

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide
An den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss (zur
Kenntnis)

Nr. 15-1885/2011

Anzahl der Anlagen 0

Zu TOP

Umsetzung des Verkehrskonzeptes in Bothfeld

Antrag,

der Umsetzung des Verkehrskonzeptes wie unter Punkt 3 beschrieben für den Stadtbezirk Bothfeld zuzustimmen.

- Entscheidungsrecht des Stadtbezirksrates gemäß § 55 Abs.1 NGO i.V. mit § 9 Abs.1 Nr.2d und 2e der Hauptsatzung

Finanzielle Auswirkungen

Ergebnishaushalt

Produkt 54101

Bezeichnung Gemeinestraße

Ansatz 2011 (anteilig) 30.000 €

Die Verwaltung wurde über die Drucksache 2487/2010 und weitere folgende aufbauende Anträge beauftragt, ein Konzept zur Verkehrssituation in Bothfeld zu entwickeln. Die Ergebnisse einer umfänglichen Verkehrserhebung liegen vor, wurden ausgewertet, beurteilt und dienen im Weiteren als Grundlage für die Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes in Bothfeld.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange werden bei den geplanten Maßnahmen nicht berührt.

Kostentabelle

Teilergebnishaushalt 66

Produkt 54101 Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge	Ordentliche Aufwendungen
	Sach- und Dienstleistungen 30.000,00
	Saldo ordentliches Ergebnis -30.000,00

Die Gesamtkosten für die Umsetzung des Verkehrskonzeptes betragen 30.000 €

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Über die Anbindung des Stadtteiles Bothfeld an das überregionale Fernverkehrsstraßennetz (BAB A 2) an der Anschlussstelle Hannover-Bothfeld und den beiden aus nördlicher Richtung zulaufenden Landesstraßen wird nicht nur ein erheblicher Teil der Quell-/Zielverkehre des Stadtteiles abgewickelt, sondern darüber hinaus auch Verkehre, die die L 381 und L 382 als Zufahrt für das Stadtgebiet Hannover oder die benachbarten Stadtteile und Bezirke von Bothfeld (u.a. Buchholz, Vahrenheide, Lahe) nutzen, insbesondere Quell-/Zielverkehre der Stadt Langenhagen und der Gemeinde Isernhagen. Die so beschriebene günstige Lage des Stadtteiles Bothfeld verursacht folgende verkehrliche Fragestellungen. Die Nord-Süd-Achsen im Stadtteil weisen ein hohes Verkehrsaufkommen auf, das sowohl in der Sutelstraße als auch in der Straße Im Heidkampe bisweilen Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen verursacht.

In den Hauptverkehrszeiten ergeben sich hierdurch Rückstauungen an den Knotenpunkten der Nord-Süd-Achsen mit der Podbielskistraße jeweils in beide Fahrrichtungen: Knotenzufahrten Eulenkamp, Klingerstraße, Sutelstraße, Groß-Buchholzer-Kirchweg, Im Heidkampe und Pasteurallee.

Neben dem Verkehrsaufkommen spielen weitere Faktoren für eine ausreichend leistungsfähige Verkehrsabwicklung im Zuge der Nord-Süd-Achsen eine Rolle:

Eine hochwertige Erschließung des Stadtteiles durch den öffentlichen Verkehr am südlichen Stadtteilrand mit drei Stadtbahnlinien und vier Buslinien, die im Zuge der Podbielskistraße eine hohe Bedienungshäufigkeit (HVZ mit 10-min-Takt) aufweisen, erfordert entsprechenden Grünzeitbedarf für die Ost-West- bzw. West-Ost-Richtung an den Knotenpunkten mit der Podbielskistraße. Durch die abbiegende Stadtbahnlinie vom/zum Fasanenkrug am Geha-Platz erhöht sich dort der Grünzeitbedarf zusätzlich.

