

Bahn-Bau
am
Hauptbahnhof





FÜR DIE FUSSGÄNGER

Seit über hundert Jahren legt sich der Hauptbahnhof als trennende Barriere zwischen die Nord- und die Südstadt. Für die Fußgänger gibt es zwischen den beiden zentralen Punkten der City, dem Kröpcke und dem Raschplatz, keine angemessene Verbindung. Die unglücklichen Auswirkungen dieser Tatsache werden heute beseitigt. Die Fußgänger erhalten mit dem Bau einer Passerelle eine breite, mit Läden und Restaurants ausgestattete unterirdische Straße zwischen beiden Plätzen. Ihr Aktionsraum in der City wird damit beträchtlich erweitert.

DB FÜR DIE REISENDEN DER BUNDESBAHN

Damit die U-Bahn gebaut werden kann, müssen die Bahnsteige des Hauptbahnhofes der Reihe nach aufgeschnitten werden. Die Bundesbahn nimmt dies zum Anlaß, den Bahnhof umzubauen und den Reisenden einen besseren Service zu bieten. Der Personentunnel, durch den die Reisenden von der Empfangshalle zu den Bahnsteigen gelangen, wird auf mehr als die doppelte Breite vergrößert. Links und rechts werden Fahrkartenschalter, Gepäckabfertigung, Auskunftschalter und andere Diensträume eingebaut. Zwischen dem Personentunnel und der darunterliegenden Passerelle wird es Öffnungen mit Treppen geben, so daß der Eindruck einer großen Halle entsteht, in der sich städtisches Leben und Bahnhofsstreifen mischen. Selbstverständlich fallen die Bahnhofsperren fort.



