

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-  
drucksache

b

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

Nr. 0383/2014

Anzahl der Anlagen 19

Zu TOP

## **BITTE AUFBEWAHREN - wird nicht noch einmal versandt**

### **Stadtbahnstrecke D-West - Citystrecke**

- **Abschnitt 1 und 2: Neubaustrecke Lister Meile (HH-Allee bis E.-A.-Platz)**
- **Abschnitt 3: Ausbaustrecke Kurt-Schumacher-Straße (E.-A.-Platz bis Goserie)**

### **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 Lister Meile zwischen Hamburger Allee und Ernst-August-Platz als Neubaustrecke und in der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Ernst-August-Platz und Goserie im bestehenden Streckenverlauf gemäß den als Anlagen 1 bis 8 beigefügten Planunterlagen und
2. der Übernahme nicht stadtbahnbedingter Kosten in Höhe von 2.100.000,- € durch die Stadt Hannover für den Abschnitt der Kurt-Schumacher-Straße von Herschelstraße bis Goserie unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltsplans 2014 und der Gewährung von Landeszuwendungen in Höhe von 230.000,- €

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 54101.908

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 54101.908**      **Gemeindestraßen / Straßenbau Stadtbahnstrecke D**  
**Ausbau Kurt-Schumacher-Straße von Herschelstraße bis Goseriende**

<b>Einzahlungen</b>		<b>Auszahlungen</b>	
Zuwendungen für Investitionstätigkeit	230.000,00	Baumaßnahmen	2.100.000,00
Beiträge u.ä. Entgelte für Investitionstätigkeit	1.070.000,00		
		<b>Saldo Investitionstätigkeit</b>	<b>-800.000,00</b>

### Teilergebnishaushalt 66

Angaben pro Jahr

**Produkt 54101**      **Gemeindestraßen**

<b>Ordentliche Erträge</b>		<b>Ordentliche Aufwendungen</b>	
Auflösung Sonderposten (anteilige Zuwendungen)	32.500,00	Abschreibungen	52.500,00
		Zinsen o.ä. (TH 99)	20.000,00
		<b>Saldo ordentliches Ergebnis</b>	<b>-40.000,00</b>

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 ebenfalls der Planung 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 für die Planung, die Planfeststellung

und die Realisierung sieht eine Inbetriebnahme der Neubaustrecke und der Hochbahnsteige bis ins Jahr 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 der Stadt und Region Hannover jeweils mit der konkreten Planung befasst. Die Planunterlagen für die ersten drei Planfeststellungsabschnitte zwischen Raschplatz und Goseriede sind jetzt erstellt und werden mit der vorliegenden Drucksache zur Beschlussfassung über die Eröffnung des Verfahrens vorgelegt. Die drei Planfeststellungsabschnitte bilden eine städtebaulich und verkehrlich sinnvolle Einheit. Der Verkehrsausschuss der Region Hannover hat auf Basis der Beschlussdrucksache BDs Nr. 1313 (III) der Einleitung der Planfeststellung für die Abschnitte 1 bis 3 am 23.01.2014 zugestimmt. Abschließend hat der Regionsausschuss die Einleitung der Planfeststellung für die Abschnitte 1 bis 3 am 04.02.2014 beschlossen.

## **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.

Im Streckenabschnitt Goseriede bis Raschplatz werden straßenbündige Gleisanlagen hergestellt, die vom Kfz-Verkehr befahren werden. Die Anforderungen des Stadtbahn- und Busbetriebes werden durch verkehrsunabhängige und durch den ÖPNV beeinflussbare Lichtsignalanlagensteuerungen sichergestellt. Im östlichen Abschnitt der Goethestraße wird die Stadtbahn stadtauswärts auf einem einseitig, besonderen Bahnkörper geführt. Stadteinwärts fährt die Stadtbahn auf straßenbündigen Gleisanlagen. Varianten zur Verkehrsführung des MIV und der Stadtbahn werden vertiefend untersucht. In den weiteren Abschnitten Goethestraße und Braunstraße sind besondere Bahnkörper für beide Fahrtrichtungen vorgesehen.

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 verzichtbar.

