

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Ricklingen
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss
An den Stadtbezirksrat
Linden-Limmer (zur Kenntnis)

Nr. 2164/2006

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße

Antrag,

dem Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße zwischen Ricklinger Kreisel und Kaisergabel wie in Anlage 1 dargestellt, der Mittelfreigabe und dem Baubeginn, zuzustimmen.

Finanzielle Auswirkungen:

Vermögenshaushalt

Haushaltsmanagementkontierung:
Bezeichnung:

6600.017 - 950100
Bundesstraßen, Friedrich-Ebert-Straße

Haushaltsansatz aus 2006
Veranschlagt 2007
Verwaltungsentwurf zum Haushaltsplan 2007

700.000 €
850.000 €

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Genderspezifische Belange wurden bei der geplanten Maßnahme beachtet. Im Rahmen der Planung der Maßnahme wurden Fragen der sozialen Sicherheit und insbesondere die 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 | 850.000,00 | | Betriebsein- nahmen | | |
| sonstige Ein- nahmen | | | Finanzeinnah- men von Dritten | | |
| Einnahmen insgesamt | 850.000,00 | | Einnahmen insgesamt | 0,00 | |
| Ausgaben | | | Ausgaben | | |
| Erwerbsaufwand | | | Personal- ausgaben | | |
| Hoch-, Tiefbau bzw. Sanierung | 1.550.000,00 | 6600.017-950100 | Sachausgaben | | |
| Einrichtungs- aufwand | | | Zuwendungen | | |
| Investitionszu- schuss an Dritte | | | Kalkulatorische Kosten | 81.500,00 | Einzelplan 9 |
| Ausgaben insgesamt | 1.550.000,00 | | Ausgaben insgesamt | 81.500,00 | |
| Finanzierungs- saldo | -700.000,00 | | Überschuss/ Zuschuss | -81.500,00 | |

Die Gesamtkosten für die Maßnahme betragen ca. 1.550.000 €. Für die Maßnahme wurde ein Antrag auf Aufnahme in das Mehrjahresprogramm für die GVFG-Förderung gestellt. Es liegt seit kurzem ein Bescheid der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) vor, dass die Maßnahme in das Mehrjahresprogramm aufgenommen wurde. Vom Zuwendungsgeber wurde eine 60%ige GVFG-Förderung des Gemeindeanteils an den förderfähigen Kosten in Aussicht gestellt. Eine Förderung erfolgt jedoch erst, wenn der Förderantrag positiv beschieden wird. Der Förderantrag wird umgehend nach Beschluss der Maßnahme gestellt. Die in Aussicht gestellte Förderung wurde jedoch bereits in die Kostentabelle eingearbeitet.

Über die dargestellten Kosten hinaus entstehen Ausgaben für Straßenabläufe in Höhe von ca. 100.000 €, die jedoch nicht über diese Haushaltsmanagementkontierung abgewickelt werden, sondern im Rahmen der jährlichen Betriebsabrechnung mit der Stadtentwässerung Berücksichtigung finden.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Die Friedrich-Ebert-Straße ist als Bestandteil der B6 mit einer Verkehrsbelastung von ca. 50.000 Kfz/24h eine der am höchsten belasteten Hauptverkehrsstraßen der Landeshauptstadt Hannover und dient fast ausschließlich dem Durchgangsverkehr. Der Schwerverkehrsanteil beträgt hier ca. 20%.

Im Abschnitt zwischen Ricklinger Kreisel und der Einmündung Konrad-Hänisch-Straße gliedert sich das Straßenprofil in eine 4-spurige Hauptfahrbahn mit ca. 13,00 m Fahrbahnbreite und zwei 4,50 m breite Anliegerfahrbahnen, die durch einen ca. 2,00 m breiten Baumstreifen von der Hauptfahrbahn getrennt sind. Die Anliegerfahrbahnen mit Parken am Fahrbahnrand erschließen die angrenzende Wohnbebauung. Zwischen Anliegerfahrbahn und Bebauung befindet sich ein ca. 3,00 m breiter Gehweg.

Nördlich der Einmündung Baxmannweg gibt es eine lichtsignalgeregelt Überquerungsstelle für Fußgänger über die Hauptfahrbahn. Bei Rotphasen werden die parallelen Anliegerfahrbahnen häufig als Ausweichrouten genutzt, da diese nicht signalisiert sind und dadurch der Rückstau umfahren werden kann. Dieser Schleichverkehr, der nach Auffassung der Anlieger zum Teil mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit die Anliegerstraßen passiert, beeinträchtigt die Verkehrssicherheit auf den Anliegerfahrbahnen und für Fußgänger in diesem Bereich.

