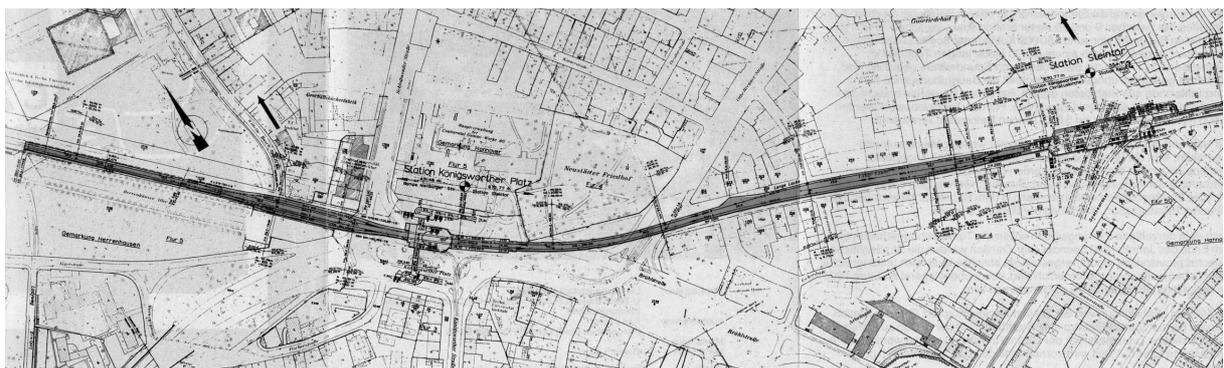
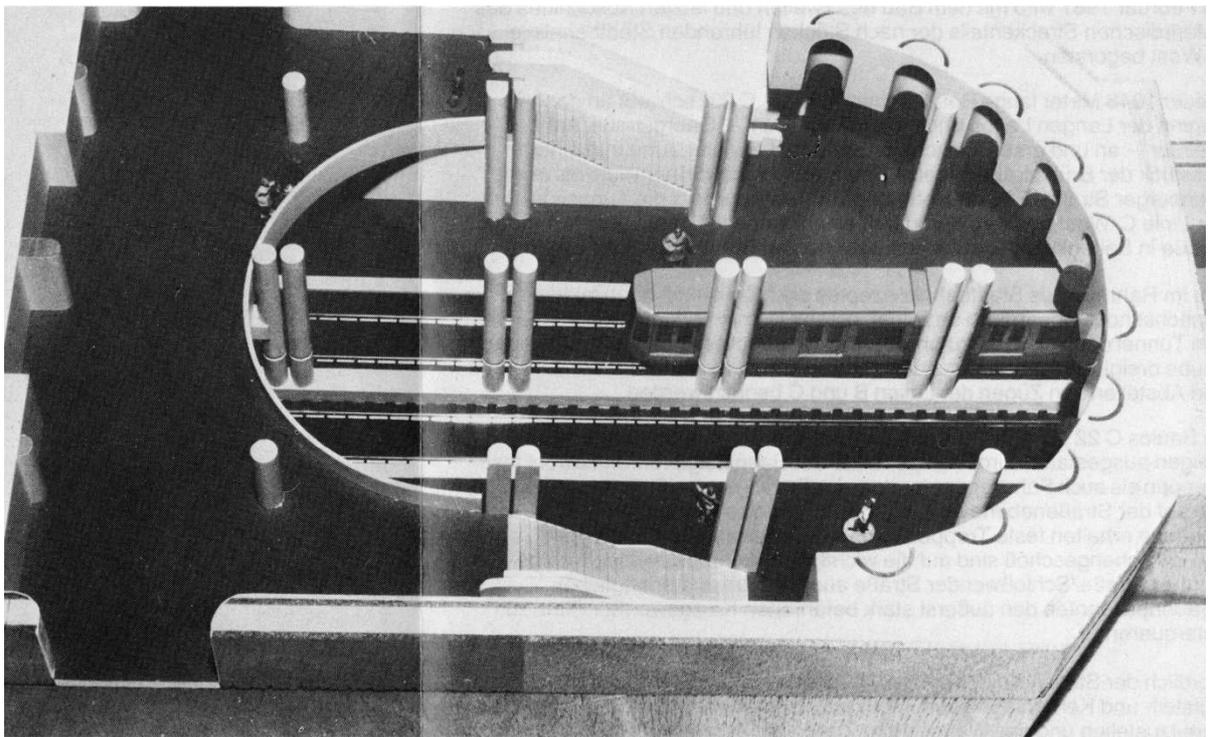
