Ratsherr Hillbrecht
(Antrag Nr. 0363/2015)

Eingereicht am 13.02.2015 um 09:00 Uhr.

Stadtentwicklungs- und Bauausschuss

Änderungsantrag von Ratsherrn Hillbrecht zu Drucks. Nr. 2475/2015 (Stadtbahnstrecke D-West - Citystrecke, - Abschnitt 3: Steintor und Goethestraße Ost (Nordmannpassage – Leibnizufer)- Abschnitt 4: Goethestraße West (Leibnizufer bis Goetheplatz) - Abschnitt 5: Braunstraße (Goetheplatz – Spinnereistraße)

Antrag
Der Antragstext wird wie folgt geändert:

Antrag,

den Planungen der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) zum Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West und der Anlagen des motorisierten Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs in der Braunstraße zwischen Goetheplatz und Spinnereistraße im bestehenden Streckenverlauf in dem als "Abschnitt 5" bezeichneten Bereich gemäß den als Anlagen 1 (in Teilen), 4 (in Teilen), 10 und 11 beigefügten Planunterlagen

zu folgen

und

ansonsten die Planungen gemäß der Abschnitte 3 und 4 zu verwerfen.

Begründung
Der leistungsfähige und barrierefreie Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West hat zu Recht eine hohe Priorität. Dabei ist wichtig, dass die Strecke für die Nutzer dieselbe Qualität bietet wie der Rest des hannoverschen Stadtbahnnetzes. Gleichzeitig findet im Straßenraum nicht nur öffentlicher Verkehr, sondern auch Individualverkehr und hier insbesondere Fußgänger- und Fahrradverkehr statt. Die Interessen aller dieser Verkehrsteilnehmer müssen ausgewogen berücksichtigt werden.

Die Planungen für den Bereich Steintor und die Goethestraße lassen all dies vermissen. Nicht abschließend seinen folgende Punkte genannt:

- Die gemeinsame Führung von Stadtbahn und motorisiertem Individualverkehr in der Kurt-Schumacher-Straße sowie der Goethestraße führen zu gegenseitiger Behinderung von öffentlichem und Individualverkehr.

- Die engen Kurven zwischen Kurt-Schumacher- und Münzstraße sowie im Übergang von Münz- zur Goethestraße reduzieren die Beförderungsqualität und die Geschwindigkeit im Stadtbahnverkehr erheblich.

- Die neu anzulegenden Stadtbahnstationen sind weder in ausreichendem Maße

witterungsgeschützt noch haben sie betriebliche Reserven bei zunehmender Nutzung des Stadtbahnnetzes. Das ist vor dem Hintergrund generell steigender Nutzerzahlen für öffentlichen Verkehr, insbesondere aber auch auf Grund konkreter Bauprojekte im Einzugsbereich der Strecke wie z.B. der Wasserstadt Limmer nicht nachhaltig.

- Die Führung des Radverkehrs von der Scholvinstraße bis zum Hohen Ufer unmittelbar neben dem Stadtbahngleis stellt eine erhebliche Gefahr für Radfahrer dar, die von Stadtbahnzügen überholt werden.

- Der Rückbau des Radweges in der Goethestraße zu einem Radverkehrsstreifen auf der Fahrbahn für den Individualverkehr reduziert sowohl die Sicherheit als auch die Qualität der Radverkehrsführung auf dem Straßenzug Münz-/Goethestraße.

- Die Verwendung der Fahrradstreifen als Bushaltestelle am Steintor sowie am Goetheplatz reduziert die Möglichkeit der gefahrlosen Nutzung weiter.

- Die ausreichende Leistungsfähigkeit der Anbindung des Marstall und der Schmiedestraße über Scholvin- und Reuterstraße an die Goethestraße für den motorisierten Individualverkehr ist nicht nachvollziehbar. Hier ist besonders bedenklich, dass einerseits unspezifisch auf den Masterplan Mobilität 2025 hingewiesen wird, andererseits die verkehrliche Umgestaltung des Marstalls aber bislang nicht projektiert ist. In seiner bisherigen Form wird der Platz den auf ihn geleiteten Verkehr nicht aufnehmen können. Eine integrierte Planung und Beschlussfassung durch die politischen Gremien ist zwingend.

- Das exzessive Aufstellen von Lichtsignalanlagen entlang der Strecke stellt die Nutzbarkeit insbesondere der Goethestraße als Verkehrsweg generell in Frage. Vier Lichtsignalanlagen auf 300 Metern Strecke wie zwischen Langer Laube und Brühlstraße sind planerisch höchst fragwürdig. Längs der gesamten Strecke der Bauabschnitte 3 und 4 wächst die Anzahl von Lichtsignalanlagen für den Radverkehr auf 233% bzw. 300% des alten Wertes.

- Die straßenbündige Führung des Fahrradverkehrs auf der Goethestraße führt dazu, dass dieser nicht nur überflüssigerweise in Richtung Goetheplatz in die Lichtsignalanlagen Scholvin- und Reuterstraße eingebunden ist, sondern an der Kreuzung Goethe-/Brühlstraße auch zwei der drei heute möglichen lichtsignalfreien Rechtsabbiegemöglichkeiten verliert.

Die Ursprungsdrucksache nimmt in ihrer Begründung Bezug auf verschiedene bereits erfolgte Beschlüsse, so den Grundsatzbeschluss zur oberirdischen Führung der D-Stadtbahnstrecke in der Innenstadt oder den Beschluss über die Bauabschnitte 1 und 2. Vor dem Hintergrund der jetzt vorliegenden Planung muss eine Neubewertung der Gesamtsituation erfolgen. Die Umsetzung der vorliegenden Pläne stellt eine gravierende Verschlechterung der Situation für alle Verkehrsteilnehmer dar.

Die Lehre aus den hier vorliegenden Planungsunterlagen ist, dass eine städtebaulich verträgliche Einbindung von leistungsfähigen Stadtbahntrassen in innenstädtische Hauptstraßen wie die Goethe- oder Kurt-Schumacher-Straße nicht möglich ist. Der seit 2012 eingeschlagene Irrweg sollte verlassen werden.

Deshalb wird die Planung einer oberirdischen Stadtbahnstrecke in der Goethe- und Kurt-Schumacher-Straße eingestellt. Eine kurzfristig mögliche Alternativen existiert in Form einer Führung der Linie 10 über Waterloo. Die langfristige Führung der Stadtbahn aus Ahlem obliegt einem anzustoßenden neuen Planungsverfahren.

Dirk Hillbrecht
Einzelvertreter im Rat der Stadt Hannover

Hannover / 13.02.2015