### **3. Allgemeines zum Straßenausbau**

#### **3.1 Verkehrskonzept für den motorisierten Individualverkehr**

Mit der geplanten neuen Führung der Stadtbahn zum Raschplatz wird zugleich ein Verkehrskonzept für den motorisierten Individualverkehr (MIV) im Bereich zwischen der Lister Meile (vom Raschplatz bis zum Ernst-August-Platz), der Kurt-Schumacher-Straße und der Schillerstraße mit dem Ziel umgesetzt, insbesondere die Durchgangsverkehre in diesem Bereich zu vermeiden und eine leistungsfähige Abwicklung aller Verkehrsarten zu gewährleisten. Zukünftig kann der MIV über die Lister Meile im Abschnitt zwischen Rundestraße und Kurt-Schumacher-Straße nur noch in Richtung Ernst-August-Platz und dann weiter in die Schillerstraße fahren. In der Gegenrichtung werden außer den Fahrzeugen des ÖPNV nur noch Taxen zugelassen. In der Kurt-Schumacher-Straße kann der MIV im Abschnitt zwischen Herschelstraße und Lister Meile nur noch in Richtung Ernst-August-Platz und von dort in die Schillerstraße fahren. In der Gegenrichtung sind ausschließlich Fahrzeuge des ÖPNV sowie der Radverkehr zugelassen. Durch diese Verkehrsführung werden Durchgangsverkehre zwischen Steintor und Raschplatz über die Celler Straße und die Hamburger Allee geführt.

Die Kanalstraße wird künftig aus Richtung Kurt-Schumacher-Straße in Richtung Mehlstraße als Einbahnstraße geführt. Das heute zu beobachtende, regelwiedrige Linkseinbiegen und daraus resultierende Konflikte mit der Stadtbahn werden vermieden. Hierdurch erhöht sich die Verkehrssicherheit in diesem Bereich. Die für die Innenstadt wichtige Erschließung der einzelnen Parkhäuser bleibt unverändert gewährleistet. Durch die Entlastung des innerstädtischen Bereiches vom Durchgangsverkehr werden positive Effekte für die Innenstadterschließung und die dortige Einzelhandelslage erwartet.

Verwaltungsseitig werden noch Varianten zur Führung des MIV im anschließenden Abschnitt Steintor bis Leibnizufer und zur Anbindung des Marstalls untersucht. Dazu gehört die Überprüfung eines Linksabbiegestreifens aus der Goethestraße (Ost) in Richtung Leibnizufer (Anlage 17), der nach derzeitigem Kenntnisstand nicht empfohlen wird, und der Erschließung der Altstadt über die Scholvinstraße oder die Reuterstraße (Anlage 18). Diese planerischen Varianten werden sowohl bautechnisch als auch betrieblich weiter detailliert und vergleichend bewertet, um die optimale Lösung auszuwählen.

#### **3.2 Straßenplanung, städtebauliche Anforderungen**

Grundlage für die Stadtbahn- wie auch Straßenplanung vom Raschplatz bis zur Glocksee ist das vom Büro SHP Ingenieure erstellte und zwischenzeitlich weiterentwickelte Konzept. Dieses ist als Anlage 9 bis 16 beigelegt. Die Straßenplanung wird vom Grundsatz her nicht planfestgestellt. Die planfestgestellten Stadtbahnanlagen geben aber die Randbedingungen für die Straßenplanung 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. Die Gestaltung der Flächen, die Möblierung und die Beleuchtung orientieren sich an dem bewährten innerstädtischen Standard. Für eine städtebaulich und architektonisch angemessene Gestaltung der Hochbahnsteige Steintor, Rosenstraße/Hauptbahnhof und Raschplatz/Hauptbahnhof werden vertiefende Planungen durch externe Architekten erstellt.

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 Landeshauptstadt Hannover betrieben. Ihre Umsetzung ist nicht Gegenstand der vorliegenden Kostenbetrachtung und soll zeitversetzt realisiert werden.-

Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche bei gleichzeitig begrenzter Flächenverfügbarkeit und Straßenraumbreite wird die Stadtbahn in Abschnitten zukünftig straßenbündig auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche mit dem MIV geführt. Optimierte signaltechnische Steuerungen stellen sicher, dass Stadtbahnen und Busse hier bevorrechtigt verkehren können. Die gewonnenen Verkehrsflächen werden für stadtgesterische Aufwertungen genutzt und 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, Radverkehr 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 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 Untersuchung bezieht auch ein, wie der MIV zwischen Marstall und Goethestraße über die Scholvinstraße oder die Reuterstraße abgewickelt werden kann. Weiterführende Untersuchungen bereiten eine Entscheidungsfindung hierzu vor. Diese werden vor Einleitung der Planfeststellungsverfahren für die folgenden Streckenabschnitte vorliegen.

