

Zeitschrift für die Bürger
der Stadt Hannover.
Herausgegeben im Juni 1967

unser thema

1

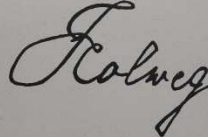


DIE U-BAHN

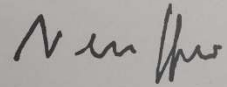
Vorwort

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger!

Zum ersten Male legen wir Ihnen heute eine neue Zeitschrift unter dem Titel „Unser Thema“ vor. Die Schrift soll Sie von Zeit zu Zeit über wichtige Vorhaben in unserer Stadt unterrichten. Sie wird sich jeweils nur mit einem, eben mit „unserem Thema“ beschäftigen. Ein solches Thema ist zur Zeit der Bau der U-Bahn in Hannover, dem wir die erste Ausgabe unserer Zeitschrift widmen. Wir hoffen, daß „Unser Thema“ Ihr Interesse finden wird.



Oberbürgermeister



Oberstadtdirektor

Schritt in die Zukunft

Hannovers U-Bahn wird weitergebaut. Ende April beschloß der Rat einstimmig, zwei weitere Baulose zu vergeben. Sie umfassen die Station Waterlooplatz und den anschließenden Streckenabschnitt bis zum Leineufer. Die Gesamtlänge dieses Auftrages umfaßt 495 Meter und erfordert für den Rohbau 11,6 Millionen DM. Damit werden die Arbeiten nach rund fünfmonatiger Pause seit Fertigstellung des ersten Teilstücks – der 140 Meter langen Rampe in der Gustav-Bratke-Allee und dem 70 Meter langen Tunnelstück unter dem Waterlooplatz – wieder aufgenommen.

Diese Unterbrechung war eingetreten, weil es der Rat angesichts der ungeklärten Finanzierung des U-Bahn-Baues nicht glaubte verantworten zu können, vorher grünes Licht für den Weiterbau zu geben.

Als am 16. November 1965 der erste Rammschlag getan wurde, war noch keine Entscheidung über eine finanzielle Beteiligung des Landes Niedersachsen und des Bundes gefallen. Die Last der Finanzierung lag zunächst allein auf den Schultern der Stadt, und das bei der katastrophalen Verschlechterung der Finanzlage, die im Frühjahr 1966 unvorhergesehen und unvorhersehbar über sie hereinbrach.

Erst nachdem Anfang April das niedersächsische Landeskabinett seine Bereitschaft bekräftigt hatte, die Stadt beim Bau der U-Bahn zunächst durch Übernahme von Schuldendienstbeihilfen zu unterstützen, und nachdem inzwischen auch die Bundeszuwendung aus Mitteln der Mineralölsteuererhöhung auf 50% der Kosten festgesetzt und zugesagt worden war, war für den Rat die Grundlage gegeben, den unverzüglichen Weiterbau zu beschließen.

Dennoch war diese Entscheidung angesichts der beträchtlichen Kosten, die der Bau der U-Bahn verursacht – allein die A-Linie vom Waterlooplatz bis zur Wedekindstraße wird 180 Millionen DM erfordern – nicht weniger schwer als der Be-

schluß vom Juni 1965, in Hannover eine U-Bahn zu bauen. Trotz der Hilfe von Bund und Land wird die Stadt 25% der Kosten aus eigener Kraft aufbringen müssen. Das ist auf Jahre hinaus für die Stadt und ihre Bürger eine schwere Last.

Mit dem Bau der U-Bahn wurde ein Vorhaben in Angriff genommen, das die Kraft von Generationen in Anspruch nehmen wird. Mehr als ein Jahrzehnt sind allein erforderlich für den Bau des Rückgrats der U-Bahn: das unterirdische Tunnelkreuz im Zentrum der Stadt. Jahrelange Untersuchungen der Verkehrs- und Bevölkerungsentwicklung sowie der Wandlungen der wirtschaftlichen Struktur im allgemeinen und in Hannover im besonderen, untermauert von wissenschaftlichen Gutachten und den Erfahrungen, die Rat und Verwaltung auf Studienreisen im In- und Auslande gesammelt haben, waren der Entscheidung vorausgegangen. Sie hatten zu der Erkenntnis geführt, daß eine Entscheidung gegen den Bau der U-Bahn bedeutet hätte, die Stadt für die Zukunft der Funktionsunfähigkeit auszuliefern.

Das aber wäre nicht zu verantworten gewesen. Deshalb entschied sich der Rat einstimmig für den Bau der U-Bahn.

Er hat sich nicht gescheut, öffentlich und in aller Deutlichkeit zu sagen, daß das die Zurückstellung oder gar den Verzicht auf wünschenswerte und sogar notwendige andere kommunale Vorhaben bedeutet. Der Beschluß zum Bau der U-Bahn war eine Entscheidung von grundsätzlicher kommunalpolitischer Bedeutung. Er geht zurück auf die Erkenntnis, daß nur auf diese Weise die Verkehrsprobleme für die Zukunft auf die nachhaltigste und wirtschaftlichste Art zu lösen sind. Der Bau der U-Bahn ist eine Notwendigkeit, wenn Hannover seine Aufgabe als Verwaltungszentrale sowie als wirtschaftlicher und kultureller Mittelpunkt des Landes Niedersachsen und als Kernstadt des Großraums Hannover auch künftig erfüllen soll.

Der Beschluß des Rates

Am 23. Juni 1965 hat der Rat der Stadt Hannover nach sorgfältigen Untersuchungen sowie ausgiebigen Beratungen in den Fachausschüssen folgenden Beschluß gefaßt:

1. zur Verbesserung des Gesamtverkehrs und zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Hannover eine U-Bahn zu bauen,
2. hierfür den Netzvorschlag Nr. 2 gemäß dem Gutachten des Professors Dr.-Ing. Wehner, Berlin, vom Februar 1965 zur Grundlage der U-Bahn-Planung zu machen,
3. als ersten Bauabschnitt die Nord-Süd-Strecke des Netzvorschlages 2 von der Wedekindstraße über Raschplatz, Kröpcke, Friederikenplatz zum Waterlooplatz zu bauen,
4. die Streckenabschnitte Raschplatz und Waterlooplatz als erste Baumaßnahmen in Angriff zu nehmen und hierfür das Planfeststellungsverfahren zu beantragen,
5. mit der Durchführung der Baulose I, II und III des Streckenabschnittes Waterlooplatz zu beginnen, hiervon das Baulos I im Jahre 1965.

In der Begründung dieses – einstimmigen – Beschlusses heißt es über das Ziel: Damit können im Innenstadtbereich zunächst die Straßenbahnlinien unterirdisch geführt werden, nach kreuzungsfreiem Ausbau der Strecken U-Bahn-Züge mit einem erhöhten Platzangebot eingesetzt werden, die freiwerdenden Straßenflächen für den Individualverkehr und den Fußgänger genutzt werden und die außerhalb der Stadtgrenzen entstehenden Baugebiete mit einem leistungsfähigen Nahverkehrsmittel versorgt werden, das in der Lage sein wird, den Gesamtverkehr spürbar zu verbessern.



Warum U-Bahn-Bau?

Wir alle wissen es: Hannovers Verkehrsplanung und -gestaltung galt und gilt vielerorts als vorbildlich. Experten aus dem In- und Ausland kamen, sahen und lobten; desgleichen Autofahrer aus anderen Städten. Und selbst Hannoveraner sehen sich gelegentlich zu dem Bekenntnis veranlaßt: „Bei uns klappt es besser als in ...“ Wenn also unsere Verkehrssituation – gemessen an anderen vergleichbaren Städten – noch zu Anerkennung hinreißt, warum muß eine U-Bahn gebaut werden?

