

<p style="text-align: center;">Martin Zierke - Bürgermitglied in der Kommission Sanierung Limmer (Antrag Nr. 0575/2016)</p>
--

Eingereicht am 11.03.2016 um 11:29 Uhr.

Kommission Sanierung Limmer

Antrag von Martin Zierke - Bürgermitglied in der Kommission Sanierung Limmer zu Drucks. Nr. 0248/2016 (Antrag von Anja Niezel - Bürgermitglied in der Kommission Sanierung Limmer - zu einem integrativen Straßenkonzept)

Antrag:

zur genannte Drucksache 0248/2016 ("Limmer - zu einem integrativen Straßenkonzept")
stelle ich folgende Ergänzungs- / Änderungsanträge:

Zu Maßnahmenvorschläge 1. (Umwidmung der B441)

Änderungsantrag:

a) Die Verwaltung wird gebeten, spätestens bis zur nächsten Sitzung der "Konunission Sanieíung Limmer" einen Sachstandsbericht zur Informationsdrucksache 709 / 99 (!) zu geben, so wie sie in den Anlagen aufgeführt ist.

Dieser Sachstandsbericht soll erläutern, weshalb trotz eindeutiger Beschlusslage des Verwaltungsausschusses der LHH bisher keine Verkehrsberuhigung / Entwidmung als Bundesstraße durchgeführt wurde.

b) Die Verwaltung wird aufgefordert, unverzüglich Planungen mit dem Ziel aufzunehmen, die Wunstorfer Straße (B441) schnellst möglich als Bundesstraße zu entwidmen

zu a) Die zitierte Informationsdrucksache beschreibt, dass der politische Beschluss (zumindest zur Verkehrsberuhigung) zur Wunstorfer Straße bereits seit langer Zeit (seit 1998) gefasst ist und ein grobes Konzept des Vorgehens von der Verwaltung definiert wurde.

Trotzdem wurde dieser Beschluss bisher nicht umgesetzt.

zu b) Schon jetzt ist die Belastung durch den Verkehr auf der Wunstorfer Straße, z.B. durch den entstehenden Lärm und die Abgase, für die betroffenen Bewohner groß. Durch eine Bebauung der Wasserstadt, auch abhängig von der geplanten Einwohnerzahl, würde diese Belastung noch vergrößert werden. Eine mögliche Alternativroute der B441 könnte über die Carlo-Schmidt-Allee führen.

Zu Maßnahmenvorschläge 3. (Eine schnelle Radwegeverbindung in die Innenstadt)

Änderungsantrag:

Ersetzung des gesamten Punkts durch nachfolgenden Text:

Das gesamte Radwegenetz in Limmer (und den angrenzenden Stadtteilen), sowohl in West-Ost-Richtung als auch die Querverbindungen, soll gestärkt werden. Entsprechende Maßnahmen im Sanierungsgebiet Limmer (und zumindest im gesamten Stadtteil Limmer) sollen sein:

- a) Ausbau aller wichtigen Straßen mit einem deutlich markiertem Radweg (z.B. in Rot), ggf. als Fahrrad-Schutzstreifen auf der Fahrbahn.
- b) Limmer: Ausbau der Wunstorfer Straße mit einem auf der Fahrbahn aufgetragenen Fahrrad-Schutzstreifen, zusätzlich zum vorhandenen Radweg. Dies ist besonders nach der zu realisierenden Entwidmung der Wunstorfer Straße als Bundesstraße sinnvoll.
- c) Schleusenweg / Heinrich-Kollmann-Weg (/ Zur Schwanenburg / Almstadtweg): Ausbesserung der (eh dringend notwendigen und überfälligen) Schäden des Belages. Sehr sinnvoll ist die durchgehende bessere Befestigung bis zur Limmer Schleuse.
- d) Dauerhafte Aufnahme aller Radwege (und Nebenverbindungen) in den Winterdienst der Stadtreinigung. Die Radwege müssen auch im Winter gut befahrbar sein. Und es muss gewährleistet werden, dass nicht Schnee / Eis von den Fußwegen bzw. von der Fahrbahn auf die Radwege geräumt wird und diese unpassierbar macht.
- e) Ganzjährige öftere Reinigung aller Radwege (z.B. von Glasscherben). Ausstattung aller Kreuzungen und Einmündungen (zumindest auf den wichtigen Verbindungen) mit Näherungssensoren für Radfahrer, ähnlich wie in der Langen Laube.
- g) Auf jeden Fall aber die Schaffung von (manuellen) Möglichkeiten für Radfahrer **und** Fußgänger, an **allen** Signalanlagen einen Querungswunsch anzufordern. Dieser Querungswunsch muß dann natürlich auch in angemessener Zeit berücksichtigt werden.
- h) Abbau / Vermeidung von Verschwenkungen im Verlauf von Radwegen.

Begründung:

Die angedachte, schnelle Radverkehrsverbindung kann keine zu bevorzugende Lösung sein. Keine der bisher bekannten möglichen Varianten ist sinnvoll und keine denkbare Variante vom Wasserstadgelände in die Innenstadt bietet Lösungen an für die offensichtlichen Konflikte, besonders mit der Natur, den örtlichen Gegebenheiten und anderen Verkehrsteilnehmern (Radfahrer auf anderen Routen, Fußgänger).

