

ADFC Stadt Hannover | Hausmannstraße 9 - 10 | 30159 Hannover

Stadtbezirksrat Mitte
Stadtbezirksrat Vahrenwald-List
Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide
Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld
Ratsvertreter*innen im Bauausschuss

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

Hausmannstraße 9 - 10
30159 Hannover

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

Ansprechpartner
Eberhard Röhrig-van der Meer
e.roehrig-vandermeer@adfc-hannover.de

Hannover, 02. Mai 2022

Stellungnahme des ADFC zu den Planungen Veloroute 03, Drucksache 0995/2022¹

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 03. Im folgenden wollen wir einige Anregungen geben, welche Verbesserungsmöglichkeiten wir sehen. In unserer 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/Buergerbeteiligung_Veloroute_03.pdf

Mit freundlichen Grüßen
Eberhard Röhrig-van der Meer

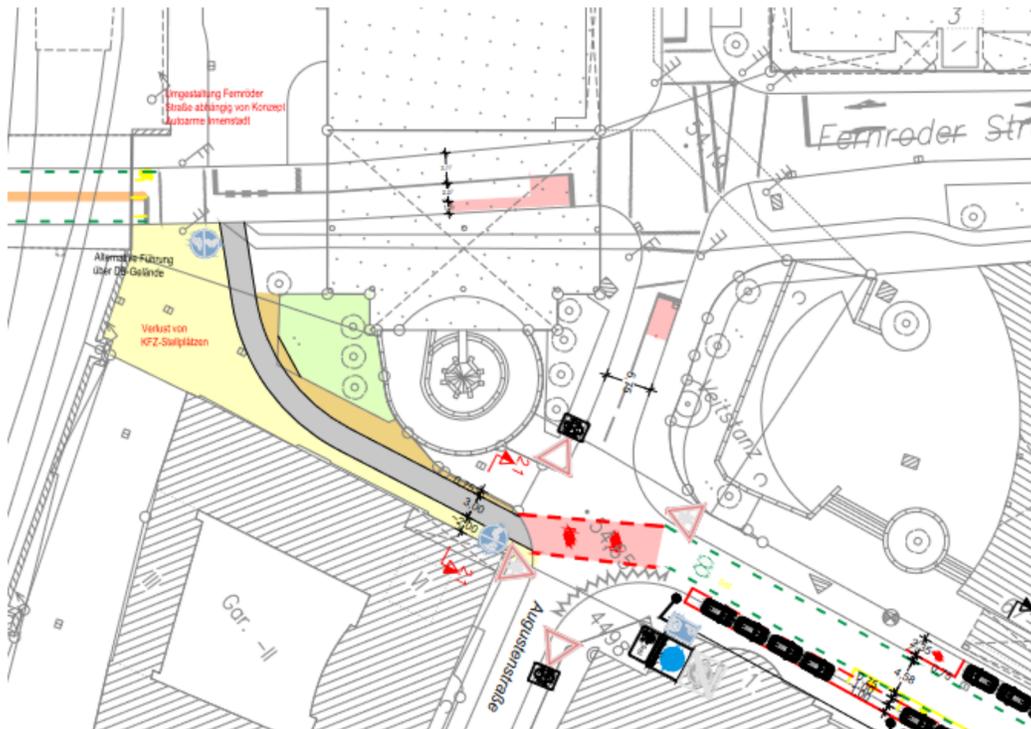
¹ <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/0995-2022>

Stadtbezirk Mitte

Variante 1: Abschnitt Fernroder Straße über Volgersweg und Lärchenstraße bis zum Königinnendenkmal

Anlage 2 der Drs.

