

Oberstadtdirektor Martin Neuffer

Ebenso wie in anderen deutschen Großstädten hat sich in Hannover für den Außenstehenden fast unmerklich der Übergang von der Wiederaufbauphase nach dem Krieg in eine neue Etappe der Stadtentwicklung vollzogen. Die zunächst vorrangigen Probleme des Wohnungsbaus und der Sorge für genügend Schulen und Krankenhäuser sind zwar nicht gänzlich behoben, aber doch in den Hintergrund getreten vor einer über die nächsten Jahrzehnte in die Zukunft hinein gerichteten Zielplanung.

Ziele der Stadtpolitik

Hannover kann aufgrund seiner Wirtschaftsstruktur mit einem überdurchschnittlichen Wachstum rechnen. Nach dem Prognose-Gutachten über die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Landes Niedersachsen bis zum Jahre 1980 kann sich die Zahl der Arbeitsplätze im Regierungsbezirk Hannover von 1961 bis 1980 um 10,7% vermehren gegenüber einer Entwicklung im Bundesdurchschnitt von 7,5% und in Niedersachsen von 3,6%. Daraus entsteht im gleichen Zeitraum ein Defizit von rund 80000 Erwerbspersonen, das durch entsprechende Bevölkerungsansiedlungen ausgeglichen werden muß, wenn die in der Struktur des Raumes liegende Wachstumschance ausgeschöpft werden soll. Offensichtlich sind hierzu besondere Anstrengungen notwendig.

Die Stadt hält es für richtig und notwendig, diese Wachstumschance auszunutzen — nicht weil Bevölkerungswachstum in sich schon ein erstrebenswertes Ziel wäre, sondern weil nur so die Voraussetzungen dafür geschaffen werden können, daß die vielfältigen und auf hohem Niveau stehenden Aktivitäten einer Stadt mit fast allen zentralen Funktionen auch in die Zukunft hinein erhalten werden. Für Städte und Wirtschaftsräume gilt im Grunde nichts anderes als für einzelne wirtschaftliche Unternehmen auch, daß nämlich eine Stagnation zum relativen Bedeutungsverlust und bei ständig nachlassender Wettbewerbsfähigkeit schließlich zu einem Abstieg führt, der nicht mehr aufgehalten werden kann.

Die Stadt Hannover mußte sich darüber klarwerden, an welchen als realistisch anzusehenden Zielen der Stadtentwicklung sie ihre einzelnen Planungs- und Investitionsvorhaben orientieren will. Den Schwerpunkt der künftigen kommunalen Anstrengungen werden die beiden Investitionsbereiche Verkehr und Kultur/Freizeit bilden. Dieser Beurteilung liegt die Überlegung zugrunde, daß beide Bereiche für die Standortwahl sowohl der produzierenden Wirtschaft als auch von Dienstleistungsbetrieben zunehmende Bedeutung gewinnen. Nur wo auf lange Sicht ein reibungsloses Funktionieren des stadtinneren Verkehrs gewährleistet und ein überdurchschnittliches Angebot an Möglichkeiten der Bildung und Ausbildung, der Teilhabe am kulturellen Leben und vielfältige Aktivitäten der Freizeitgestaltung geboten werden, wird sich jenes positive Vorstellungsbild von einer Stadt entwickeln, das Voraussetzung für eine wachstumsintensive Entwicklung ist. Das gilt besonders für eine Stadt, die wie Hannover nicht nur unter der zur Zeit ungünstigen Randlage in der EWG leidet, sondern auch hinsichtlich ihrer naturgegebenen Frei-

zeitwerte nicht so reich bedacht ist wie einige andere deutsche Standorte. Die geographische Lage der Stadt zwischen Harz und Heide und in guter Verbindung zur Küste und zu Skandinavien ist zwar wesentlich besser als ihr Ruf — eine Erscheinung, die eine vollständige Parallele im kulturellen Leistungsniveau hat — aber es zählt nicht, was ist, sondern was davon in die allgemeine Vorstellung eingeht. Und hier gilt sicher, daß neben mancher werbenden Aufklärung über die mannigfachen und hohen Qualitäten der Stadt zusätzliche und besondere Anstrengungen erforderlich sind, um die notwendige Ausstrahlung zu erreichen.

Verkehr

Im Bereich des Verkehrs hat Hannover in den beiden Nachkriegsjahrzehnten einen recht guten Ruf erworben. Der Antrieb zur guten Bedienung des Spitzenverkehrs während der Messe und die weitsichtige, von Professor Hillebrecht entwickelte Stadtplanung waren dafür sicher entscheidend. Allein mit dem weiteren Ausbau des Straßennetzes — so wichtig er bleibt — werden die Verkehrsprobleme der Stadt und ihres Umlandes in den nächsten Jahrzehnten jedoch nicht befriedigend zu lösen sein. So hat sich der Rat im Jahre 1965 zum größten Investitionsvorhaben der Stadtgeschichte, nämlich zum Bau eines U-Bahn-Netzes, entschlossen. Mit dem Bau des Mittelstückes der A-Linie, der Nord-Süd-Unterfahrung der Innenstadt, ist inzwischen begonnen worden. Die Investitionssumme lag 1968 bei etwa 30 Mio DM und wird in den folgenden Jahren auf jährlich etwa 45 Mio DM anwachsen. Großzügige Finanzierungshilfen des Bundes und des Landes waren die Voraussetzung für die Verwirklichung dieses Projektes.

Ergänzend kommt der vor allem vom Großraumverband betriebene Ausbau des Nah-Schnell-Verkehrs auf dem Bundesbahnnetz hinzu, der für eine gute innere Erschließung im regionalen Maßstab sorgen wird. Zusammen mit dem kontinuierlich fortschreitenden Ausbau der Tangenten und des Innenstadtrings sowie der planmäßigen weiteren Vermehrung der Parkhäuser und Tiefgaragen kann das Verkehrsproblem, soweit sich das heute überhaupt voraussagen läßt, im Laufe der nächsten zwei bis drei Jahrzehnte voraussichtlich endgültig gut gelöst werden. Hier kommt Hannover zugute, daß es — bei aller Wachstumserwartung — eben doch immer beschränkt in seiner Größe und nicht Bestandteil einer unübersehbaren Agglomeration werden wird.

Die überörtlichen Verkehrsanschlüsse mit Bahn, Autobahnen, Kanal und Flughafen sind hervorragend; beim Flughafen stehen allerdings nach dem Ausbau der zweiten Start- und Landebahn in den nächsten Jahren noch Investitionen in Höhe von ca. 130 Mio DM für den Ausbau der Abfertigungsanlagen bevor. Zum Thema Verkehr sei abschließend bemerkt: Hinter diesen fast über die Kraft der Stadt gehenden Anstrengungen steht nicht nur die Überzeugung, daß die Wirtschaft hervorragende innerstädtische Verkehrsverhältnisse honoriert, sondern daß solche Verhältnisse zu den elementaren Grundforderungen für ein humanes Leben in der Stadt überhaupt gehören.

Bildung / Kultur / Freizeit

Die über 100 hannoverschen Schulen, davon allein 18 Gymnasien, werden durch ein weitverzweigtes System von Fachschulen, Berufsfachschulen und Hochschulen ergänzt. Zu den vordringlichen Zielen der Stadtpolitik gehört die Universitätsgründung, die mit der Umbenennung der Technischen Hochschule in Technische Universität allein noch nicht gelöst ist. Auch die altherwürdige Tierärztliche Hochschule ebenso wie die ganz moderne und noch im vollen Ausbau befindliche Medizinische Hochschule sind wohl ein unerläßlicher Bestandteil dieses Universitätskomplexes, der außerdem noch um einige weitere geistes- und wirtschaftswissenschaftliche Lehrstühle und Institute ergänzt werden muß. Hier ist aber fast die ganze Strecke des Weges schon zurückgelegt.

Die Hochschule für Musik und Theater, die sich in den letzten Jahren ähnlich wie die Werkkunstschule zu einer überdurchschnittlichen Einrichtung entwickelt hat, bedarf noch des Neubaus, den die Werkkunstschule schon in großzügiger Form erhalten hat. Die Planungen sind abgeschlossen. Das Vorhaben wird in diesem Jahr an bevorzugter Stelle der Stadt am Eingang der Eilenriede begonnen.

Für Theater und Oper stehen das wiedererrichtete großartige Laves'sche Opernhaus, ein modernes Gastspieltheater, der mittelalterliche Ballhof sowie das Galeriegebäude Herrenhausen zur Verfügung. Pläne für den unbedingt notwendigen Bau eines größeren Schauspielhauses stehen unmittelbar vor ihrer Verwirklichung.

Noch in Vorbereitung sind die Pläne für die neue Landesgalerie. Die zusammengefaßten Kunstbestände des Landes und der Stadt Hannover sind mit Schwerpunkten in der mittelalterlichen und modernen Kunst so bedeutend, daß sie nur in einem eigenen Gebäude angemessen dargestellt werden können. Die jetzige Präsentation im Landesmuseum ist unzulänglich. Darüber können auch so bedeutende Museumserweiterungs- und -neubauten, wie sie für das Kestner-Museum und das Historische Museum in den letzten Jahren entstanden sind, nicht ganz hinwegtrösten.

In dem sonst fertiggestellten zentralen Volkssportpark mit seinen weitläufigen Anlagen wird in wenigen Jahren ein großes Sportbad vorhanden sein. Außerdem werden in den Stadtteilen Bezirksbäder gebaut.

Die Stadt sieht ihrer künftigen Entwicklung mit beträchtlicher Zuversicht entgegen. Sie richtet sich auf eine Zukunft als einer der kleineren, aber vollwertigen und bestorganierten Ballungsräume in Deutschland ein. Sie hat den Ehrgeiz, Stadt im universellen Sinne zu bleiben und auch künftig Standort nicht nur hochentwickelter wirtschaftlicher Aktivitäten, sondern gleichzeitig eines sehr anspruchsvollen kulturellen Lebens ebenso wie politischer Entscheidungen zu sein. Hannover hat den Ehrgeiz, beste städtebauliche Lösungen zu finden und seinen Bürgern ein überschaubarer Lebensraum zu sein, in dem großstädtische Aktivität und Modernität mit mittelstädtischer Behaglichkeit verbunden sind.

Leitender Baudirektor Felix zur Nedden

Die Aufgabe und Rolle der Stadtmitte kann nur in dem größeren Rahmen der veränderten Struktur der Gesamtstadt und ihrer Region, und diese wieder auf dem Hintergrund neuer wirtschaftlicher, technischer und sozialer Entwicklungen gesehen werden.

Bereits bei dem Aufbau nach der Zerstörung hatten Funktion und Gestalt der City einen entscheidenden Wandel erfahren. Durch die zentrifugale Entwicklung der Stadt zur „Regionalstadt“ hat sich dieser Wandel mit einer immer stärkeren Konzentration wirtschaftlicher Tätigkeiten in der City fortgesetzt. Und es liegt kein Anlaß vor, daran zu zweifeln, daß auch für die absehbare Zukunft die City Kristallisationspunkt und Ort zur Erfüllung übergeordneter Bedürfnisse und Ansprüche der Region sein wird. Wenn die hervorstechendsten Merkmale der bisherigen Entwicklung eine fortschreitende Differenzierung aller Tätigkeiten und Vorgänge und eine zunehmende Flächenbeanspruchung aller Nutzungen sind, so wird unter dem Druck des beengten Raumes – dessen Ausdehnung auch nicht wünschenswert wäre – und der Grundstückswerte der bereits eingeleitete Selektionsprozeß in verstärktem Maße weitergehen, d. h. es werden bestimmte Funktionen, etwa Verwaltungen, die weniger publikumsintensiv sind, nicht der zentralen Lage oder des ständigen Kontaktes mit bestimmten Gruppen bedürfen, sich neue Standorte in Nebenzentren oder auch zentralen Orten der Region suchen, die in guter Verbindung zur City liegen. Andere oder neue Funktionen hochwertiger Dienstleistungen und Aktivitäten werden z. T. in größerer Differenzierung an ihre Stelle treten.

