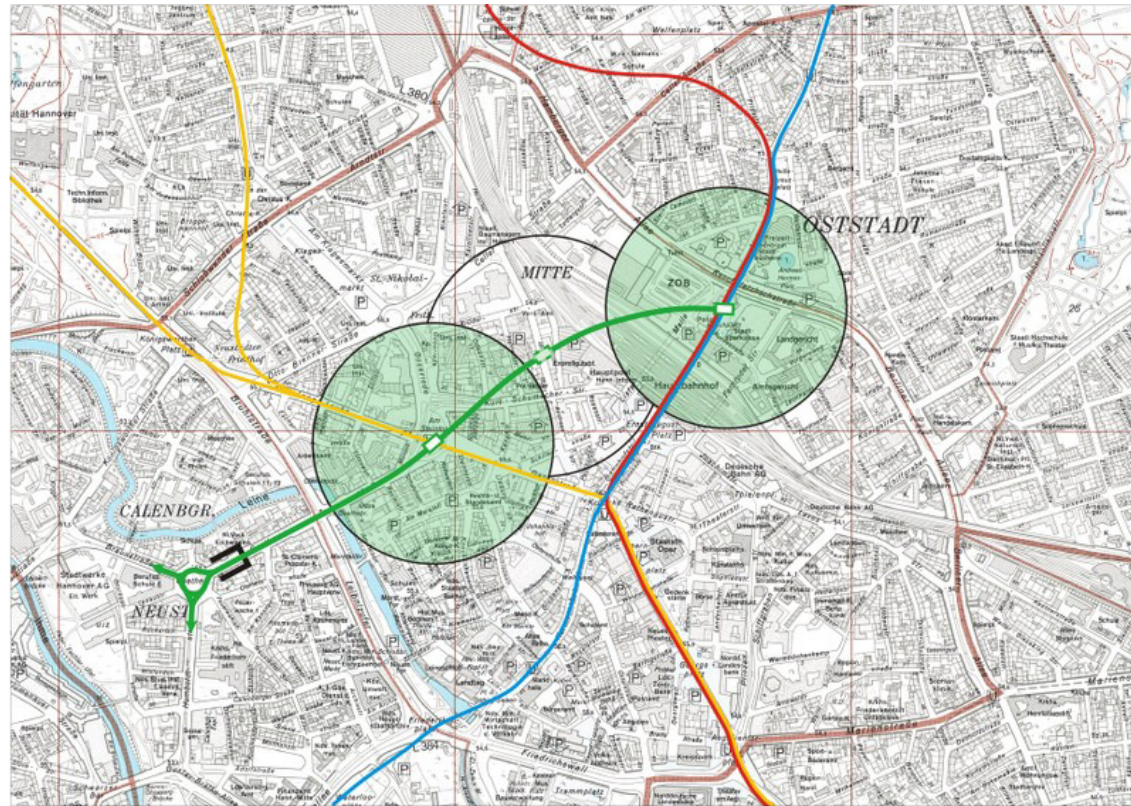


**Die oberirdische D-Strecke –**

**gute Lösung für den ÖPNV und  
die vielfältigen Probleme in der  
Innenstadt**

---

# Schlechte Erschließung der City durch den D-Tunnel



Darstellung der innerhalb von 5 Minuten zu Fuß erreichbaren Gebiete

# Konzeptionelle Nachteile des D-Tunnels

---



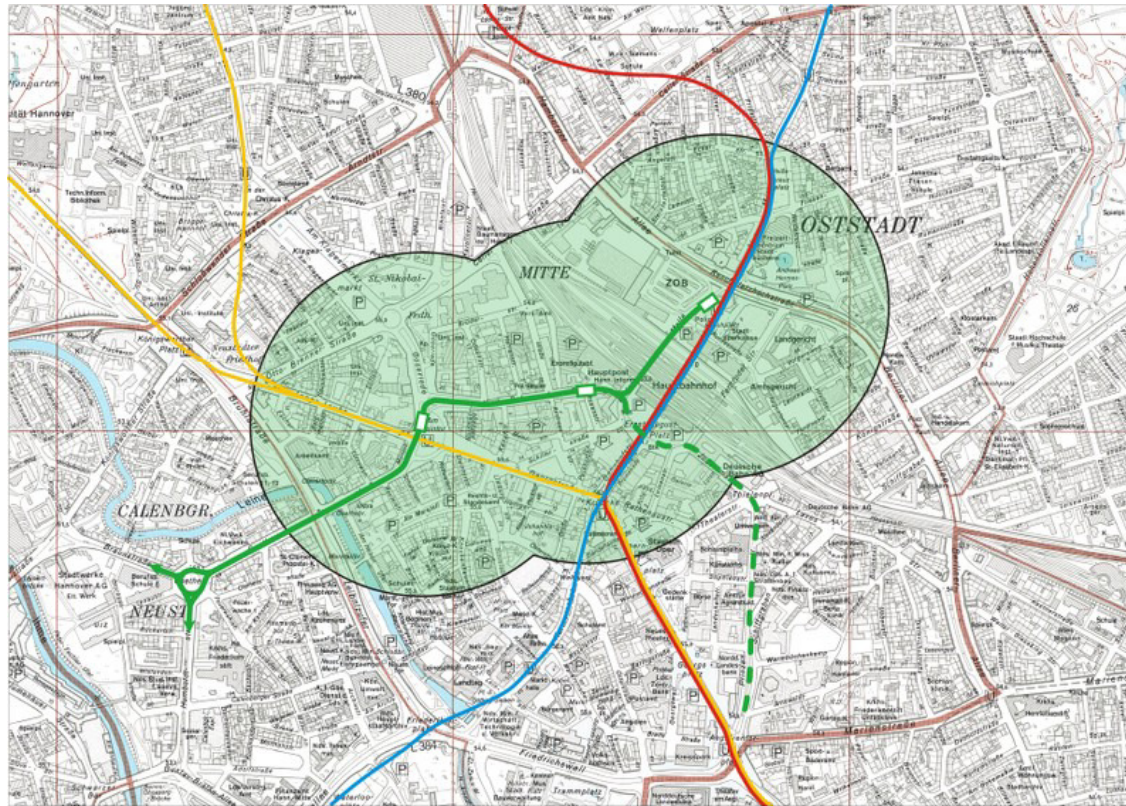
## Verkehrliche Kriterien

- In der City nur zwei Stationen, davon eine (Hbf/Raschplatz) peripher
- Tunnelstationen in Minus-3-Ebene
- **Kleine Fahrzeitgewinne mehr als verloren durch längere Fußwege sowie Zu- und Abgangszeiten**
- Geringe Auslastung (max. der Hälfte anderer Tunnel)
- Beeinträchtigt Sicherheitsempfinden durch relativ geringe Nutzung
- Nur geringe baulichen Vorleistungen, sehr hohe Baukosten
- **Deutliche Nachteile gegenüber den drei vorhandenen Tunnelstrecken, keine Fortsetzung der „Erfolgsstory“**

## Wirtschaftliche Kriterien

- Vsl. volkswirtschaftlich unwirtschaftlich (Nutzen kleiner als Kosten)
  - Auf jeden Fall schlechter bewertet als die Oberflächenlösung
  - **Keinesfalls förderfähig und damit nicht realisierbar**
-

# Gute Erschließung der City durch oberirdische D-Strecke



Darstellung der innerhalb von 5 Minuten zu Fuß erreichbaren Gebiete



# Vorteile des oberirdischen Streckenausbaus

---



## Verkehrliche Kriterien

- bessere Erschließung der City
- mehr Ziele komfortabel erreichbar
- gute Umsteigemöglichkeiten
- mehr Fahrgäste
- direkte Anbindung der DB-Bahnsteige möglich
- **Oberflächenlösung sinnvolle Antwort auf die gegenüber den drei vorhandenen Tunnelstrecken anderen Randbedingungen**

## Wirtschaftliche Kriterien

- Volkswirtschaftlich erfolgreicher
- Angenehmeres Sicherheitsempfinden

## Weitere Kriterien

- Optionen für weitere Streckenverlängerungen oder -äste
  - Belebung der City, mehr Urbanität
  - Impulse zur Umgestaltung von Straßen
-

# Entwicklungsschwerpunkt Ernst-August-Platz

---

