

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla und Cindy Lutz (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur namens der Landesregierung

Wie trägt die rot-grüne Landesregierung und insbesondere Wissenschaftsminister Mohrs dazu bei, die fortgesetzte Auseinandersetzung über die Stadtbahntrasse am MHH-Neubau zu entschärfen?

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla und Cindy Lutz (CDU), eingegangen am 19.12.2025 - Drs. 19/9543,
an die Staatskanzlei übersandt am 12.01.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur namens der Landesregierung vom 13.02.2026

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die *Hannoversche Allgemeine Zeitung (HAZ)* berichtete am 03.11.2025 unter der Überschrift „350 Millionen Euro Mehrkosten? Wie der Streit um einen Stadtbahn-Anschluss für die MHH eskaliert“¹, dass es weiterhin Differenzen zwischen dem Land Niedersachsen und der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH) auf der einen sowie der Region Hannover und der Stadt Hannover auf der anderen Seite gebe. Die Berichterstattung schildert, dass der Wissenschaftsminister und Vertreter der MHH einen Stadtbahnanschluss über das MHH-Gelände als „nicht möglich“ bezeichnet hätten. Zur Begründung würden demnach insbesondere Vibrationen, elektromagnetische Emissionen und mögliche Beeinträchtigungen medizinischer Geräte angeführt. Weiter wird im Artikel berichtet, der Minister habe geltend gemacht, eine Anpassung der Gebäudelage oder eine Neuplanung könne zu Mehrkosten von 350 Millionen Euro und einer Verzögerung um drei Jahre führen. Die Region Hannover hingegen halte diese Kostenschätzungen - so die Zeitung - für „spekulativ“ und verweise u. a. auf Erfahrungen anderer Kliniken in Hannover, die in unmittelbarer Nähe zu Stadtbahntrassen betrieben werden.

Der Bauausschuss des Rates der Landeshauptstadt Hannover hat nach Berichterstattung der *HAZ* vom 06.11.2025² einstimmig beschlossen, einen neuen Bebauungsplan aufzustellen, der auf der Westseite des Stadtfelddams zusätzliche zwölf Meter für eine mögliche Stadtbahntrasse sichern solle. Damit würden - so die Darstellung - planungsrechtliche Voraussetzungen geschaffen, um eine spätere Trassenführung zu ermöglichen.

Zudem berichtete die *HAZ* am 10.11.2025 unter der Überschrift „Gravierende Mängel“: MHH-Mitarbeiter kritisieren die Pläne für den Neubau in Hannover³ über interne Kritik des Personalrats der MHH an der derzeitigen Neubauplanung. Der Personalrat habe darin auf „gravierende Mängel“ hingewiesen. Eine Sprecherin der MHH habe der Berichterstattung zufolge erklärt, man befnde sich weiterhin in der Grundlagenermittlung und Vorplanung; die Entwurfsplanung stehe noch aus.

¹ <https://www.haz.de/lokales/hannover/streit-um-mhh-stadtbahn-in-hannover-eskalation-hinter-verschlossenen-tueren-R25565SL2REP7DOGCTOHWBEHJ4.html>

² <https://www.haz.de/lokales/hannover/bahn-frei-fuer-mhh-stadtbahn-hannovers-politik-reserviert-uestrass-ZBC5QVM64RDIVLO5QERFZEQI2I.html>

³ <https://www.haz.de/lokales/hannover/mhh-neubau-sorgt-fuer-kritik-personalrat-schreibt-an-olaf-lies-RP56TJ3I6NFQVIMTHNDZRUZH4.html>

Am 27.11.2025 berichtete die HAZ erneut, diesmal unter der Überschrift „Bis heute keine Probleme - Stadtbahn zur Uniklinik: Warum funktioniert in Ulm, was an der MHH in Hannover nicht gehen soll?“⁴. Laut Berichterstattung sei die Stadtbahn am Universitätsklinikum Ulm seit 2018 in Betrieb und umrunde große Teile des Campus, ohne dass - nach Angaben der zuständigen Stadtwerke - bis heute Probleme durch Erschütterungen oder elektromagnetische Felder aufgetreten seien. Die Zeitung zitiert Gutachter, die im Fall der MHH demnach empfohlen hätten, durch Kompensationsmaßnahmen wie kompensierte Fahrleitungen oder Masse-Feder-Systeme erhebliche Verbesserungen erzielen zu können. Region und Stadt Hannover weisen laut HAZ-Bericht zudem darauf hin, dass sich in Hannover mehrere Krankenhäuser und Forschungseinrichtungen bereits heute an oder über Stadtbahntrassen befänden. Das Wissenschaftsministerium halte die Situation in Ulm jedoch - der Berichterstattung zufolge - für nicht vergleichbar und verweise auf mögliche erhebliche Mehrkosten und Verzögerungen im Bauablauf.

