

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. 1994/2008
Anzahl der Anlagen 7
Zu TOP

Stadtbahnstrecken A-Nord und B-Nord - Nachrüstung der Station Hauptbahnhof mit Aufzügen im Bereich Rundestraße

Antrag,

1. einer überplanmäßigen Ausgabe in Höhe von 100.000 € (Deckung erfolgt durch Minderausgabe bei der HMK 6500.003-950100),
2. der Nachrüstung der Station Hauptbahnhof im Bereich Rundestraße mit Aufzügen durch die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH gemäß den als Anlage beigefügten Planunterlagen (hier Standorte Z1 und Z5),
3. einer Investitionszuweisung in Höhe von insgesamt 600.000 € an die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH zwecks Nachrüstung der Station Hauptbahnhof im Bereich Rundestraße mit Aufzügen,

zuzustimmen.

Finanzielle Auswirkungen

Vermögenshaushalt

| | |
|--|---|
| Haushaltsmanagementkontierung: | 8220.002-985000 |
| Bezeichnung: | Stadtbahn, Passerelle; Zuschuss für Aufzüge |
| Ansatz 2008: | 0 € |
| Benötigt werden 2008: | 100.000 € |
| Verpflichtungsermächtigung z. L. 2009: | 500.000 € |
| Verwaltungsentwurf 2009 vorgesehen: | 500.000 € |

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Die Anlage zusätzlicher Aufzüge zur Anbindung der Stadtbahnumsteigeanlage für die Station Hauptbahnhof wird die Nutzbarkeit des ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen deutlich verbessern. Insgesamt ist davon auszugehen, dass durch die Planung keine Bevorzugung oder Benachteiligung bezüglich des Geschlechtes oder des Alters der Nutzerinnen und Nutzer oder einzelner anderer Gruppen zu erwarten ist. Die Erreichbarkeit der unterschiedlichen Ebenen wird für alle Nutzergruppen der Stadtbahnumsteigeanlage deutlich verbessert.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen: (HMK = Haushaltsmanagementkontierung)

| 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 | | | Betriebsein- nahmen | | |
| sonstige Ein- nahmen | | | Finanzeinnah- men von Dritten | | |
| Einnahmen insgesamt | 0,00 | | Einnahmen insgesamt | 0,00 | |
| Ausgaben | | | Ausgaben | | |
| Erwerbsaufwand | | | Personal- ausgaben | | |
| Hoch-, Tiefbau bzw. Sanierung | | | Sachausgaben | | |
| Einrichtung- aufwand | | | Zuwendungen | | |
| Investitionszu- schuss an Dritte | 600.000,00 | 8220.002-985000 | Kalkulatorische Kosten | 30.000,00 | Einzelplan 9 |
| Ausgaben insgesamt | 600.000,00 | | Ausgaben insgesamt | 30.000,00 | |
| Finanzierungs- saldo | -600.000,00 | | Überschuss/ Zuschuss | -30.000,00 | |

Zum Vermögenshaushalt 2008 hat der Rat beschlossen, eine Verpflichtungsermächtigung zu Lasten des Jahres 2009 zu veranschlagen, damit bereits 2008 eine Finanzierungszusage über einen städtischen Anteil bei der Nachrüstung der Station Hauptbahnhof mit Aufzügen im Bereich Rundestraße erteilt werden kann.

Die jetzt notwendige überplanmäßige Ausgabe von 100.000 € ist unvorhergesehen, weil bei Aufstellung des Haushaltsplans noch von einem Kostenanteil der Stadt ausgegangen wurde, welcher erst im Jahre 2009 anfallen sollte. Die Baumaßnahmen der Hannover Region Grundstücksgesellschaft (HRG) am Gebäude Raschplatz 5 machen es aber erforderlich, kurzfristig mit ersten vorbereitenden Arbeiten zu beginnen die bereits jetzt den Einbau der geplanten Aufzugsanlage berücksichtigt. Die Beauftragung dieser Arbeiten setzt einen entsprechenden Ratsbeschluss der Stadt Hannover voraus. Dadurch wird auch ein erster Finanzierungsanteil der Stadt bereits in 2008 erforderlich. Ein späterer Baubeginn würde deutlich höhere Kosten verursachen.

Die Deckung für die überplanmäßige Ausgabe von 100.000 € erfolgt durch Minderausgaben im Bauvorhaben „Am Soltekampe“ (Finanzstelle 6500.003). Dort sind nur noch Schlussabrechnungen abzuwickeln, die erkennen lassen, dass der notwendige Betrag ohne Beeinträchtigung der Baumaßnahme zur Verfügung steht.

