



## Sie sind der Fahrgast! Was können Sie weiterhin tun?

### ONLINE INFORMIEREN

- ✓ Folgen Sie uns auf Facebook oder auf der Webseite, um tagesaktuell über die neuesten Entwicklungen, Presseberichte und Aktionen informiert zu sein. Wir bleiben auch nach der Fertigstellung von „10/17“ aktiv und begleiten weiter das Geschehen.
- ✓ In den sozialen Netzwerken erreichen Sie die Parteien aus der Region, der Stadt und manchen Politiker. Machen Sie möglichem Ärger über „10/17“ dort Luft.

### SCHRIFTLICH PROTESTIEREN

- ✓ Richten Sie Ihren Protest an den OB, Stadtrat, Planungskreis und die Parteien (siehe Adressen).
- ✓ Fordern Sie den Schutz der D-Tunnel-Trasse und deren Vorleistungen für die Zukunftssicherung. Eine Steintor-Bebauung gefährdet den D-Tunnel.
- ✓ „Zwei-Linien-Lösung“ als Zwischenschritt bis zum D-Tunnel-Bau: Linie 10 Ahlem-Hbf. U plus oberirdische Linie 12 Wasserstadt-Hbf./ZOB.

### WEITERSAGEN UND MITHELFFEN

- ✓ Aktuell werden 55 Mio. € für fragwürdigen Straßenbahn-Murks verbaut. Die Üstra trägt daran keine Schuld – entschieden wurde „10/17“ allein von SPD und Grünen (Region und Rat).
- ✓ Teilen Sie diesen Flyer und die Sachlagen auf Facebook, Whatsapp, Twitter etc.!



## Eine Steintor-Bebauung wird zum D-Tunnel-Sargnagel

Im Rahmen des Projektes „Hannover City 2020+“ ist vorgesehen, den **Steintorplatz** jeweils mit einem dreieckigen und einem fünfeckigen Baukörper mit sechs Geschossen zu bebauen (22 m Höhe). Rund um Georg-, Goethe- und Münzstraße würde es neue Hausfronten geben. Die Stadt versprach sich lange Zeit davon eine „Aufwertung des Steintorplatzes“ – der Platz an sich wäre jedoch verloren.

Eine Bebauung würde auch den **geplanten D-Tunnel sowie den Stationsausbau „Steintor“ verhindern**, weil sie größtenteils auf der Trasse platziert wird. Ärgerlich dabei: Die Stadt wollte Investoren Kosten für einen Trassenschutz nicht aufbürden, der Bebauungsplan Nr. 1723 enthält viele fragwürdige „Automatismen“. **SPD und Grüne befürworteten lange Zeit vehement die Bebauung**, verloren aber auch schließlich kräftig an Wählerstimmen wegen diesem Thema. Nun wird ein Bürgerdialog zur Platzneugestaltung stattfinden – **hoffentlich inklusive Trassenschutz**.

## Ampelflut, Mehrfahrten, umwegige Verkehrsführungen

„10/17“ bringt auch **viele veränderte Verkehrsführungen** mit sich. Wir können Ihnen eine volle Karte mit den neuen Lenkungen leider nicht ersparen. Die wichtigsten Probleme sind im Überblick erklärt und dargestellt. Kurios ist die Führung am Steintor mitten durch das Rotlichtviertel. Im Rosenviertel müssen Schiller- und Andreastraße alle ankommenden Verkehre verkraften (inkl. umliegender Parkhäuser). **Die Ampelflut sowie manche „Ehrenrunden“** durch Seitenstraßen erzeugen längere Fahrten, Staus sowie Stop and Go – **für das Klima kontraproduktiv**.

Dieses Verkehrskonzept war zwar von der Stadt im „Masterplan Mobilität 2025“ vorgesehen, wurde aber durch den „10/17“-Umbau vorgezogen. Initiativen und Händler haben oft davor gewarnt, dass die Planungen ein **Chaos** mit sich bringen könnten – welches sich nach der Eröffnung auch sporadisch eingestellt hat. Die Verkehrsführungen rund um die Galerie sind **verwirrend und verbesserungswürdig**.

## Petition, Einwendungen: an „10/17“-Machern abgeprallt

Einige Demonstrationen, die Online-Petition „Stoppt Projekt 10/17“ mit 5931 Unterschriften (für einen Baustopp sowie die „Scheelhaase-Lösung“) oder etliche fundierte Einwendungen im Planungsprozess konnten Parteien und Entscheider nicht umstimmen – **dieser Rückfall in das Straßenbahn-Zeitalter geht zu Lasten von Rot-Grün** in Region und Stadtrat. Die Üstra trägt daran keine Schuld: sie muss diese Entscheidung nur „betrieblich ausbaden“. „Projekt 10/17“ wird der Stadt **noch ca. 20 Jahre** zur Last fallen, bis die Bindungsfrist für die üppigen (ebenfalls rot-grünen) Fördergelder des Landes abgelaufen ist.

