

Städtetour mit der U-Bahn und ein Blick in die Geschichte

Hannover (Nds)/Deutschland (D). Eine Städtetour mit der U-Bahn, was für ein Quatsch! Doch man sollte sich dieses schon mal genauer ansehen, denn das U-Bahn-System ist im Jahre 2020 in vielen großen Städten sehr gut ausgebaut und ergänzt sich zu Straßenbahn, Stadtbus und S-Bahn. Alle Sehenswürdigkeiten in den Städten lassen sich sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen und die Städte bieten in aller Regel auch Tagesfahrkarten für alle Verkehrsmittel zu günstigen Konditionen an. Auch die Vorbereitungen für eine Tagestour mit den „Öffitis“ bedarf nur wenig Zeit, einen Stadtplan sowie eine Netzplan der Verkehrsbetriebe werden benötigt, die ist in der Regel in den Touristeninformationen kostenlos oder preiswert erhältlich sind.

Beispiel Hannover

Der Start kann auf den Park und Ride-Plätzen beginnen. Hier orientiert man sich an der ausgehängten Netzkarte. Für Hannover bietet es sich an, mit der Linie 100 seine erste Tour zu machen, so erhält man entspannt einen ersten Überblick. Anschließend steigt man in Straßen- und U-Bahn um, um so schnell und entspannt ausgewählte Sehenswürdigkeiten zu erreichen. Wer nicht unbedingt zu Stoßzeiten die Verkehrsmittel nutzen muss, findet immer einen Sitzplatz, spätestens am Nachmittag. Dieser Komfort der Städtereisen war jedoch nicht immer gegeben. So



Die Nanas am Leineufer gegenüber dem Leineschloß, dem heutigen Landtag Niedersachsen



Der Zoo Hannover am Rande des Stadtwaldes Eilenriede mit seinen Erlebnisinseln

Aber auch das Nachtleben mit den „Kneipen“ in der Altstadt, den Theatern sowie dem Flanieren an der Leine lädt zu jeder Jahreszeit (nach Corona) ein.



begann der U-Bahn-(Stadtbahn)-Ausbau in Hannover am 16.11.1965 mit dem ersten Rammschlag am Waterlooplatz.

Hier nun ein kurzer Abriss der U-Bahn-(Stadtbahn)-Geschichte, die jedoch bis heute noch nicht zu Ende ist, denn mit Wachsen der Stadt erweitert sich auch das Netz der Stadtbahn und als Ergänzung zur Regionalbahn.

Vor 55 Jahren:

Erster Rammschlag für die U-Bahn Hannover.

Am 16.11.1965 um 10:31 h fand am Rande des Waterlooplatzes in Hannover der erste „symbolische“ Rammschlag statt, ein Stahlträger wurde für die U-Bahn in den hannoverschen Boden gerammt. Fortan wird an einem Netz gebaut, dessen erste Ausbau-



Die Ramme bestimmte viele Jahre das Stadtbild der Innenstadt von Hannover.

stufe nach zehn Jahren in Betrieb genommen, das konsequent ausgebaut wurde und das schon früh international viel Beachtung fand.

Vor 55 Jahren begann die Erfolgsgeschichte des „Modells Stadtbahn Hannover“. Es sollte auch für andere Städte wegweisend werden.

Erfolgsmodell Stadtbahn Hannover

Die Stadtbahn, eine Mischform aus schon in der Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg für Hannover ab 1949 geplanten Unterpflaster-Straßenbahn und einer als Fernziel angesehenen „richtigen“ U-Bahn, veränderte die Stadt. Erst über Jahrzehnte durch die unvermeidlichen Tunnelbauarbeiten, nach den stufenweisen Betriebsaufnahmen ab 1975 aber auch durch den enormen Erfolg der Stadtbahn. Sicher, schnell und bequem erschloss sie Hannover sowie nach und nach auch Teile des Umlandes auf neuen Wegen. Das Netz der „Stadtbahn Hannover“ war in den 1960er-Jahren so weitblickend geplant worden, dass es bislang nicht an seine Leistungsgrenze stieß. Zusatzverkehr anlässlich von Rekordmessen wie der CeBIT, Veranstaltungslinien zu Großkonzerten oder Kirchentagen und auch der zeitweise dichte Takt während der Weltausstellung EXPO 2000 – dies und mehr ließ sich neben dem planmäßigen Verkehr abwickeln. Heute fahren auf allen Hauptstrecken mehrere Linien, jeweils mindestens eine mit fassungsstarken Dreiwagenzügen.

