

PROTOKOLL

Gemeinsame Sondersitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses und des Stadtbezirksrates Mitte
am Mittwoch, 20. Februar 2013, Rathaus, Hodlerssal

Beginn 15.00 Uhr
Ende 19.05 Uhr

Anwesend:

(verhindert waren)

Stadtentwicklungs- und Bauausschuss

Ratsherr Küßner	(CDU)	
Ratsherr Dette	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Blaschzyk	(CDU)	
Beigeordneter Förste	(DIE LINKE.)	
Ratsherr Hanske	(SPD)	
Ratsherr Hermann	(SPD)	
(Ratsfrau Jeschke)	(CDU)	
Ratsherr Kluck	(Bündnis 90/Die Grünen)	
Ratsherr Mineur	(SPD)	
Ratsherr Oppelt	(CDU)	15.00 - 18.45 Uhr i.V. für Ratsfrau Jeschke
Ratsfrau Pluskota	(SPD)	
Ratsfrau Westphely	(Bündnis 90/Die Grünen)	

Beratende Mitglieder:

(Herr Dickneite)
(Herr Fahr)
Frau Hochhut
Herr Dipl.-Ing. Kleine 15.00 - 18.50 Uhr
(Herr Sprenz)
(Frau Stibbe)
Herr Dr. Stölting
Herr Weske

Grundmandat:

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

Stadtbezirksrat Mitte

Bezirksbürgermeisterin Bonfert	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	15.00 - 18.05 Uhr
Stellv. Bezirksbürgermeister Sandow	(SPD)	
Bezirksratsherr Albrecht	(CDU)	
(Bezirksratsherr Alfonso Moura Dias)	(SPD)	
(Bezirksratsherr Batruch)	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
Bezirksratsfrau Demir	(SPD)	
Bezirksratsherr Engelke		
Bezirksratsherr Gast	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	
Bezirksratsherr Hogh	15.00 - 18.00 Uhr	
Bezirksratsfrau Konopinska	(CDU)	15.00 - 18.20 Uhr
Bezirksratsfrau Kupsch	(CDU)	
Bezirksratsfrau Markowis	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	15.00 - 15.30 Uhr
Bezirksratsfrau Münzberg-Jesche	(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)	15.00 - 18.55 Uhr
Bezirksratsherr Nebendahl	(Bündnis 90/Die Grünen)	15.00 - 17.15 Uhr
(Ratsfrau Pohler-Franke)		
(Bezirksratsherr Prokisch)	(CDU)	
(Bezirksratsfrau Seckin)	(SPD)	
Bezirksratsherr Sill	(SPD)	15.00 - 18.10 Uhr
Bezirksratsherr Sylvester		

Beratende Mitglieder:

(Ratsfrau Barth)
(Ratsherr Dr. Junghänel)
(Ratsherr Onay)
(Ratsfrau Pollok-Jabbi)
Ratsfrau Westphely

Gäste:

Regionsrat Franz
Professor Haller

Verwaltung:

Stadtbaurat Bodemann	Dezernat VI
Herr Kaminski	PR
Herr Brockmann	Baureferat
Frau Gruber	Baureferat
Herr Weinreich	Baureferat
Frau Fenske	Fachbereich Steuerung, Personal u. Zent. Dienste
Frau Göttler	Fachbereich Steuerung, Personal u. Zent. Dienste
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. Stadtbahnstrecke D-West: Neu- und Ausbau Citystrecke – Grundsatzbeschluss
(Drucks. Nr. 0297/2013 mit 1 Anlage)
- 1.1. Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr. 0297/2013
(Stadtbahnstrecke D-West: Neu- und Ausbau Citystrecke – Grundsatzbeschluss)
(Drucks. Nr. 0413/2013)

I. Ö F F E N T L I C H E R T E I L

Ratsherr Küßner eröffnete die gemeinsame Sondersitzung und stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

Bezirksbürgermeisterin Bonfert stellte die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

Stadtbaurat Bodemann schlug vor, dass zunächst die eingeladenen Vortragenden ihre Vorträge halten sollten und danach eine Bürgerfragestunde vorgeschaltet werde.

Dem Vorschlag wurde gefolgt.

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

1. **Stadtbahnstrecke D-West: Neu- und Ausbau Citystrecke – Grundsatzbeschluss**
(Drucks. Nr. 0297/2013 mit 1 Anlage)
- 1.1. **Änderungsantrag der FDP-Fraktion zu Drucks. Nr. 0297/2013**
(Stadtbahnstrecke D-West: Neu- und Ausbau Citystrecke – Grundsatzbeschluss)
(Drucks. Nr. 0413/2013)

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass zunächst Herr Regionsbaurat Franz in die Thematik der Wirtschaftlichkeit und Verkehrswerterzielung einführen werde. Er selbst werde zu den Schwerpunkten Barrierefreiheit, Verbesserung der Umsteigebeziehungen, uneingeschränkte Erreichbarkeit der Ziele in der Innenstadt und die städtebauliche Einbindung der Bahnlinie berichten. Herr Professor Haller werde zu dem Thema der

Abwickelbarkeit der anderen Verkehrsarten an den Knotenpunkten und längs der Verkehrsstrecke und zu den Verkehrszählungen an Spitzentagen in der Adventszeit referieren. Als letzter Referent werde Herr Freiwald zur im letzten Jahr eingeführten neuen Ampelschaltung berichten.