Die über die Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten hinausgehende Frage, ob denn

die Stadtmitte ihren alten Sinn und Wert behalten wird, Zentrum für den einzelnen, für die Gesellschaft zu sein, wird niemand mit Sicherheit beantworten können.

Die Merkmale heute sich verändernder Lebensformen, wie steigender Lebensstandard, höhere Lebenserwartung, vermehrte Freizeit, zunehmende Mobilität, vermehrte Anwendung neuerer Kommunikationsmittel scheinen zu einer Stadt zu führen, die keiner Mitte mehr bedarf. Aber könnten unter bestimmten Voraussetzungen nicht dieselben Merkmale zu einer umgekehrten Entwicklung führen, daß z. B. das Bedürfnis zu persönlichen Kontakten mit einzelnen oder Gruppen, die Zweitwohnung in der Innenstadt, die vermehrte Freizeit zu einem neuen Verhältnis zu einer Stadtmitte führt? Anzeichen scheinen auch für solche Entwicklungen vorhanden zu sein.

Die folgenden Vorschläge und Maßnahmen für eine moderne City werden im wesentlichen auf Untersuchungen und Daten, auf einer Auswertung von Erfahrungen und Beobachtungen beruhen, wie sie sich als Reaktion auf veränderte und neue Bedürfnisse oder Verhaltensweisen, veränderte und neue Flächenbeanspruchungen – sowohl quantitativer als auch qualitativer Art – sowie veränderter, technischer Voraussetzungen und Möglichkeiten ergeben. Veränderungen, wie sie sich Mitte der fünfziger Jahre dem Stadtplaner zu zeigen begannen, die wir untersucht und veröffentlicht, die aufgegriffen und weiter verfolgt worden sind.

Diesen veränderten oder neuen Bedürfnissen ist die vorhandene bauliche Struktur der Innenstadt vielfach nicht mehr gewachsen. Sie muß sich erneuern, modernisieren. Dabei

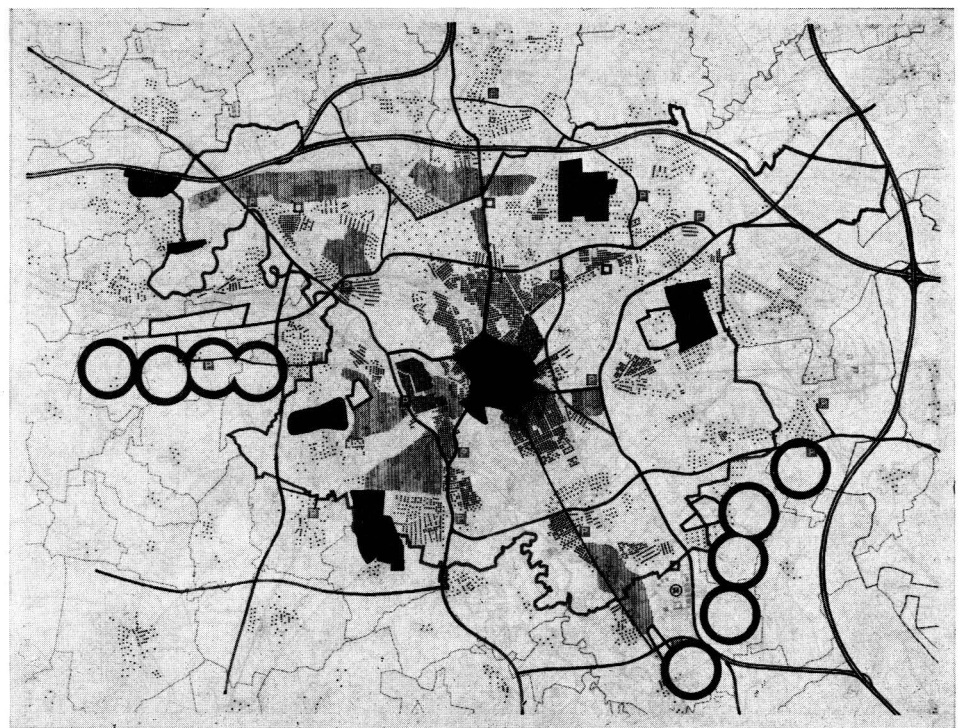
sollten – ähnlich wie bei dem Aufbau – alle Chancen genutzt werden, um private und öffentliche Initiative und Möglichkeiten zu koppeln und zeitlich und örtlich zu koordinieren.

Wolfgang Hartenstein hat einmal 8 Werte genannt, die er spezifisch für die Stadt hält:

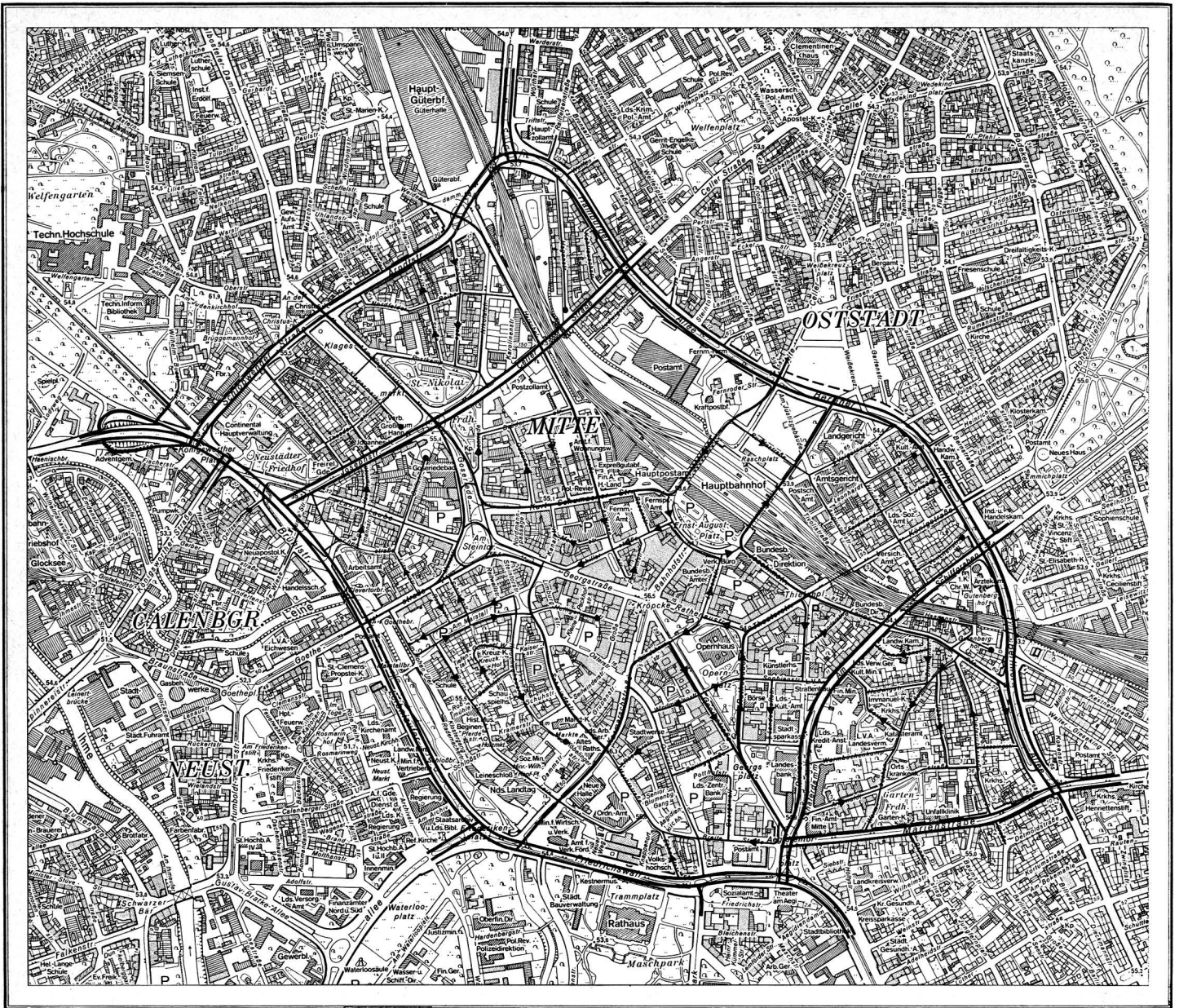
1. Die Anlage einer Stadt muß rentabel sein, die Stadt muß wirtschaftlich leistungsfähig sein und bleiben.
2. In der Stadt müssen zahlreiche und vielfältige Angebote (an Arbeitsplätzen, Wohnplätzen, zentralen Einrichtungen, Erholungsstätten, Verkehrsmittel u. a. m.) bereitstehen und allen zugänglich sein.
3. Die Möglichkeit des Kontaktes mit anderen muß möglichst groß sein.
4. Das Leben in der Stadt muß möglichst angenehm und ungestört sein.
5. Die Stadt muß ein für Bewohner und Betrachter überschaubares, leicht wahrnehmbares Gebilde sein.
6. Die Stadt muß Möglichkeiten der Beteiligung und Mitwirkung aller geben.
7. Die Stadt muß an Überlieferungen anknüpfen und muß eine physische, wirtschaftliche und politische Stabilität aufweisen können.
8. Die Stadt muß sich strukturellen Veränderungen anpassen und muß wachsen können.

Diese Zielsetzungen für die Gesamtstadt wird man akzeptieren können. Soll sich die Stadt in ihrer Mitte manifestieren, „Gravitationspunkt“ der ganzen Stadt sein, so werden diese Ziele in der Stadtmitte potenziert und auf kleinstem Raum ihren Ausdruck finden müssen.

Alle Maßnahmen zur Erneuerung der City sollten deshalb an diesen Zielsetzungen ge-

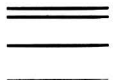


Das überörtliche Straßennetz



Straßennetz der Innenstadt – M 1:15 000

Hauptverkehrsstraße
 Verkehrsstraße
 Erschließungsstraße



messen werden und ihren Ausgangspunkt haben.

Die Maßnahmen werden sich vornehmlich auf 2 Bereiche erstrecken:

1. Veränderungen der Verkehrsstruktur,
2. Veränderungen der baulichen Struktur einschließlich ihrer Nutzungen.

In beiden Bereichen wird besonderer Wert auf die Gestaltung und den jeweiligen „angemessenen“ Maßstab zu legen sein.

Die Wechselwirkung zwischen baulicher Nutzung, Verkehrsbedürfnissen, Verkehrsbauten und städtebaulicher Gestaltung sind vielfältig. Vor allem ist die einschneidende, strukturverändernde Wirkung von Verkehrsbauten, die durch sie verursachte Veränderung der Umweltqualität nicht immer genügend erkannt worden. Es muß deshalb eine Synthese der verschiedensten Forderungen sozialer, ökonomischer, technologischer und gestalterischer Art gefunden werden.

Ein Verkehrskonzept für die City wird nur als

ein Teil eines Konzeptes für die gesamte Region verstanden werden können, in dem die Netze und die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsarten und auch deren Geschwindigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Durch Differenzierung der Straßenkategorien, durch Zuweisung verschiedener Ebenen an unterschiedliche Verkehrsarten kann der Verkehr als störendes Element beseitigt, sein Fluß erleichtert werden. Durch die Aufhebung von Durchgangsstraßen, durch Veränderung der Straßenprofile unter dem Maßstab der „Überschreitbarkeit“ im Sinne von Buchanan kann dem Fußgänger wieder Raum gewonnen werden. Ein solches Verkehrskonzept, das im wahrsten Sinne Luft und Bewegungsraum in der City zurückzugeben vermag, setzt allerdings im Sinne der oben genannten Zielsetzungen und Wertvorstellungen einige politische Entscheidungen voraus.

