

NACHBAR GLEIS

DIE ERSTEN ERFOLGE

**Baustelle an Baustelle an Baustelle. Aber:
Die Arbeiten für das Projekt Zehn Siebzehn
kommen voran. Stetig.**

Das Zauberwort lautet: „aber“. Ja, es steht der eine oder andere Bagger oder Container im Weg. Ja, das Bild der Kurt-Schumacher-Straße ist geprägt vom Orange, Rotweißrot und Signalgelb der Baken, Sperrschilder und Warnwesten. Es sind Löcher in der Straße und man muss Umwege laufen. Aber.

Aber der Gehweg vor der Ernst-August-Galerie ist fertig. Hell schimmernde, melierte, elegante Platten. Auf denen auch High Heels eine gute Figur machen. Dieses Bürgersteigpflaster ist der erste sichtbare und (im Sinne des Wortes) belastbare Beweis, dass die Mühen in absehbarer Zeit überstanden sind. Dass das Projekt Zehn Siebzehn, der Um- und Ausbau der Stadtbahnlinien 10 und 17 in Hannover, vorwärtskommt. Stefan Harcke, Chef der für die Arbeiten verantwortlichen infra Infrastrukturgesellschaft, sagt: „Wir sind im Zeitplan, die Baustellen laufen gut, wir haben bereits sehr viel geschafft.“

STANDDERDINGE

Kleiner Überblick: Der Leitungsbau im Tunnel Lister Meile hat begonnen. Stadtauswärts ist der Straßen- und Gleisbau in der Kurt-Schumacher-Straße bald fertig. Der Leitungsbau in der Goethestraße ist in vollem Gang.

Und seit Beginn der Sommerferien legt die infra „noch eine Schippe drauf“, wie Stefan Harcke sagt: „Vor der Ernst-August-Galerie wird die neue Gleisanlage fertiggestellt, hinzu kommt der Rohbau für den Hochbahnsteig.“ In dieser Zeit – bis 3. August – ist der Bahnbetrieb in der Kurt-Schumacher-Straße unterbrochen. Auch für den Autoverkehr ist die Straße gesperrt. Danach ist für den Ostteil der Straße das Größte vorbei. „Insgesamt läuft die Baumaßnahme intensiv, mit fachkundiger Bauleitung und guter Zusammenarbeit aller Beteiligten“, sagt Harcke.

Interview mit üstra-Chef Neiß
**„FÜR FAHRGÄSTE
ENTSTEHEN VORTEILE“**

Seite 2

Nachbarschaft: City-Gemeinschaft
**„DIE ENTSCHEIDUNG
IST GETROFFEN“**

Seite 4



„FÜR UNSERE FAHRGÄSTE ENTSTEHEN VORTEILE“

Interview mit André Neiß, Vorstandsvorsitzender der üstra

Herr Neiß, die üstra ist verantwortlich für den Stadtbahnverkehr in Hannover. Da fragt man sich als Fahrgast: Warum ist sie nicht auch verantwortlich für die Schienen? Warum gibt es dafür mit der infra eine eigene Gesellschaft?

Das war seinerzeit eine unternehmerische Entscheidung. So wie manche Konzerne einzelne Geschäftssparten in eigene GmbHs ausgliedern, sind 2001 Gleise und Stationen ausgegliedert worden. Darum kümmert sich die infra, die üstra managt den Fahrbetrieb.

Das Konzept der Stadtbahnen gibt es nicht überall. Wer hat das erfunden?

Das Stadtbahnkonzept wurde in den 70er-Jahren durch die Planer des U-Bahnbaus entwickelt. Am Anfang war für Hannover ein reines U-Bahnssystem vorgesehen. Man erkannte aber sehr schnell, dass das lange dauern und sehr teuer werden würde. So kam die Idee auf, nur im Innenstadtbereich U-Bahntunnel anzulegen. Die Idee wurde in den nächsten Jahrzehnten umgesetzt, und das neue System wurde von da an „Stadtbahn“ genannt. In der Innenstadt entstand durch die Verlegung des Stadtbahnverkehrs unter die Erde Freiraum für neue Nutzungen, zum Beispiel für die Fußgängerzonen in der Georgstraße und in der Lister Meile.

Zwei Linien fallen aus dem Konzept raus, die 10 und die 17. Warum?

