

# Stadtbahnstrecke D-Innenstadt, Machbarkeitsstudie



Planung Stadtbahnstrecke  
D-Innenstadt, Machbarkeitsstudie

**Kunde:**  
infra GmbH

**Investitionsvolumen:**  
Oberirdisch:  
29 – 79 Mio. Euro  
Unterirdisch:  
112 – 180 Mio. Euro

**Zeitraum:**  
2008 - 2010

**Leistungsbereich:**  
■ Infrastrukturplanung

Am 23. Juni 1965 beschloss der Rat der Landeshauptstadt Hannover eine U-Bahn zu bauen und läutet damit das Ende der klassischen Straßenbahn ein. Das Planungskonzept bestand aus den vier Grundlinien A, B, C und D, welche die Innenstadt durch Tunnelstrecken entlasten. Die Linien A, B und C wurden seit 1975 stufenweise ausgebaut und 1993 mit der Fertigstellung der Tunnelstrecke der Linie C-Nord zwischen der Langen Laube und dem Hornemannweg komplett auf Stadtbahnbetrieb umgestellt. Mit dem Ausbau der Linie D würde dies auch für die Stadtteile Calenberger Neustadt, Linden-Nord, Limmer und Ahlem zutreffen. Die Strecke D wird heute mit der, einzig oberirdisch verkehrenden, Linie 10 (Ahlem - Aegidientorplatz) und 17 (Wallensteinstraße - Aegidientorplatz) bedient.

Da für die Umsetzung einer barrierefreien Stadtbahn Hochbahnsteige erforderlich sind und diese zumindest in der Innenstadt und den engen Straßenräumen, die die Linie 10 durchquert, städtebaulich deutliche Defizite aufweisen, wurde im Verkehrsentwicklungsplan 2008 der Auftrag formuliert eine städtebaulich sinnvolle, verkehrlich umsetzbare und finanziell tragbare Führung in der Innenstadt zu entwickeln. Ein begleitender Arbeitskreis wurde gegründet.

In der Machbarkeitsstudie wurden die Ergebnisse der ober- bzw. unterirdischen Strecke der Stadtbahnlinie D der letzten Jahrzehnte aufgegriffen und dem neuesten Sach- und Entwicklungsstand angepasst. Besonders für die oberirdischen Linieneinführungen wurden zahlreiche Varianten in verschiedenen Baulängen untersucht. Visualisierungen und fotorealistische Darstellungen wurden zur Verdeutlichung der Planungen eingesetzt.

Ziel der Machbarkeitsstudie war die Prüfung des barrierefreien ober- bzw. unterirdischen Ausbaus der Stadtbahnstrecke D hinsichtlich Finanzierbarkeit, wirtschaftlicher Tragfähigkeit vor dem Hintergrund der GVFG-Förderung und politischer Durchsetzbarkeit.

