

Warum der D-Tunnel so wichtig ist

- Durch **höhere Geschwindigkeiten** und **optimale Umsteigebedingungen** verkürzen sich die Reisezeiten auf den meisten Linien-Beziehungen, teilweise bis zu fünf Minuten.
- Die heute schon unübersichtliche Verkehrssituation vor der Ernst-August-Galerie wird durch geplante, sehr engkurvige Straßenbahngleise zum »Posttunnel« (Lister Meile) noch gefährlicher für Passanten (**bis zu 7.000 Fußgänger** pro Stunde!). Diesen Bereich würde der D-Tunnel **sicherer** machen.
- Im Gegensatz zu oberirdischen Varianten können durch den D-Tunnel der Ernst-August-Platz und die östliche Kurt-Schumacher-Straße umgestaltet werden – ein verkehrsberuhigter Bereich oder **eine echte Fußgängerzone** wären möglich.
- Statt bei Regen und Kälte wie oberirdisch geplant im zugig-lauten »Posttunnel« oder am Raschplatz zu warten, bietet der D-Tunnel **kurzes witterungsgeschütztes Umsteigen**.
- Nicht nur für die Linien 10 und 17 wäre der D-Tunnel wichtig, auch **geplante Strecken** wie z. B. nach Davenstedt oder Hemmingen und deren **zukünftige Fahrgäste** profitieren von einem vierten **aufnahmefähigen Tunnel**.
- Schon früher wurden vorausschauend **Vorleistungen für den D-Tunnel** erbracht, z. B. unter den Stationen Hauptbahnhof und Steintor (siehe Titel). Diese **gilt es zu nutzen**. Dabei liegen die Stationen keinesfalls »im Keller« – ihre Zuwegungen sind nicht länger als in anderen Stationen, ein **hell-moderner und barrierefreier Ausbau** wird angestrebt.
- Im Gegensatz zu oberirdischen Varianten **blockiert** der D-Tunnel **keine Überwege, Sichtachsen und Cityring-Kreuzungen** (Leibnizufer, Berliner Allee). Weder am Hbf. noch am Steintor wären störende lange Bahnsteige notwendig.
- Die Anschaffung eines Niederflursystems ist nachweislich zu teuer, bringt keine Beschleunigung in der City, hat den Abriss von Hochbahnsteigen zur Folge und durch Zerschneidung des Netzes negative Auswirkungen für alle Fahrgäste.
- Eine oberirdische Variante vom **Goetheplatz zum Raschplatz** würde die Region Hannover **anteilig ca. 20 Mio. €** kosten – aber kaum spürbare Verbesserungen bringen! Der kurze D-Tunnel (1. Ausbaustufe) wäre nur **13 Mio. €** teurer – aber er ist **der richtige Schritt zum Ausbau und zur Komplettierung des Stadtbahnnetzes**.



So wollen es andere oberirdisch lösen

Einige Fraktionen der Regionsversammlung bevorzugen statt des sinnvollen Tunnels einen Ausbau, bei dem die Linie 10 am Steintor und mit eigenem breiten Gleiskörper in der Kurt-Schumacher-Straße verbleibt. In scharfen Kurven an der Goseriede und vor der ohnehin stark belasteten Ernst-August-Galerie-Kreuzung soll die Bahn dann in den »Posttunnel« eingeführt werden (der **zu niedrig** für einen modernen Fuhrpark ist – die aus der Zeitung bekannte Visualisierung dazu hat die »Silberlinge« **auf ca. 80% verkleinert!**). Mittig auf der Berliner Allee entsteht ein vorläufiger Endpunkt – die Raschplatz-Hochstraße soll dafür abgerissen werden.

Somit sind **teure bauliche und verkehrstechnische Probleme ohne verbessertes Umsteigen oder Beschleunigung** zu erwarten. Die Diskussion über die **Anschaffung von Niederflurbahnen** (zusätzlich **sechsstellige Beträge pro Jahr!**) heizt das Thema an. Fahrgäste und City-Gemeinschaft favorisieren den D-Tunnel.



Schluss mit »Geisterstationen«, Provisorien und Dauerdiskussion!

Presseleser meinen z. B.: »Die Oberflächenvariante wird immer ein Torso bleiben.« – »Alles wird totgeredet, am Ende kommt immer nur die Sparvariante heraus.« – »Es nervt nach 20 Jahren Debatte maßlos!«

D-Tunnel jetzt!

