

# VELOROUTE 08



Landeshauptstadt

Hannover

LUST AUF FAHRRAD

**DIGITALE  
INFORMATIONEN- UND  
DIALOGVERANSTALTUNG  
20.07.2021, 19:00 Uhr**



**KOMMT GUT AN!**

## ERGEBNISDOKUMENTATION

DER INFORMATIONEN- UND  
DIALOGVERANSTALTUNG MIT BÜRGERINNEN  
UND BÜRGERN AM 20. JULI 2021 ALS DIGITALE  
VIDEOKONFERENZ



Landeshauptstadt

Hannover



LUST AUF FAHRRAD

Informations- und Dialogveranstaltung mit Bürgerinnen und Bürgern am 20. Juli 2021 im Rahmen des Ausbaus der Veloroute 08: Mitte, Südstadt, Döhren, Wülfel, Laatzen.

# Ergebnisdokumentation

---

Datum: 20. Juli 2021  
Zeit: 19:00 bis 20:45 Uhr  
Ort: Digitale Videokonferenz (Zoom)

Teilnehmende: rund 80 Bürgerinnen und Bürger

## **Gliederung der Dokumentation**

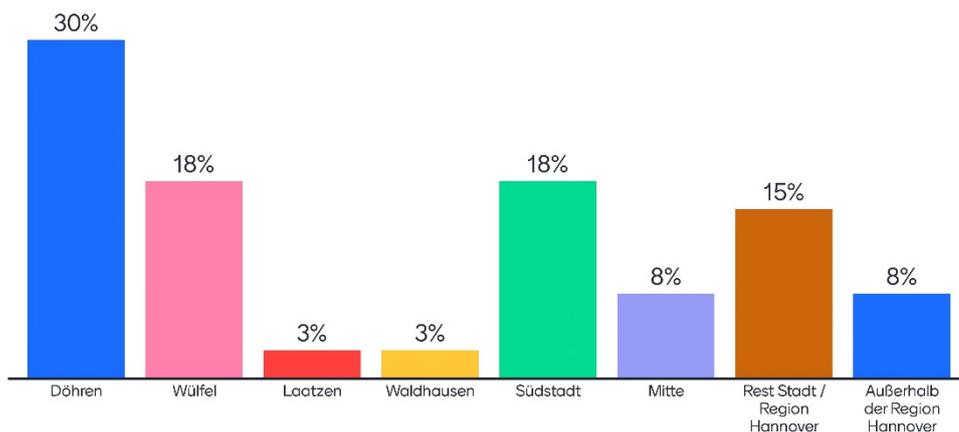
- I. Begrüßung und Einleitung
  - II. Thema 1: Wiehbergstraße/Frobösestraße/Am Lindenhofe
  - III. Thema 2: Verkehrsversuch Hildesheimer Straße
  - IV. Thema 3: Weitere Veloroutenabschnitte
  - V. Thema 4: Allgemeine Themen
- Anhang

## I. Begrüßung und Einleitung

Herr Holtz von der Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg (steg) stellt sich und seine Kollegin Frau Sankina vor und eröffnet die digitale Informations- und Dialogveranstaltung zum Ausbau der Veloroute 08. Er stellt den Ablauf vor und gibt einige technische Hinweise zur Sitzung. Herr Holtz bittet die Teilnehmenden an einer kurzen Abfrage teilzunehmen zu den Fragen: „Wo wohnen Sie?“ und „Wie bewegen Sie sich vorwiegend durch die Stadt?“. Dabei wird deutlich, dass die meisten Teilnehmende in Döhren (30 %), Wülfel (18 %) sowie der Südstadt (ebenfalls 18 %) wohnen und sich überwiegend mit dem Fahrrad (70 %) durch die Stadt bewegen.

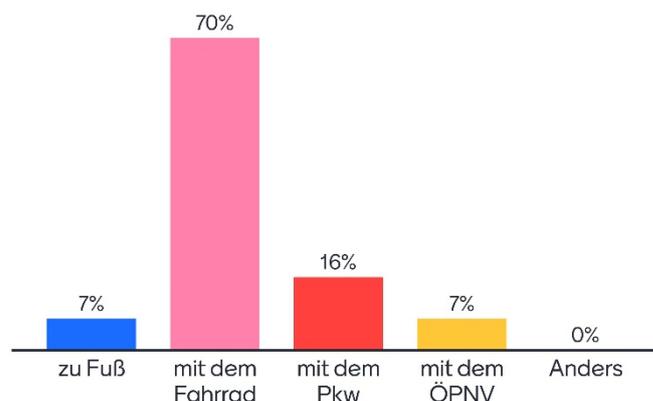
### Wo wohnen Sie?

