



**STADT-
INFORMATION**

Presse- und Informationsamt der
Landeshauptstadt Hannover

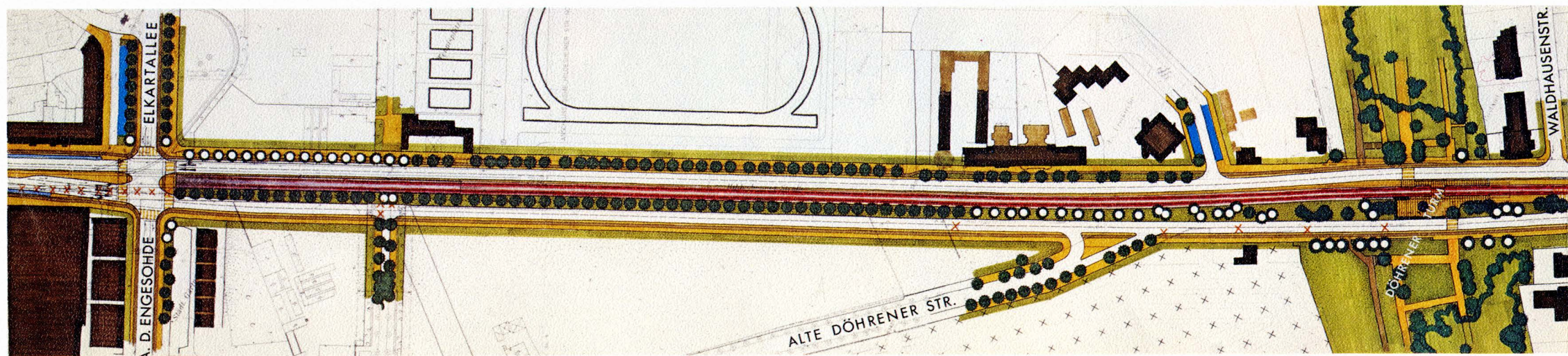
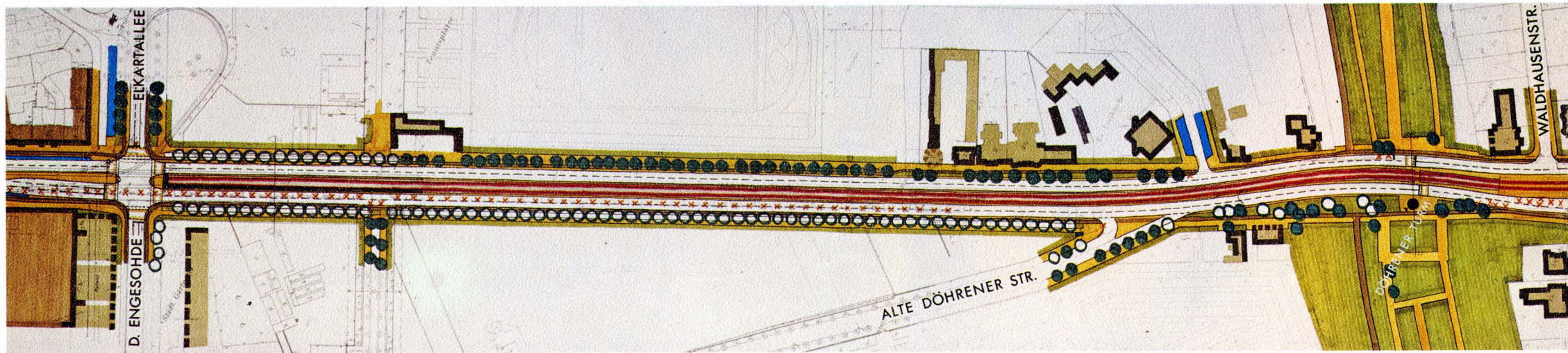