Modernes Wirtschaften ist ohne das Kraftfahrzeug nicht denkbar, es muß seinen gebührenden Platz auch in der City erhalten. So wenig es also von der City ausgeschlossen werden kann, so wenig kann ihm – nehmen

wir die obigen Zielsetzungen ernst – im Interesse einer vernünftigen Relation zwischen Nutzflächen und Verkehrsflächen die Bedienung der City allein überlassen werden. Es müssen Annahmen getroffen werden, welchen Anteil an prognostiziertem Gesamtverkehr ihm zugewilligt werden und welcher Anteil von kollektiven Verkehrsmitteln bekannter oder auch heute noch unbekannter Art übernommen werden soll. Das daraufhin gefundene Straßennetz, seine Leistungsfähigkeit im ganzen wie im einzelnen, ist wiederum maßgebend für den anbietenden Parkraum. Seine Kapazität wird auch von der anderen Seite, vom Bedarf der Nutzungen her bestimmt, wobei zu entscheiden ist, inwieweit etwa dem Wirtschaftsverkehr vor dem Berufsverkehr ein Vorrang eingeräumt werden soll, in welchem Verhältnis also Parkplätze für Kurz- und Langzeitparker zur Verfügung gestellt werden sollen.

Die auf der einen Seite zu gewinnende Freizügigkeit muß mit gewissen Einschränkungen auf der anderen Seite erkaufte werden. Eine totale Wahlfreiheit wird es in keinem Fall mehr geben können.

Der Rat der Stadt hat sich für den Bau einer U-Bahn entschlossen und damit Prämissen gesetzt. Konsequenterweise erfolgte deshalb im Zusammenhang mit der U-Bahn-Planung eine Überprüfung des gesamten bisherigen verkehrlichen und städtebaulichen Konzeptes.

Das Netz der künftigen U-Bahn bestimmte sich

von den Richtungen der Stadtentwicklung einerseits und der guten Bedienung der Innenstadt durch die sich kreuzenden oder verknüpfenden Linien andererseits.

Da bereits in der Planung von 1950 für den Bereich der City eine unterirdische Führung der Straßenbahn vorgesehen war – mit deren Verwirklichung man spätestens im Jahre 1970 rechnete – konnte mit geringen Konturen das alte Netz, das in die Außengebiete verlängert wurde, beibehalten werden. Nur eine neue Linie stößt weit in künftige Entwicklungsgebiete vor. Sie bildet gleichzeitig das Rückgrat der nach Norden zu erweiternden City.

Das Netz für den überörtlichen und weiträumigen individuellen Verkehr konnte aus dem bestehenden „Tangentennetz“ zu einem „rasterförmigen Netz“ weiterentwickelt und ergänzt werden. Es ist so angelegt, daß für den die Stadt durchquerenden Fahrer es zeitlich vorteilhafter ist, die am Stadtkern vorbeiführenden „Tangenten“ zu benutzen, als die Innenstadt zu durchqueren. Dadurch tritt eine Entlastung des Innenstadtringes ein. Auf die heutigen Durchmesserverbindungen durch die City kann verzichtet werden.

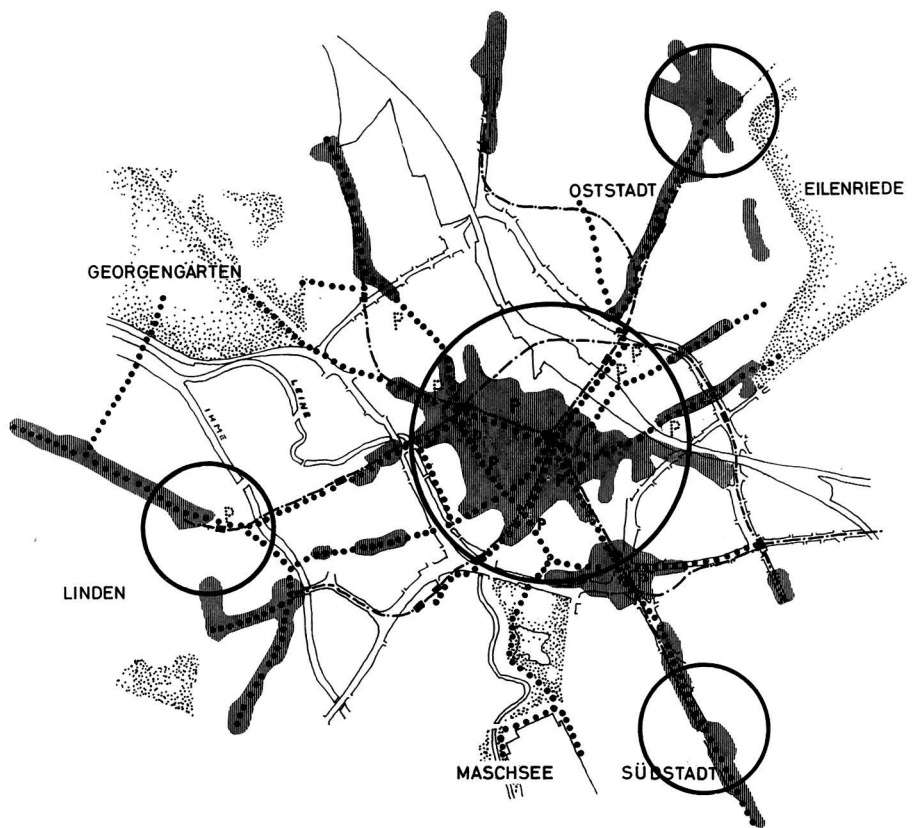
Von dem eigentlichen Erschließungsnetz der City wird auf diese Weise wesensfremder Verkehr ferngehalten, Ziele in der City werden über sogenannte Taschen, die miteinander verknüpft sind, erreicht. Im innersten Kern entsteht dadurch eine vom Fahrverkehr freie oder zumindest verkehrsberuhigte Fläche.

Sie ist zugleich die publikumsintensivste Zone der City, die von hier in die angrenzenden Wohngebiete ausstrahlt. Ihre Verbindungen bilden – die bestehenden Fußgängerstraßen einbeziehend – nun ein vollständiges Fußwegnetz, in dem der Fußgänger aus seiner kanalisierten Beengtheit befreit, sich ohne Gefahr und Hast bewegen und aufhalten kann.

Das Fußwegnetz liegt günstig zu all den Punkten, an denen man ein Verkehrsmittel verläßt, um den Weg zu Fuß fortzusetzen: den U-Bahn- und Eisenbahnstationen, den Omnibushaltestellen und den Parkhäusern. Städtebaulich wichtige Räume und wertvolle Bauwerke sind in das Wegenetz einbezogen. „Kontaktwege“ führen in die angrenzenden Wohngebiete.

In Straßen, in denen ein „gemischter“ Verkehr beibehalten werden muß, muß durch geeignete Verkehrslenkung und gute Proportionierung des Straßenraumes die Priorität des Fußgängers ersichtlich sein. Am eklatantesten wird vielleicht die Auswirkung dieser Maßnahmen an der Georgstraße, der bisherigen Hauptverkehrsstraße der City, zu beobachten sein. Es ist nicht schwer, sich vorzustellen, daß infolge eines solchen Umbaus die Straßen wieder anziehender für Fußgänger werden und damit zu einer Regeneration der Innenstadt beitragen können. Das Straßen- und Fußwegnetz der Altstadt ist ein integrierter Bestandteil der Gesamtkonzeption.

Hannovers Altstadt war mit am härtesten durch die Zerstörung getroffen. Von den rund 1600 Fachwerkhäusern waren nur 32 erhalten geblieben. So sehr ein historischer Wiederaufbau deshalb ausscheiden mußte, hätte es durchaus nahe gelegen, dann auch die alte Struktur aufzugeben. Die im Mittelalter aus

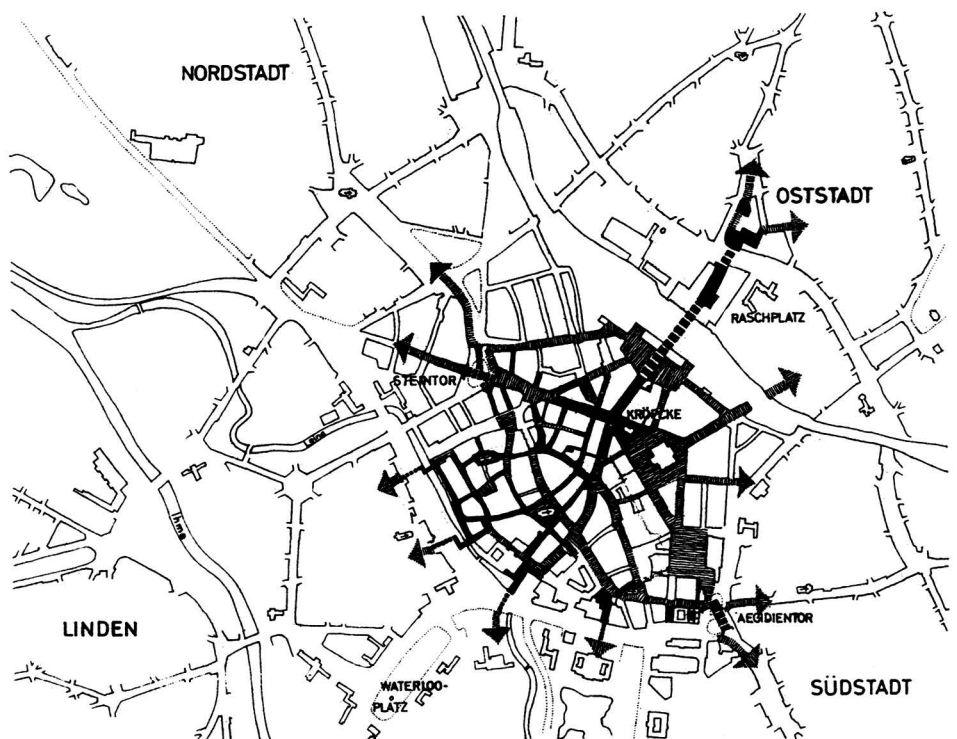


Schema der publikumsintensiven Nutzung

- Zone publikumsintensiver Nutzung
- Hauptfußweg

Fußgängerbereiche der Innenstadt – Planung

- reine Fußgängerräume
- wichtige Fußgängerräume mit Straßenverkehr
- Fußgängerräume in der unteren Ebene



der topografischen Situation entstandene und für die Stadt typische alte Grundstruktur wurde aber bewußt beibehalten.

Eine „Traditionsinsel“ im Bereich der Burgstraße entstand durch „Sammeln“ einzeln erhaltener Fachwerkhäuser. Sie vermittelt am sichtbarsten den Eindruck der geschichtlichen Stadt. Neue Wohngebiete fügten sich maßstäblich in die alte Ordnung ein. Das Leibnizufer mit den neuen großzügigen Maßstäben einer modernen Verkehrsstraße machte die alte Stadt, das Hohe Ufer, wieder sichtbar und erlebbar.

Alte und neue Ordnung, alte und neue Formen – etwa die des Neubaus des Historischen Museums – vermitteln den Eindruck der Kontinuität der Stadt in unserer Zeit. Die „Wohnlichkeit“ der alten städtebaulichen Räume trägt heute dazu bei, neue Aktivitäten entstehen zu lassen und die Altstadt als einen notwendigen Bestandteil einer modernen City zu integrieren. Dank eines geschichtsbewußten Aufbaus nach der Zerstörung kann die Altstadt mit geringen Mitteln und Ergänzungen neu entstehenden Bedürfnissen angepaßt werden.

Mit den letzten Überlegungen zur Altstadt ist bereits der 2. Bereich, der der baulichen Strukturen angeschnitten. Die Aufbauplanung der Nachkriegszeit hatte besonderen Wert auf zwei Dinge gelegt, einmal eine strukturelle Neuordnung der Innenstadt zu erreichen. Dabei wurde die Chance wahrgenommen, mit Bauvolumen eine neue Note von städtebaulichem Gewicht für die einzelnen Räume zu geben. Auf die historischen Gebäude wie Altes Rathaus, Opernhaus, Kirchen usw. wurde besonders Bedacht genommen. Zum anderen galt es, die Innenstadt in ihrer Silhouette sichtbar und faßbar zu erhalten oder werden zu lassen. Die alte Stadtmitte und die neue City manifestierten sich so zu einer Einheit.

