

Bezirksbürgermeister Südstadt-Bult  
Herrn Ekkehard Meese  
Bezirksrät\*innen in Südstadt-Bult

Hausmannstraße 9–10  
30159 Hannover

Tel. 0511 | 16403-22

stadt@adfc-hannover.de  
www.adfc-hannover-stadt.de

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)

### **Fahrradstraßen in Südstadt-Bult, Forderungen der Demo am 03.11.2023**

Sehr geehrter Ekkehard Meese, sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

Der Ausbau eines sicheren und komfortablen Radwegenetzes mit Fahrradstraßen und Radwegen sowie ein verbessertes Wegenetz für Zufussgehende sind als vorrangige Maßnahmen anzusehen. Gerade in Südstadt-Bult ist es zur nachhaltigen Erhaltung und Steigerung der Lebensqualität wichtig, die Verkehrswende weiter umzusetzen, denn:

Die Südstadt ist ein sehr dicht bebauter Stadtteil. Einige Straßenzüge sind durch den Autoverkehr mit hohen Belastungen durch Feinstaub, Lärm und Abgasen stark betroffen. Das gilt insbesondere für die Marienstraße, die Hildesheimer Straße, die Sallstraße, die Jordanstraße, den Altenbekener Damm und die Geibelstraße.

U-Bahn und Busverbindungen gewährleisten eine gute Anbindung an den ÖPNV, der S-Bahnhof Bismarckstraße und die Nähe zum Hauptbahnhof sorgen für gute Verbindungen auch überregional. Der Stadtteil ist durch ein dichtes Stellplatznetz gut mit Carsharing-Angeboten versorgt.

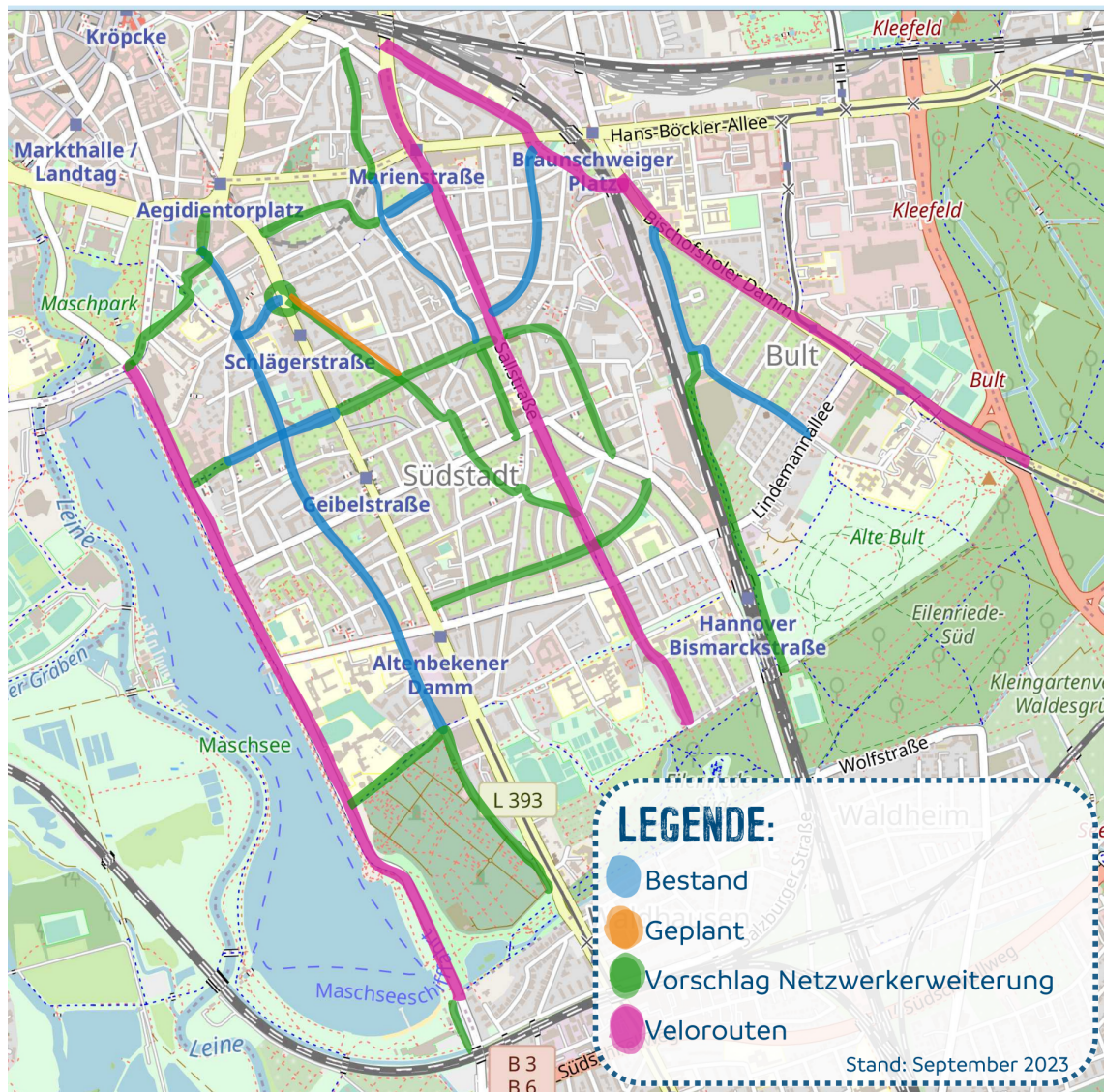
**Der ADFC empfiehlt, die von der Verwaltung erarbeiteten Anpassungen der Fahrradstraßen im Stadtbezirk Südstadt-Bult unverändert umzusetzen, auch in der Brehmstraße.** (siehe Anlage)

