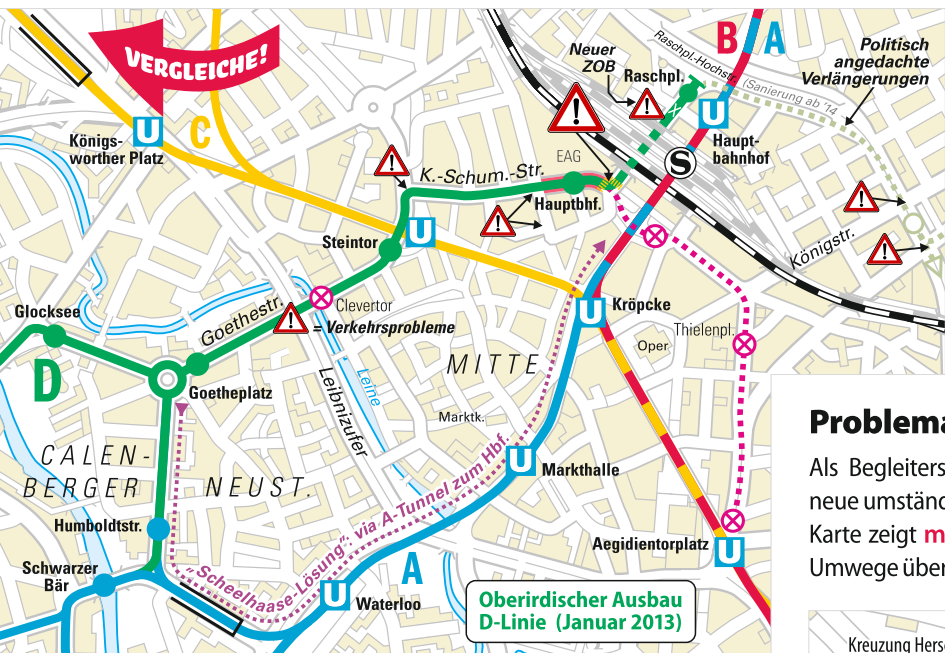


Infos zur Oberflächenstrecke

Oberirdisch: Rot-grüner »Kompromiss«

SPD und Grüne in der Stadt und Region haben statt des sinnvollen Tunnels für den Ausbau gestimmt, bei dem die Linie 10 am Steintor und mit straßenbündigen Gleisen in der Kurt-Schumacher-Straße verbleibt. Vor der stark belasteten Ernst-August-Galerie-Kreuzung soll die Bahn dann durch den problematischen (und zu niedrigen) »Posttunnel« (Bahnbrücke) geführt werden.

Nach einer längeren, heftig kritisierten und verworfenen Strecke auf der Berliner Allee ist der neue Endpunkt nun der Raschplatz sein. Rot-Grün verkauft dies seit Januar 2013 als »Kompromiss«.



»Nicht zukunftsfähig« – Wasserstadt adé?

Straßensperrungen und umwegige Verkehrsführungen lassen **teure bauliche und verkehrstechnische Probleme** erwarten – für 50 Mio. €. Die Kritik ebbt nicht ab. Mehrfach hat die Üstra die Oberflächenstrecke wegen mangelnder Leistungsfähigkeit als »nicht zukunftsfähig« bewertet. Taktverdichtungen auf 5 Minuten, Zug- und Streckenverlängerungen – aktuell zur Wasserstadt Limmer in der Diskussion – sind mit dieser für den Bestand »gerade ausreichenden« Kapazität nicht machbar.

www.pro-d-tunnel.de/planungen-oberirdisch.htm
www.pro-d-tunnel.de/planungen-perpetuum.htm

1990, 1995, 2009: Mehrfach verworfen!

