

Intro

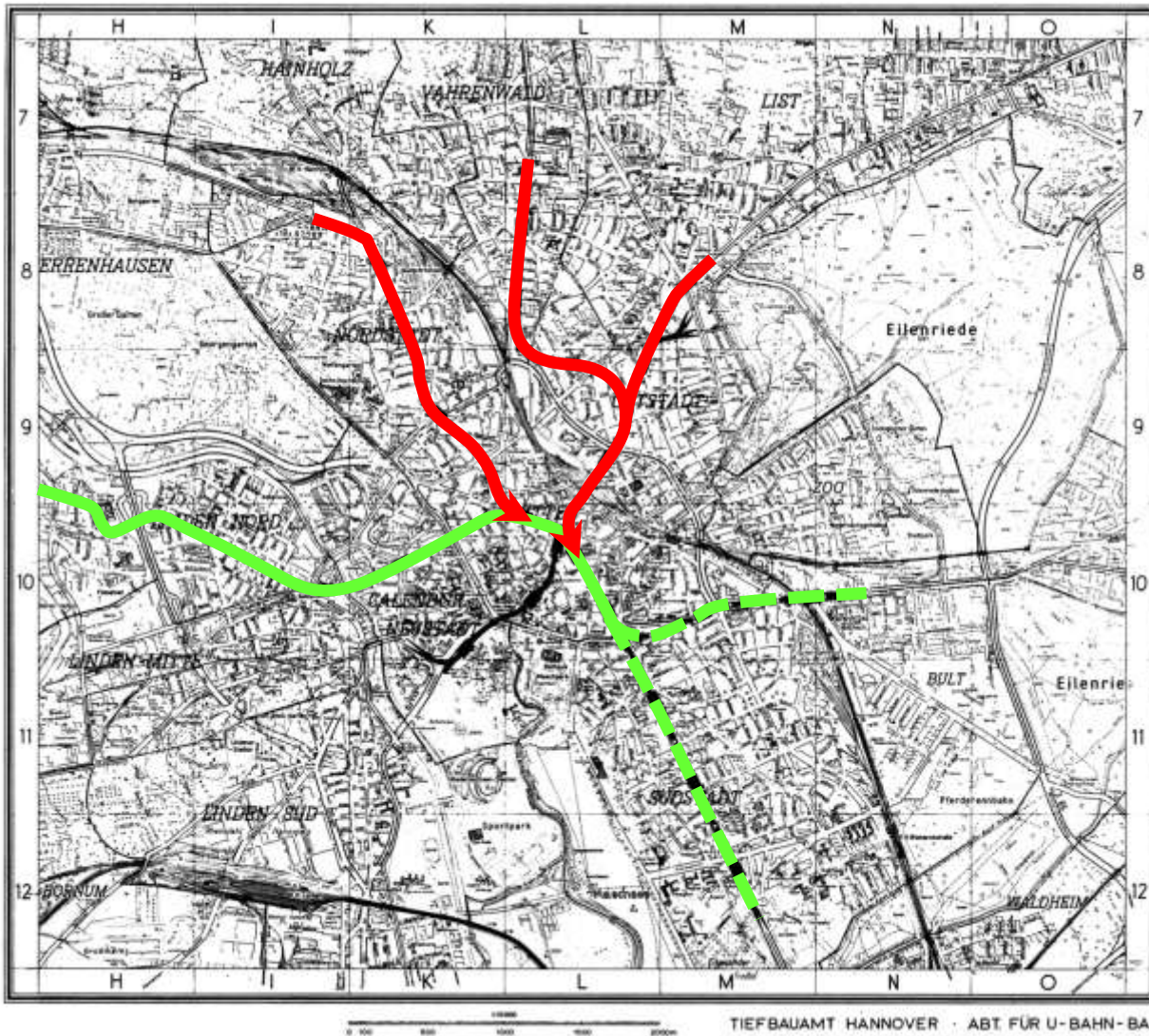
Als Einstimmung zwei Zitate:

„Hannover darf kein Disneyland mit einer oberirdischen Besucherstraßenbahn werden, sondern muss eine attraktive Einkaufsstadt bleiben“

Dr. Mady Beißner, Stellvertretende Vorsitzende Haus- und Grundeigentum Hannover aus dem Magazin „Wohnart“ 11/2012, Titel: „Der Rückschritt – oder wie unsere lebendige City stranguliert werden kann“

„Das ist kein Kompromiss, sondern

1. Findung eines U-Bahn-Netzes



1964:

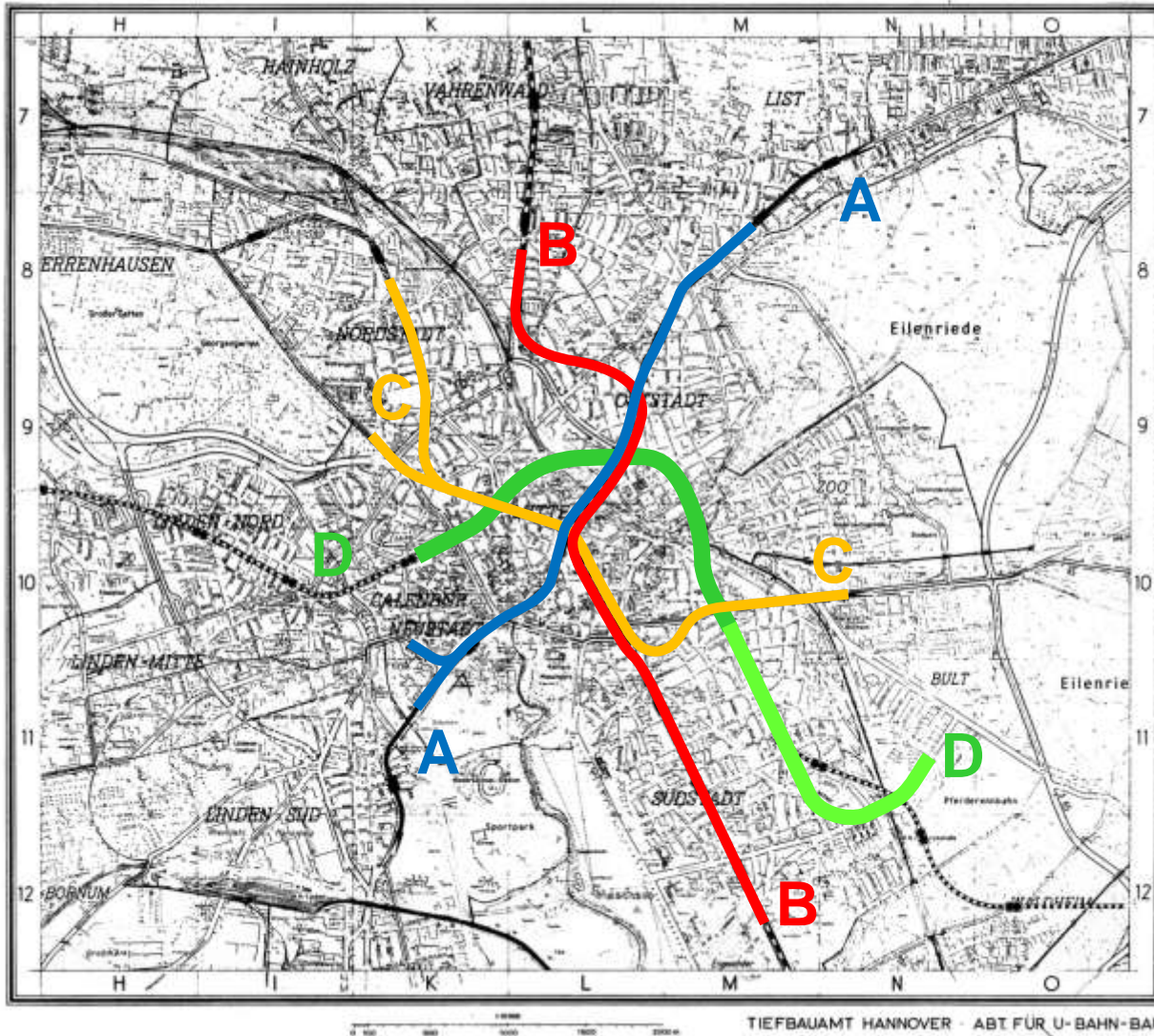
»Netzplan 1964«

Erste Überlegungen für ein Netz, noch mit drei Tunnelstrecken.

