



Hannover, 26. Oktober 2014

Niedersächsische Landesbehörde  
für Straßenbau und Verkehr  
Dezernat 33 (Planfeststellungsbehörde)  
Göttinger Chaussee 76 a  
30453 Hannover

## **Einwände gem. § 73 Abs. 4 S. 1 zum Planfeststellungsverfahren Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitt 2 (HBS „Hauptbahnhof/Rosenstraße“)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative Pro D-Tunnel e. V. nutzt gemäß § 73 Abs. 4 S. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) die Möglichkeit zum Einspruch im Planfeststellungsverfahren Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitt 1 (Endpunkt „Raschplatz“/Lister Meile). Als Bürgerinitiative, die sich in ihrem Leitbild ([www.pro-d-tunnel.de/initiative-leitbild.htm](http://www.pro-d-tunnel.de/initiative-leitbild.htm)) unter anderem für hochwertigen und leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr einsetzt, sehen wir die Belange von Fahrgästen und Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt Hannover durch die vorgelegte Planung beeinträchtigt. Ebenso gibt es Fehler und Versäumnisse in den bereitgestellten Planungsunterlagen als auch in den Planungen selber.

Als grundsätzliche Bemerkung führen wir auf, dass die Voraussetzung für den Bau, den Betrieb und die Linienführung die formale und inhaltliche Übereinstimmung mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erfüllt sein muss. Desweiteren greifen für die vorgelegten Planungsunterlagen Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab). In Anlehnung an weitere Vorgaben sind ebenfalls die Nahverkehrspläne 2008 und 2014 der Region Hannover in Betracht zu ziehen. Zitate aus vorliegenden Schriftstücken sind *kursiv* gesetzt. Bei den Einwendungen wird explizit auf Vorgaben aller genannten Texte eingegangen.

Nachfolgend führen wir auf:

### **Einwände zur Planung Stadtbahnstrecke D-West, Abschnitt 2 (HBS „Hbf./Rosenstraße“)**

- 1.** Zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.a: *„Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten... eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schiffahrtslinien, letztere soweit sie dem Berufsverkehr dienen, eingezeichnet sind“.*

**Einwand:** Eine derartige Übersichtskarte ist nicht vorhanden. In den ausgelegten Planungsunterlagen findet sich mit Plan „VA 4 UP 1“ (Übersichtslageplan 1) lediglich eine Karte der Bauabschnitte, darin enthalten die ebenfalls eingezeichneten anderen Stadtbahnlinien. Es fehlt im Plan die Darstellung der Linienführung der Regio-Busse Linien 300, 500 und 700 sowie der Üstra-Busse Linien 128 und 134 (andere Buslinien fehlen im größeren Umkreis ebenfalls). Die Üstra-Busse verlaufen ab Steintor, die Regiobusse sogar vom Goetheplatz bis zum Raschplatz parallel und somit in Konkurrenz mit der geplanten Stadtbahnstrecke. Ein Liniennetzplan der Üstra ([www.uestra.de/fileadmin/gvh/downloads/Plaene/2014/GVH\\_Stadt\\_2014.pdf](http://www.uestra.de/fileadmin/gvh/downloads/Plaene/2014/GVH_Stadt_2014.pdf)) stellt dieses ÖPNV-Überangebot in der Kurt-Schumacher-Straße und Lister Meile anschaulich dar. Die Linie 700 fährt sogar von Limmer/

Harenberger Straße bis zum Raschplatz parallel und in Konkurrenz. Die bildliche Unterschlagung der fünf genannten Buslinien stellt einen Mangel zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.a dar.

Der erwähnte Parallelverkehr widerspricht auch den Zielen des Nahverkehrsplans 2014 der Region Hannover. Dieser ist laut PBefG § 8 (3) von Belang: *„Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs“*. Im Kapitel E III (NVP Verwaltungsentwurf 2014) heißt es auf Seite 231: *„In einigen Bereichen des Stadtbahnnetzes verkehren Stadtbahnlinien und Buslinien/Stadtbahnlinien parallel zueinander. Zu prüfen wären die jeweiligen Funktionen der einzelnen Linien in diesen Bereichen und die Möglichkeit einer Vermeidung des Parallelverkehrs dort, wo die Funktionen nahezu identisch sind. Mit geeigneten Maßnahmen besteht ggf. die Chance, Einspareffekte zu erzielen und die jährlichen Betriebskosten zu reduzieren.“*

Die anvisierten Einspareffekte sind durch Aussetzung des geplanten Neuausbaus der Strecke zu erreichen als auch durch eine Abwägung von Streckenalternativen (siehe auch folgenden Einwände Nr. 4 und 5).

- 2.** Zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.c: *„Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten... auf Verlangen der Genehmigungsbehörde einen Bauplan mit Kostenanschlag“*.

**Einwand:** In den öffentlich ausgelegten Planungsunterlagen sind keine Kostenangaben enthalten. Eine Abwägung von ÖPNV-Varianten zu diesem Vorhaben ist nur dann sinnvoll und überzeugend, wenn auch die Kosten miteinander vergleichbar sind. Gerade im Hinblick auf die folgenden Einwände zu vorliegenden ÖPNV-Varianten sollte es eine Selbstverständlichkeit sein, die Baukosten für dieses Projekt und diesen Abschnitt anzugeben. Dadurch entsteht ein Abwägungsdefizit.

- 3.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a: *„Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn... durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann“*, und  
PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.b: *„...der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen“*.

**Einwand:** Die Neuplanung der Stadtbahnstrecke mit dem oben erwähnten Bus-Parallelverkehr von fünf Linien widerspricht PBefG § 13 Antragstellung, (2) 3.a und 3.b. Mit fünf in der Kurt-Schumacher-Straße und in der Lister Meile bis Raschplatz (Abschnitt 1) verkehrenden Buslinien ist der ÖPNV fast schon übermäßig abgedeckt, sodass es einer Stadtbahnneuplanung mit Parallelbetrieb nicht bedarf und eine Genehmigung dementsprechend versagt werden kann.

- 4.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a (s. o.).

**Einwand:** Mit der sogenannten „Scheelhaase-Lösung“ gibt es eine Variante, bei der der ÖPNV mit den vorhandenen Verkehrswegen bedient werden kann. Ein Zweig der Stadtbahnlinie 10 fährt dabei ab Goetheplatz über die Humboldtstraße via Rampe Gustav-Bratke-Allee in den A-Tunnel zum Hauptbahnhof (U). Ein anderer Zweig fährt vom Goetheplatz oberirdisch zum Steintor und kehrt dort.

Im Erläuterungsbericht fehlt der Nachweis (Abwägung), dass die „Scheelhaase-Lösung“ nicht den öffentlichen Belangen PBefG §28 (1) und den künftigen Verkehr PBefG § 13, (2) 3.a entspricht. Außerdem erfolgt keine Abwägung zur „Scheelhaase-Lösung“, sondern es werden nur unbewiesene Behauptungen aufgestellt, warum diese öffentlich vieldiskutierte Variante die schlechtere sei. Dies stellt ein Abwägungsdefizit dar.

Nachfolgend erfolgt eine Abwägung unter der Berücksichtigung der „öffentlichen Belange“:

#### **a. Fahrgäste/Behinderte**

Bei der „Scheelhaase-Lösung“ können Fahrgäste entweder direkt durch den A-Tunnel oder oberirdisch, über die Goethestraße zum Steintor fahren. Damit ergeben sich zwei Möglichkeiten, barrierefrei und bequem in die Innenstadt zu gelangen. Zur Optimierung der Umsteigebeziehungen wurde in der Station Kröpcke

Umsteigeebenen zwischen den Linien A und B (Eckverbindung in –2-Ebene) und C eingeplant. In der Station Hauptbahnhof besteht gar der Wechsel zwischen den Linien durch einen Halt am selben Bahnsteig, maximal durch Wechseln der Bahnsteigkante. Diese Umsteigebeziehungen könnten künftig auch von den Fahrgästen aus Linden benutzt werden. In der vorgelegten Planung sind die Umsteigewege zu den Linien A und B am Hauptbahnhof wesentlich schlechter (längere, witterungsausgesetzte Wege über zwei Ebenen).

Zusätzlich fahren noch die oben erwähnten Regio-Busse Linien 300, 500 und 700 in kurzen Taktabständen zum Raschplatz und sichern damit eine optimale Verkehrsbedienung.

Die Leistungsfähigkeit des A-Tunnels stand in der politischen Kritik. Externe Berechnungen von Prof. Dr. Thomas Bernhard Siefer (TU Braunschweig) haben ergeben, dass die Kapazität des A-Tunnels aus 36 Zügen/Stunde in jeder Richtung besteht. Die Region hat diese Zahlen am 14.09.2014 auf Anfrage bestätigt.

Während der Grunderneuerung der Gleise im Planabschnitt 3a Kurt-Schumacher-Straße wurden die Linien 10 und 17 nicht durch die Innenstadt geführt, sondern während der Sommerferien sechs Wochen lang ganztägig durch den A-Tunnel geführt. Dadurch ergaben sich 18 + 8 Fahrten, also 26 Fahrten pro Stunde. Der A-Tunnel war zu diesen Zeiten also nur zu 72% ausgenutzt. Die Region Hannover hat am 14.09.2014 auf Anfrage a) bestätigt, dass es zu keinen betrieblichen Engpässen oder Nachteilen gekommen wäre und b) dass 36 Fahrten pro Stunde „in der Hauptverkehrszeit bei guter Betriebsqualität“ machbar sind. Es bestehen also genügend Kapazitätsreserven für künftige Verkehrsentwicklungen. Eine Kapazitätserhöhung wäre auch durch Bildung längerer Zugeinheiten (3 Wagen) noch machbar, dies ist aufgrund der geplanten Bahnsteiglängen von minimum 45 Metern auf der Linie 10 jedoch nicht mehr möglich (Mangel an Leistungsfähigkeit, siehe auch Einwand Nr. 8).

