

Landeshauptstadt

Hannover

Informations-  
drucksache

An den Stadtbezirksrat Mitte (zur  
Kenntnis)

An den Stadtentwicklungs- und  
Bauausschuss (zur Kenntnis)

Nr. 0676/2004

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

---

## Abriss der Raschplatz-Hochstraße

### Ausgangslage

Die Raschplatzhochstraße ist mit den darunter liegenden Fahrspuren in der "0"-Ebene ein hochbelasteter Teil des Cityrings. Zur Zeit wird der durchgehende Verkehr über die Hochstraße planfrei über die Knotenpunkte Berliner Allee/Fernroder Straße und Hamburger Allee/Lister Meile geführt. Auf der Hochstraße verkehren zur Zeit ca. 30.000 Kfz/24 h. Auf der "0"-Ebene beträgt die aktuelle Belastung zwischen den Knotenpunkten Hamburger Allee/Lister Meile und Berliner Allee/Fernroder Straße ca. 16.000 Kfz/24h. Die aktuellen Verkehrsbelastungen sind in Anlage 1 dargestellt. Diese Belastungen sind die Grundlage der verkehrstechnischen Untersuchung des Abrisses der Raschplatzhochstraße.

Schon seit Jahren wird darüber diskutiert, ob die Raschplatz-Hochstraße abgerissen werden soll und kann. Eine erste intensive Diskussion wurde im Zusammenhang mit dem Neubau der DG-Bank am Raschplatz in den 80ziger Jahren geführt.

Das Bauwerk ist inzwischen in die Jahre gekommen. Obwohl die Substanz der Hochstraße gut ist, werden Sanierungsarbeiten erforderlich, um dauerhaft die Substanz des Bauwerks zu erhalten. Die Bauwerksabdichtung, der Fahrbahnbelag, die Brückenkappen, die Schutzplanken etc. müssen erneuert werden. Der Sanierungsaufwand beträgt aufgrund der Größe des Bauwerks ca. 2.500.000 €.

Der Raschplatz soll mittelfristig durch eine Umgestaltung städtebaulich aufgewertet werden. Zur Umgestaltung des Raschplatzes mit der Passerelle und der Bebauung Raschplatz 5 wurde im Jahr 2000 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde die Diskussion über den Abriss der Raschplatzhochstraße erneut intensiv geführt. Die Verwaltung hat deshalb den Auftrag erhalten, zu untersuchen, ob ein Abriss der Raschplatzhochstraße möglich ist und welche Konsequenzen damit verbunden sind.

## **Untersuchungen zum Abriss der Hochstraße**

Um eine Aussage darüber machen zu können, ob ein Abriss der Raschplatzhochstraße möglich ist, sind aufgrund der Komplexität sowohl der verkehrlichen als auch der konstruktiven Randbedingungen umfangreiche Untersuchungen erforderlich.

Die Verwaltung hat deshalb zunächst mit Hilfe eines Verkehrsgutachtens geprüft, ob die vorhandenen sehr hohen Verkehrsmengen, die zur Zeit in zwei Ebenen abgewickelt werden, überhaupt in einer Ebene abzuwickeln sind. Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurden die Rahmenbedingungen für einen möglichen Abriss der Raschplatzhochstraße ermittelt. Mit den verkehrstechnischen Untersuchungen wurde die Planungsgemeinschaft Dr. Ing. Walter Theine beauftragt.

Besonders beachtet werden musste dabei die Abhängigkeit der Knotenpunkte Lister Meile/Hamburger Allee, Rundestraße/Lister Meile, Fernroder Straße/Berliner Allee sowie Königstraße/Berliner Allee untereinander, da insbesondere die Knotenpunkte Lister Meile/Hamburger Allee und Rundestraße/Lister Meile schon jetzt zu bestimmten Tageszeiten durch Linksabbieger Richtung Hauptbahnhof sehr stark belastet sind und zeitweise für bestimmte Relationen überstauen. Dies hat Auswirkungen insbesondere auf den benachbarten Knotenpunkt Fernroder Straße/Berliner Allee sowie auf die o.g. anderen angrenzenden Knotenpunkte.

In die Untersuchung sind außerdem die verkehrlichen Auswirkungen der Neubebauung des ZOB/Postgeländes durch Kaufland eingeflossen. Die Entwicklung in diesem Bereich führt ebenfalls zu einer verkehrlichen Mehrbelastung des Bereiches Lister Meile/Hamburger Allee/Rundestraße. Durch den Bau der sog. "neuen Rundestraße" (Verlängerung der Rundestraße über das Kaufland-Gelände mit Anschluss an die Hamburger Allee in Höhe Sodenstraße) wird ein neuer Knotenpunkt im Zuge der Hamburger Allee geschaffen, der in die Untersuchung einzubeziehen war.