Mentimeter



### Wie bewegen Sie sich vorwiegend durch die Stadt

Mentimeter



Herr Holtz übergibt das Wort an Herrn Kaminski, stellvertretender Fachbereichsleiter Tiefbau der Landeshauptstadt Hannover. Herr Kaminski begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und stellt die seitens der Landeshauptstadt Hannover, der Region Hannover sowie des ADFC Stadt Hannover teilnehmenden Vertreterinnen und Vertreter vor:

Herr Martin, Fachbereich Tiefbau  
 Frau Kniep, Fachbereich Tiefbau  
 Herr Vinken, Region Hannover  
 Herr Krüger, ADFC Stadt Hannover

Herr Kaminski und Herr Martin erläutern den aktuellen Stand des Planungsprozesses für die Veloroute 08, die aus der Innenstadt bis in die Stadt Laatzen verläuft. Die Details sind der Präsentation (separater Download) zu entnehmen. Anlass für das Veloroutenkonzept ist ein Beschluss des Rates aus dem Jahr 2019. Dieser besagt, dass „ein Veloroutennetz zur Verknüpfung aller Stadtteile mit der Innenstadt zu erarbeiten und innerhalb von 10 Jahren umzusetzen“ ist. Dabei sollen für die geplanten Velorouten möglichst weitgehend verbindliche Standards gelten, wie u.a. der hohe Wiedererkennungswert durch einheitliche Gestaltungsmerkmale, Breiten von 3,00 m im Zweirichtungsverkehr und 2,50 m im Einrichtungsverkehr sowie Radfahrstreifenbreiten von 2,75 m und Schutzstreifenbreiten von 2,00 m. Insgesamt sind 12 Velorouten mit einer Gesamtlänge von rund 90 km geplant. Eine von diesen Routen ist die Veloroute 08, die im Stadtgebiet rund 7,0 km lang ist und vom City-Radring Richtung Süden durch die Stadtteile Mitte, Südstadt, Döhren und Wülfel bis nach Laatzen verläuft. Im Bereich der Hildesheimer Straße ist ein interkommunaler Abschnitt der Veloroute geplant. Die Veloroute verläuft in den Bezirken Mitte und Südstadt-Bult entlang der Osterstraße, Willy-Brandt-Allee und dem Maschsee-Ostufer.

Für den Verlauf der Veloroute durch den Bezirk Döhren-Wülfel wurden mehrere Trassenalternativen geprüft. Der Verlauf entlang der Frobösestraße / Am Lindenhof wurde dabei aufgrund der direkten Führung, der Funktion als Hauptroute mit vorhandener Wegweisung sowie der bereits bestehenden hohen Nachfrage favorisiert. Die Schützenallee wird momentan grunderneuert und es werden beidseitig Radwege mit einer Breite von 2,40 – 2,70 m hergestellt. In der Frobösestraße / Am Lindenhof soll eine Fahrradstraße entstehen. Für die Verkehrsberuhigung des Veloroutenabschnitts in der Wiehbergstraße stehen zwei Varianten zur Diskussion. Es wäre zum einen eine Durchfahrts- / Diagonalsperre (Modalfilter) auf der Höhe der Bothmerstraße möglich, die die Wiehbergstraße unterbrechen und somit den Durchgangsverkehr unterbinden würde. Zum anderen wäre die abschnittsweise Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung stadteinwärts möglich. Bei dem letzten Abschnitt der Veloroute handelt es sich um die Magistrale Hildesheimer Straße. Hier soll zunächst in einem Verkehrsversuch der Wegfall eines Fahrstreifens zugunsten von Radfahrstreifen in jede Fahrtrichtung erprobt werden. Der Versuch wird mittels

Markierungen auf der Fahrbahn durchgeführt und abschnittsweise durch vertikale Trennelemente zum angrenzenden Kfz-Fahstreifen ergänzt.

Im Anschluss bezieht Herr Krüger vom ADFC Stadt Hannover zu den Planungen Stellung. Der ADFC fordert mehr Radverkehr, die Erschließung neuer Nutzergruppen von 8 bis 88 und durchgängig sichere und zügige Verbindungen. Der Radverkehr sollte dabei möglichst getrennt vom Autoverkehr auf breiten Radwegen mit guten Oberflächen und auf verkehrsberuhigten Fahrradstraßen verlaufen. Der ADFC begrüßt den Veloroutenausbau, hat allerdings einige Anmerkungen und Vorschläge. Herr Krüger merkt an, dass eine gesicherte Querung von Süden in den Julius-Trip-Ring nach Westen fehlt. Er kritisiert, dass in der geplanten Fahrradstraße Am Lindenhofe durch die Stellplatzsituation am Straßenrand die effektive Fahstreifenbreite von 2,5 m sogar den beschlossenen Veloroutenstandard von 3 m für Zwei-Richtungs-Radverkehr (ohne Autoverkehr) abschnittsweise unterschreitet. Auch in der Fahrradstraße Wiehbergstraße wird das gleiche Problem thematisiert. Deswegen fordert der ADFC in diesen Abschnitten eine Beschränkung der Kfz-Stellplätze in den Fahrradstraßen auf die vorhandenen Parkbuchten sowie die Herausnahme des Kfz-Durchgangsverkehrs durch Modalfilter. Der ADFC schlägt eine Modalfilterung an der Kreuzung Neckarstraße - Am Lindenhofe / Wiehbergstraße vor. Auch wird die bauliche Trennung der Führung entlang der Hildesheimer Straße vorgeschlagen (Protected Bikelane), die zur Erschließung neuer Nutzergruppen (auch provisorisch) als erforderlich betrachtet wird. Zudem weist Herr Krüger auf die Engstelle zwischen Wiehbergstraße und Am Mittelfelde hin.