Ende der 90er-Jahre nahm die Bereitschaft in der Gesellschaft insgesamt ab, weitere Tunnelbauten voranzutreiben. Damit blieben die Linien 10 und 17 im Wesentlichen Straßenbahnstrecken. Sie haben nur wenige Abschnitte mit

einem eigenen Fahrweg, und ihre Durchschnittsgeschwindigkeiten sind entsprechend geringer als bei den übrigen Linien.

Jetzt werden beide Linien ausgebaut, umgebaut, modernisiert und mit Hochbahnsteigen versehen. Ist das im Sinne der üstra?

Der Ausbau der Linien 10 und 17 wurde in einem relativ langen Prozess durch die politischen Gremien analysiert, bewertet und schließlich auch entschieden. Der Ausbau wird oberirdisch erfolgen. Unsere Aufgabe als Verkehrsplaner und unser Ziel ist es, unter diesen Rahmenbedingungen möglichst gute Verhältnisse für unsere Fahrgäste zu erreichen. In diesem Sinn bringen wir uns in die Planungen ein.

Für die üstra ergeben sich durch den Umbau auf den ersten Blick keine Riesenvorteile. Die Bahnen werden beispielsweise nicht schneller. Ist die Neugestaltung trotzdem besser für Sie?

Für unsere Fahrgäste entstehen Vorteile, weil in Zukunft durch den Bau der Bahnsteige ein barrierefreier Ein- und Ausstieg in die Bahnen möglich ist. Wartenden Fahrgästen kann in Zukunft ein Wetterschutz angeboten werden. Über die Fahrbahnen werden sichere Querungen geschaffen. Gemäß dem Stand der Technik werden Fahrgäste optisch und akustisch über die Abfahrten informiert. Der Fahrweg



André Neiß, Vorstandsvorsitzender der üstra

der Stadtbahn wurde mit dem Ziel optimiert, möglichst geringe Behinderungen für die mitfahrenden Fahrgäste zu bekommen.

Was sagen Sie Ihren Fahrgästen zu den nötigen Linienumwegen für Busse, Ersatzhaltestellen und Unannehmlichkeiten?

Die Ausbaumaßnahmen im Innenstadtbereich sind so umfangreich, dass Behinderungen für Bewohner und Verkehrsteilnehmer nicht zu vermeiden sind. Dies betrifft leider auch unsere Fahrgäste. Die infra vermeidet aufgrund sorgfältiger Planungen unnötige Behinderungen für die Beteiligten. In enger Abstimmung mit der infra Infrastrukturgesellschaft bemühen wir uns, Beeinträchtigungen unserer Fahrgäste möglichst zu minimieren.



DIE PRAKTIKERIN

Maren Schmidt ist Bauleiterin der Firma Anton Müsing Tiefbau GmbH

Gut, dass es nicht so gekommen ist, wie sie sich das ursprünglich vorgestellt hatte. Denn dann würde Maren Schmidt heute Büsche auf einer Grünfläche platzieren. Oder den einen oder anderen Baum in den Plänen für den Umbau der Kurt-Schumacher-Straße einzeichnen. So aber hat sie bei demselben Umbau das Sagen von Hauskante zu Hauskante. Sie achtet darauf, dass in den Abschnitten, die sie verantwortet, die Abwasserrohre richtig liegen, die Schienen nicht wackeln, die Fahrbahn und die Bürgersteige akkurat aussehen. Maren Schmidt ist Bauleiterin der Wolfsburger Baufirma Anton Müsing Tiefbau GmbH. 1978 in Burg bei Magdeburg geboren, kam sie 1997 nach Hannover, um Landschaftsarchitektur zu studieren. Während ihrer Studentenzeit hat sie auch auf Baustellen gejobbt – ihr Vater war (und ist) Schachtmeister. So nennt man im Straßenbau die Poliere. Maren Schmidt lernte also neben dem theoretischen Landschaftsbau auch den

praktischen Bau kennen. Und genau das war es, was sie dazu brachte, in der Praxis zu bleiben. Im Studium sagte man ihr, bei Entwürfen solle sie ruhig mal „träumen“. Maren Schmidt lächelt milde. Sie wusste, dass Kommunen nicht träumen, wenn sie Aufträge vergeben. „Das können sie sich nicht leisten.“

Maren Schmidt studierte trotzdem zu Ende. 2005 war sie fertig, kümmerte sich zwei Jahre um Abrechnungen und arbeitete als Jungbauleiterin – eine Vorstufe zu dem, was sie heute ist: Bauleiterin. Meist betreut sie 30 bis 40 Arbeiter auf drei bis vier Baustellen, organisiert alles, löst Probleme.

