

Landeshauptstadt



Hannover



An den Stadtbezirksrat Ricklingen (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-1649/2019 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	6.4.5.

**Antwort der Verwaltung auf die
Anfrage Machbarkeit Untertunnelung der Stadtbahntrasse Ricklinger
Stadtweg
Sitzung des Stadtbezirksrates Ricklingen am 20.06.2019
TOP 6.4.5.**

Schon heute stellt die Straßenbahntrasse Ricklinger Stadtweg eine erhebliche Lärmbelastung und Verkehrsgefahr dar. Mit der Inbetriebnahme der Streckenverlängerung nach Hemmingen und damit einhergehend möglicherweise einer vierten Linie ist mit einem signifikant höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Prinzipiell halten wir es für bedenklich, wenn die externen Effekte von Infrastrukturplanungen ohne jede Rücksicht privatisiert werden. Durch eine Untertunnelung könnte zudem städtebaulich ein signifikanter Beitrag zur Entwicklung des Stadtteils geleistet werden, indem der Ricklinger Stadtweg als Flaniermeile wieder hergestellt und aufgewertet wird.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung bzw. bitten wir, sich mit der Region für die Beantwortung ins Benehmen zu setzen:

1. Mit welchen Kosten wäre bei einer Untertunnelung des Streckenabschnittes Schünemannplatz bis Beekestraße grob zu rechnen?
2. Welche Faktoren werden für die Ermittlung des Nutzens eines solchen Projektes üblicherweise berücksichtigt damit es sich für eine Förderung durch Bund und Land qualifiziert?
3. Wie beurteilt die Verwaltung alternative oder übergangsweise Linderungsmaßnahmen wie die Reduzierung der Geschwindigkeit der Bahn auf Tempo 30 i.V.m. einer Vorrangschaltung an den Ampeln?

Antwort der Region

Frage 1: Mit welchen Kosten wäre bei einer Untertunnelung des Streckenabschnittes Schünemannplatz bis Beekestraße grob zu rechnen?

„Mögliche Kosten für die Untertunnelung des Ricklinger Stadtweges inklusive der Haltestellen Schünemannplatz und Beekestraße lassen sich nur sehr vage abschätzen. Betrachtet man diesen Abschnitt mit vergleichbaren Stadtbahntunnelabschnitten der Region können circa 100 Millionen Euro je Tunnelkilometer veranschlagt werden.

Ein Tunnel benötigt darüber hinaus an beiden Seiten Rampen über eine Länge von ungefähr 150m, die im nördlichen Teil zwischen den Haltestellen Bahnhof Linden/Fischerhof und Schünemannplatz möglicherweise im Verkehrsraum zu integrieren wäre.

Selbst unter Berücksichtigung der erforderlichen Rampenlänge in Abhängigkeit mit der benötigten Tiefenlage gestaltet sich die Integration einer Rampe im südlichen Teil mit Anschluss an das bestehende Brückenbauwerk als vermutlich nicht realisierbar. Die örtlichen Gegebenheiten würden voraussichtlich einen Brückenneubau in Verbindung mit der Absenkung des Südschnellweges fordern, was zusätzliche und derzeit nicht abzuschätzende Zusatzkosten mit sich bringt. Durch eine Neutrassierung müssten ggf. die Positionen der Haltestellen neu diskutiert werden. Über diese Baumaßnahme hinaus wären zudem die Rückzahlung von Fördermitteln für die Hochbahnsteige und den Gleisbau zu berücksichtigen (s.u.).“

Frage 2: Welche Faktoren werden für die Ermittlung des Nutzens eines solchen Projektes üblicherweise berücksichtigt damit es sich für eine Förderung durch Bund und Land qualifiziert?

„Um Anspruch auf eine Förderung geltend zu machen muss das Vorhaben Voraussetzungen u.a. wie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, die langfristige Sicherstellung des Verkehrsweges, die Verkehrsbeschleunigung und die Erhöhung des Gebrauchswerts mit sich bringen. Letzteres bezieht sich insb. auf die Steigerung der Attraktivität der Stadtbahn und des Ausbaus nach aktuellster Gesetzgebung (z.B. Barrierefreiheit). Im Rahmen einer "Standardisierten Bewertung" gilt es alle betrieblichen, wirtschaftlichen, volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Effekte zu betrachten. Förderfähig sind Maßnahmen mit einem resultierenden Nutzen-Kosten-Verhältnis gleich und größer 1,0.

Neben einer lokalen Lärminderung durch die Verlegung der Stadtbahn ist im konkreten Fall mit keinen wesentlichen Vorteilen zu rechnen. Vielmehr wiegen negative Effekte wie der städtebauliche Eingriff durch eine nötige Neutrassierung und die lange Bauzeit von mindestens sechs Jahren, die lokal langfristig zu Straßensperrungen führen würde. Falls die Zahl der Haltestellen reduziert werden müsste, werden sich zudem die Zugangswege der Fahrgäste verlängern. Die im Tunnel maximale Fahrgeschwindigkeit von 70km/h kann bei den gegebenen Haltestellenabständen nur auf kurzen Abschnitten erreicht werden und ist deshalb nicht Fahrzeitwirksam. Einen Unfallschwerpunkt stellt diese Straße derzeit ebenfalls nicht dar. Eine Förderung durch das Land oder dem Bund kann man im konkreten Fall unter den gegebenen Voraussetzungen ausschließen. Darüber hinaus besteht für die errichteten Hochbahnsteige und für die Gleisauweitungen eine Bindefrist für die Fördermittel des Landes, sodass bei einem Rückbau die in der Vergangenheit erhaltenden Fördermittel zurückzuzahlen wären.“

Frage 3: Wie beurteilt die Verwaltung alternative oder übergangsweise Linderungsmaßnahmen wie die Reduzierung der Geschwindigkeit der Bahn auf Tempo 30 i.V.m. einer Vorrangschaltung an den Ampeln?

„Bereits heute erfährt die Stadtbahn eine Vorrangschaltung an plangleichen Knotenpunkten. Eine Geschwindigkeitsreduzierung der Stadtbahn auf 30km/h führt zu Fahrzeitverlängerung und Fahrzeugmehrbedarf. Außerdem führt eine Verlängerung der Reisezeit zur Verringerung der Attraktivität des ÖPNV, was einen Rückgang der Fahrgastnachfrage zur Folge hätte.

18.63.09/ 66.11.5
Hannover / 19.06.2019