Eine Zusammenfassung der Untersuchung ist als Anlage 19 beigefügt.

#### **4. Beschreibung der Maßnahme**

Die einzelnen Planfeststellungs- bzw. Bauabschnitte 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 3b: Bogen Goserie (Nordmannpassage – Lange Laube)  
(Abschnittslänge Gleisbau u. Straßenbau 190 m)
- Abschnitt 4: Goethestraße (Lange Laube bis Goetheplatz)  
(Abschnittslänge Gleisbau u. Straßenbau 680 m)
- Abschnitt 5: Braunstraße (Goetheplatz – Spinnereistraße)  
(Abschnittslänge Gleisbau 350m; Straßenbau 430 m)

Nachfolgend werden die Planungen der Abschnitte 1 bis 3b beschrieben, die Grundlagen des Beschlussvorschlages für diese Drucksache sind. Zu den Abschnitten 4 und 5 wird es eine separate Beschlussdrucksache geben.

##### **4.1 Lister Meile im Abschnitt Hamburger Allee bis Kurt-Schumacher-Straße (Stadtbahnneubaustrecke Lister Meile, Planfeststellungsabschnitt 1)**

Der Planfeststellungsabschnitt 1 umfasst den Neubauabschnitt der Stadtbahnmaßnahme und hat eine Länge von 440 m. Er beginnt am Knotenpunkt Hamburger Allee / Lister Meile mit dem zukünftigen Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz für die Stadtbahnlinien 10 und 17. Der Endpunkt wird in Mittellage der Lister Meile als 45 m langer und 4 m breiter Mittelhochbahnsteig zwischen den Knotenpunkten Rundestraße und Hamburger Allee angeordnet. Der Endpunkt erhält Rampen und signalisierte Überwege über die Lister Meile an beiden Bahnsteigenden (Lageplan Anlage 2, Querschnitt Anlage 5).

Durch diesen Haltestellenstandort entstehen am nördlichen Bahnsteigende kurze und barrierefreie Umsteigewege zwischen den Stadtbahnlinien 10 und 17 und den in der Tunnelstation Hauptbahnhof verkehrenden Linien 1, 2, 3, 7, 8 und 9 der A- und B-Strecke. In unmittelbarer Nähe des nördlichen Bahnsteigzugangs vor dem Gebäude Raschplatz 5 werden ein zusätzlicher Aufzug sowie eine feste Treppe die Straßenebene mit der darunterliegenden Verteilerebene am Raschplatz verbinden. Von dort aus stellen vorhandene Aufzüge, feste Treppen und Fahrtreppen die Verknüpfung zu den darunter

liegenden Bahnsteigen der Strecken A und B her. Die Tragfähigkeit der Verteilerebene und die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Gewährleistung der Stabilität im Haltestellenbereich werden durch ein beauftragtes Gutachterbüro statisch überprüft. Mögliche, stabilisierende Maßnahmen stehen in direkter Wechselwirkungen mit der Vermarktung und Bebauung des Lister Dreiecks sowie der Pflanzung der dargestellten Bäume am westlichen Straßenrand. Vorbehaltlich der Ergebnisse der statischen Überprüfung und einer Finanzierung wird angestrebt, mit den stabilisierenden Maßnahmen die vorhandenen Einschränkungen auf eine Bebauung des Lister Dreiecks zu beseitigen und die Pflanzung der dargestellten Bäume am westlichen Straßenrand im Zuge einer Bebauung zu ermöglichen.

Vom südlichen Bahnsteigende sind sowohl die Nord- und Nordwesteingänge des Hauptbahnhofes mit den Bahnsteigen für die Züge des Regional- und Fernverkehrs als auch der neue ZOB an der Rundestraße mit den dort verkehrenden Bussen des Regional- und Fernverkehrs über kurze Wege bequem zu erreichen. Die Buslinie 121 hat ihre Halteposition weiterhin am Fahrbahnrand der Lister Meile unmittelbar nördlich der Eisenbahnüberführung. Die RegioSprinter-Buslinien 300, 500 und 700 haben ihre Abfahrtspositionen am Fahrbahnrand der Rundestraße am neuen ZOB. Die Ankunftspositionen befinden sich zusammen mit der Linie 121 wie heute auf der Ostseite der Lister Meile nördlich der Eisenbahnüberführung. Die Aufstellung und das Nachrücken von Taxen ist im Verlauf der Rundestraße zu beiden Seiten der Lister Meile organisiert. Zu beiden Seiten des Hochbahnsteiges sind Fahrradbügel zur Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund angeordnet. Diese ergänzen das vorhandene Angebot im Umfeld von Hauptbahnhof und ZOB.

