

Landeshauptstadt

Hannover

Beschluss-
drucksache

b

In den Stadtbezirksrat Mitte
In den Stadtentwicklungs- und Bauausschuss
In den Verwaltungsausschuss

Nr. 1675/2016
Anzahl der Anlagen 1
Zu TOP

**Petition Nr. 5 / 1.Halbjahr 2016, Online-Petition vom 16.06.2016 (<http://goo.gl/zcPIBC>),
Schriftliche Eingabe zum Thema "Steintorbebauung und Verwerfung der D-Tunnel-Trasse"
vom 18.06.2016; Eingabe der Initiative Pro D-Tunnel e.V., Heinrich-Heine-Str. 21, 30173
Hannover**

Antrag,

zu beschließen, die Petition der Initiative Pro D-Tunnel e.V. in Bezug auf das Thema Steintorbebauung, hier "Vorbeugende Maßnahmen zum Erhalt der Option der unterirdischen D-Tunnel-Trasse", zurückzuweisen.

Berücksichtigung von Gender-Aspekten

- nicht betroffen -

Kostentabelle

Es entstehen keine finanziellen Auswirkungen.

Begründung des Antrages

Mit schriftlicher Eingabe vom 18.06.2016 hat die Initiative pro D-Tunnel e. V. zum Thema "Steintorbebauung und Verwerfen der D-Tunnel-Trasse" die Ergebnisse einer entsprechenden Online Petition bei der Landeshauptstadt Hannover eingereicht. Nach § 34 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes hat jede Person das Recht, sich einzeln oder in Gemeinschaft mit anderen schriftlich mit Anregungen und Beschwerden in Angelegenheiten der Kommune an die Vertretung zu wenden. Die Eingabe wird deshalb unter der Nr. 05/ 1. Halbjahr 2016 geführt. Laut Verfasserangaben wurden über die Petition 5.931 Unterschriften gesammelt, davon 4.420 aus Hannover.

Die LHH kann diese Eingabe nur zu den in städtischer Zuständigkeit stehenden Inhalten, hier Steintorbebauung, behandeln. Da die Eingabe sich jedoch zum überwiegenden Teil mit der Thematik des Ausbaus der D-Linie befasst, wurde die Petition für diesen Themenkomplex an die zuständige Region Hannover weitergeleitet. Als Anlage 1 beigefügt ist der Teilauszug der o. g. Petition, der sich mit dem Thema Steintorbebauung befasst.

Im Ergebnis fordert der Petent, dass der Investor für die geplante Bebauung am Steintorplatz geeignete Maßnahmen vorzusehen hat, so dass zu einem späteren Zeitpunkt auch die seinerzeit vorbereitete unterirdische Anlage der D-Tunnel-Trasse noch realisiert werden kann - unabhängig vom zwischenzeitlich durch die Region Hannover beschlossenen und bereits im Bau befindlichen Ausbau der Linien 10 und 17 im Bereich des Steintorplatzes. Der Petent begründet diese Forderung u.a. damit, dass das Verwerfen der unterirdischen D-Tunnel-Trasse auf keiner aktuellen Beschlusslage beruht. In diesem Zusammenhang werden in der Petition im wesentlichen Inhalte aus der städtischen DS Nr. 15-2256/2015 zitiert, (Beschlussdrucksache zum Bebauungsplan Nr. 1723 - Steintor, hier Antrag zu den Zielen und Zwecken der Bebauung des Steintorplatzes/Antrag zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit). Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan 1723 wurde vom 04.01.2016 bis 03.02.2016 durchgeführt. Aufbauend auf den Abwägungsergebnissen zu den Anregungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß Baugesetzbuch, hat die Verwaltung zur Sitzung des Stadtbezirksrates Mitte Anfang Juni 2016 die DS Nr. 1423/2016 vorgelegt (Beschluss zur öffentlichen Auslage des Bebauungsplanes Nr. 1723 - Am Steintor). In Anlage 4 zur vorgenannten Drucksache nimmt die Verwaltung ausführlich Stellung zu verschiedenen Ausführungen der Initiative Pro D-Tunnel e. V., die auch die jetzt vorliegende Petition Nr. 05/1. Halbjahr 2016 wiederholt.

