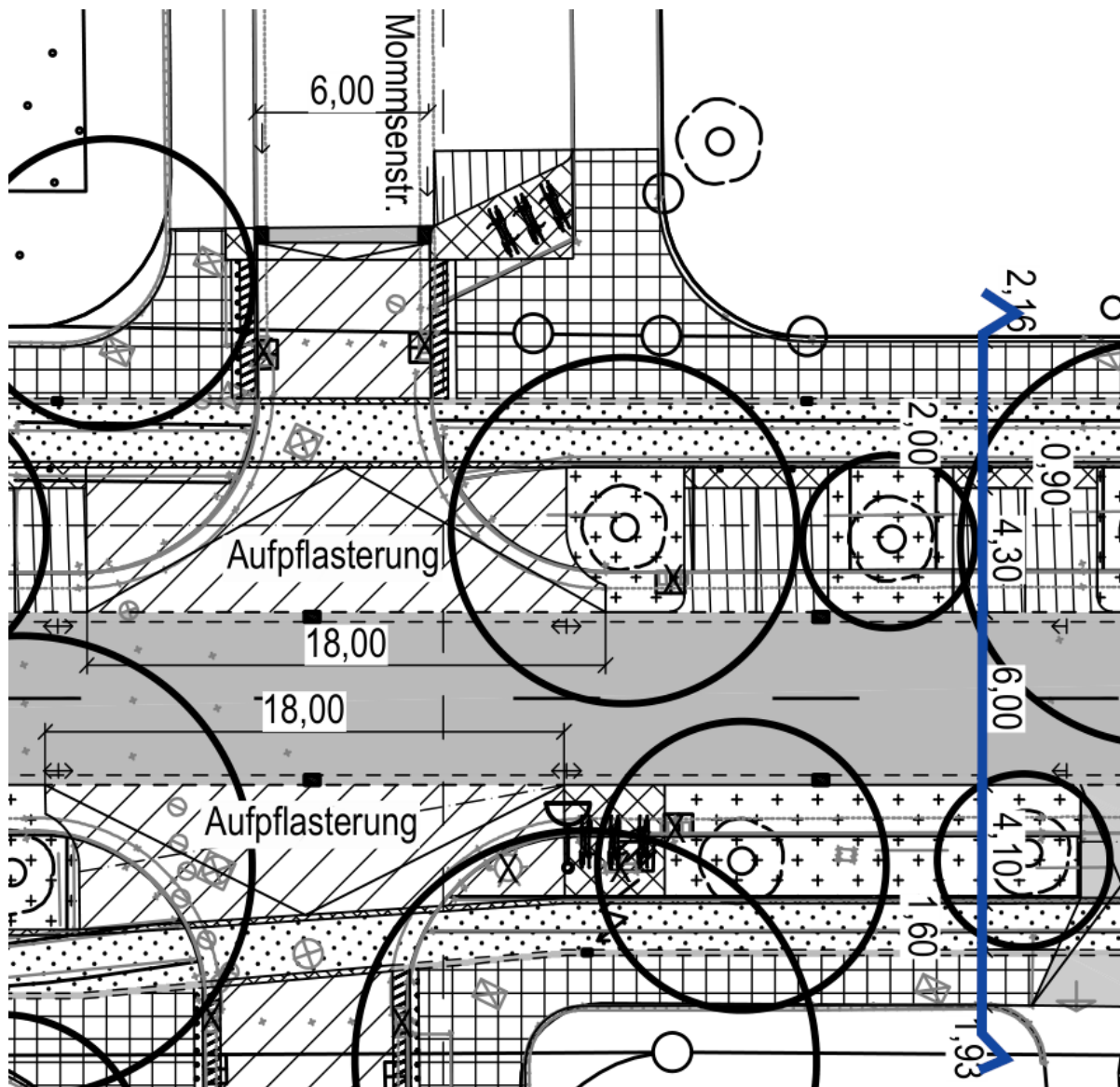
Trotz der begrüßenswerten Verbesserung der Sichtlinien an den Fuß- und Radverkehrsfurten gegenüber von Querstraßen durch Lastenradstellplätze, hält der ADFC die Sichtlinien nicht für ausreichend sicher bei Tempo 50. Denn viele parkende PKW können wegen der heutigen Größen auch von Erwachsenen nicht mehr überblickt werden - Kinder können das ohnehin nicht. Wir empfehlen deswegen eine generelle Absenkung der Geschwindigkeit auf Tempo 30. Beispielhaft sei die Furt an der Wiesenstraße gezeigt, das Problem betrifft alle weiteren Furten im Verlauf ebenso. (Siehe dazu auch die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RASt)



Beispiel für eine durch parkende Fahrzeuge mangelhafte Sichtlinie (blau) an einer Fuß- und Radverkehrsfurt gegenüber einer Querstraße (hier Wiesenstraße)

