Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

1. Ergänzung
Nr. 2475/2014 E1
Anzahl der Anlagen 2
Zu TOP

Änderungsanträge Drucksachen Nrn. 15-2587/2014 N1 und 15-2812/2014 BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Änderungsanträge zur Drucksache 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,

1. dem Änderungsantrag aus der Drucksache Nr. 15-2587/2014 N1 (s. Anlage 1) in den Punkten 1, 4, 10 und 11 zu folgen,
in den Punkten 3, 5 und 7 teilweise zu folgen,
in den Punkten 2, 6, 8 und 9 nicht zu folgen.

2. dem beschlossenen Änderungsantrag aus der Drucksache Nr. 15-2812/2014 (s. Anlage 2) zu folgen.

.

.
.

Kostentabelle
Finanzielle Auswirkungen: Es wird auf die DS 2475/2014 verwiesen.

Begründung:

Im Rahmen der Anhörung über die oben genannte Beschlussdrucksache Nr. 2475/2014 hat der Stadtbezirksrat Mitte in seiner Sitzung am 15.12.2014 die Änderungsanträge DS-Nr. 15-2587/2014 N1 und DS-Nr. 15-2512/2014 beschlossen. Dazu nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Änderungsantrag DS Nr. 15-2587/2014 N1 (Anlage1)

Der Änderungsantrag umfasst 11 Einzelpunkte, zu denen wie folgt Stellung genommen wird:

1. Radwege in der Kurt-Schumacher-Straße

Die in Abschnitt 3a geplanten Hochbordradwege in der Kurt-Schumacher-Straße werden in einer Breite von mindestens 2 m, besser 2,5 m realisiert (so wie es die Planungen auch für die Münzstraße vorsehen).

Stellungnahme zu 1:

Der im Bestand vorhandene und in der Planung dargestellte Radweg hat eine richtlinienkonforme Breite von 1,60 m. Mit den beidseitig angeordneten roten Klinkerstreifen („Hannover-Standard“) steht dem Radverkehr eine Breite von 2,00 m zur Verfügung. Die Breite eines Einrichtungsradweges soll sich gegenüber der Breite in Gegenrichtung befahrener Radverkehrsanlagen erkennbar unterscheiden. In der Regel werden Zweirichtungsradwege in einer Breite von 2,50 m angelegt. In der hier vorliegenden Situation ist zu vermeiden, dass Radfahrende die anschließenden Radfahrstreifen in der Kurt-Schumacher-Straße entgegen der Fahrtrichtung befahren. Da im Verlauf der Kurt-Schumacher-Straße eine deutliche Aufwertung der bestehenden Radwegebeziehung gewollt und mit beidseitigen Radfahrstreifen (Breite 2,30m) auch geplant ist, erscheint der Anschluss an den Bereich Goseriede, Münzstraße und Steintor mit einem ebenfalls hohen Standard vertretbar.

Die Verwaltung empfiehlt daher dem Antrag mit einer Breite von 2,00 m zu folgen.

2. Abstand zu Baumscheiben bzw. Fahrradbügeln

Zwischen den Radwegen (Kurt-Schumacher-Straße und Münzstraße) und direkt angrenzenden Baumscheiben bzw. Fahrradbügeln wird ein ausreichender Abstand eingeplant, um Aufwerfungen und Behinderungen entgegenzuwirken.

Stellungnahme zu 2:

Aufwerfungen in den angrenzenden Pflasterflächen werden durch geeignete technische Maßnahmen beim Bau verhindert. Platz für einen größeren Abstand steht im Übrigen nicht zur Verfügung.

Die Verwaltung empfiehlt daher dem Antrag nicht zu folgen.

3. Radverkehrsführung auf Steintorplatz

Die rege benutzte Radverkehrsführung von der Georgstraße entlang der Eisdiele/ Steintorplatz (Fußgängerzone) in Richtung Goseriede bekommt eine eigene, markierte Zuführung zum Knotenpunkt/Radverkehrsfurt. Die Furt dort wird ebenfalls auf min. 2,5 m aufgeweitet und beiderseits mit einer großzügigen Aufstellfläche versehen.

