

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Bothfeld-Vahrenheide
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0511/2009

Anzahl der Anlagen 2

Zu TOP

Fußgängerlichtsignalanlagen Burgwedeler Straße/ Varrelheide und Burgwedeler Straße/ Eichenweg/ Dachstrift

Antrag,

der Verschiebung der vorhandenen Fußgängerlichtsignalanlage an der Stadtbahn-Wendeschleife Fasanenkrug in Richtung Norden bis an die Einmündung der Straße Varrelheide und der Neuerrichtung einer Fußgängersignalanlage an der Kreuzung Burgwedeler Straße/ Eichenweg/ Dachstrift zuzustimmen.

Finanzielle Auswirkungen

Vermögenshaushalt

Haushaltsmanagementkontierung: 6300.097-965200

Bezeichnung: Verkehrssicherungsanlagen; Technische Anlagen

Anteil: 135.000 €

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Es sind keinerlei genderspezifische Aspekte bei der Verschiebung einer Fußgängerlichtsignalanlage oder bei der Errichtung einer neuen Fußgängersignalanlage erkennbar.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen: (HMK = Haushaltsmanagementkontierung)

Investitionen	in €	bei HMK (Deckungsring)/ Wipl-Position	Verwaltungs- haushalt; auch Investitions- folgekosten	in € p.a.	bei HMK (Deckungsring)/ Wipl-Position
Einnahmen			Einnahmen		
Finanzierungs- anteile von Dritten			Betriebsein- nahmen		
sonstige Ein- nahmen			Finanzeinnah- men von Dritten		
Einnahmen insgesamt	0,00		Einnahmen insgesamt	0,00	
Ausgaben			Ausgaben		
Erwerbsaufwand			Personal- ausgaben		
Hoch-, Tiefbau bzw. Sanierung	135.000,00	6300.097-965200	Sachausgaben		
Einrichtungs- aufwand			Zuwendungen		
Investitionszu- schuss an Dritte			Kalkulatorische Kosten	10.800,00	Einzelplan 9
Ausgaben insgesamt	135.000,00		Ausgaben insgesamt	10.800,00	
Finanzierungs- saldo	-135.000,00		Überschuss/ Zuschuss	-10.800,00	

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Seitens des Bürgervereins Isernhagen-Süd und auch des Stadtbezirksrates Bothfeld-Vahrenheide wird bereits seit ca. 10 Jahren gefordert, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und insbesondere auch der Leistungsfähigkeit an der Einmündung der Straße Varrelheide in die Burgwedeler Straße vorzusehen.

Gewünscht wurde zeitweilig eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes Burgwedeler Straße/ Varrelheide, da es insbesondere beim Linksabbiegen von der Straße Varrelheide in die Burgwedeler Straße und mehr noch beim Ausfahren vom Parkplatz des Ladenzentrums am Fasanenkrug in Richtung Isernhagen-Süd zeitweise zu längeren Wartezeiten kommt. Die Folge sind gefährliche Situationen bzw. Beinahe- Unfälle vor dem kleinen Einkaufszentrum durch riskante Einbiegemanöver.

Dieser für Kurzzeitparker ausgewiesene Parkplatz (kein P&R- Parkplatz) für das Ladenzentrum am Fasanenkrug (u.a. mit Getränkemarkt, Apotheke, Reisebüro, Restaurant/ Café/ Bistro, Zahnarztpraxis, Optiker, etc.) befindet sich südlich der Einmündung der Straße Varrelheide in die Burgwedeler Straße und ist als Grundstückszu- und ausfahrt angebunden. Dann folgt eine gesicherte Querung für Fußgänger und Radfahrer mit einer auf Bedarf geschalteten Fußgänger- Lichtsignalanlage, die seinerzeit in Bezug zur südlich anschließenden Stadtbahn-Endhaltestelle „Fasanenkrug“ eingerichtet wurde.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich des Knotenpunktes Burgwedeler Straße/ Varrelheide waren mehrere Varianten in der Diskussion, die es verkehrlich bzw. verkehrstechnisch zu beurteilen galt. Dabei standen folgende Fragestellungen im Vordergrund der Betrachtung:

Ist eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung ohne Signalisierung des Knotenpunktes Burgwedeler Straße/Varrelheide zurzeit und auch in Zukunft gegeben?

Ist der gegenwärtige Standort der Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Wendeschleife Fasanenkrug optimal in Bezug auf die vorhandenen Querungsbeziehungen oder wäre eine Verlegung auch unter dem Aspekt „Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Autofahrer und der Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung“ sinnvoll?