Die „Scheelhaase-Lösung“ würde somit für die Fahrgäste und Behinderte aufgrund der sofortigen barrierefreien Erreichbarkeit und Verbesserung der Umsteigebeziehungen in den Tunnelstationen von hohem öffentlichen Belang sein. Zur Erlangung der kompletten Barrierefreiheit fehlen nur die Hochbahnsteige an den Außenstrecken zur Erfüllung der gesetzlichen Auflagen, dies ist allerdings nicht Bestandteil dieses Planverfahrens und des „Projekts 10/17“.

#### **b. Betriebskosten**

Durch die „Scheelhaase-Lösung“ entfällt für die Üstra und Infra der Streckenabschnitt Steintor–Raschplatz. Dadurch ergeben sich gegenüber der vorgelegten Planung Einsparungen bei Unterhaltungs-, Betriebs-, Personal-, Fahrzeug- und Unfallkosten. Die geplante Doppelkurve an der Kreuzung Lister Meile/Kurt Schumacher Str. wird wegen des zu erwartenden Dauerverschleißes erwartungsgemäß ca. alle fünf Jahre ausgetauscht werden müssen, was weitere Kosten verursacht.

#### **c. Steuerzahler**

Bei der „Scheelhaase-Lösung“ entfällt der Streckenabschnitt Steintor–Raschplatz und damit die hierfür erforderlichen Baukosten sowie das Risiko künftiger Baukostensteigerungen. Da in den eingereichten Unterlagen keine Kosten angegeben wurden, ist hier keine Aussage möglich, dies stellt ein Mangel dar.

#### **d. Umwelt**

Die Neuplanung muss unter dem Aspekt „Nachhaltigkeit“ bewertet werden. Nachhaltigkeit bedeutete u. a. die Nutzung vorhandener Ressourcen zur Vermeidung zusätzlicher CO<sup>2</sup>-Emissionen. Bei der „Scheelhaase-Lösung“ werden vorhandene Ressourcen genutzt (A-Tunnel). Die Neuplanung produziert sehr viele Emissionen, u. a. durch eine ca. 4-jährige Bauzeit in der Innenstadt. Die „Scheelhaase-Lösung“ erspart (wie bei der Gleissanierung Abschnitt 3a) Umleitungen, Baulärm und andere Emissionsquellen. Die geplante Doppelkurve an der Kreuzung Lister Meile/Kurt Schumacher Str. (Abschnitt 1 und 2) stellt wegen der zu erwartenden Quietschgeräusche ebenfalls einen hohen Emissionsverursacher dar.

#### e. Anlieger

Durch den Verzicht der Bauarbeiten bei der „Scheelhaase-Lösung“ entfallen für die Kaufleute Umsatzrückgänge (mit möglichen Entschädigungskosten), Kundenabwanderungen, zu erwartende Verkehrsstaus etc.

#### f. Zukunftsfähigkeit

Unter der Station Hauptbahnhof liegt ein kompletter Rohbau der Linie D. Durch die „Scheelhaase-Lösung“ haben künftige Generationen keine Probleme, die D-Linie dennoch weiter als Tunnelstrecke auszubauen, da in unserer Generation topographisch nichts verbaut wurde.

#### Zusammenfassung zu Einwand Punkt 4:

Bei der Abwägung der Argumente für die Varianten „Projekt 10/17“ und „Scheelhaase-Lösung“ nach den o. a. Kriterien ergibt sich recht deutlich, dass die „Scheelhaase-Lösung“ für die „öffentlichen Belange“ erhebliche Vorteile besitzt und somit eine vorzuziehende Variante darstellt. Der ebenfalls als Variante vorliegende Ausbau der D-Linie als Tunnelstrecke zwischen Goetheplatz und Hauptbahnhof darf ebenfalls nicht außer Betracht gelassen werden, steht aber aufgrund der politischen Beschlusslage zurzeit nicht im Fokus und wird auch nicht im Erläuterungsbericht erwähnt (dennoch als Mangel zu bewerten).

Nach § 29 (8) PBefG liegen erhebliche Mängel bei der Abwägung der Belange vor. Diese Mängel haben offenkundig wesentlichen Einfluss auf das Plangenehmigungsverfahren und können auch nicht durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden. Nach § 13(2) PBefG liegen die Voraussetzungen für eine Genehmigung der eingereichten Unterlagen nicht vor. Die Genehmigung ist daher zu versagen.

#### 5. Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a (s. o.).

**Einwand:** Mit dem Bau des D-Tunnels in der 1. Ausbaustufe steht nach wie vor die zweite Variante zur Verfügung, die nicht vorbehaltlos geprüft wurde. Diese Variante sieht vor, ab der Haltestelle „Goetheplatz“ mit einer Rampe den Cityring am Leibnizufer und die Leine zu unterfahren. Die Station „Steintor“ wird mit einem Mittelbahnsteig und kurzen Umsteigebeziehungen zum C-Ast ausgebaut. Kurz danach wird mit einem Bogen die vorhandene Bebauung (und die Ernst-August-Galerie) unterfahren. Wiederum im 60°-Winkel wird die Station „Hauptbahnhof“ gekreuzt. Hier wird den Fahrgästen kurzes und witterungsgeschütztes Umsteigen zum A- und B-Ast als auch zu den Nah- und Fernverkehrszügen ermöglicht. Hinter der Station wird in einem Tunnelstück unter dem „Cinemaxx“ eine provisorische Wendeanlage errichtet. Spätere Ausbaustufen sehen einen Anschluss an die bereits vorhandene D-Süd Strecke Richtung Messe/Ost vor. Der D-Tunnel stellt damit einen Brückenschlag in der Innenstadt zwischen den anderen drei Tunnelstrecken dar und verbindet die seit fünfzehn Jahren getrennt vorhandenen Strecken D-West (Ahlem) und D-Süd.

Der D-Tunnel wurde Anfang der 1990er Jahre von Goetheplatz bis Marienstraße planfeststellungsmäßig durchgeplant. Diese Pläne liegen seit 1992 vor und haben ebenfalls eine beträchtliche Summe an Planungskosten generiert. Damit steht eine ÖPNV-Variante zur Verfügung, die planerisch und konzeptionell zur sofortigen Umsetzung vorliegt.

Am 24. November 2009 wurde das von der Region Hannover in Auftrag gegebene Gutachten „Folgekostenrechnung zur Stadtbahnstrecke D-Innenstadt“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Das Gutachten von Intra-plan Consult München stellte die volkswirtschaftliche Bewertung und die Folgekostenrechnung der Öffentlichkeit vor. Die Tunnellösung, Mitfall 1 genannt, stellt die Strecke Glocksee – Goetheplatz – D-Tunnel: Steintor U – Hauptbahnhof U dar. Die Oberflächenvariante 1, Mitfall 2 „best case“ genannt, stellt die Oberflächenstrecke Glocksee – Goetheplatz – Steintor – „Posttunnel“ –Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz mit eigenem Gleiskörper dar. Oberflächenvariante 2, Mitfall 2 „worst case“ genannt, ist die Oberflächenstrecke wie Mitfall 2 „best case“ nur mit straßenbündigen Gleisen.

Die volkswirtschaftliche Bewertung, der sogenannte Kosten/Nutzen-Faktor (kurz KNF), liegt bei allen drei Varianten über dem erforderlichen Wert von 1,0 – alle Varianten sind als volkswirtschaftlich sinnvoll und förderfähig

bewertet worden. Die anteiligen Baukosten für die Region Hannover wurden beim D-Tunnel und der Oberflächenlösung ohne eigenen Bahnkörper (Mitfall 2 „worst case“) fast gleichauf errechnet (32,6 Mio. € zu 30,4 Mio. €). Bei der Folgekostenrechnung (Instandhaltung, Betriebskosten, Fahrzeuginvestitionen etc.) schneidet der D-Tunnel besser als Mitfall 2 ab. Der D-Tunnel amortisiert den Regionsanteil von 32,6 Mio. € schon nach 13 Jahren. Der Mitfall 2 – also die aktuelle Planung, siehe folgende Erklärungen – kommt jedoch erst nach 23 Jahren aus den roten Zahlen. Im schlechtesten Fall erwirtschaftet die beantragte Neubaustrecke Verluste durch ausbleibende Fahrgäste und unwirtschaftlichen Betrieb.

Der Kosten/Nutzen-Faktor (kurz KNF) liegt beim D-Tunnel bei 1,2, bei der Oberflächenstrecke „best case“ bei 1,6. Nach 2009 wurde politisch der Ausbau der beantragten Oberflächenstrecke Abschnitte 1 bis 5 vorangetrieben. Erste Planungen sahen einen hohen Anteil an eigenen Bahnkörpern vor. Diese wurden aufgrund mehrerer städtebaulicher und anderen Änderungen durch die Jahre drastisch reduziert. De facto besitzt die Neubaustrecke D-Linie nur noch einen Anteil an unabhängigen Bahnkörpern von ca. 30%, der große Anteil wird straßenbündig und in Konkurrenz mit dem Stadt-MIV geführt (besonders in Abschnitt 2 bis 4). Im Abschnitt ist kein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Die Sperrung des „Posttunnels“ (Abschnitt 1) ist ein Resultat der hohen Konkurrenz von ÖPNV und MIV durch fehlendem Platz.

Stetigen Änderungen haben ein stark verändertes Planungsbild der Neubaustrecke ergeben. De facto sind die eingereichten Planungen der oben erwähnte Mitfall 2 „worst case“ mit straßenbündigen Gleisen in hohem Anteil. Der Kosten/Nutzen-Faktor (kurz KNF) wurde aber seit 2009 nicht neu berechnet und auch nicht in der Öffentlichkeit kommuniziert. Selbst im Erläuterungsbericht wird ein aktueller K/N-Faktor nicht erwähnt. Es bleibt zu fragen, wie die Neubauplanung im Jahr 2014 im Vergleich zum D-Tunnel abschneiden würde. Eine Hinterfragung der Genehmigungsbehörde zum aktuelle K/N-Faktor wäre sinnvoll.

