

# NACHBAR GLEIS

## GENUG PLATZ FÜR SCHLITTEN

**Weihnachten kann kommen. Jedenfalls stehen dem Weihnachtsgeschäft die Baustellen des Projekts Zehn Siebzehn nicht mehr nennenswert im Wege. In der Kurt-Schumacher-Straße vom Bahnhof bis zur Odeonstraße sind Fahrbahn, Gleise und Fußwege fertig. Theoretisch würde sogar ein Rentierschlitten durchkommen.**

Die TransTecBau vermeldet, es sei viel geschafft. Die Firma zeichnet beim Umbau der Stadtbahnstrecken der Linien 10 und 17 für die konkreten Planungen und die Bauüberwachung verantwortlich – im Auftrag der Infrastrukturgesellschaft infra, die sich um alle Gleise kümmert, auf der die üstra fährt.

### STANDDERDINGE

Auf dem Abschnitt der Lister Meile zwischen Raschplatz und Bahnhofsvorplatz läuft bis Ende des Jahres noch die Fahrbahnverbreiterung. Dort geht es im Untergrund auch noch um Versorgungsleitungen der Stadtwerke. Zudem muss sichergestellt sein, dass die Passerelle abgedichtet ist. Zwischen Bahnhof und Odeonstraße kann es allenfalls noch zu Restarbeiten kommen. Und es wird kontrolliert, ob alle Bauarbeiten zur Zufriedenheit ausgefallen sind.

Die Beteiligten sind sich übrigens sicher: Wenn alles komplett fertig ist, wird die Kurt-Schumacher-Straße den anderen Prachtboulevards in Hannover Konkurrenz machen. Von der Odeonstraße bis zum Steintor und um die Kurven bis zum Cityring sind bis Anfang 2017 Kanalarbeiten zu erledigen, je nach Wetter kann sich das deutlich bis ins neue Jahr ziehen. Stadtauswärts bekommt dort jedes Haus einen neuen Abwasseranschluss. Unter der Erde werden die Rohre ebenfalls erneuert. Der Kanalbau macht zum Jahresende Pause, dann geht es auf der anderen Seite weiter. Aber: Bis zum Goethekreisel sollen Gleistrassen und Hochbahnsteig bis zum Fahrplanwechsel fertig und benutzbar sein.

Zeit zum Luftholen und fürs Fest also. 2017 geht es dann mit neuer Kraft weiter.

Interview mit Christian Weske  
**„DAS STADTBAHNNETZ IN DER  
CITY IST JETZT KOMPLETT“**

Seite 2

Nachbarschaft: Hannoversche Volksbank  
**IM KRITISCHEN  
DIALOG**

Seite 4



# „DAS STADTBAHN- NETZ IN DER CITY IST JETZT KOMPLETT“

Interview mit Christian Weske vom Fachbereich Verkehr der Region Hannover

**Herr Weske, Sie sind Bauingenieur im Fachbereich Verkehr der Region Hannover. Sie arbeiten im Team „Planung und Bau Verkehrsinfrastruktur“ und sind für die Stadtbahnprojekte zuständig. Was genau tun Sie?**

Ich bin Koordinator für Planung und Bau der Stadtbahninfrastruktur. Ich konzipiere und plane zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen die Weiterentwicklung des Stadtbahnsystems. Wir sitzen also viel in Ausschüssen und Abstimmungsrunden, reden mit der üstra, der infra, der TransTecBau und den Städten und Gemeinden. Manchmal stehen Verhandlungen mit Land und Bund über Zuschüsse an, manchmal wird mit den Ausschüssen und Bezirksräten der Stadt oder mit den Anwohnerinnen und Anwohnern in Informationsveranstaltungen gesprochen.

**Und nebenbei sind Sie auch noch stellvertretender Teamleiter.**

Auch noch, ja.

**Ihre Arbeitsgrundlage ist der Nahverkehrsplan?**

Genau. Auf Grundlage des Nahverkehrsplans, der ja alle fünf Jahre aufgestellt wird, schieben wir die neuen Projekte an, sorgen für deren Finanzierung und für die Zustimmung durch die politischen Gremien. Das gilt für alles, von der Stadtbahnverlängerung bis zum Hochbahnsteig.

