

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Ricklingen
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Ausschuss für Haushalt Finanzen und
Rechnungsprüfung
In den Verwaltungsausschuss
In die Ratsversammlung

Nr. 1696/2008
Anzahl der Anlagen 2
Zu TOP

Umbau der Nebenanlage am Ricklinger Stadtweg im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Schünemannplatz

Antrag,

einer überplanmäßigen Ausgabe 2008 in Höhe von 100.000 € (Deckung erfolgt durch Minderausgabe bei der HMK 6100.901-950 100, Stadtplanung, Nachhaltige Stadtentwicklung), der Umgestaltung der östlichen Nebenanlage am Ricklinger Stadtweg (stadteinwärtige Richtung) zwischen Bangemannweg und Henckellweg wie in den Anlagen 1a und 1b dargestellt, der Mittelfreigabe und dem Baubeginn zuzustimmen.

Finanzielle Auswirkungen

Vermögenshaushalt:

Haushaltsmanagementkontierung: 6300.002 – 950100

Bezeichnung: Gemeindestraßen, Ricklinger Stadtweg/Kreipeweg,
Tiefbau

Ansatz 2008 : 100.000 €
notwendig sind 2008: 200.000 €

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet.

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	80.000,00		Betriebsein- nahmen		
sonstige Ein- nahmen			Finanzeinnah- men von Dritten		
Einnahmen insgesamt	80.000,00		Einnahmen insgesamt	0,00	
Ausgaben			Ausgaben		
Erwerbsaufwand			Personal- ausgaben		
Hoch-, Tiefbau bzw. Sanierung	200.000,00	6300.002-950100	Sachausgaben		
Einrichtung- aufwand			Zuwendungen		
Investitionszu- schuss an Dritte			Kalkulatorische Kosten	12.000,00	Einzelplan 9
Ausgaben insgesamt	200.000,00		Ausgaben insgesamt	12.000,00	
Finanzierungs- saldo	-120.000,00		Überschuss/ Zuschuss	-12.000,00	

Die überplanmäßige Ausgabe ist erforderlich, weil der durch Ratsbeschluss für diese Maßnahme bereitgestellte Ansatz von 100.000 € nicht auskömmlich ist. Die überplanmäßige Mittelbereitstellung ist unvorhergesehen, weil der Bedarf zum Zeitpunkt der Ratsentscheidung noch nicht bekannt war. Die Deckung erfolgt aus der HMK 6100.901-950 100, Stadtplanung, Nachhaltige Stadtentwicklung, in welcher für die o. g. Maßnahme ebenfalls Haushaltsmittel vorgesehen waren.

Die Gesamtkosten für die Umbaumaßnahme betragen ca. 228.000 €.

In den dargestellten Gesamtkosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschlussleitungen in Höhe von ca. 28.000 € enthalten. Diese werden nicht über diese Haushaltsmanagementkontierung, sondern über den Haushalt der Stadtentwässerung abgewickelt und finden im Rahmen der jährlichen Betriebsabrechnung der Stadtentwässerung Berücksichtigung.

Die Maßnahme ist nach dem NKAG abrechenbar.

Durch diese Maßnahme werden alle für die Aufwertung des Ricklinger Stadtweges zur Verfügung stehenden Mittel in Anspruch genommen.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Mit der Beschlussdrucksache Nr. 1915/2007 N1 hat die Verwaltung den Umbau der Stadtbahnhaltestelle Schünemannplatz vorgestellt. Bislang lag die stadteinwärtige Haltestelle südlich der Kreuzung Pfarrstraße in Straßenrandlage ohne Bahnsteig und in stadtauswärtiger Richtung befand sich nördlich der Kreuzung ein schmaler Niedrigbahnsteig in Mittellage. Künftig wird die Haltestelle mit einem Hochbahnsteig ausgestattet, der zwischen Bangemannweg und Pfarrstraße in den Straßenraum integriert wird.

Die vorbereitenden Arbeiten an den Versorgungsleitungen haben bereits begonnen, der Hochbahnsteig selbst wird im Sommer 2008 realisiert.