- Die Bahnunterführung Fernroder Tunnel wird zur Fahrradstraße. Bei einer Schließung der östlichen Parkplatztasche auf dem Ernst-August-Platz kann auf den Zusatz "Kfz frei" verzichtet und die Fahrradstraße komplett vom MIV befreit werden. (Zur Veranschaulichung siehe ADFC-Video: <https://youtu.be/ltTjFRONT84>)
- Der Anschluss von der Fernroder Straße über die Rundestraße an den Volgersweg ist von einer ungeschützten Führung im Mischverkehr geprägt. Der ADFC hält die sicherere Führung auf eigener Trasse östlich des Parkhauses mit einer Querung der Augustenstraße in den Volgersweg für sinnvoll. (siehe Bild)



- Für die sichere Ein- und Ausfahrt in den Volgersweg-Tunnel ist es erforderlich den Volgersweg westlich von der Berliner Allee mithilfe einer modalen Filterung für den MIV abzutrennen.
- Die Mittelinsel zur Querung der Bödekerstraße sollte nicht 3m sondern mindestens 3,20m breit sein, um auch Fahrrädern mit Anhängern eine sichere Stellfläche zu bieten.
- Die Umgestaltung der Lärchenstraße mit fahrrad geeigneter Pflasterung wird begrüßt.



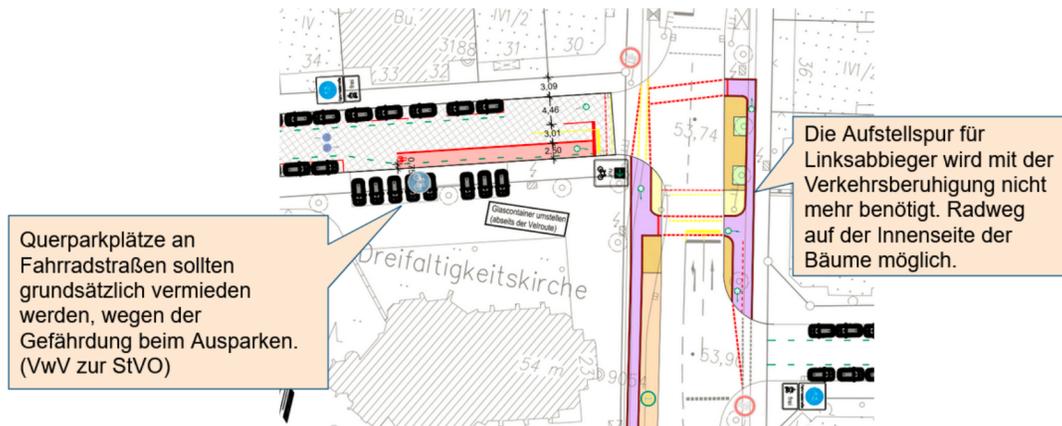
- Der ADFC unterstützt die Präferenz der Verwaltung für diese Variante. Die Linienführung über Volgersweg und Lärchenstraße entspricht der *Desire Line*, der Wunschlinie, vieler Radfahrender.

Variante 2: Abschnitt Lister Meile über Friesenstraße, Yorkstraße bis zum Königinnendenkmal

Anlage 3 der Drs.

- Hinter dem Fernroder Tunnel kann die Anbindung der Augustenstraße an die Fernroder Straße geschlossen werden. Die Parkhausausfahrt wird entweder an Augustenstraße und Volgersweg angeschlossen oder kreuzt die Radroute um zur Fernroder Straße zu gelangen. (s. Skizze)
- Nach der Querung der Berliner Allee, wird das Gebäude der DZ- Bank auf dem Andreas-Hermes-Platz durchquert. Der bisherige Durchgang durch das Gebäude ist recht schmal und könnte für die Veloroute durch eine Umfahrung erweitert werden.
- Bei der weiteren Führung über die Friesenstraße begrüßt der ADFC die vollständige Überplanung und eine Umwidmung zur Fahrradstraße. Auch die zusätzliche Verkehrsberuhigung durch die geplante Diagonalsperre auf Höhe der Eichstraße wird begrüßt. Begleitend sind eventuell weitere Maßnahmen zur Vermeidung von Schleichverkehren über die Fahrradstraße Eichstraße erforderlich.
- An der Dreifaltigkeitskirche befinden sich in den aktuellen Planungen Querparkplätze. Hier sehen wir Verbesserungsbedarf, um Gefahren für den Radverkehr zu minimieren. (s. Skizze)



