



Hannover, 15. Februar 2015

Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 33 (Planfeststellungsbehörde)  
Göttinger Chaussee 76 a  
30453 Hannover

## **Einwände gem. § 73 Abs. 4 S. 1 zum Planfeststellungsverfahren Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitte 3 (Steintor), 4 (Goetheplatz) und 5 (Glocksee)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative Pro D-Tunnel e. V. nutzt gemäß § 73 Abs. 4 S. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) die Möglichkeit zum Einspruch im Planfeststellungsverfahren Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitte 3 (Steintor), 4 (Goetheplatz) und 5 (Glocksee). Die Bürgerinitiative setzt sich in ihrem Leitbild ([www.pro-d-tunnel.de/initiative-leitbild.htm](http://www.pro-d-tunnel.de/initiative-leitbild.htm)) unter anderem für hochwertigen, leistungsfähigen und modernen öffentlichen Personenverkehr ein. Durch die vorgelegten Planungen mit ihren verfehlten Zielen und nicht erreichten Besserungen sehen die Mitglieder als tägliche Nutzer eines hannoverschen leistungsfähigen ÖPNV ihre Belange beeinträchtigt. Zugleich sind alle Üstra- und Regiobus-Fahrgäste sowie Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt Hannover durch das „Projekt 10/17“ negativ betroffen. Ebenso gibt es Fehler und Versäumnisse in den bereitgestellten Planungsunterlagen als auch in den Planungen selber.

Als grundsätzliche Bemerkung führen wir auf, dass die Voraussetzung für den Bau, den Betrieb und die Linienführung die formale und inhaltliche Übereinstimmung mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erfüllt sein muss. Des Weiteren greifen für die vorgelegten Planungsunterlagen Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab). In Anlehnung an weitere Vorgaben sind ebenfalls die Nahverkehrspläne (Abkürzung NVP) 2008 und 2014 der Region Hannover in Betracht zu ziehen. Zitate aus vorliegenden Schriftstücken sind *kursiv* gesetzt. Bei den Einwendungen wird explizit auf Vorgaben aller genannten Texte eingegangen.

Nachfolgend erläutern jeweilige Haupt-Überschriften den Bezug auf die betreffenden Abschnitte. Da einige Einwände sich wiederholend auf alle drei Erläuterungsberichte beziehen, fassen wir diese anfänglich zusammen (z. B. „A.1.“). Einwände auf Einzelabschnitte werden danach extra nummeriert, z. B. „4.1“.

### **Einwände zur Planung Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitte 3 bis 5 insgesamt**

**A.1.** Zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.a: *„Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten... eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schifffahrtslinien, letztere soweit sie dem Berufsverkehr dienen, eingezeichnet sind“.*

**Einwand:** Eine derartige Übersichtskarte ist in keinem der Berichte vorhanden. In den ausgelegten Planungsunterlagen findet sich für die Abschnitte 3 bis 5 jeweils mit Plan „VA 4 UP 1“ (Übersichtslageplan 1) lediglich eine Karte der Bauabschnitte, darin enthalten die ebenfalls eingezeichneten anderen Stadtbahnlinien. Es fehlt im Plan

die Darstellung der Linienführung der Regiobusse Linien 300, 500 und 700 sowie der Üstra-Busse Linien 128 und 134 (andere Buslinien fehlen im größeren Umkreis ebenfalls). Die Üstra-Busse verlaufen ab Steintor, die Regiobus-Linien 300/500 ab Goetheplatz bis zum Raschplatz parallel und somit in Konkurrenz mit der geplanten Stadtbahnstrecke. Die 700 fährt parallel zur 10 ab Limmer Haltestelle Wunstorfer Straße, die Linien 300 und 500 fahren parallel zur Stadtbahnlinie 17 ab Bereich Schwarzer Bär/Ricklinger Straße. Die Linie 300 soll nach derzeitigem Planungsstand 2018/19 in Hemmingen gebrochen werden.

Ein Gesamt-Liniennetzplan der Üstra ([http://www.uestra.de/fileadmin/uestra/downloads/Liniennetzpläne/Netz\\_hannover\\_2014\\_01.pdf](http://www.uestra.de/fileadmin/uestra/downloads/Liniennetzpläne/Netz_hannover_2014_01.pdf)) stellt dieses ÖPNV-Überangebot in der Lister Meile, Kurt-Schumacher- und Goethestraße anschaulich dar (Planquadrate N9 und M10). Die bildliche Unterschlagung im Übersichtsplan der fünf genannten Buslinien stellt einen Mangel zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.a dar. Eine Korrektur der Pläne hätte nach vorigem gleichlautendem Einwand im PFV Abschnitte 1 und 2 längst erfolgen können.

Der erwähnte Parallelverkehr widerspricht auch den Zielen des Nahverkehrsplans 2014 der Region Hannover. Dieser ist laut PBefG § 8 (3) von Belang: *„Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs“*. Im Kapitel E III (NVP Verwaltungsentwurf 2014) heißt es auf Seite 231: *„In einigen Bereichen des Stadtbahnnetzes verkehren Stadtbahnlinien und Buslinien/Stadtbahnlinien parallel zueinander. Zu prüfen wären die jeweiligen Funktionen der einzelnen Linien in diesen Bereichen und die Möglichkeit einer Vermeidung des Parallelverkehrs dort, wo die Funktionen nahezu identisch sind. Mit geeigneten Maßnahmen besteht ggf. die Chance, Einspareffekte zu erzielen und die jährlichen Betriebskosten zu reduzieren.“*

Die anvisierten Einspareffekte sind durch Aussetzung des geplanten Neuausbaus der Strecke zu erreichen als auch durch eine Abwägung von Streckenalternativen (siehe auch folgenden Einwände Nr. 4 und 5).

Zurzeit laufen immer konkreter werdende politische Diskussionen, die sich mit dem Betrieb der Buslinien entlang der Neubaustrecke D-West in der Innenstadt beschäftigen. Dies schlägt sich besonders in der Beschlussdrucksache 1808/2014 N2 nieder, die die Stadtverwaltung ausgearbeitet hat. Diese Stellungnahme der Landeshauptstadt Hannover zum Nahverkehrsplan 2014 der Region Hannover findet sich unter dem Link <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhSIMwebre.nsf/DS/1808-2014N2>. In mehreren Feinabstimmungen mit diversen Stadtbezirksräten wurden Vorschläge erarbeitet, die sich im NVP 2014 widerspiegeln sollen. Dort heißt es in der Anlage 1 wörtlich:

*„Zur Entlastung der Kurt-Schumacher-Straße und der Kreuzung am Ernst-August-Platz wird der Fahrweg für die Regiobuslinien 300, 500 und 700 zukünftig über Otto-Brenner-Straße bis zur Hamburger Allee, dann rechts in die Hamburger Allee und dann über die Lister Meile zum ZOB vorgesehen.“*

Die Stadtpolitik reagiert damit offenbar auf den problematischen Bus-Parallelverkehr von fünf Linien zu den Stadtbahnen 10 und 17. Negativ-Effekte wie zusätzliche Belastungen auf der Linie 10 durch Fahrgastverlagerungen aufgrund unattraktiver und umwegiger Regiobus-Routen durch die Otto-Brenner-Straße und abseits der nördliche City-Randlage sind dabei noch nicht bedacht worden. Ebenso fallen kontraproduktive Fahrzeitverlängerungen und zusätzliche Betriebskosten derartiger Gedankenspiele ins Gewicht.

Da zuletzt der Verwaltungsausschuss der LHH am 15.01.2015 diese Beschlussdrucksache (mit den Ergänzungen des Zusatzantrages und des Änderungsantrags) einstimmig beschlossen hat, ist davon auszugehen, dass die Empfehlungen für den NVP 2014 sich im selbigen wiederfinden werden. Der NVP-Textband der Region Hannover wird mit Sicherheit im Sommer 2015 fertig vorliegen. Sobald der oben genannte Passus als betriebliche Umsetzungsmaßnahme – egal ob kurz- oder langfristig – vorgelegt wird, würden sich für das laufende Planfeststellungsverfahren neue Voraussetzungen ergeben.

Im Protokoll des Planungskreises vom 25.05.2014 werden zudem zahlreiche Taktverdichtungsmaßnahmen für die Regiobusse vorgestellt. Es heißt dort ebenfalls: *„Die üstra berichtet über die Anlage zur Beschlussdrucksache zu Fahrplanmaßnahmen 2015 der Region. Dort wird auf den Seiten 6 und 7 unter der Überschrift ‚Sprinterlinien 300, 500, 700‘ über den Antrag zu Taktverdichtungen der Linien 300, 500 und 700 berichtet und auf eine Zurückstellung der Entscheidung in Abhängigkeit einer Bewertung des Projektes verwiesen. Die üstra merkt kritisch an,*

*dass im Falle von Taktverdichtungen die Verkehrssimulation zur Beurteilung von Betriebsqualitäten erneuert werden muss, da bei zusätzlichen Fahrten die Qualität schlechter werden könnte.*

*Die Region hat nicht die Absicht, zum Fahrplanwechsel Taktverdichtungen vorzunehmen. Sollten die politischen Gremien dennoch Taktveränderungen beschließen, so müsste selbstverständlich die Verkehrsuntersuchung entsprechend angepasst werden.“*

Der vorangegangene Satz, keine Taktverdichtungen vornehmen zu wollen, ist falsch: Taktverdichtungsmaßnahmen wurden im Verkehrsausschuss der Region Hannover vom 13.05.2014 behandelt. Die einzeln angedachten Verdichtungen für die Regiobusse finden sich in der Beschlussdrucksache 1579 (III) im Tagesordnungspunkt Ö7, siehe Anlage „AnlageFahrplanmassnahmen230414“ unter <http://regions-sitzungsinfo.hannit.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1002318&options=4>. Die Regionsversammlung hat diesen Maßnahmen mit Änderungen (jedoch nicht an den Bustaktverdichtungen) am 27.05.2014 beschlossen.

Kurzfristige betriebliche Änderungen an den Buslinien werden bedeutende Abweichungen für die laufenden Planfeststellungsverfahren mit sich bringen, die die eingereichten Unterlagen massiv verändern, so dass keinesfalls mehr von einer Geringfügigkeit ausgegangen werden kann. Mögliche weitreichende topographische Veränderungen wie der Wegfall von Regiobus-Haltestellen in der Goethe- und Kurt-Schumacher-Straße als auch die Veränderung von Verkehrsmengen durch Verschiebung oder Herausnahme von Takten oder Linienführungen müssen zu einer kompletten Neuerstellung und Neubewertung der Planungsunterlagen führen.

**A.2.** Zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.c: *„Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten... auf Verlangen der Genehmigungsbehörde einen Bauplan mit Kostenanschlag“.*

**Einwand:** In den öffentlich ausgelegten Planungsunterlagen sind keine Kostenangaben enthalten. Eine Abwägung von ÖPNV-Varianten zu diesem Vorhaben ist nur dann sinnvoll und überzeugend, wenn auch die Kosten miteinander vergleichbar sind. Gerade im Hinblick auf die folgenden Einwände zu vorliegenden ÖPNV-Varianten sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, die Baukosten für dieses Projekt und diesen Abschnitt anzugeben. Dadurch entsteht ein Abwägungsdefizit.

**A.3.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a: *„Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn... durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann“*, und  
PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.b: *„...der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen“.*

**Einwand:** Die Neuplanung der Stadtbahnstrecke mit dem oben erwähnten Bus-Parallelverkehr von fünf Linien widerspricht PBefG § 13 Antragstellung, (2) 3.a und 3.b. Mit drei in der Goethe- und fünf in der Kurt-Schumacher-Straße bis Raschplatz verkehrenden Buslinien ist der ÖPNV fast schon übermäßig abgedeckt, so dass es einer Stadtbahnneuplanung mit Parallelbetrieb nicht bedarf und eine Genehmigung dementsprechend versagt werden kann.

**A.4.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a (s. o.).

**Einwand:** Mit der sogenannten „Scheelhaase-Lösung“ gibt es eine Variante, bei der der ÖPNV mit den vorhandenen Verkehrswegen bedient werden kann. Ein Zweig der Stadtbahnlinie 10 fährt dabei ab Goetheplatz über die Humboldtstraße via Rampe Gustav-Bratke-Allee in den A-Tunnel zum Hauptbahnhof (U). Ein anderer Zweig fährt vom Goetheplatz oberirdisch zum Steintor und kehrt dort.

Im Erläuterungsbericht fehlt ein stichhaltiger Nachweis (Abwägung), dass die „Scheelhaase-Lösung“ nicht den öffentlichen Belangen PBefG §28 (1) und den künftigen Verkehr PBefG § 13, (2) 3.a entsprechen sollte. Außerdem erfolgt keine Abwägung zur „Scheelhaase-Lösung“, sondern es werden nur unbewiesene Behauptungen auf-

gestellt (folgend), warum diese öffentlich vieldiskutierte Variante die schlechtere sei. Dies stellt ein Abwägungsdefizit dar.

In den Erläuterungsberichten Abschnitte 3 bis 5 werden verschiedene Varianten der hier sogenannten „Splittinglösung“ und deren vermeintliche Nachteile erwähnt. Der grundlegende Vorschlag des ehemaligen U-Bahn-Bauamtleiters Dipl.-Ing. Klaus Scheelhaase bestand NUR aus der Teilung der D-Linie am Goetheplatz in Richtung A-Tunnel und einem oberirdischen Ast zum Steintor. Die in den Erläuterungsberichten zitierte längere oberirdische Variante auf der Bestandsstrecke ist eine Regionserfindung, um diesen Vorschlag in der Diskussion künstlich durch zusätzliche Betriebskosten schlecht zu rechnen: *„Die oberirdische D-Strecke könne dann weiterhin am Aegidientorplatz enden oder alternativ bis zum Steintor verkürzt werden.“* Hier ist „alternativ bis zum Steintor“ irreführend. Andere Behauptungen aus den Berichten sind ebenso falsch:

*„Die Kapazitätsreserve des A-Tunnels sinkt, so dass [...] durch Fahrgaststeigerungen oder Netzerweiterungen ggf. zukünftig erforderliche Verdichtung des Angebotes kaum noch Reserven bestünden.“* Die Leistungsfähigkeit des A-Tunnels mit 36 Fahrten pro Stunde *„in der Hauptverkehrszeit bei guter Betriebsqualität“* wurde durch externe Berechnungen von Prof. Dr. Thomas Bernhard Siefer (TU Braunschweig) belegt, siehe Erläuterungen unter folgendem Punkt a.

