



U-Bahn-Bau

Tunnelvortrieb und Station Marienstraße



Die **Stadtbahnlinie C-Ost** vervollständigt weiter das Stadtbahnnetz Hannovers. Mit diesem Bauabschnitt sollen die östlich der Innenstadt gelegenen Stadtteile an die bereits in Betrieb genommenen Stadtbahnlinien A, B und C-West angebunden werden.

Von der Station Kröpcke her sind Teile der Linien C-Ost und B-Süd bis kurz hinter dem Aegidientorplatz in der gleichen Trasse geführt. Deshalb ist dieser Abschnitt der C-Linie bereits beim Bau der B-Linie in einem vierreihigen Tunnel miterstellt worden.

Der folgende 1.714 m lange Tunnel der C-Linie wird in drei Abschnitten gebaut (Baulose C 01–C 03). Die hier beschriebenen Baulose C 01 und C 02 schließen an die fertige Station Aegidientorplatz an, die unter dem Verkehrsplatz „Aegi“ angeordnet ist. Diese Lage bedingt eine nach Süden ausholende Linienführung bis in Höhe der Weinstraße, bevor die Tunnelstrecke ab Große Barlinge in der Marienstraße geführt werden kann. Mit den Rohbauarbeiten an diesem Abschnitt soll im Sommer 1984 begonnen werden.

Das 694 m lange **Baulos C 01** beginnt am schon fertiggestellten Tunnelstützen unmittelbar südlich der Station Aegidientorplatz in der Hildesheimer Straße und endet in der Marienstraße, etwas ostwärts der Großen Barlinge. Dabei muß zwischen Hildesheimer Straße/Wilhelmstraße und Marienstraße/Große Barlinge eine Reihe von Grundstücken und Häusern im unterirdischen Bauverfahren unterfahren werden.

Vom Tunnelstützen bis zur Wilhelmstraße wird der Tunnel in offener Bauweise hergestellt. Die zunächst noch untereinander liegenden Gleise werden auf den für das Auffahren der beiden Röhren erforderlichen Abstand gebracht. An der Ecke Hildesheimer Straße/Wilhelmstraße ist ein Startschacht vorgesehen, der für das Auffahren der Tunnelröhren und für den Materialtransport während der Bauzeit erforderlich ist. Dieser Startschacht dient später als Notausstieg und zugleich als Lüftungsschacht. Von hier aus werden die Tunnelröhren in einem Bogen mit anschließendem Gegenbogen zur Marienstraße im Untertagebau vorgetrieben. Die Wände der Röhren werden aus gußeisernen Tübbingen gebildet. Diese Bauweise wurde bereits bei der Stadtbahnlinie B-Nord zwischen Vahrenwalder Straße und Weißekreuzplatz praktiziert.

In der Marienstraße östlich der Straße Große Barlinge ist ein Ziel-schacht vorgesehen, um die Tunnelvortriebsmaschine bergen zu können. Dieser Schacht wird nach Abschluß des Tunnelbaues wieder verschlossen. Von hier an bis zur Rampe in der Hans-Böckler-Allee wird der Tunnel in offener Bauweise hergestellt.

Das anschließende 250 m lange **Baulos C 02** folgt der Marienstraße bis zur Höhe Walter-Gieseke-Straße. Unter der Kreuzung Marienstraße/Berliner Allee/Sallstraße wird die Station Marienstraße liegen.