Im Knotenpunkt Rundestraße / Lister Meile schließt sich die doppelte Gleisverbindung zwischen den Kehrgleisen und den Streckengleisen an. Die Neubaustrecke führt daran anschließend durch die Eisenbahnüberführung („Posttunnel“) Richtung Ernst-August-Platz. Der Querschnitt der Unterführung reicht für einen Ausbau mit besonderem Bahnkörper nicht aus. Daher werden die Gleise in der Unterführung straßenbündig verlegt und stadteinwärts vom motorisierten Individualverkehr (MIV) mitgenutzt. Stadtauswärts verkehren nur Busse und Taxen auf dem Gleis. In das südöstliche Widerlager der Eisenbahnüberführung sollen Treppen zu den Bahnsteigen für die Gleise 1 und 2 bzw. 3 und 4 eingebaut werden, um die Umsteige- und Zugangswege zu verkürzen. Die geplanten Treppenanlagen werden zeitversetzt in einem gesonderten planrechtlichen Verfahren behandelt, da hierfür mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) eine andere Genehmigungsbehörde zuständig ist. In der Unterführung wird der Radverkehr außerhalb der Straßenverkehrsfläche auf 1,60 m breiten Radwegen geführt. Hinter der Säulenreihe schließt sich wie heute der 4,30 m breite Gehweg an (Querschnitt Anlage 6).

Die Neubaustrecke erreicht am südlichen Ende der Lister Meile vor dem Eingang der Ernst-August-Galerie den Ernst-August-Platz und wird in einem Bogen an die bestehende Strecke in der Kurt-Schumacher-Straße angebunden. Hier endet der Planfeststellungsabschnitt 1. Die heute südlich der Eisenbahnunterführung bestehenden Haltestellen für die RegioSprinter 300, 500 und 700 werden aufgrund der beengten Verhältnisse und des hier abzusenkenden Straßenraumes in die Kurt-Schumacher-Straße verlegt. Die Buslinien 121, 128 und 134 sollen weiterhin auf dem Bahnhofsvorplatz halten. Für diese Linien sollen für beide Fahrrichtungen barrierefreie Bussteige zwischen den Einmündungen von Bahnhofstraße und Luisenstraße entstehen.

Im Verlauf der Neubaustrecke werden neben den verkehrlichen zugleich städtebauliche Ansprüche an den Straßenraum berücksichtigt. Neben den zur leistungsfähigen und



verkehrssicheren Abwicklung erforderlichen Verkehrsanlagen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr sind am westlichen Rand der Lister Meile Baumpflanzungen vorgesehen, die der breiten Verkehrsanlage eine klare Abgrenzung entgegensetzen. Die vorgesehene platzartige Fußgängerquerung Ernst-August-Platz/Kurt-Schumacher-Straße schafft eine neue Qualität sowohl aus gestalterischer als auch funktionaler Sicht. Die heutigen Einzelfurten werden zu einer gemeinsam signalisierten Furt zusammengefasst, die in alle Richtungen gleichzeitig freigegeben („Rundumgrün“) wird und gequert werden kann. Die heute störungsanfällige Vorfahrt zur Westseite des Ernst-August-Platzes für Taxen und Kurzzeitparker wird aus dem Furtbereich in Richtung Schillerstraße verlegt.

Die abgeschlossene bzw. laufende Umsetzung der städtischen Planungen für den Bereich am Nord-West-Ausgang des Bahnhofes und die Neugestaltung des ZOB in der Rundestraße werden durch die vorliegende Planung der infra berücksichtigt. Der Ausgleich des Höhenunterschiedes zur notwendigen Gleis- und Fahrbahnabsenkung im Posttunnel von ca. 40 cm wird unter Wahrung der Anforderungen an eine barrierefreie Erschließung und einer ausgewogenen Gestaltung realisiert. Die Absenkung der Verkehrsflächen beginnt außerhalb der signalisierten Fußgängerfurt Ernst-August-Platz / Ernst-August-Galerie. Der Fußverkehr hat die Möglichkeit frei von Höhenunterschieden und Stufen am Gebäude der Galerie entlang aus bzw. in Richtung Tunnel zu gehen. Eine alternative Gehbeziehung ist zur Fahrbahn hin orientiert. Hier sind Höhenunterschiede zu überwinden, die frei von Stufen sind und innerhalb der einzuhaltenden Steigungsgrenzen für Barrierefreiheit bleiben. Zwischen den parallel geführten Geh- und Radwegen in der Tunneldurchfahrt wird der Höhenunterschied als Stufe im Verlauf der Tunnelstützen angelegt. Der Radverkehr hat zur Fahrbahn eine weitere Stufe im Bordverlauf haben. Beide Stufen realisieren einen Höhenunterschied von zusammen etwa 40 cm.

