

Die Systemfrage

Niederflur oder Hochbahnsteige? Im Frühjahr entscheidet die Regionsversammlung darüber, wie die Stadtbahnstrecke der Linie 10 zwischen Ahlem und der Innenstadt in Zukunft aussehen soll. Beides ist machbar, doch beide Varianten haben Vor- und Nachteile.



DIE NIEDERFLUR-VARIANTE



HEUTE



DIE HOCHBAHNSTEIG-VARIANTE

Virtuelle Welt, Teil 1: So sähe eine Niederflurbahn samt Haltestelle in der Limmerstraße aus.

Reale Welt: Bisher sind die Haltestellen der Stadtbahn in Linden nicht behindertengerecht.

Virtuelle Welt, Teil 2: Im Hintergrund steht ein Hochbahnsteig, vorne eine Bushaltestelle.

VON BERND HAASE

Über wenig ist in der Stadt in den vergangenen Jahren so heftig diskutiert worden wie über die oberirdische Stadtbahnstrecke 10 zwischen Ahlem und der Innenstadt, der sogenannten D-Linie. Im Frühjahr nun soll die Regionsversammlung eine Entscheidung treffen, ob dort künftig Niederflurbahnen fahren und Hannover ein zweites Stadtbahnssystem erhält, oder ob Silberpfeile verkehren, was den Bau weiterer Hochbahnsteige erfordert. Eine Expertengruppe hat jetzt beide Varianten abgewogen. Ergebnis: Beide Systeme sind machbar, aber in der Gesamtbewertung schneiden die Silberpfeile etwas besser ab. Die Verwaltung legt sich nicht fest. „Wir bleiben offen für beide Alternativen“, sagt Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz.

In der Expertengruppe waren Region, Stadt, Üstra, RegioBus, die für die Stadtbahnanlagen zuständige Infra sowie der Experte für Niederflurtechnik, Prof. Rainer Meyfahrt, vertreten. Sie hat eine

Strecke von Ahlem über Linden in die Innenstadt untersucht, bei der die Bahnen nicht mehr auf dem Ernst-August-Platz verkehren, sondern hinter der Ernst-August-Galerie abbiegen und durch den sogenannten Posttunnel zum Raschplatz fahren. „Wir erwägen auch eine Verlängerung zum Platz der Kaufleute vor der Handwerkskammer, weil so etwa die Musikhochschule und das Ärztehaus einen besseren Bahnanschluss bekämen“, sagt Franz.

Die Bilanz der Experten: Beides ist machbar

Insgesamt hat die Expertengruppe ihre Erkenntnisse unter fünf Kriterien gebündelt und empfiehlt die Hochflurvariante:

- **Wirtschaftlichkeit:** Bahnsteige für Niederflurbahnen sind billiger als Hochbahnsteige. Dafür kosten die Fahrzeuge mehr, von denen 25 angeschafft werden müssten. Beim Unterhalt, also den laufenden Kosten, schneidet die Niederflurtechnik deutlich schlechter ab. Alles zusammen addieren sich bei Niederflurbahnen die jährlichen Mehrkosten auf zwischen 500 000 und einer Million Euro.

- **Stadtverträglichkeit:** Hier punktet das Niederflurssystem, weil sich die Haltestellen vor allem an neuralgischen Punkten in der Limmerstraße besser in den Straßenraum bauen lassen. Neu ist, dass die Bahnen künftig alle fünf Minuten und damit häufiger als bisher fahren sollen. Dadurch können kürzere Züge eingesetzt werden, was wiederum Auswirkungen auf die Länge der Haltestellen hat. Sie wären nicht mehr bis zu 100 Meter, sondern etwa 50 Meter lang. In dieser Größe passen sowohl Hochbahnsteige als auch Niederflurbord am Steintor in die Münzstraße.

Die D-Linie soll mehr Fahrgäste bringen

Der Übergang zwischen Steintorplatz und Langer Laube bliebe frei – „das war der Stadt sehr wichtig“, sagt Verkehrsdezernent Franz. Die jetzige Steintorhaltestelle würde ebenso aufgegeben wie die am Clevertor. In Linden wiederum würde einer der Hochbahnsteige nicht in, sondern vor der Limmerstraße gebaut – auf dem Küchengartenplatz, integriert in einen dort vorhandenen Hügel.

- **Barrierefreiheit:** Die Experten sehen keinen Sieger. Niederflurbahnen sind leichter zugänglich, Hochflurbahnen bieten mehr Platz und Variationsmöglichkeiten im Innenraum.
- **Flexibilität:** Bei Anfällen in der Kurt-Schumacher-Straße, bei Großveranstaltungen in der Innenstadt oder im Nachtsterverkehr weicht die Linie 10 auf die Tunnelstrecke aus. Mit einer Niederflurbahn ginge das nicht mehr.
- **Realisierung:** Auch hier sehen die Experten leichte Vorteile für das Hochflurssystem. Eine Niederflurbahn wäre wohl frühestens 2018 betriebsbereit, eine Hochflurbahn früher.

Raschplatz gelöst wird. In der Kurt-Schumacher-Straße bräuchte die Bahn im Gegensatz zur derzeitigen Situation einen eigenen Gleiskörper – das wird eng. Von der Kurt-Schumacher-Straße müssen die Bahnen im kleinstmöglichen Radius Richtung Posttunnel abbiegen – das könnte quietschen. Wenn an der Haltestelle im Tunnel eine Bahn stoppt, kommt kein Auto mehr vorbei – da drohen Staus.

Derzeit fahren knapp 10 000 Fahrzeuge täglich dort entlang. Den Posttunnel für Autos zu sperren dürfte auf Widerstand der Geschäftsleute in der Innenstadt stoßen. „Wir machen derzeit

gemeinsam mit der Stadt ein Gutachten für den Gesamtverkehr in diesem Bereich“, kündigt Geschwinder an. Mitte Februar soll es auf den Tisch kommen.

Regionsdezernent Ulf-Birger Franz findet, ein Niederflurssystem könne an Charme gewinnen, wenn es in fernerer Zukunft ausgeweitet würde. Dafür böte sich eine Strecke Richtung Südstadt durch die Sallstraße zum Bismarckbahnhof an. Dieser Option können auch die Grünen in der Regionsversammlung etwas abgewinnen. „Wir sind eindeutig für die Niederflurbahn“, sagt ihre verkehrspolitische Sprecherin Meike Schümer. Überzeugungsarbeit müssen die Grünen beim Bündnispartner SPD leisten. Der hat bisher eine eindeutige Festlegung vermieden. Sollte er, wie in der Vergangenheit von Fraktionsmitgliedern angedeutet, für Silberpfeile und Hochbahnsteige stimmen, dürfte es krachen.

Zeit zum Streit bleibt aber nicht. Wenn die Region die für die Finanzierung unerlässlichen Fördergelder von Land und Bund haben will, muss sie bis Mai kommenden Jahres konkrete Ausführungspläne vorlegen. Die zuvor fällige Systemscheidungsentscheidung naht.

Wie sieht die Limmerstraße in Linden wohl mit Hochbahnsteigen aus? Oder etwa mit einem Niederflurbahnssystem? Im Internet auf www.haz.de können Sie virtuell durch mit beiden Varianten durch die Straße spazieren.

Vorteile der Niederflurtechnik

Immer mehr europäische Städte setzen beim Ausbau von urbanen Schienensystemen auf Niederflurtechnik – Bremen etwa macht es schon lange so, Barcelona zieht gerade nach. Die Wagen sind dabei so konstruiert, dass zum Einstieg kaum Höhenunterschied zum umgebenden Straßenbelag zu überwinden ist. Meist reicht eine etwas erhöhte Gehwegkante, um das Schienenfahrzeug stufenfrei zu erreichen. Die Vorteile:

