

## Barrierefreie Haltestelle am Diakonissenhaus

Notiz zum Workshop am 28.01.2010

### Ausgangslage:

- wichtige Haltestelle
- wie auch die übrigen in der G.-Schwarz-Straße, alle zwischen 1000 und 1400 werktägliche Einsteiger
- Betrieb erfolgreich durch die Linie 7, derzeit stärkste Linie im Netz der LVB
- Gerade am Krankenhaus wird barrierefreie Haltestelle gefordert
- Der Gleiszustand ist gut, die Schienen sind in den 90er Jahren neu verlegt, als lärmarmes Gleis in Gummielementen gelagert
- Gleise halten noch ca. 15 Jahre bis zur Erneuerungsbedürftigkeit
- Die Straße ist sehr schmal, ca. 14,5m Breite zwischen den Gebäuden

### Problemlage:

- Ziel der LVB ist es, mittelfristig den Gleismittenabstand von 2,56 m auf 2,80 m zu erhöhen, um breitere Fahrzeuge einsetzen zu können (Kapazitätsverbesserung)
- Bei umfangreichen Baumaßnahmen erfolgt deshalb Gleisbau
- Bahnsteigkanten liegen auf 46 m Länge in der Geraden mit 1,20 m Abstand zur Gleismitte.
- 2 x 1,20 m Abstand und 2,56 m Gleismittenabstand untereinander ergibt 4,96 m lichte Breite zwischen den Bahnsteigkanten
- Diese Breite reicht nicht aus, um dort Individualverkehr zu erlauben, denn eine Fahrspurbreite von 2,56 m (das würde sich ergeben) ist viel zu schmal.
- Folglich ist der Ausbau mit Gleisanpassung möglich, dann reicht die Durchfahrbreite für den MIV aus und die gewünschten 2,80 m Gleismittenabstand wären erreicht.
- Diese Lösung wäre förderfähig (Vollversion)

### Kosten:

- Haltestelle- und Gleis-/Fahrleitungsbau kostet erfahrungsgemäß 1,2 Millionen Euro. Vor allem die Anpassung aller Leitungen im Untergrund und der Gleisbau führen zu diesen Kostengrößen
- Eine Förderung durch die Landesdirektion erfolgt i.d.R. zu 75%, das heißt 300.000 Euro verbleiben als Eigenmittel bei der LVB
- Aktuell ist die Höhe aller Fördermittel nicht ausreichend um dringende Projekte zu finanzieren, folglich kann kein Anspruch abgeleitet werden oder keine kurzfristige Finanzierung gesichert werden
- Die Variante, nur Bahnsteige an die Bestandsgleise zu bauen, erfordert keinen Leitungsbau / Gleisbau / Fahrleitungsbau. Nach bisherigen Erfahrungen dürften die Kosten für Bahnsteigkante und Deckenschluss bei ca. 30.000 Euro liegen.
- Diese Lösung wäre nicht förderfähig, da die Bindefrist an die Investition länger als die Haltbarkeit der Gleise ist, folglich sind die 30.000 Euro Eigenmittel der LVB.
- Diese Lösung würde auf weitere Ausstattungselemente verzichten (Billigversion)

## Auswirkungen

- Die Vollversion verändert nichts im Verkehrsgefüge, aufgrund der Verziehungslängen der Gleise können ggf. einige Stellflächen in der G-Schwarz-Straße entfallen
- Die Billigversion führt zu keinem zusätzlichen Stellplatzverlust, dafür ist die Straße für den MIV an der Stelle unpassierbar (Fahrrad passt durch)
- Der MIV ist gezwungen, sich andere Wege zu suchen

## Finanzierung – Auswirkungen

- die Vollversion wäre technisch ideal, aber nicht finanzierbar (nicht kurzfristig, aus Instandhaltungssicht frühestens in 15 Jahren)
- die Billigversion wäre problemlos kurzfristig finanzierbar, führt aber zu Einschränkungen

## Auswirkungen der Einschränkungen

- gegenwärtig verbinden die G.-Schwarz-Straße und die W.-Zipperer-Straße Leutzsch mit Lindenau
- am Beginn der Schwarzstraße ist der MIV eingeschränkt (Einbahnstraße), das führt zu insgesamt sehr geringen Belastungszahlen
- am Ende der Zippererstraße ist die Durchfahrmöglichkeit zu H.-Driesch-Straße sehr schmal, das führt dort zu einer sehr niedrigen Belegung
- der MIV wechselt auf den zahlreichen Querstraßen zwischen den genannten Hauptstraßen
- Siehe dazu die Schemaskizze, oberer Teil
- Bei Sperrung am Diakonissenkrankenhaus durch die Billigversion können die Verflechtungen nicht mehr an allen Querstraßen – je nach individuellen Erfordernissen – erfolgen und konzentrieren sich auf den Bereich zwischen Krankenhaus und Rathaus Leutzsch
- Hier werden die Querstraßen stärker belastet
- Insgesamt werden an den belasteten Anfängen / Enden der Hauptstraßen zwischen 6000 und 10.000 KfZ (Zählung 2007) gezählt.
- Bei Sperrung am Krankenhaus wird sich ein Teil dieser Menge über andere Verbindungen von Leutzsch nach Lindenau (oder weiter) einen Weg suchen
- Es verbleibt im Wesentlichen Ziel- und Quellverkehr
- In der Schemaskizze ist das die untere Variante
- Die konkrete Belastung der jeweiligen Querstraßen ist anhand der gängigen Modelle nicht zu ermitteln, das muss auf anderen Wegen berechnet werden
- Eventuelle Verlagerungen auf andere Verkehrsträger sind nicht eingerechnet

## Weitere Schritte

- gemeinsam mit dem VTA wird die Verkehrstechnische Untersuchung der Auswirkungen fortgesetzt
- Ziel ist, noch im ersten Halbjahr eine Entscheidung über die Varianten treffen zu können
- Über weiterführende Wechselwirkungen, z.B. mit dem Planer der gegenüber liegenden Wohnbebauung (Büro Fuchshuber und Partner) sind entsprechende Abstimmungen zu führen