

Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Mitte  
Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Vahrenwald-List  
Bezirksrät\*innen im Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide  
Ratsvertreter\*innen im Bauausschuss

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

Ihr Ansprechpartner:  
[j.krueger@adfc-hannover.de](mailto:j.krueger@adfc-hannover.de)  
02.05.2022

## **Stellungnahme des ADFC zu den Planungen Veloroute 02, Drucksache 0994/2022<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 02. 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\\_02.pdf](https://hannover-stadt.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/hannover-stadt/Velorouten/Buergerbeteiligung_Veloroute_02.pdf)

Mit freundlichen Grüßen

Jan Krüger

---

<sup>1</sup> <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/0994-2022>

## Stadtbezirk Mitte

### Anlage 2 (Blatt 1)

Der ADFC empfiehlt die Führung der Veloroute im Innenstadtbereich über die Variante 2 Fernroder Straße und Fernroder Tunnel an den City-Rad-Ring. Hier kann auch die Veloroute 03 geeignet aus der Friesenstraße bzw. dem Volgersweg angeschlossen werden.

Die von der Stadt empfohlene Führung über die Lister Meile kann allenfalls ein Provisorium sein, da die Radverkehrs-führung auf der Fahrbahn der Lister Meile in Höhe des Pavillon hinter Schrägparkplätzen wegen der Ausparkvorgänge nicht sicher genug ist. Der ADFC hält diese Führung für nicht geeignet, neue Nutzer\*innengruppen zu erschließen.

Die Vorteile der Führung über Fernroder Straße und Fernroder Tunnel hat der ADFC in einem [Video](#) zusammengefasst<sup>2</sup>.

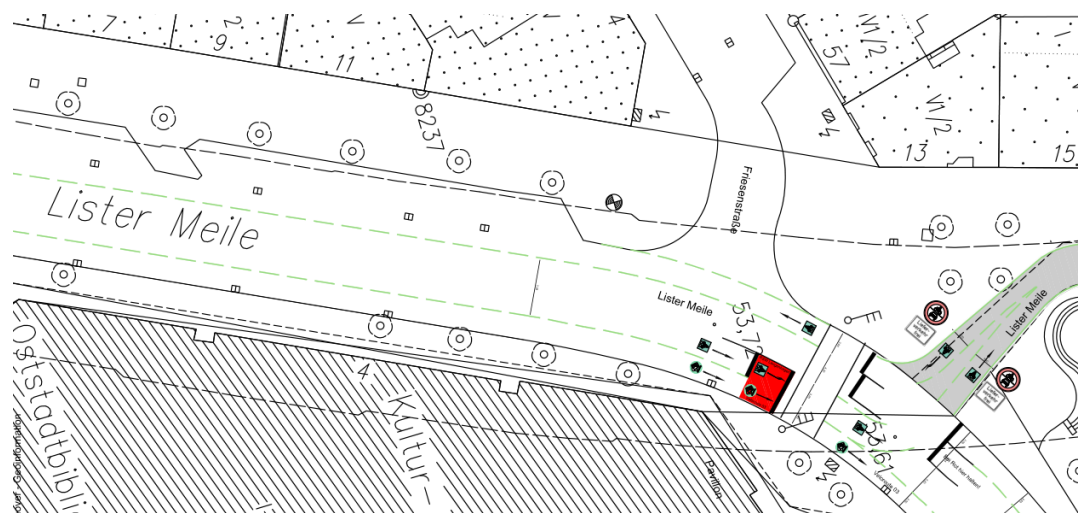
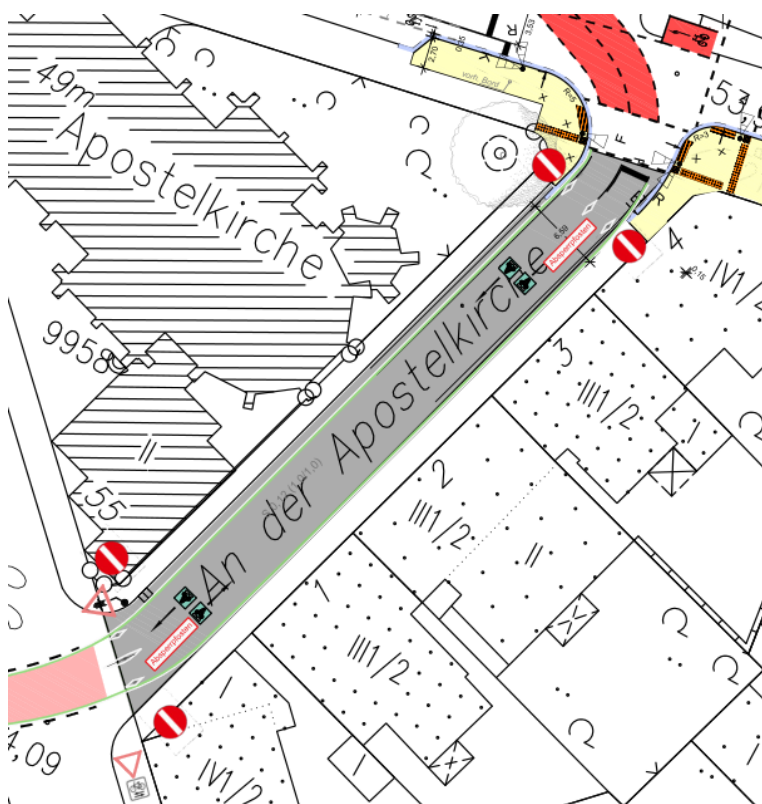


