

## Vom Pferdeomnibus zur Stadtbahn

31. Oktober 1852  
Die erste Pferdeomnibuslinie zwischen dem Hauptbahnhof und Linden – Schwarzer Bär wird eröffnet.

1872 – 1887  
Ausbau des Gleisnetzes und Einrichtung weiterer Straßenbahnlinien (Pferdebahn) im Stadtgebiet.

19. Mai 1893  
Beginn der Umstellung auf elektrischen Betrieb:  
Auf dem Abschnitt Königsworther Platz – Herrenhausen ist die Linie 1 die erste elektrische Straßenbahn in Hannover mit Oberleitungsbetrieb.

1897  
Ende der Pferdebahn:  
Alle Straßenbahnen werden elektrisch betrieben.

1899  
Einrichtung des Schienengüterverkehrs (Beförderung von Getreide, Zuckerrüben, Milch, Kohlen, Baustoffen, Stückgütern).

1901  
Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ist vollendet. Es hat eine Gleislänge von 292 km. Mit dieser Ausdehnung übertraf es alle vergleichbaren Städte in Deutschland.

1918  
Der Pferdeomnibusbetrieb wird eingestellt.

15. September 1925  
Eröffnung der ersten Kraftomnibuslinie Hainholz – Nordhafen.

1951  
Einsatz der ersten Straßenbahngroßraumwagen.

1953  
Einstellung des Güterverkehrs.

1961  
Inbetriebnahme der ersten Straßenbahngelenkwagen auf der Linie 19.

4. März 1970  
Bildung des Verkehrsverbundes im Großraum Hannover unter Beteiligung der Hannoverschen Verkehrsbetriebe (Üstra) AG, der Deutschen Bundesbahn, der Bundespost und zweier weiterer Verkehrsunternehmen sowie des Verbandes Großraum Hannover.

16. März 1970  
Einführung des Gemeinschaftstarifs für den Großraumverkehr.

28. September 1975  
Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie A von Obericklingen bis Station Hauptbahnhof.

4. April 1976  
Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie A von Obericklingen bis Lahe.

25. September 1977  
Inbetriebnahme der Anschlussstrecke Mühlenberg.

1. Oktober 1978  
Inbetriebnahme des I. Abschnitts der späteren Anschlussstrecke in das Roderbruchgebiet.

27. Mai 1979  
Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie B-Nord nach Langenhagen bzw. Sahlkamp.

31. Mai 1981  
Teilbetriebnahme der Linie B-Süd zwischen den Stationen Kröpcke und Schlägerstraße.

26. September 1982  
Inbetriebnahme der Linie B-Süd nach Laatzen/Rethen/Sarstedt bzw. Messegelände.



LINIE B-SÜD



STADTBAHN HANNOVER



|   |    |
|---|----|
| Das Stadtbahnnetz                           | 2  |
| Der erste Schritt                           |    |
| – Linie A                                   | 4  |
| – Linie B-Nord                              | 5  |
| Linie B-Süd: 26. September 1982             | 8  |
| Station Kröpcke                             | 12 |
| Station Aegidientorplatz                    | 14 |
| Station Schlägerstraße                      | 16 |
| Station Geibelstraße                        | 17 |
| Station Altenbekener Damm                   | 18 |
| Oberirdische Anschlußstrecke                | 19 |
| Döhrener Turm                               | 21 |
| Betriebshof Döhren                          | 22 |
| Messelinie                                  | 23 |
| Tunnelbauverfahren                          | 24 |
| Technische Ausrüstung                       | 29 |
| Informationssystem                          | 32 |
| Baukosten und Finanzierung                  | 33 |
| Weiterbau der Stadtbahn                     | 34 |
| Rechtsgrundlagen und<br>Anliegerinformation | 36 |

Herausgeber:

Landeshauptstadt Hannover U-Bahn-Bauamt in  
Zusammenarbeit mit dem Presse- und Informationsamt

Fotos:

Britz (1), Brunotte (3), Gaul (2), Historisches  
Museum (2), Werkfotos Philipp Holzmann AG (9),  
Lewin (16), Radecke (2), Seimert (1), Werkfotos  
Siemens AG (2)

Gestaltung und Druck:

Scherrerdruck GmbH  
Striehlstr. 3, 3000 Hannover 1

**Hinweis:**

In dieser Schriftenreihe sind bereits die  
Broschüren **Stadtbahnlinien A und  
B-Nord** erschienen. Diese stehen noch im  
begrenzten Umfang zur Verfügung.

Der Ausbau des Stadtbahnnetzes in  
Hannover geht zügig voran. Mit der Er-  
öffnung der Stadtbahnlinie B-Süd ist ein  
Verkehrskreuz fertiggestellt, das sich vom  
Nordosten bis Südwesten und vom Nor-  
den bis Süden der Stadt erstreckt. Damit  
sind große Teile Hannovers an die Stadt-  
bahn angeschlossen.

Der Rat der Stadt hatte bereits 1965  
durch seinen zukunftsweisenden Be-  
schluß, in der niedersächsischen Landes-  
hauptstadt eine Stadtbahn zu bauen,  
dem öffentlichen Personennahverkehr  
den Vorrang vor dem Individualverkehr  
gegeben. Seit der Eröffnung der ersten  
Tunnelteilstrecke im September 1975 be-  
weisen steigende Fahrgastzahlen, daß  
es richtig war, die Stadtbahn in der Innen-  
stadt unterirdisch und auf den Außen-  
strecken auf besonderen Bahnkörpern  
fahren zu lassen; denn die Hannoveraner

haben erkannt, daß sie mit ihr pünktlich,  
schnell, bequem und sicher das Fahrziel  
erreichen.

Mit der Linie B-Süd, der Strecke mit der  
größten Verkehrsdichte, ist auch eine  
zügige Verbindung vom Hauptbahnhof  
zum Messegelände entstanden.

Das Stadtbahnnetz wird weiter ausge-  
baut. Voraussichtlich 1985 soll die  
Linie C-West von der City über den  
Königsworther Platz in Richtung Stöcken  
in Betrieb genommen werden.

Der Erfolg beweist es: Mit dem neuen  
Verkehrskonzept ist Hannover auf dem  
richtigen Weg, eine umweltfreundliche  
und menschengerechte Stadt auch für  
das nächste Jahrtausend zu gestalten.  
Diese große Aufgabe ist jedoch nur mit  
der weiteren finanziellen Unterstützung  
durch Bund und Land Niedersachsen zu  
erfüllen.

  
Oberbürgermeister

  
Oberstadtdirektor



# Das Stadtbahnnetz

Dem Stadtbahnnetz liegt ein Verkehrsgutachten zugrunde, das im Auftrage der Landeshauptstadt Hannover erarbeitet wurde und die künftigen Verkehrsentwicklungen und -bedürfnisse unserer Stadt berücksichtigt. Auf dieser Grundlage entsteht das Stadtbahnnetz mit den Linien A, B, C und D. Die Linien werden an mehreren Punkten miteinander verknüpft, wodurch gute Umsteigemöglichkeiten und ein hoher Verkehrswert erzielt werden.

Das Netz besteht aus Tunnelstrecken und oberirdischen Anschlußstrecken. Die Tunnelstrecken wurden dort vorgesehen, wo die Verkehrsbehinderungen für den öffentlichen Nahverkehr am stärksten sind: in der Innenstadt. Auf den oberirdischen Anschlußstrecken folgen die Trassen dem Verlauf der bisherigen Straßenbahnlinien oder verzweigen sich so, daß die bisherigen Straßenbahnlinien als Stadtbahnlinien die Innenstadt in den vier Tunnelstrecken unterfahren können. Endgültiges Ziel ist es, keine Straßenbahnen mehr oberirdisch durch die Innenstadt fahren zu lassen.

Das Netz kann stufenweise verwirklicht

werden, jede Stufe ist eine verkehrstüchtige Einheit. Bei der Netzgestaltung wurden verschiedene Varianten der Streckenverknüpfung untersucht. Das Tunnelnetz in der Innenstadt ist so geplant, daß die Linienführung den Hauptverkehrsströmen folgt und alle Streckenäste mit nur einmaligem Umsteigen an einem der fünf Knotenpunkte erreicht werden können. Umsteigestationen sind Hauptbahnhof (Raschplatz), Kröpcke, Steintor, Aegidientorplatz und die Station Marienstraße. Beim Planen dieser Stationen wurde besonderer Wert auf kurze Umsteigewege und eine klare Trennung des Umsteigeverkehrs von den Zu- und Abgängen angestrebt. Die Stationen sind so angeordnet, daß die Innenstadt gut erschlossen wird. Von jedem Punkt der Innenstadt kann ein Fußgänger in höchstens fünf Minuten die nächste Station erreichen. Durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes werden nicht nur die Verkehrsverhältnisse verbessert, sondern auch stadtplanerische Ziele verwirklicht, die darauf ausgerichtet sind, die Anforderungen an eine menschengerechte Innenstadt zu erfüllen. In vielen Bereichen können der Kraftfahrzeugverkehr eingeschränkt und Fußgängerzonen eingerichtet werden. Dadurch entstehen Fußgängerwege, die auf die Stationen ausgerichtet sind und somit die wichtigsten Punkte der Innenstadt erschließen. Zwischen den Stationen Kröpcke und Hauptbahnhof war durch den Tunnelbau die Anlage einer Fußgängerstraße mit zwei Ebenen möglich.

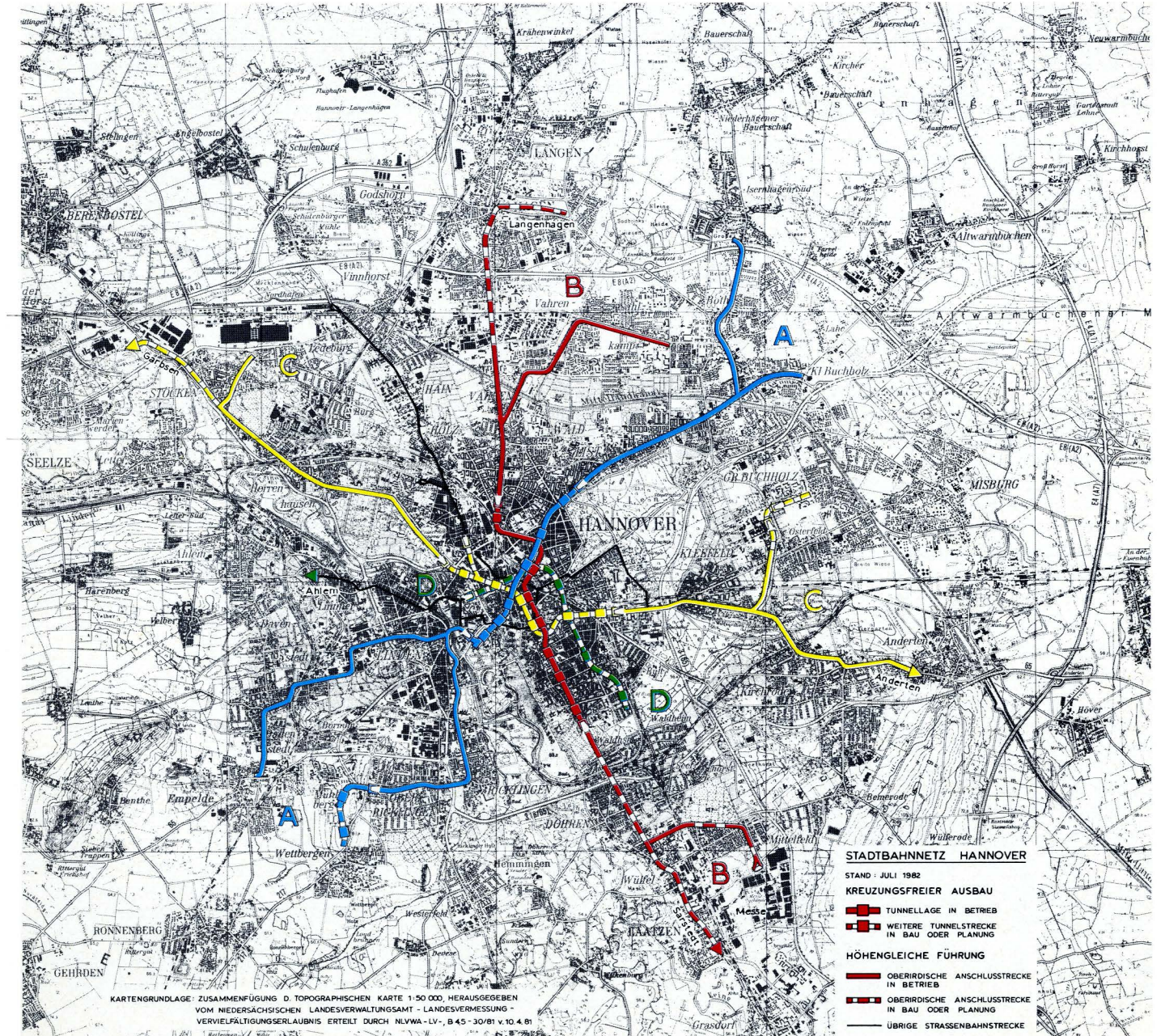
Die zwischen Tunnel und Straßenebene befindliche Fußgängerfläche – die Passerelle – dient einerseits als Fußgängerverbindung der nördlich des

Hauptbahnhofes liegenden Wohngebiete mit der Innenstadt, andererseits als Umsteiganlage der Verknüpfung verschiedener Verkehrssysteme: Stadtbahn, Straßenbahn, Zentraler Omnibusbahnhof, Bundesbahn und Air Terminal.

Damit die im Tunnel erzielten kürzeren Fahrzeiten nicht anschließend durch starke Behinderungen im Bereich des Individualverkehrs verlorengehen, soll auf den oberirdischen Anschlußstrecken dort, wo es durchführbar ist, eine weitgehende Trennung des öffentlichen Nahverkehrs vom Individualverkehr durch den Bau eines besonderen Bahnkörpers für die Stadtbahn erreicht werden. Nicht in allen Abschnitten der oberirdischen Anschlußstrecken ist aufgrund der beengten Raumverhältnisse der Bau eines besonderen Bahnkörpers möglich. An diesen Stellen müssen verkehrsregelnde und verkehrslenkende Maßnahmen sicherstellen, daß Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit des Stadtbahnverkehrs gewährleistet sind.

Für die Zukunft wird eine Vorsorgeplanung betrieben, die die Erweiterung des Stadtbahnnetzes und dessen Ausbau zu einem U-Bahn-Netz nicht ausschließt.

Mit der Inbetriebnahme der Linie B-Süd sind zwei Stadtbahnlinien – A und B – durchgehend befahrbar. Damit ist ein wesentlicher Schritt zur Verwirklichung eines leistungsfähigen Verkehrsmittels für den öffentlichen Personennahverkehr in Hannover getan. Angesichts der Energie- und Rohstoffknappheit kommt dem weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs große Bedeutung zu, soll die Wirtschaftskraft und Attraktivität der Ballungsräume erhalten bleiben.





# Der erste Schritt – Linie A

Die Betriebserfahrungen und das Anwachsen der Fahrgastzahlen auf der Linie A zeigen, daß das Stadtbahnkonzept richtig ist. Die Fahrgastzahlen sind gegenüber dem Straßenbahnbetrieb um über 50 % angestiegen. Untersuchungen haben ergeben, daß die Fahrgastzunahme ursächlich im Zusammenhang mit dem Ausbau des Stadtbahnnetzes steht. Vor allem werden zwei Gründe dafür genannt, warum heute die Stadtbahn öfter benutzt wird als früher die Straßenbahn: die Stadtbahn ist schneller und bequemer. Besonders positiv ist zu werten, daß auch viele Auto-

fahrer auf die Stadtbahn umsteigen. Neben den bereits genannten Gründen ist anzuführen, daß die Stadtbahn die Parkplatzsuche in der Innenstadt überflüssig macht. Die Belegung der P + R-Plätze an der Linie A liefert den besten Beweis.

