Wenn Sie also weiterhin in der City schnell und bequem in den Stationen umsteigen möchten und es anderswo keine unnötigen Millionen Euro kosten soll:

Sorgen Sie für Ihre Tunnellösung!

Wir haben bis Ende Mai eine Online-Petition laufen. Ihr Titel: **„Stoppt Projekt 10/17! – Für eine dauerhafte Tunnellösung der Linie 10 nach Ahlem!"**. Wenn Sie sich ebenfalls dafür einsetzen möchten, unterschreiben Sie gerne unter der Adresse

www.stoppt-1017.de

Gespräche mit Fahrgästen auf den Linien 10 und 17 lassen ohnehin einen großen **Ablehnungstrend gegenüber der oberirdischen Straßenbahn** erkennen. Es zeigt sich immer recht deutlich (auf Mitmachpostern bei Infoständen und bei Umfragen in der Presse), dass die „Zwei-Linien-Lösung" oder der D-Tunnel die favorisierten Strecken darstellen – die Politik interessiert das nicht… Anträge für eine Bürgerbefragung (zur Steintor-Bebauung) oder zu einem Baustopp von „Projekt 10/17" mit Offenlegung der explodierenden Kosten sind in der Region und im Rat stets an SPD und Grünen gescheitert.

Ergebnis eines Pro D-Mitmachposters in der Station Hbf. U vom 28.08.15: links „Zwei-Linien-Lösung", Mitte „Projekt 10/17", rechts D-Tunnel

ONLINE PROTESTIEREN

- ✓ Schauen Sie auf www.stoppt-1017.de und nehmen Sie bis Ende Mai 2016 an der **Online-Petition** teil für eine dauerhafte Tunnellösung für die Linie 10.
- ✓ Folgen Sie uns auf **Facebook**, um stets über die neuesten Entwicklungen, Aktionen und Presseberichte informiert zu sein. In den sozialen Netzwerken erreichen Sie auch die Parteien aus der Region und dem Stadtrat sowie einige Politiker.

SCHRIFTLICH PROTESTIEREN

- ✓ Fordern auch Sie die **„Zwei-Linien-Lösung"**! Linie 10 Ahlem–Hbf. U durch den A-Tunnel, zusätzlich zu einer oberirdischen Linie 12 Wasserstadt–Steintor/Hbf.!
- ✓ Fordern Sie den **Schutz der D-Tunnel-Trasse und deren Vorleistungen** für die Zukunftssicherung. Die Steintor-Bebauung vernichtet sorglos diese Option.
- ✓ Oder schreiben Sie **Protestbriefe** an den OB, Stadtrat, Region oder Planungskreis (Adressen auf Anfrage).
- ✓ Bei der **Kommunalwahl 2016** können Sie das Kreuz an der richtigen Stelle setzen. SPD und Grüne haben beim Thema „leistungsfähige Stadtbahn" versagt.

WEITERSAGEN UND MITHELFEN

- ✓ **Verbreiten Sie mit**, welch teurer Murks geplant ist (63 Mio. €) und dass eine andere gute Lösung nicht viel kostet.
- ✓ **Teilen Sie diesen Flyer** auf Facebook, Whatsapp, Twitter etc. mit anderen bahnfahrenden Interessierten, Freunden und Verwandten! Helfen Sie mit!

www.stoppt-1017.de

Ein Infoflyer der Initiative Pro D-Tunnel e. V.
Internet: www.pro-d-tunnel.de
E-Mail: info@pro-d-tunnel.de
Facebook: www.facebook.com/Pro.D.Tunnel

VR 201356 · Stand: 15. April 2016 · V.i.S.d.P.: Jens Pielawa, 30173 Hannover

Durch Tunnel-Umleitungen schnelle Fahrt und bequemes Umsteigen auf der Linie 10?

Setzen Sie sich dafür ein, dass es so bleiben kann!

