

Niederschrift des Ortstermins der Bezirksvertretung Innenstadt mit Vertretern des Verkehrsausschusses und der Verwaltung zum Baubeschluss für den Umbau der Straße Am Kümpchenshof von Hansaring bis Maybachstraße sowie Freigabe von investiven Auszahlungsermächtigungen, 2464/2014  
17.11.2014, 17.30h

Anwesende:

von der Bezirksvertretung Innenstadt: Andreas Hupke, Maria Tillessen, Stefan Fischer, Günter Leitner, Ralf Uerlich, Adrian Kasnitz, Ernst Zweil, Peter Löwitsch, Markus Graf

vom Verkehrsausschuss: Andreas Wolter, Dirk Michels, Gunda Wienke, Rainer Kiel (für Deine Freunde)

von der Verwaltung: Frau Stolte-Neumann, Frau Rosenstein, Herr Möllers, Herr Hoever

Der Änderungsantrag der Grünen BV-Fraktion wird vorgestellt. (siehe Anlage)  
Die **Fahrradpiktogramme** auf der rechten Abbiegespur am Kümpchenshof sind unstrittig. (Radpiktogramm nach § 39 StVO, nicht nach Verkehrszeichen 237)

Die Anwesenden einigen sich darauf, dass eine **Anrampung** in der gesamten Breite der Maybachstraße ohne Unterbrechungen sinnvoll ist. Da das Falschparken nicht gänzlich zu verhindern ist, der Wendehammer aber weiterhin befahrbar sein muss, ergeben sich mit einer breiten Rampensituation bessere Ausweichmöglichkeiten für Radfahrer.

Der Vorschlag, die vorhandene Parkplätze direkt neben dem Cinedom in eine **Ladezone** umzuwandeln, wird der Verwaltung zur Prüfung mitgegeben.

Die direkte **Linksabbiegemöglichkeit** für Radfahrer von der nördlichen Maybachstraße kommend stadteinwärts wird von der Verwaltung zugesagt. Die Verbreiterung der Furt über den Kümpchenshof ist unproblematisch.

Es wird grundsätzlich die Sinnhaftigkeit der Abbiegespur in Frage gestellt, da sich Stauungen vor der Tiefgarage eben nicht aus Mangel an Aufstellfläche, sondern aufgrund der Belegungssituation der Garage ergeben. Die Fläche wäre sinnvollerweise gänzlich dem Radverkehr zuzuweisen. Dem wird seitens der Verwaltung entgegnet, dass es sich um eine so genannte "**Shared Lane**" handelt, die in der überwiegenden Zeit außerhalb der Kinozeiten vornehmlich dem Radverkehr zur Verfügung steht. Auf Nachfrage wird seitens der Verwaltung bekräftigt, dass die "Shared Lane" keine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage sein wird; sollte es also zu Stauungen kommen, kann der Radfahrer auf der Geradeausspur am sich stauenden MIV vorbeifahren.

Hinsichtlich der **Signaltechnik** berichtete Frau Rosenstein von zwei Alternativen für den die Tiefgaragenein-/ausfahrt querenden Fuß- und Radverkehr: eine parallele Grünschaltung MIV-Rechtsabbieger/Radverkehr stadtauswärts mit 20 Sekunden Rotanteil für den querenden Fuß- und Radverkehr inklusive entsprechender Blinksignalisierung oder eine nacheinander

geschaltete Rechtsabbiegephase für den MIV in die Tiefgarage mit dann 80 Sekunden Rotanteil, was in etwa dem heutigem Zustand entspräche.

Da die Wartesituation heute von allen Anwesenden als unattraktiv eingeschätzt wird, wird die Variante mit den **kürzeren Rotphasen** präferiert.

Es wird die Besorgnis geäußert, dass mit 5 Fahrspuren längere Räumzeiten zu Lasten des nichtmotorisierten Verkehrs gehen könnten. Da jedoch lt. Frau Rosenstein die Grünzeiten für den Stadtauswärts fahrenden MIV um 14 Sekunden reduziert werden sollen, ergeben sich sogar noch Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer.

Zusätzlich wird von Herrn Möllers der Vorschlag gemacht, dem in die Maybachstraße nach Norden fahrenden Radfahrer das Abbiegen ohne LSA zu erleichtern. Hierzu soll der **Bordstein abgesenkt** und die **Markierung/ Beschilderung** entsprechend angepasst werden

Die Aufweitung der Fahrbahnen im Kurvenbereich wird angesprochen und die dadurch sehr beengten Bereiche für Fußgänger. Erläuternd führt Frau Stolte-Neumann aus, dass dies **Schleppkurven** für abbiegende LKW seien. Auf Nachfrage sichert sie eine Prüfung zu, ob es sich wirklich um die Mindestanforderungen handelt oder ob die Schleppkurven nicht überdimensioniert sind und doch weitere Flächen den Fußgängerbereichen zugeschlagen werden können.

Herr Möllers sichert zudem eine Prüfung zu, ob der stadteinwärts führende Radstreifen nicht bereits vor dem Sushi-Restaurant auf Fahrbahnniveau heruntergebracht werden kann, um wartenden Fußgängern deutlich zu signalisieren, dass hier Radverkehr quert.

Abschließend wird Punkt 5 des Änderungsantrag der Grünen in Bezug auf die Vorschläge für den Radverkehr auf dem Hansaring als Prüfauftrag gewertet, den die Verwaltung im Rahmen des **Radverkehrskonzepts Innenstadt** weiterverfolgen soll.

Niederschrift: Markus Graf