

ADFC Stadt Hannover | Hausmannstraße 9 - 10 | 30159 Hannover
Landeshauptstadt Hannover
Fachbereich Planen und Stadtentwicklung

Hausmannstraße 9 - 10
30159 Hannover

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

Ihr Ansprechpartner

Hannover, 30.03.2023

Bebauungsplan Nr. 1880 – Kasseler Straße

sehr geehrte Damen und Herren,

haben Sie herzlichen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange.

Zunächst begrüßen wir, dass der Bebauungsplanentwurf ausdrücklich auf den hohen Stellenwert des Radverkehrs sowie konkret auf Fahrradabstellanlagen eingeht. Das gilt auch für das einbezogene Mobilitätskonzept, das für die vorliegende Planung wertvolle Erkenntnisse und Hinweise gibt.

Zum ausgelegten B-Plan-Entwurf nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Die Aufwertung des Planungsgebiets ist deutlich. Das gilt auch für den Radverkehr. So soll der Radweg entlang der Stöckener Straße verbreitert werden (S.17). Hier ist uns aufgefallen, dass der Radweg nur 1,6 m breit werden soll. Wir halten generell eine Breite von mindestens 2m für erforderlich. Gründe dafür sind die zunehmende Zahl von Radfahrenden und der zu erwartende Zuwachs an der Nutzung von größeren Rädern (Lastenräder o.ä.). Zudem ist die Stöckener Straße eine Haupttroute des Radverkehrs (4.7.4) und die Hauptader für den Anschluss an das Radwegenetz. Insofern wären die Radwege an der gesamten Stöckener Straße mindestens 2m breit vorzusehen.
2. Die Ermöglichung des Fuß- und Radverkehrs aus dem Okerweg (S. 17; 6.1 Mobilitäts-konzept) leuchtet vollkommen ein. Daher begrüßen wir die Radfahrberechtigung auf der Platzfläche. Da der Fußverkehr ohnehin keiner besonderen Berechtigung bedarf, verstehen wir die 3m breite Sicherung des "Durchgangsverkehrs" als eine solche für den Radverkehr. Eine hinreichend deutliche Ausweisung halten wir aus Gründen der Verkehrssicherheit für erforderlich.

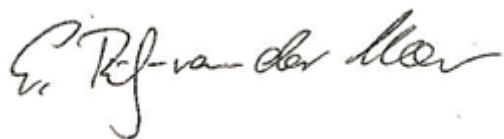
3. Erfreut haben uns die Planung von Car-Sharing-Stellplätzen sowie die "Einrichtung" einer E-Bike-Sharing-Station und eines Lastenräder-Verleihs. Letztere sollen noch konkretisiert werden (S. 19, 4.7.5). Auf jeden Fall wäre es sehr beispielgebend, wie Bewohner*innen eine anzustrebende Mobilitätswahl realistisch ermöglicht werden kann!

Zu diesem Thema äußert sich das Mobilitätskonzept weiterführend und schlägt vor, die eben genannten Mobilitätsangebote zu bündeln und ggf. mit weiterem Service zu verbinden (S. 55). Zumindest diese Bündelung unterstützen wir. Zugleich stellte es eine im Sinne einer Verkehrswende gelungene Plangestaltungssprache dar, auf diesem Wege die 2 Car-Sharing-Plätze nicht neben den Müllcontainern zu platzieren, sondern dort, wo eher die Laufwege der Quartiersbewohner*innen sind und sich die Mobilitätswahl deutlich präsentiert (Mobilitätsstandort, s. S. 55 Mobilitätskonzept).

4. Zu begrüßen sind die intensiven Erwägungen über Anzahl und Platzierung erforderlicher Fahrradabstellplätze und über deren Anforderungen. Hierzu ist uns jedoch aufgefallen, dass im Haus A Fahrradabstellplätze in Räumen des 1. und 2. OG geplant sind (4.8.1, Abs. 1 S.1). Das überrascht, dass eine leichte Erreichbarkeit der Abstellanlage (vgl. S. 47 aE Mobilitätskonzept) in Haus A nicht möglich sein soll, die in Haus B und C dagegen sehr wohl. Warum das so ist, wird leider nicht erläutert. Insofern können wir nur bitten, diesen Punkt zu überdenken.
5. Am Ende von 4.8.1, Abs. 1 steht ein Satz, dessen Inhalt bei uns Zweifel aufkommen lässt. Anzuerkennen ist doch, dass qualitätvolle Fahrradabstellplätze einen Wetterschutz haben sollten. Das erhöht deren Attraktivität und ist mit entscheidend für die Wahl des Verkehrsmittels, also für das Fahrrad (vgl. S.46 Mobilitätskonzept). Die Alternative qualitätvolle Gestaltung vs. Überdachung führt nicht in die richtige Richtung. Attraktive Abstellanlagen sollten als gegebene Anforderung aufgefasst werden, auf die hinsichtlich einer hochwertigen Gestaltung nicht verzichtet, sondern eingepasst wird. Daher bitten wir zu prüfen, ob es überdachte Anlagen gibt, die gestalterisch so ansprechend sind, dass sie nicht die befürchteten Wirkungen entfalten. Im Ergebnis würde uns das Votum des Mobilitätskonzepts einleuchten, zumindest ca. 50 % aller Plätze zu überdachen (S. 48). Wichtig ist nur, dass es gerade an der in Rede stehenden Stelle überhaupt einen Anteil überdachter Plätze gibt.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme bei der weiteren Planung.

Mit freundlichen Grüßen



Eberhard Röhrig- van der Meer
Vorsitzender