

## Der Tunnel lebt

HAZ, 11. Juli 2011

Die Region will die unterirdische D-Linie nicht bauen, die Debatte scheint beendet. Aber eine Bürgerinitiative kämpft weiter.

VON MATHIAS KLEIN

Eigentlich ist die Lage eindeutig. Im Frühjahr hat die Regionsverwaltung im Verkehrsausschuss mitgeteilt, dass es keine Tunnellösung für die sogenannte D-Linie, also die Stadtbahnen 10 und 17, geben werde. Zuvor hatte es eine jahrelange Diskussion in Stadt und Region über dieses Thema gegeben. Nach der jüngsten Entscheidung hielt sich der Widerspruch in Grenzen.

Trotzdem ist damit noch keine endgültige Entscheidung getroffen, da ist sich Jens Pielawa sicher. „Das ist bestimmt noch nicht das letzte Wort“, sagt er. Derzeit werde darüber im politischen Raum aber nicht geredet, um die Grünen nicht zu verärgern. „Das Thema wird nach der Wahl wieder hochkommen“, meint Pielawa. Bis dahin werde es totgeschwiegen.

Pielawa ist Sprecher der Initiative Pro D-Tunnel. Er hat die Bürgerinitiative vor einigen Monaten gemeinsam mit rund 20 anderen Hannoveranern gegründet. „Schneller umsteigen, besser ankommen, Chancen für die City“ sind die Schlagworte, mit denen die Initiative mit Mitgliedern aus allen Stadtteilen für ihr Ziel wirbt. Und damit unterstützen sie die Position, für die auch Üstra-Chef André Neiß immer wieder geworben hat.

Bei den Planungen für die U-Bahn Anfang der sechziger Jahre war vorgesehen, dass die D-Linie Ahlem mit dem Kronsberg verbindet. Vorbereitungen wurden bereits getroffen. Unter der Station Hauptbahnhof warte eine „Geisterstation“ für die D-Linie seit 35 Jahren auf Anschluss und Ausbau, berichtet Pielawa. Und auch in der Station Steinitor ist ein möglicher Bahnsteig für die D-Linie schon vorbereitet.

„Die Linie könnte hinter dem Goetheplatz in der Goethestraße unter die Erde geführt werden“, meint Reinhard Hennig, der gemeinsam mit Pielawa die Initiative vertritt. In der ersten Ausbaustufe sollte der Tunnel erst einmal bis zum Hauptbahnhof führen, meinen die beiden. Gegen eine oberirdische Lösung, egal ob mit den vorhandenen Stadtbahnen oder mit der Niederflurtechnik, gebe es viele Argumente, sagen Hennig und Pielawa. Als Beispiel nennen sie „die schon heute unübersichtliche Verkehrssituation“ vor der Ernst-August-Galerie. „Ein oberirdischer Betrieb durch den Posttunnel gefährdet die Fußgänger vor der Galerie“, sagt er. Die Ampelwartezeiten für Fußgänger würden wegen der vielen Bahnen so lang, dass viele Bürger die Geduld verlieren und bei Rot über die



So stellt sich die Initiative Pro D-Tunnel den Thielenplatz künftig vor.

### Thielenplatz ohne Schienen

Ein Tunnel für die D-Linie hätte auch den Verzicht der Weiterführung der Linien 10 und 17 vom Hauptbahnhof zur Endstation Aegidientorplatz zur Folge – allerdings ohne negative Auswirkungen für die Fahrgäste, meint Jens Pielawa, Sprecher der Initiative Pro D-Tunnel. Denn der Aegi sei wegen der weiten Wege vom Hochbahnsteig in die Tunnelstation auch bei Umsteigern nicht sehr beliebt.

Die Initiative stellt sich dagegen vor, den Tunnel vom Hauptbahnhof dann weiter in die Südstadt unter der Sallstraße auszubauen. „Hochbahnsteige kann man sich dort nicht vorstellen“, meint Pielawa.

Dann könnten auch vom Thielenplatz

Straße gingen. Den dort käme dann im Zwei-Minuten-Abstand eine Bahn um die Ecke. Hennig rechnet außerdem damit, dass der Taxiparkplatz auf der Galerieseite des Ernst-August-Platzes wegfällt. „Die Wartezeiten an der Ampel werden unzumutbar“, sagt er.

Auch für die Kurt-Schumacher-Straße hätte die Tunnelvariante aus Sicht der Initiative viele Vorteile. Sie könnte nämlich zu einem verkehrsberuhigten Bereich oder einer Fußgängerzone um-

gestaltet werden. Hennig nennt noch einen anderen Grund für den Tunnel. „Eine oberirdische Streckenführung schafft städtebauliche Probleme“, sagt Hennig. Denn im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung der Innenstadt, über die gerade bei Hannover 2020 diskutiert wird, berge ein Tunnel „ganz andere Gestaltungsmöglichkeiten“.

Das ganze müsse jetzt dringend angepackt werden, meinen die beiden. Die Kosten für eine Tunnellösung vom Goe-

thielenplatz bis zum Hauptbahnhof berechnen sie mit 130 Millionen Euro. Dafür gebe es aber Zuschüsse, so dass der Anteil der Region lediglich bei 32 Millionen Euro liegen würde. „Verteilt auf eine Bauzeit von fünf Jahren, wäre das ein überschaubarer Betrag“, meint Pielawa. Eine oberirdische Variante vom Goetheplatz zum Raschplatz würde die Region anteilig 20 Millionen Euro kosten, sagt die Bürgerinitiative. „Aber das bringt keine Verbesserungen.“

Unterstützung findet die CDU bei den Grünen. „Auch wir wollen diese Lösung weiter diskutieren“, hatte Meike Schümer, Verkehrsexpertin der grünen Regionsfraktion, gesagt. Allerdings sieht sie durchaus Schwierigkeiten bei der dafür nötigen Umgestaltung der Sallstraße. Die CDU-Regionsfraktion hat dagegen eine andere Idee: Dort kann man sich unter anderem vorstellen, auf der Strecke Elektrobusse fahren zu lassen.

Die Regionsverwaltung hatte signalisiert, dass sie einen Ausbau der D-Linie lediglich bis zum Raschplatz favorisiert. Insbesondere die Stadt Hannover ist bislang gegen eine Weiterführung bis zum Bismarckbahnhof. mak

# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen • Besser ankommen • Chancen für die City • [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)

## Die D-Linie – eine unterirdische Diskussion?

Im Tunnel oder auf der Straße? Hochbahnsteig oder Niederflurbahn? Die Zukunft der Stadtbahn

in der City treibt die Beteiligten weiter um. Und nach Ostern will die Politik noch mehr Bewegung

in die Diskussion bringen. Regionspräsident Hauke Jagau wünscht sich jetzt schon einmal,

dass die Entscheidung langfristig und zukunftsorientiert getroffen wird. Zeit für einen aktuellen

Sachstandsbericht – und für einen etwas anderen Blick auf die Hintergründe des Tunnel-Themas.

### Jagau gegen Kurzzeit-Debatte Absage an Niederflursystem

VON DIRK ALTWIG

HANNOVER. In den nächsten Wochen wollen die Regionsfraktionen von SPD und Grünen über den Bau des D-Tunnels vom Goetheplatz zum Hauptbahnhof entscheiden.

Regionspräsident Hauke Jagau (SPD) sprach sich jetzt gegenüber der NP gegen übereilte Beschlüsse aus. Er wolle eine gründliche Prüfung des Tunnelprojekts – denn dabei gehe es nicht nur um die derzeit geplanten zwei neuen U-Bahn-Stationen, sondern um die langfristige Entwicklung des Nahverkehrs. „Wir brauchen keine Kurzzeitdebatte, wir müssen gucken, was in 20, 30 Jahren sinnvoll ist, und dann sehen, ob wir es finanzieren können.“ Bei der Entscheidung für oder gegen einen Netzausbau müssten auch Aspekte wie der Klimawandel und die Bevölkerungsentwicklung eine Rolle spielen.

Eine Absage erteilte der Regionspräsident Forderungen zur Einführung eines neuen Niederflursystems. Es sei Unsinn, das Netz in Teile zu spalten, auf denen nicht mehr alle Bahnen eingesetzt werden könnten. Außerdem entstünden unnötige Mehrkosten, etwa durch zusätzliche Wartungseinrichtungen.



Hauke Jagau

Für die Limmerstraße könne auch mit Hochbahnsteigen eine verträgliche Lösung gefunden werden, möglicherweise kürzere Bahnsteige, bei denen nicht alle Türen eines Zuges geöffnet werden. Das gibt es bereits an einigen Haltestellen der Linie 1. Bei Zügen mit drei Wagen bleiben die erste und die letzte Tür zu.

Für den Bau des D-Tunnels sind derzeit Kosten von 130 Millionen Euro veranschlagt. Davon müsste die Region Hannover rund 32 Millionen Euro tragen. Eine neue oberirdische Strecke bis zum Raschplatz würde rund 62 Millionen Euro kosten, darin ist auch der Abriss der Hochstraße enthalten. Die Region müsste 12,8 Millionen Euro tragen. Derzeit sperrt sich die Stadt allerdings gegen diese Variante. Sie will keinen abgetrennten Gleiskörper auf der Kurt-Schumacher-Straße.

Ebenfalls in der Diskussion ist eine mögliche Verlängerung vom Hauptbahnhof über die Sallstraße bis zum Bismarckbahnhof (Südstadt). Mit einem Tunnelstück vom Goetheplatz bis zur Berliner Allee würde das 178 Millionen Euro kosten, komplett oberirdisch 90 Millionen Euro. Laut Region wären auch diese Ausbaualternativen volkswirtschaftlich sinnvoll.



## Ein Millionen-Tunnel und viele Geschichten

Neue Presse, 6. April 2010

HANNOVER. Eine Anekdote ist es, vielleicht eine Legende. Schon allein, weil „Es war einmal“ ein so gelungener Einstieg wäre für die Geschichte, die die neue Debatte zum D-Tunnel angeht haben sollen. Die wird jetzt seit drei Jahren heftig geführt. Aber die Anekdote klingt fast zu abwegig, um nicht wahr zu sein.

Es war einmal im Dezember 2006, erzählt man sich. Über der Ustra-Zentrale am Hohen Ufer hängen dunkle Wolken. Der Vorstandsvorsitzende André Neiß muss seit Wochen immer wieder grausige Schlagzeilen über sein Unternehmen lesen – vier Menschen sind in jenem Jahr bei Unfällen mit Bahnen getötet worden. Ustra-Pressesprecher Udo Iwanek macht seinem Chef schließlich einen Vorschlag, um die Diskussion über die Sicherheit vielleicht zu beenden. Neiß soll ein neues Thema setzen, auf dass sich Politik und Medien stürzen. Iwanek hat Erfahrung mit Krisensituationen, er war schon Sprecher der Expo 2000.

Iwanek holt ein hunderte Millionen Euro teures Projekt aus dem staubigen Aktenschrank – den D-Tunnel. Über diese unterirdische Stadtbahnstrecke wird in der Politik seit Jahrzehnten immer wieder heftig diskutiert, aber wegen der Kosten ist sie stets ver-

worfen worden. Das Thema passt perfekt: Neiß hat sich als Ustra-Chef bereits einen Namen gemacht, weil er die Millionen-Verluste des Unternehmens abgebaut hat, mit dem Tunnel-Vorschlag kann der kühle Rechner aus Hamburg auch mal als Visionär punkten. Und das ganz ungefährlich – denn mit einer Umsetzung rechnet bei der Ustra 2006 niemand.

Stattgefunden hat es dann so: Neiß macht vor der hannoverschen Presse den großen Aufschlag. Er bringt gleich mehrere Tunnelvarianten ab Steintor ins Gespräch. Eine bis zum Hauptbahnhof, eine weiter

### Eine Analyse von Dirk Altwig



bis in die Marienstraße, eine sogar bis zum Bismarckbahnhof (Südstadt). Die lange Variante würde rund 400 Millionen Euro kosten.

Drei Viertel der Baukosten können bei Bund und Land beantragt werden, den Rest müsste die Region Hannover zahlen. Präsident Hauke Jagau, der auch Aufsichtsratschef der Ustra ist, reagiert gleich sehr zurückhaltend: „Jeder darf Ideen haben.“ Aber niemand solle glauben, „dass es nun mit einem solchen Projekt real losgeht“.

Und doch – in den vergangenen Jahren hat die Tunnel-Frage eine Ernsthaftigkeit bekommen, mit der wohl niemand gerechnet hätte. Da spielt auch die große Berliner Politik eine Rolle: Der Bund hat – noch unter einem SPD-Finanzminister – angekündigt, Nahverkehrsprojekte wie den D-Tunnel nur noch bis zum Jahr 2019 finanziell zu fördern. Wenn überhaupt noch jemals ein D-Tunnel gebaut werden soll, müssen nun schnell Anträge gestellt werden.

