

FDP

Die Liberalen

Wilfried H. Engelke

Fraktionsvorsitzender im
Stadtbezirksrat Mitte

Büro:

Gertrud-Greising-Weg 4
30177 Hannover

Tel: 0511 69 88 00

Fax: 0511 69 90 62

mail@wilfried-engelke.de

An den Bezirksbürgermeister
im Stadtbezirk Mitte
Herrn M. Sandow o.V.i.A.

über den Fachbereich Zentrale Dienste
Bereich Rats- und
Bezirksratsangelegenheiten

Hannover, den 13.05.2011

In die Bezirksratssitzung am 16. Mai 2011

Änderungsantrag

gemäß §§ 32, 10, 11 der Geschäftsordnung des Rates der Landeshauptstadt Hannover
zu Drucksache Nr. 0878/2011 "Ausbau des Bereiches Klagesmarktkreisel/Goseriede

Der Bezirksrat möge beschließen:

Die Begründung des Antrages zur DS 0878/2011, die als Bestandteil des Beschlusses den Umbau und die Neugestaltung des Bereiches Klagesmarktkreisel/Goseriede näher beschreibt, wird wie folgt **geändert / ergänzt**:

1.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Platzfläche“ auf Seite 6 im 3. Absatz wird Satz 4:

„Die vorhandene Friedhofsmauer bleibt weitgehend erhalten, wird aber durchrochen...“

ergänzt durch den Satz:

Zwischen dem Durchbruch wird ein Aufstellgitter angebracht, um die direkt Durchfahrt zu verhindern.

Begründung:

Da die Friedhofsmauer keine direkte Sicht vom vorhandenen Gehweg auf die Fläche hinter dem Durchbruch zuläßt, besteht erhöhte Unfallgefahr mit querenden Radfahrern. Durch die Montage eines Aufstellgitters muss der Radfahrer absteigen, zumindest aber erheblich langsamer fahren. Ohne eine derartige Sperre sind Unfälle bereits vorprogrammiert.

2.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Platzfläche“ auf Seite 6 wird der 4. Absatz:

„Im Übergangsbereich (Radboulevard) wird eine entsprechende Beschilderung angeordnet, die auf die zu erwartende Mischfläche hinweist.“

ergänzt durch den Satz:

Der Übergangsbereich wird in der Pflasterung des Radboulevard so ausgepixelt, dass die Fahrrichtung hin zur vorhandenen Friedhofsmauer eindeutig erkennbar ist.

Begründung:

Der Radboulevard endet abrupt mitten in der Mischfläche. Hier sind besondere Vorsichtsmaßnahmen vorzusehen, um einen Konflikt zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden. Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Radfahrer am Ende des Radboulevard absteigen und das Fahrrad bis zum nächsten Radweg schieben, müssen die Radfahrer auch optisch in eine Richtung gelenkt werden. So ist auch für andere Nutzer der Mischfläche erkennbar, in welche Richtung der Radverkehr über die Mischfläche gelenkt wird.

3.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Platzfläche“ auf Seite 6 wird der letzte Absatz:

„Die Beleuchtung des Platzes...“

ergänzt durch den Satz:

Die Leuchtmittel werden in Absprache mit enercity in LED-Beleuchtung ausgeführt.

Begründung:

Im Testgebiet von enercity in der Oststadt und der Lister Meile werden bereits heute erfolgreich LED Leuchtmittel in vorhandene dem Hannoverstandard entsprechende Leuchten eingesetzt. Diese neue, moderne und energiesparende Technik sollte auch bei diesem Projekt eingesetzt werden.

4.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Verkehrsflächen“ auf Seite 7 wird im 7. Absatz der 1. Satz :

„Die flächenmäßige Anpassung von Fahrbahn und Nebenanlagen in westlicher Richtung zur Otto-Brenner-Straße werden ebenfalls entsprechend den verkehrs- und bautechnischen Anforderungen reduziert und an die vorhandeneen Flächen angepasst.“

wie folgt **geändert**:

Die Fahrbahn und Nebenanlagen in westlicher Richtung zur Otto-Brenner-Straße werden den verkehrs- und bautechnischen Anforderungen entsprechend nicht reduziert.

Begründung:

Aus der Verkehrssimulation, die bei der Bürgerversammlung im DGB-Haus vorgestellt wurde, war eindeutig zu erkennen, dass es zu erheblichen Staus an der Ampel der Bahnunterführung Celler Straße kommt, da der Verkehr hinter der Ampel erst abfließen muss. Wenn dann noch der Bus an der Haltestelle steht, ist mit zusätzlichen Verkehrsbehinderungen zu rechnen, die zu vermehrtem Fein- und Schadstoffausstoß der wartenden Kraftfahrzeuge führt.

5.

Im Teil „2. Beschreibung des Vorhabens - Verkehrsflächen“ auf Seite 7 wird im 8. Absatz Satz 2: „Das Straßenprofil (Goseriede) wird mit 3 Richtungsfahrbahnen auf 10,25m reduziert.“

wie folgt **geändert**:

Das Straßenprofil bleibt mit 4 Richtungsfahrbahnen erhalten.

Begründung:

Durch die Reduzierung auf 3 Richtungsfahrbahnen ergeben sich erhebliche "Verrenkungen". Bei der Einmündung nördlich (ehemals Kreisel) gibt es 1 Fahrspur stadteinwärts und 2

Fahrspuren stadtauswärts. Nach etwa 200 Metern verschwenkt dann die Fahrspur. Aus 1 Fahrspur stadteinwärts und 2 Fahrspuren stadtauswärts werden dann 2 Fahrspuren stadteinwärts und 1 Fahrspur stadtauswärts. Abgesehen von den großflächigen Pflastermalereien führt das zu unnötigen Irritationen des fließenden Verkehrs und Staubbildungen. Zusätzlich sind Fußgänger gefährdet, die üblicherweise die Fahrbahn nicht an der Ampel queren, da die Verkehrsteilnehmer auf der Fahrbahn mehr auf das Einfädeln achten. Verkehrsstaus und Unfälle sind vorprogrammiert. Der Unfallschwerpunkt wird vom ehemaligen Kreisel zur Goseriede hin verlagert.

Weiterhin ist diese Straße nicht nur eine wichtig Hauptverkehrsachse für Radfahrer aus und von der Nordstadt in Richtung City, sondern auch eine wichtige Verkehrsverbindung aus der List/Oststadt in Richtung City und Steintor.



Wilfried H. Engelke
Fraktionsvorsitzender im
Stadtbezirksrat Mitte