Auf jeder Baustelle verbringt sie einen Tag pro Woche. In Hannover ist sie derzeit aber immer drei Tage die Woche. „Viel zu tun.“

Man sieht es. Man muss nur einen Blick in die Kurt-Schumacher-Straße werfen.

EIN KANAL AUS DEM 19. JAHRHUNDERT

Wenn der Bohrkopf auf Widerstand stößt: Eine alte Abwasserleitung unter der Kurt-Schumacher-Straße

Es war zur Mittagszeit, vor einigen Wochen. Der Bohrkopf, der sich für die Baufirma Müsing unter der Kurt-Schumacher-Straße an der Ecke Kanalstraße in drei Metern Tiefe durch den Untergrund grub, um dort Platz für ein neues Entwässerungsrohr zu schaffen, stieß plötzlich auf Widerstand. Was tun? Den Bohrkopf kann man nicht einfach zurückziehen, weil die neue Abwasserleitung gleich hintendran hängt. Die Verantwortlichen entschieden: Grube graben – nachschauen.

Verantwortlich sind hier: Die infra Infrastrukturgesellschaft verantwortet die gesamten Baumaßnahmen an der Kurt-Schumacher-Straße im Zuge des Stadtbahnbauprojektes Zehn Siebzehn. Die TransTecBau kümmert sich um die konkreten Planungen und die bauliche Realisierung. Die Stadtentwässerung hat überall da mitzureden, wo es um Abwasserkanäle geht. Und darum geht es an diversen Stellen, schon deswegen, weil unter den neuen Hochbahnsteigen keine Leitungen liegen dürfen – man kann keinen ganzen Hochbahnsteig abreißen, nur weil irgendwo ein Leck ist.

Was man dann an diesem Mittag etwa in Höhe der Volksbank unter der Straße fand, war zumindest eine kleine Überraschung. „Es kommt schon mal vor, dass da ein Findling im Untergrund liegt“, sagt Klaus-Jürgen



Von hier noch drei Meter nach unten:
Die Fundstelle des historischen Kanals.



Akkurat gemauert mit Natursteinquadern und einem Gewölbe aus Klinkern, außerdem locker 150 Jahre alt: Der alte Abwasserkanal, den Bauarbeiter unter der Kurt-Schumacher-Straße gefunden haben.

Dallmann, Projektleiter der TransTecBau. Oder dass sich Bohrköpfe in alten Holzverbauten von Rohrleitungen festfressen würden. Nicht so schön sei es auch, sagt Dallmann, wenn man auf Bomben treffe (obwohl dieses Risiko gering sei, da im Vorfeld immer eine Kampfmitteluntersuchung stattfindet). Hier war es nichts von alledem. Was die Bauarbeiter der Firma Müsing freilegten, war ein alter Abwasserkanal. Akkurat gemauert mit einer geraden Sohle und Seitenwänden aus Natursteinquadern, oben abgeschlossen mit einem Gewölbe aus Klinkern, 1,25 Meter hoch und 80 Zentimeter breit.

„Damit hatten wir nicht gerechnet“, sagt Dallmann. In den Plänen ist der Kanal nirgendwo vermerkt. Das Einzige, was zunächst feststand, war, dass der stollenartige Bau nicht in Benutzung ist. Der Kanal war teilweise eingebrochen, zugeschüttet und sehr weit reichte er auch nicht. Vor allem war er vollständig trocken.

Die Fachleute machten sich an die Untersuchungen und wurden sich schnell einig, dass das Fundstück ungefähr 150 Jahre alt sein muss. Wie stellt man das fest? „Bis 1890 waren die ältesten Kanäle der Innenstadt in Betrieb, danach hat man ein neues System verbaut“, erläutert Helmut Lemke, Sprecher der Stadtentwässerung. Außerdem, so meint Klaus-Jürgen Dallmann von der TransTecBau: „Nach 1896 sind die Archive vollständiger. Wenn der Kanal jünger wäre, hätten wir davon gewusst.“

Sorgfältig gemauert

Natürlich schaute sich auch der städtische Denkmalschutz die Sache an. Fachmann Hans-Joachim Körber war vor Ort und befand, es handele sich um einen sorgfältig und „in hoher Qualität“ gebauten Kanal, Körber nannte ihn „respektgebietend“. Er müsse bis Mitte des 19. Jahrhunderts zur ersten Stadtentwässerung gehört haben,

angelegt, als die Stadt vom Bahnhof bis zur Altstadt erweitert und in diesem Zuge auch technisch erschlossen wurde. Genutzt wurde der Kanal, um Regenwasser und Abwasser in einen Vorfluter abzuleiten, also wohl die Leine. (Heute werden Abwasser und Regenwasser in der Innenstadt getrennt behandelt.)