Die Linie aus Linden sollte bei allen Netzüberlegungen schon **immer** ins U-Bahn-Netz integriert werden.

Nach Netzkapazitätsberechnungen entstand ein Netz mit vier Tunnelästen...

1. Findung eines U-Bahn-Netzes



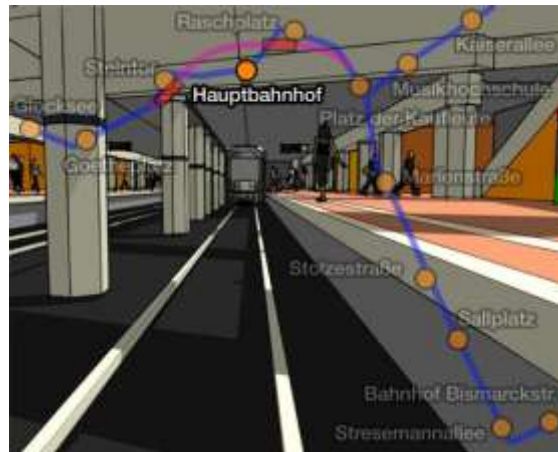
1966: Neuer »Netzplan 1966« (»Wehner-Plan«) wurde zur Grundlage für alle weiteren Planungen und gilt im Prinzip noch heute.

Vier Äste **A**, **B**, **C** und **D** mit Linienführung entlang der Hauptverkehrsströme.

2. D-Tunnel und schienenfreie Innenstadt

Gleisfreie Innenstadt

Quelle: <http://www.haz.de/Hannover/Fotostrecken-Hannover/Virtueller-Rundgang-zu-Hochbahn-und-Niederflurtunnel/>



3. Informationsvorlage 1995: »Posttunnel«-

Absage Informationsvorlage IV/741 vom 11.08.1995:

Aus den genannten Gründen vertritt die Verwaltung die Auffassung, daß sich die **zusätzlichen Investitionen für die Tunnelstrecke lohnen.**

Der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Hannover [....:] Hierzu zählt vor allem **ein attraktiver Knotenpunkt des ÖPNV**, den wir nur mit der Vollendung des D-Tunnels für alle Himmelsrichtungen bieten können.

Die Verwaltung vertritt die Auffassung, daß **eine Neubaustrecke**

durch den Posttunnel aufgrund der vorangegangenen Argumen-

tationen **als Langfrist-Lösung ausscheidet**. Ebenso ist diese **als Zwischenlösung nicht akzeptabel**, da sie aus Sicht des

ÖPNV außer einer besseren Verknüpfung mit den

3. Informationsvorlage 1995: »Posttunnel«-

Absage Aus der Informationsvorlage IV/741 vom 11.08.1995:

- höhere Investitionskosten
- größere Störanfälligkeit und geringere Pünktlichkeit infolge der verkehrstechnischen Probleme mit dem MIV
- schlechterer Fahrkomfort durch eine größere Anzahl von engen Kurven

In der Abwägung der oben aufgeführten Einzelargumente spricht sich die Verwaltung für den Bau der D-Strecke im Tunnel als langfristiges Ziel aus.

Warum diskutiert man 2013 immer noch?

Initiative Pro D-Tunnel e. V. 

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · pro-d-tunnel.de

Anlage 1 zur Drucksache Nr. 976/95

INFORMATIONSVORLAGE IV/741 KOMMUNALVERBAND GROSSRAUM HANNOVER

<input checked="" type="checkbox"/> öffentlich <input type="checkbox"/> nichtöffentlich	GE/Absensichen 41/415/Hss	Datum 11.08.95	
Bestandteile Verkehrsausschuss	Ergebnis 23.08.1995	TCF 5	Bemerkungen

Fazit

Aus den genannten Gründen vertritt die Verwaltung die Auffassung, daß sich die zusätzlichen Investitionen für die Tunnelstrecke lohnen. Dies belegen auch das Intraplan-Gutachten "Schnellbahnkonzept Hannover 2010" und das Haas/TransTeC-Gutachten "Bewertung von Stadtbahnvarianten zur Erschließung des Kronsberges".

Das Argument der langfristigen regionalen Entwicklung wird häufig zu gering bewertet. Der Hauptbahnhof der Landeshauptstadt Hannover hat eine doppelte Funktion: einerseits erschließt er die Innenstadt Hannovers, andererseits besitzt er aber auch durch seine zentrale Lage in der Nord-Süd- und West-Ost-Achse als bisher nicht überlasteter Wirtschaftsräume erhebliche Entwicklungschancen als Standort tertiärer Aktivitäten. Es gilt, den Vorsprung auszubauen. Unsere Fernverkehrsbedienung (Hannover hat die meisten ICE-Abfahrten) und Fernverkehrslage zwingt uns alles zu tun, um die am Hauptbahnhof an- und abfahrenden Reisenden möglichst schnell von und auf andere Verkehrsträger (ÖPNV, Taxi, IV) überzuleiten. Hierzu zählt vor allem ein attraktiver Knotenpunkt des ÖPNV, den wir nur mit der Vervollendung des D-Tunnels für alle Himmelsrichtungen bieten können.

Die Verwaltung vertritt die Auffassung, daß eine Neubaustrecke durch den Posttunnel aufgrund der vorangegangenen Argumentationen als Langfrist-Lösung ausscheidet. Ebenso ist diese als Zwischenlösung nicht akzeptabel, da sie aus Sicht des ÖPNV außer einer besseren Verknüpfung mit den Stadtbahnlinien der A- und B-Strecke am Raschplatz nur Verschlechterungen gegenüber einem Ausbau der heutigen Streckenführung aufweist.

4. Bewertung Intraplan-Gutachten 2009

Am 24. November 2009 wurde das Gutachten »Folgekostenrechnung zur Stadtbahnstrecke D-Innenstadt« vorgestellt. Hans-Ulrich Maier von Intraplan Consult München stellte die volkswirtschaftliche Bewertung und die Folgekostenrechnung der Öffentlichkeit vor.



Die Tunnellösung, Mitfall 1 genannt

Glocksee – Goetheplatz – D-Tunnel: Steintor **U** – Hauptbahnhof **U**

Oberflächenvariante 1, Mitfall 2 »best case« genannt

Oberflächenstrecke Glocksee – Goetheplatz – Steintor – »Posttunnel« –Endpunkt Hauptbahnhof/Raschplatz mit *eigenem Gleiskörper*

Oberflächenvariante 2, Mitfall 2 »worst case« genannt

Oberflächenstrecke wie Mitfall 2 »best case«, nur

4. Bewertung Intraplan-Gutachten 2009

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 liegen beim

D-Tunnel und der Oberflächenlösung ohne eigenen Bahnkörper

(Mitfall 2 »worst case«) **fast gleichauf** (32,6 Mio. € zu 30,4 Mio. €).

