

NACHBAR GLEIS

AUSGEZEICHNETE ARBEIT

Während im Juli und August andere Ferien gemacht haben, hieß es für die Arbeiter auf den Baustellen des Projekts Zehn Siebzehn: Urlaubsstopp. Damit die Einschränkungen für die Anwohner so gering wie möglich gehalten wurden und die Stadtbahnen nach Ende der Sommerferien wieder fahren konnten, wurde in den Sommerferien jede Frau und jeder Mann auf der Baustelle gebraucht.

„Alles verlief reibungslos, zügig und gut“, sagt infra-Geschäftsführer Stefan Harcke, „einen großen Dank an alle beteiligten Unternehmen für diese ausgezeichnete Arbeit.“

STANDDERDINGE

Das Ergebnis kann sich sehen lassen: Teile der Kurt-Schumacher-Straße zeigen sich im Bereich vor der Ernst-August-Galerie schon so, wie sie am Ende der Baumaßnahmen aussehen werden. Das neue Pflaster ist gelegt, die Gehwege sind breiter als zuvor und Autos können bereits jetzt in dem Bereich nur noch stadteinwärts fahren. Zudem wird das Tempo auf 20 Stundenkilometer reduziert – was den Boulevard-Charakter dieses Bereiches unterstreicht und für Radfahrer und Fußgänger deutlich angenehmer ist.

Die Zeit, in der die Stadtbahnen nicht gefahren sind, wurde auch dazu genutzt, in der Goethestraße und am Goethekreisel Schienen zu erneuern, Spuren zu verbreitern und vor allem den Überweg über die Brühlstraße Richtung Innenstadt fertigzustellen. „Hier liegen wir ebenfalls im Plan“, sagt Harcke.

Im Herbst werden in diesen Bereichen vor allem Restarbeiten durchgeführt – so dass die Belastungen für die Anwohner, Kunden und Geschäftsleute spürbar weniger werden. Mit Beginn des Weihnachtsgeschäfts – Mitte November – werden dann die Baustellen dichtgemacht, bevor es Anfang des Jahres mit den nächsten Abschnitten weitergeht. Dann stehen der Tunnel zur Lister Meile, der Raschplatz und das Stein-tor im Fokus.

Interview mit Jürgen Wendt

„BELASTUNGEN SOLLTEN SO
GERING WIE MÖGLICH AUSFALLEN“

Seite 2

Nachbarschaft: Schuh-Orlow

„BEHARRLICH UND
OPTIMISTISCH“

Seite 4



Auf neuem (Fahr-)Weg: Die Stadtbahn an der Kreuzung Cityring/Goethestraße.

„BELASTUNGEN SOLLTEN SO GERING WIE MÖGLICH AUSFALLEN“

Interview mit Jürgen Wendt, der die infra-Baustellen im Projekt Zehn Siebzehn betreut

Herr Wendt, Sie sind so was wie ein Baustellenmanager der infra Infrastrukturgesellschaft. Was muss man gelernt haben, um Baustellenmanager zu werden?

Die offizielle Aufgabenbezeichnung ist Bauherrenvertreter. Notwendige Voraussetzung sind detaillierte Kenntnisse über alle Abläufe und Zusammenhänge, die erfolgen müssen und/oder auftreten können. Von Beruf bin ich Bauingenieur und Diplom-Ökonom.

Sie betreuen die Baustellen für den Stadtbahnumbau beim Projekt Zehn Siebzehn. Haben Sie auch noch mit anderen Projekten zu tun?

Meine Zuständigkeit erstreckt sich auch auf das Projekt Hemmingen, womit alle „großen“ Projekte der infra bei mir gebündelt sind.

Was genau tun Sie?

Meine Aufgabe ist es, für diejenigen, die im Auftrag der infra die Baustellenarbeiten managen – das sind Oberbauer, Bauüberwacher, Planer und so weiter – als Ansprechpartner des Bauherrn da zu sein. Ich muss die qualitäts-, termin- und kostengerechte Durchführung der Maßnahmen durch die Überwachung aller Vorgänge sicherstellen. Wesentlicher Aufgabenteil ist die Kommunikation mit allen Beteiligten, insbesondere mit den vom Projekt betroffenen Anwohnern.

Reden wir mal über Konfliktfälle. Angenommen, da ist ein Geschäft, bei dem die Baufirmen immer den Bagger vor der Tür abstellen.

Der Inhaber kommt zu Ihnen und beschwert sich. Was tun Sie?

Das Wichtigste ist, die Betroffenen zu hören und wahrzunehmen. In jedem Fall ist die Situation zu erklären und wo möglich Abhilfe zu schaffen oder die Auswirkungen für die Betroffenen zu mildern.

