Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-drucksache

b

In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)

1. Ergänzung
Nr. 0383/2014 E1
Anzahl der Anlagen 2
Zu TOP

Änderungsanträge Drucksachen-Nrn. 15-0716/2014 und 15-0717/2014

Änderungsanträge zur Drucksache Stadtbahnstrecke D-West - Citystrecke
- Abschnitt 1 und 2: Neubaustrecke Lister Meile (HH-Allee bis E.-A.-Platz)
- Abschnitt 3: Ausbaustrecke Kurt-Schumacher-Straße (E.-A.-Platz bis Goseriede –

Antrag,

1. dem Änderungsantrag aus der Drucksache Nr. 15-0716/2014 (Anlage 1)
in den Punkten 1, 2, 3, 6 (Fahrtrichtung Osten), 9, 10, 11 und 12 zu folgen,
in den Punkten 4, 5, 6 (Fahrtrichtung Westen), 7 und 8 nicht zu folgen.

2. dem Änderungsantrag aus der Drucksache Nr. 15-0717/2014 (Anlage 2)
nicht zu folgen.

Kostentabelle
Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen wird auf die DS 0383/2014 verwiesen.

Begründung

Im Rahmen der Anhörung über die oben genannte Beschlussdrucksache Nr. 0383/2014 hat der Stadtbezirksrat Mitte in seiner Sitzung am 24.03.2014 die Änderungsanträge DS-Nr. 15-0716/2014 und DS-Nr. 15-0717/2014 beschlossen. Die in den Antragstexten genannten Anlagen-Nrn. beziehen sich auf die Anlagen der Ausgangsdrucksache Nr. 0383/2014. Dazu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Änderungsantrag DS Nr. 15-0716/2014 (Anlage 1)

1. Die Planungen für die Haltestelle Rosenstraße/Hauptbahnhof (s. Anlage 3, DS 0383/2014) sind so zu überarbeiten, dass eine umfassende barrierefreie Nutzung aller

relevanten Ein-, Aus- sowie Umsteigebeziehungen dieser Haltestelle ermöglicht wird und dabei namentlich auch die Mobilitätsbedürfnisse blinder und sehbehinderter Menschen gewährleistet werden.

2. Soweit die Zu- und Abgänge der Haltestelle Rosenstraße/Hauptbahnhof (s. Anlage 3, DS 0383/2014) sich mit dem sog. deregulierten Verkehrsraum berühren, soll auch hier eine barrierefreie und sichere Querung der Haltestellenzu- und -abgänge insbesondere auch für blinde und sehbehinderte Menschen sichergestellt werden.

3. Die infra und die Stadtverwaltung nehmen kurzfristig Gespräche mit dem Regionalverein Hannover im Blinden- und Sehbehindertenverband Niedersachsen (BVN) auf, um mit diesem Fachverband den relevanten Planungsstand hinsichtlich der unter 1. und 2. umschriebenen Anforderungen zu erörtern und setzen diese Gespräche bis zur umsetzungsreifen Planung eines barrierefreien und sicheren Konzeptes fort.

Stellungnahme zu Nr. 1 bis 3:

Den Antragspunkten 1, 2 und 3 wird seitens der infra und der Verwaltung bereits gefolgt.

Am 13.02.2014 wurde mit dem Blindenverband Niedersachsen (BVN) die Planung für den Hochbahnsteig Hauptbahnhof/Rosenstraße unter dem Aspekt der Belange blinder und sehbehinderter Menschen an die bauliche Gestaltung und Ausstattung erörtert. In einem weiteren Gespräch mit Vertretern des BVN wurden am 27.03.2014 weitergehende, technische Ansätze aufgezeigt. Es wurde eine signaltechnische Lösung für den östlichen Abgang des Hochbahnsteiges zur nördlichen Straßenseite herausgearbeitet, der blinden und sehbehinderten Menschen zusätzlich ein durch akustische und taktile Signale gesichertes Überqueren der Kurt-Schumacher-Straße bei Bedarf ermöglicht und den Anforderungen anderer Verkehrsteilnehmer gleichermaßen genügt. Der planerische Vorschlag zur Ausweitung der Barrierefreiheit über das vorgeschriebene Maß, wird von der Verwaltung unterstützt. Für die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes sind dann keine Umwege mehr notwendig. Eine konventionell vollsignalisierte Furt wird von den fachlich Beteiligten funktional und (regel-) technisch begründet abgelehnt. Beide Lösungen widersprechen den verkehrsplanerisch verfolgten Ansätzen und der angestrebten, straßenräumlichen Gestaltung des deregulierten Bereiches.

