

Hannover, den 8.8.2024

FUSS e.V. Ortsgruppe Hannover, c/o Hausmannstraße 9-10, 30159 Hannover

Stellungnahme zum Antragspaket der SPD betreffend Fahrradstraßen Südstadt-Bult

(Stand 12.7.2024)

Die Ortsgruppe Hannover von FUSS e.V wurde von der SPD-Bezirksratsfraktion Südstadt-Bult gebeten, zu ihrem Antragspaket vom Juli 2024 zu den Fahrradstraßen aus der Sicht Zufußgehender Stellung zu nehmen. Das Material ist am 12. Juli bei FUSS e.V. eingegangen.

Die Anträge sollen am 21. August. 2024 im Bezirksrat diskutiert werden.

Die verwendeten Zeichnungen stammen aus der städtischen Informationsdrucksache Nr. 1415/2023. In diese wurden von uns eigene Ergänzungen eingebettet.

Die Anträge werden in unserer Stellungnahme Stück für Stück betrachtet. Zusätzliche Auffälligkeiten auf den Gehwegen und zur Funktion der Gehwege an den Fahrradstraßen sowie im Nahbereich der Kreuzungen oder Einmündungen werden ebenfalls beschrieben.

Selbstverständlich ist für uns, dass immer die Belange von Kindern, behinderten und alten Menschen mitberücksichtigt werden.

Gehwege sind ein geschützter Raum für Zufußgehende. Zu der Gruppe gehören auch spielende Kinder, ältere Menschen, Menschen mit Behinderung oder Menschen, die flanieren. Zufußgehen ist eine nicht-lineare Bewegungsart, das bedeutet, es wird auch mal kreuz und quer gegangen. Es ermöglicht uns, andere Menschen auch auf den täglichen Fußwegen zu treffen und zu einem spontanen Gespräch verweilen. Im Gegensatz dazu sind KFZ und Fahrradverkehr lineare Verkehrsarten.

Auf den folgenden Seiten nehmen wir detailliert zu einzelnen Passagen des Antrags Stellung.

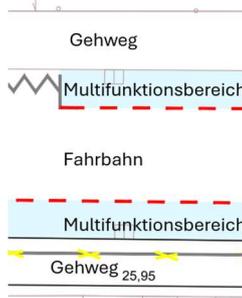
Generell vertreten wir hier wie in den behandelten Straßenabschnitten die Position:

- Wir begrüßen Modalfilter, die den Durchgangsverkehr motorisierter Fahrzeuge lenken.
- Wir begrüßen, die Radien an Kreuzungen und Einmündungen so zu verengen, dass eine Verlangsamung des motorisierten Verkehrs und mehr Achtsamkeit für andere Verkehrsteilnehmenden gefördert wird. Aus demselben Grund befürworten wir die Aufpflasterung von Kreuzungsbereichen (wie z. B. an der Lutherstraße in der Südstadt bereits realisiert).
- Fußwege müssen ausreichend breit sein. Fahrzeuge aller Art inkl. Fahrrädern und E-Scootern sind nicht auf Gehwegen, sondern in dafür bereitgestellten Bereichen in dem Multifunktionsbereich* der Straße abzustellen. Fahrradbügel auf dem Gehweg verleiten dazu, wie vielfach zu beobachten ist, die Fahrt auf dem Gehweg fortzusetzen. Das beeinträchtigt das Sicherheitsgefühl und die tatsächliche Sicherheit von Zufußgehenden.
- Gehwegparken, wildes aufgesetztes Parken und Eckenparken müssen konsequent unterbunden werden, etwa durch wirksames Abpollern.
- Dass es sich bei der Alten Döhrener Straße um einen wichtigen Schulweg handelt, liegt nahe, da sich etliche Schulen in fußläufiger Entfernung befinden. Dies sollte nach der Ferienzeit beobachtet werden.
- Wir fordern das Einrichten von Lieferzonen für z. B. Liefer-, Pflege-, Reinigungsdienste etc., um das den Fußverkehr behindernde Parken sowie Ecken- und Gehwegparken zu vermeiden.

- Wir fordern ausreichend Abstellzonen für Leihräder und E-Scooter im Multifunktionsbereich der Straße, um das Abstellen und Fahren auf dem Gehweg zu vermeiden.

Legende

Zitat Antrag: Zitate aus dem SPD-Antrag sind **rot** markiert



*Erläuterung zu den verwendeten Begriffen wie z.B. Multifunktionsbereich



Legende für die wichtigsten zusätzlich eingefügten Elemente in den Zeichnungen

Zitat Antrag: „Die Alte Döhrener Straße nördlich des Altenbekener Damms, die Meterstraße und die Maschstraße werden erneut als Fahrradstraßen ausgewiesen.“

Antrag: Einführung neuer Modalfilter und Optimierung des bestehenden Modalfilters im Maschseeviertel.

Betr. Stellplatz an der südöstlichen Ecke:

*Zitat Antrag: „soll(en) dabei jedoch der **Stellplatz an der südöstlichen Ecke** [damit ist Markierung „1“ gemeint] erhalten bleiben“.*

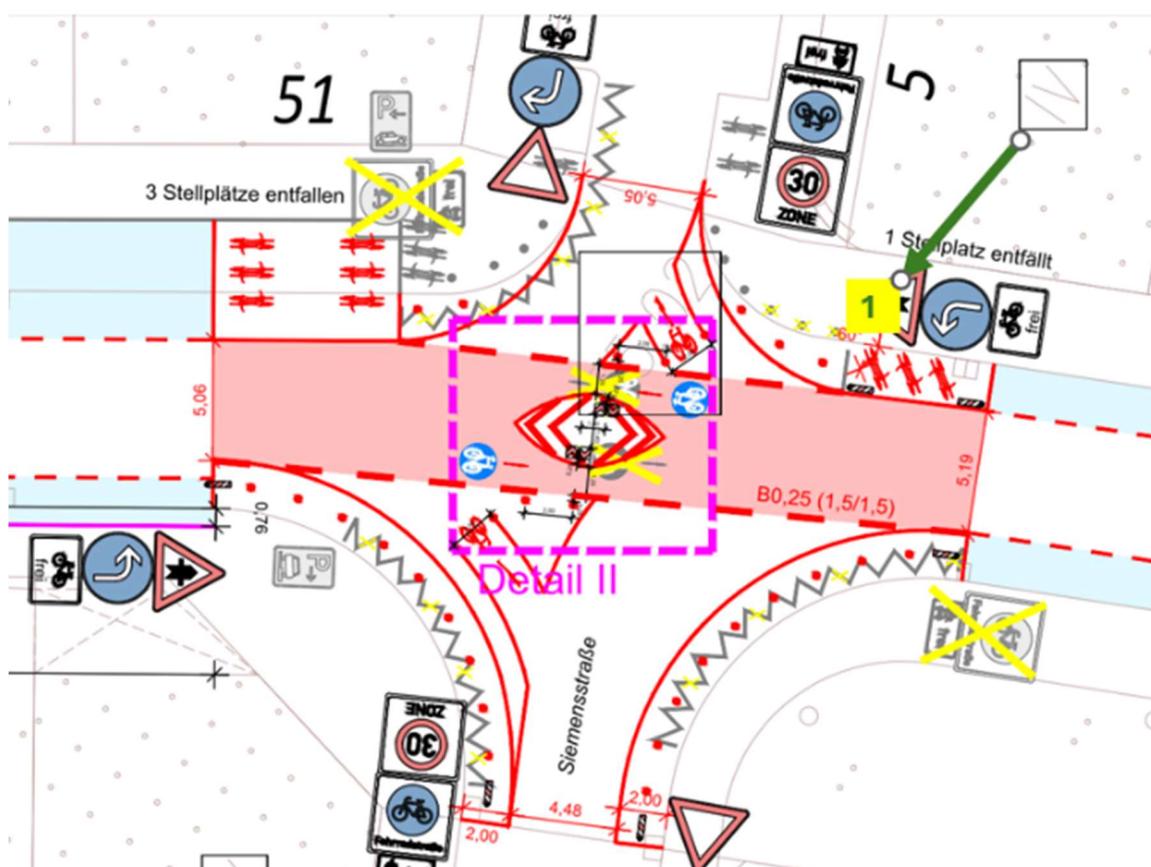


Bild 1: Draufsicht Kreuzung Alte Döhrener Straße / Siemensstraße. *Zitat Antrag „soll(en) dabei jedoch der **Stellplatz an der südöstlichen Ecke** [damit ist Markierung „1“ gemeint] erhalten bleiben“.*

Der Stellplatz soll durch drei Fahrradabstellbügel für sechs Räder ersetzt werden. Das erhöht die gegenseitige Sichtbarkeit aller Verkehrsteilnehmenden.

Wir **unterstützen** zusätzlich eine fußverkehrsfreundliche Eckenausbildung und plädieren für eine Aufpflasterung der Kreuzung (siehe Bild 2).

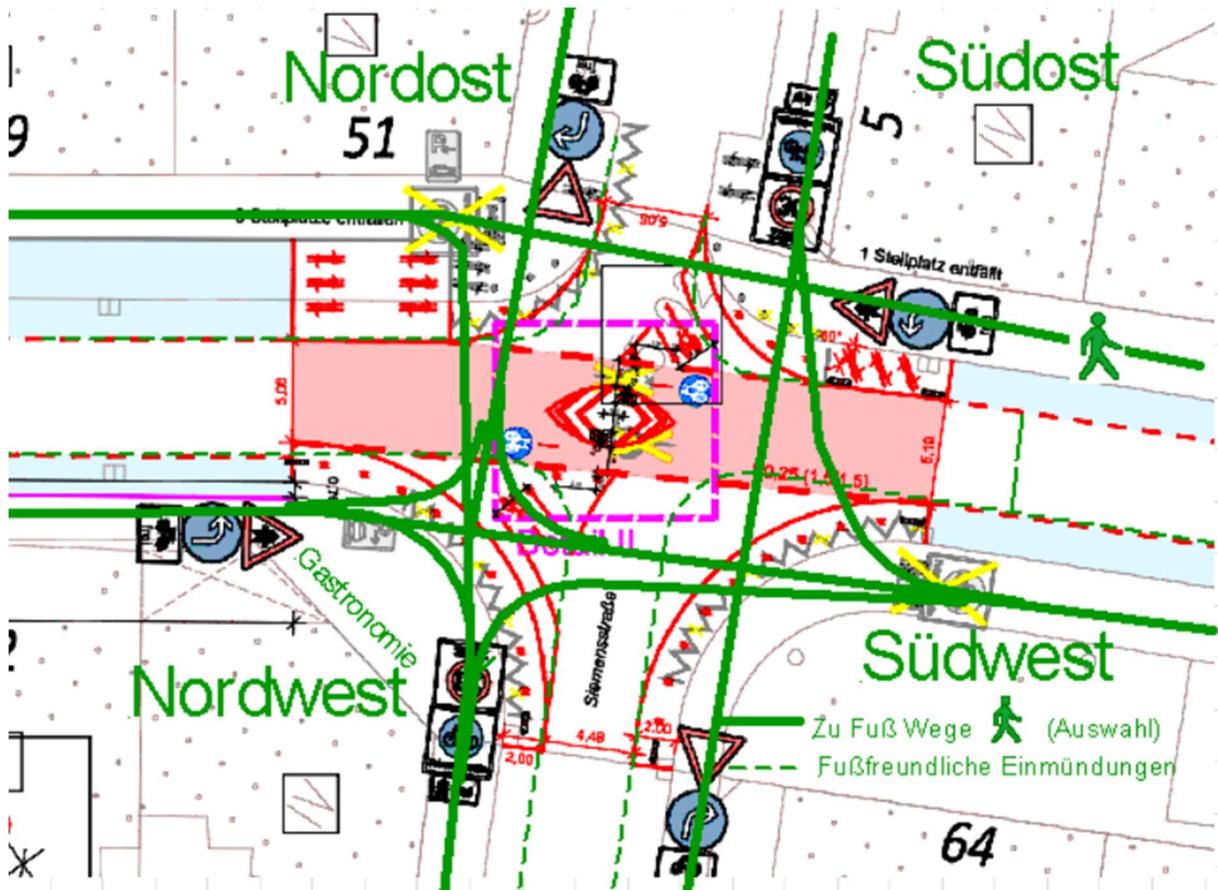


Bild 2: Draufsicht Kreuzung Alte Döhrener Straße / Siemensstraße mit einer Auswahl von Fußwegen und fußverkehrsfriendlye Eckenausbildung. Wir **fordern** im Rahmen eines möglichen größeren Umbaus der Kreuzung **die Aufpflasterung des Kreuzungsbereiches**.

