Landeshauptstadt Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat
Döhren-Wülfel
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0556/2008

Anzahl der Anlagen 4

Zu TOP

Stadtbahnstrecke B-Süd
- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Dorfstraße

Antrag,
die Stadt stimmt der Planung für den barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Dorfstraße auf Grundlage der von der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) eingereichten Planung grundsätzlich zu (Anlage 1 bis 3) und wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Forderung nach einer Beibehaltung das Radweges in der Seitenanlage fordern (Anlage 4).

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
Die finanziellen Auswirkungen sind in einer Kostentabelle nicht darstellbar.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Neben der Haltestelle Peiner Straße ist die Haltestelle Dorfstraße (Anlage 1) die letzte auf dem Stadtgebiet von Hannover liegende Stadtbahnhaltestelle der Strecke B-Süd, die bisher über keine barrierefreie Ausstattung verfügt. Die Haltestelle wird von den Stadtbahnlinien 1 und 2 angefahren. Nach einer im Jahre 2006 durchgeführten Verkehrserhebung beträgt die Zahl der Ein- und Aussteiger ca. 3.700 je Werktag. Die Haltestelle hat heute jeweils in Fahrtrichtung gesehen vor der Kreuzung mit der Straße Am Mittelfeld jeweils 60 m lange Niedrigbahnsteige, die für den Betrieb von 3-Wagen-Zügen provisorisch auf ca. 70 m verlängert wurden.

Die Planung der Region Hannover als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr und der infra als Bauherr von Stadtbahnanlagen sieht vor, im Jahre 2009 die Stadtbahnhaltestelle mit einem Mittelhochbahnsteig nachzurüsten.

2. Beschreibung der Maßnahmen

2.1 Planung der Region/infra

Auf Grund der beengten Verhältnisse im Kreuzungsbereich Hildesheimer Straße / Am Mittelfeld können im Bereich der heutigen Haltestelle keine Hochbahnsteige errichtet werden, da die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nicht mehr ausreicht. Neben der schlechteren Leistungsfähigkeit im Knotenpunkt ist das vorhandene Profil nicht mehr erweiterungsfähig für einen Hochbahnsteig.

Die Planung der Region und der infra sieht daher eine Verschiebung der Stadtbahnhaltestelle stadteinwärts um ca. 150 m in den Einmündungsbereich der Wiehbergstraße vor (Anlage 1). Die neue Haltestellenlage weist gegenüber der bisherigen Lage den Vorteil auf, dass die Wohngebiete insgesamt besser durch die Stadtbahn erschlossen werden.

Auch im Bereich der Wiehbergstraße ist der Straßenraum Hildesheimer Straße nicht breit genug, um eine Haltestelle mit Seitenbahnsteigen und besonderem Bahnkörper zu errichten. Geplant ist daher ein Mittelhochbahnsteig in Mittellage. Beidseitig sieht die Planung der Region bzw. infra Gleise mit einem besonderen Bahnkörper vor (Anlagen 2 und 3).

Um den Mittelbahnsteig errichten zu können, müssen die Gleise auf einer Länge von ca. 260 m umgebaut werden. Der Mittelhochbahnsteig erhält eine Länge von 70 m und eine Breite von maximal 4,0 m. Die Bahnsteiglänge reicht für die auf den Linien 1 und 2 zum Einsatz kommenden Drei-Wagen-Züge aus. Der barrierefreie Einstieg in das Stadtbahnfahrzeug erfordert eine Bahnsteighöhe von 82 cm über Schienenoberkante. Um den Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteig zu minimieren, müssen Mindestradien von 500 m beim Außenbogen und 800 m beim Innenbogen eingehalten werden. An beiden Enden des Hochbahnsteiges ermöglichen Rampen einen barrierefreien Zugang. Das Queren der Gleise bzw. der Fahrbahnen erfolgt an beiden Enden signalgeschützt. Die Signalisierung ist zwingend vorgeschrieben, da zwischen Gleis und Fahrspur keine Aufstellmöglichkeit für Fahrgäste vorhanden ist.

Stadteinwärts wie stadtauswärts sind für den Kraftfahrzeugverkehr Fahrbahnen mit einer Mindestbreite von 5,50 m vorgesehen. Die östliche (stadteinwärtige) Seitenanlage mit Rad-

und Gehweg wird nicht verändert. Die Planung der infra sieht für die westliche (stadtauswärtige) Seitenanlage eine Verringerung der Breite vor mit der Konsequenz, dass stadtauswärts im Bereich der neuen Haltstelle auf einer Länge von ca. 100 m die Radfahrer zukünftig auf der Fahrbahn einen Angebotsstreifen benutzen müssen. Dies bedeutet eine Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation, wo in der Seitenanlage ein Radweg vorhanden ist, und wird deshalb von der Verwaltung nicht mitgetragen.

