

Erläuterungsbericht

zur Planfeststellung der

Stadtbahnverlängerung nach Misburg
(Abschnitt Misburg-Nord bis Misburg-Mitte)

im Bereich der Stadtbahnstrecke A-Nord

Abkürzungen im Text:

ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
IV	Individualverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
LHH	Landeshauptstadt Hannover
infra	infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH
TTB	TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH.

1. Allgemeines

Im aktuellen Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover wurden zur Weiterentwicklung des ÖPNV folgende allgemeine Leitlinien und Ziele definiert:

1. Fahrgäste stehen im Mittelpunkt des Handelns und haben grundsätzlich Vorrang vor betrieblichen Belangen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit,
2. „Mobilität für alle“ mit dem Hauptaugenmerk auf die Bedürfnisse spezieller Gruppen,
3. Ausrichtung auf die im Regionalen Raumordnungsprogramm 2005 definierten regionalplanerischen Ziele,
4. Gestaltung der Schieneninfrastruktur unter Berücksichtigung der Belange der Stadtverträglichkeit und der Anwohner,
5. Sicherung und Weiterentwicklung des Verkehrsverbundes,
6. Systemspezifischer Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel mit Orientierung auf die Schiene unter Verzicht auf Parallelverkehr,
7. Verbesserung des Verkehrsangebots über die Grenzen der Region Hannover hinaus.

Eine Realisierung dieser Ziele wird nur dann gelingen, wenn die negativen Folgen des bekannten, nicht aufzuhaltenden demografischen Wandels durch eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV aufgefangen werden. Vor dem Hintergrund der stark angewachsenen Defizite der öffentlichen Haushalte sind sowohl die betrieblichen Leistungen als auch die Investitionen im ÖPNV zu überdenken. Deshalb sind Prioritäten zu entwickeln, die den wirtschaftlichsten Vorhaben den Vorrang einräumen. Ziel sollte dabei sein, überwiegend Vorhaben zu realisieren, die über einen begrenzten Zeitraum Investitionen erfordern, dauerhaft jedoch zu Kosteneinsparungen führen.

Die Mängelanalyse im Nahverkehrsplan 2008 in Bezug auf die Stadtbahn gibt Hinweise auf Verbesserungen des ÖPNV, die Attraktivitätssteigerungen zur Folge haben könnten.

Diese lauten:

1. Neuerschließung von Gebieten mit Fahrgastpotenzial
2. Verkürzungen der Reisezeiten
3. Vermeidung von Parallelverkehr

Zu 1. Schienenverkehrsmittel (S-Bahn, Stadtbahn) stellen schnelle Direktverbindungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten und den Arbeitsplatzschwerpunkten im Oberzentrum her. Aufgabe der S-Bahn ist es, die Mittel- und Grundzentren mit dem Oberzentrum zu verbinden. Die Stadtbahn hingegen übernimmt die Erschließung des Verdichtungsraumes. Insofern ist die Anbindung von bisher nicht erschlossenen Gebieten an das Stadtbahnnetz verkehrspolitisch sinnvoll.

Zu 2. Durch Umbaumaßnahmen, die eine Reduzierung von Fahr- und Reisezeiten sowie der Störungsanfälligkeit zur Folge haben, wurden in der Vergangenheit gute Erfolge erzielt. Somit sollen auch im Zeitraum des NVP 2008 Umbaumaßnahmen mit einem Verzicht auf straßenbündigen Bahnkörper, die Vermeidung von Umsteigevorgängen und Verkürzung von Umsteigewegen sowie die Nachrüstung von Haltestellen mit Hochbahnsteigen weiter vorangetrieben werden.

Zu 3. In vielen Bereichen des Stadtbahnnetzes verkehren Stadtbahnlinien und Buslinien parallel zueinander. Geeignete Maßnahmen sind zu treffen, um Einspareffekte zu erzielen und somit jährliche Betriebskosten zu reduzieren.

Für den Bereich Stadtbahn wird im NVP 2008 festgestellt, dass obwohl das Angebot in den Jahren 2003-2006 um 3,4% reduziert wurde, die Nachfrage um 1,6% zugenommen hat. Beeinflusst hat dies

- die Einführung des 10- min.-Taktes in der morgendlichen Hauptverkehrszeit in Verbindung mit dem Betrieb von Drei-Wagen-Zügen,
- die Eröffnung des Verknüpfungspunktes Bahnhof Linden/Fischerhof am 21.05.2006 sowie
- die Inbetriebnahme der Streckenverlängerung von Lahe nach Altwarmbüchen am 11.06.2006.

Dies beweist, dass durch eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes z. B. durch Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Stadtbahn und Anbindung der bisher nicht durch eine Stadtbahn erschlossenen Gemeinde Isernhagen an das Stadtbahnnetz, weitere Fahrgäste hinzu gewonnen wurden.

Diese positiven Auswirkungen bestätigen den Entschluss der Region Hannover, eine weitere Streckenverlängerung dem Stadtbahnnetz hinzuzufügen und den hannoverschen Stadtteil Misburg dadurch besser und schneller durch den ÖPNV zu erschließen.

