

An den Bezirksbürgermeister
im Stadtbezirksrat Mitte
Herr Michael Sandow

über den Fachbereich Zentrale Dienste
OE 18.62.2
Neues Rathaus, Trammplatz 2
30159 Hannover

Fachbereich Personal und Organisation Bereich Rats- und Stadtbezirksangelegenheiten		
02. FEB. 2015		
WE		

Wilfried H. Engelke
im Stadtbezirksrat Mitte

Gertrud-Greising-Weg 4
30177 Hannover
Telefon (05 11) 69 88 00
Telefax (05 11) 69 90 62
Mail: we@stb.rat.hannover.de

Hannover, 30.01.2015

Drucksache Nr. 15-0239/2015

Antrag gem. § 10 der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Hannover
in den Bezirksrat Hannover Mitte

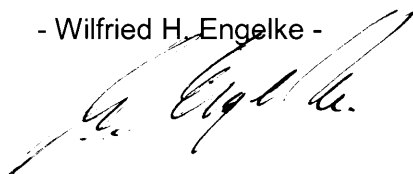
Prüfauftrag Umgestaltung der Willy-Brandt-Allee

Die Verwaltung soll prüfen, inwiefern eine Umsetzung des von der Bürgerinitiative
Umweltschutz e.V. (BUI) vorgeschlagenes Verkehrskonzepts für die Willy-Brandt-Allee
möglich ist.

Begründung:

Die von der Bürgerinitiative vorgeschlagene Neuordnung des Verkehrs auf der Willy-Brandt-
Allee bietet eine attraktive Lösung, da sie eine sinnvolle Raumverteilung der bestehenden
Verkehrsfläche anstrebt. Siehe Anhang.

- Wilfried H. Engelke -





Willy-Brandt-Allee

neu gestalten

Es gibt viele Straßen in Hannover, an denen ein Ausbau für den Radverkehr wichtig wäre. Als Beispiel haben wir hier die Willy-Brandt-Allee herausgegriffen und schlagen eine Neugestaltung des Straßenraumes zwischen Planckstraße und Friedrichswall vor.

Die Willy-Brandt-Allee ist eine wichtige Verbindung im Radverkehrsnetz, trotzdem ist der Radweg auf östlicher Seite lediglich ein Meter breit. Ein Umbau ist vergleichsweise einfach umzusetzen, da nur eine Bordsteinkante angefasst werden muss. Es gibt keine Konflikte mit Baumbestand und wenig Konflikte mit Parkraum.

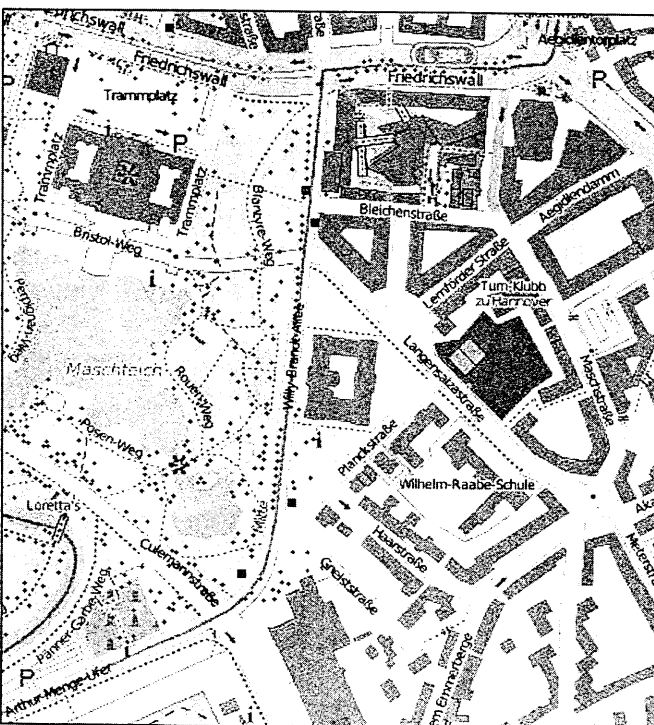
Durch einen Umbau kann auf östlicher Seite (Landesmuseum) eine 2,30 m breite Radspur angelegt werden, so kann die Willy-Brandt-Allee ihre Funktion im Radverkehrsnetz erfüllen.

Wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr

Die Willy-Brandt-Allee hat eine wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr: Sowohl aus Richtung Südstadt / Döhren / Laatzen, als auch von diversen Einrichtungen in die Innenstadt bzw. die östlichen und nordöstlichen Stadtteile. Dazu zählen bspw. die Schulen am Maschsee, der Freizeitverkehr zum / vom Maschsee, das Stadion, der Sportpark, das Stadionbad, das Sprengelmuseum und das NDR-Funkhaus. Der gut ausgebaute Radweg am Maschsee endet am Nordufer / Kurt-Schwitters-Platz. Eine Weiterführung über die Culemannstraße ist auf der rechten Seite gar nicht vorhanden, dort fehlt ein Radweg komplett. Ausschließlich auf der linken Seite ist ein Radweg vorhanden, der in beide Richtungen genutzt werden muss. Die Weiterführung auf der rechten (östlichen) Seite der Willy-Brandt-Allee beginnt gepflastert bis zur Planckstraße. Im längeren Abschnitt bis zur Langensalzastraße ist der Radweg lediglich per aufgemalter Linie auf dem asphaltierten Gehweg markiert und nur einen Meter breit. Ab Langensalzastraße bis Friedrichswall ist der Radweg gepflastert, aber ebenfalls sehr schmal. In der Gegenrichtung auf der westlichen Seite (Maschpark) ist der Radweg gepflastert, aber immerhin 2 m breit und weitgehend in Ordnung.

