

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0295/2009

Anzahl der Anlagen 5

Zu TOP

Stadtbahnstrecke C-Ost - Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Kantplatz

Antrag,

zuzustimmen, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Kantplatz Variante „Hochbahnsteig in der Kirchröder Straße“ gemäß den als Anlagen 2 und 3 beigefügten Planunterlagen die erforderlichen planrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen schafft und die Maßnahme anschließend realisiert.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Frauen sind im besonderen Umfang auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen und im Rahmen der Begleitmobilität mit Kindern und älteren Menschen in stärkerem Umfang gefordert. Unter diesem Aspekt stellt der barrierefreie Ausbau von Stadtbahnhaltestellen eine wesentliche Verbesserung beim Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnfahrzeuge dar.

Die vorgelegte Planung berücksichtigt das besondere Sicherheitsbedürfnis von Frauen. Der geplante Mittelhochbahnsteig erhält Zugänge von beiden Seiten, ferner werden Notruf und Informationssprechzellen eingebaut.

Kostentabelle

Die finanziellen Auswirkungen sind in einer Kostentabelle nicht darstellbar.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Der Nahverkehrsplan 2008 der Region sieht vor, ab 2010 schwerpunktmäßig die Strecken C-Ost und C-West mit der Stadtbahnlinie 4 barrierefrei auszubauen. Als erste Maßnahmen sollen im Jahre 2010 die Haltestellen Kantplatz und Uhlhornstraße Hochbahnsteige erhalten. An beiden Haltestellen erfolgt der Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnen bisher fahrgastunfreundlich auf der Fahrbahn. Das Ein- und Aussteigen setzt voraus, dass ein Vorbeifahren an einer in der Haltestelle stehenden Stadtbahn signaltechnisch unterbunden wird („Zeitinsel“).

Die stadteinwärtige Halteposition der Haltestelle Kantplatz liegt heute auf straßenbündigem Bahnkörper in Mittellage der Kirchröder Straße unmittelbar östlich der Einmündung Scheidestraße, die stadtauswertige Halteposition liegt ungefähr 100 m nach Osten versetzt zwischen den Einmündungen Kantplatz und Hegelstraße.

Der straßenbündige Bahnkörper ist seit den Gleiserneuerungen von 1997 und 2005 mit Asphalt eingedeckt und ist bei einem Gleisachsabstand von 3,15 m auch für Fahrzeuge der Serie TW 2000 tauglich. Im Haltestellenbereich wird der Gleiskörper auch vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befahren. Am rechten Fahrbahnrand stadtauswärts ist Parken nicht möglich. Im Haltestellenbereich gilt Halteverbot und der MIV wird mittels Pollern aus dem straßenbündigen Radweg im Stadtauswärtsgleis geführt.

Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden verschiedene Lösungen untersucht, von denen zwei Varianten unter Beachtung aller Randbedingungen als vertretbar angesehen werden. Die Varianten werden nachfolgend erläutert.

In einer Anfrage aus dem Bezirksrat Buchholz-Kleefeld (DS-Nr. 15-2641/2008) wurde im Zusammenhang mit der Auswahl eines Standortes für den Hochbahnsteig nach den Verkehrszahlen im Bereich Kirchröder Straße und Scheidestraße gefragt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie hat ein Ingenieurbüro als Grundlage für die Planungen im April 2008 die Verkehrsaufkommen an den Knotenpunkten Scheidestraße/ Kleestraße, Scheidestraße/ Kirchröder Straße und Kirchröder Straße/ Breithauptstraße ermittelt. Wichtige Zahlen werden in den nachfolgenden Beschreibungen der Varianten genannt.

Die Haltestelle Kantplatz wird von den Stadtbahnlinien 4 (Roderbruch – Garbsen) und 5 (Anderten – Stöcken) bedient und wird nach einer im 1. Quartal 2008 durchgeführten Verkehrserhebung von ca. 8.600 Fahrgästen je Werktag (4.300 Einsteiger und 4.300 Aussteiger) genutzt. Es besteht eine Verknüpfung mit den Buslinien 127 und 137.

2. Beschreibung der Maßnahme „Hochbahnsteig in der Kirchröder Straße“

Die Verwaltung schlägt zur Realisierung die nachfolgend beschriebene Variante 1 mit einem Hochbahnsteig in der Kirchröder Straße östlich des Kantplatzes vor.

