Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 1304/2008

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Umbau der Langen Laube

Antrag,
einer außerplanmäßigen Ausgabe 2008 in Höhe von 400.000,-€
(Deckung erfolgt durch Minderausgabe bei der HMK 6500.013-950 100 Kreisstraßen, Lohweg),
dem Umbau der Langen Laube von der Münzstraße bis zur Otto-Brenner-Straße und dem Umbau der Rad- und Gehwegverbindung von der Otto-Brenner-Straße bis zum Königsworther Platz Gesamtkosten i.H.v. 2.000.000,-€, wie in Anlage 1 dargestellt, und dem Baubeginn zuzustimmen.

Finanzielle Auswirkungen

Vermögenshaushalt:
Haushaltsmanagementkontierung: 6300.018-950 100
Bezeichnung: Gemeindestraßen
Goseriede, Bereich Steintor

Ansatz 2008:	0 €
benötigt werden 2008	400.000,-€
Verpflichtungsermächtigung zu Lasten 2009:	1.500.000,- €
MifriFi 2009 anteilig vorgesehen:	2.000.000,-€
benötigt werden 2009	1.600.000,-€

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Genderspezifische Belange wurden bei der geplanten Maßnahme besonders beachtet. Im

Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit (Beleuchtung), der Querbarkeit und der behindertengerechten Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen sowie behindertengerechte Gestaltung geprüft. Die Ergebnisse sind in die Planung eingeflossen.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen:

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	150.000,00	6300.018-350200	Betriebsein-nahmen		
sonstige Ein-nahmen			Finanzeinnah-men von Dritten		
Einnahmen insgesamt	150.000,00		Einnahmen insgesamt	0,00	
Ausgaben			**Ausgaben**		
Erwerbsaufwand			Personal-ausgaben		
Hoch-, Tiefbau bzw. Sanierung	2.000.000,00	6300.018-950100	Sachausgaben		
Einrichtungs-aufwand			Zuwendungen		
Investitionszu-schuss an Dritte			Kalkulatorische Kosten	152.000,00	Einzelplan 9
Ausgaben insgesamt	2.000.000,00		Ausgaben insgesamt	152.000,00	
Finanzierungs-saldo	-1.850.000,00		**Überschuss/ Zuschuss**	-152.000,00	

Die außerplanmäßige Ausgabe deckt den der Tiefbaumaßnahme vorangestellten Leitungs-bau ab, der Bestandteil der städtebaulichen Maßnahme ist. Die außerplanmäßigen Mittel sind unvorhergesehen, weil bei der Aufstellung des Haushaltsplanes 2008 noch nicht bekannt war, dass und in welchem Umfang bereits 2008 für einen reibungslosen Bauablauf erforderlich sein würden.

Die Deckung der Mittel erfolgt aus der HMK 6500.013-950 100, Kreisstraßen, Lohweg und ist möglich, weil der Ausbau des Lohweges, insbesondere der Anschluss an die B 65 weder in 2008 noch in 2009 in Aussicht steht - später Neuveranschlagung erforderlich.

In den dargestellten Gesamtkosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschluss-leitungen in Höhe von ca. 90.000,- € nicht enthalten. Diese werden nicht über diese Haushaltsmanagementkontierung sondern über den Haushalt der Stadtentwässerung abgewickelt und finden im Rahmen der jährlichen Betriebsabrechnung der Stadtent-wässerung Berücksichtigung.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Vor ca. 2 Jahren ergab sich durch den Befall der gesamten Baumallee mit einem Schädling und dem damit verbundenem Entfernen des kompletten Baumbestandes die Möglichkeit im Rahmen eines Wettbewerbes eine zeitgemäße Planung zu bearbeiten.

Ausgehend von der Planung des Hofbaumeisters Laves wird die Lange Laube als Teilstück einer klassizistischen Achse durch eine Doppelreihe Bäume gestärkt.

Diese Allee verläuft geradlinig und verbindet die Innenstadt mit der westlichen Vorstadt. Durch die Achse und die unregelmäßige Bebauungskante entsteht ein variierendes Straßenraumprofil. Die Gehwege werden zu repräsentativen Promenaden. Neben Außengastronomie kann hier eine Vielzahl von Sondernutzungen stattfinden, die den öffentlichen Raum beleben.

Die Betonung der Straßenachse als gerades Band beinhaltet eine an der Achse gespiegelte Aufteilung des öffentlichen Raumes mit einer mittig liegenden Fahrbahn, einem angrenzenden Mulifunktionsstreifen und einem an den Multifunktionsstreifen angrenzenden Gehwegbereich. Der Multifunktionsstreifen ist durch Bäume gegliedert und wird als Parkstreifen für Pkw und Fahrräder, als Ladezone oder alternativ als eine mit Bänken bestückte Aufenthaltsfläche genutzt.

