

# NACHBAR GLEIS

PROJEKT  
10/17

## EIN GANZ DICKER BROCKEN

Jede Großbaustelle hat ihre Meilensteine. Wenn man diese dicken Brocken erst einmal überwunden hat, dann erledigt sich der Rest zwar nicht gleich wie von selbst, aber das Weitere wird dann schon – das fühlt man. Die Wand in der Erde, die aus dem Weg geräumt werden musste, um den Fahrstuhl vom neuen Hochbahnsteig an der Einmündung der Langen Laube hinunter in die U-Bahnstation zu bauen, war so ein Meilenstein. Es ging um ein zwei Meter dickes Hindernis, um eineinhalb Meter breite Stützpfeiler und um einen halben Meter Stahlbeton der allerhärtesten Art. So hart,

### STANDDERDINGE

dass Vorarbeiter Enver Ahmetaj (im Bild) mit dem mächtigen Hydraulikhammer an seinem Raupenbagger nur bröckchenweise vorankam.

Es war mal wieder heiß als das Foto entstand, es war ein Freitagnachmittag, der Staub vernebelte den Blick in die Baugrube und allen war klar, dass vor dem Wochenende dieser Stahlbeton besiegt werden musste. Den Ehrgeiz hat man einfach.

Welche Bedeutung dieser Bauabschnitt im Gesamtprojekt „Zehn Siebzehn“ hatte, wird auch in dem Interview auf Seite 2 angesprochen, das wir mit infra-Geschäftsführer Stefan Harcke führten.

Auf Seite 3 erinnern wir noch einmal an einige Schlüsselszenen, die in keiner Chronik einer Baustelle fehlen. Jürgen Wendt, Bauherrenvertreter der infra bei „Zehn Siebzehn“ und damit der Mann, bei dem alle Fäden zusammenlaufen, hat in den vergangenen Monaten ein Fototagebuch geführt – die Bilder bieten einen Rückblick auf die Arbeiten zwischen der neuen Endstation am Raschplatz und dem Steintor. Allerdings nur ein Rückblick auf die erste Etappe. Denn es geht weiter.

Am 18. September nimmt die Üstra den Fahrbetrieb auf der neuen Strecke auf. Ab November wird auf der Baustelle pausiert – um im nächsten Jahr in die Endrunde zu gehen: Dann wird der Hochbahnsteig am Steintor gebaut. Im Folgejahr beginnt schließlich der Umbau zwischen Goethekreisel und Glocksee.