Die Haltestellenlagen von Stadtbahn und üstra-Bus sind so angeordnet, dass für alle umsteigenden Fahrgäste eine gesicherte Furt im Knotenpunkt mit der Herschelstraße eingerichtet wird.

Die weitere Detaillierung und Abstimmung der baulichen und technischen Ausgestaltung dieses Streckenabschnittes, insbesondere der Bodenindikatoren und Furten, wurde für die Phase der Ausführungsplanung mit dem BVN verabredet. Diese Details sind nicht planfeststellungsrelevant, so dass noch Zeit für die Abstimmung und Detaillierung verfügbar ist.

4. Die Radwege am Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz zwischen Rundestraße und Hamburger Allee (s. Anlage 5; DS 0383/2014) erhalten beidseitig eine Breite von 2,00 m.

Stellungnahme zu Nr. 4:

Die Radwege – rote Bänderung (2 x 20 cm) und grauer Fahrstreifen (1,60 m) – in diesem Abschnitt entsprechen dem Hannover Standard und haben eine lichte Breite von 2,00 m. Eine weitere Aufweitung ist möglich, stößt aber auf der östlichen Seite (Raschplatz 5) an

Grenzen der Flächenverfügbarkeit. Hier bestehen erhöhte Anforderungen auch im Fußgängerverkehr sowie für die Aufstellung von Lieferfahrzeugen. Die vorhandene Planung bedarf aus Sicht der Verwaltung keiner Änderung.

Daher empfiehlt die Verwaltung dem Antrag nicht zu folgen.

5. Der Radweg am Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz zwischen Rundestraße und Hamburger Allee in Richtung Hamburger Allee (s. Anlage 2) wird als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn realisiert.

Stellungnahme zu Nr. 5:

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn wurde im Rahmen der Abwägung zu Gunsten einer engeren Fassung des Straßenraumes und zur Vermeidung von Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, insbesondere den Linien- und Fernbussen, in der Abwägung verworfen.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag nicht zu folgen.

6. An der Kreuzung Lister Meile/Rundestraße (s. Anlage 2) wird in beiden Fahrtrichtungen auf der Lister Meile eine Radaufstellfläche (ARAS) markiert.

Stellungnahme zu Nr. 6:

In der Lister Meile Fahrtrichtung Osten ist die Einrichtung einer ARAS möglich. Hier treten ausschließlich parallel fahrende ÖV-Fahrzeuge auf.

Die Verwaltung wird den Vorschlag aufgreifen.

In Fahrtrichtung Westen wird dies aus Gründen der Verkehrssicherheit sehr kritisch gesehen. Die drei Fahrstreifen werden unabhängig voneinander signalisiert, so dass eine richtungsbezogene Verteilung des Radverkehrs innerhalb des ARAS mit einem erhöhten Unfallrisiko verbunden ist.

Die Änderung für die Fahrtrichtung Westen wird von der Verwaltung nicht empfohlen.

7. Für den Radweg am Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz zwischen Rundestraße und Hamburger Allee in Richtung Rundestraße (s. Anlage 2) wird die Benutzungspflicht aufgehoben.

Stellungnahme zu Nr. 7:

Die Änderung für die Fahrtrichtung Westen wird aus Gründen der Verkehrssicherheit kritisch gesehen.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag nicht zu folgen. (vgl. auch Stellungnahmen zu Nr. 5 und Nr. 6).