Abb: Schrägparker gefährden beim Ausparken den Radverkehr auf der Fahrbahn

<sup>2</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=ltTjFR0NT84>

#### Anlage 4 (Blatt 3)

Der ADFC empfiehlt die autofreie Variante *An der Apostelkirche* um Abkürzverkehr von oder nach der Gretchenstraße über das Teilstück der Veloroute zu verhindern. Falls hier Parkplätze erschlossen werden sollen, wäre zumindest eine Einschränkung "Anlieger frei" wünschenswert, wohlwissend, dass diese hauptsächlich symbolische Wirkung hat und die Durchsetzbarkeit gering ist. Alternativ wäre zu überlegen, ob eine Einbahnregelung in die andere Richtung in Kombination mit einem Verbot des Links-Einbiegens aus der Celler Straße einen verkehrsberuhigenden Effekt haben könnte. Auch fällt vielen Autofahrer\*innen das Parken am rechten Rand leichter.



*Abb: Autofreiheit An der Apostelkirche ist auch ein städtebaulicher Gewinn, denn der Blick auf die Kirche ist dann unverstellt. Autofreie Straßenabschnitte wirken als Inseln für Menschen. Wie auch in der Kleefelder Straße besichtigt werden kann, wird die Fahrbahn z.B. von Kindern zum Spielen genutzt. Nachbarn treffen sich auf ein Feierabendgetränk, u.ä.*

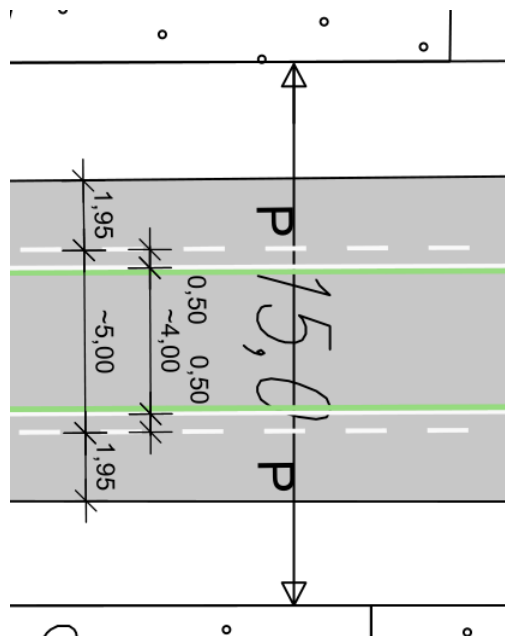
## Stadtbezirk Vahrenwald-List

### Anlage 7 (Blatt 6)

Um in der Edenstraße die für eine Fahrradstraße erforderliche Fahrgassenbreite zzgl. Sicherheitsraum zu erhalten, müsste das Parken auf einer Seite herausgenommen werden, denn halbhoch Parken kommt wegen der geringen Fußwegbreiten sowie des hohen Fußverkehrsaufkommens nicht in Frage.

Da in dem Quartier ein hoher Parkdruck berichtet wird, empfiehlt der ADFC als Kompromissvorschlag stattdessen eine Breitenbegrenzung für die Parkstände auf 1,75m (nach Fahrzeugschein, also zzgl. Spiegel) anzuordnen. Damit können beide Seiten der Edenstraße weiter für das Parken von Kleinwagen genutzt werden. Breitere Fahrzeuge finden Parkplätze in den anderen Straßen im Quartier. Durch diese "Sortierung" nach Fahrzeugbreiten, wird der knappe Parkraum optimal genutzt.