Diese Frage werden sich viele Bürger unserer Stadt gestellt haben. Und mancher hat wahrscheinlich im Freundeskreis Bei-

fall geerntet, wenn er verlangte, die Stadt solle lieber die für den U-Bahn-Bau fälligen ...zig Millionen dem Ausbau des Straßennetzes zukommen lassen. Insgeheim tauchte vielleicht auch der Verdacht auf, ein gewisses Prestigedenken – etwa nach dem Motto: wenn andere Städte eine U-Bahn bauen, dann wir auch – habe die Stadt in das „U-Bahn-Abenteuer“ getrieben.

Alle diese Fragen und noch einige mehr haben die Vertreter der Bürgerschaft im Rat und in seinen Ausschüssen lange beschäftigt. Fachleute nahmen die Verkehrssituation unter die Lupe, arbeiteten Gutachten aus und untersuchten Lösungsvorschläge verschiedener Art. Diese Experten-Unterlagen dienten erneut als Diskussionsmaterial, unter anderem in zwei mehrtägigen Klausurtagungen der im Rat vertretenen Fraktionen. Ehe schließlich die für die Zukunft der Stadt so wichtige Entscheidung zugunsten des U-Bahn-Baus

gefällt wurde, hatten die Ratsmitglieder einen Blick in die Verkehrssituation der Vergangenheit getan und die „Lage des Verkehrs“ in der Gegenwart überprüft.

Die Entwicklung mit ihren zahlreichen Überraschungen ist einer Betrachtung wert, denn sie liefert die Antwort auf die Frage: Warum eine U-Bahn?

Vor dem Krieg war Kröpcke nicht nur Treffpunkt für Verliebte, Bekannte und Verwandte, es war auch Schnittpunkt vieler wichtiger Verkehrsverbindungen. Im Zentrum kreuzte sich der reine Stadtverkehr mit dem Fernverkehr. Das war schon damals keine ideale Situation, aber sie war – bei der von heute aus gesehen geringen Dichte des Straßenverkehrs – gerade noch zu ertragen.

Dann kam die Stunde Null. Der Krieg war zu Ende. Seine Hinterlassenschaft: Ruinen, Trümmer, Hoffnungslosigkeit. Aber: wer überlebt hatte, wollte weiterleben. Und das möglichst besser und in seiner Stadt.

Aus diesem Lebenswillen erwuchs die Planung für den Wiederaufbau.

Sie wurde im Flächennutzungsplan 1950 verankert. Dieser Plan „dachte“ damals in ungewöhnlichem Maße in die Zukunft. Wo andere Städte, historischen Vorbildern folgend, den Verkehr auf gewohnten Wegen rollen lassen wollten, nutzten Hannovers Planer die Möglichkeit, das überholte Alte durch besseres Neues zu ersetzen. Dabei berücksichtigten sie die Lage Hannovers im Schnittpunkt west-östlicher und nord-südlicher Verkehrslinien, seine Bedeutung als Landeshauptstadt, als Wirtschafts- und Kulturzentrum und als Ort der seit 1947 stattfindenden größten deutschen Industrie-

messe. Alle diese Überlegungen führten zu einem völligen Systemwandel im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt. Das strahlenförmig auf den Stadtkern konzentrierte Bündel von Bundesstraßen durfte auf keinen Fall bleiben. Und es blieb nicht mehr!

Was nach den Gedanken der Planer und mit der Zustimmung des Rates geschaffen wurde, ist allen Hannoveranern gut vertraut: Die Bundesstraßen führen in angemessener Entfernung tangential an der Innenstadt vorbei; ein Innenstadtring umschließt das Zentrum; leistungsfähige Zubringer verbinden die Tangenten mit dem Innenstadtring.

die Hannover verlassen, wandert in das unmittelbare Umland ab. Wie stark dieser Zug ist, zeigen folgende Zahlen: Aus dem Gebiet drei Kilometer um Kröpcke sind vom 6. Juni 1961 bis zum 31. Oktober 1966 rund 30 000 Personen in neue Wohnungen am Stadtrand oder über die Stadtgrenzen hinaus abgewandert. Jedoch: Wer die Wohnung wechselt, wechselt nicht auch seinen Arbeitsplatz! Und diese Arbeitsplätze liegen zum weitaus größten Teil innerhalb eines eng begrenzten Raumes in der hannoverschen Innenstadt.

Wie bedeutsam die Rolle Hannovers als wirtschaftliches Zentrum ist, zeigt sich darin, daß in der Stadt, die einen Flächenanteil von 6,2 Prozent des Großraumbereiches hat, 54 Prozent aller Einwohner des Großraums wohnen und 77 Prozent aller nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplätze sind. Insbesondere ist das Stadtzentrum der Arbeitsplatz für die Einwohner des Großraums. In einem Gebiet mit einem Radius von zwei Kilometern um Kröpcke mit einer Fläche von 0,6 Prozent der Gesamtfläche des Großraums befinden sich 40 Prozent aller Arbeitsplätze des Verbandsgebietes. In absoluten Zahlen ausgedrückt hieß das schon 1961, daß in dem genannten Gebiet 195 000 von damals insgesamt 370 000 Arbeitsplätzen festgestellt wurden. Auf einer Fläche mit einem Radius von nur 800 Metern um Kröpcke waren 1961 rund 95 000 oder 20 Prozent der Arbeitsplätze des Großraums konzentriert.

Am 16. November 1965 trieb der Rammbär den ersten Träger in die Erde.

Die Stadt verändert ihr Gesicht

Die Planung dieses Hauptverkehrsstraßennetzes – Tangenten, Zubringer, Innenstadtring – ist nahezu verwirklicht. Von seinen insgesamt 58,7 Kilometern sind 42 Kilometer endgültig oder in der ersten Ausbaustufe fertig und befahrbar.

Als 1949 die Pläne für dieses System entstanden, kam auf 69 Einwohner Hannovers ein Personenkraftwagen. Die Zukunftsprognosen – die bei der Planung berücksichtigt wurden – sprachen von einem Pkw auf 10 Einwohner. Diese als Endstufe der Motorisierung angenommene Zahl wurde aber bereits 1960 erreicht. Heute entfällt auf je fünf Einwohner ein Personenkraftwagen. Und die Zeit, da sich jeder vierte Hannoveraner eines „fahrbaren Untersatzes“ erfreut, ist durchaus abzusehen. Prognosen sagten bis etwa 1980 eine Verdoppelung der Motorisierung gegenüber dem Stand von 1960 voraus; für Hannover ist das also bereits heute eingetreten.

Doch mit dem allgemeinen Anwachsen der Motorisierung allein ist die Verkehrsmisere nicht zu erklären. Als zweiter Umstand kommt der Strukturwandel innerhalb des Einzugsgebietes der Stadt Hannover hinzu. Dieser Strukturwandel ist gekennzeichnet durch Änderungen in den Standortansprüchen der Betriebe einerseits und durch steigende Ansprüche an Qualität und Umgebung der Wohnungen andererseits. Das hat einen wachsenden Flächenbedarf sowohl für Industrie und Gewerbebetriebe wie auch für die Wohngebiete zur Folge. Der Wohnungsbau verlagert sich immer mehr nach außerhalb der Stadtgrenzen, da sich die Baulandreserven in Hannover

selbst dem Ende zuneigen; Einwohner aus den dicht bebauten Gebieten um das Stadtzentrum ziehen nach draußen, weil ihre derzeitigen Wohnungen den gewandelten Ansprüchen nach Licht, Ruhe, Grün und Ausstattung nicht mehr genügen. Infolgedessen nimmt die Einwohnerzahl der Stadt Hannover beharrlich ab. Seit ihrem Höchststand Ende November 1962 bis Ende 1966 hat sie sich um 28 500 auf rund 547 000 verringert. Das sei – so könnte man meinen – für die Verkehrssituation doch nur günstig. Leider geht die Rechnung: weniger Einwohner = weniger Kraftfahrzeuge nicht auf. Der größte Teil derjenigen,



Schon jetzt 118000 Pendler

Eine solche Ballung ist kein Phänomen, von dem allein Hannover betroffen wird. Seine Ursache ist die Technisierung und Spezialisierung der Wirtschaft und das dadurch bedingte schnelle Wachstum jener Wirtschaftszweige, die Dienstleistungs- und Verteilerfunktionen haben, zum Beispiel Handel, Banken, Versicherungen, Wirtschafts- und öffentliche Verwaltungen. Die Verflechtung von Industrie, Handel, Verwaltung und Geldwesen ist so eng, daß sie auch räumlich nach „Tuchfühlung“ streben. In märchenhaften Tagen wohnte der Kaufmann über seinem Laden, kam sein Lehrling morgens fröhlich von „drei Block weiter“ anmarschiert.

