



Stadt Gifhorn

Bürgerinformation

Umbau der Haltestelle Steinweg

04.05.2023



Ablauf der Veranstaltung

- **Begrüßung** – Herr Nerlich, Stadt Gifhorn
- **Einstieg** – Herr Bley, Stadt Gifhorn
- **Grundlagen & Voraussetzungen ÖPNV** – Herr Heidenreich, VLG
- **Hintergründe & Herleitung der Planung** – Herr Kurth, SHP Ingenieure
- **Auswirkungen** – Herr Steinhoff, Stadt Gifhorn
- **Verkehrsverlagerung** – Frau Bennecke, WVI
- **Weiteres Vorgehen & offener Austausch** – Herr Bley, Stadt Gifhorn



Stadt Gifhorn

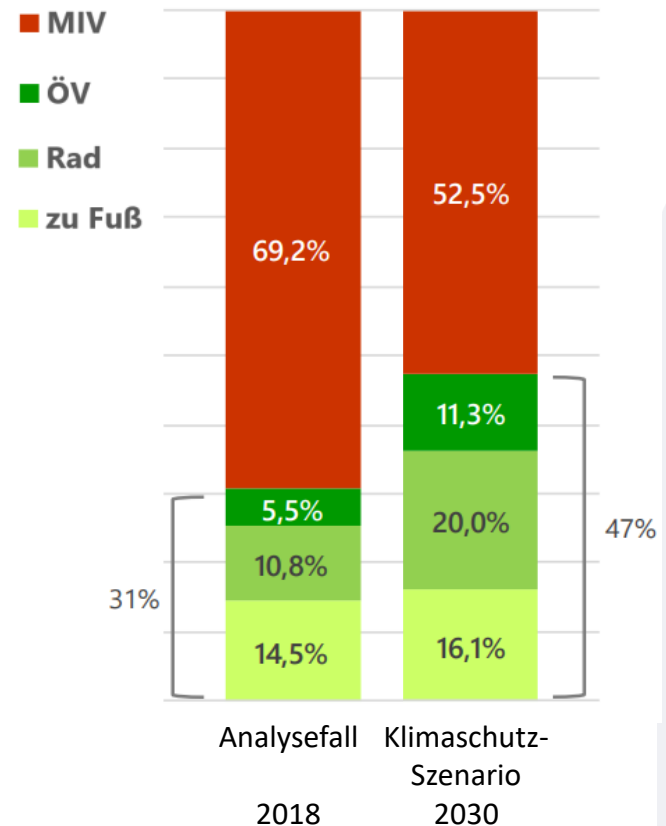
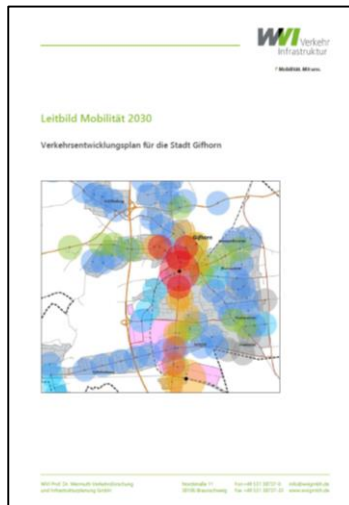
Einstieg

Herr Bley, Stadt Gifhorn

Leitbild Mobilität 2030

Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Gifhorn

- Bearbeitet 2018 bis 2020
- Beschluss im Herbst 2020:
Klimaschutz-Szenario als Grundlage
der weiteren Verkehrsplanung



Link: [Leitbild Mobilität 2030 | Stadt Gifhorn \(stadt-gifhorn.de\)](https://stadt-gifhorn.de/leibild-mobilitaet-2030)



Leitbild Mobilität 2030

Annahmen Klimaschutz-Szenario

Beispiele für Maßnahmen:

- 30 min.-Takt auf allen ÖPNV-Linien
(Gewährleistung guter Umstiegsmöglichkeiten)
- Sicheres, durchgängiges Radverkehrsnetz
- Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt und darüber hinaus
- Flächendeckende Verkehrsberuhigung

- „Einführung der autoarmen Innenstadt
(Ausnahme Bewohner und Lieferverkehre)
mit Sperrung Hindenburgstraße für Durchgangsverkehr“

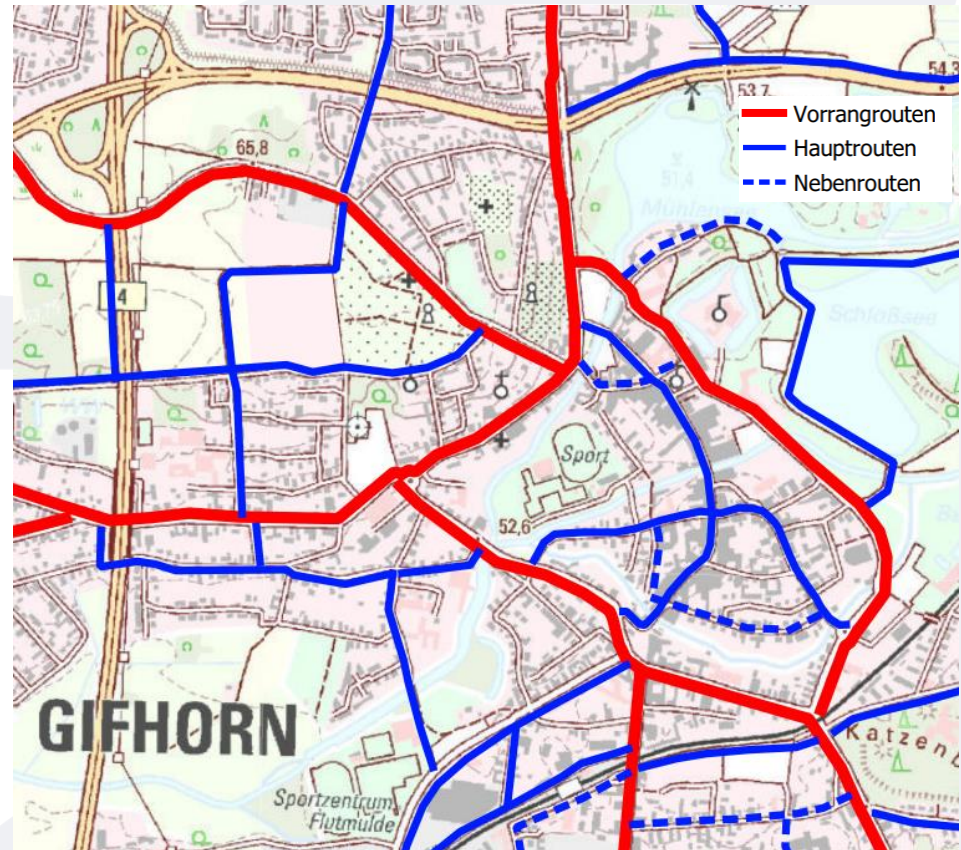


Leitbild Mobilität 2030 Klassifizierung Straßennetz



Radverkehrskonzept

- Bearbeitet 2020 bis 2022
- Beschluss im Herbst 2022



Link: [Radverkehr | Stadt Gifhorn \(stadt-gifhorn.de\)](https://stadt-gifhorn.de)



Stadt Gifhorn

Grundlagen & Voraussetzungen ÖPNV

Herr Heidenreich, VLG

Haltestelle Steinweg -

Sachstand und erforderliche Maßnahmen
aus der Sicht des Busbetreibers

Bürgerinformationsveranstaltung am 04.05.2023

Bedeutung der Haltestelle Steinweg für die Fahrgäste des ÖPNV

- Zentraler Knotenpunkt im Netz der VLG
- Zeitgleiches Zusammentreffen der Stadtbuslinien mit direktem Umstieg in alle Richtungen (bis Mitte 2022 warten 7 Busse zeitgleich)
- Kurze Umsteigewege ohne Fahrwegquerung
- Optimale Lage der Haltestelle zur Erschließung der Fußgängerzone