Bei der **Folgekostenrechnung** (Instandhaltung, Betriebskosten, Fahrzeuginvestitionen etc.) schneidet der **D-Tunnel besser** als

Mitfall 2 ab. **Initiative Pro D-Tunnel e. V.** 

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · pro-d-tunnel.de

Der D-Tunnel amortisiert den Regionsanteil von 32.6 Mio. €

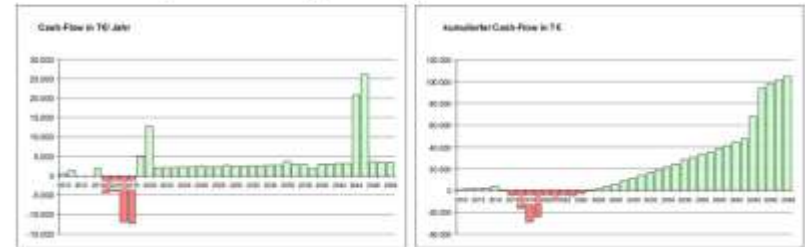
4. Bewertung Intraplan-Gutachten 2009

6. Gegenüberstellung der Kostenanteile der Region Hannover an den Gesamtinvestitionen (ohne Fahrzeuge)

Kostenanteile der Region Hannover	Mitfall 1 (Mio €)	Mitfall 2 (Mio €)	
		Best Case	Worst Case
Baukosten	30,2	14,8	30,8
Planungskosten	9,3	4,9	6,5
Vermiedene Reinvestitionen im Öhnefall	-6,9	-6,9	-6,9
Summe	32,6	12,8	30,4

9. Einnahmen-/Ausgabenströme innerhalb des Betrachtungszeitraumes

9.4 Mitfall 1 (ohne Fahrzeugförderung)



Aus Sicht der Region am 24.09.2009 waren damit **weder Mitfall 1 noch Mitfall 2 »worst case«** (die ~~früheren~~ **neuen Pläne** vom Oktober 2012) zu finanzieren...



Und 2013 doch wieder?

9. Einnahmen-/Ausgabenströme innerhalb des Betrachtungszeitraumes

9.6 Mitfall 2 Worst Case (ohne Fahrzeugförderung)



5. Aktuelle Planung und Mängel



5. Aktuelle Planung und Mängel

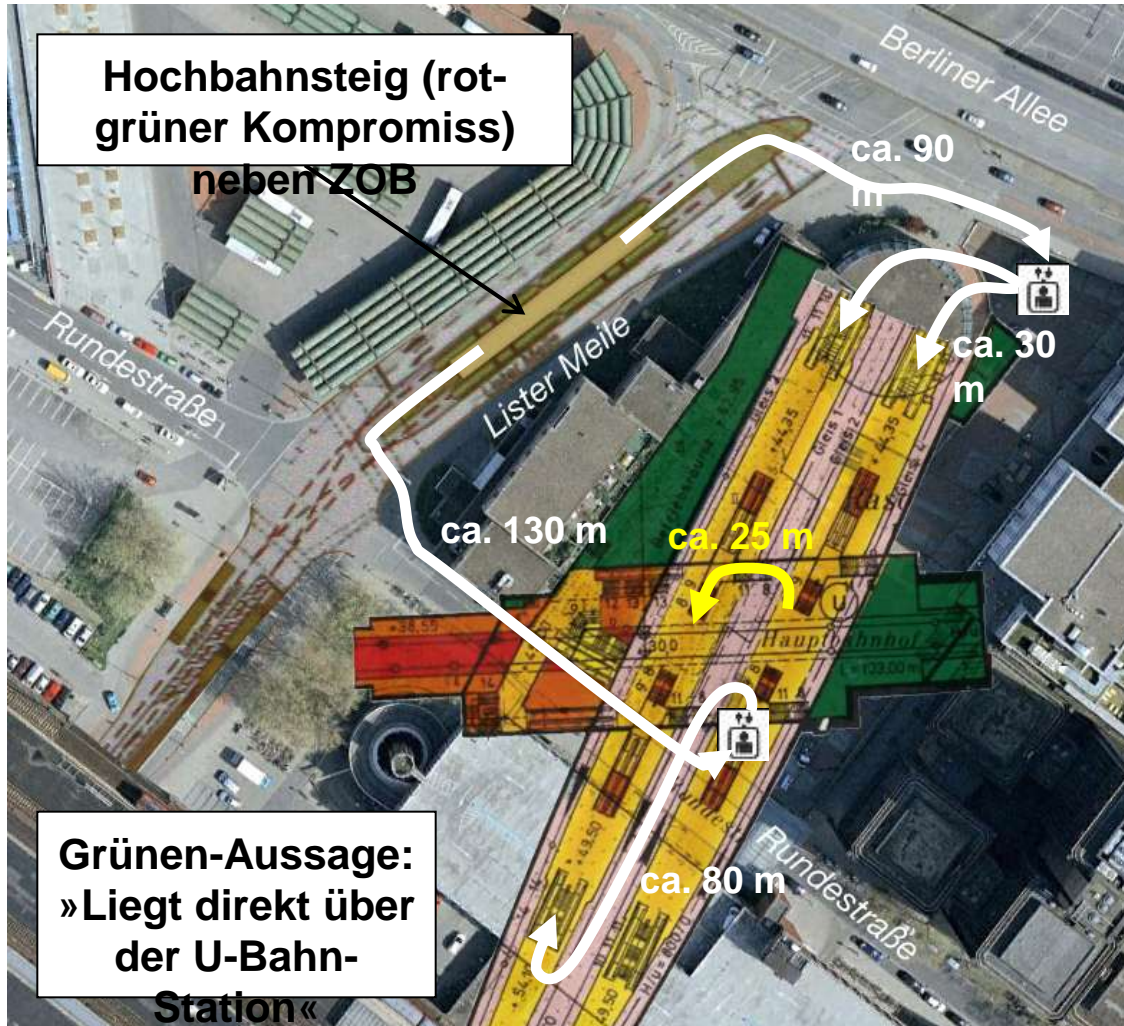
Hochbahnsteig Steintor: Verlegung in die Münzstraße. Aufgabe der »Steintortasche«, Verkehr durch Scholvinstraße. **Kritikpunkte:** langer, nicht barrierefreier, witterungsausgesetzter Umstieg über zwei Ebenen; kein Fahrstuhl zur U-Station: Forderung nach provisorischer Leicht-Bauweise...



5. Aktuelle Planung und Mängel



5. Aktuelle Planung und Mängel



Neuer Endpunkt

Raschplatz: **Kritikpunkte:**

lange, witterungs-
ausgesetzte Umstiege über
Ampelkreuzungen und zwei
Ebenen; Umsteigewege
verkürzen sich nicht
»deutlich«; mehrere
getrennte Fahrstühle zur U-
Station; Anbindung in
-1-Ebene architektonisch
nicht mehr machbar.

Weichenkreuzungen liegen
im Straßenraum

Umstieg aus der D-Station
zu den A/B-Bahnsteigen
mittels Treppen, Fahrstühlen
und Rolltreppen über nur
eine Ebene, Maximum ca.
25 Meter.

