



BARRIEREFREIER
AUSBAU DER
STADTBAHNLINIEN
10 UND 17

PROJEKT
**ZEHN
SIEBZEHN**

infra

Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH



STEFAN HARCKE - GESCHÄFTSFÜHRER INFRA VORWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

nach langer und intensiver Diskussion gehen der barrierefreie Ausbau der Stadtbahnlinien 10 und 17 und die direkte Einbindung in das bestehende Streckennetz in die Realisierung. **Das Projekt ZEHN SIEBZEHN hat begonnen.**

Als Eigentümerin der Stadtbahnanlagen und als Bauherrin hat die infra GmbH die Verantwortung für die Durchführung der von der Region Hannover und der Landeshauptstadt Hannover beschlossenen Maßnahmen übernommen.

Ziel ist der Bau von Hochbahnsteigen mit stufenlosem Einstieg für alle Fahrgäste. Das kommt all denen zugute, die dauerhaft oder zeitweise gehbehindert sind oder die zum Beispiel mit viel Gepäck oder Kinderwagen unterwegs sind. Das unbequeme Erklimmen der Stadtbahnstufen hat dann auch an den Innenstadthaltestellen ein Ende. Zusätzlich wird die Haltestelle Steintor verlegt, von der aus dann die darunterliegende Tunnelstation mit Treppen oder Aufzug direkt auf kurzem Weg erreichbar ist. Am Raschplatz wird eine neue Haltestelle in der Straße Lister Meile gebaut, von der aus die Tunnelstation Hauptbahnhof ebenfalls über Treppen und Aufzüge in kurzer Entfernung erreicht werden kann. Die langen Wege vom Ernst-August-Platz durch den Bahnhof entfallen.

Dadurch werden wir optisch schönere und effektivere Stadtbahnlinien 10 und 17 haben, auf die wir uns alle freuen können. Der Weg dahin wird sicherlich für alle die, die an der Strecke wohnen, arbeiten oder unterwegs sind, beschwerlich werden. **Wir werden Sie auf diesem Weg begleiten - diese Broschüre ist der Anfang.**

Ihr

Stefan Harcke
Geschäftsführer infra GmbH



In dieser Broschüre stellen wir Ihnen vor, welche Veränderungen an der Strecke zwischen den Haltestellen Glocksee und (neu!) Hauptbahnhof/Raschplatz entstehen - und wie die Baumaßnahmen durchgeführt werden sollen.



Bahn frei: Von der zweiten Jahreshälfte 2014 an beginnt die Modernisierung der Stadtbahnlinien 10 und 17 – das Projekt ZEHN SIEBZEHN. Zwischen den Haltestellen Glocksee und Hauptbahnhof/Raschplatz wird die Innenstadtstrecke **barrierefrei ausgebaut** und für den Betrieb der silbernen Schienenfahrzeuge vorbereitet. **Gleichzeitig werden die Straßenräume im Verlauf der Stadtbahnlinie baulich aufgewertet und mit attraktiven Seitenräumen, Radverkehrsanlagen und Stellplätzen ausgestattet.** Die Stadtbahnstrecke erhält einen neuen Endpunkt am Raschplatz, und auch am Steintor wird sich der Umstieg zu den anderen Stadtbahnlinien verkürzen. Gleichzeitig erhalten die Bushaltestellen Hochborde, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einen bequemen Einstieg in die Fahrzeuge zu ermöglichen. **Für das Projekt ZEHN SIEBZEHN sind vier Jahre Bauzeit eingeplant, um Strecke und Haltestellen auszubauen und die Straßenräume modern zu gestalten. Ein weiterer Teil der Innenstadt zeigt sich dann in neuem Glanz.**

Wie jedes Projekt in dieser Größenordnung ist auch Projekt ZEHN SIEBZEHN in mehrere Bauabschnitte unterteilt. Diese Broschüre gibt Ihnen eine Übersicht über den Ablauf des Projekts. Gleichzeitig klären wir auf diesem Weg die Fragen, die in der Vergangenheit am häufigsten diskutiert wurden – insbesondere für Anwohner, Fahrgäste des GVH und andere Verkehrsteilnehmer.