Regionsrat Franz berichtete, dass die D-Linie bereits eine lange Vorgeschichte habe. In den 60er Jahren geplant, sei sie eine von 4 Stammstrecken des Stadtbahnsystems über deren Ausbau immer wieder diskutiert worden sei. Es gab mehrfach Grundsatzentscheidungen, die als Vorentscheidungen zu bewerten seien. Man habe den ursprünglich geplanten Tunnel seinerzeit nicht mitgebaut. Im Vorfeld der Expo sei erneut beschlossen worden, den Tunnel nicht zu bauen. Die D-Linie sei nicht modernisiert worden, sie weist Mängel wie fehlende Umsteigebeziehungen und fehlende Barrierefreiheit auf. Die Schienen seien veraltet und müssen erneuert werden, unter anderem auch, weil auf den vorhandenen Schienen die silbernen Bahnen nicht fahren können. Die Notwendigkeit, die Schienen erneuern zu müssen, habe den Druck erhöht, in Bezug auf die D-Linie zu einer Entscheidung zu kommen. Die städtebaulichen Grundsatzentscheidungen zur Modernisierung der Goethestraße und der Kurt-Schumacher-Straße können erst getroffen werden, wenn eine Entscheidung zum Ausbau der D-Linie erfolgt sei. Bezüglich der Frage, ob ein oberirdischer Ausbau erfolgen solle oder der Tunnel gebaut werde, sei vor der Expo eine Vorentscheidung gefällt worden, da der Ausbau zum Kronsberg nicht über die D-Linie erfolgte. **Regionsrat Franz** erläuterte anhand einer Präsentation die 2009 geschätzten Investitionskosten für die oberirdische Streckenführung und die Tunnellösung. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Der Mittelansatz in der Drucksache beinhalte auch die Kosten für städtebauliche Maßnahmen in den Seitenbereichen. Bereits bei den 2009 zugrunde gelegten Zahlen habe es bei der Bildung eines Kosten-Nutzen-Quotienten eine enorme Differenz zwischen den Kosten für eine Tunnellösung und den Kosten einer oberirdischen Streckenführung gegeben. Bezüglich der Anträge für Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz werden die Zahlen bezüglich der Fahrgastgewinnung aufgrund der veränderten Streckenführung neu zu berechnen sein. Die in der Präsentation zugrunde gelegten Zahlen seien aufgrund anderer Taktungen entstanden. Einer erheblichen Differenz bezüglich der Kosten stünden nur geringe Zuwächse in den Fahrgastzahlen gegenüber. Die Regionsgremien haben deshalb seinerzeit einstimmig entschieden, dass in die Planungen für einen Oberflächenausbau eingestiegen werden solle. Die Planungen seien gemeinsam mit Stadt Hannover, der üstra und der infra aufgenommen worden. In einem längeren Planungsprozess sei von dem zwischenzeitlichen Plan einer Endhaltestelle am Platz der Kaufleute abgewichen worden und der Raschplatz, wie in dem ursprünglichen Plan vorgesehen, als Endhaltestelle festgelegt worden. In den Planungen seien neben der Barrierefreiheit eine Optimierung der Umsteigebeziehungen vorgenommen worden und durch die kürzere Strecke sei eine Reduzierung der Betriebskosten entstanden. Bei einer Liniensplittung würde entweder die gleiche Anzahl an Bahnen fahren oder es entstünden deutliche zusätzliche Betriebskosten. Es bedeute aber gleichzeitig, dass es eine Taktverschlechterung auf beiden Teillinien gäbe und man zudem stadtauswärts vorher entscheiden müsse, wo man einsteigen möchte. Die Betriebskosten seien bei einer Streckenteilung mit Taktverdichtung höher als bei der Variante mit Endpunkt Raschplatz. Es soll die wirtschaftlich und verkehrlich vernünftigste Variante gewählt werden. Ein Teil der eingesparten Kosten soll in den Ausbau der Verstärkerwagen, die durch den A-Tunnel fahren und Verbesserungen auf der Linie 9 genutzt werden. Im Verkehrsausschuss der Region werde in der Sitzung am 05.03.2013 und anschließend in der Regionsversammlung über die dort vorliegende Drucksache entschieden.

Stadtbaurat Bodemann schilderte anhand einer Präsentation die städtebauliche Einbindung der D-Linie. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Im Bereich der Braunstraße Ecke Königsworther Straße werde ein Bahnsteig für einen Drei-Wagen-Zug gebaut. Der Straßenraum werde neu zu strukturieren sein. Er werde u.a. aus

Lärmschutzgründen ein Rasengleis erhalten. Zusätzlich solle noch eine Baumreihe zur Belebung und Aufwertung vor den Gründerzeithäusern aufgestellt werden. Der Goethekreisel bleibe erhalten. Im weiteren Verlauf werde es kürzere Bahnsteige geben, da diese nur noch ein- bis zweizügige Bahnen bedienen werden. Im Bereich der Goethestraße werde es ebenfalls einen Rasengleiskörper geben. Die Seitenräume sollen im Sinne von Herrn Laves als Allee ausgeprägt werden. Man verspreche sich dadurch auch eine Qualifizierung der Straßenrandnutzung. Im Bereich Goethestraße-Ost/Clevertor werde aufgrund der Straßenbreite und aus fördertechnischen Gründen ein einseitiger Bahnkörper stadtauswärts gebaut. Die Haltestelle Clevertor werde zugunsten einer Haltestelle im Bereich der Münzstraße aufgegeben. Dort werde der Verkehrsknotenpunkt in die Georgsstraße aufgegeben und der Kraftfahrzeugverkehr in die Innenstadt werde durch die Scholvinstraße über den Marstall in Richtung Altstadt geführt. Die Reitwallstraße, Steintorstraße und Schmiedestraße könnten in diesem Zusammenhang zur Fußgängerzone umgebaut werden. Hierdurch würde einem Vorschlag der Kaufmannschaft gefolgt. Im Bereich der Münzstraße werde es zu beiden Seiten Bushaltestellen geben. Durch die Verlegung der Stadtbahnhaltestelle dorthin und dem Bau von Fahrstühlen entstehe eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen. Im weiteren Verlauf der Streckenführung werde die Mendini-Haltestelle zur Bushaltestelle umgebaut, so dass das stadtbildliche Gepräge durch die Bus-Stopp-Architektur erhalten bleibe. In der Kurt-Schumacher-Straße sollen die Autos und Stadtbahnen im Mischverkehr geführt werden, so dass sich in der Straße Aufwertungspotentiale wie Baumbestand und Längsparkstreifen ergeben würden. Der vorliegende Vorschlag gehe davon aus, dass die verkehrsmäßige Erschließung des Bereichs Kurt-Schumacher-Straße/Herschelstraße ausschließlich für Quell- und Zielverkehr erreicht werde. Alle in dem Bereich angesiedelten Parkhäuser sind erreichbar und der Abfluss erfolge über Herschelstraße oder Kurt-Schumacher-Straße. Durchgangsverkehr durch den Posttunnel sei zukünftig nicht mehr vorgesehen. Die Parktasche vor dem linken Bereich des Bahnhofs erhalte eine Zu- und Abfahrt im Bereich der Schillerstraße, so dass es zu einer weiteren Entzerrung in dem Bereich vor der Ernst-August-Galerie komme und der Busverkehr ungestört fließen könne. Stadteinwärts werde der Autoverkehr aus Richtung Hamburger Allee kommend weiterhin durch den Posttunnel geleitet. Sollte der Umbau der D-Linie beschlossen werden, müsse eine Anpassung der Schillerstraße erfolgen. In der morgigen Ratssitzung werde der Haushalt 2013 verabschiedet. Für 2015 sei ein Mittelansatz dafür vorgesehen.

Ratsherr Engelke fragte, ob die Kurt-Schumacher-Straße im Bereich des ECE Fußgängerzone werden solle.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass es Überlegungen gäbe, den Bereich ab Herschelstraße bis zum Bahnhof als deregulierten Bereich ähnlich wie am Platz der Weltausstellung auszuprägen. Im Bereich der Rundestraße/Lister Meile sei bereits eine Umgestaltung des Nordwestausgangs des Hauptbahnhofes beschlossen. Die Planungen seien so gestaltet, dass sie auf den Beschluss zur D-Linie abgestimmt seien. Auf der Kreuzungsfläche sei eine vorgelagerte Kehranlage vorgesehen. Die Haltestelle sei in der Nähe der dort vorhandenen U-Bahn-Haltestelle mit einem Mittelbahnsteig geplant.