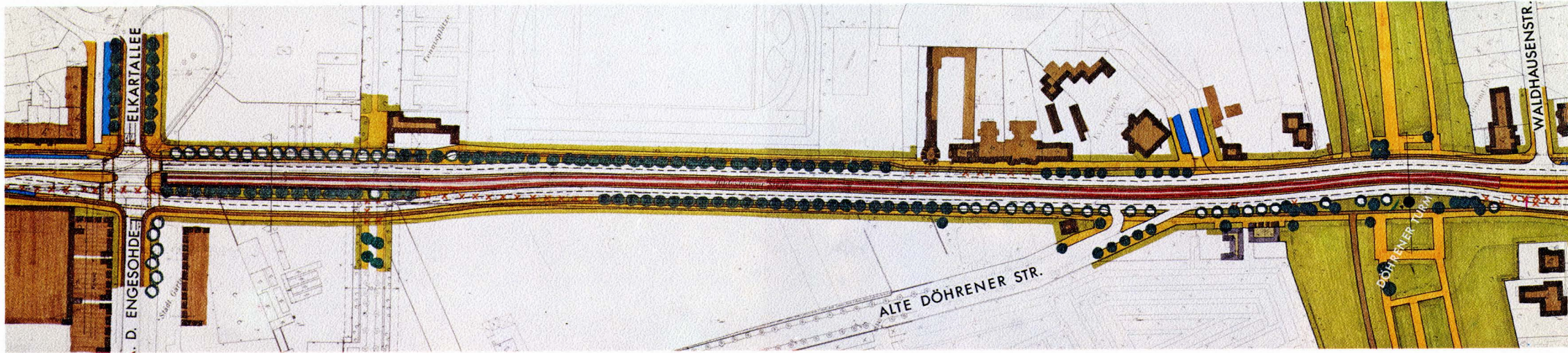
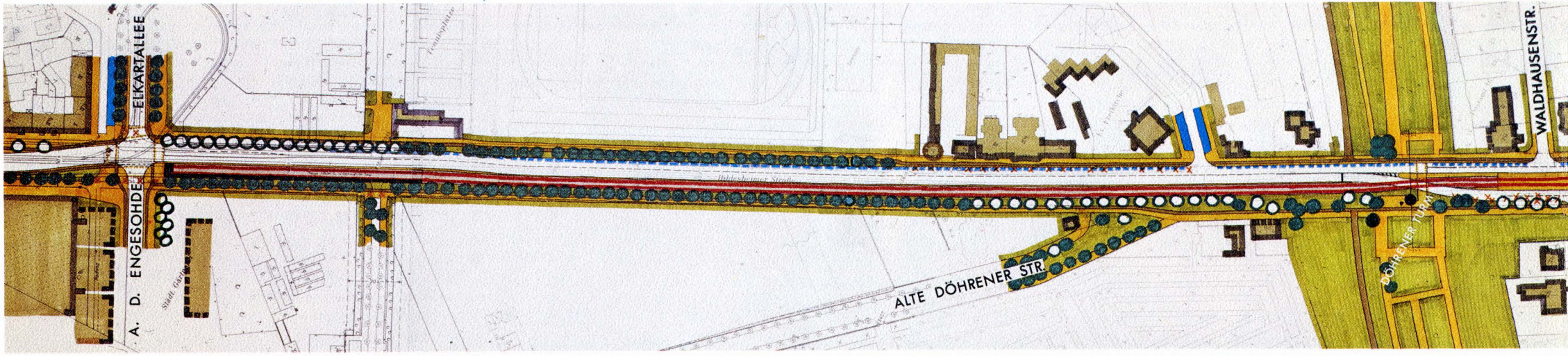
Rathaus · Trammplatz 2 · 3000 Hannover 1 · Telefon: 0511/1681 · Telex: 923842

