



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

Hannover, 23. Februar 2017

### **HAZ-Artikel „Weichenstellung bei der D-Linie“ vom 23.02. Berichtigung von Aussagen rund um den „Posttunnel“**

Die Hannoversche Allgemeine Zeitung (HAZ) berichtete am 23.02. unter dem Titel „Weichenstellung bei der D-Linie: Die ersten Gleise sind gelegt“ über die aktuellen Bauarbeiten im Abschnitt 1 der D-Linie am Raschplatz und im sogenannten „Posttunnel“ (Lister Meile). Einige Aussagen im Artikel bedürfen jedoch der Korrektur.

- Im Artikel wird suggeriert, dass durch die Bauarbeiten „*die historisch korrekte Höhe*“ im Posttunnel erreicht wird, damit die Stadtbahnen „*darunter hindurch passen*“. Die aktuelle Fahrbahn-Höhe im Posttunnel beträgt 53,76 m über NN. Historische Karten zeigen eine Fahrbahnhöhe am südlichen Brückenbeginn von 53,62 m (2000) und 53,63 m (1952, mit Straßenbahn-Führung). Für das „Projekt 10/17“ wird die Fahrbahn jedoch um 43 cm auf 53,33 m verringert. Damit wird also nicht „*die historisch korrekte Höhe erreicht*“, sondern das Niveau um ca. 30 cm gegenüber der Historie wannenartig ausgehoben.
- Im Artikel wird behauptet: „*Eine Variante mit Innentunnel ist auf mehr als 200 Millionen Euro kalkuliert und daher verworfen worden.*“ Diese Summe ist zu hoch und erscheint willkürlich. Der D-Tunnel in der 1. Ausbaustufe Goetheplatz bis Hauptbahnhof wurde mit ca. 130 Mio. Euro veranschlagt. Selbst inflationsbereinigt würde der Bau heutzutage nicht mehr als 150 Mio. Euro kosten. Durch ein Folgeprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) ab 2019 würden 70 % der Baukosten weiterhin von Bund und Land finanziert werden können. Die kommunalen Kosten zum D-Tunnel würden daher nur ca. 45 Mio. EUR maximal betragen. Jegliche Behauptung einer vermeintlichen „Unfinanzierbarkeit“ des D-Tunnels ist ohnehin nicht mehr glaubhaft aufrecht zu erhalten.
- Der Abschnitt 1 im „Projekt 10/17“ wird ca. 16 Mio. EUR Baukosten verschlingen. Dafür wird eine 350 Meter lange Neubaustrecke errichtet, die einen Parallelverkehr zum bestehenden A/B-Tunnel zwischen Ernst-August-Platz und der Station „Hauptbahnhof“ darstellt – im wahrsten Sinne „parallel“, denn der Stadtbahntunnel befindet sich auf 90 Meter Distanz. Zur Erinnerung: die Bestandsstrecke zwischen Hauptbahnhof und Aegi wird Mitte des Jahres abgebaut, weil sie laut Region Hannover angeblich einen Parallelverkehr zum Tunnel Kröpcke–Aegi darstellt, obwohl diese Strecken teilweise mehr als 300 m voneinander entfernt liegen.

Auch 2017 wird die Initiative Pro D-Tunnel e. V. die Bauarbeiten und Berichterstattungen zum „Projekt 10/17“ kritisch begleiten. Danach wird sich die Neubaustrecke im Alltagstest beweisen müssen. Pro D-Tunnel e. V. wird sich bei dann auftretenden Gefahren oder Schwächen, die im Vorfeld aufgezeigt und begründet wurden, einschalten.