

Mitteilung
- öffentlich -

Beratungsfolge:

Drucksachen-Nr.: 2015/173/1

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz,
Feuerschutz

am 13.07.2015

TOP:

Stellungnahme zur Anfrage der ADFC-Ortsgruppe Laatzen

Die Fragen der ADFC-Ortsgruppe Laatzen werden wie folgt beantwortet:

zu

"1. Zuständigkeiten für die Rampe an der Unterführung am Rethener Bahnhof (Ostseite)

zu

1.1. Die Stadt kann die Straße Am Bahnhof in die Rampe (Flurstück 2/21) hineinverschwenken und auch eine Treppe planen lassen (siehe Anlagen). Warum verweist die Stadt in der Presse dann für die Verbesserung (Verringerung) der Steigung der Rampe auf die Zuständigkeiten der Bahn?"

Die Feststellung des Fragers, dass die "Stadt ... die Straße Am Bahnhof in die Rampe (Flurstück 2/21) hineinverschwenken und auch eine Treppe planen lassen (kann)" ist falsch. Diese Planungen, auf die der Frager sich bezieht, sind Teil der Planungen für den Hochbahnsteig Rethen Bahnhof. Träger des öffentlichen Nahverkehrs gemäß Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) in der Region Hannover und damit auch zuständige Behörde für Planung und Realisierung des Hochbahnsteigs Rethen ist die Region Hannover. Sie ist Baulastträger für Anlagen des S-Bahnverkehrs und der Stadtbahn einschließlich der Hochbahnsteige und sämtlicher damit verbundener Maßnahmen.

zu

"1.2. Bzw. wenn die Infra als Planer (Planfeststellungsverfahren) Vereinbarungen mit der Bahn offensichtlich treffen konnte, warum kann die Stadt Laatzen das nicht; sondern verweist nur auf Zuständigkeit der Bahn?"

Die Infrastrukturgesellschaft Hannover (infra) hat die Infrastrukturanlagen der Stadtbahn Hannover am 1. Juli 2001 übernommen. Dieses sind alle Schienenstrecken im öffentlichen Straßenraum sowie Tunnel, alle Haltestellen und Stationen sowie Umsteigeanlagen und P+R-Plätze. Aufgaben der infra sind die Instandhaltung, der weitere Ausbau und die Vermietung ihrer Anlagen an ÖPNV-Verkehrsunternehmen. Die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG ist Hauptmieter.

Vorlage gefertigt von	SV Team	Mitzeichnung andere Teams	EStr	BGM
Diktatz.:				

zu

"1.3 Herr Weske (Region) wird zitiert: "Wir werden uns Gedanken zu diesem Thema machen" (Verringerung der Steigung). Es gibt bereits dokumentierte Vorschläge: den oder Teile des kleinen P&R- Platzes für eine Rampe mit geringerer Steigung zu nutzen. Der verwendete Platz kann ausgeglichen werden durch Parkplätze im Bereich des nicht mehr benötigten Abstellgleises und durch Öffnung des südlichen Zugangs zum Bahnsteig wird dieser auch für Behinderte auf kurzem Wege erreichbar. Weiterhin sollte geprüft werden, wie noch weitere (P&R-) Plätze südlich dieses Abstellgleises parallel zur Straße Zur Sehlwiese erstellt werden können."

Wie oben beschrieben ist die Region Hannover gesetzlich zuständig für schienengebundene Anlagen sowie P+R-Anlage. Hierunter fällt auch die Unterführung mit den zugehörigen Rampen als Teil der S-Bahnanlage Rethen Bahnhof.

