Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtbezirksrat Linden-Limmer
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0470/2010
Anzahl der Anlagen 3
Zu TOP

Stadtbahnstrecke A-West
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Schwarzer Bär
- Wegfall der Haltestelle Humboldtstraße
- Einrichtung der Haltestelle Deisterstraße
- Umbau des Knotens Humboldtstraße/Gustav-Bratke-Allee

Antrag,
zuzustimmen, dass

1. die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Schwarzer Bär gemäß den als Anlagen beigefügten Planunterlagen die erforderlichen planrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen schafft und die Maßnahme anschließend realisiert,

2. mit der Inbetriebnahme des Hochbahnsteigs Schwarzer Bär die heutige Haltestelle Humboldtstraße ersatzlos entfällt,

3. mit Inbetriebnahme des Hochbahnsteigs Schwarzer Bär die heutige Haltestelle Schwarzer Bär (Hautklinik) der Linie 17 (stadtauswärts) zu einer in beiden Fahrtrichtungen zu bedienenden provisorischen Haltestelle „Deisterstraße“ aufgewertet wird,

4. die Stadt Hannover die nicht stadtbahnbedingten Kosten für den Umbau des Knotens Humboldtstraße/Gustav-Bratke-Allee in Höhe von ca. 200.000 € übernimmt und der infra eine entsprechende Zusicherung erteilt.

Finanzielle Auswirkungen

Vermögenshaushalt
Haushaltsmanagementkontierung: 6300.079-952000
Bezeichnung: Gemeindestr./ Bau n. beitragsf. Straßen

Verpflichtungsermächtigung zu Lasten 2011anteilig: 200.000 €
Plan 2011: 400.000 €

Berücksichtigung von Gender-Aspekten
Frauen sind im besonderen Umfang auf den öffentlichen Personennahverkehr (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. Der geplante Mittelhochbahnsteig erhält Zugänge von beiden Seiten, ferner werden Notruf und Informationssprechzellen eingebaut.

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	200.000,00	6300.079-952000	Sachausgaben		
Einrichtungs-aufwand			Zuwendungen		
Investitionszu-schuss an Dritte			Kalkulatorische Kosten	16.000,00	Einzelplan 9
Ausgaben insgesamt	200.000,00		Ausgaben insgesamt	16.000,00	
Finanzierungs-saldo	-200.000,00		**Überschuss/ Zuschuss**	-16.000,00	

Begründung des Antrages
1. Ausgangslage

Bereits in der Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2003 der Region Hannover hatte die Stadt den Bau eines Hochbahnsteiges auf der Benno-Ohnesorg-Brücke gefordert. In der Stellungnahme zum Nahverkehrsplan 2008 wurde die Forderung wiederholt. Die Endfassung des Nahverkehrsplanes 2008 sieht nunmehr vor, im Jahr 2011 die Haltestellen der Stadtbahnlinien 9 und 17 am Schwarzen Bär in Hannover-Linden auf der Benno-Ohnesorg-Brücke zusammenzufassen und barrierefrei auszubauen (Anlage 1).

Die Haltestelle Schwarzer Bär der Linie 9 (neue Linienführung ab 13.12.2009: Empelde – Fasanenkrug) in der Falkenstraße wird nach einer Verkehrserhebung der üstra aus dem 1. Quartal 2009 von rund 6.200 Fahrgästen je Werktag genutzt. Die Haltepositionen der Linie 17 (Wallensteinstraße – Aegidientorplatz) liegen stadteinwärts in der Deisterstraße und stadtauswärts in der Ricklinger Straße und werden nach dieser Erhebung von rund 1.400 Fahrgästen je Werktag genutzt. An den heutigen Haltestellen erfolgt der Ein- und Ausstieg in die bzw. aus den Stadtbahnfahrzeugen über schmale Seitenniedrigbahnsteige, auf denen die Fahrgäste ungeschützt zwischen Gleis und Fahrbahn stehen, von den Seitenanlagen oder sogar von der Fahrbahn aus.

Der Schwarze Bär wird zusätzlich von den Buslinien 120 (Ahlem – Aegidientorplatz), 300 (Pattensen – Hannover) und 500 (Gehrden – Hannover) bedient. Die Umsteigebeziehungen zwischen diesen Buslinien und den beiden Stadtbahnlinien 9 und 17 haben am Schwarzen Bär keine große Bedeutung.

