

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 2042/2004

Anzahl der Anlagen 5

Zu TOP

Stadtbahnstrecke A-Süd - barrierefreier Ausbau der Haltestelle Beekestraße

Antrag,

zuzustimmen, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Beekestraße, gemäß den als Anlagen beigefügten Planunterlagen, die erforderlichen planrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen schafft und die Maßnahme anschließend realisiert.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Eine geschlechtsdifferenzierte Erhebung der Daten wurde vom Veranlasser der Baumaßnahme nicht durchgeführt. Frauen sind im besonderen Umfang auf den ÖPNV angewiesen und im Rahmen der Begleitmobilität mit Kindern und älteren Menschen in stärkerem Umfang gefordert. Unter diesem Aspekt stellt der barrierefreie Ausbau von Stadtbahnhaltestellen eine wesentliche Verbesserung beim Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnfahrzeuge dar.

Die vorgelegte Planung berücksichtigt das besondere Sicherheitsbedürfnis von Frauen. Die Bahnsteige erhalten Zugänge von beiden Seiten, ferner werden Notruftasten eingebaut.

Kostentabelle

Die finanziellen Auswirkungen sind in einer Kostentabelle nicht darstellbar.

Mit Gründung der Infrastrukturgesellschaft entfällt eine direkte Beteiligung der Stadt an neuen Stadtbahnmaßnahmen. Indirekt trägt die Stadt über die Regionsumlage ca. 58 % des kommunalen Anteils der Kosten für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Das seit 1997 im Stadtbahnnetz verkehrende neue Fahrzeug TW 2000 (Silberpfeil) kann auf der Strecke A noch nicht eingesetzt werden, da in einigen Abschnitten die Gleise zu dicht nebeneinander liegen. Langfristig soll dieser Typ im gesamten Netz fahren und bis ca. 2020 die alte Fahrzeuggeneration vom Typ TW 6000 ablösen. Für den Einsatz des neuen Fahrzeuges auch auf der Strecke A zwischen Lahe und Wettbergen (die heutigen Linien 3 und 7), muss daher in Teilbereichen der Podbielskistraße und im Ricklinger Stadtweg, noch der Gleisachsabstand aufgeweitet werden. Damit verbunden ist auch der Umbau von Haltestellen. Ferner müssen für einen effektiven Einsatz von zukünftig Drei-Wagen-Zügen die Nutzlängen der Bahnsteige verlängert werden. Alle Tunnelstationen und die ab 1999 auf der Strecke A in Betrieb genommenen Hochbahnsteige erfüllen diese Voraussetzung bereits.

Die Region verfolgt das Ziel, bis zum Beginn der Fußballweltmeisterschaft bis Ende Mai 2006, die für den Einsatz des TW 2000 als Drei-Wagen-Zug erforderlichen Teilvorhaben fertigzustellen, so dass

- schnellstmöglich die Verstärkerfahrten auf der Strecke A entfallen und somit Einsparungen realisiert werden können,
- bei der für Mai 2006 geplanten Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke von Lahe nach Altwarmbüchen sofort die neuen Fahrzeuge eingesetzt werden,
- die Bewältigung der Zuschauer zur Fußballweltmeisterschaft und bei anderen Großveranstaltungen in der AWD Arena mit dem Einsatz von Drei-Wagen-Zügen im Regelverkehr besser erfolgen kann als mit Zwei-Wagen-Zügen und zusätzlichen Verstärkerfahrten.

Um den Einsatz von Drei-Wagen-Zügen sicherzustellen, müssen auf der Strecke A-Nord die Haltestellen Lortzingstraße und Pelikanstraße zwingend umgebaut werden (Anlage 1). Auf der Strecke A-Süd betrifft dies die Haltestelle Beekestraße. Aus Sicht der Region sind daher diese drei Projekte vorrangig zu realisieren. Bis 2008 sollen alle Haltestellen der heutigen Linien 3 und 7 mit Hochbahnsteigen ausgerüstet sein (siehe Tabelle Anlage 3).