Zum Schluss stellt Herr Vinken von der Region Hannover das „Stadtexperiment“ der interkommunalen Veloroute im Gebiet der Stadt Laatzen vor. Die Veloroute 08 soll dem weiteren Verlauf der Hildesheimer Straße im Stadtgebiet von Laatzen folgen. Dafür wurde ein Verkehrsversuch beschlossen, in dem eine Fahrbahn in jede Fahrtrichtung als Radfahstreifen ausgewiesen und markiert wird. Im November 2020 erfolgte die Planung sowie Ausschreibung für das Stadtexperiment. Im April 2021 wurde es durch die Regionsversammlung beschlossen. Die Markierungsarbeiten wurden im Mai durchgeführt und daraufhin Lichtsignalanlagen angepasst. Im Juni erfolgte die Verkehrsfreigabe. Im September sind Erhebungen zur Evaluation nach Einführung und im Frühjahr 2022 Erhebungen zur Evaluation nach Gewöhnung geplant.

Im Anschluss an die Präsentationen können die Teilnehmenden Fragen stellen. Dabei werden einige Fragen persönlich vorgetragen und einige im Chat des Videokonferenz-Tools gestellt. Einige Fragen hatten die Vertreterinnen und Vertreter der Landeshauptstadt Hannover im Vorwege erreicht und wurden zu einem Fragenkatalog zusammengestellt. Die im Rahmen der Fragerunde geführte Diskussion wird im Folgenden nach Themen sortiert zusammengefasst. Darin werden sowohl die

vorläufigen Fragen als auch die im Chat gestellten und im Rahmen der Veranstaltung noch nicht beantworteten Fragen aufgegriffen und durch die Vertreterinnen und Vertreter der Landeshauptstadt Hannover beantwortet. Darüber hinaus wurde den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, über eine so genannte „Mentimeter-Abfrage“ den Veranstaltern zum Ende der Veranstaltung weitere Kommentare und Fragen zu übermitteln. Die Leitfrage hierfür lautete: *Was möchten Sie den Planer\*innen für dieses Projekt noch mitteilen?*

Herr Kaminski erläutert abschließend, dass die Dokumentation der Veranstaltung sowie die gezeigten Präsentationen online unter [www.hannover.de/VR08](http://www.hannover.de/VR08) veröffentlicht werden. Er bedankt sich für die Teilnahme und das rege Interesse und wünscht allen Teilnehmenden einen schönen Abend.

## II. Thema 1: Wiehbergstraße/Frobösestraße/Am Lindenhofe

Innerhalb des Teilnehmendenkreises gibt es unterschiedliche Meinungen bezüglich der zwei Varianten zur Verkehrsberuhigung des Veloroutenabschnitts in der Wiehbergstraße. Für die Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Wiehbergstraße, die derzeit gern als „Schleichweg“ genutzt wird, wird die Unterbrechung der Straße durch einen Modalfilter (Variante 1) begrüßt. Andere Teilnehmende fürchten sich vor starker Belastung der Anwohnenden und sprechen sich für die Umsetzung der abschnittswisen Einbahnstraßenregelung (Variante 2) aus. Ein Teilnehmer befürchtet, dass es durch die verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Wiehbergstraße zu Stau kommen könnte, was zu einer zusätzlichen Belastung der Anwohnenden führen würde.

Die Teilnehmenden sehen den Anschluss der Veloroute in der Wiehbergstraße an die Hildesheimer Straße als besondere Herausforderung. Der Bereich rund um die Stadtbahnhaltestelle Wiehbergstraße wird als Gefahrenpunkt wahrgenommen, an dem sich Radfahrende, Fußgänger:innen und Üstra-Passagiere gegenseitig behindern. Herr Martin erläutert, dass im Zuge des Verkehrsversuchs die Führung überwiegend belassen bzw. dem derzeitigem Nutzerverhalten angepasst wird. Fahrradfahrende aus Richtung Laatzen sollen vom neuen Radfahrstreifen auf Höhe des Hochbahnsteigs auf die linke Straßenseite wechseln können und in Gegenrichtung auf dem Gehweg weiterfahren. Verkehrsbeobachtungen haben gezeigt, dass Fahrradfahrende bei Querung der Hildesheimer Straße in diesem kurzen Abschnitt bereits den Gehweg in Gegenrichtung benutzen. Diese Verkehrsführung wird zwar nicht als eine optimale Lösung gesehen, ist aber im Zuge des Verkehrsversuchs legitim und nicht besser umsetzbar. Wenn der Verkehrsversuch erfolgreich verläuft, soll der Abschnitt baulich verändert werden. Langfristiges Ziel ist die Herstellung der Regelbreite eines Zweirichtungsradwegs nach Verstetigung des Verkehrsversuchs in diesem Abschnitt.

