

Perspektiven für den weiteren Stadtbahnausbau von Pro D Tunnel e.V.

In der Diskussion um die Niederflurbahn für die Linie 10 spielt die Frage nach der strategischen Ausrichtung des Stadtbahnnetzes eine entscheidende Rolle. Hier müssen beide entstehenden Zielnetze hinsichtlich Nutzungsintensität sowie Fahrgast Zu- und Abgängen gegenübergestellt und bewertet werden.

Unmittelbar bevorstehende Entwicklungen bis 2020 im Hochflur-Bestandsnetz

Bis zum Ende dieses Jahrzehnts werden folgende Anschlussstrecken in Betrieb gehen.

- Stadtbahnverlängerung A-Nord nach Misburg/Meyers Garten
- Stadtbahnanschluss Hemmingen (A-Süd)

Daraus resultiert ein weiterer Streckenabschluss auf der A-Süd Strecke, der entweder über den A-Tunnel (Rampe Legionsbrücke) oder über die alte oberirdische D-Innenstadtstrecke (Humboldstraße-Steintor-Aegidientorplatz) abgewickelt werden könnte. Im zuerst genannten Fall müsste die heute nach Wettbergen führende 3 zum neuen Endpunkt ab Wallensteinstraße umgeschwenkt werden. In der zuletzt genannten Alternative würde man die 17 einfach über den jetzigen Endpunkt Wallensteinstraße hinaus nach Süden in Richtung Hemmingen verlängern. Da die langsamere und zentrale Knotenpunkte Kröpcke und Hauptbahnhof nicht anführende D-Innenstadtstrecke als wenig attraktiv und nur als Ergänzungsstrecke gilt, dürften Fahrgäste aus Hemmingen wenig Begeisterung für die Nutzung einer verlängerten 17 zeigen, d.h. einer der beiden jetzigen nach Wettbergen führenden Strecken, entweder die 3 oder die 7 müssten den neuen Endpunkt anlaufen. Um den Wettbergern den bisherigen 5-Minutentakt nicht zu nehmen, müsste die alte 17 dann als „Trostpflaster“ nach Wettbergen verlängert werden. Diese Lösung hatte die Region bereits im Nahverkehrsplan 2008 vorgesehen. Als weitere Alternative käme ein zusätzlicher Strang Hemmingen-Waterloo-Hauptbahnhof in Betracht, der aber zu einer Überversorgung im Abschnitt Wallensteinstraße-Hauptbahnhof führen würde und die gemeinsam mit der B-Strecke betriebene Wendeanlage hinter dem Hauptbahnhof belasten würde. Ein weiterer Nachteil entstünde dadurch, dass der Tunnel A-Süd nun mit bereits 4 Linien an der Kapazitätsgrenze betrieben würde und z.B. eine bereits im Nahverkehrsplan 2008 vorgeschlagene Verstärker-9 nicht mehr möglich wäre. Auf das Thema Strecke A-West und die Anbindung des Wohngebiets Davenstedt-West wird später noch ausführlicher eingegangen.

Hieraus resultiert, dass die bisherige Ergänzungslinie 17 im Jahr 2020 zu einer vollwertigen im 10-Minutentakt zu betreibende Halbmesserslinie aufgewertet wird. Von Pro D Tunnel befragte Fahrgäste sehen allerdings in der langsamen und an den unterirdischen Verkehrsknoten Steintor, Kröpcke und Hauptbahnhof (Raschplatz) vorbeifahrenden 17 eine Verschlechterung gegenüber der jetzigen Situation mit zwei über Kröpcke verkehrenden Linien 3 und 7. Gäbe man die immer schon von den Grünen geforderte Linie 17 auf, wäre der Eckumstieg am Steintor (Linien 17 und 10) Geschichte. Um die Anbindung des Schwarzen Bären mit 2 Linien aufrecht zu erhalten, müsste die 17 dann wie bereits beschrieben als Verstärker von Wettbergen über den Schwarzen Bären und und als 4e Linie in den A-Tunnel über die Rampe Gustav-Bradke-Allee geführt werden, was natürlich die Fahrzeit von Wettbergen wieder um ca. 3 Minuten verlängern würde. Eine Verstärker-9 wäre ebenfalls unmöglich, denn mehr als 4 Linien können planmässig nicht im A-Tunnel betrieben werden.

Aus Sicht von Pro D Tunnel ist die quer verbindende 17 wichtiger Bestandteil des Hochflurnetzes, denn sie verbindet Ricklingen mit Linden.

Um die Nachteile für Wettbergen nach Inbetriebnahme der Verlängerung nach Hemmingen zu minimieren, müsste der fehlende D-Tunnel aus unserer Sicht unbedingt gebaut werden, weil er an Steintor und Hauptbahnhof optimale und barrierefreie Umsteigebeziehungen ins Bestandsnetz ermöglicht und die Fahrzeit Wettbergen-Raschplatz über den Schwarzen Bären identisch wäre mit derjenigen auf der bisherigen A-Strecke. Für Fahrgäste aus Wettbergen wäre eine ertüchtigte Innenstadtführung der 17 über eine neue Tunnelstrecke praktisch ein gleichwertiger Ersatz für die entfallende Verbindung über den A-Tunnel.

Die Innenstadt-nahe Umsteiganlage Steintor wäre trotz der -3 Lage ein Äquivalent für den zentralen Knoten am Kröpcke. Fahrgäste, die unbedingt zum Kröpcke gelangen wollen, könnten dies durch Umsteigen am Steintor mit kurzen Wegen. Hierzu müsste nur eine einzige Ebene überwunden werden und nicht wie bei einer Oberflächenlösung 2 Ebenen zuzüglich ampelgestützter Straßenüberquerung. Auf der Ost-West Strecke wird im 2 bis 3 Minutentakt gefahren, eine durchschnittliche Wartezeit von 1 bis 2 Minuten auf Weiterfahrt wäre akzeptabel.

