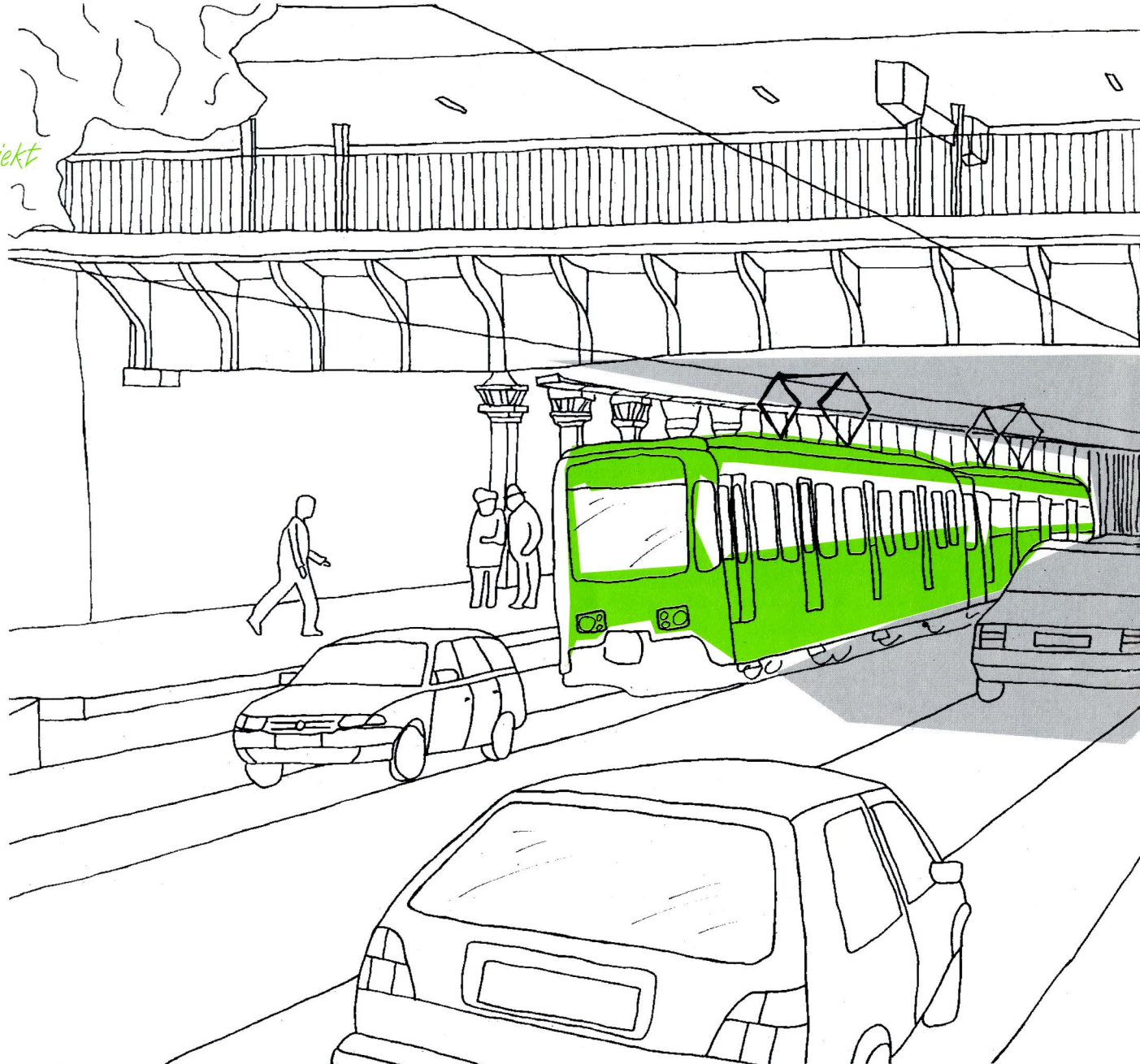




projekt



Die Posttunnelvariante -

Eine Alternative zum D-Tunnel?

Von Gunnar Straßburger

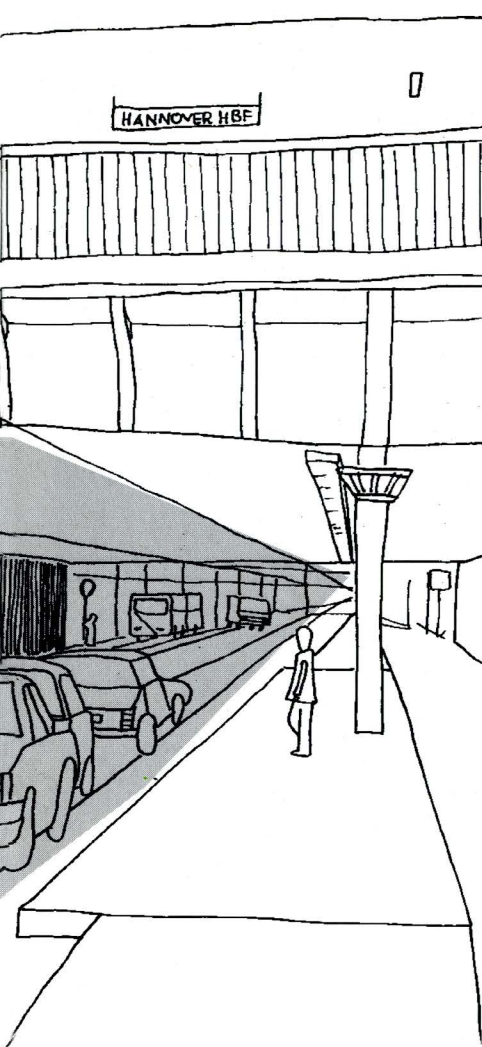
Der stadtbahnrechtliche Ausbau der D-Strecke im Innenstadtbereich bietet immer wieder Grund für Diskussionen:

Die eine Seite fordert, mit dem Bau des D-Tunnels das Stadtbahnsystem zu komplettieren und die Investitionen der im Rohbau fertiggestellten Stationen *Steintor* und *Hauptbahnhof* nutzbar zu machen. Für eine Verlängerung vom Hauptbahnhof Richtung Südosten gibt es mittlerweile drei Varianten. Neben der langen Version durch die *Sallstraße* in der Südstadt zum Bahnhof *Bismarckstraße* werden auch eine kurze Variante mit einer Rampe in der *Berliner Alle* und eine schlanke Führung über *Braunschweiger Platz* zum *Bischofsholer Damm* diskutiert.

Tunnel oder Oberflächenführung für die D-Strecke in der Innenstadt

Die andere Seite sieht kostengünstigere Alternativen an der Oberfläche. Da die heutige Trassenführung und Haltestellenlage lange Umsteigewege zu den anderen Stadtbahnlinien aufweist, wird vorgeschlagen, die Haltestelle *Steintor* über die Tunnelstation zu verlegen und die Trasse vom *Ernst-August-Platz/Thielenplatz* durch die *Alte Celler Heerstraße* und unter die *Raschplatzhochstraße* zu verlegen. Diese Variante wird in Anlehnung an den zwischen Bahnhof und Post befindlichen Tunnel allgemein als Posttunnelvariante bezeichnet.

Durch den Verbleib der letzten Strecke an der Oberfläche im Innenstadtbereich



wird die Möglichkeit gesehen, ein eventuell später zu realisierendes Straßenbahnergänzungsnetz an diese Stammstrecke anzuschließen.

Um die Posttunnelvariante besser beurteilen zu können, hat die üstra die bau- und verkehrstechnische Machbarkeit durch die TransTeC-bau und haas consult untersuchen lassen. Dabei wurden die Planungen der Stadt Hannover zur Sperrung des Ernst-August-Platzes und die Verkehrsführung im Bereich des Hauptbahnhofes berücksichtigt.

Die Ergebnisse:

Bautechnisch ließe sich die Führung der Stadtbahn durch den Posttunnel auch unter den beengten Verhältnissen realisieren. Eine Folge wären teilweise sehr enge Kurven - am Ernst-August-Platz der minimal zulässige Radius von 25 m - und der Verzicht auf besonderen Bahnkörper an den Engpässen. So müßte z. B. der Bereich der Gleise im Posttunnel vom Autoverkehr mitbefahren werden.

Bautechnisch möglich, aber verkehrstechnisch schwierig

Die verkehrstechnische Untersuchung sollte nun die Auswirkungen dieser Ausbauvariante auf die Stadtbahn und den übrigen Verkehr aufzeigen. Mit Hilfe von erhobenen Fahrzeugzahlen wurde die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen und Streckenabschnitte entlang der Trasse und in den angrenzenden Bereichen berechnet, sogar mögliche Ampelprogramme entworfen. Da die Gutachten zeitgleich erstellt wurden, konnten erkannte Problempunkte der Verkehrsabwicklung in die Untersuchung der Trassenführung einfließen. So wurde z. B. die Spureinteilung an den Kreuzungen variiert.

SCH

Lange Wartezeiten für die Stadtbahn im Posttunnel

Hierbei zeigte sich, daß die verkehrlichen Kernprobleme vor allem an der Kreuzung Ernst-August-Platz/Kurt-Schumacher-Straße und der Haltestelle im Posttunnel auftreten. Eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre ist hier nur bei konsequenter Bevorrechtigung der Kfz-Ströme möglich, was Wartezeiten für die Stadtbahn von mehr als 90 Sekunden bedeuten kann.

Die Rückstaulängen der Kfz-Ströme überschreiten teilweise die vorhandenen Stauräume. Im Bereich des Fußpunktes der östlichen Rampe der Raschplatzhochstraße (hier kreuzen die Gleise den Innenstadtring) sind die Verkehrsmengen zwar zu bewältigen, aber es werden Verkehrssicherheitsprobleme gesehen.