Zu den Gesamtkosten siehe Ziffer 4 der Begründung.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Gemäß Ratsauftrag aus DS-Nr. 1653/2006 wurde die Verwaltung aufgefordert, die Planungen für den Raschplatz hinsichtlich Barrierefreiheit zu überarbeiten. Ziel war hierbei eine verbesserte Anbindung der 0-Ebene (Straßenebene) mit der -1-Ebene (Passerellenebene) sowie der -2-Ebene (Stadtbahnstrecke A und B). Das Büro Koch Panse hatte in diesem Zusammenhang mögliche Standorte für zusätzliche durchgehende Aufzugsanlagen untersucht. Mit den Beschlussdrucksachen Nr. 0025/2007 und Nr. 2219/2007 erfolgten grundsätzliche Festlegungen zur Lage der Aufzugsstandorte.

Wesentliche Voraussetzung für die Lage der Aufzüge war dabei die Berücksichtigung der Planungen für die D-Strecke. Die zusätzlichen Aufzugsstandorte müssen grundsätzlich sicherstellen, dass der Bau der D-Strecke nicht gefährdet ist bzw. keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Danach wird für den stadtauswärtigen Bahnsteig der Stadtbahnstrecken A und B ein durchgehender Aufzug nördlich der Rundestraße errichtet werden (Z1). Für den stadteinwärtigen Bahnsteig ist allerdings ein Durchstecken bis zu 0-Ebene nicht möglich, da ein Standort unmittelbar mittig unter der Rundestraße liegt (Z5) und ein zweiter Standort bei Realisierung der D-Linie rückgebaut werden müsste (Z4). Hieraus ergibt sich in der Konsequenz, dass für den stadteinwärtigen Bahnsteig eine Unterbrechung der Aufzugsanlage vorgesehen werden muss.

Zwischenzeitlich hat die TransTecBau eine Machbarkeitsstudie für die drei vorgenannten Standorte erarbeitet. Die Aufzugsstandorte wurden in allen Ebenen vermessen. Ferner wurden die notwendigen statischen Berechnungen durchgeführt sowie eine konkrete Kostenschätzung ermittelt. Es liegt nun eine Lösung vor, die weiterverfolgt wird.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Allgemeines

Die Anordnung der Aufzüge soll mit Rücksicht auf eine spätere D-Strecken-Anbindung so erfolgen, dass jeweils der Aufzug sowie eine Fahrtreppe zwischen den Ebenen -3 und -2 nebeneinander in den ursprünglich für zwei Fahrtreppen vorgesehenen Platz passen.

Durch den Einbau von Fahrtreppen mit einer Breite von 145 cm und Aufzugsschächten mit einer Breite von 165 cm ist das möglich. Solche Fahrtreppen lassen nur Stufenbreiten von 80 cm zu, sind aber möglich und auch im Stadtbahnnetz Hannovers bereits vorhanden. Die spätere Anbindung der D-Strecke ist somit sichergestellt.

Die geplanten Aufzugsschachtinnenmaße von 1,65 * 2,70 m sind Mindestmaße. Diese Maße lassen eine Kabineninnengröße von 1,10 m x 2,10 m zu.

Insgesamt ist der vorhandene Schacht für die Fahrtreppen 3,30 m breit. Neben den geplanten Aufzügen verbleiben 20 cm Platz, um vom Betonkanal oberhalb der Bahnsteigebene der A-/B-Strecke nicht mehr als unbedingt erforderlich abbrechen zu müssen.

Mit Rücksicht auf ortsfremde Nutzerinnen und Nutzer ist bei Umsetzung der Maßnahme auf

die Hinweisschilder zu den Aufzugsstandorten – möglichst schon innerhalb des Bahnhofsgebäudes – besonderes Augenmerk zu legen.

Die Kosten für die nachfolgend beschriebenen Aufzugsanlagen Z1 und Z5 werden mit insgesamt 1,05 Mio. Euro veranschlagt.

2.2 Aufzug Z1 (für Bahnsteig der Strecken A und B stadtauswärts)

Die genaue Lage des Aufzugsstandortes Z1 in Bahnsteiglängsrichtung der A-Strecke ist durch die schräg nach oben verlaufende Tunnelsohle und die nötige Aufzugsunterfahrt festgelegt. Die Aufstellflächen vor dem Aufzug liegen direkt neben den späteren Vorflächen der Fahrtreppe außerhalb des eigentlichen Bahnsteigbereichs. Es ist nur ein Zugang zum Aufzug möglich, der in Richtung Bahnsteig liegt.