Aus der Sicht von Pro D Tunnel ist die Beibehaltung der hochflurigen 17 wichtig. Nur mit dieser Linie wäre eine Bedienung des Schwarzen Bären wie bisher möglich, ebenso der Erhalt einer Reserve für eine weitere Linie im A-Tunnel, ohne dabei den Stadtteil Wettbergen zu benachteiligen.

Was bringt ein teilweiser Systemwechsel auf Niederflur mit Straßenbahnzusatznetz?

Die Diskussion um die wenig stadtbahngerechte und barrierefreie Linie 10 wird nicht umsonst so heftig geführt, denn ein Systemwechsel auf dieser Linie könnte eine Keimzelle für ein zusätzliches Straßenbahnnetz begründen, das die Lücken im Bestandsnetz schließen und zusätzlich zur Verbesserung auf bisher gut ausgelastete Busverbindungen beitragen könnte. Hierzu müsste man zunächst einmal mögliche Streckenabschnitte identifizieren, die von einem solchen Netz bedient werden könnten. Die Bürgerinitiative Umweltschutz (BIU) und der Verkehrsclub Deutschland haben diesbezüglich schon umfangreiche Vorarbeit geleistet und folgende Relationen ins Spiel gebracht:

1.) Raschplatz-Marienstraße-Sallstraße

Selbstverständlich ist für diesen Streckenabschnitt Voraussetzung, dass die jetzige Linie 10 oberirdisch vom Goetheplatz durch den Posttunnel zum Raschplatz geführt wird. Über diesen Problemabschnitt wird später noch ausführlich eingegangen. Die CDU in der Region Hannover hatte zwar eine Alternativstrecke über Joachimstraße und Lavestraße zur Berliner-Allee ins Spiel gebracht. Der Verein Pro D Tunnel hält diese Variante wegen der beengten Straßenverhältnisse in der Lavestraße und der denkmalgeschützten Gründerzeithäuser weder für umsetzungsfähig noch durchsetzbar.

Der weitere Abschnitt in die Südstadt hinein wird angesichts der Fahrgastzahlen von mehreren politischen Parteien als lohnend dargestellt. Die in der Sallstraße im 10-Minutentakt verkehrende Buslinie 121 ist in der Hauptverkehrszeit oftmals überfüllt. Mit max. 3200 Beförderungsfällen pro Tag (NVP 2008) liegt die Auslastung in etwa so hoch wie im Bereich der Stadtbahnlinie 6 im oberen Viertel auf der Schulenburg Landstraße. Eine Stadtbahn mit deutlich höherer Kapazität als ein Bus könnte hier sicherlich noch mehr Fahrgäste befördern und die geschilderte Engpasssituation mildern, allerdings könnte dies ohne größere Investitionen auch mit einer zusätzlichen Buslinie

oder längeren Bussen nach Hamburger Vorbild erfolgen.

Das entscheidende Problem bei einer Realisierung wird aber immer wieder der beengte Straßenraum sein, der separate Gleiskörper unmöglich macht. Eine im dichten Verkehr „mitschwimmende“ Straßenbahn ist aber aus Erfahrung langsamer und störanfälliger als ein Bus, der weniger lang ist und Hindernissen flexibel ausweichen kann. Zudem werden nach dem bis 2019 gültigen Gesetzeswerk straßenbündige Strecken ausdrücklich nicht gefördert, es sei denn, der vom Charakter her durchgängige eigene Gleiskörper wird nur ausnahmsweise auf wenigen Metern unterbrochen, wie dies z. B. auf der Hildesheimer Straße im Bereich des Haltepunktes Wiehbergstraße der Fall ist. Die Umgestaltung der Sallstraße im Sinne von „Shared Space“ würde den PKW-Verkehr nach unserer Meinung vollends zum Erliegen bringen und eine Straßenbahn im Vergleich zum heutigen Busverbindung weiter verlangsamen, so dass sich für Fahrgäste allenfalls eine Verbesserung beim Fahrkomfort ergeben würde, sofern die Fahrzeugauswahl erfolgreich ist. Aus der Erfahrung vieler Verkehrsbetriebe heraus ist aber bekannt, dass die Qualität bei Niederflurfahrzeugen recht starken Streuungen unterliegt.

Eine wenige hundert Meter parallel zur Hildesheimer Straße verlaufende Niederflurstraßenbahn würde leider immer in Konkurrenz zur im 3-Minutentakt verkehrenden U-Stadtbahnlinie B stehen. Das könnte bedeuten, dass sich viele Fahrgäste entscheiden, lieber mit den auf der Hildesheimer Straße verkehrenden schnellen Linien 1, 2 und 8 zu fahren. Nicht nur Fahrzeiten sondern auch die besseren Umsteigemöglichkeiten an Aegidientorplatz, Kröpcke und Hauptbahnhof machen die längeren Fußwege mehr als wett. Insofern kann man das unter Politikern der Grünen umstrittene Argument „Fahrzeit“ nicht ganz außer Acht lassen, denn hier besteht faktisch eine Konkurrenzsituation.