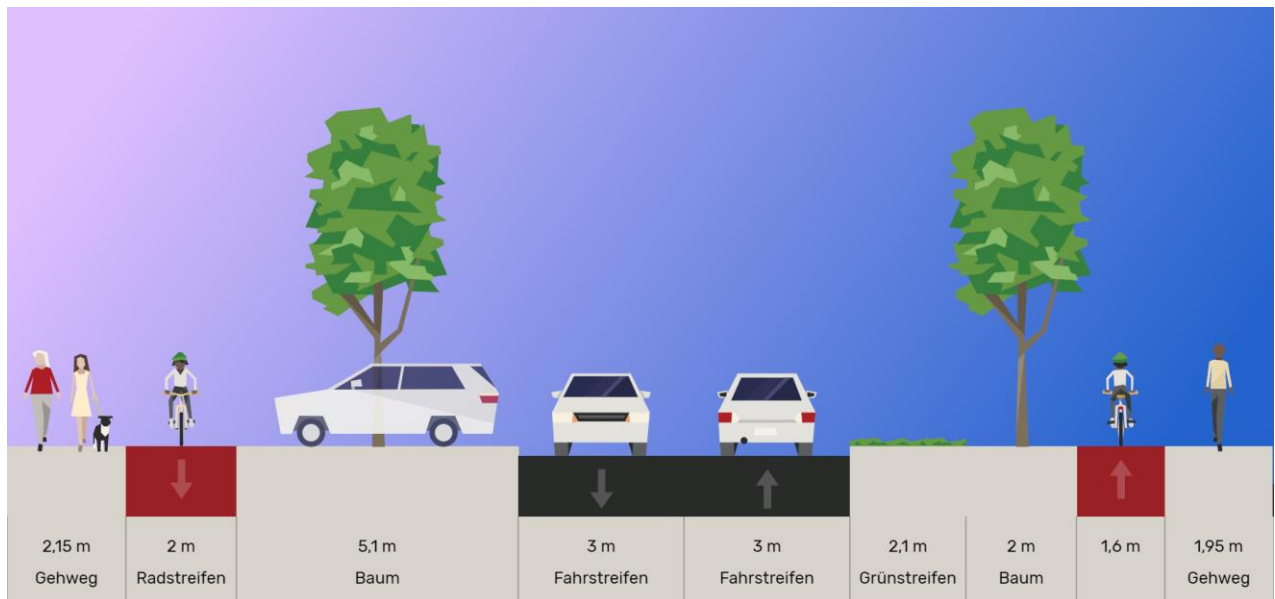
## Bauabschnitt 2

Die Verengung des Radweges auf 1,60m zwischen Mommsenstraße und Alte Döhrener Straße lässt sich vermeiden, indem die gegenüber liegenden Querparkplätze in Längs- oder Schrägparkbuchten gewandelt werden. Alternativ kämen Querparkplätze mit Längenbegrenzung für die einzustellenden Fahrzeuge bis 4 meter in Betracht. (Für eine Übersicht der in Frage kommenden Kleinwagen, siehe <https://de.automobiledimension.com/autosuchmaschine.php>)  
Damit sind auch empfehlungskonforme Fußwegbreiten auf dem Teilstück möglich. Insbesondere zwischen U-Bahn-Station und den Schulen gibt es erheblichen Fußverkehr. Wegen der Nähe des Maschsees sind hier viele Fußgänger\*innen, e-Rollerfahrer\*innen und auch Rollschuhläufer\*innen unterwegs.

