

9. Weiteres Verfahren, Realisierung

Zurzeit wird das Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die öffentliche Auslegung der Planunterlagen erfolgt in der Zeit vom 03.11.2003 bis 02.12.2003. Die Stadt Hannover als Träger öffentlicher Belange muss ihre Stellungnahme bis zum 22.01.2004 abgeben. Eine Verlängerung der Frist ist nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz nicht zulässig. Um den Zeitplan einhalten zu können, müssen die Behandlungen im Stadtbezirksrat Ricklingen am 15.12.2003 (Sondersitzung), im Stadtbezirksrat Linden-Limmer am 17.12.2003, im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss am 07.01.2004 und im Verwaltungsausschuss am 08.01.2003 oder 15.01.2003 erfolgen. Andernfalls werden weitere Sondersitzungen erforderlich.

Die Deutsche Bahn geht von einem Planfeststellungsbeschluss im Frühjahr 2004 aus. Mit vorbereiteten Maßnahmen soll bereits Anfang des Jahres 2004 begonnen werden, da sonst das Ziel nicht mehr erreichbar ist, die Umsteiganlage rechtzeitig vor Beginn der Fußballweltmeisterschaft im Juni 2006 in Betrieb zu nehmen.

10. Anlagen

Der Drucksache sind insgesamt 9 Anlagen beigelegt. Als Anlage 1 ist die Stellungnahme der Stadt beigelegt. Die Anlagen 2 bis 9 enthalten Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen zu den Planungen im Stadtgebiet von Hannover. Die Verwaltung bittet um Entschuldigung, dass die insbesondere die Pläne der DB-Anlagen wegen der vielen Informationen nur schwer lesbar sind. Andere Pläne stehen leider nicht zur Verfügung. Zur besseren Orientierung dient das nachfolgende Verzeichnis:

Anlage 1	Stellungnahme der Stadt
Anlage 2	Übersichtsplan
Anlage 3	Lageplan S-Bahn-Station - östlicher Abschnitt
Anlage 4	Lageplan S-Bahn-Station - westlicher Abschnitt
Anlage 5	Lageplan Stadtbahn und Straße – nördlicher Abschnitt
Anlage 6	Lageplan Stadtbahn und Straße – mittlerer Abschnitt
Anlage 7	Lageplan Stadtbahn und Straße – südlicher Abschnitt
Anlage 8	Querschnitt Stadtbahn und Straße unter Eisenbahnüberführung
Anlage 9	Querschnitt S-Bahnsteig im Bereich Eisenbahnüberführung

66.0 T
Hannover / 02.12.2003

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass der Gleisbereich auch von Kraftfahrzeugen in Fahrtrichtung Norden genutzt werden kann. In der Stellungnahme der Verwaltung wird dies unter Punkt 1 gefordert und ausführlich begründet (siehe Anlage 1). Der vom Bezirksrat Ricklingen am 18.09.2003 beschlossene Antrag (DS-Nr. 15-1872/2003), der die Forderung enthält während der zweijährigen Bauausführung für die Umsteigeanlage Bahnhof Linden den Durchgangsverkehr in der Weise sicherzustellen, dass die Geschäfte am Ricklinger Stadtweg erreicht werden können, fand dabei Berücksichtigung.

6. Stellungnahme der Stadt zum Planfeststellungsverfahren

Zu den oben beschriebenen Planungen gab es zahlreiche Abstimmungsgespräche zwischen DB, Region, infra, Trans Tec und Verwaltung. In einer Reihe von Punkten konnte verwaltungsseitig Einigkeit erzielt werden. Die noch offenen Punkten müssen im Planfeststellungsverfahren geklärt werden. Hauptforderung ist die unter Punkt 5 angeführte Aufrechterhaltung des Kraftfahrzeugverkehrs stadteinwärts während der Bauzeit (Punkt 1 der Stellungnahme).