Professor Haller stellte die Ergebnisse einer Untersuchung der Verkehrsabläufe anhand einer Präsentation dar. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Die erste Verkehrssimulation von R+T wurde im Oktober 2012 in der Regionsversammlung präsentiert. Danach erfolgten Verkehrszählungen an zwei Adventssamstagen durch die Firma PGT. Parallel dazu wurde die Verkehrssituation im Umfeld der Parkhäuser im Hinblick auf die Rückstaus und die möglichen Auswirkungen auf die Kurt-Schumacher-Straße beobachtet. Die festgestellten Rückstausituationen haben sich jedoch nicht auf den Bereich der künftigen D-Linie ausgewirkt. Die erste Simulation wurde um die Knotenpunkte Scholvinstraße/Steintor und die Goethestraße ergänzt. Der aktuelle

Planungsstand wurde zuletzt im Februar 2013 angepasst. Die fachliche Prüfung der Verkehrssimulation von R+T sei positiv gewesen, mit der Erweiterung könne mit der Simulation weiter gearbeitet werden. Die Grundlagen seien das Verkehrsaufkommen in einer Spitzenstunde an einem Werktag am Nachmittag und die einseitige Verkehrsführung durch den Posttunnel. Wobei der Posttunnel von Bahnen, Bussen, Taxen, Fahrradfahrern und Fußgängern in beiden Richtungen genutzt werden könne. Die Nutzung der Celler Straße für den stadtauswärtigen Durchgangsverkehr sei von der Kapazität machbar. Der Verkehrsfluss auf dem City-Ring wäre gegeben. Die zugrunde gelegten ÖPNV-Fahrzeuge setzen sich zusammen aus 24 Stadtbahnen und 50 Bussen pro Stunde mit gleicher Priorität bezüglich der Anforderungen. Daraus ergäbe sich in jedem Umlauf der Signalanlage mindestens ein ÖPNV-Fahrzeug pro Minute. Die Anforderungen, die der ÖPNV stelle, bestimmen auch die Verkehrsabwicklung an den Knotenpunkten in dem zentralen Bereich. Die Stadtbahn-Linie 10 und die Buslinie 700 fahren beide im 7,5-Minuten-Takt. Die Haltestellen vor der Ernst-August-Galerie für Bahnen und Busse seien zusammengelegt worden, so dass die Fahrgäste die Wahlmöglichkeit haben eine der beiden Linien zu nehmen. Die Verkehrsqualitäten für die einzelnen Verkehrsteilnehmer an den Knotenpunkten werden anhand der Präsentation dargestellt. Die Mindestanforderung für die Verkehrsqualität der Kraftfahrzeuge sei mit D festgelegt. Dieser Wert reiche auch für entsprechende Zuschussanträge aus. Beim ÖPNV sei für die Bahnen das Ziel ein A oder B zu erreichen und für die Busse ein C. Für die Knotenpunkte seien die Mindestanforderungen in den Spitzenstunden eingehalten. Man habe sich der Zahlen aus den Verkehrszählungen bedient und somit ein komfortables Polster, da mit einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens zu rechnen sei, wenn der heute noch vorhandene Durchgangsverkehr durch den Posttunnel in Richtung stadteinwärts zumindest in Teilen entfalle. Der Verkehrsfluss auf der D-Linie vom City-Ring bis zum Endpunkt am Raschplatz wurde anhand einer Simulation dargestellt. Zusammenfassend könne gesagt werden, dass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte gegeben sei und die Qualität im Verkehrsablauf für alle Verkehrsteilnehmer zufriedenstellend sei.

Stadtbaurat Bodemann teilte mit, dass das Büro R+T im Jahr 2009 zur Verbesserung der Eck-Situation ECE eine Festzeitsteuerung mit Priorisierung des ÖPNV vorgeschlagen habe. Der Vorschlag sei 2010/2011 teilweise umgesetzt worden. Ende November 2012 konnte nach erneuten Gesprächen mit der üstra der Vorschlag des Büros R+T vollständig umgesetzt werden.

Herr Freiwald berichtete, dass der Knotenpunkt vor der Ernst-August-Galerie durch ein hohes Aufkommen des ÖPNV, des Kraftfahrzeugverkehrs sowie des hohen Fußgängeraufkommens in den beiden Furten Richtung Hauptbahnhof und Saturn geprägt sei. Im Jahr 2010 wurden bereits Änderungen zugunsten der Fußgänger vorgenommen, um die Wartezeiten an den Ampeln zu reduzieren. Der Vorrang des ÖPNV wurde dabei zunächst belassen. Am 27.11.2012 wurde eine weitere Umstellung vorgenommen. Man habe sich, nach Gesprächen mit der üstra, für eine Festzeitsteuerung mit Fenstern für den ÖPNV entschieden. Die Rot- und Grünzeiten für die einzelnen Phasen vor und nach der Umstellung stellte er anhand einer Präsentation dar. *(Die Präsentation ist als pdf-Datei im SIM hinterlegt.)* Anfang Januar erfolgte eine weitere geringfügige Anpassung. Insgesamt konnten die Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer im Schnitt reduziert werden. Die Rückstaubildung habe abgenommen. Durch die geplante Reduzierung auf drei Arme und die Verringerung des Individualverkehrs an dem Knotenpunkt erreiche man eine weitere Verbesserung der Abwicklung.

Ratsherr Küßner eröffnete die Bürgerfragestunde.

Eine Einwohnerin war der Ansicht, dass bei einer Frequentierung der Kurt-Schumacher-Straße von 50 Bussen pro Stunde, eine Notwendigkeit nicht gegeben sei, dass dort noch Stadtbahnen fahren. Es stelle keine Verbesserung dar, wenn die Strecke bis zum Aegi gestrichen werde, aber Umsteigemöglichkeiten am Steintor fehlen würden, bzw. unkomfortabel seien. Sie fragte, warum der Stadtbahnverkehr dort noch vorgesehen sei.

Eine Vertreterin des ECE sagte, dass die gute Erreichbarkeit des ECE erhalten bleiben müsse. Die Planung der Haltestelle vor der Ernst-August-Galerie werde positiv gesehen. Bezüglich der Erreichbarkeit für Fußgänger, Fahrradfahrer und Kraftfahrzeuge habe sie Bedenken gegenüber einer doppelten Kreuzung und der Funktionalität. Sie fragte, ob alle Alternativen und die Wirtschaftlichkeit und Funktionalität ausreichend geprüft worden sei.

Ein Einwohner fragte, ob dem Gutachten Glauben geschenkt werden könne. Es sei weder der Lieferverkehr berücksichtigt worden, noch seien die Verkehrsflüsse an den Knotenpunkten ausreichend betrachtet worden.

Ein Vertreter der Volksbank unterstrich das Bekenntnis seiner Firma zum Standort Innenstadt. Er befürchtete, dass die Verkehrs- und Rückstausituation sich zur Hauptverkehrszeit verschlimmern werde. Er wollte wissen, ob tatsächlich alle entscheidungsrelevanten Informationen vorliegen würden und ausreichend in die Prüfung eingeflossen seien.