Die Friedrich-Ebert-Straße weist zwischen Ricklinger Kreisel und der Einmündung Konrad-Hänisch-Straße insbesondere im Randbereich der Hauptfahrbahn starke Schäden auf. Im mittleren Bereich der Hauptfahrbahn hat die Untersuchung des Unterbaus hingegen ergeben, dass die dort vorhandene Betontragschicht noch eine ausreichende Standfestigkeit aufweist.

Im weiteren Verlauf der Ausbaustrecke zwischen Konrad-Hänisch-Straße und dem Beginn der Trogstrecke Kaisergabel gibt es zur Zeit keine baulich von der Fahrbahn getrennten Anliegerfahrbahnen mehr. Hier weitet sich die Hauptfahrbahn auf 4 Fahrstreifen je Fahrtrichtung mit einer Breite von jeweils ca. 13,50 m auf. Getrennt werden die Richtungsfahrbahnen durch einen ca. 1,75 m breiten Mittelstreifen auf dem sich die Masten der Straßenbeleuchtung befinden. Der äußere Fahrstreifen der Richtungsfahrbahnen vor den Gebäuden wird zum Parken genutzt. Vor der Wohnbebauung erstreckt sich ein Gehweg. Die Breite variiert zwischen 3,00 m und 6,00 m.

Der Abschnitt zwischen Konrad-Hänisch-Straße und Kaisergabel befindet sich in einem bautechnisch nicht so schlechten Zustand wie der vorhergehende Abschnitt. Aber auch hier weist die Fahrbahn Schäden in Form von Ausbrüchen und wiederhergestellten Aufbrüchen in kleineren Bereichen und tiefen Spurrillen auf Grund des starken Schwerverkehrs auf, die ebenfalls eine Sanierung der Fahrbahn erforderlich machen. Da die Untersuchung des Baugrundes ergeben hat, dass der Unterbau in diesem Bereich erhalten bleiben kann, müssen hier jedoch nur Binderschicht und Fahrbahndecke erneuert werden.

In diesem Bereich ist darüber hinaus die Verkehrsübersichtlichkeit und damit auch die Verkehrssicherheit durch die Verkehrsverflechtungen im Bereich der Rampen des Troges Kaisergabel in Verbindung mit dem Anliegerverkehr sowie den aus- und einparkenden Fahrzeugen beeinträchtigt. Unabhängig davon sind die Anlieger in diesem Abschnitt durch die unmittelbar vor den Gebäuden verlaufende Fahrbahn und die fehlende Anliegerfahrbahn sehr stark vom Verkehr belastet. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll eine klare Trennung zwischen Durchgangsfahrbahn, Anliegerverkehr und Nebenanlagen geschaffen werden.

Ein Grundsatzbeschluss über die Art der Umgestaltung des Straßenraumes in diesem Bereich liegt mit dem Beschluss der Drucksache 3199/1997 bereits vor.

2. Beschreibung des Vorhabens

Im Abschnitt zwischen Ricklinger Kreisel und der Einmündung Konrad-Hänisch-Straße wurde intensiv untersucht, wie die Hauptfahrbahn erneuert werden kann, ohne die Bäume in den Baumstreifen entfernen zu müssen oder sie durch Beschädigungen im Rahmen der Bautätigkeit so zu schädigen, dass ihre Standfestigkeit oder ihre Vitalität nachhaltig beeinträchtigt werden. Ergebnis dieser Untersuchungen war, dass die Fahrbahn und die Bord- und Gossenanlage in diesem Bereich im Hocheinbau erneuert werden. Die Durchgangsfahrbahn wird durchgehend 4-spurig in einer Gesamtbreite von 13,00 m ausgebaut. Mit der Erneuerung der Hauptfahrbahn ist aus Sicht der Verwaltung eine Reduzierung des Verkehrslärmes zu erwarten, mit der eine Verbesserung der Wohnqualität für die Anwohner erreicht wird.

Um den Durchgangsverkehr aus den Anliegerfahrbahnen zu verdrängen und damit die Anlieger zu entlasten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

Die westliche Anliegerfahrbahn wird von der Friedrich-Ebert-Straße auf Höhe Konrad-Hänisch-Straße abgehängt. Der Anliegerverkehr wird in diesem Bereich zukünftig um den kleinen Platz westlich der Friedrich-Ebert-Straße herumgeleitet. Durch Teilaufpflasterungen werden Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durchgeführt, um so den Schleichverkehr aus der Anliegerfahrbahn auf die Hauptfahrbahn der Friedrich-Ebert-Straße zu verdrängen.