PROJEKT ZEHN SIEBZEHN

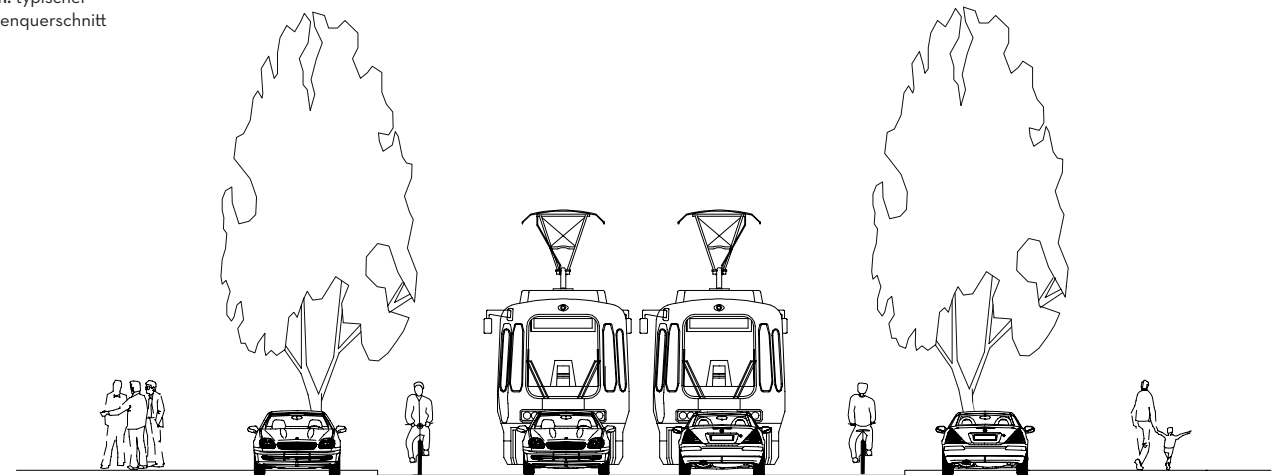


Links: Die Mendini-Haltestelle bleibt als Bushaltestelle erhalten.

Mitte: neu gestaltete Goethestraße



Unten: typischer Straßenquerschnitt



AUSBAU DER LINIEN 10 UND 17 ZIELE



Stufenloses Ein- und Aussteigen

Das bedeutet, dass man auch mit Fahrrädern, Kinderwagen oder im Rollstuhl problemlos in alle Stadtbahnen der üstra einsteigen kann. Das Personenbeförderungsgesetz gibt vor, dass bis zum Januar 2022 eine weitestmögliche Barrierefreiheit erreicht wird. Deshalb werden die in der Innenstadt gelegenen Haltestellen im Rahmen des Projekts ZEHN SIEBZEHN mit Hochbahnsteigen ausgerüstet. Die Gleise der Linien 10 und 17 werden für die modernen silbernen Stadtbahnzüge ausgebaut, die diese Linien dann befahren können.

Kurzes und bequemes Umsteigen

Die Linien 10 und 17 werden mit den übrigen Stadtbahnlinien enger verknüpft. Kurze Umsteigewege werden den Kunden des ÖPNV die Fahrten vereinfachen und so die Attraktivität steigern.

Die Verlegung der Haltestelle Steintor von der Kurt-Schumacher-Straße in die Münzstraße schafft eine kürzere Verbindung zu anderen Linien der Stadtbahn. Ohne Straßenüberquerung erfolgt das Umsteigen jetzt direkt über Treppen oder Aufzüge. Die neue Haltestelle am Raschplatz liegt quasi über der Stadtbahnstation Hauptbahnhof, die ebenfalls über Treppen und Aufzüge auf kurzem Weg erreicht wird.

Stadtgestaltung

Der Ausbau der Linien 10 und 17 im Innenstadtbereich bringt Eingriffe mit sich, die das Stadtbild Hannovers und die innerstädtische Verkehrs-führung stark verändern. Das Projekt ZEHN SIEBZEHN wurde daher in der Planung ganzheitlich betrachtet, um einhergehend mit dem öffentlichen Nahverkehr die betroffenen Straßenzüge der Innenstadt aufzuwerten und neue Impulse für die Entwicklung der Innenstadt zu geben. Ein Ergebnis davon sind die breiten Seitenräume mit Bäumen und Parkplätzen sowie attraktiven Radwegen – all das wird in Zukunft die neue Stadtbahnstrecke begleiten.