Die Linie A wurde in folgenden Stufen in Betrieb genommen:

28. September 1975: Südlicher Teil zwischen Oberricklingen und Hauptbahnhof

4. April 1976: Durchgehender Betrieb zwischen Oberricklingen und Lahe/Fasanenkrug

25. September 1977: Inbetriebnahme der Verlängerung zum Neubaugebiet Mühlenberg

27. Mai 1979: Inbetriebnahme des Streckenastes nach Empelde.

Der Streckenast nach Empelde zweigt am Schwarzen Bären von der Linie A ab.

Die Strecke wurde stadtbahnmäßig hergerichtet und durch den Einbau von Signalanlagen wurden die Verkehrsverhältnisse für die Stadtbahn so verbessert,

daß der Stadtbahnbetrieb sicherer, pünktlicher und regelmäßiger durchgeführt werden kann. Der Endpunkt in Empelde wurde neu gebaut, weil die vorhandene Straßenbahnschleife nicht den Anforderungen des Stadtbahnbetriebes entsprach: Die Gleisanlagen waren für die Stadtbahnzüge nicht ausreichend, und der Umsteigepunkt für das Umsteigen vom Bus auf die Bahn und umgekehrt wurde der Attraktivität des Stadtbahnbetriebes nicht gerecht. Die neu errichtete Anlage ist so gebaut worden, daß das Umsteigen witterungsgeschützt mit kurzen Fußwegen abgewickelt werden kann. Die Haltepositionen von Bus und Bahn sind einander so zugeordnet, daß beim Umsteigen Bus und Stadtbahnzug am gleichen Bahnsteig nebeneinander stehen: Den Ankunftsbahnsteigen der Stadtbahn sind die Abfahrpositionen der Busse und dem Abfahrbahnsteig der Stadtbahn sind die Ankunftspositionen der Busse zugeordnet.

Die 60 m langen und 9 m breiten überdachten Bahnsteige mit witterungsgeschützten Aufenthaltsräumen sind als Hochbahnsteige gebaut worden, so daß ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen wie in den Tunnelstationen möglich ist und die Klapptrittstufen der Stadtbahnwagen nicht benutzt werden müssen. Für die Fahrgäste aus der unmittelbaren Umgebung sind zahlreiche Zu- und Abgänge vorhanden, über die die Stadtbahnzüge oder Busse auf kurzen Wegen erreicht werden können. Ergänzt wird die Umsteiganlage durch überdachte Fahrradständer in ausreichender Anzahl und einem P + R-Platz für Autofahrer, die mit der Stadtbahn in die Innenstadt von Hannover weiterfahren wollen.



# Linie B-Nord

Seit dem 27. Mai 1979 ist der erste Abschnitt der Linie B von Kröpcke bis Berliner Platz/Alte Heide in Betrieb. Verkehrszählungen haben ergeben, daß die Fahrgastzahlen gegenüber dem Straßenbahnverkehr um mehr als 30 % angestiegen sind. Neben den positiven Auswirkungen des Stadtbahnbetriebes, wie größere Sicherheit und Bequemlichkeit, spielen hierbei sicher die größere Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit wie auch die merkbare Fahrzeitverkürzung eine wesentliche Rolle. Bei dieser Betriebsstufe mußte in Kauf genommen werden, daß für Fahrgäste, die in den Süden Hannovers wollten, ohne die Linie B-Süd noch keine optimalen Verkehrsverhältnisse bestanden. Im Zentrum mußten sie auf langen Wegen in die Straßenbahn umsteigen. Vorläufiger Endpunkt war bei dieser Betriebsstufe die Station Kröpcke.

Zwischen den Stationen Kröpcke und der Station Hauptbahnhof verläuft die Linie B in einem Tunnelabschnitt, der zusammen mit der Linie A gebaut worden ist.

In der viergleisigen Station Hauptbahnhof halten die Züge der beiden Linien, die in nördlicher oder südlicher Richtung fahren, am selben Bahnsteig. Der Fahrgast braucht beim Umsteigen nur über den Bahnsteig zu gehen, um den anderen Stadtbahnzug zu erreichen.

Unter den Bahnsteigen der Linien A und B sind bereits Teile des Bahnsteiges der Linie D gebaut worden. Bei einer Inbetriebnahme der Linie D sind hier also zukünftig drei Linien miteinander verknüpft. Die Station Hauptbahnhof ist Teil eines modernen Verkehrszentrums, das



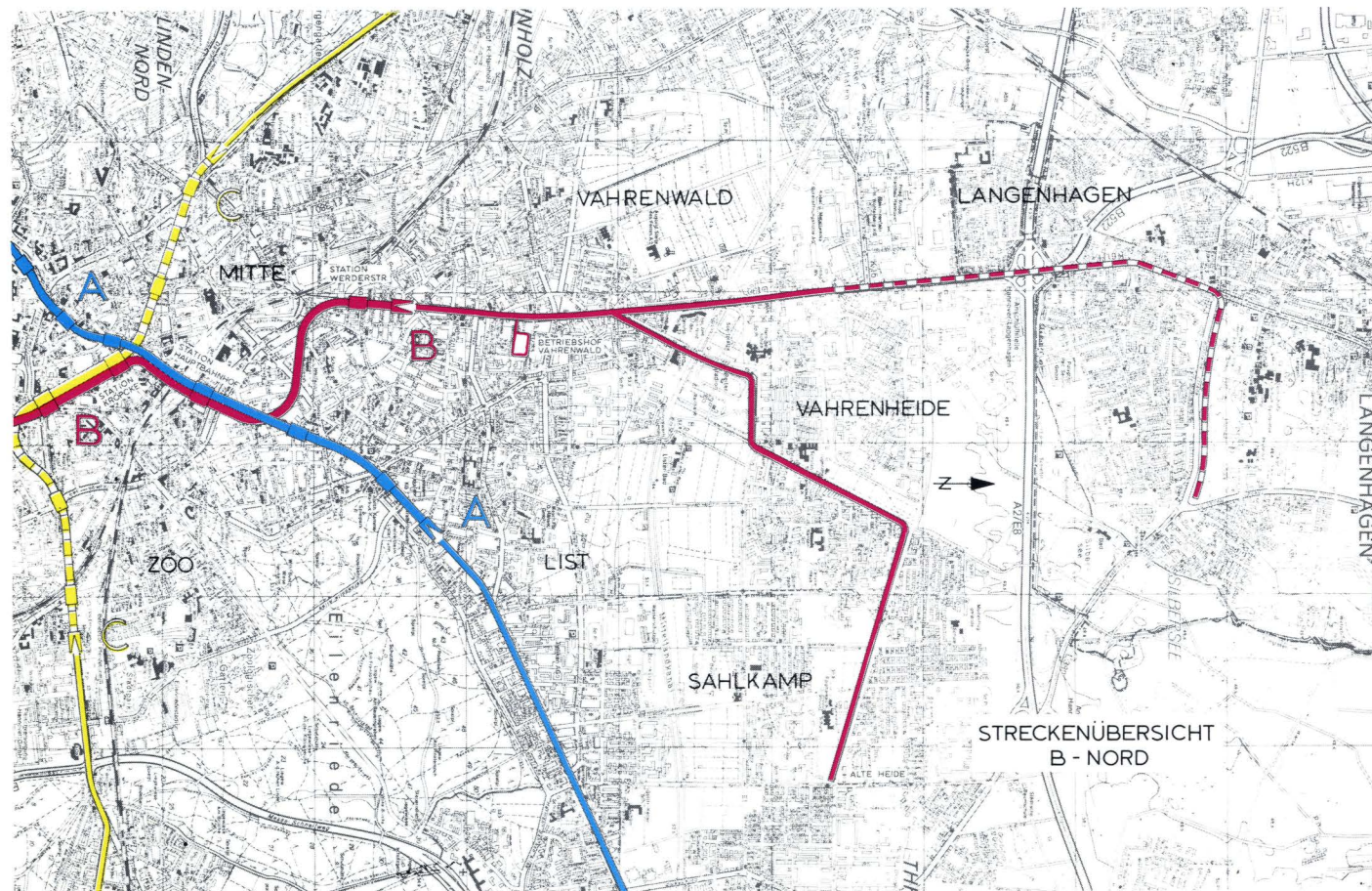


außer der Stadtbahnstation den Hauptbahnhof der Deutschen Bundesbahn, den Zentralen Omnibusbahnhof und den Air Terminal umfaßt.

Nordöstlich der Station trennen sich die Linien A und B wieder. Während die Linie A in Richtung Oststadt/List führt, unterfährt die Linie B in zwei Tunnelröhren die vorhandene Bebauung in

Richtung Vahrenwald. Dieser 815 m lange Abschnitt mußte in »bergmännischer« oder »geschlossener« Bauweise – im Schildvortrieb – hergestellt werden. Unter dem Straßenknotenpunkt Vahrenwalder Straße / Werderstraße / Philipsbornstraße liegt die Station Werderstraße. Da sie bereits unterhalb des Straßengeländes der Vahrenwalder Straße liegt,

konnte sie in »offener Bauweise« errichtet werden. Über der Bahnsteigebene mit 103 m langen und 3,50 m breiten Seitenbahnsteigen ist ein unterirdisches Fußgängergeschoß angeordnet, das zum einen die Abfertigungsanlagen der Station aufnimmt und zum anderen die gefahrlose Unterquerung der stark befahrenen Vahrenwalder Straße zuläßt.



Feste Treppen und Fahrtreppen verbinden das Fußgängergeschoß mit den Bahnsteigen und mit der Vahrenwalder Straße.

Über eine Rampe hinter der Station Werderstraße verläßt die Linie B den Tunnelabschnitt und erreicht die Straßenebene. Zwischen dem Vahrenwalder Platz und dem Knotenpunkt Vahrenwalder Straße / Großer Kolonnenweg fährt die Stadtbahn auf besonderem Bahnkörper, der in der Mitte der Vahrenwalder Straße zwischen den Richtungsfahrbahnen für den Kraftfahrzeugverkehr angeordnet ist. Am Großen Kolonnenweg vergabelt sich die Linie B in einen Ast zum Stadtteil Sahlkamp mit der Endhaltestelle Alte Heide und einen Ast nach Langenhagen.

Die Strecke zur Alten Heide liegt in gesamter Länge auf besonderem Bahnkörper und ist weitgehend vor Störungen durch den Individualverkehr geschützt. Alle acht Haltestellen sind mit Hochbahnsteigen ausgestattet, so daß ein bequemes Ein- und Aussteigen ohne Überwindung von Stufen erfolgen kann. Dieser Streckenabschnitt hat einen hohen Ausbaustandard erhalten, der allerdings nur bei Stadtbahnstrecken verwirklicht werden kann, die abgesetzt von einer Straße geführt werden.

Der Streckenast, der im Zuge der Vahrenwalder Straße nach Langenhagen führt, ist noch nicht auf ganzer Länge stadtbahnmäßig hergerichtet. Vorerst verläuft die Strecke erst bis zur Straße Alter Flughafen auf besonderem Bahnkörper. Anschließend sollen weitere Abschnitte ausgebaut werden, die den Verkehrswert der bereits fertiggestellten Anlagen wesentlich erhöhen.





# Linie B-Süd

## 26. September 1982

Elkartallee. Zwischen den Stationen Kröpcke und Aegidientorplatz ist entsprechend der Netzkonzeption ein Teilabschnitt der Linie C innerhalb eines viergleisigen Gemeinschaftstunnels mitgebaut worden. In der Station Kröpcke sind die Linien B und C – im Linienverkehr – untereinanderliegend angeordnet. Diese Anordnung ist bedingt durch die nach Norden anschließende Überwerfung der Linien A und B und ihre gemeinsame Führung im viergleisigen Tunnelabschnitt Kröpcke/Hauptbahnhof sowie durch die Ausbildung einer höhenfreien Kreuzung der Linien B und C unter dem Kröpcke.

Mit dieser Anordnung der Linien zueinander soll gleichzeitig eine Entlastung der Station Kröpcke von einem Teil des Umsteigeverkehrs erreicht werden, indem in den benachbarten Stationen Hauptbahnhof und Aegidientorplatz bestimmte Umsteigebeziehungen bequemer angeboten werden können, als sie sich von den Seitenbahnsteigen der Station Kröpcke ausführen lassen. Um diese Umsteigefunktionen in der Station Aegidientorplatz erfüllen zu können, erweist sich die Anordnung von Mittelbahnsteigen, die im Richtungsverkehr angefahren werden, als die günstigste und zweckmäßigste Stationsform. Für die Anordnung der Richtungsbahnsteige übereinander sind einerseits verkehrliche Gründe maßgebend: Für die starke Eckbeziehung Döhren – Kirchrode läßt sich so ein bequemer und kürzerer Umsteigeweg schaffen, als es bei nebeneinanderliegenden Richtungsbahnsteigen möglich wäre. Andererseits sprechen auch bauliche Gründe für diese Lösung: Die Trassierung konnte günstiger gewählt und die Baugrube in einem Teilbereich schmaler und

dadurch kostengünstiger ausgeführt werden. In einer viergleisigen Verflechtungsstrecke werden die in der Station Kröpcke noch paarweise nebeneinander angeordneten Gleise der Linie B (oben) und der Linie C (unten) bis zur Station Aegidientorplatz in eine Lage überführt, in der die Gleise der Linien paarweise übereinander liegen. In der Station Aegidientorplatz sind die Gleise der Linie B auf der Westseite und die der Linie C auf der Ostseite angeordnet. Während die stadteinwärtsführenden Gleise in der oberen Verkehrsebene (– 2-Ebene) liegen, befinden sich die stadtauswärtsgerichteten Gleise in der unteren Verkehrsebene (– 3-Ebene). Die stadteinwärtsführenden Gleise der Linien B und C sind durch Weichen miteinander verbunden. Diese liegen zwischen den Stationen Kröpcke und Aegidientorplatz. In der stadtauswärtsführenden Richtung (untere Verkehrsebene) liegt eine einfache Gleisverbindung von Linie B nach C vor der Station Aegidientorplatz. Die Verbindung von der Linie C zur Linie B liegt unmittelbar hinter der Station. Mit dieser und der in Gegenrichtung liegenden Gleisverbindung sind die direkten Verkehrsbeziehungen Döhren/Hauptbahnhof und Döhren/Steintor möglich. Unmittelbar südlich der Station Aegidientorplatz schwenken die Gleise der Linie C nach Osten ab. Da sich der anschließende Streckenabschnitt nur in sogenannter bergmännischer Bauweise herstellen lassen wird, ist die Trassierung in der Linienführung wie auch in der Tiefenlage darauf ausgerichtet. Im Zusammenhang mit der Linie B brauchten jedoch nur die ersten Meter der eingleisigen Tunnel für die Linie C mitgebaut werden.

Der in der Hildesheimer Straße verlaufende Tunnelabschnitt enthält die Stationen Schlägerstraße, Geibelstraße und Altenbekener Damm und erreicht die oberirdische Anschlußstrecke über eine Rampe südlich der Elkartallee.

Für die Führung der Linie B-Süd konnte nur die Hildesheimer Straße in Betracht gezogen werden, die für den Tunnelbau über eine ausreichende Straßenbreite verfügt und die kürzeste Linienführung aufweist; sie ist mit der Führung der Straßenbahnstrecke identisch, auf die sich die Siedlungsstruktur im Laufe der Jahrzehnte ausgerichtet hat.

Die Linie B folgt daher südlich der Station Aegidientorplatz dem Verlauf der Hildesheimer Straße. Die an der Station Aegi-

dientorplatz untereinander liegenden Gleise der Linie B steigen südlich dieser Station an und verlaufen fortan nebeneinander in einem zweigleisigen Tunnel.

Südlich dieser Station ist zwischen den Hauptgleisen ein Aufstell- und Kehrgleis von 134 m Länge für die Aufstellung eines Vier-Wagen-Stadtbahn-Zuges angeordnet. Von diesem Gleis aus können im Bedarfsfall zusätzliche Züge zur Innenstadt eingesetzt werden, um den Verkehrsbedürfnissen schneller Rechnung tragen zu können. Besondere Bedeutung kommt der Anlage bei Betriebsstörungen zu. Unter anderem ist sie dafür eingerichtet, Schadzüge auf kurzem Wege von der Strecke abzuziehen und dort abzustellen. Ähnliche Anlagen werden

bei der Realisierung des Stadtbahnnetzes für jeden unterirdischen Streckenast am Rande der Innenstadt vorgesehen.

