

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

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

Nr. 2475/2014
Anzahl der Anlagen 12
Zu TOP

BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt

Stadtbahnstrecke D-West - Citystrecke

- **Abschnitt 3: Steintor und Goethestraße Ost (Nordmannpassage – Leibnizufer)**
- **Abschnitt 4: Goethestraße West (Leibnizufer bis Goetheplatz)**
- **Abschnitt 5: Braunstraße (Goetheplatz – Spinnereistraße)**

Antrag,

1. den Planungen der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) zum Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West und der Anlagen des motorisierten Verkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs in der Münzstraße, Goethestraße und Braunstraße zwischen Goserieide und Spinnereistraße im bestehenden Streckenverlauf gemäß den als Anlagen 1 bis 11 beigefügten Planunterlagen und
2. der Übernahme nicht stadtbahnbedingter Kosten in Höhe von 9.600.000,- € durch die Stadt Hannover für die Abschnitte der Münzstraße zwischen Goserieide und Lange Laube sowie der Goethestraße zwischen Scholvinstraße und Am Kanonenwall unter dem Vorbehalt der Gewährung von Landeszuwendungen in Höhe von 2.000.000,- €

wie in der Begründung dargestellt zuzustimmen.

- Anhörungsrecht des Stadtbezirksrates gemäß § 93 (1) NKomVG i. V. mit der Hauptsatzung der LHH
- Entscheidungsrecht des Verwaltungsausschusses gemäß § 76 (2) NKomVG i. V. mit der Hauptsatzung der LHH

Finanzielle Auswirkungen

Finanzhaushalt

Investitionsmaßnahme 54101908

Bezeichnung Gemeindestraßen / Straßenbau Stadtbahnstrecke D

Die Finanzierung der Baumaßnahme wird in den Jahren 2014 – 2018 ff. durch die

Inanspruchnahme der gegenseitigen Deckungsfähigkeit im Teilfinanzhaushalt OE 66 sichergestellt. Dies gilt auch für etwaige Verpflichtungsermächtigungen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Frauen sind im besonderen Umfang auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen und im Rahmen der Begleitmobilität mit Kindern und älteren Menschen in stärkerem Umfang gefordert. Unter diesem Aspekt stellt der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West eine wesentliche Verbesserung beim Ein- und Ausstieg in die Stadtbahnfahrzeuge dar.

Die vorgelegte Planung berücksichtigt das besondere Sicherheitsbedürfnis von Frauen. Die geplanten Mittelhochbahnsteige erhalten barrierefreie Zugänge von beiden Seiten, ferner werden Notruf- und Informationssprechzellen eingebaut.

Kostentabelle

Darstellung der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen in Euro:

Teilfinanzhaushalt 66 - Investitionstätigkeit

Investitionsmaßnahme 54101908 **Gemeindestraßen / Straßenbau Stadtbahnstrecke D, Ausbau Kurt-Schumacher-Straße von Herschelstraße bis Goserie**

Einzahlungen		Auszahlungen	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	2.000.000,00	Baumaßnahmen	9.600.000,00
Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit	2.400.000,00		
		Saldo Investitionstätigkeit	-5.200.000,00

Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

Produkt 54101 **Gemeindestraßen**

Ordentliche Erträge		Ordentliche Aufwendungen	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	110.000,00	Abschreibungen	240.000,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	130.000,00
		Saldo ordentliches Ergebnis	-260.000,00

Bei der Maßnahme ist die Straßenausbaubeitragssatzung anzuwenden.

Begründung des Antrages

1. Ausgangssituation

Am 05.03.2013 hat die Regionsversammlung den Grundsatzbeschluss zum Neu- und Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West zwischen Raschplatz und Glocksee gefasst. Grundlage des Beschlusses war eine gemeinsam von Region, infra und üstra erarbeitete und mit der Stadt abgestimmte Planung. Die Ratsversammlung der Stadt Hannover hat am 25.04.2013 auf Grundlage der Beschlussdrucksache Nr. 0297/2013 dieser Planung ebenfalls grundsätzlich zugestimmt.