Im Übersichtsplan (Anlage 1) ist neben der Haltestelle Kantplatz mit den beiden möglichen Varianten auch die geplante neue Lage der Haltestelle Uhlhornstraße dargestellt, die in einer anderen Beschlussdrucksache behandelt wird.

2.1 Planung

Der vorhandene ca. 21,5 m bis ca. 25,0 m breite Straßenraum lässt nur einen Mittelhochbahnsteig und einen straßenbündigen Bahnkörper zu. Auf Grund des bestehenden Verkehrsraums müssen die Gleise nach Norden hin aufgeweitet werden. Gemäß den beiliegenden Plänen (Lageplan Anlage 2, Querschnitt Anlage 3) hat die weiterhin auf straßenbündigem Bahnkörper verlaufende Ausbaustrecke eine Länge von ca. 317 m (stadteinwärts). Sie beginnt westlich (stadteinwärts) an der Einmündung Scheidestraße und endet vor Kirchröder Straße Haus Nr. 95 östlich der Breithauptstraße. Die Stadtbahn verläuft im gesamten Streckenverlauf in Mittellage.

Der geplante Mittelhochbahnsteig entsteht ca. 40 m nach Osten versetzt gegenüber der heutigen Lage der stadteinwärtigen Haltestelle zwischen Kantplatz und Breithauptstraße. Der Mittelhochbahnsteig erhält eine Länge von 70 m und eine Breite von 4,0 m. Die Bahnsteiglänge reicht für die auf der Linie 4 zum Einsatz kommenden Drei-Wagen-Züge aus. Der barrierefreie Einstieg in das Stadtbahnfahrzeug erfordert eine Bahnsteighöhe von 82 cm über Schienenoberkante. Der Mittelhochbahnsteig soll aus Betonfertigteilen hergestellt werden. Er erhält zwei Wetterschutzdächer mit Sitzmöglichkeiten sowie zwei Fahrkartentwerter, einen Fahrkartenselbstentwerter, eine Notruf-/Infosäule sowie zwei Zugzielanzeiger.

An beiden Enden des Hochbahnsteiges ermöglichen Rampen einen barrierefreien Zugang. Das Queren der Gleise bzw. der Fahrbahnen erfolgt an beiden Enden signalgeschützt (Rot-Dunkelsignalisierung). Die Signalisierung ist zwingend vorgeschrieben, da zwischen Gleis und Fahrspur keine Aufstellmöglichkeit für Fahrgäste vorhanden ist. Der Zugang ist am westlichen (stadteinwärtigen) Bahnsteigende durch die geplante Querungsstelle mit Lichtsignalanlage gesichert. Am östlichen (stadtauswärtigen) Bahnsteigende ist die Querung über die Kirchröder Straße mittels einer vorhandenen Fußgängersignalanlage zwischen Hegelstraße und der Breithauptstraße vorgesehen. Für beide Signalisierungen sind Rot-Gelb-Dunkel-Anlagen vorgesehen.

Um auch blinden und sehbehinderten Personen einen sicheren Zugang zur Stadtbahn zu ermöglichen, sind sehbehindertengerechte Ausrüstungen von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (Blindensignalgeber) sowie kontrastreiche, taktile Leitstreifen auf den Bahnsteigen vorgesehen.

Durch die Mehrbreite des Haltestellenbereichs gegenüber dem vorhandenen Zustand auf Grund der Ausbildung als Mittelhochbahnsteig und des damit verbundenen größeren Gleisachsabstandes ist ein Eingriff in beide Fahrbahnen und in die Seitenanlage auf der stadteinwärtigen Straßenseite notwendig. Gegenüber der heutigen Situation muss zur Unterbringung des Mittelhochbahnsteiges auf der Nordseite die Breite des Gehweges etwas reduziert werden. Trotzdem erhalten die Gehwege eine Breite zwischen ca. 3,00 m – 4,00 m.

