



Region Hannover

Der Regionspräsident

86 Fachbereich Verkehr

► **Nr. 1446 (III) AaA**

Hannover, 3. Februar 2014

Antwort auf Anfragen

öffentlich

Gremium	geplant für Sitzung am	Beschlus		Abstimmung		
		Laut Vorschlag	abweiche nd	Ja	Nein	Enthaltun g

Stadtbahnstrecke D-West: Neu- und Ausbau Citystrecke - Einleitung der Planfeststellungsverfahren - Anfragen zur Beschlussdrucksache Nr. 1313 (III) der CDU- Fraktion vom 23.01.2014

Sachverhalt:

Folgende Fragen zur Beschlussdrucksache Nr. 1313 (III) „Stadtbahnstrecke D-West: Neu- und Ausbau Citystrecke - Einleitung der Planfeststellungsverfahren Abschnitte 1 bis 3“ bitte ich bis spätestens zum 3. Februar 2014 zu beantworten.

1. Intraplan München prognostizierte im November 2009 für die D-Strecke folgende Steigerungen der Fahrgastzahlen gegenüber heute:

-Tunnel bis Raschplatz (Mitfall 1): 4500+1900 = 6400 Personen/Tag

-Oberfläche bis Raschplatz (Mitfall 2, best case): 4500+1500 = 6000 Personen/Tag
sowie Mehreinnahmen pro Jahr von ca. 1,5 Mio € (über Fahrscheinverkauf)

Fragen:

- 1.1 Wie verändern sich für die jetzt vorgelegte Planung der D-City-Strecke die Fahrgastzahlen/Tag gegenüber heute?
- 1.2 Welche Veränderungen (Fahrgäste/Tag) treten hierbei in den Querschnitten Kurt-Schumacher-Straße und Goethestraße auf?
- 1.3 Welchen Einfluss haben die gegenüber Intraplan November 2009 veränderten Haltestellenlagen und Stadtbahntakte?

Antworten:

1.1-1.3 Die Prognosen zu den Steigerungen der Fahrgastzahlen, die „Intraplan/München“ in der Folgekostenrechnung aufführt, wurden vom Planungsbüro „WVI Prof. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung“ mittels Simulationsrechnungen ermittelt. Demnach wurden für den Planfall „Tunnel bis Raschplatz“ eine werktägliche Zunahme der Fahrgastzahlen von ca. 1.900 und damit zusätzliche Einnahmen in Höhe von ca. 574.000 € pro Jahr sowie für den Planfall „Oberfläche bis Raschplatz“ von ca. 1.500 Fahrgäste/Tag und zusätzliche Einnahmen in Höhe von ca. 408.000 € pro Jahr ermittelt.

Die o.g. Simulationsrechnungen sind bisher bezüglich der modifizierten Haltestellenlagen und der veränderten Stadtbahntakte nicht noch einmal angepasst worden. Wegen der relativ geringen räumlichen Verlegung der Haltestellenlagen am Hauptbahnhof gegenüber den ursprünglichen Planungen sind voraussichtlich keine größeren Abweichungen der Fahrgaststeigerungen zu erwarten.

2. Intraplan München hat für die Oberflächenvariante bis Raschplatz (Mitfall 2, best case) einen durchschnittlichen Überschuss in der Region (incl. üstra) in Höhe von +756 T€/Jahr (Tunnel +622T€/Jahr) bei ca. 32% kommunalen Kostenanteil ermittelt.

Fragen:

- 2.1 Von welchem kommunalen Kostenanteil geht die Verwaltung derzeit aus und wie sieht hierfür der jährliche Überschuss oder ggf. Fehlbetrag aus?
- 2.2 Bis zu welchem maximalen kommunalen Kostenanteil bzw. minimalen Überschuss / maximalen Fehlbetrag wird die Umsetzung der vorliegenden Planung weiterhin für vertretbar gehalten?

Antworten:

2.1/2.2 Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen auf Grundlage des Antrags der infra zur Aufnahme des Gesamtvorhabens in das Förderprogramm des Landes für den Streckenabschnitt Raschplatz – Glocksee rund 40 – 50 Mio. €.

