



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

Hannover, 6. September 2014

Umgeleitete Linie 10 hat offenkundig keine betrieblichen Nachteile gebracht – A-Tunnel mit vier Linien aktuell nur zu 72% ausgelastet

Am 10. September endet bedingt durch die Gleissanierung in der Kurt-Schumacher-Straße die Umleitung der Linie 10 zwischen Goetheplatz und Hauptbahnhof U über den sogenannten A-Tunnel zwischen Rampe Gustav-Bratke-Allee und der Wendeanlage Hbf. Sechs Wochen lang wurde somit ein elementarer Ast der vieldiskutierten »Scheelhaase-Lösung« für die D-Linie gefahren (die Teilung der Linie 10 am Goetheplatz).

Dabei hat es augenscheinlich keinerlei betriebliche Einschränkungen oder Verspätungen gegeben. Die Initiative Pro D-Tunnel hat an die Region Hannover und an die Üstra folgende Fragen gestellt:

1. Gibt oder gab es bei der Führung der Linie 10 im A-Tunnel zwischen Rampe Gustav-Bratke-Allee und Station Hauptbahnhof wiederkehrende signifikante Störungen oder Verspätungen?
2. Im A-Tunnel werden zurzeit 18 plus 8 Fahrten pro Stunde getätigt, also 26 Fahrten. Welches ist die betrieblich größtmöglich machbare Anzahl an Fahrten im A-Tunnel pro Stunde?

Während eine schriftliche Beantwortung der Region seit Tagen aussteht, hat der Pressesprecher der Üstra Udo Iwanek die Frage durch die private Agentur hannover.context UG mit dem Sprecher Jens Hauschke abgenommen bekommen. Die Beantwortung der gestellten betrieblichen Fragen wurde mit der Begründung abgeschmettert, dass die Kommunikation zum »Projekt 10/17« nur zwischen Anwohnern und Anliegern sowie der Presse geschehe. Die Initiative Pro D-Tunnel »gehöre nicht zu diesen Vertretern«.

Es ist zu bemängeln, dass Anfragen an zwei öffentliche Aufgabenträger mit eigenen Pressesprechern (Udo Iwanek, Üstra und Klaus Abelmann, Region) derartig abgeblockt werden. Leider ist zu erwarten, dass die Antwort der Region ausweichend ausfallen wird – und bereits vorliegende positive Berechnungen unerwähnt bleiben.

Die Üstra hatte Ende Januar 2013 ein eigenes Gutachten erstellt, das eine problemlose und sofortige Machbarkeit der »Scheelhaase-Lösung« bei geringen Kosten in Aussicht stellt (siehe auch PM vom 24.01.13). Außerdem wurde die Belastungsobergrenze des A-Tunnels zwischen Waterloo und Hauptbahnhof mit einer Anzahl von **maximal 36 Bahnen pro Stunde** berechnet. Mit den zurzeit fahrenden Zügen inklusive der »Tunnel-10« ergeben sich 18 plus 8 Züge, also 26 pro Stunde – eine **Auslastung des Tunnels von aktuell 72%**, trotz vier Linien!

Das Üstra-Gutachten wurde nach einer Aufsichtsratssitzung des Verkehrsunternehmens durch den Regionspräsidenten und Aufsichtsratsvorsitzenden Hauke Jagau »einkassiert« und liegt seitdem in der Schublade. Offiziell darf über die Problemlosigkeit der »Tunnel-10« nicht mehr gesprochen werden. An dem Gutachten waren jedoch auch namhafte externe Verkehrswissenschaftler beteiligt, die die Kapazitätsgrenze des A-Tunnels mit errechnet haben. Die Zahl 36 Bahnen/Stunde ist keine Erfindung, sondern eine extern abzufragende Tatsache.

Die CDU hatte in Verkehrsausschüssen der Region und im Rat mehrfach beantragt, die »Scheelhaase-Lösung« einige Wochen zu testen. Die Anträge wurden von SPD und Grüne jedes Mal abgelehnt. Durch die sechswöchige Umleitung hat dieser »heimlich gefahrene« Test jedoch gezeigt, dass die Führung der Linie 10 in den A-Tunnel keinerlei Probleme verursacht – Rot-Grün dürfte somit in Erklärungsnot geraten.

Pro D-Tunnel hat in den letzten Tagen stichprobenartig Fahrgäste nach ihrer Präferenz befragt: aktuell fahrende »Tunnel-10« 48%, Beibehaltung der alten Strecke 36%, nur 7% für die Neuplanung (9% keine Meinung).