In einem zweiten Schritt wurde dann, basierend auf den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung, eine Vorplanung der Verkehrsflächen vorgenommen, um zu prüfen, ob eine Verkehrsanlage, die die erforderlichen verkehrstechnischen Rahmenbedingungen erfüllt, überhaupt auf den vorhandenen Flächen realisiert werden kann.

Aus diesem Vorentwurf für die Verkehrsanlage ergaben sich die Rahmenbedingungen für die konstruktiven Veränderungen, die im Bereich der Passerelle und der Tiefgarage Raschplatz erforderlich sind. In einem weiteren Schritt wurden Vorüberlegungen für die konstruktiven Änderungen an der Passerelle und der Raschplatztiefgarage durchgeführt. Offensichtliche Auswirkungen ergaben sich durch das Schließen der Öffnungen in der Passerellendecke im Bereich der Passerelle und der Raschplatztiefgarage sowie in den Ein- und Ausfahrten der Tiefgarage. Um bei der Planung bereits die Wünsche des Betreibers der Tiefgarage, der Union Boden, berücksichtigen zu können, wurde die Union Boden in dieser Planungsphase sowie bei den weiteren konstruktiven Überlegungen beteiligt.

Aufgrund der Komplexibilität der Auswirkungen wurde zu den Auswirkungen auf die Raschplatztiefgarage eine gesonderte Variantenuntersuchung durchgeführt. Es wurden verschiedene Varianten für die Zu- und Abfahrten sowohl in konstruktiver Hinsicht als auch in verkehrlicher Hinsicht bezogen auf den Verkehrsablauf in der Tiefgarage (Verkehrsführung, Wegfall von Stellplätzen etc.) und in der Straßenebene untersucht und bewertet.

In einem letzten Schritt wurden die Ergebnisse aller Untersuchungen zu einer Gesamtlösung zusammengefasst und die Kosten für eine solche Lösung überschläglich ermittelt.

## **Ergebnisse der Untersuchungen**

### **3.1 Verkehrstechnische Untersuchung**

Zur Beurteilung der heutigen Situation mit und der zukünftigen geplanten Situationen ohne Raschplatzhochstraße wurden vorliegende aktuelle Verkehrserhebungen herangezogen und durch zusätzliche Erhebungen ergänzt. Die Belastungen sind in Anlage 1 dargestellt. Vergleicht man die derzeitigen Verkehrsbelastungen mit früheren Zählungen, so stellt man fest, dass die Verkehrsbelastungen in den letzten Jahren im Bereich Raschplatz zum Teil erheblich abgenommen haben. Infolge der Hochstraße weisen die Geradeausströme im Zuge der Berliner Allee/Hamburger Allee in der "0" – Ebene nur geringe Werte auf.

Der Verkehrsablauf an den Knoten Hamburger Allee/Lister Meile und Fernroder Straße/Berliner Allee sowie an den angrenzenden Knoten ist heute als überwiegend gut zu bezeichnen, auch wenn in den Spitzenstunden der links abbiegende Verkehr von der Hamburger Allee in Richtung Bahnhof/Lister Meile in einzelnen Phasen nicht vollständig abfließen kann und der Linksabbiegerstreifen für diese Verkehrsbeziehung überstaut. Ein ähnliches Problem zeigt sich, wenn auch seltener, im nachfolgenden Knoten Lister Meile/Rundestraße.

Im Knotenpunkt Hamburger Allee/Lister Meile besteht auch heute schon trotz der unattraktiven Lage unter der Brücke, der Mehrstreifigkeit der Fahrbahnen und der breiten Mittelinseln ein starker Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer. Es queren zur Zeit ca. 660 Fußgänger und ca. 560 Radfahrer den Knotenpunkt in der nachmittäglichen Spitzenstunde. Aufgrund der derzeitigen Ampelsteuerung ergibt sich nach Beobachtungen im Rahmen des Verkehrsgutachtens insbesondere für Fußgänger häufig die Möglichkeit, die gesamte Hamburger Allee in einem Zuge oder mit nur sehr geringen Wartezeiten auf der Mittelinsel zu queren. Die starken Verkehrsströme auf der Hochstraße werden bei der heutigen Lösung von Fußgängern und Radfahrern nicht besonders wahrgenommen.