Die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) hat daraufhin zum 31.05.2013 den Antrag zur Aufnahme des Gesamtvorhabens in das Förderprogramm des Landes Niedersachsen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) eingereicht. Im Verkehrsausschuss am 30.05.2013 haben die Regionsverwaltung und die infra den Verfahrensstand, die geplante Projektorganisation, das Kommunikationskonzept und den Projektzeitplan vorgestellt. Für die Begleitung der weiteren Planung wurde ein Koordinierungskreis aus Vertretern der Region Hannover, der Stadt und der infra, den Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus sowie den Ingenieurbüros TransTecBau und BPR eingerichtet. Der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnlinien 10 und 17 läuft unter dem Namen „Projekt ZEHN SIEBZEHN“. Der Projektzeitplan sieht für die Planung, die Planfeststellung und die Realisierung den Zeitraum bis 2018 vor.

Insgesamt sind für den Streckenneu- und -ausbau zwischen Raschplatz und Glocksee fünf Abschnitte vorgesehen. Für einzelne Streckenabschnitte des Gesamtvorhabens sind Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die entsprechenden Planunterlagen sollen

sukzessive bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als Genehmigungsbehörde eingereicht werden. Zuvor werden die zuständigen politischen Gremien bei Stadt und Region Hannover jeweils mit der konkreten Planung befasst.

Die Einleitung der Verfahren für die Abschnitte 1, 2 und 3 (Teilabschnitt Nordmannpassage bis Lange Laube) wurden mit Drucksache 1313 (III) BDs vom Regionsausschuss am 04.02.2014 beschlossen. Mit der Drucksache Nr. 0383/2014 hat der Verwaltungsausschuss der Stadt Hannover am 15.05.2014 ebenfalls der Planung zugestimmt. Für die Abschnitte 1 und 2, Neubaustrecke Lister Meile und Hochbahnsteig Hauptbahnhof/Rosenstraße in der Kurt-Schumacher Straße, hat die infra zwischenzeitlich bei der NLStBV die Planfeststellung beantragt. In der Zeit vom 18.09.2014 bis 17.10.2014 lagen die Planfeststellungsunterlagen öffentlich aus. Die bereits erfolgte Gleiserneuerung im Abschnitt 3a (Kurt-Schumacher-Straße; Herschelstraße – Nordmannpassage) ist nicht Bestandteil des Projektes ZEHN SIEBZEHN und nicht planfeststellungsrelevant. Die im Rahmen des Projektes ZEHN SIEBZEHN vorgesehene städtebauliche Aufwertung dieses Abschnittes der Kurt-Schumacher-Straße erfolgt im Auftrag der Stadt Hannover im Rahmen der weiteren Maßnahmen der Teilabschnitte 1 und 2 zum Neu- und Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West.

Die Planunterlagen für die Abschnitte 3 (Teilabschnitt Lange Laube bis Leibnizufer), 4 und 5 sind erstellt und werden mit der vorliegenden Drucksache zur Beschlussfassung vorgelegt. Die drei Planfeststellungsabschnitte bilden eine städtebaulich und verkehrlich sinnvolle Einheit. Der Verkehrsausschuss der Region Hannover hat am 21.10.2014 der Beschlussdrucksache BDs Nr. 1771 (III) zur Einleitung der Planfeststellung für die Abschnitte 3 bis 5 zugestimmt. Abschließend wird dem Regionsausschuss am 11.11.2014 die Drucksache zum Beschluss vorgelegt.

2. Allgemeines zum ÖPNV-Ausbau

Der geplante Neu- und Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West im Abschnitt Raschplatz bis Glocksee (Projekt ZEHN SIEBZEHN) umfasst den barrierefreien Neubau- und Ausbau von fünf Haltestellen. Die Länge beträgt etwa 2,0 km, davon entfallen auf die Neubaustrecke in der Lister Meile etwa 390 m.

Während die Haltestellen Glocksee und Goetheplatz etwa in heutiger Lage ausgebaut werden, bekommen die übrigen drei Haltestellen neue Standorte. Die Haltestellen Steintor und Hauptbahnhof/Raschplatz werden in neuer Lage zu Umsteigestationen zu den übrigen Stadtbahnstrecken A, B und C ausgebaut, so dass die Umsteigewege minimiert werden. Die dazwischen liegende Haltestelle Hauptbahnhof/Rosenstraße entsteht in der Kurt-Schumacher-Straße, erschließt den zentralen Citybereich optimal und stellt den Umstieg zu den dort verkehrenden Buslinien auf kurzen Wegen sicher. Sowohl die Haltestelle Hauptbahnhof/Rosenstraße als auch der Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz dienen als Umsteigepunkte zu den Zügen des Regional- und Fernverkehrs im Hauptbahnhof. Die heutigen Stadtbahnhaltestellen Clevertor, Thielenplatz/Schauspielhaus und Aegidientorplatz entfallen zukünftig.