Im Zusammenhang mit dem Bau der Umsteiganlage Linden / Ricklingen werden die Gleise im Bereich Fischerhof bis August-Holweg-Platz so verlegt, dass das Stadtbahnfahrzeug TW 2000 dort verkehren kann. Mit dem im August 2004 begonnenen Bau des Hochbahnsteiges Wallensteinstraße ist auch eine Grunderneuerung der Gleise von der Göttinger Chaussee bis kurz vor der Haltestelle Beekestraße verbunden. Dabei werden die Gleisachsen für das neue Fahrzeug aufgeweitet. Um den Einsatz des neuen Stadtbahnfahrzeuges auf der A-Süd zu ermöglichen, muss dann noch der Bereich der Haltestelle Beekestraße umgebaut werden. Gleichzeitig soll der barrierefreie Ausbau der Haltestelle erfolgen.

Zu den Maßnahmen auf der A-Nord wird eine separate Drucksache ins Verfahren gebracht.

2. Beschreibung der Maßnahme

Die vorhandene Lage der Haltestelle Beekestraße in einem engen Bogen, lässt den Bau von Hochbahnsteigen an alter Stelle nicht zu. Die Planung sieht einen weitreichenden Umbau der Gleisanlagen auf einer Länge von ca. 239 m vor. Die Haltestelle Beekestraße wird zukünftig nördlich der Einmündung Beekestraße in Mittellage des Ricklinger Stadtweges angeordnet (Anlage 4). Die Haltestelle erhält einen Mittelhochbahnsteig. Wegen der

beengten Verhältnisse im Bereich der Einmündung Schulwinkel müssen die Gleiszonen teilweise vom Kraftfahrzeugverkehr mitgenutzt werden. Der Bahnsteig wird für den Drei-Wagen-Zug ausgelegt und erhält eine Länge von 70 m. Die maximale Breite des Bahnsteiges beträgt 4,70 m. Der annähernd barrierefreie Einstieg in das Stadtbahnfahrzeug erfordert eine Bahnsteighöhe von 82 cm über Schienenoberkante. Der Hochbahnsteig soll aus Betonfertigteilen hergestellt werden.

Der Hauptzugang befindet sich auf der Südseite in Höhe der Einmündung Beekestraße. Die Verknüpfung zwischen Überweg und Hochbahnsteig erfolgt über eine in den Hochbahnsteig eingeschobene Rampe. Ein zweiter Abgang ist auf der Nordseite vorgesehen. Da nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht, kann nur eine Treppe vorgesehen werden. Das Queren der Gleise bzw. der Fahrbahn erfolgt signalgeschützt. Der Bahnsteig wird mit Witterungsschutzdach, Beleuchtung, Informationseinrichtungen, Fahrkartenautomaten und Entwerter ausgestattet. Die Gestaltung erfolgt analog dem Hochbahnsteig Bartold-Knaust-Straße nach einem Entwurf von f/p-design und Schlüter.

Um auch blinden und sehbehinderten Personen einen sicheren Zugang zur Stadtbahn zu ermöglichen, sind die sehbehindertengerechte Ausrüstung von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (Blindensignalgeber) sowie kontrastreiche, taktile Leitstreifen auf den Bahnsteigen vorgesehen. Im Detail werden die Maßnahmen mit dem hannoverschen Blindenverband abgestimmt.

Beidseitig der Haltestelle sind Fahrbahnen vorgesehen, die eine Mindestbreite von 5,50 m erhalten. Im Bereich des nördlichen Bahnsteigende lassen die örtlichen Verhältnisse dies nicht zu. Daher soll stadtauswärts der Bahnkörper teilweise mit befahren werden. In Richtung stadteinwärts ist die Mitbenutzung des Bahnkörpers vorerst nicht vorgesehen. Der Bahnkörper erhält eine Abschraffierung, die im Ausnahmefall überfahren werden kann.

Unmittelbar südlich der zukünftigen Haltestelle schwenkt der Bahnkörper von der Mittellage in die Seitenlage. Bis in Höhe der südlichen Einmündung Kreipeweg müssen die Gleise neu verlegt werden. Die Einmündung Beekestraße muss der neuen Situation angepasst werden. Da der Schulwinkel zukünftig nicht mehr aus Richtung Süden unmittelbar angefahren werden kann, soll die Einbahnstraßenregelung aufgehoben werden.

