



P R E S S E M I T T E I L U N G

Hannover, 2. Dezember 2014

Üstra bezweifelt erneut Zukunftsfähigkeit vom „Projekt 10/17“ – Taktverdichtungen unmöglich, Bahnsteig „Rosenstraße“ geplantes „Minimalmaß“

Am 2. Dezember berichtete die Neue Presse im Artikel „D-Linie: Üstra sieht keine Zukunft“ über eine Stellungnahme der Üstra, die an die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gegangen ist. Im Schriftverkehr für das Planfeststellungsverfahren der oberirdischen D-Linie („Projekt 10/17“) haben die Hannoverschen Verkehrsbetriebe – nun schon zum dritten Mal – deutlich gemacht, dass die Planung betriebliche Engpässe hervorruft.

Taktverdichtungen und Verlängerungen wurden bereits am 03.04.2013 im Stadtentwicklungs- und Bauausschuss in einer Anhörung von einem Vertreter der Üstra unter den geplanten Umständen als nicht machbar vorgestellt und die Neubaustrecke als „nicht zukunftsfähig“ bewertet. Dies wurde später von der Infra als „Einzelmeinung“ heruntergestuft. In dem (mittlerweile auch Pro D-Tunnel e. V. vorliegendem) Schreiben vom 29.10.2014 wird „die Leistungsfähigkeit für das heutige Bedienungsangebot“ zwar bestätigt, jedoch wird nochmals klar, dass angedachte Verdichtungen nicht zu machen sind. Verlängerungen aus der Wasserstadt Limmer oder bis in die Südstadt wären betrieblich nicht möglich.

Im Fokus steht erneut die Kehranlage Raschplatz. Die Üstra macht in der Stellungnahme deutlich: *„Eine Erweiterung des Angebotes durch eine neue Linie ist nicht möglich, da die Leistungsfähigkeit der Kehranlage am Hauptbahnhof dafür nicht ausreicht.“*

Ebenso wird dem geplanten Hochbahnsteig Rosentraße/Hbf. eine gerade ausreichende Qualität bescheinigt. Die Üstra mahnt an, dass dieser Bahnsteig *„als zentrale Innenstadthaltestelle keine weiteren Fahrgäste aufnehmen“* könne. Sie prognostiziert über 18.000 Fahrgäste am Tag an dieser Stelle. Für das geplante Angebot ist als Milderung *„eine Verbreiterung anzuraten“*. Bei Verlängerungen z. B. in Richtung Südstadt *„wird eine Abwicklung des zu erwartenden Fahrgastaufkommens an dem 4 m breiten Bahnsteig aus Sicherheitsgründen nicht realisierbar sein“*. Ein vernichtendes Urteil über den schmalen Bahnsteig wird abschließend gefällt: *„Im Abwägungsprozess ist das Minimalmaß für die wichtigste Innenstadthaltestelle gewählt worden, welches gerade noch eine ausreichende Qualität erreicht.“*

Politisch angedachte Taktverdichtungen werden in der Üstra-Stellungnahme ebenfalls angesprochen. Mit einem Schreiben vom 10.07.2014 bekräftigt der Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz, dass z. B. angeblich *„eine Verstärkung der Linie 700 derzeit nicht vorgesehen ist“*. Pro D-Tunnel e. V. liegen jedoch detaillierte Fahrplanmaßnahmen 2015 vor (Stand April 2014), aus denen ersichtlich ist, dass Verstärkungen der Regiobus-Linien 300, 500 und 700 angedacht sind bzw. in der politischen Diskussion zu stehen scheinen. Demnach sollen zusammengefasst Taktverdichtungen zu werktäglichen Hauptverkehrszeiten und an Wochenenden sowie zusätzliche Fahrten auf den drei parallel zur Linie 10 fahrenden Buslinien zum Zuge kommen. Daneben werden betriebliche Mehrkosten von insgesamt ca. 800.000 € pro Jahr aufgelistet. Somit soll offenbar die fehlende Belastungsfähigkeit der Linie 10 in der Stadt kompensiert werden.

Diese betriebliche Unterdimensionierung sowie Maßnahmen für einen unwirtschaftlichen Parallelverkehr tragen insgesamt dazu bei, dass das „Projekt10/17“ für eine zukünftige Auslastung von vornherein zum Scheitern verurteilt ist. Mit der Planung werden nach wie vor etliche Vorgaben der Nahverkehrspläne 2008 und 2014 nicht erfüllt. Die Stellungnahme der Üstra, die betrieblich diese Fehlentscheidungen auszubaden hat und erneut von vornherein auf Missstände hinweist, trägt dazu bei, dass dringend ein Umdenken bei der Politik zu erfolgen hat. Die mangelhaften Planungen sind demnach wie schon öfters gefordert sofort einzustellen.