In der -2-Ebene auf dem stadtauswärtigen Bahnsteig der Station der A-Strecke kann Z1 so angeordnet werden, dass Türen auf beiden Seiten möglich sind (die Anbindung der -3-Ebene wird bautechnisch vorbereitet). Die Aufstellfläche zwischen dem Aufzug und der geplanten Treppe zur -3-Ebene ist mit 8,40 m groß genug, um auch bei einer Realisierung der D-Strecke die Fahrgastströme abwickeln zu können. Die vorhandenen Notrufsäulen auf dem Bahnsteig müssen versetzt werden, damit mobilitätseingeschränkte Personen aus allen Richtungen zur Aufzugstür gelangen können. Die auf dem Bahnsteig vorhandenen taktilen Streifen für sehbehinderte Menschen werden an die Aufzugstüren herangeführt und vor den Türen durch Aufmerksamkeitsquadrate ergänzt (vgl. Anlage 4).

In der -1 Ebene kann Z1 so angeordnet werden, dass Türen auf beiden Seiten möglich sind. Ausreichende Aufstellflächen sind vorhanden (vgl. Anlage 3).

In der 0-Ebene wird Z1 über eine ca. 2,50 m lange Brücke an den Gehweg der Rundestraße angebunden. In einer Entfernung von ca. 10 m zur Aufzugstür liegt der Zebrastreifen über die Rundestraße, der direkt zum Eingang des Hauptbahnhofs führt (vgl. Anlage 2).

Der Aufzug Z1 hat eine Förderhöhe von 15,77 m. Besondere bauliche Probleme sind nicht zu erwarten (vgl. Anlage 6).

Eine spätere Realisierung der D-Strecke wird durch die vorab dargestellten Planungen für den Aufzug Z1 nicht beeinträchtigt. Der Aufzug wird bereits komplett gebaut. Er wird bis zur Inbetriebnahme der D-Strecke jedoch für Fahrgäste nur bis zur -2-Ebene fahren. Zu Wartungszwecken, zur Abnahme etc kann durch Betriebspersonal auch zur -3-Ebene gefahren werden.

2.3 Aufzug Z5 (für Bahnsteig der Strecken A und B stadteinwärts)

Die genaue Lage des Aufzugsstandortes in Bahnsteiglängsrichtung der A-Strecke ist durch die schräg nach oben verlaufende Tunnelsohle und die nötige Aufzugsunterfahrt festgelegt: Die Planung in den Ebenen -3 und -2 entspricht der von Z1. Die Aufstellfläche zwischen dem Aufzug und der geplanten Treppe zur -3-Ebene beträgt 7,56 m und lässt auch bei einer Realisierung der D-Strecke eine Abwicklung der Fahrgastströme zu.

Ein Durchstecken von Z5 direkt auf die 0-Ebene ist nicht möglich, da der Aufzug dann mittig in der Fahrbahn der Rundestraße liegen würde (vgl. Anlage 2). Insofern bindet Z5 nur die Ebenen -2 und -1 an (die Anbindung der -3-Ebene wird bautechnisch vorbereitet).

In der -1-Ebene soll Z5 so angeordnet werden, dass die Tür auf der Seite zum Raschplatz liegt, von dort besteht eine gute Sichtbeziehung zum Aufzug Z1 (vgl. Anlage 3). Die HRG,

als Eigentümerin der Fläche, hat ihre Zustimmung zur Inanspruchnahme der Fläche für den Bau der Aufzugsanlage erteilt.

Da die Anbindung der 0-Ebene nicht möglich ist, beträgt die Förderhöhe von Z5 nur 10,95 m (vgl. Anlage 7).

Die Realisierung des Aufzuges Z5 erfordert die Verlegung einer Fernwärmeleitung im Bereich des Aufzugschachtes. Diese Maßnahme kann aus technischen Gründen nur im Sommer durchgeführt werden.

Eine spätere Realisierung der D-Strecke wird durch die vorab dargestellten Planungen für den Aufzug Z5 nicht beeinträchtigt. Stimmt nicht ganz: Der Aufzug wird bereits komplett gebaut. Er wird bis zur Inbetriebnahme der D-Strecke jedoch für Fahrgäste nur bis zur -2-Ebene fahren. Zu Wartungszwecken, zur Abnahme etc kann durch Betriebspersonal auch zur -3-Ebene gefahren werden.

