



Region Hannover

Der Regionspräsident

Regionspräsident

► **Nr. 0371 (III) BDs**

Hannover, 4. Mai 2012

Beschlussdrucksache

öffentlich

Gremium	geplant für Sitzung am	Beschluss		Abstimmung		
		Laut Vorschlag	abweichend	JA	Nein	Enthaltung
Verkehrsausschuss	15.05.2012					
Regionsausschuss	15.05.2012					
Regionsversammlung	15.05.2012					

Ausbau der Stadtbahnstrecke D – Planungsauftrag für die Umsetzung des Ausbaus auf der Strecke Ahlem-Innenstadt

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt, den barrierefreien oberirdischen Ausbau der Stadtbahnstrecke D nach den bewährten Stadtbahn-Standards in der Region Hannover (Hochflur-Technik) vorzubereiten und mit der Landeshauptstadt Hannover eine Streckenplanung abzustimmen. Ein entsprechender Förderantrag bei der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) soll zum Mai 2013 vorliegen.

Sachverhalt:

Ausschlaggebend für die Empfehlung der Verwaltung, den Ausbau der Stadtbahnstrecke oberirdisch und auf der Grundlage der bewährten Hochflur-Technik durchzuführen, sind insbesondere deren Vorteile in punkto Wirtschaftlichkeit, Netzflexibilität und Realisierbarkeit. Dies wird im Folgenden ausführlich begründet.

A.

Die Stadtbahnstrecke D, auf der insbesondere die Linie 10 verkehrt, ist nicht nur der einzige oberirdische, sondern auch der letzte noch nicht nach modernen Standards ausgebaute Streckenast des Stadtbahnsystems in der hannoverschen Innenstadt. Durch den schrittweisen und zügigen Ausbau dieser Strecke sollen

- die Barrierefreiheit,
- bessere Umsteigeverbindungen in Stadtbahn und S-Bahn,
- der Einsatz moderner Fahrzeuge (TW 2000/3000),
- die städtebauliche Neugestaltung entlang der Goethestraße, Münzstraße, Kurt-Schumacher-Straße bis zum Raschplatz sowie
- die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse am Ernst-August-Platz auch für Fußgängerinnen und Fußgänger, den Radverkehr und den Autoverkehr

ermöglicht werden.

Zu diesem Zweck wurde eine Vorzugsvariante entwickelt, die im Gegensatz zur heutigen Linienführung der Linie 10 am Ernst-August-Platz durch den sogenannten Posttunnel (Lister Meile) zum Raschplatz führt und optional bis zum Platz der Kaufleute weitergeführt werden könnte. Der heutige Streckenarm zwischen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz entfiel.

Die Verlegung in Richtung Raschplatz dient der besseren Verknüpfung mit dem Stadtbahnnetz. Eine Verlängerung zum Platz der Kaufleute würde überdies einen Teil am Rande der Innenstadt in das Stadtbahnnetz einbeziehen, der sich durch bedeutende Einrichtungen wie die Hochschule für Musik und Theater, Kammern und Wirtschaftsverbände, Ärztehaus und Bürohäuser auszeichnet. Durch diese Verlängerung könnten rund 2100 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag gewonnen werden.

B.

Die Gegenüberstellung einer solchen oberirdischen Ausbauvariante mit einer Tunnellösung hat deutliche wirtschaftliche Vorteile für eine oberirdische Variante ergeben. Den erheblich höheren Investitionskosten von rund 130 Mio. Euro für einen D-Tunnel stehen kaum positive verkehrliche Effekte gegenüber, so dass im Vergleich zur rund 60 Mio. Euro kostenden oberirdischen Lösung ein erheblich geringerer volkswirtschaftlicher Nutzen erreicht wird. Deshalb wurde diese Variante nicht weiter verfolgt. In der Perspektive allerdings bliebe eine spätere Tunnellösung bei einem oberirdischen Ausbau in der Hochflur-Variante weiterhin möglich.

C.

Für die oberirdische Lösung wurden durch eine Expertengruppe (Region, LHH, üstra, infra, Prof. Meyfahrt) die beiden Varianten Hochflur und Niederflurtechnik geprüft und

gegenübergestellt (Informationsdrucksache 200 (III) aus 2012). Dabei ging es nicht um einen abstrakten Systemvergleich, sondern um eine vergleichende Planung für die Stadtbahnlinie 10 mit entsprechenden Haltestellenlagen. Die Haltestellenlagen auf der Limmerstraße wurden im Rahmen eines intensiven Beratungs- und Beteiligungsprozesses überarbeitet. Insbesondere die Einrichtung eines „Rundes Tisches“ hat hierbei zu einer deutlichen Optimierung der zunächst geplanten Haltestellenlagen geführt, so dass – bei mehrheitlicher Präferenz für die Niederflurvariante – für beide Varianten städtebaulich gute Lösungen gefunden werden konnten.