- Nutzer müssen bei Niederflurtechnik ihre Kinderwagen oder Rollstühle nicht mehr hohe Rampen zu den Hochbahnsteigen hinaufrollen.
- Die je nach Variante 50 bis zu 100 Metern langen und gut 80 Zentimeter hohen, oft klobigen Hochbahnsteige entfallen bei Niederflurtechnik. Für diese Bahnen reichen Borde von 25 Zentimeter Höhe.
- Jede Haltestelle in Niederflurtechnik ist von den Baukosten her billiger als ein Hochbahnsteig.
- Mit Einführung der Niederflurtechnik als „zweites Stadtbahnssystem“ in Hannover wäre nach Ansicht der Befürworter mittelfristig eine Verlängerung weiterer oberirdischer Strecken etwa in die Sallstraße in der Südstadt denkbar.
- Die HAZ dokumentiert im Internet unter www.haz.de ein vierseitiges Plädoyer des Verkehrstechnikers Robert Schnüll für die Einführung eines zusätzlichen Niederflursystems.

Vorteile der Hochflurtechnik

Hannover hat vor gut 40 Jahren eine Grundsatzentscheidung gefällt, die schon damals nicht unumstritten war. Alle Tunnelstationen wurden beim Bau der Stadtbahn so ausgebaut, dass die Fahrgäste die Fahrzeuge höhengleich betreten können. Damit wurde den europäischen Vorschriften zur Barrierefreiheit weitsichtig vorgegriffen – allerdings nur für die Tunnelstationen. An allen oberirdischen Stationen müssen Stadtbahnkunden einen Höhenunterschied überwinden. Früher dienten dazu ausschließlich die ausklappbaren Trittstufen an den Bahnen, inzwischen rüstet die Region nach und nach alle Stationen mit Hochbahnsteigen aus. Die Vorteile der Hochflurtechnik:

- Das System ist in Hannover nahezu vollständig installiert. Mehr als zwei Drittel der 176 oberirdischen Stadtbahnhaltestellen verfügen mittlerweile über Hochbahnsteige. Einige Linien wie etwa die 3 und die 7 sind bereits durchgängig bestückt.
- Die Hochflurbahnen bieten im Innenraum mehr Platz und Komfort, weil Technik und Radkästen komplett im Unterbau integriert sind.
- Weil Silberpfeile größere Räder als Niederflurbahnen haben, fahren sie verschleißärmer und verursachen so weniger Wartungskosten.
- Mit Niederflurbahnen können die Tunnelstrecken im Stadtbahnnetz nicht befahren werden.



Hier fehlt etwas: Die Region hat sich am Computer ausmalen lassen, wie der Ernst-August-Platz ohne Haltestellen und Gleise aussehen würde. Auf den Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Aegi würde verzichtet, wenn die D-Linie künftig zum Raschplatz fährt.

Zensus 2011: Der Stadt fehlen 2000 Fragebögen

Rund 1200 hannoversche Immobilienbesitzer und etwa 720 Einwohner erhalten bis Ende Januar ein Mahnschreiben der Stadt, in dem sie noch einmal aufgefordert werden, ihre Fragebögen für die Volkszählung Zensus 2011 ausgefüllt zurückzusenden. Sollten sie darauf nicht reagieren, droht ihnen nach einer Frist von etwa zwei Wochen ein Zwangsgeld in Höhe von 300 Euro plus Mahngebühren. Diese können sich auf etwa 100 Euro summieren. Das teilte Stadtsprecher Dennis Dix gestern auf Anfrage mit. Am Donnerstag war bekannt geworden, dass von landesweit 2,3 Millionen Haus- und Wohnungseigentümern rund 42 000 mit dem Ausfüllen ihrer Fragebögen in Verzug sind. Bis zum 30. April muss die Stadt Hannover sämtliche Fragebögen beim Land abgeben haben.

Bereits im vergangenen Mai waren landesweit alle Immobilienbesitzer angeschrieben worden. Fragen zur Größe und Ausstattung ihrer Wohnungen oder Häuser für die europaweite Volks-, Gebäude- und Wohnungszählung zu beantworten. Außerdem wurden stichprobenartig zehn Prozent aller Haushalte befragt, in der Stadt Hannover waren dies 28 000. Zentrales Ziel der Volkszählung Zensus 2011 ist die Feststellung der amtlichen Einwohnerzahl. Mit den ersten Ergebnissen der Zählung rechnen Fachleute frühestens Mitte dieses Jahres, eher aber erst Ende 2012. Weitere Daten sollen bis 2013 ausgewertet werden.

