

Die D-Linie – eine unterirdische Diskussion?

Im Tunnel oder auf der Straße? Hochbahnsteig oder Niederflerbahn? Die Zukunft der Stadtbahn

in der City treibt die Beteiligten weiter um. Und nach Ostern will die Politik noch mehr Bewegung

in die Diskussion bringen. Regionspräsident Hauke Jagau wünscht sich jetzt schon einmal,

dass die Entscheidung langfristig und zukunftsorientiert getroffen wird. Zeit für einen aktuellen

Sachstandsbericht – und für einen etwas anderen Blick auf die Hintergründe des Tunnel-Themas.

Jagau gegen Kurzzeit-Debatte Absage an Niederflersystem

VON DIRK ALTWIG

HANNOVER. In den nächsten Wochen wollen die Regionsfraktionen von SPD und Grünen über den Bau des D-Tunnels vom Goetheplatz zum Hauptbahnhof entscheiden.

Regionspräsident Hauke Jagau (SPD) sprach sich jetzt gegenüber der NP gegen übereilte Beschlüsse aus. Er wolle eine gründliche Prüfung des Tunnelprojekts – denn dabei gehe es nicht nur um die derzeit geplanten zwei neuen U-Bahn-Stationen, sondern um die langfristige Entwicklung des Nahverkehrs. „Wir brauchen keine Kurzzeitdebatte, wir müssen gucken, was in 20, 30 Jahren sinnvoll ist, und dann sehen, ob wir es finanzieren können.“ Bei der Entscheidung für oder gegen einen Netzausbau müssten auch Aspekte wie der Klimawandel und die Bevölkerungsentwicklung eine Rolle spielen.

Eine Absage erteilte der Regionspräsident Forderungen zur Einführung eines neuen Niederflersystems. Es sei Unsinn, das Netz in Teile zu spalten, auf denen nicht mehr alle Bahnen eingesetzt werden könnten. Außerdem entstünden unnötige Mehrkosten, etwa durch zusätzliche Wartungseinrichtungen.

Für die Limmerstraße könne auch mit Hochbahnsteigen eine verträgliche Lösung gefunden werden, möglicherweise kürzere Bahnsteige, bei denen nicht alle Türen eines Zuges geöffnet werden. Das gibt es bereits an einigen Haltestellen der Linie 1. Bei Zügen mit drei Wagen bleiben die erste und die letzte Tür zu.

Für den Bau des D-Tunnels sind derzeit Kosten von 130 Millionen Euro veranschlagt. Davon müsste die Region Hannover rund 32 Millionen Euro tragen. Eine neue oberirdische Strecke bis zum Raschplatz würde rund 62 Millionen Euro kosten, darin ist auch der Abriss der Hochstraße enthalten. Die Region müsste 12,8 Millionen Euro tragen. Derzeit sperrt sich die Stadt allerdings gegen diese Variante. Sie will keinen abgetrennten Gleiskörper auf der Kurt-Schumacher-Straße.

Ebenfalls in der Diskussion ist eine mögliche Verlängerung vom Hauptbahnhof über die Sallstraße bis zum Bismarckbahnhof (Südstadt). Mit einem Tunnelstück vom Goetheplatz bis zur Berliner Allee würde das 178 Millionen Euro kosten, komplett oberirdisch 90 Millionen Euro. Laut Region wären auch diese Ausbaualternativen volkswirtschaftlich sinnvoll.



Hauke Jagau



REALITÄT: Auf der Vahrenwalder Straße tauchen die Bahnen schon jahrelang in den Untergrund ab.

Foto: Behr

Ein Millionen-Tunnel und viele Geschichten

HANNOVER. Eine Anekdote ist es, vielleicht eine Legende. Schon allein, weil „Es war einmal“ ein so gelungener Einstieg wäre für die Geschichte, die die neue Debatte zum D-Tunnel angeht. Die wird jetzt seit drei Jahren heftig geführt. Aber die Anekdote klingt fast zu abwegig, um nicht wahr zu sein.

Es war einmal im Dezember 2006, erzählt man sich. Über der Ustra-Zentrale am Hohen Ufer hängen dunkle Wolken. Der Vorstandsvorsitzende André Neiß muss seit Wochen immer wieder grausige Schlagzeilen über sein Unternehmen lesen – vier Menschen sind in jenem Jahr bei Unfällen mit Bahnen getötet worden. Ustra-Pressesprecher Udo Iwannek macht seinem Chef schließlich einen Vorschlag, um die Diskussion über die Sicherheit vielleicht zu beenden. Neiß soll ein neues Thema setzen, auf dass sich Politik und Medien stürzen. Iwannek hat Erfahrung mit Krisensituationen, er war schon Sprecher der Expo 2000.

Iwannek holt ein hunderte Millionen Euro teures Projekt aus dem staubigen Aktenkeller – den D-Tunnel. Über diese unterirdische Stadtbahnstrecke wird in der Politik seit Jahrzehnten immer wieder heftig diskutiert, aber wegen der Kosten ist sie stets ver-

worfen worden. Das Thema passt perfekt: Neiß hat sich als Ustra-Chef bereits einen Namen gemacht, weil er die Millionen-Luste des Unternehmens abgebaut hat, mit dem Tunnel-Vorschlag kann der kühle Rechner aus Hamburg auch mal als Visionär punkten. Und das ganz ungefährlich – denn mit einer Umsetzung rechnet bei der Ustra 2006 niemand.

