

**infra**

Anwohnerinfos rund  
um unsere Baustellen

Ausgabe 10 • Juni 2018

# NACHBAR GLEIS

PROJEKT  
10/17

## DER HOCHBAHN- STEIG WÄCHST

Der Bau des Hochbahnsteiges am Steintorplatz ist das wohl spektakulärste Projekt der infra in diesem Jahr. Für lange Zeit spielten sich die Arbeiten hauptsächlich in der Erde und auf der Straßenebene ab. Baufortschritte waren für den Laien nicht so deutlich zu sehen. Doch nun wächst das Projekt auch in die Höhe. Der künftige Hochbahnsteig ist schon deutlich zu erkennen.

### STANDDERDINGE

Anfang Juni wurde ein großer Kran aufgestellt. Ein ganzes Wochenende lang ging es dann sehr zügig voran. Tieflader fuhren im Bereich der Baustelle vor. Sie lieferten große Betonfertigteile an, aus denen der Hochbahnsteig Stück für Stück zusammengesetzt wurde. Die Fahrer mussten ihre großen Transporter langsam durch die Goethestraße und dann rückwärts in die Münzstraße bugsieren, wo schließlich die Einzelteile für das Bauwerk mit dem Kran entladen wurden. Insgesamt 40 Fertigteile wurden angeliefert. Dafür musste die Straße für den Verkehr gesperrt werden und auch die Stadtbahnen konnten natürlich nicht fahren. Nun geht es zügig weiter. Während der Sommerferien wird der Stahlbau des Hochbahnsteiges fertiggestellt. Das Dach und diverse Aufbauten werden errichtet. Diese Zeit wurde gewählt, weil dann nur halb so viel Verkehr herrscht wie zu normalen Zeiten. Denn für die Arbeiten wird weiter ein Kran gebraucht, der viel Platz in Anspruch nimmt. Die Stadtbahnen können währenddessen nicht fahren, die Linie 10 wird also in den Sommerferien wieder durch den Tunnel geführt. Der Autoverkehr wird auf der Busspur am Kran vorbeigeleitet. Mit dem Ende der Sommerferien müssen die Maßnahmen abgeschlossen sein, dann fahren die Stadtbahnen wieder oberirdisch. „Der Hochbahnsteig wird dann bis auf ein paar noch fehlende Einrichtungen fertig sein“, sagt infra-Projektleiter Jürgen Wendt.



Mehr „Nachbargleise“ finden  
Sie auch im Internet:  
<http://www.infra-hannover.de>

So arbeitet die TransTecBau  
„ES WIRD VIEL GERECHNET,  
GEPLANT UND GESPROCHEN“  
Seite 2

Nur wenig Platz und viel Verkehr  
DIE GOETHESTRASSE – EINE  
SCHWIERIGE BAUSTELLE  
Seite 3



**infra**

Infrastrukturgesellschaft  
Region Hannover GmbH

# VOM ERSTEN PLAN BIS ZUR BAUABNAHME

So arbeitet die TransTec Bauplanungs- und Managementgesellschaft Hannover mbH

Große Fotos mit Szenen aus dem Stadtbahnverkehr hängen an der Wand, etwas Grün zwischen den Schreibtischen, auf dem ersten Blick ein Büro wie jedes andere. Wände und Tafeln behängt mit riesigen Zeichnungen und Bauplänen würde man hier vermuten, doch die findet man nicht. „Das ist mittlerweile überwiegend digitalisiert“, sagt Rainer Panczyk, Projektleiter bei der TransTecBau. Die Gesellschaft plant, steuert und überwacht die Bauprojekte im öffentlichen Nahverkehr, wie auch den neuen Hochbahnsteig in der Wunstorfer Straße.