Mängel der heutigen Haltestelle Steinweg

- Geringe Breite der Haltestelle
→ Kritische Situation bei hohem Fahrgastaufkommen
- Fehlende Barrierefreiheit
(Kein Blindenleitsystem, kein Ausklappen der Rampen)
- Behinderung zwischen Bussen und fließendem und ruhendem Verkehr
- Fehlende Überholmöglichkeit zwischen den wartenden Bussen



Bereits umgesetzte Maßnahmen im ÖPNV

- Linie 164 aus Brome trifft einige Minuten früher ein und fährt ohne Wartezeit weiter zum Bahnhof
- Anbringung von Haltemarkierungen
- Entzerrung des zentralen Anschlusses mit bisher 7 zeitgleich wartenden Bussen durch Netzänderung
→ Nur noch 5 Busse zeitgleich



Bauliche Ausgestaltung der Haltestelle Steinweg

- Haltepositionen liegen zukünftig am Fahrbahnrand (3 Positionen pro Richtung)
- Für den Umstieg der Fahrgäste ist z. T. eine Fahrbahnquerung innerhalb einer kurzen Zeitspanne erforderlich
- Zur Gewährleistung eines gefahrlosen Umstiegs ist aus Sicht des Verkehrsunternehmens eine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs in der Hindenburgstraße erforderlich

Prüfung der generellen Standortfrage des Busbahnhofs

- Warum kann nicht der gesamte Busverkehr zum Bahnhof Stadt verlegt werden (mit zeitgleichem Anschluss)?
 - Erschließung der Innenstadt in der Hindenburgstraße günstiger als am Bahnhof (Fußwege)
 - Am Bahnhof Stadt beginnen/enden weitere Regionallinien außer den Stadtbuslinien
 - Engpass bei der Busbelegung
 - Fahrpläne müssten um ca. 10 Min verschoben werden
 - Erhebliche Auswirkungen auf Schulanfangs-/endzeiten, weiterführende Anschlüsse im Landkreis etc.
 - Bahn-/Busanschlüsse am Bahnhof Stadt nicht deckungsgleich
 - Erwartungshaltung der Fahrgäste werden wegen unpassender Anschlüsse nicht erfüllt
 - Passende zeitliche Übergänge zwischen Bahn und Bus erst nach Umsetzung des 30-Min-Taktes bei erixx

Langfristige Lösung für Haltestelle Steinweg

- Nach Umsetzung des 30-Min-Taktes beim erixx kann der zentrale Busknoten zum Bahnhof Stadt verlegt werden.
 - Passende Anschlüsse von/zu erixx herstellbar
- Ein Teil der Buslinien bedient weiterhin die Haltestelle Steinweg (ohne Umsteigefunktion)
 - Hierfür sind 2 Bushalteplätze pro Richtung erforderlich



Stadt Gifhorn

Hintergründe & Herleitung der Planung

Herr Kurth, SHP Ingenieure



Stadt Gifhorn

Ausbau der Haltestelle Steinweg

Bürgerinformation, 04.05.2023

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Bestandsaufnahme

Funktionsplan

Legende

- ▲ Grundstückszufahrt
- ▲ Parkhauszufahrt
- Feuerwehraufstellfläche
- ◆ Linienverlauf Busverkehr
- Öffentliche Einrichtung
- Einrichtung Nähe Haltestelle



Planungsraum- und Mängelanalyse

- fehlende durchgehende Gehwegverbindung im Norden, geringe Gehwegbreite im Süden
- geringe Breite des Wartebereichs (Mittelinsel), zusätzliche Einschränkungen durch Ausstattungen
→ Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte kaum gegeben (Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen etc.)
- unzureichende Barrierefreiheit
 - fehlendes Blindenleitsystem
 - ... an „Querungsstellen“: fehlende Hilfe für Blinde/ Sehbehinderte beim Auffinden der Bushaltestellen
 - ... im Haltestellenbereich: keine Einstiegsfelder etc.
 - z.T. Bordabsenkungen im Haltestellenbereich, abschnittsweise hohe Längs-/Querneigungen
- eingeschränkter Witterungsschutz



Planungsraum- und Mängelanalyse

- ungünstige Lage von Grundstückszufahrten im Haltestellenbereich
- bauliche Schäden an der Fahrbahn
- beengte Verhältnisse im Haltestellenbereich sowie in der Michael-Clare-Straße
- sehr unübersichtliche Gesamtsituation während der Haltevorgänge



→ **Sehr viele verkehrliche Anforderungen an ein sehr kleines Planungsgebiet!**

→ **In der Folge überlagerte Nutzungsansprüche / Unverträglichkeit von Nutzungsansprüchen!**

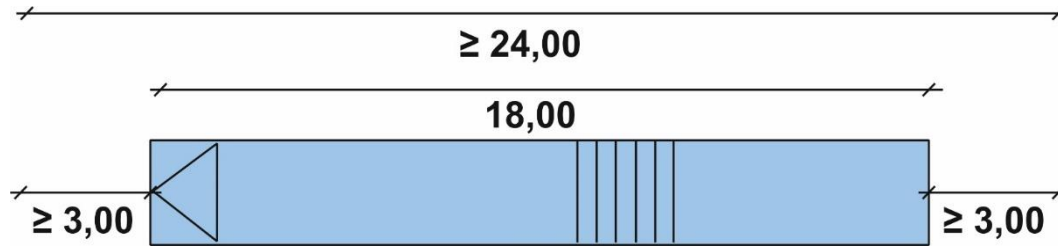


Planungsziele

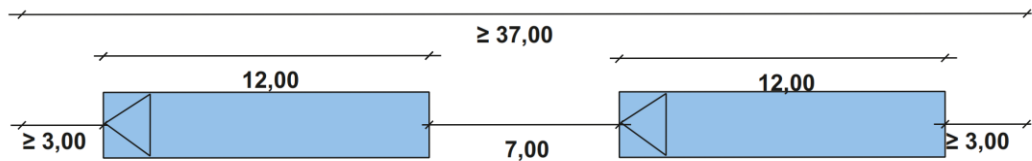
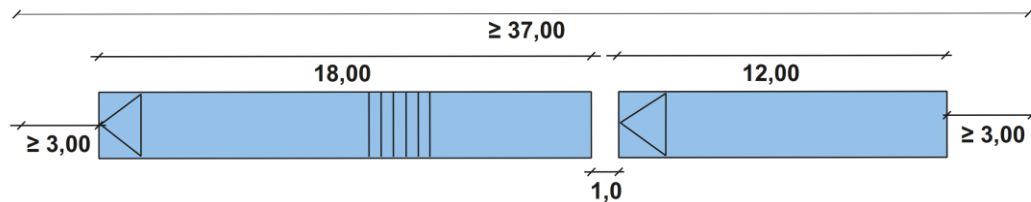
- neue räumliche Gliederung des Straßenraumes, eindeutige Nutzungszuweisung
- vollständig barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes
- Verbreiterung der Gehweg- und Haltebereichsflächen, Anordnung durchgehender Gehwegebeziehungen
- Überquerbarkeit der Fahrbahn im Zuge der Haltestelle
- grundlegende bauliche Erneuerung des Haltestellenbereiches
- Ermöglichung des Rendezvous bis zur Verlagerung an den Bahnhof Gifhorn-Stadt
- nach Möglichkeit unabhängiges Ausfahren der Busse, unabhängiges Anfahren wünschenswert

Vorplanung

- Flächenbedarf Gelenkbus (18 m) / Standardlinienbus (12 m) zwischen Grundstückszufahrten etc.



