

In den Bauausschuß
In den Ausschuß für Umweltschutz
und Grünflächen
In den Verwaltungsausschuß
In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtbezirksrat Linden-Limmer

Informationsdrucksache

Nr. 1561 /90

mit. 8 Anlagen

zu Tagesordnungspunkt

Planung für die Stadtbahnlinie D von der Braunstraße bis zur Marienstraße

Übersicht

1. Vorbemerkung
2. Mängelanalyse
 - 2.1 Straßenbahnlinie nach Linden/Limmer
 - 2.2 Anbindung des Zooviertels
3. Lösungsmöglichkeiten (Beschreibung)
 - 3.1 Tunnellösung
 - 3.1.1 Abschnitt Braunstraße - Hauptbahnhof
 - 3.1.2 Abschnitt Hauptbahnhof - Marienstraße
 - 3.1.3 Verlängerung zum Weltausstellungsgelände
 - 3.2 Verbesserte Oberflächenlösung
 - 3.2.1 Strecke Braunstraße-Thielenplatz-Aegidientorplatz/Stadthalle
 - 3.2.2 Endpunkt im Bereich des Hauptbahnhofs
4. Bewertung
 - 4.1 Tunnellösung
 - 4.1.1 Verkehrliche Bedeutung
 - 4.1.2 Erschließungsqualität
 - 4.1.3 Städtebauliche Auswirkungen
 - 4.1.4 Kosten-Nutzen-Analyse
 - 4.2 Verbesserte Oberflächenlösung
 - 4.2.1 Verkehrliche Bedeutung
 - 4.2.2 Erschließungsqualität
 - 4.2.3 Städtebauliche Auswirkungen
 - 4.2.4 Kosten-Nutzen-Analyse
5. Investitionskosten und Finanzierung
 - 5.1 Investitionskosten
 - 5.1.1 Tunnelstrecke Innenstadt
 - 5.1.2 Verbesserte Oberflächenlösung
 - 5.2 Finanzierung
6. Anmerkungen zum Diskussionspapier
"Let's Go West" der Bürgerinitiative Umweltschutz
7. Zusammenfassung

1. Vorbemerkung

Das geplante Stadtbahnnetz Hannovers besteht aus den 4 Grundlinien A, B, C und D. Seit 1975 wurden stufenweise die Linien A, B und Teile der Linie C verwirklicht. Nach Eröffnung der Linie C-Nord mit der Tunnelstrecke zwischen der Langen Laube und dem Hornemannweg im Jahre 1993 sind dann auch alle Streckenäste der Grundlinie C auf Stadtbahnbetrieb umgestellt.

Durch die Linien A, B und C erhält ein großer Teil der Stadt eine schnelle und leistungsfähige Anbindung zur Innenstadt. Mit der geplanten Linie D würde dieses auch für die Stadtteile Calenberger Neustadt, Linden-Nord, Limmer und Ahlem zutreffen. Die bereits beschlossene stadtbahngerechte Verlängerung der Straßenbahnlinie von Limmer nach Ahlem kann nur ein erster Schritt zur Verwirklichung einer Stadtbahnlinie D sein. Besonders in der Innenstadt ist die ab 1993 letzte Straßenbahnlinie in Hannover Behinderungen ausgesetzt. Die vor über 20 Jahren aufgestellte Planung sieht für diesen Bereich eine Tunnellösung vor. Deshalb wurden beim Bau der anderen 3 Stadtbahnlinien, die in der Innenstadt alle unterirdisch verlaufen, am Hauptbahnhof und am Steintor die Stationsabschnitte für die Linie D und in der Georgstraße ein Überführungsgleis zur Linie C bereits mitgebaut.

Wegen der hohen Baukosten für eine Tunnellösung und den Bestrebungen, öffentliche Mittel sparsam einzusetzen, wurde auch nach anderen Lösungen gesucht. Als finanziell weniger aufwendige Lösung kommt eine Verbesserung der vorhandenen Oberflächenführung in Frage. Dabei zeigt sich, daß eine in der Innenstadt unterirdisch geführte Stadtbahnstrecke zwar die teuerste Variante ist, aber auch die größten verkehrlichen wie städtebaulichen Vorteile aufweist.

Der Bau der Linie D ist auch im Hinblick auf die im Jahre 2000 stattfindende Weltausstellung von Bedeutung. Voraussetzung ist die Fertigstellung des Abschnittes Braunstraße - Hauptbahnhof - Marienstraße bis 1998. Für die Anbindung des eigentlichen Ausstellungsgeländes ist eine Verlängerung über die Marienstraße hinaus bis zum Kronsberg möglich. Weitergehende Angaben einer Anbindung der Weltausstellung über die Linie D enthält das Heft "Komponenten zur verkehrlichen Erschließung der Weltausstellung Expo 2000 durch den öffentlichen Personenverkehr", das Ende November 1990 erscheinen soll.

Im Sommer 1989 erschien das Diskussionspapier "Let's Go West" der Bürgerinitiative (BIU). Die Schrift beschäftigt sich mit den Verkehrsproblemen am Schwarzen Bären und geht in diesem Zusammenhang auch auf die Linie D ein. Unter Abschnitt 6 sind dazu einige Anmerkungen gemacht.

2. Mängelanalyse

2.1 Straßenbahnlinie nach Linden/Limmer

Nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie C-Nord im Jahre 1993 verkehren nur noch die Linien von Limmer und der Stadthalle zur Innenstadt als Straßenbahn. Als Endpunkte stehen für die Linie aus Richtung Limmer zur Zeit die Wendeschleifen in der Friedrichstraße und an der Stadthalle zur Verfügung. Nach einer Zählung von 1983 liegt die größte Querschnittsbelastung mit 34 000 Fahrgästen pro Tag zwischen den Haltestellen Clevertor und Steintor.

Rund 35.000 Einwohner der Stadtteile Calenberger Neustadt, Linden und Limmer wohnen im Einzugsbereich der Straßenbahnlinie 10. Die geplante Verlängerung nach Ahlem bringt für weitere 8.000 Einwohner eine direkte Anbindung zur Innenstadt. Das vorhandene Verkehrsangebot ist im Vergleich zu den 1993 vollständig in Betrieb befindlichen Stadtbahnlinien A, B und C weniger attraktiv. So beträgt die tatsächlich erreichte durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen Limmer und der Innenstadt nur etwa 15 km/h. Die geringsten Werte werden im Innenstadtbereich erreicht. Auf den bereits heute in Betrieb befindlichen Stadtbahnstrecken werden dagegen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 25 km/h, bei Führung im Tunnel sogar 30 km/h erzielt.

Folgende Gründe verursachen die geringen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf der Strecke zwischen Limmer und Aegidientorplatz:

- Die ungünstige Trassierung. Besonders im Bereich der Innenstadt sind viele Kurven mit engen Radien vorhanden. Dadurch ergeben sich Langsamfahrstellen.
- Die Stauungen des Individualverkehrs behindern den Straßenbahnbetrieb, da ein besonderer Bahnkörper nur stellenweise vorhanden ist.
- Die bestehenden Signalanlagen entlang der Strecke verfügen bisher nicht über ausreichende Vorrangschaltungen zugunsten der Straßenbahn. Sie sind im wesentlichen auf die Bedürfnisse des Individualverkehrs ausgerichtet.
- Die Haltestellen, insbesondere die aufgrund des Verkehrsaufkommens bedeutsamen Haltestellen Steintor und Hauptbahnhof, verfügen nicht über Hochbahnsteige. Daher dauern der Fahrgastwechsel und infolgedessen auch der Haltestellenaufenthalt länger.

Wenig attraktiv sind insbesondere auch die Umsteigebeziehungen zu den anderen Stadtbahnlinien. Nach Aufgabe der Straßenbahnlinien in Richtung Nordstadt fallen auch die letzten Umsteigemöglichkeiten innerhalb der oberirdischen Haltestelle Steintor weg. Aufgrund der Verkehrserhebungen von 1983 bedeutet dies für etwa 9.000 Umsteiger zwischen der Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße und der unterirdischen Station Steintor ein Umsteigeweg von 200 m. Weitere 6.000 Fahrgäste steigen am Hauptbahnhof zwischen der Straßenbahnlinie von Limmer und den Stadtbahnlinien A und B um. Ihre Umsteigewege zwischen der Haltestelle am Ernst-August-Platz und der Station Hauptbahnhof betragen

sogar 350 m bzw. zwischen Ernst-August-Platz und der Station Kröpcke 250 m. Die Reisezeiten vergrößern sich somit wegen der längeren Umsteigezeiten zusätzlich und stellen einen erheblichen Mangel an Attraktivität dar.

Gegenüber heute wird diese letzte Straßenbahnlinie dem Fahrgast für die Verkehrsbeziehungen innerhalb der Innenstadt kein interessantes Angebot mehr bieten. Zur Zeit fahren zwischen Steintor und Hauptbahnhof noch bis zu 20 Bahnen und zwischen Hauptbahnhof und Aegi bis zu 15 Bahnen je Stunde und Richtung. Unter der Annahme, daß nach Inbetriebnahme der Linie C-Nord die Straßenbahnlinie von Limmer im Wechsel zur Stadthalle und zum Aegi geführt wird, stehen dem Fahrgast nur noch 10 bzw. 5 Bahnen je Stunde und Richtung zur Verfügung. Wegen der geringeren Taktfolge und der relativ langen Fahrzeit wird die Anzahl der Fahrgäste zwischen dem Hauptbahnhof und dem Aegi auf etwa 3.000 je Tag zurückgehen. Fahrgäste, die z.B. vom Ernst-August-Platz zur Südstadt oder nach Kleefeld fahren wollen, erreichen ihr Ziel zukünftig schneller, wenn sie die Stadtbahnlinie B bzw. C bereits ab der Station Kröpcke benutzen, anstatt erst mit der Straßenbahn zum Aegidientorplatz zu fahren und dort auf die Stadtbahn umzusteigen. Noch attraktiver ist die Stadtbahnverbindung Steintor - Aegidientorplatz gegenüber der oberirdischen Führung nach der Inbetriebnahme der Linie C-Nord. Neben der auf die Hälfte verringerten Fahrzeit bietet der Stadtbahntunnel der Linie C das fünffache Zugangebot.

2.2 Anbindung des Zooviertels

Eine besondere Problematik stellt die Straßenbahnstrecke vom Thielenplatz über den Zoo zur Clausewitzstraße dar. Sie wird bisher von der Linie 16 befahren. Das größte Fahrgastaufkommen liegt zwischen den Haltestellen Hauptbahnhof und Königstraße und betrug nach einer Zählung von 1986 bereits nur etwa 8.500 Fahrgäste je Tag. Seit der Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie C-Ost im September 1989 ist die Fahrt mit der Stadtbahn zwischen Steintor und Clausewitzstraße 8 Minuten kürzer als die Fahrt mit der Straßenbahn über den Zoo. Daher hat die Zoolinie für den Durchgangsverkehr von der Innenstadt nach Kleefeld und Kirchrode keine große Bedeutung mehr. Eine Umrechnung der Verkehrszahlen von 1986 ergibt eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle Königstraße um 45 % auf etwa 4.600 Fahrgäste je Tag. Die Beibehaltung der heutigen Fahrtenhäufigkeit hat dann eine durchschnittliche Besetzung von nur 26 Fahrgästen pro Bahn zur Folge.

Ferner besteht die Möglichkeit, Stadthalle, Kongreßzentrum und Zoo über die Linie C-Ost und die Clausewitzstraße verkehrsgerecht an das Stadtbahnnetz anzuschließen. Diese Maßnahme würde zu einem weiteren Rückgang des Fahrgastaufkommens auf dem westlichen Ast der Zoolinie führen. Die geringen Fahrgastzahlen stellen einen wirtschaftlichen Schienenverkehr in der Königstraße und der Hindenburgstraße in Frage.

Zwischen Emmichplatz und Zoo verläuft die heutige Straßenbahn am nordwestlichen Rand der Bebauung. Wegen dieser Randlage ist der Erschließungswert ohnehin kleiner als bei einer Linienführung mitten durch das Zooviertel. Ansonsten hat die Strecke zwischen Thielenplatz und Zoo die gleichen Mängel wie die bereits

beschriebene Strecke von der Innenstadt in Richtung Linden/Limmer aufzuweisen. Die Gleise liegen überwiegend in der Fahrbahn, also nicht auf besonderem Bahnkörper. Hochbahnsteige fehlen und sind nur teilweise zu realisieren.

3. Lösungsmöglichkeiten (Beschreibung)

Die oben dargestellten Mängel wie niedrige Geschwindigkeit, Störanfälligkeit, fehlende Vorrangschaltung für die Straßenbahn und schlechte Umsteigebeziehungen, erfordern eine Verbesserung der Verhältnisse. Dazu wurden verschiedene Möglichkeiten untersucht. Im wesentlichen kommen zwei Möglichkeiten in Frage:

- **Führung im Tunnel** ab Braunstraße über Steintor und Hauptbahnhof zur Marienstraße. Verlängerungsmöglichkeit über Bismarckstraße zum Kronsberg als Anbindung des Weltausstellungsgeländes. Stadtbahnanschluß für das Zooviertel über die Linie C-Ost.
- **Verbesserung der vorhandenen Straßenbahnführungen** von der Braunstraße über Steintor, Ernst-August-Platz und Thielenplatz zum Aegi und vom Thielenplatz zur Stadthalle. Weitere Stadtbahnanbindung der Stadthalle über die Linie C-Ost.

Beide Varianten werden nachfolgend beschrieben.

3.1 Tunnellösung

Der Planung für die Tunnelführung der Linie D liegt das aus den 60er Jahren stammende Stadtbahnkonzept zugrunde. Um die Straßenbahnlinie nach Limmer auf Stadtbahnbetrieb umstellen zu können, ist ein Tunnel von der Braunstraße wenigstens bis zur Station Hauptbahnhof zu bauen. Für die Erschließung der östlichen Innenstadt und um das Neue Haus ist eine Verlängerung bis zur Marienstraße erforderlich. Der Raum Stadthalle-Zoo ist über eine von der Linie C-Ost abzweigende Stadtbahnstrecke zu erschließen. Zwischen der Station Königstraße und der Stadthalle ist die heutige Straßenbahnlinie 16 durch eine Buslinie zu ersetzen.

Für die Tunnelstrecke wurden beim Bau der drei anderen Stadtbahnlinien bereits erhebliche Vorleistungen getroffen. Am Hauptbahnhof ist die Station der Linie D einschließlich einer Verteilerebene im Rohbau vorhanden. Beim Bau der Linie C-West wurde im Kreuzungsbereich unter dem Steintor ein Teil der Station für die Linie D und unter der Georgstraße die Betriebsverbindung zwischen den Linien C und D mitgebaut. An der Marienstraße sind Vorkehrungen für ein Unterfahren der Linie C-Ost durch die Linie D getroffen worden.

3.1.1 Abschnitt Braunstraße - Hauptbahnhof

Nach der Ausgangsplanung beginnt die unterirdische Führung der Linie D mit der Rampe in der Braunstraße. Der Rampenanfang liegt etwa 50 m östlich der Haltestelle Glocksee. Zwischen der Haltestelle und dem Rampenanfang zweigen zwei Betriebsgleise ab, die oberirdisch durch die Braunstraße und

die Humboldtstraße zur Linie A führen. Diese heute schon vorhandene Strecke stellt die Verbindung zwischen dem Betriebs-
hof Glocksee und den Stadtbahnlinien A und B dar.

Etwa 50 m vor dem Goetheplatz beginnt der eigentliche Tunnel. Um einen möglichst großen Gleisbogenhalbmesser unter dem Goetheplatz vorsehen zu können, liegt die Station Goetheplatz etwas weiter in Richtung Steintor als die heutige Haltestelle. Die Station Goetheplatz erhält Seitenbahnsteige und zwei Verteilerebenen. Durch die Zugangsmöglichkeiten an beiden Stationsenden wird ein großer Einzugsbereich erfaßt, von dem aus die Station in weniger als 5 Minuten Fußweg erreicht wird. Für Fahrgäste, die keine Treppen benutzen können, sind zwei Aufzüge eingeplant. Unterhalb des Goetheplatzes ist ein Stutzen in Richtung Lenastraße eingeplant, der eine zukünftige Tunnelverlängerung in Richtung Linden/Limmerstraße zuläßt.

Der Tunnel in Richtung Innenstadt ist bis zum Steintor mittig unter der Goethestraße vorgesehen. Die Herstellung des Tunnels soll in offener Bauweise erfolgen. Für die Unterfah-
rung der Leine unter der Goethebrücke ist eine Sonderbauweise erforderlich. Unmittelbar hinter der Leineunterfah-
rung zweigt von der Tunnelstrecke ein Gleis ab. Es stellt die Betriebs-
verbindung zur Linie C her und findet Anschluß an das mittlere Gleis in der Georgstraße. Dieses Gleis wurde bereits beim Bau der Linie C als Vorsorgemaßnahme für die Linie D in einer Länge von 300 m miterstellt.

Die Station Steintor der Linie D wird direkt unter der Station der Linie C liegen. Der im Kreuzungsbereich liegende Stationsabschnitt der Linie D wurde ebenfalls beim Bau der Linie C bereits mitgebaut. Für die noch fehlenden Tunnelabschnitte unter dem Steintorplatz wird eine unterirdische Bauweise angestrebt. Die D-Linien-Station soll einen Mittelbahnsteig erhalten. Der Zugang ist über die Bahnsteige der Linie C vorgesehen. Die direkte Verbindung der beiden Bahnsteigebenen durch feste Treppen, Fahrtreppen und Aufzüge ermöglicht kurze Umsteigewege. Heute muß der Fahrgast zwischen den Bahnsteigen der Linie C und der oberirdischen Haltestelle Steintor in der Kurt-Schumacher-Straße einen Fußweg von 200 m zurücklegen. Die Station läßt auch einen direkten Zugang zur Fußgängerzone zu, ohne eine Straße niveaugleich zu überqueren.

Der Tunnel zwischen dem Steintor und der nächsten Station Hauptbahnhof unterfährt die Bebauung südlich und nördlich der Kurt-Schumacher-Straße sowie den Westkopf der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs. Dieser Tunnelabschnitt muß in einer unterirdischen Bauweise aufgeföhren werden und besteht aus zwei Röhren. In Betracht käme z.B. die Spritzbetonbauweise, wie sie für den Bau der Linie C-Nord angewandt wird.

In der Station Hauptbahnhof wurde beim Bau der Linie A der Stationsbereich der Linie D mit zwei Seitenbahnsteigen bereits miterstellt. Diese Bahnsteige liegen unterhalb der beiden Mittelbahnsteige der Linien A und B in einem Winkel von 60° zu diesen. Die beiden Bahnsteigebenen werden durch feste Treppen und Fahrtreppen verbunden. Die heute vorhandenen langen Umsteigewege zwischen der Straßenbahnhaltestelle

auf dem Ernst-August-Platz und den Tunnelstationen Hauptbahnhof bzw. Kröpcke werden somit auf ein Minimum reduziert. Zudem sind die Umsteiger keinen Witterungseinflüssen mehr ausgesetzt. Neben den Zugangsmöglichkeiten über die Mittelbahnsteige der Linie A und B ist auf der Westseite der Passerelle separat ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen der Linie D vorgesehen. Für Behinderte ist der Einbau von Aufzügen geplant.

Östlich der Station Hauptbahnhof führt der Tunnel durch das unterste Kellergeschoß des Raschplatzcenters und unterfährt anschließend Teile der Raschplatztiefgarage. Der Endpunkt der ersten Baustufe liegt in Höhe des Volgersweges. Der zweigleisige Streckenabschnitt östlich der Station Hauptbahnhof bis zum Volgersweg ist als Wende- und Abstellanlage erforderlich.

Der Tunnel von der Braunstraße bis einschließlich der Abstellanlage hinter dem Hauptbahnhof kann nur als eine Einheit in Betrieb genommen werden. Die Baukosten für den 2.052 m langen Abschnitt werden auf 220 Mio DM geschätzt.

3.1.2 Abschnitt Hauptbahnhof - Marienstraße

Die Tunnelstrecke wird in Höhe des Volgersweges unmittelbar an den ersten Bauabschnitt angeschlossen und unterhalb der Berliner Allee weitergeführt.

Zwischen der Königstraße und dem Schiffgraben ist die Station Königstraße vorgesehen. Sie soll einen Mittelbahnsteig erhalten. Um die Fußwege zu den Bahnsteigen möglichst kurz zu halten, sind Endausgänge erforderlich. Zwischen der Oberfläche und der Bahnsteigebene ist jeweils eine Verteilerebene angeordnet. Am westlichen Ausgang, der die Anbindung zur Königstraße herstellt, sind Aufzüge vorgesehen.

Für den anschließenden Streckenabschnitt zwischen der Station Königstraße und der Station Marienstraße ist der Bau zweier in geschlossener Bauweise aufzufahrenden Tunnelröhren vorgesehen. Dieses Bauverfahren ist wegen der großen Tiefenlage des Tunnels und der anstehenden Bodenverhältnisse am wirtschaftlichsten.

In der Station Marienstraße wird die Umsteigebeziehung zwischen der Linie D und der Linie C-Ost hergestellt. Beim Bau der Linie C-Ost wurden Vorkehrungen zum Unterfahren der Station durch die Linie D getroffen.

Der Mittelbahnsteig der Linie D liegt unterhalb der beiden Seitenbahnsteige der Linie C. Wie auch bei den anderen Kreuzungsstationen Steintor und Hauptbahnhof werden die Bahnsteige durch feste Treppen und Fahrtreppen miteinander verbunden. Eingeplant sind ferner Fahrtreppen als direkte Verbindung zwischen der Bahnsteigebene der Linie D und der bestehenden Verteilerebene unterhalb der Marienstraße sowie der Einbau von Aufzügen.

Südlich der Station Marienstraße ist für den Stadtbahnbetrieb eine Wende- und Abstellanlage in der Sallstraße erforderlich. Das Ende des Tunnels liegt in Höhe der Lutherstraße.

Der Tunnelabschnitt vom Ende der Kehranlage Hauptbahnhof bis zur Lutherstraße umfaßt zwei unterirdische Stationen. Die Kosten für die 1.324 m lange Strecke werden auf 130 Mio DM geschätzt.

3.1.3 Verlängerung zum Weltausstellungsgelände

Wie bereits beschrieben, ist die Linie D von der Braunstraße bis zur Marienstraße als ein Beitrag zur Expo 2000 zu sehen. Um die städtebauliche Umgestaltung der Innenstadt bis zum Beginn der Weltausstellung noch zu verwirklichen, muß die Tunnelstrecke der Linie D zwischen Braunstraße und Marienstraße spätestens zum Sommerfahrplan 1998 in Betrieb genommen werden. Für den Ausbau der Straßenbahngleise und die Neugestaltung der Straßenzüge verbleiben dann noch 2 Jahre Zeit.

Über das bisher beschriebene Vorhaben hinaus besteht die Möglichkeit einer Verlängerung bis zum Kronsberg. Dadurch erhielte ein Weltausstellungsgelände neben der Stadtbahnlinie B eine 2. Stadtbahnanbindung.

Zwei wesentliche Varianten kommen in Frage, die beide an das oben beschriebene Tunnelende in der Sallstraße anschließen:

- Tunnelstrecke von der Marienstraße über Bahnhof Bismarckstraße bis zur Bemeroder Straße. Oberirdische Führung entlang der Bemeroder Straße. Bemerode wird unterirdisch unterfahren. Östlich von Bemerode biegt die dann wieder oberirdisch geführte Strecke nach Süden zum Weltausstellungsgelände ab.
- Durchgehende Tunnelstrecke von der Marienstraße über Bahnhof Bismarckstraße, Bemeroder Straße und Emslandstraße bis zum Ausstellungsgelände.

Beide Varianten werden als Lösungsmöglichkeiten im Heft "Komponenten zur verkehrlichen Erschließung der Weltausstellung Expo 2000 durch den öffentlichen Personenverkehr" näher beschrieben.

3.2 Verbesserte Oberflächenlösung

3.2.1 Strecke Braunstraße-Thielenplatz-Aegidientorplatz/Stadthalle

Neben einer im Tunnel geführten Stadtbahnstrecke D wurden auch oberirdische Lösungen untersucht. Dafür kommt ein Ausbau der vorhandenen Straßenbahnstrecke von der Braunstraße über Steintor, Ernst-August-Platz und Thielenplatz und den Ästen zum Aegidientorplatz bzw. zur Stadthalle in Frage.

Um die Attraktivität der Strecke gegenüber der heutigen Situation zu verbessern, sind verschiedene bauliche Maßnahmen notwendig. Die Gleise erhalten in der Regel einen besonderen Bahnkörper. Nur wo die Platzverhältnisse es nicht erlauben, bleibt der vorhandene straßenbündige Gleiskörper bestehen. Die vorhandene Trassierung kann nur an wenigen Stellen geringfügig verbessert werden.

Die Signalanlagen an den einzelnen Kreuzungen sind mit einer Vorrangschaltung für Stadtbahnfahrzeuge auszurüsten. Wegen der unterschiedlichen Haltezeiten an den Haltestellen kann die Wartezeit vor einer Signalanlage allerdings nicht ganz vermieden werden.

Von den heute vorhandenen Haltestellen würde die Haltestelle Clevertor aufgegeben. Dafür wird die Haltestelle Steintor von der Kurt-Schumacher-Straße in die Münzstraße direkt über der Tunnelstation der Linie C verlegt. Von den Bahnsteigen kann ein direkter Zugang zur westlichen Passerelle der unterirdischen Station hergestellt werden. Die Haltestelle Aegidientorplatz soll eine Stumpfkehranlage erhalten, die Wendeschleife in der Friedrichstraße könnte dann entfallen. Von der Haltestelle Aegidientorplatz ist ein neuer Zugang zur unterirdischen Station zu erstellen, so daß ohne Überqueren von Straßen umgestiegen werden kann.

Die Haltestellen müssen mit Hochbahnsteigen ausgerüstet werden. Dieses ist allerdings wegen beengter Verhältnisse für die Haltestellen Königstraße und Emmichplatz nicht zu realisieren. In der Prinzenstraße kann bei Aufrechterhaltung des KFZ-Verkehrs wegen der zu geringen Straßenbreite nur einer der beiden Bahnsteige als Hochbahnsteig ausgeführt werden. Die Hochbahnsteige beschleunigen nicht nur den Fahrgastwechsel, sondern ermöglichen bzw. erleichtern auch Behinderten, Personen mit Kinderwagen und älteren Personen das Ein- und Aussteigen. Deshalb schreibt die niedersächsische Bauordnung von 1986 beim Neubau von Stadtbahnhaltestellen Hochbahnsteige vor.

Auf Hochbahnsteige kann bei einem Einsatz von Niederflurwagen verzichtet werden. Fahrzeuge mit einem durchgehenden Fußboden von nur 35 cm Höhe über Schienenoberkante befinden sich zur Zeit in anderen Städten in Erprobung. In Hannover käme ein Betrieb mit Niederflurwagen nur auf der oberirdisch geführten Strecke nach Limmer/Ahlem in Frage. Die ÜSTRA müßte entsprechende Fahrzeuge anschaffen. Wegen der aufwendigen Technik (u.a. Einzelradaufhängung) werden Niederflurwagen immer teurer als die heute üblichen Stadtbahnwagen sein. Durch die Vorhaltung von zwei Fahrzeugtypen entstehen auch höhere Unterhaltungskosten. Die Einsparung bei den Baukosten der Bahnsteige sind nur gering, da auch ein Niederflurwagen zumindest einen 30 cm hohen Bahnsteig benötigt, um behindertengerechtes Einsteigen zu ermöglichen.

Die Umbaukosten für die rund 4.900 m langen Strecken zwischen Braunstraße und Aegidientorplatz und zwischen Thielenplatz und Stadthalle werden auf rund 80 Mio DM geschätzt.

3.2.2 Endpunkt im Bereich des Hauptbahnhofs

Die zuvor beschriebene verbesserte Oberflächenlösung beinhaltet die Aufrechterhaltung des Verkehrs über den Ernst-August-Platz hinaus zum Aegi bzw. zur Stadthalle. In der Mängelanalyse wurde bereits erläutert, daß mit der Inbetriebnahme der Linien C-Ost und C-Nord das Fahrgastaufkommen auf den beiden Ästen wegen der Verlagerung auf die Stadtbahnlinie C stark

zurückgehen wird. Der Streckenabschnitt Hauptbahnhof - Stadthalle hat seit der Inbetriebnahme der Linie C-Ost eine maximale Querschnittsbelastung von 4.600 Fahrgästen statt bisher 8.500 pro Tag (Umrechnung der Verkehrszahlen von 1986). Auch eine Umstellung auf Stadtbahnbetrieb bringt nur eine geringfügige Steigerung des Fahrgastaufkommens. Daher wird der durchschnittliche Ausnutzungsgrad der Bahnen bei einem 12-Minuten-Takt, wie es zur Zeit von der Linie 16 angeboten wird, und dem Einsatz von 2-Wagen-Stadtbahnzügen bei nur 9 % liegen. Bis zur Stadthalle reduziert sich der Wert noch weiter. Der Ausnutzungsgrad ist, bezogen auf die 2.650 m lange Strecke zwischen Ernst-August-Platz und Stadthalle, für einen wirtschaftlichen Schienenverkehr zu gering.

In der Mängelanalyse wurde auch aufgezeigt, daß der Linienast zum Aegi zukünftig nur noch von etwa 3.000 Fahrgästen je Tag genutzt wird. Es wurden daher Überlegungen angestellt, den Endpunkt auf den Ernst-August-Platz zu legen. Das würde bedeuten, daß ständig ein bis zwei Stadtbahnzüge vor dem Hauptbahnhof stehen würden. Aus betrieblichen Gründen wäre ein zusätzliches Abstellgleis erforderlich. Weder der größere Platzbedarf für die Bahnanlagen noch das Abstellen von Stadtbahnfahrzeugen auf dem Ernst-August-Platz sind zu vertreten.

Als Alternative zum Endpunkt auf dem Bahnhofsvorplatz könnte ferner eine Endhaltestelle auf dem Gelände des ZOB in Betracht gezogen werden. Bei dieser Variante wird die Strecke von der Kurt-Schumacher-Straße durch die Eisenbahnunterführung "Alte Celler Heerstraße" zum ZOB geführt. Die Mitbenutzung der Unterführung durch die Stadtbahn erfordert eine Reduzierung der Verkehrsflächen für die anderen Verkehrsteilnehmer in einem Maße, daß ohne größere Umbaumaßnahmen die Abwicklung des Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehrs nicht möglich ist. Für die Erschließung des Ernst-August-Platzes ist eine zusätzliche Haltestelle in Höhe des Hauptpostamtes notwendig. Die Umsteigewege zur unterirdischen Station Hauptbahnhof werden bei einem Endpunkt auf dem ZOB etwas kürzer, dagegen verschlechtern sich die Umsteigebeziehungen zu den DB-Bahnsteigen. Aus verkehrlicher Sicht ist diese Lösung daher nicht vertretbar. In dem Abschnitt "Bewertung" wird daher auf diese Lösung nicht weiter eingegangen.

4. Bewertung

4.1 Tunnellösung

4.1.1 Verkehrliche Bedeutung

Durch den Stadtbahntunnel für die Linie D zwischen Braunstraße und Marienstraße können die verkehrlichen Verhältnisse entscheidend verbessert werden. Der Stadtbahnverkehr wird unabhängig vom Oberflächenverkehr und damit weitgehend von Störungen und Behinderungen befreit. Die Fahrzeit zwischen der Haltestelle Glocksee und der Station Hauptbahnhof verkürzt sich um die Hälfte auf 4 Minuten. Der unabhängige Bahnkörper verbessert die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit. Von diesen Verbesserungen profitieren nach der Zählung von 1983 34.000 Fahrgäste. Durch die Attraktivitätssteigerungen

ist sogar noch mit einem Fahrgastzuwachs zu rechnen. Die Umsteigewege an den Verknüpfungsstationen Steintor und Hauptbahnhof werden auf ein Minimum reduziert und sind witterungsgeschützt. Die größten Einsparungen ergeben sich am Hauptbahnhof mit bis zu 6 Minuten. Nach der Verkehrszählung von 1983 haben 15.000 Fahrgäste Vorteile durch die besseren Umsteigebedingungen.

Durch die zentrale Station Hauptbahnhof am Raschplatz wird die Orientierung insbesondere für die mit der Bundesbahn anreisenden Fahrgäste nach dem Wegfall der Haltestelle Ernst-August-Platz vereinfacht.

4.1.2 Erschließungsqualität

Zwischen den Haltestellen Glocksee und Steintor sind oberirdische und unterirdische Trassenführung identisch. Die Station Goetheplatz liegt etwas weiter stadteinwärts als die heutige Straßenbahnhaltestelle, die Station Steintor liegt nicht wie die heutige Haltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße, sondern in der Münzstraße. Wegen des geringen Abstandes zwischen den beiden Stationen braucht die heutige Haltestelle Clevertor nicht durch eine unterirdische Station ersetzt zu werden. Durch die neue Lage der Station Steintor wird die Erschließung der westlichen Innenstadt verbessert. Die Goethestraße und die Lange Laube sind direkt und ohne niveaugleiches Überqueren einer von Kfz befahrenen Straße erreichbar.