„Das heutige lebenswerte Hannover wäre ohne U-Bahn undenkbar“, sagt Dr. Volkhardt Klöppner, Vorstandsvorsitzender der ÜSTRA. „Die Vorteile bei Fahrzeit, Komfort und Verlässlichkeit für Millionen von Fahrgästen sind unschlagbar. Man stelle sich nur einmal vor, wir müssten täglich Hunderte von bis zu 100 Meter langen Zügen oberirdisch über Hauptbahnhof, Kröpcke und Aegidientorplatz fahren lassen. Ein Verkehrskollaps der Innenstadt wäre ohne U-Bahn-Tunnel vorprogrammiert gewesen!“

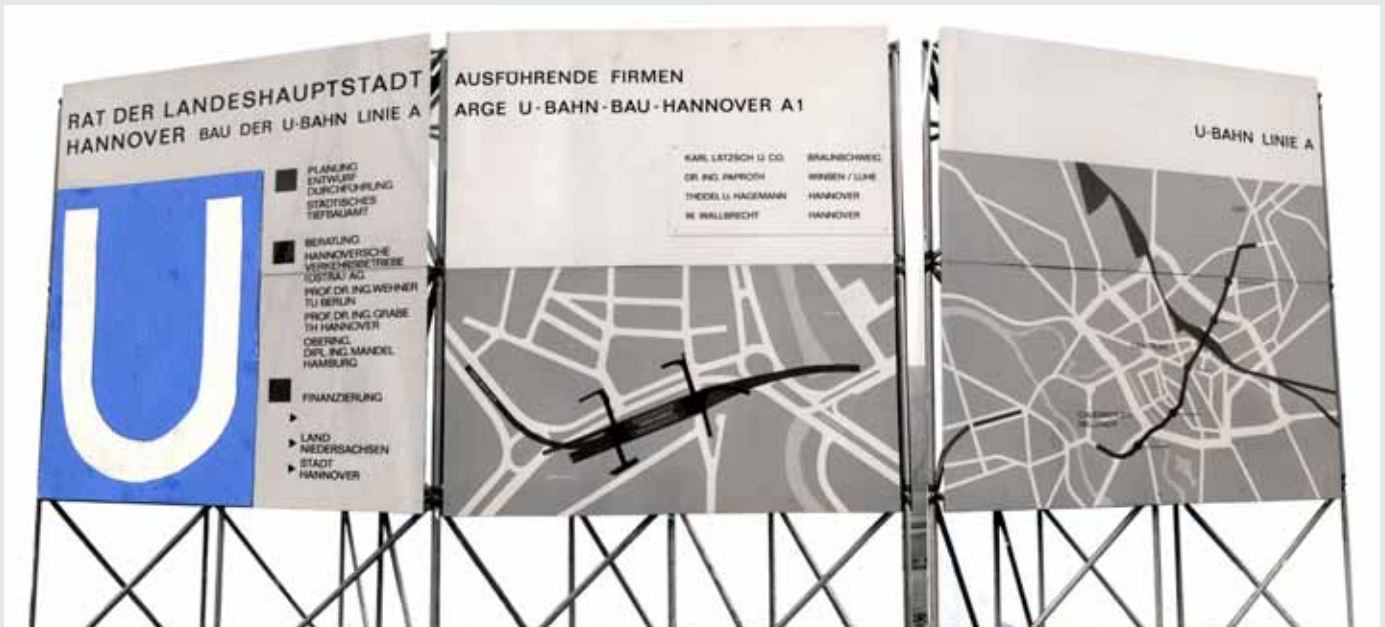
Hauke Jagau, Präsident der für den Nahverkehr zuständigen Region Hannover, fasst zusammen: „Die Stadtbahn, deren Bau 1965 in Hannover begann, hat neben Neubaugebieten ab 1982 Strecke um Strecke auch Siedlungsschwerpunkte der heutigen Region Hannover in den direkten Nachbarkommunen rund um die Landeshauptstadt erschlossen. Der konsequente Streckenausbau war und ist vorbildlich: Das Stadtbahnnetz strahlt buchstäblich weit über Hannover hinaus aus und nützt allen Bürgerinnen und Bürgern.“

Baustart im November 1965

Der erste Pfahl dafür wurde vor 55 Jahren im damaligen Kreisell am Rande des Waterlooplatzes, am Zusammentreffen von Lavesallee und Gustav-Bratke-Allee gesetzt. Im Rahmen einer Feierstunde



Typisch Hannover, mit einem hannöverschen Bier wird auf die Zukunft geprotest.