Soll eine vollständige ebenerdige Verkehrsführung durch den Abriss der Hochstraße realisiert werden, so ist ein Ausbau der Hamburger Allee und der Berliner Allee zwischen der neuen Rundestraße und der Königstraße erforderlich. Im Zuge der Berliner Allee/Hamburger Allee sind 3 durchgängige Geradeausfahrstreifen und an den Knotenpunkten jeweils separate Fahrstreifen für den rechts und links abbiegenden Verkehr vorzusehen. Der Entwurf ist in Anlage 2, Blatt 1-4 und Anlage 3 dargestellt.

Am Knotenpunkt Hamburger Allee/Lister Meile ist aufgrund der bereits beschriebenen Rückstauproblematik für den links abbiegenden Verkehr von der Hamburger Allee in Richtung Hauptbahnhof ein doppelter Linksabbiegestreifen vorzusehen. Damit weist diese Richtungsfahrbahn im Knotenpunktsbereich 6 Fahrstreifen auf. Dies ist jedoch zur Vermeidung der Überstauung des südlich angrenzenden Knotenpunktes Fernroder Straße/Hamburger Allee zwingend erforderlich. Damit ergeben sich in diesem Bereich insgesamt 9 Fahrspuren. Im Bestand sind 4 Fahrspuren vorhanden.

Die Analyse der Verkehrsabläufe hat gezeigt, dass aufgrund der engen Knotenpunktfolge und der starken Abbiegebeziehungen an einzelnen Knotenpunkten die Wechselwirkungen zwischen den Knotenpunkten sehr stark sind. Dies gilt insbesondere für die Knotenpunkte Berliner Allee/Fernroder Straße, Hamburger Allee/Lister Meile sowie Lister Meile/Rundestraße.

Um einen Rückstau auf die Hamburger Allee bzw. den freien Rechtsabbieger von der

Hamburger Allee in die Lister Meile zu vermeiden, müssen die Signalanlagen Lister Meile/Hamburger Allee und Lister Meile/Rundestraße koordiniert geschaltet werden. Dies ist nicht ohne Weiteres möglich, da der Hauptstrom zukünftig, im Gegensatz zum derzeitigen Zustand, im Zuge der Hamburger Allee/Berliner Allee fließt und als Hauptkoordinierungsrichtung vorgegeben werden muss.

Unterschiedliche Auswirkungen auf den Verkehrsfluss an den betrachteten Knotenpunkten hat die Busbeschleunigung. Insbesondere der Knotenpunkt Lister Meile/Rundestraße wird von vielen Buslinien befahren. Die Möglichkeiten, die Busbeschleunigung weiterhin umzusetzen, sind aufgrund der bereits beschriebenen Abhängigkeiten zwischen den Knotenpunkten Lister Meile/Hamburger Allee und Lister Meile/Rundestraße eingeschränkt. Dies wird sich auf den Betrieb des neuen ZOB in diesem Bereich auswirken.

Vor dem Hintergrund des o.g. Fahrstreifenangebotes und der geplanten betrieblichen Maßnahmen ist die Verkehrsqualität am Knotenpunkt Hamburger Allee/Lister Meile auch bei einem Abriss der Raschplatzhochstraße für den Kfz-Verkehr ausreichend. Aus verkehrstechnischer Sicht sind daher keine grundlegenden Probleme nach Abriss der Raschplatzhochstraße zu erwarten.

Während sich die Verkehrsqualität für die Fahrzeugströme nach Abriss der Raschplatzhochstraße in Folge einer entsprechenden Fahrstreifenanzahl nur unwesentlich verändert, wird sich die Verkehrsqualität für die Hamburger Allee querende Fußgänger verschlechtern. Die Wartezeiten werden sich erhöhen und der Anteil derer, die in einem Zuge die gesamte Hamburger Allee queren können, wird sich deutlich reduzieren.

Die Lärmbelastung in der "0"-Ebene wird durch die ebenerdige Führung des Hauptverkehrsstromes gegenüber dem derzeitigen Zustand mit der Führung des Hauptverkehrs in der "+1"-Ebene steigen. Durch den Abriss der Raschplatzhochstraße entfällt jedoch die seit Jahrzehnten vorhandene, mit der optischen Barrierewirkung des Bauwerks verbundene Zäsur zwischen Raschplatz und dem Bereich Weißkreuzplatz. Die heutigen, von vielen Fußgängern als unangenehm empfundenen dunklen und zugigen Bereiche unter der Brücke werden durch den Abriss der Hochstraße beseitigt. Die bisher voneinander getrennten Bereiche beidseitig der Hochstraße werden insbesondere für Fußgänger positiv wahrnehmbar miteinander verbunden.