Schlechter Straßenzustand

Ob nur die östliche Straßenseite neu gestaltet werden kann oder auch die Auto-Fahrbahn einbezogen werden muss, muss eine Detailplanung ergeben. Die Fahrbahn besteht (bis auf die Einmündungen) zwischen Planck- und Langensalzastraße aus Kopfsteinpflaster. Dieses ist an diversen Stellen mit Asphalt ausgebessert. Der Zustand ist entsprechend schlecht, ein Schild warnt vor „Straßenschäden“ und gibt 30 km/h als Geschwindigkeitsbegrenzung vor.



BIU - Vorschlag zur Neugestaltung

Der Straßenraum der Willy-Brandt-Allee zwischen Planckstraße und Friedrichswall wird neu gestaltet. Dabei wird auf der östlichen Seite eine Radspur in der Breite von 2,30 m angelegt, damit die Willy-Brandt-Allee ihre wichtige Funktion im Radverkehrsnetz wahrnehmen kann.

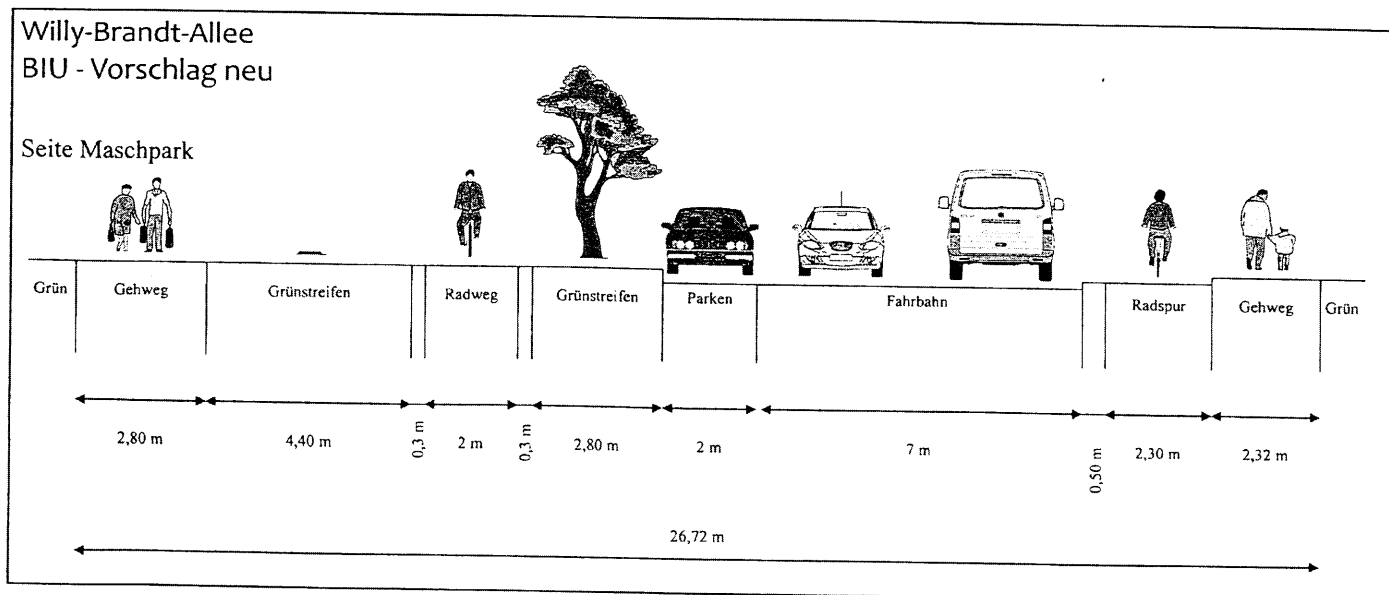
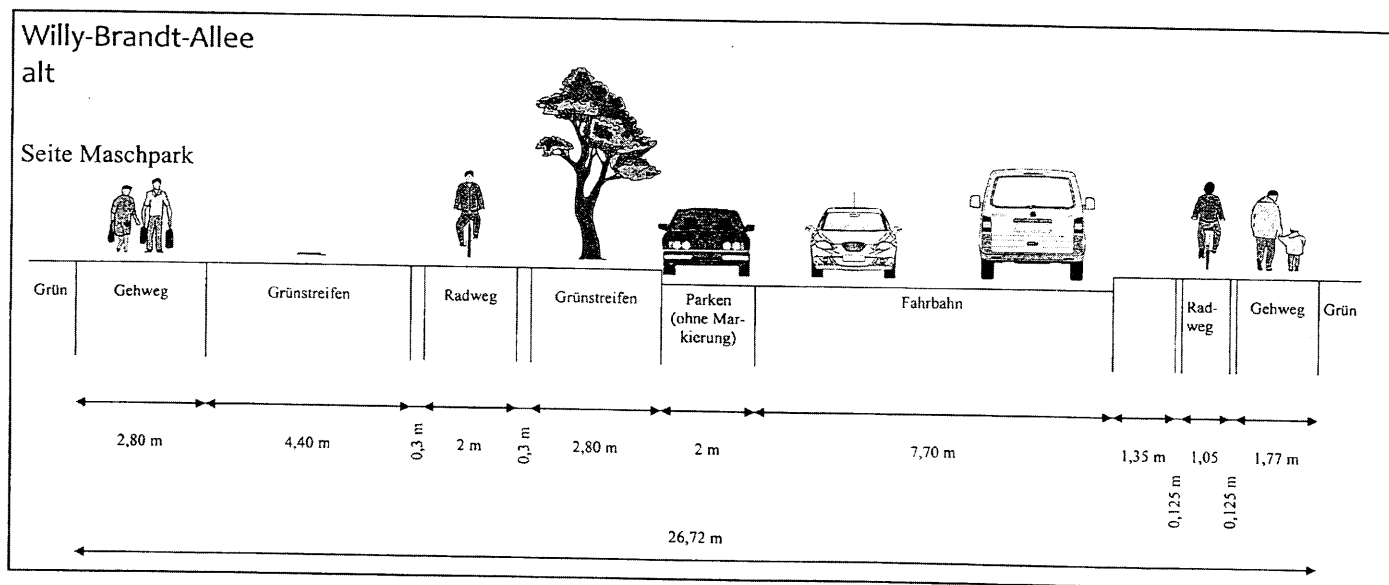
Im Straßenquerschnitt bleibt die Bordsteinkante an der Maschparkseite weitgehend erhalten. Es schließt sich ein Parkstreifen von 2,00 m und die Auto-Fahrbahn von 7,00 m an. Der Bordstein auf der östlichen Seite rückt 70 cm nach Westen. So bleiben Platz für eine Radspur von 2,30 m. Auch der Gehweg kann von jetzt 1,77 m auf 2,30 m verbreitert werden, zur Fahrbahn bleibt ein Sicherheitsraum von 0,5 m.