Hier, im Ira-Wolkowa-Weg am Üstra-Depot Glocksee, sitzen Hirn und Herz der vielen großen Bauten des Nahverkehrs in Stadt und Region. Projektleiter wie Rainer Panczyk und ein großer Stab von Fachleuten steuern die Maßnahmen, von der Planung über den Bau bis zur Abnahme. Es wirkt wie eine Herkules-Arbeit, alles so zu steuern, dass am Ende ein Bau nicht nur pünktlich fertig wird, sondern auch alles funktioniert: die Stadtbahnen mit Strom versorgt, die Weichen gestellt werden und dass die Fahrgäste reibungslos ein- und aussteigen können.

Wenn man Rainer Panczyk zuhört, klingt seine Arbeit sehr komplex. So viele Dinge müssen beachtet, so viele Abläufe durchgeplant und kontrolliert werden. Geht nur eine Kleinigkeit schief, kommt es irgendwo zu einer geringfügigen Verzögerung, kann sich das auf die Terminplanung für ein ganzes Projekt auswirken. Aber für Bauingenieur Panczyk mit seinen 26 Berufsjahren, 18 davon als Projektleiter, ist das Routine und tägliches Geschäft. „Es wird viel berechnet, geplant und viel miteinander kommuniziert, immer wieder, in wechselnden Runden und diversen Arbeitskreisen mit allen Beteiligten, damit am Ende alles klappt“, sagt er.

Wie geht nun so ein Stadtbahnprojekt wie der Bau eines barrierefreien Hochbahnsteigs? Wenn die Politik so etwas beschließt und die Region Hannover und die Infrastrukturgesellschaft dies in Auftrag geben, ist die TransTecBau mit dabei, von Anfang an. „Der erste Schritt ist in der Regel eine Machbarkeitsuntersuchung. Mehrere Szenarien werden durchgespielt: wo ist der Bahnsteig sinnvoll, auf welcher Straßenseite, wie ist die Erreichbarkeit und der Abstand zu den Häusern? Eine ganzheitliche Betrachtung ist notwendig über Verkehrsraum, Stadtgestaltung, betroffene Grünflächen“, erklärt Rainer Panczyk.

Ein ganz wichtiger Punkt dabei ist auch die „Leitungsumfrage“. Es muss geklärt werden, welche Leitungen unter der Straße, den Gleisen oder den Gehwegen verlaufen. Müssen sie verlegt werden? Besonders beim Bau von Mittelhochbahnsteigen werden Gleise und die Fahrbahn nach außen verlegt, mit ihr auch Abwasserkanäle oder Versorgungs- und Telefonleitungen, weil sich unter Schienen und Bahnsteig später nichts mehr befinden darf. Das Verlegen von Leitungen kostet mitunter richtig viel Geld. „Siebenstellige Beträge



Rainer Panczyk, Projektleiter bei der TransTecBau

sind dafür durchaus möglich“, sagt Rainer Panczyk. Rund sechs Monate dauert das alles, dann legt die TransTecBau Ergebnisse mit mehreren denkbaren Varianten vor, in der Regel von drei bis hin zu acht Lösungsvorschlägen.

Dann holt die infra, die für das Stadtbahnnetz zuständig ist, die Stadt Hannover, die Region und die Üstra mit ins Boot. Alle beraten, stimmen ab und es entsteht eine Vorzugsvariante. Dafür wird dann ein Bodengutachten erstellt und auf Kampfmittelfreiheit überprüft. Es könnte ja noch ein Bombenblindgänger unter der künftigen Baustelle liegen. Entwurfsvermessungen und vertiefte Planungen der Vorzugsvariante werden durchgeführt. Ein Finanzierungsantrag wird gestellt, denn Land und Bund zahlen den Kommunen Zuschüsse für solche Bauprojekte.