3. Aufzug Z4 - Option für einen zusätzlichen Teilaufzug zwischen 0-Ebene und -1-Ebene

Im Vorfeld der Planungen war auch untersucht, ob der Standort Z4 – alternativ zu Z5 – als durchgehender Aufzug zur Verbindung der 0-Ebene bis zur -3-Ebene dienen kann. Der Abgleich mit den Planungen zur D-Strecke hat jedoch gezeigt, dass eine durchgehende Anbindung bis zur -3-Ebene an dieser Stelle nicht möglich ist, da der Aufzug Z4 sich mit der Lage der erforderlichen festen Treppe der D-Strecke überschneidet. Bei Realisierung der D-Strecke wäre somit ein Rückbau der Aufzugsanlage Z4 in der -3-Ebene erforderlich.

Die Ausführungen unter Ziffer 2.3 dieser Begründung haben gezeigt, dass der Aufzug Z5 nicht durchgehend bis in die 0-Ebene durchgesteckt werden kann. Deshalb wurden verschiedene Standorte für einen zusätzlichen Teilaufzug zur Verbindung von 0-Ebene und -1-Ebene in der Nähe des Standorts Z5 untersucht. Als einzig sinnvoller Standort kommt Z4 infrage, da er in optimaler Sichtweite zum Standort Z5 gelegen ist und die geringsten Einschränkungen für den Eigentümer des Gebäudes Raschplatz 5 erwarten lässt (vgl. Anlage 1).

Der Teilaufzug Z4 kann in der 0-Ebene genau in der südöstlichen Ecke des Gebäudes Raschplatz 5 angeordnet werden. Der Zugang liegt in Richtung Rundestraße mit Aufstellflächen außerhalb des vorhandenen Gehweges. Eine Verbindung zu den Räumen des Gebäudes Raschplatz 5 ist nicht vorgesehen (vgl. Anlagen 2 und 3). Die Einschränkungen für den Gebäudeeigentümer bei Realisierung dieser Planung sind verträglich und beschränken sich flächenmäßig auf die Außenmaße der Aufzugsanlage. Weitergehende Einschränkungen für die angrenzenden Ladeneinheiten in dieser Ebene sind nicht vorhanden.

In der -1-Ebene liegt der Teilaufzug Z4 jedoch abgerückt von der Fassade innerhalb des Gebäudes Raschplatz 5. Die Nutzbarkeit des an dieser Stelle geplanten Sozialraumes ist für den Eigentümer dadurch deutlich eingeschränkt.

Da auch Z5 in der -1-Ebene in einem geplanten Ladenbereich des Gebäudes Raschplatz 5 liegt, sind Umplanungen am Gebäude in jedem Fall erforderlich. Die geplante Raumaufteilung ist im Grundriss dabei so organisiert, dass die verbleibenden Flächen des Gebäudes

Raschplatz 5 optimiert werden. Die Zugänge von Z5 und Z4 liegen sich gegenüber und stehen somit in optimaler Sichtbeziehung zueinander. Dies sichert eine gute Auffindbarkeit der Aufzüge insbesondere für Ortsfremde.

Bei Realisierung von Z4 kann eine zusätzliche Tür in den Aufzug Z5 (in Richtung Z4) in die Glasfassade eingebaut werden, um so die Sichtbeziehungen und Umsteigemöglichkeiten zu optimieren. Dies wird beim Bau von Z5 bereits bautechnisch vorbereitet. Die bis dahin genutzte Tür von Z5 in Richtung Raschplatz wird dann verschlossen. Der Gebäudegrundriss Raschplatz 5 wäre in diesem Bereich entsprechend anzupassen.

Grundbuchlich ist der Standort für den Teilaufzug Z4 innerhalb des Gebäudes Raschplatz 5 bereits gesichert. Der Eigentümer des Gebäudes hat insofern die Inanspruchnahme der Teilflächen durch Dritte zu gestatten.

Eine Realisierung des Aufzugs Z4 zur Anbindung der -1-Ebene an die 0-Ebene würde zusätzliche Kosten in Höhe von mindestens 350.000 € erfordern.

Es sind grundsätzlich auch andere Standorte denkbar. Diese liegen jedoch in ungünstiger Sichtbeziehung zu Z5 bzw. im Verhältnis zu dicht an den bestehenden Aufzugsstandorten (Osho-Disco). Zudem erfordern sie höhere Baukosten.

4. Kosten, Finanzierung

Die Planungs- und Baukosten für die oben beschriebenen Aufzüge Z1 und Z5 betragen auf Grund der Kostenermittlung der TransTecBau insgesamt 1,05 Mio. €.