Der Knotenpunkt Hamburger Allee/Lister Meile wird durch den Abriss der Hochstraße und die damit verbundene Umgestaltung der Verkehrsflächen übersichtlich und hell. Im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung des Raschplatzes durch die HRG entsteht so eine attraktive Verbindung zwischen Innenstadt und Oststadt/List mit freiem Blick vom Hauptbahnhof bis zum Raschplatzpavillon. Der gesamte Bereich wird durch die Maßnahme städtebaulich aufgewertet.

### **3.2 Konstruktive Untersuchung**

Die Raschplatzhochstraße überspannt heute in der "+1"-Ebene Teile der Passerelle sowie die Raschplatztiefgarage. Sowohl die Passerelle als auch die Raschplatztiefgarage haben Öffnungen in der Decke, die Tageslicht einlassen und für eine natürliche Belüftung und Beleuchtung in der "-1"-Ebene sorgen. Durch die Hochstraße in der "+1"-Ebene sind diese Bereiche in der "-1"-Ebene der Tiefgarage und der Passerelle unter den Öffnungen weitestgehend vor Witterungseinflüssen wie Regen und Schnee geschützt. Die Stützen der Hochstraße sind unterhalb der Tiefgarage auf Tonboden gegründet.

Im Rahmen der konstruktiven Untersuchung wurden folgende Punkte begutachtet:

- Schließung der Öffnungen in der "0"-Ebene:
- technische Machbarkeit
- Lösungsansätze
  
- Auswirkungen auf die Raschplatztiefgarage:
- Ein- und Ausfahrten
- innere Erschließung
  
- -Beleuchtung und Belüftung
  
- -sonstige konstruktive Probleme für die Raschplatztiefgarage und die Passerelle durch die mit dem Abriss verbundene Entlastung der Gründung der Hochstraße
  
- Auswirkungen der Erschließung der Raschplatztiefgarage auf den Verkehr in der Straßenebene

Die konstruktive Untersuchung wurde von der Ing.-Gesellschaft Schaper Urlaub Schmidt durchgeführt. Zur Beurteilung der Baugrundproblematik wurde das Institut für Erd- und Grundbau sowie für die Gebäudetechnik die Ingenieurgesellschaft Grabe hinzugezogen.

Die Überprüfung der konstruktiven Rahmenbedingungen ergab, dass es möglich ist, die Öffnungen in der "0"-Ebene zu schließen und die Decke so auszubilden, dass sie die erforderliche Tragfähigkeit für eine Straße aufweist.

Aufgrund des vorhandenen Baugrunds (Ton) wurde geprüft, ob mit dem Abriss der Hochstraße und der damit verbundenen Entlastung die Fundamente durch die Entspannung des Tons gehoben werden und die Konstruktion der Tiefgarage sowie die Abdichtung zwischen Brückenfundament und Sohlplatte der Tiefgarage beschädigt werden. Auch dieses Problem ist konstruktiv lösbar. Die Frage der Abdichtung ist dabei besonders zu beachten. Hier sind entsprechende Maßnahmen erforderlich.

Aufgrund der erforderlichen Spurenanzahl in der "0"-Ebene bei einem Abriss der Raschplatzhochstraße müssen die Ein- und Ausfahrrampen der Tiefgarage verändert werden. Dies gilt insbesondere für die derzeitige 2-spurige Zufahrt, die sich unterhalb der Hochstraße befindet.

Um die Auswirkungen auf die Tiefgarage und die Verkehrsführung innerhalb der Tiefgarage so gering wie möglich zu halten, wurden mehrere Varianten für die Erschließung der Raschplatztiefgarage untersucht. Gemeinsam mit dem Entwurf für die Verkehrsanlage wurde in einem iterativen Prozess nach einer optimalen Lösung gesucht. Besondere Berücksichtigung fand dabei der Wunsch der Union Boden, dass auch nach einem Umbau eine 2-spurige Einfahrt vorhanden sein muss. Dies ist erforderlich, um eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Einfahrt in die Tiefgarage sowohl für Kurzzeitparker als auch für Dauerparker sicherzustellen und jederzeit die Zufahrt zur Tiefgarage der DG - Bank zu gewährleisten.

Es wurden Lösungen mit neuen oder modifizierten Rampen in den Seitenräumen der Straße sowie eine modifizierte Spindellösung mit Zufahrt in der Mitte der Berliner Allee in einem aufgeweiteten Mittelstreifen untersucht.