Region Hannover (zuständig für ÖPNV-Planungen) Hildesheimer Straße 18 · 30169 Hannover [www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover](http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover)

SPD-Fraktion im Rat der Landesh. Hann. Friedrichswall 15 · 30159 Hannover [www.spd-ratsfraktion-hannover.de](http://www.spd-ratsfraktion-hannover.de)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Stadtverb. Hann. Senior-Blumenberg-Gang 1 · 30159 Hann. [www.gruene-hannover.de/sv/](http://www.gruene-hannover.de/sv/)

Hier beschließt Rot-Grün die jämlich D-Linie

So titelte die BILD-Zeitung am 06.03.2013 über den „10/17“-Beschluss in der Regionsversammlung.

### ERFOLGSIDEE TUNNELBAU FORTSETZEN

Initiative Pro D-Tunnel e. V.

Internet: [www.pro-d-tunnel.de](http://www.pro-d-tunnel.de)

E-Mail: [info@pro-d-tunnel.de](mailto:info@pro-d-tunnel.de)

Facebook: [www.facebook.com/Pro.D.Tunnel](http://www.facebook.com/Pro.D.Tunnel)

Videos: [videos.pro-d-tunnel.de](http://videos.pro-d-tunnel.de)

VR 201356 · Stand: 24. Mai 2018 · V.i.S.d.P.: Jens Pielawa, 30173 Hannover

## „Projekt 10/17“, D-Tunnel, Steintor, Wasserstadt: Aktuelle Infos zu Ihren Stadtbahnen

Initiative Pro D-Tunnel e. V.



Die „Geisterstationen“ Steintor (halbe Halle, oben) und Hauptbahnhof (komplett ausbaufertig, unten) kreuzen die vorhandenen U-Bahn-Stationen.



Die Situation vor dem Eingangsbereich der Ernst-August-Galerie: eine Wand von Stadtbahnwagen trifft auf bis zu 9000 Fußgänger pro Stunde.



Modellfotos der geplanten Wohngebiete Kronsberg-Süd (oben) und Wasserstadt Limmer (unten). Fotos: HAZ.



Volle City bremst Linie 10 aus

Mit der Bahn im Keller läuft es oben viel besser

Gelegentliches Déjà-vu: Die Linie 10 im A-Tunnel zwischen Hbf. □, Waterloo □ und Goetheplatz – besonders bei voller Innenstadt. (Schlagzeilen: NP)

## Grüne und SPD ruinieren seit 25 Jahren das Stadtbahnnetz

Das Stadtbahnnetz wurde in den 1960er Jahren zuerst nur mit drei, dann nach weiteren Berechnungen wegen mangelnder Kapazitäten **mit vier Tunnelstrecken unter der City geplant**. Bis heute wurden drei davon realisiert: Waterloo – List (A), Vahrenwald – Südstadt (B) und Uni/Nordstadt – Bult (C). Die **D-Linie** sollte insgesamt Ahlem im Westen mit dem Kronsberg im Südosten verbinden.

Durch jahrzehntelanges politisches Gezänk seit 1990 sind bis heute nur zwei Teilstrecken der D-Linie vorhanden: der südliche Ast (Linie 6 Richtung Messe/Ost) wurde an den C-Tunnel via Freundallee gehängt, die westliche Strecke (Linie 10 nach Ahlem) ist ein eigenständiger Straßenbahn-Stummel – der geplante verbindende D-Tunnel (in hellgrün) fehlt bis heute. **Die Grünen sind „stolz darauf, den D-Tunnel bislang verhindert zu haben“** (Meike Schümer, 18.06.2012). **Die SPD** hat opportunistisch **nur zum Erhalt der rot-grünen Koalition** grüne Verhinderungstaktiken kritiklos mitgemacht.

## „Geisterstationen“ und Vorleistungen für 14 Mio. €

Beim Bau der U-Bahn-Tunnelstrecken und -Stationen wurden **Vorleistungen für die D-Linie** mit errichtet. So wurde unter der Station Steintor eine halbe Halle für einen Mittelbahnsteig (ähnlich wie am Aegi) angelegt. In der Georgstraße ist ein Überführungsgleis Richtung Goetheplatz mitgebaut worden. Die umfangreichste Vorleistung stellt die „Geisterstation“ Hauptbahnhof dar, die im Rohbau unter der Station ebenso auf einen Um- und Ausbau wartet. Tausende Gäste der „Stattreisen“-Führung haben sie schon besichtigt (Infos: [www.stattreisen-hannover.de](http://www.stattreisen-hannover.de)).