Die oberirdische Strecke durch den »Posttunnel« wird seit fast 25 Jahren diskutiert und ist immer wieder Bestandteil ausgedehnter Gutachten und Entscheidungsprozesse gewesen. Sowohl die Region bzw. ihr Vorläufer als auch die Landeshauptstadt Hannover haben die »Posttunnel«-Lösung **schon mehrfach verworfen! Gravierende Nachteile für die Innenstadt wurden wiederholt deutlich genannt, von Rot-Grün aber stets ignoriert!**

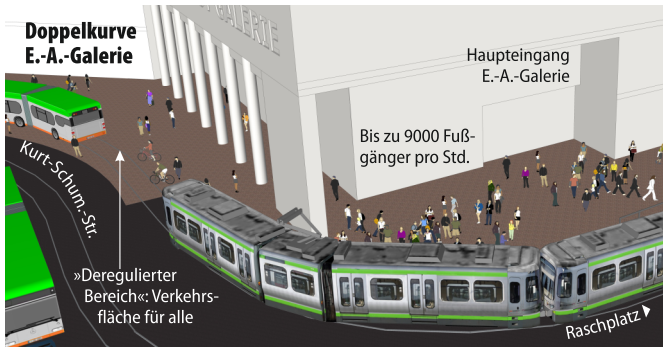
1990, Stadt Hannover: »Posttunnel« **verworfen, D-Tunnel favorisiert.** • **1995**, Großraum Hannover: »Posttunnel« **verworfen, D-Tunnel favorisiert.** • **2009**, Region Hannover: **Straßenbündige Strecke verworfen, D-Tunnel favorisiert.**

Vorgaben bleiben unerfüllt

Die **Mängelanalyse der Linie 10 aus dem Nahverkehrsplan 2008** (quasi ein Leitfaden für die Regionsvorhaben) hat vielfache **Anforderungen an den Ausbau** ergeben. Diese werden mit der aktuellen Planung zur D-Linie **nicht erfüllt**, teilweise wird die Situation sogar **verschlechtert**. Strecke auf besonderem Bahnkörper, verbesserte Umsteigebeziehungen, Reduzierung der Störanfälligkeit, Fahrgastzuwächse? **Fehlzanzeige!**

Problematische Verkehrsführungen

Als Begleiterscheinungen vom »Projekt 10/17« ergeben sich neue umständliche (und beabsichtigte) Verkehrsführungen. Die Karte zeigt **mehrere Problempunkte** – Sperrungen, längere Umwege über mehrere Kreuzungen, Staugefahr, Ampelflut...



Große Probleme beim »Projekt 10/17«

- An der »Problemkreuzung« Kurt-Schumacher-Str./Lister Meile vor der Ernst-August-Galerie stehen **zu Spitzenzeiten 9.000 Fußgänger pro Stunde** an der Ampel. Dort muss jede Bahn mit **max. 10 km/h vorbeischieben** wegen der engen Kurven und zur Unfallvermeidung, **quietschend und gefährlich nah**.
- **Die Bahn fährt straßenbündig** (nicht förderfähig!) **und muss sich das Gleis mit den Autos teilen** – bei Anlieferverkehr, Rückstaus und Unfällen ist sie **zum Mitstehen verdammt**.
- Durch Sperrungen (»Posttunnel«) und Umwegen wird der Verkehr in **engste Nebenstraßen** abgeleitet (z. B. Schiller- oder Scholvinstr.). Die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsführungen ist zweifelhaft. **Diese Vergrämung ist politisch gewollt und führt (ohne viel Schwarzmalerei) zu einem Verkehrschaos**.
- **Umsteigewege bleiben lang**, sind der Witterung ausgesetzt, führen über Ampeln, Straßen und zwei Ebenen. Die Umsteiger Richtung Hbf. **belasten die Galerie-Kreuzung zusätzlich**.
- Die Hochbahnsteige Hbf./Rosenstr. und Goetheplatz bieten mit 4 x 55 m nur ca. 180 Fahrgästen Platz – zu Spitzenzeiten werden aber **bis zu 320 Fahrgäste** prognostiziert! An diesen Haltestellen wird es also **eng und drängelig** werden.



