

*Andis Rava - Röttgerstraße 12 - 30451 Hannover*

An den  
Stadtbezirksrat Linden-Limmer  
Herrn Bezirksbürgermeister Rainer-Jörg Grube  
über den Fachbereich Zentrale Dienste  
Bereich Rats- und Bezirkratsangelegenheiten OE 18.62.10  
Trammpfad 2, Rathaus  
30159 Hannover

Andis Rava  
Röttgerstraße 12  
30451 Hannover

Tel. 0178 - 8493775

Email: andisrava@gmail.com  
Blog: rava.piratenhannover.de

### **Drucks.-Nr. 15-0064/2012**

**Anfrage** zur nächsten Sitzung des Bezirkrates:

#### **Gestaltungsmöglichkeiten von Hochbahnsteigen in der Limmerstraße**

In Bezug auf die zukünftige Gestaltung des Stadtbahnastes nach Limmer/Ahlem ("D-Linie", "D-West", Linie 10) gibt es verschiedene Ideen zur Ausgestaltung. Kritisch ist vor allem der Bereich Limmerstraße, in dem der Einsatz von Hochbahnsteigen seit Jahren kontrovers diskutiert wird.

Für die Bahnsteige auf der Limmerstraße werden verschiedene Konzepte diskutiert. Diese gehen jedoch immer von einem "klassischen" Hochbahnsteig aus, der sich 90 cm über das Straßenniveau erhebt und ein umlaufendes Geländer erfordert. Dies wird vielfach als unerwünschter Eingriff in das Stadt- und Straßenbild empfunden. In anderen Städten wurden in solchen Situationen spezielle Bauformen angewendet:

- abgesenktes Gleisbett: Das Gleisbett wird an der Haltestelle um 30 cm abgesenkt, der Hochbahnsteig muss sich daher nur noch 60 cm über das Straßenniveau erheben. Auf Grund der niedrigeren Höhe werden kürzere Zugangsrampen benötigt. Es kann Barrierefreiheit gewährleistet und gegenüber klassischen Hochbahnsteigen eine deutlich reduzierte „Wuchtigkeit“ erreicht werden. Beispiel: Haltestelle „Badstraße“, Stuttgart.

- teilweise reduzierter Hochbahnsteig: Der Bahnsteig wird nicht auf voller Länge auf Einstiegshöhe der Stadtbahn gebaut, sondern nur in einem mittleren Abschnitt. Der restliche Bereich ist gegenüber diesem barrierefreien Einstiegsbereich um 30 cm niedriger, diese Höhe lässt sich beim Ein- und Ausstieg bequem überwinden. Große Teile des Bahnsteigs erheben sich dadurch nur 60 cm über Straßenniveau, mit den oben genannten städtebaulichen Vorteilen. Beispiele: Die Frankfurter Linie U5; das Karlsruher Stadtbahnnetz an vielen Haltestellen, auch in der Innenstadt und beim sich im Bau befindenden Innenstadttunnel.

- Kombination der Bauformen: Bei einer Absenkung der Bahngleise um 30 cm wird eine Einstiegshöhe von 60 cm über Straßenniveau benötigt. Durch einen mittigen, barrierefreien Einstiegsbereich ist es möglich, die Höhe des restlichen Bahnsteigs auf 30 cm über Straßenniveau zu reduzieren, einer Höhe die auch bei Niederflurbahnssystemen benötigt wird. Ein solcher Bahnsteig könnte durch Rampen an seinen Enden und einer einzelnen, umlaufenden Stufe betreten werden. Dadurch ist ein Verzicht auf das umlaufende Geländer möglich, wodurch der Bahnsteig offener wirkt und sich besser ins Straßenbild einpasst.

