

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

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

	1. Ergänzung
Nr.	0804/2014 E1
Anzahl der Anlagen	1
Zu TOP	

Änderungsantrag Drucksache Nr. 15-1374/2014

Änderungsantrag zur Drucksache

- Umbau der Straßen Am Pferdeturm und Scheidestraße zwischen Pferdeturmkreuzung und Berckhusenstraße

Antrag,

dem Änderungsantrag aus der Drucksache Nr.15-1374/2014 (Anlage 1)

- in Punkt 1 (Zebrastreifen) zu folgen
- in den Punkten 2 (Blinden-Leitsystem) und 4 (Absicherung des Radweges im Bereich der Kollonaden) teilweise zu folgen und
- in den Punkten 3 (Breite der Radwege) und 5 (Knotenpunkt Scheidestraße/Kleestraße) nicht zu folgen.

Kostentabelle

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen wird auf die DS 0804/2014 verwiesen.

Begründung

Im Rahmen der Anhörung über die oben genannte Beschlussdrucksache 0804/2014 hat der Stadtbezirksrat Buchholz/Kleefeld in seiner Sitzung am 12.06.2014 den Änderungsantrag DS 15-1374/2014 beschlossen. Dazu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Änderungsantrag DS Nr. 15-1374/2014

1. Zebrastreifen:

Der Fußgängerüberweg am östlichen Ende der Scheidestraße, der derzeit dort vorhanden ist (Zebrastreifen vor dem Reformhaus), ist auch zukünftig zu realisieren.

Stellungnahme zu 1.:

Der Zebrastreifen bleibt erhalten. In der Anlage der DS ist die geplante Markierung im Fahrbahnbereich nicht zu erkennen obwohl diese Gegenstand der Planung war. Die Aufstellbereiche am Fahrbahnrand sind aber dargestellt.

Dem Antrag wird somit gefolgt.

2. Blinden-Leitsystem:

Die Wege von den Bushaltestellen zur Stadtbahnhaltestelle Kantplatz sind mit Blindenleitsystemen auszurüsten. Die Begrenzungen der geplanten Hochbordradwege sind auch taktil wahrnehmbar zu gestalten.

Stellungnahme zu 2.:

In der Planung sind auf Höhe der Bushaltestellen bereits Blindenauffangstreifen im Gehweg mit Kleinpflasterbefestigung vorgesehen. Dieser in Hannover seit Jahren erprobte und übliche Standard wird auch an allen Aufstellflächen der neu geplanten Lichtsignalanlagen eingesetzt. Bushaltestellen sowie der Hochbahnsteig sind gleichfalls mit Blindenführungselemente ausgestattet. Weitergehende Änderungen gegenüber dem in Hannover üblichen und bewährten Standard zur Barrierefreiheit sind nicht vorgesehen.

Dem Antrag wird teilweise gefolgt.

3. Breite der Hochbordradwege:

Die vorgesehene Breite der Radwege ist im gesamten Planungsbereich auf mindestens 1,80 m, besser 2,00 m (Breite ohne Sicherheitsraum) zu erhöhen. Bereits vorgesehene breitere Wege sind von dieser Änderung unberührt.

Stellungnahme zu 3.:

Die Breite der geplanten Radwege erfüllt die Vorgaben der gültigen Regelwerke. Sie orientiert sich an den gesamten Nutzungsansprüchen im zur Verfügung stehenden Gesamtquerschnitt. Insbesondere im westlichen Abschnitt im Bereich der Bebauung ist es mit der zur Verfügung stehenden Breite unter Berücksichtigung aller Nutzungsinteressen nicht möglich, den Radweg zu verbreitern ohne dabei andere Nutzungsinteressen negativ zu beeinträchtigen. Eine Verbreiterung des Radwegs ließe sich generell nur auf Kosten einer verringerten Gehwegbreite realisieren. Dies hätte zur Folge dass die vorhandenen Nutzungen auf dem Gehweg seitens der angrenzenden Geschäfte wie Geschäftsauslagen oder Außengastronomie zukünftig zum Teil nicht mehr möglich wären.

Die Verwaltung empfiehlt daher, dem Antrag nicht zu folgen.