Stadtbaurat Bodemann gab die Beantwortung der Frage zum Gutachten weiter.

Professor Haller versicherte, dass sein Büro bereits viele Verkehrsmodelle erstellt habe und große Erfahrungen im Bereich Verkehrssimulationen in verschiedenen Städten besitzen würde. Es handle sich um ein gutes Instrument, um zu prüfen, ob ein Verkehrsablauf im Mittel zu Spitzenzeiten funktionieren würde. In Hannover habe man sogar solche Spitzen wie die Adventssamstage zur Prüfung herangezogen. Grundsätzlich bestehe die Strecke bereits jetzt weitestgehend und erhalte lediglich einen anderen Endpunkt. Durch die Verkehrsveränderungen werde es Verbesserungen geben.

Stadtbaurat Bodemann stellte die Frage bezüglich der Variantendiskussion an Regionsrat Franz.

Regionsrat Franz antwortete, dass es eine lange und intensive Variantendiskussion gegeben habe. Eine Grundintention sei der vernünftige, barrierefreie Ausbau der Strecke gewesen. Realistisch betrachtet gäbe es zwei mögliche Varianten in Form des oberirdischen oder unterirdischen Ausbaus. Beide Varianten seien mehrfach gegeneinander gerechnet worden, mit dem klaren Ergebnis, dass der unterirdische Ausbau erheblich teurer wäre. Die Regionsgremien haben den einstimmigen Auftrag zur Planung des oberirdischen Ausbaus erteilt. Des Weiteren solle die Strecke so entwickelt werden, dass sie mit den anderen Strecken gut harmoniert. Verkehrlich sei eine gute Lösung gefunden worden. Die wirtschaftliche Abwägung und die Aussage des Landes, dass eine Landesförderung nur für die wirtschaftlich sinnvollste Lösung erfolge, habe zu dem Ergebnis geführt, dass die Strecke oberirdisch zu planen sei.

Stadtbaurat Bodemann teilte mit, dass der Durchgangsverkehr aus dem Innenstadtbereich herausgehalten werden solle und gezielt die Verkehrsteilnehmer dorthin geleitet werden sollen, die auch tatsächlich in die Innenstadt wollen. Die Parkhäuser bleiben erreichbar und die Knotenpunkte erhalten mehr Potential für die Organisation des verbleibenden Verkehrs. Dem Durchgangsverkehr sei eine Umfahrung des Innenstadtbereichs zumutbar. Die

benannten Rückstausituationen seien durch die Verbesserung des Parkleitsystems minimierbar. Eine Auswirkung der Rückstausituationen auf der Kreuzung vor der Ernst-August-Galerie sei selbst an den Adventssamstagen nicht festgestellt worden. Er sagte, dass die Bahnen schon immer auf der Kurt-Schumacher-Straße zusammen mit den Bussen gefahren seien und wie die Untersuchungen ergeben haben, auch weiterhin problemlos zusammen dort verkehren können. Es ist Politik in allen Städten mit ÖV, dass eine ÖV-Linie und insbesondere schienengebundene Linien die Hauptverkehrspunkte bedienen. Eine Stadtbahnlinie könne man nicht mehrere Stationen vor dem Hauptbahnhof enden lassen.

Ein Einwohner sagte, dass man in einer Stadtbahn als Fahrgast sehr wenig Verkehrsfläche einnehmen würde. Im Gegensatz dazu würde ein Auto einiges mehr an Verkehrsfläche benötigen. Von einer Behinderung des Kraftfahrzeugverkehrs durch die Stadtbahnen in der Kurt-Schumacher-Straße könne daher keine Rede sein. Er fragte, warum ein Rasengleis nicht auch für die Kurt-Schumacher-Straße geplant werde und ob geprüft worden sei, ob die Autos auch ausschließlich durch die Herschelstraße zu den Parkhäusern geleitet werden können.

Professor Haller antwortete, dass ein Rasengleis in der Kurt-Schumacher-Straße nicht ratsam sei, da es sich um eine Geschäftsstraße handle und man auch zukünftig die Möglichkeit aufrechterhalten wolle, dass Querungen zwischen den Signalanlagen möglich seien. Im Bereich der Goethestraße handle es sich um eine stadtgestalterische Verschönerung und erleichtere die Beantragung von Fördermitteln. Eine Förderung sei mit Bahnkörper einfacher zu erreichen. Außerdem könne man so nicht erlaubte Abbiegeverhältnisse unterbinden. Die ausschließliche Zufahrt über die Herschelstraße sei geprüft worden. Es gäbe dann aber Probleme beim Anfahren des Parkhauses unter der Galeria Kaufhof, da hier die Zufahrt aus der anderen Richtung angelegt sei. Der anführende Verkehr verteile sich bei den vorliegenden Planungen besser. Unter Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer sei dieser Umsetzung Vorrang einzuräumen.

Ein Einwohner wollte wissen, warum die Tunnellösung nicht so detailliert untersucht worden sei, wie die oberirdische Planung und warum für den Innenstadtbereich eine Mindestqualität für den Kraftfahrzeugverkehr von D als ausreichend erachtet werde, wo im privaten Raum ein C gefordert werde.

Ein Einwohner fragte, wo am Hauptbahnhof die günstigste Umsteigemöglichkeit sei, wenn man mit dem Zug weiterfahren wolle.

Ein Einwohner sagte, dass gerade auch für Behinderte eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen nicht erkennbar sei. Er fragte nach, wie die Umsteigewege am Bahnhof vom Mittelbahnsteig geplant seien und wie lange man für das Umsteigen am Bahnhof brauche. Zur Verkehrslenkung durch die Schillerstraße fragte er, wie die Fußgänger diese Straße passieren sollen, da das Verkehrsaufkommen steigen werde und wie sich ein Zebrastreifen oder eine Ampelanlage auf den Verkehrsfluss auswirke. Er wollte wissen, welcher Wirtschaftlichkeitsfaktor für die vorliegende Planung anzusetzen sei und ob es überhaupt Fördergelder geben würde.

Eine Einwohnerin wollte wissen, wie man am Steintor von dem Mittelbahnsteig in Seitenlage zur U-Bahn-Station gelangen könne. Es sei nicht erkennbar, dass hier Fahrstühle gebaut werden können. An der Station Raschplatz stelle sich das ebenso dar. Sie gab zu Bedenken, dass eine straßenbündige Kehranlage nicht funktionieren werde, da gerade im Winter Split und Eis die Weichen blockieren würden.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass der Ausstieg am Bahnhof davon abhängig sei, wo man hinwolle. In Bezug auf die Umsteigezeiten gab er die Frage weiter.