Die beengten Verhältnisse lassen auch zukünftig im Ricklinger Stadtweg nördlich der Einmündung Beekestraße keine separaten Radwege zu. Die vorhandenen Parkbuchten auf der Ostseite des Ricklinger Stadtweges im Bereich des zukünftigen Hochbahnsteiges können aber erhalten bleiben. Durch den Bau des Hochbahnsteiges entfallen im Straßenraum insgesamt drei Parkplätze. Es besteht aber grundsätzlich die Möglichkeit vor der Ladenzeile auf der Westseite durch verkehrsbehördliche Anordnung neue Stellplätze im Straßenraum auszuweisen. Ferner müssen für den Umbau des Straßenraumes vier Bäume gefällt werden. Als Ersatz sollen auf einer nicht mehr benötigten Gleistrasse zwei neue Bäume gepflanzt werden. In unmittelbarer Nähe des südlichen Haltestellenzuganges sind auf beiden Seiten des Ricklinger Stadtweges Abstellmöglichkeiten für Radfahrer geplant.

Ein vom Stadtbezirksrat Ricklingen gewünschter weitergehender Ausbau des Ricklinger Stadtweges wäre nicht maßnahmenbedingt und würde daher weder von der Region noch vom Land finanziert. Bei der Stadt stehen dafür ebenfalls keine Mittel zur Verfügung.

Weitere Daten der Haltestelle sind der Anlage 3 zu entnehmen.

3. Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer

In Abstimmung mit der Verwaltung wurde die Planung von der TransTecBau überarbeitet. Der von der Region angestrebte besondere Bahnkörper bis in Höhe des Schulwinkels hätte nur realisiert werden können, wenn die Fahrbahnbreite weniger als 5,50 m betragen hätte. Dieses konnte nicht akzeptiert werden, um auch zukünftig den Verkehrsfluss zu gewährleisten, insbesondere auch unter dem Aspekt, dass separate Radwege im Bereich der Haltestelle nicht unterzubringen sind.

Wie bereits oben beschrieben, kann der Schulwinkel nicht mehr aus Richtung Süden durch ein Linksabbiegen im Ricklinger Stadtweg angefahren werden. Dieser Nachteil, der nur relativ wenige Anlieger betrifft, wird kompensiert durch die Aufgabe der Einbahnstraßenregelung. Anwohner des Schulwinkels aus Richtung Oberricklingen können den Schulwinkel über den Kreipeweg anfahren, was heute nicht möglich ist. Die Fahrbeziehung vom Schulwinkel in Richtung Oberricklingen wird durch die Aufgabe der Einbahnstraßenregelung verbessert. Alle anderen Verkehrsbeziehungen bleiben auch nach dem Umbau erhalten.

Die Errichtung eines Mittelhochbahnsteiges erfordert auf Grund der Vorgabe der technischen Aufsichtsbehörde eine zusätzliche Signalanlage auf der Nordseite der Haltestelle.

4. Kosten, Finanzierung

Die Gesamtkosten für alle auf der A-Nord und der A-Süd geplanten haltestellenbezogenen Maßnahmen (einschließlich der Maßnahme Wallensteinstraße, ohne die Umsteigeanlage Bahnhof Linden-Ricklingen) für den Einsatz von Drei-Wagen-Zügen werden nach Aussage der Region mit voraussichtlich 23,1 Mio. € veranschlagt. Von den Gesamtkosten sind voraussichtlich 19,0 Mio. € zuwendungsfähig und 4,1 Mio. € nichtzuwendungsfähig. Die Maßnahme Beekestraße ist Bestandteil des Maßnahmenpakets.

Die Maßnahmen sollen gefördert werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Der verbleibende kommunale Anteil wird von der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH übernommen. Die Refinanzierung erfolgt durch die Region Hannover.

Auf die Region Hannover entfallen somit folgende Kosten:

25 % an den zuwendungsfähigen Kosten (kommunaler Anteil)	4.750.000 €
100 % der nichtzuwendungsfähigen Kosten	4.100.000 €
Summe	8.850.000 €

Bisher wurden von der Region insbesondere für Planungsleistungen bereits 983.550 € zur Verfügung gestellt. Damit reduziert sich der noch von der Region Hannover zu finanzierende Anteil auf voraussichtlich 7.866.450 €. Diese auf 7.900.000 € gerundete Summe ist im Investitionsplan enthalten und im Regionshaushaltsplan für 2004 bzw. als Verpflichtungsermächtigungen zu Lasten der Jahre 2005 bis 2008 abgesichert. Die Mittel können entsprechend den Ansätzen durch die Infrastrukturgesellschaft abgerufen werden.

