

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat
Vahrenwald-List
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr.	1000/2005
Anzahl der Anlagen	2
Zu TOP	

Stadtbahnstrecke B-Nord - Kehrgleis Vahrenwald

Antrag,

zuzustimmen, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) für den Bau des Kehrgleises Vahrenwald und den Rückbau der Zufahrt zum Betriebshof Vahrenwald, gemäß der als Anlage beigefügten Planunterlage, 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. Das geplante Kehrgleis ermöglicht einen bedarfsgerechten Einsatz der Fahrzeuge, insbesondere auf der Strecke B-Süd. Vermieden werden sollen überfüllte Stadtbahnen, sodass die Bahnen genügend Platz bieten für Personen mit Kinderwagen.

Kostentabelle

Die finanziellen Auswirkungen sind in einer Kostentabelle nicht darstellbar.

Mit Gründung der Infrastrukturgesellschaft entfällt eine direkte Beteiligung der Stadt an neuen Stadtbahnmaßnahmen. Indirekt ist die Stadt über die Regionsumlage an den Kosten beteiligt.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Die üstra plant den heutigen Stadtbahnbetriebshof Vahrenwald vollständig aufzugeben. Damit entfällt auch die Kehrmöglichkeit für Stadtbahnfahrzeuge. Eine Kehr- und Aufstellmöglichkeit auf der Stadtbahnstrecke B-Nord wird jedoch weiterhin benötigt. Nach dem geänderten Linienkonzept ab dem 15.12.2002 endet keine Linie mehr in Vahrenwald. Die Kehranlage Hauptbahnhof ist mit den Linien 8 und 9 jedoch vollständig ausgelastet. Die Abwicklung zusätzlicher Zugfahrten oder Dienstwagenfahrten über diese Kehranlage ist nicht mehr möglich. Auch die Alternative für einen Störfall in der Kehranlage Hauptbahnhof muss weiterhin gewährleistet bleiben, insbesondere während der großen Messen.

Der Einbau eines Gleiswechsels ohne ein separates Gleis ist nicht ausreichend, da ein hier kehrender Zug nicht gepuffert werden kann, sondern sofort umsetzen und in die Gegenrichtung zurückfahren muss, um die Strecke nicht zu blockieren. Ein Aufenthalt zum Beispiel zum Abwarten eines pünktlichen Einsatzes in der ursprünglichen Fahrplanlage ist dann nicht mehr möglich.

Daher wird als Ersatz für den Betriebshof Vahrenwald ein Kehrgleis zwischen den beiden Streckengleisen in der Vahrenwalder Straße benötigt.

2. Beschreibung der Maßnahme

Die Stadtbahnstrecke B-Nord verläuft im Bereich des Betriebshofes Vahrenwald in Mittellage der Vahrenwalder Straße. Zwischen den beiden Fahrbahnen stehen ausreichend Flächen zur Verfügung um ein drittes Gleis unterzubringen. Aus gestalterischen Gründen ist auf der Westseite auch zukünftig eine Baumreihe vorgesehen. Die vorhandenen Streckengleisen werden auf einer Länge von ca. 370 m so verschoben, dass zwischen den beiden Streckengleisen ein Kehrgleis mit einer Nutzlänge von 105 m angeordnet werden kann. Das Kehrgleis wird in Richtung Süden in Höhe der Heyden-Linden-Straße über Weichen mit den beiden Streckengleisen verbunden. Auf der Nordseite des Kehrgleises ist eine Verknüpfung mit dem stadtauswärtsführenden Gleis geplant. Diese zusätzliche Anbindung ermöglicht es, dass bei einem Störfall im Tunnel auch ein Inselbetrieb auf der Strecke B-Nord zwischen Vahrenwald und Alte Heide bzw. Langenhagen möglich ist. Der umzubauende Streckenabschnitt beginnt im Norden unmittelbar im Anschluss an die Stadtbahnhaltestelle Niedersachsenring und endet unmittelbar nördlich der Kreuzung Dragonerstraße. Das Kehrgleis erhält auf seiner Westseite einen 105 m langen Verkehrsweg, den die Fahrer beim Wechsel des Führerstandes benutzen.

Die heute vorhandene Zufahrt in den Stadtbahnbetriebshof Vahrenwald wird zurückgebaut, damit entfällt auch die heute vorhandene Signalisierung für die stadtauswärtsführende Fahrbahn.

Von den auf der Westseite vorhandenen Bäumen können wegen der bautechnisch bedingten Eingriffe in das Wurzelwerk ca. 25 nicht erhalten werden. Für die zu fällenden Bäumen werden aber unmittelbar nach Abschluss der Gleisbauarbeiten ca. 6 m hohe Robinen in etwa gleicher Lage neu gepflanzt.

