

## PROTOKOLL

Sondersitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses, des Ausschusses für Arbeitsmarkt,- Wirtschafts- und Liegenschaftsangelegenheiten am Mittwoch, 3. April 2013, Rathaus, Hodlersaal

Beginn 13.00 Uhr  
Ende 17.45 Uhr

---

### Anwesend:

(verhindert waren)

### **Stadtentwicklungs- und Bauausschuss**

|                               |                         |
|-------------------------------|-------------------------|
| Ratsherr Küßner               | (CDU)                   |
| Ratsherr Dette                | (Bündnis 90/Die Grünen) |
| Ratsherr Blaschzyk            | (CDU)                   |
| Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian | (Bündnis 90/Die Grünen) |
| Beigeordneter Förste          | (DIE LINKE.)            |
| Ratsherr Hanske               | (SPD)                   |
| Ratsherr Hermann              | (SPD)                   |
| Ratsfrau Jeschke              | (CDU)                   |
| Ratsherr Kluck                | (Bündnis 90/Die Grünen) |
| Ratsherr Mineur               | (SPD)                   |
| (Ratsfrau Pluskota)           | (SPD)                   |

### **Beratende Mitglieder:**

(Herr Dickneite)  
(Herr Fahr)  
Frau Hochhut  
Herr Dipl.-Ing. Kleine 13.00 - 16.50 Uhr  
Herr Spreng  
(Frau Stibbe)  
Herr Dr. Stölting  
(Herr Weske)

### **Grundmandat:**

|                     |                    |
|---------------------|--------------------|
| Ratsherr Engelke    | (FDP)              |
| Ratsherr Hillbrecht | (PIRATEN)          |
| Ratsherr Wruck      | (DIE HANNOVERANER) |

### **Ausschuss für Arbeitsmarkt-, Wirtschafts- und Liegenschaftsangelegenheiten**

|                               |                         |                   |
|-------------------------------|-------------------------|-------------------|
| Ratsherr Hellmann             | (CDU)                   |                   |
| Ratsherr Hanske               | (SPD)                   |                   |
| (Ratsherr Borchers)           | (SPD)                   |                   |
| Ratsfrau Dr. Clausen-Muradian | (Bündnis 90/Die Grünen) |                   |
| Ratsherr Emmelmann            | (CDU)                   | 13.00 - 16.50 Uhr |
| Ratsfrau Langensiepen         | (Bündnis 90/Die Grünen) |                   |
| (Ratsherr Nagel)              | (SPD)                   |                   |
| Ratsfrau Nowak                | (DIE LINKE.)            |                   |
| (Ratsherr Onay)               | (Bündnis 90/Die Grünen) |                   |
| Ratsherr Oppelt               | (CDU)                   | 13.00 - 15.40 Uhr |
| Ratsfrau Ranke-Heck           | (SPD)                   |                   |

**Beratende Mitglieder:**

(Herr Bebek)  
(Herr Behncke)  
(Herr Rokahr)  
Frau Steinhoff  
(Herr Weinel)

**Grundmandat:**

(Ratsherr Böning) (DIE HANNOVERANER)  
Ratsherr Engelke (FDP)  
Ratsherr Hillbrecht (PIRATEN)  
Ratsherr Neudahm

**Verwaltung:**

Stadtbaurat Bodemann Dezernat VI  
Herr Kaminski PR  
Herr Weinreich Baureferat  
Herr Heesch Fachbereich Planen und Stadtentwicklung  
Herr Wydmuch Fachbereich Planen und Stadtentwicklung  
Herr Freiwald Fachbereich Tiefbau  
Herr Dix Büro des Oberbürgermeisters

Tagesordnung:

- I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L
1. A N H Ö R U N G gem. § 35 der Geschäftsordnung des Rates zum THEMA  
"Streckenführung der D-Linie in Hannover"
2. Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion zum erneuten Verfahren zur  
Ausschreibung und Vergabe der Baugrundstücke Klagesmarkt  
(Drucks. Nr. 0676/2013)

## **I. ÖFFENTLICHER TEIL**

**Ratsherr Küßner** eröffnete die Sitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

**Ratsherr Küßner** teilte mit, dass der Online Kanal „Hannover News“ um Drehgenehmigung bitte. Den Aufzeichnungen wurde zugestimmt.

Es lag ein Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion vor.

**Ratsherr Emmelmann** begründete den Antrag.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss stimmte der Dringlichkeit des Antrags einstimmig zu.**

Der Antrag wird unter TOP 2 behandelt.

## **I. ÖFFENTLICHER TEIL**

### **1. ANHÖRUNG gem. § 35 der Geschäftsordnung des Rates zum THEMA "Streckenführung der D-Linie in Hannover"**

**Ratsherr Küßner** bat die geladenen Gäste um die Vorträge.

**Herr Bebek** (IHK) teilte mit, dass die IHK eine kritische Haltung gegenüber der geplanten Streckenführung der D-Linie habe und legte die Gründe dafür anhand einer Präsentation dar. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Die Stadt Hannover sei mehr als ein Nahversorgungsstandort. Die City ziehe ihre Kunden aus einem erweiterten Wirtschaftsraum. In dem erweiterten Wirtschaftsraum gebe es Standorte, die in die Qualität und flächenmäßige Ausstattung ihres Einzelhandels stark investiert haben und starke Wettbewerber zum Standort Hannover darstellen würden. Ein großer Einzugsradius biete große Chancen für eine Stadt. Mehr als 30 % der Umsätze werde durch die Kaufkraft von Kunden von außerhalb gemacht. Ein Grund dafür sei, dass Hannover ein starker Pendlerstandort sei mit 200.000 Ein- und Auspendlern täglich. 1/3 der Gesamtverkaufsfläche Hannovers liege in der Innenstadt und 1/3 des Umsatzes werde durch die Geschäfte in der Innenstadt erzielt. Frequenz und Erreichbarkeit seien die zentralen Erfolgsfaktoren für den stationären Einzelhandel. 38 % der Kunden kommen mit dem PKW in die Stadt. Durch das Vorhaben seien zentrale Zufahrten in den Innenstadtbereich betroffen. Die Zu- und Abwegung des gesamten Innenstadtkverkehrs über nur eine Kreuzung werde selbst an verkehrsschwachen Tagen zu Problemen führen. Es fehle an Alternativen. Von 13 Parkhäusern mit insgesamt 6.900 Stellplätzen seien vier Parkhäuser mit insgesamt 2.500 Stellplätzen durch die Planung unmittelbar berührt. Deshalb müsse über die Verkehrsführung und die Zu- und Abwegung aus den betroffenen Parkhäusern erneut nachgedacht werden. Der Diskussion über Alternativen zu der vorgelegten Planung solle eine Chance gegeben werden. Bereits jetzt gebe es Überlastungssituationen durch den Verkehr, der durch die Planungen nicht entzerrt würde. Vielmehr werde der PKW-Verkehr verdrängt und der Innenstadt dadurch ein Schaden entstehen. Durch die Streckenführung zum Raschplatz werden keine neuen Kundenpotentiale erschlossen. In die Überlegungen müssen Veränderungen in Bezug auf das Parkleitsystem und die Vorrangschaltungen des ÖPNV aufgenommen werden.

**Herr Rohkahr** (Handwerkskammer Hannover) berichtete aus Sicht der Handwerkskammer

zu den Planungen der Streckenführung der D-Linie. *(Der gesamte Vortrag ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)*

**Herr Decker** (Einzelhandelsverband Hannover-Hildesheim e.V.) präsentierte das Ergebnis einer Kundenverkehrsuntersuchung, die vom HDE in Zusammenarbeit mit dem Institut für Handelsforschung der Uni Köln regelmäßig durchgeführt werde. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Die Befragung erfolge bei Kunden, die größtenteils zum Einkaufen in die Stadt kommen. Es werden Fragen gestellt zum Einkaufsverhalten, zur Verkehrsmittelwahl und zum Wohnort. In Hannover wurden an drei Tagen (Donnerstag bis Samstag) zwischen 45.000 bis 70.000 Kunden gezählt, von denen 3.000 detailliert interviewt wurden. Anhand der Präsentation wurde die Relation zwischen Wohnort, Verkehrsmittelwahl und durchschnittlichem Einkaufswert dargestellt, die sich innerhalb der drei Tage dahingehend verändert habe, als das die Wahl des Autos als Verkehrsmittel bei Kunden von außerhalb Hannovers zum Wochenende hin zunehme. Die Ermittlung des durchschnittlichen Einkaufswerts habe ergeben, dass dieser bei Kunden, die mit dem PKW anreisen, erheblich höher liege. Die Schlussfolgerung aus den präsentierten Zahlen sei, dass natürlich allen Verkehrsteilnehmern ein schönes Einkaufserlebnis geboten werden solle. Die Kunden, die mit dem PKW kommen und das insbesondere am Wochenende, sollten aber keinesfalls unberücksichtigt bleiben.