Für die Verkehre im Zuge der Straße Im Heidkampe in südlicher Fahrtrichtung vor der Einmündung in die Podbielskistraße werden durch linksabbiegende Fahrzeuge Rückstauungen verursacht, die den geradeausfahrenden Verkehr in Richtung Pasteurallee behindern, so dass als weitere Einflussfaktoren auch die Knotenpunktgeometrie und die Signalschaltung zu betrachten sind.

In den Hauptverkehrszeiten vormittags und nachmittags sind Rückstauungen auf der Sutelstraße vor der Einmündung in die Podbielskistraße (Geha-Platz) in südlicher Fahrtrichtung zu beobachten (zeitweise bis zur Adolf-Emmelmann-Straße und darüber hinaus), die auch zu Behinderungen des Stadtbahnverkehrs führen können.

Der Kraftfahrzeugverkehr fährt in der Sutelstraße über die Stadtbahngleise. Dies führt zu gegenseitigen Behinderungen des Verkehrsflusses im Zuge der Sutelstraße einerseits durch haltende Stadtbahnen, andererseits durch abbiegende oder ein- bzw. ausparkende Kfz.

An der Adolf-Emmelmann-Straße ist der Klein-Buchholzer Einkaufspark mit hoher verkehrserzeugender Wirkung (ca. 20.000 m² Verkaufsfläche und ca. 500 Stellplätze) für den Stadtteil angesiedelt. Die Zu- und Ausfahrt erfolgt v.a. über die Sutelstraße, aber auch über die Straße „Im Heidkampe“ und erhöht auf diesen beiden Nord-Süd-Achsen das Verkehrsaufkommen im Nachmittagszeitraum zusätzlich.

An der Bushaltestelle in der Sutelstraße hält die Linie 125 auf der Fahrbahn. Dabei sind zeitweise (in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit gibt es 3 Bedienungen pro Stunde) Rückstauungen in den Knotenpunkt „Geha-Platz“ hinein zu beobachten. Dies wird durch die Signalschaltung verursacht. Dem von der Podbielskistraße rechtsabbiegenden Bus folgt der relativ frequenzstarke Linksabbiegestrom des stadtauswärts fließenden Verkehrs der Podbielskistraße, der hinter dem Bus warten muss, wenn die Ein-/Aussteigevorgänge etwas Zeit in Anspruch nehmen.

Zeitweise erhöhen sich die Verkehrsbelastungen im Stadtteil durch stau- bzw. sperrungsbedingte Umleitungsverkehre der BAB A 2, v.a. im Zuge der L 382 über die Langenforther Straße, den östlichen Abschnitt der Kugelfangtrift und den südlichen Abschnitt der Sutelstraße, die von den Navigationsgeräten als Umleitungsstrecke empfohlen wird.

Auf eine Zunahme der relativ geringen Schwerverkehrsbelastungen im Straßennetz des Stadtteiles, insbesondere auf der Verbindungsrouten zwischen BAB A 2 und BAB A 7 bzw. Messeschnellweg/A 37 über die L 382, kann aus den aktuellen Erhebungsdaten nicht geschlossen werden.

Um die Verkehrssituation im Stadtteil Bothfeld zu verbessern, wurden unterschiedliche Anträge beschlossen:

Lösungsansätze zur Vermeidung von Stau-Umleitungsverkehren der BAB A 2 und auch der BAB A 7 bedingt durch Baustellen/Sperrungen bzw. Unfälle/Pannen, die das Verkehrsnetz des Stadtteiles temporär belasten.

Verlängerung der Grünphasen des Nord-Süd-Verkehrs der Straßen Eulenkamp, Sutelstraße und Im Heidkampe an den Einmündungen in die Podbielskistraße.

Einrichtung zeitlich begrenzter Halteverbotszonen in der Sutelstraße zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags, in südlicher Richtung zwischen Ludwig-Sievers-Ring und Thorner Straße und in nördlicher Richtung zwischen Adolf-Emmelmann-Straße und Ludwig-Sievers-Ring.

