



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

Hannover, 16. März 2014

### »Weil es die D-Linie nicht gibt« – erneute Märchen aus der Infrastrukturgesellschaft zur Stadtbahngeschichte

Anlässlich der ersten 100 Tage im Amt des Oberbürgermeisters hat sich Stefan Schostock in der Sendung »h1 Presseclub« am 18. Februar den Fragen der Moderation Nadja Babalola gestellt.

Der Beitrag lässt sich mit dem Titel »Thema: OB Schostok – 100 Tage im Amt« einsehen unter der Rubrik

[http://webtv.htp.net/index.php?id=18&no\\_cache=1&tx\\_ttnews\[series\]=56&MP=18-26](http://webtv.htp.net/index.php?id=18&no_cache=1&tx_ttnews[series]=56&MP=18-26)

auf der Webseite des offenen Kanals h1. Ab der Laufzeit 23:10 geht es um das Thema D-Linie. Dort kommt auch der Pressesprecher der Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (kurz Infra), Jens Hauschke, zu Wort. Hier werden Halbwahrheiten erzählt, die es zu berichtigen gibt.

Warum heißt es eigentlich D-Linie? Hauschke entgegnet: »**Weil es eine D-Linie nicht gibt.** ... Die D-Strecke wurde nie beendet, ist die Unvollendete sozusagen«. Jens Hauschke erklärt, dass »die Stadtbahnlinien nach Zahlen benannt« wurden. Diese wechselten im Laufe der Zeit jedoch stetig. Richtig ist, dass die vier Tunnelstrecken und deren zugehörigen Außenstrecken planerisch **alphabetisch** »durchnummeriert« wurden. Der Ast **D-Süd** wurde im Zuge der Vorbereitungen zur EXPO 2000 gebaut und an den C-Tunnel via Freundallee gehängt. Als einziger Stadtbahnast ist die **D-West** – also der Strang aus der City in Richtung Linden/Nord, Limmer und Ahlem – noch nicht in das Netz integriert worden. Dass die D-West unvollendet ist, bleibt unbestritten: deswegen hat der Begriff aber nicht automatisch aufgehört zu existieren.

Es muss zudem betont werden, dass die Strecke aus Limmer/Ahlem in **allen** Netzentwürfen zur U- und später Stadtbahn bis hin zum heute noch gültigen »Wehner-Plan« (1966) mit vier Stammstrecken **immer** als Tunnelstrecke in das Gesamtnetz eingeführt wurde und somit Bestandteil eines beschleunigten und vernetzten ÖPNVs werden sollte. Nähere Informationen finden sich auf der Pro D-Webseite.

Zudem hat das ehemalige U-Bahn-Bauamt zu jeder Strecke detaillierte Infobroschüren herausgebracht, die exakt diese technischen Bezeichnungen (z. B. »Linie A« oder »Linie C-West«) verwendeten. Im Volksmund haben sich damit »D-Linie« und »D-Tunnel« eingebürgert – auch dank der schnellen Sprechweise.

Hauschke weiter: »Wir nennen es »Projekt Zehn Siebzehn«, um das halt zu verkürzen«... Der sperrige längere Projektname als auch die teure PR-Kampagne der Infra zum Ausbau der Oberflächenstrecke darf bei den Bürgerinnen und Bürgern als gescheitert gelten. Kalte, leere und abweisende Visualisierungen ohne jegliche Verkehrsdichte oder Bevölkerung haben ihr Übriges dazu beigesteuert (siehe Pressemitteilung vom 02.12.2013). Insofern wird es schwer, den Begriff »D-Linie« einfach im Vorübergehen tilgen zu wollen.

Jens Hauschke stößt auch hier in das Horn, dass der D-Tunnel »nicht finanzierbar« sei. Hätte sich die Politik ernsthaft nach der Absage von Regionspräsident Hauke Jagau in 2009 um andere Finanzierungskonzepte gekümmert, würde man dieses Märchen nicht auch heute verbreiten müssen. Die Üstra hatte z. B. nur wenige Tage später alternative Vorschläge zur Finanzierung vorgelegt, die unter den Teppich gekehrt wurden.

Zusammenfassend macht auch OB Stefan Schostok einen schwachen Eindruck im Interview. Immer noch vorherrschende Bedenken werden auch hier beschwichtigend schönegeredet.

Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. macht es sich u. a. weiter zur Aufgabe, Unwahrheiten von Planern und Politikern zu entlarven und richtigzustellen (siehe auch PM vom 24.01.2014).