



Hannover, 26. Oktober 2014

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, Abschnitt 1 (Endpunkt „Raschplatz“/Lister Meile)

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, Abschnitt 1 (Endpunkt „Raschplatz“/Lister Meile). Als Bürgerinitiative, die sich in ihrem Leitbild (www.pro-d-tunnel.de/initiative-leitbild.htm) unter anderem für hochwertigen und leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr einsetzt, sehen wir die Belange von Fahrgästen und Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt Hannover durch die vorgelegte Planung beeinträchtigt. 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. Desweiteren 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 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.

Einwände zur Planung Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitt 1 (Raschplatz/Lister Meile)

- 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 nicht vorhanden. In den ausgelegten Planungsunterlagen findet sich 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 Regio-Busse 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 Regiobusse sogar vom Goetheplatz bis zum Raschplatz parallel und somit in Konkurrenz mit der geplanten Stadtbahnstrecke. Ein Liniennetzplan der Üstra (www.uestra.de/fileadmin/gvh/downloads/Plaene/2014/GVH_Stadt_2014.pdf) stellt dieses ÖPNV-Überangebot in der Kurt-Schumacher-Straße und Lister Meile anschaulich dar. Die Linie 700 fährt sogar von Limmer/Harenberger Straße bis zum Raschplatz parallel und in Konkurrenz. Die bildliche Unterschlagung der fünf genannten Buslinien stellt einen Mangel zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.a dar.

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).

- 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.

- 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 Verkehrsbedienungs 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 fünf in der Kurt-Schumacher-Straße und in der Lister Meile bis Raschplatz verkehrenden Buslinien ist der ÖPNV fast schon übermäßig abgedeckt, sodass es einer Stadtbahneuplanung mit Parallelbetrieb nicht bedarf und eine Genehmigung dementsprechend versagt werden kann.

- 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 der Nachweis (Abwägung), dass die „Scheelhaase-Lösung“ nicht den öffentlichen Belangen PBefG §28 (1) und den künftigen Verkehr PBefG § 13, (2) 3.a entspricht. Außerdem erfolgt keine Abwägung zur „Scheelhaase-Lösung“, sondern es werden nur unbewiesene Behauptungen aufgestellt, warum diese öffentlich vieldiskutierte Variante die schlechtere sei. Dies stellt ein Abwägungsdefizit dar.

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

a. Fahrgäste/Behinderte

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 der Umsteigebeziehungen wurde in der Station Kröpcke Umsteigeebenen zwischen den Linien A und B (Eckverbindung in -2-Ebene) und C eingeplant. In der Station Hauptbahnhof besteht gar der Wechsel zwischen den Linien durch einen Halt am selben Bahnsteig, maximal

durch Wechseln der Bahnsteigkante. Diese Umsteigebeziehungen 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).

Zusätzlich fahren noch die oben erwähnten Regio-Busse Linien 300, 500 und 700 in kurzen Taktabständen zum Raschplatz und sichern damit eine optimale Verkehrsbedienung.

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 und 17 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 war zu diesen Zeiten also nur zu 72% ausgenutzt. Die Region Hannover hat am 14.09.2014 auf Anfrage a) bestätigt, dass es zu keinen betrieblichen Engpässen oder Nachteilen gekommen wäre 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 Zugeinheiten (3 Wagen) noch machbar, dies ist aufgrund der geplanten Bahnsteiglängen von minimum 45 Metern auf der Linie 10 jedoch nicht mehr möglich (Mangel an Leistungsfähigkeit, siehe Einwand Nr. 8).

Die „Scheelhaase-Lösung“ würde somit für die Fahrgäste und Behinderte 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 Schuhmacher 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 CO²-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. Die geplante Doppelkurve an der Kreuzung Lister Meile/Kurt Schuhmacher Str. stellt wegen der zu erwartenden Quietschgeräusche (siehe Einwand Nr. 11) 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, da in unserer Generation topographisch nichts verbaut wurde.

Zusammenfassung zu Einwand Punkt 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 aber aufgrund der politischen Beschlusslage zurzeit nicht im Fokus und wird auch nicht im Erläuterungsbericht erwähnt (dennoch als Mangel zu bewerten).

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.

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 mit einem Mittelbahnsteig und kurzen Umsteigebeziehungen zum C-Ast ausgebaut. Kurz danach wird 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 unter dem „Cinemaxx“ eine provisorische 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 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.

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 Intra-plan 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 bis 4). Im Abschnitt 1 ist kein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Die Sperrung des „Posttunnels“ ist ein Resultat der hohen Konkurrenz von ÖPNV und MIV durch fehlendem Platz.

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 Kosten/Nutzen-Faktor (kurz KNF) 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 2014 im Vergleich zum D-Tunnel abschneiden würde. Eine Hinterfragung der Genehmigungsbehörde zum aktuelle 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.

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.