2. Ausgangssituation

2.1 Übergeordnete Planungen

Die neue Erschließung des Zentrums von Misburg mit einer Stadtbahn berührt ausschließlich den Bereich des Stadtteils Misburg-Nord zwischen Scholandstraße und Waldstraße.

Beiderseits der Buchholzer Straße als Hauptverkehrsstraße sind die angrenzenden Bereiche im Flächennutzungsplan der LHH zur Ausweisung von Wohnbauflächen vorgesehen. Ferner wird der Misburger Wald als Waldfläche und der Stadtwald Misburg als allgemeine Grünfläche ausgewiesen. Der daran angrenzende Teil des Zentrums von Misburg wird als gemischte Baufläche betrachtet.

Die für diese Bereiche aufgestellten rechtsverbindlichen Bebauungspläne führen die groben Ausweisungen des Flächennutzungsplanes fort. Dabei handelt es sich um die Bebauungspläne

- (nordöstlich der Buchholzer Straße) Nr. 746, 1707, 701, 1648, 741, 1303 sowie
- (südwestlich der Buchholzer Straße) Nr. 745, 1191, 1493.

Lediglich in den Bebauungsplänen Nr. 1303 und 1493 sind Flächen für Bahnanlagen (= zukünftige Stadtbahntrasse) ausgewiesen.

2.2 Vorhandene ÖPNV-Erschließung im Einzugsgebiet der Stadtbahnverlängerung nach Misburg

Die hannoverschen Stadtteile Misburg-Nord und Misburg-Süd sind bisher nicht an das Stadtbahnnetz angebunden. Misburg wird heute durch drei Buslinien (124, 125 und 127) erschlossen.

Um in das hannoversche Stadtzentrum zu gelangen, müssen die rd. 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner Misburgs an den Haltestellen Misburger Straße, Kantplatz, Lahe (neu: Paracelsusweg) oder Anderten vom Bus in die Stadtbahn oder an den Bahnhöfen Anderten-Misburg und Karl-Wiechert-Allee in die S-Bahn umsteigen.

Im engeren Einzugsbereich sind ca. 5.000 Einwohner und 2.000 Arbeitsplätze noch nicht an das hannoversche Stadtbahnnetz angebunden; im erweiterten Einzugsbereich befinden sich ca. 13.500 Einwohner und 4.000 Arbeitsplätze.

Die verkehrswirtschaftliche Untersuchung dieser Streckenverlängerung nach dem standardisierten Bewertungsverfahren des Bundes prognostiziert insgesamt ca. 4.660 Fahrgäste, die in der Summe beider Richtungen den Streckenabschnitt zwischen Schierholzstraße und Kafkastraße je Werktag befahren werden.

3. Linienführung und Ausbau

3.1 Allgemeine Erläuterungen

Der NVP 2008 sieht vor, Misburg in 2 Bauabschnitten an das Stadtbahnnetz anzubinden:

A. Misburg-Nord

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Planfeststellungsbehörde) hatte auf Antrag der infra am 15.07.2008 den Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Verlängerung der Stadtbahnstrecke A-Nord von Hannover/Lahe nach Misburg-Nord erlassen.

Eine Inbetriebnahme der Streckenverlängerung ist für Mai 2010 vorgesehen. Bereits am 24.06.2003 hat die Region Hannover den Grundsatzbeschluss gefasst, das Zentrum von Misburg über eine Neubaustrecke entlang der Buchholzer Straße an die Stadtbahn anzubinden.

Damit stand fest, dass der Endpunkt Misburg/Nord mit der Haltestelle Schierholzstraße nur provisorischer Natur ist.

B. Misburg

Die notwendigen Haushaltsmittel für die Fortführung der Planungen einer Stadtbahnverlängerung nach Misburg wurden der infra durch die Region Hannover (Entscheidung Regionsausschuss am 03.07.2007) zur Verfügung gestellt. Der Beschluss, bei der Planfeststellungsbehörde die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens durch die infra zu beantragen, erfolgte durch den Regionsausschuss am 09.06.2009.

Andere Varianten zur Erschließung des Stadtteiles Misburg, beispielsweise durch eine Verlängerung der Stadtbahnstrecke C-Ost

- a. über Roderbruch durch die „Vogelsiedlung“ (Tunnellösung oder oberirdisch) und „Steinbruchsfeld“,
- b. über Misburger Straße und Hannoversche Straße sowie
- c. über Misburger Straße und „Steinbruchsfeld“,

wurden seit den Grundsatzbeschlüssen der Gremien der Region Hannover und der LHH nicht mehr weiterverfolgt.

3.2 Künftige ÖPNV-Erschließung

Die Stadtbahnverlängerung nach Misburg (über Misburg/Nord) schließt unmittelbar an die bestehende Stadtbahnstrecke A-Nord in Lahe an.

3.2.1 Stadtbahn

Das neue Betriebskonzept für die Stadtbahn nach Inbetriebnahme der Verlängerungsstrecke sieht vor, dass die Linie 7 im 10-Minuten-Takt von Wettbergen über Schierholzstraße (Misburg-Nord) nach Misburg fährt.

