

Ratsherr Hillbrecht

(Antrag Nr. 2835/2015)

Eingereicht am 16.12.2015 um 12:55 Uhr.

Stadtentwicklungs- und Bauausschuss

Änderungsantrag von Ratsherrn Hillbrecht zu Drucks. 1915/2015 (Ausbau der Lavesstraße zwischen Schiffgraben und Berliner Allee)

Antrag:

Der Antragstext wird wie folgt ergänzt:

3. Der baulich getrennte Radweg auf der Südseite zwischen Warmbüchenstraße und Berliner Allee bleibt erhalten.
4. Auf die in der ursprünglichen Planung dargestellten Schutzstreifen für Radfahrer wird verzichtet. Stattdessen wird entweder eine baulich von der Fahrbahn getrennte Verkehrsführung für Radfahrer geplant oder der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Hierzu ist die Höchstgeschwindigkeit ggf. auf 30 km/h zu begrenzen.
5. Radverkehr aus der Lavesstraße in die Berliner Allee Richtung Marienstraße wird signalfrei am Knotenpunkt vorbei geführt.

Begründung

Die Vorbeifahrt eines Kfz an einem Radfahrer auf einem Schutzstreifen ist ein Überholvorgang, für den ein Sicherheitsabstand von mindestens 1,5 Metern, in vielen Fällen mittlerweile 2 Metern einzuhalten ist. Ein überholendes Kfz müsste dafür deutlich in den Gegenverkehr ausweichen. Schon aus dem Text der Drucksache geht hervor, dass stattdessen mit sich auf der Fahrbahn begegnenden Fahrzeugen geplant wird. Dies lässt einen regelmäßigen Abstand überholender Kfz zum Radverkehr von unter 1 Meter erwarten. *Hierdurch werden Radfahrer in nicht zumutbarer Weise gefährdet.* Das gilt umso mehr, als das Befahren des „Schutz“-Streifens durch Kfz schon im Falle zweier sich begegnender LKW oder Busse unvermeidlich ist. Diese Problematik wird durch die in der Ergänzungsdrucksache befürwortete Verbreiterung der „Schutz“-Streifen noch verschärft, da mit dieser Straßenaufteilung das Überfahren der Markierungen eher die Regel als die Ausnahme sein wird. Das führt die Idee eines „Schutzraumes“ vollständig ad absurdum.

Permanente Gefahr droht dem Radverkehr auch durch den Längsparkstreifen. Der sogenannte „Sicherheitsraum“ von 50 cm sichert weder vor unachtsam geöffneten Türen noch vor unachtsamem Ein- oder Ausparken. Schließlich ist bei bereits vorhandenen Schutzstreifen auf hannoverschen Straßen zu beobachten, dass diese häufig als Parkraum zweckentfremdet werden, was den Radverkehr zusätzlich gefährdet und behindert.

Der Änderungsantrag möchte diese negativen Auswirkungen auf den Radverkehr verhindern. Der heute vorhandene Radweg zwischen Warmbüchenstraße und Berliner Allee führt den Radverkehr an allen oben beschriebenen permanenten Gefahrenpunkten vorbei, es gibt keine Notwendigkeit, ihn zurückzubauen. Vielmehr sollte dieses Sicherheits- und Komfortniveau auf der gesamten Länge des Planbereiches erreicht werden. Alternativ

verbleibt der Radverkehr im übrigen Bereich auf der Fahrbahn. Dann wird allerdings auf die Markierung von Sicherheit vorgaukelnden „Schutz“-Streifen verzichtet, sondern stattdessen die Geschwindigkeit auf diesem Straßenabschnitt auf 30 km/h begrenzt. *So wird eine wirkliche Qualität erzielt* und zugleich den in Mobilitäts- und Radverkehrskonzept ausgerufenen Ziele entsprochen.

An der Einmündung der Lavesstraße in die Berliner Allee entsteht ebenfalls eine für den Radverkehr in hohem Maße unbefriedigende Situation. Wenigstens für den in Richtung Marienstraße abfließenden Radverkehr kann eine Verbesserung erreicht werden, indem dieser Verkehr nicht über den signalisierten Knoten, sondern an ihm vorbei geführt wird. Eine Möglichkeit dazu ist, den bislang nur für den kreuzenden Radverkehr geplanten fußwegbegleitenden Radweg auf der Südseite der Lavesstraße wenige Meter bis zur Berliner Allee fortzuführen. Alternativ könnte die Regelführung des Radverkehrs in der Achse Lavesstraße - Berliner Allee - Marienstraße auch über die auf der westlichen Seite der Berliner Allee vorhandene Nebenfahrbahn verlaufen. Damit lässt sich die Fehlregulierung der ursprünglichen Planung verhindern.

Dirk Hillbrecht
Einzelvertreter im Rat der Stadt Hannover

Hannover / 21.12.2015