**Herr Prenzler** (City-Gemeinschaft Hannover e.V.) sagte, dass die Diskussion über die Verkehrssituation bereits seit einem Jahr mit der Bauverwaltung geführt werde. Er präsentierte Bilder von der Verkehrslage auf der Kurt-Schumacher-Straße und an der Kreuzung am ECE. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Hannover sei Norddeutschlands größter Einzelhandelsstandort. Gerade am Wochenende kommen die Kunden vermehrt mit dem PKW in die Innenstadt. Der Abfluss aus den dort liegenden Parkhäusern stelle nicht nur in der Vorweihnachtszeit ein Problem dar. Ortsunkundige Besucher haben Probleme sich zurechtzufinden. Er bezweifelte, dass es möglich sei, den Stadtbahnverkehr zusammen mit dem motorisierten Verkehr zufriedenstellend durch die Knotenpunkte zu führen. Tenor der Kundenrückmeldungen sei bereits jetzt, dass es nicht möglich sei, die Innenstadt am Wochenende mit dem PKW zu erreichen. Die Betriebe leiden vermehrt unter dem zunehmenden Internethandel, den Outlet-Centern und der immer besser ausgebauten Einzelhandelsstruktur in den umliegenden kleineren Kommunen. Die Betriebe in der Innenstadt seien neben den in Hannover wohnenden Kunden auch auf Kunden aus der Region und dem Umland angewiesen. Für diese Kunden müsse der Innenstadtbereich erreichbar sein. Andernfalls werde es zu einem Sterben im Handelsbereich kommen und davon seien 8.500 Mitarbeiter der Firmen im Innenstadtbereich betroffen. Alternativen zur geplanten Streckenführung seien nicht ausreichend geprüft worden. Zumindest die Scheelhaase-Variante sollte noch einmal eingehend beleuchtet werden.

**Herr Eberitzsch** (Aktion Lister Meile e.V.) erläuterte, dass die Lister Meile eine funktionierende Einkaufs- und Bummelstraße sei. Ein Grund dafür sei, dass sie mal als Erweiterung der Innenstadt geplant gewesen sei. Eine Hauptschlagader des Kundenstromes zur Lister Meile sei der Posttunnel. Längere Bauaktivitäten, die den Zustrom der Kunden behindern, würden die Lister Meile schädigen. Das sei insbesondere der Fall, weil die Situation sich nach Abschluss der Bauaktivitäten verschlechtern werde. Die kleinen Betriebe auf der Lister Meile seien in ihrer Existenz gefährdet. Selbst wenn eine schlechte Erreichbarkeit nur als Gerücht im Raum stünde, hätte das negative Auswirkungen. Die Anlieger seien über die Planungen nicht ausreichend informiert worden und deren fachliche Kompetenz sei nicht in Anspruch genommen worden. Man misstrauere den Planungen, der Kostenkalkulation und den Verkehrszählungen. Er appellierte an die Verwaltung, der Lister Meile eine vernünftige Zukunft zu sichern.

**Herr Prause** (Galeria Kaufhof Hannover) sagte, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsarten erhalten bleiben müsse. 33 % der eigenen Kunden kämen am Wochenende mit dem PKW in die Stadt. Davon sind 22 % der PKW mit mehr als vier Personen besetzt. Gerade aus dem Umland sei das dann kostengünstiger als der ÖPNV. Aus der Ausfahrt aus dem Parkhaus unter der Galeria Kaufhof in die Schillerstraße rauszufahren, sei an Wochenenden sehr problematisch. Die Situation habe sich durch die Ampelschaltung an der Ernst-August-Galerie verschlechtert. Es sei davon auszugehen, dass aus dem Parkhaus eine Ausfahrt kaum mehr möglich ist, wenn der gesamte Verkehr, wie in den Planungen vorgesehen, über die Schillerstraße abfließen soll. Kaufhof habe seit 2006 in den Standort investiert. Das erstrecke sich nicht nur auf die Einrichtung, sondern man habe auch die Anzahl der Mitarbeiter erhöht, um in Hannover und in der Region attraktiv zu bleiben. Durch die Verschlechterung der Erreichbarkeit der Innenstadt, bei Umsetzung der vorliegenden Planungen, werde es zu einem Standortwechsel der Kunden kommen, der letztlich zu einem Verlust von Arbeitsplätzen führen werde. Die jetzige bereits angespannte Situation dürfe nicht verschlechtert werden. Die Alternativen sollten noch einmal überprüft werden.

**Herr Volck** (Hannoversche Volksbank) erklärte, dass die Volksbank Anlieger der Kurt-Schumacher-Straße sei. Von insgesamt 950 Mitarbeitern in der Region würden 340 an diesem Standort arbeiten. Durch den Rückkauf von den Immobilien in der Innenstadt habe man ein deutliches Signal für diesen Standort gesetzt. Das Geschäftsmodell basiere auf einer engen partnerschaftlichen Beziehung zu den Kunden. Viele der Kunden werden in dem Kompetenz-Center in der Kurt-Schumacher-Straße betreut. Dafür sei es unerlässlich, dass der Standort gut erreichbar sei, unabhängig davon, welches Verkehrsmittel der Kunde in Anspruch nimmt. Das gleiche gilt für die Mobilität der Kundenberater. Man befürchte, dass es insbesondere zu erheblichen Schwierigkeiten bei den Zu- und Ausfahrten der umliegenden Parkhäuser, des firmeneigenen Parkplatzes und des Kreuzungsbereichs Kurt-Schumacher-Straße/Herschelstraße kommen werde. Er riet, dass noch mal geprüft werden solle, ob das Verkehrskonzept überhaupt umsetzbar sei.

**Frau Schubert** (Centermanagement ECE) teilte mit, dass Probleme im Eingangsbereich am Ernst-August-Platz gesehen werden. Mit der Umsetzung der Planungen zur D-Linie werde sich die Situation auf der Kreuzung verschlechtern. Dem ECE sei daran gelegen, dass die Besucher sicher und gut in die Galerie gelangen. Durch die neue Streckenführung werde die Galerie von der Innenstadt abgenabelt. Es gäbe derzeit viele Detailfragen, die nicht abschließend beantwortet seien. Der motorisierte Individualverkehr kollabiere heute schon zu Spitzenzeiten und man befürchte, dass sich das nach Abschluss der Umbauarbeiten nicht verändern werde. Eine Bauzeit von 2-3 Jahren sei für die Galerie kaum zu verkraften. Sie appellierte an die Verwaltung, sich mit den Detailfragen gerade auch zu den Baumaßnahmen auseinanderzusetzen. Sie wünschte sich, dass noch mal eine wohlwollende Betrachtung der Alternativen erfolge.