Die Stadt baut derzeit im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Ihme die Benno-Ohnesorg-Brücke neu. In diesem Zusammenhang soll auf der Brücke zeitgleich ein Mittelhochbahnsteig für die Stadtbahn mit errichtet werden. An dieser Stelle können dann gebündelt beide Stadtbahnlinien in jeweils beiden Richtungen halten.

Für die Planung der Haltestelle hat die Region bereits 600.000 € freigegeben und der infra zur Verfügung gestellt. Die von der infra mit der Planung der Vorhaben beauftragte Firma TransTecBau hat zwischenzeitlich die Vorplanung für den Hochbahnsteig und die Straßenplanung erstellt. Am 09.02.2010 hat der Regionsausschuss der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zugestimmt.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Hochbahnsteig

Der neue Hochbahnsteig liegt über der Ihme in Mittellage der Benno-Ohnesorg-Brücke zwischen den Einmündungen von Blumenauer Straße am Lindener Ufer und Humboldtstraße am Ufer der Calenberger Neustadt. Der Mittelbahnsteig ist 4,0 m breit und für den möglichen Halt von Drei-Wagen-Zügen 70 m lang (Lageplan Anlage 2, Querschnitt Anlage 3).

Beidseitig des zukünftigen Bahnsteigs werden bereits im Zuge des Brückenbaus die Stadtbahngleise verlegt. Das nördliche, stadtauswärts führende Gleis liegt auf einem besonderen Bahnkörper unabhängig vom Individualverkehr. Das südliche, stadteinwärts führende Gleis liegt aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse zwischen der am Lindener Ufer vorhandenen Bebauung straßenbündig in der Fahrbahn.

Der Mittelhochbahnsteig erhält standardmäßig zwei Wetterschutzdächer mit Sitzmöglichkeiten sowie zwei Fahrkartenentwerter, einen Fahrkartenautomaten, eine Notruf-/Infosäule sowie zwei Zugzielanzeiger. Der barrierefreie Einstieg in das Stadtbahnfahrzeug erfordert eine Bahnsteighöhe von 82 cm über Schienenoberkante. An beiden Bahnsteigenden sollen Rampen einen barrierefreien Zugang ermöglichen. Aufgrund der gewölbten Brückenkonstruktion müssen die mit maximal 6% geneigten Rampen länger sein als in ebenem Gelände. Die Rampe des westlichen Bahnsteigzugangs beginnt unmittelbar an der heutigen Fußgängerquerung an der Einmündung Blumenauer Straße und weist infolge ihrer dreigliedrigen Rampe eine Länge von ca. 22 m auf. Die Rampe des östlichen Bahnsteigzugangs beginnt in Höhe der Fußgängerquerung an der Einmündung der Humboldtstraße in die Gustav-Bratke-Allee. Dieser Zugang besteht aus neun Rampenelementen und ist mit den notwendigen Zwischenpodesten insgesamt ca. 66 m lang.

Das Queren der Gleise bzw. der Fahrbahnen erfolgt an beiden Rampenfüßen signalge-

schützt. Die Signalisierung ist zwingend vorgeschrieben, da zwischen Gleis und Fahrspur keine Aufstellmöglichkeit für Fahrgäste vorhanden ist. Um auch blinden und sehbehinderten Personen einen sicheren Zugang zur Stadtbahn zu ermöglichen, sind sehbehindertengerechte Ausrüstungen von Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (Blindensignalgeber) sowie kontrastreiche, taktile Leitstreifen auf den Bahnsteigen vorgesehen. Der westliche Zugang erschließt mit dem Schwarzen Bär das Stadtteilzentrum von Linden-Mitte mit zahlreichen Geschäften und Arztpraxen sowie das geplante Einkaufszentrum „Linden-Park“. Der östliche Zugang erschließt den westlichen Teil der Calenberger Neustadt, das Krankenhaus Friederikenstift und die Berufsbildenden Schulen 2, 3 und 4.

Für den Bike-and-ride-Verkehr sind Fahrradabstellanlagen mit ca. 25 Bügeln am östlichen Zugang zum Bahnsteig vorgesehen. Die genaue Lage wird in der Ausführungsplanung festgelegt.

