

**infra**

Anwohnerinfos rund  
um unsere Baustellen



Juni 2025

# NACHBAR GLEIS

**MÜHLENBERGER  
MARKT**

## NEUE SCHIENEN IM TUNNEL UND AUF RAMPE

**Seit 48 Jahren fahren die Stadtbahnen die Station Mühlener Markt an. Täglich rollen Räder aus Stahl über die Schienen aus Stahl. Das hinterlässt auch auf dem härtesten Material Spuren. Spuren, die nicht mehr durch Reparaturen zu beseitigen sind. Nun ist es an der Zeit, die Gleise in der U-Bahnstation sowie der sich anschließenden Rampe Treckowstraße komplett zu sanieren.**

Während der Arbeiten können keine Stadtbahnen fahren. Um die Auswirkungen für die Fahrgäste möglichst gering zu halten, lässt die Infrastrukturgesellschaft Region Hannover (infra) die Sanierungsarbeiten während der Sommerferien vornehmen, da dann deutlich weniger Menschen mit den Bahnen unterwegs sind als zu anderen Zeiten.

Im Tunnel sowie auf der Rampe werden die verschlissenen Schienen sowie Schwellen ausgetauscht und der Schotter gereinigt. Zunächst werden die neuen Schienen auf Loren in die Station gefahren. Wenn die alten Schienen demontiert und wieder herausgebracht worden sind, beginnt die Verlegung der neuen Schienen, die anschließend verschweißt werden. Nach Ende der Arbeiten im Tunnelbereich schließt die Sanierung auf der Rampe an.

### STAND DER DINGE

Die Gleiserneuerung ist mit einigem Aufwand verbunden, damit die Richtlinien zum Arbeitsplatzschutz eingehalten werden. Deshalb kann der Austausch der Schienen erst beginnen, nachdem Entstaubungsanlagen installiert sind. Damit wird die Luft gefiltert und sauber aus dem Tunnel geleitet, der wiederum durch Vorhänge abgedichtet ist.

Für den Materialumschlag zwischen Straße und Tunnel wird Platz gebraucht. Deshalb kommt es zu Einschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr: die Wallensteinstraße wird zur Einbahnstraße. Die ÜSTRA richtet für die Fahrgäste einen Schienenersatzverkehr mit Bussen ein. Diese pendeln während der Bauzeit zwischen der Haltestelle Wallensteinstraße und dem Endpunkt Wettbergen. Wenn zum Schulbeginn die Sanierung endet, ist ein sicherer Stadtbahnverkehr für weitere Jahrzehnte sichergestellt.

## Das passiert auf der Baustelle UMFANGREICHE ARBEITEN FÜR SICHEREN BAHNBETRIEB

Seite 2

## Nach jahrzehntelanger Nutzung WARUM DIE GLEISE AUSGETAUSCHT WERDEN

Seite 3



**infra**

Infrastrukturgesellschaft  
Region Hannover GmbH

# STAUBSCHUTZ UND ERSATZVERKEHR: DIE SANIERUNG IM DETAIL

Material wird auf Loren in und aus dem Tunnel bewegt / Schienen und Schwellen erneuert

In den Sommerferien stehen die Zeichen an der Stadtbahnstation Mühlenberger Markt ganz auf Sanierung. Die infra nutzt die verkehrsrärmere Ferienzeit für eine umfangreiche Erneuerung der Gleise und weitere Arbeiten, um die Grundlage für einen reibungslosen und sicheren Stadtbahnverkehr auch in den kommenden Jahrzehnten zu schaffen. Nach nunmehr fast 50-jähriger Nutzungsdauer ist die Sanierung unumgänglich. Da während dieser Arbeiten im Baustellenbereich keine Stadtbahnen fahren können, sollen die Beeinträchtigungen für die Fahrgäste so gering wie möglich ausfallen, was während der schulfreien Sommerwochen am ehesten möglich ist.

Für die Arbeiten im Tunnelbereich sind eine Vielzahl von gesetzlichen Vorgaben für die Sicherheit der dort Tätigen sowie auch zum Schutz der Menschen in der unmittelbaren Umgebung zu beachten, wozu es zahlreiche neue Richtlinien gibt. Insbesondere muss hier ein Schutz vor Staub gewährleistet sein.