Der jetzige Auto-Fahrbahnraum ist 7,70 m breit (plus zwei Meter Parkstreifen auf der Maschparkseite). Dies ist für eine Fahrbahn unnützlich breit,

reicht aber für eine weitere Parkspur auf der östlichen Seite nicht aus. Auf der östlichen Seite sind deswegen auch nur zwei Zonen mit einigen Parkplätzen eingerichtet. An diesen Stellen können sich zwar PKW begegnen, Busse oder LKW aber nicht. Diese müssen im Begegnungsfall warten.

Asphaltiert und baulich abgesetzt

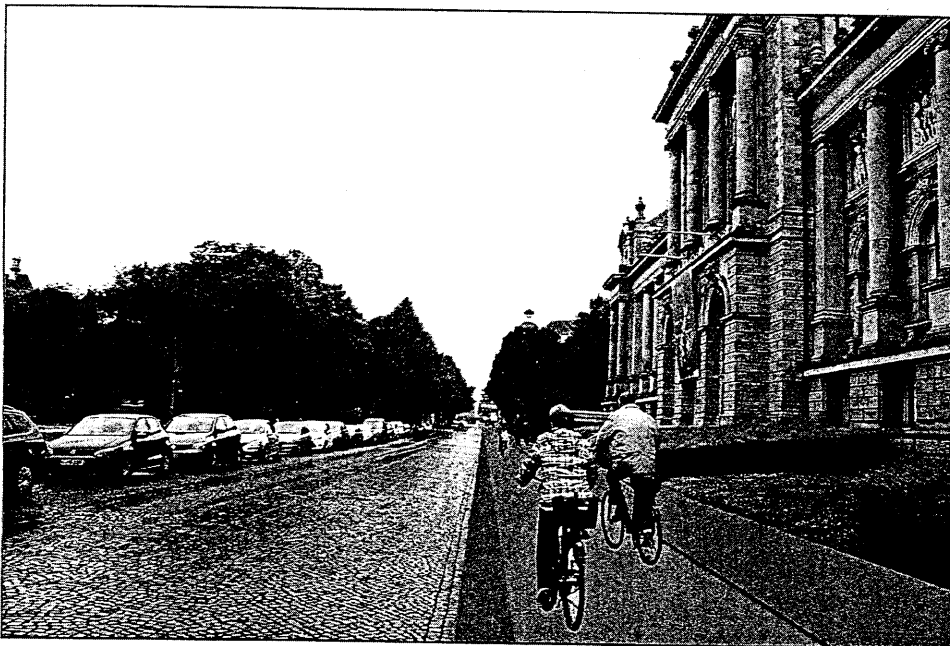
Die neue Radspur wird nach Kopenhagener Vorbild durchgehend asphaltiert und auf halber Bordsteinhöhe angelegt. Dadurch ist ein hoher Fahrkomfort gewährleistet. Außerdem wird durch die bauliche Abgrenzung sowohl für Fußgänger als auch Autofahrer klar, dass diese Spur Radfahrern vorbehalten ist. Eine zufällige Nutzung anderer VerkehrsteilnehmerInnen wird vermieden.