Heute zählt meist sowohl der Firmenchef wie der Angestellte zum wachsenden Heer der Pendler, zu jenem Teil der Bevölkerung also, dessen Wohnstätte von der Arbeitsstätte viele Kilometer entfernt liegt. Rund 118000 Menschen strömen täglich von außerhalb zu ihren Arbeitsplätzen in der Innenstadt Hannovers und machen sich nach Feierabend wieder auf den Weg nach „draußen“. Die wachsende Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz führt zusätzlich zur wachsenden Motorisierung, zu einem erhöhten Verkehrsbedürfnis.

Nach einem Verkehrsgutachten, das Professor Bruno Wehner von der Technischen Universität Berlin für die Stadt Hannover angefertigt hat, wird die Zahl der Arbeitsplätze der hannoverschen Wirtschaft bis 1975 noch beträchtlich zunehmen. Da die meisten Arbeitnehmer, die diese Stellen besetzen müssen, auch eine Familie haben, ergäbe sich ein wesentlicher Zuwachs an sogenannter Mantelbevölkerung. Ihre Wohnungen lägen außerhalb, die Arbeitsplätze jedoch in der Stadt. Ergebnis: neue Pendlerströme!

Kein Wunder also, daß die Straßen zu verstopften Kanälen werden müssen, wenn die wachsenden Pendlerströme ihren Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte mit dem Kraftwagen zurücklegen. Kein Wunder auch, wenn die Stadt Jahr für Jahr mehr Geld für die Anlage von Parkplätzen und für den Bau von Tief- oder Hochgaragen aufwenden muß. Denn das ist eine weitere Folge des zunehmenden Kraftfahrzeugverkehrs:

Nicht nur der rollende, auch der ruhende Verkehr verlangt seinen Platz.



Der Westschnellweg ist von der Herrenhäuser Straße bis zum Deisterplatz anbau- und kreuzungsfrei ausgebaut. Autobahnähnliche Auf- und Abfahrten stellen

die Verbindung zu den wichtigsten kreuzenden Straßen — der Limmerstraße und der Fössestraße — her.

Bedarf: 24000 Stellplätze

Für die Innenstadt Hannovers liegt der errechnete Bedarf an Park- und Einstellplätzen bei rund 24000. Nach dem augenblicklichen Stand der Planung können in der Innenstadt Hannovers am Straßenrand, auf Parkplätzen, in sechs Tiefgaragen und zehn Parkhäusern etwa 12100 öffentliche Parkstände und auf privaten Grundstücken rund 2900 private Einstellplätze geschaffen werden. Selbst bei hundertprozentiger Verwirklichung der Parkraumplanung wären erst 62,5 Prozent des zukünftigen Parkbedarfs gedeckt.

Welch einen unersättlichen Magen der Moloch Verkehr hat, beweist ein Vergleich

zwischen vorhandener Nutzfläche und Verkehrsfläche. 1939 betrug der Anteil der Baugrundstücke 59,7 Prozent, heute macht er nur noch 47,9 Prozent aus. Dagegen ist der Anteil der Verkehrsfläche von 34,6 Prozent vor dem Krieg auf gegenwärtig 43,6 Prozent gestiegen.

Wenn diese Entwicklung analog zur Motorisierung weitergehen würde, wenn also die Stadt dem Ruf nach breiteren Straßen und mehr Parkraum Gehör schenken würde, dann bestünde Hannovers Innenstadt nur noch aus Straßen

und Abstellflächen, ihre Funktion als Geschäftsmittelpunkt, dem heute noch alles zustrebt, aber hätte sie verloren.

Vorrang für das öffentliche Nahverkehrsmittel

Mit Straßenbau allein also ist es nicht getan! Welche Alternative aber bietet sich an? Städte, die wie Hannover Verdichtungsräume sind, die in immer stärkerem Maße Pendlerströme ansaugen, brauchen ein leistungsfähiges Nahverkehrsmittel. Zu

dieser Erkenntnis kam auch die von der Bundesregierung zur Untersuchung der Verkehrssituation in den Gemeinden eingesetzte Sachverständigenkommission. Im Fazit ihrer Erhebungen heißt es: Dem öffentlichen Personennahverkehr gebührt der Vorrang beim Ausbau der Verkehrswege!

Dafür spricht auch noch ein anderes gewichtiges Argument: Ein hoher Prozentsatz der im Stadtzentrum tätigen Arbeitnehmer hat auf Grund der Einkommensverhältnisse und des hohen Frauenanteils kein eigenes Kraftfahrzeug, ist also auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen.

— aber in der zweiten Ebene unter der Erde!

Natürlich besitzt Hannover bereits öffentliche Nahverkehrsmittel. Da ist die Straßenbahn, da ist die Bundesbahn, da ist auch die Post. Unbestritten stellt die Straßenbahn das zur Zeit meistbenutzte Nahverkehrsmittel dar. Was läge näher, als die Zugfolge zu verdichten und nebenher die Straßen für den Individualverkehr auszubauen?

Wer täglich in der Stadt unterwegs ist, wird gleich den Pferdefuß in dieser Überlegung bemerken. Eine wesentlich dichtere Zugfolge wäre nur in den Spitzenzeiten erforderlich. Auf die morgendliche Spitzenszene entfallen zum Beispiel 12% des Tagesverkehrs der Straßenbahn und auf die Nachmittagsspitze 11%. Gerade dann aber ballt sich auch der Kraftwagenverkehr auf den Straßen. Das Ergebnis: Kraftwagen und Straßenbahnen behindern einander, vor allem an Kreuzungen, Haltestellen und in den Kreiseln. Das ist schon jetzt ein Übel.

Bei noch stärkerer Motorisierung und dichter Wagenfolge der Straßenbahn drohte dem Verkehr an den neuralgischen Punkten der völlige Zusammenbruch.

Da hilft nur eins: Ein Verkehrsmittel muß verschwinden. Wobei verschwinden nicht abschaffen bedeutet, sondern verlagern in eine andere Ebene. Diese andere Ebene kann im Bereich der dicht bebauten Innenstadt nur unter der Erde sein. Am wirtschaftlichsten aber ist es, das Verkehrsmittel unter die Erde zu legen, das den geringsten Raum beansprucht. Wie das nebenstehende Schaubild zeigt, ist das die U-Bahn.

Außerdem wäre angesichts des bereits erwähnten Strukturwandels und der Weiterentwicklung der Stadtregion Hannover nur eine U-Bahn wegen ihres großen Platzangebots und ihrer hohen Reisegeschwindigkeit leistungsfähig genug, künftig die Innenstadt mit den am Stadtrand und außerhalb ihrer Grenzen entstehenden Neubaugebieten zu verbinden.

Auch in der Planung des Verbandes Großraum Hannover ist deshalb für den zentralen Bereich eine U-Bahn vorgesehen.

Schließlich ist der Bau einer U-Bahn vor allem auch volkswirtschaftlich der vernünftigste Weg.

