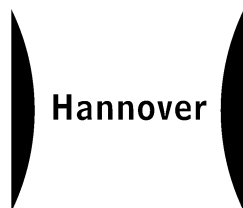


Landeshauptstadt



Beschluss-  
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte  
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss  
In den Verwaltungsausschuss  
In die Ratsversammlung

Nr. 0297/2013

Anzahl der Anlagen 1

Zu TOP

---

## Stadtbahnstrecke D-West: Neu- und Ausbau Citystrecke – Grundsatzbeschluss

### **Antrag,**

Die Stadtbahnlinien 10 und 17 werden zukünftig oberirdisch zum neuen Endpunkt Raschplatz geführt. Die Strecke wird vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Durchführung der Maßnahme ist nur mit einem Zuschuss des Landes möglich und steht deshalb unter einem generellen Finanzierungsvorbehalt.

### **Berücksichtigung von Gender-Aspekten**

Frauen sind im besonderen Umfang auf den ÖPNV angewiesen und im Rahmen der Begleitmobilität mit Kindern und älteren Menschen in stärkerem Umfang gefordert. Unter diesem Aspekt stellt der barrierefreie Ausbau der Strecke eine wesentliche Verbesserung beim Ein- und Ausstieg in die Stadtbahn da.

### **Kostentabelle**

Die finanziellen Auswirkungen können zurzeit noch nicht in einer Kostentabelle dargestellt werden.

### **Begründung des Antrages**

#### **1. Ausgangssituation**

Mit Beschluss der Drucksache Nr. 371 (III) der Region Hannover hat die Regionsversammlung am 18. Juni 2012 entschieden, dass der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West für den Betrieb von Hochflurfahrzeugen vorbereitet und insbesondere mit der Streckenplanung begonnen wird.

Mit Beschluss der Drucksache Nr. 404 (III) der Region hat daraufhin der Regionsausschuss am 10. Juli 2012 einstimmig entschieden, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) mit der Vorplanung zum Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West zwischen „Am Küchengarten“ und „Platz der Kaufleute“ beginnt und die

Programmaufnahme zur Förderung durch das Land Niedersachsen beantragt. Dafür wurden die entsprechenden Planungskosten freigegeben.

Auf Grundlage dieses Beschlusses hat die infra wiederum die TransTecBau mit der Planung dieses Streckenabschnitts beauftragt. Die Planung erfolgte in Abstimmung zwischen infra, üstra und den Verwaltungen von Stadt und Region Hannover und wurde von einem Arbeitskreis mit Vertreterinnen und Vertretern dieser Häuser begleitet. Der so gemeinsam erarbeitete Vorschlag zu Neu- und Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West wurde erstmals am 04.10.2012 im Rahmen einer Informationsveranstaltung der Region öffentlich präsentiert und anschließend auch den zuständigen politischen Gremien vorgestellt, dem Verkehrsausschuss der Region Hannover am 11.10.2012 und dem Stadtentwicklungs- und Bauausschuss der Landeshauptstadt Hannover am 17.10.2012.

In der darauf folgenden politischen und öffentlichen Diskussion wurde deutlich, dass die Förderfähigkeit einer Neubaustrecke bis zum Platz der Kaufleute mit Abriss der Raschplatzhochstraße in Frage gestellt ist. Daher schlägt die Verwaltung nun einen Endpunkt in der Lister Meile am Raschplatz vor.

In zwei weiteren Informationsdrucksachen 721 (III) und 803 (III) hat die Regionsverwaltung über das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung bzw. über einen aktuellen Variantenvergleich informiert.

Mit der vorliegenden Drucksache soll nunmehr für die entwickelte Planung ein Grundsatzbeschluss getroffen werden.