Bei der Anpassung an neue und wachsende Bedürfnisse stellt sich die Frage nach hohen baulichen Dichten, um die Stadtmitte nicht

ausufern zu lassen, sondern überschaubar zu halten.

Hohe Nutzungsdichten auf kleinem Raum lassen sich am besten durch Stapeln unterschiedlicher Nutzungen mit unterschiedlichem Freiflächen- und Tageslichtbedarf erreichen. Von Garagen- und Lagerflächen über Kino, Warenhaus, Büros bis zu Wohnungen in den oberen Geschossen.

Es entsteht eine ganz neue Bauform multifunktionaler, stadtypischer Art, deren Standorte sorgfältig bedacht werden sollten. Wegen ihres hohen Verkehrsaufkommens bietet sich eine Lage am Innenstadtring an und hier wieder an den von der Innenstadt in die Wohngebiete führenden „Kontaktzonen“, die in unserer verkehrlichen und städtebaulichen Konzeption bedeutungsvoll und z. Z. unterbrochen sind.

Als hohe Merkmale geben sie Orientierung und begrenzen zugleich weit sichtbar das Gebiet der Stadtmitte, dessen Mitte weiterhin von den Türmen der Stadt geprägt wird.

Die U-Bahn-Strecke A befindet sich im Bau. Sie wird im Jahre 1974 vom Waterlooplatz über Kröpcke – Raschplatz bis hinter den Lister Platz fertiggestellt sein.

Im Zusammenhang mit dem Bau selbst lag die 2. Chance, unsere städtebaulichen Zielsetzungen zu verwirklichen.

Durch die Trassierung der Linie unter dem Straßenraum bot sich eine offene Bauweise an. Sie kommt dem Wunsch entgegen, die U-Bahn-Stationen in einer Stadt von der Größe Hannovers so hoch wie möglich anzuordnen, um lange Wegezeiten zur Station zu vermeiden.

Um den Zugang zur Station von möglichst vielen Seiten zu erleichtern, ohne Verkehrsstraßen überschreiten zu müssen, empfiehlt es sich, das Eingangsgeschoß so tief zu legen, daß die Zugänge gleich-

zeitig als öffentliche Fußwegunterführung dienen können.

Um diese untere Ebene bequem zu erreichen, sind wir bemüht, U-Bahn-Treppenschächte zu vermeiden, sondern sie über großzügige, platzartig angelegte, nach oben offene Rampen zu erschließen.

Die untere Ebene sollte nicht nur ein örtliches Ausweichen, eine „Umleitung“ in der Vertikalen, sondern nach Möglichkeit in größeren Zusammenhängen konzipiert sein, um häufigen Höhenwechsel zu vermeiden.

Statt eines geschlossenen, tunnelartigen Charakters sollten die verschiedenen Ebenen sich durchdringen und zu interessanten und angenehm mehrgeschossigen städtebaulichen Räumen gestaltet werden, in die auch die angrenzende oder darüberliegende Bebauung mit einbezogen ist.

Diese Gestaltungsprinzipien haben wir je nach den örtlichen Beziehungen und Gegebenheiten bei den einzelnen Stationen unterschiedlich angewandt. Alle Maßnahmen sind aber als Teile des Gesamterschließungs- und städtebaulichen Konzepts zu sehen, das nahtlos und ohne Bruch eine Einheit darstellen soll.

Eines der Ziele der Nachkriegsplanung war es, die City nach Norden zu erweitern. Bisher war es aber nicht gelungen, die Barriere des Hauptbahnhofs zu überwinden und einen bequemen und angenehmen Weg in die nördlichen Stadtteile anzubieten. Auch hier gibt die U-Bahn, die in „offener“ Bauweise unter der Bahnanlage hindurchgeführt wird, Gelegenheit, diese Sperre zu beseitigen und die Entwicklung der City zu verwirklichen.

Eingespannt zwischen den beiden Hauptumsteigestationen Kröpcke und Hauptbahnhof, die gleichzeitig mit den mit ihnen verzahnten und über ihnen gebauten Warenhäusern wirtschaftliche Magnete darstellen, entsteht auf der unteren Ebene eine durchgehende Fußgänger- und Ladenstraße, eine Folge von Plätzen, an denen weitere Läden, Cafés und Restaurants, ein Hotel, das Schauspielhaus u. a. liegen. Zentraler Omnibusbahnhof, Air Terminal, ein Angebot von ca. 2000 Garagenplätzen werden den Raschplatz in Verbindung mit Bundesbahn und U-Bahn als den Ort der stärksten Verkehrskonzentration und Hauptumsteigeplatz der City kennzeichnen. Die ungestörte Weiterführung des Fußgängers unter der Raschplatztangente sichert den Anschluß an die nördlichen Wohngebiete.

Durch die Initialzündung des U-Bahn-Baus und Koordinierung anderer öffentlicher Bauträger, Bundesbahn und Bundespost sowie privater Investitionen wird mit diesem umfangreichen Vorhaben ein wesentlicher Schritt zu einer Erneuerung des Herzens der Stadt getan, um sie an ihrer empfindlichsten Stelle den neuen Bedürfnissen anzupassen. Es wird erreicht, daß

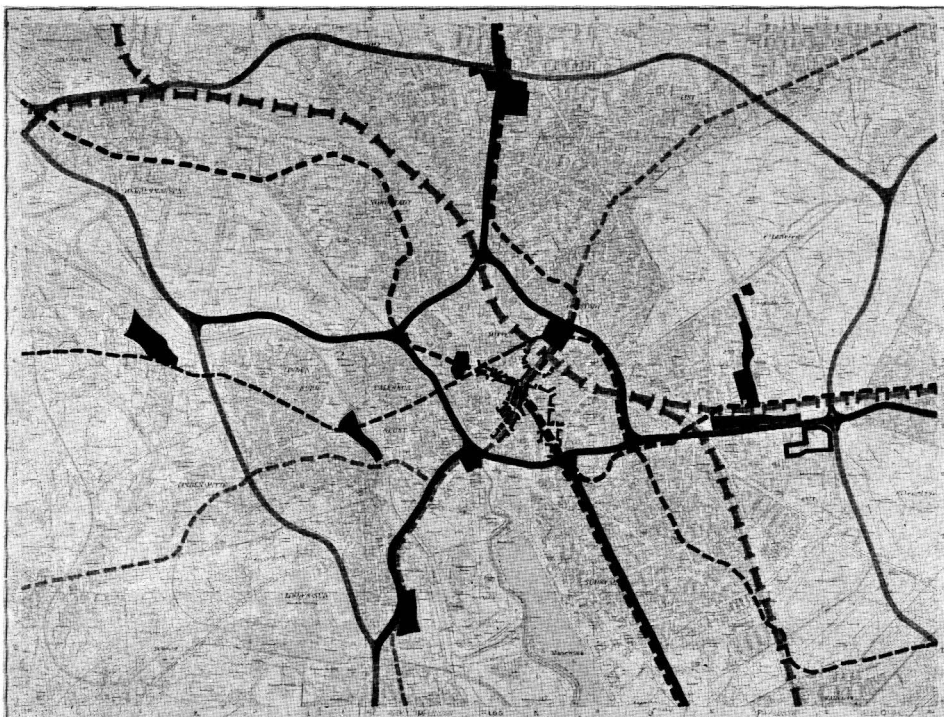
im Bereich der stärksten Konzentration die 3 Verkehrsarten öffentliche Fern- u. Nahverkehrsmittel, Kraftfahrzeuge und Fußgänger, ihre eigene Ebene und Räume erhalten und sich gegenseitig nicht mehr stören,

auf engstem Raum ein zusätzliches Angebot wirtschaftlicher Nutzfläche geschaffen wird,

in Verbindung mit einer Konzentration wirtschaftlicher und kultureller Einrichtungen am Raschplatz die nördlichen Stadtteile besser mit der Innenstadt verbunden werden und damit eine Voraussetzung für deren Erneuerung geschaffen wird,

die neuen Bedürfnisse nicht durch eine

Schema der Kontaktzonen mit hoher Verdichtung (Action center) am Übergang von City in die Wohngebiete. Durch ihre Lage am Innenstadtring und über U-Bahn-Station sehr verkehrintensiv.



Zerstörung der alten Struktur erkaufte werden, sondern im Gegenteil, historische Gegebenheiten und alte Planungsgedanken mit neuen Mitteln weiterentwickelt und mit Leben erfüllt werden.

Der Umbau der City, der mit dem Bau der anderen U-Bahn-Linien weitergeführt werden wird, kann nur dann voll zur Wirkung kommen, wenn der Umbau in die angrenzenden Wohngebiete hineingetragen wird.

Auf der dem Raschplatz gegenüberliegenden Seite der City hatte die historische Entwicklung dazu geführt, daß an beiden Ufern der Ihme ausgedehnte häßliche Fabrikanlagen errichtet worden waren. Das hat eine Abriegelung des Stadtteils Linden von der City zur Folge gehabt.

In den vergangenen Jahren ist es der Stadt gelungen, die Grundstücke mit der überalterten gewerblichen Bausubstanz nach und nach aufzukaufen, so daß die Flächen jetzt als ein Komplex an private Bauträger zur Bebauung nach einheitlichem Plan abgegeben werden können.

Durch den von den Ratsgremien gutgeheißen städtebaulichen Entwurf werden wieder möglichst vielseitige dem Einzelnen wie der Allgemeinheit dienende Wünsche durch eine multifunktionale Bebauung erfüllt.

Die neue Bebauung wird bisher verbaute Fußweg-, aber auch Sichtbeziehungen zwischen den Wohngebieten und der City schaffen und damit eine engere Verknüpfung mit der City herstellen.

Zur Ergänzung der City werden über einer künftigen U-Bahn-Station ein neues Stadtteilzentrum mit Geschäftsgebäuden und qualitativ hohen citynahen Wohnungen entstehen, und damit ein grundlegender Strukturwandel dieses Gebietes herbeigeführt.

Durch geschickte Ausnutzung von Höhendifferenzen ist es auch hier möglich, in diesem Fall auf einer oberen Ebene, eine angenehme Fußwegverbindung aus zwei Stadtteilen zu der U-Bahn-Station und zur Stadtmitte zu schaffen.

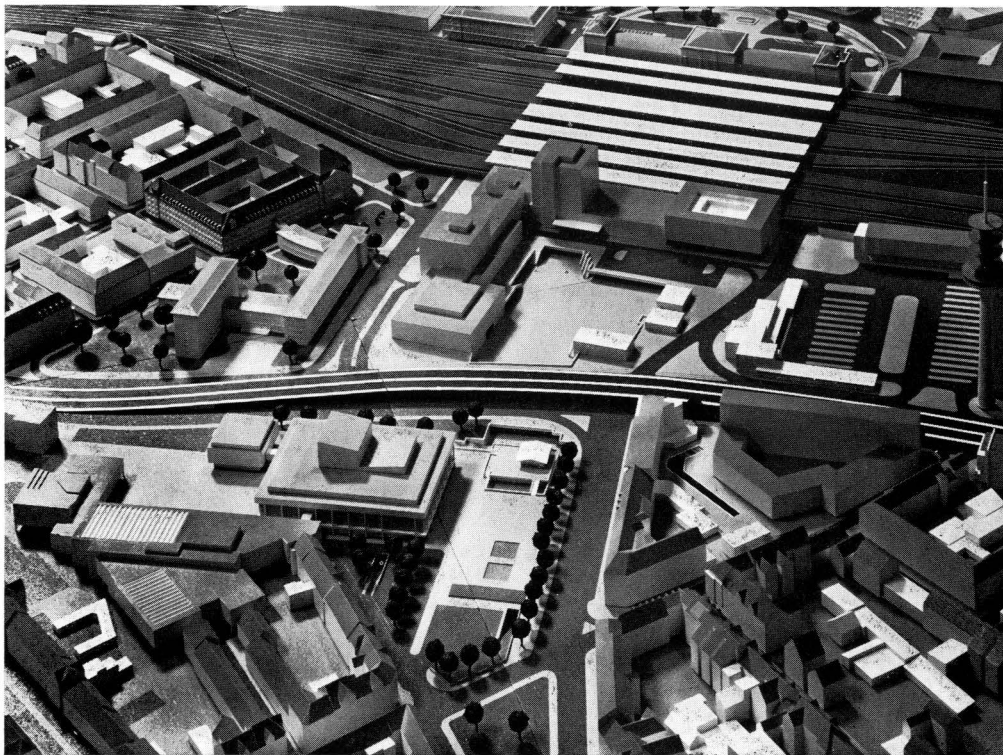
Nach der Regulierung der Ihme, durch die künftig Überschwemmungen der angrenzenden Gebiete verhindert werden sollen, wird der neue Flußraum einen Grün- und Erholungsraum bilden, der nach Norden u. Süden seine Fortsetzung in schon verwirklichte und vorhandene Erholungslandschaften findet.

Nach dem bereits erfolgten Bau des Heizkraftwerkes wird mit dem Projekt dieses „Ihmezentrums“ eine weitere Voraussetzung für die notwendige Erneuerung der angrenzenden Stadtteile geschaffen.

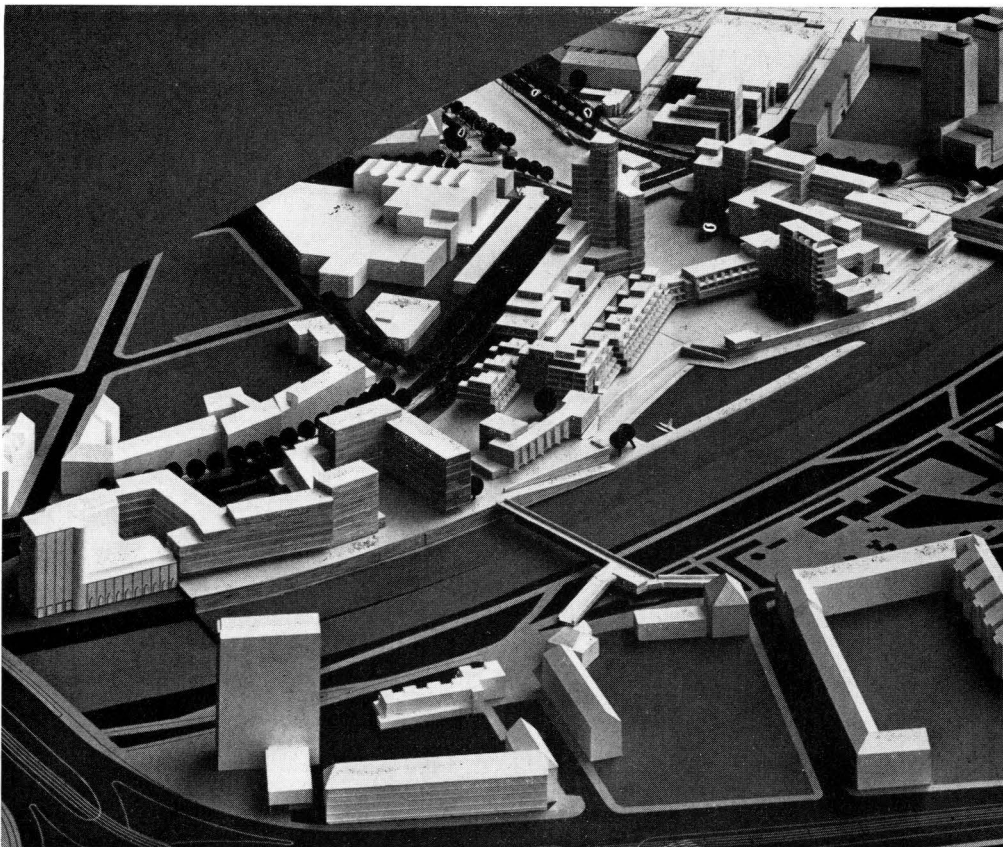
So wird in diesem Falle aus Anlaß verschiedener öffentlicher Interessen und durch Einsatz öffentlicher und privater Mittel die Erneuerung eines ganzen Gebietes vorbereitet und durchgeführt und in eine strukturelle Beziehung zur City und ihrem Umbau gebracht.

Die wenigen hier genannten Beispiele zeigen die Prinzipien zur Verbesserung der Verkehrs- und baulichen Struktur, um veränderten und neuen Bedürfnissen Raum zu geben.

Multifunktionalität verlangt nach immer größerer Differenzierung sowohl im horizontalen wie – in zunehmendem Maße – im vertikalen Bereich, was zu neuer räumlicher Ordnung und anderen Quantitäten führt. Der „angemessene“ räumliche Maßstab gewinnt in der Differenzierung ebenso entscheidende Bedeutung wie die städtebau-künstlerische Aufgabe insgesamt, den strukturellen Gehalt – im großen bis hin zum Detail – städtebaulich anschaulich zu machen.



Raschplatz – Modellaufnahme



Ihmezentrum – Modellaufnahme

U-Bahn Hannover

- Planung und Bau -

Baurat Dipl.-Ing. Uwe-Dietrich Kröger

Am 23. Juni 1965 beschloß einstimmig der Rat der Stadt, „zur Verbesserung des Gesamtverkehrs und zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Hannover eine U-Bahn zu bauen.“

Diesem Beschluß waren sorgfältige Untersuchungen und ausgiebige Beratungen in den Fachausschüssen vorausgegangen. Dabei war sich der Rat darüber klargeworden, daß mit Straßenbau allein die Verkehrsprobleme – ausgelöst durch die rapide Zunahme der Motorisierung sowie durch tiefgreifende Strukturveränderungen im Stadtgebiet Hannovers und im Umland – nicht zu bewältigen sein werden. Nur durch die Schaffung eines leistungsfähigen, schnellen und attraktiven öffentlichen Nahverkehrsmittels werde es möglich sein, den Ausbau des Straßennetzes in vertretbaren Grenzen zu halten. Der Rat sah darin die einzige Möglichkeit, die Stadt und insbesondere die Innenstadt für die Zukunft lebens- und funktionsfähig zu halten. Er war sich bei diesem Beschluß durchaus bewußt, daß dieses Vorhaben für die Stadt eine schwere Bürde über Jahrzehnte darstellen werde. Andererseits hat Prof. Wehner, Technische Universität Berlin, in seinem 1965 vorgelegten Verkehrsgutachten dargelegt, in welchem Umfange das Hauptverkehrsstraßennetz ohne ein leistungsfähiges Nahverkehrs-

netz hätte ausgebaut werden müssen. Die Aufwendungen dafür wären wesentlich höher und die Eingriffe in das Stadtbild letztlich nicht zu verantworten gewesen.

Ausgangspunkt für die U-Bahnplanung stellte aufgrund des Ratsbeschlusses vom 23. 6. 1965 ein Netzvorschlag aus dem Gutachten von Prof. Wehner dar. Eingehende verkehrstechnische Untersuchungen und stadtplanerische Überlegungen führten schließlich zu dem dargestellten reinen Liniennetz, das in seiner Streckenführung den Hauptverkehrsströmen folgt und zugleich die wichtigsten Durchgangsverkehrsströme erfaßt.

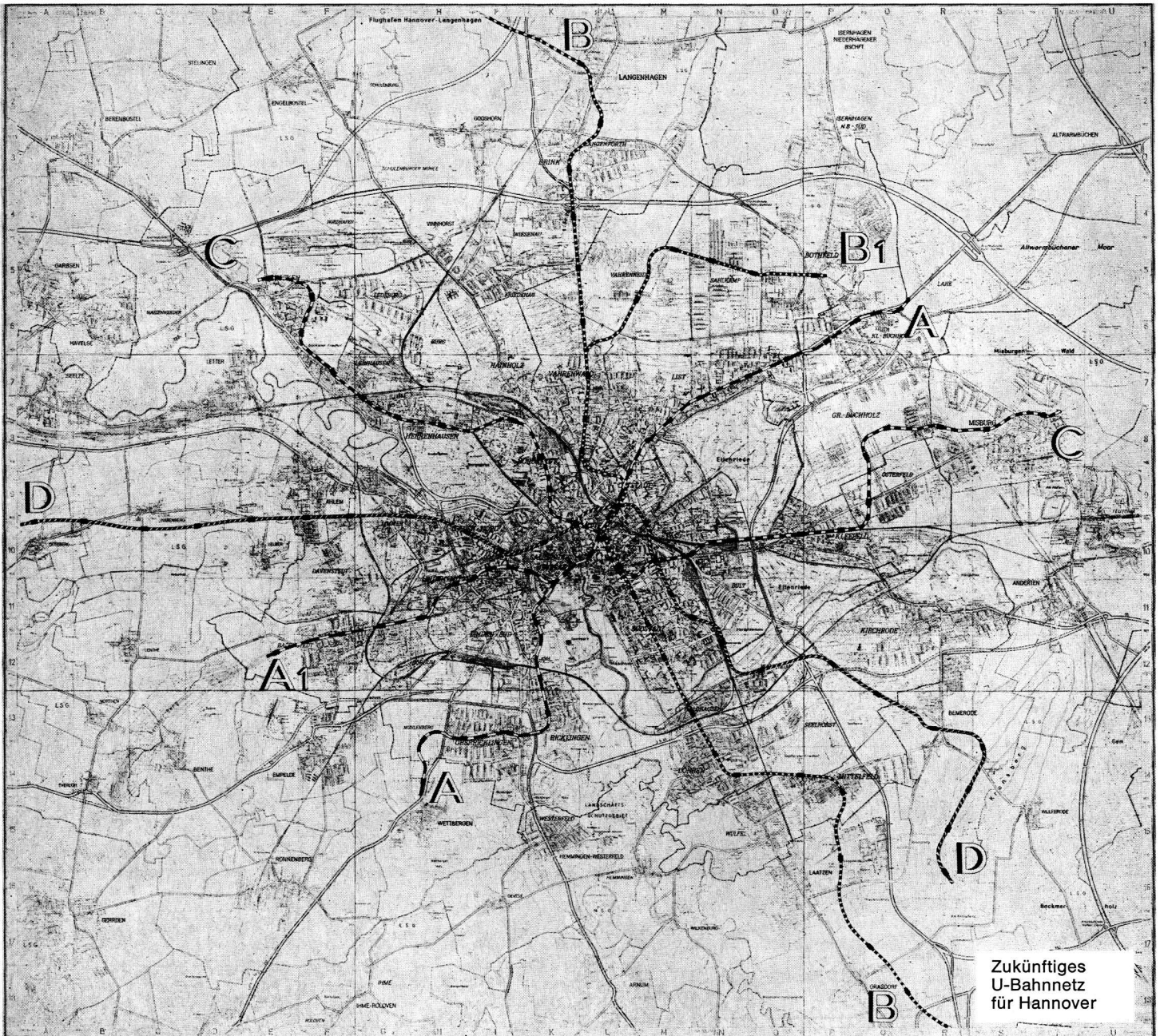
Das Netz wird im Endzustand 4 Linien umfassen, nämlich die Linien

- A: Buchholz – Ricklingen mit Abzweig nach Badenstedt,
- B: Laatzen – Langenhagen mit Abzweig nach Bothfeld,
- C: Stöcken – Misburg

sowie

- D: als Vorsorgelinie zwischen den geplanten Siedlungsgebieten Kronsberg und Heisterberg.

Es ist in dieser Form bereits in die übergeordnete Planung des Verbandes Großraum Hannover eingeflossen und im Verbandsplan



1967 entsprechend ausgewiesen worden. Nach den Vorstellungen des Großraumverbandes wird das U-Bahnnetz zusammen mit dem Nahschnellverkehrsnetz der Bundesbahn in einem künftigen Verkehrsverbund das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs bilden. An den Berührungspunkten der beiden Verkehrsnetze bedarf die Planung einer sorgfältigen gegenseitigen Abstimmung.