Wir sind keine »Betouköpfe« – sondern interessierte Bürger, die das Stadtbahnnetz verünftigt ausgebaut sehen wollen! – Sie auch? Werden Sie doch Mitglied!

Impressum: Pro D-Tunnel e. V. VR 2013/56 • Stand: Jan. 2012 • Ohne Gewähr
E-Mail: info@pro-d-tunnel.de
Weitere Infos: www.pro-d-tunnel.de
Animationen: videos.pro-d-tunnel.de
Forum: forum.pro-d-tunnel.de (SKYSCRAPER-CITY-FORUM)



Der D-Tunnel

Schneller umsteigen

Besser ankommen

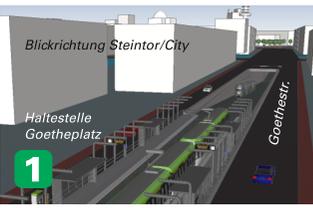
Chancen für die City



Fakten und Vorteile im Überblick

Der D-Tunnel und 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: Wettbergen – Altwambüchen (A), Langenhagen – Sarstedt (B) und Garbsen – Anderten (C). Die D-Linie sollte Ahlem mit dem Kronsberg verbinden. Heute sind zwei Teilstrecken vorhanden: der südliche Ast (Linie 6 nach Messe/Ost) wurde an den C-Tunnel via Freundallee gehängt, die westliche Strecke (Linie 10 nach Ahlem) ist ein eigenständiger Straßenbahn-Stummel mit Verspätungsanfälligkeiten und unbefriedigenden Umsteigesituationen – der verbindende Tunnel fehlt bis heute.



1 Blickrichtung Steintor/City
Haltestelle Goetheplatz
Goethestr.

Via Humboldtstraße gelangen neue Linien aus Hemmingen und Davenstedt in die Rampe Goethestraße



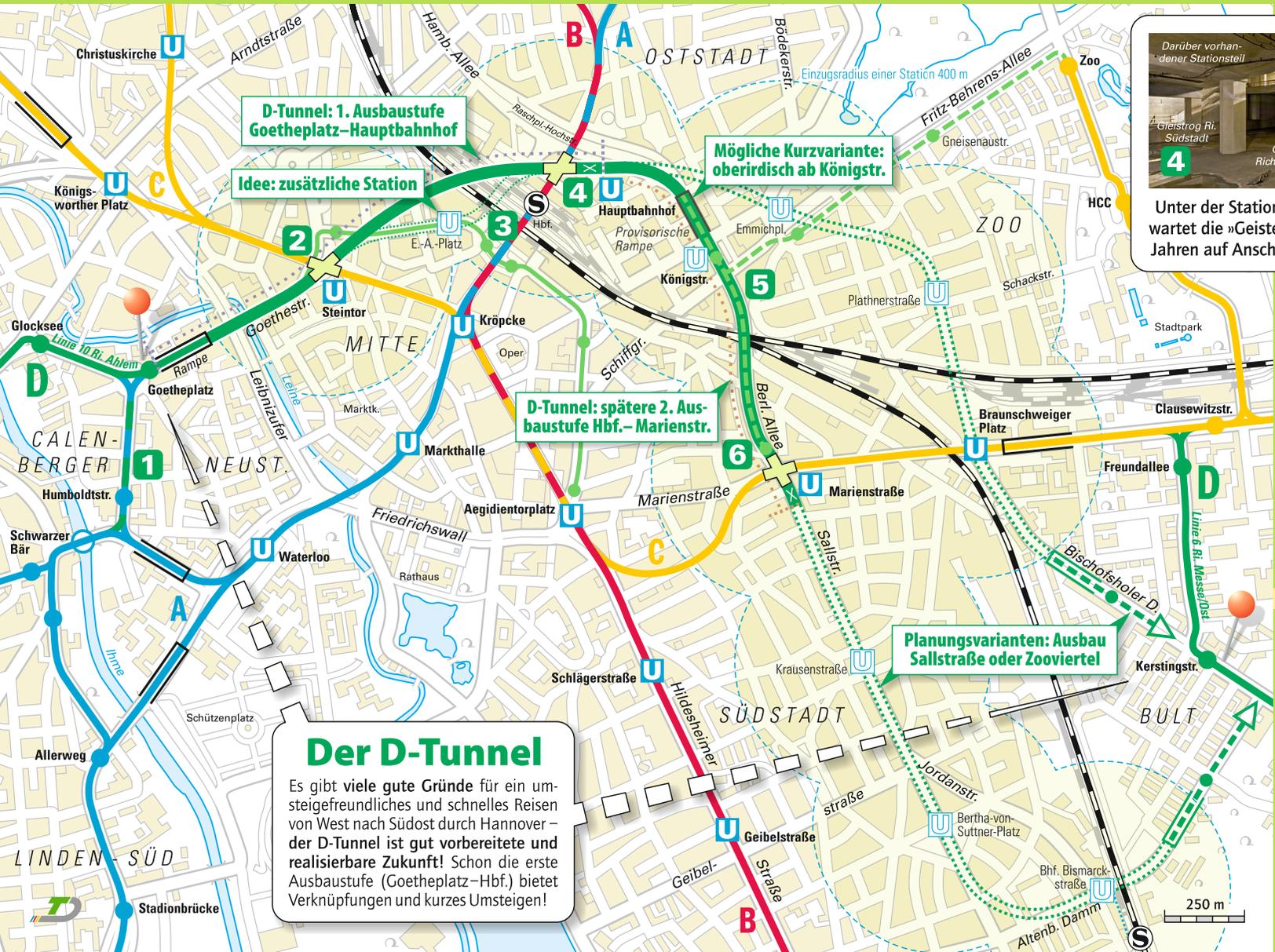
Treppenabgang mit provisorischer Abdeckung
2 Gleisstrg Richtung Ahlem

