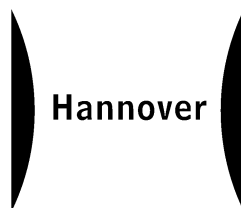


Landeshauptstadt



Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

1. Neufassung

Nr. 0319/2012 N1

Anzahl der Anlagen 2

Zu TOP

Die Neufassung wurde erforderlich, um die neuesten Erkenntnisse aus dem zurzeit laufenden Planänderungsverfahren für den Aufzugsstandort stadtauswärts in die Beschlussdrucksache aufzunehmen.

Die Veränderungen gegenüber der Ursprungsdrucksache sind in Fettdruck und kursiv dargestellt.

Umbau der Karmarschstraße zwischen Leinstraße und Schmiedestraße

Antrag,

der Grunderneuerung der Verkehrsflächen der Karmarschstraße zwischen Leinstraße und Schmiedestraße, wie in Anlage 1 dargestellt, mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 1,2 Mio. €, dem Baubeginn sowie der Mittelfreigabe zuzustimmen. ***Sollte die***

Planfeststellungsbehörde wie unter Punkt 2 beschrieben, der Forderung des Denkmalschutzes nachkommen, verschieben sich der Aufzug stadtauswärts und die Querungsmöglichkeit nach Süden entsprechend Anlage 2.

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

Finanzielle Auswirkungen

Finanzhaushalt

Investitionsmaßnahme 1.54101.019.2
Bezeichnung Gemeindefstraße gem. Beitragssatzung / Karmarschstraße

Verpflichtungsermächtigung 2011 z. L. 2012 1.200.000 €
Ansatz 2012 gem. Finanzplanung 1.200.000 €

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 I.54101.019.2 Gemeindestraßen / Karmarschstraße

Einzahlungen		Auszahlungen	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	340.000,00	Baumaßnahmen	1.200.000,00
Sonstige Investitionstätigkeit	135.000,00		
		Saldo Investitionstätigkeit	-725.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraße

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	11.875,00	Abschreibungen	30.000,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	18.125,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	-36.250,00

Die Gesamtkosten für die Baumaßnahme betragen 1.200.000 €.

In den dargestellten Kosten sind Ausgaben für Straßenabläufe und Anschlussleitungen in Höhe von ca. 50.000 € 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.

Bei der Maßnahme ist die Straßenausbaubeitragssatzung anzuwenden. Die Einrichtung wird als Straße mit Durchgangsverkehr eingestuft. Hier sind Einnahmen von rund 340.000 € zu erwarten.

Die Planung umfasst ebenfalls Flächen der Sparkasse, die gemäß den städtischen Vorgaben und in gleicher Materialität wie in der Karmarschstraße hergestellt werden. Die Baukosten von rund 135.000 € für diese Flächen trägt die Sparkasse selbst.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Nach dem Nahverkehrsplan 2008 sollen schrittweise weitere Haltestellen und Stationen des hannoverschen Stadtbahnsystems barrierefrei ausgebaut werden. Ein Bestandteil des Nahverkehrsplanes ist auch die weitere Nachrüstung von Aufzügen in den Tunnelstationen der Stadtbahn.

Die 1975 in Betrieb genommene Station Markthalle/Landtag wird durch die drei Stadtbahnlinien 3 (Wettbergen – Altwarmbüchen), 7 (Wettbergen – Schierholzstraße) und 9 (Empelde – Fasanenkrug) sowie einzelne Züge der Linie 10 (Ahlem – Hauptbahnhof) bedient. In ihrem unmittelbaren Einzugsgebiet befinden sich die hannoversche Altstadt, der

Marktplatz, die Markthalle, das Alte Rathaus, das Neue Rathaus, verschiedene Museen, der Niedersächsische Landtag, das Ordnungsamt sowie zahlreiche weitere Behörden, Warenhäuser und Geschäfte. Nach einer Zählung nutzen werktags rund 8.000 Ein- und Aussteiger die Station.

Die vorhandenen Fluchtwege entsprechen nicht den für einen Neubau nach Tunnelbaurichtlinie erforderlichen Sicherheitsbestimmungen, da je Bahnsteig der einzige Festtreppenzugang nicht im mittleren Drittel der Bahnsteige liegt. Im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Station sollen weitere Zugänge zu den Bahnsteigen geschaffen werden.

Der Umbau der Station Markthalle/Landtag ist verknüpft mit der städtischen Maßnahme zum Umbau der Karmarschstraße zwischen den Einmündungen von Marktstraße / Schmiedestraße und Leinstraße. Durch die ohnehin geplante Reduzierung der Fahrbahnbreite besteht die Möglichkeit, die Aufzüge von der Bahnsteigebene bis zur Straßenebene durchzustecken.