**Darüber hinaus möchten wir folgende Vorschläge im Sinne des Radverkehrs für ein gut ausgebautes Fahrradstraßennetz in Südstadt-Bult zu bedenken geben:**

- Die Schlägerstraße ist eine wichtige Radverkehrsverbindung im Stadtteil und sollte, wie bereits 2017 beschlossen, Fahrradstraße werden.
- In der Großen Barlinge sollte durch Modalfilter oder Stadtplätze der Autoverkehr eingeschränkt werden. (siehe auch unsere Stellungnahme vom 04.07.2023)
- In der Meterstraße parken überall dort, wo es keine Parkbuchten gibt oder sie durch Baumscheiben unterbrochen sind, Autos auf der Fahrbahn. Dadurch wird die Fahrbahn so verengt, dass sich Autos und Radfahrer\*innen nicht konfliktfrei begegnen können. Das Fahrbahnparken neben Baumscheiben sollte durch Markierung unterbunden werden.
- An der Kreuzung Bürgermeister-Fink-Straße mit Meterstraße und Alte Döhrener-Straße befindet sich eine Ampelanlage. Eine Ampel an der Kreuzung zweier Fahrradstraßen ist jedoch unnötig. Wenn der Kfz-Durchgangsverkehr vermindert wird, reicht eine Rechts-vor-Links Regelung völlig aus.
- Die Kreuzung Hildesheimer Straße/Schlägerstraße/Akazienstraße ist eine viel frequentierte Querverbindung. Es fehlt hier die direkte Quermöglichkeit für den Radverkehr über die Hildesheimer Straße, die die Akazienstraße mit der Schlägerstraße verbindet. Aktuell müssen Radfahrende, die aus der Schlägerstraße kommend die Hildesheimer Straße in Richtung Akazienstraße überqueren, einige Meter auf der falschen Straßenseite fahren und haben zusätzlich das Problem einer sehr schlechten Sicht durch hohe Büsche auf den von Norden aus Richtung Innenstadt entgegenkommenden Radverkehr. Die rotmarkierte "Einfädelspur" auf der Schlägerstraße stadtauswärts ist deutlich zu schmal..
- Das Einkaufszentrum An der Weide wurde leider nicht radverkehrsgerecht geplant, wird aber von den Einwohner\*innen des Stadtbezirks stark genutzt. Der ADFC schlägt vor, dass die Tiestestraße zur Fahrradstraße wird, den Radverkehr bündelt und durch die Piloty-Str. und die Wredestr. zum Einkaufszentrum führt. Die Querung der Straße An der Weide sollte dafür baulich attraktiv für den Radverkehr gestaltet werden.