Nach wie vor ist der D-Tunnel in der 1. Ausbaustufe eine zur Verfügung stehende Variante, die seit fünf Jahren von der Region nicht ernsthaft weiter verfolgt wird. In Anbetracht der volkswirtschaftlich sinnvollen Bewertung muss die Tunnelstrecke in einer Abwägung Berücksichtigung finden.

Nach § 29 (8) PBefG liegen deshalb auch hier erhebliche Mängel bei der Abwägung der Belange vor. Diese Mängel haben offenkundig wesentlichen Einfluss auf das Plangenehmigungsverfahren und können auch nicht durch ein ergänzendes Verfahren behoben werden. Nach § 13(2) PBefG liegen die Voraussetzungen für eine Genehmigung der eingereichten Unterlagen nicht vor. Die Genehmigung ist daher zu versagen.

## **6.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a (s. o.).

**Einwand:** Eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen geht einher mit der im Abschnitt 1 und 2 vorgesehenen Verkehrsführung. Die Bahnunterführung Lister Meile („Posttunnel“) wird für MIV-Fahrten zwischen Ernst-August-Platz und Rundestraße gesperrt (Ausnahme bilden Taxen, Busse und Rettungsfahrzeuge). Zwischen Rundestraße und Kurt-Schumacher-Straße ist der „Posttunnel“ nur noch in Richtung Ernst-August-Platz und dann weiter in die Schillerstraße befahrbar (Erläuterungsbericht S. 10 ff.). An der Ecke Lister Meile/Kurt-Schumacher-Straße ist ein Rechtsabbiegen in Richtung Steintor ebenfalls nicht mehr zulässig.

Obwohl die Herausnahme von Durchgangsverkehren Bestandteil des Masterplans Mobilität 2025 der LHH ist, kann eine derartig umwegige und allein auf einem Verkehrsgutachten basierende Verkehrsführung als Begleitscheinung für einen ÖPNV-Neubau den Bürgerinnen und Bürgern nicht zugemutet werden. An verkaufstarken Tagen und Wochenenden sind schwierige bis unlösbare MIV-Situationen (besonders durch ortsunkundige Kunden) zu erwarten, die einen reibungslosen, fahrplangerechten ÖPNV-Betrieb auf der Ausbaustrecke in Frage stellen und die City-Wirtschaft nachhaltig schädigen könnten.

Laut Verkehrsstärkenzählungen von 2009 ergeben sich im „Posttunnel“ 9.800 Kfz/Tag, in der allein den Verkehr aufnehmenden Schillerstraße zusätzlich 5.700 Kfz/Tag. Diese Kanalisierung auf die Schiller- und Andreaestraße als einzigen Verkehrsabfluss stellt eine unzumutbare Behinderung des innerstädtischen MIV-Verkehres dar. Die im Bericht aufgestellte Behauptung „Durch die Entlastung des innerstädtischen Bereiches vom Durchgangsverkehr werden positive Effekte für die Innenstadterschließung und die dortige Einzelhandelslage erwartet“ (S. 11) kann

sich erst nach dem Ausbau erweisen und darf im Voraus bezweifelt werden. Die ebenso in diversen Beschlussdrucksachen erhoffte Aussage, dass der Verkehr „aufgrund der umwegigen Verkehrsführung abnehme“, ist ebenfalls rein konjunktiv zu sehen. Ein experimentelles Nachsteuern und Nachbessern bei Ausbleiben der erhofften MIV-Situationen nach dem Streckenausbau ist finanziell und volkswirtschaftlich unvertretbar.

Nicht zuletzt wurde in einer vorliegenden Verkehrsuntersuchung der Firma R+T, Darmstadt für den Planungskreis aus November 2012 die Feststellung getätigt (S. 29):

*„Eine weiträumige Verlagerung wurde nicht berücksichtigt. Durch die Sperrung wird sich diese jedoch so einstellen, dass sich die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet reduzieren. Für die dieser Untersuchung zu Grunde gelegten Verkehrsbelastungen kann man also von einer worst case Betrachtung sprechen“.*

Planungen mit „Schlechten Fall-Bedingungen“ zur Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen sind intolerabel.

**7.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (2) 3.a (s. o.).

**Einwand:** Ebenfalls ein Einschnitt in die öffentlichen Verkehrsinteressen ist die MIV-Abfahrt vom nördlich gelagerten Taxen- und Parkstellplatz vor dem Empfangsgebäude Hbf. (nahe der Bundespolizei) aus Abschnitt 1. Private Autofahrer dürfen zwar durch den „Posttunnel“ auf diesen Vorplatz fahren (z. B. für Fahrgastabsetzungen), werden aber bei der Ausfahrt durch das Verkehrszeichen StVO Z 209-30 „Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus“ gezwungen in Richtung Schillerstraße abzufahren. Dadurch entsteht eine umwegige MIV-Abführung. Dies entspricht einem ca. 1 km langen Umweg über fünf Ampelkreuzungen und widerspricht damit dem oben erwähnten Masterplan Mobilität 2025. Es werden somit zusätzliche Durchgangsverkehre, durch die längere Umwegung zusätzliche Emissionen und auch volkswirtschaftlicher Schaden durch Zeitverluste (längere Strecke, Ampelhalte und/oder mögliche Stausituationen) erzeugt. Eine *„leistungsfähige Abwicklung aller Verkehrsarten“* (Bericht S. 22) ist in Frage zu stellen, besonders da alle diese abfließenden Verkehre am Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/Herschelstraße im Westen von Abschnitt 2 die einfließenden Verkehre als auch den ÖPNV kreuzen und damit möglicherweise bei Stausituationen behindern. Diese Stauereignisse finden heute schon vermehrt statt, haben die Planer aber zu keiner Korrektur veranlasst. Weitere Aufstauungen könnten sich in Richtung Ernst-August-Platz durch die Anlage der Bushaltestellen und länger wartende Busse als MIV-Blocker ergeben (siehe Einwand Nr. 15).

Der Planungskreis hat in internen Unterlagen bestätigt, dass es trotz vermutet zukünftiger geringerer Verkehrsstärken an verkaufstarken Tagen zu Stausituationen in der Kurt-Schumacher-Straße und anliegenden Straßen kommen wird. Es heißt, dass auf diese Belastungen nur *„im Echtbetrieb reagiert“* werden kann und man sich auf neue Verkehrsrechner der Landeshauptstadt verlassen muss, um den Verkehr zu steuern. Damit ist zu rechnen, dass man wissentlich mit Verkehrsproblemen in das Planfeststellungsverfahren gegangen ist und erst nach dem Bau der neuen Verkehrsanlagen auf entstehende Probleme reagieren wird, statt diese von vornherein durch Umplanungen oder Korrekturen gänzlich auszuschließen.

**8.** Zu PBefG § 13 Voraussetzung der Genehmigung, (1) 1: *„Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn... die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind“.*

**Einwand:** Die Leistungsfähigkeit des Endpunkts Raschplatz (Abschnitt 1) mit seiner vorgeschalteten Wendeanlage wurde am 03.04.2013 im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss in einer Anhörung von einem Vertreter der Üstra als *„nicht zukunftsfähig“* bewertet. Die Umrüstzeiten am Endpunkt Raschplatz ohne eine nachgeschaltete Wendeanlage (sondern durch ein vorgelagertes Weichenkreuz) und gesetzlich vorgeschriebene Fahrerpausen ergeben, dass die Leistungsfähigkeit dieses Endpunktes bei der aktuell angesetzten Taktfrequenz von 7½ Minuten erreicht wird. Damit sind spätere Taktverdichtungen (z. B. auf 5 Minuten) oder zusätzliche Fahrten von noch zu planenden Stichstrecken auf der D-West (z. B. Wasserstadt Limmer, Davenstedt [von A-West via Humboldtstraße]) ausgeschlossen bzw. betrieblich nicht machbar.



Der Nahverkehrsplan 2008 gab zudem für den Ausbau der D-Linie Zielvorstellungen wie „Erhöhung der Wirtschaftlichkeit“ und „Erzielung von Fahrgastzuwächsen“ vor. Der NVP 2014 legt diese Ziele erneut fest. Laut PBefG § 8 (3) sind die Ziele des NVP von Belang.

Dies alles widerspricht einer „zukunftsorientierte Planung“ (Zitat Bericht Abschnitt 1, S. 16). Da die eingereichten Planungen keine Maßnahmen zu einer Erhöhung der Kapazitäten und der Erzielung von Fahrgastzuwächsen aufweisen, ist aufgrund der nicht gewährleisteten Leistungsfähigkeit der Ausbaustrecke die Genehmigung zu versagen.

**9.** Zu PBefG § 13, (1) 1 (s. o.):

**Einwand:** Die Sicherheit des Betriebes wird im Abschnitt 2 besonders nahe dem Knotenpunkt Lister Meile/Ernst-August-Platz angezweifelt. Hier wird die Neubaustrecke in einer Kurve vor dem Haupteingang der Ernst-August-Galerie in Richtung Kurt-Schumacher-Straße einbiegen. An der Kreuzung sind zu Spitzenzeiten 9000 Fußgänger pro Stunde zu zählen, die die beiden Ampeln als Hauptströme in Richtung Schillerstraße und Hauptbahnhof benutzen. In Zukunft werden ÖPNV-Umsteiger zum geplanten Hochbahnsteig „Hbf./Rosenstraße“ diese Kreuzung zusätzlich belasten, damit erhöht sich die Fußgängerfrequenz in diesem Bereich deutlich (siehe auch Einwand Nr. 11).

