



Hochbahnsteige auf der Limmerstraße: Anwohner sind besorgt, die üstra ist gesprächsbereit

Barrierefreier Nahverkehr für Linden-Nord: üstra sucht gemeinsame Lösung für die Limmerstraße

Wer über ein grundsätzlich neues Bahnsystem für seine Stadt entscheidet, ist heute gut beraten, die Niederflurtechnik bei der Entscheidungsfindung einzubeziehen. Schaut man sich die Linie 10 losgelöst vom Stadtbahnnetz an, ergeben sich auch in Hannover vor allem aus Sicht der Anlieger Vorteile. Die üstra erkennt die Wünsche der Menschen in Linden-Limmer nach einer Lösung, die städtebaulich verträglich ist, ausdrücklich an.

Aus diesem Grunde hat die üstra beim Institut für Verkehrswesen, Eisenbahnbau und -betrieb der Technischen Universität Braunschweig ein Gutachten zum Einsatz von Niederflurfahrzeu-

gen in Auftrag gegeben, das im Januar präsentiert wird. Erste Ergebnisse stehen jedoch schon fest.

Auch bei Niederflurfahrzeugen muss die Einstiegssituation beachtet werden. Wie auf den folgenden Seiten erläutert wird, setzen auch Niederflurlösungen Lifte, Rampen oder Bahnsteighöhen von durchschnittlich 30 cm voraus. Das hannoversche Stadtbahnsystem ist durch ein hohes Maß an Barrierefreiheit gekennzeichnet. Mobilitätseingeschränkten Fahrgästen stehen alle Türen zum Einstieg zur Verfügung. Universal design und damit Bequemlichkeit für alle ist der Anspruch in Hannover.

Lesen Sie auf den folgenden Seiten

- warum das Stadtbahnsystem in Hannover heute auf Hochbahnsteigen basiert,
- warum bei der Diskussion um Niederflurtechnik auch das universal design berücksichtigt werden muss,

- warum auch bei Niederflurtechnik für Barrierefreiheit ein Bahnsteig nötig ist,
- warum die Einführung von Niederflurtechnik auf der Linie 10 dafür sorgen würde, dass die Linie 17 dauerhaft nicht barrierefrei wäre.

Editorial



André Neiß



Wilhelm Lindenberg

Liebe Leserinnen und Leser,

über den Nahverkehr wird im Moment in unserer Stadt intensiv diskutiert. Es geht darum, ob überall Hochbahnsteige gebaut werden sollen oder ob für bestimmte Linien ein zusätzliches Stadtbahnsystem, die sogenannte Niederflurtechnik, angeschafft werden sollte.

Diese Diskussion freut uns: Sie beweist, wie wichtig den Hannoveranern ein guter Nahverkehr ist. Natürlich spricht aus Sicht der Anlieger vieles für die Niederflurtechnik. Doch bei näherem Hinsehen wiegen die Argumente für das bestehende Hochflursystem schwerer.

Warum ein unabhängiges Gutachten zu diesem Schluss kommt, möchten wir Ihnen auf diesen Seiten erläutern. Wir laden Sie herzlich ein, mit uns über die Zukunft des Nahverkehrs in unserer Stadt zu diskutieren.

Ihr André Neiß und
Ihr Wilhelm Lindenberg

Vorstand der üstra
Hannoversche
Verkehrsbetriebe AG

So ist das Hannoversche Stadtbahnsystem entstanden

Anfang der 90er Jahre wurde in Hannover eine Grundsatzentscheidung getroffen: Sollte das Stadtbahnsystem zurückgebaut und sollten künftig Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden? Nein, entschied damals die Politik. Der Netzausbau mit Hochbahnsteigen begann.

1975 wurde mit der Station Waterloo die erste Tunnelstation in Hannover eröffnet. Seitdem gibt es das Stadtbahnsystem mit Hochflurtechnik. Während vor 35 Jahren noch keine Niederflurtechnik verfügbar war, kam diese Anfang der 90er Jahre auf. 1991 und 1992 hat daher ein Arbeitskreis von Landeshauptstadt Hannover, Kommunalverband Großraum Hannover und üstra geprüft, ob eine Umstellung der Stadtbahn auf Niederflurtechnik sinnvoll ist. Das Ergebnis war, dass eine solche Umstellung innerhalb der bestehenden Tunnelstruktur aufgrund der Kosten nicht umsetzbar ist. Ein entsprechender Umbau



Eröffnung des ersten Tunnelabschnitts

hätte zudem lange Sperrungen von Tunnelstrecken erforderlich gemacht. Daher wurde damals politisch beschlossen,

die Stadtbahn außerhalb der Tunnelanlagen mit Hochbahnsteigen auszubauen. Dieser Ausbau ist heute zu fast zwei Dritteln abgeschlossen. Drei von zwölf Linien sind bereits komplett barrierefrei mit Hochbahnsteigen ausgebaut. Darum kann die nächste Generation von Stadtbahnfahrzeugen ohne Klapptrittstufen beschafft werden, was in Anschaffung und Betrieb erhebliche Kosten spart. Die Kombination von Hochbahnsteig und barrierefreiem Fahrzeug ermöglicht mobilitätseingeschränkten Menschen zudem größtmögliche Bewegungsfreiheit und selbstbestimmte Platzwahl.