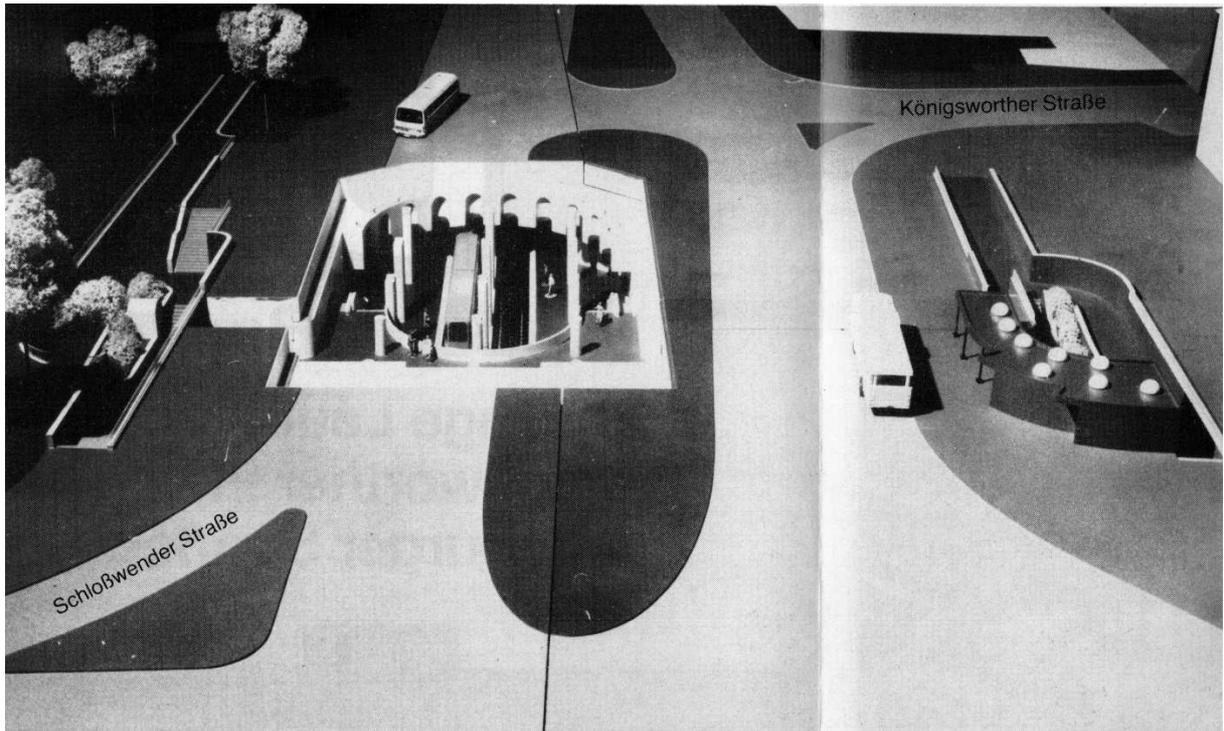




