Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Döhren-Wülfel
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1109/2009
Anzahl der Anlagen 2
Zu TOP

Zustimmung zur Planung und Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens
- Brückstraße -

Antrag,
dem Einleiten der Planfeststellung für die Brückstraße, wie in den Anlagen dargestellt, zuzustimmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens entstehen zunächst keine Investitionskosten.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Genderspezifische Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Durch den Ausbau wird erstmals ein verkehrssicherer separater Weg für Fußgänger und Radfahrer hergestellt. Es ist davon auszugehen, dass durch die Planung keine Bevorzugungen oder Benachteiligungen bzgl. des Geschlechtes, des Alters der Betroffenen oder einzelner anderer Gruppen zu erwarten sind.

Kostentabelle
Durch die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens entstehen zunächst keine Investitionskosten.

Begründung des Antrages
1. Ausgangslage

In der Vergangenheit wurden mehrer Varianten für einen hochwasserfreien Ausbau der Brückstraße untersucht. Alle Überlegungen bezüglich einer hochwasserfreien Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Hannover und der Stadt Hemmingen scheiterten an der ermittelten Höhe der Baukosten. Daher bleibt die gegenwärtige Sperrung der Brückstraße während eines Hochwasserereignisses auch nach dem Ausbau bestehen.

Schon seit Jahren befindet sich die Brückstraße, insbesondere im direkten Einflussbereich der Hochwassergefährdung, in einem bautechnisch sehr schlechten Zustand. Dieses erforderte bereits eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit. Mit zunehmender Dauer verschlechterte sich der vorhandene Gebrauchszustand der vorgenannten Straßen derartig, dass eine grundhafte Erneuerung unumgänglich wird.

Dabei war ursprünglich beabsichtigt, Teile des vorhandenen Fahrbahnaufbaues für die neue Fahrbahnkonstruktion zu nutzen. Dieser sogenannte Hocheinbau hätte ein Anheben der vorhandenen Fahrbahn zur Folge gehabt. Da sich die Ausbaustrecke im Einflussbereich des Leinehochwassers befindet, wurde von der zuständigen Unteren Wasserbehörde jedoch angeordnet, dass das vorhandene Hochwasserverhalten der Leine nicht ohne weiteres durch den zukünftigen Ausbau der Brückstraße verändert werden darf. Aus dieser behördlichen Auflage folgt als Konsequenz, dass die vorhandene Höhenlage der Straße beibehalten werden muss und deswegen als Bauweise die oben beschriebene kostengünstigere Lösung nicht zur Verfügung steht und nur die teuere Variante des Tiefeinbaues möglich ist.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit besteht unbedingter Handlungsbedarf für eine Umgestaltung des vorhandenen Querschnitts. Der vorhandene Geh- und Radweg wird lediglich durch Leitpfosten höhengleich von der Fahrbahn des Kraftverkehrs getrennt. Dieses entspricht nicht den gültigen Richtlinien und ist ein in besonderer Weise sicherheitsgefährdend.

Die vorhandene Entwässerung der öffentlichen Verkehrsfläche erfolgt bisher entgegen der gültigen Gesetze über die Seitenräume auf die angrenzenden Privatflächen.

Der vorliegende Entwurf wurde unter Berücksichtigung der Belange der Träger öffentlicher Belange erarbeitet.

2. Beschreibung des Vorhabens

Im Zuge der Neuplanung der Brückstraße bietet sich die Möglichkeit, die Aufteilung der Verkehrsflächen neu zu gliedern und den heutigen Bedürfnissen anzupassen.

Dabei wird erstmals eine Entwässerungsmulde hergestellt, um das Oberflächenwasser der angrenzenden Verkehrsflächen aufzunehmen. Gleichzeitig dient diese Mulde als Sicherheitsraum zwischen der Straße und dem einseitig kombinierten Geh - und Radweg.

Die Fahrbahn erhält zukünftig eine Breite von 7,00 m und wird bituminös befestigt. Die geplante Fahrbahnbreite entspricht den gültigen Richtlinien für den Entwurf von Hauptverkehrsstraßen mit dem Begegnungsfall Bus / Bus bzw. Lkw / Lkw.

Im Verlauf der Ausbaustrecke kreuzt die Brückstraße mit einer vorhandenen Brücke den Gräserschen Graben. Der Brückenquerschnitt wird dem angrenzenden Fahrbahnquerschnitt angepasst. Hierfür ist es erforderlich die Brückenkappen zu verbreitern. Außerdem werden die Böschungen im direkten Brückenbereich neu profiliert und mit Wasserbausteinen gesichert.

Die Entwässerungsmulde erhält eine Breite von 1,50 m und trennt die Fahrbahn und 2,50 m breiten kombinierten Geh- und Radweg voneinander. Die Drainage unterhalb der Mulde entwässert in den kreuzenden „Gräserschen Graben“. Für die zukünftige Lage des Geh- und Radweges wird Grunderwerb benötigt.

Im landschaftspflegerischen Begleitplan sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die nicht zu vermeidenden Umweltbeeinträchtigungen beschrieben. Kernstück ist dabei die Renaturierung einer Teilfläche des vorhandenen Parkplatzes am Ende der Baustrecke an der Grenze zur Gemeinde Hemmingen.

Der Entwurf ist in den Anlagen 1 und 2 dargestellt.

3. Kosten / Finanzierung

Die den Planfeststellungsunterlagen beigefügte Kostenberechnung ermittelt rund 1,4 Mio. € als Finanzierungsumfang. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden möglicherweise Forderungen Dritter erhoben, die aufgrund des Beschlusses außerdem zu berücksichtigen sind. Aus diesem Grund wird die Verwaltung, nach Beendigung des Planfeststellungsverfahrens die politischen Gremien , in einer gesonderten Drucksache um Zustimmung für die planfestgestellten Unterlagen einschließlich Baubeginn der ggf. fortgeschriebenen Kosten bitten.

Bei der Baumaßnahme kommt die Straßenausbaubeitragssatzung nicht zur Anwendung. Außerdem wird ein Antrag auf Zuwendung nach dem Entflechtungsgesetz (ehemals GVFG) gestellt.

4 . UVP

Da der Ausbau der Brückstraße auch Eingriffe in die angrenzenden Seitenräume der vorhandenen Straße zur Folge hat, wurde im Rahmen der Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen auch eine Vorprüfung des Einzelfalles gemäß des Niedersächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. In Abhängigkeit von den Ergebnissen dieser Vorprüfung war dann zu beurteilen, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich wird. Das Ergebnis der Einzelfallprüfung lautet, dass die geplante Baumaßnahme wegen der geringen Größe des Vorhabens und der bereits vorhandenen Vorbelastungen der in Anspruch genommenen Flächen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist daher nicht erforderlich.

5. Bauzeit / Bauablauf

Sobald die politischen Beschlüsse zur Einleitung einer Planfeststellung vorliegen, wird das Verfahren eingeleitet. Unter Berücksichtigung, dass keine wesentlichen Einwendungen gestellt werden, ist mit einer Mindestverfahrensdauer von 9 Monaten zu rechnen. Erwarteter Baubeginn ist daher im Frühsommer 2010. Die Bauzeit beträgt ca. 6 Monate.

Vor Beginn der Baumaßnahmen erhalten die Anlieger eine schriftliche Anliegerinformation, mit der sie über Art und Umfang der Arbeiten, die Bauzeiten sowie die zuständigen Ansprechpartner informiert werden.

66.22
Hannover / 11.05.2009