Ab der Station Steintor hat die Tunneltrasse einen größeren Abstand zum Zentrum als die oberirdische Führung. Dadurch können Gebiete am östlichen Rande der Innenstadt durch die Stadtbahn günstig erschlossen werden. Die heutigen Haltestellen am Ernst-August-Platz und Thielenplatz werden aufgegeben; ihre Einzugsgebiete werden zum größten Teil von den Stationen Kröpcke, Hauptbahnhof, Königstraße und Aegi erfaßt. Bei einer Führung der Linie D im Tunnel verlagert sich die Erschließung der Innenstadt von der Haltestelle am Ernst-August-Platz zum Teil zur Station Steintor, was aber nur für Fahrgäste mit dem Ziel Ernst-August-Platz einen geringen Mehraufwand an Zeit erfordert. Für Fahrgäste, die zum Beispiel von Linden zum Kröpcke wollen, entstehen keine zeitlichen Nachteile. Der Fußweg von der Station Steintor zum Kröpcke ist rund 200 m länger als vom Ernst-August-Platz aus. Dieser zusätzliche Zeitaufwand wird durch die kürzeren Fahrzeiten mehr als ausgeglichen. Alternativ kann zwischen dem Steintor und dem Kröpcke auch die Stadtbahnlinie C benutzt werden. Durch ein dichteres Zugangebot, das bereits ab 1993 auf der Linie C vorhanden sein wird, ergeben sich nur kurze Wartezeiten beim Umsteigen in der Station Steintor.

Bereits mit der Inbetriebnahme des ersten Tunnelabschnittes Braunstraße - Hauptbahnhof muß die heutige Straßenbahnlinie vom Goetheplatz über Ernst-August-Platz zum Aegidientorplatz bzw. zur Stadthalle aufgegeben werden. Zwischen Hauptbahnhof und Stadthalle ist als Ersatz eine Buslinie vorzusehen. Der östliche Teil des Zooviertels wird über die geplante von der Linie C-Ost abzweigende Stadtbahnlinie angebunden.

Durch die Verlängerung des Tunnels vom Hauptbahnhof bis zur Marienstraße kann durch die Station Königstraße der südliche Teil der Oststadt, der nordöstliche Randbereich der Innenstadt und der westliche Teil des Zooviertels gut erschlossen werden. Nur die heutige Haltestelle Friedenstraße hat bei der Tunnellösung keine direkte Anbindung an das Stadtbahnnetz. Dieser Bereich ist deshalb durch eine Buslinie zwischen der Station Königstraße und der Stadthalle zu erschließen.

Die unterirdische Führung der Linie D bis zur Marienstraße verbessert die Erschließungsqualität insbesondere für das Gebiet um Königstraße, Schiffgraben und Berliner Allee. Dadurch erfährt dieser Bereich eine Aufwertung und gewinnt als Standort für Verwaltungs- und Bürogebäude an Bedeutung.

4.1.3 Städtebauliche Auswirkungen

Eine Verlegung der Linie D in den Tunnel hat positive Auswirkungen auch auf die städtebauliche Gestaltung. Durch die entfallenden Gleiskörper werden in der Innenstadt Flächen frei, die eine großzügigere Gestaltung von Geh- und Aufenthaltszonen zulassen. Ferner können Radwege angelegt werden, die in der Regel nicht schmaler als 1,60 m sind. Der Ring um die Innenstadt würde dann über durchgehende Radwege verfügen. Parkstreifen ermöglichen ein geordnetes Parken. Bäume auf beiden Straßenseiten verbessern den optischen Eindruck und gliedern den Straßenraum. Das gesamte Umfeld wird attraktiver und wertet die Geschäftslagen auf. Dies entspricht dem städtebaulichen Ziel für die City, gute Einkaufszonen zu erweitern. Der Wegfall der Straßenbahngleise erleichtert auch eine Neukonzeption des innerstädtischen Straßennetzes.

Im Randbereich der Innenstadt haben Steintor, Raschplatz mit Berliner Allee, Prinzenstraße und Aegidientorplatz eine besondere Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung. Die Erschließung des Gebietes um den Raschplatz und der Berliner Allee durch die unterirdische Linie D zwischen Braunstraße und Marienstraße führt zu einer Attraktivitätssteigerung als Standort für Verwaltungen und Dienstleistungsbetriebe. In der Prinzenstraße bietet der Wegfall der Gleise gute Möglichkeiten zur Einbeziehung des geplanten Schauspielhauses in die Straßenraumgestaltung.

Die oben beschriebenen städtebaulichen Verbesserungen sind auch unter dem Aspekt der für das Jahr 2000 in Hannover vorgesehenen Expo zu sehen. Die Weltausstellung wird nicht nur auf dem Kronsberg stattfinden. Vielmehr soll voraussichtlich das ganze Stadtgebiet und dabei insbesondere die Innenstadt mit einbezogen werden. Die Fußgängerbereiche sind bereits heute zu klein. Die Tunnellage der Linie D würde eine erhebliche Ausdehnung bei Einschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs ermöglichen.

Bei der Neuaufteilung des Straßenraumes können folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Die gewonnenen Flächen kommen nicht dem Kraftfahrzeugverkehr zugute.
- Fußwege mit möglichst großer Breite. Dadurch werden die Straßen auch für Passanten, Innenstadtbesucher und Käufer attraktiver.
- Durchgehende Radwege mit mindestens 1,60 m Breite. Damit erfährt das Radwegnetz in der Innenstadt eine wesentliche Verbesserung. Für den Radfahrer wird eine höhere Verkehrssicherheit erreicht.
- Längsparkstreifen. Die Parkstreifen ermöglichen ein geordnetes Parken und erhöhen die Attraktivität als Einkaufsstraße.
- Fahrbahnen mit einer Fahrspur je Richtung. Die Breite der Fahrbahnen liegt zwischen 6,50 m und 9,00 m.
- Flächen für Grünanlagen. Ein wesentliches Gestaltungsmerkmal ist das Anpflanzen von Bäumen.

Die genannten Kriterien können an einigen Stellen nicht ganz erfüllt werden. So läßt z.B. die Joachimstraße statt 1,60 m breiter Radwege nur solche mit 1,00 m Breite zu.

4.1.4 Kosten-Nutzen-Analyse

Die Finanzierung von großen Bauvorhaben für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist allein mit städtischen Mitteln nicht möglich. Daher haben sich bei den bisherigen Stadtbahnvorhaben der Bund mit 60 % und das Land mit 25 % der Kosten beteiligt. Als wichtiges Entscheidungskriterium, um Bundeszuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu erhalten, dient die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA). Die Kosten-Nutzen-Analyse wird nach der "Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV" aufgestellt. Sie wurde vom Bundesminister für Verkehr herausgegeben und soll eine objektive Beurteilung der Vorhaben auch untereinander ermöglichen. Bei der Kosten-Nutzen-Analyse wird der Kapitaldienst für das Bauvorhaben den dadurch nach Inbetriebnahme des Verkehrsprojektes erzielten Ersparnissen gegenübergestellt. Die Ersparnisse beruhen im wesentlichen auf den kürzeren Fahr- und Umsteigezeiten für die Fahrgäste und den verkürzten Umlaufzeiten der Fahrzeuge, die entsprechend der standardisierten Bewertung in Geld umgerechnet werden. Als Quotient aus Ersparnissen und Kosten ergibt sich der Kosten-Nutzen-Indikator. Ein Projekt ist volkswirtschaftlich sinnvoll, wenn der Indikator größer als 1,0 ist.

Für die Linie D wurde eine Kosten-Nutzen-Analyse nach der Standardisierten Bewertung aufgestellt. Der Kosten-Nutzen-Indikator für die Tunnelstrecke von der Braunstraße bis zum Hauptbahnhof hat einen Wert von 2,5. Der Indikator für die gesamte Strecke Braunstraße - Marienstraße beträgt 1,8. Der kleinere Indikator für die ganze Strecke beruht auch darauf, daß die Station Marienstraße bereits 1989 durch die Linie C-Ost eine schnelle Anbindung zur Innenstadt erhalten hat. Es entstehen daher nicht so große Verbesserungen wie im Abschnitt zwischen der Braunstraße und dem Hauptbahnhof. Ferner ist im Endabschnitt einer Strecke das Verkehrsaufkommen zwangsläufig kleiner. Der rechnerische Nutzen und somit auch der Indikator fallen kleiner aus.

4.2 Verbesserte Oberflächenführung

4.2.1 Verkehrliche Bedeutung

Durch die genannten Maßnahmen läßt sich die Fahrzeit zwischen den Haltstellen Glocksee und Aegi sowie zwischen Hauptbahnhof und Stadthalle um jeweils 2 Minuten verkürzen. Die Verbesserung der Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit ist nur in begrenztem Umfang möglich. Sofern im Trassenverlauf neue Fußgängerzonen eingerichtet werden, muß die Fahrgeschwindigkeit der Bahnen wegen der querenden Fußgänger stark herabgesetzt werden. Die Fahrzeiten werden sich verlängern. Auch dann lassen sich Gefahrensituationen, schlimmstenfalls mit Notbremsungen, nicht verhindern. Behinderungen des Verkehrsablaufes sind weiterhin gegeben.

Eine verbesserte Oberflächenlösung ist zwar billiger als der Bau einer Tunnelstrecke, bringt aber nur eingeschränkte verkehrliche Verbesserungen. Neben der geringeren Fahrzeitverkürzung können die Umsteigebeziehungen nur am Steintor durch ein Verlegen der Haltestelle verbessert werden. Am Hauptbahnhof bliebe die heutige unbefriedigende Situation mit den langen Umsteigewegen vom Ernst-August-Platz zur Station Hauptbahnhof bzw. zur Station Kröpcke bestehen, da eine Verlegung auf die Nordseite des Bahnhofs ausscheidet.

4.2.2 Erschließungsqualität

Durch eine oberirdische Führung Braunstraße - Aegidientorplatz bzw. Stadthalle werden die gleichen Gebiete wie heute erschlossen. Die Verschiebung der Haltestelle Steintor in die Münzstraße und der Wegfall der Haltestelle Clevertor stellt nur für wenige Fahrgäste eine unbedeutende Verschlechterung dar.

4.2.3 Städtebauliche Auswirkungen

Bei einer verbesserten Oberflächenführung wird der Innenstadtrand von einem besonderen Bahnkörper und gegebenenfalls von Hochbahnsteigen geprägt. Dafür wird mehr Fläche als für die heute abmarkierten Gleisbereiche benötigt. Entscheidende städtebauliche Aufwertungen der Straßenzüge sind daher nicht möglich. Die Hochbahnsteige stellen, sofern keine Niederflur-

fahrzeuge eingeführt werden, sogar eine städtebauliche Verschlechterung dar. Insbesondere am Steintor und auf dem Ernst-August-Platz wird der Platzraum durch unerwünschte Trennwirkungen empfindlich gestört. So werden zum Beispiel auf dem Ernst-August-Platz die wichtigen Wege- und Sichtbeziehungen zwischen Schillerstraße bzw. Luisenstraße und dem Hauptbahnhof stark beeinträchtigt.

4.2.4 Kosten-Nutzen-Analyse

Bei einer verbesserten Oberflächenlösung zwischen Braunstraße und dem Aegidientorplatz bzw. der Stadthalle beträgt der Kosten-Nutzen-Indikator 1,2. Er fällt im Gegensatz zur Tunnellösung kleiner aus, da nur geringe Verkürzungen der Fahr- und Umsteigezeiten erzielt werden.

5. Investitionskosten und Finanzierung

5.1 Investitionskosten

5.1.1 Tunnelstrecke Innenstadt

Die Kosten für den Tunnel Braunstraße - Marienstraße und die städtische Anteile gliedern sich wie folgt auf:

<u>Baukosten</u>	<u>Gesamtkosten</u>	<u>Städtischer Kostenanteil</u>
Abschnitt Braunstr. - Hbf.	220 Mio. DM	36 Mio. DM
Hbf. - Marienstraße	<u>130 Mio. DM</u>	<u>21 Mio. DM</u>
insgesamt	350 Mio. DM	57 Mio. DM
	=====	=====

Die auf den stillgelegten Oberflächenstrecken nicht mehr benötigten Fahrzeuge werden auf der Tunnelstrecke eingesetzt. Zusätzliche Fahrzeuge sind für den Betrieb im genannten Tunnelabschnitt nicht erforderlich.

5.1.2 Verbesserte Oberflächenlösung

Die Kosten für die Verbesserung der vorhandenen Straßenbahnführung entstehen vor allem durch:

- Besondere Bahnkörper, soweit sie örtlich möglich sind
- Hochbahnsteige an den Haltestellen, soweit örtlich möglich
- Verlegung der Haltestelle Steintor von der Kurt-Schumacher-Straße in die Münzstraße mit direktem Anschluß zur darunterliegenden U-Bahnstation; direkter Zugang von der oberirdischen Haltestelle Aegidientorplatz in der Prinzenstraße zur unterirdischen Station
- Vorrangschaltungen für die Stadtbahn

Die hierfür aufzuwendenden Investitionskosten liegen in der Größenordnung von ca. 80 Mio. DM. In der Joachimstraße, der Königstraße und teilweise in der Prinzenstraße kann ein besonderer Bahnkörper, der zwingende Voraussetzung für Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist, räumlich nicht untergebracht werden. Daher beträgt der kommunale Kostenanteil ca. 24 % (entspricht 19 Mio. DM). Die Beschaffung neuer Fahrzeuge ist nicht erforderlich.

5.2 Finanzierung

Wie bei den bisherigen Stadtbahnvorhaben ist eine Beteiligung des Bundes (60 %) und des Landes (25 %) an der Finanzierung denkbar. Das Vorhaben Linie D von Braunstraße bis Marienstraße ist für das ÖPNV-Programm des Bundes (Bezuschussung nach dem GVFG) angemeldet. Beim Land wird seit 1989 die Aufnahme des Projektes in einen 6. Landesfinanzierungsvertrag angestrebt.

Im Verwaltungsentwurf der Mittelfristigen Finanzplanung sind bei dem Vorhaben 041 für den Abschnitt Braunstraße/Hauptbahnhof 203 Mio. DM ab 1994 veranschlagt. Daraus ergibt sich als Differenz aus den Gesamtkosten von 350 Mio. DM eine Finanzierungslücke von 147 Mio. DM. Das bedeutet bei einem 15 %igen Eigenanteil einen zusätzlichen städtischen Finanzierungsbedarf von 22 Mio. DM. Bei einer sechsjährigen Bauzeit sind dies 3,7 Mio. DM pro Jahr. Diese Mittel müßten durch Umschichtungen im Investitionsprogramm oder durch erhöhte Zuweisungen von Bund und Land bereitgestellt werden. Im Zusammenhang mit der Weltausstellung werden Verhandlungen mit Bund und Land zu führen sein, um den Eigenanteil der Stadt zu verringern und eine rechtzeitige Fertigstellung zu gewährleisten.

Aus der Interessenlage der Stadt und der Aufgabenerfüllung sind die Abschnitte der Linie D unterschiedlich zu sehen:

Der Westabschnitt der Linie D von Hauptbahnhof bis Braunstraße dient in erster Linie der Einführung der Stadtbahnlinie von Linden-Nord, Limmer und Ahlem. Andererseits wird dieser Abschnitt bei einer Erschließung des Ausstellungsgeländes Expo 2000 durch die Linie D für das Wenden der Langzüge herangezogen.

Der Abschnitt Marienstraße - Hauptbahnhof ist einerseits für die Verbindung des Weltausstellungsgeländes mit dem Hauptbahnhof erforderlich. Andererseits ist dieser Mittelabschnitt für die Erschließung der östlichen Innenstadt wie auch als Netzverbindung von der Linie C-Ost zum Hauptbahnhof (Nahschnellverkehr, Fernzüge) notwendig.

Der Abschnitt der Linie D-Süd von Marienstraße zum Kronsberg wird als Maßnahme zur Expo 2000 zu betrachten und daher vorrangig als solche zu finanzieren sein. Eine Bebauung des Kronsberges würde ein ausreichendes Fahrgastpotential für die Zeit nach der Weltausstellung mit sich bringen.

Diese Gesichtspunkte wie auch die gegebenenfalls rechtzeitige Fertigstellung zur Weltausstellung werden bei den zu führenden Finanzierungsverhandlungen von Einfluß sein.

Die Verwirklichung eines Tunnelprojektes hat positive Auswirkungen auch auf die Bauindustrie. Arbeitsplätze bleiben erhalten oder werden sogar neu geschaffen. Ein Teil der Baukosten fließen in Form von Steuern in die öffentlichen Haushalte zurück. Die oben beschriebenen städtebaulichen Möglichkeiten ziehen auch private Investitionen in der Umgebung nach sich. Durch die besseren Geschäftslagen ergeben sich höhere Umsätze.

6. Anmerkungen zum Diskussionspapier "Let's Go West" der Bürgerinitiative Umweltschutz

Im Sommer 1989 veröffentlichte die Bürgerinitiative Umweltschutz (BIU) ihr Diskussionspapier "Let's Go West", in dem u.a. Vorschläge für eine verbesserte Anbindung der westlichen Stadtteile Hannovers an das Stadtbahnnetz gemacht werden. Es soll hier auf einige wenige aber wichtige Aspekte des umfangreichen Papiers eingegangen werden, die im Zusammenhang mit der Linie D stehen.

Die BIU schlägt die Beibehaltung der oberirdischen Führung für die Strecke nach Linden vor. Insbesondere wird kritisiert, daß die Innenstadt durch den Wegfall der Haltestelle Ernst-August-Platz schlechter zu erreichen sei. An anderer Stelle wurde bereits aufgezeigt, daß das Gebiet um den Kröpcke genauso schnell, wenn nicht sogar etwas schneller, aus Richtung Linden/Limmer erreicht wird. Nur für das Gebiet um den Ernst-August-Platz ergeben sich von der Station Hauptbahnhof aus längere Fußwege als heute von der Haltestelle Ernst-August-Platz. Diese werden von den Fahrzeitverkürzungen durch den Tunnelbetrieb nicht ganz ausgeglichen. Dazu muß gesagt werden, daß jede neue Strecke auch gewisse Nachteile für einzelne Fahrrelationen hat. Wichtig ist aber, daß die Summe der Vorteile die Summe der Nachteile deutlich überwiegt. Die Verbesserung der Umsteigebeziehungen am Steintor und Hauptbahnhof durch die Tunnelstrecke wird auch von der BIU bestätigt. Sie ist aber bereits so erheblich, daß der kleine Nachteil für Fahrgäste mit Ziel Ernst-August-Platz - gleiches gilt auch für das Gebiet um die heutige Haltestelle Thielenplatz - zumutbar ist. Durch die Linie D im Tunnel wird zusätzlich die Erreichbarkeit des Raschplatzes, der Lister Meile und des Gebietes Königstraße/Schiffgraben erheblich verbessert.

Die sehr ungünstigen Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof versucht die BIU durch einen Linien austausch zwischen den Linien A und D zu beseitigen. Der Neubau einer Straßenbahnstrecke in der Blumenauer Straße macht dies vom Prinzip her möglich. Jede zweite Bahn aus Richtung Linden führe danach über die Blumenauer Straße und den Schwarzen Bären in den Stadtbahntunnel der Linie A, von der Linie A-Süd führt als Ausgleich jede zweite Bahn über die Humboldtstraße in Richtung Steintor. Damit hätten Fahrgäste aus Richtung Linden die Möglich-

keit, die unterirdische Station Hauptbahnhof zumindest mit jeder zweite Bahn direkt zu erreichen. Auch der Kröpcke und eine Reihe anderer Stationen wird direkt erreicht. Diesen Vorteilen stehen aber erhebliche Nachteile gegenüber. Die Fahrgäste müssen immer den Fahrplan zur Hand haben, da die Bahnen verschiedene Ziele anfahren. Stadtauswärts ist das besonders schwierig. Nach Linden würden die Bahnen z.B. vom Hauptbahnhof im Wechsel unterirdisch oder von der oberirdischen Haltestelle abfahren. Ein weiterer Nachteil ist, daß die Haltestelle Glocksee nur noch halb so oft bedient wird.

Durch diesen Linien austausch entsteht im Bereich des Schwarzen Bären ein größerer Knotenpunkt für Stadtbahnen. Die ÜSTRA hat dazu eine Untersuchung angestellt. Das Konzept der BIU ist danach und nach Untersuchungen des U-Bahn-Bauamtes betrieblich nur unter gewissen Voraussetzungen bzw. Nachteilen realisierbar:

- Eine Führung aller Linien aus Richtung Süden sowie einer zusätzlichen Linie aus Limmer über den Schwarzen Bären ist aus Leistungsgründen nicht möglich. Für diesen Fall ist eine Entlastung durch die Tunnelrampe Legionsbrücke erforderlich (von der BIU auch vorgeschlagen).
- Bei ausschließlicher Betrachtung des ÖPNV kann mit dem Bau einer direkten Stadtbahnverbindung zwischen Waterloo und Krankenhaus Siloah und Bedienung des Schwarzen Bären mit einer Linie aus Richtung Süden im 12-Minuten-Takt der Schienenverkehr abgewickelt werden.
- Wird der Verkehrsknoten Schwarzer Bär zusätzlich mit dem heutigen Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen belastet, ist eine geordnete Abwicklung des Stadtbahnbetriebs nicht mehr möglich. Der Individualverkehr muß erheblich eingeschränkt werden. Möglichkeiten dafür sind ohne Erschließungsengpässe heute nicht gegeben.
- Die Anhäufung von Streckengabelungen behindern die einzelnen Stadtbahnzüge untereinander, d. h. Verspätungen werden häufiger vorkommen.
- Betriebsstörungen auf der einen Linie übertragen sich zwangsläufig auch auf andere Linien.
- Die Verflechtung der Linien läßt auf mindestens einem Ast keinen gleichmäßigen Takt und damit keine gleichmäßige Auslastung der Züge zu.
- Der Einsatz von Niederflurwagen ist nicht möglich.
- Die totale Linienvermaschung erschwert die geplante Umstellung vom 2,40 m auf den 2,65 m breiten Stadtbahnwagen.
- Jede Vermaschung der Linien bedeutet unregelmäßige Zugfolgen und unterschiedliche Auslastung der Züge. Ein attraktiver Bedienungsstandard ist nicht gegeben. Die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse fallen auf ein Niveau wie vor der Einführung der Stadtbahn zurück.

Mit einer im Tunnel geführten Strecke läßt sich der oben beschriebene Linien austausch ebenfalls verwirklichen. Bei der Tunnellösung entstehen am Hauptbahnhof kurze Umsteigewege zwischen der Linie D und den Linien A und B. Aus diesem Grund ist es nicht mehr notwendig, jede zweite Bahn aus Richtung Limmer über die Linie A zu führen, um kürzere Umsteigewege am Hauptbahnhof zu erreichen. Dies ist nur bei einer oberirdischen Haltestelle auf dem Ernst-August-Platz von Vorteil. Damit entfällt ein wichtiger Vorteil der Linienvermaschung am Schwarzen Bär.

Probleme ergeben sich auch für die Rampenlage. Eine Stadtbahnstrecke durch die Humboldtstraße setzt eine Rampe in der Goethestraße voraus. Aus städtebaulicher Sicht wirkt dort ein Rampenbauwerk sehr störend. Wegen der zu geringen Entfernung zwischen Goetheplatz und Goethebrücke muß die Rampe unmittelbar hinter dem Goetheplatz beginnen. Die Haltestelle Goetheplatz liegt daher bereits im Gefälle. Das Unterfahren der unter Denkmalschutz stehenden Goethebrücke ist bei dieser Lösung voraussichtlich nicht mehr möglich, die Brücke muß abgerissen und nach dem Bau des Tunnels neu erstellt werden.

Die oben angeführten Nachteile hatten vor einigen Jahre dazu geführt, die - unabhängig von der Lösung eines Linienverkehrs in der Humboldtstraße - ursprünglich geplante Rampe in der Goethestraße zugunsten einer Rampe in der Braunstraße aufzugeben.

7. Zusammenfassung

Die durchgeführten Untersuchungen haben ergeben, daß eine Optimierung der vorhandenen oberirdischen Straßenbahnstrecke nur unzureichende verkehrliche Verbesserungen bringt. Aus städtebaulicher Sicht entstehen sogar Nachteile.

Die Tunnellösung ist zwar die teurere Lösung, hat aber entscheidende verkehrliche wie auch städtebauliche Vorteile. Als wesentliche Vorteile sind zu nennen:

- Verkürzung der Fahrzeit.
- Verbesserung der Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit.
- Witterungsgeschützte Stationen für ein-, aus- und umsteigende Fahrgäste bei Regen, Wind, Hitze, Schnee- und Eisglätte.
- Erhebliche Verkürzung der Umsteigewege und -zeiten zu den anderen Stadtbahnlinien.
- Zentrale Erschließung des Bereiches Berliner Allee, Königstraße und Schiffgraben und Förderung des arbeitsplatzintensiven Standortes.
- Verbesserung der städtebaulichen Situation und Steigerung der Attraktivität nach dem Umbau der heute von Straßenbahnen befahrenen Straßenzüge.

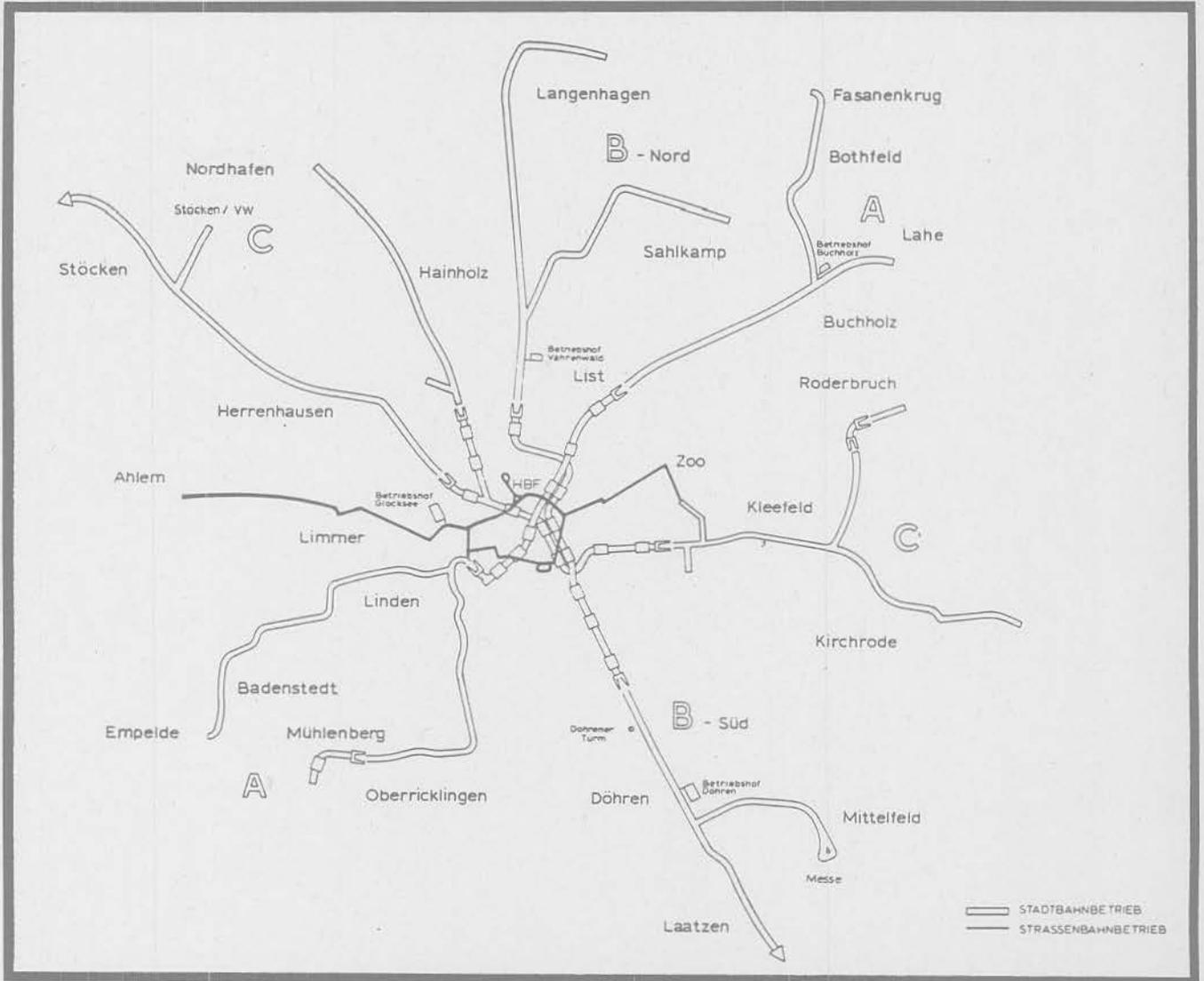
Mit Verwirklichung der letzten Tunnelstrecke in der Innenstadt würden alle Stadtbahnlinien die gleiche Ausgestaltung und die gleiche Attraktivität besitzen. Eine Änderung des Stadtbahnkonzeptes - z.B. durch Beibehaltung einer letzten Straßenbahnlinie in der Innenstadt an der Oberfläche - ist wegen der bereits fertiggestellten bzw. zur Zeit in Bau befindlichen Stadtbahnlinien mit erheblichen Nachteilen verbunden. Der volle Erfolg für den Stadtbahnbetrieb kann nur dann erreicht werden, wenn das ursprüngliche Konzept, das bis 1993 bereits zum größten Teil verwirklicht sein wird, auch unverändert beibehalten und zu Ende geführt wird. Wegen der im Jahre 2000 stattfindenden Weltausstellung sollte eine Verwirklichung der Stadtbahnlinie D zwischen Braunstraße und Marienstraße bis zum Jahre 1998 angestrebt werden, um noch zwei Jahre Zeit für den Rückbau der Straßenbahngleise und einer Neugestaltung der Straßen zu haben.

Ohne den Bau der Linie D wäre das verwirklichte Stadtbahnnetz, bestehend aus den Linien A, B und C nur ein Torso, da die Umsteigebeziehungen (mehrmaliges Umsteigen, lange Umsteigewege) für bestimmte Relationen unbefriedigend bleiben und die zentrale Erschießung der östlichen Innenstadt sowie die Verbesserung der städtebaulichen Situation und die Attraktivitätssteigerung nicht erreicht werden.

