

## **Schriftliche Kleine Anfrage**

des Abgeordneten Thilo Kleibauer (CDU) vom 11.12.15

### **und Antwort des Senats**

**Betr.: Barrierefreier Ausbau des U-Bahnhofs Meiendorfer Weg**

*Der Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Meiendorfer Weg hat aus Sicht der Bezirksversammlung Wandsbek eine hohe Priorität, insbesondere auch aufgrund der Nähe zum Amalie Sieveking-Krankenhaus. Aus organisatorischen Gründen hat die HOCHBAHN sich jedoch entschieden, zunächst die weniger frequentierten Bahnhöfe in den Walddörfer umzubauen. Der Ausbau des U-Bahnhofs Meiendorfer Weg sollte dann 2017 erfolgen, so auch eine Mitteilung der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation an die Bezirksversammlung Wandsbek im Mai 2015. In dieser Woche hat die HOCHBAHN im Rahmen der Bekanntgabe der weiteren Planungen des barrierefreien Ausbaus für den Meiendorfer Weg eine Fertigstellung erst im Jahr 2018 angekündigt.*

*Ich frage den Senat:*

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburger Hochbahn AG (HOCHBAHN) wie folgt:

- 1. Wie sind derzeit im Einzelnen die Planungen für die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus der Haltestelle Meiendorfer Weg? Wann genau soll der barrierefreie Ausbau abgeschlossen sein?*

Die Planungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie, die im Wesentlichen die Leistungsphasen 1 und 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (Grundlagenermittlung und Vorentwurfsplanung) umfassen, sind abgeschlossen. Im Januar 2016 soll die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) beginnen. Das Genehmigungsverfahren soll im Herbst 2016 beginnen und bis Anfang 2017 abgeschlossen werden. Mit dem Bau soll im Jahr 2017 begonnen werden, der Abschluss der Bauarbeiten wird voraussichtlich 2018 sein.

- 2. Gemäß der oben genannten Mitteilung an die Bezirksversammlung Wandsbek wurde nach einer Variantenprüfung entschieden, dass der Aufzug an der Haltestelle Meiendorfer Weg in die Treppenanlage integriert werden soll. Dadurch wird die an dieser Haltestelle sehr lange Treppe deutlich verengt.*

- 2.1. Aus welchen Gründen im Einzelnen wurde diese Variante ausgewählt? Welche weiteren Varianten wurden mit welchem Ergebnis untersucht?*

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden folgende drei Varianten untersucht:

- Variante 1: Durchbruch der Schwerlastwand gegenüber der vorhandenen Treppe, Herstellung des Aufzuges hinter der Schwerlastwand im Bereich des

bestehenden Brückenwiderlagers, Anbindung des Bahnsteiges über eine Steganlage im Bereich der vorhandenen Treppe

Variante 2: Reduzierung der vorhandenen Treppe und Integration eines Aufzuges

Variante 3: Barrierefreie Erschließung über einen Tunnelstich zwischen P+R-Parkhaus und Haltestelle und Schaffung eines zweiten Haltestellenzuganges ohne feste Treppe

Die Variantenbewertung erfolgte anhand der folgenden Grundparameter:

- Funktionale Qualität für den Fahrgast
- Städtebau und Gestaltung
- Genehmigungsfähigkeit/Verkehr
- Bauausführung/Betriebseinschränkungen
- Baulicher Aufwand einschließlich Baukosten
- Betrieblicher Aufwand einschließlich Betriebskosten

Unter Berücksichtigung von vorab einvernehmlich festgelegten Gewichtung- und Wertungskriterien konnte die Variante 2 mit Abstand die meisten Punkte erzielen und wurde somit als Vorzugsvariante definiert.

#### *2.2. Welche Kostenschätzungen lagen für die untersuchten Varianten jeweils vor?*

Im Zuge der Variantenbewertung wurden die Kosten für alle Varianten geschätzt und entsprechend in die Bewertung aufgenommen. Dabei waren die Varianten 1 und 3 deutlich teurer als die Vorzugsvariante 2. In der Variante 1 wären umfangreiche Eingriffe in die Bausubstanz und vorhandene technische Einrichtungen (Nachrichtentechnik) erforderlich gewesen. Die Variante 3 hätte unter anderem einen umfangreichen Verbau zur Herstellung des Tunnelstichs bedingt. Dafür wären der Bahnsteig und das Dach in einem größeren Umfang abzutragen gewesen.