Auch Ustra-Chef Neiß nimmt das Projekt inzwischen sehr ernst. Berechnungen haben nämlich ergeben, dass der Tunnel der Ustra im Jahr 1,5 Millionen Euro bringen würde – Einsparungen und Mehreinnahmen. Für die Baukosten ist die Ustra nicht zuständig. Indirekt würde die Verbesserung bei der Ustra wieder die Region entlasten.

Im Herbst vergangenen Jahres sah es sogar schon mal so aus, als hätten sich Stadt und Ustra auf den Tunnel geeinigt – unabhängig von der Politik. Selbst Regionspräsident Hauke Jagau soll fast überzeugt gewesen sein. Ein Gutachten belegte die Wirtschaftlichkeit des

Projekt – doch dann kam von Jagau ein Satz, der für ihn bis heute gilt: Er habe wegen der Kosten entschieden, „das Projekt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht weiterzuverfolgen“.

Was war passiert? Hier gibt es wieder eine Anekdote, die vor allem im Rathaus erzählt wird. Vielleicht stimmt sie sogar auch. Ustra-Chef Neiß und Stadtbaurat Uwe Bodemann wollten angeblich ganz sicher gehen, dass der Tunnel kommt – und nicht die viel preiswertere Oberflächenstrecke. Ustra-Chef und Baurat einigten sich auf eine gemeinsame Strategie. Bodemann würde steif und fest den Standpunkt vertreten, dass die Bahn auf der Kurt-Schumacher-Straße nicht ausgebaut werden könne. Neiß sollte so seinen Tunnel bekommen und Bodemann eine freie Straße, die er hübsch ausbauen kann.

Allerdings, etwas soll schiefgegangen sein: Hauke Jagau und Oberbürgermeister Stephan Weil sollen von der heimlichen Absprache Wind bekommen haben. Verwaltungschefs mögen es nicht, wenn hinter ihrem Rücken gekungelt wird – beide zerrissen die Tunnelpläne. Hier endet die Anekdote.

Und nun? Im Moment ist die Tunnelage verworren. Die Stadt-SPD will das 130-

Millionen-Projekt mit zwei U-Bahn-Stationen. Man könne ja später „vielleicht in 20 Jahren“ noch weiter bauen in Richtung Marienstraße. Auch viele Mitglieder von Jagaus eigener Regionsfraktion tendieren in diese Richtung. Die Entscheidung, ob sie sich tatsächlich gegen ihren Präsidenten stellen werden, ist offen.

Eine Mehrheit für den Tunnel fehlt trotzdem, denn auch die Grünen sind dagegen, sie wollen neue oberirdische Niederflurstrecken. Die Stadtgrünen sagen das bereits ausdrücklich, die in der Region „prüfen“ offiziell

noch. Gibts da auch noch eine Koalitionskrise? Die Mehrheitspartner haben schriftlich vereinbart, immer gemeinsam abzustimmen. CDU und Linke wollen ebenfalls neue Niederflurlinien an der Oberfläche. Nur die FDP ist langfristig für den Tunnel.

Die Diskussion, so scheint es im Moment, könnte noch ewig so weitergehen. Das könnte von den Tunnel-Gegnern gewollt sein, vermutet ein Insider: „Da wird jetzt so lange neu geplant und gerechnet, bis es für die Tunnelzuschüsse zu spät ist.“ Dann hätte die Geschichte ein Ende.

RELIKT: Die Geisterstadt der unterirdischen D-Linie.



VISION: Auf dem Computer haben Planer die Bahn schon oberirdisch durch den Posttunnel gen Raschplatz fahren lassen.



VISION: Auf dem Computer haben Planer die Bahn schon oberirdisch durch den Posttunnel gen Raschplatz fahren lassen.

Gerne gezeigt, jedoch leider etwas unrealistisch – der TW 2000 wurde in dieser Visualisierung auf ca. 80% verkleinert, er passt real mit 3,74m Höhe (Dachaufbauten, noch ohne Stromabnehmer) nicht durch den 3,60m hohen »Posttunnel«... Ein kostspieliger Umbau dieser Brücke mit Straßen-Absenkung bleibt unvermeidlich.

# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen • Besser ankommen • Chancen für die City • [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)

# Linie 10 – das wird eng

Es ist eines der großen Themen für das nächste Jahr, 2012, soll über die D-Linie entschieden werden. Was bedeutet der Neubau der Stadtbahnlinie 10 für die Innenstadt? Viele Fragen sind noch ungeklärt. Ist im Posttunnel neben dem Hauptbahnhof genügend Platz, um breitere Bahnen und Autos unterzubringen? Oder sollte am Steintor oder vor der Ernst-August-Galerie ein neuer Endpunkt entstehen? NP-Redakteur Dirk Altwig wirft einen Blick auf die möglichen Problempunkte.



Fotos: Behrens

## SCHMALERE STRASSE?

Es wird enger auf der Kurt-Schumacher-Straße. Die neuen Stadtbahnen werden 2,65 Meter breit sein, das sind 25 Zentimeter mehr als bei den grünen Fahrzeugen. Deshalb müssen die Gleise auseinandergerückt werden. Die Region will, dass die Gleise nicht mehr in die Straße eingebettet sind und von Autos überfahren werden dürfen. Denn nur für sogenannte besondere Bahnkörper sind Fördergelder des Landes sicher. Weil künftig Bordsteine statt Farbmarkierungen angebracht werden, steigt der Platzbedarf für die Gleise. Breitere Züge plus separate Fahrbereiche dürften bis zu 1,5 Meter mehr Platz für die Stadtbahnstrecke bedeuten. Das geht nur auf Kosten der Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger.

# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)

## Neue Stadtbahnlinie soll zum Raschplatz fahren. Noch viele offene Fragen.

Im Januar will die Region Hannover ihre Planungen für die neue Stadtbahnlinie 10 vorlegen. Fest steht: Die Strecke soll künftig nicht mehr am Aegi, sondern am Raschplatz enden. Noch ist nicht entschieden, ob die Strecke mit dem bisherigen Bereich "gegenüber Hochbahnsteigen. Die Angaben zur Wirtschaftlichkeit der geplanten Varianten sind allerdings nicht vollständig. Ein Gutachter hatte den ursprünglich geplanten Tunnel nur mit 1,2 bewerten, die Oberflächenvarianten



eingeführt, dürfte die rechnerische Wirtschaftlichkeit der Verbindung sinken. Denn die Straßenstrecke fahren. An ihrer Route zur Wallensteinstraße stehen auch Hochbahnsteige. Auch eine Einstellung der Linie 17 sei nicht in die Wirtschaftlichkeitsbewertung eingeflossen, so der Regionsprecher. Konfliktpotential

Auch für den Bereich Hauptbahnhof sind noch Fragen offen. Dort soll es mindestens eine Direktverbindung von der Stadtbahn zu den S-Bahnen an Gleis 1 und 2 geben, so die Region. Eine Bahnsperrung sollte jetzt aber auf NP-



## Neue Stadtbahnlinie soll zum Raschplatz fahren. Noch viele offene Fragen.

Im Januar will die Region Hannover ihre Planungen für die neue Stadtbahnlinie 10 vorlegen. Fest steht: Die Strecke soll künftig nicht mehr am Aegi, sondern am Raschplatz enden. Noch ist nicht entschieden, ob die Strecke mit den bewährten Hochbahnstegen ausgebaut wird oder ob erstmals in Hannover modernere Niederflurbahnen eingesetzt werden sollen. Die Politik will über die verschiedenen Bahntypen entscheiden, wenn alle Baupläne und Kostenvorhersagen auf dem Tisch liegen.

Die Region erwartet bei Niederflurbahnen "im sechsstelligen Bereich" gegenüber Hochbahnstegen. Die Angaben zur Wirtschaftlichkeit der geplanten Varianten sind allerdings nicht vollständig. Ein Gutachter hatte den ursprünglich geplanten Tunnel nur mit 1,2 bewertet, die Oberflächenvariante aber mit 1,6 – je höher der Wert, desto lohnender ist der Bau aus volkswirtschaftlicher Sicht. Unter 1 gilt als unwirtschaftlich. Ein Regionsprecher bestätigt jetzt, dass der Wert von 1,6 nur für die Hochflurvariante gilt: „Eine Niederflurvariante war noch nicht Gegenstand der Untersuchung.“

eingeführt, dürfte die rechnerische Wirtschaftlichkeit der Verbindung sinken. Denn die Strecken strecke fahren. An ihrer Route zur Wallensteinstraße stehen auch Hochbahnsteige. Auch eine Einstellung der Linie 17 sei nicht in die Wirtschaftlichkeitsbewertung eingeflossen, so der Regionsprecher.

### ZITAT

**Die Region hat noch keinen Kontakt**

**Eine Bahnsprecherin über eine Anbindung zur S-Bahn**

Auch für den Bereich Hauptbahnhof sind noch Fragen offen. Dort soll es mindestens eine Direktverbindung von der Stadtbahn zu den S-Bahnen an Gleis 1 und 2 geben, so die Region. Eine Bahnsprecherin sagte jetzt aber auf Nachfrage: „Die Region hat mit uns zu diesem Thema noch keinen Kontakt gesucht.“

Der Regionsprecher bestätigt das. Obwohl bisher für beide Bahnvarianten von einer Haltestelle im Tunnel die Rede war, heißt es nun: „Gespräche mit der DB sind erst ab dem Zeitpunkt sinnvoll, an dem die Haltestellenstandorte feststehen.“

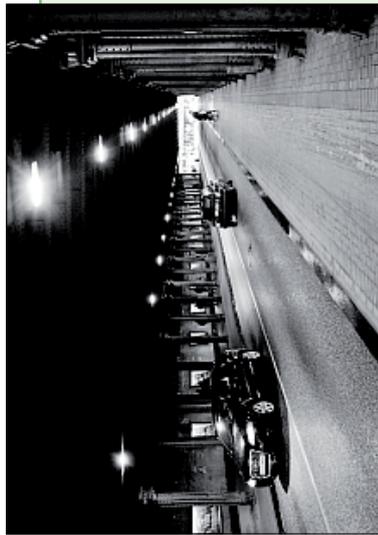
mit dem Einzelhandel in diesem Bereich führen.

Ein Rechenbeispiel: Jede Bahn steht üblicherweise rund 30 Sekunden an der Haltestelle. Bei künftig geplanten zwölf Bahnen der Linie 10 und sechs der Linie 17 pro Stunde wäre der Tunnel pro Stunde mindestens neun Minuten in jede Richtung für den Fahrzeugverkehr dicht. Dazu kämen weitere Standzeiten durch Linienbusse. Außerdem könnte die Führung unter der Brücke störanfällig sein. Bei der alten Stadtbahnlinie zum Zoo, die durch die Bahnunterführung an der Königstraße führte, haben häufig Lastwagen die Oberfläche heruntergerissen.

### GENUG PLATZ IM POSTTUNNEL?

Künftig sollen die Bahnen nicht mehr über den Ernst-August-Platz rollen, sondern durch den Posttunnel zum Raschplatz. Im Tunnel ist auch eine Haltestelle geplant, an beiden Seiten des Tunnels soll es Bahnsteige geben.

Bislang fahren pro Tag laut Stadt 9800 Autos durch den Tunnel. Ob diese Fahrzeugmenge weiter durch den Posttunnel kann, wenn es dort eine Haltestelle gibt, darf bezweifelt werden. Sicher ist: An der haltenden Bahn kommt im Tunnel kein Fahrzeug mehr vorbei. Für den Stadtbahnverkehr wäre es am sinnvollsten, die Autos herauszunehmen – das dürfte aber zu ernsthaften Problemen



### SO VIELE AUTOS SIND UNTERWEGS

So viel Verkehr fließt in der Innenstadt: Die Grafik zeigt die Zahl der Fahrzeuge, die in 24 Stunden auf den jeweiligen Straßensegmenten unterwegs sind. Die Daten der Stadtverwaltung stammen aus dem Jahr 2009.

Sollten beim Neubau der Linie 10 noch mehr Gleisabschnitte entstehen, die von Autos nicht mehr überfahren werden dürfen, würde das vor allem auf der Kurt-Schumacher-Straße Auswirkungen haben. Kunden- und Lieferverkehr für die Ernst-August-Galerie oder auch Kaufhof könnten beeinträchtigt werden. Grafik: LHH



### KRIEGT DER VERKEHR DIE KURVE?

Einger gehts nicht: Wenn die Ustraßen Bahnen künftig von der Kurt-Schumacher-Straße in den Posttunnel abbiegen, hat die Kurve den kleinstmöglichen Radius von 25 Metern. „Gerade bei diesem Wert ist hervorragend zu hören, wie wenig Kunden mit dem Auto kommen, schätzt der Ingenieur. „Das wird ein Einschnitt.“

Wegen der engen Kurve können die Bahnen dort auch nur mit Tempo zehn rollen – jeder Stadtbahnzug braucht gute 30 Sekunden, um den Abschnitt zu passieren. Je Fahrtrichtung wären von jeder Kurve etwa zehn Minuten in der Stunde mit einer Bahn belegt, schätzt der Kenner.