Auf der stadtauswertigen Seite wird der Fahrbahnrand begradigt, die Gleise bleiben in bestehender Lage und die Fahrbahnplatte wird auf Grund der Bauzustände erneuert. Das

stadteinwertige Gleis und die Richtungsfahrbahn werden verschwenkt. Die Einmündungen Kantplatz und Hegelstraße werden aufgepflastert. Zwei temporär nutzbare Stellplätze entfallen. Die nördliche Seitenanlage wird vor den Geschäften schmaler und ca. 14 temporär nutzbare Stellplätze entfallen. Vor den Häusern Nr. 99 bis 102 ist ein 2,00 m breiter Lade-streifen geplant. Beide Fahrbahnen werden im Bereich des Hochbahnsteigs geringfügig auf 5,50 m (zuzüglich 0,50 m Sicherheitsabstand zur Kante des Hochbahnsteigs) verengt. Dieser Querschnitt wurde bereits an anderen Haltestellen realisiert.

In beiden Richtungsfahrbahnen wird jeweils ein Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau abmarkiert, so dass der motorisierte Individualverkehr hinter der Stadtbahn fährt. Das bedeutet, dass an einer in der Haltestelle stehenden Stadtbahn nicht vorbeigefahren werden kann. Für Feuerwehr und Rettungsdienste ist im Notfall ein Vorbeifahren an den stehenden Stadtbahnen unter Benutzung der Radfahrstreifen möglich. Die Verkehrserhebung aus dem April 2008 hat ergeben, dass in der Spitzenstunde am Nachmittag mit 515 Kfz je Stunde die höchste Belastung einer Fahrtrichtung vorhanden ist.

Die Bushaltesituation stadteinwärts wird von der Kirchröder Straße in die Breithauptstraße verlegt. Die Bushaltesituation stadtauswärts wird in bestehender Lage (Höhe Kantplatz) der geplanten Stadtbahnhaltestelle und der neuen Überwegsituation angepasst. Um dem Bus ein sicheres Ein- und Ausfahren in und aus der Breithauptstraße zu ermöglichen, ist eine Rot-Dunkelsignalisierung ohne ein Fußgängersignal über die Breithauptstraße vorgesehen

Für den Bike-and-ride-Verkehr sind im Bereich der signalisierten Zugänge ca. 21 Fahrradbügel geplant.

2.2 Grundstückseingriffe

Es wird kein Grunderwerb notwendig. Für die Baustelleneinrichtung müssen für die Dauer der Bauzeit Flächen in Anspruch genommen werden.

Die vorhandenen Bäume werden gemäß der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover geschützt.

2.3 Durchführung des Bauvorhabens

Beim Umbau des straßenbündigen Bahnkörpers in der Kirchröder Straße ist geplant, den Individualverkehr weitgehend einspurig in beide Richtungen durch den Baubereich zu führen. Vorübergehend wird der stadteinwärts fahrende Verkehr über Breithauptstraße und Scheidestraße umgeleitet.

Es ist vorgesehen, an zwei Wochenenden Schienenersatzverkehr im Zusammenhang mit dem Gleisbau für die benachbarte Baumaßnahme Hochbahnsteig Uhlhornstraße einzurichten. Die einzelnen Bauphasen werden in enger Zusammenarbeit mit der üstra, dem Fachbereich Tiefbau der Landeshauptstadt Hannover und der Polizei abgestimmt und durchgeführt. Die Zufahrt zu den Grundstücken wird generell gewährleistet. Für die Dauer der Bauzeit des Hochbahnsteigs wird in eine Ersatzhaltestelle eingerichtet.

3. Untersuchung alternativer Lösungen

Außer der oben beschriebenen Vorzugsvariante wurden im Rahmen einer Machbarkeits-

studie weitere denkbare Standorte für einen Hochbahnsteig untersucht. Die unter Punkt 3.1 beschriebene Variante „Hochbahnsteig in der Scheidestraße“ hat nennenswerte Vorteile und wurde daher detaillierter durchgeplant. Dagegen wurden zwei Untervarianten für den Standort Scheidestraße (Punkt 3.2) sowie zwei Standorte in der Kirchröder Straße (Punkte 3.3 und 3.4) frühzeitig verworfen, da es für jede dieser Varianten gravierende Nachteile gibt, die den Bau eines Hochbahnsteiges ausschließen.

