

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Nord  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0722/2020

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

---

**Stadtbahnstrecke C-Nord; Endpunkt Haltenhoffstraße  
Umgestaltung Einmündung Haltenhoffstraße / Herrenhäuser Kirchweg, Neuordnung und  
barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen**

**Antrag,**

1. der Umgestaltung der Einmündung Haltenhoffstraße / Herrenhäuser Kirchweg und der Neuordnung und dem barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen wie in Anlage 2 dargestellt, mit Kosten i.H.v. 650.000 €, die von der Landeshauptstadt Hannover zu tragen sind, zuzustimmen.
2. dem Baubeginn sowie der Mittelfreigabe zuzustimmen.
  - Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 (1) Nr.1+4 i.V. mit § 10 Abs. 1+4 der Hauptsatzung
  - Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG.

**Finanzielle Auswirkungen**

**Finanzhaushalt**

Investitionsmaßnahme 54701004

Bezeichnung ÖPNV, Endpunkt Haltenhoffstraße

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird in den Jahren 2020 und 2021 durch die Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt. Dies gilt auch für die Verpflichtungsermächtigung 2020 zu Lasten 2021.

Die Maßnahme dient zum Nachweis der Verwendung von Ablösebeiträgen nach § 47 NBauO.

Nicht Bestandteil dieser Drucksache ist die Umgestaltung des P-R- Parkplatzes zugunsten

eines neuen Angebotes für alternativen Mobilitätsformen sowie die Herstellung baulicher Notwendigkeiten für eine Ladeinfrastruktur des zukünftigen Elektrobusbetriebs der Buslinien 121. Die Kosten hierfür in Höhe von ca. 190.000.- € trägt die ÜSTRA.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Im Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit (Beleuchtung) und der behindertengerechten Gestaltung geprüft. Die vorgesehene Verbesserung bei der Barrierefreiheit bietet eine wesentliche Optimierung beim Ein- und Ausstieg in die Busse. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

## Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

### Teilfinanzhaushalt

#### **66 - Investitionstätigkeit**

Investitionsmaßnahme 54701004

ÖPNV, Endpunkt Haltenhoffstraße

Einzahlungen

Auszahlungen

Baumaßnahmen 650.000,00

**Saldo Investitionstätigkeit -650.000,00**

### Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54701 ÖPNV

Ordentliche Erträge

Ordentliche Aufwendungen

Abschreibungen 16.250,00

Zinsen o.ä. (TH 99) 9.750,00

**Saldo ordentliches Ergebnis -26.000,00**

Außerordentliche Erträge 42.073,23

**Außerordentliche Aufwendungen 186.855,38**

**Saldo außerordentliches Ergebnis -144.782,15**

**Saldo gesamt -170.782,15**

Anmerkungen zu:

#### **Auszahlungen**

In den dargestellten Kosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschlussleitungen in Höhe von ca. 8.000 € nicht enthalten. Diese werden nicht über die Investitionsmaßnahme, sondern über den Haushalt der Stadtentwässerung abgewickelt und finden im Rahmen der jährlichen Betriebsabrechnung der Stadtentwässerung Berücksichtigung.

#### **Auflösung Sonderposten**

Einzahlungen aus der Baumaßnahme / Nutzungsdauer (bei Straßen: 40 Jahre)

#### **Abschreibungen**

Kosten der Baumaßnahme / Nutzungsdauer (bei Straßen: 40 Jahre)

#### **Zinsen**

Kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 3 % auf die durchschnittlich (zu 50 %) gebundene Investitionssumme (Saldo Investitionstätigkeit).

#### **Begründung des Antrages**

##### **1. Ausgangssituation**

Im Herbst 2016 wurden auf der Stadtbahnstrecke C-Nord, vor dem Endpunkt Haltenhoffstraße, die Weichenanlagen erneuert. Für den bisher reibungslosen Ablauf zwischen ankommender und abfahrender Stadtbahn an der Endhaltestelle Haltenhoffstraße waren im Streckenmanagement bisher vier einzelne Weichen im Einsatz. Heute sind nur

noch zwei Weichen für eine sichere Betriebsführung erforderlich.

Die Reduzierung der Weichenanzahl lässt eine neue Gleisführung zu, bei der bereits ein möglicher späterer Ausbau des Hochbahnsteiges Haltenhoffstraße mitberücksichtigt wurde. Somit kann zu einem späteren Zeitpunkt die Bahnsteigverlängerung für den 3-Wagenzug erfolgen, ohne dass zusätzliche Gleisveränderungen notwendig sind.