## **2. Ausbaukonzept**

Der geplante Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West im Abschnitt Glocksee – Hbf/Raschplatz (Lister Meile) (vgl. Übersichtsplan als Anlage) weist eine Streckenlänge von 2,2 km auf und umfasst den Neubau von fünf Haltestellen. Darüber hinaus ist ebenfalls der barrierefreie Ausbau aller fünf weiteren Haltestellen auf der Strecke D-West von Harenberger Straße bis Am Küchengarten vorgesehen. Der heutige Streckenabschnitt Ernst-August-Platz – Thielenplatz – Aegidientorplatz soll aufgegeben werden, alternative Verbindungen existieren unterirdisch zwischen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz (B-Tunnel) sowie Steintor und Aegidientorplatz (C-Tunnel) mit sieben Stadtbahnlinien.

Die bisherigen Planungen sehen folgendes Ausbaukonzept vor: Der Streckenausbau beginnt am Gleisdreieck Glocksee mit der barrierefreien Realisierung der gleichnamigen Haltestelle. Die gesamte Braunstraße wird umgestaltet und dabei städtebaulich aufgewertet. Die Stadtbahn erhält hier erstmalig einen besonderen Bahnkörper, der mit Rasengleisen ausgebildet werden soll. Daneben schließt sich jeweils eine einspurige Richtungsfahrbahn sowie ein Radfahrstreifen an. Zwischen Fahrbahn und Gehweg wird außerhalb der Haltestelle Glocksee ein Parkstreifen eingerichtet, der nur durch neue Baumstandorte unterbrochen wird. Eine neue signalisierte Querungsmöglichkeit wird als Verbindung zwischen Glockseestraße und Dreyerstraße für den Fußgänger- und Fahrradverkehr vorgesehen.

Der Goetheplatz bleibt in seiner heutigen Ausbildung bestehen. Östlich schließt sich die Haltestelle Goetheplatz an. Am heutigen Standort soll ein Mittelhochbahnsteig entstehen, der einen Eckumstieg zwischen den Linien 10 und 17 am selben Bahnsteig ermöglicht. Fahrgäste aus bzw. in Richtung Ahlem/Limmer/Linden-Nord können hier zukünftig bequem in bzw. aus Richtung Linden-Süd/Ricklingen/Mühlenberg/Wettbergen umsteigen. Im weiteren Verlauf der Goethestraße wird die Stadtbahn wie bereits heute auf einem besonderen Bahnkörper mit Rasengleisen bis zur Querung des Cityringes am Leibnizufer

geführt. Der Straßenquerschnitt der westlichen Goethestraße wird ähnlich der Braunstraße als Allee mit Parkstreifen, Radfahrstreifen und einspurigen Richtungsfahrbahnen ausgebildet.

Auch östlich des Cityringes erfolgt in der Goethestraße eine neue Straßenraumaufteilung mit Baumpflanzungen, Park- und Radfahrstreifen. Die Stadtbahn erhält hier aus Verkehrssicherheitsgründen durchgängig einen sogenannten halbseitig besonderen Bahnkörper, um den Unfallpunkt Lützowstraße mit heute über die Gleise linksabbiegenden Fahrzeugen zu entschärfen. Dabei wird das stadtauswärtige Gleis durch Borde separat vom Individualverkehr geführt, während das stadteinwärtige Gleis straßenbündig liegt und damit überfahrbar ist. Durch die Schaltung der Lichtsignalanlagen wird sichergestellt, dass die Stadtbahn mit einer guten Qualitätsstufe verkehren kann.

Die heutige Haltestelle Clevertor entfällt, da für die neue Haltestelle Steintor ein neuer Standort in der Münzstraße zwischen den Einmündungen Scholvinstraße und Lange Laube gefunden wurde und damit nur noch rund 240 m von der heutigen Haltestelle Clevertor entfernt liegt und so die Gebiete beidseitig der östlichen Goethestraße bis zum Cityring sehr gut erschließt.