Das Problem: Weil der Bereich so eng ist, werden sich Autos und Bahnen gegenseitig behindern: „Eigent-

lich funktioniert das hier im Kurvenbereich gar nicht.“ Um den Bahnverkehr möglichst gut abwickeln zu können, sei es am besten, vom Ernst-August-Platz und Posttunnel keinen Autoverkehr mehr zuzulassen. Auch wenn dort weiter Autos fahren dürfen, müssten sich Geschäftsleute im Rosenquartier darauf einstellen, dass weniger Kunden mit dem Auto kommen, schätzt der Ingenieur. „Das wird ein Einschnitt.“

Etwa alle fünf Jahre, sagt der Kenner, müsse der Bereich der Kurve außerdem länger komplett gesperrt werden. „Dann sind die engen Gleisbögen ausgefahren und müssen erneuert werden.“ Die tausenden Fußgänger, die die Straße vor der Ernst-August-Galerie überqueren, erschweren die Lage weiter.

Neue Presse, 21. Dezember 2011 (Fortsetzung)

### GIBT ES ALTERNATIVEN?

Es zur geplanten Erneuerung der Stadtbahnlinie 10 in der Innenstadt eine Alternative? Ein Verkehrsplaner, der namentlich nicht genannt werden möchte, skizziert im Gespräch mit der NP eine Lösung, die die oben genannten Probleme im Posttunnel und auf der Kreuzung mit der Kurt-Schumacher-Straße vermeiden würde.

Die Züge könnten am Steinor oder einer neuen Haltestelle auf der Kurt-Schumacher-Straße vor der Ernst-August-Galerie

Die Idee: Die Linie 10 wird künftig von Ahlem über die Humboldtstraße und dann unterirdisch über Waterloos Markthalle-Kröppke und Hauptbahnhof geführt. Jeder zweite Zug fährt weiter an der Oberfläche in die Innenstadt. Auf der Limmerstraße ergibt das einen Fünf-Minuten-Takt. Außerdem könnte auch

die Linie 17 aus Mühlenberg zum neuen oberirdischen Endpunkt in der City fahren.

Wären die kürzeren Strecken an der Oberfläche kein Nachteil? Nein, meint zumindest der Experte: „Eine Haltestelle vorm ECE könnte attraktiver sein als im Posttunnel.“ Auch die etwas größere Entfernung zum Hauptbahnhof sei kein großes Problem: „An den meisten Haltestellen der Linien 10 und 17 hält eine U-Bahn-Tunnel zum Hauptbahnhof fährt.“



Fußgänger und Radfahrer werden in Zukunft an der Ampelkreuzung Münzstraße/Lange Laube möglicherweise längere Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.

Thomas (3)

# Alle 100 Sekunden ein Zug vor der Nase

## City-Händler und Politiker kritisieren geplanten Takt für die Linie 10 / „Kreuzungen verstopfen“

VON ANDREAS SCHINKEL

In der Ratspolitik und unter den City-Händlern wächst der Unmut über das neue Verkehrskonzept für die Stadtbahnlinien 10 und 17. „Die Innenstadt muss für Autofahrer aus dem Umland erreichbar bleiben. Deshalb dürfen Züge nicht die Kreuzungen verstopfen“, sagt Martin Prenzler, Geschäftsführer der City-Gemeinschaft. „Die Stadt läuft mit offenen Augen ins Verkehrschaos“, meint FDP-Fraktionschef Wilfried Engelke.

Anlass der Kritik ist eine höhere Taktfrequenz der Bahnen, die im Zuge des Ausbaus der D-Linie eingeführt wird. Alle fünf Minuten soll die Linie 10 quer durch die City über Goethe- und Kurt-Schumacher-Straße bis zum Raschplatz kurven, alle 10 Minuten die Linie 17. Das wird nötig, weil künftig nur Zwei-Wagen-Züge auf der City-Strecke fahren. Dadurch erreicht man, dass die geplanten Hochbahnsteige um rund 30 Meter kürzer ausfallen und besser ins Stadtbild passen. Um auch mit kleineren Zügen die gleiche Menge an Fahrgästen transportieren zu können, müssen die Bahnen häufiger fahren. Der schnellere Takt hat weitreichende Konsequenzen. Rein rechnerisch würden Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer in den Querstraßen, etwa in der Herschelstraße, alle 100 Sekunden eine Bahn vor der Nase haben – und wären zum Warten gezwungen. Denn auch für die Linien 10 und 17 gilt die von SPD und Grünen durchgesetzte Vorrangschaltung.

Selbst Grünen-Verkehrsexperte Michael Dette kommen da Zweifel. „Radfahrer, Fußgänger und in gewissem Maß



auch Autofahrer müssen in der City noch durchkommen“, sagt er. Sein Kollege von der FDP befürchtet, dass insbesondere an der Ampelkreuzung Münzstraße/Lange Laube Fußgänger erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen müssen. „Dort wollen jeden Tag etliche Leute die Straße überqueren, es ist ähnlich viel los wie vor dem Eingang zur Ernst-August-

Galerie“, meint er und spricht einen weiteren neuralgischen Punkt an.

Schon jetzt wird es für Einkaufsbummeler eng auf beiden Gehsteigen der Kurt-Schumacher-Straße/Ecke Ernst-August-Platz. Wenn die Rotphase etwas länger dauert, weil wieder eine Bahn Vorfahrt hat, bilden sich dort regelmäßig Menschentrauben. „Wenn die Bahnen

„Mit offenen Augen ins Verkehrschaos“: Schon jetzt ist es in der Kurt-Schumacher-Straße und vor der Ernst-August-Galerie eng – und künftig sollen die Bahnen noch häufiger fahren.



noch häufiger fahren und die Regiobusse weiter verkehren, kommt alle 60 Sekunden ein Fahrzeug und beansprucht Grün“, befürchtet Prenzler. Dann aber gebe es dort kein Durchkommen mehr für Fußgänger.

Auch SPD-Verkehrspolitiker Jürgen Mineur hält die Lage an der Kreuzung vor der Ernst-August-Galerie für kritisch. „Hier müssen die Experten der Stadtverwaltung ausrechnen, wie alles zusammenpasst“, sagt er. Zu prüfen sei, ob sich die Regiobusse ebenfalls durch das Nadelöhr vor dem Einkaufszentrum zwängen müssen. Grundsätzlich aber sieht Mineur für die anderen Kreuzungsbereiche, Herschelstraße und Münzstraße, keine Probleme. „100 Sekunden reichen aus, um die Ampel einmal durchzuschalten“, sagt er. Zudem müsse man sich vor Augen führen, dass in den Zügen ja in Spitzenzeiten Hunderte von Menschen transportiert werden. Würden die alle mit dem Auto kommen, wäre das Chaos perfekt.

HAZ, 1. Juni 2012

## SPD gegen Bahnsteig im Posttunnel

Schon jetzt ist absehbar, wo in der Innenstadt ein neues Nadelöhr entsteht. Die Linie 10 soll künftig durch die Kurt-Schumacher-Straße fahren, in den Posttunnel abbiegen und am Raschplatz enden. Autos und Stadtbahnen werden aber kaum gemeinsam in den Tunnel passen, sodass Rot-Grün im Rat dazu tendiert, den Autoverkehr aus dem Tunnel herauszuhalten. Die Kurt-Schumacher-Straße könnte dann ab Höhe Herschelstraße bis

zum Ernst-August-Platz zur verkehrsberuhigten Zone werden. „Dann macht es Sinn, einen Hochbahnsteig in dieser Zone parallel zur Ernst-August-Galerie zu bauen“, sagt SPD-Verkehrsexperte Jürgen Mineur. Schließlich müsse man die Menschen zu den Einkaufsstätten bringen und nicht in einem Tunnel aussteigen lassen. Tatsächlich sieht der ursprüngliche Plan der Regionsverwaltung einen Hochbahnsteig im Tunnel vor. asl

# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)

## CDU will den Tunnel für die D-Linie HAZ, 25. April 2012

Eindeutiges Votum beim Parteitag / Christdemokraten sprechen sich gegen Abriss der Raschplatzhochstraße aus

VON BERND HAASE

Die hannoversche CDU hat sich im Streit um das künftige Stadtbahnsystem auf der Linie 10 für einen eigenen Tunnel im Innenstadtbereich ausgesprochen. Damit favorisiert sie eine Lösung, die von der für den Nahverkehr zuständigen Region schon vor längerer Zeit aus Kostengründen verworfen wurde. Durch ihre Entscheidung hat sich die CDU indirekt auch auf Hochbahnsteige festgelegt, denn Niederflurtechnik ist im Tunnelsystem nicht möglich. „Wir erwarten, dass damit eine städtebauliche Aufwertung der Innenstadt einhergeht“, heißt es in dem Be-

schluss, der von den gut 80 Delegierten bei zwei Gegenstimmen beschlossen wurde.

„Das ist ein eindeutiges Ergebnis, mit dem sich die Regions-CDU auseinandersetzen muss“, sagte Dirk Toepffer, Vorsitzender des Stadtverbandes. Eberhard Wicke, Chef der Regionsfraktion, reagierte zurückhaltend: „Die Fraktion ist autonom. Wir werden die Ergebnisse der ausstehenden Gutachten abwarten und dann eine sachgerechte Entscheidung treffen.“

Beim Parteitag im Freizeithem Ricklingen waren nicht nur 80 Mitglieder anwesend, sondern auch Gäste, die Rederechte hatten. Eingestimmt worden waren sie von zwei Präsentationen: Christian

Weske warb für die Hochflurtechnik mit der Perspektive, später den Tunnel realisieren zu können. Auch Felix Blaschzyk, baupolitischer Sprecher der Ratsfraktion, ist ein Tunnelfreund. „Wenn der nicht gebaut wird, ist die Niederflurtechnik eine Chance, den Nahverkehr nachhaltig weiterzuentwickeln“, befand er. Eine oberirdische Streckenführung mit Hochbahnsteigen sei hingegen die schlechteste Lösung für die Innenstadt und für Linden.

Zuvor hatte die CDU die Ergebnisse einer Befragung im Internet veröffentlicht, die sie an elf Tagen Mitte März vorgenommen hatte. Dabei ergab sich eine eindeutige Mehrheit für den sogenannten D-Tun-

nel vom Goetheplatz über das Steintor zum Hauptbahnhof. Diesen forderten immerhin 81 Prozent. Rund drei Viertel der Teilnehmer sprachen sich generell für Hochflurtechnik und damit für Hochbahnsteige aus. Eine Mehrheit wandte sich gegen den Abriss der Raschplatzhochstraße, wie er von der Region derzeit vorgesehen ist.

Wenn die von SPD und Grünen geplante Bürgerbefragung zum Stadtbahnbau durchgeführt wird, müsse auch die Tunnellösung Bestandteil sein, fordert die CDU. Generell ist die CDU allerdings gegen die Befragung. „Die Systementscheidung muss die Regionspolitik treffen“, sagt Ratsfraktionschef Jens Seidel.

## Land würde Tunnel prüfen

NP, 26. April 2012

Auch die SPD hat Sympathie für unterirdische D-Strecke

VON DIRK ALTWIG

HANNOVER. Hochbahnsteige oder Niederflurbahnen an der Linie 10 – oder vielleicht doch der Tunnel in der Innenstadt? Das niedersächsische Verkehrsministerium würde auch eine unterirdische Variante prüfen.

Am Dienstag hatte sich die hannoversche CDU für den Tunnel ausgesprochen, den die Regionsverwaltung bereits aus Kostengründen verworfen hatte. CDU-Chef Dirk Toepffer betonte gestern: „Das muss genau gerechnet werden.“

Auch bei der SPD gibt es noch grundsätzliche Sympathie für den Tunnel. „Im Augenblick ist es nicht zu bezahlen, wir müssen sehen, ob es vielleicht in 20 Jahren geht“, sagt Karlheinz Mönkeberg, verkehrspolitischer Sprecher der Regionsfraktion. Auch Thomas Hermann, baupolitischer Sprecher der Ratsfraktion,

meint: „Städtebaulich hätte man mit dem Tunnel sicher die meisten Möglichkeiten.“

Meike Schümer, die Verkehrsexpertin der Grünen Regionsfraktion, erteilte den neuen Überlegungen zum Tunnel dagegen eine Absage. Sie betont, dass nur ein neues Niederflurssystem und keine Hochbahnsteige für die

Linie 10 in Frage kämen. „Die CDU hat sich für eine absurde Lösung entschieden, weil sie sich bei Hoch- oder Niederflur nicht positionieren kann.“ Damit spielt Schümer darauf an, dass die Regions-CDU für Niederflur ist. Interessant ist die Bemerkung aber auch, weil sich eben auch SPD und Grüne über die Frage,

welches Stadtbahnsystem gebaut werden soll, nicht einigen können.