Die neuen Haltestellen für den Stadtbahn- und Busverkehr werden barrierefrei gemäß Standard der Region Hannover mit den jeweils erforderlichen Ausstattungen ausgebaut. Dazu gehört eine barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige für Menschen mit Sehbehinderung durch eine sehbehindertengerechte Ausrüstung der Lichtsignalanlagen. Des Weiteren werden die Bordsteine abgesenkt um eine barrierefreie Querung der Gleisanlage und der Straße zu ermöglichen. In den begehbaren Flächen werden alle für die

Führung von Sehbehinderten notwendigen taktilen Bodenindikatoren (Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen) eingebaut.

Für die in innerstädtischer Lage angeordneten Hochbahnsteige Steintor, Hauptbahnhof/Rosenstraße und Hauptbahnhof/Raschplatz hat die infra im Rahmen eines Wettbewerbs Entwürfe durch die hannoverschen Architekturbüros Bernd Müller Architekten, Bünemann und Kollegen sowie Pax Brüning Architekten erstellen lassen. Aus den eingebrachten Entwürfen wurden für die Hochbahnsteige Hauptbahnhof/Raschplatz und Steintor die Entwürfe der Architekten Bünemann und Kollegen, für den Hochbahnsteig Hauptbahnhof/Rosenstraße der Entwurf des Architekten Bernd Müller ausgewählt. Die Architekten der ausgewählten Entwürfe wurden aufgefordert, Angebote für eine weitere Detaillierung ihre Beiträge abzugeben.

Im Streckenabschnitt Goserieide bis Raschplatz werden straßenbündige Gleisanlagen hergestellt, die vom Kfz-Verkehr befahren werden. Die Anforderungen des Stadtbahn- und Busbetriebes werden durch verkehrsabhängige und durch den ÖPNV beeinflussbare Lichtsignalanlagensteuerungen sichergestellt. Abweichend vom Planungsstand der Drucksache Nr. 0383/2014 erhält die Stadtbahn im östlichen Abschnitt der Goethestraße nun stadteinwärts einen halbseitigen, besonderen Bahnkörper, der als Rasengleis ausgeführt wird. Stadtauswärts fährt die Stadtbahn auf straßenbündigen Gleisanlagen. In den weiteren Abschnitten Goethestraße und Braunstraße sind besondere Bahnkörper für beide Fahrtrichtungen vorgesehen, die als Rasengleise ausgeführt werden.

Für den Aus- und Neubau von Stadtbahnanlagen sind auf Grund gesetzlicher Vorschriften Planfeststellungsverfahren erforderlich. Auf diese kann bei unwesentlichen Änderungen verzichtet werden. Beim vorliegenden Projekt ist dies für die Kurt-Schumacher-Straße im Abschnitt Herschelstraße bis Nordmannpassage der Fall, insofern konnte hier bereits im letzten Sommer der Gleiskörper erneuert werden.

3. Allgemeines zum Straßenausbau

3.1 Verkehrskonzept für den motorisierten Individualverkehr

Mit der geplanten neuen Führung der Stadtbahn zum Raschplatz wird ein in der Drucksache Nr. 0383/2014 ausführlich beschriebenes Verkehrskonzept für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Bereich der Abschnitte 1 und 2 mit dem Ziel umgesetzt, die Abwicklung aller Verkehrsarten und die für die Innenstadt wichtige Erschließung der einzelnen Parkhäuser zu gewährleisten. Durch die Entlastung des innerstädtischen Bereiches vom Durchgangsverkehr und seine Verlagerung auf den Straßenzug Celler Straße – Otto-Brenner-Straße werden positive Effekte für die Innenstadterschließung und die dortige Einzelhandelslage erwartet.