Noch nicht befriedigend sind die Planungen für die Zugänge zum S-Bahnsteig. Diese werden von S-Bahn-Fahrgästen genutzt, die keine Umsteiger sind. Hier müssen im Rahmen der Ausbauplanung Verbesserungen erfolgen. Dies gilt besonders für den Zugang Stammestraße (Punkt 6 der Stellungnahme). Die vollständige Stellungnahme nach dem Stand vom 28.11.2003 ist als Anlage 1 beigelegt. Sofern es zur Wahrung der Interessen der Stadt erforderlich ist, wird die Verwaltung weitere Forderungen geltend machen.

7. Finanzierung

Die Gesamtkosten betragen laut Finanzierungsantrag auf 21,72 Mio. €. Der Bund und das Land Niedersachsen sollen sich über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit 14,57 Mio. € (= 75 % der zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 19,42 Mio. €) an der Maßnahme beteiligen. Die verbleibenden Kosten in Höhe von 7,15 Mio. € trägt die Region Hannover.

Die Stadt Hannover ist an den von der Region zu tragenden Kosten indirekt über die Regionsumlage mit zurzeit ca. 57 % beteiligt. Dies entspricht einem indirekten Anteil von fast 4,1 Mio. €.

8. Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde

Aufgrund eines Ratsbeschlusses vom 22.10.1987 ist die Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde als Anlage beizufügen. Diese liegt der Verwaltung nicht vor. Sie wird wegen der geänderten Zuständigkeiten seit dem 01.11.2001 auch nicht mehr von der Stadt Hannover sondern von der Region Hannover abgegeben.

Den Planfeststellungsunterlagen liegt eine Umweltverträglichkeitsstudie mit integriertem landschaftspflegerischen Begleitplan bei. Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass die Unterlagen mit der Region, Untere Naturschutzbehörde, abgestimmt wurden.

Südlich der Stadtbahnhaltestelle ist bis zur Kreuzung mit der Straße Auf der Papenburg ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Dieser soll begrünt werden. Die Kreuzung Ricklinger Stadtweg / Auf der Papenburg wird signalisiert. Nördlich der Kreuzung ist eine Bushaltestelle vorgesehen.

Die heutigen Haltestellen Fischerhof und August-Holweg-Platz werden nach Inbetriebnahme der Umsteiganlage aufgegeben und rückgebaut.

4. Namen der Umsteiganlage

Der in den Planfeststellungsunterlagen und in dieser Drucksache verwendete Name "Bahnhof Linden" ist ein Arbeitstitel. Die vom Bezirksrat Ricklingen beschlossene Umbenennung in "Ricklinger Stadtweg" wurde von der Region geprüft und soll nicht weiter verfolgt werden. Um der Lage der neuen Umsteiganlage zwischen den Stadtteilen Linden und Ricklingen sowie der DB-Praxis Bahnhofsnamen nach örtlichen Bezug zu vergeben, gerecht zu werden, beabsichtigt die Region in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen die S-Bahn-Station "H-Linden/Ricklingen" und die Stadtbahn- und Bushaltestelle "Linden Bf/Ricklingen" zu benennen.

5. Bauabwicklung

Auf Grund der örtlichen Verhältnisse und der unbedingt einzuhaltenden Inbetriebnahme Ende Mai 2006 gestaltet sich die Bauabwicklung als sehr schwierig. Der Bau muss unter Aufrechterhaltung des Betriebes der DB sowie der Stadtbahn erfolgen. Neben der S-Bahnstrecke ist durch die Baumaßnahme die Güterumgebungsbahn betroffen, da auch deren Brückenbauwerk über den Ricklinger Stadtweg erweitert werden muss. Auf der Stadtbahnstrecke im Ricklinger Stadtweg verkehren drei Linien, die während der Bauzeit zweigleisig durch die Baustelle geführt werden müssen. Der Rad- und Fußgängerverkehr wird während der gesamten Bauzeit auf der Ostseite des Ricklinger Stadtweges durch die Baustelle geführt.

