

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

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

1. Ergänzung
Nr. 2014/2015 N1 E1
Anzahl der Anlagen 3
Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Ausbau der Willy-Brandt-Allee zwischen Friedrichswall und Kurt-Schwitters-Platz

Antrag,

dem Änderungsantrag 15-2555/2015 (Anlage 2) aus dem Stadtbezirksrat Mitte in den Punkten 2, 5, 7, 9 und 10 zu folgen, in den Punkten 3 und 8 teilweise zu folgen und in den Punkten 1, 4, 6, und 11 nicht zu folgen,

dem Änderungsantrag 15-2571/2015 (Anlage 3) aus dem Stadtbezirksrat Südstadt-Bult in den Punkten 2, 5, 6, 8 und 9 zu folgen, in den Punkten 3 und 7 teilweise zu folgen und in den Punkten 1, 4 und 10 nicht zu folgen,

- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG.

Finanzielle Auswirkungen

Keine.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der Ursprungsplanung beachtet.

Kostentabelle

Entfällt.

Begründung:

- Änderungsantrag aus dem Stadtbezirksrat Mitte (15-2555-2015, Anlage 2)

Zu 1: In der vorliegenden Planung ist der auf der Ostseite liegende Radweg mit einer Nettobreite von 2,00 m zuzüglich beidseitig verlaufender roter Klinkerstreifen in einer Breite von 20 cm geplant. Somit ergibt sich für die Radfahrer eine nutzbare Breite von 2,40 m. Der Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Fahrbahnrand beträgt 70 cm zur Aufnahme der Beleuchtungsmasten und der Verkehrsbeschilderung und lässt sich nicht reduzieren. Der Sicherheitsabstand zwischen Fahrbahn und Einbauten soll mind. 50 cm betragen. Bei einem Durchmesser der Beleuchtungsmasten von 20 cm ist mit der geplanten Breite des Sicherheitsstreifens von 70 cm gewährleistet, dass die Beleuchtungsmasten und Verkehrsschilder nicht im Klinkerstreifen gesetzt werden müssen. Auch eine Gehwegbreite von 2,00 bis 2,40 m lässt keine Reduzierungen zu, denn gerade bei den diversen Groß- und Sportveranstaltungen nutzen sehr viele Fußgänger die Willy-Brandt-Allee als Verbindung zur Innenstadt.

Für die Landeshauptstadt Hannover wurde für die Anlage von hochbordgeführten Radwegen eine Standardausführung erarbeitet, die für den Radweg eine Pflasterung mit anthrazitfarbenen Betonrechtecksteinen, beidseitig eingefasst in ein begleitendes rotes Klinkerband vorsieht. Die Pflasterung ist generell ohne Fase ausgeführt, um ein gleichmässiges und weitestgehend störungsfreies Befahren der Radwege zu gewährleisten. Auch bei auftretenden, erforderlich werdenden Leitungsaufbrüchen kann eine Wiederherstellung im Pflasterbereich völlig unsichtbar gewährleistet werden. Im Sinne einer Gleichmäßigkeit, hohem Wiedererkennungswert und einer kontrastreichen Ausführung wird auch im Abschnitt der Willy-Brandt-Allee auf der Ostseite eine Standardausführung vorgeschlagen. Auf der Westseite (Maschpark) ist der bestehende Radweg in der oben beschriebenen Standardausführung bereits vorhanden und bleibt erhalten. Um ein einheitliches Gestaltungsbild der Willy-Brandt-Allee zu erzielen, sollte auch der geplante Radweg auf der Ostseite in der beschriebenen Standardausführung hergestellt werden.

Zu 2: In der vorgelegten Planung wurden die Einmündungen der Bleichenstraße und der Langensalzastraße bereits über eine Aufpflasterung an die Willy-Brandt-Allee angebunden, um somit auch eine Unterordnung zu dokumentieren. Bei der Einmündung der Planckstraße wurde auf eine Aufpflasterung verzichtet, da dieser Einmündungsbereich vor geraumer Zeit schon ausgebaut wurde und hier eine Gestaltungsänderung in der Nebenanlage stattfindet. Die Nebenanlage vor dem Sprengelmuseum wurde planerisch an die Bestandssituation angepasst und an die bereits baulich umgesetzte Planung am Rudolf-von Bennigsen Ufer mit Befestigungen mit rotem Klinkerpflaster, Porphyrlplatten und Porphyr-Kleinpflaster geplant. Von der Einmündung der Planckstraße bis zur Bleichenstraße wird die Nebenanlage mit Betonplatten im Gehwegbereich und anthrazitfarbenem Betonrechteckpflaster eingefasst mit beidseitig verlaufenden roten Klinkerstreifen im Radwegbereich befestigt. Die Einmündung der Planckstraße ist in der vorliegenden Planung als Übergangsbereich vorgesehen. Aus Sicht der Verwaltung besteht die Möglichkeit auch die Planckstraße über eine Aufpflasterung an die Willy-Brandt-Allee anzuschließen. Damit wird der Radweg im gesamten Verlauf der Willy-Brandt-Allee wie gefordert geführt.

Zu 3: Die gewünschte Aufpflasterung in der Einmündung Planckstraße kann vorgesehen werden (siehe auch Punkt 2).

