Mittendrin statt drunterdurch

Oberirdische Stadtbahnstrecke D - Impuls für die City 2020

VCD Verkehrsclub Deutschland

BIU Bürgerinitiative Umweltschutz e.V.

Kurzfassung

Die Region Hannover arbeitet zurzeit daran, eine dauerhafte Lösung für die heutige oberirdische Stadtbahnstrecke Goetheplatz - Steintor - Hauptbahnhof - Aegidientorplatz (D-Strecke) zu entwickeln und in einer Kosten-Nutzen-Analyse zu bewerten.

Auch wir, die Bürgerinitiative Umweltschutz (BIU) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD), halten den gegenwärtigen Zustand dieser Strecke der Linien 10 und 17 für dringend verbesserungsbedürftig. Dabei sind wir davon überzeugt, mit einem oberirdischen Streckenausbau das richtige Konzept zur Komplettierung des innerstädtischen Stadtbahnnetzes zu haben:

Eine oberirdische Strecke vom Goetheplatz über das Steintor zum Bahnhofsvorplatz / Ernst-August-Platz; weiter im Zuge einer Neubaustrecke durch die Unterführung Lister Meile („Postunterführung") zum Raschplatz bis zur Berliner Allee mit Weiterführungsoptionen z.B. in Richtung Zoo/Stadthalle (Verknüpfung mit der heutigen Linie 11) und Sallstraße/Südstadt.

Dieses Konzept einer optimierten oberirdischen Führung der D-Strecke ermöglicht sowohl eine sehr gute Erschließung der Innenstadt (insbesondere auch der neuen Ernst-August-Galerie und des Rosenquartiers) als auch hervorragende Umsteigemöglichkeiten

- zur C-Strecke (Linien 4, 5, 6 und 11) am Steintor durch Verlegung der Haltestelle in die Münzstraße/Lange Laube,
- zur S-Bahn und Fernbahn mit direkten Treppen und Aufzügen von einer neuen Haltestelle in der Unterführung Lister Meile („Postunterführung") und
- zu den Strecken A und B (Linien 1, 2, 3, 7, 8 und 9) am Hauptbahnhof von einer neuen Haltestelle direkt am Zugang Raschplatz.

Das optimierte oberirdische Konzept ist dem gleichfalls diskutierten Konzept eines vierten Innenstadttunnels (D-Tunnel) überlegen.

Die optimierte oberirdische D-Strecke

- **ist für die Fahrgäste insgesamt attraktiver als ein Tunnel,**
- **ist hinsichtlich der Investitionskosten etwa im Verhältnis 1 : 5 überlegen (der Tunnelbau würde die Regionskassen trotz hoher Zuschüsse mit ca. 85-90 Mio. € belasten),**
- **belastet auf Grund geringerer Folgekosten auch dauerhaft die Kasse der Region Hannover geringer,**

Visualisierung der neuen Station „Hbf/Ernst-August-Platz“:
- Lage direkt am Haupteingang des größten Einkaufszentrums der Stadt
- Optimale Verknüpfung mit der S-Bahn (direkter Zugang von der Haltestelle zu den DB-Bahnsteigen durch neue Aufgänge aus der Unterführung)
- Barrierefreier Zugang durch Hochbahnsteige
- Gestalterische Aufwertung der Postunterführung

- **erschließt optimal die neuen Entwicklungsbereiche Ernst-August-Galerie und Rosenquartier und**
- **lässt sich ideal in neue städtebauliche Umgestaltungen der Bereiche Steintor, Kurt-Schumacher-Straße und ZOB/Raschplatz einpassen,**
- **ist gegenüber einem Tunnel die zeitgemäßere und flexiblere Lösung und eröffnet der Innenstadt die besseren Entwicklungschancen.**

Deshalb erwarten wir, dass diese optimierte oberirdische D-Strecke im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse der Region Hannover untersucht und anschließend schrittweise realisiert wird. Zugleich muss diese Lösung in die bevorstehende Innenstadt-Diskussion „Hannover - City 2020“ als eine Grundlage für die verkehrsplanerischen und städtebaulichen Überlegungen eingebracht und entsprechende Optionen offengehalten werden.

Die von uns vorgeschlagene oberirdische Strecke lässt sich ohne städtebauliche Probleme an allen Innenstadt-Stationen mit Hochbahnsteigen ausrüsten. Sie ermöglicht damit den dringend notwendigen barrierefreien Zugang zu den Linien 10 und 17 und passt sich nahtlos in das heutige Hochflur-Fahrzeugkonzept ein.

Prüfenswert ist aber auch, auf Hochbahnsteige zu verzichten und die heutige Linie 10 als Kern eines künftigen Niederflur-Teilnetzes zu betreiben. Ein solches Niederflur-Teilnetz würde den Bau von Hochbahnsteigen mit den entsprechenden städtebaulichen Problemen und Umbaukosten an bestehenden Strecken (z.B. Limmerstraße) vermeiden und die Realisierung von Erweiterungsstrecken deutlich erleichtern.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung 2

1 Worum geht es? 4

1.1 Probleme auf den heutigen Stadtbahnlinien 10 und 17 6
1.2 Der D-Tunnel ist keine sinnvolle Lösung und nicht mehr zeitgemäß 6

2 Was schlagen die Verkehrsinitiativen als Alternative zum D-Tunnel vor? 9

2.1 Konzept einer „Oberirdischen D-Strecke“ 9
2.2 Optimale Verknüpfung mit Stadtbahn und S-Bahn 14
2.3 Barrierefreier Zugang an allen Stationen 15
2.4 Optimale Erschließung und Zugänglichkeit 16

3 Nützt der Tunnel den Fahrgästen? 17

3.1 Welche Fahrgäste profitieren von einer Tunnelführung? 17
3.2 Welche Fahrgäste profitieren von einer oberirdischen Führung? 17
3.3 Sicherheitsempfinden in Tunnelstationen 19
3.4 Zugänglichkeit für mobilitätseingeschränkte Reisende 20
3.5 Präsenz des ÖPNV im Stadtbild 21
3.6 Fazit zum Nutzen des Tunnels für die Fahrgäste und damit für die Fahrgastnachfrage . 21

4 Nützt der Tunnel der Innenstadt? 22

4.1 Tunnelstrecken verringern das urbane Leben 22
4.2 Oberirdische Bahnen als Mittel städtebaulicher Aufwertung 23
4.3 Hannover City 2020, Innenstadtverkehrskonzept 26
4.4 Fazit zum Nutzen für die Innenstadtentwicklung 27

5 Ist der Tunnel sein Geld wert? Und wie wirkt er sich in der Regions-Kasse aus? 28

5.1 Fahrgeld-Erlöse 28
5.2 Investitionskosten 28
5.3 Folgekosten 29
5.3.1 Infrastruktur 29
5.3.2 Fahrzeuge und Personal 29
5.4 Fazit zu den finanziellen Folgen 30

6 Langfristige Perspektiven 31

6.1 Zukünftige Bedeutung des ÖPNV 31
6.2 Blick über den Tellerrand 31
6.3 Option Innerstädtische Netzerweiterung, Kapazität 33
6.4 Fahrzeuge 33

Anlage A: Systemzugänglichkeit, Erscheinungsbild und verkehrlicher Erfolg des ÖPNV 35
Anlage B: Auszug aus Spiegel Spezial 4/2008 37
Anlage C: Innerstädtisches Straßennetz 39