Da die Stadtbahnstation Hauptbahnhof bereits über Aufzüge verfügt, hält die Region Hannover als Aufgabenträgerin für den ÖPNV es derzeit nicht für zwingend erforderlich, das Projekt in erster Priorität zu finanzieren. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass andere Stadtbahnhaltestellen innerhalb des Stadtgebietes noch über keine barrierefreie Anbindung verfügen. Da die barrierefreie Zugänglichkeit an der Stadtbahnstation Hauptbahnhof durch die beschriebene Planung aber verbessert wird, beteiligt sich die Region Hannover mit maximal 150.000 € an den Kosten. Ferner wird die HRG 300.000 € der Kosten übernehmen, da auch ein Nutzen für die Anbindung der Läden in der -1-Ebene gegeben ist.

Ebenso wird von der infra ein Antrag auf Bezuschussung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt. Da bereits Aufzüge vorhanden sind, ist nur mit einem geringen Zuschuss zu rechnen, wie erste Gespräche mit der zuständigen Stelle ergeben haben.

Somit sind zurzeit 450.000 € an Drittmitteln gesichert.

Die verbleibenden Kosten in Höhe von 600.000 € sind als Zuschuss an die infra durch die Stadt zu finanzieren.

Im Vermögenshaushalt 2008 ist auf Grund eines Änderungsantrages zur Haushaltsdrucksache Nr. 1961/2007 eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 500.000 € zu Lasten 2009 und ein entsprechender Ansatz in der Mittelfristigen Finanzplanung 2009 veranschlagt. Als städtischer Anteil fehlen somit noch 100.000 €, die wegen des kurzfristigen Maßnahme-

beginns noch zwingend in 2008 benötigt werden. Wie bereits erläutert, ist der Baubeginn der Maßnahme Z5 sinnvoller Weise an die Umbauarbeiten für das Gebäude Raschplatz 5 zu koppeln. Ein späterer Baubeginn würde die Kosten insgesamt erhöhen.

Vor dem Hintergrund der nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel schlägt die Verwaltung deshalb vor, im Zuge der aktuellen Baumaßnahmen am Raschplatz nur die beschriebenen Standorte Z1 und Z5 zu realisieren (Gesamtkosten 1,05 Mio. €). Diese beiden Aufzugsanlagen stellen bereits eine erhebliche Verbesserung der Ebenen-anbindung für mobilitätseingeschränkte Personen dar.

Die Realisierung der Teilaufzugsanlage Z4 könnte im Rahmen der konkreten Planungen zur Umsetzung der D-Strecke erneut ins Auge gefasst werden, sofern von Seiten der Region Hannover hierfür das Erfordernis gesehen wird. Die Finanzierung wäre dann über die Region Hannover sicher zu stellen.

5. Beteiligung der Behindertenbeauftragten

Die Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover wurde an der Planung beteiligt. Aus ihrer Sicht verbessert der Einbau der Aufzüge Z1 und Z5 sowohl die Erreichbarkeit der Stadt-bahnstation Hauptbahnhof als auch die Erreichbarkeit der Passerellenebene für mobilitäts-eingeschränkte Personen erheblich.

6. Realisierung

Im August 2008 wurde durch die HRG der Auftrag für die Arbeiten am Gebäude Raschplatz 5 erteilt. Da der Aufzug Z5 im Gebäude Raschplatz 5 liegt, muss zur Vermeidung von Kosten, der Einbau des Aufzuges zeitgleich mit dem Gebäudeumbau vorbereitet werden.

Am 12.06.2008 erhielt die Verwaltung den Abschlussbericht der Machbarkeitsstudie der TransTecBau. Aufgrund der vorgenannten Dringlichkeit hat die Verwaltung kurzfristig mit Schreiben vom 03.07.2008 die infra aufgefordert, die Genehmigungsplanung für die Aufzugsanlagen Z1 und Z5 zu erstellen.

Ferner mussten in der 28. Woche die Stadtwerke beauftragt werden, die Fernwärmeleitung zu verlegen. Nur dadurch konnte sichergestellt werden, dass der Einbau der Aufzugsanlage Z5 zeitgleich mit den Umbaumaßnahmen am Gebäude Raschplatz 5 vorbereitet wird, wodurch die Kosten insgesamt minimiert werden.

Mit den eigentlichen Bauarbeiten an den Aufzügen Z1 und Z5 kann nach Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens wahrscheinlich im Frühjahr 2009 begonnen werden. Die Baumaßnahmen werden ohne Einschränkung des Stadtbahnverkehrs durchgeführt. Für die erforderlichen Stemm- und Abbrucharbeiten kommen lärm- und staubarme Bauverfahren zur Ausführung. Die Inbetriebnahme der Aufzüge wird voraussichtlich mit dem Abschluss der

Maßnahmen zum Umbau des Gebäudes Raschplatz 5 einschließlich Sanierung der Raschplatzfläche im Herbst 2009 erfolgen.

66.1/61.17
Hannover / 29.08.2008