

# Die Linie 10: STRECKEN IM VERGLEICH

Eine Information der Grünen Regionsfraktion Hannover



Sehr geehrte Einwohnerinnen und Einwohner der Region Hannover,

wir haben uns für den oberirdischen Verlauf der Linie 10 und 17 bis zum Raschplatz entschieden.

Zurzeit sind die Umsteigemöglichkeiten aus der Linie 10 in die U-Bahnen für die Fahrgäste unkomfortabel.

Die Haltestellen der Linie 10 sind zum größten Teil nicht barrierefrei ausgebaut. Mit einer neu geplanten Strecke von Ahlem bis zum Raschplatz werden wir das Angebot verbessern.



## ■ NEUE STATION RASCHPLATZ

Die von uns favorisierte Planung wird die ober- und unterirdische Station am Steintor übereinander legen. Dadurch erreichen wir eine Verbesserung beim Umsteigen von der oberirdischen Linie 10 in die unterirdisch verlaufenden Linien 4, 5, 6 und 11. Die neue Endhaltestelle am Raschplatz wird direkt über der U-Bahnstation Hauptbahnhof entstehen. Beim Umsteigen in die Linien 1, 2 und 8 sowie in die Linien 3, 7 und 9 sparen die Fahrgäste so Zeit – und müssen nicht durch den oft überfüllten Hauptbahnhof gehen.

Laut Berechnungen der Regionsverwaltung werden durch die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zusätzliche 1.000 bis 2.000 Fahrgäste am Tag gewonnen. Bei einem kürzeren 5-Minutentakt tagsüber wären es sogar ca. 4.500 zusätzliche Fahrgäste pro Tag, die zukünftig den ÖPNV nützen können. Ein starkes Argument für die geplante Umgestaltung der D-Linie.

Kaufleute und Teile der Bevölkerung befürchten durch einen 5-Minutentakt eine Verschärfung der Verkehrssituation rund um die Ernst-August-Galerie. Verkehrsgutachten zeigen aber, dass dort selbst beim Weihnachtsshopping und einem 5-Minutentakt der Linie 10 und einem 10-Minutentakt der Linie 17 keine Verkehrsprobleme auftreten werden.

Die neue Strecke der Linie 10 führt zum Raschplatz und ist kürzer als bis zum Aegidientorplatz. Diese Verkürzung spart ca. 600.000 Euro Betriebskosten jährlich ein. Die Einsparungen werden wir nutzen, um den Takt in den Morgenstunden auf der Linie 9 und der Linie 10 zu verbessern. Verstärkerzüge werden auf der Linie 10 morgens auch in den Tunnel fahren, den die Linien 3, 7 und 9 nutzen. Diese Angebotsverbesserung ist besonders attraktiv, weil die Fahrgastzahlen der Linie 9 wesentlich höher sind als die der Linie 10.

Die Investitionskosten betragen 40 bis 50 Millionen Euro. Dafür wird die Strecke barrierefrei ausgebaut und die neue Strecke zum Raschplatz geführt. Die Kosten für die städtebauliche Aufwertung der Braunstraße, der Goethestraße und der Kurt-Schumacher-Straße sind dabei enthalten.

Diese Lösung bringt bessere Umsteigemöglichkeiten, spart Betriebskosten ein und bietet zugleich auf anderen Strecken mehr Verbindungen an.



## ■ SCHEELHAASE-VARIANTE zukunftslos

Der ehemalige Leiter des U-Bahn-Bauamtes Klaus Scheelhaase möchte die Linie 10 oberirdisch nur bis zum Steintor fahren lassen und stattdessen jeden zweiten Zug in den Tunnel der Linien 3, 7 und 9 führen. Damit diese Idee funktioniert, müssten sie alle 5 Minuten fahren, also alle 10 Minuten eine Bahn oberirdisch und eine unterirdisch. Der Einsatz von Steuergeldern für eine Taktverbesserung wäre für andere Bahnenlinien aber viel dringlicher. Fahrgäste, die stadtauswärts fahren, hätten eine doppelte Wartezeit und müssten sich in der Innenstadt entscheiden, zu welcher Haltestelle sie gehen.