**Herr Straßburger** (üstra) zeigte eine Präsentation zu den Vor- und Nachteilen der Streckenführung aus der Sicht der üstra. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Die üstra habe zusammen mit der infra und der Stadt Hannover unter Federführung der Region Hannover in einem Arbeitskreis mitgewirkt, der den vorgelegten Kompromiss erarbeitet habe. Ein Ziel der Umbaumaßnahmen sei der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnlinie 10. Man erhalte zunehmende Umsteigequalitäten. Lediglich am Hauptbahnhof ergäbe sich eine leichte Verschlechterung. Die Betriebsqualität der unterschiedlichen Streckenabschnitte wurde anhand der Präsentation erläutert. Die Betriebsqualität stelle sich für die einzelnen Abschnitte unterschiedlich dar. Im städtebaulich sensiblen Bereich erwarte die üstra eine Verschlechterung der Betriebsqualität. Man habe am Endhaltepunkt nur zwei Bahnsteigpositionen für zwei Linien und die vorgelagerte Kehranlage. Eine Taktverdichtung

sei aus diesen Gründen nicht möglich. Die Gestaltung des Endpunkts am Raschplatz sei daher nicht zukunftssicher dimensioniert

**Herr Frenzel** (GVN e.V.) sagte, dass Halte- und Nachrückplätze für Taxen rund um den Bahnhof für die Fahrgäste immens wichtig seien. Zur Aufrechterhaltung der Funktionalität von Taxenhalteplätzen müsse auch die Zu- und Abfahrt gewährleistet sein. Diesbezüglich bestanden Bedenken gegenüber der vorgelegten Planung. Das Taxengewerbe sei vielfach der erste Kontaktpunkt eines Besuchers mit der Stadt Hannover. Bereits heute bedürfe es Zeit bis man den Bahnhofsvorplatz verlassen könne. Mit der vorliegenden Lösung würde sich diese Situation weiter verschlechtern und dem Fahrgast noch höhere Kosten entstehen. Die Taxenhalteplätze seien nicht ausreichend dimensioniert. Nachrückhalteplätze würden wegfallen. Die Situation würde sich nicht nur am Bahnhof so darstellen, sondern auch im Bereich Goethestraße/Steintor. Die Funktionalität des Taxenverkehrs sei mit der vorliegenden Planung nur noch eingeschränkt gegeben.

**Frau Blaich-Niehaus** (ADAC e.V.) erläuterte, dass der ADAC nicht nur seine Mitglieder vertrete, sondern auch Mobilitätsdienstleister sei und sich für eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer einsetze. Mit den Planungen zur Streckenführung der D-Linie werden die Weichen für ein Verkehrskonzept für die nächsten Jahrzehnte gestellt. Alle bisher favorisierten Varianten werden den Autoverkehr aus der Innenstadt verdrängen. Der politische Konsens sollte kein Kompromiss sein, der Entwicklungsmöglichkeiten verhindere. Benötigt werde ein Verkehrskonzept mit Weitblick. Die Verkehrssituation in Hannover müsse nachhaltig verbessert werden. Die Veränderung der Innenstadt werde größer sein, als es bisher dargestellt werde. Problematisch sei der Bereich um die Kurt-Schumacher-Straße. Nachweislich sei die Erreichbarkeit der betroffenen Parkhäuser gewährleistet und die Funktionalität der Knotenpunkte gegeben. Es werde jedoch zu einer schrittweisen Verdrängung des motorisierten Verkehrs kommen. Bedenken bestehen gegenüber der Sperrung des Posttunnels für den Verkehr stadtauswärts. Bei den Untersuchungen seien Störungen des Verkehrs durch den Lieferverkehr oder Hauptverkehrszeiten außer Acht gelassen worden. Trotz der verlängerten Grünzeiten für die Querung der Fußgänger am Ernst-August-Platz sei mit erheblichen Einschränkungen durch die Vorrangschaltung des ÖPNV und der Taxen zu rechnen. Es sei bedauerlich, dass die Scheelhaase-Lösung nicht ausreichend Berücksichtigung in den Überlegungen gefunden habe, da diese das größte Entwicklungspotential beinhalte. Es wurde angeregt, eine Kosten-Nutzen-Analyse aller Varianten in Auftrag zu geben.

**Polizeihauptkommissar Trinks** (Polizeidirektion Hannover) sagte, dass es sich um eine städte- und verkehrsplanerische Diskussion handele. Eine Stellungnahme der Polizeidirektion Hannover sei deshalb nicht geboten. Sollten im Einzelfall Planungen die Verkehrssicherheit betreffen, werde die Polizei in beratender Funktion beteiligt.

**Herr Pielawa** (Pro D-Tunnel e.V.) erklärte, dass die Streckenführungen der Stadtbahn ursprünglich mal mit vier Tunneln geplant worden seien. Seinen Vortrag unterlegte er mit einer Präsentation. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Die Umsetzung aller vier Tunnelstrecken hätte eine gleisfreie Innenstadt zur Folge gehabt und mehr Möglichkeiten eröffnet, die Innenstadt stadtplanerisch zu gestalten. 1995 wurde in einer Informationsvorlage geäußert, dass sich nur zusätzliche Investitionen für den Ausbau des D-Tunnels lohnen würden. Der Hauptbahnhof würde sich auch erst dann zu einem attraktiven Knotenpunkt des ÖPNV entwickeln. Die Streckenführung durch den Posttunnel habe man nicht als langfristige Lösung gesehen. 2009 gab es ein Gutachten zu den Folgekosten der Stadtbahnstrecke von der Intraplan Consult München. Alle drei geprüften Varianten seien demnach als volkswirtschaftlich sinnvoll und förderfähig eingestuft worden. Die Baukosten für die Region für die Tunnelösung seien nur geringfügig höher, die Folgekosten jedoch geringer. Der Tunnelausbau sei in dem Gutachten favorisiert worden.

Zur jetzigen Planung sagte er, dass die Umsteigebedingungen am Steintor unbefriedigend seien. Es gäbe immer noch lange und nicht barrierefreie Wege und es müssten zwei Ebenen überwunden werden. Die Scholvinstraße sei zu eng um den motorisierten Verkehr zur Altstadt aufzunehmen. Straßenbündige Gleise, wie teilweise in der Goethestraße und in der Kurt-Schumacher-Straße, würde die Linie 10 behindern. Der Hochbahnsteig am Hauptbahnhof sei zu klein, um das Fahrgastvolumen aufzunehmen. Die Übergänge zu den Bürgersteigen seien nicht gesichert. Der Fahrgast- und Fußgängerverkehr zum ECE würden sich mischen und die Kreuzung sei jetzt schon überlastet. Hinzu kämen die Taxen, der normale PKW-Verkehr, die Busse, sowie Fahrradfahrer, so dass zu befürchten sei, dass die Kreuzung kollabiere. Die geplante Endhaltestelle läge in zu weiter Entfernung zu den weiteren Umsteigemöglichkeiten. Die Scheelhaase-Lösung würde dagegen sehr viele Vorteile bieten. Sie wäre sofort barrierefrei, biete gute Umsteigebeziehungen, die Neubaustrecke nach Hemmingen könne problemlos eingebunden werden und man würde neue Kunden gewinnen. Außerdem wäre sie ressourceneffizient, da die vorhandenen Tunnel genutzt würden.

**Herr Schröter** (Stuttgarter Straßenbahn AG) erläuterte anhand einer Präsentation das Stadtbahnsystem Stuttgarts, das hilfreich für die Entscheidungsfindung in Hannover sein könnte. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Das Stadtbahnnetz Stuttgarts sei mit dem von Hannover in Bezug auf Mitarbeiterzahl, Unternehmensgröße, dem Verkehrsangebot und der Nachfrage vergleichbar. Die Stuttgarter Stadtbahn erfreue sich einer großen Kundenbeliebtheit, der Kostendeckungsgrad liege bei 94 % und die Nachfrage sei steigend. Erhebungen haben ergeben, dass der Modal Split, der auf den ÖPNV entfalle sehr viel geringer wäre, wenn der Stadtbahnbau nicht so konsequent durchgeführt worden wäre. Die Erfolgsindikatoren seien Schnelligkeit und Zuverlässigkeit. Dies werde durch Unabhängigkeit und Entzerrung der Verkehre aufgrund einer geringen Knotenanzahl erreicht. Ein reger Austausch zwischen Verwaltung, Bürgern und Gewerbetreibenden sei wichtig, um einen guten Konsens zu erhalten. Bequemlichkeit, Sicherheit, stadtgerechter Verkehr, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Schnelligkeit seien der Maßstab für die Kundenzufriedenheit. Die guten Werte spiegeln sich in den steigenden Fahrgastzahlen und dem damit verbundenen hohen Kostendeckungsgrad wieder. Störungsfreiheit und Schnelligkeit haben eine Kostenminimierung zur Folge. Das Netz kann mit weniger Fahrzeugen und weniger Personal bedient werden. Eine grade Streckenführung unterliege einem geringeren Verschleiß. Je mehr Kurven es gebe und je enger diese seien, desto höher seien die Instandhaltungskosten. Durch Einhaltung dieser Regeln konnten in Stuttgart die Instandhaltungskosten minimiert werden. Stuttgart sei ein gutes Beispiel für die Qualitätsvorteile, die eine konsequente Umsetzung des Stadtbahnnetzes zur Folge habe.