Regionsrat Franz berichtete, dass sich die Umsteigezeiten zu den hinten liegenden Ferngleisen von der Endhaltestelle Raschplatz verkürzen würden. Bei Erreichung des Ziels Treppenaufgänge aus dem Posttunnel zu bauen, würden sich die Umsteigezeiten zu den vorderen Gleisen ebenfalls verkürzen. Lediglich für die Mittelgleise würden sich die Zeiten geringfügig verlängern. Der Umstieg in die unterirdischen Stadtbahnen am Hauptbahnhof sei erheblich schneller. Der Aufzug am Steintor entspräche nicht mehr den heutigen Anforderungen an Barrierefreiheit, so dass dort eine zusätzliche Aufzugsanlage gebaut werden solle. Es sei nicht möglich diese Anlage direkt auf dem Hochbahnsteig zu bauen, so dass die Straße einmal überquert werden müsse. Auf dem Steintorplatz gäbe es mehrere geeignete Standorte, eine Aufzugsanlage zu bauen, die es ermöglichen würde ohne Umweg über die Zwischenebene zu den Bahnsteigen zu gelangen. Mit straßenbündigen vorgelagerten Kehrgleisen habe man keine negativen Erfahrungen gemacht. Die Tunnellösung sei nicht weiter verfolgt worden, da es diesbezüglich eine einstimmige Entscheidung der Regionsgremien gäbe. In der vergangenen Woche habe es eine Sitzung des ÖPNV-Rats in der Region Hannover gegeben. In dem Rat seien u.a. die großen Behinderten-, die Sozial- und Fahrgastverbände zusammengeschlossen und dort habe man die Planungen einhellig begrüßt.

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass die Belastung der Schillerstraße unter der Belastung der Osterstraße läge.

Herr Kaminski bezifferte die heutige werktägliche Belastung der Schillerstraße in Höhe des Ernst-August-Platzes mit ca. 2.200 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden. Für die Prognose mit einseitiger Tunnelsperrung und Beibehaltung des kompletten Durchgangsverkehrs aus Richtung Raschplatz wird von ca. 4.400 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden ausgegangen. Am Platz der Weltausstellung läge die Belastung bei ca. 7.000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden.

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass die Belastung selbst in der ungünstigen Betrachtung inklusive Durchgangsverkehr im Ergebnis geringer sei, als in der Osterstraße. Im Bereich vor der Ernst-August-Galerie sei für Fußgänger ein Rundumgrün geplant. Die Querung im Bereich der Schillerstraße werde dereguliert geplant, wie es auch in der Osterstraße der Fall sei. Dort habe man positive Erfahrungen mit der gegenseitigen Rücksichtnahme gemacht.

Ein Einwohner äußerte, dass die Zuschüsse durch Bund und Land bei einer Tunnellösung bei 75 % lägen und zwei U-Bahn-Stationen bereits im Rohbau fertig gestellt seien. Es fehle eine Fahrgastbefragung bezüglich der sich anschließenden Wege. Ein Zugang zur Passerelle fehle ebenfalls. Er hielt das Gutachten in Bezug auf die Anzahl der benötigten Fahrspuren nicht für glaubwürdig. Die 50 Millionen würden nicht ausreichen, da gerade im Bereich des Posttunnels die Umbaumaßnahmen umfangreich und langwierig wären. Die Haltestellen seien gerade im Hinblick auf den demografischen Wandel schlecht platziert.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass selbst bei einer Bezuschussung durch Bund und Land die restlichen 25 % auch finanziert werden müssten. Der oberirdische Ausbau sei dann immer noch günstiger.

Regionsrat Franz erläuterte, dass eine Förderung durch den Bund nur für die wirtschaftlich sinnvollste Variante erfolgen könne. Eine Fahrgastbefragung für die Linie 10 sei erfolgt und hatte zum Ergebnis, dass jeweils ein Drittel zur U-Bahn, ein Drittel zu den Zügen und ein Drittel in die Innenstadt möchte. Gerade für die letztgenannte Gruppe sei die oberirdische

Streckenführung die schnellere Variante. Zur Bauzeit sagte er, dass ein unterirdischer Ausbau nicht schneller ginge und ein Teil des Tunnels in offener Bauweise, also nach oben offen, gebaut werden müsse, so dass die Belastung für die Einwohner nicht geringer wäre.

Stadtbaurat Bodemann sagte, dass durch die Liberalisierung des Busfernverkehrs der ZOB deutlicher in den Fokus rücken und die Stadtbahnanbindung dann günstiger wäre. Die vorliegende Lösung sei seniorengerecht, da die Bauzeit kürzer wäre und somit die Barrierefreiheit früher gewährleistet sei. Im Innenstadtbereich sei ein D akzeptabel, weil grundsätzlich eine engere Bebauung vorliege, die keine Ausdehnungsmöglichkeiten biete.

Ein Vertreter der City-Gemeinschaft Hannover teilte die Meinung, dass Durchgangsverkehr in der Innenstadt nichts zu suchen habe. Er fragte, warum die geteilte Linienführung mit Endpunkt Steintor der einen Linie und Endpunkt Hauptbahnhof der anderen Linie im Variantenvergleich nicht aufgeführt wurde.

Ein Vertreter der Umweltinitiative Umweltschutz Hannover sagte, dass es sich bei dem Vorschlag der Region um einen vernünftigen Kompromiss handle. Die oberirdische Streckenführung bis in die Innenstadt biete wesentliche Vorteile für die Fahrgäste. Die vorgesehenen Umsteigemöglichkeiten am Steintor und Raschplatz werden deutlich besser und schneller.

Ein Einwohner gab zu Bedenken, dass nur ein kurzes Stück Tunnel fehlen würde und davon nur ein kleines Stück in offener Bauweise gebaut werden müsse. Er bezweifelte, dass die Möglichkeiten der Bezuschussung für die Tunnellösung ausreichend angefragt wurden. Die Scheelhaase-Lösung hätte getestet werden müssen.

Ein Einwohner bezweifelte, dass der Fernbusbahnhof einen Endpunkt der Linie am Raschplatz rechtfertige, da zu wenig Fernbusse fahren würden. Er habe den Eindruck, dass die Umbaumaßnahmen dem Zweck der städtebaulichen Verschönerung dienen würden. Er fragte noch mal nach, wo der Vorteil des Endhaltepunktes sei und warum man die Streckenführung nicht so lasse.

Ein Einwohner gab zu Bedenken, dass die Verkehrslenkung abschreckend auf Zielkunden wirken könne. Er fragte, ob es Maßnahmen gäbe, den Zielverkehr vernünftig zu den Parkhäusern zu lenken.

Eine Einwohnerin sagte, dass eine Kehranlage, die dem ständigen Autoverkehr ausgesetzt sei, nicht funktionieren würde.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass es üblich sei, städtebauliche Verbesserungen und Verschönerungen vorzunehmen, wenn grundlegende Erneuerungen anstünden. Der Zielverkehr werde auch zukünftig problemlos an seinen Bestimmungsort kommen. Spielräume für Veränderungen seien noch vorhanden, sollte es eine Beschlussfassung geben.