Haltestelle der Buslinie 125 in der Sutelstraße: Um ein Vorbeifahren zu ermöglichen wurde die Schaffung einer halben Busbucht gefordert am gegenwärtigen Standort, alternativ Verlegung etwas weiter nach Norden in der Sutelstraße oder Integration in die Umsteigeanlage Noltemeyerbrücke oder Verlegung in die Podbielskistraße östlich des Knotenpunktes mit der Sutelstraße in angemessenem Abstand.

2. Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Auf der Grundlage der Ergebnisse der durchgeführten Verkehrserhebungen im März 2011 sind der südliche Abschnitt der Langenforther Straße, der nördliche Abschnitt der Sutelstraße, der östliche Abschnitt der Kugelfangtrift, die Sündernstraße und der Eulenkamp stark belastete Straßenzüge mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 15.000 Kfz/24h. Ebenfalls relativ hohe Verkehrsbelastungen (ca. 14.000 Kfz/24h) verzeichnen auch der mittlere und der südliche Abschnitt der Sutelstraße, der nördliche Abschnitt der Langenforther Straße und der südliche Abschnitt der Straße Im Heidkampe. Demgegenüber sind die Belastungen in der General-Wever-Straße auf der westlichen Seite des Stadtteiles mit ca. 8.000 Kfz/24h bis 10.000 Kfz/24h und der Straße Im Heidkampe im östlichen Bereich mit ca. 5.000 Kfz/24h bis 10.000 Kfz/24h geringer.

Die Nord-Süd-Achsen sind durch geringer belastete Ost-West-Querachsen miteinander verbunden. Die Belastung der Ebelingstraße liegt bei ca. 5.000 Kfz/24h, der Klein-Buchholzer-Kirchweg weist eine Verkehrsmenge von ca. 4.000 Kfz/24h aus und liegt damit in einer ähnlichen Größenordnung, wie auch für die Gernsstraße weiter nördlich anzunehmen ist.

Der Schwerverkehr (SV) weist im gesamten Hauptverkehrsstraßennetz des Stadtteiles Bothfeld nur Anteile von ca. 2,0 bis 3,5% auf und ist damit von relativ geringer Bedeutung. Die Sutelstraße hat mit ca. 270 bis 410 SV/24 h ein ähnliches Schwerverkehrsaufkommen wie der Straßenzug Langenforther Straße – Sündernstraße – Eulenkamp – Klingerstraße (Verbindung zwischen der BAB A 2 im Norden und dem Messeschnellweg im Süden) mit ca. 300 bis 500 SV/24h. Lediglich im Abschnitt der Podbielskistraße östlich des Geha-Platzes treten Werte von über 500 SV/24h auf, bedingt u.a. durch Linienbusverkehre.

Die Erschließung des Stadtteiles durch den öffentlichen Verkehr erfolgt v.a. am Südrand im Zuge der Podbielskistraße mit den Stadtbahnlinien nach Altwarmbüchen und nach Misburg und dient gleichzeitig auch der Erschließung des südlich angrenzenden Stadtteiles Buchholz

durch den ÖV. An der Umsteigeanlage Noltemeyerbrücke am Geha-Platz ist ein Wechsel zwischen der Stadtbahnlinie 3 „Wettbergen – Altwarmbüchen“, der Stadtbahnlinie 7 „Wettbergen – Schierholzstraße“, der Stadtbahnlinie 9 „Empelde – Fasanenkrug“, der Buslinie 123 „Peiner Straße - Noltemeyerbrücke, der Buslinie 125 „Anderten – Meierwiesen“ und der Buslinie 631 „Schulzentrum Altwarmbüchen – Noltemeyerbrücke“ möglich.