Vorhandene Vorleistungen für einen Mittelbahnsteig unter der Station Steintor, kurzes Umsteigen möglich



3 Stadtbahnen, Autos und bis zu 7.000 Fußgänger pro Std...

Eine Verkehrsentlastung ist vor der Ernst-August-Galerie notwendig – mit engen Kurven droht ein Kollaps



D-Tunnel: 1. Ausbaustufe Goetheplatz–Hauptbahnhof

Idee: zusätzliche Station

Mögliche Kurzvariante: oberirdisch ab Königstr.

D-Tunnel: spätere 2. Ausbaustufe Hbf.– Marienstr.

Planungsvarianten: Ausbau Sallstraße oder Zooviertel

Der D-Tunnel
Es gibt viele gute Gründe für ein umweltfreundliches und schnelles Reisen von West nach Südost durch Hannover – der D-Tunnel ist gut vorbereitete und realisierbare Zukunft! Schon die erste Ausbaustufe (Goetheplatz–Hbf.) bietet Verknüpfungen und kurzes Umsteigen!



Darüber vorhandener Stationsteil
4 Gleisstrg Ri. Südstadt
Gleisstrg Richtung Ahlem

Unter der Station Hauptbahnhof wartet die »Geisterstation« seit 35 Jahren auf Anschluss und Ausbau



5

Mit Tunnel: keine Kreuzungen oder Belastungen im Cityring sowie Erschließung im Bereich Königstraße



6

Provisorische Kurzvariante möglich, später problemlos weiterer Tunnelbau in der Berliner Allee machbar

Kartengrundlage: Stadtkarte Hannover 1:20.000, Herausgeber: Landeshauptstadt Hannover, Geoinformation. Kartographie: Jens Pielawa
Fotos: Bing Maps, Jens Pielawa, Mirko Ropertz, Sven Storbeck, Martin Tönnies, Titel D. Cervo (adpic)

Diskussion seit 20 Jahren

Die Diskussion um den Bau des D-Tunnels ist über 20 Jahre alt! Träumereien einiger Parteien und Verkehrsverbände von einem Ergänzungsnetz mit Niederflurbahnen, das vom Maschsee bis zur List reicht, verhindern seit den 1990er Jahren den effektiven Netzausbau! Dabei haben manch geplante Niederflur-Äste noch nicht mal als Busrouten genügend Auslastung. Der D-Tunnel hätte komplett schon vor der EXPO 2000 fertiggestellt werden können. Seitdem dreht sich die Diskussion im Kreis: Vorleistungen, Pläne und Ideen bleiben ungenutzt.