

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Südstadt-Bult
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 2762/2020

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Ausbau der Lutherstraße zwischen Sallstraße und Große Düwelstraße

Antrag,

1. dem Umbau der Lutherstraße zwischen Sallstraße und Große Düwelstraße, wie in Anlage 1 dargestellt, mit Gesamtkosten i.H.v. 650.000 € 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 54101907

Bezeichnung Gemeinestraßen / Lutherstraße

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird in 2021 und 2022 durch die Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt.

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 54101.907 Gemeindestraßen/Lutherstraße

Einzahlungen	Auszahlungen	
	Baumaßnahmen	650.000,00
	Saldo Investitionstätigkeit	-650.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen/Lutherstraße

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
		Abschreibungen	16.250,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	9.750,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	-26.000,00
Außerordentliche Erträge	92.298,00	Außerordentliche Aufwendungen	177.498,00
		Saldo außerordentliches Ergebnis	-85.200,00
		Saldo gesamt	-111.200,00

Anmerkungen zu:

Einzahlungen

Es sind keine Einzahlungen zu erwarten.

Auszahlungen

Es sind keine Kosten für Straßenabläufe und Anschlussleitungen zu veranschlagen.

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

Hintergrund

Mittels Änderungsantrag zur DS 1583/2010 (Haushaltplan 2011) wurde mit Bezug auf das wesentliche Produkt 54101 – Gemeindestraßen – beschlossen; die Verwaltung zu beauftragen, innerhalb des Produktes eine Einzelmaßnahme „Beseitigung von Kopfsteinpflaster“ auszuweisen. Dazu sollte eine Prioritätenliste erarbeitet werden.

In der Antragsbegründung wurde die Verwaltung aufgefordert, eine Prioritätenliste zur Beseitigung von Kopfsteinpflaster vor allem in Straßen mit verstärktem Radverkehr zu erstellen, da diese teilweise in einem schlechten Zustand, sehr geräuschintensiv und fahrraduntauglich seien. Gleichzeitig sollten die für die Abarbeitung der Prioritätenliste notwendigen Mittel innerhalb einer Einzelmaßnahme ausgewiesen werden.

Auf Basis des Ratsantrages hatte die Verwaltung darauf hin insgesamt 220 Straßenabschnitte mit Natursteinpflaster ermittelt und anhand verschiedener Kriterien (technischer Zustand, Bestandteil einer Fahrradrouten, Denkmalschutzbelange) überprüft. Im Ergebnis wurden 31 Kopfsteinpflasterstraßen identifiziert, die einerseits Bestandteil einer Fahrradrouten sind und andererseits einen Grunderneuerungsbedarf im Fahrbahnbereich aufweisen.

Diese 31 Kopfsteinpflasterstraßen, von denen 18 Straßen im Sinne des Denkmalschutzes besonders zu bewerten sind, wurden in eine Prioritätenliste überführt. Die Priorisierung erfolgte anhand des tatsächlichen technischen Zustands.

Zur beabsichtigten Verbesserung der Befahrbarkeit der Kopfsteinpflasterstraßen wurden verschiedene bauliche Varianten aufgezeigt:

- Erneuerung des Pflasters (und neue ebenerdige Verlegung)
- Ausbau des Pflasters und Einbau von Asphalt
- Teilweise Entfernung des Pflasters und Einbau von Asphalt oder Pflaster als Bereich für Radfahrende

Die geeignete Form der baulichen Umsetzung wird für jede Kopfsteinpflasterstraße in Abhängigkeit der Randbedingungen (technischer Zustand, Denkmalschutz, etc.) individuell festzulegen sein.

Mit der Informationsdrucksache 2235/2012 wurden die Prüfergebnisse sowie die Prioritätenliste durch die Verwaltung vorgelegt.

Des Weiteren liegt der Verwaltung die Drucksache 15-1804-2019 (Zusatzantrag, Sanierung Fahrbahndecke der Lutherstraße) vor.

Ausbaustandard im Kopfsteinpflasterprogramm

In der Schubertstraße, einer der Straßen des Kopfsteinpflasterprogramms als wichtiger Bestandteil des Radwegenetzes, wurde im Jahre 2014 eine Musterfläche eingerichtet, um Erkenntnisse für den zukünftigen Umgang mit Kopfsteinpflasterstraßen zu erhalten. Auf einer Länge von 30 m wurden drei unterschiedliche Materialien als Fahrbahnbelag in einer Breite von 2,50 m eingebaut: Bestandspflaster mit vergossenen Fugen, geschnittenes Granitpflaster mit zwei unterschiedlichen Varianten der Fugenbehandlung sowie eine Asphaltdeckschicht. In Kombination mit dem Bestandspflaster in den angrenzenden Abschnitten konnten die Oberflächenbeläge direkt miteinander verglichen und anhand verschiedener Kriterien (Befahrbarkeit, Griffigkeit, Verkehrssicherheit, Lärmentwicklung, Wirtschaftlichkeit, optische Wirkung, Vereinbarkeit mit Denkmalschutzaspekten) bewertet werden.