Erschwerend für die Niederflurstraßenbahn wäre zudem, dass sie nicht mehr wie die 121er Buslinie an der Ostseite des Ernst-August-Platzes halten könnte sondern nur am innenstadtnahen Posttunnel auf der Westseite. Diesen würde sie aber erst nach einem großen Umweg über den Raschplatz erreichen. Zumindest in der Hauptverkehrszeit wäre hierdurch schon eine längere Gesamtfahrzeit Bismarckbahnhof-Innenstadt gegeben, und dies sogar trotz Reduzierung der Haltestellen in der Sallstraße. Der Haltepunkt „Posttunnel“ wird außerdem von vielen Fahrgästen als nicht so attraktiv und zentrumsnah wahrgenommen wie der jetzige Bushalt in Höhe des Ernst-August-Carres auf der Ostseite des Ernst-August-Platzes. Fazit: Der heute eingesetzte Bus erschließt die Sallstraße feiner und ist schneller an zentrumsnahen Orten mit hoher Attraktivität!

Ein weiteres Argument gegen eine Oberflächen-Stadtbahn auf der Sallstraße ist die fehlende Akzeptanz in der Bevölkerung in der Südstadt. Als die Pläne hierfür in die Diskussion geworfen wurden, haben sich alle Anwohner nach Medienberichten mehrheitlich gegen eine solche Bahn ausgesprochen. Viele Anwohner haben die Umgestaltung der Sallstraße kritisch gesehen, denn Parkplätze und Straßenbäume hätten an vielen Stellen dem Ausbau weichen müssen. Zudem gab es Befürchtungen wegen Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen.

Um Fahrgeschwindigkeit und Zuverlässigkeit einer auf der Sallstraße verkehrenden Stadtbahn zu erhöhen, müsste man zwingend ein Szenario finden, das den motorisierten Individualverkehr (MIV) aus der Sallstraße herauslenkt. Leider sind alle in Frage kommenden Straßen bereits überfüllt bzw. werden mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen hierfür unbrauchbar:

Rudolf-von-Bennigsen Ufer:

Ist zur Hauptverkehrszeit überfüllt und unfallträchtig. Eine Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zone) im Südbereich ist geplant.

Hildesheimer Straße: ist ebenfalls zur Hauptverkehrszeit überfüllt.

Marienstraße/Am Südbahnhof:

Die Kapazitäten auf der Marienstraße sind ebenfalls völlig erschöpft, die beider Linksabbieger-spuren Berliner-Allee-Marienstraße inkl. verlängerter Ampelphase blockieren den Querverkehr auf der Marienstraße schon heute erheblich. Hier steht man teilweise über 15 Minuten vor roten Ampeln im Stau.

Eine drastische Reduzierung des MIV in der Sallstraße ist unter Nutzung der bisherigen Straßen-Infrastruktur nicht möglich sondern kann langfristig nur durch weiträumige Umfahrung mit neuen teilweise städtebaulich unverträglichen Zulaufstraßen erreicht werden. Dies wäre z.B. nach skandinavischem Vorbild nur durch Tunnelbauten zu erreichen, deren Finanzierung nach derzeitigem Stand nicht möglich sein wird.

Auch das Argument „Inkompatibilität mit dem Hochflur-Bestandssystem“ sollte kurz für die zu bewertende Südstadt-Straßenbahn angesprochen werden: Eine niederflurige Straßenbahn in der Sallstraße könnte im Endausbau niemals auf der Bestandslinie 6 in Richtung Kronsberg weitergeführt werden, da ein Parallelbetrieb infolge der dortigen Hochbahnsteige nicht möglich ist. Eine Ausbaustrecke in Niederflurtechnik würde demzufolge ihr Ende an den Haltestellen Bünteweg oder Madsack-Pressenhaus finden.

Aus der Sicht von Pro D Tunnel ist daher eine Oberflächen-Straßenbahn in der Sallstraße wenig attraktiv und nicht wirtschaftlicher zu betreiben als eine verbesserte Busverbindung.

2.) Hauptbahnhof-Emmichplatz-Lister Platz-Niedersachsenring

Auch für diesen Streckenabschnitt wäre die Führung der Linie 10 bis zum Raschplatz Voraussetzung. Eine Neuplanung der alten Zoostrecke über Joachim- und Königstraße ist wegen des vor wenigen Jahren erfolgten Umbaus der Königstraße z. Zt. auch mittelfristig nicht mehr denkbar.

Für den Streckenabschnitt Raschplatz-Niedersachsenring gilt ab Königstraße Ähnliches wie für die Südstadtbahn: Enge Straßenverhältnisse, die einen eigenen Bahnkörper unmöglich machen. Die Folge wäre der teilweise Rückbau der seitlichen Parkplätze und Radwege sowie der Straßenbäume. Auch hier würde eine straßenbündig geführte Bahn im Verkehr mitschwimmen und hätte am Lister Platz zusätzlich das Problem mit der Realisierung einer Umsteigemöglichkeit zur U-Bahnstation Lister Platz. Infolge der beengten Verhältnisse müsste die nach Norden führende Haltestelle weit von den U-Bahn-Abgängen abgesetzt werden. Der Umbau der Verkehrsführung wäre beträchtlich und Linksabbiegerspuren müssten entfallen. Und an einem Endpunkt Niedersachsenring müsste schließlich die Allee-ähnliche Anwohnerstraße mit den dazugehörigen Parkplätzen sowie die seitlichen Straßenbäume zurück gebaut werden. Eine Akzeptanz dieser Maßnahmen bei den Anwohnern ist auch hier schwer vorstellbar.

Hinsichtlich der Verkehrsauslastung sieht unser Verein nur bis zum Niedersachsenring überhaupt Diskussionspotential für eine solche Verbindung. Der Aspekt der nicht gegebenen Förderfähigkeit von straßenbündigen Bahntrassen gilt auch für diese Ausbaustrecke.

Angesichts der guten Erschließung durch die bisherigen Busverbindungen und die U-Stadtbahn sowie durch die Notwendigkeit, erhebliche Eingriffe in das Straßenbild vornehmen zu müssen, erteilt unser Verein einer Straßenbahnverbindung durch die Oststadt eine eindeutige Absage.

