

Anlage zur Drucksache 0200 (III) IDs
Bewertungstabelle Systemvergleich Stadtbahnlinie 10

Bewertungskriterium	Niederflurvariante	Hochflurvariante
Zielfeld A: Wirtschaftlichkeit		
Es wurden von der TransTecBau für beide Varianten ausführliche Pläne der Haltestellen mit erforderlichen Leitungsverlegungen und Abbruch vorhandener Hochflurhaltestellen erarbeitet, die Grundlage Kostenermittlung sind. Die Kostenspanne erklärt sich dadurch, dass für beide Systemvarianten teilweise unterschiedliche Haltestellenvarianten erarbeitet wurden.		
A1 Investitionskosten		
Haltestellenumbau	20,3 - 21,1 Mio. € Ein Teil des Preisvorteils des Niederflursystems resultiert aus dem Verzicht auf eine nachgeschaltete Kehranlage am Hauptbahnhof und der Gleisverbindung am Goetheplatz, die entbehrlich sind, da die Linie 17 entfällt (s. Pkt. D2). Der dadurch bedingte Preisvorteil beträgt rd. 1,9 Mio. € (Gleisdreieck 1,0 Mio.€, nachgeschaltete Kehranlage 0,9 Mio.€)	25,4 - 27,1 Mio. €
Fahrzeuge	Preisabfrage 2009: 2,4 Mio.€, auf Basis 25 m Fahrzeug, 2,65 m breit, 70% Niederflur, bei 28 m langen Fahrzeugen ist Preis tendenziell höher, wird aber nicht quantifiziert, Preisindex Schienenfahrzeuge bis 2011: +3,5%, Anzahl Fahrzeuge HF/NF gleich, 5 min. Takt, Ahlem-Raschplatz: 22 Fahrzeuge, mit 15 % Reserve: 25,3. Fahrzeugkosten gesamt: 25*2,4*1,035 = 62.100 T€ Preisnachteil für Niederflur, da für Hochflurfahrzeuge bei einer Mindestabnahme von 10 Fahrzeugen pro Jahr ein Rabatt von 2% vereinbart wurde, der bei Unterbrechung der Produktion des TW3000 verloren geht: zusätzlich 1.845 T€	Preisbasis 2011 25 m lange Fahrzeuge, 2,65 m breit (Taille), Preis gem. Ausschreibungswettbewerb: 2,205 Mio. €, Fahrzeuganzahl gleich Fahrzeugkosten gesamt: 25*2.205=55.125 T€
Werkstätten	800 T€ die Kosten beinhalten Dacharbeitsbühnen, Krananlagen, Betriebsanlagen auf Dacharbeitsbühnen für je 2 Gleise in der Betriebs- und Hauptwerkstatt, Preisentwicklung: 1,4 % in 1,5 Jahren. Kosten: 800*1,014 = 811,2 T€	es entstehen keine zusätzlichen Kosten
A2 Betriebskosten		
Instandhaltungskosten Schienen, Weichen	- Schienen: für die Erneuerung entstehen jährlich zwischen 35.000 und 118.000 € an Mehrkosten infolge kürzerer Liegedauer (5 - 15%) - Weichen und Bögen: Voraussetzungen: • Kleinere Raddurchmesser • Gleiche Spurkranzgeometrie • Drehgestell, starre Achsen zusätzlich 60.000 €/a durch Auftragsschweißen	es entstehen keine zusätzlichen Kosten
Instandhaltungskosten Fahrzeuge	Wartung und Instandhaltung von Niederflurfahrzeugen sind aufgrund der kleineren Raddurchmesser um rd. 20 % höher als bei Hochflurfahrzeugen (Befragungsergebnis bei 6 anderen Unternehmen). Randbedingung: Einsatz von 25 Fahrzeugen Gesamt für 20%: 1.785 T€*1,088=1.942 T€/a Nach Erfahrungen aus Kassel und unter der Voraussetzung von modernen Fahrzeugen könnten 5% als Annahme ausreichend sein. Gesamt für 5%: 1.562,4 €*1,088=1.700 T€/a. Mittel für den Vergleich: 1.821 T€/a	Aufwand Wartung u. Instandhaltung für 25 Fahrzeuge, Preisentwicklung in 1,5 Jahren: 8,8 % Gesamt: 1.488 T€*1,088=1.619 T€/a
Instandhaltungskosten Bahnsteige (Reinigung und Winterdienst) Instandhaltung baulicher Teil	4.000 €/a je Haltestelle 3.375 €/a je Haltestelle	5.175 €/a je Haltestelle 6.175 €/a je Haltestelle
Vorhaltekosten Fahrzeuersatzteile/Werkstatt	Gleichteile sind nahezu ausgeschlossen, nicht sicherzustellen, dass gleicher Auftragnehmer Auftrag erhält, unterschiedliche Fahrzeugkonzeption Die Kosten betragen schätzungsweise rd. 280 T€/a	es entstehen keine zusätzlichen Kosten
Schulung Fahrer, Werkstätten	Schulung Fahrer: 200 Fahrer (Betriebshof Glocksee), 3 Schulungstage einmalig, 140 T€, Schulung Werkstattmitarbeiter: 160 MA, 4 Tage, einmalig, 150 T€, Einsatz Lehrfahrmeister für 360 Personale, 75 T€, Personalkosten gesamt: 365 T€, Ausbildung aller Fahrer, inkl. Werkstatt 660 Personale: 625 T€ Erweiterung Computer-basiertes Training für Fahrer (CBT- Modul), ca. 60 T€, Afa+Wartung: ca. 22 T€/a	es entstehen keine zusätzlichen Kosten
A3 Kostensaldo pro Jahr		
	4,94 Mio. €/Jahr (Herleitung siehe unter E12) Rund 820.000 € Mehrkosten pro Jahr	4,12 Mio. €/Jahr (Herleitung siehe unter E12)