Fazit: politisch motivierter teurer Murks

Sie werden nun auch wissen, wem wir das Dilemma zu verdanken haben. Die rot-grüne Koalition hat zur Erhaltung des Koalitionsfriedens die Beibehaltung der Straßenbahn verabredet (nachdem die Grünen schon ihre Niederflurbahn »verloren« hatten). Im Januar 2013 wurde von **SPD und Grünen** der »Kompromiss« mühsam errungen. Regelmäßig stießen die Planungen auf Protest. Rot-Grün hat 2013 den Ausbau schließlich (»auf Linie getrimmt«) abgesegnet – unbeeindruckt von der massiven Kritik des Handels und vier Demonstrationen in der Stadt.



Endstation Frust! D-Linie verärgert Handel

Dabei gibt es **Alternativen**: Neben der Ideallösung, dem **D-Tunnel**, würde man vor allem mit der **»Scheelhaase-Lösung«** schnell und preiswert die drängendsten Probleme beheben. Die Teilung der Linie 10 im 5-Minuten-Takt und die Einführung jeder zweiten Bahn in den A-Tunnel über Waterloo zum Kröpcke und Hauptbahnhof wurde vorbehaltlos **nicht geprüft!** Während der Bauzeit kommt es ohnehin zum »Zwangs-Scheelhaase«, und die Fahrgäste können die Vorteile dieser (im Sommer 2014 für sechs Wochen erwiensnermaßen störungsfrei gelaufenen) Verbindung genießen. Ihnen wurde ja ohnehin der **5-Minuten-Takt auf der Linie 10** im Oktober

„Die Grünen sind stolz darauf, den D-Tunnel bislang verhindert zu haben.“



Meike Schümer, Ex-verkehrspolitische Sprecherin der Grünen, 18.06.2012

2012 vollmundig angekündigt – dann jedoch **wieder stillschweigend gekippt...** Nicht zuletzt zeigt eine Grünen-Aussage, warum das Stadtbahnnetz unvollendet bleibt. Fazit: **Verkehrspolitisches Totalversagen von SPD und Grünen.**

www.pro-d-tunnel.de/planungen-scheelhaase.htm (Scheelhaase-Lösung)
www.pro-d-tunnel.de/parteien-ansichten.htm (Partei-Ansichten und Adressen)

Pro D-Tunnel stellt keine »Betonköpfe« dar, erst recht nicht die »Autolobby«, sondern vereint interessierte Bürger, die sich für ein leistungsfähiges und einheitliches Stadtbahnnetz mit guten Verknüpfungen einsetzen! **Sie auch? Werden Sie doch Mitglied! Denn: Sie sind der Fahrgast!**

Impressum: Pro D-Tunnel e. V. VR 201356 - Stand: Jan. 2015
 E-Mail: info@pro-d-tunnel.de
 Weitere Infos: www.pro-d-tunnel.de
 Animationen: videos.pro-d-tunnel.de
 Facebook: www.facebook.com/Pro.D.Tunnel
 Forum: forum.pro-d-tunnel.de (öffentl. SkyscraperCity-Forum)

D-Tunnel oder oberirdisch? Es ist Ihre Stadtbahn!

Infos zu Ihren Linien 10 & 17

»Posttunnel«
 Projekt Zehn Siebzehn
 Wasserstadt Limmer
 Hbf./Rosenstr.
 Verkehrschaos
 Umsteigewege
 Scheelhaase-Lösung
 Barrierefreiheit
 Kurt-Schumacher-Str.
 Region Hannover