Regionsrat Franz antwortete, dass eine Verringerung des Busverkehrs im Posttunnel zu erwarten sei, wenn die Verlängerung der Stadtbahn nach Hemmingen umgesetzt werde. Er teilte mit, dass eine Bezuschussung auch bei dem Bau eines Tunnels geprüft würde, verwies jedoch noch mal darauf, dass eine Förderung durch Bund und Land nur für die wirtschaftlich sinnvollste Lösung erfolgen würde. Bedenken bezüglich einer in den Autoverkehr eingebundenen Kehranlage bestünden nicht, die vergleichbare Kehranlage in der Haltenhoffstraße würde das belegen. Stadtbahnen machen dann Sinn, wenn sie die zentralen Punkte auch erreichen. Die Fahrgastzahlen würden andernfalls erheblich sinken.

Ratsherr Küßner schloss die Bürgerfragestunde.

Bezirksbürgermeisterin Bonfert erteilte das Wort an die Mitglieder des Bezirksrats Mitte und des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses.

Ratsherr Blaschzyk sagte, dass das Projekt gegen den Willen der Bürgermehrheit durchgesetzt werde. Es handele sich nicht um eine sachorientierte Lösung zum Wohl der Bürger und die Umsetzung einer lebenswerten Innenstadt. Eine adäquate Anbindung der Bürger aus dem Westen Hannovers schaffe man auf diese Weise nicht. Er bezweifelte, dass eine Tunnellösung nicht bezuschusst würde, da das in anderen Städten auch der Fall sei und gab zu Bedenken, wie die Innenstadt aussehen würde, wenn seinerzeit überhaupt keine Tunnel gebaut worden wären. Ziel sei es wohl, sich die Option offen zu halten, die D-Linie zum Platz der Kaufleute zu verlängern. Die Zahlen, die die Region liefere, würden sich ständig verändern und aus alten Drucksachen ginge hervor, dass die kommunalen Kosten einer oberirdischen Streckenführung durchaus höher liegen können, als jetzt angenommen werde. Die Scheelhaase-Lösung sei nicht ausreichend durchgerechnet worden und man habe sich gegen eine Probephase für die Scheelhaase-Lösung gesperrt. Es werde argumentiert, dass die oberirdische Streckenführung wirtschaftlich sei. Der ÖPNV sei nie wirtschaftlich und werde in Hannover in besonderem Maße bezuschusst. Die Verkehrssituation im Bereich Kurt-Schumacher-Straße/Herschelstraße/Andreaestraße sei eine Katastrophe. Für diesen Bereich habe die Stadt keine Lösungen für die Verkehrsprobleme. Auf die Bedenken der Wirtschaft und der City-Gemeinschaft sei nicht ausreichend eingegangen worden. Die Verkehrsführung zur Altstadt durch die Scholvinstraße sei bedenklich. Er halte, die in dem Gutachten genannten Zahlen, nicht für korrekt. Seine Fraktion werde sich weiterhin für die Tunnellösung, ersatzweise für die Scheelhaase-Lösung einsetzen.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass auch ein testweiser Betrieb der Scheelhaase-Lösung Kosten verursache, die der Öffentlichkeit für einen Probetrieb nicht zuzumuten sei. Die Haushaltslage von Stadt und Region sei angespannt. Jede Investition müsse durch die Kommunalaufsicht genehmigt werden, werde sie genehmigt, müssen andere Investitionen gestrichen werden. Den Vorwurf, dass der Verkehr in der Innenstadt katastrophal sei, wies er zurück. Der Innenstadtkaufleute hätten dies bisher auch noch nicht so rückgemeldet.

Ratsherr Engelke bestätigte, dass Durchgangsverkehr in der Innenstadt nichts zu suchen habe. Bedenklich sei in diesem Zusammenhang aber, dass man den City-Ring im gleichen Zuge verschmälern wolle. Beides zusammen funktioniere nicht. Er vermisse die sachliche Diskussion, die es zu diesem Thema mal gegeben habe. Er begründete den Änderungsantrag seiner Fraktion. Die Gesamtplanung solle auf die Stadt übertragen werden. Die Regionsversammlung sei mit der Planung überfordert. Städtebauliche Belange und die Interessen der Verkehrsteilnehmer wurden nicht oder nur ungenügend berücksichtigt. Fahrgastzahlen wurden mehrfach nach unten korrigiert. Konkrete Vorschläge für barrierefreie Zugänge lägen nicht vor. Rückfragen können nicht beantwortet werden. Es fehlen außerdem konkrete Aussagen, ob es eine Förderung geben werde. Die Präsentation und getätigte Aussagen würden nicht übereinstimmen. An die Verwaltung wurde die Frage gestellt, ob garantiert werden könne, dass die Stadtbahnen die Kurve vor der Ernst-August-Galerie überhaupt befahren können. Er wollte außerdem wissen, ob es einen Plan für den Fall gäbe, dass die LNVG keinen Zuschuss zahlen werde. Die Scholvinstraße sei aufgrund der Breite für den beidseitigen Verkehr nicht geeignet. Eine Verkehrsführung durch das Rotlichtviertel sei städtebaulich und touristisch äußerst bedenklich. Die VHS sei durch Wegfall der Haltestelle gerade auch für ältere Menschen schlecht erreichbar. Das Schauspielhaus sei gar nicht mehr angebunden. Er wollte wissen, was die Bundesbahn und die Taxiunternehmen zu der neuen Verkehrsführung sagen.

Bezirksratsherr Albrecht sagte, dass es die Diskussion um die D-Linie gäbe, seit der Rat beschlossen habe, den Tunnel nicht zu bauen. Die Kostentabelle fehle der Drucksache, so dass die tatsächlichen Kosten nicht erkennbar seien. Es würden Informationen und Zahlen fehlen. Seine Bezirksratsfraktion ziehe die Drucksache daher in die Fraktion. Die Tieferlegung des Posttunnels sei aufgrund der darunterliegenden Rohre und Leitungen problematisch. Es sollte transparent gemacht werden, wie die Tieferlegung der Rohre und Leitungen erfolgen werde und welche Kosten damit verbunden seien. Eine Verkehrsführung durch die Scholvinstraße halte er für unzumutbar. Durch den Wegfall der Haltestelle am Clevertor müssten gegebenenfalls auch die Besucher der VHS durch das Rotlichtviertel gehen. Die Drucksache sei zum jetzigen Zeitpunkt nicht beschlussreif.

Bezirksratsherr Hogh wollte wissen, ob mit der Bahn bereits abgeklärt sei, dass vom Posttunnel aus Zugänge zu den Gleisen gebaut werden können.