Vor dem Hintergrund, dass die zentral beteiligten Institutionen - Staatskanzlei, Wissenschaftsministerium und Wirtschaftsministerium auf Landesebene sowie die Region Hannover - jeweils von Politikern der SPD geführt werden und zugleich das Finanzministerium sowie die Stadt Hannover politisch von Bündnis 90/Die Grünen verantwortet werden, also durchgehend Akteure beteiligt sind, deren Parteien die aktuelle Landesregierung tragen, stellen sich Beobachter die Frage, wie es trotz dieser parteipolitischen Konstellation zu der oben beschriebenen Auseinandersetzung um die Stadtbahn-anbindung und deren Auswirkungen auf Planung und Realisierung des MHH-Neubaus kommen kann.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die MHH ist eine international hochrenommierte Forschungseinrichtung und umfasst einige der anerkannt weltbesten Fachkliniken. In der medizinischen Forschung ist die MHH eine Leuchtturminstitution, deren Strahlkraft weit über die Landesgrenzen Niedersachsens hinauswirkt. In fachspezifischen Vergleichen liegt sie regelmäßig in oberen Bereichen; nicht nur ihre wiederholten Erfolge im Rahmen der Exzellenzstrategie zeigen, dass Forschungsergebnisse aus der MHH in der nationalen und internationalen Wissenschaftsgemeinschaft häufig aufgegriffen und weiterentwickelt werden. Von den daraus folgenden neuartigen Therapieansätzen, minimalinvasiven Operationen, Spitzenleistungen in der Transplantationsmedizin oder Implantologie weiß auch die in dieser Anfrage in Bezug genommene HAZ regelmäßig zu berichten. Betroffene Patientinnen und Patienten profitieren unmittelbar von den Ergebnissen der zahlreichen und vielfältigen Forschungsprojekte. Die MHH ist weit über die Landesgrenzen hinaus eine wichtige Impulsgeberin, nicht nur für die Gesundheitsversorgung und Ausbildung von medizinischem Fachpersonal, sondern durch die enge Verbindung von Forschung, Krankenversorgung und Lehre auch für anwendungsnahe Entwicklungen und neue Technologien.

Für das Land Niedersachsen ist es von besonderem Interesse, gute Bedingungen für innovative Spitzenforschung, Lehre und Krankenversorgung an der MHH zu erhalten und die Translation von Forschungsergebnissen auch durch das Neubauprojekt noch weiter zu stärken, um damit eine bessere, effizientere Gesundheitsversorgung zu erreichen. Bis zum Jahr 2035 investiert das Land mindestens 2 Milliarden Euro (teils aus Bundesmitteln) in Neubauten der Krankenversorgung, der Forschung und Lehre, wie auch in den nötigen Erhalt der häufig stark sanierungsbedürftigen Bestandsbauten. Um eine möglichst zügige Entlastung durch die Neubauten zu erreichen, wurde in der laufenden Legislatur, neben der Absicherung weiterer Investitionen, ein Schwerpunkt auf die Beschleunigung des 1-Milliarde-Konzepts gelegt. Die Entscheidung für das Baufeld am Stadtfelddamm ist für eine möglichst zügige Fertigstellung der Neubauten von großer Bedeutung.

Die MHH ist heute über die Stadtbahnhaltestellen „Misburger Straße“ und „Medizinische Hochschule“ der Linie 4 an das Stadtbahnnetz angebunden. Eine verbesserte und nachhaltige Erreichbarkeit auch der MHH-Neubaubereiche wird seitens des Landes grundsätzlich im Rahmen der verfügbaren Fi-

⁴ <https://www.haz.de/lokales/hannover/stadtbahn-zur-uniklinik-erfolg-in-ulm-und-vorbild-fuer-hannovers-mhh-ZRT2PKSUL5A55P3QOT7E7V5CXA.html>

nanzierungsinstrumente unterstützt. Generell erwartet das Land, dass die städtebauliche und verkehrliche Erschließung die hervorgehobene Bedeutung der MHH als Wissenschaftsstandort und Supramaximalversorger berücksichtigt.

Der Verkehrsträger Stadtbahn weist - bei allen unbestrittenen positiven Eigenschaften - ein spezifisches Emissionsprofil auf, welches seine Eignung zur Erschließung hochtechnisierter/sensibler Liegenschaften stark einschränkt. In Abhängigkeit von der Nähe zu relevanten Gebäuden beeinträchtigen magnetische Feldänderungen und Erschütterungen den Betrieb von Forschungsgeräten, wie etwa empfindlichen optischen Mikroskopen, Elektronenmikroskopen oder Magnetresonanztomographen. Auch in der Nähe bestimmter Rechenzentren oder Produktionsanlagen der Halbleiterindustrie sind diese Nebeneffekte des Stadtbahnbetriebs regelmäßig unerwünscht. Im Kontext einer Forschungseinrichtung können solche Emissionen unter Umständen als staatlich veranlasste physische Eingriffe in die grundgesetzlich garantierte Freiheit von Wissenschaft und Forschung gelten (Schutzbereich des Artikel 5 Abs. 3 Grundgesetz). Gegenüber der seitens der Landeshauptstadt Hannover (LHH) und der Region Hannover bisher präferierten Trassenvariante (Querung des Campusgeländes) bestehen weitere gravierende Bedenken, wie etwa kostenintensive Verzögerung der Bauvorhaben, die Störung campusinterner Wegebeziehungen und eine drohende Beeinträchtigung des Rettungsverkehrs.

Im Wege intensiver politischer Verhandlungen zwischen den Gebietskörperschaften sowie verfahrensbezogenen Abstimmungen wird derzeit auf eine für alle Seiten tragbare Lösung hingewirkt.