*„Die Betriebskosten liegen aufgrund der höheren Fahrtenhäufigkeit deutlich höher.“* Dies würde sich bei einer zurzeit vieldiskutierten Taktverdichtung auf 5 Minuten auf der D-Linie (siehe Einwände A.7.) ebenso ergeben.

*„Im Fall einer Liniensplittung unter Weiterbenutzung der Bestandsstrecke zum Aegidientorplatz müssten die beabsichtigten Baumaßnahmen (Gleisaufweitung, barrierefreier Ausbau der Haltestellen) für die verbleibenden Züge dennoch durchgeführt werden.“* Siehe Einwand oben, die Beibehaltung des oberirdischen Astes auf der Bestandsstrecke ist nicht Bestandteil eines originären Vorschlags von Herrn Scheelhaase. Diese Behauptung ist somit Beimengung und dadurch Verwässerung dieser Variante durch schlechterstellende Berechnungen der Regionsverwaltung.

*„Im Fall einer Linienverkürzung zum Steintor müssten die Fahrgäste mit Ziel Innenstadt/Hauptbahnhof eine Haltestelle vor dem Zentrum aus den endenden Zügen aussteigen.“* Weiter: *„Ein Rückbau der Strecke zwischen Steintor und Hauptbahnhof verhindert mehrere im NVP aufgezeigte Zukunftsoptionen. Zusätzliche Linien aus Westen, z. B. Wasserstadt Limmer/Ahlem-Nord könnten nicht mehr in die zentrale Innenstadt (Kröpcke, Hauptbahnhof) geführt werden.“* Diese Behauptungen suggerieren als vermeintliche Mängel, dass der Hauptbahnhof bzw. die zentralen City-Stationen nicht angefahren werden. Dieses Szenario trifft durch eine Splittung in den A-Tunnel bis zur U-Station Hauptbahnhof selbstverständlich nicht zu. Die Ausbaustrecke erreicht die zentrale Station Kröpcke ebenfalls nicht. Es mutet in dieser Meinungslage der Regionsverwaltung paradox an, dass angelastet wird, dass die „Scheelhaase-Lösung“ einerseits am Steintor endet (und damit die Innenstadtlagen nicht erreicht) und andererseits als „Variante“ bis zum Aegi führen sollte und dadurch so hohe Betriebskosten aufweisen würde.

*„Eine direkte Verbindung Steintor–Hauptbahnhof mit heute ca. 21.000 Fahrgästen je Werktag ist dauerhaft schienenwürdig. Diese Relation ist im Übrigen Bestandteil aller Stadtbahnnetzszenerarien seit 1966, um die zentrale Station Kröpcke zu entlasten.“* In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass andere Schienenrelationen mit weit mehr Fahrgastzahlen zuvor stillgelegt wurden. Alle Stadtbahnnetzszenerarien seit 1966 haben die D-Linie zuerst ab Küchengarten, dann ab Goetheplatz als Tunnelstrecke mit dem innerstädtischen D-Tunnel als genannte Relation Steintor–Hbf. vorgesehen (siehe Einwand A.5.). Selbst vor dem sogenannten „Netzplan 66“ wurde die Strecke nach Linden in Variationen immer als Tunnelstrecke zum Steintor geführt und ins Netz eingebunden.

*„Die im Nahverkehrsplan 2014 [...] dargestellte Verlängerung der Strecke vom Raschplatz in Richtung Zooviertel und/oder Südstadt (Sallstraße – Stresemannallee – Bismarckstraße) wäre damit keine ernsthafte Option mehr.“* Diese Strecke wurde zwar durch die Region untersucht und vorgeplant, jedoch durch den Rat der Landeshauptstadt 2010 aufgrund städtebaulicher Probleme ausgeschlossen. Auch die Region hat im April 2010 die Planungen verworfen (Artikel HAZ vom 28.04.2010), Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz wird zitiert: *„Meine Vermutung ist, dass die Realisierungschancen gleich null sind.“* Die Sallstraße wurde ab 2010 im nördlichen Bereich ab Marien-

straße für zwei Millionen Euro aufwendig saniert, was auf längere Sicht Streckenverlängerungen in die Südstadt aus wirtschaftlichen Gründen ausschließen wird.

Nachfolgend erfolgt eine Abwägung der „Scheelhaase-Lösung“ unter der Berücksichtigung der „öffentlichen Belange“:

#### **a. Fahrgäste/Mobilitätseingeschränkte**

Bei der „Scheelhaase-Lösung“ können Fahrgäste entweder direkt durch den A-Tunnel oder oberirdisch, über die Goethestraße zum Steintor fahren. Damit ergeben sich zwei Möglichkeiten, barrierefrei und bequem in die Innenstadt zu gelangen. Zur Optimierung von Umsteigebeziehungen wurde in der Station Kröpcke Umsteigeebenen zwischen den Linien A und B (Eckverbindung in –2-Ebene) und C eingeplant. In den Stationen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz besteht gar ein Wechsel zwischen den Linien durch einen Halt am selben Bahnsteig, maximal durch Wechseln der Bahnsteigkante. Derartig schnelle Umsteigebeziehungen am Kröpcke und Hauptbahnhof könnten künftig auch von den Fahrgästen aus Linden benutzt werden. In der vorgelegten Planung sind die Umsteigewege zu den Linien A und B am Hauptbahnhof wesentlich schlechter (längere, witterungsausgesetzte Wege über zwei Ebenen).

Die Leistungsfähigkeit des A-Tunnels stand in der politischen Kritik. Externe Berechnungen von Prof. Dr. Thomas Bernhard Siefer (TU Braunschweig) haben ergeben, dass die Kapazität des A-Tunnels aus 36 Zügen/Stunde in jeder Richtung besteht. Die Region hat diese Zahlen am 14.09.2014 auf Anfrage bestätigt.

Während der Grunderneuerung der Gleise im Planabschnitt 3a Kurt-Schumacher-Straße wurden die Linien 10 nicht durch die Innenstadt geführt, sondern während der Sommerferien sechs Wochen lang ganztägig durch den A-Tunnel geführt. Dadurch ergaben sich 18 + 8 Fahrten, also 26 Fahrten pro Stunde. Der A-Tunnel erreichte zu diesen Zeiten eine Auslastung in Höhe von 72%. Die Region Hannover hat am 14.09.2014 auf Anfrage a) bestätigt, dass es zu keinen betrieblichen Engpässen oder Nachteilen gekommen ist und b) dass 36 Fahrten pro Stunde „in der Hauptverkehrszeit bei guter Betriebsqualität“ machbar sind. Es bestehen also genügend Kapazitätsreserven für künftige Verkehrsentwicklungen. Eine Kapazitätserhöhung wäre auch durch Bildung längerer Zügeinheiten (3 Wagen) noch machbar, dies ist aufgrund der geplanten Bahnsteiglängen von teilweise nur 45 Metern auf der Linie 10 jedoch nicht mehr möglich (Mangel an Leistungsfähigkeit, siehe Einwand Nr. A.7.).

Die „Scheelhaase-Lösung“ würde somit für die Fahrgäste und Mobilitätseingeschränkte aufgrund der sofortigen barrierefreien Erreichbarkeit und Verbesserung der Umsteigebeziehungen in den Tunnelstationen von hohem öffentlichen Belang sein. Zur Erlangung der kompletten Barrierefreiheit fehlen nur die Hochbahnsteige an den Außenstrecken zur Erfüllung der gesetzlichen Auflagen, dies ist allerdings nicht Bestandteil dieses Planverfahrens und des „Projekts 10/17“.

#### **b. Betriebskosten**

Durch die „Scheelhaase-Lösung“ entfällt für die Üstra und Infra der Streckenabschnitt Steintor–Raschplatz. Dadurch ergeben sich gegenüber der vorgelegten Planung Einsparungen bei Unterhaltungs-, Betriebs-, Fahrzeug-, Personal- und Unfallkosten. Die geplante Doppelkurve an der Kreuzung Lister Meile/Kurt Schumacher-Str. wird wegen des zu erwartenden Dauerverschleißes erwartungsgemäß ca. alle fünf Jahre ausgetauscht werden müssen, was weitere Kosten verursacht.

#### **c. Steuerzahler**

Bei der „Scheelhaase-Lösung“ entfällt der Streckenabschnitt Steintor–Raschplatz und damit die hierfür erforderlichen Baukosten sowie das Risiko künftiger Baukostensteigerungen. Da in den eingereichten Unterlagen keine Kosten angegeben wurden, ist hier keine Aussage möglich, dies stellt ein Mangel dar.

#### **d. Umwelt**

Die Neuplanung muss unter dem Aspekt „Nachhaltigkeit“ bewertet werden. Nachhaltigkeit bedeutete u. a. die Nutzung vorhandener Ressourcen zur Vermeidung zusätzlicher CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bei der „Scheelhaase-

Lösung“ werden vorhandene Ressourcen genutzt (A-Tunnel). Die Neuplanung produziert sehr viele Emissionen, u. a. durch eine ca. 4-jährige Bauzeit in der Innenstadt. Die „Scheelhaase-Lösung“ erspart (wie bei der Gleissanierung Abschnitt 3a) Umleitungen, Baulärm und andere Emissionsquellen. Mehrere enge Kurven in den Abschnitten 3 bis 5 (Münzstraße, Goetheplatz) stellen wegen der zu erwartenden Quietschgeräusche ebenfalls einen hohen Emissionsverursacher dar.

#### **e. Anlieger**

Durch den Verzicht der Bauarbeiten bei der „Scheelhaase-Lösung“ entfallen für die Kaufleute Umsatzrückgänge (mit möglichen Entschädigungskosten), Kundenabwanderungen, zu erwartende Verkehrsstaus etc.

#### **f. Zukunftsfähigkeit**

Unter der Station Hauptbahnhof liegt ein kompletter Rohbau der Linie D. Durch die „Scheelhaase-Lösung“ haben künftige Generationen keine Probleme, die D-Linie dennoch weiter als Tunnelstrecke auszubauen, wenn in unserer Generation topographisch nichts verbaut wird. Dies gilt besonders beim Hochbahnsteig Goetheplatz im Abschnitt 4, der die Lage der Einmündungsrampe zum geplanten D-Tunnel verstellen würde. Ebenso ist bei der geplanten Bebauung des Steintorplatzes Sorge zu tragen, dass die darunterliegenden Stationsteile der D-Linie nicht verbaut werden.

#### **Zusammenfassung zu Einwand A.4.:**

Bei der Abwägung der Argumente für die Varianten „Projekt 10/17“ und „Scheelhaase-Lösung“ nach den o. a. Kriterien ergibt sich recht deutlich, dass die „Scheelhaase-Lösung“ für die „öffentlichen Belange“ erhebliche Vorteile besitzt und somit eine vorzuziehende Variante darstellt. Der ebenfalls als Variante vorliegende Ausbau der D-Linie als Tunnelstrecke zwischen Goetheplatz und Hauptbahnhof darf ebenfalls nicht außer Betracht gelassen werden, steht zwar aufgrund der politischen Beschlusslage zurzeit nicht im Fokus, ist dennoch als Mangel zu bewerten.

Derartige Abwägungen nach § 28 (1) PBefG sollten deshalb zusätzlich durch einen unabhängigen Sachverständigen im Bereich Verkehrsplanung durchgeführt werden, der von den Genehmigungsbehörden berufen wird.

Nach § 29 (8) PBefG liegen erhebliche Mängel bei der Abwägung der Belange vor. Diese Mängel haben offenkundig wesentlichen Einfluss auf das Plangenehmigungsverfahren und können auch nicht durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden. Nach § 13(2) PBefG liegen die Voraussetzungen für eine Genehmigung der eingereichten Unterlagen nicht vor. Die Genehmigung ist daher zu versagen.

#### **A.5.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a (s. o.).

**Einwand:** Mit dem Bau des D-Tunnels in der 1. Ausbaustufe steht nach wie vor die zweite Variante zur Verfügung, die nicht vorbehaltlos geprüft wurde. Diese Variante sieht vor, ab der Haltestelle Goetheplatz mit einer Rampe den Cityring am Leibnizufer und die Leine zu unterfahren. Die Station Steintor wird im Winkel von 60° gekreuzt und mit einem Mittelbahnsteig in der –3-Ebene sowie kurzen Umsteigebeziehungen zum C-Ast ausgebaut. Kurz danach werden mit einem Bogen die vorhandene Bebauung und die Ernst-August-Galerie unterfahren. Wiederum im 60°-Winkel wird die Station Hauptbahnhof gekreuzt. Hier wird den Fahrgästen kurzes und witterungsgeschütztes Umsteigen zum A- und B-Ast als auch zu den Nah- und Fernverkehrszügen ermöglicht. Hinter der Station wird in einem Tunnelstück anfänglich unter dem „Cinemaxx“ eine provisorische nachgeschaltete Wendeanlage errichtet. Spätere Ausbaustufen sehen einen Anschluss an die bereits vorhandene D-Süd Strecke Richtung Messe/Ost vor. Der D-Tunnel stellt damit einen Brückenschlag in der Innenstadt zwischen den anderen drei Tunnelstrecken dar und verbindet die seit über fünfzehn Jahren getrennt vorhandenen Strecken D-West (Ahlem) und D-Süd.

Der D-Tunnel wurde Anfang der 1990er Jahre von Goetheplatz bis Marienstraße planfeststellungsmäßig durchgeplant. Diese Pläne liegen seit 1992 vor und haben ebenfalls eine beträchtliche Summe an Planungskosten generiert. Damit steht eine ÖPNV-Variante zur Verfügung, die planerisch und konzeptionell zur sofortigen Umsetzung vorliegt.