Regionsrat Franz antwortete, dass die Bahn dem Anliegen offen gegenüber stehe. Es gäbe jedoch noch keine endgültige Zusage, da Fragen wie z. Bsp. das Fluchtwegekonzept noch nicht abschließend geklärt seien. Die Bundespolizei sehe den Vorschlag ebenfalls positiv. Der Posttunnel müsse um 15 cm abgesenkt werden. Leitungsarbeiten seien erforderlich, da diese nicht unter den Schienen liegen sollen. Sonst müsse bei Leitungsarbeiten jedes Mal der Schienenverkehr eingestellt werden. Die Kurve vor der Ernst-August-Galerie sei für die Stadtbahnen kein Problem. Es gäbe auch in Hannover ähnliche Kurven die problemlos befahren werden. Es stünde nicht in Frage, ob es Fördergelder gäbe. Die Höhe muss anhand der normierten Verfahren gemeinsam mit der LNVG geklärt werden. Die Anbindung des Schauspielhauses könne wirtschaftlich am besten mit einer Buslinie erfolgen.

Bezirksbürgermeisterin Bonfert übergibt die Sitzungsleitung an den **stellvertretenden Bezirksbürgermeister Sandow**.

Frau Hochhut fragte, ob auch über Rolltreppen und Fahrstühle zu den Bahnsteigen nachgedacht worden sei und ob es eine Höhenbegrenzung des Posttunnels gäbe. Sie äußerte Bedenken bezüglich der Absenkung des Posttunnels, sollte das Grundwasser von der Absenkung betroffen sein. Die vorgesehenen Taxistellplätze seien zu gering ausgelegt. Über diese offenen Fragen solle noch mal nachgedacht werden.

Ratsherr Oppelt sagte, dass gegen die Interessen der Einwohner, Interessenverbände und Handlungsträger der hannöverschen Stadtgesellschaft entschieden worden sei. Die Planungen würden nur der Aufrechterhaltung des Koalitionsfriedens dienen. Das Projekt sei stadtpolitisch zu wichtig und mit einem Volumen von 50 Millionen zu teuer, um Experimente zu starten. Bereits jetzt gäbe es in dem Bereich ein Verkehrschaos, das sich bei Umsetzung der Planungen noch verstärken werde. Es stehe ein massiver Kaufkraftverlust für die Innenstadt bevor. Die Leute seien nicht bereit sich mit dem Verkehrschaos abzufinden und würden in die nahegelegenen Städte ausweichen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Innenstadt werde bewusst aufs Spiel gesetzt.

Ratsherr Hermann wies darauf hin, dass sich die Linienführung der Stadtbahn bis zum Ernst-August-Platz nicht ändern würde und auch die Taktungen bestehen bleiben würden. Es handele sich um die letzte Linie, die barrierefrei werde und deshalb die Umsetzung auch einen Wert an sich darstelle. Ein Großteil der Investitionen sei für die Herstellung der Barrierefreiheit. Eine weitere Verbesserung bestünde in der Linienverknüpfung im Stadtbahnnetz. Städtebauliche Verschönerungen würden zur Steigerung der Attraktivität der Stadt beitragen. Der Durchgangsverkehr würde aus der Innenstadt verbannt. Die Verkehrssteuerung könne noch überprüft und optimiert werden. Die Verkehrsströme

müssten beobachtet werden. Er sagte, dass die Region nicht bei allen Entscheidungen transparent gearbeitet habe. Man habe sich nicht mit allen Wünschen bei der Region durchsetzen können. Es handele sich aber um eine demokratische Entscheidung. Eine Koalition scheitern zu lassen, weil es Differenzen gäbe, sei unrealistisch. Die städtebauliche Aufwertung des Bereichs sei richtig und wichtig. Die Fußgängerzone werde erweitert und der Marstall umgestaltet. Es werde eine gute Lösung gefunden werden, den Verkehr so zu lenken, dass der Innenstadtverkehr möglichst wenig gestört werde.

Ratsherr Dette empfand es als bedauerlich, dass eine fachlich sachliche Auseinandersetzung nicht möglich sei. In Zusammenarbeit mit den Planern und Gutachtern habe man eine tragbare und gute Lösung gefunden und man habe sich den Bedenken und Sorgen der Bürger sehr wohl angenommen. Eine Tunnellösung hätte auch die Aufhebung der Haltstelle am Clevertor bedeutet. Die Ernst-August-Galerie habe durch die Haltstelle Vorteile. Die Bedenken bezüglich des Verkehrsflusses seien nicht geäußert worden, als man seinerzeit dem Bau des Parkhauses an der Ernst-August-Galerie zugestimmt habe. Es gäbe keine Veranlassung, dem Gutachten nicht zu trauen. Der Verkehr werde fließen und das dürfe auch nicht anders dargestellt werden. Er signalisierte auch weiterhin gesprächsbereit zu sein, wies jedoch darauf hin, dass es sich um die Zuständigkeit der Region handele und die Region entschieden habe. Innerhalb der Zuständigkeit der Stadt bezüglich der städtebaulichen Maßnahmen an der Strecke, werde der Dialog gesucht.

Ratsherr Hillbrecht äußerte Bedenken dahingehend, dass die Goethestraße nur noch einen einseitigen eigenen Gleiskörper haben werde und in der Kurt-Schumacher-Straße der eigene Gleiskörper der Stadtbahn abgeschafft werde und die Stadtbahn sich die Straße mit dem Autoverkehr teilen müsse. Die Kurve an der Ernst-August-Galerie sei die engste befahrbare Kurve. Bezüglich des Posttunnels gäbe es zumindest unterschiedliche Aussagen, ob dieser durch die Stadtbahn befahrbar sei. Die Gleiskreuzung am Raschplatz werde auf die Straße gelegt. Diese Vorhaben entsprächen nicht einer modernen Stadtbahntrassierung. Alternativen seien nicht ernsthaft geprüft worden. Das Drittel der Fahrgäste, das in die Innenstadt wolle, erreiche diese auch mit einer Bahn, die am Steintor enden würde. Die beiden anderen Drittel können die Stadtbahnen nehmen, die durch den A-Tunnel fahren. Sie erreichen dann nicht nur den Bahnhof, sondern auch Markthalle, Landtag und Kröpcke, mit direkten Umsteigemöglichkeiten in die anderen Stadtbahnen. Das Ziel der Barrierefreiheit wäre auch mit dem A-Tunnel erreichbar und auch schneller umsetzbar. Einige Fahrgäste könnten sofort barrierefrei fahren. Investitionskosten von 40 bis 50 Millionen Euro seien dadurch einsparbar. Eine Kehranlage am Steintor wäre möglich, das habe es in Hannover bereits gegeben. Vor dem Hintergrund der Sinnhaftigkeit müsse die Planung hinterfragt werden. Es habe bisher keine ehrliche Analyse von Alternativen gegeben. Der Bedarf an Nachfragen sei zu hoch, so dass er die Drucksache nicht für entscheidungsreif halte und zeigte an, dass er die Drucksache in die Fraktion zeihen wolle.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass es durchaus möglich sei, eine Kehranlage am Steintor zu bauen, dass das Investitionsvolumen für einen Probetrieb jedoch zu hoch sei, als das man sich das vor dem Hintergrund der Haushaltslage leisten könne. Es gäbe moderne Stadtbahnplanungen in anderen Städten ohne separaten Gleiskörper. Die Technologie, ohne separaten Gleiskörper auszukommen, sei hochgelobt.

