

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

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung

Verkehrliche Erschließung neuer Stadtquartiere am Beispiel der Wasserstadt Limmer in Hannover

Anfrage der Abgeordneten Martina Machulla (CDU), eingegangen am 28.04.2026 - Drs. 19/10548, an die Staatskanzlei übersandt am 04.05.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 20.05.2026

Vorbemerkung der Abgeordneten

Mit der Wasserstadt Limmer entsteht in der Landeshauptstadt Hannover eines der größten neuen Stadtquartiere Niedersachsens. Während der erste Bauabschnitt weitgehend fertiggestellt ist, bestehen laut Auskünften Unsicherheiten hinsichtlich der weiteren Entwicklung sowie insbesondere der verkehrlichen Anbindung.

Nach aktuellen Angaben wird beim Neubau der Kanalbrücke im Zuge der Wunstorfer Straße keine Vorsorge für eine mögliche spätere Stadtbahnanbindung getroffen.¹ Stattdessen solle im Falle einer späteren Realisierung eine separate Brücke errichtet werden. Gleichzeitig sei ein konkreter Zeitplan für die Stadtbahnerschließung des Quartiers nicht absehbar.

Die Entwicklung neuer Stadtquartiere erfordert eine frühzeitige und integrierte Planung von Wohnungsbau und Verkehrsinfrastruktur. Eine nachgelagerte Umsetzung zentraler ÖPNV-Anbindungen könnte zu Mehrkosten, ineffizienten Strukturen und einer dauerhaften Beeinträchtigung der Mobilität führen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Stadtentwicklungsplanung hat die Aufgabe, bei der Entwicklung großer neuer Wohnquartiere alle Belange für ein nachhaltiges funktionierendes Quartier gegenüberzustellen und dem Entwicklungsziel entsprechend zu gewichtigen sowie die notwendigen Maßnahmen zu initiieren. Dabei sollen die Handlungsempfehlungen der neuen Leipzig Charta für die Entwicklung der gemeinwohlorientierten Stadt berücksichtigt werden. Diese zu beachten und bedarfsbezogen und entsprechend der tatsächlichen und finanziellen Möglichkeiten umzusetzen, ist Aufgabe der kommunalen Planungsträger. Grundlage dafür ist neben diversen Fachplanungsgesetzen die Bauleitplanung.

Die Bauleitplanung hat die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke vorzubereiten und zu leiten und soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten. Dabei sind auch die Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung unter besonderer Berücksichtigung einer verkehrsvermeidenden/-vermindernden städtebaulichen Entwicklung einschließlich der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung zu berücksichtigen. Die Durchführung der Bauleitplanung liegt im eigenen Wirkungskreis der Gemeinden und ist daher der Einflussnahme der Landesregierung entzogen. Es bestehen seitens der Landesregierung insofern keine verbindlichen Leitlinien für die Planung und Errichtung von Quartieren.

¹ <https://punkt-linden.de/news/wasserstadt-baufortschritte-nicht-in-sicht/> (zuletzt aufgerufen am 23.04.2026).

1. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung gegebenenfalls über die geplante verkehrliche Erschließung der Wasserstadt Limmer, insbesondere im Hinblick auf eine mögliche Stadtbahnanbindung?

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ist nach § 2 Abs. 2 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Trägerin des gesamten ÖPNV im Gebiet der Region Hannover ist nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a NNVG die Region Hannover, die diese Aufgaben nach § 4 Abs. 5 NNVG im eigenen Wirkungskreis wahrnimmt. Die Region Hannover stellt nach § 6 Abs. 1 NNVG für ihren Bereich den Nahverkehrsplan auf. Der Landesregierung liegen daher keine eigenen detaillierten Planungsinformationen zur möglichen Stadtbahnanbindung der Wasserstadt Limmer vor. Die Landesregierung ist über das Förderinstrument des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) mit Investitionen in kommunale Stadtbahnnetze berührt. Im Bundesprogramm nach dem GVFG ist bis dato kein Projekt mit Bezug zu einer möglichen Wasserstadtbahnbindung verzeichnet. Weitere Informationen liegen zur Stadtbahnbindung somit nicht vor.

2. Wie bewertet die Landesregierung die Entscheidung, beim Neubau der Kanalbrücke keine baulichen Vorleistungen für eine mögliche spätere Stadtbahntrasse vorzusehen?

Nach § 4 (1) Nr. 1 NNVG ist die Region Hannover Aufgabenträger für den gesamten ÖPNV und somit zuständig für die Thematik. Landesseitige Leitlinien oder Vorgaben liegen nicht vor. Aus diesem Grund kann landesseitig keine Bewertung der getroffenen Entscheidungen vorgenommen werden.

3. Welche finanziellen und planerischen Konsequenzen können sich aus Sicht der Landesregierung aus einer zeitlich nachgelagerten Integration von Infrastrukturmaßnahmen in bestehende Bauprojekte gegebenenfalls ergeben?

Aussagen zu konkreten finanziellen und planerischen Konsequenzen bei zeitlich nachgelagerter Integration von Infrastrukturmaßnahmen in bestehende Bauprojekte können von der Landesregierung nicht gemacht werden. Ob und in welcher Form durch eine nachgelagerte Integration von Infrastrukturmaßnahmen finanziellen und planerischen Konsequenzen entstehen, bezieht sich auf den einzelnen Fall und kann nicht grundsätzlich als nachteilig angesehen werden. Dies betrifft auch zu auf die Planungen und Umsetzungen des Projekts Wasserstadt Limmer.

4. Stellt die Landesregierung Anforderungen an eine integrierte Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung bei neuen Stadtquartieren dieser Größenordnung? Falls ja, welche?

Integrierte Stadtentwicklung ist ein Steuerungsinstrument der Stadtentwicklung und wird von den Städten und Gemeinden im Rahmen ihrer Aufgabe als Träger der Bauleitplanung umgesetzt. Die Anforderungen hieran werden im Baugesetzbuch (BauGB) allgemein unter § 1 Abs. 5 und konkret unter § 1 Abs. 6 definiert.

Die Landesregierung stellt keine konkreten Anforderungen an die integrierte Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung bei neuen Stadtquartieren.

5. Inwieweit existieren gegebenenfalls landesseitige Leitlinien oder Vorgaben zur frühzeitigen Sicherung von Trassen für den schienengebundenen ÖPNV?

Landesseitige Leitlinien oder Vorgaben zur frühzeitigen Sicherung von Trassen für den schienengebundenen ÖPNV liegen nicht vor.

6. Welche Rolle spielt das Land Niedersachsen bei der Koordinierung zwischen Kommunen, Regionen und weiteren Akteuren bei der Planung verkehrlicher Infrastruktur?

Erweiterungen der verkehrlichen Infrastruktur auf kommunaler und regionaler Ebene erfolgen weitgehend im Straßennetz. Eine Stadtbahnanbindung der Wasserstadt läge in der Zuständigkeit der Region Hannover als ÖPNV-Aufgabenträgerin. Vor diesem Hintergrund gibt es keinen Anlass für das Land Niedersachsen, innerhalb der Region Hannover zwischen Kommunen, Regionen und weiteren Akteuren zu koordinieren.

7. Werden bei der Vergabe von Fördermitteln für Stadtentwicklungsprojekte Aspekte der nachhaltigen Mobilität und ÖPNV-Anbindung verbindlich berücksichtigt?

Im Rahmen der Städtebauförderung werden Maßnahmen zur nachhaltigen Stadtentwicklung unterstützt. Grundlage der Förderung ist in der Regel ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK), in dem auch verkehrliche Belange im Sinne einer funktionalen Gesamtentwicklung des Gebiets berücksichtigt werden.

Die Städtebauförderung selbst ist jedoch nicht auf die Finanzierung oder Steuerung von Maßnahmen des ÖPNV ausgerichtet. Entsprechende Infrastrukturmaßnahmen wie etwa der Bau oder die konkrete Ausgestaltung von ÖPNV-Anbindungen fallen in die Zuständigkeit der hierfür fachlich verantwortlichen Planungsträger.

Förderfähig im Rahmen der Städtebauförderung sind demgegenüber insbesondere städtebaulich begründete Maßnahmen zur Erschließung und Aufwertung von Quartieren, etwa im Bereich des öffentlichen Raums, der verkehrlichen Erschließung im Quartier oder flankierender Infrastruktur. Diese können mittelbar auch Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität verbessern, ohne selbst spezifische ÖPNV-Maßnahmen zu ersetzen.

Am Beispiel der Wasserstadt Limmer in Hannover ist darauf hinzuweisen, dass die Entwicklung des Gebiets in der Vergangenheit im Rahmen der Städtebauförderung begleitet wurde. Die Förderung bezog sich dabei insbesondere auf die städtebauliche Neuordnung und die Vorbereitung der Flächenentwicklung, etwa durch Rückbau- und Sanierungsmaßnahmen. Die konkrete Planung und Umsetzung der heutigen verkehrlichen Erschließung sowie der ÖPNV-Anbindung erfolgt hingegen im Rahmen der kommunalen Planungshoheit.

8. Sieht die Landesregierung gegebenenfalls Handlungsbedarf, um sicherzustellen, dass neue Wohnquartiere in Niedersachsen frühzeitig und leistungsfähig an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden werden?

Im Rahmen der Stadtentwicklung / Aufstellung von Bauleitplänen gehört dies zu den kommunalen Aufgaben. Die Ausgestaltung des ÖPNV ist eine Aufgabe der Aufgabenträger und der Gebietskörperschaften.

9. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, um eine bessere Abstimmung zwischen Infrastrukturplanung und Stadtentwicklungsplanung sicherzustellen?

Im Rahmen der Stadtentwicklung / Aufstellung von Bauleitplänen gehört dies zu den kommunalen Aufgaben. Es gibt für die Landesregierung keinen Anlass für eine Beeinflussung dieser kommunalen Planungsebenen.

10. Nach welchen Grundsätzen entscheidet die Landesregierung, ob zusätzliche Infrastruktur wie Brückenbauwerke bereits in frühen Planungsphasen berücksichtigt oder zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden?

Für Maßnahmen, die nach dem GVFG gefördert werden sollen, gelten die dort bzw. in dem dazugehörigen Finanzierungsprogramm genannten Bestimmungen.

Die Entscheidung, ob zusätzliche Infrastruktur wie Brückenbauwerke bereits in frühen Planungsphasen berücksichtigt oder erst später realisiert wird, trifft regelmäßig nicht die Landesregierung, sondern die zuständigen Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit und Bauleitplanung. Im Bebauungsplanverfahren werden die berührten Träger öffentlicher Belange - einschließlich der zuständigen Fachbehörden des Landes - beteiligt, die ihre fachlichen Anforderungen und Hinweise zur verkehrlichen Erschließung einbringen, ohne die kommunalen Entscheidungen zu ersetzen.

(verteilt am)