

Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Mitte  
Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Südstadt-Bult  
Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld  
Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel  
Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Kirchrode-Bemerode-Wülferode  
Ratsvertreter\*innen im Bauausschuss

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

Ihr Ansprechpartner:  
j.krueger@adfc-hannover.de

## Stellungnahme des ADFC zu den Planungen Veloroute 06, Drucksache 0846/2022<sup>1</sup>

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

um den Radverkehrsanteil in Hannover auf die politisch geforderten 25 bzw. 30% zu steigern, hat der ADFC 2015 die Initiative für ein Veloroutennetz ergriffen. Entscheidend für Erreichung dieses Ziels sind die Eigenschaften "sicher, komfortabel, zügig" entlang der gesamten Veloroute. Deswegen orientieren wir uns an den Bedürfnissen von Menschen, die heute noch nicht radfahren und die mit einer besseren Infrastruktur zum Umstieg auf das Rad bewegt werden sollen. Wir halten es für hilfreich, dabei Kinder in den Blick zu nehmen: Wenn 10 jährige Jungen und Mädchen auf der Veloroute sicher und gerne unterwegs sind, dann taugt sie auch für alle anderen Nutzer\*innengruppen.

Der ADFC begrüßt die vorgelegte Planung zur Veloroute 06. Im folgenden wollen wir einige Anregungen geben, welche Verbesserungsmöglichkeiten wir sehen.

In der folgenden Stellungnahme "fahren" wir die Veloroute von der Innenstadt nach außen ab, wir haben die Themen nach den zuständigen Stadtbezirksräten untergliedert.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Vorschläge in Ihre Überlegungen einbeziehen. Bei Interesse kommen wir auch gerne als Sachverständige zu einer Bezirksratssitzung, stellen die wichtigsten Anmerkungen unserer Stellungnahme vor und stehen für Rückfragen und Diskussion zur Verfügung.

Streckenfotos und weitere Informationen finden Sie außerdem in unserer Präsentation zur Bürger\*innenbeteiligung:  
[https://hannover-stadt.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/hannover-stadt/Velorouten/Veloroute\\_06\\_Buergerbeteiligung.pdf](https://hannover-stadt.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/hannover-stadt/Velorouten/Veloroute_06_Buergerbeteiligung.pdf)

Mit freundlichen Grüßen  
Jan Krüger

---

<sup>1</sup> <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/0846-2022>

## Stadtbezirk Mitte

### Anlage 1

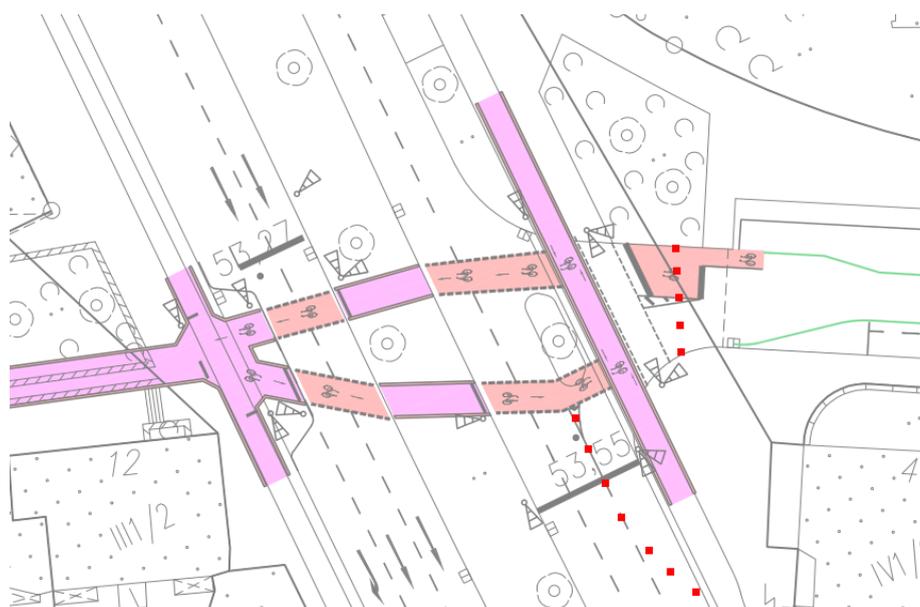
Die Markierungslösung in der Lavesstraße sowie die Abbiegespur für die Stadtauswärtsrichtung der Veloroute sind mit Blick auf die gewünschten neuen Nutzer\*innengruppen wenig attraktiv. Es ist unklar, ob die Ergebnisse des Innenstadtdialogs auch eine Verringerung der KfZ-Verkehrsmengen in der Lavesstraße zur Folge haben werden. Als Mindestmaßnahme sollte in dem Bereich die Geschwindigkeit gesenkt werden.