So waren die ersten Pläne für die Zukunft des Stadtbahn (U-Bahn) in Hannover

löste Oberbürgermeister August Holweg die Rammarbeiten für den ersten, vom ausführenden Bauunternehmen Wallbrecht eigens zuvor silbern lackierten, Doppel-T-Träger aus. Holweg sagte dazu, diese Baumaßnahme sei „eine zwingende Notwendigkeit, von der die Lebensfähigkeit unserer Stadt abhängt.“ Der Bau einer U-Bahn sei „der zweckmäßigste und wirtschaftlichste Weg, um der Verkehrsnot in Hannover Herr zu werden.“ Klar war: „Der Bau ist eine lebenswichtige Operation am Herzen des Landes Niedersachsen.“ Beim Festakt anwesend waren Fachleute aus allen westdeutschen Städten, die U-Bahnen bauten oder planten, so aus Berlin, Bremen, Frankfurt (Main), Hamburg, Köln und München. Holweg war sich sicher: „Der erste Rammschlag für den Bau einer Untergrundbahn ist ein Ereignis von historischer Bedeutung in der Baugeschichte unserer Stadt.“

Dem Baubeginn war eine längere Planungsphase vorausgegangen. Letztlich entschied der Rat der Stadt Hannover am 23. Juni 1965 (Holweg: „Diese Sitzung wird einmal geschichtliche Bedeutung haben.“), eine von vier ausgearbeiteten Netzvarianten zu verwirklichen. Diese folgte einem im Auftrag der Landeshauptstadt erstellten Gutachten des Berliner Professors Wehner. Er hatte als ersten Bauabschnitt zwei Tunnelstrecken vorgeschlagen: Die 3,3 Kilometer lange Nord-Süd-Strecke Wedekindplatz – Waterlooplatz und die 2,9 Tunnel-Kilometer einer Ost-West-Strecke Schlägerstraße – Goetheplatz/Klagesmarkt mit Abzweig zur ersten Strecke am Kröpcke und Verzweigung am Steintor. 1965 standen viele Einzelheiten noch nicht fest

Mit dem Bau wurde am Waterlooplatz begonnen, auch weil er für den Baustart aufgrund seiner Weitläufigkeit besonders gut geeignet schien. Es war zudem beim Baubeginn noch keineswegs klar, wo diese erste Strecke genau enden sollte. Am vorgesehenen Zielort Wedekindplatz sollte es gar zwei getrennte Rampen für die Ausfahrt – in der Wedekindstraße – und für die Einfahrt in den Tunnel – in der Straße Steinriede – geben. Auch der weitere Netzausbau stand noch nicht in der dann seit etwa 1967 verfolgten Form fest. Als aus damaliger Sicht dritte Strecke mit Tunnel im Zentrum beschloss der Rat Ende 1966 die später „D-Linie“ genannte, vorgesehene Verbindung von Harenberg über Hauptbahnhof bis zum Kronsberg. Sie wurde als einzige nicht in dieser Form verwirklicht. Auch die schon in vielen frühen Plänen verzeichnete Station „Welfenplatz“ (zwischen Haupt-



Am 29.06.1986 fand zusammen mit der Bevölkerung die Einweihung des U-Bahnstation Geibelstraße auf der Hildesheimer Straße statt.



Zur Expo 2000 wurden hochmoderne Stadtbahnen beschafft, die die alten „Grünen“ (hier im Hintergrund) ablösen sollten. Doch noch 2020 fahren die „Grünen“ im regulären Verkehr und ergänzen die bereits dritte Generation der Stadtbahnen.

bahnhof und Werderstraße) wurde zwar konstruktiv berücksichtigt, aber bislang nicht erstellt. Doch das Netz wird weiter ausgebaut, derzeit im Südwesten Hannovers mit der Neubaustrecke nach Hemmingen. Eine neuerliche Verlängerung nach Garbsen/Mitte ist in Planung.