Vor dem Umbau der Eisenbahnüberführung sind umfangreiche Leitungsumlegungen erforderlich. Für den Bau der Mittelstützen des Brückenbauwerkes der DB werden die Stadtbahngleise in den westlichen Seitenraum des Ricklinger Stadtweges verlegt. Die neuen Widerlager werden hinter den derzeitigen Widerlagern erstellt. Zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes werden Hilfsbrücken eingebaut. Südlich der Eisenüberführung wird der neue dreigleisige Überbau erstellt und an einem Wochenende eingeschoben. Das neue Gleis auf der Nordseite kann gleich in endgültiger Lage errichtet werden. Danach kann das östliche Widerlager abgebrochen werden. Anschließend wird der östliche Straßenraum mit dem stadteinwärtsführendem Gleis gebaut. Daran schließt sich der Umbau des westlichen Straßenraumes einschließlich des Abbruchs des westlichen Widerlagers und der Bau des Hochbahnsteiges an. Diese sehr komplizierten und umfangreichen Arbeiten mit Bodenaustausch, Wasserhaltung und Baustellenverkehr finden unter sehr beengten räumlichen Verhältnissen statt.

Die Planfeststellungsunterlagen sehen eine vollständige Sperrung des Baustellenbereiches für den motorisierten Individualverkehr für einen Zeitraum von ca. zwei Jahren vor. Die Deutsche Bahn konnte der Stadt bisher nicht nachweisen, dass eine Sperrung für den Individualverkehr für die gesamte Dauer der Bauzeit für eine rechtzeitige Fertigstellung bis zum Mai 2006 unumgänglich ist.

und wird zwischen der DB-Überführung und der Einmündung der Straße Im Lämpchen angelegt. An beiden Bahnsteigköpfen sind barrierefreie Rampen vorgesehen, die über signalgeregelte Fußgängerüberwege erreicht werden können. Der Bahnsteig wird wie beim S-Bahnsteig mit taktilen Leiteinrichtungen ausgerüstet. Obwohl die Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg um ca. 13,0 m auf 28,0 m aufgeweitet wird, kann die Stadtbahn wegen der beengten Straßenraumbreite nicht durchgehend auf einen besonderen Bahnkörper gelegt werden. Im Bereich des Hochbahnsteiges muss die Stadtbahn daher straßenbündig geführt werden.

Der neue Verknüpfungspunkt zwischen Stadtbahn und S-Bahn befindet sich mittig zwischen den beiden heutigen Haltestellen Fischerhof / Fachhochschule und August-Holweg-Platz. Der Abstand zwischen den beiden Haltestellen beträgt nur ca. 350 m. Die Planung sieht vor, unmittelbar südlich des geplanten S-Bahnsteiges eine neue Stadtbahnhaltestelle zu errichten und die zwei vorgenannten Haltestellen nördlich und südlich der DB-Überführung aufzugeben. Mit dieser Lösung kann sowohl die Umsteigequalität zwischen Stadtbahn und S-Bahn optimiert werden, bei gleichzeitiger Fahrzeitverkürzung für die Stadtbahn. Die Erschließung durch die neue Haltestelle ist nicht nennenswert schlechter, da der Bahnsteig an beiden Enden stufenlos erreicht werden kann. Die Abstände zu den benachbarten Haltestellen Stadionbrücke und Schünemannplatz betragen zukünftig 588 bzw. 620 m.