I. Zur Kosten-, Wirkungs- und Gutachtenlage der Landesregierung

1. Auf welcher konkreten fachlichen und kalkulatorischen Grundlage beruhen die vom Wissenschaftsminister öffentlich genannten möglichen Mehrkosten von 350 Millionen Euro für eine Umlanplanung des MHH-Neubaus im Zusammenhang mit einer potenziellen Stadtbahnbindung (bitte detailliert nach Kostentreibern aufschlüsseln)?
 - a) Welche Annahmen und Varianten wurden berücksichtigt?
 - b) Wer hat diese Berechnungen wann erstellt?
 - c) Wurden diese Unterlagen der Region Hannover, der Stadt Hannover oder dem Landtag schriftlich vorgelegt?

Die Fragen a) bis c) werden im Zusammenhang beantwortet.

Um eine Integration der bislang noch nicht geplanten Trassenführung zu ermöglichen, müsste die erst noch zu erarbeitende Planung der Region mit der bestehenden Neubauplanung abgestimmt und überplant werden. Dabei wären insbesondere die städtebauliche Setzung (Lage, Kubatur) sowie die Wegeführung anzupassen.

Die Kalkulation der Mehrkosten basiert auf einer entsprechend angepassten Terminplanung für die derzeit geplanten Neubaumaßnahmen (Verzögerung um etwa 3 Jahre) und wurde für die von Region und LHH bisher präferierte Variante Stadtfelddamm vorgenommen. Neben den indexbedingten Baupreisseigerungen sind auch Kosten für vergebliche Planungsleistungen, Vertragsaufhebungen, Schadenersatzregelungen und eine Ertüchtigung der Baukonstruktion für die 1. Baustufe berücksichtigt.

Die Unterlagen wurden von der Hochschulmedizin Bau- und Gebäudemanagement Hannover GmbH (HBG) erarbeitet und über die Dachgesellschaft Bauvorhaben Hochschulmedizin Niedersachsen mbH (DBHN) im September 2025 zur Verfügung gestellt. Den unter Teilfrage c) genannten Stellen wurden diese Unterlagen nicht zur Verfügung gestellt.

2. Teilt die Landesregierung die zitierte These, dass die 350-Millionen-Euro-Schätzung des Wissenschaftsministers als „spekulativ“ bezeichnet werden kann (bitte begründen)?

Die Landesregierung teilt die mit dieser These transportierte Auffassung ausdrücklich nicht. Auch wenn die vorliegenden Berechnungen notwendig mit Schätzwerten arbeiten, stellen sie eine plausible Näherung an den in der Antwort zu Frage 1 umrissenen Teil der Stadtbahn-induzierten Mehrkosten dar.

3. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung gegebenenfalls über Planung, Bewertung und Betrieb der Straßenbahnenlinie am Universitätsklinikum Ulm, insbesondere hinsichtlich Erschütterungen, elektromagnetischer Verträglichkeit sowie der dort eingesetzten technischen Maßnahmen?

Mögliche Vergleichsfälle im Bundesgebiet werden zwar beobachtet; eigene systematische Erkenntnisse liegen der Landesregierung zum Fall Ulm jedoch nicht vor. Die Informationslage deutet darauf hin, dass der Nahverkehrsträger im Fall Ulm bei der Planung seiner Trasse neben technischen Kompensationsmaßnahmen vor allem auch die erforderlichen Abstände zu sensibler Technik eingehalten und die Belange der Universitätsklinik berücksichtigt hat. Die Streckenführung der Straßenbahn entlang der Universitätsklinik Ulm verläuft, wie bei anderen Universitätskliniken, entlang der äußeren Randbebauung und quert nicht das Campusgelände. Wie die MHH mit Blick auf ihre jetzige Anbindung befindet sich auch das Universitätsklinikum Ulm über weite Strecken aufgrund von Parkflächen weit von der Trasse entfernt.

4. Wurden die in der HAZ vom 27.11.2025 dargestellten Ulmer Erfahrungen in die Gutachten zur möglichen Trassenführung über den Stadtfelddamm einbezogen? Wenn ja, in welcher Weise? Aus welchen Gründen bewertet das Wissenschaftsministerium die Fälle Ulm und Hannover als „kaum vergleichbar“?

Die in der Presseberichterstattung berichteten Erfahrungen sind in die Gutachten nicht explizit einbezogen worden. Zur Erkenntnislage bezüglich Vergleichbarkeit wird auf die Beantwortung von Frage 3 verwiesen.

5. Nach den HAZ-Berichten schlagen die für die MHH-Gutachten verantwortlichen Sachverständigen technische Maßnahmen (kompensierte Fahrleitung, Masse-Feder-System) vor, raten aber wegen des Aufwands von der Umsetzung ab.

- Welche Kostenannahmen liegen der Landesregierung hierfür vor?**
- Wie bewertet die Landesregierung diese im Vergleich zur Kalkulation der Region Hannover (gegebenenfalls ca. 10 Millionen Euro Zusatzkosten)?**

Zu a): Eine beplante Trassenführung durch die Region steht noch aus. Zur genauen Höhe der Mehrkosten für etwaige Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Trasse liegen der Landesregierung dementsprechend keine Erkenntnisse vor.