Wesentliches Ergebnis der Analyse ist die Definition des künftigen Umgangs mit den Straßen des Kopfsteinpflasterprogramms. Demnach soll in Kopfsteinpflasterstraßen, die nicht ohnehin auf ganzer Breite grunderneuerungsbedürftig sind, in einem möglichst breiten Streifen der Fahrbahn das Kopfsteinpflaster entfernt und durch Asphalt ersetzt werden. In Straßen, in denen der Einsatz von Asphalt in der Fahrbahn aus denkmalschutzrechtlichen Gründen nicht möglich ist, soll das Bestandspflaster im Fahrbahnbereich durch ein ebenes Natursteinmaterial, das dem Bestandspflaster optisch weitestgehend entspricht, ersetzt werden.

Stand der Umsetzung des Kopfsteinpflasterprogramms

Aus der Prioritätenliste des Kopfsteinpflasterprogramms sind derzeit 12 Straßen baulich umgesetzt. Den Anfang machte die Wilhelm-Busch-Straße (2013) in Asphalt und die Jakobistraße wurde im Rahmen des Deckenprogrammes erneuert. Es folgten die Bürgermeister-Fink-Straße (2014), die Akazienstraße (2015), die Querstraße und die Elbestraße (2016) im Rahmen des Programms „Grunderneuerung im Bestand“ auf ganzer Breite. Das Kopfsteinpflaster wurde hier durch Asphalt ersetzt. Ferner wurden die Schubertstraße (2016) mit neue Querschnittsaufteilung und die Kortumstraße (2016) mit einem Asphaltband umgebaut. In 2017 wurden die Brahmsstraße, Seelhorststraße und die Straße Auf dem Emmerberge in Asphaltbauweise hergestellt. Abschließend wurde die Yorckstraße (2018) aus Denkmalschutzgründen in Pflasterbauweise erneuert.

2. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand dieser Drucksache ist die Einzelmaßnahme Lutherstraße als Vorhaben aus der Prioritätenliste. Sie verläuft in West-Ost-Richtung im Stadtteil Südstadt und verbindet die Sallstraße mit der Großen Düwelstraße.

Als Nebenroute im hannoverschen Radverkehrsnetz ist sie eine wichtige Stadtteilverbindung für den Radverkehr im Alltag und in der Freizeit.

Die Fahrbahn der Lutherstraße ist mit Natursteingroßpflaster befestigt, dass zu großen Teilen im Fahrbahnbereich Versackungen aufweist.

Da Radfahrende das schlecht befahrbare Kopfsteinpflaster meiden, nutzen sie regelmäßig illegal den asphaltbefestigten Gehweg. Hier kommt es zu Konflikten mit Fußgänger*innen. Damit diese Konflikte entschärft werden, soll die Fahrbahn mit einer gut befahrbaren Befestigung versehen werden.

Der auszubauende Bereich der Fahrbahn umfasst auf 360 m Länge einen mittig in der Fahrbahn liegenden 4,00 bis 5,00 m breiten Streifen zwischen den am Fahrbahnrand parkenden Kraftfahrzeugen. Dieser wird jeweils von einer zweireihigen Bandreihe durchgängig auf ganzer Länge aus Kopfsteinpflaster eingerahmt.

Der Fahrbahnstreifen erstreckt sich vom Asphaltbereich an den Einmündungen Sallstraße bis zur Großen Düwelstraße. Er wird in Asphalt ausgeführt. So kann die bestmögliche Befahrbarkeit für den Radverkehr gewährleistet werden.

Das Parken bleibt unverändert beidseitig am Fahrbahnrand erhalten. Das Bestandspflaster in diesem Bereich wird hierzu aufgenommen und neu verlegt.

An der Knotenpunktzufahrt Sallstraße wird ein Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) mit Zuführung für Radfahrende markiert. Der Radverkehr kann hierdurch an den stehenden Kraftfahrzeugen vorbeifahren und als Erstes geradeaus fahrend oder links abbiegend die Kreuzung passieren.

Der Entwurf ist in Anlage 1 dargestellt.

3. UVP

Durch den Umbau der Lutherstraße wird die städtebauliche Qualität der Straße und der Umgebung gesteigert. Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für die Verkehrsteilnehmer innen.

Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus.

4. Bauzeit / Bauablauf

Es ist geplant, die Baumaßnahme im Jahre 2021 auszuführen. Vorab wird der vorbereitende Leitungsbau koordiniert.

66.22
Hannover / 23.11.2020