



Fraktion im
Bezirksrat Südstadt-Bult der
Landeshauptstadt Hannover

SPD

Fraktion im
Bezirksrat der

Landeshauptstadt

Hannover

Südstadt-Bult

18. November 2015

Herrn Lothar Pollähne
Bezirksbürgermeister im Stadtbezirk Südstadt-Bult o.V.i.A.
über 18.6
Rats- und Stadtbezirksangelegenheiten

Änderungsantrag gem. § 12 der Geschäftsordnung des Rates
der Landeshauptstadt Hannover
in die nächste Sitzung des Bezirksrates
**DS 2014/2015 – Ausbau der Willy-Brandt-Allee zwischen
Friedrichswall und Kurt-Schwitters-Platz**

Der Bezirksrat möge die Drucksache 2014/2015 „Ausbau der Willy-Brandt-Allee zwischen Friedrichswall und Kurt-Schwitters-Platz“ mit folgenden Änderungen beschließen:

1. Der Radweg aufseiten des Landesmuseums wird mindestens 2,1m (exkl. Markierungen) breit ausgeführt;
2. Der Radweg wird höhengleich, ohne Absenkung, über die einmündenden Straßen und Einfahrten geführt;
3. Die Planckstraße wird, wie die Langensalzastraße, an der Einmündung zur Willy-Brandt-Allee aufgepflastert. Aus Richtung Maschsee kommend wird vom Kurt-Schwitters-Platz eine Furt über die Gneiststraße in die Planckstraße markiert;
4. Das direkte Linksabbiegen wird dem Radverkehr an der Willy-Brandt-Allee/Rudolf-von-Bennigsen-Ufer durch geeignete Umplanungen ermöglicht
5. Die Engstellen des Radweges (bspw. gegenüber dem Sprengelmuseum) auf der Maschpark-Seite werden beseitigt, er wird durchgängig mindestens 2m breit (exkl. Markierungen);
6. Es wird geprüft, ob am Haupteingang des Landesmuseums oder gegenüber am Maschpark eine ausreichende Anzahl Fahrradbügel installiert werden kann. Die Stadt nimmt mit dem Landesmuseum Kontakt auf, ob beiderseits des Haupteinganges ebenfalls Fahrradbügel installiert werden können;

7. Die Fahrbahn des Einmündungsbereiches der Langensalzastraße wird deutlich enger gefasst und es wird eine Quermöglichkeit für den Radverkehr aus der Langensalzastraße in den Maschpark angelegt.
8. Vor dem Sprengelmuseum sollen, nördlich anschließend an die beiden Behindertenparkplätze, einige S-Fahrradbügel installiert werden. Dafür werden die momentan sehr auf den Gehweg ragenden Fahrradbügel am nördlichen Teil des Kurt-Schwitters-Platzes entfernt;
9. Am Knotenpunkt Friedrichswall wird der Radschutzstreifen in rot markiert;
10. Es wird geprüft, ob die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach Beendigung der Bauphase weiterhin bei 30km/h belassen werden kann;

Begründung

Die Willy-Brandt-Allee ist eine für den Radverkehr enorm bedeutsame Verbindung. Sie ist die direkte Route zwischen dem Cityring und dem Maschsee bzw. dem Sportpark und Stadion, weshalb die Stadt sie selbstverständlich als Hauptroute führt.

Diese Straße stellt darüber hinaus nach bisherigem Stand der Machbarkeitsstudie „Radschnellwege“ die ersten bzw. letzten Meter der Verbindung Hannover-Laatzten dar. Der Standard hier ist, wie in Göttingen aktuell zu erleben, besonders hoch.

Auch die Bürgerinitiative Umweltschutz und der ADFC haben deshalb für die Willy-Brandt-Allee deutliche Verbesserungen gefordert, denen die Stadt in großem Umfang mit der vorliegenden Planung nachgekommen ist.

Die nahezu vollständige Umplanung dieser Straße muss also der enormen Bedeutung der Verbindung für den Radverkehr unbedingt Rechnung tragen und perspektivisch ausreichend sein.

Deshalb fordern die Bezirksräte Mitte und Südstadt-Bult die Verwaltung und die Ratsgremien auf, dem Antrag zu folgen und die Details wie vorstehend ausgeführt anzupassen.

Im Einzelnen:

1. Der Radweg aufseiten des Landesmuseums soll, um den absehbar steigenden Radverkehrsanteil aufzufangen, etwas breiter dimensioniert werden. Durch die Verringerung der Breite des Sicherheitsstreifens kann der breitere Radweg ohne andere Einbußen hergestellt werden. Der Sicherheitsstreifen soll die Materialität des Radwegs aufgreifen, damit erkennbar wird, dass er nicht als Behelfsparkstreifen dient.
2. Der Radweg soll, um einen hohen Komfort und eine zügige Befahrbarkeit zu gewährleisten und gleichzeitig die Bevorrechtigung zu verdeutlichen, höhengleich über Einmündungen und Einfahrten geführt werden.
3. Die Planckstraße sollte, wie auch die anderen Einmündungen von Nebenstraßen der Willy-Brandt-Allee, aufgepflastert und entsprechend gestaltet werden. Damit wird die Materialität des Radweges aufgegriffen und dessen Vorrang gegenüber dem einbiegenden Kraftfahrzeugverkehr besser vermittelt; zugleich wird die Querbarkeit für den Fuß- und Radverkehr verbessert.