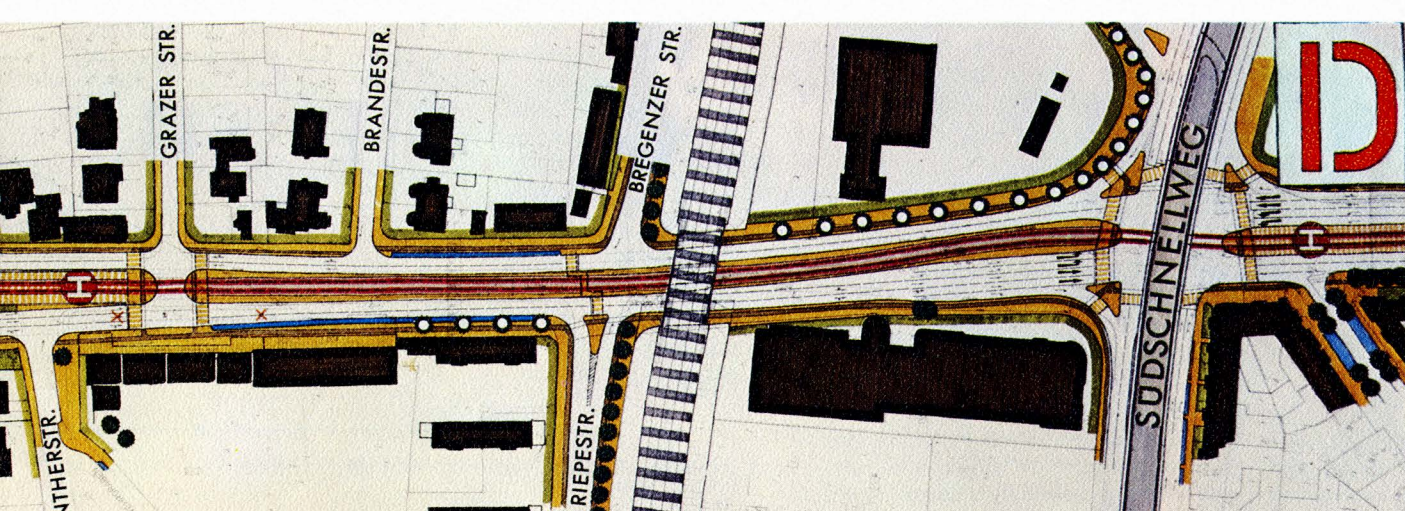
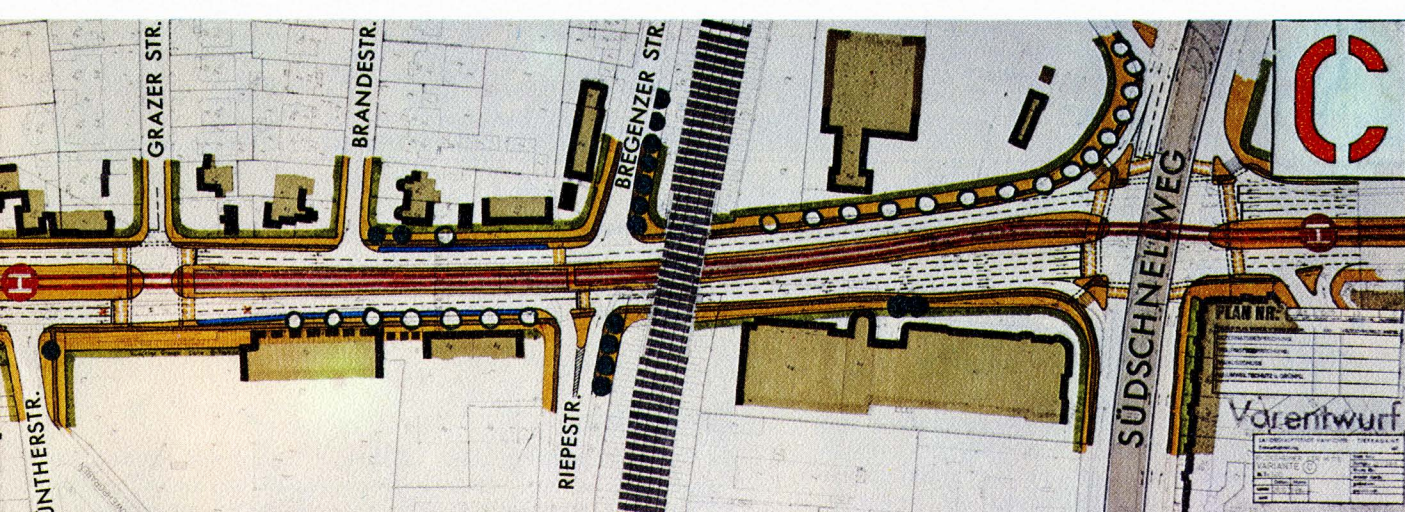