3.2.2 Busnetz

Nach Inbetriebnahme der Stadtbahnverlängerung erfährt das Busnetz voraussichtlich folgende Veränderungen:

- Die nach Inbetriebnahme der Stadtbahnstrecke nach Misburg/Nord im Bereich Pappelwiese endende **Buslinie 127 (zukünftig Pferdeturm – Stadtfriedhof Misburg)** wird verlegt.

Sie wird den Pferdeturm mit den Umsteigeanlagen Misburger Straße und Misburg (Meyers-Garten) verbinden und endet dann am Waldfriedhof.

- Die **Buslinie 125 (Anderten – Meierwiesen)** verkehrt wie bisher über Meyers Garten. Die Haltestelle wird sich ebenfalls in der Verknüpfungsanlage befinden.

Die Buslinie 124 (Misburg – Am Brabrinke) wird verkürzt und endet zukünftig in der Verknüpfungsanlage am Stadtbahndepot.

3.3 Linienführung

3.3.1 Ausbaustandard

Besonderer Bahnkörper

Die Neubaustrecke soll einen besonderen Bahnkörper in Mittel- und Seitenlage erhalten, damit die Stadtbahn überwiegend unabhängig vom übrigen Verkehr fahren kann. Damit werden Störungen des Stadtbahnbetriebes vermieden, um so die Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit der Stadtbahn zu steigern.

Zwischen Brucknerring und Am Forstkamp ist ein halbseitiger besonderer Bahnkörper in Mittellage vorgesehen. Dort befindet sich ein in Teilen in die Fahrbahn eingebetteter bis zur Schienenoberkante befestigter Bahnkörper, der vom MIV überfahren werden kann.

Der besondere Bahnkörper soll auf freier Strecke als begrünte Gleisanlage auf fester Fahrbahn ausgebildet werden.

Im Haltestellenbereich Kafkastraße und Am Forstkamp sind eine feste Fahrbahn sowie eine begrünte Gleisanlage vorgesehen, während am zukünftigen Endpunkt eine feste Fahrbahn mit versickerungsfähigem Pflaster eingebaut wird.

Im Weichenbereich sowie dem Abstellgleis ist ein Querschwellenglas mit Schottereindeckung geplant.

Haltestellen

Die Stadtbahnhaltestellen der Neubaustrecke werden mit Hochbahnsteigen für den Dreiwagenzug vom Typ TW 2000 sowie des neuen Typs TW 3000 ausgerüstet.

- Die Bahnsteiglänge beträgt 70 m. Die Höhe des Bahnsteiges liegt 0,82 m über der Schienenoberkante.
- Die Haltestelle Kafkastraße wird mit Seitenhochbahnsteigen ausgestattet. Die Haltestelle Am Forstkamp erhält einen Mittelhochbahnsteig und die Stadtbahnhaltestelle am Endpunkt als Verknüpfungsanlage einen Seitenhochbahnsteig sowie einen Mittelhochbahnsteig.
- Die Haltestellenzugänge werden dabei barrierefrei mit Rampen (Neigung maximal 6 %) versehen.
- Neben Wartehallen mit Regen- und Windschutz werden alle Bahnsteige mit gesonderten Beleuchtungsanlagen sowie mit den erforderlichen Informations- und Abfertigungseinrichtungen ausgestattet.
- Außerdem sind in unmittelbarer Nähe aller Haltestellen Anlehnbügel für das Abstellen von Fahrrädern vorgesehen.

Querschnittbemessung

Die Querschnittbemessung der Bahnkörper ist für den 2,65 m breiten Stadtbahnwagen ausgelegt.

Vorrangschaltung

Die Stadtbahn soll über Signalanlagen Vorrang gegenüber dem IV erhalten.

Sicherung der Überwege

Die Überwege zwischen den Einmündungen Am Nordfeld und Colshornweg sowie am westlichen Zugang zur Haltestelle Kafkastraße, die nicht für den MIV bestimmt sind, werden durch Lichtsignalanlagen gesichert.

Unabhängig davon sind die Sichtbeziehungen durch Freihalten der Sichtdreiecke an sämtlichen Überwegen gegeben.

Gleichrichterwerk

Zur Fahrstromversorgung der neuen Stadtbahnstrecke ist außer dem im Zuge der Verlängerung nach Misburg-Nord zu errichtenden Gleichrichterwerk an der Straße Am Nordfeld ein weiteres am Endpunkt Misburg vorgesehen.

Fahrleitungsmaste

Die Standorte der Fahrleitungsmaste sind abhängig von der Lage des Bahnkörpers im Straßenraum (Mittel- oder Seitenlage) und den zur Verfügung stehenden Seitenräumen zwischen Bahnkörper und Straßenfahrbahnen.

