



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

Hannover, 24. April 2014

### **»Unzweckmäßig und zu kostspielig« – Bund der Steuerzahler lehnt »Projekt Zehn Siebzehn« strikt ab**

Am 24. April hat der Bund der Steuerzahler Niedersachsen und Bremen e. V. eine Pressemitteilung herausgegeben. Darin werden die aktuellen Planungen zur oberirdischen Strecke der D-Linie strikt abgelehnt und stattdessen die »Scheelhaase-Lösung« als Investitionen schonende Alternative erneut in den Mittelpunkt gerückt. Der Bund der Steuerzahler fordert Landesverkehrsminister Olaf Lies (SPD) auf, die Mitfinanzierung zum »Projekt Zehn Siebzehn« wegen Unwirtschaftlichkeit zu verweigern.

Die komplette Pressemitteilung findet sich unter:

<http://www.steuerzahler-niedersachsen-bremen.de/Stadtbahn-Plaene-der-Region-Hannover-unzweckmaessig-und-zu-kostspielig/59895c69529i1p2100/index.html>

Wie von der Initiative Pro D-Tunnel e. V. und zahlreichen anderen Kritikern auch werden erneut *»hohe Kosten und Nachteile für den motorisierten Individualverkehr«* genannt. Zur »Scheelhaase-Lösung« (Teilung der Linie 10 in Richtung A-Tunnel via Waterloo zum Kröpcke/Hbf. und oberirdisch zum Steintor) heißt es vom BdS-Vorsitzenden Bernhard Zentgraf richtigerweise: *»Wenn vorhandene Tunnelstrecken genutzt werden, ist die Barrierefreiheit des ÖPNV schneller, kostengünstiger und ohne jahrelange Baustellen im Stadtzentrum zu erreichen«.*

Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. unterstützt die Haltung des Bund der Steuerzahler und fordert ebenfalls erneut auf, langfristig wirtschaftlichere Alternativen vorbehaltlos zu prüfen und vorzuziehen.

Die Planungen zur Oberflächenstrecke wurden außerdem seit 2009 mehrmals massiv geändert und seither keiner neuen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung unterzogen. Ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,6 wurde stets von einer Planung »Best Case« erwartet (durchgängig eigene Gleiskörper, förderfähig, siehe dazu auch <http://www.pro-d-tunnel.de/tunnel-teuer.htm>). Von diesem erstrebten Idealzustand hat sich die jetzige Planung mit einem Anteil von ca. 70% straßenbündigen Gleisen zusammen mit einer einzigen Autospur in der Goethe- und Kurt-Schumacher-Straße sowie im »Posttunnel« weit entfernt. Die Forderungen nach einer erneuten Wirtschaftlichkeitsuntersuchung als auch zur Aussetzung der Mitfinanzierung von Fördergebern wegen ungeklärter Sachlagen sind daher durchaus berechtigt.

*Initiative Pro D-Tunnel e. V. · Jens Pielawa · H.-Heine-Straße 21 · 30173 Hannover · [pielawa@pro-d-tunnel.de](mailto:pielawa@pro-d-tunnel.de)  
Herausgegeben am 24. April 2014 · V.i.S.d.P.: Jens Pielawa*