Stellungnahme zu 3:

Die Umgestaltung des Stadtplatzes ist nicht Bestandteil dieser Maßnahme. Im Rahmen der Ausführungsplanung soll die Anbindungen der bestehenden, diagonalen Radwegeführung über den Steintorplatz berücksichtigt werden. Geplant ist die Beziehung mit „Radfahrer frei“ zu beschildern und in ihrer heutigen Form zu erhalten. Eine Anpassung der Bestandsbreite von 2,00 m (ohne Einfassung) ist nicht vorgesehen. Ein Anschluss der Bestandsanlage im Eckpunkt Kurt-Schumacher-Straße/Münzstraße und die Ausweisung großzügiger Aufstellflächen gestaltet sich schwierig, da die Erhaltung der beiden raumbildenden Bestandsbäume ein vorangestelltes Planungsziel für die Linienführung der gesamten Verkehrsanlagen darstellt und im Bereich der Goseriede entgegenstehende, stadtgestalterische Schwerpunkte gesetzt wurden. Im Rahmen der Ausführungsplanung sollen diese Details weiter geprüft werden, um eine mögliche Lösung bei Erhalt der Bäume zu erarbeiten. Ziel der vorliegenden Planung ist, eine attraktive Verbindung der Radverkehrsachsen Lange Laube/Georgstraße, Kurt-Schumacher-Straße und Goseriede/Klagesmarkt anzubieten. Hierzu sind die verbindenden Elemente im Verlauf der Münzstraße als Zweirichtungsradwege vorgesehen. Die ebenfalls verbindende Furt über die Kurt-Schumacher-Straße wird im Rahmen der Ausführungsplanung an den anschließenden Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 2,5 m angepasst.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag teilweise zu folgen.

4. Ersatz für wegfallende Radbügel

Vor dem Elektronikfachmarkt werden die durch den begrüßenswerten Überweg wegfallenden Radbügel unmittelbar angrenzend ersetzt und in der Anzahl erhöht, notfalls wird dafür ein benachbarter Stellplatz in Anspruch genommen.

Stellungnahme zu 4:

Die Anordnung weiterer Fahrradbügel wird zu Lasten eines MIV-Stellplatzes umgesetzt.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag zu folgen.

5. Rampe Steintorplatz

Die schon heute viel zu schmale Rampe (samt Engstelle) vom Steintorplatz zum Überweg Münzstraße/Lange Laube wird ersetzt oder versetzt und deutlich erweitert, um zügigen Rad- und sicheren Fußgängerverkehr zu ermöglichen. Dabei sollen insbesondere die veränderten Fußgängerverkehrsströme und der starke Radverkehrsanteil ungehindert und störungsfrei abgewickelt werden können, weshalb die Rampe die Straßenstruktur Lange Laube

aufgreifen sollte. Engstellen (wie bisher) sind zu vermeiden.

Stellungnahme zu 5:

Die Umgestaltung der ganzen Rampe ist nicht Bestandteil dieser Maßnahme. Die Planung für die Münzstraße lässt aber einen Umbau zu einem späteren Zeitpunkt als separate Maßnahme zu.

Zur Verbesserung der Situation ist aber vorgesehen, den unteren Eckbereich abzurunden mit dem Ziel, die Führung für Radfahrende zu verbessern.

Die Verwaltung empfiehlt daher dem Antrag teilweise zu folgen.

6. Radverkehrsführung Richtung Goetheplatz vor Brühlstraße

An der Kreuzung mit der Brühlstraße wird die Radverkehrsführung (Richtung Goetheplatz) so wie auf der gegenüber liegenden Seite realisiert: der Geradeausradverkehr wird frühzeitig in die Fahrbahnmitte zwischen die Geradeaus- und die Rechtsabbiegespur geführt.