**Frau Stadtmüller** (Seniorenbeirat der Landeshauptstadt Hannover) berichtete, dass es in Hannover 130.000 Senioren im Alter ab 60 Jahren geben würde. Für diesen Personenkreis sei es wichtig, dass es im gesamten Stadtgebiet barrierefreie Anschlüsse gibt, die Umsteigewege kurz sind, dass die Nachhaltigkeit gewährleistet sei und auf die Kosten geachtet werde. Die Seniorinnen und Senioren nutzen alle Verkehrsmittel für die Wege in die Innenstadt. Die Linie 10, die durch den A-Tunnel fährt, werde von den Fahrgästen gut angenommen, da sie schnell sei und alle Anbindungsmöglichkeiten biete. Der Knotenpunkt vor der Ernst-August-Galerie mit den vielen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern werde als problematisch angesehen. Genau wie auf dem Bahnhofsvorplatz bestehe dort eine erhöhte Unfallgefahr. Durch die neue Streckenführung seien VHS, die BBS 11 und 12, die Agentur für Arbeit und das Schauspielhaus schlechter erreichbar. Zur Anbindung des Schauspielhauses könne man die Buslinie vom Küchengarten ersatzweise bis zur Prinzenstraße verlängern. Im Bereich Steintor müsse sehr darauf geachtet werden, dass sich die Bedingungen für mobilitätseingeschränkte Menschen verbessern. Sie forderte die Verwaltung auf, die Planungen zur Streckenführung der D-Linie so zu gestalten, dass sie den Bürgern entgegenkomme, benutzerfreundlich sei und allen Verkehrsteilnehmern

gerecht werde.

**Frau van Zadel** (Region Hannover) legte die Gründe für den Streckenausbau der D-Linie aus Sicht der Region dar. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Es gäbe derzeit keine flächendeckende Barrierefreiheit. Im gesamten Innenstadtbereich seien keine Hochbahnsteige vorhanden. Demgegenüber stehe die gesetzliche Verpflichtung nach dem Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen und dem Personenbeförderungsgesetz. Die Umsteigebeziehungen müssen optimiert werden. Die vorhandenen Gleise können von der neuen Fahrzeuggeneration nicht befahren werden. Die Gleise müssen aufgeweitet werden. Mit Aufweitung der Gleise seien die Haltestellen Clevertor und Goethestraße nicht mehr nutzbar, da diese zu schmal seien. Diese Haltestellen müssten in diesem Zusammenhang neu und barrierefrei ausgebaut werden. Im Gesamtzug der Maßnahme solle außerdem eine städtebauliche Aufwertung erfolgen. Eine diskutierte Ausbauvariante stelle der Tunnelausbau als Halbmesserlinie dar. Die hohen Investitionskosten führen zu einem geringen Kosten-Nutzen-Indikator. Um die Förderungen des Bundes in Gänze in Anspruch nehmen zu können, müsse der Tunnelausbau bis 2019 abgeschlossen sein. Aus heutiger Sicht sei das nicht realisierbar. Die oberirdische Lösung teile sich in Hoch- und Niederflurvariante, wobei die Entscheidung gegen die Niederflurvariante bereits gefallen sei. Die Endhaltestelle Aegidientorplatz weise eine geringere Wirtschaftlichkeit und höhere Betriebskosten auf und es müsse eine Teileinspeisung in den A-Tunnel vorgenommen werden, um bessere Umsteigebeziehungen zu erreichen. Bei einer Streckenführung mit dem Endhaltepunkt Raschplatz sei das nicht erforderlich. Neben dem Ziel, die Betriebskosten zu minimieren, erläuterte sie die weiteren Ziele anhand der Präsentation. Erreichbar seien diese nur mit der vorgelegten Variante.

**Herr Lienau** (Verkehrsclub Deutschland e.V.) begrüßte als Interessenvertreter der ökologisch orientierten Verkehrsteilnehmer die Planungen zur Streckenführung der D-Linie. Er meinte, dass es sich um eine gute Lösung für den ÖPNV und die vielfältigen Verkehrsprobleme in der Innenstadt handeln würde. Die Erfolgsgeschichte aus dem Bau der bisherigen Tunnel würde sich durch den D-Tunnel nicht fortschreiben lassen, weil die Einzugsradien des Tunnels nur einen kleinen Teil der Innenstadt abdecken würden. Die Fahrtzeitgewinne würden mehr als ausgeglichen durch längere Fußwege zu den Zielen in der Innenstadt und den längeren Zu- und Abgangszeiten aus und in den Tunnel. Der Tunnel hätte eine schlechte Auslastung, sowohl in Bezug auf die Anzahl der Stadtbahnen als auch die Zahl der Fahrgäste. Somit ergäbe sich ein schlechterer Kosten-Nutzen-Faktor als die oberirdische Lösung hätte. Eine Förderfähigkeit wird aus volkswirtschaftlichen Gründen daher nicht gesehen. Die Vorteile des oberirdischen Ausbaus lägen in der höheren Anzahl der Haltestellen, den kurzen Zu- und Abgangswegen, komfortable Erreichbarkeit der Ziele in der Innenstadt und einem Zugewinn an Fahrgästen. Die Anbindung der Bahnsteige im Hauptbahnhof sei tendenziell besser. Sie bietet die Chance weiterer Streckenverlängerungen, die Innenstadt werde belebt und es bieten sich Möglichkeiten zur Umgestaltung von Straßen. Mit der Ernst-August-Galerie habe die Innenstadt einen weiteren Schwerpunkt erhalten. Der Standort erfordere städtebauliche und verkehrliche Veränderungen. Man könne mit Umsetzung der Planung die Aufenthaltsqualität erhöhen, bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und eine bessere Führung der Fahrradfahrer erreichen. Neben der Umsetzung der vorliegenden Planung wünschte sich der VCD eine komplette Sperrung des Posttunnels für den motorisierten Individualverkehr und die Führung der Linie 17 bis zum Aegidientorplatz.

**Herr Strobach** (Bürgerinitiative Umweltschutz e.V.) präsentierte den Vergleich der drei Handlungsoptionen Tunnelstrecke, Scheelhaase-Lösung und den vorliegenden Vorschlag der Region miteinander. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Aus Gründen der verbesserten Umsteigebeziehungen und Erreichbarkeit der Innenstadt, der guten Anbindung des Bahnhofs, Vermeidung des Durchgangsverkehrs im Innenstadtbereich und

der geringeren Kosten halte man die vorliegende Planung für eine Verbesserung und gute Lösung und sprach sich für eine Umsetzung aus.

**Herr Hogrefe** (ADFC) sagte, dass der Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split 19 % betrage und somit die Hälfte des motorisierten Individualverkehrs ausmachen würde. Der Verkehrsraum, der für die Fahrradfahrer zur Verfügung stünde, sei ins Verhältnis gesetzt jedoch sehr viel geringer. Der Umsatz der Fahrradfahrer in den Geschäften der Innenstadt liege bei knapp der Hälfte dessen, was die Autofahrer umsetzen würden. Gründe liegen in der unattraktiven Erreichbarkeit der Innenstadt für Fahrradfahrer. Es gäbe zu wenig Abstellanlagen für Fahrräder, die Fahrradwege enden vor der Innenstadt und eine vernünftige Querungsmöglichkeit sei nicht vorhanden. Durch die Umgestaltung der D-Linie biete sich die Möglichkeit zu grundlegenden Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur. Aus diesem Grund werden die Planungen vom ADFC ausdrücklich begrüßt. Positiv seien die Fahrrad- bzw. Schutzstreifen entlang der Streckenführung zu bewerten. Er äußerte den Wunsch, nach dem Wegfall der Gleiskörper Richtung Aegidientorplatz, in dem Bereich Joachimstraße/Thielenplatz vernünftige Verkehrsanlagen für Fahrradfahrer zu bauen.