Durch den engen Kurvenradius von 30 resp. 32 Metern als auch wegen des sogenannten „deregulierten Bereiches“ in Richtung Steintor im Abschnitt 2 ist eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 10 km/h geboten. Dies könnte vermeintlich zur Verkehrssicherheit an dieser Stelle beitragen, muss aber bezweifelt werden. Bei großem Andrang könnten unachtsame oder mobilitätseingeschränkte Fußgänger zwischen die Gleise gelangen und verunfallen (siehe auch Einwände Nr. 12 und 13).

Dieses zukünftige Fahrkonzept mit reduzierter Geschwindigkeit, schlechterer Fahrdynamik und erhöhtem Aufmerksamkeitsaufwand zur Vermeidung von Unfällen als auch weite Teile der Ausbaustrecke widersprechen zudem einigen Grundsätzen der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab), so etwa BOStrab § 15 (6): „*Strecken sollen unabhängige oder besondere Bahnkörper haben*“, oder BOStrab § 15 (1): „*Bogenhalbmesser und Längsneigungen sollen fahrdynamisch günstig sein und hohe Geschwindigkeiten zulassen*“. Beides ist an der Kurve nicht gegeben. Selbst der Erläuterungsbericht zitiert auf Seite 27: „*Nach § 3 BOStrab (Allgemeine Anforderungen an den Bau der Betriebsanlagen und Fahrzeuge) müssen Betriebsanlagen und Fahrzeuge so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt, mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert*“.

Der Nahverkehrsplan 2008 hat zur Verbesserung der D-Linie unter anderem die Ziele „*Streckenführung auf besonderem Bahnkörper*“, „*Reduzierung der Störanfälligkeit*“ und „*Verkürzung der Reisezeiten*“ angesetzt. Der NVP 2014 behält ähnliche Ziele bei, so ist z. B. von „*Nutzen und Wirkungen: Reduzierung der Störanfälligkeit, Beschleunigungseffekte*“ die Rede (NVP 2014 S. 276). Das zukünftige Fahrkonzept mit reduzierter Geschwindigkeit, schlechterer Fahrdynamik und erhöhtem Aufmerksamkeitsaufwand zur Vermeidung von Unfällen verhält sich abweichend zu den gesetzten Zielen der Nahverkehrspläne 2008 und 2014. Laut PBefG § 8 (3) sind die Ziele des NVP jedoch von Belang.

Zudem muss wie bereits oben erwähnt die geplante Doppelkurve wegen des zu erwartenden Dauerverschleißes erwartungsgemäß ca. alle fünf Jahre ausgetauscht werden müssen, was weitere Einbußen in puncto Sicherheit und Leistungsfähigkeit mit sich bringen wird und wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

**10.** Zu PBefG § 13, (1) 1 (s. o.):

**Einwand:** Die Sicherheit des Betriebes wird im Abschnitt 2 besonders auf dem geplanten Hochbahnsteig „Hbf./Rosenstraße“ in Frage gestellt. In einem Vortrag aus dem internen Planungskreis „Projekt 10/17“ vom Dezember 2013 werden die „Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs“ auf Hochbahnsteigen besprochen. Hier wird die Verkehrsdichte in Personen je m<sup>2</sup> bewertet und in sechs Stufen von A (entsprechend Schulnote 1) bis F (Schulnote 6) eingeteilt. Auf dem Hochbahnsteig „Hbf./Rosenstraße“ kommt es bei den Gehbewegungen vermehrt zu

Fahrgast-Staus und Behinderungen – hier wird für mehrere Halte-Situationen minutenlang die Qualitätsstufe E erreicht, also „mangelhaft“! Grafiken aus diesem Vortrag werden folgend angefügt.

Spitzen ergeben 192 potentielle Fahrgäste für eine Fahrt, auf den HBS „Goetheplatz“ (Abschnitt 4 im kommenden PFV) werden sogar bis zu 320 Personen prognostiziert. Mengenmäßig ergeben sich 1 bis 1,4 Personen pro m<sup>2</sup> in Bewegung. Eine Längenausdehnung des Bahnsteigs von 45 auf 55 Metern hat nur wenig Milderung erzielt, teilweise wurden ursprünglich Spitzen mit Stufe F erreicht. Das Fazit muss lauten, dass zur Entzerrung der Fahrgastströme Bahnsteige breiter als 4 Meter werden müssen („Steintor“ im Abschnitt 3 ist als einziger HBS mit 7 Meter Breite geplant). Auf dem Bahnsteig sind vermehrt Fahrgäste mit sperrigen Koffern oder größerem Einkaufsgut zu erwarten, die dadurch mehr Bewegungsfreiheit und Platz in Anspruch nehmen müssen. Gedränge in Spitzenzeiten (einkaufsstarke Wochenendtage oder Pendlerspitzen) darf bei Geh- und Wartebewegungen nicht zu einer Gefährdung führen.

Der Erläuterungsbericht nimmt dazu Stellung unter II.2 Linienführung und Ausbau, b) (Seite 18 ff.). Hier werden mehrere Verharmlosungen dieser Betriebssituation wiedergegeben, u. a. stellt das mögliche Gedränge angeblich nur „einen sehr kurzen Zeitraum“ dar. Die Kanalisierung der Umsteigewege auf den Westabgang mit nur 2,50 m Breite (siehe Einwände Nr. 11 und 13) wird wie folgt beschrieben: „Die Fahrgäste, die den Hochbahnsteig verlassen wollen, müssen ggf. (in einer mindestens befriedigenden Verkehrsqualität) an der Rampe kurz warten“. Nicht zuletzt wird verharmlost beschrieben, dass „dichtes Fahrgastaufkommen und ein gewisses Gedrängel in den Zu- und Abgangsbereichen von Haltestellen [...] an zahlreichen Haltestellen und Stationen“ auftreten würde und damit legitim wäre.

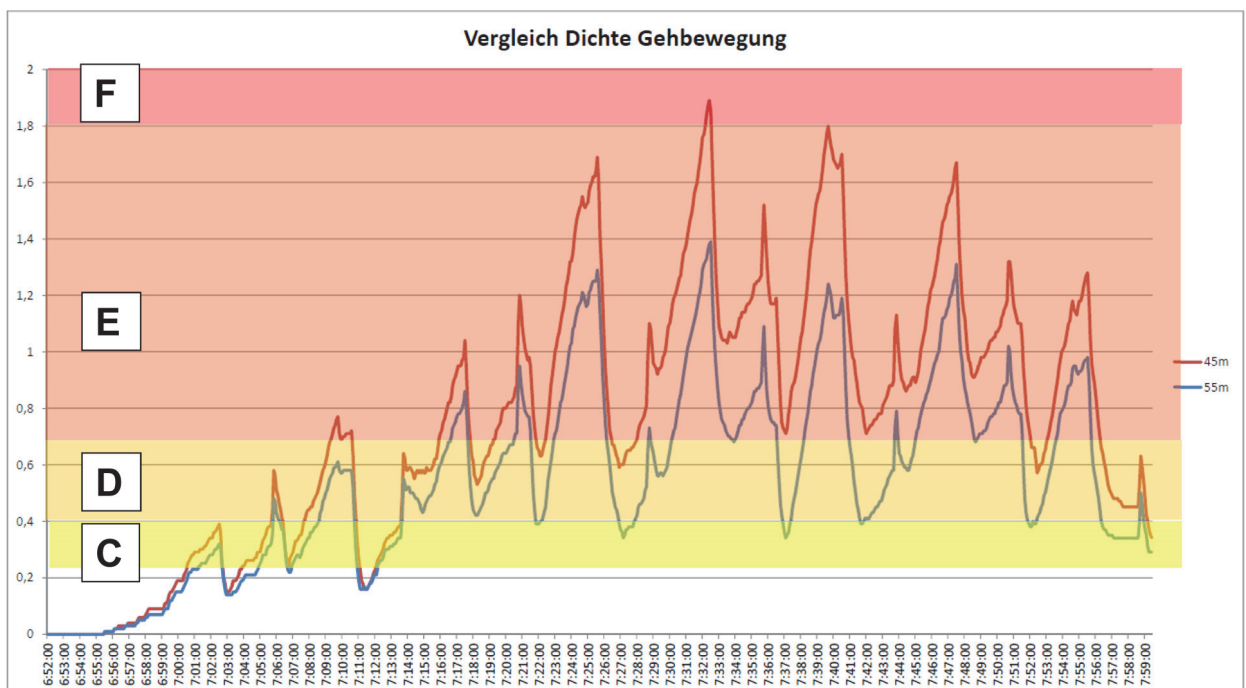
Eine mögliche Verunfallung von Fahrgästen aufgrund Gedränge auf einem Verkehrsbauwerk oder auf Zuwegungen ist intolerabel. Abhilfe schaffen nur Verbreiterungen der Rampenzuwegungen oder des Bahnsteiges selber. Dazu müssen die Nebenanlagen verringert werden, z. B. unter Aufgabe der Baumalleen. Die Sicherheit von Fahrgästen und von neu geplanten ÖPNV-Anlagen hat eindeutig Vorrang vor städtebaulichen Aspekten zu haben (siehe auch Einwände Nr. 12 und 13).

Planungen mit akzeptierten „Mangelhaft-Bedingungen“ für die Fahrgäste sind intolerabel. Das Zurückhalten von kritisch bewerteten Planungen bzw. deren Verharmlosung ist von den Genehmigungsbehörden zu hinterfragen.