Die Markierung einer Radfahrerfurt über die Gneiststraße erzeugt das Bewusstsein für eine Sicherheit bei den Radfahrern, die so nicht vorhanden ist. Der Radfahrer müsste nach Überqueren der Gneiststraße ungeschützt in die Planckstraße unter Berücksichtigung des

rückwärtigen Verkehrs bei beengten Fahrbahnbreiten einfahren und die Nebenanlage verlassen. Es erscheint für Radfahrer zumutbar über die Einmündung der Planckstraße in diese einzufahren und somit sehr rechtzeitig von den KFZ-Führern wahrgenommen zu werden.

Zu 4: Um ein direktes Abbiegen für Radfahrer aus der Willy-Brandt-Allee in Richtung Rudolf-von Bennigsen Ufer zu ermöglichen, ist es erforderlich den Radfahrer aus dem geschützten Bereich des hochbordgeführten Radweges entlang des Maschparkes auf die Fahrbahn zu leiten. Der Radfahrer fährt auf gesamter Länge der Willy-Brandt-Allee hinter den parkenden Fahrzeugen und der Bestandsbaumreihe schwer sichtbar für in Längsrichtung fahrende KFZ-Führer. Bei der Einfahrt auf die Fahrbahn kann der Radfahrer erst sehr spät gesehen werden. Der Radfahrer muss, da er mehrere Fahrzeugschienen kreuzen müsste, die Vorfahrt des rückwärtigen Verkehrs achten. Da sich in diesem Bereich auch die Bushaltestelle befindet, ist hier ein sehr hohes Konfliktpotential zu erwarten. Insofern sollte hier aus Gründen der Verkehrssicherheit kein direktes Linksabbiegen vorgesehen werden, auch wenn dies wünschenswert wäre und auch der Bedarf gesehen wird.

Zu 5: Zur Beseitigung der dargestellten Engstelle im Radweg- und Gehwegbereich ist es erforderlich mind. einen Baum zu entfernen. Es wird der entsprechende Antrag zur Baumfällung gestellt.

Zu 6: Aufgrund von erhobenen Verkehrsdaten auf der Willy-Brandt-Allee zwischen Friedrichswall und Kurt-Schwitters-Platz ist ein Fußgängerüberweg an der Querungsstelle zwischen Maschpark und Eingang zum Landesmuseum nicht realisierbar.

Zu 7: Auf der westlichen bestehenden Nebenanlage besteht die Möglichkeit, die Grünfläche beidseitig der Überquerung zwischen Landesmuseum und Maschpark zu befestigen und mit Fahrradabstellanlagen auszustatten. Zusätzlich werden Gespräche mit dem Landesmuseum geführt, um auch auf der Ostseite Flächen für Fahrradbügel zu finden.

Zu 8: Es besteht die Möglichkeit, den Einmündungsbereich der Langensalzastraße an die Willy-Brandt-Allee über eine Aufpflasterung den fahrgeometrischen Beziehungen angepasst in der Breite zu reduzieren.

Der Antrag, die Schutzinsel im Zuge der Überquerung der Willy-Brandt-Allee von der Langensalzastraße zum Maschpark auch für die Radfahrer aus der Langensalzastraße rechtsfahrend nutzbar durch Anordnung auf Einmündungshöhe zu verlängern, hat für den KFZ-Verkehr schwerwiegende Auswirkungen. Der Verkehr aus der Langensalzastraße könnte nur noch nach rechts in die Willy-Brandt-Allee einbiegen und in Gegenrichtung könnte der Verkehr von der Willy-Brandt-Allee aus Richtung Friedrichswall nicht mehr links in die Langensalzastraße einbiegen. Diese Einschränkungen sind für den KFZ-Verkehr nicht akzeptabel. Durch die Reduzierung der Breite der Einmündung der Langensalzastraße kann die Schutzinsel aber in Richtung Friedrichswall verlängert werden, um so die Querungsmöglichkeit für Radfahrer aus der Langensalzastraße in Richtung Maschpark zu verbessern.

Zu 9: Es besteht die Möglichkeit, vor dem Sprengelmuseum unter Verzicht eines Stellplatzes in diesem Bereich Fahrradabstellanlagen vorzusehen.

Zu 10: Es besteht die Möglichkeit, den Radschutzstreifen auf der Willy-Brandt-Allee in Richtung Friedrichswall rot zu markieren.

Zu 11: Bei der Willy-Brandt-Allee handelt es sich um eine klassifizierte Hauptverkehrsstraße. In der Willy-Brandt- Allee wurde in einem kurzen Teilstück vor dem Landesmuseum aufgrund von massiven Schädigungen der Pflasterdecke eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 Km/h angeordnet. Nach der baulichen Umsetzung der vorliegenden Planung wird die Fahrbahn bituminös befestigt und es besteht keine Veranlassung aus verkehrlicher Sicht die Willy-Brandt-Allee zwischen Friedrichswall und Kurt-Schwitters-Platz mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu belegen. Insofern ist eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 Km/h nicht zulässig

**- Änderungsantrag aus dem Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
(15-2571-2015, Anlage 3)**

Zu 1: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 1., Abs. 1

Zu 2: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 2.

Zu 3: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 3.

Zu 4: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 4.

Zu 5: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 5.

Zu 6: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 7.

Zu 7: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 8.

Zu 8: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 9.

Zu 9: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 10.

Zu 10: siehe Begründung zum Änderungsantrag Stadtbezirksrat Mitte, zu 11.

66.22
Hannover / 01.12.2015