3.1 Hochbahnsteig in der Scheidestraße

Die Variante sieht eine Hochbahnsteigposition zwischen Kleestraße und dem Abzweig in die Kirchröder Straße in Mittellage vor (Lageplan Anlage 4, Querschnitt Anlage 5). Die Abmessungen, Gestaltung des Hochbahnsteiges einschließlich der Zugänge ist identisch mit Variante 1. An der Haltestelle sind ein einseitig besonderer Bahnkörper auf der Südseite und ein straßenbündiger Bahnkörper an der Nordseite vorgesehen. Die Richtungsfahrbahnen sind jeweils zweispurig, Geh- und Radwege befinden sich auf den Seitenanlagen. Es entfallen in der Scheidestraße ca. 18 temporär nutzbare Stellplätze, allerdings können durch den Wegfall der heutigen Haltestelle in der Kirchröder Straße 8 neue geschaffen werden.

Der Ausbauquerschnitt gemäß Anlage 5 ist zur Verkehrsabwicklung erforderlich. Die Verkehrserhebung aus dem April 2008 hat ergeben, dass vormittags wie nachmittags die Querschnittsbelastung bei etwas über 2.000 Kfz je Stunde liegt. Stadtauswärts ist wegen des Geradeausverkehrs mit maximal 595 Kfz je Stunde in Richtung Berkhusenstraße eine separate Spur unverzichtbar, um den Stadtbahnverkehr nicht zu behindern. In der Gegenrichtung ist eine Mitbenutzung des Gleiskörpers durch den Kraftfahrzeugverkehr vertretbar.

Auf der Nordseite wird die Seitenanlage auf 4,8 m verbreitert, sodass ein 2,5 m breiter Gehweg mit parallelem, separatem Radweg von 1,6 m Breite und ein Sicherheitsstreifen von 0,5 m zum Fahrbahnrand entstehen. Die derzeit Tageszeit abhängigen 8 Stellplätze müssen entfallen, da im Fall, dass eine Stadtbahn in der Haltestelle steht, eine Vorbeifahrt nicht möglich wäre, auf Grund der hohen Querschnittsbelastung von maximal 1.190 Kfz je Stunde und dem Rückstau in den Knoten Scheidestraße/ Kirchröder Straße aber erforderlich ist.

Die Haltepositionen für die Busse liegen an der Südseite der Scheidestraße vor der Petrikerkirche in separater Bushaltestelle sowie weiter östlich hinter der Einmündung der Kirchröder Straße. Für die Gegenrichtung ist eine Bushalteposition in der Scheidestraße auf der Nordseite im Kreuzungspunkt unmittelbar vor der Einmündung der Kirchröder Straße vorgesehen.

Die Bushaltestelle nördlich der Petrikerkirche sowie die Aufstellfläche zwischen den Gleisen und der Fahrbahn erfordern einen bis zu ca. 4,0 m Eingriff in das Grundstück der Petrikerkirche, bei dem auch ca. 6 Bäume gefällt werden müssen.

Als Folgemaßnahme ist der Knoten Scheidestraße/ Kleestraße umzugestalten. Die östliche Fahrbahn der Einmündung Kleestraße muss abgehängt werden. Eine Durchplanung des Knotens wurde aber auf Grund der Entscheidung für die Variante 1 nicht mehr durchgeführt.

3.2 Untervarianten zu Hochbahnsteig in der Scheidestraße

Als Untervarianten wurden Lösungen ohne besonderen Bahnkörper und mit beidseitig besonderem Bahnkörper untersucht.

Bei einem Verzicht auf einen besonderen Bahnkörper hätte der geradeaus in die Scheidestraße fahrende motorisierte Individualverkehr auf den Gleisen stehen müssen, was bei einem 5-MinutenTakt der Stadtbahn zu massiven Beeinträchtigungen des Stadtbahnbetriebes geführt hätte. Ein besonderer Bahnkörper für beide Gleise wäre aus Stadtbahnsicht sicherlich wünschenswert. Es hätte aber nicht mehr ausreichend Platz für die anderen Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestanden, so dass eine sichere Führung von Radfahrern und Fußgängern nicht mehr möglich gewesen wäre. Alternativ hätte der Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr erheblich verschlechtert werden müssen. Daher wurden die beiden Untervarianten verworfen.

3.3 Hochbahnsteig zwischen Einmündung Scheidestraße und Kantplatz

An dieser Stelle ist der Straßenquerschnitt so gering, dass eine sichere Führung aller Verkehrsteilnehmer nicht möglich wäre.