Die östliche Anliegerfahrbahn wird im Bereich der Einfahrt von der Friedrich-Ebert-Straße mit einer Teilaufpflasterung ausgestattet, um die Geschwindigkeit des vom Ricklinger Kreisels einfahrenden Verkehrs zu reduzieren. Außerdem wird der Durchstich vom Ricklinger Kreisel in die Anliegerstraße geschlossen. Durch diese Maßnahmen soll der Schleichverkehr von der östlichen Anliegerfahrbahn auf die Hauptfahrbahn der Friedrich-Ebert-Straße verdrängt werden.

Die östliche Anliegerfahrbahn wird zukünftig in die vorhandene Signalisierung einbezogen, um die Verkehrssicherheit für die Fußgänger zu erhöhen und den Schleichverkehr auf die Hauptfahrbahn zu verdrängen.

Im Bereich zwischen Konrad-Hänisch-Straße bis Elisabeth-Selbert-Brücke soll die Gliederung des Straßenraumes aus dem südlichen Bereich der Friedrich-Ebert-Straße bis auf den Bereich vor den Häusern 16 bis 22 auf der Westseite der Straße fortgesetzt werden. Die Hauptfahrbahn bleibt vierstreifig mit einer Breite von 6,50 m je Richtungsfahrbahn und einer Mitteltrennung erhalten. Es werden Fahrbahnteiler mit Baumbepflanzung angelegt und Anliegerfahrbahnen mit einer Breite von 4,50 m geschaffen. Vor den Gebäuden ist darüber hinaus ein ca. 3,00m breiter Gehweg vorgesehen.

Im Bereich der Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 16 bis 22 ist der vorhandene Straßenraum leider nicht breit genug, um auch hier eine Anliegerfahrbahn mit Gehweg vorzusehen. Hier ist eine Anliegerfahrbahn als Mischfläche geplant, um auch diese Gebäude gut zu erschließen. Stellplätze für die Anwohner sind in diesem Abschnitt zwischen den Bäumen vorgesehen. Die Stellplätze werden auch in diesem Bereich von der Anliegerfahrbahn aus angefahren. Damit diese Stellplätze die Verkehrssicherheit auf der Hauptfahrbahn nicht beeinträchtigen, ist zwischen den Stellplätzen und der Fahrbahn ein ca. 0,75 m breiter Sicherheitsstreifen vorgesehen.

Die Leistungsfähigkeit der Friedrich-Ebert-Straße wird durch diesen Umbau nicht verändert, da dieser Querschnitt im südlichen Bereich bereits vorhanden ist und daher maßgebend für die Leistungsfähigkeit der Straße und die Verkehrsqualität ist. Mit der Reduzierung der Fahrbahnbreite, der Erneuerung der Fahrbahnoberflächen sowie der Baumbepflanzung ist als positiver Nebeneffekt eine Reduzierung der Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs zu erwarten.

Durch die Einrichtung der Anliegerfahrbahnen und die bauliche Trennung zwischen Anliegerfahrbahn und Fahrbahn für den Durchgangsverkehr soll die Wohnqualität für die direkten Anwohner verbessert werden. Weiterhin wird durch den Grünstreifen, die Mitteltrennung und die Anliegerfahrbahn der Straßenraum besser gegliedert und städtebaulich aufgewertet.

Im Bereich zwischen Kaisergabel und Elisabeth-Selbert-Brücke wird die westliche Einfädelung von der Ritter-Brüning-Straße auf die Friedrich-Ebert-Straße zukünftig einstreifig geführt. Der Querschnitt auf der Rampe wird entsprechend baulich angepasst. Die überflüssigen Flächen werden entsiegelt und begrünt.

Die östliche Ausfädelung von der Friedrich-Ebert-Straße in die Ritter-Brüning-Straße wird zukünftig ebenfalls einstreifig geführt. Die verbleibenden Fahrbahnflächen zwischen der vorhandenen Stützwand und der zukünftigen Ausfädelungsspur wird zunächst als Sperrfläche markiert.

Durch den Verzicht auf einen Ausfädelungsstreifen entsteht Raum, um die vorhandene Betonstützmauer im Bereich der Trogstrecke auf einer Länge von etwa 120 m versetzen zu können. Durch die Verschiebung wird der vorhandene Gehweg in diesem Bereich von 1,00 m auf zum Teil über 4,00 m erweitert werden. Die Qualität des Fußgängerverkehrs und die Erschließungsqualität für die Gebäude Friedrich-Ebert-Straße 3 bis 7 wird dadurch entscheidend verbessert. Diese Maßnahme ist ebenfalls Bestandteil des Gesamtkonzeptes. Um die o.g. Baumaßnahmen 2007 insgesamt durchführen zu können und gleichzeitig die zu erwartenden erheblichen verkehrlichen Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten, ist beabsichtigt diese Maßnahme erst zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführen.

