



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

Hannover, 21. Juni 2015

### **50 Jahre Ratsbeschluss zum Bau der U-Bahn Hannover – 2015 noch immer erst drei Viertel der innerstädtischen Planung verwirklicht**

Am 23. Juni kann Hannover die Geburtsstunde des hannoverschen Stadtbahnsystems feiern. Vor 50 Jahren hatte der Rat der Stadt Hannover am 23. Juni 1965 nach sorgfältigen Untersuchungen den – einstimmigen! – Beschluss gefasst (Zitate aus dem Beschluss), „zur Verbesserung des Gesamtverkehrs und zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Hannover eine U-Bahn zu bauen“.

In der Begründung heißt es über das Ziel, dass im Innenstadtbereich zunächst die Straßenbahnlinien unterirdisch geführt werden sollen. Nach kreuzungsfreiem Ausbau der Strecken könnten Züge „mit einem erhöhten Platzangebot“ eingesetzt werden, damit die „außerhalb der Stadtgrenzen entstehenden Baugebiete mit einem leistungsfähigen Nahverkehrsmittel versorgt werden, das in der Lage sein wird, den Gesamtverkehr spürbar zu verbessern“.

50 Jahre nach diesem Beschluss sieht die Lage anders aus. Nach jahrelangem Gezerre zwischen den Parteien im Rat der Stadt und in der Region hat man sich mit dem „Projekt 10/17“ zu einem Rückfall ins Straßenbahn-Zeitalter entschlossen. Bahn und Verkehr sollen ab 2019 nur eine Spur teilen, Fußgänger und Radfahrer werden behindert und gefährdet. Verkürzte Hochbahnsteige mit 45 Metern Länge lassen höchstens Zwei-Wagen-Züge zu. Mit einem 7½-Minuten-Takt und einer „nicht zukunftsfähigen“ Wendeanlage (Üstra-Einschätzung) scheitert die Linie 10 schon im Planungsstadium am Ende der Leistungsfähigkeit. Taktverdichtungen und Streckenverlängerungen (z. B. zur Wasserstadt Limmer) werden mit dieser immer nur „ausreichend“ dimensionierten Planung nicht machbar sein.

50 Jahre nach dem Beschluss ist ebenfalls festzustellen, dass das innerstädtische Stadtbahnnetz seit 1993 (mit der Eröffnung der C-Nord Richtung Nordhafen) nur zu drei Vierteln fertiggestellt bleibt. Im Ratsbeschluss wurde der „Netzvorschlag Nr. 2 gemäß dem Gutachten des Professors Dr.-Ing. Wehner, Berlin, vom Februar 1965 zur Grundlage der U-Bahn-Planung“ gemacht. Ein „Netzplan 1964“ mit zunächst drei Tunnelstrecken wurde aus Kapazitätsgründen – die sich zum Teil schon heute aufzeigen, siehe C-Tunnel – noch einmal überarbeitet. Dieser neue „Netzplan 1966“ („Wehner-Plan“) wurde somit zur Grundlage für alle weiteren Planungen und gilt im Prinzip noch heute. Das Ergebnis war ein Tunnelnetz mit den vier Ästen A, B, C und D. Alle Streckenäste können mit nur einmaligem Umsteigen an einer der fünf Umsteigestationen Kröpcke, Hauptbahnhof, Steintor, Aegidientorplatz und Marienstraße erreicht werden.

Dieses Netz ist also bis heute nicht fertiggestellt. Die heutige sogenannte D-Linie besteht aus zwei räumlich voneinander getrennten Strecken: die Strecke D-West Richtung Ahlem und die Strecke D-Süd Richtung Bemerode und Messe/Ost. Der verbindende und vernetzende Tunnel in der Stadt fehlt bis heute.

Vom Ratsbeschluss vom 23. Juni 1965 bis zum ersten Rammschlag am 16. November 1965 am Waterlooplatz war es nur ein kurzer Weg. Am 26. September 1975 wurde die Stadtbahn auf der Strecke Oberricklingen–Hauptbahnhof feierlich eingeweiht. Auch dieses 40-jährige Jubiläum ist nahe.

Zu diesen Jubiläen brauchen sich die Mehrheitsparteien von SPD und Grünen im Rat und der Region nicht mit Lorbeeren schmücken oder in der Öffentlichkeit hervortun. Es ist kein Geheimnis, dass der Ausbau der letzten Stadtbahnstrecke als Straßenbahn eine Gefälligkeit der SPD an die Grünen war, allein um den Koalitionsfrieden zu wahren. Dass aus dem Erhalt von politischen Mehrheiten nun teure Provisorien entstehen, statt das einstmals geplante und sinnvolle Netz zu vollenden, ist bei den hannoverschen Bürgerinnen und Bürgern längst angekommen. Stattdessen bleiben die 14,3 Mio. EUR teuren Vorleistungen in den Kreuzungsstationen Hauptbahnhof und Steintor nun ungenutzt – Fördergelder von 9 Mio. EUR sind verpufft.

Dieses rein politisch motivierte Gesamtergebnis ist wahrlich kein Grund zum Feiern.