Die neue Haltestelle Steintor in der Münzstraße liegt rund 200 m westlich der heutigen Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße und bietet so den umsteigenden Fahrgästen zu und von den Stadtbahnlinien 4, 5, 6 und 11 in der darunter liegenden Tunnelstation kurze Umsteigewege. Vorgesehen ist aufgrund der hohen Fahrgastfrequenz ein neuer Mittelhochbahnsteig mit Rampen an beiden Bahnsteigenden. Über die Rampen können Fahrgäste die signalisierten Fußgängerüberwege in Höhe Lange Laube und Scholvinstraße erreichen und so sicher die Münzstraße überqueren. Der Knotenpunkt Scholvinstraße/Goethestraße übernimmt zukünftig die Funktion der heutigen Einmündung Georgstraße/Goethestraße in die Münzstraße und stellt so die Erreichbarkeit des Quartiers um Marstall und Schmiedestraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sicher. In diesem Zusammenhang muss die Scholvinstraße stadtbahnbedingt im Zweirichtungsverkehr ausgebildet werden. Hierdurch ergäbe sich in Zukunft die Möglichkeit, die Steintorstraße, die Schmiedestraße zwischen Georgstraße und Marstall sowie die heutige Fahrbahn in der Georgstraße zwischen Schmiedestraße und Marstall zurückzubauen. Die heutigen Bushaltestellen am Steintor für die RegioBus-Linien 300, 500 und 700 in der Münzstraße sowie für die üstra-Linien 128 und 134 in der Kurt-Schumacher-Straße werden in ähnlicher Lage neu gestaltet. Die von Mendini gestalteten gelb-schwarzen Busstops in der Kurt-Schumacher-Straße sollen nach außen versetzt werden und zukünftig anstelle der Stadtbahn- nun den Busfahrgästen als Witterungsschutz dienen.

Die Stadtbahn soll in der Kurt-Schumacher-Straße aufgrund der vielseitigen konkurrierenden Nutzungsansprüche bei gleichzeitig geringer verfügbarer Straßenraumbreite zukünftig grundsätzlich straßenbündig auf einer gemeinsamen Spur mit dem MIV geführt werden. Durch optimierte Signalsteuerungen wird sichergestellt, dass Stadtbahn und Bus den Straßenzug priorisiert befahren können. Gehwege mit Parkstreifen, Radfahrstreifen und Baumstellungen werden den Straßenzug städtebaulich auf.

Östlich des Knotenpunktes Herschelstraße/Andreaestraße wird die Kurt-Schumacher-Straße vom MIV in Richtung Westen entlastet. In diesem Bereich ist auch die Haltestelle Hauptbahnhof/Ernst-August-Platz mit einem Mittelbahnsteig und Rampen an beiden Enden platziert. Eine intensive Abwägung wurde dabei für den Standort dieser neuen Haltestelle vorgenommen. Insbesondere am Hauptbahnhof besteht der hohe Anspruch, sowohl die Verknüpfung zu den anderen Stadtbahnlinien und den Zügen des Nah- und Fernverkehrs zu verbessern als auch die Erschließung der zentralen City zu

optimieren. Insofern wurden in der Planung sowohl eine Haltestelle am Raschplatz als auch eine Haltestelle im Bereich nordwestlich des Ernst-August-Platzes vorgesehen. Bei letzterer wurden zwei Haltestellenstandorte (in der Unterführung Lister Meile und in der Kurt-Schumacher-Straße neben der Ernst-August-Galerie) untereinander abgewogen und intensiv diskutiert. Die Verwaltung schlägt vor, den Bahnsteig in der Kurt-Schumacher-Straße anzuordnen, da diese Lösung bei den Kriterien Verkehrssicherheit, Erschließung der City, Kosten, Aufenthaltsqualität, Verkehrsabwicklung des Individualverkehrs, Lärm, soziale Kontrolle und Sichtbeziehungen vom/zum Hauptbahnhof deutliche Vorteile aufweist.

Am Knotenpunkt Ernst-August-Platz/Lister Meile werden die Fahrbeziehungen für den Kraftfahrzeugverkehr zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Lister Meile (d.h. der Linksabbieger in Richtung Posttunnel und der Rechtseinbieger aus Richtung Posttunnel) unterbunden. Der stadtauswärtige Verkehr wird damit den Posttunnel nicht mehr frequentieren. Der Zielverkehr in die Innenstadt kann weiterhin über den Posttunnel oder über die Kurt-Schumacher-Straße in die Schillerstraße bzw. auf den DB-Parkplatz abgewickelt werden. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser ist somit sichergestellt. Stadteinwärtige Durchgangsverkehre zur Goseriede sind hierdurch nicht unterbunden, werden aber aufgrund der beschriebenen Wegführung deutlich reduziert auftreten.