Mit der Stadtbahnlinie zum Fasanenkrug wird der gesamte Stadtteil Bothfeld von Nord nach Süd durch den ÖV erschlossen, ergänzt durch die Buslinie 125 (Route über den südlichen Abschnitt der Sutelstraße, die Ebelingstraße und den Sahlkamp), die Buslinie 135 (Route

über den südlichen Abschnitt „Im Heidkampe“, die Gernsstraße, die Gartenheimstraße und den Kugelfangtrift) und die Buslinie 631 (Route über die Straße Im Heidkampe).

Die Verkehrsbeziehungen im Hauptverkehrsstraßennetz des Stadtteiles Bothfeld umfassen überwiegend Quell-/Ziel-Verkehre des Stadtteiles Bothfeld und der angrenzenden Siedlungsbereiche im Stadtgebiet Hannover bzw. der Region Hannover. Die L 382 (Langenforther Straße) bindet das nordöstliche Stadtgebiet von Hannover an die BAB A 2 an und ist eine von zwei wichtigen Stadtzufahrten von bzw. nach Langenhagen. Die L 381 (Burgwedeler Straße) ist für die Gemeinde Isernhagen (v.a. Bauernschaften NB, HB, KB und auch das Gewerbegebiet Altwarmbüchen) eine wichtige Stadtzufahrt nach Hannover.

(Über-)regionale Verkehrsbeziehungen (Quelle und Ziel außerhalb des nördlichen Bereiches der Region Hannover) sind auf beiden Landesstraßen nur von geringer Bedeutung. Diese haben auf der L 382 einen Anteil von ca. 5,3% und auf der L 381 von ca. 0,6%. Der Anteil auf der L 382 erhöht sich an Tagen mit Stau-Umleitungsverkehren der BAB A 2.

Rund 20% der Verkehrsbelastung der Langenforther Straße (L 382) sind Verkehrsbeziehungen zwischen Hannover-Bothfeld / Hannover-Groß-Buchholz und der Stadt Langenhagen. Dazu kommen 30% Quell-/Zielfahrten der Stadtteile Bothfeld und Groß-Buchholz und 25% Quell-/Zielfahrten der Stadt Langenhagen. Rund 24% der Verkehrsbelastung der Burgwedeler Straße (L 381) sind Verkehrsbeziehungen zwischen Hannover-Bothfeld / Hannover-Groß-Buchholz und Hannover-Isernhagen-Süd / Gemeinde Isernhagen. Dazu kommen insbesondere noch weitere Quell-/Zielfahrten der Gemeinde Isernhagen, die sich anteilmäßig auf ca. 37% belaufen. Quell-/Zielfahrten der Stadtteile Bothfeld und Groß-Buchholz haben hier einen Anteil von ca. 8%, Quell-/Zielfahrten des Stadtteiles Isernhagen-Süd weisen einen Anteil von ca. 4% auf.

Es liegen damit keine wesentlichen überregionalen Verkehre vor, die den Stadtbezirk Bothfeld durchfahren.

3. Beschreibung des Verkehrskonzeptes

Das derzeit bestehende Halteverbot in den Morgenstunden von 6.30 bis 9.30 Uhr auf der Westseite der Sutelstraße zwischen Gebäude Nr. 70 bis 72 wird ausgeweitet in nördlicher Richtung über die Einmündung der Adolf-Emmelmann-Straße hinaus bis zum Ludwig-Sievers-Ring. Es wird erwartet, dass mit dieser Maßnahme der Rückstau in der Fahrtrichtung Geha-Platz in der Sutelstraße in der Spitzenstunde zu minimieren ist.

Die derzeitige Bushaltestelle der Buslinie 125 auf der Sutelstraße, als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet, wird mit Verbreiterung der nutzbaren Fahrbahn um ca. 0,50 m in die Nebenanlagen umgebaut. Der bestehende Radweg ist zu verlegen und die Gehwegbreite wird dort reduziert. Es wird mit dieser Maßnahme erwartet, dass ein haltender Bus von Personenkraftwagen auf der Sutelstraße überholt werden kann und somit den Rückstau auf den Geha-Platz verhindert.

