



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

Hannover, 21. August 2024

Innenstadtkonzept von SPD, CDU und FDP legt das Thema D-Tunnel neu zur Debatte vor

Die HAZ berichtet heute über das Innenstadtkonzept der Ratsmehrheit von SPD, CDU und FDP, welches in der Sitzung des Bauausschusses am 21.08. behandelt wird. Mit der Überschrift „*Fehler korrigieren, Lebensqualität schaffen, Verkehr entzerren*“ legen die Parteien das Thema D-Tunnel neu zur Debatte vor. Die Stadtverwaltung soll in Zusammenarbeit mit der Region neu über Möglichkeiten nachdenken, „*ob und wie der Verlauf der Stadtbahnlinie 10 in der Kurt-Schumacher-Straße unter die Erde verlegt werden kann*“.

Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. begrüßt diesen Vorstoß und hofft auf neue Synergien, dem Thema D-Tunnel die lästige, politisch motiviert belastete Vergangenheit zu nehmen und vorbehaltlos in eine mögliche Zukunft des Stadtbahnnetzausbaus zu schauen. Grundlage dafür bilden Aussagen im Nahverkehrsplan 2021 der Region, die Kapazitätsengpässe im Tunnelnetz eingestehen. Der Verkehrsentwicklungsplan „Aktionsprogramm Verkehrswende“ (VEP 2035+) der Region schließt sogar leider reflexartig von vornherein Tunnel-Neubauten aus.

Verkehrsdezernent Ulf-Birger Franz wird zitiert, dass „*die Tunnellösung damals unter anderem wegen der hohen Kosten verworfen wurde*“. Dies muss rückblickend jedoch im Kontext von auslaufenden Fördergeldern des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gesehen werden. Dieses Gesetz wurde mittlerweile novelliert und stellt ab 2025 jährlich 2 Milliarden Euro für ÖPNV-Ausbauvorhaben bereit. Der Fördersatz des Bundes wurde von 60 auf 75 Prozent erhöht. Dies gilt es für die Zukunft sinnvoll zu nutzen.

Ulf-Birger Franz ist ebenfalls der Meinung, dass Landesfördergelder für den abgeschlossenen oberirdischen Trassenbau von „Projekt 10/17“ zurückgezahlt werden müssten. Die Zweckbindungsfrist für diese Hochbahnsteige endet nach 20 Jahren also ca. im Jahre 2037. Ab 2030 gäbe es also eine Chance für die Politik, konkret mit Planungen und Verfahren für eine neue Stammstrecke im Stadtbahnnetz durchzustarten, um die verschiedenen Aspekte zeitlich besser zu verzahnen, ohne unnötig Zeit zu verlieren. Wie erwähnt gibt es ungelöste Kapazitätsprobleme im Stadtbahnnetz, die nicht alleine durch Billiglösungen wie simple Linienverlagerungen in den Tunneln oder Zusatz-Buslinien alleine kompensiert werden können. „Projekt 10/17“ kann zudem mit mageren Kapazitäten und kurzen Zügen auf der Linie 10 nicht zu einer Verkehrswende beitragen.

Wichtig ist dabei, sich vorbehaltlos und vorurteilsfrei wieder neu einem zuvor unnötig stark belasteten Thema zu nähern, ohne neue Gräben zu ziehen oder einfach von vornherein abzulehnen. Die gelungene Überschrift „*Fehler korrigieren*“ des Innenstadtkonzepts zum Thema D-Tunnel öffnet die Tür für alle Beteiligten, neue sachliche Diskussionen anzustreben und in ein paar Jahren gemeinsam und stringent an einer vernünftigen bezahlbaren Lösung zum Ausbau des Tunnelnetzes zu arbeiten. Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. steht dabei weiterhin gerne mit fundierten Kenntnissen zur Verfügung.