Die Initiative „Pro D-Tunnel“ begrüßte gestern die Position der CDU. Die Grünen würden versuchen, mit immer neuen Gutachten und Streckenvorschlägen Niederflurtechnik „schönzurechnen“.

Auch die FDP bekräftigt ihr Ja zum Tunnel. Wilfried Engelke: „Die Üstra hat schon vor Jahren nachgewiesen, dass er finanzierbar ist.“

Das Wirtschaftsministerium betont, dass es im Haus keine Vorfestlegung auf eine Variante gebe. Auch Zahlen für einen Tunnel könnten geprüft werden. Sprecher Christian Budde: „Es geht nicht um die billigste Variante, sondern um die, die am Ende bei Kosten und Nutzen am besten abschneidet.“ Nach vorläufigen Zahlen zur Niederflurtechnik lande die wohl nicht auf dem ersten Platz.



HALTESTELLE DA, STRECKE FEHLT: Die Geisterstation für die Linie 10 unterm Hauptbahnhof.

### DIE PARTEIEN UND IHRE POSITIONEN ZUR LINIE 10

HAZ, 7. Mai 2012

#### Die Hochflurfreunde

**Region:** Die SPD-Regionsfraktion hat sich schon eindeutig positioniert, und zwar für die Hochflurtechnik. Ein entsprechender Fraktionsbeschluss ist einstimmig ergangen.



**Stadt:** Die hannoverschen Sozialdemokraten haben Sympathien für die Hochflurvariante bekundet, aber noch keine formelle Entscheidung getroffen. Sie legt Wert auf städtebauliche Aspekte. So soll die Stadtbahn auf keinen Fall in der Kurt-Schumacher-Straße einen eigenen Gleiskörper bekommen. Im Straßenzug zwischen Goetheplatz und Ernst-August-Platz sollen Bäume gepflanzt werden. Außerdem müsse ausreichend Platz für Fußgänger und Radfahrer geboten werden. Die Raschplatzhochstraße soll abgerissen werden.

#### Die Niederflurfreunde

**Region:** Die Haltung der Grünen in der Regionsversammlung ist eindeutig. Sie kämpfen unter anderem aus städtebaulichen Gründen für das Niederflurssystem und halten es nicht nur für die oberirdische Linie 10 für das Gebotene. Nach ihrer Ansicht soll Hannover ein Niederflurnetz bekommen, bei dem derartige Bahnen in die Südstadt, in die List oder zum Zoo fahren könnten. Werde jetzt eine Entscheidung für Hochbahnsteige zwischen Ahlem und der Innenstadt getroffen, werde die Chance auf ein Niederflurnetz ein für allemal zunichte gemacht, argumentieren sie.



**Stadt:** Die stadthannoverschen Grünen sehen die Dinge so wie die in der Region.

#### Die Rätselhaften

**Region:** Die CDU-Regionsfraktion ist die große Unbekannte im Spiel, weil sie sich noch nicht festgelegt hat, aber sowohl der Niederflur- als auch der Hochflurtechnik zur Mehrheit verhelfen kann.



**Stadt:** Hannovers Christdemokraten haben vor knapp zwei Wochen einen Parteitagbeschluss gefasst, in dem sie sich für einen eigenen Tunnel für die Linie 10 aussprechen, verbunden mit einer städtebaulichen Aufwertung der Innenstadt. Diese Variante, für die es zuvor bei einer Internetumfrage eine deutliche Mehrheit gab, ist nur in Hochflurtechnik möglich. Allerdings hatte die Region den Bau eines eigenen Tunnels schon vor längerer Zeit wegen der Baukosten in Höhe von 130 Millionen Euro zu den Akten gelegt.

#### Die anderen

**FDP:** Die Liberalen befürworten den Ausbau mit Hochbahnsteigen, verbunden mit der Option, das später eventuell doch noch ein Tunnel für die Linie 10 kommt.

**Die Linke:** Sie fordert Niederflurtechnik und könnte diese Variante im Verein mit CDU und Grünen durchsetzen.



**Die Piraten:** Hannovers Piraten haben eine Internetbefragung ihrer Mitglieder durchgeführt. Danach wünscht sich die Basis, dass die Bürgerbefragung zur Linie 10 stattfindet. Die Partei hat sich festgelegt und plädiert für Hochflurtechnik.



**Hannoveraner:** Die Rechtsausleger favorisieren den Tunnel.

**Bürgerforum:** Eine Stimme pro Niederflur.

# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen • Besser ankommen • Chancen für die City • [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)

Seit sechs Jahren diskutiert Hannover über den **Neubau der Stadtbahnlinie 10**. Im Oktober will die Region Details zur neuen **D-Linie** vorlegen. Nach NP-Informationen könnten die Kosten deutlich höher ausfallen als ursprünglich geplant – möglicherweise sogar höher als die Kosten für einen Tunnelbau. Experten und Politiker machen sich **Gedanken über alternative Strecken**. Zwischen SPD und Grünen könnte neuer Streit heraufziehen. Hintergründe dazu von NP-Redakteur Dirk Altwig.

# Wo geht es mit der D-Linie lang?

NP, 21. September 2012



**NUR DAFÜR GIBTS GELD: Den Zuschuss des Landes gibt es nur für Bahngleise, die von der Straße getrennt sind.**

Kosten für Neubau der **Linie 10** sollen stark gestiegen sein. Weniger Zuschuss vom Land für Gleise.

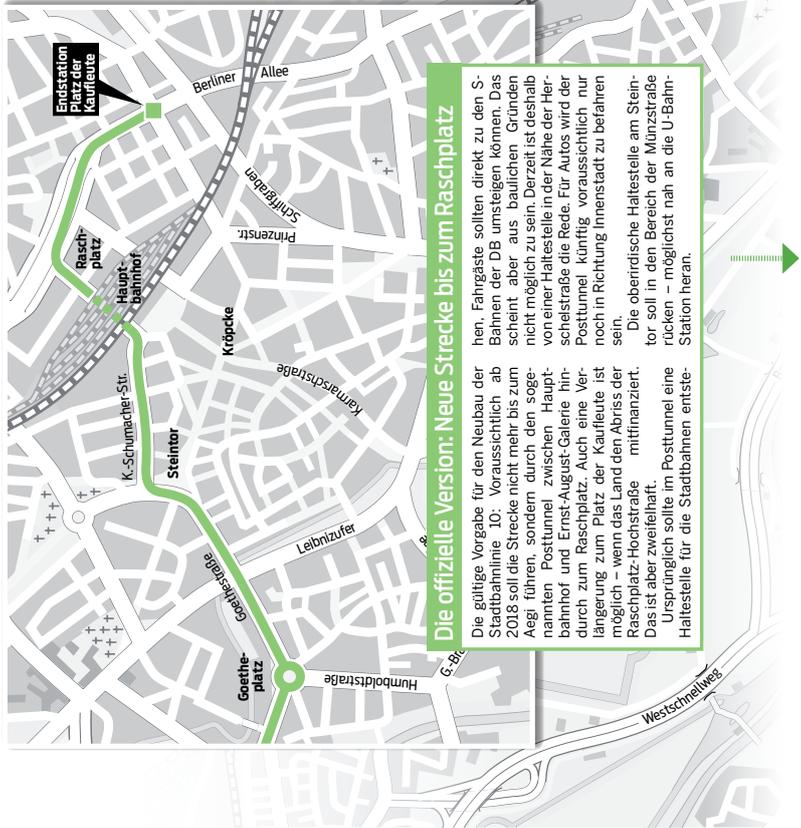
**HANNOVER.** Wird die neue Stadtbahnlinie 10 teurer als erwartet? Voraussichtlich 2018 soll die Linie komplett erneuert sein. Von Ahlem bis in die Innenstadt sollen dann Hochbahnsteige an den Haltestellen steigen. Grund für eine Kostensteigerung könnten geringere Zuschüsse des Landes sein. Das Land gibt Geld für Stadtbahnerneuerungen nur, wenn die Züge auf einem sogenannten besondern Bahnkörper rollen, der zum Beispiel erhöht ist und von Autos nicht überfahren werden kann. Nach NP-Informationen sehen die aktuellen Planungen die Region und Stadt gemeinsam erarbeitet haben, kaum noch Extra-Gleise für die Bahnen vor. Die Landeshaupstadt hat in den vergangenen Monaten immer wieder gefordert, in der City mög-

lichst wenig der Extra-Gleise zu verlegen. Die Schienen würden alle anderen Verkehrsteilnehmer an den Rand drängen, kritisierte Stadtbaurat Uwe Bodemann. Er spricht sogar vom „verdammten eigenen Bahnkörper“.

Die Region hat zuletzt keine Zahlen mehr für die City allein genannt. 2010 hatte die Behörde noch damit gerechnet, dass sie im besten Fall für die Strecke

in der Innenstadt 12,8 Millionen Euro zahlen muss. Für den ersten Fall wurden 30,4 Millionen Euro angenommen.

Im vergangenen Juni wurde nur noch eine Gesamtsumme für den Bereich vom Küchengarten bis zum Platz der Kaufleute genannt. Die Kosten für die Region wurden für diesen großen Bereich zwischen 25 und 42 Millionen liegen, hieß es.



**Die offizielle Version: Neue Strecke bis zum Raschplatz**

Die gültige Vorgabe für den Neubau der Stadtbahnlinie 10: Voraussichtlich ab 2018 soll die Strecke nicht mehr bis zum Aegi führen, sondern durch den sogenannten Posttunnel zwischen Hauptbahnhof und Ernst-August-Galerie hinlängerung zum Platz der Kaufleute ist möglich – wenn das Land den Abriss der Raschplatz-Hochstraße mitfinanziert. Ursprünglich sollte im Posttunnel eine Haltestelle für die Stadtbahnen entstehen. Fahrgäste sollten direkt zu den S-Bahnen der DG umsteigen können. Das scheint aber aus baulichen Gründen nicht möglich zu sein. Derzeit ist deshalb von einer Haltestelle in der Nähe der Herschelstraße die Rede. Für Autos wird der Posttunnel künftig voraussichtlich nur noch in Richtung Innenstadt zu befahren sein.

Die oberrindische Haltestelle am Steinitor soll in den Bereich der Münzstraße rücken – möglichst nah an die U-Bahn-Station heran.



**Kurzer Tunnel als Endpunkt?**

Planer haben bereits Ideen für den Fall im Kopf, dass die oberirdische Erneuerung doch noch als unverhältnismäßig teuer oder wenig sinnvoll verworfen wird, weil der Verkehr sich beispielsweise vor dem Hauptbahnhof nicht ordentlich abwickeln lässt.

Denkbar wäre ein Kurztunnel vom Goetheplatz zum Steinitor. Der ließe sich so schnell bauen, dass es dafür noch Bundeszuschüsse geben könnte. Außerdem wäre ein Anfang, von dem dann später unter der Kurt-Schumacher-Straße bis zur Geisterstation unter dem Hauptbahnhof weitergebaut werden könnte. Von den Bahnen, die alle fünf Minuten auf der Limmerstraße fahren sollen, würde immer abwechselnd eine zum Steinitor rollen, die nächste zum Hauptbahnhof. Diese Verbindung könnte über die Humboldtstraße zur Tunnelstrecke ab Waterloo laufen. So wird bereits im Nachtsverkehr gefahren.

# Neue D-Linie Kommt der Tunnel doch noch?

Strecke angeblich deutlich teurer



## Viel Verkehr auf engem Raum

Auf dem Bahnhofplatz kommen alle zusammen: Busse, Bahnen, Fußgänger, Radler und Autofahrer. Die HAZ hat den Knoten unter die Lupe genommen.

VON ANDREAS SCHINKELE (TEXT)  
UND RAINER SURREY (FOTOS)

Die Taxifahrerin verdreht die Augen, ihre Finger trommeln auf dem Lenkrad. Dann lässt sie ein Seitenfenster herunter. Nun fährt endlich los. Sie schreit sie ä. BMW direkt vor der Nase der Taxifahrerin parkt. Heftisch blüht die Dame in der roten Lederhose. Sie blickt in den Rückspiegel, schaut nach allen Seiten, erkennt aber nirgends eine Lücke, die groß genug für ihren Wagen wäre. Mit hohem Tempo fährt sie auf dem Platz vor der Ampel BMW von Parkplatz, während die Ampel schon auf Rot schaltet. Eine alltägliche

Situation auf der schmalen Parkfläche direkt vor dem hannoverschen Hauptbahnhof. „Wir versuchen, ruhig zu bleiben, meistens jedenfalls“, sagt Taxifahrerin Ali Yusufi und lächelt.