3.) Hauptbahnhof-Emmichplatz-Zoo

Den Rückbau der alten Zoostrecke in den 1990iger Jahren sehen viele Verkehrsexperten als Fehler an. Insbesondere der Fahrgastverband ProBahn hatte sich stark für eine Wiederbelebung der Strecke im Rahmen eines „Trick-17“ Ringlinien-Konzeptes eingesetzt. Hierbei sollte die Stadtbahnlinie 17 wieder über Königstraße-Emmichplatz zum Zoo fahren, um dann als Linie 11 weiter über den C-Ost Innentunnel zum Endpunkt Haltenhoffstraße zu gelangen. Vehemente Proteste gegen Hochbahnsteige auf der Königstraße haben das Projekt trotz Sympathien bei vielen Politikern der Grünen letztlich 2003 beerdigt.

Obwohl die jetzige Anbindung des Zoo mit der über Kröpcke fahrenden Linie 11 verbesserungsfähig wäre und es vermutlich leichte Steigerungen der Fahrgastzahlen bei einer Ablösung der jetzigen Buslinien 128 und 134 durch eine Straßenbahn geben würde, errechnete die Region keine ausreichende Wirtschaftlichkeit gemäß GVFG-Förderrichtlinien. Es gibt in unserem Verein Stimmen, die die nicht gegebene Förderung bedauern, denn die Zoo-Ringlinie hätte den Vorteil, dass eine Bedienung anstatt wie jetzt mit Einzelwagen dann mit einer Doppeltraktion denkbar wäre. Weitere Ausbauperspektiven ergäben sich langfristig auch durch Verstärkerlinien entweder vom Roderbruch oder aus Anderten über Hauptbahnhof/Raschplatz. Die genannten Optionen wären aber nur in Hochflurtechnik möglich, denn in den weiteren Streckenverläufen befinden sich bereits für Niederflurbahnen unpassierbare Hochbahnsteige oder Tunnelstationen.

Ein weiteres Problemfeld für jede Art von Oberflächenbahn, die nicht mehr die bereits umgestaltete Königstraße befährt, wäre zudem der viel befahrene Knotenpunkt Berliner-Alle/Schiffgraben. Unfälle und Verkehrsstaus wären die Folge, wenn zu einer Stadtbahn Richtung Südstadt noch eine im 10-Minutentakt links in Richtung Zoo abzweigende Linie hinzu käme.

Wir halten daher eine niederflurige Stadtbahn vom Hauptbahnhof über Schiffgraben zum Zoo nicht für sinnvoll, da sie weder wirtschaftlich zu betreiben wäre noch mit dem bisherigen Hochflur-system effektiv verknüpft werden könnte.

4.) Goetheplatz-Schwarzer Bär-Deisterplatz-Göttinger Straße

Mit ca. 2800 Beförderungsfällen bis zum Deisterplatz mag die Anbindung dieses Umfeldes auf den ersten Blick lohnend erscheinen, jedoch geht das Fahrgastaufkommen im weiteren Verlauf der Göttinger Straße erheblich zurück. Zur Zeit wird diese Relation zufriedenstellend mit der Schnellbuslinie 300 vom Ernst-August-Platz bedient. Eine Straßenbahn, die über die Humboldtstraße und Schwarzen Bären geführt werden müsste, wäre nur bis zum Deisterplatz zufriedenstellend, im weiteren Verlauf der Göttinger Straße aber schlecht ausgelastet. Konkurrenz erhielte eine solche Strecke zudem durch die in nur 500m Abstand verkehrenden Stadtbahnen der Linien 3, 7 und 17 an der Ritter-Brüning Straße. Mit der Inbetriebnahme der Hochflur Stadtbahnstrecke Wallensteinstraße-Hemmingen würde einer Straßenbahn durch die Göttinger Straße zusätzlich das Wasser abgegraben, denn ohne Verlängerungsoption nach Süden bliebe diese Straßenbahn überhaupt nur bis zum Deisterplatz denkbar aber wegen der kurzen Strecke für immer ein Torso.

Zudem könnte diese Strecke wegen der Unmöglichkeit eines Mischbetriebes mit der hochflurigen Linie 9 im Bereich der Benno-Ohnesorg Brücke erst nach einer Grundsatzentscheidung für Niederflurbetrieb auch für die Linie 9 realisiert werden. Wegen des Amortisationsgebotes für den dort in Kürze entstehenden Hochbahnsteig wäre dafür ein Zeitpunkt aber erst jenseits von 2030 denkbar.

Da sich derzeit aber eine überwältigende Mehrheit der Fahrgäste der Linie 9 gegen eine mit dem Niederflurbetrieb verbundene Herausnahme der Linie 9 aus der innerstädtischen A-Tunnelstrecke ausgesprochen haben, wäre die Führung einer Niederflurbahn über diese Brücke faktisch verbaut.

Auch der Kostenaspekt spricht gegen diese Straßenbahn-Option: Im Bereich der Deisterstraße wäre aufgrund der Enge nur ein straßenbündiger nicht förderfähiger Gleiskörper möglich. Wegen der Notwendigkeit, den viel befahrenen Deisterkreisel umfahren zu müssen, wäre zudem in diesem Bereich eine Verkehrsentsflechtung erforderlich, was aber letztlich entweder nur mit einer völligen Umgestaltung des Verkehrsknotens oder aber mit einem Straßenbahntunnel möglich wäre.