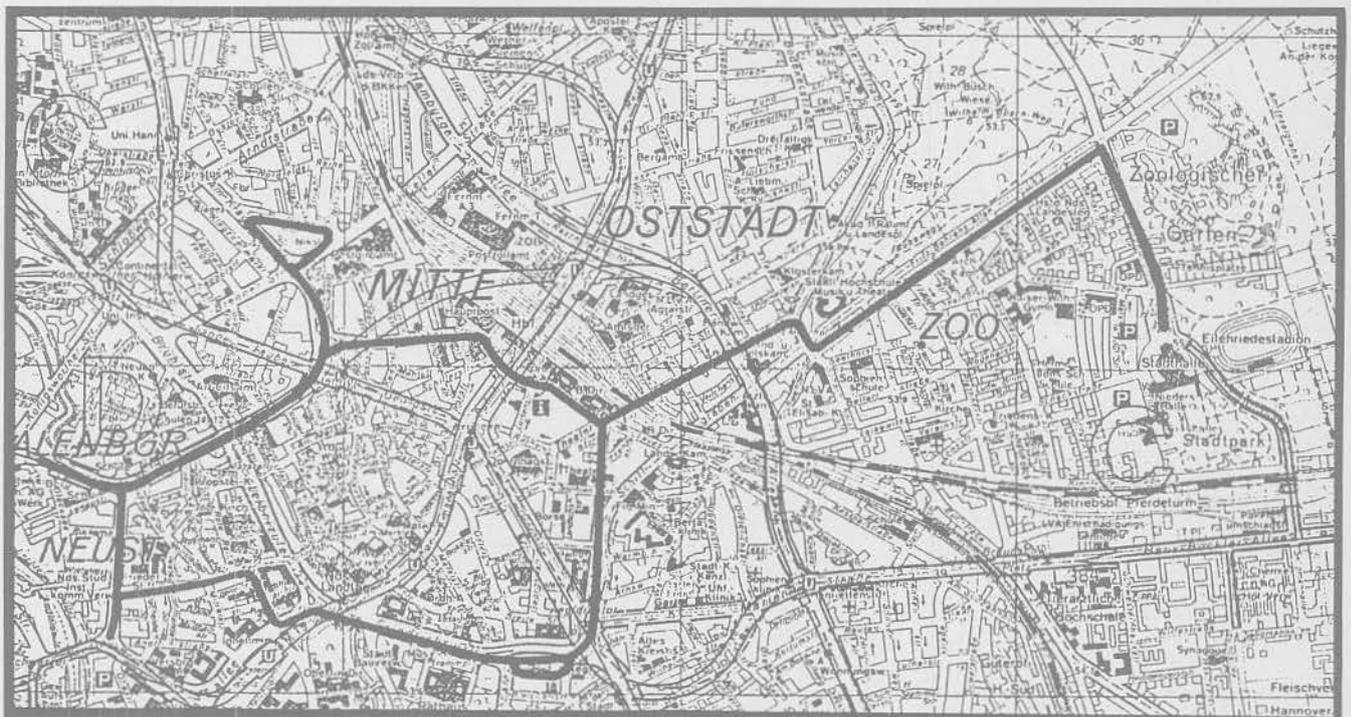
08. November 1990

- 69.12 -

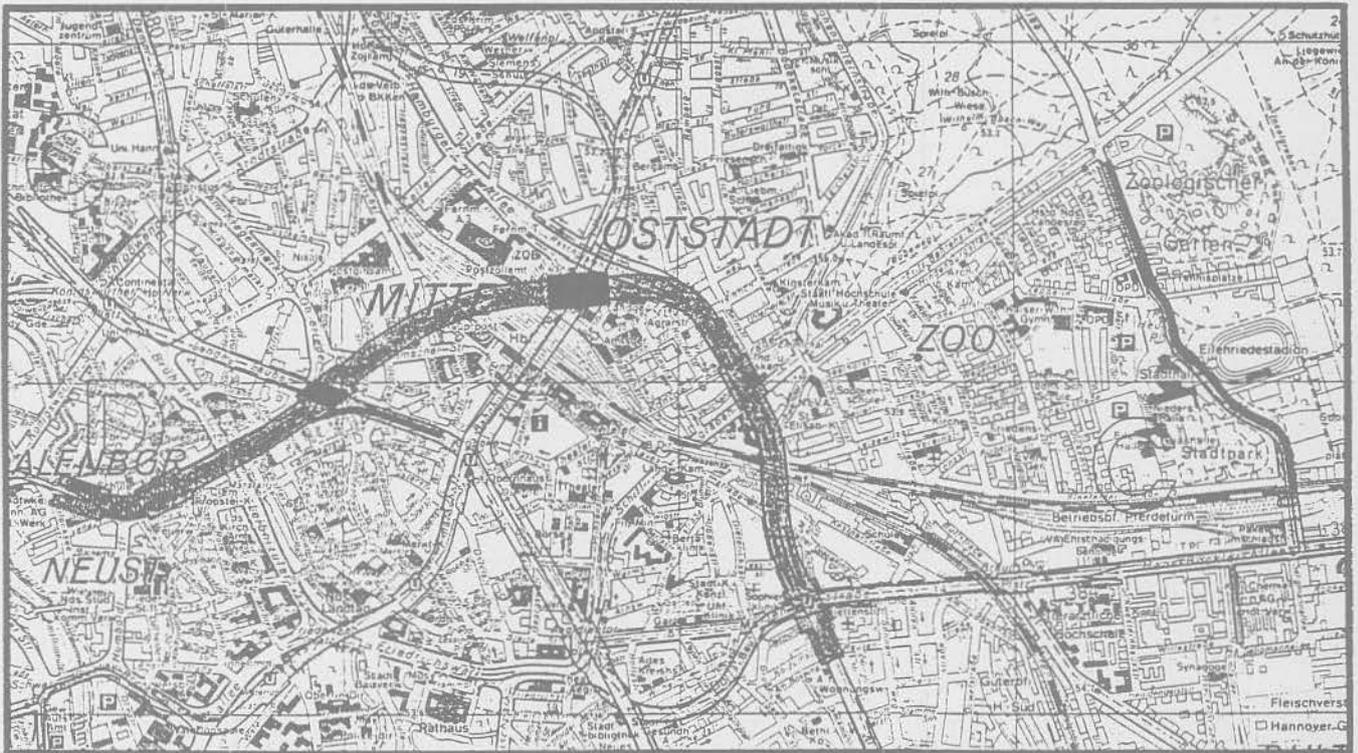
13. Nov. 1990



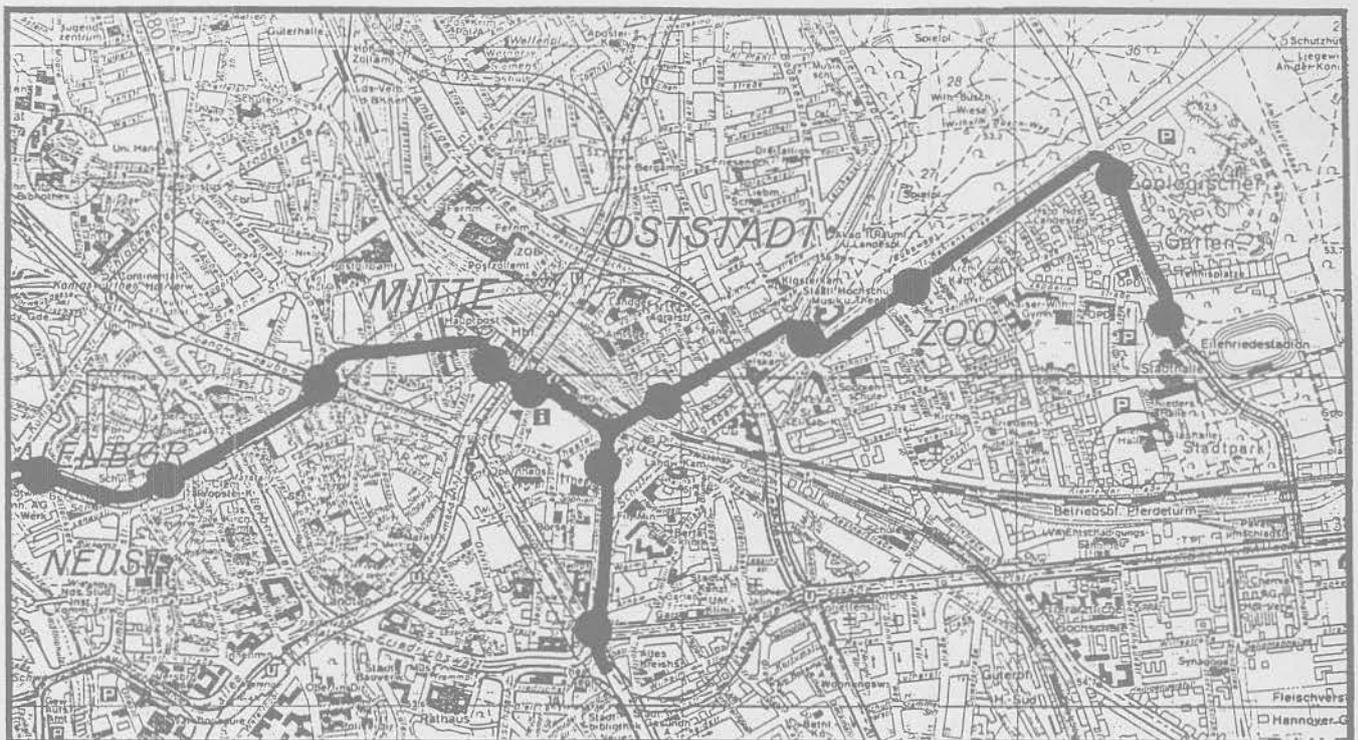
Stadt- und Straßenbahnnetz nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie C-Nord 1993.



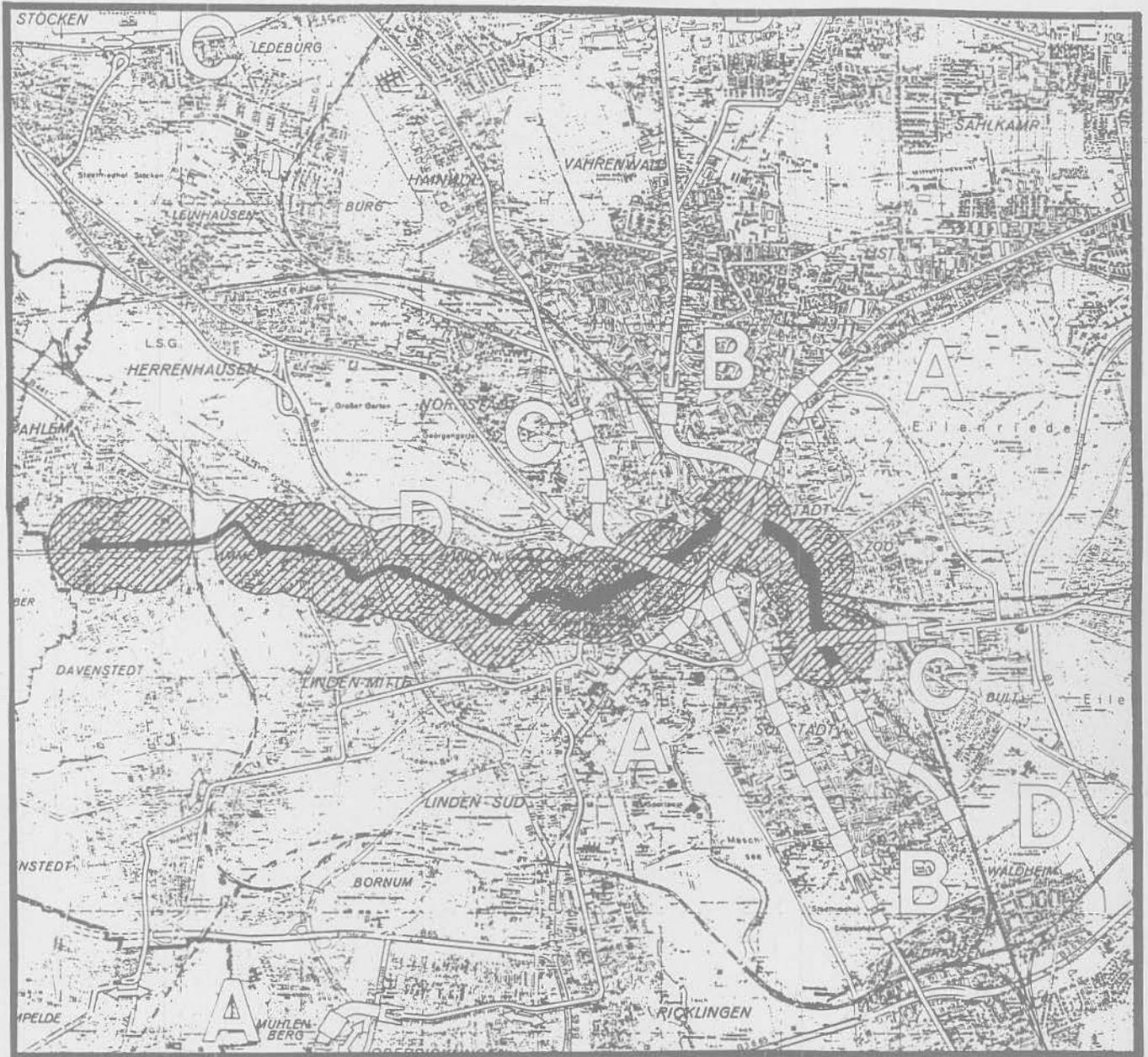
Das Innerstädtische Straßenbahnrestnetz einschließlich der Betriebsgleise nach Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie C-Nord im Jahre 1993.



Linie D, Führung in Tunnellage. Der Tunnel beginnt im Westen mit der Rampe in der Braunstraße. Die Strecke verläuft dann unter der Goethestraße, dem Steintor, dem Hauptbahnhof, und der Berliner Allee zur Marienstraße. Es entstehen die unterirdischen Stationen Goetheplatz, Steintor, Hauptbahnhof, Königstraße und Marienstraße. Abschnitte der Stationen Steintor und Hauptbahnhof - schwarz dargestellt - sind bereits beim Bau der Linien A, B und C im Rohbau mit erstellt worden. An der Station Marienstraße wurden Vorsorgemaßnahmen zur Unterfahren der Linie C getroffen. Ergänzend ist die Strecke von der Hans-Böckler-Allee zum Zoo umzubauen.

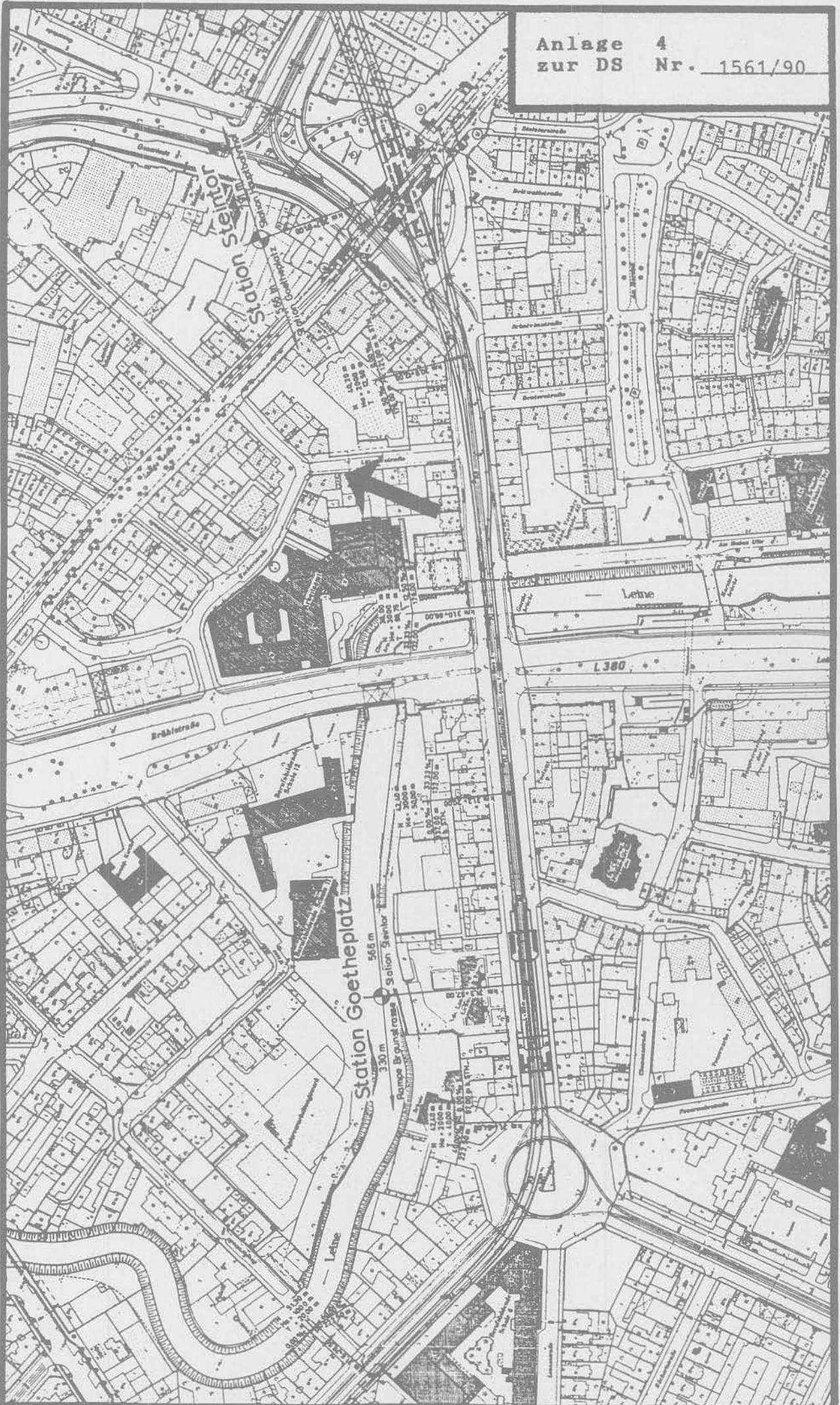


Verbesserte Führung an der Oberfläche. Die Strecke verläuft von der Haltestelle Glocksee aus über Goetheplatz, Steintor, Ernst-August-Platz und Prinzenstraße zum Endpunkt Aegidientorplatz. Die heutige Haltestelle Clevertor entfällt. Am Thielenplatz zweigt die Strecke in Richtung Zoo ab. Sie hat die Haltestellen Königstraße, Emmichplatz, Friedenstraße, Zoo und Stadthalle.



Die Linie D einschließlich der bereits beschlossenen Verlängerung nach Ahlem. Die schraffiert dargestellten Flächen markieren die unmittelbaren Einzugsgebiete der Haltestellen bzw. Stationen.

Anlage 4
zur DS Nr. 1561/90



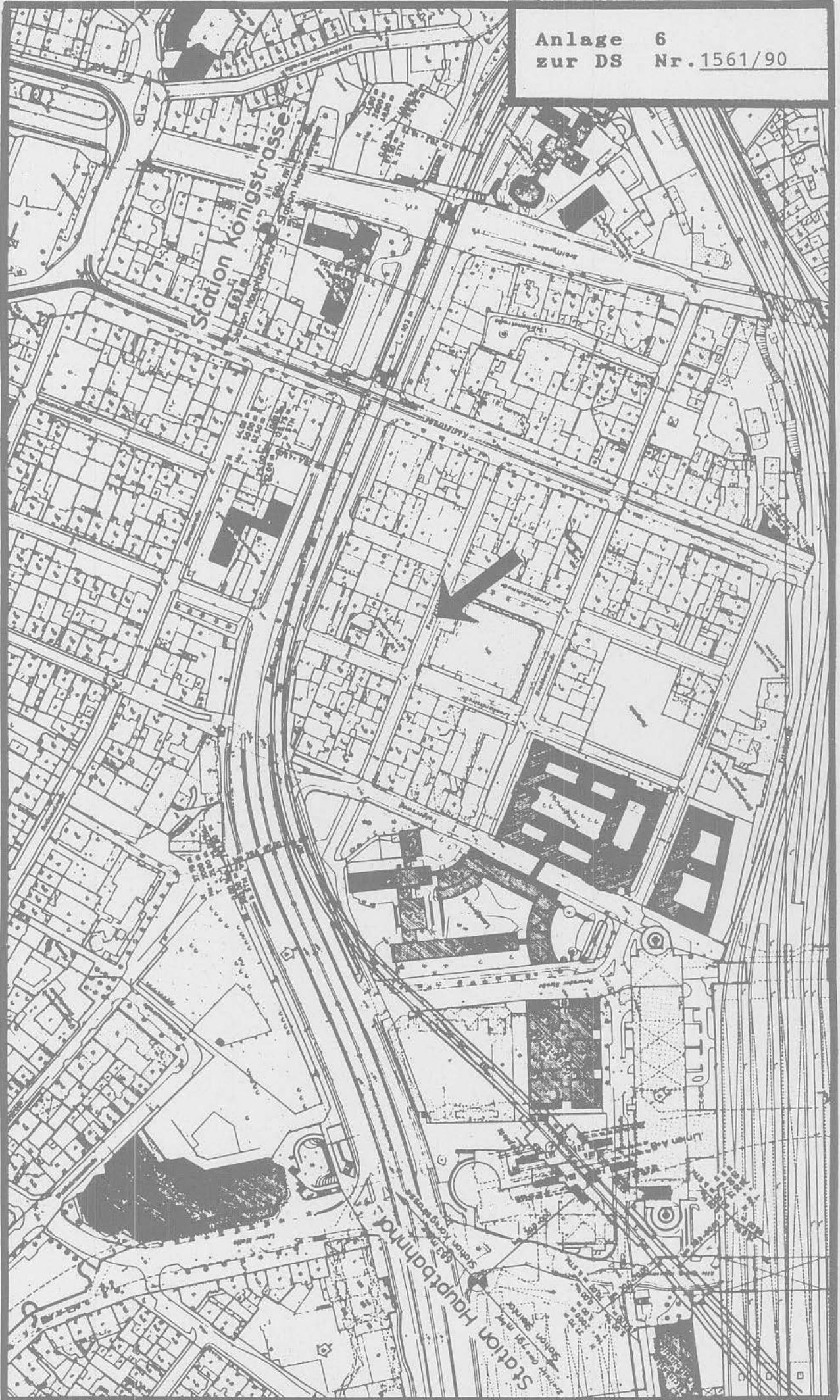
Tunnelstrecke Linie D Abschnitt Braunstraße - Goetheplatz - Steintor

Anlage 5
zur DS Nr. 1561/90

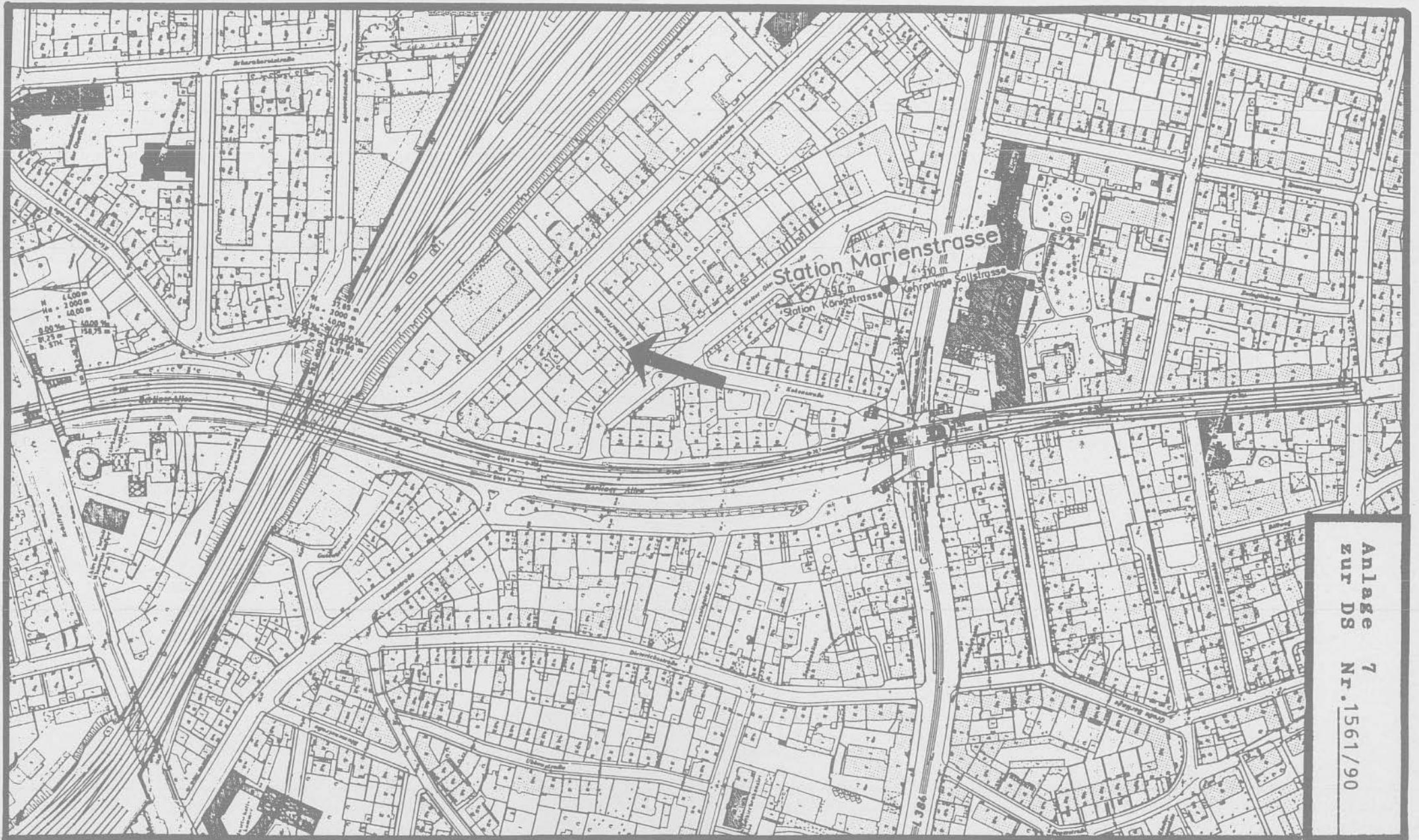


Tunnelstrecke Linie D Abschnitt Kurt-Schumacher-Straße - Hauptbahnhof

Anlage 6
zur DS Nr. 1561/90



Tunnelstrecke Linie D Abschnitt Hauptbahnhof - Königstraße - Schiffgraben



Anlage 7
 zur DS Nr. 1561/90

Tunnelstrecke Linie D Abschnitt Schiffgraben - Marienstrasse - Lutherstraße

Let's Go West

**Ein Stadtbahnkonzept (nicht nur)
für den Westen Hannovers**



BiU

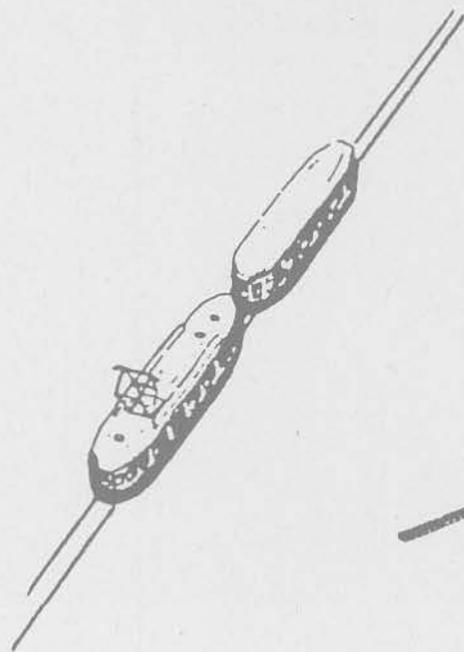
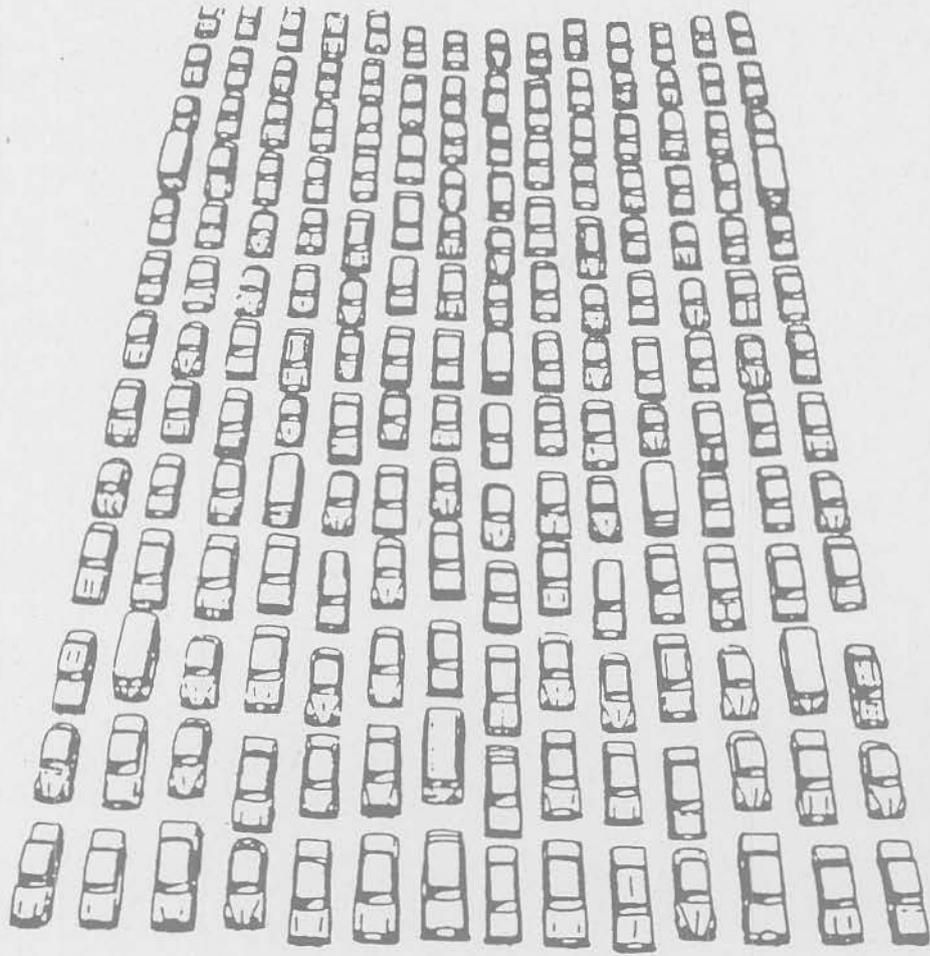


Bürgerinitiative Umweltschutz e. V. Hannover

BEITRÄGE ZUR
UMWELTPOLITIK UND
UMWELTPLANUNG

11

Entweder



Oder ?

Let's Go West

Ein Stadtbahnkonzept (nicht nur) für den Westen Hannovers

Verfasser: Arbeitskreis Verkehr der
Bürgerinitiative Umweltschutz

Martin Röhrleef
Michael Karsten
Ulrich Peter
Eckart Schmidt

Zeichnungen: Peter Sohns
Martin Röhrleef

Titelbild: Erich Landgraf

Layout: Martin Röhrleef

Herausgeber: Bürgerinitiative Umweltschutz (BiU)
Stephanusstr. 25
3000 Hannover 91
Tel.: 0511 / 44 33 03

ISBN: 3-922883-16-8

Hannover, im Juni 1989

Inhaltsverzeichnis

I	<u>Vorwort</u>	3
II	<u>Entwicklung der Stadtbahn Hannover</u>	
II.1	Vorgeschichte	4
II.2	Stadtbahnkonzept	4
II.3	Entwicklung der U-Bahn/Stadtbahn bis heute	5
II.4	Realisierungsstand	5
II.5	Zielplanung	6
II.6	Aktueller Anlaß: Die Strecke D	6
III	<u>Ziel des Diskussionspapiers</u>	7
IV	<u>Problemanalyse</u>	
IV.1	Tunnelbau	9
IV.2	Netzkonzeption	11
IV.3	Strecke D-West (Limmer/Ahlem)	12
IV.4	Strecke A-Süd (Ricklingen)	15
V	<u>Konzept des Arbeitskreises Verkehr</u>	
V.1	Allgemeines	16
V.2	Stadtbahnkonzept für den Westen Hannovers	20
V.3	Stadtbahnkonzept für die Innenstadt	25
V.4	Weitere Entwicklung der Stadtbahn	29
VI	<u>Zusammenfassung und Ausblick</u>	30
VII	<u>Anlagen</u>	
	1: U-Bahn-Zielnetz	33
	2: Stadtbahn-Zielnetz	34
	3: Stillzulegende Straßenbahnstrecken	35
	4: Streckennetz Linden	36
	5: Verlängerung des A-Tunnels bis zur Kaisergabel	37
	6: Streckennetz 1993	38
	7: Streckennetz nach Bau des D-Tunnels	39
	8: Einzugsradien von D-Tunnel und oberirdischer Strecke	40
	9A: Neubaustrecke Blumenauer Straße (Prinzipskizze)	41
	9B: Neubaustrecke Blumenauer Straße (Bildmontage)	42
	10: Schwarzer Bär: Status quo	43
	11A: Schwarzer Bär: Umbaukonzept (Prinzipskizze)	44
	11B: Schwarzer Bär: Umbaukonzept (Bildmontage)	45
	12: Liniennetz-Konzept	46
	13: Rampe Legionsbrücke	47
	14A: Verlegung der Haltestelle Steintor (Prinzipskizze)	48
	14B: Verlegung der Haltestelle Steintor (Bildmontage)	49
	15: Mögliche Streckenäste der C-Ost	50
	16: Mögliche Strecken oberirdischer Stadtbahnlinien	51
	17: Konzept Prinzenstraße	52
	18: Streckennetz-Konzept für die Innenstadt	53

I. Vorwort

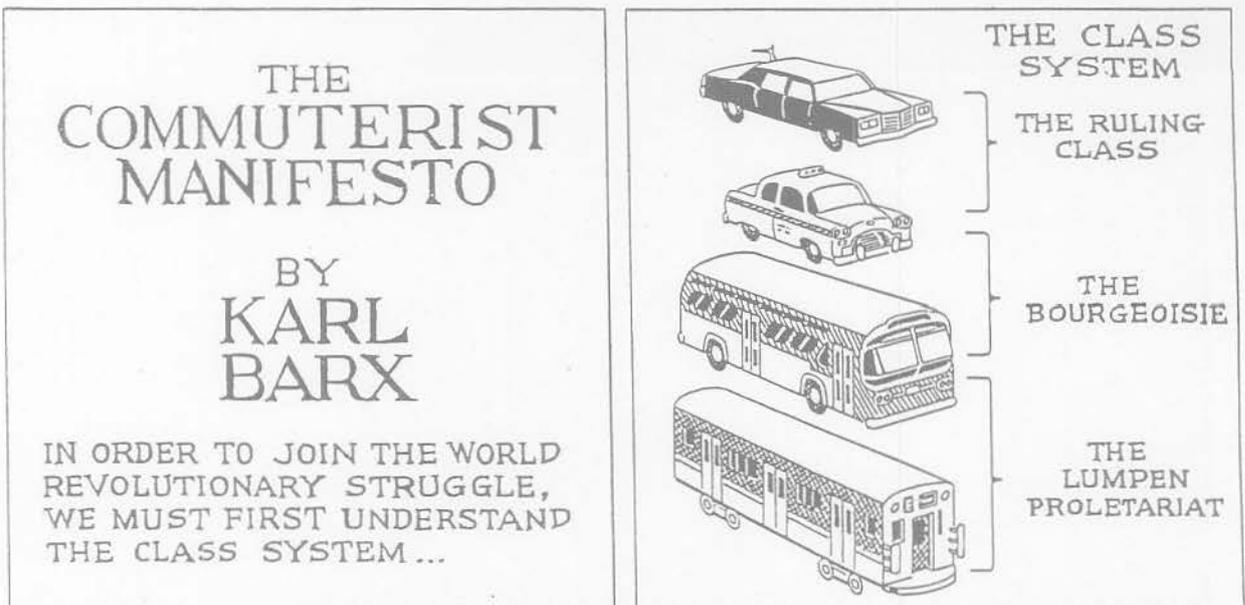
In einigen Jahren wird mit den dann vollständig fertiggestellten Tunnelstrecken A, B und C ein in sich abgeschlossenes und voll betriebsfähiges Stadtbahn-Tunnelnetz zur Verfügung stehen.

Damit stellt sich jetzt die Frage, ob nunmehr mit dem Bau des noch geplanten D-Tunnels (Goetheplatz - Hauptbahnhof - Bahnhof Bismarckstraße) begonnen werden soll.

Während es bei den derzeit im Bau befindlichen Strecken C-Ost und C-Nord noch um Anbindungen an das bereits vorhandene Tunnelnetz geht, würde es sich beim Bau des D-Tunnels um die Errichtung einer völlig neuen und eigenständigen Strecke handeln.

Aufgrund der Unabhängigkeit des geplanten D-Tunnels vom übrigen Tunnelnetz gibt es erstmals seit Beginn des U-Bahn-Baus keinen "Sachzwang" mehr, diesen Tunnel unbedingt bauen zu müssen. Dieses sollte unserer Auffassung nach als Chance für eine mögliche Änderung des Stadtbahn-Zielnetzes begriffen werden.