Eine Teilnehmerin erkundigt sich nach der Lösung für die Kreuzung Wiehbergstraße / Neckarstraße. Sie findet, dass Ampeln nicht förderlich für den Fahrradverkehr sind. Außerdem schätzt sie die Lösung im Bereich der Brückstraße aufgrund der Linksquerung als nicht vorteilhaft ein. Herr Kaminski erläutert, dass je nach Ergebnissen aus den Verkehrsversuchen über den Verbleib der Ampel in enger Absprache mit der Polizei entschieden werden soll. Der Zweirichtungsradweg ist kein Favorit, das Verhalten der Fahrradfahrenden muss beobachtet werden.

Es wird gefragt, warum die Veloroutenführung stadteinwärts nicht über die Marthastraße verläuft. Herr Martin erläutert, dass es sich dabei um eine der untersuchten alternativen Routen im Veloroutenkonzept handelt. Die Querung der Hildesheimer Straße im Bereich der Marthastraße wurde allerdings als schwierig und als zu umwegig eingestuft. Deshalb wurde sich für die Querung an der Wiehbergstraße entschieden.

Auf die Nachfrage, warum in der Wiehbergstraße kein „Anwohner frei“ mit entsprechender Kontrolle der PKW statt der Einbahnstraße geplant ist, erläutert Herr Kaminski, dass es sich um eine gewidmete Straße für den öffentlichen Verkehr handelt und daher rechtlich nicht ohne weiteres möglich ist, einzelne Nutzer auszugrenzen. Es wäre nur durch eine Umwidmung und eine so genannte Teileinziehung der Straße möglich.

Es wird angemerkt, dass bei Wegfall des Durchgangverkehrs in der Wiehbergstraße evtl. sogar die Anzahl der Kfz-Stellplätze entlang der Straße erhalten bleiben könnte, wenngleich eine Neuordnung des Parkens ggf. sinnvoll sei.

Auf Nachfrage wird erläutert, dass der Verkehrsversuch in der Wiehbergstraße anhand von Ergebnissen aus der Verkehrszählung und Verkehrsbeobachtungen (Verkehrsverlagerungen, Verkehrsstaus usw.) sowie der Unfalllage (Verbesserungen oder Verschlechterungen) evaluiert wird. Anschließend wird der Verkehrsversuch im Bezirksrat sowie in anderen Gremien reflektiert.

Wegen der Einbahnstraßenregelung in der Bothmerstraße wird befürchtet, dass mehr Verkehr durch die Kastanienallee fließen wird. Die Kastanienallee sei aufgrund des Kopfsteinpflasters auf die Verkehrsmenge nicht ausgelegt. Es wird um Aufklärung bezüglich des „fakultativen“ Status der Einbahnstraße Bothmerstraße gebeten. Außerdem wird gefragt mit welchen Änderungen der Verkehrsstärken in den Abschnitten der Kastanienallee durch die Einbahnstraßenregelung zu rechnen sein wird. Es wird gefragt, welche Hinweise und verkehrslenkenden Maßnahmen an den Kreuzungen der Wiehbergstraße mit Brückstraße und Neckarstraße geplant sind, um die Sperrung auf Höhe der Bothmerstraße zu kommunizieren?

Die abschnittsweise Einrichtung einer Einbahnstraße in der Bothmerstraße wird vorerst nicht eingerichtet. Im Rahmen des Verkehrsversuchs ist diese Maßnahme eine Option, um kurzfristig auf unerwünschte Verlagerungen des Durchgangsverkehrs reagieren zu können. Ob und inwieweit eine Erhöhung der Verkehrsstärken in der Kastanienallee zu erwarten ist, ist Teil der Ergebnisse des Verkehrsversuchs. Die Verwaltung geht nicht von einer signifikanten Erhöhung der Verkehrsbelastung aus. Ob Hinweisschilder Übergangsweise auf die geänderte Verkehrsführung der Wiehbergstraße bereits an vorherigen Knotenpunkten eingesetzt werden, hängt von der umgesetzten Variante des Verkehrsversuches ab.

### Anregungen:

Es gibt Anregungen bezüglich der Integration des nördlichen Teils der Wiehbergstraße bis zur Brückstraße als Fahrradstraße in die Veloroute mit Verbreiterung der Radwege auf der Brückstraße, ähnlich wie am Maschsee. Dadurch wird sich der Erhalt der Parkplätze in der Straße Am Lindenhofe, eine Minderung der Gefährdung durch Türöffnungen Am Lindenhofe sowie die Reduktion des Durchgangsverkehrs durch die Neckarstraße erhofft. Außerdem könnten sich Radfahrende aus Döhren nördlich der Brück- / Abelmanstraße in die Veloroute einfädeln, denn durch die bisherige Planung gibt es keine Anbindung des nördlichen Stadtteils bis zur Willmerstraße an die Veloroute 08. Der nördliche Abschnitt der Wiehbergstraße weist derzeit sehr schmale Fußwege auf. Viele Radfahrende fahren auf Fußwegen und behindern sowie gefährden damit die Fußgänger:innen. Es wird gefordert, den Fußverkehr an dieser Stelle sicherer zu gestalten.