Der Ernst-August-Platz gehört zu den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten in Hannovers Innenstadt. Hier treffen sechs Buslinien aufeinander, zudem eine Stadtbahn, rund 30 Taxifahrer, die vor dem Bahnhof auf Reisende warten, Radler, die durch die Unterführung neben dem Bahnhof zum Fußgängerplatz, roten, und Tausende von Fußgängern, die zum Einkaufszentrum der Ernst-August-Galerie strömen.

Vor zwölf Jahren zur Weltausstellung in Hannover hat der Platz ein neues Ge-

heißt es vonseiten der Ustra, sollen alle Bauarbeiten beendet und die Absperrung entfernt sein.

Die Schwierigkeiten auf dem engen Parkplatz und im Kreuzungsbereich vor der Einkaufsgalerie sollen jetzt gelöst werden – zusammen mit dem Ausbau der Linie 10. führt. Die Regionalverwaltung will die Linie nicht mehr am Ernst-August-Platz entlang über die nachträglich bis zum Agdienerplatz führen, sondern in die Unterführung neben dem Bahnhof ablegen lassen. Der Vorteil liegt darin, dass der Bahnhofplatz dann nicht mehr von einer kreuzenden Stationbahn durchbrochen wird. Von Nachtteil

ist jedoch, dass es an der Kreuzung vor dem Einkaufszentrum noch enger wird, Grünphasen variieren müssen. Rein rechnerisch hätten die Einkaufsbummeler alle 100 Sekunden eine Bahn vor der Nase, hinzu kämen noch die drei Regionalbahnen, die ebenfalls die Kreuzung und die Unterführung passieren. Bleibt nur die Möglichkeit, den Autoverkehr in diesem Bereich einzudämmen, vielleicht sogar ganz herauszunehmen, aber hier wollen die City-Geschäftsleute nicht mitspielen. „So wie es zurzeit läuft, kann es jedenfalls nicht weitergehen“, sagt Taxifahrerin Yusufi. Da würde ihm wohl niemand widersprechen.

### HALTESTELLE

Es hört sich zunächst an wie ein Schildbrest. Die Ustra lässt derzeit für eine Million Euro neue Gleise für die Linie 10 auf dem Ernst-August-Platz verlegen, obwohl die Schienen aller Vorräte nach in ein paar Jahren nicht mehr befahren werden. Dann soll die Bahn nämlich durch die Unterführung neben dem Bahnhof rollen. Die Gleise auf dem Platz seien aber so beschädigt, sagt die Ustra, dass sie in absehbarer Zeit nicht mehr sicher gewesen wären. Die Baustelle hat die Unübersichtlichkeit des Verkehrs vor dem Bahnhof gesteigert. „Ich habe die Ersatzhaltestelle erst gar nicht gefunden“, sagt Student Heiko Keller. Mehrere ältere Damen musste er erklären, wo sie denn nun in die Linie 10 steigen können. Tatsächlich ist der provisorische Haltepunkt Hauptbahnhof weiter östlich in Höhe der Einmündung zur Luisenstraße verlegt worden. Ein Gewirr von Absperrungen sowie meterhohe Reklamaufbauten lassen die Ersatzhaltestelle nahezu verschwinden. „Man sollte hier mehr Schilder aufstellen, die auf die Station hinweisen“, sagt Keller.



Doch scheint dies nicht mehr der Mühe wert. Denn schon ab Montag kommandieren die Arbeiter die Bauarbeiten beendet. Dann liegt die Bahn wieder sicher auf den Schienen – bis Letztetage ganz verschwinden. asl

### PARKPLATZPROBLEM

Zehn Parkplätze, 30 Taxis und jeden Tag Tausende von Reisenden – da verwundert es nicht, dass der Parkplatz vor dem Hauptbahnhof regelmäßig überlässt ist. Autofahrer, die Reisende abholen oder zum Bahnhof bringen wollen, kurven in dem engen Oval umher, Taxifahrer können kaum die Türen öffnen, um ihre Fahrgäste einsteigen zu lassen. Auf der einen Seite werden sie von abgestellten Fahrrädern behindert, auf der anderen Seite von platzsuchenden Autofahrern. „Manchmal geht hier gar nichts mehr, dann stehen alle nur und hupen wild“, sagt Taxifahrer Ali Yusufi, der auf eine 16-jährige Berufserfahrung zurückblicken kann. Insbesondere am Sonntagmorgens, wenn viele Pendler zu ihren Zügen betreiben, breche der Verkehr auf dem engen Areal regelmäßig zusammen.

Vielleicht würde sich eine bessere Auszubildung für mehr Orientierung sorgen. Im Norden des Parkplatzes gibt es zwei kaum sichtbare abgetrennte Standstreifen für die Taxis. „Dort halten regelmäßig Autofahrer, um Reisende ein- und aussteigen zu lassen“, sagt



nügend Parkhäuser: etwa an der Kurt-Schumacher-Straße, auch hinter dem Bahnhof stünden noch Kurzzeitplätze zur Verfügung, heißt es zur Begründung. asl

können doch in die Parkhäuser fahren“, sagt sie entnervt. Tatsächlich wird in Stadt- und Regiopolitik eine solche Lösung diskutiert. Schließlich gebe es nicht nur ge-

### KREUZUNG



In Spitzenzeiten, so haben Verkehrsplaner ausgerechnet, laufen bis zu 7000 Fußgänger pro Stunde über die Kurt-Schumacher-Straße vor der Ernst-August-Galerie. Gleich nebenan über die Lister Meile dürften sich nur unwesentlich weniger Einkaufsbummeler bewegen. Noch vor einem Jahr mussten die Fußgänger mehr als zwei Minuten auf eine Grünphase warten, denn Busse und Bahnen haben – wie überall im Stadtgebiet – Vorrang. Inzwischen hat die Stadt die Ampelschaltung etwas verbessert. Nach Messungen der HAZ dauert die längste Rotphase noch eine Minute und 45 Sekunden. Eine gefühlte Ewigkeit, insbesondere an Sonnabenden, wenn sich an beiden Seiten der Kurt-Schumacher-Straße regelrechte Menschenmengen bilden und die Fußwege kaum noch Platz bieten.

Problematisch ist der Überweg über die Lister Meile für Taxifahrer, die von ihrem Parkplatz vor dem Bahnhof in die Lister Meile oder die Kurt-Schumacher-Straße fahren wollen. „Wir warten manchmal ewig“, sagt ein Taxifahrer. Denn viele Einkaufsbummeler rennen noch schnell über die Straße, obwohl ihre Ampel längst Rot zeigt. Die Fahrgäste in den Taxis seien dann verärgert, weil die Taxifahrer gnadenlos weiter tickt. asl

### FAHRRAD



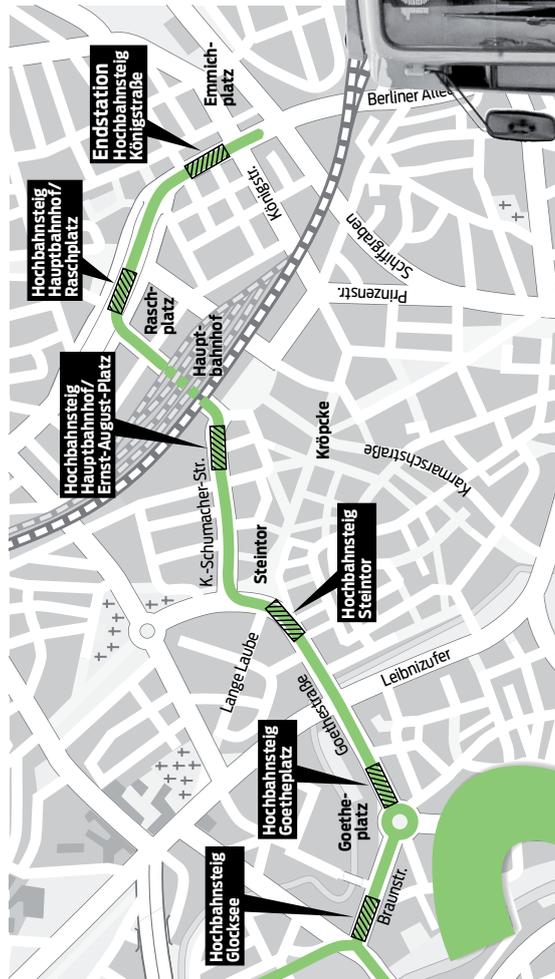
Rund 40 Fahrradbügel gibt es zwischen Bahnhofstempel und Parkbereich. Das sollten genügend Stellmöglichkeiten für Drahtesel sein, zumal auf der gegenüberliegenden Seite des Bahnhofplatzes ebenfalls etliche Bügel angebracht sind und vor der Kaufhaus-Fassade ein paar Schritte entfernt weitere Radparkplätze zur Verfügung stehen. Aber das scheint bei Weitem nicht auszureichen. Bis zum Taxistand dehnt sich inzwischen die Fahrrad-Parkzone aus, längst werden die Zweiräder nicht mehr nur an die Bügel gekettet, sondern einfach auf den Platz gestellt. „Hier ist immer alles voll“, sagt Falk Kummich, der mehrmals in der Woche mit seinem Fahrradparkhäuser am Bahnhof hat er noch nichts gehört.

Aber auch die beiden Radparkhäuser, betrieben von der Step GmbH, sind nahezu ausgelastet. Von den insgesamt 750 Stellplätzen seien gerade einmal 80 Dauerparkplätze nicht belegt, sagt eine Sprecherin. Für das Aufstellen weiterer Fahrradbügel kann sich die Deutsche Bahn, Eigentümerin des Ernst-August-Platzes, nicht erörtern. Man brauche das Areal für Veranstaltungen, heißt es. Im Oktober sollen zumindest alle Schrotträder, die keinem Eigentümer zuzuordnen sind, entfernt werden. asl

HAZ, 12. September 2012  
(Layout umgestaltet)

# Die D-Linie und die drei

Heute berät der Verkehrsausschuss der Region erstmals über die aktuellen Pläne zur D-Linie. Zahlreiche Fragen sind noch ungeklärt. NP-Redakteur Dirk Altwig greift drei heraus: Wie hohe Kosten kommen auf die Landeshauptstadt zu? Was passiert, wenn die Pläne scheitern? Und: Wozu der Abriss der Hochstraße?



## Abriss der Raschplatz-Hochstraße – bringt die neue Strecke tatsächlich mehr Fahrgäste?

HANNOVER. Was soll mit abgerissen werden – dort sei dann mit weiteren 600 zusätzlichen Fahrgästen zu rechnen. Mitten in der Innenstadt sei das ein sehr guter Wert, betonte gestern der Verkehrsdezernent der Region, Ulf-Birger Franz, einer Woche vor der Straßengängeänderung an der Linie betrifft die Haltestellen in der City sollen sie bis 2019 werden, als würde es auf der Linie 4800 zusätzliche Fahrgäste pro Tag geben.

Die rasch abgerissene Hochstraße muss für rund 14 Millionen Euro die Hochstraße



erste Schritt einer neuen Linie zum Zoo sein.“ Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz wollte gestern über ein Scheitern der Neubaupläne nicht spekulieren: „Wir haben keinen Zweifel, dass sie realisierbar sind.“

Auch bauliche Kostenzuschüsse sind eine positive Entwicklung als Voraussetzung für den Bau der Strecke bis zum Raschplatz kalkuliert worden war, konnte nun bis zum Platz der Kaufleute gebaut werden. „Wir sind sehr zufrieden, das ist ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis.“

Wir haben keine Zweifel, dass die Pläne realisierbar sind. Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz, der Bahnstange um den Priorität hatten aber zunächst der Halt im Posttunnel und die neue Strecke zum Raschplatz und zum Platz der Kaufleute. Müller: „Das könnte der

## Scheitert Projekt am Geld-Streit?

HANNOVER. Wie viel werden in der Region auf den Abriss der Hochstraße geschätzt? Die Kosten für die neue Strecke zahlen? Der Verkehrsdezernent der Region, Ulf-Birger Franz, sagte gestern: „Wir sind mit den Akteuren im Gespräch und werden demnächst Korridore nennen.“ Die Politik solle noch in diesem

rand oder einen Anteil am Abriss der Hochstraße auf sich nehmen. Müller: „Hier geht es um Millionen vom Land. Wenn wir von dort keine Zuschüsse bekommen, wird der Abriss sehr unwahrscheinlich.“ Bleibt die Straße stehen, kann der Neubau der 10 nicht wie geplant umgesetzt werden.