Im Rahmen der Planungen für den Hochbahnsteig Rethen war in der ursprünglichen Planungen der infra ein neuer Treppenzugang von der Straße Am Bahnhof zur bestehenden Rampe vorgesehen. Um für mobilitätseingeschränkte Personen statt der Treppe einen alternativen Zugang zur bestehenden Rampe zur ermöglichen, war eine zusätzliche Rampenanlage in der ursprünglichen Planung vorgesehen. Die bestehende P+R-Anlage mit ihren vorhandenen 10 Stellplätzen wurde durch diese Planung nicht verändert. In der überarbeiteten Planung wurde den Einwendungen aus dem Anhörungstermin zum Planfeststellungsverfahren gefolgt, indem auf die Treppe mit zusätzlicher Rampenanlage verzichtet wird.

Grundsätzlich beschränken sich die Planungen für den Hochbahnsteig Rethen und den Bereich der vorhandenen Rampe, der von den Umbaumaßnahmen des Hochbahnsteigs Rethen mit der Verlegung der Einmündung der Straße Am Bahnhof in die Hildesheimer Straße betroffen ist. Nur in diesem Rahmen findet eine Förderung durch das Land Niedersachsen statt. Darüber hinausgehende Maßnahmen, die einen gesamten Umbau der vorhandenen Rampe vorsehen, sind durch dieses Förderprogramm nicht gedeckt. Die Region Hannover muss dafür andere Finanzierungswege finden.

Auch unabhängig von den Planungen und der Realisierung des Hochbahnsteigs Rethen Bahnhof betreibt die Region Hannover den Ausbau der P+R-Stellplätze. Auf Grundlage einer Nachfrageerhebung an 45 S-Bahnstationen hat die Region Hannover die P+R-Anlage Rethen in ihrem Entwurf zum Nahverkehrsplan 2014 mit einer mittleren Ausbaupriorität klassifiziert. Die Stadt Laatzen hat in ihrer Stellungnahme zu dem Entwurf gefordert, die P+R-Anlage in die Klassifizierung mit hoher Ausbaupriorität aufzunehmen. (siehe Drucksachen-Nr.: 2014/300 vom 12.11.2014)

Die Stadt Laatzen hat sich immer für einen zügige Realisierung der P+R-Anlage eingesetzt. Die Stadt Laatzen konnte Ende 2011 auf Kosten der Region Hannover Grundstücksflächen für die P+R-Anlage südlich des Bahnhofsgebäudes erwerben. Laut Aussage der Region Hannover ist vorbehaltlich des Beschlusses der Regionsversammlung zur Bereitstellung erforderlicher Haushaltsmittel die Planung der P+R Anlage ab 2017 vorgesehen. Der Bau vorbehaltlich der Förderung des Projektes durch das Land ab 2018.

zu

1.4. Wem gehört das Flurstück 2/21 (Rampe) aktuell?

Daten zum Eigentum Dritter dürfen aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht an die Öffentlichkeit weitergegeben werden.

zu

1.5. Ist die Karte mit dem Flurstück 2/21 und den Flurstücken in der Umgebung des Bahnhofs korrekt (s. Anlage "flurstuecke_um_bf_rethen.jpg")?

Die angefügte Datei zeigt einen Ausschnitt des Bebauungsplanes Nr. VEP 8. Die dazugehörige Kartengrundlage mit Angaben zu Flurstücken ist von einem öffentlich bestellten Vermesser angefertigt worden. Sie stimmt mit dem derzeitigen Allgemeinen Liegenschaftskataster für den Bereich Bahnhof überein.

zu

2. Verbleib bisheriger öffentlicher Parkplätze in der Straße Zur Sehlwiese und Engpass bei den öffentlichen Parkplätzen am Rethener Bahnhof
Mit den öffentlichen Parkplätzen in diesem Bereich wird es eng – auf jeden Fall während der Bauphase.

2.1. In der Straße Zur Sehlwiese in dem Bereich, wo der ALDI-Neubau errichtet werden soll, wird die Straße verschmälert und ALDI erhält 4 (vier) Zufahrten auf seine Kundenparkplätze. Was passiert mit den dort bisherigen ca. 10 öffentlichen Parkplätzen? (Anlage "neu_ordnung_der_str_zur_sehlwiese.jpg")

Der nördliche Abschnitt der Straße Zur Sehlwiese wird künftig die zentrale Zufahrt zum Versorgungsbereich Rethen sein. Im Bebauungsplan VEP Nr. 8 ist der nördliche Abschnitt deshalb nicht mehr als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt, sondern ist Teil des Versorgungsbereiches mit Fahrrechten für die Öffentlichkeit.