Vor Beginn der eigentlichen Sanierung wird die Tunnelseite zur Tresckowstraße mit einer Staubschutzwand geschlossen. Zeitgleich werden im Tunnel mehrere Großlüfter aufgebaut. Die Geräte sorgen dafür, dass ein kontinuierlicher Luftstrom von 1,2 Meter pro Sekunde besteht. Hierdurch wird gewährleistet, dass ausreichend verunreinigte Luft abgesaugt und durch Frischluft ersetzt wird. Um den Luftstrom ausreichend steuern zu können, werden auch die Zugänge zur

Stadtbahnstation für die gesamte Zeit ohne Stadtbahnverkehr mit Staubschutzwänden geschlossen. Die Luft wird im Bereich Am Sauerwinkel angesaugt, in Richtung Tresckowstraße geblasen, durch die Entstaubungsanlage gereinigt und im Bereich Tunnelmund Tresckowstraße als saubere Luft an die Oberfläche geleitet. Weil die Luft Am Sauerwinkel angesaugt wird, dringt dort kein Staub nach außen, sodass dort keine Schutzwand installiert werden muss.

Um die Entstaubungsanlage an den Einsatzort zu bekommen, ist ein größerer Aufwand erforderlich. Schon vor der Einstellung des Stadtbahnverkehrs zwischen Wallensteinstraße und Wettbergen wird die zum ÜSTRA-Betriebshof Döhren gelieferte Entstaubungsanlage auf zwei Bahnloren umgeladen. Dazu wird ein Betriebsgleis ohne Fahrleitung genutzt, da die rund 23 Tonnen schwere Anlage mit einem Autokran von Lastwagen auf die Loren umgeladen werden muss, wobei Fahrleitungen ein schwer zu überwindendes Hindernis darstellen würden. Benötigt werden zwei Anlagen, die auf zwei Loren kommen. Anschließend werden die Anlagen für den Transport gesichert. Der Weg zur Baustelle führt aus betriebstechnischen Gründen vom Betriebshof Döhren über den Betriebshof Buchholz zur Tunnelrampe Tresckowstraße.

Die Sanierungsarbeiten in einem U-Bahntunnel unterscheiden sich von Gleisarbeiten

auf offener Strecke, weil das verschlissene sowie das neue Material über einen längeren Weg transportiert werden müssen. Die Bauarbeiten am Mühlenberger Markt finden über die Rampe Am Sauerwinkel statt, da die andere Tunnelseite durch die Anlage zur Entstaubung nicht passierbar ist. Dies bedeutet konkret, dass zunächst die neuen Schienen und sonstigen benötigten Materialien über die Rampe Am Sauerwinkel in den Tunnel gefahren und anschließend das alte Material darüber weggebracht wird.

Die neuen Schienenstücke sind jeweils 15 Meter lang. Diese Einzellängen werden zu 120 Meter langen Schienen zusammengeschnitten. Im Haltestellenbereich lässt die infra Schwellen tauschen und den Schotter reinigen. Zum Schluss der Sanierungsarbeiten werden noch die jeweils 120 Meter langen neuen Schienenabschnitte zusammengeschnitten.

Die Arbeiten starten auf dem stadtauswärts führenden Gleis. Nach deren Abschluss wird die Belüftung im Bereich der Haltestelle umgebaut und anschließend wird das stadteinwärtige Gleis erneuert. Nach Abschluss der Arbeiten im Tunnel wird in den verbleibenden rund anderthalb Wochen noch die Rampe Tresckowstraße bis in die gleichnamige Haltestelle saniert.

Gearbeitet wird planmäßig in der Zeit von 6 bis 22 Uhr in zwei Schichten von Montag

bis Samstag. Nacht- und Sonntagsarbeit sind einerseits für nicht lärmende Gewerke wie zum Beispiel den Fahrleitungsbau aber auch bei Verzögerungen durchaus möglich. Einschränkungen für den Individualverkehr sind unumgänglich. Die Wallensteinstraße wird für den Kraftfahrzeugverkehr zur Einbahnstraße, da zwei Fahrstreifen für den Materialumschlag von Lastwagen auf das Gleis und umgekehrt benötigt werden. Die Linien 3 und 7 fahren ab Donnerstag, 3. Juli 2025, 3.00 Uhr, bis Donnerstag, 14. August 2025, 3.00 Uhr, nur bis zur Wallensteinstraße. Ab dort wird ein Ersatzverkehr mit Bussen bis nach Wettbergen eingerichtet. Die Linie 17 endet in dieser Zeit an der Haltestelle Stadionbrücke. Die Busse des Schienenersatzverkehrs der ÜSTRA können die Baustelle über eine Ampel in beide Fahrtrichtungen passieren.