**Seit wann steht der Stadtbahnumbau Zehn Siebzehn im Nahverkehrsplan?**

Eigentlich schon immer.

**Schon immer?**

Nicht als das, was es jetzt ist, ein barrierefreier Ausbau. Aber die Vervollständigung der D-Linie in der Innenstadt fand sich 1997 im ersten Nahverkehrsplan. Die Detailplanung begann dann 2008.

**Und am Ende steht das leichtere Umsteigen in die anderen Linien?**

Deswegen fällt der Ast der Strecke zum Aegi weg und die Bahnen fahren künftig zum Raschplatz, von wo man sofort in der Station Hauptbahnhof ist. Da fahren dann unten sechs und oben zwei Linien, damit bekommen wir eine gute Verknüpfung und kurze Wege. Das macht die Strecken fahrgastfreundlicher, effektiver und damit wirtschaftlicher.

**Was ist mit dem Umstieg in Buslinien?**

Zur Netzoptimierung gehört auch die Anpassung der Buslinien. Die Busse halten sehr dicht an den Stadtbahnhaltestellen. Und auch die RegioBus-Linien 500 und 700 bekommen neue barrierefreie Haltestellen, die unmittelbar an den Hochbahnsteigen liegen.



Christian Weske, Koordinator für Planung und Bau der Stadtbahninfrastruktur

**Zehn Siebzehn ist ein sehr besonderes Projekt in Ihrem Team, oder?**

Es ist das Projekt, mit dem wir den Stadtbahnausbau in der Innenstadt vorerst abschließen. Bislang waren die Linien 10 und 17 der Rest des alten Straßenbahnnetzes, dessen Knotenpunkt unter anderem der Aegi war. Aber das ist vorbei, weswegen wir den Umsteigepunkt Hauptbahnhof – und übrigens auch das Steintor – besser anbinden wollten. Das tun wir nun endlich. Die meisten Maßnahmen, die wir sonst auf dem Schreibtisch haben, sind Verbesserungen oder Ergänzungen des Netzes. Dies aber ist ein zentraler Baustein.

**Sie komplettieren die alte Planung ...**

... aus den Sechzigerjahren. Nur eben oberirdisch. Und etwas kostengünstiger.

**Damit ist der Ausbau in der City abgeschlossen?**

Zumindest nahezu. Im Nahverkehrsplan ist noch eine Option erwähnt, die Südstadt anzuschließen. Vielleicht wäre das noch eine zukünftige Variante. Das müsste man aber erst mal näher untersuchen und ausgiebig diskutieren.

## DIE SPEZIALISTIN

Doris Tümmeler ist Prokuristin bei der Albert Fischer GmbH

Sie sind die Spezialisten. Die Albert Fischer GmbH aus Elze bei Hildesheim kann alles rund um den Eisenbahnbau. Gleise, Bahnhöfe, Stationen – egal was. Und die Spezialistin der Spezialisten ist Doris Tümmeler. In Hannover hat sie auf den Zehn-Siebzehn-Baustellen die Oberaufsicht über die Fischer-Baukolonnen.

Am Anfang des Berufswegs von Doris Tümmeler stand eine Verlegenheitslösung. Sie suchte eine Lehrstelle. Diese waren damals knapp. Also nahm sie, was sie kriegen konnte: Vermessungstechnikerin. Das war dann nicht ganz so langweilig. Später studierte sie Bauingenieurwesen in Holzminden. Das war noch besser, und da schloss sie auch schon als Jahrgangsbeste ab.

Erste Anstellungsstation war ein Planungsbüro für Straßenbau. Und die zweite war bereits endgültig die richtige: Doris Tümmeler wurde Bauleiterin bei der Albert Fischer GmbH, da gab es das 1990 gegründete Unternehmen gerade mal drei Jahre. Anschließend übernahm sie die

Kalkulation. Heute ist die 51-Jährige Abteilungsleiterin und Prokuristin.