Die Öffnung der mit 40‰ Steigung zur Straßenebene führenden Rampe ist südlich der Elkartallee angeordnet.

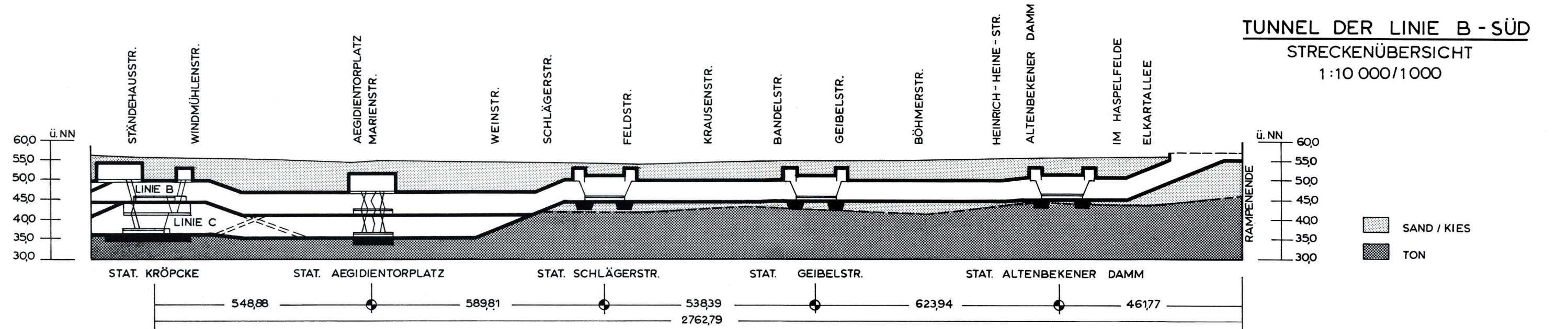
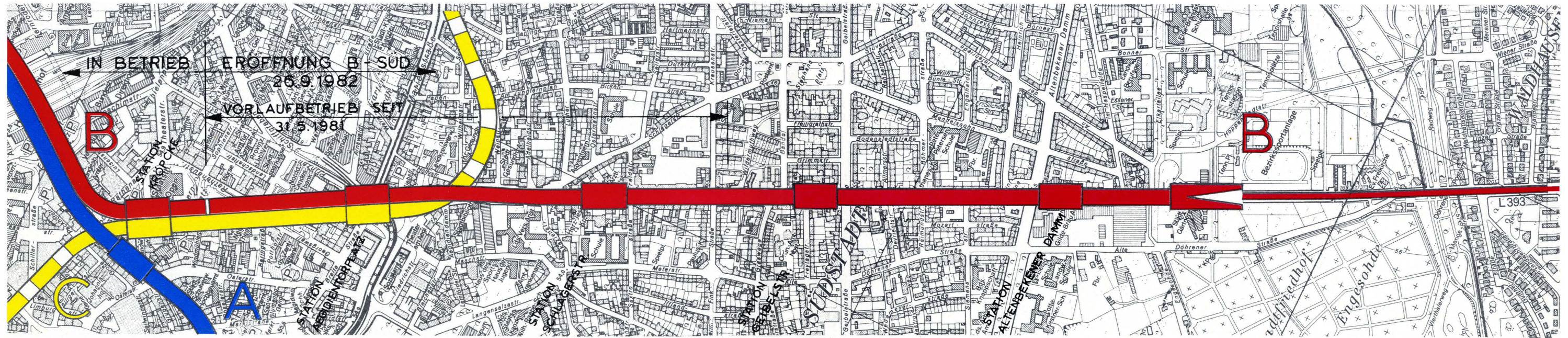
Um die Zahl und die Lage der Stationen in der Hildesheimer Straße zwischen Weinstraße und Elkartallee zu bestimmen, sind Vergleichsuntersuchungen über die Einzugsbereiche durchgeführt, Reisezeitvergleiche angestellt sowie die Bau- und Betriebskosten gegenübergestellt worden. Dabei hat sich für den Stadtbahnbetrieb die vorliegende Lösung mit den oben genannten drei Stationen als die günstigste für den Fahrgast herausgestellt.

Die Linie B-Süd beginnt im Bereich der Station Kröpcke und schließt an den 1 km langen mittleren Teilabschnitt der Linie B zwischen Raschplatz und Kröpcke an. Auf einem Teilstück der Linie B-Süd wurde im Mai 1981 vorzeitig der Betrieb bis zur Station Schlägerstraße in der Absicht aufgenommen, fertiggestellte Streckenabschnitte möglichst schnell dem Verkehr zu übergeben und damit das investierte Kapital zu nutzen.

Nach der im Netzplan vorgegebenen Linienführung verläuft die Trasse des südlichen Tunnelabschnittes der Linie B vom Kröpcke im Zuge der Georgstraße und Hildesheimer Straße bis zur Rampe









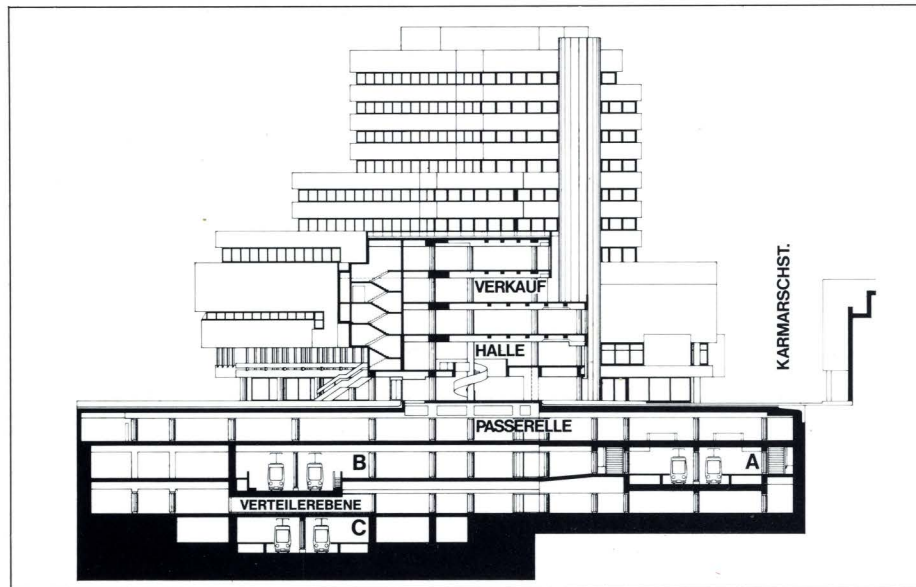
# Station Kröpcke

Die Station Kröpcke ist der wichtigste Umsteigebahnhof im Herzen der Stadt, in dem die Linien A, B und C zusammen-treffen. Die Stationsbereiche sind in zwei Tiefenlagen angeordnet. In der oberen befinden sich im Zuge der Karmarschstraße die Anlagen für die Linie A. Etwa auf gleicher Höhe ist im Zuge der Georgstraße der Tunnel der Linie B angeordnet. Ebenfalls in der Georgstraße, aber unter dem Bereich der Linie B, liegt der Tunnel

der Linie C. Zwischen den Bahnsteigen der Linien A, B und C befindet sich ein Verteilergeschoß, über das der größte Teil des Umsteigeverkehrs dieser Station abgewickelt wird. Das Verteilergeschoß dient ferner dazu, die starken Fußgängerströme des Umsteigeverkehrs von denen des Ein- und Aussteigeverkehrs zu trennen.

Fahrtreppen – unter ihnen mit 29 m Länge und 14 m Hubhöhe die längste der hannoverschen Stadtbahnstationen – und feste Treppen verbinden die Bahnsteige mit den übrigen Anlagen im Verkehrsknotenpunkt Kröpcke.

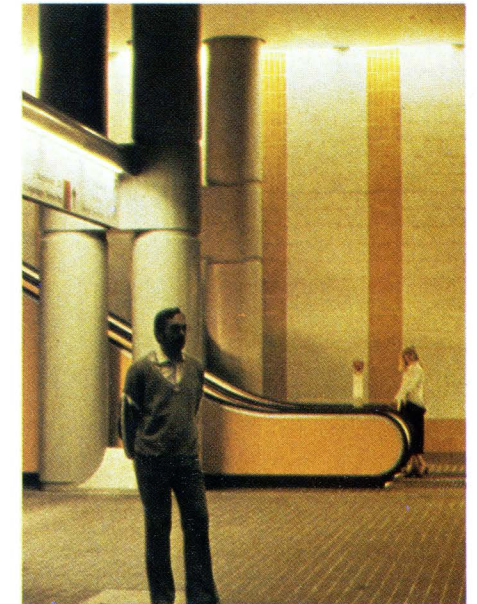
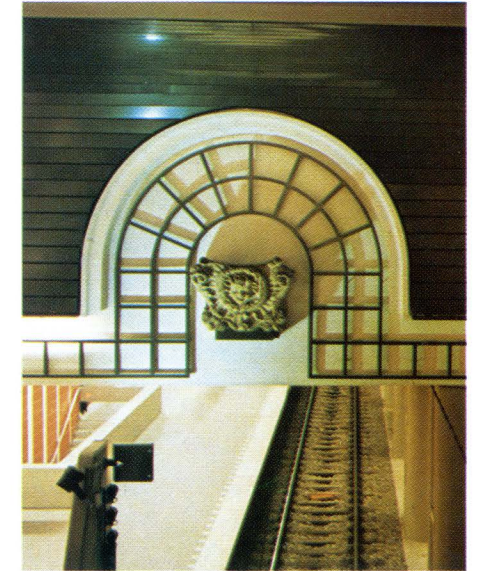
Seit dem 28. September 1975 ist die Bahnsteigebene der Linie A in Betrieb. Während des Betriebes der Linie B-Nord seit dem 27. Mai 1979 dienten die Bahnsteige der Linie B als vorläufige End-



station für die aus Langenhagen kommenden Stadtbahnzüge; Durchgangsverkehr ergab sich seit der vorzeitigen Inbetriebnahme eines Teilabschnittes der Linie B-Süd bis zur Station Schlägerstraße am 31. Mai 1981.

Die beiden Hauptzugänge zu den Stationsbereichen A, B und C sind von der Passerelle – der Fußgängerpassage zwischen Kröpcke und Raschplatz – zugänglich. Weitere Zugänge zur Station gibt es in der Karmarschstraße in Höhe Ständehausstraße und in der Georgstraße/Ecke Windmühlenstraße.

Das von Anfang an verfolgte Gestaltungskonzept mit Sichtbeton für tragende Bauteile und farbig glasierter Keramik für die Verkleidung der Außenwände wurde konsequent zu Ende geführt. In den vier Ebenen des Gesamtbauwerkes dienen die drei Linienfarben blau, rot und gelb auch der Information. Die Wandflächen der Passerelle und des Verteilergeschosses haben die neutrale Farbe weiß erhalten, die Bahnsteigebenen jeweils die entsprechende Linienfarbe. Die Farben der Treppenhauswände der Passerelle und des Verteilergeschosses gehen allmählich vom Weiß in die Farbe der Bahnsteigebene über. Die Balustradenfarben der Fahrtreppen sind in das Farbkonzept einbezogen. Die Fahrtreppenfarbe einer von der Bahnsteigebene zur Verteiler-ebene führenden Fahrtreppe ist weiß, in der umgekehrten Richtung jeweils entsprechend der Linienfarbe. Der Fahrgast, der die Station von der Windmühlenstraße aus betritt, blickt unvermittelt auf zwei Fabelwesen: Sandsteinplastiken des ehemaligen Restaurants am Neuen Haus, die an dieser Stelle einen neuen Standort erhielten.





# Station Aegidientorplatz

Die Station liegt im Schnittpunkt der Marienstraße und der Georgstraße und erschließt einen der fünf wichtigen Innenstadtpunkte. Weil an dieser Station die

von Süden kommende Linie B und die von Osten kommende Linie C zusammen treffen, stellt sie einen bedeutenden Umsteigebahnhof im Stadtbahnnetz dar. Im Hinblick auf eine günstige und bequeme Umsteigemöglichkeit wurden Mittelbahnsteige gebaut, die im sogenannten Richtungsverkehr angefahren werden. Während in der untersten Bahnsteigebene die Züge der Linien B und C stadtauswärts fahren, verkehren in der darüber liegenden die Züge der Gegenrichtung. Die Fahrgäste können bei dieser Gleisanordnung leicht und bequem in eine andere Linie umsteigen und brauchen dabei lediglich den Bahnsteig zu über-

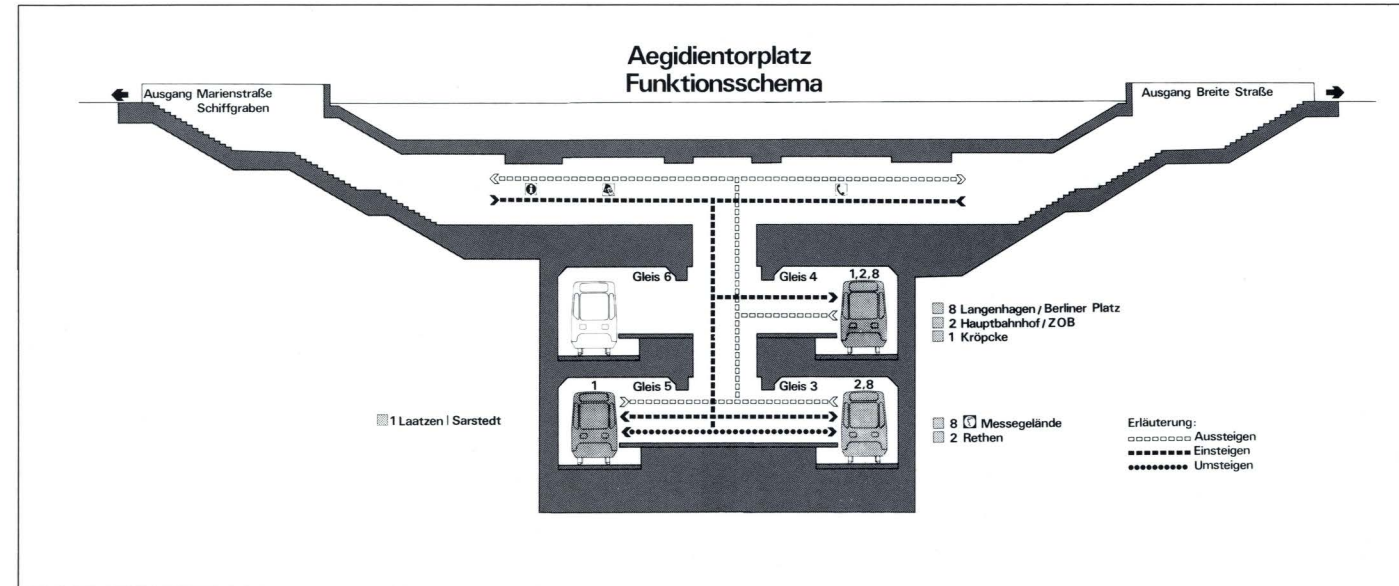
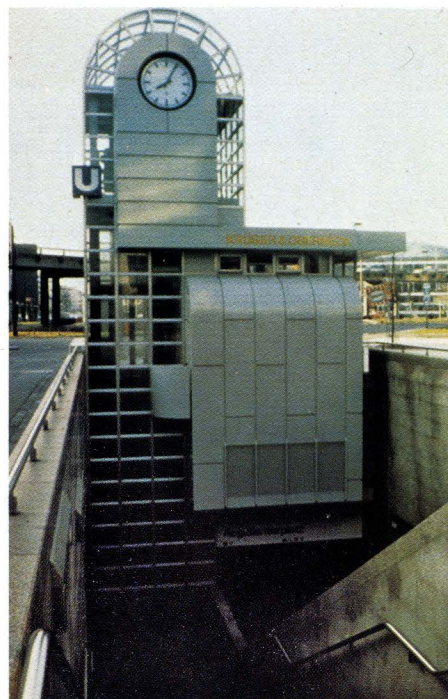
queren. Über den beiden Bahnsteigebenen ist unter dem Aegidientorplatz ein Fußgängergeschoß angeordnet, das die Abfertigungseinrichtungen aufnimmt und die Verbindung zwischen den Bahnsteigen und den auf die Straßen führenden Zugängen herstellt. Bildtafeln und Vitrinen machen unter anderem auf kulturelle Einrichtungen wie Museen und Theater aufmerksam. Von dem Fußgängergeschoß führen sowohl Fahrtreppen als auch feste Treppen zu den Bahnsteigebenen.