Interview

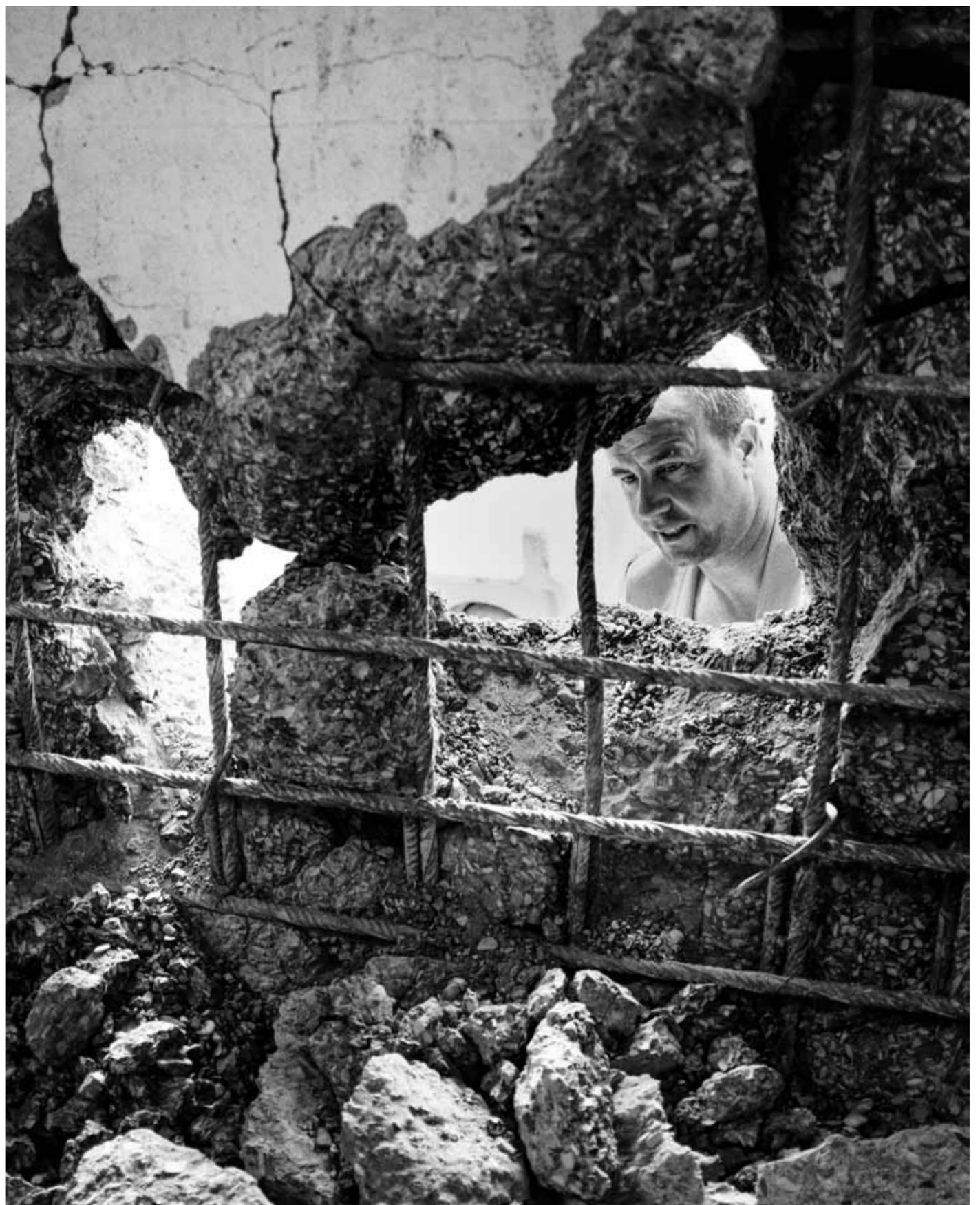
„MAN SPÜRT, DASS DIE STRASSE  
AN NIVEAU GEWINNT“

Seite 2

Bau im Bild

WIE ZEHN SIEBZEHN  
GEWACHSEN IST

Seite 3



# „MAN SPÜRT, DASS DIE STRASSE AN NIVEAU GEWINNT“

Interview mit Stefan Harcke, dem Geschäftsführer der infra

**Es geht in den Endspurt. Es bleibt dabei, dass die Stadtbahn am 17. September erstmals wieder durch die Kurt-Schumacher-Straße fährt?**

Es bleibt dabei! Aber damit keine Missverständnisse aufkommen: Am Sonntag, 17. September, wird die gesamte Anlage noch einmal getestet. Auch das Fahrpersonal muss die Strecke kennenlernen. Für die Fahrgäste ist der entscheidende Tag der Montag. Am 18. September nimmt die Stadtbahn auf der Strecke den Betrieb auf. Die Üstra wird rechtzeitig den neuen Fahrplan bekannt geben.

**Die Geschäfte am Steintor interessiert natürlich vor allem, wann ihre Geschäfte wieder für den Autoverkehr erreichbar sind.**

Das ist bereits heute der Fall. Wir haben dafür gesorgt, dass der Lieferverkehr nach Absprache mit den Baufirmen im Einzelfall immer möglich ist. Von Mitte November bis Anfang Januar 2018 werden wir eine Pause einlegen, um das Weihnachtsgeschäft nicht zu stören. Die Baustelle wird gesichert, aber es wird in den anderthalb Monaten nicht weitergebaut.

**Der neue Hochbahnsteig „Steintor“ soll dann Ende 2018 in Betrieb gehen? Bleibt es dabei?**

Ja. Bis zur Fertigstellung des Bahnsteigs in der Münzstraße, also „Steintor-Neu“, wird es eine Ersatzhaltestelle in der Kurt-Schumacher-Straße geben.