Im Endausbau wird das U-Bahnnetz eine Streckenlänge von etwa 90 km aufweisen und einen Kostenaufwand von weit über 1 Milliarde DM verursachen. Im Bereich der geschlossenen Bebauung werden die Strecken in der Regel nur im Tunnel geführt werden können. In den Außenbereichen wird aus Kostengründen jedoch eine weitgehend offene Trassenführung angestrebt. Dort werden die Gleise kreuzungsfrei im Gelände, im Einschnitt, auf einem Damm oder auf einer Aufständerung verlegt werden. Um die Trassen in den Außenbereichen freizuhalten, wird bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine entsprechende Vorsorgeplanung betrieben.

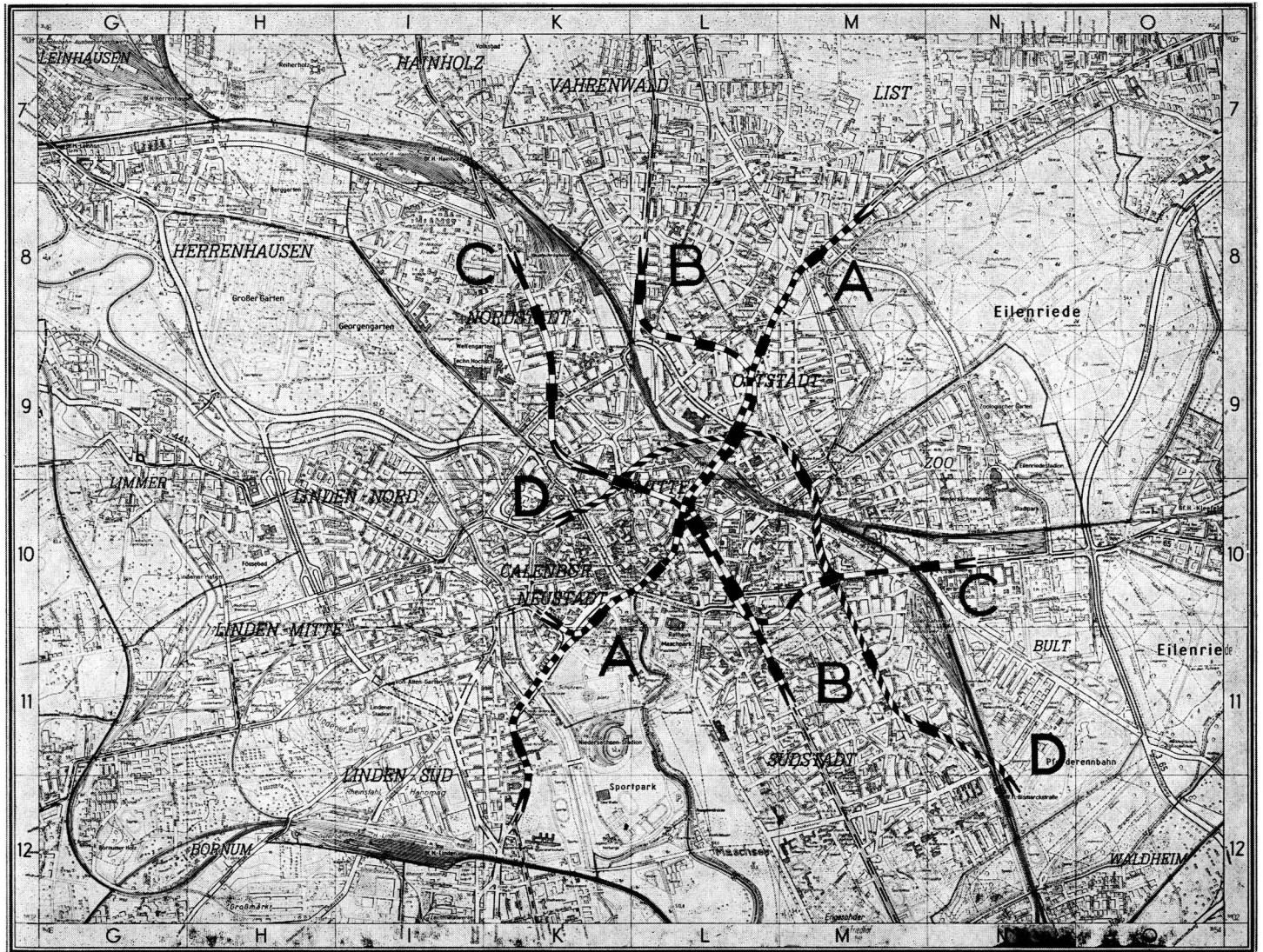
Natürlich läßt sich ein derart umfangreiches Netz nur in Bauabschnitten verwirklichen. Um einen reinen U-Bahnbetrieb aufzunehmen zu können, müßte ein größerer Streckenabschnitt, z. B. wenigstens die Strecke einer

Halbmesserlinie, in einem Zuge erstellt werden. Das würde einerseits sehr hohe Kosten verursachen. Andererseits würde ein recht langer Zeitraum bis zur Inbetriebnahme der U-Bahn verstreichen.

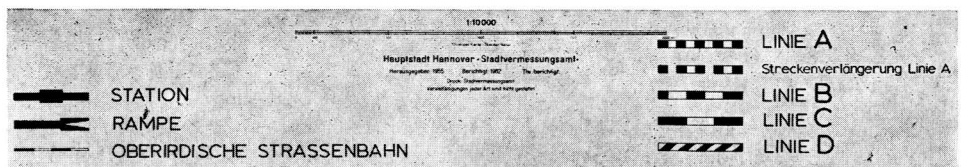
Die Stadt Hannover ist daher einen anderen Weg gegangen. Um das investierte Kapital möglichst schnell zu nutzen, sollen bereits kürzere Streckenabschnitte der U-Bahnanlagen von dem vorhandenen Schienenverkehrsmittel, der Straßenbahn, befahren werden. Da die Verkehrsbehinderungen für den öffentlichen Nahverkehr im Bereich der Innenstadt am größten sind, lag es auf der Hand, hier mit dem U-Bahnbau zu beginnen. Es wurde daher eine erste Ausbaustufe für das U-Bahnnetz entwickelt, die eine Länge von etwa 20 km Tunnelstrecke aufweist. Aus der Darstellung wird deutlich, daß jeder Fahrgast seine Zielstation mit nur einmaligem Umsteigen über einen der 5 Umsteigebahnhöfe erreichen kann. Besonderer Wert wurde auf eine gute Erschließung der Innenstadt gelegt. Von jedem Punkt der City kann man nach höchstens 5 Minuten Fußweg zur nächsten Station gelangen. Ein besonderes Anliegen der Stadtplanung war es, daß die geplante Erweiterung der City östlich der Bahnanlagen in gleicher Weise wie die vorhandene Innenstadt erschlossen wird, um damit

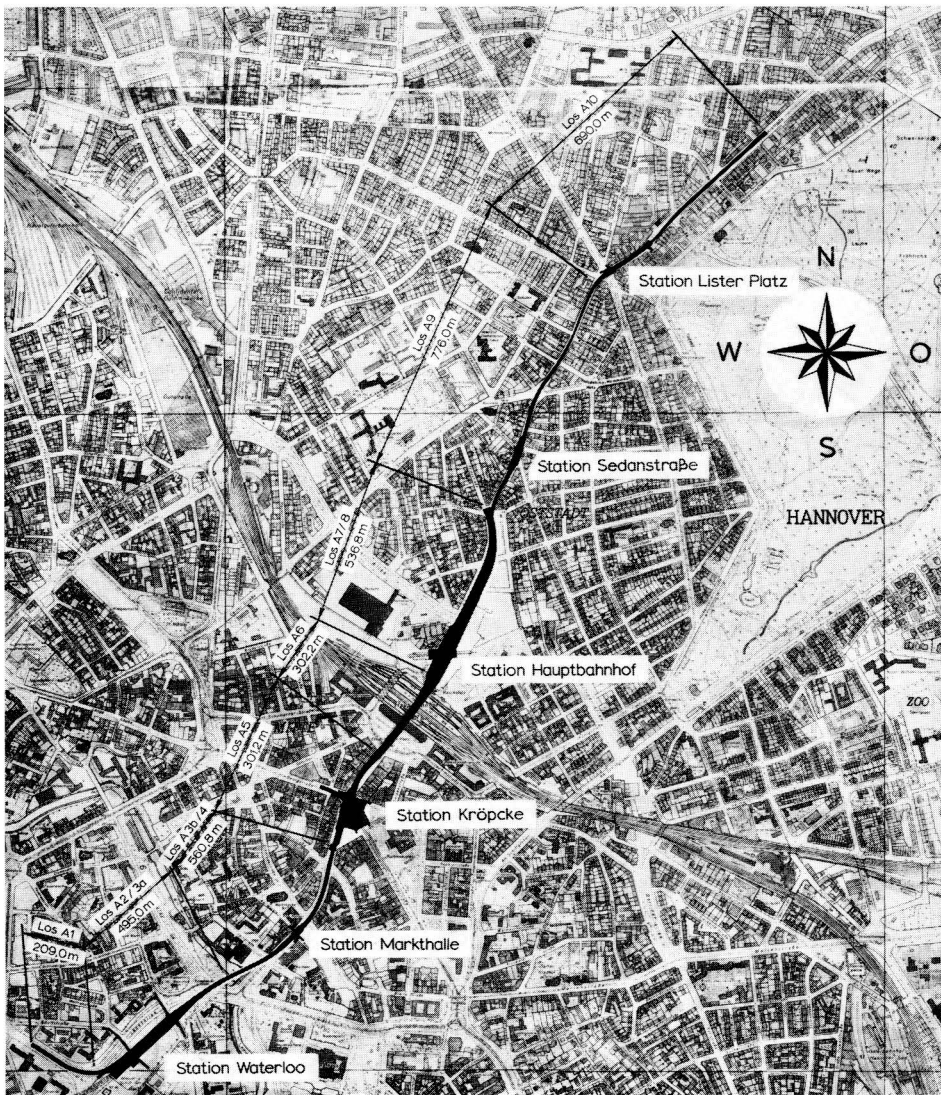
eine wichtige Voraussetzung für die städtebauliche Veränderung zu schaffen. Mit Vollendung der ersten Ausbaustufe wird es möglich sein, den gesamten Straßenbahnverkehr im Tunnel durch die Innenstadt zu führen und somit die bisherigen Behinderungen im Innenstadtbereich auszuschließen. Über provisorische Rampen gelangen die Straßenbahnzüge vom Tunnel auf das oberirdische Streckennetz. Um auch den Verkehr in den Außenbereichen zu beschleunigen und somit den Verkehrswert des Tunnels zu erhöhen, ist beabsichtigt, soweit es technisch möglich und finanziell tragbar erscheint, die Straßenbahngleise vorerst auf besonderen Bahnkörper zu legen. Diese Maßnahme ist überall dort gerechtfertigt, wo noch ein längerer Zeitraum bis zur Verwirklichung der zweiten Ausbaustufe verstreichen wird.

Innerhalb der zweiten Baustufe soll der kreuzungsfreie Ausbau des Nahverkehrsnetzes bis in die Außengebiete vorgetrieben werden. Dabei ist daran gedacht, jeweils die Strecke einer Linie konsequent bis zu ihrem Endpunkt niveaufrei herzustellen, um damit die Voraussetzung für die Umstellung von Straßenbahn- auf U-Bahnbetrieb zu schaffen. Der Zeitpunkt für die Verwirklichung der zweiten Ausbaustufe wird maßgeblich durch die Verkehrsbelastung der



Erste Ausbaustufe des U-Bahnnetzes





Erster Teilabschnitt der Linie A

Linie bestimmt. Gerade die linienmäßige Konzeption des Netzes ermöglicht es, jede der 4 Linien unabhängig von den anderen bei Bedarf auf U-Bahnbetrieb umzustellen, während die übrigen Strecken zunächst noch weiter von Straßenbahnen befahren werden können.