Der Anschluss an den Cityrading fehlt in der Planung. Da der Innenstadtdialog inzwischen weit fortgeschritten ist, würden wir es begrüßen, wenn zumindest Varianten für die Anbindung skizziert und in die Innenstadtplanung eingebracht werden. Andernfalls wäre vorstellbar, dass die notwendige Anbindung an den Cityrading bei den Plänen für die Innenstadt nicht berücksichtigt wird.

## Stadtbezirk Südstadt-Bult

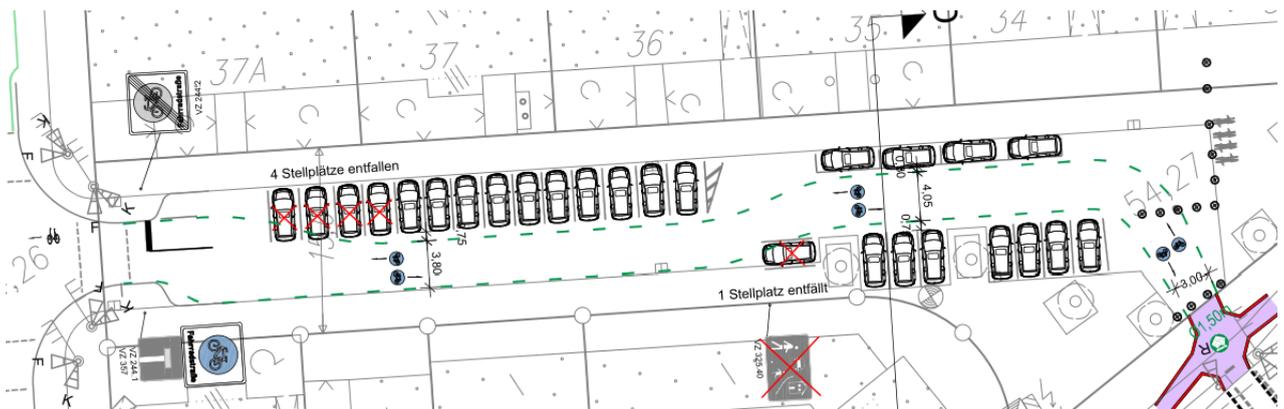
### Anlage 1 und 2

Die Kestnerstraße wird zur Fahrradstraße aufgewertet und Vorfahrt berechtigt. Dadurch wird zusätzlicher KfZ-Schleichverkehr angezogen, denn es fehlt eine Verkehrsberuhigung, z.B. durch einen Modalfilter oder durch eine Einbahnregelung. Der ADFC schlägt vor, die Kestnerstraße für Kraftfahrzeuge von der Berliner Allee zu trennen, denn der Anschluss ist heute durch große Kurvenradien und eine eigenen Ausfädelspur für schnelle Geschwindigkeiten optimiert. Mit dieser Maßnahme lässt sich auch die vorgesehene Radverkehrsquerung einfacher und sicherer gestalten:



*Abb: Trennen der Kestnerstraße von der Berliner Allee durch modale Filter.*

Das auf dem letzten Teilstück der Kestnerstraße vorgesehene Querparken ist nicht im Einklang mit der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung. Wegen der Gefährdung der Radfahrer\*nnen bei Ein- bzw. Ausparkmanövern heißt es in Artikel 14. f) III. zu Fahrradstraßen: “Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.”



*Abb: Querparkstände nach Einschätzung des ADFC rechtswidrig, da der Radverkehr bei Parkmanövern gefährdet wird.*

Der ADFC begrüßt die in der Vorlage gewählte Vorzugsvariante für die Querung der Marienstraße wie auf dem extra Plan dargestellt, da hier die Konflikte mit der Außengastronomie entfallen und eine bessere Einfädelung sowohl in die Kestnerstraße als auch in Am Südbahnhof möglich ist.