Mit Anordnung der neuen Stadtbahnhaltestelle Steintor in der Münzstraße und Führung der Stadtbahn auf einem einseitigen, besonderen Bahnkörper in der Goethestraße Ost ist eine Erschließung der Bereiche Marstall, Schmiedestraße und Altstadt für den MIV in der heutigen Form über Steintor und Steintorstraße nicht mehr möglich. Sie soll zukünftig als Einbahnstraßensystem von der Goethestraße über die Scholvinstraße in Richtung Marstall und die Reuterstraße in Richtung Goethestraße erfolgen. Die Einmündungen an der Goethestraße werden jeweils signalisiert. An der Reuterstraße wird ein neuer signalisierter Überweg für den Fußgängerverkehr über die Goethestraße eingerichtet. Die Erschließung der Altstadt über Reuterstraße und Scholvinstraße hat sich nach Abwägung aller Interessen in der vergleichenden Bewertung der planerischen Varianten als die günstigste Lösung herausgestellt.

Dieses Erschließungskonzept für das Marstall-Quartier, die Schmiedestraße und die Altstadt im Bereich Steintor und Goethestraße ist auch bereits im Masterplan Mobilität 2025 als konzeptionell möglich dargestellt. Eine Umsetzung erfolgt nun durch den Streckenausbau der Stadtbahn.

Für die Taxen ist geplant, dass sich diese in den Abendstunden und nachts von der Schmiedestraße kommend Am Marstall und in der Reuterstraße aufstellen. Ferner wird in der Münzstraße vor der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße ein Taxenstreifen für 5-7 Taxen angeordnet.

Die Einrichtung eines Linksabbiegestreifens aus der Goethestraße (Ost) in Richtung Leibnizufer wurde noch einmal vertiefend geprüft. Die Einrichtung dieser wünschenswerten Abbiegebeziehung ist aufgrund der vorliegenden Verkehrszahlen aktuell nicht zu vertreten.

3.2 Straßenplanung, städtebauliche Anforderungen

Grundlage für die Stadtbahn- und die Straßenplanung vom Raschplatz bis zur Glocksee ist das vom Büro SHP Ingenieure erstellte und zwischenzeitlich weiterentwickelte Konzept. Die Straßenplanung wird vom Grundsatz her nicht planfestgestellt. Die planfestgestellten Stadtbahnanlagen geben aber die Randbedingungen für die betroffenen Straßenverkehrsanlagen vor.

Um die städtebauliche Attraktivität des von der Stadtbahn befahrenen Straßenzuges südliche Lister Meile – Kurt-Schumacher-Straße – Münzstraße – Goethestraße – Braunstraße zu steigern, sind komfortable Seitenanlagen mit Gehwegen und Baumstreifen für eine hohe Aufenthaltsqualität vorgesehen.

Der Goetheplatz ist nicht Bestandteil der Planungen der infra zur Stadtbahnstrecke D-West Innenstadt. Für die städtebauliche Aufwertung dieses Stadtplatzes wird eine gesonderte Planung durch die Stadt Hannover betrieben. Dazu wird es zur gegebenen Zeit eine eigene Drucksache geben.

Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche bei gleichzeitig begrenzter Flächenverfügbarkeit und Straßenraumbreite wird die Stadtbahn in Teilabschnitten zukünftig straßenbündig auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche mit dem MIV geführt, um allen Anforderungen besser als heute gerecht werden zu können (insbesondere des Radverkehrs). Optimierte signaltechnische Steuerungen stellen sicher, dass Stadtbahnen und Busse hier bevorrechtigt verkehren können, aber auch alle anderen Verkehrsarten (MIV, Fußgänger, Radfahrer) ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden können. Die so gewonnenen Verkehrsflächen werden den übrigen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt. Die Einzelhandelslagen und gewerblichen Nutzungen sollen sich längs dieser Straßen stabilisieren bzw. verbessern.

Der Radverkehr wird über die gesamte Strecke auf eigenständigen Anlagen, als Radweg, Radfahrstreifen oder im Haltestellenbereich als Schutzstreifen, geführt. Für den ruhenden Verkehr werden in den Seitenraum integrierte Stellplätze angelegt, die durch die Baumpflanzungen gegliedert sind.

3.3 Verkehrsuntersuchung

Zur Planung gehört eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung, die durch das Büro SHP Ingenieure erstellt wurde. Im Rahmen der Untersuchung war nachzuweisen, dass alle Verkehre (Stadtbahn, Bus, MIV, Rad- und Fußverkehr) leistungsfähig abgewickelt werden

können. Dazu fanden an einem repräsentativen Normalwerktag (Dienstag, den 20.08.2013) Verkehrserhebungen in den morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten an allen Einmündungen entlang des Straßenzuges Lister Meile – Kurt-Schumacher-Straße – Münzstraße – Goethestraße zwischen Hamburger Allee und Leibnizufer statt.