Folgend zwei Grafiken aus dem internen Planungskreis:

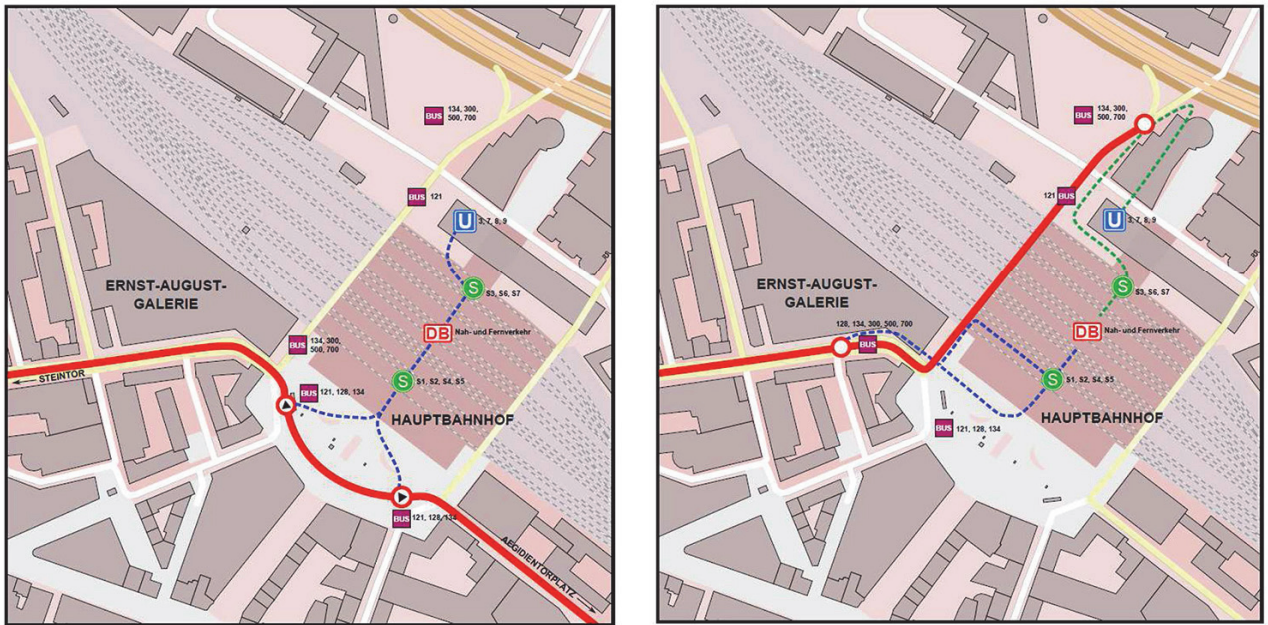
**Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes: Gehbewegung**

Hochbahnsteig Hbf./Rosenstraße





**Vorher- Nacher-Situation**



**11.** Zu PBefG § 13, (1) 1 (s. o.) und Erläuterungsbericht Abschnitt 2

**Einwand:** Im Erläuterungsbericht wird an mehreren Stellen die Optimierung entlang der Neubaustrecke zugunsten von kurzen und barrierefreien Umsteigewegen genannt (S. 14 ff.). Auch die heutigen Umsteigeweglängen werden kurz erwähnt (S. 15) – nicht jedoch die neuen Umsteigewege, die sich aus der Lage des HBS ergeben. Durch eigene Nachmessungen verschiedener Umsteigerelationen vom geplanten Bahnsteig „Hbf./Rosenstraße“ als auch vom Endpunkt „Hbf./Raschplatz“ (Abschnitt 1) ergibt sich, dass keine wesentliche Verbesserung oder Verkürzungen ergeben. Teilweise treten sogar Verschlechterungen auf. Fahrgäste werden durch die Neuplanung zu langen und witterungsausgesetzten Wegen gezwungen. Im Vergleich zu anderen Varianten (siehe Einwände Nr. 4 und 5) fallen diese deutlich länger und umwegiger aus. Die im Erläuterungsbericht erwähnten „kurzen“ Umsteigewege sind deshalb zu hinterfragen.

Von der Initiative Pro D-Tunnel e. V. wurden mit einem Schrittmesser selbst abgelaufene Wegebeziehungen zu allen möglichen Umsteigerelationen von und zum geplanten Bahnsteig „Hauptbahnhof/Rosenstraße“ zur U-Station „Hauptbahnhof“, zu den S-Bahn-Gleisen und zu wichtigen Punkten in der Innenstadt gemessen. Diese Ergebnisse lassen sich als Grafik mit ein- und ausschaltbaren Linienbeziehungen für das Programm Google Earth herunterladen und auf die Topographie einbinden. Zeitgleich werden die Lagepläne des D-Tunnels von 1992 auf Wunsch eingeblendet. Zudem ist die topographische Abgelegenheit des Hochbahnsteigs gegenüber der heutigen Situation ersichtlich. Die KMZ-Datei ist als Download erhältlich unter [http://www.pro-d-tunnel.de/tl\\_files/download/tunnelplaene-strecken.kmz](http://www.pro-d-tunnel.de/tl_files/download/tunnelplaene-strecken.kmz)

Ein kurzer Vergleich mit den vorliegenden Plänen und der offiziellen Stadtkarte Hannover: Mittels des eVIT-Programms und/oder der Stadtkarte lassen sich mit Polylinien Wegeentfernungen maßstäblich ausmessen. Die Umsteigewege zwischen Bahnsteigmitte „Hbf./Rosenstraße“ und dem Haupteingang Hauptbahnhof bzw. Kröpcke Platzmitte betragen:

HBS Rosenstr. Ostabgang > Hauptbahnhof Haupteingang (Wege zu S-Bahn-Gleisen danach wie heute): 204 m  
 HBS Rosenstr. Westabgang > Kröpcke Platzmitte via Andreaestraße 387 m

Zum Vergleich stellen sich die Umsteigewege von den zwei heute getrennten Haltepunkten „Hauptbahnhof“ der Linie 10 wie folgt dar:

Haltestelle Hauptbahnhof Richtung Aegi > Hauptbahnhof Haupteingang: 93 m  
 Haltestelle Hauptbahnhof Richtung Aegi > Kröpcke Platzmitte via Bahnhofstr.: 257 m

Haltestelle Hauptbahnhof Richtung Steintor > Hauptbahnhof Haupteingang:	88 m
Haltestelle Hauptbahnhof Richtung Steintor > Kröpcke Platzmitte via Bahnhofstr.:	272 m

Ab dem Haupteingang Hauptbahnhof sind die zusätzlichen Wege zu den diversen S-Bahn-Gleisen gleich. Übersichtlich kann man festhalten, dass sich die Umsteigewege bei der Oberflächenstrecke in Richtung Hauptbahnhof-Gebäude verdoppeln (nach wie vor witterungsausgesetzt) und in Richtung Kröpcke ungefähr 1½ mal länger sind. Wie in Einwand Nr. 10 und 12 erwähnt, belasten diese Umsteiger den Hochbahnsteig und die Zugangsflächen als auch die Kreuzung vor der Ernst-August-Galerie.

Das direkte Umsteigen in den U-Bahn-Stationen „Kröpcke“ und „Hauptbahnhof“ zu den Strecken A/B/C bei der Variante „Scheelhaase-Lösung“ (siehe Einwand Nr. 4) bzw. zu A/B bei der Variante D-Tunnel (siehe Einwand Nr. 5) ist dabei offenkundig im Vorteil. Diese Umsteigebeziehungen schneiden beim direkten vernetzten Umsteigen wesentlich besser ab.

Dass die Umsteigewege länger werden und sich deutlich konzentrieren (im Unterschied zu den heute durch zwei differenziert vorhandene Haltepunkte der Linie 10 auf dem Ernst-August-Platz entzerrt ablaufenden Wegungen), untermauert eine Lageskizze aus dem zuvor genannten internen Vortrag über die „Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs“ (siehe Einwand Nr. 10 und beigefügte Grafik). Dabei wird auch deutlich, dass eine Konzentration der Hauptumsteigewege vom Hauptbahnhof zum HBS „Rosenstraße“ auf eine 2,50 Meter breite Rampe als gefährlicher Flaschenhals erfolgt (siehe Folgeinwand Nr. 12).

## **12.** Zu PBefG § 13, (1) 1 (s. o.) und Lageplan „VA 4 LA 1“:

**Einwand:** Wie oben erwähnt konzentrieren sich die Umsteigewege östlich des Bahnsteigs „Hbf./Rosenstraße“ auf den Zugang, der mittels einer 2,50 Meter breiten Rampe ausgebildet wird. Diese endet in einer kleinen Aufstellfläche nahe dem sogenannten „deregulierten“ Bereich (nahe der Gleiskurve). Mittels einer Drückerampel sollen Sehbehinderte und Blinde hier die deregulierte Fahrbahn Richtung Steintor in die nördlichen Nebenanlagen „überqueren“ können. Diese findet übrigens im Erläuterungsbericht keine Erwähnung.

Südlich davon erfolgt keine Ampelsicherung für die Fahrbahn in Richtung Ernst-August-Platz, was zu bemängeln ist. Hier sind Sehbehinderte und Blinde als auch unachtsame Fußgänger, die aufgrund der kurzen Wegebeziehung zum nahen „Saturn“-Elektromarkt die Straße überqueren (auch aufgrund der Annahme einer nicht vorhandenen deregulierten Fahrbahn), ungesichert dem MIV ausgesetzt. Auch die Wegebeziehungen zu den parallel angeordneten Bus-Haltestellen ist dementsprechend ungeschützt. Dies erfordert erhöhten Aufmerksamkeitsaufwand von ÖPNV und MIV zur Vermeidung von Unfällen und stellt eine unnötige Gefährdung dar. Es ist außerdem zu prüfen, ob das Fehlen einer zweiten Drückerampel an dieser Stelle geltenden Vorgaben (z. B. BOStrab o. ä.) widerspricht.

