

ADFC Stadt Hannover | Hausmannstraße 9 - 10 | 30159 Hannover

Landeshauptstadt Hannover
Bereich Stadtentwicklung

Hausmannstraße 9 - 10
30159 Hannover

Tel. 0511 – 16 403 22
stadt@adfc-hannover.de
<https://hannover-stadt.adfc.de>

Ihr*e Ansprechpartner*in



Hannover, 04. Oktober 2025

Bebauungsplan Nr. 1936, Nikolaistraße

Sehr geehrte 

sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit zur Stellungnahme während der öffentlichen Auslage wird gedankt. Zum Bebauungsplanentwurf werden folgende Anregungen gegeben:

Es wird begrüßt, dass gemäß textlicher Beschreibung des Bebauungsplans 1936 durch die Neuordnung des Plangebiets Fahrradabstellanlagen auf dem Plangebiet vorgesehen sind.

Das Kapitel „6. Fahrradabstellplätze / PKW-Stellplätze“ sollte wie folgt ergänzt werden:

Wenn möglich, sollten die Fahrradabstellanlagen auf den Freiflächen mindestens teilweise überdacht werden, damit sich dort Fahrräder diebstahlsicher und trocken abschließen lassen. Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Fahrradabstellplätze, die in der Tiefgarage oder in den nördlichen oder östlichen (rückwärtigen) Erdgeschosszonen des Gebäudes/ der Gebäude vorgesehen sind, sollten brandschutzsicher und mit Lademöglichkeiten für Fahrräder mit Elektromotoren vorgesehen werden. Ggf. sollte auch über Duschräume und Spinde für Mitarbeitende nachgedacht werden, die mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln. Es wird empfohlen, abhängig von der geplanten Bebauung, die Fahrradabstellanlagen auf allen vier Seiten des Plangebietes auf den Freiflächen vorzusehen, um eine attraktive Erreichbarkeit des Plangebietes mit dem Fahrrad von allen vier Seiten zu gewährleisten.

Derzeit befinden sich bereits auf der westlichen Seite des Plangebietes zur Nikolaistraße 13 Fahrradabstellanlagen, die jeweils für das beidseitige Abschließen von vier Fahrrädern nutzbar sind. Diese sollten, wenn möglich, erhalten bleiben, da von einer hohen Nutzung durch das nachverdichtete Plangebiet und das benachbarte Kino „Astor Grand Cinema“ auszugehen ist..

Im Kapitel „7. Verkehr/Erschließung“ der textlichen Beschreibung des Bebauungsplan 1936 fehlt die Erläuterung, ob und wie eine Einbindung in das Radverkehrsnetz der Landeshauptstadt Hannover (LHH) vorhanden ist, und wie sich diese ggf. optimieren lässt.

Folgende Hinweise werden hiermit für den Bebauungsplan und über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus gegeben:

Gemäß Radverkehrsnetz der LHH befindet sich eine Hauptroute des Radverkehrs in der Celler Straße und Herschelstraße als zwei an das Plangebiet angrenzende oder in der Nähe befindliche Hauptverkehrsstraßen.

Außerdem verläuft südwestlich in der Nähe des Plangebietes entlang des Goseriedeplatzes und Am Klagesmarkt die Veloroute 13. Sie verbindet als Radvorrangroute die Innenstadt mit der Nordstadt, Hainholz und Vinnhorst im Nordwesten Hannovers.

Das Plangebiet wird begrenzt durch die Nikolaistraße als Tempo-30-Zone im Westen, die Karolinenstraße im Osten und die Celler Straße im Süden. Auf beiden letzteren beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Im Norden des Plangebietes befinden sich derzeit Kfz-Stellplätze.