Zusätzlich wird die Verwaltung gebeten, eine schräge Furt vom Radweg Kurt-Schwitters-Platz direkt über die Gneiststraße in die Planckstraße zu markieren. Damit würde die Planung dem tatsächlichen Nutzungsverhalten der SüdstädterInnen entsprechen – ein enormer Anteil der per Rad in Richtung Innenstadt fahrenden Menschen quert bereits heute dieser „desire-line“ folgend die Gneiststraße auf die Planckstraße.

4. Um das sichere und gleichberechtigte Linksabbiegen zum Maschseeufer zu ermöglichen soll für den Radverkehr das direkte Linksabbiegen eingerichtet werden. Dazu können

Fahrradschleusen oder andere Maßnahmen genutzt werden. Das direkte Linksabbiegen ist von hoher Bedeutung, da die Radschnellwegverbindung am Maschsee entlang nach Süden verläuft und diese Strecke auch heute schon stark frequentiert wird. Nahezu alle Radfahrerinnen und Radfahrer, die die Willy-Brandt-Allee von Norden aus bis zum Kurt-Schwitters-Platz befahren, fahren von dort das Nordufer des Maschsees an.

Für die Umsetzung kann es notwendig sein, den Bereich gegenüber des Sprengelmuseums insgesamt entsprechend neu zu planen.

5. Es ist wichtig, dass die Breite des Radweges nicht zwischendurch eingeengt wird, da hierdurch eine Unfallgefahr hervorgerufen wird. Dafür muss die Bushaltestelle möglicherweise verlegt werden oder eine andere Lösung gefunden werden.
6. Es ist wünschenswert, dass genügend Fahrradbügel in unmittelbarer Nähe des Landesmuseums bereitgestellt werden. Da der Gehweg vor dem Museum ohnehin nicht besonders breit ist, müssen diese möglicherweise aufseiten des Maschparkes hergestellt werden. Durch den geforderten Überweg wäre die Erreichbarkeit akzeptabel.
7. Die Einmündung der Langensalzastraße ist in den Planungen sehr breit dargestellt. Es sollte eine Verkleinerung erfolgen, um zu hohe Ein- und Ausfahrtgeschwindigkeiten von Kfz zu vermeiden und hier ggf. eine Aufenthaltsqualität durch Bänke zu erzeugen. Zusätzlich soll dem Radverkehr an dieser Stelle die sichere Querung der Willy-Brandt-Allee in Richtung Maschpark ermöglicht werden. Bisher ist diese nur über die von der Langensalzastraße aus nicht radfahrend erreichbare Verkehrsinsel möglich.
8. Wenn nördlich der beiden Behindertenparkplätze ein normaler Stellplatz entfallen würde, könnten dort ca. 5 S-Fahrradbügel mit einer Kapazität von 20 Fahrrädern installiert werden. Dafür sollten die letzten 5 Fahrradbügel im nördlichen Teil des Kurt-Schwitters-Platzes entfernt werden, da sie sehr in den Gehweg hinein ragen.
9. Die in der Planung vorgesehene Markierung eines Schutzstreifens im Bereich des Knotens Willy-Brandt-Allee/Friedrichswall birgt die Gefahr, dass rechtsabbiegende Autofahrerinnen und Autofahrer den Streifen überfahren, wenn wartende Fahrzeuge den Geradeausfahrstreifen blockieren. Der Schutzstreifen soll daher rot markiert werden.
10. In der Willy-Brandt-Allee ist gegenwärtig aufgrund von Baumängeln die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h beschränkt. Diese Regelung soll zum Schutz der erholungssuchenden Bevölkerung im Gartendenkmal Maschpark und aus Gründen der Verkehrssicherheit beibehalten werden.

Die Funktion der Willy-Brandt-Allee als Hauptstraße mit Entlastungsfunktion steht dem nicht zwingend entgegen; die Vorgaben in Nr. 3.3 a) der Lärmschutzrichtlinien StV 2007 begründen insoweit nur ein Regel-Ausnahme-Verhältnis. Weder die Verkehrsfunktion einer Straße noch der Umstand, dass die Lärmbelastigung durch die funktionsgerechte Nutzung der Straße ausgelöst wird, schließen die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen von vornherein aus. Der Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO ist daher eröffnet und im Einzelfall zu prüfen.

Oliver Kluck
Fraktionsvorsitzender

Roland Schmitz-Justen
Fraktionsvorsitzender