Durch die Allee fügt sich die Lange Laube in das übergeordnete Stadtgefüge ein, unterstreicht jedoch ihre Eigenständigkeit durch Material und Ausstattung.

2. Beschreibung des Vorhabens

Eine direkte Führung von Fuß- und Radverkehr in der Achse Georgstraße und Lange Laube führt über die Münzstrasse in die Lange Laube. Im Bereich der Stadtbahn wird die Aufstellfläche zur Optimierung der Verkehrstromaufnahme vergrößert und neu strukturiert. Ein Teil des U-Bahn-Abgangs wird zugunsten der Boulevardfläche an der Langen Laube zurückgebaut.

Als Alleebaum wurde ein für die Laves-Achsen typische Baumart gewählt. Als Schutz vor Anfahrt wird der Baum von einem umlaufenden, etwa 12 cm hohen Baumschutzbügel umgeben.

Die Allee beginnt auf Höhe des U-Bahn-Abgangs. Aufgrund der im Untergrund befindlichen Leitungen ist es nicht möglich, die Bäume in regelmäßigen Abständen zu pflanzen. Im Mittel liegen die Abstände bei 13 m, an den beiden Enden zur Münzstrasse und zur Otto-Brenner-Straße vergrößern sich die Abstände auf max. 18 m. Der Eindruck einer zusammengehörigen Allee bleibt erhalten.

Rechts und links der Langen Laube entsteht ein in der Breite variierender Gehwegbereich, belegt mit einer hellgrauen Betonplatte. Es ist die Verwendung von drei unterschiedlich großen, rechteckigen Formaten, reihig verlegt, geplant. Die großformatigen Platten unterstützen den Eindruck einer großzügig arrangierten Boulevardfläche. Die Breite der Gehwege variiert zwischen 4 m und 11 m und bietet reichlich Platz zum Flanieren, für Geschäftsauslagen und Außengastronomie.

An den Gehweg schließt der Multifunktionsstreifen an, als Belag wird ein anthrazitfarbenes Klinkerpflaster im Fischgrätformat verlegt, gewählt.

Die endgültige Auswahl der Materialien erfolgt nach einer abschließenden Bemusterung.

Mittig im 2 m breiten Streifen sitzt die Baumallee. Die Zwischenräume werden abschnittsweise als Parkstreifen für Pkw und Fahrräder, als Ladezone oder als mit Bänken bestückte Aufenthaltsfläche genutzt. Im Bereich von Grundstückszufahrten wird der Multifunktionsstreifen freigehalten. Dieses Prinzip ermöglicht ein hohes Maß an Flexibilität. Je nach Bedarf können die einzelnen Nutzungen im Multifunktionsstreifen angepasst, erweitert oder eingeschränkt werden.

Nach dem Ausbau werden ca. 30 Längsstellplätze in der Langen Laube vorhanden sein. Hinzu kommen die Ladezonen (je eine doppelte Parkfläche pro Abschnitt plus eine einzelne Parkfläche extra ca. 7 Parkplätze), die temporär begrenzt sind und außerhalb dieser Zeiten zum Parken genutzt werden können. Die Parkraumbewirtschaftung bleibt in der heutigen Form erhalten.

Als weitere Ausstattungselemente im Mulifunktionsstreifen sind Papierkörbe, Fahrradständer, Baumschutzbügel, Bänke und Lampen angeordnet:

Als Sitzgelegenheit kommt die in Hannover bekannte, schlicht gehaltene City-Bank in einem leicht modifizierten Design (Einkürzen der Rückenlehen und Hinzufügen einer Armlehne) zum Einsatz.

Als Mülleimer wird ein Produkt (Modell „Bremerhaven“, oder gleichwertig) verwendet, welches sich aufgrund seines schlichten Designs in den Gesamtentwurf einfügt.

Die Poller (Modell “Paris“ oder gleichwertig) sind ebenfalls geometrisch präzise und zurückhaltende Objekte für die Verwendung im öffentlichen Raum und fügen sich ebenfalls gut in die Möbel-Familie ein.

Die Fahrradbügel (Standard) sind die in Hannover geläufigen, verzinkten Rundrohrbügel. Als Baumschutzbügel (Sonderanfertigung) kommen rechteckige, anthrazitfarbene Schweißkonstruktionen zur Ausführung.

Die Beleuchtung wird in der Langen Laube erneuert und geplant mit einer funktionalen Verkehrsbeleuchtung im Multifunktionsstreifen und einer separaten Effektbeleuchtung im Gehweg angeordnet.