Wollte man die Lösung der Verkehrsprobleme allein im Straßenbau suchen, dann ergäbe sich nach den Untersuchun-



So

kann es mit dem Verkehr nicht weitergehen!



gen von Professor Wehner die Notwendigkeit, a) einen zweiten Ring um die Innenstadt zu schaffen, b) den gegenwärtigen Innenring in mehreren Ebenen für zusätzliche Fahrbahnen auszubauen und c) die Zubringerstraßen zu den beiden Ringen ebenfalls mit weiteren Fahrspuren für den maximalen Bedarf leistungsfähig zu machen. Die Kosten für diese Alternative würden sich bei vorsichtiger Schätzung auf mehr als zwei Milliarden DM belaufen. Dabei sind die Beträge, die für die Ersatzbeschaffung von Wohn- und Geschäftsbauten erforderlich wären, noch nicht berücksichtigt. Außerdem würden dann für den ebenfalls wachsenden ruhenden Verkehr im Stadtkern und in seinen Rand-

gebieten zusätzlich rund 36 000 Parkplätze benötigt.

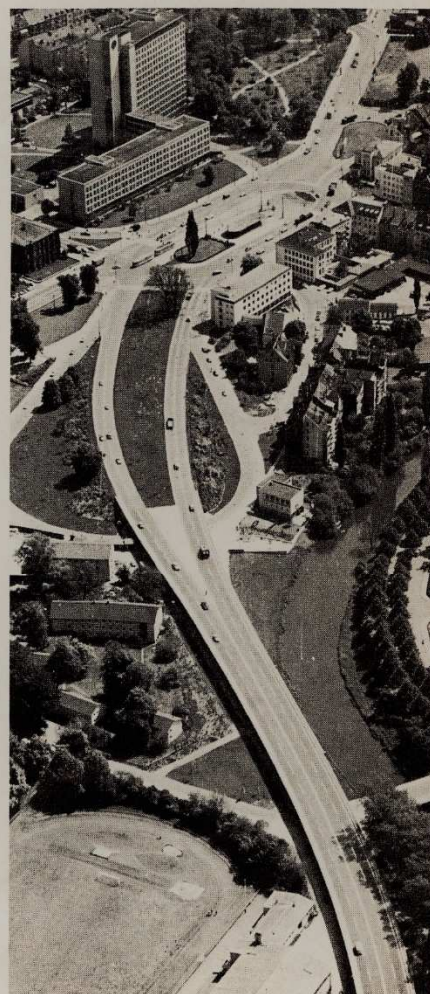
Daß auch beim Bau einer U-Bahn auf den weiteren Ausbau der Straßen künftig nicht verzichtet werden kann, liegt auf der Hand. Der Wirtschaftsverkehr wird in der Innenstadt immer auf das Kraftfahrzeug angewiesen sein. Seine Bedürfnisse zu befriedigen, wird einen weiteren Ausbau des Innenstadtringes und vor allem seiner Knotenpunkte erforderlich machen. Dieser Straßenausbau einschließlich der Kosten für den U-Bahn-Bau wird aber nicht über 900 Millionen DM hinausgehen. Dieser Betrag ist im Vergleich zu den zwei Milliarden angesichts der Größe der Aufgabe durchaus vertretbar.

Deshalb wird in Hannover die U-Bahn gebaut


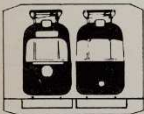




Das Parkhaus Schmiedestraße mit 600 Einstellplätzen – eine der vier fertigen Parkgaragen, von denen insgesamt zehn geplant sind.

Der Bremer Damm ist ein Zubringer vom Innenstadtring zum Westschnellweg. Er verläuft vom Königsworther Platz bis zum Schwanenburgkreisel.



Leistungsfähigkeit von Straße und Schiene

Verkehrsmittel	Leistungsfähigkeit (Personen je Stunde)	Zahl der erforderl. Spuren (Gleise) für 30 000 Personen
 S-Bahn U-Bahn	35 000 30 000	1 1
 U-Straßenbahn	16 000	1,9
 Omnibus	8 000	3,75
 Pkw	2 000	15

Gab es nicht auch noch andere Lösungen ?

Über die Frage nach dem geeigneten System für ein öffentliches Schnellverkehrsmittel sind sorgfältige Untersuchungen angestellt worden. Schon vor vielen Jahren wurde in Hannover mit Interessenten an einem Alwegbahn-Projekt gearbeitet. Die vorurteilslose Prüfung ergab jedoch – wie schon vorher in Frankfurt und anderen Städten –, daß die Alwegbahn zur Lösung der innerstädtischen Nahverkehrsprobleme nicht in Betracht kommen kann, weil sie für eine Netzbildung, das heißt eine Verflechtung der einzelnen Linien untereinander, nicht geeignet ist.

Auch die sogenannte „Westinghouse-Bahn“ – Züge aus kleinen Wagen, die mit

Gummireifen auf Betonschienen laufen – hat die gleichen entscheidenden Nachteile wie die Alwegbahn: die Schwierigkeit der Netzbildung und die geringere Kapazität gegenüber der U-Bahn.

So kam man in Hannover und in anderen deutschen Großstädten zu dem Ergebnis, daß nur ein Schienenverkehrsmittel, das eine Netzbildung erlaubt und im Stadtzentrum absolut kreuzungsfrei, und zwar unterirdisch geführt werden müsse, die ihm gestellten Verkehrsaufgaben erfüllen kann. Darum hat sich auch der Rat nach Abwägen aller Möglichkeiten für den Bau einer U-Bahn entschieden.

U-Bahn ja – aber gleich ?

Sorgfältig geprüft wurde die Frage, ob in den unterirdischen Tunnelanlagen gleich eine U-Bahn verkehren oder zunächst die Straßenbahn fahren soll. Die Überlegungen ergaben schließlich, die Planung von vornherein darauf einzurichten, daß eines Tages auf dem Bahnkörper des Netzes – ob oberirdisch oder unterirdisch – mit U- oder Schnellbahnen gefahren werden kann. Gegen einen sofortigen Einsatz „echter“ U-Bahn-Züge auf fertigen Tunnelabschnitten sprechen jedoch vor allem technische und wirtschaftliche Gründe. So würde ein sofortiger U-Bahn-Betrieb längere kreuzungsfrei geführte Strecken erfordern. Die Straßenbahn hingegen kann bereits kurze Tunnelstrecken ohne große Umstellungsschwierigkeiten befahren. Darüber hinaus würde ein U-Bahn-Betrieb sofort gewaltige Mehrkosten für Wagen und Betriebsmittel erfordern: 21 U-Bahn-Züge, die beispielsweise für eine Strecke vom Kronsberg zum Raschplatz nötig wären, kosten 34 Millionen Mark, ein dann unerläßlicher U-Bahn-Betriebshof würde weitere 25 Millio-

nen verschlingen. Außerdem wird die Umstellung auf U-Bahn-Betrieb erst rentabel, wenn die Leistungsfähigkeit der unterirdisch geführten Straßenbahn nicht mehr ausreicht. Das wird zum Beispiel dann der Fall sein, wenn die in der unmittelbaren Nachbarschaft Hannovers geplanten neuen Siedlungsgebiete voll bewohnt sind. Bis dahin können der moderne Wagenpark der ÜSTRA und das vorhandene – teilweise bereits auf eigenem Gleiskörper liegende – Schienennetz ausgenutzt werden. Das bringt den Vorteil, daß die Umstellung auf U-Bahn-Betrieb allmählich vollzogen werden kann.

Natürlich muß man die Tunnel so ausbauen, daß sie sowohl für den Betrieb mit der Straßenbahn als auch endgültig mit der U-Bahn benutzt werden können. Für die Straßenbahn benötigt man eine etwas größere Tunnelhöhe. Die dadurch entstehenden Mehrkosten betragen jedoch nur etwa ein Prozent der Gesamtkosten. Es ist allerdings nicht ganz ausgeschlos-

sen, daß später auf bestimmten Strecken das Zwischenstadium der U-Straßenbahn übersprungen wird und dort von Anfang an U-Bahn-Züge rollen werden.