In dieser Phase herrscht viel Bürokratie. Ein Planfeststellungsverfahren wird auf den Weg gebracht. Dafür müssen auch Rechte der Anlieger berücksichtigt werden: Entsteht für die Menschen mehr Lärm durch die geplante Maßnahme, verlieren Häuser vielleicht an Wert und es sind deshalb Ersatzmaßnahmen nötig, wie zum Beispiel Schallschutzfenster. Falls Bäume im Weg stehen und gefällt werden müssen, sind Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben. Veränderte Erschütterungen im Boden sind zu berücksichtigen, dadurch könnten Gebäude in Mitleidenschaft gezogen werden. „Es wird dann nach standardisierten Verfahren gerechnet und bei Bedarf sind Schutzmaßnahmen vorgesehen“, erläutert Ingenieur Panczyk. Betroffene Anwohner werden im Verfahren beteiligt und informiert. Am Ende steht ein Planfeststellungsbeschluss, die Baugenehmigung. Dagegen können in Zweifelsfällen

Einwände erhoben oder sogar geklagt werden. Ist alles rechtssicher, machen sich die Mitarbeiter der TransTecBau an die Feinarbeit. Fachleute neun Bereichen wirken mit. Hier planen und berechnen etwa Experten für Verkehrsanlagenplanung, Hochbahnsteige, Beleuchtungs- und Lichtsignalanlagen, Bahnstromversorgung, Fahrleitungen und Maste, elektrische Versorgung für Fahrkartenautomaten, Vitriolen und dynamische Fahrgastinformationsanzeiger. Sind alle Berechnungen und Planungen abgeschlossen, schreibt die infra die Bauleistungen öffentlich aus. Die technisch/wirtschaftlich günstigsten Anbieter in den einzelnen Fachgewerken bekommen den Zuschlag.

Es kann losgehen, die Baumaschinen und Handwerker rücken an. Aber schon Monate vor Baustart muss ein genauer Fertigstellungstermin genannt werden. Während Autofahrer Umleitungen fahren, Fußgänger Behelfswege benutzen und sich Anwohner über Baustellenlärm ärgern, haben im Hintergrund die TransTecBau-Leute ständig ein waches Auge auf alles, was auf der Baustelle und rund herum passiert. „Der jeweilige Fachplaner überwacht seine Einzeldisziplin, die Oberbauleitung stemmt den gesamten Bauprozess“, sagt Rainer Panczyk. Von der Projektsteuerung kommen Terminpläne für jedes Teilprojekt, die Abläufe und Reihenfolgen sind festgelegt, die die Baufirmen einhalten müssen, Kosten und Qualitäten der Arbeitsergebnisse werden überwacht.

Sobald irgendetwas aus dem Plan zu fallen droht, muss sofort gegengesteuert werden. Würde ein Termin nicht eingehalten, käme vieles durcheinander. Baufirmen stünden auf der Baustelle und könnten ihre Arbeit nicht machen, weil ein anderes Unter-

nehmen sich nicht an die Zeiten gehalten hat. Wie beim Domino brächte ein fallender Stein schnell ganz viele andere auch zum Umkippen. Sorgsam ausgearbeitete Pläne für Straßensperrungen etwa könnten ins Wanken kommen. Dann wäre vielleicht eine für verkehrsarme Zeiten geplante Straßensperrung länger auszudehnen und plötzlich gäbe es lange Staus, alle wären verärgert. Damit das nicht passiert, sind die Mitarbeiter der TransTecBau gefragt. Ständig wird mit allen Beteiligten in Planungsrunden gesprochen, oft direkt an der Baugrube. Über jedes kleine Detail und jede Abweichung beraten die Beteiligten und finden Lösungen.

Doch es ist nicht alles planbar. Manchmal schlummert zum Beispiel eine Überraschung im Untergrund, mit der keiner gerechnet hat. Alte, stillgelegte Kanäle oder Fundamente, die in keinem Plan eingezeichnet waren und vor der erneuten Überbauung ausgebaut, gesichert oder überbetoniert werden müssen, sind so eine Unwägbarkeit. „Das hatten wir beim Projekt 10/17 in der Goethestraße“, berichtet Rainer Panczyk. Das kostet Zeit. Auch unvorhergesehene archäologische Funde oder ähnliches können auftauchen, die untersucht und begutachtet werden müssen.