Im Bereich der Kreuzungen wird das Pflastermaterial des Multifunktionsstreifens auf die gesamte Fahrbahnfläche ausgedehnt, um die Aufmerksamkeit für alle VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhen. Der Gehwegbelag entlang der Langen Laube wird über die einmündenden Straßen durchgezogen. In den von PKW überfahrenen Kreuzungsbereichen werden nur die kleineren Plattenformate verlegt. Das Fahrbahnniveau der Langen Laube bleibt dabei unverändert, die einmündenden Straßen werden leicht angerampt.

Die Fahrbahnflächen sind außerhalb der Knotenpunktbereiche asphaltiert.

Der Fuß- und Radverkehr an der Querung Otto-Brenner-Straße wird geradlinig weitergeführt. Im Bereich des Neustädter Friedhofes wird die Allee aufgrund dichter Leitungsstränge nördlich des Weges nur einhüftig weitergeführt.

Nördlich der Radwegeachse erhält der Bestandsbaum eine neue Einfassung aus Cortenstahl. Der Radweg wird in 4m Breite geführt, an der Bestandsbaumeinfassung verschmälert er sich auf 2,5m. Die Grenze zwischen Radweg und Gehweg befindet sich in der Achse des Bestandsbaumes. Um eine optisch sichtbare Trennung zu erzielen, werden die Wege in den bekannten Bestandsmaterialien gepflastert (Gehweg mit Betonplatten, Radweg mit dunklem Betonpflaster), rot eingefasst.

Die Positionierung der vorhandenen Kunstwerke von Eugéne Dodeigne wird mit dem Kulturbeirat der Stadt Hannover, in Absprache mit dem Künstler, besprochen und vereinbart.

Verkehr

Die Verkehrsführung in der Langen Laube orientiert sich an der Beschlusslage der Stadt Hannover, wonach die Lange Laube auf ihrer gesamten Länge als Fahrradstraße ausgewiesen wird und für den Radverkehr durchgängig in beiden Fahrtrichtungen befahrbar ist. Radverkehr und Kfz-Verkehr werden im Mischverkehr auf einer gemeinsamen Fahrbahn geführt. Verkehrsrechtlich bedeutet dies, dass der Radverkehr bevorrechtigt ist, Radfahrende auch nebeneinander fahren können und alle anderen Fahrzeuge nur mit verminderter Geschwindigkeit fahren dürfen, in der Praxis nicht schneller als ca. 30 km/h. Die Fahrradstraße ist bevorrechtigt, die in die Lange Laube einmündenden Straßen müssen Vorfahrt gewähren.

Für den Kfz-Verkehr ist die Fahrradstraße zwischen Escherstraße und Stiftstraße im Zweirichtungsverkehr und im Abschnitt zwischen Stiftstraße und Münzstraße im Einrichtungsverkehr in Fahrtrichtung Osten freigegeben. Der Bereich zwischen Otto-Brenner-Straße und Escherstraße ist wie heute auch für den Kfz-Verkehr gesperrt. Die Kfz-Zufahrt zum Allianzgebäude von der Otto-Brenner-Straße aus ist über den Seitenraum möglich. Die Fahrbahnbreite der Langen Laube beträgt durchgängig 5,00 m. Dies ermöglicht bei verminderter Geschwindigkeit den unbehinderten Begegnungsfall Pkw/Lkw. Für den Begegnungsfall von zwei Lkw können vorhandene Ausweichstellen im Bereich von Grundstückszufahrten genutzt werden.

In den Kreuzungsbereichen mit den einmündenden Straßen sind alle Verkehrsbeziehungen zugelassen. Ausnahme ist die Einmündung Escherstraße, wo für den Kfz-Verkehr nur die Fahrbeziehung Escherstraße – Lange Laube Fahrtrichtung Münzstraße (und umgekehrt) möglich ist.

Die breiten Seitenräume der Gehwege werden durch Poller (in Verlängerung der Hauskanten bis zum Fahrbahnrand) gegen parkende Kfz gesichert. In Längsachse wird ein Überfahren des Multifunktionsstreifens durch eine den zu erwartenden Nutzungen angepassten Dichte von Fahrradbügeln oder Bänken verhindert.

Für Mobilitätseingeschränkte, insbesondere sehbehinderte Menschen werden in den Bereichen vor Lichtsignalanlagen (Otto-Brenner-Straße und Münzstraße) Aufmerksamkeitsflächen angelegt (helles Granitkleinpflaster in 2m Breite).

Querungsbereich Münzstraße

An der Einmündung Lange Laube / Münzstraße wird die Zufahrt für Kfz in die Lange Laube unterbunden. Die Lange Laube kann zukünftig über die Hausmannstraße, Lützowstraße, Escherstraße und Bergmannstraße erreicht werden. Aus der Langen Laube kommend kann der Kfz-Verkehr - wie bisher auch - nur rechts in die Münzstraße einfahren.