### Anlage 3

An der Einmündung Am Südbahnhof in die Anna-Zammert-Straße fehlt in Fahrtrichtung stadtauswärts eine gesicherte Querung.

Die Argumentation in der Vorlage erscheint widersprüchlich. Mit Hinweis auf den hohen Schwerverkehrsanteil soll auf eine Einengung der Fahrbahn verzichtet werden. Der Radverkehr soll jedoch trotz des Schwerverkehrs ungesichert die Straßenseite wechseln.

Der ADFC schlägt vor, für die Stadteinwärtsrichtung der Veloroute einen mit Pollern oder einer Leitplanke gesicherten Radstreifen einzurichten und die Stadtauswärtsrichtung zunächst linksseitig auf dem Gehweg zu führen, so dass die vorhandene Ampelquerung genutzt werden kann. Unerschrockene Radfahrer\*innen behalten die Möglichkeit, die Anna-Zammert-Straße an der Einmündung ungesichert zu queren. Für die anvisierten neuen Nutzer\*innengruppen halten wir diese Führung jedoch für unzureichend.

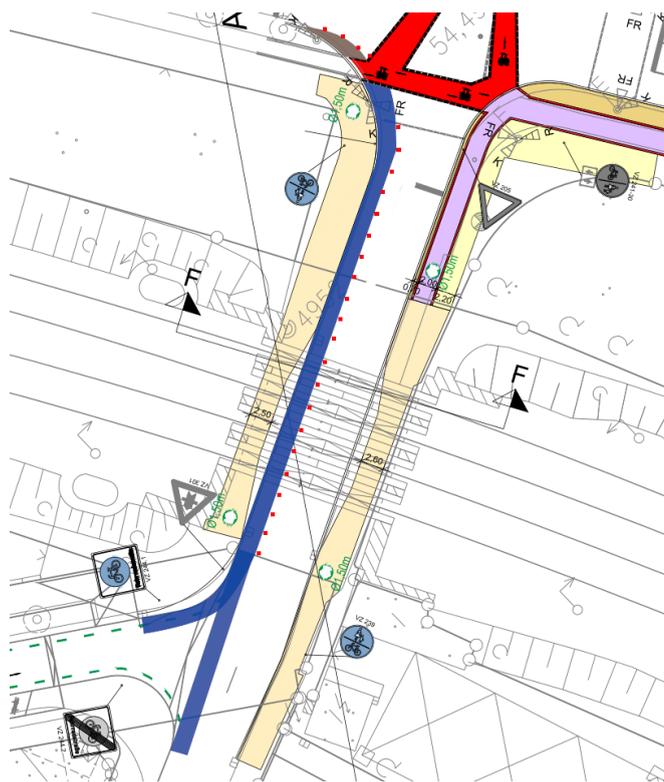


Abb: ADFC Vorschlag: Geschützte Radspur unter der Eisenbahnbrücke Anna-Zammert-Straße in Richtung stadteinwärts (blau) mit Protektion (rote Punkte). Diese hat außerdem den Vorteil, dass Radverkehr, der im weiteren der Anna-Zammert-Straße folgt, bereits auf die Fahrbahn geführt ist und sich nicht mehr von der Seitenanlage einfädeln muss.

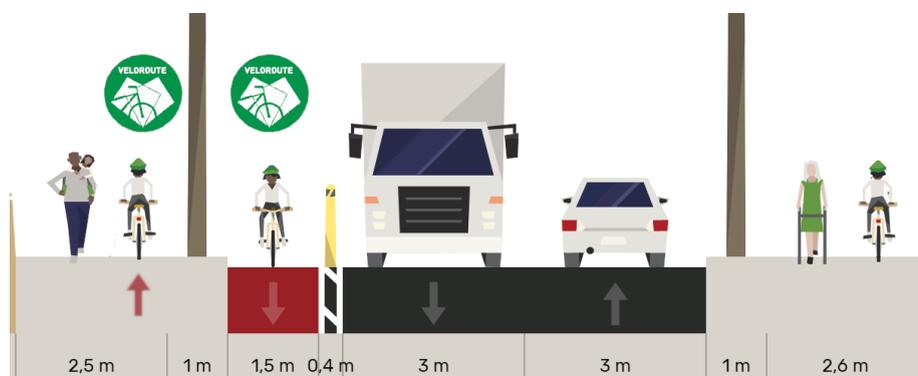


Abb: Querschnitt ADFC Vorschlag unter der Eisenbahnbrücke, Blickrichtung stadtauswärts (oben)

Der ADFC empfiehlt, Radwege wie den entlang des Bischofsholer Damms zukünftig zu asphaltieren. Der bisher übliche Klinkerstein wird nach kurzer Zeit uneben und bietet keinen guten Fahrkomfort. Als Beispiel für eine gelungene Bauweise kann auf der Veloroute 08 die Schützenallee probegefahren werden.

