

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 1548/2013

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

Umbau des Ricklinger Stadtweges. 2. Bauabschnitt zwischen Pfarrstraße und Friedrich-Ebert-Platz

Antrag,

dem Umbau des Ricklinger Stadtweges, 2. Bauabschnitt zwischen Pfarrstraße und Friedrich-Ebert-Platz, wie in Anlage 1 dargestellt, mit Gesamtkosten in Höhe von ca. 884.000 €, 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 gem. § 76 Abs. 2 NKom VG

Finanzielle Auswirkungen

Finanzhaushalt

Investitionsmaßnahme	I.54101.001
Bezeichnung	Gemeindestraße / Ricklinger Stadtweg
Ansatz 2013 (anteilig)	184.000 €
Verpflichtungsermächtigung 2013 z. L. 2014	700.000 €
Ansatz 2014	700.000 €

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.54101.001 Gemeindestraße / Ricklinger Stadtweg

Einzahlungen		Auszahlungen	
Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit	335.000,00	Baumaßnahmen	884.000,00
		Saldo Investitionstätigkeit	-549.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 Gemeindestraßen

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	8.375,00	Abschreibungen	22.100,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	13.725,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	-27.450,00

Die Gesamtkosten für die Baumaßnahme betragen 884.000 €. Nicht in der Berechnung enthalten sind die Kosten für Straßenentwässerung in Höhe von ca. 182.000 €.

In der Drucksache 2333/2012 Ricklinger Stadtweg 1.BA wurde in den Gesamtkosten irrtümlicherweise die Kosten für Straßenentwässerung in Höhe von ca. 191.000 € mit berücksichtigt. Unter entsprechender separater Betrachtung dieser Kosten liegen die Gesamtkosten für die Baumaßnahme Ricklinger Stadtweg (1.BA u 2.BA) mit 1.511.000 € innerhalb des veranschlagten Kostenbudget.

Bei der Maßnahme ist die Straßenausbaubeitragssatzung anzuwenden.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Erstellung der neuen Hochbahnsteige entlang des Ricklinger Stadtweges wurden in diesen Abschnitten die Seitenräume überwiegend neu gestaltet und ausgebaut. Außerhalb dieser Inselbaustellen besteht weiterhin der vorhandene Straßenquerschnitt. Besonders gefährdet ist in diesen Bereichen der Radverkehr. Ohne Schutzzräume und Führung fährt der Radverkehr durch eine schmale Gasse begrenzt durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand und durch den fließenden Kraftverkehr bzw. die Stadtbahn.

Insbesondere beim Überholen von Radfahrern werden die erforderlichen Abstände vom fließenden Kraftverkehr zum Radfahrer häufig nicht eingehalten. Außerdem entstehen oft kritische Situationen, wenn parkende Fahrzeugführer ohne prüfenden Rückblick abrupt die Fahrtür öffnen.

Die Breite der Seitenräume ist unzureichend. Zerstörte oder abgängige Oberflächenbeläge, Bordeinfassungen und Gossenanlagen runden den schlechten städtebaulichen Gesamteindruck des Querschnitts ab.

2. Beschreibung des Vorhabens

Im Rahmen der Neugestaltung des Ricklinger Stadtweges entstehen erstmals durchgehende Elemente für den Radverkehr. Dabei werden die bereits vorhandenen Umbauten im Bereich der neuen Hochbahnsteige mit in die Planung einbezogen. Die Führung des Radverkehrs erfolgt auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen parallel zum Fahrbahnrand. Die Breite der Schutzstreifen variiert zwischen 1,25 m und 1,50 m je nach Flächenverfügbarkeit. Die Schutzstreifen sind mit einem Sicherheitsstreifen von den Flächen des ruhenden Verkehrs abgesetzt. In Engstellenbereichen sind punktuell auch Fahrbahn und Gehweg nur mit Mindestbreiten geplant.

Der ruhende Verkehr soll zukünftig im vorgezogenen Seitenraum direkt hinter der Bordanlage platziert werden. Dies hat den Vorteil, dass die Parkregelung eindeutig wird und damit ein Fehlverhalten weitestgehend ausgeschlossen werden kann. Die dabei vorgesehene niedrigere Bordansicht ermöglicht außerdem ein bequemerer Ein- und Ausparken und vermindert die Störung im nachfließenden Verkehr. Durch das gewählte Konzept, auf die separate Bordeinfassung der Parkstände zu verzichten, gewinnt die Nebenanlage optisch an Raum und wirkt in ihren Proportionen passender für diese Verkehrsachse. Dies unterstützt den städtebaulichen Charakter sowie die vorhandenen geschäftlichen Nutzungen im Erdgeschoss. Die Parkstände erhalten eine gesonderte Pflasterung mit quadratischen Betonplatten (20cm/20cm) in einer Regelbreite von 2,00 m. Die Breite der angrenzenden Gehwege bewegt sich zwischen 1,50 m und 4,00 m.

Damit die Stadtbahn in Fahrtrichtung stadtauswärts durch den geplanten Umbau nicht negativ beeinflusst wird, ist zwischen den Einmündungen Bangemannweg und Konrad-Hänisch-Straße, im Bereich der westlichen Seitenanlage, Grunderwerb erforderlich. Dadurch kann der bestehende besondere Bahnkörper unverändert erhalten bleiben. In diesem Abschnitt sind im Bereich der Parkstände auch 8 Baumpflanzungen geplant.

Aufgrund besonders schwieriger Rahmenbedingungen bedingt durch die Einwände bezüglich der Stadtbahn und des geplanten Grunderwerbs von einem internationalen Fonds wurde die Baumaßnahme in 2 Bauabschnitte gegliedert. Der 1. Bauabschnitt ist bereits mit der Drucksachen Nr. 2333/2012 genehmigt worden. Gegenwärtig sind vorbereitende Arbeiten notwendig um demnächst mit der Ausführung beginnen zu können.

Der zweite Bauabschnitt soll möglichst direkt nach Fertigstellung des 1. Bauabschnitts fortgesetzt werden. Die geplante Baulänge zwischen Bangemannweg und Friedrich-Ebert-Platz beträgt ca. 415 m.

Der Entwurf ist in Anlage 1 dargestellt.

3. UVP

Die geplante Baumaßnahme führt zu keiner Verschlechterung der bestehenden Umweltverhältnisse, da keine zusätzlichen Flächen versiegelt werden. Die Erneuerung der Straße trägt vielmehr dazu bei, die städtebauliche Qualität der Straße und der unmittelbaren Umgebung zu stärken. Lediglich im Bereich des Grunderwerbs sind 8 Bäume zu fällen. Die zugehörigen Ersatzpflanzungen sind direkt am Fahrbahnrand in diesem Bereich vorgesehen.

Die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrsqualität erhöhen sich für alle Verkehrsteilnehmer.

Negative Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes gehen von der Maßnahme nicht aus.

4. Bauzeit / Bauablauf

Die Baumaßnahme des 1. Bauabschnittes hat im Frühjahr 2013 begonnen, es ist geplant, die Bauarbeiten im Herbst 2013 fertigzustellen. Anschließend beginnen vorbereitende Leitungsarbeiten für den 2. Bauabschnitt, damit im Anschluss an den fertiggestellten 1. Bauabschnitt die Bauarbeiten des zweiten Bauabschnittes ohne Verzögerungen fortgeführt werden können. Die Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts ist für Sommer 2014 geplant.

66.22

Hannover / 23.07.2013