Betr. Fahrradbügel Siemensstraße bei Markierung 2

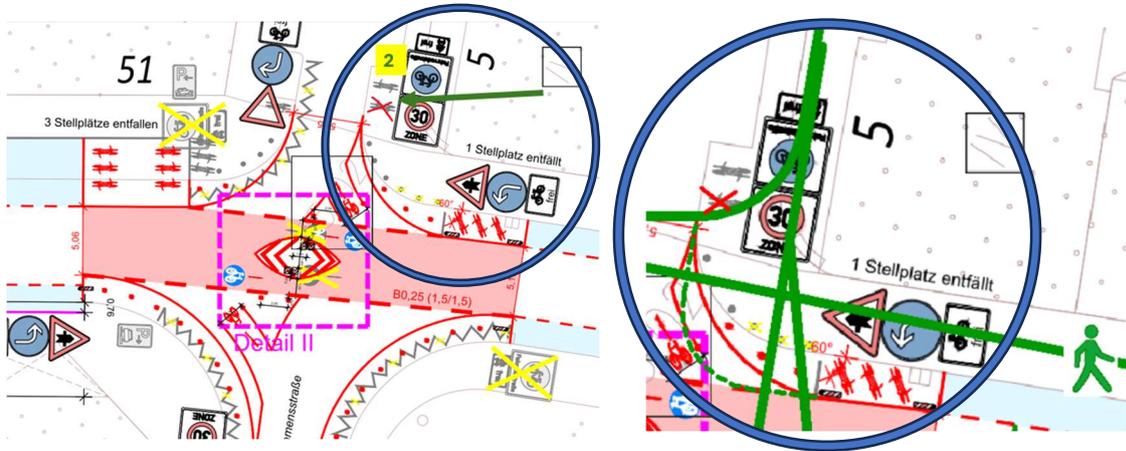
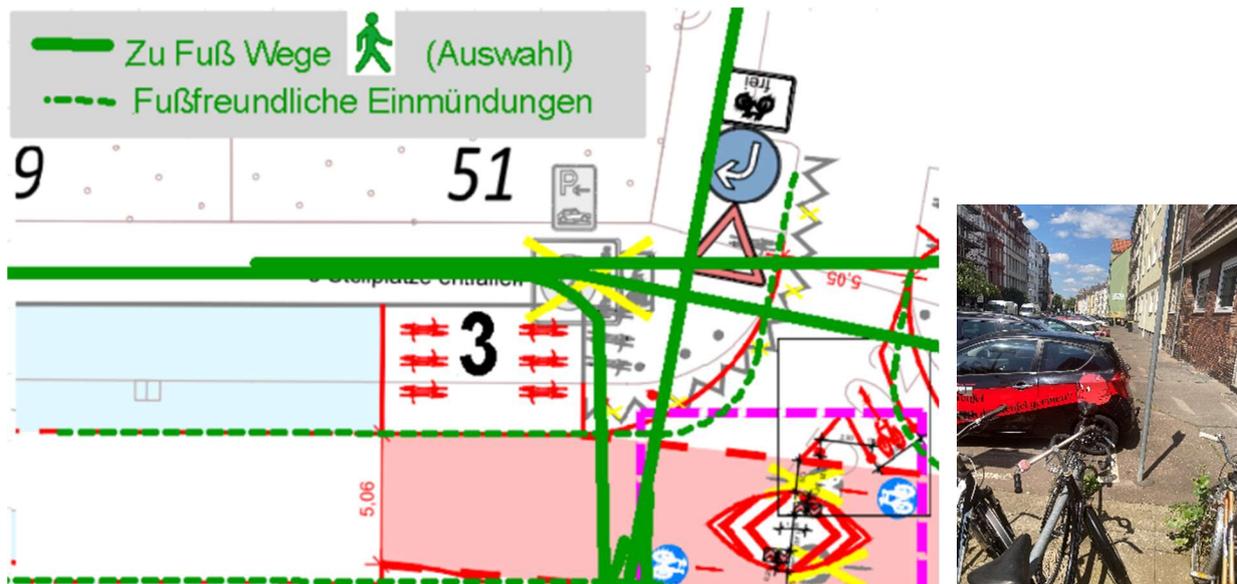


Bild 3 plus Detail: Die beiden Fahrradbügel bei Markierung 2 stehen auf dem Gehweg. Davor darf auf der Fahrbahn nicht geparkt werden, deshalb können die Fahrräder direkt von der Fahrbahn aus dort abgestellt werden, das vermeidet Fahrradfahren auf dem Gehweg.

Wir **fordern** die Wegnahme des westlichen Bügels (nahe der Kreuzung), um die Querung der Siemensstraße fußverkehrsfreundlicher zu machen (siehe grüne Linie).

Zitat Antrag: „zwei der drei Stellplätze an der **nordöstlichen Ecke** der Kreuzung sollen erhalten bleiben“.



Bilder 4 und 5: Damit ist Markierung 3 gemeint. Es handelt sich um Querparkplätze. Die vorhandenen drei Fahrradbügel behindern den Fußverkehr (siehe Bild 6), wir **fordern** den Abbau. Den Ersatz und die Erweiterung nördlich davon mit sechs Fahrradbügel **begrüßen** wir. Wir plädieren für eine fußverkehrsfriendliche Eckenausbildung.



Bild 6, 7 und 8: Wegnahme der drei bestehenden Fahrradbügel, Foto eines Eckenparkers
Zum Besichtigungszeitpunkt wurde die Ecke von einem Lieferdienst zugeparkt (Bild 7). Innerhalb des Besichtigungszeitraumes von einer Stunde wurde zusätzlich von einem Transporter der Gehweg geparkt und ein Lieferant hat in zweiter Reihe geparkt. Das unterstützt unsere Forderung nach der Einrichtung ausreichender Mengen von Lieferzonen.

Zitat Antrag: „An Stelle der ursprünglich vorgesehenen Verlängerung des Halteverbots soll an der südwestlichen Ecke ein Motorradparkplatz ausgewiesen werden.“

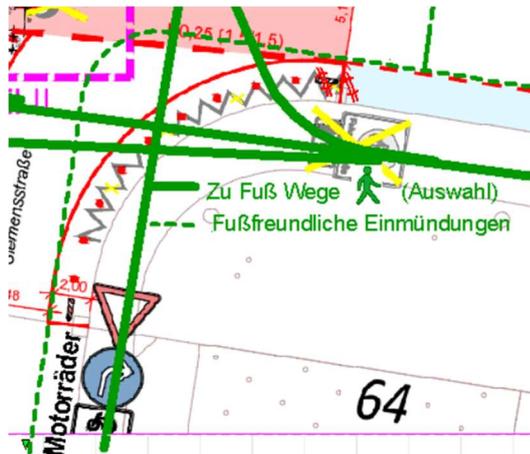


Bild 9: Südwestliche Ecke

Zitat Antrag: „soll überprüft werden, ob an diesen westlichen Ecken der Kreuzung der Gehweg durch eine Reduzierung des Kurvenradius etwas in Richtung der Kreuzungsmitte erweitert werden kann“.

Diesen Vorschlag **begrüßen** wir.

Betr. Gastronomie

An der der nordwestlichen Ecke betrachten wir noch die Gastronomie, die sich hier befindet.



Bilder 11, 12 und 13: Bild links, Ansicht der Außengastronomie. Bild unten, mit Bestuhlung kommt auf dem Weg rechts des Sonnenschirmes keine zu Fuß gehende Person durch. Bild rechts, zwischen Blumenkübel und Bordsteinkante sind gerade 1,50 m Abstand, das ist zu wenig. Wir **fordern** eine fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Außengastronomie. Eine Verkleinerung des Kurvenradius würde eine Umgestaltung erleichtern.

Betr. Bereich zwischen Siemensstraße und Altenbekener Damm

Hier betrachten wir die Situation des ruhenden Fahrradverkehrs

Zitat Antrag: *An der Alten Döhrener Straße sollen vor den Hausnummern 64 bis 70, wie bereits auf der gegenüberliegenden Straßenseite, Fahrradbügel am Rand des Gehwegs angebracht werden.*

Radfahrende und auch E-Scooter auf Gehwegen beeinträchtigen das Sicherheitsgefühl und die Sicherheit von Zufußgehenden, insbesondere von Kindern, behinderten und älteren Menschen. Beobachtungen zeigen, wenn sich Rad- und E-Scooter-Fahrende erst einmal auf dem Gehweg befinden, nutzen sie diesen für die Fortsetzung ihrer Fahrt häufig weiter. Fahrräder und E-Scooter sind, wie auch Mopeds und Motorräder, Fahrzeuge, die nicht auf Gehwegen fahren dürfen (Ausnahme: Kinder). Deshalb müssen Radfahrende vom Stellplatz leicht auf die Fahrbahn kommen. Das ist auf der östlichen Seite wegen der parkenden KFZ nicht verlässlich gegeben (siehe Bild 14). Hinzu kommt, dass die absolute Mindestdurchgangsbreite von 2,20 m für Zufußgehende nicht gewährleistet ist, **die von der SPD angestrebte Wunschbreite von 2,65 m erst recht nicht**. Deshalb **fordern** wir, die Fahrradabstellplätze in den Multifunktionsstreifen auf der östlichen und westlichen Seite zu verlegen.



Bilder 14, 15, 16: Fahrradbügel auf dem Gehweg östliche Seite. Die Restgehwegbreite beträgt zwischen 1,70 m und 1,85 m. 2,20 m sind in dem Fall das Mindestmaß. Siehe auch Bild 18.

Auf der westlichen Seite befinden sich zahlreiche Fahrradabstellplätze im Vorgartenbereich. Auch für diese gilt, wenn es keine verlässliche Zuwegung auf die Fahrbahn gibt, wird häufig auf dem Gehweg mit dem Fahrrad gefahren. Deshalb **fordern** wir vor, dort vor jedem Haus eine zuverlässige Zuwegung zur Fahrbahn einzurichten.

Nicht für jedes Privateigentum ist Platz im öffentlichen Raum. Deshalb ist es Fahrzeugbesitzern (PKW, motorisierte Zweiräder, Fahrräder und E-Scooter) zuzumuten, sich privat Abstellmöglichkeiten zu organisieren. Die Abstellmöglichkeiten im Multifunktionsstreifen der Fahrbahn dienen dem Funktionserhalt der Fahrbahn und der Leichtigkeit des Verkehrs auf der Fahrbahn und dem Gehweg. **Fahrradbügel auf der westlichen Seite des Gehweges lehnen wir ab**, weil diese wegen des fehlenden gesicherten Zugangs zur Fahrbahn zu vermehrten Fahrradfahrten auf dem Gehweg führen. Des Weiteren konterkariert das Verengen der Gehwege das Ziel, den Fußverkehr zu fördern.

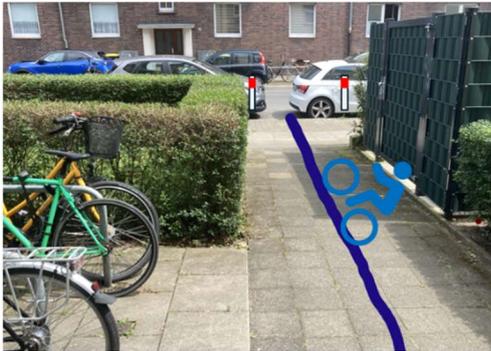


Bild 17: Fahrradabstellung im Vorgarten. Hier ist ein jederzeit verlässlicher, ausreichend breiter Zugang zur Fahrbahn erforderlich. Z. B. für Fahrräder mit Kinderanhänger, Lastenräder.