Im weiteren Verlauf biegt die Stadtbahn zukünftig am Ernst-August-Platz von der Kurt-Schumacher-Straße in die Lister Meile und durchfährt die Eisenbahnunterführung („Posttunnel“) Richtung Raschplatz. In der Unterführung können die Gleise nur straßenbündig verlegt werden und sollen stadteinwärts (Richtung Steintor) vom MIV mitgenutzt werden. Stadtauswärts (Richtung Raschplatz) verkehren nur Busse auf dem Gleis. Es ist beabsichtigt, aus der Unterführung Treppen zu den Bahnsteigen für die Gleise 1 und 2 bzw. 3 und 4 einzubauen, um die Umsteige- und Zugangswege zu verkürzen. Die üstra-Buslinien 121, 128 und 134 sollen weiterhin auf dem Bahnhofsvorplatz halten. Im Bereich der Ernst-August-Galerie ist weiterhin die Haltestelle für die RegioBus-Linien 300, 500 und 700 angeordnet, nördlich des Posttunnels am neuen ZOB befindet sich eine weitere Haltestelle für die Buslinien 121, 134, 300, 500 und 700.

Zwischen Rundestraße und Hamburger Allee erhält die Stadtbahn in Mittellage der Lister Meile wieder einen besonderen Bahnkörper. Hier entsteht mit der Haltestelle Hauptbahnhof/Raschplatz auch der vorläufige Endpunkt der Neubaustrecke. Die Option einer zukünftigen Weiterführung der Strecke in der Berliner Allee bleibt gewahrt. Die Endhaltestelle erhält einen Mittelbahnsteig mit vorgelagertem doppeltem Gleiswechsel. Rampen und signalisierte Überwege über die Lister Meile sind an beiden Bahnsteigenden vorgesehen. Durch diesen Haltestellenstandort entstehen kurze und barrierefreie Umsteigewege zwischen den Stadtbahnlinien 10 und 17 und den in der Tunnelstation Hauptbahnhof verkehrenden Linien 1, 2, 3, 7, 8 und 9 der A- und B-Strecke. Auch für die Umsteiger zu den Zügen im nördlichen Bahnhofsbereich ergeben sich Vorteile durch kürzere Umsteigewege über die Rundestraße oder den Nordwesteingang des Hauptbahnhofes.

### **3. Bedienungskonzept**

Die Stadtbahnstrecke D-West wird heute durch die Stadtbahnlinie 10 (Ahlem - Aegidientorplatz) tagsüber im 7,5-Minuten-Takt sowie die Stadtbahnlinie 17 (Wallensteinstraße – Aegidientorplatz) tagsüber im 15-Minuten-Takt bedient.

Für die Bedienung des in Abschnitt 2 beschriebenen Ausbaukonzepts sind dieselben Linien im selben Takt vorgesehen, weil eine Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen für die nächsten Jahre nicht absehbar ist. Die Linien 10 und 17 sollen somit verkürzt und von

Ahlem bzw. Wallensteinstraße zukünftig zum Raschplatz geführt werden. Mit den dadurch eingesparten Betriebskosten in Höhe von ca. 600.000 € pro Jahr sollen die bereits heute mit jeweils drei Fahrten pro Tag in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (HVZ) fahrenden Verstärkerlinien von Ahlem sowie Empelde durch den A-Tunnel über Kröpcke zum Hauptbahnhof zukünftig häufiger bedient werden.

#### **4. Verkehrsuntersuchungen für die Innenstadt**

Die Überprüfung der verkehrlichen Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte im Innenstadtbereich wurde durch das Ingenieurbüro R+T aus Darmstadt vorgenommen. Das dem Verkehrsgutachten zu Grunde gelegte Mengengerüst zur Überprüfung basiert auf umfangreichen Verkehrszählungen an allen relevanten Knotenpunkten des nordwestlichen Innenstadtkvadranten aus dem Jahr 2009.

