



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

Hannover, 4. November 2015

Bebauung Steintor: Verwerfen der D-Tunnel-Trasse hat keinerlei aktuelle Beschlussgrundlage – Stadtbaurat Bodemann verstößt gegen vorliegende Handlungsrichtlinien

Der Bebauungsplan Nr. 1723 sieht die Bebauung des Steintorplatzes mit zwei sechsgeschossigen Neubauten vor. Im Bebauungsplan heißt es:

„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.“

Dieser fahrlässige Automatismus „Oberirdische Straßenbahn = Keine Innenstadt-Tunnel mehr nötig“, den Stadtbaurat Bodemann im Bauausschuss und Stadtbezirksrat Mitte platzierte, hat keinerlei aktuelle Beschlussgrundlage und verstößt gegen mehrere vorliegende Handlungsrichtlinien.

- 1.) 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.**
- 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 derartige Flächensicherungen umzuwidmen oder zu verwerfen, bedarf es eines Änderungsverfahrens. Ein Beispiel einer solchen Trassenaufgabe wäre das 225. Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan Hannover für den Bereich Bothfelder Kirchweg. Es heißt dort: *„Um das Baugebiet Bothfelder Kirchweg entwickeln zu können, ist die Herausnahme der nicht mehr verfolgten U-Bahn-Verbindung [...] aus dem Flächennutzungsplan erforderlich“.*
Ein gleichlautendes Verfahren zur Aufgabe der D-Tunnel-Trasse im Zuge des BPlan Nr. 1723 liegt aktuell nicht vor und müsste deshalb angestrebt und von der Ratsversammlung beschlossen werden, um rechtskräftig zu sein.
- 3.) Die Region Hannover ist für die Planung des ÖPNV in der Region und der LHH zuständig. Grundlage dafür ist der Nahverkehrsplan (NVP). Aktuell und gültig ist nach wie vor der NVP 2008. Sein Nachfolger, der NVP 2014, befindet sich immer noch in der Veröffentlichungsphase und liegt aktuell nicht vor.

Im NVP 2008 ist die D-Tunnel-Trasse vom Goetheplatz bis zum Bismarckbahnhof auf der Karte 9.2 „Schienennetz“ als „langfristige Planungsoption“ und „freigehaltene Trasse“ eingezeichnet (siehe Kartenanlage).

Weder der NVP 2008 noch der NVP 2014 erwähnen in irgendeiner textlichen oder bildlichen Form die Aufgabe weiterer Tunnelplanungen.

- 4.) Nicht zuletzt widerspricht ein Verwerfen der D-Tunnel-Trasse dem „Masterplan Mobilität 2025“. Ex-OB Stephan Weil stellt im Vorwort dazu fest: *„Der Masterplan Mobilität 2025 [...] enthält ein 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.**

Das zwangsläufige Verbauen der geplanten Trasse des D-Tunnels ohne anvisierte Vorleistungen des Investors ist in keinsten Weise abgesichert. Der Passus zur Trassenaufgabe im Bebauungsplan Nr. 1723 widerspricht geltenden Beschlüssen und lässt sich nicht „im Vorbeigehen“ in einem Bebauungsplanverfahren regeln.

Da wie erklärt durch mehrere vorliegende Planungsgrundlagen eine mittel- bis langfristige Planungsrelevanz angesetzt wurde, hat sich der Stadtbaurat darum zu kümmern, die D-Tunnel-Trasse durch geeignete Maßnahmen zu sichern. Die Initiative Pro D-Tunnel e. V. wird die Prozedur zum Bebauungsplan Nr. 1723 auch weiterhin genauestens beobachten und Missachtungen geltender Beschlusslagen aufzeigen.

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

Herausgegeben am 4. November 2015 · V.i.S.d.P.: Jens Pielawa

Anlagen: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der LHH mit innerstädtischer D-Tunnel-Trasse; Karte 9.2 „Schienennetz“ aus dem NVP 2008 mit D-Tunnel-Trasse; Netzplan der Stadtbahn aus dem Masterplan Mobilität 2025.