2.2 Knotenpunkt Humboldtstraße/Gustav-Bratke-Allee

Der Bau des Hochbahnsteiges erfordert durch die extrem lange Rampe an der Ostseite der Haltestelle auch Veränderungen des Knotens Humboldtstraße/Gustav-Bratke-Allee. Die Verwaltung schlägt daher vor in diesem Zusammenhang die heute vorhandene freien Rechtsabbiegespuren vor der Humboldtstraße zur Benno-Ohnesorg-Brücke und von der Benno-Ohnesorg-Brücke zur Gustav-Bratke-Allee zurückzubauen und signalisierte Rechtsabbiegespuren einzurichten. Erreicht wird damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Für Nutzer der Stadtbahnhaltestelle entfällt das in vielen Fällen notwendige Queren der freien Rechtsabbiegespuren. Die Querungsbeziehungen für Radfahrer und Fußgänger bleiben erhalten. Durch den Rückbau der freien Rechtsabbieger können die Querungszeiten reduziert und somit der Komfort für diese Verkehrsteilnehmer erhöht werden.

Durch den Rückbau der beiden freien Rechtsabbieger werden Flächen frei, die begrünt und mit Bäumen bepflanzt sowie zum Aufstellen von Fahrradbügeln genutzt werden sollen. Die Details werden in der Ausführungsplanung festgelegt.

2.3 Grundstückseingriffe

Eingriffe in private Grundstücke sind nicht erforderlich.

3. Auswirkungen auf die umliegenden Haltestellen

Die durchschnittlichen optimalen Haltestellenabstände liegen bei der Stadtbahn Hannover zwischen 350 und 550 m. Mit der Festlegung einer veränderten Haltestellenlage für einen Hochbahnsteig Schwarzer Bär hat die Region auch die umliegenden Haltestellenstandorte überprüft. Unter Zugrundelegung der neuen Haltestelle Schwarzer Bär auf der Benno-Ohnesorg-Brücke ergäben sich folgende Abstände zu den zurzeit vorhanden benachbarten Haltestellen:

Linie 9: **500** m bis Lindener Marktplatz und **740** m bis Waterloo
Linie 17: **800** m bis Krankenhaus Siloah und **220** m bis Humboldtstraße

Für die **Linie 9** liegen die sich ergebenden Haltestellenabstände im vertretbaren Rahmen, der Abstand zur Station Waterloo konnte reduziert werden, weitere Veränderungen sind aufgrund der Tunnelführung nicht möglich.

Bei der **Linie 17** ergeben sich durch den neuen Bahnsteig extrem unterschiedliche Haltestellenabstände. Am Knotenpunkt Humboldtstraße/Gustav-Bratke-Allee würde die

Stadtbahn sowohl vor als auch hinter der Kreuzung eine Haltestelle besitzen. Die Region hat daher vorgeschlagen mit der Inbetriebnahme des Hochbahnsteigs auf der Benno-Ohnesorg-Brücke die Haltestelle Humboldtstraße ersatzlos entfallen zu lassen. Der Abstand zwischen der neuen Haltestelle Schwarzen Bär zur nachfolgenden Haltestelle Goetheplatz liegt mit 670 m noch in einem akzeptablen Bereich. Die ursprünglich von der Region geplante Nachrüstung der Haltestelle Humboldtstraße mit Hochbahnsteigen wird aus dem Programm gestrichen.

Zwischen der neuen Haltestelle Schwarzer Bär und der vorhandenen Krankenhaus Siloah befindet sich in Höhe der bisherigen Hautklinik der stadtauswärtige Halt der bisherigen Haltestelle Schwarzer Bär für die Linie 17. Aufgrund des zukünftig mit 800 m sehr großen Haltestellenabstandes sowie als Entgegenkommen an die Geschäftsleute im Bereich Schwarzer Bär / Deisterstraße, die sich gegen eine Haltestellenverlegung auf die Brücke ausgesprochen haben, schlägt die Region die Einrichtung einer zusätzlichen provisorischen Haltestelle Deisterstraße in Höhe der Hautklinik vor. Die Haltestellenabstände für die Linie 17 würden in diesem Fall nur noch 450 m (zum Krankenhaus Siloah) bzw. 350 m (zum Schwarzen Bär) betragen. Eine verbesserte Erschließung der Deisterstraße durch die Stadtbahn wäre somit möglich. Die Haltestelle würde sich auf der Fahrbahn befinden und wäre nicht barrierefrei. Mit der bestehenden Signalanlage würde der Individualverkehr hinter einer haltenden Stadtbahn angehalten werden können, so dass eine sogenannte „Zeitinsel“ für den Fahrgastwechsel entsteht. In einem angemessenen Zeitraum kann dort die Fahrgastfrequenz getestet werden und anhand der Erhebungsergebnisse entschieden werden, ob die Haltestelle wieder aufgegeben werden sollte oder sie so gut frequentiert wird, dass sie bestehen bleiben und zu einem späteren Zeitpunkt auch barrierefrei ausgebaut werden sollte.