Bezugnehmend auf den vorgeschlagenen Trassenverlauf über die Brückstraße zur Wiehbergstraße ist anzumerken, dass die vorhandenen Radwege im Zuge der Brückstraße nicht dem angestrebten Standard für VeloRouten entsprechen, sodass hier bauliche Maßnahmen erforderlich würden. Auch die Quersungssituation über die Brückstraße für Radfahrende, z. B. aus Richtung Wiehbergstraße in Richtung Schützenallee, müsste deutlich verbessert werden. Die geplante Trasse über die Frobösestraße wird bereits heute sehr gut von Radfahrenden angenommen und ist Teil des bewegtesten Rad-Haupttroutennetzes. Aufgrund dessen ist die Verwaltung bestrebt, die in der Konzeption des ADFC enthaltene Trasse über die Frobösestraße umzusetzen.

Es wird angemerkt, dass in der Wiehbergstraße für die von Norden kommenden Radfahrenden, die den Radweg Richtung Süden nutzen, im Kreuzungsbereich häufig potenziell gefährliche Situationen entstehen, wenn Sie am Anfang der Fahrradstraße auf die Fahrbahn wechseln. Obwohl im Abschnitt zwischen Kastanienallee und Neckarstraße kein benutzungspflichtiger Radweg vorhanden ist, wird der in der Nebenanlage vorhandene Radweg von Autofahrenden als solcher betrachtet. Auf der Straße fahrende Radfahrende werden bedrängt, genötigt und beschimpft. Deshalb wird

sich dafür ausgesprochen, die Radfahrstraße in diesem Bereich zu verlängern und den Radweg baulich zu entfernen.

Bauliche Änderungen zwischen der Kastanienallee und der Neckarstraße sind nach Abschluss und evtl. Verstetigung des Verkehrsversuches in der Wiehbergstraße vorgesehen.

Eine weitere Anregung ist die Einrichtung von Einbahnstraßen im Bereich Frobösestraße, z. B. als „Einbahnstraßen-Ring“ Frobösestraße/Am Lindenhof/Am Uhrturm/Wollkämmerei oder als streckenweise Einbahnstraße zwischen Neckarstraße und Am Uhrturm.

Einbahnstraßen im Zuge des „Rings“ Frobösestraße/Am Lindenhof/Am Uhrturm/Wollkämmerei wären für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben. Die Einrichtung könnte zur Erhöhung der Sicherheit und des Komforts der geplanten Fahrradstraße beitragen. Nachteil wäre, dass Fahrbahnrandparken und/oder die Parkbuchten „links“ angefahren werden müssten, was zu Verständnisproblemen führen kann. Eine abschnittsweise Einbahnstraße zwischen Am Uhrturm und Neckarstraße (stadteinwärts) würde den Kfz-Durchgangsverkehr in diesem Bereich deutlich minimieren. Bei der (alleinigen) Ausweisung dieser Einbahnstraße wäre jedoch eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs des Streckenzuges Am Lindenhof/Frobösestraße auf die Wiehbergstraße (ab Brückstraße) zu vermuten. Beide Anregungen werden als ergänzende Maßnahmen zum Verkehrsversuch in der Wiehbergstraße intern geprüft.

### **Weitere Fragen:**

Gibt es eine weitere Variante für den Bereich auf Höhe des Hochbahnsteigs Wiehbergstraße, welche einen Radweg in zwei Richtungen auf der Westseite vorsieht? (Fragenkatalog)

Nach einem erfolgreichen Verkehrsversuch ist geplant, den Bereich zwischen Wiehbergstraße und Am Mittelfelde baulich zu verändern und eine anforderungsgerechte Führung inklusive Zweirichtungsradweg zwischen Wiehbergstraße und Hochbahnsteig (Ostseite) zu realisieren.

Könnte in der Wiehbergstraße eine Temporeduzierung auf 10 km/h realisiert werden? (Chat und Mentimeter)

Die Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h beim gegenwärtigen Ausbauzustand des Straßenraumes wird als nicht zielführend erachtet. Zudem steht eine solche Begrenzung der Einführung einer VeloRoute entgegen.

### III. Thema 2: Verkehrsversuch Hildesheimer Straße

Einige Teilnehmende kritisieren den Verkehrsversuch und somit die temporäre Einstreifigkeit der Hildesheimer Straße, da es sich um eine wichtige Nord-Süd-Magistrale in Hannover mit wenig Radverkehr und viel Autoverkehr handelt. Es wird befürchtet, dass die Situation, ähnlich wie bei der Sperrung vor einigen Jahren, die zu einem Verkehrschaos und einer Zunahme des Verkehrs in den Nebenstraßen geführt hat, werden könnte. Andere begrüßen den Verkehrsversuch als Form der Beteiligung.

Auf Nachfrage erläutert Herr Martin, dass die Erreichbarkeit der Arztpraxen in der Hildesheimer Straße durch die Dorfstraße/Stieglmeyerstraße gewährleistet werden soll.

Einige Teilnehmende sehen es kritisch, dass viele Fahrradfahrende verkehrswidrig auf der linken Seite der Hildesheimer Straße stadteinwärts entgegen der Fahrtrichtung fahren. Als besonders gefährlich werden die entgegenkommenden Lastenfahräder gesehen.