Stadteinwärts kann im Bereich der zukünftigen Haltestelle das Parken durch entsprechende Beschilderung auf der Fahrbahn zugelassen werden, wie dies bereits heute vorhanden ist. Stadtauswärts ist dies nicht möglich.

Für den Bike-and-ride-Verkehr sind ca. 10 Fahrradbügel geplant.

Ein Grunderwerb wird von der infra als nicht realisierbar eingeschätzt.

Die Hochbahnsteige sollen aus Betonfertigteilen hergestellt werden. Die Bahnsteige werden mit Witterungsschutzdach, Beleuchtung, Informationseinrichtungen, neuen Fahrkartenautomaten und Entwerter ausgestattet. Die Gestaltung erfolgt analog den nördlichen gelegenen Hochbahnsteigen.

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.

Nach Fertigstellung des Hochbahnsteiges werden die nicht mehr benötigten Niedrigbahnsteige zurückgebaut. Damit besteht die Möglichkeit, den Straßenraum der Hildesheimer Straße im Bereich der Einmündung der Straße Am Mittelfelde neu zu gestalten. Konkrete Pläne gibt es allerdings zurzeit noch nicht.

2.2 Forderung der Verwaltung

Die Verwaltung hat in den Abstimmungsgesprächen mit der Region und infra eine Lösung gefordert, die die Beibehaltung des Radweges in der Seitenanlage wie auch eine Fahrbahn mit einer nutzbaren Breite von 5,50 m beinhaltet. Dies ist ohne Grundstückseingriff nur möglich, wenn auf den besonderen Bahnkörper für das stadtauswärts führende Gleis verzichtet wird.

Die Region und die infra lehnen eine solche Lösung ab, da es für eine straßenbündige Führung keine Zuwendungen des Landes gibt. Angeboten wurde, die Fahrbahnbreite auf 3,50 m zu reduzieren und die Seitenanlage in der heutigen Breite beizubehalten. Dies wird von der Verwaltung als unzureichend angesehen.

Die Verwaltung empfiehlt deshalb, der Planung grundsätzlich zuzustimmen und im Planfeststellungsverfahren die in der Anlage 4 aufgeführte Forderung zu erheben. Sollte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStbV) als Planfeststellungsbehörde der Forderung der Stadt folgen, besteht nach Einschätzung der Verwaltung die Chance einer Bezuschussung durch die Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG).

3. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die oben beschriebene Maßnahme werden gemäß der von der infra aufgestellten Kostenermittlung mit 2,99 Mio. € veranschlagt. Von den Gesamtkosten sind 2,52 Mio. € zuwendungsfähig und 0,47 Mio. € nicht zuwendungsfähig.

Die Maßnahme soll vom Land gefördert werden mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Der verbleibende kommunale Anteil wird von der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH übernommen. Die Refinanzierung erfolgt durch die Region Hannover.

4. 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. Nach Abschluss des Ausbaus der Haltestelle Dorfstraße und der ebenfalls für 2009 geplanten Maßnahme Peiner Straße werden alle Stadtbahnhaltestellen im Stadtbezirk Döhren-Wülfel barrierefrei ausgestattet sein. Die ÖPNV-Erschließungsqualität für mobilitätsbehinderte Menschen wie z. B. RollstuhlfahrerInnen, Senioren und Personen mit Kinderwagen wird somit erheblich verbessert.

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.

5. Realisierung

Der Regionsausschuss hat in seiner Sitzung am 03.07.2007 den Beschluss zur Planung und Umsetzung des Ausbaus der Stadtbahnhaltestelle Dorfstraße gefasst. Die Infrastrukturgesellschaft als Bauherr hat die TransTecBau mit der Planung und der Umsetzung beauftragt. Um im Jahre 2009 Mittel nach dem GVFG erhalten zu können, hat die infra bereits die Finanzierungsanträge gestellt und die Plangenehmigungen beantragt.

Die Planung der infra sieht vor, Anfang 2009 mit vorbereitenden Maßnahmen, wie dem Leitungsbau, zu beginnen. Die Inbetriebnahme der umgebauten Haltestelle soll spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 erfolgen.

66.1
Hannover / 25.02.2008