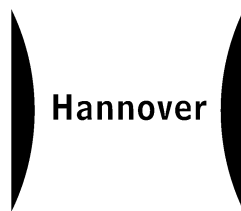


Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

1. Ergänzung

Nr. 0319/2012 N1 E1

Anzahl der Anlagen

Zu TOP

---

## **Umbau der Karmarschstraße zwischen Leinstraße und Schmiedestraße**

### **Antrag,**

dem Änderungsantrag DS 15-0736/2012 zu DS 0319/2012 N1 abzulehnen.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Es wird auf die Ursprungsdrucksache verwiesen.

### **Kostentabelle**

Es wird auf die Ursprungsdrucksache verwiesen.

### **Begründung**

#### **1. Längsparkplätze auf Höhenniveau und in gleicher Materialität wie Nebenanlage**

Der Umbau der Karmarschstraße zwischen Leinstraße und Schmiedestraße lehnt sich in den Gestaltungsgrundsätzen an den angrenzenden nördlichen Abschnitt der Karmarschstraße an. Die Längsparkstände ohne Nutzerbeschränkung sollen dabei durch einen Hochbord von der Nebenanlage getrennt werden, um den Kraftfahrzeugverkehr klar und eindeutig von den Nebenanlagen zu trennen. Eine Hochbordanlage verhindert zusätzlich die missbräuchliche Nutzung der Nebenanlagen von Kraftfahrzeugen. Ein vollständiger Verzicht von Stellplätzen für den Kraftfahrzeugverkehr ist auch in Zukunft in diesem Abschnitt nicht zu erwarten, wonach ein Vorgriff auf die bauliche Ausgestaltung als Nebenanlage nicht zu berücksichtigen ist.

#### **2. Aufgeweitete Radaufstellflächen**

Der geplante dreistreifige Straßenquerschnitt sieht eine jeweils zweistreifige Zuführung an die Knotenpunkte in Form eines kombinierten Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifens und eines Linksabbiegestreifens vor. Die Einrichtung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) erfordert in den Knotenpunkten eine Zuführung in Form von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen. Dieses erfordert eine Mehrbreite in der Fahrbahn. Dieses widerspricht dem

Planungsziel die Verkehrsflächen in der Breite zu reduzieren. Die Einrichtung von ARAS ist unter Beibehaltung der geplanten Fahrbahnbreiten nur unter Verzicht des Linksabbiegestreifens möglich, welcher aber wiederum aus Gründen der Verkehrsabwicklung und Leistungsfähigkeit erhalten werden soll.

### **3. Einrichtung eines Schutzstreifens**

Die Führung des Radverkehrs orientiert sich im Sinne einer gleichartigen Führungsform im gesamten Straßenabschnitt der Karmarschstraße an der Führung im nördlichen Abschnitt, wonach die Führung des Radfahrers auf der Fahrbahn ohne zusätzliche Markierung und Sicherung umgesetzt worden ist.

Die Einrichtung von Schutzstreifen würde auch Mehrbreiten in der Fahrbahn im gesamten Streckenabschnitt erforderlich machen. Auf Höhe der geplanten und räumlich festgesetzten Treppenabgänge hätte dieses einen Verzicht des Linksabbiegestreifens zur Folge. Dieses wird aus Gründen der Verkehrsabwicklung abgelehnt.

66.21  
Hannover / 21.03.2012