Mit den von Region vorgeschlagenen Veränderungen betragen die Abstände von der neuen Haltestelle Schwarzer Bär zu den von der Linie 17 angefahrenen benachbarten Haltestellen

- 350 m bis Deisterstraße und
- 670 m bis Goetheplatz.

Der Regionsausschuss hat der Aufgabe der Haltestelle Humboldtstraße und der Einrichtung der Haltestelle Deisterstraße am 09.02.2010 zugestimmt.

4. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die oben beschriebene Maßnahme werden gemäß der von der infra aufgestellten Kostenermittlung mit rund 3,2 Mio. € veranschlagt. Von den Gesamtkosten sind 2,9 Mio. € zuwendungsfähig und 0,3 Mio. € nicht zuwendungsfähig.

Bei Förderung von 75% der zuwendungsfähigen Kosten durch das Land Niedersachsen sind davon rund 1,0 Mio. € kommunal zu tragen (25% der zuwendungsfähigen und 100% der nicht zuwendungsfähigen Kosten).

Durch den Bau eines Hochbahnsteiges auf der Benno-Ohnesorg-Brücke sind am Knotenpunkt Humboldtstraße/Gustav-Bratke-Allee Veränderungen im Bereich des Gleiskörpers und ein Anpassen des Rechtsabbiegers von der Benno-Ohnesorg-Brücke zur Gustav-

Bratke-Allee zwingend erforderlich. Der unter Kapitel 2.2 beschriebene Rückbau der Rechtsabbiegespuren ist nicht stadtbahnbedingt. Daher muss die Stadt Hannover die kommunalen Kosten für die zusätzliche Maßnahme in Höhe von ca. 0,2 Mio. € übernehmen. Diese werden im Haushalt 2011 als Zuschuss an die infra auszuweisen sein.

Der Anteil für die Region Hannover für die stadtbahnbedingte Maßnahme beträgt ca. 0,8 Mio. €.

5. Beteiligung der Behindertenbeauftragten

Die Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover wurde an der Planung beteiligt. Mit dem Ausbau der Haltestelle Schwarzer wird die barrierefreie Erschließung des Stadtteil Lindens entscheidend verbessert. Dies ist ein weiterer Schritt zum angestrebten vollständigen barrierefreien Ausbau der Stadtbahn Hannover. Die Behindertenbeauftragte findet es allerdings sehr unglücklich, dass die Haltestelle Deisterstraße nicht sofort barrierefrei ausgebaut wird.

Die ÖPNV-Erschließungsqualität für mobilitätsbehinderte Menschen wie z. B. RollstuhlfahrerInnen, Senioren und Personen mit Kinderwagen wird durch den Bau von Hochbahnsteigen erheblich verbessert. Aber auch blinden und sehbehinderten Personen wird durch entsprechend ausgerüstete Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (Blindensignalgeber) sowie durch taktile Leitstreifen auf den Bahnsteigen der Einstieg erleichtert.

6. Weiteres Verfahren, Realisierung

Um im Jahre 2011 Landesmittel erhalten zu können, wird die infra bis Mai 2010 den Finanzierungsantrag stellen und hat bereits die Planfeststellung beantragt. Die öffentliche Auslegung der Pläne erfolgt in der Zeit vom 26.02.2010 bis 25.03.2010. Alle betroffenen Anlieger können im Rahmen des Verfahrens ihre Einwände vorbringen. Die Stadt hat für die Abgabe ihrer Stellungnahme eine Fristverlängerung bis zum 18.05.2010 beantragt. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wird in ihrer Funktion als Planfeststellungsbehörde ggf. eine Anhörung durchführen und im Planfeststellungsbeschluss über die Einwände entscheiden. Sollten sich im Verfahren grundlegende Änderungen ergeben, werden die politischen Gremien erneut beteiligt.

Die Planung der infra sieht vor, direkt im Anschluss an die Brückenneubaumaßnahme der Stadt Anfang 2011 mit dem barrierefreien Ausbau zu beginnen. Die Inbetriebnahme des Hochbahnsteigs Schwarzer Bär soll zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 erfolgen. Die Einhaltung der Termine ist davon abhängig, dass das Planfeststellungsverfahren zügig durchgeführt werden kann und dass der Zuwendungsbescheid der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) rechtzeitig vorliegt.

66.1
Hannover / 01.03.2010