

Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 0876/2011

Anzahl der Anlagen 7

Zu TOP

Stadtbahnstrecke A-Süd

- **Nachrüstung der Tunnelstation Markthalle/Landtag mit Aufzügen**
- **Einbau eines weiteren Stationszuganges**

Antrag,

zuzustimmen, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) für die Nachrüstung der Tunnelstation Markthalle/Landtag mit Aufzügen gemäß den als Anlagen beigefügten Planunterlagen die erforderlichen planrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen schafft und die Maßnahme anschließend realisiert.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gemäß § 55c Abs. 3 NGO
- Entscheidung des Verwaltungsausschusses gemäß § 57 Abs. 2 NGO

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

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.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen, da die Stadt nicht Maßnahmenträger ist.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Nach dem Nahverkehrsplan 2008 sollen schrittweise weitere Haltestellen und Stationen des hannoverschen Stadtbahnsystems barrierefrei ausgebaut werden. Bestandteil dessen ist auch die weitere Nachrüstung von Aufzügen in den Tunnelstationen der Stadtbahn. Nach der Inbetriebnahme der Aufzüge in den Stationen Werderstraße im Dezember 2010 ist von den bestehenden 19 Tunnelstationen allein die Station Markthalle/Landtag noch nicht barrierefrei ausgebaut.

Die 1975 in Betrieb genommene Station Markthalle/Landtag wird durch die drei Stadtbahnlinien 3 (Wettbergen – Altwarmbüchen), 7 (Wettbergen – Schierholzstraße) und 9 (Empelde – Fasanenkrug) sowie einzelne Züge der Linie 10 (Ahlem – Hauptbahnhof) bedient. In ihrem unmittelbaren Einzugsgebiet befinden sich die hannoversche Altstadt, der Marktplatz, die Markthalle, das Alte Rathaus, das Neue Rathaus, verschiedene Museen, der Niedersächsische Landtag, das Ordnungsamt sowie zahlreiche weitere Behörden, Warenhäuser und Geschäfte. Werktags nutzen rund 8.000 Ein- und Aussteiger die Station.

Die vorhandenen Fluchtwege entsprechen nicht den für einen Neubau nach Tunnelbau-richtlinie erforderlichen Sicherheitsbestimmungen, da je Bahnsteig der einzige Festtreppenzugang nicht im mittleren Drittel der Bahnsteige liegt. Im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau der Station sollen weitere Zugänge zu den Bahnsteigen geschaffen werden.

Im Zusammenhang mit der Stadtbahnmaßnahme plant die Verwaltung den Umbau der Karmarschstraße zwischen den Einmündungen von Marktstraße/Schmiedestraße und Leinstraße.

2. Beschreibung der Maßnahme

2.1 Allgemeines zum barrierefreien Ausbau der Station

Die von der infra mit der Planung des Vorhabens beauftragte Firma TransTecBau hat zunächst im Rahmen der Machbarkeitsstudie zahlreiche Standortalternativen für die Aufzüge untersucht und bewertet. Darunter waren sowohl jeweils gegenüberliegende Standorte an den stadteinwärtigen und den stadtauswärtigen Bahnsteigenden als auch Standorte im Mittelbereich der Bahnsteige im Zusammenhang mit einer Anbindung der Verteilerebene. Des Weiteren wurden Aufzugsstandorte neben den vorhandenen Fahrtreppen und Aufzüge in Zusammenhang einer neuen Treppenanlage an den stadtauswärtigen Bahnsteigenden geprüft.

In Abstimmung mit der Planung für den Umbau der Karmarschstraße konnten für die 2 Aufzüge Standorte gefunden werden, die eine direkte Verbindung zwischen Bahnsteigebene und Straßenebene ohne Umsteigezwang in der Verteilerebene herstellen. Die Aufzüge werden mit je zwei Türen und mit einer Kabinengröße von 1,10 m x 2,60 m ausgeführt, um je zwei Rollstühle hintereinander aufnehmen zu können. Auch ist lässt die Länge die Beförderung von Fahrrädern zu. Die Gestaltung der Aufzüge in allen Ebenen soll möglichst transparent gehalten werden.

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.