Auf Grundlage der aktualisierten Verkehrszahlen konnte das beauftragte Büro den Nachweis erbringen, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte in allen Planfeststellungs- bzw. Bauabschnitten weiterhin gegeben ist. Großräumig geprüft wurden auch die Auswirkungen der Verlagerungen der heute in der südlichen Lister Meile und der Kurt-Schumacher-Straße vorhandenen Durchgangsverkehre. Die Verlagerungen wirken sich schwerpunktmäßig auf den Straßenzug Celler Straße – Otto-Brenner-Straße aus. Hier sind die Leistungsfähigkeitsreserven der Knotenpunkte groß genug, um die zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Untersuchungen mit dem Verkehrsmodell haben gezeigt, dass keine maßgeblichen Auswirkungen auf andere Bereiche, u. a. Rundestraße, Fernroder Straße oder Augustenstraße, zu erwarten sind.

Die Verkehrsuntersuchung bezieht auch ein, wie der MIV zwischen Altstadt, Marstall und Goethestraße zukünftig abgewickelt werden kann. Die Funktionalität und Leistungsfähigkeit der in Kapitel 3.1 erläuterten neu geordneten Anbindung des Marstall-Quartiers über Scholvinstraße und Reuterstraße als gegenläufige Einbahnstraßen wurde positiv bewertet.

Eine Zusammenfassung der Untersuchung ist als Anlage 12 beigefügt.

4. Beschreibung der Maßnahme

Die einzelnen Planfeststellungsabschnitte sind wie folgt aufgeteilt (Übersichtsplan Anlage 1):

- Abschnitt 1: Neubaustrecke Lister Meile (Hamburger Allee – Bogen Ernst-August-Galerie)
(Abschnittslänge Gleisbau 390 m; Straßenbau 440 m)
- Abschnitt 2: Haltestelle Hbf/Rosenstraße (Bogen Ernst-August-Galerie – Herschelstraße)
(Abschnittslänge Gleisbau u. Straßenbau 160 m)
- Abschnitt 3a: Kurt-Schumacher-Straße (Herschelstraße – Nordmannpassage)
(Abschnittslänge Gleisbau u. Straßenbau 200 m)
(für diesen Abschnitt ist keine Planfeststellung erforderlich)
- Abschnitt 3: Bogen Goserie/ed/Münzstraße und Goethestraße (Nordmannpassage – Leibnizufer)(Abschnittslänge Gleisbau u. Straßenbau 560 m)
- Abschnitt 4: Goethestraße (Leibnizufer – Goetheplatz)
(Abschnittslänge Gleisbau u. Straßenbau 310 m)
- Abschnitt 5: Braunstraße (Goetheplatz – Spinnereistraße)
(Abschnittslänge Gleisbau 350m; Straßenbau 430 m)

Der zwischen den Abschnitten 2 und 3 befindliche und als Abschnitt 3a bezeichnete Streckenabschnitt in der Kurt-Schumacher-Straße (Herschelstraße – Nordmannpassage) ist nicht Bestandteil des Projektes ZEHN SIEBZEHN, die Gleise wurden bereits im Sommer 2014 grunderneuert und für den Einsatz der 2,65 m breiten Stadtbahnen der Serien TW 2000 und TW 3000 aufgeweitet. Die städtebauliche Aufwertung durch die Stadt Hannover erfolgt im Rahmen der weiteren Maßnahmen zum Neu- und Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West. Die Planung für die Abschnitte 1, 2 und 3 (Teilabschnitt Nordmannpassage – Goserie/ed) wurde bereits in Drucksache Nr. 0383/2014 behandelt.

Mit der vorliegenden Drucksache werden den politischen Gremien jetzt die Planungen für die verbleibenden Abschnitte 3 (Teilabschnitt Goserie/ed - Leibnizufer), 4 und 5 zur

Beschlussfassung vorgelegt.

4.1 Beschreibung des Planfeststellungsabschnitts 3 (Münzstraße, Goethestraße Ost)

Der Planfeststellungsabschnitt 3 beginnt in der Kurt-Schumacher-Straße in Höhe der Nordmannpassage. Er umfasst die zu verlegende bisherige Stadtbahnhaltestelle Steintor, den Kreuzungsbereich Goseriede / Münzstraße / Kurt-Schumacher-Straße, die Münzstraße mit der neuen Haltestelle Steintor und die Goethestraße bis zum Leibnizufer.