Anlage zur Drucksache 0200 (III) IDs
Bewertungstabelle Systemvergleich Stadtbahnlinie 10

Bewertungskriterium	Niederflurvariante	Hochflurvariante
Zielfeld B: Stadtverträglichkeit		
B4 Städtebauliche Integrierbarkeit der Haltestellen		
1. Haltestellenkategorie: Sensible Umfeldnutzung/Enger Straßenraum/Hoher Nutzungsdruck/Straßenbündiger Bahnkörper Gebietscharakteristik: Quartierstraße/Hauptgeschäftsstraße Harenberger Straße/Ungerstraße/Leinaustraße/Küchengarten		
Straßenraumgestaltung	- Nahezu freie Standortwahl - Gute Integrierbarkeit der Haltestelle in den Straßenraum - Städtebauliche Bemessung möglich - Überlagerung von Nutzungen möglich	- Straßenraum gibt Standort vor - Verengung des Straßenraumes, teilweise unverträglich - Doppelnutzung der Haltestellenfläche nicht möglich
Barrierewirkung	- Sichtachsen bleiben frei	- Sichtachsen werden in Quer- und Längsrichtung gebrochen
Flächenverfügbarkeit Gastronomie./Geschäftsauslagen	- Außerhalb der Haltestellenfläche Nutzung möglich	- Einschränkung der Fläche durch Verdrängung nach Außen
2. Haltestellenkategorie: Sensible Umfeldnutzung/Breiter Straßenraum/Hoher Nutzungsdruck/ Besonderer Bahnkörper/ Haltestellen in Mittellage Gebietscharakteristik: Verbindungsstraße/Hauptgeschäftsstraße Wunstorfer Straße/Glocksee/Goetheplatz/Steintor		
Straßenraumgestaltung	- keine signifikanten Unterschiede	- keine signifikanten Unterschiede
Barrierewirkung	- Sichtachsen bleiben frei	- Sichtachsen werden in Quer- und Längsrichtung gebrochen
Flächenverfügbarkeit Gastronomie./Geschäftsauslagen	- keine signifikanten Unterschiede	- keine signifikanten Unterschiede
3. Haltestellenkategorie: Breiter Straßenraum/Geringer Nutzungsdruck Gebietscharakteristik: Verbindungsstraße Ahlem/Ehrhartstraße/Brunnenstraße/Hauptbahnhof/Raschplatz (1)		
Straßenraumgestaltung	- keine signifikanten Unterschiede	- keine signifikanten Unterschiede
Barrierewirkung	- keine signifikanten Unterschiede	- keine signifikanten Unterschiede (2)
Flächenverfügbarkeit Gastronomie./Geschäftsauslagen	- keine signifikanten Unterschiede	- keine signifikanten Unterschiede
B5 Verkehrsabwicklung		
1. Haltestellenkategorie: Sensible Umfeldnutzung/Enger Straßenraum/Hoher Nutzungsdruck/Straßenbündiger Bahnkörper Gebietscharakteristik: Quartierstraße/Hauptgeschäftsstraße Harenberger Straße/Ungerstraße/Leinaustraße/Küchengarten		
Stadtbahn/Bus	- Vorhandene Haltestellenlage kann nahezu erhalten bleiben - Bus und Bahn halten nicht an einer Haltestelle	- Größere Schwankungen in den Haltestellenabständen - Bus und Bahn halten nicht an einer Haltestelle. Am Küchengarten größerer Abstand der Haltestellen.
Radverkehr	- Queren über die Haltestellenlänge nicht möglich - Bord dicht an Schiene, Längsverkehr fährt in der Regel über eine Schiene	- Queren über die Haltestellenlänge (inklusive der Rampen) nicht möglich - Längsverkehr kann außen bleiben