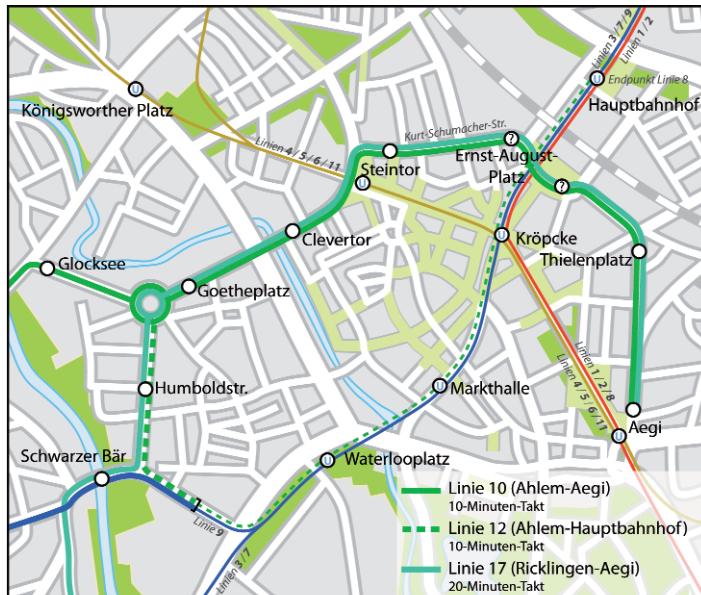
Ein weiterer Nachteil: Die Bahnen, die man durch den Tunnel schickt, würden auf lange Sicht dessen Kapazitäten sprengen. Denn erhalten die Linien 3, 7 und 9 eine bessere Taktung und kommt eine zusätzliche Linie aus Hemmingen bzw. Wettbergen dazu, wäre es im Tunnel eng, Verspätungen wären vorprogrammiert. Jetzt zu sparen, rechnet sich also auf lange Sicht nicht.

Zudem sieht die Scheelhaase-Lösung keinen weiteren barrierefreien Ausbau der oberirdischen Haltestellen vor – das ist für uns nicht tragbar. Die Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes sieht Barrierefreiheit aber für alle Haltestellen bis 2022 vor!

Ein weiterer großer Nachteil dieser Variante ist, dass die Strecke vom Steintor zum Hauptbahnhof aufgegeben würde. Damit wären wichtige Bereiche in der Innenstadt wie die Kurt-Schumacher-Straße und der Bahnhofsvorplatz nicht mehr an die Stadtbahn angeschlossen.

Die Scheelhaase-Variante wäre somit unübersichtlicher und würde die Innenstadt abhängen.





## ■ ÜSTRA-VARIANTE *höhere Betriebskosten*

Die Üstra hat vorgeschlagen, die Hälfte der Züge in den Tunnel der Linien 3, 7 und 9 fahren zu lassen (ähnlich der Scheelhaase-Variante) und die andere Hälfte wie bisher zum Aegidientorplatz. Vermutlich will auch sie langfristig den Tunnelbau aufrecht erhalten.

Bei dieser Variante müssten für die oberirdische Strecke 40 Millionen Euro in den Ausbau investiert werden. Jährlich würden höhere Betriebskosten zu Buche schlagen. Diese wären um ca. 1,2 Millionen höher, als bei der Lösung zum Raschplatz, weil auch hier der Takt wie bei der Scheelhaase-Variante erhöht werden müsste. Dann würden für ein Vielfaches an Kosten noch mehr halbleere Stadtbahnen zum Aegidientorplatz fahren. Laut Berechnungen der Üstra würde dies 2.000 Fahrgäste pro Tag mehr bringen. Dies ist aber wesentlich weniger, als wenn man im 5-Minutentakt zum Raschplatz fahren würde.

Bei der Üstra-Variante gilt wie bei der Scheelhaase-Variante, dass der Tunnel unnötig verstopft würde und nötige Verbesserungen im sonstigen Netz ausgebremst würden. Zudem wären die Betriebskosten erheblich höher als bei der von uns bevorzugten Raschplatz-Variante.

