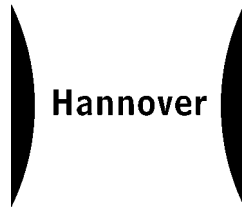


Landeshauptstadt



Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat
Buchholz-Kleefeld
In den Stadtbezirksrat
Misburg-Anderten
In den Stadtentwicklungs- und
Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1035/2006
Anzahl der Anlagen 12
Zu TOP

Stadtbahnstrecke A-Nord - Verlängerung von Lahe nach Misburg/Nord

Antrag,

die Stadt stimmt der Stadtbahnverlängerung der Strecke A von Lahe nach Misburg/Nord auf Grundlage der von der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) eingereichten überarbeiteten Planung zu.

Finanzielle Auswirkungen

Mit Gründung der Infrastrukturgesellschaft entfällt eine direkte Beteiligung der Stadt an Stadtbahnmaßnahmen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

Frauen sind in besonderem Umfang auf den ÖPNV angewiesen und im Rahmen der Begleitmobilität mit Kindern und älteren Menschen in stärkerem Umfang gefordert. Unter diesem Aspekt stellt die geplante Verlängerung mit zwei neuen barrierefrei erreichbaren Haltestellen eine Verbesserung gegenüber der jetzigen Erschließung mit Bussen dar. Mit der umsteigefreien Anbindung der Innenstadt ist eine Zeitersparnis verbunden.

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

Begründung des Antrages

1. Ausgangslage

Auf Grundlage der Beschlussdrucksache Nr. 3073/2002 hat der Verwaltungsausschuss am 16.01.2003 der Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Nord über den bisherigen Endpunkt Lahe nach Altwarmbüchen/Bocksberg und Misburg/Nord grundsätzlich zugestimmt. Allerdings entsprach die Planung im Detail nicht immer den Vorstellungen der Stadt. Dies galt insbesondere für den Streckenast von Lahe nach Misburg/Nord.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt hatte im Zusammenhang mit den Beratungen über den Nahverkehrsplan 2003 am 24.10.2002 beschlossen, dass der Stadtbahnanschluss von Misburg von Lahe aus über die Buchholzer Straße bis Meyers Garten erfolgen soll. Die 2002 vorgelegte Planung für den Abschnitt östlich der Haltestelle Pappelwiese berücksichtigte dies nicht. Im Planfeststellungsverfahren wurde daher eine Überplanung mit dem Ziel einer sofortigen Verlängerung nach Misburg/Mitte gefordert. Damit könnte auch die Busumsteigeanlage an der Schierholzstraße entfallen. Für den Bereich der Schierholzstraße wurde ferner gefordert, ob im Rahmen der Umplanung die Gleise in Mittellage verlegt werden können.

Die Region hat diese Forderungen aufgegriffen. Im April 2003 wurde das Planfeststellungsverfahren zwischen Lahe und Misburg/Nord vom laufenden Planfeststellungsverfahren abgetrennt, um für diese Teilstrecke eine separate Planfeststellung zu einem späteren Zeitpunkt durchführen zu können. Diese Entscheidung wurde einvernehmlich zwischen Region, infra und Planfeststellungsbehörde getroffen, um zunächst Untersuchungen für eine mögliche Verlängerung von Misburg/Nord bis Misburg/Mitte und deren Auswirkungen auf die Planung für die Teilstrecke bis Misburg/Nord vorzunehmen.

Die Einwendungen und Hinweise der Stadt wie auch der Anlieger des Bereiches zwischen Lahe und Misburg/Nord wurden eingehend geprüft und bewertet. Im Auftrag der infra hat die TransTeCBau die Planung überarbeitet. Die Region und die infra beabsichtigen das Planfeststellungsverfahren für den Teilabschnitt Lahe/Misburg nunmehr fortführen zu lassen. Den entsprechenden Beschluss hat der Regionsausschuss am 24.01.2006 gefasst.