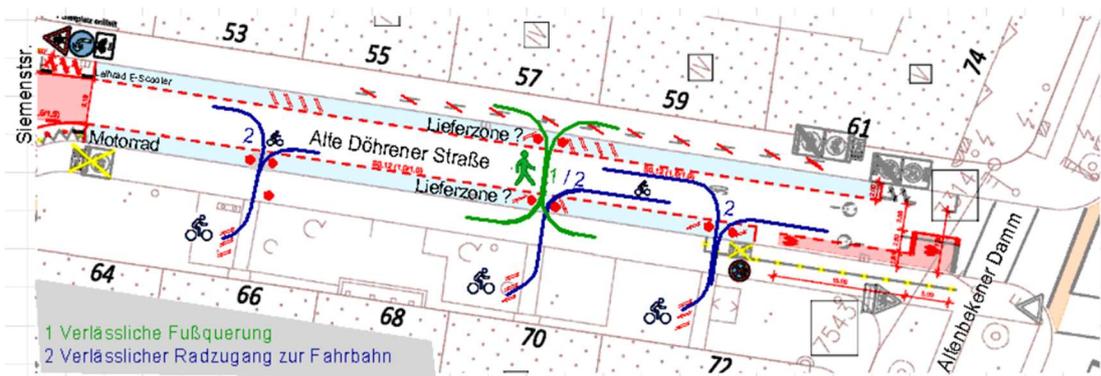


Bild 18: Forderungen zur fußverkehrsfreundlichen Gestaltung der Fahrradabstellung mit verlässlichen Fahrbahn-Überwegen für Zufußgehende und Fahrbahnzugängen für Radfahrende von Privatgrundstücken.

Wir **fordern** auch Lieferzonen für Paketdienste, Pflegedienste etc., diese sind nötig, um Parken an Ecken und in der zweiten Reihe zu vermeiden. Flächen zum Vorhalten und Abstellen für Leihfahrräder und E-Scooter im Multifunktionsstreifen **fordern** wir ebenfalls.



Bild 19: Wir fordern, dass Masten für Schilder, Straßenschilder etc. in den Multifunktionsraum gesetzt werden, weil diese gerne als sichere Fahrradabstellung genutzt werden und damit den Fußverkehr stark behindern. Schilder mit Straßennamen könnten z. B. an den Hauswänden angebracht werden. Das „Zone 30“ Schild könnte z. B. in den Fahrradabstellbereich im Multifunktionsbereich verschoben werden.

Zitat Antrag: „In der Alten Döhrener Straße sollen vor den Hausnummern 52 bis 58 die PKW-Stellplätze vollständig auf die Straße verlegt und das Parken halb auf den Gehweg verboten werden.“

Das begrüßen wir.

Zitat Antrag: „Dies ergibt mit Blick darauf, dass das Ein- und Ausparken in die gegenüberliegenden Parkplätze für längere Autos damit schwieriger würde () ob es zugunsten eines breiteren Gehwegs in Kauf genommen werden könnte, dass diese Parkplätze nur noch von () kürzeren Autos genutzt werden können.“

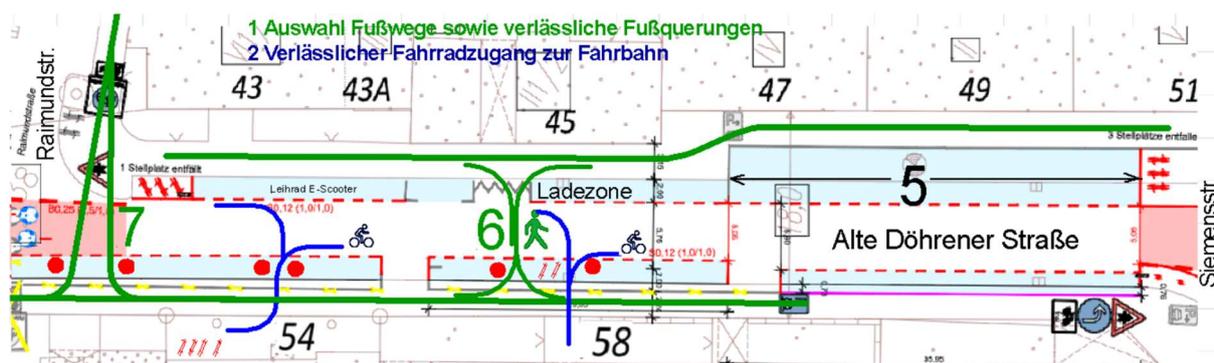


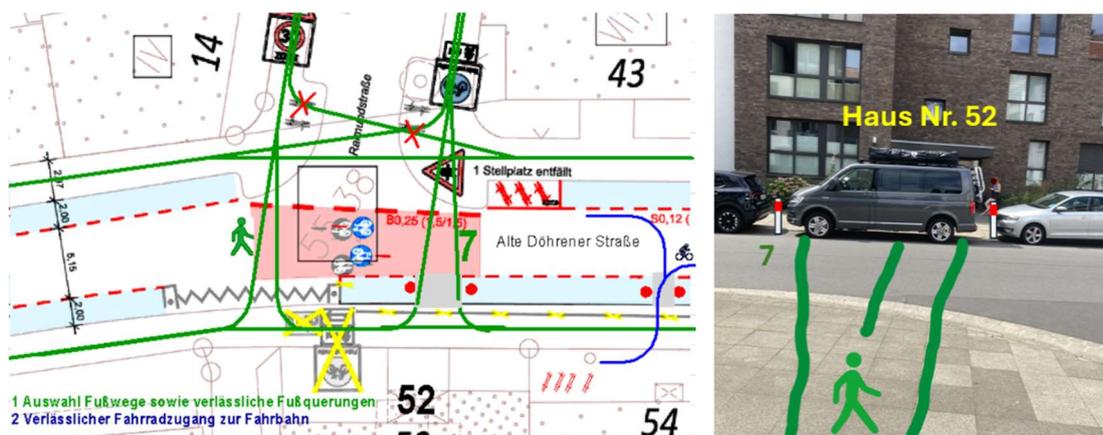
Bild 20: Mit der Markierung 5 sind die Querparkplätze gekennzeichnet. Mit Markierung 6 eine verlässliche Querung für Zufußgehende hälftig zwischen den Kreuzungen. Mit Markierung 7 die verlässliche Querung an der Einmündung Raimundstraße. Bei Haus 58 stehen viele Fahrräder im Hof und bei Haus 54 stehen 12 Fahrräder im Vorgarten. Diese benötigen einen jederzeit verlässlichen Zugang zur Fahrbahn.



Bilder 21, 22, 23: Links teilweises Beparken des Gehweges an den Querparkplätzen (Markierung 5 in Bild 20), das kann durch Auffahrbegrenzer (Bild Mitte, Beispiel Langensalzastraße) ausgeschlossen werden. Wir schlagen das Anbringen dieser Begrenzer vor. Im rechten Bild wird der „Schildmast“ als Fahrradbügel genutzt, das behindert Zufußgehende.

Wir **fordern**, den Schildmast in Richtung Fahrbahn zu verschieben, das Gleiche schlagen wir auch für den südlichen Schildmast vor. Der linke Müllbehälter (roter Pfeil) sowie das regelwidrig abgestellte Moped (roter Pfeil) behindern ebenfalls die Leichtigkeit des Fußverkehrs.

Betr. Einmündung der Raimundstraße in die Alte Döhrener Straße



Bilder 24, 25: Links die Draufsicht auf die Einmündung der Raimundstraße in die Alte Döhrener Straße, das Foto rechts zeigt ein parkendes KFZ in der Gehlinie von Zufußgehenden.

Hier **fordern** wir eine jederzeit verlässliche Quermöglichkeit der Alten Döhrener Straße für Zufußgehende in dem Einmündungsbereich (Markierung 7).

In der Raimundstraße sollten die zwei in der Skizze gekennzeichneten Fahrradbügel entfernt werden, um die Leichtigkeit des Fußverkehrs zu verbessern.

Betr. Einmündung Devrientstraße, Einmündung Nestroyweg

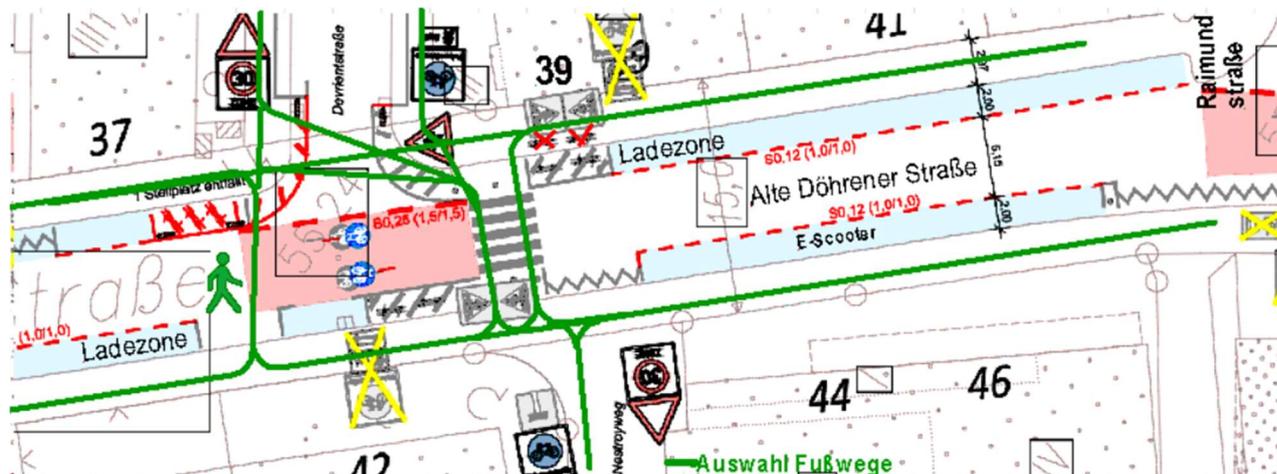


Bild 26: Einmündung Devrientstraße, Einmündung Nestroyweg.

Wir **fordern**, dass die zwei Fahrradbügel auf dem Gehweg vor Haus Nr. 39 entfernt werden, um die Leichtigkeit des Fußverkehrs zu fördern und das Fahrradfahren auf dem Gehweg zu vermeiden. Bitte beachten Sie auch die Vorschläge für Ladezonen und E-Scooter-Abstellmöglichkeiten.