Zu b): Eine Bewertung der Angaben aus der Presseberichterstattung kann entsprechend der Antwort zu Teilfrage a) nicht erfolgen.

Für die Landesregierung ist entscheidend, dass die (bauliche) Entwicklungsfähigkeit der MHH als Forschungs- und Spitzenmedizinstandort in einem Bereich von mindestens 65 Metern links und rechts der Trasse auch bei einem maximalen Einsatz technischer Kompensationsmaßnahmen im Bereich der Trasse, in den Gebäuden oder an den Geräten nach einhelliger Einschätzung aller Gutachter erheblich beeinträchtigt wäre.

- 6. Welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung aus den in der HAZ vom 10.11.2025 wiedergegebenen Aussagen der MHH-Sprecherin zur laufenden Grundlagenermittlung und Vorplanung, die aktualisiert würden, hinsichtlich der Frage, ob Planungsanpassungen zur Sicherung einer Stadtbahntrasse derzeit noch möglich wären?**

Ein Zusammenhang zwischen den inhaltlichen Abstimmungen im Rahmen der laufenden betriebsorganisatorischen Planungen auf MHH-interner Nutzer- bzw. auf Ebene der Gesellschafter der Bausellschaft und Möglichkeiten einer (nachträglichen) Integration einer Stadtbahntrasse besteht insoweit nicht, als dass unterschiedliche Planungsebenen angesprochen werden. Diese funktionalen Abstimmungen hinsichtlich des Raumprogramms sind mit dem Abschluss der Vorplanung inzwischen auch beendet.

- 7. Wie bewertet die Landesregierung die in derselben HAZ-Veröffentlichung geschilderte Kritik des Personalrats an der Gebäudeplanung im Hinblick darauf, ob unabhängig von der Stadtbahn ohnehin Anpassungen notwendig sein könnten und ob diese mit der Frage einer Stadtbahnbindung verbunden werden könnten?**

Wie auch bei Frage 6 handelt es sich hier um Aspekte, welche die internen Nutzerabstimmungen betreffen. Es handelt sich um sehr große und komplexe Bauvorhaben, bei denen unterschiedliche Auffassungen verschiedener Nutzer- und Interessengruppen auch öffentlich sichtbar werden können. Dies bedeutet nicht, dass es zu Planungsanpassungen oder gar einer Infragestellung der grundlegenden Rahmenbedingungen für die Planung kommt. Ein Bezug zu Möglichkeiten der nachträglichen Integration einer Stadtbahntrasse in die Planungen besteht nicht.

- 8. Die Region Hannover ist seit mehreren Jahren mit der MHH im Gespräch über die Stadtbahnstrecke entlang des Stadtfelddamms. Warum hat die MHH bei ihrer Planung nicht von Beginn an berücksichtigt, besonders empfindliche Geräte in größerer Entfernung zur Stadtbahntrasse zu planen?**

Die aktuelle Masterplanung der MHH vom 02.03.2020, die in den Jahren 2017 bis 2020 erstellt wurde, setzte auf eine Erschließung der Neubauten am Stadtfelddamm mit Bussen. Für den Betrieb hatten Auswertungen von Ein- und Aussteigerzahlen an der Haltestelle MHH ergeben, dass ein Linienbus ausreichend ist, um die Stadtbahn-Nutzer zu Spitzenzeiten von der Stadtbahnhaltestelle weiter auf das MHH-Gelände zu befördern. Gleichwohl wurde langfristig eine nördliche Erschließung mit einer Stadtbahn befürwortet. Eine solche zusätzliche Erschließung, die in einem Kopfbahnhof enden sollte, wurde im Jahr 2019 wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit von der Region aufgegeben. Pläne der Region, welche die Durchquerung der MHH von Norden über den Stadtfelddamm vorsehen, wurden erst Ende 2022 bekannt. Region und LHH konnten zu keinem Zeitpunkt davon ausgehen, dass eine solche Querung mit dem Land oder der MHH konsentiert ist.

- 9. Besteht jetzt noch die Möglichkeit, die Aufstellung der empfindlichsten Geräte in größerer Entfernung von der Stadtbahntrasse einzuplanen?**

Nein. Es wird auf die Vorbemerkung sowie auf die Antwort zu den Fragen 6 und 8 verwiesen.

- 10. Welche fachlichen Unterschiede zwischen dem MHH-Standort und vergleichbaren Klinik- oder Forschungsstandorten in Hannover und Niedersachsen, die sich bereits heute in unmittelbarer Nähe zu Stadtbahn- oder Eisenbahntrassen befinden, sieht die Landesregierung?**

- a) Welche Schutzmaßnahmen wurden dort gegebenenfalls umgesetzt?
- b) Sind Fälle bekannt, in denen medizinische Geräte oder Forschungseinrichtungen verlegt oder außer Betrieb genommen werden mussten?

Der Landesregierung liegen diesbezüglich keine Informationen vor; auf die Ausgestaltung bei anderen Vorhaben kommt es indessen nicht an. Die MHH hebt sich als eine international hochrenommierte Forschungseinrichtung mit einigen der anerkannt weltbesten Fachkliniken von anderen örtlichen Bauvorhaben bestehender Einrichtungen ab. Für die Landesregierung sind daher ausschließlich die von HBG/MHH und Region Hannover veranlassten Baudynamik-Fachgutachten zur Liegenschaft der MHH und die darin getroffenen Aussagen bezüglich der erwarteten Immissionen und des Betriebs sensibler Forschungs- und Krankenversorgungstechnik entscheidungserheblich.

11. Wie bewertet die Landesregierung - unter Berücksichtigung der dargestellten Erfahrungen aus Ulm und aus anderen Kliniken - die grundsätzliche Aussage, eine Stadtbahntrasse über den Stadtfelddamm sei aus Gründen der elektromagnetischen Verträglichkeit oder Erschütterungsgründen „nicht möglich“ (bitte begründen)?

Zu den nicht vergleichbaren Gegebenheiten zu der Trassenführung beim UK Ulm siehe Antwort zur Frage 3. Die genannte Trassenlösung greift in hochrangige öffentliche Belange der universitären Krankenversorgung und Spitzenforschung ein. Angesichts der gutachterlich nachgewiesenen, teilweise ausdrücklich als „ungeeignet“ bewerteten Immissionssituation für u. a. Elektronenmikroskopie, bildgebende Diagnostik und neurowissenschaftliche Forschung ist es abwägungsrechtlich geboten, diesen Belangen bei der Trassenwahl ein deutlich höheres Gewicht beizumessen und auf weniger eingeschränkende, campusrandliche Trassenführungen (wie z. B. in Ulm) auszuweichen.

Hinsichtlich möglicherweise vergleichbarer Fallkonstellationen wird auch eine Auseinandersetzung mit der gescheiterten Erschließung des Campus der Universität Heidelberg auf dem Neuenheimer Feld durch eine Straßenbahnanbindung empfohlen. Das Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 11.05.2016 (Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses; Aktenzeichen 5 S. 1443/14) markierte den Schlusspunkt einer jahrelangen Auseinandersetzung. Die Urteilsbegründung enthält eine Vielzahl von auch für den Fall der MHH hochrelevanten Abwägungen.

II. Zu Förderbedingungen und Finanzierung einer möglichen Stadtbahnanbindung

12. Welche Fördermöglichkeiten des Bundes (insbesondere Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz -Bundesprogramm) bestehen für eine Stadtbahntrasse zum MHH-Neubau, und welche konkreten Anforderungen wären durch Land, Region und Stadt jeweils zu erfüllen?

Das zentrale Förderinstrument des Bundes zur Weiterentwicklung kommunaler ÖPNV-Infrastrukturen ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Nach § 2 Abs. 1 Nr. 1a GVFG stellt der Bund für Ausbaumaßnahmen an Straßenbahnsystemen bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten zur Verfügung. Die Voraussetzungen für eine GVFG-Förderung müssen durch die Vorhabenträgerin (d. h. die Region Hannover bzw. die infra GmbH als Tochterunternehmen) geschaffen werden. Insbesondere muss die Vorhabenträgerin die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in Form einer sogenannten Standardisierten Bewertung nachweisen. Auch alle weiteren Fördervoraussetzungen (wie beispielsweise die Schaffung von Baurecht) müssen seitens der Vorhabenträgerin geschaffen bzw. nachgewiesen werden. Die Anforderungen an die Stadt für eine Förderung des Bundes bestehen daher im Wesentlichen in der konstruktiven Begleitung der Vorhabenträgerin. Das Land bzw. die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) sammelt und prüft die von der Vorhabenträgerin übermittelten Antragsdaten und -unterlagen und leitet diese an das für Förderungen nach dem GVFG zuständige Bundesministerium weiter. Dort ist das Vorhaben bereits dem Grunde nach bekannt.

Weitere Förderinstrumente seitens des Bundes sind auf Basis der gegenwärtigen Informationen, die dem Land zu dem Vorhaben vorliegen, nicht benennbar.

- 13. Welche Finanzierungsanteile hätten Land, Region und Stadt nach derzeitiger Einschätzung der Landesregierung bei einer Realisierung der Stadtbahnansbindung über den Stadtfelddamm zu tragen?**

Bei Vorliegen einer Bundesförderung bzw. positiver Bescheidung des GVFG-Antrages (s. o.) beteiligt sich das Land im Rahmen der haushälterischen Möglichkeiten laut aktueller Erlasslage in diesem Fall mit ergänzenden 10 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die übrigen Finanzierungsanteile sowie die nicht zuwendungsfähigen Kosten verblieben in diesem Fall bei der Vorhabenträgerin.

- 14. Welche Bewertung hat die Landesregierung gegebenenfalls darüber vorgenommen, ob und unter welchen Bedingungen eine Stadtbahntrasse zur MHH grundsätzlich förderfähig wäre? Wie lautet diese Bewertung? Falls keine Bewertung erfolgte: Warum wurde bislang keine entsprechende Bewertung vorgenommen?**

Da dem für das GVFG zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen zu der beabsichtigten Ausbaumaßnahme noch kein Antrag bzw. keine Standardisierte Bewertung vorliegt, ist derzeit keine Einschätzung der Förderfähigkeit möglich.