Stellungnahme zu 6:

Die Übertragung der stadteinwärts dargestellten und auch an anderer Stelle im Stadtgebiet realisierten Lösungen (z.B. Podbielskistraße/Lister Platz) ist nicht möglich. Durch das Brückenbauwerk stehen nur begrenzte und klar definierte Flächen zur Verfügung. Eine gemischte Führung einzelner Fahrbeziehungen des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr kommt auf Grund der insgesamt auftretenden Verkehrsbelastung nicht in Betracht. Eine Radverkehrsschleuse ist in diesem Bereich nur unter Ansatz von Mindestmaßen für den Rad- und den Kraftfahrzeugverkehr möglich. Der verfügbare Raum erlaubt lediglich die Anordnung überfahrbarer Schutzstreifen mit angrenzenden MIV-Fahrstreifen und auch dies mit z.T. nur reduzierter Fahrstreifenbreite. Ein separater Radweg für rechtsabbiegende Radfahrende ist nicht möglich.

Die Verwendung von Mindestmaßen ist aus Sicht der Verkehrssicherheit in dieser komplexen Verkehrssituation ungünstig zu bewerten. Insbesondere das Überholen von Radfahrenden durch größere Kraftfahrzeuge gestaltet sich dadurch kritisch. Als Konsequenz sind Probleme beim notwendigen Räumen der Fahrstreifen für den beschleunigten Betrieb der Stadtbahn zu erwarten, da es zu ungewollten Rückstauungen im straßenbündigen Gleisbereich kommen kann.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag nicht zu folgen.

7. Radwege in der Brühlstraße

Die Radwege der Brühlstraße werden an der Einmündung Goethestraße direkt an die Fahrbahn herangeführt, um eine bessere Sichtbarkeit zu gewährleisten. Zusätzlich soll der Radverkehr eine eigene Signalisierung erhalten, die zur besseren Wahrnehmung zusätzlich groß neben die LSA für den MIV installiert wird.

Stellungnahme zu 7:

Die Ausbildung der Seitenanlagen an der Brühlstraße und dem Leibnizufer ist kein Bestandteil der vorliegenden Maßnahme. Die grundsätzlich wünschenswerte Veränderung der Radwegeführung im Sinne des Antrages erfordert auf der Seite der Bebauung einen größeren Umbau der Brühlstraße und der Straße Leibnizufer und wäre eine eigenständige Maßnahme. Dafür gibt es aber zurzeit keine Finanzierung.

Auf der Seite zur Leine hin ist dagegen ohne größeren Mehraufwand ein Heranführen des Radweges an die Fahrbahn umsetzbar und kann daher im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Die Verwaltung empfiehlt daher dem Antrag teilweise zu folgen.

8. Zusätzliche Querungsmöglichkeit zwischen Brühlstraße und Goethekreisel

Es wird eine zusätzliche Querungsmöglichkeit über die Gleise/Fahrbahn zwischen Brühlstraße und Goethekreisel realisiert. Entweder am stadteinwärtigen Ende des Hochbahnsteiges oder separat in Höhe Am Kanonenwall. Die Querungsmöglichkeit wird nach Möglichkeit als Zebrastreifen ausgeführt.

Stellungnahme zu 8:

Eine zusätzliche Querung über die Goethestraße ist am östlichen Abgang des Hochbahnsteiges Goetheplatz vorhanden. Die Ausbildung als Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) über eine Fahrbahn mit straßenbündigem Gleis ist nicht zulässig. Da die Stadtbahn an Fußgängerüberwegen nicht wartepflichtig ist, wären an dieser Stelle zwei zusätzliche Warteflächen (Inseln) neben der Stadtbahntrasse im Straßenraum unterzubringen. Um diese müsste der MIV herumgeführt werden, was eine deutliche Aufweitung des bereits sehr breiten Straßenraumes erforderlich machen und einen sehr unbefriedigenden Entwurf ergeben würde. Der in der Planung dargestellte Querschnitt mit beidseitigen Anlagen für den Radverkehr und den ruhenden Verkehr wäre nicht aufrecht zu erhalten. Beide Verkehrsanlagen müssten über einen längeren Abschnitt unterbrochen werden.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag nicht zu folgen.

9. Radverkehr in der Spinnereistraße

Der Radverkehr in Richtung Königsworther Straße wird frühzeitig auf die Fahrbahn Spinnereistraße geführt, damit die dann hinzukommende Rechtsabbiegerampel den Geradeaus-Radverkehr nicht unnötig verzögert.