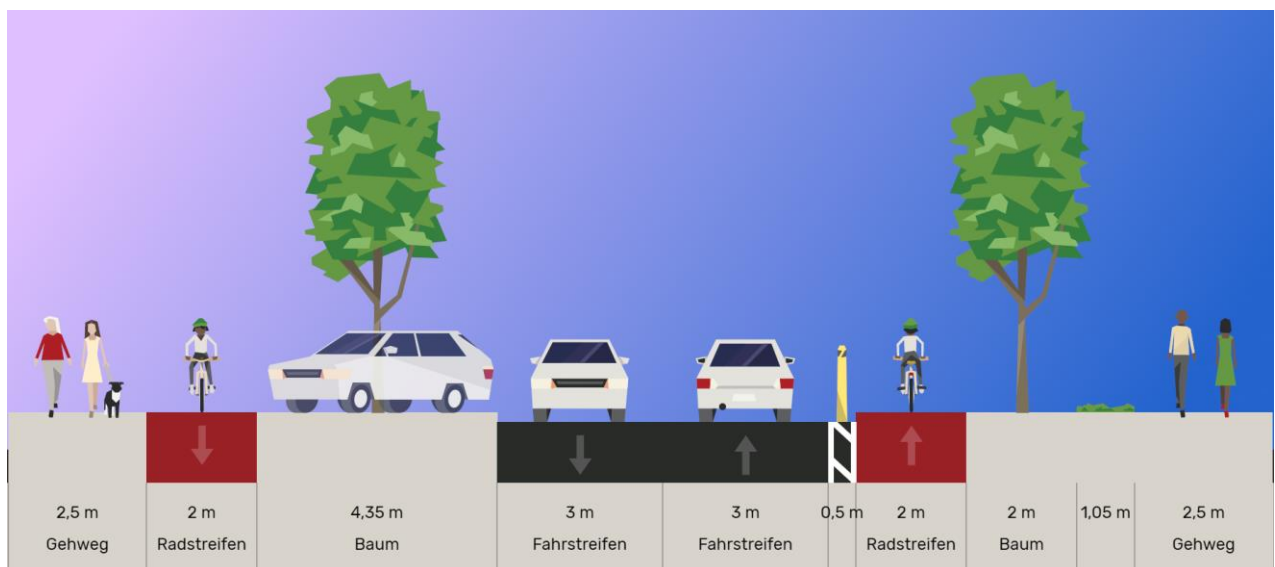


Schnittlinie (blau) im Bauabschnitt 2 entlang der Maßkette östlich der Mommsenstraße, Anlage 1.2 Drucksache





Schnitt entlang der Maßkette Blickrichtung Osten, wie geplant; 1,60m Radweg auf der Südseite sind zu wenig, die Fußwege sind beide untermaßig, was dem hohen Fußverkehrsaufkommen in dem Maschsee-nahen Bereich nicht gerecht wird.



ADFC Vorschlag für die Aufteilung des Straßenraumes in Bauabschnitt 2, im Bild mit Schrägparkplätzen, je nach Baumbestand eine Mischung aus Schräg- und Längsparkplätzen möglich, alternativ Querparkplätze mit Längenbegrenzung.

### Bauabschnitt 3

#### **Radweg entlang der Fahrbahn: Abpollerung zum KfZ Verkehr, Trennung vom Fußverkehr**

Der ADFC erwartet, dass der Radweg entlang der Fahrbahn-Südseite zum Falschparken genutzt wird und empfiehlt hier eine durchgängige Abpollerung. Es ist zu erwägen, den Radweg als Protected Bikelane auf der Fahrbahnebene zu führen, um außerdem eine klare Trennung vom Fußverkehr zu erreichen. Beispielhaft sei an dieser Stelle erwähnt, dass der im sog. "Hannover Standard" vorgesehene Klinkerstein nach kurzer Zeit uneben wird und nur einen schlechten Fahrkomfort bietet. Der ADFC empfiehlt deswegen, Radwege zu asphaltieren, ggf. in rot angefärbtem Asphalt. Als geschützter Radstreifen ergibt sich die Asphaltierung von selbst.

#### **Aufweitung an Einmündung Hildesheimer Straße prüfen**

Der ADFC empfiehlt zu prüfen, ob eine Aufweitung der Fahrbahn mit einhergehender Verengung des Radweges vor der Einmündung zur Hildesheimer Straße tatsächlich erforderlich ist. Die Schleppkurve für Einbieger kann auch durch Zurücksetzen der Haltelinie sichergestellt werden.

### Bauabschnitt 4

Der Seitenraum wird von Parkflächen für Autos dominiert. Statt langer Reihen Parkplätze sollte eine solche Planung Raum für Begegnung bereitstellen. Durch Bänke, Beete, Spielgeräte etc. können zwischen den Bäumen kleine Aufenthaltsinseln entstehen.

### Bauabschnitt 5

#### **Stephansplatz**

Die Situation an Markttagen wird nicht verbessert, es soll so bleiben wie bisher: Der Radweg wird gesperrt und die Radfahrer sollen schieben oder ungesichert auf die Straße ausweichen. Das ist inakzeptabel, da der Radverkehr durchgehend und sicher geführt werden muss, um jederzeit und für alle Menschen attraktiv zu sein. Es ist nicht nachvollziehbar, warum speziell der Umweltverbund unter der Engstelle leiden soll. Da in der Geibelstraße kein Busverkehr ist, empfiehlt der ADFC, an Markttagen die Geibelstraße entlang des Stephansplatzes für den Kraftfahrzeugverkehr zu sperren.

Dadurch würde auch die Sicherheit des starken Fußverkehrs, der an Markttagen dort die Straße überquert, deutlich erhöht. Außerdem können neben der Fahrgasse für den Radverkehr Teile der Fahrbahn für weitere Marktstände genutzt werden.

#### **An der Questenhorst**

Der ADFC hält die Gestaltung der Einmündung von An der Questenhorst im Rückstaubereich der Kreuzung zur Sallstraße für zu unübersichtlich und empfiehlt, die Querstraße mit einem modalen Filter von der Geibelstraße abzutrennen, so dass an der Stelle nur noch Radverkehr ein- und ausfährt.