Aus den vorangegangenen Darlegungen folgt, daß bereits für die Planung der ersten Ausbaustufe des Netzes vorrangig u-bahn-technische Gesichtspunkte zugrunde zu legen sind. Gleichzeitig sollen die gefundenen Lösungen jedoch auch einen Straßenbahnbetrieb ermöglichen. Die Tunnelanlagen müssen im Querschnitt (Fahrzeugbreite 2,90 m), in der Trassierung (Höchstgeschwindigkeit 70 km/h) sowie hinsichtlich der Betriebsanlagen (z. B. Kehr- und Abstellanlagen) bereits auf einen künftigen U-Bahnbetrieb ausgerichtet werden. Die Bahnsteiglänge von 103 m ist aus der größten Zuglänge des aus 4 Einheiten bestehenden U-Bahnzuges entwickelt. Keine höhengleichen Kreuzungen werden im Streckennetz vorgesehen. Es ist ferner beabsichtigt, das Signalsystem so auszulagern, daß es durch den nachträglichen Einbau zusätzlicher Einrichtungen – wie Fahrsperrn – für reinen U-Bahnbetrieb geeignet ist. Aus dieser kurzen Aufzählung schnellbahntechnischer Gesichtspunkte wird deutlich, daß es sich in Hannover nicht um eine U-Straßenbahnanlage, sondern um eine U-Bahnanlage handelt, deren Tunnel in einer Übergangszeit zunächst von Straßenbahnen befahren werden.

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 23. Juni 1965 wurde im Rahmen der ersten Ausbaustufe mit dem Bau der Linie A auf dem 3,9

km langen Teilabschnitt zwischen Gustav-Bratke-Allee und Podbielskistraße/Hammersteinstraße begonnen. Aus bautechnischen Gründen muß gleichzeitig zwischen der Station Kröpcke und dem Weißekreuzplatz ein 1,0 km langes Teilstück der Linie B mit hergestellt werden, so daß der Tunnel hier durchgehend 4-gleisig wird. Die Kosten für dieses Bauvorhaben sind auf ca. 250 Mio DM veranschlagt. An den Baukosten beteiligt sich der Bund mit 50 %, während das Land Niedersachsen einen Anteil von 25 % – bisher in Form von Schuldendienstbeihilfen – beisteuert. So verbleibt für die Stadt ein Anteil von 25 %, der sich noch um die sogenannten nicht zuschufähigen Kosten erhöht.

Der erste Tunnelabschnitt der Linie A umfaßt 6 Stationen:

Die Station Waterloo, als viergleisiger Bahnhof für die Verzweigung der Strecken nach Ricklingen und Badenstedt entworfen, erschließt das Regierungsviertel, das Berufsschulzentrum und das Niedersachsenstadion. Im Bereich der heutigen Altstadt liegt die Station Markthalle. Die Station Kröpcke – im Schnittpunkt der Linien A, B und C – wird einer der bedeutendsten Umsteigebahnhöfe im U-Bahnnetz Hannover darstellen. Eine ähnlich starke Verkehrsbelastung wird nur noch die benachbarte Station Hauptbahnhof erhalten, an der sich die Linien A, B und D kreuzen bzw. berühren. Diese Station dient gleichzeitig dem Umsteigeverkehr zur Bundesbahn und erschließt die Innenstadterweiterung am Raschplatz. Durch die Stationen Sedanstraße und Lister Platz werden das Geschäftsgebiet zwischen Weißekreuzplatz und Podbielskistraße sowie die angrenzenden

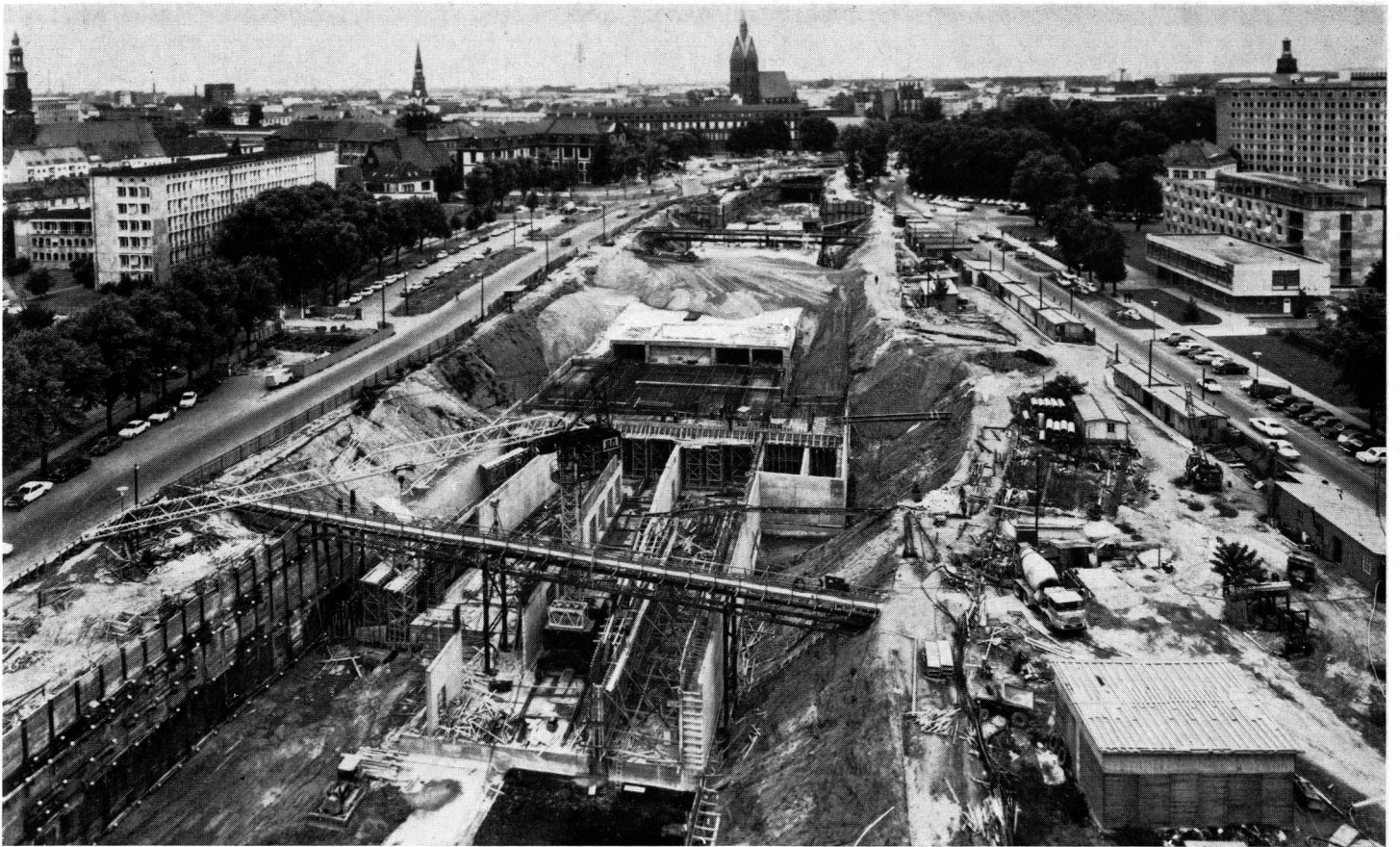
dicht besiedelten Wohnviertel bedient. An vielen Punkten der Stadt wird in Verbindung mit dem U-Bahnbau eine städtebauliche Neuordnung angestrebt. Besonders deutlich wird dies um die Station Hauptbahnhof. Um das neue Geschäftsgebiet östlich der Bundesbahnanlagen an die bisherige Innenstadt anzubinden und damit für den Fußgänger zugänglich zu machen, wird mit dem U-Bahnbau eine durchgehende Fußgängerpassage bis zum Kröpcke gebaut. Sie ist über den U-Bahnanlagen in einfacher Tieflage – teilweise mit großflächigen Öffnungen zur Straßenebene – vorgesehen und wird von Läden beidseitig flankiert sein. Auch über der Station Kröpcke ist eine generelle Änderung der städtebaulichen Situation beabsichtigt.

Von der 3,9 km langen Tunnelstrecke der Linie A befinden sich 1,8 km im Bau oder sind bereits im Rohbau fertiggestellt. Gebaut wird der Tunnel der Linie A in offener Bauweise, während für spätere Bauabschnitte anderer Linien auch die geschlossene Bauweise zu Anwendung kommen wird. Ausschlaggebend für die Entscheidung zur offenen Bauweise waren neben wirtschaftlichen, rechtlichen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten vor allem auch die speziellen baulichen Verhältnisse sowie die Beschaffenheit des Untergrundes – hoher Grundwasserstand und für den Schildvortrieb günstige Bodenverhältnisse erst ab 15 m Tiefe und mehr.

Begonnen wurden die Bauarbeiten für die Linie A am Baulos 1 im November 1965. Das verhältnismäßig kurze Los 1 umfaßt die südliche Rampe in der Gustav-Bratke-Allee sowie das anschließende Tunnelstück unter dem Waterlookreis. Bereits bei diesem Los wurden die ersten Erfahrungen mit dem hannoverschen Baugrund gemacht. Unter einer Deckschicht aus Mutterboden und Aufschüttungen wird bis in 13 bis 15 m Tiefe, örtlich sogar bis 20 und mehr Metern Sand und Kies mit Schlufflinsen oder -einlagerungen angetroffen. Darunter befindet sich eine sehr mächtige Tonschicht, die den Grundwasserhorizont begrenzt. Da sich die über dem Kreidetone liegenden stark wasserführenden Schichten aus Grobkies nur schwer entwässern lassen, mußte bereits für die Rampe innerhalb der durch Trägerbohlwände gesicherten Baugrube jeweils ein seitlicher Arbeitsraum vorgesehen werden (Hamburger Bauweise). Baulos 1 wurde 1966 im Rohbau fertiggestellt.