Der ungünstige Einmündungswinkel zwischen Haltenhoffstraße und Herrenhäuser Kirchweg in Verbindung mit den bisherigen Weichenanlagen, hatte in der Vergangenheit dazu geführt, dass der Einmündungstrichter entsprechend großzügig gestaltet ist. Insbesondere die Furten über den Herrenhäuser Kirchweg entsprechen mit ihrer Länge von ca. 30 m nicht den heutigen Anforderungen. Die ungünstige Knotenpunktgeometrie stellt somit hohe Anforderungen an alle beteiligten Verkehrsteilnehmer\*innen, dies gilt insbesondere für Fußgänger\*innen und Radfahrende. Da sich gegenüber der Stadtbahnendhaltestelle Haltenhoffstraße die Grundschule „Auf dem Loh“ befindet, ist der Anteil des Schüler\*Innenverkehrs aus dem Primarbereich an diesem Knotenpunkt besonders hoch.

Für den Ausbau der Elektromobilität hat die ÜSTRA eine Strategie entwickelt, möglichst schnell auf den verschiedenen Buslinien im Innenstadtbereich die Fahrzeugflotte zu elektrifizieren. Dazu gehört auch der sukzessive Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Buslinie Linie 121, hier mit der Endhaltestelle Haltenhoffstraße, ist eine der ersten Linien, die ausschließlich mit Elektrobussen betrieben werden soll.

Gegenüber dem Stadtbahnendpunkt Haltenhoffstraße befinden sich neben der gesonderten Busspur am rechten Fahrbahnrand der Haltenhoffstraße die zugeordneten Abfahrtsbushaltestellen der Buslinien 121 und 136. Das Betriebskonzept der Buslinie 121 erfordert an dieser AbfahrtsHaltestelle eine längere Wartezeit des Busses, ähnliches gilt für die Buslinie 136. Die Buslinie 121 verkehrt in einem 10 Minuten Takt zwischen der Haltenhoffstraße und dem Altenbekener Damm. Die Buslinie 136 bedient die Strecke Haltenhoffstraße – Stöcken in einem 20 Minuten Takt.

Aufgrund der räumlichen Nähe zwischen den Abfahrtspositionen der Buslinien und dem signalisierten Knotenpunkt Haltenhoffstraße / Herrenhäuser Kirchweg, gestaltet sich das Einfädeln des Buses von der gesonderten Busspur in die Hauptfahrbahn der Haltenhoffstraße derzeit häufig konfliktreich und schwierig.

Die Ausstiegshaltestelle des Endpunktes beider Buslinien befindet sich im Bereich des heutigen P+R-Parkplatzes. Im weiteren Streckenverlauf wird der Endpunkt der Stadtbahnhaltestelle umfahren, um an die AbfahrtsHaltestelle zu gelangen.

Der bestehende P+R Parkplatz wird kaum in der vorgesehenen Funktion als Umstieg zwischen Kraftverkehr und ÖPNV genutzt. Die eigentliche Nutzung des Parkplatzes wird durch das angrenzende Umfeld wie insbesondere das NordstadtKrankenhaus bestimmt. Vorwiegend nutzen Mitarbeiter\*Innen und Besucher\*Innen des Nordstadt Krankenhauses diese kostenlose Parkmöglichkeit. Gleichzeitig bestehen an dieser Stelle Stellplatzbedarfe für CarSharing-Fahrzeuge, für weitere Pkw-Elektroladesäulen und für Fahrräder.

Unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit ist der Umsteigepunkt Haltenhoffstraße / Herrenhäuser Kirchweg ebenfalls zwingend umzugestalten. Im derzeitigen Zustand fehlen in diesem Bereich für mobilitätseingeschränkte Nutzer\*Innen ausreichend Parkplätze in der direkten Umgebung sowie taktile Ausstattungen an den Überquerungen mit entsprechenden Leiteinrichtungen und ertastbaren Bordansichten sowie akustische Hinweisgeber an den Lichtsignalanlagen.

## 2. Beschreibung des Vorhabens

Die neue Gleistrassierung sowie die Weichenanordnung der Stadtbahnstrecke C-Nord vor der Endpunkthaltestelle Haltenhoffstraße ermöglicht eine deutliche Reduzierung der Fahrbahnflächen im Einmündungsbereich Haltenhoffstraße / Herrenhäuser Kirchweg. Die Lage der Furten über den Herrenhäuser Kirchweg müssen verändert werden, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht zu werden. Zukünftig liegen die beweglichen Teile der Weichenanlagen außerhalb der Furten.