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

Einwand: Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen geht einher mit der im Abschnitt 1 vorgesehenen Verkehrsführung. Die Bahnunterführung Lister Meile („Posttunnel“) wird für MIV-Fahrten zwischen Ernst-August-Platz und Rundestraße gesperrt (Ausnahme bilden Taxen, Busse und Rettungsfahrzeuge). Zwischen Rundestraße und Kurt-Schumacher-Straße ist der „Posttunnel“ nur noch in Richtung Ernst-August-Platz und dann weiter in die Schillerstraße befahrbar (Erläuterungsbericht S. 10 ff.). An der Ecke Lister Meile/Kurt-Schumacher-Straße ist ein Rechtsabbiegen in Richtung Steintor ebenfalls nicht mehr zulässig.

Obwohl die Herausnahme von Durchgangsverkehren Bestandteil des Masterplans Mobilität 2025 der LHH ist, kann eine derartig umwegige und allein auf einem Verkehrsgutachten basierende Verkehrsführung als Begleitscheinung für einen ÖPNV-Neubau den Bürgerinnen und Bürgern nicht zugemutet werden. An verkaufstarken 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.

Laut Verkehrsstärkenzählungen von 2009 ergeben sich im „Posttunnel“ 9.800 Kfz/Tag, in der allein den Verkehr aufnehmenden Schillerstraße zusätzlich 5.700 Kfz/Tag. Diese Kanalisierung auf die Schiller- und Andreaestraße als einzigen Verkehrsabfluss stellt eine unzumutbare Behinderung des innerstädtischen MIV-Verkehres dar. 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. Die ebenso in diversen Beschlussdrucksachen erhoffte Aussage, dass der Verkehr „aufgrund der umwegigen Verkehrsführung abnehme“, ist ebenfalls rein konjunktiv zu sehen. Ein experimentelles Nachsteuern und Nachbessern bei Ausbleiben der erhofften MIV-Situationen nach dem Streckenausbau ist finanziell und volkswirtschaftlich unvertretbar.

Nicht zuletzt wurde in einer vorliegenden Verkehrsuntersuchung der Firma R+T, Darmstadt für den Planungskreis aus November 2012 die Feststellung getätigt (S. 29):

„Eine weiträumige Verlagerung wurde nicht berücksichtigt. Durch die Sperrung wird sich diese jedoch so einstellen, dass sich die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet reduzieren. Für die dieser Untersuchung zu Grunde gelegten Verkehrsbelastungen kann man also von einer worst case Betrachtung sprechen“.

Planungen mit „Schlechten Fall-Bedingungen“ zur Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen sind intolerabel.

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

Einwand: Ebenfalls ein Einschnitt in die öffentlichen Verkehrsinteressen ist die MIV-Abfahrt vom nördlich gelagerten Taxen- und Parkstellplatz vor dem Empfangsgebäude Hbf. (nahe der Bundespolizei). Private Autofahrer dürfen zwar durch den „Posttunnel“ auf diesen Vorplatz fahren (z. B. für Fahrgastabsetzungen), werden aber bei der Ausfahrt durch das Verkehrszeichen StVO Z 209-30 „Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus“ gezwungen in Richtung Schillerstraße abzufahren. Dadurch entsteht eine umwegige MIV-Abführung. Abfahrende PKWs müssen geradeaus eine „Ehrenrunde“ einlegen – durch die Schillerstraße zur Andreaestraße zur Herschelstraße zur Celler Straße auf die Hamburger Allee, wenn der direkte Rückweg erfolgen soll. Bis Lister Meile/Berliner Allee ist dies eine Strecke von 1440 Metern – also ein Umweg von 980 Metern zusätzlich. Dies entspricht einem ca. 1 km langen Umweg über fünf Ampelkreuzungen und widerspricht damit dem oben erwähnten Masterplan Mobilität 2025. Es 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 am Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/Herschelstraße die einfließenden Verkehre als auch den ÖPNV kreuzen und damit möglicherweise bei Stausituationen behindern. Diese Stauereignisse finden heute schon vermehrt statt, haben die Planer aber zu keiner Korrektur veranlasst.

Der Planungskreis hat in internen Unterlagen bestätigt, dass es trotz vermutet zukünftiger geringerer Verkehrsstärken an verkaufstarken Tagen zu Stausituationen in der Kurt-Schumacher-Straße und anliegenden Straßen 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.

8. 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 der im Bericht auf S. 16 aufgestellten Darstellung einer *„zukunftsorientierte Planung“*. Zudem gestehen die Antragsteller im Bericht auf Seite 25 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". 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.

9. Zu PBefG § 13, (1) 1 (s. o.):

Einwand: Die Sicherheit des Betriebes wird im Abschnitt 1 besonders am Knotenpunkt Lister Meile/Ernst-August-Platz angezweifelt. Hier wird die Neubaustrecke in einer Kurve vor dem Haupteingang der Ernst-August-Galerie in Richtung Kurt-Schumacher-Straße einbiegen. An der Kreuzung sind zu Spitzenzeiten 9000 Fußgänger pro Stunde zu zählen, die die beiden Ampeln als Hauptströme in Richtung Schillerstraße und Hauptbahnhof benutzen. In Zukunft werden ÖPNV-Umsteiger zum geplanten Hochbahnsteig „Hbf./Rosenstraße“ aus Planfeststellungsabschnitt 2 diese Kreuzung zusätzlich belasten, damit erhöht sich die Fußgängerfrequenz deutlich.

Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit gemäß PBefG § 13, (1) 1 ist besonders an dieser Stelle nicht gegeben. Die Hüllkurve des Richtung Steintor führenden Gleises hat einen Minimalabstand von 2,40 m (Plan „VA 3 LA 2“) und gefährdet damit die an der Ampel wartenden Fußgänger. Durch den engen Kurvenradius von 25 Metern ist eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 10 km/h geboten. Dies könnte vermeintlich zur Verkehrssicherheit an dieser Stelle beitragen, muss aber bezweifelt werden. Bei großem Gedränge könnten unachtsame oder mobilitäts eingeschränkte Fußgänger in den nahen Lichtraum gelangen und verunfallen. Maßnahmen zur Absicherung gegenüber der Hüllkurve der Straßenbahn sind zu prüfen. Dies können zusätzliche Zaunabsperungen an den Ampelanlagen sein, um die Fußgängerströme zu den Übergängen zu kanalisieren.

Es ist nicht zu erwarten, dass Fußgänger sich komplett an die Regeln der StVO halten. Rotlichtverstöße bzw. Querfeldein-Wege über die Kreuzung sind seit Jahren an dieser Stelle zu beobachten. Die nun hier zusätzlich durchfahrende Straßenbahn gefährdet somit in unzumutbarer Weise alle Fußgängerströme. Es ist den Fahrern des ÖPNV nicht zuzumuten, auf diese planerisch wesentlich höher angesetzte Verkehrsbelastung aufmerksam reagieren zu müssen. Dies gilt ebenso für den naheliegenden „deregulierten Bereich“, wo Passanten in freier Wegewahl herumlaufen dürfen.

Die geplante Doppelkurve als auch 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 nicht gegeben. Selbst der Erläuterungsbericht zitiert auf Seite 30: *„Nach § 3 BOStrab (Allgemeine Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge) müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt, mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert“*.

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.

Zudem muss wie bereits oben erwähnt die geplante Doppelkurve wegen des zu erwartenden Dauerverschleißes erwartungsgemäß ca. alle fünf Jahre ausgetauscht werden müssen, was weitere Einbußen in puncto Sicherheit und Leistungsfähigkeit mit sich bringen wird und wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Eine Visualisierung der Initiative Pro D-Tunnel e. V. aus maßstäblichen Gegebenheiten veranschaulicht die Fußgänger-Gefährdung an der Ecksäule bzw. der Ampelanlage an der Ernst-August-Galerie deutlich:



10. Zu Lageplan „VA 4 LA 2“ Verkehrsanlage Gleis- und Straßenbau – Genehmigungspl. Lageplan 2

Einwand: Auf dem Lageplan „VA 4 LA 2“ sind die Bogenradien im Bereich der Doppelkurve nicht angegeben. Auf anderen Lageplänen (z. B. „VA 4 LA 1“) werden diese innerhalb des Gleisbereichs mit blauen Ziffern angegeben. Gerade in diesem planerisch wichtigen Bereich sind diese Bogenradien von Bedeutung, dieses Versäumnis stellt einen Mangel zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.c dar.

11. Zu Lageplan „VA 4 LA 2“ und Schalltechnisches Gutachten Bonk Maire Hoppmann GbR

Einwand: Aus anderen Versionen der Lagepläne ist bekannt, dass die erwähnte Kurve bei beiden Gleisführungen einen Bogenradius von 25 Metern vor der Ernst-August-Galerie aufweist. Das „Hotel Kaiserhof“, Ernst-August Platz 4, liegt mit 50 Metern Entfernung in unmittelbarer Nähe der Neubaustrecke. Die Hälfte der Hotelzimmer und die Außengastronomie sind zum Ernst August Platz gerichtet.

Es ist keine Seltenheit, dass enge Kurvenradien beim Befahren mit Stadtbahnfahrzeugen Quietschgeräusche verursachen können, besonders bei trockenen Witterungsbedingungen. Derartige Geräusche hätten sehr negative Einflüsse auf übernachtende Hotelgäste und Restaurantbesucher im Außenbereich. Es ist deshalb geboten, mit einem schalltechnischen Gutachten zu überprüfen, ob sich aus dem geplanten Neubau bei Überschreiten von Immissionsgrenzwerten Ansprüche auf einen Schallschutz im Sinne von § 42 BImSchG und der Verkehrslärm-schutzverordnung herleiten lassen.

Bei der Emissionspegelberechnung – Stadtbahn – erfolgen je nach Fahrzeugart, Fahrbahnart und Kurvenradius Zuschläge bei der Berechnung der Geräuschimmissionswerte („Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03“). So muss z.B. bei Kurvenradien kleiner 300 m ein Zuschlag von 8 dB(A) erfolgen. Bei einem Kurvenradius von ca. 25 m müsste sicher ein noch höherer Zuschlag als 8 dB in die Berechnung eingehen.

Im schalltechnischen Gutachten werden die Vorschriften von SCHALL 03 durch die folgende Aussage nicht statt-haft geschmälert (Zitat Seite 7):

„Nach dem heutigen Erkenntnisstand treten bei modernen Straßenbahnzügen und Gleisanlagen in einem üblichen baulichen Wartungszustand nur in Ausnahmefällen Quietschgeräusche auf.“

Eine derartige Aussage ist weder durch die praktische Erfahrung noch durch wissenschaftliche Untersuchung untermauert, zudem rechtlich kaum haltbar.

