



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

Hannover, 23. September 2014

Geplante Steintor-Bebauung muss die Tunnel-Option unabdingbar offen halten

Am 22. September berichtete die Hannoversche Allgemeine Zeitung über konkrete Gespräche mit Investoren über die Bebauung des Steintors mit zwei Hochbauten. Diese Option findet sich grundlegend im Innenstadtkonzept »City 2020« wieder, das als Orientierungsrahmen für die räumlich-funktionale Entwicklung der nächsten Jahre dienen soll.

Über die Sinnhaftigkeit der Bebauung von Stadtplätzen mit Bürobauten muss an anderer Stelle diskutiert werden. Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. betont, dass die planerischen Verhältnisse im Untergrund nicht abschließend geklärt sind.

Pro D-Tunnel fordert ausdrücklich von den Investoren und von Stadtbaurat Bodemann eine unbedingte Freihaltung der Trasse des D-Tunnels und der Stationsflächen einer noch auszubauenden geplanten Kreuzungsstation »Steintor«.

Ohnehin gilt die Bebauung des Steintors als schwierig. Die nördlich und südlich der heutigen Station »Steintor« platzierten projektierten Bauten würden beide auf ca. 40 Meter langen geplanten Stationsteilen der D-Strecke zum Liegen kommen (siehe Abbildung). Um die Trassierung des D-Tunnels nicht vollends zu verbauen, bieten sich zwei Varianten an, die während einer Bauzeit einfach zu bewerkstelligen wären:

- Die 22 Meter hohen Bauten gründen (in einer ohnehin vorhandenen Baugrube) bis auf die –3-Ebene des D-Tunnels und errichten die geplanten Teile der D-Linien-Station und des Überführungsgleises als verstärkte Fundamentoption gleich mit. Beim südlichen Gebäude (nahe Reitwallstraße) bliebe trotzdem 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 etc. genutzt werden.
- Ist die Errichtung von Tunnelrohbauten keine Option, **muss unabdingbar eine brückenartige Fundamentierung erfolgen**, die es garantiert, in der Zukunft weiterhin darunter die Errichtung von Stations- und Tunnelbauten zu ermöglichen. Diese Bauoption dürfte sich zwar als günstiger, statisch jedoch schwieriger herausstellen als eine gleichzeitige Errichtung von Tunnelteilen.