**Ein kurzer Rückblick auf die vergangenen Monate: Gab es Pannen oder Verzögerungen?**

Um mit den positiven Erfahrungen zu beginnen: Der Bau des Hochbahnsteigs „Raschplatz“ und die dortigen Straßenbauarbeiten waren problemlos. Abgesehen von der Verlegung von Leitungen, die nicht vorgesehen waren. Wir konnten bislang alle Termine einhalten.

**Die Arbeiten im früheren Posttunnel neben dem Bahnhof waren dagegen eine Herausforderung?**

Richtig, es war eine große technische Herausforderung. Wir mussten tonnenschwere Gleistragplatten vor der Ernst-August-Galerie verlegen – in einer engen Kurve mit Gefälle! Manche Platten wurden fünfmal wieder rausgehoben, weil sie noch nicht passten. Wir haben auch den Passanten vor der Galerie und vor Saturn in dieser Zeit viel zumuten müssen, weil die Baustellenabspernung häufig geändert wurde.

**Also keine bösen Überraschungen? Keine abgesoffenen Baugruben durch Starkregen?**

Schön wär's. Der Regen hat uns arg belastet. Aber aus anderen Gründen. Bei der Verlegung der neuen Gleise zwischen Nordmannpassage und Cityring stellten wir fest, dass der Boden nicht standfest ist. Wir entdeckten im gesamten Streckenverlauf alte Keller, die nach Kriegsende einfach zugeschüttet worden waren. Dies bedeutete, dass wir mehr Boden als geplant austauschen mussten. Und da der Boden teilweise mit Schadstoffen belastet war, musste er auf einer Deponie entsorgt werden. Diese war wegen der starken Regenfälle zeitweise für Schwerlastverkehr gesperrt. Die Suche nach anderen geeigneten Deponien



Stefan Harcke: „Zehn Siebzehn war eine hochkomplizierte Angelegenheit.“

für etwa 6000 Tonnen Bodenaushub war schon ein nervenaufreibendes Abenteuer.

**Aber heute sind Sie zufrieden?**

Ja, sehr. Man spürt auch, dass die Kurt-Schumacher-Straße an Niveau gewinnt. Immer mehr Hausfassaden werden renoviert und attraktiver gestaltet. Der Hochbahnsteig „Rosenstraße“ ist ja schon im vergangenen Jahr fertig geworden. Er ist zwar teuer, aber gut gelungen. In diesem Jahr wurde nun das Stahlsegel montiert, das ebenso wie das Dach für die Haltestelle „Raschplatz“ in einem Architekten-Wettbewerb ausgelobt worden war.

**Und was hat der Hannoveraner nun gewonnen?**

Es gibt barrierefreie Hochbahnsteige in der Innenstadt und eine deutlich bessere Netzverknüpfung. Das Umsteigen wird erleichtert. Die Haltestelle „Raschplatz“ befindet sich in Zukunft direkt über der Tunnelstation „Bahnhof“; am Steintor werden oberirdische Bahn und Tunnelstation mit einer Treppe und einem Aufzug verbunden sein. Der Bau dieser neuen Tunnelzugänge war übrigens sehr schwierig, weil wir das Grundwasser absenken und eine zwei Meter dicke Tunnelwand durchbohren mussten.

**Es ist schon viel darüber geredet und geschrieben worden. Aber noch einmal: Warum war das Millionen-Projekt „Zehn Siebzehn“ nötig?**

Wir sind vom Gesetzgeber gezwungen, bis 2022 unsere Bahnsteige barrierefrei zu gestalten. Gleichzeitig wollten wir das Liniennetz verbessern. Die Stadt hat dann zu Recht gefordert, dass nach einem derart aufwendigen Projekt die Innenstadt besser aussieht als vorher. Deshalb wurden nicht nur Haltestellen gebaut und Schienen verlegt. Das gesamte Straßenbild, von Hauswand zu Hauswand, wurde neu gestaltet und den städtebaulichen Standards der

übrigen Innenstadtstraßen angepasst, mit den gleichen Lampen, dem gleichen Pflaster. Und mehr Grün. Wir haben in der Kurt-Schumacher-Straße Bäume gepflanzt, die da vorher nicht standen.

**Keine einfache Sache.**

Richtig. Der Untergrund ist voller Leitungen. Es ist kaum noch Erde da und jeder Baum braucht einen Wurzelraum laut Grünflächenamt von zwölf Kubikmeter.