Eine solche Breitenbegrenzung sollte im Zuge der Experimentierklausel in der Straßenverkehrsordnung erprobt werden. Im Rahmen dessen ist auch die Überwachung weiterzuentwickeln, so dass die Fahrzeugbreite über das Kennzeichen aus dem Zentralregister automatisch abgefragt wird. Die Stadt sollte auf den Bund einwirken, im Rahmen der im Berliner Koalitionsvertrag vereinbarten Einführung digitaler Parkraumüberwachung entsprechende Regelungen zu schaffen.



*Abb: Breiten in der Edenstraße. Der Sicherheitsraum zwischen Fahrgasse und Längsparkplatz soll 0,75m betragen, Parkplätze sind für den heutigen Fahrzeugbestand realistischerweise mit 2,10 m Breite anzusetzen.*

*Plant man hier die notwendigen 0,75 m Sicherheitsraum ein, bleiben für die Parkstreifen rechnerisch 1,70 m.*

*Unter der Annahme, dass die Türen von Kleinwagen nicht so weit aufschwingen, ist eine maximale Fahrzeugbreite von 1,75m für die Parkstände akzeptabel.*

## Anlage 8 (Blatt 7)

Das in der Göbelstraße vorgesehene Querparken ist nicht im Einklang mit der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung. Wegen der Gefährdung der Radfahrer\*innen bei Ein- bzw. Ausparkmanövern heißt es in Artikel 14. f) III. zu Fahrradstraßen: "Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden."

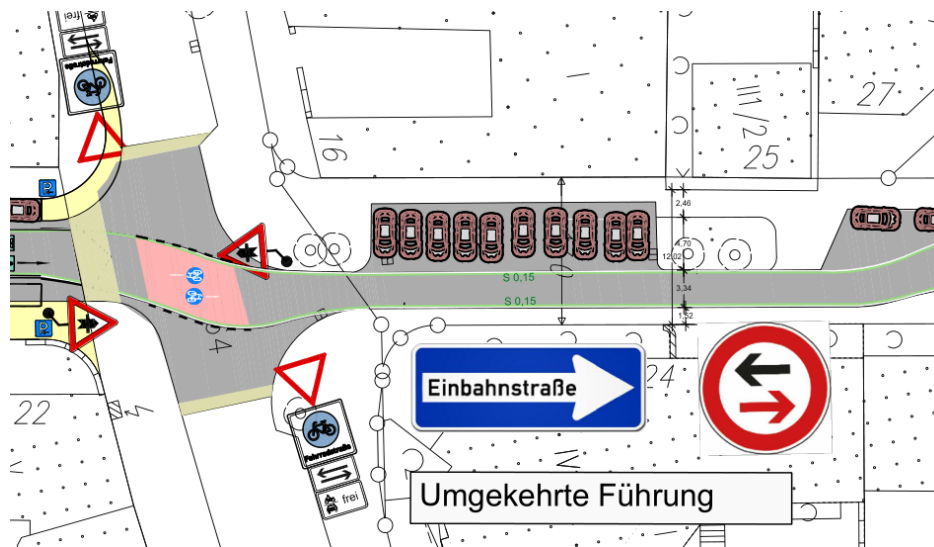


Abb: Querparkstände gefährden den Radverkehr bei Aus- und Einparkmanövern

## Stadtbezirk Bothfeld-Vahrenheide

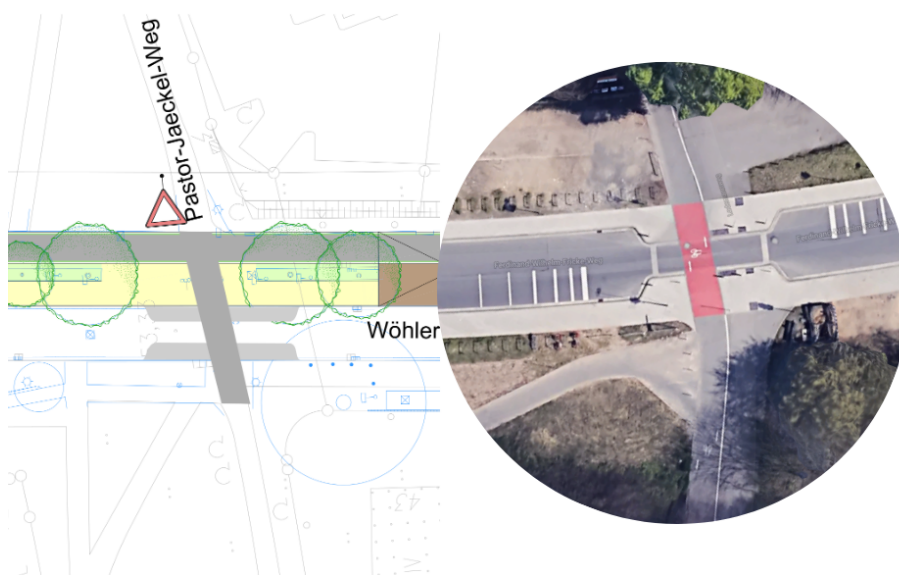
### Anlage 10 (Blatt 9, 1 bis 5)