U-Bahn-Bau

Lange Laube/
Königsworther Platz/
Nienburger Straße





Im Februar 1981 wird mit dem Bau des zweiten und letzten Abschnittes des unterirdischen Streckenteils der nach Stöcken führenden Stadtbahnlinie C-West begonnen.

Dieser 1048 Meter lange Bauabschnitt (Baulos C 22) schließt an das am Beginn der Langen Laube endende Baulos C 21 – Georgstraße/Am Steintor – an und erstreckt sich von dort, der Langen Laube und einem Teilstück der Brühlstraße folgend, über den Königsworther Platz bis in die Nienburger Straße. Etwa in Höhe des Lodyweges endet die Tunnelstrecke der Linie C-West und wird dort durch eine Rampe mit dem in der Nienburger Straße in Seitenlage verlaufenden besonderen Bahnkörper verbunden.

Um im Rahmen des Stadtbahnkonzeptes die Möglichkeit offen zu halten, die zunächst noch oberirdisch im Engelbosteler Damm verkehrenden Linien in den Tunnel der Linie C einzuführen, wird der Streckenabschnitt in der Langen Laube dreigleisig gebaut. Das dritte Gleis kann zwischenzeitlich zum Kehren und Abstellen von Zügen der Linien B und C benutzt werden.

Im Baulos C 22 liegt die Station Königsworther Platz, die mit Seitenbahnsteigen ausgestattet wird. Von der Mitte der Bahnsteige führen sowohl feste Treppen als auch Fahrtreppen zu dem darüberliegenden Fußgängergeschoß. Die auf der Straßenebene an der Ost- und Westseite angeordneten Zugänge erhalten feste Treppen und Fußgängerrampen. Die Zugänge und das Zwischengeschoß sind auf die wichtige Verkehrsbeziehung Königsworther Straße/Schloßwender Straße ausgerichtet und ermöglichen Straßenpassanten den äußerst stark befahrenen Königsworther Platz zu unterqueren.

Nördlich der Station Königsworther Platz wird eine unterirdische zweigleisige Aufstell- und Kehranlage gebaut, um am Rande der Innenstadt Einlegezüge bereitzustellen und das Wenden von Zügen bei Betriebsstörungen zu ermöglichen.

Die Tunnelanlagen und die Station werden in offener Bauweise errichtet. Zum Herstellen der zwischen 9 und 26 Meter breiten sowie zwischen 12 und 21 Meter tiefen Baugrube sind rund 180 000 Kubikmeter Boden auszuheben und abzufahren. Abgesehen von einem ca. 70 Meter langen Teilstück im Rampenbereich, in dem die Baugrube durch Spundwände gesichert wird, werden im gesamten übrigen Bauabschnitt die Baugrubenwände durch Bohrpfehlwände aus Stahlbeton erstellt. Bei dieser Bauweise braucht das Grundwasser nicht abgesenkt zu werden. Für das Tunnelbauwerk werden 45 600 Kubikmeter Beton und 3 850 Tonnen Betonstahl verarbeitet.

Um während der Bauzeit den Straßenverkehr weitestgehend aufrechtzuerhalten, wird die Baugrube teilweise mit Betonplatten abgedeckt. Beeinträchtigungen des Verkehrs werden dennoch infolge notwendiger Fahrbahneinschränkungen und Fahrbahnverschwenkungen unvermeidbar sein. Die Straßenbahnen verkehren dann in dem Baustellenbereich auf zuvor gebauten Ersatztrassen, die neben der Baugrube liegen.

Nach dem derzeitigen Planungsstand sollen die Tunnelrohbauarbeiten bis zum Ende des Jahres 1983 beendet sein. Danach werden die Straßenflächen zunächst provisorisch wiederhergestellt, da anschließend noch umfangreiche Leitungsbaumaßnahmen erforderlich sind, bevor überwiegend im Jahre 1984 der endgültige Straßenausbau vorgenommen wird.

Für 1984 ist beabsichtigt, von der Station Aegidientorplatz über die Station Kröpcke bis zur Station Steintor eine Stadtbahnlinie der B-Süd zu führen, wodurch dieses Tunnelstück der C-Linie frühzeitig genutzt werden würde. Die gesamte Linie C-West wird voraussichtlich 1985/86 in Betrieb genommen.



Herausgeber: Landeshauptstadt Hannover
U-Bahn-Bauamt in Zusammenarbeit mit dem Presse- und
Informationsamt
Luftaufnahme: Karl Joseph
Freigegeben durch den PNV.Brg. Nr. 56/90
Modellfotos
der Station: Günter Lewin
Druck: Buchdruckwerkstätten Hannover GmbH