**Herr Türri** (Büro R + T) berichtete, dass der Auftrag für sein Büro darin bestanden habe, die bereits feststehende Streckenführung inklusive Haltestellen so zu gestalten, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs möglich sei. Die Kriterien und die Umsetzung stellte er anhand einer Präsentation dar. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Bei solchen Planungen stelle sich immer die Frage, ob die Stadtbahnen einen eigenen Gleiskörper erhalten oder ob der Verkehr im Mischbetrieb erfolgen solle. Ein Mischbetrieb sei zumindest in der Kurt-Schumacher-Straße derzeit aufgrund des Verkehrsaufkommens nicht möglich. Der Verkehr müsse daher um den Durchgangsverkehr reduziert werden. Um die Zu- und Abwegung zu den Parkhäusern zu gewährleisten, habe man sich für die halbseitige Sperrung des Posttunnels entschieden. Durch die Positionierung der Haltestellen in der Kurt-Schumacher-Straße und am Raschplatz seien alle Arten von Verkehrsteilnehmern vorteilhaft berücksichtigt worden. ÖPNV, Busse und Taxen können den Posttunnel weiterhin beidseitig nutzen, Fußgänger erhalten breitere Wege und neue Querungsmöglichkeiten.

**Professor Haller** (SHP) erläuterte die Untersuchungen seines Büros zu der Verkehrssituation in dem beplanten Bereich. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Im Nachgang zu den Untersuchungen habe es eine weitere Überprüfung der Verkehrszahlen zu Hauptverkehrszeiten in der Adventszeit gegeben. Die Ergebnisse aus den ersten Untersuchungen hätten sich bestätigt. Die neu ermittelten Zahlen an den Knotenpunkten und um die Parkhäuser seien in die Überarbeitung des Simulationsmodells eingeflossen. Des Weiteren werde es eine Halbierung der Verkehrsstärke durch den Wegfall des Durchgangsverkehrs geben. An den Zahlen könne man erkennen, dass der Verkehr durch den öffentlichen Verkehr bestehend aus Stadtbahnen und Bussen geprägt sei. Durch die Untersuchungen habe man nachweisen können, dass die Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte gegeben sei. Die Verkehrsqualitäten entsprechen den städtischen und allgemeinen Vorgaben. In die Untersuchungen seien Reserven eingebaut worden. Man habe den Durchgangsverkehr stadteinwärts mit berücksichtigt und habe auch die Verschmälerung des City-Rings auf vier Spuren einfließen lassen. Als Ergebnis könne man sagen, dass selbst unter diesen Voraussetzungen der Verkehrsablauf gesichert sei und eine Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer gegeben sei. Bei den vorliegenden Planungen handele es sich um eine funktionsfähige Lösung mit einer guten Verkehrsqualität.

**Frau Kellner** (SRL) erklärte, dass ihr Verband die Niederflurbahnen aufgrund der Stadtverträglichkeit und der Kundenfreundlichkeit präferiert hätten. Einige der Probleme resultieren auf der Entscheidung für die Hochflurbahnen. Der Hauptbahnhof sei das

Einfallstor in die Stadt. Die Menschen, die den Stadtraum beleben, seien potentielle Kunden. Handel und Verkehr seien untrennbar miteinander verbunden. Das ECE habe zwei Ausgänge. Der Ausgang Richtung Schillerstraße/Rosenquartier erhalte durch die Umgestaltung der Streckenführung und der damit verbundenen Aufwertung der Kurt-Schumacher-Straße eine größere Frequentierung. Die Ziele des hannöverschen Innenstadtdialogs im Zusammenhang mit der Streckenführung der D-Linie sollten noch einmal im Hinblick auf eine ganzheitliche, zukunftsfähige und gestalterische Hochwertigkeit des Konzepts betrachtet werden. Es bedarf einer Leitlinie zur zukünftigen Bewertung der unterschiedlichen Verkehrsarten. Es müsse ein gesellschaftlicher Wandel vollzogen werden, der unter anderem darin bestehen müsse, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert werde, indem der motorisierte Individualverkehr minimiert werde.

**Herr stellvertretender Bezirksbürgermeister Müller** sagte, dass es aufgrund der Vielfalt der Interessenlagen sehr geteilte Meinungen zu den Planungen gäbe. Die Vorteile der Planungen liegen in der Erschließung der Innenstadt und der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs. Die Nachteile seien die fehlende Barrierefreiheit und die schlechten Umsteigebeziehungen zu den anderen Stadtbahn-Linien. Aus Kostengründen und aufgrund der besseren Erreichbarkeit der Innenstadtziele sei die oberirdische Streckenführung zu favorisieren. Mögliche Verlängerungen einzelner Linien, z. Bsp. Richtung Hemmingen und Zoo, hätten zur Folge, dass weniger Busse den Knotenpunkt Ernst-August-Platz frequentieren müssten. Die Kurt-Schumacher-Straße und die Kreuzung an der Ernst-August-Galerie würden ein Engpass für den motorisierten Individualverkehr bleiben, auch wenn die Stadtbahnen wegfallen würden. Es sei notwendig, dass eine reibungsfreie Zu- und Abwegung der Parkhäuser für den motorisierten Individualverkehr möglich sei. Dafür müsse der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt rausgenommen werden. Das hätte den zusätzlichen positiven Effekt, dass der Taxenverkehr besser fließen könne. Die halbseitige Sperrung des Posttunnels werde daher begrüßt.

**Ratsherr Küßner** bedankte sich bei den Anzuhörenden.

**Ratsherr Blaschzyk** war der Ansicht, dass bei den Planungen zur D-Linie der Bürgerwille unberücksichtigt geblieben sei. Die Planungen würden keine nennenswerten Vorteile bieten. Vor diesem Hintergrund seien die damit verbundenen Kosten nicht zu rechtfertigen. Bedenken bezüglich der Funktionalität der Verkehrsführung konnten nicht ausgeräumt werden. Der gesamte nördliche Bereich der Innenstadt inklusive der dort liegenden vier Parkhäuser werde annähernd gänzlich vom PKW-Verkehr abgeschnitten. Das Gutachten der Intraplan habe ergeben, dass die kommunalen Kosten für den Tunnel annähernd genauso hoch seien, wie die der oberirdischen Streckenführung und weise eine gute Wirtschaftlichkeitsberechnung aus. Der Tunnel sei langfristig betrachtet günstiger. Seine Fraktion ist der Auffassung, dass alle Varianten erneut durchgerechnet und gegenüber gestellt werden müssen und die jetzigen Planungen gestoppt werden müssen. Ziel müsse es sein, sich für eine zukunftsgewandte Innenstadt und einen zukunftsgewandten ÖPNV zu entscheiden.

**Ratsherr Hermann** wies darauf hin, dass in der Region Hannover eine einvernehmliche Entscheidung für den oberirdischen Ausbau der Strecke getroffen worden sei. Die Scheelhaase-Lösung sei nicht zukunftsweisend, weil der Hauptbahnhof angebunden sein müsse. Durch die vorliegenden Planungen erreiche man eine Verbesserung zum heutigen Zustand. Einen großen Teil der Investitionen müsste man ohnehin für Hochbahnsteige, Gleisaufweitungen usw. tätigen. Der nord-westliche Teil der Innenstadt erfahre genauso wie der Altstadtbereich eine Aufwertung. Das Vorhaben könne in die zukünftigen City 2020-Projekte eingebettet werden. Mit den Planungen setze man einen weiteren Baustein zu einem guten Stadtentwicklungsprogramm. Der Endhaltepunkt Raschplatz sei eine Entscheidung der Region gewesen. Die Einspeisung weiterer Verstärkerbahnen wäre

wünschenswert gewesen. In einer Demokratie müsse man mit Kompromissen aber leben. Insgesamt betrachtet erhalte man eine Aufwertung der Innenstadt und eine Verbesserung des ÖPNV.

**Ratsherr Dette** vermisste bei einigen Anliegern, eine Betrachtung der Vor- und Nachteile bezüglich der Haltestellen und den damit verbundenen Fahrgästen und potentiellen Kunden. Man sei in den Stellungnahmen lediglich auf den motorisierten Individualverkehr eingegangen. Er äußerte sich zu den Planungen positiv. Am Steintor und am Raschplatz werden ordentliche Verknüpfungspunkte geschaffen und vor der Ernst-August-Galerie werde eine weitere Haltestelle geschaffen. Den Planungen könne man guten Gewissens zustimmen.