Die notwendige Einbindung der Strecke aus Limmer/Ahlem in das Stadtbahnnetz, die mangelhafte Verkehrsverbindung zwischen Linden-Nord und Linden-Mitte/Süd, die unbefriedigende Situation am Schwarzen Bären und die umwegige Verbindung der Strecke A-Süd (Ricklingen) mit der Innenstadt sind für uns - den Arbeitskreis Verkehr der Bürgerinitiative Umweltschutz (BiU)- Grund, einen Konzeptvorschlag für die Stadtbahn im Westen Hannovers sowie Anregungen für ihre weitere Entwicklung vorzulegen.



II. Entwicklung der Stadtbahn Hannover

II.1 Vorgeschichte

Am 23.6.1965 wurden durch einen einstimmigen Ratsbeschuß für den Bau eines U-Bahn-Systems die Weichen für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Stadt Hannover gestellt.

Im Zuge der allgemeinen "U-Bahn-Euphorie" beabsichtigte man auch in Hannover, ein reines, vom Straßenverkehr völlig getrenntes U-Bahn-Netz zu errichten.

Ein solches System konnte nicht "auf einen Schlag", sondern nur schrittweise realisiert werden.

So beabsichtigte man zunächst den Aufbau eines "Vorlauf"-Verkehrssystems: Der Unterpflasterstraßenbahn, später dann infolge einiger Veränderungen Stadtbahn genannt.

Da die Stadtbahn im Gegensatz zur U-Bahn nicht generell einen vom übrigen Verkehr völlig getrennten, unabhängigen Bahnkörper benötigt, brauchten nicht gleich ganze U-Bahn-Strecken fertiggestellt zu werden; man konnte sich in einer ersten Baustufe zunächst auf ein Tunnelkernnetz von ca. 20 km Länge beschränken.

Dieses Stadtbahnnetz sollte dann nach und nach zu einem "echten" U-Bahnnetz (siehe Anlage 1) ausgebaut werden.

Bleibt also festzuhalten: Die Stadtbahn sollte nur eine Übergangslösung darstellen, um das U-Bahnnetz schrittweise und entsprechend den Verkehrsbedürfnissen errichten zu können. So mußten alle Tunnelstrecken und Stationen entsprechend aufwendig gebaut werden (Bahnsteiglänge, Fahrzeugbreite, niveaufreie Verzweigungen, Streckenradien etc.)

Dazu auch das Stadtentwicklungsprogramm 1974: "Aus dieser Aufzählung schnellbahntechnischer Gesichtspunkte wird deutlich, daß es sich in Hannover nicht um den Bau einer U-Straßenbahn-, sondern einer U-Bahnanlage handelt, deren Tunnel lediglich in einer Übergangszeit von tunnelgängigen Straßenbahnen befahren werden".

II.2 Stadtbahnkonzept

Das für Hannover entwickelte Stadtbahnkonzept besteht im wesentlichen aus drei Teilen:

1. **Beschränkung des U-Bahn-Baus zunächst auf dessen Kernbereich**, die Innenstadt, da hier das Ausweichen in die zweite Ebene am vordringlichsten erschien. Nutzung dieser Tunnel zunächst durch die Stadtbahn.
2. **Verbesserung der außerhalb dieses Tunnelbereiches vorhandenen Straßenbahnstrecken**, um auch hier einen schnellen und weitgehend störungsfreien Betrieb ohne den aufwendigen Bau von Tunneln durchführen zu können. Dieses geschieht in der Regel durch die Verlegung der Gleise auf einen besonderen Bahnkörper.
3. **Streckenreuebau in bisher durch die Straßenbahn nicht erschlossene Siedlungsgebiete Hannovers und der Nachbargemeinden.**

II. Entwicklung der Stadtbahn Hannover

Ein derartiges Stadtbahnsystem wurde erstmals in Hannover entwickelt.

II.3 Entwicklung der U-Bahn/Stadtbahn bis heute

Seit dem Baubeginn 1965 sind mehr als 1,5 Mrd. DM in das Stadtbahnnetz geflossen, wobei der Bau der Tunnelanlagen den "Löwenanteil" verschlang.

Weitere 500 Mio. DM sind in Fahrzeuge und Betriebshöfe investiert worden.

Inzwischen ist der Weiterbau zu einem U-Bahn-System nicht mehr absehbar und derzeit auch nicht beabsichtigt. Zudem haben sich die Fahrgastzahlen nicht entsprechend den Prognosen der 60er Jahre entwickelt. Eine seinerzeit vor allem auch aus Kapazitätsgründen für notwendig gehaltene Umrüstung auf einen U-Bahn-Betrieb (aufgrund einer höheren Leistungsfähigkeit der U-Bahn) ist daher absolut unnötig.

So wurde zwischenzeitlich die Stadtbahn konsequent von einem Übergangs- zu einem eigenständigen Verkehrssystem entwickelt und ein dazugehöriges Stadtbahn-Zielnetz (siehe Anlage 2) entworfen. Das Innenstadt-Tunnelnetz als Kernbestandteil dieses Stadtbahn-Zielnetzes wurde jedoch nahezu unverändert von der U-Bahnplanung übernommen.

Auch die "Stadtbahn"-Verlängerungen wurden teilweise im Hinblick auf die U-Bahn bereits kreuzungsfrei gebaut (Mühlenberg und Roderbruch).

Im Sinne einer Stadtbahn wäre dieses nicht notwendig gewesen (Bsp.: Unterfahrung der Karl-Wiechert-Allee statt einer höhengleichen Kreuzung mit Ampelvorrangschaltung!)

Bleibt also festzuhalten:

Die U-Bahn selbst ist in Hannover nie "beerdigt" worden! Auf sie ist die Planung und der Bau der Stadtbahn noch immer ausgerichtet und ihr Zielnetz daher auch weiterhin Bestandteil des Flächennutzungsplanes.

Jedoch ist auch die Stadtbahn selbst ein in sich schlüssiges und konsequent durchgeplantes, eigenständiges Verkehrssystem, das auf absehbare Zeit den Verkehrsbedürfnissen Hannovers absolut Genüge tun wird.

II.4 Realisierungsstand

Vom Stadtbahnzielnetz sind in der Innenstadt bisher folgende Tunnelanlagen fertiggestellt und in Betrieb:

- A-Tunnel zwischen Rampe Gustav-Bratke-Allee (Waterloo) und Rampe Hammersteinstraße (Podbielskistraße)
- B-Tunnel zwischen Rampe Vahrenwalder Str. und Rampe Elkartallee (Hildesheimer Straße)
- Teilstück des C-Tunnels zwischen Rampe Nienburger Str. und Aegidientorplatz

Mit Inbetriebnahme der derzeit noch im Bau befindlichen Strecken C-Ost (Marienstraße) 1989 und C-Nord (Engelbosteler Damm) 1993 ist im Bereich der Innenstadt der Endausbau der Strecken A, B und C im Sinne der Stadtbahnplanung erreicht.

Damit wird 1993 erstmals ein in sich abgeschlossenes und voll betriebsfähiges Stadtbahnnetz zur Verfügung stehen. Bis auf die Strecke aus Limmer/(Ahlem) und die Zoo-Strecke werden alle ehemaligen Straßenbahnstrecken an die Tunnel im Zentrum angeschlossen sein.

II.5 Zielplanung

Das geplante Stadtbahn-Zielnetz ist damit jedoch noch nicht vollständig verwirklicht. Dieses sieht nämlich - da die Strecken in der Innenstadt ja das Kernstück eines späteren U-Bahn-Netzes darstellen - eine gänzlich "schienenfreie Innenstadt" vor. Das bedeutet:

- die Stilllegung aller oberirdischen Strecken im Zentrum
- den Bau einer weiteren, völlig neuen Tunnelstrecke D vom Goetheplatz über Steintor, Hauptbahnhof und Sallstraße zum Bahnhof Bismarckstraße
- die Stilllegung der Zoo-Strecke zwischen Innenstadt und Zoo (über Emmichplatz)

(vgl. dazu die Anlagen 2 und 3).

II.6 Aktueller Anlaß: Die Strecke D

Entscheidung bezüglich des Zielnetzes notwendig

In einigen Jahren wird (wie bereits unter II.4 geschildert) mit den Strecken A, B und C ein in sich abgeschlossenes und voll betriebsfähiges Stadtbahnnetz zur Verfügung stehen.

Es stellt sich somit jetzt die Frage, ob auch der Bau der Strecke D in Angriff genommen werden soll, um eine kontinuierliche Verwirklichung des Zielnetzes zu gewährleisten.

Zielnetzänderungen wären jetzt möglich

Während es bei den derzeit noch im Bau befindlichen Strecken C-Ost und C-Nord noch um die sinnvolle und notwendige Anbindung von Streckenästen an vorhandene Tunnel geht, würde es sich beim Bau der D-Strecke um die Errichtung eines völlig neuen Tunnels handeln.

Aufgrund dieser Unabhängigkeit der D-Strecke vom übrigen Tunnelnetz gibt es erstmals keinen "Sachzwang" mehr, unbedingt auch diese Strecke noch bauen zu müssen. Dieses sollte nach Auffassung des Arbeitskreises Verkehr als Chance für eine mögliche Änderung des Konzeptes begriffen werden.

Verlängerung Limmer - Ahlem steht an

1989 ist Baubeginn für die Streckenverlängerung von Limmer nach Ahlem. Diese wird als Umstellung von Straßenbahn- auf Stadtbahn-betrieb dargestellt, obwohl sie (im Gegensatz zu allen anderen bisherigen Stadtbahnlinien) in der Innenstadt nicht in einen Tunnel eingeführt und somit als einzige nicht in das Stadtbahnsystem integriert sein wird.

III. Ziel des Diskussionspapiers

III. Ziel des Diskussionspapiers

Ziel des Papiers soll es sein, eine breite öffentliche Diskussion über den Weiterbau der Stadtbahn Hannover anzuregen.

Soll das Zielkonzept in seiner damals geplanten Form verwirklicht werden, oder lassen zwischenzeitliche Entwicklungen wie z.B. der Verzicht auf den unmittelbaren Weiterbau zu einem reinen U-Bahn-Netz, das Nichtentstehen der Satellitenstädte auf dem Kronsberg und dem Heisterberg, städtische Finanzprobleme, neue Entwicklungen bei Stadtbahnen oder auch Mängel des derzeitigen Netzes Änderungen sinnvoll erscheinen?

Vor dem Hintergrund dieser Fragen hat der Arbeitskreis Verkehr der BiU ein Alternativkonzept zur bisherigen Planung erstellt, das er hiermit zur Diskussion stellen möchte.

Hierbei wünschen wir uns einen konstruktiven Dialog zwischen Bürgern, Politikern, ÜSTRA, Stadtverwaltung, Zweckverband Großraum Hannover etc. und dem Arbeitskreis Verkehr.



IV. Problemanalyse

Der folgende Abschnitt soll Grundlagen für Konzepte über die weitere Entwicklung der Stadtbahn Hannover liefern.

Er ist dazu in vier Abschnitte (IV.1 - IV.4) entsprechend folgender Fragenkomplexe aufgeteilt:

o Tunnelbau (siehe IV.1)

Ist ein weiterer Tunnelbau notwendig und sinnvoll? Sollen tatsächlich alle vorhandenen oberirdischen Strecken in der Innenstadt - inklusive der Zoostrecke - stillgelegt werden, oder ist ein Erhalt und ihre Integration in das Stadtbahnnetz eine bessere Lösung?

Denn:

Weltweit ist ein Trend "Abkehr vom Tunnelbau" zu beobachten.

o Netzkonzeption (siehe IV.2)

Entspricht die geplante Netzkonzeption noch heutigen Vorstellungen?

Denn:

Die Planung stammt noch aus den 60er Jahren und ging von einem immensen Bevölkerungswachstum Hannovers und seiner Umgebung sowie einer anderen Innenstadtentwicklung aus.

o Strecke D (siehe IV.3)

Wie läßt sich die Strecke D-West (Limmer/Ahlem) am besten in das Stadtbahnnetz integrieren. Muß dazu ein neuer Tunnel gebaut werden, oder gibt es andere Möglichkeiten?

Denn:

Nach Fertigstellung der Tunnelstrecke C-Nord ist 1993 die Strecke D-West als einzige nicht in das Stadtbahnnetz integriert.

o Strecke A-Süd (siehe IV.4)

Gibt es eine Möglichkeit, die Fahrzeit aus Ricklingen in Richtung Innenstadt zu verkürzen?

Denn:

Die Strecke A-Süd wird bisher nicht direkt vom Krankenhaus Siloah, sondern nur umwegig über den Schwarzen Bären zur Station Waterloo geführt.



IV. Problemanalyse

IV.1 Tunnelbau

Kritik am Tunnelbau

Beim Bau der Stadtbahn Hannover ging man aufgrund der U-Bahn-Planung bisher quasi selbstverständlich davon aus, zumindest in der Innenstadt sämtliche Strecken in den Tunnel verlegen zu müssen.

Zu berücksichtigen ist dabei jedoch, daß gewichtige Gründe gegen den Bau von Tunneln - auch in der Innenstadt - sprechen. Der betriebliche Vorteil des vollkommen unabhängigen Fahrweges (Schnelligkeit, Störungsfreiheit) wird bekanntlich durch eine Vielzahl von Nachteilen erkauft:

- sehr hohe Baukosten
- sehr hohe Unterhaltungskosten
- erschwerte Zugänglichkeit (Treppen, lange Wege)
- große Stationsabstände
- Unsicherheitsgefühl von Fahrgästen in Tunnelstationen
- wenige Tunnel statt eines engmaschigen Netzes
- erzielte Fahrzeitgewinne *) werden durch längere Fußwege (schlechtere Erschließung und Zugänglichkeit) und längere Zugfolgezeiten (aufgrund des vergrößerten Fassungsvermögens der Fahrzeuge weniger Züge) teilweise aufgezehrt. Der Reisezeitgewinn *) ist so häufig geringer als erwartet, unter Umständen verlängert sich sogar die Reisezeit trotz einer kürzeren Fahrzeit.
- lange Bauzeit und vielfältige Beeinträchtigungen für Bürger und Geschäftswelt während dieser Zeit
- Verlust des 'Stadterlebnisses' für Fahrgäste ("Rohrpost")
- die Bahn ist im Straßenbild nicht mehr präsent ("Aus den Augen - aus dem Sinn...")

*) Fahrzeit : Reine Beförderungszeit zwischen Ein- und Ausstieg ("von Fahrzeugtür zu Fahrzeugtür")

*) Reisezeit: Gesamte zur Zurücklegung eines Weges benötigte Zeit ("von Haustür zu Haustür")

Trend: Abkehr vom Tunnelbau

Weltweit ist aufgrund dieser Kritik ein Trend "Abkehr vom Tunnelbau" und eine Art "Renaissance der Straßenbahn" zu beobachten.

So verzichten beispielsweise nahezu alle neuen nordamerikanischen und französischen Stadtbahnssysteme bewußt auf den Bau von Tunnelstrecken und schaffen stattdessen an der Oberfläche ÖPNV- und fußgängerfreundliche Verhältnisse. Schweizer Städte wie Zürich und Basel setzen mit großem Erfolg auf die oberirdische Beschleunigung ihrer Straßenbahnen, wobei auch Restriktionen für den Kfz-Verkehr kein Tabu sind.

In der Bundesrepublik ist als eines der bekanntesten Beispiele die Stadt Frankfurt zu nennen: Auf massiven Druck der Bevölkerung hin hat man zunächst auf die Verwirklichung der - wie in Hannover geplanten - schienenfreien Innenstadt verzichtet und eine wichtige Innenstadt-Straßenbahnstrecke nicht eingestellt.

IV. Problemanalyse

Tunnelbau ist kein "Muß"

Wir weisen daher noch einmal ausdrücklich auf folgende Tatsachen hin:

- Das System Stadtbahn erfordert (auch in der Innenstadt!) nicht zwingend Tunnelstrecken.
- Durch Beschleunigungsmaßnahmen (besondere Bahnkörper, Beeinflussung von Lichtsignalanlagen, Pfortneranlagen *) etc.) können sowohl die Geschwindigkeit des ÖPNV als auch die Regelmäßigkeit des Betriebes - ohne die Nachteile von Tunnelstrecken - erheblich verbessert werden.
Die jüngste Diskussion über Ampelvorrangschaltungen zeigt, daß die Stadtbahn Hannover hier noch deutlich entwicklungsfähig ist.
- Die heutigen technischen Möglichkeiten für Beschleunigungsmaßnahmen stellen den Tunnelbau noch mehr als bisher in Frage.
- Es ist fraglich, ob die Stadt auf Dauer in der Lage sein wird, die immensen Folgekosten der Tunnelanlagen (Wartung, Reinigung, Lüftung, Beleuchtung, Sanierung etc.), die im Gegensatz zu den Investitionen ausschließlich von der Stadt bzw. von der ÜSTRA getragen werden müssen, zu finanzieren. Dieses gilt aufgrund der beschränkten Haushaltsmittel insbesondere auch in Abwägung zu anderen wichtigen Aufgabenbereichen.
(So kostet beispielsweise der Betrieb einer einzigen Rolltreppe ca. 20.000 DM pro Jahr - allein am Kröpcke gibt es davon 42!)
- Tunnel ermöglichen in erster Linie die Beschleunigung des ÖPNV ohne jegliche Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs.
Durch den Wegfall von Bahnanlagen an der Oberfläche und notwendige Straßenumbauten führen sie im Gegenteil häufig zu einer Ausweitung der Flächen für den Kfz-Verkehr (vgl. z.B. Vahrenwalder Straße, Hildesheimer Straße, Königsworther Platz, Karmaschstraße) - und das sogar noch mit Mitteln des ÖPNV!
Dieser Effekt ist aber absolut nicht wünschenswert und widerspricht sogar den offiziell geäußerten Zielen der hiesigen Verkehrspolitik ("Vorrang für den ÖPNV").
- Investitionen in Streckenverlängerungen, Verbesserung von Haltestellensituationen, intelligente Beschleunigungsmaßnahmen usw. bringen um ein Vielfaches mehr Nutzen pro eingesetzter D-Mark als der Bau von Tunneln und verursachen darüber hinaus wesentlich geringere Folgekosten.

*) Pfortneranlagen: Begrenzung des Kfz-Zuflusses in staugefährdete Bereiche durch bauliche oder betriebliche Maßnahmen (Engpässe). So bauen sich Stauungen nicht dort auf, wo sie das Umfeld und andere Verkehrsteilnehmer erheblich beeinträchtigen (in der Innenstadt), sondern dort, wo sie möglichst wenig stören (z.B. an der Peripherie). Auf diese Weise können beispielsweise auch in Straßen ohne besonderen Bahnkörper die Störungen für den ÖPNV gering gehalten werden.

IV.2 Netzkonzeption

Sternnetz

Die Netzkonzeption der Stadtbahn Hannover geht von einem einzigen Zentrum aus, das etwa von den Stationen Hauptbahnhof, Steintor, Markthalle und Aegidientorplatz umrissen wird und die Station Kröpcke als Mittelpunkt hat.

Folgerichtig werden alle Stadtbahnstrecken durch dieses Zentrum geführt. Verknüpfungen von Strecken sind somit nur innerhalb dieses Zentrums gegeben (einzige Ausnahme: Station Marienstraße als mögliche Kreuzung zwischen der C- und der D-Strecke).

Diese monozentrische Struktur ist typisch für viele ÖPNV-Netze und häufig vorteilhaft.

Sie ist in bezug auf Stadtstruktur und -entwicklung jedoch nicht ganz unproblematisch, da sie zu einer "Übervorteilung" des Zentrums führt. So weist beispielsweise auch Stadtbaurat Prof. Adrian darauf hin, daß "Ringlinien stadtstrukturell von größter Bedeutung (sind), weil sie Tendenzen zu einer übergroßen Konzentration von Einrichtungen aller Art im Zentrum entgegenwirken" (in: "Vom Bus zum Verkehrssystem Bus", Hrsg.: Zweckverband Großraum Hannover, 1984).

Daher ist zu prüfen, ob ggf. das Netz auch außerhalb der Innenstadt verknüpft werden sollte.

Problem: Linden

Die Stadtstruktur weicht in einem Punkt entscheidend von der Form des Stadtbahnnetzes ab: Das Gebiet Schwarzer Bär - Lindener Markt - Küchengarten - Ihmezentrum hat die Funktion eines Nebenzentrums (im folgenden "Zentrum Linden" genannt).

Dieses erklärt sich vor allem aus der Geschichte Lindens, das bis zu seiner Eingemeindung nach Hannover im Jahre 1920 eine eigene Stadt war.

Darüber hinaus übernimmt dieser Bereich heute auch Zentrumsfunktionen für die angrenzenden Stadtteile Limmer, Ahlem, Davenstedt, Badenstedt, Bornum, Mühlenberg, Wettbergen und Ricklingen. Das Ihmezentrum stellt weiterhin ein wichtiges Einkaufszentrum für die gesamte Stadt Hannover nebst Umland dar.

Dieses Zentrum Linden bildet sich weder in der derzeitigen noch in der geplanten Netzstruktur ab!

Folglich ist auch ein Lindener Binnenverkehr - also zwischen Linden-Nord und Linden-Mitte/Süd - derzeit praktisch unmöglich. Er erfordert entweder ein Umsteigen am Hauptbahnhof (!), einen Fußweg vom Küchengarten zum Schwarzen Bären oder zwei- bis dreimaliges Umsteigen (...), da die Strecken sich nicht berühren. Siehe dazu Anlage 4.

Dieser sich aufgrund einer fehlenden Verknüpfung ergebende Netz-mangel sollte nach unserer Auffassung dringend behoben werden!

Durch die Realisierung des bisher geplanten Stadtbahn-Zielnetzes würde er jedoch noch verstärkt! Dieses sieht nämlich die Abkopplung der Linien 3/7 vom Schwarzen Bären durch eine Verlängerung des A-Tunnels von der Station Waterloo bis zu einer neuen Rampe im Bereich der Kaisergabel vor (siehe Anlage 5). Zwar wird so die ebenfalls in Anlage 4 angedeutete fehlende Direktverbindung zwischen dem

Krankenhaus Siloah und Waterloo hergestellt, jedoch bedingt die unterirdische Führung die Aufgabe der bisherigen Strecke über den Schwarzen Bären.

Der Verkehr innerhalb der beziehungsweise zwischen den westlichen Stadtteilen Hannovers würde so weiter verschlechtert statt verbessert!

NUTZT DEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR!



**FREUNDLICHE
BUSFAHRER**



**BILLIGE
TARIFE**



**OPTIMALE
FAHRPLAN
GESTALTUNG**

©87 MATTHIAS LANGER

IV.3 Strecke D-West (Limmer/Ahlem)

Problem: Mangelhafte Integration in das Stadtbahnnetz

1989 ist Baubeginn für die Streckenverlängerung von Limmer nach Ahlem. Diese wird nach außen hin als Umstellung von Straßenbahn- auf Stadtbahnbetrieb dargestellt, obwohl sie (im Gegensatz zu allen anderen bisherigen Stadtbahnlinien) in der Innenstadt nicht in einen Tunnel eingeführt und somit als einzige nicht in das Stadtbahn-system integriert sein wird.

Von diesem Zeitpunkt an werden daher auch erstmals Zwei-Wagen-Züge der Stadtbahn oberirdisch in der Innenstadt auf einer "Straßenbahn"-Strecke verkehren.

Dieses führt zu zahlreichen Problemen:

- o Mit der Eröffnung sollen die Buslinien 572 und 574 aus Wunstorf bzw. Velber nicht mehr bis Hannover/ZOB durchgeführt werden, sondern an den Umsteigeanlagen Ahlem bzw. Limmer enden. Das zusätzliche Umsteigen würde zu teilweise erheblich längeren Fahrzeiten ins Zentrum führen. Somit wäre die Linie D-West die erste "Stadtbahn"-Linie, die das zusätzliche Umsteigen vom Bus auf die Bahn nicht durch kürzere Fahrzeiten in der Innenstadt wettmacht. *)
- o Die Umsteigesituation zwischen dieser Strecke und dem übrigen Stadtbahnnetz ist teilweise sehr unbefriedigend (lange Wege am Steintor und insbesondere am Hauptbahnhof).
- o Der Kröpcke als zentraler Punkt der Innenstadt und des Stadtbahnnetzes ist auch weiterhin nicht direkt erreichbar.

Dieses, sich 1993 nach Eröffnung der Strecke C-Nord ergebende Streckennetz ist in Anlage 6 dargestellt.

*) Bsp.: Fahrzeit Ahlem/Mitte - Steintor

heute	: Bus (direkt)	12min
nach Verlängerung:	Bus bis Umsteigeanlage Ahlem	4min
	Umsteigezeit	3min
	Straßenbahn Ahlem - Steintor	17min

	Gesamt	24min

Die Fahrzeit verdoppelt sich in diesem speziellen Fall also!

Lösung durch den D-Tunnel?

Vorteile

Durch den Bau des D-Tunnels könnten die oben genannten Probleme gelöst werden:

- die Ahlemer Strecke wird in das Tunnelsystem der Stadtbahn integriert
- die Umsteigesituation am Steintor und am Hauptbahnhof verbessert sich
- in der Innenstadt tritt eine Beschleunigung ein. Störungen durch den Oberflächenverkehr werden vermieden.

IV. Problemanalyse

Weiterhin stehen die bisher noch von der Straßenbahn in Anspruch genommenen Flächen für eine Umgestaltung zur Verfügung.

Das sich nach dem Bau des D-Tunnels in der Innenstadt ergebende Streckennetz ist in Anlage 7 dargestellt.

Nachteile

Dem stehen jedoch - noch über die unter IV.1 genannten generellen Kritikpunkte in bezug auf den Tunnelbau hinaus - folgende Nachteile gegenüber:

- schlechtere Erschließung

Ein Großteil der Fahrgäste der Ahlemer Linie hat sein Ziel in der Innenstadt. Diese kann heute durch die oberirdischen Haltestellen Clevertor, Steintor, Hauptbahnhof, Prinzenstraße und Aegidientorplatz erreicht werden.

Nach dem Bau des D-Tunnels würden nur noch die Stationen Steintor und Hauptbahnhof/ZOB (also nur noch 2 statt zuvor 5 Haltestellen in der Innenstadt) angefahren. Von diesen liegt darüber hinaus lediglich erstere günstig zur Innenstadt.

Die Erschließung verschlechtert sich somit erheblich!

Ein Vergleich der Einzugsbereiche: Bau des D-Tunnels/heutiger Zustand ist in Anlage 8 dargestellt.

Um uns nicht dem Vorwurf der Manipulation auszusetzen, sind in beiden Plänen jeweils die üblichen 300m-Radien eingezeichnet worden. Aufgrund der schlechten Zugänglichkeit der U-Stationen (2,5-fache Tieflage!) halten wir, zur Berücksichtigung des dadurch resultierenden Zeitverlustes, den Ansatz eines auf 200m reduzierten Einzugsradius für zutreffender. Diese Gegenüberstellung sollte wirklich zu denken geben!

- in bezug auf die Innenstadt kein Reisezeitgewinn

Die meisten aus Richtung Ahlem kommenden Fahrgäste werden nach dem Bau des D-Tunnels an der Station Steintor aus- bzw. umsteigen. Durch den Bau des Tunnels wird sich aber die Fahrzeit zwischen Goetheplatz und Steintor praktisch nicht verringern - ein Fahrzeitgewinn würde fast ausschließlich auf die dann erforderliche Aufhebung der heutigen Haltestelle Clevertor zurückzuführen sein.

Andererseits ergeben sich aber erhebliche Zuwegezeiten zu den Bahnen am Steintor, da sich der D-Bahnsteig noch unter dem der C-Linie (also in 2,5-facher Tieflage) befinden würde.

Bilanz

Bleibt also festzuhalten, daß sich für das Gros der Fahrgäste keinerlei Reisezeitverkürzungen, sondern im Gegenteil durch die erheblich verschlechterte Erschließung und folglich längere Zuwegungen sowie die enorme Tieflage der Bahnsteige am Steintor und Hauptbahnhof (auch hier liegt der Bahnsteig in 2,5-facher Tieflage) Reisezeitverlängerungen ergeben werden.

Lediglich die Fahrgäste mit dem Ziel Raschplatz und Umsteiger zu den Strecken A-Nord (Podbielskistraße) und B-Nord (Vahrenwalder Str.)

IV. Problemanalyse

werden Reisezeitgewinne erfahren.

Angesichts des enormen Aufwands des U-Bahn-Baus für diese Strecke ein sehr ernüchterndes Resultat!

Die ehemals geplante Verlängerung der D-Strecke zum Bahnhof Bismarckstraße erscheint heute gänzlich illusorisch, sie dürfte auf unbestimmte Zeit am Hauptbahnhof enden.

IV.4 Strecke A-Süd (Ricklingen)

Die Strecke A-Süd wird bisher nicht direkt vom Krankenhaus Siloah zur Station Waterloo geführt, da die vorgesehene Lösung (Verlängerung des Tunnels vom Waterloo bis in den Bereich Kaisergabel) gewichtige Nachteile hat:

- Sie unterbricht die wichtige Verbindung zwischen Ricklingen und dem Schwarzen Bären
- Sie ist baulich sehr aufwendig, da der Tunnel recht lang ist, eine neue Tunnelstation am Krankenhaus Siloah errichtet und die Ihme unterquert werden muß.

Durch einen Verzicht auf eine solche Direktverbindung zwischen Krankenhaus Siloah und Waterloo ist aber die Fahrzeit in Richtung Innenstadt recht lang.

Dieses ist vor allem ein psychologisches Problem. Während die Autos direkt in Richtung Waterloo fahren, "kurvt die Bahn noch umständlich zum Schwarzen Bären hin und wieder zurück".



Bekannschaft sucht man dann und wann.

Sei schlau, such sie per Straßenbahn.

V. Konzept des Arbeitskreises Verkehr

V.1 Allgemeines

Klare Entscheidung "Pro Stadtbahn" notwendig

Der Arbeitskreis Verkehr ist der Auffassung, daß eine Trennung zwischen Straßenbahn und Stadtbahn (wie sie derzeit in Hannover betrieben wird) letztendlich willkürlich ist.

Die Stadtbahn entwickelt sich aus der Straßenbahn heraus, daher ist der Übergang grundsätzlich fließend. So gibt es ja auch außerhalb der Innenstadt sehr unterschiedlich ausgebaute Strecken (z.B. die beiden Äste der heutigen Stadtbahnlinie 19: Nach Empelde wie eine klassische Straßenbahn; zur Alten Heide fast wie eine U-Bahn!).

Durch bauliche und betriebliche Maßnahmen kann prinzipiell jede Straßenbahn- zur Stadtbahnstrecke gemacht werden. Dieses gilt auch für die Innenstadt. Das Kriterium "Stadtbahn ist es nur, wenn sie im Zentrum unterirdisch fährt", ist somit falsch.

Das Stadtbahnkonzept selbst verlangt also nicht zwingend Tunnelanlagen.

Bei einer Stadt- und Verkehrsplanung, die den umweltfreundlichen Verkehrsarten (und damit auch dem ÖPNV) Vorrang einräumt, ist ein Verdrängen des ÖPNV in den Untergrund in der Regel auch nicht notwendig!

Wie bereits unter I. dargelegt, sind die Tunnelstrecken in Hannover ja auch nicht die Folge des Stadtbahnkonzeptes, sondern waren dessen Ausgangspunkt! Die Stadtbahn verlangte nicht generell den Bau von Tunneln, sondern die (U-Bahn!)-Tunnel sollten zunächst von einer Stadtbahn genutzt werden.

Der Bau von Innentadtunneln war also Randbedingung für die Stadtbahnplanung.

Zudem entsprach der Bau von Tunneln dem Zeitgeist der 60er und 70er Jahre. Ohne Tunnel erschien generell in Großstädten der Bundesrepublik eine Verbesserung des ÖPNV, zumindest in den Innenstädten, nicht möglich, da die im Falle oberirdischer Lösungen notwendigen Restriktionen für den Kfz-Verkehr nicht durchsetzbar waren.

Von daher mag die damalige Entscheidung für den Bau von Tunnelstrecken durchaus richtig gewesen sein.

Folgende Dinge haben sich aber seitdem geändert:

- heute erscheint allgemein ein attraktiver Stadtbahnverkehr auch oberirdisch möglich und häufig sogar vorteilhaft zu sein
- Tunnelbau ist (zurecht) zunehmend umstritten
- faktisch hat man sich von dem damals geplanten schnellen Weiterbau der Stadtbahn zur U-Bahn lange gelöst.

Nur hat dieses in bezug auf das Stadtbahn-Zielnetz noch keine Konsequenzen gehabt!

Eine U-Bahn ist für Hannover überhaupt nicht mehr "in Sicht" und zwingt somit auch nicht zum weiteren Tunnelbau.

Eine klare Entscheidung "Pro Stadtbahn" und ein Verzicht auf den Zwang zur weiteren Realisierung der U-Bahn würde also die Chance eröffnen, sich endlich von den U-Bahn-Tunnelplanungen zu lösen und der heutigen Situation angepaßte und flexible oberirdische Lösungen verwirklichen zu können!

Trotzdem vergäbe man sich mit einem Verzicht auf weiteren Tunnelbau natürlich nicht die Möglichkeit, später aufgrund veränderter Randbedingungen ggf. doch einmal diese Tunnel noch zu bauen oder gar eine U-Bahn zu realisieren.

Eine Entscheidung "Pro Stadtbahn" heißt also letztlich nicht für alle Zeiten "Contra U-Bahn".