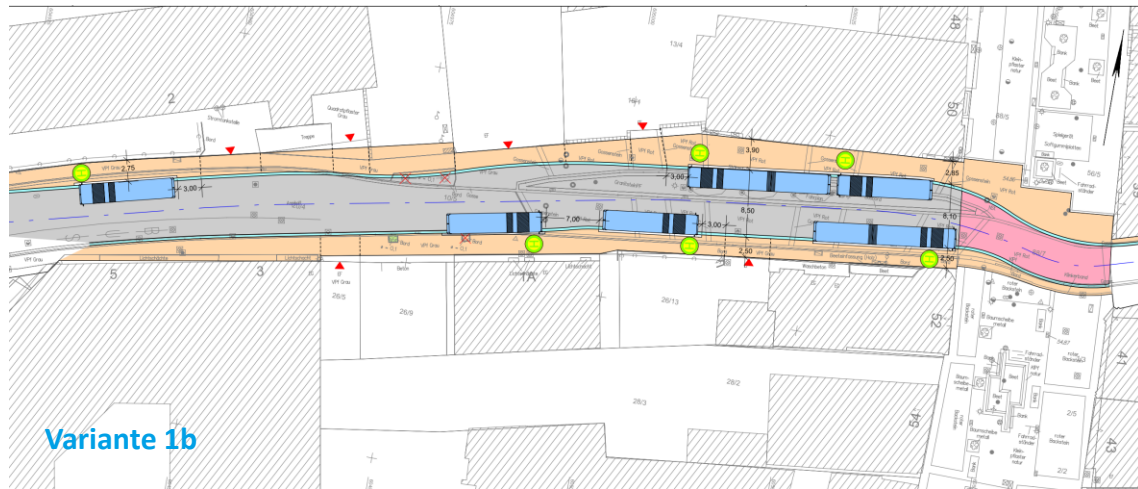
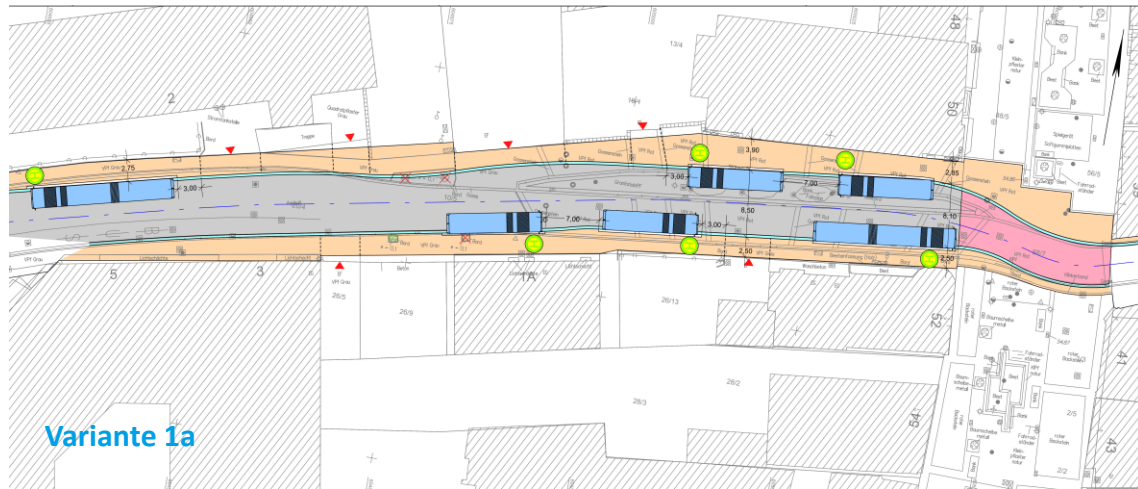
- Doppelhaltestelle mit/ohne unabhängigem Ausfahren für hinteren Bus



Vorplanung – Variante 1

■ Lageplan – Variante 1a/1b

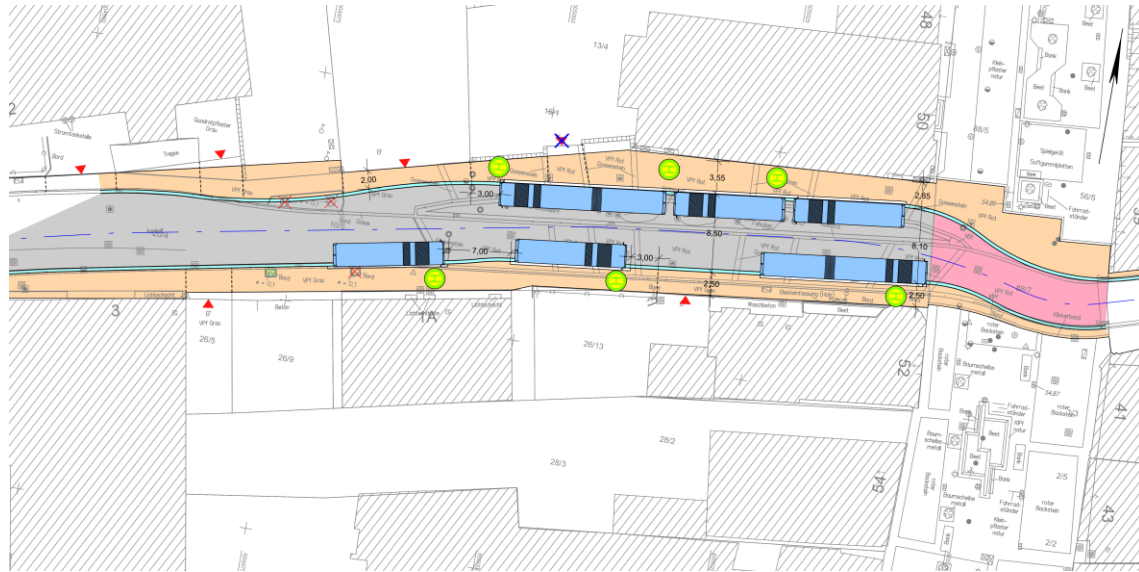
- Berücksichtigung ...
 - von allen Zufahrten
 - von unabhängigen Ausfahrten
 - der Nähe zur Fußgängerzone
 - der Befahrbarkeit für Kfz in eine Richtung (v.a. Rettungsdienst)
- Nachteile:
 - räumliche Distanz der Haltepositionen
 - Straßenraumstruktur häufig unterbrochen
 - schlechte Querbarkeit der Fahrbahn
 - eher geringe Warteflächenbreite



Vorplanung – Variante 2

■ Lageplan – Variante 2

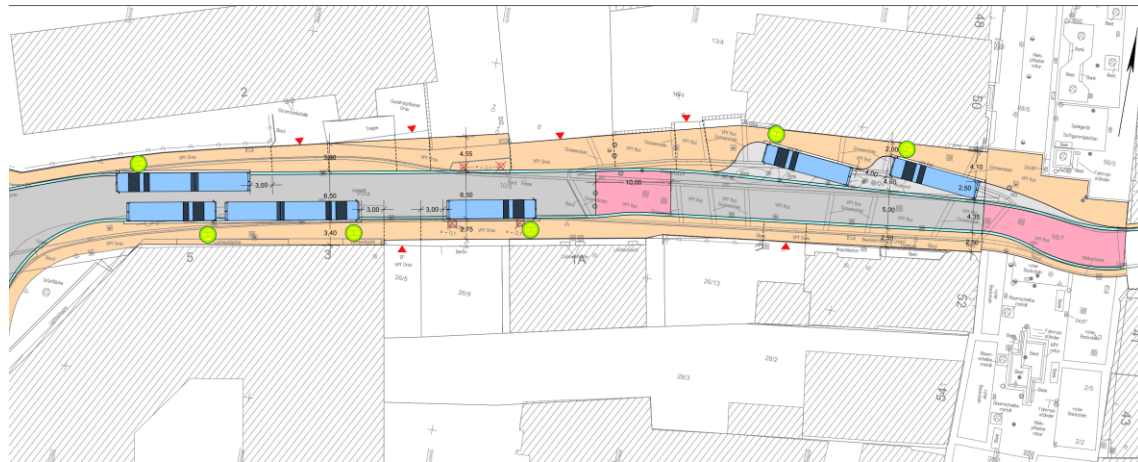
- Zusammenlegen von zwei Grundstückszufahrten
- Berücksichtigung ...
 - der Nähe zur FuZo
 - von unabhängigen Ausfahrten (nur Süd)
 - der Befahrbarkeit für Kfz in eine Richtung (v.a. Rettungsdienst)
- Nachteile:
 - schlechte Querbarkeit der Fahrbahn im Haltestellenbereich
 - eher geringe Warteflächenbreite
 - **Wegfall einer Grundstückszufahrt;**
Abstimmung und baulicher Aufwand auf Privatgrundstück



