

[Pro D-Tunnel e. V.](#) » Steintor-Bebauung

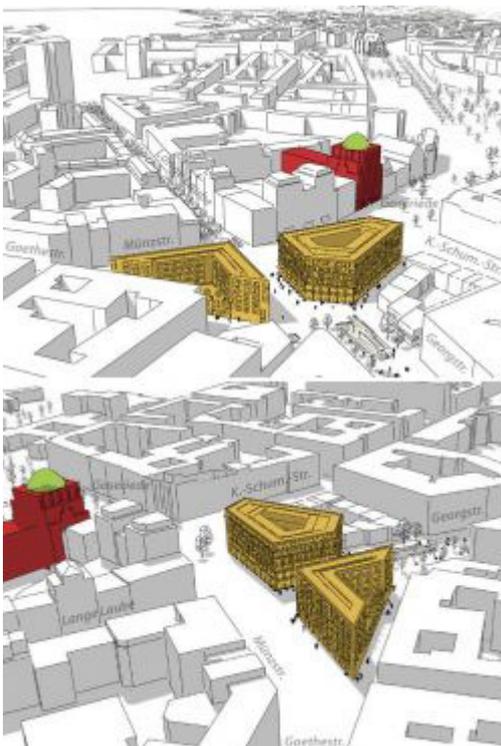
- 🔍

[Navigation überspringen](#)

- [Start](#)
- [Aktuelles](#)
- [Presse](#)
- [Petition Stoppt 10/17](#)
- [Steintor-Bebauung](#)
- [Stadtbahnnetz](#)
- [Der D-Tunnel](#)
- [Vorteile und Fakten](#)
- [„Projekt 10/17“](#)
- [Scheelhaase-Lösung](#)
- [Fotos und Videos](#)
- [Downloads](#)
- [Über die Initiative](#)
- [Parteien](#)
- [Mitmachen!](#)
- [Impressum](#)



Steintor-Bebauung und Verwerfung der D-Tunnel-Trasse

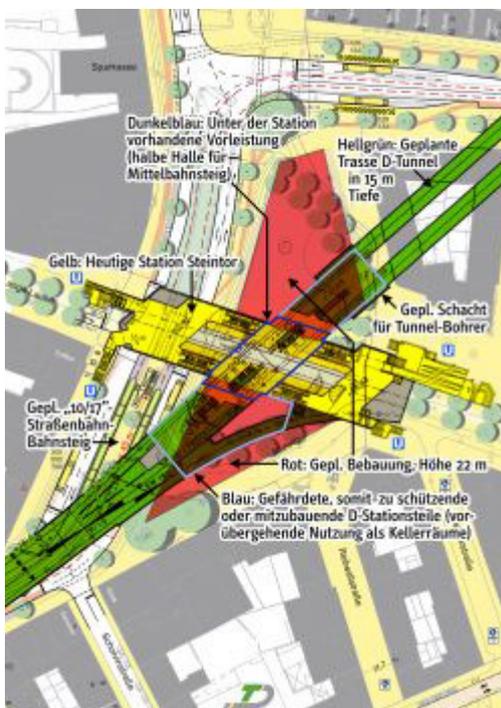


Visualisierungen der Steintor-Bebauung (Quelle: Jabusch und Schneider, Farbe und Ergänzungen: Pro D)

Im Rahmen des Projektes Hannover City 2020+ sollen auf dem Steintorplatz zwei Wohn- und Geschäftsgebäude entstehen. Bereits 2007 fand ein städtebaulicher Wettbewerb zur Gestaltung der Langen Laube statt. Die Entwicklung des Steintorplatzes als Schnittstelle zwischen City und westlicher Vorstadt war dabei Wettbewerbsbestandteil. Hierbei sollte die historischen „Lavesachse“, die von der Georgstraße weiter in die Lange Laube führt, stärker konturiert und herausgearbeitet werden. Ein Bebauungsvorschlag des Architektenbüros Jabusch und Schneider soll dabei laut Verwaltung die Chance für eine Stadtreparatur an bedeutender Stelle bieten. Der Entwurf mit zwei neue Baufeldern sollen den „öffentlichen Raum neu konturieren“ und durch die Umgestaltung eine „positive Wirkung auf ihre unmittelbare Umgebung entfalten“. Geht es nach dem Willen der Stadt, soll der Bau schon 2017 beginnen. Es heißt: „*Aus Sicht der Landeshauptstadt Hannover ist dieser Planung eindeutig der Vorrang vor dem Erhalt des Stadtplatzes einzuräumen.*“

Anhand der Siegerentwürfe von Jabusch und Schneider erkennt man die Konturierung des Platzes mit einer sechsgeschossigen Bebauung mit ca. 22 m Höhe. Der südliche Baukörper an der Münzstraße bildet sich dreieckig aus, der nördliche (zur Goseriede hin) hat eine fünfeckige Grundrissform. Eingefasst werden die Bauten durch die Randbebauung des Steintorplatzes, die nach wie vor hohe Defizite aufweist. Kriegslücken, zweigeschossige Provisorien und heruntergekommene Fassaden des Rotlichtviertels wären eigentlich die vorrangige Aufgabe einer Stadtreparatur. Zwischen Goethe-, Münz-, Georg- und Kurt-Schumacher-Straße sollen die beiden Bauten die „Lavesachse“ präsentieren und mittels besonderer Ankermieter der „Standort Steintor nachhaltig positiv gestärkt“ werden.