6. Vorleistungen für die D-Linie: Hauptbahnhof



6. Vorleistungen für die D-Linie: Hauptbahnhof



Besichtigung der
»Geisterstation«



STAttREISEN HANNOVER



Initiative Pro D-Tunnel e. V. 

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · pro-d-tunnel.de

6. Vorleistungen für die D-Linie: Steintor



7. Ziele des Nahverkehrsplans und die

Wirklichkeit

Der Nahverkehrsplan (NVP) ist die Basis dafür, wie sich der öffentliche Nahverkehr in der Region Hannover in der Zukunft entwickelt. Er gilt jeweils für fünf Jahre. Die Regionsversammlung als politische Vertretung beschließt nicht nur den Nahverkehrsplan, sondern macht ihn sich zur **Richtschnur** für die konkreten Entscheidungen der nächsten Jahre.

Der NVP verfolgt folgende generelle Ziele im Bereich Stadtbahn:
Das Stadtbahnsystem wird **optimiert und weiterentwickelt**.
Zufriedenere Kunden bringen Fahrgastzuwächse: Dafür sollen **Zugangs-, Fahr- und Umsteigezeiten kürzer, Störungen seltener** und die Aufenthaltsqualität in Stationen und Fahrzeugen höher werden.



Wir vergleichen die Zielsetzungen des NVP 2008

mit den aktuellen Plänen zur D-Linie.

7. Ziele des Nahverkehrsplans und die

Wirklichkeit

Mängelanalyse im Bezug auf die D-Linie:

Die Umsteigesituation am Hauptbahnhof ist zwischen der D-West und den übrigen Linien der Strecken A und B **sehr schlecht**. Betroffen sind rund 4.700 Personen je Werktag.

Die Umsteigesituation am Steintor ist zwischen der D-West und den übrigen Linien der Strecke C ebenfalls **sehr schlecht**. Hiervon sind rund 3.900 Personen je Werktag betroffen.

Die Linie 10 ist mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit **von ca. 19 km/h die langsamste Stadtbahnlinie im gesamten Netz**. Der Betrieb ist sehr störanfällig.

Optimierungskonzept mit einer Auswahl aus ca. 30 umzusetzender Ziele:

Das Optimierungskonzept muss geringere Investitionskosten verursachen:

Zielvorgabe eher ↘

Gute Umsteigesituation zwischen der Strecke D-West und den Strecken A, B und C:



Streckenführung weitestgehend auf eigenem Bahnkörper: ↘

Kürzere Fahrzeit von Ahlem, Linden und Ricklingen in die Innenstadt: ↓

Kürzere Reisezeiten im Gesamtnetz: ↘

Barrierefreie Haltestellen in der Innenstadt: ↗

7. Ziele des Nahverkehrsplans und die

Wirklichkeit

Mängelanalyse im Bezug auf die D-Linie:

Die Umsteigesituation am Hauptbahnhof ist zwischen der D-West und den übrigen Linien der Strecken A und B **sehr schlecht**. Betroffen sind rund 4.700 Personen je Werktag.

Die Umsteigesituation am Steintor ist zwischen der D-West und den übrigen Linien der Strecke C ebenfalls **sehr schlecht**. Hiervon sind rund 3.900 Personen je Werktag betroffen.

Die Linie 10 ist mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit **von ca. 19 km/h die langsamste Stadtbahnlinie im gesamten Netz**. Der Betrieb ist sehr störanfällig.

Optimierungskonzept mit einer Auswahl aus ca. 30 umzusetzender Ziele:

Das Optimierungskonzept muss geringere Investitionskosten verursachen:

Zielvorgabe eher ↘

Gute Umsteigesituation zwischen der Strecke D-West und den Strecken A, B und C:



Streckenführung weitestgehend auf eigenem Bahnkörper: ↘

Kürzere Fahrzeit von Ahlem, Linden und Ricklingen in die Innenstadt: ↓

Kürzere Reisezeiten im Gesamtnetz: ↘

Barrierefreie Haltestellen in der Innenstadt: ↗

8. Die Scheelhaase-Lösung

Was ist die Scheelhaase-Lösung?

Dieser Vorschlag von Prof. Klaus Scheelhaase stellt ein Betriebskonzept für die Stadtbahn dar, bei dem die Linie am Goetheplatz »geteilt« wird.

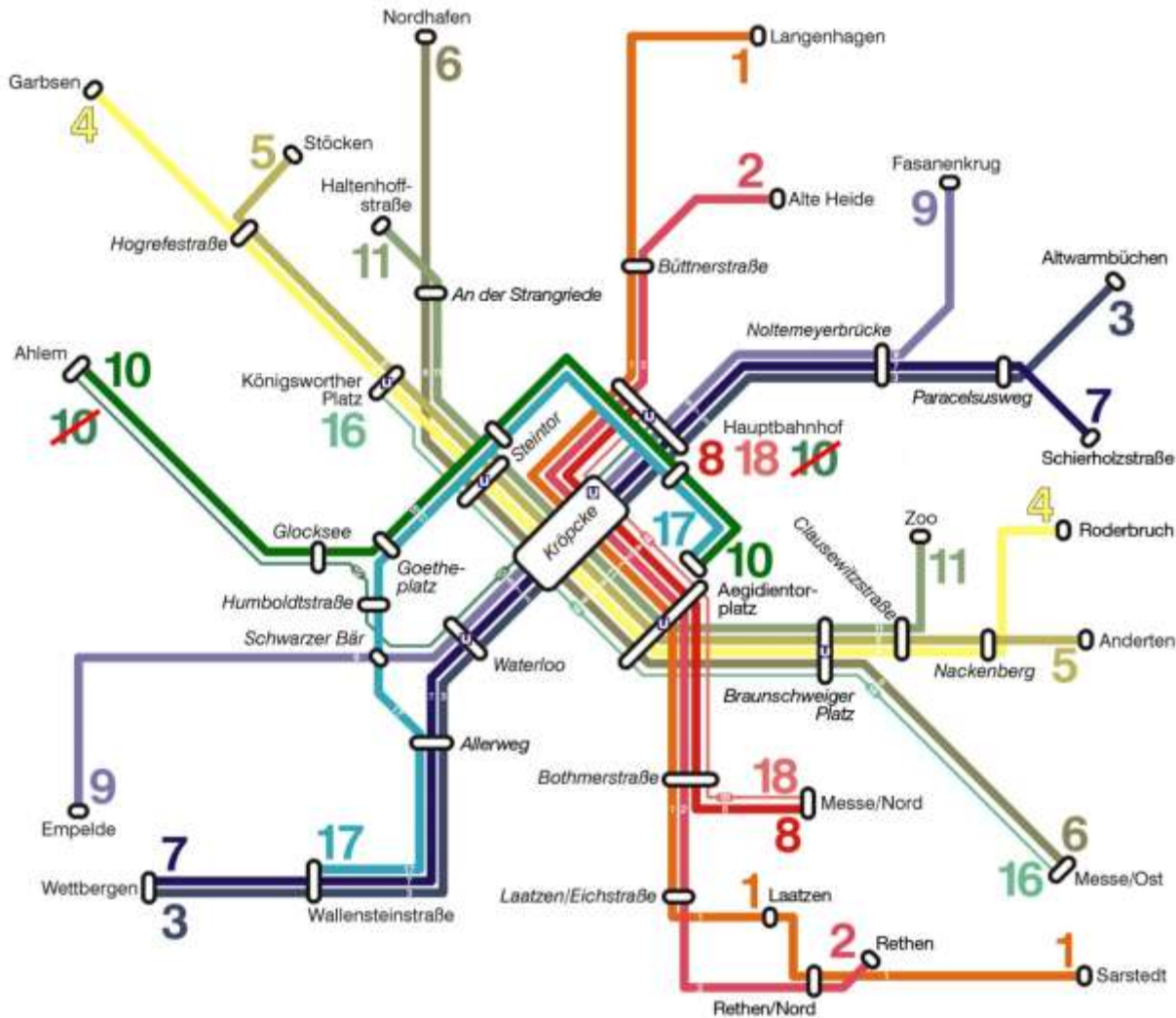


Somit fährt **jeder zweite Zug**, der von Ahlem kommt, über die Humboldtstraße **in den A-Tunnel** bis zum Hauptbahnhof (analog dem Nachtsternverkehr). Vorteil: sofortiger barrierefreier witterungs-geschützter Umstieg in alle anderen Linien in Kröpcke **U** und Hbf. **U**.