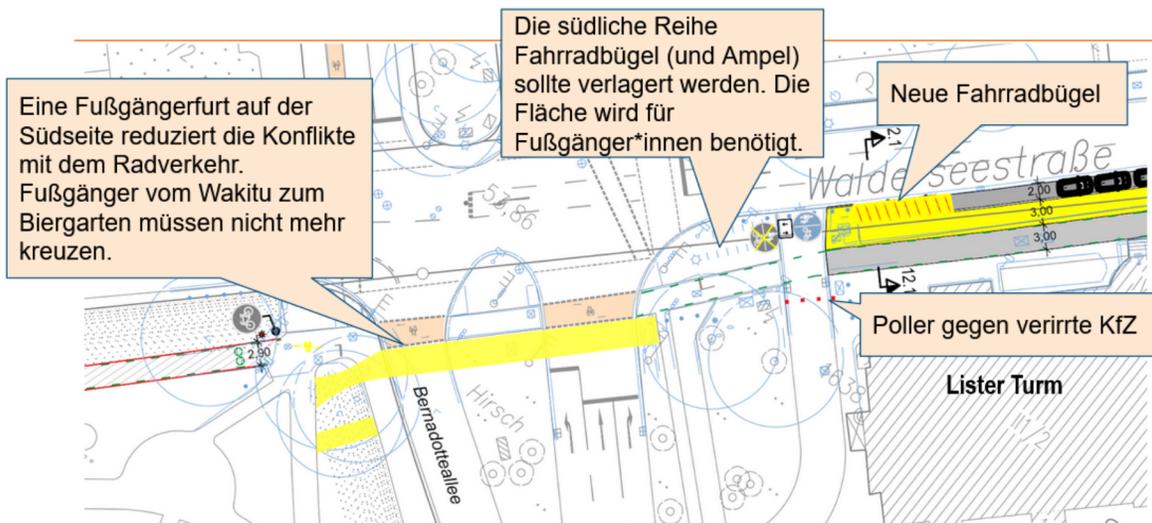


- Entgegen der Planung sollte die Querung der Bödekerstraße in einem Zug erfolgen. Dafür könnte die Ampel zurückversetzt werden, was eine S-Querung in die Yorckstraße mit einer eigenen Ampelphase für Radfahrende ermöglicht.

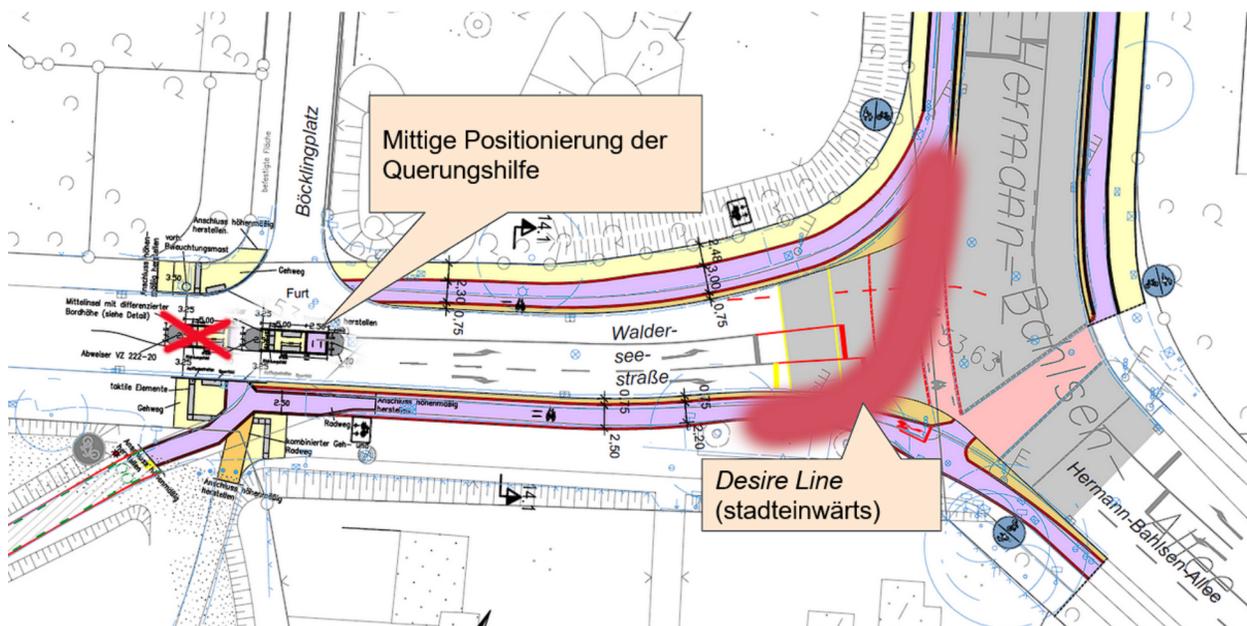
Stadtbezirk Mitte, Vahrenwald-List und Buchholz-Kleefeld

