

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 0510/2019

Anzahl der Anlagen 4

Zu TOP

Ausbau des westlichen Theodor-Heuss-Platzes zwischen Zeppelinstraße und Schillstraße sowie der nördlichen Nebenanlage in der Schillstraße zwischen Theodor-Heuss-Platz und Mars-la-Tour-Straße

Antrag,

1. dem Umbau des westlichen Theodor-Heuss-Platzes zwischen Zeppelinstraße und Schackstraße, sowie der nördlichen Nebenanlage in der Schillstraße zwischen Theodor-Heuss-Platz und Mars-la-Tour-Straße wie in Anlage 1 dargestellt, mit Gesamtkosten i.H.v. 1.050.000 € zuzustimmen.

- Entscheidungsrecht des Stadtbezirksrates gemäß § 93 (1) Nr.2 NKomVG

2. dem Baubeginn sowie der Mittelfreigabe zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gem. § 94 (1) Nr.1+4 i.V. mit § 10 Abs. 1+4 der Hauptsatzung
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 Abs. 2 NKomVG.

Finanzielle Auswirkungen

Finanzhaushalt

Investitionsmaßnahme 54101100

Bezeichnung

Gemeindestraßen, Theodor-Heuss-Platz

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird in den Jahren 2020 und 2021 durch die Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt. Dies gilt auch für die Verpflichtungsermächtigung 2020 zu Lasten 2021. Zum Teil werden Mehrauszahlungen durch bisher nicht eingeplante Mehreinzahlungen in Höhe von 350.000 € gedeckt. Die weiteren 150.000 € müssen in 2021 zusätzlich veranschlagt und innerhalb des Finanzkorridores des TH66 gedeckt werden.

Die Maßnahme steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der Haushaltssatzung durch die Kommunalaufsicht.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Aspekte und Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Im Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit (Beleuchtung) und die behindertengerechte Gestaltung geprüft. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

Investitionsmaßnahme 54101100 Gemeindestraßen, Theodor-Heuss-Platz

Einzahlungen		Auszahlungen	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	350.000,00	Baumaßnahmen	1.050.000,00
		Saldo Investitionstätigkeit	-700.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	8.750,00	Abschreibungen	26.250,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	10.500,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	-28.000,00
Außerordentliche Erträge		Außerordentliche Aufwendungen	82.407,00
42.853,00		Saldo außerordentliches Ergebnis	-39.554,00
		Saldo gesamt	-67.554,00

Anmerkungen zu:

Einzahlungen

Für die Baumaßnahme sind der Landeshauptstadt Hannover Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) i.H.v. 60 % der zuwendungsfähigen Kosten in Aussicht gestellt.

Auszahlungen

In den dargestellten Kosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschlussleitungen in Höhe von ca. 22.500 € nicht enthalten. Diese werden nicht über die Investitionsmaßnahme, sondern über den Haushalt der Stadtentwässerung abgewickelt und finden im Rahmen der jährlichen Betriebsabrechnung der Stadtentwässerung Berücksichtigung.

Auflösung Sonderposten

Einzahlungen aus der Baumaßnahme / Nutzungsdauer (bei Straßen: 40 Jahre)

Abschreibungen

Kosten der Baumaßnahme / Nutzungsdauer (bei Straßen: 40 Jahre)

Zinsen

Kalkulatorischer Zinssatz in Höhe von 3 % auf die durchschnittlich (zu 50 %) gebundene Investitionssumme (Saldo Investitionstätigkeit).

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Im Zusammenhang mit dem geplanten barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Hannover Congress Zentrum (HCC) und den damit verbundenen baulichen Maßnahmen zur Umgestaltung der Verkehrsflächen im gesamten Platzbereich sind im Sinne des Gesamtkonzeptes zur denkmalgerechten Platzgestaltung auch Maßnahmen am westlichen Platzrand bis in die Schillstraße hinein erforderlich, die durch die LHH zu tragen sind.

Der Lageplan zum Gesamtkonzept ist in Anlage 3 dargestellt. Hier ergeben sich im Vergleich zu dem mit Drucksache 2836/2017 bereits vorgelegten Konzept aufgrund des im Beratungsverlauf in den Ratsgremien beschlossenen Änderungsantrags (Drucksache 0480/2018) einige planerische Veränderungen.

So war der äußere Fahrbahnrand der östlichen Fahrbahn deutlich näher an die vorhandene Baumreihe heran zu verschieben, um die geforderte Beibehaltung der Fahrbahnbreite erreichen zu können. Die Standsicherheit der vorhandenen Baumreihe ist durch diesen Eingriff in den Wurzelbereich allerdings nicht mehr gegeben, so dass diese nicht gehalten werden können. Auf der westlichen Platzseite ist die Vitalität der bestehenden Baumreihe bereits heute sehr eingeschränkt. Einige Bäume in dieser Reihe sind bereits entfernt worden, für andere wäre dieses in naher Zukunft notwendig.