- 15. Welche verkehrlichen und nachfragebezogenen Berechnungen liegen der Landesregierung zur Anbindung des neuen MHH-Standorts vor, insbesondere zur vergleichenden Bewertung einer Trassenführung über den Stadtfelddamm gegenüber einer ausschließlichen Anbindung über Shuttlebusse? Wie bewertet die Landesregierung die in der HAZ vom 16.09.2025 dargestellten Ergebnisse der Region („Tausende zusätzliche Autofahrten täglich zur MHH“ und „ohne neue Stadtbahn fast 5 000 Fahrgäste im ÖPNV weniger“⁵)? Teilt die Landesregierung diese Sorge oder hält die Landesregierung diese Sorge für unbegründet (bitte begründen)?**

Die zitierten Aussagen der Region zu den verkehrlichen Auswirkungen der Trassenführung über den Stadtfelddamm beziehen sich mutmaßlich auf eine simulationsweise durchgeführte Standardisierte Bewertung. Die in die Modellierung eingegangenen Prämissen und städtebaulichen Entwicklungsziele sind der Landesregierung nicht bekannt.

Mit Blick auf die von der Region und der HAZ projizierte deutliche Zunahme des Individualverkehrs ist zu betonen, dass die bauliche Erneuerung der MHH nicht auf den Aufwuchs von Kapazitäten gerichtet ist, so dass eine Zunahme der Verkehre durch die Ersatzneubauten nicht zu erwarten ist. Auf dem Baufeld am Stadtfelddamm wird gut die Hälfte der Krankenversorgung neugebaut, wobei diese Bereiche als Ersatzflächen errichtet und Funktionen nicht erweitert werden.

Bezüglich des Binnenmobilitätskonzepts und der Dimensionierung der zukünftigen Shuttlebus-Verkehre wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

III. Zu Zeitplanung, Verzögerungen und Verantwortlichkeiten beim MHH-Neubau

- 16. Welche zeitlichen Planungsstände lagen beim Amtsantritt der rot-grünen Landesregierung im November 2022 für den MHH-Neubau vor (bitte geplante Meilensteine einzeln ausweisen)?**

Beim Amtseintritt der rot-grünen Landesregierung im November 2022 war die Unterrichtung des Ausschusses für Haushalt und Finanzen (AfHuF) zur baulichen Entwicklungsplanung für die MHH für den 31.01.2023 vorgesehen. Es war eine Fertigstellung der Bauabschnittsplanung der Baustufe 1 zur Jahresmitte 2024 avisiert. Bereits zuvor, im September 2022, war dem AfHuF mündlich mitgeteilt worden, dass von einer Inbetriebnahme der Baustufe 1 im Jahr 2033 auszugehen sei.

⁵ <https://www.haz.de/lokales/hannover/mhh-neubau-in-hannover-ohne-stadtbahn-anchluss-tausende-zusaetzliche-autos-pro-tag-VJMSU6T7EVAWJKJACSV73V7TGQ.html>

17. Wie stellt sich der tatsächliche Planungsstand zum Zeitpunkt des Eingangs dieser Kleinen Anfrage zur schriftlichen Beantwortung dar?

Die Vorplanung der Baustufe 1 wurde durch die HBG abgeschlossen und wird derzeit von der DBHN geprüft. Hinsichtlich der Baugrube wurde von der HBG bei der Landeshauptstadt bereits eine Bauvoranfrage gestellt, um möglichst bald mit der Bauausführung beginnen zu können.

Für weitere Detailinformationen wird auf die vierteljährlichen Regelunterrichtungen auf Grundlage der Quartalsberichte zu den Neubau-Projektständen im AfHuF und im Ausschuss für Wissenschaft und Kultur des Landtages verwiesen (zum Zeitpunkt des Eingangs dieser Kleinen Anfrage zur schriftlichen Beantwortung konkret auf den Quartalsbericht QIII/2025 der DBHN).

18. Welche Verzögerungen sind seit November 2022 eingetreten (bitte einzeln nach Zeitraum, Anlass und verantwortlicher Stelle aufschlüsseln)?

Gegenüber dem Planungsstand des Neubauvorhabens der MHH zum Ende der 18. Wahlperiode konnte eine zwölfmonatige Projektbeschleunigung erreicht werden. Im Wege einer Durchführung erster Vergabeverfahren parallel zur Erstellung der Bauabschnittsplanung für die Baustufe 1 konnte die Vorplanung bereits im Herbst 2024 statt 2025 beginnen. Der Baubeginn ist entsprechend bereits für 2028 statt 2029 avisiert; aktuell soll die 1. Baustufe in 2032 übergeben werden.

19. Welche Rolle spielt nach Einschätzung der Landesregierung die Meinungsverschiedenheit über die mögliche Stadtbahnplanbindung für die eingetretenen Verzögerungen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen. Die Zeitpläne zur Umsetzung der Neubauvorhaben für die MHH werden derzeit eingehalten.

20. Inwiefern haben Land, Stadt oder Region nach Kenntnis der Landesregierung gegebenenfalls Planungsänderungen, Prüfaufträge oder Verfahrensschritte ausgelöst, die zu zeitlichen Verschiebungen geführt haben könnten? Wie bewertet die Landesregierung gegebenenfalls die Verzögerungen?