Als Ausgleich für den Wegfall der öffentlichen Zufahrt von der Hildesheimer Straße wird von den begünstigten Grundstückseigentümern des Versorgungsbereiches der Durchstich der Straße Am Bahnhof zur Straße Zur Sehlwiese gebaut und damit ein alternativer Zugang von der Hildesheimer Straße in das Wohngebiet realisiert.

Die öffentlichen Stellplätze im nördlichen Bereich der Straße Zur Sehlwiese entfallen mit der Entwidmung als öffentliche Straße.

Die bestehende Wendeanlage der Straße Am Bahnhof wird infolge des Durchstiches zur Straße Zur Sehlwiese umgebaut, dort werden ca. 9 neue Stellplätze entstehen, die neben dem Ersatz für den Wegfall der bestehenden 2 Stellplätze im Bereich der Wendeanlage zu einem großen Teil die oben genannten wegfallenden Stellplätze ersetzen.

Eine Ausweisung als P+R-Stellplätze ist nicht möglich. Für P+R-Anlagen gilt die gesetzliche Regelung, dass Parken von Fahrzeugen nur Fahrgästen des GVH gestattet ist, um mit den von hier aus verkehrenden öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahnen und Busse) unmittelbar abzufahren.

zu

2.2. Müsste ALDI nicht dafür einen Ersatz stellen? Z.B. für P&R?

Nein. Die weggefallenen öffentlichen Stellplätze sind bereits von dem Grundstückseigentümer des Versorgungsbereiches oder der Voreigentümer über Erschließungsbeiträge die Stellplätze finanziert worden.

zu

2.3. Werden die Anlieger wie Aldi, Drogeriemarkt, etc. durch die Verschmälerung der Straße räumlich begünstigt - d.h. ggf. für ihre eigenen Kundenparkplätze? Wenn ja, haben die Anlieger dafür bezahlt? Wenn ja, wieviel?

Wie unter 2.2 beschrieben, haben die Grundstückseigentümer des Versorgungsbereiches, die den entwidmeten nördlichen Teil der Straße Zur Sehlwiese nutzen werden, bereits für die wegfallenden öffentlichen Stellplätze Erschließungsbeiträge gezahlt.

Die Erschließungsbeiträge wurden nicht gesondert für Stellplätze erhoben, sie beziehen sich auf die Gesamtmaßnahme.

zu

2.4. Wenn ALDI zügig mit seinem Arbeiten am Grundstück beginnt und die bisher geduldeten Parkplätze auf dem Grundstück entsprechend verwendet, und die geplanten P&R-Parkplätze im Bereich des nicht mehr genutzten Abstellgleises noch nicht vorhanden sind, kommt es zu einem Engpass an öffentlichen Parkplätzen in diesem Bereich. Hat die Stadt einmal daran gedacht, ALDI zu bitten, die bisher geduldeten Parkplätze frei zu lassen? Oder Parkplätze temporär für P&R zu überlassen?

Bei den Stellplätzen handelt es sich um ein geduldetes Abstellen von fremden Fahrzeugen auf einem privaten Grundstück.

Auf dem betreffenden Abschnitt wird von Aldi ein Gehweg in ca. 1,70 m Breite erstellt, der künftig mit dem öffentlichen Gehweganteil von ca. 0,80 m Breite zusammen einen ca. 2,5 m breiten erforderlichen Gehweg entlang der Straße Am Bahnhof sicherstellt. Aldi hat sich sehr kooperativ verhalten, um diesen Gehweg erstellen zu können.

Jürgen Köhne