Im schalltechnischen Gutachten wird zudem der folgende Hinweis gegeben (Zitat Seite 8):

„Nach derzeitigem Kenntnisstand und nach Informationen des AG treten bei kurzen Bogenabschnitten und Radien größer 200 m in Verbindung mit niedrigen Geschwindigkeiten (≤ 20 km/h) keine Quietschgeräusche auf“.

Der Umkehrschluss muss de facto lauten, dass bei dem kleinen Bogenradius von 25 m (wesentlich kleiner als 200 m) mit hoher Wahrscheinlichkeit mit Quietschgeräuschen zu rechnen ist. Deswegen müssen die Korrekturwerte D_{Ra} nach Tabelle 6 in Ansatz gebracht werden, mit Sicherheit höher als 8 dB(A). Gleichzeitig wird wiederum deutlich, dass zur Vermeidung von Schallemissionen langsam gefahren werden muss, was die Einwände aus Nr. 9 unterstützt.

Im schalltechnischen Gutachten erfolgt ein weiterer Hinweis (Zitat Seite 8):

„Der Bogen hinter dem geplanten Haltestellenbereich „Rosenstraße“ (westliche Fahrtrichtung) wurde ohne Kurvenzuschlag berechnet und in der Anlage 11.1.2 dargestellt. Nach Auskunft des Vorhabenträgers kann für diesen Bogenabschnitt das Auftreten von „Kurvenquietschen“ i. S. der SCHALL 03 sicher ausgeschlossen werden“.

Hier liegt ganz klar ein Verstoß gegen die Vorschriften der SCHALL 03 und des BImSchG vor. Der Vorhabenträger (die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH) ist sich offenbar bewusst, dass es im Kurvenbereich vor der Ernst-August-Galerie bei einem Bogenradius von 25 m schalltechnische Probleme geben wird. Im Bestandsnetz der Stadtbahn Hannover gibt es vergleichbare enge Kurven, sogar noch mit weiteren Bogenradien, die immer wieder hohe Quietschgeräusche verursachen (z. B. Kurve am Schwarzen Bären). Eine offensichtliche Anweisung der Infra an den Schallgutachter, ohne Kurvenzuschläge zu rechnen, ist deshalb inakzeptabel. In allen anderen Planfällen wurden diese Korrekturfaktoren der SCHALL 03 berücksichtigt.

In der Anlage 11.1.2. werden die Auswirkungen auf die umliegende Bebauung dargestellt. Beispielhaft wird hier das Grundstück Ernst-August-Platz 4 (Hotel Kaiserhof) aufgeführt (Immissionsorte 11.A bis 11.D, Anlage 11.1.11). Die Nutzungsart wird mit „te“ gekennzeichnet, was aussagen soll, dass nur eine Nutzung des Erdgeschosses tagsüber erfolgt. Eine Nutzungsart für die Obergeschosse 1. bis 5. OG wurde nicht aufgeführt. Dort liegen die Hotelzimmer – dass diese 24 Stunden am Tag genutzt werden, wurde nicht dargestellt. Die Immissionsgrenzwerte (IGW) müssten nach der 16. BImSchV § 1 und § 2 auf den Fall „Kerngebiet/ Nacht“ mit mindestens 54 dB(A) festgelegt werden.

Die Berechnungsvorgänge sind nicht korrekt nachvollziehbar, wenn etwa der Korrekturwert für Bogenradius von 25 m nicht in die Berechnung eingeflossen ist. Auch die Immissionsgrenzwerte für die Hotelzimmer sind nicht erkennbar. Wegen der fehlerhaften Berechnung ergeben sich natürlich keine rechtlichen Ansprüche nach dem BImSchG, was auch für viele andere Anlieger entlang der Neubaustrecke gilt.

Der Antrag verstößt aufgrund seiner offensichtlich fehlerhaften Annahmen und Berechnungen gegen die Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Verkehrslärmschutzverordnung.

Im „Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Schienenbauvorhaben“ werden zudem unter Punkt 1.7 Erhöhung der Lärmemissionen Grenzwertüberschreitungen angezeigt. Die Erläuterung dazu (S. 3) besagt lediglich: *„Zu 1.7: Durch das Vorhaben kommt es an zwei Gebäuden (Ernst-August-Platz 2 und Rundestraße 15) zu Grenzwertüberschreitungen (IGW für Mischgebiete 64 dB(A) tags / 54 dB(A) nachts). Der höchste Nachtwert der ermittelten Beurteilungspegel beträgt 59,1 dB(A) (Rundestraße 15)“.*

Diese alleinigen Immissionsorte und -werte sind aufgrund der oben genannten Einwände anzuzweifeln und zu kontrollieren.

12. 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. Besonders im Bereich des „Posttunnels“ ist diese technische Angabe von hoher Bedeutung, dieses Versäumnis stellt einen Mangel zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.c dar.

13. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ sowie Pläne „R AG2 GR 1“ und „R AG2 GR 2“

Einwand: In unmittelbarer Nähe des Rundgebäudes Raschplatz 7 L („Osho-Disco“) ist eine Abgangsanlage mit Fahrstuhl geplant, um die Umsteigewege vom Endpunkt „Raschplatz“ in die U-Bahn-Station „Hauptbahnhof“ zu verkürzen. Beim Umbau des Raschplatzes wurden vor wenigen Jahren schon ein Fahrstuhl als auch eine feste Treppe in 30 Metern Entfernung eingebaut. Die Genehmigung bzw. Förderung einer derart topographisch nahe-liegenden Neubauplanung ist deshalb zu unterbleiben. Umsteigern aus den Bahnen der Linie 10 und 17 sind zusätzliche 30 Meter Umweg in vorhandene und technisch funktionierende barrierefreie Anlagen zuzumuten.

Ein weiterer Aspekt, diesen neuen Abgang nicht zu genehmigen, ergibt sich aus seiner engen, L-förmig verwinkelten Anlage der festen Treppe sowie uneinsehbaren Rücksprüngen bei der Fahrstuhl-Anlage. Hier wird es in diesem durch das Nachtleben frequentierten Bereich schnell zu unzumutbaren Verunreinigungen kommen (feste Säule zwischen Treppe und Fahrstuhleingang in –1-Ebene bietet Sichtschutz für Wildpinkler, der Treppenknicke ebenfalls). Die vorhandenen Anlagen sind durch nahe soziale Kontrolle durch Blickbeziehungen vom Raschplatz (Cinemaxx, Osho-Disco, breiterer frei einsehbarer Treppenabgang vor den U-Bahn-Abgängen) wesentlich besser vor derartigem Vandalismus gefeit.

14. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ Verkehrsanlage Gleis- und Straßenbau – Genehmigungspl. Lageplan 1

Einwand: Im Bereich des geplanten Hochbahnsteiges „Hauptbahnhof/Raschplatz“ befindet sich in –1-Lage die ehemalige Wartehalle des alten ZOB. Diese wird seit Jahren nicht mehr genutzt und ist provisorisch bei allen Ab- und Durchgängen verriegelt. Auf dem Lageplan „VA 4 LA 1“ sind die Bauten der –1-Anlagen in hellblau eingetragen. Hier ist im Bereich des Hochbahnsteigs ein quadratisches Muster erkennbar, was die Deckenunterzüge dieser Wartehalle mit ihren Säulen darstellt.

Mit der Projektnummer „34156-1“ werden aufwändige und mit ca. 700.000 € veranschlagte Verstärkungsarbeiten angestrebt. Dabei sollen ca. drei Dutzend Hilfsstützen und Fundamente zusätzlich in die Deckenstruktur eingezogen werden, um das Verkehrsbauwerk darüber statisch zu sichern. Dadurch ergibt sich eine architektonisch und finanziell unzumutbare Verbauung des Raumes und einer möglichen zukunftsnahe neuen Nutzung bei der geplanten Randbebauung des ehemaligen ZOB. Wenn dieser Raum nicht mehr genutzt werden sollte, ist eine komplette Verfüllung eher anzustreben. Im Erläuterungsbericht wird dieses zusätzliche bautechnische Vorhaben nicht erläutert.

15. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ Verkehrsanlage Gleis- und Straßenbau – Genehmigungspl. Lageplan 1

Einwand: Im Bereich des Weichenkreuzes der vorgeschalteten Wendeanlage befinden sich drei Weichen im straßenbündigem Raum, eine davon im Fußgängerüberweg Hbf. Richtung ZOB. Durch die davorgelagerte Ausfahrt des neuen ZOB werden diese Weichen durch Überfahren von zunehmenden MIV- und Busfahrten unnötigen Belastungen ausgesetzt. Eine Gefährdung für Fußgänger durch sich umstellende Weichen ist ebenfalls bei der Weiche vom Gleis aus dem „Posttunnel“ zum Hochbahnsteig gegeben, da diese häufig betätigt werden wird. Ein hoher Verschleiß dieser straßenbündigen Anlage ist deshalb zu erwarten.

16. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ Verkehrsanlage Gleis- und Straßenbau – Genehmigungspl. Lageplan 1

Einwand: Zurzeit finden häufige Liefer- und Absetzfahrten an den nördlich gelegenen Ausgang des Hauptbahnhofs statt (im Bereich der Parkhausspindel). Seit der Neugestaltung dieses Bereiches durch die LHH sind Taxen- und MIV-Stellplätze minimiert und geordnet worden. Durch die Planung der Ausbaustrecke ist jedoch nicht mehr ersichtlich, wie der Anlieferverkehr in diesem Bereich abgewickelt werden kann. Hier befinden sich mit der Bahnhofsmission sowie mit einer Anlieferstelle für diverse im Bahnhof liegende Geschäfte Anlaufpunkte für MIV-Verkehr. Aus der Lister Meile von der Berliner Allee kommend ist ein Überfahren der Gleise kurz vor dem „Posttunnel“ nicht möglich (Sperrfläche auf dem Gleis Richtung Raschplatz). Hier sind Defizite und unnötige Behinderungen im Anlieferverkehr bzw. Konflikte mit dem ÖPNV sowie Verstößen gegen die StVo zu erwarten.