## ■ TUNNEL-VARIANTE *am teuersten*

Immer wieder werden Rufe nach einem D-Tunnel laut. Dabei werden Busse und Bahnen als Störfaktor für den Autoverkehr empfunden und sollen von der Bildfläche verschwinden. Diese Sichtweise teilen wir nicht, denn erstens macht sie jegliche Bemühungen in Bezug auf eine Reduzierung des Kohlenstoffdioxidausstoßes zunicht; zweitens kommen heute schon 60 % der Menschen mit dem ÖPNV in die Innenstadt, aber nur 20 bis 25 % mit dem Auto. Der Bau eines Tunnels würde mindestens 130 Millionen Euro kosten – ohne die Umgestaltung der Kurt-Schumacher-Straße. Die Gefahr von Kostensteigerungen wäre immens, wie Tunnelbau-Erfahrungen aus Leipzig (70 % Mehrkosten) und Köln (50 %) zeigen. Aufgrund der Unwirtschaftlichkeit der Tunnellösung wäre mit einer Forderung durch Land und Bund nicht zu rechnen. Die Tunnel-Variante würde dabei nur zwei Stationen am Steintor und Raschplatz erhalten. Das Herz der Innenstadt – der Ernst-August-Platz – würde nicht mehr bedient. Die Wege zu den Nahverkehrszügen (den S-Bahnen S1, S2, S4 und S5) wären deutlich länger. Für die Mehrheit der Fahrgäste verschlechterten sich die Umsteigeziten am Hauptbahnhof. Nur die Umsteigemöglichkeit zu den U-Bahnen wären einige Meter kürzer als bei den jetzigen Planungen.

Fahrgastbefragungen haben jedoch ergeben, dass nur ein Drittel der Gäste in die unterirdischen Linien umsteigen möchte. Zwei Drittel hingegen möchten in den Zugverkehr umsteigen oder in die Geschäfte der Innenstadt gehen. Der Tunnel wäre die teuerste aller Varianten und wurde daher schon vor Jahren verworfen.



## ■ AEGIDIENTORPLATZ *unbequem und teuer*

„Endstation Aegidientorplatz, alles oberirdisch fahren lassen und weiter so wie bisher.“ ist eine weitere Forderung in der D-Linien-Debatte. Doch diese Variante birgt Konfliktpotenzial: Wo zum Beispiel soll der Hochbahnsteig auf dem Bahnhofsvorplatz stehen? Der Bau schafft eine Barriere und ist mehr als nur umstritten. Darüber hinaus steigen bereits heute die meisten Fahrgäste der Linie 10 am Hauptbahnhof aus. So fährt die Linie 10 fast leer zum Aegidientorplatz. Dabei kann die Strecke in Zukunft mit Niederflurbussen barrierefrei bedient werden und das Schauspielhaus wäre weiter gut zu erreichen.

Fahrgäste aus der Linie 10 können problemlos am Steintor in die Linien 4, 5, 6 und 11 umsteigen, um die Station Aegidientorplatz zu erreichen. Bei der aktuellen Streckenführung zum Aegidientorplatz sind die Umsteigmöglichkeiten deutlich schlechter als bei unseren Planungen. Dort kommt man zwar einigermaßen schnell in die 1, 2 und 8. Doch für alle Fahrgäste, die in die 3, 7 und 9 umsteigen müssen, ist der lange Fußweg vom Bahnhofsvorplatz zum Raschplatz oder zum Kröpcke unvermeidlich.

Diese Variante kostet gegenüber der Raschplatz-Lösung jährlich ca. 600.000 Euro mehr an Betriebskosten. Um die Strecke bis zum Aegidientorplatz barrierefrei auszubauen wären ca. 40 Millionen Euro notwendig. Die Endstation am Aegidientorplatz wäre somit teurer, unbequem und entspricht nicht der Kundennachfrage.

## FAZIT

Der Endpunkt Raschplatz ist die beste Lösung für besseres Umsteigen, für die Erhöhung von Fahrgästzahlen und geringere Investitions- und Betriebskosten. Eine teilweise Tunnelnutzung wäre nicht nur teurer, sondern würde Optimierungen auf den dort bereits fahrenden und geplanten zusätzlichen Linien verhindern.

Diese Varianten sind damit nur eine Lösung für den Moment. Die Investitionskosten wären bei den meisten der anderen Varianten ungefähr genauso hoch wie bei unserer Lösung.

Der Endpunkt Raschplatz ist die Entscheidung, die bald Barrierefreiheit bietet und einen weiteren Ausbau des ÖPNV ermöglicht.