Für den Streckenabschnitt von der Hamburger Allee über Lister Meile und Kurt-Schumacher-Straße bis zur Goserieede 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 ca. 11,1 Mio. €). Auf die zuwendungsfähigen Kosten erwartet die infra eine Förderung in Höhe von 75%. Für den ergänzenden Ausbau der Kurt-Schumacher-Straße im Abschnitt Herschelstraße bis Goserieede ergab die Kostenermittlung rund 2,1 Mio. €.

Für den weiteren Streckenabschnitt von der Goserieede bis Glocksee befinden sich die einzureichenden Planunterlagen noch in der Entwicklung und Abstimmung. Anschließend können auch hierfür genauere Kostenangaben geliefert werden.

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 (IV) parallel eingereicht werden.

Daher kann die Summe des kommunalen Kostenanteils erst bei Erstellung der Finanzierungsanträge Ende Mai 2014 konkretisiert und weitergehende Aussagen getroffen werden.

- 3. Im Verkehrsgutachten von R+T Darmstadt vom November 2012 wird der Stadtbahn grundsätzlich Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmern gewährt (Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs „A“). In der vorgelegten Beschlussdrucksache vom 9. Januar wird lediglich von einer „leistungsfähigen Abwicklung aller Verkehrsarten“ gesprochen.**

Fragen:

- 3.1 Erhält die Stadtbahn weiterhin die beste Qualitätsstufe „A“, wie im Gutachten von Oktober 2012?
- 3.2 Wenn nein, wie wirken sich die Qualitätsveränderungen auf die künftigen Fahrzeiten aus und in Folge ggf. auf den Fahrzeug- und Personalbedarf?

Antworten:

3.1 Die Bewertung der Verkehrsqualität im Verlauf der Stadtbahnstrecke D-West für den Abschnitt Goserieede bis Raschplatz weist für den Stadtbahnverkehr in diesem Abschnitt überwiegend die Qualitätsstufe (QSV) A aus, nur für einzelne Ströme wird die QSV B ermittelt. Am Ernst-August-Platz stehen die in beide Fahrrichtungen auftretenden Fahrzeuge des ÖPNV (Stadtbahnen 10, 17/ RegioBus 300, 500, 700/ ÜstraBus 121, 128,

134) in Konkurrenz miteinander. Um eine Beschleunigung des Stadtbahnverkehrs vom Raschplatz kommend in Richtung Kurt-Schumacher-Straße zu realisieren, ist der Abfluss aller in gleicher Richtung bzw. als Linksabbieger in Richtung Schillerstraße/Ernst-August-Platz auftretenden Verkehre notwendig. Der Linksabbiegestrom ist dabei unverträglich mit der gleichzeitigen Freigabe der Stadtbahn in Richtung Raschplatz. Für einzelne, aus der Haltestelle Hauptbahnhof/Rosenstraße ausfahrende Stadtbahnen kommt es dadurch zu einer leichten Erhöhung der Wartezeit in der Spitzenstunde (vgl. zu 5). Die erreichten Verkehrsqualitäten sind Ergebnis einer Abwägung dieser konkurrierenden Anforderungen im Knotenpunkt.

3.2 Bisher liegt nur für den Abschnitt Goseriede bis Raschplatz die Prognose der Verkehrsqualität auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen vor. Für den weiteren Streckenabschnitt von der Goseriede bis Glocksee befinden sich die einzureichenden Planunterlagen noch in der Entwicklung und Abstimmung. Hier werden noch Varianten geprüft, die Qualitätsveränderungen an einzelnen Knotenpunkten bzw. Verkehrsströmen bewirken. Das Gutachten zur Verkehrsqualität für diesen Abschnitt kann erst fertiggestellt werden, wenn die Planunterlagen abgestimmt sind. Auf Grundlage des dann abgeschlossenen Verkehrsgutachtens werden die künftigen Fahrzeiten detailliert berechnet. Erst mit diesen Ergebnissen lassen sich die Auswirkungen auf den Fahrzeit- und Personalbedarf konkretisieren.

4. In der Beschlussdrucksache wird zu Bauabschnitt 3a ausgesagt, dass hier kein eigenes Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, da die Gleisanlagen nur symmetrisch aufgeweitet werden müssen.