In Bezug auf das Thema Steintorbebauung stellen sich die Petitionsinhalte wie folgt dar:

(1) Position Petent:

"Ein Verwerfen der D-Tunnel-Trasse widerspricht einigen vorliegenden Handlungsrichtlinien, am ehesten dem Masterplan Mobilität 2025. (...) Deutlich wird auf Seite 52 erneut auf die Grundlage zum Nahverkehrsplan hingewiesen. (...)."

(1) Stellungnahmen der Verwaltung dazu:

Die Aussage des Petenten ist zurückzuweisen, da sie nicht dem tatsächlichen Sachverhalt entspricht. Im Masterplan Mobilität 2025 wird beim Thema Öffentlicher Personennahverkehr auf den Nahverkehrsplan der Region Hannover verwiesen. Das Handlungskonzept ÖPNV im Masterplan Mobilität zeigt die grundsätzlichen Vorstellungen der Stadt Hannover auf, die als Position im Rahmen der Beteiligung in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans eingebracht werden. Der Plan auf Seite 52 des Masterplans Mobilität zeigt eine gesamtstädtische Darstellung auf Grundlage des Nahverkehrsplans und des Flächennutzungsplans der Landeshauptstadt Hannover. Im Handlungsschwerpunkt „Verkehrskonzept Innenstadt“ (Seite 71, Masterplan Mobilität 2025) wird der Innenstadtbereich detailliert und wie folgt ausgeführt: *„Die innerstädtische Führung der D-Linie – Goethestraße bis Hauptbahnhof – unterscheidet zwei Alternativen. Alternative 1 – Integration: Die D-Linie ist oberirdisch geführt und in den Straßenzug Goethestraße/ Münzstraße/ Kurt-Schumacher-Straße integriert. Im Bereich des Hauptbahnhofes stehen Varianten zur Führung in heutiger Lage oder in Richtung Raschplatz zur Diskussion. Alternative 2 – Tunnel: Der Übergang in die unterirdische Führung im Tunnel erfolgt in der östlichen Goethestraße und verläuft über die teilweise vorhandene Station Steintor zur bereits hergestellten Tunnelstation Raschplatz. Für beide Alternativen kann auch eine Verlängerung in die Südstadt diskutiert werden.“*

Es ist daher festzuhalten, dass mit dem Masterplan Mobilität 2025 zur Führung der D-Linie in der Innenstadt keine Vorentscheidung für eine Variante getroffen wurde.

(2) Position Petent:

"Der aktuelle Flächennutzungsplan (FNP) der LHH hat nach wie vor Trassensicherungen der ursprünglichen U-Bahn-Planungen eingezeichnet (...). Dort befindet sich auch die Innenstadttrasse wieder. Um derartige Flächensicherungen umzuwidmen oder zu verwerfen, bedarf es eines Änderungsverfahrens. Ein gleichlautendes Verfahren (...) liegt

aktuell nicht vor und müsste deshalb angestrebt und von der Ratsversammlung beschlossen werden um rechtskräftig zu sein."

Darstellungen Flächennutzungsplan



Legende

ART DER NUTZUNG

BAUFLÄCHEN

WOHNBÄUFLÄCHE

GEMISCHTE BAUFLÄCHE

SONDERBAUFLÄCHE

SONDERGEBIET

Neben Zweckbestimmung von Sonderbaufeldern / Sondergebieten:

Zentraler Ortskern

FLÄCHE FÜR DEN GEMEINBEDARF

GRÜN - UND WASSERFLÄCHEN

ALLGEMEINE GRÜNFLÄCHE

WASSERFLÄCHE

VERKEHRSFLÄCHEN

HAUPTVERKEHRSTRASSE

FLÄCHE FÜR DIE EISENBÄHN

STADTBÜHN

U - BAHN

SONSTIGE DARSTELLUNGEN

GEBIRGSBEDECKUNGSGEBIET



EINRICHTUNGEN FÜR DEN GEMEINBEDARF

AUSBILDUNG

SCHULE ALLGEMEINBILDEND

SCHULE BERUFSBILDEND

SOZIALES UND GESUNDHEIT

KINDERGARTENSITZE

JUGENDHEIM

KRANKENHAUS

KULTUR UND FREIZEIT

KIRCHLICHES GEMEINDEZENTRUM

THEATER, MUSEUM

FREIZEITHEIM

STÄDTISCHE BÜCHEREI

HALLENBAD

SPIELPARK

SONSTIGE EINRICHTUNGEN

KOMMUNALVERFAHRUNG

FEUERWAHRE

ZWISCHENZITZ

BEREICH MIT MARKTFUNKTION

WOCHEMARKT



VERSÖRGUNGSEINRICHTUNGEN UND LEITUNGEN

UMSPANNWERK

FERNWÄRMERK

STÄDTISCHER WERKSTADT

FERNSPRECHVERMITTLUNGSSTELLE

HUBSTANDORT

LEITUNGEN:

ELEKTRIZITÄT

FERNWÄRMUNG

GAS

WASSER

ABWASSER



Bebauungsplan



Abbildung:
Auszug aus dem gültigen Flächennutzungsplan mit Kennzeichnung des Geltungsbereiches des Bauungsplanes Nr. 1723 (ohne Maßstab):

(2) Stellungnahme der Verwaltung dazu:

Die Aussage des Petenten entspricht nicht der Rechtslage und ist deshalb zurückzuweisen. Die geltende Rechtslage zur FNP-Darstellung wird auch in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf Nr. 1723 - Am Steintor unter Punkt 1.2 ausführlich erläutert (Anlage 2 zur DS Nr. 1723/2016).

Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt die Fläche des Bebauungsplanes Nr. 1723 als gemischte Baufläche dar. Westlich angrenzend sind die Goseriede und die Münzstraße als Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen. Des Weiteren sind die Stadtbahn mit Tunnelstation sowie die U-Bahn dargestellt. Der FNP stellt die geplante Trasse für die unterirdische Führung der sogenannten D-Strecke (D-Tunnel) nicht parzellenscharf dar, da er im Maßstab 1:10.000 vorgelegt wird (siehe vorstehenden Auszug aus dem FNP). Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bzw. im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses können deshalb planerisch begründete und erforderliche Abweichungen auf anderer Maßstabsebene erfolgen, ohne dass dies einen Widerspruch zu der FNP-Darstellung begründet. Eine Trasse für eine mögliche unterirdische Führung des D-Tunnels ist zukünftig auch weiterhin in der Münzstraße denkbar und auch technisch durchführbar. Die Darstellung des FNP stellt somit keinen Widerspruch zu der geplanten Bebauung auf dem Steintorplatz dar. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind insoweit aus den Darstellungen des FNP entwickelt. Diese Rechtsauffassung wurde im Vorfeld juristisch geprüft und bestätigt, weshalb auf eine FNP-Änderung im Parallelverfahren zum Bebauungsplan Nr. 1723 verzichtet werden kann.

(3) Unter der laufenden Nummer 3 der Petition bezieht sich der Petent auf den Nahverkehrsplan der Region Hannover. Die Befassung mit diesem Themenkomplex obliegt insoweit der Region Hannover und nicht der Landeshauptstadt Hannover. Die Petition wurde entsprechend weitergeleitet.

(4) Position Petent:

"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. Die D-Tunnel-Trasse muss also vom Investor mit geeigneten Maßnahmen geschützt werden!"

(4) Stellungnahme der Verwaltung dazu:

Die Forderung ist zurückzuweisen, da sie wirtschaftlich nicht zu begründen ist. Auch wenn im Grundsatzbeschluss des Rates aus der DS 0297/2013 nicht explizit die Aufgabe der unterirdischen D-Tunnel-Trasse benannt wird, so darf dies doch aufgrund der bisher dazu geführten Diskussion als logische Schlussfolgerung angenommen werden. Nicht zuletzt auch deshalb, weil im Vorfeld besonders das Thema der Kosten für die beiden Varianten immer im Vergleich diskutiert wurde. Bezüglich der aktuellen Beschlusslage nimmt die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 1723 - Am Steintor auch zu diesem Themenkomplex bereits unter Punkt 3.3 ausführlich Stellung (Anlage 2 zur DS Nr. 1723/2016).