In solchen Fällen wird der geplante Bauablauf gestört und es kann doch ein bisschen länger dauern, obwohl alle ihr Bestes gegeben haben. Der gesamte Planungs- und Bauausführungsprozess erfordert von allen Beteiligten große Disziplin, damit alles zum geplanten Termin, in der gewünschten Qualität und zu den geplanten Kosten fertiggestellt wird. Dann können die barrierefreien Stadtbahnmaßnahmen in Betrieb genommen und der Öffentlichkeit übergeben werden.

# UMBAU DES ÜSTRA-GEBÄUDES

Er prägte mit seinen Bauten das Bild der Stadt Hannover mit: Architekt Dieter Oesterlen entwarf unter anderem das Landtagsgebäude. Auch das Verwaltungsgebäude der Üstra am Hohen Ufer stammt von seinem Reißbrett. Anfang der 1960er-Jahre entstand das Bürohaus am Rande der westlichen City und wurde ein Stück Stadtgeschichte. Damals hochmodern, auch heute noch von außen schön anzusehen, ist das Haus aber dennoch in die Jahre gekommen.

Der Zahn der Zeit nagte kräftig an der Elektrik und der Heizung. Die aktuellen Vorschriften des Brandschutzes waren nicht mehr erfüllt, die Büros nicht mehr zeitgemäß aufgeteilt. Es war Zeit für eine umfassende Sanierung. Auch ein Neubau wurde kurzzeitig erwogen und bald verworfen. Er wäre teurer geworden als eine umfassende Renovierung. Es wurde geplant, gebaut, und nun sind rund 250 Mitarbeiter zurück in „ihrem“ Gebäude.

Von außen fällt die fast 16 Millionen Euro teure Renovierung kaum auf. Die Fassade des Gebäudes blieb unverändert. Doch im Inneren hat sich viel getan. „Wir wollten uns gegenüber den Besuchern des Hauses öffnen“, sagt Üstra-Sprecher Udo Iwanek. Deshalb verschwanden im Erdgeschoss die dicken Mauern mit Glasbausteinen. Der Bereich ist jetzt großzügig verglast, es fällt viel Licht ein. Alles wirkt hell und freundlich, wenn sich ein Besucher zum Empfangstresen bewegt. Dahinter entstand ein Bistro. Das Erdgeschoss kann nun für Veranstaltungen vielfältiger Art genutzt werden. Medientechnologie wurde eingebaut, es

stehen etwa 100 Sitzplätze vor dem großen Monitor zur Verfügung. Bei Events können bis zu 350 Personen untergebracht werden. Um neuesten Sicherheitsvorschriften zu entsprechen, wurden die Fahrstühle verlängert, damit die Feuerwehr eine Trage hinein schieben kann, wenn ein Kranker oder Verletzter aus dem Haus gebracht werden muss.

Mit dem modernisierten Fahrstuhl geht es in die oberen Etagen. Im fünften Obergeschoss befinden sich nun Besprechungs- und Konferenzräume, wo früher einmal die Kantine der Führungskräfte war. Hier oben bietet sich ein schöner Panoramablick über die ganze Stadt.

Überall im Gebäude wurden neue Leitungen gelegt. Doch so ganz frei konnten die Planer nicht ihre gesamten Vorstellungen umsetzen. Im Gegensatz zu anderen Bauten Dieter Oesterlens stand die Üstra-Verwaltung zu Beginn der Planungen zwar noch nicht unter Denkmalschutz. Sie wurde dann aber doch unter Schutz gestellt. Deshalb schaltete sich das zuständige Amt ein. Im Haus waren Wände mit dunklem Holz vertäfelt, darin integriert die Türen zu den Büros und Einbauschränke. Dies gilt als typisch für den Architekten Oesterlen – und aus Sicht der Denkmalschützer daher als erhaltenswert.

In der vierten Etage sind diese vertäfelten Wände deshalb geblieben. Um den Vorschriften des Brandschutzes zu entsprechen, mussten durch einige Veränderungen neue Brandschutzbereiche geschaffen werden. Auch im Treppenhaus mussten die Wände im ursprünglichen Zustand bestehen



Eine der Teeküchen wurde wie eine Bibliothek gestaltet.

bleiben und durch Umbauten dennoch die Vorschriften erfüllt werden.