**Ratsherr Engelke** sagte, dass die Erkenntnisse aus Stuttgart zeigen würden, dass schnellere Stadtbahnen zu steigenden Fahrgastzahlen führen. Die D-Linie werde aber aufgrund des Verkehrsaufkommens auf dem Teilstück in der Innenstadt nicht schneller und der motorisierte Individualverkehr werde abgeschreckt, in die Innenstadt zu fahren. Die Scheelhase-Lösung sei keine Ideallösung, könne aber als Grundlage für eine vernünftige Planung dienen. Er appellierte an die Ratsmitglieder sich nicht nach Koalitionszwängen und dem Regionswillen zu richten, sondern nach eigener Überzeugung abzustimmen. Er fragte, worin die Verbesserung bei der Positionierung der Haltestellen am Bahnhof liegen würde, wie die Meinung zu einer kompletten Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße während der Baumaßnahmen sei, was passieren werde, wenn es zu Verzögerungen in der Kehranlage am Raschplatz käme und warum in der Simulation der Verkehr fließe und auf den gezeigten Bildern aber erkennbar sei, dass der Verkehr stocke.

**Frau van Zadel** antwortete, dass es zukünftig zwei Haltestellen am Hauptbahnhof geben werde. Die Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße biete eine direkte Anbindung der Innenstadt, der Ernst-August-Galerie, der S-Bahn-Gleise durch die geplanten Treppenaufgänge und den Bahnhof. Die Haltestelle am Raschplatz stelle die Zugänglichkeit zu den hinteren Bahngleisen her. Durch das Angebot von zwei Haltestellen werden die Umsteigebeziehungen größtenteils verbessert.

**Herr Straßburger** erläuterte, dass es nicht zu Stauungen auf der Kurt-Schumacher-Straße und im Tunnel käme, wenn die Wendezeiten in der Kehranlage am Raschplatz nicht eingehalten werden können. Vielmehr müsse die einfahrende Bahn nur kurz warten, bis eines der Haltegleise frei werde. Der Bus- und Taxenverkehr könne während dessen ungestört weiter laufen. Sollte es sich um längere Verzögerungen handeln, dann ist das Prozedere genauso wie an allen anderen Endpunkten. Am Raschplatz entstehe keine besondere Situation.

**Professor Haller** sagte, dass in der Simulation, bedingt durch die einseitige Sperrung des Posttunnels, von einem geringeren Verkehrsaufkommen ausgegangen wurde. Die Verlagerung des Durchgangsverkehrs sei jedoch noch unberücksichtigt geblieben. Bei der Abfahrt aus den Parkhäusern werde es zu Spitzenzeiten immer mal zu Wartezeiten kommen, das bleibe der Tatsache geschuldet, dass viele gleichzeitig abfahren wollen. Die Zufahrt zu den Parkhäusern werde aber reibungslos funktionieren.

**Herr Prenzler** meinte, dass über den Vorschlag der kompletten temporären Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße während der Bauarbeiten mit Ausnahme der Erreichbarkeit der Parkhäuser noch gesprochen werden müsse. Er ging davon aus, dass die City-Gemeinschaft und die Anlieger bei der Klärung der Detailfragen zu den Umbaumaßnahmen eingebunden werden.

**Ratsherr Emmelmann** teilte mit, dass entgegen dem Eindruck, der bei der Diskussion

entstehe, noch kein Ergebnis zur Streckenführung der D-Linie vorliegen würde. Er forderte die Ausschussmitglieder auf, nicht gegen den Bürgerwillen zu entscheiden und nach eigener Überzeugung abzustimmen. Es entspräche nicht dem Demokratiedanken, Entscheidungen anderer hinnehmen zu müssen und keine eigene Meinung haben zu dürfen. Die Mehrheit der heute Angehörten hat große Bedenken gegenüber der vorliegenden Planung. Die Argumente dieser Interessenvertreter werden ignoriert und die Interessen nicht ernst genommen. Die Stadt Hannover hätte sich im Vorfeld bereits ernster positionieren müssen. Es solle zur Kenntnis genommen werden, dass die CDU-Fraktion eine eindeutige Meinung zu dem Thema hat und die vorgetragenen Argumente und Interessen auch weiterhin ernsthaft berücksichtigen werde.

**Ratsherr Hillbrecht** sagte, dass die Staus in der Kurt-Schumacher-Straße bleiben werden und die Angebotsqualität der Stadtbahn sich dadurch verschlechtern werde, da die Stadtbahn keinen eigenen Verkehrsraum mehr haben werde. Davon seien auch andere Streckenabschnitte betroffen. Stadtentwicklungspolitik dürfe so nicht betrieben werden. Die heute genannten Fakten dürfen nicht unbeachtet bleiben. Die Region habe seinerzeit eine einvernehmliche Entscheidung getroffen, weitere Studien in Auftrag zu geben. Dass der Auftrag nur für die Prüfung der oberirdischen Lösung erteilt wurde, sei damals jedoch nicht so eindeutig kommuniziert worden, sondern nur, dass eine oberirdische Lösung die Vorzugsvariante sei. Die festgestellten Qualitätsverschlechterungen hätten zur Folge haben müssen, dass erneut in die Planungen eingestiegen wird. Mit der Stadtbahnerweiterung nach Hemmingen und der damit verbundenen Linienänderung, hätte man die Möglichkeit mit der Linie 7 und der Linie 17 nach Wettbergen zu fahren und müsste sich dann auch entscheiden, mit welcher Linie man fahren wolle. Die gleiche Situation ergäbe sich, wenn man eine Streckenteilung der Linie 10 vornehmen würde. Das Argument könne daher nicht stichhaltig sein, um gegen die Scheelhaase-Lösung mit Einspeisung der Bahnen in den A-Tunnel zu sein. Die Argumentation für die vorliegende Streckenführung sei nicht verkehrspolitisch, bzw. verkehrswissenschaftlicher sondern ideologischer Natur und damit könne eine Ausgabe von 50 Millionen nicht begründet werden. Er stellte die Frage, ob die Einheitlichkeit und Störsicherheit des Systems für den Kunden in Bezug auf die Attraktivität wichtig sei, wie der Verein Pro-D-Tunnel die Stimmung aus der Bevölkerung wahrnehme und wie die offizielle Informationspolitik empfunden werde. Er wollte wissen, wie der Hochbahnsteig in der Kurt-Schumacher-Straße aus Sicht der Senioren zu bewerten sei, da er wenig Schutz gegen das Wetter biete und wie sich die Nutzerkonflikte verschiedener Verkehrsteilnehmer aus Sicht der Polizei heute darstellen würden. Außerdem fragte er, ob das üstra-Gutachten zu den verschiedenen Varianten der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden könne.

**Herr Schröter** antwortete, dass die Einheitlichkeit des Systems und die Beibehaltung von Design und Ausstattung in Stuttgart eine entscheidende Rolle gespielt habe und in der gesamten Umstellungsphase von Straßen- auf Stadtbahn Berücksichtigung gefunden habe. Das habe im Wesentlichen zur Akzeptanz bei den Fahrgästen beigetragen. Genauso wichtig sei die Zuverlässigkeit. Das Stuttgarter System sei so angelegt, dass die Stadtbahn durch Entflechtung der Verkehrsströme an Knotenpunkten und verkehrsregelnde Maßnahmen weitestgehend konfliktarm fahren könne.

**Herr Pielawa** teilte mit, dass es bereits eine umfangreiche Unterschriftensammlung übers Internet und an Info-Ständen gäbe. Die Bürger seien erfahrungsgemäß sehr diskussionsfreudig und interessiert am aktuellen Stand der Planungen. Er bedauerte, dass die Verkehrspolitik der 60er und 70er Jahre nicht fortgesetzt werde, sondern man sich, wider besseren Wissens, Koalitionsverträgen beuge. Er spiegelte damit die Stimmung in der Bürgerschaft wieder.

**Frau Stadtmüller** äußerte, dass alle Hochbahnsteige in Hannover Unterstellmöglichkeiten

bieten würden. Sie sah hier keinerlei Probleme.

