



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

Hannover, 14. September 2014

Kommunale Kosten zum »Projekt 10/17« aktuell gleichauf zu D-Tunnel-Kosten – Argument »unfinanzierbar« jahrelang eine Farce

Seit der Vorstellung des Gutachtens »Folgekostenrechnung zur Stadtbahnstrecke D-Innenstadt« am 24. November 2009 im Verkehrsausschuss (siehe <http://www.pro-d-tunnel.de/tunnel-teuer.htm>) hat die Region Hannover den kommunalen Anteil zum Bau des D-Tunnels wiederholt und ausdrücklich als »unfinanzierbar« bezeichnet. Das Gutachten brachte hervor, dass die anteiligen Baukosten für die Region beim D-Tunnel und der Oberflächenlösung ohne eigenen Bahnkörper fast gleichauf zu berechnen sind (32,6 Mio. € zu 30,4 Mio. €).

Als erstes Fazit hieß es damals schon vom Verkehrsdezernenten: »Völlig ausgeschlossen sei seiner Ansicht nach der Fall, der einen Fehlbetrag erwirtschaftete und darüber hinaus ein Investitionsvolumen von 30,4 Mio. Euro für eine oberirdische Variante seitens der Region Hannover erfordere, die in etwa soviel Aufwand produziere wie etwa eine Tunnellösung«. Die Straßenbahnstrecke wäre demnach »nicht nachverfolgenswert« (Protokoll der VA-Sitzung vom 24.11.09 unter <http://regions-sitzungsinfo.hannit.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=16252&options=4>). Regionspräsident **Hauke Jagau hält seitdem 31 Mio. € Regionsgelder für »unfinanzierbar«** und erteilte dem D-Tunnel eine seitdem offenbar un- verrückbare Absage.

Pro D-Tunnel e. V. liegt eine aktuelle Kostentabelle aus dem Planungskreis vom »Projekt 10/17« vor. Zusammenge- rechnet entstehen der Region Kosten von aktuell ca.

31,7 Mio. €

für den oberirdischen Stadtbahnbau – ohne zusätzliche Einbauten wie die lange Zeit angedachten Treppenabgänge im sogenannten »Posttunnel« zu den DB-Gleisen im Hauptbahnhof oder anderen Extras!

Im Klartext: Die Region wird schon jetzt genauso viel Geld für »Projekt 10/17« ausgeben als für den kommunalen Anteil zum D-Tunnel. Das stets von Regionspräsident Jagau vorgeschobene Argument »unfinanzierbar« (31 Mio. €) bricht damit als Farce enttarnt zusammen. Das Intraplan-Gutachten von 2009 behält Recht.

Außerdem ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtsumme bei reduziert fließenden Fördergeldern der LNVG und weiteren baulichen Unwägbarkeiten dementsprechend wesentlich erhöhen wird und relativ leicht die 40 Mio. €-Marke erreichen könnte.

Die Planungen zum oberirdischen Ausbau der D-Linie standen stets unter Finanzierungsvorbehalt, der demnach sofort eintritt. Die Regionspolitik und ihr Präsident Jagau haben wiederholt ein falsches Argument genannt, das nunmehr gebrochen und kostenmäßig überflügelt wird. Jagaus Wort, nicht mehr als 31 Mio. € Regionsgelder ausgeben zu wollen, gilt seit 2009.

Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. fordert den Regionspräsidenten deshalb unmissverständlich auf, den Ausbau der oberirdischen D-Linie sofort zu stoppen. Gerade im Hinblick auf die aktuell schlechten Haushaltslagen sind politisch bedingte Mehrausgaben für das breit abgelehnte »Projekt 10/17« den Bürgerinnen und Bürgern nicht mehr rationell vermittelbar.