Betr. Bereich von der Kreuzung Geibelstraße bis Devrientstraße

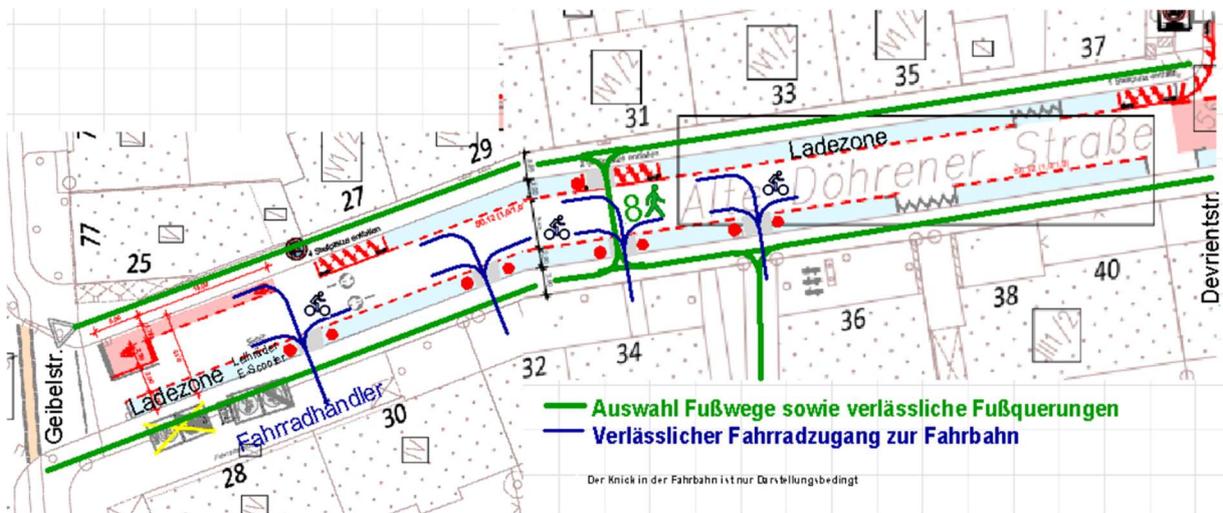
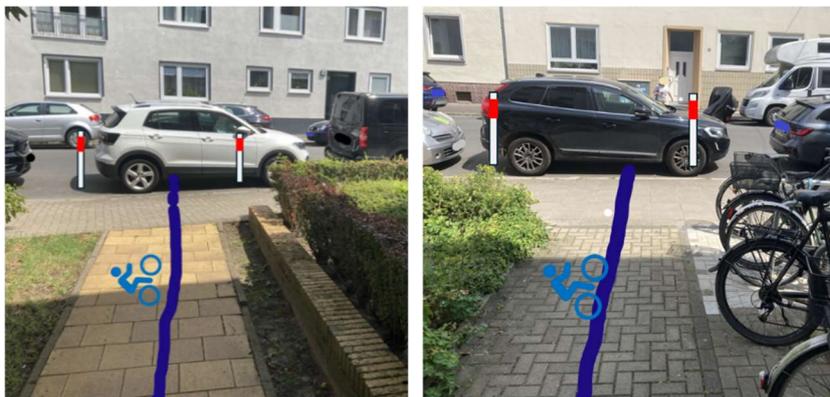


Bild 27: Von der Kreuzung Geibelstraße bis Devrientstraße. Bei den Häusern Nr. 32, 34 und 36 stehen viele Fahrräder auf den Privatgrundstücken, diese benötigen jeweils einen jederzeit verlässlichen Zugang zur Fahrbahn. An der Ecke Alte Döhrener Straße zum Altenbekener Damm sind zwei Einzelhandelsgeschäfte (Bäckerei und Fahrradhändler) und zwei Restaurants angesiedelt. Um die Leichtigkeit des Fußverkehrs zu erhalten, ist auch dort ein verlässlicher Zugang für Fahrräder nötig. Ebenso eine Ladezone und Abstellmöglichkeiten im Multifunktionsstreifen der Fahrbahn für Leihfahrräder und E-Scooter.

Ungefähr auf der Hälfte der Strecke zwischen Devrientstraße und Altenbekener Damm **fordern** wir eine verlässliche Fußquerung (Markierung 8).



Bilder 28 und 29: aufgenommen in der Ferienzeit. Das verdeutlicht die Notwendigkeit von jederzeit verlässlichen Zuwegen für Fahrräder auf die Fahrbahn. Damit wird der Fußverkehr vor Radfahrenden auf Gehwegen geschützt. Bild links vor Haus Nr. 36 und Bild rechts vor Haus Nr. 34, wo 10 Fahrräder abgestellt sind.

Betr. Bereich von der Torstraße bis zur Geibelstraße

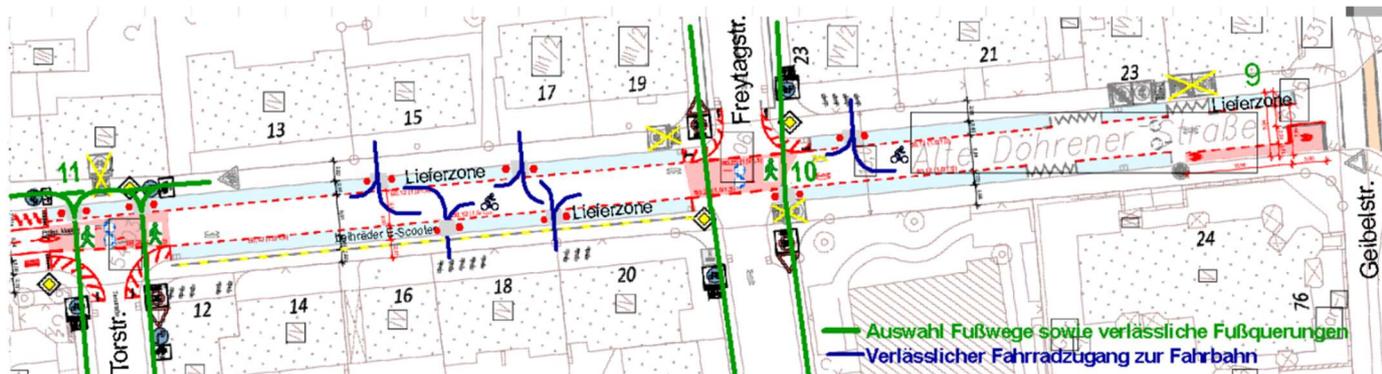


Bild 30: Der Bereich Torstraße bis Geibelstraße. Am Kiosk (Markierung 9) ist eine Ladezone empfehlenswert. Bei Markierung 10 (Ecke Freytagstraße) **fordern** wir, die Ecke von parkenden KFZ freizuhalten, damit Zufußgehende dort eine verlässliche Querungsmöglichkeit haben. Im Einmündungsbereich der Torstraße (Markierung 11) wird auch eine verlässliche Querungsmöglichkeit für Zufußgehende **gefordert**. Auf den Grundstücken der Häuser mit den Nr. 15;16;17;18 und 23 stehen viele Fahrräder, dafür sind verlässliche Zugänge auf die Fahrbahn nötig.



Bild 31: Fahrradabstellung am Haus Alte Döhrener Straße Nr. 23.

Betr. Bereich Bürgermeister-Fink-Straße bis Am Grasweg

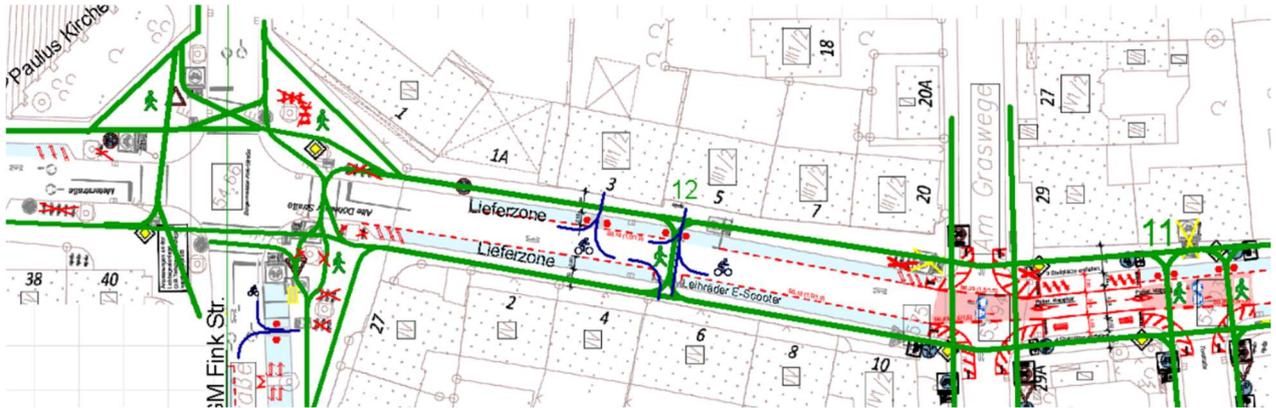


Bild 32: Bereich BGM-Fink-Straße bis Am Graswege. Bei Markierung 12 **fordern** wir eine verlässliche Querungsmöglichkeit für Zufußgehende, diese wird auch als Zugang zum Fahrstreifen für Fahrräder genutzt.

Die Kreuzung Alte Döhrenerstraße/Meterstraße mit der BGM-Fink-Straße ist platzartig gestaltet. Dazu gehören breite Fußwegbereiche und ein umfangreicher Baumbestand. Die vorhandenen Fahrradbügel behindern teilweise direkt den Fußverkehr. Die Räder an den Fahrradbügeln auf dem Gehwegbereich verleiten zum Fahren auf dem Gehweg. Deshalb fordern wir das Entfernen aller Fahrradbügel aus dem öffentlichen Gehwegbereich. Fahrradbügel könnten z. B. in dem Multifunktionsstreifen und im Querparkbereich an der BGM-Fink-Straße eingerichtet werden. In dem Querparkbereich sollte auch ein Fahrbahnzugang für Räder, die im privaten Bereich abgestellt sind, geschaffen werden.



Bild 33: Derzeitige Sicht von Zufußgehenden in Richtung Maschsee – ein mit Fahrrädern zugestellter Gehwegbereich der behindert.

Zitat Antrag: „(...) ob die Ampel an der Kreuzung der Bürgermeister-Fink-Straße mit der Alten Döhrener Straße und Meterstraße abgeschafft werden kann und dort, wo es bisher aufgrund der Ampel nicht erlaubt war, bis zur Kreuzung zusätzliche PKW-Stellplätze geschaffen werden können. Zusätzlich soll geprüft werden, wo im Kreuzungsbereich durch vorgezogene Bordsteinkanten die Überquerung der Kreuzung zu Fuß erleichtert werden kann und ob die vorhandenen Stromleitungen zu den Ampeln zur Installation von Ladesäulen für Elektroautos weitergenutzt werden könnten.“

Wir halten ein schrittweises Vorgehen für angebracht: nach der Installation aller Modalfilter die Ampel abschalten und den Fluss aller Verkehrsteilnehmenden beobachten. Wenn das zu positiven Ergebnissen führt, sollte die Ampelanlage abgebaut werden. Zu Ladesäulen fordern wir, dass diese im Multifunktionsstreifen der Straße aufgestellt werden. Wenn ein Vorziehen der Bordsteinkanten möglich ist, **begrüßen** wir das. Wir würden auch eine Aufpflasterung der Kreuzung begrüßen.

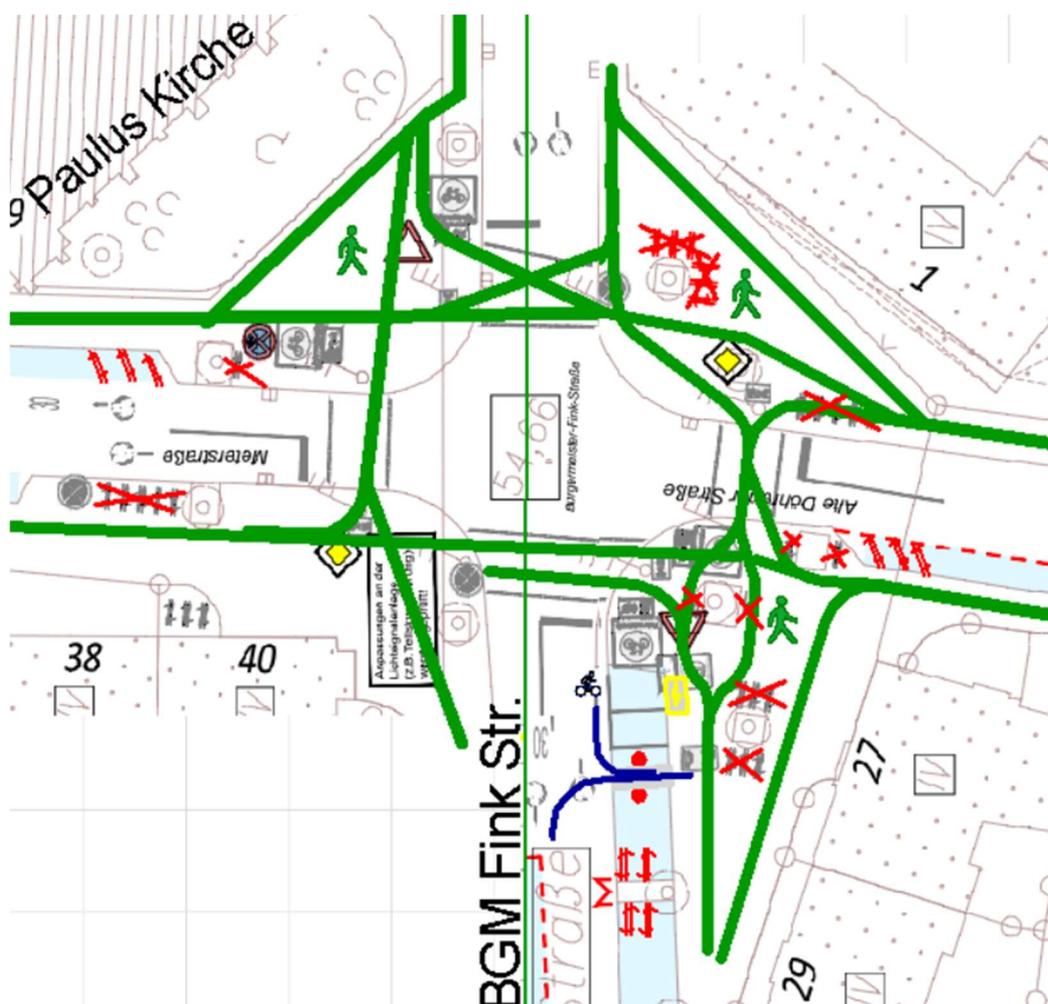


Bild 34: Kreuzung Alte Döhrener Straße mit der BGM-Fink-Straße. Detail aus Bild 32.