„Projekt 10/17"? ▸ Leider „nicht zukunftsfähig"
Störungen im Waterloo-Tunnel mit der Linie 10? ▸ „Nein"

Das sogenannte **„Projekt 10/17"** ist das vielkritisierte Stadtbahn-Ausbauprojekt in der Innenstadt – der „Kompromiss" von SPD und Grünen, die Linien 10 und 17 nicht nur (als einzig verbliebenes Ziel) barrierefrei auszubauen, sondern einhergehend etliche Maßnahmen zur Behinderung und Verringerung des City-Verkehrs zu etablieren. Dafür soll nach neuesten Analysen **bis zu 63 Mio. €** ausgegeben werden (beantragt wurden 47 Mio. € – ein Drittel wird es teurer!).

Ziemlich teuer für wenig Leistung: angeblich soll der bisherige **Takt von 7½ Minuten** auf der Linie 10 nicht weiter verdichtet werden. Ein 5-Minuten-Takt würde ohnehin zu Dauerbehinderungen in der City führen. Zudem werden die Hochbahnsteige entlang der Ausbaustrecke **nur 45 Meter lang** und können nur **von Zwei-Wagen-Zügen** bedient werden. All das ist eine Minimum-Sonderstellung im Stadtbahnnetz, die Kapazitätserweiterungen „geplant" ausschließt.

Dieses magere und teure Betriebskonzept – **straßenbündige Gleise mit Autoverkehr, nicht machbare Taktverdichtungen sowie enge, kurze Hochbahnsteige** – veranlasste die Üstra, mehrfach Politik und Planer zu warnen, dass betriebliche Störungen sowie Kapazitätsengpässe zu erwarten sind – **„Projekt 10/17" ist „nicht zukunftsfähig"** (Zitat).

Alle Warnungen und Kritiken verhallten aber bei den Politikern und wurden bislang unter den Tisch gekehrt oder verharmlost. Dabei problematisiert die Diskussion um die **Wasserstadt Limmer** mit Hunderten neuer Fahrgäste die Planung rund um „Projekt 10/17" zusätzlich. Schon wird hier mit einer neuen Strecke und einem 5-Minuten-Takt geliebäugelt, ohne dass die vielfältigen Probleme „am anderen Ende" in der Stadt gelöst wären. Dabei ist eine Verzweigung mit der **„Zwei-Linien-Lösung"** (Scheelhaase) in der Innenstadt problemlos ebenso möglich.

Eine Linie fährt dabei ab Goetheplatz **oberirdisch Richtung Steintor** oder maximal bis zur **Rosenstraße** (neben der Ernst-August-Galerie), eine zweite **über den Waterloo-Tunnel zum Hbf.** U. Diese Strecke wird (wie schon mehrfach praktiziert) bei Störungen und Baustellen in der City gefahren.

Ein gelegentliches Déjà-vu für Fahrgäste aus Linden-Nord und Ahlem: die Linie 10 im A-Tunnel zwischen Hbf. U, Waterloo U und Goetheplatz

Dass es also besser gehen kann, haben Sie als Fahrgast z. B. 2015 selbst erlebt – und auch 2016 wird wieder wochenlang die Tunnelstrecke genutzt. Schon öfters lief diese Umleitung reibungslos. Pro D-Tunnel hat die Region offiziell gefragt, ob es dabei **signifikante Verspätungen oder Störungen** gegeben habe. Die einsilbige, aber richtige Antwort der Verwaltung lautete: **„Nein"**.

Die Mehrheitsparteien beschworen zuvor jedoch einen Tunnelkollaps herauf und lehnten die „Zwei-Linien-Lösung" vehement ab – dabei sind **Kapazitäten vorhanden** (max. 36 Bahnen/Std. möglich!).

SPD und Grüne haben das **„Projekt 10/17" lediglich zum Erhalt der rot-grünen Koalition ausgehandelt** (s. Presse) und verfolgen stur dieses Ziel.