Ratsherr Förste sagte, dass seine Fraktion dafür sei, dass die Maßnahmenplanung auf die Stadt übertragen werde. Die Planungen würden abgelehnt, weil hohe Investitionen einer allgemeinen Verschlechterung gegenüber stehen würden. Schauspielhaus, Aegi und Künstlerhaus würde nicht mehr angefahren. Die VHS habe keine Haltestelle mehr. Er hielt die zurückzulegenden Entfernungen am Bahnhof gerade für mobilitätseingeschränkte Menschen für zu weit. Er plädierte für eine getrennte Linienführung und dafür, dass weiterhin der Aegi Endhaltepunkt der einen Linie bleibe.

Ratsherr Blaschzyk regte an, dass die Diskussion aufgrund der Tatsache, dass die Drucksache in die Fraktion gezogen worden sei, vertagt werde.

Der **stellvertretende Bezirksbürgermeister Sandow** gab zu Bedenken, dass er noch weitere Redebeiträge notiert habe.

Ratsherr Hermann sprach sich dafür aus, die Fragen, die noch vorhanden seien, in der heutigen Sitzung zu erörtern.

Bezirksratsfrau Münzberg-Jesche teilte mit, dass die Planungen begrüßt werden. Es handele sich um einen Grundsatzbeschluss. Der Bezirksrat Mitte werde die Detailplanungen weiterhin eng begleiten und Anregungen für Verbesserungen für die Fahrgäste und die Einwohner des Bezirksrats Mitte geben.

Der **stellvertretende Bezirksbürgermeister Sandow** sagte, dass es um die Frage der Attraktivität der Innenstadt gehe und der damit verbunden Ziel- und Abflussverkehre. Der Boom der Innenstadt sei einer jahrelangen erfolgreichen Verkehrspolitik der Landeshauptstadt zu verdanken. Er fragte, was die Grundlage für die Berechnung der in der Präsentation genannten Zuwächse der Fahrgastzahlen sei. Außerdem wollte er wissen, ob bei der Simulation besondere Verkehre wie zum Beispiel der Zulieferverkehr einbezogen worden sei und ob eine Taktverdichtung nicht mehr vorgesehen sei. Er fragte, wie der Fahrradverkehr, der die Innenstadt quert und auch durch den Posttunnel gehen solle, in den Planungen berücksichtigt worden sei.

Professor Haller antwortete, dass Reserven für eine Taktverdichtung auf einen Fünf-Minuten-Takt vorhanden seien. Der Fahrradverkehr werde im Tunnel im Seitenraum geführt und sei in der Simulation berücksichtigt worden.

Der **stellvertretende Bezirksbürgermeister Sandow** fragte, ob Konfliktsituationen berücksichtigt worden seien.

Professor Haller bestätigte das.

Der **stellvertretende Bezirksbürgermeister Sandow** wollte wissen, ob es möglich wäre, die Zahl der Verstärkerzüge durch den A-Tunnel deutlich zu erhöhen.

Regionsrat Franz sagte, dass die Verkehrsknoten auch bei einem Fünf-Minuten-Takt funktionsfähig seien. Die Frage, ob mehr Verstärkerzüge eingesetzt werden sollten, sei bedarfsabhängig. Die Linie 10 habe eine unterdurchschnittliche Auslastung, so dass über die bereits jetzt eingesetzten Verstärkerzüge hinaus, keine zusätzlichen Bahnen erforderlich seien. Die Fahrgastzahlen seien auf Basis eines identischen Taktes zum Aegi, alternativ zum Raschplatz ermittelt worden.

Der **stellvertretende Bezirksbürgermeister Sandow** fragte nach, ob die Fahrgastzahlen geschätzt worden seien.

Regionsrat Franz antwortete, dass die Fahrgastzahlen mit einer Berechnung nach dem Standardberechnungsmodell für Fahrgastzahlen ermittelt wurden.

Der **stellvertretende Bezirksbürgermeister Sandow** bat darum, die Präsentation und die Simulation den Bezirksratsmitgliedern zur Verfügung zu stellen.

Ratsherr Wruck sagte, dass seine Fraktion an der Planung aus den 60er Jahren festhalten

würde. Die Planungen waren klug und zukunftsweisend. Man solle nicht 50 Millionen in eine nicht überzeugende Lösung investieren, die einen späteren Bau des D-Tunnels verhindern würde. Der D-Tunnel würde zunächst nur bis zum Hauptbahnhof als Halbmesserlinie gebaut werden, könne langfristig aber noch zur Durchmesserlinie weitergebaut werden. Die Aufwertung der Goethestraße und der Kurt-Schumacher-Straße würde man viel besser erreichen, wenn der Tunnel gebaut würde. Man hätte jede Möglichkeit die Straßen endgültig zu gestalten. Er war der Ansicht, dass die Fördermöglichkeiten nicht ausreichend ausgelotet worden seien. Auf die bisherigen Planungen sollte verzichtet werden. Er appellierte daran, sich für die Scheelhaase-Lösung oder die bisherige Linienführung zu entscheiden. Bei beiden Möglichkeiten würde es sich um eine Zwischenlösung bis zum Bau des D-Tunnels handeln.

Frau Hochhut fragte, ob die Buslinien 121, 128 und 134 auch weiterhin auf dem Bahnhofsvorplatz halten und dann weiter durch die Kurt-Schumacher-Straße fahren würden. Sie wollte außerdem wissen, ob die Anwohner der Straßen im Rahmen der Straßenausbaubeitragssatzung zu den Kosten herangezogen würden und warum es so große Bedenken gegen eine Bürgerbefragung gäbe.

Regionsrat Franz antwortet, dass es bei den Buslinien keine Änderungen der Streckenführung geben würde.

Herr Freiwald teilte mit, dass die Straßenausbaubeitragssatzung dann angewendet werden müsse, wenn eine Straße grunderneuert werde. Aus der Satzung seien dann Beiträge zu erheben für die Teile, die sich ausschließlich auf die Kosten für die Grunderneuerung der Straße beziehen, nicht jedoch für die Kosten, die aufgrund des Ausbaus der Stadtbahnstrecke entstehen würden.

Bezirksratsherr Albrecht sagte, dass es ehrlicher wäre, die Anlieger zu informieren, in welchen Bereichen die Heranziehung nach der Straßenausbaubeitragssatzung höher ausfallen werde.

Stadtbaurat Bodemann antwortete, dass es sich um einen Grundsatzbeschluss handele. Man befinde sich in einem Vorstadium und könne zu den weitergehenden Kosten keine Aussagen treffen.

Ratsherr Küßner schloss die Sitzung um 19:05 Uhr.

Bodemann
Stadtbaurat

Stricks
Schriftführerin