8. Der (private) Gehweg entlang (der Lister Meile) des Kasino-Gebäudekomplexes (s.

Anlage 2) wird mit geeigneten Maßnahmen gegen unbefugtes Parken gesichert, die Befahrung wird nur dem notwendigen Lieferverkehr ermöglicht.

Stellungnahme zu Nr. 8:

Für die Flächen bestehen hohe Anforderungen an die Befahrbarkeit durch Lieferfahrzeuge (Raschplatz 5, Passerelle). Für die bestehende Situation haben hierzu umfangreiche Fahrversuche stattgefunden.

Die Möglichkeiten, diese Fläche vor verkehrswidrigem Parken zu schützen, werden durch die Verwaltung geprüft.

9. Es wird geprüft, ob eine beidseitige Verbreiterung der Radwege in der Unterführung Lister Meile (s. Anlage 6) auf 1,85 m möglich ist.

Stellungnahme zu Nr. 9:

Die Radwege habe eine lichte Breite von 1,80 m und einschließlich des Sicherheitstrennstreifen eine befestigte Breite von 2,30 m. Die Fahrbahnbreite kann aber von 7,50 m auf 7,00 m reduziert werden, so dass die Radwege um 25 cm breiter ausgeführt werden.

Die Verwaltung wird den Vorschlag umsetzen.

10. An der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Herschelstraße/Andreaestraße (s. Anlage 3) werden deutlich mehr Fahrradbügel als bisher vorgesehen aufgestellt.

Stellungnahme zu Nr. 10:

Ergänzungen sind möglich. Dabei ist zu beachten, dass in dem deregulierten Bereich linienhaftes Überqueren gewünscht ist. Dies sollte nicht unterbunden werden. Unter Beachtung der notwendigen Räume für Fußgänger werden im Rahmen der Ausführungsplanung so viele Fahrradbügel wie möglich eingeplant.

11. Es wird geprüft, wie die Planungen für den aus der Herschelstraße in die Kurt-Schumacher-Straße linksabbiegenden Radverkehr (s. Anlage 3) verbessert werden können.

Stellungnahme zu Nr. 11:

Die Einmündungen liegen außerhalb des Planungs- und Darstellungsbereiches dieser Maßnahme.

Die Verwaltung überprüft Maßnahmen, z.B. ARAS, zur Verbesserung für linksabbiegenden Radverkehr in beiden Zufahrten des Knotenpunktes.

12. Es wird geprüft, ob die derzeit bestehende direkte Linksabbiegemöglichkeit für den Radverkehr aus der Goseriede in die Kurt-Schumacher-Straße (s. Anlage 4) erhalten bleiben kann.

Stellungnahme zu Nr. 12:

Die Einmündungen liegen außerhalb des Planungs- und Darstellungsbereiches dieser Maßnahme.

Direktes Linksabbiegen für Radfahrer ist im Rahmen der dargestellten Planung möglich, erfolgt aber in neuer Führung. Diese ist kürzer und damit günstiger für die Leistungsfähigkeit der gesamten Verkehrsanlage (kurze Räumwege). Die Verwaltung wird in der Beschlussdrucksache zum Abschnitt Münzstraße – Goethestraße noch einmal auf die Thematik eingehen.

2. Änderungsantrag DS Nr. 15-0717/2014 (Anlage 2)

1. direkter Zugang zur - 1 Ebene des Raschplatzes vom Bahnsteig der Endhaltestelle Lister Meile/Raschplatz aus.

Stellungnahme zu Nr. 1:

A) Südende
Am Südende ist eine direkte Verbindung zur -1-Ebene Innerhalb der an der Oberfläche vorhandenen Flächen nicht möglich. Auf der -1 Ebene müssten für eine Verbindung an die öffentlichen Flächen, die Mindeststandards einer Sozialkontrolle erfüllen sollen, erhebliche Eingriffe in privat genutzte Räume erfolgen. Mit einer solchen barrierefreien Erschließung der -1-Ebene könnte lediglich auf relativ kurzem Weg der zusätzlich nachgerüstete Aufzug zum nach Norden führenden Bahnsteig der A- und B-Strecke erreicht werden. Mobilitätseingeschränkte Fahrgäste mit Ziel in Fahrtrichtung Kröpcke hätten keinen Vorteil. Nach bisheriger Förderpraxis des Landes wird eine zusätzliche Erschließung der Stationen mit Aufzügen selbst dann nicht gefördert, wenn, wie z.B. am Kröpcke, erhebliche Vorteile für die Fahrgäste entstehen. Bei einer zusätzlichen barrierefreien Erschließung des Südendes der Endstation Raschplatz ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass eine Förderung durch das Land wegen der beschriebenen Nachteile nicht erfolgen wird.