**Ende 2018 ist Schluss?**

Nein. 2019 und 2020 folgt der Umbau zwischen Goethekreisel und Glocksee. Wir sind noch in der Planung; es gibt noch keine Baugenehmigung. Es wird sicher nicht einfach werden, denn unter der Königsworther Straße liegt die Haupt-Fernwärmeleitung vom Kraftwerk in die Stadt.

**Für Sie, Herr Harcke, ist bereits Ende dieses Jahres Schluss. Sie gehen in den Ruhestand. Spüren Sie Wehmut, weil Sie demnächst nicht mehr das große Rad drehen? Oder Erleichterung, keine großen Räder mehr drehen zu müssen?**

Ich gehe mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Das Projekt Zehn Siebzehn war zu Abschluss noch mal eine hochkomplizierte Angelegenheit und eine echte Herausforderung. Wir mussten die Interessen von Stadt, Region und Üstra unter einen Hut bringen. Es gab Arbeitskreise und unendlich viele Projektsitzungen, bei denen man sich die Köpfe heiß geredet hat. Wenn es dann an die Umsetzung geht, machen andere die Arbeit. Da habe ich wenig Anteil daran. Aber meine Bilanz: Trotz der Schwierigkeiten hat es Spaß gemacht. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

# WIE ZEHN SIEBZEHN GEWACHSEN IST



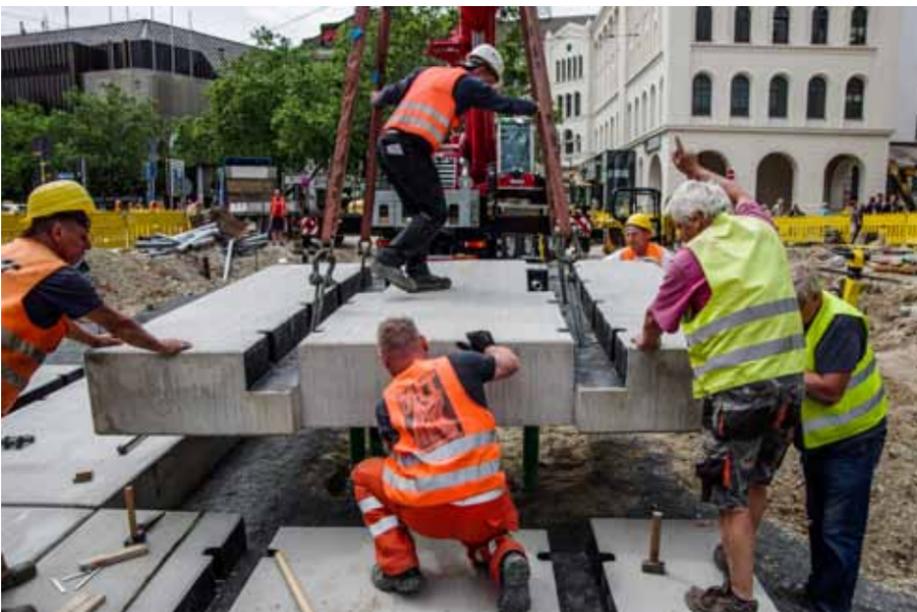
Kein Zaubertrank – es ist nur ein Blechimer mit Thermit gefüllt. Einem Gemisch aus Aluminiumgries und Eisenoxidpulver. Dort, wo zwei Schienen aufeinanderstoßen, wird er aufgesetzt und gezündet. Es dauert kaum länger als drei Minuten, dann sind die Schienenenden geschmolzen und eins geworden. Die Bahnen können später „rumpelfrei“ ihren Weg nehmen.



Einen offiziellen ersten Spatenstich hat es bei Zehn Siebzehn nicht gegeben. Der Beginn der Bauarbeiten war unspektakulär: Am 21. Juli 2014 schlugen die ersten Bagger ihre Stahlzähne in die Fahrbahn der Kurt-Schumacher-Straße. Dennoch ein historisches Datum in der Geschichte des hannoverschen Nahverkehrs.