Die konkreten verkehrlichen Nachweise wurden mit Hilfe eines mikroskopischen Simulationsmodells erbracht. Als Grundlage wurde, wie allgemein nach dem HBS (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Entwurf 2012) üblich, der werktägliche Spitzenverkehr als Bemessungsgrundlage herangezogen. Die Berechnungen haben ergeben, dass die Verkehre an allen betrachteten Knotenpunkten im Innenstadtbereich leistungsfähig abgewickelt werden können. Die Kurt-Schumacher-Straße, die Lister Meile und insbesondere der Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/Lister Meile werden durch die halbseitige Sperrung des Posttunnels deutlich vom MIV entlastet. Die relevanten Knotenpunkte verfügen nach den Berechnungen über weitere Kapazitätsreserven, da die Untersuchungen tendenziell von ungünstigen verkehrlichen Randbedingungen ausgingen. So wurde einerseits angenommen, dass die heute vorhandenen Durchgangsverkehre von der Hamburger Allee zur Goethestraße trotz der umwegigen Führung weiterhin unverändert auftreten und dass die Linien 10 und 17 andererseits im 5- bzw. 10-Minuten-Takt auf der künftigen Stadtbahnstrecke D verkehren.

Für den Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/Schillerstraße/Lister Meile wurden auch für den Adventssamstag Überprüfungen der Leistungsfähigkeit von R+T, Darmstadt durchgeführt. Demnach kann auch die etwas höhere Verkehrsbelastung im Kfz-Verkehr am Samstag, die auf Grund des Einkaufsverkehrs entsteht, leistungsfähig abgewickelt werden. Die Leistungsfähigkeitsreserven sind dafür nach Aussagen des Gutachters ausreichend hoch und die geringe Taktdichte des an den Lichtsignalanlagen bevorrechtigten ÖPNV am Samstag erhöht zusätzlich die Kapazität für den MIV-Verkehr.

Nach Vorliegen der Ergebnisse des Büros R+T hat die Landeshauptstadt Hannover (LHH) das Ingenieurbüro SHP Ingenieure aus Hannover beauftragt, eine erneute Berechnung der Leistungsfähigkeit der Knoten entlang der D-Strecke zwischen Leibnizufer und Hamburger Allee durchzuführen. In diesem Zusammenhang wurden auch die Knotenpunkte im Zuge der Kurt-Schumacher-Straße erneut mit betrachtet. Die Aussagen des Büros R+T zur Leistungsfähigkeit dieser Knotenpunkte wurden durch das Büro SHP Ingenieure bestätigt.

Die Plausibilität der Eingangsdaten sowie der Ausgangsdaten der Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden in einem weiteren Arbeitsschritt mit Hilfe umfangreicher Verkehrszählungen (Büro PGT, Hannover) und Verkehrsbeobachtungen (Büro SHP Ingenieure, Hannover) am zweiten und dritten Adventssamstag 2012 erneut überprüft und bestätigt.

#### **5. Kosten und Finanzierung**

Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen auf Grundlage einer ersten Kostenschätzung der TransTecBau für den Streckenabschnitt Glocksee – Raschplatz rund 40 - 50 Mio. €.

Darin enthalten sind die Baukosten für den Umbau der Straßenzüge inklusive der Rückbaukosten für den Streckenabschnitt zum Aegidientorplatz sowie die Planungskosten.

Nach einer ersten Abschätzung entfallen von den Gesamtkosten ca. 70 % auf die Stadtbahnmaßnahme und ca. 30 % den städtebaulich bedingten Umbau und die damit verbundene Aufwertung der vom Ausbau der Stadtbahn betroffenen Straßenräume. In Abhängigkeit von der Höhe der vom Land zu bescheidenden Fördermittel würden die stadtbahnbedingten Kosten des kommunalen Anteils für das Gesamtvorhaben dann für die Region bei ca. 40 % der Gesamtkosten liegen. Der städtebaulich bedingte Umbau der Straßen ist nicht stadtbahnbedingt und daher von der Stadt zu tragen. Es ist beabsichtigt, auch für den städtischen Anteil beim Land Finanzierungsanträge nach dem Entflechtungsgesetz zu stellen. Ferner kommt die Straßenausbausatzung zur Anwendung. Der letztendlich von der Stadt zu tragende Eigenanteil dürfte in der Größenordnung von 15 – 20 % der Gesamtkosten liegen.

