ADFC Stadt Hannover | Hausmannstraße 9 - 10 | 30159 Hannover

Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Hausmannstraße 9 - 10
30159 Hannover

[redacted]

Hannover, 9. Juni 2026

Bebauungsplan Nr. 1895 – SchulzentrumMisburg

Sehr geehrter [redacted]

haben Sie herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Zum übermittelten Planungsentwurf, der Begründung und dem Verkehrsgutachten nehmen wir wie folgt Stellung:

Wir freuen uns, dass die drei Anregungen unserer vorherigen Stellungnahme klar benannt und im aktuellen Entwurf aufgenommen wurden. Zu Recht stellt der Entwurf die Sicherheit der Fortbewegung der Schüler*innen in den Mittelpunkt und macht den Fuß- und Radverkehr zum Schwerpunkt der Planungen.

1. Anger

Der Anger soll eine zügige Anbindung für Fußgänger*innen und Radfahrende zur Stadtbahn-Haltestelle und zu einem geplanten Badesee ermöglichen (S. 7 der Planungsbegründung*). Wir begrüßen weiterhin, dass, in der Ausbauplanung die Flächen für den Radverkehr deutlich ausgewiesen werden (vgl. S. 18*). Die so erzielte Verkehrssicherheit und das Sicherheitsgefühl sind entscheidend für die Attraktivität des Radfahrens, hier besonders für die Schüler*innen und deren Erwerb einer selbständigen Mobilität.

2. Erschließung über die Straße „Hinter der Alten Burg“ - als Fahrradstraße

Wir begrüßen das Konzept 3, das die Querungen der Schulwege über die Straße „Hinter der Alten Burg“ absichert. Damit verbundene „Zufahrtsbeschränkungen“ - welche es sein werden, bleibt hier offen - sind nur konsequent. Auch wenn sie kein Festsetzungsinhalt nach § 9 BauGB sind, stehen sie in starkem sachlichen Zusammenhang mit dem B-Plan und dessen Zielen. Wir hatten bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung darauf hingewiesen: „Erst eine von Grund auf „verkehrswendengemäße“ Ausstattung mit Radwegen führt zur Verwirklichung dessen, was mit dem Anger erreicht werden soll“ (S. 18*). Dies sollte sich durch sichere Radweg- und Fußwegführungen jeglicher Art verwirklichen.

Wir schlagen vor, die Straße „Hinter der Alten Burg“ als Fahrradstraße auszuweisen.

a. Die Voraussetzungen halten wir für gegeben: hoher Radverkehrsanteil, besonders durch Grundschüler*innen, unmittelbare Nähe zu einem Schulzentrum, namhafter Vereinssport für die Jugend (SG Misburg) und Reduzierung der Kfz-Verkehrs zum Schutze aller Schüler*innen.

b. Die Straße „Hinter der Alten Burg“ ist vom Charakter her eine Erschließungsstraße. Die geplanten Zufahrtsbeschränkungen sind angebracht; sie sollten den allgemeinen Parkverkehr, insbesondere von „Eltern-Taxis“, unterbinden. Die erforderliche Breite für eine Fahrradstraße dürfte gegeben sein. Die Parkmöglichkeiten können auf eine Straßenseite konzentriert werden.

c. Das Verkehrsgutachten beschreibt eindrücklich, welche Situationen die jüngeren Radfahrer*innen gegenwärtig zu bewältigen haben (vgl. Foto Nr.11 und 12, auf S. 11). Die Straße ist überlastet und für die Schüler*innen gefährlich, zumindest problematisch. Sie haben ein engeres Blickfeld und in vielerlei Hinsicht ist ihr visuelles Vermögen nicht vollständig ausgebildet. (https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/kinder-im-strassenverkehr/grundschulkinder-sehen-anders/). Die Passagen des Verkehrsgutachtens (Abschnitt 2.6, S.10-12) bieten Argumente für das Konzept 3, sprechen zugleich deutlich auch für eine Ausweisung als Fahrradstraße.