Im Rahmen des Planungsprozesses wurde aus dem Stadtteil Ricklingen durch die „Ricklinger Runde“ der Wunsch formuliert, im Zuge der Umbaumaßnahme gleichzeitig eine Aufwertung der Nebenanlagen im Bereich des neuen Hochbahnsteigs vorzunehmen. Hierzu wurde der Verwaltung durch die Politik ein Konzept vorgelegt, welches den weiteren Ausarbeitungen zugrunde gelegt wurde (vgl. DS Nr. 2501/2007, beschlossen vom Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 17.10.2007 sowie vom Verwaltungsausschuss am 01.11.2007). Ein Umsetzen ist allerdings nur teilweise möglich.

2. Beschreibung des Vorhabens

Das grundsätzliche Gestaltungskonzept für den Ricklinger Stadtweg sieht vor, den heutigen und vielfach im Stadtgebiet üblichen Querschnitt (mit durch einen Hochbord von der Fahrbahn getrennten Fußwegen) durch Nebenanlagen mit Mischnutzung zu ersetzen. Der neue Regelquerschnitt enthält eine Fahrbahn mit straßenbündigem Gleiskörper sowie eine durch einen circa 3 cm hohen Rundbord abgetrennte Nebenanlage, die höhengleich sowohl von Fußgängerverkehr als auch von parkenden Fahrzeugen genutzt werden soll.

Zudem soll langfristig entlang des gesamten Ricklinger Stadtwegs ein verbessertes Angebot für den Radverkehr entstehen.

2.1 Östliche Nebenanlage

Die in den Anlagen dargestellte Planung baut auf dem oben genannten Konzept auf.

Für die stadteinwärtige Seite bedeutet dies, dass die Bordanlage um 77 cm in Richtung Fahrbahn versetzt wird, um mehr Raum für die Nebenanlage zu schaffen. Die neue Fahrbahneinfassung erfolgt mit einer 3 cm hohen, überfahrbaren Rundbordanlage. Im Seitenraum findet die Mischnutzung Fußweg / Parken statt.

Die Ausbaugrenzen orientieren sich an den mit dem Hochbahnsteigbau einhergehenden Gleisbauarbeiten (nördlich Bangemannweg bis Henkellweg). Im Rahmen der Baumaßnahme soll die Einmündung Henkellweg sowie vorhandene Garagen und Gewerbezufahrten – soweit noch nicht erfolgt – aufgepflastert werden.

Die Nebenanlage wird mit grauen Betonsteinplatten 40/40 cm ausgebaut. Der Flächenanteil, auf dem Parken erlaubt ist, wird mit grauem Betonsteinpflaster 20/20 cm befestigt. Auf der Fahrbahn wird ein Schutzstreifen für Radfahrer mit einer Breite von 1,50 m vorgesehen. Durch die Wahl des Schutzstreifens kann das Vorbeifahren, zumindest für schmale Pkws, an einem haltenden Stadtbahnfahrzeug gewährleistet werden.

2.2. Westliche Nebenanlage (kein Beschlussgegenstand)

Die Prüfung der Umgestaltung der westlichen Nebenanlage (stadtauswärtige Richtung) ergab eine weitaus vielschichtigere Aufgabenstellung. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass eine Umsetzung entsprechend dem o.g. Konzept leider nicht möglich ist.

Zum einen endet das städtische Grundstück ungefähr 2,60 m hinter dem Bord, die verbleibenden rund 5,00 m bis zu den Häuserfronten befinden sich in privatem Besitz. Im Falle einer ergänzenden Baumaßnahme auf dieser Fahrbahnseite sollte es jedoch immer Ziel sein, eine einheitliche Gestaltung der Flächen bis an die Gebäude heran zu realisieren. Die Gespräche mit den betroffenen Grundstückseigentümern haben ergeben, dass nur bei den Eigentümern der Grundstücke Ricklinger Stadtweg Nr. 41 und 41A die Bereitschaft besteht, etwa die Hälfte der für die Nebenanlage benötigten Flächen abzugeben. Die Eigentümer der Grundstücke Ricklinger Stadtweg Nr. 43, 45 und 47 lehnen dagegen einen Verkauf der Flächen zwischen den Gebäuden und dem heutigen Fußweg ab.