Universelle Zugänglichkeit und Niederflurtechnik – nur mit Bahnsteigen machbar

Niederflurtechnik darf nicht zu Lasten der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste gehen. Die üstra hält am Grundsatz fest, allen Fahrgästen überall einen Zugang zur Stadtbahn zu bieten, den sie ohne fremde Hilfe nutzen können. Auch barrierefreie Niederflurtechnik benötigt Haltestellen, die fast genauso viel Fläche verbrauchen wie ein Hochbahnsteig, sagt der Gutachter.



Barrierefreier Einstieg am Hochbahnsteig

der Umgebung der Haltestelle.

Beim Einstieg vom Straßenniveau, ohne Bordstein, sind Niederflurfahrzeuge nur über einen im Fahrzeug eingebauten Aufzug barrierefrei erreichbar.

Etwa jeder vierte Fahrgast der üstra ist in seiner Mobilität eingeschränkt – sei es als Rollstuhlfahrer, wegen eines Kinderwagens, einer Gehbehinderung oder weil er mit schwerem Gepäck unterwegs ist.

Das beauftragte Gutachten verweist auf



Alle Fahrgäste schätzen Bequemlichkeit

Durchgehend barrierefreie Niederflurtechnik benötigt Bordsteine in Höhe von bis zu 35 cm, um einen barrierefreien Zugang zu gewährleisten. In der Höhe unterscheiden sich solche Bordsteine zwar vom 82 cm hohen Hochbahnsteig und auch die Rampen der Niederflur-Haltestellen sind kürzer als beim Hochbahnsteig. Ansonsten verbrauchen Niederflur-Haltestellen und Hochbahnsteige aber in etwa die gleiche Fläche und sind grundsätzlich ein Hindernis beim Überqueren der Straße. Das bedeutet Einschränkungen für Radfahrer, Anliegerverkehre sowie für die Außenbewirtschaftungsfläche von Gastronomen in

Attraktive Alternative

In den 60ern hatten Hannovers Straßenbahnen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17 km/h und rund 75 Millionen Fahrgäste jährlich. Das heutige Stadtbahnsystem hat über alle zwölf Linien eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 26 km/h und 125 Millionen Fahrgäste im Jahr. Hannovers Stadtbahn ist damit vor allem im Innenstadtbereich eine attraktive Alternative zum Auto. Die Linie 10 hat eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 19 km/h.

die Situation in Bremen, wo Niederflurfahrzeuge mit einem Hublift eingesetzt werden. Aus Sicherheitsgründen dürfen Fahrgäste mit einem Rollator und mit Kinderwagen den Lift nicht benutzen. Die Haltezeit der Bahnen verlängert sich auf 90 bis 120 Sekunden. In Hannover werden die Ampeln für die Bahnen auf grün gestellt, sobald sie an einer Haltestelle in Kreuzungsnähe halten. Fährt die Bahn dann nicht nach der durchschnittlichen Haltezeit wieder los, verlängert sich die Fahrzeit für alle Fahrgäste. Dadurch kann es auch zu Problemen im Anschlussverkehr kommen.

Technisch und wirtschaftlich ist Niederflur keine Alternative für Hannover

Niederflurtechnik als zweites System neben der Hochflurtechnik würde die Flexibilität der Stadtbahn deutlich verschlechtern. Darunter hätten die Fahrgäste nicht nur bei Unfällen und Störungen zu leiden, sondern auch beim täglichen Angebot. Außerdem würde Niederflurtechnik als zweites System zu wesentlich höheren Kosten führen, stellt das Gutachten fest.



Braunschweiger Niederflurbahn

Die Linie 10 ist zwischen der Haltestelle Goetheplatz und dem Endpunkt Aegidientorplatz im Jahr in rund 20 Unfälle verwickelt und von rund weiteren 50

Verkehrsstörungen durch Dritte betroffen. In solchen Fällen weichen die Stadtbahnen in der Regel auf dem betroffenen Streckenabschnitt aus, indem sie über die Humboldtstraße in den Tunnel der A-Strecke einfahren und so auf unterirdischem Weg

Höchstens 5 cm Unterschied

Die Niederflurfahrzeuge in Braunschweig haben eine Fußbodenhöhe von 30 bis 32 cm. Die Haltestellen besitzen eine Bordsteinhöhe von 20 cm. Es müssen von den Fahrgästen bis zu zwölf cm überwunden werden. Daher besitzen die Fahrzeuge zusätzlich Rampen, die bei Bedarf ausgefahren werden. Der Nahverkehrsplan 2008 der Region Hannover sieht eine Stufenhöhe von maximal fünf cm vor.