Fußgängerverkehr	- Längsverkehr kann die Haltestellenfläche mit benutzen - Aufenthaltsqualität im Straßenraum bleibt erhalten - Queren über die Haltestellenlänge möglich (außer mobilitätsbehinderte Personen)	- Einschränkung im Längsverkehr - Aufenthaltsqualität nimmt ab, Einengung des Straßenraumes - Queren über die Haltestellenlänge (inklusive Rampen) nicht möglich
MIV	- Fahrbeziehungen bleiben erhalten	- Querung Harenberger Straße entfällt
Ruhender Verkehr	- Bei Variante 1 bleiben alle Stellplätze erhalten, bei Variante 2 entfallen 10	- Bei Variante A entfallen 12, bei Variante B 28 Stellplätze
Lieferverkehr	- Einschränkungen beim Lieferverkehr teilweise im Haltestellenbereich	- Abwicklung teilweise über die Nebenanlage, in der Regel rückwärtig
Sondernutzung	- Etwas längere Wege, da Abfertigung über den Bord nicht möglich (Müllabfuhr)	- etwas längere Wege, da Queren der Fahrbahn nicht möglich (Müllabfuhr)
Grundstückszufahrten	- 4 Grundstückszufahrten müssen längs über die Haltestellen angefahren oder verlegt werden	- Alle Grundstückszufahrten anfahrbar, rechtsrein - rechtsraus
2. Haltestellenkategorie: Sensible Umfeldnutzung/Breiter Straßenraum/Hoher Nutzungsdruck/ Besonderer Bahnkörper/ Haltestellen in Mittellage Gebietscharakteristik: Verbindungsstraße/Hauptgeschäftsstraße Wunstorfer Straße/Glocksee/Goetheplatz/Steintor		
Stadtbahn/Bus Radverkehr	- Kein signifikanter Unterschied	- Kein signifikanter Unterschied
Fußgängerverkehr	- Queren über die Haltestellenlänge ggf. möglich, aber dadurch zusätzliches Gefährdungspotenzial für Fußgänger.	- Queren über die Haltestellenlänge (inklusive Rampen) nicht möglich
MIV Ruhender Verkehr Lieferverkehr Sondernutzung Grundstückszufahrten	- Kein signifikanter Unterschied	- Kein signifikanter Unterschied
3. Haltestellenkategorie: Breiter Straßenraum/Geringer Nutzungsdruck Gebietscharakteristik: Verbindungsstraße Ahlem/Ehrhartstraße/Brunnenstraße/Hauptbahnhof/Raschplatz		
Stadtbahn/Bus Radverkehr	- Kein signifikanter Unterschied	- Kein signifikanter Unterschied
Fußgängerverkehr	- Queren über die Haltestellenlänge ggf. möglich (z.B. am Hauptbahnhof), aber dadurch zusätzliches Gefährdungspotenzial für Fußgänger.	- Queren über die Haltestellenlänge (inklusive Rampen) nicht möglich.
MIV	- 2 Fahrstreifen im Knoten Berliner Allee/Fernroder Straße - Zufahrt Tiefgarage aus Richtung Osten bleibt erhalten	- 1 Fahrstreifen im Knoten Berliner Allee/Fernroder Straße - Zufahrt Tiefgarage aus Richtung Osten entfällt wg. Kehranlage
Ruhender Verkehr Lieferverkehr Sondernutzung Grundstückszufahrten	- Kein signifikanter Unterschied	- Kein signifikanter Unterschied
B6 Runder Tisch Limmerstraße		
Ergebnis Runder Tisch Limmerstraße	Hierzu liegt ein abgestimmtes Schlussprotokoll vor, welches bereits im April 2010 veröffentlicht wurde.	Hierzu liegt ein abgestimmtes Schlussprotokoll vor, welches bereits im April 2010 veröffentlicht wurde.

