

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 am Ernst-August-Platz und vor der Ernst-August-Galerie wird durch geplante, sehr engkurvige Straßenbahngleise zum »Posttunnel« (Lister Meile) noch gefährlicher für Passanten. Diesen Bereich würde der D-Tunnel **sicherer** machen.
- U Im Gegensatz zu oberirdischen Varianten können durch den D-Tunnel der Ernst-August-Platz und die östliche Kurt-Schumacher-Straße umgestaltet werden – ein verkehrsberuhigter Bereich oder **eine echte Fußgängerzone** wären möglich.
- U Statt bei Regen und Kälte wie oberirdisch geplant im zugig-lauten »Posttunnel« oder am 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 Davenstedt oder Hemmingen und deren **zukünftige Fahrgäste** profitieren von einem vierten **aufnahmefähigen Tunnel**.
- U Schon früher wurden vorausschauend **Vorleistungen** für den D-Tunnel erbracht, zum Beispiel unter den Stationen Hauptbahnhof und Steintor. Diese **gilt es zu nutzen**. Dabei liegen die Stationen keinesfalls »im Keller« – ihre Zuwegungen sind nicht länger als in anderen Stationen, ein **heller, moderner und barrierefreier Ausbau** wird angestrebt.
- U Im Gegensatz zu oberirdischen Varianten **blockiert der D-Tunnel keine Überwege, Cityring-Kreuzungen und Sichtachsen**. Weder am Steintor noch am Hauptbahnhof wären störende lange Bahnsteige notwendig.
- U Die Anschaffung eines Niederflursystems ist nachweislich zu teuer, bringt keine Beschleunigung in der City, hat den Abriss von Hochbahnsteigen zur Folge und durch Zerschneidung des Netzes negative Auswirkungen für alle Fahrgäste.
- U Eine oberirdische Variante **vom Goetheplatz zum Raschplatz** würde die Region Hannover anteilig ca. **20 Mio. €** kosten – aber kaum spürbare Verbesserungen bringen! Der kurze D-Tunnel (1. Ausbaustufe) wäre nur **13 Mio. €** teurer – aber er ist **der richtige Schritt zum Ausbau und zur Komplettierung des Stadtbahnnetzes**.



So wollen es andere oberirdisch lösen

Einige Fraktionen der Regionsversammlung bevorzugen statt des sinnvollen Tunnels einen Ausbau, bei dem die Linie 10 am Steintor und mit eigenem breiten Gleiskörper in der Kurt-Schumacher-Straße verbleiben soll. In scharfen Kurven an der Goserie und vor der ohnehin stark belasteten Ernst-August-Galerie wird die Bahn dann in den »Posttunnel« eingeführt. Mittig auf der Berliner Allee soll ein vorläufiger Endpunkt entstehen – die Raschplatz-Hochstraße müsste dafür abgerissen werden.

Somit sind **teure bauliche und verkehrstechnische Probleme ohne verbessertes Umsteigen oder Beschleunigung** zu erwarten. Die Diskussion über die Extra-Anschaffung von Niederflurbahnen heizt das Thema zusätzlich an.



*Sie sind Fahrgast!
Wie möchten Sie zukünftig reisen und umsteigen?*

Lesermeinungen in der Presse

„Die Oberflächenvariante wird immer ein Torso bleiben. Jetzt haben wir die Chance, den Tunnel mit Fördermitteln zu bauen.“

„Alles wird totgeredet, am Ende kommt immer nur die Sparvariante heraus.“

„Nur in Hannover muss das D-Modell stetig pessimistisch mürbe geredet werden – und das nervt nach 20 Jahren Endlos-Debatte maßlos!“

Werden Sie **D-Tunnel jetzt!** Mitglied!

Wir sind keine »Betonköpfe« – sondern interessierte Bürger, die das Stadtbahnnetz vernünftig ausgebaut sehen wollen!

Impressum

Pro D-Tunnel e. V.

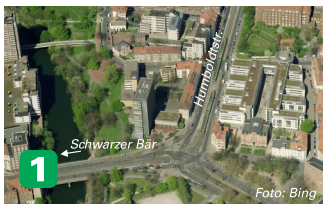
E-Mail: info@pro-d-tunnel.de · www.pro-d-tunnel.de



Der D-Tunnel

SCHNELLER UMSTEIGEN BESSER ANKOMMEN CHANCEN FÜR DIE CITY

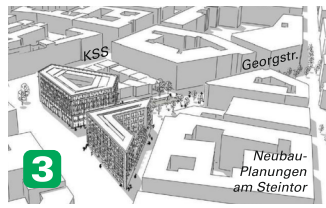




1 Via Humboldtstraße gelangen neue Linien aus Davenstedt und Hemmingen in den D-Tunnel



2 Vorleistungen für einen Mittelbahnsteig sind unter der Station Steintor schon vorhanden



3 Weitere Chancen für die städtebauliche Entwicklung von Steintor und Kurt-Schumacher-Straße



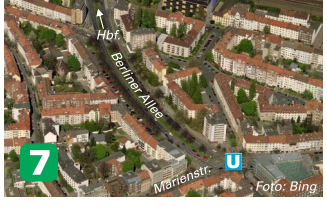
4 Am Hauptbahnhof ist die Verkehrsentslastung vor der Ernst-August-Galerie besonders notwendig



5 Unter der Station Hauptbahnhof wartet die »Geisterstation« seit 35 Jahren auf Anschluss und Ausbau



6 Mit Tunnel: keine Kreuzungen oder Belastungen im Cityring sowie Erschließung im Bereich Königstraße



7 Kurzvariante in der Berliner Allee, später problemlos weiterer Tunnel- und Kreuzungsstation-Bau möglich

Der D-Tunnel

(Nicht) nur sieben Gründe gibt es zum schnellen und umsteigefreundlichen Reisen von West nach Südost durch Hannover – der D-Tunnel ist keine teure Träumerei, sondern vorbereitete und realisierbare Zukunft!

Kartengrundlage: Stadtkarte Hannover 1:20.000, Herausgeber: Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation.

Kartographie: J. Pielawa, Fotos: M. Tönnies, Bing, J. Pielawa, Titel D. Cervo (adpic)



D-Tunnel und Stadtbahnnetz

Das Stadtbahnnetz wurde in den 1960er Jahren mit vier Tunnelstrecken unter der City geplant, von denen drei bisher realisiert wurden: Wettbergen – Altwambüchen (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 wurde an den C-Tunnel gehängt, die westliche Strecke (Linie 10) ist ein eigenständiger Stummel mit Verspätungsanfälligkeit und unbefriedigenden Umsteigesituationen – der verbindende Tunnel fehlt.