Das Netz

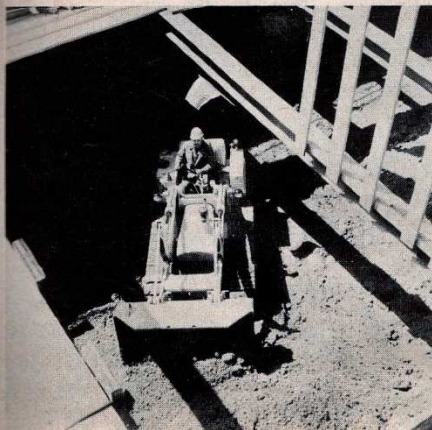
Die ersten Pläne für die Verlegung des Straßenbahnverkehrs unter die Erde im engeren Bereich der Innenstadt wurden bereits 1949 unter der Federführung des damaligen Technischen Direktors der ÜSTRA, Dr.-Ing. Kremer, entwickelt. Vorausschauend entschloß sich der Rat der Stadt Hannover schon damals, beim Wiederaufbau der Innenstadt genügend Raum für spätere Ein- und Ausfahrrampen für eine möglicherweise notwendig werdende Verlegung der Straßenbahn unter Pflaster vorzusehen. Allerdings ist die dafür zugrunde gelegte Planung durch die starke Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs inzwischen überholt. In den 50er Jahren wurden die Planungen fortgesetzt und verschiedene Netzformen untersucht.

Der Netzvorschlag 2 des Gutachtens von Professor Wehner für den U-Bahn-Bau, dessen Ausführung der Rat beschlossen hat, folgt in seiner Streckenführung den Hauptverkehrsströmen und erfaßt auch die wichtigsten Durchgangsverkehrsströme. Er sieht ein einfaches System von zwei sich kreuzenden unterirdischen Strecken vor, die im Zentrum der Stadt bei Kröpcke miteinander verknüpft sind. Die Strecken spalten sich am Rande der Innenstadt auf und gewährleisten damit eine gute Flächenbedienung des Siedlungsraumes.

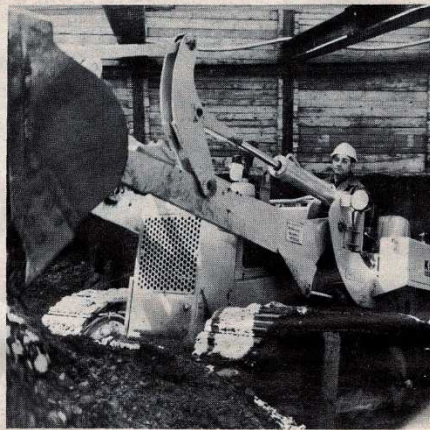
Dieses Netzsystem soll einmal von drei U-Bahn-Linien befahren werden. Etwa in Nord-Süd-Richtung durchquert unterirdisch die Linie A die Innenstadt und verläuft dabei von Buchholz kommend im Zuge Alte Celler Heerstraße über Hauptbahnhof, Kröpcke, Karmarschstraße, Friederikenplatz zum Waterlooplatz, wo sich die Strecke aufgabelt in die Richtungen Ricklingen und Linden/Badenstedt.

Die Linie B (Döhren–Vahrenwald) wird von der Hildesheimer Straße über Aegidientorplatz, Georgstraße zum Kröpcke geführt.

Am Anfang stehen beim U-Bahn-Bau umfangreiche Erdarbeiten.



Diese Laderraupe arbeitet bereits acht Meter unter der Erdoberfläche.



Für die Abdichtung des U-Bahn-Tunnels werden mehrere Lagen Bitumenpappe verklebt.



Von dort aus benutzt die Linie B die gleiche Trasse wie die Linie A bis zum Raschplatz, um dann über Welfenplatz in die Vahrenwalder Straße einzuschwenken. Die Linie C (Kleefeld-Stöcken) stößt am Aegidientorplatz auf die Linie B, von wo aus beide Linien bis zum Kröpcke im Zuge der Georgstraße verlaufen. Die Linie C wird durch die Georgstraße zum Steintor geführt und erreicht über den Engelbosteier Damm den Stadtteil Stöcken. Dieses U-Bahn-Netz ist inzwischen durch einen Ratsbeschluß vom 15. November 1966 um eine weitere Linie (Linie D) als Vorsorgeplanung erweitert worden. Der ursprünglich an die Linie C angehängte Streckenast von Limmer über Goetheplatz zum Steintor wird von hier aus über Raschplatz, Berliner Allee, Sallstraße zum Kronsberg geführt. Diese Linie wird gute Voraussetzungen für die Erweiterung der Innenstadt östlich der Bundesbahnanlagen schaffen und die am Kronsberg und in Ahlem/Harenberg geplanten neuen Wohngebiete erschließen. Im Endausbau wird das Netz dann vier U-Bahn-Linien umfassen.

Start mit der A-Linie

Beabsichtigt ist, zuerst die durch die Innenstadt führenden unterirdischen Streckenabschnitte zu bauen. Nach ihrer Fertigstellung sollen sie vorläufig mit Straßenbahnen befahren werden. In weiteren Bauabschnitten ist die Verlängerung dieser Linien von den Endpunkten der innerstädtischen Tunnelstrecken aus geplant. Diese Verlängerungen werden, soweit es die angrenzende Bebauung erlaubt, oberirdisch, d. h. im Gelände, auf einem Damm oder im Einschnitt kreuzungsfrei geführt. Sobald eine Linie über einen ausreichend langen Streckenabschnitt derartig ausgebaut ist, kann sie auf U-Bahn-Betrieb umgestellt werden.

Der Anfang zum Ausbau des Streckennetzes sollte mit der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden A-Linie gemacht werden. Am Waterlooplatz waren die für den Tunnelbau

notwendigen Vorarbeiten weniger umfangreich, so daß hier am schnellsten begonnen werden konnte. Am 16. November 1965 kam es zum ersten Rammschlag an der Einmündung der Gustav-Bratke-Allee in den Waterlookeisel.

Inzwischen ist das 1. Bauabschnitt in der Gustav-Bratke-Allee mit einer Länge von rund 210 Metern, davon rund 140 Meter offene Rampe und 70 Meter Tunnel, fertig. Als nächster Bauabschnitt soll die Strecke vom Waterlookeisel bis zum Leineufer in Angriff genommen werden. Sie enthält die U-Bahn-Station Waterloo unter dem Waterlooplatz, die bei weiterem Ausbau des Netzes ein Verzweigungsbahnhof sein wird. Die Strecke gabelt sich hier auf in eine Strecke nach Ricklingen im Zuge der Lavesallee und Ritter-Brüning-Straße und eine Strecke nach Linden in Richtung Schwarzer Bär. Die Anschlüsse für die beiden U-Bahn-Strecken werden – soweit schon erforderlich – jetzt in das Bauvorhaben einbezogen.

Das Planfeststellungsverfahren für einen weiteren Streckenabschnitt von rund 1,6 Kilometern Länge läuft zur Zeit. Mit der Verlegung der Versorgungsleitungen in der

Karmarschstraße wird schon im Juni begonnen. Im Frühjahr 1968 soll dann in diesem Streckenabschnitt mit dem Tunnelbau angefangen werden.

Für das Frühjahr 1969 ist der Baubeginn an allen übrigen Bauabschnitten der Linie A, nämlich am Kröpcke, am Raschplatz und in der Alten Celler Heerstraße, vorgesehen.

Die Gesamtstrecke der Linie A zwischen Waterlooplatz und Wedekindstraße soll in etwa sechs Jahren betriebsfertig sein. Von heute auf morgen können dann Straßenbahnzüge die Innenstadt in dieser Richtung unterirdisch durchfahren. Auch das wird schon eine fühlbare Entlastung für den Verkehr in der Innenstadt bringen.