2. Prüfung der wesentlichen Einwände

2.1 Seitenlage

Die überarbeitete Planung sieht weiterhin eine Führung der Stadtbahn in Seitenlage östlich der Haltestelle Pappelwiese vor. Ein Variantenvergleich über die Führung entweder in Seiten- oder Mittellage wurde bereits vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Jahre 2002 vorgenommen. Auf Grund der Einwendungen im Verfahren wurden im Auftrage der Region die Untersuchungen zur Lage der Stadtbahn vertieft und deren Vor- und Nachteile nochmals bewertet. Beide Trassenlagen wurden von einem Gutachter hinsichtlich ihrer schalltechnischen Auswirkungen geprüft.

Die Führung der Stadtbahn in Mittellage hat folgenden Vorteil:

- Die schalltechnischen Auswirkungen des Straßenverkehrs sind geringfügig niedriger, weil die stadteinwärtige Richtungsfahrbahn von der bestehenden Schallschutzwand abgeschirmt wird.

Dem einzigen Vorteil stehen mehrere Nachteile gegenüber:

- Bei einer Führung in Mittellage entsteht ein größerer Abstand zur vorhandenen Schallschutzwand mit dem Nachteil einer geringeren Abschirmung der angrenzenden Gebäude.
- Der Abstand zur südwestlichen Viergeschossigen Bebauung fällt geringer aus mit der Folge höherer Lärmimmissionen.
- Gegenüber einer Führung in Seitenlage mit Grüngleis ist bei der Mittellage eine feste Fahrbahn vorzusehen. Die schalltechnischen Emissionen für die Anlieger fallen somit höher aus.
- Die Führung in Mittellage lässt nur Fahrbahnbreiten von ca. 3,75 m beidseitig der Stadtbahntrasse zu. Ein Überholen z. B. liegen gebliebener Fahrzeuge wäre nicht mehr möglich, da hierfür eine Mindestbreite von 5,50 m erforderlich ist
- Die Kosten für die Führung der Stadtbahn in Mittellage fallen um ca. 760.000 € höher aus.

Auf Grund der Vorteile halten die Region und die infra an der Trassenführung in nordöstlicher Seitenlage fest. Auch die Verwaltung sieht für den Bereich die o.g. Vorteile als gewichtig an, so dass die Forderung der aus städtebaulichen Gründen grundsätzlich anzustrebenden Führung der Gleise in Mittellage im vorliegenden Fall nicht erhoben werden sollte.

2.2 Busumsteiganlage

Entsprechend der Forderung der Stadt wird auf die Busumsteiganlage an der Schierholzstraße verzichtet. Die Busse können im Zuge einer Häuserblockumfahrung wenden.

2.3. Verlängerung bis Misburg/Mitte

Der Regionsausschuss hat am 26.05.2003 auf Grund der Ergebnisse einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung einstimmig den Grundsatzbeschluss gefasst, das Zentrum von Misburg zu gegebener Zeit über eine Neubaustrecke entlang der Buchholzer Straße an die Stadtbahn anzubinden. Damit hat die Region den Beschluss des Verwaltungsausschusses der Stadt vom 24.10.2002 zum Nahverkehrsplan aufgegriffen, der einen Stadtbahnanschluss von Misburg über die Buchholzer Straße vorsieht.

In der weiteren Planung der Teilstrecke bis Misburg/Nord wurde daher ein späterer Weiterbau der Stadtbahnstrecke nach Misburg/Meyers Garten berücksichtigt. Der vorläufige Endpunkt Misburg/Nord wird so gestaltet, dass es bei einer Verlängerung keinen erneuten Umbau des Endpunktes geben wird. Auch aus diesem Grund kann auf die Busumsteiganlage an der Schierholzstraße verzichtet werden.

Auf Grund der angespannten Haushaltslage sieht sich die Region allerdings nicht in der Lage, die Verlängerung bis Misburg/Meyers Garten sofort mit zu realisieren.