Anders formuliert: Es wird **zusätzlich** oberirdischen Linie 10 eine weitere Linie mit **eigener Liniennummer** von Ahlem über Humboldtstr. bis Hauptbahnhof **U** eingeführt, und die Linie 10 wird im Fahrplan darauf neu abgestimmt.

Die Linie 10 verkehrt zurzeit über die Tunnelstrecke Ahlem-Kröpcke-Hauptbahnhof und zurück

8. Die Scheelhaase-Lösung



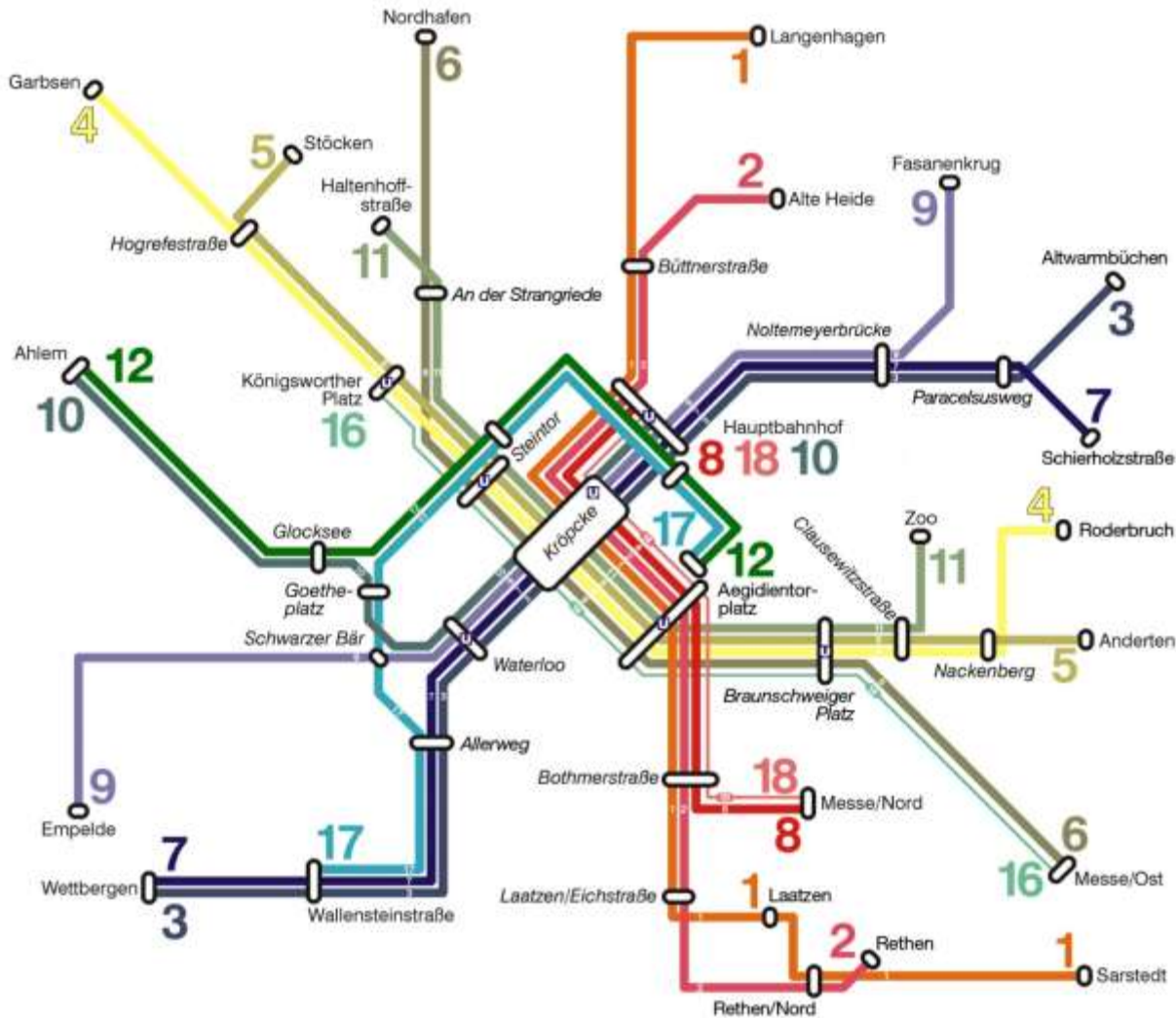
Gegenwärtiger Zustand

des Stadtbahnnetzes mit der im Moment vorhandenen oberirdischen Verbindung zum Aegidientorplatz.

Der durchgestrichenen Linie 10 als Linie im Nacht-sternverkehr kommt in der Scheelhaase-Lösung eine wichtige Bedeutung zu

...