Für die Mitarbeiter gibt es einige Verbesserungen und mehr Komfort. So lassen sich nun die Oberlichter öffnen. „Die Jalousien an den Fenstern fahren im Sommer automatisch zeitgesteuert herunter. Auf den Fluren gibt es Nischen, die als Kommunikations- und Wartebereiche genutzt werden können“, sagt Ingenieur Michael Prella, Bereichsleiter Gebäude und Grundstücke bei der Üstra.

Auf jeder Etage befindet sich eine Teeküche. „Sie wurden jeweils nach einem Motto von den Mitarbeitern selbst gestaltet“, berichtet Üstra-Sprecher Iwanek. Im dritten Obergeschoss etwa entstand für die Pausen eine „Bibliothek“. Große ausladende Sessel um einen schwer anmutenden Tisch und deckenhohe Regale bieten eine entspannte

Atmosphäre während des Pausentees mit Blick durch die großen Fenster nach draußen.

23 Monate hat die Sanierung des Verwaltungsgebäudes gedauert. Für die Mitarbeiter war diese Zeit auch mit Strapazen verbunden. Bevor es richtig losgehen konnte, mussten Umzugskartons gepackt werden. Die gesamte Belegschaft zog in ein Bürogebäude in der Georgstraße. Dort wurde bis November vergangenen Jahres gearbeitet. Dann war die Renovierung bis auf kleinere Restarbeiten abgeschlossen, alle konnten wieder zurück ans Hohe Ufer in die nun neu gestalteten Büros – in ein Gebäude, das den neuesten Vorschriften bezüglich des Brandschutzes entspricht und in dem nicht mehr so viel Energie verbraucht wird.

## DIE GOETHESTRASSE – EINE SCHWIERIGE BAUSTELLE

Die Sonne strahlt, es ist sehr heiß an diesem Mittag. Die Bauarbeiter in der Goethestraße an der Einmündung Brühlstraße schwitzen. Es wird gebaggert, Maß genommen, mit Schaufeln nachgebessert. Die Zeit ist knapp. Noch vor den Sommerferien soll die Fahrbahn der Goethestraße stadtauswärts zwischen Brühlstraße und Goetheplatz fertig sein. Denn dann beginnt der Bau des Geh- und Radweges auf dieser Seite. Ab Mitte Juli müssen die Bauarbeiter parallel auch die Fahrbahn sowie Bürgersteig und Radweg auf der anderen Seite der Schienen in Angriff nehmen.

„Es ist sehr eng hier“, sagt Projektleiter Jürgen Wendt von der infra. Er weist auf den Radweg der Brühlstraße. Mehrere Fahrradfahrer fahren vorbei, direkt neben den Baugruben, die mit rot-weißen Zäunen abgesichert sind. „Der Radverkehr muss aufrechterhalten bleiben, gleichzeitig wird Platz für die Maschinen benötigt. Da ist es mitunter schwierig, bei dem Nebeneinander zum Beispiel einen Bagger einzusetzen“, sagt Wendt. So erfordere das Bauen an einer eigentlich kleinen Straßenecke viel Aufwand. Es gab Verzögerungen im Abschnitt Goethestraße des Projektes



10/17. Insgesamt etwa ein Jahr hinken die Arbeiten dem ursprünglichen Zeitplan hinterher. Beengte Verhältnisse in der Innenstadt und die gleichzeitige Verpflichtung, dass der Verkehr nicht zum Erliegen kommen darf, machten die Planungen und Ausführungen nicht gerade leichter.

Doch die größten Probleme lagen unter den Gleisen der Stadtbahn sowie unter der Straße und dem Gehweg. Die zahlreichen Leitungen im Untergrund machten den Beteiligten zeitweise das Leben schwer. So tauchten alte Kanäle auf, mit denen niemand gerechnet hatte. Sie waren in

keinem Plan verzeichnet. Stehen die Bauarbeiter plötzlich vor einem nicht erwarteten Schacht in der Erde, muss entschieden werden, wie man damit umgeht. Zu Verzögerungen im Ablauf führt das allemal.