Willy-Brandt-Allee
alt

Der historische Straßenquerschnitt bietet viel Straßenraum für Autos, auf dem Gehweg ist nur eine schmale Spur für Radfahrer aufgemalt.



Willy-Brandt-Allee
BIU - Vorschlag neu

Der neue Straßenraum bietet eine 2,30 m breite Radspur. RadfahrerInnen können sich auch überholen. Der verbreiterte Gehweg bietet mit 2,30 m Breite auch für Fußgänger angemessenen Platz. Die Fahrbahn ist mit 7 m so breit, dass sich Busse gut begegnen können. Am rechten Gehwegrand können gerichtete LED-Laternen aufgestellt werden.

**Abschnitt zwischen
Langensalza- und Bleichenstraße
Warteinsel für Busfahrgäste
statt unbenutzer Abbiegespur**

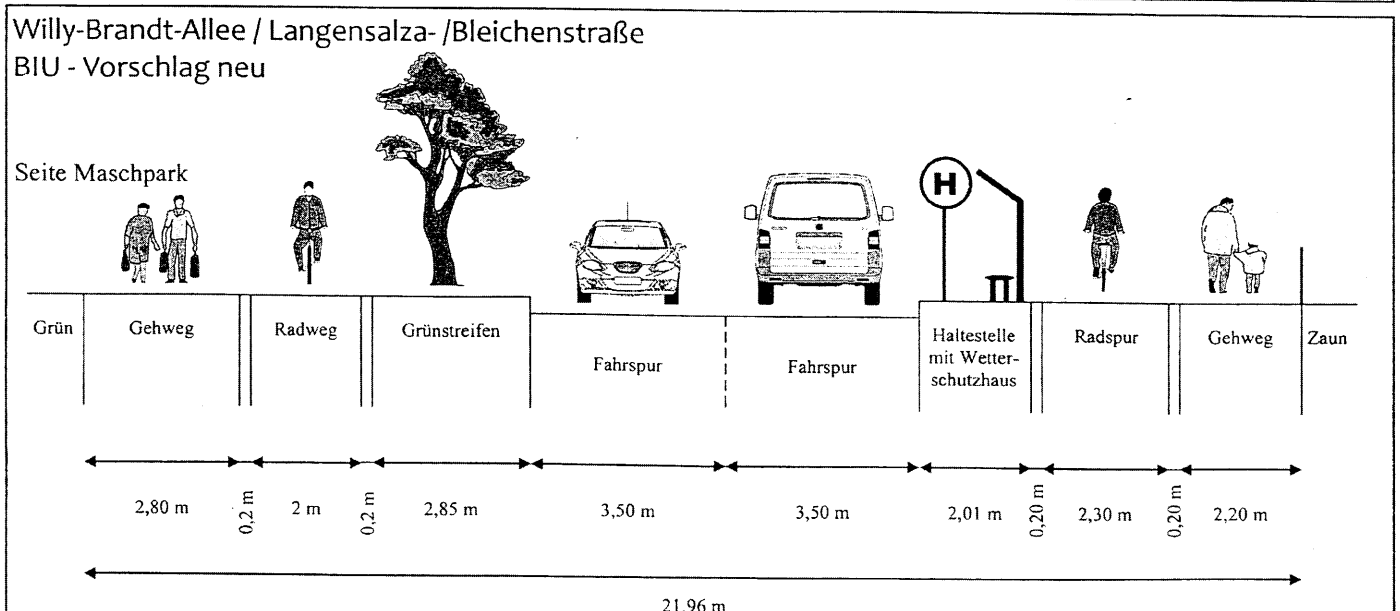
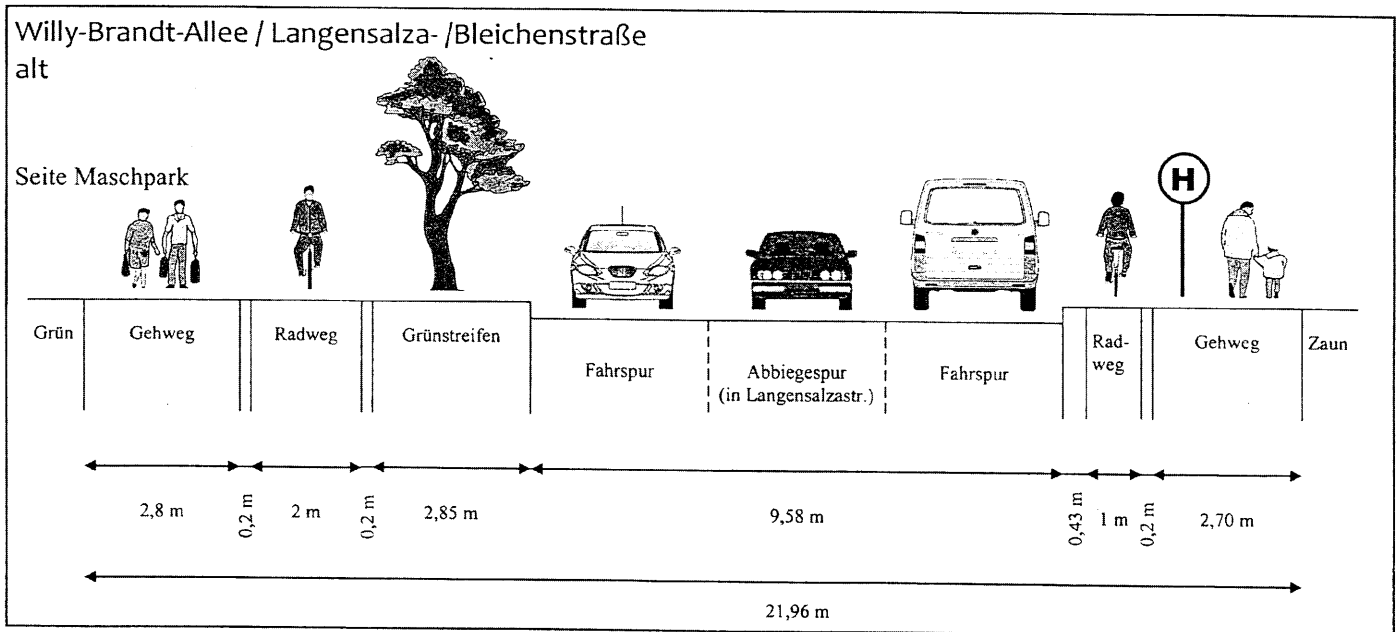
In diesem Bereich ist der Gehweg mit 2,70 m vergleichsweise breit, er fungiert aber gleichzeitig als Wartefläche für die Haltestelle der Linie 200, der Radweg ist nur ein Meter breit und grenzt fast direkt an die Fahrbahn. Der Radweg ist somit direkte Aufstellfläche der Fahrgäste, entsprechend häufig kommt es zu Konflikten.