Vorplanung – Variante 3

■ Lageplan – Variante 3

- Sägezahnaufstellung
- Berücksichtigung ...
 - von allen Zufahrten
 - von unabhängigem Einfahren (Nordseite)
- Nachteile:
 - räumliche Distanz zwischen den Haltepositionen
 - z.T. räumliche Distanz zum Steinweg
 - keine Durchfahrtsmöglichkeit für Kfz (z.B. Einsatzfahrzeuge)
 - eingeschränkte Breite von Gehweg/Wartefläche, gerade im Bereich der Sägezähne
 - notwendige Fahrbahnverjüngung bzgl. Verkehrssicherheit nachteilig
 - erhebliche gestalterische Defizite



Vorplanung – Variante 4

■ Lageplan – Variante 4a/4b

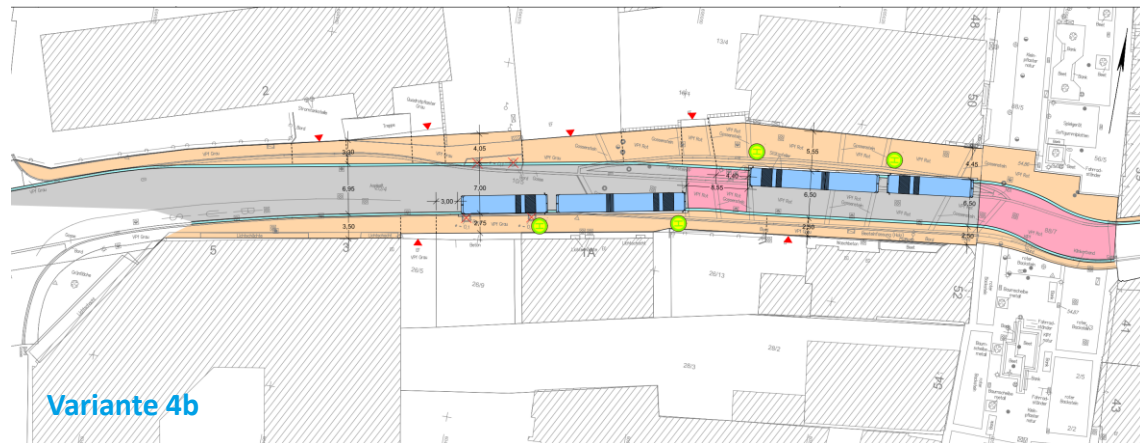
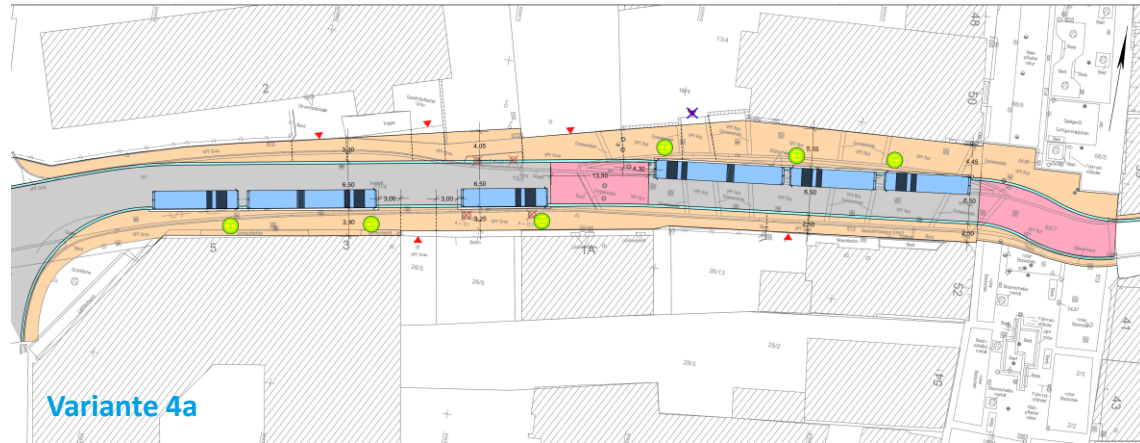
- räumliche Trennung der nördlichen und südlichen Haltestellen

– Variante 4a

- sechs Haltepositionen,
– Zusammenlegen von zwei Zufahrten

– Variante 4b

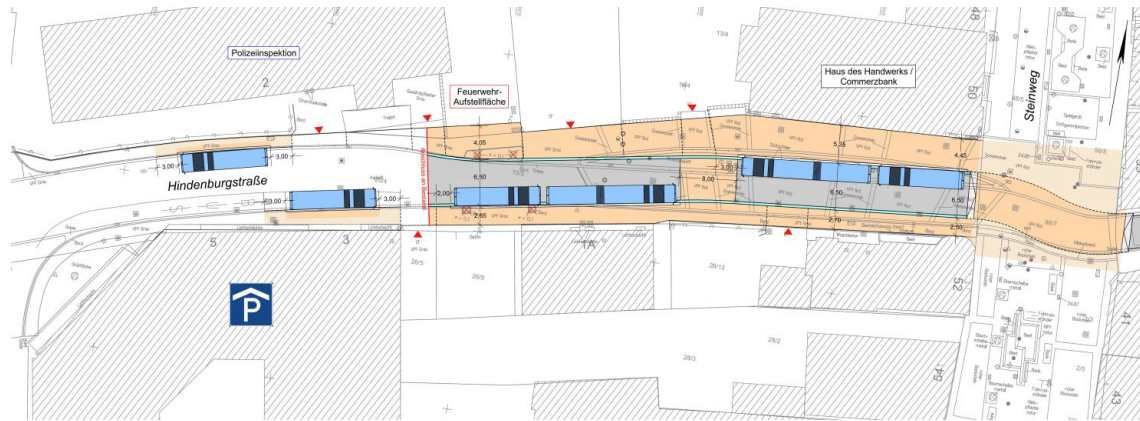
- vier Haltepositionen
– Erhalt aller Zufahrten



Vorplanung – Variante 4

■ Lageplan – Variante 4c

- Ansatz gemäß Variante 4b
- Ergänzung von zwei Haltepositionen westlich
- Nutzung der zusätzlichen Haltepositionen bis zur Verlegung des Rendezvous an den Bahnhof GF-Stadt



- Vorteile
 - geradliniger Streckenverlauf, klare räumliche Strukturen
 - Berücksichtigung aller Zufahrten
 - Integration einer Querungsstelle
 - durchgängige Befahrbarkeit für Kfz (v.a. Rettungsdienst)
- Nachteile
 - kein unabhängiges Ein- und Ausfahrten für Busse möglich
 - etwas entferntere Lage der beiden zusätzlichen Haltestellen

Vorplanung – Bewertung

- einige Varianten scheiden bereits aufgrund von **Ausschlusskriterien** aus



- vereinfachtes Bewertungsverfahren:
Vorzugsvariante 4c

- im Anschluss:

- weitere Ausarbeitung im Rahmen der Entwurfsplanung
- Vorstellung der Vorzugsvariante im Rahmen einer Ratsinformation (04/2022)
- Ausbauplanbeschluss in öffentlicher Sitzung (06/2022)