## Gibt es Alternativen zu einem Neubau?



und Stadtverwaltung für die neue Linie 10 vorgelegt haben – die Linke stellt sie jetzt bereits komplett in Frage. Stefan Müller, Fraktionsvorsitzender der Linken in der Regionsversammlung, sagt, für ihn stehe und falle das ganze Projekt mit der neuen Haltestelle im sogenannten Posttunnel, die wäre technisch möglich, die Region will sie aber nicht, sie lurchet. Ulf-Birger Franz: „Wir haben die Linke lassen, wie sie jetzt ist.“

Wenn der Halt im Posttunnel nicht geht, sollte es bleiben, wie es ist. Stefan Müller, Vorsitzender der Linke-Regionsfraktion

## Was bringt uns die D-Linie wirklich?

Auf dem Podium saßen fünf ausgewiesene Verkehrsexperten, im Publikum rund 100 kritische Bürger.

Beim großen HAZ-Forum zum Thema Verkehr ging es fast ausschließlich um das Konzept für die neue Stadtbahnlinie D.

Immer wieder kam die Frage auf: Bringt das 60-Millionen-Euro-Projekt wirklich entscheidende Verbesserungen?



„Themen, die uns allen am Herzen liegen, wollen wir hier im Herzen der Stadt miteinander diskutieren“. Mit diesen Worten eröffnete Volker Goebel, Leiter der Lokalredaktion, das erste **HAZ-Forum** in der Schalterhalle des Anzeiger-Hochhauses. Das HAZ-Forum soll zu einer regelmäßigen Einrichtung werden: Die HAZ sorgt für ein hochkarätig besetztes Podium zu wichtigen Themen der Stadt und gibt Ihnen, liebe Leser, die Möglichkeit, sich einzumischen.

### DAS SAGEN DIE BESUCHER



Ulf Schmidt

„Der geplante Ausbau der D-Linie ist eine Verschwendung von Steuergeld. Es gibt viele Mängel, etwa die schlechte Umsteigemöglichkeit am Bahnhof.“



Mirko Ropertz

„Bei der D-Linie macht die Politik nicht das, was das Volk möchte. Die schlechtesten aller Lösungen soll umgesetzt werden.“



Birgit Blaich-Niehaus

„Die Raschplatzhochstraße darf nicht abgerissen werden. Sie ist notwendig für den Verkehrsfluss. Politik darf nicht am Bürger vorbeigehen.“



Klaus Scheelhaase

„Ich bezweifle, dass die Regionsverwaltung alle Alternativen geprüft hat. Die Zahlen zur D-Linie sind mit Vorsicht zu genießen.“

Ein Video und weitere Bilder finden Sie unter [haz.li/leserforum](http://haz.li/leserforum)



HAZ, 19. Oktober 2012 (Layout umgestaltet)

## Das ungeliebte Kind: Die oberirdische Variante

VON ANDREAS SCHINKEL

Für die Verkehrsplaner in Stadt und Region sind die neuesten Pläne zur D-Linie ein Kompromiss, für viele Bürger beim HAZ-Verkehrsforum ein Ärgernis. Zu hohe Kosten, zu wenig Nutzen für die Ustra-Fahrgäste, zu viele Behinderungen für Autofahrer in der City – so lauten im Kern Argumente der Kritiker. „Das ist kein Kompromiss, sondern Kompromist“, meinte ADAC-Chef Reinhard Manlik. Die Stadtbahnen 10 und 17 sollen barrierefrei ausgebaut werden. Sie führen dann oberirdisch vom Goetheplatz zum Steintor über die Kurt-Schumacher-Straße durch die Unterführung neben dem Hauptbahnhof bis zum Raschplatz und weiter entlang der Berliner Allee bis zur Endstation am Platz der Kaufleute. Rund 63 Millionen Euro kostet das Vorhaben, inklusive Abriss der Raschplatzhochstraße, die der Bahn im Weg stünde, und einschließlich der Verschönerung von Straßen.

„Warum sollen wir die Stadt verschö-



nern? Wir wollen nur schnell ans Ziel“, meinte Mirko Ropertz aus dem Publikum. Darüber konnte Baurat Uwe Bode-mann nur den Kopf schütteln. Eine solche Haltung sei „ein Stück aus dem Tollhaus“, sagte er. Schwerer wog der Einwand von IHK-Geschäftsführer Horst

Schrage, der den Abriss der Raschplatz-Hochstraße geißelte. „Wenn die Hochstraße entfällt, haben wir einen Straßenschnitt wie auf der Hildesheimer Straße, aber das Verkehrsaufkommen auf der Berliner Allee ist doppelt so hoch“, sagte er. Regionsdezernent Ulf-

Kompromiss oder „Kompromist“? Die Kritik an der oberirdischen Variante richtet sich vor allem gegen die Bahnhofshaltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße.

Birger Franz hielt dagegen: „Wenn wir zehn Fahrspuren auf sieben verringern, ist das verkehrstechnisch machbar.“

Ein weiterer Kritikpunkt an der aktuellen Planung ist die Staugefahr auf der Kurt-Schumacher-Straße. Da die Züge dort auch künftig kein richtiges Gleisbett haben, sondern sich die Straße mit Autos teilen, sorgt sich Ustra-Chef André Neiß um die Verkehrssicherheit. „Schon jetzt ist die Kurt-Schumacher-Straße ein Unfallsschwerpunkt“, sagt er. Ein eigener Gleiskörper für die Bahnen erhöhe den Verkehrsfluss.

Zweifel hatten viele Zuhörer am Nutzen des neuen Konzepts. Eigentlich sollten sich Umsteigemöglichkeiten verbessern, doch die Haltestelle vor dem Hauptbahnhof entfällt. Stattdessen soll ein Hochbahnsteig in die Kurt-Schumacher-Straße neben der Ernst-August-Galerie gebaut werden. „Der Abstand zum Bahnhof ist zu groß. Man sollte die Haltestelle in die Unterführung verlegen“, sagte Ralf Strobach aus dem Publikum.

## Scheelhaases Kompromiss

VON ANDREAS SCHINKEL

Der Vorschlag kommt von prominenter Stelle und liegt bereits seit Anfang des Jahres auf dem Tisch. Klaus Scheelhaase, ehemaliger Leiter des U-Bahn-Bauamtes, rät in der verfahrenen Debatte über den Ausbau der D-Linie zu einem kostengünstigen Kompromiss: Die Züge sollen vom Goetheplatz aus abwechselnd einmal auf der bisherigen Strecke bis zur Endstation Steintor fahren und einmal über die Humboldtstraße zur Tunnelstrecke Richtung Waterloo und weiter wie die Linien 3, 7 und 9 bis zum Hauptbahnhof verkehren. Die Kosten würden sich auf die üblichen Hochbahnsteige der oberirdischen Strecke bis zum Steintor beschränken.

Baurat Uwe Bode-mann ließ durchblicken, dass er den Vorschlag nicht für abwegig hält. „Darüber gibt es wohl noch Diskussionen“, sagte er. Ustra-Chef André Neiß bekundete offen Sympathie für die Scheelhaase-Variante. Die Zuhörer im Forum warfen den Verkehrsplanern der Region vor, die Idee nicht ernsthaft geprüft zu haben. „Es wird nur gesagt, das gin-

ge nicht. Aber es liegen keine Zahlen vor“, ärgerte sich Dirk Aigner von der City-Gemeinschaft.

Regionsdezernent Ulf-Birger Franz hält von dem Kompromiss wenig. „Mit einem dichteren Takt der Bahnen ist das kaum noch umzusetzen“, sagte er. Letztlich sei der Vorschlag nicht in die Zukunft gerichtet. „Wir gehen von einem Wachstum des öffentlichen Nahverkehrs aus, nicht von einer Stagnation“, sagte er. Reinhard Manlik, Chef des ADAC, meinte, dass vielmehr der Individualverkehr spürbar anwache, Busse und Bahnen dagegen immer weniger genutzt werden. „Die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs wird kostspieliger“, sagte er.



## Der Traum vom Tunnel

VON ANDREAS SCHINKEL

Die Verkehrsplaner haben ihn längst zu den Akten gelegt, aber unter den Bürgern ist der Wunsch nach einem neuen U-Bahn-Tunnel noch sehr lebendig. „Warum knüpft man nicht an die Väter des U-Bahn-Baus an und macht den ersten Spatenstich“, fragte Klaus Helke aus dem Publikum. Schließlich habe man schon in den sechziger Jahren eine unterirdische Verbindung zwischen Goetheplatz und Hauptbahnhof vorgesehen. Tatsächlich existiert unter dem Hauptbahnhof eine „Geisterstation“, die für einen künftigen Anschluss der D-Linie vorgesehen war. Inzwischen hat sich mit der Initiative „Pro D-Tunnel“ sogar ein

Verein gegründet, der vehement für die Tunnelpläne streitet. Auch die Vereinigung der City-Kaufleute hält den unterirdischen Streckenverlauf für die beste Lösung, da die Kurt-Schumacher-Straße somit frei für den Autoverkehr bliebe. „Aber ich muss den Tunnel auch nicht bezahlen“, sagte der Geschäftsführer der City-Gemeinschaft, Martin Prenzler.

Die hohen Kosten sind denn auch das stärkste Argument, das die Verkehrsplaner von Stadt und Region gegen den Tunnel ins Feld führen. 130 Millionen Euro würde der Tunnelbau nach Angaben der Region kosten. „Und wir hätten weniger Nutzen: Nur zwei Haltestellen und lange Laufzeiten bis zum dritten Geschoss unter dem Hauptbahnhof“, sagte Regionsdezernent Ulf-Birger Franz. Da falle es auch nicht ins Gewicht, dass man bereits „ein paar Hunderttausend Mark“ in die „Geisterstation“ investiert habe. Das Publikum murkte. Klaus Scheelhaase, Urvater des U-Bahn-Baus, warf Franz vor, mit „falschen Zahlen“ zu informieren. Der Bahnsteig in spe habe vielmehr bereits eine zweistellige Millionen-summe gekostet.



# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen • Besser ankommen • Chancen für die City • [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)

## Zahlenwirrwarr um neue Linie 10

Nicht 4800, sondern 2100 zusätzliche Fahrgäste. Breite Kritik an Haltestelle vor der Ernst-August-Galerie.

VON DIRK ALTWIG

**HANNOVER.** Wie viele neue Fahrgäste bringt die geplante Verlängerung der Ustra-Linie 10 zum Raschplatz und zum Platz der Kaufleute? Ulf-Birger Franz, der Verkehrsdezernent der Region, hatte am Donnerstag gesagt: „Wir rechnen mit 4800 zusätzlichen Fahrgästen pro Tag.“ Offenbar ein Versprecher. Auf NP-Anfrage nannte die Region gestern andere Zahlen.

Zwischen Goetheplatz und Platz der Kaufleute würden durch die 63 Millionen Euro teure Erneuerung täglich 2100 zusätzliche Kunden in die Bahnen steigen. Das ist weniger als die Hälfte der von Franz genannten Zahl. Auf den Bereich Platz der Kaufleute bis Raschplatz entfallen davon 600 neue Fahrgäste. Zum Vergleich: Zwischen Steintor und Hauptbahnhof sind derzeit täglich rund 20 000 Menschen mit den Bahnen unterwegs.

Die 4800 ist die absolute Fahrgastzahl, die täglich für den Bereich zwischen den neuen Haltestellen Raschplatz und Platz der Kaufleute erwartet wird, erläuterte gestern der Fachbereichsleiter Verkehr, Hermann Meyer. Von den 4800 seien die genannten 600 Kunden

**Ich hätte gerne ein paar Jahre früher gewusst, dass eine Haltestelle im Tunnel nicht gehen soll.**  
*Meike Schümer (Grüne)*

neue Fahrgäste, die übrigen würden beispielsweise von vorhandenen Buslinien auf die Bahn wechseln. Meyer betont mit Blick auf die Steigerung: „Das ist eine ganze Menge.“

Heftige Kritik gab es gestern daran, dass die Region keine Haltestelle im sogenannten Posttunnel bauen

will. Den Tunnel hält sie für gefährlich eng. Meike Schümer, Verkehrsexpertin der Grünen, erinnert daran, dass über den Halt im Tunnel seit langem diskutiert werde: „Wenn das nicht gehen soll, hätte ich es von der Region gerne ein paar Jahre eher gewusst.“ Auch Grünen-Parteichef Enno Hagenah will den Tunnel-Halt noch nicht aufgeben. Die Region habe sich nach seinen Informationen noch nicht einmal die Unterlagen ernsthaft angesehen: „Die ste-

### DAS LAND

Rund 63 Millionen Euro soll der Neubau der Linie 10 zwischen Goetheplatz und Platz der Kaufleute kosten – die Region hofft dabei auf Landeszuschüsse.

