

ADFC Stadt Hannover | Hausmannstraße 9 - 10 | 30159 Hannover

Hausmannstraße 9 - 10
30159 Hannover

Verkehrspolitische Sprecher*innen der Fraktionen im Rat
Baudezernent Thomas Vielhaber

Tel. 0511 – 16 403 22
stadt@adfc-hannover.de
hannover-stadt.adfc.de

zur Kenntnis:

Stadtbezirksbgm. Dr. Wjahat Waraich
Fraktionsvorsitzende im Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide
Üstra Vorstand
Lokalredaktion HAZ/NP

Ansprechpartner:
Jan Krüger und
Eberhard Röhrig-van der
Meer

Hannover, 29.11.2022

Stellungnahme des ADFC zur Radverkehrssituation auf der Sutelstraße

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

sehr geehrter Herr Vielhaber,

wir bitten Sie, sich mit den verkehrlichen Gegebenheiten der Sutelstraße zu befassen.

Die kürzlich bei einer Begehung durch Mitglieder des Runder Tisch Inklusion aufgezeigten vielfältigen Mängel an der Sutelstraße zeigen einen umfassenden Handlungsbedarf auf. Die Anfrage zur Radverkehrssituation an der Sutelstraße durch den Stadtbezirksrat 03 (Drucksache Nr. 15-1139/2022), Teilstück zwischen Thorner Straße und Gehaplatz, weist auf einen wesentlichen Mangel an Verkehrssicherheit hin, der kurzfristig angegangen werden muss.

Ausgangssituation

Die Sutelstraße ist die wichtigste Verkehrsachse im Stadtteil Bothfeld. Sie verbindet das Zentrum Bothfelds um die St. Nicolai-Kirche mit der Podbielskistraße und dem Stadtteil Groß-Buchholz. Über sie verkehrt eine Stadtbahnlinie. An ihr liegen viele Einzelhandelsunternehmen, der Einkaufspark Klein-Buchholz, Arztpraxen, Gastronomie u.a.. Sie wird in der Folge von allen Verkehrsteilnehmenden in hohem Maße genutzt.

Die Straßenraumaufteilung entspricht den Vorstellungen früherer Jahrzehnte: Trotz eines sehr breiten Straßenquerschnitts stehen für zu Fuß gehende und Radfahrende ganz überwiegend nur sehr schmale oder keine Verkehrsflächen zur Verfügung. Stattdessen steht auf nahezu der kompletten Länge beidseitig Straßenraum zum Längsparken von Kfz. zur Verfügung. Die in Mittellage verkehrende Stadtbahn wird oftmals von parkenden PKW, die einen Rückstau im Schienenbereich auslösen, behindert.

Kurzfristige Forderung: Gesicherte Radspur vor dem Gehaplatz

Die Führung des Radverkehrs im Abschnitt zwischen Döbbekehof in Richtung Gehaplatz erfolgt sehr gefährlich und für Radfahrende äußerst unübersichtlich und unangenehm. Dazu fanden bereits 2017/2018 auf Initiative des Stadtbezirksrats Gespräche am Runden Tisch mit

Anliegenden, Verwaltung, Politik und dem ADFC statt. Die von der Verwaltung vorgeschlagene und breit unterstützte Lösung in Form einer Verbreiterung der Nebenanlage für einen getrennten Fuß- und Radweg konnte nicht umgesetzt werden, da einzelne Grundstückseigentümer*innen nicht zur Kooperation bereit waren. Seitdem ist der gefährliche Zustand unverändert geblieben.

Die Antwort auf die o.g. Bezirksratsanfrage seitens der Verwaltung vermittelt leider eine ausschließliche Orientierung an der Leistungsfähigkeit der Straßen und Knoten für den aktuellen Kfz.-Verkehr. Die Sicherheit von Rad- und Fußverkehr spielt hier ebenso keine Rolle wie die Eignung der Radverkehrsangebote für die politisch breit geforderte Steigerung des Radverkehrsanteils.