2.2 Aufzug Fahrtrichtung stadteinwärts

Der Aufzug für den stadteinwärtigen Bahnsteig auf der Südostseite der Karmarschstraße soll auf der Bahnsteigebene in einem heutigen Dienstraum eingebaut werden. Dadurch sind keinerlei Einschränkungen des Bahnsteigs erforderlich. Neben dem Aufzug kann der verbleibende Teil des Dienstraums als Technikraum genutzt werden. Die Vorfläche zwischen Fahrtreppe und neuem Aufzug ist 5,03 m lang und damit ausreichend groß. Der Zugang zum Aufzug liegt gegenüber dem unteren Antritt zur Fahrtreppe (Anlage 5).

Der Aufzug befindet sich in der Verteilerebene an ihrem südlichen Ende. Er könnte hier mit einem Zugang versehen werden, dieses ist allerdings nicht sinnvoll, da der andere Aufzug nicht an die Verteilerebene angeschlossen werden kann. Da beide Aufzüge Straßenebene und Bahnsteigebene direkt verbinden, ist daher ein Umstieg in der Verteilerebene nicht erforderlich (Anlage 4). Ein ggf. erforderliches Queren der Karmarschstraße ist oberirdisch möglich.

In der Straßenebene liegt der Aufzug im Bereich der heutigen stadteinwärts führenden Fahrbahn. Es sind hier Türen an beiden Seiten geplant, die damit ein sogenanntes Durchladen (vorwärts ein- und vorwärts aussteigen) ermöglichen. Dies ist besonders für RollstuhlfahrerInnen sowie für Personen mit Kinderwagen von Vorteil. Der Abstand des Aufzugs zum Fahrbahnbord ist ebenso ausreichend wie der Abstand zur Brüstung der parallel zur Markthalle verlaufenden festen Treppe (ca. 2,80 m). Die Aufstellflächen vor beiden Türen sind ausreichend groß. Die Förderhöhe beträgt ca. 12 m. Die Glas-Stahl-Konstruktion der Einhausung in der Straßenebene hat Außenmaße von 3,44 m x 2,0 m bei einer Höhe von ca. 4,30 m (Anlagen 2 und 6).

2.3 Aufzug Fahrtrichtung stadtauswärts

Der geplante Aufzug für den stadtauswärtigen Bahnsteig liegt ca. 21,20 m von der Vorfläche im Bereich des unteren Endes der Fahrtreppe entfernt. Für den relativ großen Abstand zum vorhandenen Zugang gibt es Gründe in der Bahnsteigebene und der Straßenebene. In der Bahnsteigebene ist sicher zu stellen, dass die zwischen Aufzug und stadteinwärtigem Bahnsteigende verbleibende Bahnsteiglänge für große Teile der hier regelmäßig verkehrenden Drei-Wagen-Züge TW2000 ausreicht, so dass möglichst wenige Fahrgäste den mit einer Restbreite von 2,29 m eingeengten Bahnsteigbereich zwischen Aufzug und Bahnsteigkante passieren müssen. Beim gewählten Standort ist das der Fall. Es entsteht eine verbleibende Bahnsteiglänge von ca. 61,00 m. Damit halten nur die vordersten Türen des Drei-Wagen-Zuges vor dem Aufzug, während der Großteil der Fahrgäste hinter dem Aufzug aussteigt, um auf möglichst kurzem Weg zur festen Treppe oder Fahrtreppe zu gelangen. (Anlage 5).

Das Schachtgerüst umfasst drei Seiten, weil es direkt an die Tunnelwand gestellt wird. Somit sind Türen an beiden Seiten und damit ein Durchladen möglich. Alle drei Seiten werden durchsichtig als Glas-Stahl-Konstruktion ausgeführt. Eine Anbindung des Aufzugs an die Verteilerebene wäre nur über einen ca. 22 m langen Steg möglich. Wie unter 2.2 ausgeführt kann auf eine Anbindung an der Verteilerebene verzichtet werden, da ein Queren der Karmarschstraße oberirdisch möglich ist.