Wie kann die Verkehrsabwicklung der ein- und ausfahrenden Kfz zum/vom Parkplatz für die Läden am Fasanenkrug in Bezug auf die Verkehrssicherheit verbessert bzw. optimiert werden?

Zur besseren Beurteilung dieser Fragestellungen hatte die Verwaltung ein entsprechendes Gutachten bei der Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT) in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse im März 2007 vorgelegt wurden und die im folgenden auszugsweise vorgestellt werden.

Darüber hinaus erhärtete sich durch die Errichtung eines Verbrauchermarktes an der Kreuzung Burgwedeler Straße/ Eichenweg/ Dachstrift im Februar des Jahres 2002 auch hier die Notwendigkeit, eine gesicherte Straßenüberquerung für Fußgänger und Radfahrer anzubieten.

2. Varianten

Vom Gutachter wurden unter Einbeziehung der Daten aus einer Verkehrserhebung vom 02.11.2006 für die Verkehrssituation im Bereich der Einmündung der Straße Varrelheide folgende Varianten untersucht:

Variante 1 (Status quo mit Beibehaltung der vorhandenen Fußgängerlichtsignalanlage):

Bürgerempfindungen und Vor- Ort- Beobachtungen haben gezeigt, dass unter den Aspekten Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit Anlass gegeben ist, durch geeignete Maßnahmen die Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt zu verbessern. Dies betrifft insbesondere die nachmittägliche Hauptverkehrszeit zwischen 15.00 und 19.00 Uhr, in der stündliche Querschnittsbelastungen von über 850 Kfz/h auftreten, während sie in den übrigen Tagesstunden deutlich darunter liegen und maximal 800 Kfz/h erreichen.

Variante 2 (lichtsignalisierter Knotenpunkt, Vollsignalanlage):

Bei einer Vollsignalisierung ist eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung auch in verkehrlichen Spitzenzeiten gewährleistet. Eine ausreichende Leistungsfähigkeit und akzeptable Wartezeiten (Qualitätsstufe B nach HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001) kann allerdings nur erreicht werden, wenn für die Linksabbieger von der Burgwedeler Straße in die Straße Varrelheide eine eigene Linksabbiegespur oder zumindest ein unmarkierter Aufstellbereich geschaffen wird, um dem stadteinwärtigen Geradeausverkehr das Vorbeifahren zu ermöglichen. Hierzu müsste der Straßenraum entweder auf der Ostseite oder auf der Westseite entsprechend aufgeweitet werden.

Variante 3 (Verlegung der bestehenden Fußgängerlichtsignalanlage von der

Wendeschleife an den südlichen Knotenpunktsarm):

Diese Variante erfordert einen wesentlich geringeren baulichen und technischen Aufwand und damit auch erheblich geringere Kosten als eine Vollsignalisierung mit entsprechendem Knotenpunktsausbau (Schaffung einer besonderen Linksabbiegespur bzw. eines Aufstellbereiches für Linksabbieger). Der Wirkungsgrad ist dennoch annähernd vergleichbar, wenn auch ebenso mit Nachteilen für die Fußgängerbeziehung zwischen Stadtbahn-Endhaltestelle und den Wohngebieten süd- östlich der Autobahnbrücke verbunden. Vorteilhafter als bei Variante 2 ist, dass der nach links einbiegende Parkplatzverkehr nicht mehr auf den Linksabbieger aus der Straße Varrelheide zu achten hat, da dieser – zumindest zeitweilig bei Fußgängeranforderung - vor der Fußgängersignalanlage warten muss.

Diese Variante lässt sich optimieren, indem die Signalanlage etwas nach Süden verschoben wird und damit näher an die Parkplatzanbindung heranrückt. Dadurch kann dem aus der Straße Varrelheide nach links abbiegenden Verkehr mehr Aufstellfläche vor der Signalanlage verschafft werden und außerdem wird dabei die vorhandene Zu- und Ausfahrt des Grundstücks Nr. 32c wirksam freigehalten.

Variante 4 (Verlegung der Fußgängerlichtsignalanlage an den nördlichen Knotenpunktsarm):

Unter den Aspekten Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit wird hier ein geringerer Wirkungsgrad als bei den Varianten 2 und 3 erzielt. Es ist zwar eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung der Verkehrsströme am Knotenpunkt Burgwedeler Straße/ Varrelheide gewährleistet, jedoch ist für den Linksabbieger an der Parkplatzausfahrt des Ladenzentrums gegenüber heute keine Verbesserung erkennbar und die Fußgängerbeziehung zwischen Stadtbahn- Endhaltestelle und den süd- östlichen Wohngebieten wird nochmals umwegiger als schon bei den Varianten 2 und 3.