(1) Die Stadt sieht die Haltestelle Raschplatz eher in der 2. Haltestellenkategorie

(2) Hier vertritt die Stadt die Auffassung, dass eine optische Barrierewirkung besteht und die Sichtachsen in Quer- und Längsrichtung gebrochen werden

Anlage zur Drucksache 0200 (III) IDs
Bewertungstabelle Systemvergleich Stadtbahnlinie 10

Bewertungskriterium	Niederflurvariante	Hochflurvariante
Zielfeld C: Barrierefreiheit und Komfort		
C7 Barrierefreiheit		
Fahrzeuginnenraum Linie 10	Der Anteil der barrierefreien Fläche ist eingeschränkt und beträgt abgeschätzt in etwa 50%, Einzelradaufhängung mit entsprechend breiten Radkästen reduziert Durchgangsbreite.	Der Anteil der barrierefreien Fläche beträgt abgeschätzt in etwa 70%
Haltestellenzugänge Linie 10	Anforderungen an die Barrierefreiheit sind erfüllt. Haltestellen sind stets zumindest von beiden Enden barrierefrei zu erreichen.	Anforderungen an die Barrierefreiheit sind erfüllt. 15 m lange Rampen bzw. Treppen können für einzelne Fahrgäste eine Barriere sein.
Spaltbreiten Bahnsteig – Fahrzeug	Wegen der abgestimmten Eingangsvoraussetzungen keine Unterschiede.	
C8 Haltestellenkomfort		
Ausstattung	grundsätzlich identisches Anforderungsprofil	
Sicherheit	Haltestellenfläche muss bei einigen Varianten mit anderen Verkehrsteilnehmern geteilt werden.	Haltestellenfläche ist ausschließlich für die Fahrgäste bestimmt.
Spritzschutz	Variantenabhängig. Bei Kaphaltestellen eingeschränkter Spritzschutz für Fahrgäste. Bei Haltestellenflächen in Straßenmittellage ist Spritzschutz auf gesamter Länge technisch möglich. Ausführung von städtebaulichen Randbedingungen abhängig.	Anforderungen an Spritzschutz sind auf gesamter Haltestellenlänge erfüllt.
Zugänglichkeit	Zugänglichkeit auf gesamter Haltestellenlänge, falls durch Spritzschutz nicht eingeschränkt.	Zugang nur vor Kopf.
nutzbare Haltestellenfläche	grundsätzlich identisches Anforderungsprofil	
C9 Fahrzeugvergleich		
Ebenheit Fahrzeugboden (Rampen, Stufen im Fz)	70 % Niederflur, d.h. es ergeben sich Rampen/Stufen im Fahrzeug zu den Fahrzeugköpfen	durchgängig ebener Fahrzeugboden, Zugang/Durchgang für mobilitätseingeschränkte Menschen unbeschränkt
Größe der Mehrzweckbereiche	Mehrzweckbereich in etwa gleich groß	
Kapazität	Kapazität identisch, Erhöhung der Kapazität durch 28-m-Fahrzeug bei höherem Fahrzeugpreis möglich	Kapazität identisch, Festlegung auf 25-m-Fahrzeug
Laufruhe, Geräusche	Pegelhöchstwerte nach VDV-Schrift 154 sind für Niederflurfahrzeuge konstruktionsbedingt um 2-5 dB(A) höher als bei Stadtbahnen, dies betrifft Fahrzeugaußengeräusche u. Geräusche im Fahrgastraum,	Pegelhöchstwerte für Außengeräusche und im Fahrgastraum geringer
Unfallverhalten	Linie 10 weist heute auffällige Anzahl Unfälle mit PKW/LKW auf (ca. 20 - 30 pro Jahr auf der Innenstadtstrecke)	
	Aussteifungsebene liegt auf ca. 35 cm Höhe, geringerer Schutz der Fahrgäste bei Unfall mit PKW/LKW.	Durch Aussteifungsebene auf ca. 86 cm Fahrgastraum gegen Eindringen sehr gut geschützt.
Wintertauglichkeit	Niedrige Bodenfreiheit kann bei Schnee zur Betriebseinstellung der NF-Fahrzeuge führen (s. Leipzig, Magdeburg, Rostock), höhere Ausfallquote in der Konsequenz.	ausreichend Bodenfreiheit
Fahrzeugverfügbarkeit, Reserve	Die Fahrzeugzahl ist insgesamt gering, um Kosten zu sparen wurde sie gegenüber den TW2000/TW3000 nicht erhöht, solange noch Fahrzeuge mit Klapprtrittstufen zur Verfügung stehen (voraussichtlich bis Mitte der 2030er Jahre) werden Fahrzeugausfälle mit diesen Fahrzeugen kompensiert, allerdings zu Lasten der Barrierefreiheit. Nach Außerbetriebnahme wird die NF-Fahrzeugreserve vermutlich erhöht werden müssen.	aufgrund der hohen Fahrzeuganzahl keine Probleme zu erwarten
Typenanzahl	Mit Ersatz der Niederflurfahrzeuge sind 4 bis 5 unterschiedliche Fahrzeugtypen im Einsatz, in der Konsequenz erhöht sich die Anzahl vorzuhaltender Ersatzteile, der Dispositionsaufwand und die Kosten steigen.	Es sind 2 bis 3 unterschiedliche Fahrzeugtypen im Einsatz.

