



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

Hannover, 7. November 2016

Koalitionsvertrag zwischen Regions-SPD und CDU sieht keinen „10/17“-Baustopp vor: Ausstieg mit Sparpotential weiterhin vorhanden

Nach der Kommunalwahl wurde am Wochenende vom SPD-Unterbezirk Region Hannover und dem CDU-Regionsverband Hannover der Vertragsentwurf für die künftige Zusammenarbeit in der Regionsversammlung vorgestellt. In dem Koalitionsvertrag heißt es zur D-Linie schlicht:

„Die Stadtbahnstrecke D wird wie geplant fertiggestellt. Gemeinsam mit der LHH erfolgt eine Prüfung von Optionen, wie eine spätere unterirdische Trassenführung (D-Tunnel) offen gehalten werden könnte. Die Einführung einer neuen Stadtbahnlinie über vorhandene Gleise von Ahlem in den A-Tunnel wird geprüft.“

Es bleibt unverständlich, warum weiterhin an der Fertigstellung vom „Projekt 10/17“ festgehalten werden muss. Hier müsste sich die CDU deutlich von dem SPD-initiierten und in der Bevölkerung hochgradig abgelehnten Bauvorhaben abgrenzen und Forderungen stellen.

Mit einem sofortigen Baustopp im Abschnitt 1 („Posttunnel“) würde man folgende Vorteile erreichen:

- Sofortige Einsparung von ca. **16 Mio. EUR Baukosten** für magere 350 m Neubaustrecke.
- Einsparung von rund einem Drittel aller möglichen Probleme von „10/17“, z. B. kein Durchpflügen der belasteten Kreuzung vor der Galerie, kein Quietschen durch eine enge Doppelkurve, kein teurer „Posttunnel“-Ausbau“ als Parallelstrecke zum bestehenden A-Tunnel.
- Nach dem Ausbau der Abschnitte 2 (Rosenstr.) bis 5 (Glocksee) kurzfristig Weiterfahrt auf der Bestandsstrecke bis Aegi.
- Nach Fertigstellung von Abschnitt 3 (Steintor) in 2018 Etablierung der „Scheelhaase-Lösung“. Die Linie 10 fährt ab Goetheplatz in den A-Tunnel Waterloo bis Hbf. U, die angedachte Linie 12 kann den Wasserstadt-Abzweig bedienen und oberirdisch bis zum neu etablierten Endpunkt Rosenstraße fahren – beides im versetzten 10-min-Takt. Der Hauptbahnhof würde somit ober- UND unterirdisch erreicht werden.

Ein Schutz der D-Tunnel-Vorleistungen Steintor, Hbf. und Gleis 56 (Georgstr.) ist keine „Option“, sondern weiterhin eine unbedingte Voraussetzung für einen leistungsfähigen zukunftssicheren Ausbau des Stadtbahnnetzes.

Da das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab 2019 weitergeführt wird, muss sich die rot-schwarze Koalition die Frage stellen, ob das Argument einer vermeintlichen „Unfinanzierbarkeit“ des D-Tunnels noch glaubhaft aufrechterhalten lässt. Andere Städte haben seit 2009 problemlos mit GVFG-Mitteln mehrfach U-Bahn-Erweiterungen bauen können. Der D-Tunnel ist daher mittelfristig als Wiedereinstieg durch einem GVFG-Antrag in die Koalitionsvereinbarungen mit einzuschreiben.