Diese Station wird mit Seitenbahnsteigen ausgerüstet, von denen Treppen zur Verteilerebene führen. Von dort kann über

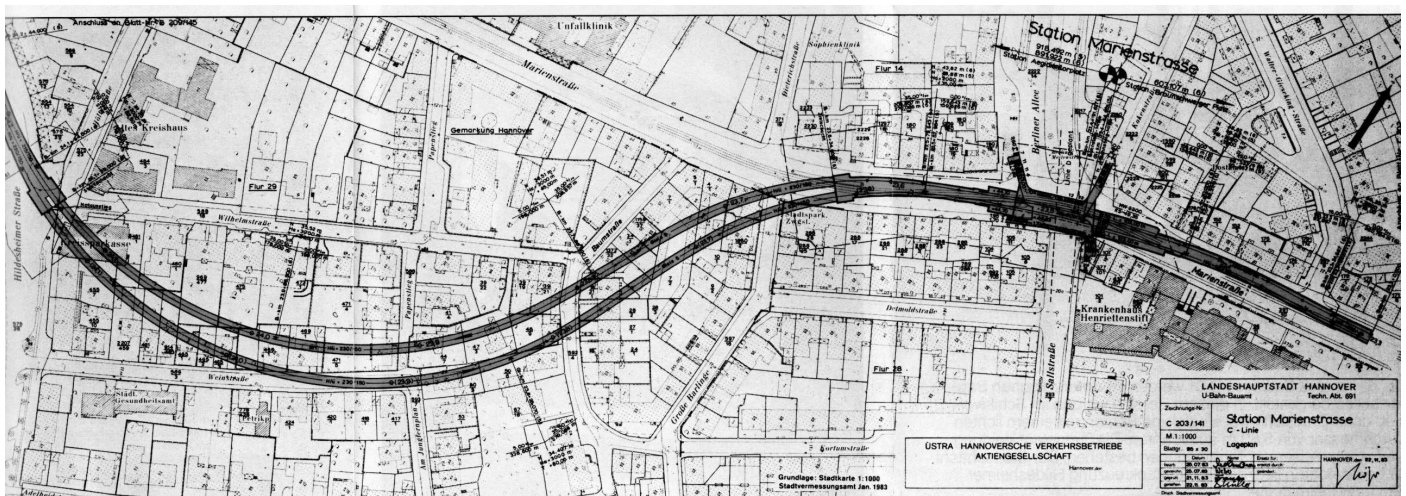
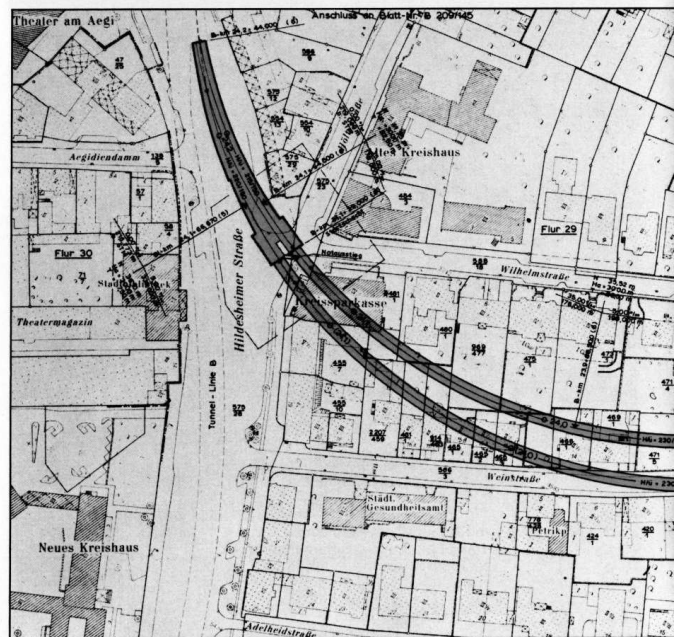
die auf die Hauptverkehrsströme ausgerichteten Zugänge Marienstraße, Sallstraße, Berliner Allee und Kokenstraße die Straßenfläche erreicht werden.