2. Lage des Standortes Aufzug Fahrtrichtung stadtauswärts

Die Standorte der Aufzüge und Treppen ergeben sich aus verschiedenen konstruktiven und statischen Zwängen und müssen zusätzlich aktuellen Regelwerken genügen. Gegenüber der zur Planfeststellung eingereichten Planung, die die Verwaltung mit der Beschlussdrucksache Nr. 0876/2011 vorgelegt hatte, hat sich der Aufzugsstandort für die Fahrtrichtung stadtauswärts geändert. Im Rahmen der Ausführungsplanung hat sich gezeigt, dass der ursprüngliche Standort **vor Haus Nr. 46** nur mit einer kostenintensiven Verlegung von Leitungen realisiert werden kann. Daher plant die infra den Standort um ca. 13 m nach Norden **vor Haus Nr. 44** zu verschieben. ~~Die vorgelegte Planung berücksichtigt diese Änderung bereits. Somit ergeben sich für die Straße hinsichtlich der Lage und Linienführung Grundvoraussetzungen, die Bestandteil der folgenden Erläuterungen sind. Die als Anlage 1 beigefügte Planung berücksichtigt diese Änderung.~~

Im Rahmen des zurzeit laufenden Planänderungsverfahrens für den Aufzugstandort stadtauswärts hat sich nunmehr herausgestellt, dass die Belange des Denkmalschutzes durch die Verschiebung des Standortes erheblich berührt werden. Der ursprüngliche und zwischenzeitlich auch planfestgestellte Standort wie auch der nunmehr von der infra geplante neue Standort liegen ca. 4 m vor der unter Denkmalschutz stehenden Häuserreihe Karmarschstraße Nr. 42 (Altes Rathaus) bis Leinstraße Nr. 25 (Eckhaus Karmarschstraße/Leinstraße). Allerdings ist die Denkmalbedeutung für die einzelnen Gebäude unterschiedlich zu bewerten. Der geplante neue Standort vor Haus Nr. 44 liegt vor dem besonders qualitätvollen Gebäude der ehemaligen Marktapotheke, der auch eine hohe künstlerische Bedeutung zukommt; der neue Standort liegt zudem jetzt unmittelbar am Alten Rathaus. Dieses wird in der perspektivischen Schrägsicht beim Blick stadteinwärts vom neuen Fahrstuhl verdeckt. Aus Sicht der Denkmalpflege ist dies nur schwer vertretbar.

Die Verwaltung ist zur Entscheidung gekommen, im Rahmen des Planänderungsverfahrens die Beibehaltung des alten Standortes zu fordern, auch wenn damit Mehrkosten in Höhe von ca. 500.000 € entstehen und die Gesamtbaumaßnahme wahrscheinlich erst Anfang 2013 zum Abschluss gebracht werden kann. Mit der Forderung der Stadt ist aber noch nicht entschieden, dass der ursprüngliche Standort vor Haus Nr. 46 auch zur Ausführung kommt. Aus Sicht der Verwaltung ist es Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, abzuwägen, wie gewichtig die Belange des Denkmalschutzes im Verhältnis zu den Mehrkosten zur Realisierung

des ursprünglichen Standortes gesehen werden. Die Mehrkosten können nur zu Lasten des Projektes gehen, eine Übernahme der Kosten durch die Stadt scheidet aus. Sollte die Planfeststellungsbehörde dem Einwand der Stadt folgen, wäre auch die zwischen den beiden Aufzügen geplante Querungsmöglichkeit der Karmarschstraße geringfügig nach Süden zu verschieben sein.

3. Beschreibung des Vorhabens

Die Straßenraumgestaltung hinsichtlich Materialität und charakteristischer Querschnittselemente nebst Mobiliar und Straßengrün folgt der Gestaltung des nördlichen Abschnitts der Karmarschstraße zwischen Schmiedestraße und Osterstraße. So kommen vor allem geschliffene und wassergestrahlte Betonplatten des Typs „Ernst-August-Platz“ zum Einsatz.

Die Breite der Nebenanlagen wird mit ca. 8,5 bis 9 m deutlich großzügiger gestaltet, um die Aufenthalts- und Bewirtschaftungsqualität zu erhöhen und somit diesen Bereich durch zum Beispiel Außengastronomie zu beleben. Hieran schließen sich auf beiden Seiten, in den dafür geeigneten Bereichen, 2 m breite Längsparknischen an, die in anthrazitfarbenen Betonplatten, ebenfalls wie im nördlichen Abschnitt, befestigt werden.