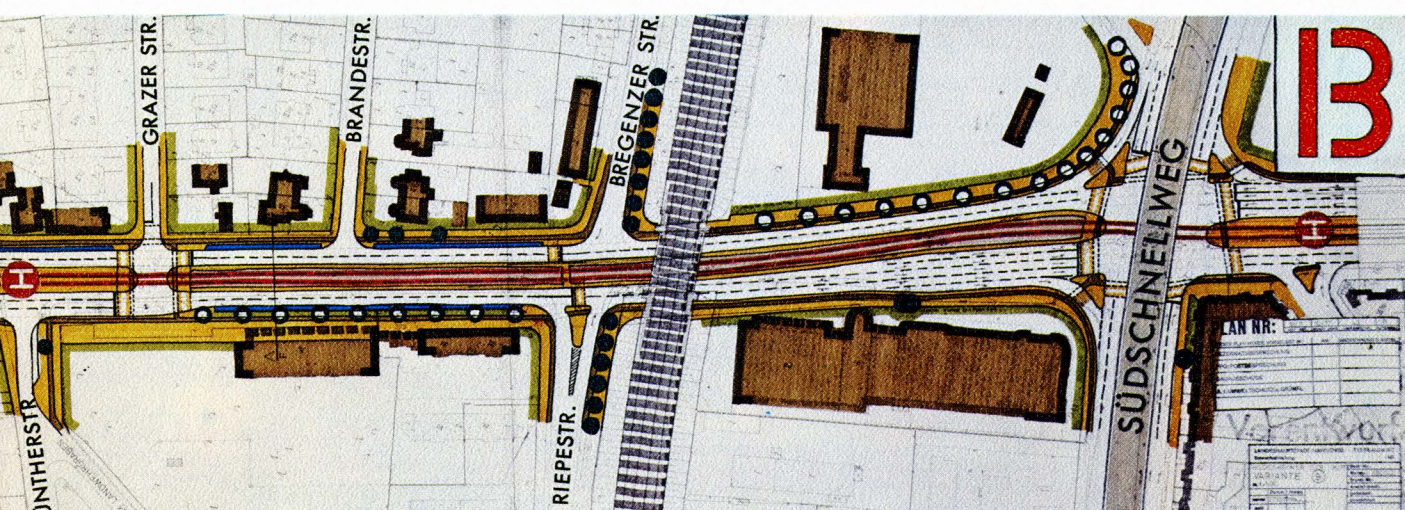
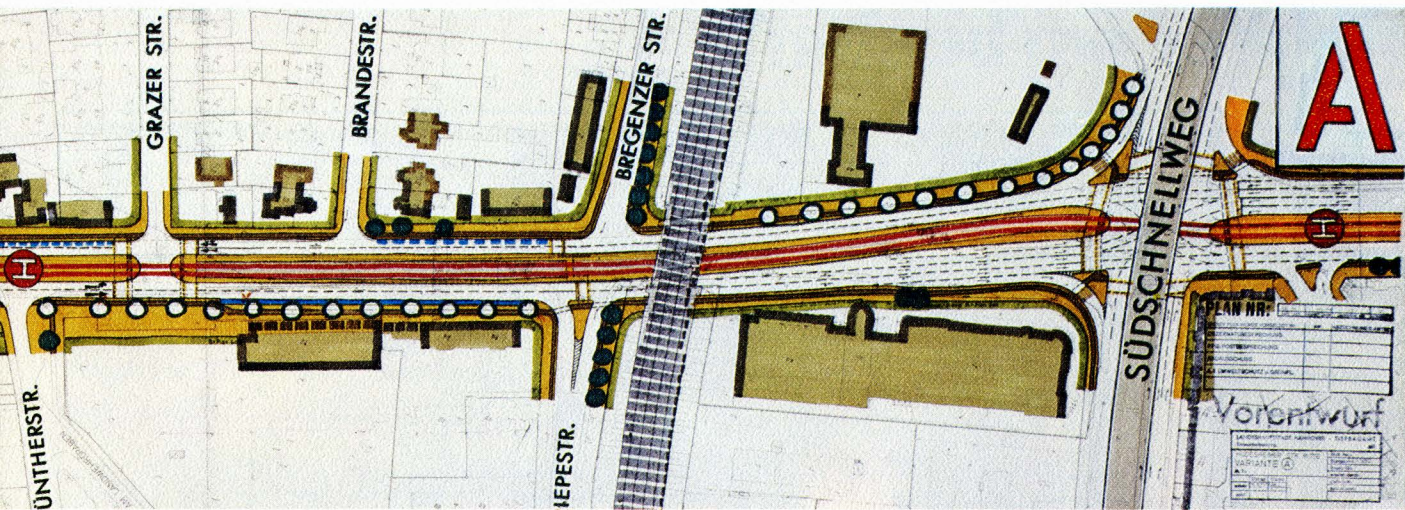
Stadtbahnbau Hildesheimer Straße

