

FDP-Fraktion (Antrag Nr. 1079/2011)

Eingereicht am 18.05.2011 um 12:13 Uhr.

Stadtentwicklungs- und Bauausschuss, Ausschuss für Umweltschutz und Grünflächen, Ausschuss für Haushalt, Finanzen und Rechnungsprüfung, Verwaltungsausschuss, Ratsversammlung

Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr. 0878/2011 (Ausbau des Bereiches Klagesmarkt/Goseriede"

Antrag zu beschließen

Die „Begründung des Antrages“ zur Drucksache Nummer 0878/2011, die den in den Anlagen 1 bis 3 dargestellten Umbau und die Neugestaltung des Bereiches Klagesmarktkreisel/Goseriede näher beschreibt, wird wie folgt **geändert / ergänzt**:

1.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Platzfläche“ auf Seite 6 im 3. Absatz wird Satz 4: „Die vorhandene Friedhofsmauer bleibt weitgehend erhalten, wird aber durchbrochen...“

ergänzt durch den Satz:

Zwischen dem Durchbruch wird ein Aufstellgitter angebracht, um die direkt Durchfahrt zu verhindern.

Begründung:

Da die Friedhofsmauer keine direkte Sicht vom vorhandenen Gehweg auf die Fläche hinter dem Durchbruch zulässt, besteht erhöhte Unfallgefahr mit querenden Radfahrern. Durch die Montage eines Aufstellgitters muss der Radfahrer absteigen, zumindest aber erheblich langsamer fahren. Ohne eine derartige Sperre sind Unfälle bereits vorprogrammiert.

2.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Platzfläche“ auf Seite 6 wird der 4. Absatz: „Im Übergangsbereich (Rad-Boulevard) wird eine entsprechende Beschilderung angeordnet, die auf die zu erwartende Mischfläche hinweist.“

ergänzt durch den Satz:

Der Übergangsbereich wird in der Pflasterung des Radboulevard so ausgepixelt, dass die Fahrrichtung hin zur vorhandenen Friedhofsmauer eindeutig erkennbar ist.

Begründung:

Der Radboulevard endet abrupt mitten in der Mischfläche. Hier sind besondere Vorsichtsmaßnahmen vorzusehen, um einen Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden. Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Radfahrer am Ende des Radboulevard absteigen und das Fahrrad bis zum nächsten Radweg schieben, müssen die Radfahrer auch optisch in eine Richtung gelenkt werden. So ist auch für andere Nutzer der Mischfläche erkennbar, in welche Richtung der Radverkehr über die Mischfläche gelenkt wird.

3.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Platzfläche“ auf Seite 6 wird der letzte Absatz: „Die Beleuchtung des Platzes ... zu erhöhen“

ergänzt durch den Satz:

Die Leuchtmittel werden in Absprache mit enercity in LED-Beleuchtung ausgeführt.

Begründung:

Im Testgebiet von enercity in der Oststadt und der Lister Meile werden bereits heute erfolgreich LED Leuchtmittel in vorhandene dem Hannoverstandard entsprechende Leuchten eingesetzt. Diese neue, moderne und energiesparende Technik sollte auch bei diesem Vorhaben eingesetzt werden.

4.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Verkehrsflächen“ auf Seite 7 wird im 7. Absatz der 1. Satz :

„Die flächenmäßige Anpassung von Fahrbahn und Nebenanlagen in westlicher Richtung zur Otto-Brenner-Straße werden ebenfalls entsprechend den verkehrs- und bautechnischen Anforderungen reduziert und an die vorhandenen Flächen angepasst.“

wie folgt **geändert**:

Die Fahrbahn und Nebenanlagen in westlicher Richtung zur Otto-Brenner-Straße werden den verkehrs- und bautechnischen Anforderungen entsprechend nicht reduziert.

Begründung:

Aus der Verkehrssimulation, die bei der Bürgerversammlung im DGB-Haus vorgestellt wurde, war eindeutig zu erkennen, dass es zu erheblichen Staus an der Ampel der Bahnunterführung Celler Straße kommt, da der Verkehr hinter der Ampel erst abfließen muss. Wenn dann noch der Bus an der Haltestelle steht, ist mit zusätzlichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen, die zu vermehrtem Fein- und Schadstoffausstoß der wartenden Kraftfahrzeuge führen.

5.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Verkehrsflächen“ auf Seite 7 wird im 8. Absatz der 2. Satz:

„Das Straßenprofil (Goseriede) wird mit 3 Richtungsfahrbahnen auf 10,25m reduziert.“

wie folgt **geändert**:

Das Straßenprofil bleibt mit 4 Richtungsfahrbahnen erhalten.

Begründung:

Durch die Reduzierung auf drei Richtungsfahrbahnen ergeben sich erhebliche "Verrenkungen". Bei der Einmündung nördlich (ehemals Kreisel) gibt es eine Fahrspur stadteinwärts und zwei Fahrspuren stadtauswärts. Nach etwa 200 Metern verschwenkt dann die Fahrspur. Aus einer Fahrspur stadteinwärts und zwei Fahrspuren stadtauswärts werden zwei Fahrspuren stadteinwärts und eine Fahrspur stadtauswärts.

Abgesehen von den erforderlichen großflächigen Fahrbahnmarkierungen führt das zu unnötigen Irritationen des fließenden Verkehrs und zu Staubildungen. Zusätzlich sind Fußgänger gefährdet, die häufig die Fahrbahn nicht an der Ampel überqueren. Die Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn werden mehr auf das Einfädeln in die richtige Fahrspur achten als auf querende Fußgänger. Verkehrsstaus und Unfälle sind vorprogrammiert. Der Unfallschwerpunkt wird vom ehemaligen Kreisel zur Goserieide hin verlagert. Schließlich ist das Straßenprofil der Goserieide zu erhalten, um der verkehrlichen Bedeutung dieser wichtige Verkehrsverbindung aus List/Oststadt in Richtung City, Steintor und Calenberger Neustadt weiter Rechnung zu tragen.

Jens Meyburg
Fraktionsvorsitzender

Hannover / 18.05.2011