Wie bereits ausgeführt, erlauben die beengten Verhältnisse im Ricklinger Stadtweg im Haltestellenbereich keine Führung der Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper. Auch die Seitenanlagen können nicht so ausgebaut werden, wie es wünschenswert wäre. Auf der Westseite kann der von Norden kommende Radweg bis unter die Brücke geführt werden. Weiter südlich lässt die vorhandene Bebauung nur einen 2,70 m breiten kombinierten Geh- und Radweg zu. Auf der Ostseite kann der Radweg nur nördlich der Bahnanlagen errichtet werden. Nördlich der Straße Auf der Papenburg und unter der neuen Brücke müssen die Radfahrer auf der Fahrbahn geführt werden. Ob dies in Form eines Radverkehrsstreifen erfolgt, ist noch nicht entschieden und auch nicht planfeststellungsrelevant. Unter der Brücke steht nur ein 2,70 m breiter Gehweg zur Verfügung. Dies ist deshalb besonders misslich, weil auf der Ostseite im Widerlager auch ein Zugang zum S-Bahnsteig integriert wird. Eine weitere Vergrößerung der lichten Weite durch Versetzen des Widerlagers in Richtung Osten hätte erhebliche Mehrkosten durch Verstärken des östlichen Überbaus zur Folge. Die Verstärkung wirkt sich auf die Gradienten der darübergeführten Gleisanlagen in der Weise aus, als dass sämtliche Weichenanlagen im Bereich der Eisenbahnüberführung angefasst werden müssen. Diese Möglichkeit wurde deshalb nicht weiter verfolgt. Auf der Westseite ergab sich die größere Breite durch den Zwang, das neue Widerlager hinter dem alten zu errichten.

Zwischen dem Stadtbahnbahnsteig und den Borden sind jeweils Fahrbahnen mit einer Breite von 6,00 m vorgesehen. Diese Breite erlaubt es, dass an einer stehenden Stadtbahn vorbeigefahren werden kann.

Neben der Verknüpfung S-Bahn, Stadtbahn erfolgt eine weitere Verknüpfung mit den Buslinien 131 und 132, die bisher am heutigen Bahnhof Linden enden. Für diese werden nördlich der Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg eine Haltestelle mit zwei Fahrbahnrandhaltepositionen angelegt. Die Buslinien enden zukünftig an der Kreuzung Ricklinger Stadtweg / In der Papenburg, der signalisiert werden muss. Auch hier wird eine neue Haltestelle angelegt. In der Fahrbahn stadteinwärts ist zudem eine Warteposition eingeplant.

Aussteiger Nachteile hinsichtlich der Einzugsgebiete aufweist. So werden die potentiellen Entwicklungsflächen auf dem Hanomag-Gelände, die Bürostandorte an der Göttinger Chaussee (Finanzämter), das zurzeit in Entwicklung befindliche Telefunktengelände sowie das gesamte Gewerbegebiet östlich der Göttinger Chaussee und südlich der Bahn wesentlich schlechter erschlossen als mit der bislang verfolgten Planung mit zwei Zugängen im Bereich der Kaisergabel und des heutigen Bahnhofs Linden.

3. Beschreibung der Maßnahme

3.1 Anlagen der DB (S-Bahn)

Im Bereich des Ricklinger Stadtweges stehen dem Bahnbetrieb vier Gleise zur Verfügung. Die beiden südlichen Gleise sind Bestandteil der Güterumgebungsbahn. Auf den nördlichen Gleisen wird der S-Bahn-Verkehr abgewickelt. Zwischen diesen Gleisen wird ein maximal 8,0 m breiter und 210 m langer Mittelbahnsteig angelegt. Um den S-Bahnsteig unterzubringen, ist eine Erweiterung der Bahnanlagen in Richtung Norden erforderlich. Das nördliche Gleis wird im Stationsbereich um ca. 7,50 m nach Norden verschoben. Soweit möglich, werden Böschungen vorgesehen. Im Bereich des Ricklinger Stadtweges sind auf der Nordseite der erweiterten Bahnanlagen Stützwände geplant, da für Böschungen keine Flächen zur Verfügung stehen.