Die neue Haltestelle Steintor erhält einen 45 m langen und aufgrund des zu erwartenden hohen Fahrgastaufkommens zwischen 6,0 und 7,0 m breiten Mittelhochbahnsteig, der an beiden Enden über Rampen und die signalisierten Überwege über die Münzstraße in Höhe der Einmündungen von Lange Laube und Scholvinstraße barrierefrei zu erreichen ist (vgl. Lageplan Anlage 2 und Querschnitt Anlage 6).

Die in der Goseriede stadteinwärtsfahrenden und in die Kurt-Schumacher-Straße abbiegenden Radfahrer werden zukünftig parallel zum Fußgängerüberweg geführt. Diese weiterhin direkte Führung des Linksabbiegers ist durch die Verkürzung der Wege im Knotenpunkt (kurze Räumwege) günstiger für die Leistungsfähigkeit der gesamten Verkehrsanlage.

Die Haltestelle Steintor ist der Verknüpfungspunkt zwischen den Stadtbahnstrecken C und D-West. Hier bestehen Umsteigemöglichkeiten zwischen den Stadtbahnlinien 10, 17 und den darunter querenden Linien 4, 5, 6 und 11 der C-Strecke. Am Fahrbahnrand entstehen zudem Umsteigemöglichkeiten in der Münzstraße zu den Buslinien 300, 500 und 700 der RegioBus sowie in der Kurt-Schumacher-Straße zu den Buslinien 128 und 134 der üstra. Zur Optimierung und Verkürzung der Umsteigewege wird eine neue Treppe eingeplant, die unmittelbar vom neuen Hochbahnsteig zur darunterliegenden Verteilerebene der Tunnelstation führt. Zusätzlich sollen drei neue Aufzüge einen barrierefreien Umstieg zwischen den Bahnsteigen der Stadtbahn ermöglichen, ohne eine Fahrbahn queren zu müssen. Ein Aufzug verbindet die Oberfläche mit der Verteilerebene. Die beiden Richtungsbahnsteige der Linien 4, 5, 6 und 11 unter dem Steintorplatz werden mit getrennten neuen Aufzügen von der Verteilerebene erschlossen.

Die Straßenräume der Münzstraße und Goethestraße werden komplett erneuert und stadtgestalterisch aufgewertet. Die Stadtbahn erhält stadteinwärts zwischen Leibnizufer und Scholvinstraße einen halbseitigen, besonderen Bahnkörper, der als Rasengleis ausgeführt wird. Daneben befinden sich die beiden 5,10 m (stadteinwärts) bzw. 6,00 m (stadtauswärts mit integriertem straßenbündigem Gleis) breiten Richtungsfahrbahnen, auf denen sich jeweils ein 2,10 m breiter Radfahrstreifen befindet. Die Seitenanlagen bestehen aus einem mit Bäumen durchsetzten Park- und Anlieferstreifen sowie Gehwegen (vgl. Querschnitt Anlage 7).

Die Einmündungen der Scholvinstraße und der Reuterstraße in die Goethestraße werden jeweils signalisiert. An der Reuterstraße entsteht dadurch ein neuer signalisierter Überweg für den Fußgängerverkehr über die Goethestraße. In den Einmündungsbereichen von Lützowstraße und Am hohen Ufer sind Aufpflasterungen vorgesehen.

Die bisherige Stadtbahnhaltestelle Clevertor entfällt, da die neue Haltestelle Steintor bis auf ca. 250 m an sie heranrückt.

4.2 Beschreibung des Planfeststellungsabschnitts 4 (Goethestraße West)

Der Planfeststellungsabschnitt 4 umfasst die Goethestraße zwischen dem Leibnizufer und

dem Goetheplatz. In diesem Abschnitt befindet sich die Haltestelle Goetheplatz an ihrem heutigen Standort östlich des gleichnamigen Platzes. Sie erhält aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens im Schülerverkehr einen 55 m langen und 4,0 m breiten Mittelhochbahnsteig mit Rampen und Zugängen an beiden Enden zur barrierefreien Erreichbarkeit. Der Bahnsteigzugang aus Richtung Goetheplatz wird signalisiert. Am Fahrbahnrand neben der Stadtbahnhaltestelle werden zudem die heute verstreut im Kreisverkehr des Goetheplatzes liegenden Bushaltestellen der RegioBus-Linien 300, 500 und 700 gebündelt mit jeweils zwei Haltepositionen pro Richtung angeordnet und barrierefrei ausgebaut (vgl. Lageplan Anlage 4 und Querschnitt Anlage 9).

