

# Alle Städte\* setzen auf Niederflur



BERLIN



MÜNCHEN



KÖLN



FRANKFURT



DÜSSELDORF



DORTMUND



ESSEN



BREMEN



DRESDEN



LEIPZIG



NÜRNBERG

# Alle? Nein, zwei setzen auf Beton



STUTTGART



HANNOVER

\* von den 14 Städten mit über 500.000 Einwohner/innen sind 11 Städte auf Niederflurbahnen umgestiegen, als Ergänzung der alten Hochflurbahnen oder als Komplettumstieg.

Hamburg hat sein Straßenbahnnetz 1978 stillgelegt

[www.zukunft-stadtbahn.de](http://www.zukunft-stadtbahn.de)

Plakatentwurf: D. Gardemin 2012



# Protest gegen Hochbahnsteige!

## Große Parteienkoalition will Betonlösung durchdrücken

Am 18. Juni will die Regionsversammlung über die Zukunft des Stadtbahnsystems in Hannover entscheiden. Die Üstra möchte mit allen Mitteln das Hochbahnsystem zu Ende führen. Sie will die Linie 10, die ausschließlich oberirdisch fährt, vollständig mit Hochbahnsteigen ausstatten. Vor allem für die Limmerstraße, aber auch insgesamt für die Chancen möglicher Netzerweiterungen kommender Generationen hätte dies dauerhafte Nachteile.

Die Meinungsbildung kommt nicht durch einen fairen Vergleich der Argumente zustande. Die Chancen von Niederflur wurden einseitig vernachlässigt.

Alle Bürgerinnen und Bürger können dagegen etwas tun. Sprechen oder schreiben Sie Ihre Regionsabgeordneten an. Es gibt keinen Fraktionszwang. Machen Sie Ihre Abgeordneten auf die Folgen der Entscheidung aufmerksam:

Adresse: **Regionsversammlung, Hildesheimerstr. 20, 30169 Hannover**

**Hängen Sie das Plakat auf oder geben Sie es weiter, Ihre Aktion hilft!**

Auftragsgutachten nicht glaubwürdig

## Niederflur ist wirtschaftlicher

Von den Gutachtern wurden die Fahrgast- und Einnahmeverluste bei einer Hochflurlösung unterschlagen. Eine Niederflurlösung gewinnt durch kundenfreundlichere Haltestellen mehr Fahrgäste und damit Einnahmen. Wenn in der Limmerstraße Hochbahnsteige angelegt werden sollen, müssen die Haltestellen verlegt werden. Die Haltestelle Küchengarten würde auf eine freie Fläche



Quelle: Bombardier

Rollstuhlgeeignet: 2,65 m breit, 75 cm Durchgang.

Prof. Meyfahrt, Verkehrswissenschaftler:

„Die Entscheidung des Behindertenbeirats für eine Hochflurlösung ist unter anderem auf falsche Vergleiche mit schmaleren Fahrzeugen zurückzuführen.“

aus der Limmerstraße herausgeschoben. Die Haltestelle Leinaustraße würde in Höhe Edeka-Markt verlegt. Die Haltestelle Ungerstraße kommt in Richtung Westschnellweg in Höhe Freizeitheim. Die Erschließung von Linden-Nord verschlechtert sich.

Dr.-Ing. Dieter Apel vom VCD hat diese Verluste nach verkehrswissenschaftlichen Methoden ermittelt. Nur bis ca. 300 Meter Fußwegentfernung zur Haltestelle werden Bahnen und Busse in hohem Maß genutzt. Bei größeren Entfernungen fällt die Nutzungsintensität stark ab. Durch die ungünstige Lage der angedachten Hochbahnsteige an der Limmerstraße ist allein mit einem jährlichen Erlösverlust für die Üstra von mindestens 420.000 Euro bis zu 750.000 Euro zu rechnen. Kaum nachvollziehbar, dass die Regionsverwaltung generell 500 m Luftlinienentfernung für ausreichend hält.

**Fazit: Die Lage der Haltestellen ist bei Niederflur besser. Die städtebauliche Integration ist unproblematischer. Auch die Kosten für den Bau der Haltestellen sind wesentlich niedriger. Bei einem fairen Kosten-Nutzen-Vergleich Hochflur / Niederflur wird die Niederflurlösung auch ohne Netzerweiterung klar überlegen sein.**

Limmerstraße befürchtet Einbußen

## Kaufleute: „Die Zukunft ist Niederflur“

Geschäftsleute sind abhängig von der Stimmung in Ihrem Umfeld, vom Flair also von der Attraktivität ihres Standorts. Die Geschäfte müssen erreichbar und vor allem sichtbar sein. Hochbahnsteige sind unnatürliche Barrieren, die Erreichbarkeit und Sichtbarkeit massiv einschränken. Daher plädieren wir für Niederflur, da sich dieses System im Einklang mit den Menschen und dem städtebaulichen Umfeld am besten einfügt. Um gerade auch Konsumententscheidungen positiv zu beeinflussen, brauchen wir eine gewisse „Entschleunigung“, um Verweildauer und dadurch Lebensqualität zu erhöhen. Wir Geschäftsleute arbeiten sehr kostenbewusst. Effizienz ist gerade in kleinen Betrieben notwendig um zu überleben. Wir sind davon überzeugt, dass Niederflur langfristig die günstigere Alternative ist. Die meisten der

deutschen und europäischen Großstädte mit mehr als 500.000 Einwohnern setzen auf Niederflur. Hieraus werden in Zukunft günstigere Beschaffungskosten resultieren. Die Bahnen sind leichter und verursachen daher geringere Kosten bei der Netzinstandhaltung. Der Bau von Niederflurhaltestellen ist erheblich günstiger als Hochbahnsteige.