Da unter einem Hochbahnsteig und unter der Schienentrasse keine Leitungen liegen dürfen, weil bei einem Schaden sonst der Stadtbahnverkehr während der Reparatur eingestellt werden müsste, waren viele Rohre neu zu verlegen. „Doch der Raum für die Infrastruktur wird immer enger. Da ist es nicht nur mit ein wenig Graben im Boden

getan“, erklärt Projektleiter Wendt. Es handele sich um eine „hochkomplexe Angelegenheit“. Wenn dann etwas Unerwartetes auftaucht, wie eine seit langer Zeit stillgelegte Abwasserleitung, die in keinem Lageplan mehr verzeichnet ist, kommt der Zeitplan gehörig ins Wanken. Das ist in der Goethestraße mehrfach passiert. „So etwas kostet leider Zeit und Geld“, sagt Jürgen Wendt.

Aufgehalten wurden die Arbeiten auch, weil belasteter Boden zeitweise nicht weggefahren werden konnte. Durch starken Regen waren die aufnehmenden Deponien für schwere Lastwagen nicht zu befahren. Doch Projektleiter Jürgen Wendt ist sehr zuversichtlich. Bis Ende des Jahres soll die Goethestraße ein schönes neues Gesicht haben. Dann können die Geschäftsleute und Anwohner aufatmen. Autos müssen nicht mehr auf engstem Raum die Baubereiche umkurven, und Fußgänger sowie Radfahrer haben künftig deutlich mehr Platz als zuvor. Und schließlich wird das Ein- und Umsteigen für die Stadtbahnkunden komfortabler.

Für Planer und Bauarbeiter geht es dann jenseits des Goethekreises in Richtung Glocksee weiter.

## NACHRICHTEN

BAUARBEITEN  
ERFORDERN RÜCKSICHT

Ein Mammutprojekt wie der Ausbau der Stadtbahnstrecken in der Innenstadt kann nur funktionieren, wenn alles eng abgestimmt mit den Betroffenen geschieht. Die infra muss vielfältige Interessen etwa von Anwohnern und Geschäftsleuten berücksichtigen. So auch für die 125-Jahr-Feier der Madsack-Mediengruppe. Eine große Party wurde Mitte Juni rund um das Anzeiger Hochhaus gefeiert, direkt neben der Großbaustelle.

Damit viele tausend Menschen ungehindert und sicher feiern konnten, stimmten die Verantwortlichen der infra ihre Maßnahmen eng mit den Planern der Feier ab. So wurde alles daran gesetzt, den westlichen Bereich der Baustelle zum Anzeiger Hochhaus fertigzustellen. Die Einmündung der Straße wurde aufgeräumt und noch nicht vollendete Baubereiche eingezäunt, um einen reibungslosen Ablauf der Party zu gewährleisten.



Mehr „Nachbargleise“ finden Sie auch im Internet:  
<http://www.infra-hannover.de>

BÜRGERBETEILIGUNG  
AM STEINTORPLATZ

Der Beteiligungsprozess mit den Bürgern zum Steintorplatz hat begonnen. Damit sich jeder ein Bild von der möglichen Bebauung machen kann, stellt das beauftragte Planungsbüro „Urban Catalyst“ aus Berlin zusammen mit der Lindener Projekt-schmiede „Endboss“ die Planungen vor.

Bis zum September werden im Rahmen einer Erkundungsphase in sogenannten „Platz-Safaris“ und Themenabenden verschiedene Sichtweisen auf den Steintorplatz ausgelotet.

Vor Ort steht ein Doppeldeckerbus, der als offene Werkstatt, Bar und gläsernes Planungsbüro verschiedene Rollen annehmen wird. Dort können die Bürger ihre Meinung sagen.