Noch größere Probleme ergäben sich aber weiter südlich im Zuge des sog. „Durchstichs“ von der Göttinger Straße zur Göttinger Chaussee. Sowohl ein Gleis entlang der Bundesstraße 6 als auch eine weiter westlich parallel dazu verlaufende Trasse würden wegen der Kreuzung mehrerer Straßen sowie der Eisenbahn Kosten für Ingenieurbauwerke im hohen 2-stelligen Millionenbereich zur Folge haben.

Der Verein Pro D Tunnel sieht daher für eine Ergänzungsstraßenbahn in Richtung Südwesten über den Deisterplatz langfristig keine Perspektive.

5.) Aegidientorplatz-Maschsee

Voraussetzung für diese Strecke wäre ein Beibehalten der jetzigen Oberflächenstrecke vom Ernst-August-Platz über Thielenplatz zum Aegidientorplatz. Angesichts der geringen Auslastung dieser Strecke, die auch durch die geringe Akzeptanz des Umsteigepunktes Aegidientorplatzes zu den dortigen U-Stadtbahnlinien begründet ist, hat dieser Abschnitt fast nur die Aufgabe, einen Endpunkt für die Linien 10 und 17 bereitzustellen. Eine Verlängerung in Richtung des überbreiten Friedrichswall, auf dem bis 1979 die Straßenbahn auch Empelde verkehrte, wäre zwar trotz des viel belebten Straßenverkehrsknotens Aegidientorplatz gerade eben möglich, die Fahrgastzahlen in Richtung Maschsee/Stadion versprechen mit knapp 600 Beförderungsfällen pro Tag aber keine lohnenswerte Auslastung für eine Straßenbahn. Die dort eingesetzten Busringlinien 100 und 200 verfügen angesichts dieser Zahlen noch auf lange Sicht über ausreichend Kapazitätsreserven. Zudem besteht bei Großveranstaltungen für Fahrgäste ab Hauptbahnhof Konkurrenz durch Einsatzwagen auf der Stadtbahnlinie A, die in nur 500m Entfernung vom Stadion an der Stadionbrücke hält. Obwohl der Maschsee verkehrstechnisch besser angebunden sein könnte, wäre eine neue Straßenbahn dorthin auch in ferner Zukunft niemals ausgelastet, um sie wirtschaftlich betreiben zu können.

Unser Verein Pro D Tunnel lehnt daher auch eine Straßenbahn über den Friedrichswall zum Maschsee aufgrund mangelhafter Auslastung ab.

Wäre langfristig eine komplette Umstellung des Netzes auf Niederflurbahnen sinnvoll?

Diese Frage wurde bereits in den 1990iger Jahren heftig diskutiert und gilt heute eigentlich als umfassend und abschließend beantwortet. Als das größte Hindernis für einen kompletten Systemwechsel galten in den 1990er Jahren die Kosten für die Umrüstung der Tunnelstationen. Besonders am Aegidientorplatz und am Kröpcke sind die Bahnsteige tragender Bestandteil der Gesamtkonstruktion. Auch hätte eine Umstellung, die immer nur abschnittsweise möglich gewesen wäre,

zu Problemen bei der Barrierefreiheit an den Umsteigeanlagen geführt. Die Kosten für eine Tieferlegung der Bahnsteige in den Tunnelstation wurden damals auf ca. 300 Mio DM geschätzt (Quelle: Neue Presse). Wir schätzen, dass auch die über einen Zeitraum von über 10 Jahren andauernden Bauarbeiten sowie die Kosten für außerzyklische Fahrzeugneubeschaffung mit zum Festhalten am Hochflursystem beigetragen haben. Unterstützend gegen eine Entscheidung zum Gesamtsystemwechsel wirkten aber auch die damals leicht verfügbaren Fördergelder zum Bau von Hochbahnsteigen.

Letztlich aber war das innerstädtische Oberflächen-Straßenbahnnetz nach der Inbetriebnahme der letzten Tunnelstrecke C-Nord schon so ausgedünnt, dass nur noch die Linie 10 und bis 1997 noch die Zoo-Linie 16 übrig geblieben waren. Damit war das straßenbahnfähige Kernnetz bereits kaum mehr lebensfähig. Die Linien 10 und die ab 1999 dazugekommene Linie 17 wurde als Provisorium angesehen, das in der Hoffnung auf den Bau des D-Tunnels stiefmütterlich behandelt wurde. Infolge der 1994 in Betrieb genommenen Hochbahnsteige im Zuge der Anschlußstrecke nach Ahlem waren die Weichen aber schon in Richtung Hochflursystem auch für diese letzte straßenbahnwürdige Strecke gestellt. Um diese Hochbahnsteige aber auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nutzbar zu machen, musste zumindest eine städtebaulich gesehen unkritische Haltestelle im Innenstadtbereich mit einem Hochbahnsteig ausgestattet werden: Der Endpunkt Aegidientorplatz.

Der Verein Pro D Tunnel lehnt auch einen langfristigen Umstieg auf Niederflurtechnik im Gesamtnetz wegen der enormen Kosten und Umstellungszeiträume entschieden ab.

Wäre mittelfristig auch eine Umstellung der Linie 9 auf Niederflur denkbar?

Die Linie 9 weist auf weiten Strecken im Bereich Linden-Mitte und Badenstedt ähnliche Problembereiche für Hochbahnsteige auf, wie die Linie 10 in Limmerstraße und Harenberger Straße. Nur die Haltestellen Bauweg, Körtingsdorfer Straße und der Endpunkt Empelde sind barrierefrei ausgestattet. Besonders am Lindener Markt kann man sich einen Hochbahnsteig nur schwer vorstellen.