Auch die westliche Goethestraße wird stadtgestalterisch aufgewertet. Neben dem vorhandenen besonderen Bahnkörper der Stadtbahn liegen die beiden 5,75 m breiten Richtungsfahrbahnen, von denen jeweils 2,35 m breite Radfahrstreifen markiert werden. Die Seitenanlagen bestehen wiederum aus einem 2,0 m breiten mit Bäumen durchsetzten Park- und Anlieferstreifen sowie ca. 3,0 m breiten Gehwegen (vgl. Lageplan Anlage 3 und Querschnitt Anlage 8).

4.3 Beschreibung des Planfeststellungsabschnitts 5 (Braunstraße)

Der Planfeststellungsabschnitt 5 umfasst die Braunstraße zwischen Goetheplatz und dem Knotenpunkt Königsworther Straße/Spinnereistraße. Östlich dieses Knotenpunktes wird an ihrem heutigen Standort die Haltestelle Glocksee barrierefrei ausgebaut. Sie erhält zwei 70 m lange und 2,50 m breite Seitenhochbahnsteige. Diese Länge ermöglicht den Halt von 3-Wagen-Zügen der Serien TW 2000 und TW 3000, die hier als Ein- bzw. Ausläufer zum bzw. vom Betriebshof Glocksee verkehren. Die Bahnsteige erhalten jeweils zwei Zugänge, wobei die östlichen aus Platzgründen nur als Treppe ausgeführt werden können. Die westlichen Zugänge am Knotenpunkt Königsworther Straße/Spinnereistraße/Braunstraße werden barrierefrei mit Rampen und signalisierten Überwegen ausgestattet. Der freie Rechtsabbieger von der Spinnerei- in die Braunstraße entfällt an dieser Stelle. Die Bushaltestellen für die Ringlinie 100/200 werden barrierefrei ausgebaut (vgl. Lageplan Anlage 5 und Querschnitt Anlage 11).

Die Braunstraße wird komplett umgestaltet und stadtgestalterisch deutlich aufgewertet. In Straßenmitte entsteht ein neuer besonderer Bahnkörper für die Stadtbahn, der mit Rasengleisen ausgestattet wird. Daneben liegen die beiden 5,35 m breiten Richtungsfahrbahnen, von denen jeweils ein 2,10 m breiter Radfahrstreifen markiert wird. Die Seitenanlagen bestehen aus einem 2,40 m breiten mit Bäumen und Fahrradbügeln durchsetzten Parkstreifen sowie ca. 3,00 m breiten Gehwegen (vgl. Lageplan Anlagen 4, 5 und Querschnitt Anlage 10).

5. Kosten und Finanzierung

Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen auf Grundlage des Antrages der infra zur Aufnahme des Gesamtvorhabens in das Förderprogramm des Landes für den Streckenabschnitt Raschplatz - Glocksee rund 47 Mio. €. Darin enthalten sind die Baukosten für den Umbau der Straßenzüge sowie die Planungskosten. Die Kosten des Gesamtvorhabens beinhalten auch die Kostenanteile für den städtebaulich bedingten Umbau. In den Entwurf des städtischen Haushaltsplans sind hierfür auf die Jahre 2014 bis 2018 Mittel in einer Höhe von insgesamt 11,9 Mio. € eingestellt. Davon sind mit Beschluss über die Drucksache Nr. 0383/2014 bereits 2,1 Mio € für die Kurt-Schumacher-Straße gebunden.

Für den Neubauabschnitt Lister Meile und die Ausbauabschnitte Kurt-Schumacher-Straße

zwischen Ernst-August-Platz und Herschelstraße, Münzstraße zwischen Lange Laube und Scholvinstraße, Goethestraße zwischen Am Kanonenwall und Goetheplatz sowie Braunstraße werden im Wesentlichen ÖV-bedingte Kosten ausgewiesen.

Für den ergänzenden Ausbau des Straßenraums in den Abschnitten 3-5 ergab die Kostenermittlung rund 9,6 Mio. €, die von der Stadt getragen werden müssen und mit dieser DS beschlossen werden sollen. Nach der Straßenausbaubeitragssatzung der Stadt Hannover müssen sich die Anlieger mit ca. 2,4 Mio. € beteiligen. Ferner soll der Anteil der Stadt mit Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von 2,0 € gefördert werden.