Die veränderte Bordtrassierung von der Haltenhoffstraße in den Herrenhäuser Kirchweg ermöglicht eine deutliche Verringerung der Überquerungslänge der jeweils beteiligten Straßen. Die westliche Fußgängerfurt über die Haltenhoffstraße kann deswegen deutlich kreuzungsnäher angeordnet werden. Für den vollständigen barrierefreien Ausbau des Knotenpunktes ist es erforderlich, auch die östliche Fußwegquerung über die Haltenhoffstraße anzupassen. Sämtliche Radwegfurten im Knotenpunkt werden zur besseren Wahrnehmung rot eingefärbt.

Die Reduzierung der Fahrbahnbreite ermöglicht eine Verbreiterung des südlichen Seitenraums für richtliniengerechte Breiten von Gehweg, Radweg und Bushaltestellen. Zwischen den Bushaltestellen wird der vorhandene Baumstreifen durch 6 Neupflanzungen von Bäumen ergänzt.

Die beiden barrierefrei geplanten Bushaltestellen erhalten jeweils Wetterschutzhäuschen mit den üblichen Ausstattungsmerkmalen.

Außerdem erhalten sämtliche Bushaltestellen (2 Abfahrts- und 1 Ankunftshaltestelle) jeweils Ladesäulen zur Aufladung der E-Busse während der Pausenzeiten. Die Ankunftshaltestelle wird im Bereich des ehemaligen P+R Parkplatzes angeordnet. Der Stadtbahnendpunkt dient, wie auch schon bisher, zur Verknüpfung zwischen Bus und Stadtbahn.

Der vorhandene P+R Parkplatz wird für eine neue Mobilität umgerüstet. Neben 3 Schnellladesäulen für Gleichstromfahrzeuge werden auch 2 Ladesäulen für Wechselstromantrieb vorgehalten. Jeweils 3 Stellplätze für Car-Sharing und Lastenfahrräder unterstützen den neuen Mobilitätspunkt. Zusätzlich werden zwei barrierefreie Parkplätze vorgesehen. 15 neue Fahrradbügel zu Lasten der bisherigen Stellplätze runden das neue Angebot ab und bilden somit eine optimale Ausnutzung für alternative Mobilität auf der zur Verfügung stehenden Fläche.

An dem bestehenden Kioskgebäude wird an der östlichen Seite eine bauliche Erweiterung als Technikgebäude erforderlich, um die E-Bus Ladetechnik installieren zu können. Diese fügt sich gestalterisch und stadträumlich gut in die Platzfläche ein.

Die Planungen zur Umgestaltung des Knotenpunktes Haltenhoffstraße / Herrenhäuser Kirchweg sind in den Anlagen 1 bis 3 dargestellt. Die Anlagen 2 und 3 stellen den Anteil der Landeshauptstadt Hannover dar. Anlage 1 zeigt die Gesamtmaßnahme mit den Anteilen Landeshauptstadt Hannover und ÜSTRA.

## 3. UVP

Aufgrund des Einsatzes von Elektrobussen werden dauerhafte und nachhaltige Verbesserungen der bestehenden Umweltverhältnisse erzielt. Die Luftqualität wird gesteigert und Lärmimmissionen werden deutlich verringert. Der verminderte CO<sub>2</sub> Ausstoß unterstützt die notwendigen Veränderung hinsichtlich des erforderlichen Klimawandels.

Die geplante Baumaßnahme führt zu keiner Verschlechterung der bestehenden Umweltverhältnisse, da keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für alle Verkehrsteilnehmer insbesondere im Kreuzungsbereich Haltenhoffstraße / Herrenhäuser Kirchweg. Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus.

#### **4. Bauzeit / Bauablauf**

Vorbereitende Bauarbeiten für die E-Ladestationen, insbesondere für notwendige Leitungsverlegungen, sowie die Herstellung des Technikgebäudes sollen noch im Frühjahr des Jahres 2020 beginnen. Anschließend beginnt der Straßenausbau im Sommer des Jahres, der bis zum Beginn des Jahres 2021 fertig gestellt sein soll.

Genauere Angaben zu notwendigen Einschränkungen während der Bauzeiten sind gegenwärtig noch nicht möglich.

66.22  
Hannover / 10.03.2020