- Sie sollen weitestgehend in Seitenlage neben den Gleisen bzw. im öffentlichen Straßenraum aufgestellt werden.
- Sollte dies in Einzelfällen nicht realisiert werden können, sind Fahrleitungsmaste auch auf Grundstücken Dritter aufzustellen. Präzise Angaben dazu können jedoch erst im Rahmen der detaillierten Ausführungsplanung gemacht werden. Voraussichtlich werden die Grundstücke Buchholzer Straße 40 (Supermarkt), Buchholzer Straße 38 auf der Nordseite sowie Buchholzer Straße 37B (ehem. Tankstelle, Gebrauchtwagenhandel), Buchholzer Straße 37 und Buchholzer Straße 35B,C auf der Südseite davon betroffen sein.

In diesen Fällen werden Gestattungsverträge mit den Grundstückseigentümern abgeschlossen bzw. die benötigten Flächen erworben. Im Anlieger- und Grunderwerbsverzeichnis sind die dafür benötigten Flächen (ca. 1 m² pro Fahrleitungsmast) bereits berücksichtigt worden.

- Lediglich zwischen der Haltestelle Am Forstkamp und dem Endpunkt Misburg sind Maststandorte in Mittellage zwischen den Gleisen vorgesehen.

Straßen- und Nebenanlagen

Außer der Darstellung der Verkehrs- und Betriebsanlagen von Stadtbahn und Bus sind auch die Neu- bzw. Umbaumaßnahmen an Straßen und Nebenanlagen (stadtbahnbedingte Folgemaßnahmen) in diesen Planfeststellungsunterlagen enthalten.

Damit wird eine Gesamtbeurteilung der Planung und ihrer Auswirkungen erreicht. Durch die Einbeziehung der Folgemaßnahmen wird die kommunale Planungskompetenz bei zukünftigen Änderungen im Straßenraum nicht eingeschränkt.

Insbesondere wird der stadtbahnbedingte Umbau von Straßenknoten berücksichtigt, wobei die Leistungsfähigkeit der signalgeregelten Knotenpunkte mit Vorrangschaltung für die Stadtbahn durch entsprechende verkehrstechnische Untersuchungen nachgewiesen wird.

3.3.2 Ausbau

Die Stadtbahnverlängerung hat eine Länge von 1.508 m und verläuft zum größten Teil entlang der Buchholzer Straße.

Sie schließt an die Kehranlage im Bereich Colshornweg an. Noch im Bereich der Stadtbahnverlängerung bis Misburg/Nord werden der Verkehrsknoten Buchholzer Straße/Am Nordfeld/Scholandstraße sowie die Einmündung Colshornweg mit Lichtsignalanlagen nachgerüstet.

Es sind zusätzliche Abbiegestreifen für den IV notwendig, die eine Aufweitung des Straßenquerschnitts an dieser Stelle erfordern. Der Eingriff in den Misburger Wald wurde dabei minimiert.

Die zweigleisige Teilstrecke zwischen Misburg/Nord und Misburg beginnt im Anschluss an den bereits planfestgestellten Streckenabschnitt Misburg/Nord bei **km 0,0 + 0**.

Die Stadtbahntrasse verläuft in unmittelbarer Randlage zum Misburger Wald parallel zur Buchholzer Straße. Die Buchholzer Straße bleibt in diesem Abschnitt größtenteils unberührt.

In Höhe der Einmündung Wilhelm-Tell-Straße sind Vorsorgeflächen eingeplant, um zu einem späteren Zeitpunkt **bei Bedarf** dort eine Stadtbahnhaltestelle nachzurüsten und ggf. einen Knotenpunkt durch den Straßenbaulastträger auszubauen. Zunächst ist dort eine befestigte Gleisquerung zum ehemaligen Forstbetriebshof vorgesehen. Blinklichter warnen an dieser Stelle andere Verkehrsteilnehmer bei Annäherung einer Stadtbahn.

Nordwestlich der Einmündung Kafkastraße ist der Bau der **Haltestelle Kafkastraße** mit zwei Seitenhochbahnsteigen vorgesehen, die beidseitig barrierefrei erreichbar sind.

An beiden Enden ist ein signalisierter Überweg für Fußgänger vorgesehen, am westlichen Ende der Haltestelle können zusätzlich die Radfahrer die Buchholzer Straße unter Signalschutz überqueren. An dieser Stelle kreuzt auch der so genannte „Grüne Ring“ die Stadtbahntrasse.

In Höhe des Knotens Buchholzer Straße/Brucknerring/Werfelstraße kreuzt die Stadtbahn die stadtauswärtige Richtungsfahrbahn und verläuft bis zum Knotenpunkt Buchholzer Straße/Am Forstkamp in Mittellage.

Dieser Streckenbereich stellt aufgrund der seitlich angrenzenden Bebauung einen Engpass dar.

Hier galt es bereits im Vorfeld der internen Abwägung verschiedener Ausbauvarianten, einen ausgewogenen Kompromiss zu finden. Ziel war es dabei, den notwendigen Grunderwerb auf beiden Seiten so gering wie möglich zu halten.

Die Fahrbahnen der Buchholzer Straße erhalten in diesem Streckenbereich das Mindestmaß von 5,50 m Breite.