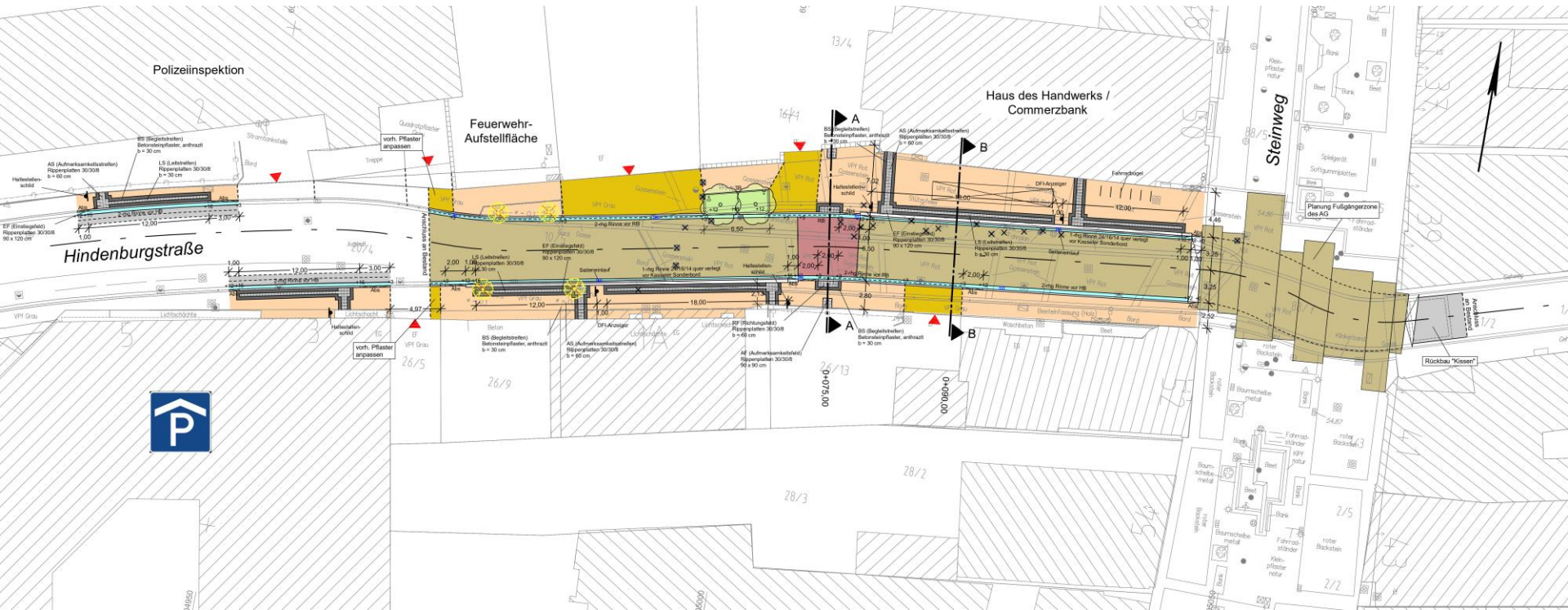
Kriterium	1a	1b	2	3	4a	4b	4c
Unabhängiges Einfahren	✗	✗	✗	○	✗	✗	✗
Unabhängiges Ausfahren	✓	○	○	○	✗	✗	✗
Befahrbarkeit Kfz während der Haltevorgänge (z.B. Rettungsfahrzeuge)	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
Grundstückszufahrten erhalten	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓
Räumliche Distanz zw. Positionen einer Richtung	✗	✗	✓	✗	✓	✓	✓*
Räumliche Distanz zur Fußgängerzone	○	○	✓	○	✗	○	○
Querbarkeit der Fahrbahn	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✓
Breite der Warteflächen	○	○	○	✗	✓	✓	✓
Gestaltung (Kurvigkeit, Sägezahn, Potentiale)	○	○	○	✗	✓	✓	✓
Punkte	12	10	17	8	15	19	19
Anzahl der Haltepositionen	6 3+3	6 3+3	5 3+3	6 3+3	6 3+3	4 2+2	6 3+3
Punkte gesamt	18	16	18	14	21	23	25

Legende	
✓	gut (3 P.)
○	mittel (1 P.)
✗	schlecht (0 P.)

Entwurfsplanung

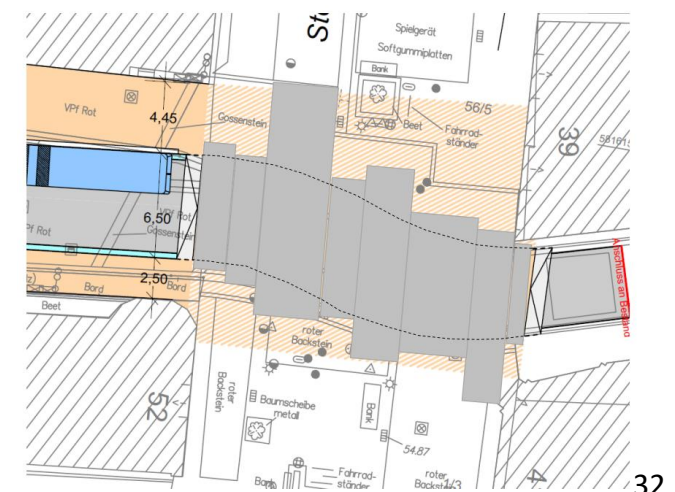
■ Lageplan

– Gesamtübersicht



Verkehrsführung

- Verzicht auf Durchgängigkeit des Straßenzuges Michael-Clare-Straße / Hindenburgstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV)
 - sehr beengte Verhältnisse im Bereich der Haltestelle Steinweg
 - Nutzungsverträglichkeit zwischen Kfz-Durchgangsverkehr, Fußgängerzone und Rendezvous-Haltestelle nicht gegeben
 - Sicherstellung der barrierefreien Durchgängigkeit für Einsatzfahrzeuge
 - MIV-Erreichbarkeit der westlich und östlich gelegenen Parkhäuser aus jeweils äußerer Richtung
 - Steigerung der Aufenthaltsqualität durch Durchgängigkeit der Fußgängerzone





Stadt Gifhorn

Auswirkungen

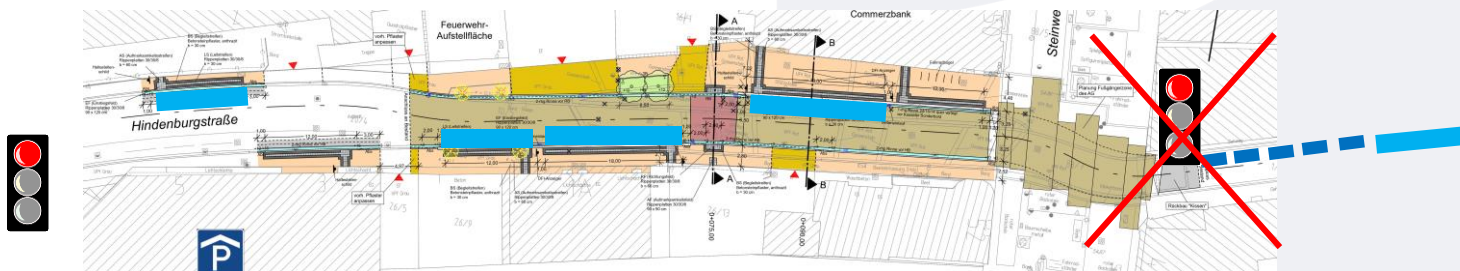
Herr Steinhoff, Stadt Gifhorn

Notwendige Sperrung für den MIV

- Vorzugsvariante 4c lässt keinen Begegnungsverkehr zu. (keine direkte Sichtachse)
- Für Einsatzfahrzeuge aber in beide Richtungen befahrbar.