Um während der Bauzeit den Anliegerverkehr so weit wie möglich aufrechtzuerhalten, werden Teile der Baugrube großflächig mit Betonplatten abgedeckt. Der Durchgangsverkehr soll aus der Marienstraße herausgenommen und weiträumig umgeleitet werden. Die Gleise der Straßenbahn werden abschnittsweise – voraussichtlich ab März 1985 – auf die Südseite der Marienstraße verlegt. Nach der für Ende 1989 geplanten Betriebseröffnung im Tunnel können diese Straßenbahngleise entfernt werden.

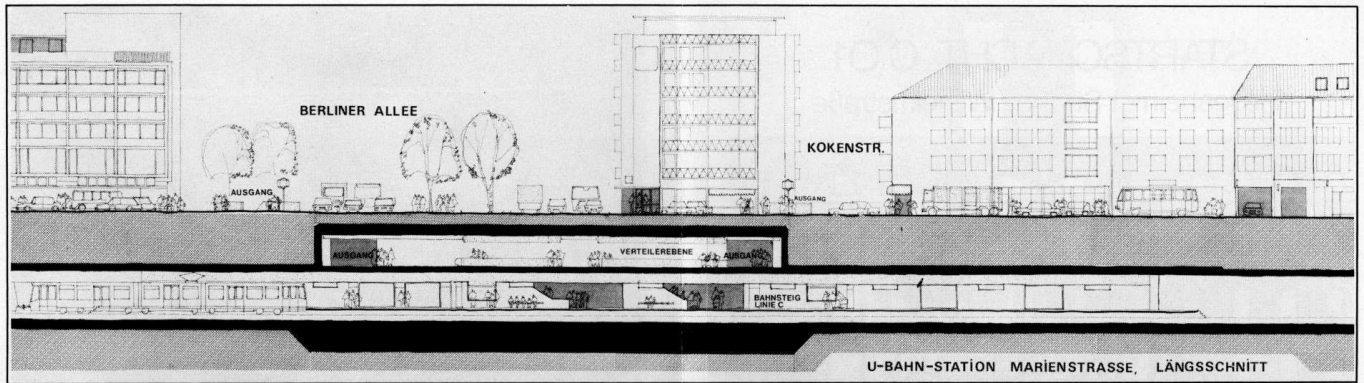
Mit dem Baubeginn des abschließenden **Bauloses C 03**, das auch die Station Braunschweiger Platz enthält und mit der Rampe in Höhe Schwesternhausstraße endet, wird für 1986 gerechnet. Die Rohbauarbeiten für diesen Abschnitt sollen Mitte 1988 abgeschlossen sein.

Östlich des Braunschweiger Platzes schließt sich an die Tunnelstrecke der besondere Bahnkörper im Zuge der Hans-Böckler-Allee an.

Nach Eröffnung der Stadtbahnstrecke C-Ost kann die Marienstraße neu gestaltet werden.