Bilder 34a, 34b, 34 c: Parkscheinautomat und Mülltonnen auf dem Gehweg Alte Döhrener Straße. Wir **fordern**, dass Parkscheinautomaten und Mülltonnen sowie auch E-Ladesäulen in den Multifunktionsbereich verlegt werden bzw. neue dort aufgestellt werden.

Meterstraße, Bereich zwischen Sextrostraße und BGM-Fink-Straße (Pauluskirche)



Bild 35: Bereich zwischen Sextrostraße und BGM-Fink-Straße Pauluskirche)

In dem Bereich sind die Pauluskirche mit Gemeindehaus und ein Spielplatz angesiedelt. Unmittelbar nördlich schließt die Grundschule Meterstraße an, deshalb ist hier ein hohes Fußverkehrsaufkommen. Am nördlichen Spielplatzausgang (Markierung 13) und im Bereich des Kircheneinganges **fordern** wir eine verlässliche Querungsmöglichkeit für Zufußgehende. Wir **fordern**, dass die Fahrradbügel im Gehwegbereich vor Haus Nr. 31 entfernt werden und davor im Multifunktionsstreifen gesetzt werden. Wir **fordern**, dass die Häuser mit Fahrradabstellanlagen auf dem privaten Grundstück einen verlässlichen Fahrbahnzugang bekommen.

Meterstraße, Bereich zwischen Maschstraße und Sextrostraße

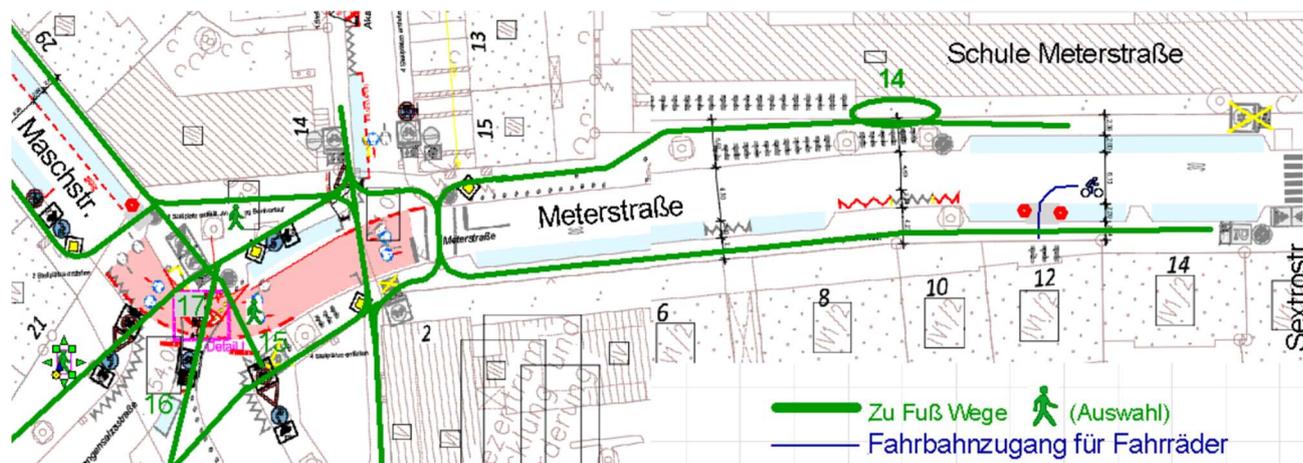


Bild 36: Meterstraße, Bereich zwischen Maschstraße und Sextrostraße.

Der Bereich ist für Zufußgehende durch die Schule und den komplexen Kreuzungsbereich Meter-, Masch-, Langensalza-, Akazienstraße und Auf dem Emmerberge geprägt.

An der Schule bei Markierung 14 beträgt die Gehwegbreite bei eingestellten Fahrrädern ca. 1,40 m. Wir **fordern**, dass Maßnahmen ergriffen werden, den Gehweg auf 2,50 m zu verbreitern. Das kann z.B. durch die Umnutzung des Grünstreifens zwischen der Schule und dem Gehweg erfolgen. Die Aufstellung von Fahrradbügel auf dem ehemaligen Gehwegbereich halten wir hier für tolerabel, wenn diese von SchülerInnen bis zum vollendeten 10. Lebensjahr genutzt werden.

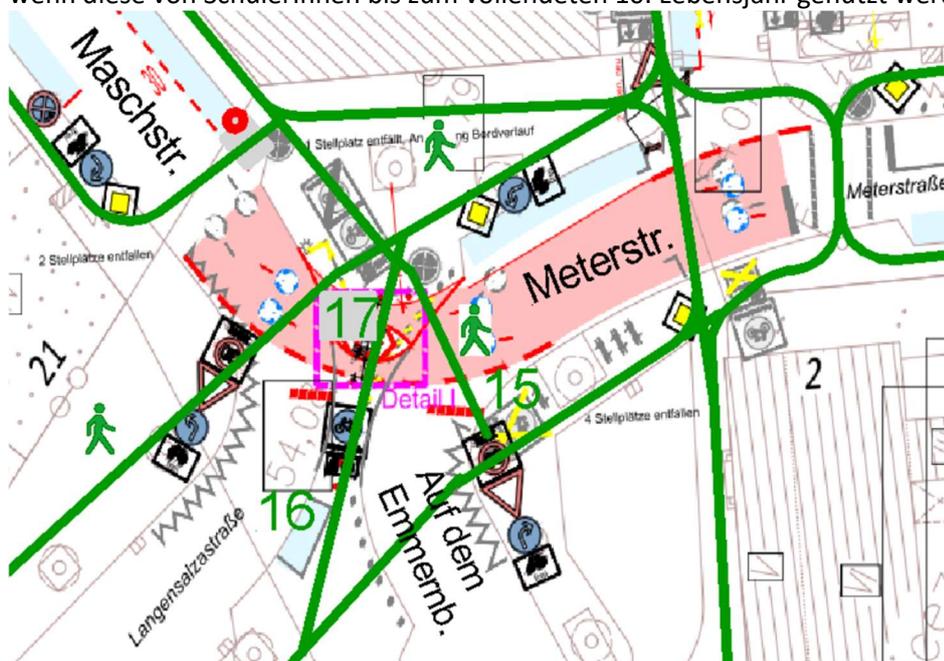
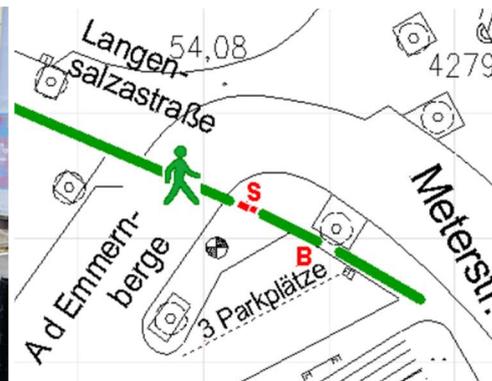
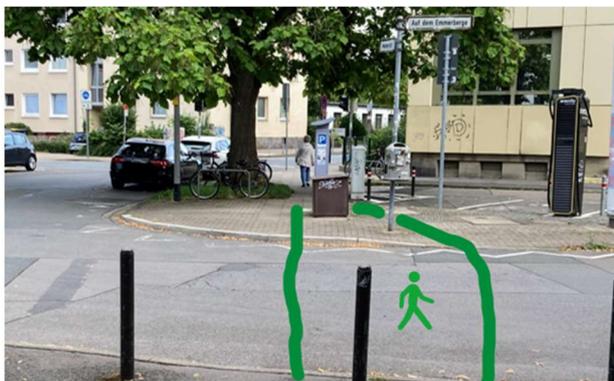


Bild 36 a, Ausschnitt von Bild 36: Die Querungssituation für Zufußgehende ist im Bereich des Modalfilters wegen des abbiegenden Radverkehrs unübersichtlich und bedarf einer Rücksichtnahme durch die Radfahrenden und eine sehr erhöhte Aufmerksamkeit der Zufußgehenden. Die Einrichtung eines Zebrastreifens in dem Bereich sollte **geprüft** werden.



Bilder 37, 38: Linkes Bild: Der Blick von Zufußgehenden von der Maschstraße in westliche Richtung zur Straße Auf dem Emmerberge (Markierung 15 in Bild 36)

Der direkte Fußweg von der Maschstraße zur Wiesenstraße (roter Orientierungspunkt 1) ist durch die Litfaßsäule, der E-Ladestation und Fahrradbügel verbaut. Eine alternative Fußroute geht über den Orientierungspunkt B, dort ist der Gehweg mit 1,30 m zu schmal und sehr umständlich. Für die Alternativroute (grün gestrichelt) sind eingehende Ortskenntnisse nötig.



Bilder 39, 40: Fußweg von der Langensalzastraße in Richtung Meterstraße.

Auch hier sind die Streukiste und der Parkscheinautomat (Orientierungspunkt S) ein Hindernis für Zufußgehende. An der Baumscheibe (Orientierungspunkt B) ist der Durchgang mit 1,30 m zu schmal. Hier **fordern** wir, den Gehweg auf 2,50 m zu verbreitern, der Platz kann durch die Wegnahme eines Parkplatzes und Umsetzung des grauen Kastens (Strom, Internet, Telefon?) zur Verfügung gestellt werden.

Der Flächenverbrauch für die drei Parkplätze ist durch den gesonderten Zufahrtsweg sehr hoch. Im Zuge der Neueinrichtung der Fahrradstraße **fordern** wir, dass der Parkscheinautomat in den Multifunktionsstreifen versetzt wird und für die Streumittelkiste ein anderer Platz gefunden wird, wo diese den Fußverkehr nicht behindert.

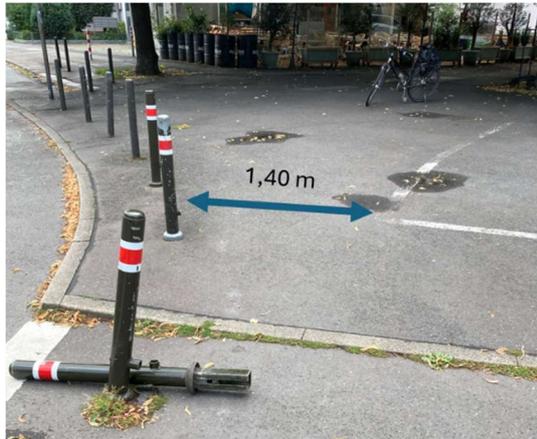


Bild 41: Erlaubtes Gehwegparken (Markierung 16 in Bild 36)

Der Durchgang zwischen Poller und Parkplatzmarkierung beträgt nur 1,40 m. Wir fordern eine Durchgangsbreite von 2,50 m.

Wir fordern eine fußgängerfreundliche Umgestaltung des gesamten westlichen Kreuzungsbereiches.

