



P R E S S E M I T T E I L U N G

Hannover, 1. März 2019

18 Monate oberirdische Strecke „Projekt 10/17“ – alle 14 Tage muss die Linie 10 wegen Störungen in den A-Tunnel

Am 18.09.2017 wurde die oberirdische Strecke vom „Projekt 10/17“ zum Hauptbahnhof/ZOB in Betrieb genommen. Seitdem haben sich Störungen auf der Strecke zu einer wiederkehrenden Regelmäßigkeit dazugesellt. Durch die Meldungen der Üstra via Twitter oder Homepage konnten die jeweiligen Behinderungen zeitlich eingegrenzt und protokolliert werden. Seit den nun fast 18 Monaten im Betrieb gab es 33 protokollierte Störungen auf der Strecke, die eine Umleitung der Linie 10 in den A-Tunnel via Waterloo zum Hauptbahnhof notwendig gemacht haben. Andere Hemmnisse wie defekte Züge, Bauarbeiten, Streik o. ä. wurden nicht mit einbezogen.

Die häufigsten Gründe dabei waren hohes Verkehrsaufkommen, Verkehrsunfälle, Falschparker, Demonstrationen oder Polizeieinsätze. Die Dauer reichten von 5 Minuten bis hin zu 8 Stunden. Rechnet man die abnormal lange 20-stündige Sperrung am Steintor für die Madsack-Feier vom 16.06.2018 heraus, ergibt sich eine gemittelte Durchschnittsdauer von 1 Stunde und 51 Minuten pro Störfall mit Tunnel-Umleitung.

Für 483 Tage im Betrieb ohne Bauunterbrechungen ergibt sich mit 33 Störungen ein Verhältnis von **1:14,6** – ergo ein Störfall alle 14,6 Tage. Das bedeutet, dass im Schnitt **alle zwei Wochen** die Linie 10 die Tunnel-Umleitung nehmen musste, weil es auf der oberirdischen Innenstadt-Strecke zu vermeidbaren Behinderungen gekommen ist.

Diese Statistik für die Strecke Goetheplatz zum Hauptbahnhof/ZOB wird geführt, um aufzuzeigen, dass solche Behinderungen mit einer Tunnelstrecke für die D-Linie vermeidbar gewesen wären. Naturgemäß kann es im Innenstadtbereich auf Tunnelstrecken nicht zu Kollisionen mit Autos kommen, geschweige denn kaum zu Schwierigkeiten mit Menschenmassen und anderen Gleisblockaden. Die drei Tunnelstrecken in der City als auch im Außenbereich mit ihren besonderen Bahnkörpern werden wesentlich niedrigere Störungsverhältnisse aufweisen können.

Ernüchternd kommt hinzu, dass mehrfach in den 1990er Jahren vor dem Bau der Innenstadtbahnstrecke der D-Linie gewarnt wurde – der Kommunalverband Großraum Hannover (Vorläufer der Region) als auch die Stadtverwaltung hatten mehrfach in Drucksachen und Gutachten hervorgehoben, dass die kurvenreiche und straßenbündige Strecke Gefahren aufweisen werde. Sie sei (Zitate) mit „*erheblichen Nachteilen*“ verbunden, hätte eine „*größere Störanfälligkeit*“ und würde „*nicht nur langsamer, sondern auch gefährlicher für Fußgänger wie für Fahrgäste*“ sein. Die Stadt Hannover kam 1990 bei den Planungen zur oberirdischen D-Linie zu der Erkenntnis: „*Aus verkehrlicher Sicht ist diese Lösung daher nicht vertretbar.*“ 2019 muss sie nun mit dem doch verwirklichten Rückfall ins störungsanfällige Straßenbahn-Zeitalter zurechtkommen.

Die Argumente der Stadt Hannover und dem Kommunalverband Großraum Hannover aus den 1990er Jahre lesen Sie hier: <https://www.pro-d-tunnel.de/planungen-perpetuum.htm>