Gleichzeitig mit den Sanierungsarbeiten am Mühlenberger Markt lässt die infra auch Arbeiten am Hochbahnsteig der Haltestelle Bartold-Knaust-Straße vornehmen. Dort ist der Bodenbelag beschädigt und muss erneuert werden. Ursprünglich waren diese Arbeiten im kommenden Jahr geplant. Da die Haltestelle während der Sommerferien ohnehin nicht angefahren wird, ist der Austausch des Belages vorgezogen worden. Somit werden die Stadtbahnfahrgäste während der Arbeiten nicht beeinträchtigt.



Solche Anlagen sorgen für frische Luft bei den Arbeiten im Tunnel.

# SCHIENEN SIND DURCH STÄNDIGES BEFAHREN STARK ABGENUTZT

Erneuerung des sehr beanspruchten Gleisbereichs gewährleistet Sicherheit für viele weitere Jahre

Im Abstand von Minuten rollen die Räder der viele Tonnen schweren Stadtbahnen über die Schienen des hannoverschen Netzes. Sich bewegende Räder, ruhende Schienen: Stahl reibt an Stahl, tagein und tagaus, über viele Jahre, letztlich jahrzehntelang. Dieser ständigen Belastung sowie außerdem den Einflüssen der Umwelt hält auch der härteste Stahl auf Dauer nicht stand. Es kommt zu einer erheblichen Abnutzung, an den Rädern der Bahnen und an den Schienen. Lange Zeit lassen sich Schäden reparieren, doch irgendwann geht dies nicht mehr. Dann würde der Zustand der Schienen so kritisch, dass sie vorher ausgetauscht werden müssen. Nur so ist die Sicherheit des Bahnverkehrs zu gewährleisten.

Ohne einen Austausch drohen schwerwiegende Folgen, letztendlich könnten Stadtbahnen unter ungünstigen Umständen sogar entgleisen. Auf den Tunnelstrecken halten die Gleise länger als an der Oberfläche, weil sie Umwelteinflüssen weniger stark ausgesetzt sind und außerdem etwaige weitere Belastungen durch darüber rollende Autos und Lastwagen entfallen. Doch auch unterirdisch ist irgendwann die maximale Nutzungsdauer der Gleise erreicht. An der U-Bahnstation Mühlenberger Markt, Teil der ersten Tunnelstrecke im hannoverschen Stadtbahnnetz, ist es nun so weit. Die Gleise dort werden saniert. In naher Zukunft geschieht dies auf der kompletten A-Strecke

zwischen Waterloo und Lister Platz.

Oberirdisch haben die Stadtbahnschienen eine „Lebensdauer“ von rund 30, teilweise auch bis zu 40 Jahren. Es hängt von der Belastung ab, wie lange sie genutzt werden können. In Kurven etwa ist die Abnutzung größer als auf geraden Strecken, deshalb müssen die Schienen in Kurvenbereichen früher ausgewechselt werden. Die unterirdischen Gleise im Bereich Am Mühlenberger Markt sind inzwischen fast 50 Jahre alt.

Durch das ständige Befahren, also den Kontakt zwischen Rädern und Schienen, nutzen diese immer mehr ab. Der Stahl wird dünner. Schließlich können Risse im Schienenkopf entstehen, dann brechen kleine Teile Stahl heraus. Dadurch wird die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. Außerdem verursachen defekte Schienen Schäden an den Stadtbahnen, deren Reparatur oft sehr teuer ist.

Besonders beim Beschleunigen und Bremsen der Bahnen ist die Belastung der Schienen sehr hoch, also zum Beispiel in Haltestellenbereichen oder an Kreuzungen, weil die Schienen durch die starke Reibung beim Bremsen erhitzen und Mikrorisse entstehen. Auf geraden Strecken zwischen Kreuzungen und Haltestellen ist dies weniger der Fall.

