

## D-Tunnel - Planung veraltet

Die Planung zum D-Tunnel stammt aus den 60er Jahren, ist also knapp 50 Jahre alt. Damals sollte u.a. mit dem Bredero-Hochhaus die Innenstadt zum Raschplatz erweitert werden. Die Linienführung plante man deshalb ab Goethestraße über Steintor zum Raschplatz. Die Innenstadterweiterung hat nicht geklappt, das Hochhaus steht halb leer, die Strecke würde nicht in die Innenstadt führen, sondern um sie herum.

## D-Tunnel bietet eklatante Nachteile

Die Haltestellen am Steintor und Raschplatz wären im 3. Untergeschoss, der Weg ans Tageslicht extrem umständlich, in schwächeren Verkehrszeiten also nicht unbedingt ein Ort zum Wohlfühlen. Aufgrund der langen Wege ergeben sich für die Fahrgäste auch kein Zeitgewinn. Im Gegenteil: Der Weg zu den Geschäften in der Innenstadt ist sehr viel weiter, der Umstieg zur S-Bahn auch. Einzig der Umstieg zu anderen Stadtbahnen am Raschplatz ginge ein klein wenig schneller. Dafür wäre der Tunnel mit ca. 130 Millionen Euro extrem teuer (plus Straßenumbaukosten) und mit einer Linie an zwei Stationen überhaupt nicht mit den anderen Tunnelstrecken zu vergleichen. Kein Wunder also, dass er in den letzten 50 Jahren nicht gebaut wurde.

Der Vorschlag der Region - die Linien 10 und 17 durch die „Postunterführung“ zum Raschplatz zu führen - bietet für die Fahrgäste einige wesentliche Verbesserungen. Diese müssen nun endlich umgesetzt werden!

## Schnell und oberirdisch in die Stadt Verbesserungen endlich umsetzen!



## Schnell und oberirdisch in die Stadt Verbesserungen endlich umsetzen!



Seit Jahrzehnten geht die Diskussion um die Linien 10 und 17: Alles so lassen oder verbessern? Nieder- oder Hochflur? Verlängerung in die Südstadt oder zum Platz der Kaufleute? Haltestelle vor dem Bahnhof, in der Unterführung oder in der Kurt-Schumacher-Straße?

Die Region will jetzt die Linien 10 und 17 durch die „Postunterführung“ zum Raschplatz führen und den Abschnitt zum Aegi streichen.

BIU und VCD beschäftigen sich seit vielen Jahren mit der Zukunft der Linien 10 und 17 und haben einige weitergehende Forderungen aufgestellt.

Aber: Der Vorschlag der Region bietet für die Fahrgäste einige wesentliche Verbesserungen. Wir fordern: Diese müssen nun endlich umgesetzt werden!

Einmal muss man handeln –  
und das ist jetzt!



## Der Plan:

### Schnell und oberirdisch in die Stadt

Die Mehrzahl der Innenstadtbesucher kommt mit dem Nahverkehr und eben nicht mit dem Auto. Der Kfz-Durchgangsverkehr wird künftig vermieden, denn direkt am Bahnhof hat er auch nichts zu suchen, die Zufahrten zu den Parkhäusern bleiben erhalten. Die Haltestelle am Bahnhofsvorplatz hätten BIU und VCD lieber in der Unterführung statt in der Kurt-Schumacher-Straße, aber auch an der Stelle sichert sie die direkte Erreichbarkeit der Innenstadt. Die Situation für die Fußgänger in der Kurve vor der Ernst-August-Galerie wird verbessert, das belegen zwei Gutachten.

## „Scheelhaase“:

### Am Steintor abgeschnitten

Der frühere U-Bahn-Bauamtsleiter Klaus Scheelhaase möchte dagegen die Linie 10 am Steintor abschneiden, eine Fahrt zum Ernst-August-Platz wäre nicht mehr möglich. Jede zweite Bahn aus Linden möchte er über die Humboldtstraße in den Tunnel über Waterloo zum Raschplatz fahren lassen.

Auch die Üstra möchte, wie Scheelhaase, die Linie 10 teilen, aber oberirdisch weiter bis zum Aegi fahren. Wegen der längeren Strecke und höherer Betriebsleistung ist das ein Mehraufwand an Fahrzeugen, Personal und Betrieb von über 1 Mio Euro jährlich. In etwa die selbe Summe, weswegen die Üstra einen Ausbau in Niederflur vehement abgelehnt hat. Nicht sehr glaubwürdig, Herr Neiß!