3. Planungsänderungen

Die neue Beschlusslage sowie Hinweise der Anlieger und Träger öffentlicher Belange im Beteiligungsverfahren erfordern gegenüber den im Planfeststellungsverfahren eingereichten Unterlagen folgende Änderungen:

- Der vorläufige Endpunkt Misburg/Nord erhält zwei Seitenbahnsteige anstelle eines Mittelbahnsteiges.
- Es wird am Endpunkt eine nachgeschaltete Kehranlage anstelle eines vorge-schalteten doppelten Gleiswechsels installiert.
- Auf die Busumsteiganlage Schierholzstraße wird verzichtet.
- Zwischen Pappelwiese und Quendelring wird auf der Nordseite der Buchholzer Straße ein zusätzlicher Gehweg eingerichtet.
- Entsprechend der Forderung der Stadt wird die Baustelleneinrichtungsfläche südöstlich der A 37 (Messeschnellweg) eingezäunt und anschließend als Rasenfläche wieder hergestellt.
- Die ursprünglich geplante Nutzung des Spielplatzes Sibeliusweges als Baustelleneinrichtungsfläche entfällt, wie auch die Eingriffe in den straßenbegleitenden Gehölzbestand der Buchholzer Straße.

4. Beschreibung der neuen Planung

Die Teilstrecke nach Misburg/Nord beginnt in Lahe am Knotenpunkt Podbielskistraße/ Kirchhorster Straße/Paracelsusweg östlich des Abzweiges nach Altwarmbüchen an der provisorischen Kehranlage für die Stadtbahnlinie 9 (Lageplan Anlage 2).

Die Strecke verläuft zunächst auf dem vorhandenen Grünstreifen in Mittellage der Buchholzer Straße in südöstlicher Richtung. Die Stadtbahn unterquert die Autobahn A37 durch das vorhandene Brückenbauwerk, welches ausreichend dimensioniert ist und daher nicht umgebaut werden muss (Lageplan Anlagen 3 und 4, Querschnitt Anlage 9).

Südöstlich der Kreuzung Buchholzer Straße/ Pappelwiese/ Stilleweg entsteht die Haltestelle Pappelwiese. Sie erhält zwei 70 m lange und 2,50 m breite Seitenbahnsteige mit Zugängen über Rampen an jeweils beiden Seiten. Der nordwestliche Zugang ist über signalisierte Überwege barrierefrei zu erreichen (Lageplan Anlage 5, Querschnitt Anlage 10).

Im weiteren Verlauf der Buchholzer Straße wird in Höhe des Sibeliusweges die Stadtbahntrasse von der stadteinwärtigen Richtungsfahrbahn gekreuzt, sodass die Stadtbahn bis zu ihrem Endpunkt in nordöstlicher Seitenlage weitergeführt wird (Lageplan Anlage 6, Querschnitt Anlage 11).

Südöstlich des Knotenpunktes Schierholzstraße/Quendelring entsteht die Endhaltestelle Misburg/Nord. Sie erhält ebenfalls zwei 70 m lange und 2,50 m breite Seitenbahnsteige mit Zugängen an beiden Seiten. Auch diese Haltestelle ist von beiden Seiten barrierefrei erreichbar (Lageplan Anlage 7, Querschnitt Anlage 12). Am südöstlichen Ende wird eine Bushaltestelle errichtet.

An die vorläufige Endhaltestelle schließt sich eine zweigleisige Kehr- bzw. Abstellanlage an

(Lageplan Anlage 8). Die Gleise enden unmittelbar vor der Einmündung Am Nordfeld. Auf der Nordostseite entsteht zwischen dem Bahnsteig und der Straße Am Nordfeld eine Anliegerfahrbahn, die auch als Zugang zum Bahnsteig genutzt werden kann. Für die Gleisanlagen südöstlich der Endhaltestelle und der Anliegerfahrbahn ist Grunderwerb erforderlich.

