Anwohnerinfos rund um unsere Baustellen

infra hnerinfos rund sere Baustellen NACHBAR GLEIS HEMMINGEN

Ausgabe 1 • Juni 2019

STADTBAHN NACH **HEMMINGEN: JETZT GEHT ES RICHTIG LOS**

Vom Kröpcke bis nach Hemmingen-Westerfeld mit der Stadtbahn fahren: Mit vereinten Kräften haben Regionspräsident Hauke Jagau, Hemmingens Bürgermeister Claus-Dieter Schacht-Gaida, Hannovers Bürgermeister Thomas Hermann, infra-Geschäftsführer Christian Weske und die Üstra-Vorstände Denise Hain und Volkhardt Klöppner mit dem ersten Spatenstich die Verlängerung der Stadtbahnstrecke offiziell eingeleitet. Damit rückt der Anschluss Hemmingens an das Stadtbahnnetz der Region Hannover in greifbare Nähe: Ende 2023 soll es soweit sein: Die Stadtbahnen biegen dann hinter der bisherigen Haltestelle Wallensteinstraße Richtung Süden ab und fahren auf der neuen Trasse durch bis zum Endpunkt Hemmingen gleich hinter der Kreuzung Göttinger Landstraße/Weetzener Landstraße.

STANDDERDINGE

"Für die Fahrgäste aus Hemmingen und den umliegenden Bereichen bedeutet dies: Sie werden zukünftig die Innenstadt von Hannover in nur 15 Minuten erreichen können", kündigte Regionspräsident Jagau an. Rund 62 Millionen Euro wird die Baumaßnahme vermutlich kosten. Bund und Land zahlen Zuschüsse für das Projekt.

An der Endhaltestelle können auf einem großen Parkplatz Autos und daneben auch Fahrräder abgestellt werden, um dort bequem in die Stadtbahnen umzusteigen. In der Mitte der beiden künftigen seitlich gelegenen Hochbahnsteige fahren Busse vor, von denen aus ebenfalls barrierefrei die Bahnen zu erreichen sind. Fünf weitere neue Haltestellen werden angefahren.

Bis jetzt mussten viele Vorarbeiten geleistet werden. Seit einigen Wochen werden in Hemmingen Leerrohrtrassen verlegt, in die später Kabel eingezogen werden. "Wenn ein Großteil des Verkehrs auf die neue Ortsumfahrung verlagert worden ist, können in Hemmingen die Kanalbauarbeiten in der Fahrbahn starten", kündigte infra-Geschäftsführer Christian Weske anlässlich des ersten Spatenstichs an: "In Oberricklingen wird in Kürze schon mit dem Gleis- und Straßenbau begonnen. Die Stadtbahn kommt!"

Interview mit Christian Weske

VON DER ERSTEN IDEE BIS ZUM BAU DER NEUEN STRECKE

Seite 2

Aus der Nachbarschaft

WIE WIRT THEO STAMPOULIS VON GEÄNDERTEN PLÄNEN PROFITIERT

Seite 4



2 NACHBARGLEIS

"WIR WOLLEN MÖGLICHST VIELE FAHRGÄSTE BEKOMMEN"

infra-Geschäftsführer Christian Weske über die Planungen des Projektes Streckenverlängerung

Herr Weske, die Verlängerung der Stadtbahn nach Hemmingen hat einen langen planerischen Vorlauf. Wann gab es die ersten Überlegungen dazu?

Christian Weske: Erste Überlegungen hierzu lassen sich bereits im Regionalen Raumordnungsprogramm des Kommunalverbandes Großraum Hannover von 1990 finden. Bereits kurze Zeit später, im Jahr 1991, wurden erste Machbarkeitsstudien angefertigt.

Warum hat es dann so viele Jahre gedauert, bis die Planungen konkret wurden?

Die jetzt zu realisierende Stadtbahnverlängerung basiert tatsächlich auf der Ende der 90er Jahre von der TransTecBau erstellten Planung. Die Umsetzung hat aus zwei Gründen so lange auf sich warten lassen. Erstens hatten in den 90er Jahren die für die Weltausstellung Expo 2000 notwendigen Stadtbahnvorhaben Vorrang und zweitens war die Stadtbahn nach Hemmingen zeitlich abhängig von der Fertigstellung der B3-Ortsumgehung von Hemmingen und Arnum. Es war immer klar, dass wir in der vierspurigen Ortsdurchfahrt von Hemmingen-Westerfeld erst mit dem eigentlichen Bau der Stadtbahntrasse beginnen können, wenn die Ortsumgehung in Betrieb ist, damit während unserer Baumaßnahmen der B3-Verkehr nicht mehr durch Hemmingen fließt. Die Inbetriebnahme ist jetzt absehbar, der Bund beabsichtigt, die Ortsumgehung noch in diesem Jahr für den Verkehr freizugeben.