In der Straßenebene liegt auch dieser Aufzug im Bereich der heutigen Fahrbahn und des angrenzenden Parkstreifens. Durch den geplanten Umbau der Karmarschstraße wird der Aufzug zukünftig in der verbreiterten Seitenanlage liegen. An der Oberfläche beträgt der Abstand zwischen Haus Nr. 46 und dem Aufzug ca. 4,30 m. Wie auch in der Bahnsteigebene sind Türen an beiden Seiten und damit ein Durchladen möglich. Vor beiden Aufzugstüren sind ausreichend große Aufstellflächen vorhanden. Die Förderhöhe beträgt ca. 12 m. Die Glas-Stahl-Konstruktion der Einhausung in der Straßenebene hat auch hier Außenmaße von 3,44 m x 2,0 m bei einer Höhe von ca. 4,30 m (Anlage 2).

2.4 Neuer Stationszugang

Wie bereits oben erwähnt, entsprechen die in der Station Markthalle/Landtag vorhandenen Fluchtwege nicht mehr den für einen Neubau nach Tunnelbaurichtlinie erforderlichen Sicherheitsbestimmungen, da je Bahnsteig der einzige Festtreppenzugang (nur diese gelten als Fluchtwege) nicht im mittleren Drittel der Bahnsteige liegt. Die infra muss daher den Anforderungen der Technische Aufsichtsbehörde (TAB) entsprechen und in Zusammenhang mit der Aufzugsnachrüstung die Station den aktuellen Brandschutzanforderungen anpassen und als zweiten Fluchtweg für beide Bahnsteige zusätzliche Treppenaufgänge erstellen. Diese neuen Stationszugänge entsprechen nicht nur den aktuellen Sicherheitsbestimmungen sondern dienen zusätzlich auch einer verbesserten Erschließung des Einzugsgebietes dieser Stadtbahnstation.

Der neue Stationszugang mit festen Treppen soll am südlichen, stadtauswärts gelegenen Stationsende angeordnet werden (Anlage 2). Um die Zugänglichkeit zwischen Straßenebene und den beiden Bahnsteigen in ähnlicher Qualität zu gewährleisten wie in den anderen im Stadtbahnnetz vorhandenen Tunnelstationen, wurde eine zusätzliche Verteilerebene mit an diesem Stationsende vorgesehen (Anlagen 4 und 6). Es wurde auf beiden Bahnsteigen eine Treppenführung mit je zwei Treppenläufen in eine Richtung hintereinander an der Außenseite des Bahnsteigs gewählt. Es können 14 + 14 Stufen angeordnet werden und dabei unterhalb des vorhandenen Querträgers eine Kopfhöhe von 2,40 m eingehalten werden. Die Treppen werden neben den vorhandenen Wandverkleidungen angeordnet, um diese nicht in diesem Bereich zurückbauen zu müssen. Dadurch ergibt sich neben den Treppen eine Restbahnsteigbreite von ca. 1,75 m, die für die Nutzung als Bahnsteig nicht ausreicht. Die nutzbare Bahnsteiglänge verkürzt sich dadurch um 10 m auf ca. 92 m. Diese ist aber damit noch ausreichend lang für alle im Regelbetrieb hier verkehrenden Drei-Wagen-Züge TW2000/3000 und auch für nur sehr selten verkehrende Vier-Wagen-Züge TW2000/3000. Um potenziell schlecht zu reinigende Bereiche auf den Bahnsteigen unter den Treppen zu vermeiden, sollen diese durch seitliche Wände abgeschlossen werden. Die Treppen werden auf Stahlbetonwände gestützt, die direkt neben den Treppen angeordnet werden.

Die neue Verteilerebene dient der Verbindung aller Treppen in diesem Bereich miteinander. Die fast 4,0 m breite Ebene besteht aus einer Stahlbetonkonstruktion mit einer Brüstung zum Gleisbereich. Die Verteilerebene liegt auf Stahlbetonstützen, die zwischen den Gleisen in der Achse der Tunnelstützen angeordnet werden. Die vorhandene abgehängte Decke wird in diesem Bereich entfernt. Für die festen Treppen zwischen Straßenebene und Verteilerebene stadteinwärts sind aufgrund der Höhenverhältnisse Zwischenpodeste zwischen Verteilerebene und Straßenebene erforderlich (Anlage 3). Der Treppenlauf von der Verteilerebene zum Zwischenpodest wurde so (mit 11 Stufen) angelegt, dass das Zwischenpodest eine ausreichende lichte Höhe von 2,40 m zur Tunneldecke erhält.

Die beiden Treppenläufe von diesem Zwischenpodest an die Oberfläche werden so angeordnet, dass die aufgehenden Brüstungen in der Straßenebene parallel zu den Gebäudefluchten beiderseits der Karmarschstraße verlaufen (Abstand zur Markthalle 7,64 m, zu den Gebäuden der Nordwestseite 7,87 m).

Für den geplanten Ausbau der Karmarschstraße hatte die Verwaltung den Abstand zwischen den beiden Treppenzugängen mit 10,50 m vorgegeben, so dass die Anordnung einer Fahrbahn mit 3 Spuren und den erforderlichen Sicherheitsabständen möglich ist. Um diese Vorgabe zu erfüllen, muss der Zugang vor der Markthalle neben dem Stationsbauwerk angeordnet werden (Anlage 7). Dies erfordert einen seitlichen Tunneldurchbruch mit einer Größe von 2,55 * 2,5 m. Die außerhalb des Tunnels liegenden Teile der Treppen werden zur besseren Abdichtung in wasserundurchlässigem Beton ausgeführt. Für den anderen Zugang ist nur ein Durchbruch durch die Tunneldecke notwendig, die oberhalb des Grundwasserspiegels liegt.

Für die feste Treppe zwischen Straßenebene und Verteilerebene vor den Gebäuden auf der Nordwestseite wäre grundsätzlich eine Lage weiter in Richtung der Häuser möglich. Dort käme die Treppe aber mit einer breiten Lichtwellenleiterkabeltrasse der Telekom in Konflikt, deren Verlegung unverhältnismäßig hohe Kosten verursacht hätte.

2.5 Brandschutz

Die infra hat zusätzlich zur Analyse der notwendigen Fluchtwege auch die Freihaltung der Fluchtwege von Rauch im Brandfall untersuchen lassen. Durch die offene Verteilerebene bestünde im Falle eines Brandes in der Station die Gefahr, dass der Fluchtweg über die Verteilerebene verraucht ist, bevor Fahrgäste diesen Bereich verlassen können. Deshalb werden mobile Rauchschürzen vorgesehen, die im Brandfall heruntergelassen werden und somit die Verteilerebene vom Bahnsteigbereich abschotten.

2.6 Rückbau der Treppe Karmarschstraße/Markthalle

In der Karmarschstraße relativ nah vor der Markthalle befindet sich zurzeit eine feste Treppe. Diese soll zurückgebaut werden, um im Rahmen des geplanten Umbaus der Karmarschstraße eine durchgehende Gehwegfläche vor der Markthalle zu erhalten. Ein Verzicht auf den Zugang ist vertretbar, da durch den neuen Stationszugang versetzt eine neue feste Treppe entsteht.

Der Zugang vor Kopf der Markthalle mit Fahrtreppe und fester Treppe wird nicht verändert.

2.7 Umbau der Karmarschstraße

Die unter den Punkten 2.2 bis 2.5 beschriebenen Aufzüge und Treppen enden bisher auf der Straßenebene in der Fahrbahn. Dies wird mit der künftigen Planung nicht mehr so sein. Analog zum Ausbau der Karmarschstraße zwischen Schmiedestraße und Platz der Weltausstellung ist ein Umbau der Straße mit reduzierten Fahrbahnen vorgesehen. Die detaillierte Planung und Kostenermittlung wird zurzeit erarbeitet und den Ratsgremien nach der Sommerpause mit einer separaten Drucksache zur Beschlussfassung vorgestellt. In der Finanzplanung zum Haushalt 2011 sind für 2012 Mittel eingeplant.

Die bisherige Planung sieht für den Umbau der heute vorhandenen 2 Fahrbahnen (mit jeweils 2 Spuren und der Mittelinsel) nur noch eine Fahrbahn mit 3 Spuren vor. Die mittlere Spur dient dabei als Linksabbiegespur in die Osterstraße bzw. in die Leinstraße.