Abschnitt: Elkartallee-Südschnellweg

Zur Diskussion:

Varianten und Konsequenzen





Stadtbahnkonzept

Im Rahmen des Stadtbahnkonzeptes hat der Rat der Stadt Hannover den Bau der Tunnelanlage für die Linie B-Süd beschlossen. Nach Verlassen des Tunnels an der Elkartallee ist der Stadtbahnverkehr starken Behinderungen ausgesetzt. Dadurch werden die Vorteile des Tunnels wieder aufgehoben. Besonders für die Linie B-Süd, die die am stärksten belastete Linie darstellt und im Messeverkehr mit 85 m langen Zügen befahren werden soll, ist eine Verbesserung des Stadtbahnverkehrs notwendig.

Besonderer und unabhängiger Bahnkörper

Besonderer Bahnkörper; 7,20 Meter breit: geringstes Maß; keine Aufstellflächen für Fußgänger; keine Maste für Fahrleitungen auf dem Bahnkörper möglich; keine Aufstellmöglichkeiten für Verkehrsschilder, Signalgeber usw.; Überschreiten kann nicht durch Absperrungen verhindert werden; eingeschränkte Mindestsicherheitsabstände zum Kfz-Verkehr.

Besonderer Bahnkörper, 7,80 Meter breit: wie oben, jedoch: Mittelmaste auf dem Bahnkörper möglich; Überschreiten von Fußgängern durch Mittelabsperrung unterbunden.

Unabhängiger Bahnkörper, 9,00 Meter breit: U-bahnmäßiger Querschnitt für signalgeregelten Stadtbahnbetrieb; 85 % Zuschüsse zu den Baukosten, für besonderen Bahnkörper nur 60 %; Betretbarkeit für Fußgänger durch beidseitige Absperrung verhindert; Verkehrsschilder, Signalgeber etc. möglich; Sicherheitsabstände zum Kfz-Verkehr eingehalten.

Kurzbeschreibung der Varianten

Variante A:

Unabhängiger Bahnkörper in Seitenlage zwischen den vorhandenen Bäumen von Elkartallee bis Döhrener Turm; Fahrbahnbreite 10 Meter für beide Richtungen; in Höhe Döhrener Turm Wechsel der Gleise von der Seiten- in die Mittellage, dadurch Kreuzung des stadtauswärts gerichteten Kfz-Verkehrs mit den Gleisen.

Variante B:

7,20 Meter breiter besonderer Bahnkörper in Mittellage zwischen den vorhandenen Baumreihen; 6,00 Meter breite Richtungsfahrbahnen (eingeschränkte Breite); durch Verschwenkung der Fahrbahn südlich der Rampe Elkartallee entfallen ca. 15 Bäume (rote Kreuze) im Bereich Döhrener Turm Verschwenkung der gesamten Hildesheimer Straße nach Osten.

Variante B 1:

Wie B, jedoch durch seitliche Verschiebung der Rampe nach Osten Baumreihe auf ganzer Länge erhalten.

Variante C:









7,80 Meter breiter besonderer Bahnkörper in Mittellage; beidseitig je 6,50 Meter breite Richtungsfahrbahnen; westliche Baumreihe entfällt auf ganzer Länge und wird durch neue Bäume ersetzt.

Variante D:

Ca. 15,00 Meter breiter (9,00 Meter + Bäume) unabhängiger Bahnkörper in Mittellage; westliche Baumreihe auf diesem Mittelstreifen; Stadtauswärts-Fahrbahn westlich der Baumreihe; Döhrener Turm auf ca. 23 Meter breitem Mittelstreifen.