INFOS ZUM PROJEKT ZEHN SIEBZEHN STAND 2013 MASSNAHMEN



BAUABSCHNITTE ZEITPLAN

Abschnitt

3^a

Beginn 2014

Herschelstraße bis Haltestelle Steintor (alt)

Abschnitt

2

Beginn 2015

Bogen Ernst-August-Galerie bis
Herschelstraße

Abschnitt

1

Beginn 2016

Raschplatz bis Bogen Ernst-August-
Galerie

Abschnitt

4

Beginn 2016

Bogen Goseriende bis Goetheplatz

Abschnitt

5

Beginn 2016

Braunstraße

Abschnitt

3^b

Beginn 2017

Haltestelle Steintor (neu) bis Ende Bogen Goseriende

ZUM PROJEKT ZEHN SIEBZEHN FRAGEN UND ANTWORTEN



PLANUNG

Wie wird der barrierefreie Ausbau umgesetzt?

Die fünf Stationen der Linien 10 und 17 in der Innenstadt werden barrierefrei. Das heißt: Der Ein- und Ausstieg in die Bahn wird stufenlos über Rampen auf die neuen Hochbahnsteige möglich sein. Alle Hochbahnsteige sind dann für sehbehinderte Menschen über blindengerechte Signalanlagen erreichbar und erhalten die erforderliche taktile Ausstattung, die Sehbehinderte für ihre Orientierung benötigen.

Der Umstieg in andere Linien wird sich an einigen Haltestellen erleichtern. Der neue Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz verkürzt den Weg zu den unterirdisch verkehrenden Linien (siehe Übersicht Seite 12/13). Die neue Haltestelle am Steintor wird über der zugehörigen U-Bahn-Station liegen. Am Steintor können Sie zukünftig über Treppen und Aufzüge direkt umsteigen – ohne Überqueren der Fahrbahn.

Was ist der Hintergrund für den neuen Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz?

Die heutige Haltestelle auf dem Ernst-August-Platz liegt etwa mittig zwischen den Stadtbahnstationen Hauptbahnhof und Kröpcke. Der Bau eines Hochbahnsteigs ist an dieser Stelle aus städtebaulichen Gründen nicht möglich und aufgrund der derzeit langen Umsteige- wege auch nicht sinnvoll.

Etwa ein Drittel der heute auf dem Ernst-August-Platz aussteigenden Fahrgäste geht über den Bahnhofsvorplatz und durch den gesamten Hauptbahnhof, um dann in der unter dem Raschplatz gelegenen Stadtbahnstation in andere Stadtbahnlinien umzusteigen. Für diese Fahrgäste wird mit dem Bau eines Hochbahnsteigs am Raschplatz eine direkte, barrierefreie Umsteigesituation geschaffen. Hierdurch verkürzt sich die Reisezeit.

Die Verlegung der Haltestelle vom Ernst-August-Platz in die Kurt-Schumacher-Straße schafft die Möglichkeit, auch diese Haltestelle mit einem Hochbahnsteig auszustatten. Die Erreichbarkeit der Innenstadt (ein Drittel der Fahrgäste) sowie die Erreichbarkeit der Züge im Nah- und Fernverkehr im Hauptbahnhof (ebenfalls etwa ein Drittel der Fahrgäste) verändert sich dadurch nicht wesentlich.

Warum wird die Haltestelle am Aegidientorplatz aufgegeben?

Der Entschluss, die Umsteigesituation am Bahnhof zu verbessern, hatte im Gesamtkonzept Priorität. Deswegen wird der Endhaltepunkt an den Raschplatz verlegt. Da der Streckenabschnitt zwischen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz wenig nachgefragt ist, wird dieser Abschnitt künftig aufgegeben. Der Aegidientorplatz bleibt weiterhin über sieben Stadtbahn- und drei Buslinien erreichbar.

Was ändert sich für den Busverkehr?

Die Modernisierung der Stadtbahnlinien 10 und 17 bewirkt auch einen Ausbau der entlang dieser Strecke befindlichen Bushaltestellen. Sie erhalten Hochborde, um mobilitätseingeschränkten Fahrgästen einen einfacheren Einstieg in die Fahrzeuge zu ermöglichen. Auch wird die Lage und Ausstattung der Bushaltestellen verbessert, um schneller und bequemer zwischen Stadtbahn und Bus wechseln zu können, wie zum Beispiel am Goetheplatz.

Was wird der Umbau kosten?

Die Kosten belaufen sich nach jetziger Planung auf 40 bis 50 Millionen Euro. Die Mittel sind durch die Region und die Stadt aufzubringen. Fördermittel des Landes Niedersachsen werden erwartet.

