

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Buchholz-Kleefeld  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 0294/2009

Anzahl der Anlagen 3

Zu TOP

---

### **Stadtbahnstrecke C-Ost**

#### **- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Uhlhornstraße**

##### **Antrag,**

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

##### **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**

Der Nahverkehrsplan 2008 der Region sieht vor, ab 2010 schwerpunktmäßig die Strecken C-Ost und C-West mit der Stadtbahnlinie 4 barrierefrei auszubauen. Als erste Maßnahmen sollen im Jahre 2010 die Haltestellen Kantplatz und Uhlhornstraße Hochbahnsteige erhalten. An beiden Haltestellen erfolgt der Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnen bisher fahrgastunfreundlich auf der Fahrbahn. Das Ein- und Aussteigen setzt voraus, dass ein Vorbeifahren an einer in der Haltestelle stehenden Stadtbahn signaltechnisch unterbunden wird („Zeitinsel“).

Die Haltestelle Uhlhornstraße liegt heute auf straßenbündigem Bahnkörper in Mittellage der Kirchröder Straße unmittelbar westlich (stadtauswärts) bzw. östlich (stadteinwärts) an der Fußgängerquerung im Osten der Einmündung der Uhlhornstraße. Der straßenbündige Bahnkörper ist seit den Gleiserneuerungen von 1997 und 2005 mit Asphalt eingedeckt und ist bei einem Gleisachsabstand von 3,15 m auch für Fahrzeuge der Serie TW 2000 tauglich. Bis auf den unmittelbaren Haltestellenbereich kann der Gleiskörper auch vom motorisierten Individualverkehr (MIV) befahren werden. Am jeweils rechten Fahrbahnrand ist Parken möglich. Im Haltestellenbereich gilt Halteverbot und der MIV wird mittels Sperrflächen aus dem Gleisbereich an den Fahrbahnrand geführt.

Südlich der Kirchröder Straße liegt im direkten Haltestellenbereich die Berufsbildende Schule 21 und in westlicher Nachbarschaft die Kirche St. Antonius. Auf der nördlichen Seite befindet sich in der Ebellstraße das Gymnasium Schillerschule und der S-Bahnhof Kleefeld am Ende der Uhlhornstraße.

Die Haltestelle Uhlhornstraße wird von den Stadtbahnlinien 4 (Roderbruch – Garbsen) und 5 (Anderten – Stöcken) bedient und wird nach einer im 1. Quartal 2008 durchgeführten Verkehrserhebung von ca. 4.800 Fahrgästen je Werktag (2.400 Einsteiger und 2.400 Aussteiger) genutzt.

Im Übersichtsplan (Anlage 1) ist neben der Haltestelle Uhlhornstraße auch die geplante neue Lage der Haltestelle Kantplatz dargestellt, die in einer anderen Beschlussdrucksache behandelt wird.

### **2. Beschreibung der Maßnahme**

#### **2.1 Planung**

Die vorhandene Breite des Straßenraumes mit ca. 28,80 m Breite lässt nur einen Mittelhochbahnsteig und einen straßenbündigen Bahnkörper zu. Der geplante Mittelhochbahnsteig entsteht in der heutigen Lage der stadteinwärtigen Haltestelle.

Um den Mittelbahnsteig errichten zu können, müssen die Gleise auf einer Länge von ca. 218 m (stadteinwärts) bzw. ca. 232 m (stadtauswärts) umgebaut werden (Lageplan Anlage 2, Querschnitt Anlage 3). Der Mittelhochbahnsteig erhält eine Länge von 70 m und eine Breite von maximal 4,0 m. Die Bahnsteiglänge reicht für die auf der Linie 4 zum Einsatz kommenden Drei-Wagen-Züge aus. Der barrierefreie Einsteig in das Stadtbahnfahrzeug erfordert eine Bahnsteighöhe von 82 cm über Schienenoberkante. Der Mittelhochbahnsteig soll aus Betonfertigteilen hergestellt werden. Er erhält zwei Wetterschutzdächer mit Sitzmöglichkeiten sowie zwei Fahrkartentwerter, einen Fahrkartenselbstbedienungsautomaten, eine Notruf-/Infosäule sowie zwei Zugzielanzeiger.

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. Der Zugang ist am westlichen Bahnsteigende durch die vorhandene Querungsstelle mit Lichtsignalanlage gesichert. Am östlichen Bahnsteigende ist die Querung über die Kirchröder Straße mittels einer zusätzlichen Fußgängersignalanlage westlich der Einmündung Spinozastraße vorgesehen. Für beide Signalisierungen sind Rot-Gelb-Dunkel-Anlagen vorgesehen.

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.

Durch die Mehrbreite des Haltstellenbereichs gegenüber dem vorhandenen Zustand auf Grund der Ausbildung als Mittelhochbahnsteig und des damit verbundenen größeren Gleisachsabstandes ist ein Eingriff in beide Fahrbahnen und in die Seitenanlage auf der stadtauswärtigen Straßenseite notwendig.