Anfällig für Verschleiß sind auch die Verbindungsschweißungen zwischen den jeweils

15 Meter langen Schienenstücken. Dies gilt grundsätzlich für geschweißte Verbindungen, die großen Belastungen ausgesetzt sind. Wegen ihrer Fehleranfälligkeit gelten die geschweißten Stellen als Schwachpunkt im Gleis. Beschädigte Verbindungen können zwar neu geschweißt werden, unbegrenzt ist das aber nicht möglich. Wird ein solcher Schaden nicht behoben, kann die Verbindung komplett reißen. Die Schiene verschiebt sich, eine Bahn könnte an dieser Stelle schlimmstenfalls entgleisen.

Für die im Tunnel verbauten Holzschwellen sind Umwelteinflüsse weniger relevant. Schwellen können deutlich länger liegen bleiben als die Schienen, die durch das Überfahren dem Verschleiß ausgesetzt sind. Daher werden im Wesentlichen nur die Schienen und Schienenbefestigungsmittel getauscht. Nur in den Haltestellen ist der

Verschleiß an den Schwellen so groß, dass auch hier ein Schwellentausch notwendig wird.

Um Reparaturen an den Gleisen oder letztlich deren Erneuerung so lange wie möglich zu vermeiden, werden eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. So setzt die ÜSTRA regelmäßig ein Schleiffahrzeug im gesamten Stadtbahnnetz ein. Damit werden kleine Verformungen wie Riffel geglättet. In Kurven wird ein biologisch abbaubares Benetzungsmittel aufgetragen, um Reibung zwischen Rädern und Schiene zu verringern. Gleichzeitig sinkt dadurch auch der Lärm, der durch die Bahnen verursacht wird. Durch vorbeugende Maßnahmen, rechtzeitige Reparaturen und konsequenten Austausch schadhafter Teile des Stadtbahnnetzes bleibt der Betrieb sicher und Folgekosten werden minimiert.



Station Mühlenberger Markt: 1977 fuhr hier die erste U-Bahn



Bei Gleisreparaturen fliegen die Funken – nach Jahrzehnten ist ein Schienenaustausch notwendig

# MÜHLENBERGER MARKT: BAU DER STATION BEGANN 1974

Seit 1999 fahren die Stadtbahnen bis zum Endpunkt Wettbergen

Vor 60 Jahren begann mit dem ersten Spatenstich die Geschichte des U-Bahnbaus in Hannover. 60 Jahre alt ist auch der Stadtteil Mühlenberg. Die heutige Haltestelle Mühlenberger Markt liegt an der A-Strecke, die als erste im hannoverschen Stadtgebiet zwischen Waterloo und Lister Platz unterirdisch ausgebaut wurde, und die jetzt seit 50 Jahren in Betrieb ist. Zwar fahren die Stadtbahnen nach Wettbergen in Ricklingen und Oberricklingen oberirdisch, doch in Mühlenberg geht es wieder unter die Erde hinab.

Das neue Siedlungsgebiet, dereinst noch viel größer geplant als es schließlich geworden ist, sollte nach den in den 1960-er Jahren entwickelten Plänen durch eine Verlängerung der A-Strecke an das Stadtbahnnetz angeschlossen werden, um den Mühlenbergern eine schnelle Verbindung in die

Innenstadt bieten zu können. Die gesamte Planung für die Bebauung und Besiedlung der früheren Wiesen- und Ackerflächen wurde an dem Haltepunkt ausgerichtet.

Das Mühlenberger Zentrum mit Marktplatz, Schule, Geschäften und Freizeit- sowie öffentlichen Einrichtungen wurde direkt an der Stadtbahnstation gebaut. Die 1977 in Betrieb genommene Haltestelle ist eine U-Bahnstation. Zu- und Abgänge sind in die Marktbereiche integriert, von wo die Wegeverbindungen weiter in den Stadtteil verlaufen. Die unterirdische Lage der Station macht es möglich, die stark befahrenen Straßen Bornumer Straße und Hamelner Chaussee ohne Kreuzung zu passieren, wodurch sich die Fahrtzeiten aller Verkehrsteilnehmer deutlich reduzieren.