Es ist beabsichtigt, als nächstes den Bau der Linie B mit dem Streckenabschnitt zwischen Weißekreuzplatz und Vahrenwalder Platz zu beginnen und dann auch den südlichen Abschnitt der Linie B zwischen Kröpcke und Hildesheimer Straße herzustellen. Wie schnell der Ausbau des gesamten U-Bahn-Netzes, so wie es heute geplant ist, vorankommt, hängt in erster Linie von den zur Verfügung stehenden Mitteln ab.

Vorwiegend wird "offen" gebaut

Die Frage, in welcher Weise die Tunnel gebaut werden sollen, muß und kann der U-Bahn-Planer nur von Fall zu Fall entscheiden. U-Bahn-Tunnel können in offener und geschlossener Bauweise errichtet werden. Die Bauweise steht in engem Zusammenhang mit der Streckenführung sowie den geologischen und hydrologischen Untergrundverhältnissen. Von der Bauweise hängen die Gesamtkosten für das Projekt ab, aber auch das Maß der Auswirkungen auf den Verkehr während der Bauzeit.

Bei der geschlossenen Bauweise wird unter Tage zum Beispiel mit dem sogenannten Schildvortrieb gearbeitet. Wollte man den Schildvortrieb technisch einwand-

frei und wirtschaftlich sinnvoll in größerem Umfang anwenden, dann müßten bei den hannoverschen Baugrundverhältnissen – unter einer Deckschicht aus Mutterboden, Sand und Kies befindet sich in einer Tiefe von 12 bis 13 Metern eine mehrere hundert Meter mächtige Tonschicht aus der Kreidezeit – die U-Bahn-Tunnel in die Tonschicht, also so tief gelegt werden, daß die Bahnhöfe 20 bis 25 Meter unter die Oberfläche kämen. Bei Kreuzungsbahnhöfen, wie zum Beispiel am Kröpcke, würde eine noch weit größere Tiefe erreicht. Das machte die Inbetriebnahme kürzerer Tunnelabschnitte wegen der erforderlichen langen Rampen und damit einen abschnittweisen Ausbau einer Strecke prak-

Die Abdichtung der Sohle wird mit einer Betonschicht gegen Beschädigungen geschützt.



Die Bewehrung der Sohle wird verlegt.



Die Tunneldecke wird betoniert.





Auch der Tunnel unter dem Waterlookeisel wurde „offen“ gebaut. Über eine Holzbrücke, die die Baugrube überspannte, konnte der Verkehr auf der Lavesallee ohne Unterbrechung weiterfließen.

ten —, so daß der Oberflächenverkehr zumindest in einem gewissen Umfang aufrechterhalten werden kann.

Aus all diesen Gründen wird in Hannover, wie auch in anderen deutschen Großstädten, die eine U-Bahn bauen, vorwiegend die offene Bauweise angewandt werden.

Dort, wo längere Abschnitte der Tunnelstrecke unter Gebäuden hindurchführen, soll in geschlossener Bauweise gearbeitet werden. Über die Bauweise wird nur von Fall zu Fall nach den technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen entschieden werden können.

Schöne Aussichten

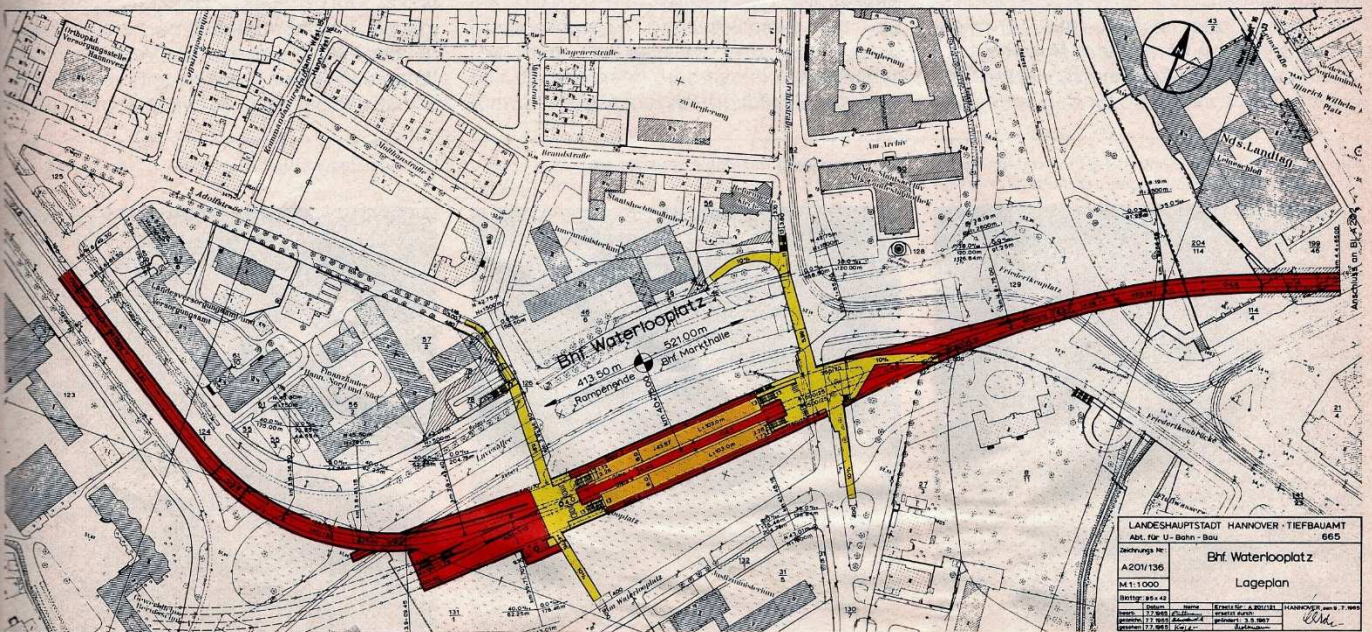
Wo gehobelt wird, da fallen Späne. Wo gebaut wird, gibt es Lärm. Das sind Binsenwahrheiten. Aber machen wir uns nichts vor: Die nächsten Jahre — die Jahre des U-Bahn-Baues — werden nahezu alle Bürger mit ihnen konfrontieren. Die einen mehr, die anderen weniger. Ungeschoren jedoch bleibt niemand von den Auswirkungen des Unternehmens, das uns die Zukunft verschönern und erleichtern soll. Vor der Zukunft aber steht die Gegenwart — und im Fall U-Bahn-Bau wird sie weder leicht noch schön sein.

Lageplan der U-Bahn-Station Waterloo, die bei späterem Ausbau des Netzes ein Verzweigungsbahnhof sein wird. Eine Strecke wird im Zuge der Lavesallee und Ritter-Brüning-Straße nach Ricklingen führen; die andere in Richtung Schwarzer Bär nach Linden. Die Zugänge zu dieser Station werden gleichzeitig als Fußgängertunnel unter der Lavesallee errichtet.

tisch unmöglich. Zum anderen müßten die Fahrgäste große Höhenunterschiede und damit lange Wege zu den Stationen überwinden. Die Folge wäre, sie würden — besonders bei kurzen Stadtfahrten — die U-Bahn nicht benutzen.

Die Zugänge zu den Bahnhöfen müssen zudem in jedem Fall in offener Bauweise errichtet werden.

Bei der offenen Bauweise wird von oben her im Schutze einer Baugrubenaussteifung der Boden ausgehoben und der Tunnel hergestellt. Danach wird die Baugrube mit Erdreich zugeschüttet. „Offene Bauweise“ bedeutet nicht, daß während der ganzen Bauzeit die Baugrube offen daliegt. Sie kann überall dort, wo es erforderlich ist, abgedeckt werden — mit Holzbohlen, Stahlbeton- oder Stahlplat-



Die erste Phase des großen Bauprojektes vollzog sich noch fast unter Ausschluß der Öffentlichkeit, aber je näher die Strecke dem Herzen der Stadt kommt...