## Bauabschnitt 6

### **Sallplatz**

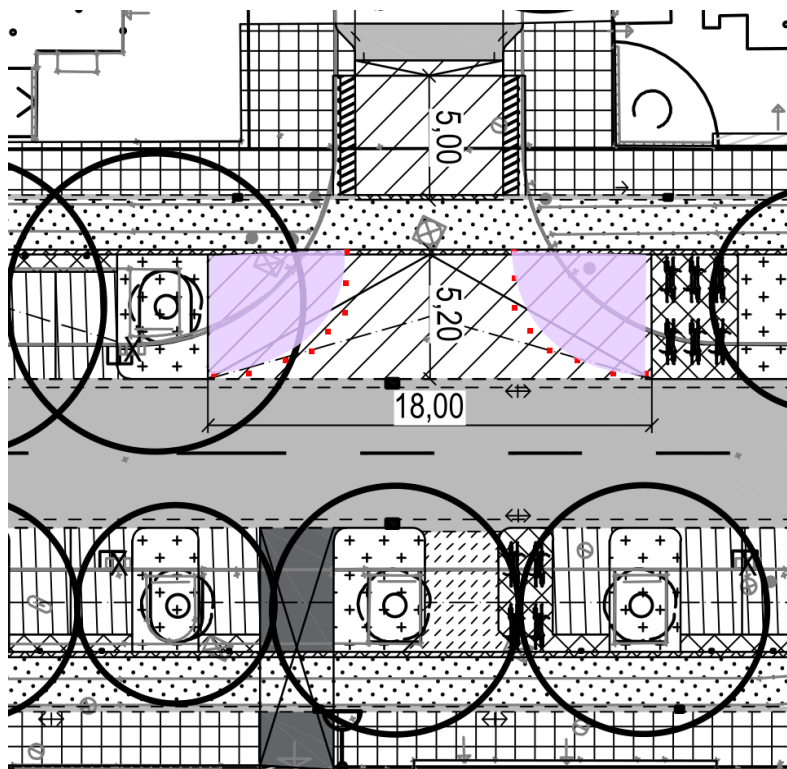
Der ADFC empfiehlt die Umbenennung des Sallplatz in Sallkreuzung, um der städtebaulichen Anmutung gerecht zu werden. Zugunsten eines breiteren Straßenraums werden hier Bäume gefällt. Das ist gestalterisch schwer nachvollziehbar. Statt Bäumen sollten Kfz-Spuren weichen und der Platz in seiner Aufenthaltsqualität aufgewertet werden, sodass die vorhandene Außengastronomie ausgeweitet werden kann.

### **Einmündung Jordanstraße**

Der Bereich der Geibelstraße hinter dem Sallplatz in Richtung Geibelplatz ist in der vorliegenden Planung nicht so umgestaltet, dass der Radverkehr im Rechtsverkehr über die Jordanstraße der Geibelstraße folgen kann. Radfahrer\*innen müssen zweimal die Fahrbahn kreuzen und dann im Gegenverkehr fahren, was unattraktiv und unsicher ist und einen Zeitverlust bedeutet.

## Bauabschnitt übergreifend

Insgesamt sind deutlich zu wenig neue Abstellanlagen für den Radverkehr vorgesehen, überdachte oder gesicherte Anlagen fehlen vollständig. Hier muss der eine oder andere Parkplatz zu Gunsten von überdachten und ggf. abschließbaren Fahrradgaragen umgewidmet werden. Insbesondere sind auch Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder vorzusehen, die gerade in der dicht besiedelten Südstadt häufig genutzt werden und einen wichtigen Beitrag zur Verringerung des KFZ-Bestandes leisten können. Sichere und überdachte Abstellanlagen gehören auch in den Bereich der Kreuzung mit der Hildesheimer Straße, wo mit der Stadtbahnhaltestelle eine Schnittstelle zum ÖPNV vorhanden ist. Die Seitenflächen in den großzügig geplanten Abbiegerampen zu den Querstraßen können abgepollert und für zusätzliche Abstellmöglichkeiten genutzt werden.



*Breite Rampen führen zu hohen Abbiegegeschwindigkeiten mit Gefährdung der Radfahrer\*innen und Fußgänger\*innen im Längsverkehr. Der ADFC empfiehlt die Einengung durch Betonpfähle (siehe z.B. Meersmannufer/Pasteurallee), um die Geschwindigkeiten zu senken. Der gewonnene Platz hinter den Pfählen (lila) kann z.B. für Fahrradgaragen verwendet werden (Hier Simrockstraße, anwendbar auf alle Querstraßen).*

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Vorschläge in Ihre Überlegungen einbeziehen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Jan Krüger