B) Nordende
Im Planungsprozess wurde diese Variante diskutiert und aus folgendem Grund verworfen. Bei dieser technisch machbaren Lösung würde der Aufzug die-1-Ebene im ehemaligen Verbindungsgang in Richtung alter ZOB erreichen. Dieser Punkt liegt ca. 27 m von den jetzt öffentlich zugänglichen Flächen entfernt. Es müsste ein entsprechend langer Verbindungsgang geschaffen werden. Eine solche Variante ist unter dem Gesichtspunkt der Sozialkontrolle zu verwerfen. Auch der Vergleich zum Verbindungsgang zur Westseite der Liste Meile passt nicht, da der Zugang zum Aufzug zum einen eine Sackgasse wäre und zum andern erheblich weniger frequentiert würde, als der Verbindungsgang zur Lister Meile.

Die Region und die infra lehnen daher die geforderte direkte Verbindung vom Bahnsteig in -1-Ebene ab. Die Verwaltung schließt sich der Auffassung an und empfiehlt dem Änderungsantrag nicht zu folgen.

2. Radfahrstreifen vom Ernst-August-Platz bis hin zur Herschelstraße in beide Richtungen

Stellungnahme zu Nr. 2:

Im Rahmen des Masterplans Mobilität 2025 wurde ein Verkehrskonzept Innenstadt als Handlungsschwerpunkt erarbeitet und beschlossen. Das Konzept beinhaltet die Einrichtung deregulierter Bereiche. Diese zeichnen sich durch eine Straßenraumgestaltung aus, die die gegenseitige Rücksichtnahme fördert, die Trennwirkung herabgesetzt, die Überquerbarkeit verbessert, Durchgangsverkehr aus dem Innenstadtbereich verlagert und den Zusammenhalt der Innenstadtbereiche stärkt. Vergleichbare verkehrsplanerischen Ansätze sind im Übergang am Platz der Weltausstellung (Osterstraße/Karmarschstraße) und auch am Ernst-August-Platz realisiert. Diese zeigen, wie konfliktarm sich hohe verkehrliche und stadträumliche Anforderungen miteinander vereinbaren lassen.

Im deregulierten Abschnitt der Kurt-Schumacher-Straße (E.-A.-Platz bis Herschelstraße) beruht die Umsetzung dieses konzeptionellen Ansatzes auf der deutlichen Reduzierung des im Querschnitt auftretenden Verkehrs sowie einer angepassten Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelung (Tempo 20-Zone). Auf eine weitergehende Verkehrsregelung, z.B. Markierungen und Beschilderungen, soll soweit wie möglich verzichtet werden.

Bei den erwarteten Verkehrsbelastungen, ca. 200 Fzg./Std. in der Hauptverkehrszeit im Querschnitt, und der vorgeschriebenen Geschwindigkeit wird nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV) die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr empfohlen. Benutzungspflichtige Radfahrstreifen und auch Schutzsteifen sind nicht erforderlich. Generell sind Radverkehrsanlagen in verkehrsberuhigten Bereichen zu vermeiden. Der vorhandene Straßenquerschnitt lässt die Markierung der geforderten Radfahrstreifen zudem nicht zu. Die verbleibenden Restbreiten sind als konfliktträchtig einzustufen. Ferner müssten Radfahrstreifen im Bereich der Bushaltestellen unterbrochen werden, so dass nur kurze Abschnitte markiert werden könnten.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag nicht zu folgen.

66.1
Hannover / 31.03.2014