Erstmals in einer Stadtbahnstation in Hannover ist am Aegidientorplatz in An-

betracht der großen Tiefenlage des unteren Bahnsteiges ein Fahrstuhl installiert worden. Dieser Fahrstuhl erreicht in der Georgstraße den »Schorsenbummel« und erleichtert es insbesondere Behinderten und Frauen mit Kinderwagen von der Straßenebene aus direkt den gewünschten Bahnsteig zu erreichen.

Als besonderes Kennzeichen und Gestaltungselement für die Station ist jeweils an einer Außenwand der beiden Bahnsteigebenen das Tormotiv in Verbindung mit der Stadtmauer auf farbigem Untergrund in stilisierter Form verwendet worden. Die Vorlage für das Doppeltor stand um 1830 an der Marienstraße.

Eine Rekonstruktion des mittelalterlichen Stadtores aus dem Jahr 1620 ist auf einer Bildtafel im Fußgängergeschoß zu sehen.





## Die Stationen der Hildesheimer Straße

sind einheitlich unter dem Gesichtspunkt konstruktiver Vereinfachung und sparsamster Abmessung entwickelt worden. Die Voraussetzungen hierzu waren gegeben durch etwa gleiches Verkehrsaufkommen, gleichen Abstand zur Bauflucht, gleiche geometrische Form und gleiche Tiefenlage. Dennoch hat durch unterschiedliche Gestaltung jede Station ihren besonderen Charakter erhalten. Die Lage der Ausgänge wurde auf das Straßennetz der Hildesheimer Straße und ihrer Querstraßen abgestimmt.

Alle drei Stationen erhielten Seitenbahnsteige von 103 m Länge und 3,50 m Breite und sind mit Endausgängen ausgestattet. Nur die Ausgänge mit dem stärkeren Fahrgastaufkommen sind

außer mit festen Treppen auch mit Fahrtritten zwischen allen Ebenen versehen. An beiden Enden der Stationen sind über der Bahnsteigebene Fußgängergeschosse angeordnet, in denen die Abfertigungsanlagen wie Fahrscheinautomaten, Informationstafeln und Fahrscheinentwerter aufgestellt sind.

## Station Schlägerstraße

Die Station Schlägerstraße liegt zwischen den Einmündungen Schläger-/Akazienstraße und Sextro-/Feldstraße. Ihre nördlichen Ausgänge erfassen unter anderem sowohl den Verkehrsstrom aus der

Akazien- als auch aus der Schläger- und Lutherstraße. Die südlichen Ausgänge sollen die Verkehrsströme aus der Sextrostraße und der Feldstraße erfassen. Die nördlichen Ausgänge haben die höhere Verkehrsbedeutung.

Das Bahnsteiggeschoß der Station wird durch eine von der Mittellängsachse zu den Außenwänden schräg abfallende Decke geprägt. Die Außenwände sind plastisch gegliedert und mit glasiertem keramischen Material im Wechsel waagrecht blau und grün gestaltet.

Einige hohe beleuchtete Nischen im Bereich der Außenwände sind mit Großflächenwerbung, andere mit Informationsvitrinen und Sitzen ausgestattet.

Die Treppenhauswände sind mit emailierten, senkrecht angeordneten Blechen in den gleichen Farben wie die Außenwände verkleidet.



## Station Geibelstraße

Die Station Geibelstraße erschließt den mittleren Bereich der Südstadt. Die nördlichen Ausgänge der Station liegen in Höhe Bandelstraße/Am Graswege im Straßenquerschnitt der Hildesheimer Straße, die südlichen Ausgänge sind auf die Hauptzugangsrichtungen ausgerichtet und deshalb in der Geibelstraße angeordnet. Der südliche Stationskopf erhält die stärkere Verkehrsbelastung.

Die Stationswände sind in Blau gehalten, teils mit glasiertem keramischen Material, teils mit emailierten Metallverkleidungen.

Die weiße Putzdecke über den Seitenbahnsteigen ist vom höchsten Punkt oberhalb der Bahnsteigkanten in Form eines Viertelkreisbogens an die Außenwände geführt und wird durch ein Lichtband angestrahlt. Um eine Gliederung und plastische Gestaltung des langen Raumes zu erreichen, sind in die Tonnenform der Decke fünf halbkreisförmige Öffnungen eingeschnitten, in denen jeweils der Stationsname eingesetzt ist.

Zur Erinnerung an den Dichter Emanuel Geibel, nach dem die Geibelstraße benannt ist, sind in der Station Vitrinen mit Gedichten, einem Bild sowie einer Büste des Dichters angebracht.





# Station Altenbekener Damm

Südlich der Straße Altenbekener Damm befindet sich die dritte unterirdische Station der Hildesheimer Straße.

Die Straßenbezeichnung Altenbekener Damm erinnert an die ehemalige private Hannover-Altenbekener-Eisenbahn

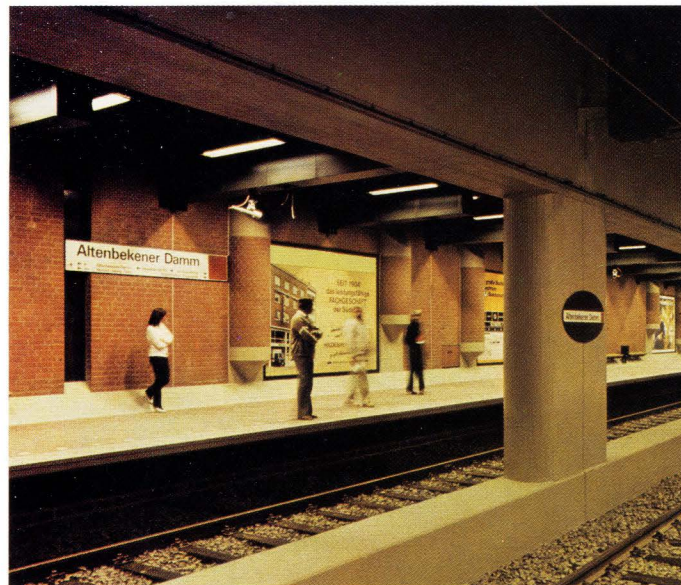
(HAE), deren Trasse von 1872 bis 1909 dem jetzigen Verlauf der Straße entsprach. Die Hildesheimer Straße überspannte damals mit einem mächtigen Brückenbauwerk diese Eisenbahnstrecke. Der Bau der Güterumgehungsbahn Seelze-Linden-Waldhausen-Misburg brachte 1909 auch die Verlegung der Eisenbahnstrecke der HAE und ermöglichte den Ausbau zu der jetzigen Straße.

Großfotos an den Treppenabgängen zu den Bahnsteigen zeigen einen Stadtplan aus dem Jahre 1890 mit der Eisenbahnstrecke, einen Querschnitt durch eine bei der Hanomag (damals Lokomotiv- und Maschinenfabrik von Dr. Strousberg) für die Hannover-Altenbekener-Eisenbahn 1874 gebaute Lokomotive und die Brücke über die Hildesheimer Straße mit der

Gilde-Brauerei nach einer Zeichnung um 1900.

In Anlehnung an einen Großteil der vorhandenen Südstadtbebauung wurde für die Gestaltung der Station eine rote Ziegelsteinverkleidung gewählt. Wand-schlitz, Pfeilervorlagen und die Verwendung von Formsteinen geben den Wandflächen der Bahnsteig- und Zwischengeschoßebene eine hohe Plastizität. Eine weitere Gliederung der langen Bahnsteigebene wurde durch den Einbau von dunkelgrünen, abgehängten Deckenkörpern erreicht.

Bei der Südwand der Bahnsteigebene wurde auf Motive wie Bögen und Pfeiler des Traditionsbaus der Gilde-Brauerei zurückgegriffen. Eingebaute Oberteile von Sudpfannen erinnern ebenfalls an die Nachbarschaft der Brauerei.



# Oberirdische Anschlußstrecke

Nach Austritt aus dem Tunnel muß der Stadtbahnverkehr durch besondere Maßnahmen vor den Behinderungen durch den Individualverkehr geschützt werden; denn sonst ginge die im Tunnel gewonnene Zeit auf den verbleibenden oberirdischen Anschlußstrecken wieder verloren. Eine Verbesserung ist durch den Bau besonderer Bahnkörper im Anschluß an die Rampe zu erreichen. Mit der Schaffung der Bahnkörper wird der Verkehrswert der mit hohem Kostenaufwand erstellten Tunnelanlagen wesentlich erhöht und die Voraussetzung für die Durchführung eines regelmäßigen Stadtbahnverkehrs sichergestellt. Da die Strecken im Tunnel durch Signale in Abschnitte aufgeteilt sind, in denen sich jeweils nur ein Stadtbahnzug befinden darf, muß zur Vermeidung von Wartezeiten ein geregelter Zulauf der Züge von den oberirdischen Anschlußstrecken gewährleistet sein. Besonders für den Fahrgast ergeben sich daraus große Vorteile, da er sich auf ein pünktlich verkehrendes Verkehrsmittel einstellen kann und ihm weitgehend Überfüllungen der Züge erspart bleiben.

Diese Argumente gelten besonders für die Linie B-Süd mit dem saisonalen Messeverkehr, da diese diejenige mit der größten Verkehrsdichte im gesamten Stadtbahnnetz Hannovers ist. Es sind deshalb auf der Linie B-Süd – ähnlich wie für die Linie A und Linie B-Nord – zwischen Elkartallee und Garkenburgerstraße besondere bauliche Maßnahmen getroffen. Im gesamten Streckenabschnitt zwischen Elkartallee und Garkenburgerstraße ist der separate Bahnkörper der Stadtbahn in Mittellage angeordnet. Beiderseits des Bahnkörpers verlaufen zweispurige Richtungsfahrbahnen für den Individualverkehr. An Knotenpunkten sind für Linksabbieger besondere Spuren angeordnet. Die Straßenseitenräume sind in Lampenstreifen, Radwege und Fußwege aufgeteilt. Wo es die Platzverhältnisse erlaubten, sind Parknischen vorgesehen.

## Ausbauabschnitt Elkartallee – Döhrener Turm

Von der Rampe an der Elkartallee bis zum Döhrener Turm ist im Straßenniveau ein kreuzungsfreier Ausbau in Form eines sogenannten unabhängigen Bahnkörpers fortgesetzt worden, der eine völlige Trennung der Gleisanlagen durch beiderseits der Schienenstrecke verlaufende Einfriedungen vorsieht. Bei der Planung ist besondere Beachtung dem vorhandenen Baumbestand gewidmet worden. Die Verbreiterung der Hildesheimer Straße ist so vorgesehen, daß die Baumreihe am östlichen Fahrbahnrand bestehen bleiben kann und die westliche Baumreihe auf dem Mittelstreifen steht. Eine Querungs-

möglichkeit ist am Döhrener Turm eingerichtet, weil hier Spaziergänger und Radfahrer im Grünzug Eilenriede – Maschsee die Hildesheimer Straße passieren.

## Ausbauabschnitt Döhrener Turm bis Südschnellweg

Südlich des Döhrener Turms ist für die Strecke bis zur Garkenburgerstraße ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Unmittelbar nördlich des Knotenpunktes Hildesheimer Straße/Grazer Straße ist die Haltestelle Döhrener Turm zur Erschließung von Waldhausen und Waldheim angeordnet. Am signalgeregelten Knotenpunkt besteht sowohl für den Individualverkehr als auch für Fußgänger die Möglichkeit, die Stadtbahngleise zu überqueren. Eine weitere Übergangsmöglichkeit besteht für Fußgänger an der Riepestraße/Bregenzer Straße. Der Engpaß »Bundesbahnbrücke« wurde umgebaut (siehe Seite 21).

## Ausbauabschnitt Fiedelerstraße bis Peiner Straße

Der besondere Bahnkörper in Straßenmitte und die Fahrbahnen für den Kraftfahrzeugverkehr erhielten wegen der geringen Breite zwischen der vorhandenen Randbebauung nur Mindestbreiten, um noch ausreichenden Raum für die städtebauliche Gestaltung der Straßenseitenräume zur Verfügung zu haben. Bei einer Breite des besonderen Bahnkörpers von 7,20 m muß die Fahrdrahtaufhängung



an Masten in den Seitenräumen erfolgen, da auf dem Bahnkörper dafür kein Platz vorhanden ist. An der Bernwardstraße liegt ein Fußgängerübergang, der die Teile Döhrens beiderseits der Hildesheimer Straße verbindet und es den westlich der Hildesheimer Straße lebenden Döhrener Bürgern ermöglicht, die St. Bernward-Kirche auf der Ostseite der Hildesheimer Straße gefahrlos zu erreichen. In diesem Ausbaubereich liegt die Haltestelle Fiedelerstraße.

## Ausbauabschnitt Peiner Straße bis Garkenburgstraße

In diesem Abschnitt wird die Hildesheimer Straße so weit nach Osten verbreitert, daß die jetzt am östlichen Fahrbahnrand der Straße stehende Baumreihe auf dem Mittelstreifen östlich des besonderen Bahnkörpers weiterhin bestehen bleibt. Zusätzlich dazu lassen sich auf der Ostseite der Straße noch Baumgruppen anordnen. Auf der Westseite der Hildesheimer Straße kann die Baumreihe erhalten werden. In diesem Streckenabschnitt befinden sich zwei Haltestellen, an der Peiner Straße und an der Garkenburgstraße. Um für die Fahrgäste der Stadtbahn an der Einmündung Garkenburgstraße/Hildesheimer Straße bessere Verkehrsverhältnisse zu erzielen, werden die beiden getrennt liegenden Haltestellen für den Streckenast Laatzten und die Messestrecke zu einer Haltestelle nördlich des Knotenpunktes in der Hildesheimer Straße zusammengelegt. An der Haltestelle Peiner Straße ist es möglich, auf Buslinien der ÜSTRA umzusteigen.

Die Stadtbahnhaltestellen liegen an signalgeregelten Straßenkreuzungen, so daß der Zugang für die Fahrgäste gesichert ist. Zwischen den Knotenpunkten Peiner Straße/Abelmannstraße und der neuen Straße An der Wollebahn befindet sich die Zufahrt zum neuen Betriebshof Döhren der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG.

## Bürgerbeteiligung

Die Verwaltung hat die Planung für den Ausbau dieser oberirdischen Streckenabschnitte den Bürgern vorgelegt und zur Diskussion gestellt. Die Planungsvorschläge sahen nicht nur eine Verbesserung der Verhältnisse für die Stadtbahn vor, sondern bezogen die Gestaltung des gesamten Straßenraumes mit ein. Die Vorschläge gingen von Abwägungen der verkehrlichen Erfordernisse mit den Interessen der Anlieger aus, die in einer Neuordnung der Parkmöglichkeiten am Straßenrand, der weitestgehenden Erhaltung von Vorgärten, der Verbesserung von Gebäudevorzonen sowie einer erneuten Straßenbegrünung gesehen wurden. Die Absicht der Verwaltung, die Planungsvorschläge mit den Bürgern zu diskutieren, wurde von zahlreichen Bürgern aufgegriffen. In einer Informationsveranstaltung stellte die Verwaltung ihre Varianten vor. In einem danach gebildeten Arbeitskreis der Volkshochschule Hannover bestand für alle Bürger die Möglichkeit, die Verwaltungsvorschläge zu prüfen und eigene Vorschläge zur Gestaltung der Hildesheimer Straße zu entwickeln. Aufgrund der intensiven Diskussion mit den Bürgern konnte die Verwaltung schließlich den Ratsgremien einen Ausbauvorschlag für die Hildes-

heimer Straße vorlegen, der den verschiedensten Interessenlagen Rechnung trägt. Die Beteiligung der Bürger an der Meinungsfindung über den Ausbau der Hildesheimer Straße hat ein gutes Ergebnis gebracht.