Wie im Einwand A.4. angesprochen, werden in den Erläuterungsberichten Abschnitte 3 bis 5 Vergleich der diskutierten Streckenvarianten Oberflächenstrecke und D-Tunnel besprochen (Bericht I.1 „Planungsanlass, Grundsatzentscheidungen“, Seite 5). Hier entstehen ebenfalls falsche Behauptungen. Es heißt in den Berichten auf Seite 5: *„Die Investitionskosten von ca. 130 Mio. € für die Tunnellösung stehen bei einer nur geringfügig höheren Fahrgastzahl in keinem Verhältnis zum in etwa gleichen Nutzen der oberirdischen Führung [...]“*. In Anbetracht, dass nach der Eröffnung von Innenstadt-Tunnelstrecken die Fahrgastzahlen stets deutlich stiegen und heute auf kontinuierlich hohem Niveau liegen, ist diese Annahme von „geringfügig höheren Fahrgastzahlen“ für den D-Tunnel subjektiv und unsachlich. Grundlegende Zahlen zu dieser Behauptung als auch aktuelle Fahrgastzahlen sind auf mehrere Anfragen seitens der Region durch die Jahre nicht vorgelegt worden.

Es heißt zudem: *„Die Vorteile bei den Umsteigebeziehungen entstehen in annähernd gleicher Qualität auch bei der vorgelegten oberirdischen Lösung.“* Diese Behauptung kann allenfalls für den Abschnitt 3 mit der Verlegung der Haltestelle Steintor zur U-Bahn-Station gelten. Wie im vorigen Einwandsverfahren dargelegt, verschlechtern sich die Umsteigewege in den Abschnitten 1 und 2 erheblich (teilweise verdoppeln diese sich) und es verbietet sich, witterungsungeschützte lange Wege über mehrere Verkehrskreuzungen nicht als Verbesserung anzupreisen.

Es heißt weiterhin: *„Für die Streckenführung wurden verschiedene Trassenvarianten für die Weiterführung der D-Strecke östlich des Hauptbahnhofes geprüft“,* und *„Hierfür wurden sowohl oberirdische als auch unterirdische Lösungen für den zentralen Bereich der D-Strecke zwischen Leibnizufer und Königstraße untersucht und verkehrswirtschaftlich bewertet.“* Dies ist falsch. In den Verkehrsausschüssen wurden lediglich zwei Streckenvarianten ober- und unterirdisch zwischen Goetheplatz und Hauptbahnhof/Raschplatz bewertet, siehe Protokolle der Verkehrsausschüsse vom 20. Oktober und 24. November 2009, und siehe folgende Hinweise.

Am 24. November 2009 wurde das von der Region Hannover in Auftrag gegebene Gutachten „Folgekostenrechnung zur Stadtbahnstrecke D-Innenstadt“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Gutachten von Intraplan Consult München stellte die volkswirtschaftliche Bewertung und die Folgekostenrechnung der Öffentlichkeit vor. Die Tunnellösung, Mitfall 1 genannt, stellt die Strecke Glocksee – Goetheplatz – D-Tunnel: Steintor U – Hauptbahnhof U dar. Die Oberflächenvariante 1, Mitfall 2 „best case“ genannt, stellt die Oberflächenstrecke Glocksee – Goetheplatz – Steintor – „Posttunnel“ – Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz mit eigenem Gleiskörper dar. Oberflächenvariante 2, Mitfall 2 „worst case“ genannt, ist die Oberflächenstrecke wie Mitfall 2 „best case“ nur mit straßenbündigen Gleisen.

Die volkswirtschaftliche Bewertung, der sogenannte Kosten/Nutzen-Faktor (kurz KNF), liegt bei allen drei Varianten über dem erforderlichen Wert von 1,0 – alle Varianten sind als volkswirtschaftlich sinnvoll und förderfähig bewertet worden. Die anteiligen Baukosten für die Region Hannover wurden beim D-Tunnel und der Oberflächenlösung ohne eigenen Bahnkörper (Mitfall 2 „worst case“) fast gleichauf errechnet (32,6 Mio. € zu 30,4 Mio. €). Bei der Folgekostenrechnung (Instandhaltung, Betriebskosten, Fahrzeuginvestitionen etc.) schneidet der D-Tunnel besser als Mitfall 2 ab. Der D-Tunnel amortisiert den Regionsanteil von 32,6 Mio. € schon nach 13 Jahren. Der Mitfall 2 – also die aktuelle Planung, siehe folgende Erklärungen – kommt jedoch erst nach 23 Jahren aus den roten Zahlen. Im schlechtesten Fall erwirtschaftet die beantragte Neubaustrecke Verluste durch ausbleibende Fahrgäste und unwirtschaftlichen Betrieb.

Der Kosten/Nutzen-Faktor (kurz KNF) liegt beim D-Tunnel bei 1,2, bei der Oberflächenstrecke „best case“ bei 1,6. Nach 2009 wurde politisch der Ausbau der beantragten Oberflächenstrecke Abschnitte 1 bis 5 vorangetrieben. Erste Planungen sahen einen hohen Anteil an eigenen Bahnkörpern vor. Diese wurden aufgrund mehrerer städtebaulicher und anderen Änderungen durch die Jahre drastisch reduziert. De facto besitzt die Neubaustrecke D-Linie nur noch einen Anteil an unabhängigen Bahnkörpern von ca. 30%, der große Anteil wird straßenbündig und in Konkurrenz mit dem Stadt-MIV geführt (besonders in Abschnitt 2 und 3). Die Mischung von Stadtbahnverkehr und MIV ist ein Resultat der hohen Konkurrenz beider Verkehrsmittel durch fehlenden Platz sowie dem Willen der Landeshauptstadt, Seitenanlagen großzügig mit Baumalleen zu bestücken.

Stetigen Änderungen haben ein stark verändertes Planungsbild der Neubaustrecke ergeben. De facto sind die eingereichten Planungen der oben erwähnte Mitfall 2 „worst case“ mit straßenbündigen Gleisen in hohem Anteil.

Der oben erwähnte Kosten/Nutzen-Faktor wurde aber seit 2009 nicht neu berechnet und auch nicht in der Öffentlichkeit kommuniziert. Selbst im Erläuterungsbericht wird ein aktueller K/N-Faktor nicht erwähnt. Es bleibt zu fragen, wie die Neubauplanung im Jahr 2015 im Vergleich zum D-Tunnel abschneiden würde. Eine Hinterfragung der Genehmigungsbehörde zum aktuellen K/N-Faktor wäre sinnvoll.

Nach wie vor ist der D-Tunnel in der 1. Ausbaustufe eine zur Verfügung stehende Variante, die seit fünf Jahren von der Region nicht ernsthaft weiter verfolgt wird. In Anbetracht der volkswirtschaftlich sinnvollen Bewertung muss die Tunnelstrecke in einer Abwägung Berücksichtigung finden. Auch hier wäre es sinnvoll, eine Abwägung nach § 28 (1) PBefG zusätzlich durch einen unabhängigen Sachverständigen im Bereich Verkehrsplanung durchführen zu lassen, der von den Genehmigungsbehörden berufen wird.

Nach § 29 (8) PBefG liegen deshalb auch hier erhebliche Mängel bei der Abwägung der Belange vor. Diese Mängel haben offenkundig wesentlichen Einfluss auf das Plangenehmigungsverfahren und können auch nicht durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden. Nach § 13(2) PBefG liegen die Voraussetzungen für eine Genehmigung der eingereichten Unterlagen nicht vor. Die Genehmigung ist daher zu versagen.

#### **A.6.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a (s. o.), Abschnitt 3

**Einwand:** Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen geht einher mit auf der gesamten Ausbaustrecke und insbesondere im Abschnitt 3 vorgesehenen Verkehrsführungen. Hier wird der Altstadtverkehr aus der Schmiedestraße über die Nebenstraßen des Rotlichtviertels Scholvin- und Reuterstraße abgewickelt. Besondere Einbahnstraßenregelungen (siehe Bericht S. 22 ff.) und die Neuanlage von zwei Knotenpunkten in der Goethestraße führen zu einer Ansammlung von vier Ampelkreuzungen auf 230 m (siehe auch Einwand 3.11.).

Obwohl die Herausnahme von Durchgangsverkehren Bestandteil des Masterplans Mobilität 2025 der LHH ist, kann eine derartig umwegige und allein auf Verkehrsgutachten basierende Verkehrsführung als Begleiterscheinung für einen ÖPNV-Neubau den Bürgerinnen und Bürgern nicht zugemutet werden. An verkaufsstarken Tagen und Wochenenden sind schwierige bis unlösbare MIV-Situationen (besonders durch ortsunkundige Kunden) zu erwarten, die einen reibungslosen, fahrplangerechten ÖPNV-Betrieb auf der Ausbaustrecke in Frage stellen und die City-Wirtschaft nachhaltig schädigen könnten.

Im Bericht heißt es weiter (S. 11): *„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.“* Dies ist aufgrund der beengten Fahrspuren und der gleichzeitigen Benutzung von Stadtbahn und MIV anzuzweifeln, da allein Staus, Aus- und Einparksituationen, Autopannen, Unfälle sowie Anlieferverkehr das fragile Gebilde einer möglichen Pulkführung durch die Bahn bzw. Vorrangschaltungen an Ampeln mit einem Schlag zunichtemachen. Die Verkehrsbetriebe Üstra haben den Planungskreis mehrfach davor gewarnt, an verkehrsstarken Tagen und bei Stausituationen nicht mehr nach Fahrplan fahren zu können.

Durch die umwegige Verkehrsführung rund um den Marstall als Resultat der Streckenplanung werden somit zusätzliche Durchgangsverkehre, durch die längere Umwegung zusätzliche Emissionen und auch volkswirtschaftlicher Schaden durch Zeitverluste (längere Strecke, Ampelhalte und/oder mögliche Stausituationen) erzeugt. Eine *„leistungsfähige sowie verkehrssichere Abwicklung aller Verkehrsarten“* (Bericht S. 10) ist in Frage zu stellen, besonders da alle diese abfließenden Verkehre an den Knotenpunkten Scholvin- und Reuterstraße die einfließenden Verkehre als auch den ÖPNV kreuzen und damit möglicherweise bei Stausituationen massiv behindern können.

Die im Bericht aufgestellte Behauptung *„Durch die Entlastung des innerstädtischen Bereiches vom Durchgangsverkehr werden positive Effekte für die Innenstadterschließung und die dortige Einzelhandelslage erwartet“* (S. 11) kann sich erst nach dem Ausbau erweisen und darf im Voraus bezweifelt werden.

Im Protokoll des Planungskreises vom 14.02.2014 heißt es: *„Der LHH liegt eine Stellungnahme der Polizei vor, die im Rahmen der Bebauungsplanung Marstall abgegeben wurde. In dieser Stellungnahme wird die Erschließung*

des Marstalls über die Scholvinstraße kritisch gesehen, da die Sicherheit im Nachtbetrieb aus Sicht der Polizei nicht gegeben ist.“ Die Genehmigungsbehörden sind angehalten, das Ergebnis und die konkrete Umsetzung für die Planungen bzw. Beilegung dieses Einwands der Polizei nachzufragen.

Der Planungskreis hat in weiteren Protokollen bestätigt, dass es trotz zukünftig zu vermutenden geringeren Verkehrsstärken an verkaufstarken Tagen zu Stausituationen kommen wird. Es heißt, dass auf diese Belastungen nur „im Echtbetrieb reagiert“ werden kann und man sich auf neue Verkehrsrechner der Landeshauptstadt verlassen muss, um den Verkehr zu steuern. Damit ist zu rechnen, dass man wissentlich mit Verkehrsproblemen in das Planfeststellungsverfahren gegangen ist und erst nach dem Bau der neuen Verkehrsanlagen auf entstehende Probleme reagieren wird, statt diese von vornherein durch Umplanungen oder Korrekturen gänzlich auszuschließen. Ein experimentelles Nachsteuern und Nachbessern bei Ausbleiben der erhofften MIV-Situationen nach dem Streckenausbau ist finanziell und volkswirtschaftlich unververtretbar.

**A.7.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (1) 1: *„Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn... die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind“.*

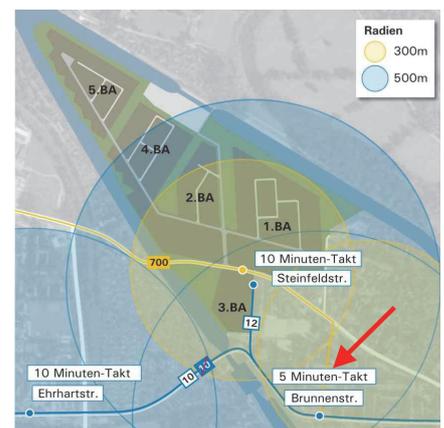
**Einwand:** Die Leistungsfähigkeit des Endpunkts Raschplatz mit seiner vorgeschalteten Wendeanlage wurde am 03.04.2013 im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss in einer Anhörung von einem Vertreter der Üstra als „nicht zukunftsfähig“ bewertet. Die Umrüstzeiten am Endpunkt Raschplatz ohne eine nachgeschaltete Wendeanlage (sondern durch ein vorgelagertes Weichenkreuz) und gesetzlich vorgeschriebene Fahrerpausen ergeben, dass die Leistungsfähigkeit dieses Endpunktes bei der aktuell angesetzten Taktfrequenz von 7½ Minuten erreicht wird. Damit sind spätere Taktverdichtungen (z. B. auf 5 Minuten) oder zusätzliche Fahrten von noch zu planenden Stichstrecken auf der D-West (z. B. Wasserstadt Limmer, Davenstedt [von A-West via Humboldtstraße]) ausgeschlossen bzw. betrieblich nicht machbar. Der Nahverkehrsplan 2008 gab zudem für den Ausbau der D-Linie Zielvorstellungen wie „Erhöhung der Wirtschaftlichkeit“ und „Erzielung von Fahrgastzuwächsen“ vor. Der NVP 2014 legt diese Ziele erneut fest. Laut PBefG § 8 (3) sind die Ziele des NVP von Belang.