Beide Fahrbahnen werden im Bereich des Hochbahnsteigs geringfügig auf 5,50 m (zuzüglich 0,50 m Sicherheitsabstand zur Kante des Hochbahnsteigs) verengt, so dass der motorisierte Individualverkehr am stehenden Stadtbahnfahrzeug (3,375 m Restbreite zwischen Stadtbahn und Hochbord) vorbei fahren kann. Die Gleisverschwenkung wurde so vorgenommen, dass die vorhandene nördliche (stadteinwärtige) Gossen- und Hochbordanlage sowie die Seitenanlage vor den Geschäften nicht verschmälert werden und sämtliche Bäume erhalten bleiben. Lediglich im Bereich der lichtsignalgesicherten Querungsstellen wird der nördliche Radweg abgesenkt, um die Wartefläche für Fußgänger hinter dem Radweg zu verdeutlichen. Auf der stadtauswärtigen Seite wird der Fahrbahnbord um bis zu 0,60 m nach Süden verschoben und die Seitenanlage auf ca. 151 m komplett umgebaut. An der schmalsten Stelle wird sie auf ca. 4,30 m verengt. Der Radweg erhält eine Breite von 1,60 m, die verbleibende Gehwegbreite beträgt hier punktuell noch 2,00 m. Die Einmündungen der Eckermann- und der Spinozastraße werden über Aufpflasterungen an die Kirchröder Straße angeschlossen.

Im Rahmen der Ausführungsplanung wird noch geprüft, ob auf der südlichen (stadtauswärtigen) Seite statt einer Absenkung des Radweges im Bereich der Furten zum Hochbahnsteig ein Kombiweg eingerichtet werden soll. Diese Lösung hat den Vorteil, dass Radfahrer nicht wie der Kraftfahrzeugteilnehmer bei Rot zwingend anhalten muss. Voraussetzung für diese Lösung ist neben einer ausreichend breiten Seitenanlage ein nicht zu hohes Verkehrsaufkommen in der Seitenanlage. Auf der nördlichen (stadteinwärtigen) Seite ist dies nicht möglich, da zwischen Radweg und Gehweg ein Baumstreifen liegt.

Für den Bike-and-ride-Verkehr sind ca. 15 Fahrradbügel geplant, die auf der Nordseite der Kirchröder Straße in der Nähe der Zugänge zum Hochbahnsteig installiert werden sollen. Die genaue Lage wird in der Ausführungsplanung festgelegt.

## **2.2 Grundstückseingriffe**

Es wird kein Grunderwerb notwendig. Für die Baustelleneinrichtung müssen für die Dauer der Bauzeit Flächen in Anspruch genommen werden. Die vorhandenen Bäume werden gemäß der Baumschutzsatzung der Landeshauptstadt Hannover geschützt.

## **2.3 Durchführung des Bauvorhabens**

Beim Umbau des straßenbündigen Bahnkörpers in der Kirchröder Straße ist geplant, den Individualverkehr einspurig in beide Richtungen durch den Baubereich zu führen. Es ist vorgesehen, an zwei Wochenenden Schienenersatzverkehr im Zusammenhang mit dem Gleisbau für die benachbarte Baumaßnahme Hochbahnsteig Kantplatz einzurichten. Die einzelnen Bauphasen werden in enger Zusammenarbeit mit der üstra, dem Fachbereich Tiefbau der Landeshauptstadt Hannover und der Polizei abgestimmt und durchgeführt. Die Zufahrt zu den Grundstücken wird generell gewährleistet. Für die Dauer der Bauzeit des Hochbahnsteigs wird eine Ersatzhaltestelle eingerichtet.

### **3. Untersuchung alternativer Lösungen**

Außer der Vorzugsvariante wurde als Alternative ein Mittelhochbahnsteig mit straßenbündigem Bahnkörper westlich der Ebellstraße untersucht. Diese Variante entspricht von der Vorgehensweise bei der Planung genau der Vorgehensweise der Vorzugsvariante östlich der Uhlhornstraße, lediglich in geänderter Lage. Diese Variante wurde auf Grund der ungünstigeren Lage zu den benachbarten Hochbahnsteigen verworfen.

### **4. Kosten und Finanzierung**

Die Gesamtkosten für die oben beschriebene Maßnahme werden gemäß der von der infra aufgestellten Kostenermittlung mit 2,15 Mio. € veranschlagt. Von den Gesamtkosten sind 1,74 Mio. € zuwendungsfähig und 0,41 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.

### **5. Beteiligung der Behindertenbeauftragten**

Die Behindertenbeauftragte der Stadt Hannover wurde an der Planung beteiligt. Aus Sicht der Behindertenbeauftragten ist es zu begrüßen, dass der barrierefreie Ausbau der Stadtbahn fortgesetzt wird. Mit dem Ausbau der Haltestelle Uhlhornstraße und der ebenfalls für 2010 geplanten Maßnahme Kantplatz wird die barrierefreie Stadtbahnanbindung des Stadtteils Kleefeld hergestellt. 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.

### **6. Weiteres Verfahren, Realisierung**

Der Regionsausschuss hat in seiner Sitzung am 17.07.2007 den Beschluss zur Bereitstellung von Planungsmitteln für den Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Uhlhornstraße gefasst. Die Infrastrukturgesellschaft als Bauherr hat die TransTecBau mit der Planung und der Umsetzung beauftragt. Um im Jahre 2010 Landesmittel erhalten zu können, hat die infra bereits den Finanzierungsantrag gestellt und wird kurzfristig die Planfeststellung beantragen.

Die Planung der infra sieht vor, Anfang 2010 mit vorbereitenden Maßnahmen, wie dem Leitungsbau, zu beginnen. Die Inbetriebnahme der umgebauten Haltestelle soll spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 erfolgen.

66.1  
Hannover / 06.02.2009