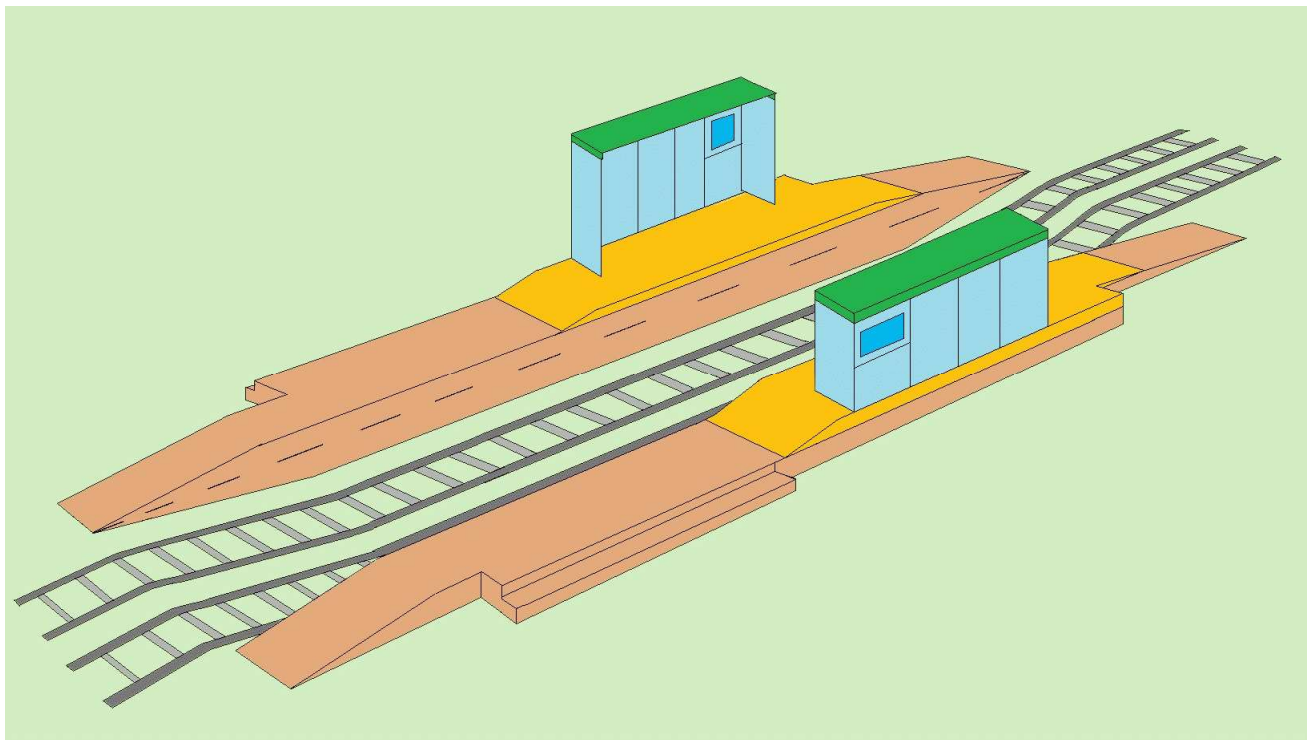


Abbildung 1: Skizze eines abgesenkten Gleisbetts in Kombination mit einem reduzierten Hochbahnsteig (Quelle: „Initiative Pro D-Tunnel“)

**Ich frage die Verwaltung:**

1. Fand im Rahmen der Planung des barrierefreien Ausbaus der Linie 10 eine Prüfung oben genannter Bauformen, insbesondere der Gleisbettaabsenkung, statt und wenn ja, mit welchem Ergebnis?
2. Gibt es im Planungsprozess einen Blick auf andere, ähnliche Hochflurbahnnetze in Deutschland (z.B. Dortmund, Düsseldorf, Köln) und die dort eingesetzten Bauformen von Hochbahnsteigen?
3. In welcher Form wird die Lindener Bevölkerung über den Fortgang der Planung informiert und in die weitere Planung der Umsetzung der Barrierefreiheit der Linie 10 einbezogen?



Andis Rava

Einzelvertreter der Piratenpartei

Stadtbezirksrat Linden-Limmer