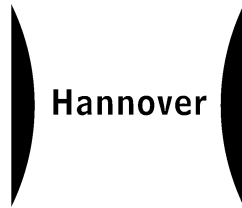


Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

**b**

In den Stadtbezirksrat Mitte  
In den Stadtentwicklungs- und  
Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

1. Neufassung

Nr. 1967/2007 N1

Anzahl der Anlagen 0

Zu TOP

---

## **Verkehrskonzept Lange Laube**

### **Antrag,**

zu beschließen, zur Aufwertung des Bereiches Lange Laube mit dem geplanten Medienzentrum die Straße zukünftig auf gesamter Länge als Fahrradstraße auszuweisen und zur Unterstützung folgende begleitende verkehrliche Maßnahmen durchzuführen:

1. Der Bereich der Langen Laube zwischen Stiftstraße und Escherstraße/westl. Einmündung wird zur Fahrradstraße unter Beibehaltung des Zweirichtungsverkehres für den Individualverkehr zur Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der anliegenden Parkmöglichkeiten umgebaut.
2. Zwischen Stiftstraße und Münzstraße wird der Kfz-Verkehr in Einbahnrichtung weiterhin auf der Fahrradstraße in Richtung Münzstraße geführt.
3. Die lichtsignalgeregelte Quermöglichkeit der Münzstraße zwischen Steintorplatz und Lange Laube wird dem starken Radverkehrsaufkommen und dem starken Fußgängeraufkommen angepasst.
4. Dem starken Radverkehrsaufkommen wird ebenfalls bei der Querung der Otto-Brenner-Straße durch bauliche Änderungen und Anpassung der Lichtsignalregelung Rechnung getragen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Es entstehen der Landeshauptstadt Hannover keine Kosten.

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

Genderspezifische Belange werden bei dem Verkehrskonzept Lange Laube beachtet. Im Rahmen der Untersuchungen werden Fragen der sozialen Sicherheit und die behindertengerechte Gestaltung geprüft.

### **Kostentabelle**

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

### **Begründung des Antrages**

#### **1. Ausgangslage**

Das Quartier um die Lange Laube wird von den Hauptverkehrsstraßen Otto-Brenner-Straße / Goserieide / Münzstraße, Goethestraße und Brühlstraße begrenzt. Alle Straßenzüge sind hoch belastet. Innerhalb des Quartiers liegen die Sammelstraßen Stiftstraße / Hausmannstraße / Bergmannstraße / Escherstraße / Lützowstraße und die Lange Laube. Durch das Quartier führt kein Durchgangsverkehr, da keine der Sammelstraßen durchgehend angebunden ist. Die Nord-Süd-Richtung ist an der Stiftstraße und die West-Ost Richtung ist am westlichen Anschluss der Langen Laube an die Otto-Brenner-Straße unterbrochen. Das Quartier ist durch vier Zufahrten an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Von der Otto-Brenner-Straße über die Hausmannstraße, von der Münzstraße über die Lange Laube und die Lützowstraße sowie von der Brühlstraße über die Escherstraße wird der Ziel- und Quellverkehr abgewickelt.

In dem Quartier befinden sich insgesamt 6 Parkhäuser, die von den Besuchern und Erwerbstätigen der zahlreichen Arbeitgeber genutzt werden. Keines der Parkhäuser ist bewirtschaftet und für jeweils 2 Stunden nutzbar. Insgesamt befinden sich in der Langen Laube 51 Stellplätze.

Das Quartier ist hinsichtlich ÖPNV durch die Stadtbahnlinien 10, 17 (oberirdisch) sowie den Stadtbahnlinien 4, 5, 6 und 11 (unterirdisch) sehr gut erschlossen. Zusätzlich zu den Stadtbahnlinien verkehren in der Münzstraße und der Goserieide die Buslinien 128, 134, 300, 500 und 700. Unterhalb der unterirdischen Stadtbahnstation Steintor befindet sich in der -3-Ebene eine weitere Station im Rohbauzustand, die zur Zeit noch nicht an das Stadtbahnnetz angeschlossen ist. Diese Station ist im Zuge des U-Bahnbaus mit hergestellt worden, um die so genannte D-Linie, die die oberirdisch verlaufenden Stadtbahnen 10 und 17 ersetzen soll, an das unterirdische Liniennetz anzubinden.

Im direkten Umfeld und im Quartier selbst befinden sich mehrere Hauptverkehrsrouten. Von Norden kommend wird über den Klagesmarkt die Nordstadt Hannovers an den Klagesmarktkreisel angebunden. In Ost-West-Richtung verläuft entlang der Langen Laube eine Hauptverkehrsroute, die Herrenhausen und die Universität mit der Innenstadt verbindet. Ergänzt wird das System der Hauptverkehrsrouten durch die beidseitig der Straßen angelegten Radwege entlang der Otto-Brenner-Straße, der Brühlstraße und der Goserieide. Die Querung der Straße Münzstraße ist zusammen mit dem fußläufigen Verkehr lichtsignal-geregelt.