Eine kurzfristige Änderung des derzeitigen Zustands ist machbar. Der ADFC schlägt vor, die rechte Fahrspur in Richtung Gehplatz zu einer geschützten Radspur (sog. "protected bikelane") umzuwidmen. Der Fußweg steht alleine den zu Fuß gehende zur Verfügung, die Nutzung wird deutlich konfliktärmer. Der Autoverkehr nutzt die verbleibende Fahrspur für alle drei Richtungen. In Kombination mit dem Freiräumen der Rückstau-Spur von Falschparkern wird nicht nur der Radverkehr sicherer und attraktiver, sondern auch der Stadtbahn-Verkehr. Der Umweltverbund erhält Priorität. Wegen des geringen Aufwands kann diese geschützte Radspur als Verkehrsversuch eingerichtet werden. Die Auswirkungen auf alle Verkehrsarten können beobachtet und ausgewertet werden.

Mittelfristige Forderung: Modernisierung des Straßenprofils auf gesamter Länge

Im Zusammenhang mit dem anstehenden Bau des Hochbahnsteigs „Bothfeld Kirche“ sollte das Profil der Sutelstraße in kompletter Länge bis zur Kugelfangtrift den heutigen und künftig zu erwartenden Anforderungen angepasst werden. Dabei ist u.a. von einem Rückgang des Kfz.-Verkehrs und einem weiteren Anstieg des Rad- und Fußverkehrs auszugehen. Das Längsparken kann entfallen, da beidseitig der Sutelstraße in erheblichem und ausreichendem Maß Parkplätze auf gewerblichen Flächen u.a. des Einzelhandels und in Tiefgaragen zur Verfügung stehen. Es können einzelne Sonderparkflächen für Lieferverkehr und Mobilitätseingeschränkte an geeigneten Stellen eingerichtet werden. Die übrigen Straßenabschnitte können so gestaltet werden, dass das heute vielfach übliche Falschparken auf Fuß- und Radwegen nicht mehr möglich ist. Die Flächen für Fußgänger*innen und Radfahrende können entsprechend so verbreitert werden, dass ein deutlich entspannterer und sicherer Verkehr möglich wird. Damit kann den Forderungen des Runder Tisch Inklusion sehr gut Rechnung getragen werden. Die Veränderungen haben auch eine Steigerung der Attraktivität der Sutelstraße zur Folge, die u.a. den anliegenden Gewerbetreibenden zu Gute kommen kann.



Die Ausgangssituation im Detail

In Fahrtrichtung aus Bothfeld in Richtung Gehaplitz wird der Radverkehr zunächst auf einem benutzungspflichtigen Rad-Fuß-Gemischt-Weg geführt, der im weiteren Verlauf in einen untermäßigen Radweg übergeht. Dieser endet in Höhe Döbbeckehof plötzlich und wird mit einem winzigen Schutzstreifenstück auf die zweistreifige Fahrbahn geführt.



Nur wenige wagemutige Radfahrer*innen nutzen hier die Fahrbahn, die meisten fahren auf dem für den Radverkehr freigegebenen Fußweg weiter, der mit allerlei Masten und Kästen zugerümpelt ist. Vom Fußweg aus besteht keine weitere Radverkehrsführung, die meisten Radfahrenden nutzen für die Geradeausfahrt in Richtung Groß-Buchholzer-Kirchweg die Fußgängerüberwege, manche fahren an der Straßenecke in Geradeausrichtung weiter. Eine Signalisierung für den Radverkehr besteht nicht. Wie die Verwaltung in ihrer Antwort richtig feststellt, ist dieser Zustand nicht akzeptabel.



Vor der Kreuzung Gehaplitz hat die Sutelstraße zwei Aufstellspuren, die linke für Geradeausverkehr und Linksabbieger, die rechte für Rechtsabbieger. Diese Rechtsabbiegerspur hat zusätzlich zur gemeinsamen Grünphase mit dem Geradeausverkehr



eine eigene Grünphase. Je nach Verkehrsaufkommen sind im Wesentlichen zwei unterschiedliche Situationen zu beobachten: Bei geringem Verkehrsaufkommen wird die Rechtsabbiegerspur nicht benötigt, auch das Rechtsabbiegen kann von der Geradeauspur durchgeführt werden. Bei hohem Verkehrsaufkommen ist die Rechtsabbiegerspur zumeist leer, denn durch den Rückstau ist sie für die Rechtsabbieger nicht erreichbar. Der ADFC geht davon aus, dass bereits derzeit zu Stoßzeiten Verkehrsverlagerungen stattfinden.



