

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 0764/2004

Anzahl der Anlagen 4

Zu TOP

Stadtbahnstrecke A-Süd - Nachrüstung der Station Mühlenberg mit Aufzügen

Antrag,

dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH für die Nachrüstung der Station Mühlenberg mit Aufzügen gemäß den als Anlage 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 die Nachrüstung von unterirdischen Stadtbahnstationen mit Aufzügen eine wesentliche Verbesserung gegenüber einer Erreichbarkeit der Bahnsteige nur über feste Treppen bzw. Fahrtreppen dar.

Die vorgelegte Planung berücksichtigt das besondere Sicherheitsbedürfnis von Frauen. Soweit technisch möglich sind die Einhausungen der Aufzüge sowie die Aufzüge transparent gehalten. Ergänzt wird dies durch Notruftasten. Die Nachrüstung von Überwachungskameras wird vorbereitet, ist aber nicht Bestandteil des barrierefreien Umbaus.

Kostentabelle

Die finanziellen Auswirkungen sind in einer Kostentabelle nicht darstellbar.

Mit Gründung der Infrastrukturgesellschaft entfällt eine direkte Beteiligung der Stadt an allen neuen Stadtbahnmaßnahmen. Indirekt trägt die Stadt über die Regionsumlage ca. 57 % des kommunalen Anteils der Kosten für die Nachrüstung der Station mit Aufzügen.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Die Region Hannover als Aufgabenträger für den öffentlichen Nahverkehr beabsichtigt auf Grundlage des Nahverkehrsplanes 2003 in den nächsten Jahren die noch nicht barrierefrei ausgestatteten unterirdischen Stadtbahnstationen mit Aufzügen auszurüsten. Mit der Hilfe der Aufzüge können Mobilitätseingeschränkte, alte Menschen, Kleinkinder und Personen mit Kinderwagen ohne fremde Hilfe die vorhandenen unterirdischen Bahnsteige der Stadtbahn erreichen.

Die im Herbst 1977 in Betrieb genommene Station Mühlenberg befindet sich direkt unter dem Zentrum des Stadtteiles Mühlenberg (Anlage 1). Sie besitzt von den noch nicht mit Aufzügen ausgerüsteten Stationen aufgrund ihrer Lage in unmittelbarer Nähe zur IGS Mühlenberg, zum Freizeithaus Mühlenberg, zur Bezirkssportanlage Mühlenberg, zum ökumenischem Kirchenzentrum mit zwei Kirchen sowie zur hochverdichteter Bebauung besondere Priorität und stellt somit einen Bedarfschwerpunkt dar. Ferner bestehen Umstiegsmöglichkeiten zu den Buslinien 129, 254 und 581.

Die Station Mühlenberg ist mit zwei Gleisen und zwei außen liegenden Seitenbahnsteigen in einfacher Tiefenlage ausgebildet. Über Fahrtreppen und feste Treppen wird am nördlichen Bahnsteigende die Straßenebene und Busumsteiganlage erreicht. Am südlichen Bahnsteigende wird über feste Treppen die Straßenebene mit dem Mühlenberger Markt erreicht.

Nach einer im Februar 2003 durchgeführten Zählung nutzen werktags 5.318 Einsteiger und 5.321 Aussteiger die Station.

2. Beschreibung der Maßnahme

Die Planung sieht vor, die zwei erforderlichen Aufzüge innerhalb des bestehenden Tunnelbauwerks jeweils am Süden im Treppenbereich anzuordnen (Anlagen 2 und 3). Die Breite der vorhandenen Treppe wird durch den Einbau der Aufzüge von 3,70 auf 1,85 m reduziert. Diese Lösung wurde im Jahr 2002 bereits in den drei Stationen Schlägerstraße, Geibelstraße und Altenbekener Damm realisiert.

Eine Nachrüstung von Aufzügen außerhalb des Tunnelbauwerks hätte konstruktiv einen höheren Aufwand erfordert und damit auch höhere Kosten verursacht. Weil die Anordnung der Aufzüge in Bahnsteigmitte einen Engpass zur Folge hätte und die dann noch zur Verfügung stehende Bahnsteigbreite unterhalb der zulässigen Mindestbreite liegen würde, boten sich nur Lösungen in den Bahnsteigköpfen neben der Tunnelwand im Bereich der vorhandenen Zugänge an, wo das Stationsbauwerk aufgeweitet ist.

Die Anordnung der Aufzüge am Nordende wäre mit etwa den gleichen Investitionskosten möglich. Allerdings müssten dafür die neben der festen Treppe vorhandenen Fahrtreppen ersatzlos entfallen.

Die nördliche Lösung hat folgende Vorteile:

- Die Aufzüge befinden sich in direkter Zuordnung zur Busumsteiganlage.
- Durch den Entfall der Fahrtreppen könnten jährlich Kosten in Höhe von 57.000 € gespart werden (15.000 € für die jährliche Unterhaltung + 42.000 € Kapitaldienst für zwei Fahrtreppen).
- Die Aufzüge liegen an dem von zwei Dritteln der Ein- und Aussteiger genutzten und damit höher frequentierten Zugang.

Für die südliche Lösung sprechen dagegen folgende Argumente:

- Die Aufzüge verbinden die Station mit dem Mühlenberger Markt als Stadtteilzentrum und den angrenzenden öffentlichen Nutzungen wie IGS Mühlenberg, dem Freizeitheim und dem ökonomischen Kirchenzentrum.
- Die Fahrtreppen, die in der Regel von wesentlich mehr Personen genutzt werden als die Aufzüge, könnten bestehen bleiben, so dass an beiden Zugängen zukünftig den Fahrgästen außer den festen Treppen entweder Fahrtreppen oder Aufzüge zur Verfügung stehen.
- Die Aufzüge verschmälern nicht den höher frequentierten Zugang sondern sind auf Flächen angeordnet, die seltener genutzt werden.