* Für eine nördliche Variante Richtung Nordstadt fehlt eine geeignete Querung des Leineabstiegskanals / Leineverbindungschanals. Eine zwischenzeitlich diskutierte Brücke würde im FFH-/LSG gebaut werden müssen. Eine Abschätzung der Naturzerstörung ist allerdings erst möglich, sobald genauere Pläne vorliegen^A. Ohne neue Brücke müsste die Querung über die Schwanenburgbrücke oder Dornröschenbrücke erfolgen. Deren Auffahrten für den Radverkehr sind jedoch für ein zügiges Weiterkommen absolut zu steil und für eine zügige Fahrt zu schlecht zu erreichen. Außerdem würden beide Varianten an / auf der Dornröschenbrücke in Konflikt mit der bestehenden Radwegeverbindung zwischen Nordstadt und Linden geraten.

* Für die südliche Variante (auf dem Heinrich-Kollmann-Weg weiter Richtung Innenstadt) fehlt für einen Ausbau der notwendige seitliche Platz, ohne dafür vorhandene Bäume und Büsche abholzen zu müssen. An mindestens einer Stelle scheitert ein Ausbau an angrenzendem privatem Grundeigentum. Zusätzlich müsste auch noch ein Fußweg mit entsprechender Breite und Abstand zum Radweg angelegt werden.

* Auf allen angedachten Varianten würden die Radfahrer in Konflikt mit Fußgängern treten, die diesen schnellen Radweg entweder queren müßten oder derzeit mit den Radfahrern die angedachten Wege gemeinsam nutzen. Besonders neuralgische Stellen sind z.B. die gesamte Länge der Wege Schleusenweg / Heinrich-Kollmann-Weg und in Linden am Faust-Gelände. Der Radweg vor dem Faust-Gelände würde entweder an den Schienen der Straßenbahn der Linie 10 auf der Spinnereibrücke enden oder würde über die Justus-Garten-Brücke auf die andere Flussseite geleitet werden, wo sowohl auf der Brücke selbst als auch auf den weiterführenden, kombinierten Rad- bzw. Fußwegen

schon jetzt eine angespannte Situation (Radfahrer, Fußgänger) herrscht.

A Vermutlich handelt es sich bei dieser Brücke um eine Illusion, die von interessierter Seite geschaffen wird. Und auch falls diese Illusion tatsächlich Realität werden sollte, dient der "Schnelle Radweg" / "Radschnellweg", der über diese Brücke führen soll, nur dem einzigen Zweck, eine Legitimation für eine möglichst hochverdichtet bebaute Wasserstadt zu bilden.

Zu Maßnahmenvorschläge 4. (Für das Parken in der Wasserstadt)

Änderungsantrag:

Ersetzung des gesamten Punkts durch nachfolgenden Text:

Die alten Gebäude am Stichkanal (Gebäude Nr. 44 / 51) sollen in (Fahrrad-)Parkhäuser umgewandelt werden.

Diese Parkhäuser sollen so flexibel gebaut werden, dass dort (je nach Bedarf) das Unterstellen von Fahrrädern / Motorrädern / Kfz ermöglicht werden kann. Dort könnten dann auch eine gewisse Anzahl von Stellplätzen für e-Mobilität ausgerüstet sein.

Begründung:

Würden die alten Gebäude am Stichkanal als (Fahrrad-)Parkhäuser genutzt werden, könnten sie auch weiterhin als Schallschutz gegen den Lärm der Güterumgebungsbahn wirken. Bei einer Nutzung für Wohnen / als Büroarbeitsplätze (und für jedes andere beliebige Gebäude an dieser Stelle auch) müssten z.B. teure Schallschutzfenster eingebaut und andere Maßnahmen zum Schallschutz getroffen werden. Bei einer Nutzung als Parkhaus entfällt dies.

Dort könnten auf jeden Fall die Kfz abgestellt werden. Die auf dem Wasserstadtgelände aktiven Wohnungsbaugesellschaften könnten ggf. per Vertrag dazu verpflichtet werden ihre Stellplätze in diesem Parkhaus nachzuweisen. Ggf. könnten sie auch verpflichtet werden, Gesellschafter in einer Betreibergesellschaft für das Parkhaus zu werden.

Zu Maßnahmenvorschläge 5. + 6. (Freihaltung einer Stadtbahntrasse. Realisierung der Bauabschnitte)

Änderungs-/ Ergänzungstext:

Eine Trasse für die Stadtbahn zum Wasserstadtgelände muss freihalten werden. Der 3. Bauschnitt kann erst dann realisiert werden, wenn die Buslinie über das Wasserstadt-Gelände, die Anbindung des Wasserstadtgeländes an die Stadtbahn und die Stärkung des Radverkehrs (ausdrücklich ohne einen "schnellen Radweg" / "Radschnellweg") realisiert sind.

Er änzun :

Maßnahmenvorschläge 9. (Zusammenfassung von Stellplätzen zu größeren Einheiten)

Antrag:

Speziell auf dem Wasserstadtgelände sollen Stellplätze zu größeren Einheiten zusammen gefasst werden.

Begründung:

Bei nachlassendem Bedarf könnten diese Stellplätze einer anderen Nutzung zuzuführen

werden, z.B. Grünflächen oder Kinderspielplätze.

Hannover / 11.03.2016