Dies alles widerspricht einer aus dem Planungskreis vielzitierten „zukunftsorientierte Planung“. In den Berichten zu den Abschnitten 1 und 2 gestehen die Antragsteller in den Berichten ein, dass keine weiteren Takterhöhungen oder ein weiterer Ausbau geplant sind, dafür reicht (Zitat) *„das heutige Bedienungsangebot der Linien 10 und 17 problemlos aus. Es ist nicht vorgesehen, das Bedienungsangebot der Neubaustrecke gegenüber dem heutigen Zustand zu erhöhen“.* Die widerspricht jedoch dem aktuell stets wiederkehrenden Anspruch an Taktverdichtungen auf der Stadtbahnlinie 10 und den Regiobus-Linien, ebenso mehreren vorliegenden Berichten und Schriftstücken. In den Erläuterungsberichten zu den Abschnitten 3 bis 5 lässt sich dieser Passus dementsprechend nicht mehr wiederfinden, was einer Unterschlagung gleichkommt.

Ebenso wird in den Berichten auf S. 28 bestätigt, dass eine mögliche Kapazitätssteigerung durch den Einsatz von Drei-Wagen-Zügen, wie er Standard auf anderen Stadtbahnstrecken ist, nicht angestrebt werden kann. Es heißt: *„Durch den Kompromiss die Linie 10 dauerhaft nur mit 2-Wagen-Zügen zu betreiben, müssen die Hochbahnsteige nur noch 45 m lang gebaut werden.“* Durch die limitierte Länge der Bahnsteige werden derartige Kapazitätssteigerungen also von vornherein ausgeschlossen.

Allein durch die aktuelle Diskussion um den Ausbau der Wasserstadt Limmer und ihrer Verkehrsanbindung ist stets von Taktverdichtungen bzw. Streckenverlängerungen die Rede (siehe auch Einwand A.1). Der „Verkehrsentwicklungsplan pro Klima“ der Region Hannover etwa sieht als Maßnahme zu Verkehrsverlagerungen vom Auto auf den ÖPNV *„Taktverbesserungen“* mit stetiger Steigerung der Bedienungshäufigkeiten vor.

Die „Verkehrsuntersuchung Wasserstadt Limmer“ von SHP Ingenieure vom August 2014 sieht ebenfalls als Maßnahmen stufenweise Taktverdichtungen vor, z. B. wird bis 2020 (Zitat) *„auf der Buslinie 700 eine*



Ausschnitt SHP Verkehrsuntersuchung Aug. 2014

*Taktverdichtung angestrebt*“ (vergleiche Einwand A.1.) sowie *„eine erhöhte Kapazität angestrebt“*. In einer Zeitschiene 2020–2025 soll zudem (Zitat) *„die Stadtbahn bis zur Haltestelle Steinfeldstraße ausgebaut und der Takt auf der Limmerstraße verdichtet werden“* – auch hier ein Widerspruch zur Aussage im Erläuterungsbericht (siehe dazu Grafik). Die Taktverdichtung allein auf die Limmerstraße zu fokussieren ist zudem irreführend, da entlang der weiteren D-Strecke keine anderen Abzweigungen bzw. die „Scheelhaase-Lösung“ (Einwand A.4.) zur „Entflechtung“ am anderen Streckenende in der Innenstadt vorgesehen sind.

Da die eingereichten Planungen keine Maßnahmen zu einer betrieblichen Kompensierung bzw. Verbesserung als auch zur Erhöhung der Kapazitäten und der Erzielung von Fahrgastzuwächsen aufweisen, ist aufgrund der nicht gewährleisteten Leistungsfähigkeit der Ausbaustrecke die Genehmigung zu versagen.

**A.8.** Zu PBefG § 13, (1) 1 (s. o.):

**Einwand:** Weite Teile der Ausbaustrecke widersprechen zudem einigen Grundsätzen der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), so etwa BOStrab § 15 (6): *„Strecken sollen unabhängige oder besondere Bahnkörper haben“*, oder BOStrab § 15 (1): *„Bogenhalbmesser und Längsneigungen sollen fahrdynamisch günstig sein und hohe Geschwindigkeiten zulassen“*. Beides ist an der Kurve Goseriele zur Kurt-Schumacher-Straße und besonders am Gleiskreisel Goetheplatz (siehe Einwand 4.4.) nicht gegeben.

Der Nahverkehrsplan 2008 hat zur Verbesserung der D-Linie unter anderem die Ziele *„Streckenführung auf besonderem Bahnkörper“*, *„Reduzierung der Störanfälligkeit“* und *„Verkürzung der Reisezeiten“* angesetzt. Der NVP 2014 behält ähnliche Ziele bei, so ist z. B. von *„Nutzen und Wirkungen: Reduzierung der Störanfälligkeit, Beschleunigungseffekte“* die Rede (NVP 2014 S. 276). Das zukünftige Fahrkonzept mit reduzierter Geschwindigkeit, schlechterer Fahrdynamik und erhöhtem Aufmerksamkeitsaufwand zur Vermeidung von Unfällen verhält sich abweichend zu den gesetzten Zielen der Nahverkehrspläne 2008 und 2014. Laut PBefG § 8 (3) sind die Ziele des NVP jedoch von Belang.

Ebenso wurde am 21.01.2015 im Stadtbezirksrat Linden-Limmer auf Antrag der Grünen mit der Drucksache Nr. 15-2519/2014 die Reduzierung der Geschwindigkeit der Stadtbahnen auf der Limmerstraße auf 15 km/h beschlossen. Dass dieser Beschluss und eine mögliche Durchsetzung auf knapp 1 km Länge durchaus die Fahrtzeit um 2 Minuten verlängert, damit Fahrtzeitengewinne und erhoffte Fahrzeugeinsparungen vereiteln würde und somit ebenfalls konträr zu den oben genannten Zielen des NVP steht, dürfte ersichtlich sein.

**A.9.** Zu Erläuterungsbericht Abschnitt 1

**Einwand:** Das PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.c verlangt *„Angaben über die höchste und tiefste Lage des Fahrdrahts“*. Weder im Erläuterungsbericht noch in den Lageplänen und Querschnitten finden sich derartige Angaben. Diese technische Angabe ist von Bedeutung, dieses Versäumnis stellt einen Mangel zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.c dar.

**A.10.** Zu Koalitionsvereinbarung für die Wahlperiode 2011 bis 2016 zwischen SPD und Grünen

**Einwand:** In der oben genannten Koalitionsvereinbarung wurde die Neubaustrecke der D-Linie auf Seite 9 wie folgt festgeschrieben:

*„Die D-Linie soll in diesem Zusammenhang oberirdisch barrierefrei ausgebaut und zum Raschplatz geführt werden. Dabei wird die in der Gesamtschau verkehrlich, städtebaulich und wirtschaftlichste vernünftigste Lösung bis spätestens Mai 2012 einschließlich des dafür nötigen Wagenmaterials bei der LNVG als Förderantrag zur Mitfinanzierung vorgelegt. [...] Wir setzen uns für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lärminderung im Straßenverkehr ein“.*

Aufgrund der oben aufgeführten Einwände bleibt festzuhalten, dass der Auftraggeber die zitierten Maßgaben und keine der selbst gesetzten Ziele der Politik der zurzeit regierenden Mehrheitsparteien vorgelegt hat. Besonders eine *„wirtschaftlich vernünftigste Lösung“* wurde mit den Planunterlagen nicht eingereicht. Die *„Erhöhung der Verkehrssicherheit“* wird an mehreren Stellen nicht erreicht, eher dramatisch verschlechtert. Die Mitfinanzierung dieses Neubauprojektes ist deshalb komplett in Frage zu stellen.

## Einwände zur Planung Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitt 3 (Steintor)

Um die Einwände etwas zu gliedern, werden sie topographisch Bezug nehmend entlang der Neubaustrecke gelistet, „gedankliche Fahrtrichtung“ Hauptbahnhof–Glocksee.

### 3.1. Zu Lageplänen „VA 4 LA 1“, Abschnitt 3: Ampelüberweg Kurt-Schumacher-Straße

**Einwand:** Auf dem Lageplan „VA 4 LA 1“ ist in Höhe der Nordmannpassage eine Fußgängerquerung mit Signalanlagen eingezeichnet (vor Kurt-Schumacher-Straße Nr. 28, kurz vor Ende Abschnitt 3 in Bau-km 10+870,00). Heute befindet sich dort ein Zebrastreifen als Querung. Im Bericht wird diese neue Ampel nicht näher erläutert. Sollte es sich dabei um eine Bedarfsampel handeln, sind Störungen für den ÖPNV zu erwarten, da hier eine hohe Querungsfrequenz zu erwarten ist. Wenn es sich um eine geschaltete Ampel handelt, sollte sichergestellt sein, dass der ÖPNV diese Ampel nach der Querungsphase des Knotenpunktes Goserie/Kurt-Schumacher-Straße ebenfalls freischaltet. Dennoch sind auch (wie an vielen Ampelquerungen in der Innenstadt) Verstöße durch Rotlicht-Läufer oder unachtsame Passanten zu erwarten (siehe Einwände für Abschnitt 2).

### 3.2. Zu Lageplänen „VA 4 LA 1“, Abschnitt 3: Taxen-/Ladehalteplätze

**Einwand:** Auf dem Lageplan „VA 4 LA 1“ sind in Höhe des Hauses Kurt-Schumacher-Straße Nr. 32 „6 Taxenstellplätze bzw. Lieferr/Laden“ vorgesehen. Es ist zu bezweifeln, dass Anlieferer von Geschäften in der Kurt-Schumacher-Straße von extra ausgewiesenen Ladezonen Gebrauch machen, die möglicherweise etliche Dekameter von den zu beliefernden Geschäften entfernt sind. Schon heute sind vermehrt Parkende in zweiter Reihe zu beobachten. Heutzutage kann die Stadtbahn noch an diesen haltenden Fahrzeugen vorbeifahren. In Zukunft sind Störungen der Linien 10 und 17 durch auf den Gleisen stehende Fahrzeuge zu erwarten (siehe auch Einwand A.6.). Zudem wäre eine Anlieferung auf dem angewiesenen Platz nicht möglich, wenn dieser eventuell komplett durch Taxen belegt wäre, bzw. es stünde nur eingeschränkter Platz zur Verfügung.

Der Nahverkehrsplan 2008 als auch 2014 stellt unter Punkt 2.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstrecken (S. 231) fest: *„Beim straßenbündigen Bahnkörper besteht die Problematik, dass der Gleisbereich vom Individualverkehr mitbenutzt wird. Dadurch entstehen einerseits Störungen des Stadtbahnbetriebes durch den Kfz-Verkehr [...] und andererseits höhere Instandhaltungskosten des Gleiskörpers durch zusätzliche Schäden an der Eindeckung infolge der Mitnutzung durch Pkw und Lkw. [...] Aus diesen Gründen und wegen der höheren Lärmbelastigung der Anlieger sind straßenbündige Bahnkörper aus ÖPNV-Sicht möglichst zu vermeiden“.* Der NVP ist laut PBefG § 8 (3) von Belang.

Generell ist die Innenstadtstrecke der D-Linie in den Abschnitten 3 (Kurt-Schumacher-Str. und Goethestr.) sowie 2 und 1 als Neubaustrecke mit einem hohen Anteil straßenbündiger Gleise unter Mitbenutzung des MIV geplant. Dadurch entstehen signifikante gegenseitige Behinderungen von ÖPNV und MIV durch Einpark-, Anliefer- und Absetzvorgänge, die ein fahrplangerechtes Fahren bezweifeln lässt. MIV-Stausituationen zwingen die Bahnen zum Warten oder Stillstand. Durch absehbar hohe Instandhaltungskosten als auch Störungen im Betriebsablauf steht die Neubaustrecke allgemein im Widerspruch zu den genannten Vorgaben beider Nahverkehrspläne.

### 3.3. Zu Lageplänen „VA 4 LA 1“, Abschnitt 3: Mendini-Haltestelle

**Einwand:** Im Bericht wird auf Seite 25 geschildert, dass die schwarz-gelbe Haltestelle von Alessandro Mendini zu Bushaltestellen der Üstra-Linien 128 und 134 umfunktioniert werden. Dadurch rücken diese 5 Meter näher an die Gebäude der Kurt-Schumacher-Straße heran und werden rund 18 Meter in Richtung Westen verschoben. Es ist zu prüfen, ob sich durch die Heranrückung der recht hohen, kastenförmigen Haltestellengebilde keine Verschattung der Geschäftszeilen an der Kurt-Schumacher-Straße 34 bis 38 ergeben.

Gleichzeitig ergeben sich durch die Lage der neuen Bushaltestellen verlängerte Umsteigewege zum Hochbahnsteig Steintor. Dies betrifft Fahrgäste der Buslinien 128 und 134 aus der Celler Straße, die weiter in Richtung Linden fahren. Der Umsteigeweg verlängert sich dadurch um 170 Meter gegenüber einer Straßenüberquerung in heutiger Lage und widerspräche der in den Berichten häufig genannten erzielten *„kurzen Umsteigewegen“*.

### 3.4. Zu Lageplänen „VA 4 LA 1“, Abschnitt 3: Rückbau freier Rechtsabbieger Goseriede/Kurt-Schumacher-Str.

**Einwand:** Der Rückbau des freien Rechtsabbiegers vom Steintor in die Kurt-Schumacher-Straße ist zu bemängeln. Die zwei heute auf einer Verkehrsinsel stehenden Bäume bilden geplant die Ecke an der Kurve der Stadtbahn in Richtung Hauptbahnhof. Abbieger in diese Richtung müssen dann die kreuzende Stadtbahn abwarten, das betrifft auch die einfahrenden Regiobusse, die sich dann dem Tempo der Stadtbahn anzupassen haben und hinter der Bahn bei möglichen Störungen mitbetroffen wären.

Die zwei Bäume sollten wegfallen, um einen zusätzlichen Abbieger in die Kurt-Schumacher-Straße zu ermöglichen, der parallel zu der Stadtbahnkurve zu liegen kommt. Der MIV könnte sich somit der ohnehin langsam in der Kurve fahrenden Bahn entziehen und parallel an ihr vorbeifahren. Der Entfall von vorhandenen Bäumen wird in den Erläuterungsberichten stets mit der Anpflanzung der neuen zahlreichen Baumreihen aufgewogen (z. B. Seite 27: *„Im Baubereich entfallen fünf Bäume, welche wiederum durch 45 geplante Bäume vor Ort ersetzt werden.“*

### 3.5. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“, Station Steintor

**Einwand:** Im Lageplan „VA 4 LA 1“ finden sich wie in Einwand A.5. erwähnt die Bauten der –1-Anlagen in hellblau wieder. Diese zeichnen in groben Umrissen auch die Grenzen der darunter liegenden –2- (C-Linie) und –3-Ebene (D-Linie) ab. Besonders unterhalb des mittigen Steintorplatzes zeichnet sich die kreuzende Vorleistung zur D-Linie mit ihrer charakteristischen 60°-Winkelung und zwei provisorischen Abschlusswänden ab. Die 60°-Winkelung spiegelt sich im Übrigen in der gesamten Stationsgestaltung wider (siehe auch Einwand A.5.).