Die Stadt dankt

Gut 400 Gäste beim Neujahrsempfang im Alten Rathaus – auch zahlreiche Straßenvereine vertreten

VON CONRAD VON MEDING

Eine bunte Truppe heizte mit Kurt Schwitters' „Lied vom kleinen Hanomag“ den Gästen ein. Auf der Bühne des Alten Rathauses rockte bunthaarig und wild verkleidet der Glocksee-Chor, einst gegründet von Eltern der reformpädagogischen Glocksee-Schule, unten klatschten die Würdenträger von Hannover. Würdenträger? „Heute sind Sie alle Würdenträger“, sagte Oberbürgermeister Stephan Weil. Seit etwa dem Jahr 1230 werde im großen Festsaal gefeiert, „aber solche eine Zusammensetzung der Festgesellschaft wäre im 13. Jahrhundert wohl kaum denkbar gewesen“. Denn erneut hatte die Stadt nicht nur die typische Lokalprominenz zum Neujahrsempfang eingeladen, sondern per Zufallsprinzip auch „ganz normale Bürger“ sowie – als Besonderheit in diesem Jahr – Vertreter von Stadtteilgruppen, Wirtschaftsinitiativen und Straßenvereinen. „Die Einladung ist unser Dank dafür, dass Sie alle 365 Tage im Jahr die Gemeinschaft aufrechterhalten“, lobte Weil: „Das ist nicht selbstverständlich in einer Großstadt.“

Und so plauderte Kunstprofessor Siegfried Neuenhausen, der die Kulturprojekte in Hainholz initiiert, mit Helga Christensen vom Vorstand des Kulturvereins Pavillon am Raschplatz, der DLRG-Vorsitzende Torsten Heuer sprach mit Mitgliedern des Seniorenbeirats,



Messechef Wolfram von Fritsch lachte mit Wirtschaftsdezernent Hans Mönninghoff und Kleingärtnerchef Karl-Heinz Radecker gestand dem Hauptgeschäftsführer der Hannover-Holding, Michael Beck, dass er das neue, gestapelte Hannover-Logo nicht mag. „Das finde ich ziemlich blöd“, sagte der Oberkleingärtner frei heraus. Beck nahm es gelassen, bat aber darum, das Logo als Teil einer gesamten Markenstrategie für Hannover zu begreifen. „Ich bin sicher, dass das Gesamtkonzept in diesem Jahr Früchte trägt.“ Patrick Döring, Bundestagsabgeord-

CDU kritisiert Ansiedlungspolitik

Im Vorfeld der geplanten Ansiedlung des Logistikzentrums an der Messe schließt sich die CDU der Anliegerkritik an. Die Informationspolitik der Stadtspitze sei „weder transparent noch bürgerfreundlich“, moniert CDU-Baupolitiker Felix Blaschzyk. Konkret geht es darum, dass die Stadt Montagabend mit Anliegern über die notwendigen Gutachten diskutieren will – diese werden aber zuvor nicht öffentlich zugänglich gemacht. Gründliches Lesen und Prüfen sei so nicht möglich, ärgert sich Blaschzyk. Die CDU sei zwar weiterhin Befürworterin der Ansiedlung, fordere aber einen fairen und offenen Umgang. In der Verwaltung wird diese Kritik nicht geteilt. Der Montagtermin diene dazu, vor Beginn des Genehmigungsverfahrens öffentlich zu diskutieren. „Es wird nicht die letzte Diskussion sein“, sagt ein Sprecher.

49 Bäume fallen im Zooviertel

Gestern haben die Fällarbeiten in der Lönstraße begonnen. Dort errichtet Hochtief am Standort eines Bunkers einen Neubau mit 24 Wohnungen. 49 Bäume müssen weichen. Die Naturschutzbehörden hatten allerdings Auflagen erteilt, weil Anwohner Fledermäuse gesichtet hatten. Eine Ornithologin musste gestern jede einzelne Baumkrone vom Hubsteiger aus begutachten – und fand keine Fledermaus. Nach Abschluss der Fällungen soll der Bunker mit Mikrosprengungen gelockert und dann abgetragen werden.