D-Tunnel-Trasse soll verworfen werden



Das Problem dabei: der aktuelle

Überlagerung Plan „10/17“ (SHP) mit Tunnelplan D-Linie (U-Bahn- Bauamt, 1992).

Bebauungsplan Nr. 1723 (Drucksache Nr. 15-2256/2015) verwirft leichtfertig die D-Tunnel-Trasse und die Vorleistung einer halben, im Rohbau vorhandenen Kreuzungsstation. Es heißt im Bebauungsplan: „*Durch den Grundsatzbeschluss zum oberirdischen barrierefreien Aus- und Neubau der Stadtbahnstrecke D-West wird der Rohbaukörper in der Minus-3-Ebene nach*

derzeitiger Beschlusslage nicht benötigt. Die an den Stationsanteil anschließende Trasse wird aufgeben und steht für Kellergeschosse zur Verfügung.“ Weitere Details finden sich im Sitzungsmanagement der Stadt unter der Adresse: <https://e-government.hannover-stadt.de/lhhsimwebre.nsf/DS/15-2256-2015>.

Der links stehende Plan zeigt deutlich, dass die Bebauung zu 90% auf der geplanten Trasse des D-Tunnels zu liegen kommt. In Rot ist die geplante Bebauungsfläche eingezeichnet, Grün stellt den Verlauf des D-Tunnels dar. In der Mitte der bestehenden Station (Gelb) befindet sich eine halbe Halle als Vorleistung inklusive mittiger, vorbereiteter Abgänge. Dies soll laut Bebauungsplan verworfen werden. Die noch auf beiden Seiten zu errichtenden Stationsteile werden durch die geplanten Bauten verstellt. Hier sind Vorleistungen in Form von U-förmigen Brückenfundamenten oder von Stationshallen zu tätigen.

Steintor-Bebauung – Ansichten der Parteien



Die SPD-Ratsfraktion hat am 17.02.16 ein umfangreiches Positionspapier zum Thema veröffentlicht. Leider ist man der Meinung, dass in *»den im Rohbau fertiggestellten Rumpf einer U-Bahn-Station unterhalb der schon jetzt vorhandenen und in die U-Bahn-Trasse die Gebäudegründung nicht eingreifen«* würde – dies ist schlichtweg falsch, siehe Bebauungsplan.

[Informationsflyer der SPD zum Download](#)



Die Grünen sind in ihrem Informationsflyer vom 15.02.16 noch etwas deutlicher – hier wird klipp und klar gesagt, worauf man sich seit 25 Jahren Verhinderungspolitik endlich klammheimlich freut: *»D-Tunnel wird nicht mehr benötigt«*. So einfach ist das. Die *»Tunneltrasse kann aufgegeben werden und steht so für den Bau der Kellergeschosse zur Verfügung«*.

[Informationsflyer der Grünen zum Download](#)



Die Ratsfraktion der Linken ist klar gegen eine Bebauung des Steintors. Zwar wird nicht explizit der Erhalt der Tunneltrasse als Grund genannt, dafür aber andere wichtige Aspekte: sie fordern den *»öffentlicher Freiraum für Alle«*, sind für den Erhalt der *»Kaltluftschneise für die City«* und fordern eine neue *»Randbebauung als Alternative«*.

[Informationsflyer der Linken zum Download](#)

Verwerfen der D-Tunnel-Trasse widerspricht beschlossenen Handlungsrichtlinien!



Planungsrelevante Baumaßnahmen aus dem Masterplan Mobilität 2025

umfassendes Handlungsprogramm zur Sicherung und Entwicklung einer zukunftsweisenden Mobilität. [...] In den nächsten 15 Jahren wird das Handlungsprogramm zusammen mit den Akteuren im Sektor Verkehr kooperativ und konsequent umgesetzt.“

Deutlich wird auf Seite 52 erneut auf die Grundlagen des NVP hingewiesen: „Die im Nahverkehrsplan der Region Hannover (2008) und im Flächennutzungsplan der Stadt dargestellten Entwicklungsmöglichkeiten der Infrastruktur wurden im Planungsprozess [...] hinsichtlich ihrer weiteren Planungsrelevanz diskutiert und einer groben Bewertung unterzogen.“ Unterstützt wird dies mit einem ergänzten Netzplan der Stadtbahn, in dem weitere Schienen-Ausbaumaßnahmen mit und ohne Relevanz eingetragen sind (siehe Kartenanlage).