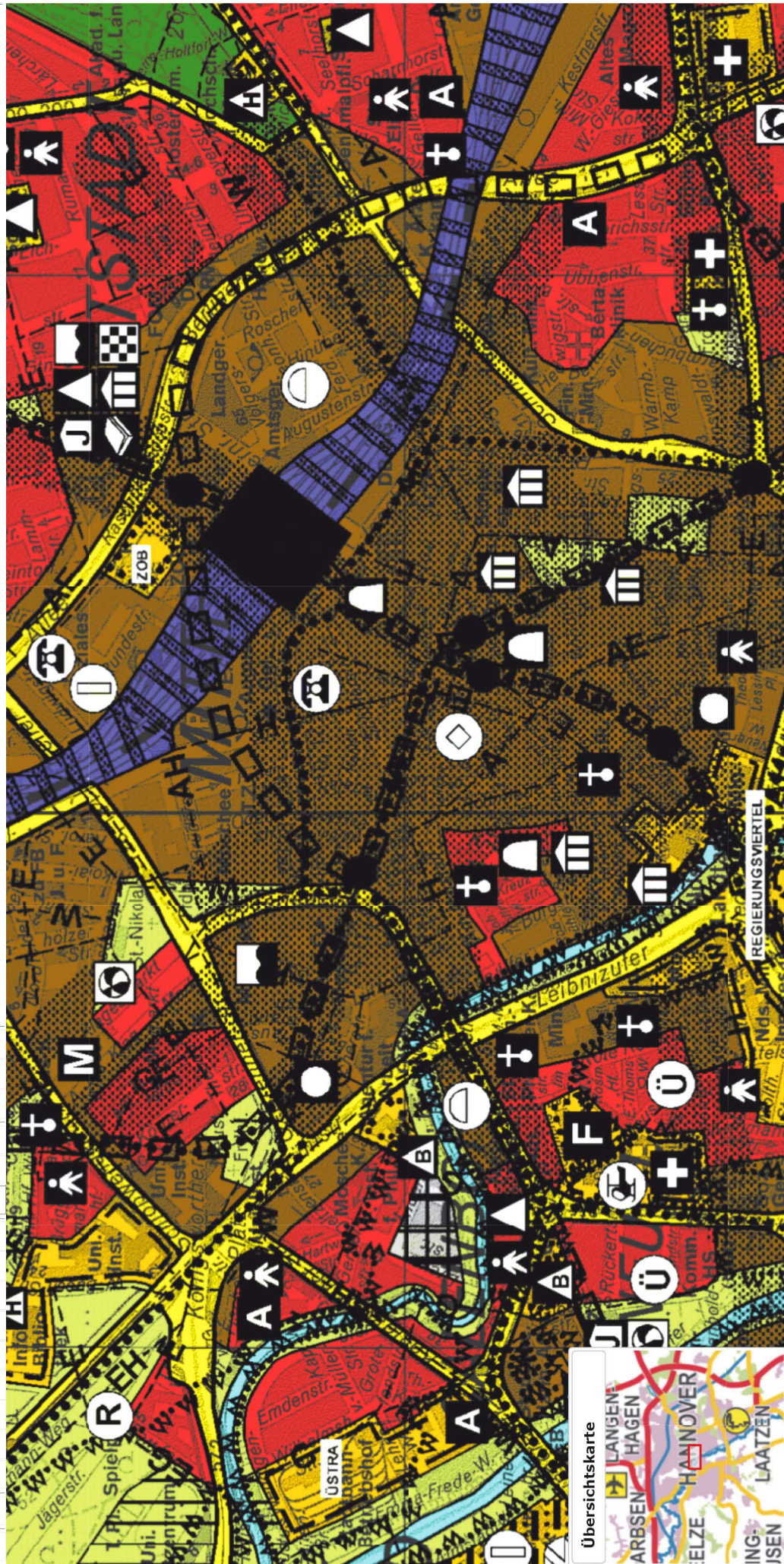
Mittwoch 21.10.2015

Startseite

HANNOVER-GIS.DE

Flächennutzungsplan

Info Themenauswahl Übersichtskarte Suche



NAHVERKEHRSPLAN 2008

Karte 9.2

Schiennetz
Bestand 2008 und Planung
Kernraum Hannover

SPNV

— im SPNV
genutzte Strecken

Stadtbahn

Bestand Planung
Stadtbahn-
strecken

Langfristige Planungsoption