Auf der Basis dieser Varianten hat die Expertengruppe jährliche Mehrkosten für die Niederflur-Variante in Höhe von 820.000 Euro ermittelt (s. Anlage). Diese Mehrkosten setzen sich aus jährlichen Mehrkosten im Betrieb und höheren Investitionskosten für die Niederflur-Variante zusammen, die als jährliche Abschreibungen in die Mehrkosten einfließen. Die höheren Investitionskosten eines Niederflur-Betriebes entstehen, weil den geringeren Kosten für den Haltestellenumbau deutlich höhere Kosten bei der Fahrzeugbeschaffung gegenüberstehen. Dies ist vor allem auf die große Stückzahl und das günstige Ausschreibungsergebnis des neuen (Hochflur-)Stadtbahnfahrzeugs TW 3000 zurückzuführen.

Insgesamt kommt die Expertengruppe zu dem Ergebnis, dass die Hochflurvariante im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit, verkehrliche Belange/Netzflexibilität und Realisierbarkeit Vorteile bietet, die Niederflurvariante im Hinblick auf städtebauliche Fragen. In Sachen Barrierefreiheit hat die Gruppe keine signifikanten Unterschiede zwischen beiden Varianten feststellen können. Unter dem Strich gibt die Expertenkommission die Empfehlung, die D-Linie in der im hannoverschen Stadtbahn-Netz üblichen Hochflur-Technik auszubauen.

D.

Bereits bei der Vorstellung des Berichts der Expertenkommission wurde darauf hingewiesen, dass eine mögliche Niederflur-Variante zwei erhebliche Risiken beinhaltet. Zum einen besteht die Gefahr, dass die heutige Linie 17, die als Hochflur-Linie aus Richtung Ricklingen zum Teil parallel zur Linie 10 in die Innenstadt fährt, im Streckenabschnitt zwischen Goetheplatz und Hauptbahnhof nicht auf einer Niederflur-Strecke fahren dürfte und diesen Streckenabschnitt deshalb zukünftig nicht mehr bedienen würde. Hintergrund ist, dass eine Betriebsgenehmigung bei einem Mischbetrieb voraussichtlich nicht erteilt würde.

Zum anderen wurde auf das Risiko hingewiesen, dass die Förderfähigkeit einer Niederflur-Variante durch den Fördermittelgeber, die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), bislang nicht bestätigt wurde. Dieses von der Verwaltung mit der Informationsdrucksache 200 (III) aus 2012 benannte Risiko, das zum damaligen Zeitpunkt als ein abstraktes zu bewerten war, hat sich mittlerweile konkretisiert und deutlich erhöht. In einem Schreiben vom 27.03.2012 des Staatssekretärs im niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Dr. Oliver Liersch, hat dieser darauf hingewiesen, dass „soweit bei einem Vorhaben unterschiedliche Realisierungsmöglichkeiten bestehen, [...] grundsätzlich

nur die Variante gefördert werden [kann], die den höheren Kosten-Nutzen-Quotienten aufweist. Eine Förderung einer unwirtschaftlichen Variante ist nicht möglich.“ Damit besteht im Fall der absehbar wirtschaftlich ungünstigeren Variante Niederflur das sehr konkrete Risiko, dass die Region auf rund 42 Mio. Euro Fördermittel durch das Land verzichten muss. Diese Fördermittel sind aber eine Voraussetzung für die Realisierbarkeit des Streckenausbaus.

Vor diesem Hintergrund kann auch die zwischenzeitlich diskutierte Durchführung einer Bürgerbefragung nicht empfohlen werden. Die – mit erheblichem Aufwand verbundene – Durchführung einer Bürgerbefragung würde nur Sinn machen, wenn den Bürgerinnen und Bürgern zwei bei realistischer Betrachtung umsetzbare Varianten zur Abstimmung vorgelegt würden. Aufgrund der nach dem Brief des Staatssekretärs klar hervortretenden Förderrisiken ist aber eben diese Umsetzbarkeit für die Niederflur-Variante nachhaltig in Frage gestellt. Ein entsprechendes Befragungsergebnis bliebe daher ein Muster ohne Wert.

E.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse der Expertenkommission im Januar 2012 wurde die Frage aufgeworfen, ob sich die wirtschaftlichen Vorteile der Hochflur-Variante relativieren oder gar aufheben, wenn eine mögliche Niederflur-Linie durch weitere Strecken ergänzt würde. Dazu wurden zum einen die Potenziale für mögliche Neubaustrecken in der Landeshauptstadt untersucht. Zum anderen wurde Herr Prof. Meyfahrt als externer Begleiter des Prozesses gebeten, seine Einschätzung zu den Potenzialen einer Netzerweiterung abzugeben.