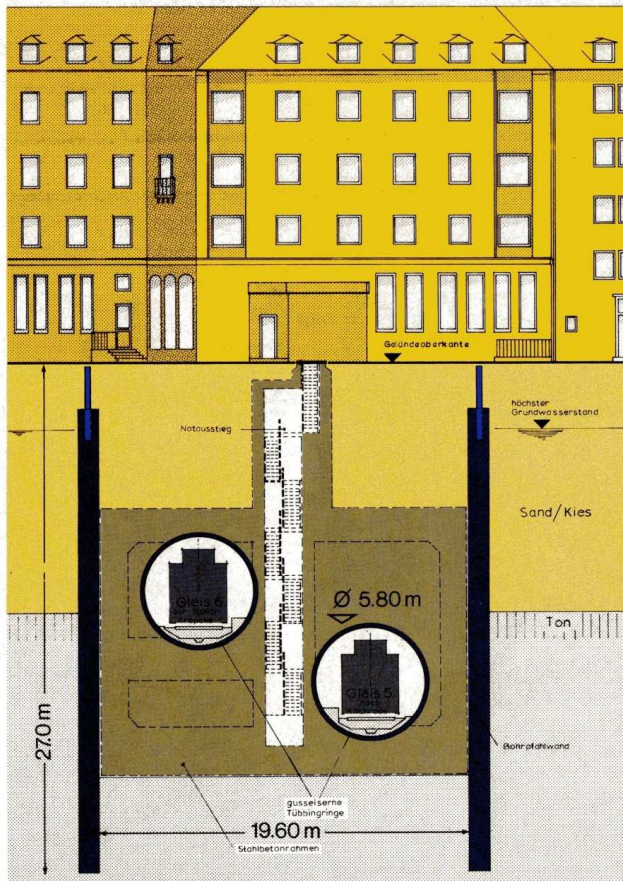


LANDESHAUPTSTADT HANNOVER Urban-Planung	
Zeichnungs-Nr. C 203/141 C-Linie M 1:1000 Lageplan	Station Marienstraße Station M 1:1000 Lageplan
USTRA HANNOVERSCHE VERKEHRSBETRIEBE AKTIENGESellschaft Hannover	Hannover am 10.10.83 [Signature]