Ein Systemwechsel auf der Linie 9 wäre allerdings mit schweren Nachteilen für die Fahrgäste verbunden, da Niederflurbahnen den A-Tunnel ab Waterlooplatz nicht mehr befahren dürften, wenn sie heute übliche 2,65m breit wären. Deshalb müsste diese Linie wieder wie vor 1979 über Humboldtstraße und Steintor durch die Innenstadt fahren. Ein Umsteigen am Kröpcke sowie der Nachtsternverkehr wären nun nicht mehr möglich. Die Umsteigewege am Steintor und Raschplatz zur U-Stadtbahn wären zudem wegen einer Oberflächenführung mit Niederflurbahnen deutlich länger und die Fahrzeit in die Innenstadt würde sich auch wieder verlängern. Unser Verein hat hierzu Fahrgäste auf der Linie 9 befragt und ein eindeutiges Stimmungsbild gewonnen: Die Umstellung auf Niederflurbahnen wird trotz der Probleme am Lindener Markt einhellig mit über 95% Anteil abgelehnt. Lieber würde man sich mit Hochbahnsteigen am Lindener Markt anfreunden. Insofern fällt auch diese Strecke als Keimzelle für einen teilweisen Systemwechsel auf Niederflur aus. Ein weiteres Argument wäre eine mögliche Anschlußstrecke der 9 vom Endpunkt Empelde nach Ronnenberg durch die Berliner Straße. In Ronnenberg wird wegen kürzerer Fahrzeit und besserer Umsteigemöglichkeiten eindeutig die Hochflurtechnik favorisiert.

Auch im Innenstadtbereich würde man mit einer Umstellung neue Probleme schaffen: Die Belastung des Straßenverkehrsknotens Goetheplatz/Hohes Ufer würde durch eine weitere im 10-Minutentakt verkehrende Straßenbahn steigen. Aufgrund der heute geforderten Vorrangschaltungen

für Straßenbahnen würde der Querverkehr behindert, was die Gefahr eines weiträumigen Verkehrsrückstaus zur Hauptverkehrszeit mit sich brächte. HVZ-Verstärkerzüge für die 9 oder die Anbindung weiterer westlicher Stadtteile, wie z.B Davenstedt wären wegen der Kreuzungsblockade ausgeschlossen. Zudem müssten innerhalb oder außerhalb des City-Ringes zusätzliche Endpunkte oder Erweiterungsstrecken für nunmehr vier Linien im Endausbau gefunden werden. Außerdem wäre ein solch hohes Schienenverkehrsaufkommen im weiteren Streckenverlauf durch die Kurt-Schumacher-Straße absolut nicht mehr vorstellbar und halbwegs stadtbahntaugliche Ausweichtrassen, wie z.B. durch die Celler Straße wegen der unattraktiven Randlage politisch nicht durchsetzbar.

Wegen deutlicher Benachteiligung der Fahrgäste lehnt Pro D Tunnel eine Herausnahme der Linie 9 aus dem Hochflurnetz entschieden ab.

Das besondere Problem einer Niederflurbahn: Die Führung in der Innenstadt

Alle bisher von Verkehrspolitikern vorgestellte Trassenvarianten im Zentrum stellen die Planer vor schwierige Aufgaben, denn mindestens 50m lange und inzwischen stattliche 2,65m breite Fahrzeuge schaffen im engen Innenstadtbereich neue Probleme. Kurvenradien und Straßenquerschnitte wären mit den heute verfügbaren Fahrzeugen nur schwer zu bewältigen.

Das Dilemma Posttunnelunterführung

Dies zeigt besonders die aktuelle Diskussion über die oberirdische Streckenführung im Zuge der Lister Meile vorbei an der Ernst-August-Galerie durch den sog. Posttunnel. Eine Mehrheit im Parteienspektrum favorisiert diese scheinbar kostengünstige Alternative zum angeblich teuren D-Tunnel. Die damit verbundenen Probleme mit den ca. 7000 Fußgängerquerungen pro Stunde zwischen Saturn, der Ernst-August-Galerie und dem Ernst-August-Platz sowie die lang anhaltende Blockade des Posttunnels durch wartende Straßenbahnen gelten als schwer lösbar. Eine völlige Herausnahme des PKV-Verkehrs für Geschäftsleute gilt dabei als inakzeptabel, denn die Erreichbarkeit der Parkhäuser wäre nicht mehr gegeben. Auch würde definitiv der westliche Taxistand am Ernst-August-Platz nicht mehr zu halten sein, denn schon jetzt beklagen die Taxifahrer Staus bei der Ausfahrt infolge der für sie ungünstigen Ampelphasen.

Selbst, wenn Gutachter die enge 25m-Kurve vor der Galerie als machbar einstufen, die Geräuschbelastung wäre trotz Kurvenschmierung immer noch unzumutbar. Eine Kurvenschmieranlage aber würde den durchfahrenen Bereich wegen der straßenbündigen Gleise verschmutzen und Fußgänger gefährden, wenn PKW auf dem Schmierfilm ins Rutschen kämen. Fußgänger könnten von den nur mit 10km/h durchfahrenden Bahnen auch selbst gefährdet werden, wenn sie versuchen, unvorsichtigerweise die Gleise zu überqueren. Ähnliche Gefährdungen bestehen auch im Haltestellenbereich des Posttunnels. Besonders bei nur 30cm hohen Niederflurbahnsteigen könnten viele wartende Fahrgäste dazu verleitet werden, eben mal schnell auf die andere Seite zu wechseln.