3.4 Hochbahnsteig östlich der Breithauptstraße

Gegen diese Lage sprechen der große Abstand zum eigentlichen Zentrum Kleefelds und die Erschließung eines Discounters, für den eine Belieferung nicht mehr möglich wäre

4. Bewertung der Varianten

Nach gemeinsamer Auffassung der Verwaltungen der Region und der Stadt kommen für eine Umsetzung nur die Variante 1 mit einem Hochbahnsteig in der Kirchröder Straße östlich des Kantplatzes und die Variante 4 mit einem Hochbahnsteig in der Scheidestraße zwischen Kleestraße und Kirchröder Straße in Frage. Beide Varianten haben Vorteile, aber auch Nachteile. Nachfolgend werden die Vor- und Nachteile der Variante 1 und 4 sowie die Positionen der Verwaltungen der Stadt und Region erläutert.

4.1 Bewertung der Verwaltung der Stadt

Die Varianten 1 und 4 haben in etwa die gleiche Erschließungsqualität. Variante 1 bindet das Zentrum von Kleefeld besser an, bei Variante 4 ist das Eisstadion besser angebunden. Für die Verkehrsabwicklung durch den Öffentlichen Personennahverkehr gibt es praktisch keine Unterschiede. Beide Varianten verfügen über Mittelhochbahnsteige mit signalgesicherten Zugängen an beiden Enden. Auch die Umsteigewege zu den Bussen sind bei beiden Varianten gleich. Kostenmäßig ist nach heutigen Erkenntnissen kein nennenswerter Unterschied vorhanden. Aus betrieblicher Sicht hat allerdings die Variante 4 den Vorteil einer etwas besseren und kürzeren Buslinienführung, da die umwegige Fahrt durch die Breithauptstraße entfällt und der Endpunkt der Buslinien 127 und 137 mit der Stadtbahnhaltestelle identisch ist.

Die Variante 4 hat den Vorteil, dass bei einem Eingriff in die Grünanlage der Petrikirche der Kraftfahrzeugverkehr relativ gut abgewickelt werden kann. Allerdings ist aus städtebaulicher Sicht der Eingriff in die Grünanlage mit Beseitigung der Bäume nicht zu vertreten. Ohne einen Eingriff in die Grünfläche muss die Bushaltestelle in die Fahrbahn verlegt und Rad- und Gehweg eingeeignet werden. Im Übrigen stellt der Hochbahnsteig im Eingangsbereich

zum Stadtteil Kleefeld eine unerwünschte optische Blockade dar.

Durch die Verschiebung der Haltestelle gegenüber der heutigen Lage nach Westen in die Scheidestraße, wäre eine Umbenennung der Haltestelle angebracht, da der direkte örtliche Bezug zum Kantplatz nicht mehr gegeben wäre. Die über Jahrzehnte bestehende Verknüpfung der Haltestelle Kantplatz mit dem Zentrum Kleefeld im westlichen Teil der Kirchröder Straße wäre nicht mehr gegeben.

Der Standort für einen Hochbahnsteig in der Kirchröder Straße zwischen Kantplatz und Breithauptstraße hat für den Kraftfahrzeugverkehr zur Folge, dass die Radwege straßenbündig geführt werden müssen und als Folge die Fahrzeuge bei einem Halt der Stadtbahn in der Haltestelle angehalten werden müssen. Dies stellt aber keine Verschlechterung gegenüber heute dar, weil heute wegen fehlender Bahnsteige die Fahrbahn als Haltestelle dient und der Verkehr ebenfalls angehalten werden muss. Für die Radfahrer wird sich die Situation zukünftig verbessern, da für beide Richtungen Fahrradstreifen angeboten werden (in Rot eingefärbt). Es handelt sich hierbei **nicht** um Angebotsstreifen, die auch von Kraftfahrzeugen befahren werden dürfen.

Der wesentliche und entscheidende Vorteil der Variante 1 mit einem Hochbahnsteig in der Kirchröder Straße östlich des Kantplatzes ist die integrierte Lage im Stadtteil Kleefeld. Der Standort befindet sich weiterhin zentral innerhalb der Geschäftslage Kirchröder Straße / Scheidestraße / Breithauptstraße und erschließt die Wohnquartiere im westlichen Bereich Kleefelds optimal, da die Haltestelle gegenüber der heutigen Situation nur geringfügig nach Osten verschoben werden muss. Der vorhandene Versorgungsbereich kann weiterhin von den Umsteigebeziehungen Bus / Stadtbahn profitieren. Für die Fahrgäste liegt der Hochbahnsteig gut erkennbar im Straßenraum.

Da der örtliche Bezug zum Kantplatz auch weiterhin gegeben ist, braucht die Haltestelle nicht umbenannt zu werden. Damit steht die Haltestelle Kantplatz auch weiterhin für das Zentrum von Kleefeld.

Als Fazit ist festzuhalten, dass die Varianten 1 und 4 in vielen Punkten in etwa gleichwertig sind. Ausschlaggebend ist aus Sicht der Verwaltung der Vorteil der Variante 1 mit einer integrierten Lage im Stadtteil Kleefeld. Ferner ist städtebaulich nachteilig bei Variante 4 der Eingriff in die Grünanlagen der Petrikirche. Daher schlägt die Verwaltung die Variante 1 – Hochbahnsteig in der Kirchröder Straße zwischen Ostende Kantplatz und Breithauptstraße – zur Realisierung vor.

4.2 Bewertung der Verwaltung der Region

Die Verwaltung der Region ist zusammen mit der infra und der üstra in ihrer Bewertung zu der Auffassung gekommen, dass die Variante 4 wegen ihrer verkehrlichen Vorteile der Variante 1 vorzuziehen ist. Allerdings hat die Verwaltung der Region der Stadt mitgeteilt, dass ihren politischen Gremien vorgeschlagen wird, dem Wunsch der Stadt zu folgen und einen Hochbahnsteig in der Kirchröder Straße östlich Kantplatz zu realisieren.

5. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die unter Punkt 2 beschriebene Maßnahme werden gemäß der von der infra aufgestellten Kostenermittlung mit 1,99 Mio. € veranschlagt. Von den Gesamtkosten sind 1,66 Mio. € zuwendungsfähig und 0,33 Mio. € nicht zuwendungsfähig.

Die Maßnahme soll vom Land gefördert werden mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Der verbleibende kommunale Anteil wird von der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH übernommen. Die Refinanzierung erfolgt durch die Region Hannover.

6. Beteiligung der Behindertenbeauftragten

Die Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover wurde an der Planung beteiligt. Aus Sicht der Behindertenbeauftragten ist es zu begrüßen, dass der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn fortgesetzt wird. Mit dem Ausbau der Haltestelle Kantplatz und der ebenfalls für 2010 geplanten Maßnahme Uhlhornstraße wird die barrierefreie Stadtbahnanbindung des Stadtteils Kleefeld hergestellt. Die ÖPNV-Erschließungsqualität für mobilitätsbehinderte Menschen wie z. B. RollstuhlfahrerInnen, Senioren und Personen mit Kinderwagen wird somit erheblich verbessert.

Die Behindertenbeauftragte weist ferner darauf hin, dass auch blinden und sehbehinderten Personen durch entsprechend ausgerüstete Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (Blindensignalgeber) sowie durch taktile Leitstreifen auf den Bahnsteigen der Einstieg erleichtert wird.

7. Weiteres Verfahren, Realisierung

Der Regionsausschuss hat in seiner Sitzung am 17.07.2007 den Beschluss zur Bereitstellung von Planungsmitteln für den Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Kantplatz gefasst. Die Infrastrukturgesellschaft als Bauherr hat die TransTecBau mit der Planung und der Umsetzung beauftragt. Um im Jahre 2010 Landesmittel erhalten zu können, wird die infra kurzfristig den Finanzierungsantrag stellen und die Planfeststellung beantragen.

In dem noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahren erfolgt eine öffentliche Auslegung der Pläne. Alle betroffenen Anlieger können im Rahmen des Verfahrens ihre Einwände vorbringen. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird in ihrer Funktion als Planfeststellungsbehörde ggf. eine Anhörung durchführen und im Planfeststellungsbeschluss über die Einwände entscheiden.

Die Planung der infra sieht vor, Anfang 2010 mit vorbereitenden Maßnahmen, wie dem Leitungsbau, zu beginnen. Die Inbetriebnahme der umgebauten Haltestelle soll spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 erfolgen. Die Einhaltung der Termine ist neben der Beschlussfassung durch die politischen Gremien der Stadt und der Region davon abhängig, dass das Planfeststellungsverfahren zügig durchgeführt werden kann und dass der Bewilligungsbescheid rechtzeitig vorliegt.

66.1
Hannover / 06.02.2009