BAUPHASE

Wie ist der exakte Ablauf innerhalb einer Bauphase?

Die Bautätigkeiten beginnen jeweils mit vorbereitendem Leitungsbau, darauf folgt der Neubau der Gleise. Die Fahrbahnen werden anschließend in neuer Lage wiederhergestellt. An den Haltestellen werden dann Hochbahnsteige errichtet. Im nächsten Schritt werden die Fahrbahn, die Radverkehrsanlagen und die Seitenanlagen gestaltet und die Straßen durch Bäume und neue Beleuchtungen komplettiert. Ein Bauabschnitt dauert eineinhalb bis zwei Jahre, die bisherige Planung sieht einen Abschluss der Baumaßnahmen für Ende 2018 vor.

Wie werden Betroffene von den Baumaßnahmen informiert?

Die Anlieger, Gewerbetreibenden und Verkehrsteilnehmer erhalten vor Baubeginn (ab Mitte 2014) gesonderte Informationen und werden auch während der Bauphasen immer wieder über wichtige Maßnahmen und Änderungen informiert.

Was ändert sich für den Kraftfahrzeugverkehr in der City?

Die bedeutendste Änderung ist, dass der Durchgangsverkehr aus der Kurt-Schumacher-Straße herausgenommen und so die Verkehrsbelastung reduziert wird. Dies wird so erreicht, dass das Linksabbiegen aus der Kurt-Schumacher-Straße in die Lister Meile (Posttunnel) und in der Gegenrichtung das Rechtsabbiegen nicht mehr möglich sein werden. Die Innenstadt-Parkhäuser bleiben weiterhin alle erreichbar – ohne Belastung der Anfahrt durch den Durchgangsverkehr. Zwei unabhängige Verkehrsgutachten haben die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes nach dem Umbau nachgewiesen.

Der Autoverkehr wird während der Bauphasen besonders im Bereich zwischen Steintor und Bahnhof einige Male eingeschränkt sein. Alle Verkehrsteilnehmer werden sich hier auf Umleitungen und Wartezeiten einstellen müssen. Wir bitten Sie schon jetzt um Geduld und Verständnis.

Die Planung zum Streckenausbau ist im Internet einsehbar unter www.projekt-10-17.de.

Was ändert sich für die Fahrgäste in der Bauphase?

Während der einzelnen Bauabschnitte wird es auch zu Einschränkungen und Änderungen im öffentlichen Nahverkehr kommen. Über Einzelheiten werden wir Sie in Bussen und Bahnen sowie über Pressemitteilungen rechtzeitig informieren.

Was bedeutet der Umbau für die Anwohner und Einzelhändler?

Wir werden alle Anlieger direkt über anstehende Baustellen und damit verbundene Beeinträchtigungen rechtzeitig informieren. Dafür wird in der Bauphase auch eine Informationsstelle eingerichtet und es werden persönliche Ansprechpartner zur Verfügung stehen.

ZUKUNFT

Wann werden die übrigen Haltestellen der Stadtbahnlinie 10 barrierefrei ausgebaut?

Die Region Hannover sieht vor, dass die infra alle Haltestellen der Linie 10 in den nächsten Jahren mit Hochbahnsteigen ausstattet. Außerhalb des Projekts ZEHN SIEBZEHN gibt es noch fünf weitere Haltestellen in Linden-Nord und Limmer, die heute noch nicht barrierefrei sind. Diese Haltestellen – Am Küchengarten, Leinaustraße, Ungerstraße, Wunstorfer Straße und Harenberger Straße – sollen ebenfalls ab 2016 bis ca. 2020 Hochbahnsteige erhalten. Zunächst soll die Haltestelle Am Küchengarten entsprechend umgebaut werden.

Aktuelle Fahrplanänderungen immer aktuell im Internet unter www.gvh.de





DER NEUE ENDPUNKT DER LINIEN 10 UND 17 HAUPTBAHNHOF/RASCHPLATZ

Ebene



Die grünen Pfeile demonstrieren den künftigen Weg vom oberirdischen Endpunkt am Raschplatz zu der bestehenden unterirdischen Stadtbahnstation.