Die Stadtbahn kann aus Platzgründen hier keinen zweigleisigen besonderen Bahnkörper erhalten. Die stadtauswärts fahrende Stadtbahn und der MIV nutzen gemeinsam den Fahrbahnbereich der Buchholzer Straße. Ab Hausnummer 37 wird die Stadtbahn stadtauswärts bis zur Straße Am Forstkamp auf einem besonderen Bahnkörper geführt.

In Fahrtrichtung stadteinwärts fährt die Stadtbahn ab der Straße Am Forstkamp straßenbündig und danach ab Hausnummer 40 auf besonderem Bahnkörper.

An der Kreuzung Buchholzer Straße/Am Forstkamp biegt die Stadtbahn nach Nordosten in Richtung des Misburger Stadtparkes ab.

Unmittelbar östlich des Knotens ist die **Haltestelle Am Forstkamp** mit einem Mittelhochbahnsteig vorgesehen. Der westlich gelegene Zugang zur Haltestelle liegt am Knotenpunkt, während der östliche Zugang an die vorhandenen bzw. geplanten Fußwege in Richtung Stadtpark angebunden wird.

Aus Gründen des aktiven Schallschutzes ist entlang der angrenzenden Bebauung (Grundstücke Buchholzer Straße 28, 28 A-H) südöstlich der Haltestelle die Errichtung einer Schallschutzwand vorgesehen (nähere Erläuterungen dazu s. Schalltechnische Berechnung Anlage 8).

Im Anschluss an die Haltestelle verläuft die Trasse in einem großen Bogen bis zur geplanten Kehranlage. Hier entsteht eine so genannte vorgeschaltete Kehranlage mit doppeltem Gleiswechsel und einem rückwärts gerichteten Abstellgleis für abzukuppelnde dritte Wagen oder Schadzüge. Im weiteren Verlauf ist die Trasse gradlinig trassiert und endet in unmittelbarer Nähe der Waldstraße im Misburger Zentrum an der **Haltestelle Misburg**.

Der Streckenausbau endet nach 1508 m bei **km 1.5+08**.

Am Endpunkt entsteht ein **ÖPNV-Verknüpfungspunkt** mit einem Mittelhochbahnsteig als Abfahrtsbahnsteig sowie einem Seitenbahnsteig, der ein direktes Umsteigen in die dort haltenden Busse der Linien 124, 125 und 127 ermöglicht. Die Busse sollen von Meyers Garten kommend über den Knauerweg den Verknüpfungspunkt erreichen.

Der Knauerweg stellt für den MIV als Sackgasse keine Verbindung zum Endpunkt her und kann nicht als Durchgangsstraße genutzt werden. Zwischen Knauerweg und der Gleisüberfahrt wird eine Busspur angelegt. Hier befindet sich eine Haltestelle die ausschließlich dem Busausstieg dienen soll.

Der neben der Bahnanlage ausgewiesene Busbahnsteig erhält drei Anfahrts- bzw. Abfahrtspositionen für die Busse der Linien 124, 125 und 127.

Die Ausfahrt für die Busse aus der Anlage mündet in die Waldstraße. Dort wird der Einmündungsbereich signalisiert, um ein störungsfreies Einfahren in die Waldstraße zu ermöglichen.

Ferner ermöglichen an dieser Stelle signalisierte Fußgängerfurten Fußgängern und Radfahrern ein sicheres Queren des Einmündungsbereiches und der Waldstraße.

Für die Busse der Linie 127 werden am Straßenrand der Waldstraße Haltestellen in unmittelbarer Nähe zum Endpunkt eingerichtet.

Nordwestlich der Stadtbahnhaltestelle soll ein **Gleichrichterwerk** für die Bahnstromversorgung errichtet werden. Dort sind neben den technischen Anlagen auch Räume mit WC für die Betriebsbediensteten vorgesehen.

Außer der Busumsteiganlage entstehen am Endpunkt Misburg auch eine **P+R-Anlage** mit ca. 20 Stellplätzen sowie zahlreiche Fahrradabstellmöglichkeiten.

Die daran angrenzenden Flächen werden im Zuge der Realisierung der Umsteiganlage neu geordnet und städtebaulich aufgewertet. Auf Anregung der LHH entsteht auch eine geradlinige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen Stadtpark und der Waldstraße, die als Baumallee gestaltet werden soll.

4. Untersuchung alternativer Lösungen

4.1 Abschnitt zwischen Am Nordfeld und Brucknerring

Die Vorzugsvariante nutzt für den besonderen Bahnkörper den Randbereich des Misburger Waldes; somit sind keine aufwändigen Umbaumaßnahmen an der Buchholzer Straße erforderlich.

Bereits im Vorfeld wurde untersucht, welche Versorgungsleitungen und Kanäle in unmittelbarer Nachbarschaft zur Stadtbahntrasse vorhanden sind, um so den unbedingt notwendigen Eingriff in den Wald und das Landschaftsschutzgebiet zu ermitteln:

- Zwischen Wald und Straße befindet sich ein Graben zur Straßenentwässerung.