8. Die Scheelhaase-Lösung

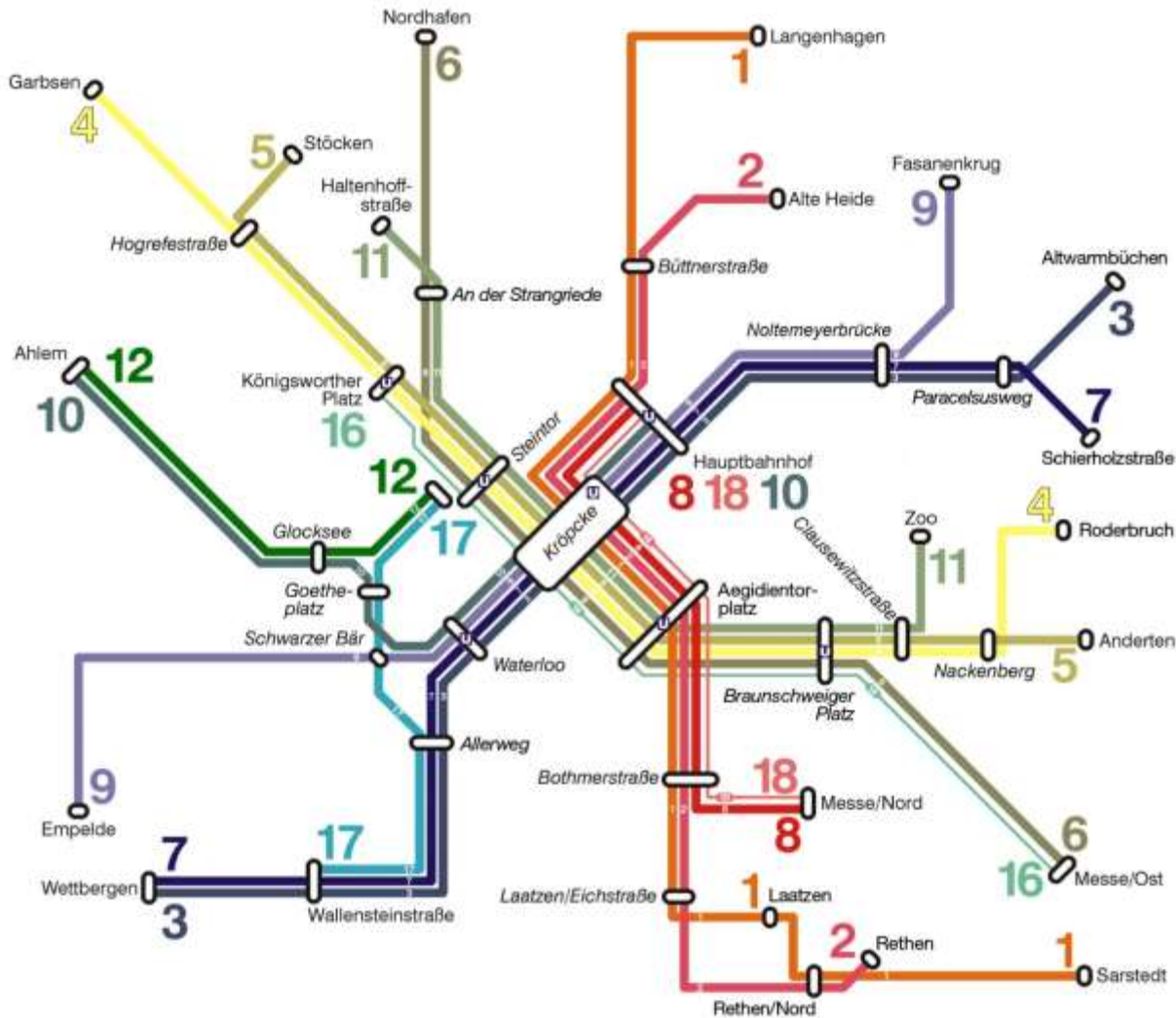


... als reguläre, ganztägige **Linie 10** mit einer barriere-freien wettergeschützten Verbindung von Ahlem über Humboldtstraße und Waterloo zum Hauptbahnhof.

Somit sind alle wichtigen Haltestellen des Netzes vom Kröpcke aus direkt erreichbar.

Die Verknüpfung der D-Innenstadtstrecke mit allen anderen Stammstrecken ist daher nicht mehr zwingend erforderlich

8. Die Scheelhaase-Lösung

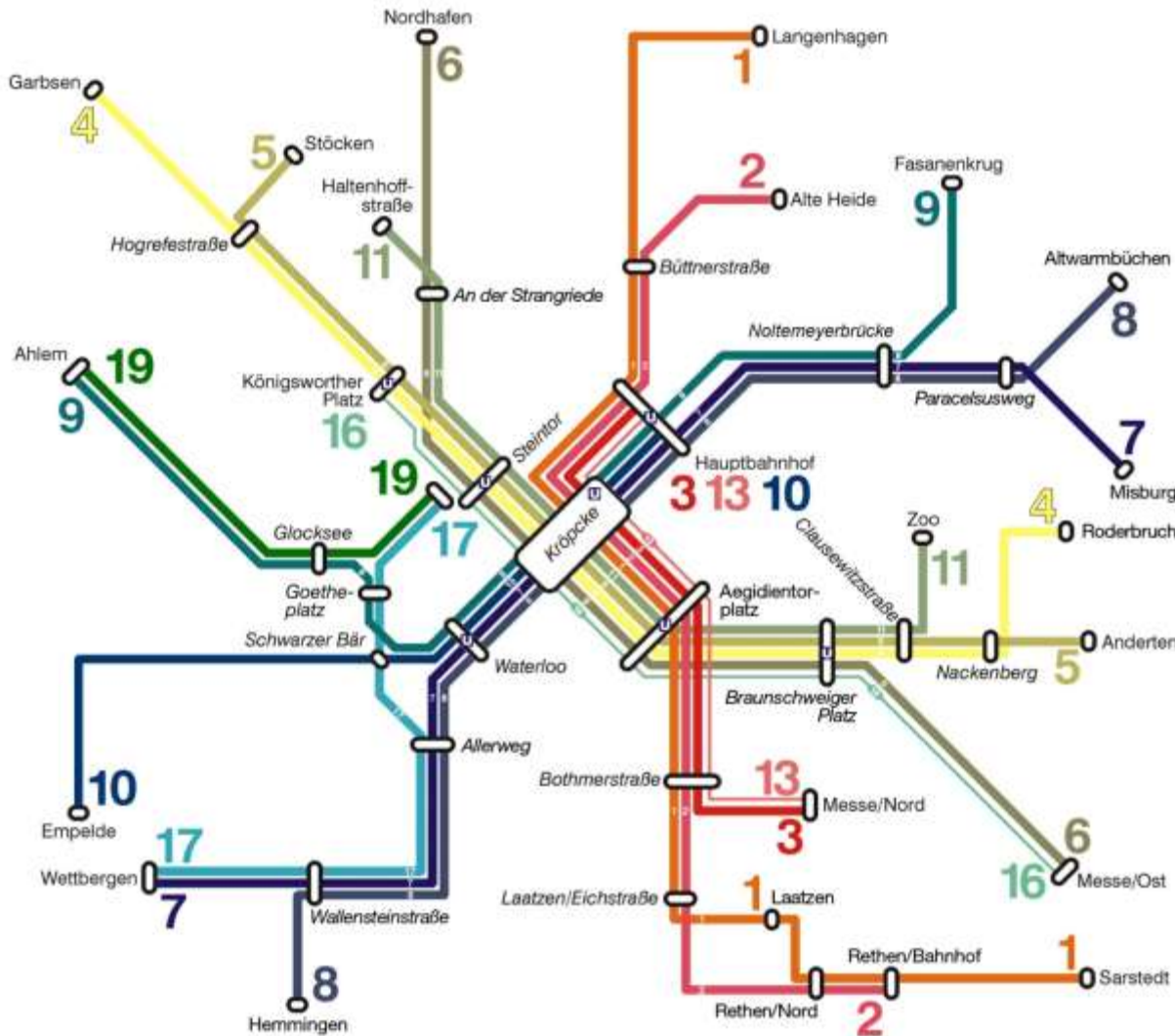


... was die Kappung der oberirdischen D-Innenstadt-Strecke am Steintor erlaubt. Dadurch wird eine Neugestaltung der Innenstadt-Straßen entlang der still-gelegten Strecke möglich.

Nach einem Tausch der Linie 9 mit der 10 in Richtung Fasanenkrug und unter Berücksichtigung von geplanten Streckenergänzungen und Linienumbenennungen erhält man

...

8. Die Scheelhaase-Lösung



... ein Liniennetz für die Stadtbahn Hannover, welches eine Lösung für die oberirdische D-Innenstadtlinie bietet – ohne die Probleme der aktuellen Planungen.

Somit ergibt sich ein schlüssiges System für die Liniennummern:

1, 2, 3 (13) ⇒ B-Tunnel

4, 5, 6 (11, 16) ⇒ C-Tunnel

7, 8, 9, 10 ⇒ A-Tunnel

17, 19 ⇒ D-Strecke

Der Endpunkt Steintor eröffnet neue Möglichkeiten für die Gestaltung des Platzes.