In einem Mitgliederworkshop unserer Stadtteilgruppe anlässlich der Fahrradstraßen 2.0 haben wir folgende Vorschläge für die Vervollständigung des Netzes in der Südstadt erarbeitet:

## FAHRRADSTRASSEN-NETZ SÜDSTADT-BULT



Wir würden uns freuen, wenn Sie unsere Vorschläge in Ihre Überlegungen einbeziehen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen

Jan Krüger

Anlage

### **Anlage: Erwiderung zu den Forderungen der Unterschriftensammlung Brehmstraße**

Zu den in den Unterschriftensammlung "Sichere Fahrradstraßen bei Beibehaltung der Parkplätze auf der Bult" genannten Punkten, merkt der ADFC an: Wer sich ein Auto kauft, muss selbst die Frage beantworten, wo dieses gelagert werden soll, wenn er/sie nicht damit fährt. Ein wie auch immer gearteter Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum - gar vor der eigenen Haustür - besteht nicht.

Die Straße gehört nicht den Anwohner\*innen, sie ist ein Gemeingebrauch. Seit der letzten Ratsperiode werden die Anwohner auch nicht mehr zu Straßenausbaubeiträgen herangezogen, woraus manche fälschlicherweise einen Anspruch auf den Straßenraum abgeleitet hatten. Auch dieses - ohnehin unzutreffende - Argument ist somit entfallen.

Dies vorausgeschickt, zu den Punkten der Begründung der Unterschriftensammlung "Sichere Fahrradstraßen bei Beibehaltung der Parkplätze auf der Bult" im Einzelnen:

1. Zwar ist es grundsätzlich richtig, dass breitere Fahrbahnen zu höheren Geschwindigkeiten verleiten, der vorgesehene Modalfilter an der Ecke Robert-Koch-Platz/Menschingstraße schränkt den Verkehr allerdings auf Quell- und Zielverkehr ein. Dieser ist selten in Eile und die soziale Kontrolle durch die Nachbarn reicht in der Regel aus. Auch gibt es eine gewisse Hemmung, die spielenden Kinder umzufahren, die vielleicht die eigenen sind.
2. Auch hier lässt sich sagen, dass die meisten Fahrer\*innen kurz vor dem Ziel geduldig genug sind, auf riskante Überholmanöver zu verzichten. Ohnehin sind die zu erwartenden Verkehrsmengen gering.
3. Kitas sind in aller Regel noch wohnortnäher als Grundschulen. Gerade in der Südstadt ist der Kindertransport zu Fuß oder mit dem (Lasten-)Fahrrad verbreitet. Ein Mitglied der ADFC Stadtteilgruppe hat kürzlich an einem Dienstagmorgen eine Verkehrsbeobachtung in der Brehmstraße durchgeführt. Sollte es überhaupt eine nennenswerte Menge Elterntaxis an der Kita geben, fahren diese jedenfalls nicht durch die Brehmstraße. Dort war kaum Autoverkehr zu beobachten, die vorherrschende Verkehrsart ist Radverkehr. Auch die dort geparkten Autos wurden nicht bewegt.
4. Sollte es tatsächlich zu Gefahrensituation am Melanchthon-Kindergarten kommen, kann dort mit Halteverboten nachgesteuert werden.