Eines Tages müssen wir mit dem fertig werden, was Oberbürgermeister Holweg „ein Ereignis von historischer Bedeutung in der Baugeschichte unserer Stadt“ nannte. Es zeigt sich dann mit Straßensperrungen, Verkehrsumleitungen und Stauungen, mit aufgerissenen Straßen, Bauzäunen, verengten Fußgängerwegen und beschränkten Anlieferungsmöglichkeiten, mit dem Lärm von Betonmischern, Rammen und Baufahrzeugen. Wenn erst am Kröpcke, dem Schnittpunkt der beiden Hauptlinien, das Oberste zuunterst gekehrt ist...

Ein englisches Sprichwort sagt: Fürchte das Schlimmste, aber hoffe das Beste. Diese Einstellung scheint auch im „Fall U-Bahn-Bau“ nicht die schlechteste zu sein.

Aus ähnlichen Gedankengängen kam vielleicht auch die Interessengemeinschaft der U-Bahn-Anlieger e.V. zustande, eine Vereinigung vorwiegend von Kaufleuten. Zweck der Vereinsgründung sind Schutz und Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Interessen der U-Bahn-Anlieger. Die Stadt als U-Bahn-Bauherr begrüßt diesen Zusammenschluß, weil sie auf diese Art einen Gesprächspartner gewonnen hat. Inzwischen haben erste Gespräche zwischen der Stadt und der Interessengemeinschaft stattgefunden, in denen die Grundlage für ein besseres gegenseitiges Verständnis geschaffen wurde.

Alle, die durch die Widrigkeiten des U-Bahn-Baugeschäfts in Mitleidenschaft gezogen werden, können sicher sein, daß die Stadt alles tun wird, um die Belästigungen so gering wie möglich zu halten. Trotzdem wird es dabei nicht immer ohne Lärm und nicht ohne zum Teil auch einschneidende Verkehrsbeschränkungen abgehen. Auf jeden Fall sollen aber der Zugang und die Möglichkeit der Anlieferung zu Häusern und Geschäften aufrechterhalten werden.



So sah es an der Hauptwache in Frankfurt aus, als dort der U-Bahnhof gebaut wurde.

Dennoch wird es nötig sein, sich immer wieder an die schönere Zukunft zu erinnern und an die Vorteile zu denken, die durch den Betrieb der U-Bahn eintreten werden:

Größeres Platzangebot als in der Straßenbahn,

schnelles, bequemes und sicheres Fahren für den Fahrgast,

mehr Fläche und damit die Voraussetzung für einen flüssigeren Straßenverkehr,

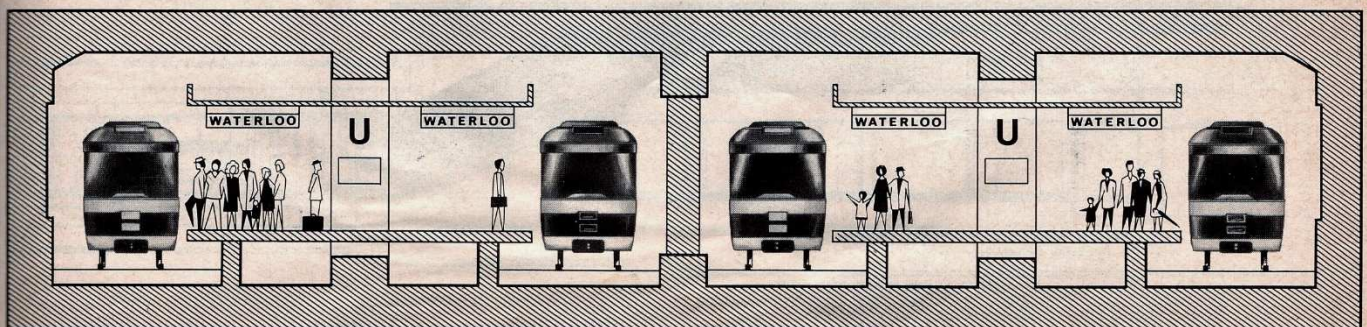
keine Behinderung zwischen Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen mehr,

mehr Parkraum für den Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr, mehr Bewegungsfreiheit und Sicherheit für den Fußgänger.

Jeder, der seinem Unmut über lästige Verkehrsbeschränkungen freien Lauf lassen möchte, sollte wissen:

In seinem eigenen Interesse wird durch den U-Bahn-Bau ein drohendes Verkehrschaos und eine Verödung der Innenstadt Hannovers verhindert und damit der lebendige Stadtorganismus erhalten. Diese Zukunftsaussichten sollten auch in einer unleidlichen Gegenwart zu Optimismus verhelfen!

Querschnitt der U-Bahn-Station Waterloo. Die Station erhält zwei Mittelbahnsteige, von denen jeder 8 Meter breit und 103 Meter lang ist.





...und was kostet das?

Ein so gewaltiges Bauvorhaben, wie es einmalig in der Geschichte der Stadt ist, das außerdem eine nach Jahrzehnten zählende Bauzeit beansprucht, erfordert natürlich einen außergewöhnlichen finanziellen Aufwand. Allein die erste Strecke von Süden nach Norden, also vom Waterloo-Platz bis zur Wedekindstraße, mit einer Länge von 3,2 Kilometern, wird rund 180 Millionen DM kosten. Die B-Linie verlangt für die Streckenabschnitte Vahrenwalder Platz – Weißekreuzplatz und Kröpcke – Schlägerstraße mit einer Länge von zusammen 2,8 Kilometern einen Kostenaufwand von 110 Millionen DM. Insgesamt müssen für die beiden ersten Linien mit einer Gesamtlänge von 6,0 Kilometern 290 Millionen DM aufgebracht werden.

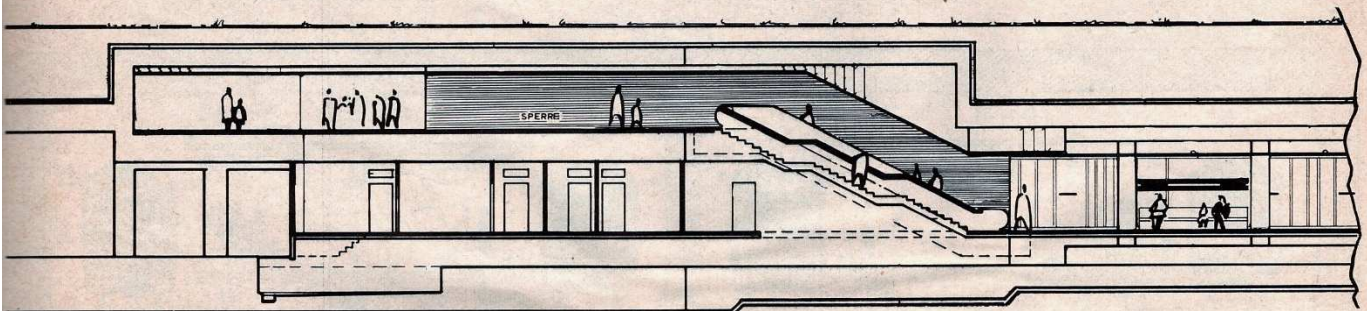
Diese außergewöhnliche finanzielle Last kann die Stadt nicht allein tragen. Genau so wie die anderen deutschen Großstädte, die dabei sind, eine U-Bahn zu bauen, ist sie auf die Hilfe des Bundes und des Landes angewiesen. Das Land Hessen zahlt der Stadt Frankfurt für ihren U-Bahn-Bau ein Drittel der Kosten. Denselben Anteil zahlt das Land Bayern seiner Landeshauptstadt München; das Land Nordrhein-Westfalen beteiligt sich an den Kosten des U-Bahn-Baus der drei Städte Köln, Essen und Düsseldorf sogar mit 42%.