## Stadtbezirke Südstadt-Bult und Döhren-Wülfel

### Anlage 5 und 6

Zwischen der Veloroute und dem Knoten südlich der Unterführung Bischofshol fehlt ein befestigter Radweg. Ein gut ausgetretener und gefahrener Trampelpfad zeigt hier den Bedarf an. Die Umfahrung über die Alte Bult ist wegen freilaufender Hunde für Radverkehr wenig geeignet.

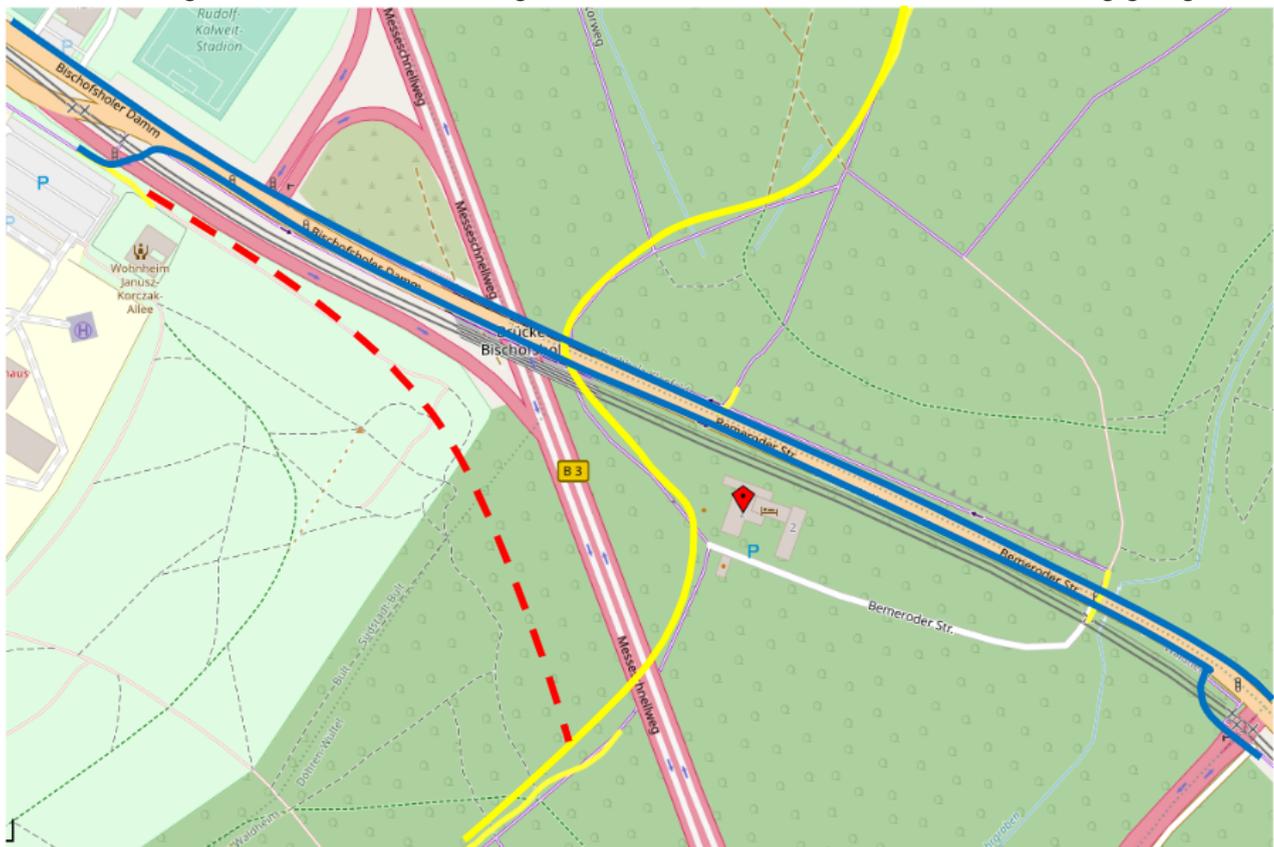


Abb: Fehlende Verbindung zwischen der Veloroute (blau) und dem Knoten Julius-Trip-Ring (gelb) südlich der Unterführung Bischofshol (rot gestrichelt, genaue Trasse noch festzulegen)