Maschstraße

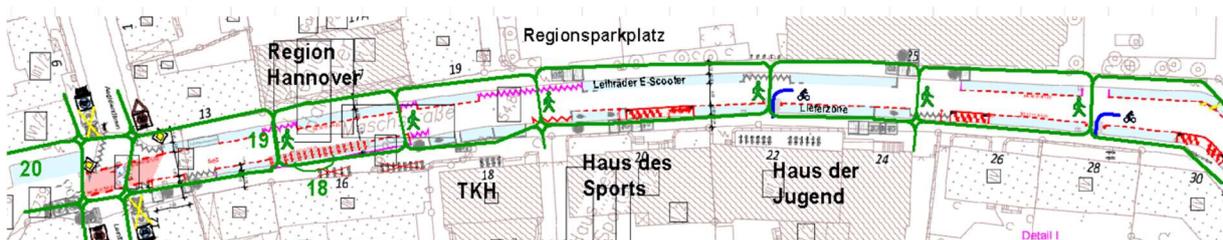


Bild 42: Maschstraße. In Bild 43 und Bild 44 ist der Bereich vergrößert dargestellt.

Die Maschstraße ist geprägt von vielen Institutionen mit hohem Publikumsverkehr, der überwiegend fußläufig oder mit dem Fahrrad erfolgt. Entsprechend wichtig ist genügend Platz für beide Verkehrsarten. Der ruhende Fahrradverkehr hat da eine besondere Bedeutung. Es werden dafür 3 verlässliche Zuwegungen auf die Fahrbahn benötigt. Wir **fordern** eine zusätzliche verlässlichen Querung (Markierung 19), damit ist die Quersituation für Zufußgehende in dem Bereich gut. Im Markierungsbereich 18 ragen die an den Bügeln angeschlossenen Fahrräder so weit in den Gehweg, dass dieser mit 1,40 m Restbreite zu schmal ist. Wir **fordern**, dass alle Fahrradbügel von den öffentlichen Flächen in den Multifunktionsbereich verlegt werden. Siehe auch Bild 45 und Bild 46. Für die Querparkplätze, Markierung 20, **fordern** wir Auffahrbegrenzer (wie in Bild 22).

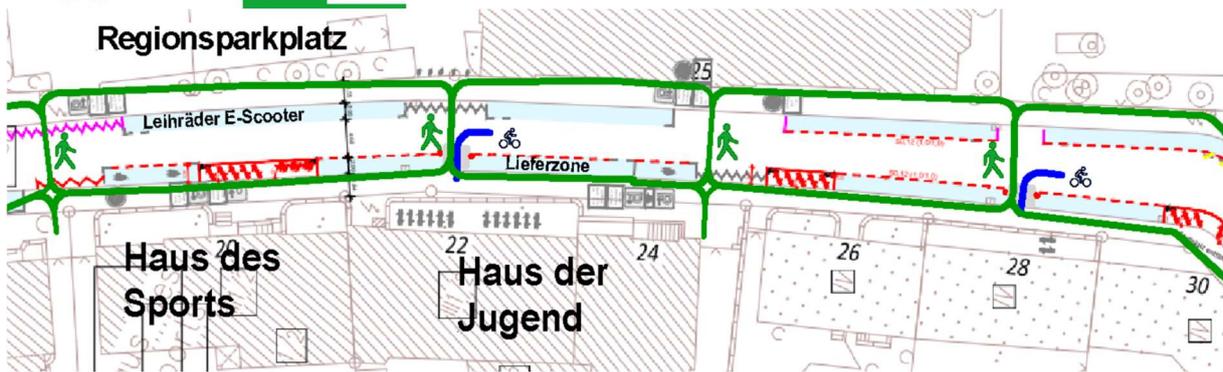


Bild 43: Vergrößerter Ausschnitt von Bild 42

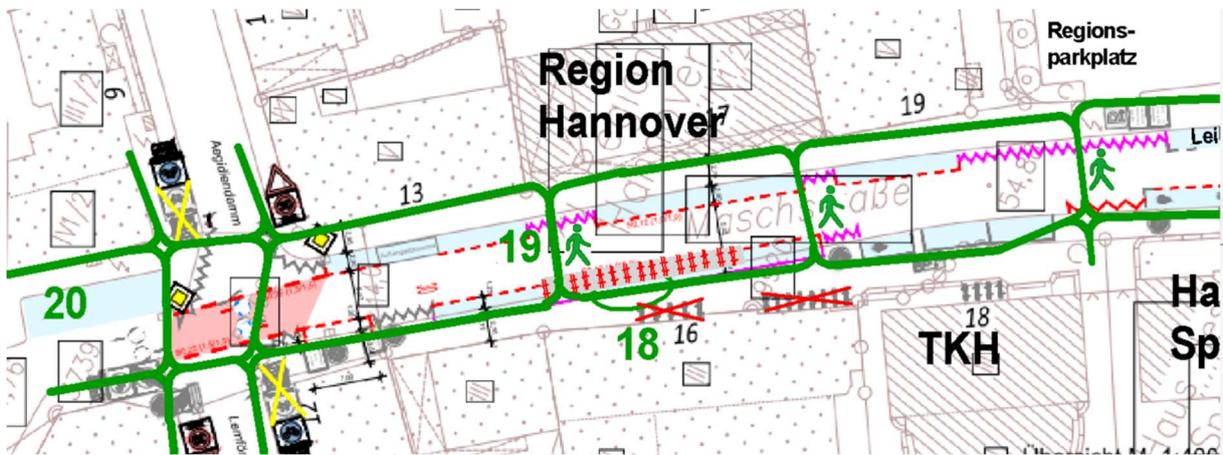


Bild 44: Vergrößerter Ausschnitt von Bild 42

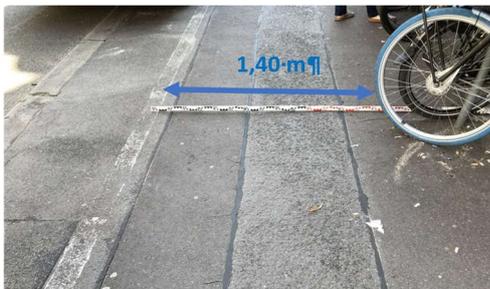


Bild 45: Vom Fahrrad bis zur weißen Parkbegrenzungslinie sind es nur 1,40 m (bei Markierung 18)

Zitat Antrag: „Die Langensalzastraße soll als Fahrradstraße ausgewiesen werden.“

Das begrüßen wir.

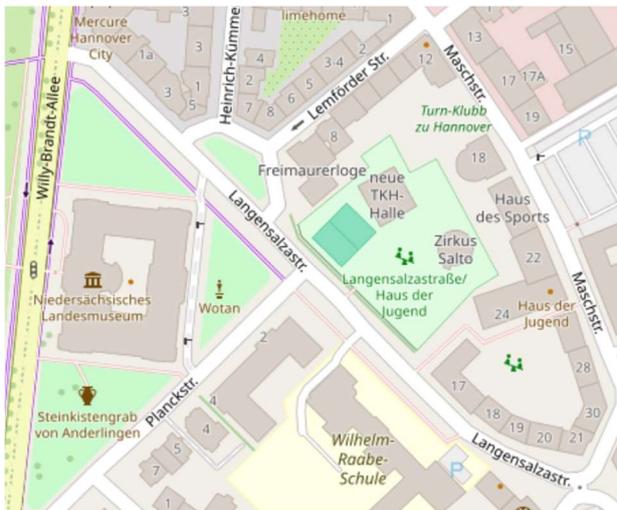


Bild 46: Führung der Langensalzastraße (Quelle: Open Street Maps)

Durch die Einrichtung als Fahrradstraße entfallen die jetzigen Fahrradwege auf der Seite der Wilhelm-Raabe-Schule und des Landesmuseums und würden dem Gehweg zugeschlagen. Das begrüßen wir sehr. Das Fahrradpflaster müsste gegen einen Gehwegbelag ausgetauscht werden.

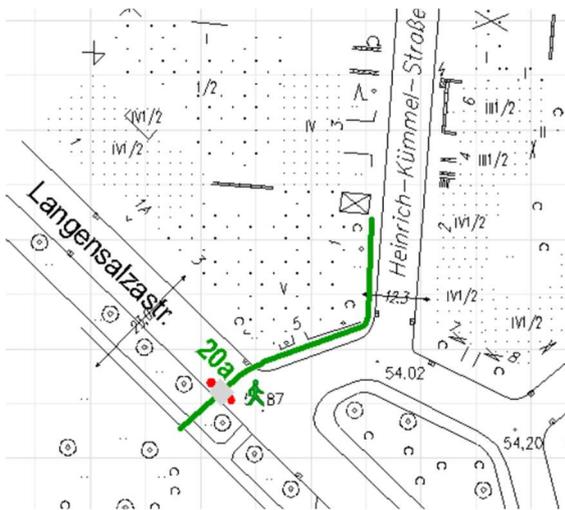


Bild 47, 48: An der Einmündung der Heinrich-Kümmel-Straße in die Langensalzastraße eine verlässliche Quermöglichkeit für Zufußgehende (Markierung 20a).

An der Einmündung der Langensalzastraße in die Willy-Brandt-Allee ist ein wichtiger Zugang für Erholungssuchende in den Maschpark. Hier gibt es nur auf der Gehwegseite des Landesmuseums eine Mittelinsel als Querungshilfe für Zufußgehende. Dort **fordern** wir eine zweite Querungshilfe nördlich bei Markierung 21.

Mögliche Parkraumreserve auf der Orli-Wald-Allee

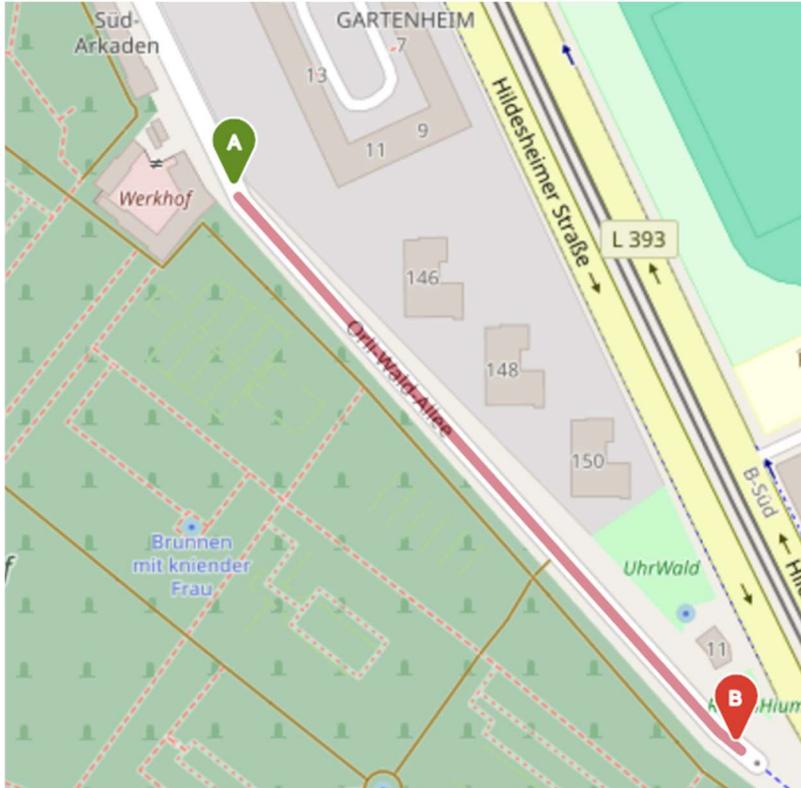


Bild 49: In der Verlängerung der Alten Döhrener Straße in Richtung Süden befindet sich die Orli-Wald-Allee. Hier ist eine Parkraumreserve von ca. 250 m Straßenlänge vorhanden. Das bietet Parkraum für ca. 60 PKW im Multifunktionsstreifen. Attraktiver könnte die Nutzung für die entfallenen Parkplätze im Bereich der Alten Döhrener Straße durch das Anbringen von Fahrradbügeln im Multifunktionsraum werden.