Das westliche Ende des Bahnsteiges liegt unmittelbar über dem Ricklinger Stadtweg. Die beiden Bahnsteige von S-Bahn und Stadtbahn werden mit einer festen Treppe und einem Aufzug am westlichen Ende des S-Bahnsteiges bzw. am nördlichen Ende des Stadtbahnbahnsteiges verknüpft. Der S-Bahnbahnsteig erhält durch das östliche Widerlager der Eisenbahnüberführung Ricklinger Stadtweg eine Treppe als weiteren Zugang. Beide Treppen erhalten eine Breite von 2,50 m.

Am östlichen Ende des S-Bahnsteiges ist eine 2,60 m Treppe als 3. Zugang vorgesehen. Der Fahrgast erreicht diese Treppe von der Stammestraße aus über eine ca. 100 m lange und 4 m breite Zuwegung nördlich der Bahnanlagen.

Die Bahnsteighöhe beträgt 76 cm über Schienenoberkante und ermöglicht somit einen stufenlosen Einstieg in die S-Bahnfahrzeuge. Der Bahnsteig wird gepflastert und erhält Orientierungshilfen für Sehbehinderte in Form taktiler Leitstreifen an den Bahnsteigkanten sowie Aufmerksamkeitsfeldern. Zur Ausrüstung gehören ferner Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformation, Fahrscheinautomat, Entwerter, Zugzielanzeiger sowie Notrufsäulen einschließlich Videoüberwachung.

Mit der Inbetriebnahme der Umsteigeanlage Bahnhof-Linden wird der heutige Bahnhof als Haltepunkt für den Nahverkehr außer Betrieb genommen. Der vorhandene Personentunnel und die beiden Bahnsteige werden einschließlich Bahnsteigtreppe, Bahnsteigdach und Bahnsteigausstattung zurückgebaut.

3.2 Anlagen der Stadtbahn und Straße

Der Streckenausbau A-Süd schließt unmittelbar an das südliche Ende der in den 90er-Jahren realisierten Ausbaumaßnahme Auestraße / Ritter-Brüning-Straße nördlich der Stadtbahnbrücke über die Kaisergabel an. Er endet ca. 30 m südlich der Straße auf der Pappenburg. Die Länge beträgt 807 m.

Die neue Stadtbahnhaltestelle wird einen 6,50 m bis 7,00 m breiten und 70,00 m langen Hochbahnsteig erhalten (Anlage 2). Er befindet sich in Mittellage des Ricklinger Stadtweges

Auf Grund des aufwendigen Bauablaufes unter Aufrechterhaltung des Betriebes von S-Bahn und Stadtbahn sowie des Zieles eine kostengünstigere Lösung zu suchen als die zunächst vorgesehene, war es nicht mehr möglich, das Vorhaben bis zur EXPO 2000 fertigzustellen. Als Übergangslösung wurden für den stufenlosen Einstieg in die neuen S-Bahn-Fahrzeuge Holzbahnsteige errichtet.

Die heutige S-Bahnstation Hannover Linden wird von den Linien S 1, S 2 und S 4 angefahren. Die Station befindet sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Das Mobiliar fehlt, ist beschädigt oder verdreckt. Ein Einstieg in das S-Bahn-Fahrzeug erfolgt über einen provisorischen Holzbahnsteig. Ein barrierefreier Zugang zum Bahnsteig ist nicht vorhanden. Der Umbau der Station in eine moderne fahrgastfreundliche und barrierefreie S-Bahnstation ist daher unumgänglich.

Weiterhin ist die Umsteigebeziehung zur Stadtbahn zu verbessern. Der heutige Bahnhof Linden liegt etwa 300 m westlich der Stadtbahnhaltestelle Fischerhof und ist aus den Wohnquartieren südlich der Eisenbahnstrecke nur umwegig erreichbar. Um eine Verbesserung der Umsteige- und Zugangssituation zu erreichen, ist eine Verlegung der Station nach Osten erforderlich. Durch die Verknüpfung mit der Stadtbahn verkürzen sich beispielsweise für Fahrgäste aus dem Deisterraum die Reisezeiten zu den Arbeitsplatzschwerpunkten im Bereich des Waterlooplaces und des Schwarzen Bären. Eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung aus dem Jahre 2002 hat ergeben, dass durch die direkte Umsteigebeziehung die Zahl der Umsteiger von 532 auf 4300 je Tag steigen wird. Insgesamt geht die Untersuchung von zukünftig 11760 einsteigenden, aussteigenden und umsteigenden Fahrgästen je Tag gegenüber heute 7582 aus.