Daß die Städte die Aufgabe des U-Bahn-Baus nicht aus eigener Kraft bewältigen können, hat auch die Bundesregierung in einer Stellungnahme zum Sachverständigen-gutachten über den Verkehr in den

Städten anerkannt. Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates im Dezember 1966 das Zweite Gesetz zur Überleitung der Haushaltswirtschaft des Bundes in eine mehrjährige Finanzplanung beschlossen. Dieses Gesetz bestimmt, daß das Mehraufkommen an Mineralölsteuer, das sich infolge der Erhöhung dieser Steuer um drei Pfennig je Liter ergibt, für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zu verwenden ist.

Aus dem Aufkommen dieser Steuererhöhung, das sich im Jahr 1967 schätzungsweise auf 660 Millionen DM belaufen wird, wird auch die Stadt Hannover einen Anteil zur Finanzierung ihres U-Bahn-Baus erhalten. Aller Voraussicht nach wird er 50% der Kosten betragen. Für 1967 wird ein Zuschuß von 4,5 Millionen DM gezahlt werden.

Ausgang Adolfstraße





Stuttgart hat am Charlottenplatz am 17. Mai ein Verkehrsbauwerk mit einer U-Strassenbahnstation in zwei unterirdischen Ebenen in Betrieb genommen. Hier verkehren täglich 1256 Straßenbahnzüge, die etwa 50 000 Menschen befördern (links). Eingang in die Station (oben). Die Einfahrt in den Tunnel (rechts).

Das Land Niedersachsen hat seine Bereitschaft zur Mitfinanzierung ebenfalls bekräftigt. Für den ersten Bauabschnitt, der bis 1972 rund 180 Millionen DM erfordert, will es eine Schuldendienstbeihilfe übernehmen. Darüber soll ein Vertrag geschlossen werden.

Herausgegeben von der Landeshauptstadt Hannover, Presseamt. Texte: Georg Barke, Mechthild Effenberger-Schürmann, Siegfried Hebestreit. Gestaltung: Hermann Otto BDG/ICTA, Hannover. Titelfoto: Joachim Giesel, Hannover. Fotos: Gerhard Dierssen, Hannover (1); Kurt Eppler, Stuttgart (1); Joachim Giesel (10); Anselm Jänicke, Frankfurt (1); Heinz Koberg, Hannover (1); Nachrichtenamt der Stadt Stuttgart (1). Freigabenummern der Luftaufnahmen: Nds. MfWuV Nr. 27194-09 und 1347-20. Druck: Gödicke, Hannover.



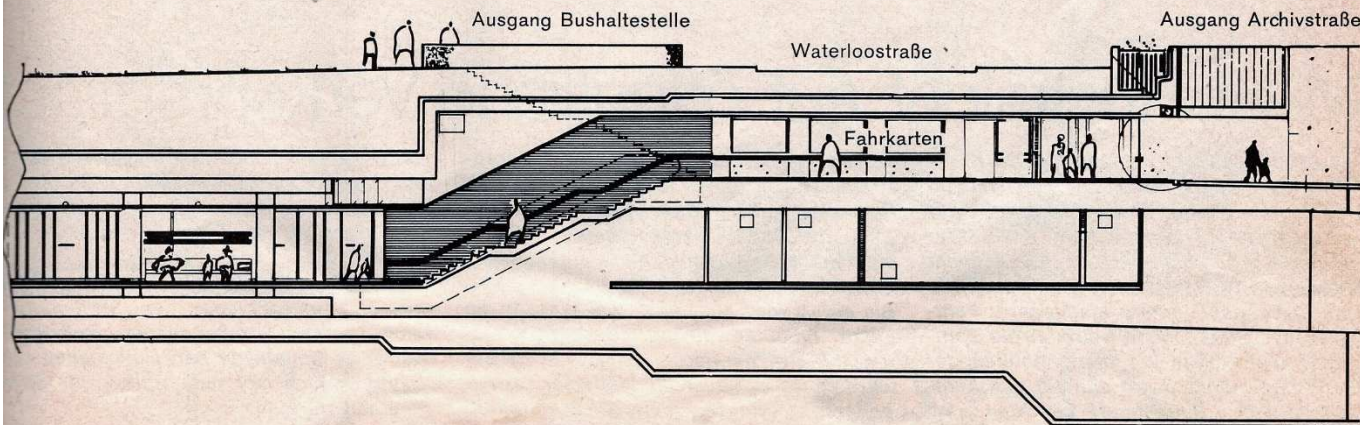
Hannovers erster U-Bahnhof

Unter dem Waterlooplatz wird Hannovers erste U-Bahn-Station entstehen, der spätere Verzweigungsbahnhof für die Strecken nach Ricklingen und Linden. Die Anschlüsse für die beiden U-Bahn-Strecken werden – soweit schon erforderlich – jetzt in das Bauvorhaben einbezogen.

Damit dieser Bahnhof seine künftige wichtige Funktion erfüllen kann, erhält er zwei Mittelbahnsteige. Das Zwischengeschoß, in dem sich die Fahrkartenschalter und Sperren befinden, wird mit dem Bahnsteig an jedem Bahnsteigende durch eine feste Treppe und eine Rolltreppe verbunden. Die Fahrgäste, die nunmehr beim Warten auf „ihren“ Zug von allen Witterungsunbilden verschont bleiben, werden in der Station

Ruhebänke, kleine Verkaufskioske und Schaukästen vorfinden.

Die U-Bahn-Station Waterloo erhält darüber hinaus noch eine weitere wichtige Funktion, die der Sicherheit des Fußgängerverkehrs und der Flüssigkeit des Fahrverkehrs auf der Lavesallee dienen soll. Die beiderseitigen Zugänge zu dieser Station in Höhe der Adolfstraße und der Archivstraße werden nämlich gleichzeitig als Fußgängertunnel unter der Lavesallee errichtet und stellen somit eine durchgehende Verbindung zwischen dem Wohngebiet Calenberger Neustadt und den Erholungs- und Sportgebieten um den Maschsee dar. Diese Kombination von Stationszugang und Fußgängertunnel ist für viele U-Bahn-Stationen geplant.





Mehr Rücksicht auf öffentliche Verkehrsmittel

Wer erlebt es nicht beinahe täglich: Kraftfahrer fahren oder halten auf den Schienen und blockieren damit die Weiterfahrt der vollbesetzten Straßenbahnen; Kraftfahrer verhindern es, daß sich die Linienomnibusse an den Haltestellen wieder leicht in den fließenden Verkehr eingliedern; Fahrgäste der Straßenbahn betreten die Fahrbahn schon lange vor dem Anhalten der Bahn und stören damit unnötig den Fahrzeugverkehr; Fußgänger beachten den

Vorrang der Straßenbahn an den Zebrastreifen nicht. Diese Behinderungen und Ärgernisse werden eines Tages wegfallen: wenn die Bahn unterirdisch rollt oder – über der Erde – vorwiegend auf eigenem Gleiskörper fährt.

Bis dahin wird aber noch viel Wasser die Leine hinunter fließen. Das Verkehrsgewühl wird inzwischen noch viel größer werden. Es ist deshalb in dieser „Übergangszeit“ dringend nötig, daß Kraftfahrer,

Fahrgäste und Fußgänger gegenüber Straßenbahnen und Omnibussen besonders rücksichtsvoll sind und dadurch mithelfen, den innerstädtischen Verkehr flüssiger zu halten.

Kraftfahrer sollten vor allem an Haltestellen und als Linksabbieger den Schienenbereich für die Straßenbahnen freihalten. Fahrgäste sollten an den Haltestellen die Fahrbahn nicht vor dem Halten der Straßenbahn betreten.