Infos zum D-Tunnel

Stadtbahnnetz

Das Stadtbahnnetz wurde in den 1960er Jahren zuerst nur mit drei, dann nach weiteren Berechnungen wegen mangelnder Kapazitäten mit vier Tunnelstrecken unter der City geplant. Bis heute wurden drei davon realisiert: Wettbergen – Altwarmbüchen (A), Langenhagen – Sarstedt (B) und Garbsen – Anderten (C). Die D-Linie sollte Ahlem mit dem Kronsberg verbinden. Heute sind zwei Teilstrecken

vorhanden: der südliche Ast (Linie 6 nach Messe/Ost) wurde vor der EXPO 2000 an den C-Tunnel via Freundallee gehängt, die westliche Strecke (Linie 10 nach Ahlem) ist ein eigenständiger Straßenbahn-Stummel mit Verspätungsanfälligkeiten und unbefriedigenden Umsteigesituationen.

Der verbindende Tunnel fehlt bis heute, Bau-Vorleistungen bleiben ungenutzt.



»Die Vorfahrt haben wir eingeplant«: Cartoon von 1975

Dauerdiskussion seit über 20 Jahren

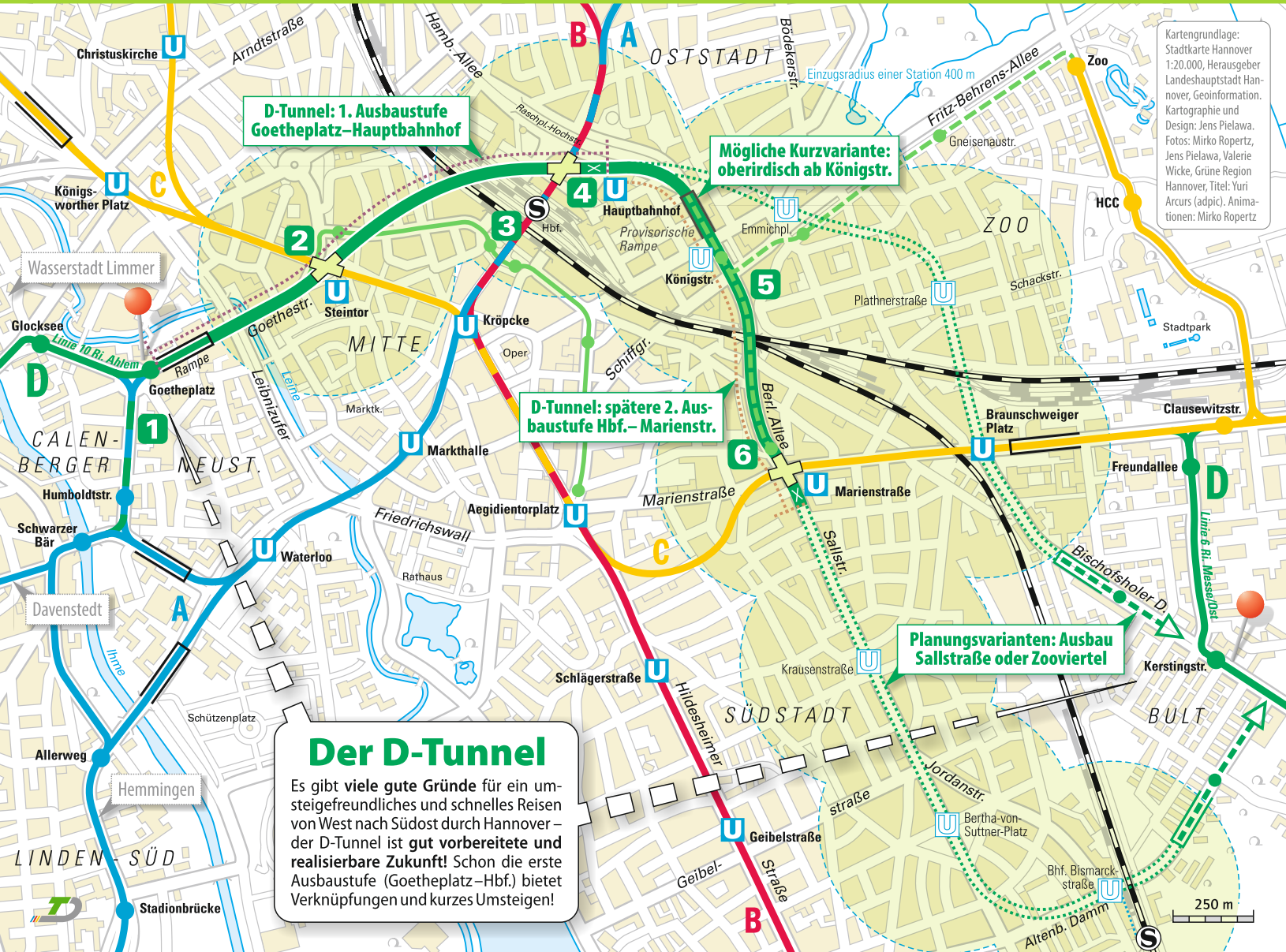
Die Diskussion um den Bau des D-Tunnels ist über 20 Jahre alt! Stetige Träumereien der Grünen und der Verkehrsverbände VCD sowie BiU von einem Ergänzungsnetz mit Niederflurbahnen verhindern seit den 1990er Jahren den effektiven Netzausbau! Der D-Tunnel hätte komplett schon vor der EXPO 2000 fertiggestellt werden können. Seitdem dreht sich die Diskussion im Kreis: Vorleistungen, Pläne und Ideen bleiben ungenutzt. Dabei könnte der D-Tunnel zur Entspannung aller Verkehrsströme beitragen.