In der Mitte der Fahrbahn gibt es eine Auto-Abbiegespur aus Richtung Friedrichswall in die Langensalzastraße. Sie ergibt sich als „Abfallprodukt“ aus der Verlängerung der Abbiegespur Willy-Brandt-Allee in den Friedrichswall bis zur Mittelinsel auf der Willy-Brandt-Allee / Langensalzastraße. Diese Abbiegespur in die Langensalzastraße wird wenig genutzt und ist verzichtbar, sie entfällt.

Dadurch ist es möglich die Auto-Fahrspur in Rich-

tung Friedrichswall nach Westen zu verlegen und zwischen Fahrspur und Radweg eine Aufstellfläche für die Busfahrgäste zu schaffen. Gleichzeitig kann auch hier die Radspur auf 2,30 m verbreitert werden.

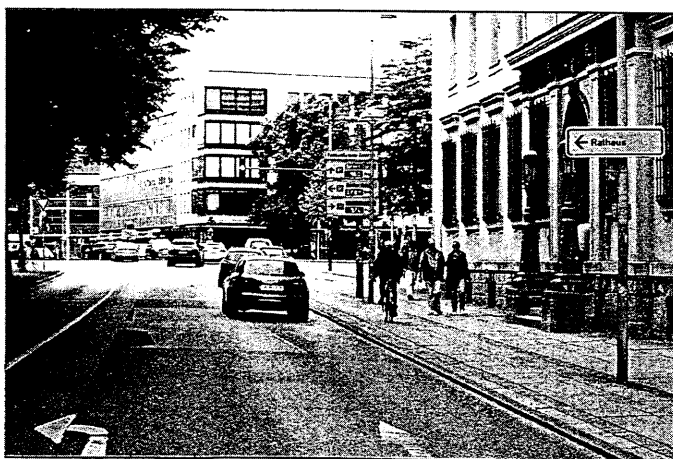
Im Straßenquerschnitt bleibt die Bordsteinkante auf der Maschparkseite erhalten, es schließt sich die Auto-Fahrspur von 7,00 m an. Der Bordstein auf der östlichen Seite rückt 2,58 m nach Westen in Richtung Rathaus. Die neu entstehende Aufstellfläche für Busfahrgäste ist zwei Meter breit. Die Fahrgäste können ohne Behinderung der RadfahrerInnen ein- und aussteigen. Auf der Warteinsel läßt sich ein schmales Wetterschutzhaus errichten, so kann für die Busfahrgäste eine deutliche Verbesserung der Wartesituation erreicht werden, derzeit gibt es kein Häuschen. Die Radspur von 2,30 m und der Gehweg von dann 2,20 m schließt sich an, mit jeweils 0,2 m Schutzstreifen. Die Radspur wird in Höhe der Bushaltestelle auf Niveau des Gehweges geführt, um den Übergang zur Bushaltestelle zu erleichtern.