In den Stationen Hauptbahnhof (Fertigstellung 1975) und Steintor (Fertigstellung 1984) befinden sich umfangreiche bauliche Vorleistungen in Form von im Rohbau fertigen Umsteigestationen und Betriebsanlagen für die D-Linie. Der Wert dieser Bauten beträgt umgerechnet nach heutigem Kostenstand über 14 Mio. €. Am 14. Februar 1992 berichtete die HAZ: *„Für die bereits fertiggestellten Bauten der geplanten Stadtbahnlinie D sind [...] bereits rund 28 Millionen Mark ausgegeben worden. [...] An den tatsächlichen Kosten haben sich der Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 12,1 und das Land mit weiteren 5,6 Millionen Mark beteiligt“*.

Diese Vorleistungen zur D-Linie wurden bisher nicht in Betrieb genommen. Die Abschreibungsdauer von Tunnelanlagen soll sich auf 100 Jahre belaufen. Durch den Bau der neuen oberirdischen Neubaustrecke der D-Linie wäre dokumentiert, dass man die unterirdischen Vorbereitungen dauerhaft nicht nutzen würde.

Die Genehmigungsbehörden sollten den Sachverhalt überprüfen, den Haltestellen-Ausbau an den Haltestellen Hauptbahnhof (Abschnitt 1) und Steintor (Abschnitt 3) nun in der oberirdischen Variante zum zweiten Mal fördern zu müssen. Es ist zu prüfen, ob eine Rückzahlung von bereits in erheblicher Menge geleisteten Fördermitteln bei Genehmigung der Neubaustrecke in Betracht zu ziehen ist.

### 3.6. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ sowie Pläne „S AG3 GR 1“ bis „S AG3 GR 3“, „S AG3 SN 1“, Fahrstühle Steintor

**Einwand:** In der Nähe des Hochbahnsteigs Steintor als auch in der Station selber sind Fahrstuhlanlagen geplant, um die Umsteigewege vom Bahnsteig in die U-Bahn-Station zu verkürzen. Die genannten Pläne und Schnitte vermitteln, dass dabei drei getrennte Anlage entstehen: ein Fahrstuhl von der Straßenebene zur Verteilerebene, zwei von der Verteilerebene zu den Bahnsteigen der C-Linien.

Im Bericht werden Varianten zur Standortfindung vorgestellt (S. 35 ff.). Dort heißt es: *„Ein innerhalb der Tunnelwand bis zur Bahnsteigebene führender Aufzug, der den stadtauswärtigen Bahnsteig umsteigefrei angebunden hätte, würde an der Oberfläche mitten in der Fußgängerquerung liegen und nicht nur die Laufbeziehungen zwischen dem Platz am Steintor und der Langen Laube unverträglich stark einschränken, sondern auch die Sichtbeziehungen stören.“* Damit sind mehrere Chancen für eine umsteigefreie Aufzugsverbindung vergeben worden. Der Bau von zwei zusätzlichen Aufzugsanlagen, die zusätzliche Bau- und Unterhaltungskosten generieren, wäre überflüssig.

Ein innerhalb der Station bis zur –2-Ebene durchgezogener Fahrstuhl wäre topographisch durchaus machbar gewesen, wenn die Fußgängerquerung zur Langen Laube zusammen mit den anderen geplanten Querungen etwas nach Süden verlagert und geringfügig verschmälert sowie zusammenrückend angelegt werden. Laut City

2020 wird die Bebauung des Steintorplatzes angestrebt, wodurch sich eine Neuanlage der Seitenräume und des Steintorplatzes ergeben würde. Geplante Hochbauten links und rechts der hier erwähnten Sichtachse Georgstraße–Lange Laube würde selbige ohnehin stark einschränken, sodass die Aufzugspositionierung durchaus zugunsten einer umstiegsfreien Anlage erfolgen könnte.

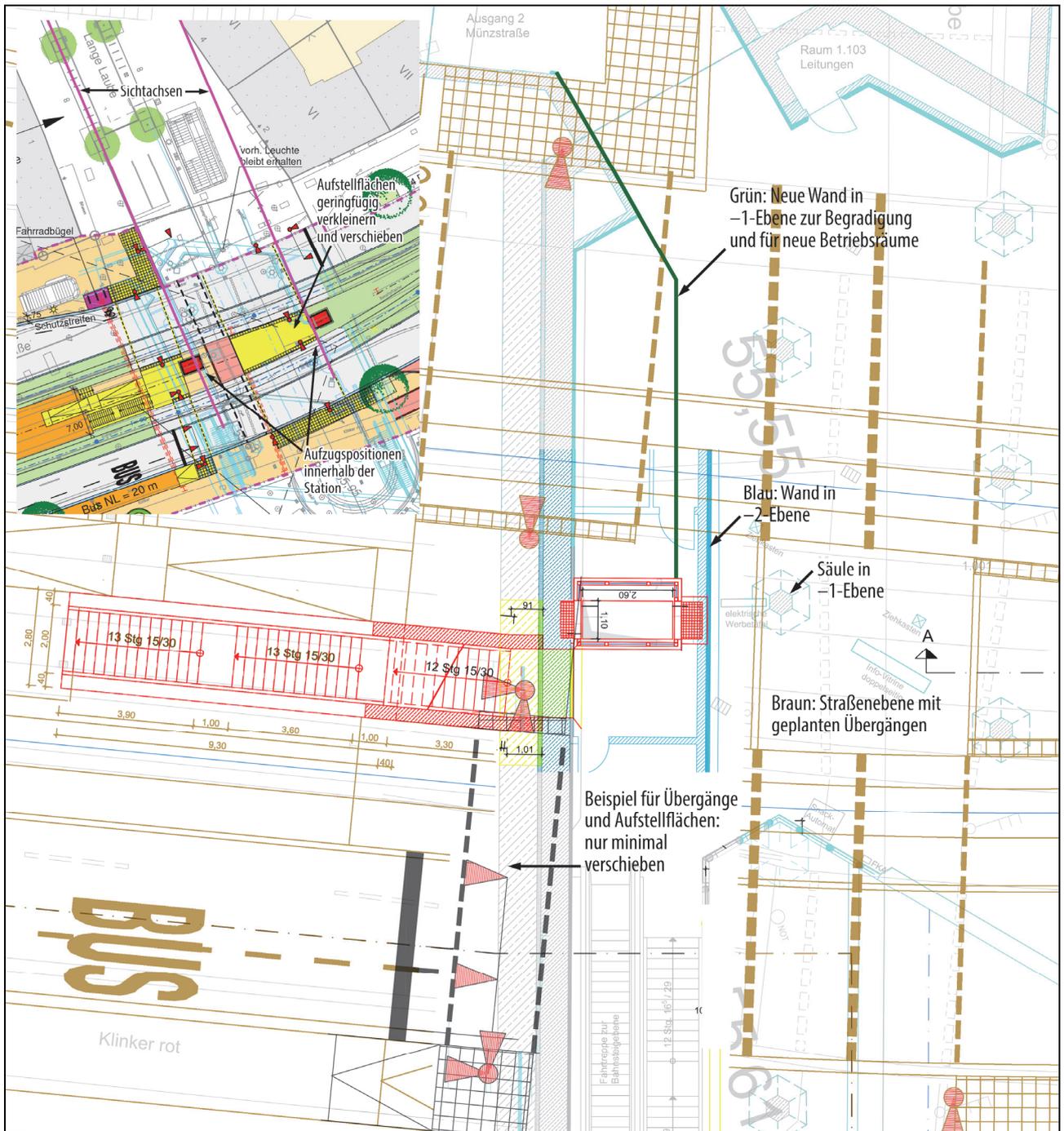
Ein weiterer Aspekt ergibt sich durch die Aufzugsanlage außerhalb der Station. Dadurch entsteht in der Verteilerebene ein enger, uneinsehbarer Rücksprung bei der Fahrstuhl-Anlage. Hier kann es in diesem durch das Nachtleben frequentierten Bereich schnell zu unzumutbaren Verunreinigungen kommen (siehe S AG 3 GR 2). Eine soziale Kontrolle durch Blickbeziehungen ist durch lange Mauervorsprünge sowie von weitem durch die umliegenden schräg stehenden Infovitrien und Werbetafeln kaum gegeben und kann die Anlage vor derartigem Vandalismus kaum schützen. Hierdurch entstehen auch unnötige Angsträume für Fahrgäste, wodurch insgesamt eine Nutzungsmeidung eintreffen würde.

Ein Vorziehen der Aufzugsachse innerhalb der Station mit Abschluss der Aufzugstür mit den Betriebsräumen auf der –2-Ebene sowie besserer Zugangslage in der Verteilerebene (untersuchte Variante 2 vom März 2014) würde derartige Probleme vermeiden und zugleich ein umsteigefreies Durchfahren ermöglichen. Die Aufzugsanlage an der Straßenebene steht „stadteinwärts“ zudem nur in Parallelität mit den Bäumen der Langen Laube, rechts verschmälert sich ihre Straßenflucht ohnehin (Häuser Lange Laube 2 bis 6, von ca. 31 m Kante Münzstraße zu ca. 21 m, beginnende Häuserflucht Haus Nr. 8). Der Aufzug „stadtauswärts“ in Variante 2 würde also an der Straßenebene parallel zu diesen Häuserkanten liegen. Eine Sichtachse ist demnach kein hochzuhaltender schützenswerter Grund für eine verschlechterte Betriebsanlage.

Dies gilt ebenso für einen durchgezogenen Fahrstuhl auf der Südseite in unmittelbarer Nähe des Hochbahnsteigs. Dieser könnte ebenso wie sein nördliches Pendant bis zu den Bahnsteigen reichen und eine ideale barrierefreie Umsteigemöglichkeit zu den Bahnen in Richtung Kröpcke anbieten. Die Anlage auf der Straßenebene würde sich in unmittelbarer Nähe der nördlichen Abgangsrampe und neben der neu geplanten Abgangstreppe befinden. Eine Störung der Sichtachse wäre auch hier kaum gegeben, weil der Aufzug wie erwähnt in Flucht zu den Bäumen der Langen Laube stehen würde. Die Anlage befände sich auf einer zweiten mittigen Fußgänger-Aufstellfläche, die aber ebenfalls problemlos etwas nach Süden Richtung Bahnsteig verschwenkt und geringfügig verschmälert werden könnte. Der Fußgängerfluss ist durch diesen Standort dennoch zu allen Seiten und in alle Richtungen gewährleistet. Beide geplanten Aufstellflächen und eine mittig angelegte Fahrrad-Kreuzung (mittig von der Langen Laube kommend) müssten etwas zu versetzen sein und zueinander zusammenrücken – alle Flächen sind derzeit noch im Schnitt 4 Meter südlich bzw. 3 Meter nördlich voneinander getrennt, dieser Raum könnte verringert werden.

Lediglich eine Säule in der Verteilerebene würde die Option eines zweiten Standortes womöglich stören, zudem müsste eine quer stehende Werbetafel direkt daneben entfernt werden, um Laufbeziehungen zum Rolltrep-penabgang Richtung Kröpcke nicht zu verstellen. Generell ermöglicht die Aufzugsposition aber auch die Anlage von weiteren Betriebsräumen in südlicher Lage der Verteilerebene, um die Wandfluchten zum Treppenausgang Münzstraße zu erhalten und uneinsehbare Rücksprünge zu vermeiden. Topographisch sind jedoch innerhalb der Station liegende Aufzüge machbar.

Lagepläne zur untersuchten Variante 2 (Aufzug zum Gleis Richtung Königsworther Platz) sind beim Auftraggeber anzufragen und einzusehen. Anhand einer eigenen Ideenskizze durch Überlagerung der verschiedenen Plan-Ebenen der eingereichten Variante 1 ist die Lage eines zweiten Fahrstuhls ersichtlich und zeigt auf, dass dieser durchreichend und innerhalb des Stationsgebäudes sowie kaum störend an der Straßenebene innerhalb nur leicht verringerter Aufstellflächen durchaus machbar wäre (siehe Grafik nächste Seite):



Durch die Anlage von zwei durchgezogenen Aufzügen würden sich die Umsteigewege und -zeiten verringern und den zusätzlichen Bau von zwei separaten Einzelfahrstühlen überflüssig machen, was Bau- und Betriebskosten sparen würde. In toto würden damit die Vorteile überwiegen, die eine im Bericht übertrieben erwähnte „*unverträglich stark einschränkende*“ Laufbeziehung oder Störung der vermeintlichen Sichtachse allein in niedriger Lage vernachlässigbar scheinen lässt.

Es gibt weitere Aspekte der Fahrstuhl-Anlage auf der Straßenebene, die sich störend auf den Betrieb bzw. der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auswirken könnten. Der Standort der geplanten Aufzugsanlage könnte z. B. Stadtbahnfahrer in Richtung stadtauswärts Fußgänger zu spät erkennen lassen. Generell sind Rotlicht-Verstöße von Fußgängern am Überweg zur Langen Laube zu beobachten, hier könnten Passanten hinter dem Aufzug plötzlich hervortreten und die Bahn zu einer Vollbremsung zwingen. Ein zweiter Kritikpunkt ist, dass mit der vorgelegten Planung von nur einem Aufzug in die -1-Ebene in nördlicher Lage Umsteiger mit Gepäck, Kinderwagen oder Rollfahrer die Fußgänger- und Radfahrer-Aufstellflächenflächen kreuzen müssen. Bei starker Passantenfrequenz vom Steintorplatz Richtung Lange Laube entstehen dadurch womöglich gefährliche Kreuzungs-

ströme zum Fahrstuhl, besonders durch kreuzende Radfahrer. Wenn wie oben zwei Fahrstühle angelegt würden, erübrigte bzw. verringerte sich eine derartige Kreuzung von Umsteigerelationen.