Es wird empfohlen, in der Karolinenstraße ebenfalls eine Tempo-30-Zone vorzusehen, da dort der Radverkehr wie in der Nikolaistraße im Mischverkehr auf der Kfz-Fahrbahn geführt wird. Außerdem ließe sich dadurch ggf. eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung für zukünftige Anwohnende in den potentiellen Wohnnutzungen der oberen Geschossen des Plangebietes erreichen. Außerdem verfügt die Karolinenstraße wie die Nikolaistraße an ihrem südlichen Ende über eine bauliche Aufpflasterung bzw. Maßnahme, durch die sich bereits jetzt 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit dort gewährleisten lässt.

In der Celler Straße befindet sich derzeit ein getrennter Geh- und Radweg mit Einrichtungsradverkehr auf der Straßenseite zum Plangebiet. Es wird empfohlen, auf diesem Geh- und Radweg Zweirichtungsradverkehr zu erlauben, damit das Plangebiet auf der südlichen Seite von den Knotenpunkten Celler Straße/Brüderstraße/Nikolaistraße und Celler Straße/Herschelstraße aus beiden Fahrtrichtungen der Celler Straße mit dem Fahrrad direkt und einfach erreichbar ist. Der ca. 2,5m breite Radweg im Bestand lässt dies ERA-konform zu.

Die Celler Straße ist eine Hauptverkehrsstraße mit zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung und hat eine verhältnismäßig hohe DTV von ca. 23.400 Kfz/24h gemäß Verkehrsstärken Innenstadt 2009 (s. Broschüre Masterplan Mobilität 2025). Trotz dieser hohen Trennwirkung für den Radverkehr ist eine direkte Erreichbarkeit des Plangebietes von der Innenstadt im Süden (Brüderstraße) über eine rotmarkierte Radverkehrsfurt mit Zweirichtungsradverkehr und LSA gewährleistet.

Da der Bebauungsplanentwurf auch die Straßenverkehrsfläche der Celler Straße in diesem Streckenabschnitt umfasst, gilt es zu überlegen, ob auf der Celler Straße im Rahmen eines Verkehrsversuches temporär Strecke 30 ausgewiesen werden kann. Bei positivem Ergebnis des Verkehrsversuches für Strecke 30 ließe sich diese ggf. mit Lärmschutz und/oder Luftreinhaltung als Begründung verstetigen. Dadurch ließe sich ggf. eine zusätzliche Reduzierung der Lärmbelastung für zukünftige Anwohnende in den potentiellen Wohnnutzungen der oberen Geschossen des Plangebietes erreichen.

Es könnte dann weiter überlegt werden, ob der rechte Fahrstreifen in der Celler Straße, Richtung Klagesmarkt/ Goseriede, ggf. als eine Bussonderfahrspur mit Radverkehr frei oder als Radfahrstreifen mit Linienverkehr frei ausgewiesen werden kann. Im Straßenseitenraum ließe sich der derzeit getrennte Geh- und Radweg mit Benutzungspflicht zu einem

getrennten oder gemeinsamen Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht oder einen Gehweg mit Radverkehr ausweisen. Abhängig von der aktuellen und zukünftigen DTV der Celler Straße und den Leistungsberechnungen für die anschließenden Knotenpunkte lassen sich ggf. die zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung auf eine Fahrspur reduzieren. Dadurch würde im Straßenseitenraum mehr Platz für den nichtmotorisierten Individualverkehr und die bauliche Nachverdichtung entstehen.

Für einige der beschriebenen Maßnahmen lassen sich ggf. in Förderprogrammen für den Radverkehr Fördermittel beantragen, wie z.B. das Sonderprogramm Stadt & Land (SP S&L) des Bundes, das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) oder die Kommunalrichtlinie des Bundes. Die Förderfibel auf der Internetseite des Mobilitätsforum Bund ist ein Hilfsmittel, um einen Überblick über den etwas unübersichtlich wirkenden Förderprogrammschunzel für den Radverkehr zu erhalten.

Es wird darum gebeten, die Planungen entsprechend zu ergänzen und die Anregungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Karsten Sander
Vorstandsmitglied