Die Einmündung in die Münzstraße ist signalisiert, die Fahrradstraße der Langen Laube endet an der Münzstraße mit einer Haltelinie. Der Fahrbahnquerschnitt der Langen Laube weist hier 3 Fahrstreifen auf:

- je ein Fahrstreifen pro Richtung für den die Münzstraße querenden Radverkehr,
- ein gemeinsamer Fahrstreifen für den rechts-ausbiegenden Kfz-und Radverkehr.

Die Fahrstreifen werden gemeinsam signalisiert. Der Radverkehr (beide Richtungen) quert dabei die Münzstraße gebündelt in einer eigenen Furt. Nördlich von dieser Furt quert der Fußverkehr. Beide Furten sind großzügig dimensioniert (siehe Plandarstellungen in den Anlagen) und tragen damit den erheblichen Fuß- und Radverkehrströmen Rechnung. Die Mittelinseln beidseits des Straßenbahnkörpers werden von 1,80 m bzw. 1,90 m auf 2,50 m verbreitert und sichern (im Falle einer Querung nicht „in einem Zug“) eine ausreichende Wartefläche.

Die entlang der Münzstraße bestehende Radverkehrsführung bleibt im Prinzip erhalten. Der auf der Westseite im Seitenraum verlaufende Radweg wird im Bereich der Querung Lange Laube – Steintorplatz über die Münzstraße an den Fahrbahnrand geführt und auf Fahrbahnniveau als Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,85 m ausgebildet. Dadurch werden die Fuß- und Radverkehrsströme entzerrt und gegenseitige Behinderungen vermieden. Der Radverkehr aus Richtung Goseriede erhält zum indirekten Linksabbiegen in Richtung Steintorplatz eine separate Aufstellfläche seitlich des Radfahrstreifens. Der auf der Ostseite der Münzstraße verlaufende Radverkehr (Steintorplatz) wird im Bereich der Querung auf einer Mischfläche gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt. Vor und hinter dem Querungsbereich entspricht die Radverkehrsführung dem Bestand (Radweg im Seitenraum).

Die bestehenden Bushaltestellen bleiben an ihren heutigen Positionen erhalten. Auf der Seite der Langen Laube rückt die bestehende Busbucht um wenige Meter in Richtung Goethestraße. Auf der Seite Am Steintorplatz wird die separate Busbucht aufgelöst und die Haltestelle als Buskap mit der von der Üstra gewünschten Länge von 38m umgestaltet, d. h. Busse nutzen den rechten Fahrstreifen zum Halten und um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen.

Die heutige Fahrbahnaufteilung der Münzstraße mit zwei je 3,00 m breiten Fahrstreifen je Fahrtrichtung bleibt erhalten, ebenso die Ausweisung der Abbiegestreifen.

Querungsbereich Otto-Brenner-Straße

Die Querung der Otto-Brenner-Straße ist signalisiert. Die bestehende Mittelinsel muss aufgrund der Fortsetzung der gradlinigen Achse Lange Laube um einige Meter in Richtung des Knotenpunkts Brühlstraße verschoben werden. Die Radfahrer nutzen zum Queren die südliche Furt und der Fußverkehr die nördliche Furt.

Der Verlauf der heute vorhandenen Fahrbahnränder in der Otto-Brenner-Straße kann unverändert erhalten bleiben, ebenso erhalten bleiben die parallel zur Hauptverkehrsstraße verlaufenden Radwege.

Fortführung des Fahrradweges im Bereich Neustädter Friedhof

An der Otto-Brenner-Straße wird die Fuß- und Radverkehrsachse der Langen Laube gebündelt in Richtung Königsworther Platz weitergeführt. Der Radverkehr erhält einen separaten 4,00 m breiten Zweirichtungsradweg. Parallel dazu verläuft auf der nördlichen Seite ein Fußweg, der in seiner Breite variiert und an der schmalsten Stelle eine Breite von 3,00 m aufweist.

Der Entwurf ist in Anlage 1 dargestellt.

3. UVP

Durch den Umbau der Langen Laube zwischen Münzstraße und der Otto-Brenner-Straße wird die technische und städtebauliche Qualität sowie die Aufenthaltsfunktion der Straße verbessert.

4. Bauzeit / Bauablauf

Mit der Baudurchführung der Baumaßnahme soll im Winter 2008 begonnen werden. Vorab wird der Leitungsbau durchgeführt. Über die Baumaßnahme, den Bauablauf und die Bauzeiten im Detail sowie mögliche Ansprechpartner während der Bauzeit erhalten die Anlieger rechtzeitig vor Baubeginn eine Anliegerinformation.

66.2
Hannover / 19.05.2008