Inzwischen ist das historische Stück wieder zugeschüttet. Eine speziellen Wert hat das Bauwerk nicht, und Hohlräume im Untergrund unter Straßen und Gleisen müssten immer „verdämmert“ werden, sagt Klaus-Jürgen Dallmann. Wie das? Dämmung unter der Erde? Dallmann lacht. „Das ist ein Fachbegriff. Er kommt von dem Wort ‚dämmen‘. Mit Dämmung hat er nichts zu tun.“ Sprich: Hohlräume unter Straßen und Gleisen werden verfüllt, damit sich nicht irgendwann ein Loch in der Erde auftut und die Stadtbahn hineinkippt. Und die Bauarbeiten müssen ja auch weitergehen.



Freilegen, ...



... erkunden ...



... und dokumentieren. Fotos: Schmidt (3), Arp



Wie für die Querung der Brühlstraße erfunden:
Gleistragplatten. Foto: öbs

INNOVATION QUER ÜBER DEN CITYRING

Die Erneuerung der Stadtbahnstrecke auf der Kreuzung Brühlstraße/Goethestraße ist kompliziert. Denn sie muss unter Aufrechterhaltung des Autoverkehrs stattfinden – eine so wichtige Verkehrsader abzuklemmen, hätte verheerende Folgen. Die Arbeiten finden während der Sommerferien bis Ende Juli statt. Der Autoverkehr wird in dieser Zeit in beiden Richtungen auf jeweils zwei Spuren eingeengt und an der Baustelle vorbeigeleitet.

Die Cityring-Querung ist mit einer technischen Innovation verbunden. Die Schienen werden nach Fertigstellung der Bauarbeiten nicht (wie üblich) auf einer Betonplatte verlegt und anschließend mit Beton und Gussasphalt eingedeckt, damit auch Autos den Gleisbereich befahren können. Sondern es werden sogenannte Gleistragplatten eingebaut. Dabei handelt es sich um etwa 35 Zentimeter dicke Betonplatten, in denen der Raum für die Schienen ausgespart worden ist. Durch die Tragplatten muss bei einem notwendigen Austausch der Schienen nicht mehr die gesamte Fahrbahn aufgebrochen und anschließend wiederhergestellt werden. Man wechselt einfach die Schienen, die Straße bleibt unversehrt. Was auch Bauzeit und Behinderungen minimiert.

Um Platz für die Gleistragplatten zu schaffen, wird abschnittsweise – der Autoverkehr muss ja immer noch durchkommen können – zunächst das Gleis samt Fahrbahn aufgebrochen und ausgebaut. Dann wird der Unterbau hergestellt, übrigens millimetergenau, und danach werden die Platten einzeln per Kran an ihren Platz gehoben. Jede Platte wiegt rund acht Tonnen, insgesamt sind 36 Platten einzubauen.

Sobald alle Platten liegen, werden auf voller Länge die Schienen eingesetzt. Dafür ist dann allerdings doch eine Vollsperrung des Cityrings notwendig. Aber nur stundenweise.



[www.infra-hannover.de/
zehnsiebzehn](http://www.infra-hannover.de/zehnsiebzehn)

„DIE ENTSCHEIDUNG IST GETROFFEN, WIR STEHEN DAZU“

Der Sprecher der Händler: Martin Prenzler vertritt die City-Gemeinschaft



Bleibt kritisch, aber konstruktiv: Martin Prenzler, Geschäftsführer der City-Gemeinschaft.