Die notwendigen Mittel müssen bei der Region und der Stadt noch in die Haushaltspläne ab 2015 eingestellt und durch entsprechende Beschlüsse abgesichert werden.

## **6. Beteiligung der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen**

Die Beauftragte für Menschen mit Behinderungen der Landeshauptstadt Hannover wurde an der Planung beteiligt. Die ÖPNV-Erschließungsqualität für mobilitätsbehinderte Menschen wie z. B. RollstuhlfahrerInnen, Menschen mit Rollatoren, Menschen mit Sehbehinderung, Senioren und Personen mit Kinderwagen wird durch den barrierefreien Umbau von Stadtbahnhaltestellen verbessert. Gerade auf der Linie 10 gibt es beim barrierefreien Ausbau einen erheblichen Nachholbedarf.

## **7. Planungsstand und weiteres Verfahren**

Die Planung des Gesamtvorhabens erfolgt in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt Hannover und wird begleitet von einem Arbeitskreis mit Vertretern von infra, üstra, Stadt und Region.

Die vorliegende Drucksache bietet die Grundlage für die weitere politische Beratung zu diesem Themenkomplex. Die Verwaltung schlägt nunmehr vor, das Neu- und Ausbauvorhaben von Glocksee bis Raschplatz für eine Realisierung vorzubereiten. Die Raschplatzhochstraße würde dabei erhalten bleiben. Die Option einer späteren Verlängerung der Stadtbahn in Richtung Platz der Kaufleute, Zoo oder Marienstraße bleibt bei dieser Lösung gewahrt.

Sobald die Grundsatzbeschlüsse in den politischen Gremien von Stadt und Region erfolgt sind, kann die von der infra mit der Planung des Vorhabens beauftragte Firma TransTecBau die Planung weiter konkretisieren und mit der Erstellung der Genehmigungsplanung beginnen. Die Planungskosten dafür wurden bereits mit Beschluss der Drucksache 404 (III) BDs der Region bereitgestellt. Für die weitere Planung soll ein Landschaftsarchitekturbüro hinzugezogen werden. Zudem sollen die Signalschaltungen auf Grundlage des aktuellen Betriebsprogrammes für die Stadtbahn (vgl. Abschnitt 3) durch ein Verkehrsplanungsbüro weiter konkretisiert werden. Ferner muss eine detaillierte Kostenermittlung erstellt werden.

Für die einzelnen Abschnitte des Gesamtvorhabens sind jeweils einzelne Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die entsprechenden Planunterlagen sollen sukzessive ab 2013 bei der Genehmigungsbehörde eingereicht werden. Zuvor werden die zuständigen politischen Gremien bei der Stadt und Region Hannover jeweils mit der konkreten Planung befasst. Zu Detailplanungen, Straßenraumgestaltung und Signaltechnik

werden dann weitere Drucksachen zur Beschlussfassung vorgelegt.

Der Antrag zur Aufnahme des Gesamtvorhabens in das Förderprogramm des Landes Niedersachsen soll Ende Mai 2013 von der infra bei der LNVG (ÖPNV-Teil) bzw. von der LHH bei der NLStBV (IV-Teil) gestellt werden. Daraufhin erfolgen die technisch-wirtschaftlichen Prüfungen des Landes. Auf dieser Grundlage wird die Höhe der Zuwendungen durch das Land Niedersachsen ermittelt. Erst dann steht die Höhe der kommunalen Kosten fest. Anschließend wird die Gesamtfinanzierung zusammen mit dem Realisierungsbeschluss den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die Realisierung kann schrittweise in Abschnitten ab 2015 erfolgen, sofern die politischen Beschlüsse rechtzeitig erfolgen und die Gesamtfinanzierung sicher gestellt werden kann. Ziel ist es, das Gesamtvorhaben bis 2018/19 fertig zu stellen.

66.1  
Hannover / 11.02.2013