

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 11/1019 —

Betr.: Stand der Ausbauplanung der Klöcknerstraße in Seelze/Stadtteil Letter

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Lindhorst (CDU) vom 30. 4. 1987

Die Klöcknerstraße ist die einzige Verbindung vom Stadtteil Letter der Stadt Seelze nach Ahlem/Hannover und zum Stadtteil Letter/Süd. Sie ist eine der meistbefahrenen Straßen im Landkreis Hannover. Täglich müssen alle Schüler, die aus diesen Regionen kommen und zum Georg-Büchner-Gymnasium nach Letter wollen, diese Straße passieren. Dabei müssen sie den Kanal über- und die Eisenbahnbrücken unterqueren.

Die Straße befindet sich in einem äußerst schlechten Zustand. Bürgersteige sind an einer Seite gar nicht, ansonsten in ca. 80 cm Breite vorhanden. Für die Kraftfahrzeuge ist das Befahren der Straße ein erhebliches Erschwernis, für Fußgänger und Radfahrer sind die Engpässe lebensgefährlich. Hinzu kommen Ungereimtheiten bzw. Fehlplanungen, weil man die stark befahrene B 441 (Kanalstraße) per Fußgängerampel nur an der fußweglosen Seite überqueren kann.

Seit Jahren ist dieser Zustand den Behörden bekannt, seit Jahren wird auch geplant. Außer einer minimalen Fahrbahnausbesserung ist nichts geschehen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wieviel Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger (davon Schüler) passieren täglich die Klöcknerstraße?
2. Wann sollen welche Ausbauplanungen realisiert werden? Welche besonderen Probleme gibt es dabei?
3. Wie hoch werden die Kosten geschätzt?
4. Was wurde speziell seit der Ortsbesichtigung des Arbeitskreises „Wirtschaft und Verkehr“ der CDU-Landtagsfraktion im Mai 1986 zur Beseitigung des Engpasses Klöcknerstraße unternommen?
5. Warum wurde der Vorschlag bisher nicht verwirklicht, wenigstens auf dem Gelände den Fahrradweg anzulegen, der sich schon im Besitz des Landes befindet?

Antwort der Landesregierung

Der Niedersächsische Minister
für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
— 01.2 — 57.00 —

Hannover, den 27. 7. 1987

Der Ausbau dieses Straßenzuges wird seit vielen Jahren betrieben. Zunächst ist er vom sog. Leinesprung zwischen der B 6 und B 441 als Bestandteil der äußeren Westtangente Hannover abhängig gemacht worden. Als sich herausstellte, daß diese Planungen auf Schwierigkeiten stießen, ist das Vorhaben reduziert und zunächst ein Radweg-Tunnel

untersucht worden; diese Lösung war aber weder durchzusetzen noch wirtschaftlich. Aufgrund dieser Sachlage hat die Straßenbauverwaltung 1985 den Auftrag erhalten, einen Ausbau auf vorhandener Trasse zu betreiben. Die Planunterlagen sind nahezu fertiggestellt. Leider ist das vorhandene Pumpwerk für die Entwässerung der Einschnittstrecke im Kreuzungsbereich mit der Deutschen Bundesbahn abgängig, so daß die Erneuerung dieser Anlage einbezogen werden muß. Es wird erwartet, daß der gesamte Bauentwurf im Spätsommer 1987 fertiggestellt und anschließend das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Zu 1:

Nach der allgemeinen Verkehrszählung 1985 wird die Klöcknerstraße (L 395) von 11 310 Kfz/Tag befahren, eingeschlossen 812 Rad- und 142 Mopedfahrer, in der überwiegenden Zahl Schüler. Die Anzahl der Fußgänger ist nicht erfaßt worden.

Zu 2:

Die Planfeststellung soll bis Ende 1987 eingeleitet werden. Besondere Schwierigkeiten werden nach den Vorarbeiten nicht mehr erwartet. Vorgesehen ist eine 6,50 m breite Fahrbahn mit einem kombinierten Rad-/Gehweg auf der Ostseite (2,50 m), der unter den Kreuzungsbauwerken der DB geringfügig eingeengt werden muß (6,20/2,30 m). Die Realisierung ist davon abhängig, daß der Planfeststellungsbeschluß rechtsbeständig wird und die erforderlichen Haushaltsmittel bereitgestellt werden können. Nach den bisher bekannten mittelfristigen Programmen ist frühestens 1989 mit dem Baubeginn zu rechnen.

Zu 3:

Die Baukosten sind mit 1,7 Mio. DM veranschlagt.

Zu 4:

Es sind — wie oben ausgeführt — die Planunterlagen für den Ausbau erstellt worden.

Zu 5:

Auf dem sehr engen Straßengrundstück muß der kombinierte Rad-/Gehweg zur Verbesserung der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs unmittelbar neben der Fahrbahn auf Hochbord hergestellt werden. Es bestehen bautechnische Abhängigkeiten zwischen der Oberflächenentwässerung, dem Hochbord und dem Radweg, so daß alle Anlagen nur als Einheit hergestellt werden können. Teil- oder Zwischenlösungen sind mit Mehrkosten verbunden, die bei der angespannten Finanzlage nicht zu vertreten sind.

In Vertretung
Dr. Wien