„Wir haben immer versucht, kritisch zu bleiben“, sagt Martin A. Prenzler. „Wobei man, wenn man kritisch ist, ja nicht negativ sein muss.“

Kritisch, ohne negativ zu sein – das charakterisiert die generelle Haltung der City-Gemeinschaft Hannover e.V. zum Projekt Zehn Siebzehn. Martin Prenzler ist Geschäftsführer der Vertretung der Innenstadt-Kaufmannschaft, in der sich knapp 600 Firmen zusammengeschlossen haben. Die Vereinigung hat die Um- und Ausbaupläne für die Stadtbahnlinien 10 und 17 immer mit einer gewissen Distanz betrachtet. Eigent-

lich, erzählt Prenzler bei einem Cappuccino am Hauptbahnhof, habe die City-Gemeinschaft sich eine vor Jahren vom hannoverschen Verkehrsplaner Klaus Scheelhaase entworfene Linienführung gewünscht. Demnach wären die Linien von Linden kommend teils oberirdisch bis zum Steintor gefahren, um dort zu enden, teils über die Humboldtstraße in den A-Linientunnel eingeschwenkt, um zum Hauptbahnhof zu gelangen. Immer abwechselnd. Aber Martin Prenzler weiß,

dass demokratische Beschlüsse eben demokratische Beschlüsse sind. Und dass man seine individuellen Ziele manchmal einem Gruppenziel unterordnen muss. Das, sagt Prenzler, gelte auch für Gewerbetreibende.

Die grundsätzlichen Effekte des Stadtbahnumbaus hat die City-Gemeinschaft nie infrage gestellt. „Barrierefreiheit und ein besseres ÖPNV-Netz – das will ja jeder“, sagt Prenzler. „Und eine bessere Stadtgestaltung natürlich auch.“ Er spielt damit auf

die ersten Meter des neuen Bürgersteigpflasters in der Kurt-Schumacher-Straße an, die einen

Eindruck von der künftigen Helligkeit und Freundlichkeit des Fußwegs vermitteln. „Aber das hätte man auch ohne den Stadtbahnumbau haben können“, sagt Prenzler. Noch ein kleiner Seitenhieb auf die Politik. „Nun“, sagt er, „die Entscheidung ist getroffen, wir stehen dazu.“

Was nicht bedeutet, dass die City-Gemeinschaft ihre kritische Haltung aufgibt. Prenzler sitzt in jeder Planungskonferenz und jeder Baubesprechung, in der er sitzen

kann, um immer ein waches Auge darauf zu haben, dass die von den Baumaßnahmen betroffene Geschäftswelt nicht zu sehr gebeutelt wird. Da geht es um sehr konkrete Fragen: Muss ein Container einen Geschäftseingang verdecken? Wenn ja: Kann man vielleicht ein Werbebanner an den Container hängen? „Alte Händlerregel“, sagt Martin Prenzler: „Zehn Prozent vor der Tür sind ein Prozent in der Kasse.“ Oder, bezogen auf die nächsten Bauphasen: „Wir müssen sehr genau schauen, wie die Bahnen von der Kurt-Schumacher-Straße um die Kurve in den Tunnel Lister Meile fahren.“ Warum? „Weil es quietscht, wenn die Kurve zu eng ist“, sagt Prenzler. „Und weil dann das Hotel da drüben“ – er zeigt zum Central-Hotel Kaiserhof hinüber – „seine Zimmer schwerer vermieten kann.“

Bei aller kritischen Aufmerksamkeit – Prenzler lobt die infra Infrastrukturgesellschaft für ihre offene Informationspolitik. Und sieht sich selbst inzwischen in einer Art Mediatorenrolle in beide Richtungen. Aber immer im Interesse der Wirtschaft: „Der Postleitzahlbezirk 30159 ist Deutschlands stärkster Handelsstandort“, sagt er. „4,3 Milliarden Umsatz im Jahr. Das soll so bleiben.“

NACHBARSCHAFT

NACHBARGLEIS

Impressum
Herausgeber: infra Infrastrukturgesellschaft
Region Hannover GmbH
Lister Straße 17, 30163 Hannover
V. i. S. d. P. Jens Hauschke

Konzeption und Texte: hannover.context 4.0
Fotos: Florian Arp
Gestaltung: id kommunikation & design,
Hannover
Druck: Druckerei Schäfer
Auflage: 3.000 Exemplare

Erscheinungsweise:
Die Zeitung „NachbarGleis“ erscheint sechsmal jährlich jeweils zum
1. Januar, 1. März, 1. Mai, 1. Juli, 1. September und 1. November.

Kontakt:
nachbargleis@infra-hannover.de

Zuschriften:
Die Redaktion freut sich über Beiträge aller Art, kann aber keine
Gewähr für eingesandte Fotos oder Manuskripte übernehmen.
Herausgeber und Redaktion behalten sich Kürzung und Bearbeitung
von Manuskripten und Leserbriefen vor.