Im Juli 1974 wurde mit dem Rohbau der Station begonnen. Eine bis zu zwölf Meter tiefe Grube wurde ausgehoben und in offener Bauweise ein Tunnel aus Betonteilen gebaut. Vor einer Wand am Tunnelende wendeten die ankommenden Stadtbahnen, um wieder in Richtung Innenstadt zu fahren. Die Station Mühlenberg

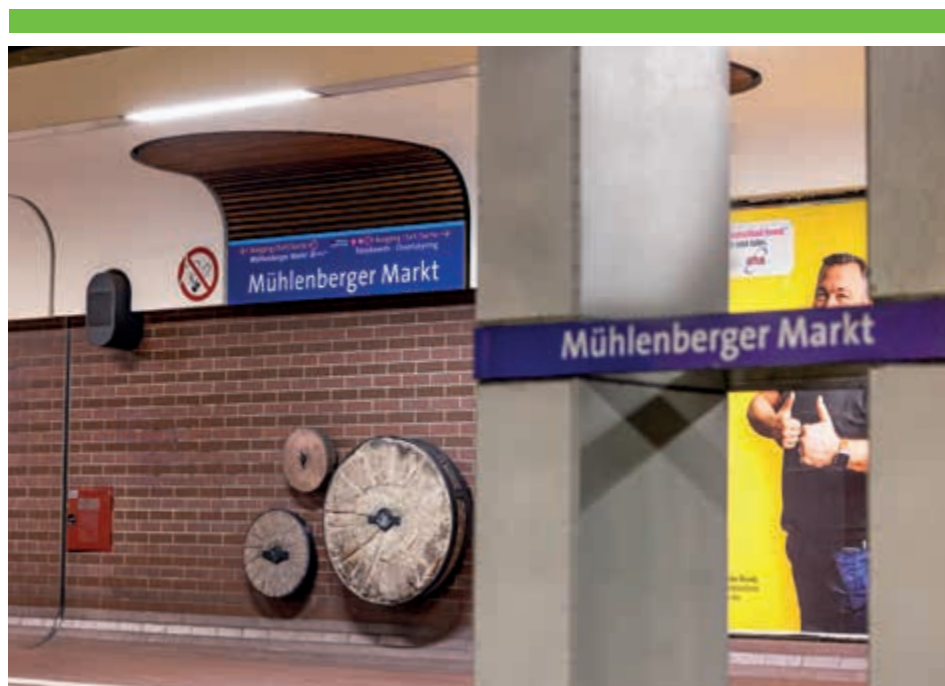
nahm 1977 den Betrieb auf. Ab 1997 wurde an das Ende des rund 300 Meter langen Wettberger U-Bahntunnels eine Rampe gebaut, über die die Stadtbahnen die neuen Haltestellen Tresckowstraße und Wettbergen anfahren. Bis 1999 war es die Endstation, dann ging die Verlängerung in Betrieb. Seit 2009 heißt die Station Mühlenberger Markt.

Vor dessen großflächiger Bebauung standen auf dem Mühlenberg, einem langgestreckten Hügel, drei Mühlen. Eine davon steht noch und wird heute zu Wohnzwecken genutzt. Deshalb wurde die U-Bahn-Station Mühlenberger Markt passend gestaltet: Zahlreiche Mühlsteine zieren die Wände an den beiden Seitenbahnsteigen, weitere Mühlsteine befinden sich neben den Pfeilern zwischen den Schienensträngen. Die Mühlsteine stammen alle aus der Umgebung, in der es früher eine große Zahl an Mühlen gab.

Die Wände der Anlage sind mit Backsteinen verkleidet, die Farben wechseln in jeder Reihe zwischen braun und dunkelrot. Die Zugänge wurden später mit einer Glas-Stahl-Konstruktion überdacht.



Station Mühlenberger Markt



## NACHRICHTEN

### ÜSTRA ERHÄLT IHK-QUALITÄTSSIEGEL „TOP AUSBILDUNG“

Nach 2018 und 2021 ist die ÜSTRA Berufsausbildung erneut mit dem Qualitätssiegel „TOP Ausbildung“ der Industrie- und Handelskammer (IHK) Hannover ausgezeichnet worden. Die sogenannte Re-Zertifizierung wurde erfolgreich bestanden. Das Audit wirft einen gesamtgesellschaftlichen Blick auf den Ausbildungsprozess der Unternehmen – beginnend beim Recruiting bis hin zur betrieblichen Übernahme. Bei der aktuellen Re-Zertifizierung wurde die ÜSTRA insbesondere für ihren kontinuierlichen Einsatz gelobt, die Nachwuchskräfte gezielt zu fördern und so bestmöglich auf ihre berufliche Zukunft vorzubereiten.