Für die Zeit vom 12. bis 16. September plant die Stadt auf dem Steintorplatz eine Aktionswoche, bei der erste Ideen und Nutzungsmöglichkeiten für den Platz getestet werden sollen.



Infos zu anderen Baumaßnahmen und zur infra allgemein gibt's im Internet unter [www.infra-hannover.de](http://www.infra-hannover.de). Für die Maßnahmen in der City informiert das Projektbüro der infra: Kurt-Schumacher-Straße 24, jeweils mittwochs 15 bis 17 Uhr.

ABSCHNITT FÜR ABSCHNITT RINGS UM  
DAS STEINTOR WIRD FERTIGGESTELLT

Mit einem Kran werden die schweren Fertigbauteile des Hochbahnsteiges vom Tieflader gehoben.

So langsam fügt es sich. Ein Stück nach dem anderen des Projektes 10/17 wird abgeschlossen. Gerade ist die Schillerstraße fertig geworden und Anfang Juni wieder für den Verkehr freigegeben worden. Die Provisorien werden zurückgebaut – und schon geht der nächste Abschnitt seinem Ende entgegen. Immer mehr Bereiche zwischen Raschplatz und Goethekreisel sehen bereits so aus, wie sich das Planer und Anwohner vorgestellt haben. Während in den kommenden Wochen kräftig am neuen Hochbahnsteig Steintor gebaut wird – er soll zum Jahresende in Betrieb genommen werden – gehen die Arbeiten rechts und links der Schienen unaufhörlich voran. Die Zeitpläne sind eng, vor allem während der Sommerferien soll einiges geschafft werden. Die Kurt-Schumacher-Straße hat bereits größtenteils ein völlig neues Gesicht bekommen, was bei Anwohnern und Passanten auf viel Lob stößt. Ab August soll der Bereich von der Einmündung Odeonstraße bis zur Goseriede in Angriff genommen werden.

Kräftig gearbeitet wird auch an der östlichen Fahrbahnseite der Münzstraße sowie den dortigen Seitenbereichen. „Bis zum Ende der großen Ferien sollen möglichst auch die Arbeiten an der Fahrbahn in der Goethestraße von der Brühlstraße bis zur Scholvinstraße abgeschlossen sein“, wie Projektleiter Jürgen Wendt erläutert. Danach werden Geh- und Radwege in

Angriff genommen und sollen nach jetzigem Planungsstand bis Mitte oder Ende Oktober fertig sein.

Eine besondere Herausforderung für die Planer und Baufirmen ist die Forderung der Stadt Hannover, dass während der Arbeiten der Verkehr weiter fließen muss. Zwar verlegt die Üstra die Stadtbahnen während der Sommerferien in den Tunnel, was einige Baufreiheit verschafft, doch die Autos sollen – wenn auch eingeschränkt – rollen.

Eine Vollsperrung in diesem Bereich hat die Stadt ausgeschlossen wegen der komplizierten Zusammenhänge des innerstädti-

schen Verkehrs, wo der Wegfall einer Straße große negative Auswirkungen haben kann. Auch der Lieferverkehr zu den zahlreichen Geschäften muss sichergestellt sein. Schließlich müssen die Fußgänger sicher durch die Baubereiche kommen. Eine komplexe Aufgabe für die Planer. Doch sie sind überzeugt, dass sie zur Zufriedenheit aller Betroffenen gelöst wurde. „Allerdings müssen Autofahrer noch bis in den Herbst hinein mit Einschränkungen leben“, wie Projektleiter Wendt sagt. Doch spätestens von der Adventszeit an soll es mit den Behinderungen ein Ende haben.



Höchste Konzentration: Millimetergenau müssen die vorgefertigten Einzelteile eingepasst werden.

## NACHBARGLEIS

**Impressum**  
**Herausgeber:** infra Infrastrukturgesellschaft  
Region Hannover GmbH  
Lister Straße 17, 30163 Hannover  
0511-357798-0, [info@infra-hannover.de](mailto:info@infra-hannover.de)  
**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:** 5.000 Exemplare

**Kontakt:** 0511-357798-0  
[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.