## Der Plan: Guter Umstieg

Endlich wird die Strecke der Linie 10 barrierefrei ausgebaut. Die Steintor-Haltestelle rückt fast vor die Lange Laube für den direkten Umstieg zur Tunnelstation. Die Raschplatz-Haltestelle entsteht im Rücken der Programmkinos gegenüber dem heutigen ZOB und ermöglicht einen direkten schnellen Zugang zur Tunnelstation. Der Umstieg zu den Tunnelstationen wird also deutlich besser!

## Bei „Scheelhaase“ und Üstra: Strecke teilen hieße länger warten

Scheelhaase und Üstra wollen zwar den Takt in Hauptverkehrszeiten auf 5 Minuten verdichten. Wenn die Linie 10 aber stadtauswärts von zwei verschiedenen Punkten losfährt, wissen die Fahrgäste auf dem Rückweg aus der Innenstadt nie, von wo eigentlich die nächste Bahn abfährt. Besonders kritisch würde es am Abend oder am Wochenende: Wenn die Linie 10 seltener fährt, hieße es doppelt lange warten. Das wollen BIU und VCD nicht!

## Bei Einzelhändlern wird „Mittragen“ zu „Irrsinn“

„Wir tragen das mit“ sagte Martin Prenzler, Geschäftsführer der City-Einzelhändler noch im Oktober 2012 beim HAZ-Verkehrsforum. Damals sollte die Linie 10 sogar noch etwas weiter zum Platz der Kaufleute fahren und die Raschplatz-Hochstraße abgerissen werden. Heute nennt er den verkürzten Plan zum Raschplatz ohne Abriss der Hochstraße „Irrsinn“. Warum? Die City-Gemeinschaft hatte als lokale Einrichtung viele Gespräche mit Stadt und Region geführt und die Planung akzeptiert. Die IHK versteht sich aber als politische Opposition, hat sich noch den landesweiten Handelsverband an die Seite geholt und eine gemeinsame Erklärung gegen den Regionsplan erzwungen und Prenzler so öffentlich düpiert.

## „Scheelhaase“ nur Provisorium

Die „Scheelhaase- und Üstra-Varianten“ werden zwar gern als Lösungen bezeichnet, in Wirklichkeit wären sie wieder nur ein Provisorium für einige Jahre. Wenn der Takt der Linie 9 aus Empelde verstärkt und die Stadtbahn nach Hemmingen verlängert wird, ist für die Linie 10 im A-Tunnel über Waterloo kein Platz mehr.

## Falsche Hoffnungen

„Sofort“ barrierefrei soll „Scheelhaase“ angeblich sein - das stimmt aber nicht, denn in Linden fehlt der barrierefreie Einstieg. Solange nützt es Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen nichts, wenn sie mit einer Tunnelinie in der City aussteigen könnten. Wenn der öffentliche Verkehr vollständig barrierefrei ausgebaut wird, muss doch am Bahnhofsvorplatz ein Hochbahnsteig gebaut werden.

## „Scheelhaase“ nur Trojanisches Pferd

Viele der „Scheelhaase“-Befürworter sprechen gern von dessen „einfacher“ Umsetzung, in Wirklichkeit wollen sie einen neuen Tunnel für die Linie 10. Allen voran die CDU und die IHK, die aus der Auto-Ideologie der 60er Jahre nicht herauskommen. Für sie gehört die Straße den Autos, da stören Stadtbahnen nur. Auch die Üstra hätte gern den Tunnel, denn der Betriebsablauf ist in einem Tunnel einfacher. Und für die hohen Bau- und Instandhaltungskosten eines Tunnels kommt dann nicht die Üstra, sondern die öffentliche Hand auf...

## Falsche Argumente

40-50 Millionen Euro soll der Plan der Region kosten, das ist sicher eine Menge Geld. Es sind die Kosten für die gesamte Strecke von der Braunstraße über Goethestraße, Steintor, Kurt-Schumacher-Straße bis Raschplatz inkl. Hochbahnsteigen und Straßenumbau. Es sind nicht die Kosten nur für den Abzweig zum Raschplatz, wie manche gern behaupten. Ein Großteil dieser Kosten (wie z.B. für Straßenumbauten und Hochbahnsteige) würde auch bei den Scheelhaase- und Üstra-Varianten anfallen.