



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

Hannover, 7. November 2025

D-Tunnel für die Sallstraße: Oberirdische Verlängerung von „Projekt 10/17“ kollidiert massiv mit „Masterplan nördliches Bahnhofsviertel“

In der Presse wird am 06.11. über die ersten konkreteren Zahlen und Ideen für einen Stadtbahntunnel unter der Sallstraße berichtet. Um den Tunnel in das Stadtbahnnetz zu integrieren, plant die Region eine Rampe auf der Berliner Allee zwischen Schiffgraben und Lavesstraße. Die Strecke soll somit an die bestehende Straßenbahn namens „Projekt 10/17“ anschließen, die am ZOB ihren Endpunkt hat.

In den Gremien der Landeshauptstadt (LHH) wurden zudem die Planungen „Masterplan nördliches Bahnhofsviertel“ diskutiert und beschlossen. Der geplante Umbau des Raschplatzes und seiner Umgebung wird planerisch detailliert vorgelegt. Ein wichtiger Punkt ist dabei (Zitate LHH) *„eine wirksame verkehrsfreie Fuß- und Radverkehrsanbindung, die eine einzigartige Verbindung zwischen Oststadt und Innenstadt“* herstellen soll.

Dabei *„kommt der Raschplatz-Hochstraße eine besondere Bedeutung zu“*, weil sie erhalten bleiben und den Cityring-Verkehr abwickeln muss. Der Bereich unter der Hochstraße wird in allen Plänen als **„autofreier Bereich“**, **„Durchfahrtssperre“** oder **„ungestörte verkehrsfreie Querung“** dargestellt. Zudem gibt es weitere Ideen: *„Unter der Hochstraße kann ein besonderer Freiraum entstehen, der u. a. Spiel- und Sportangebote anbietet“*.

Hier kollidieren die zeitgleichen Planungen der Region Hannover mit einer „10/17“-Verlängerung und der LHH zur weitläufigen Umgestaltung des Areals massiv. **Eine schwere laute Straßenbahn hat in diesem neu zu schaffenden Freiraum also nichts zu suchen.**

Die Straßenbahn müsste vom heutigen Endpunkt neben dem Baggi-Komplex Richtung Süden abbiegen und je Gleis parallel entlang der Raschplatz-Hochstraße auf die Berliner Allee geführt werden. Dabei sind zahlreiche Konflikte mit den in der Masterplanung genannten Ideen, den engen Topographien und dem Cityring zu befürchten. Besonders am Volgersweg betitelt die LHH die Straßenbahn bereits als *„stadträumlich unbefriedigende Situation“*. Außerdem: *„Die optionale Stadtbahnverlängerung [in] Seitenlage [ist] kompliziert umsetzbar“*.

Die Strecke würde eine neu geschaffene verkehrsfreie Fuß- und Radverkehrsanbindung wieder zunichtemachen und die Spiel- und Sportangebote unter der Hochstraße quasi einkesseln. Etliche nötige Sicherheitsmaßnahmen für die oberirdischen Stadtbahngleise wie Ampeln, Überwege, Absperrungen oder gar Zäune stehen der gewünschten Weitläufigkeit und Verkehrsfreiheit des Areals dann diametral gegenüber. Die LHH schreibt zu diesem Problem in einer Variantendiskussion zur Hochstraße: *„Die zusätzlichen Querungsstellen mit der Stadtbahn [...] bergen zusätzliches Konfliktpotenzial“*.

Zudem sollen zukünftig die Fernroder Straße und ihre „restlichen“ Zuwegungen von der Berliner Allee Taschenfunktionen zur Anfahrt und Anlieferung zum Hauptbahnhof Nord erfüllen. Mit Straßenbahngleisen neben der Brückenrampe wäre dies nicht mehr zu realisieren. Auch die Tiefgaragen-Zufahrten würden blockiert werden.

Die oberirdische Stadtbahn-Verlängerung zur Südstadt wird aktuell in allen Plänen der LHH zur Umgestaltung des Raschplatzes komplett ausgeklammert und nicht dargestellt oder mitgeplant.

Es bleibt zu hoffen, dass die Region die knapp 1000 Meter „Resttunnel“ zwischen Schiffgraben und der „Geisterstation“ Hauptbahnhof inklusive einer Station Königstraße gleich mitplanen und mitbauen lassen wird, um etliche neue – und absolut vermeidbare – Probleme einer Oberflächenstrecke gar nicht erst zu generieren.