

Begründung:

## 1. Grundlagen

- STEP Verkehr und öffentlicher Raum: Stadtratsbeschluss am 15.10.2003 Punkt 3.8 Besondere Mobilitätsbedürfnisse  
Stichworte: Vermeidung und Beseitigung von Hindernissen und Barrieren, Programm für Bordabsenkungen, Ersetzung von Fußgängerüber- und -unterführungen durch ebenerdige Übergänge, Ausstattung LSA mit Blindenleitsystem, Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen stufenlos und barrierefrei Punkt 4.8 Soziale Sicherheit – Vermeidung von Angsträumen  
Zitat: „...Unterführungen, die ausschließlich der Querung von Straßen dienen, sind daher durch ebenerdige Übergänge zu ersetzen. Unterführungen in Verbindung mit unterirdischen Haltestellen müssen attraktiv, hell und übersichtlich gestaltet sein.“
- RB 284/95 – S-Bahn Leipzig Citytunnel: Grundsatzbeschluss mit Bestätigung der Trassenlage (Linienführung und Gradienten) und Lage der Haltepunkte
- RBIII-466/00: City-Tunnel Leipzig-Beschluss zur Realisierung und Finanzierung, Anlagen: u. a. Entwurfsplanung, Dokumentation Wettbewerb
- FA SB am 04.02.2003: Stellungnahme zum Planfeststellungsbeschluss erste Planänderung – Stadt stimmt dem Vorhaben unter Beachtung der gegebenen Forderungen zu
- RB IV-528/06 vom 08.02.2006: ÖPNV-Schnittstelle am Haltepunkt Hauptbahnhof Punkt 6: Barrierefreiheit: Alle Treppen sind zusätzlich mit Fahrtreppen ausgestattet. Die S-Bahn-Station ist über zwei Aufzüge erreichbar. Die gesetzlichen Vorschriften zur Barrierefreiheit werden damit eingehalten.
- Abstimmungen mit der AG Barrierefreiheit/Blindenleitsystem mit Mitgliedern des Behindertenbeirates am 09.06.2006, 16.07.2007 und 17.09.2007
- Konkrete Vorstellung aller Haltepunkte City-Tunnel im Behindertenbeirat am 25.06.2007
- FA SB und SBB Mitte im März/April 2009: Weiterer Fortgang der Arbeiten am Hbf. einschl. Vorstellung Endzustand

## 2. Veranlassung und Zielstellung

Derzeitige Situation:

Der Fußgängertunnel (Verteilerebene) als Bestandteil des Südzuganges am Hauptbahnhof wurde auf Veranlassung der Stadt Leipzig gemeinsam mit der S-Bahn-Station Hauptbahnhof des City-Tunnels durch die Vorhabenträgerin Deutsche Bahn AG (DB AG) errichtet. Im Vertrag zwischen der Deutschen Bahn Station & Service AG und der Stadt vom 18.06.2010 wurde die Zuordnung in das Anlagevermögen der Stadt und die anteilige Finanzierung geregelt.

Gemäß den für die Deutsche Bahn AG maßgebenden Vorschriften und Richtlinien ist je Station des City-Tunnels ein barrierefreier Zugang zwischen Geländeoberfläche und Bahnsteig zu errichten. Dies wurde in den Planfeststellungsunterlagen zum City-Tunnel Leipzig entsprechend berücksichtigt und mit Beschluss vom 19.05.2000 planfestgestellt. Die City-Tunnel-Station Hauptbahnhof ist sowohl vom Südzugang (Innenstadt, Zugang Nikolaistraße) als auch vom Nordzugang (Längsbahnsteighalle im Hauptbahnhof) barrierefrei zu erreichen.

Am Hauptbahnhof (Südzugang) sind folgende Verbindungselemente planfestgestellt:

- von der Nikolaistr. (Geländeoberfläche) zur Verteilerebene (Zwischenebene):  
Feste Treppen, Fahrtreppen, Aufzug Verteilerebene (Zwischenebene)
- von der Verteilerebene zur S-Bahnstation (Bahnsteigebene):  
Feste Treppen, Fahrtreppen, Aufzug
- von der Verteilerebene zu den LVB-Haltestellen:  
Feste Treppen, Fahrtreppen (gemäß Planung kein direkter barrierefreier Zugang; indirekter Zugang mit Aufzug zum Kleinen Willy-Brandt-Platz und über mit Lichtzeichenanlage gesicherten Fußgängerüberweg zur Haltestelle)
- von der Verteilerebene zu den Promenaden Hauptbahnhof:  
Feste Treppen, Fahrtreppen (gemäß Planung kein barrierefreier Zugang)

Mit Schreiben der Stadt vom 11.12.2007 wurden die Fahrtreppen von der Verteilerebene zu den Promenaden Hauptbahnhof aus Kostengründen abbestellt. Eine spätere Nachrüstung der Fahrtreppen ist bauseitig möglich. Allerdings ermöglichen diese keine barrierefreie Zuwegung. Sie dienen lediglich dem komfortableren Erreichen des Zieles.