Eine direkte Beteiligung der Stadt erfolgt nicht. Indirekt entfallen auf die Stadt über die Regionsumlage ca. 5,1 Mio. €. (58 % von 8,850 Mio. €)

5. Beteiligung der Behindertenbeauftragten

Die Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover, Frau Hammann, wurde an der Planung beteiligt. Aus Sicht von Frau Hammann ist es zu begrüßen, dass der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn fortgesetzt wird. Mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestelle Beekestraße wird zusammen mit den bereits fertiggestellten bzw. im Bau befindlichen Haltestellen Bartold-Knaust-Straße, Wallensteinstraße und Umsteiganlage Linden / Ricklingen die Erschließungsqualität für mobilitätsbehinderte Menschen in Ricklingen erheblich verbessert. Darüber hinaus profitieren aber auch alte Menschen und Personen mit Kinderwagen von einem barrierefreien Ein- und Ausstieg.

Die Behindertenbeauftragte weist ferner darauf hin, dass auch blinden und sehbehinderten Personen durch entsprechend ausgerüstete Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (Blindensignalgeber) sowie durch taktile Leitstreifen auf den Bahnsteigen der Einstieg erleichtert wird.

6. Realisierung

Der Regionsausschuss hat in seiner Sitzung am 22.06.2003 den Grundsatzbeschluss zur Planung und Umsetzung des Ausbaues der Stadtbahnstrecke A für den Einsatz des 3-Wagen-Zuges TW 2000, zwischen Lahe und Wettbergen, gefasst. Die Realisierung aller Maßnahmen soll bis 2008 abgeschlossen sein.

Die Infrastrukturgesellschaft als Bauherr hat die TransTecBau mit der Planung und der Umsetzung beauftragt. Um im Jahre 2005 Mittel nach dem GVFG erhalten zu können, musste die infra bereits im Mai 2004 die Finanzierungsanträge für die Haltestellen Spannhagengarten, Pelikanstraße, Lortzingstraße und Beekestraße stellen. Damit rechtzeitig Anfang 2005 Baurecht für die Hochbahnsteige vorliegt, hat die infra im August 2004 die Plangenehmigungsanträge für die Haltestellen Pelikanstraße, Lortzingstraße und Beekestraße gestellt. Die notwendigen Genehmigungsverfahren für die vorrangig zu realisierenden Maßnahmen sollen bis Ende des Jahres 2004 abgeschlossen sein.

Um die Behinderungen durch Bauarbeiten zu minimieren und um die Kosten zu senken, soll die Umsetzung teilweise parallel zum Bau der Umsteiganlage Linden / Ricklingen erfolgen. Um dies zu erreichen, muss mit den Bauarbeiten Anfang 2005 begonnen werden. Der Verkehr wird im wesentlichen aufrecht erhalten, Behinderungen sind aber nicht zu vermeiden. Die Anfahrbarkeit der Grundstücke ist bis auf einzelne für den Gleisbau benötigte Sperrpausen gewährleistet. Alternativ wird noch geprüft, während einer Wochenendsperrpause Ende August 2005 am Bahnhof Linden / Ricklingen, die für den Einbau der neuen Brückenbauwerke benötigt wird, zeitgleich die Gleise im Bereich Beekestraße zu erneuern. Bis Ende 2005 soll die Baumaßnahme abgeschlossen sein. Die infra als Bauherr wird über den Bauablauf informieren (Internet, Flyer, Presse, Anliegerinformation).

Ab 2007 sollen die noch fehlenden Hochbahnsteige Schünemannplatz und Am Sauerwinkel errichtet werden. Zu diesen Maßnahmen werden noch separate Beschlussdrucksachen gefertigt.

7. Anlagen

Der Drucksache sind als Anlagen folgende Unterlagen beigefügt:

- Anlage 1 Übersichtsplan A-Nord (Podbielskistraße)
- Anlage 2 Übersichtsplan A-Süd (Ricklinger Stadtweg, Wallensteinstraße)
- Anlage 3 Tabelle Hochbahnsteige Strecke A
- Anlage 4 Lageplan Haltestelle Beekestraße
- Anlage 5 Querschnitt Haltestelle Beekestraße

66.0T
Hannover / 30.09.2004