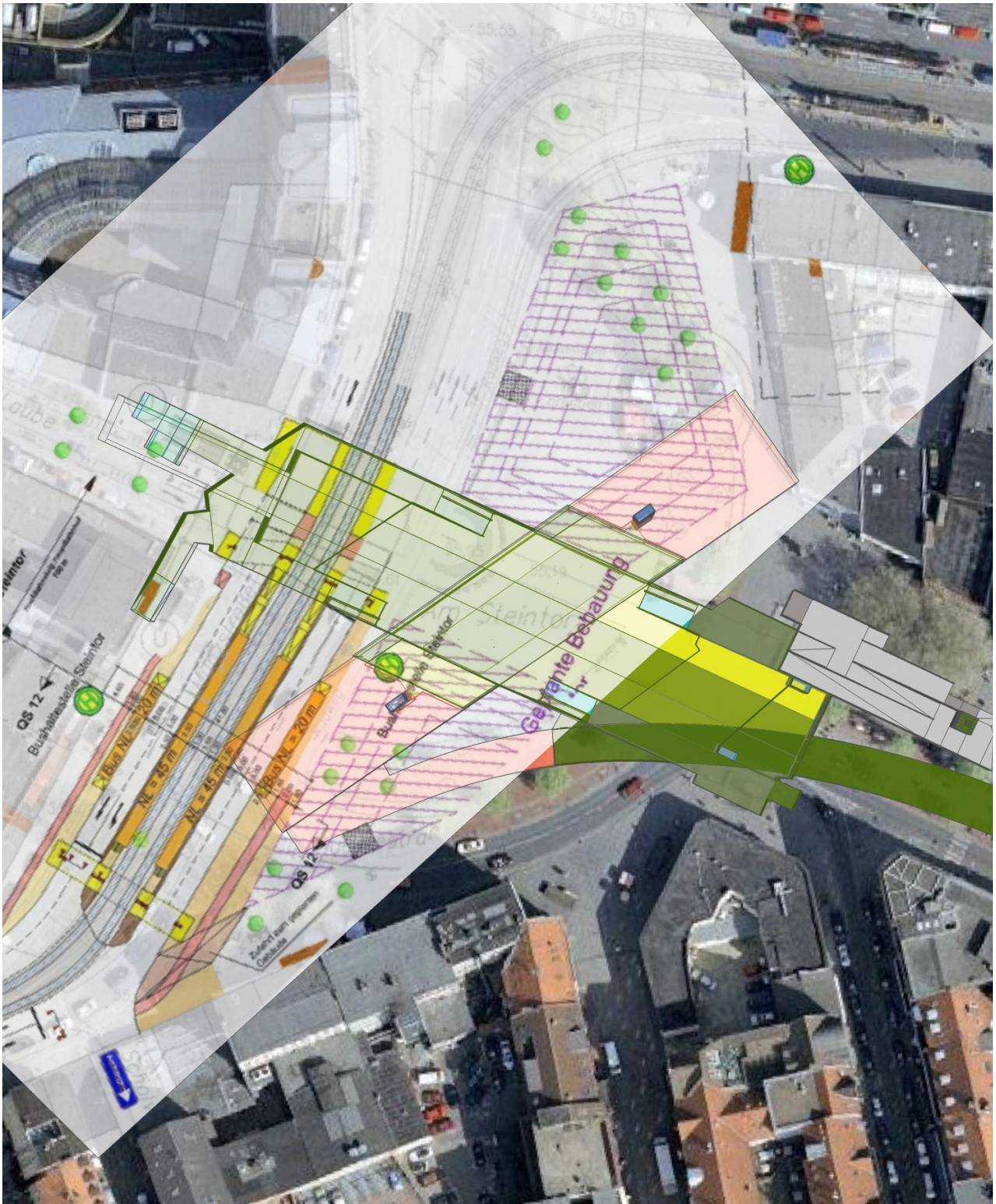
Der Initiative Pro D-Tunnel e. V. liegt ein Brief von Stadtbaurat Bodemann aus dem Mai 2009 vor. Schon damals sorgten erste Ideen einer Steintor-Bebauung für Irritationen. In dem Antwortschreiben machte Bodemann deutlich, dass er dafür Sorge tragen würde, bei einer Bebauung die Option auf einen späteren Tunnelbau zu erhalten. Pro D-Tunnel mahnt die Stadtspitze an, sich an diese Zusicherung zu halten und die ungeklärten Sachverhalte in die Bauplanung mit einfließen zu lassen.

Selbst bei einer Fertigstellung der D-Linie als oberirdisches »Projekt 10/17« darf die Stadtbahntrassierung nicht willkürlich und sorglos zugebaut werden – erst recht nicht als politisch willkommene und topographisch günstige Gelegenheit. Beim Umbau vom ehemaligen Wertheim-Komplex am Raschplatz zum heutigen »Cinemaxx« wurde schon damals versäumt, ein kurzes Stück D-Tunnel gleichzeitig mitzubauen – eine Nachrüstung würde damit baulich schwieriger und kostenintensiver werden. Gleichzeitig warnte Dr. Heinrich Ganseforth (ehemaliger Vorstandsvorsitzender der Üstra) einst vergeblich, dass man »Hannovers Zukunft nicht verbauen« sollte. Aus vergangenen Versäumnissen sind eindeutig Erkenntnisse für den nun anstehenden Trassierungskonflikt zu ziehen.

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

Herausgegeben am 23. September 2014 · V.i.S.d.P.: Jens Pielawa

Anlage: Plan mit Visualisierung der vorhandenen Station »Steintor« (grün) und der noch zu bauenden Stationsteile (rosa) unter den gestrichelt angedeuteten geplanten Bebauungsflächen



Plan mit Visualisierung der vorhandenen Station »Steintor« (grün) und der noch zu bauenden Stationsteile (rosa) unter den gestrichelt ange deuteten geplanten Bebauungsflächen

Visualisierung: Mirko Ropertz

Initiative Pro D-Tunnel e. V. 

Schneller umsteigen • Besser ankommen • Chancen für die City • pro-d-tunnel.de