Geförderte Vorleistungen: ungenutzt

Tausende Bürgerinnen und Bürger haben sich bei der Führung von »Statreisen« die sogenannte »Geisterstation« unter der bestehenden U-Bahn-Station Hauptbahnhof angesehen und fragen sich, warum diese unausgebaut bleibt. Einst wurden für diese Vorleistungen rund 28 Mio. DM ausgegeben (HAZ, 14.02.1992). Die komplette Kreuzungsstation Hbf. mit vorbereiteten Aufgängen sowie die halbe stille Station Steintor liegen brach und bleiben nun ungenutzt – Fördergelder von 17,7 Mio. DM sind verpufft.

Warum der D-Tunnel so wichtig ist

- U Durch höhere Geschwindigkeiten und optimale Umsteigebedingungen verkürzen sich die Reisezeiten auf den meisten Linien-Beziehungen, teilweise bis zu fünf Minuten.
- U Die heute schon unübersichtliche Verkehrssituation vor der Ernst-August-Galerie wird durch geplante, engkurvige Straßenbahngleise zum »Posttunnel« (Bahnbrücke Lister Meile) noch gefährlicher für Passanten (bis zu 9.000 Fußgänger pro Std.). Diesen Bereich würde der D-Tunnel sicherer machen.
- U Im Gegensatz zu oberirdischen Varianten können durch den D-Tunnel der Ernst-August-Platz, Kurt-Schumacher-Straße und Steintor elegant umgestaltet werden – verkehrsberuhigte Bereiche oder echte Fußgängerzonen wären möglich.
- U Statt wie geplant bei Regen und Kälte auf den engen Bahnsteigen Rosenstr./Hbf. oder Raschplatz zu warten, bietet der D-Tunnel kurzes witterungsgeschütztes Umsteigen.
- U Nicht nur für die Linien 10 und 17 wäre der D-Tunnel wichtig, auch geplante Strecken wie z. B. nach Hemmingen oder der Wasserstadt Limmer und deren zukünftige Fahrgäste profitieren von einem vierten aufnahmefähigen Tunnel.
- U Schon früher wurden vorausschauend Vorleistungen für den D-Tunnel erbracht. Diese gilt es endlich zu nutzen. Dabei liegen die Stationen keinesfalls »im Keller«. Ihre Zuwegungen sind nicht länger als in anderen Stationen (z. B. Aegi). Ein moderner, heller und barrierefreier Ausbau wird angestrebt.
- U Im Gegensatz zu oberirdischen Varianten blockiert der D-Tunnel keine Überwege, Sichtachsen und Cityring-Kreuzungen (Leibnizufer, Berliner Allee). Weder am Hbf. noch am Steintor wären störende lange Bahnsteige notwendig.
- U Bei den aktuellen Planungen bleiben Umsteigewege lang, Entschleunigung und Behinderung sind dort »mit eingeplant« – nicht so beim D-Tunnel mit seiner fahrdynamischen Trasse.
- U Die oberirdische Strecke vom Goetheplatz zum Raschplatz würde die Region Hannover anteilig ca. 20 bis 35 Mio. € oder gar noch mehr kosten – ohne spürbare Verbesserungen! Der kurze D-Tunnel kostet kommunal ca. 35 Mio. € und würde von Bund und Land mit ca. ≥60% der Gesamtkosten gefördert werden. Andere Städte nutzen solche Fördermittel wie selbstverständlich für ihre modernen U-Bahn-Bauvorhaben.



