

Weitere Informationen zu der Übergabe der Unterschriften der Petition

„Stoppt Projekt 10 / 17! – Für eine dauerhafte Tunnellösung der Linie 10 nach Ahlem!“

Die bei der Übergabe verwendeten Ordnerbilder sind abrufbar unter:

<http://www.stadtbahn-hannover.de/petition/bilder.pdf>

Dieses Dokument ist hinterlegt unter:

<http://www.stadtbahn-hannover.de/petition/info.pdf>

Leider muss bei der Planung zur Stadtbahn Hannover auf verschiedene Widersprüche hingewiesen werden.

Ein Beispiel:

- 1.** Die für die Region tätige Firma SHP erstellt Verkehrsgutachten.
Im Fall der Wasserstadt soll es einen eigenen Stadtbahnanschluss geben, es wurde mit einer Linie 12 als Lösung argumentiert. Es gibt sogar schon konkrete Planungsvorschläge für diesen Stadtbahnanschluss:
Kurz-URL: <https://goo.gl/BQeQbv>
Nach den Regeln für neue zu schaffende Stadtbahnlinien muss jede neue Linie eine Verknüpfung mit dem Kröpcke oder dem Hauptbahnhof aufweisen. **Die für die Wasserstadt vorgesehene Linie muss also dort enden oder vorbeifahren (Bild 1).**
- 2.** Nach einem Artikel in der Neuen Presse hat die Üstra am 01.12.2014 berichtet, **das die geplante Kehranlage des Projektes 10/17 am Raschplatz nicht für eine weitere Linie ausreicht. Dies ist ein Widerspruch Projekt 10/17 zu Wasserstadtplanung!**
Kurz-URL: <http://goo.gl/wlUsQH> (Bild 1)
- 3.** Zuvor berichtet die Neue Presse am 10.09.2014, **dass eine Linie 10 im Waterloo-Tunnel funktioniert.**
Sechs Wochen ohne Probleme, dies wurde auf Anfrage auch schriftlich bestätigt.
Kurz-URL: <http://goo.gl/5sMQzL> (Bild 2)
- 4.** Wenn die Linie 10 dauerhaft bis zum U-Hauptbahnhof fährt, ist eine 16 Millionen teure Neubaustrecke bis zum Raschplatz unnötig.
Es reicht eine Strecke bis zur Ernst-August-Galerie, der Hauptbahnhof ist damit an der Westseite verknüpft und entspricht der Regel für neue Stadtbahnlinien. So wie es SHP empfohlen hat für eine Linie 12 zur Wasserstadt.
Diese Neubaustrecke zum Raschplatz ist zu gefährlich, ein 4,5 Meter schmaler Hochbahnsteig ist einer Station mit dem Namen "Hauptbahnhof" auch nicht angemessen.
Als Endpunkt werden die wartenden Bahnen mit verwendet, der Bahnsteig wird nicht überfüllt (Bild 3).
- 5.** Die scharfe Kurve an der Ernst-August-Galerie gefährdet Passanten.
Um das zu sehen, reicht ein Blick in Google Street View.
Kurz-URL: <https://goo.gl/Fpylrc> (Bild 4).

- 6.** Die Trasse des geplanten D-Tunnels muss weiterhin geschützt werden, die Vorteile bei den Umsteigemöglichkeiten und der Schnelligkeit kosten der Region anteilig sogar nur unwesentlich mehr als Projekt 10/17. Dies wurde 2009 in einem Gutachten festgestellt.
Die heutige Planung Projekt 10/17 ist in diesem Gutachten noch das Worst-Case Szenario!
Kurz-URL: <https://goo.gl/Hsi5fs> und <https://goo.gl/cqbqar> (Bild 5).
- 7.** Eine geänderte Trasse weiter westlich nur wegen der geplanten Steintorgebäude würde den Kosten/Nutzen-Faktor unter 1.0 bringen und eine Unterbrechung des Betriebes auf den C-Linien für die Bauzeit von mindestens einem Jahr bedeuten.
Die Aufgabe der D-Tunnel-Trasse widerspricht beschlossenen Handlungsrichtlinien.
Kurz-URL: <http://goo.gl/mre1Be> (Bild 6).
Die D-Tunnel-Trasse muss also bei Bebauung vom Investor mit geeigneten Maßnahmen geschützt werden!
- 8.** Es wurden bereits 28 Millionen DM in den Bau der Vorleistungen investiert (Bild 7).
- 9.** Eine große Mehrheit der Bürger lehnt die Planung von Projekt 10/17 ab, das haben wir sowohl bei unseren eigenen Umfragen festgestellt als auch in der letzten HAZ-Umfrage bestätigt bekommen. **Das Klebepunktbild sagt eigentlich alles. (Bild 8).**
- 10.** Rot/Grün hat in dem eigenen Koalitionsvertrag einen Widerspruch zu Projekt 10/17, dort heißt es auf Seite 65:
„Ziel der Rot-Grünen Koalition ist es, den barrierefreien Zugang zum ÖPNV so schnell wie möglich mit landesweiten Standards durchzusetzen, Ausdrücklich genießt dabei eine schneller, flächendeckende Umsetzung Vorrang vor einer maximalen Umsetzungsqualität.“
Anders ausgedrückt:
Vorrang für die Zweilinienlösung, da alle U-Stationen sind bereits barrierefrei sind!
Daher die Linie 10 dauerhaft in den (Waterloo-)Tunnel und die Option für den D-Tunnel weiter offenhalten. Dieser wird bei steigenden Fahrgastzahlen in Zukunft noch gebraucht werden.
Kurz-URL: <http://goo.gl/rf75vG> (Bild 9).
- 11.** Zu guter letzt:
Eine Straßenbahn hat keine eingebaute Vorfahrt, die Stadtbahn in Hannover mit ihren schnellen Tunnelstrecken dagegen sehr wohl.
Nur schneller und bequemer ÖPNV lockt Autofahrer als Fahrgäste auf die Schiene (Bild 10).

Die in der Petition vorgeschlagene Zweilinienlösung mit einer Führung der Linie 10 in den Waterloo-Tunnel wird mit dem Stadtbahnanschluss der Wasserstadt ohnehin zwingend.
Jede neue Linie muss über den Kröpcke oder den Hauptbahnhof. Eine Linie 12 aus der Wasserstadt bis zur Ernst-August-Galerie unterstützt diese Regel.

Warum also die Zweilinienlösung nicht gleich umsetzen und sofort Barrierefreiheit in der Innenstadt nutzbar machen? Viele Betroffene würde das freuen...