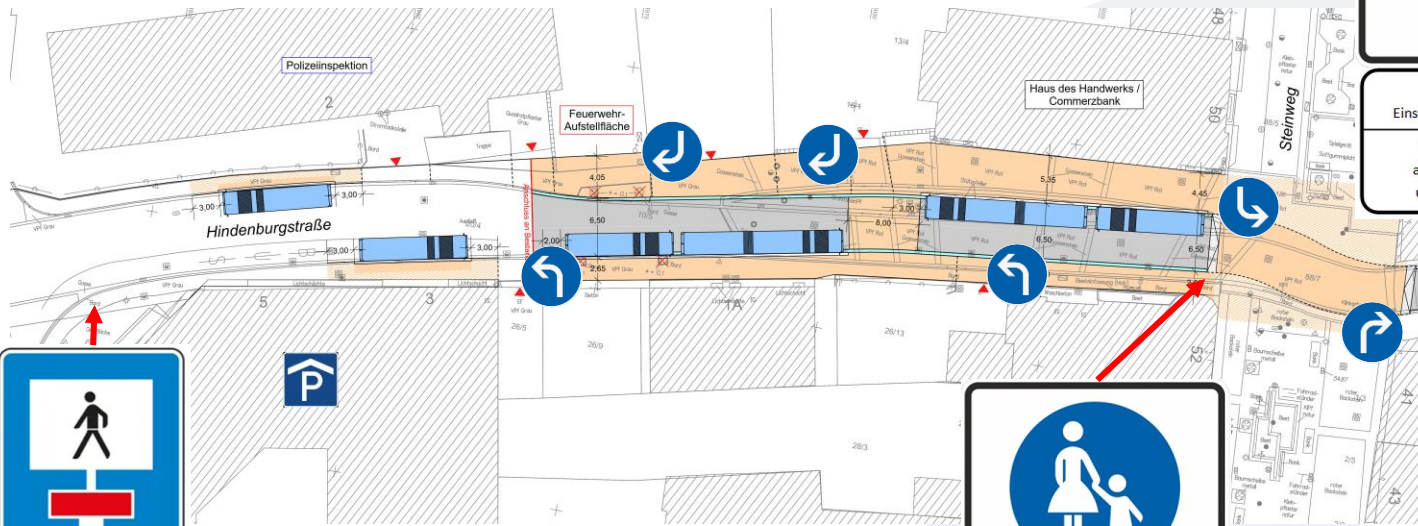


- Ampelregelung (rot bei Halt der Busse) nicht möglich, da die Busse nicht zeitgleich ankommen und verspätete Busse die Haltestelle durch wartende Pkw nicht anfahren können. Zudem ggf. lange Wartezeiten und Staus.





Beschilderung



Keine Wendemöglichkeit

Linienverkehr und Einsatzfahrzeuge **frei**

Werktags von 17-12 h außer an Mi u. Sa 17-8 h und sonntags **frei**



Linienverkehr und Einsatzfahrzeuge **Querung frei**

Werktags von 17-12 h außer an Mi u. Sa 17-8 h und sonntags **frei**



Linienverkehr und Einsatzfahrzeuge **Querung frei**

Werktags von 17-12 h außer an Mi u. Sa 17-8 h und sonntags **frei**



Keine Wendemöglichkeit

Linienverkehr und Einsatzfahrzeuge **frei**

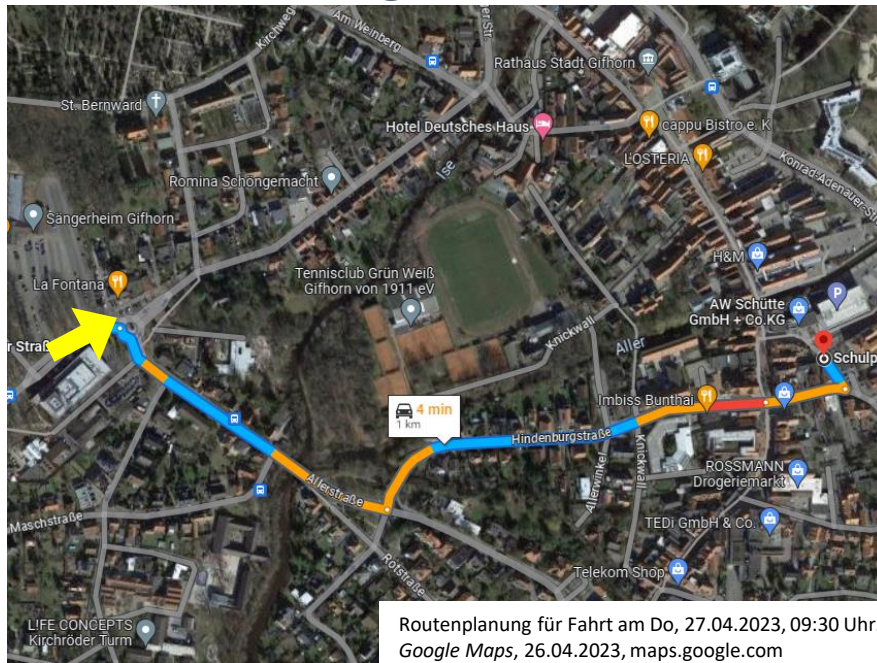
Werktags von 17-12 h außer an Mi u. Sa 17-8 h und sonntags **frei**


Auswirkungen

- Östl. & westl. der Fußgängerzone jeweils gute und zentrale Parkmöglichkeiten
- Zwei zentral gelegene Parkhäuser
- Entfernungen zur Fußgängerzone nur ca. 100m (zu Fuß)
- 600 m lange durchgehende Fußgängerzone (mit Bevorrechtigung)




Auswirkungen für den MIV



 Routenvorschlag aus Westen (Stadthalle) zu Parkhaus Schütte über Steinweg



 Routenvorschlag aus Westen (Stadthalle) zu Parkhaus Schütte ohne Durchfahrt Steinweg

- Keine großen Umwege von außerhalb des City-Rings
- Verlagerung des ruhenden und fließenden Verkehrs
- Anpassungen im Parkleitsystem sind vorgesehen

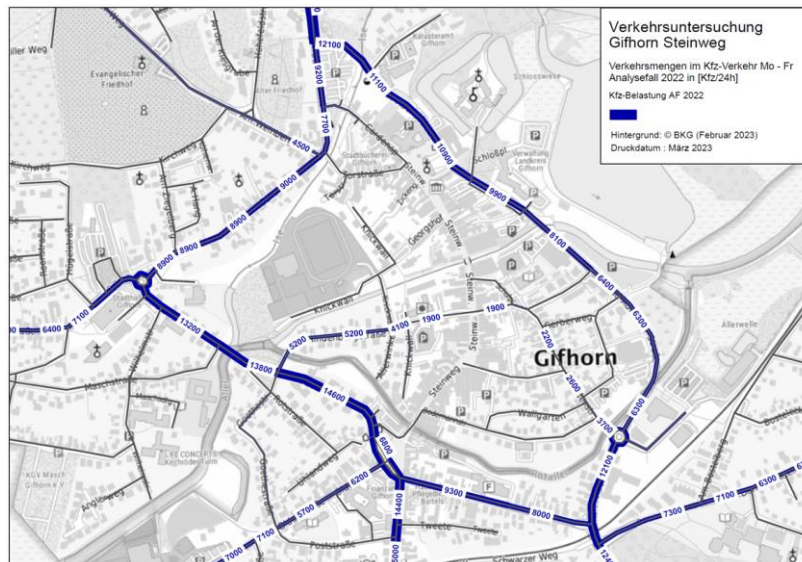


Stadt Gifhorn

Verkehrsverlagerung
Frau Bennecke, WVI

Gifhorn Haltestelle Steinweg

Bürgerinformation



Dipl.-Ing. Anna Bennecke

WVI Prof. Dr. Wermuth
Verkehrsforschung und
Infrastrukturplanung GmbH

Nordstraße 11
38106 Braunschweig

Telefon: 05 31 – 3 87 37 – 39
Internet: www.wvigmbh.de
E-Mail: a.bennecke@wvigmbh.de