Ebene



Niki-de-Saint-Phalle-Promenade
Hbf. Hannover

Ebene



1, 2 und 8
Langenhagen

3, 7 und 9
Lahe
Altwarmbüchen

3, 7 und 9
Wettbergen
Empelde

1, 2 und 8
Messe
Laatzen

Ziel erreicht: Der neue Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz führt die Linien 10 und 17 dichter an die in der unterirdischen Stadtbahnstation verkehrenden Linien 3, 7, 9 sowie 1, 2 und 8 heran.

Verbessert hat sich auch die Anbindung der Linien 10 und 17 zum Kulturzentrum, zur Gastronomie und zu den Einzelhandelsgeschäften auf der Lister Meile.



PROJEKT ZEHN SIEBZEHN
PARTNER



Region Hannover

Region Hannover

Die Region Hannover sorgt als Aufgabenträgerin für den Nahverkehr (ÖPNV) für die Organisation und die Gestaltung des Angebots in der Stadt Hannover sowie den Städten und Gemeinden des Umlands. Die Stadtbahnlinie 10, die die Stadtteile Ahlem, Limmer und Linden-Nord mit der Innenstadt verbindet, hat heute nur in Ahlem, Limmer und am Aegidientorplatz barrierefreie Haltestellen mit Hochbahnsteigen. Die Region verfolgt deshalb das Ziel, auch die übrigen Haltestellen in Limmer, Linden, der Calenberger Neustadt und der Innenstadt barrierefrei auszubauen und die Umsteigewege zu verkürzen. Die zuständigen Gremien der Region und der Stadt Hannover haben nach intensiver Diskussion Anfang 2013 beschlossen, zunächst die fünf Innenstadthaltestellen der Linien 10 und 17 auszubauen und den Endpunkt der Linien vom Aegidientorplatz zum Raschplatz zu verlegen.

Landeshauptstadt Hannover

Die Aufgabe der Landeshauptstadt Hannover ist die Sicherstellung der städtebaulichen Integration der Nahverkehrsanlagen und der generellen Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems auch während der Bauzeit. Die LHH hat mit dem Innenstadtkonzept Hannover City 2020+ ein nachhaltiges und zukunftsweisendes Konzept zur räumlichen und funktionalen Entwicklung der hannoverschen Innenstadt erarbeitet. Dieses Konzept ist als wesentliche städtebauliche Grundlage in die Planung des Projekts ZEHN SIEBZEHN eingegangen.

Hannover

üstra und RegioBus

Die Verkehrsunternehmen üstra und RegioBus führen ihren Betrieb auf den neuen Stadtbahnanlagen und Straßen durch. Sie sorgen mit behindertengerechten Bussen und Bahnen in dichter Taktfolge für eine leistungsfähige und umweltfreundliche Mobilität. Als Partner im Projekt ZEHN SIEBZEHN achten sie auf die Einhaltung der Vorgaben für einen sicheren und störungsfreien Betrieb. Sie sind aktiver Partner im Planungsprozess und bringen ihr planerisches und betriebliches Know-how ein.

infra

Die infra GmbH ist Eigentümerin der Schienen und Haltestellen der Stadtbahn Hannover. Als Projektleiterin setzt sie die Vorgaben der anderen Projektpartner in den zusammen mit der TransTecBau erstellten Ausbauplanungen um. Für die abgestimmte Planung beantragt sie Baugenehmigungen und stellt Zuschussanträge für die Finanzierung. In der Bauphase beauftragt und beaufsichtigt die infra die Baufirmen und stellt eine umfassende Information der Anlieger und Verkehrsteilnehmer sicher.

Das Land Niedersachsen wird das Projekt ZEHN SIEBZEHN in einer noch nicht bekannten Höhe mit Investitionsmitteln fördern. Die nicht durch Zuschüsse des Landes abgedeckten Projektkosten tragen die Region Hannover und die Landeshauptstadt Hannover.

üstra



infra

Pressekontakt

hannover.contex
Telefon (0511) 3530487
www.hannovercontex.de
info@hannovercontex.de

Service für ÖPNV-Fahrgäste

GVH Kundenzentrum
Telefon (0511) 1668-0
www.gvh.de
info@gvh.de

Service für Anlieger

Projekt ZEHN SIEBZEHN
Telefon (0511) 357798-0
www.infra-hannover.de
info@infra-hannover.de

Impressum

Herausgeber: infra
Verantwortlich im Sinne
des Presserechts: Jens Hauschke
Druck: Druckhaus Pinkvoss

Stand: November 2013

www.projekt-10-17.de



infra

Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH