

Stadtbahn Hannover

Linie D

HAZ vom 27.03.2012

Stadtbahnstreit

Linie 10 soll aus der City verschwinden

Experte schlägt unterirdische Expresslinie und oberirdische Endstation am Steintor vor

Klaus Scheelhaase, ehemaliger Leiter des U-Bahn-Bauamtes, bringt mit einer Idee zur Gestaltung der sogenannten D-Linie wieder Bewegung in die verfahrenere Diskussion. Der Experte schlägt eine unterirdische Expresslinie und eine oberirdische Endstation am Steintor vor.



Hier wäre künftig Endstation: Die oberirdische D-Linie aus Linden könnte am Steintor in der Münzstraße ihren Endhaltepunkt finden. Dafür müsste ein Hochbahnsteig zwischen Steintorplatz und der Einmündung Lange Laube gebaut werden – aber weitere Haltepunkte in der Kurt-Schumacher-Straße und am Hauptbahnhof entfielen. Und am Steintor wäre mit diesem Modell ein barrierefreier Umstieg in das unterirdische Streckennetz möglich, von Dittfurth/Wallenwein

-Linie

Geht es nach Klaus Scheelhaase, würde jede zweite Stadtbahn zwischen der Innenstadt und den westlichen Stadtteilen Linden, Limmer und Ahlem von der Humboldtstraße in der Calenberger Neustadt aus als Expresslinie die Tunnelstrecke zwischen Waterloo, Markthalle, Kröpcke und Hauptbahnhof nutzen. Die übrigen oberirdischen Fahrten will Scheelhaase nicht am Aegi enden lassen, sondern bereits an einem Hochbahnsteig in der Münzstraße am Steintorplatz. Der Ingenieur

Stadtbahn Hannover

plädiert dafür, die Expressfahrten bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember anzubieten. „Dann können die Fahrgäste mit den Füßen abstimmen, ob sie diese Lösung annehmen oder nicht.“

Hintergrund ist der andauernde Streit darüber, ob die Linie 10 mit Hochbahnsteigen ausgerüstet wird oder künftig als Niederflurbahn fährt. SPD und Grüne haben ihn nicht lösen können und wollen deshalb eine regionsweite Bürgerbefragung inszenieren. Für beide Varianten hat die Region eine neu zu bauende Trasse über Steintor, Kurt-Schumacher-Straße und Posttunnel zum Raschplatz festgelegt.

Scheelhaases Vorschlag, für den auch Teile der hannoverschen SPD und die Üstra Sympathie hegen, wäre nur mit dem bestehenden Hochflursystem zu verwirklichen. „Einer der Vorteile der Expresslinie ist, dass die Situation für Behinderte oder Eltern mit Kinderwagen sich sofort verbessern würde und nicht erst in sechs Jahren“, sagt der Ingenieur. So lange würde es mindestens dauern, bis eine Neubaustrecke in Betrieb gehen könnte. Die Tunnelstationen sowie einige Haltestellen in Ahlem sind bereits behindertengerecht.

Ohnehin hält der Nahverkehrsexperte nichts von einer oberirdischen Strecke in der Innenstadt. „Städtebauliche Gestaltung und öffentlicher Nahverkehr im Straßenraum stehen sich diametral entgegen“, befindet er. Die City sei durch die vorhandenen Linien im Tunnel und die Busse optimal erschlossen. Besser fände er es, die oberirdisch verkehrenden Bahnen am Steintor enden zu lassen. Ein Bahnsteig samt Umsteigemöglichkeiten zu den Tunnelstrecken ist dort ohnehin vorgesehen, und zwar sowohl in der Hoch- als auch in der Niederflurvariante. „Die Millionenkosten für eine Strecke zwischen Steintor und Raschplatz kann man sparen, zumal sie über Kredite finanziert werden müssten und künftige Generationen belasten.“ Außerdem habe seine Lösung den Vorteil, jederzeit rückgängig gemacht werden zu können.

Im politischen Lager haben sich Teile der hannoverschen SPD rund um den Verkehrsexperten Jürgen Mineur für die Expresslinie ausgesprochen. Die Grünen allerdings plädieren für das Niederflursystem samt Innenstadtstrecke und nennen als Argument unter anderem, dass eine solche Strecke via Sallstraße in die Südstadt verlängert werden könnte. „Dafür ist kein Bedarf, die Südstadt ist über die Stationen an der Hildesheimer Straße erschlossen“, findet Scheelhaase.



Eine neue Idee zur Gestaltung der D-Linie bringt wieder Bewegung in die verfahrenere Diskussion.
© Rainer Dröse