



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

Hannover, 6. Oktober 2015

Gespräche mit Investor zur Steintor-Bebauung weit fortgeschritten – Forderung zur unabdingbaren Offenhaltung einer Tunnel-Option bleibt bestehen

Am 6. Oktober berichteten die Hannoversche Allgemeine Zeitung und die Neue Presse erneut über konkrete Gespräche von Stadtbaurat Bodemann mit dem Investor Hochtief über die Bebauung des Steintors mit zwei Hochbauten. Laut HAZ sollen „die Gespräche weit fortgeschritten“ sein.

Erneut (siehe PM vom 23.09.14) weist die Initiative Pro D-Tunnel e. V. mit Nachdruck darauf hin, dass die planerischen Verhältnisse im Untergrund nicht abschließend geklärt sind und unabdingbarer Bestandteil von Investoren-Gesprächen und Planungen sein müssen.

Pro D-Tunnel fordert ausdrücklich vom Investor Hochtief und von Stadtbaurat Bodemann eine unbedingte Freihaltung der Trasse des D-Tunnels und der Stationsflächen einer noch auszubauenden geplanten Kreuzungsstation „Steintor“.

Die nördlich und südlich der heutigen Station „Steintor“ projektierten Bauten liegen beide fast vollständig auf geplanten Stationsteilen der D-Strecke. Eine Überlagerung der Planungen von „Projekt 10/17“, bei dem die Gebäudekanten angedeutet werden (Quelle: SHP Ingenieure, 2013) und einem Plan der D-Tunnel-Trasse (Quelle: U-Bahn-Bauamt, 1992) zeigt deutlich, dass die Bauten einer Trassierung des D-Tunnels im Wege stehen. Ebenso wird ein Startschacht für eine Tunnelbohrmaschine unmittelbar neben der Eisdiele sowie ein Betriebsgleis Richtung Glocksee zugestellt.

Um sich die Option eines D-Tunnels nicht vollends zu verbauen, wiederholen wir unsere Forderungen:

- Die „sechs- bis siebengeschossigen“ Bauten werden (in einer ohnehin offenen Baugrube) bis auf die –3-Ebene des D-Tunnels gegründet sowie die geplanten Teile der D-Linien-Station und des Überführungsgleises als verstärkte Fundamentoption als erste Bauphase mit errichtet. Beim südlichen Gebäude (Reitwallstr.) bliebe weiterhin die Option auf eine kleine Tiefgarage über diesem Stationsteil in –1-Ebene (Zufahrt von der Goethestraße). Die somit fertiggestellten Rohbauten könnten bis zu einer zukünftigen Inbetriebnahme als Lagerräume genutzt werden.
- Ist die Errichtung von Tunnelrohbauten keine Option, **muss unabdingbar eine brückenartige Fundamentierung erfolgen**, die es garantiert, in der Zukunft weiterhin problemlos darunter die Errichtung von Stations- und Tunnelbauten zu ermöglichen.

Nach wie vor erinnern wir daran, dass Stadtbaurat Bodemann in einem Brief aus dem Mai 2009 versicherte, dass er dafür Sorge tragen würde, bei einer Bebauung die Option auf einen späteren Tunnelbau zu erhalten. Außerdem wird Bodemann in der HAZ zitiert: „*Wie in einem Türschloss greifen jetzt Riegel ineinander: Die D-Linie wird dort fertiggestellt*“. Wir weisen darauf hin, dass aktuell noch keine Planfeststellungsbeschlüsse zur D-Linie vorliegen und diese nach wie vor auch verweigert bzw. geschmälert werden könnten.

Pro D-Tunnel mahnt wiederum die Stadtspitze an, sich an Zusicherungen zu halten und die ungeklärten Sachverhalte in die Bauplanung mit einfließen zu lassen. Nachfolgende Beratungen im Stadt-Bauausschuss und in den Bezirksräten sollten diese Problematik nicht unter den Teppich kehren.

Initiative Pro D-Tunnel e. V. · Jens Pielawa · H.-Heine-Straße 21 · 30173 Hannover · pielawa@pro-d-tunnel.de

Herausgegeben am 6. Oktober 2015 · V.i.S.d.P.: Jens Pielawa

Anlage: Plan mit Visualisierung der vorhandenen Station »Steintor« (gelbe Flächen), der Trasse des projektierten D-Tunnels und der noch zu bauenden Stationsteile (grüne Flächen) unter den rot angedeuteten geplanten Bebauungsflächen