Die Oberflächenlösung durch den Posttunnel wird daher nicht nur von den Geschäftsleuten in der Innenstadt sondern auch von vielen städtebaulich Interessierten abgelehnt, da die Aufenthaltsqualität des Ernst-August-Platzes erheblich verschlechtert würde. Verkehrstechnisch wäre mit dem abseits gelegenen und wegen der Lärmbelastung durch darüber hinweg fahrende Züge unattraktiven Haltepunkt nichts gewonnen, denn er würde der Ernst-August-Galerie lediglich Fahrgäste aus Ahlem, Linden und Limmer und ggf. im Falle der Hochflurvariante auch noch aus Ricklingen zuführen. Für Umsteiger aus dem restlichen hochflurigen Stadtbahnnetz wäre dieser un-wirkliche Haltepunkt nicht interessant, weil sich die Galerie zu Fuß schneller über die zentralen U-Bahnstationen Kröpcke und Raschplatz erreichen ließe als über einen vorherigen Umstieg.

Erstaunlich ist außerdem, dass sich die Region aus Gründen der Fahrgastfreundlichkeit einerseits gegen Haltestellen in Unterführungen ausgesprochen hat aber andererseits eine Haltestelle in dieser lärmgefüllten Bahnunterführung plant.

Das Märchen von den S-Bahnaufgängen im Posttunnel

Nach Recherchen unseres Vereins sind die vielbeschworenen S-Bahnaufgänge nur sehr schwer realisierbar. Eine Besonderheit stellen die am westlichen Bahnsteigende historisch bedingten Seitenabgänge aller Bahnsteige zum ehemaligen Post-Quertunnel dar. Sie dienen nicht nur als Versorgungs- sondern auch als Flucht- und Rettungsweg, der in keinem Fall durch Treppenabgänge nach außen versperrt werden darf. Deshalb dürfte, nur ein Treppenabgang auf der Ostseite des Posttunnels Lister Meile erlaubt sein. Dieser brächte aber nur Fahrgästen Vorteile, die aus Linden/Limmer/Ahlem kommend zur S-Bahn gelangen wollen. Im umgekehrten Fall müssten Fahrgäste erst über einen Umweg von 50m zunächst die Ampel gesicherte Lister Meile in Höhe der Galerie überqueren, um dann zum Bahnsteig in Gegenrichtung zu kommen. Ohne direkte von beiden Seiten abgängige Fahrstühle wären mobilitätseingeschränkte Fahrgäste schwer benachteiligt. Ob dieser Umbau am Jahrzehnte alten Unterführungsbauwerk überhaupt möglich ist, wird in unserem Verein als zweifelhaft eingestuft. Auf jeden Fall dürfte die Deutsche Bahn AG kein großes Interesse daran haben, potentiellen Kunden ihrer eigenen Einkaufsgalerie einen Hinterabgang zur Konkurrenz zu ermöglichen und dabei noch erhebliche Finanzmittel aufzuwenden. Diese Verweigerung hat unser Verein recherchiert und wäre auch nur konsequent zumal der Verkehrswert dieser Aufgänge wie oben geschildert nur gering ist.

Der Verein sieht als einzige städtebaulich verträgliche Innennstadtführung für die D-Linie nur den Kurztunnel vom Goetheplatz bis zum Raschplatz.

Welche Perspektive hätte eine Beibehaltung des Hochflurnetzes?

Streckenverlängerungen im Südwesten

Der bisher in Nahverkehrsplänen langfrist angelegte Weiterbau des Bestandsnetzes würde nach unserer Einschätzung höhere Zuwächse an Fahrgästen bringen. Wenn vor der Inbetriebnahme der bis 2018 geplanten Streckenerweiterungen nach Misburg und Hemmingen noch das Nadelöhr D-Innenstadtstrecke durch den Bau des fehlenden 4en Innenstadttunnel abgeschlossen wäre, könnte zumindest im Bereich der Stadtbahnstrecke A-Süd das volle Potential des neuen Streckenastes nach Hemmingen ausgeschöpft werden. Als Ersatz für die nach Hemmingen umgeschwenkte Linie 3 stünde dann eine im Innenstadtbereich durch die D-Tunnelstrecke beschleunigte Linie 17 bereit. Durch den neuen mit der Linie 9 gemeinsam nutzbaren Hochbahnsteig am Schwarzen Bären und die neuen zentralen Umsteigeknoten an Steintor und Hauptbahnhof wäre eine neue Linie 17 eine echte Alternative zur jetzigen Linie 3. Die Fahrzeit Wettbergen-Hauptbahnhof wäre nahezu identisch mit derjenigen der zweiten dort verkehrenden Linie 7.

Der Stadtbahnanschluß von Davenstedt

Eine seit vielen Jahren favorisierte Anschlußstrecke nach Badenstedt-Nord/Davenstedt-West könnte als Verzweigung von der Trasse der jetzigen Linie 9 ausgefädelt werden. Das seit Jahren schon ständig wachsende Neubaugebiet Davenstedt-West wäre mit einer Stadtbahn besser und schneller angebunden als mit der Buslinie 120. Hier sehen wir Potential für eine deutliche Steigerung der

Fahrgastzahlen. Die Beförderungszahlen im Bereich Linden-Mitte lassen zudem eine Taktverdichtung in diesem Bereich sinnvoll erscheinen.

Der D-Innenstadttunnel als Effizienz steigender Lückenschluss im Zentrum

Die Beibehaltung des bisherigen Hochflursystems würde in Einheit mit dem vierten Innenstadttunnel die Attraktivität entlang der gesamten Linie 10 steigern, denn wir sehen eine deutliche Verbesserung der Umsteigesituation der Pendler und Monatskartenbesitzer. Gelegenheitsfahrer, die mit der Linie 10 ins Zentrum wollen, werden sich nach unseren Schätzungen durch um nur eine Minute längere Gesamtweegezeit zum Zentrum nicht abschrecken lassen, denn der Verkehrsknoten Kröpcke könnte durch bequemes und barrierefreies Umsteigen in die in kurzen Takten verkehrenden Linien der C-Strecke am Steintor erreicht werden.