Entsprechend der Aufgabenstellung wurde eine belastbare Kostenschätzung nur für die Vorzugsvariante (hier Variante 2) ermittelt. Die Gesamtkosten einschließlich Planung belaufen sich nach dieser Kostenschätzung auf rund 1,6 Millionen Euro und beinhalten einen entsprechenden Aufschlag für die in dieser Planungsphase noch vorhandenen Unsicherheiten.

#### *2.3. Wie breit ist die Treppenanlage derzeit? Welche Breite wird die Treppenanlage nach dem Einbau des Aufzuges haben?*

Die derzeitige Treppe hat eine Breite von 3,48 m. Nach derzeitigen Planungen wird die Treppenbreite nach Abschluss der Baumaßnahmen 1,80 m betragen.

#### *2.4. Welche Richtlinien und Vorgaben gibt es für die Treppenbreite von U-Bahn-Haltestellen? Aus welchen Gründen kann davon abgewichen werden?*

Im Regelwerk der HOCHBAHN wird eine dem Bedarf angemessene Treppenbreite, mindestens aber eine Breite von 2,40 m gefordert. Dies korrespondiert mit den geltenden technischen Regelwerken. Eine Abweichung kann nur mit Zustimmung des Betriebsleiters und der Technischen Aufsichtsbehörde (TAB) vorgenommen werden. Für eine Abweichung sind belastbare Unterlagen und Gutachten vorzulegen, die einen sicheren und ordnungsmäßigen Betrieb auch mit der reduzierten Treppenbreite ermöglichen. Die Zustimmung der TAB liegt aufgrund der bisherigen Untersuchungen vor.

#### *2.5. Welches Ergebnis im Einzelnen hatte die im November 2014 durchgeführte Fahrgastzählung?*

Grundlage für eine Fahrgastsimulation ist die Erhebung von realitätsnahen Eingangswerten. Zu diesem Zweck wurden am 4. und 13. November 2014 Fahrgasterhebungen während der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden durchgeführt. Im ersten Erhebungstermin wurde die vorhandene Treppenanlage durch Absperrelemente auf den geplanten Zustand (Breite 1,80 m) reduziert. Im zweiten Termin wurde die

Erhebung mit der vorhandenen Treppenbreite (Breite 3,48 m) durchgeführt. Dieses Vorgehen ermöglichte einen direkten Vergleich zwischen der Bestandstreppenanlage und der geplanten Treppenanlage. Als Eingangskenngröße wurde die Anzahl der Fahrgäste erhoben, welche nach Einfahrt eines Zuges die Treppenanlage abwärts und aufwärts begehen. Zwischen den einzelnen Zügen wurde als weitere Eingangskenngröße die ungestörte Reisezeit zur Begehung der Treppenanlage ermittelt. Die Auswertung der Fahrgasterhebungen zeigt, dass keine Erhöhung der Reisezeit bei Reduzierung der Treppenbreite auf 1,80 m zu erkennen ist.

*2.6. Warum genau erfolgte die Fahrgasterhebung im Monat November, wenn unter anderem im direkt angrenzenden und zeitweise von vielen Schülergruppen besuchten Kletterwald Winterpause ist?*

Die Fahrgasterhebung erfolgt grundsätzlich in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde, die maßgeblich durch den Schüler- und Berufsverkehr geprägt wird. Insofern sollte diese nicht in den Ferien erhoben werden. Die Nutzung des Kletterwaldes spielt nur eine untergeordnete Rolle für die Datenqualität der Fahrgasterhebung.

*2.7. Welche Szenarien wurden im Einzelnen in der Simulation der Fußgängerströme auf der Treppenanlage im Zuge der Variantenuntersuchung untersucht?*

Die Simulation der Fußgängerströme erfolgte auf Basis des Prognoseverkehrsaufkommens für das Jahr 2030 und berücksichtigt die Entwicklungen im U-Bahn- und Busverkehr. In der Prognose wurde hierbei nicht das mittlere tägliche Fahrgastaufkommen, sondern das maximale Fahrgastaufkommen im Jahr 2030 berücksichtigt (Worst-Case-Fall). Hierbei wurden Simulationsläufe der Bestandstreppenbreite von 3,48 m mit der geplanten Treppenbreite von 1,80 m verglichen.

Des Weiteren wurden Zugausfälle (auf Gleis 1 oder 2 und auf Gleis 1 und Gleis 2) simuliert.

Die Simulation ergab in allen Fällen die geforderte Verkehrsqualität. Auch ein Zugausfall führt nicht zu einer Überlastung der geplanten Treppenanlage.