Der D-Tunnel in der Stadt

- 1 Via Humboldtstraße gelangen neue Linien aus der Wasserstadt Limmer, Hemmingen und Davenstedt in die Rampe Goethestraße und unterqueren die Leine und den Cityring (Bild Δ).
- 2 Vorhandene Vorleistungen für einen Mittelbahnsteig unter der Station Steintor ermöglichen nach dem Ausbau kurzes, schnelles und witterungsgeschütztes Umsteigen (Bild ▷).
- 3 Eine Verkehrsentslastung ist dringend vor der Ernst-August-Galerie notwendig – mit engen Kurven und straßenbündigen Gleisen einer Oberflächenstrecke droht ein Verkehrschaos.
- 4 Unter der Station Hauptbahnhof wartet die »Geisterstation« seit 40 Jahren auf Anschluss und Ausbau – auch hier mit kurzen Umsteigewegen zwischen allen Linien (Bild ▷).
- 5 Mit dem Tunnel ergeben sich keine Kreuzungen oder Belastungen im Cityring. Mit einer Station Königstraße wird dieser Bereich und die Musikhochschule erschlossen.
- 6 Eine Tunnel-Kurzvariante in der Berliner Allee mit provisorischer Rampe und kurzer Oberflächenstrecke wäre möglich, ein Weiterbau des Tunnels nach Südosten bliebe machbar.

Bereits 28 Millionen verbaut

Für die bereits fertiggestellten Bauten der geplanten Stadtbahnlinie D, die im Tunnelbetrieb fahren soll, sind in den Jahren zwischen 1968 und 1987 bereits rund 28 Millionen Mark ausgegeben worden. Das hat Stadtbaurat Hanns Adrian auf eine Anfrage der CDU-Ratsfraktion mitgeteilt. Wie mehrfach berichtet, sind unter anderem schon 300 Meter Tunnelgleise in Höhe Goethestraße/Leinebrücke im Steintorviertel, Steintor, Hauptbahnhof und Hauptbahnhofviertel verbaut.

wenden gewesen. An den tatsächlichen Kosten von 28 Millionen Mark haben sich der Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 12,1 und das Land mit weiteren 5,6 Millionen Mark beteiligt. Falls die Tunnelstrecke nicht realisiert werden sollte, so hätte die Bezirksregierung werden sollte, so hätte die Bezirksregierung zu prüfen, ob die Zuwendungen von der Stadt nicht zurückgezahlt werden müßten, erklärte Adrian. Ob tatsächlich



www.stattreisen-hannover.de (Stadtpaziergang „Der Hauptbahnhof Hann.“)
www.pro-d-tunnel.de/netz-vorleistungen.htm

www.pro-d-tunnel.de/tunnel-teuer.htm
www.pro-d-tunnel.de/downloads.htm (Lagepläne)

