

Üstra gewann fast 20 Prozent neue Fahrgäste

Die Stadtbahn wurde zum großen Renner

Erstaunlicher Trend im Gegensatz zu anderen Städten

Hannovers erste Stadtbahnlinie hat die Erwartungen der Optimisten übertroffen. In den ersten Monaten nach der Anlaufzeit wurden von der Üstra auf der A-Linie zwischen Buchholz und Ricklingen Zuwachsraten von durchschnittlich 41 Prozent ermittelt. Im November fuhren sogar fast 50 Prozent mehr Fahrgäste mit den lindgrünen Bahnen als im letzten Vergleichsmonat mit Straßenbahnbetrieb, dem September 1975.

Diese starke Zunahme ist um so erstaunlicher, als sie im Gegensatz zu einem bundesweiten und auch in Hannover auf anderen Linien spürbar gewordenen Trend liegt: Mit der Wiederbelebung der Auto-konjunktur beklagen fast alle westdeutschen Großstädte 1976 rückläufige Beförderungszahlen im öffentlichen Nahverkehr. In Hannover dagegen ist es nach Angaben von Üstra-Chef Wilhelm Pällmann mit Hilfe der Stadtbahn gelungen, die Verluste auf anderen Linien aufzufangen und ein leichtes Plus zu erzielen.

Verkehrszählungen zeigen, daß die Stadtbahn heute an jedem Werktag rund 100 000 Fahrgäste befördert. Alle übrigen Straßenbahn- und Buslinien der Üstra bringen es auf zusammen 250 000. Nach Abzug aller Veränderungen durch Umsteiger und Verkehrsverlagerungen von anderen Linien schätzt die Üstra, daß 15 bis 20 Prozent neue Passagiere gewonnen werden konnten.

Die größten Zunahmen registrierten die Zähler außerhalb der Spitzenzeiten, insbesondere morgens zwischen 8 und 9 Uhr mit fast 70 Prozent und abends zwischen 18

und 19 Uhr mit etwa 60 Prozent. Demnach haben vor allem viele Beschäftigte der innerstädtischen Kaufhäuser und Einzelhandelsgeschäfte von dem schnellen Verkehrsmittel Stadtbahn Gebrauch gemacht. Die Steigerung im Spitzenverkehr betrug 26,6 Prozent.

„Dieses Ergebnis“, so meint Pällmann, „zeigt schon jetzt die Richtigkeit unseres Verkehrskonzepts.“ Mit hohen Investitionen für den öffentlichen Nahverkehr, vor allem für die weiteren geplanten oder im Bau befindlichen Stadtbahnlinien B und C, will Hannover das Verhältnis zum Autoverkehr (heute innerstädtisch 35:65) auf etwa 50:50 bringen.

Hinter diesem Konzept steckt die in den USA gewonnene Erkenntnis, daß sich der Straßen- und Parkraum in einer Stadt nicht beliebig ausweiten läßt. Die schnelle und bequeme Stadtbahn ist die Antwort darauf, eine teure Antwort allerdings: Denn nicht nur die baulichen Anlagen kosten viel Geld, auch die Betriebskosten sind weit höher als im herkömmlichen Straßenbahn- oder Busbetrieb. mk