Bei einer Führung des Radweges auf der Innenseite der Wöhlerstraße / Tannenbergallee wird der Radschnellwegstandard über eine weite Strecke nicht erreicht. Eine solche Lösung kann nur als Provisorium bestehen, wenn die Neu-Aufteilung des Straßenraumes zeitnah folgt.

Ob dieser Neubau realistisch in absehbarer Zeit passieren wird, ist schwer einzuschätzen, deswegen empfiehlt der ADFC den Tausch zwischen Rad- und Fußweg zur Erreichung der Mindestbreiten. (Variante 1)

### Anlage 10.3 (Blatt 9-3)

Die Verkehrsbeziehung zum Julius-Trip-Ring (hier Pastor-Jaeckel-Weg) ist unproblematisch. Allerdings besteht bei der Querung der Wöhlerstraße ein starker Höhenunterschied. Hier sollte eine Niveaugleiche Querung mit Bevorrechtigung des Julius-Trip-Ring gebaut werden. Beispielhaft sei die Querung der Veloroute 09 über den Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg genannt.



*Abb: Niveaugleiche Querung des Pastor-Jaeckel-Weg über die Wöhlerstraße mit Bevorrechtigung. Als Beispiel die Querung der Veloroute 09 über den Ferdinand-Wilhelm-Fricke-Weg (Luftbild google maps)*

## Anlage 11.1, 11.2 (Blatt 10-1, 10-2)

Entgegen der Ankündigung in der Bürgerbeteiligung findet sich in der Vorlage keine Verkehrsberuhigung *Am Jagdstall*. Im Bestand wird sämtlicher Kraftfahrzeugverkehr ganzjährig durch eine Einbahnregelung für die Ausfahrt auf die Straße *Am Jagdstall* gezwungen, obwohl eine Ausfahrt über *Am Lister Bad* problemlos möglich wäre, ohne den Radverkehr auf der Veloroute zu beeinträchtigen. Die Straße *Am Lister Bad* hat 6 Meter Fahrbahnbreite, was für Zwei-Richtungs-Autoverkehr völlig ausreichend ist.

Der ADFC empfiehlt die Variante 2 - Umwidmung des Teilstücks zum Geh- und Radweg. In der [Präsentation zur Bürgerbeteiligung](#)<sup>3</sup> ist der Sachverhalt ausführlich dargestellt auf den Folien 17-19. Alternativ bietet sich an, in der Variante 1 die bewährte frühere Regelung wieder herzustellen.

### Verkehrsberuhigung am Am Jagdstall / Lister Bad



Wiederherstellen der Verkehrsberuhigung Am Jagdstall. An- und Abfahrt zum Lister Bad und zum Bethaus kann über Am Lister Bad - Lister Damm erfolgen.

Aufhebung der Einbahnstraße, Sicherstellen des Rettungsweges durch Halteverbot

 und Antieger frei

Es bietet sich an, die bewährte frühere Regelung wieder herzustellen. 

Als Variante 1 käme eine modale Filterung zwischen der Zufahrt zum Bethaus und dem Reiterhof in betracht. 

Als Variante 2 bietet sich die Umwidmung des Teilstücks zwischen Reiterhof und Parkplatz am Sahlkamp zum Geh- und Radweg an. 

Überfüllung des Parkplatzes kann vermieden werden, indem bei Bedarf die Zufahrt am Lister Damm gesperrt wird.

Veloroute 02 Hauptbahnhof - Edenstraße - Tannenbergallee - Langenhagen | 19 | 14.02.2022



Abb: Varianten für die Verkehrsberuhigung Am Jagdstall

<sup>3</sup> [https://hannover-stadt.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/hannover-stadt/Velorouten/Buergerbeteiligung\\_Veloroute\\_02.pdf](https://hannover-stadt.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/hannover-stadt/Velorouten/Buergerbeteiligung_Veloroute_02.pdf)