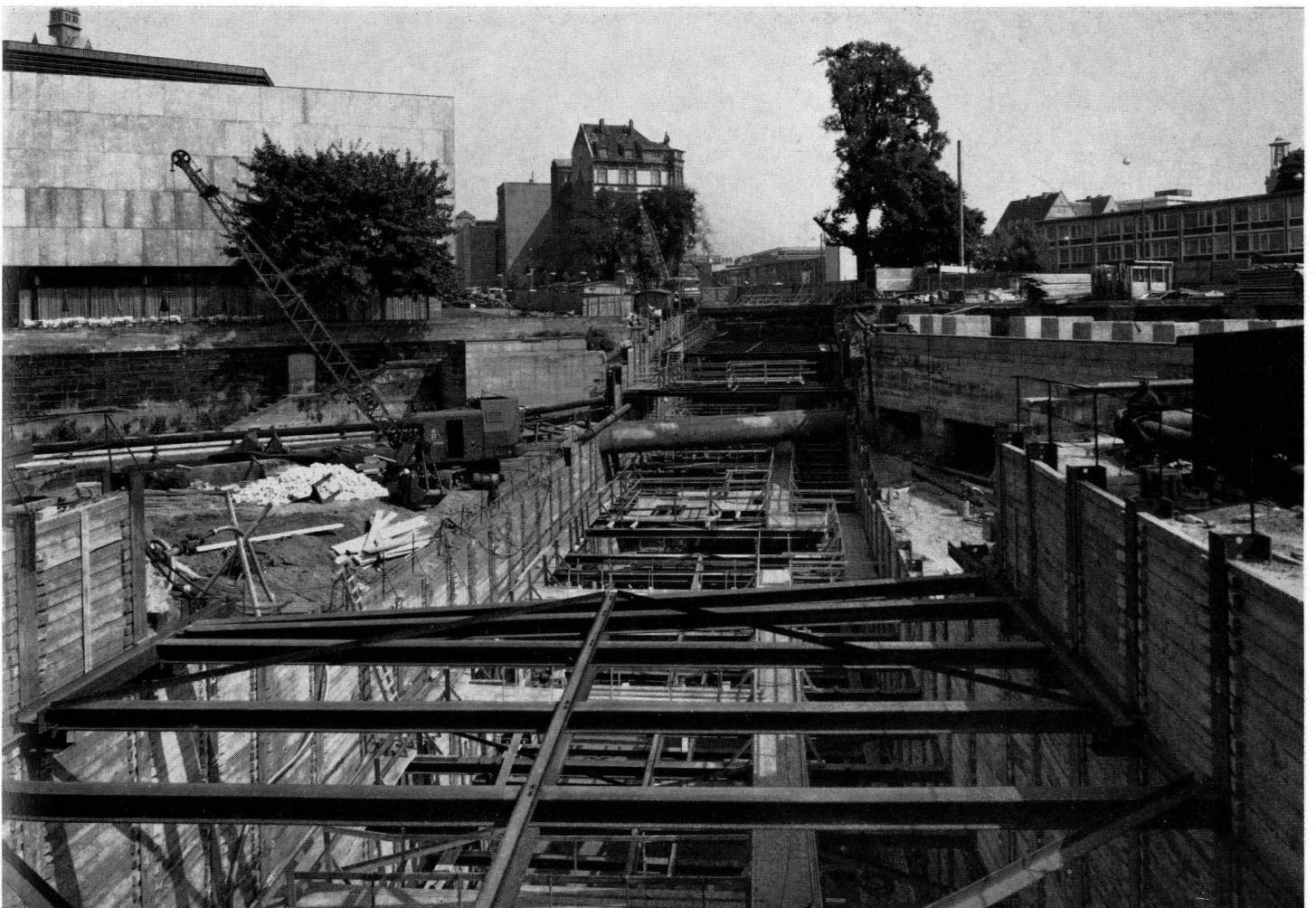
Infolge der allgemeinen Wirtschaftsdepression konnte mit Baulos 2 erst im Juni 1967 begonnen werden. Es umfaßt die viergleisige Station Waterloo sowie den anschließenden Streckentunnel bis zur Leine. Da der Bahnhof unter dem ausgedehnten Waterlooplatz liegt, konnte hier die Baugrube auf größerer Länge abgeboischt hergestellt werden. Lediglich für den Bereich der Gleisverzweigungen sowie im Tunnelabschnitt bis zur Leine mußten mit Rücksicht auf die Oberflächensituation Trägerbohlwände für die Sicherung der Baugrube errichtet werden. Bei breiter Baugrube erwies es sich als wirtschaftlicher, die Baugrubenwände mit Injektionszugankern zu halten. Erstmals wurde bei diesem Los im Bereich von Straßen die Baugrube mit vorgefertigten Stahlbetonplatten für den Kraftfahrzeugverkehr abgedeckt. Diese Form der Abdeckung hat sich sehr bewährt. Auch dieses Los ist inzwischen im Rohbau fertiggestellt worden, so daß bereits mit dem Stations- und Streckenausbau begonnen werden konnte.

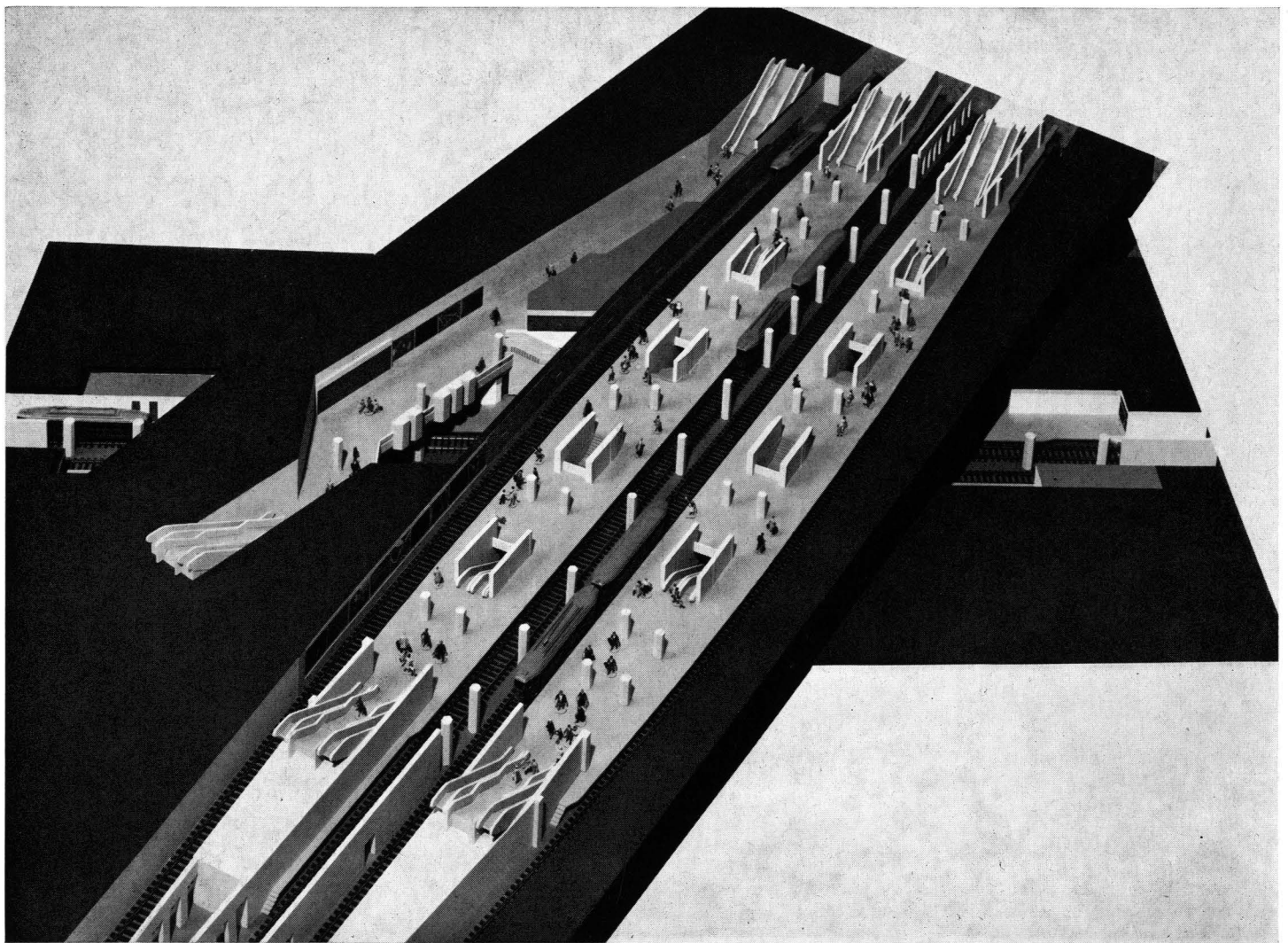
Im April 1968 wurde mit dem Bau des Loses 4 im Zuge der Karmarschstraße angefangen. Es umfaßt die Station Markthalle sowie die anschließende Tunnelstrecke bis zur Station Kröpcke. Ferner enthält es die Kreuzung mit der Leine, deren Wasser während der Bauzeit über die Ihme abgeleitet werden konnte. Im Zuge der Karmarschstraße verläuft die U-Bahntrasse fast auf ganzer Länge unmittelbar



Tunnelrohbau der Station Waterloo

Aussteifte Trägerbohlwände im Bereich des
trockengelegten Leinebettes





Modellaufnahme der Station Hauptbahnhof

vor der Bebauung. Um die Häuser nicht zu gefährden, sind statt der verformbaren Trägerbohlwand starre Betonwände als Baugrubenbegrenzung nach dem Schlitzwandverfahren errichtet worden. Diese Art der Baugrubenumschließung erbrachte auch für die Wasserhaltung große Vorteile. Um den Kraftfahrzeugverkehr in einer Richtung der Karmarschstraße aufrechtzuerhalten und die Andienung der Grundstücke an der Trasse zu gewährleisten, wurde die Baugrube im Zuge der Geschäftsstraße mit Stahlbetonplatten abgedeckt. Auch dieses Baulos konnte inzwischen nach etwa 1 1/2-jähriger Bauzeit im Rohbau nahezu fertiggestellt, die Baugrube verfüllt und die Wiederherstellung der Straße eingeleitet werden.

Im November 1968 wurde das Baulos 7 am Raschplatz begonnen. Dieses Los umfaßt die umfangreiche Kreuzungsstation Hauptbahnhof. In der oberen Ebene liegen an zwei Mittelbahnsteigen im Richtungsbetrieb 4 Gleise, und zwar innen die Gleise der Linie A, außen die Gleise der Linie B. Darunter ist der Stationsteil der Linie D angeordnet. Ferner enthält das Baulos das Überwerfungsbauwerk zwischen den Linien A und B sowie eine 2-gleisige Abstell- und Kehranlage im Bereich des Weißekreuzplatzes. Für dieses Los ist bereits die Baugrube auf voller Länge im Schutz einer rückverankerten Trägerbohlwand ausgehoben worden. Lediglich auf einem kürzeren Abschnitt mußte wegen der nahen Lage von Gebäuden eine Bohlpfahlwand anstelle einer Trägerbohlwand hergestellt werden. Los 7 bedurfte einer besonderen Abstimmung der Bauarbeiten, da gleich-

zeitig mit dem U-Bahnbau im Zuge der Hamburger Allee eine Hochstraße für den Kraftfahrzeugverkehr errichtet werden mußte.

Voraussichtlich zu Ende des Jahres 1971 wird das Baulos 7 im Rohbau fertiggestellt sein.

Noch im April 1970 sollen das Los 9 (Alte Celler Heerstraße/Celler Straße einschließlich der Station Sedanstraße) und Ende 1970 das Los 5 (Bahnhofstraße und Station Kröpcke) begonnen werden. Die Unterfahrung der Bundesbahnanlagen (Los 6) stellt eine der schwierigsten und zeitlich umfangreichsten Bauaufgaben im Zuge der Linie A dar, da der Verkehr auf dem Hauptbahnhof während der Baumaßnahmen weitgehend aufrechterhalten werden muß. Wenn auch bereits mit den Vorarbeiten für dieses Baulos Mitte 1969 begonnen worden ist, so wird der Eröffnungstermin für den 3,9 km langen Abschnitt der Linie A im Jahre 1975 maßgeblich von der Fertigstellung dieses Loses bestimmt.

Um den bereits im Rohbau fertiggestellten Abschnitt der Linie A zwischen Gustav-Bratke-Allee und Ständehausstraße nicht mehrere Jahre ungenutzt zu lassen, soll voraussichtlich ab 1972 ein Probebetrieb mit einer Halbmessermesslinie zwischen Ricklingen und Kröpcke aufgenommen werden. Dazu werden neue Zweirichtungsfahrzeuge eingesetzt werden. Durch die Eröffnung einer Teilstrecke wird es möglich, die neuen technischen Anlagen zu erproben, das Personal rechtzeitig für den Tunnelbetrieb zu schulen und schließlich den Fahrgast allmählich mit dem unterirdischen Betrieb vertraut zu machen.

Noch bevor der Tunnel der Linie A fertiggestellt sein wird, ist beabsichtigt, mit dem Bau des Nordteiles der Linie B zwischen Weißekreuzplatz und Vahrenwalder Platz etwa ab 1972 zu beginnen. Etwa ab 1974 wird auch der südliche Abschnitt der Linie B (Kröpcke-Hildesheimer Straße) in Angriff genommen werden können. Unter der Voraussetzung, daß die Finanzierung gesichert werden kann, wäre es denkbar, um 1985 die erste Ausbaustufe für das U-Bahnnetz zu vollenden.

Auszug der mitwirkenden Firmen:

Grundwasserabsenkung – Waterlooplatz
Johann Keller GmbH.
Hannover, Fernruf 05 11/245 53
Heinrich Scheven
Bremen-Lesum 1, Fernruf 04 21/63 00 81

Grundwasserabsenkung – Karmarschstraße
Heinrich Scheven
Bremen-Lesum 1, Fernruf 04 21/63 00 81
Johann Keller GmbH.
Hannover, Fernruf 05 11/245 53

Um- und Neuverlegung von
Rohrleitungen und Kabelstrecken
Dipl.-Ing. Gessler & Degenhardt
Bauunternehmen
Hannover, Fernruf 05 11 / 83 60 13 - 14