Bei der Baumaßnahme kommt die Straßenausbaubeitragssatzung vom Grundsatz her zur Anwendung. Im Sinne der Satzung gehört die Friedrich-Ebert-Straße zu den Straßen, die dem Durchgangsverkehr dienen.

Da im Abschnitt zwischen Ricklinger Kreisel und der Einmündung Konrad-Hänisch-Straße nur die Durchgangsfahrbahn der B 6 ausgebaut wird und nur punktuelle Maßnahmen im Bereich der Anliegerfahrbahnen erforderlich sind, kommt die Straßenausbaubeitragssatzung hier nicht zur Anwendung.

Im zweiten Abschnitt kommt für die Anlage der Anliegerfahrbahn sowie die Erneuerung der Gehwege die Straßenausbaubeitragssatzung zur Anwendung.

Die Länge der Baustrecke beträgt ca. 600 m.

3. UVP

Die geplante Baumaßnahme führt zu einer Verbesserung der bestehenden Umweltverhältnisse. Im Rahmen der geplanten Maßnahme wird die vorhandene Baumallee verlängert, es werden ca. 33 neue Bäume angepflanzt. Durch die mit der Erneuerung der Fahrbahn verbundene Reduzierung des Verkehrslärms wird die Umfeldqualität verbessert.

4. Bauzeit / Bauablauf

Mit der Baumaßnahme soll im April 2007 begonnen werden. Die Bauzeit wird voraussichtlich 7 Monate betragen. Die Baumaßnahme soll in vier großen Bauabschnitten umgesetzt werden. Der erforderliche Leitungsbau wird im Vorfeld durchgeführt.

Die gesamte Baumaßnahme soll unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Für den Lkw-Verkehr wird es während der gesamten Bauzeit eine großräumige Umleitungsempfehlung über Bückeburger Allee und Bornumer Straße geben.

Während der vier Bauabschnitte soll der Verkehr durch zwei große Verkehrslenkungsmaßnahmen abgewickelt werden.

Während der ersten Phase der Verkehrslenkung mit einer Dauer von ca. 8 -10 Wochen erfolgt die Verkehrsführung weitestgehend 2-spurig pro Fahrtrichtung. Dabei wird der stadtauswärts fließende Verkehr sowie eine Fahrspur des stadteinwärts fließenden Verkehrs auf der Ostseite der Hauptfahrbahn abgewickelt. Der westlichste Fahrstreifen der Hauptfahrbahn wird gesperrt. Der stadteinwärts fließende Pkw-Verkehr wird in dieser Phase über die östliche Anliegerfahrbahn gelenkt. Der stadteinwärts fließende Lkw-Verkehr wird, sofern er nicht der Umleitung folgt, über den östlichsten Fahrstreifen der Hauptfahrbahn geleitet. Für ca. 2 Wochen wird für Arbeiten im Einfahrtsbereich des Ricklinger Kreisels stadtauswärts eine Einschränkung auf eine Fahrspur erforderlich.

In der zweiten Phase der Verkehrslenkung mit einer Dauer von ebenfalls ca. 8 -10 Wochen wird der Verkehr analog zur ersten Phase auf der Westseite der Friedrich-Ebert-Straße abgewickelt. Der Pkw-Verkehr stadteinwärts verbleibt auf der östlichen Anliegerfahrbahn wie in der ersten Bauphase.

Während dieser Bauphase wird der stadtauswärts fließende Verkehr im Bereich zwischen Trogstrecke und Konrad-Hänisch-Straße einspurig geführt, um auf der Ostseite und im Mittelstreifen die erforderlichen Maßnahmen an der Hauptfahrbahn durchführen zu können.

In beiden Phasen ist für Fräsarbeiten und Herstellung des bituminösen Aufbaus jeweils in Teilbereichen für ca. 1 Woche eine Einspurigkeit in beiden Fahrtrichtungen erforderlich. Während dieser einspurigen Phasen wird die Friedrich-Ebert-Straße für den Lkw Verkehr gesperrt. Der Lkw Verkehr wird während dieser Zeit großräumig über Bückeburger Allee und Bornumer Straße umgeleitet.

In den verbleibenden 2 Monaten der Bauzeit werden die Anliegerfahrbahn und die Nebenanlagen auf der Ostseite der Friedrich-Ebert-Straße hergestellt. Der Durchgangsverkehr wird während dieser Zeit nicht wesentlich beeinträchtigt und kann auf der Hauptfahrbahn 4-spurig geführt werden.

Das Anliegerparken (halbhohes Parken) bleibt während der gesamten Bauzeit weitgehend bis auf die Zeiten möglich, in denen Bauarbeiten in den Anliegerfahrbahnen selbst stattfinden.

66.22
Hannover / 08.11.2006