Die Seitenanlagen sollen auf beiden Seiten wesentlich breiter sein, als heute ausgeführt. Außer den Gehflächen sind auf beiden Seiten Parklängsstreifen geplant. Die Abstände der Treppenbauwerke des neuen Stationszuganges werden mit 10,50 m entsprechend angepasst. Der bisherige Planungsstand im Bereich der Station Markthalle ist in der Anlage 2 nachrichtlich dargestellt.

Damit die infra die Aufzüge und Treppen errichten kann, muss als erste Maßnahme - zu Lasten der infra - die Mittelinsel einschließlich der Bäume entfernt werden. Für den Bauzustand wird eine provisorische Fahrbahn mit 2 Spuren erstellt. Frühestens im Anschluss an die Rohbauarbeiten für die Aufzüge und den neuen Stationszugang kann mit dem Umbau der Karmarschstraße begonnen werden – die o. g. Beschlussfassung zum Ausbau der Straße vorausgesetzt.

3. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Nachrüstung von Aufzügen und dem neuen Zugangsbauwerk in der Station Markthalle/Landtag werden von der infra mit rund 3,0 Mio. € veranschlagt. Von den Kosten sind voraussichtlich 2,4 Mio. € zuwendungsfähig und 0,6 Mio. € nicht zuwendungsfähig.

Die Maßnahme soll vom Land gefördert werden mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die verbleibenden Kosten in Höhe von 25 % der zuwendungsfähigen Kosten sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von insgesamt 1,2 Mio. € werden durch die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover übernommen. Die Refinanzierung erfolgt durch die Region Hannover.

4. Beteiligung der Behindertenbeauftragten

Die Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover wurde an der Planung beteiligt. Aus Sicht der Behindertenbeauftragten ist es zu begrüßen, dass nunmehr auch die letzte der 19 Tunnelstationen Aufzüge erhalten. Die ÖPNV-Erschließungsqualität für mobilitätsbehinderte Menschen wie z. B. RollstuhlfahrerInnen, SeniorInnen und Personen mit Kinderwagen erfährt eine entscheidende Verbesserung.

5. Realisierung

Die Planung der Aufzüge und des neuen Zugangsbauwerks erfolgt in enger Abstimmung zwischen infra, üstra und Stadt. Um im Jahre 2012 Landesmittel erhalten zu können, hat die infra bereits den Finanzierungsantrag gestellt.

Die Planfeststellung soll im 2. Quartal 2011 beantragt werden. Nach Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) erfolgt eine öffentliche Auslegung der Planunterlagen. Alle betroffenen AnliegerInnen können im Rahmen des Verfahrens ihre Einwände vorbringen. Die 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.

Der Regionsausschuss hat in seiner Sitzung am 07.12.2010 den Beschluss zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die oben beschriebenen Maßnahmen in der Station Markthalle/Landtag gefasst. Die Infrastrukturgesellschaft als Bauherr hat die TransTecBau mit der Planung und der Umsetzung beauftragt.

Mit den Bauarbeiten für die Aufzüge und die neue Treppenanlage soll Anfang 2012 begonnen werden. Vorab muss die Mittelinsel entfernt und eine provisorische Fahrbahn erstellt werden. Die Arbeiten der infra an der Stadtbahnstation erfolgen in enger Abstimmung mit der Baumaßnahme der Stadt zur Umgestaltung der Karmarschstraße. Die Inbetriebnahme der Aufzüge soll spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2012 erfolgen.

Die o. g. Beschlussfassungen vorausgesetzt, soll in der 2. Jahreshälfte 2012 der städtische Umbau der Karmarschstraße erfolgen.

- Anlage 1:** Übersichtslageplan Aufzüge Station Markthalle/Landtag
- Anlage 2:** Station Markthalle/Landtag - Grundriss Straßenebene
- Anlage 3:** Station Markthalle/Landtag - Grundriss Zwischenpodestebene
- Anlage 4:** Station Markthalle/Landtag - Grundriss Verteilerebene
- Anlage 5:** Station Markthalle/Landtag - Grundriss Bahnsteigebene
- Anlage 6:** Station Markthalle/Landtag - Querschnitt Aufzüge
- Anlage 7:** Station Markthalle/Landtag - Querschnitt neuer Zugang

66.1
Hannover / 02.05.2011