Es wird angemerkt, dass beim Verkehrsversuch auch Großveranstaltungen wie Messen oder Konzerte, die in der Versuchsphase (coronabedingt) vielleicht nicht mit realistischen Beobachtungen bewertet werden können, berücksichtigt werden müssen. Außerdem wird der Wunsch geäußert, die Bürger:innen aktiv in den Verkehrsversuch einzubinden.

#### Weitere Fragen:

Können in der Hildesheimer Straße auch die Ampelschaltungen noch für den Radverkehr optimiert werden? Gerade wegen des guten Ausbaus in Laatzen fällt hier jeder Stopp besonders ins Gewicht.

Die Lichtsignalanlagen werden dahingehend angepasst, dass sie den auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehr berücksichtigen. Eine Minimierung der Wartezeiten wird angestrebt, wobei auch die Leistungsfähigkeit der Kfz-Verkehrsströme nicht erheblich eingeschränkt werden soll.

Was machen Sie, wenn der Versuch zu Messzeiten dazu führt, dass andere Straßen völlig überlastet werden? Wird der Versuch dann abgebrochen?

Werden nach Einführung und einer gewissen Eingewöhnungszeit unzumutbare Erhöhungen z. B. der Rückstaulängen an einzelnen Knotenpunktzufahrten oder der Wartezeiten gemessen, sind Anpassungen des Versuchs bis hin zum Abbruch denkbar.

Warum wird der Radverkehr zwischen der LSA Höhe Am Brabrinke und Tankstelle nicht wie ursprünglich geplant auf der Fahrbahn, sondern weiterhin auf dem alten Radweg geführt? Für den Kfz-Verkehr hat dies keinen Vorteil, aber für den Radverkehr Nachteile.

Ursprünglich war südlich der Einmündung Am Brabrinke eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn als Radfahrstreifen geplant. Aufgrund der örtlichen Bushaltestelle, des dort relativ gut ausgebauten Radweges sowie nach Abwägung aller weiteren Vor- und Nachteile beider Führungen wurde sich schlussendlich für die Führung auf dem Hochbordradweg entschieden. Es ist zudem anzumerken, dass dieser Bereich im Zuge der Errichtung eines Neubaugebietes umgestaltet werden wird und in diesem Zuge auch Verbesserungen für den Radverkehr geplant sind.

## IV. Thema 3: Weitere Veloroutenabschnitte

### Abschnitt Maschsee – Schützenallee

Es wird angemerkt, dass der Maschsee ein wichtiger Erholungsschwerpunkt für Hannover ist, seine Nutzung aber leider stark durch z. B. erhöhte Geschwindigkeiten durch den Autoverkehr beeinträchtigt wird. Es wäre wünschenswert, die Geschwindigkeit und die Ausmaße des Kfz-Verkehrs im Straßenzug Rudolf-von-Bennigsen-Ufer zu reduzieren. Den Radfahrenden sollte Platz auf der Straße gegeben werden. Dann könnten die Fußwege vergrößert und Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden reduziert werden. Es wird angemerkt, dass die Fußgänger:innen entlang des Maschsees häufig den Radweg nutzen.

Herr Kaminski erläutert, dass in dem Abschnitt bereits deutliche bauliche Aufwertungen des Uferradweges stattfinden. Neben der Verbreiterung wird eine bessere Entwässerung sowie eine neue Asphaltdecke umgesetzt. Die bereits kürzlich fertig gestellten südlichen Abschnitte werden sehr gut angenommen. Momentan liegt die Priorität der Planung nicht auf einer Geschwindigkeitsreduzierung des Rudolf-von-Bennigsen-Ufers. Perspektivisch soll aber, unabhängig von den Veloroutenplanungen, nach möglichen Lösungen für den Bereich gesucht werden.

Es wird vorgeschlagen, den westlichen Radweg im Bereich des Strandbads zu belassen und einen separaten Gehweg westlich der Baumreihe einzurichten, auch wenn dafür einige Parkplätze entfallen müssten.

Herr Lindenberg von der SPD erkundigt sich nach der Querung der Riepestraße. Für diesen Bereich wurde ein Antrag für eine bessere Querung zum Strandbad seitens der SPD eingereicht. Herr Kaminski erläutert, dass mit dem Änderungsantrag ein Prüfauftrag mitgegeben wurde. Es soll geprüft werden, ob an der Stelle eine Querungsmöglich-

keit geschaffen werden kann. Die Prüfung läuft noch, es wurden Zählungen durchgeführt, anschließend muss die richtige Stelle für die Querung gefunden und hergestellt werden.

Ein Teilnehmer fragt nach, wie die Veloroute während der Bauphase und nach der Fertigstellung am Südschnellweg aussehen wird. Herr Kaminski erläutert, dass die Hochstraße 2023 außer Betrieb genommen und zuvor ein Provisorium geschaffen werden muss, das den Verkehr aufnimmt. Die Bauarbeiten dazu werden erst nach dem Verkehrsversuch starten. Die Querung des Südschnellwegs durch die Veloroute soll auch während der Bauarbeiten möglichst erhalten bleiben.

Es wird angemerkt, eine bessere Quermöglichkeit an der Kreuzung Brückstraße / Schützenallee zu schaffen, um aus Hemmingen kommend stadteinwärts fahren zu können.