Steintorplatz heute mit Gleisen in der Münzstraße und „Steintortasche“

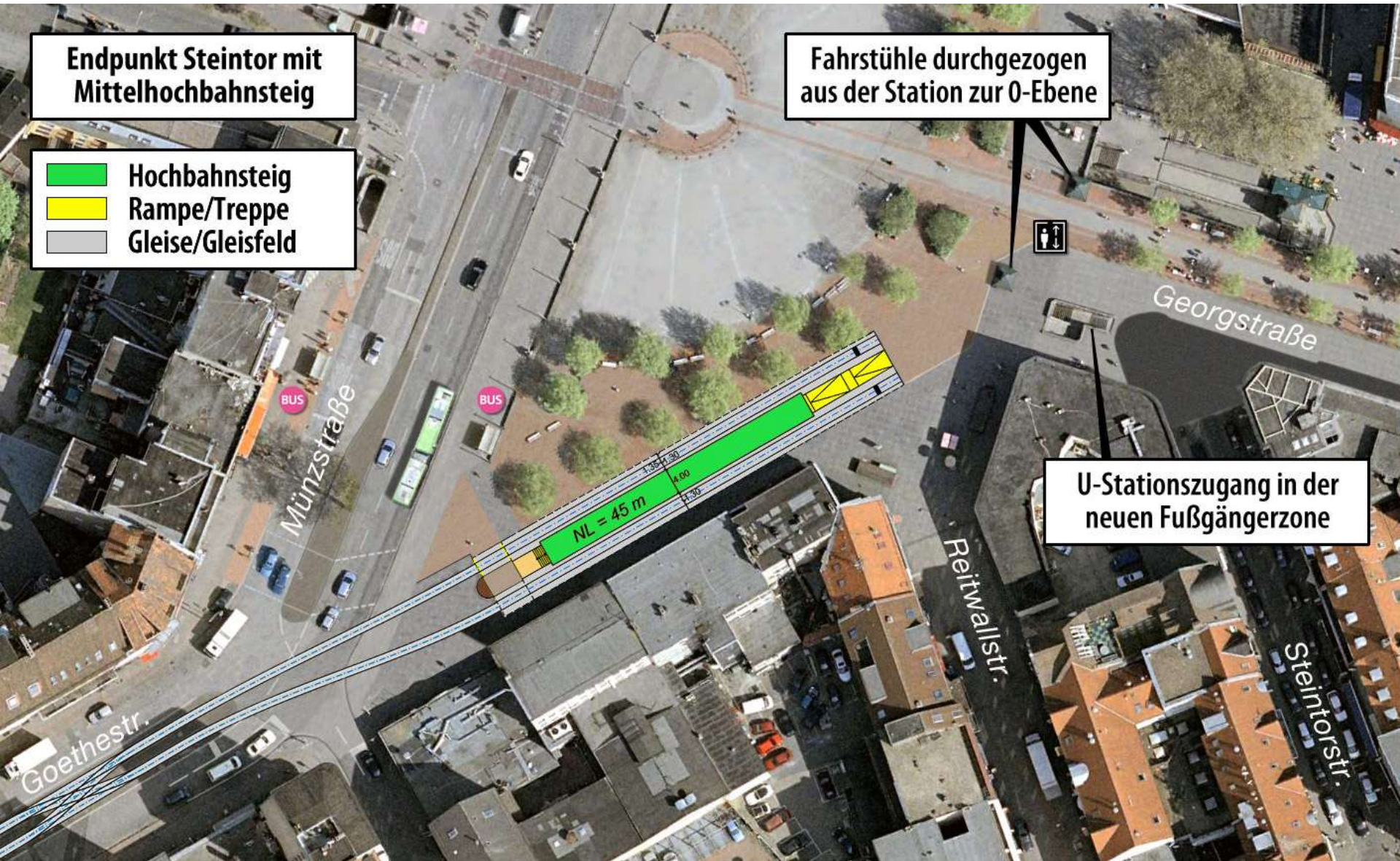


Endpunkt Steintor mit
Mittelhochbahnsteig

-  Hochbahnsteig
-  Rampe/Treppe
-  Gleise/Gleisfeld

Fahrstühle durchgezogen
aus der Station zur 0-Ebene

U-Stationszugang in der
neuen Fußgängerzone



8. Die Scheelhaase-Lösung

Pluspunkte

- Sofortige barrierefreie wettergeschützte Verknüpfung der Ahlemer Strecke mit anderen Strecken. Alle Haltestellen des Stadtbahn-Netzes sind ab Kröpcke umsteigefrei erreichbar.
- Deutlich verbesserte Verknüpfung der D-West-Strecke mit den Strecken A-Süd und A-West.
- Ein Endpunkt am Steintor wäre städtebaulich gut integrierbar und könnte eine bessere Umsteigebeziehung zur C-Strecke bieten als bei einer Beibehaltung der heutigen Gleislage.
- Eine Neubaustrecke nach Hemmingen ist mit der »Scheelhaase-Lösung« ohne Probleme vereinbar, denn es wird dafür ja keine neue Linie angelegt.
- Es werden zusätzliche Fahrgäste hinzugewonnen.
- Es werden 3 Wagen weniger benötigt als heute.
- Ressourceneffizient: Nutzung vorhandener Anlagen (Tunnel und Stationen auf der A-Linie) statt langwierige und teure Neubauten in problematisch engsten Straßenräumen.

Nachteile

- Geringfügig höhere Betriebskosten im Vergleich zu heute. Die Bedienung der Ahlemer Strecke wird um etwa 6% teurer, netzweit um etwa 0,5% teurer. Argument

9. Regionsaussagen zum D-Tunnel

Verkehrsdezernent Franz bei Region im Dialog am 04.10.

(Zitat):

»Der D-Tunnel ist vom Fördergeber schriftlich **als unwirtschaftliche Lösung abgelehnt worden**«.

Im November 2009 hat das Büro Intraplan Consult drei

Varianten bewertet. Alle Varianten

als **volkswirtschaftlich sinnvoll und förderfähig** bewertet.

Am 26.04.2012 berichtete die N

»Das Wirtschaftsministerium be

dass es im Haus **keine Vorfes**

legung auf eine Variante gebe

Auch Zahlen für einen Tunne

könnten geprüft werden.«

Land würde Tunnel prüfen

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 Toepfer betonte gestern: „Das muss genau gerechnet werden.“

Auch bei der SPD gibts noch grundsätzlich 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 Niederflursystem 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 Stadtbahnssystem 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.

Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · pro-d-tunnel.de

9. Regionsaussagen zum D-Tunnel

Verkehrsdezernent Franz im HAZ-Verkehrsforum vom 17.10.
(Zitat):

»Es wurden nicht etwa mehrere Millionen Euro unter der Erde schon verbaut für eine D-Linie, es waren **ein paar hunderttausend D-Mark**, die damals genutzt wurden, um Am 14. Februar 1992 berichtete die HAZ: diese zusätzliche U-Bahn-Station zu bauen«.

»Für die bereits fertiggestellten Bauten der geplanten Stadtbahnlinie D

sind [...] bereits **ru**
[...] An den tatsäch

haben sich der Bun
mit **12,1** und das
Land mit weiteren

5,6 Millionen

Mark beteiligt«.

