

Landeshauptstadt



Hannover



An den Stadtbezirksrat Mitte (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-2581/2019 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	8.2.1.

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage Fahrradverkehr Celler Straße im Bereich Hamburger Allee Sitzung des Stadtbezirksrates Mitte am 21.10.2019 TOP 8.2.1.

Die Celler Straße ist nicht nur für den KFZ-Verkehr sondern auch für den Fahrradverkehr eine wichtige Verbindungsstrecke zwischen List/Oststadt und Mitte. Der Bezirksrat Mitte hat auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vorgeschlagen, dass jeweils nach dem Kreuzungsbereich die rechtsführende KFZ-Spur für den Fahrradverkehr ausgewiesen werden könnte. Dies könnte ohne größere Planungen relativ leicht umgesetzt werden, wenn auch bereits vor der Kreuzung nur eine Geradausspur ausgewiesen werden würde. Dies wird von den meisten KFZ-Fahrenden stadtauswärts derzeit so genutzt bzw. ist stadteinwärts bereits so umgesetzt (siehe hierzu die Anträge Drs. 15-1730/2018 und 15-1732/2018).

Die Verwaltung ist den Anträgen nicht gefolgt. Als Begründung wurde u. a. angegeben, dass sich Änderungen durch eine komplette Überplanung ergeben könnten und dafür zunächst einmal abgewartet werden müsste, wie sich die Verkehre aufgrund der durch das Projekt 10/17 geänderten Verkehrsführung im Bereich der Innenstadt entwickeln.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie haben sich die Verkehre (einschließlich des Fahrradverkehrs) aufgrund der durch das Projekt 10/17 geänderten Verkehrsführung entwickelt, bzw. wann ist mit Erkenntnissen zu rechnen?
2. Warum muss bei den geringen und wenig kostenträchtigen Maßnahmen der Vorschläge (keine baulichen Veränderungen, lediglich Markierungen) entsprechend der einleitend genannten Drucksachen eine grundlegende Überplanung erfolgen bzw. in ein „Gesamtkonzept“ eingebettet werden?
3. Welche Vorstellungen gibt es hinsichtlich eines solchen Gesamtkonzeptes zur besseren Situation für den Fahrradverkehr?

Die Verwaltung beantwortet die Anfrage wie folgt:

1. Die Stadtbahnmaßnahme D-Linie 10/17 Innenstadt ist in ihren wesentlichen Teilen fertiggestellt. Die während der Bauzeit notwendigen Verkehrsumlagerungen sind nicht mehr erforderlich. Ähnlich verhält es sich mit den verkehrlichen Änderungen, die aufgrund des Stadtbahnausbaues, neu entstanden sind. Auch hierfür ist genügend Zeit verstrichen, damit der betroffene Kraftverkehr sich auf die neuen Verkehrssituationen rund um die Innenstadt einstellen konnte. Mit der Beendigung der Brückensperrung Königstraße können am Knotenpunkt Hamburger Allee / Celler Straße wieder Verkehrszählungen mit einem objektiven Ergebnis zum normalen Verkehrsgeschehen durchgeführt werden. Die ermittelten Zählraten aller Verkehrsarten bilden die Grundlage für mögliche Änderungen am Knotenpunkt Hamburger Allee / Celler Straße und deren Auswirkungen.

2. Sinnvolle Änderungen an einem signalgeregelten Knotenpunkt erfordern Grundlagendaten, wie die zuvor genannte Verkehrszählung aber auch Geometriedaten des gesamten Knotenpunktes. Hierzu zählen auch Aufstellbereiche, vor den jeweiligen Straßen, die den Knotenpunkt bilden. Änderungen einzelner Grünzeiten bzw. Grünzeitverlängerungen, beispielsweise aufgrund einer Verringerung der Anzahl von Aufstellspuren (bisher 2 Aufstellspuren für den Geradeausverkehr / zukünftig nur noch eine Aufstellspur für den Geradeausverkehr), erzielen zwangsläufig größere Wartezeiten bei den übrigen Verkehrsströmen deren Grünzeiten sich verringern. Im Allgemeinen wird an einem Knotenpunkt eine ausgewogene Grünzeiten- und Stauverteilung unter Berücksichtigung der genannten Grundlagendaten ermittelt. Ein wesentliches Ergebnis bildet dabei die ermittelte Verkehrsqualität der jeweiligen Verkehrsströme die mind. der Zuordnung der Klasse D (ausreichend) entsprechen sollte. Nach Einschätzung der Verwaltung wird mit einer Verringerung der Gesamtleistungsfähigkeit des Knotenpunktes zu rechnen sein. Die tatsächliche Größenordnung und die letztliche Beurteilung einer Umsetzbarkeit werden zu erarbeiten sein. Neben den Zählraten hat aber auch die Knotenpunktgeometrie größeren Einfluss auf die Berechnung. Beispielsweise ist beim Radverkehr auf der Fahrbahn zu berücksichtigen wie Radfahrer die getrennten Aufstellspuren der unterschiedlichen Fahrrichtungen erreichen. Sind möglicherweise aufgrund der vorhandenen Verkehrsmengen sowohl des Kraftverkehrs aber auch des Radverkehrs zusätzliche Fahrspuren nur für den Radfahrer zu berücksichtigen. Somit ist ein Gesamtkonzept für den Knotenpunkt unerlässlich sollte aber auch darüber hinaus auf der freien Strecke seine Fortführung finden. Im Bezug zum Radverkehr sind auf der östlichen Celler Straße viele unterschiedliche Abschnitte vorhanden.

3. Es bleibt zu prüfen, ob die vorhandene Breite der beteiligten Straßen am Knotenpunkt Hamburger Allee / Celler Straße grundsätzlich eine Umgestaltung ermöglicht, in deren Rahmen die Situation des Fahrradverkehrs verbessert werden kann. Sinnvoll wäre allerdings die östliche Celler Straße mit in eine neue Planung zu integrieren. Obwohl eine derartige Baumaßnahme erhebliche Zuwendungen des Landes ermöglichen würde (~ 60%), besteht derzeit keine Möglichkeit einer Finanzierung.

18.62.01 BRB
Hannover / 21.10.2019