Sehbehinderte und Blinde laufen hier übrigens zwischen den Gleisen. Es ist nicht ersichtlich, ob zusätzliche taktile Führungen zum sicheren Geleit von den Gleisen hinweg angebracht werden. Taktile Leiteinrichtungen werden nur für den Westabgang beschrieben. Es ist zu prüfen, ob das Fehlen räumlicher Abtrennungen gegen die Gleise (Zäune, Drängelgitter) geltenden Vorgaben (z. B. BOStrab o. ä.) widerspricht. Die Aufstellfläche am östlichen Rampenabgang ist zudem vollkommen unterdimensioniert: mit gerade mal 5,0 × 2,5 m würde sie gerade mal 13 Menschen sicheren Schutz vor der Rampe und zwischen den Gleisen bieten.

Die 2,50 Meter breite Rampe wird zukünftig als Hauptzugang alle Umsteigeströme vom und zum Hauptbahnhof aufnehmen müssen. Diese Konzentration stellt eine Verschlechterung gegenüber dem Ist-Zustand dar, bei dem durch zwei getrennte Haltepunkte Umsteigewege entzerrt werden. Der enge Rampenraum wird zum Nadelöhr. Der Erläuterungsbericht nimmt dazu Stellung unter II.2 Linienführung und Ausbau, b) (Seite 18 ff.): „Die Fahrgäste, die den Hochbahnsteig verlassen wollen, müssen ggf. [...] an der Rampe kurz warten“ – dies gilt selbstverständlich auch für ankommende Fahrgäste. Die Rampe und die vorgelagerte Aufstellfläche sind planerisch unterdimensioniert und werden als Hauptzugang zur wichtigsten Haltestelle der innerstädtischen D-Linie wege-technisch versagen. Für 2025 werden 18.000 Fahrgäste pro Tag auf dem HBS „Rosenstraße“ prognostiziert. Hier sind eindeutig massive gegenseitige Behinderungen von zu- und abkommenden Fahrgästen zu erwarten.

Eine mögliche Verunfallung von Fahrgästen aufgrund Gedränge auf einem Verkehrsbauwerk oder auf Zuwegungen ist intolerabel. Abhilfe schaffen nur Verbreiterungen der Rampenzuwegungen oder des Bahnsteiges selber. Dazu müssen die Nebenanlagen verringert werden, z. B. unter Aufgabe der Baumalleen oder der sehr großen Anzahl von Fahrradbügeln. Die Sicherheit von Fahrgästen und von neu geplanten Verkehrsbauwerken hat eindeutig Vorrang vor zweitrangigen städtebaulichen Aspekten zu haben.

**13.** Zu PBefG § 13, (1) 1 (s. o.) und Lageplan „VA 4 LA 1“:

**Einwand:** Der Rampenabgang westlich des Bahnsteigs „Hbf./Rosenstraße“ mündet in eine ca. 30 Meter lange Wegebeziehung, die schließlich eine Aufstellfläche in der Mitte der Ampelkreuzung Kurt-Schumacher-Straße/Herschelstraße erreicht. Von dort können die Fahrgäste ampelgesichert die Straßenebenräume erreichen. Hier werden im Erläuterungsbericht „*taktile Leiteinrichtungen*“ beschrieben. Die Wegefläche hat eine mittlere Breite von 2,90 Meter und liegt im deregulierten Bereich. Aus den Plänen ist nicht ersichtlich, wie diese verlängerte Aufstellfläche zwischen den Gleisen zusätzlich abgesichert ist.

Der nebenan gleich erreichbare zweite Eingang zur Ernst-August-Galerie wird Wegebeziehungen generieren, die vom Hochbahnsteig direkt über das Gleis und die „Fahrbahn“ Richtung Steintor laufen. Aufgrund dieser kurzen Wegebeziehung werden Fahrgäste direkt nach der Rampe hier queren, ungesichert dem ÖPNV ausgesetzt. Dies erfordert erhöhten Aufmerksamkeitsaufwand von ÖPNV zur Vermeidung von Unfällen und stellt eine unnötige Gefährdung dar. Es ist außerdem zu prüfen, ob das Fehlen einer zusätzlichen Drückerampel an dieser Stelle als auch räumlichen Abtrennungen gegen die Gleise (Zäune, Drängelgitter) geltenden Vorgaben (z. B. BOStrab o. ä.) widerspricht.

Als Vorschlag zur Vermeidung dieser ebenfalls ungesicherten Aufstellfläche ergibt sich entweder eine Verlängerung des Hochbahnsteigs auf 70 m, was eine zukünftige Belegung für einen Drei-Wagen-Zug ermöglichen würde (vielerorts in Hannover Standardbaulänge\*) und/oder eine leichte Verschiebung des HBS in Richtung Westen.

\* Kurzer Exkurs: Die innerstädtischen Hochbahnsteige sind auf 45/55m Länge angelegt worden aufgrund der HBS-Planungen in der Limmerstraße auf der D-West-Strecke. Hier wurden aus städtebaulichen Gründen die Bahnsteige verkürzt. Dadurch wird sich in Zukunft unter Beibehaltung eines 7½-Minuten-Taktes und des maximalen Einsatzes von Zwei-Wagen-Zügen eine Transport-Kapazitätsverringering auf der ganzen innerstädtischen D-Strecke ergeben (siehe auch Einwand Nr. 8). Angedacht war die Verkürzung von Bahnsteigen mit gleichzeitiger Einführung eines 5-Minuten-Taktes zur Kompensierung, den die Politik und die Region jedoch sang- und klanglos wieder unter den Tisch gekehrt haben. Noch bei der Vorstellung der Vorgängerplanung zum Platz der Kaufleute 2012 wurde der 5-Minuten-Takt von der Region angepriesen.

Eine Verlängerung bis zur Aufstellfläche an der Ampelanlage Herschelstraße vermeidet vorher das Gleis kreuzende Fußgänger durch die hier ohnehin angelegte Fußgängerampel. Eine Verschiebung des Bahnsteigs Richtung Westen würde eine leichte Verbreiterung des östlichen Abgangs ermöglichen, da dieser dann nicht mehr unmittelbar an die Gleiskurve reichen müsste und eine leichte Aufweitung dieser beiden Gleise und eventuell auch eine Verflachung der Radien topographisch machbar wäre (unter Aufgabe einiger zuweilen nur dekorativer Nebenanlagen im äußerst östlichen Bereich der Kurve der Kurt-Schumacher-Straße).

Mitunter können am östlichen Ende auch zwei Prellböcke auf den geraden Gleisen das Ende einer Ausbaustrecke für eine leicht verlängerte „Scheelhaase-Lösung“ (Einwand Nr. 4) markieren. Viele voran genannten Einwände und Probleme mit der danach folgenden Ausbaustrecke durch den „Posttunnel“ aus Abschnitt 1 würden a) sich damit erübrigen, b) eine kostengünstigere Streckenführung ermöglichen, die oberirdisch dennoch nahe an den Hauptbahnhof reicht, und c) freilich die Kundenströme rund um die Ernst-August-Galerie zufriedenstellend bedienen könnte, ohne selbige zu behindern. Die folgenden Einwände bleiben dann dennoch bestehen.

**14.** Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ und Querschnitt „VA 4 QS 1“:

**Einwand:** Der Elektronikmarkt „Saturn“ wird über eine Anlieferzone in der Rosenstraße mit Waren versorgt. Durch Großgeräte kommen dabei auch lange Schwerlast-LKW zum Einsatz. Da Autos aus der Rosenstraße wie

heute nur nach rechts abbiegen dürfen, müssen abfahrende LKW ebenfalls rechts abbiegen, gelangen aber durch die umwegige MIV-Führung und der Sperrung des „Posttunnels“ in den „Kreisverkehr“ Schiller-, Andreae- und Herschelstraße. Wie in Einwand 7 beschrieben werden zusätzliche Durchgangsverkehre mit längeren Umwegen und zusätzlichen Emissionen erzeugt.

LKWs können aber aufgrund der Lage des Hochbahnsteigs nur noch erschwert die Kurve aus der Rosenstraße nach rechts nehmen. Ausschwenkende Lang-LKW werden die Hüllkurve nicht oder unter schwierigen Umständen nehmen können, da der HBS eine Barriere bildet. Der rechts an der Ecke Rosenstraße gepflanzte Baum als auch die direkt folgende Regio-Bus-Haltestelle sind weitere Barrieren. Nicht zuletzt ist die Richtung Raschplatz führende Gleis hier mit einer Sperrfläche versehen (StVO Zeichen 298), die ein ausscherendes Überfahren bzw. Überholen verbietet. Das Abfahren von Anliefer-LKWs in Richtung Schiller- und Andreaestraße bringt wiederum mögliche Zeitverluste bei der Abfahrt mit sich, da die Kreuzung Herschelstraße durch Stausituationen überlastet werden kann. Damit erschwert sich der Anlieferbetrieb als Auswirkung der Neubauplanung erheblich. Es ist zu erwarten, dass der anliegende Betrieb dadurch wirtschaftliche Ausfälle oder durch mögliche Verspätungen des Anlieferverkehrs Strafzahlungen zu leisten hat.

**15.** Zu Lageplan „VA 4 LA 1“, Querschnitt „VA 4 QS 1“ und Erläuterungsbericht Abschnitt 2:

**Einwand:** Die in Einwand Nr. 14 erwähnte Regio-Bus-Haltestelle für die Linien 300, 500 und 700 ist vor dem Gebäude Kurt-Schumacher-Straße 5 lokalisiert. Das Gleis Richtung Raschplatz hat daneben die erwähnte Sperrfläche (StVO Zeichen 298). Durch erhöhtes Fahrgastaufkommen in den genannten Linien ergeben sich zahlreiche Aussteigevorgänge, die den Halt der Busse wesentlich verzögern. Diese Vorgänge können oft mehrere Minuten in Anspruch nehmen. Der Erläuterungsbericht beschreibt zwar auf Seite 21 die Lagen der Bushaltestellen, jedoch ist dort nur *„mit weniger zeitintensiven Einstiegsvorgängen zu rechnen“* – Aussteigevorgänge (besonders zahlreich durch Umsteiger in Richtung Hauptbahnhof) bleiben unerwähnt. Es ist zudem zu erwarten, dass unerlaubte Wegeverkürzungen zum Hochbahnsteig über die verbleibende Fahrbahn unfallträchtige Situationen mit dem MIV hervorrufen können.