- Unter dem Graben liegen eine Wasserleitung (DN 400) und eine Gasleitung (DN 300).
- Neben dem Entwässerungsgraben befinden sich die Anlagen zur Straßenbeleuchtung.

Insofern war die Planung einer Stadtbahntrasse auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage entlang des Misburger Waldes auch von wirtschaftlichen Überlegungen abhängig.

- 1) Bereits eine geringfügige Verschiebung der Trasse bis zu 2 m hätte auf jeden Fall einen Umbau der Straßenbeleuchtung zur Folge gehabt (geschätzte Kosten rd. 66.000 €).
- 2) Die Versorgungsleitungen für Gas und Wasser müssen zwingend einen Mindestabstand von 2,60 m zur Gleisachse aufweisen. Eine Unterschreitung dieses Maßes hätte eine Verlegung beider Leitungen und einen Kostenaufwand von rd. 700.000 € verursacht.

Die Mulde zur Entwässerung der Straße wäre allerdings neu zu profilieren und könnte ihre Funktion danach beibehalten.

- 3) Eine Verschiebung der Trasse direkt an die Straße heran hätte zur Folge, dass
 - a. die Versorgungsleitungen zu verlegen
 - b. die Straßenbeleuchtung umzubauen sowie
 - c. eine neue Straßenentwässerung mit neuer Bordanlage, Gosse und Straßenabläufen zu erstellen wäre.
 - d. Eine Unterbringung der Versorgungsleitungen in der Buchholzer Straße an anderer Stelle würde einen kompletten Umbau der Straße bedeuten und Kosten in einer Größenordnung von rd. 1,8 Mio. € verursachen. In dieser Schätzung sind die Kosten für notwendige provisorische bauliche Zwischenzustände nicht enthalten.

Alternative Überlegungen zu einer Trasse in Süd- oder Mittellage sind obsolet, weil

- a) im Teilbereich zwischen Wilhelm-Tell-Straße und Brucknerring Anlieger ihre Grundstücke bei einer Südlage nicht und einer Mittellage von stadtauswärts kommend nicht mehr hätten erreichen können und

b) die Buchholzer Straße mit einem hohen finanziellen Aufwand komplett zu erneuern wäre.

Weder Mittellage noch südliche Seitenlage würden zu einem schmaleren Gesamtquerschnitt von Straße und Stadtbahntrasse führen. Die Gesamtbreite wäre entweder gleich oder sogar noch größer.

Beides würde den Eingriff in den Wald vergrößern oder zu Eingriffen in die südlich angrenzenden Grundstücke führen. Dies kann mit der vorgeschlagenen nördlichen Seitenlage vermieden werden.

Varianten in Mittellage oder südlicher Seitenlage wurden daher bereits im Vorfeld verworfen und auch in den internen Abstimmungsgesprächen nicht mehr zur Diskussion gestellt.

4.1.1 Option für eine zukünftige Haltestelle Wilhelm-Tell-Straße

Die Region Hannover als Aufgabenträger für den ÖPNV hält lang- bis mittelfristig in Höhe des ehemaligen Forst-Betriebshofes eine weitere Stadtbahnhaltestelle für sinnvoll und möchte die Flächen als Option für eine eventuelle spätere Nachrüstung sichern.

In diesem Planfeststellungsverfahren ist die Haltestelle Wilhelm-Tell-Straße noch nicht vorgesehen, weil zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Region Hannover aufgrund der geringen Siedlungsdichte des Wohnumfeldes dafür keine Notwendigkeit sieht (nördlich der Buchholzer Straße liegt der Misburger Wald - südlich des bereits bestehenden Einfamilienhausgebietes befinden sich die noch nicht bebauten Freiflächen des „Steinbruchfeldes“). Trotzdem sollen planerische Vorkehrungen dafür getroffen werden, um eine Haltestelle dort ohne größere Umbauten an den Betriebsanlagen der Stadtbahn nachzurüsten.

Denkbar wäre, die Stadtbahntrasse ab Abschnittsende Misburg/Nord bis zum ehemaligen Forstbetriebshof näher an die Buchholzer Straße zu verlegen und danach unter Berücksichtigung des Abstandes für die Haltestelle Wilhelm-Tell-Straße zurückzuführen. Bei einer solchen Trassierung sind Radien (500 m) zu wählen, um zusätzliche Kurvengeräusche zu vermeiden. Damit könnte der Eingriff in den Misburger Wald lediglich um rd. 200 m² reduziert werden.

Wegen der ungünstigen Trassierung und des in Teilbereichen notwendigen Umbaus der Straßenbeleuchtung wurde diese Variante nicht weiter verfolgt.