Mit der Ernst-August-Galerie hat die Innenstadt einen neuen Schwerpunkt bekommen. Städtebaulich und verkehrlich muss der Bereich daher noch umgestaltet werden – unabhängig von den Planungen zur D-Strecke.

Ziele dafür sind eine höhere Urbanität und Aufenthaltsqualität:

- größere Bewegungsfreiheit und bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- bessere Führung für Radfahrer
- bessere Aufenthaltsmöglichkeiten und mehr Grün



# Wünsche zur Weiterentwicklung der verkehrlichen Planung

---

## **Kein motorisierter Individualverkehr in der Postunterführung**

- Ggf. Umbau des Knotens Berliner Allee/Celler Straße für Linksabbieger
- weitergehende Entlastung des Knotens Kurt-Schumacher-Straße/Postunterführung von Pkw-Verkehr machbar
- noch mehr Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer möglich

## **Abriss der Raschplatz-Hochstraße**

- Verkehrlich möglich
- Städtebaulich sinnvoll



## **Keine Parkplätze im öffentlichen Straßenraum**

- 1.500 neue Parkplätze durch den Neubau der beiden Parkgaragen in der Ernst-August-Galerie und in der Rosenstraße
- Verzicht auf die ca. 30 geplanten Parkplätze in der Kurt-Schumacher-Straße sinnvoll
- Nutzung der frei werdenden Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität

## **Weiterbetrieb der Linie 17 auf der vorhandenen Trasse zum Aegi**

---

# „Scheelhase“ ist keine Lösung

---



Die Führung von der D-Strecke in den A-Tunnel ist keine neue Idee

- Sie ist mindestens 25 Jahre alt und wurde von Herrn Scheelhase während seiner aktiven Zeit beständig abgelehnt
- Auch die üstra hat sich immer gegen ähnliche Varianten ausgesprochen

Neu ist lediglich der Endpunkt „Steintor“ (statt Aegi etc.)

- Damit wird der Bestand des oberirdischen Astes in Frage gestellt, da zum Erreichen wichtiger Ziele umgestiegen oder weit gelaufen werden muss

Problem

- Bereich rund um den Ernst-August-Platz ist nicht barrierefrei erreichbar
-