Fragen:

4.1 Liegt im Bereich Odeonstraße / Kanalstraße auch eine symmetrische Gleisaufweitung vor, obwohl im zugehörigen Lageplan offensichtlich das künftige stadtauswärts führende Gleis in vorhandener Lage verbleibt, während das einwärts führende nach Süden verschoben wird?

4.2 Zum Planfeststellungsabschnitt 3b: Warum soll anstatt des heutigen Zebrastreifens zur Nordmannpassage ein signalisierter Fußgängerüberweg eingerichtet werden? Welche Notwendigkeit ergibt sich hierfür, wenn die Haltestelle an dieser Stelle nicht mehr besteht und die bereits vorhandene Signalanlage rd. 90 Meter weiter genutzt werden kann?

Antworten:

4.1 Der Streckenabschnitt zwischen Herschelstraße und Nordmannpassage wird symmetrisch aufgeweitet. Im Bereich der Odeonstraße wird die Trassierung optimiert, so dass hier von der symmetrischen Aufweitung abgewichen wird. Ohne Optimierung der

Trassierung wäre auch hier ein symmetrische Aufweitung möglich.

Ein Planfeststellungsverfahren zwischen Herschelstraße und Nordmannpassage ist nicht erforderlich, weil hier lediglich eine Grunderneuerung durchgeführt wird zu der infra/üstra nach PBefG und BOStrab verpflichtet sind. Hier werden keine Betriebsanlagen neu gebaut oder wesentlich verändert, sondern es wird lediglich die Gebrauchsfähigkeit der Betriebsanlagen wieder hergestellt.

4.2 Im Verlauf der Nordmannpassage und des vorhandenen, unsignalisierten Fußgängerüberweges (Zebrastreifen) liegt eine stark frequentierte Wegebeziehung im Fußverkehr. Den hier auftretenden Passanten und Kunden des ÖPNV (Buslinien 128, 134) soll auch in Zukunft eine direkte, verkehrssichere und attraktive Wegebeziehung zur Innenstadt angeboten werden. Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) sollen im Zuge von Straßen mit Stadtbahnen neue, ausschließlich durch Zebrastreifen gekennzeichnete Fußgängerüberwege nicht mehr angelegt werden. Zudem erfordert der priorisierte Stadtbahnbetrieb eine Signalisierung der Furt, da nur so eine auf den Stadtbahnbetrieb abgestimmte Freigabe bzw. Sperrung der Furt möglich ist. Die unzulässige Einrichtung bzw. Beibehaltung des Fußgängerüberweges wäre betrieblich nicht zu beeinflussen und würde zu Verzögerungen im Stadtbahnverkehr und auch Busverkehr führen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit empfiehlt sich die gewählte Lösung, um Konflikte zwischen Stadtbahn- und Fußverkehr vorzubeugen. Die etwa 90 m westlich gelegene Furt ist für den an dieser Stelle auftretenden Fußverkehr und dessen Wegebeziehungen wenig attraktiv. Ein Verzicht auf diese Furt lässt dann linienhaftes, eher wildes Queren der Fahrbahn und der Gleise erwarten und ist aus Sicht der Verkehrssicherheit abzulehnen.

5. Zum Nachweis der Leistungsfähigkeit für alle Verkehre fanden am 20.08.2013, also im Spätsommer, Verkehrserhebungen statt.

Frage:

5.1 Sind diese Verkehrsdaten aus dem Spätsommer auch anwendbar auf die Zeiten mit höherem oder sehr hohem Verkehrsaufkommen, z.B. auch in der Vorweihnachtszeit und zwischen den Festtagen? Ist auch für diese Zeiten die Leistungsfähigkeit für die Verkehre sicher gestellt ohne „Staugarantie“ für den ÖPNV?

Antwort:

5.1 Für die Bewertung der Verkehrsqualität nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) ist die Kenntnis der derzeit auftretenden oder ggf. der zukünftig zu bewältigenden (Neubaustrecken, Prognosen) Verkehrsnachfrage, die so genannte Bemessungsverkehrsstärke, vorauszusetzen. Die Bemessung einer Verkehrsanlage anhand der höchsten auftretenden oder zu erwartenden Verkehrsnachfrage wird aus wirtschaftlichen Gründen grundsätzlich nicht vorgenommen. Die Bemessung auf Basis einer Spitzenstundenbelastung hat zur Folge, dass in den weit

überwiegenden Stunden eines Tages bzw. auch des Jahres, die eine geringere Verkehrsnachfrage aufweisen, Kapazitätsreserven vorhanden sind und eine günstigere Bewertung hinsichtlich der Qualitätsstufe erfolgen würde.