Aufgabenstellung

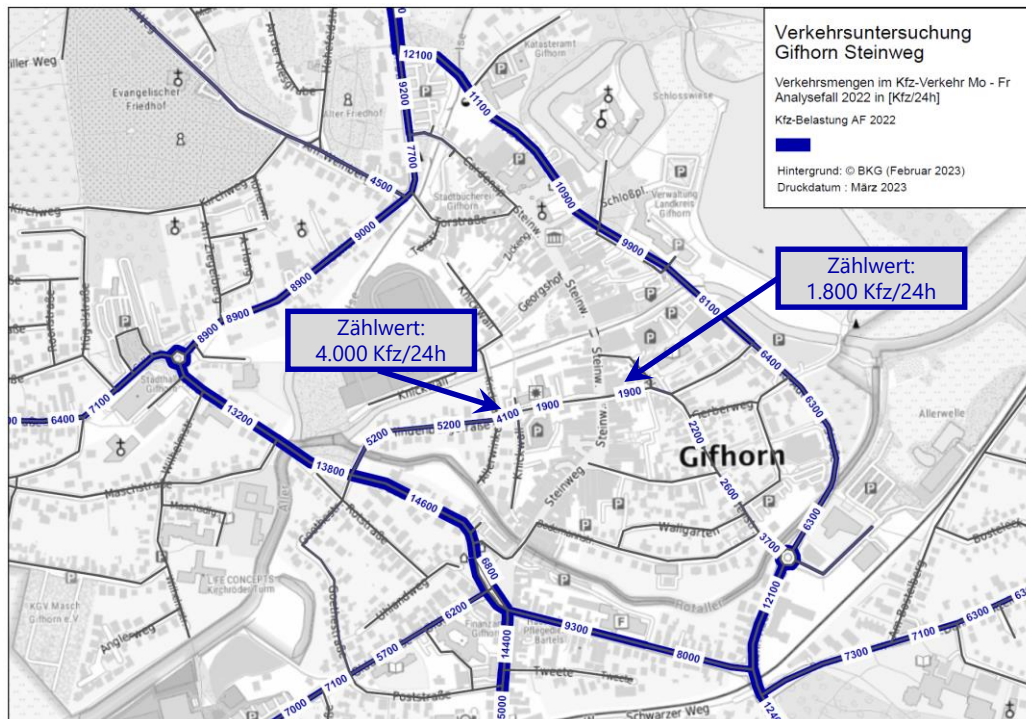
- ▼ Ermittlung der Verkehrsbelastungen und der Belastungsveränderungen unter Sperrung der Durchfahrt Hindenburgstraße und Lindenstraße auf Höhe des Steinwegs für den Individualverkehr (Kfz).

Busse und Einsatzfahrzeuge dürfen weiterhin passieren.

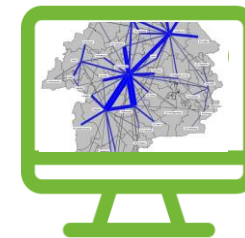
Agenda

- ▼ Verkehrsbelastungen im Analysefall (Ist-Zustand)
- ▼ Verkehrsbelastungen im Planfall mit Sperrung der Durchfahrt
- ▼ Veränderung der Verkehrsbelastungen

Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr im Analysefall 2022 (Ist-Zustand)

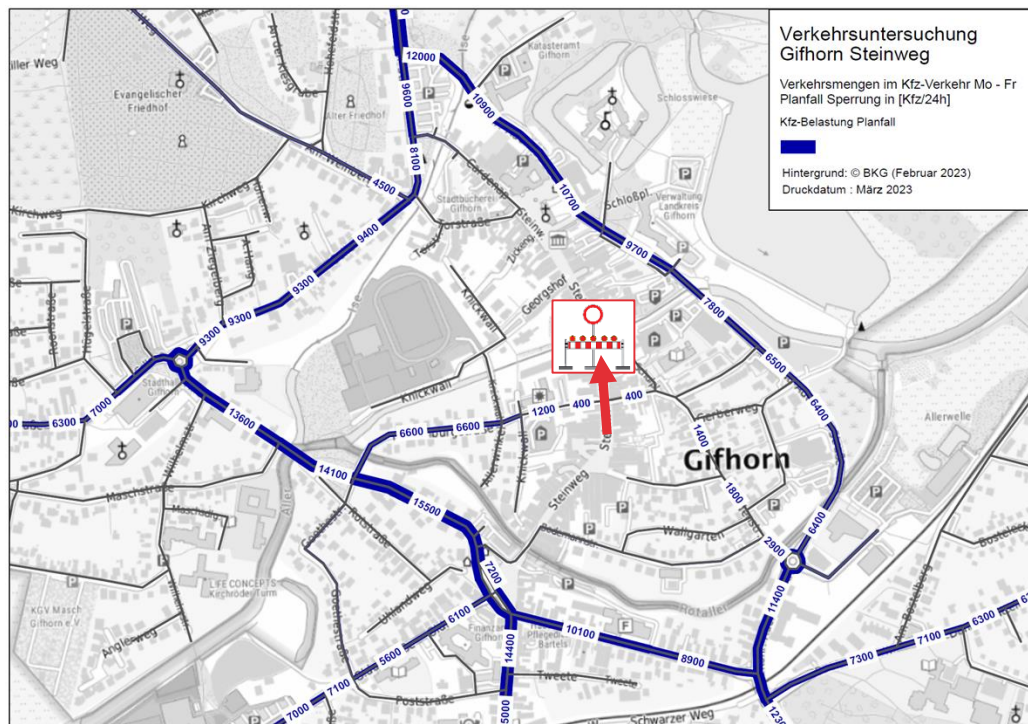


Berechnungen mit dem Verkehrsmodell Region Braunschweig, Stadtmodell Gifhorn



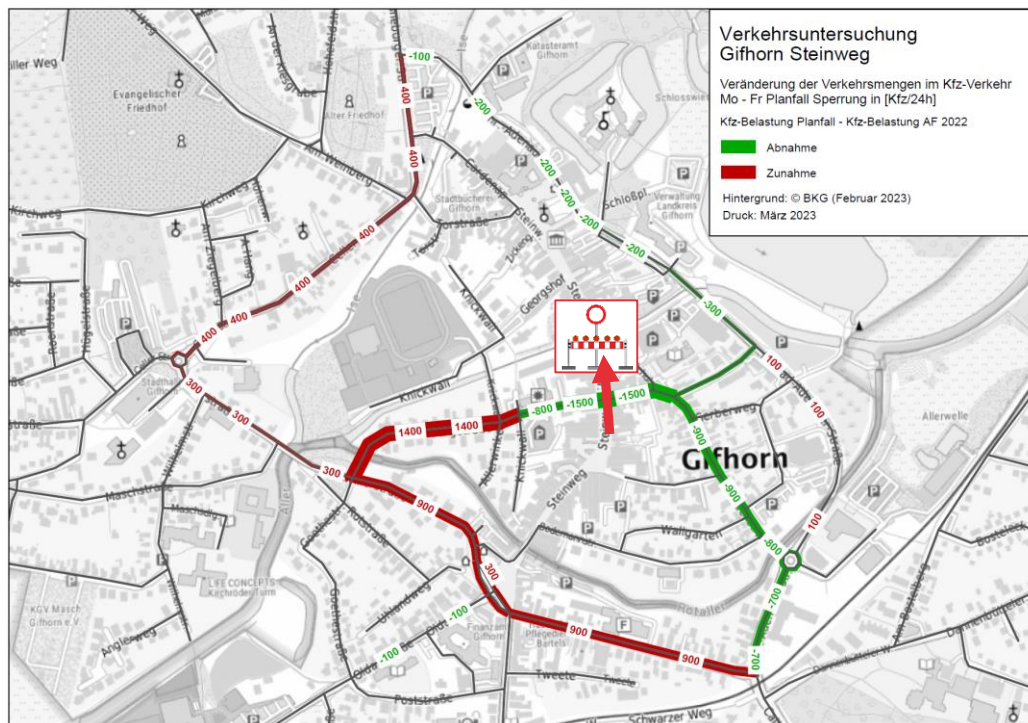
- ▼ Kleinräumige Nachkalibrierung des Verkehrsmodells im Untersuchungsraum anhand aktueller, von der Stadt Gifhorn erhobener Verkehrsdaten auf der Hindenburgstraße und Michael-Clare-Straße
- ▼ Darstellung der Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr im Analysefall

Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr im Planfall mit Sperrung der Durchfahrt