## Weiterbau südlich der Garkenburgstraße

An der Garkenburgstraße verzweigt sich die Linie B-Süd in einen Streckenast zum Messegelände – über den auf Seite 23 berichtet wird – und in einen Streckenast in der Hildesheimer Straße nach Laatzten/Sarstedt. Auf dem Streckenabschnitt in Wüfel konnten bis zur Betriebsaufnahme am 26. September 1982 noch keine Maßnahmen durchgeführt werden. Um die hier auftretenden Behinderungen der Stadtbahn zu beseitigen und die Voraussetzungen für einen weitgehend störungsfreien und regelmäßigen Stadtbahnverkehr zu schaffen, soll auch hier – soweit das möglich ist – ein besonderer Bahnkörper angelegt werden.

Auch im anschließenden Stadtgebiet von Laatzten ist ein stadtbahngemäßer Ausbau der Hildesheimer Straße mit einem besonderen Bahnkörper in Mittellage bis in den Bereich Hauptstraße/Eisenbahnüberführung geplant. Die entsprechenden Beschlüsse hat der Rat der Stadt Laatzten bereits gefaßt.

Im weiteren Verlauf dieses Astes der Linie B-Süd nach Sarstedt sind große Abschnitte der Stadtbahnstrecke bereits fertiggestellt. Auszubauen sind lediglich noch die Ortsdurchfahrt in Rethen sowie die Wendeanlage in Sarstedt.

## Döhrener Turm

Bald nach Verlassen des Tunnels an der Elkartallee erreicht die Stadtbahn den Döhrener Turm, einen historischen Wehrturm aus dem 15. Jahrhundert. Der Döhrener Turm war Bestandteil einer Landwehr, die dazu bestimmt war, die Ländereien rings um die Stadt Hannover vor Angriffen zu schützen. Das Sicherungssystem bestand aus mehreren Gräben und Hindernissen, wobei die



Durchbrüche für die Zugangswege nach Hannover durch Wehrtürme gesichert waren. Die Landwehren sind inzwischen verschwunden und an ihrer Stelle verbindet ein Grünzug den Maschsee mit dem Stadtwald, der Eilenriede. Der Döhrener Turm ist erhalten geblieben und steht als Wahrzeichen neben der Hildesheimer Straße, die im 18. Jahrhundert angelegt worden ist. Das Symbol für die Stadtteile Waldhausen, Waldheim und Döhren durfte in seinem Bestand durch den Stadtbahnbau nicht gefährdet werden. Es wurden deshalb verschiedenste Überlegungen in Zusammenarbeit mit den Bürgern angestellt, um der historischen Bedeutung des Bauwerkes gerecht zu werden. Dabei sind selbstverständlich denkmalpflegerische Anregungen bei der detaillierten Planung berücksichtigt worden. Nach Abschluß der sorgfältigen Untersuchungen waren sich alle Beteiligten einig, den Döhrener Turm an seinem angestammten Platz zu belassen und durch eine Aufweitung der Hildesheimer Straße eine größere Fläche um den Turm herum zu schaffen. Dadurch ist der Bestand der Bäume gesichert und der Döhrener Turm für alle Benutzer der Hildesheimer Straße weithin sichtbar.

Für den Vorläufer der heutigen Stadtbahn spielte der Döhrener Turm eine wichtige Rolle. Am 14. September 1872 befuhr zum ersten Mal ein von Pferden gezogener Wagen der »Continentalen Pferdeisenbahn-Actiengesellschaft« die Strecke zwischen Steintor und der Endhaltestelle Döhrener Turm.

Haltestelle Döhrener Turm um 1906

## Brücke über Hildesheimer Straße

Die aus dem Jahre 1907 stammende Brücke der Bundesbahn stellte einen Engpaß im Straßenzug der Hildesheimer Straße dar. Da die Deutsche Bundesbahn beabsichtigte, die Brückenteile durch eine Neukonstruktion zu ersetzen und die Landeshauptstadt Hannover an einer breiteren Brückenöffnung für den Ausbau der Hildesheimer Straße interessiert war, kam es zu einer gemeinsamen Baumaßnahme. Da die Brücke als Beispiel für die Bautechnik um die Jahrhundertwende einen nicht geringen historischen Wert darstellte, sollte sie nicht einfach abgerissen und durch ein Bauwerk im Stile unserer Zeit ersetzt werden. Das besonders schöne Jugendstilgeländer und die vier Sandsteinpylone mit Skulpturen sollten erhalten bleiben. Das Gitter wird in Nähe der Brücke am Döhrener Turm wieder Verwendung finden. Die Sandsteinpylone sind beim Abbruch der Brücke gesichert worden und werden als Bestandteil des neuen Brückenbauwerkes weiterhin sichtbar an die alte Brücke erinnern.

Der Brückenumbau wurde zusammen mit der Deutschen Bundesbahn geplant und von ihr durchgeführt. Bei der Anordnung der Mittelstützen der Zweifeldbrücke ist durch eine tiefere Gründung Vorsorge für einen eventuell späteren Weiterbau des Stadtbahntunnels getroffen worden.



# Betriebshof Döhren

Mit dem Ausbau des Straßenbahnnetzes zu einem Stadtbahnnetz wurde der Neubau eines Betriebshofes in Döhren erforderlich. Die bisherige Anlage im Bereich Hildesheimer Straße/Peiner Straße entsprach nicht den betrieblichen Erfordernissen eines modernen Stadtbahnbetriebes und bot in ihrer Lage und Form keine sinnvollen Entwicklungsmöglichkeiten. Mit dem Ausbau der Stadtbahn ist eine erhebliche Erhöhung der Fahrzeugzahl verbunden, die auf dem alten Betriebshof nicht mehr unterzubringen war. Außerdem ließen sich die Gleisanlagen aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse nicht so umbauen, daß ein reibungsloser Betriebsablauf gewährleistet wäre. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Betrieb während der Hannover-Messe mit Drei-Wagen-Zügen von 85 m Länge abgewickelt werden muß. Ferner ließen sich die Anlagen zum Warten der Fahrzeuge auf den zur Verfügung stehenden Flächen nicht mehr unterbringen, zumal diese Fläche auch noch durch den Ausbau der Hildesheimer Straße eingeengt wird.

Der Neubau ist nach den Erfordernissen des Stadtbahnbetriebes geplant worden. Die Zufahrt liegt 85 m vom Knotenpunkt Hildesheimer Straße/Peiner Straße entfernt südlich der Haltestelle, so daß auch beim Einsatz der Drei-Wagen-Züge



vom Betriebshof in Richtung Stadtzentrum die Fahrgäste an dieser Haltestelle in die Stadtbahn einsteigen können. Die Zufahrt zum Betriebshof ist dreigleisig ausgeführt, um Zu- und Abfahrt sowie die Bereitstellung von Stadtbahnzügen zur gleichen Zeit zu ermöglichen. Der Betriebshof selbst liegt auf der Fläche zwischen Peiner Straße, Holtusenstraße, der ehemaligen Industriebahntrasse und einer neuen Straße in Verlängerung der Loccumer Straße. Um eine sinnvolle Zuordnung der Arbeits- und Abstellbereiche zu schaffen, mußten die vorhandenen Anlagen des Gleisbau-

betriebes und der Bahnmeisterei abgerissen und an anderer Stelle auf dem Gelände neu errichtet werden. Weiterhin sind ein Stationsgebäude und eine Betriebswerkstatt Bestandteil des Betriebshofes. Die Betriebswerkstatt umfaßt eine Reparatur- und Wartungshalle. Hier sollen Züge gewartet und kleinere Reparaturen ausgeführt werden. Die Abstellkapazität nach Fertigstellung der gesamten Anlage wird 130 Fahrzeuge betragen.

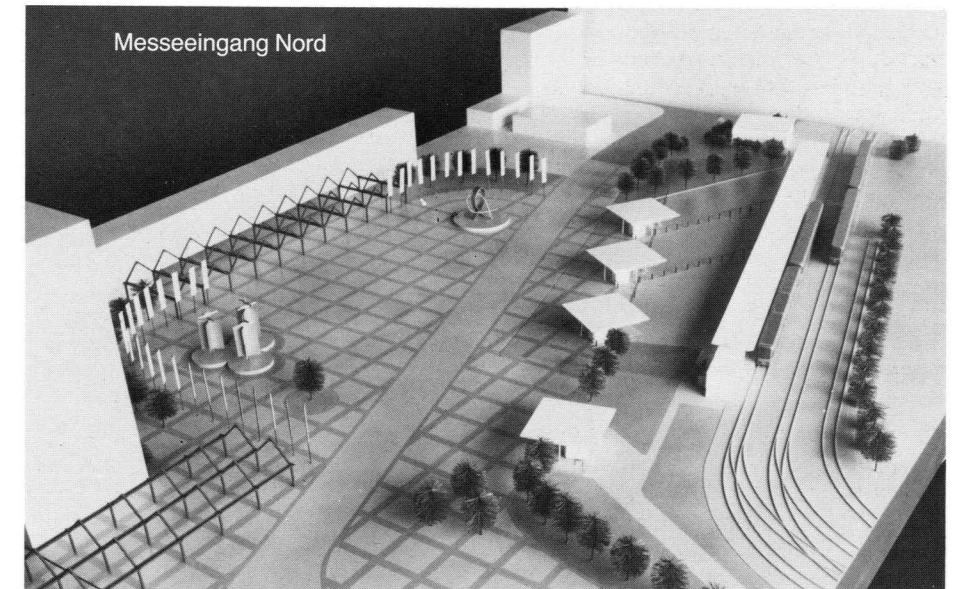
Das Grundstück des bisherigen Depots Döhren kann einer neuen Nutzung zugeführt werden.

# Messelinie

Während der Zeit von Veranstaltungen auf dem Messegelände in Hannover sind besondere Anstrengungen erforderlich, um den Besucherverkehr zu bewältigen. Berechnungen haben ergeben, daß bei großen Veranstaltungen Drei-Wagen-Züge mit einer Länge von 85 m und einer Zugfolgezeit von zwei Minuten eingesetzt werden müssen. Auf diese Erfordernisse muß auch der vorhandene Streckenabschnitt von der Gartenburgstraße/Hildesheimer Straße bis zum Messeingang Nord ausgebaut werden. Die Gleise liegen bereits auf einem besonderen Bahnkörper. Die Haltestellen Seelhorst und Mittelfeld werden entsprechend der Zuglänge auf 85 m ausgebaut.

Besonders wichtig ist die stadtbahnmäßige Herrichtung der Wendeschleife

vor dem Messeingang. Der Besucherandrang in den Morgenstunden zur Messe und die Abfahrt am Abend in Richtung Innenstadt ist nur zu bewältigen, wenn ein reibungsloser Stadtbahnbetrieb im Zwei-Minuten-Takt sichergestellt ist. Die vorhandene Anlage wird deshalb so umgestaltet, daß die verkehrlichen Erfordernisse erfüllt werden. Es muß möglich sein, Unregelmäßigkeiten auszugleichen, die infolge von Störungen auf der Fahrt zum Messegelände eintreten, und in verkehrsschwachen Zeiten einzelne Fahrzeuge von den Zügen abzukuppeln und abzustellen. Auch für die Fahrgäste sollen bessere Verkehrsverhältnisse durch einen attraktiveren Zugang zur Messe geschaffen werden. (Siehe Modellfoto)





# Tunnelbauverfahren

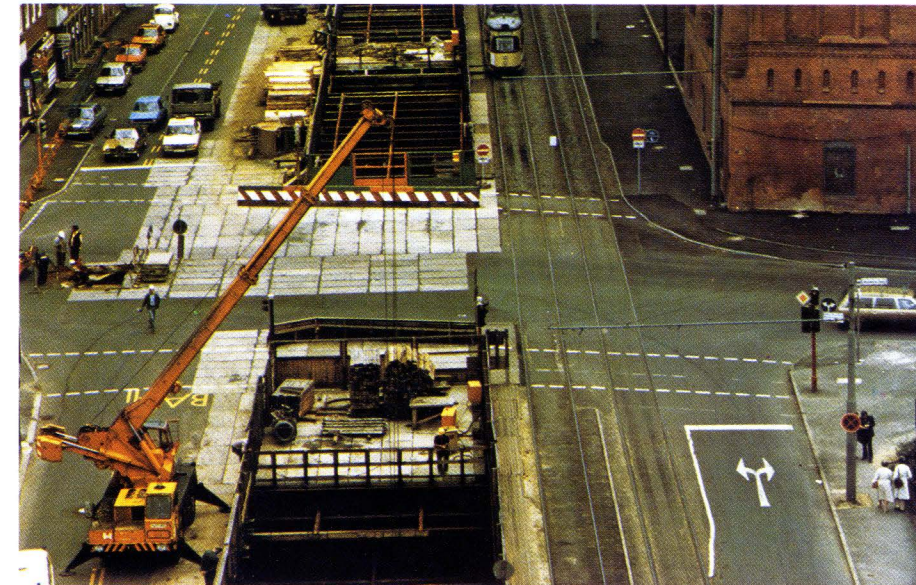
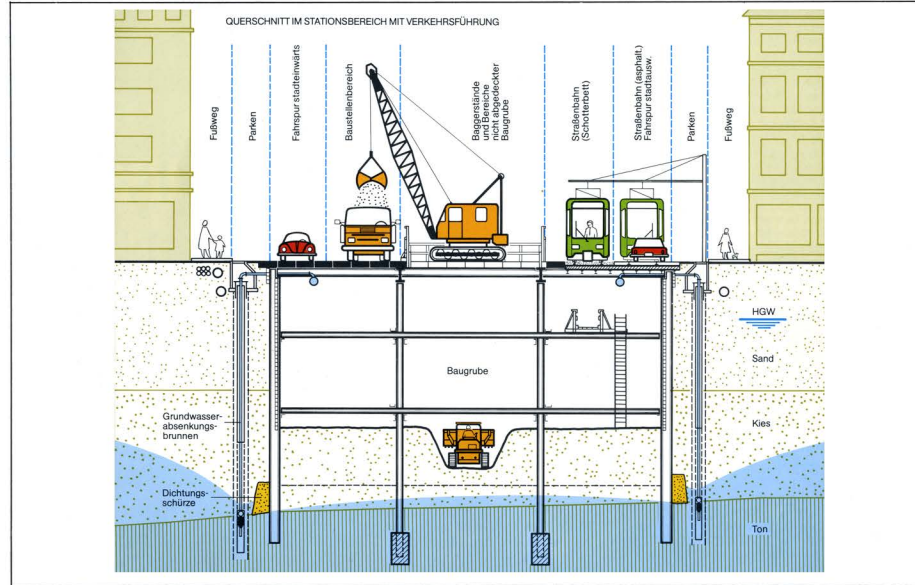
## Bauvorbereitung

Der Tunnel für die Stadtbahnlinie B-Süd verläuft im Zuge der östlichen Georgstraße, des Aegidientorplatzes und der Hildesheimer Straße. Diese Straßenzüge haben eine erhebliche Verkehrsbedeutung; da sie jedoch sehr breit sind, konnten die Baustellen ohne besondere Schwierigkeiten eingerichtet werden.

Wesentliche Voraussetzungen für einen reibungslosen Bauablauf waren jedoch eine exakte Bau- und Terminplanung für die Verkehrsumleitungen und das Verlegen der zahlreichen Ver- und Entsorgungsleitungen. Mit einem Kostenaufwand von insgesamt 36 Mio DM sind Gas- und Wasserleitungen, Entwässerungskanäle, Starkstrom-, Schwachstrom- und Fernmeldekabel sowie Fernheizleitungen verlegt worden, um Platz für die Tunnelbaugruben zu schaffen. Den größten Einzelposten in dieser Bau-somme bildete der Umbau der Kanalsysteme der Stadtentwässerung. Durch diese Leitungen wird das Schmutz- und Regenwasser aus den südöstlichen Stadtteilen zum Klärwerk Herrenhausen geleitet. Die Reinigungs- und Kontrollschächte für das Leitungssystem haben oftmals erhebliche Ausmaße und erfordern viel Raum neben den Tunnelanlagen.