Bereits 28 Millionen verbaut

Für die bereits fertiggestellten Bauten der geplanten Stadtbahnlinie D, die im Tunnelbetrieb fahren soll, sind in den Jahren zwischen 1968 und 1987 bereits rund 28 Millionen Mark ausgegeben worden. Das hat Stadtbaurat Hanns Adrian auf eine Anfrage der CDU-Ratsfraktion mitgeteilt. Wie mehrfach berichtet, sind unter anderem schon 300 Meter Tunnelgleise in Höhe Goethestraße/Leinebrücke

wenden gewesen. An den tatsächlichen Kosten von 28 Millionen Mark haben sich der Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz mit 12,1 und das Land mit weiteren 5,6 Millionen Mark beteiligt. Falls die Tunnelstrecke nicht realisiert werden sollte, so hätte die Bezirksregierung zu prüfen, ob die Zuwendungen von der Stadt nicht zurückgezahlt werden müßten, erklärte Adrian. Ob tatsächlich

Initiative Pro D-Tunnel e. V. 

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · pro-d-tunnel.de

9. Regionsaussagen zum D-Tunnel

Zwar keine Regionsaussage, aber dennoch interessant:
Stadtbaurat Uwe Bodemann im HAZ-Verkehrsforum vom
17.10. (Zitat): „**Ein Mischverkehr auf der Kurt-Schumacher-
Straße ist sinnvoll.** Denn dort, wo die Verkehrsteilnehmer
aufeinander achtgeben, wird es sicherer.“

Die Neue Presse berichtete am 10. April 2008:

Auf dem Wunschzettel: Kröpcke und die D-Linie

Was fehlt noch für die perfekte City? Zwei Projekte stehen oben
auf der Wunschliste des früheren Bremer Senatsbaudirektors
Uwe Bodemann:

[...] Zweitens, für die fernere Zukunft, der Bau der fehlenden U-
Bahn-

Linie D vom Goetheplatz via Steintor zum Raschplatz
(Hauptbahnhof)

bis König- oder Marienstraße. **Für die Entwicklung der**

Initiative Pro D-Tunnel e. V. 
Innenstadt

Schneller umsteigen · Besser ankommen · Chancen für die City · pro-d-tunnel.de

ergäßen sich dadurch völlig neue Perspektiven“ so

9. Regionsaussagen zum D-Tunnel

„Verkehrsprobleme wird es nicht geben“

Mönninghoff und Jagau verteidigen D-Linien-Variante zum Raschplatz



Rathaus-Verwaltungschef Hans Mönninghoff (v. l.), Regionspräsident Hauke Jagau und der Regionsverkehrsdezernent Ulf-Birger Franz verteidigen den Kompromiss. Kleinschmidt

10. Diskussion

THEMA DES TAGES



Hannoversche Allgemeine
www.haz.de

Fahrgänger und Radfahrer werden in Zukunft an der Ampelkreuzung Miesstraße/Lange Lecke möglicherweise längere Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.

Alle 100 Sekunden ein Zug vor der Nase

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

VON ANDREAS SCHIRREL

In der Hauptstadt und unter den City-Händlern wächst die Unruhe über das neue Verkehrsnetz für die Stadtbahnlinie 10 und 11. Eine Dienststadt muss für Autofahrer aus dem Umland erreichbar bleiben. Deshalb dürfen Zugintervalle nicht häufiger als zwei Minuten sein, sagt Martin Frensdorff, Geschäftsführer der City-Genossenschaft. „Die Stadt darf sich kein offenes Auge im Verkehrswesen machen“, fordert Frensdorff.



„Mit offenen Augen im Verkehrswesen“: Schon jetzt ist es in der City schwierig, den Bahnsteig zu erreichen, und künftig sollen die Wartezeiten noch länger werden.



nach längerer Fahrt und die Regioverkehr weiter verkehren, können alle 60 Sekunden ein Zug kommen.

Alle fünf Minuten soll die Linie 10 über die City über Göttinger- und Kurt-Schwabe-Straße bis zum Hauptbahnhof fahren, alle 10 Minuten die Linie 11. Das wird nötig sein, häufiger als zwei Minuten Zugintervalle auf der City-Strasse fahren. Dadurch streicht man, dass die geplanten Hochleistungen von rund 30 Meter pro Sekunde ausfallen und nur ein Drittel davon erreicht werden kann.

SPD gegen Bahnsteig im Posttunnel

Schon jetzt ist abzusehen, wo in der Innenstadt ein neues Bahnhofsgebäude entstehen soll. Die Linie 10 soll künftig durch den Posttunnel fahren, in dem Postkutschen abholen und am Hauptbahnhof abgeben. „Aber ein Bahnhofsgebäude werden wir nicht bauen“, sagt SPD-Verkehrssprecher Jürgen Meyer. Schließlich müsse man die Menschen an den Endstationen abholen und nicht in einen Tunnel bringen lassen. Tatsächlich sieht der ursprüngliche Plan der Regioverkehrsplanung einen Bahnhofsgebäude am Tunnel vor, an

dem Ernst-August-Platz und verkehrsbedingtes Zonen werden. „Das muss es sein, einen Hochbahnhof in dieser Zone, parallel zur Ernst-August-Galerie zu bauen“, sagt SPD-Verkehrssprecher Jürgen Meyer. Schließlich müsse man die Menschen an den Endstationen abholen und nicht in einen Tunnel bringen lassen. Tatsächlich sieht der ursprüngliche Plan der Regioverkehrsplanung einen Bahnhofsgebäude am Tunnel vor, an

Lesen Sie die kritischen Presseartikel und Leserbriefe.

NR. 286: MITTWOCH, 21. DEZEMBER 2011

Region Hannover

NEUE PRESSE - SEITE 15

Linie 10 – das wird eng

Neue Presse

www.neuepresse.de

Es ist einer der größten Themen für die nächsten Jahre (2011) und über die 10. Stadtbahnlinie werden die nächsten 10 bis 15 Jahre diskutiert. Die Frage ist nicht nur, ob es überhaupt möglich ist, sondern auch, ob es sich lohnt. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie.



Schnellere Strecke?

Die Frage ist, ob die Linie 10 schneller sein kann. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie.

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

Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie.

Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie.



Kann der Wasser im Keller?

Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie.

Gibt es Platz im Posttunnel?

Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie.

Gibt es Alternativen?

Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie. Die Stadt hat sich für eine Stadtbahnlinie entschieden, die von der Innenstadt bis zum Hauptbahnhof führt. Die Linie 10 soll alle fünf Minuten fahren, die Linie 11 alle zehn Minuten. Das ist ein sehr hoher Takt für eine Stadtbahnlinie.



10. Diskussion

Besuchen Sie unsere Homepage unter <http://www.pro-d-tunnel.de>



QR-Code
Homepage
Pro D-Tunnel



10. Diskussion

Unser Leitbild in Auszügen:

Der öffentliche Personennahverkehr ist das Rückgrat einer modernen und urbanen Stadt. Die Bürgerinitiative Pro D-Tunnel e. V. engagiert sich daher für hochwertigen öffentlichen Personennahverkehr in der Region und der Landeshauptstadt Hannover.

Öffentlicher Personennahverkehr wird nur dann eine ernstzunehmende Alternative zum Individualverkehr, wenn er innerhalb der Stadt schnelles und bequemes Reisen ermöglicht. Pro D-Tunnel setzt sich daher bei allen im Nahverkehrsnetz vorhandenen Verkehrssystemen für hohe durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten, gut aufeinander abgestimmte Takte sowie kurze und bequeme Umsteigewege ein. Störungsfreiheit und Verlässlichkeit der Reisemittel sollten absolute Priorität haben.

10. Diskussion

*Vielen Dank
für Ihre
Aufmerksamkeit!*