## Stadtbezirk Döhren-Wülfel

### Anlage 6 und 7

Die Fahrbahnoberfläche des vorhandenen Anschlusses zum Julius-Trip-Ring in der Stichstraße zum Hotel Bischofshol ist stark erneuerungsbedürftig.

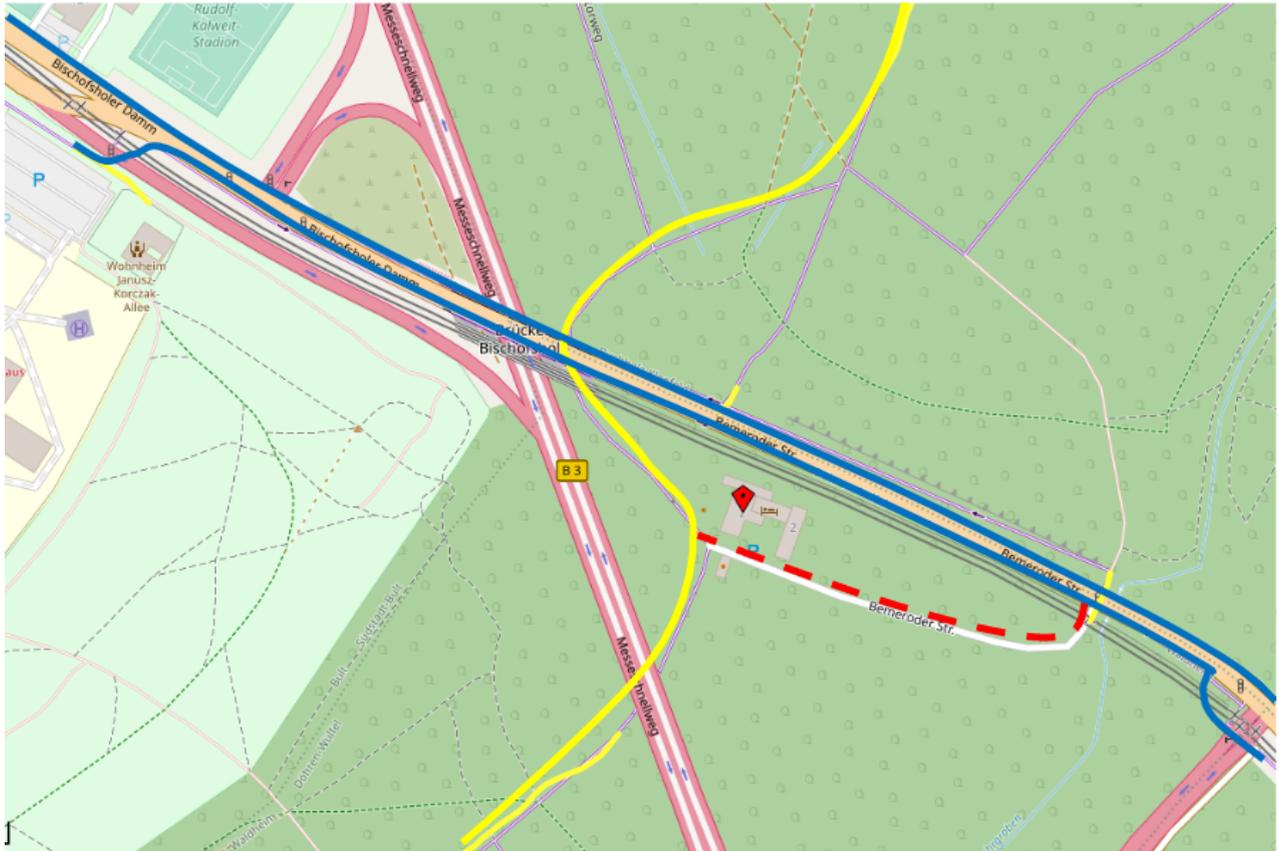


Abb: Erneuerungsbedürftiges Teilstück (rot gestrichelt) Anschluss der Veloroute (blau) an den Julius-Trip-Ring (gelb)

## Stadtbezirk Buchholz-Kleefeld

### Anlage 6 und 7

Nördlich der Bemeroder Straße sind Lücken in der Asphaltierung zum Julius-Trip-Ring zu schließen, so dass zukünftig ein Winterdienst auf dieser wichtige Verbindung möglich ist.



