

# **SPD-Fraktion und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

( Antrag Nr. 2501/2007 )

Eingereicht am 17.10.2007 um 15:00 Uhr.

**Stadtentwicklungs- und Bauausschuss, Verwaltungsausschuss, Stadtbezirksrat  
Ricklingen zur Kenntnis**

---

## **Änderungsantrag der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zu Drucks. Nr. 1915/2007 N1 Stadtbahnstrecke A-Süd - Barrierefreier Ausbau der Haltestellen Schünemannplatz und Am Sauerwinkel**

### **Antrag**

Für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Schünemannplatz sollen bei den Umbaumaßnahmen die folgenden von der Ricklinger Runde erarbeiteten Umbaumaßnahmen möglichst umgesetzt werden:

Am Ricklinger Stadtweg sollte der Abschnitt Bangemannweg- Pfarrstraße West-Schünemannplatz als Hauptgeschäftszentrum des Stadtteiles Ricklingen besonders sensibel überplant werden.

Die aktuelle Integrative Stadtteilentwicklungsplanung erfordert zwingend eine Abstimmung singulärer Maßnahmen mit dem „Programm Stadtplätze“, in dessen Rahmen die Innenflächen des Schünemannplatzes umgestaltet wurden, sowie mit den bereits auf den Weg gebrachten Nachbesserungsmaßnahmen für eine sichere Radverkehrsführung und für eine punktuelle Begrünung an den Einmündungen der Quartierstraßen im Abschnitt Schünemannstraße - Beekestraße.

Diese ganzheitliche Betrachtung erfordert im Gegensatz zum Entwurf der Infra, der sich im Prinzip auf die heutigen Fahrbahnflächen zwischen den Borden beschränkt, ein Entwurfskonzept von Hauswand zu Hauswand zwischen dem Bangemannweg und dem Ricklinger Stadtweg Höhe Schünemannplatz.

Einzelanregungen zur funktionalen und gestalterischen Ausbildung der Seitenräume: Im westlichen Seitenraum sieht der Alternativentwurf -unter einvernehmlicher Einbeziehung privater Flächen- die kostengünstige Neugestaltung einer ca. 7 m breiten Fläche vor, die das Stadtteilzentrum durch eine vielfältige Nutzungsmischung städtebaulich betonen und den bereits fertig gestellten nördlichen Seitenraum der Pfarrstraße West bis zum Bangemannweg weiterführen sollte (wichtiger Gelenkpunkt im Stadtteilkonzept).

In diese verhältnismäßig breite schlichte Seitenraumfläche können Auslagen der Geschäfte, Freisitze der Eisdielen, mehrfach nutzbare Parkstände (außerhalb der Fahrbahn) und Fahrradabstellbügel integriert werden.

Da Grunderwerb aus Kostengründen ausscheiden soll, ist die bei ganzheitlichen Straßenraumentwürfen seit den 80er Jahren übliche Eintragung von Nutzungsrechten als Dienstbarkeiten im Grundbuch vorgesehen, denen als Gegenleistung die dann mögliche Ausweisung fahrbahnnahe Stellplätze im Seitenraum als Junktim gegenübergestellt werden kann. In diesem Fall könnten die Seitenraumnutzungen auch einfach geändert werden, falls Nutzungsrechte später infrage gestellt würden, da die öffentlichen Flächen für

die Führung eines gewidmeten Gehweges immer ausreichen.

Als ~Nebenprodukt" wäre es ferner möglich, den Radverkehr auch in Richtung Süden neben dem Hochbahnsteig auf einem Radfahrstreifen zu führen und damit einen logischen Übergang zur im Südabschnitt vorgesehenen Führung herzustellen.

Im östlichen Seitenraum sieht der Entwurf vorrangig aus verkehrstechnischen Gründen eine funktionale Neuordnung vor. Die schon heute kollisionsreiche Führung des Radverkehrs wird sich nach dem Umbau noch verschlechtern und auch auf den Stadtbahnverkehr werden sich die derzeitigen Störungen verstärkt negativ auswirken, darum soll der Bord nach Westen so versetzt werden, dass eine fahrbahnparallele Integration der Parkstände in den Seitenraum möglich wird und für den Radverkehr ein Streifen von 1,50 m verbleiben würde. Diese Maßnahme bietet zudem Chancen für die Mehrfachnutzung ( z.B. bei Märkten, Außenbewirtschaftung und Stadtteilstellen).

Sollten nicht alle Maßnahmen in die Zuständigkeit der infra (Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH) fallen, stehen Haushaltsmittel in Höhe von 100.000 E bei 2.6100.901 (Stadtplanung - Aufwertung Ricklinger Stadtweg) zur Verfügung.

## **Begründung**

Bei der derzeit vorgesehenen Beschränkung der Baumaßnahmen auf die Flächen zwischen den derzeitigen Borden (Fahrbahnflächen) würde ohne zwingende Notwendigkeit eine große Chance zur funktionalen und gestalterischen Aufwertung eines Ricklinger Stadtteilzentrums auf Dauer verspielt.

Die schon heute kollisionsreiche Führung des Radverkehrs wird sich nach dem Umbau noch verschlechtern und auch auf den Stadtbahnverkehr werden sich die derzeitigen Störungen verstärkt negativ auswirken, da

- das einhüftige Parken, das beibehalten werden soll, wegen der vielfältigen Einbauten in den Seitenräumen (einschließlich der Pflanzbeete) Im

Gegensatz zum südlichen Abschnitt des Stadtweges noch nie funktioniert hat,

- beim (hier üblichen) Falschparken auf der Fahrbahn zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Verkehrsraum der einfahrenden Stadtbahnen für den Radverkehr nur eine Breite von ca. 1 m verbleiben würde

Daher sollte die Umgestaltung der Seitenräume nach den dargestellten Vorschlägen einbezogen werden. Wahrscheinlich ließe sich dadurch auch die Bauabwicklung erleichtern, verbilligen und beschleunigen. Der Vorschlag ist zusammen mit der „Ricklinger Runde“ erarbeitet worden.

Christine Kastning  
Fraktionsvorsitzende

Michael Dette  
stv.Fraktionsvorsitzender

Hannover / 18.10.2007