Vom Königinnendenkmal am Eilenriede Rand zur Hermann-Bahlsen-Allee Anlage 4 der Drs.

- Entgegen der Planungen ist die Querung der Bernadotteallee um eine Fußgängerfurt zu ergänzen, die an den parallelen Fußweg im Wald direkt angeschlossen wird, so dass Fußgänger*innen nicht mehr auf den Radweg gehen müssen, wenn sie die Bernadotteallee queren wollen. (s. Skizze)



- Die Strecke entlang der Engstelle am Lister Turm ist durch Poller und Fahrradbügel gegen verirrte Kfz abzusichern, auch auf Seiten der Stichstraße am Biergarten.
- Der ADFC empfiehlt, die Querungshilfe über die Walderseestraße zur Straße Böcklingplatz mittig zu positionieren und damit einen radverkehrsgerechten Übergang ins Quartier Klopstockstraße/Constantinstraße zu schaffen. Die verringerten Abbiegemöglichkeiten für Kfz. würden gleichzeitig den Kfz.-Verkehrsfluss auf der Walderseestraße übersichtlicher und damit die Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer gestalten. Gleichzeitig könnte die Straße Böcklingplatz in eine Fahrradstraße umgewidmet werden. (s. Skizze)
- In Fahrtrichtung stadteinwärts ist die Querung der Walderseestraße im Zuge der Hermann-Bahlsen-Allee mit einer Rechtskurve im spitzen Winkel sehr schwer zu fahren. Hier muss die *Desire Line*, die *Wunschlinie*, des Radverkehrs berücksichtigt werden. Für die Zweirichtungsführung des Radverkehrs verfügt die südliche Nebenanlage bis zur Eilenriede über eine ausreichende Breite. (s. Skizze)



- Die Ampel vor der Querung der Hermann-Bahlsen-allee stadtauswärts ist mit Sensorik auszustatten, so dass die Anforderung durch Knopfdruck entfällt.
- Zusätzlich müssen die Ausfahrten der Tankstelle an der Hermann-Bahlsen-Allee besser gesichert werden. Der ADFC empfiehlt, die südliche Ausfahrt stillzulegen.



Stadtbezirk Vahrenwald-List, Buchholz-Kleefeld, Bothfeld-Vahrenheide

Variante 1: Abschnitt Podbielskistraße über Klingerplatz und Eulenkamp Anlage 5 und 6

- Die Querung der Podbielskistraße stadteinwärts in die Herrmann-Bahlsen-Allee sollte, vergleichbar dem Kfz.-Verkehr, in einem Zug gewährleistet werden. Ebenso die Querung stadtauswärts in Höhe Klingerstraße. Solange solche einzügige Querungen nicht realisiert werden, müssen an der Spannhagenstraße und an der Klingerstraße die Aufstellflächen für den Radverkehr deutlich vergrößert werden.
- Für die Zufahrt zum Betriebsgelände der Mercedes-Benz-Niederlassung hält der ADFC eine Aufpflasterung zur Steigerung der Sicherheit des Radverkehrs für wichtig.