Stattgefunden hat es dann so: Neiß macht vor der hannoverschen Presse den großen Aufschlag. Er bringt gleich mehrere Tunnelvarianten ab Steintor ins Gespräch. Eine bis zum Hauptbahnhof, eine weiter



Eine Analyse von Dirk Altwig

bis in die Marienstraße, eine sogar bis zum Bismarckbahnhof (Südstadt). Die lange Variante würde rund 400 Millionen Euro kosten.

Drei Viertel der Baukosten können bei Bund und Land beantragt werden, den Rest müsste die Region Hannover zahlen. Präsident Hauke Jagau, der auch Aufsichtsratschef der Ustra ist, reagiert gleich sehr zurückhaltend: „Jeder darf Ideen haben.“ Aber niemand solle glauben, „dass es nun mit einem solchen Projekt real losgeht“.

Und doch – in den vergangenen Jahren hat die Tunnel-Frage eine Ernsthaftigkeit bekommen, mit der wohl niemand gerechnet hätte. Da spielt auch die große Berliner Politik eine Rolle: Der Bund hat – noch unter einem SPD-Finanzminister – angekündigt, Nahverkehrsprojekte wie den D-Tunnel nur noch bis zum Jahr 2019 finanziell zu fördern. Wenn überhaupt noch jemals ein D-Tunnel gebaut werden soll, müssen nun schnell Anträge gestellt werden.

Auch Ustra-Chef Neiß nimmt das Projekt inzwischen sehr ernst. Berechnungen haben nämlich ergeben, dass der Tunnel der Ustra im Jahr 1,5 Millionen Euro bringen würde – Einsparungen und Mehreinnahmen. Für die Baukosten ist die Ustra nicht zuständig. Indirekt würde die Verbesserung bei der Ustra wieder die Region entlasten.

Im Herbst vergangenen Jahres sah es sogar schon mal so aus, als hätten sich Stadt und Ustra auf den Tunnel geeinigt – unabhängig von der Politik. Selbst Regionspräsident Hauke Jagau soll fast überzeugt gewesen sein. Ein Gutachten belegte die Wirtschaftlichkeit des

Projektes – doch dann kam von Jagau ein Satz, der für ihn bis heute gilt: Er habe wegen der Kosten entschieden, „das Projekt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht weiterzuverfolgen“.

Was war passiert? Hier gibt es wieder eine Anekdote, die vor allem im Rathaus erzählt wird. Vielleicht stimmt sie sogar auch. Ustra-Chef Neiß und Stadtbaurat Uwe Bodemann wollten angeblich ganz sicher gehen, dass der Tunnel kommt – und nicht die viel preiswertere Oberflächenstrecke. Ustra-Chef und Baurat einigten sich auf eine gemeinsame Strategie. Bodemann würde steif und fest den Standpunkt vertreten, dass die Bahn auf der Kurt-Schumacher-Straße nicht ausgebaut werden könne. Neiß sollte so seinen Tunnel bekommen und Bodemann eine freie Straße, die er hübsch ausbauen kann.

Allerdings, etwas schiefgegangen sein: Hauke Jagau und Oberbürgermeister Stephan Weil sollen von der heimlichen Absprache Wind bekommen haben. Verwaltungschefs mögen es nicht, wenn hinter ihrem Rücken gekungelt wird – beide zerrissen die Tunnelpläne. Hier endet die Anekdote.

Und nun? Im Moment ist die Tunnellage verworren. Die Stadt-SPD will das 130-

Millionen-Projekt mit zwei U-Bahn-Stationen. Man könne ja später „vielleicht in 20 Jahren“ noch weiter bauen in Richtung Marienstraße. Auch viele Mitglieder von Jagaus eigener Regionsfraktion tendieren in diese Richtung. Die Entscheidung, ob sie sich tatsächlich gegen ihren Präsidenten stellen werden, ist offen.

Eine Mehrheit für den Tunnel fehlt trotzdem, denn auch die Grünen sind dagegen, sie wollen neue oberirdische Niederflurstrecken. Die Stadtgrünen sagen das bereits ausdrücklich, die in der Region „prüfen“ offiziell

noch. Gibts da auch noch eine Koalitionskrise? Die Mehrheitspartner haben schriftlich vereinbart, immer gemeinsam abzustimmen. CDU und Linke wollen ebenfalls neue Niederflurlinien an der Oberfläche. Nur die FDP ist langfristig für den Tunnel.

Die Diskussion, so scheint es im Moment, könnte noch ewig so weitergehen. Das könnte von den Tunnel-Gegnern gewollt sein, vermutet ein Insider: „Da wird jetzt so lange neu geplant und gerechnet, bis es für die Tunnelzuschüsse zu spät ist.“ Dann hätte die Geschichte ein Ende.



RELIKT: Die Geisterstation unter dem Raschplatz – gebaut für eine unterirdische D-Linie.



VISION: Auf dem Computer haben Planer die Bahn schon oberirdisch durch den Posttunnel gen Raschplatz fahren lassen.