### Bezirk Mitte

Ein Teilnehmer schlägt vor, bis zu 3 Velorouten im Bereich Culemannstraße und Karmaschstraße zu bündeln. Diese würden sich besser als Fahrradstraßen ohne Kfz anbieten als die Osterstraße.

## V. Thema 4: Allgemeine Themen

### Parken

Auf die Frage, wie viele der zurzeit vorhandenen Pkw-Parkplätze in welchen Straßen verlorengehen, erläutert Herr Kaminski, dass im Bereich Frobösestraße / Am Lindenhöfe 5-10 Stellplätze wegfallen würden. Ein Großteil der Parkplätze bleibt somit in der ersten Stufe (Fahrradstraße) erhalten. Die Anzahl der wegfallenden Stellplätze in der Wiehbergstraße hängt von der Ausgestaltung des Verkehrsversuchs ab. In der Hildesheimer Straße werden rund 40 Stellplätze wegfallen. Im Rahmen des Verkehrsversuchs wird streckenweise eine vertikale Trennung des Radfahrstreifens vom Kfz-Fahrstreifen umgesetzt.

Es wird angemerkt, dass Gehwegparken vermieden werden sollte. Autotüren stellen eine große Gefahr für Fahrradfahrende dar. Zudem wird eine durchgängige bauliche Trennung gewünscht, damit die Veloroute nicht zum Parken genutzt wird.

## Verkehrszählung

Teilnehmende merken an, dass nicht sonderlich viele Radfahrende die Loccumer Straße nutzen. Es wird gefragt, welche Ergebnisse die Verkehrszählung geliefert hat. Herr Martin erläutert, dass bei der Verkehrszählung am 13. April 2021 rund 90 Radfahrende über den gesamten Tag in Höhe des Knotenpunkts Loccumer Straße / Am Mittel felde gezählt wurden. In der Frobösestraße am Knotenpunkt Schützenallee wurden im selben Erhebungszeitraum knapp 1.000 Radfahrende gezählt. Es wird um Einsicht in die Ergebnisse der Verkehrszählung gebeten.

## Zeitplan der Umsetzung

Herr Lindenberg von der SPD fragt nach dem Zeitplan der Umsetzung sowie der Begleitung der Verkehrsversuche durch Gremien des Bezirks oder durch die Anwohner:innen. Herr Kaminski erläutert, dass zunächst nur der Verkehrsversuch in der Hildesheimer Straße anläuft. Über die genaue Gestaltung und Durchführung des Verkehrsversuchs in der Wiehbergstraße wird erst im Nachgang beraten. Vier Kilometer der sieben Kilometer langen Veloroute befinden sich momentan schon in der Umsetzung, dazu gehören die Abschnitte am Maschsee und in der Schützenallee. Im August startet der Verkehrsversuch in der Hildesheimer Straße, der ein Jahr laufen wird. Der Verkehrsversuch wird in enger Zusammenarbeit mit der Region Hannover, der Stadt Laatzen, der Landesbehörde, der Polizei sowie weiteren Trägern öffentlicher Belange bewertet und in einem Dialog mit der Politik und Bürger:innen vorgestellt. Danach soll eine Entscheidung über die bauliche Umsetzung gefällt werden. Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Frobösestraße / Am Lindenhof soll voraussichtlich im Herbst 2021 erfolgen. Anschließend soll über die Gestaltung des Verkehrsversuchs in der Wiehbergstraße beraten werden, der den vorläufigen Schlussstein der Planung darstellt. In einer der nächsten Sitzungen des Bezirksrats sollen die ersten Erfahrungen aus dem Versuch in der Hildesheimer Straße besprochen und das weitere Vorgehen abgestimmt werden.

## Sonstige Anmerkungen / Allgemeines

Es wird angemerkt, dass auch an die „letzte Meile“ im Stadtquartier gedacht werden müsste. Die Fahrradrouten im Stadtquartier müssten ebenfalls attraktiv gestaltet werden, auch abseits der Velorouten.

Ein Teilnehmer sieht ältere Menschen nicht als fahrradfahrende Zielgruppe. Ein anderer Teilnehmer entgegnet, dass es auch ältere Menschen gibt, die Fahrradfahren wollen und können. Dafür müssen sichere Radwege geschaffen werden.

Die Fahrradroutes sollten nicht vorbei an Altglascontainern entlanggeführt werden, um die Gefahr von platten Reifen oder ein Ausweichen der Radfahrenden auf den Fußweg zu verhindern. Darüber hinaus sollten Fahrradsackgassen zugunsten durchgehender Radwege aufgelöst und die Radwege deutlich farblich gekennzeichnet werden.

Es wird mehrfach die Forderung nach einer strengeren Kontrolle der Einhaltung von Verkehrsregeln (sowohl von Rad- als auch von Autofahrenden) geäußert.

Uneinigkeit herrscht bei den Teilnehmenden, ob die Veloroutes zulasten des Autoverkehrs, z. B. durch die Umwidmung von Fahrstreifen für den Radverkehr an den Ausfallstraßen, geplant werden sollten.