Als Verkehrsplaner bei der Region Hannover und zuvor beim Kommunalverband Großraum Hannover hatten Sie mit diesem Projekt schon viele Jahre zu tun. Was waren die größten Probleme während der Planungen? Das größte Problem war, über einen Zeitraum von nahezu 30 Jahren immer wieder die Planungen zu aktualisieren, den neu hinzukommenden Anforderungen anzupassen und die Planung gegen Kritik und Unwissenheit verteidigen zu müssen. Wissen Sie, bei einer so aufwendigen Infrastrukturplanung benötigt man einen langen Atem. Anlieger, Betroffene, Politiker, Journalisten und Verkehrsplaner, selbst Behörden wie die Bezirksregierung oder der Kommunalverband kommen und gehen mit der Zeit, so dass immer wieder gut argumentiert werden musste, um das Projekt am Leben zu halten. Anfang des Jahrtausends, so um 2003/04 drohte sogar das Aus, weil die wirtschaftliche Situation der kommunalen Haushalte damals sehr schlecht aussah und die Politik sowie die Verwaltungsspitzen nicht mehr an das Vorhaben glaubten und die finanziellen Ressourcen verständlicherweise anderweitig einplanen mussten.

Die neue Strecke bringt für viele Menschen viele Vorteile. Gab es auch Widerstände bei Anliegern oder in politischen Gremien?

Ja, selbstverständlich. Ein so aufwendiges Infrastrukturvorhaben führt immer auch zu Widerständen und Kritik. Das muss auch so sein, weil durch einen Diskurs und intensive Abwägung aller Vor- und Nachteile und Alternativen so die bestmögliche Kompromisslösung entsteht. Jeder möchte die Stadtbahn in der Nähe haben, aber bitte nicht direkt vor der eigenen Haustür. Damit muss man sich auseinandersetzen und die Planung sowie die Baudurchführung so gestalten, dass für die Anliegerinnen und Anlieger die Einschränkungen minimiert werden. Zudem ist es bei einem so kostenintensiven Vorhaben auch immer eine politische Diskussion über die Prioritäten. Es stellt sich immer die Frage, ob die Kosten hierfür verwendet werden sollen oder besser für andere Projekte.



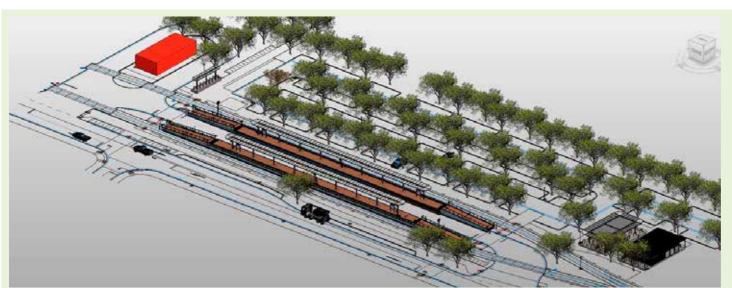
Christian Weske ist seit 2017 Geschäftsführer der infra

Stand die jetzige Trassenführung von Beginn an fest, oder wäre auch eine alternative Routenführung möglich gewesen?

Die Trassenführung entlang Göttinger Chaussee in Hannover-Oberricklingen und Göttinger Landstraße in Hemmingen-Westerfeld stand bereits von Anfang an fest, da dies die einzige Achse ist, die zentral die Wohngebiete und Gewerbegebiete erschließt. Wir wollen ja möglichst viele Fahrgäste bekommen und müssen daher vielen Nutzerinnen und Nutzern kurze Wege zu den Haltestellen anbieten. Alternativen gab es lediglich bei der Länge der Stadtbahntrasse. Es wurden verschiedene Endpunkte untersucht, z.B. gab es auch Ideen und Wijnsche die Strecke his Arnum-West (Höhe Bockstraße), bis Arnum-Süd, ja sogar bis Pattensen zu führen. Letztendlich wurde aus wirtschaftlichen Erwägungen der Endpunkt im Süden von Hemmingen-Westerfeld gewählt.