Als Bemessungsverkehrsstärke liegt der Verkehrsuntersuchung der Stadtbahnstrecke D-West eine über den gesamten Streckenzug kontinuierlich ermittelte, nachmittägliche Spitzenstundenbelastung an einem Normalwerktag zu Grunde. Zur Absicherung der Bewertungsergebnisse wurden zwei Belastungssituationen untersucht. In einem ersten Schritt wurde unterstellt, dass der durch das Verkehrskonzept verdrängte Durchgangsverkehr aus der Kurt-Schumacher-Straße zukünftig über die Schillerstraße und den Knotenpunkt Herschelstraße / Kurt-Schumacher-Straße verkehrt. Für diesen unwahrscheinlich einzuschätzenden Belastungsfall ("worst case") wurde die Funktionalität mit einer akzeptablen Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten nachgewiesen. Das mit der Realisierung verbundene Verkehrskonzept führt zu einer Verdrängung gebietsfremden Durchgangsverkehrs aus der Kurt-Schumacher-Straße. Die Bewertung dieses realistisch einzuschätzenden, zweiten Belastungsfalls führt zu der dargestellten, positiven Bewertung der Verkehrsqualitäten.

Die zu Grunde liegende Verkehrsnachfrage bildet die außergewöhnliche Nachfrage der Vorweihnachtszeit entsprechend dem angewendeten Bewertungsverfahren nicht ab und die Ergebnisse sind nicht auf diese Zeit übertragbar. An den Innenstadt relevanten Knotenpunkten wurden an Adventssamstagen 2012 wiederholt Zählungen und Beobachtungen durchgeführt. Infolge der durch das Verkehrskonzept zu erwartenden Verkehrsverlagerungen ist von einer Verbesserung gegenüber der heutigen Situation in diesem Abschnitt auch in den nicht bemessungsrelevanten Tagen besonderer Verkehrsnachfrage auszugehen.

6. Gemäß Beschlussdrucksache werden die Treppenanlagen im südöstlichen Widerlager der Eisenbahnüberführung zu den südlichen Bahnsteigen des Hauptbahnhofes in einem gesonderten Planfeststellungsverfahren behandelt.

Fragen:

- 6.1 Warum wird dieses gesonderte Planfeststellungsverfahren, wie sonst nicht unüblich, nicht zeitlich und inhaltlich mit dem Stadtbahn-Verfahren gekoppelt?
- 6.2 Wann ist die Einleitung des zusätzlichen Verfahrens geplant?
- 6.3 Liegt die Zustimmung der Deutschen Bahn für die Maßnahme vor bzw. ist die Bahn auch bereit, ein Planfeststellungsverfahren einzuleiten?
- 6.4 Sind die Baukosten für die Treppenanlagen schon ermittelt und in der genannten Gesamt-Bausumme enthalten?

Antworten:

- 6.1** Durch den Bau der Treppen wird in die Betriebsanlagen der Deutschen Bahn eingegriffen. Deshalb ist für ein Genehmigungsverfahren das EBA (Eisenbahnbundesamt) und nicht die NLStBV Genehmigungsbehörde. Antragsteller ist hierfür die Deutsche Bahn. Infra und Region befinden sich momentan mit der Deutschen Bahn im Gespräch, um die nächsten Schritte abzustimmen.
- 6.2** Infra und Region beabsichtigen, das Verfahren so vorzubereiten, dass die Deutsche Bahn es in zeitlicher Nähe zum Neubauabschnitt der Stadtbahn einreichen kann.
- 6.3** Eine offizielle Zustimmung liegt noch nicht vor.
- 6.4** Die Kosten für die Treppenanlagen betragen rund 750.000,- € und sind in den genannten Gesamtkosten des Stadtbahnvorhabens bereits enthalten.

Anlage(n):

keine