4.2 Abschnitt zwischen Brucknerring/Werfelstraße und Am Forstkamp

Die Stadtbahn befindet sich bei der Vorzugsvariante in Mittellage der Buchholzer Straße. Nur bei dieser Version ist es möglich, beidseitig alle Grundstückszufahrten zu erhalten. Allein aus diesem Grunde wurden auch in diesem Abschnitt keine Varianten in Seitenlage untersucht. Die Abstimmungsgespräche mit Region Hannover, LHH und üstra zur Abwägung der Vor- und Nachteile möglicher Varianten hatten somit lediglich unterschiedliche Ausbaumöglichkeiten zum Inhalt:

4.2.1 begrünter, besonderer Bahnkörper auf gesamter Länge dieses Abschnitts

Grundsätzlich wäre diese Oberbauform zur Minimierung der Emissionswerte mit positiven Auswirkungen für den Umweltschutz zu bevorzugen gewesen. Hingegen hatte die LHH als Straßenbaulastträger zunächst einen breiteren Gesamtquerschnitt für die Anlagen des IV gefordert.

Somit mussten beide Aspekte in Einklang gebracht werden. Die LHH hatte eine Gesamtquerschnittsbreite (= Straße, Nebenanlagen und besonderer Bahnkörper) von rd. 29 m gefordert. Folge wäre gewesen, dass erhebliche Grundstückseingriffe auf beiden Seiten erforderlich gewesen wären. Daher wurde auch diese Variante nach eingehender Diskussion verworfen.

4.2.2 überfahrbare besonderer Bahnkörper auf gesamter Länge dieses Abschnitts

Diese Oberbauform besteht aus einem gepflasterten Rillenschienengleis und ist schalltechnisch nach den Vorgaben der Schall 03 negativ zu bewerten. Es führt zu stark erhöhten Emissionswerten. Diese Alternative wurde ebenfalls auch wegen der größeren Grundstückseingriffe (s.a. 4.2.1) nicht weiter verfolgt.

4.2.3 straßenbündiger Bahnkörper mit oder ggf. ohne bauliche Mitteltrennung

Der Gleisbereich würde vor den Verkehrsknoten auch vom MIV als Aufstellfläche genutzt werden. Damit wären Störungen des Stadtbahnverkehrs nicht zu vermeiden.

Ferner würde die notwendige Wendemöglichkeit des Anliegerverkehrs vor den Knotenpunkten beim Bau einer baulichen Mitteltrennung zu den Grundstücken auf der Gegenfahrbahn nicht mehr oder nur sehr eingeschränkt möglich sein. Ohne bauliche Mitteltrennung wären regelmäßig Behinderungen für den Stadtbahnbetrieb durch nach links abbiegende Anlieger bzw. Kunden des Supermarktes zu erwarten.

Die offensichtlichen Nachteile führten dazu, diese Variante schon sehr frühzeitig auszuschließen.

5. Wertung und Vergleich der Vorzugsvariante mit anderen Alternativen

Die Fortführung der Stadtbahnverlängerung bis nach Misburg dient der Optimierung des ÖPNV und bindet bisher durch die Stadtbahn nicht erschlossene Gebiete direkt an das hannoversche Stadtbahnnetz und damit umsteigefrei an das Zentrum der LHH an. Die Linienführung verbessert somit die Erschließung von Wohnbereichen und Arbeitsstätten entlang der neuen Stadtbahntrasse.

Die Führung der Stadtbahntrasse verbunden mit ihrer technischen Ausstattung einschließlich der Nebenanlagen war Gegenstand vielfältiger Vorabstimmungen zwischen dem Vorhabenträger, dem Aufgabenträger, den Verkehrsbetrieben, den Trägern der Straßenbaulast sowie weiteren Trägern öffentlicher Belange.

Die Vorzugsvariante weist folgende wichtige Planungskriterien auf:

5.1 Besonderer Bahnkörper

Der besondere Bahnkörper nach Misburg verläuft **in Seiten- und Mittellage** der Buchholzer Straße.

Lediglich in einem Teilabschnitt zwischen Brucknerring und Am Forstkamp kann ein halbseitig besonderer Bahnkörper realisiert werden (s.a. 3.2.2)

5.2 Haltestellen

Die Standorte der Stadtbahnhaltestellen berücksichtigen sowohl das zu erwartende Fahrgastaufkommen im direkten Einzugsbereich der Haltestelle und somit eine attraktive, fahrgastfreundliche Erreichbarkeit als auch eine verkehrsgünstige Anordnung im Straßennetz.

5.3 Anordnung der Hochbahnsteige

Grundsätzlich werden bei dieser Streckenverlängerung **Seitenhochbahnsteige** gegenüber Mittelhochbahnsteigen favorisiert, weil diese in der bestehenden Örtlichkeit einen besseren Komfort in Verbindung mit einer gesteigerten Sicherheit für den Fahrgast bieten. Sie entsprechen zusätzlich der Streckencharakteristik auf der Stadtbahnstrecke A-Nord, auf der bis auf die Haltestelle Pelikanstraße ausschließlich Seitenbahnsteige gebaut wurden.

Lediglich die Haltestelle Am Forstkamp soll mit einem **Mittelhochbahnsteig** ausgerüstet werden.