23 Jahre ist sie jetzt bei dem Elzer Unternehmen, das mit 250 fest angestellten Mitarbeitern der größte mittelständische Betrieb in der Region ist. Schwerpunkt in den Auftragsbüchern bilden Projekte der Deutschen Bahn AG, aber auch beim Stadtbahnbau ist die Firma Fischer und mit ihr Doris Tümmeler schon seit 20 Jahren dabei.

Die Baustellen des Unternehmens liegen überall im Bundesgebiet. Die von Doris Tümmeler befinden sich derzeit vor allem in Hannover: Sieben Kolonnen mit jeweils vier oder fünf Mann betreut sie zusammen mit ihren drei Bauleitern. Außer mit Zehn-Siebzehn-Arbeiten in der Goethestraße sind die Fischeraner in der Haltenhoffstraße, in der Oldenburger Allee und in Leinhausen beschäftigt. Sie erledigen auch ganz filigrane Dinge. So bauen sie beispielsweise Werbe-Vitrinen in U-Bahn-Stationen auf. Oder die Fahrkartenautomaten in ganz Hannover.



Beim Stadtbahnumbau des Projekts Zehn Siebzehn war Doris Tümmeler von Anfang an mit dabei. Seinerzeit ging es mit Suchschachtungen los, ohne die niemand auch nur einen Handschlag hätte tun können: Wo liegt was im Untergrund? Wo verläuft welche Leitung? Für so was braucht man eben Spezialisten. Und die brauchen ihre Spezialisten.

# EIN HEISSER SOMMER

Die infra konzentriert die Bauarbeiten des Projekts Zehn Siebzehn am Steintor. Es wird heftig werden. Aber kurz. Danach sind die aufwendigen Arbeiten in der Innenstadt erledigt.

**E**s ist viel zu tun – um es zurückhaltend auszudrücken. Das Steintor war ein Sorgenkind für die Planer des Stadtbahnumbau-Projekts Zehn Siebzehn. Jetzt wird es zur Herausforderung. Im positiven Sinne.

Die Experten sprechen von Abschnitt 3, der zwischen der Goseriede und dem Clevertor liegt. Dort muss im Grunde alles aufgerissen werden, was es an Straße und Gleiskörper gibt. Die Schienen müssen erneuert werden, Hochbahnsteige sind zu errichten, Aufzüge und Treppen hinunter in die Tunnelstation unter dem Steintor zu bauen. Das ist leichter gesagt als getan: Eine Treppe muss direkt inmitten des neuen Hochbahnsteigs Steintor in der Münzstraße angelegt werden – dort, wo die Lange Laube mündet. Der zusätzlich nötige Aufzug muss wasserdicht gebaut werden, weil sein Sockel im Grundwasser stehen wird. Alles, was dafür an Baugruben angelegt werden muss, liegt dort, wo jetzt noch die Stadtbahnen fahren. Und dabei sind all die Schächte für die Erneuerung von Leitungen der Stadtentwässerung und der Stadtwerke noch gar nicht aufgeführt.

Anfangs hatte die Infrastrukturgesellschaft infra geplant, die Arbeiten über diverse Monate in den Jahren 2017 und 2018 zu verteilen, um die Bevölkerung nicht über die Maßen zu belasten und sowohl den Autos als auch den Stadtbahnverkehr immer nur stückweise einzuschränken. Das hätte zahlreiche Straßensperrungen nach sich gezogen, mal hier, mal da, mal dort und dann wieder hier. In den Sommerferien wäre jeweils alles für sechs Wochen dichtgemacht worden. Aber dieses Szenario wird nicht eintreten.

„Wir haben die Interessen von Autofahrern und Kunden des öffentlichen Nahverkehrs und Kaufleuten sowie die Kosten für die



Hier wird's heftig: Münzstraße Höhe Einmündung Lange Laube.

Allgemeinheit noch einmal abgewogen“, sagt infra-Chef Stefan Harcke. Und man habe sich entschieden, die Arbeiten in einer besonderen Anstrengung zu konzentrieren. Was bedeutet: Die Bürger und die Verkehrsteilnehmer müssen hohe Belastungen aushalten. Aber für eine deutlich kürzere Zeit. In einem Zeitraum von 16 Wochen soll im kommenden Sommer 2017 alles, was es an groben Arbeiten zu tun gibt, über die Bühne gehen. Stefan Harcke: „Wir sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Einsparungen bei Zeit und Kosten die leider notwendigen Einschränkungen mehr als wettmachen.“ Zudem: Einige Hunderttausend Euro können auch noch gespart werden.