Der D-Tunnel mit seiner gesamten Innenstadt-Strecke Goetheplatz–Steintor–Hbf.–Marienstr. als „Tunnelstrecke“ und die Strecke Marienstr.–Sallstr.–Kerstingstr. als „Verlängerung“ wird als „Netzergänzung (NVP, FNP): planungsrelevant“ eingezeichnet. D. h. der Masterplan Mobilität 2025 sieht diese Tunneltrasse als weiterhin verfolgenswert an unter Grundlage des aktuellen Nahverkehrs- und Flächennutzungsplans. Mit 40 Stimmen gegen 18 Stimmen beschloss die Ratsversammlung am 27.01.2011 den Masterplan Mobilität 2025 für die Landeshauptstadt Hannover. Damit sind die beschlossenen ÖPNV-Handlungsweisen für die Stadt und den Stadtbaurat längerfristig bindend.



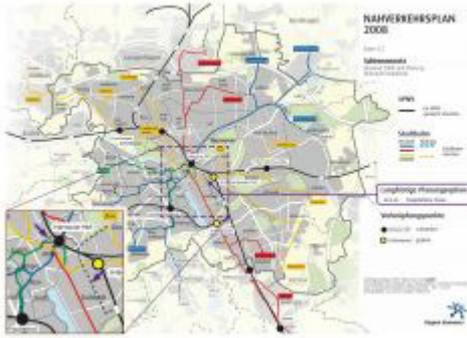
Flächennutzungsplan der LHH mit sichtbarer Tunneltrasse der D-Linie

derartige Flächensicherungen umzuwidmen oder zu verwerfen, bedarf es eines Änderungsverfahrens. **Ein gleichlautendes Verfahren zur Aufgabe der D-Tunnel-Trasse im Zuge des Bebauungsplans Nr. 1723 liegt aktuell nicht vor und müsste deshalb angestrebt und von der Ratsversammlung beschlossen werden, um rechtskräftig zu sein.**

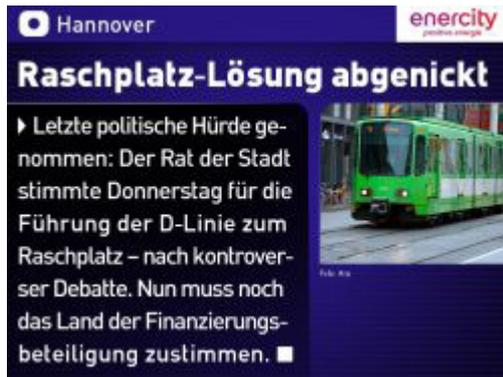
1.) Ein Verwerfen der D-Tunnel-Trasse widerspricht einigen vorliegenden Handlungsrichtlinien – am ehesten dem „Masterplan Mobilität 2025“. Ex-OB Stephan Weil stellt im Vorwort zu diesem fest: „Der Masterplan Mobilität 2025 [...] enthält ein

2.) Der aktuelle Flächennutzungsplan der LHH hat nach wie vor Trassensicherungen der ursprünglichen U-Bahn-Planungen eingezeichnet (siehe Kartenanlage). Dort findet sich auch die Innenstadttrasse des D-Tunnels wieder. Um

3.) Die Region Hannover ist für die Planung des ÖPNV in der Region und der LHH zuständig. Grundlage dafür ist der Nahverkehrsplan (NVP). **Im NVP 2008 ist die D-Tunnel-Trasse vom Goetheplatz bis zum Bismarckbahnhof auf der Karte**



Nahverkehrsplan 2008 mit Tunneltrasse der D-Linie



Fahrgastfernsehen der Üstra vom 26.04.2013

Die D-Tunnel-Trasse muss also bei Bebauung vom Investor mit geeigneten Maßnahmen geschützt werden!

9.2 „Schienennetz“ als „langfristige Planungsoption“ und „freigehaltene Trasse“ eingezeichnet (siehe Kartenanlage). Weder der NVP 2008 noch der neu vorgelegte NVP 2014 erwähnen zudem in irgendeiner textlichen oder bildlichen Form die Aufgabe weiterer Tunnelplanungen.

4.) In der 20. Sitzung der Ratsversammlung am Donnerstag, 25. April 2013, beschloss der Rat mit 36 Stimmen gegen 18 Stimmen den Grundsatzbeschluss zur Stadtbahnstrecke D-West. Der Rat hat dem Protokoll-Wortlaut nach lediglich grundsätzlich beschlossen, die verbleibende D-Linie oberirdisch auszubauen. **Mit keinem Wort wurde dort zusätzlich erwähnt, dass man somit gleichzeitig dem später möglichen weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes mit Innenstadt-Tunneln eine Absage erteilt.**

Copyright ©2016 Initiative Pro D-Tunnel e. V. | [Nach oben](#) | [Start](#) | [Kontakt](#) | [Impressum](#) | [E-Mail](#) | Stand: 03.07.2016