3. Untersuchung alternativer Lösungen

Außer der oben beschriebenen Planung wurde als Alternative das Kehren über das vorhandene Gleisdreieck untersucht.

Der Erhalt der Kehr- und Abstellmöglichkeit auf dem Gelände des Stadtbahnbetriebshofes Vahrenwald ist denkbar. Dies würde auch einen Erhalt des Gleisdreieckes bedeuten, für das insgesamt 6 Weichen und 3 Kreuzungen sowie eine Schleife erforderlich sind. Sofern auf die Schleife verzichtet wird und eine stumpfe Kehrmöglichkeit eingerichtet wird, erhöht sich die Zahl der Weichen auf 7. Auf jeden Fall ist bei jeder Fahrt eine Überquerung der stadtauswärtsführenden Fahrbahn der Vahrenwalder Straße erforderlich.

Die Kosten für eine Grunderneuerung des Gleisdreieckes wurden mit 860.000 € ermittelt. Hinzu kommen ca. 150.000 € für die Grunderneuerung der Strecke. Die Kosten wären vollständig kommunal zu tragen. Dem gegenüber wird der Bau eines Kehrgleises mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bezuschusst (siehe auch Kapitel 4). Der kommunal zu tragende Anteil für den Bau eines Kehrgleises beträgt inklusive Planung daher nur 845.000 €. Auch die Unterhaltung des Kehrgleises ist im Vergleich zur jetzigen Lösung allein durch die geringere Anzahl von Weichen und die entfallende Gleisüberfahrt in der Vahrenwalder Straße um jährlich ca. 45.000 € günstiger. Der Kapitaldienst und die Instandhaltungskosten für das neue Kehrgleis sind in der Summe etwa gleich hoch wie die des Gleisdreieckes und der Kehrmöglichkeit auf dem heutigen Gelände des Betriebshofes. Wird dagegen nur der kommunale Anteil berücksichtigt, ergeben sich sogar jährliche Einsparungen von ca. 55.000 €.

Auch betrieblich hat das Kehren in der Mittellage der Vahrenwalder Straße Vorteile. Der Fahrweg verkürzt sich um ca. 200 m. Je Kehrvorgang können ca. 1,5 Minuten eingespart werden. Hinzu kommen gegebenenfalls noch Wartezeiten an der Signalanlage. Für den Störungsbetrieb bedeutet das, dass für die Fahrgäste deutlich weniger Beeinträchtigungen entstehen.

Auch aus städtebaulicher Sicht ist ein Kehrgleis in Mittellage der Vahrenwalder Straße die verkehrlich bessere Lösung, wenn es nicht möglich ist, auf die Kehranlage zu verzichten. Das Gelände des heutigen Betriebshofes Vahrenwald soll einer neuen Nutzung zugeführt werden, dies würde durch die Beibehaltung von Gleisanlagen auf dem Gelände deutlich erschwert. Für die Stadt ist es auch von Vorteil, dass die Gleise in der östlichen Fahrbahn der Vahrenwalder Straße entfernt werden können und eine Signalanlage entfällt, damit entfallen auch Unterhaltungskosten an der Gleiseindeckung, an denen sich die Stadt nach Flächennutzungsvertrag beteiligen muss.

4. Kosten, Finanzierung

Die Gesamtkosten für den Neubau des Kehrgleises einschließlich des Rückbaus des Gleisdreieckes und Planung werden auf 1,82 Mio. € veranschlagt. Von den Gesamtkosten sind voraussichtlich ca. 1,3 Mio. € zuwendungsfähig.

Die Maßnahme soll nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit 75 % der zuwendungsfähigen Kosten (975.000 €) gefördert werden. Der verbleibende kommunale Anteil in Höhe von ca. 845.000 € wird von der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH übernommen.

5. Realisierung

Die Infrastrukturgesellschaft als Bauherr hat die TransTecBau mit der Planung und der Umsetzung beauftragt. Das Plangenehmigungsverfahren wird im Frühjahr 2005 durchgeführt werden. Mit der Baumaßnahme soll im September 2005 begonnen werden. Beim Umbau des Bahnkörpers entlang der Vahrenwalder Straße müssen die am Mittelstreifen angrenzenden Fahrspuren vorübergehend gesperrt werden. Es ist geplant das verlängerte Wochenende Anfang Oktober 2005 zum Umbau mit Schienenersatzverkehr zu nutzen um die Kosten für den Schienenersatzverkehr und die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste möglichst gering zu halten. Die Baumpflanzungen finden je nach Witterung noch im Herbst 2005, spätestens jedoch bis Ende der Pflanzperiode im Frühjahr 2006 statt.

Das neue Kehrgleis soll im Ende 2005 in Betrieb genommen werden.

66.1
Hannover / 10.05.2005