Solche Planungsänderungen, Prüfaufträge oder Verfahrensschritte sind der Landesregierung nicht bekannt.

IV. Zu rechtlichen Auswirkungen möglicher Stadtbahnplanungen

21. Inwiefern würden mögliche Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahren für eine Stadtbahnplanbindung die derzeitige MHH-Planung rechtlich oder tatsächlich berühren?

Die Planungen für Neubau und Modernisierung der MHH basieren auf der Bauleitplanung der LHH mit den in Kraft befindlichen Bebauungsplänen Nr. 335 und Nr. 336 sowie Nr. 1773. Baugenehmigungen sind noch nicht beantragt, für die Baustufe 1 des Neubaus befindet sich ein Bauvorbescheidsantrag im Verwaltungsverfahren. Die Planung der Stadtbahnplanbindung soll auf dem bislang noch nicht aufgestellten Bebauungsplan Nr. 1941 sowie einem noch nicht beantragten Planfeststellungsbeschluss basieren.

Abhängig von der konkreten Trassenführung könnten die Interessen der MHH und des Landes massiv und nicht hinnehmbar beeinträchtigt werden. Für den Fall ist davon auszugehen, dass die Beteiligten ihre Einwendungen in den Verfahren geltend machen. Eine Änderung der bisher verfolgten Planung, die erhebliche Mehrkosten und erheblichen Zeitverzug nach sich ziehen würde, liegt nicht im Interesse der Sache und ist auszuschließen.

22. Welche Abhängigkeiten sieht die Landesregierung dabei gegebenenfalls von der Bau- leitplanung der Kommunen?

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan „Stadtbahntrasse“ soll Teilflächen des rechtsgültigen Bebauungsplans für das Bestandgelände der MHH und des rechtsgültigen Bebauungsplans für den Neubau der MHH überplanen. Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans „Stadtbahntrasse“ würden die bestehenden Bebauungspläne innerhalb dieses Geltungsbereichs ihre Gültigkeit verlieren.

Im bauleitplanerischen Verfahren sind die öffentlichen und privaten Belange untereinander gerecht abzuwagen und bekanntgewordene Konflikte zu lösen. Nach dem Verursacherprinzip dürfen durch die neue Nutzung „Stadtbahn“ neben der Nutzung „MHH“ unzumutbare Beeinträchtigungen nicht entstehen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Stadt Hannover als Trägerin der Planungs- hoheit ein gewisser Abwägungsspielraum eingeräumt ist, das heißt sie kann sich innerhalb des Ab- wägungsspielraums für das Vorziehen einzelner Belange und damit notwendigerweise für das Zu- rückstellen anderer Belange entscheiden. Die dabei von der Stadt vorzunehmende Abwägung darf jedoch nicht im Missverhältnis zur objektiven Gewichtigkeit der jeweiligen Belange vorgenommen werden.

23. Welche rechtlichen Konfliktlagen könnten gegebenenfalls entstehen, wenn MHH-Pla- nung und Stadtbahnplanung parallel, aber ohne abgestimmte Linienführung vorangetrie- ben würden?

Wenn die Region und die LHH ihre bisher präferierten Planungen weiter vorantreiben, müssen und werden die MHH und die übrigen Beteiligten wegen der damit unmittelbar verbundenen Nutzungs- beschränkungen und erheblichen Kostenfolgen ihre Einwendungen erhebe - dies frühzeitig und auch vor dem Hintergrund, denkbaren Schaden von der LHH abzuwenden, der sich über angemessene Entschädigungen für vergebliche Aufwendungen in der bisherigen Planung der Erweiterung und Mo- dernisierung der MHH ergeben könnte. Die verschiedenen Beteiligten haben ihre Einwendungen ge- gen den Bebauungsplan auch bereits bei der LHH eingereicht.

Bei der gegebenenfalls später folgenden Planfeststellung der Stadtbahnbindung könnte darüber hinaus im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses eine im planerischen Abwägungsermessen der Planfeststellungsbehörde stehende Entschädigungs- oder Folgekostenübernahmepflicht der Vorha- benträgerin (insbesondere Region Hannover) angeordnet werden.

24. Welche rechtlichen Risiken für den MHH-Neubau sähe die Landesregierung, falls Stadt oder Region eine Trasse festlegen würden, die den bisherigen Planungsstand der MHH berührt? Könnte dann rechtlich an der bisherigen Planung des Landes und der MHH festgehalten werden oder würde die Bauleitplanung der Kommunen der Planung des Landes und der MHH entgegenstehen?

Würde nach gerichtlicher Klärung am Ende wider Erwarten eine Trassenführung quer über den Cam- pus zugelassen, könnte an der bisherigen Planung nicht festgehalten werden. Dies hätte erhebliche Folgen auf Kosten und Termine.