--- freigehaltene Trasse

Verknüpfungspunkte

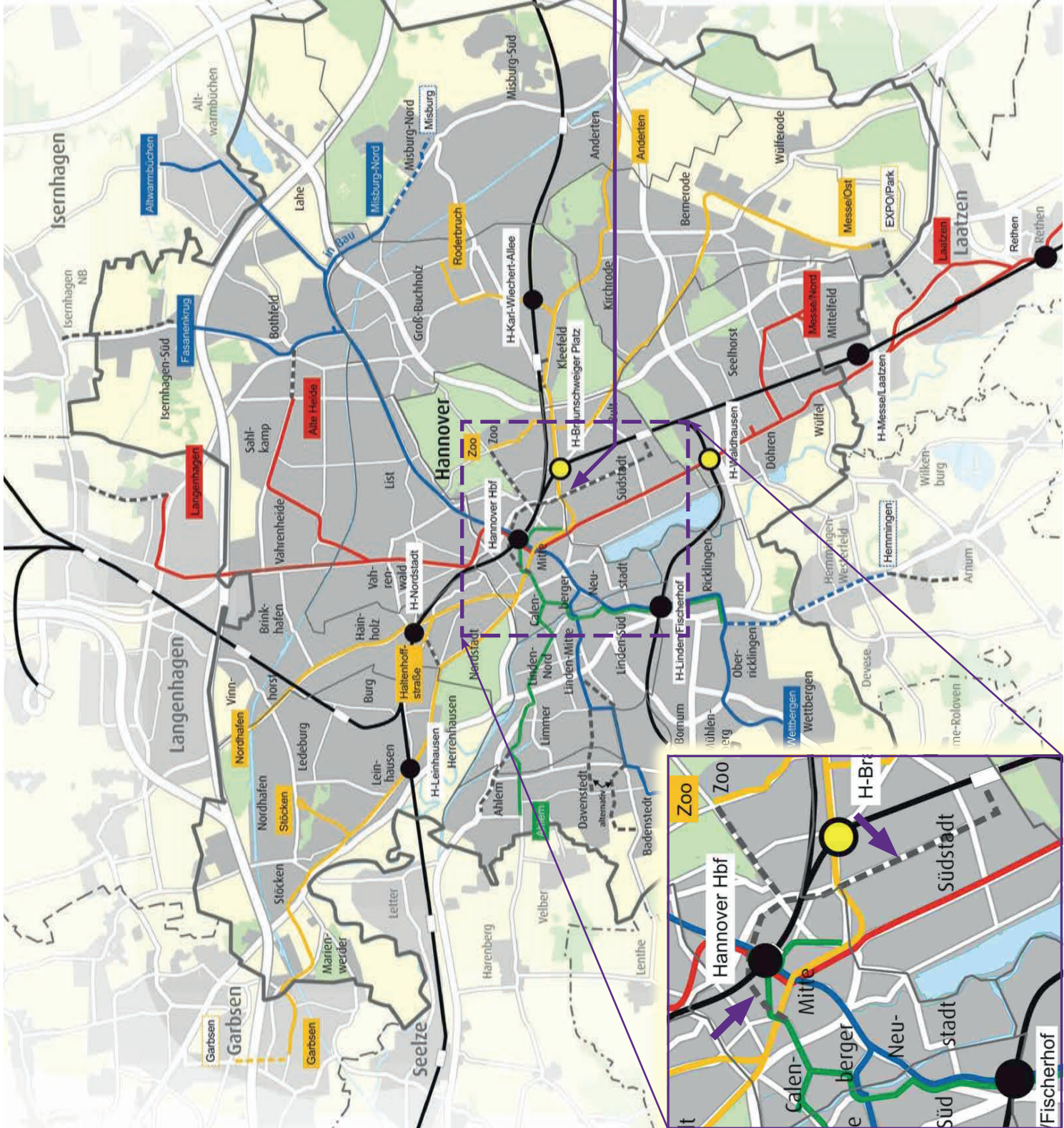
● Hannover Hbf
● H-Waldhausen

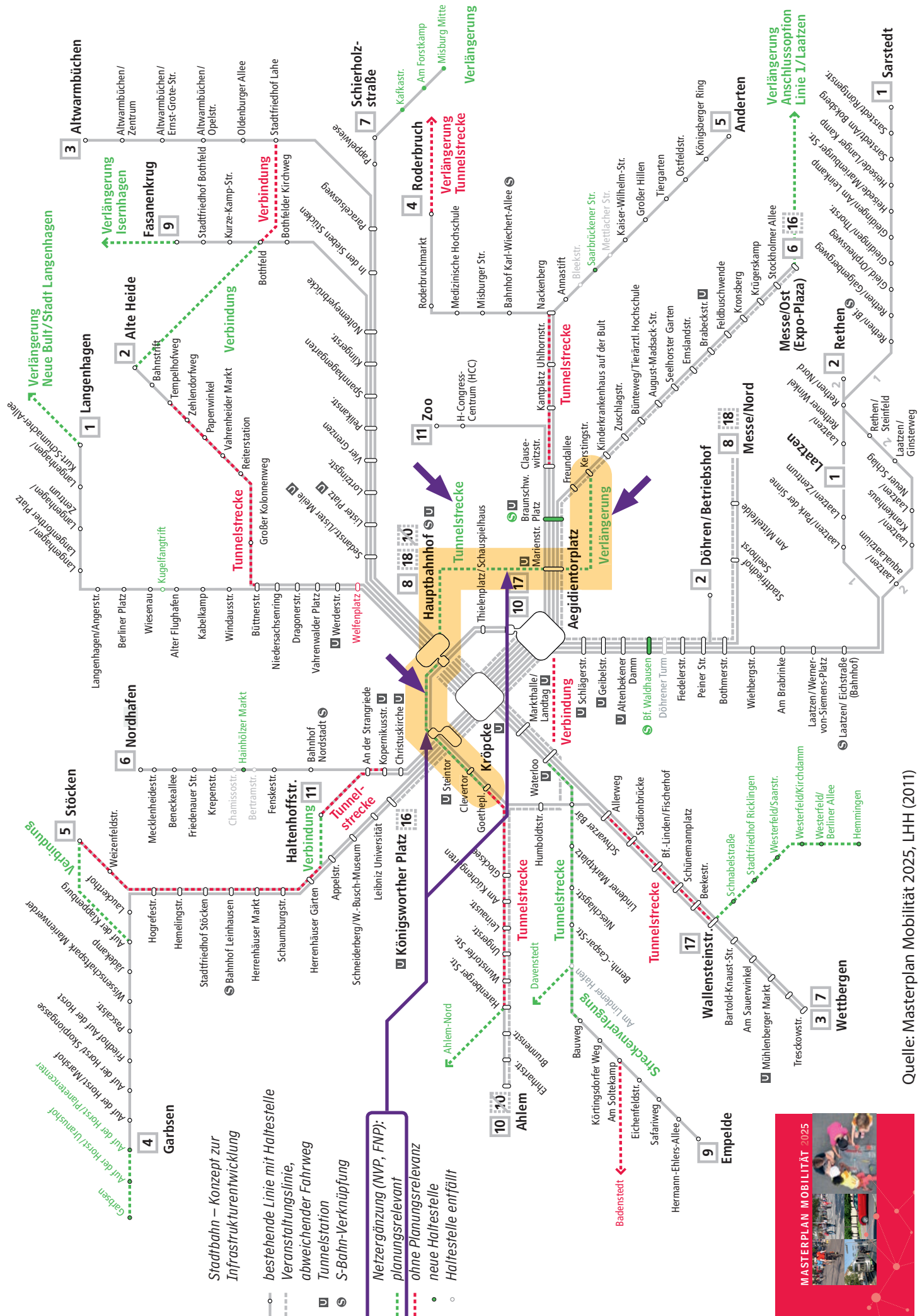
● vorhanden
● geplant

Kartengrundlage: ATKIS®-Daten der LGV 41GN
Vervielfältigt mit Erlaubnis des Herausgebers: Landesvermessung
und Geobasisinformation Niedersachsen - B4 - 07/06
Kartographie und Druck: Region Hannover



Region Hannover





Stadtbahn – Konzept zur Infrastrukturentwicklung

- bestehende Linie mit Haltestelle
- - - Veranstaaltungslinie, abweichender Fahrweg
- Tunnelstation
- S-Bahn-Verknüpfung

- Netzergänzung (NVP, FNP): planungsrelevant
- ohne Planungsrelevanz
- neue Haltestelle
- Haltestelle entfällt



Quelle: Masterplan Mobilität 2025, LHH (2011)