Die Geschäftsleute der Limmerstraße haben bereits mit den Standortnachteilen einer Einkaufsmeile in innenstadtnaher Randlage zu kämpfen. Eine weitere Verschlechterung durch ein Zubetonieren mit Hochbahnsteigen können und wollen wir uns nicht leisten!

Harm Baxmann  
Aktion Limmerstraße e.V.



Niederflurbahn Dresden: 100 % barrierefrei.

Prof. Schnüll, Verkehrsplaner:

„Hannover braucht eine oberirdische Stadtbahnerweiterung. Alle Hochflurstrecken werden fertiggestellt. Alle neuen Strecken fahren Niederflur. Die Linie 10 kann den Anfang machen.“

Netzerweiterungen bei Niederflur:

## Entwicklungschancen für Hannovers Nahverkehr

Die Megathemen der Zukunft sind Klimaschutz, steigende Energiepreise und eine immer älter werdende Gesellschaft. Der öffentliche Nahverkehr wird dabei immer wichtiger. Nur mit der Entscheidung für die Niederflurbahn eröffnen sich neue Chancen, das Stadtbahnnetz kostengünstig und stadtverträglich zu erweitern.

Mögliche Netzerweiterungen:

- Verlängerung in die Sallstraße bis zum Bismarckbahnhof
- Linienführung durch die Deisterstraße zum neuen Hanomag-Gelände, eventuell bis Hemmingen
- Abzweig über die Wunstorfer Straße zur Wasserstadt Limmer und weiter nach Ahlem-Nord
- Verbindungen über Schauspielhaus und Aegi zum Rathaus und zum Zoo
- Entlastung des Tunnelnetzes

durch Anbindung der Bödekerstraße / Ferdinand-Wallbrecht-Straße und verbesserte Erschließung der List und Oststadt.

Schon heute sieht die Üstra ihre Tunnel an der Kapazitätsgrenze. Die Linie 10 wird, bis auf ein paar Ausnahmefahrten, nie dauerhaft in das Tunnelsystem eingebunden werden können. Ein Niederflurnetz kann bei einer Fahrplanverdichtung Tunnelstrecken entlasten. Ausgewählte, überlastete Buslinien können auf Niederflurbahnbetrieb umgestellt werden und damit Attraktivität und Wirtschaftlichkeit der Üstra erhöhen. Optimierte Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahnhöfen und einem erweiterten Stadtbahnnetz können den Hauptbahnhof entlasten. In der Kurt-Schumacher-Straße könnte Höhe Herschelstraße eine Niederflurhaltestelle entstehen.



## Niederflur: 100 Prozent barrierefrei

Die gesamte Linie 10 mit Hochbahnsteigen auszurüsten, würde noch viele Jahre dauern. Mit der Einführung von Niederflur wird der Einstieg in die Bahn an allen Haltestellen sofort verbessert. Das Einsteigen mit Kinderwagen, Rollatoren, Gepäck und Rollstühlen ist auch vor Bau von vollkommen barrierefreien neuen Haltestellenflächen einfacher. Moderne Niederflurbahnsysteme haben folgende Vorteile für mobilitätseingeschränkte Menschen:

- Niederflurbahnen sind ohne Treppen und Rampen von fast allen Seiten zu erreichen.
- Bei Niederflurhaltestellen gibt es keine Absturzgefahr. Hochbahnsteige

in Mittellage haben kein Geländer.

- Man muss nicht bei gefährlichem Glatteis oder Regen über Rampen oder Treppen Haltestellenpodeste erklimmen.
- Niederflurhaltestellen können an dicht bebauten Wohn- und Einkaufsorten erstellt werden.
- Niederflurhaltestellen können ohne Umwege zu entfernten Treppen oder Rampen erreicht werden.
- Niederflurbahnen und Niederflurbusse können wie in Dresden an einer Haltestelle halten. Bei Hochflur braucht man zwei Haltestellen um Barrierefreiheit zu erreichen
- Niederflurbahnen bieten ausreichend Platz für Rollstühle und Kinderwagen; sie sind durchgehend auf ei-

ner Ebene mit Standard-Rollstühlen befahrbar (75 cm Durchgangsbreite in Längsrichtung)

Niederflurbahnsteige passen sich städtebaulich ohne Betonbarrieren in die Straßensituation ein. Schaufensterbummel, Einkauf, Rast und Nahverkehr sind nicht getrennt, sondern profitieren voneinander.

Die Straßenseite kann überall gewechselt werden. Hochbahnsteige hingegen werden wegen ihrer Höhe und Dimensionierung außerhalb der zentralen Laufwege geplant. Vor allem für ältere und für mobilitätseingeschränkte Menschen fallen diese zusätzlichen Wege besonders ins Gewicht.

[www.zukunft-stadtbahn.de](http://www.zukunft-stadtbahn.de)



VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG