

CDU-Fraktion (Antrag Nr. 0089/2011)

Eingereicht am 19.01.2011 um 12:00 Uhr.

Stadtentwicklungs- und Bauausschuss, Verwaltungsausschuss, Ratsversammlung

Zusatzantrag der CDU-Fraktion zu Drucksache Nr. 2547/2010 (Beschluss des Masterplanes Mobilität 2025 - Verkehrsentwicklungsplan - für die Landeshauptstadt Hannover)

Antrag zu beschließen:

Der Antragstext wird wie folgt **ergänzt**:

den Masterplan Mobilität 2025 (Verkehrsentwicklungsplan) für die Landeshauptstadt Hannover **mit folgenden Maßgaben zu beschließen:**

1. **Es werden für alle Verkehrsmittelarten Modal-Split-Anteile als Zielgrößen definiert.**
2. **Auf die vorgesehene Reduzierung der Parkplatzanzahl in der City wird verzichtet, um die Einzelhandelsgeschäfte nicht zu schädigen.**
3. **Der Ausbau von P&R-Angeboten in Stadtrandbereichen wird nicht nur als Ziel definiert, sondern auch aktiv umgesetzt.**
4. **Der Anteil barrierefreier Haltestellen im Stadtbahnnetz wird korrigiert.**
5. **Die Aufzählung der gemäß Nahverkehrsplan 2008 geplanten Stadtbahnverlängerungen ist zu korrigieren.**
6. **Die widersprüchlichen Aussagen zum zukünftigen Stellenwert von Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen im ÖPNV sind zu korrigieren.**
7. **Die widersprüchlichen Aussagen zu den Varianten zur zukünftigen Führung der Stadtbahnstrecke D in der City werden überprüft und angepasst.**
8. **Die Aussage einer erfolgten Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis Misburg Mitte ist zu korrigieren.**
9. **Der für die Kurt-Schumacher-Straße vorgeschlagene Shared-Space-Bereich zwischen Herschelstraße und Lister Meile wird gestrichen.**

Begründung:

- zu 1) Für den Radverkehr wird als Ziel eine Verdopplung des Modal-Split-Anteils auf 25 % definiert. Ebenso sollen gemäß Masterplan die Fahrgastzahlen im ÖPNV gesteigert werden. Da nur 100 % zu verteilen sind, sollten ehrlicherweise auch Prognosen für den Fußgängerverkehr und den motorisierten Individualverkehr benannt werden.
- zu 2) Auf den Seiten 39 und 63 wird von einer Reduzierung der Parkplatzanzahl in der City ausgegangen, da die heute vorhandenen Stellplätze auf dem Köbelinger Markt, dem Marstall und dem Klagesmarkt ersatzlos entfallen sollen. Bei Umgestaltung dieser Plätze ist daher für einen adäquaten Ersatz zu sorgen, um die innerstädtische Wirtschaft nicht zu schädigen.
- zu 3) Ein Bau weiterer P&R-Anlagen im Stadtrandbereich scheitert derzeit an einer Übernahme der Verkehrssicherungspflicht durch die LHH. Die am S-Bahn-Haltepunkt Misburg-Anderten vorgesehene Anlage wird beispielsweise nicht umgesetzt, weil die LHH die Übernahme der Unterhaltung abgelehnt hat.
- zu 4) Auf Seite 21 ist der Anteil der barrierefreien Stadtbahnhaltestellen mit etwa einem

- Drittel angegeben. Tatsächlich beträgt der Anteil derzeit genau zwei Drittel (67 %). Die Aussage ist zu korrigieren.
- zu 5) Auf Seite 21 wird behauptet, dass gemäß Nahverkehrsplan 2008 als weitere Projekte die Stadtbahnverlängerungen nach Ahlem-Nord, Badenstedt-West, Davenstedt und Hemmingen geplant seien. Tatsächlich sind aber die Stadtbahnverlängerungen nach Misburg-Mitte, Garbsen-Mitte und Hemmingen vorgesehen.
 - zu 6) Auf Seite 40 wird behauptet, dass weitere Investitionen in den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur gegenüber einer Effizienzsteigerung des Systems eher nachrangig gesehen werden. Dagegen wird auf den Seiten 42, 51 und 59 der barrierefreie Ausbau der Haltestellen eingefordert, die den überwiegenden Anteil der Investitionen ausmachen.
 - zu 7) Zur zukünftigen Führung der Stadtbahnstrecke D werden auf Seite 13 die Varianten „Tunnel bis Raschplatz“ und „heutige Streckenführung“ genannt, auf Seite 65 zusätzlich eine oberirdische Variante in Richtung Raschplatz. Die Aussagen auf Seite 13 müssen mit den Aussagen auf Seite 65 übereinstimmen.
 - zu 8) Auf Seite 43 wird behauptet, die Verlängerung der Stadtbahnlinie 7 bis Misburg-Mitte sei bereits erfolgt. Diese Aussage ist falsch und muss daher korrigiert werden.
 - zu 9) In den Karten auf den Seiten 53 und 62 ist für die Kurt-Schumacher-Straße im Abschnitt Herschelstraße/Lister Meile ein Shared-Space-Bereich vorgeschlagen. Dieses ist aufgrund der dort vorhandenen starken Verkehrsmengen und der verkehrenden Stadtbahn- und Buslinien unverträglich, da dann alle Signalanlagen abzubauen wären und Schrittgeschwindigkeit gefahren werden müsste. Zudem wäre die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet.

Jens Seidel
Vorsitzender

Hannover / 19.01.2011