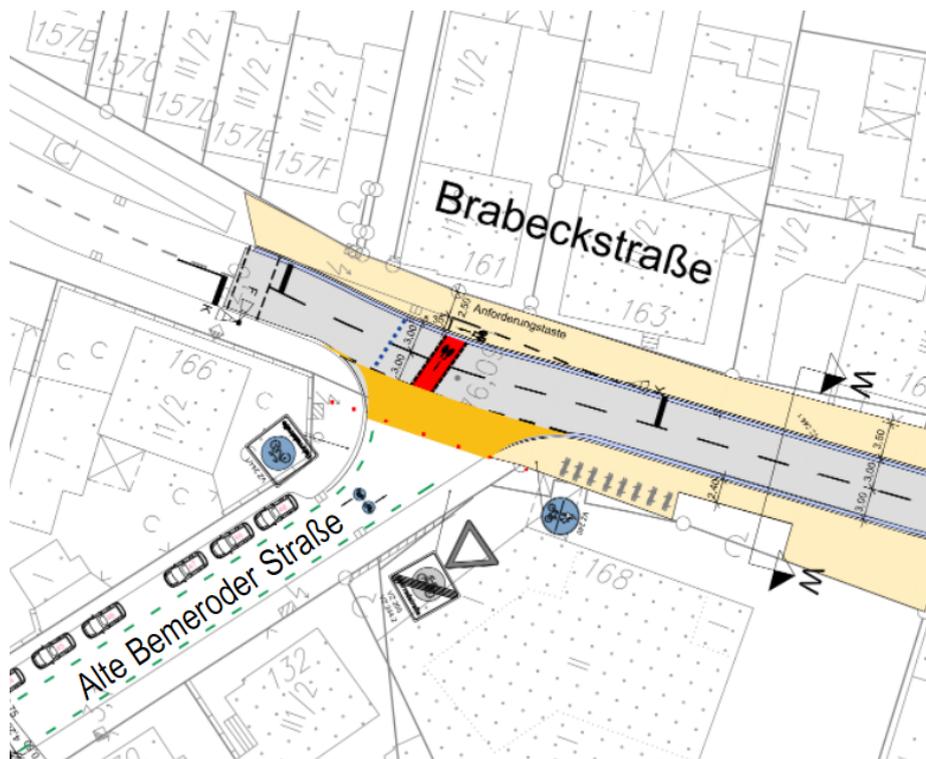
Abb: Lückenschluss (rot gestrichelt) in der Asphaltierung des Julius-Trip-Ring (gelb) im Anschluss an die Veloroute (blau)

## Stadtbezirk Kirchrode-Bemerode-Wülfelrode

### Anlage 11 und 12

Die Alte Bemeroder Straße ist schon heute ein beliebter Schleichweg durch die Tempo-30-Zone. Durch die Herausnahme von Parkplätzen und die Vorfahrtberechtigung dürfte die Anziehungskraft für KfZ-Schleichverkehr noch zunehmen. Hier fehlt eine Verkehrsberuhigung z.B. durch Modalfilter oder eine gegenläufige Einbahnregelung. Der ADFC schlägt vor, die Alte Bemeroder Straße an der Einmündung zur Brabeckstraße für den KfZ-Verkehr zu schließen. Dadurch erhöht sich außerdem die Sicherheit von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen im Längsverkehr der Brabeckstraße. Denn wegen der großen Kurvenradien und den damit verbundenen hohen Abbiegegeschwindigkeiten ist die heutige Einmündung berüchtigt.

Ein weiterer Vorteil ist die deutlich einfachere und schmalere Ampelquerung.



*Abb: ADFC Vorschlag für eine modale Filterung an der Einmündung der Alte-Bemeroder-Straße in die Brabeckstraße.*