Anlage zur Drucksache 0200 (III) IDs
Bewertungstabelle Systemvergleich Stadtbahnlinie 10

Bewertungskriterium	Niederflurvariante	Hochflurvariante
Zielfeld D: Verkehrliche Kriterien ÖPNV		
D10 Nutzerpotenzial ÖPNV		
Erschließungswirkung der Haltestellen (Lage, Erreichbarkeit)	Nahezu gleiche Erschließungswirkung	Nahezu gleiche Erschließungswirkung
Umstieg zu anderen Verkehrsmitteln	- Umsteigewege zu Bus/Stadtbahn/S-Bahn nahezu identisch mit Hfl-Variante - Verlängerung Eckumstieg Goetheplatz Richtung Ricklingen um durchschnittlich 8,5 Min. (6 bzw. 11 Min.) durch Entfall Linie 17	- Umsteigewege zu Bus/Stadtbahn/S-Bahn nahezu identisch mit Nfl-Variante - Eckumstieg Goetheplatz Richtung Ricklingen mit Linie 17 weiterhin möglich
Nachfrageveränderungen infolge notwendiger Liniennetzumstellung/ Einnahmeveränderung Fahrgastverlagerung	Bei einem Entfall der Linie 17 müssen sich nach heutigem Kenntnisstand werktäglich rund 4.300 der insgesamt 9.000 Fahrgäste umorientieren. Sie müssten umsteigen oder hätten längere Wege. Hierdurch werden Fahrgastverluste eintreten. Die nicht mehr eingesetzten Fahrzeugkapazitäten (4 Fahrzeuge) der Linie 17 könnten in der HVZ für Verstärkerfahrten auf den Linien 3 und 7 eingesetzt werden, was dort zu einer Fahrgaststeigerung führen wird. Ein Gesamtergebnis lässt sich beim momentanen Sachstand nicht abschließend feststellen.	Keine Veränderung.
D11 Netzflexibilität		
Änderungsmöglichkeiten Linienführung (flexible Liniennetzgestaltung)	Durch die Systemtrennung werden die beiden Strecken A und D separiert, es gibt für jeden Streckenast nur noch eine Fahrmöglichkeit in die Innenstadt. Eine Alternativroute oder Tangentialverkehre werden ausgeschlossen.	Die drei äußeren Streckenäste A-Süd, A-West und D-West können in der Innenstadt sowohl mit dem A-Tunnel als auch der D Citystrecke verbunden werden. Eine flexible Liniennetzgestaltung bleibt möglich.
Nachtsternverkehr Linie 10	Nachtsternverkehr Linie 10 über A-Tunnel nicht mehr realisierbar, stattdessen neu Anschluss Raschplatz. Schlechtere Qualität als heute.	Anschlüsse sowohl an Oberflächenhaltestelle Raschplatz als auch im Tunnel möglich. Besserer Umstieg am gleichen Bahnsteig im Tunnel.
Umleitung im Störfall / bei Veranstaltungen in City	Im Störfall und bei Veranstaltungen können die Züge der D-West, A-West und A-Süd nicht mehr über eine zweite Strecke in die Innenstadt geführt werden (z.B. gab es im letzten Jahr auf der Linie 10 25-30 Unfälle mit Umleitung in den A-Tunnel).	Keine Veränderung
Netzerweiterungsmöglichkeiten (z.B. Sallstr.)	Bei Neubaustrecken sind Haltestellen in engen Straßenräumen stadtvträglicher zu erstellen.	