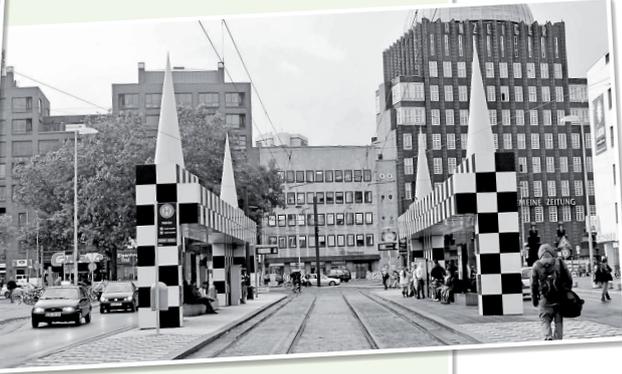
„Die Region hat uns angekündigt, dass sie im Mai einen Förderantrag stellen will“, sagte gestern der Sprecher der zuständigen Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), Rainer Peters. Stadt und Region hoffen auch auf rund zwölf Millionen für den Abriss der Raschplatz-Hochstraße. Peters: „Das ist fraglich.“ Durch den Abriss und die Streckenverlängerung müsse es „eine maßgebliche Verbesserung“ der Fahrgastzahlen geben. Die Region geht von täglich 600 aus. Eine Entscheidung über Förderanträge dürfte noch 2013 fallen. Auch die Landtagswahl könnte Auswirkungen auf die Entscheidung über Fördergelder haben. Falls es einen Regierungswechsel gibt, dürfte der Ministerpräsident im Mai bereits Stephan Weil heißen, dann Hannoverers „Ex-Oberbürgermeister“.

Natürlich ist jede Landesregierung an die gültigen Gesetze und Vorgaben gebunden – das überwacht zum Beispiel der Rechnungshof. Verkehrspolitiker sagen aber: „Wenn Regelungen Ermessensspielraum geben, kann die Regierung Hinweise geben, wie weit der Spielraum genutzt werden soll.“ *wig*



„Das wird Verkehrschaos geben“, sagt CDU-Ratsfraktionschef Jens Seidel zu den Bereichen, wo sich Bahn und Autos den Platz teilen sollen – etwa am Steintor. Dort – und an vielen anderen Stellen – soll neben

### Das Problem Steintor



der Straße, auf der auch die Bahnen rollen – eine Spur für Radfahrer markiert werden. Joachim Paul vom Fahrradklub ADFC begrüßt das: „Radfahrer werden von Autofahrern besser gesehen.“

FOTOS: PETROW, TRANSTEC

Neue Presse, 6. Oktober 2012



### Das Problem Hauptbahnhof

Der neue Halt Hauptbahnhof vor der Ernst-August-Galerie zieht viel Kritik auf sich. Jens Piellawa vom Verein „Pro D-Tunnel: „Fahrgäste haben weiterhin nicht verbesserte, lange Umstiegswege ohne Witterungsschutz.“ Jetzt müsse wieder über den Tunnel nachgedacht werden. Wilfried Engelle (FD) spöttelt: „Hannover bekommt ein Alleinstellungsmerkmal, ein Bahnsteig versteckt in einer Seitenstraße, das ist einmalig für eine Großstadt.“ Auch Dirk Hillbrecht (Piraten) fordert: „Wir müssen den Tunnel neu diskutieren.“



**Ist das nur 150 000 Euro wert?**

UNGENUTZT: Die U-Bahn-Geisterstation unter dem Hauptbahnhof. Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz hat diese Welt mit nur 150 000 Euro angegeben.

### D-Linie: Verkehrsdezernent sorgt wieder mit Zahlen für Verwirrung

VON CHRISTIAN BOHNENKAMP

**HANNOVER.** Schon wieder sorgt Regionsverkehrsdezernent Ulf-Birger Franz mit Zahlenspielen für Verwirrung. Bei einer Verkehrsdiskussion der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ am Mittwoch verkündete er, dass die U-Bahn-Geisterstation unter dem Hauptbahnhof lediglich einen Wert von 150 000 Euro habe. Das sorgte für Aufregung beim Publikum, dem schließlich erstreckt sich die riesige Station über mehrere Stockwerke. „Sie spielen hier mit falschen Zahlen“, warf Klaus Scheelhaase, der ehemalige Leiter des U-Bahn-Bauamtes, dem Verkehrsdezernenten vor. Unter dem Haupt-

bahnhof sei „eine zweistellige Millionenzahl verbuddelt“. Franz versuchte offensichtlich mit dem niedrigen Wert von 150 000 Euro, Kritikern den Wind aus den Segeln zu nehmen, die fordern, die heiß diskutierte D-Linie unterirdisch zum Hauptbahnhof zu führen. Sie wollen die kürzlich vorgestellten Pläne verhindern, die weiterhin eine oberirdische Führung der Stadtbahn vorsehen, und verweisen dabei auch auf die hohen Kosten, die in diesem Falle ohne Nutzen in die bisher ungenutzte Geisterstation investiert worden wären. Gelogen hat Franz wohl nicht: Nach NP-Informationen wird die Geisterstation tatsächlich in

den Büchern mit einem Wert von 150 000 Euro geführt. Es muss allerdings berücksichtigt werden, dass es sich dabei nur um einen rein formalen Buchwert handelt. Von der ursprünglich getätigten Investitionssumme in Millionenhöhe mussten per Gesetz Jahr für Jahr Vermögensabschreibungen abgezogen werden, ohne dass sich der tatsächliche Wert merklich verringert hätte. Insider werfen Franz deshalb „Trickserei“ vor. Es ist nicht das erste Mal, dass der Verkehrsdezernent mit Zahlen für Irritationen sorgt. Bei der Vorstellung der aktuellen D-Linien-Pläne vor zwei Wochen hatte er zunächst verkündet, dass sich mit dem Konzept täglich 4800 neue

Fahrgäste gewinnen ließen. Später war nur noch von 600 die Rede. Deutlich wurde bei der Diskussion auch noch einmal, wie wenig die Ustra von den aktuellen Plänen zur D-Linie hält. Ustra-Chef André Neiß verkündete, dass er „Sympathie“ für einen Vorschlag des Stadtbahn-Experten Scheelhaase habe, der komplett auf einen Umbau der D-Linie in der als problematisch geltenden Kurt-Schumacher-Straße verzichten und die Bahnen stattdessen zum Teil durch den Tunnel unter dem Waterloo-Platz zum Hauptbahnhof führen und zum Teil am Steintor enden lassen will. Region und Stadtverwaltung lehnen das mit Verweis auf schlechtere Verbindungen ab.



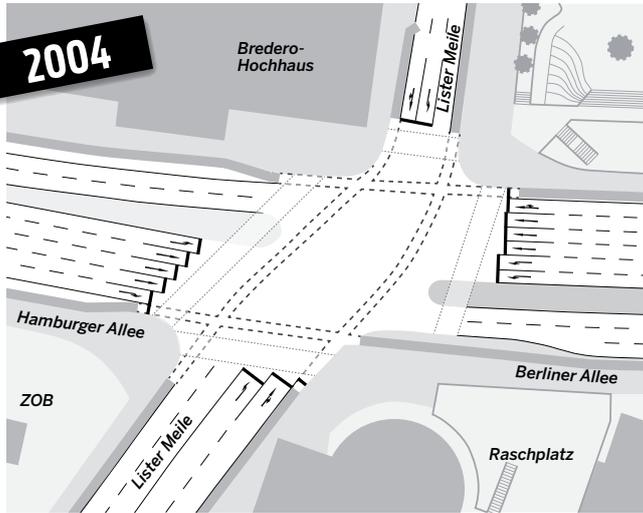
**KRITISIERT DEN DEZERNENTEN:** Klaus Scheelhaase, der ehemalige Leiter des U-Bahn-Bauamtes. Fotos: Wilde, Dröse

Neue Presse, 19. Oktober 2012

# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen • Besser ankommen • Chancen für die City • [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)

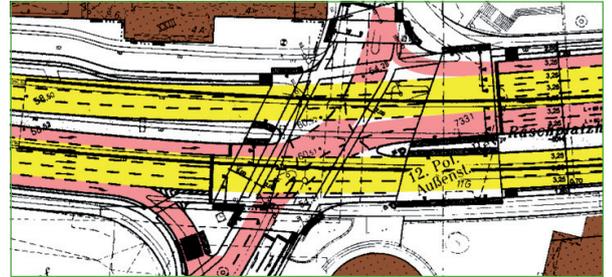
## Raschplatz-Pläne aus der Spur?



**SO STELLEN SICH DIE PLÄNER NOCH VOR ACHT JAHREN DEN BEREICH HINTERM HAUPTBAHNHOF OHNE DIE HOCHSTRASSE VOR:** In beiden Richtungen sollten drei Geradeauspuren über Hamburger und Berliner Allee führen. Dazu kamen noch mehrere zusätzliche Fahrstreifen, die nur für Rechts- oder Linksabzieger gedacht waren. Und auch schon damals bei dieser Vielspurplanung verwies die Stadt auf eine sinkende Verkehrsbelastung.

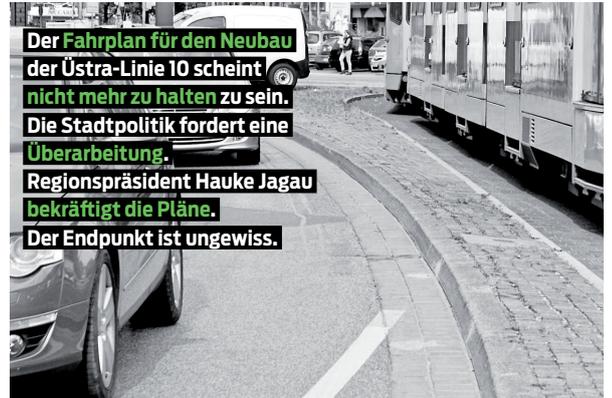
Neue Presse, 13. November 2012

Die links gezeigte NP-Skizze ist leider nicht korrekt: hier sind die Fahrspuren nicht so wiedergegeben, wie es die Planskizze aus dem Gutachten zum Raschplatz-Hochstraßen-Abriß aufzeigt. Unten stellen wir die eingefärbten Fahrspuren im Kreuzungsbereich Lister Meile dar, die das Gutachten nach dem Abriß der Hochstraße empfiehlt (gelb: je drei Durchgangsspuren, rosa: separate Abbiegespuren). Siehe auch das Gutachten unter <http://tinyurl.com/aw539f>



Neue Presse, 17. November 2012

## Staugefähr auf der D-Linie



Auch Grüne sind zu Änderungen an der Strecke bereit

VON DIRK ALTWIG

**HANNOVER.** Herbliche Nebelschwaden wallen durch Hannover, auch der Endpunkt der Diskussion um die Ustra-Linie 10 ist verschwommen. Klare Zustimmung zum ursprünglichen Plan – mit Gleisen durch den Posttunnel und Abriß der Raschplatz-Hochstraße – gibt kaum noch.

Regionspräsident Hauke Jagau (SPD) bekräftigte die Überlegungen jedoch gestern. Es gebe einstimmige politische Beschlüsse, einen neuen Endpunkt am Platz der Kaufleute zu planen: „Wir haben einen klaren Auftrag“. Der Vorschlag des SPD-Regionsabgeordneten Karlheinz Mönkeberg, zunächst zwei Jahre die sogenannte Scheelhaase-Lösung zu testen, ist für Jagau „eine erstaunliche Einzelmeinung“. Auch Mönkeberg habe noch am Dienstag gegen einen entsprechenden Vorschlag der CDU gestimmt.

Die Idee des ehemaligen Leiters des U-Bahn-Baumtes, Klaus Scheelhaase, sieht eine

Teilung der Linie 10 vor. Auf der Limmerstraße soll der Takt von jetzt 75 Minuten auf fünf Minuten verdichtet werden. Abweichend soll aus Linden eine Bahn über die vorhandene Oberflächenspur führen und eine über die Humboldtstraße in den Tunnel am Waterloo-Platz zum Hauptbahnhof fahren.