4. Absicherung des Radwegs im Bereich der Kolonnade:

Zwischen den Säulen oder ggf. auf dem Gehweg Metallstreben o.ä. anzubringen, die an dieser Stelle ein (unbeabsichtigtes) Betreten des Radweges durch Fußgänger verhindern. Es ist zu prüfen, ob der vorgesehene Sicherheitsstreifen, der sich auch in diesem Bereich befindet, mit einer Bodenbepflanzung versehen werden kann, die Fußgänger davon abhält, sich in dem Sicherheitsstreifen aufzuhalten.

Stellungnahme zu 4.:

Absicherungen im öffentlichen Raum können mit Zaunelementen oder Pollerreihen mit dazwischen befestigten Kettenelementen erfolgen. Die Verwaltung wird prüfen, welche Art der Absicherung hier zweckmäßig ist. Eine Kettenverbindung zwischen den Säulen könnte hier eine effektive Lösung darstellen. Sollte der private Besitzer der Kolonnade dieser Idee seine Zustimmung erteilen könnte auf die sonst notwendigen Poller verzichtet werden. Bodenbepflanzungen in schmalen Sicherheitsstreifen am Fahrbahnrand lehnt die Verwaltung ab, da dieser Bereich nicht wirksam mit Bepflanzung besetzt werden kann und aus Kostengründen keine ausreichende Pflege gewährleistet ist.

Die Verwaltung empfiehlt, dem Antrag teilweise zu folgen.

5. Knotenpunkt Scheidestr. / Dörriesplatz / Kleestraße:

Der Fahrradüberweg am Knotenpunkt soll für beide Fahrrichtungen auf der westlichen Seite des Knotens verlaufen. Es ist zu prüfen, ob in der Kleestraße auf der westlichen Seite ein Zweirichtungsradweg bis zur Eisenbahnbrücke eingerichtet werden kann, der dann in den Geh-/Radweg mündet und an den Stadtparkweg in Richtung stadteinwärts sowie die Radwege in der nördlichen Eilenriede anschließt. Außerdem ist die Fahrradfurt auf die Fahrbahn zu beschränken und der Kreuzungspunkt des Stadtparkweges mit dem Geh- / Radweg auf der westlichen Seite der Kleestraße (zur Eilenriede) neu zu ordnen. Das Parken auf der westlichen Seite der Kleestraße und das Aufstellen von Containern ist im Abschnitt zwischen der Eisenbahnbrücke und der Kreuzung zur Scheidestraße zu verbieten und die Freigabe des Fußwegs für Radfahrer zurückzunehmen.

Beim Fußgängerüberweg über die Scheidestraße im Bereich des Knotenpunktes Scheidestr./Dörriesplatz sind die Aufstellflächen für Fußgänger auf beiden Seiten des Gleiskörpers in ausreichender Breite zu gestalten (bisher ist dies nur auf der nördlichen Seite vorgesehen).

Stellungnahme zu 5.:

Die neue Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Kleestraße bzw. im Bereich Dörriesplatz ist bewusst gewählt worden. In Tempo 30 Bereichen werden Radfahrer üblicherweise direkt auf der Fahrbahn geführt. Neue gesonderte Radwegelemente sind in Tempo 30 Bereichen nach STVO nicht vorzusehen.

Die neue Führung am Knotenpunkt auf der Fahrbahn ermöglicht die sichere Querung der Scheidestraße in einem Zug unabhängig von der Fußwegsignalisierung, die mit deutlich weniger Grünzeit auskommen muss.

Die für Radfahrer derzeit wenig komfortable Oberflächenbefestigung mit Kopfsteinpflaster in der Fahrbahn am Dörriesplatz vor der Kirche wird parallel zum Umbau Scheidestraße zu Gunsten einer Asphaltbefestigung erneuert.

Auf die südliche Aufstellfläche für Fußgänger direkt an der Gleisanlage wurde verzichtet, um weitere Eingriffe im südlichen Seitenraum (Baumfällung und Grunderwerb) zu verhindern. Im Rahmen des Signalprogramms wird sichergestellt, dass ausreichend Grünzeiten angeboten werden, um ein komfortables Queren zwischen den geplanten Aufstellflächen zu ermöglichen. Außerdem wird so auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine signalisierte Gleisquerung, die ansonsten so nicht vorgesehen wäre, ermöglicht.

Die neue kompakte Kreuzung ermöglicht eine verbesserte Leistungsfähigkeit im Gesamtknoten gegenüber der bisherigen Situation.

Die Verwaltung empfiehlt, dem Antrag nicht zu folgen.

66.22

Hannover / 08.07.2014