Damit ergeben sich folgende barrierefreie Zugänge:

- Hauptbahnhof:  
mit Lichtzeichenanlagen gesicherte Fußgängerüberwege vor der Ost- und vor der Westhalle
- S-Bahn-Haltepunkt Hbf (Bahnsteigebene):  
aus Richtung Nikolaistraße über Aufzug zur Verteilerebene und von dort über Aufzug zur S-Bahnstation (versetzte Anordnung der Aufzüge aus geometrischen Gründen)  
oder  
über Aufzug Längsbahnsteighalle Hauptbahnhof
- LVB-Haltestellen:  
mit Lichtzeichenanlagen gesicherte Fußgängerüberwege vor der Ost- und vor der Westhalle
- von S-Bahnstation Hbf:  
über Aufzug Richtung Ausgang Nikolaistraße zur Verteilerebene und von dort über Aufzug zur Nikolaistraße und mit Lichtzeichenanlage gesicherten Fußgängerüberweg vor der Westhalle
- Promenaden Hauptbahnhof (keine Bahnanlage):  
mit Lichtzeichenanlagen gesicherte Fußgängerüberwege vor der Ost- und vor der Westhalle
- von S-Bahnstation Hbf:  
über Aufzug zur Längsbahnsteighalle  
bzw.  
über Aufzug zur Verteilerebene, über Aufzug zur Nikolaistraße und mit Lichtzeichenanlage gesicherten Fußgängerüberweg vor der Westhalle

In der Verteilerebene treffen und teilen sich die Fußgängerströme entsprechend ihres Ausgangsortes und ihrer Zielrichtung. Sie ist Zugang zur City-Tunnel-Station, zur Innenstadt, zu den LVB-Haltestellen und zu den Promenaden Hauptbahnhof.

Ein nördlicher Ausgang aus der Verteilerebene ist, bei gegenwärtiger Nutzung des Untergeschosses der Westhalle des Bahnhofes, nur über das Einkaufszentrum Promenaden Hauptbahnhof im Zeitraum von 5:00 bis 23:00 Uhr möglich.

Der durch das Einkaufszentrum genutzte Abschnitt der Verteilerebene wird außerhalb der Öffnungszeiten mit einem Brandschutztor, Standort nördlich der Aufgänge zur LVB-Haltestelle, gesichert. In diesem Abschnitt der Verteilerebene ist eine Höhensprung von 1,52 m vorhanden, der beim direkten Zugang ins Untergeschoss des Einkaufszentrums Promenaden Hauptbahnhof über eine Treppenanlage überwunden werden muss.

## Zielstellung

Die Stadt Leipzig ist Baulastträgerin des Fußgängertunnels.

Bauliche Verbesserungen im Fußgängertunnel sind daher durch die Stadt Leipzig zu planen, zu finanzieren und zu bauen.

Ziel war es, zu prüfen, ob und mit welchem Finanzaufwand diese Barriere beseitigt werden kann.

### 2.1 Alternative bei Nichtrealisierung der geplanten Maßnahme

Über die Verteilerebene können die Innenstadt (Ausgang Nikolaistraße) und die S-Bahnstation mit Aufzügen barrierefrei erreicht werden, ausgenommen ist der direkte Weg Verteilerebene – Untergeschoss Promenaden Hauptbahnhof. Hier muss der mit Lichtzeichenanlage gesicherte ebenerdige Fußgängerüberweg vor der Westhalle und die Nutzung der Aufzüge innerhalb der Promenade als Zugang zum Untergeschoss genutzt werden.

## 3. Beschreibung der untersuchten Varianten zur Herstellung der Barrierefreiheit

### 3.1 Rampen

Bei der Ausbildung einer Rampe an Stelle der Fahrtreppe müssen einige grundlegende Dinge des vorhandenen Baukörpers beachtet werden:

- Die bauliche Hülle muss die Verteilerebene gegen das anstehende Grundwasser abriegeln. Im Bereich zwischen Treppe und Brandschutztor verläuft eine Raumfuge, deren Abdichtung keinesfalls beeinträchtigt werden darf.
- Nördlich des Aufganges zur Haltestelle der Leipziger Verkehrsbetriebe ist die Verteilerebene durch Funktionsbereiche der Promenaden Hauptbahnhof überlagert. Damit wurde die Anordnung eines Brandschutztores in der Verteilerebene erforderlich. Dessen Funktion ist nicht durch bauliche Veränderungen zu beeinträchtigen.
- Nördlich der Treppe quert im Deckenbereich ein Abwassersammler das Bauwerk. Daraus ergibt sich eine Reduzierung der Durchgangshöhe von 2,85 m auf 2,30 m und die Verkehrsfläche wird durch eine statisch unverzichtbare Stütze geteilt.

#### 3.1.1 Machbarkeitsuntersuchung der DEGES

In den Jahren 2007 und 2013 wurden Untersuchungen zum Einbau einer behindertengerechten Rampe an Stelle der vorgesehenen Fahrtreppen beauftragt.