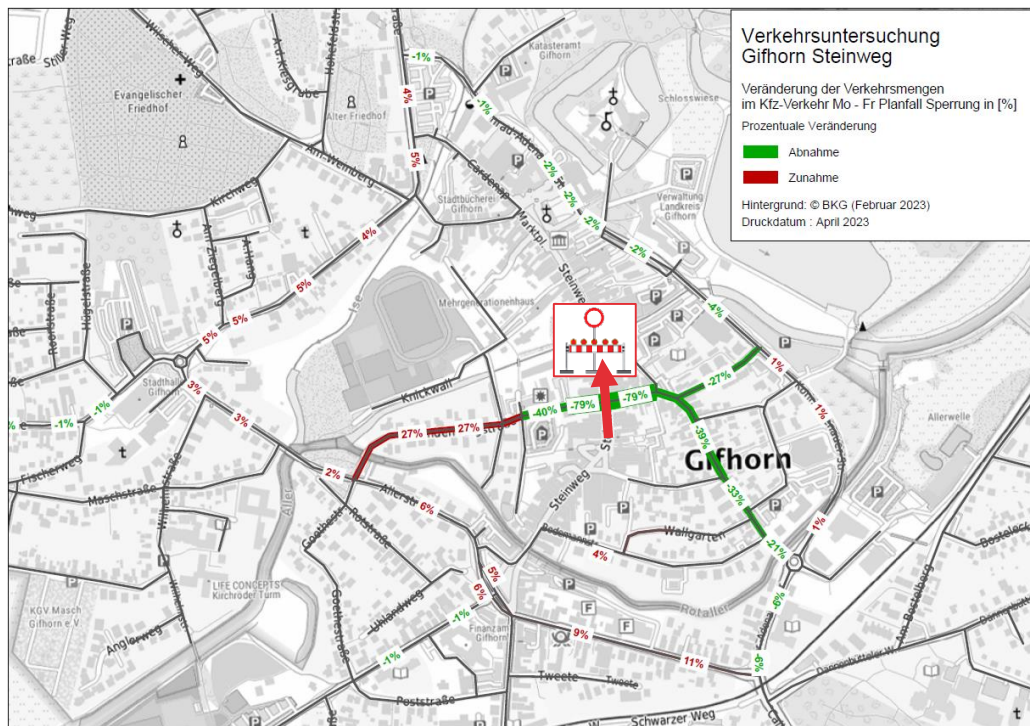
- Sperrung der Durchfahrt
Hindenburgstraße ↔ Lindenstraße
für den Individualverkehr (Kfz)
- Busse und Einsatzfahrzeuge können weiterhin
passieren.
- Darstellung der zu erwartenden
Verkehrsbelastungen im Planfall im
Werktagsverkehr

Veränderung der Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr Planfall - Analysefall



- ▼ Sperrung der Durchfahrt
Hindenburgstraße ↔ Lindenstraße
für den Individualverkehr (Kfz)
- ▼ Busse und Einsatzfahrzeuge können weiterhin
passieren.
- ▼ Darstellung der zu erwartenden
Veränderungen der Verkehrsbelastungen
im Planfall im Werktagsverkehr

Veränderung der Verkehrsbelastungen im Werktagsverkehr Planfall - Analysefall

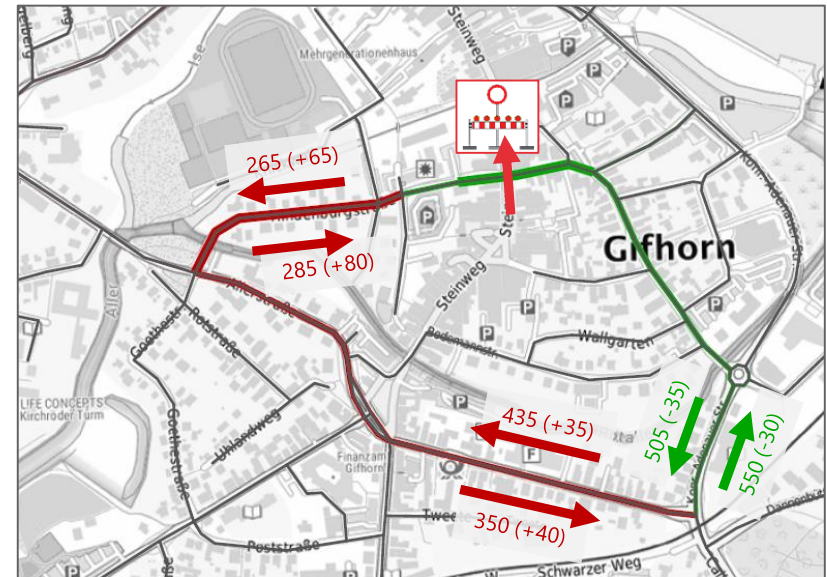
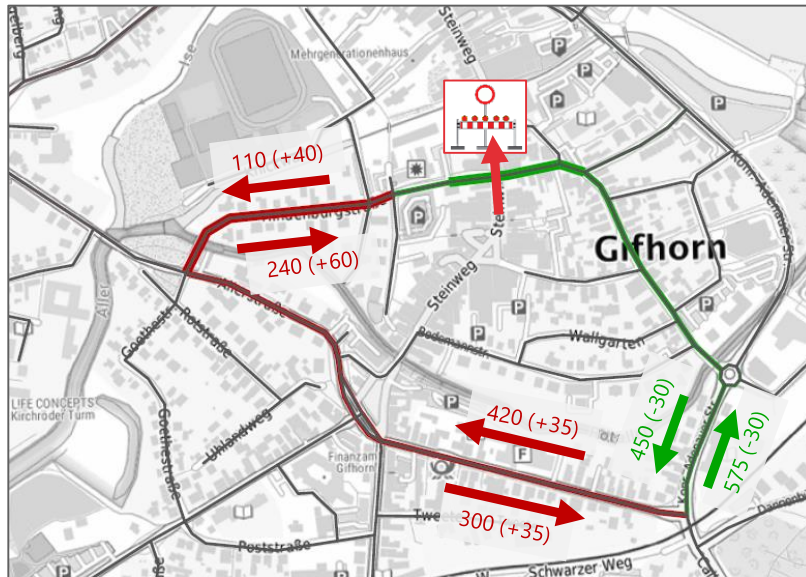


- Sperrung der Durchfahrt Hindenburgstraße ↔ Lindenstraße für den Individualverkehr (Kfz)
- Busse und Einsatzfahrzeuge können weiterhin passieren.
- Darstellung der zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Planfall im Werktagsverkehr

Veränderung der Verkehrsbelastungen in den Spitzenstunden Planfall - Analysefall

Morgenspitze

Nachmittagsspitze



Fazit

- ▼ Durch die Sperrung der Durchfahrt Hindenburgstraße – Lindenstraße zeigen sich Verkehrsverlagerungen in Höhe von rd. 1.400 Kfz/24h von der Ostseite des Knickwalls auf die Westseite.
Diese resultieren aus verlagerten Ziel-Fahrten in die Innenstadt, z.B. zum Parkhaus Hindenburgstraße.
- ▼ Die Mehrbelastungen auf der Hindenburgstraße liegen in den Spitzenstunden bei rd. 1 Fahrzeug pro Minute und Richtung.



Stadt Gifhorn

Weiteres Vorgehen & offener Austausch

Herr Bley, Stadt Gifhorn



Weiteres Vorgehen

- 2. Halbjahr 2023: Beschluss zur Teilentwidmung Kreuzungsbereich Steinweg/Hindenburgstraße
- ab Frühjahr 2024: Bauausführung
- Nach Fertigstellung: Beobachtung der verkehrlichen Auswirkungen im fließenden und ruhenden Verkehr
 - Bei Bedarf Anpassungen von Lichtsignalanlagen an relevanten Knotenpunkten und verkehrsrechtlicher Anordnungen (Verkehrszeichen)



Offener Austausch





**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**



Backup-Folien







Shared Space

- rechtlich nicht definiert in der StVO
- Charakteristik: Verzicht auf Verkehrszeichen, Signalanlagen und Fahrbahnmarkierungen
 - keine Verbesserung der Verkehrssicherheit
 - keine Verbesserung der Leichtigkeit des Verkehrs an diesen prägnanten Bereich