Christian Weske, Geschäftsführer der für die Stadtbahnanlagen zuständigen Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) blickt in diese Zukunft: „Mit dem Startschuss wurde vor 55 Jahren die Grundlage für ein zukunftsweisendes Stadtbahnssystem gelegt, das sich heute durch unabhängige Streckenführungen, eine hohe Leistungsfähigkeit und weitgehende Barrierefreiheit auszeichnet. Durch den Stadtbahnbau wurden die Wohnquartiere besser an das hannoversche Zentrum angebunden; er hat die City mit der Schaffung von Fußgängerzonen nachhaltig verändert und zur Entwicklung einer attraktiven Kultur- und Einkaufswelt beigetragen.“

Pause nach nur 210 Metern U-Bahn

Der Baustart im November 1965 betraf das erste Baulos, also den ersten Abschnitt der so genannten „A-Strecke“. Dieses Baulos A01 umfasste die 140 Meter lange Zufahrtsrampe in der Gustav-Bratke-Allee sowie gerade einmal 70 Meter Tunnel. Gleich nach dem Auftakt hatte die Baustelle einige Tage pausieren müssen: Am 22. November 1965 wurden in Hannover die größten Schneemengen und die tiefsten Temperaturen seit 1919 gemessen, die Bundeswehr musste beim Schneeräumen helfen. Da waren Vermessung und andere vorbereitende Arbeiten nicht möglich. Der Rohbau am Los 1 war dennoch

nach nur etwa einem Jahr, Anfang Dezember 1966, abgeschlossen. Nun aber trat die nächste Pause von diesmal einigen Monaten Länge ein. Wegen unsicherer Finanzierung konnten die Arbeiten an den anschließenden Baulosen 2 (Station Waterloo) und 3 (Tunnelstrecke bis Karmarschstraße mit Unterfahung der Leine) nicht ausgeschrieben werden. Dies geschah erst im Frühjahr 1967, nachdem Bund und Land finanzielle Unterstützung zugesichert hatten. Grundlage war ein Steueränderungsgesetz mit bundesweit positiver Auswirkung auf die Finanzierung von Verkehrsbauten. Ende Juni 1967 konnten die Arbeiten im hannoverschen Untergrund wiederaufgenommen werden.

Ebenfalls 1967 wurde das städtische U-Bahn-Bauamt neu aufgestellt und mit Klaus Scheelhaase dessen bis 1994 amtierender Leiter aus Berlin an die Leine geholt. Er erinnert sich: „Mit dem ersten Rammschlag vor 55 Jahren endete für Hannover die Politik der ‚autogerechten Stadt‘. Der damalige Stadtbaurat Rudolf Hillebrecht hatte erkannt, dass die Verkehrsprobleme Hannovers nicht mit dem Autoverkehr zu lösen sind. Seitdem setzt Hannover auf den Ausbau des ÖPNV und hat viele Milliarden in den Ausbau des Streckennetzes, des Fahrzeugparkes oder Streckenverlängerungen investiert. Heute, nach 55 Jahren, ist überall der Erfolg sichtbar, begünstigt natürlich auch durch das aus Anlass der Weltausstellung Expo 2000 gebaute S-Bahn-System. Will man in Zusammenhang mit dem Klimaschutz den Modal-Split zugunsten des ÖPNV ändern, wären im Stadtbahnssystem noch vorhandene Reserven mobilisierbar, um die gesteckten Ziele zu erreichen.“

Betrieb seit 1975, zweiter Baustart 1996

In einem Abschnitt des neuen Tunnels bis hinter der Station Markthalle (heute Markthalle/Landtag) begannen Testfahrten schon im November 1971, also nur drei Jahre nach dem Baubeginn. Ab Januar 1972 gab es gelegentliche Besichtigungsfahrten, unter anderem für Lokalpolitiker. Der fahrplanmäßige Stadtbahnbetrieb auf der A-Strecke mit dem Tunnel-Teilstück von der Gustav-Bratke-Allee bis zum Weißekreuzplatz (Kehranlage Hauptbahnhof) wurde im September 1975 als Linie 12 eröffnet. Seither gab es mehr als 30 weitere Streckeneröffnungen im Stadtbahnnetz. Und auch der Waterlooplatz sah einen neuerlichen Baustart: Unweit des Ortes der Premiere vom 16. November 1965 begann am 15. Mai 1996 der Bau der „Spange Legionsbrücke“ – sie war schon 1965 in den Plänen für die Fortführung der A-Strecke nach Wettbergen enthalten.



Im Zusammenspiel mit den Stadtbahnen erschließen die Regionalzüge mit modernen Hochwaggons den öffentlichen Nahverkehr bis Hameln (eine interessante Touristenstadt), das Steinhuder Meer über Wunstorf und das Schaumburger Land über Haste (Bad Nenndorf). Mit diesen Verbindungen werden neben dem neugeschaffenen Wohnmobilstellplatz an den Herrenhäuser Gärten in Hannover weitere Stellplätze wie die am Steinhuder Meer und Wunstorf, an die Landeshauptstadt angeschlossen.



Text: Horst-Dieter Scholz, Region Hannover,
Fotos: ÜSTRA Archiv, Horst-Dieter Scholz