Als optimal hat sich dabei die modifizierte Spindellösung mit Einfahrt vom Mittelstreifen der

Berliner Allee erwiesen. Bei dieser Lösung ist sowohl die Zu- als auch Abfahrt am besten gelöst. Die innere Erschließung der Tiefgarage wird nicht beeinträchtigt. Die Belastung der angrenzenden Knoten im Zuge der Berliner- und der Hamburger Allee durch wendende Fahrzeuge ist bei dieser Lösung sehr niedrig. Da der konstruktive Aufwand für den Umbau der Tiefgarage bei dieser Variante am geringsten ist, ist dies auch die wirtschaftlichste Lösung.

Durch die Schließung der Öffnungen in der Decke der Tiefgarage ist es erforderlich, in der "-1"- Ebene für eine ausreichende Beleuchtung und Belüftung sowie für geänderte Brandschutzeinrichtungen zu sorgen. Aufgrund der einschneidenden konstruktiven Änderungen an der Tiefgarage durch die Schließung der Öffnungen in der Decke und die Veränderung der Rampen wird davon ausgegangen, dass bei einer Genehmigung des Umbaus kein Brandschutz mehr besteht und die Anforderungen für einen Neubau erfüllt werden müssen. Dies führt zu erheblichen baulichen Aufwendungen und damit zu hohen Kosten.

Die Kosten für den Abriss der Hochstraße und die erforderlichen Umbaumaßnahmen an der Passerelle sowie der Raschplatztiefgarage wurden im Zuge der konstruktiven Untersuchungen abgeschätzt. Sie betragen ca. 9.000.000,- €.

In diesen Kosten sind keine Ansätze für dauerhaft erhöhte Betriebskosten der Raschplatztiefgarage (durch zusätzliche Beleuchtung und Belüftung) sowie für mögliche Einnahmeausfälle aufgrund sinkender Besucherzahlen, die aus gesunkener Attraktivität durch fehlende natürliche Beleuchtung und Belüftung resultieren, eingeflossen. Diese Kosten sind fiktiv vorab nicht zu ermitteln.

### **3.3 Entwurf der Verkehrsanlage**

Auf Basis der in der verkehrstechnischen Untersuchung formulierten Rahmenbedingungen (Spurenanzahl etc.) wurde ein Entwurf für die Hamburger Allee/Berliner Allee gefertigt. Es zeigte sich, dass die verkehrstechnisch erforderlichen Abmessungen der Straße auf der vorhandenen Verkehrsfläche möglich sind. Im Bereich der Zu- und Ausfahrten der Raschplatztiefgarage wurde der Entwurf dahingehend optimiert, dass sich der fließende Verkehr und der Betrieb der Tiefgarage so wenig wie möglich gegenseitig beeinträchtigen.

Aufgrund der in weiten Teilen vorhandenen Unterbauung der Straße sowie aufgrund vorhandener Leitungen (soweit bekannt) wurde bei dem vorliegenden Entwurf auf eine städtebauliche Integration des Straßenkörpers z.B. durch Baumpflanzungen verzichtet. Dies erscheint zum derzeitigen Stand der Planung nur durch besondere konstruktive Aufwendungen (siehe Bahnhofstraße) möglich zu sein. Kosten für derartige Sonderlösungen können zum derzeitigen Stand der Planung nicht ermittelt werden und sind deshalb nicht in den Kosten für den Bau der Straße enthalten.

Auf Basis der vorliegenden Planung wurde eine Kostenermittlung für den Umbau der Straße durchgeführt. Die Kosten für die Straßenbaumaßnahme betragen ca. 3.500.000 €. Der Entwurf ist in Anlage 2 und 3 dargestellt.

### **Fazit**

Der Abriss der Raschplatzhochstraße ist sowohl verkehrstechnisch als auch konstruktiv machbar. Während der Kfz-Verkehr in ausreichender Qualität abgewickelt werden kann, sind bei einer ebenerdigen Lösung im Bereich der Knotenpunkte erhebliche Einbußen an Verkehrsqualität für Fußgänger und Radfahrer zu erwarten. Auch Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr rund um den ZOB sind nur noch bedingt möglich.

## **5. Kosten**

Die Gesamtkosten der Umbaumaßnahmen wurden auf Grundlage der durchgeführten Planungen mit ca. **12.500.000 €** abgeschätzt. Die Kosten für eine Sanierung der vorhandenen Hochstraße würden **ca. 2.500.000,- €** betragen.

### **Kostentabelle**

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

66.41  
Hannover / 18.03.2004