



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

Hannover, 24. Januar 2021

Durch eine neue MHH-Strecke vier Linien auf der Podbielskistraße – Verlängerung des A-Tunnels als denkbare Option

Die Region Hannover hat im Verkehrsausschuss vom Donnerstag zugestimmt, dass die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH (infra) mit der Vorplanung für eine neue Stadtbahnstrecke über die Podbielskistraße zum geplanten neuen Campus der MHH beginnt. Die Region trägt dafür Planungskosten bis zu 200.000 EUR. Die gesamte Vorlage ist einsehbar unter

<https://regions-sitzungsinfo.hannit.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=1008231>

Wenn die neue MHH-Strecke so kommen sollte, wird die Podbielskistraße mit vier Stadtbahnlinien belastet. Im engen Straßenraum zwischen Lortzingstraße und Klopstockstraße mit im Schnitt 28 Metern Breite wird es zu einer vermehrten Lärm- und Erschütterungsbelastung für die Anwohner kommen. Die Podbi stellt in diesem Szenario die einzige Verkehrsader dar, auf der dann vier Stadtbahnlinien oberirdisch verkehren sollen.

Dadurch muss es gestattet sein, sich zu überlegen, den A-Tunnel ab Lortzingstraße zu verlängern und in die Planungen bzw. Berechnungen der infra mit einzubeziehen. Unter der Rampe Lortzingstraße befindet sich ein verlängerter fertiger Tunnelstützen, sodass ein Weiterbau ohne Unterbrechung der Stadtbahn machbar ist. Zwar betonte Verkehrsdezernent Franz am Donnerstag, die Podbi besäße „eine gut ausgebaute Strecke“. Dennoch sind die Hochbahnsteige mittlerweile auch schon 15 Jahre alt, sodass sie bald eine Abschreibungsfrist erreicht haben könnten. Sie mussten auch schon teilweise aufwändig saniert werden (Lortzingstraße). Drei (womöglich kostengünstig baugleich erstellte) Tunnelstationen könnten die Tunnelstrecke aufwerten. Eine Rampe müsste vor der Klopstockstraße die Oberfläche erreichen werden, wo sich die Strecken dann verzweigen.

Eine 1½ km lange Tunnelstrecke zwischen Lortzingstraße und Klopstockstraße brächte mehrere Vorteile: eine deutliche Reduzierung des Verkehrslärms durch Herausnahme der oberirdischen Stadtbahn, die Möglichkeit einer Neugestaltung des Verkehrsraums für die verbliebenen Verkehrsträger (durch 5 Meter Raumgewinn), sowie eine deutliche Beschleunigung und Kapazitätssteigerung für die Bahn. Allein die Reduzierung des Lärmpegels um ca. 20 dB durch Verlegung in einen Tunnel ist seit jeher ein unschlagbares Argument – in der Realität hieße das eine Reduzierung der Lautstärke um den Faktor vier, beim Schalldruck um den Faktor zehn (Quelle: Üstra-Chronik, S. 513).

Wir fordern die infra und die Region auf, die Option einer Verlängerung des A-Tunnels ernsthaft und ohne Vorbehalte zu prüfen und zu berechnen. Steigerungen der Kapazität und Geschwindigkeit sowie Reduzierung der Störanfälligkeit und des Lärmpegels sollten – gerade im Hinblick mit dem oft propagierten Stichwort „Verkehrswende“ – Gründe genug sein. Nicht zuletzt sind die GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) für Neubauvorhaben auf 1 Milliarde Euro jährlich angehoben worden. Ab 2025 betragen die Mittel 2 Milliarden Euro jährlich, der Fördersatz des Bundes ist von 60 auf 75 Prozent erhöht worden. Mit dieser Prämisse kann man sich hinter schnell hervorgebrachten Scheinargumenten wie „unfinanzierbar“ oder „nicht wirtschaftlich“ nicht mehr verschanzen.

*Initiative Pro D-Tunnel e. V. · Jens Pielawa · Reichhelmstraße 20 · 30519 Hannover · pielawa@pro-d-tunnel.de
Herausgegeben am 24. Januar 2021 · V.i.S.d.P.: Jens Pielawa*