Für die fertiggestellten Bauten der D-Linie wurden keinesfalls nur „ein paar hunderttausend D-Mark“ ausgegeben (so Regionsdezernent Franz, 17.10.2012), sondern umgerechnet ca. **14,3 Mio. €** (HAZ-Artikel, 14.02.1992). Die Kreuzungsstationen liegen brach und bleiben ungenutzt. Ihr **Schutz vor Fremdnutzung oder Verfall** sowie ein barrierefreier, moderner Ausbau sind jedoch **bleibende Aufgaben**.

## Stattdessen „Projekt 10/17“: Enge Kurven, Stau, Probleme

Das sogenannte „Projekt 10/17“ ist das vielkritisiertere Ausbauprojekt in der Innenstadt – der **politisch motivierte „Kompromiss“** von SPD und Grünen, die Linien 10 und 17 (als mittlerweile einzig verbliebenes Ziel) barrierefrei auszubauen. Für **ca. 55 Mio. €** wurden bislang aber nur Verkehrsprobleme generiert. Diese Planung wurde zudem **schon 1990, 1995 und 2009 negativ beurteilt**.

Die Hochbahnsteige entlang der „10/17“-Strecke sind nur 45 Meter lang und können nur von Zwei-Wagen-Zügen bedient werden. Dies ist eine **Minimum-Sonderstellung** im Stadtbahnnetz, die **Kapazitätserweiterungen geplant ausschließt**. Engste Kurven mit Gerumpel und Geschleiche, Stop and Go, nicht machbare Taktverdichtungen, Mini-Bahnsteige, straßenbündige Gleise (**mit fünf Buslinien** in der Kurt-Schumacher-Straße!)... Die Üstra nannte „10/17“ im Vorfeld **„nicht zukunftsfähig“**.



## Kronsberg-Süd und Wasserstadt warten auf Anschluss

Die D-Linie sollte ursprünglich **Neubaugebiete** auf dem Heisterberg (westlich von Ahlem) und dem Kronsberg verbinden. Zur EXPO entstand dann dort ein neuer Stadtteil, für die nächste Siedlung **Kronsberg-Süd** laufen die Planungen mit Hochdruck. Hier werden 3500 Wohnungen für bis zu 7000 Menschen gebaut. In der **Wasserstadt Limmer** sollen auf dem früheren Conti-Gelände nahe Ahlem bis zu 1800 Wohnungen für ca. 3500 Menschen entstehen. Damit diese Neubewohner nicht alle mit dem Auto in die Innenstadt drängen, braucht es einen **leistungsfähigen, attraktiven Anschluss** – wie einst geplant. Im Westen schwächelt „10/17“ jedoch mit dem 7½-Minuten-Takt und Zwei-Wagen-Zügen, Kronsberg hängt an dem mit vier Linien häufig überlasteten C-Tunnel. Für beide Siedlungen bietet der D-Tunnel eine eigene Trasse als „Brückenschlag“ durch die City. Denn nur **ein schneller, vernetzter Stadtbahnverkehr ist eine umsteigenswerte Alternative**.

## „Zwei-Linien-Lösung“: Tunnel-10 als Zwischenschritt

Die Wasserstadt Limmer verkompliziert die Planung rund um „10/17“ zusätzlich. Politisch wird hier seit längerem mit einer neuen Stichstrecke und einem 5-Minuten-Takt geliebäugelt, ohne dass die vielfältigen Probleme „am anderen Ende“ in der Innenstadt gelöst wären. Dabei ist eine Verzweigung mit der **„Zwei-Linien-Lösung“** („Scheelhaase“) möglich: Eine Linie fährt alle 10 Min. ab Goetheplatz oberirdisch Richtung Hauptbahnhof/ZOB, eine zweite um 5 Min. versetzt über den Waterloo-Tunnel via Kröpcke zum Hauptbahnhof □ – mit besten City-Umsteigemöglichkeiten.

Diese Tunnelstrecke wird während Bauarbeiten oder mittlerweile oft bei hohem Verkehrsaufkommen befahren. Die „Scheelhaase-Lösung“ könnte „10/17“ entlasten, zudem erschließt sie die Stadt **barrierefrei ober- UND unterirdisch**. Auf längere Sicht wäre dies aber auch nur ein **Zwischenschritt bis zum D-Tunnel-Bau**, da der A-Tunnel mehr u. a. mit der neuen Hemmingen-Linie beansprucht wird.