SRL / VEREINIGUNG FÜR
STADT-, REGIONAL- UND
LANDESPLANUNG
YORCKSTR. 82
10965 BERLIN
FON +49.(0)30.27 87 468-0
FAX +49.(0)30.27 87 468-13
INFO@SRL.DE / WWW.SRL.DE

VEREINSREGISTER BERLIN
15141 NZ
STEUERNR. 1127/620/54736
BERLINER SPARKASSE
KTO 133 00 202
BLZ 100 500 00
IBAN DE92 100500000013300202
BIC BELADEBEXXX

SRL

REGIONALGRUPPE
BREMEN / NIEDERSACHSEN

DIPL.-ING. KARIN KELLNER
BORKUMER STR. 22
30163 HANNOVER
FON 0511 / 39 22 94
FAX 0511 / 39 22 22
MAIL@KSW-ARCHITEKTEN.COM

DIPL.-ING. CARSTEN HETTWER
DIPL.-ING. KAI-UWE HIRSCHHEIDE
DIPL.-ING. HANNE LAHDE-FIEDLER

Plädoyer für einen stadtverträglichen, zukunftsfähigen Stadtbahnbau in Hannover anlässlich der Diskussion um die D-Linie

Position der SRL - Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung Regionalgruppe Bremen / Niedersachsen

Die Regionalgruppe der SRL kritisiert die bisher einseitige Betrachtung allein der Kostenseite. Dabei steht die eigentlich relevante volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) nicht mehr im Vordergrund, sondern allein die Nettobelastung für die Region Hannover. Zudem werden von Seiten der ÜSTRA und INFRA Versuche unternommen, die Variante „Tunnel" durch ein „kreatives" Finanzierungsmodell („Schattenhaushalt") schön zu rechnen.

Kann die Variante „Tunnel" von Seiten des Bundes und des Landes überhaupt für förderfähig gehalten werden, wenn es nach dem Ergebnis der volkswirtschaftlichen KNA mit der oberirdischen Lösung eine deutlich vorteilhaftere Variante gibt?

Wir halten es für notwendig, die Diskussion inhaltlich zu erweitern, um gesellschaftliche, urbanistische, ökologische und verkehrspolitische Gesichtspunkte in die Betrachtung einzubeziehen.
Jetzt ist spätestens der Zeitpunkt, eine Grundsatzdebatte über das zukünftige ÖPNV-System in Hannover zu führen. Es geht nicht um die einfache Realisierung des letzten Abschnitts eines bisher erfolgreichen Stadtbahnmodells, zumal die Gründe für den Bau der D-Linie mit der Erschließung neuer Stadtteile auf dem Kronsberg und dem Heisterberg nicht mehr gegeben sind, sondern um ein zukunftstaugliches, in Baustufen zu erweiterndes und vernetzbares, öffentliches Nahverkehrssystem, das auf die gesellschaftlichen Herausforderungen des Klimawandels reagiert und eine adäquate Antwort findet.

Heute werden A-, B-, und C-Tunnel durch drei bis vier Linien gut ausgelastet. Ein D-Tunnel würde mit eineinhalb Linien (10 + 17) nur schwach frequentiert.
Dies ist nicht nur wirtschaftlich, sondern vor allem auch gesellschaftlich zu bewerten: Schwächer frequentierte Tunnelstationen werden nachweislich z.B. von Älteren und von Frauen deutlich seltener genutzt, weil diese als Angsträume empfunden werden.

Die extreme Tieflage des D-Tunnels am Steintor und am Raschplatz unter den vorhandenen Ebenen würde diesen Effekt noch deutlich verstärken.

Fazit: So erfolgreich sich das bestehende Stadtbahnsystem auch entwickelt hat, für einen D-Tunnel ist dies nicht zu erwarten.
Wir begrüßen daher die Initiative von BIU und VCD, die mit der Broschüre „Mittendrin statt drunterdurch" einen fachlich breit gefächerten Beitrag zur Weiterentwicklung des Stadtbahn-Systems auch unter längerfristiger Perspektive vorgelegt hat.
Als Stadt- und Raumplaner, Architekten und Ingenieure können wir zu den Bereichen, die unser Fach betreffen, diese Ergebnisse bekräftigen. Im Folgenden betonen und ergänzen wir ausgewählte Aspekte, die in der bislang geführten Diskussion deutlich zu kurz kommen:

Oberirdische Stadtbahn – ein Beitrag zur Urbanität

In Städten mit Straßenbahntradition und deren erfolgreichem Betrieb, beispielsweise in der Schweiz, oder in französischen Städten mit „Straßenbahnrenaissance" wird die oberirdische Stadtbahn nicht als „Störfaktor" empfunden, wie es in der Hannoverschen Presse immer wieder einmal heißt, sondern als unverzichtbarer Bestandteil europäischer Stadtkultur. Menschen im Straßenraum, wartende Fahrgäste und belebte Bahnen bedeuten Urbanität und Lebendigkeit, vermitteln Sicherheit und tragen zum Wohlfühlen im öffentlichen Raum unserer Städte wesentlich bei. „Augen auf den Straßen" sind nach der Stadtforscherin Jane Jacobs das entscheidende Kriterium für die gefühlte Sicherheit in der Stadt.