Stellungnahme zu 9:

Der Radverkehr müsste im vorliegenden Fall im Verlauf der Spinnereistraße aus der Seitenanlage auf die Fahrbahn geführt werden und den rechten Fahrstreifen kreuzen, um zwischen den Geradeausfahrstreifen und den Rechtsabbiegestreifen zu gelangen. Dadurch ist die Situation anders gelagert als in dem Fall, dass der Rechtsabbiegestreifen zu dem Geradeausfahrstreifen hinzuaddiert wird und mit Beginn des neuen Streifens der Radverkehr zwischen beide Streifen geführt wird. Vor dem Kreuzen/Queren des rechten Fahrstreifens würde der Radfahrende aus der Seitenanlage kommen, eine Situation, die hinsichtlich der Verkehrssicherheit kritischer zu bewerten ist, als das Queren des freien Rechtsabbiegers in der heutigen Situation. Dieses Argument wurde von den Planenden höher eingestuft, als der Verlust von Grünzeit am Knotenpunkt.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag nicht zu folgen.

10. Rad-Linksabbieger aus Königsworther Straße in Braunstraße

Der Rad-Linksabbieger aus der Königsworther Straße in die Braunstraße wird so weit wie möglich in Richtung Königsworther Straße zurückversetzt, die Furt wird ähnlich wie heute im Bogen neben den ebenfalls links abbiegenden Kfz geführt.

Stellungnahme zu 10:

Die Führung des Radverkehrs im Bogen parallel zum MIV führt zu geringfügig längeren Räumzeiten bei der LSA-Steuerung. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung verschlechtert sich etwas. Daher wurde die Führung rechtwinklig zur Fahrbahn gewählt. Die negativen Auswirkungen der im Antrag geforderten Führung sind aber vertretbar.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag zu folgen.

11. Radbügel vor bzw. neben dem Café Safran

Es wird nach Möglichkeit die Zahl der Radbügel vor bzw. neben dem Café Safran (Königsworther Straße) erhöht. Dafür ist auch eine teilweise Inanspruchnahme der benachbarten Baulücke (Zurücksetzung der Mauer) zu prüfen.

Stellungnahme zu 11:

Die genaue Anzahl und Lage der Fahrradbügel wird im Zuge der Ausführungsplanung festgelegt. Eine Ausweitung der Fahrradabstellanlage auf das Grundstück der Braunstraße 30 ist unverträglich mit der Zielsetzung, diese Baulücke zu schließen. Angestrebt wird aber eine möglichst große Anzahl von Bügeln, soweit diese verträglich in der Seitenanlage untergebracht werden können. Dem Antrag wird somit gefolgt.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag zu folgen.

Änderungsantrag DS Nr. 15-2812/2014 (Anlage 2)

Im Bereich der Haltestelle Braunstraße wird geprüft, inwieweit hinsichtlich der Hochbahnsteige eine Barrierefreiheit auch in Richtung des Goetheplatzes durch Schaffung einer entsprechenden Rampe hergestellt werden kann.

Stellungnahme:

Für die Anordnung einer Rampe an der Westseite der Haltestelle Glocksee ist bei der erforderlichen Aufweitung des Straßenraumes zu beachten, dass der stadteinwärtige Gehweg unter ein Gebäude der Stadtwerke verlegt oder das Gebäude mit sehr hohen Kosten abgerissen und Ersatz geschaffen werden müsste. Damit einher ginge der sehr aufwendige Umbau der im Gebäude befindlichen technischen Einrichtungen. Es wird daher eine Lösung mit zweiter Rampe in Richtung Goetheplatz gesucht, bei der ein Abriss dieses Gebäudes vermieden werden kann. Nach bisheriger Einschätzung scheint dies möglich. Die abschließende Abstimmung mit den Stadtwerken und deren Zustimmung steht aber noch aus. Der Wunsch, an der Haltestelle Glocksee auch an der Westseite eine Rampe vorzusehen, wird geprüft und falls möglich umgesetzt.

Die Verwaltung empfiehlt dem Antrag als Prüfauftrag zu folgen.

66.1
Hannover / 23.01.2015