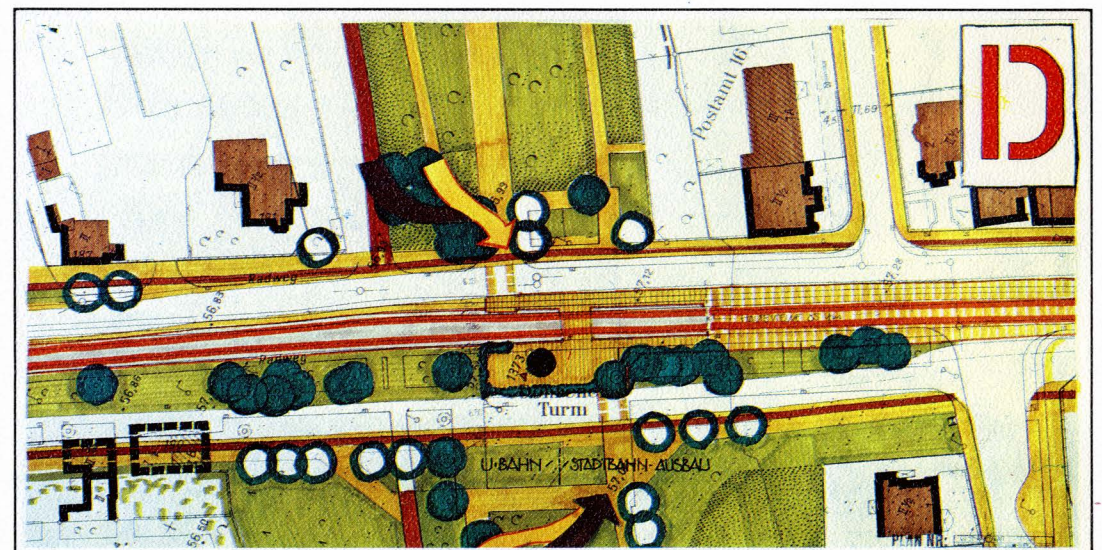
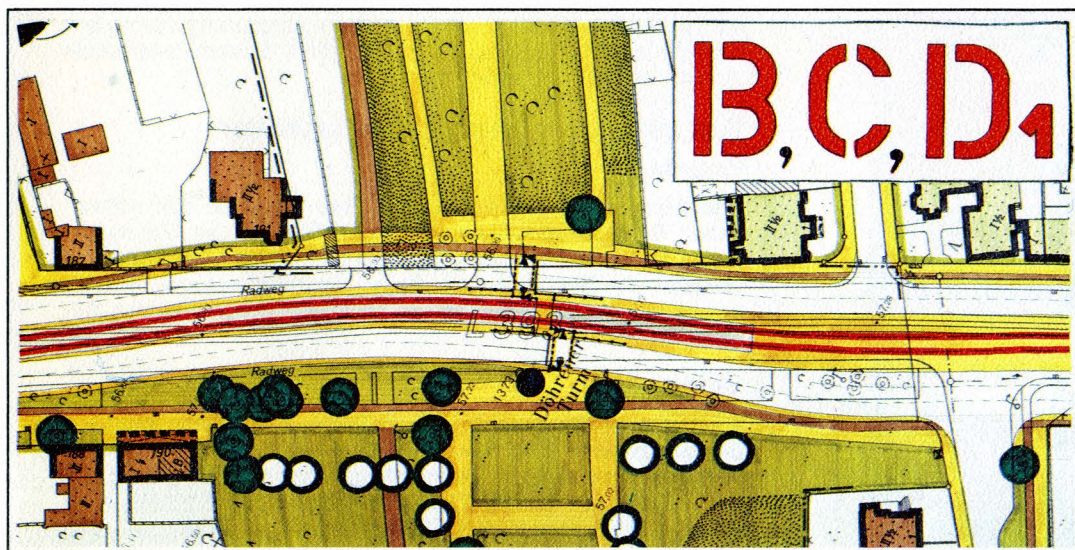