Wer in der Innenstadt gräbt, stößt nicht nur auf unzählige Datenleitungen, die Lebensadern der digitalen Kommunikation. Im Untergrund finden sich neben Wasser- oder Fernwärmeleitungen manchmal auch zugeschüttete Abwasserkanäle aus dem 19. Jahrhundert. Für die damalige Zeit technische Meisterwerke, fünf Meter tief in der Erde, 2,50 Meter breit und 1,80 hoch und ummantelt von Naturstein.



An technischen Herausforderungen hat es nicht gefehlt. So mussten zum Beispiel vor der Ernst-August-Galerie die Schienen erst in eine Kurve und gleichzeitig abwärts geführt werden, damit die Bahnen den Posttunnel passieren können. Tonnenschwere Gleistragplatten aus Beton liegen unter dem Schienenstrang.



Ein unscheinbares Bild und doch so typisch für eine Innenstadtbaustelle. Ein Stück Weg wird provisorisch mit einer Teerdecke versehen. Jeder Quadratmeter soll möglichst schnell wieder begeh- und befahrbar sein, auch wenn noch nicht alle Arbeiten in der Erde erledigt sind. Bis zu vier- oder fünfmal muss dann ein Stück Fahrbahn oder Fußweg wieder aufgerissen werden. Für die Passanten oft unverständlich – für das Funktionieren einer Baustelle leider unumgänglich.



Schwerst- und gleichzeitig Millimeterarbeit hatten die Männer zu leisten, die den Stahl für die Weiche am neuen Endpunkt Raschplatz in die Erde brachten. Eine Firma aus Tschechien hatte die internationale Ausschreibung gewonnen und die Schienen geliefert.

## NACHRICHTEN

GÄSTE AUS POZNAŃ  
BESUCHEN 10/17

Eine Delegation aus Hannovers Partnerstadt Poznań hat sich kürzlich bei einem Besuch in der Landeshauptstadt ausführlich über Zehn Siebzehn informiert. Bevor sich die Gäste aus Polen zu einem Rundgang über die Baustelle aufmachten, wurden sie im Projektbüro von Elke van Zadel, der Fachbereichsleiterin Verkehr bei der Region Hannover, mit den Details des Projektes vertraut gemacht. Dabei ging es sowohl um die Planung und Abstimmung mit den vielen Beteiligten im Vorfeld einer so umfangreichen Baumaßnahme im Zentrum einer pulsierenden Großstadt, als auch um die konkreten technischen Fragen.

Die Programmfolge kam bei den Gästen aus Polen besonders gut an: Nach den theoretischen Erläuterungen folgte ein Gang über die Baustelle, der einen Blick in die Praxis bot. Bauherrenvertreter Jürgen Wendt hatte dabei unter anderem diverse Fragen zur Absenkung der Strecke im Posttunnel zu beantworten.



Gäste aus Poznań besichtigen die Baustelle.



Letzte Ausgabe des NachbarGleis verpasst? Gibt's auch im Internet: <http://www.infra-hannover.de/zehnsiebzehn/>

GROSSBAUSTELLEN  
SIND ABGESCHLOSSEN

Zwei andere Großbaustellen der infra sind planmäßig fertig geworden – oder stehen kurz davor. Nach vierjähriger Bauzeit soll am Großen Hillen in Kirchrode im Oktober der letzte Bauarbeiter das Werkzeug einpacken. Die Arbeiten zwischen Kantplatz und der Pferdeturmkreuzung sind bereits abgeschlossen. Für Autofahrer bleibt der Bereich aber noch länger ein Nadelöhr. Die Landeshauptstadt Hannover baut die Scheidestraße in mehreren Bauabschnitten aus. Der Verkehr stadteinwärts wird zwischen Kantplatz und Kleestraße auf die südliche Fahrbahn übergeleitet. Dort ist also in den nächsten Wochen weiterhin mit einigen Staus zu rechnen.

WENN DER DIESEL NEBEN DEM  
CAPPUCCINO BRUMMT

Massimo Dall'Asta betreibt das Eiscafé „Venezia“ auf dem Steintorplatz



Im Eiscafé „Venezia“ auf dem Steintorplatz wird man den Sommer 2017 so bald nicht vergessen. Nicht wegen der vielen Regentage, die zwar dem Umsatz gar nicht guttun, aber in der 33-jährigen Geschichte des Unternehmens öfter schon mal zu beklagen waren. Doch noch nie hat Baulärm hier so sehr und vor allem so lange an den Nerven gezehrt.