FÜR DIE FAHRGÄSTE DES NAHSCHELLVERKEHRS IM GROSSRAUM

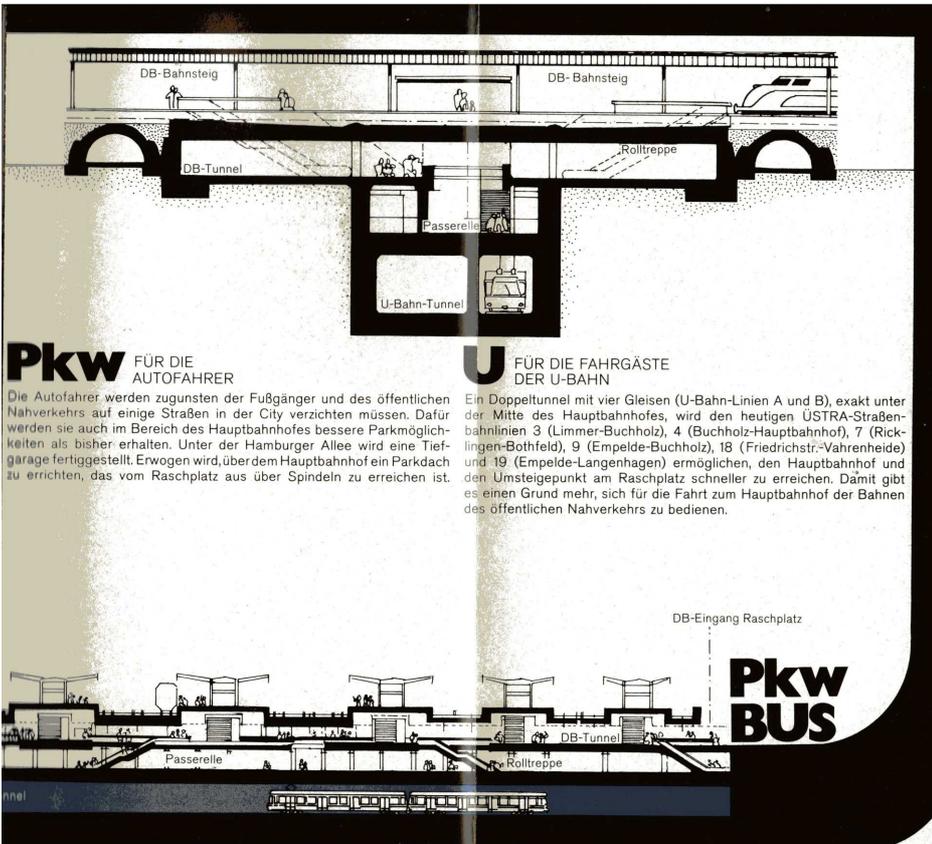
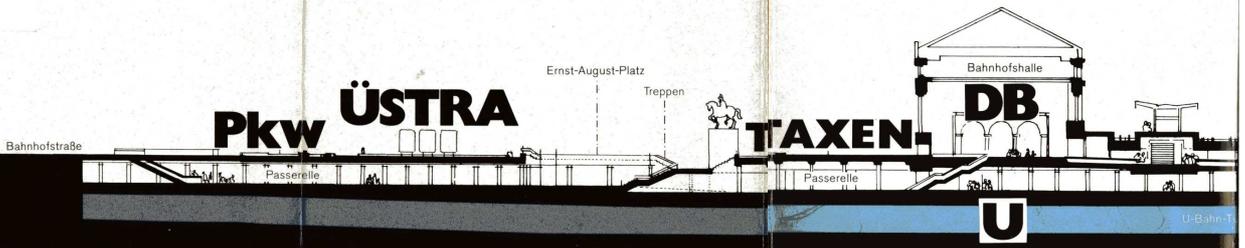
Zwischen dem Hauptbahnhof und dem Raschplatz entsteht durch den U-Bahn-Bau der wichtigste Umsteigepunkt im Großraum Hannover. Fahrgäste der U-Bahn-Linien A und B und der quer zu ihnen verlaufenden Linie D werden auf direktem Weg die Züge des Nahschnellverkehrs und des Fernverkehrs erreichen können. Umgekehrt werden die Reisenden der Bundesbahn dort in das zukünftige hannoversche U-Bahn-Netz einsteigen können. Die Anlagen der verschiedenen Schienenbahnen werden schräg übereinander angeordnet und durch feste Treppen und Rolltreppen verbunden sein. Von unten nach oben: U-Bahn-Linie D/U-Bahn-Linien A und B/Fußgängerpasserelle/Personentunnel der Bundesbahn/Bahnsteige der Bundesbahn für den Nahschnell- und Fernverkehr.

BUS FÜR DIE FAHRGÄSTE VON BUSLINIEN

Aber nicht nur der Schienenverkehr, auch der Busverkehr wird in den neuen Umsteigepunkt am Raschplatz einbezogen werden. Es ist geplant, zwischen der Hamburger Allee und dem Hauptbahnhof einen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) anzulegen, der durch Zugänge mit der Fußgängerpasserelle und den U-Bahn-Stationen verbunden wird. Der ZOB soll End- und Anfangshaltestelle der zahlreichen Buslinien der Bundesbahn, der Bundespost und der ÜSTRA sein, die Hannovers City mit den wichtigsten Orten im übrigen Großraum Hannover verbinden.



Was der U-Bahn-Bau am Hauptbahnhof in Bewegung bringt.



Pkw FÜR DIE AUTOFÄHRER

Die Autofahrer werden zugunsten der Fußgänger und des öffentlichen Nahverkehrs auf einige Straßen in der City verzichten müssen. Dafür werden sie auch im Bereich des Hauptbahnhofes bessere Parkmöglichkeiten als bisher erhalten. Unter der Hamburger Allee wird eine Tiefgarage fertiggestellt. Erwogen wird, über dem Hauptbahnhof ein Parkdach zu errichten, das vom Raschplatz aus über Spindeln zu erreichen ist.