3. Erschließung über die Ludwig-Jahn-Straße - ohne K & R-Zone
Das Konzept 3 sieht eine 2. K & R-Zone im südlichen Teil der Ludwig-Jahn-Straße vor. Diese sollte nicht entstehen!

a. Die Konzepte 1 und 2 zeigen, dass sie nicht notwendig ist. Wir meinen, dass sie auch entbehrlich ist, wenn wie bei Konzept 3 auch in der Straße „Hinter der Alten Burg“ keine K & R-Zone eingerichtet wird. „Eltern-Taxis“ durch eine Wendemöglichkeit am Anger einen „roten Teppich auszulegen“, setzt nur den Anreiz für weiteren „Eltern-Taxi“-Verkehr. Das ist nicht

zielführend. In der Planbegründung wird die Buslinie 125 als Teil der „sehr guten Erschließung durch den ÖPNV“ angeführt. Stattdessen sollte mit gutem ÖPNV und gut ausgestatteten Radwege(führungen) das Ziel verfolgt werden, den Bedarf an „Eltern-Taxi“-Fahrten möglichst zu reduzieren. Dies gelingt umso eher, je mehr die Radwege an der Anderter Straße bez. Breite und Sicherheit in einen zeitgemäßen Zustand versetzt werden.

b. Der stoßweise anfallende „Eltern-Taxi“-Verkehr müsste sich künftig ab der hinteren Abzweigung in die Straße „Hinter der Alten Burg“ in einer Sackgasse vollziehen können. In diesem Abschnitt ist die Ludwig-Jahn-Straße besonders eng. Selbst bei Wegfall von Parkmöglichkeiten am Straßenrand führt das absehbar zu Problemen. Die Ludwig-Jahn-Straße - mit ihrer engen 90°-Kurve - ist dafür nicht ausgelegt.

c. Ohne 2. K & R-Zone würde sich ein Teil des „Eltern-Taxi“-Verkehrs dem Zugangsverkehr zum Schulzentrum von Norden her orientieren. Diese Wirkung könnte die Anderter Straße nach Einschätzung im Verkehrsgutachten (S. 23) verkraften, wäre also verträglich.

Im Ergebnis plädieren wir für ein „Konzept 3+“, das noch konsequenter als das Konzept 3 „die Fortbewegung der Schüler*innen als Hauptpersonen in den Mittelpunkt stellt und der Sicherheit auf den Wegen zur Schule dient (vgl. S. 7 der Planbegründung). Lasten des Kfz-Verkehrs würden auf den Routen des Kfz-Verkehrs verbleiben, wo sie hingehören. Sie sollten nicht auf ungeeignete Strecken geleitet werden!

4. Erschließung über die Ludwig-Jahn-Straße – Ausweisung als Fahrradstraße

Die Ludwig-Jahn-Straße im Süd-Teil sollte als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Dafür sprechen im Grunde dieselben positiven Wirkungen wie im Falle der „Hinter der Alten Burg“(s.o. 2.): mehr Radverkehr, weniger Kfz-Verkehr, mehr Sicherheit für die Schüler*innen. Dadurch würde der Radverkehr, einschließlich der zum Sport und zum Badesee, auf dieser teils engen Strecke sicherer und attraktiver werden. Eine solche Planung würde i.Ü. weit mehr dem Charakter der Straße als Erschließungsstraße - nach der Planung ohne jegliche Verbindungsfunktion - gerecht werden.

5. Fahrradstellanlagen

Standort und Qualität von Fahrradstellanlagen sind wichtige Elemente zur Attraktivitätssteigerung des Radfahrens. Wir empfehlen weiterhin, die Fahrradstellplätze im jeweiligen Eingangsbereich der Nutzung auf dem Schulgelände anzuordnen und sie mit Überdachung zu versehen. Über diese allgemeinen Anforderungen nach § 48 NBauO hinaus treten wir dafür ein, dass die fortentwickelten Anforderungen nach § 5 des Entwurfs der

Stellplatzsatzung vom 1.9.2025 (Dr 1804/2025) und Anhang 1 mit den Richtzahlen für die Schulen und Sportstätten herangezogen und nicht unterschritten werden.

Wir bitten Sie, die o. st. Vorschläge und Anregungen in die weiteren Planungen einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