Man könnte also sagen: Es gibt ein Ende mit Schrecken anstelle eines Schreckens ohne Ende. Der Vorteil: das Ende mit Schrecken ist genau durchdacht und wird zügig abgewickelt.

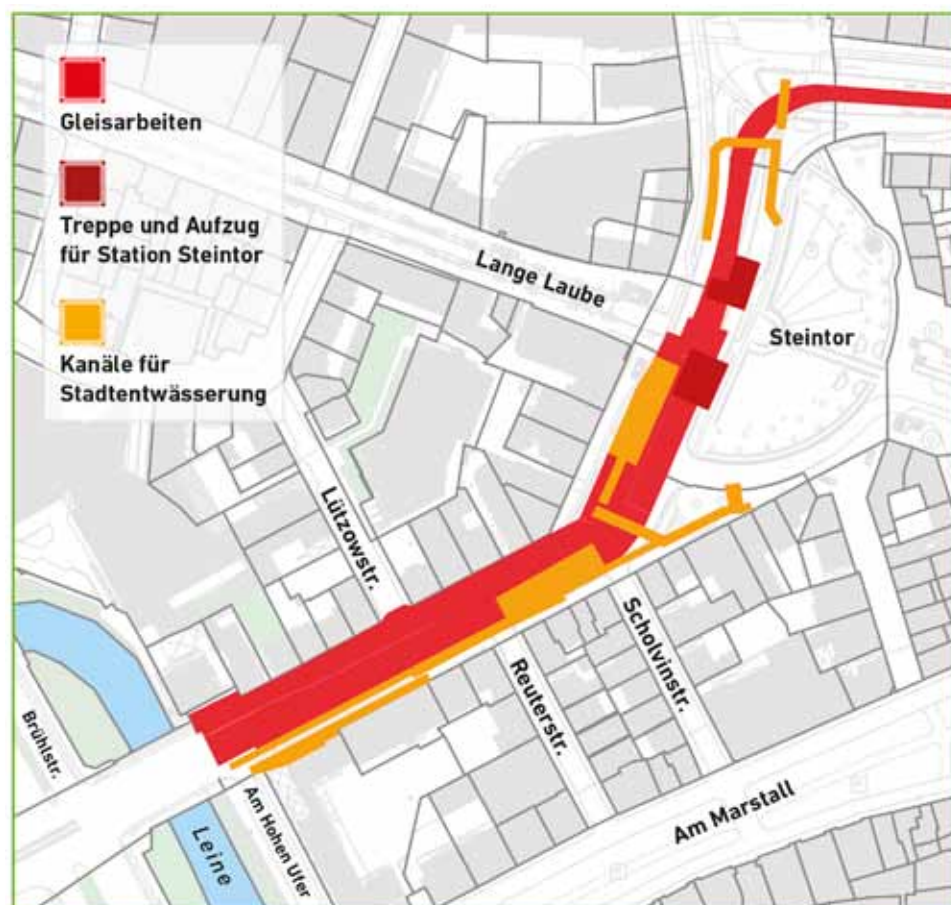
Dafür wird 16 Wochen lang keine Stadtbahn über das Steintor fahren. „Ohne diese Vollsperrung hätten wir mit mehreren Gleisumschlüssen arbeiten und die provisorischen Gleise teilweise über Bürgersteige vor den Häusern führen müssen“, sagt Harcke. „Stattdessen können jetzt, mit diesem konzentrierten Umbauplan, große Bagger ohne Einschränkungen zum Einsatz kommen.“ Was bedeutet: Alle Bahnen fahren über den Waterlooplatz in den Tunnel, wie schon in den Sommerferien 2016. Das hat seinerzeit gut funktioniert.