## Verkehr während der Bauzeit

Besondere Aufmerksamkeit ist den Verkehrsumleitungen gewidmet worden.



Der Durchgangsverkehr wurde großräumig umgeleitet, für den Nah- und Anliegerverkehr wurden Ersatzfahrbahnen ausgewiesen. Reichten die verbleibenden Straßenflächen neben der Baugrube nicht aus, wurden Teile der Baugrube mit Behelfsbrücken abgedeckt.

Ein sehr anschauliches Bild über die Verkehrsregelung in der Hildesheimer Straße während der Bauzeit vermittelt die nebenstehende Abbildung.

## Abfangung der Stahlhochstraße über dem Aegidientorplatz

Die im Zuge Friedrichswall/Prinzenstraße liegende Stahlhochstraße kreuzt die Tunnelbaugrube schiefwinklig auf einer Länge von 50 m, so daß mehrere Stützfundamente der Brücke im Baubereich lagen. Nach eingehender Untersuchung verschiedener Varianten, wie die vollständige oder teilweise Demontage der Brücke im Baubereich, wurde schließlich das Abfangen der Stützen durch Stahlhilfskonstruktionen gewählt. Anschließend wurde die Baugrube unter dem Brückenbauwerk hergestellt. Die bis zu 26 m langen Hilfsstützen für die Stahlbrücke mußten bis unter die Sohle des Tunnels geführt werden. Die Stützenlasten wurden später auf der fertigen Tunneldecke abgesetzt. Während der Bauzeit wurde die Konstruktion durch Kontrollmessungen laufend überwacht; Hebungen und Setzungen wurden mehrfach mittels hydraulischer Pressen wieder ausgeglichen. Trotz der wiederholten Lastwechsel zeigte das Brücken-





bauwerk unter der Verkehrslast keinerlei Schäden.

## Tunnel unter der Georgstraße und dem Aegidientorplatz

Der Tunnel zwischen dem südlichen Teil der Station Kröpcke und dem Abzweig in der Hildesheimer Straße in Höhe der Weinstraße besteht aus vier Gleisröhren (davon zwei für die künftige Linie C-Ost), deren Höhen- und Seitenlagen untereinander wechseln. Die Baugrubenbreite variiert dadurch zwischen 10 und 20 m, die Sohle reicht bis zu 22 m unter Gelände. Die Baugrubenwände bestanden aus Beton-Großbohrpfählen mit einem Durchmesser von 110 cm und Einzellängen bis zu 25 m.

Da die Pfahlwand wasserdicht war und die Pfähle in die zwischen 12 bis 13 m unter der Straßenoberkante liegende wasserundurchlässige Tonschicht einbanden, entstand ein wasserdichter Trog, in dessen Schutz das Bauwerk hergestellt werden konnte. Lediglich zum Bau der Passerellen und der Stationszugänge war teilweise die Absenkung des Grundwasserspiegels erforderlich.

Die Baugrube wurde durch Stahlträger in drei Ebenen ausgesteift, an wenigen Stellen auch rückverankert. Der aus der Baugrube geförderte Kies ist in das Roderbruchgebiet abgefahren worden und bildet heute den Damm zur Überführung der Karl-Wiechert-Allee und der Stadtbahn über die Bundesbahnstrecke Hannover–Braunschweig.

Der u. a. wegen eines bequemeren Umsteigens vorgesehene Wechsel vom Linien- zum Richtungsverkehr in der Station Aegidientorplatz zwingt zu einem räumlichen Verziehen der vier Gleiströge im Streckenabschnitt zwischen Kröpcke und Aegidientorplatz und damit zu einer komplizierten Ausbildung des Tunnelbauwerks. Ebenso führt die Herstellung des Tunnelabzweiges der künftigen Linie C-Ost im Anschluß an die Station Aegidientorplatz bis zur Weinstraße zu ständig wechselnden Querschnitten des Bauwerks. An die Betonbauer wurden deshalb besonders hohe Anforderungen hinsichtlich der Ausbildung der Schalung und Bewehrung, aber auch auf Einhaltung der Maßgenauigkeit und der Toleranzen gestellt.

Das Tunnelbauwerk einschließlich der Stationen Kröpcke und Aegidientorplatz wurde gegen das hoch anstehende Grundwasser allseitig mit vorgefertigten Bitumen-Schweißbahnen abgedichtet.

## Tunnelbau in der Hildesheimer Straße

Der Tunnel in der Hildesheimer Straße und die drei Stationen Schlägerstraße, Geibelstraße und Altenbekener Damm wurden – wie auch die vorhergehenden Anlagen – in offener Bauweise hergestellt. Für den zweigleisigen Streckenbereich war nur eine 8,5 m breite und 11,5 m tiefe Baugrube erforderlich; die Baugrube erweiterte sich auf 22 m Breite für die Errichtung der Stationen.

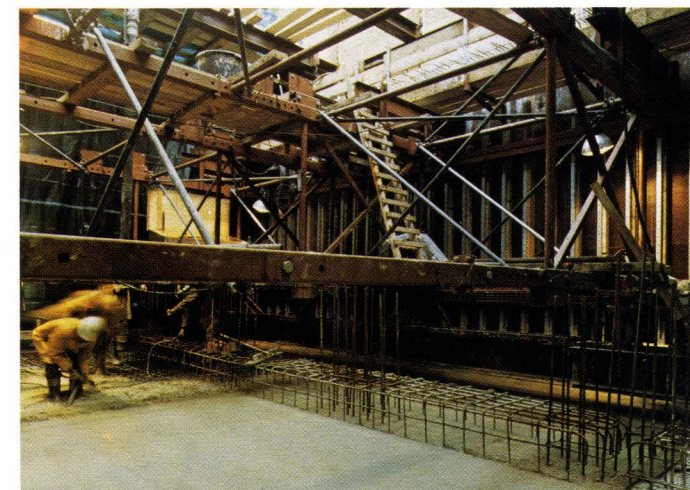
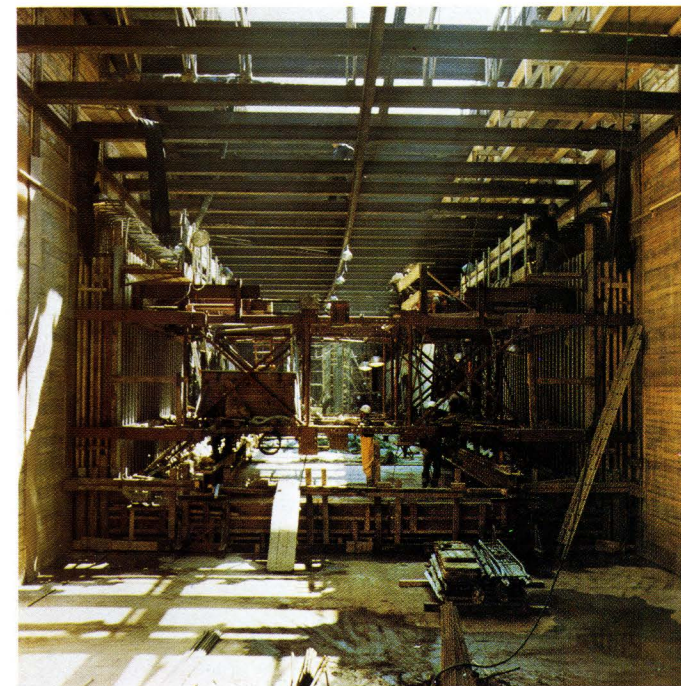
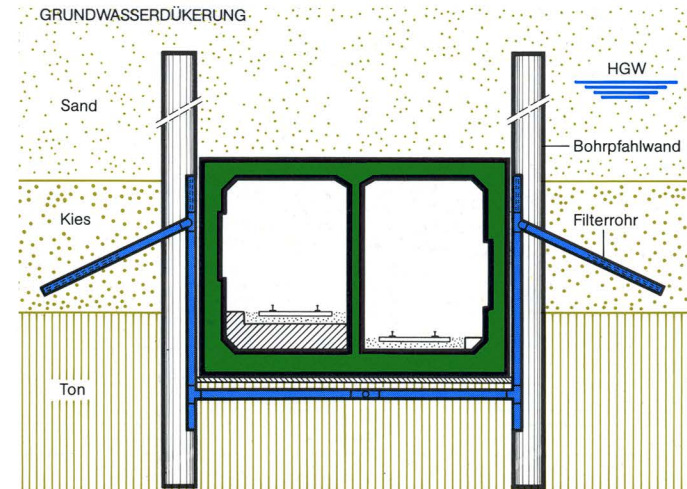
Für die Baugrubenwände wurden Stahlträger mit Holzverbohlung gewählt. Als Ramme zum Einbringen der rund

2000 Stahlträger mit Einzellängen von 14 m bis 19 m diente ein Drucklufthammer, der von einem Schalldämmkamin umgeben war. Der Lärmpegel konnte auf diese Weise in zulässigen Grenzen gehalten werden.

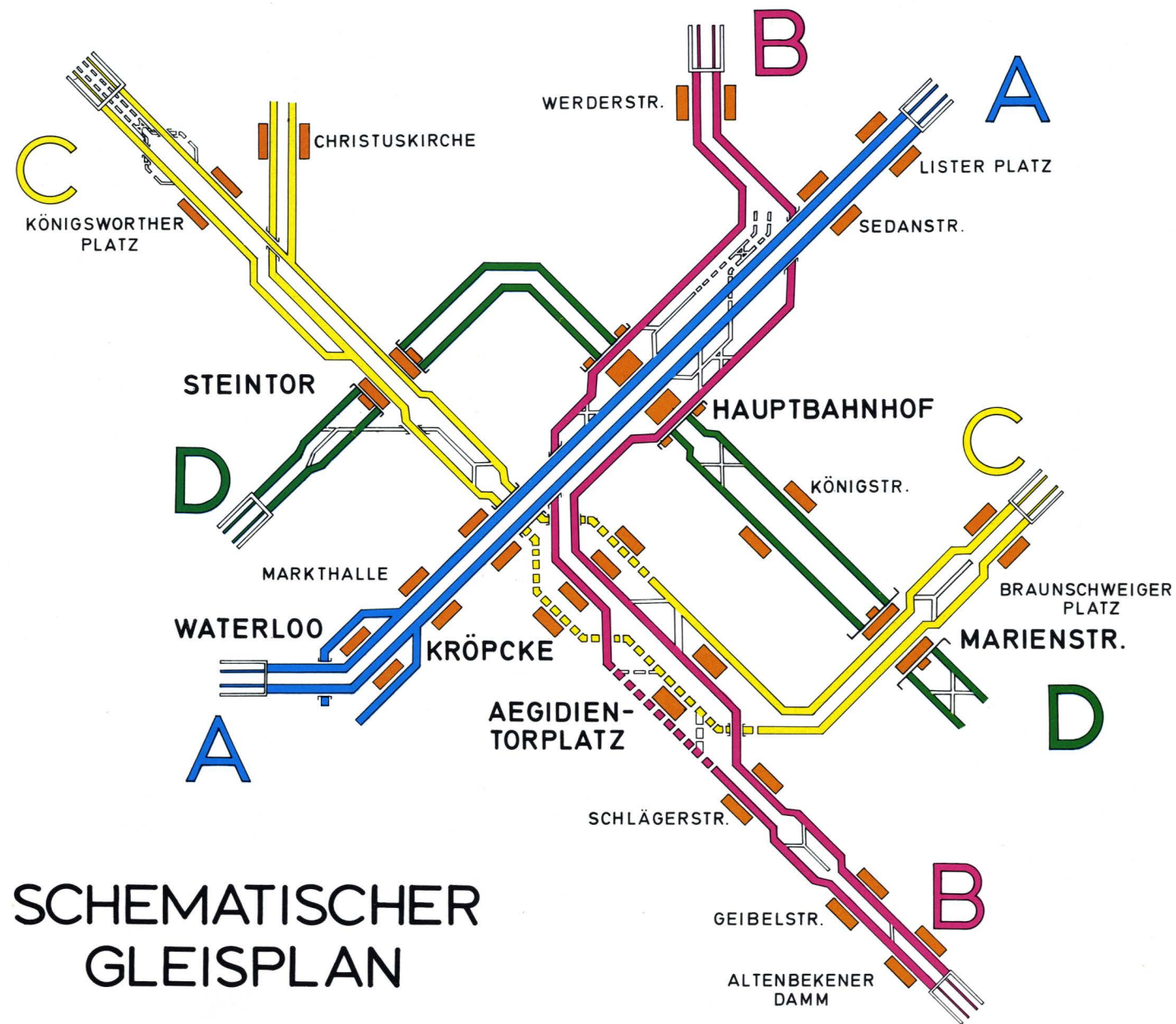
Die Konstruktion der Baugrubenwände erforderte die Absenkung des Grundwassers. Mit 214 hinter den Baugrubenwänden stehenden Brunnen, die bis in den wasserundurchlässigen Ton führten, wurde der Grundwasserspiegel auf das notwendige Maß abgesenkt.

Der Tunnel und die Stationsbauwerke in der Hildesheimer Straße sind aus wasserundurchlässigem Beton hergestellt worden. Die sehr aufwendigen Abdichtungsarbeiten mit Bitumenbahnen konnten somit entfallen. Die verhältnismäßig einfache Querschnittsausbildung der Tunnelstrecke gestattete den Einsatz von zwei Schalsystemen, die im Taktverfahren arbeiteten. Auf diese Weise konnten wöchentlich 40 m Tunnel eingeschalt und betoniert werden. Die drei Haltestellen Schlägerstraße, Geibelstraße und Altenbekener Damm sind nach dem Prinzip der Einheitsstationen geplant worden, so daß das vorgefertigte Schalsystem ohne größere Umbauarbeiten für die drei Stationen verwendet werden konnten.

Ein großer Teil der Rammtträger ist nach Fertigstellung der Tunnelanlagen und dem Verfüllen der Restbaugrube wieder gezogen worden. Zur Wiederherstellung eines gleichmäßigen Grundwasserspiegels nach Abschluß der Rohbauarbeiten wurde in den gefährdeten Bereichen ein aufwendiges Röhrensystem eingebaut, durch das sich der Grundwasserstrom ausgleichen kann.







**SCHEMATISCHER  
GLEISPLAN**

## Technische Ausrüstung

### Gleisanlagen

Mit der Inbetriebnahme der Linie B-Süd umfaßt das Stadtbahn-Tunnelnetz ca. 20 km Gleis, davon 1,2 km in Keh- und Abstellanlagen, sowie 36 Weichen. Die Fahrmöglichkeiten sind in dem nebenstehenden schematischen Gleisplan dargestellt. Für die Einstellung der Fahrstraßen sorgen fünf automatische Stellwerke.

Der Oberbau entspricht weitgehend dem Standard der Bundesbahn:

Spurweite: 1435 mm,  
Basaltschotter: Körnung 1  
mit einer Mindesthöhe von 25 cm unter Schwelle,  
Schwellen aus Kiefer oder Buche, durchgehend elektrothermisch verschweißte Schienen vom Profil S 41<sup>10</sup> und der Festigkeit von 880 N/mm<sup>2</sup>, Schienenbefestigung SKL 2 und SKL 3.

An besonderen Baumaßnahmen sind die Verwendung von Schutzschienen in engen Kurven gegen Entgleisen und die Schotterunterlegung mit Gummimatten gegen zu starke Schallübertragung in einigen besonderen Abschnitten zu nennen.

### Stromversorgung

Die Fahrstromversorgung des Abschnittes B-Süd erfolgt aus den Gleichrichterwerken Aegidientorplatz und Engesohde. Neben einer 10-kV-Schaltanlage sind jeweils drei Transformatoren und eine Bahnspeiseanlage in Silizium-Gleichrichtertechnik bei einer Auslegung von 7500 A installiert. Die einzelnen Speisefelder der Gleichrichterwerke lassen sich über Fernsteuerung zu- und abschalten.