## Anhang

### Ergebnisse aus der Mentimeter-Umfrage

#### Thema 1: Wiehbergstraße

Lässt sich eine Temporeduzierung auf 10 km/h in der Wiehbergstrasse realisieren?

Bei Wegfall des Durchgangsverkehrs in der Wiehbergstraße könnten evtl. sogar die parkenden Pkw bleiben.

Bei den geplanten Versionen der Wiehbergstrassen „Störungen“ werden viele Anwohner leiden müssen. Im Stau stehende Autos tun deutlich mehr weh als fahrende Autos. Ich fahre als Radfahrer nicht gerne an Kfz-Staus vorbei.

Wir finden die Idee hervorragend, die Wiehberg- ähnlich der Edenstraße mit Modalfilter zu gestalten!

Vielen Dank für das gelungene Format. Als Anwohnerin der Wiehbergstrasse begrüße ich die Bemühungen um die Reduzierung des Durchgangsverkehrs dort

Bitte achten Sie auf die Sicherheit Haltestelle Wiehbergstrasse / Wienecke.. die Kurve ist hoffnungslos überlastet. alles ist eng - zu eng. Die Veranstaltung in diesem Format ist grossartig. Bitte nehmen Sie mich in den Verteiler dazu auf L

Das kurze Stück 2 Richtungsradweg ist ein Fortschritt zur heutigen Situation, auch wenn es nicht perfekt ist.

Die Einbahnstraßenregelung an der Wiehbergstraße bis Wiehegrund finde ich super. Bitte diese Option weiterverfolgen 😊

## Thema 2: Verkehrsversuch Hildesheimer Straße

Können in der Hildesheimer Straße auch die Ampelschaltungen noch für den Radverkehr optimiert werden? Gerade wegen des guten Ausbaus in Laatzen fällt hier jeder Stopp besonders ins Gewicht.

Betrachten Sie bei dem Verkehrsversuch auch bitte Großveranstaltungen wie Messen oder Konzerte, die in der Versuchsphase (Coronabedingt) vielleicht nicht mit realistischen Beobachtungen bewertet werden können

Bitte die Bürger\*innen beim Versuch aktiv mitnehmen

Weiter so und gerne noch konsequenter! Ps. Verkehrsversuche sind eine Form der Beteiligung.

Was machen Sie wenn der Versuch zu Messezeiten dazu führt, dass andere Straßen völlig überlastet werden. Abbruch des Versuchs?

Warum wird der Radverkehr zwischen der LSA Höhe Am Brabrinke und Tankstelle nicht wie ursprünglich geplant auf der Fahrbahn, sondern weiterhin auf dem alten Radweg geführt? Für den Kfz-Verkehr hat dies keinen Vorteil, aber für den Radverk. Nachteile.

## Thema 3: Weitere Veloroutenabschnitte

Fußverkehr entlang der Parkplätze am Maschsee findet oft auf dem Radweg statt

Bezirk Mitte: Culemannstr und Karmaschstr. als Fahrradstraßen ohne Kfz besser als die Osterstr. Hier ließen sich bis zu 3 Velorouten bündeln

Am Strandbad wäre es besser, den Radweg nach Süden zu belassen und einen separaten Gehweg westlich der Baumreihe einzurichten. Dafür müssten einige Parkplätze entfallen. Sind aber entbehrlich, da der eigentliche Aspria-Parkplatz kaum genutzt wird.

Kreuzung Brückstr.: aus Hemmingen kommend muss man linksseitig die Schützenstrasse queren können, um dann stadteinwärts zu fahren.

## Thema 4: Allgemeine Themen

Bitte überall an bauliche Trennung denken, damit die Veloroute nicht zum Parkplatz wird.

kein Gehwegparken bitte

Keine Fahrradrouten vorbei an Altglascontainern. Entweder man läuft Gefahr, sich einen Platz zu holen oder man weicht gleich auf den Fußweg aus. Beides ist schlecht. Ggf. müssten sie Container unbedingt versetzt werden.

Mehr Spuren des KFZ für den Radverkehr an Ausfallstraßen

## Thema 5: Sonstiges

dankeschön für die gute Aufmachung...hoffentlich kann dieses Format fortgesetzt werden, für mich eine moderne Form der Bürgerbeteiligung!!!

Vielen Dank für diese sehr informative Veranstaltung!

Vielen Dank für diese sehr gelungene Veranstaltung. Das Format ist sehr gut.

sehr gelungenes Format, herzlichen Dank dafür!!!

Weiter so und gerne noch konsequenter! Ps. Verkehrsversuche sind eine Form der Beteiligung.

Gute Bürgerbeteiligung! Das Format war sehr gut!!

Vielen Dank - gute Veranstaltung!

Gute und verständliche fachliche Darstellung, eine sehr gute Moderation, tolle Diskussionsbeiträge, eine sehr gelungene Veranstaltung. Vielen Dank!

Auch wenn kein persönlicher Austausch, fand ich die Veranstaltung gut. Vielen Dank

Ich freu mich auf die Veloroute 8! :-)

Vielen Dank für die Information und Beteiligungsmöglichkeit

70 Teilnehmer sind nicht repräsentativ für die Bewohner des Stadtteils ...

mehr von den Velorouten! :-)