#### **4.2 Kurt-Schumacher-Straße zwischen Ernst-August-Platz und Herschelstraße (Haltestelle Hbf./Rosenstraße, Planfeststellungsabschnitt 2)**

Der Planfeststellungsabschnitt 2 umfasst die Kurt-Schumacher-Straße zwischen Ernst-August-Platz und Herschelstraße und hat eine Länge von 160 m. Hier soll ein Geschäftsbereich entstehen, der den Erfordernissen rund um Hochbahnsteig, Busverkehr sowie MIV, Rad- und Fußverkehr genügt und zugleich den anliegenden Nutzungen in gleicher Weise Rechnung trägt. Im Knotenpunkt Ernst-August-Platz / Kurt-Schumacher-Straße sind die Abbiegebeziehungen des MIV zur Sicherung der Erreichbarkeit aller innerstädtischen Ziele ausgelegt, insbesondere der im Umfeld befindlichen Parkhäuser. In Fahrtrichtung Steintor werden in der Kurt-Schumacher-Straße bis zur Herschelstraße Stadtbahnen, Busse und Fahrräder geführt. Der aus der Lister Meile kommende stadteinwärtige MIV wird über die Schillerstraße geführt. Für die Schillerstraße werden durch die Landeshauptstadt Hannover eigenständige verkehrliche Planungen betrieben. In Richtung Ernst-August-Platz wird dieser Abschnitt der Kurt-Schumacher-Straße von allen Verkehrsarten befahren, der MIV ist aber auch hier auf das Abbiegen in die Schillerstraße beschränkt.

In diesem Bereich der Kurt-Schumacher-Straße ist auch die Haltestelle Hauptbahnhof/Rosenstraße platziert. Sie erhält einen 55 m langen und 4,00 m breiten Mittelbahnsteig und Rampen an beiden Enden. Der Bahnsteig ist rund 10 m länger als für den Halt eines Zwei-Wagen-Zuges der neueren Stadtbahngenerationen TW 2000 und TW 3000 erforderlich. Berechnungen haben ergeben, dass die hier zu erwartende

Fahrgastwechselfrequenz für einen sicheren und reibungslosen Ablauf der Ein- und Ausstiegsvorgänge eine größere Bahnsteigfläche erfordert. Der Straßenquerschnitt weist beidseitig neben dem Mittelbahnsteig Straßenräume in einer Breite von 6,20 m auf. Die Stadtbahngleise sind teilweise überfahrbar, um Überholvorgänge und die unabhängige Bedienung der außen liegenden Haltestellen der hier verkehrenden Buslinien zu gewährleisten (Lageplan Anlage 3, Querschnitt Anlage 7).

Dem östlichen Bahnsteigzugang sind in beiden Fahrtrichtungen die Haltepositionen für die RegioSprinter-Linien 300, 500 und 700 zugeordnet, um die Umsteigewege zu den von den Südeingängen des Hauptbahnhofes erreichbaren Bahnsteigen für die Züge des Regional- und Fernverkehrs möglichst kurz zu halten. Dem westlichen Bahnsteigzugang sind in beiden Fahrtrichtungen die Haltepositionen für die Buslinien 128 und 134 zugeordnet, um die Umsteigewege zu den Stadtbahnlinien 10 und 17 kurz zu halten. An den Bushaltestellen wird der barrierefreie Zugang durch Hochborde gewährleistet. Im Seitenraum sind zudem Fahrradbügel in unmittelbarer Nähe zu den Haltestellen des ÖPNV angeordnet.