Haltestelle Bleichenstraße:
Unbefriedigende Wartesituation



Kopenhagen:
Bushaltestellen auf Warteinseln
mit Häuschen



Viel Straßenraum für Autos -
kaum etwas für Radfahrer



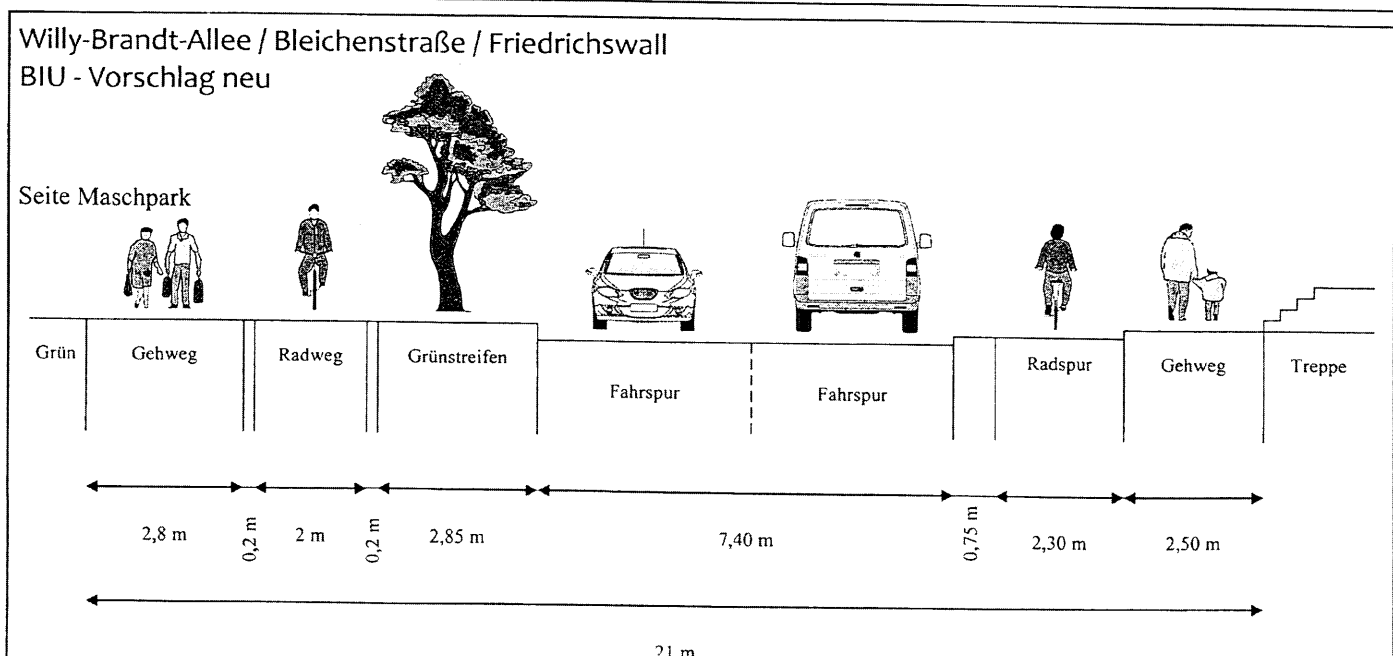
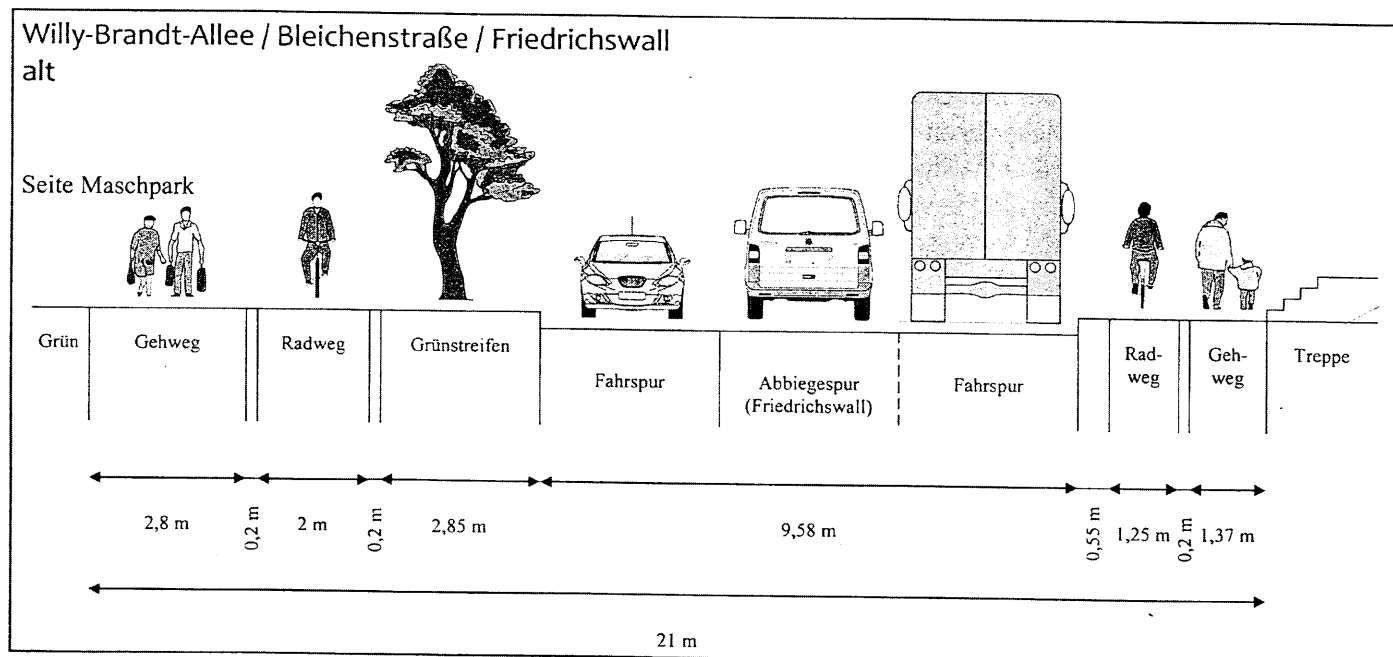
Die Linksabbieger-Spur zum Friedrichswall
wird verkürzt.

