



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

Hannover, 4. Mai 2015

Planfeststellungsbeschlüsse zu „Projekt 10/17“: 100% Ablehnung aller Einwände – mit Widersprüchen und zweifelhaften Behauptungen

Am 10. Februar 2016 endet die Einspruchsfrist zu den Planfeststellungsbeschlüssen zur Stadtbahnlinie D-West, Abschnitte 1 und 2. Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. hat die zugestellten Beschlüsse gründlich durchgearbeitet und Möglichkeiten zum Einspruch diskutiert. **In den Beschlüssen werden zu fast 100% jegliche Einwände von allen Beteiligten abgelehnt.** Hinweise auf mögliche Gefahrenpunkte, Verkehrsprobleme oder betrieblich fragliche Punkte wurden abgewiesen. Die Genehmigungsbehörde hat sich argumentativ in fast allen Punkten auf ein rechtlich gültiges Mindestmaß zurückgezogen. Die gesamte Planung wird an vielen Stellen mit einer Schulnote „4“ ins Rennen geschickt. Außerdem finden sich in den Beschlüssen **einige Widersprüche und falsche Behauptungen.**

Zum D-Tunnel wurde etwa die Aussage gemacht, dass beim Ausbau unstrittig moderner „Brandschutz erforderlich“ wäre. *„Diese Planungen betreffen nicht nur die neu zu bauenden Stationsteile, sondern auch die bestehenden Bereiche der Stationen Steintor und Hauptbahnhof. ... An beiden Stationen müsste eine zweite Fluchtmöglichkeit gebaut werden. Dies ist nicht möglich, da sich über der Station vom Hauptbahnhof der neugebaute ZOB befindet. Am Steintor müssten Häuser abgerissen werden und der Platz am Steintor könnte nicht, wie von der Region Hannover geplant, bebaut werden.“*

Allein in diesem Absatz finden sich **drei falsche Behauptungen.** Bei beiden Geisterstationen können an den Stationsenden neue Ausgänge eingebaut werden. Diese wurden z. T. 1992 auch schon neu mit eingeplant. Am Hbf. war ein Ausgang zum Raschplatz vorgesehen sowie ein Treppenhaus mit Aufzug, dass in der Ecke des Parkhauses an die Straßenebene gekommen wäre (heute Radstation). **Der neue ZOB ist von einer äußersten D-Stationkante noch 40 Meter entfernt.** Im Süden der Station gibt es laut Bestandsplan von 1984 Fluchtaufgänge ins Sparkassengebäude.

Am Steintor wäre es möglich, zu beiden Enden von der -3-Ebene mittels neuer Ausgänge an die Straßenebene zu kommen. Häuser müssten dafür nicht abgerissen werden, da **die projektierte D-Station komplett unter dem Platz** zu liegen käme. Solch topographisch falsche Behauptungen sind für eine Planfeststellungsbehörde peinlich genug. Ein Blick in die bei Pro D-Tunnel verfügbaren Pläne (mit Google Earth-Referenzierung) zeigt derartige Widersprüche sofort auf.

Es heißt zum D-Tunnel weiter: *„Laut Vorhabenträgerin ist eine Förderung aus dem GVFG-Bundesprogramm derzeit nicht in Aussicht zu stellen. Das bestehende Programm endet mit Ablauf des Jahres 2019 und kann für einen Tunnelbau, der frühestens in 5 Jahren beginnen könnte, nicht herangezogen werden. Eine Nachfolgeregelung für die auslaufende Finanzierung aus Bundesmitteln ist derzeit nicht in Sicht.“*

Auch das ist falsch. Im September 2015 wurde bei einem Treffen der Landeschefs in Berlin eine Verlängerung des GVFG beschlossen. 2019 sollte es auszulaufen, nun gilt es für weitere 15 Jahre. Das Bundesprogramm stellt für größere Projekte jährlich 333 Millionen Euro bereit, die von förderfähigen Projekten beansprucht werden können. Der D-Tunnel kann also durchaus finanziert und gebaut werden, sofern man Willen zeigen würde.

Zum Schluss heißt es: *„Die geplante Baumaßnahme ist ... auch unter Abwägung mit den dazu vorgetragenen Einwendungen, Anregungen und Bedenken ... zulässig und geboten“.* Die Initiative Pro D-Tunnel bezweifelt, dass es zu einer komplett unabhängigen Bewertung gekommen ist. Viele Gegenargumente der Region und der Infra finden sich teils 1:1 einkopiert wieder. Aufgrund der rigiden Ablehnung, den augenscheinlichen Abhängigkeiten und möglichen Klagerisiken wird die Initiative Pro D-Tunnel weder die Beschlüsse zeitraubend korrigieren noch dagegen klagen.

Die Initiative Pro D-Tunnel wird sich jedoch vorbehalten, jegliche Unfälle mit Personenschaden, die sich ab 2019 ursächlich aus dem Betrieb der genehmigten Neubaustrecke ergeben, strafrechtlich verfolgen zu lassen. Alle vorgebrachten Gefahrenaspekte wurden von der Genehmigungsbehörde abgewiesen sowie die meisten Regions- und Vorhabenträgerin-Meinungen zu Eigen gemacht. Dieses Damoklesschwert muss das „Projekt 10/17“ auf sich nehmen.