Die städtebauliche Aufwertung dieses Bereiches drückt sich in einer an die Innenstadt angepassten, über den gesamten Querschnitt abgestimmten Materialwahl und der beidseitigen Anordnung von Bäumen aus, die diesen Raum gestalterisch hervorheben und die Einzelhandelslage sowie die Aufenthaltsqualität deutlich stärken. Die Überquerbarkeit ist sowohl an signalisierten Furten als auch linienhaft vor bzw. hinter den Stadtbahn- und Bushaltestellen möglich. In diesen Bereichen ist eine geringe Bordhöhe (bis 3 cm) vorgesehen, so dass die Querung erleichtert und die Anbindung an die Innenstadt verbessert wird. Die Seitenanlagen für den Fußverkehr haben in im Bereich von Bushaltestellen eine Breite von ca. 3,50 m und im übrigen Bereich von bis zu ca. 6,00 m. Der Radverkehr wird im Mischverkehr mit dem im Abschnitt verbleibenden, deutlich reduzierten Kraftfahrzeugverkehr geführt. Bügel zum Abstellen von Fahrrädern sind auf beiden Straßenseiten zum Übergang auf die Stadtbahn oder den Busverkehr sowie für Kunden der anliegenden Nutzungen vorgesehen. Ein einheitliches Beleuchtungssystem über diesen und den folgenden Bauabschnitt komplettiert die bauliche Gestaltung. Die getrennten Beleuchtungselemente im Gehwegbereich und über der Straße geben Orientierung und soziale Sicherheit.

Im Bereich des Knotenpunktes von Herschelstraße / Andreaestraße mit der Kurt-Schumacher-Straße werden die Gleisanlagen wieder zusammengeführt. Hier endet der Planfeststellungsabschnitt 2.

### **4.3 Kurt-Schumacher-Straße zwischen Herschelstraße und Nordmannpassage**

Im weiteren Verlauf der Kurt-Schumacher-Straße schließt sich westlich der Bauabschnitt 3 an. Dieser ist unterteilt in die Abschnitte 3a (Herschelstraße – Nordmannpassage) mit einer Länge von 200 m und 3b (Nordmannpassage – Lange Laube) mit einer Länge von 190 m. Für Abschnitt 3a ist kein eigenes Planfeststellungsverfahren erforderlich, da die Gleisanlagen für den Einsatz der neueren 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeuge der Serien TW 2000 und TW 3000 nur symmetrisch aufgeweitet werden müssen. Die infra beabsichtigt, diese Aufweitung im Rahmen der erforderlichen Grunderneuerung der Gleisanlagen im Sommer 2014 durchzuführen. Die entsprechenden finanziellen Mittel sind im Wirtschaftsplan der infra für 2014 eingeplant.

Aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche bei gleichzeitig relativ geringen verfügbaren Straßenraumbreiten soll die Stadtbahn in der Kurt-Schumacher-Straße zukünftig grundsätzlich straßenbündig auf einer gemeinsamen Verkehrsfläche mit dem MIV geführt werden. Durch optimierte signaltechnische Steuerungen wird sichergestellt, dass Stadtbahnen und Busse hier bevorrechtigt verkehren können. Die neu gewonnenen Verkehrsflächen werden für eine straßenräumliche, stadtgestalterische Aufwertung und Stabilisierung bzw. Verbesserung der Geschäfts- und Einzelhandelslage genutzt sowie den übrigen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt.

Die Planung sieht Seitenanlagen mit ca. 4,80 m breiten Gehwegen und 2,30 m breiten Streifen für Bäume, Parken und Anlieferung vor. Die Bäume sollen, soweit möglich im Raster von ca. 15 m gepflanzt werden. Die Radfahrer erhalten einen auf der Fahrbahn angeordneten Radfahrstreifen. Die Flächen beidseitig des Bahnkörpers des Abschnitts 3a zwischen Herschelstraße und Nordmannpassage werden im Jahr 2015 realisiert (Lageplan Anlage 4, Querschnitt Anlage 8).

