

Landeshauptstadt



Hannover



An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

Antwort

Nr. 15-0677/2012 F1

Anzahl der Anlagen 0

Zu TOP 9.2.1.

**Antwort der Verwaltung auf die
Anfrage Welche Alternativen wurden für die Zukunft der Fahrradstraße in der
Pfarrlandstraße entwickelt
Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am 21.03.2012
TOP 9.2.1.**

In der Bezirksratsitzung am 25.01.12 wurde die Empfehlung der Arbeitsgruppe zum Systementscheid Niederflur - Hochflur vorgestellt und nachfolgend durch die Info-Drucksache 0200 (III) inhaltlich ergänzt. - Bei der bewertenden Gegenüberstellung der Systeme wurden bestimmte Aspekte nicht berücksichtigt, die zu Lasten des Radverkehrs („Leitbild Radverkehr“) gehen würden:

Beispiel zum Punkt: B STADTVERTRÄGLICHKEIT

Der vorgeschlagene Standort für die Haltestelle Leinaustraße, zwischen der Stadtparkasse und Edeka, liegt vor der Fahrradstraße Pfarrlandstraße, die die wichtigste Verbindung für Radfahrer/innen zwischen den Stadtteilen Linden und Nordstadt (mit einer ausgesprochen hohen täglichen Nutzerzahl) ist. Diese Verbindung ist in der Lage alternativlos, da auch die nächstmögliche sinnvolle Achse (Otto-Wels-Str.) durch die Haltestelle verstellt ist. So werden die beiden umweltverträglichsten Verkehrsmittel der Zukunft (Bahn und Rad) unzulässig gegeneinander ausgespielt.

Eine solche Weichenstellung widerspricht der im Leitbild Radverkehr festgelegten Forderung nach einer Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs. – Es ist festzustellen, dass für eine Niederflurhaltestelle die alte Lage der Haltestelle im Bereich zwischen Leinau- und Nedderfeldstraße besser geeignet und problemlos umsetzbar ist, da die beiden hier noch verbliebenen Einfahrten entbehrlich, nicht mehr genutzt und/oder bei den Eigentümern ablösbar sind.

Wir fragen diesbezüglich die Verwaltung:

1. Welche Alternativen wurden für die Fahrradstraße Pfarrlandstraße entwickelt?
2. Falls keine Alternativen vorliegen, warum blieb dieser wesentliche Aspekt unberücksichtigt und wie verhält er sich zu den Plänen einer Förderung des Radverkehrs?
3. Wann soll dieser Aspekt bewertet werden und wie fließen die Ergebnisse noch in die Bewertung der Arbeitsgruppe ein?

Antwort

Die Verwaltung hat die Anfrage an die Region Hannover zuständigkeithalber weitergeleitet. Die Region Hannover beantwortet die Anfrage wie Folgt:

Zu 1.:

Der bisherige Haltestellenstandort wurde für beide Varianten (Niederflur und Hochflur) untersucht und verworfen, weil acht Zufahrten bei dieser Haltestellenlage nicht mehr anfahrbar gewesen wären. In der Abwägung der unterschiedlichen Interessen in einem Planfeststellungsverfahren erschien eine veränderte Führung der Radverkehrsrouten eher durchsetzbar zu sein, als acht Privatzufahrten zu schließen. Da von den Baukosten beide Lagen in etwa gleich teuer sind, wäre die Berücksichtigung einer Haltestellenvariante am alten Standort insgesamt für Niederflur nachteiliger gewesen, weil hierfür hohe Ablösekosten für die Zufahrten zu berücksichtigen gewesen wären, wobei nicht sicher gestellt wäre, ob eine Ablösung gegen den Willen der Eigentümer durchsetzbar sein würde. Der Straßenabschnitt, in dem die beiden Haltestellenvarianten geplant wurden, ist als Fußgängerzone gewidmet. Diese ist für die Zufahrt zu den Grundstücken, den Radverkehr, den ÖPNV und zu bestimmten Zeiten für den Lieferverkehr freigegeben. Die Fahrradstraße Pfarrlandstraße endet an der Kreuzung Pfarrlandstraße/Elisenstraße. Der fußläufige Verkehr hat ab dieser Kreuzung in Richtung Limmerstraße Vorrang, alle anderen Verkehrsteilnehmer müssen Schritt fahren. Es besteht bei den vorliegenden Planungen keine Notwendigkeit, Alternativen für die Fahrradstraße zu entwickeln. Der zufließende Radverkehr von der Fahrradstraße in Richtung Limmerstraße ist erheblich und wird sowohl bei der Niederflur- als auch bei der Hochflurvariante durch die Bahnsteige unterbrochen bzw. zu Umwegen gezwungen. Alternativen für die Radverkehrsachse können ggf. im Rahmen der Genehmigungsplanung entwickelt werden.

Zu 2.:

Dieser Aspekt der Radverkehrsachse wurde in der Bewertungstabelle unter Punkt B5 „Verkehrsabwicklung“ bei dem Bewertungskriterium „Radverkehr“ berücksichtigt:
Niederflurvariante: Queren über die Haltestellenlänge nicht möglich, Hochflurvariante: Queren über die Haltestellenlänge (inklusive der Rampen) nicht möglich. Radfahrerinnen und Radfahrer müssten sowohl um einen Hochbahnsteig als auch um die Gleisborde bei Niedrigbahnsteigen herumfahren. Für die Systementscheidung ist dieser Aspekt nicht relevant, da in beiden Fällen (Niederflur und Hochflur) im Rahmen der Genehmigungsplanung eine attraktive Lösung für die Radverkehrsrouten gesucht werden sollte.

Zu 3.:

Es gibt insofern keinen Mangel in der Bewertung, der zu beheben wäre.

18.62.10
Hannover / 21.03.2012