Die Fahrleitungsanlage ist mit einer parallelen Verstärkungsleitung aus Kupferrohr für 2000 A Dauerstrom ausgelegt.

Die Stromversorgung der ortsfesten Verbraucher wird unabhängig vom Fahrstrom sichergestellt. Dazu befinden sich in jeder Station eine 10-kV-Schaltanlage,

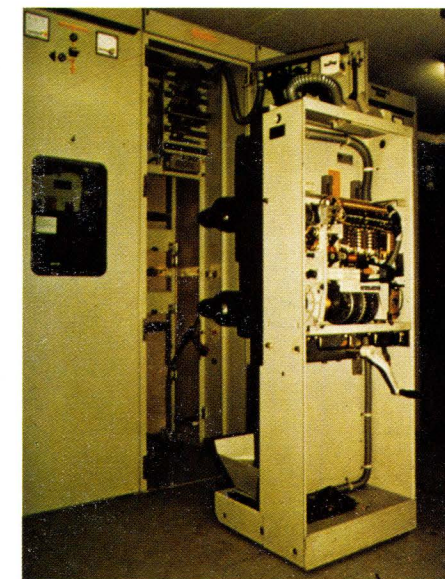
zwei bis drei Transformatoren in Gießharzausführung und eine Niederspannungsverteilung in jedem Bahnsteigkopf. Das vorstehende Foto zeigt einen der zehn als Einschubwagen ausgebildeten 10-kV-Leistungsschalter in der Station Aegidientorplatz. Die installierte elektrische Leistung je Station beträgt ca. 75 kVA, in der Station Aegidientorplatz 250 kVA.

Bei Netzausfall können Notbeleuchtung, Zugsicherung und Nachrichtentechnik unterbrechungsfrei aus den Notstromversorgungsanlagen Aegidientorplatz (2 x 120 kVA) und Geibelstraße (2 x 40 kVA) bis zu drei Stunden weiter versorgt werden.

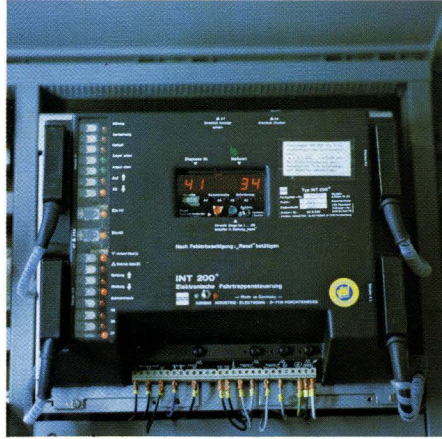
### Fahrtreppen

Um den Zugang zu den Bahnsteigen zu erleichtern, sind in den Stationen Kröpcke weitere 17, Aegidientorplatz 16 und Schläger-, Geibelstraße, Altenbekener Damm je vier Fahrtreppen eingebaut. Die Förderhöhe der Fahrtreppen reicht bis zu 14 m bei einer Antriebsleistung von 25 kW, die Breite der Stufen beträgt einheitlich einen Meter, die Laufgeschwindigkeit ist auf 0,5 m pro Sekunde eingestellt.

Technische Änderungen, insbesondere die Abdeckung des Nothalttasters in der Fahrtreppenbalustrade durch eine Klarsicht-Klappe, bei deren Betätigung eine Hupe zur Warnung der Fahrgäste ausgelöst wird, sollen für eine Minderung der mißbräuchlich ausgelösten Stillstandszeiten sorgen. Dieser Mißbrauch bewirkt mit Abstand die häufigsten Fahrtreppenausfälle.







Die Steuerung einiger Fahrtreppen ist bereits in Mikroelektronik ausgeführt, die ein sanfteres Anlaufen bewirkt sowie Störungsursachen auswertet und für den Wartungsdienst speichert.

stelle ist eine vierkanalige Funkanlage installiert. Die Funkübertragung erfolgt über ein geschlitztes Koaxialkabel unter der Tunneldecke. Die ortsfesten Sender und Empfänger sind entlang der Strecke aufgestellt.

Die Tunnelfernsprechanlage umfaßt bis zu zehn Sprechstellen in einer Station. Im Gleisbereich sind Fernsprecksteckdosen im Abstand von ca. 50 m montiert.

Der Fahrgastinformation über die Zugziele dienen je zwei Anzeigegeräte auf den Bahnsteigen. Außer der gewohnten Zielangabe zeigen die neuen, mikrocomputergesteuerten Geräte auch die Liniennummer an. Ferner kann man an einem Bahnsteig- und Zugsymbol erkennen, ob als nächstes ein Kurz- oder Langzug kommt und ob er im vorderen, mittleren oder hinteren Bahnsteigbereich halten wird.

## Nachrichtentechnik

Zentren der Nachrichtenübertragung im Tunnelnetz sind die Betriebsleitstelle Kröpcke und die technischen Säulen auf den Bahnsteigen der Stationen. In diesen Säulen sind eine Notrufsprechstelle, ein Betriebsfernsprecher, ein Lautsprecherbedienpult sowie Schalter für die Tunnelbeleuchtung untergebracht. Beide Säulen eines Bahnsteigs stehen im Aufnahme-feld von Fernsehkameras. Die Fernsehbilder jeder Station können in der Leit-stelle wahlweise auf vier Bildschir-men wiedergegeben werden. Für den Sprech-verkehr zwischen Fahrzeugen und Leit-



Erfahrene Stadtbahnbenutzer wissen auch anhand der schwarz-weißen H-Schilder am Gleis, wo sie zum Einsteigen richtig stehen: Am H-Schild halten alle Züge, die Schilder H 1, H 2 oder H 3 geben den Haltepunkt abhängig von der Zuglänge an.

Über den Betriebszustand technischer Einrichtungen informiert eine Betriebsüberwachungsanlage die Leitstelle Kröpcke. Die mit Mikroelektronik aufgebauten Fernsteuerung überträgt in zyklischer Folge Meldungen von Beleuchtungsanlagen, Fahrleitungseinrichtungen, Schmutz- und Regenwasserpumpen, Fahrtreppen, Fahrkartenverkaufsautomaten und technischen Säulen. Die Meldungen werden auf einer Panoramatafel angezeigt und mittels Druckstreifen dokumentiert, so daß Störungen, aber auch Mißbrauch, sofort erkannt und aufgezeichnet werden. In umgekehrter Richtung laufen Kommandos aus der Leitstelle zur Einschaltung der Beleuchtung sowie Ein- und Abschaltung einzelner Fahrleitungabschnitte.

## Zuglenkung und -sicherung

Der Gleisabschnitt von Station Kröpcke bis Döhrener Turm ist den Stellwerken Aegidientorplatz und Altenbekener Damm zugeordnet.

Mikrocomputer in den Stellwerken prüfen die von den Zügen induktiv abgegebenen

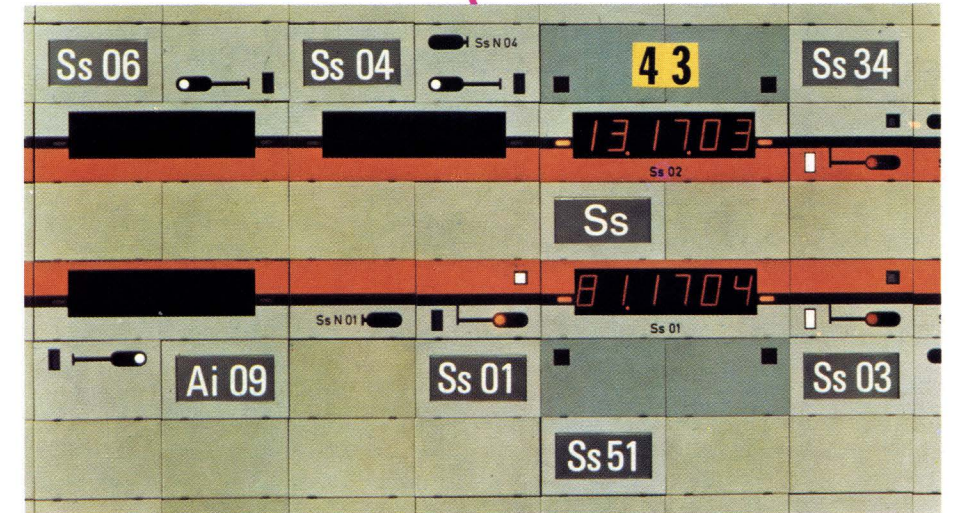
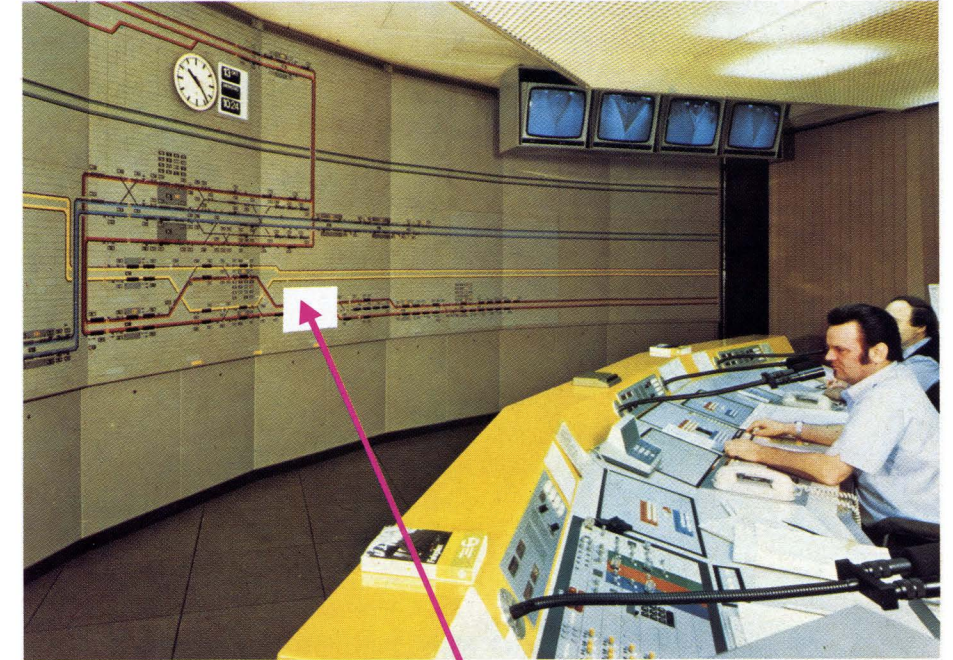
und von Koppelspulen im Gleis empfangenen Kenndaten und werten sie aus.

Automatisch werden den Zügen die richtigen Fahrstraßen und Signale zugeordnet, auf den Bahnsteigen erscheinen die Zielangaben in den Zugzielanzeigern.

In umgekehrter Richtung wird den Zügen die zulässige Geschwindigkeit vorgegeben und überwacht.

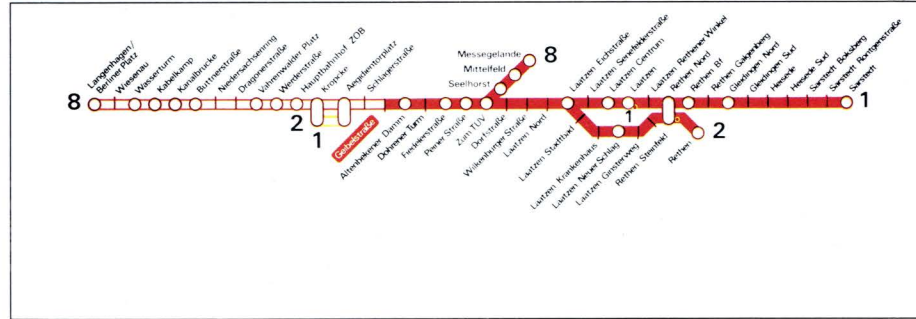
Zur Verhinderung von Auffahrunfällen werden die Züge auf Abstand gehalten. Ist der nächste Abschnitt zwar frei, der dahinter liegende jedoch von einem anderen Zug beansprucht, gibt ein Grün-Gelb-Signal eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor. Wenn längere Fahr- und Bremswege zur Verfügung stehen, wird dies durch ein Grün-Signal, verbunden mit einer Geschwindigkeitsvorgabe zwischen 40 km/h und 70 km/h, angezeigt. Das Nichteinhalten dieser Geschwindigkeitsvorgaben führt, ebenso wie eine technische Störung des Systems, sicherheitshalber zu einer sofortigen automatischen Bremsung.

Die den Stellwerken übergeordnete Betriebsleitstelle hat auf einer großen Panoramatafel einen ständigen Überblick über Standorte und Daten der Züge. Das nebenstehende Foto zeigt als Beispiel einen Ausschnitt mit der Station Schlägerstraße und den Kennungen zweier Züge.





# Informationssystem



Die Linie A zwischen Mühlenberg, Ober- ricklingen und Lahe/Fasanenkrug ist durch die Farbe Blau, die Linie B zwischen Sarstedt, Rethen, Laatzen und Langen- hagen/Vahrenheide ist durch die Farbe Rot gekennzeichnet.

Die Linie C zwischen Stöcken und Kirch- rode, deren Westabschnitt sich im Bau befindet, ist durch die Farbe Gelb gekenn- zeichnet.

Der Stadtbahnverkehr zwischen Empelde und Alte Heide wird zum Teil auf der Linie A, zum anderen Teil auf der B-Linie abgewickelt und ist daher jeweils durch blau-rote Farbquadrate erkennbar.

Der Verkehr von Sarstedt–Laatzen nach Stöcken wird bis zur Fertigstellung der Linie C-West mit den Stationen Steintor und Königsworther Platz als Halbmesser- linie bis zur Station Kröpcke betrieben. Da dieser Verkehr schon nach der im Jahre 1985 vorgesehenen Eröffnung der Linie C-West zum Teil auf der B, zum anderen Teil auf der C-Linie ver- laufen wird, sind ihm rot-gelbe Farb- quadrate zugeordnet.

Die farbige Kennzeichnung der Stadt- bahnlینien erscheint auf allen Eingangs- und Umsteigehinweisen sowie auf den Linienplänen, die jeweils in den Verteiler- und Bahnsteigebenen angeordnet sind. Die Pläne geben genaue Auskunft über die Liniennummer, die Zielrichtung und den Verlauf der Stadtbahnlینien mit allen Stationen und Umsteigepunkten.

Die Station, in der der Fahrgast zusteigt, ist auf den Linientafeln farbig betont, der abgefahrne Streckenast ist weiß mit einer Umrandung in der Linienfarbe dar- gestellt, während der noch zurückzu- legende Abschnitt in der jeweiligen Linien- farbe hervorgehoben wird. Die Umsteige- stationen sind durch einen weißen Punkt, die anderen Haltestellen durch einen Querstrich erkennbar.

In beleuchteten Vitrinen, die in den Verteiler- und Bahnsteigebenen ein- gebaut sind, findet der Fahrgast Angaben über den Großraumverkehr, Stadtpläne mit Darstellung aller Stadtbahn-, Straßenbahn- und Buslinien und ihrer Haltestellen, ferner detaillierte Angaben über den Umkreis der jeweiligen Stadt- bahnstation und die Tarifgebiete.

Zu einem modernen Stadtbahnbetrieb gehört die Information der Fahrgäste über Fahrziele, -zeiten, Zugfolgen und Umsteigepunkte.

Ein für alle Verkehrsbetriebe innerhalb des Großraumes Hannover einheitliches Informationssystem mit einer gut lesbaren Schrift und international gültigen Bild- zeichen soll den Fahrgästen die Orientie- rung erleichtern.

Den vier geplanten Stadtbahnlینien, von denen zwei fertiggestellt sind und eine sich im Bau befindet, sind die vier Grund- farben zugeordnet.

