

Bebauungsplan Nr. 473, 2. Änderung – Riethorst

Sehr geehrte [REDACTED]
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit zur Stellungnahme während der öffentlichen Auslage danken wir verbindlich. Zu dem Bebauungsplanentwurf geben wir folgende Anregungen:

Die Begründung des Entwurfs der 2. Änderung des Bebauungsplans 473 erörtert die Auswirkung auf den Fahrradverkehr wie schon bei der frühzeitigen Beteiligung nicht, obwohl das neue Parkhaus die hauptsächliche Öffnung neu zur Podbielskistraße erhalten soll.

Wir begrüßen grundsätzlich die Errichtung eines Parkhauses in Lahe mit einer guten Verknüpfung zum ÖPNV. Dies stellt einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung des Autoverkehrs in die City dar. Allerdings dürfen aus der Errichtung eines Parkhauses nicht erhebliche negative Folgen für den zu fördernden Radverkehr entstehen.

Der ADFC hält daran fest, dass die Planung eines Parkhauses mit der vorgesehenen Ein- und Ausfahrten geändert werden muss (dazu 1., siehe unten) und seine Platzierung an der westlichen Seite des Plangebiets nicht sinnvoll ist (dazu 2.). Die Argumente dafür überzeugen uns nicht. Wir bedauern, dass in der öffentlichen Auslage unsere hierzu kritische Stellungnahme nicht mit aufgeführt wird, berührt sie doch einen verkehrstechnisch sehr relevanten Punkt.

1. Die Planung einer Ein- und Ausfahrt über die Podbielskistraße lässt einen erheblichen Nutzerkonflikt des neuen Parkverkehrs mit hoher Gefährdung für Radfahrende in der Podbielskistraße erwarten. Morgens und abends werden mehrere hundert Pkws zu Verkehrsspitzenzeiten ein- und ausfahren (4.1, S.12 der Begründung). Obwohl der ADFC schon im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung darauf hingewiesen hat, kommt der Radverkehr im Kap. 4.1 – Verkehr – überhaupt nicht vor! Vor dem Hintergrund einer Zielplanung für die Region Hannover (VEP 2035+), den Radverkehr zu stärken, stellt dies aus unserer Sicht eine planerische Leerstelle dar, die zu entsprechenden Abwägungsfehlern verleiten könnte. Dabei ist doch die Gefährdung für die Radfahrende zu realisieren und

deshalb zumindest in Ansätzen zu erörtern, wie die Ausfahrt gestaltet werden soll, um diese Gefährdung zu minimieren.

Darüber hinaus merken wir erneut an, dass für den Zweck des P&R-Parkhauses der Verkehr nach der Ausfahrt vor Allem stadtauswärts erfolgen wird (vgl. Zählwerte für den allg. Verkehr: morgens Richtung Westen – abends Richtung Osten, S. 12, letzter Absatz). Darauf deutet ebenso klar hin, dass die Begründung unter 3.1, 1.Abs. die gute Anbindung an die A 37, also nach auswärts, herausstellt. Das führt unweigerlich dazu, dass der stadtauswärtige Verkehr bei der Öffnung zur Podbielskistraße insofern umwegig rechts abbiegen wird, um sich dann per U-Turn auf der Podbielskistraße oder über einen Umweg über Laher Kirchweg und Riethorst seinen Weg bahnen wird. Die alleinige Öffnung zum Riethorst würde dagegen dieses Problem vermeiden und damit keinen zusätzlichen Pkw-Verkehr erzeugen – und eben das entsprechende Gefährdungspotenzial für die Radfahrenden entfallen lassen!

In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass es im Vergleich zum Riethorst auf der Podbielskistraße ein bald viermal so hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist (4.900 – 17.600, 4.1, S.12, – zukünftige Verkehrsbelastung). Um wieviel sinnvoller wäre es daher, den erheblichen, den allgemeinen Verkehrsfluss hemmenden Ein- und Ausfahrtsverkehr von der Podbielskistraße fernzuhalten und im Riethorst anzubinden! Auch hieraus leitet sich das Argument des zu vermeidenden Gefährdungspotenzials für die Radfahrenden ab.

Aus diesen Gründen fordert der ADFC, dass die Öffnung des Parkhauses ausschließlich zum Riethorst erfolgt.

2. Wir halten es für sinnvoll, die Positionierung des Parkhauses in dem geplanten Gebäuderiegel in Lahe zu überdenken. Dem in der öffentlich geführten Debatte gemachten Vorschlag, das Parkhaus auf die Ecke an die Kirchhorster Straße zu setzen, schließen wir uns nach wie vor an.

Die Argumente in der Begründung gegen die Platzierung an der Kirchhorster Straße (S.10 mitte) sind nicht stichhaltig. Das gilt insbesondere für den wichtigen Aspekt der Verkehrssicherheit.

Gründe der Verkehrssicherheit sprechen eben **nicht** gegen die vorteilhaftere Lage an der Ecke nahe der Kirchhorster Straße. Zum einen lag der vorherige P&R-Parkplatz just an dieser Stelle. Dass dies in der Vergangenheit in irgendeiner Hinsicht die Verkehrssicherheit signifikant gefährdete oder gar „unverantwortlich“ gewesen wäre, sehen wir nicht. Gerade dort ist es möglich, ein Parkhaus zu errichten - ohne Ein- und Ausfahrt an der viel befahrenen Podbielskistraße! Vorteile sind vielmehr:

- a. Die Wege zur Ein- und Ausfahrt im Riethorst werden sogar kürzer!
- b. Eine schnelle Orientierung für Parkplatzsuchende ist noch leichter, wenn „vorne an“ das Parkhaus gleich erkennbar wird.
- c. Die Wege zur Stadtbahn und den Bussen sind kürzer.
- d. Vor allen Dingen entfällt dann noch fragloser das o.g. Gefährdungspotenzial für die Radfahrenden!

3. Zum ruhenden Verkehr geben wir folgende Hinweise:

- a. Der unter 3.1, SO2 (S.10, 3. Abs.) genannte Fahrradverleih und die Ladestationen sollten im städtebaulichen Vertrag tatsächlich verbindlich vorgesehen werden. Dabei gehen wir davon aus, dass mit „Ladestationen“ auch solche für Pedelecs und E-Bikes gemeint sind.
- b. Die Fahrradbügel sollen teils auch für Lastenräder geeignet sein.
- c. Die Baukörper im SO1 können auch zu Wohnzwecken ab dem 3. Obergeschoss genutzt werden (3.1, SO1, 1. Abs., S. 6). Daher sollte nicht nur für Büros, sondern auch für Wohnnutzung Voraussetzung sein, dass entsprechend zahlreiche Fahrradstellmöglichkeiten bestehen. Hinsichtlich der Stellplätze im Außenbereich sollten sie zumindest zur Hälfte mit Wetterschutz ausgestattet sein. Dieses sollte auch im städtebaulichen Vertrag so geregelt werden.

Wir bitten Sie darum, die Planungen entsprechend zu ergänzen und unsere Anregungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Karsten Sander
Vorstandsmitglied