Für die Superbauphase 2017 gilt allerdings, dass sie auch Wochen außerhalb der Ferien umfasst. Da ist dann doch mit Verzögerungen zu rechnen, weil die Tunnel nur in bestimmten Grenzen befahren werden können. Stefan Harcke: „Es wird zu erheblichen Einschränkungen im Stadtbahnverkehr

kommen.“ Verstärkerzüge können nicht eingesetzt werden, Verspätungen werden nicht zu vermeiden sein, nicht nur auf den Linien, die über Waterloo fahren. Der Grund: Die Taktung der aufeinanderfolgenden Bahnen wird so eng sein, dass es kaum noch Zeitpuffer geben kann.

Es wird also eng und anstrengend. Zudem: Die infra muss ihr neues Zeitfenster zwischen zwei Messen quetschen, zu denen der Verkehr fließen soll. Die eine ist die Holzmesse Ligna, die bis zum 20. Mai dauert, die andere die Metall-Schau EMO, die am 18. September beginnt. „Am Morgen des 18. September müssen wir fertig sein“, sagt Harcke.

Auch die Autofahrer werden stöhnen und warten, trotz ausgeschilderter Umleitungen. „Dafür aber sind danach die Gleisarbeiten abgeschlossen“, sagt Harcke: „Im September 2017 werden nach diesem Modell die schlimmsten Arbeiten in der Innenstadt vorbei sein. Und damit deutlich früher als bisher geplant.“ Auf den heißen Sommer folgt also ein angenehmer Herbst.



Alles muss neu: Stadtbahngleise in Richtung Brühlstraße.

## NACHRICHTEN

AUF WIEDERSEHEN  
IM MÄRZ

Um Weihnachten und Neujahr herum wird es stiller, und die Arbeiten auf den Zehn-Sieb-zehn-Baustellen ruhen. Deswegen macht auch das „NachbarGleis“ eine kleine Winterpause. Die nächste Ausgabe erscheint wieder am 1. März 2017. In der Zwischenzeit finden Sie alle wichtigen Infos unter [www.infra-hannover.de/zehnsiebzehn](http://www.infra-hannover.de/zehnsiebzehn). Dort gibt es auch die bereits erschienenen „NachbarGleis“-Ausgaben zum Herunterladen.

+++++

ARBEITEN AN DER  
BAHNBRÜCKE  
ABGESCHLOSSEN

Die Leitungsarbeiten für das Projekt Zehn Siebzehn unter der Eisenbahnbrücke Lister Meile (das ist der ehemalige Posttunnel zwischen Raschplatz und Bahnhofsvorplatz) sind abgeschlossen. Sie konnten vonstatten gehen, ohne dass der Betrieb der Deutschen Bahn beeinträchtigt und ohne dass die Brücke selbst in Mitleidenschaft gezogen wurde. Die Deutsche Bahn hatte umfangreiche Messungen gefordert, die parallel zu den Arbeiten sicherstellen sollten, dass das Bauwerk selbst nicht gefährdet wird. Das Ergebnis war positiv: Aller erledigt, nichts passiert.

+++++

STRASSENBAU  
AM RASCHPLATZ  
BIS DEZEMBER

Der Straßenbau am Raschplatz hat Anfang Oktober begonnen und wird bis in den Dezember dauern. Von der Hamburger Allee bis zur Rundestraße wird die Straßenoberfläche neu hergestellt. Vorab sind die Arbeiten im Untergrund gelaufen – Leitungen, Tunnelabdichtung. Während des Straßenbaus wird es zu Beeinträchtigungen des Auto-, Rad- und Fußgängerverkehrs kommen. Die fertige neue Strecke kann dann gegen Ende des Jahres ausprobiert werden. Allerdings zunächst nur in Fahrtrichtung Bahnhof. Die andere Seite kommt erst im nächsten Jahr dran.



Frühere „NachbarGleis“-Ausgaben verpasst? [www.infra-hannover.de/zehnsiebzehn/](http://www.infra-hannover.de/zehnsiebzehn/)



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

## IM KRITISCHEN DIALOG

Die Volksbank lobt die neue Kurt-Schumacher-Straße – und macht ein paar Fragezeichen beim Verkehrskonzept



Marko Volck, Sprecher der Volksbank Hannover.