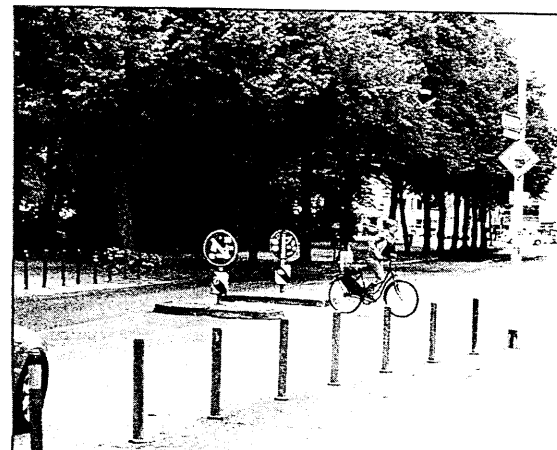
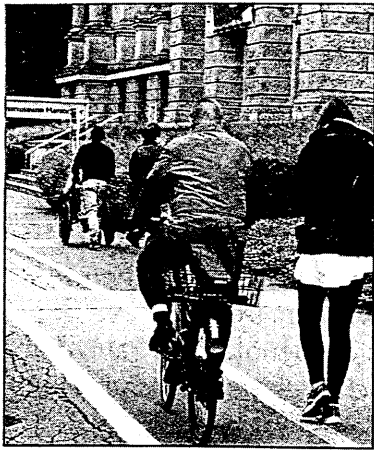
**Abschnitt zwischen
Bleichenstrasse und Friedrichswall
Radspur und verkürzte Linksabbiegespur**

Dieser Abschnitt ist insbesondere wegen dem am alten Siemensgebäude in den Verkehrsraum hineinragenden Treppeneingang für den Rad- und Fußverkehr sehr unbefriedigend.

Die Links-Abbiegespur von der Willy-Brandt-Allee in den Friedrichswall wird auf den Bereich nach dem Siemens-Gebäude verkürzt. Die allermeisten Fahrzeuge aus der Willy-Brandt-Allee fahren nach rechts Richtung Aegi oder geradeaus in die Innenstadt. Der Linksabbieger wird wenig genutzt, da der Autoverkehr vom Maschsee mit den Zielen Friederikenplatz/Platz der Göttinger Sieben schneller über die Culemannstraße zu erreichen ist. Der Linksverkehr aus dieser Richtung ist nur mit den Zielen Maritim-Hotel und Ehardtstr. sinnvoll. Als

Linksverkehr verbleibt im Wesentlichen nur der Quellverkehr aus dem Bereich Planckstraße / Langensalzastraße / Bleichenstraße mit dem Ziel Friederikenplatz. Die Linksabbiegespur ist dann genauso lang wie die Rechtsabbiegespur Richtung Aegi, bei „grün“ verlängert sie sich aber über die erste Querfahrspur und alte Busspur weit in die Kreuzung Friedrichswall hinein, so dass ausreichend Fahrzeuge nachfließen können. Der Abschnitt am Siemensgebäude wird nicht benötigt. So kann dem Rad- und Fußverkehr auch in diesem Abschnitt der notwendige Raum zur Verfügung gestellt werden. Im Straßenquerschnitt am Treppeneingang bleibt die Bordsteinkante auf der Maschparkseite erhalten, es schließen sich die Fahrspuren von 7,40 m, der Schutzstreifen von 0,75 m, die Radspur von 2,30 m, der Gehweg von 2,53 m. Wegen der Abbiege- und Einfädelsituationen sind die Breiten etwas großzügiger gefasst.





Bushaltestelle Planckstraße

Kurz hinter der Einmündung Planckstraße ist die Haltestelle Maschsee / Sprengelmuseum der Linie 200. Die Aufstellfläche für Bus-Fahrgäste ist hier im Moment gering bemessen, es kommt auch hier zu Konflikten zwischen Radverkehr und Fahrgästen. Um die Situation zu verbessern, werden Radspur und Gehweg direkt hinter der Planckstraße auf wenigen Metern Länge 1,40 Meter breit nach Osten in die Rasenfläche Plankstraße / Willy-Brandt-Allee ausgeschwenkt. In der Rasenfläche steht heute bereits das Wartehäuschen. Die Verschwenkung für den Radverkehr wäre vom Sprengelmuseum aus minimal, es ergäbe sich nur nach der Haltestelle eine Verschwenkung nach links. Die direkte Aufstellfläche an der Fahrbahn könnte dadurch auf 1,80 Meter erweitert werden. Zu diskutieren ist dieses Detail mit dem Land Niedersachsen, da die Rasenfläche mutmaßlich zum Landesmuseum gehört.