Aktuell ist zudem die geplante D-Tunnel-Trasse gefährdet – der Steintorplatz soll mit zwei Bürohäusern (22 m hoch) bebaut und die vorhandenen Tunnel-Vorleistungen verworfen werden. **Ein möglicher Stadtbahnnetz-Ausbau für die stetig wachsende Stadt wird sorglos „zugestellt".** ➔

Die Tunnel-Lösung funktioniert

Trotz Umleitung wegen City-Baustelle: Linie 10 läuft problemlos

VON CHRISTIAN BOHNENKAMP

HANNOVER. Es gibt Situationen, in denen Politiker nicht sagen dürfen, was sie denken. Karlheinz Mönkeberg ist in so einer Situation. Der Verkehrsexperte der Regions-SPD war gegen die aktuellen Pläne zur Stadtbahnstrecke D und für die Scheelhaase-Lösung, bei der die Linie 10 durch vorhandene Tunnel fahren soll, anstatt für viele Millionen Euro große Teile der Innenstadt umzubauen. Wegen der Gleisarbeiten in der Kurt-Schumacher-Straße musste die Stadtbahnlinie 10 in den vergangenen Wochen jedoch zwangsweise den Scheelhaase-Plan fahren – und das klappte hervorragend. „Es gab keinerlei Probleme", bestätigt Jens Hauschke, Sprecher der für den Umbau der D-Strecke zuständigen Infra. „Mir war klar, dass das funktioniert", sagt Mönkeberg knapp. Mehr nicht. Außer: „Wir haben eine Koalition, und die entscheidet, was gemacht wird."

Es waren die Grünen, die sich in dieser Frage gegen den großen Partner durchgesetzt hatten. Die SPD machte mit, obwohl es auch in ihren Reihen große Vorbehalte gegen die oberirdische Lösung einer Linienführung zum Raschplatz gegeben hatte, die bis zu 50 Millionen Euro kosten wird. Um den Koalitionsfrieden zu retten.

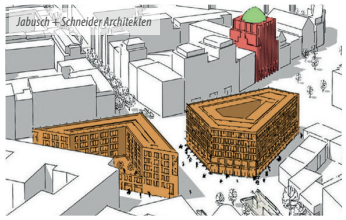
Dass die Scheelhaase-Lösung erwiesenermaßen tatsächlich funktioniert, nimmt CDU-Verkehrsexperte Eberhard Wicke nun zum Anlass, Rot-Grün noch einmal „zum Umdenken" aufzufordern. „Noch ist die Zeit da, Millionen von Steuergeldern vor dem sinnlosen Verbrennen zu retten", sagt er.

Tatsächlich käme die Tunnel-Lösung, die auf den früheren Leiter des städtischen U-Bahn-Bauamtes Klaus Scheelhaase zurückgeht, deutlich günstiger. Zwar müssten weiterhin auf der Limmerstraße Hochbahnsteige gebaut werden, um diese barrierefrei zu machen. Viele Millionen Euro für den Umbau im City-Bereich ließen sich aber sparen.

Selbst für Taktverdichtungen, das hat der Zwangsversuch während der Gleisarbeiten gezeigt, wäre Luft nach oben. Im 7,5-Minuten-Takt sind die Bahnen der Linie 10 in der Hauptverkehrszeit nach der Haltestelle Humboldtstraße in den Tunnel Richtung Station Waterloo eingebogen. Zusammen mit den Linien 3, 7 und 9 waren das 26 Bahnen pro Stunde. Theoretisch wären in 60 Minuten bis zu 36 Bahnen möglich.

Die Grünen bleiben dennoch hart. „Die neue Linienführung hat Vorteile. Die Umsteigeverbindungen sind gut, und wir haben die Möglichkeit, die Linie später mal bis zum Platz der Kaufleute zu verlängern", sagt Stefan Winter, Verkehrsexperte der grünen Regionsfraktion.

D-Linie: Üstra sieht keine Zukunft

- Taktverdichtung unmöglich
- Bahnsteig und Kehranlage zu klein

↑ Oben: Neue Presse vom 02.12.14
← Links: Neue Presse vom 11.09.14
↓ Unten: Aktuell projektierte Bebauung mit zwei Bürohäusern auf dem Steintor (Wettbewerb 2007)