Aus Richtung Innenstadt würde auf den jeweiligen Strecken alle zehn Minuten eine Bahn Richtung Ahlem fahren. Jagau: „Das ist eine Qualitätsverschlechterung.“ In der hannoverschen Stadtpolitik dringt Jagau mit seiner Meinung nicht mehr durch. CDU, FDP, Piraten und „Hannoveraner“ sind ohnehin gegen die Neubaupläne. Gestern stellten sich erstmals Verkehrspolitik der SPD-Ratsfraktion öffentlich gegen die Verlängerung durch den Posttunnel und forderten stattdessen die Scheelhaase-Lösung. Wenn an der Oberfläche weniger Bahnen führen, werde die Kreuzung an der Ernst-August-Galerie entlastet und die Situation für Fuß-

gänger verbessert. Mehr Bahnen verträge die Kreuzung nicht, sagten Fraktionsvize Thomas Herrmann und Ustra-Experte Jürgen Mineur. Mit Blick auf die Scheelhaase-Lösung sagte Herrmann: „Dafür werden wir jetzt kämpfen. Das ist eine schnelle, gute Lösung ohne große Kosten.“

Auch die Grünen sind nicht mehr bedingungslos für die Verlängerung hinter dem Hauptbahnhof. Verkehrsrechtlerin Meike Schürmer betont, die Fraktion bevorzuge zwar diese Variante, mit Blick auf die SPD sagt sie jedoch: „Aber wenn das mit der Landeshauptstadt nicht zu machen sein sollte, müssten wir etwas anderes überlegen.“ Die Scheelhaase-Lösung lehne sie weiterhin ab. Der grüne Ratsherr Michael Dette sagte zu den Plänen der Region: „Es gibt bei den Anliegern scheinbar null Akzeptanz.“

Die Videoumfrage auf [www.neuepresse.de](http://www.neuepresse.de)

### ⊖ Droht nach dem Abriss der Hochstraße ein Verkehrschaos? ⊖ Studie von 2004 hält zusätzliche Fahrstreifen für nötig

VON DIRK ALTWIG

**HANNOVER.** Bereits im Jahr 2004 hat die Stadtverwaltung untersucht, wie der Verkehr ohne Raschplatz-Hochstraße durch die City geführt werden kann. Ergebnis: Es geht, dafür müssten aber ebenerdige zusätzliche Fahrspuren gebaut werden.

Acht Jahre später sieht das Ergebnis ganz anders aus. Bei den aktuellen Plänen von Region und Stadt für die längere Ustra-Linie 10 gibt es zwar auch keine Hochstraße mehr, dafür aber zwei Stadtbahngleise. Die Zahl der ebenerdigen Fahrspuren soll aber viel geringer werden als noch 2004 vorgeschlagen (siehe Grafiken). Grob gesprochen bleibt nur bei den vorhandenen ebenerdigen Fahrspuren.

In den Unterlagen, die die Stadt 2004 der Politik vorgelegt hat, finden sich noch Sätze wie: „Soll eine vollständige ebenerdige Verkehrsführung durch den Abriß der

Hochstraße realisiert werden, so ist ein Ausbau (...) zwischen der neuen Rundstraße und der Königstraße erforderlich.“ Drei „durchgängige Geradeausfahrstreifen“ und an den Kreuzungen „jeweils separate Fahrstreifen für den (...) abbiegenden Verkehr“ sind vorzusehen.

In der Planung von 2012 gibt es keine drei durchgehenden Geradeauspuren mehr, dafür sind diese häufig gleichzeitig auch noch als Rechtsabzieger vorgesehen. „Obstige“ attestieren die Unterlagen aus 2004, dass sich durch den Abriß der Hochstraße an der Lister Meile die „Verkehrsqualität für querende Fußgänger verschlechtern“ wird: „Die Wartezeiten werden sich erhö-

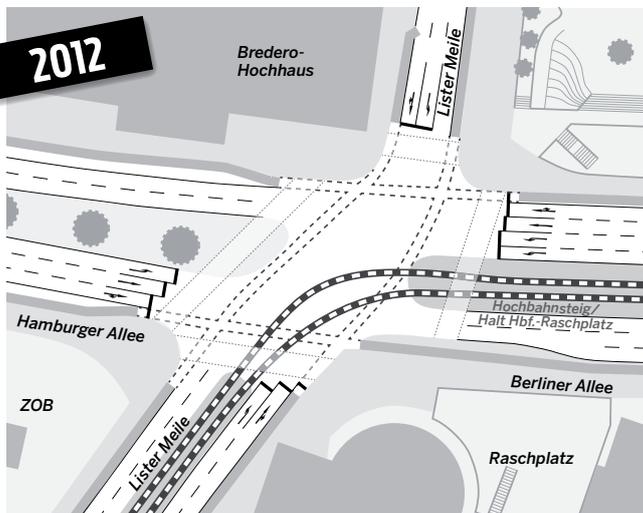
hen, und der Anteil derer, die in einem Zuge die Hamburger Allee queren können, wird sich deutlich reduzieren.“ Nun sind zwar weniger Straßen vorgesehen, dafür aber Stadtbahnen, die Vorrang vor den Fußgängern haben werden.

Wie kann es innerhalb von acht Jahren so unterschiedliche Einschätzungen zum Abriß der Hochstraße geben?

Stadtsprecher Alexis Demos

Stadtsprecher Alexis Demos betonte, die aktuellen Untersuchungen seien sehr viel genauer als die von 2004. Damals sei noch mit starren Ampelschaltungen geplant worden, das gehe inzwischen sehr viel intelligenter.

Außerdem nehme der Verkehr in dem Bereich grundsätzlich ab. 1995 seien auf



**SO STELLEN SICH DIE PLÄNER DEN BEREICH HINTERM BAHNHOF OHNE HOCHSTRASSE HEUTE VOR:** In den abgestimmten Überlegungen von Region und Stadt gibt es viel weniger Fahrspuren als noch 2004 vorgeschlagen. Ein Blick auf das Foto der Kreuzung zeigt, dass für die Autos nach dem Abriß praktisch nur noch die jetzt vorhandenen ebenerdigen Spuren erhalten bleiben sollen. Die Stadt wies gestern allerdings darauf hin, dass noch Veränderungen möglich seien.

Grafiken: flei

# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)

## „Das wirkt alles nicht zu Ende gedacht“

- Neue Kritik an der Linie 10
- Streit über Tunnellösung
- Hochstraße doch saniert?

VON DIRK ALTWIG

**HANNOVER.** Wo solls denn nun langgehen? Experten diskutieren weiter über die Streckenführung der Linie 10 in der Innenstadt. Der ehemalige Technik-Vorstand der Üstra, Rainer Schülmann, kritisiert zahlreiche Details der aktuellen Planung und wirbt auch dafür, einen Teil der Bahnen durch den vorhandenen Tunnel vom Waterloo in die Innenstadt zu schicken.

Mit der sogenannten „Scheelhaase-Lösung“ (siehe unten) würde die Situation auf der Strecke „deutlich entschärft“, so Schülmann. Fast alle Parteien im hannoverschen Stadtrat rechnen mit Problemen in der engen Kurve, die von der Kurt-Schumacher-Straße um die Ernst-August-Galerie herum in den „Posttunnel“ führen soll.

Die Rats-SPD hat sich jetzt ausdrücklich für eine Teilung ausgesprochen. Aus der Innenstadt würde dann oberirdisch alle zehn Minuten eine Bahn nach Ahlem fahren, eine weitere Linie unterirdisch vom Hauptbahnhof. Ab Glocksee ergebe das einen Fünf-Minuten-Takt.

Die Üstra hält das technisch für möglich. Üstra-Sprecher Udo Iwannek sagt auf Nachfrage: „Während der Expo haben wir fünf Monate lang ohne Probleme bis zu 32 Züge pro Stunde und Richtung in den Tunneln gehabt.“ Derzeit seien es zwischen Waterloo und Hauptbahnhof drei Linien und Verstärker mit maximal 24 Bahnen pro Stunde. Würden aus Ahlem noch Bahnen im Zehn-Minuten-Takt dazu kommen, ergebe das eine Spitzenzahl von 27 Bahnen.

Stefan Harcke, Chef der Infrastrukturgesellschaft

(Infra), der die Gleisanlagen gehören, warnte dagegen gestern vor einer Teilung. Viele Kunden würden in die Bahn steigen, die durch den Tunnel fährt, da sie etwas schneller in der City sei. Der Oberflächenzug werde leerer bleiben: „Wir würden eine völlig unausgeglichene Belastung der Bahnen bekommen.“ Und: Die „Scheelhaase-Lösung“ könne nicht von Dauer sein. Im Tunnel gebe es schon jetzt zahlreiche Werkstatt- und Überführungsfahrten, die Strecke würde dann an die Belastungsgrenze geraten. Für Verstärkungen der vorhandenen Linien bliebe kein Spielraum.

Deshalb müsse die Oberflächens Strecke komplett für den geplanten Fünf-Minuten-Takt auf der 10 und den Zehn-Minuten-Takt auf der 17 ausgebaut werden.

Harcke geht zwar auch davon aus, dass es in der neuen Kurve am Ernst-August-Platz „eine hohe Belastung“ geben wird. Die Verkehrssimulationen zeigten aber, dass das zu bewältigen sei. Die jetzt diskutierte Verkürzung der Strecke mit einem neuen Endpunkt zwischen ZOB und Spielbank begrüßt Harcke: „So kommen wir schneller zu Entscheidungen.“ Die Raschplatz-Hochstraße würde dann stehen bleiben.

Stadtbaurat Uwe Bode-mann sagte dazu gestern, sollte es tatsächlich keine Landeszuschüsse für den Abriss der Hochstraße geben, „werden wir die Hochbrücke alsbald sanieren“. Für den Abriss werden Kosten von bis zu 15 Millionen Euro erwartet. Für die Reparatur war vor acht Jahren von 2,5 Millionen Euro die Rede gewesen. Die Summe dürfte inzwischen höher liegen.

Wir würden eine völlig unausgeglichene Belastung der Bahnen bekommen.

Stefan Harcke, Chef der Infrastrukturgesellschaft, über die vorgeschlagene Teilung der Linie 10

## Der Engpass am Hauptbahnhof



Kurz vor dem geplanten Beschluss der Regionspolitik über den Neubau der Linie 10 rücken mögliche Probleme in der Innenstadt in den Fokus: „Wir müssen den Knoten Ernst-August-Platz entlasten“, hat der stellvertretende Vorsitzende der SPD-Ratsfraktion Thomas Hermann gefordert. Die Fußgänger, die beispielsweise zur Ernst-August-Galerie wollen, würden zu sehr behindert, wenn künftig eine höhere Zahl von Bahnen eingesetzt werde – und dann noch durch den Posttunnel role.

Rainer Schülmann, ehemaliger Technik-Vorstand der Üstra, fürchtet in dem Bereich noch weitere Probleme. Aktuell sei der Hochbahnsteig mit vier Metern Breite und 45 Metern Länge nur für 150 bis 180 Personen geplant, es sei aber denkbar, dass diese Zahl überschritten werde, Schülmann: „Wieso macht man den nicht breiter?“

Auch die Führung der Fußgänger sei nicht eindeutig genug. An der Kreuzung mit Andreaestraße und Herschelstraße fehle in den Plänen zum Beispiel eine Fußgängerampel.

## Die Staugefahr am Steintor



In den aktuellen Plänen der Region ist in der Münzstraße nur noch eine gemeinsame Spur geradeaus und für Rechtsabbieger vorgesehen, bislang gibt es dort noch einen separaten Abbieger.

Stadtbahn-Experte Rainer Schülmann fürchtet, dass diese kombinierte Fahrbahn gravierende Auswirkungen auf den künftigen Bahnverkehr haben könnte: „Diese eine Stelle macht möglicherweise alles kaputt.“

Begründung: Dort sei einfach zu wenig Platz für Autos. Wenn ein Rechtsabbieger wegen querender Fußgänger nicht weiterkomme, würde sich der Geradeausverkehr in kurzer Zeit aufstauen. Das wirke schnell weiter bis zur Goethestraße. Dort sollen die Autos aber künftig auf den Bahngleisen fahren. Folge, so Schülmann: „Die Autos stehen auf den Schienen, die Bahn erreicht die neue Station Steintor nicht mehr.“ Der Effekt drohe auch durch Linienbusse, die ebenfalls auf der Fahrbahn halten sollen und den Verkehr aufstauen könnten. Und: Rechtsabbieger in die Scholvinstraße würden ebenfalls auf den Gleisen stoppen.

## Der unübersichtliche Goethekreisel



Der neue Hochbahnsteig Goetheplatz wird weiter in die Goethestraße hineinrücken. Der ehemalige Technik-Chef der Üstra, Rainer Schülmann, fürchtet: „Stadtbahnfahrer, die aus der Humboldtstraße kommen, können dann nicht mehr sehen, ob am Bahnsteig eine Bahn steht. Sie werden in den Kreiseln fahren, die Straße ist dicht, die Autos stauen sich.“ Mit einem Signal auf der Humboldtstraße ließe sich das leicht vermeiden. Schülmann: „In den veröffentlichten Plänen ist aber keines vorgesehen.“

Auch die geplante Führung der Fußgänger erschließe sich nicht. Hinterterrain Bahnsteig sei auf den Plänen in Richtung Kreiseln ein langer, offener gepflasterter Bereich zu sehen. Es bestehe die Gefahr, dass Fußgänger, die den Kreiseln umrunden wollen, über diese Fläche laufen und nicht über die Ampeln, die einige Meter weiter am Hochbahnsteig stehen. Der Ingenieur über die Gesamtplanung: „Da sind viele Fragezeichen drin, oft nur Kleinigkeiten – aber das wirkt alles nicht vollständig zu Ende gedacht.“

Neue Presse, 20. November 2012

# Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen • Besser ankommen • Chancen für die City • [pro-d-tunnel.de](http://pro-d-tunnel.de)