Wichtig ist uns hier folgende Feststellung:

Der Bau der bisherigen Tunnelanlagen der Stadtbahn Hannover mag vollkommen richtig gewesen sein. Die Tunnel haben sicherlich einen gewichtigen Beitrag zur Attraktivität der Stadtbahn geleistet. Zudem ist der Anteil von Tunnelstrecken am Gesamtnetz relativ gering, die einzelnen Strecken sind nicht unnötig lang.

Die Frage, ob man ggf. auch oberirdische Lösungen hätte wählen können, ist müßig und vielleicht auch mit "Nein" zu beantworten.

Die bisherigen Tunnel sind somit nicht Gegenstand der (konstruktiven!) Kritik dieses Papiers.

Die Frage ist vielmehr, ob auch die D-Strecke und die direkte Führung der Strecke A-Süd zum Waterloo als Tunnel ausgeführt werden sollten.

Wir meinen: Nein. Aus unserer Sicht überwiegen hier die Vorteile oberirdischer Lösungen.

D-Tunnel

Der D-Tunnel ist bereits in den damaligen U-Bahn-Planungen als "Vorsorgelinie" bezeichnet worden. Aber nicht nur die Abkehr vom U-Bahn-Konzept, sondern vor allem die Stadtentwicklung hat ihn zwischenzeitlich seiner Grundlagen beraubt.

So wurde die Strecke damals beispielweise ganz bewußt zum Raschplatz geführt. Im Stadtentwicklungsprogramm 1974 heißt es dazu: "Einem besonderen Anliegen der Stadtplanung ist bei der Netzplanung Rechnung getragen worden, indem für die geplante Erweiterung der City 'jenseits' des Hauptbahnhofes eine Umsteigestation am Raschplatz als wichtige Voraussetzung für die städtebauliche Veränderung vorgesehen wurde."

Diese und auch andere Entwicklungen sind jedoch nicht eingetreten:

- die Region Raschplatz hat nicht die damals vorgesehene Entwicklung genommen und stellt somit heute keinen herausragenden Zielpunkt dar. Das Ziel der Fahrgäste liegt weiterhin "diesseits" des Bahnhofs - eben dort, wo die Straßenbahn fährt... Ein Hinweis hierauf mag auch die Benützung des Parkhauses am Raschplatz sein. Obwohl es sogar sehr dicht an der eigentlichen Innenstadt liegt, wird es nur ungern angefahren. Und trotz dieser Erfahrung soll dorthin nun der ÖPNV vom belebten Bahnhofsvorplatz verlegt werden...?
- die beiden Satellitenstädte auf dem Kronsberg (geplant: 60.000 Einwohner) und dem Heisterberg sind nicht entstanden
- das Fahrgastaufkommen aus dem Süden der Stadt überlastet heute selbst zu Messezeiten die Strecke B-Süd (Hildesheimer Straße) nicht, so daß eine "Entlastungsstrecke D" unnötig ist. Damals erwartete man für 1980 bis zu 137.700 Fahrgäste pro Tag auf der Strecke B-Süd! (heute sind es etwa 54.000).

Der D-Tunnel ist aber daraufhin nicht nur unnütz und teuer, sondern - wie unter IV.3 geschildert - aufgrund der wesentlich verschlechterten Innenstadterschließung für das Gros der Fahrgäste sogar von Nachteil!

Der einzige positive Effekt des D-Tunnels liegt in einer Verbesserung der Umsteigesituation zu den anderen Stadtbahnstrecken!

Da ein Weiterbau des D-Tunnels vom Hauptbahnhof zum Bahnhof Bismarckstraße derzeit völlig illusorisch ist, wäre die Strecke Goetheplatz - Hauptbahnhof auf unbestimmte Zeit ein Torso.

Der zweifelhafte Sinn einer Tunnelstrecke D scheint auch dem U-Bahn-Bauamt mit der Zeit deutlicher geworden zu sein. Während man beim Bau der Station Hauptbahnhof/ZOB für die Strecken A und B gleich die gesamte Station für die D-Strecke mitbaute, war es bei der Station Steintor nur noch der direkt darunter liegende Bereich der D-Strecke. Bei der Station Marienstraße/Henriettenstift beschränkte man sich gar auf eine entsprechende Gestaltung der Fundamente, um später vielleicht einmal den D-Tunnel darunter "nachrüsten" zu können...

Keine "schienenfreie Innenstadt"

Wir wollen keine "schienenfreie Innenstadt"!

Nicht aus "nostalgischen Gründen", sondern weil ein oberirdischer ÖPNV entscheidend zu einem lebendigen Stadtzentrum beitragen kann.

Mit dem Bau des D-Tunnels vergäbe man sich die Möglichkeit des Erhalts von oberirdischen Bahnstrecken in der Innenstadt und müßte auch die Zoo-Strecke ohne jeglichen "Tunnelersatz" einstellen. Damit wäre das Streckennetz in der Innenstadt unterirdisch "zementiert", flexible Veränderungen - wie sie bei Oberflächenstrecken vergleichsweise einfach möglich sind - wären bei einer sich verändernden Stadtentwicklung kaum mehr realisierbar.

Dieses zeigt sich ja bereits eindrucksvoll mit der Station Hauptbahnhof/ZOB. Sie liegt aus heutiger Sicht falsch, aber, aus Beton in den Untergrund gegossen, ist ihre Lage im wahrsten Sinne des Wortes "auf ewig zementiert".

Konsequenzen für den D-Tunnel

Wie bereits ausgeführt, treffen unseres Erachtens mögliche Gründe für einen weiteren Tunnelbau auf den D-Tunnel in keiner Weise zu:

- er schließt nicht an vorhandene Tunnel an (die bisherigen Bauvorleistungen in Form der im Rohbau fertiggestellten Station Hauptbahnhof und "einer Scheibe" der Station Steintor sind verschwindend gering)
- gegenüber einer oberirdischen Lösung überwiegen, selbst ohne Bau- und Unterhaltungskosten zu beachten, die Nachteile.

Der Ak Verkehr lehnt daher den Bau des D-Tunnels nachdrücklich ab!

Die Konsequenz aus einem Verzicht auf den D-Tunnel darf jedoch keinesfalls einen generellen Stopp für den Weiterbau der Stadtbahn in Hannover bedeuten.

Statt dessen sind Maßnahmen durchzuführen, die sich u.a. aus der unter IV. beschriebenen Problemanalyse ergeben.

Ein Verzicht auf den D-Tunnel heißt also nicht: Stopp des Stadtbahnbbaus, sondern: Durchführung anderer Bau- und Betriebsmaßnahmen!

Strecke A-Süd

Die bisher im Stadtbahn-Zielnetz vorgesehene Verlängerung des A-Tunnels vom Waterloo bis zur Kaisergabel lehnen wir ebenfalls ab.

Wir sehen durchaus den Vorteil einer Direktverbindung von Ricklingen in die Innenstadt ohne Umweg über den Schwarzen Bären, meinen jedoch, daß bei der geplanten Lösung die Nachteile bei weitem überwiegen (abgesehen von den enormen Bau- und Unterhaltungskosten einer solchen Lösung):

- der Schwarze Bär wird von Ricklingen abgekoppelt, obwohl er ein wichtiger Ziel- und Quellpunkt ist. Dieses schadet nicht nur den Fahrgästen dorthin, sondern ist auch stadtplanerisch unerwünscht, da das Zentrum Linden zugunsten der Innenstadt weiter abgewertet wird.
- die Erschließung von Linden-Süd wird verschlechtert, da es nur noch die U-Station Krankenhaus Siloah statt heute zweier oberirdischer Haltestellen gibt.
- die U-Station Krankenhaus Siloah dürfte aufgrund ihres geringen Fahrgastaufkommens schon tagsüber eine "Geisterstation" sein, die nicht gerade die Attraktivität des ÖPNV erhöht; von den Abendstunden ganz zu schweigen...



V.2 Stadtbahnkonzept für den Westen Hannovers

Grundlagen

Grundlagen unseres Konzepts sind folgende Vorgaben:

- Minimierung noch zu bauender Tunnelanlagen
- Verbesserung der Stadtbahnanbindung der westlichen Stadtteile Hannovers
- Verbesserung des "Lindener Binnenverkehrs"

Neubaustrecke Blumenauer Straße

Kernpunkt unseres Stadtbahnkonzeptes ist eine Neubaustrecke vom Küchengarten zum Schwarzen Bären im Zuge der Blumenauer Straße. (siehe Anlagen 9A und 9B).

Sie ermöglicht im wesentlichen folgendes:

- eine direkte Einführung von Linien aus Linden-Nord in den A-Tunnel über die Rampe in der Gustav-Bratke-Allee (bisher wäre eine solche Führung über die Betriebsstrecke in der Humboldtstraße zwar möglich, aber umwegig)
- eine zentrale Verknüpfung aller in Linden verkehrenden Stadtbahnlinien am Schwarzen Bären
- eine Anbindung von Linden-Nord an den Schwarzen Bären

Die Neubaustrecke zweigt am Küchengarten von der vorhandenen Strecke aus/nach Limmer (bzw. Ahlem) ab und führt geradeaus in die Blumenauer Straße. Die Gleise liegen dabei auf einem besonderen Bahnkörper in Seitenlage im Bereich der heutigen zwei westlichen Fahrstreifen. Der Kfz-Verkehr wird in beiden Richtungen über die zwei östlichen Fahrspuren entlang des Ihme-Zentrums abgewickelt. Ein solcher Straßenrückbau der völlig überdimensionierten Blumenauer Straße ist aufgrund ihrer geringen Verkehrsbelastung möglich und sinnvoll. Die vorhandene Parkhauszufahrt im Mittelstreifen kann weiterhin genutzt werden und liegt künftig seitenrichtig (heute Linksausfahrt).

Kurz vor dem Schwarzen Bären ergibt sich durch das Eckhaus Blumenauer Straße/Minister-Stüve-Straße ein gewisser Engpaß. Daher werden die Gleise rechtzeitig in Mittellage verschwenkt. Im Bereich dieses Engpasses liegt dann nur noch das westliche Gleis auf besonderem Bahnkörper (zur Umgehung des Ampelstaus), während das östliche Gleis in den Fahrbahnbereich der östlichen Richtungsfahrbahn verlegt ist. Aus Platzgründen wird zudem der westliche Fußweg durch den Bau von Arkaden in das o.g. Eckhaus gelegt.

Auf diese Weise kann ein Abriß des Eckhauses vermieden werden, ohne negative Auswirkungen auf den Stadtbahnverkehr in Kauf nehmen zu müssen.

Danach mündet die Neubaustrecke in die vorhandene Strecke in Richtung Waterloo ein.

Diese Strecke ist baulich wenig aufwendig und daher kostengünstig zu erstellen.

Mit ihrer Hilfe ergibt sich ferner die Möglichkeit für eine wünschenswerte Umgestaltung der städtebaulich und verkehrlich wenig überzeugenden Bereiche Küchengarten und Blumenauer Straße.

Die Bildmontage in Anlage 9B mag hiervon einen kleinen Eindruck geben.

Umgestaltung Schwarzer Bär

Wie am Küchengarten ist auch am Schwarzen Bären eine **Umgestaltung notwendig**.

Neben wesentlichen Verbesserungen für den Stadtbahnbetrieb ergibt sich auch hier die Möglichkeit zur Steigerung der städtebaulichen und verkehrlichen Qualität dieses Raumes und somit auch die **Chance, endlich wieder zu einem attraktiven Stadtteilzentrum zu werden.**

Wird diese vergeben, so besteht die Gefahr, daß die (inzwischen attraktiv gestaltete) Innenstadt das Nebenzentrum zu einem reinen Einkaufsraum für den täglichen Bedarf degradiert.

Schwarzer Bär - derzeitiger Zustand

Der Schwarze Bär ist der südliche Endpunkt der Achse Limmerstraße - Küchengarten - Ihmezentrum, die das subzentrale Einkaufszentrum Linden bildet. Der Grundriß des Platzes entstammt dem 19. Jahrhundert, die Randbebauung wird durch ein weitgehend geschlossenes Ensemble aus Wohn- und Geschäftshäusern gebildet. Im Bereich des Schwarzen Bären tritt eine Vielzahl von Nutzungskonflikten und Mängeln zutage, die zum einen auf die räumliche Enge, zum anderen aber wesentlich auf eine vornehmlich auf die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs angepaßte Straßenraumgestaltung zurückzuführen sind.

Wesentliche Kritikpunkte sind:

- fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer, lange Rotzeiten an Ampeln
- erhebliches Defizit an Straßengrün
- schlechte Bedingungen und Gefährdungen für den Radverkehr trotz wichtiger Lage im Radverkehrsnetz
- geringe Aufenthaltsqualität

und in bezug auf den öffentlichen Verkehr (siehe auch Anlage 10):

- weit auseinanderliegende Haltestellen und damit lange Umsteige-
wege
- unterschiedliche Abfahrtpositionen in Richtung Innenstadt
("welche Bahn kommt zuerst?")
- Haltestellen liegen teilweise ungünstig (insbesondere Linie 3/7
Richtung Mühlenberg, Bushaltestellen)
- mangelhafte Ausstattung der Haltestellen (z.B. fehlende Wartehallen), schlechte Einstiegsverhältnisse (in der Regel kein erhöhter Bahnsteig), schmale Haltestelleninseln, fehlender Spritzschutz etc.
- Verzögerungen durch Lichtsignalanlagen und Kfz-Verkehr auf den Gleisen.

Umgestaltungskonzept (siehe Anlagen 11A und 11B)

Eine zumindest teilweise Beseitigung dieser Mängel scheint geboten. Aus diesem Grund schlagen wir eine **grundsätzliche Umgestaltung des Schwarzen Bären** vor. Sie ist zugleich Voraussetzung wie auch Folge der Verbesserung des Stadtbahnverkehrs in diesem Bereich.

Unabdingbar ist hierfür eine **Verringerung des Kfz-Verkehrs**, sowohl um zusätzliche Flächen zur Verfügung zu haben, als auch, um die durch ihn verursachten Belastungen zu reduzieren.

Eine Verlagerung auf Alternativrouten wie auch seine Substitution infolge eines verbesserten Angebotes von ÖPNV, Rad- und Fußgänger-
verkehr halten wir für möglich.

V. Konzept des Arbeitskreises Verkehr

Im Rahmen des Umgestaltungskonzeptes wird für die Stadtbahn zu Lasten von zwei der vier Fahrspuren auf der Ihmebrücke ein Mittelhochbahnsteig angelegt. Neben einer Erleichterung des Einstiegs, einem schnellen Fahrgastwechsel und einer den Erfordernissen entsprechenden Haltestellenausstattung ergeben sich optimale Umsteigeverhältnisse (kurze Wege, keinerlei Stufen, Wetterschutz). Ein solcher Bahnsteig ist in Anlage 11B skizziert, wenngleich hier architektonisch nach ansprechenderen Lösungen gesucht werden sollte.

Auch die Lage kann als optimal angesehen werden: Der westliche Ausgang liegt im zentralen Bereich des Schwarzen Bären und günstig zum Ihmezentrum. Der östliche erschließt bisher schlecht versorgte Teile der Calenberger Neustadt (u.a. auch das Friederikenstift und die Berufsschulen).

Darüber hinaus gibt es nur noch eine Abfahrtsposition in Richtung Innenstadt und die Haltestellenabstände werden ausgeglichener (heute überlanger Abstand vom Waterloo zum Schwarzen Bären, dann kurze Abstände zum Krankenhaus Siloah bzw. zum Lindener Marktplatz).

Im Bereich der heutigen Haltestelle der Linie 19 in der Falkenstraße wird (analog zur Limmerstraße) ein "Pfropfen" in Form eines kurzen Fußgängerbereiches eingerichtet.

Weiterhin werden die Gleise im Bereich des Schwarzen Bären generell auf einen besonderen Bahnkörper verlegt und die Vorfahrtsregelung an der Einmündung der Deisterstraße zugunsten der Stadtbahn geändert. Für den Kfz-Verkehr ist jeweils nur eine Richtungsfahrbahn vorzusehen.

Die Skizze in Anlage 11A soll hier nur grob die prinzipielle Lösung und ihre Machbarkeit in den Problembereich zeigen.

Linienführung (siehe auch Seite 27)

Durch die Neubaustrecke Blumenauer Straße ist es grundsätzlich möglich, zusätzlich eine Linie von Ahlem kommend in den A-Tunnel einzuführen. Dieses würde den Tunnel jedoch bis zur Kapazitätsgrenze (30-35 Züge/h) belasten. Aus diesem Grund erscheint eine Verringerung der Zugzahl notwendig.

Wir schlagen daher eine Ausfädelung eines Teils der von Ricklingen kommenden Züge am Schwarzen Bären und ihre Weiterführung über Humboldtstraße - Goetheplatz - Steintor vor. Dieses würde die Erschließung der Calenberger Neustadt aus Richtung Ricklingen wesentlich verbessern und auch die historische Verbindung zum Steintor wiederherstellen (siehe Anlage 12).

Die Zahl der in den A-Tunnel einzuführenden Züge würde sich damit gegenüber dem heutigen Zustand nicht erhöhen.

Ein gewichtiger Nachteil dieses Konzeptes ist zugegebenermaßen die Verringerung der Netzklarheit (die aus Ricklingen kommenden Linien werden vor der Innenstadt auf zwei Strecken aufgeteilt). Wir meinen jedoch, daß die Vorteile einer solchen Lösung erheblich überwiegen.

Rampe Legionsbrücke

Wie bereits ausgeführt, halten wir eine direkt Führung von Bahnen aus Ricklingen vom Krankenhaus Siloah zum Waterloo für sinnvoll, wenn dieses nicht gleichzeitig zu einer Abkopplung des Schwarzen Bären führt.

Aus diesem Grund plädieren wir für den Bau einer solchen Direktverbindung. Diese sollte jedoch möglichst kostengünstig und ohne eine weitere Untergrundstation angelegt werden.

Das ist durch den Bau einer Rampe direkt hinter dem bereits fertiggestellten Abzweig an der Station Waterloo möglich. Sie würde noch vor der Legionsbrücke fast das Straßenniveau erreichen. Durch das Einfügen eines geneigten Mittelteils in die Legionsbrücke läßt sich diese für eine solche Streckenführung umgestalten (siehe Anlage 13).

Nach Untersuchungen des U-Bahn-Bauamtes ist eine solche Lösung praktikabel. Darüberhinaus ist sie erheblich kostengünstiger und aus unserer Sicht auch verkehrlich besser als die bisherige Planung mit einer Rampe im Bereich Kaisergabel.

Zur Verbesserung des Stadtbahnverkehrs sollte dann im Zuge der Ritter-Brüning-Straße ein besonderer Bahnkörper angelegt werden (problemlos möglich).

Diese Lösung birgt aber insbesondere den Vorteil, daß auf eine Führung von Bahnen zum Schwarzen Bären nicht verzichtet werden muß, da eine Streckenverzweigung am Krankenhaus Siloah möglich ist.

Diese ist tatsächlich jedoch nur im Zusammenhang mit der genannten Weiterführung über Humboldtstraße - Goetheplatz - Steintor machbar, da eine Aufspaltung der Linie (direkt bzw. über den Schwarzen Bären in den Tunnel) aufgrund der Fahrzeitdifferenz nicht praktikabel ist.

Nur eine solche neue Führung der Linie ermöglicht es also, unsere Forderung zu erfüllen: Direkte Einführung von Bahnen aus Ricklingen in den A-Tunnel bei gleichzeitigem Erhalt der Verbindung zum Schwarzen Bären.

Stadtbahnverlängerung Hemmingen

Weiterhin schlagen wir, ausgehend von der heutigen Haltestelle Wallensteinstraße, den Bau einer Stadtbahnneubaustrecke im Zuge von Göttinger Chaussee und Göttinger Landstraße nach Hemmingen vor. Eine solche Verlängerung ist auch bereits von offiziellen Stellen "angedacht" worden (vgl. z.B. Regionales Raumordnungsprogramm '88 des Zweckverbandes Großraum Hannover).

Sie würde zum einen größere Siedlungsgebiete erschließen und zum anderen nach Bau einer leistungsfähigen Umsteiganlage die Brechung der sehr aufkommensstarken Buslinien 364/384 aus dem Raum Pattensen ermöglichen. Diese fahren aufgrund einer fehlenden Umsteiganlage derzeit noch parallel zur Stadtbahn in die Innenstadt (Widerspruch zum Verkehrskonzept des GVH).

Zusammen mit einer entsprechenden Verkürzung der heute bereits an der Wallensteinstraße endenden Buslinien aus diesem Bereich könnten erhebliche Busleistungen eingespart und das Fahrgastaufkommen der Stadtbahn gesteigert werden.

Die Stadtbahnverlängerung Hemmingen würde die Zweckmäßigkeit der oben genannten Linienführungen noch unterstreichen: Einerseits käme eine Direktverbindung (Rampe Legionsbrücke) einer erhöhten Zahl von Fahrgästen zugute, andererseits würde auch nach Wegfall der bisherigen Linien 364/384 die Verbindung zum Goetheplatz und Steintor erhalten bleiben.

Verlegung des Bahnhofs Linden

Ein vergleichsweise altes Projekt ist die Verlegung des ungünstig gelegenen Bahnhofs Linden der DB-Nahverkehrslinien N4/5 zur Stadtbahnhaltestelle Fischerhof (Verbesserung des Umsteigens).

Aufgrund der umwegigen Führung der DB-Strecke zum Hauptbahnhof ("um den Maschsee herum") im Gegensatz zur direkten Verbindung der Stadtbahn in die Innenstadt wird mit einer hohen Zahl von Umsteigern gerechnet.

Auch diese hätten ebenfalls Interesse an einer schnellen Verbindung in die Innenstadt (Rampe Legionsbrücke), sie wären aber sowohl Nutznießer einer verbleibenden Verbindung zum Schwarzen Bären, als auch einer attraktiven Verbindung nach Linden-Nord (Umstieg am Schwarzen Bären in die neue Linie nach Ahlem).

Wendeanlage Wunstorfer Straße

Die Stadtteile Linden-Nord und Limmer sollten in Zukunft jedoch nicht nur über den Schwarzen Bären an die Innenstadt angebunden werden. Wir sehen den Erhalt der heutigen Verbindung über Glocksee - Goetheplatz - Steintor als unerlässlich an.

Andererseits erscheint eine völlig Parallelführung der Linie bis nach Ahlem nicht sinnvoll, da sich das Fahrgastaufkommen im wesentlichen auf den Bereich Limmerstraße konzentriert.

Wir halten daher den Bau einer Wendeanlage an der heutigen Haltestelle Wunstorfer Straße für sinnvoll. Hier könnte dann die "Verstärkungslinie" aus Richtung Steintor enden.



„Die Eskalation des Schreckens ist einfach nicht aufzuhalten.“



„Gesperre U-Bahnhof-Ausgänge vereiteln nicht selten die schon geglückte Flucht.“

V.3 Stadtbahnkonzept für die Innenstadt

Allgemeines

Die unter V.2 gemachten Vorschläge zur Stadtbahn im Westen Hannovers sind grundsätzlich unabhängig von einem Verzicht auf den Bau des D-Tunnels. Bei einer Rampenlage in der Goethestraße wären die genannten Maßnahmen auch weiterhin realisierbar.

Wie aber bereits ausgeführt, halten wir den Verzicht auf den D-Tunnel für sinnvoll und schlagen daher die Beibehaltung einer (verbesserten) oberirdischen Strecke vor.

Verlegung der Haltestelle Steintor

Nach Inbetriebnahme der der Stadtbahnstrecke C-Nord ist es möglich, die heutige Straßenbahnhaltestelle Steintor in der Kurt-Schumacher-Straße aufzuheben und statt dessen für die Linien aus Limmer/Ahlem eine neue Haltestelle in der Münzstraße direkt über der U-Bahn-Station einzurichten.

Sinnvoll wäre es dabei, diese in südöstlicher Seitenlage direkt am Steintorplatz anzulegen (siehe Anlagen 14A und 14B).

Damit könnten die Umsteigewege erheblich verkürzt und eine optimale Zuordnung der Haltestelle zur Fußgängerzone erreicht werden (die Fahrgäste müßten keine Straßen mehr überqueren).

Möglich wäre auch der Bau eines direkten Aufzuges vom Bahnsteig der C-Strecke auf die Bahnsteige der oberirdischen D-Strecke (in der Bildmontage angedeutet).

Für die Fahrgäste hätte eine solche Haltestelle gegenüber einer U-Station der D-Strecke aufgrund der wesentlich besseren Zugänglichkeit erhebliche Vorteile.

Aufgrund des geringen Abstandes zur heutigen Haltestelle Clevertor könnte letztere aufgehoben werden (Beschleunigung des Stadtbahnverkehrs).

Königstraße

Der Bereich Königstraße nimmt derzeit trotz einer hohen Belastung durch den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr und seiner Randlage zur Innenstadt eine recht erfreuliche Entwicklung (neue Geschäfte, Neubauten etc.).

Wir halten es für falsch, hier die Straßenbahn stillzulegen. Durch eine Umgestaltung der Königstraße (vielleicht ähnlich der Limmerstraße) und ein bewußtes Beibehalten der Straßenbahn könnten einerseits die Verkehrsverhältnisse für die Bahn verbessert und andererseits die Entwicklung der Königstraße zusätzlich positiv beeinflußt werden.

Angesichts des unmittelbar parallel verlaufenden Straßenzuges Schiffgraben kann die Königstraße für den Durchgangsverkehr gesperrt werden.

Erhalt der Zoo-Strecke / Neubaustrecken im Ostteil der Stadt

Insbesondere zur weiteren Erschließung und Belebung der Bereiche Königstraße und Emmichplatz halten wir den Erhalt der Zoo-Strecke für sinnvoll.

Weiterhin gibt es jedoch auch stärkere Verkehrsströme aus dem Zoo-Viertel in Richtung Kleefeld (insbesondere im Schülerverkehr), die bei Einstellung dieser Strecke nicht befriedigend abgewickelt werden könnten.

Auch wäre der Hauptbahnhof aus diesem Bereich nicht mehr umsteigefrei erreichbar.

Wir meinen, daß eine (betrieblich verbesserte) Zoo-Strecke aus diesen Gründen, bei einer in unserem Sinne geänderten Stadtbahnphilosophie, durchaus ihren Sinn hätte.

Gewichtige Gründe für ihren Erhalt ergeben sich weiterhin aufgrund möglicher Entwicklungen des Streckennetzes im Ostteil der Stadt.

Neben einer Verlängerung nach Anderten stehen noch ein Stadtbahnanschluß für Misburg und ggf. auch für Bemerode zur Diskussion.

Im Falle von Misburg stellt sich die Frage, ob eine Verlängerung der heutigen Strecke von Roderbruch aus aufgrund der Probleme im Bereich der Vogelsiedlung durchsetzbar und aufgrund einer weiterhin notwendigen Parallelführung der Buslinie 31 sinnvoll ist.

Denkbar wäre aus unserer Sicht eine Neubaustrecke im Zuge der heutigen Buslinie 31. Diese würde den o.g. Problemen aus dem Weg gehen und hätte vor allem einige verkehrliche Vorteile:

- gradlinige Anbindung Misburgs an Kleefeld und in Richtung Innenstadt
- Anbindung des Bahnhofs Kleefeld an die Stadtbahn (damit würde ein neuer Haltepunkt an der Karl-Wiechert-Allee überflüssig)
- Erschließung größerer Wohngebiete
- Ersatz der Buslinie 31.

Zur Anbindung Bemerodes und zur besseren Erschließung Kirchrodes durch die Stadtbahn wäre eine Neubaustrecke im Zuge der Brabeckstraße denkbar (im wesentlichen durch Rückbau der überdimensionierten Straße realisierbar).

Beide oben genannten Neubaustrecken würden jedoch die Zahl der Streckenäste der Strecke C-Ost erhöhen (siehe Anlage 15).

Bereits im Falle einer Einstellung der Zoo-Strecke gibt es hier mit drei zu bedienenden Ästen (Zoo/Roderbruch/Kirchrode) eigentlich "einen zu viel", um jeden für sich ausreichend häufig zu bedienen und auf der Stammstrecke nicht gleichzeitig ein Überangebot zu erzeugen.

Weitere Streckenäste wären bei diesem Konzept nicht mehr zu verkraften.

Bei Erhalt der Zoo-Strecke würde sich diese Situation entscheidend verbessern: Einerseits wäre auf der Strecke C-Ost keine dritte Linie zur Anbindung des Zoos mehr notwendig, andererseits stünde die oberirdische Zoo-Linie zur Bedienung eines zusätzlichen Streckenastes zur Verfügung.

Erst der Erhalt der Zoo-Strecke ermöglicht es also, über weitere Streckenäste im Osten Hannovers nachzudenken.

Linienführung in der Innenstadt / Taktzeiten

Bei Realisierung der unter V.2 vorgeschlagenen Maßnahmen stehen ab dem Goetheplatz zwei Linien zur Verfügung: Eine aus Linden (Wunstorfer Straße) und eine vom Mühlenberg. Eine Linie sollte, wie oben ausgeführt, über Zoo in Richtung Kleefeld geführt werden.

Die andere stünde damit zur Disposition. Denkbar erscheinen uns hier folgende Varianten (siehe Anlage 16):

- Weiterführung (wie bisher) über die Prinzenstraße zum Aegidientorplatz
- Weiterführung über die Königstraße zum Emmichplatz (dort Bau einer Wendeanlage)
- Bau einer Neubaustrecke im Zuge der Lavesstraße - Berliner Allee (- Sallstraße), quasi als "oberirdische D-Strecke"
- Bau einer Neubaustrecke von der Kurt-Schumacher-Straße durch den Tunnel Alte Celler Heerstraße - Raschplatz (Umstieg zur unterirdischen Stadtbahn) - Berliner Allee - Sallstraße.

Problemlos wäre sicherlich die erste Variante (Aegidientorplatz), bei der jedoch einige bauliche und betriebliche Verbesserungen der Strecke sinnvoll sind (siehe Anlage 17):

- Sperrung der Prinzenstraße für den Durchgangsverkehr
- Verschiebung der Haltestelle Prinzenstraße (Fahrtrichtung Aegidientorplatz) näher an den Thielenplatz
- Streckenführung im Zuge der Prinzenstraße bis zum Aegidientorplatz (westliche Seitenlage statt heutigem Verschwenk in die Straßenmitte unter die Hochstraße) und Bau einer Wendeanlage am Aegidientorplatz.
Somit bräuchte der Kfz-Verkehr nicht mehr gekreuzt zu werden, und die Haltestelle würde unmittelbar dem U-Bahn-Zugang vor der NordLB zugeordnet.
- Verzicht auf die Weiterführung zum Rathaus/Friedrichstraße.

Auch hier könnte die Stadtbahn von einer absehbaren Aufwertung des Bereiches Prinzenstraße (Stichwort: Schauspielhaus) profitieren, wie auch umgekehrt die Umgebung von einer Umgestaltung der Prinzenstraße zu einer Kfz-freien "ÖPNV-Achse" profitieren würde.

Realisierbar halten wir aber auch die oben genannte Neubaustrecke im Zuge der Lavesstraße - Berliner Allee - Sallstraße (oberirdische D-Süd), zunächst vielleicht nur bis zur Marienstraße.

Diese Ausführungen sollen vor allem zeigen, daß es diverse Möglichkeiten gibt, mit den ankommenden oberirdischen Linien bei einer geänderten Stadtbahnphilosophie "etwas Sinnvolles anzufangen".

Der Bau des D-Tunnels würde hingegen dazu führen, daß die in ihm verkehrenden Linien auf unbestimmte Zeit recht unschön als Halbmes-serlinien am Hauptbahnhof enden müßten.

Bei einer oberirdischen Streckenführung ist das zumindest für eine Linie nicht notwendig, da diese über die Zoo-Strecke weitergeführt werden kann.

Die andere Linie könnte zunächst am Aegidientorplatz enden und quasi "Kapital" für eine zukünftige Erweiterung des Stadtbahnnetzes sein.

Das sich aufgrund der unter V.2 und V.3 genannten Maßnahmen ergebende Liniennetz ist in Anlage 12 dargestellt.

Das dazugehörige Streckennetz ist in Anlage 18 dargestellt.

V. Konzept des Arbeitskreises Verkehr

Dabei ist die Weiterführung der Linien 3, 7 und 9 über Hbf/ZOB hinaus bewußt offengelassen. Diese wäre im Rahmen des gesamten Stadtbahnnetzes genauer zu untersuchen.

Das bisher für den Zeitraum nach 1993 vorgesehene Liniennetz halten wir für keine geeignete Diskussionsgrundlage, da es eine Reihe von Mängeln aufweist.

Sinnvoll erscheint es uns, auf den stark belasteten Abschnitt Hbf/ZOB - Vier Grenzen eine Verstärkungslinie zu legen (z.B. Weiterführung der Linie 9 bis Vier Grenzen). Eine Wendeanlage könnte entweder zwischen den Streckengleisen in der Mitte der Podbielskistraße oder auf dem Gelände des ehemaligen Betriebshofes List errichtet werden.