Unter Berücksichtigung denkmalfachlicher Belange ist die symmetrische Platzgestaltung ein wesentliches Element. Aufgrund der notwendigen Baumfällungen auf der östlichen Seite des Platzbereichs sowie der schwierigen bestehenden Standortbedingungen auf der westlichen Seite wird der Ersatz beider Baumreihen vorgesehen.

Die Oberflächen der Geh- und Radwege entlang der vorhandenen Platzränder bestehen heute aus einer wassergebundenen Decke. Unebenheiten und Baumwurzeln haben in der Vergangenheit für eine schlechte Begehbarkeit und abschnittsweise Pfützenbildungen bei Regenfällen gesorgt. Außerdem erfüllt dieser Bereich ebenso wie die vorhandenen Bushaltestellen nicht die heutigen Anforderungen der Barrierefreiheit.

Für den Ausbau sämtlicher Verkehrsflächen um den Theodor-Heuss-Platz sind formal betrachtet zwei verschiedene Baumaßnahmen erforderlich (Kostenteilungsplan Anlage 4). Die Federführung für die Koordinierung beider Baumaßnahmen wird durch die Infra übernommen.

2. Beschreibung der Maßnahme

Die bestehende westliche Fahrbahn erhält eine neue Randeinfassung mit Hochbord und Gosse. In Fahrbahnmitte wird die Oberflächenbefestigung saniert, Binder- und Deckschichten werden abgefräst und wieder erneuert.

Für den Ausbau der westlichen Nebenanlage wird eine neue Aufteilung geplant. Den Symmetrieanforderungen folgend wird, wie auf der Ostseite, angrenzend an den Hochbord ein neuer Grünstreifen mit einer Breite von 3,50 m angelegt. Um die bestehenden Standortbedingungen der geplanten Neuanpflanzungen von Bäumen zu verbessern, wird im gesamten Grünstreifen das vorhandene Bodenmaterial zu Gunsten von Pflanzgranulat ausgetauscht.

Angrenzend an den Grünstreifen erfolgt die Radwegführung mit einer Regelbreite von 2,00 m (incl. Randeinfassung). Die Oberflächenbefestigung erfolgt in der Standardform „Hannover“ mit Betonrechteckpflaster ohne Fase (20/10/6 cm, anthrazit) zuzüglich der beidseitigen roten Klinkereinfassungen.

Direkt anschließend bis zur Grundstücksgrenze erfolgt die Gehwegbefestigung in barrierefreier Ausführung mit hellgrauen Betonplatten (40/40 cm).

Im Abschnitt der Schillstraße werden im Bereich des geplanten Baumstreifens zusätzlich 8 Stellplätze eingeplant (davon 2 Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen).

Am nordwestlichen Platzrand (südlich Zeppelinstraße) sowie am südwestlichen Platzrand (nördlich Schillstraße) werden Lichtsignalanlagen angeordnet, um die Wegeverbindungen zwischen der Platzmitte und der ausgebauten Nebenanlage sowie der Bushaltestelle zu sichern und die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Durch die neue Lichtsignalanlage nördlich der Schillstraße wird zudem die Sicherung des Radverkehrs, der von der westlichen Nebenanlage auf die Fahrbahn in Richtung Clausewitzstraße fährt, ermöglicht.

Vor der südwestlichen Lichtsignalanlage wird eine barrierefreie Bushaltestelle realisiert. Das heute im Bereich der Platzmitte vorhandene Wartehäuschen wird demontiert und angrenzend an den Gehweg auf Höhe der neuen Bushaltestelle neu aufgebaut. Das Wartehäuschen war Anfang der 90er Jahre durch den Architekten und Maler Oscar Tusquets Blanca als Teil des Projekt BUSSTOPS im Rahmen der "Kunst im öffentlichen Raum"-Kampagne der Stadt Hannover konzipiert worden.

Der Lageplan zu den städtischen Maßnahmen ist in der Anlage 1, ein Querschnitt des gesamten Platzbereiches in der Anlage 2 dargestellt.

3. UVP

Die geplante Baumaßnahme führt zu keiner Verschlechterung der bestehenden Umweltverhältnisse, da keine wesentlichen zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Die erstmaligen Baumpflanzungen in der Schillstraße tragen dazu bei, das örtliche Mikroklima nachhaltig zu verbessern. Die Erneuerung der Straße trägt vielmehr dazu bei, die städtebauliche Qualität der Straße und der unmittelbaren Umgebung zu stärken. Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus.

4. Bauzeit / Bauablauf

Vorbereitende Bauarbeiten, insbesondere Leitungsverlegungen und Schutzmaßnahmen an vorhandenen Versorgungs- und Entsorgungsleitungen für das Gesamtprojekt sollen bereits im Jahr 2019 erfolgen. Sobald der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Hochbahnsteiges vorliegt, können die Bauarbeiten auf der östlichen Seite beginnen. In Abhängigkeit der erforderlichen Verkehrsführung während des Ausbaues, erfolgt der Ausbau der westlichen Seite nach Fertigstellung der östlichen Seite. Geplant ist der Beginn in 2020 und die Fertigstellung im Sommer 2021.

66.22.4
Hannover / 15.02.2019