Wichtig ist auch, dass diese Hilfe wiederum wahrgenommen wird.

Und für die andere Seite, die Baufirma, sind Sie auch zuständig? Die braucht ja Platz für ihren Bagger.

Es gibt Situationen, in denen haben sich die Firmen alle erdenkliche Mühe gegeben, und trotzdem sind die Auswirkungen gravierend.

In solchen Fällen ist dies den Betroffenen – Anwohner und Firmen – zu erläutern und als Minimallösung Verständnis füreinander zu erreichen.

Die Belastungssituation sollte jedenfalls so gering und so kurz wie irgend möglich ausfallen.



Jürgen Wendt, Bauherrenvertreter

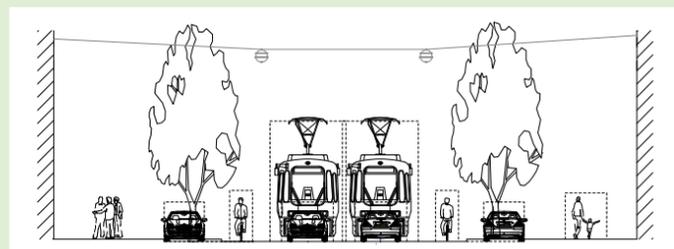
Was, würden Sie sagen, ist besser für Ihren Job? Ein dickes Fell oder eher ausgeprägte Sensibilität?

Der- oder diejenige, der oder die jedes Problem ganz nah an sich heranlässt, wird das nicht lange aushalten, wogegen ein abweisendes oder arrogantes Auftreten eine Erfüllung der Aufgabenstellung vereitelt. Viele Dinge regeln sich im Baustellenalltag, ohne dass man eingreifen muss, das muss man wissen, denn niemand lässt sich gerne sagen, was er gerade im Begriff ist zu tun. Andererseits gibt es die Momente, in denen man auch nicht einen Augenblick mit einer Entscheidung oder Anweisung zögern darf, weil sie gerade notwendig ist. Dies ist jeweils abzuwägen. Aber hier hilft lange Berufserfahrung.

ZWEIHUNDERT PROZENT VERBESSERUNG

Radwegesituation an der Kurt-Schumacher-Straße: Die Fakten

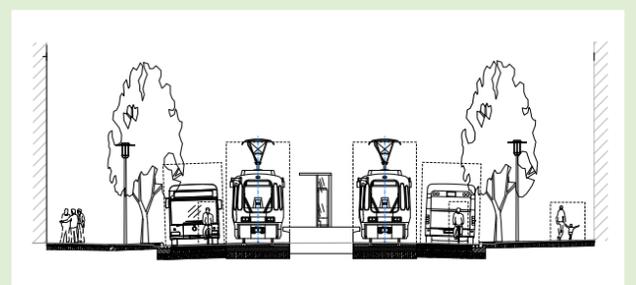
Im Sommer gab es in der Öffentlichkeit eine Debatte um die Radwege auf der Kurt-Schumacher-Straße. Erst hieß es, Pedalritter müssten die durch das Projekt Zehn



Das neue Straßenprofil mit Radweg.

Siebzehn umgestaltete Straße aus Gefährdungsgründen meiden. Tatsache ist: Vor dem Umbau haben die Radfahrer auf der Kurt-Schumacher-Straße außer einem Rumpfradweg am Steintorplatz gar keinen Radweg gehabt. Das war gefährlich.

Mit dem Zehn-Siebzehn-Umbau bekommen sie einen eigenen Weg: Zwischen Nordmannpassage und Herschelstraße wird ein Radfahrstreifen in einer Breite von 1,80 Metern mit einer roten Einfärbung angelegt. Eine solche Lösung ist in Innenstadtbereichen inzwischen Standard und hat sich vielerorts bewährt. Zwischen Herschelstraße und



Ganz entspannt: Verkehrsberuhigte Zone.

Hauptbahnhof wird es noch besser: Dort herrscht nämlich nach dem Umbau Ruhe. Der Abschnitt wird zur Verkehrsberuhigten Zone. Autos dürfen nur in Richtung Bahnhof und nicht schneller als 20 Kilometer pro Stunde fahren. Radfahrer sind nicht gefährdet, sie sind gleichberechtigt, was sie vorher nicht waren.

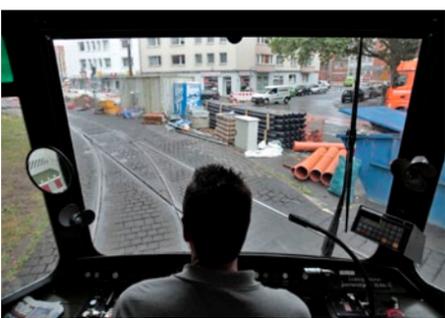
Fazit: Die Situation der Radler verbessert sich in der Kurt-Schumacher-Straße zwischen Steintor und Herschelstraße um einhundert Prozent. Und zwischen Herschelstraße und Ernst-August-Platz noch mal um einhundert Prozent. Macht zweihundert Prozent Verbesserung.

ALLES GEHT GLATT

Weil Rost und Schmutz stören und weil niemanden der Schlag treffen soll: Unterwegs mit dem Schleifwagen durch die Stadtbahnbaustelle.

Silvio Wendisch bringt den schwarzen Steuerhebel rechts von sich in die Mittelposition. Irgendwo hinten im Wagen entsteht ein zischendes Geräusch – das ist der Kompressor, der gerade unten zwischen den Metallrädern der Bahn die dicken Schleifklötze abgesenkt hat. Außerdem werden die Wasserdüsen geöffnet, die für die Kühlung der ganzen Apparatur sorgen. Mehr aber merkt man nicht davon, die Bahn wird nicht langsamer, man hört auch kein besonderes Geräusch. Aber hinter dem kurzen Stadtbahnzug sind die Schienen jetzt sauber.

Silvio Wendisch fährt den Schleifwagen der üstra. Das ist, wie Wendischs Chef Richard Strauß erläutert, ein verkürzter Stadtbahnwagen TW 6000; man hat den Mittelteil rausgenommen, normale Fenster sind auch keine drin. Der Schleifwagen macht die Schienen schön glatt, er entfernt die geriffelten Unebenheiten, die durch die Bremsmanöver der Bahnen auf den Gleisen entstehen. Er beseitigt auch Laub und Schmutz, die sich vor allem in Herbst zu einer schmierigen Schicht verdicken, die an Steigungen und Brücken das Bremsen schwierig machen. Und, ganz wichtig, sagt Richard Strauß: Der Schleifwagen sorgt dafür, dass der Gleichstrom von den Oberleitungen, mit dem die Bahnen fahren, über Räder und Schienen in die Erde abgeleitet wird. Dafür brauchen die Bahnen nämlich direkten Kontakt, Metall auf Metall. Hätten sie den nicht und würde man eine Bahn berühren, dann flössen einem die 700 Volt durch den Körper, und das wäre nicht so gesund.



Fahrer Silvio Wendisch hat die Strecke im Blick.

Silvio Wendischs Bahn kurvt langsam durch den Goethekreisel. Links und rechts der Gleise liegt alles voll mit Bauholz, Rohren und Trägern, direkt am Gleis arbeitet ein Mann mit einer Flex, Wendisch bremst. Nach ein paar Minuten geht es weiter. Diese Fahrt mit dem Schleifwagen ist besonders wichtig: Es ist der letzte Tag der Sommerferien, die Umleitung der Stadtbahnen wegen der Zehn-Siebzehn-Bauarbeiten in der Kurt-Schumacher-Straße und der Goethestraße ist am nächsten Tag beendet. Auf den Schienen hat sich durch die lange Nichtbenutzung Rost abgesetzt, und neue Schienen, die teilweise eingebaut wurden, sind sowieso rostig. Rost aber verhindert, dass der Strom fließt. Hier muss Silvio Wendisch also besonders gründlich schleifen, damit am nächsten Tag, wenn die Bahnen wieder normal fahren, niemand eine „gewischt“ kriegt.



Noch eben schnell gucken, ob das Gleis gerade ist: Arbeiter mit Gleiswaage.

Erst mal kommt er aber nicht weit. In der kurzen Stadtbahn sind außer Wendisch noch diverse Verantwortliche mit an Bord – von der üstra (zuständig für den Fahrbetrieb), von der Infrastrukturgesellschaft infra (zuständig für Gleise, Bahnsteige und Tunnel und Bauherr des Projekts Zehn Siebzehn) und von der TransTecBau (zuständig für die entsprechenden Planungen und die bauliche Umsetzung). Diese Fachleute fahren nicht nur mit, sie laufen auch mal zu Fuß vorweg und hinterdrein und kontrollieren, ob alles passt, ob keine Schiene wackelt – es ist eine Art Streckenabnahme. Und an der Kreuzung Brühlstraße fällt ihnen auf, dass der Oberleitungsdraht ganz außen am Stromabnehmer der Bahn langläuft und gleich abrutschen wird. Was bedeuten würde: Es geht gar nicht weiter.

Der Draht hängt zu weit links. Ein Hubwagen mit zwei Monteuren muss kommen und das Kabel weiter in die Mitte rücken. Nach einer Viertelstunde ist es geschafft.

Es gibt immer was zu schleifen

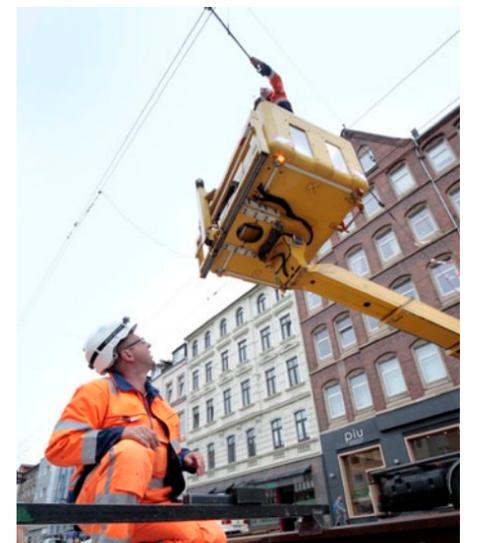
Weitere nennenswerte Zwischenfälle gibt es auf der Strecke bis zum Aegi und zurück nicht mehr, außer dass einmal ein Lastwagen der Stadtentwässerung im Weg steht und eine Baubake weggeräumt werden muss. Schließlich noch eine hochkant stehende Holzpalette, die sich sogar etwas an der Bahn verhakt. Ein Bauarbeiter muss Kraft aufwenden. Ansonsten läuft im Sinne des Wortes alles „glatt“. Als Silvio Wendisch seinen außergewöhnlichen TW 6000 wieder

auf den Betriebshof Glocksee rollen lässt, sind die Schienen auf der Bau-Strecke bereit für den Alltag. Was nicht heißt, dass sich der Schleifwagenfahrer für längere Zeit ausruhen kann: Im Grunde ist das Spezialfahrzeug jeden Tag unterwegs, denn irgendwo auf den 245 Kilometern Gleis mit Fahrgastbetrieb in Hannover gibt es immer was zu schleifen. Zwei Schichten braucht Wendisch für das gesamte Netz, und nach diesen zwei Schichten ist auch ein neuer Satz Schleifklötze fällig. Am einfachsten, sagt der Stadtbahnfahrer, sei seine Arbeit zwischen 20.30 Uhr und 5 Uhr morgens. Da könne man an einer schwierigen Stelle in Ruhe auch zehnmal hin und her fahren.

Silvio Wendisch ist eben gern gründlich. Denn Gründlichkeit bedeutet Sicherheit.



Vor dem regulären Fahrbetrieb ist es noch etwas voll auf den Gleisen.



Der Fahrdrath wird mehr in die Mitte gerückt.

HOCHBAHNSTEIG ROSENSTRASSE ERST MITTE 2017

Der Hochbahnsteig Hauptbahnhof/Rosenstraße in der Kurt-Schumacher-Straße (vor der Ernst-August-Galerie) wird entgegen den ersten Planungen nicht im November 2016, sondern erst 2017 eröffnet.

NACHRICHTEN

Die Verschiebung um ein halbes Jahr war nötig geworden, weil die Angebote der Bauunternehmen für die Dachkonstruktion nicht zuschlagsfähig waren. Die Stahlbauarbeiten für den Hochbahnsteig mussten deswegen neu ausgeschrieben werden. „Nun planen wir die Fertigstellung für Mitte kommenden Jahres“, sagte Stefan Harcke, Geschäftsführer der infra Infrastrukturgesellschaft, die der Bauherr des Stadtbahnbauprojekts Zehn Siebzehn ist.



BAHNKOMPLEX AUF DEM LISTER DREIECK

Die infra ist nicht die einzige Firma, die in Hannovers Innenstadt baut. Auf dem ehemaligen ZOB, dem Lister Dreieck, wird an einem 28 Meter hohen, sechsgeschossigen Bürogebäude der Deutschen Bahn gearbeitet. Dort entstehen auf 30.000 Quadratmetern rund 800 Büroräume mit Konferenzzentrum und öffentlichem Restaurant, die Kosten sollen bei 80 Millionen Euro liegen. Der Bau wird Mitte 2018 bezugsfertig sein und dann direkt gegenüber der neuen Raschplatz-Endhaltestelle der Stadtbahnen 10 und 17 liegen. Bauherr ist das Essener Immobilienunternehmen Kölbl Kruse, der Siegerentwurf des Architektenwettbewerbs stammt vom Berliner Büro Hascher Jehle Architektur.