### 3.7. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ sowie Pläne „S AG3 GR 1“ bis „S AG3 GR 3“, „S AG3 SN 1“, Treppenabgang Steintor

**Einwand:** Im Bahnsteig Steintor ist eine feste Abgangstreppe in die darunterliegende Station geplant. Durch die im Juli 2014 ebenfalls schon festgelegten Wettbewerbsentwürfe zu den Hochbahnsteigen Hbf./Raschplatz und Steintor aus dem Architektenbüro Bünemann und Kollegen zeichnet sich ab, dass der Treppenabgang nicht witterungsgeschützt ist, da diese Konstruktion nur die Achse der Abgangsrampen abdeckt, dies zudem leicht asymmetrisch. Das Dach ist in seiner Gesamtgestaltung zu wuchtig, bedeckt nur knapp ein Drittel der Bahnsteigfläche durch Aussparungen in der Dachdecke und bietet den wartenden oder umsteigenden Fahrgästen unzureichenden Schutz vor Wind und Wetter (siehe Visualisierungen der Transtec). Besonders der Umsteigeweg aus der Station zur Mitte des Hochbahnsteigs über die neue Treppe ist durch die asymmetrische Längsausrichtung des Daches komplett wetterausgesetzt und ungenügend. Darunter leidet ebenso die sehr frei liegende Bahnsteigkante des Gleises Richtung Hauptbahnhof.



Visualisierung HBS Steintor, Transtecbau

Eine Dach-Nachrüstung bzw. Umdeckung zumindest des Treppenabgangs wäre erwägenswert, um die neue Umsteigerelation für Fahrgäste attraktiv zu halten, da es sich um eine sehr stark nachgefragte Haltestelle und Hauptumsteigestation handelt.

### 3.8. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“, Hochbahnsteig und Treppenabgang Steintor

**Einwand:** Im Hochbahnsteig Steintor sind am nördlichen Abgang zur Langen Laube der oben erwähnte Treppenabgang, eine mittig eingeschobene Rampe sowie eine kleine Treppe geplant. Daraus resultieren eine schlauchartige Breite von 2,00 m für den Treppenabgang, 1,70 m für die Rampe und ca. 1,35 m für die kleine Bahnsteigtreppe. Zugunsten der Rampe und des Treppenabgangs sollten diese Maße durch leichte Ausdehnung der Bahnsteigfläche am Nordkopf verbreitert werden, etwa um 50 cm. Es ergäben sich dann ca. 2,20 m für den Zugang zur Verteilerebene und großzügigere ca. 2,20 m für die Rampe mit dem größten Fahrgastzustrom (oder zumindest das Verhältnis 2,00 m und 2,50 m Rampe).

Das Problem von minimal bemessenen Zugangsrampen wurde schon im Einwandsverfahren der Abschnitte 1 und 2 dargestellt, am Hochbahnsteig Hbf./Rosenstraße. Dort ist die Zugangsrampe Richtung Hbf. 2,50 m breit und stellt schon aufgrund dieser recht minimalen Breite einen Flaschenhals für die Umsteiger in Richtung Hauptbahnhof dar. Die Kanalisierung von Umsteigewegen mit nur 2,50 m Breite wurde im Erläuterungsbericht für Abschnitt 2 wie folgt beschrieben: *„Die Fahrgäste, die den Hochbahnsteig verlassen wollen, müssen ggf. (in einer mindestens befriedigenden Verkehrsqualität) an der Rampe kurz warten“*. Nicht zuletzt wird verharmlost beschrieben, dass *„dichtes Fahrgastaufkommen und ein gewisses Gedrängel in den Zu- und Abgangsbereichen von Haltestellen [...] an zahlreichen Haltestellen und Stationen“* auftreten würde und damit legitim wäre. Letzteres hat die Üstra in einem Schreiben an die NLStBV nicht bestätigt (siehe auch Einwand 4.1.).

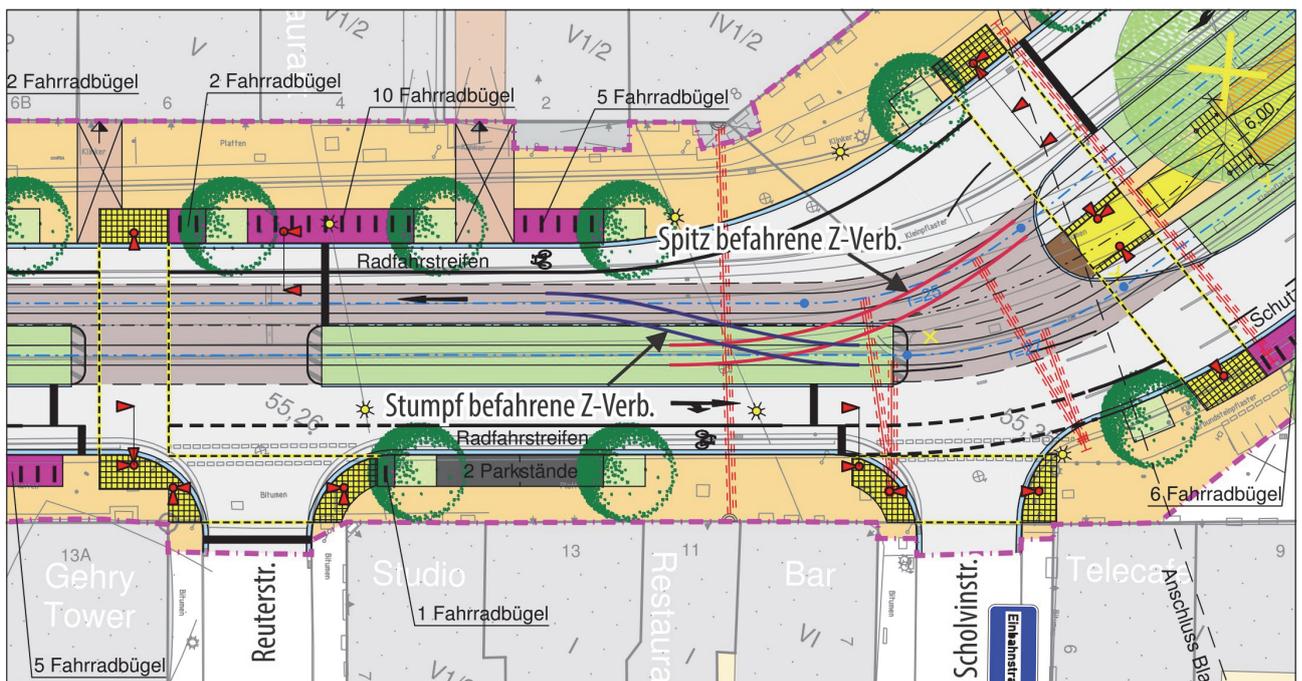
Es ist also unergründlich, warum am Hochbahnsteig Steintor die Zugangsrampe für den Fahrgast-Hauptstrom dort mit minimalsten 1,70 m eingeplant wurde. Am Südeingang befinden sich ca. 1,70 m breite Bahnsteigzungen und eine 2,50 m Rampe. Zugunsten der Ausdehnung der wichtigeren Zugänge mit den höheren Fahrgastströmen ist deshalb eine leichte Verbreiterung der nördlichen Flächen auszuführen. Gleichzeitig könnte bei einer solchen Umplanung die südliche Bahnsteigfläche in der Breite minimiert werden, was zu großzügigeren Kurvenradien an der Einmündung in die Goethestraße führen würde. Diese sind mit 25 m wiederum – wie entlang der gesamten Neubaustrecke – sehr eng und garantieren keine schnelle und weiche Kurvenfahrten (siehe Einwand A.8.) Größere Radien würden zudem das Kurvenquietschen leicht verringern können.

### 3.9. Zu Lageplan „VA 4 LA 2“, Hochbahnsteig Steintor

**Einwand:** Die Planungen zur Neubaustrecke sehen in den Abschnitten 1 bis 4 auf einer Strecke von 1,5 km keinerlei Wendemöglichkeiten in den Gleisanlagen vor. Bei Störungen in der Innenstadt, z. B. durch Unfälle, Demonstrationen oder Rettungseinsätze, verbleibt nach wie vor nur aus Ahlem kommend die Umleitung über Goetheplatz in den A-Tunnel. Diese Umleitungstrecke entspricht übrigens dem Hauptteil der „Scheelhaase-Lösung“ (siehe Einwand A.4.).

Vor dem Hochbahnsteig Steintor sollte im Bereich zwischen Scholvin- und Reuterstraße deshalb eine Z-förmige Gleisverbindung aus zwei Weichen eingeplant werden. Nördlich des Bahnsteigs lägen diese zwar nicht im Straßenraum, der besondere kurze Bahnkörper würde jedoch keine ausreichenden Aufstellflächen zum Rangieren bieten, wo Bahnen dann eventuell den Knotenpunkt Goseriede kurzzeitig zustellen würden.

Bei zu erwartenden Störungen in der Kurt-Schumacher-Straße oder am Hauptbahnhof könnten die Züge dann zumindest in der westlichen Citylage enden und müssten nicht die Umleitungstrecke A-Tunnel belasten. Eine Z-förmige, spitz befahrene Verbindung wäre in der Kurve aus der Goethestraße zum Bahnsteig machbar, wobei das Richtung Hbf. führende Gleis auf das an der Münzstraße liegende Gleis trifft. Die erste Weiche befände sich im Rasengleis (vor Scholvinstraße 7, „Sansibar“), die zweite kurz vor der neuen Fußgängerquerung vor Münzstraße 7. Ist eine Spitzbefahrung aus Sicherheitsgründen nicht erwünscht, ließe sich eine stumpf befahrene Z-Verbindung nur in der Goethestraße realisieren. Etwa wiederum aus dem kurzen Rasengleis-Abschnitt heraus vor Scholvinstraße 7 schwenkt sich diese Verbindung auf das Richtung Leibnizufer führende Gleis, ca. vor Goethestraße 2. Die mögliche Lage derartiger Betriebsgleise zeigt die Ideenskizze:



### 3.10. Zu Lageplan „VA 4 LA 2“, Fahrradbügel

**Einwand:** Entlang der Neubaustrecke wird eine Flut von begleitenden Fahrradbügeln geplant. Die obige Ideenskizze zeigt auch, dass vor den Läden der Goethestraße Nr. 2–6 Fahrradbügel geplant sind, wodurch die Möglichkeit zur Anlage von PKW-Stellplätzen vergeben wurde. Hier befinden sich heute eine Bar, Restaurants und Märkte, wobei häufige Anlieferfahrten stattfinden, die noch im Straßenrand halten und parken können. Dies ist zukünftig nicht mehr möglich. Wie beschrieben wird es durch die gleichzeitige Anlage vom stadtauswärtsführenden Gleis und dem MIV zu Verkehrs- und Stausituationen kommen, wenn Anlieferverkehr dort halten sollte. Eine Pulkführer-Fahrt der Stadtbahnen in die Goethestraße wäre damit hinfällig (siehe auch Einwand A.6.). Im Bericht dazu heißt es auf S. 32, dass „[...] die Stadtbahn die Haltestelle Steintor in Fahrtrichtung Goetheplatz als Pulk führendes Fahrzeug verlassen und bei entsprechender LSA-Steuerung bis zur Haltestelle Goetheplatz ungehin-

dert durchfahren“ könnte – wenn auf dem gemeinsamen Gleis zwischen Goethestraße Nr. 2 bis 16 kein Wagen stehen sollte, selbst für wenige Minuten nicht.

Um unnötige Behinderungen im Anlieferverkehr bzw. Konflikte mit dem ÖPNV sowie Verstöße gegen die StVo zu vermeiden, sollten die unnötigen Fahrradbügel vor Goethestraße 2 bis 6 ersatzlos entfallen und durch zwei bzw. drei Parkstände ersetzt werden. Dabei ist zu prüfen, ob die eingezeichneten schmalen Hofeinfahrten heute überhaupt durch Fahrzeuge genutzt werden und dementsprechend als Freihalteflächen zur Goethestraße entfallen könnten.