Hinter dem Raschplatz ist lange noch nicht Schluss

Die Behauptung, dass ein Bau des D-Innenstadttunnels den weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes behindert, ist nicht nachvollziehbar, denn ein Weiterbau in Minimalform mit einer Rampe vor der Königstraße wäre ohne Bundes- und Landeszuschüsse machbar. Die Kosten für einen solchen Kurztunnel wurden Ende der 90iger Jahre auf 80 Mio DM geschätzt. Sollte sich die Politik zum provisorischen Weiterbau bis zur Königstraße entschließen, würden die Baukosten nur ca. 25 Mio. € betragen, denn es wäre nunmehr nur noch ein 450m langer Tunnel mit Rampe und Haltestelle erforderlich. Alle Ausbauoptionen wären mit diesem Bauwerk später noch möglich. Je nach Haushaltslage könnte man oberirdisch bis zur Marienstraße weiter bauen oder sogar noch zum Zoo abzweigen, auch wenn aktuelle Wirtschaftlichkeitsberechnungen gegen eine Zoo-Ringlinie sprechen.

Der Verein Pro D Tunnel sieht weitere Perspektiven für den Netzausbau nur im jetzigen Hochflurnetz

Gesamtbeurteilung der Debatte um die Linie 10 aus der Sicht des Vereins

Ohne die Perspektive auf anschließende niederflurige Netzerweiterungen oder einen Umbau von Bestandslinien auf diese Technik wird die Umstellung der Linie 10 auf ein anderes System abgelehnt. Der Kern der Argumentationen für den Systemwechsel bezieht sich auch auf den Bereich in Linden, wo Hochbahnsteige nur schwer vorstellbar sind. Im Dialog mit Bürgern und Geschäftsleuten wurden inzwischen in einem sog. „Runden Tisch“ Alternativstandorte für Hochbahnsteige ausgearbeitet, die hinsichtlich städtebaulicher Verträglich schon deutliche Fortschritte gegenüber den ursprünglichen Planungen darstellen. Für weitere Verbesserungen diesbezüglich hat unser Verein als eigene Lösung den sog. Trogbahnsteig entwickelt, der weitere Entspannung in der hitzigen Debatte um die Gestaltung der Limmerstraße bringen könnte.

Infolgedessen werden die für das Gesamtsystem Schienenpersonenverkehr in Hannover angesehenen Nachteile eines Niederflur-Stadtbahnsystems, wie etwa dauerhafte Netztrennung, eigene Wartungsinfrastruktur und separate Beschaffungszyklen für die neuen Bahnen bei gleichzeitig bescheidener Aussicht auf Fahrgaststeigerungen als weit gravierender eingeschätzt. Nach unserer Meinung sollte die Politik die Zukunftsperspektiven für den Schienen-ÖPNV in einer Bewertung als Gesamtsystem vornehmen und zwischen den Interessen aller Betroffenen sorgsam abwägen. Es darf nicht sein, dass die von wenigen Protagonisten eines Stadtteils (Linden-Nord) erhobenen Forderungen höher gewichtet werden als diejenigen der Bürgern aus den Stadtteilen Davenstedt und Baden-

stedt, denen man die Stadtbahnbindung aufgrund von Infrastrukturengpässen im Bestandsnetz endgültig verbauen würde. Die auf 4 Regellinien begrenzten Tunnelstrecken bestehen diesbezüglich leider als technisch unveränderliche Größe. Auch Fahrgästen aus Ahlem und später der Wasserstadt ist langfristig nach unserer Meinung nicht mit einer langsamen und störanfälligen Anbindung an die Innenstadt gedient. Diese würde aber durch eine nur auf wenige Streckenmetern städtebaulich besser verträgliche Niederflurbahn letztlich praktisch zementiert.

Die immer wieder als Gegenargument zum D-Innenstadttunnel vorgebrachten Argumente halten wir für nicht stichhaltig. Die wirklich bis zuletzt hinausgezögerte Investition in den vierten Innenstadttunnel brächte nach Berechnungen von Intraplan 35 Millionen € Kostenanteile für die Region, eine von den meisten Bürgern als Provisorium und städtebauliches Desaster empfundene Oberflächenvariante durch den „Posttunnel“ würde ca. 20 bis 30 Mio € für die Region bedeuten, je nachdem wie lang der geförderte eigene Gleiskörper ausfallen würde. Dieser ist allerdings von der Landeshauptstadt aus städtebaulicher Sicht nicht erwünscht, bestenfalls gerade auf 50% der Strecke im Abschnitt Steintor-Raschplatz. Durch Betriebskosteneinsparungen im Falle der Tunnelvariante hätte sich der von der Region eingesetzte Betrag bereits nach 13 Jahren amortisiert, im Falle der Oberflächenvariante würde es länger dauern. Unser Verein sieht anhand dieser nüchternen Zahlen absolut keine Vorteile für die problematische Oberflächenvariante. Allein der zyklisch alle 30 Jahre zu berücksichtigende Minderbedarf von 4 Fahrzeugen zu je 2,3 Mio € im Falle der Tunnellösung gegenüber der Oberflächenlösung spricht für die Wirtschaftlichkeit der zunächst teureren Variante.

Entscheidend dürfte aber auch die jetzt einmalige Chance sein, die jahrzehntelang vernachlässigte Kurt-Schumacher-Straße in eine kombinierte Fahrrad- und Bummelmeile umzugestalten. Eine Herausnahme des Schienenverkehrs bei gleichzeitiger Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs würde das Projekt Hannover 2020 zu einem sinnvollen Abschluss bringen.