Verbesserung der Radverkehrsführung durch geschützte Radspur

Mit einer geschützten, für den Kfz.-Verkehr deutlich sichtbaren Radspur kann der Radverkehr sicher und zügig auf der Fahrbahn geführt werden. Die Einrichtung einer geschützten Radspur ist erheblich kostengünstiger als eine bauliche Veränderung der Straßenraum-Aufteilung.

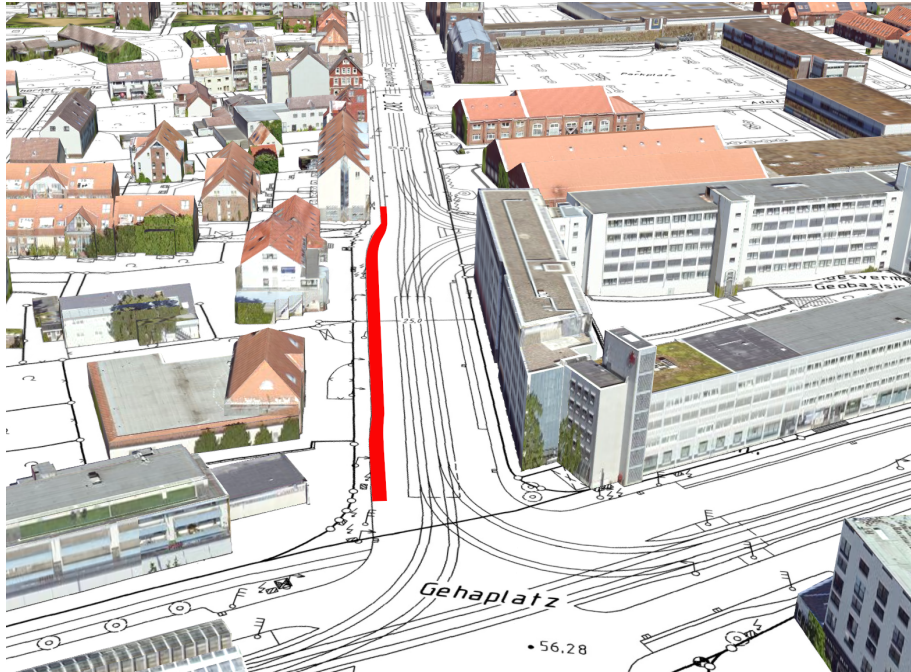


Abb: Umwidmung der Rechtsabbiegerspur in einer geschützten Radspur ("Protected Bike Lane"), Trennung vom KfZ-Verkehr durch eine Pollerreihe.

In Hannover besteht eine geschützte Radspur bspw. auf der Hildesheimer Straße in Wülfel. Hier ein Foto aus Berlin, wo bereits eine Vielzahl geschützter Radspuren eingerichtet worden sind.



Abb: Beispiel für den Schutz einer Radspur gegen Kraftfahrzeuge (Berlin)



Maßnahme zur Beschleunigung des ÖPNV

Zwischen Thorner Straße und dem Döbbeckehof besteht ein Halteverbot werktags zwischen 6:30 Uhr und 9:30 Uhr, das dazu dienen soll, eine Rückstauspur für den Autoverkehr freizuhalten, so dass die Stadtbahn ungehindert vorbeifahren kann. Der Rückstau besteht allerdings auch zu nachmittäglichen Spitzenzeiten. Da das temporäre Halteverbot nicht durchgesetzt wird, wirkt es nicht und die Stadtbahn steht morgens wie nachmittags hinter wartenden Autos im Stau.



Unmittelbar vor dem Döbbeckehof darf der Parkstreifen in der verbleibenden Tageszeit nur mit Parkscheibe für 1,5h benutzt werden, wo diese Parkregelung anfängt, ist unklar. Im weiteren Verlauf zwischen Döbbeckehof und Gehaplitz gilt ein Halteverbot.

Da im Umfeld jede Menge Parkplätze vorhanden sind, empfiehlt der ADFC das Parken zwischen Thorner Straße und Döbbeckehof durch ein Halteverbot ohne jede Einschränkung zu untersagen. Das Freihalten der Gleise kann durch geeignete Fahrbahnmarkierungen unterstützt werden. Es empfiehlt sich, dass die Stadtbahnfahrer*innen über ihre Zentrale das Abschleppen von Falschparkern einleiten, so dass die Bahngleise auch bei Rückstau frei bleiben.