Stolzestraße

Zitat Antrag: „Neue, gut platzierte Fahrradbügel in der Stolzestraße

Der Bezirksrat möge beschließen:

Die Verwaltung wird aufgefordert, die in der Informationsdrucksache Nr. 1415/2023 geplante Neuerrichtung von Fahrradbügel in der Stolzestraße in gleicher Anzahl an anderen Stellen als bisher geplant vorzunehmen. Dabei sollen diese, anstatt der bisher vorgesehenen Stellen, möglichst an Orten (z. B. Kreuzungsbereich) errichtet werden, wo durch die Fahrradbügel neben der zusätzlichen Abstellmöglichkeit für Radfahrende auch noch ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verbesserung von Sichtbeziehungen geleistet werden kann. Auch Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder sollen hierbei entstehen. Das in der Informationsdrucksache Nr. 1415/2023 geplante Durchfahrtsverbot von der Straße Am Südbahnhof kommend in die Stolzestraße soll nicht umgesetzt werden.“

Wir begrüßen die Planung der Stadtverwaltung ebenso wie das im Antrag beschriebene zusätzliche Aufstellen von Fahrradbügel an einigen Ecken.



Bild 50, 51: Stolzestraße / Einmündung in die Sallstraße

Die Stolzestraße ist eine Straße mit vielen Vorgärten, die vielfach mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet wurden. Auf der ganzen Straßenlänge sind viel zu wenig verlässliche Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende vorhanden. Wir **fordern** die Einrichtung einer angemessenen Anzahl. Für Fahrräder **fordern** wir verlässliche Zuwegungen auf die Fahrbahn. Da wo es die privaten Fahrradabstellungen gibt, werden nur wenige Abstellplätze im öffentlichen Raum benötigt. Abstellungen für Lastenräder sollten auf die gesamte Länge der Stolzestraße im Multifunktionsstreifen verteilt werden. Damit wird das Abstellen der Lastenräder auf dem Gehweg reduziert.

Markierung 26 ist der Hinweis, zwischen der Sallstraße und Kreuzung mit der Kleinen Düwelstraße die verlässlichen Fahrbahnzugänge für Fahrräder aus privaten Abstellungen und verlässliche Querungen für Zufußgehende zu installieren. Eine Verteilung der Fahrradbügel über die Länge der

Stolzestraße ist dort wichtig, wo keine verlässlichen Zuwegungen für Radfahrende auf die Fahrbahn installiert sind. Wenn Fahrradbügel nur an den Ecken angebracht sind, führt das zu vermehrten Fahrten auf dem Gehweg.

Eine praktikable Lieferzone ist für die Gaststätte wichtig, diese würde das Befahren des Gehweges mit LKW vermeiden.

Die rot eingezeichnete Sperrfläche (Markierung 27) entspricht der jetzt vorhandenen Sperrfläche. Wir fordern das Beibehalten der jetzigen Sperrfläche und zusätzlich fahrbahnseitiges Abpollern. Damit bleibt die Großzügigkeit des Gehweges in dem Bereich der Sallstraße erhalten.

Auf der anderen Seite der Sallstraße befindet sich eine Bushaltestelle der Linie 121. Die dortige Querungssituation der Sallstraße (Markierung 28) sollte für Zufußgehende verbessert werden.



Bilder 52 a und 52 b: Querungssituation von der Bushaltestelle an der Einmündung der Stolzestraße in die Sallstraße. Zufußgehende laufen direkt auf parkende Autos zu. Wir **fordern** eine Verbesserung der Querungssituation.

Wie schon im SPD-Antrag erwähnt, begrüßen wir das gesonderte Ausweisen von Lastenradabstellplätzen im Multifunktionsstreifen. Lastenräder an Ecken führen zu ähnlichen Sichtbehinderungen wie KFZ (siehe Bild 54). Deshalb fordern wir, dass die Abstellplätze für Lastenräder weit genug von den Ecken entfernt ausgewiesen werden.

Stolzestraße, Ecke Kleine Düwelstraße

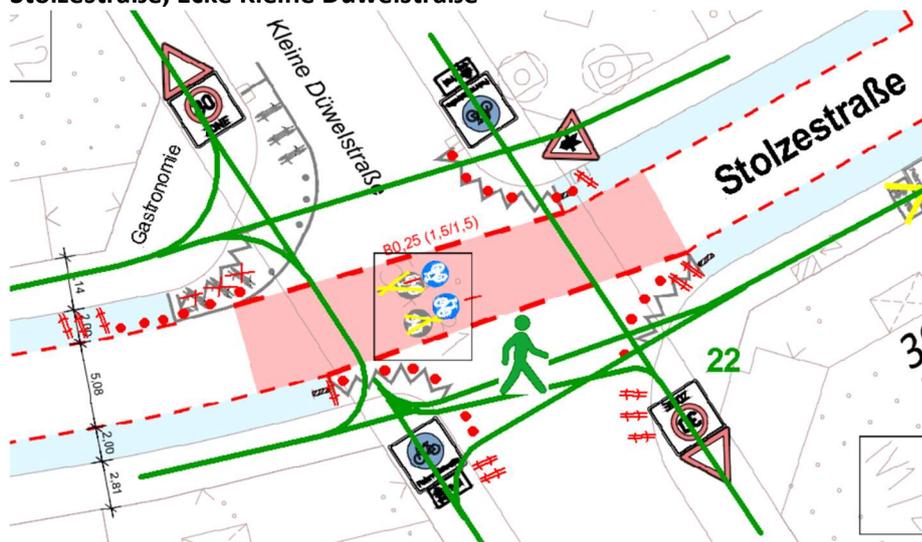


Bild 52: Stolzestraße, Ecke Kleine Düwelstraße.

Die Ecke bei Markierung 22 ist sehr weit ausgerundet. Durch Parken dort im derzeit erlaubten Parkbereich wird der intuitive Fußweg behindert. Wir **unterstützen** die Forderung nach Fahrradbügeln dort an der Ecke. Wir fordern, dass an allen anderen Ecken Poller auf der Straße angebracht werden, um das Eckenparken zu verhindern.

In einer Ecke ist eine Gastronomie mit Außenbestuhlung angesiedelt. Dadurch wird der Gehwegbereich auf ca. 1,40 m verschmälert (Bild 53). Hier könnten z. B. die vorhandenen Fahrradbügel aus dem für die Gastronomie interessanten Bereich entfernt werden und die Bestuhlung zu Teilen dorthin verlegt werden. Wir **fordern** eine fußwegfreundliche Anpassung der Außenbestuhlung.



Bild 53, 54: Die Außenbestuhlung der Gastronomie reduziert die Gehwegbreite auf teilweise unter 1,40 m. Wir fordern eine fußwegfreundliche Umgestaltung. Lastenräder an Ecken führen zu Sichtbehinderungen ähnlich wie PKW.

Stolzestraße zwischen Heinrich-Stamme Straße und Lutherstraße

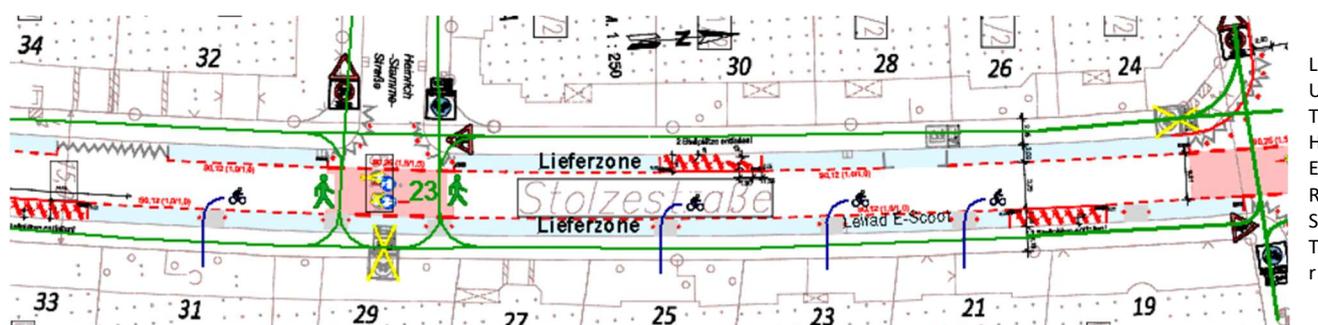


Bild 55: Die verlässlichen Fahrrad-Zuwegungen auf die Fahrbahn für Fahrräder sind in Bild 55 beispielhaft eingezeichnet, der genaue Bedarf muss noch ermittelt werden. Um das Eckenparken zu verhindern, **fordern** wir, dass die Ecken der Heinrich-Stamme-Straße und der Lutherstraße auf der Fahrbahnseite abgepollert werden.

An der Einmündung der Heinrich-Stamme-Straße (Markierung 23) **fordern** wir eine verlässliche Querung für Zufußgehende auf jeder Gehwegseite.

Lieferzonen und Abstellflächen für Leihräder und E-Scooter sollten auf der gesamten Länge der Stolzestraße verteilt werden.

Kreuzung Stolzestraße / Lutherstraße

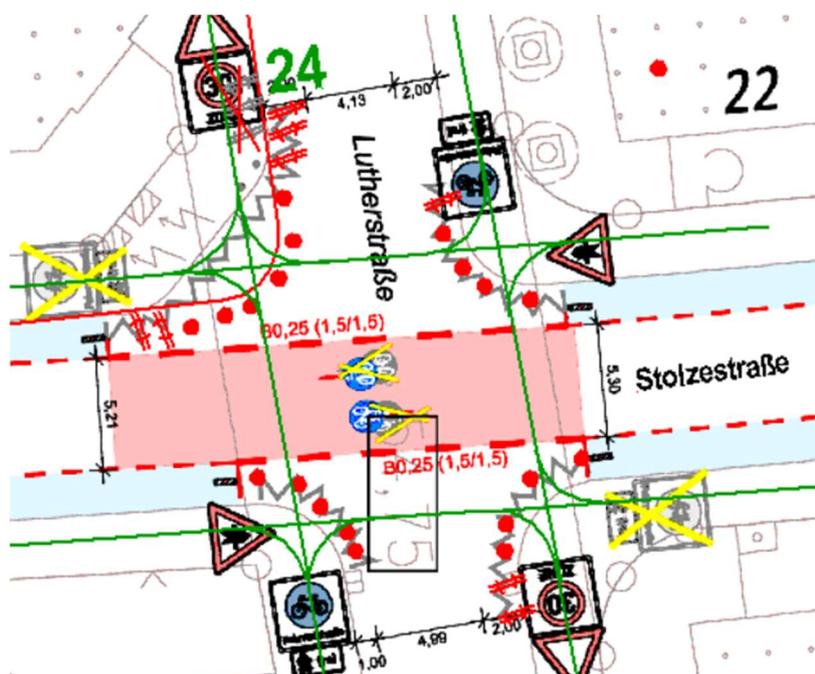


Bild 56: Derzeit werden die Ecken häufig zugeparkt. Deshalb fordern wir das Abpollern fahrbahnseitig, dort wo keine Fahrradbügel gesetzt werden. Bei Markierung 24 sind Fahrradbügel auf dem Gehweg montiert. Wir **fordern** die Verlegung dieser Bügel in den Multifunktionsstreifen.

Kreuzung Stolzestraße / Rautenstraße

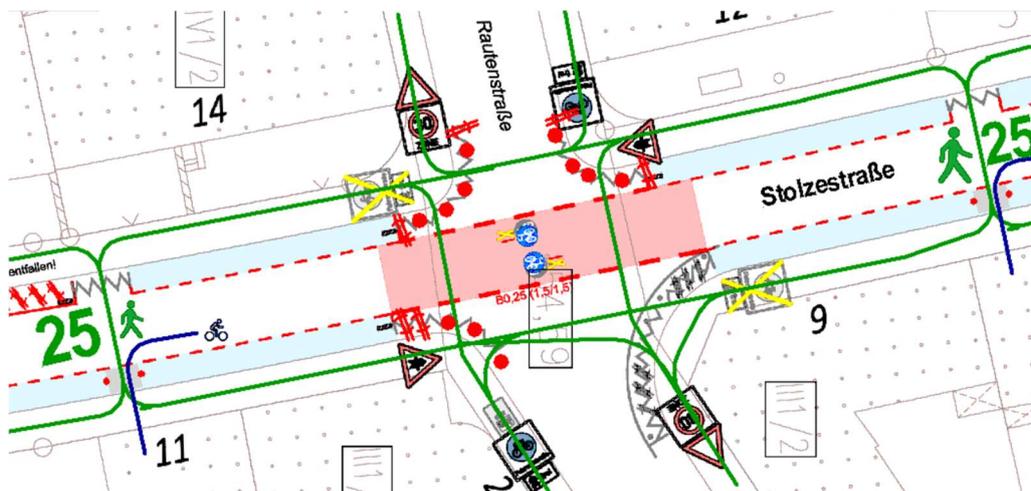


Bild 57: Wir fordern, dass die Ecken fahrbahnseitig abgepollert werden. An einer Ecke ist das bereits geschehen. Die beiden Markierungen 25 sind der Hinweis, dass auf der gesamten Länge der Stolzestraße verlässliche Querungen für Zufußgehende und Fahrbahnzugänge für Fahrräder von privaten Grundstücken geschaffen werden sollten.