Man hört die Erleichterung in Marko Volcks Stimme. Ja, es sei schon eine deutliche Belastung gewesen, sagt er, und aus der Art, wie er das Wort „Belastung“ ausspricht, kann man schließen, dass es sich um eine eher diplomatische Umschreibung handelt.

Die Beschäftigten der Hannoverschen Volksbank in der Hauptstelle in der Kurt-Schumacher-Straße haben also eine schwere Zeit hinter sich. Der Lärm der Baustellen vor der Tür, die Erschütterungen durch Bagger und Bohrer – all dies hat die 350 Angestellten an diesem Standort der Bank schwer genervt. Wobei „schwer genervt“ eine Formulierung ist, die Marko Volck vermutlich nicht verwenden würde. Der Pressesprecher der Volksbank ist ein Mann der feinen Nuancen.

Der Stadtbahnum- und ausbau im Rahmen des Projektes Zehn Siebzehn hat die Hannoversche Volksbank ziemlich beschäftigt. Ihre Hauptverwaltung direkt vor der zu erneuernden Strecke ist ihr lieb und teuer, auch als Signal an die Kunden: Wir sind hier, wir bleiben hier, wir stehen zu Hannover. Aber wenn dann das Gebäude bei bestimmten Arbeiten bis in die vierte Etage hinein vibriert, auch weil dieses Stockwerk auf eigenen Pfeilern steht und direkten Bodenkontakt hat, kann man schon mal ins Zweifeln kommen.

Nicht ernsthaft natürlich. Dafür ist die Volksbank auch viel zu froh über die Aufwertung der Straße. Und seit dem Ende der groben Bauarbeiten steht eher die Freude über die breiten Bürgersteige mit dem hochwertigen Pflaster im Vordergrund. Marko Volck spricht von „Flanierqualitäten“. Und dass sich mit ziemlicher Sicherheit etliche weitere interessante Geschäfte im Umfeld ansiedeln würden.

Volck lobt zudem die infra-Informationspolitik. Man hatte den Eindruck, dass es anfangs etwas holprig war, inzwischen ist die Bank völlig zufrieden. Sie sieht sich in einem „kritischen Dialog“ mit den Verantwortlichen, wie Volck es ausdrückt.

Das bezieht sich vor allem auf das Konzept, dass die Kurt-Schumacher-Straße von der

Herschelstraße bis zum Bahnhofsvorplatz zum verkehrsberuhigten Bereich mit lauter gleichberechtigten Verkehrsteilnehmern werden soll. Man freue sich, sagt der Pressesprecher, wenn die Kunden den hervorragenden hannoverschen ÖPNV nutzen oder mit dem Rad kämen. Aber es wollten eben auch etliche mit dem Auto kommen.

Die Bank möchte sicherstellen, dass ihre Kunden das Verkehrsmittel frei

wählen können. Sprich: Die Erreichbarkeit der Volksbank mit dem Auto müsse sichergestellt sein. Zumal in der Hauptstelle auch Bankberater beschäftigt sind, die zu ihren Kunden rausfahren, und das müsse ja ebenfalls in vernünftiger Zeit möglich sein.

Die Bauphase habe augenfällig gezeigt, erläutert Volck, dass Einschränkungen des Autoverkehrs schwerwiegende Folgen hätten, vor allem zu den Stoßzeiten. Deswegen – Marko Volck lächelt gewinnend – hoffe die Volksbank, dass in Politik und Verwaltung genügend Sensibilität und Flexibilität vorhanden sei, um etwaige auftretende Probleme zu lösen.

Da ist sie wieder, die feine Diplomatie. Im Klartext: Die Bank wünscht sich, dass die Verkehrskonzepte überdacht werden, wenn sie sich als nicht tragfähig erweisen sollten.

## 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:** Color-Druck GmbH  
**Auflage:** 3.000 Exemplare

**Erscheinungsweise:**  
Die Zeitung „NachbarGleis“ erscheint zum  
1. März, 1. Mai, 1. Juli, 1. September und 1. November.

**Kontakt:**  
[nachbargleis@infra-hannover.de](mailto: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.