Im „Venezia“ kann man nicht die Tür schließen und das Kreischen der Metallsäge oder das Dröhnen der Dieselmotoren draußen lassen. Der Patron Massimo Dall'Asta macht sein Geschäft auf der Terrasse unter freiem Himmel und flüchtet sich in diesen Wochen in Galgenhumor: „Wenn da ein Radlader einen Meter neben dem Cappuccino vorbeifährt, sind meine Gäste nur sehr mäßig amüsiert.“

Der Eiskonditor, dessen Familie schon seit gut 90 Jahren in Hannover Eisdielen betreibt, hat es zu einiger Prominenz gebracht. Als in der jüngsten Vergangenheit Pläne Gestalt annahmen, das Steintor zu bebauen, fehlte es nicht an Menschen, die den Eispavillon retten wollten. Man fühlt sich an die Geschichte von dem kleinen gallischen Dorf erinnert, das dem großen Rom die Stirn bot. Rom, das waren in diesem Fall zwei mehrstöckige Hauskomplexe auf dem Platz und Asterix' Dorf war der kleine weiße Pavillon. Der Ausgang der Geschichte ist bekannt. Von der Bebauung des Platzes ist vorerst keine Rede mehr. Wenn man so will,

## NACHBARSCHAFT

haben auch hier die Römer den Kürzeren gezogen. Heute braucht der Chef des „Dorfes“, dessen Vorfahren nicht aus Gallien, sondern aus den Dolomiten stammen, erneut Durchhaltevermögen: „Seit die Mendini-Haltestelle an der Kurt-Schumacher-Straße abgebaut wurde, fehlt mir natürlich der Durchgangsverkehr der Fahrgäste, die auf dem Weg in die City hier vorbeikommen oder in die U-Bahn-Station wechseln und mal schnell ein Eis in der Waffel mitnehmen. Das spüren wir deutlich.“

Ein Publikumsschwund, der besonders schmerzt, weil Dall'Asta vermutet, dass selbst an den wenigen heißen Nachmittagen dieses Sommers Plätze auf seiner Terrasse leer bleiben, weil die Nachbarschaft der Baumaschinen nicht gerade anziehend wirkt.



Dirk Aigner (rechts) und Massimo Dall'Asta

Nur die Stammkundschaft ist ihm treu geblieben; dazu gehört Dirk Aigner, früher Geschäftsführer der Citygemeinschaft und Anfang der achtziger Jahre mit einem Einzelhandelsunternehmen selbst Anlieger an der Georgstraße in Sichtweite des Steintorplatzes.

Es war die Zeit des U-Bahnbaus, verglichen damit ist das Bauprojekt „Zehn Siebzehn“ sehr überschaubar. Das Baulos C 21 (Große Packhofstraße bis Lange Laube) ging über 465 Meter. Dazu wurden 130 000 Kubikmeter Boden ausgehoben und abgefahren. Aigner erinnert sich: „Wir haben damals schon intensiv mitgeredet. Und unsere Änderungswünsche eingebracht, wenn es zum Beispiel darum ging, wo das Baumaterial gelagert wurde oder die Anlieferungswege eingerichtet werden konnten.“

Das zumindest ist beim „Venezia“ kein Problem. Für die Anlieferung der frischen Zutaten für die Eiskreationen des Hauses ist gesorgt. Massimo Dall'Asta geht es um seine Laufkundschaft. Die alte Mendini-Haltestelle ist zwar verloren, aber – wer mag es ihm verdenken – er hofft auf den neuen Hochbahnsteig und die neuen Kundenströme Richtung Kröpcke. Es wäre ein bisschen ausgleichende Gerechtigkeit, wenn dann viele Leute einen kleinen Bogen schlagen und auf ein Eis oder einen Cappuccino im „Venezia“ vorbeischauchen. Ein Trostpflaster für lärmende Baustellen und den Dauerregen dieses Sommers.

## 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:** Hans-Peter Wiechers

**Gestaltung:** id kommunikation & design,  
Hannover

**Druck:** Color-Druck GmbH

**Auflage:** 2.000 Exemplare

**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.