Variante 5 (lichtsignalisierter Knotenpunkt mit Einbeziehung der Parkplatzanbindung in die Signalisierung):

Bei einer Einbeziehung der Parkplatzanbindung in die Signalisierung würde die heutige südliche Fußgängerquerungsmöglichkeit nur ganz geringfügig in nördlicher Richtung verschoben. Ein weiterer Vorteil läge darin, dass der ausfahrende Parkplatzverkehr des Einkaufszentrums verkehrssicherer und mit weniger Wartezeit abgewickelt werden könnte als heute. Der signalisierte Knotenpunktsbereich würde sich allerdings sehr lang gestreckt darstellen, was einen negativen Einfluss bezüglich der einzuhaltenden Zwischenzeiten und damit auch auf die Knotenleistungsfähigkeit hätte.

Empfehlungen des Gutachters:

Um eine Verbesserung in Bezug auf eine leistungsfähigere und verkehrssicherere Verkehrsabwicklung im Bereich des Knotenpunktes Burgwedeler Straße/ Varrelheide zu erzielen, ist ein Lösungsansatz mit einer Signalisierung des Knotenpunktes zielführend.

Lösungsansätze mit einem ähnlich hohen Wirkungsgrad wären dabei:

- eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes mit entsprechender Aufweitung des Straßenraumes, um ein Vorbeifahren des stadteinwärtigen Geradeausverkehrs am wartenden Linksabbieger in die Straße Varrelheide zu ermöglichen oder
- eine Fußgänger- Lichtsignalanlage am südlichen Knotenpunktsarm entweder direkt im Einmündungsbereich bzw. mit optimierter Lage etwas weiter südlich und mit Freihaltung der Grundstückszufahrt vor Haus- Nr. 32c.

Eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes verbunden mit einer Straßenaufweitung ist durch den damit verbundenen Aufwand und den daraus resultierenden Kosten gegenüber einer

Fußgängersignalanlage die „größere“ Lösung. Da derzeit in der näheren Stadtgebietsumgebung und in den angrenzenden Ortsteilen der Gemeinde Isernhagen keine größeren Entwicklungsplanungen vorliegen, ist davon auszugehen, dass sich die Verkehrsbelastungen des Knotenpunktes in den nächsten Jahren nicht wesentlich verändern werden.

Aus diesem Grunde wird als Lösungsansatz die Verlegung der vorhandenen Fußgänger-Lichtsignalanlage von der Stadtbahn- Wendeschleife am Fasanenkrug in Richtung Norden an den südlichen Knotenpunktsarm mit optimierter Lage als ausreichend erachtet und zur Realisierung empfohlen, zumal diese Lösung die Option einer Erweiterung auf eine evtl. zu einem späteren Zeitpunkt erforderliche Vollsignalisierung gewährleistet.

Im Sinne einer Angebotsverbesserung für querende Fußgänger und Radfahrer am Fasanenkrug wird darüber hinaus empfohlen, den relativ geringen Qualitätsverlust für querende und in südlicher Richtung orientierter Fußgänger/ Radfahrer auszugleichen. Dies könnte durch Schaffung einer zusätzlichen gesicherten Querungsmöglichkeit im Bereich der Einmündungen Eichenweg/ Dachsweg erfolgen. Damit könnten auch die heute bereits zahlreich vorhandenen nicht gesicherten Querungen von Fußgängern und Radfahrern aufgefangen werden.

3. Bewertung der Varianten

Die Verwaltung hat sich dem Votum des Gutachters insoweit angeschlossen, die Verlegung der heutigen Fußgängersignalanlage am Stadtbahn- Wendepunkt Fasanenkrug an die Einmündung der Straße Varrelheide vorzusehen. Dem ursprünglichen Wunsch des Bezirksrates nach einer Vollsignalanlage soll demnach nicht entsprochen werden, zumal der Gutachter für diesen Fall auf eine nicht beabsichtigte deutliche Attraktivitätssteigerung für die Straße Varrelheide hinweist.