Ein Blick in die Zukunft: Wie wahrscheinlich ist aus heutiger Sicht eine weitere Verlängerung über Hemmingen hinaus?

Zunächst konzentrieren wir uns auf die für 2023 beabsichtigte Fertigstellung der Stadtbahnstrecke bis Hemmingen-Westerfeld. Alles Weitere muss der Aufgabenträger für den ÖPNV, die Region Hannover festlegen. Für eine Weiterführung der Strecke bis Arnum ist tatsächlich in der Bauleitplanung der Stadt Hemmingen eine Trasse freigehalten worden. Eine Verlängerung um zwei Haltestellen bis Arnum/Bockstraße könnte daher in Zukunft durchaus realistisch werden. Insbesondere dann, wenn in Arnum/West noch weitere Wohnhauflächen entwickelt werden. Fine darüber hinaus gehende Verlängerung bis Arnum-Süd oder gar Pattensen halte ich für völlig abwegig. So ein Projekt wird auch langfristig wirtschaftlich nicht darstellbar



Bequemes Umsteigen am Endpunkt der verlängerten Stadtbahnstrecke

Der Endpunkt der Stadtbahnstrecke wird zu einer modernen Umsteigeanlage. Hier entstehen zwei Seitenhochbahnsteige. Dazwischen wird eine Busfahrbahn gebaut, so dass ein bequemes und barrierefreies Wechseln zwischen Bussen und Bahnen möglich ist. Daneben wird eine Park+Ride-Anlage eingerichtet. Dort befinden sich 162 Stellplätze für Fahrzeuge. Fahrräder können in einem überdachten und teilweise abschließbaren Radabstellplatz eingestellt werden.

NACHBARGLEIS

NACH LANGEM BUDDELN IM UNTERGRUND WERDEN DIE SCHIENEN RICHTUNG HEMMINGEN VERLEGT

ie Neubaustrecke nach Hemmingen Westerfeld erstreckt sich auf einer Länge von 3,38 Kilometer. Sie zweigt hinter der Haltestelle Wallensteinstraße in Oberricklingen von der Bestandsstrecke der Linien 3, 7 und 17 ab und verläuft auf gesamter Länge in Mittellage der Göttinger Chaussee und der Göttinger Landstraße. Südlich der Weetzener Landstraße verschwenkt sie in östliche Seitenlage. Dort entsteht der Endpunkt mit Busumsteigeanlage und einem P+R-Parkplatz für 162 Abstellplätze sowie überdachten Fahrradabstellanlagen. Insgesamt entstehen fünf barrierefreie Haltestellen an der Strecke und eine barrierefreie Umsteigeanlage.

Die planrechtlichen Voraussetzungen wurden mit den Planfeststellungsbeschlüssen vom Dezember 2012 für den Planfeststellungsabschnitt 1 – er umfasst den Bereich von der Wallensteinstraße bis zur Saarstraße – und im April 2016 für den Planfeststellungsabschnitt 2 sowie im Juni 2018 für Planänderungen am Endpunkt und im Bereich des Kirchdamms geschaffen.

DIE ARBEITEN IM ERSTEN ABSCHNITT

Im ersten Planfeststellungsabschnitt begannen erste Bauaktivitäten bereits ab Juni 2016 mit dem gemeinsamen Bau der Brücke für die Ortsumgehung der B3 und der Brücke für die Stadtbahnverlängerung im Bereich der Ihmequerung. Die Stadtbahnbrücke wurde vom Land Niedersachsen für die infra mitgebaut, da beide Brücken unmittelbar nebeneinander liegen und dadurch der Auftrag effektiver umgesetzt werden konnte.

Auf hannoverschem Stadtgebiet werden seit 2016 Leitungsarbeiten verrichtet. Die Arbeiten werden in diesem Sommer abgeschlossen. Mit den diesjährigen Sommerferien startet im Kreuzungsbereich Wallensteinstraße/Göttinger Chaussee der Gleis-und Straßenbau. Hierfür muss in den Sommerferien eine Einbahnstraßenregelung auf der Wallensteinstraße eingerichtet werden. In Richtung stadtauswärts kann der Verkehr fließen. Die Gegenrichtung wird über den Ricklinger Kreisel umgeleitet.