### **3.11.** Zu Lageplan „VA 4 LA 2“, neue Knotenpunkte Scholvinstraße und Reuterstraße

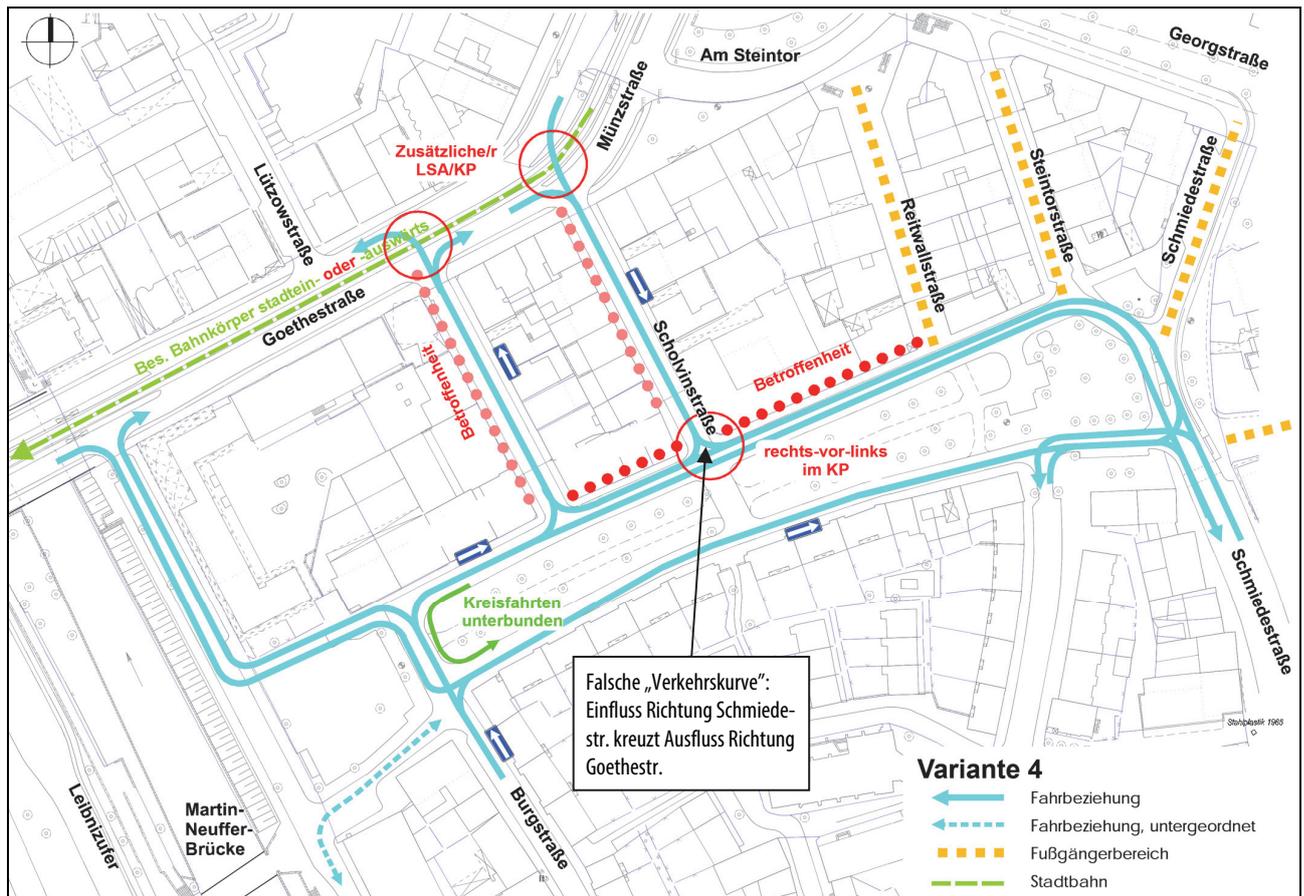
**Einwand:** Im Einwand A.6. wird ausführlich die Anlage der neuen Knotenpunkte Scholvin- und Reuterstraße behandelt. Betont werden muss erneut, dass sich dadurch in der Georgstraße auf einer Strecke von ca. 230 Meter vier Ampelkreuzungen ergeben (von Goethestr. 13a, Gehry-Tower bis Einmündung Kurt-Schumacher-Straße). Dass diese vier Knotenpunkte untereinander kommunizieren und etwa für eine Fahrrelation (z. B. Goethestr. Richtung Goserie) eine „grüne Welle“ schalten, darf bezweifelt werden, sodass es vermehrt zu rotbedingten Ampelhalten kommen wird. Durch diese MIV-Haltesituationen entstehen Lärm- und Umweltbeeinträchtigungen, die die Geschäftslage in der Goethestraße zusätzlich belasten werden.

Weiterhin sind dadurch die allgemeinen Probleme durch mögliche Stausituationen zu nennen. Der abbiegende Ausfluss des Altstadtverkehrs aus der Reuterstraße sowie der von der Münzstraße linksabbiegende Einfluss des Altstadtverkehrs in die Scholvinstraße kann, sobald es in diesen Seitenräumen zu Problemen kommt, zu Stausituationen führen, die sich bis in die Knotenpunkte hineinziehen. Beeinträchtigungen des ÖPNVs sind dadurch zu befürchten. Ebenso ist durch die gleichzeitige Durchschaltung der beiden neuen Knotenpunkte die Goethestraße auf Rot gestellt, was ebenfalls zu belastenden Rückstaus (vor der Üstra-Remise, bezeichnenderweise vor der Klimaschutzagentur) führen wird (siehe auch folgender Einwand 3.12.). Generell sind ebenfalls in den Verkehrssimulationen von SHP vermehrte Wartezustände vor Rot-Ampeln in der Reuterstraße zu beobachten, die sich dann wiederum bis zum Marstall hinziehen könnten und die enge Straße nachteilig belastet.

Der durch die Knotenpunkte Reuter- und Scholvinstraße unterbrochene besondere Bahnkörper hat nur eine Längenausdehnung von 41 Metern. Ein Zwei-Wagen-Zug, der möglicherweise vor dem Knotenpunkt Scholvinstraße zum Halten käme, könnte den Knotenpunkt Reuterstraße behindern (Zwei-Wagen-Zug TW 6000: Länge ca. 56 m).

Nicht zuletzt ergeben sich durch die Anlage Scholvinstraße Einfluss Richtung Altstadt und Reuterstraße Ausfluss von Altstadt kommend am Marstall im Hauptstrom eine Kreuzung dieses Fahrstroms, der eine gefährliche Rechts-vor-Links-Situation entstehen lässt. Wenn diese Ecke (Scholvinstraße/Marstall) unreguliert dem Verkehr überlassen wird, sind Unfälle durch Missverständnisse vorauszusehen. Ebenso ergibt sich durch die genannte Anlage ein möglicher „Kreisverkehr“, der besonders im Rotlichtviertel den Freier-Suchverkehr fördern würde. Ähnliche Szenarien mussten in der nördlichen City rund um die Brüderstraße im Odeonviertel mit neuen Straßenregelungen unterbunden werden. Die Gesamtverkehrssituation bildet eine Grafik der LHH ab (wobei der Verkehrsfluss besonders bei der Rechts-vor-Links-Situation in Richtung Altstadt in seiner Relation als kreuzender Strom falsch eingezeichnet ist), siehe nächste Seite.

Es ist abzulehnen, dass der Stadtbahn-ÖPNV erneut (siehe Planung D-Linie 2012 mit angedachtem, aber verworfenem Abriss der Raschplatz-Hochstraße) als willkommene Gelegenheit zur vorgezogenen Umsetzung einer durchaus fragwürdigen Verkehrsplanung herangezogen wird, wenn sich solche Maßnahmen eigentlich eher durch stadtplanerische Zielsetzungen erzielen sollten. Es heißt folgerichtig im Bericht S. 26: *„Dieses Erschließungskonzept entspricht den im Masterplan Mobilität 2025 konzeptionell dargestellten und auf den Ergebnissen aus Hannover City 2020+ aufbauenden Verkehrskonzept für die Innenstadt, welches als Handlungsschwerpunkt im Masterplan hervorgehoben und beschlossen wurde. Eine Umsetzung wäre im Zusammenhang mit einer Bebauung des Steintorplatzes zu sehen und wird nun durch den Streckenausbau der Stadtbahnstrecke vorgezogen.“*



**3.12.** Zu Lageplan „VA 4 LA 2“, besonderer Bahnkörper Goethestraße Fahrtrichtung stadteinwärts

**Einwand:** Auf dem vom Leibnizufer Richtung Steintor führenden Gleis ist ein besonderer Bahnkörper mit Raseneindeckung vorgesehen, der nur von den vorgenannten neuen Knotenpunkten unterbrochen wird. Sollte es an diesen Knotenpunkten zu Stausituationen durch den MIV kommen, könnten Rettungs- und Einsatzfahrzeuge aufgestaut werden. Aufgrund der Ausgestaltung als (womöglich tiefliegendes) Rasengleis ist der Bahnkörper eine parallele Barriere, der ein problemloses Ausweichen nicht mehr ermöglicht wie etwa ein aufgepflastertes Gleis (z. B. Podbielskistraße). Der Bericht prognostiziert Stausituationen auf Seite 32 und den Vorteil einer alleinigen Bahn-Vorbeifahrt, „[...] da die Stadtbahn an potentiell aufgestauten Kraftfahrzeugen an der LSA Scholvin- oder Reuterstraße auf dem besonderen Bahnkörper vorbeifahren kann.“ Einsätze von Krankenwagen oder Polizei (häufig besonders im Steintorviertel) können durch Aufstauungen deshalb behindert werden. Der Hauptzulauf von Einsatzfahrzeugen wird sich aus Richtung Leibnizufer von der Wache 10 (Calenberger Neustadt) oder der neuen Feuer- und Rettungswache 1 am Weidendamm ergeben.

**Einwände zur Planung Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitt 4 (Goetheplatz)**

**4.1.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (1) 1: „Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn... die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind“. Lageplan „VA 4 LA 1“, Hochbahnsteig Goetheplatz

**Einwand:** Die Sicherheit des Betriebes wird im Abschnitt 4 besonders auf dem geplanten Hochbahnsteig „Goetheplatz“ in Frage gestellt. In einem Vortrag aus dem internen Planungskreis „Projekt 10/17“ vom Dezember 2013 werden die „Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs“ auf Hochbahnsteigen besprochen. Hier wird die Verkehrsdichte in Personen je m<sup>2</sup> bewertet und in sechs Stufen von A (entsprechend Schulnote 1) bis F (Schulnote 6) eingeteilt. Auf dem Hochbahnsteig Hbf./Rosenstraße (Abschnitt 2) kommt es bei den Gehbewegungen ver-

mehrt zu Fahrgast-Staus und Behinderungen – hier wurde für mehrere Halte-Situationen minutenlang die Qualitätsstufe E erreicht, also „mangelhaft“!

Spitzen ergeben dort 192 potentielle Fahrgäste für eine Fahrt. Auf den HBS Goetheplatz werden sogar bis zu 320 Personen prognostiziert. Im Protokoll des Planungskreises vom 25.05.2014 heißt es: „Die üstra stellt Ihre Analyse zu heutigen Auslastungen der Haltestellen Goetheplatz und Clevertor und den Prognosen der Entwicklung nach Wegfall der Haltestelle Clevertor vor. Als Ergebnis werden höhere Spitzenbelastungen als an der Haltestelle Rosenstraße/Hauptbahnhof ermittelt. Die üstra schlägt vor, die Haltestelle auf 55 m Länge zu verlängern.“ Die Folien aus einem Vortrag der Üstra im internen Planungskreis vom 25.05.2014 sind beigefügt, ebenso eine Bildersammlung der heute bei Schulschlüssen gedrängten Situation (die Bilder wurden laut im PDF erhaltenen Dateinamen am 25.02.2014 kurz nach 13 Uhr aufgenommen).

üstra Hanseische Verkehrsbetriebe AG

### Potentielle Fahrgäste am Hochbahnsteig Goetheplatz

Ca. 320 Fahrgäste befinden sich auf dem Hochbahnsteig

Zum Vergleich: auf dem Hochbahnsteig Rosenstr. waren es ca. 270 Fahrgäste, für eine Fahrtrichtung sogar nur 192.

Richtung Ahlem			Richtung Hauptbahnhof		
Zeit	Gesamt	Abfahrten	Zeit	Gesamt	Abfahrten
07:00 - 07:10	43	1	07:00 - 07:10	37	1
07:10 - 07:20	24	2	07:10 - 07:20	21	2
07:20 - 07:30	130	3	07:20 - 07:30	51	2
07:30 - 07:40	<b>259</b>	1	07:30 - 07:40	<b>123</b>	2
07:40 - 07:50	246	2	07:40 - 07:50	33	2
07:50 - 08:00	85	3	07:50 - 08:00	62	2

➤ Wie der Hochbahnsteig Rosenstr. sollte der Mittelbahnsteig am Goetheplatz auf mindestens 55 m hinaus verlängert werden.

09.04.2014 | BÜ/BU - Malle Homschörger | üstra

üstra Hanseische Verkehrsbetriebe AG

### Heutige Situation an den Haltestellen Goetheplatz und Clevertor

Februar 2014  
Goetheplatz

09.04.2014 | BÜ/BU - Malle Homschörger | üstra

In einem Beispiel wurden folgende Belastungen dargestellt: Richtung Ahlem mit 1 Abfahrt sind im Zeitfenster 07:30–07:40 Uhr **259** Fahrgäste errechnet, Richtung Hauptbahnhof mit 2 Abfahrten sind im Zeitfenster 07:30–07:40 Uhr **123** Fahrgäste errechnet. Es heißt dazu: „Ca. **320 Fahrgäste** befinden sich auf dem Hochbahnsteig. Zum Vergleich: auf dem Hochbahnsteig Rosenstr. waren es ca. 270 Fahrgäste, für eine Fahrtrichtung sogar nur 192.“

Im Umfeld des Hochbahnsteiges Goetheplatz liegen mit der BBS 6 an der Braunstraße, den BBS 11 und 12 an der Andertenschen Wiese sowie der Grundschule Goetheplatz etliche Schulen, zudem sind mehrere Arbeitgeber wie z. B. das Mess- und Eichwesen sowie das Friederikenstift zu nennen. Außerdem ist als Mittelhochbahnsteig der Eckumstieg von den Linien 10 und 17 (Relation Schwarzer Bär–Ahlem) eine zusätzliche Belastung.

Überdies muss erwähnt werden, dass es Fahrgastverlagerungen aufgrund des Wegfalls der Haltestelle Clevertor geben wird. Besonders Schüler der BBS 12 werden deshalb eher den Weg über den Franz-Mock-Weg an der Leine zum Goetheplatz nehmen als den längeren entlang der Goethestraße zum Bahnsteig Steintor. Nicht zuletzt prognostiziert die Üstra in ihrem Vortrag einen Fahrgastzuwachs bis 2025 pro Jahr um 1%.

Mengenmäßig errechneten sich z. B. auf dem HBS „Hbf./Rosenstraße“ 1 bis 1,4 Personen pro m<sup>2</sup> in Bewegung, dieser Wert wird sich auf dem HBS „Goetheplatz“ ebenso ergeben, wenn nicht gar deutlich überschritten werden. Eine Längenausdehnung des Bahnsteigs von 45 auf 55 Metern wird nur wenig Milderung erzielen. Das Fazit muss lauten, dass zur Entzerrung der Fahrgastströme Bahnsteige breiter als 4 Meter werden müssen (HBS Steintor im Abschnitt 3 ist als einziger mit 7 Meter Breite geplant). Auf dem Bahnsteig sind durch umliegende Schulen vermehrt Fahrgäste mit Rucksäcken oder anderem mitgeführtem Gut zu erwarten, die dadurch mehr Bewegungsfreiheit und Platz in Anspruch nehmen müssen. Gedränge in Spitzenzeiten (Schulschlüsse, Pendlerspitzen oder einkaufsstarke Wochenendtage) darf bei Geh- und Wartebewegungen nicht zu einer Gefährdung führen.