#### **4.4 Kurt-Schumacher-Straße zwischen Nordmannpassage und Goserieede (Bogen Goserieede, Planfeststellungsschnitt 3b)**

In der Kurt-Schumacher-Straße schließt sich ab Höhe Nordmannpassage der Planfeststellungsabschnitt 3b an. Er umfasst die zu verlegende bisherige Stadtbahnhaltestelle Steintor sowie den Kreuzungsbereich Goserieede / Münzstraße / Kurt-Schumacher-Straße und endet vor der Radverkehrs- und Fußgängerüberquerung in der Achse Lange Laube – Georgstraße. Anstelle des heutigen Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) zur Nordmannpassage wird hier eine signalisierte Fußgängerfurt eingerichtet. Die Stadtbahnhaltestelle Steintor entfällt an dieser Stelle und wird in die Münzstraße zwischen Lange Laube und Goethestraße verlegt. Der neue Hochbahnsteig wird Bestandteil des Planfeststellungsabschnitts 4 sein und damit erst in der dafür zu erstellenden Drucksache näher beschrieben. Die bisher als Witterungsschutz für die Stadtbahnlinien 10 und 17 fungierenden gelb-schwarzen Mendini-Kunstwerke sollen nach außen auf den Gehweg der Kurt-Schumacher-Straße versetzt und zukünftig als Witterungsschutz für die weiterhin an dieser Stelle haltenden Buslinien 128 und 134 genutzt werden. Hierzu wurde seitens der infra die Zustimmung des Entwurfsverfassers eingeholt. Westlich schließt sich im Knotenpunkt der Gleisbogen Goserieede an. Die Stadtbahntrasse wird südlich davon in Mittellage der Münzstraße auf einem besonderen Bahnkörper mit Rasengleisen geführt. (Lageplan Anlage 4).

Durch die Verlegung der Stadtbahnhaltestelle und den Rückbau des freien Rechtsabbiegers (Münzstraße – Kurt-Schumacher-Straße) gewonnenene Verkehrsflächen werden für eine straßenräumliche, stadtgestalterische Aufwertung genutzt und den übrigen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt. Seitenräume mit einer Breite von etwa 13 m nehmen beidseitig Baumreihen, die der Aufweitung des Straßenraumes folgen, und neu angelegte Radwege auf und werten diesen Straßenzug städtebaulich und verkehrlich deutlich auf. Am nördlichen Fahrbahnrand ist zudem die Einrichtung eines Taxenplatzes geplant, welcher zu ausgewiesenen Zeiten für Lieferfahrzeuge reserviert wird. Der Übergang zur Platzgestaltung Goserieede/Nikolaikapelle und zum Steintorplatz wird hergestellt. Die Bestandsbäume (2 Platanen) im Knotenpunktbereich werden durch eine Verziehung der Stadtbahngleise nunmehr erhalten. Die Gestaltung der Flächen, die Möblierung und die Beleuchtung orientieren sich an dem bewährten innerstädtischen, höherwertigen Standard.

## **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 40 - 50 Mio. €. Darin enthalten sind die Baukosten für den Umbau der Straßenzüge inklusive der Rückbaukosten für den Streckenabschnitt zum Aegidientorplatz sowie die Planungskosten. Die Kosten des Gesamtvorhabens beinhalten auch die Kostenanteile für den städtebaulich bedingten Umbau. In den Entwurf des städtischen Haushaltsplans sind hierfür Mittel in einer Höhe von 11,9 Mio. € eingestellt. Diese Kosten entsprechen den in der Drucksache für den Grundsatzbeschluss genannten Werten (DS-Nr. 0297/2013).

Für den Streckenabschnitt von der Lister Meile ab Hamburger Allee bis Kurt-Schumacher-Straße/Goseriede liegen inzwischen genauere Kostenangaben vor. Diese betragen nach der Kostenermittlung der TransTecBau für den stadtbahnbedingten Ausbau rund 26,2 Mio. € (zuwendungsfähig ca. 15,1 Mio. €, nicht zuwendungsfähig 11,1 Mio. €). Auf die zuwendungsfähigen Kosten erwartet die infra eine Förderung in Höhe von 75 %.

Für den Neubauabschnitt Lister Meile und Kurt-Schumacher-Allee, Hamburger Allee bis Herschelstraße, werden ausschließlich ÖV-bedingte Kosten ausgewiesen. Vorbehaltlich der Beurteilung der vorgenommenen Flächen- und Kostenzuweisung durch die Fördergeber (LNVG, NLStBV) entstehen in diesen Abschnitten keine durch den Individualverkehr bedingten Kosten.

Für den ergänzenden Ausbau der Kurt-Schumacher-Straße im Abschnitt Herschelstraße bis Goseriede ergab die Kostenermittlung rund 2,1 Mio. €. Nach der Straßenausbausatzung der Stadt Hannover müssen sich die Anlieger mit ca. 1,07 Mio. € beteiligen. Ferner soll der Anteil der Stadt mit Mitteln nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von 230.000 € gefördert werden. Der Neubau des straßenbündigen Bahnkörpers und der Rückbau der heutigen Haltestelle Steintor einschließlich der Umsetzung des Mendini-Kunstwerks werden über den Wirtschaftsplan der infra finanziert.