Da aufgrund der Sperrfläche ein Überholen nach StVO nicht möglich ist, entstehen Aufstauungen durch den MIV. Dadurch würde bereits bei zwei PKW die Ausfahrt aus der Rosenstraße blockiert, mit ca. 18 auflaufenden PKW (weniger bei Bussen oder LKW) würde die Kreuzung Herschelstraße blockiert werden. Damit wäre der abfließende Verkehr aus der Andreaestraße als auch erneut einfließender Verkehr aus der Herschelstraße ausgeblockt. An verkaufsstarken Wochenenden sind derartige MIV-Situationen vermehrt schon jetzt zu beobachten, obwohl dort keine ÖPNV-Haltestellen lokalisiert sind. Somit sind unnötige Aufstausituationen oder verkehrswidrige und Fahrgäste gefährdende Überholmanöver über die Sperrfläche zu erwarten.

Ähnliche Aufstauungen können sich auf der Nordseite der Kurt-Schumacher-Straße ergeben. Dort ist zwar die Durchfahrt für den MIV untersagt, jedoch könnten Taxen oder Rettungs- und Einsatzfahrzeuge aufgestaut werden. Aufgrund der Lage des Hochbahnsteigs als parallele Barriere ist damit ein Ausweichen nicht mehr möglich. Einsätze von Krankenwagen oder Polizei können durch zeitintensive Einstiegsvorgänge behindert werden. Der Hauptzulauf von Einsatzfahrzeugen wird sich aus Richtung Westen von der Wache 10 (Calenberger Neustadt) oder der neuen Feuer- und Rettungswache 1 am Weidendamm ergeben.

Querschnitt 1 „VA 4 QS 1“ veranschaulicht die Blockadesituationen durch stehende Busse, durch die Barriere des Bahnsteigs und der Unmöglichkeit für den MIV zu Überholmanövern.

Damit werden durch die Neuplanung die Rettung von Menschenleben bzw. Polizei- und Feuerwehreinsätze behindert. Ebenso werden durch den erhöhten ÖPNV-Platzbedarf Aufstellflächen für Feuerwehrwagen minimiert bzw. deren Bewegungs- und Handlungsfähigkeit stark eingeschränkt.

Die Region hat zunächst dementierte, jedoch langfristige Überlegungen vor, die Regiobuslinie 700, die parallel zur Linie 10 fährt, in Zukunft noch zu verstärken. Diese Gedankenspiele ergeben sich offenbar bewusst aus der augenscheinlichen minimalen Leistungsfähigkeit der Neubaustrecke (siehe Einwände Nr. 1, 3 und 8) als auch den Anforderungen an weiterem ÖPNV-Bedarf an geplanten Außenstrecken (Wasserstadt Limmer).



Eine Verstärkung der Linie 700, die Kosten von mehreren 10.000 EUR generiert, würde den Vorgaben der Nahverkehrspläne 2008 und 2014, die eine „*Reduzierung des Parallelverkehrs der Linien 700 und 10*“ fordern, widersprechen. Zudem würden zusätzliche Busfahrten auf der Neubaustrecke eine Neubewertung der Verkehrsdichten und Knotenpunktqualitäten erforderlich machen. Die Genehmigungsbehörden sind angehalten, diese möglichen Verkehrsentwicklungen beim Auftraggeber und bei der Region Hannover kritisch zu hinterfragen.

Ganz aktuell ergeben sich Diskussionen aus dem Bezirksrat-Mitte, aufgrund der hier mehrfach eingewendeten Probleme die Regio-Busse aus der Kurt-Schumacher-Straße zu entfernen und über Goseriede, Celler Straße und Hamburger Allee zum ZOB fahren zu lassen. Dass dadurch alle vorliegenden Pläne, Berichte, Gutachten und betrieblichen Gegebenheiten obsolet werden und vollkommen neu bewertet und neu eingereicht werden müssten, dürfte selbstverständlich sein. Nicht zuletzt würde eine derartige Linienführung die Fahrgäste in Richtung Hauptbahnhof umwegig, zeitraubend und topographisch ungünstig zuführen. Auch hier sind die Genehmigungsbehörden angehalten, diese möglichen politischen Entwicklungen und Entscheidungen kritisch zu hinterfragen und zu beobachten.

#### **16.** Zu Lageplan „VA 4 LA 1“:

**Einwand:** Der Nahverkehrsplan 2008 als auch 2014 stellt unter Punkt 2.2.3 Ausbaustandard für Stadtbahnstrecken (S. 231) fest: *„Beim straßenbündigen Bahnkörper besteht die Problematik, dass der Gleisbereich vom Individualverkehr mitbenutzt wird. Dadurch entstehen einerseits Störungen des Stadtbahnbetriebes durch den Kfz-Verkehr [...] und andererseits höhere Instandhaltungskosten des Gleiskörpers durch zusätzliche Schäden an der Eindeckung infolge der Mitnutzung durch Pkw und Lkw. [...] Aus diesen Gründen und wegen der höheren Lärmbelästigung der Anlieger sind straßenbündige Bahnkörper aus ÖPNV-Sicht möglichst zu vermeiden“*. Der NVP ist laut PBefG § 8 (3) von Belang.

Die Innenstadtstrecke der D-Linie in den Abschnitten 1 bis 4 ist als Neubaustrecke mit einem hohen Anteil (ca. 70%) straßenbündiger Gleisen unter Mitbenutzung des MIV geplant. Dadurch entstehen signifikante gegenseitige Behinderungen von ÖPNV und MIV, die ein fahrplangerechtes Fahren anzweifeln lässt. Einpark-, Anliefer- und Absetzvorgänge als auch Unfälle würden die Bahnen erheblich behindern. MIV-Stausituationen zwingen die Bahnen zum Mitstehen.

Heute ist durch die räumliche Trennung von Fahrspur und Bahngleis in der Kurt-Schumacher-Straße eine gewisse Entzerrung gegeben. Zumindest können Bahnen an auf der Straße haltenden Fahrzeugen problemlos vorbeifahren. Dies ist in Zukunft nicht mehr möglich. Besonders im noch planfestzustellenden Abschnitt 3 wird es daher zu massiven Problemen kommen, die die gesamte Neubaustrecke betrieblich nachhaltig und ihre Leistungsfähigkeit empfindlich stören.

Durch absehbare Instandhaltungskosten als auch Störungen im Betriebsablauf steht die Neubaustrecke entgegen den genannten Vorgaben beider Nahverkehrspläne.

#### **17.** Zur Entwurfsplanung Hochbahnsteig „Rosenstraße“:

**Einwand:** Der architektonische Wettbewerb hat eine Neugestaltung des Hochbahnsteig „Rosenstraße“ ergeben. Diese Planungen und prämierten Entwürfe sind aus Unterlagen aus dem Planungskreis ersichtlich und wurden auch im Sommer 2014 öffentlich vorgestellt.

Für den Hochbahnsteig „Rosenstraße“ werden von den Architekten Müller Khalies, Hannover, nur 5–6 Sitzplätze stadtauswärts und nur 2–3 stadteinwärts (Richtung Raschplatz) vorgesehen. Bei der oben erwähnten Spitzenauslastung von >190 Fahrgästen ergibt dies ein Sitzplatzangebot von knapp 5%. Dieses Angebot ist bei einer solch prominenten und hochfrequentierten Haltestelle in der Innenstadt inakzeptabel. Weitere Sitzplatzbereiche sind zu einzurichten, dies wäre u. U. bei einer möglichen weiteren Längenausdehnung des HBS möglich (siehe Einwand Nr. 13). Auch aufgrund der zuvor erwähnten mangelhaften Aufenthaltsqualität (Einwand Nr. 10) sind Rückzugsmöglichkeiten durch geschützte Sitzbänke zu schaffen, besonders für ältere oder gehbehinderte Menschen, die im Gedränge benachteiligt wären.

**18.** Zu Lageplan „VA 4 LA 1“ und Schalltechnisches Gutachten Bonk Maire Hoppmann GbR

**Einwand:** Die zum HBS führenden Kurven haben Radien von 30 bzw. 32 m, die beiden nachbarlichen Gleisführungen aus Abschnitt 1 vor der Ernst-August-Galerie weisen sogar einen Bogenradius von 25 Metern auf.

Es ist keine Seltenheit, dass enge Kurvenradien beim Befahren mit Stadtbahnfahrzeugen Quietschgeräusche verursachen können, besonders bei trockenen Witterungsbedingungen. Derartige Geräusche hätten sehr negative Einflüsse auf die umliegenden Geschäfte und Gastronomien mit Außenbereich. Es ist deshalb geboten, mit einem schalltechnischen Gutachten zu überprüfen, ob sich aus dem geplanten Neubau bei Überschreiten von Immissionsgrenzwerten Ansprüche auf einen Schallschutz im Sinne von § 42 BImSchG und der Verkehrslärmschutzverordnung herleiten lassen.

Bei der Emissionspegelberechnung – Stadtbahn – erfolgen je nach Fahrzeugart, Fahrbahnart und Kurvenradius Zuschläge bei der Berechnung der Geräuschimmissionswerte („Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03“). So muss z.B. bei Kurvenradien kleiner 300 m ein Zuschlag von 8 dB(A) erfolgen. Bei einem Kurvenradius von ca. 25 m müsste sicher ein noch höherer Zuschlag als 8 dB in die Berechnung eingehen.