An der Straße Am Nordfeld wird auf der Südostseite das für die Stromversorgung notwendig Gleichrichterwerk errichtet (Lageplan Anlage 8).

In unmittelbarer Nähe beider Haltestellen sind für die Bike-and-ride-Fahrgäste Fahrradbügel vorgesehen. Eine Park-and-ride-Anlage ist auf dieser Teilstrecke nicht geplant, da die vorhandene Anlage in Lahe mit 300 Stellplätzen weiterhin nutzbar ist und die Haltestelle Lahe von zwei Stadtbahnlinien angefahren wird.

Die heute in Lahe endenden Buslinien 127 (Pferdeturm) und 133 (Melanchthonstraße) werden nach Inbetriebnahme dieser Teilstrecke verkürzt und verkehren zukünftig im Uhrzeigersinn über den Wendefahrtweg Schierholzstraße – Sven-Hedin-Straße – Stilleweg – Buchholzer Straße. An den Stadtbahnhaltestellen werden am Fahrbahnrand Bushaltestellen eingerichtet. So ist gewährleistet, dass an der Haltestelle Pappelwiese auf kurzem Wege zwischen Bus und Stadtbahn umgestiegen werden kann. Der Umstieg für Fahrgäste aus Misburg/Mitte von der Buslinie 127 in die Stadtbahn erfolgt ohne Fahrbahnquerung an der Haltestelle Misburg/Nord.

Darüber hinaus prüfen die Region und üstra, ob durch eine Überplanung des Buslinien-netzes in diesem Bereich zusätzliche Betriebsführungskosten eingespart werden können.

Die Teilstrecke von Lahe bis Misburg/Nord hat ab provisorischer Kehranlage eine Länge von 1,4 km und erschließt mit den beiden neuen Haltestellen ca. 6.500 Einwohner und 2.000 Arbeitsplätze.

5. Finanzierung

Die Gesamtkosten des Vorhabens Stadtbahnverlängerung nach Altwarmbüchen und Misburg/Nord betragen gemäß Kostenstand der infra vom September 2005 insgesamt rund 67 Mio. €. Der Bund und das Land Niedersachsen sollen sich nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit ca. 45 Mio. € (75 % der zuwendungsfähigen Kosten) an der Maßnahme beteiligen. Die verbleibenden Kosten in Höhe bis max. 22,6 Mio. € trägt die Region als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr.

Der GVFG-Antrag für die Teilstrecke nach Misburg/Nord wurde bereits im Zusammenhang mit der Teilstrecke nach Altwarmbüchen am 15.02.2002 gestellt. Auf die Teilstrecke nach Misburg/Nord entfallen 11,4 Mio. €. Der Anteil der Region an dieser Teilstrecke beträgt voraussichtlich 3,70 Mio. €. Die sich noch im Haushalt der Region befindlichen Mittel sind ausreichend, um sowohl die Teilstrecke Altwarmbüchen als auch die Teilstrecke Misburg/Nord nach Abschluss der Planfeststellung fertig stellen zu können.

6. Weiteres Verfahren Realisierung

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wird voraussichtlich im Juni 2006 das neue Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt Lahe bis Misburg/Nord einleiten. Alle betroffenen Anlieger und Träger öffentlicher Belange werden erneut beteiligt. Nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses werden die Realisierung und die verbleibende finanzielle Beteiligung den zuständigen Gremien der Region zur Beschlussfassung vorgelegt. Anschließend wird die Realisierung dieser Teilstrecke beginnen. Mit einem Baubeginn ist ab Frühjahr 2007 zu rechnen. Die Fertigstellung wird voraussichtlich im Jahr 2009 erfolgen. Unter günstigen Bedingungen ist eine Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 denkbar.

Die Realisierung der bereits im GVFG-Bundesprogramm enthaltenen letzten Teilstrecke von Misburg/Nord bis Misburg/Meyers Garten ist allerdings noch offen und abhängig von den finanziellen Möglichkeiten der Region.

66.1
Hannover / 02.05.2006