Die Anmerkungen zu fehlenden Alternativen zu den Parkplätzen sind insofern unzutreffend, als die Menge der Autos keine unveränderliche Größe ist. Der Parkplatzbedarf passt sich an das Angebot an. Deswegen ist auch in Brehmstraße und Umgebung zu erwarten, dass nach einem Übergangszeitraum wieder genauso viele Autos dort geparkt werden wollen, wie Parkplätze zur Verfügung stehen. Insgesamt ist der Parkdruck im fraglichen Quartier ohnehin gering. Auch an der Kleefelder Straße, wo nach dem Fahrradstraßenurteil ähnliche Bedenken aufkamen, hat sich das Gleichgewicht wieder eingestellt.

Sicherlich sind manche Menschen auf ihr Auto angewiesen, es gibt aber auch andere, die sich einmal jährlich bei der Fälligkeit der Versicherungsprämie ärgern, dass sie die kaum genutzte Blechkiste immer noch nicht abgeschafft bzw. durch ein Teilauto ersetzt haben. Auch werden bei fehlenden Parkmöglichkeiten über die Zeit kaputte Autos nicht ersetzt oder bei Neuzuzug gar nicht erst angeschafft.

Zu den hier konstruierten Folgeproblemen lässt sich sagen:

1. Es ist ein häufig bemühtes Argument, dass weniger Parkplätze zu mehr Suchverkehr führen. Allerdings ist das Gegenteil der Fall. Je unwahrscheinlicher es ist, in einer Straße einen Parkplatz zu finden, desto eher wird vermieden, dort einzufahren. Was man sich leicht klarmachen kann, wenn man sich eine Straße ohne Parkplätze vorstellt. Grundsätzlich gilt: Weniger Autos, weniger Parksuchverkehr.
2. Da die Stadt Hannover gefährdend abgestellte Autos inzwischen regelmäßig abschleppt, ist zu erwarten, dass sich das Problem nach einer kurzen Lernphase erledigt.

Zu den Vorschlägen:

1. Eine Einbahnstraße ändert nichts an der zur Verfügung stehenden Fahrgassenbreite. Das Fahrradstraßenurteil wäre damit nicht umgesetzt. Zwar wird - sofern sich Autofahrer an die Einbahnregelung halten - der Durchgangsverkehr in einer Richtung unterbunden, dafür gewinnt die andere Schleichweg-Richtung an Attraktivität. Durch die wegfallenden Begegnungssituationen mit entgegenkommenden PKW steigt die Geschwindigkeit. Der ADFC erwartet deswegen für diesen Vorschlag einen negativen Effekt auf die Verkehrssicherheit.
2. Ausschlaggebend für die Einrichtung einer Fahrradstraße ist nicht der Radverkehrsanteil an Gabelungen, sondern der Radverkehrsanteil im Verhältnis zum Autoverkehr sowie die

Netzwerkung der Fahrradstraße. Beides ist in der Menschingstraße gegeben, die keineswegs “abrupt” endet. Die Netzverbindung geht gegenüber in der Janusz-Korczak-Allee weiter über die alte Bult zum Julius-Trip-Ring.

3. Die Forderung nach “weiteren Verbesserungen” mag geeignet sein, der Initiative, die praktisch die Aufhebung der Fahrradstraßen Brehmstraße und Menschingstraße fordert, einen fahrradfreundlichen Anstrich zu geben.
4. Aufklärungskampagnen, wie auch Plakataktionen, Piktogramme mit Sprühkreide und ähnliches sind nette Ideen. Wenn die Initiative sich dabei engagieren möchte, wollen wir dem nicht im Wege stehen, wir erwarten allerdings keinen nennenswerten Effekt auf die Verkehrssicherheit.

Die von der Initiative erhobenen Forderungen sind ungeeignet, die Begründung ist nicht stichhaltig.

Der ADFC empfiehlt, die von der Verwaltung erarbeiteten Anpassungen unverändert umzusetzen. Die Verkehrssicherheit der Radfahrer\*innen wiegt schwerer als die Bequemlichkeit mancher Anwohner\*innen beim Parken.