

Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

**b**

An den Stadtbezirksrat Ahlem-Badenstedt-Davenstedt  
(zur Kenntnis)  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

	1. Ergänzung
Nr.	0622/2018 E1
Anzahl der Anlagen	1
Zu TOP	

---

### **Stadtbahnstrecke A-West**

#### **- Änderungsantrag des Stadtbezirksrates Ahlem-Badenstedt-Davenstedt (DS 15-1022/2018)**

#### **Antrag,**

dem Änderungsantrag aus dem Stadtbezirksrat Ahlem-Badenstedt-Davenstedt (Drucksache Nr. 15-1022/2018, Anlage 1) in Punkt 1 teilweise zu folgen und in Punkt 2 zu folgen.

- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gem. § 76 Abs. 2 NKom VG

#### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der Ursprungsplanung beachtet.

#### **Kostentabelle**

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

#### **Begründung des Antrages**

##### **Antrag Drucksache 15-1022/2018, Punkt 1:**

*„Aus Gründen der Verkehrssicherheit wird der Radverkehr in der gesamten Empelder Straße beidseitig auf gesonderten Radwegen geführt .“*

##### **Stellungnahme zu 1:**

Als Grundlage für diesen Antragspunkt wird der Beschluss des Verwaltungsausschusses zu „Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs und zur Förderung von gewerblicher Fahrradnutzung“ (Drucksache 0277/2018) aufgeführt.

Folgender Beschlusspunkt aus der Drucksache 0277/2018 ist hier relevant:

*„Wenn es die baulichen Dimensionen des Verkehrsraumes ermöglichen, ist der Anlage von getrennten Radverkehrsanlagen vor Fahrradschutzstreifen der Vorzug zu geben. Dementsprechend wird insbesondere an allen Hauptverkehrsstraßen bei Um- und Neubauten die Einrichtung eigenständiger Radverkehrsanlagen geprüft und möglichst umgesetzt.“*

Die für die Planungen zuständige Infra wurde von Seiten der Verwaltung auf der Grundlage des Änderungsantrages und der Drucksache 0277/2018 aufgefordert, zu überprüfen, inwieweit von dem bislang zur Umsetzung vorgesehenen Schutzstreifen für den Radverkehr zu Gunsten einer separaten Radverkehrsanlage abgewichen werden kann. Schutzstreifen können durch den Kraftfahrzeugverkehr im Bedarfsfall jederzeit überfahren werden, sofern die Verkehrsverhältnisse dieses erfordern. Als eigenständige (getrennte) Radverkehrsanlagen gelten sowohl Hochbordradwege als auch Radfahrstreifen. Diese sind durch einen Hochbord bzw. einen Breitstrich von dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr abgegrenzt.

Im Ergebnis der Überprüfungen zeigt sich, dass die baulichen Dimensionen des Verkehrsraums unter Berücksichtigung der übrigen Nutzungsansprüche sowie der Separierung und Barrierefreiheit der Stadtbahn eine Führung des Radverkehrs auf Hochbordradwegen nicht ermöglichen. Die Führung der Gleisanlagen auf zumindest teilweise besonderem Bahnkörper würde nicht mehr überall möglich sein. Somit wäre auch der Planungsansatz, die gesamte Empelder Straße mit dem Stadtbahnprojekt zu überplanen, hinfällig. Das Stadtbahnprojekt würde sich in diesem Fall nur noch auf den barrierefreien Ausbau der Haltestellen beschränken können. Die Gesamtaufwertung der Empelder Straße wäre nicht mehr möglich. Die Neuplanung würde darüber hinaus eine mehrjährige Verzögerung des Vorhabens bedeuten.

Die Anlage einer getrennten Radverkehrsanlage in Form eines Radfahrstreifens wäre dahingegen auf dem überwiegenden Teil des für den Umbau vorgesehenen Streckenabschnitts möglich. Hierbei wurde der Überprüfung ein 2,0 m breiter und mit einem durchgezogenen Breitstrich von der Fahrbahn abgetrennter Radfahrstreifen, der durchgängig in roter Farbe markiert werden würde, zu Grunde gelegt. Dieser wäre in dieser Ausführung vergleichbar mit aktuell im Stadtgebiet realisierten und aus Nutzersicht bewährten Radfahrstreifen (z.B. in der Kurt-Schumacher-Straße).

Lediglich auf dem Teilabschnitt zwischen Safariweg und dem Beginn des Hochbahnsteiges Riechersstraße in Fahrtrichtung stadteinwärts wäre die Realisierung eines 2,0 m breiten Radfahrstreifens nicht möglich, da die Breitenverhältnisse trotz minimaler Gehweg- und Fahrbahnbreiten und Verzicht auf Parken/Grünstreifen hier nicht ausreichend wären. Auf diesem Teilstück könnte daher ein Schutzstreifen mit einer Regelbreite von 1,50 m, der ebenso wie der Radfahrstreifen durchgängig in roter Farbe markiert werden würde, zur Umsetzung kommen.

Die Verwaltung empfiehlt, die Forderungen zur Überarbeitung der Planung in dem oben beschriebenen Sinne an die zuständige Infra weiterzugeben und die Realisierung im weiteren Planungsverlauf zu begleiten. Dieses Vorgehen steht im Einklang mit der in der Drucksache Nr. 0277/2018 beschlossenen Forderung zur weitest gehenden Separierung des Radverkehrs.

**Antrag Drucksache 15-1022/2018, Punkt 2:**

*„Die Haltestelle Hermann-Ehlers-Allee wird in Margot-Matthias-Straße umbenannt .“*

**Stellungnahme zu 2:** Die Landeshauptstadt Hannover wird die gewünschte Benennung der Haltestelle in „Margot-Matthias-Straße“ an die für die Umbenennung von Haltestellen zuständigen Verkehrsbetriebe (ÜSTRA) weitergeben. Mit dem Neubau wird die ÜSTRA intern eine Prüfung zur Umbenennung vornehmen und dies mit den Gremien des GVH entscheiden.

**Anlagen**

Anlage 1      Änderungsantrag Nr. 15-1022/2018 aus dem Stadtbezirksrat  
Ahlem-Badenstedt-Davenstedt zu Drucksache Nr. 0622/2018

66.11  
Hannover / 31.07.2018