V. Zum Konfliktmanagement und zur Abstimmung innerhalb der rot-grünen politischen Ebenen**25. Welche konkreten Maßnahmen hat die Landesregierung seit November 2022 unternom- men, um eine einvernehmliche Lösung zwischen Land/MHH einerseits und Stadt/Region andererseits herbeizuführen?**

Seit Juni 2023 gibt es fortlaufende Abstimmungen und intensive Verhandlungen. Auf Arbeitsebene wurde eine Projektgruppe mit Vertretern der Region, der LHH, der MHH, der HBG und der DBHN eingesetzt, um eine Umsetzungsvariante für eine Stadtbahntrasse zu ermitteln, die den Interessen

aller Beteiligten gerecht wird. Die Projektgruppe tagte von September 2023 bis April 2025 grundsätzlich zweiwöchentlich. Darüber hinaus fanden mehrere Spitzengespräche, teilweise unter Einbindung der Arbeitsebenen und der Gutachter statt. Diese Gespräche sind noch nicht abgeschlossen.

26. Welche Positionen haben Wissenschaftsministerium, Staatskanzlei und Finanzministerium jeweils in Gesprächen mit Region und Stadt vertreten?

Es wird auf die Vorbemerkung der Landesregierung zu dieser Anfrage verwiesen.

27. Welche Gründe sieht die Landesregierung dafür, dass trotz gleicher parteipolitischer Ausrichtung der Spitzen in Land, Region und Stadt kein abgestimmtes Vorgehen zur Frage der Stadtbahnansbindung erzielt wurde?

Die in der Frage genannten Akteure befinden sich in einem konstruktiven und stetigen Austausch, um die jeweils eigenen gebietskörperschaftlichen Zuständigkeiten und divergierenden Interessenslagen miteinander abzustimmen. Im Übrigen wird auf die Beantwortung der Frage 25 verwiesen.

28. Welche Gespräche oder Abstimmungen hat es seit November 2022 zwischen Land, Region, Stadt, MHH sowie HBG/DBHN gegebenenfalls zur Frage technischer Schutzmaßnahmen oder möglicher Anpassungen der Gebäudeplanung gegeben, und was wurde konkret vereinbart?

Die hier angesprochenen Teilaufgaben waren auch Gegenstand der zu Frage 25 beschriebenen Abstimmungen. Eine gesonderte Behandlung erfolgte nicht. Zu konkreten Vereinbarungen ist es aufgrund des noch ausstehenden Grundsatzkonsenses zum dritten Stadtbahnanschluss der MHH bzw. zur Wahl einer Trassenvariante nicht gekommen.

29. Welche fachlichen Prämissen sind für die Landesregierung maßgeblich, um ihre ablehnende Haltung gegenüber einer direkten Stadtbahnansbindung des MHH-Neubaus aufrechtzuerhalten?

Die ablehnende Haltung der Landesregierung bezieht sich nicht grundsätzlich auf einen direkten Stadtbahnanschluss des MHH-Neubaus, sondern auf die Trassenvariante über den Stadtfelddamm.

Im Zusammenhang mit vorliegender Anfrage können folgende Prämissen benannt werden:

- Die MHH ist in ihrer Eigenschaft als Forschungs- und Spitzenmedizinstandort auf den zuverlässigen Betrieb besonders empfindlicher Technik angewiesen.
- Die bauliche Infrastruktur der MHH muss auch hinreichend Raum für heute noch nicht absehbare wissenschaftliche Entwicklungen, wie z. B. neue bildgebende oder messintensive Verfahren bieten.
- Der Betrieb einer Stadtbahn erzeugt Erschütterungen und elektromagnetische Emissionen, die den Betrieb empfindlicher Technik beeinträchtigen.
- Auch bei einem maximalen Einsatz technischer Kompensationsmaßnahmen können Beeinträchtigungen lediglich abgemildert, nicht jedoch verhindert werden.
- Die Betriebsorganisation und essenzielle Prozesse der MHH, wie etwa der Rettungsverkehr, dürfen nicht eingeschränkt werden.
- Die grundgesetzlich verankerte Freiheit von Wissenschaft und Forschung (Artikel 5 Abs. 3 Grundgesetz) umfasst auch ein Recht auf Schutz vor technisch-physikalisch induzierten Störeinwirkungen.
- Planungsprämissen, wie etwa patientenzentrierte Abläufe und eine optimale Versorgung.

- Nachträgliche Umplanungen verursachen Verzögerungen und nicht abgebildete erhebliche Mehrkosten.

VI. Zum Shuttle-Konzept und zu Alternativvorschlägen

30. Auf welcher Bedarfsanalyse beruht das vom Land favorisierte Shuttlebus-Konzept, und welche Kapazitätsberechnungen wurden zugrunde gelegt?

Basis sind die gemeinsam von der Region, der LHH, der MHH und der DBHN für die Nutzwertanalyse erarbeiteten zukünftigen Mitarbeiter-, Studenten- und Patientenzahlen aus dem Jahr 2024. Diese Zahlen beruhen wiederum auf der Masterplanung der MHH und einer vor Ort durchgeführten Verkehrszählung an allen Eingangsbereichen der MHH inklusive einer Angabe, an welche konkreten Orte auf dem Campus der MHH die jeweiligen Personen gelangen wollten.

31. Welche Kosten entstehen für Betrieb und Ausbau des Shuttleverkehrs, und wer soll diese nach Auffassung der Landesregierung tragen?

Die für den Shuttleverkehr benötigte Infrastruktur (Mobility Hubs) kann aus dem Sondervermögen finanziert werden. Trägerschaft und Betrieb der Shuttlebusse sowie diesbezügliche Kostenfragen sind im weiteren Verlauf abschließend zu klären.