Die Fußgängerzone der Innenstadt Hannovers endet an der Ostseite der Langen Laube. Von der Fußgängerzone wird der fußläufige Verkehr zusammen mit dem Radverkehr lichtsignal-geregelt über die Münzstraße geführt. Im Quartier selber sind an den Sammelstraßen beidseitig relativ schmale Gehwege angeordnet, nur die Lange Laube selber sticht mit einer breiteren Nebenanlage hervor, die aber neben dem Gehweg auch den Radweg aufnimmt.

## **2. Ergebnis und Maßnahmen**

Um das Verkehrsaufkommen im Quartier auch mengenmäßig zu beschreiben, ist am Dienstag, den 12.06.2007 eine Verkehrserhebung durchgeführt worden. In der Langen Laube sind die Knotenpunkte mit der Münzstraße und der Stiftstraße alle Verkehrsarten über 13 h erhoben worden. In den anderen Knotenpunkten, die das Quartier mit dem übergeordneten Straßennetz verbindet (Otto-Brenner-Straße/Hausmannstraße, Brühlstraße/Escherstraße und Lützowstraße/Lange Laube), sind 4 h-Zählungen im motorisierten Individualverkehr durchgeführt worden.

Die Anlage einer Fahrradstraße ist bis 400 Kfz/h möglich. Da im Querschnitt zur Zeit maximal 165 Kfz/h fahren, ist ein Konflikt zwischen Rad- und Kfz-Verkehr nicht zu erwarten. Mit der Fahrradstraße wird der Seitenraum für den fußläufigen Verkehr deutlich vergrößert, es ist mehr Platz für Verweilen und Außengastronomie vorhanden.

Die Konflikte im Knotenpunkt selbst werden mit dieser Maßnahme etwas entschärft, da der Radverkehr nicht mehr in dem nördlichen Seitenraum geführt wird. Um das Hinein- und Hinausführen des Radverkehrs in die Lange Laube einfacher zu realisieren und die Aufstellfläche für die Fußgänger im nördlichen Seitenraum der Langen Laube zu verbessern, wird die Lange Laube zwischen der Stiftstraße und der Münzstraße als Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr in Richtung Osten gestaltet. Radverkehr ist in der Fahrradstraße in beide Richtungen möglich. Die in der Spitzenstunde gezählten 90 Fahrzeuge von der Münzstraße in die Lange Laube werden über die Lützowstraße und die Escherstraße zur Langen Laube geführt.

Durch diese zweite Maßnahme ist eine bessere und leistungsfähige Gestaltung des Knotenpunktes Lange Laube/Münzstraße möglich. Es muss noch geprüft werden, ob die Stadtbahn mit Lichtsignal geregelt werden kann und dadurch die Qualität für den Rad- und Fußgängerverkehr erhöht werden kann.

Zwischen der Stiftstraße und der Escherstraße wird die Fahrradstraße fortgesetzt. Der letzte Abschnitt bis zur Otto-Brenner-Straße ist wie auch heute für den Kfz-Verkehr unterbrochen. Von der Otto-Brenner-Straße aus ist die Zufahrt in die Allianz-Tiefgarage weiterhin möglich. Die Querung des Rad- und Fußgängerverkehrs über die Otto-Brenner-Straße muss gradliniger ausgebildet werden und der folgende Radweg komfortabler gestaltet werden. Die Senkrechtparkstände werden in Längsparkstände umgewandelt, damit mehr Raum im südlichen Seitenbereich gewonnen wird, der dann anderen Nutzungen wie Außengastronomie, Auslagen und für Bänke oder ähnliches genutzt werden kann.

## **3. Kosten/Finanzierung**

Durch den Beschluss zum Verkehrskonzept entstehen zunächst keine Kosten. Kosten entstehen erst durch folgende Baumaßnahmen. Zur Gestaltung des Bereiches Lange Laube soll jedoch erst ein Wettbewerb durchgeführt werden, für den das Verkehrskonzept eine wichtige Grundlage bildet. Nach Abschluss des Wettbewerbes wird eine weitere Drucksache zur Umgestaltung vorgelegt, mit der dann auch über die Kosten entschieden wird.

## **4. UVP**

Durch den Umbau wird die städtebauliche Qualität der Straße Lange Laube durch die Reduzierung des Verkehrsaufkommens und einer Reduzierung der damit einhergehenden verkehrsbedingten Emissionen im Quartier gesteigert. Die Maßnahmen führen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger und einer Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität.

## **5. Umsetzung der Maßnahmen**

Es ist vorgesehen, das Verkehrskonzept im Rahmen der Umgestaltung Lange Laube durchzuführen.

***Die Neufassung wurde notwendig, weil im Antragstext der Drucksache für die Festlegung der Abschnitte falsche Straßennamen verwendet worden sind.***

66.21.20  
Hannover / 04.09.2007