17. Zu Lageplan „VA 4 LA 2“ Genehmigungspl. Lageplan 2 und „VA 4 QS 2“ Querschnitt 2

Einwand: Die lichte Höhe des „Posttunnels“ muss von derzeit maximal 4,01 Meter auf 4,40 Meter erhöht werden. Dazu ist eine umfangreiche Absenkung des Straßenniveaus erforderlich, um die Sicherheitsabstände vom Fahrdrabt zum Brückenbauwerk gewährleisten zu können (siehe auch Bericht S. 20).

Im Plan „VA 0 AN 1“ ist ein Querschnitt des „Posttunnels“ ersichtlich. Im Untergrund befindliche Kegelfundamente aus Beton werden nicht berührt, könnten aber Vibrationen des Gleisbettes aus ca. 1,60 Meter Entfernung in das über hundertjährige Stahlbrückenbauwerk übertragen. Es bleibt zudem zu prüfen, ob alle im Untergrund befindlichen Leitungen und Kanäle einwandfrei eingezeichnet worden sind. Weitere im Untergrund des „Posttunnels“ befindliche unbekannte bauliche Erschwernisse würden den Streckenausbau verzögern und verteuern.

Vor dem „Posttunnel“ ergibt sich durch die Absenkung entlang der Ernst-August-Galerie eine „terrassenartige“ Ausbildung des Gehweges. Dieses ist aus dem Lageplan 2 nicht ersichtlich. Fraglich ist, ob derartige Treppen weiterhin eine barrierefreie Gehwegbeziehung zwischen Kurt-Schumacher-Straße und „Posttunnel“ erlauben und ob Absicherungen des höhenungleichen Terrains gegenüber des Straßenraumes Lister Meile erforderlich werden.

Betrieblich ist diese rampenartige Ausbildung der Gleise mit ca. 4% zwischen „Posttunnel“-Brückenkopf und Ampelanlage Ernst-August-Galerie ein mögliches Erschwernis. Stadtbahnen in Richtung Raschplatz „rutschen“ in der Kurve leicht beschleunigt in das Gefälle (obwohl die Kurve keine Überhöhung aufweist), Stadtbahnen in Richtung Steintor müssen das Gefälle bei möglichem Ampelhalt beim Anfahren neu überwinden, was bei Nässe und Schnee eine Erschwernis darstellt.

Nicht zuletzt ist die Absenkung des Straßenniveaus auch eine Frage der möglichen Abwasserführung. Auch hier ist nicht im Detail erläutert worden, wie Wassermengen bei Starkregen abgeführt werden können, wenn diese durch das Gefälle von der Ampelkreuzung in Richtung der „Posttunnel“-Unterführung ablaufen. Abwasserkanäle quer zur Straßenrichtung (und damit parallel zum Brückenkopf) werden nicht erwähnt.

18. Zu Querschnitt „VA 4 QS 2“

Einwand: Auf dem Querschnitt ergibt sich durch die notwendige Absenkung des Straßenniveaus im „Posttunnel“ eine Schrägneigung bei den Seitenanlagen. Beim Nachmessen der Radwegbreite von 2,00 Metern ergibt sich eine Höhendifferenz von 10 cm, was einer Querneigung von 5% entspricht. Obwohl es offenbar keine direkten Vorschriften zu geben scheint, erscheint die Querneigung unfallträchtig. Bei möglicher Glätte im Winter (überfrierende Nässe) könnten Radfahrer seitlich in den Straßenraum wegrutschen. Auch die angrenzenden Bürgersteige weisen eine starke Querneigung auf.

19. Zu Lageplan „VA 4 LA 2“ Verkehrsanlage Gleis- und Straßenbau – Genehmigungspl. Lageplan 2

Einwand: Auf dem Lageplan „VA 4 LA 2“ ist ca. 3 Meter vor der Ecksäule der Ernst-August-Galerie ein Rechteck mit Ansträgung eingezeichnet, das im Straßenraum der Ampelkreuzung Lister Meile/Kurt-Schumacher-Straße liegt. Dabei handelt es sich um einen Kabelschacht der Deutschen Telekom, Nr. 2072. Dieser Kellerraum hat Ausmaße von 4,40 × 5,70 und 2,85 m Höhe. Zu ihm führen zu allen vier Seiten mehrere Dutzende von Telekom-Kabeln zu und ist mit Schaltschränken bestückt. Im Raum kann bequem gestanden und gearbeitet werden. Der Kabelschacht liegt exakt unter der geplanten Gleiskurve in Richtung Steintor, er hat zur Oberfläche zurzeit aber nur 55 cm Abstand (30 cm Decke, 25 cm Abstand zum Straßenniveau).

Im Erläuterungsbericht findet dieser Kabelschacht keine Erwähnung. Es wird nicht berichtet, ob durch die Gleislage die Statik des Kellerraums gefährdet wird oder ob ein aufwendiger Umbau oder gar eine Verlegung erfolgen muss, da der Gleisunterbau auf Betoneinbettung erfahrungsgemäß mehrere Dezimeter ins Erdreich ragt.