Im Nachtsterverkehr am Wochenende fahren die Bahnen der Linie 10 über die Station Waterloo durch den Tunnel zum Hauptbahnhof. Diese Strecke fahren sie auch morgens auf den sogenannte Expressfahrten. So werden bessere Umsteigebeziehungen zu den anderen Stadtbahnlinien hergestellt. Dieses Angebot müsste entfallen.

Die gemeinsame Bedienung der Haltestellen mit der Linie 17, die ab Wallensteinstraße bis Allerweg an Hochbahnsteigen hält, wäre auf dem Abschnitt ab Goetheplatz bis zum Aegidientorplatz auf Dauer nicht barrierefrei.

Die bestehenden Hochbahnsteige auf der Linie 10 – Ahlem, Ehrhartstraße, Brunnenstraße und Aegidientorplatz – müssten abgerissen und zu Niederflurhaltestellen umgebaut werden. Das kostet Zeit und Geld, das für neue barrierefreie Haltestellen dann nicht zur Verfügung steht. Die Kosten werden im Rahmen des Gutachtens abge-



65 % der Haltestellen haben Hochbahnsteige

schätzt und gegenübergestellt.

Nach dem Ergebnis des Gutachtens führt die Einführung von Niederflurtechnik auf der Linie 10 zu deutlich höheren Kosten. Ursache sind höherer Wartungsaufwand sowie notwendige Investitionen in zusätzliche Werkstatttechnik und Bedarf an neuen Fahrzeugen. Der Abriss von Hochbahnsteigen würde die Kosten ebenfalls erhöhen.



Abriss des Hochbahnsteigs am Aegi?

Die üstra ist Gesprächsbereit über Lage und Ausgestaltung der Hochbahnsteige

Die üstra nimmt die Besorgnis und die Zweifel der Anlieger und Bürger in Linden-Nord wegen der geplanten Hochbahnsteige in der Limmerstraße ernst und sucht gemeinsam mit Region Hannover und Infrastrukturgesellschaft das Gespräch mit den Bürgern.

Es gibt im Stadtbahnnetz an einigen Haltestellen wenig Platz für Hochbahnsteige, zum Beispiel an der Haltestelle Leinaustraße in Linden-Nord. Die üstra hat für die Sorgen und Befürchtungen, die das bei Anwohnern und anliegenden Geschäftsleuten auslöst, großes Verständnis. Sie bemüht sich um bauliche Lösungen, die nicht nur den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht



Derzeitige Einstiegsituation Am Küchengarten

werden, sondern auch Anlieger, Nachbarn und andere Verkehrsteilnehmer so wenig wie möglich einschränken. Dazu wird die üstra alle Spielräume nutzen und ist hinsichtlich der Lage und Ausgestaltung der Hochbahnsteige Gesprächsbereit. Im Dialog mit allen Betroffenen will sie vor Ort nach Lösungen suchen und nimmt jede Einladung zum Gespräch über diese Fragen gerne an.

FAQ's: Die wichtigsten Fragen auf einen Blick!

Brauchen Niederflurfahrzeuge Bahnsteige?

Ja, gute Niederflurtechnik ist nur bei an die Fahrzeugbodenhöhe angepassten Bahnsteigen durchgehend barrierefrei. Soll die Limmerstraße genau so bleiben, wie sie ist, besteht die Möglichkeit, mit einem Lift zu arbeiten. Nachteil: Er ist nur an einer Tür verfügbar, darf nur von Rollstuhlfahrern genutzt werden und verlängert die Haltezeit auf bis zu zwei Minuten. Dadurch kann der Fahrplan nicht eingehalten werden.

Warum würde die Einführung eines Niederflursystems zu Mehrkosten führen?

Auf der Linie 10 gibt es schon vier Hochbahnsteige. Diese müssten abgerissen werden. Außerdem müssten neue Fahrzeuge angeschafft werden. Zusätzliche Werkstatttechnik müsste beschafft und noch ein weiterer Fahrzeugtyp gewartet werden. Die Betriebskosten würden steigen. Die genaue Höhe der Kosten kann die üstra beziffern, wenn das beauftragte Gutachten vorliegt.

