



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

Hannover, 11. Dezember 2014

ÖPNV am ZOB knirscht an allen Ecken und Enden – Kommunikation ungenügend, Ideen Mangelware, Linienführung als Dilemma

Am 11. Dezember berichtete die hannoversche Presse (HAZ, Neue Presse und BILD) mit der fast unisono gesetzten Schlagzeile „Regiobus droht mit Boykott des ZOB“. Anlass ist die Verkehrsführung der Regiobusse, die seit Eröffnung des neuen ZOB eine „Ehrenrunde“ gegen den Uhrzeigersinn drehen müssen, um in der Rundestraße nahe dem Ärztehaus zum Standpunkt zu gelangen. Dabei müssen die Busse erst neben der Raschplatz-Hochstraße parallel fahren, um dann zwei Spuren des Cityrings spitzwinklig kreuzen zu müssen, um den Linksabbieger in die Rundestraße erreichen zu können. Regiobus-Sprecher Tolga Otkun bescheinigte diesem gefährlichen Rundkurs eine hohe Unfallgefahr. Andere Probleme wie mangelhafte Standflächen, fehlende Toiletten für Regiobus-Fahrer und die Schließung des alten ZOBs für eventuellen Ausweichplatz lassen erkennen, dass die ÖPNV-Planung auch am ZOB an vielen Ecken knirscht.

Dazu wird sich bald der Endpunkt der D-Linie mit ihrem Hochbahnsteig „Raschplatz“ gesellen. Die Ausfahrt des neuen ZOBs wird über ein Doppelweichenkreuz führen, weitere direkte Regiobus-Anfahrten in diesem Bereich werden somit kaum machbar sein, so dass der Rundkurs auch in Zukunft Bestand haben dürfte.

Überlegungen aus der Politik sind aufgekommen, die Regiobus-Linien 300, 500 und 700 wegen der verkehrlichen Probleme zusammen mit der D-Linie aus der Kurt-Schumacher-Straße und dem sogenannten „Posttunnel“ herauszunehmen. Eine größere Umfahrung dieses Problembereiches soll im Uhrzeigersinn ab Steintor über Klagesmarkt, Celler Straße und Hamburger Allee erfolgen. Die vermeintliche Lösung des ZOB-Problems und die Entlastung vom Kernstück des „Projekt 10/17“ bergen allerdings nicht nur gravierende Nachteile für die Fahrgäste – durch verlängerte Fahrzeiten und die Abhängung des massiv genutzten Umstiegs am Hauptbahnhof.

Denn sollte diese Umleitung der Regiobusse konkretere Züge annehmen, bleibt unmissverständlich festzuhalten, dass die bereits im Planfeststellungsverfahren stehenden Abschnitte 1 und 2 der D-Linie komplett neu bewertet werden müssten. Durch den Entfall von Haltestellen und Verkehrsmengen müssten Lagepläne, Fahrpläne und die mehrfach erstellten Verkehrsgutachten durch veränderte Grundlagen vollkommen neu durchgeplant und neu eingereicht werden. Der ambitionierte Zeitplan der Infra und Region geriete dann stark ins Wanken.

Zusätzlich werden sich durch geplante Fahrplanmaßnahmen die Probleme auf den Regiobus-Linien noch dramatisch steigern. Es ist angedacht, die Takte der Linien 300, 500 und 700 zu gewissen Hauptverkehrszeiten und am Wochenende weiter zu verdichten. Der unwirtschaftliche Parallelverkehr zur Linie 10 wird also weiter ausgebaut und teuer subventioniert werden, anstatt ihn wie von den Nahverkehrsplänen gefordert einzudämmen oder ganz einzustellen. Offenbar wird die von der Üstra schon mehrfach bescheinigte mangelhafte Zukunftsfähigkeit der D-Linie die Planer zu diesen Gedankenspielen gebracht haben. Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. wird weiterhin einen kritischen Blick auf die politischen Entwicklungen zum Thema Regiobus behalten.

Somit bleibt festzuhalten, dass die ÖPNV-Planer mit einem Dilemma leben müssen – entweder umrunden die Regiobusse weiterhin das alte ZOB-Areal mit dem geplanten Endpunkt der D-Linie und verursachen dabei gefährliche Situationen im Cityring, oder man leitet die Regiobusse über Celler Straße zum neuen ZOB um, zu Lasten der laufenden Planung zur oberirdischen D-Linie. So oder so: zündende Ideen scheinen bei der Politik Mangelware zu sein. Fachliche Kritik wird weiterhin bei der Politik relativiert oder ignoriert. Es ist zu beklagen, dass die Kommunikation zwischen Entscheidern und Verkehrsunternehmen offensichtlich mehr als ungenügend abläuft.