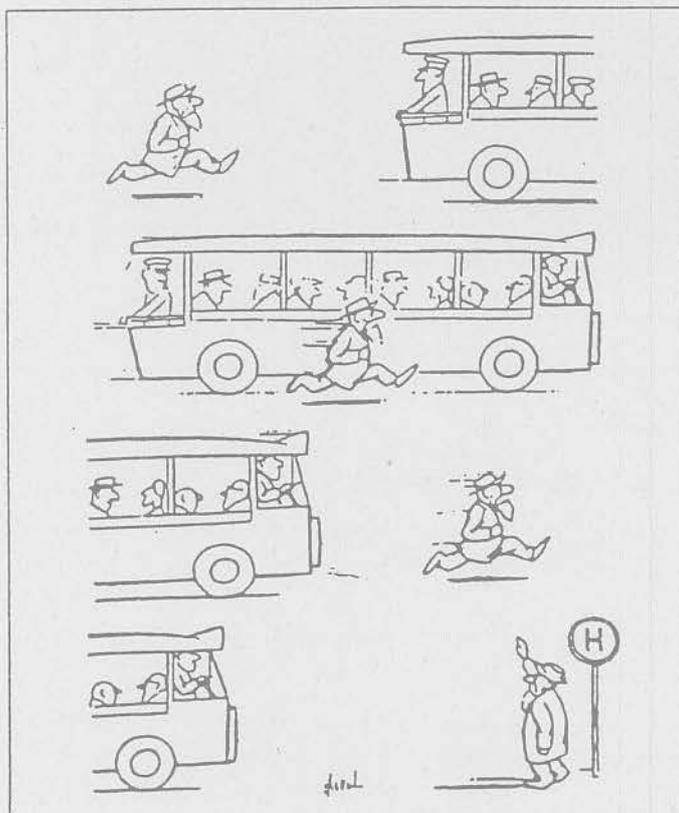
Auch zu den Taktzeiten der einzelnen Linien sollen im Rahmen dieses Konzeptes keine detaillierte Aussage gemacht werden.

Da wir den derzeitigen 8-Minuten-Stadtbahngrundtakt nicht für sinnvoll halten, ist auch hier zuvor eine Grundsatzdiskussion erforderlich.

Voraussetzungen für einen zukünftigen Stadtbahntakt sind unserer Auffassung nach:

- seine Merkbarkeit auf den einzelnen Linienästen.
- die Möglichkeit, hierauf merkbare Takte von Zubringerbuslinien aufbauen zu können.

Dieses bedeutet, daß es sich im Gegensatz zu heute auf jeden Fall um einen graden Teiler von 60 Minuten handeln muß.



Quelle: Mitteilungen BVB, Nr. 11/12-1987

V.4 Weitere Entwicklung der Stadtbahn

Wie bereits dargelegt, halten wir für die weitere Entwicklung der Stadtbahn Hannover eine Änderung der Stadtbahnphilosophie für geboten.

So sollte z.B. auch bezüglich Erweiterungen über die bisherigen, sehr stark belasteten Streckenäste hinaus nachgedacht werden. Die heutigen Entwicklungen in bezug auf Beschleunigungsmaßnahmen, intelligente Steuerungen des Kfz-Verkehrs etc. einerseits und Maßnahmen zur Lärminderung an Fahrzeugen und Gleisen andererseits lassen es möglich erscheinen, vor allem bei weniger belasteten Strecken häufiger als bisher auf bauliche Maximalforderungen (Tunnel, besonderer Bahnkörper) verzichten und somit auch in engeren Straßenquerschnitten neue Strecken unterbringen zu können.

Andererseits kann unseres Erachtens auch der Zwei-Wagen-Stadtbahnzug nicht generell das letzte Wort in bezug auf den Fahrzeugeinsatz sein. Auf den bisherigen Strecken ist er sicherlich angebracht, bei einer Erweiterung des Stadtbahnnetzes auch um geringer belastete Abschnitte (durch Umstellung stärker belasteter Buslinien auf Schienenverkehr) wäre der Einsatz auch kleinerer Fahrzeuge sinnvoll.

Ebenso wären die Möglichkeiten für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen zu überprüfen.

Unser Grundgedanke ist bei diesen Überlegungen also nicht: Zurück zur "guten alten Straßenbahn", sondern die Ergänzung des eher schnellbahnmäßig ausgelegten heutigen Stadtbahnnetzes um moderne Straßenbahnstrecken.

Eine Weiterentwicklung der Stadtbahn Hannover ist aber auch in anderen Bereichen notwendig. In seiner Gesamtheit ist das Stadtbahnssystem auch heute noch im Vergleich zu anderen Betrieben vorbildlich.

Dieses darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Stadtbahn Hannover in Teilbereichen "ins Hintertreffen" geraten ist, da hier vieles auf dem Stand der 70er Jahre stagniert.

Eklatante Beispiele hierfür sind:

- o die mangelhafte städtebauliche Integration der baulichen Anlagen (z.B. Schottergleise statt gestalteter Pflasterungen oder Rasengleisen).
Durch die Verlegung von "Eisenbahnstrecken" in Stadtstraßen (Vahrenwalder Straße, Walsroder Straße, Hildesheimer Straße, Herrenhäuser Straße etc.) und den Bau von "Rangierbahnhöfen" (Wallensteinstraße) erzeugt man sich geradezu Widerstand bei geplanten Baumaßnahmen. Dieses zeigt sich derzeit augenscheinlich bei den Streckenverlängerungen nach Anderten, Ahlem und Langenhagen...
Wer will eine solche Stadtbahn vor seiner Haustür haben?
- o der Stadtbahnwagen Hannover. Auch im Jahre 1989 werden noch Fahrzeuge angeschafft, die nach außen hin exakt denen des Jahres 1974 entsprechen. Kein anderer Verkehrsbetrieb in der Bundesrepublik kauft noch Fahrzeuge mit Plastikhartschalensitzen und nur 3-stufigen Einstiegen, um nur zwei Punkte zu nennen.
Polstersitze und niedrigere Trittstufen gehören überall zum Standard und werden häufig sogar bei alten Fahrzeugen nachgerüstet.
Warum nicht in Hannover?

VI. Zusammenfassung und Ausblick

Aus heutiger Sicht erscheint der Bau der Tunnelstrecke D nicht mehr sinnvoll. Zwingend notwendig ist er aufgrund seiner Unabhängigkeit vom übrigen Tunnelnetz und derzeit nicht aktueller U-Bahn-Pläne ohnehin nicht.

Auf ihn sollte daher (aber nicht ersatzlos!) verzichtet werden.

Wir schlagen statt dessen ein Maßnahmenbündel aus baulichen und betrieblichen Maßnahmen vor:

Baulich:

- Bau einer oberirdischen Verbindungsstrecke vom Küchengarten zum Schwarzen Bären
- Bau einer Direktverbindung (Rampe) zwischen Krankenhaus Siloah und Waterloo
- Umgestaltung des Schwarzen Bären
- Verlegung der Haltestellen Steintor und Aegidientorplatz
- Umgestaltung der Straßen im Bereich der oberirdischen Innenstadtstrecken (insbesondere Königstraße)
- Verbesserung der Haltestellensituationen
- Bau einer Wendeanlage an der Wunstorfer Straße
- Verschiebung des Bahnhofs Linden zur Stadtbahn
- Bau einer Stadtbahnverlängerung von der Haltestelle Wallensteinstraße nach Hemmingen

Betrieblich:

- Einführung der Linie aus Richtung Ahlem am Waterlooplatz in den vorhandenen A-Tunnel
- Führung einer zweiten Linie von der Wunstorfer Straße aus wie bisher über Goetheplatz - Steintor - Hauptbahnhof - Königstraße nach Kleefeld
- Wiederherstellung der oberirdischen Direktverbindung Mühlenberg - Schwarzer Bär - Goetheplatz - Steintor - Hauptbahnhof
- Erhalt der Zoo-Strecke
- Erhalt der oberirdischen Innenstadtstrecke Goetheplatz - Steintor - Hauptbahnhof - Aegidientorplatz
- Vorrangschaltung an allen Ampeln
- Brechung der Buslinien aus dem Bereich Pattensen an der Stadtbahn (-Verlängerung) in Hemmingen
- linienmäßiges Befahren der derzeitigen Betriebsstrecke in der Humboldtstraße

Entscheidend ist also der Verzicht auf die Stilllegung aller oberirdischen Strecken in der Innenstadt. Ein solcher Verzicht würde keinen Bruch im Stadtbahnssystem darstellen, sondern nur eine Anpassung des Stadtbahnkonzeptes an die zwischenzeitlich geänderten Randbedingungen sein.

Merke: Nicht die schienenfreie Innenstadt, sondern die Verbesserung des ÖPNV muß das Ziel der Planung sein!

Durch eine Neubaustrecke im Zuge der Blumenauer Straße und die Aufspaltung der Ricklinger Linien am Krankenhaus Siloah (direkt zum Waterloo bzw. über den Schwarzen Bären zum Goetheplatz) ergibt sich eine erhebliche Verbesserung des Stadtbahnverkehrs in Linden und eine Stärkung des Zentrums Linden.

Endlich ist ein "Lindener Binnenverkehr" möglich, es werden mehr Verkehrsbeziehungen abgedeckt, und der Schwarze Bär muß trotz einer direkten Führung einer Ricklinger Linie zum Waterloo nicht "abgehängt" werden.

Die beiden daraufhin oberirdisch in der Innenstadt verkehrenden Stadtbahnlinien (von Ricklingen und von Limmer kommend) können sich bei weiteren Stadtbahnplanungen als willkommene "Aktiva" erweisen:

- bei denkbaren Streckenneubauten im Osten Hannovers (Misburg, Bemerode), um dort nicht mehr Streckenäste als Linien zu haben
- zur Aufwertung des Bereiches Königstraße
- für einen möglichen Streckenneubau im Zuge der Lavesstraße - Berliner Allee oder über Raschplatz - Berliner Allee zur Marienstraße und gegebenenfalls weiter im Zuge der Sallstraße ("oberirdische D-Süd")
- als Ausgangspunkte für andere Streckenerweiterung zur Umstellung stärker belasteter Buslinien auf Schienenverkehr.

Das durch den Verzicht auf den Bau des D- und die Verlängerung des A-Tunnels eingesparte Geld könnte statt dessen zur Realisierung der vorgeschlagenen - wesentlich kostengünstigeren - Maßnahmen und darüber hinaus flächig für weitere Maßnahmen zugunsten des ÖPNV verwendet werden (z.B. Verbesserung von Haltestellen, behindertenfreundlicher Umbau von Haltestellen und Fahrzeugen, Ampelbeeinflussungen, Straßenrückbauten und -umgestaltungen, Streckenverlängerungen, Schaffung eines "Verkehrssystems Bus" etc.).

Für wichtig halten wir eine **generelle Weiterentwicklung der Stadtbahnphilosophie in Hannover**. Dieses betrifft sowohl die Ausbaustandards (Abbau der Diskrepanz zwischen ober- und unterirdischen Strecken, eine verstärkte Betonung betrieblicher gegenüber baulichen Maßnahmen), wie auch Fahrzeuge (Komfort, Behindertenfreundlichkeit etc.), städtebauliche Integration der Anlagen etc..

Wir sehen die Gefahr, daß die in ihrer Gesamtheit sicherlich noch immer als Vorbild geltende Stadtbahn Hannover nach und nach (zumindest in Teilbereichen) von der fortschreitenden Entwicklung in anderen Betrieben "überholt" wird.

Ausdrücklich betonen wir noch einmal unsere Intention, mit all diesen Vorschlägen eine Diskussion anregen zu wollen. Dabei lassen wir uns gern von den Vorteilen anderer Varianten überzeugen...

Abschließend erscheint uns noch der Hinweis auf einen **wesentlichen Punkt wichtig:**

Mehr denn je ist in Hannover ein klares Verkehrskonzept vonnöten. Den Lippenbekenntnissen für eine angebliche Priorität des ÖPNV müssen endlich Taten folgen!

Dieses gilt insbesondere auch im Falle der Umsetzung des von uns geforderten Maßnahmenbündels. Konflikte zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und ÖPNV müßten eindeutig zu Gunsten des ÖPNV gelöst werden. Ein Umgehen von Verkehrsinfarkten durch einen "Underground-Byepass" (wie bisher) wäre ausgeschlossen.

Vorrang für den ÖPNV heißt eben nicht, viel Geld in teure Tunnelprojekte zu stecken, um dann parallel zu den ausgebauten Strecken auch die Bedingungen für den Kfz-Verkehr zu verbessern (Vahrenwalder Straße, Hildesheimer Straße, Weidendam etc.), Parkleitsysteme zu installieren, neue Parkhäuser zu bauen, Beschleunigungsprogramme für den ÖPNV zu verschleppen/zu blockieren etc.

Vorrang heißt, Verbesserungen des ÖPNV mit parallelen Beschränkungsmaßnahmen für den Kfz-Verkehr zu koppeln.

Solche Maßnahmen sind im übrigen in der Bevölkerung durchaus mehrheitsfähig - und das nicht nur in Zürich!

Erst dieses führt zu einer spürbaren und notwendigen Verbesserung der Lebensbedingungen in der Stadt.

Bei einer weiterhin konzeptionslosen Verkehrspolitik wird es auch durch einen teuren Ausbau des ÖPNV nicht möglich sein, deutliche umweltpolitische Akzente zu setzen.

Der teure Luxus von Parallelinvestitionen der konkurrierenden Verkehrsmittel ÖPNV und motorisierter Individualverkehr (MIV) wird - im Gegenteil - durch die Vorprogrammierung eines kontinuierlichen Fahrgastrückgangs die Weichen zur Fahrt in die "Todesspirale" des ÖPNV stellen!

Die Verbesserung des ÖPNV ist kein Selbstzweck, die enormen investierten Mittel sollten einen entsprechenden Nutzen bringen.

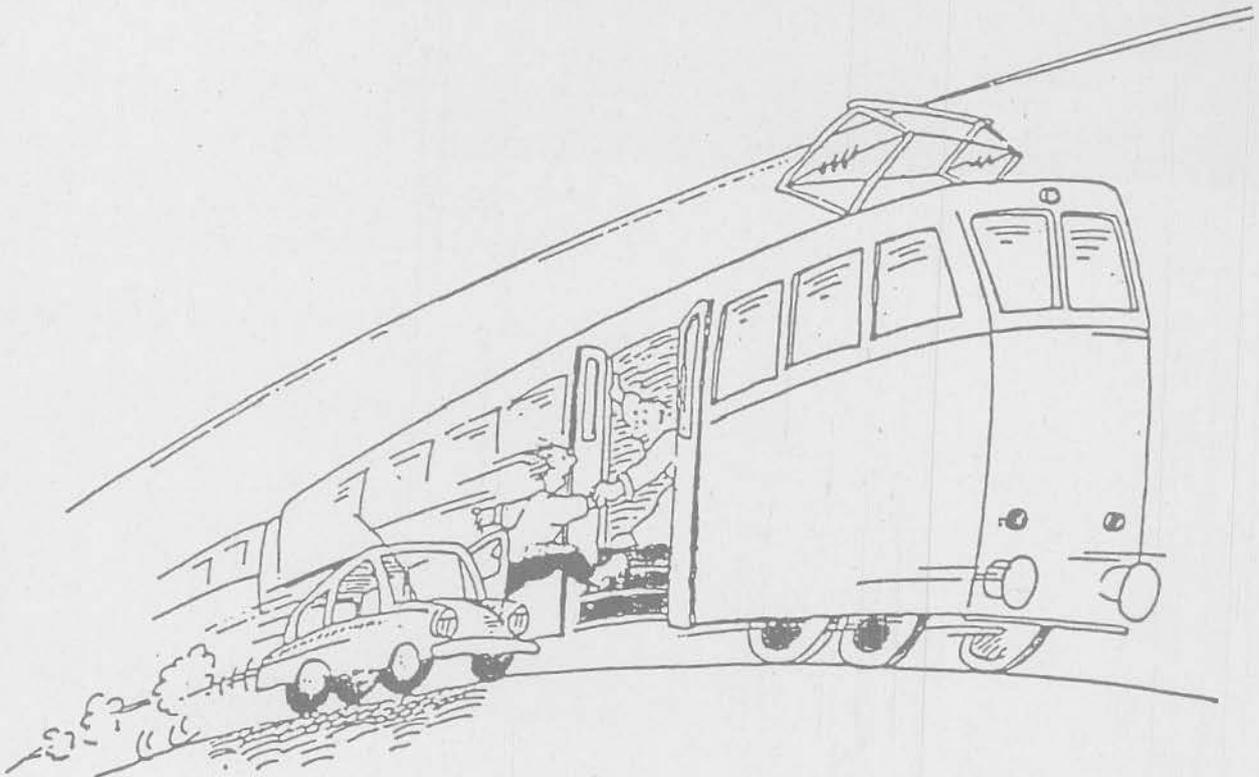
Aufgabe der nächsten Jahre kann daher nicht eine defensive ÖPNV-Politik sein, die sich auf eine Begrenzung des "Defizits" und des Fahrgastverlustes beschränkt.

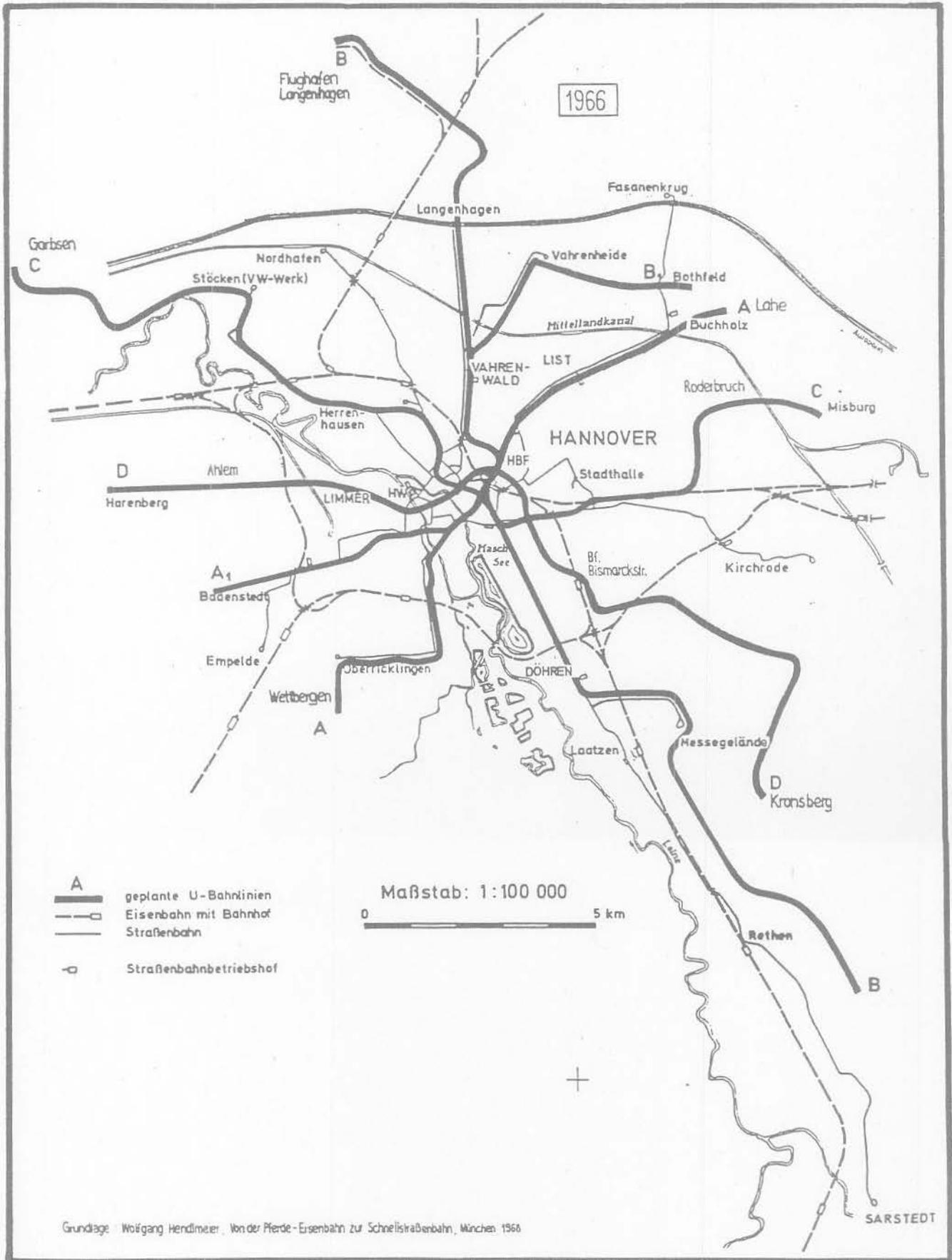
Gefordert ist eine offensive Strategie, die Bestandteil einer klaren städtischen Verkehrspolitik ist: Vorrang für die umweltfreundlichen, sozial gerechten und stadtverträglichen Verkehrsarten!

Getreu dem Motto der Züricher Verkehrsbetriebe: "Wo wir fahren, lebt Zürich"...

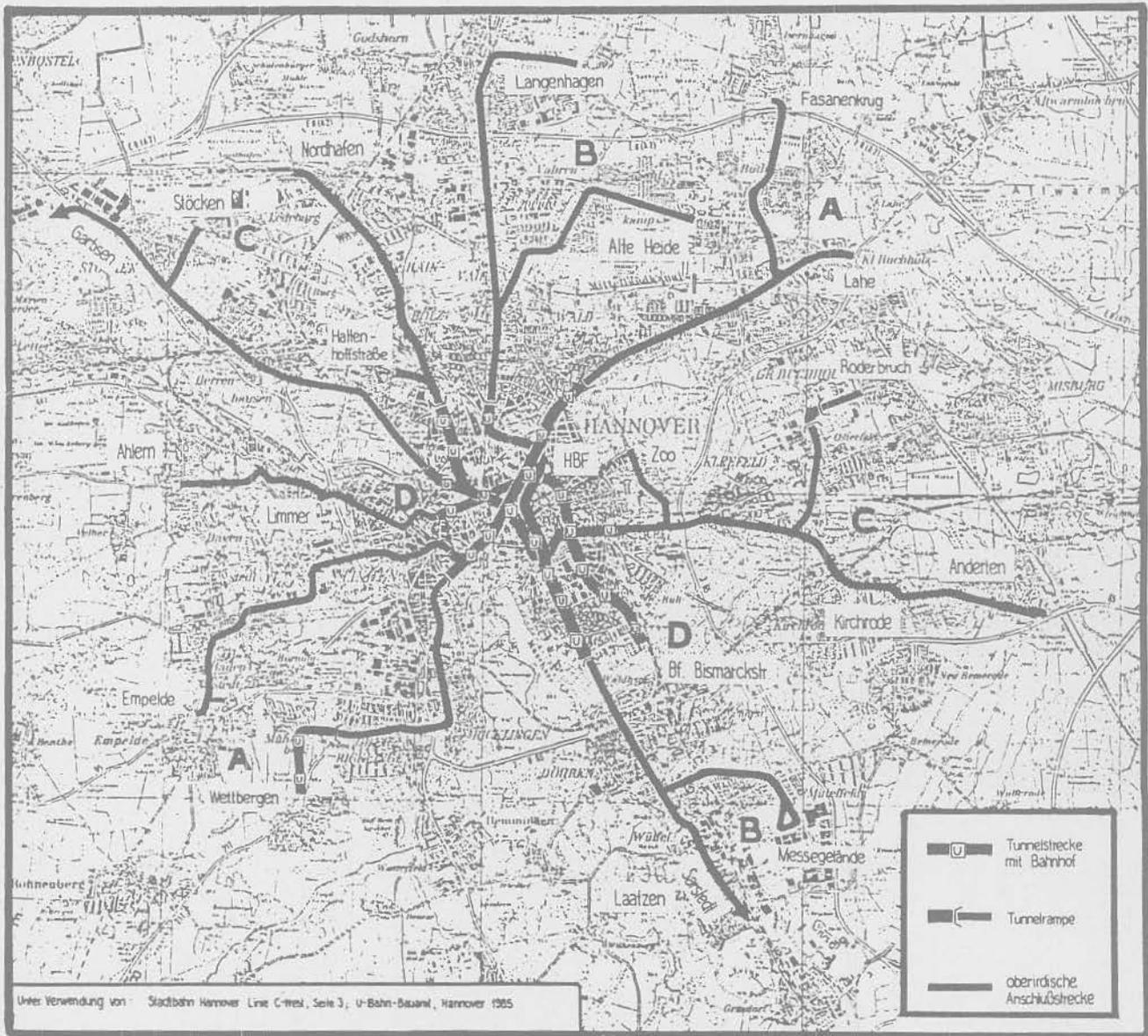
In diesem Sinne wünschen wir der Stadtbahn Hannover eine gute und erfolgreiche Fahrt in das Jahr 2000.

Es gilt, an die Erfolge der Vergangenheit anzuknüpfen!