**Aufgabenstellung:** Rampe mit Zwischenpodest und Bewegungsfläche bei einer zu überwindenden Höhe von 1,52 m unter Berücksichtigung der Richtwerte/Empfehlungen zum barrierefreien Planen und Bauen.

**Ergebnis:** Beide unabhängigen Untersuchungen kamen zu dem Ergebnis, die Rampe kann nicht behindertengerecht ausgeführt werden, da eine Rampenneigung unter 10 % nicht zu realisieren ist. Bei Einhaltung der Vorgaben für die zulässigen Rampenneigungen werden im Bereich des Abwassersammlers

die erforderlichen und vertretbaren Durchgangshöhen, selbst bei Eingriffen in die Deckenkonstruktion, nicht erreicht.

### 3.2 Aufzug

Im August 2013 wurde eine Studie/Planung für den Einbau eines Liftes beauftragt.

**Aufgabenstellung:** Einbau einer Liftanlage zur Überwindung des Höhensprunges von 1,52 m unter Nutzung der vorhandenen Einbaugrube der ursprünglich vorgesehenen Fahrtreppe.

**Ergebnis:** Der Einbau ist machbar. In der Folge sind Eingriffe und Änderungen in der Deckenkonstruktion, der Sprinkleranlage und des Blindenleitsystems erforderlich.

### 4. Finanzierung

Die Finanzierung der Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit muss durch die Stadt Leipzig als Eigentümer der Verteilerebene erfolgen.

Für den Einbau einer Liftanlage gemäß Punkt 3.2 werden in der o. g. Planung folgende Kosten nach DIN 276 auf der Grundlage einer Grobmengenermittlung berechnet.

	Kosten
Baukosten (brutto)	136.850 €
Planungskosten/Bauüberwachung	11.500 €
Anpassungsarbeiten (Stromanschluss/Sprinkleranlage/Treppen- anlage)	5.500 €
Gesamtkosten (brutto)	153.850 €

Mit Schreiben vom 02.06.2014 an die Deutsche Bahn Station & Service AG und die Promenaden Hauptbahnhof, als Anlieger und Nutzer der Verteilerebene, wurde um Prüfung der Finanzbeteiligung an der Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit ersucht.

Durch die Deutsche Bahn Station & Service AG wurde eine Finanzbeteiligung mit Schreiben vom 17.06.2014 abgelehnt.

Seitens der Promenade Hauptbahnhof wurde die Prüfung einer Finanzbeteiligung zugesagt, das Ergebnis liegt z.Zt. nicht vor.

Bei einer positiven Zusage verringert sich der durch die Stadt zu erbringende Kostenrahmen entsprechend.

Für die laufende Unterhaltung, Instandhaltung und Wartung der Liftanlage werden Kosten in Höhe von ca. 5.000 €/Jahr erwartet.

Über die zusätzliche Bereitstellung der im (Ergebnis-) Haushaltsjahr 2017 ff anfallenden Folgekosten ist im Rahmen der Haushaltsplanung 2017 zu entscheiden. Die Mittel werden durch das Fachamt entsprechend angemeldet.

### 5. Termine

Für die Umsetzung der Maßnahme muss folgende Terminalschiene benannt werden:

- Fertigstellung der Planung und Erstellung der Ausschreibungsunterlagen: ca. 4 Wochen
- Einholung von Angeboten/Vergabe (in Abhängigkeit vom Vergabeverfahren)

- Durchführung der Bauleistungen ca. 4 Wochen:
  - Baustelleneinrichtung und Absicherung
  - Teilabbruch Treppenanlage (wechselseitig)
  - Errichtung der Abfangkonstruktion der Treppe
  - Errichtung der Stahlbetonbodenplatte für den Lift
  - Elektroanschluss (400 V)
  - Natursteinarbeiten im Bereich der Treppe
  - Metallbauarbeiten (Handläufe)
  - Verlegung der Sprinkleranlage in der Unterhangdecke
  - Verlegung von Leuchten
  - Anpassung des Blindenleitsystems
- Montage Aufzug (Lieferzeit ca. 4 - 6 Monate)

## 6. Sonstiges

Die Baumaßnahme muss unter laufendem Betrieb der Verteilerebene erfolgen. Dazu sind Abstimmungen mit der DB Station & Service AG als Eigentümer der Station und der ECE als Eigentümer der Promenaden Hauptbahnhof und Betreiber der Verteilerebene zu führen.

## 7. Fazit

Rampenanlagen, die den Standards für Barrierefreiheit entsprechen und eine Länge von ca. 30 m erreichen, können auf Grund der zur Verfügung stehenden lichten Höhe (Kopffreiheit) in der Unterführung nicht realisiert werden.

Die barrierefreie Zugänglichkeit vom Fußgängertunnel zu den Promenaden Hauptbahnhof ist nur durch den nachträglichen Einbau einer Lifthanlage erreichbar.

Eine erste Kostenberechnung für den Einbau eines Liftes geht von Baukosten in Höhe von insgesamt 153.850 € brutto aus.

Die jährlichen Unterhaltungskosten werden mit ca. 5.000 € eingeschätzt.