Um die oben beschriebene unbefriedigende Situation zu beseitigen und während der Fußball-weltmeisterschaft 2006 die internationalen Besucher der AWD-Arena nicht auf einem Provisorium ein- und aussteigen zu lassen, soll der Bau der Umsteiganlage bis zum Mai 2006 abgeschlossen werden.

2. Variantenuntersuchung

Die zukünftige S-Bahnstation-Linden liegt östlich des heutigen Bahnhofs. Dazu wurden zwei Varianten untersucht. Bei der Variante 1 verläuft der Mittelbahnsteig für die S-Bahn-Station vom Ricklinger Stadtweg in Richtung Westen über die Kaisergabel bis zum heutigen Bahnsteigzugang. Die Gesamtkosten für diese Lösung einschließlich der Stadtbahnmaßnahme wurden auf 29 Mio. € geschätzt. Diese Planung war auch Grundlage für die Drucksache Nr. 1256/96.

Auf Veranlassung des Landes mussten kostengünstigere Lösungen untersucht werden. Bei der Variante 2 liegt der S-Bahn-Bahnhof ebenfalls über dem Ricklinger Stadtweg, entwickelt sich aber in die entgegengesetzte Richtung bis kurz vor die Stammestraße. Die Kosten für diese Lösung belaufen sich nach Finanzierungsantrag auf nur 21,72 Mio. €. Die Reduzierung der Kosten ergeben sich im Wesentlichen aus der Tatsache, dass auf die kostenintensive Erweiterung des Brückenbauwerkes über die Kaisergabel verzichtet werden kann. Der direkte Umstieg zwischen den Bahnsteigen der S-Bahn und der Stadtbahn wird bei beiden Varianten am Ricklinger Stadtweg ermöglicht. Die Ausbaumaßnahme für die Stadtbahn ist in beiden Varianten identisch.

Die Variante 2, die nunmehr verwirklicht werden soll, hat den Vorteil, dass über den neuen Abgang auf der Ostseite zur Stammestraße eine gute fußläufige Verbindung zur AWD-Arena hergestellt wird. Wesentlicher Nachteil der Variante 2 ist, dass die nunmehr geplante Lage der S-Bahn-Station hinsichtlich der Erschließungsqualität für Ein- und

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Ricklingen
In den Stadtbezirksrat
Linden-Limmer
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 2655/2003

Anzahl der Anlagen 9

Zu TOP

Stadtbahnstrecke A-Süd, DB-Strecke Hannover-Weetzen - Umsteigeanlage Bahnhof Linden

Antrag,

die Stadt stimmt der Planung für die Umsteigeanlage Bahnhof Linden auf Grundlage der von der Deutschen Bahn AG (DB) eingereichten Planung grundsätzlich zu (Anlage 2 bis 9) und wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die als Anlage 1 beigefügte Stellungnahme abgeben.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Bereits seit längerer Zeit bestehen Überlegungen, die Verknüpfung der Stadtbahnstrecke A-Süd mit der DB-Strecke Hannover-Weetzen zu verbessern. Mit dem Ausbau der Nord-Süd-S-Bahn sollte bis zur EXPO 2000 im Ricklinger Stadtweg eine Verknüpfung der beiden Strecken erfolgen. Am 06.02.1997 beschloss der Verwaltungsausschuss, dass die DB AG und die üstra für den Bau der Umsteigeanlage Linden die erforderlichen planrechtlichen und finanziellen Voraussetzungen schaffen und die Maßnahme anschließend realisieren (Drucksache Nr. 1256/96).