Warum würde ein zweites Stadtbahnssystem die Flexibilität verschlechtern?

70 Störungen zählt die üstra auf der Linie 10 im Jahr. Dann werden die Bahnen meist über den Tunnel umgeleitet. Das wäre bei Niederflurtechnik nicht möglich. Ersatzbusse müssten fahren, die bei Veranstaltungen höchstwahrscheinlich auch nicht mehr bis zum Hauptbahnhof kämen. Auch im Nachsterverkehr könnten die Bahnen nicht mehr durch den Tunnel fahren.

Warum sind zwei unterschiedliche Systeme in anderen Städten kein Problem?

Auf Nieder- und Hochflurtechnik setzen unter anderem die Städte Bochum, Essen und Köln. Der Unterschied zu Hannover: Dort werden mehrere Linien mit der jeweiligen Technik betrieben. In Hannover würden Niederflurbahnen aber nur auf einer einzigen Linie fahren und außerdem würde die Linie 17 bei der heutigen Linienführung dauerhaft nicht barrierefrei sein können.

Was hat die ganze Diskussion mit dem Thema universal design zu tun?

Ziel des Netzausbaus mit Hochbahnsteigen ist ein barrierefreier Einstieg an allen Haltestellen. Die Gleichstellung von behinderten und nicht-behinderten Menschen ist gesetzlich vorgeschrieben. Etwa jeder vierte Fahrgast ist mobilitätseingeschränkt. Universelle Zugänglichkeit ist für 10 Prozent der Fahrgäste zwingend notwendig, für 40 Prozent wichtig und für alle eine Erleichterung.

Nimmt die üstra die Sorgen der Anlieger ernst? Was bietet sie an?

Die üstra weiß, dass die Limmerstraße sehr eng ist und die Anlieger um die Qualität ihres Stadtteils fürchten. Dennoch ist sie der Meinung, dass Hochbahnsteige die wirtschaftlich und netzbedingt beste Lösung sind. Über die Ausgestaltung, die Lage und Dimension der Hochbahnsteige ist die üstra aber gesprächsbereit und stellt sich gern der Diskussion.

Glossar

• **Hochbahnsteig:** Das ist ein 82 Zentimeter hoher Bahnsteig mit Rampen, der allen Fahrgästen den Zugang zur Stadtbahn erleichtert. Gut 65 Prozent der Haltestellen sind in Hannover bereits mit Hochbahnsteigen ausgestattet.

• **Niederflurtechnik:** Niederflurbahnen werden oft als Alternative zu Hochbahnsteigen genannt. Um jedoch barrierefrei zu sein, benötigen auch sie einen Bahnsteig in Höhe von durchschnittlich 30 Zentimetern. Niederflurbahnen kommen nur ohne Bahnsteig aus, wenn sie für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste einen Lift haben.

• **Region Hannover:** Die Region Hannover ist Trägerin des öffentlichen Nahverkehrs. Sie entscheidet über den Ausbau des Netzes mit Hochbahnsteigen. Die Stadt Hannover hat im Rahmen der Stadtplanung ein Mitbestimmungsrecht.

• **infra:** Die Infrastrukturgesellschaft, eine Tochter der Region Hannover, ist seit 2001 Eigentümerin der Gleise, Tunnel und Haltestellenanlagen der Stadtbahn. Sie hält das Netz instand und baut es aus. Daher ist die infra auch Bauherrin der Hochbahnsteige. Die üstra mietet die Anlagen, um den Stadtbahnverkehr darauf zu betreiben.

• **Stadtbahn:** Ein Stadtbahnsystem ist eine Mischung aus Straßenbahn und U-Bahn. Eine Straßenbahn fährt an der Oberfläche, eine U-Bahn im Tunnel. In Hannover tut die Stadtbahn beides.

• **universal design:** universal design ermöglicht die Zugänglichkeit von öffentlichen Orten für alle Menschen, ohne dabei Sonderlösungen für mobilitätseingeschränkte Personen zu suchen.

• **üstra:** Das hannoversche Verkehrsunternehmen wurde 1892 gegründet und betreibt in der Region Hannover Stadtbahnen und Stadtbusse.

Impressum

Herausgeber

üstra AG, Public Relations
Postfach 2540, 30025 Hannover

Verantwortlich

Udo Iwannek

Layout

Claudia Reineke

Redaktion

Udo Iwannek, Claudia Reineke

Kontakt

uestranews@uestra.de
Telefon (0511) 1668 - 2439
Fax (0511) 1668 - 2419

Fotos

üstra-Archiv, Archiv der Braunschweiger Verkehrs-AG, Klaus Kaldenhoff

Druck und Auflage

üstra Hausdruckerei
Druck 400 Exemplare
E-mail 1.200 Exemplare