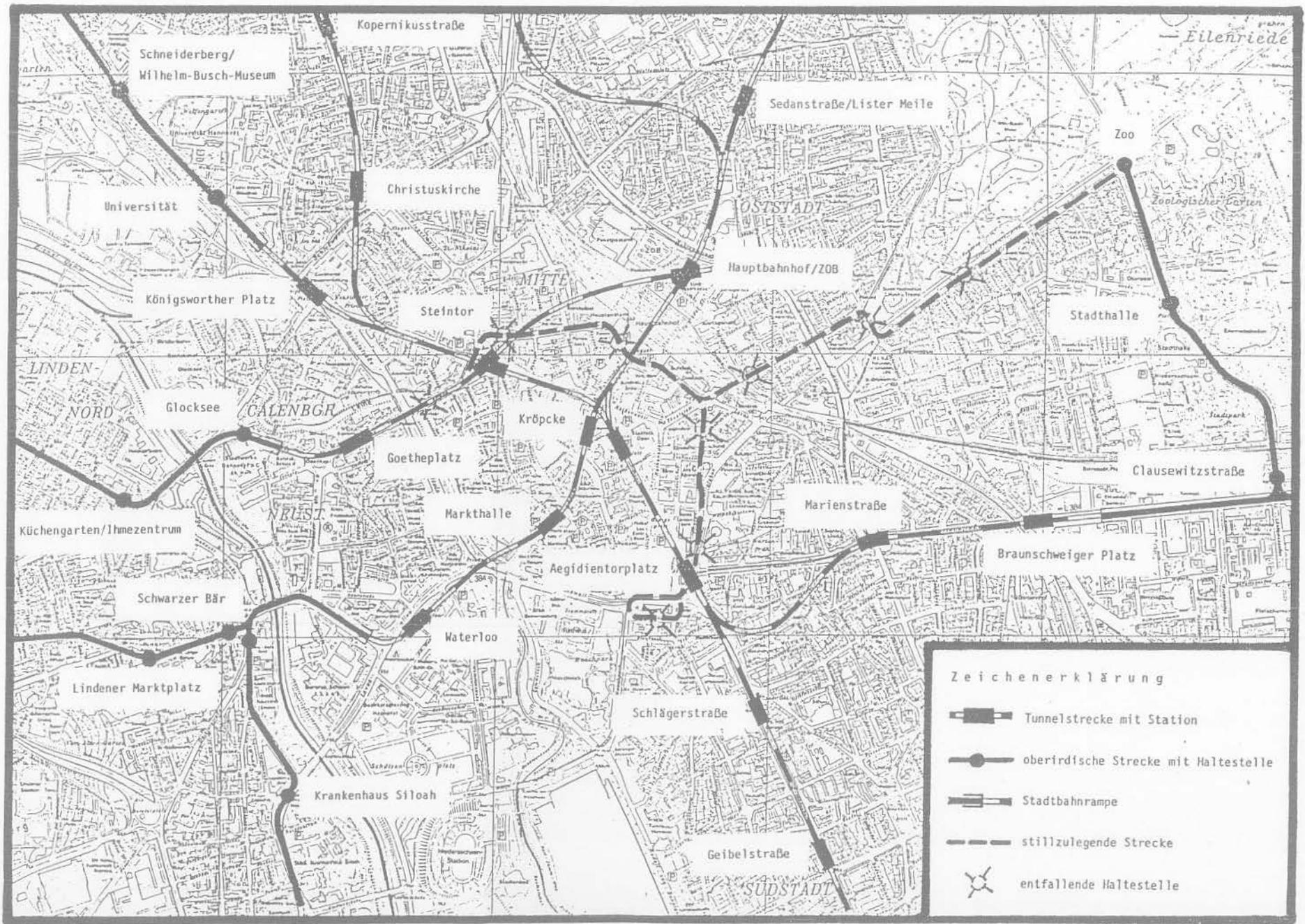


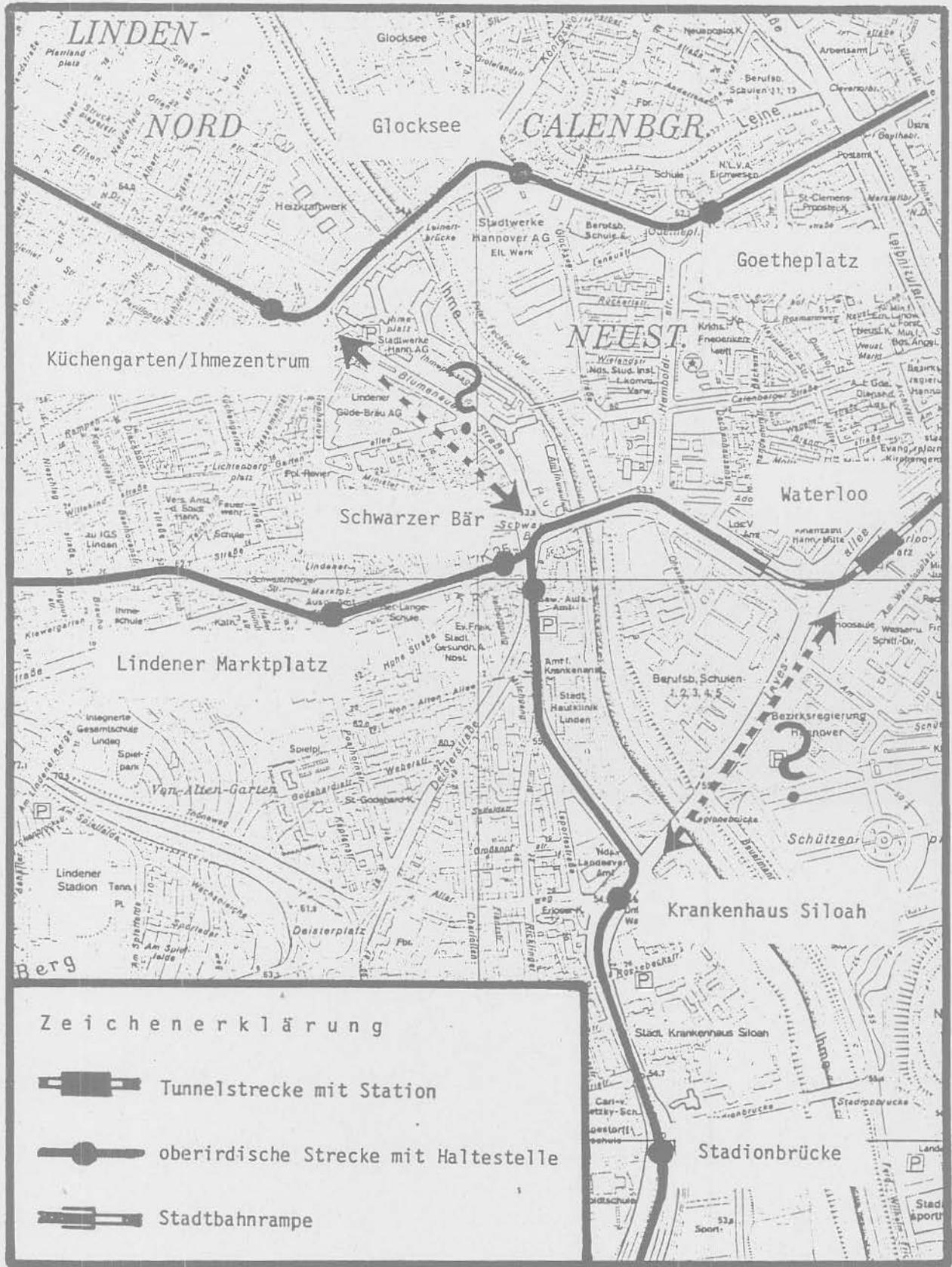
Anlage 1: U-Bahn-Zielnetz



Anlage 2: Stadtbahn-Zielnetz

Anlage 3: Stillzuliegende Straßenbahnstrecken

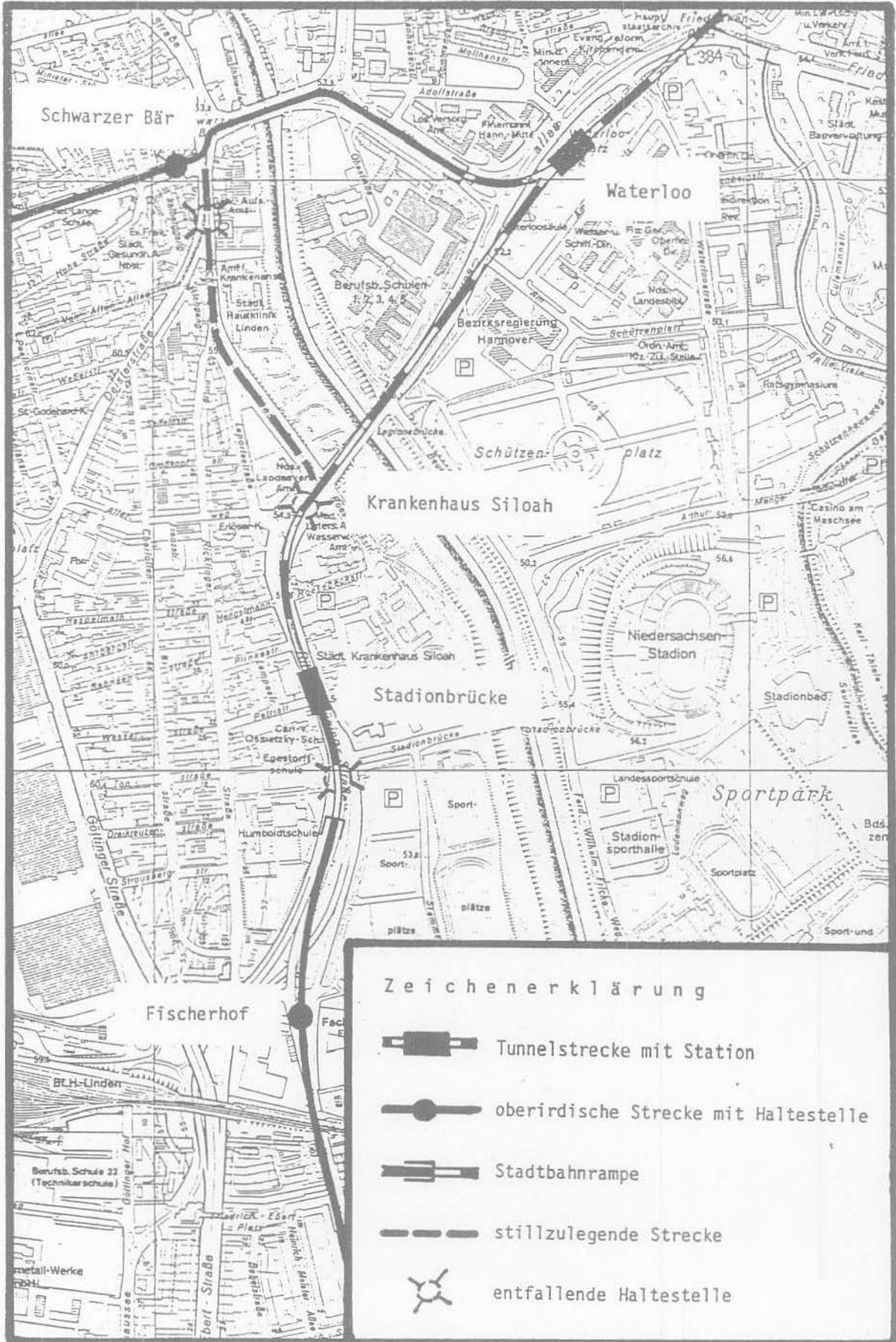




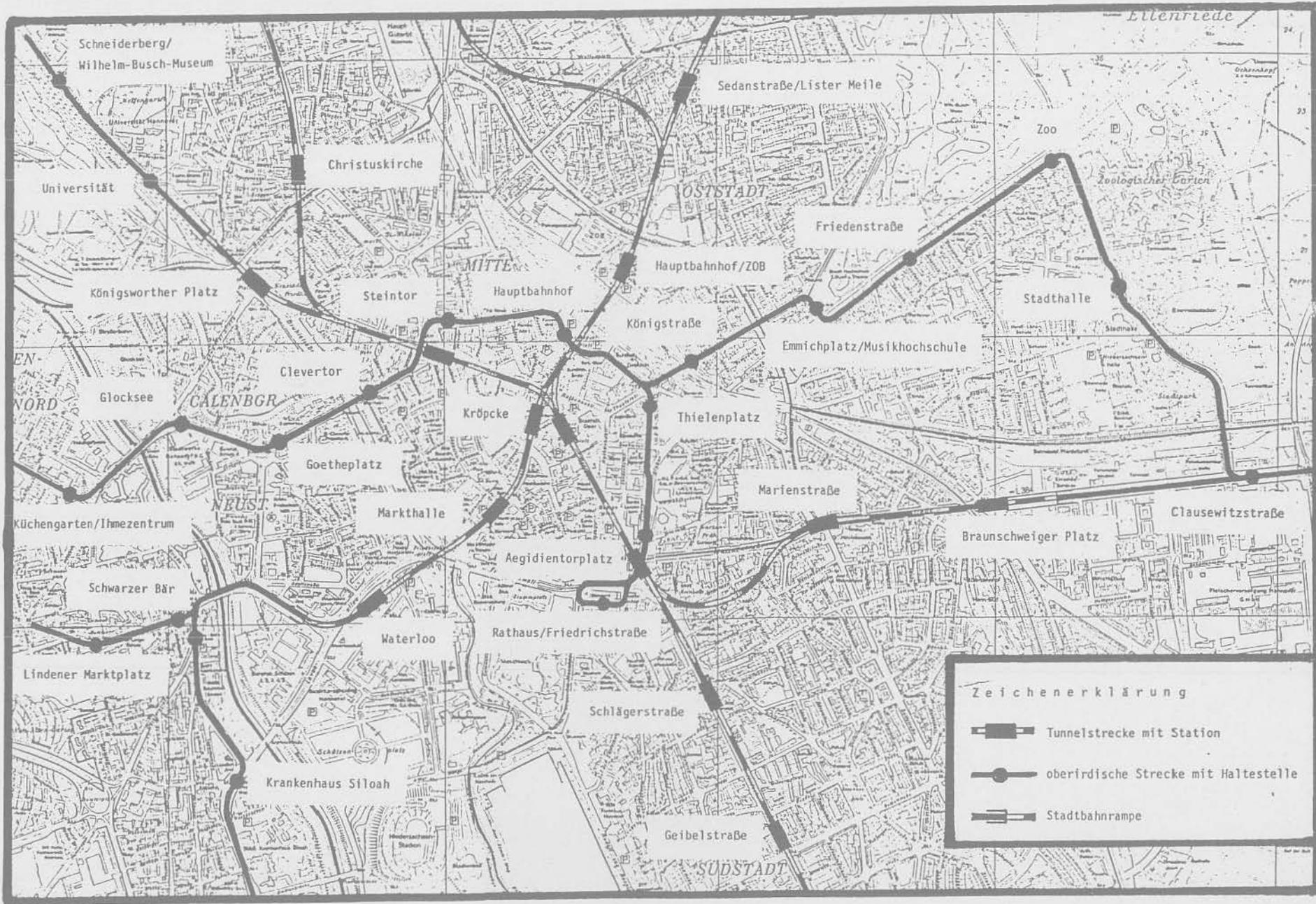
Zeichenerklärung

-  Tunnelstrecke mit Station
-  oberirdische Strecke mit Haltestelle
-  Stadtbahnrampe

Anlage 4: Streckennetz Linden



Anlage 5: Verlängerung des A-Tunnels bis zur Kaisergabel

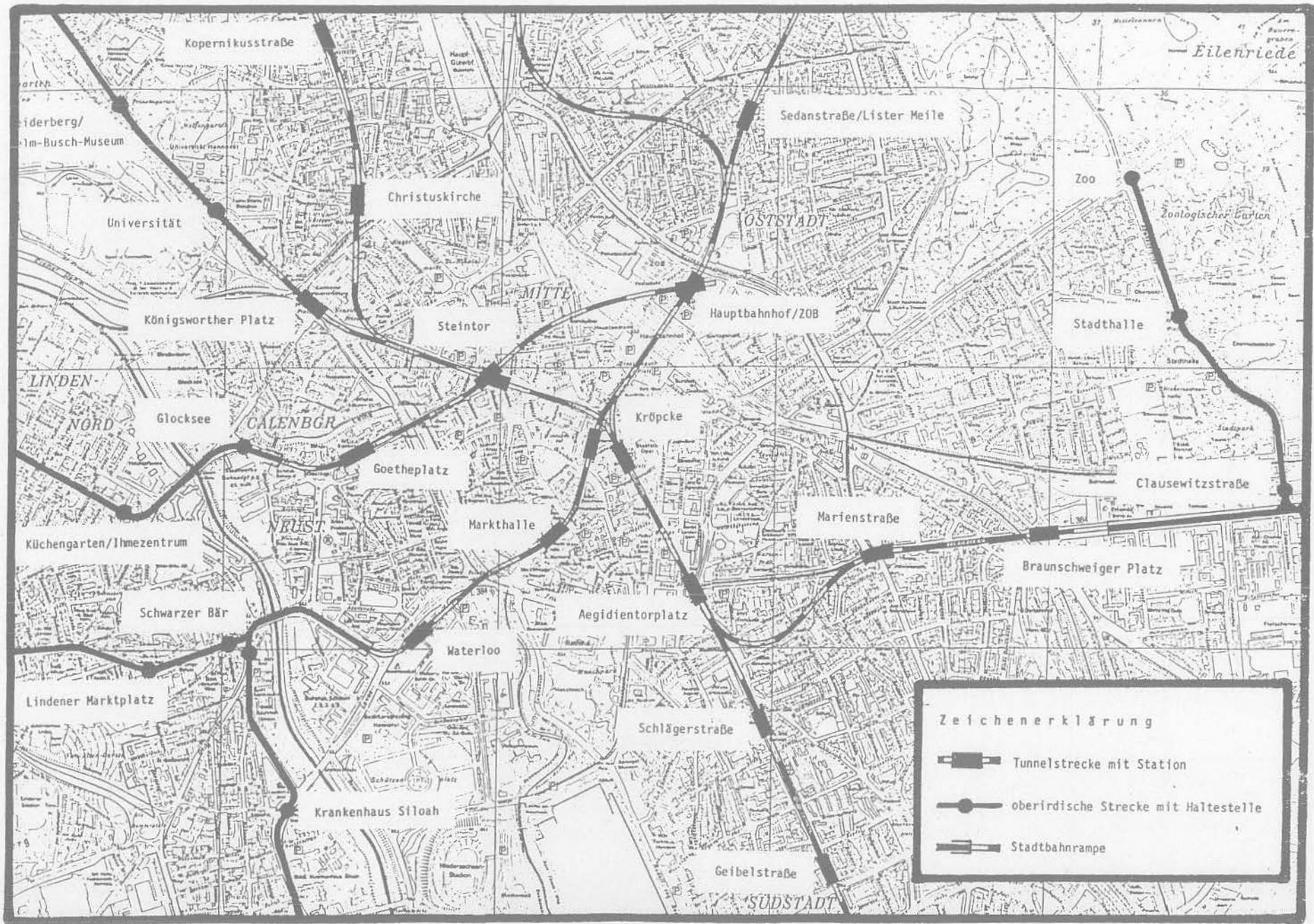


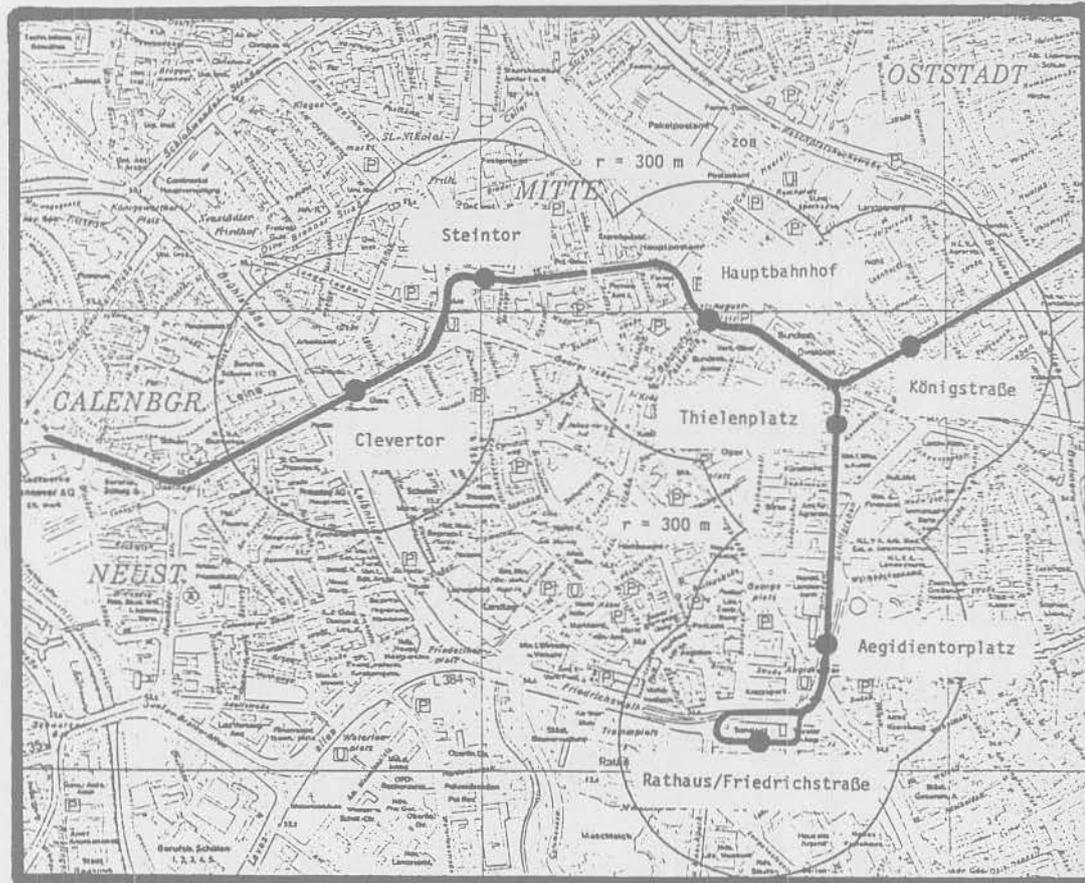
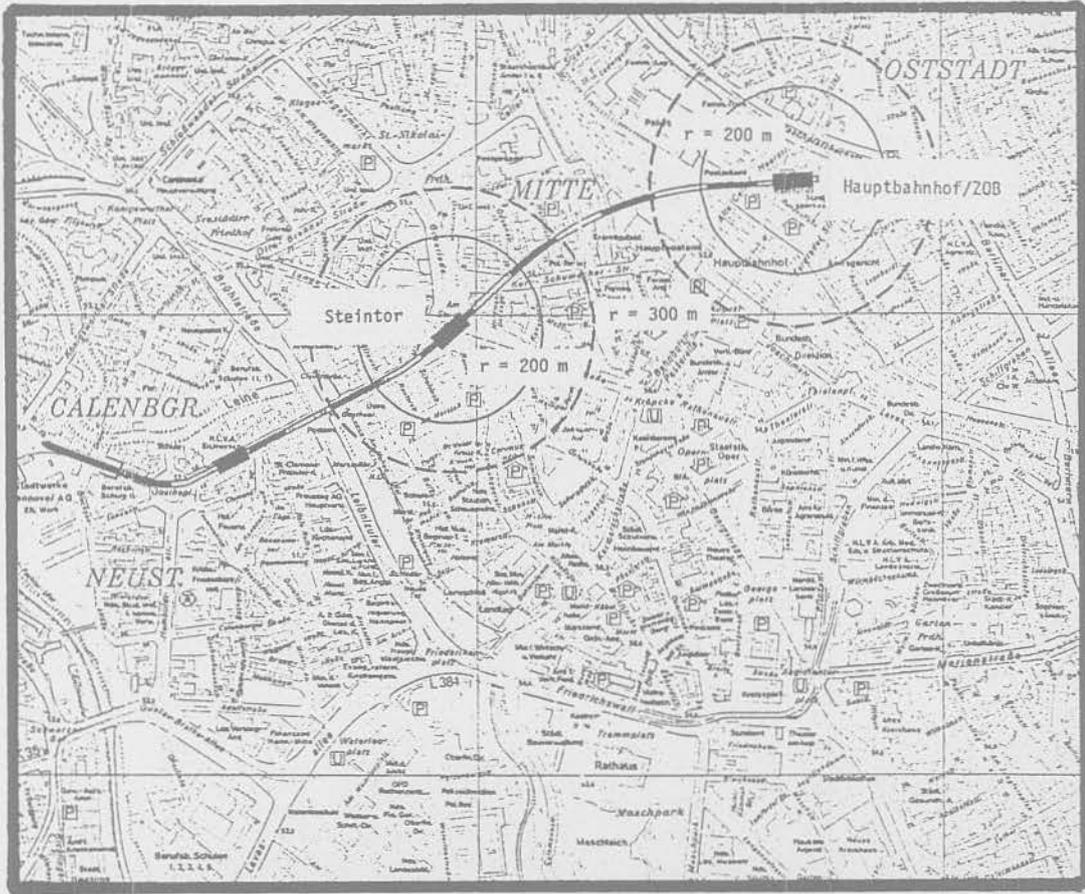
Zeichenerklärung

- Tunnelstrecke mit Station
- oberirdische Strecke mit Haltestelle
- Stadtbahnrampe

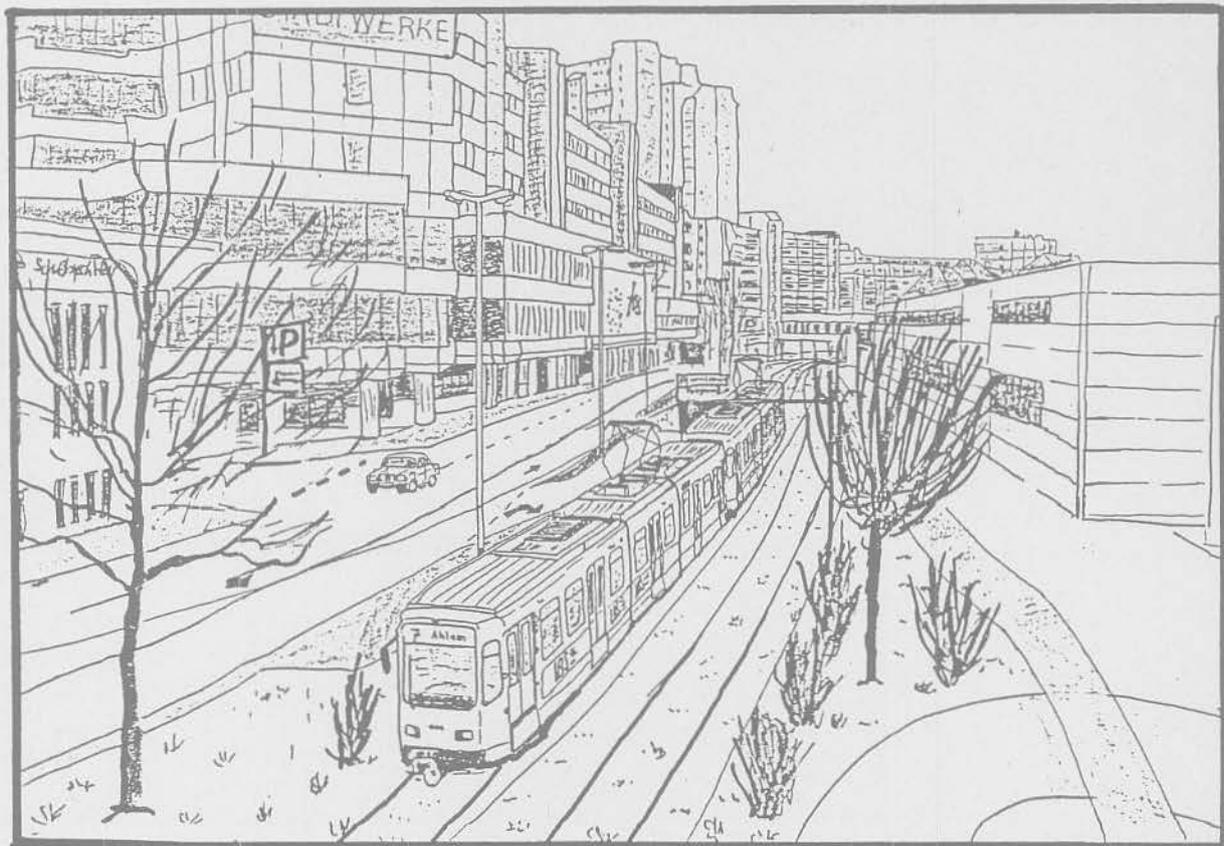
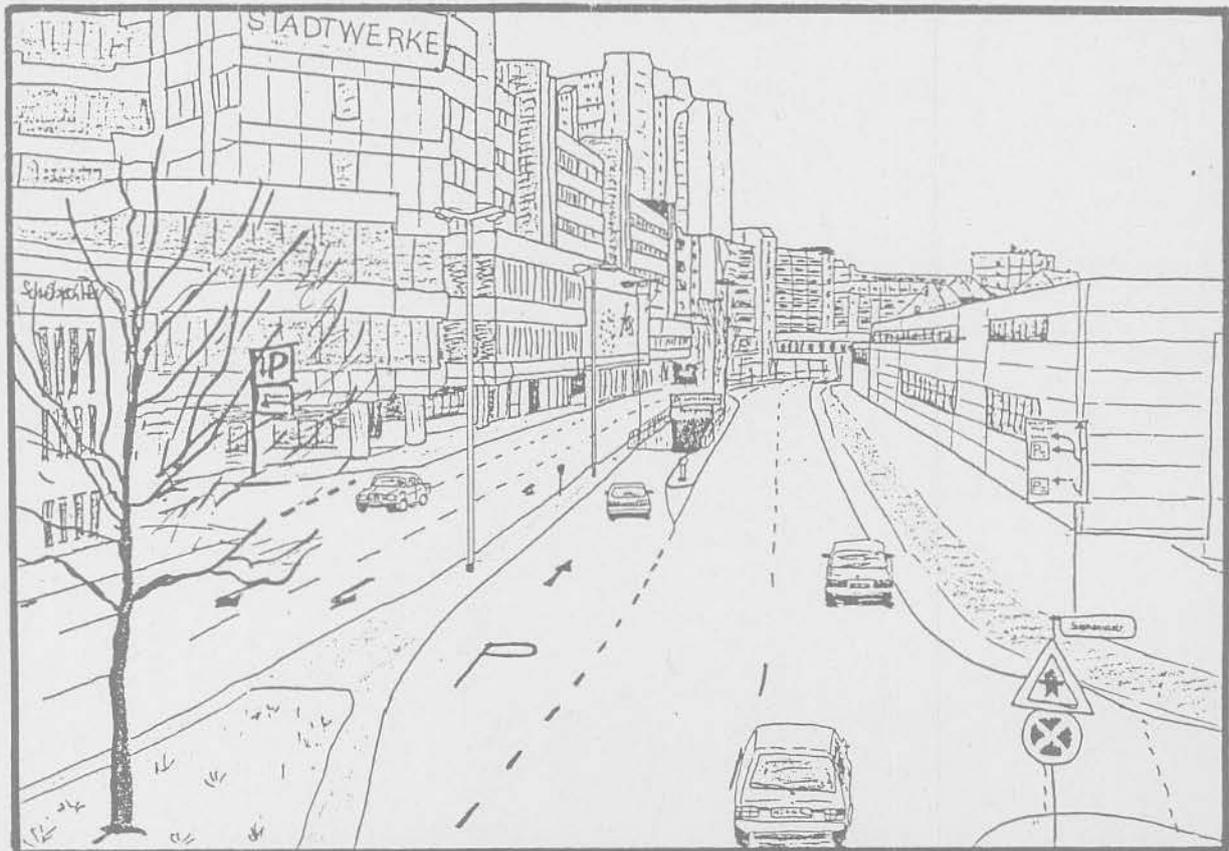
Anlage 6: Streckennetz 1993

Anlage 7: Streckennetz nach Bau des D-Tunnels

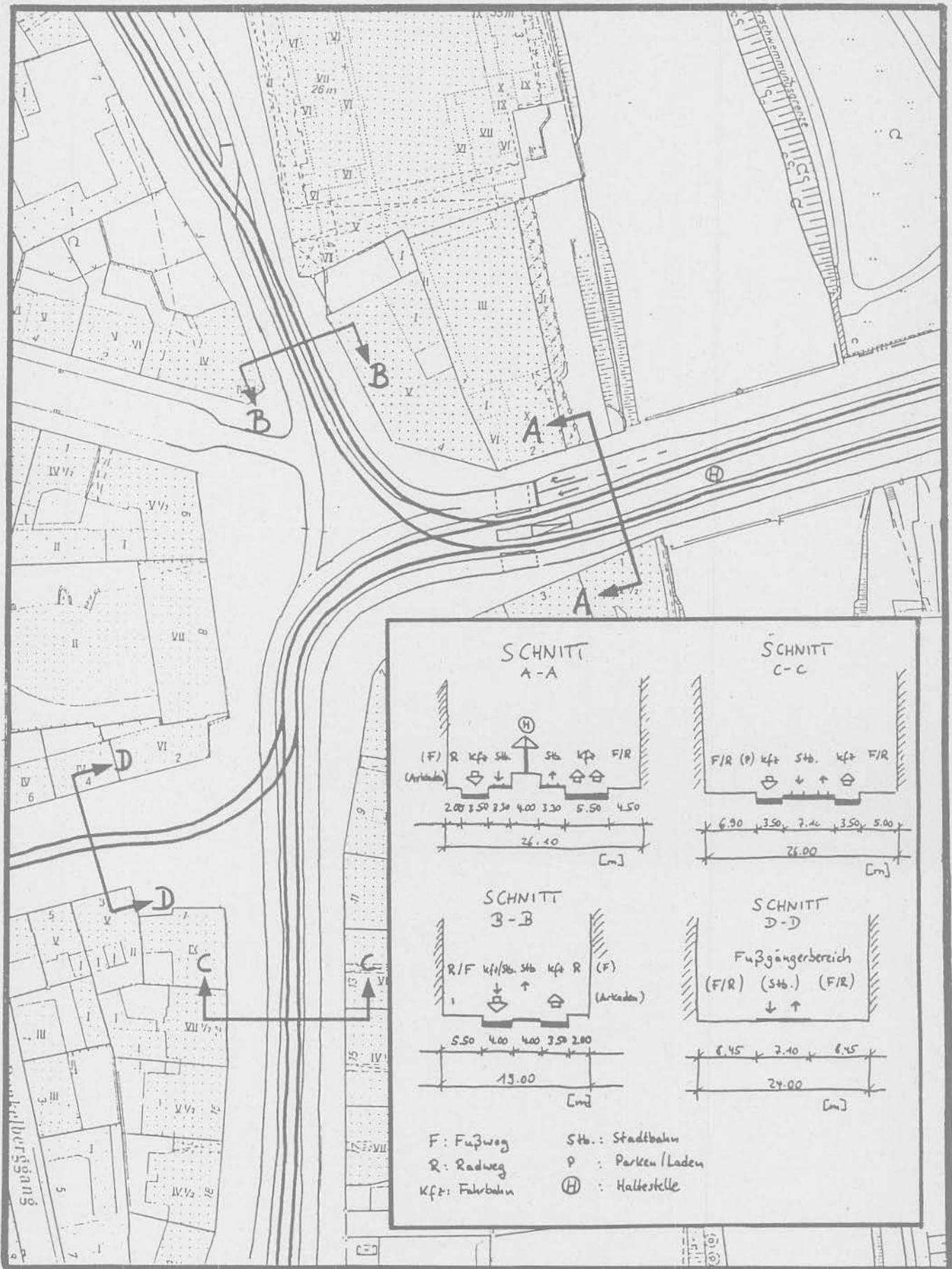




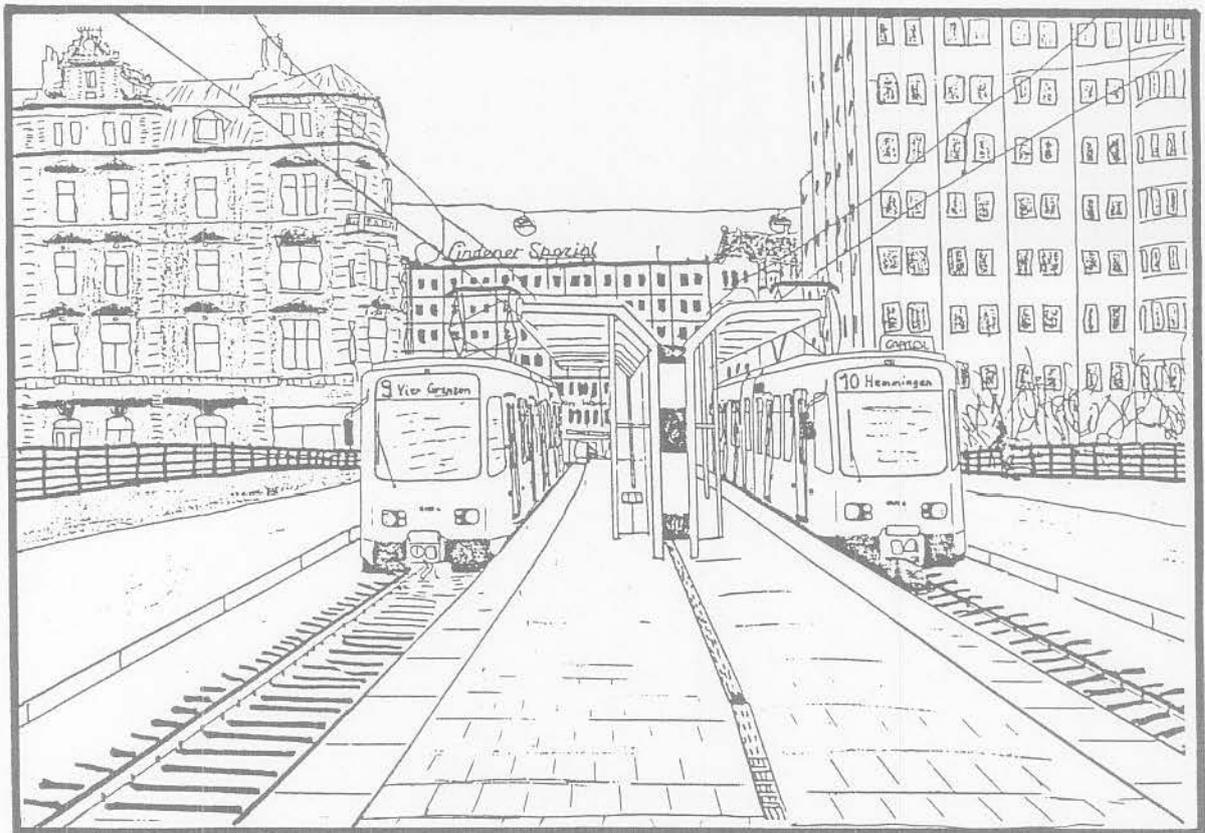
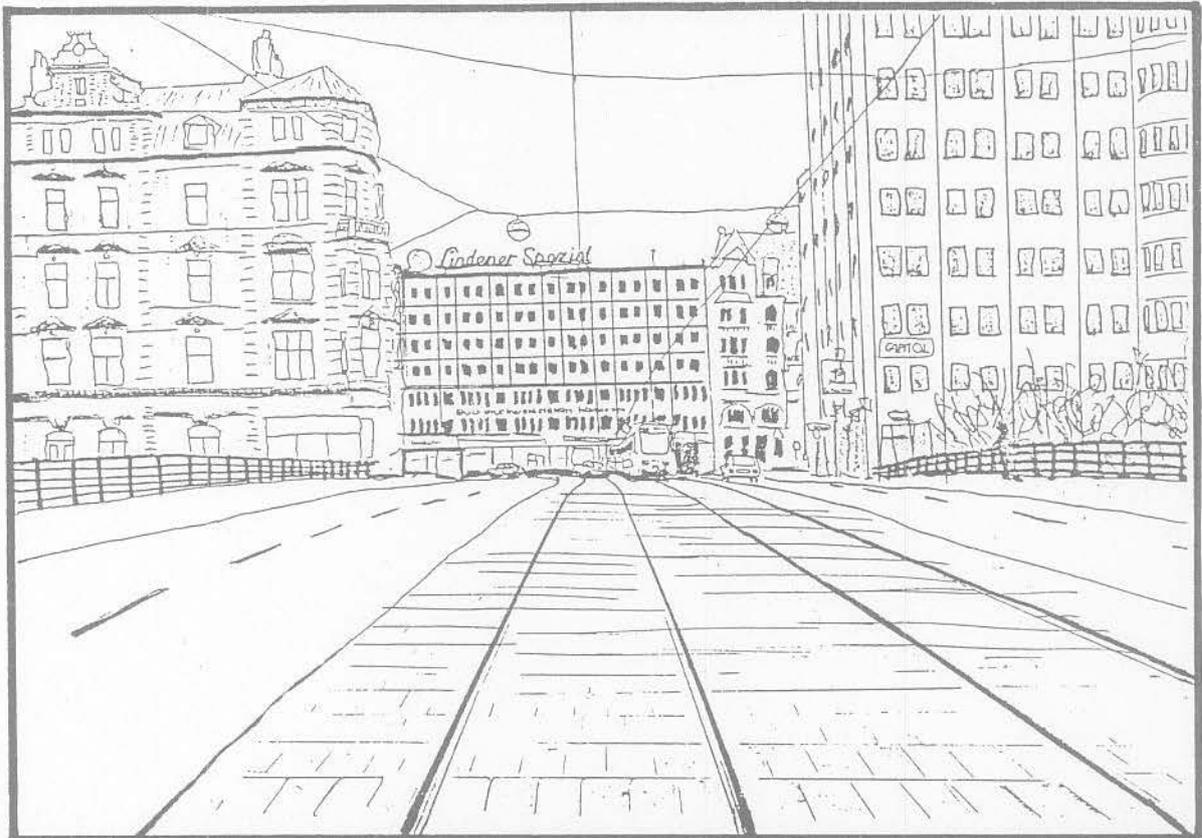
Anlage 8: Einzugsradien von D-Tunnel und oberirdischer Strecke