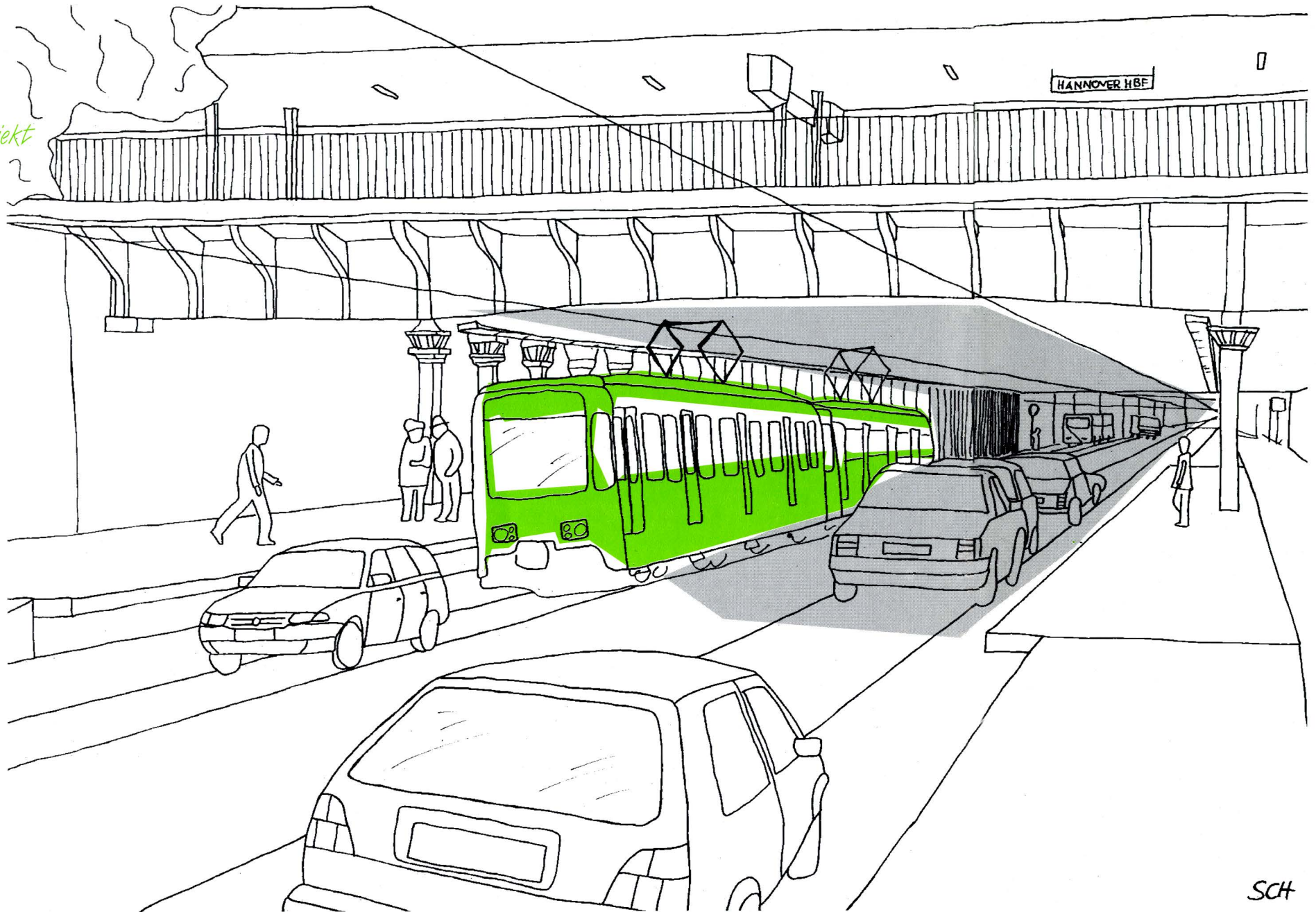
Die Probleme dadurch zu verringern, daß man mehr Verkehr aus dem Innenstadtbereich, z.B. auf den Innenstadtring verlagert, ist nicht möglich, da die entsprechenden Kreuzungen schon überbelastet sind. So ist eine Sperrung des Posttunnels für den Kfz-Verkehr nur mit einer einhergehenden Verkehrsverminderung - nicht Verkehrsverlagerung - möglich.

Wenn man sich an die Diskussionen zur versuchsweisen Sperrung der Marktstraße erinnert, wo die Proteste der Einzelhändler zur Aufhebung der Sperrung führten, wird fraglich, wann solche, für einen vernünftigen Stadtbahnverkehr notwendigen, Verkehrsreduzierungen durchsetzbar sind. Aus heutiger Sicht führt die Posttunnelvariante zu einer Verschlechterung sowohl für die Stadtbahn als auch für den Autoverkehr gegenüber der bestehenden Streckenführung über Ernst-August-Platz und Thielenplatz. Die Kosten für die Strecke vom Goetheplatz bis Königstraße wurden mit 36 ca. Mio. DM ermittelt.

So könnte es aussehen, wenn die Stadtbahn in Hannovers Innenstadt durch den, zwischen Bahnhof und Post gelegenen "Posttunnel" fahren würde



projekt



Die Posttunnelvariante -

Eine Alternative zum D-Tunnel?

Von Gunnar Straßburger