Die Radspur wird in Höhe der Bushaltestelle auf Niveau des Gehweges geführt, um den Übergang zur Bushaltestelle zu erleichtern.

Überweg Langensalzastraße

Der Überweg in Höhe Langensalzastraße hat eine wichtige Querungsfunktion und wird stark genutzt. Die Bedeutung nimmt eher zu, da die Stadt Hannover die Alte Döhrener, Meter- und Maschstraße zur Fahrradstraße erklärt hat und ein Teil der RadfahrerInnen über die Langensalzastraße an diese Kreuzung gelangen. Der Überweg ist jetzt mit 2,20 m sehr schmal. Fahrräder mit Kinderanhängern sind ca. 3 m lang, um eine gefahrlose Überquerung zu ermöglichen, muss der Überweg 3,30 m breit sein. Im Straßenquerschnitt wird für die Länge des Überweges die Bordsteinkante auf der Maschparkseite um 0,3 m nach Westen verschoben. Da am Überweg kein Begegnungsverkehr vorliegt, sind die Fahrspuren mit 3,25 m ausreichend, in der Mitte ist

der Wartebereich 3,30 m breit. Östlich schließt sich die Radspur von 2,30 m und der Gehweg an. Den Übergang zum Radweg in die Langensalzastraße muss dann die Detailplanung klären.

Langensalzastraße

Die Langensalzastraße verfügt auf der Südwestseite zum Landesmuseum hin über einen knapp 2 m breiten gepflasterten Radweg. Zur Wilhelm-Raabe-Schule hin wird dieser deutlich schmaler und mündet mit einer kuriosen aufgemalten und kaum fahrbaren Schleife auf der Straße. Dies muss bei der Gelegenheit vernünftig geregelt werden. Auf der selben Straßenseite gibt es zwischen Fahrbahn (bzw. Seitenparkplätzen) und Grünstreifen einen 73 cm breiten Brach-Streifen, der aus einer veralteten Bordsteinlegung stammen muss. Wenn dieser Streifen auf Straßenniveau gepflastert wird, verbreitert sich der Straßenquerschnitt entsprechend. Zur Grünfläche gibt es einen weiteren höheren Bordstein, dieser müsste zum Öffnen der Beifahrtüren etwas abgeflacht werden. Durch den größeren Straßenquerschnitt können RadfahrerInnen auch auf der Fahrbahn der Langensalzastraße in Richtung Willy-Brandt-Allee sicherer fahren.

Regenwasserabfluss

Häufig wird als Gegenargument einer Straßenraumumgestaltung eine Bordsteinverlegung und daraus folgende und kostenträchtige Verlegung der Abwasserleitungen angeführt. Da in diesem Vorschlag weitgehend nur eine geringe Bordsteinverlegung auf einer Straßenseite nötig ist, kann dies durch kurze schräg liegende Abflussstützen geregelt werden.

Parkplätze (falls nötig) verschieben

Im südlichen und nördlichen Bereich des Abschnitts Planck- bis Langensalzastraße gibt es auf der östlichen Seite jeweils eine Zone je ca. neun bewirtschafteten Parkplätzen, gerade die südliche Zone ist allerdings häufig unbesetzt. Wenn sie besetzt sind, können sich Busse aufgrund der dafür zu geringen Straßenbreite nicht begegnen, sie müssen warten. Diese Parkplätze entfallen. Falls es als notwendig erachtet wird sie zu erhalten, könnte alternativ auf der mit niedrigen Hecken bepflanzten Fläche am Kopf Lemförder- / Langensalzastraße ein bewirtschafteter Parkplatz angelegt werden.

Vor dem Landesmuseum ist eine Zone im Zeitraum Di-Fr 8.30-15.30 als Busparkplatz ausgewiesen, auf dem allerdings eher selten ein Bus steht. Falls doch, ist ein Linienbusbegegnungsverkehr an dieser Stelle

nicht möglich. Ein- und aussteigende Fahrgäste stehen dann immer direkt auf dem Radweg. Dieser Besucherbusparkplatz entfällt.

Falls es als notwendig erachtet wird diesen zu erhalten, schlagen wir zwei andere Standorte vor: Zum Einen könnte er auf der westlichen Seite zum Maschpark neu geschaffen werden. Dazu könnte in dem Bereich ohne Baumbestand der Bordstein einem Meter Richtung Maschpark versetzt werden. Der Bereich bis zum Radweg kann gepflastert als Aufstellfläche dienen. Die Fahrgäste bekommen so auch einen Eindruck von Maschpark und Rathaus und können über den Überweg Langensalzastraße zum Landesmuseum gelangen.

Möglich wäre auch ein Busparkplatz auf der nördlichen Seite der Planckstraße kurz vor Einmündung in die Willy-Brandt-Allee. Die Fahrgäste müssten dann nicht die Straßenseite wechseln.