Einmündung der Stolzestraße in die Straße Am Südbahnhof



Bilder 58, 59: Das Ende des Fahrradweges verleitet dazu, auf dem Gehweg weiterzufahren. Deshalb schlagen wir vor, eine rote Fahrbahnmarkierung aufzubringen. Diese macht das Verschwenken des Radweges deutlich.

Es scheint auf der Stolzestraße noch Potenzial für KFZ-Abstellungen in privaten Garagen zu geben, das sollte aktiviert werden.

Kortumstraße

Zitat Antrag: „Abschaffung der Fahrradstraße Kortumstraße

Der Bezirksrat möge beschließen:

Die Kortumstraße wird als Fahrradstraße abgeschafft, die dort vorgesehenen Maßnahmen aus der Informationsdrucksache Nr. 1415/2023 werden nicht umgesetzt.“

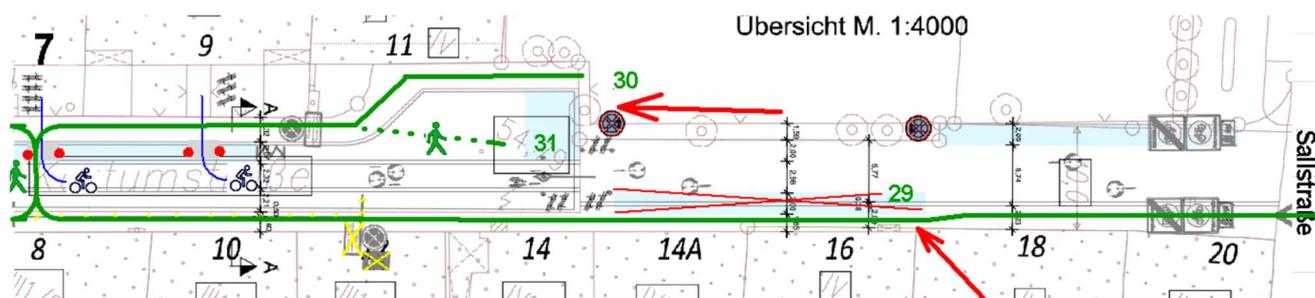


Bild 60: Kortumstraße von Haus Nr. 8 bis zur Einmündung in die Sallstraße. Der andere Teil der Straße ist hier nicht dargestellt.

Die Straße ist relativ schmal. Der Gehweg auf der Südseite (gerade Hausnummern) ist derzeit ebenfalls entsprechend schmal, was durch das derzeitige aufgesetzte Parken an der Südseite die Situation für Zufußgehende weiter verschlechtert. Deshalb begrüßen wir den Vorschlag der städtischen Planung, die meisten Parkplätze an der Südseite entfallen zu lassen.



Bild 61 und 62: Bei Haus Nr. 10 beträgt die südliche Gehwegbreite 1,40 m. Im Bereich der Mülltonnen sind es nur 1,05 m Rest-Gehwegbreite. Bei Haus 16 beträgt die Gehwegbreite nur 1,05 m. Wir **fordern**, dass die Parkplätze, die in der städtischen Planung noch vor den Häusern 14a und 16 ausgewiesen sind, abgeschafft werden.

Auf der nördlichen Seite endet der Gehweg bei Markierung 30 bzw. 31, Zufußgehende in Richtung Sallstraße werden zum Seitenwechsel gezwungen. Wir **fordern** hier eine klare Regelung zugunsten Zufußgehender, z. B. durch das Einrichten eines Zebrastreifens.

Auf den Grundstücken der Häuser Nr. 7 und 10 gibt es Fahrradabstellanlagen. Wir **fordern** für die Fahrräder verlässliche Zugänge auf die Fahrbahn, diese verbessern auch die Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende.

Die Mülltonnen stellen ein großes Hindernis für Zufußgehende dar. Wir fordern die Entfernung vom Gehweg.

Brehmstraße

Zitat Antrag: „Klare Markierung der Parkplätze und Verbesserung von Sichtbeziehungen in der Brehmstraße

Der Bezirksrat möge beschließen:

In der Brehmstraße sollen die ausgewiesenen PKW-Stellplätze durch Markierungen auf Fahrbahn und Gehweg gekennzeichnet werden.

Zudem soll das Halteverbot nördlich und südlich der Einmündung zum Brehmhof und an der Innenseite der Kurve vor der Einmündung der Brehmstraße in den Bischofsholer Damm um die Länge von je maximal einem Stellplatz ausgeweitet werden, um die Sichtbeziehungen zu verbessern. Wenn es baulich sinnvoll umsetzbar ist, sollen an diesen Stellen Fahrradbügel installiert werden.“

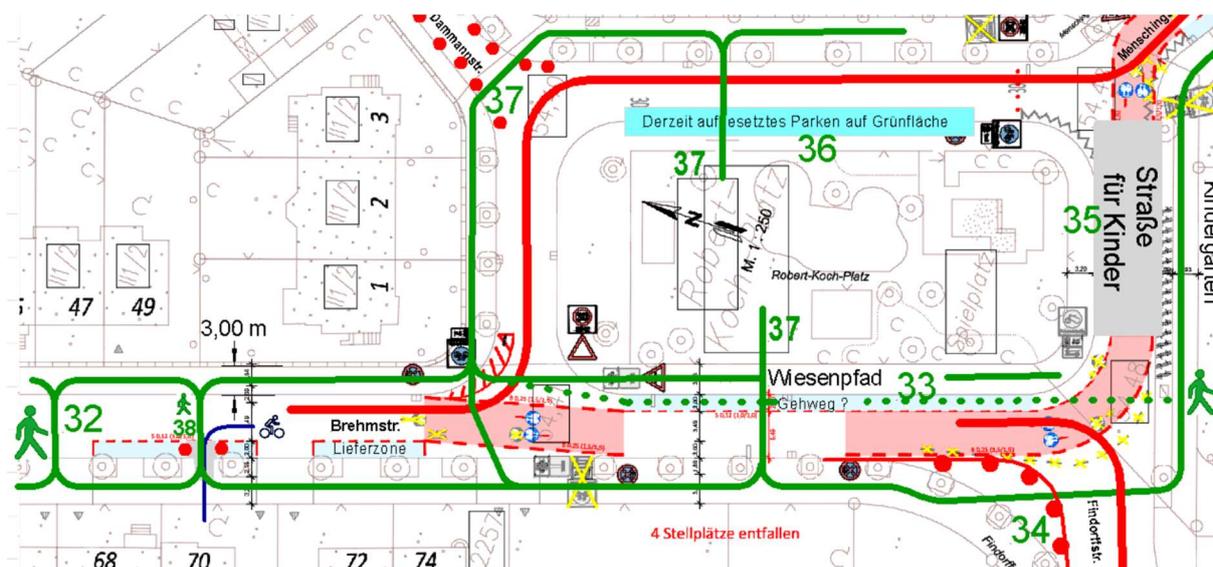


Bild 63: Brehmstraße am Robert-Koch-Platz

Die Brehmstraße ist überwiegend durch Reihenhäuser geprägt. Der überwiegende Teil der Gebäude verfügt über KFZ-Garagen und entsprechende Einfahrten auf den jeweiligen Grundstücken. Wir begrüßen die städtische Planung mit dem Wegfall des aufgesetzten Parkens auf der Seite mit den ungeraden Hausnummern. Es sind dann sehr viele verlässliche Querungsmöglichkeiten für Zu Fußgehende vorhanden, wie z. B. bei Markierung 32, das fördert auch den Komfort des Gehens. Radfahrende Kinder bis 10 Jahren können von ihren Eltern besser begleitet werden. Das aufgesetzte Parken mit verbesserten Markierungen unterstützen wir nicht. Ein wichtiger Grund ist, dass ganz offensichtlich das Potenzial von Parkflächen auf den Grundstücken und in den Garagen nicht vollständig ausgenutzt wird. Außerdem stehen in fußläufiger Entfernung noch Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Durch die Verknappung des Parkraumes werden diese Potenziale am ehesten aktiviert.

Sollte das Parken auf der Seite mit den ungeraden Hausnummern weiter erlaubt werden, **fordern** wir, dass die Mindestgehwegbreite von 2,50 m eingehalten wird. Derzeit sind es 2,35 m zwischen

Gartenmauern und der weißen Park-Markierungslinie. Des Weiteren **fordern** wir bei der Variante, dass das aufgesetzte Parken beibehalten wird, entsprechend viele verlässliche Querungen für Zufußgehende einzurichten.

Im Zuge der Entsiegelung sind zwischen den Bäumen sind einzelne Befestigungen angelegt worden damit Zufußgehende verlässliche Querungen haben und Radfahrende verlässlich auf die Fahrbahn gelangen. Diese funktionieren nur wenn der Zugang zur Fahrbahn wirklich frei ist (siehe Bild 63 und Markierung 38). Wir fordern diese Zuwegungen straßenseitig verlässlich freizuhalten.

Bei Markierung 33 gibt es für Zufußgehende einen „Wiesepfad“. Wir **fordern** einen angemessenen Gehweg. Um nicht weitere Flächen zu versiegeln, könnte z. B. der dort angrenzende Parkstreifen zum Gehweg umgenutzt werden. Parallel dazu schlagen wir vor, das illegale aufgesetzte Parken gegenüber auf der potenziellen Grünfläche zu unterbinden (Markierung 36). Durch eine Bodenlockerung in dem durch KFZ verdichteten Teil wird sich die Wasseraufnahmefähigkeit dort wieder erhöhen. Sollte es bei dem Parkstreifen bleiben **fordern** wir eine verlässliche Querungsmöglichkeit für Zufußgehende erforderlich (siehe Bild 64 und Markierung 37) das gleiche gilt auch für die gegenüberliegende Seite

Bei Markierung 34 ist die Kurve sehr stark ausgerundet, dadurch wird die Fahrbahnquerung für Zufußgehende sehr lang und wegen des starken Fahrradverkehrs gefährlich. Wir **fordern**, die Ausrundung zu verkleinern. Eine komplette Neugestaltung des Einmündungsbereiches der Findorffstraße ist nötig.

Bei Markierung 35 befindet sich auf der einen Seite der Spielplatz und auf der anderen Seite ein Kindergarten. Hier ist eine gute Gelegenheit, die Fahrbahn nur für Kinder freizugeben. Z. B. um Fahrradfahren zu üben, aber auch zum Skaten etc. Wir schlagen vor, den Fahrbahnbereich für den rollenden Verkehr komplett zu sperren. Dazu würde der Fahrradverkehr aus der Menschingstraße über die Einmündung Dammannstraße (Markierung 37) geführt werden. Die Einmündung Dammannstraße ist im Eckbereich häufig zugeparkt, das behindert den querenden Fußverkehr. Wir **fordern** eine Fahrbahnseitige wirksame Abpollerung.

Die Einrichtung von Ladezonen ist sehr empfehlenswert.



Bilder 63, 64: Links, die zugeparkte Querung des neu angelegten Grünstreifens. Rechts, die zugeparkte Zuwegung auf den Spielplatz.

Kontakt für Rückfragen:
Paul Simons (Sprecher der FUSS e.V. Ortsgruppe Hannover)
E-Mail: Hannover@fuss-ev.de
Tel: 0151 / 115 21 511