Nach den Sommerferien beginnt der Bau auf der Göttinger Chaussee. Diese Bauarbeiten werden bis Mitte 2022 abgeschlossen. Bis dahin sollen auch die beiden Hochbahnsteige auf hannoverschem Stadtgebiet, "Unter den Birken" und "Stadtfriedhof Ricklingen" fertig sein. Das Baufeld ist in sechs Abschnitte von zirka 250 Meter Länge eingeteilt, die jeweils halbseitig gebaut werden. Das bedeutet, dass die Göttinger Chaussee bis zur Mitte Baufeld ist und auf der restlichen Fläche der Auto-, Fahrrad und Fußgängerverkehr stattfindet. Die Breite der Straße reicht aus, um im Wesentlichen Sperrungen auf der Göttinger Chaussee vermeiden zu können.

DIE ARBEITEN IM ZWEITEN ABSCHNITT

Im zweiten Planfeststellungsabschnitt können wesentliche Bauarbeiten erst durchgeführt werden, wenn der Verkehr der B3 auf der neuen Ortsumgehung läuft. Das soll ab diesem Herbst der Fall sein. Vorher sind nur Arbeiten möglich, die den Verkehr auf der B3 nicht so sehr einschränken. Seit Anfang April werden Leerrohrtrassen verlegt. Mit den zuständigen Baulastträgern, Telekom, Vodafone und Avacon wurde vereinbart, dass die infra für alle eine

gemeinsame Leerrohrtrasse erstellt. Dadurch kann insgesamt schneller gearbeitet werden und der knappe zur Verfügung stehende Platz wird effektiver ausgenutzt. Bis Sommer 2020 sollen die Trassen verlegt sein. Ab Spätsommer 2019 folgt die Neuverlegung von Trinkwasser- und Gasleitungen, die bis Mitte 2020 abgeschlossen sein sollen. Als letzte Leitungsverlegung beginnt im nächsten Frühjahr der Bau der neuen Regenund Schmutzwasserkanäle. Diese Arbeiten werden rund 16 Monate dauern.

Fast alle Versorgungsleitungen müssen verlegt werden, weil sie nicht unter Gleisen und Haltestellen liegen dürfen. Falls später etwas repariert werden muss, ist es

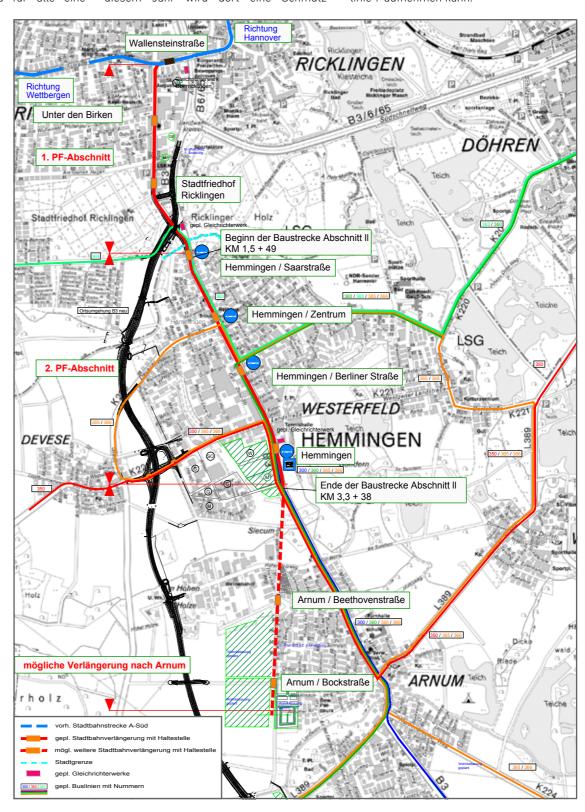
wichtig, dass die Leitungen von oben zu erreichen sind. Autoverkehr kann man relativ leicht an einer Baugrube vorbei leiten. Bei Schienenverkehr geht das nicht so ohne weiteres, so dass der Bauraum unter den Stadtbahnbetriebsanlagen so weit es möglich ist freigehalten wird.

Nachdem dann zwei Jahre Leitungsverlegungen stattgefunden haben werden, soll im Frühjahr 2021 endlich mit den Arbeiten begonnen werden, die das eigentliche Projekt Stadtbahnverlängerung richtig sichtbar machen. Dann beginnt der Gleisund damit auch Straßenbau. Ähnlich wie im ersten Planfeststellungsabschnitt soll auch hier abschnittsweise halbseitig gebaut werden. Denn auch nach Inbetriebnahme der Ortsumgehung B3 werden noch rund 10.000 Fahrzeuge täglich auf der Göttinger Landstraße unterwegs sein. Daher berücksichtigt die Bauablaufplanung, dass der Verkehr möglichst in beiden Richtungen während der Bauarbeiten fließen kann.