Im Detail: die anhängende Tabelle (zuletzt bearbeitet am 26.02.14 von einer Mitarbeiterin des »10/17«-Planungskreises) bezeichnet die Kostenträger. Aufgeschlüsselt rechnen sich die kommunalen Kosten wie folgt:

Zuwendungsfähige Baukosten: 23,1 Mio. € (zuwendungsf. ÖV) + 1,6 Mio. € (zuwendungsf. IV) = **24,7 Mio. €**

Davon angenommener **kommunaler Anteil von 25%** = 24,7 Mio. € × 0,25 = **6,18 Mio. €**

Nicht zuwendungsfähiger Rest: 50,2 Mio. € Gesamtbetrag – 24,7 Mio. € = 25,5 Mio. €

Ergibt einen kommunalen Anteil von: 25,5 Mio. € + 6,18 Mio. € = 31,68 Mio. €

Kostenteilung:	LHH NKAG	Land	LHH städtebaul. Anteil	Region stadtbahnbedingt	infra	Kosten (Mio €)
zuwendungsfähig ÖV		75%		25%		23,1 Mio €
nicht zuwendungsfähig ÖV						10,2 Mio €
- Grunderneuerung Abschnitt 3				100%	100%	1,6 Mio €
- nicht zuwendungsfähig ÖV ohne Grunderneuerung						8,6 Mio €
zuwendungsfähig IV	nach Satzung	60%	40%			1,6 Mio €
nicht zuwendungsfähig IV	nach Satzung		100%			6,4 Mio €
Rückbau Gleisanlagen HBF bis Aegi.				100%		1,9 Mio €
Abschnitt 1: Raschplatz bis Abzweig ECE		5,89 Mio €	0,00 Mio €	7,89 Mio €		13,8 Mio €
Abschnitt 2: Abzweig ECE bis Herschelstraße	0,29 Mio €	1,00 Mio €	0,52 Mio €	0,94 Mio €		2,7 Mio €
Abschnitt 3: Herschelstraße bis Ende Bogen Goser.	0,60 Mio €	0,61 Mio €	1,73 Mio €	0,13 Mio €	1,61 Mio €	4,7 Mio €
Abschnitt 3a: Herschelstraße bis Haltestelle Steintor	0,17 Mio €	0,19 Mio €	0,79 Mio €	0,03 Mio €	0,86 Mio €	2,0 Mio €
Abschnitt 3b: HSt Steintor bis Ende Bogen Goseriede	0,43 Mio €	0,42 Mio €	0,94 Mio €	0,10 Mio €	0,75 Mio €	2,7 Mio €
Abschnitt 4: Bogen Goseriede bis Goetheplatz	0,62 Mio €	5,50 Mio €	3,27 Mio €	3,74 Mio €		13,1 Mio €
Abschnitt 4a: Bogen Goseriede bis Scholvinstraße	0,07 Mio €	3,70 Mio €	0,44 Mio €	1,44 Mio €		5,6 Mio €
Abschnitt 4b: Scholvinstraße bis Brühlstraße	0,22 Mio €	0,66 Mio €	0,93 Mio €	0,88 Mio €		2,7 Mio €
Abschnitt 4c: Brühlstraße bis Goetheplatz	0,33 Mio €	1,14 Mio €	1,90 Mio €	1,42 Mio €		4,8 Mio €
Abschnitt 5: Braunstraße		4,91 Mio €	0,41 Mio €	1,64 Mio €		7,0 Mio €
Baukosten Gesamt	1,5 Mio €	17,9 Mio €	5,9 Mio €	14,3 Mio €	1,6 Mio €	41,3 Mio €
Planungskosten ÖV		5,7 Mio €				5,7 Mio €
10% zuwendungsfähige Kosten ÖV (davon 75%)		1,7 Mio €				1,7 Mio €
Rest Planungskosten ÖV				3,3 Mio €	0,6 Mio €	3,9 Mio €
Planungskosten IV			1,4 Mio €			1,4 Mio €
Bau- und Planungskosten: Strecke und HBST	1,5 Mio €	19,6 Mio €	7,3 Mio €	17,6 Mio €	2,2 Mio €	48,3 Mio €
zzgl. Rückbau HBF bis Aegidientorplatz				1,9 Mio €		1,9 Mio €
Kosten zzgl. Rückbau HBF bis Aegidientorplatz	1,5 Mio €	19,6 Mio €	7,3 Mio €	19,5 Mio €	2,2 Mio €	50,2 Mio €