20. Zu Erläuterungsbericht Abschnitt 1

Einwand: Im Erläuterungsbericht wird an mehreren Stellen die Optimierung entlang der Neubaustrecke zugunsten von kurzen und barrierefreien Umsteigewegen genannt (S. 14 ff.). Durch eigene Nachmessungen verschiede-

ner Umsteigerelationen von dem geplanten Endpunkt „Hbf./Raschplatz“ als auch vom Bahnsteig „Hbf./Rosenstraße“ (Abschnitt 2) ergibt sich, dass keine wesentliche Verbesserung oder Verkürzungen ergeben. Teilweise treten sogar Verschlechterungen auf. Durch die Versorgung von zurzeit zwei vorhandenen Aufzügen am Raschplatz (an der Osho-Disco, siehe auch Einwand Nr. 13, sowie Aufzug zu Bahnsteig A/B Richtung Norden, sowie an den nördlichen U-Stationszugängen) ist die Barrierefreiheit grundsätzlich gegeben. Dennoch werden Fahrgäste zu langen und witterungsausgesetzten Wegen gezwungen. Im Vergleich zu anderen Varianten (siehe Einwände Nr. 4 und 5) fallen diese deutlich länger und umwegiger aus. Die im Erläuterungsbericht erwähnten „kurzen“ Umsteigewege sind deshalb zu hinterfragen.

Von der Initiative Pro D-Tunnel e. V. wurden mit einem Schrittmesser selbst abgelaufene Wegebeziehungen zu allen möglichen Umsteigerelationen von und zum geplanten Endpunkt „Hauptbahnhof/Raschplatz“ zur U-Station, in den Hauptbahnhof zu den S-Bahn-Gleisen und zu wichtigen Punkten in der Innenstadt gemessen. Diese Ergebnisse lassen sich als Grafik mit ein- und ausschaltbaren Linienbeziehungen für das Programm Google Earth herunterladen und auf die Topographie einbinden. Zeitgleich werden die Lagepläne des D-Tunnels von 1992 auf Wunsch eingblendet, wo die Umsteigewege innerhalb der Station „Hauptbahnhof“ ersichtlich werden. Zudem ist die topographische Abgelegenheit des Hochbahnsteigs gegenüber der U-Station ersichtlich, was vorhandene Behauptungen widerlegt, dass der Endpunkt der Neuplanung „direkt über der U-Bahnstation“ zum Liegen käme. Die KMZ-Datei ist als Download erhältlich unter http://www.pro-d-tunnel.de/tl_files/download/tunnelplaene-strecken.kmz

Ein kurzer Vergleich mit den vorliegenden Plänen und den Tunnellageplänen: Mittels des eVIT-Programms lassen sich auf den Plänen mit Polylinien Wegeentfernungen maßstäblich ausmessen. Die Umsteigewege am Raschplatz zwischen der Neuplanung und der Station „Hauptbahnhof“ betragen:

HBS Raschplatz > neuer Treppenabgang Osho-Disco > A/B nach Süden (Bahnsteigmitte zu -mitte):	158 m
HBS Raschplatz > neuer Treppenabgang Osho-Disco > A/B nach Norden (Bahnsteigmitte zu -mitte):	172 m
HBS Raschplatz > Hbf. Nord ZOB (oder Rundestr., gleich) > A/B nach Süden (Bahnsteigmitte zu -mitte):	304 m
HBS Raschplatz > Rundestr. Aufzug > A/B nach Norden (Bahnsteigmitte zu -mitte):	155 m

Zum Vergleich stellen sich die Umsteigewege von der D-Station -3 (D-Linie) zu den A/B-Bahnsteigen -2 via feste Treppen (die etwas umwegiger führen statt der gerade stehenden geplanten Fahrtreppen):

Von projektiert „Marienstr.“ U > A/B nach Süden (Bahnsteigmitte zu -mitte):	57 m
Von projektiert „Marienstr.“ U > A/B nach Norden (Bahnsteigmitte zu -mitte):	78 m
Von projektiert „Steintor“ U > A/B nach Süden (Bahnsteigmitte zu -mitte):	42 m
Von projektiert „Steintor“ U > A/B nach Norden (Bahnsteigmitte zu -mitte):	62 m

Überschlägig kann man festhalten, dass die Umsteigewege bei der Oberflächenstrecke etwa 2½ mal länger sind (und witterungsausgesetzt) als direkt in der U-Bahn-Station bei der Variante D-Tunnel (siehe Einwand Nr. 5). Diese schneidet beim direkten vernetzten Umsteigen zwischen den Liniensträngen A/B und D also wesentlich besser ab. Selbst bei den Wegebeziehungen in den Hauptbahnhof zu den S-Bahn-Gleisen ergibt sich immer noch ein Streckenvorteil gegenüber der Oberflächenlösung.

21. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ und Lageplan „VA 4 LA 2“:

Einwand: 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 Lärmbelästigung der Anlieger sind straßenbündige Bahnkörper aus ÖPNV-Sicht möglichst zu vermeiden“.* Der NVP ist laut PBefG § 8 (3) von Belang.