Ohne Beeinträchtigungen für den Fahrzeugverkehr können die Bauarbeiten am Endpunkt durchgeführt werden. Bereits in diesem Jahr wird dort eine Schmutz-



wasserleitung umgelegt. Ab Herbst 2020 beginnen dann die Arbeiten für den Endpunkt der Strecke. Alle Arbeiten sollen bis Dezember 2023 abgeschlossen werden, so dass die Üstra zum Fahrplanwechsel Ende 2023 den Betrieb für die Hemminger Bürgerinnen und Bürger mit der Stadtbahnlinie 7 aufnehmen kann.





4 NACHBARGLEIS

NACHRICHTEN

41 MILLIONEN EURO FÜR STADTBAHNNETZ

Nicht nur in die Streckenverlängerung nach Hemmingen muss investiert werden: Insgesamt 41 Millionen Euro wendet die infra in diesem Jahr für Stadtbahnstrecken und Stationen auf. Jeweils rund die Hälfte des Gesamtbetrages sind für neue Anlagen sowie Instandsetzungen notwendig. Zu den Baumaßnahmen in diesem Sommer zählt unter anderen die Erneuerung der Stadtbahngleise auf der Vahrenwalder Straße. Von August bis Dezember wird zwischen Alter Flughafen und Wiesenau ein Rasengleis für das bisherige Schottergleis verlegt. Mehrmals muss deshalb der Verkehr der Linie 1 für einige Tage eingestellt werden. Die Fahrbahnen der Vahrenwalder Straße direkt neben den Gleisen sind währenddessen gesperrt.

Am Pferdeturm wird das Gleis in der Hans-Böckler-Allee stadteinwärts erneuert. Im Juli und August sind dafür die gleisanliegenden Fahrbahnen gesperrt. Außerdem werden in der zweiten Jahreshälfte die Hochbahnsteige Niedersachsenring, Vahrenwalder Platz, Fiedelerstraße und Bothmerstraße saniert.

Infos zu anderen Baumaßnahmen und zur infra allgemein gibt's im Internet unter www.infra-bannover.de

MASCHSEEFLOTTE STARTET IN DIE SAISON

Die vier Ausflugs- und Partyschiffe der Maschseeflotte sind wieder unterwegs. Bevor sie in See stachen, wurden sie in der Winterpause mit Defibrillatoren ausgestattet. Während der Hauptsaison bis zum 15. September fahren die Schiffe in der Zeit von 10 bis 18 Uhr. Die Boote laden Fahrgäste zu Rundund Überfahrten ein. Eine komplette Runde auf dem Maschsee dauert etwa 50 Minuten.

ÜSTRA WILL WLAN IN ALLEN FAHRZEUGEN BEREITSTELLEN

Die Üstra investiert in den kommenden fünf Jahren rund 350 Millionen Euro in die Zukunft. Mit dem Geld werden weitere neue Stadtbahnen angeschafft. Alle Fahrzeuge sollen künftig mit WLAN ausgerüstet werden. Außerdem wird die gesamte Busflotte im Innenstadtbereich auf Elektromobilität umgestellt. Auch eine Weiterentwicklung des Fahrgastfernsehens sowie Sanierungen von Liegenschaften sind geplant.

Mehr "Nachbargleise"
finden Sie im Internet:
http://www.infra-hannover.de

FÜR DEN GOTT DES WEINES: PLANER ÜBEN NACHSICHT

Restaurant "Bacchus II" bleibt unverändert erhalten

it gelb-rot-weißen Baustellenzäunen ist die Hälfte der Göttinger Landstraße abgesperrt. Schon seit einiger Zeit laufen hier im Untergrund die Arbeiten zur Vorbereitung der Stadtbahnverlängerung. Der Arm des großen gelben Baggers ist jetzt aber abgesenkt, die Bauarbeiter haben Feierabend gemacht. Theodoros Stampoulis begrüßt persönlich die Gäste, die nun reihenweise in sein Lokal kommen. Im Restaurant Bacchus II beginnt das Abendgeschäft.