Bereits die Analyse der Regionsverwaltung hat ergeben, dass in der Landeshauptstadt auf Grund der großen Netzdichte nur wenige Erweiterungsoptionen bestehen (Informationsdrucksache 308 (III) aus 2012). So sind bereits heute rund 70 % der Bevölkerung und 80 % der Arbeitsplätze weniger als 500 Meter von einer Stadtbahnhaltestelle entfernt. Damit belegt die Region in Deutschland einen Spitzenwert. Durch die geplanten Streckenverlängerungen nach Misburg-Mitte, Hemmingen und Garbsen-Mitte wird sich der Umfang des Netzes weiter erhöhen. Zusammen mit D-Linie ist für die kommenden Jahre bereits ein Investitionsvolumen von über 100 Mio. Euro in das Stadtbahnnetz verplant.

Als weitere Streckenoptionen, die für die potenzielle Erweiterung eines möglichen Niederflur-Netzes in Frage kommen, bieten lediglich die Sallstraße bis zum Bismarckbahnhof (Südstadt) und ein Abzweig von Limmer nach Ahlem-Nord das Potenzial für eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung. Insbesondere die erste Strecke wird durch die Landeshauptstadt nachdrücklich abgelehnt. Die potenzielle Wirtschaftlichkeit einer Niederflur-Linie vom Platz der Kaufleute zum Zoo ist nicht zuletzt aufgrund der bereits vorhandenen Zoo-Linie und des erforderlichen Abrisses eines Hochbahnsteigs am Zoo sehr unwahrscheinlich.

Weitere Fahrgastzuwächse im Stadtbahn-Netz sind dauerhaft durch eine Taktverdichtung auf den bestehenden Linien weit wirtschaftlicher und fahrgastfreundlicher zu bewältigen als durch teure Parallelstrecken. Diese Basisstrategie wurde bereits im von der Regionsversammlung einstimmig beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan Pro Klima (Beschlussdrucksache 162 (II) aus 2011) definiert. Das vorhandene Stadtbahnnetz kann mindestens 30 % Fahrgastwachstum aufnehmen, die Wachstumsoptionen im bestehenden Stadtbahnnetz sind damit für die nächsten Jahrzehnte ausreichend.

Die parallele Stellungnahme von Prof. Meyfahrt, der als externer Experte den Prozess begleitet, unterstreicht die Notwendigkeit einer politischen Weichenstellung, die durch weitere externe Untersuchungen über potenzielle Streckenerweiterungen nicht zu ersetzen ist (Informationsdrucksache 358 (III) aus 2012). Die Entscheidung Hochflur-Niederflur sei eher eine Voraussetzung für eine sinnvolle Nutzen-Kosten-Untersuchung als dass sie eine Entscheidungshilfe für die Grundsatzentscheidung liefere. Sein Fazit: „Die Entscheidung ist nur politisch zu treffen, weitere fachliche Untersuchungen werden nur begrenzt helfen.“

F.

Als Ergebnis der gründlichen fachlichen und politischen Diskussion lässt sich festhalten, dass der Ausbau der D-Strecke in der hannoverschen Innenstadt im bestehenden Hochflur-System deutliche Vorteile aufweist. Diese liegen vor allem in

- der dauerhaft deutlich höheren Wirtschaftlichkeit,
- der weiter vorhandenen Netzflexibilität, die den Einsatz der Stadtbahn-Fahrzeuge auf verschiedenen Strecken ermöglicht, und
- den erheblich besseren Realisierungschancen vor dem Hintergrund der Förderkulisse für ÖPNV-Investitionen.

Ein moderner Streckenausbau ist realistisch nur bei Zugrundelegung einer Förderung durch die LNVG zu erreichen. Hierfür muss bis zum 31.05.2013 ein entsprechender Förderantrag gestellt werden, da das Gesamtprojekt andernfalls nicht mehr in der laufenden Förderperiode bis 2019 abgewickelt werden könnte und die Fördermodalitäten in der Zeit danach äußerst unsicher sind. Zudem ist unklar, wann Bund und Länder die Fördermodalitäten für die Zeit nach 2019 festlegen.

Finanz. Auswirkungen:

Aus dem Beschlussvorschlag ergeben sich finanzwirtschaftliche Auswirkungen (Erträge, Aufwendungen, Investitionskosten) unmittelbar auf den Haushalt der Region Hannover:			
Ja:		Nein:	
Produktnummer:		Investitionsnummer:	

	Aktuelles Haushaltsjahr	Aktuelles Haushaltsjahr + 1 Jahr	Aktuelles Haushaltsjahr + 2 Jahre	Aktuelles Haushaltsjahr + 3 Jahre
Ergebnishaushalt:				
Veranschlagte Erträge / Aufwendungen				
Mehr-/ Minderbetrag bei Erträgen / Aufwendungen				
Investitionen:				
Veranschlagte Erträge / Aufwendungen				
Mehr-/ Minderbetrag bei Erträgen / Aufwendungen				

Anlage(n):