U FÜR DIE FAHRGÄSTE DER U-BAHN

Ein Doppeltunnel mit vier Gleisen (U-Bahn-Linien A und B), exakt unter der Mitte des Hauptbahnhofes, wird den heutigen ÜSTRA-Straßenbahnlinien 3 (Limmer-Buchholz), 4 (Buchholz-Hauptbahnhof), 7 (Ricklingen-Bothfeld), 9 (Empelde-Buchholz), 18 (Friedrichstr.-Vahrenheide) und 19 (Empelde-Langenhagen) ermöglichen, den Hauptbahnhof und den Umsteigepunkt am Raschplatz schneller zu erreichen. Damit gibt es einen Grund mehr, sich für die Fahrt zum Hauptbahnhof der Bahnen des öffentlichen Nahverkehrs zu bedienen.

Pkw BUS

TECHNISCHE ANGABEN ZUM U-BAHN-BAULOS „HAUPTBAHNHOF“

Das Baulos hat eine Länge von 288 m. Es umfaßt nicht nur die Herstellung der viergleisigen U-Bahn-Anlage und der Fußgängerpasserelle, sondern auch den Abriß und die Wiederherstellung der sechs Bahnsteige des Hauptbahnhofes. Außerdem ist das Empfangsgebäude der Bahn abzufangen und der Bunker unter dem Bahnhofsvorplatz zu durchschneiden. Im Bauwerk werden etwa 40000 cbm Stahlbeton verarbeitet, die Abdichtung gegen Grundwasser erfaßt eine Fläche von ca. 30000 qm. Die Baugrube wird 22 m breit und 16 m tief sein. Sie wird durch ca. 3000 qm Trägerbohlwände und ca. 5000 qm Schlitz- und Bohrfahlwände abgestützt. Das Baulos soll 1974 fertiggestellt sein.



...und Ernst August, weiland König von Hannover

Einundertzehn Jahre seines „Denkmallebens“ verbrachte Ernst August auf dem Bahnhofsvorplatz. Nun muß er weichen. Zumindest vorübergehend.

Wie kam er gerade auf den Bahnhofsvorplatz? Drei Jahre nach dem Tod des Königs regten die Zeitungen an, Ernst August ein Denkmal zu setzen. Am 4. Februar 1855 beschloß ein Komitee angesehenen Bürger „die Errichtung einer bronzenen Reiterstatue als das zu erstrebende Ziel hinzustellen, dahin den an das Land zu erlassenden Aufruf zu Beiträgen für die Ausführung solches vaterländischen Unternehmens zu richten und zu bemerken, daß die Reiterstatue den hochseligen König in Husaren-Uniform, als charakteristisch für Seine Erscheinung, darstellen solle“.

Die Spenden flossen spärlich. Doch endlich, am 2. Oktober 1856, wurde dem Bildhauer Albert Wolff die Reiterfigur für 11000 Taler in Auftrag gegeben. Im Herbst 1859 hatte er sie fertiggestellt. Nun konnte der Hofbronze-Fabrikant Bernstorff den Bronzeguß anfertigen. Kostete 12000 Taler.

Als Standort schlug man den Friederikenplatz, später den Königsworther Platz vor. Doch Seine Majestät König Georg V. bestimmte den Bahnhofsvorplatz als endgültiges Domizil. Und so wurde dort am 21. September 1861 ein prunkvolles Fest gefeiert. In Anwesenheit der Königlichen Familie, unter dem Salut von 101 Kanonenschüssen, dem Geläut aller hannoverschen Kirchen, dem Choral „Nun danket alle Gott“ fiel die Hülle des Denkmals. Und seither hütet Ernst August auf seinem 620 Zentner schweren Granit-Postament den Bahnhofsvorplatz. Nun muß er vorübergehend weichen. Er tut es gern. Denn einem König, auch wenn er nur noch als Statue existiert, liegt nichts so sehr am Herzen wie das Wohl seiner Untertanen.

Herausgegeben von der Landeshauptstadt Hannover, U-Bahn-Bauamt, 1971. Redaktion: Dieter Eisfeld. Architekturzeichnung: Detlef Draser. Gestaltung: Eva Streich. Luftaufnahme: Luftbilddienst Niedersachsen Willi Nabs. Freigabe Nds.MfWuV Nr.: 11/16/69. Druck: Josef Grütter, Hannover.