Stadtbezirk Vahrenwald-List, Bothfeld-Vahrenheide

Variante 2: Abschnitt Spannhagenstraße, Querung Mittellandkanal Anlage 7

- **Dies ist die vom ADFC grundsätzlich bevorzugte Variante. Mit dieser Variante erhält der Stadtteil Sahlkamp eine Anbindung an das Velorouten-Netz. Zudem werden die Radweg-Verbindungen vom Sahlkamp in die List mit vielen Schulstandorten und die Radwege entlang der Straße Sahlkamp deutlich sicherer.**
- Der ADFC hält dafür die Umwidmung der Kanalbrücke zum Radweg zwischen Grete-Jürgens-Straße und Stolzenbergring für erforderlich. Die Aussagen zur ungenügenden Fahrbahnbreite auf diesem Abschnitt in der Verwaltungs-Drucksache belegen dies eindeutig. Mit dieser Umwidmung würde die im 1992 beschlossenen "Brücken- und Verkehrskonzept Mittellandkanal" für diese schmale Brücke vorgesehene "Öffnung nur noch für Fußgänger und Radfahrer" wieder hergestellt. Das Konzept sah für den Kfz.-Verkehr nur die Öffnung der zweispurig befahrbaren Brücken vor. Mit der Korrektur dieses Konzepts wurde im Jahr 2002 beschlossen, im Grundsatz "den durchgehenden Kfz.-Verkehr auf wenige Hauptverkehrsstraßen zu konzentrieren" und "weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen zu planen". (Drs. 3299/2002) Dafür wäre jetzt die passende Gelegenheit.
- Im Verlauf der Variante 2 sollte das Linksabbiegen aus dem Sahlkamp in die Sündenstraße in einem Zug ermöglicht werden.



Stadtbezirk Bothfeld-Vahrenheide

Abschnitt Ebelingstraße, Bothfelder Kirche bis zur Laher Heide, Ast Richtung Lahe

Anlage 8

- Der Verwaltungsvorschlag stellt eine gute Lösung für die in der Tat nicht einfache Anpassung der Ebelingstraße an Velorouten-Standards und generell an zeitgemäße Radverkehrsansforderungen dar.

Anlage 9

- Bei der Entwicklung einer geradlinigen Führung nördlich der St.-Nicolai-Kirche ist neben dem Kirchengrundstück auch das gegenüber liegende städtische Grundstück zu berücksichtigen. Die Umfahrung des städtischen Grundstücks erfolgt derzeit fast rechtwinklig. Der auf diesem städtischen Grundstück bestehende Zaun stellt ein erhebliches Sichthindernis und damit eine unnötige Sicherheitsgefahr dar.
- Der ADFC begrüßt die vorgesehenen Aufpflasterungen in der Gernsstraße zur Steigerung der Sicherheit des Radverkehrs auf der Veloroute.

Anlage 10

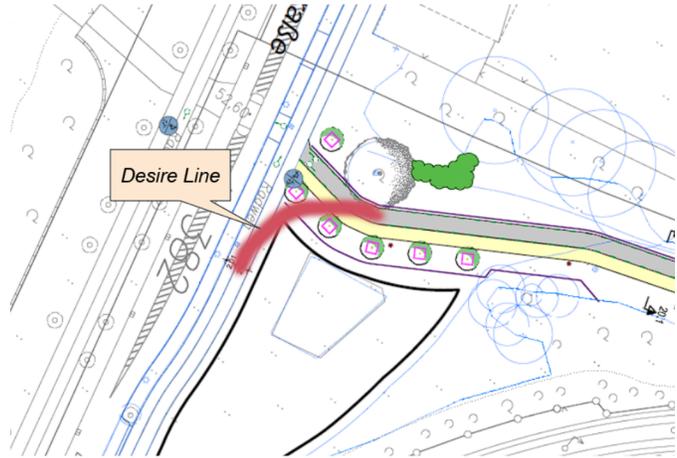
- Der ADFC begrüßt den Vorschlag der Verwaltung, die Laher Heide im Zuge der Velorouten-Einrichtung nur noch für Rad- und Fußverkehr zu öffnen. Die Laher Heide führt ohne schützende Fuß- und Radwege durch ein attraktives Naherholungs-Gebiet, das unter Landschaftsschutz steht. Hier besteht an allen Wochentagen ein erheblicher Fußverkehr. Darunter sind viele Kinder. Die Einschränkung der Öffnung stellt für Zu-Fuß-Gehende und Radfahrende einen erheblichen Gewinn an Sicherheit und Lebensqualität dar.
- Die Weiterführung der Veloroute über die nördliche Laher Heide und die Rendsburger Straße bis zur Kirchhorster Straße ist zu empfehlen. Damit wird die Veloroute mit dem Isernhagener Stadtteil Altwarmbüchen verbunden und somit mit dem dortigen Einkaufsgebiet ebenso wie mit dem Freizeitbereich am Altwarmbüchener See. Außerdem erfolgt damit die Verknüpfung mit dem Vorrangrouten-Netz im Umland.