### ÜMO AUF BUSSEN IN DEN UMLANDKOMMUNEN

Seit Anfang des Jahres bilden ÜSTRA und regiobus einen sogenannten Gemeinschaftsbetrieb. Auch die Busflotten der beiden Verkehrsunternehmen gleichen sich optisch an. 26 neue Busse, die im Bedienegebiet der regiobus eingesetzt sind, sind mit der gleichen auffälligen grün-silberfarbenen Lackierung unterwegs wie ihre Pendanten in der Stadt Hannover. Hinzu kommt die prägnante Folierung mit dem neuen Markenzeichen der ÜSTRA: dem ÜMO!

### UNVERÄNDERTE PREISE BEI DER MASCHSEEFLOTTE

Die Boote der Maschseeflotte der ÜSTRA haben in den vergangenen Monaten einen frischen Anstrich bekommen und sind in dieser Saison zu unveränderten Preisen unterwegs. Eine 50-minütige Rundfahrt können Erwachsene für 9 Euro, Kinder (bis zum vollendeten 18. Lebensjahr), Schüler sowie Studierende für 5 Euro buchen. Senioren (ab dem 65. Lebensjahr), Rentner, Pensionierte sowie Schwerbehinderte zahlen einen ermäßigten Preis in Höhe von 7 Euro. Familien mit zwei Erwachsenen und bis zu drei Kindern können das Familienticket für 20 Euro in Anspruch nehmen. Alle Rundfahrten können einmal unterbrochen werden, um zum Beispiel das Südufer zu Fuß zu erkunden.

## MÜHLENEBERGER MARKT – INFORMATIONEN UND KONTAKT

Über die Planungen, Bauabläufe und alles sonst Wichtige rund um die Baumaßnahmen an der U-Bahnstation Mühlenberger Markt informiert die infra sowohl über Pressemeldungen in den Zeitungen als auch auf ihrer Homepage im Internet [www.infra-hannover.de](http://www.infra-hannover.de), auf

**Facebook und Instagram** ([infra.wirverbindenhannover](https://www.facebook.com/infra.wirverbindenhannover)).

Auch auf den Bildschirmen des Fahrgastfernsehens in U-Bahn-Stationen und Stadtbahnen, bei regiobus sowie in der Fahrgastfernsehen-App werden Neuigkeiten verbreitet.

Für Fragen, Anregungen oder Problemlösungen ist die infra stets erreichbar: telefonisch unter **0511 35 77 98-0**, sowie per E-Mail [bhv@infra-hannover.de](mailto:bhv@infra-hannover.de).

Wenn Sie sich für den barrierefreien Ausbau des Stadtbahnnetzes, Hoch-

bahnsteige, Stationen, Schienen oder aktuelle Baumaßnahmen interessieren, abonnieren Sie gerne unseren 12 bis 18 mal jährlich erscheinenden Newsletter auf der Seite [www.infra-hannover.de/newsletter](http://www.infra-hannover.de/newsletter). Dort sind auch die bisherigen Newsletter-Ausgaben abrufbar.

## NACHBARGLEIS

### Impressum

**Herausgeber/** infra Infrastrukturgesellschaft  
Region Hannover GmbH  
**Kontakt:** Gradestraße 20, 30163 Hannover  
0511-357798-0, [bhv@infra-hannover.de](mailto:bhv@infra-hannover.de)  
[/infra.wirverbindenhannover](https://www.facebook.com/infra.wirverbindenhannover)

### V. i. S. d. P.

Jens Hauschke  
**Konzeption, Texte:** hannover.context 4.0,  
Rüdiger Finke  
**Fotos:** Florian Arp  
**Gestaltung:** id liebenau design  
Horst Liebenau

### Druck:

COLOR+ GmbH

### Auflage:

3000 Exemplare

### Redaktion:

Telefon 0511-3530487  
[info@hannovercontext.de](mailto:info@hannovercontext.de)

### Zuschriften:

Die Redaktion freut sich über Beiträge aller Art, kann aber keine Gewähr für eingesandte Fotos oder Manuskripte übernehmen. Herausgeber und Redaktion behalten sich Kürzung und Bearbeitung von Manuskripten und Leserbriefen vor.  
[info@hannovercontext.de](mailto:info@hannovercontext.de)