Die Abwägung aller Vor- und Nachteile ergibt kein eindeutiges Votum für eine der beiden Varianten. Die Region ist der Ansicht, dass den Fahrgästen die gewohnte Qualität am nördlichen Zugang auch zukünftig erhalten bleiben und auf die Fahrtreppen nicht verzichtet werden sollte. Daher sollen die Aufzüge auf der Südseite vorgesehen werden.

Die Aufzüge sind als sogenannte Durchlader mit einer Kabinengröße von 1,10 m x 2,10 m konzipiert. Die Maße des Schachtgerüsts in der Bahnsteigebene liegen bei ca. 2,80 m x 1,80 m, der anschließende Technikraum bei 3,60 m x 1,60 m bzw. 3,80 m x 1,80 m. Für Sehbehinderte werden große Taster vorgesehen sowie Ansagen über Lautsprecher in der Kabine.

Im Zuge dieser Maßnahme ist vorgesehen, auf den Seitenbahnsteigen analog der Ausrüstung anderer Stadtbahnstationen und dem üblichen Standard entsprechende kontrastreiche, taktile Leitstreifen für Sehbehinderte zu integrieren.

Die Gestaltung der Aufzüge in der Bahnsteigebene sowie die Einhausung am Rande des Mühlenberger Marktes soll möglichst transparent gehalten werden. Ein Teilabbruch der vorhandenen provisorischen Überdachung der Zugangsbereiche beider südlichen Bahnsteigenden ist notwendig, weil die lichte Höhe der Überdachungen zu gering ist und weil die vorhandenen Türen die Kriterien der Barrierefreiheit nicht erfüllen. Die vorhandene Tragkonstruktion soll beibehalten werden und eine neue gläserne Überdachung der Zugangsbereiche gebaut werden (Anlage 4).

Bei der Planung der Überdachung wurden verschiedene Varianten untersucht, um eine kostengünstige Lösung zu erhalten. Die Erhaltung der Stahlbetonrahmenkonstruktion als Stütze für das Dach ist kostengünstiger als der Abbruch und die Neuabdichtung der Tunneldecke. Auch die anprallsicheren Stützen als zweite Stützenreihe werden durch eine weniger aufwändige Konstruktion aus Stahlrohren und Spanngliedern als Verbindung der beiden Dächer ersetzt. Gegenüber der ursprünglichen Planung wurden die Dächer um zwei Felder verkürzt und decken nunmehr nur noch die eigentlichen Treppen ab. Verzichtet wurde auch auf eine Verkleidung der Betonkonstruktion, diese wird nur gespachtelt und gestrichen.

Untersucht wurde auch der Verzicht auf eine Überdachung. Diese ist wegen der Beseitigung der Betonkonstruktionen und der Neuabdichtung der Tunneldecke relativ aufwändig.

Entscheidend ist aber der Nachteil höherer Unterhaltungskosten im Treppenbereich, da diese seinerzeit nicht als Außentreppe gebaut worden sind, und der Einbau einer zusätzlichen Pumpe im Tunnel. Daher wurde diese Lösung verworfen.

Der vom Bezirksrat Ricklingen bereits seit längerem geforderte Neubau auch des nördlichen Zugangsbauwerkes steht in keinem Zusammenhang zu dem barrierefreien Ausbau der Station. Die wünschenswerte Erneuerung des Eingangsbauwerkes wird wegen fehlender Mittel auf längere Sicht nicht möglich sein. In der zweiten Jahreshälfte 2004 werden allerdings die Fahrtreppen erneuert.

3. Finanzierung

Die Gesamtkosten der oben beschriebenen Maßnahme werden auf Grund der Kostenermittlung mit 1,63 Mio. € veranschlagt. Davon sind 1,43 Mio. € zuwendungsfähig. Die Maßnahme soll nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gefördert werden mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die verbleibenden Kosten in Höhe von 25 % der zuwendungsfähigen Kosten sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten werden durch die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover übernommen. Die Refinanzierung erfolgt über die Region Hannover.

4. Beteiligung der Behindertenbeauftragten

Die Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover, Frau Hammann, wurde an der Planung beteiligt. Frau Hammann begrüßt, dass trotz knapper Haushaltsmittel der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn fortgesetzt wird und im Jahre 2004 die für die Erschließung wichtigen Stationen Sedanstraße / Lister Meile und Mühlenberg Aufzüge erhalten sollen.

5. Realisierung

Der Regionsausschuss hat in seiner Sitzung am 24.06.2003 den Beschluss über die Planung und die Umsetzung von Nachrüstung der Station Mühlenberg mit Aufzügen gefasst. Am 24.11.2003 hat der Aufsichtsrat der Landesnahverkehrsgesellschaft den Grundsatzbeschluss zur Gewährung von Mitteln nach dem GVFG gefasst. Die Trans Tec-Bau, die von der infra mit der Planung und der Umsetzung beauftragt wurde, erstellt zurzeit die notwendigen Genehmigungsunterlagen.

Mit den Bauarbeiten soll im September 2004 begonnen werden. Die Inbetriebnahme der Aufzüge ist für April 2005 vorgesehen.

Die Baumaßnahmen werden ohne Einschränkung des Stadtbahnverkehrs durchgeführt. Für die erforderlichen Stemm- und Abbrucharbeiten kommen lärmarme Bauverfahren zur Ausführung. Rechtzeitig vor Baubeginn werden die erforderlichen Absprachen mit den Anliegern getroffen.

66.0T
Hannover / 07.04.2004