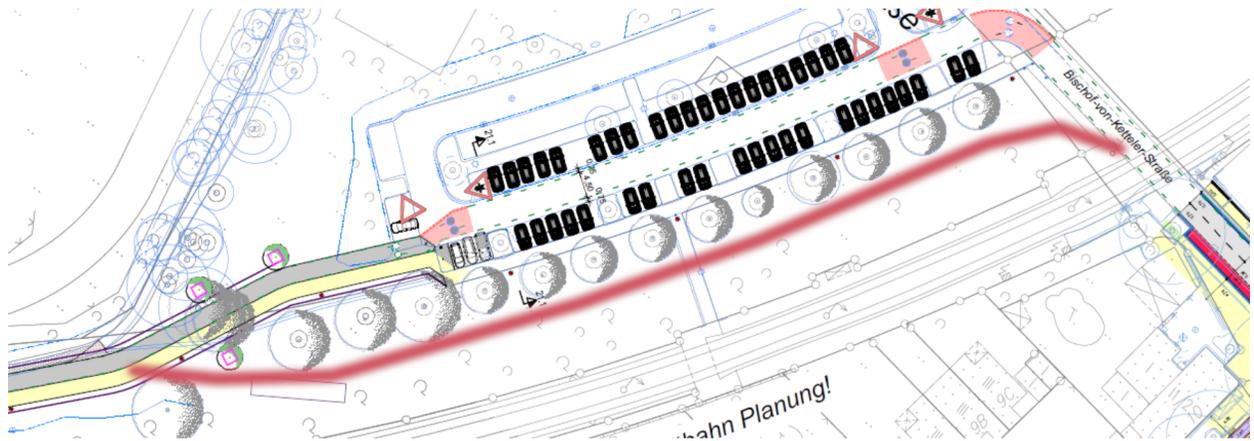
Abschnitt Sünderstraße, Langenforther Straße über Bischoff-von-Kettler Straße bis zur Burgwedeler Straße, Ast Richtung Isernhagen-Süd

Anlage 11 und 12

- In den aktuellen Plänen wird die Abbiegung stadtauswärts von der Langenforther Straße auf die Wegeverbindung entlang des Oststadt-Stadions in einem Winkel von weniger als 90 Grad viel zu eng gefasst. Hier ist ausreichend Platz, um mit einem größeren Abbiegewinkel die *Desire Line* der Radfahrenden zu berücksichtigen. (s. Skizze)



- Die Führung über den Parkplatz an der Bischof-von Ketteler-Straße entlang von beidseitig querparkenden Fahrzeugen ist auch als temporäre Lösung aus Sicherheitsgründen nicht hinnehmbar. Es bietet sich die Prüfung mehrerer Alternativen an: eine Führung südlich der Baumreihe am Parkplatz (s. Skizze) die Herausnahme einer Reihe Parkplätze oder eine Führung über den nördlichen Teil des Parkplatzes.



- Die Querung der Burgwedeler Straße in beiden Fahrtrichtungen sollte in einem Zug erfolgen können. Diese sollte mit der Querung der Bahntrasse Bischof-von-Ketteler-Straße abgestimmt sein.



Anlage 13

- An allen Querstraßen der Burgwedeler Straße sind niveaugleiche Querungen aufzupflastern.
- Die Veloroute 03 sollte über die Prüßentrift Richtung Isernhagen N.B. bis zur Stadtgrenze weitergeführt werden. Dies erhöht die Schulwegsicherheit für viele Kinder die zu Schulen in Bothfeld fahren. Die weitergeführte Route sichert die Verknüpfung mit dem Vorrangrouten-Netz im Umland.