**Polizeihauptkommissar Trinks** antwortete, dass es im Jahr 2012 im Stadtgebiet 16.895 Verkehrsunfälle gegeben habe. Die Unfallursachenliste werde angeführt von Vorfahrtsverstößen, gefolgt von Nichteinhaltung von Sicherheitsabständen und Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit, falschem Abbiegeverhalten und Alkohol. Die meisten Unfälle passieren zwischen Kraftfahrzeugen. Bei Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern seien die Verletzungen im Schnitt gravierender.

**Herr Straßburger** sagte, dass die üstra kein Gutachten in Auftrag gegeben habe, dass die verschiedenen Varianten vergleiche, sondern vielmehr ein Gutachten bezüglich der Kapazitäten des A-Tunnels. Geprüft worden sei, ob es möglich sei, die Stadtbahn aus Ahlem kommend im 10-Minuten-Takt in den Tunnel einzuführen. Als Ergebnis sei festgestellt worden, dass der A-Tunnel diese Kapazitäten hergäbe.

**Ratsfrau Nowak** bedauerte, dass die Anhörung zu einem Zeitpunkt stattfinde, der aus städtischer Sicht kaum noch Möglichkeiten der Einflussnahme bieten würde. Man hätte anhand der heute ausgetauschten Argumente die Planungen verbessern können. Die oberirdische Streckenführung werde befürwortet und die Barrierefreiheit sei gesetzlich vorgegeben. Die Redebeiträge haben gezeigt, dass es sozial-ökologische Auswirkungen der Streckenführung geben werde. Sie vermisste die Möglichkeit einzelne Facetten der Argumente zukunftsweisend in die Planungen einzubringen. Wenn die Endhaltestelle am Raschplatz nicht zukunftsweisend sei, sollte die Stadtbahn weiterhin zum Aegi geführt werden. Sie hielt die Niederflertechnik für eine überlegenswerte Variante, weil sie die verkehrliche Situation in den engen Straßen entschärfen würde. Sie fragte, warum die Endhaltestelle nicht zukunftsweisend sei.

**Herr Straßburger** antwortete, dass Taktverdichtungen nicht möglich seien. Daher sei der Endpunkt nicht zukunftsicher dimensioniert. Eine nachgeschaltete Kehranlage hätte diese Möglichkeit eröffnet, da vier Halteplätze zur Verfügung gestanden hätten.

**Herr Pielawa** merkte an, dass die Region Hannover noch 2012 die Taktverdichtung auf einen 5-Minuten-Takt als erhebliche Verbesserung dargestellt habe. Durch den vorliegenden Kompromiss sei eine Taktverdichtung nicht möglich und man habe sich damit auch gegen den Beschluss des Runden Tisches in der Limmer Straße für eine Planung entschieden, die keine dreizügigen Bahnen und keine Taktverdichtung zulasse. Die Anlieger und Anwohner der Goethestraße seien unzureichend informiert worden. Es seien viele Fragen der City-Gemeinschaft unbeantwortet geblieben. Der Dialog sei nicht fortgeführt, sondern vielmehr abgebrochen worden.

**Ratsherr Förste** sagte, dass die Anhörung sehr aufschlussreich gewesen sei, aber zu spät gekommen sei. Es sei festzustellen, dass es nicht ein Bürgerinteresse gäbe, sondern sehr viele unterschiedliche Interessenlagen, die eine Kompromissfindung nicht einfacher machen würden. Seine Fraktion befürworte die oberirdische Streckenführung und die Verlängerung bis zum Raschplatz. Jedoch lehne man das Abhängen des Aegi, des Schauspielhauses und des Künstlerhauses aufgrund der Kundenunfreundlichkeit ab. Die Haltestelle am Bahnhof gehöre vor den Bahnhof und nicht davor und dahinter. Der Posttunnel solle gesperrt werden und der Bahnhofsvorplatz möglichst komplett nur noch für Taxen zur Verfügung stehen. Er fragte, wie es aus Sicht eines Stadtbahnfahrers zu bewerten sei, dass die Kurt-Schumacher-Straße und in einer Richtung die Goethestraße kein eigenes Gleisbett habe.

**Stellvertretender Bezirksbürgermeister Müller** antwortete, dass aus Sicht eines

Stadtbahnfahrers ein eigenes Gleisbett vorteilhafter sei, weil Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern geringer seien. Der Platz für ein eigenes Gleisbett sei jetzt auch vorhanden und man hätte auch weiterhin damit planen sollen. Der Verkehr wäre für Autofahrer und Bahnfahrer entspannter. Die Förderkriterien wären mit einem eigenen Gleisbett besser erfüllt. Für den Endpunkt am Raschplatz halte er einen Hochbahnsteig in Seitenlage für die bessere Lösung, da der Bahnhof für die Fahrgäste ohne Ampelquerung erreichbar sei.

**Frau Hochhut** gab zu Bedenken, dass in dieser Anhörung die Mehrheit gegen die vorliegenden Planungen sei und hielt es für ignorant, dass die Bedenken nicht in die Überlegungen einbezogen worden seien. Sie wollte wissen, wie der hintere Bereich des Bahnhofs von der Berliner Allee aus erreichbar sei.

**Professor Haller** teilte mit, dass aus Richtung Berliner Allee kommend, die Einfahrt in die Rundestraße weiterhin möglich sei.

**Ratsherr Hanske** sagte, dass in der heutigen Sitzung ein Grundsatzbeschluss gefasst werde. Bei der Klärung der Detailfragen, werden sicher einige der Anregungen aufgegriffen werden, um das Konzept noch praktikabler zu machen. Hannover habe sich bei der Einzelhandelszentralität innerhalb kurzer Zeit verbessert. Er sah daher einen Widerspruch zwischen der, wie in der Anhörung geäußerten schlechten Erreichbarkeit der Innenstadt und dem Verhalten der Kunden. Das Schlechtreten Hannovers als Einzelhandelsstandort halte er für kontraproduktiv. Die geplante Streckenführung habe im Ergebnis viele Vorteile für alle Anlieger und die Fahrgäste. Für den Einkaufsstandort sehe er keine negativen Auswirkungen, sondern vielmehr erwarte er langfristig deutliche positive Effekte für die Innenstadt.

**Ratsherr Wruck** meinte, dass die Anhörung zu spät gekommen sei. Es sei klar geworden, dass die Planungen der Region nicht beschlossen werden sollten, da die Argumente, die gegen die geplante Streckenführung sprechen, überwogen haben. Seine Fraktion halte die Tunnellösung für die bessere Lösung. Eine Förderfähigkeit liege vor und der Tunnel würde optimale städtebauliche Möglichkeiten eröffnen. Für alle anderen Verkehrsteilnehmer biete sich mehr Platz, wenn die Gleise auf der Straße entfallen. Die Lösung sei außerdem behindertengerechter. Die Vervollständigung des Tunnelsystems sei die zukunftssträchteste Lösung für das Verkehrssystem Hannover, man dürfe sich diese Möglichkeit nicht verbauen und sollte der Regionsplanung nicht zustimmen. Er sei der Auffassung, dass sich die Streckenführung nicht bewähren werde und somit nur ein Provisorium darstelle, das Umbauarbeiten und weitere Kosten nach sich ziehen werde. Die Verlegung der Haltestelle hinter den Bahnhof sei für die Fahrgäste nicht attraktiv und nicht zukunftssträchstig. Die Erreichbarkeit der Innenstadt werde nicht verbessert. Es sollte überlegt werden, die alte Streckenführung beizubehalten und lediglich zu ertüchtigen. Mit geringen Kosten könne man so die gleichen Effekte erzielen, die die teure Regionsplanung habe. Der Kosten-Nutzen-Aspekt rechtfertige die hohen Ausgaben nicht. Die oberirdische Streckenführung sei ein Provisorium und müsse abgelöst werden durch die Vervollständigung des Tunnelsystems. Der Regionsplanung könne nicht zugestimmt werden. Es müsse eine bessere Lösung gefunden werden.