Die Region Hannover, als Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in der Landeshauptstadt Hannover, hat im Jahr 2013 den oberirdischen, barrierefreien Aus- und Neubau der Stadtbahnstrecke D-West-Innenstadt (Stadtbahnlinie 10 und 17) von der Haltestelle Glocksee bis zum neuen Endpunkt Raschplatz beschlossen. Der Rat der Landeshauptstadt Hannover hat diesem Aus- und Neubau mit Drucksache

0297/2013 zugestimmt. Im Bereich des Steintors soll die bisherige Stadtbahnhaltestelle Steintor verlegt und als Mittelhochbahnsteig in der Münzstraße – westlich des südlichen Baufeldes – errichtet werden. Das Planfeststellungsverfahren für diese Maßnahme ist abgeschlossen. Mit vorbereitenden Leitungsarbeiten wurde im März 2016 begonnen. Der Bau des Hochbahnsteiges für die Haltestelle „Am Steintor“ soll 2017/2018 erfolgen. Unterhalb des Platzes Am Steintor befindet sich die unterirdische Stadtbahnstation Steintor der Stadtbahnstrecke C. Die Planung aus den 70er Jahren für den Bau der Stadtbahnstrecke D sah eine unterirdische Führung in der Innenstadt vor. Beim Bau der Stadtbahnstation Steintor wurde als Vorsorgemaßnahme der unterhalb der Strecke C in der Minus-3-Ebene liegende Stationsteil mitgebaut. Durch den Grundsatzbeschluss zum oberirdischen barrierefreien Aus- und Neubau der Stadtbahnstrecke D-West wird der Rohbaukörper in der Minus-3-Ebene nach derzeitiger Beschlusslage folglich nicht mehr benötigt. Die an den Stationsanteil anschließende Trasse wurde aufgegeben und steht insoweit bei Bedarf für eine mögliche Nutzung als Kellergeschoss zur Verfügung. Im Bereich des bestehenden U-Bahn-Bauwerkes ist mit einem Mehraufwand für die Gründung der geplanten neuen Gebäude zu rechnen, da das vorhandene Stationsbauwerk geringfügig unter den geplanten Baukörpern liegt. Bautechnisch ist dies unproblematisch. Die Region Hannover als Aufgabenträgerin für den öffentlichen Personennahverkehr wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr 1723 - Steintor als „Träger öffentlicher Belange“ beteiligt. In ihren Stellungnahmen vom 09.11.2015 und 11.07.2016 hat die Region Hannover keine grundsätzlichen Bedenken zur Planung der Steintorbauung geäußert. Insbesondere hat sie nicht die Aufrechterhaltung der unterirdischen Tunneltrasse auf Grundlage der Planung von 1992 eingefordert. Aufgrund der zwischenzeitlich erfolgten Beschlüsse für den oberirdischen Ausbau der Strecke D-West ist der alternative Bau eines Tunnels deshalb keine weitere Option. Die Aufgabe der Tunneltrasse aus Gründen der städtebaulichen Entwicklungsziele für die westliche Innenstadt ist daher vertretbar.

Darüber hinaus besteht auch mit Bebauung des Steintorplatzes für nachfolgende Generationen weiterhin die Möglichkeit einer unterirdischen Trassenführung, diese müsste dann allerdings unter der Münzstraße hindurch geführt werden. Technisch bleibt diese Möglichkeit für die Zukunft weiterhin erhalten. Ob diese Option jedoch in ferner Zukunft aufgrund von entsprechenden Fahrgastzuwachsen überhaupt zum Tragen kommen könnte, kann derzeit nicht seriös prognostiziert werden. Die Region Hannover geht davon aus, dass mit den aktuell in Umsetzung befindlichen Planungen zum Projekt 10/17 auf lange Sicht ein ausreichendes ÖPNV-Angebot vorgehalten werden kann, insoweit sind zusätzliche Sicherungsmaßnahmen für die Aufrechterhaltung der alten D-Tunnel-Trasse bei der Bebauung des Steintorplatzes aus Sicht der LHH wirtschaftlich nicht zu begründen und insoweit auch nicht vom Investor einzufordern.

61.11
Hannover / 08.08.2016