Anlage zur Drucksache 0200 (III) IDs
Bewertungstabelle Systemvergleich Stadtbahnlinie 10

Bewertungskriterium	Niederflurvariante	Hochflurvariante
Zielfeld E: Realisierung		
E12 Förderfähigkeit / Finanzierung		
Rückbau Hochbahnsteige	Rückbau- und Umbaukosten in Höhe von 1,8 Mio. € zu 100% kommunal zu tragen, da vsl. nicht förderfähig.	kein Rückbau erforderlich
Fahrzeugneubeschaffung	Die Förderungsquote liegt bei 0 oder 50 %	Die Förderungsquote liegt bei 0 oder 50 %
Wirtschaftlichkeitsnachweis (Nutzen-Kosten) (Fahrzeuge, Haltestellen, Werkstätten) mit Umlegungsergebnissen	Wirtschaftlichkeitsnachweis für Umstellung auf Niederflur ist gegenüber dem Fördergeber zu erbringen.	Förderfähigkeit im bestehenden System grundsätzlich gegeben.
Investitionskosten u. Einmalkosten		
Haltestellenumbau	20.700.000 €	26.200.000 €
Fahrzeuge	62.100.000 €	55.125.000 €
Werkstatt	1.845.000 €	
Schulung, alternativ alle Fahrer oder 1 Betriebshof 625 T€ bzw. 365 T€	811.200 €	
	495.000 €	
Summe	85.951.200 €	81.325.000 €
Differenz	4.626.200 €	
Investitionskosten u. Einmalkosten Kommunalen Anteil		
Haltestellenumbau kom. Anteil	9.720.000 €	11.632.000 €
Fahrzeuge (50% Förderung)	31.050.000 €	27.562.500 €
Werkstatt	922.500 €	
Schulung, alternativ alle Fahrer oder 1 Betriebshof 625 T€ bzw. 365 T€	811.200 €	
	495.000 €	
Summe	42.998.700 €	39.194.500 €
Differenz	3.804.200 €	
Unterhaltungskosten		
Schienen	80.000 €	
Weichen	60.000 €	
Fahrzeuge, 5%-20% höherer Aufwand NF 1.700 T€ bzw. 1.942 T€/a	1.821.000 €	1.619.000 €
13 Haltestellen, Reinigung, Instandhaltung	52.000 €	67.275 €
Werkstatt Material	43.875 €	80.275 €
Erweiterung Computer-basiertes Fahrertraining	280.000 €	
	22.000 €	
Summe	2.358.875 €	1.766.550 €
Differenz	592.325 €	
Jährliche Kosten		
Investitionskosten u. Einmalkosten Kommunaler Anteil, pauschal 6%	2.579.922	2.351.670
Unterhaltungskosten	2.358.875	1.766.550
Summe	4.938.797	4.118.220
Differenz	820.577	
E13 Realisierungshorizont		
Fahrzeugverfügbarkeit	Lieferzeit der Fahrzeuge rund 2 Jahre nach Ausschreibung und Vergabe, vorab muss Innenraum neu entwickelt werden, um Standard zu gewährleisten, Auslieferung Niederflurfahrzeuge voraussichtlich 2017-2018	TW2000 ab 2014 einsetzbar, 2013/2014 Auslieferung TW3000, Einsatz Linie 3/7, 30 Fahrzeuge TW2000 frei für Linie 10
Verfügbarkeit barrierefreier Haltestellen und Strecke	- 2018 frühestens Linie 10 komplett barrierefrei - 2017/18 barrierefreie Verbindungen von Ahlem und Linden/Nord die City (Steintor) frühestens möglich	- 2018 frühestens Linie 10 komplett barrierefrei - 2014 barrierefreie Verbindungen von Ahlem und Linden/Nord in die City (Steintor) frühestens möglich
Realisierungszeitraum	- frühestens 2014 - 2018 (unterjährig ggf. kürzere Bauzeiten als bei Hfl, aber 3 zusätzliche Umbaumaßnahmen im öffentlichen Raum) - Während der Umstellungsphase gibt es im Bezug auf Barrierefreiheit an den drei umzubauenden Hochbahnsteigen Nachteile - nach Einführung der Niederflurfahrzeuge ergibt sich an den noch nicht barrierefreien Haltestellen ein leichter Ein- und Ausstieg.	frühestens 2014 - 2018