Präsenz des ÖPNV im Stadtbild

Eine starke Präsenz des ÖPNV im Stadtbild durch ein dichtes Netz mit zahlreichen Haltestellen und die leichte Systemzugänglichkeit ohne Treppen und Rampen aus dem Straßenraum sind entscheidend für die hohe spezifische Nutzungshäufigkeit der Straßenbahn, z.B. in den Städten der Schweiz.
Auch für auswärtige Stadtbesucher macht es einen Unterschied, ob man am Ankunftsbahnhof in eine oberirdische Stadtbahn umsteigt und so die Stadt erlebt oder ob man auf eine U-Bahn verwiesen wird und von der Stadt zunächst nichts sieht.

Oberirdische Stadtbahn als Mittel städtebaulicher Aufwertung

In vielen Städten Europas, insbesondere in Frankreich, gibt es seit rd. 15 Jahren eine Renaissance oberirdischer Trambahnen und eine Abkehr von Tunnelbau. Die Stadtbahn wurde und wird nach wie vor als Mittel der Innenstadtaufwertung durch Verkehrsberuhigung und Straßenraumneugestaltung äußerst erfolgreich genutzt.
Auf Hannover bezogen bedeutet dies, anstatt aufwändiger Untergrundbauten mit wesentlich geringerem Aufwand Stadtbereiche, wie beispielsweise „hinter dem Bahnhof" städtebaulich sanieren und bürgerverträglich gestalten zu können, um die als städtebaulichen Missstand erkannte, mangelnde Anbindung der Stadtteile an die Innenstadt beheben zu können.

Eigener Bahnkörper oder straßenbündiger Gleiskörper

Der Unterschied dieser Bauvarianten wird aufgrund formaler Förderkriterien stärker polarisiert als sachlich gerechtfertigt. Es kann nur eine stadtangepasste Gestaltung eines eigenen Bahnkörpers mit zahlreichen niveaugleichen Überquerungsmöglichkeiten in Frage kommen.

In kurzen Abschnitten müssen aus städtebaulichen Erwägungen heraus straßenbündige Gleiskörper möglich sein, ohne die Förderfähigkeit des Vorhabens zu gefährden. Entscheidend ist dabei der Nachweis hoher Nutzungsqualitäten für die Bahn, die auch mit Regelungen und Steuerungen des Autoverkehrs (einschl. des ruhenden Verkehrs) erreicht werden können. Eine Überprüfung der Verkehrsfunktion z. B. der Kurt-Schumacher-Straße ist ohnehin erforderlich, um die Ernst-August-Galerie stadtverträglich besser an das Fußwegenetz der Innenstadt anbinden zu können und damit die „alte" Innenstadt von der Attraktivität der neuen Ernst-August-Galerie profitieren zu lassen.

Nicht nur kurzfristig denken

Klimaschutz und Energiekonversion werden in den nächsten Jahrzehnten gravierende Veränderungen erfordern. Energieaufwändige Siedlungs- und Verkehrsarten werden zunehmend an Attraktivität verlieren. ÖPNV und Fahrradverkehr werden größere Verkehrsanteile übernehmen bzw. zu übernehmen haben. Für die städtebauliche Entwicklung ist eine steigende Tendenz zur Binnenentwicklung mit Umnutzungen, Umbauten und Nachverdichtung wahrscheinlich. Auf diese und weitere unvorhergesehene Entwicklungen muss das Stadtbahnsystem durch Anpassungen und Erweiterungen reagieren können.
Eine oberirdische Stadtbahn ist ein flexibles System, das solche Optionen offen hält. Anpassungen und Erweiterungen wären aber allemal stadtverträglicher zu realisieren, wenn statt der derzeitigen Stadtbahn mit Hochbahnsteigen Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kämen.

Hochbahnsteige oder Niederflurfahrzeuge

Die Systementwicklung für Hochflurfahrzeuge wurde vor rund zwei Jahrzehnten getroffen. Seitdem haben sich die Randbedingungen spürbar verändert. Die Kosten der Hochbahnsteige sind erheblich höher als seinerzeit kalkuliert. Die Niederflur-Technik hat sich inzwischen europaweit als beste Lösung für Stadt- und Trambahnen durchgesetzt. Es zeigt sich deutlich, dass Hochbahnsteige in sensiblen Stadträumen keine geeignete Lösung darstellen.
Wir sind davon überzeugt, dass derartige Bauvorhaben z.B. in Straßenräumen der Limmerstraße oder der Sallstraße aus stadtgestalterischen, straßen- und nutzungsfunktionalen Gründen der Anrainer nicht akzeptiert werden können - auch zukünftig nicht. Wer kann Stadtqualität in zentralen Straßen eines ganzen Stadtteils einem technischen System opfern, zu dem es akzeptable Alternativen gibt?

Anlässlich der Diskussion um die ober- oder unterirdisch zu führende D-Linie setzt sich die Regionalgruppe der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung, SRL, entschieden dafür ein, im Sinne eines ganzheitlich in die Zukunft gedachten Konzeptes neue Lösungen für den ÖPNV in Hannover zu erörtern und eine Umstellung der oberirdisch zu führenden Linie 10 auf Niederflurtechnik anzustreben.
Dazu sollten alle städtebaulichen, verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekte der modernen, zukunftsfähigen Niederflurtechnik fair ermittelt und einer öffentlichen Erörterung im Rahmen eines Stadtdialoges zugänglich gemacht werden.

Hannover, 16. Dezember 2009