



## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen bisherige Entwicklung

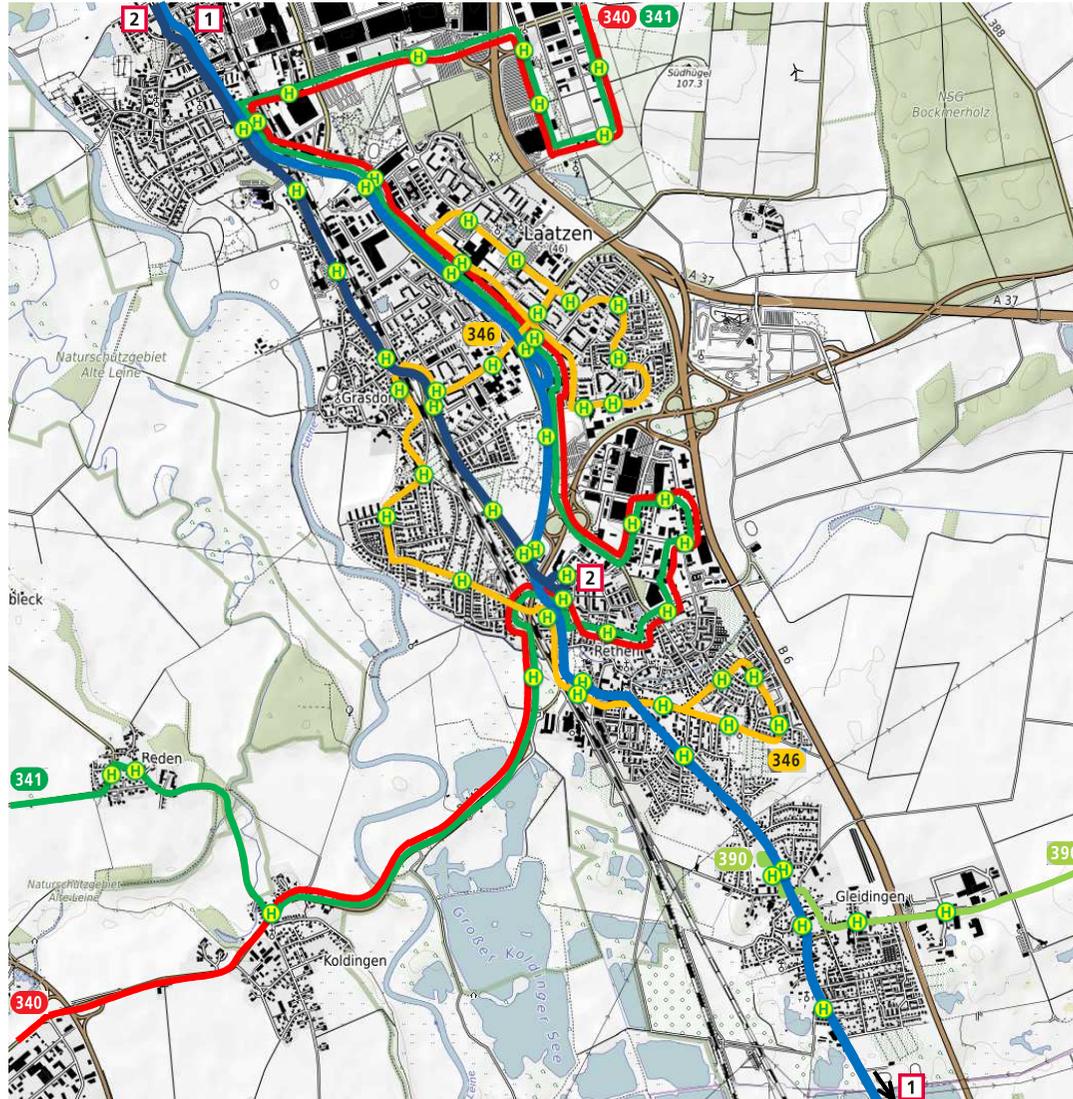
- Verlängerung Linie 2 bis Galgenbergweg und Aufgabe Wendeschleife Rethen geplant (NVP 2015)
- Kehrgleis für Linie 2 am Galgenbergweg nicht möglich
- Idee für Kehrgleis in Gleidingen Nord
- dadurch jedoch kein Zusatznutzen für Gleidingen
- Wunsch der Stadt Laatzen: Endpunkt in Gleidingen Süd
- Variantenbetrachtung für Gleidingen
- Prüfung zahlreicher Varianten mit verschiedenen Endpunkten Linie 2 unter den Aspekten
  - Fahrgastnutzen
  - Verhältnis von Platzangebot und Fahrgastpotenzial
  - Flächenverfügbarkeit
  - betriebliche Abwicklung
  - Betriebsaufwand
  - Fahrzeugbedarf
- zeitnahe Entscheidung für Fortführung der Planungen erforderlich

## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen Rahmenbedingungen Fahrzeugeinsatz

- perspektivisch Einsatz von 3-Wagen-Zügen auf Linie 2 erforderlich (rechnerisch berücksichtigt)
- Saldo des Fahrzeugeinsatzes entscheidend für Wirtschaftlichkeit
  
- Hauptverkehrszeit (10'-Takt Linie 2)  
Wendezeit in der Schleife Rethen: 9 min  
=> Linienverlängerung bis max. Orpheusweg führt zu Mehrbedarf von 3 Fahrzeugen  
=> Linienverlängerung bis Gleidingen Süd führt zu Mehrbedarf von 6 Fahrzeugen
  
- Hauptverkehrszeit (10'-Takt Linie 2)  
Wendezeit an der Hst. Ginsterweg 6 min,  
wenn dort die HVZ-Verdichterzüge kehren würden  
=> dadurch Einsparung von 3 Fahrzeugen möglich
  
- Nebenverkehrszeit (20'-Takt Linie 2)  
Wendezeit in der Schleife Rethen: 19 min  
=> Linienverlängerung bis max. Orpheusweg ohne Fahrzeugmehrbedarf möglich  
=> Linienverlängerung bis Gleidingen Süd führt zu Mehrbedarf von 3 Fahrzeugen



# Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen Liniennetz 2019





- Linie 2 fährt perspektivisch mit 3-Wagen-Zügen
- barrierefreier Ausbau Haltestellen Rethen/Nord und Rethen wäre unwirtschaftlich und ohne Zusatznutzen
- daher Gesamtkonzept für Ausbau Rethen entwickelt und in Umsetzung (NVP 2015)



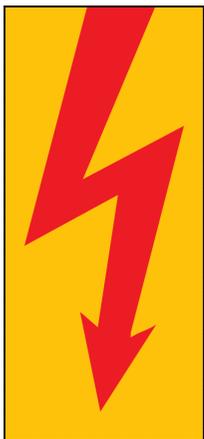
## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen mögliche Linienführung ab 12/2019

Variante A



- Verkürzung der Verdichterfahrten der Linie 2 um den Abschnitt Ginsterweg - Rethen
- Dadurch Einsatz TW3000 auf den Verdichterfahrten möglich
- Wendezeit Ginsterweg: 6 min, Einsparung eines Zuges (3 Fahrzeuge)

## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen Variante B Ausbau gem. NVP 2015: Linie 2 je im 20'-Takt bis Galgenbergw. bzw. Ginsterweg



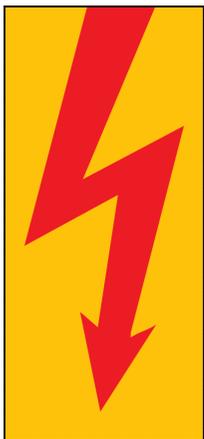
Folie 7

- Minderbedarf von 3 Fahrzeugen ggü. Bestand
- 70 m lange Hochbahnsteige erforderlich bis Galgenbergweg
- Züge Linie 2 kehren jeweils auf dem Streckengleis über einfachen Gleiswechsel
- Kehren auf dem Streckengleis am Galgenbergweg in NVZ / SVZ nicht möglich
- Überangebot in Rethen mit doppelter Fahrtenhäufigkeit bei zweieinhalbfacher Kapazität



## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen Variante C

### Ausbau gem. NVP 2015: Linie 2 je im 20'-Takt bis Galgenbergw. bzw. Ginsterweg mit Kehrgleis Gleidingen Nord



- Minderbedarf von 3 Fahrzeugen ggü. Bestand
- 70 m lange Hochbahnsteige erforderlich bis Galgenbergweg
- Kehrgleis in Gleidingen Nord ist umstritten, da kein Nutzen für Gleidingen entsteht
- Überangebot in Rethen mit doppelter Fahrtenhäufigkeit bei zweieinhalbfacher Kapazität

## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen erweiterter Ausbau gem. NVP 2015: Linie 2 je im 20'-Takt bis Orpheusweg bzw. Ginsterweg

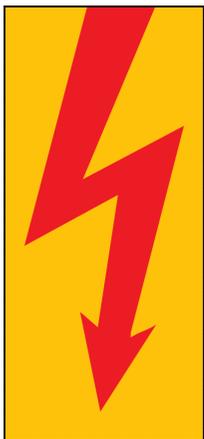
Variante D



- Minderbedarf von 3 Fahrzeugen ggü. Bestand
- 70 m lange Hochbahnsteige erforderlich bis Orpheusweg, zusätzlich mit 45 m langem Bahnsteig für Linie 1 am Orpheusweg
- Endhaltestelle mit Kehrgleis in Gleidingen Nord schafft Nutzen für Gleidingen
- Überangebot in Rethen und Gleidingen Nord mit doppelter Fahrtenhäufigkeit bei zweieinhalbfacher Kapazität

## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen Wunsch Stadt Laatzen: Linie 2 je im 20'-Takt bis Gleidingen Süd bzw. Ginsterw.