Insgesamt muss sich die Stadt nach heutigem Stand am Gesamtprojekt mit 11,7 Mio. € an den Kosten beteiligen.

Die Beschlussfassung für den nicht stadtbahnbedingten Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West im Innenstadtbereich steht noch unter dem Vorbehalt der Finanzierungszusage des Landes.

6. Beteiligung der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen

Die Beauftragte für Menschen mit Behinderungen der Stadt Hannover wurde an der Planung beteiligt. Die ÖPNV-Erschließungsqualität für mobilitätseingeschränkte Menschen wie z. B. RollstuhlfahrerInnen, Menschen mit Rollatoren, Menschen mit Sehbehinderung, SeniorInnen und Personen mit Kinderwagen wird durch den barrierefreien Umbau der Stadtbahnhaltestellen auf der City-Strecke sowie der anliegenden Bushaltestellen deutlich verbessert. Auch blinden und sehbehinderten Personen wird durch entsprechend ausgerüstete Fußgängerfurten an Lichtsignalanlagen (Blindensignalgeber) sowie durch taktile Leitstreifen auf den Bahnsteigen der Einstieg erleichtert. Gerade auf der Linie 10 gibt es beim barrierefreien Ausbau einen erheblichen Nachholbedarf.

Positiv anzumerken ist, dass mit Abschluss der Maßnahme auf der Linie 10 nur noch Stadtbahnwagen der Serien TW 2000 und TW 3000 zum Einsatz kommen, die eine bessere Barrierefreiheit als die Serie TW 6000 bieten, welche weiterhin auf der Linie 17 zum Einsatz kommen wird.

7. Planungsstand und weiteres Verfahren

Die Auslegung der Planfeststellungsunterlagen für die ersten zwei Planfeststellungsabschnitte endete am 17.10.2014. Die Einleitung der noch ausstehenden Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte 3, 4 und 5 soll noch in 2014 erfolgen.

Die Planfeststellungsunterlagen werden öffentlich ausgelegt. Alle betroffenen Anlieger können im Rahmen des Verfahrens ihre Einwände vorbringen. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wird in ihrer Funktion als Planfeststellungsbehörde ggf. eine Anhörung durchführen und im Planfeststellungsbeschluss über die Einwände entscheiden. Sollten sich im Verfahren grundlegende Änderungen ergeben, werden die politischen Gremien erneut beteiligt.

Die Anträge zur Finanzierung der einzelnen Teilabschnitte wurden Ende Mai 2014 von der infra bei der LNVG (ÖPNV-Teil). Die Verwaltung hat bei der NLStBV für den IV-Teil- die Aufnahme in das Mehrjahresprogramm beantragt, der Finanzierungsantrag wird Ende des Jahres 2014 eingereicht. 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.

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

Die Anlieger, Gewerbetreibenden und Verkehrsteilnehmer erhalten vor Baubeginn von der infra gesonderte Informationen und werden auch während der Bauphasen immer wieder über wichtige Maßnahmen und Änderungen informiert. Die Anlieger der Kurt-Schumacher-Straße und der südlichen Lister Meile wurden von der infra bereits in mehreren Veranstaltungen über das Projekt informiert.

8. Anlagen

Anlage 1: Übersichtsplan Stadtbahnstrecke D-West: Raschplatz – Glocksee

Anlage 2: Lageplan Abschnitt 3: Goethestraße (Ost)

Anlage 3: Lageplan Abschnitt 4: Goethestraße (West)

Anlage 4: Lageplan Abschnitte 4 und 5

Anlage 5: Lageplan Abschnitt 5: Braunstraße

Anlage 6: Querschnitt 1: Haltestelle Steintor

Anlage 7: Querschnitt 2: Goethestraße (Ost)

Anlage 8: Querschnitt 3: Goethestraße (West) falscher Querschnitt

Anlage 9: Querschnitt 4: Haltestelle Goetheplatz vgl. Anlage 4

Anlage 10: Querschnitt 5: Braunstraße

Anlage 11: Querschnitt 6: Haltestelle Glocksee

Anlage 12: Verkehrsuntersuchung SHP Raschplatz bis Goseriende

66.1

Hannover / 29.10.2014