



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

Hannover, 7. Oktober 2015

Stationsvorleistungen unter „Steintor“ nach Meinung vom Tiefbauamt überflüssig Teure neue D-Tunnel-Trassierungen ohne jegliche Vorleistungen?

Am 7. Oktober hat Stadtbaurat Uwe Bodemann den Bauausschuss der Stadt Hannover über die geplante Blockbebauung auf dem Steintorplatz grundlegend informiert. In der Bürgerfragestunde hat die Initiative Pro D-Tunnel e. V. die Gelegenheit für Fragen genutzt.

Wie in unserer gestrigen PM vom 06.10. geschildert, blockiert die Bebauung fast zur Gänze die projektierten Teile der Station „Steintor“ der D-Linie in der –3-Ebene unterhalb der bestehenden Station. Wir wollten in Erfahrung bringen, ob bei den Gesprächen mit den Investoren diese Problematiken im Untergrund angesprochen und Vorleistungen eines Stationsrohbaus oder eines Brückenfundamentes gefordert werden. Außerdem ist gefragt worden, ob es einen schriftlichen Beschluss gäbe, dass das Stadtbahnnetz in seiner jetzigen Form im Endzustand anzusehen wäre und der D-Tunnel damit komplett verworfen wäre.

Peter Freiwald vom Tiefbauamt Hannover entgegnete, dass es einen Grundsatzbeschluss gibt, mit „Projekt 10/17“ die D-Linie oberirdisch auszubauen und damit der D-Tunnel quasi verworfen sei. Auf Nachfrage, wie man vorgehen möchte, wenn die Kapazitäten der „10/17“-Neuplanung nicht mehr ausreichen und dennoch ein vierter Stadtbahntunnel nötig werden würde, dieser aber durch die Neubauten blockiert wären, gab es folgende Antwort:

Die bestehenden Rohbau-Vorleistungen (halbe Halle unterhalb der bestehenden Station) wären mit der Absage an den D-Tunnel obsolet, weswegen zusätzliche Ausbauten unter den Neubauten nicht nötig seien. Wenn es in einigen Jahrzehnten den Bedarf eines vierten Tunnels geben sollte, könnte man eine Neutrassierung andenken, etwa im Zuge der Münzstraße – man müsse dann eben unterhalb der bestehenden Station „etwas westlich“ neben den Neubauten im Straßenraum eine neue Kreuzungsstation bauen.

Man kann angesichts eines solchen Auftretens nur von einer „Idee“ aus dem Tollhaus sprechen. Kosten von „Keller-Vorleistungen“ des Investors innerhalb einer ohnehin anzulegenden Baugrube in Abwägung mit wagemutigen neuen Trassen ohne jeglichen Bezug zu bestehenden Stadtbahnanlagen lassen nur den Schluss zu, dass das Tiefbauamt keinerlei Vorausblick besitzt. Man möchte in Zukunft lieber kräftig für komplette Stationsneubauten draufzahlen, wenn ein neuer vierter Tunnel für Bahnen aus dem Westen nötig werden würde. Offenbar will man ohnehin der D-Tunnel-Trasse mittels Neubauten ohne weitere Vorleistungen willentlich zwei Todespflocke einschlagen. Die Ignoranz vor den Stadtbahnnetz-Planungen mit vier leistungsfähigen Tunneln – zu welchem Jahrzehnt auch immer zu realisieren– ist bemerkenswert unerträglich.

Es sei daran erinnert, dass die D-Linie durch die Jahrzehnte als „Vorsorgelinie“ angesehen wurde und jegliche Trassen in der Stadt freigehalten wurden. Stadtbaurat Bodemann wird ernsthaft ermahnt, am Steintorplatz Sorgfalt walten zu lassen und die Trasse nicht zu verbauen. Abenteuerliche und wesentlich teurere Trassen-Ideen möglicher neuer Tunnel in ferner Zukunft sind hoffentlich eine leichtfertige Einzelmeinung aus dem Tiefbauamt. Die Forderung nach bedingungslosen Stationsvorleistungen im Einklang mit den Neubauten bleibt dringend bestehen.

*Initiative Pro D-Tunnel e. V. · Jens Pielawa · Heinrich-Heine-Straße 21 · 30173 Hannover · pielawa@pro-d-tunnel.de
Herausgegeben am 7. Oktober 2015 · V.i.S.d.P.: Jens Pielawa*