

Landeshauptstadt



An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-2027/2012 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	8.3.2.

## **Antwort der Verwaltung auf die Anfrage Barrierefreie ÖPNV-Anbindung für Linden-Limmer Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am 26.09.2012 TOP 8.3.2.**

Nachdem(!) die Entscheidung in der Regionsversammlung für das Beharren auf die veraltete Hochflurtechnologie gefallen ist, mehren sich nun die Berichte über die Probleme, die systemimmanent eben dieser Hochflurtechnologie anhaften. Ebenso ist heute der als entscheidungsrelevant hochstilisierte "Kostenvorteil" der Hochflurtechnologie in Frage gestellt. Wobei in keiner der zur Entscheidungsgrundlage gemachten "Expertisen" davon die

Rede war, das der vorgebliche Kostenvorteil nur dadurch erreicht werden könnte, indem Vorkasse geleistet wird:

- Jetzt wird erwogen, die Linie 10 bereits in der Kurt-Schuhmacher-Straße enden zu lassen, da eine Haltestelle direkt am Bahnhof zu problematisch erscheint bzw. zu teuer wird.
- Jetzt stellt sich heraus, dass der "Mengenrabatt" und die Subventionierung durch das Land für den Einkauf des TW 3000 an Bedingungen geknüpft ist, die nicht eingehalten werden können.

Es beweist sich, dass der in Aussicht gestellte barrierefreie Ausbau des Stadtbahnnetzes und ganz besonders die barrierefreie ÖPNV-Anbindung des Stadtbezirks Linden-Limmer, nur um den Preis dramatischer Abstriche bei der Netzqualität erreicht wird.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wurden die Behindertenverbände in die neue Haltestellenplanung einbezogen und wie ist ihre Stellungnahme hierzu?
2. Warum wurden die Konditionen für den "Mengenrabatt" für den TW 3000 nicht bei der Kostengegenüberstellung genannt – die ansonsten sehr kleinteilig und jede nur erdenkbare Eventualität zu Ungunsten der Niederflurtechnologie erwähnte – und die Kosten für die Vorfinanzierung unterschlagen?
3. Nachdem eine relativ kurzfristige barrierefreie Anbindung des Stadtbezirks Linden-Limmer durch die ja schneller mögliche Aufrüstung der Linie 10 mit Hochbahnsteigen suggeriert worden war: Welcher Zeitplan gilt heute?

## **Antwort**

Die Region beantwortet in Abstimmung mit infra und üstra die Fragen wie folgt:

### Zu 1.:

Es gibt keine neuen Entscheidungen, die Haltestelle Hauptbahnhof/Ernst-August-Platz an einem anderen Standort zu realisieren. Zu der bisher diskutierten Lösung einer Haltestelle in der Lister Meile im Bereich der Bahnüberführung ist lediglich als Variante eine Haltestellenlage in der Kurt-Schumacher-Straße nördlich der Kurve um die Ernst-August-Galerie in der Diskussion. Die Vor- und Nachteile beider Lösungen werden derzeit sorgfältig untersucht und abgewogen. Die Beteiligung der Behindertenverbände erfolgt - wie bei anderen Projekten auch – sowohl durch die infra im Rahmen der regelmäßigen „Behindertenroutine“ als auch durch die Stadt- und Regionsverwaltung im Rahmen der Beteiligung der Behindertenbeauftragten sowohl nach Erstellung der Genehmigungsplanung als auch innerhalb des Planfeststellungsverfahrens.

### Zu 2.:

Im Niederflurgutachten wurden die Konditionen unter „A1 Investitionskosten - Fahrzeuge“ beschrieben. Dieses Gutachten wurde von der Region Hannover veröffentlicht (siehe Drucksache der Region Nr. 200 (III) IDs aus 2012). Für die Beschaffung der Stadtbahnfahrzeuge fallen keine Vorfinanzierungskosten an.

### Zu 3.:

Der im Frühjahr 2012 vorgesehene Zeitplan (siehe Drucksache der Region Nr. 371 (III) BDs aus 2012) hat sich bis heute nicht verändert. Der Förderantrag soll weiterhin bis zum 31.05.2013 von der infra bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) eingereicht werden.

18.62.10  
Hannover / 26.09.2012