Damit ergeben sich neben einer gesicherten Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich auch deutliche Vorteile für den abbiegenden Verkehr aus der Straße Varrelheide - insbesondere bei der vorgesehenen Anordnung einer Wartelinie für den stadteinwärtigen Verkehr der Burgwedeler Straße vor dem Knotenpunkt und nach Möglichkeit verbunden mit dem Hinweis „Bei Rot hier halten“. Darüber hinaus ist vorgesehen, die verlegte Fußgängersignalanlage bei längerem Rückstau in der Straße Varrelheide auch vom Kraftfahrzeugverkehr dieser Nebenrichtung mittels einer Induktionsschleife oder einer Videokamera beeinflussen zu können. Dadurch lassen sich die Wartezeiten für ausbiegende Kraftfahrzeuge deutlich reduzieren. Wartezeiten von ca. 30 – 40 Sekunden werden allerdings seitens der Verwaltung noch für zumutbar gehalten. Das gleiche Prinzip soll für die Parkplatzanbindung realisiert werden, um auch hier unzumutbar lange Wartezeiten für den nach links ausfahrenden Verkehr ausschließen zu können.

Seitens der Verwaltung wird somit vorgeschlagen, die Verlegung der vorhandenen Fußgängersignalanlage an die Einmündung der Straße Varrelheide (**Anlage 1**) gemeinsam mit der Errichtung einer neuen Fußgängersignalanlage Burgwedeler Straße/ Eichenweg/ Dachstrift (**Anlage 2**) zu realisieren.

4. Beschreibung der durchzuführenden Maßnahmen

Im Rahmen der Verlegung der heutigen Fußgänger- Lichtsignalanlage am Fasanenkrug um

ca. 35 m in Richtung Norden (zwischen der Einmündung der Straße Varrelheide und der Parkplatzzu- bzw. -ausfahrt) soll das Signalsteuergerät aus Kostengründen am heutigen Standort verbleiben. Auf der Burgwedeler Straße werden eine Fußgängerfurt mit einer Breite von 4 m und eine Radfahrerfurt mit einer Breite von 2 m angelegt.

Die neu zu erstellende Fußgänger- Lichtsignalanlage Burgwedeler Straße/ Eichenweg/ Dachstrift soll südlich des Knotenpunktes errichtet werden, da dies auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nur hier baulich möglich ist. Nördlich des Knotenpunktes befindet sich parallel zur Gleisanlage eine Anliegerfahrbahn. Der Straßenraum muss zur Schaffung einer Fußgängeraufstellfläche zwischen Gleisanlage und Fahrbahn etwas eingeeengt werden. Es verbleiben aber immer noch zwei Fahrstreifen mit einer Breite von jeweils 3 m. Die Fußgängerfurt wird mit einer Breite von 4 m ausgeführt.

Im Bereich der Gleisquerung werden Z- Gitter installiert, damit die Aufmerksamkeit der Fußgänger in ihrer jeweiligen Gehrichtung immer auf eine sich annähernde Stadtbahn gelenkt wird. Die Gitter werden bis zum Fahrbahnrand der Einmündung Dachstrift geführt, um ein Umlaufen durch Fußgänger nach Möglichkeit zu verhindern. Zusätzlich sollen Springlichter im Gleisbereich auf sich annähernde Stadtbahnen aufmerksam machen.

Eine vorhandene Leuchte auf der Straßenseite muss versetzt werden. Diese wird am neuen Standort mit der Signaltechnik als Kombimast ausgeführt.

5. Grundstückseingriffe

Es wird kein Grunderwerb notwendig. Für die Baustelleneinrichtung müssen für die Dauer der Bauzeit geringe Flächen in Anspruch genommen werden.

Vorhandene Bäume werden gemäß der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover geschützt.

6. Kosten und Finanzierung

Die Kosten (Straßenbau und Signaltechnik) für die Verlegung der vorhandenen Fußgänger-Lichtsignalanlage an die Einmündung der Straße Varrelheide werden auf 40.000 € veranschlagt, die Kosten für die Errichtung einer neuen Fußgänger-Lichtsignalanlage in Höhe Eichenweg/ Dachstrift auf 95.000 €, womit sich die Gesamtkosten auf 135.000 € belaufen werden.

7. Beteiligung der Behindertenbeauftragten

Die Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover wurde an der Planung beteiligt.

8. Weiteres Verfahren, Realisierung

Für beide Maßnahmen wurde die Ausbauplanung erstellt sowie die Kosten ermittelt. Die grundsätzliche Abstimmung mit infra, üstra, Regiobus und Technischer Aufsichtsbehörde

(TAB) ist erfolgt. Für die Gleisquerung auf der so genannten „freien Strecke“, also zwischen zwei Haltestellen, ist noch die Durchführung eines sogenannten TAB- Verfahrens erforderlich.

Nach Vorliegen der erforderlichen politischen Beschlüsse sowie einem erfolgreichen Abschluss des TAB- Verfahrens kann mit der Ausschreibung und Vergabe sowie anschließend mit der Realisierung beider Vorhaben begonnen werden.

66.13
Hannover / 04.03.2009