Die flächenmäßig reduzierte Fahrbahn in Asphaltbauweise teilt sich in je einen Richtungsfahrstreifen von 3,25 m Breite und einen mittleren Linksabbiegerstreifen von 3 m Breite auf. Der Linksabbiegerstreifen nimmt einerseits den links in die Leinstraße abbiegenden Verkehr als auch, in Richtung Norden, den Linksabbieger in die Schmiedestraße auf. Damit sind beide Knotenpunktäste hinreichend dimensioniert. Eine separate Anlage von Radwegen ist wie im anschließenden und auch im zuvor bereits umgebauten Abschnitt zwischen Platz der Weltausstellung und Schmiedestraße verzichtbar.

Zur Erleichterung der Querbarkeit erhält die Straße trotz bereits wesentlicher Reduzierung der Fahrbahngesamtbreite zwischen den beiden Knotenpunkten auf Höhe der beiden geplanten Aufzüge eine Mittelinsel zwischen den Linksabbiegespuren.

Im Bereich der Flächen zwischen Parken und Gehweg werden die Straßenbeleuchtung, Bäume, Bänke und Fahrradbügel angeordnet. Allerdings können diese erst nach Feststellung der neuen örtlichen Gegebenheiten, durch z. B. neue Außenbewirtschaftungsflächen, endgültig festgelegt werden. Aus diesem Grunde wird auf eine Darstellung im Plan zunächst verzichtet. Auf der Westseite können die Baumpflanzungen nur in Pflanzkübeln erfolgen, da eine Verlegung der hier vorzufindenden Leitungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht vertreten werden kann. Die Bäume der Ostseite werden, wie üblich, in Baumscheiben gepflanzt. Die Tiefenlage des U-Bahnbauwerks ist ausreichend und stellt weder in technischer noch in wachstumsbedingter Hinsicht Probleme für die Bäume dar.

Diese Anordnung der vorgenannten Elemente gliedern den Raum und heben die insgesamt hochwertige Gestaltung der Straße zusätzlich, womit der Straßenraum der besonderen Lage und Qualität des Umfeldes Rechnung trägt.

Der vorliegende Entwurf verbindet Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität am besten mit den gegebenen Randbedingungen aus Lage der U-Bahn-Aufzüge und Treppen, den stadtgestalterischen Ansprüchen, Hebung der Aufenthaltsqualität und Außenbewirtschaftung, den Erfordernissen des ruhenden Verkehrs sowie der Gestaltungsvorgabe aus dem nördlichen Bereich.

Die Beleuchtung folgt der nördlichen Gestaltung und wird beiderseits mit Leuchten des Typs „Phantasia“ geplant.

Das Kunstobjekt „Diamant“ wird, wie in Anlage 1 dargestellt, an einen neuen Standort versetzt.

Der Treppenabgang zur Stadtbahn zwischen Markthalle und Karmarschstraße soll zurückgebaut und verschlossen werden, so dass hier der Gehweg nicht mehr eingeeengt wird. Wegen der neuen Treppenabgänge und der Nähe des nordöstlich der Markthalle liegenden Treppenabganges mit Fahrtreppe ist die besagte Treppe zukünftig verzichtbar, ohne dass Qualitätseinbußen in der Erreichbarkeit der Stadtbahn-Station entstehen.

Der Entwurf ist in Anlage 1 dargestellt. **Die Anlage 2 zeigt den Planausschnitt mit der ursprünglichen Planung für den Aufzug stadtauswärts vor Haus Nr. 46 (Verschiebung um ca. 13 m nach Süden gegenüber der Lage in Anlage 1), der aus Sicht der Verwaltung aus Gründen des Denkmalschutzes gefordert wird. Als Folge wäre auch die Querungsmöglichkeit um ca. 11 m nach Süden zu verschieben mit entsprechender Anpassung der Nebenanlagen. Die Lagen des Aufzuges und der Querung aus Anlage 1 sind zur Verdeutlichung der Verschiebung in Anlage 2 in Grau angedeutet.**

4. UVP

Durch den Umbau der Karmarschstraße in diesem Bereich wird die städtebauliche Qualität der Straße und der Umgebung gesteigert. Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für alle Verkehrsteilnehmer.

Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus. Gegenüber dem heutigen Zustand wird der Umfang der entsiegelten und bepflanzten Flächen erhöht. Soweit möglich, sollen für die Bestandsbäume ebenfalls großzügigere entsiegelte Flächen geschaffen werden.

5. Bauzeit / Bauablauf

Es ist geplant, die Baumaßnahme Mitte 2012 in direkter Abstimmung auf das Bauvorhaben der infra zu beginnen. **Aufgrund des Planänderungsverfahrens für den Aufzugstandort stadtauswärts, muss damit gerechnet werden, dass die Gesamtbaumaßnahme Karmarschstraße (Einbau der Aufzüge, Umbau der Straße) erst Anfang 2013 abgeschlossen werden kann.**

66.21
Hannover / 14.03.2012