Aufgrund der Höhenverhältnisse (zu starke Querneigung) ist es im Bereich zwischen Bangemannweg und Pfarrstraße zudem nicht möglich, den Bord entsprechend des Ursprungskonzeptes in Richtung der Gebäude zu versetzen und einen nur circa 3 cm hohen, leicht überfahrbaren Bord einzubauen. Ergebnis wäre ein Höhenversatz um 10 bis 15 cm, der durch eine Stufe überbrückt werden müsste.

Vor diesem Hintergrund sollte ein Hochbord mit ausreichender Ansicht in gleicher Lage und Höhe beibehalten werden.

Da die Nutzungsansprüche an den Straßenraum an dieser Stelle sehr vielschichtig sind und der vorhandene Straßenraum begrenzt ist, können nicht alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen Berücksichtigung in der Verkehrsraumaufteilung finden.

Das langfristige Konzept sieht ein durchgehendes Angebot für den Radverkehr entlang des gesamten Ricklinger Stadtwegs vor. Für den Abschnitt am Schünemannplatz kommt aufgrund der Platzverhältnisse nur die Einrichtung eines Schutzstreifens bei gleichzeitiger durchgehender Überfahrbarkeit des Gleiskörpers in Frage (vgl. Anlage 2a/b). Um mit einer solche Lösung künftig eine gute ÖPNV-Qualität erzielen zu können, kann dies jedoch nur mit erheblichen Einschränkungen insbesondere für den motorisierten Individualverkehr einhergehen, da der Stadtbahn bei der Einfahrt in den Bereich hierzu signaltechnisch Vorrang eingeräumt und der Kfz-Verkehr gleichzeitig an der Einfahrt gehindert werden muss.

Die Details müssen noch genauer untersucht und abgestimmt werden.

Die Einrichtung eines Schutzstreifens für Radfahrer sollte allerdings im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für den Ricklinger Stadtweg erfolgen, da sich durch ein punktuell Angebot ohne weitere Verlängerung an dieser Stelle kein wesentlicher Mehrwert für den Radverkehr erzielen lässt. In welcher Form eine Weiterführung möglich ist, hängt von den weiteren Überlegungen zum Ricklinger Stadtweg und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln ab.

Als Übergangslösung soll daher erst einmal der Bestand soweit als möglich beibehalten werden (vgl. Anlage 1a/b). Hierdurch ist es möglich, in diesem Bereich zunächst noch einige Stellplätze anzubieten. Der Radfahrer müsste jedoch vorerst weiterhin im Kfz-Verkehr mitfahren.

Aus gestalterischen Gründen kann die vorhandene Oberflächenbefestigung ausgetauscht und eine Neugestaltung entsprechend der stadteinwärtigen Seite vorgenommen werden. Aus technischer Sicht ist die Nebenanlage in diesem Bereich nicht erneuerungsbedürftig.

Mit Ausnahme der Eigentümer des Grundstückes Ricklinger Stadtweg Nr. 43 gibt es die grundsätzliche Bereitschaft der anderen Grundstückseigentümer im Falle eines Austausches der Oberflächenbefestigung auch die Flächen zwischen den Gebäuden und der Grundstücksgrenze im gleichen Material zu erneuern.

Zurzeit stehen für die Erneuerung der westlichen Nebenanlage keine ausreichenden Haushaltsmittel zur Verfügung. Mittelfristig sollte aber eine solche ergänzende Maßnahme umgesetzt werden

Für die optionale Ergänzung (Austausch der Oberfläche) ist mit finanziellen Aufwendungen in der Größenordnung von 60.000 € zu rechnen.

3. UVP

Der Ausbau hat keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt. Vielmehr werden durch Maßnahmen zur Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert, so dass hierdurch ein positiver Beitrag zum Umweltschutz geleistet wird.

4. Bauzeit / Bauablauf

Die bisherige Planung für den Hochbahnsteig sah keine Veränderung der Nebenanlagen vor. Um den vorgeschlagenen Umbau der östlichen Nebenanlage zeitgleich mit den ohnehin notwendigen Maßnahmen im Fahrbahnbereich zu verbinden, muss der infra als Bauherr Anfang Juli 2008 eine verbindliche Entscheidung der Stadt vorliegen. Der Ausbau der östlichen Nebenanlage kann dann im Anschluss an den Hochbahnsteigbau im Sommer/Herbst 2008 erfolgen.

Vor Beginn der Baumaßnahme 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 / 19.06.2008