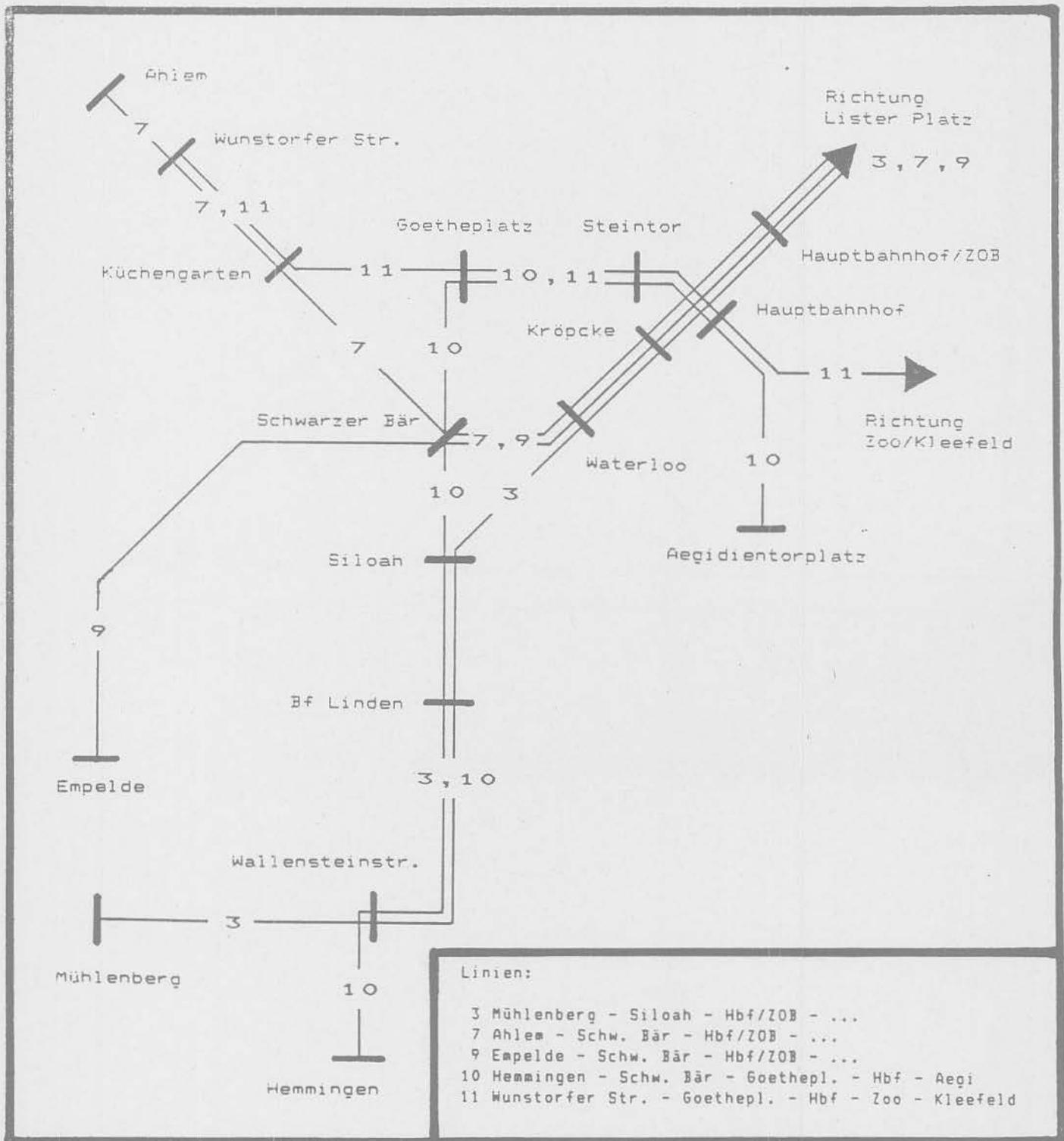
Anlage 9B: Neubaustrecke Blumenauer Straße (Bildmontage)



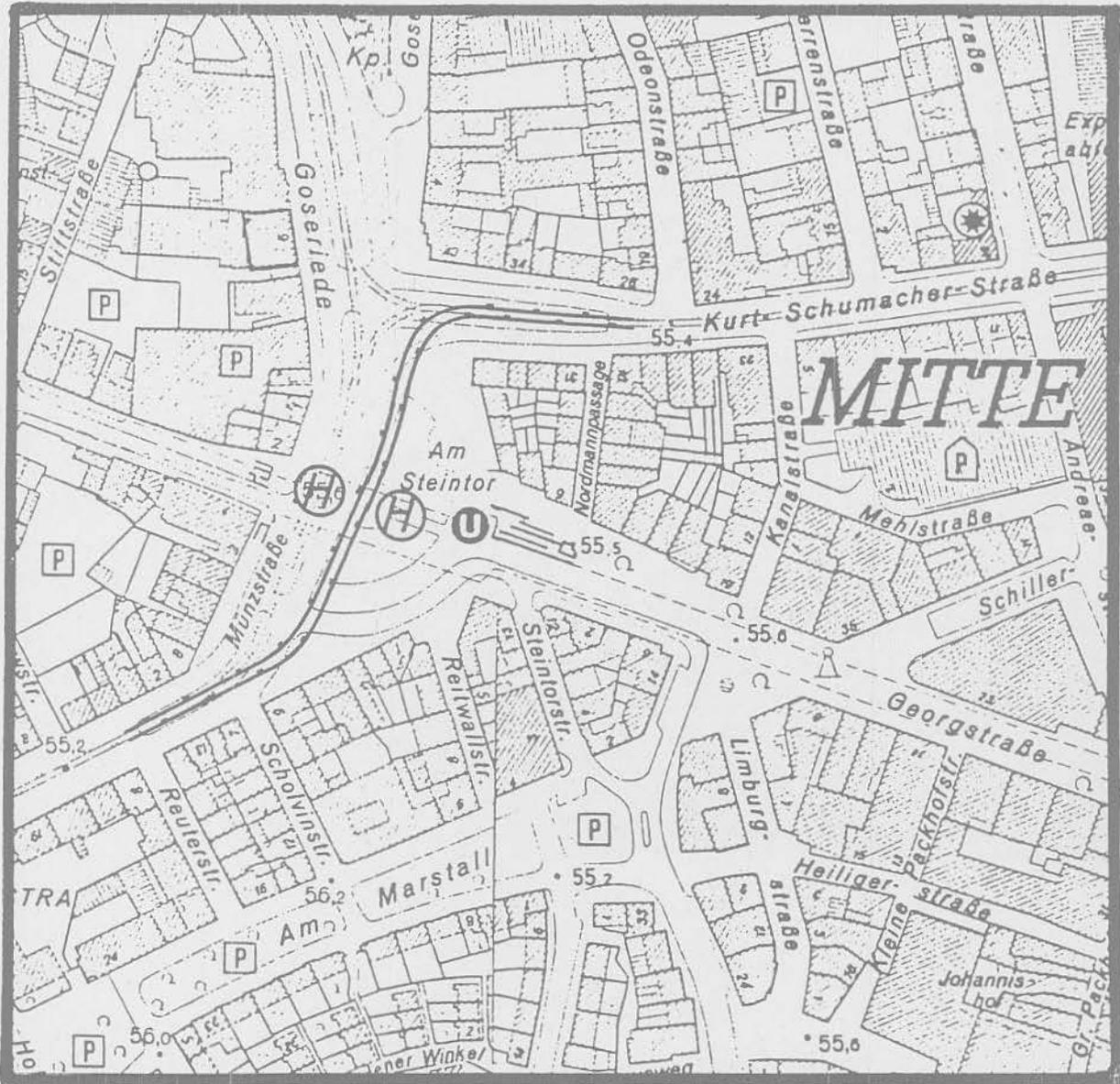
Anlage 11A: Schwarzer Bär: Umbaukonzept (Prinzipiskizze)



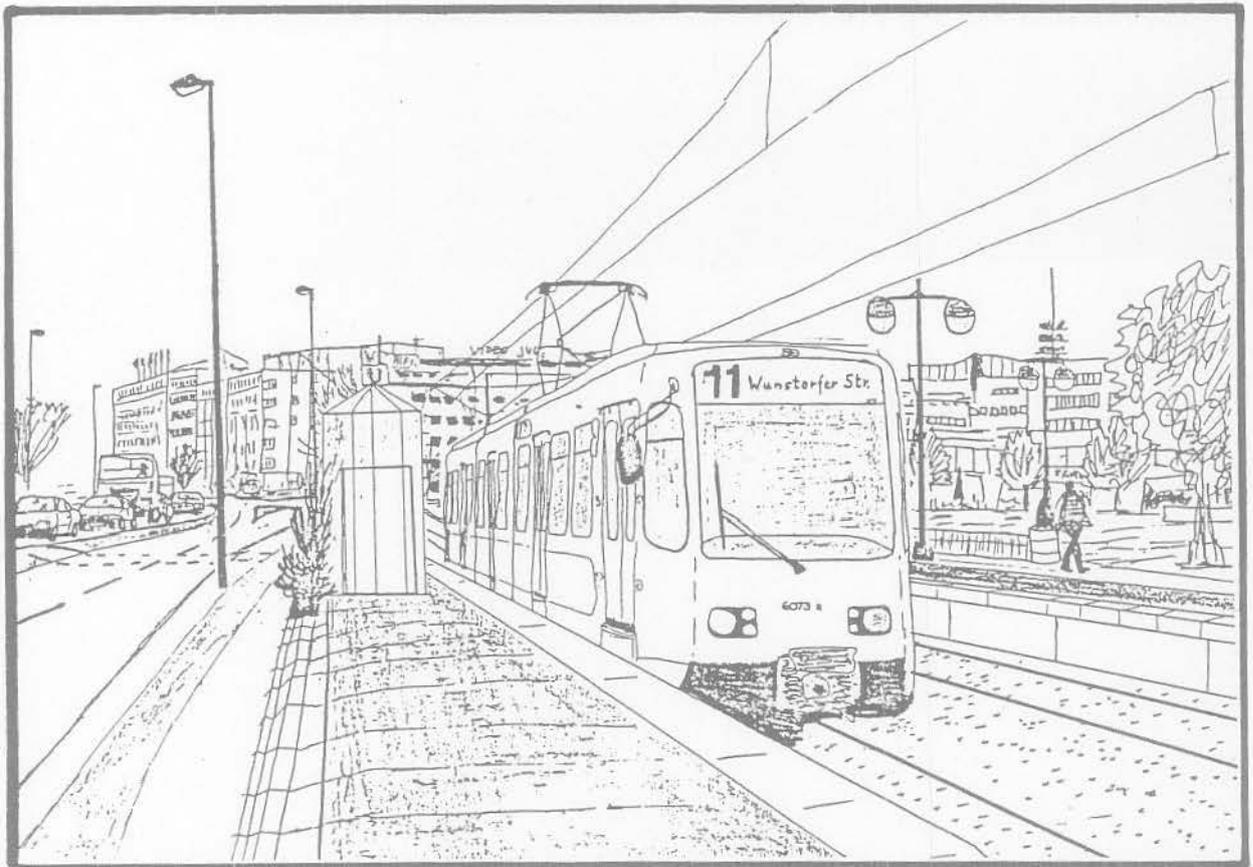
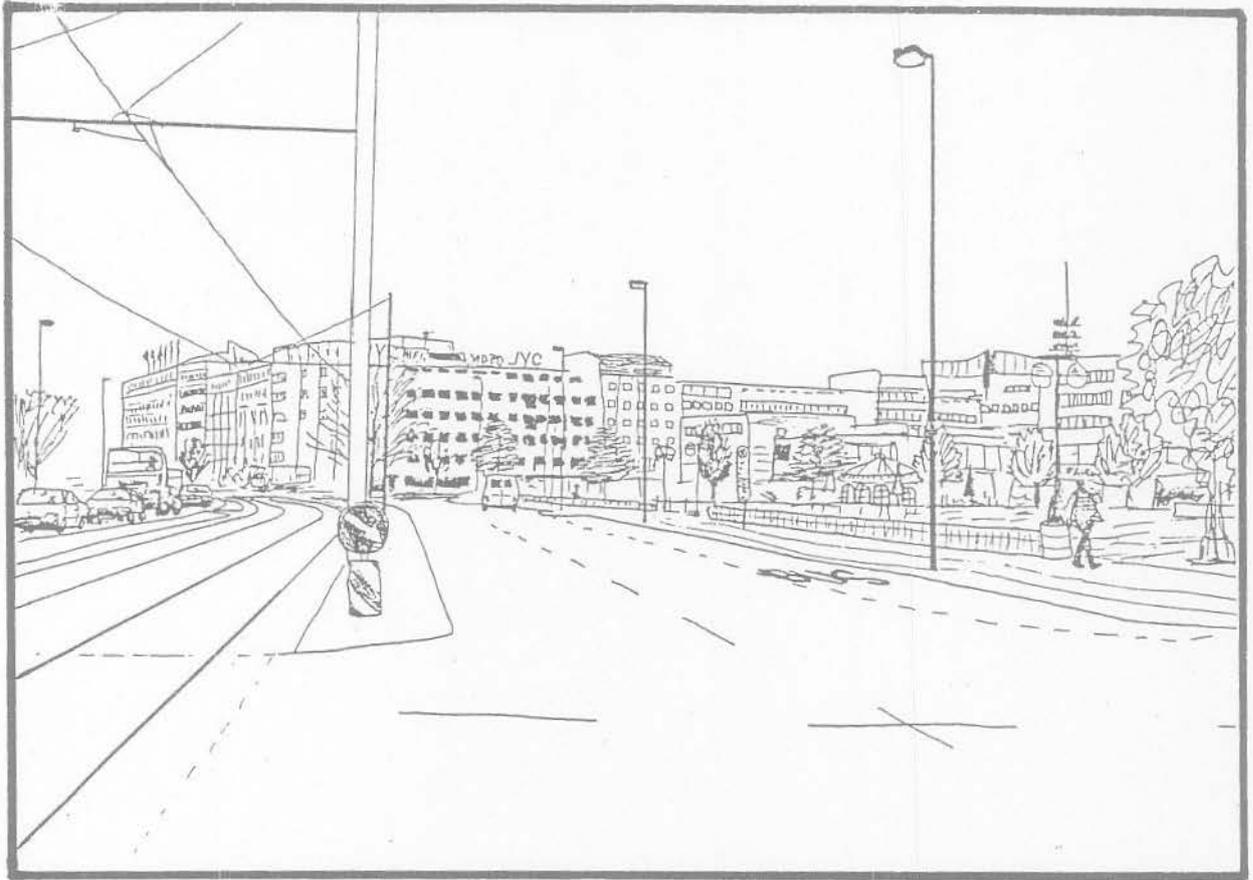
Anlage 11B: Schwarzer Bär: Umbaukonzept (Bildmontage)



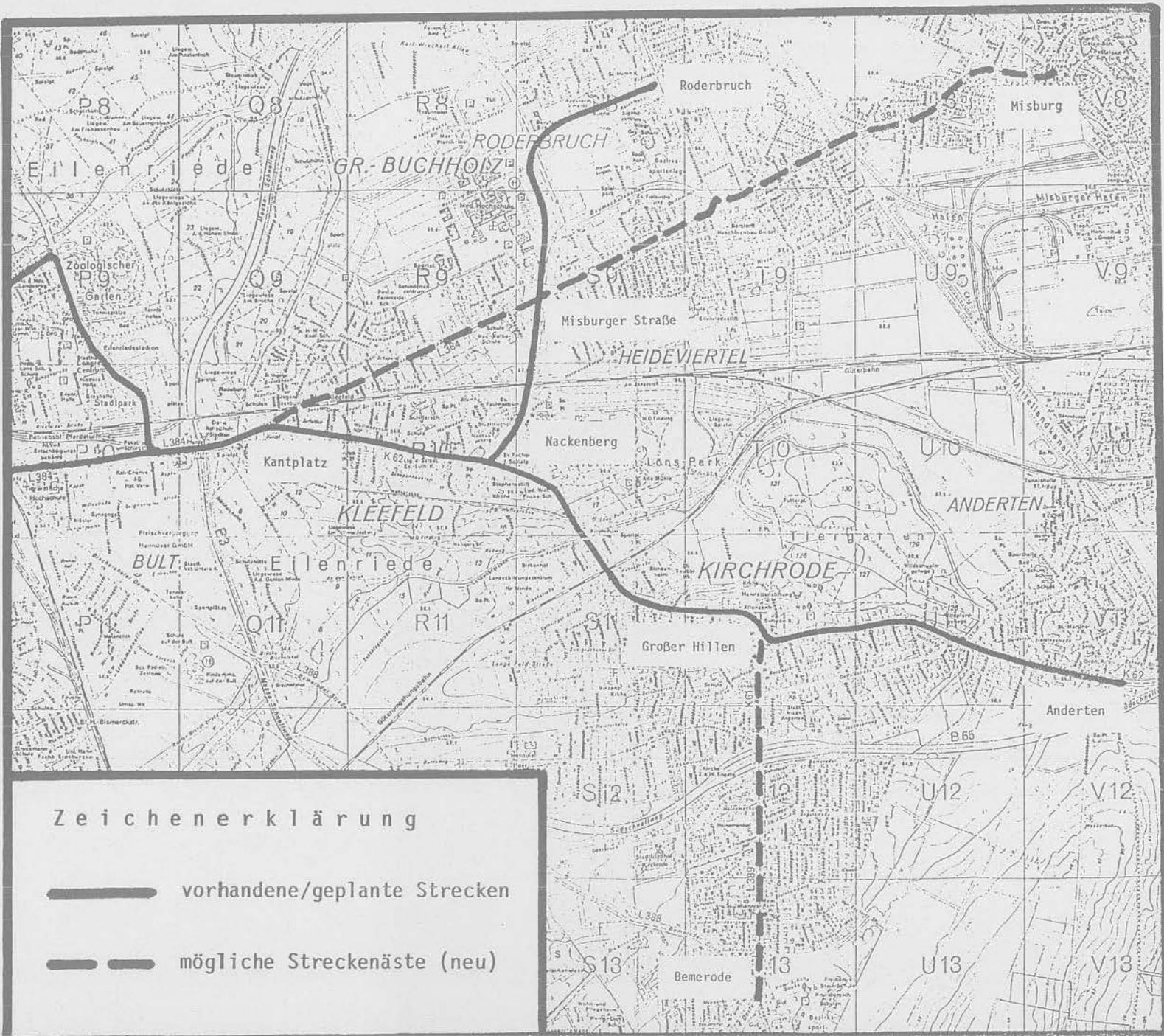
Anlage 12: Liniennetz-Konzept



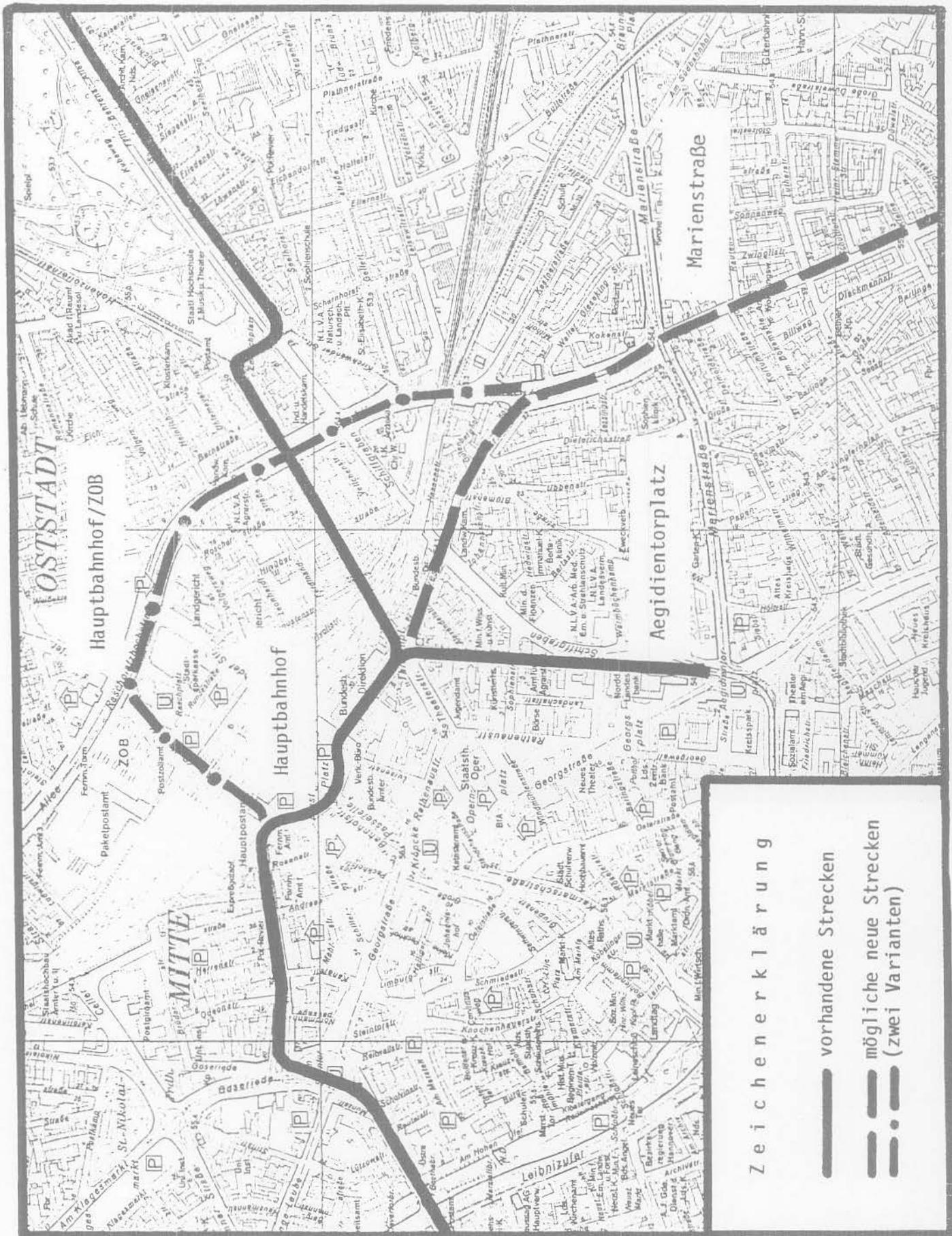
Anlage 14A: Verlegung der Haltestelle Steintor (Prinzipiskizze)



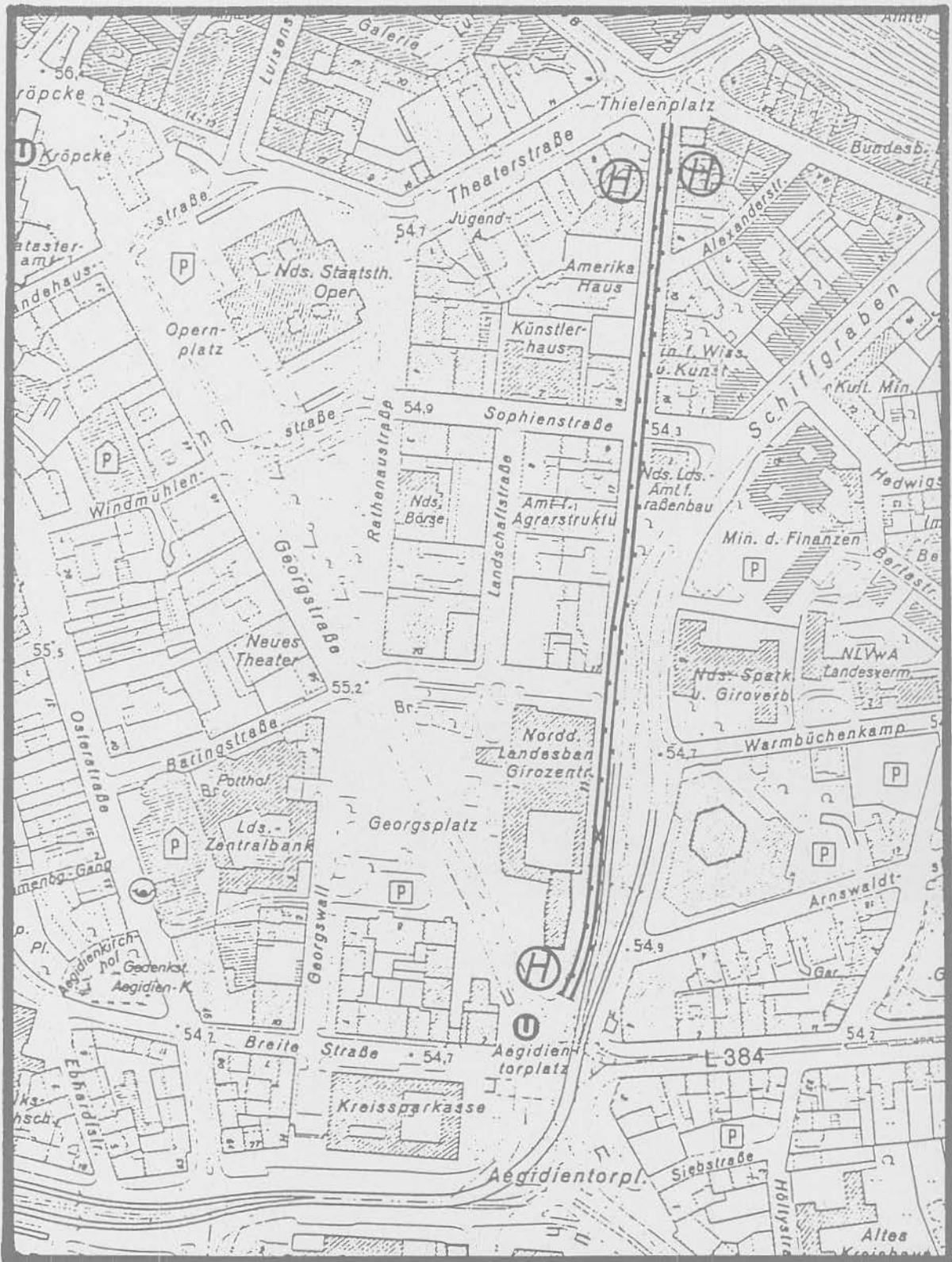
Anlage 14B: Verlegung der Haltestelle Steintor (Bildmontage)



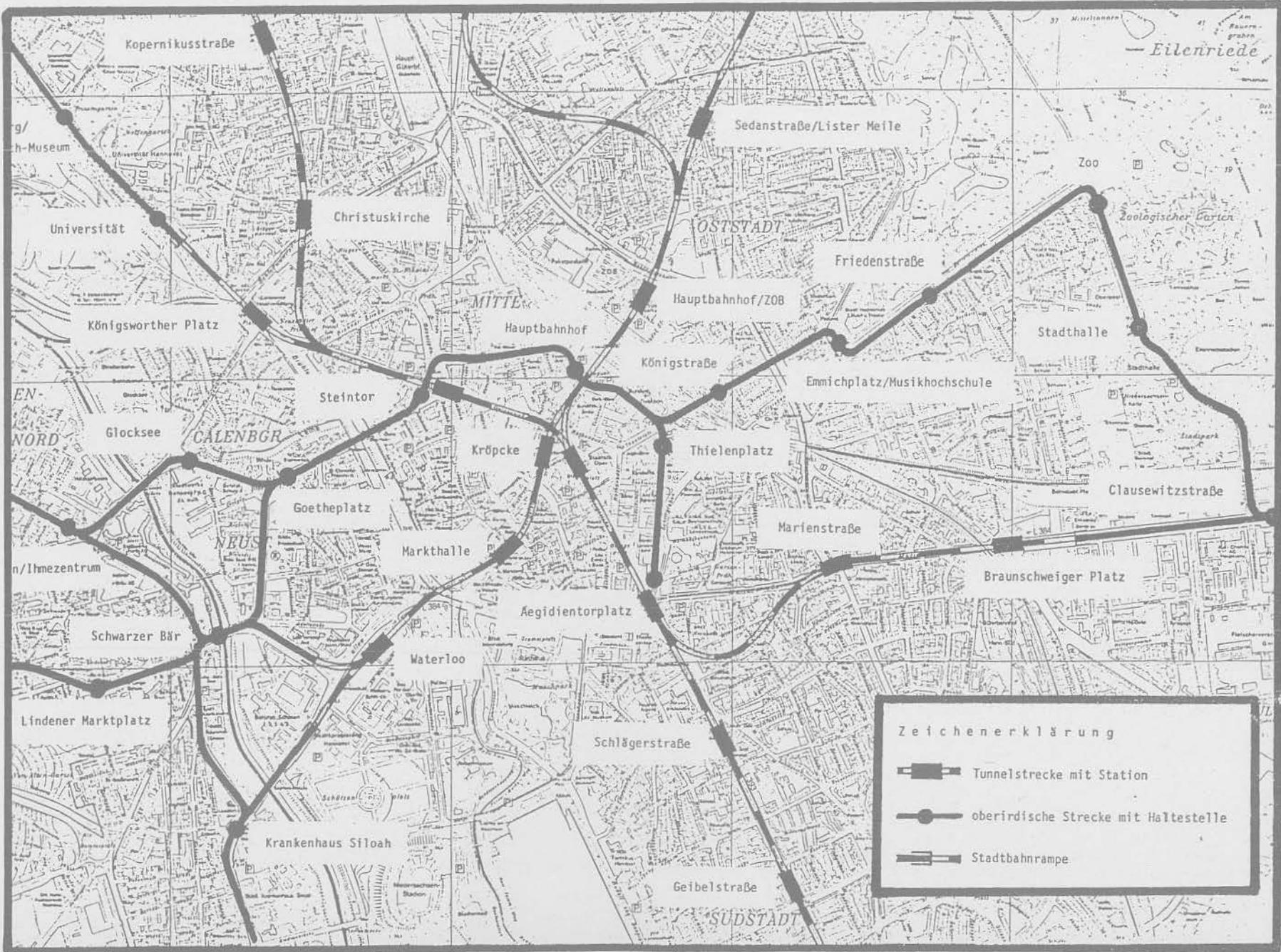
Anlage 15: Mögliche Streckenäste der C-Ost



Anlage 16: Mögliche Streckenführungen oberirdischer Stadtbahnlinien



Anlage 17: Konzept Prinzenstraße



Anlage 18: Streckennetz-Konzept für die Innenstadt

Wer ist die BiU?

Am 25. April 1971 wurde die Bürgerinitiative Umweltschutz (BiU) in Hannover gegründet. Das Ziel: die Zerstörung unseres Lebensraumes mit demokratischen Mitteln zu bekämpfen, um nicht nur uns, sondern auch unseren Kindern eine lebenswerte Umwelt zu erhalten. Diesem Ziel opfern wir seither einen großen Teil unserer Freizeit und so manche Mark.

Die BiU ist ein eingetragener, als gemeinnützig anerkannter Verein. Nicht alle Probleme lassen sich auf kommunaler Ebene lösen; daher hat die BiU 1975 zusammen mit anderen Bürgerinitiativen den Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) gegründet. Die BiU arbeitet im Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU) mit und ist Mitglied in der Gruppe Ökologie und im Öko-Institut Freiburg.

Werden Sie Mitglied! Der Jahresbeitrag beträgt zur Zeit 60 DM, ermäßigt 30 DM.

Unser Domizil ist das Umweltschutz-Zentrum in der Stephanusstraße 25 (Nähe Küchengarten).
Öffnungszeiten: Mo-Do 10-12 und 14-18 Uhr
Fr 10-12 und 14-17 Uhr
Telefon: 44 33 03

Hier treffen sich auch die folgenden BiU-Arbeitskreise:

Ak Weltausstellung	Mi, 14tägig 19.30 Uhr
Ak Abfall	jeden 2. Dienstag 18 Uhr
Ak Energie	nach Absprache
Ak Verkehr	Do 20 Uhr
Ak Wasser	jeden 1. und 3. Mi im Monat 20 Uhr
Einkaufskoop für biol. Lebensmittel	jeden 1. und 3. Do im Monat (Pavillon) 18 Uhr
Gäste:	
VCD	jeden 2. Do im Monat 19.30 Uhr
AG gegen HTR	jeden Mo 18.30 Uhr

Was ist der Arbeitskreis Verkehr?

Unser Ziel ist eine integrierte Verkehrsplanung, die den Belangen aller Verkehrsteilnehmer und denen des Umweltschutzes entspricht. Daher fordern wir den Vorrang für die umweltfreundlichen Verkehrsarten Fußgänger, Rad- und öffentlicher Verkehr und eine Reduzierung des Autoverkehrs.

Trotz einiger durchaus positiver Ansätze in der Verkehrsplanung im Großraum Hannover sehen wir eine sich verstärkende Notwendigkeit nach einer grundlegenden Trendkorrektur in der Verkehrspolitik.

Die bisher verfolgte Linie mit einer scheinbar ausgewogenen Förderung aller Verkehrsarten führt unseres Erachtens in ihrer Konsequenz in die falsche Richtung.

Auch sie hat letztlich ein Ausuferndes des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zur Folge, da dessen Benützung - bei fehlenden Restriktionen - für den einzelnen häufig gewisse Vorteile bietet und so einen Umstieg auf umweltfreundliche und stadtverträgliche Verkehrsmittel verhindert.

Selbst attraktive öffentliche Verkehrsmittel veranlassen daher nur einen Teil der PKW-Fahrer zum Umstieg.

Für die Gesellschaft hätte eine merkliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs jedoch enorme Vorteile, da sich die Lebensqualität für die Gesamtbevölkerung in vielfacher Hinsicht verbessern würde.

Aus diesem Grund erarbeiten wir Alternativplanungen, machen Verbesserungsvorschläge, wehren uns gegen Straßenneu- und -ausbauten, stellen Fahrplananträge etc.

Beispiele aus der letzten Zeit sind:

- Alternativplanung zum Ausbau der Marienstr.
- Verbesserungsvorschläge zum ÜSTRA-Nachtverkehr (führte u.a. zur Einführung des Nachtsternverkehrs von Freitag auf Sonnabend)
- Stellungnahme zum Regionalen Raumordnungsprogramm des Zweckverbandes Großraum Hannover
- Vorschlag für die Neugestaltung des Liniennetzes der Stadtbahn
- Vorschläge für eine Verbesserung der Situation an der Pferdeturmkreuzung
- Veranstaltung eines Seminars mit Vorträgen und Diskussionen zur Verkehrsplanung/-politik.

InteressentInnen - vor allem mit "leichten" fachlichen Vorkenntnissen - sind herzlich willkommen.
Treffen: Donnerstags 20 Uhr im Umweltschutzzentrum