Im schalltechnischen Gutachten werden die Vorschriften von SCHALL 03 durch die folgende Aussage nicht statthaft geschmälert (Zitat Seite 7):

*„Nach dem heutigen Erkenntnisstand treten bei modernen Straßenbahnzügen und Gleisanlagen in einem üblichen baulichen Wartungszustand nur in Ausnahmefällen Quietschgeräusche auf.“*

Eine derartige Aussage ist weder durch die praktische Erfahrung noch durch wissenschaftliche Untersuchung untermauert, zudem rechtlich kaum haltbar.

Im schalltechnischen Gutachten wird zudem der folgende Hinweis gegeben (Zitat Seite 8):

*„Nach derzeitigem Kenntnisstand und nach Informationen des AG treten bei kurzen Bogenabschnitten und Radien größer 200 m in Verbindung mit niedrigen Geschwindigkeiten ( $\leq 20$  km/h) keine Quietschgeräusche auf“.*

Der Umkehrschluss muss de facto lauten, dass bei dem kleinen Bogenradius von 25 m (wesentlich kleiner als 200 m) mit hoher Wahrscheinlichkeit mit Quietschgeräuschen zu rechnen ist. Deswegen müssen die Korrekturwerte  $D_{Ra}$  nach Tabelle 6 in Ansatz gebracht werden, mit Sicherheit höher als 8 dB(A). Gleichzeitig wird wiederum deutlich, dass zur Vermeidung von Schallemissionen langsam gefahren werden muss, was die Einwände aus Nr. 9 unterstützt.

Im schalltechnischen Gutachten erfolgt ein weiterer Hinweis (Zitat Seite 8):

*„Der Bogen hinter dem geplanten Haltestellenbereich „Rosenstraße“ (westliche Fahrtrichtung) wurde ohne Kurvenzuschlag berechnet und in der Anlage 11.1.2 dargestellt. Nach Auskunft des Vorhabenträgers kann für diesen Bogenabschnitt das Auftreten von „Kurvenquietschen“ i. S. der SCHALL 03 sicher ausgeschlossen werden“.*

Hier liegt ganz klar ein Verstoß gegen die Vorschriften der SCHALL 03 und des BImSchG vor. Der Vorhabenträger (die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH) ist sich offenbar bewusst, dass es im Kurvenbereich vor der Ernst-August-Galerie bei einem Bogenradius von 25 m schalltechnische Probleme geben wird. Im Bestandsnetz der Stadtbahn Hannover gibt es vergleichbare enge Kurven, sogar noch mit weiteren Bogenradien, die immer wieder hohe Quietschgeräusche verursachen (z. B. Kurve am Schwarzen Bären). Eine offensichtliche Anweisung der Infra an den Schallgutachter, ohne Kurvenzuschläge zu rechnen, ist deshalb inakzeptabel. In allen anderen Planfällen wurden diese Korrekturfaktoren der SCHALL 03 berücksichtigt.

Im Bericht heißt es weiter dazu auf Seite 27: *„Für die zur Aufweitung der Gleise für den Mittelhochbahnsteig Rosenstraße notwendigen kurzen S-Bögen vor der Herschelstraße können durch die geringe Geschwindigkeit und die Kürze der Bogenelemente Kurvengeräusche ausgeschlossen werden. Ähnliche Folgen kurzer Bögen mit vergleichbaren Radien gibt es an mehreren Stellen im Stadtbahnnetz, ohne Kurvengeräusche zu verursachen. Daher wurden hier Ansprüche ohne Berücksichtigung von Kurvenzuschlägen ermittelt“.* Die Kurven im östlichen Bereich sowie die darauf folgenden Kurven aus Abschnitt 1 finden hier keinerlei Erwähnung. Es heißt dazu weiter:



„Sollte hier dennoch Kurvenquietschen nach Realisierung der Planung auftreten, so werden wir als Vorhaben-träger sicherstellen, dass diese mit geeigneten Maßnahmen unterbunden werden“. Im Westen ist mit großer Wahrscheinlichkeit durch Radien von 301 bzw 500 Metern bei der Gleisauflöcherung in der Tat keine Geräuschbelastung zu erwarten. Sprachlich finden die östlichen engen Kurvengleise im Bericht jedoch keine Erwähnung. Auch hier wird durch diese Aussage bekräftigt, Problemen erst nach dem Ausbau wirksam entgegen zu treten, statt diese von vornherein auszuschließen.

In den Anlage 11.1.2 bis 11.1.13 werden die Auswirkungen auf die umliegende Bebauung dargestellt. Die Berechnungsvorgänge sind nicht korrekt nachvollziehbar, wenn etwa der Korrekturwert für den Bogenradius von >25 m nicht in die Berechnung eingeflossen ist. Wegen der fehlerhaften Berechnung ergeben sich natürlich keine rechtlichen Ansprüche nach dem BImSchG, was auch für viele andere Anlieger entlang der Neubaustrecke gilt.

Der Antrag verstößt aufgrund seiner offensichtlich fehlerhaften Annahmen und Berechnungen gegen die Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes und der Verkehrslärmschutzverordnung.

Im „Prüfkatalog zur Ermittlung der UVP-Pflicht von Schienenbauvorhaben“ werden zudem unter Punkt 1.7 Erhöhung der Lärmemissionen Grenzwertüberschreitungen angezeigt. Die Erläuterung dazu (S. 3) besagen:

*„Zu 1.7: Durch das Vorhaben (Stadtbahnausbau) kommt es nachts zu Immissionspegeln von bis zu 62,4 dB(A) nachts (Herschelstraße 36) und somit zu einer erheblichen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes von 54 dB(A) nachts (Mischgebiete). Gegenüber dem Prognose-Nullfall erhöht sich der Immissionspegel um 4,9 dB(A). In Unterlage 11 Schalltechnisches Gutachten wurden für das Vorhaben (Prognose-Fall) gegenüber dem Prognose-Nullfall für fünf Gebäude Pegelerhöhungen größer 3 dB(A) bei gleichzeitiger Immissionsgrenzwertüberschreitung errechnet (Kurt-Schumacher-Straße 11 und 13, Andreaestraße 7, Herschelstraße 1 und 36). Für vier Gebäude errechnen sich Ansprüche auf Schallschutz aus Überschreitung der Grenzwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts und einer Pegelerhöhung um mind. 0,1 dB(A) (Ernst-August-Platz 2-4, Ernst-August-Platz 3, Herschelstraße 36 und Kurt-Schumacher-Straße 11)“.*

Diese Immissionsorte und -werte sind aufgrund der oben genannten Einwände anzuzweifeln. Weiter heißt es:

*„Aufgrund der Veränderung der Verkehrsführung in der Kurt-Schumacher-Straße (Herausnahme des Durchgangsverkehrs) wird es an fast allen Fassadenpunkten zwischen Herschelstraße und Lister Meile zu Pegelreduzierungen kommen. Lediglich in der Schillerstraße wurden Pegelerhöhungen infolge der Zunahme des Verkehrsaufkommens ermittelt. Die Pegelerhöhungen liegen jedoch unterhalb 3 dB(A) (keine wesentliche Änderung i.S. des § 1 der 16. BImSchV).“*

Auch die rein konjunktive Annahme einer möglichen Verkehrs- und damit Pegelreduzierung ist anzuzweifeln und zu überprüfen.

## **19.** Zu Erläuterungsbericht Abschnitt 2

**Einwand:** Das PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.c verlangt „Angaben über die höchste und tiefste Lage des Fahrstrahts“. Weder im Erläuterungsbericht noch in den Lageplänen und Querschnitten finden sich derartige Angaben. Dieses Versäumnis stellt einen Mangel zu PBefG § 12 Antragstellung, (1) 2.c dar.

## **20.** Zu Koalitionsvereinbarung für die Wahlperiode 2011 bis 2016 zwischen SPD und Grünen

**Einwand:** In der oben genannten Koalitionsvereinbarung wurde die Neubaustrecke der D-Linie auf Seite 9 wie folgt festgeschrieben:

*„Die D-Linie soll in diesem Zusammenhang oberirdisch barrierefrei ausgebaut und zum Raschplatz geführt werden. Dabei wird die in der Gesamtschau verkehrlich, städtebaulich und wirtschaftlichste vernünftigste Lösung bis spätestens Mai 2012 einschließlich des dafür nötigen Wagenmaterials bei der LNVG als Förderantrag zur Mitfinanzierung vorgelegt. [...] Wir setzen uns für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Lärminderung im Straßenverkehr ein“.*

Aufgrund der oben aufgeführten Einwände bleibt festzuhalten, dass der Auftraggeber die zitierten Maßgaben und keine der selbst gesetzten Ziele der Politik der zur Zeit regierenden Mehrheitsparteien vorgelegt hat. Beson-

ders eine „*wirtschaftlich vernünftigste Lösung*“ wurde mit den Planunterlagen nicht eingereicht. Die „*Erhöhung der Verkehrssicherheit*“ wird an mehreren Stellen nicht erreicht, eher dramatisch verschlechtert. Die Mitfinanzierung dieses Neubauprojektes ist deshalb komplett in Frage zu stellen.

**Fazit:** Aufgrund der Vielzahl von Planungsfehlern, -versäumnissen und -verheimlichungen ist a) die Genehmigung zur Neubaustrecke im Abschnitt 2 Stadtbahnstrecke D-West (HBS „Hbf./Rosenstraße“) eindeutig zu versagen und b) sind Fördergelder wegen mangelhafter Planungen zurückzuhalten bzw. stark zu hinterfragen.

Dieser Einwandsbrief ist als elektronisches Dokument (PDF) ab dem 01.11.2014 auf dem Server der Initiative Pro D-Tunnel e. V. verfügbar unter der Adresse:

[http://www.pro-d-tunnel.de/tl\\_files/doc/141026-einwaende-pfv-abschnitt-2.pdf](http://www.pro-d-tunnel.de/tl_files/doc/141026-einwaende-pfv-abschnitt-2.pdf)

Mit freundlichen Grüßen

Jens Pielawa, Vorsitzender Initiative Pro D-Tunnel e. V.