6. Grundstückseingriffe

Für den Ausbau von Stadtbahnstrecke, Fahrbahn und Nebenanlagen sowie des Gleichrichterwerks wird der Erwerb von Grundstücken und Grundstücksteilen erforderlich. Die zu erwerbenden Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis ausgewiesen und in den Grunderwerbsplänen durch Schraffur gekennzeichnet.

Soweit Grunderwerbsverhandlungen noch nicht eingeleitet wurden, werden in Kürze mit allen betroffenen Grundstückseigentümern erste Gespräche zum Procedere geführt werden.

Es ist beabsichtigt, die zur Realisierung dieser Stadtbahnbaumaßnahme erforderlichen Grundstücksflächen zeitnah zu erwerben.

Für den Fall, dass ein freihändiger Erwerb nicht möglich sein sollte, sind diese in den Grunderwerbsplänen dargestellten Flächen im Wege der Enteignung zu beschaffen (§ 30 PBefG i. V. mit den Vorschriften des Niedersächsischen Enteignungsgesetzes).

Außerdem könnte es erforderlich werden, die vorzeitige Besitzeinweisung nach den Vorschriften des § 29a PBefG i. V. mit den Vorschriften des Niedersächsischen Enteignungsgesetzes durch die Enteignungsbehörde vornehmen zu lassen.

Gemäß § 28a PBefG steht dem Vorhabenträger ein gesetzliches Vorkaufsrecht an den Grundstücksflächen zu, die für diese Stadtbahnbaumaßnahme in Anspruch genommen werden müssen.

Außerdem legt § 28a PBefG fest, dass auf den von dieser Planfeststellung betroffenen Grundstücksflächen bis zu ihrer Inanspruchnahme eine Veränderungssperre lastet.

7. Baustelleneinrichtungsflächen

Zur Realisierung dieser Stadtbahnbaumaßnahme sind sowohl auf Dauer angelegte Grundstückseingriffe als auch temporäre Grundstücksnutzungen für Baustelleneinrichtungen erforderlich. Die Baustelleneinrichtungsflächen sind in den Lageplänen und Grunderwerbsplänen entsprechend dargestellt.

Soweit es sich nicht um Flächen handelt, die im öffentlichen Eigentum stehen, werden mit den betroffenen Eigentümern im Rahmen der Grunderwerbsverhandlungen zeitlich begrenzte Nutzungsvereinbarungen abgeschlossen.

8. Einfügung in die Umgebung

Mit dem Neubau und Betrieb der Stadtbahnverlängerung sind Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter und Flächennutzungen verbunden. Umfang und Ausmaß dieser Auswirkungen hängen einerseits von der Art und Intensität der jeweiligen Wirkung des Vorhabens und andererseits von der Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes gegenüber Beeinträchtigungen ab.

- Zur Ermittlung und Beurteilung der Auswirkungen der geplanten Stadtbahnstrecke wurde von den Beratenden Ingenieuren (VBI) Bonk - Dr. Maire – Dr. Hoppmann sowohl ein **Schalltechnisches Gutachten** als auch ein **Erschütterungstechnisches Gutachten** erstellt.
- Von der Arbeitsgemeinschaft Landschaftsökologie (ALAND) wurde ein **landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)** erarbeitet, der sowohl eine Darstellung und Bewertung des Ist-Zustandes als auch eine Kenntlichmachung der potenziellen Umweltauswirkungen des Vorhabens enthält. Diese Unterlagen basieren auf dem in der Antragskonferenz gem. § 5 UVPG vom 31.05.2001 festgelegten Untersuchungsumfang der UVS.
- Die Beteiligung des Behindertenbeauftragten der Region Hannover nach den Bestimmungen des BGG hat am 22.09.2009 stattgefunden.

9. Durchführung des Bauvorhabens

Beim Umbau der Buchholzer Straße soll der IV in Abstimmung mit dem Fachbereich Tiefbau und der Straßenverkehrsbehörde der LHH sowie mit der Polizei über die jeweiligen nicht im Bau befindlichen Straßenabschnitte oder, falls möglich und notwendig, über benachbarte Straßenzüge geführt werden.

Die Zufahrt zu den Grundstücken wird generell gewährleistet. Eventuell unumgängliche kurzzeitige Sperrungen werden mit den betroffenen Anliegern abgesprochen.

Für den Fall, dass Einfahrten zu den Anliegergrundstücken baulich an die neuen Straßen/Höhenverhältnisse angepasst werden müssen, geschieht das in enger Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern.

Mit allen Leitungsverwaltungen werden rechtzeitig vor Baubeginn die erforderlichen Absprachen über Leitungstrassen und Bauzeiten getroffen.

Für die Realisierung des Stadtbahnvorhabens inkl. Folgemaßnahmen wird eine Bauzeit von ca. 1 ½ Jahren veranschlagt. Mit dem Bau soll im Jahre 2011 begonnen werden.

Vorhabenträger:

infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH



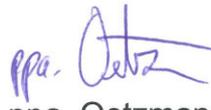
Harcke



i. V. Vey

Entwurfsverfasser:

TransTec Bauplanungs- und
Managementgesellschaft Hannover mbH



ppa. Oetzmann



i. V. Wjesemann