Die notwendigen Mittel müssen bei der Region und der Stadt noch in die Haushaltspläne ab 2014 eingestellt und durch entsprechende Beschlüsse abgesichert werden. Daher steht bei der Stadt die Beschlussfassung für den nicht stadtbahnbedingten Ausbau der Stadtbahnstrecke D-West im Innenstadtbereich unter dem Vorbehalt der Rechtskraft des Haushaltsplans 2014 sowie der Finanzierungszusage des Landes.

Die infra beabsichtigt, bis zum 31. Mai 2014 für alle Bauabschnitte entsprechende Finanzierungsanträge bei der LNVG für die ÖPNV-bedingten Kosten einzureichen. Angestrebt wird eine gemeinsame und parallele Bearbeitung der Finanzierungsanträge für die ÖPNV- und IV-bedingten Kosten, daher sollen die entsprechenden Finanzierungsanträge bei der NLStBV für die entstehenden Kosten für Verbesserungen des Individualverkehrs parallel eingereicht.

## **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 Seherschädigung,

SeniorInnen und Personen mit Kinderwagen wird durch den barrierefreien Umbau der Stadtbahnhaltestellen auf der City-Strecke wie der entlang der Strecke befindlichen Bushaltestellen deutlich verbessert. Aber 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 Planfeststellungsverfahren für die ersten drei Planfeststellungsabschnitte sollen im Frühjahr 2014 eingeleitet werden. Die Einleitung der noch ausstehenden Planfeststellungsabschnitte 4 und 5 soll noch in 2014 erfolgen. Zuvor werden wiederum die zuständigen politischen Gremien bei der Region und der Stadt jeweils mit der konkreten Planung befasst.

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 sollen Ende Mai 2014 von der infra bei der LNVG (ÖPNV-Teil) bzw. von der Verwaltung bei der NLStBV (IV-Teil) gestellt werden. 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.

Vorab werden in der Kurt-Schumacher-Straße im Sommer 2014 im Abschnitt Herschelstraße bis Nordmannpassage die Gleise grunderneuert und dabei für den Einsatz der neueren 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeuge der Serien TW 2000 und TW 3000 aufgeweitet.

Die Realisierung kann schrittweise in Abschnitten ab 2015 erfolgen, sofern die politischen Beschlüsse rechtzeitig erfolgen und die Gesamtfinanzierung sichergestellt werden kann. Ziel ist es, das Gesamtvorhaben bis 2018/19 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 zwei Veranstaltungen über das Projekt informiert.

## 8. Anlagen

- Anlage 1: Übersichtsplan Stadtbahnstrecke D-West: Raschplatz - Glocksee
- Anlage 2: Lageplan Abschnitt 1: Lister Meile
- Anlage 3: Lageplan Abschnitte 1 und 2: Ernst-August-Platz
- Anlage 4: Lageplan Abschnitte 3a und 3b: Kurt-Schumacher-Straße
- Anlage 5: Querschnitt 1: Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz
- Anlage 6: Querschnitt 2: Unterführung Lister Meile
- Anlage 7: Querschnitt 3: Haltestelle Hauptbahnhof/Rosenstraße
- Anlage 8: Querschnitt 4: Kurt-Schumacher-Straße
- Anlage 9: Städtebau Abschnitt 1 - Raschplatz
- Anlage 10: Städtebau Abschnitt 2 - Ernst-August-Platz
- Anlage 11: Städtebau Abschnitt 3 - Kurt-Schumacher-Straße
- Anlage 12: Städtebau Abschnitt 4 - Steintor / Scholvinstraße (Variante 1)
- Anlage 13: Städtebau Abschnitt 5 - Goethestraße Ost
- Anlage 14: Städtebau Abschnitt 6 - Goethestraße West
- Anlage 15: Städtebau Abschnitt 7 - Braunstraße Ost
- Anlage 16: Städtebau Abschnitt 8 - Braunstraße West
- Anlage 17: Städtebau Abschnitt - Goethestraße Ost alt. Fahrbahnmarkierung
- Anlage 18: Städtebau Abschnitt - Steintor / Reuterstraße (Variante 2)
- Anlage 19: Verkehrsuntersuchung SHP Raschplatz bis Goseriende

66.1

Hannover / 17.02.2014