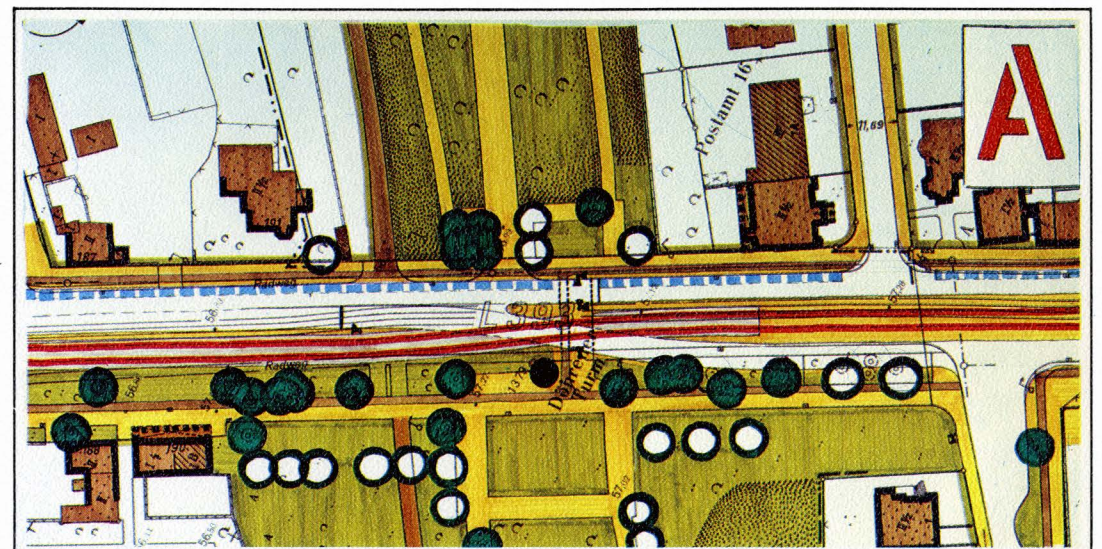
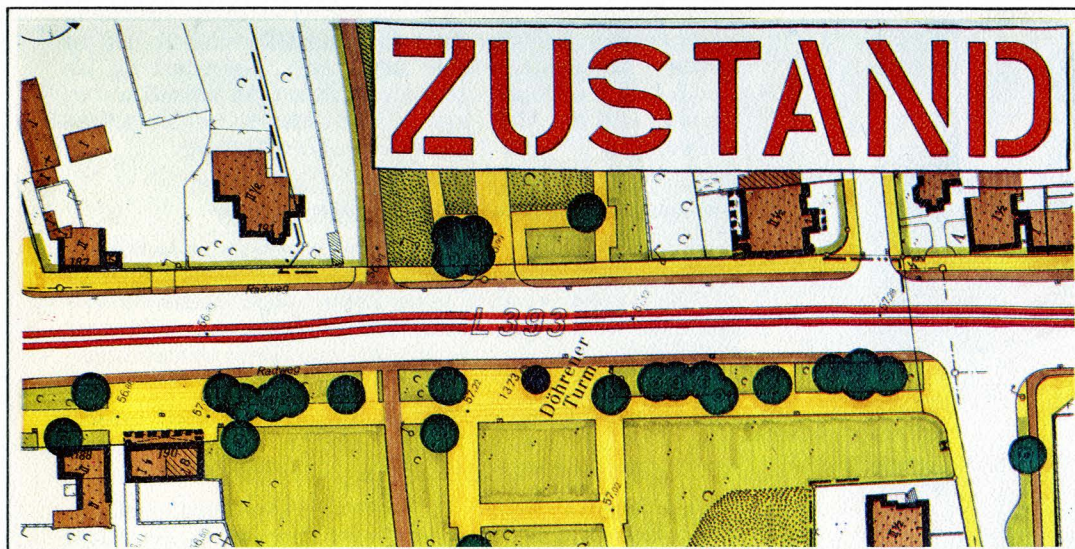
Variante D 1:

Wie Variante D, jedoch Verschwenkung der gesamten Hildesheimer Straße am Döhrener Turm wie bei den Varianten B, B 1 und C.

	Parkplätze		Haltestelle
	Radwege		Grünflächen
	Fußwegflächen		Bäume (Bestand)
	Gleise im Schotterbett		Bäume (Planung)



Der Döhrener Turm: Wo steht er am besten?



Kriterien zur Beurteilung der Varianten

Die verschiedenen Varianten können anhand nachstehender Kriterien überprüft und beurteilt werden: Beschleunigung des Stadtbahnverkehrs, Erhaltung des Baumbestandes, Leistungsfähigkeit der Straße, Umgebung des Döhrener Turms, Parkraumangebot, Eingriffe in Privatgrundstücke und Kosten.

Zu Variante A:

Betriebsstörungen für den Stadtbahnverkehr durch mangelnde Sicherheit in Höhe Döhrener Turm zu erwarten; westliche Baumreihe muß stark ausgeschnitten werden; sehr starke Verminderung der Leistungsfähigkeit durch den Engpaß in Höhe Döhrener Turm (durch »schleifende« Kreuzung lange Räumwege), dadurch Abdrängen des Kfz-Verkehrs auf Parallelstraßen; zu Messezeiten, Einsatz von Feuerwehr, Krankenwagen und Polizeifahrzeugen nicht sichergestellt; Überschreitbarkeit für Fußgänger am Döhrener Turm unzureichend, da nur geringe Grünzeiten möglich; Tunnel für Fußgänger und Radfahrer wegen des erhöhten Sicherheitsrisikos wünschenswert; ausreichendes Parkraumangebot möglich; keine Eingriffe in Privatgrundstücke erforderlich; kostengünstigste Variante.

Zu Variante B:

Durch geringe Breite des besonderen Bahnkörpers erhöhtes Sicherheitsrisiko für Stadtbahnbetrieb; wegen starker Verschwen-

kung am Döhrener Turm stärkere Eingriffe in Baumbestand und erhebliches Ausschneiden beider Baumreihen notwendig; durch verringerte Fahrbahnbreite Einschränkung der Sicherheit (Überholverbot für Lkw); keine Aufstellmöglichkeiten für Verkehrsschilder, Signalgeber usw.; Döhrener Turm wie heute der Grünfläche zugeordnet, hier jedoch unbefriedigende Querungsmöglichkeit für Fußgänger (Tunnel wünschenswert); Parkangebot im Bereich Waldhausen ausreichend; keine Eingriffe in Privatgrundstücke erforderlich; Zuschußmöglichkeiten für die Finanzierung nicht voll ausgeschöpft.

Zu Variante B 1:

(Abweichungen von B): durch seitliche Verschiebung der Rampe Elkartallee um ca. 5,00 Meter nach Osten erhebliche Zeitverzögerungen und damit Kostenerhöhungen.

Zu Variante C:

Für den Stadtbahnbetrieb und den Kfz-Verkehr keine wesentlichen Nachteile; im Bereich Waldhausen knapp ausreichendes Parkangebot; die sehr gute westliche Baumreihe entfällt auf ganzer Länge und wird neu gepflanzt bzw. teilweise umgesetzt; dadurch Mehrkosten; sonst wie Variante B.

Zu Variante D:

Bezüglich Stadtbahnbetrieb, Leistungsfähigkeit der Straße und Parkangebot wie zu Variante C; von geringen Eingriffen im Bereich Döhrener Turm abgesehen, wird der gesamte Baumbestand erhalten; Döhrener Turm ca. 4,00 Meter vom Fahrbahnrand (heute: ca. 1,50 Meter) und ca. 2,50 Meter vom Gleiskörper entfernt auf ca. 23 Meter breitem Mittelstreifen; gute Querungsmöglichkeiten in Form von signalisierten Überwegen, dadurch kein Tunnel notwendig; an der Ostseite keine Eingriffe in Privatgrundstücke, an der Westseite Abbruch von zwei Gebäuden erforderlich; finanzielle Zuschußmöglichkeiten voll ausgeschöpft.

Zu Variante D 1:

Mit Ausnahme eines stärkeren Eingriffs in den Baumbestand durch die Verschwenkung in Höhe Döhrener Turm wie zu Variante D; Querungsmöglichkeiten am Döhrener Turm wie bei Varianten B, B 1 und C.