Variante E



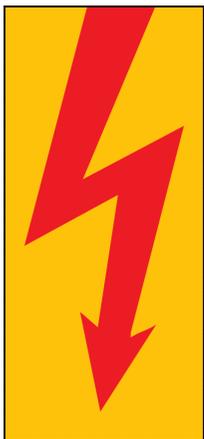
Folie 10

- keine Änderung Fahrzeugbedarf ggü. Bestand
- 70 m lange Hochbahnsteige erforderlich, an Haltestelle Thorstraße aber nicht möglich
- Kehrgleis in Gleidingen Süd realistisch
- Überangebot in Rethen und Gleidingen mit doppelter Fahrtenhäufigkeit bei zweieinhalbfacher Kapazität



Region Hannover

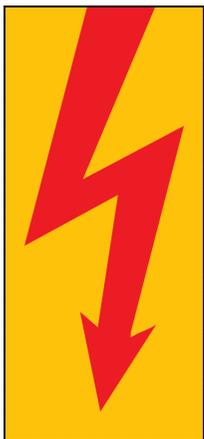
## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen Variante F optimierter Vorschlag Region Hannover (2018): geschwächte Linie 2 im 20'-Takt bis Gleidingen Süd



Folie 11

- Minderbedarf von einem Fahrzeug ggü. Bestand
- 45 m lange Hochbahnsteige, perspektivisch auch für Nachfragespitzen und TW4000 ausreichend
- Kehrgleise am Steinfeld und in Gleidingen Süd realistisch
- attraktives Angebot in Rethen und Gleidingen mit doppelter Fahrtenhäufigkeit bei gleichbleibender Kapazität
- hoher Rangieraufwand, hohe Störanfälligkeit





- keine Änderung Fahrzeugbedarf ggü. Bestand
- 70 m lange Hochbahnsteige erforderlich bis Steinfeld und Laatzien
- keine Übereck-Umstiegsmöglichkeit und keine Busverknüpfung Linie 2 in Rethen/Pattenser Straße
- sonst gleiches Angebot in Rethen und Gleidingen wie im Bestand
- betriebliche Gleisverbindung Steinfeld – Pattenser Straße bleibt bestehen

## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen Zusammenfassung grundsätzliche Möglichkeiten für Endpunkt Linie 2

### ■ Vier grundsätzliche Möglichkeiten für Endpunkt Linie 2:

1. Gleidingen Süd (Maximalausbau) (Varianten E, F)

**UNWIRTSCHAFTLICH**

2. Gleidingen Nord (Variante D)

**KOMPROMISS**

3. Rethen/Galgenbergweg

(mit Kehrgleis in Gleidingen Nord) (Variante C)

**KEIN NUTZEN FÜR GLEIDINGEN**

(ohne Kehrgleis in Gleidingen Nord) (Variante B)

**BETRIEBLICH NICHT MÖGLICH**

4. Rethen/Steinfeld (Minimalausbau) (Variante G)

**ANGEBOTSVERSCHLECHTERUNG**

### ■ Konsequenz:

Ergänzung des Ausbaukonzeptes für Laatzen und Rethen um barrierefreien  
Ausbau in Gleidingen Nord incl. Endpunkt Linie 2 gemäß Variante D



## Ausbaukonzept Rethen/Gleidingen weiteres Vorgehen

- Beschlussdrucksache Region für Planungsbeginn Gleidingen Nord vsl. Mai 2019
- Entwicklung einer Planung für eine gemeinsame barrierefreie Haltestelle in Gleidingen Nord (Orpheusweg)  
Linie 1 (weiter bis Sarstedt) und  
Linie 2 (Endpunkt)
- Suche nach einer fahrgastfreundlichen Lösung mit Abfahrt nach Norden bzw. Süden jeweils von nur einer Haltestellenposition
- Möglichst Begrenzung der Infrastruktur auf das erforderliche Minimum wegen des baulichen Umfeldes
- Erwerb der erforderlichen Flächen in Gleidingen Nord
- Bei Änderung der Rahmenbedingungen bleiben zusätzliche Optionen möglich