**Ratsherr Mineur** erklärte, dass er sich bereits seit vielen Jahren mit den Planungen zur D-Linie beschäftige. Die vorliegende Planung basiere auf allen Argumenten, die in den ganzen Jahren vorgetragen worden seien. Die Verkehrsplaner haben die Funktionalität der Planungen belegt. Die Betriebskosten der D-Linie seien bei einem Endhaltepunkt am Raschplatz sehr viel geringer. Durch die Verstärkerzüge, die in den Tunnel eingespeist werden, erziele man eine bessere Erreichbarkeit des Kröpcke und des Hauptbahnhofs. Über die Anzahl der Verstärkerzüge müsse gegebenenfalls noch einmal verhandelt werden.

Er fragte, ob nach dem Ausbau der Stadtbahn nach Hemmingen eine neue Linie in den A-Tunnel eingespeist werde oder die Führung der vorhandenen Linien verändert werde.

**Ratsherr Dette** antwortete, dass bei Ausbau der Stadtbahnstrecke nach Hemmingen die Linie 17 nicht mehr im 15-Minuten-Takt fahren könne, sondern sie solle dann im 10-Minuten-Takt nach Wettbergen fahren. Die Linie 3 oder 7 werde dann im 10-Minuten-Takt nach Hemmingen fahren. Insgesamt entstehe dadurch eine geringe Taktverdichtung. Er verwies darauf, dass heute nur eine Systementscheidung getroffen werde und man immer für Wünsche und Anregungen zur Optimierung der Innenstadt offen sei.

## **2. Dringlichkeitsantrag der CDU-Fraktion zum erneuten Verfahren zur Ausschreibung und Vergabe der Baugrundstücke Klagesmarkt (Drucks. Nr. 0676/2013)**

**Ratsfrau Jeschke** begründete den Antrag.

**Ratsherr Hermann** berichtete, dass innerhalb der Bietergemeinschaft nur die GBH bereit gewesen sei, öffentlich geförderten Wohnungsbau zu errichten. Insbesondere die beiden an der Ausschreibung beteiligten Genossenschaften hätten nicht alle Kriterien der Stadt erfüllen wollen. Es sei folgerichtig, dass eine Ausschreibung in einem solchen Fall aufgehoben werde und man sich der städtischen Tochter bediene, um das Bauvorhaben umzusetzen. Die GBH baue nach den Standards und Vorgaben aus der ursprünglichen Ausschreibung. Insofern liege keine Wettbewerbsverzerrung vor.

**Stadtbaurat Bodemann** erläuterte, dass die Ursprungs Ausschreibung gefordert habe, dass nach Passivstandard gebaut werde, 10 % geförderter Wohnungsbau sein sollte, 80 % der Wohnungen im eigenen Bestand bleiben, es sollte ein Architektenwettbewerb durchgeführt werden, es gab Forderungen bezüglich eines bestimmten Materialstandards und es habe sich zwingend eine Bietergemeinschaft bilden sollen. Zur Vorbereitung der Ausschreibung habe die Verwaltung ein energiewissenschaftliches Büro beauftragt, die Möglichkeiten zur Umsetzung des Passivstandards zu untersuchen. Der Block, der auf dem Klagesmarkt gebaut werden solle, weise verschiedene Parzellen auf, die je nach Lage auf dem Platz Zonen aufweisen, die stärker verschattet seien und dort der Passivstandard schwer zu erreichen sei. Aus diesen Erkenntnissen seien Maßgaben für das Verfahren der parzellenweisen Bebauung hervorgegangen. Das Verfahren mit den Maßgaben sei ergebnislos geblieben. Die Stadt sei daher an die GBH herangetreten. Die GBH werde 20 % geförderten Wohnraum realisieren und die Wohnungen werden alle im Bestand bleiben. Es werde nach dem Energiestandard KFW 40 gebaut und somit die Forderung der Stadt wahrscheinlich überschritten. Der höhere Standard könne erreicht werden, weil der Block und nicht mehr die Parzelle bewertet werden könne. Insgesamt betrachtet, liefere das Projekt nach Umsetzung mehr als die ursprüngliche Ausschreibung gefordert habe.

**Ratsherr Dette** sagte, dass man anhand der Sachaufklärung feststellen müsse, dass man froh sein könne, ein kommunales Wohnungsunternehmen zu haben.

**Ratsherr Engelke** gab zu Bedenken, dass man den Block zunächst in kleine Cluster aufgeteilt habe, auf die man sich habe bewerben können. Es sei deshalb für die einzelnen Bieter gar nicht möglich gewesen innerhalb der Cluster die Standards einzuhalten. Dann habe man die Clusterung aufgegeben und der GBH den Auftrag erteilt. Es seien also die Bedingungen geändert worden und dadurch könne für das Gelände in der Gesamtheit eine Mischkalkulation gemacht werden. Aufgrund der geänderten Bedingungen hätte eine neue

Ausschreibung erfolgen müssen. Unter der Voraussetzung der Gesamtbeplanung wären andere Unternehmen auch in der Lage gewesen, die Standards einzuhalten. Von einem fairen und freien Wettbewerb könne nicht die Rede sein, sondern man habe von Anfang an die GBH haben wollen.

**Stadtbaurat Bodemann** erklärte, dass die Parzellen zwischen den Bieter so aufgeteilt worden seien, dass Schatten- und Sonnenseiten auf die Bieter gleichmäßig verteilt gewesen seien, so dass eine Einhaltung des Standards auch mit der Bietergemeinschaft hätte umgesetzt werden können. Die Bieter hätten darüber hinaus teilweise die Materialvorgaben und die Anzahl der beteiligten Büros nicht einhalten wollen. Dass die Ausschreibung aus den genannten Gründen aufgehoben wurde, sei unter vergaberechtlichen Gesichtspunkten nicht zu kritisieren.

**Ratsherr Förste** sah die Wettbewerbsgerechtigkeit ebenfalls nicht eingehalten. Er befürchtete, dass sich die GBH aufgrund der Auflagen zum Umweltschutz und sozialen Wohnungsbau ökonomisch übernehmen werde. Das müsse im Aufsichtsrat kritisch begleitet werden.

**Ratsherr Blaschzyk** äußerte, dass eine Benachteiligung des freien Wettbewerbs nach wie vor im Raum stehe und nicht in Gänze ausgeräumt werden konnte. Keiner der Bieter, auch nicht die GBH, habe zunächst die Anforderungen aus der Ausschreibung erfüllt. Es seien dann Modifikationen eingebaut worden. Er fragte, wie es sein kann, dass zunächst keiner die Anforderungen der Stadt habe erfüllen wollen und nunmehr mit den Modifikationen die Anforderungen noch übertroffen werden können.

**Stadtbaurat Bodemann** antwortete, dass es innerhalb der Bietergemeinschaft in Bezug auf die Erfüllung der Anforderungen unterschiedliche Neigungen gegeben habe. Die Forderung nach Passivstandard werde von der GBH erfüllt. Mit der Beplanung werden die Forderungen der Stadt umgesetzt. Unter baukulturellen Aspekten sei geplant, dass es ein parzellenweise differenziertes Architekturbild geben werde. Mit der GBH sei ein Wettbewerb vereinbart, in dem Parzellen gebildet werden, innerhalb derer die Architekten in Konkurrenz zueinander arbeiten werden. Materialvorgaben werden eingehalten und die wohnungspolitischen Vorgaben sogar übererfüllt. Modifikationen in den Ansprüchen der Stadt liegen nicht vor.

**Ratsherr Hermann** konnte einen Verstoß gegen die Wettbewerbsfreiheit nicht erkennen. Wenn eine Ausschreibung keinen Erfolg habe, müsse man sich Alternativen überlegen. Man solle froh sein, dass die Stadt eine städtische Tochter habe, die die Vorgaben erfüllen könne. Die GBH als Wohnungsbauunternehmen werde sich mit dem Projekt nicht übernehmen. Die Zahlen seien von der GBH vorgelegt worden und nicht zu beanstanden.

**Der Stadtentwicklungs- und Bauausschuss lehnte die Drucksache Nr. 0676/2013 mit 4 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.**

**Der Ausschuss für Arbeitsmarkt-, Wirtschafts- und Liegenschaftsangelegenheiten lehnte die Drucksache Nr. 0676/2013 mit 3 Stimmen dafür, 7 Stimmen dagegen und 0 Enthaltungen ab.**

**Ratsherr Küßner** schloss die Sitzung um 17:45 Uhr.

Bodemann  
Stadtbaurat

Stricks  
Schriftführerin