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



Frühere „NachbarGleis“-Ausgaben verpasst? Hier: www.infra-hannover.de/zehnsiebzehn/

BEHARRLICH UND OPTIMISTISCH

Stefan Orlow führt das Schuhgeschäft Orlow in der Kurt-Schumacher-Straße und befürwortet Stadtbahnen oberhalb der Erde



Stefan Orlow

Der Generator ist weg. Gott sei Dank. Das Ding sei Tag und Nacht gelaufen, erzählt Stefan Orlow, wegen irgendwelcher Pumpen, die bei Kanalarbeiten im Rahmen des Stadtbahn-Umbaus Zehn Siebzehn vor der Tür benötigt wurden. Ein ständiger Brummtön. „Und abends“, sagt Orlow und macht eine ausladende Handbewegung, „hatte hier jeder sooo'n Schädel.“ Man kann es sich in etwa vorstellen. Und auch, dass Stefan Orlow und sein Team im Geschäft ziemlich genervt waren. Jetzt ist es etwas ruhiger. Halbwegs.

Stefan Orlow führt das Schuhgeschäft Orlow am Steintor bereits in der dritten Generation. Nach Großvater und Vater, die anfangs Schuhe repariert und seit den 80er Jahren welche verkauft haben, hat er das Unternehmen 2002 übernommen. Man bekommt dort jeden Schuh, den man möchte, spezialisiert haben sich die Orlows aber auf Komfortschuhe. Wer besonders weite Exemplare wünscht oder vom Arzt Einlagen verordnet bekommen hat oder orthopädische Schuhe braucht, ist bei Schuh-Orlow an der besten Adresse. Oder Sondergrößen? Damen können sich bis Größe 46 im Haupthaus in der Kurt-Schu-

macher-Straße oder in der Filiale im Leine-Center in Laatzen eindecken, Herren bis Größe 52.

25.000 Paar Schuhe verkauft Stefan Orlow im Schnitt pro Jahr. 2016 werden es, das weiß er jetzt schon, weniger sein. Die Bauphase vor allem im Sommer mit der Sperrung der Kurt-Schumacher-Straße und der Tatsache, dass nicht mal mehr die Stadtbahn fuhr, hat ihn Kunden und Umsatz gekostet. „Das war eine ganz schwierige Zeit“, berichtet er.

NACHBARSCHAFT

„Ich sehe den Umbau mit einem lachenden und einem weinenden Auge“, sagt der Firmenchef. Einerseits ist er ein Befürworter des oberirdischen Stadtbahnbetriebs. Schon deswegen, weil Stadtbahnpassagiere im Tunnel beim Blick aus dem Fenster keine Schuhgeschäfte sehen können. Gut findet Stefan Orlow, dass die Kurt-Schumacher-Straße hübscher werden wird, mit hochwertigem Pflaster. Sorgen macht ihm dagegen die Verlegung der Haltestelle Steintor, bisher direkt vor seinem Schaufenster, um die

Ecke. Und er ist sich auch nicht sicher, wie sich die allgemeine Qualität der Geschäfte in seiner Nachbarschaft entwickeln wird. „Wir sind schon angewiesen auf ein vernünftiges Umfeld“, sagt er. Als Negativbeispiel hat er die Fiedelerstraße in Döhren im Kopf, da wurde die Haltestelle an der Hildesheimer Straße wegverlegt, und heute krebse dort die Geschäftswelt vor sich hin.

Noch ist die große Baustelle gar nicht direkt bis zu den Orlows vorgedrungen. „Das kommt 2017, das wird bestimmt haarig“, sagt Stefan Orlow. Andererseits ist er jemand, der sich nicht unterkriegen lässt. Und er würde sich nie über einen Baggerstellplatz vor dem Schaufenster beschweren, weil das das Problem ja bloß verlagere: „Dann betrifft es irgendein anderes Geschäft.“ Das St. Florian-Prinzip entspricht nicht seinem Selbstverständnis.

Also bleibt Stefan Orlow beharrlich und optimistisch. 2019 feiert sein Geschäft das 100-Jährige. Dann mit Sicherheit in moderner Umgebung – und mit hoffentlich jeder Menge Kunden, die aus dem Stadtbahnfenster geschaut haben, an der nächsten Station ausgestiegen sind und zurückkommen und Stefan Orlows Laden stürmen.

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, Martin Bargiel (Seite 3)
Gestaltung: id kommunikation & design,
Hannover
Druck: Druckhaus Pinkvoss
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.