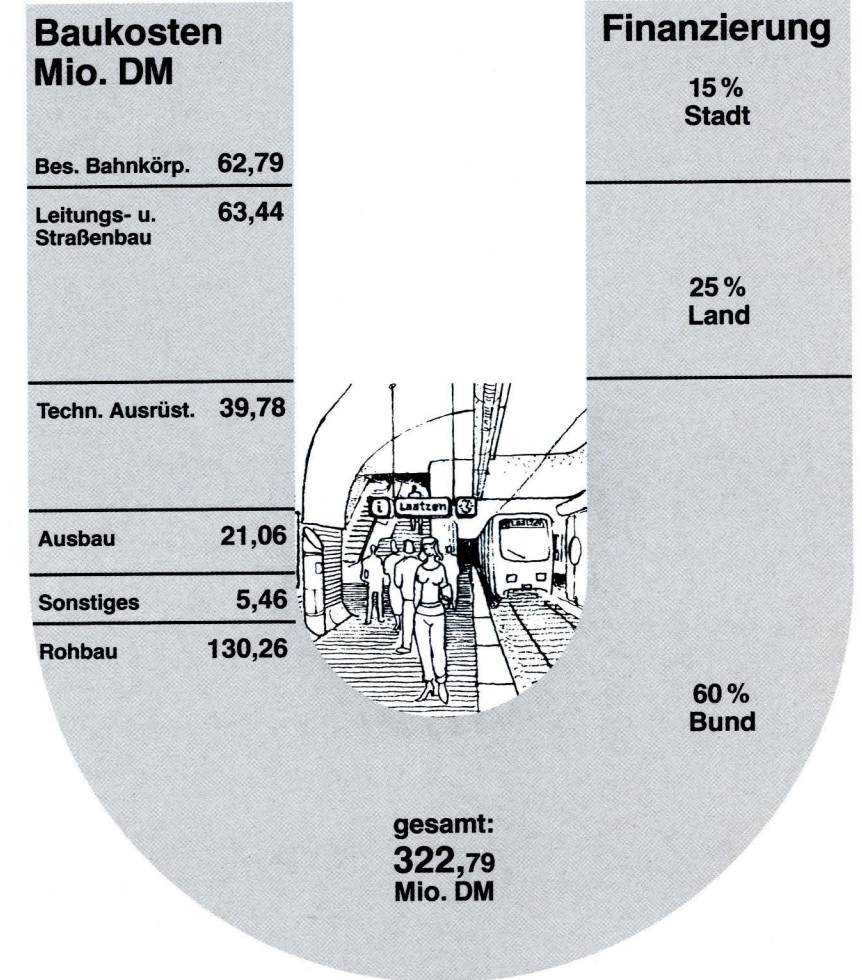
# Baukosten und... ...Finanzierung

An der Finanzierung der Stadtbahnlinie B-Süd vom Kröpcke bis zur Stadtgrenze haben sich Bund, Land und Stadt wie folgt beteiligt (ohne Betriebshof Döhren):  
60% der zuwendungsfähigen Kosten aus Mitteln, die die Bundesrepublik dem Land Niedersachsen für Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung stellt.

25% der zuwendungsfähigen Kosten aufgrund der »Vereinbarung über die Finanzierung des Stadtbahn-Baues Hannover« von 1974, 1978 und 1982 mit dem Land Niedersachsen.

15% Eigenanteil der Stadt Hannover an den zuwendungsfähigen Kosten der Stadtbahn, also z. B. keine Planungs- und Entwurfskosten.

Die nichtzuwendungsfähigen Kosten betragen ca. 4,48 Mio DM und müssen von der Stadt allein übernommen werden.





# Weiterbau der Stadtbahn

den Ausbaurbeiten im Tunnel begonnen werden konnte. Bei der Wiederherstellung des Straßenraumes wird die Gelegenheit genutzt, die Georgstraße und den Platzbereich Steintor zu einer großzügigen und städtebaulich ansprechenden Fußgängerzone auszugestalten.

Das zweite Baulos – C 22 –, das bis zur Nienburger Straße reicht, umfaßt neben den Fahrtunneln eine weitere Station, die unter dem Königsworther Platz liegt. Mit dem Baulos wurde im Februar 1981 begonnen. Der Tunnel in der Langen Laube wird als dreigleisige Anlage gebaut, um für die Zukunft die Möglichkeit offen zu halten, einen Abzweig in Richtung Engelbosteler Damm zu bauen. Dies wäre ein wichtiger Schritt, um eine der letzten in der Innenstadt oberirdisch verkehrenden Straßenbahnlinien in das Tunnelnetz zu integrieren. Nördlich der Station Königsworther Platz verbindet eine Rampe in der Nienburger Straße die Tunnelstrecke mit der oberirdischen Anschlußstrecke. Im Bereich dieser Rampe ist außerdem eine unterirdische zweigleisige Aufstell- und Kehranlage gebaut worden, damit in unmittelbarer Nähe der Innenstadt Verstärkungszüge in Richtung Süden – insbesondere für den Messeverkehr – eingesetzt werden oder bei Betriebsstörungen Züge wenden können. Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten sollen die Rohbauarbeiten bis Ende des Jahres 1983 abgeschlossen sein, so daß die gesamte Tunnelstrecke C-West nach Abschluß der Ausbaurbeiten voraussichtlich 1985 in Betrieb genommen werden könnte. Die oberirdische Anschlußstrecke in Richtung Stöcken ist in den letzten Jahren bis auf kurze Abschnitte mit einem besonderen

Wegen der großen Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs für Hannover soll der Ausbau des Stadtbahnnetzes in den nächsten Jahren fortgesetzt werden.

## Linie C-West:

Der westliche Tunnelabschnitt der Linie C verläuft ab Kröpcke im Zuge der Georgstraße über Steintor, Lange Laube und Königsworther Platz bis in die Nienburger Straße. Im Juli 1979 ist mit dem Bau der Tunnelanlagen begonnen worden. Die Rohbauarbeiten werden in zwei Abschnitten durchgeführt: Das Baulos C 21 schließt am Kröpcke an die bereits im Zusammenhang mit der Linie A gebauten Tunnelstrecken in der Georgstraße an und endet hinter der Station Steintor an der Langen Laube. Die Station Steintor wird nach dem Bau der Linie D ein Kreuzungsbauwerk sein, da unter den Bahnsteigen der Linie C die Bahnsteigebene der Linie D vorgesehen ist. Bereits beim Bau der Linie C werden Teile der Linie D mitgebaut. Die Rohbauarbeiten sind bereits beendet, so daß mit

Bahnkörper ausgestattet worden, soweit er noch nicht vorhanden war.

Zu einer besseren Erschließung des Raumes Stöcken, der Industriewerke Continental und Varta sowie der Stadt Garbsen durch den öffentlichen Personennahverkehr ist eine Verlängerung der Linie C-West von der Stöckener Straße/Ecke Hogrefestraße nach Garbsen in Aussicht genommen.

## Linie C-Ost:

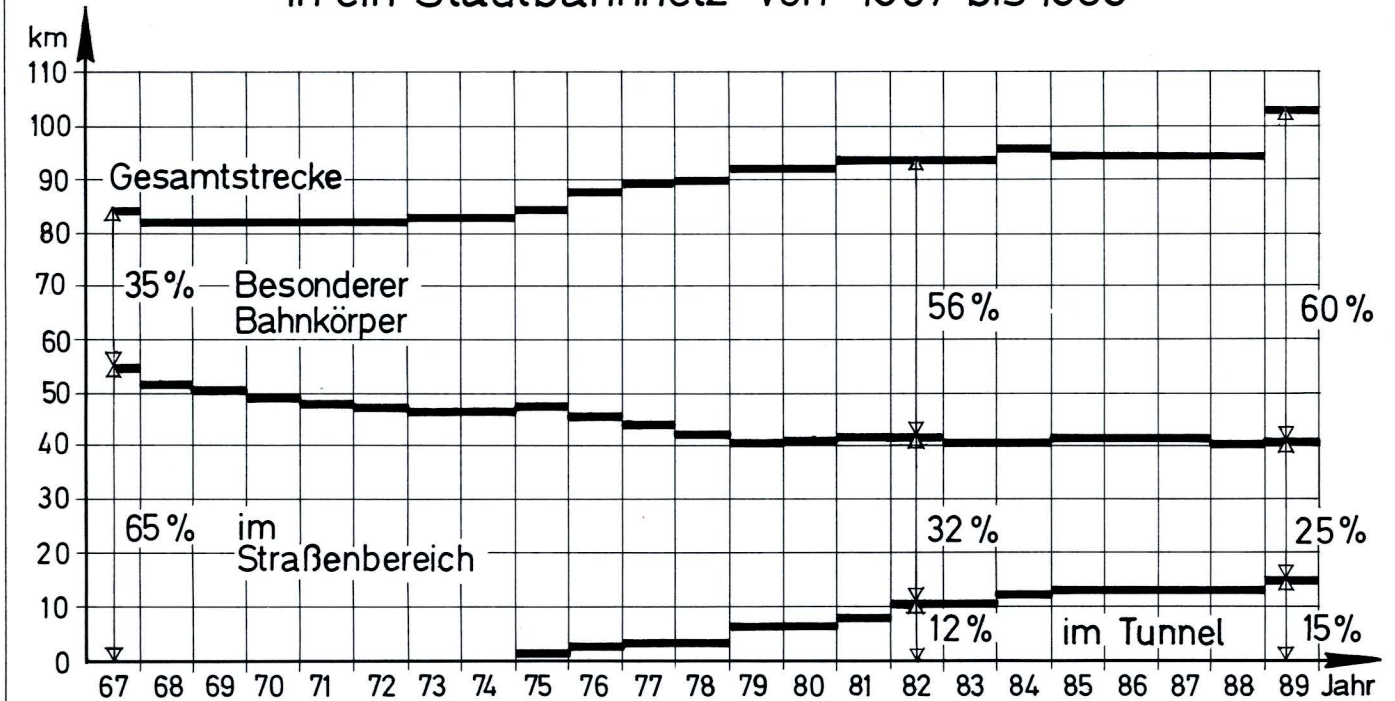
Der Streckenast der Linie C-Ost schließt südlich des Aegidientorplatzes an einen Stutzen des Tunnels in der Hildesheimer Straße an. Zwischen Kröpcke und diesem Tunnelstutzen in Höhe Wilhelmstraße sind im Zusammenhang mit der Linie B-Süd bereits zwei Gleise für die Linie C-Ost mitgebaut worden. Die Tunnelstrecke der Linie C-Ost verläuft hauptsächlich unter Privatgrundstücken, die meistens mit Wohnhäusern bebaut sind. Sie kann daher nur in bergmännischer Bauweise hergestellt werden. Im Knotenpunkt Marien-/Sallstraße soll die Kreuzungsstation der beiden Linien C und D liegen. Um beim Bau der Linie D kostspielige konstruktive Maßnahmen zur Unterfahrung der Linie C zu umgehen, soll bereits mit der Linie C ein kleiner Tunnelabschnitt der Linie D gebaut werden. Östlich der Station verläuft die Tunnelstrecke in der Marienstraße bis zur Station Braunschweiger Platz, um anschließend über eine Rampe die Verbindung zur oberirdischen Strecke in der Hans-Böckler-Allee herzustellen. Die ursprünglich geplante unterirdische Keh- und Wendeanlage in der Marienstraße zwischen Sallstraße und Braunschweiger

Platz soll aus Kostengründen an die Oberfläche verlegt und auf dem breiten Mittelstreifen der Freundallee angeordnet werden. Zur Zeit werden die Voraussetzungen für den Bau der Linie C-Ost geschaffen, so daß mit dem Beginn der Bauarbeiten für diesen Streckenast 1984 gerechnet wird. Eine der vordringlichsten Baumaßnahmen

ist die Verlängerung der Strecke zum Roderbruch von der provisorischen Wendeanlage nördlich der Misburger Straße bis zum Osterfelddamm. Diese Streckenverlängerung dient der Erschließung der Medizinischen Hochschule und der nördlich davon gelegenen Betriebe sowie des Neubaugebietes Roderbruch. Dementsprechend erhält die Strecken-

verlängerung Haltestellen an der Medizinischen Hochschule, im Zentrum vom Roderbruchgebiet und am Osterfelddamm. Die Verkehrsverhältnisse im Bereich der Zufahrt zur Medizinischen Hochschule und der Karl-Wiechert-Allee erfordern es, die Stadtbahn in einer Unterführung unter diesen Straßen hindurchzuführen.

## Umgestaltung des Straßenbahnnetzes Hannover in ein Stadtbahnnetz von 1967 bis 1989





# Rechtsgrundlagen

Offenkundig notwendige Voraussetzung für den Bau einer Stadtbahn ist die Lösung technischer, wirtschaftlicher und finanzieller Fragen. Rechtliche Komplexe erscheinen dabei zunächst nur als theoretische Randprobleme.

Seit Beginn des Stadtbahnbaues im Jahre 1965 hat sich jedoch immer mehr die Erkenntnis durchgesetzt, daß die frühzeitige und vollständige Schaffung der Rechtsgrundlagen für den Stadtbahnbau und die ständige Bearbeitung der laufenden Rechtsfragen für eine zügige und wirtschaftliche Baudurchführung unabdingbar sind.

Vor Baubeginn wurden auch für die Tunnelstrecke Kröpcke bis Elkartaltee Planfeststellungsverfahren nach den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes und des Verwaltungsverfahrensgesetzes durchgeführt. Im Rahmen der Planfeststellungsverfahren hatten die Bürger die Möglichkeit, Pläne und Beschreibungen für die einzelnen Streckenabschnitte einzusehen und etwaige Einwendungen vorzutragen, über die dann in einem Erörterungstermin verhandelt und anschließend entschieden wurde.

Die Tunnelstrecke B-Süd liegt fast vollständig unter städtischen Straßenflächen. Lediglich für die Stationsbereiche mußten kleine Eingriffe in das benachbarte Privatigentum vorgenommen werden. Diese

sind restlos durch Kaufverträge im beiderseitigen Einvernehmen geregelt worden. Über vorübergehende Inanspruchnahmen des Privateigentums im Zuge der Baudurchführung wurde ebenfalls im Verhandlungswege Einigkeit erzielt.

Die frühzeitige Lösung aller Rechtsprobleme für die Tunnelstrecke B-Süd hat mit dazu beigetragen, den zügigen termingerechten Bauablauf sicherzustellen.

# Anliegerinformation

Die umfangreichen Tunnelbauarbeiten bringen für die Anlieger (Hauseigentümer, Mieter, Gewerbetreibende) durch die unvermeidbaren Verkehrsbehinderungen, Schmutz- und Lärmbelastigungen eine schlimme Zeit. Nur in einer verständnisvollen Partnerschaft zwischen den Baudurchführenden und den Anliegern kann sie ohne Konfrontationen und Auseinandersetzungen überstanden werden. Dem Aufgabengebiet »Anliegerinformation« wurde daher auch während der Bauarbeiten zwischen Kröpcke und Elkartaltee ein hoher Stellenwert eingeräumt, um ein gutes Einvernehmen mit den Anliegern zu erzielen.

In Rundschreiben und Versammlungen wurden die wichtigsten Abläufe des Baugeschehens den betroffenen Anliegern eingehend erläutert. Die mit Unterstützung des U-Bahn-Bauamtes gebildeten Interessengemeinschaften der Anlieger wurden in regelmäßigen Zeitspannen zu Informationsgesprächen eingeladen. Die dabei vorgetragenen Wünsche hinsichtlich der Baudurchführung, Materiallagerung, Aufstellung von Baumaschinen wurden soweit wie möglich berücksichtigt. Durch diese intensive Zusammenarbeit zwischen U-Bahn-Bauamt und Anliegern konnten Störungen im Geschäftsleben entlang der Baugrube auf ein erträgliches Maß beschränkt werden. Für Geschäftseinbußen wurden Finanzhilfen gewährt, wenn die Betriebe aufgrund unzumutbarer Beeinträchtigungen erhebliche Umsatz- und Gewinnrückgänge nachweisen konnten. Der Rat der Stadt Hannover hat für die Abwicklung entsprechender Anträge Richtlinien erlassen. In den meisten Fällen wurden für die Antragsteller zufriedenstellende Entscheidungen getroffen. Nur in einigen Fällen mußte ein Vermittlungsausschuß zur Überprüfung der Entscheidung angerufen werden. In keinem Fall ist es wegen Umsatz- und Gewinnrückgängen zur einer prozessualen Auseinandersetzung gekommen.