Schon bald sind viele der zahlreichen reservierten Tische in dem beliebten griechischen Restaurant an der Ecke Göttinger Landstraße und Deveser Straße besetzt. In der Küche brutzelt Fleisch auf dem Grill, Salate werden angerichtet. Restaurantwirt Theo Stampoulis lehnt sich kurz zurück. "Das Haus hat eine lange Geschichte", sagt er und zeigt auf die alten Fotos, die gerahmt an der Wand hängen. Sie zeigen das 1911 errichtete Gebäude von allen Seiten.

Doch das traditionsreiche Gebäude war in Gefahr. Jedenfalls ein Teil davon, wenn die ursprünglichen Planungen für den Stadtbahnausbau umgesetzt worden wären. Dann hätte Stampoulis seinen überdachten Anbau und damit auch einige Restaurantplätze verloren. Doch es kam anders. Die Planer hatten ein Einsehen. Sozusagen ob der Nöte des Restaurant-Namensgebers, des Weingottes Bacchus. Es wurde eine neue Lösung gesucht – und gefunden.

"Meine Terrasse wäre im Weg gewesen", sagt Theo Stampoulis. Als diese Planungen auf den Tisch kamen, sei er schon sehr erschrocken gewesen. "Über die Bahnverlängerung war ja schon lange gesprochen worden. Es war daher zunächst alles noch weit weg. Aber dann wurde es plötzlich ganz konkret", erzählt er. Seit 1978 gibt es das Restaurant Bacchus II. Stampoulis hat



NACHBARSCHAFT

es im Jahr 2002 übernommen. Für ihn war es undenkbar, einen Teil des Lokals herzugeben. Der Gastronom suchte Rat bei seinem langjährigen Anwalt Matthias Doehring. "Es wurde Einspruch gegen die Planungen geltend gemacht", erinnert sich Martin Vey, Betriebsleiter bei der infra. Man habe daraufhin die Situation nochmals

geprüft und sei zu dem Schluss gekommen, dass der Einwand begründet gewesen

sei. "Für den überdachten Anbau wäre kein Platz mehr gewesen. Es wurde nach einer Möglichkeit gesucht, dies durch eine Anpassung der Planung zu verhindern. Die Beteiligten kamen zu dem Schluss, dass dies auch umsetzhar ist" sant Martin Vev

Rasengleis wird dort nun das Gleis straßenbündig entstehen, was Platz spart. Und zwar genau so viel, dass die Bacchus-Gäste auch weiter auf der überdachten Terrasse sitzen können.

Gastronom Stampoulis hofft nun, dass sein Lokal auch während der Bauarbeiten für die Gäste gut erreichbar bleibt. "Es sollte nicht

> zu viele Sperrungen und keine zu großen Umleitungen geben.

Das ist auch für die vielen Kunden wichtig, die ihr Essen bestellen und dann abholen", sagt Stampoulis. Gleichzeitig blickt er fröhlich nach vorn: "Die Bauarbeiten dauern ja nicht ewig. Und wenn die Stadtbahn erst fährt, können meine Gäste hier direkt aussteigen."

Doch nicht immer sind Baumaßnahmen ohne Eingriffe in Privateigentum möglich. Wenn Stadtbahnstrecken ausgebaut oder neue Hochbahnsteige errichtet werden, kann es sein, dass dies nicht nur den öffentlichen Straßenraum betrifft. Grundsätzlich kann es notwendig werden, dass die infra dann Flächen kaufen muss, um die Baumaßnahme verwirklichen zu können. Schon bei der Veröffentlichung einer Planung werden aber die Betroffenen direkt angeschrieben und informiert, um nach Lösungen zu suchen.

Von Baumaßnahmen rund um das Stadtbahnnetz können Haus- oder Grundeigentümer auch aus anderen Gründen betroffen sein. So müssen manchmal Fahrleitungen an Hausfassaden befestigt werden. Dann schließt die infra mit den Eigentümern Gestattungsverträge ab. Da der Nahverkehr für die Allgemeinheit von großer Bedeutung ist, müssen Hauseigentümer solche Maßnahmen dulden. Für Bacchus-Wirt Stampoulis war das nicht nötig.



NACHBARGLEIS

Impressum Herausgeber

V. i. S. d. P.

infra Infrastrukturgesellschaft Region Hannover GmbH Lister Straße 17, 30163 Hannover 0511-357798-0, info@infra-hannover.de Jens Hauschke Konzeption und Texte:

Fotos:

hannover.contex 4.0

lorian Arp

id kommunikation & design, Hannover Druck:

: Color-Druck GmbH

Auflage:

0511-357798-0 nachbargleis@infra-hannover.de

200 Exemplare

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.