



**U-Bahn-Bau  
Am Steintor/  
Georgstraße**



Im Juli 1979 wird mit dem Bau der Tunnelanlagen der nach Stöcken führenden Stadtbahnlinie C-West begonnen.

Die Trasse dieses Abschnittes der Linie C folgt vom Kröpcke aus der Georgstraße und der Langen Laube. Anschließend verläuft sie über den Königsworther Platz bis in die Nienburger Straße. Zu dem rund 1,5 Kilometer langen Tunnelabschnitt, der an ein bereits mit der Station Kröpcke fertiggestelltes Tunnelstück in der Georgstraße anschließt, gehören die Stationen Steintor und Königsworther Platz.

Der erste Bauabschnitt der Linie C-West, das Baulos C 21, erstreckt sich etwa von der Großen Packhofstraße, der Georgstraße folgend, bis zum Beginn der Langen Laube. Das Baulos hat eine Länge von 465 Meter.

Im Hinblick auf die im geplanten Stadtbahnnetz vorgesehene Stadtbahnlinie D wird der Streckenabschnitt in der Georgstraße von der Kleinen Packhofstraße bis etwa zum Steintor/Reitwallstraße dreigleisig gebaut. Das zusätzliche dritte Gleis wird bei einem entsprechenden weiteren Ausbau des Stadtbahnnetzes erforderlich, weil es die einzige Betriebsverbindung für notwendige Überführungsfahrten zwischen der Linie D und dem übrigen Stadtbahnnetz sein wird.

Zwischenzeitlich wird dieses Gleis zum Kehren und Abstellen von Zügen für die Linien B und C benutzt.

Die Station Steintor, deren Mitte im Zentrum des Steintorplatzes in der

Achse Georgstraße/Lange Laube liegt, wird im Endzustand eine Kreuzungsstation der Linien C und D sein.

Die Stationsebene der Linie C wird mit Seitenbahnsteigen ausgestattet. Von den Bahnsteigen führen sowohl feste Treppen als auch Fahrtrampen zu dem darüberliegenden Fußgängergeschoß (Verteiler Ebene). Die auf der Straßenebene angeordneten Zugänge sind auf die Hauptverkehrsströme ausgerichtet. Von den Zugängen an der Langen Laube/Goseriede, Münzstraße, Georgstraße/Nordmannpassage und Reitwallstraße/Steintorstraße erhält der Zugang Georgstraße/Nordmannpassage zusätzlich zu der Treppenanlage eine Fußgänger Rampe.

Der unmittelbar unter dem C-Linienbereich liegende spätere Stations teil der Linie D wird im Rohbau gleich mitgebaut.

Die Tunnelanlagen und die Station werden in offener Bauweise errichtet. Zum Herstellen der zwischen 18 und 21 Meter tiefen und 17 Meter im Streckenbereich sowie etwa 30 Meter im Stationsbereich breiten Baugrube müssen rund 130.000 Kubikmeter Boden ausgehoben und abgefahren werden. Die Baugrubenwände werden überwiegend durch Bohrpfehlwände aus Stahlbeton erstellt und durch in verschiedenen Ebenen quer zur Baugrube eingebaute Stahlträger ge-

sichert. In dem Tunnelbauwerk werden 35.000 Kubikmeter Beton und 1.120 Tonnen Bewehrungsstahl verarbeitet.

Die im Baustellenbereich vor Baubeginn vorhandenen Verkehrsbeziehungen bleiben im wesentlichen während der gesamten etwa 2 1/2-jährigen Rohbauzeit bestehen. Deshalb wird die Baugrube zum großen Teil mit Betonfahrbahnplatten abgedeckt, die nach Fertigstellung des Tunnelbauwerkes wieder entfernt werden.

Für den Bau der Tunnelanlagen in der Georgstraße wird es erforderlich, die dort liegenden Straßenbahngleise herauszunehmen. Die davon betroffenen Straßenbahnlinien werden deshalb vom Fahrplanwechsel am 30. September 1979 an über die Strecke Kurt-Schumacher-Straße/Ernst-August-Platz/Joachimstraße/Prinzenstraße geführt.

Nach Abschluß der Tunnelrohbaubarbeiten sind im Jahre 1982 zum Teil noch Leitungen umzulegen, bevor die Straßenoberfläche endgültig ausgebaut werden kann.

Es ist vorgesehen, den Tunnelabschnitt Kröpcke bis einschließlich Steintor im Jahr 1984 in Betrieb zu nehmen. In dem anschließenden Tunnelabschnitt von Lange Laube bis Nienburger Straße wird mit den Rohbaubarbeiten etwa in der zweiten Hälfte des Jahres 1980 begonnen, so daß mit der Eröffnung der Linie C-West insgesamt voraussichtlich für das Jahr 1985 gerechnet werden kann.





Herausgeber: Landeshauptstadt Hannover  
U-Bahn-Bauamt in Zusammenarbeit mit  
dem Presse- und Informationsamt  
Luftaufnahme: Karl Joseph  
Freigegeben durch den PNV.Brg. Nr. 56/91  
Druck: Druckerei Otto KG, Hannover