Aus vorliegenden Unterlagen geht hervor, dass eine neue Berechnung der Qualitäten auf dem Hochbahnsteig Rosenstraße durch SHP Ingenieure vom 24. Oktober 2014 erfolgt ist. Die Genehmigungsbehörden sind angehalten, beim Auftraggeber und im Planungskreis nachzufragen, ob eine ähnliche Neubewertung für den Bahnsteig Goetheplatz vorliegt und welche Qualitätsstufen sich hier errechnen.

Der Erläuterungsbericht für Abschnitt 4 nimmt zu dieser Gefährdungsthematik keine Stellung. Es heißt auf S. 18 nur marginal: *„Zählungen haben ergeben, dass die hier zu erwartende Fahrgastwechselfrequenz für einen sicheren reibungslosen Ablauf der Ein- und Ausstiegsvorgänge eine größere Bahnsteigfläche erfordert“*, ohne weitere Grundlagen oder Zahlen zu liefern. Im Bericht für den Abschnitt 2 (Rosenstr.) fand eine kurze Thematisierung statt. Dort wurde u. a. verharmlost beschrieben, dass *„dichtes Fahrgastaufkommen und ein gewisses Gedrängel in den Zu- und Abgangsbereichen von Haltestellen [...] an zahlreichen Haltestellen und Stationen“* auftreten würde. Letzteres hat (wie erwähnt) die Üstra in einem Schreiben an die NLStBV nicht bestätigt (siehe auch Einwand 3.8.).

Eine mögliche Entzerrung dieser Fahrgastströme könnte die Umsetzung der zuvor untersuchten Variante (Bericht S. 21 ff.) von Seitenhochbahnsteigen sein, gleichzeitig unter Aufgabe der Linie 17. Die Einstellung der 17 würde die zuvor in Einwand A.7. erwähnte mangelhafte Kapazität der Wendeanlage Raschplatz stärken (besonders im Hinblick auf die mögliche Teilung der Stadtbahn im Westen zur Wasserstadt Limmer mit den Linien 10 und einer hypothetischen Linie 12) und zugleich den Eckumstieg über einen Mittelbahnsteig überflüssig machen. Relationen von Linden-Süd nach Linden-Nord bzw. in die westliche City-Randlage sind auch durch Buslinienumlegungen zu bewerkstelligen, die selbstverständlich nicht unbedingt die zuvor erwähnten Parallelverkehre stärken sollten. Seitenbahnsteige am Goetheplatz würden die Fahrgastmengen also womöglich sinnvoll trennen.

Eine mögliche Verunfallung von Fahrgästen aufgrund Gedränge auf einem Verkehrsbauwerk oder auf Zuwegungen ist intolerabel. Abhilfe schafft nur die Verbreiterung des Bahnsteiges. Dazu müssen die Nebenanlagen verringert werden, z. B. unter Aufgabe der Baumalleen. Die Sicherheit von Fahrgästen und von neu geplanten ÖPNV-Anlagen hat eindeutig Vorrang vor städtebaulichen Aspekten zu haben.

Planungen mit akzeptierten „Mangelhaft-Bedingungen“ für die Fahrgäste sind intolerabel. Das Zurückhalten von kritisch bewerteten Planungen bzw. deren Verharmlosung ist von den Genehmigungsbehörden zu hinterfragen.

#### **4.2.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (1) 1 (s. o.), Lageplan „VA 4 LA 1“, Hochbahnsteig Goetheplatz

**Einwand:** Am östlichen Abgang Hochbahnsteig Goetheplatz soll eine Abgangsrampe mit einer unsignalisierten Straßenquerung entstehen (Höhe Haus Goethestr. 37). Durch die oben erwähnten Schülerströme, die vom Gelände des Eichamts kommend den Bahnsteig erreichen wollen, entstehen unzumutbare Gefährdungen, besonders bei den beschriebenen Mengen an Schulanfängen und -enden. Auch die angedachten Taktverdichtungen im ÖPNV verstärken derartige Gefahren von Verunfallungen. An dieser Stelle ist die Querung der Goethestraße auf jeden Fall mit einer geregelten Ampelanlage auszustatten. Die Sicherheit der Fußgänger und Umsteiger von den angrenzenden Bushaltestellen wäre somit gewährleistet. Eine mögliche Aufstauung der Regiobus-Linien und des MIV (besonders in Fahrtrichtung Leibnizufer) ist dabei aber einzukalkulieren (siehe auch Folgeeinwand 4.3.).

#### **4.3.** Zu Lageplan „VA 4 LA 1“, Busstände Goetheplatz

**Einwand:** Die Haltestellen der Regiobus-Linien 300, 500 und 700 werden im Straßenraum parallel zum Hochbahnsteig Goetheplatz angeordnet (Bericht S. 24, Vorzugsvariante). Die Fahrbahn der Goethestraße ist inklusive Fahrradschutzstreifen nur 4,50 m breit. Das bedeutet, dass Autos haltende Busse nicht überholen können.

Durch das Auflaufen von drei Regiobuslinien und dem oben erwähnten hohen Fahrgastaufkommen ergeben sich zahlreiche Ein- und Ausstiegsvorgänge, die den Halt der Busse wesentlich verzögern. Diese Vorgänge können oft mehrere Minuten in Anspruch nehmen. Aufgrund des besonderen Bahnkörpers ist ein Überholen nicht möglich ist, dadurch entstehen Aufstauungen durch den MIV. Während von Richtung Leibnizufer kommend kaum Beeinträchtigungen, abgesehen von MIV-Wartezeiten, zu verzeichnen sind, entstehen Rückstaugefährdungen in Fahrtrichtung Leibnizufer. Autos müssen hinter den Bussen warten und können damit die Fußgängerquerung zustauen. Längere MIV-Staus stellen dann die südöstlichen Zufahrten des Goetheplatzes zu. Taxen oder Rettungs- und Einsatzfahrzeuge können aufgestaut werden.

Aufgrund der Lage des Hochbahnsteigs als parallele Barriere ist ein Ausweichen für Fahrzeuge nicht mehr möglich, was zusätzlich Einsätze von Krankenwagen, Feuerwehr und Polizei durch zeitintensive Einstiegsvorgänge

an den Buskaps behindern könnte. Der Hauptzulauf von Einsatzfahrzeugen wird sich zum Goetheplatz von der Wache 10 in unmittelbarer Nachbarschaft an der Feuerwehrstraße 1 oder vom Friederikenstift in der Humboldtstraße ergeben. Querschnitt 2 „VA 4 QS 2“ veranschaulicht die Blockadesituationen durch stehende Busse (wobei in Richtung Goetheplatz ein möglich haltender Bus nicht eingezeichnet wurde), durch die Barriere des Bahnsteigs und der Unmöglichkeit für den MIV zu Überholmanövern. Somit werden durch die Neuplanung die Rettung von Menschenleben bzw. Polizei- und Feuerwehreinsätze behindert.

Am 26. September 2014 wurde dem Planungskreis ein Vortrag von SHP gehalten. Darin wurden Simulationen von der Brühlstraße bis zum Glocksee zusammengefasst. Für den Goetheplatz wurden dabei zwei Varianten für den Gleisbereich stadteinwärts berechnet, eine mit straßenbündigem Bahnkörper und die Vorzugsvariante mit besonderem Bahnkörper. Die Beurteilung ergab, dass ein straßenbündiger Gleisbereich mit Überholmöglichkeit eines haltenden Regiobusses keine bedeutsamen Vorteile gegenüber der Variante mit besonderem Bahnkörper ergeben würde.

Eine Rückstauanalyse ergab folgende Werte, dass eine maximale Rückstaulänge ohne Behinderung der Kreisfahrbahn bei maximal 30 Metern festgestellt wurde. Dennoch resultiert aus dem SHP-Vortrag, dass sich bei haltenden Regiobussen in Richtung Leibnizufer maximale Rückstaulängen für den MIV von im Schnitt 100 m ergeben könnten. Dadurch wären die Kreisfahrbahn, die Einfahrt von der Feuerwehrstraße, eventuell der Einfluss von der Humboldtstraße und der Zulauf von der Braunstraße zugestaut. Aus Richtung Leibnizufer wird die Goethestraße mit im Schnitt 150 Metern maximal zugestaut.

Der Erläuterungsbericht nimmt dazu nur marginal auf Seite 28 Stellung: *„Der MIV wird zwar durch die Bushaltestellen im Straßenraum regelmäßig angehalten, kann aber dennoch in befriedigender Qualität abgewickelt werden.“* Diese Aussage muss zunächst aufgrund der Berechnungen angezweifelt werden. In der Verkehrsuntersuchung von SHP vom Oktober 2014 finden die möglichen Rückstauszenarien am Goetheplatz keine Erwähnung mehr. Es heißt dort zumindest auf Seite 7: *„Dies ergibt sich zwischen Leibnizufer und Goseriede im Wesentlichen durch die Notwendigkeit, die Knotenpunkte streng zu koordinieren, um Rückstaus zwischen den Knotenpunkten zu vermeiden. Ansonsten bestünde die Gefahr, dass Rückstaus in zurückliegende Knotenpunkte den Verkehrsablauf negativ beeinträchtigen.“*

Es bleibt zu befürchten, dass bei Rückstaus auf dem Goetheplatz Autofahrer in Richtung Leibnizufer einen parallelen Schleichweg über Clemensstraße und Am Kanonenwall benutzen werden. Die Lage der Bushaltestellen am Goetheplatz erscheint also insgesamt fragwürdig und verkehrstechnisch problematisch.

#### **4.4.** Zu Lageplan „VA 4 LA 1“, Gleiskreisel Goetheplatz

**Einwand:** Nach wie vor wird am Gleiskreisel Goetheplatz festgehalten. Diese Anlage mit sechs nicht komplett parallel tangierten Weicheneinläufen zwingen die Bahnen besonders in der Fahrtrichtung zum Leibnizufer mit 50 m längerem Weg (bzw. für die 17 in Fahrtrichtung Humboldtstraße) zum extrem langsamen Fahren mit unangenehmem ruckeligem Fahrkomfort. Erste Planungen zur Ausbaustrecke sahen ein Gleisdreieck vor, dass die drei Hauptachsen Goethe-, Braun- und Humboldtstraße Y-förmig mit großzügigen Gleisradien und schlanken Weichen verband. Ein Festhalten am Gleiskreisel widerspricht BOStrab § 15 (1): *„Bogenhalbmesser und Längsneigungen sollen fahrdynamisch günstig sein und hohe Geschwindigkeiten zulassen“* (siehe auch Einwand A.8.).

Es ist zu hinterfragen, ob ein Belassen des Gleiskreisels überhaupt noch zeitgemäß und genehmigungsfähig ist. Ebenso sind die Geräuschemissionen der langsamen Kurvenfahrt ein Problem. Durch den Ausbau zu einem Y-Weichendreieck müssten zwar die im Kreis stehenden fünf Bäume gefällt werden. Jedoch würde sich der Platzbedarf in der Mitte erheblich reduzieren, was der Erweiterung der Seitenflächen am Goetheplatz zugutekäme, ebenso wie die leichte Begradigung bzw. den Ausbau der MIV-Spuren zu einer Einzelspur. Damit würden sich in den heute noch vernachlässigten Nebenflächen neue Gestaltungsmöglichkeiten und Baumanpflanzungen als Ersatz für die gefällten Bäume ergeben. Wie in Einwand 3.4. dargelegt, wird in den Erläuterungsberichten der Entfall von wenigen vorhandenen Bäumen stets mit der Anpflanzung der neuen zahlreichen Baumreihen aufgewogen. Durch die schlankeren Gleisanlagen würden Fahrtzeitgewinne erzielt und der Kurven-Fahrkomfort erstmalig auf der

Neubaustrecke verbessert werden. Geräuschemissionen in diesem dicht bebauten Stadtplatz würden ebenfalls entscheidend gemindert.

Der mögliche Grund am Goethekreisel zu beharren, um Wendefahrten für Züge Richtung A-Tunnel und/oder Schwarzer Bär zu tätigen, kann entfallen, weil ca. 400 m weiter der Betriebshof Glocksee Wendefahrten ermöglicht, selbst wenn diese Zu- und Abfahrten dann etwas länger dauern sollten.

### **Einwände zur Planung Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitt 5**

Zu Abschnitt 5 erheben wir keine Einwände. Hier ist es durchaus gelungen, die Planungen optimal umzusetzen und durchgängig besondere Bahnkörper anzulegen. Trotz eines Straßenquerschnittes von 26 Metern in der Braunstraße wurde hier erstmals in den planfestzustellenden Abschnitten eine Stadtbahn-Neuplanung vorgelegt, die originär noch einer Ursprungsplanung mit durchweg besonderem Bahnkörper entspricht, die politisch ab 2009 propagiert und vorangetrieben wurde (siehe Einwand A.5. mit durch mehrfachen Umplanungen entstandene vorgelegte Planung mit ca. 70% straßenbündigen Gleisen auf der Neubaustrecke Glocksee-Raschplatz). Aus den vorangegangenen Einwänden in den Abschnitten 1 bis 4 ist hingegen ersichtlich, dass zu einem hohen Maße straßenbündige Gleise in engen Straßenräumen als Stadtbahn-Neuplanung inakzeptable Probleme für die Fahrgäste, den Verkehrsbetrieb, Autofahrer, Passanten und Fahrradfahrer generieren.

### **Fazit**

Aufgrund der Vielzahl von Planungsfehlern, -versäumnissen und -verheimlichungen ist a) die Genehmigung zur Neubaustrecke in Abschnitt den Abschnitten 3 bis 5 Stadtbahnstrecke D-West (Steintor bis Glocksee) eindeutig zu versagen und b) sind Fördergelder wegen mangelhafter Planungen zurückzuhalten bzw. stark zu hinterfragen.

Dieser Einwandsbrief ist als elektronisches Dokument (PDF) ab dem 19.02.2015 auf dem Server der Initiative Pro D-Tunnel e. V. verfügbar unter der Adresse:

[http://www.pro-d-tunnel.de/tl\\_files/doc/150215-einwaende-pfv-abschnitt-3-5.pdf](http://www.pro-d-tunnel.de/tl_files/doc/150215-einwaende-pfv-abschnitt-3-5.pdf)

Mit freundlichen Grüßen

Jens Pielawa, Vorsitzender Initiative Pro D-Tunnel e. V.