In einem Versuch wurde bereits untersucht, die Leistungsfähigkeit der Nord-Süd-Richtung Eulenkamp - Klingerstraße durch Reduzierung der Maximalgrünzeiten auf der Podbielskistraße bei Lichtsignalphasen ohne Stadtbahneinfluss zu steigern und zu optimieren. Das Fazit des Versuches ist: Trotz etwa gleichbleibender Leistungsfähigkeit für die Podbielskistraße, wird die Grünzeit und damit die Kapazität für den Eulenkamp und die Klingerstraße deutlich erhöht. Die Verkehrsmengen steigen signifikant an und entlasten somit die Kreuzungsbereiche Geha-Platz und Im Heidkampe. Es wird vorgesehen aufgrund der

positiven Ergebnisse, die Testphase dauerhaft einzurichten. Die Knotenpunkte Geha-Platz und Im Heidkampe unterliegen sehr viel komplexeren Signalprogrammen, so dass in den Bereichen durch eine Reduzierung der Maximalgrünzeiten keine positiven Einflüsse erwartet werden können.

Es ist geplant für die Rechtsabbieger aus der Sutelstraße in die Podbielskistraße die Grünphase auch zeitgleich mit den Fußgängern geschützt durch eine beidseitige Blinklichtanlage über die Podbielskistraße laufen zu lassen. Mit dieser Maßnahme wird eine Optimierung des Verkehrsflusses in Richtung Innenstadt ohne Stadtbahneinfluss erwartet und zusätzlich die Leistungsfähigkeit gesteigert.

Es ist vorgesehen die Fußgängerbeziehung über den Groß-Buchholzer-Kirchweg durch Verlängerung der Grünzeiten zu verbessern. Zur Verringerung der Wartezeiten für Fußgänger werden diese in zwei Signalphasen zusätzlich freigegeben.

Durch eine zusätzliche Beschilderung im Bereich des Knotenpunktes Langenforther Straße – Kugelfangtrift ist geplant, den überörtlichen Verkehr über den Eulenkamp abzuleiten, um somit den Bereich Geha-Platz und Einmündung Im Heidkampe zu entlasten.

Es werden Verhandlungen mit dem Land Niedersachsen geführt, um eine Beschilderung zusätzlich auf den Bundesautobahnen realisieren zu können, um somit Durchgangsverkehr durch den Stadtbezirk Bothfeld zu minimieren.

Eine Nachbetrachtung der verkehrlichen Auswirkungen ist nach Umsetzung der verkehrsbeeinflussenden Maßnahmen bei den Knotenpunkten mit der Podbielskistraße vorgesehen.

4. Weiterer Ausblick

Nach Auswertung der weiteren Verkehrserhebungen mit einer Beurteilung der verkehrlichen Auswirkung bleibt ggf. zu prüfen, ob weitere Maßnahmen, z.B. baulicher Art an den Knotenpunkten Im Heidkampe/Podbielskistraße, Sutelstraße/Podbielskistraße und Eulenkamp/Podbielskistraße erforderlich werden. Hierzu werden, sofern bauliche Maßnahmen zur Ausführung kommen sollten, entsprechende Beschlussdrucksachen eingereicht.

5. UVP

Durch die Umsetzung des Verkehrskonzeptes für den Stadtteil Bothfeld wird die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer erhöht.

Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus.

6. Bauzeit / Bauablauf

Es ist geplant mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes im Herbst 2011 zu beginnen.

7. Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Umsetzung des Verkehrskonzeptes beinhalten den Umbau der Haltestelle Sutelstraße, die Anpassungen der Lichtsignalschaltungen im Bereich der Podbielskistraße sowie die Beschilderungen. Zur Finanzierung stehen Mittel in Höhe von 30.000 € im Ergebnishaushalt zur Verfügung.

66.21
Hannover / 16.09.2011