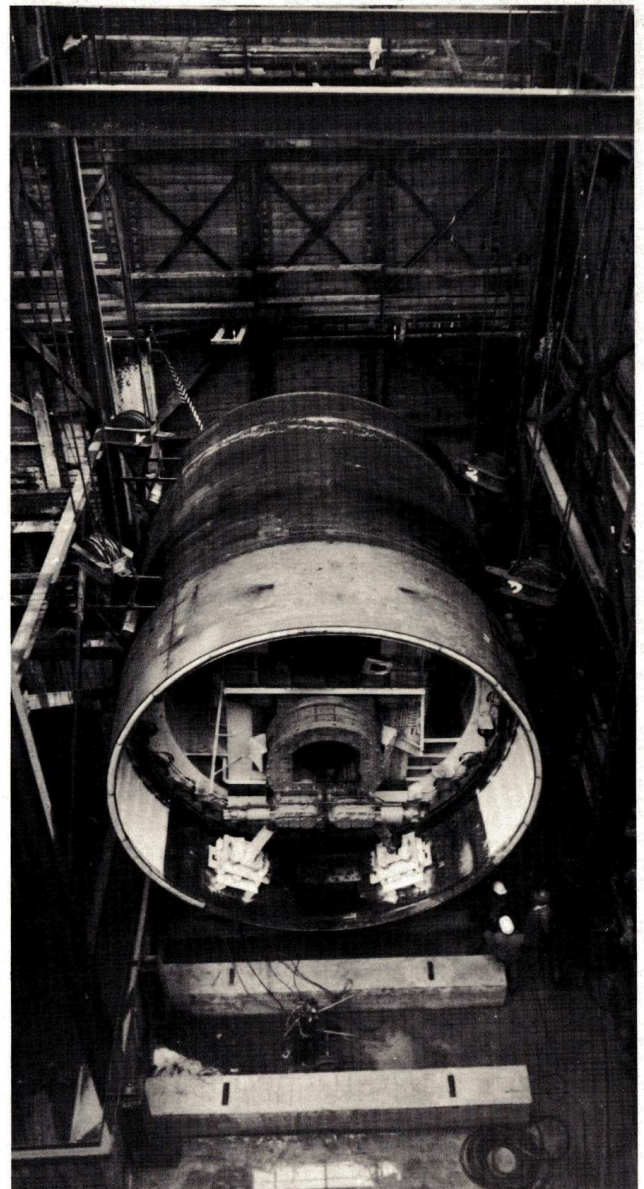


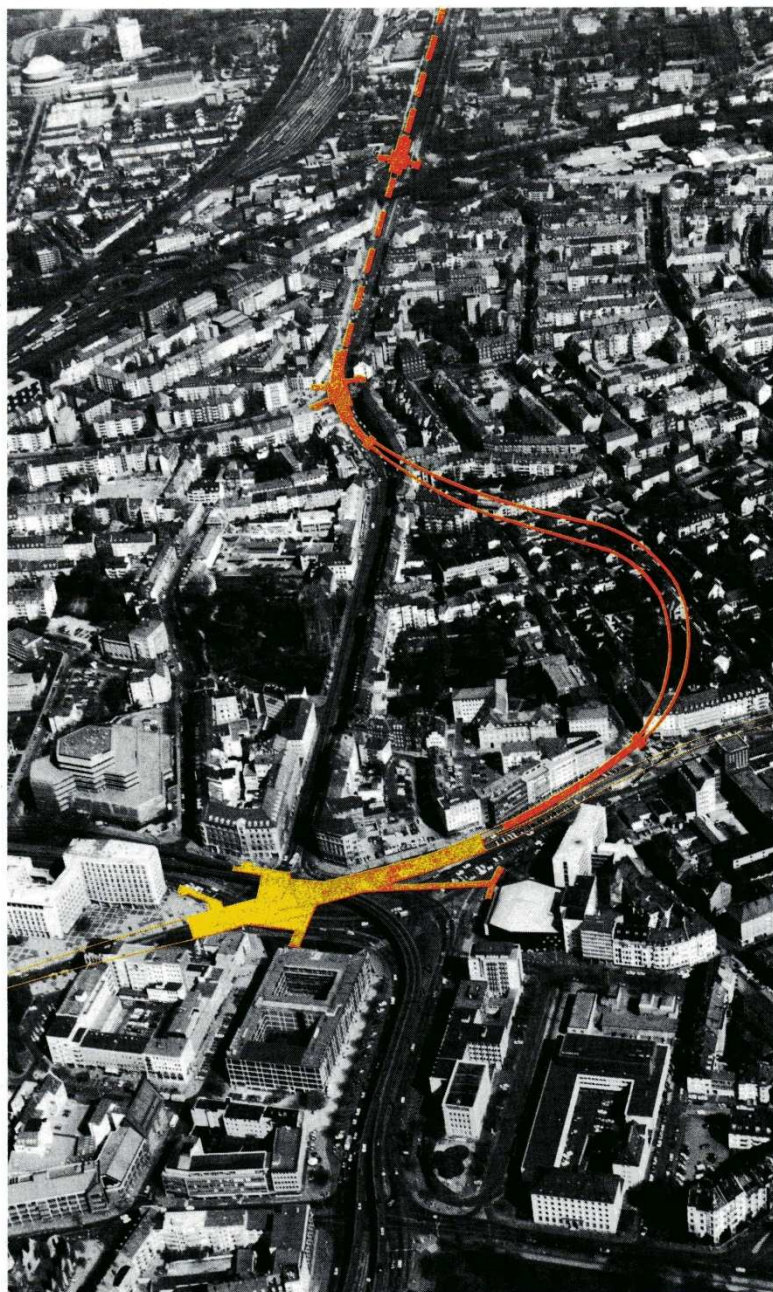
STARTSCHACHT C 01

Hildesheimer Straße/Wilhelmstraße



Ca. 500 m des Bauloses C 01 werden im **unterirdischen Bauverfahren** hergestellt. In diesem Bereich werden im Schildvortrieb unter Druckluft zwei eingleisige Röhren mit einem lichten Durchmesser von 5,80 m aufgeföhrt. Die Tunnelauskleidung wird aus gußeisernen Tübbingringen bestehen. Der Startschacht für beide Röhren liegt an der Straßenkreuzung Hildesheimer Straße/Wilhelmstraße.





Herausgeber: Landeshauptstadt Hannover
U-Bahn-Bauamt in Zusammenarbeit mit
dem Presse- und Informationsamt
Luftaufnahme: Karl Joseph
Freigegeben durch den PNV. Brg. Nr. 56/200
Layout: H. D. Kreimeyer
Druck: **poppdruck** 3012 Langenhagen