Die Innenstadtstrecke der D-Linie in den Abschnitten 1 bis 4 ist als Neubaustrecke mit einem hohen Anteil (ca. 70%) straßenbündiger Gleisen unter Mitbenutzung des MIV geplant. Dadurch entstehen signifikante gegenseitige

ge Behinderungen von ÖPNV und MIV, die ein fahrplangerechtes Fahren anzweifeln lässt. Einpark-, Anliefer- und Absetzvorgänge würden die Bahnen erheblich behindern. MIV-Stausituationen zwingen die Bahnen zum Mitstehen. Durch absehbare Instandhaltungskosten als auch Störungen im Betriebsablauf steht die Neubaustrecke entgegen den genannten Vorgaben beider Nahverkehrspläne.

22. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ und Erläuterungsbericht

Einwand: Im Lageplan „VA 4 LA 1“ finden sich wie in Einwand Nr. 14 erwähnt die Bauten der –1-Anlagen in hellblau wieder. Diese zeichnen in groben Umrissen auch die Grenzen der darunter liegenden –2- und –3-Ebene ab. Besonders unterhalb der Rundestraße (zwischen Parkhaus-Ecke und Casino) zeichnet sich die provisorische, diagonal verlaufende Abschlusswand der Vorleistung für die D-Station ab.

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“ und „Steintor“ (Abschnitt 3) nun in der oberirdischen Variante zum zweiten Mal fördern zu müssen. Es wäre zu prüfen, ob eine Rückzahlung von bereits in erheblicher Menge geleisteten Fördermitteln bei Genehmigung der Neubaustrecke in Betracht zu ziehen ist.

23. Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ und Erläuterungsbericht

Einwand: In anderen vorhandenen Planungsunterlagen ist bei der heutigen Strecke vom Hauptbahnhof über Prinzenstraße bis Aegi von einem Parallelverkehr zum Tunnel der B/C-Strecke zwischen Kröpcke und Aegi U die Rede (siehe auch Plan „VA 3 UP 1“ Übersichtslageplan 1). Im Bericht wird dieser nur kurz auf Seite 26 als *„Parallelverkehr zum gut erschlossenen Aegidientorplatz“* erwähnt. Die topographische Entfernung zwischen der Alt-Oberflächenstrecke (mit ihren im Bereich Thielenplatz und Ernst-August-Platz vor kurzem sanierten Gleisen) und dem B/C-Tunnel beträgt im Schnitt 250 Meter, maximal 340 Meter.

Im Abschnitt 1 soll auf 350 Metern Länge mit dem Abknick und der Strecke durch den „Posttunnel“ bis zum Raschplatz eine Neubaustrecke errichtet und genehmigt werden, die auf 90 Meter Distanz einen Parallelverkehr zum A/B-Tunnel zwischen Ernst-August-Platz und der Station „Hauptbahnhof“ darstellt, dies sogar im wahrsten Sinne „parallel“.

Der erwähnte Parallelverkehr widerspricht den Zielen des Nahverkehrsplans 2014 der Region Hannover. Dieser ist laut PBefG § 8 (3) von Belang. 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.“*

Nur durch Aussetzung des geplanten Neuausbaus der Strecke bzw. durch deren Nichtgenehmigung ist ein derartig überflüssiger Parallelverkehr zu vermeiden, ebenso durch eine Abwägung von Streckenalternativen (siehe auch Einwände Nr. 1, 4 und 5).

Mitunter können am östlichen Ende des geplanten Hochbahnsteigs „Hauptbahnhof/Rosenstraße“ (aus Abschnitt 2) auch zwei Prellböcke auf den geraden Gleisen das Ende einer Ausbaustrecke für eine leicht verlängerte

„Scheelhaase-Lösung“ (Einwand Nr. 4) markieren. Viele voran genannten Einwände und Probleme mit der Ausbaustrecke durch den „Posttunnel“ würden a) sich damit erübrigen, b) eine kostengünstigere Streckenführung ermöglichen, die oberirdisch dennoch nahe an den Hauptbahnhof reicht, und c) freilich die Kundenströme rund um die Ernst-August-Galerie zufriedenstellend bedienen könnte, ohne selbige zu behindern. Die folgenden Einwände bleiben dann dennoch bestehen. Auch der „Nullfall“ (Variante 0: Beibehaltung des Streckenabschnitts zum Aegidientorplatz, Bericht Seite 26) wäre trotz Ausbau mit den Abschnitten 2 bis 5 denkbar. Die Neubaustrecke im Abschnitt 1 ist jedoch aus betrieblichen, bautechnischen, städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen überflüssig und daher nicht genehmigungsfähig.

24. 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 zur Zeit 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.

Fazit: Aufgrund der Vielzahl von Planungsfehlern, -versäumnissen und -verheimlichungen ist a) die Genehmigung zur Neubaustrecke im Abschnitt 1 Stadtbahnstrecke D-West (Raschplatz/Lister Meile) eindeutig zu versagen und b) sind Fördergelder wegen mangelhafter Planungen zurückzuhalten bzw. stark zu hinterfragen.

Dieser Einwandsbrief ist als elektronisches Dokument (PDF) ab dem 01.11.2014 auf dem Server der Initiative Pro D-Tunnel e. V. verfügbar unter der Adresse:

http://www.pro-d-tunnel.de/tl_files/doc/141026-einwaende-pfv-abschnitt-1.pdf

Mit freundlichen Grüßen

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